

ПЕРЕПЛАНУВАННЯ ВУЛИЦЬ ЛЬВОВА НА БЕЗПЕЧНІ ТА ЕКОЛОГІЧНО ЧИСТІ

**ЛОТ 1: ЛЮБІНСЬКА – КУЛЬПАРКІВСЬКА
ЕТАП 1 – ПОЧАТКОВЕ ОЦІНЮВАННЯ**

06 жовтня 2022 року



Інформація про документ

ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

| | |
|------------------------|---|
| Автор (-и) | Ігор Могила, Володимир Харчихін, Ольга Криворучко, Марія Грищенко, Денис Моляка |
| Назва документа | Лот 1: Любінська – Кульпарківська. Етап 1 – початкове оцінювання |
| Версія | V2 |
| Номер CRM | URSG09001 |
| Номер договору | 83413802 |

ПОРЯДОК ВНЕСЕННЯ ЗМІН

| Версія | Дата | Підготовано | Перевірено | Зміни |
|---------------|----------------------|---|-------------------|--------------|
| V1 | 19 вересня 2022 року | Ігор Могила, Оля Криворучко, Марія Грищенко, Володимир Харчихін | Ігор Могила | - |
| V2 | 06 жовтня 2022 року | Ігор Могила | Ігор Могила | - |

ОТРИМУВАЧІ

| Ім'я | Організація |
|------------------|--|
| Павло Сирватка | Управління вуличної інфраструктури Львівської міської ради |
| Наталія Зорченко | GIZ |
| Марина Денищенко | GIZ |

Проект «Перепланування вулиць Львова на безпечні та екологічно чисті» спрямований на аналіз викликів і проблем, а також підготовку пропозицій з розвитку вуличної інфраструктури для підвищення безпеки руху, зручності пересування та адаптації до кліматичних змін, а також сприяння зниженню викидів парникових газів. Проект фінансується Gap Fund, що є мультидонорською ініціативою Німеччини та Люксембургу, виконавцями якої є Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) у партнерстві з Німецьким товариством міжнародного співробітництва (GIZ) та Світовим банком (WB).

ЗМІСТ

| | |
|---|-----------|
| 1 - ВСТУП | 4 |
| 1.1 - Мета та завдання Звіту | 4 |
| 1.2 - Релевантність проекту на період воєнного стану | 4 |
| 2 - КОМАНДА КОНСУЛЬТАНТА | 5 |
| 3 - КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ВИКОНАННЯ ПРОЕКТУ | 6 |
| 4 - КОРОТКА ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНУ ПРОЕКТУВАННЯ | 8 |
| 5 - ПЕРЕЛІК КЛЮЧОВИХ СТОРІН | 10 |
| 6 - АНАЛІЗ ПОЧАТКОВИХ ДАНИХ | 12 |
| 7 - ЗУСТРІЧ З МЕШКАНЦЯМИ | 14 |

ДОДАТКИ

| | |
|--|----|
| Додаток А. Перелік присутніх..... | 15 |
| Додаток Б. Перелік проблем, озвучених мешканцями під час обговорення | 16 |

1 - ВСТУП

1.1 - Мета та завдання Звіту

Звіт підготовано Консультантом в рамках виконання Етапу 1 проекту «Перепланування вулиць Львова на безпечні та екологічно чисті» (лот 1: Любінська – Кульпарківська) з метою первинного оцінювання ділянки проектування, первинного аналізу доступної та наданої інформації, а також уточнення окремих процедур виконання проекту.

Звіт покриває такі завдання:

- уточнення методики виконання етапів проекту;
- уточнення та деталізації календарного плану;
- уточнення команди проекту;
- уточнення межі проектування;
- уточнення переліку зацікавлених сторін;
- збір та первинний аналіз початкових даних;
- звіт про проведення зустрічі з мешканцями.

Під час Етапу 1 проекту Консультант провів низку зустрічей із Німецьким товариством міжнародного співробітництва GIZ (Замовник) та Управління вуличної інфраструктури Департаменту міської мобільності Львівської міської ради (Бенефіціар), а також публічну зустріч з мешканцями (докладніше – у розділі 6).

1.2 - Релевантність проекту на період воєнного стану

Консультант звертає увагу, що проект реалізується під час воєнного стану після 6-ти місяців війни. З одного боку, це несе певні ризики щодо повноти зібраних проблем та можливості реалізації окремих рішень. З іншого боку, у Львові і далі трапляються ДТП з тяжкими наслідками, то питання безпеки дорожнього руху є актуальним і під час воєнного стану.

За останні 6 місяців система громадського транспорту не зазнала суттєвих змін, більше того, було відкрито новий тролейбусний маршрут. На вул. Шевченка та вул. Орлика відновлено будівельні роботи з реконструкції вулиць. Крім цього, у Львові відновлено будівництво житлових будинків, відкриваються нові торговельні центри, відновили роботу в звичному режимі школи та університети.

Таким чином, Консультант впевнений, що в цих умовах проект враховуватиме чинник воєнного стану через збір та аналіз початкових даних, аналіз тенденцій розвитку міста за останні 6 місяців тощо. Очікувані результати проекту не будуть остаточним планом дій, а більше методологічною підставою для інфраструктурних змін в районі проектування як під час воєнного стану, так і після Перемоги у війні. А це в свою чергу дасть змогу підвищити безпеку дорожнього руху, покращити умови для немоторизованих видів пересування та підвищити стійкість міста до кліматичних змін.

2 - КОМАНДА КОНСУЛЬТАНТА

Для виконання проекту Консультант залучив команду, яку було подано у тендерній пропозиції. Усі експерти залучені до роботи. Склад команди Консультанта подано у табл. 2.1.

| Роль | Ім'я та прізвище |
|---|--------------------|
| Керівник команди, Транспортний інженер | Ігор Могила |
| Транспортний інженер, експерт з міської мобільності та безпеки руху | Володимир Харчихін |
| Архітекторка | Ольга Криворучко |
| Експерт із залучення зацікавлених сторін | Марія Грищенко |
| Експерт із залучення зацікавлених сторін, експерт з міської мобільності | Денис Моляка |
| Інженер-кошторисник | Володимир Кузьма |

Консультант не планує вносити зміни у команду проекту. Проте існує ймовірність мобілізації окремих членів команди у зв'язку із воєнним станом в Україні, що може зумовити необхідність оперативного внесення змін у склад команди проекту. Консультант негайно інформуватиме Клієнта (GIZ) та Бенефіціара (Департамент міської мобільності Львівської міської ради) в разі виникнення зазначеної ситуації.

Уточнення від 06.10.2022:

Станом на 06.10.2022 Володимир Харчихін мобілізований до лав Збройних Сил України, тому його залучення до проекту більше не є можливим. Консультант планує забезпечити заміну експерта, про до додатково інформуватиме Клієнта (GIZ) та Бенефіціара (Департамент міської мобільності Львівської міської ради).

3 - КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ВИКОНАННЯ ПРОЕКТУ

Відповідно до завдання на проектування, період виконання проекту – з 01.08.2022 по 31.01.2023. Проте договір між Замовником та Консультантом було підписано лише 22.08.2022, що потребує уточнення календарного плану виконання проекту, який було подано у тендерній пропозиції. Крім цього, Консультант вважає за необхідне деталізувати в календарному плані періоди виконання окремих завдань у кожному з етапів (рис. 3.1).

РИСУНОК 3.1 – КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

| Етап реалізації проекту | Група заходів | | Завдання | 08/22 | | 09/22 | | 10/22 | | | 11/22 | | | 12/22 | | | | | | | | | |
|-------------------------|--|--|--|--|----|-------|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| | Номер | Назва | | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | | |
| | | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | | |
| 0 | 0.1 | Ініціалізація проекту | Ініціалізація та зустріч команди | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Стартова зустріч із замовником та бенефіціаром | | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Робочі зустрічі із замовником | | | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 1.1 | Отримання початкових даних | Отримання містобудівної документації (генплан, ДТП, МУО) | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Отримання документації щодо розвитку міської мобільності | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Отримання наявної ПКД у районі проектування | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Дані про інтенсивність (з муніципальних камер) | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Дані про аварійність | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Протоколи комісії з безпеки дорожнього руху | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.2 | Аналіз транспортної системи міста та планів з її розвитку, формування переліку проектів | Зведена інформація від управлінь транспорту та архітектури | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | З документації з просторового планування | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Із стратегічних документів щодо розвитку міської мобільності | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.3 | Пошук та вивчення місцевих нормативно-правових документів, які стосуються міської мобільності та безпеки дорожнього руху | Із вже розробленої ПКД | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | З рішень КБДР | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Рішення виконавчого комітету | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.5 | Організація зустрічі з мешканцями | Ухвали сесії Львівської міської ради | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Рішення комісії з безпеки дорожнього руху | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Петиції мешканців | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.5 | Написання звіту (Етап 1) | Проекти-переможці громадського бюджету | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Підготовка мап та схем | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Підготовка презентацій | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 2.1 | Обхід території | Складання сценарію та методології проведення зустрічі | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Зустріч з мешканцями | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Написання звіту / нотаток зустрічі | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2.2 | Створення мапи проблемних місць та ділянок | Складання структури звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Верстання звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Підготовка фінальної редакції звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2.3 | Створення мапи поточного використання території | Узгодження звіту із замовником та бенефіціаром | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Первинний обхід території | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Формування переліку проблем та потенційних варіантів їх вирішення | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2.4 | Нанесення на мапи/схеми наявних планів та пропозицій | Фіксування виявлених проблем та прогалін | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Фіксування проблем, озвучених на зустрічі з мешканцями | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Нанесення місць скоєння ДТП | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2.5 | Аналіз параметрів транспортних потоків | Схеми громадського транспорту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Наявне функціональне використання території | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Ключові споруди та локації | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.6 | SWOT аналіз | З документації з просторового планування | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Із стратегічних документів щодо розвитку міської мобільності | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Із вже розробленої ПКД | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.7 | Ранжування виявлених проблем та прогалін | З рішень КБДР | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Аналіз аварійності | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Аналіз інтенсивності транспортних потоків | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.8 | Організація семінару із стейкхолдерами для обговорення виявлених проблем | Виявлення сильних та слабких сторін району | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Формування візії розвитку мобільності у районі | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Складання критеріїв ранжування | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.9 | Написання звіту (Етап 2) | Складання ранжованого переліку проблем та прогалін | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Підготовка презентацій | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Складання сценарію та методології проведення зустрічі | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 3.1 | Розроблення пропозицій та рішень для вирішення виявлених проблем та прогалін | Зустріч із стейкхолдерами | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Написання звіту / нотаток зустрічі | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Складання структури звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2 | Ранжування пропонованих рішень для підвищення безпеки руху | Верстання звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Підготовка фінальної редакції звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Узгодження звіту із замовником та бенефіціаром | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 3.2 | Розроблення пропозицій та рішень для вирішення виявлених проблем та прогалін | Складання структури звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Верстання звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Підготовка фінальної редакції звіту | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 3.2 | Ранжування пропонованих рішень для підвищення безпеки руху | Узгодження звіту із замовником та бенефіціаром | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Розроблення пропозицій та рішень | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Короткий опис кожного рішення або пропозицій | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 3.2 | Ранжування пропонованих рішень для підвищення безпеки руху | Оцінювання потенціального впливу кожного запропонованого рішення | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Складання критеріїв ранжування | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Складання ранжованого переліку рішень | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 3.2 | Ранжування пропонованих рішень для підвищення безпеки руху | Нанесення на мапу рішень та пропозицій | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Складання ранжованого переліку рішень | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Нанесення на мапу рішень та пропозицій | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |

4 - КОРОТКА ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНУ ПРОЕКТУВАННЯ

Район проектування розташований у Залізничному районі м. Львова та, згідно із завданням, включає територію, обмежену між вулицями Любінською, Кульпарківською та Виговського (з усіма магістральними та житловими вулицями і проїздами всередині зазначеної території).

Однак зважаючи на те, що на вул. Кульпарківській ближче до межі міста існує декілька ділянок концентрації ДТП, а в районі вулиць Щирецької та Рясівської-проектованої триває інтенсивний розвиток території та забудова, Консультант пропонує включити до складу району проектування і ці ділянки, оскільки на них існують значні проблеми з плануванням та ієрархією вулиць та хаотичною новою забудовою. Крім цього, за рахунок появи нових значних осередків житла, торгових та громадських центрів, на зазначених вулицях суттєво зміняться обсяги генерування та поглинання кореспонденцій, що вплине на інтенсивність транспортних та пішохідних потоків в районі, зросте навантаження на громадський транспорт тощо.

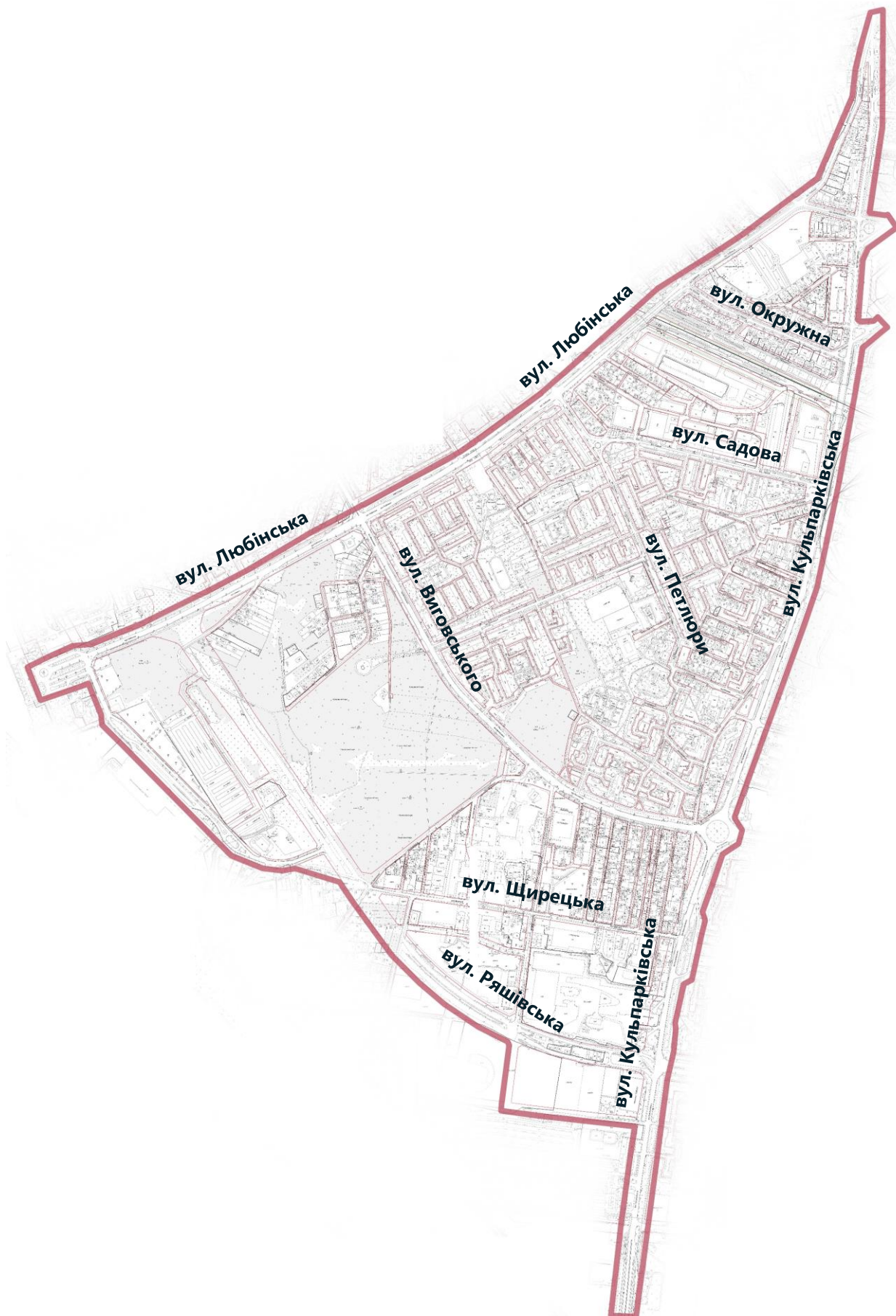
Уточнену межу району проектування подано на рис. 4.1.

Таким чином, район включає:

- Ділянку змішаної забудови між вулицями Любінською, Кульпарківською та Терлецького, яка включає як переважно садибну забудову, так і осередки нового багатоповерхового житла;
- Ділянку промислової та господарської території між залізничною колією та вул. Садовою, яка поступово трансформується в житлову (триває інтенсивне будівництво багатоповерхових будинків);
- Велику ділянку сформованої багатоповерхової забудови між вулицями Любінською, Петлюри, Садовою, Кульпарківською, Виговського, в тому числі школи та дитячі садки, а також парк ім. Виговського; при цьому переважно в околі вул. Кульпарківської існують вкраплення малоповерхової садибної забудови з притаманним їй плануванням (щільна мережа дрібних вулиць та проїздів, іноді без покриття);
- Ділянку садибної забудови між вул. Любінською, Виговського та Чорнобаївською;
- Скнилівський парк;
- Територію ринку «Південний» (між вулицями Виговського, Скнилівською та 8-им Скнилівським провулком);
- Ділянку садибної забудови між вул. Виговського, Кульпарківською, Щирецькою та ринком «Південний»;
- Ділянку з промислово-складськими та торговими приміщеннями між вул. Кульпарківською, Рясівською-проектованою та Щирецькою.

Безпосередньо до району проектування в околі перехрестя з вул. Героїв УПА, а також з вул. Садовою прилягають ділянки, але на яких триває активне будівництво багатоквартирних житлових будинків, що додатково вплине на умови пересування усіх учасників дорожнього руху у найближчі роки.

Консультант звертає увагу, що через обмеження воєнного стану не було змоги провести обстеження території поблизу МА «Міжнародний аеропорт Львів ім. Данила Галицького», проте Консультант це зробить, якщо така можливість з'явиться під час виконання проекту.



5 - ПЕРЕЛІК КЛЮЧОВИХ СТОРІН

За результатами зустрічей із Замовником та Бенефіціаром проекту Консультант визначив перелік ключових сторін, представників яких необхідно буде залучати до зустрічей та обговорень (табл. 5.1).

Водночас Консультант виділяє дві групи ключових сторін щодо цілей цього проекту: основні та додаткові. Основні – це ті, які приймають рішення та безпосередньо відповідальні за зміну вуличного простору, проектування вулиць тощо, допоміжні – ті, діяльність яких безпосередньо не пов'язана з проектуванням вулиць чи безпекою дорожнього руху, але інтереси яких є важливі для врахування під час розроблення бачення мобільності у районі проектування.

| ТАБЛИЦЯ 5.1 – ПЕРЕЛІК КЛЮЧОВИХ СТОРІН | | |
|---------------------------------------|---|---|
| № з/п | Ключова сторона | Роль або інтереси ключової сторони |
| Бенефіціар | | |
| 1 | Управління вуличної інфраструктури Департаменту міської мобільності ЛМР | Бенефіціар проекту, основна контактна сторона зі сторони Львівської міської ради відповідає за координацію інфраструктурних робіт, організацію та безпеку дорожнього руху на міських вулицях, зокрема, відповідальне за проведення міської комісії з безпеки дорожнього руху |
| Основні ключові сторони | | |
| 2 | Департамент міської мобільності та вуличної інфраструктури ЛМР | відповідальний за міську політику в царині мобільності та пересування |
| 3 | Управління транспорту Департаменту міської мобільності ЛМР | відповідає за організацію роботи громадського транспорту |
| 4 | Управління архітектури ЛМР | відповідальне за просторовий розвиток міста (розроблення та затвердження генерального плану, детальних планів території, Концепції інтегрованого розвитку тощо) |
| 5 | Львівське комунальне підприємство «Львівавтодор» | є замовником більшості проектів реконструкції вулиць, в тому числі і тих, які фінансуються за кошти міжнародних фінансових інституцій; зокрема, визначено замовником для реалізації проекту ЄІБ «Безпека дорожнього руху в містах України» |
| 6 | Шевченківська районна адміністрація | Відповідає за утримання вуличної інфраструктури та дрібні будівельні роботи у Шевченківському районі Львова, в межах якого розташовано район проектування |
| 7 | Депутати Львівської міської ради, обрані від округів, що входять в район проектування або у профільні комісії (комісія транспорту, зв'язку та міської мобільності, комісія міської інфраструктури, інженерного та житлового господарства) | Затвердження фінансування на інфраструктурні проекти, затвердження документації з просторового розвитку, стратегічних документів, Плану сталої міської мобільності, ратифікація співпраці з міжнародними фінансовими організаціями, представлення думки мешканців округів |
| 8 | місцевий офіс GIZ | представляє Замовника цього проекту, а також низки інших проектів з розвитку міської мобільності (План сталої міської мобільності, Концепція інтегрованого розвитку, проект «Зелена лінія», проект оптимізації маршрутної мережі, проект електромобільності Львова тощо) |
| Додаткові ключові сторони | | |
| 9 | Управління екології ЛМР | відповідальне за міське озеленення, в тому числі і вуличне |
| 10 | Управління охорони історичного середовища ЛМР | Відповідальне за збереження та популяризацію історичної та культурної спадщини |
| 11 | Львівське комунальне підприємство «Інститут просторового розвитку» | розробляє більшість проектів реконструкції вулиць та громадських просторів Львова |

| | | |
|----|---|---|
| 12 | Львівське комунальне підприємство «Львівелектротранс» | муниципальний пасажирський перевізник, обслуговує маршрути електричного транспорту (трамваї, тролейбуси) |
| 13 | Львівське комунальне автотранспортне підприємство № 1 | муниципальний пасажирський перевізник, обслуговує автобусні маршрути |
| 14 | Управління патрульної поліції | Підрозділ Національної Поліції, що відповідає за погодження проектів організації дорожнього руху та залучений до роботи міської комісії з безпеки дорожнього руху |
| 15 | Кафедра транспортних технологій Національного університету «Львівська політехніка» | профільний університет, що готує фахівців з безпеки дорожнього руху та міської мобільності та проводить науково-дослідну роботу в цьому напрямку |
| 16 | Профільні локальні громадські організації | ГО «Львівська асоціація велосипедистів», ГО «Зручне місто», ЛОО УТОС |
| 17 | ДП «Міжнародний аеропорт Львів ім. Данила Галицького» | Базовий аеропорт західного регіону України, який до початку широкомасштабного вторгнення був на другому місці в Україні за обсягом пасажиропотоку |
| 18 | Консультанти та фахівці, залучені до реалізації суміжних проектів з удосконалення міської мобільності | |

Окрім ключових сторін, зазначених у табл. 5.1, Консультант виділяє також окрему категорію зацікавлених сторін, які проживають або ведуть свою діяльність безпосередньо в районів проектування і, як наслідок, в першу чергу будуть користувачами усіх новацій та змін. До таких зацікавлених сторін належить:

- Представники ОСББ та житлових кооперативів;
- Місцеві бізнеси (малі та великі);
- Заклади освіти (дитячі садки, школи, коледжі, заклади вищої освіти тощо);
- Заклади охорони здоров'я;
- Релігійні установи.

6 - АНАЛІЗ ПОЧАТКОВИХ ДАНИХ

Для успішної реалізації проекту Консультант виокремив інформацію, яка є початковою для проекту, і яка повинна бути надана під час першого етапу проекту (табл. 6.1). При важливим є те, що технічне завдання не передбачає збору (придбання) даних Консультантом, тому Консультант цілком і повністю покладається на Замовника та Бенефіціара, а також на відкриті (публічні) дані.

| ТАБЛИЦЯ 6.1 – ПЕРЕЛІК ПОЧАТКОВИХ ДАНИХ | | | |
|--|--|--|------------------------------|
| № з/п | Назва документа | Короткий опис / зміст | Статус |
| Документація з просторового розвитку | | | |
| 1 | Генеральний план міста | Ключові зміни в розвитку міста (нові ділянки забудови, трансформація територій, вуличної мережі, нові лінії громадського транспорту тощо) | надано / публічна інформація |
| 2 | Детальні плани територій | Деталізовані та уточнені рішення Генерального плану, уточнені червоні лінії вулиць, ескізні схеми поперечного перерізу вулиць, плану перехресть тощо | надано / публічна інформація |
| 3 | Інтегрована концепція розвитку Львова | Визначає бачення просторових змін на найближчі 10 років та підходи, які повинні використовуватись для цього | публічна інформація |
| 4 | Викопіювання району у масштабі 1:2000 | План району із нанесеними спорудами, бордюрами та червоними лініями вулиць | надано |
| 5 | Інформація про перспективи просторового розвитку району проектування | Зведена інформація від Управління архітектури ЛМР, що містить основні проблеми, виклики, а також бачення та перспективи просторового розвитку у районі проектування | надано |
| Стратегії з розвитку мобільності | | | |
| 6 | План сталої міської мобільності | Визначає бачення міської мобільності на найближчі 10 років, фіксує основні виклики та стратегічні цілі розвитку міської мобільності, визначає основні принципи, яким повинні відповідати проекти перетворення вулиць, а також містить перелік основних проектів та заходів | надано / публічна інформація |
| 7 | Стратегія (програма) розвитку велосипедної мережі (проект) | Визначає напрямки розвитку велосипедної мережі на найближчі 10 років та ключові етапи і підходи до її розвитку. Формально документ не є затвердженим | надано |
| 8 | Стратегія розвитку ЛКП «Львівелектротранс» | Визначає візію та основні напрямки розвитку підприємства, в тому числі напрямки розвитку ліній електротранспорту. Формально документ не є затвердженим | надано |
| 9 | інформація про перспективи розвитку громадського транспорту | Зведена інформація від Управління транспорту ЛМР, що містить основні проблеми, виклики, а також бачення та перспективи розвитку громадського транспорту у районі проектування | очікуємо |
| Документи, рішення та плани Львівської міської ради | | | |
| 10 | Рішення виконавчого комітету | Рішення різного характеру, які визначають плани дій з реалізації стратегічних документів, визначають окремі вимоги до проектів реконструкції вулиць, визначають замовника на проектування та будівництво тощо | надано / публічна інформація |
| 11 | Ухвали Львівської міської ради | В контексті проекту – окремі ухвали, які закріплюють стратегічні напрями розвитку окремих аспектів міської мобільності, але не відображені в інших документах | надано / публічна інформація |
| 12 | Проекти-переможці громадського бюджету (в частині міської мобільності та вуличного озеленення) | Показують ті локації, які були обрані та підтримані мешканцями, і які повинні бути реалізовані у найближчі роки | публічна інформація |

| | | | |
|---|--|--|---------------------|
| 13 | Петиції мешканців (в частині міської мобільності та вуличного озеленення) | В контексті проекту – петиції, що набрали мінімальну кількість голосів та повинні бути розглянуті (або вже розглянуті) міською радою. Показують основні проблемні ділянки, які турбують значну кількість людей | публічна інформація |
| 14 | Проектно-кошторисна документація з розвитку вуличної мережі чи ліній електричного транспорту | Дає змогу зрозуміти основні ділянки, на яких заплановані зміни, суть та наповнення змін, а також (для розроблених проектів) – докладну інформацію щодо запланованих змін | надано |
| Результати досліджень та вимірювань | | | |
| 15 | Дані щодо аварійності на вуличній мережі | Дає змогу зробити геопросторовий аналіз місць ДТП, визначити місця їх концентрації, а також виділити основні типи ДТП та їх причини | надано |
| 16 | Інтенсивність транспортних потоків на вуличній мережі | Дає змогу оцінити навантаження від транспорту на окремих ділянках вуличної мережі та зрозуміти основні напрямки транспортних потоків | очікуємо |
| 17 | Затримки громадського транспорту | Дає змогу виявити ділянки, які суттєво впливають на рух громадського транспорту та опосередковано визначити місця, де інтенсивність транспортних потоків суттєво перевищує пропускну здатність | надано |
| Результати супутніх досліджень та проектів | | | |
| 18 | Дослідження безпеки руху біля шкіл | Дає змогу зрозуміти локальний контекст та виявити основні проблеми, що турбують батьків, учнів та вчителів в контексті безпеки руху | надано |
| 19 | Оптимізації мережі громадського транспорту | Дає змогу зрозуміти основні напрямки (коридори), на розвитку, удосконаленні чи створенні яких треба зосередити увагу | надано |

Більшість із наведених початкових даних надано. Проте Консультант очікує на дані щодо аварійності на вуличній мережі та інтенсивності транспортних потоків.

Окрім наведених початкових даних, для успішної реалізації проекту корисним буде отримані й додаткову інформацію, проте її відсутність не є критичною. До такої інформації належить:

- Наявна та прогнозована чисельність населення у районі проектування;
- Обсяги генерування та поглинання кореспонденцій у районі проектування (з транспортної моделі міста);
- Дані про обсяги пасажиропотоків на маршрутах, що проходять через район проектування, а також пасажирообмін на зупинках громадського транспорту;
- Обсяги велосипедних потоків (за умови, що такі заміри проводяться);
- Рівень автомобілізації у Львові (до війни, під час війни та очікуваний на найближчі роки).

У роботі Консультант буде керуватись також і чинною нормативною документацією, що стосується планування та проектування міських вулиць (державні будівельні норми, державні стандарти тощо), а також використовувати посібники, в яких описано кращі практики та підходи до перетворення міських вулиць та трансформації простору міста.

7 - ЗУСТРІЧ З МЕШКАНЦЯМИ

Зустріч з мешканцями було проведено 15 вересня 2022 року у приміщенні ліцею № 75 з 18:00 до 20:30. На зустрічі були присутні представники Бенефіціара, Консультанта, представниця GIZ (онлайн), депутати Львівської міської ради (від округу та керівник транспортної комісії), представники громадських організацій, мешканці вулиць району (рис. 7.1). Загальна кількість учасників – 7. Перелік присутніх подано у Додатку А.

Під час зустрічі представники Бенефіціара та GIZ розказали коротку інформацію про проект та його цілі, а представники Консультанта зробили презентацію про сучасні підходи до проектування вулиць. Решту зустрічі було присвячено обговоренню проблем та викликів, з якими стикаються мешканці, а також можливих варіантів їх вирішення.

РИСУНОК 7.1 – ЗУСТРІЧ ІЗ МЕШКАНЦЯМИ



Під час зустрічі учасники звертали увагу на проблеми пов'язані з безпекою автомобільного руху в районі та вказали на ключові точки конфліктів. Зокрема, мешканці вказали на ключові вулиці з регулярними заторами, звернули увагу на проблеми з інклюзивністю району та браком якісної пішохідної та велосипедної інфраструктури, а також нарікали на брак публічних просторів в районі та можливості для проведення вільного часу для підлітків, молоді та літніх людей. Особливу увагу мешканці звернули на необхідність облаштування внутрішніх просторів району, які сьогодні здебільшого занедбані та запарковані. Під час обговорення було зазначено проблему шумового забруднення вздовж магістральних вулиць, а з точки зору необхідності адаптації до змін клімату було запропоновано ідею створення велосипедно-пішохідного маршруту та нового зеленого коридору в районі проектування.

Докладний перелік зафіксованих проблем подано у додатку Б.

Важливим загальним запитом від представників громади є покращення комунікації проєктів, які заплановані та будуть відбуватись в районі зі сторони муніципалітету. Бажаним є не лише інформування про хід виконання запланованих проєктів, а й обговорень з місцевими мешканцями рішень, які приймаються та їх обґрунтування. Команда проєкту наголошує на важливості участі представників муніципалітету та відповідальних посадовців на подіях громадських консультацій. Це забезпечує більшу довіру до процесу та результату проєкту, а також надає впевненості, що пропозиції будуть враховані.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А. ПЕРЕЛІК ПРИСУТНІХ

Львівська
міська
рада



Форма реєстрації учасника/-ці обговорення в рамках проекту "Перепланування вулиць Львова на безпечні та екологічно чисті"

Район: між вулицями Кульпарківською, Любінською та умовною лінією вздовж аеропорту (включаючи всі внутрішні вулиці - Охружна, Садова, Кульчицької, Петлюри, Виговського)

Дата події: 15.09.2022

Місце події: Ліцей № 75 Ім. Лесі Українки, вул. Караджича, 7

Час початку події: 18:00

| № | Ім'я та Прізвище | Організація/інституція/група | Контакт | Бажаю отримувати інформацію про проект надалі | Підпис |
|---|------------------|--------------------------------------|---------------------|---|--------|
| 1 | Роман Романів | Активний мешканець Львова | 0730883554 | Так | |
| X | Зімбаєв Тар | | romalibcu@gmail.com | | |
| 2 | Зімбаєв Тар | Регіон АМР | 0873210763 | так | |
| 3 | ТОВЕРУГА СІМ | ГО "МКСЧ" За оцінювач | Х2 enjip@gmail.com | ТАК | |
| | | | 39896650@gmail.com | | |
| 4 | Старак А.М. | мешканець | 0938284854 | | |
| | | | andstarak@gmail.com | так | |
| 5 | Школяр М.І. | ГО "Львівська організація мешканців" | (063) 44-38-39-2 | має | |
| 6 | Данилюк Д.А. | мешканець | djdemyan@gmail.com | ТАК | |
| 7 | Смоць А.Г. | Регіон: міський | | ТАК | |

ДОДАТОК Б. ПЕРЕЛІК ПРОБЛЕМ, ОЗВУЧЕНИХ МЕШКАНЦЯМИ ПІД ЧАС ОБГОВОРЕННЯ

| Локація | Проблема | Що варто посилити | Пропозиція |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|--|
| 18 школа | вздовж школи лише залишки асфальту. Пішохідний тротуар - поганий стан | | |
| 18 школа | В сквері біля школи темно та відчуття небезпеки | | |
| 18 школа | | | район скорочення шляху, вигулюють собак |
| Автостанція | Брак комунікації зі сторони міста щодо майбутньої автостанції. | | Розвиток транспортної системи та мобільності має бути пов'язаний з розумінням де саме буде автостанція |
| Аеропорт | проїзди аеропорту використовують для транзиту, щоб уникнути заторів. Щирецька активно використовується | | |
| Антоновича | | | пішохідний та вело перехід |
| Біля Гуцульського двору | нерегульовано переходять дорогу. Видимість не забезпечена. Сліпа зона | | |
| Вздовж магістралей | шумове забруднення, навіть в сквері окрім шуму нічого не чути | | захист від шуму та активні пішохідні переходи вночі |
| Виговського | погане освітлення тротуарів | | |
| Виговського/Любінська | | | Перехід |
| Виговського/Любінська | Небезпечне перехрестя. | | Створення малого кільця. |
| Виговського/Любінська | Коли працює Аеропорт весь рух зупиняється в районі | | |
| Виїзд з ЖК Фамілія на Кульпарківську | немає зручного виїзду та конфлікт, небезпека | | |
| Вікторія Гарденс до Південного | | | зробити зручну можливість пішого та авто руху |
| Вікторія Гарденс | Проблемне кільце біля ТЦ Вікторія Гарденс. Завелике кільце. Необхідні виїзди з вулиці Вікторія Гарденс. Необхідне впорядкування зупинок громадського транспорту. Необхідні нормальні з'їзди до Діаманту. | | |
| Вікторія Гарденс | | | Необхідне системне перепланування кільця, системи зупинок, руху громадського транспорту |
| Вікторія Гарженс | Дві розгочні полоси. Сукупчення транспорту | | Обнополосне кільце - план Зробити нормальні зупинки |
| Вітряна | використовується як об'їзд заторів. Жителі говорять, що добре, що є така можливість | | |
| вул Яворницького | необхідний доступ до ліцею. Розібраний тротуар | | |
| Героїв Упа | незаконний виїзд з ЖК | | |
| Городоцька/Любінська/Сяйво | Для уникнення заторів постійно спостерігається проїзд через вулички та двори, що не пристосовані для цього та мають тупіки. Це створює незручності для місцевих мешканців та затори | | |
| Городоцька/Ряшівська | | | продовжити ґрунтову дорогу Сріблястий - Любінська - Південний |
| Карджича/Любінська | 6 смуг. пішохідний перехід. Постійно збивають людей | | |
| Кільпарківська/стара кульпарківська | Лівий поворот з кульпарківської - немає можливості перелаштуватись і виїхати в праву смугу - гострий поворот | | |
| Кільце Садова/петлюри | | зручне для переїзду, переходи ок | |
| Ключові магістральні вулиці | | | велодоріжки |
| Кульпарківська, Вигорського | поганий стан тротуарів | | необхідна інфраструктура для велосипедистів та самокатів. |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | | | Там страшно їхати дорогою, а тротуари в поганому стані |
| Кульпарківськ | тротуари в поганому стані | | |
| Кульпарківська | Нові пішохідні переходи до зупинок. Пішохідні переходи дуже часто, вони не освітлені і вночі пішоходів водії не помічають та збивають постійно | | |
| Кульпарківська - Ашан - кільце | Світлофорний об'єкт. Чи доцільний там перехід? Перенавантаження проїзду до кільця. Постійні затори. | | Реорганізувати кільце в 2 смуги |
| Кульпарківська в напрямку Городоцької - перехрестя з Героїв УПА | Є знак рух лише прямо, але часто повертають направо, щоб заїрнути в двір офісів. Хоча там вузька дорога суто для виїзду. Також в тому виїзді важко вклинитися в основний потік. | | |
| Кульпарківська та Любінська | через крони дерев світло на тротуари не потрапляє, "можна вбитись" | | |
| Кульпарківська та Любінська | Сходи під міст через колії | | безпека та окультурення |
| кульпарківська, лікарня | біля лікарні темно та страшно, вузькі тротуари | | благоустрій парку з можливістю використовувати як парк |
| Кульпарківська/Щурецька | Чи потрібен лівий поворот? Можливо його варто ліквідувати | | |
| лісопарк | | Має значний потенціал до розвитку рекреації | поєднати наукову, вікторія гарденс та лісопарк. Новий зелений коридор від лісопарку до скверу виговського. Благоустрій річки |
| Любінська 74 | небезпечне перехрестя. Багато ДТП. Конфлікт машин - лівий поворот. Конфлікт з громадським транспортом - аварійність | | |
| Любінська | | | Полоса громадського транспорту |
| Любінська | швидкісний рух. Не виконує свою заплановану функцію | | |
| Любінська | шумна вулиця. Постійно заважають швидкісні мотоциклісти | | |
| Любінська | Запаркована всі | | можна легалізувати одну смугу паркінгу |
| Любінська - Підземний перехід | | | Зробити наземний перехід |
| Любінська 93 | постійно збивають людей | | |
| Любінська вулиця | Виражена піковість завантаження вулиці - тоді все стоїть. На Любінській є постійне перевищення швидкості | | |
| Любінська до Петлюри | | | Необхідний тротуар |
| Любінська/Виговського | короткий світлофор. Конфлікт лівий поворот та пішохідний перехід | | |
| Любінська/Караджича | перехід. Люди постійно переходять. Швидкісний рух | | |
| Любінська/Петлюри | Небезпечне перехрестя. Там де заправка - небезпека виїзду. | | |
| Любінська/Петлюри | виїзд з заправки наліво - заважає. Чи мають бути заправки на перехресті | | |
| Наукова - поворот до Південного | | | Необхідна полоса громадського транспорту зробити 3 полоси в сторону центру Автобусна зупинка |
| Наукова/Кульпарківська | | | є можливість створення розгонної полоси |
| Наукова/кульпарківська | велике навантаження на рух Зупинки - посадкові платформи не відповідають необхідній довжині. +кривизна виходу з зупинки. Виїзд з зупинки породжує трафік. | | Потрібне комплексне рішення |
| Об'їз заторів, які використовують | Біля Сільпо через Вікторія Гарденс, Щирецька-кульпарківська | | |

| | | | |
|---------------------------------|--|---|--|
| Окружна | 2 смуги, але широкі, їх використовують як 3 смуги на перехрестях | | |
| Парк Виговського | | активно використовується, всі місця зайняті | закінчення озеленення, освітлення |
| Петлюри/Любінська | | | перехід |
| початок Кульпарківської | | | на початку вулиці необхідний тротуар |
| район аеропорту/приватний центр | під час дощу "болото" | | |
| Ряшівська | | | Добудувати |
| Садова - проєктована вулиця | грунтове покриття далі ліс. Під час дощу "болото". Але всі туди їздять | | |
| садова/петлюри | на кільці садова/петлюри часто паркують авто в контурі намальованої розмітки. Тобто на самому кільці, але не на смугах | | |
| Сільмаш | стихийна парковка, паркуються ті, що живуть в авалоні | | |
| Сільпо на кульпарківській | перехід - далеко йти з сумками | | |
| Скнилівський парк | | | зробити благоустрій з можливістю прогулянок (зробити тверде покриття), перехід через річку, зона для пікніків, освітлення, місця для сидіння |
| Скнилівський парк | | | Пішохідна інфраструктура через парк до пібденного, вікторія Гарденс, до Шекспіра |
| Стадіон сільмашу | темно на стадіоні біля тротуару небезпечно | | |
| Сулими/Окружна | магніт для ДТП, через дерева не видно переходу. 2 смуги частих дерев погіршують видимість. | | необхідні типові речі - дві антикишені |
| Щирецька | | | Заборонити поворот на Щирецьку |
| Весь район | відсутні громадські субцентри для зустрічей, проведення часу, брак публічних просторів, які функціонують. Нестача скверів, де можна наприклад проводити громадські заходи, зібрання, проводити час | | |
| Весь район | поганий стан тротуарів погане освітлення та необхідне освітлення проходів у двори. Міждворові арки використовують як туалети - необхідно запобігти цьому (була пропозиція пофарбувати фарбою, яка відбиває воду або освітлити) | | |
| Весь район | | | брак місць де проводити час для молоді. Є парк та лісопарк і все |
| Весь район | Запарковано все, всі двори | | |
| Весь район | | | фантомні поліцейські для контролю швидкості |
| Весь район | в районі не було реалізовано жодного інноваційного проєкту, зневіра людей та розчарування, | | |
| Весь район | | | велоінфраструктура |
| Весь район | | | освітлення у дворах |
| Весь район | брак місця для літніх людей: немає куди піти, де посидіти, дітям підліткам немає де зібратись | | |
| Весь район | глобально не всі водії маршруток вмикають поворот праворуч, коли починають рушати. Також це потрібно робити заздалегідь, хоча б ще 3 секунди до початку фізичного руху. глобально часто на зупинках громадського транспорту маршрутки/автобуси/тролейбуси зупиняються на відстані до 50 см до бордюра. В третині випадків можна було б | | |

| | | | |
|----------------------------|---|--|--|
| | не перелаштовуватися на іншу смугу а акуратно проїхати впритул | | |
| Весь район | в багатьох дворах бардак з паркуванням. То блокують вивіз сміття, то місять багнюку на газоні. | | |
| весь район | Як одна із проблем (незручностей) - це неякісне облаштування пониження бордюру районними адміністраціями. Пониження виконується або не повністю(пониження є, проте виступає над дорожнім покриттям) або без залатування раніше вирізані ділянки полотна (перед пониженням може бути заглиблення, невеликий рівчак куди вкладали новий бордюр). Вище згадані проблеми відчутні при переїзді самокатом, дитячим візочком, або інвалідним-кріслом. | | |
| весь район | майже кожен двір не облаштований, люди скорочують дороги - витоптують доріжки - їх варто легалізувати та зробити твердим покриття. У дворах під час дощу болото. Тротуари також затоплені під час дощу | | |
| проблеми в окремих районах | є місця, де непогано попередити перед поворотом, що одразу після повороту твоя смуга стане автобусною (з героїв УПА на Кульпарківську, з любінської праворуч в сторону Героїв УПА | | |
| Яворницького | | | вулиці Яворницького на відрізку навпроти Будинку Меблів. Мова про наступне: пропоную зробити дві смуги для виїзду з Яворницького у напрямку Любінської (одна - ліворуч, одна прямо і праворуч), за рахунок часткового зменшення площі для парковки авто. У ранкові години на Яворницького утворюється досить великий корок. |

ПЕРЕПЛАНУВАННЯ ВУЛИЦЬ ЛЬВОВА НА БЕЗПЕЧНІ ТА ЕКОЛОГІЧНО ЧИСТІ

ЛОТ 1: ЛЮБІНСЬКА – КУЛЬПАРКІВСЬКА
ЕТАП 1 – ПОЧАТКОВЕ ОЦІНЮВАННЯ

lvivstreet@egis-ukraine.com

ihor.mohyla@egis-group.com

www.egis-group.com

