

Презентація бізнес комплексу ПрАТ “Центр європейської інтеграції”

Простір для бізнесу з потенціалом розвитку

Комплекс з офісними та складськими приміщеннями
у зручній локації на в'їзді до Львова



Відскануйте для переходу на сайт

Зміст

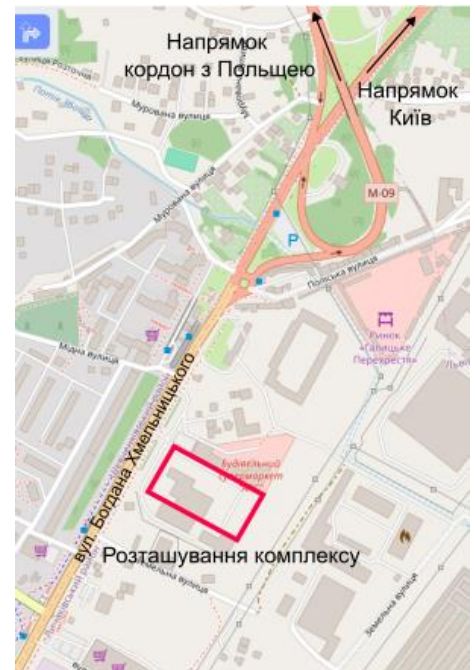
Про комплекс	3
Схема території	4
План земельної ділянки	5
Інженерно-лабораторний корпус	6
Схема території	6
Фото корпусу та інтер'єрів	6
Плани поверхів	9
Приміщення у стилі loft	11
Фото приміщень	11
План сьомого поверху	11
Корпус дослідного виробництва	12
Схема території	12
Фото корпусу та інтер'єрів	13
Плани поверхів	16
Корпус їдальні	18
Схема території	18
Фото корпусу та інтер'єрів	18
Плани поверхів	21
Інші складські та технічні приміщення	22
Схема території	22
Плани поверхів	22
Історія об'єкта	23
Проект офісно-готельного комплексу	26
Контакти	30

Про комплекс

Розташування

Комплекс розташований у північній частині м. Львова, на в'їзді з міжнародних напрямків (Київ, Брест, Варшава), має зручний під'їзд для легкового й вантажного транспорту, а також безпосередній вихід до міських транспортних артерій. Комплекс включає п'ять функціональних будівель, які використовуються під офісні та складські потреби.

Земельна ділянка та всі приміщення перебувають у власності Приватного акціонерного товариства "Центр європейської інтеграції".



Транспортна доступність:

- Виїзд на автомагістралі E40, M06, N17 (Київ) та M09, E372 (кордон з Польщею) — **200 м**
- Центр міста — **5 км**
- Залізничний вокзал — **7 км**
- Аеропорт — **11 км**
- Межа міста — **0,2 км**

Ключові переваги

- Розташування поблизу основних транспортних магістралей на в'їзді до Львова
- Загороджена територія загальною площею понад 1 гектар
- Гнучке функціональне планування приміщень згідно з потребами орендаря
- Розвинена інфраструктура в безпосередній близькості
- Можливість адаптації об'єкта під логістичну, офісну чи виробничу діяльність
- Наявний потенціал для інвестиційного розвитку

Характеристики комплексу

- Площа земельної ділянки — **1,1562 га**
- Загальна площа будівель — **5 040,9 м²**
- Типи приміщень — **Офісні, виробничі, складські**
- Основні корпуси — **3**

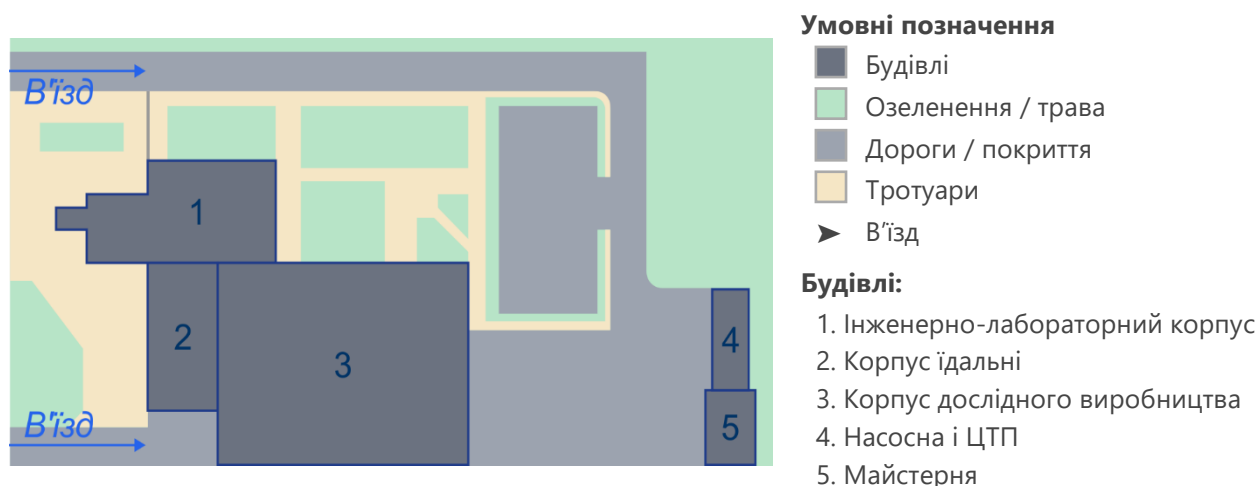
Склад комплексу

- Інженерно-лабораторний корпус — **2 574,9 м²**
- Корпус дослідного виробництва — **1 687,0 м²**
- Корпус їдальні — **562,3 м²**
- Інші технічні та складські приміщення

Інженерна інфраструктура

- Власна трансформаторна підстанція 2×630 кВА з можливістю збільшення потужності
- Сучасні телекомунікації: інтернет, зв'язок
- Водопостачання з міських мереж та власна насосна станція
- Система каналізації та водовідведення

Схема території



Потенціал об'єкта

Комплекс має значний потенціал для подальшого розвитку завдяки гнучкій інфраструктурі та продуманій інженерній структурі. Існуючі корпуси можуть бути модернізовані або адаптовані під сучасні формати — від офісних і R&D-центрів до логістичних хабів чи виробничих приміщень.

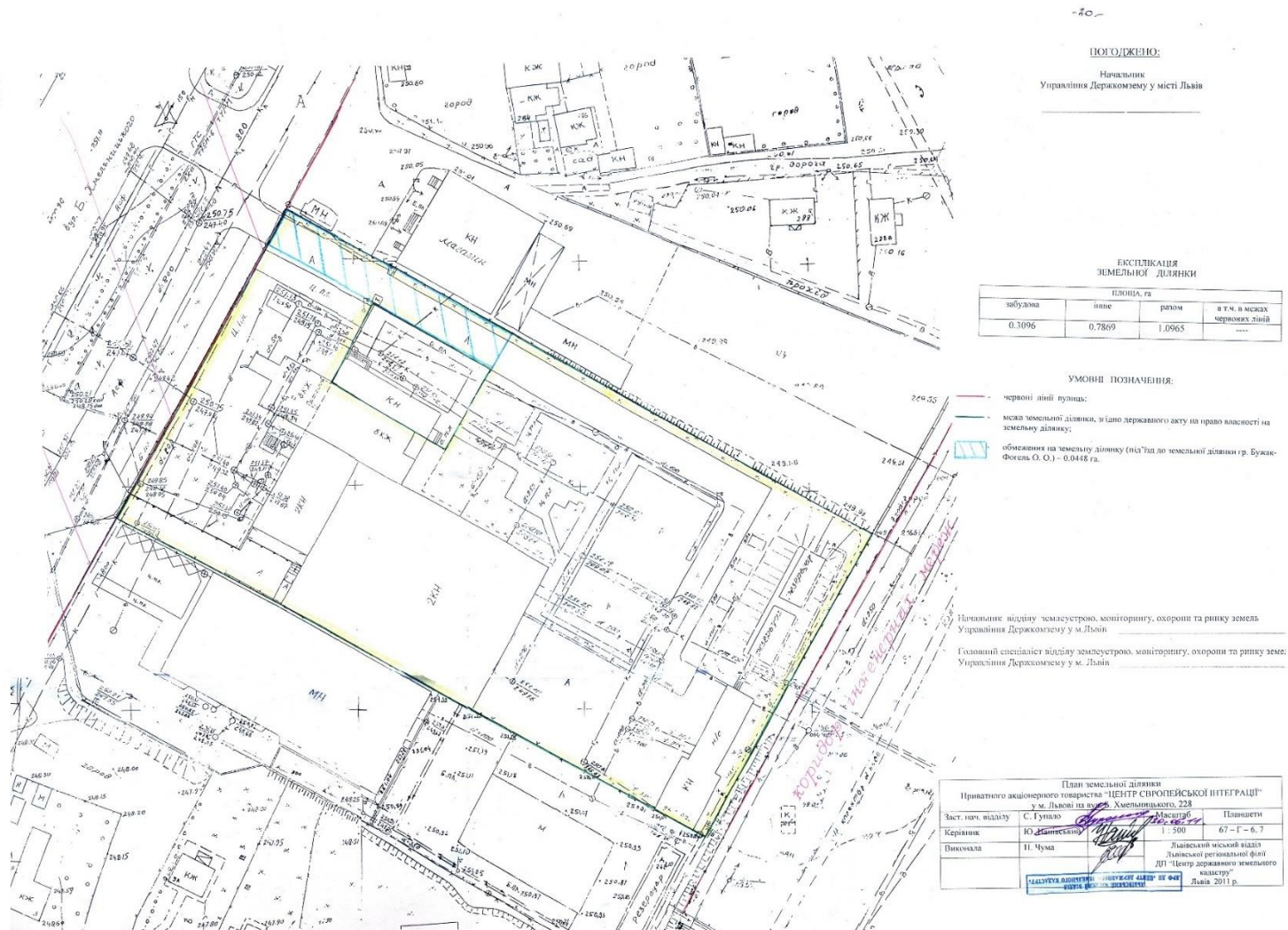
Об'єкт має промислово-дослідницьке минуле — тут діяло Спеціальне конструкторське бюро з дослідним виробництвом "Спортмаш". Його інженерні рішення формували середовище для розробки, випробувань та впровадження нових технологій. Ця спадщина робить об'єкт технічно підготовленим до нестандартних сценаріїв використання: приміщення вже функціонували, зокрема, як кінопавільйон, що підтверджує їхню універсальність.

Напрями розвитку:

- Реконструкція та технічне оновлення приміщень
- Розвиток логістичної та адміністративної інфраструктури
- Створення нових зон для комерційної або офісної діяльності
- Адаптація під креативні індустрії та технологічні стартапи
- Потенціал залучення інвесторів завдяки локації та масштабованості

Окрему увагу можна приділити реконструкції Інженерно-лабораторного корпусу у стилі loft — це надасть простору сучасного вигляду з індустріальною естетикою, що актуально для офісів нового типу або змішаного використання.

План земельної ділянки



[Завантажити План земельної ділянки окремим файлом](#)
(в форматі .pdf з сайту ПрАТ "Центр європейської інтеграції" <https://cei.lviv.ua>)

Інженерно-лабораторний корпус

Загальна площа: 2 495,6 м² • 7 поверхів • Приміщення від 10 до 170 м²

Приміщення мають висоту 3 м і можуть бути використані під офіси, представництва, R&D-простори. Пріоритет надається довгостроковій оренді — як окремих поверхів, так і всього корпусу.

Будівля дозволяє адаптацію під формат loft із можливістю формування сучасного офісно-індустріального простору.

Схема території



Фото корпусу та інтер'єрів





Інженерно-лабораторний корпус –
Вигляд ззовні



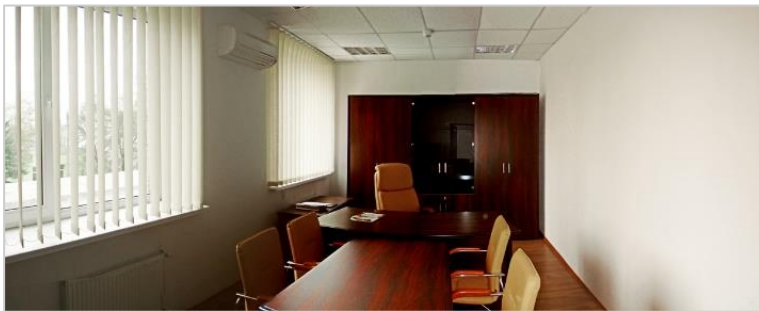
Інженерно-лабораторний корпус –
Вигляд ззовні



Інженерно-лабораторний корпус -
Приміщення



Інженерно-лабораторний корпус -
Приміщення



Інженерно-лабораторний корпус -
Приміщення



Інженерно-лабораторний корпус -
Приміщення

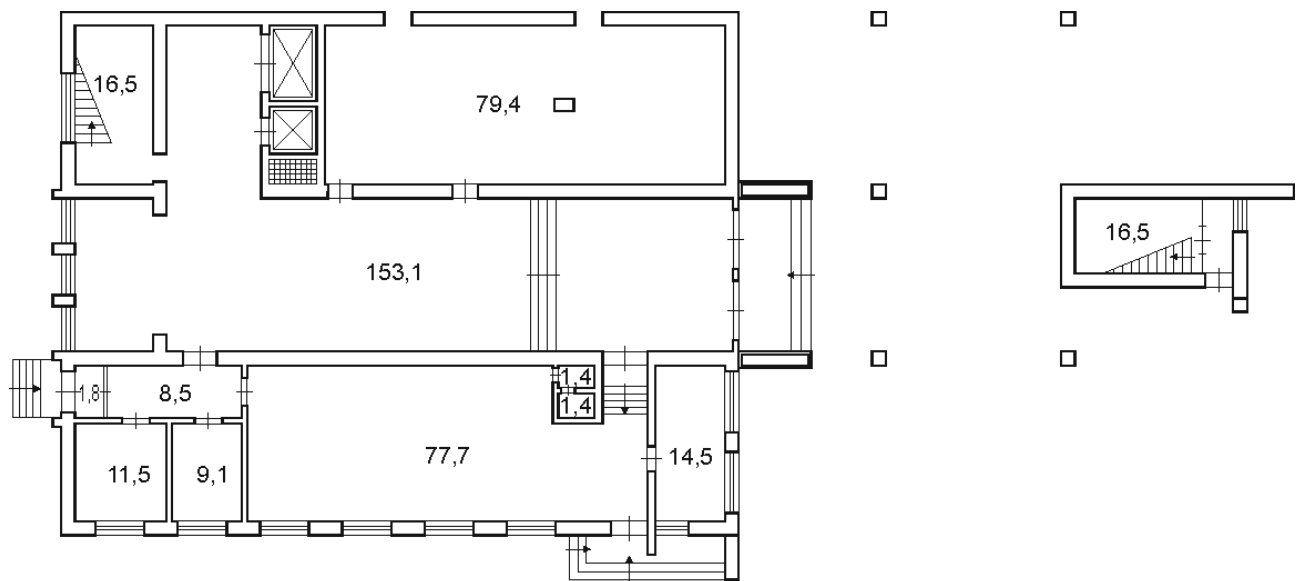


Інженерно-лабораторний корпус -
Приміщення



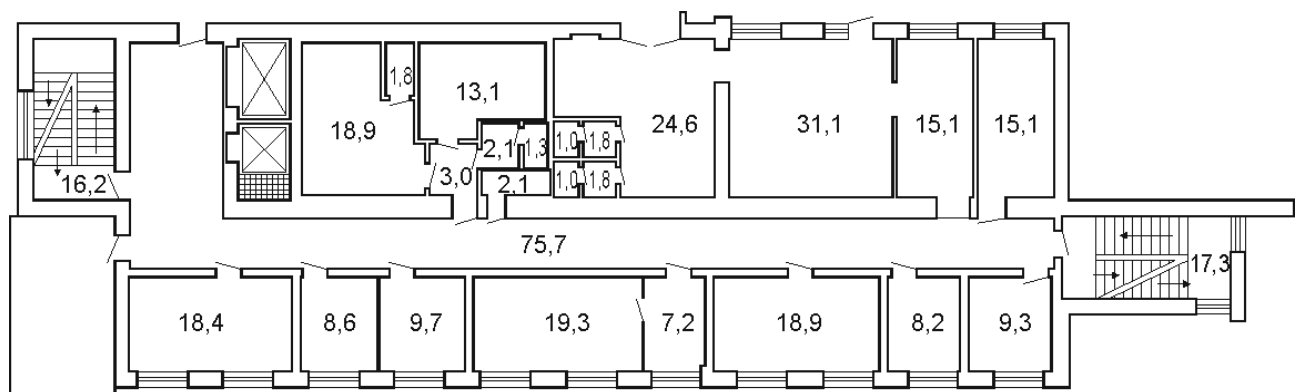
Інженерно-лабораторний корпус -
Приміщення

Плани поверхів



План 1-го поверху

Загальна площа — 391,4 м² | Основна — 192,2 м² | Допоміжна — 199,2 м²



План 2-го поверху

Загальна площа — 342,6 м² | Основна — 206,2 м² | Допоміжна — 136,4 м²



План 3-го поверху

Загальна площа — 368,5 м² | Основна — 205,0 м² | Допоміжна — 163,5 м²



План 4-го поверху

Загальна площа — 365,6 м² | Основна — 202,9 м² | Допоміжна — 162,7 м²



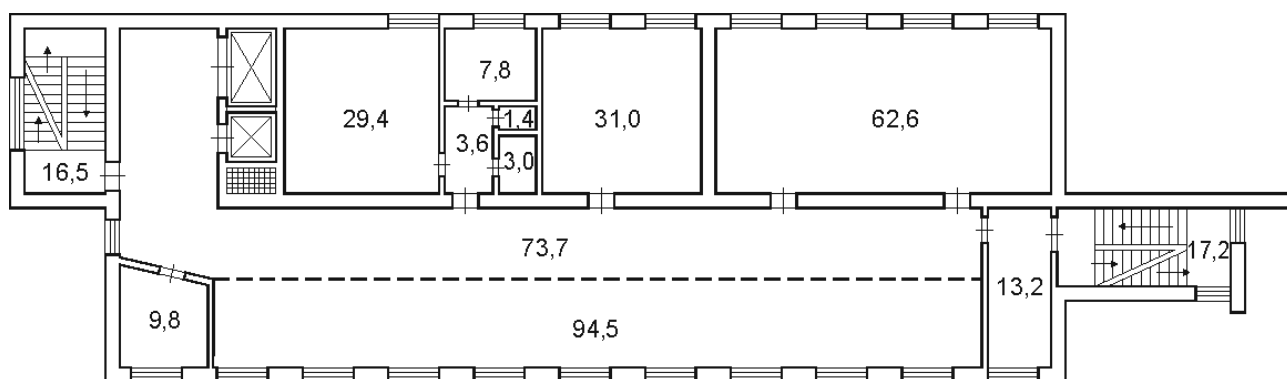
План 5-го поверху

Загальна площа — 370,9 м² | Основна — 228,7 м² | Допоміжна — 142,2 м²



План 6-го поверху

Загальна площа — 365,9 м² | Основна — 202,9 м² | Допоміжна — 163,0 м²



План 7-го поверху

Загальна площа — 363,7 м² | Основна — 211,1 м² | Допоміжна — 152,6 м²

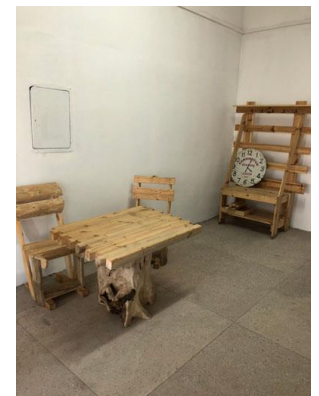
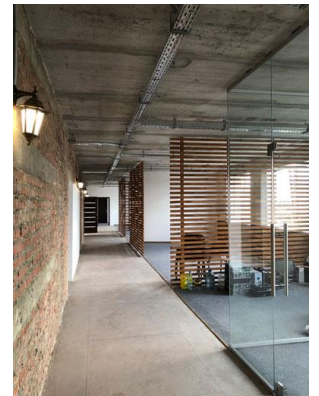
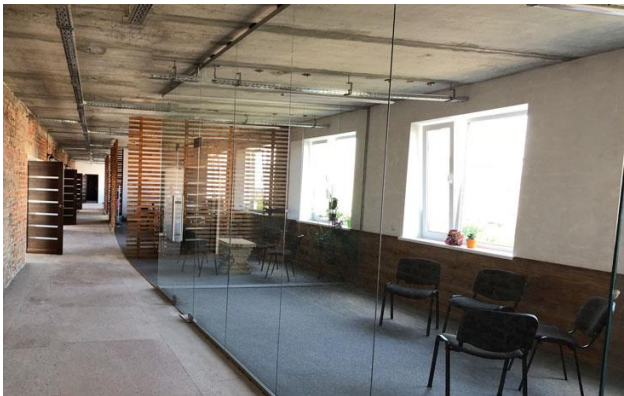
Приміщення у стилі loft

Сьомий поверх Інженерно-лабораторного корпусу реконструйовано у стилі loft — із сучасним дизайном, відкритим плануванням та загальною площею 365 м².

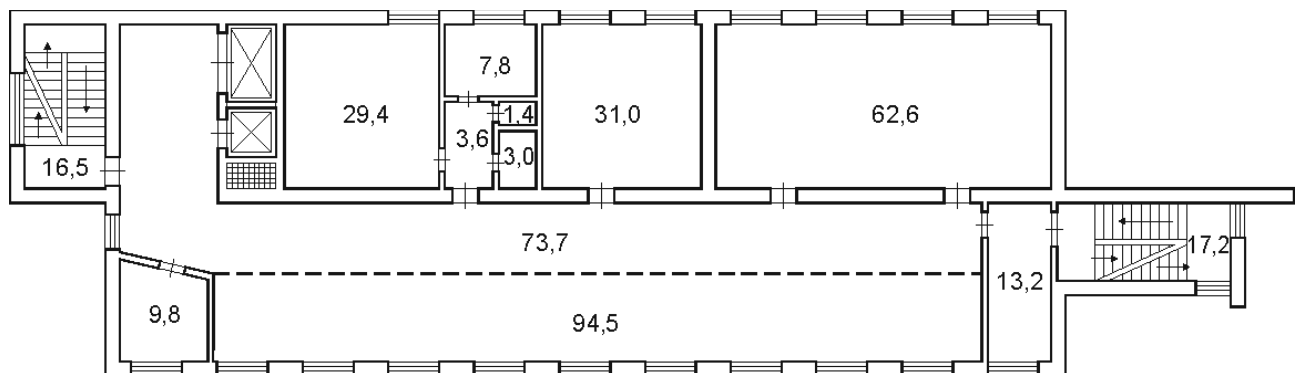
Приміщення мають великі вікна, які забезпечують якісне природне освітлення. Поверх обслуговується пасажирським і вантажним ліфтами, що забезпечує зручний доступ як для співробітників, так і для обладнання чи товарів.

Нижче — фото інтер'єру та планування поверху.

Фото приміщень



План сьомого поверху



Корпус дослідного виробництва

Універсальний простір для виробництва, складу чи творчих проєктів.

Одноповерхова будівля площею 2000 м² з офісними приміщеннями, кран-балкою та сучасною інженерією. Підходить для широкого спектра потреб — від промисловості до кінозйомок.

Деталі об'єкта

- **Площа:** 2000 м², **висота:** 7,2 м
- **Конструкція:** після ремонту, зі зовнішнім утепленням стін
- **Кран-балка:** вантажопідйомністю 3,2 т
- **Електропостачання:** потужність 630 кВА
- **Інфраструктура:**
 - **Офісні приміщення** — 80,7 м²
 - **Санвузли та душові кімнати**
- **Безпека:** система пожежної сигналізації та пожежогасіння
- **Зручний під'їзд** для легкових і вантажних автомобілів

Призначення

Приміщення може використовуватись як: – **Виробничий цех** – **Складське приміщення** – **Кінопавільйон**

Схема території

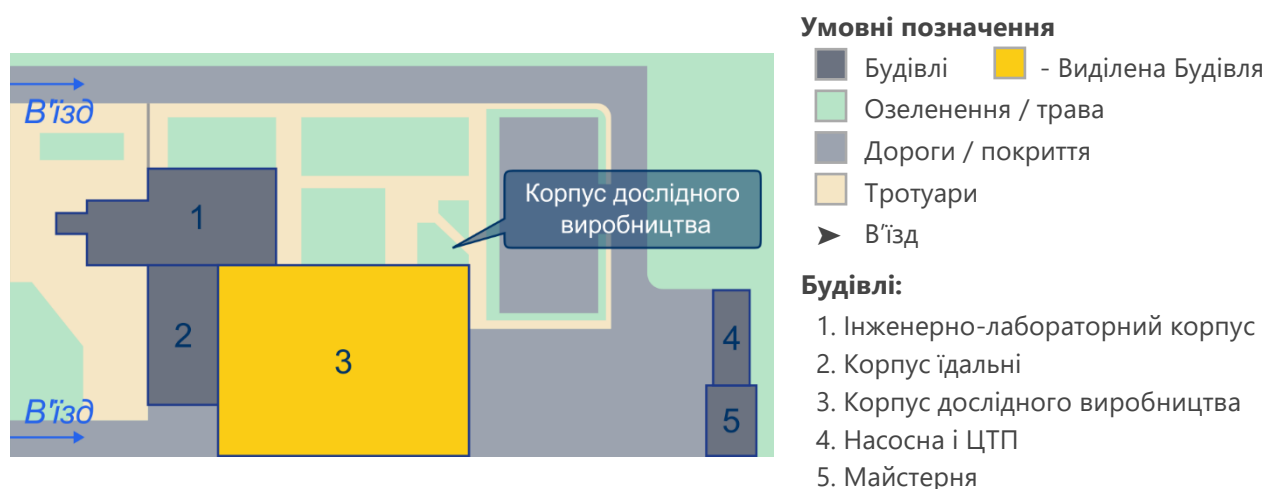


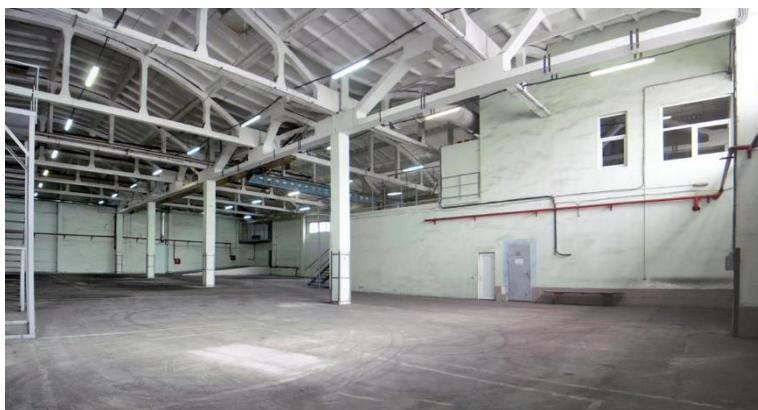
Фото корпусу та інтер'єрів



Корпус дослідного виробництва -
Вигляд ззовні



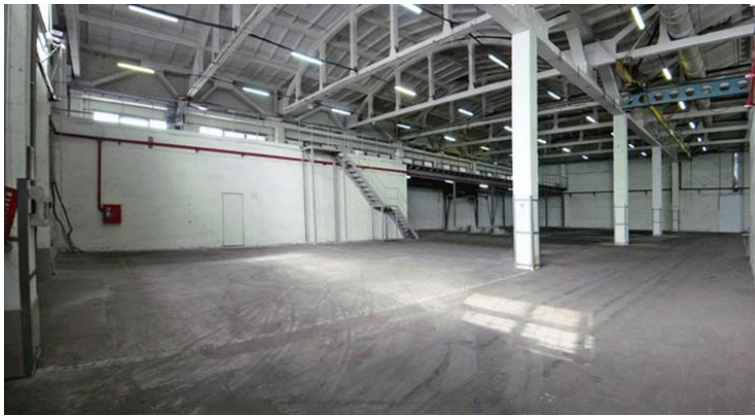
Корпус дослідного виробництва -
Вигляд ззовні



Корпус дослідного виробництва -
вигляд у середині



Корпус дослідного виробництва -
вигляд у середині



Корпус дослідного виробництва -
вигляд у середині



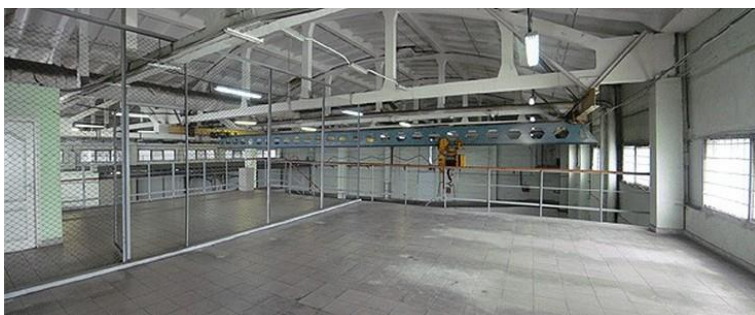
Корпус дослідного виробництва -
вигляд у середині



Корпус дослідного виробництва -
вигляд у середині



Корпус дослідного виробництва -
вигляд у середині



Корпус дослідного виробництва -
вигляд у середині



Корпус дослідного виробництва -
Система пожежогасіння



Корпус дослідного виробництва -
Система пожежогасіння



Корпус дослідного виробництва -
Офісні приміщення

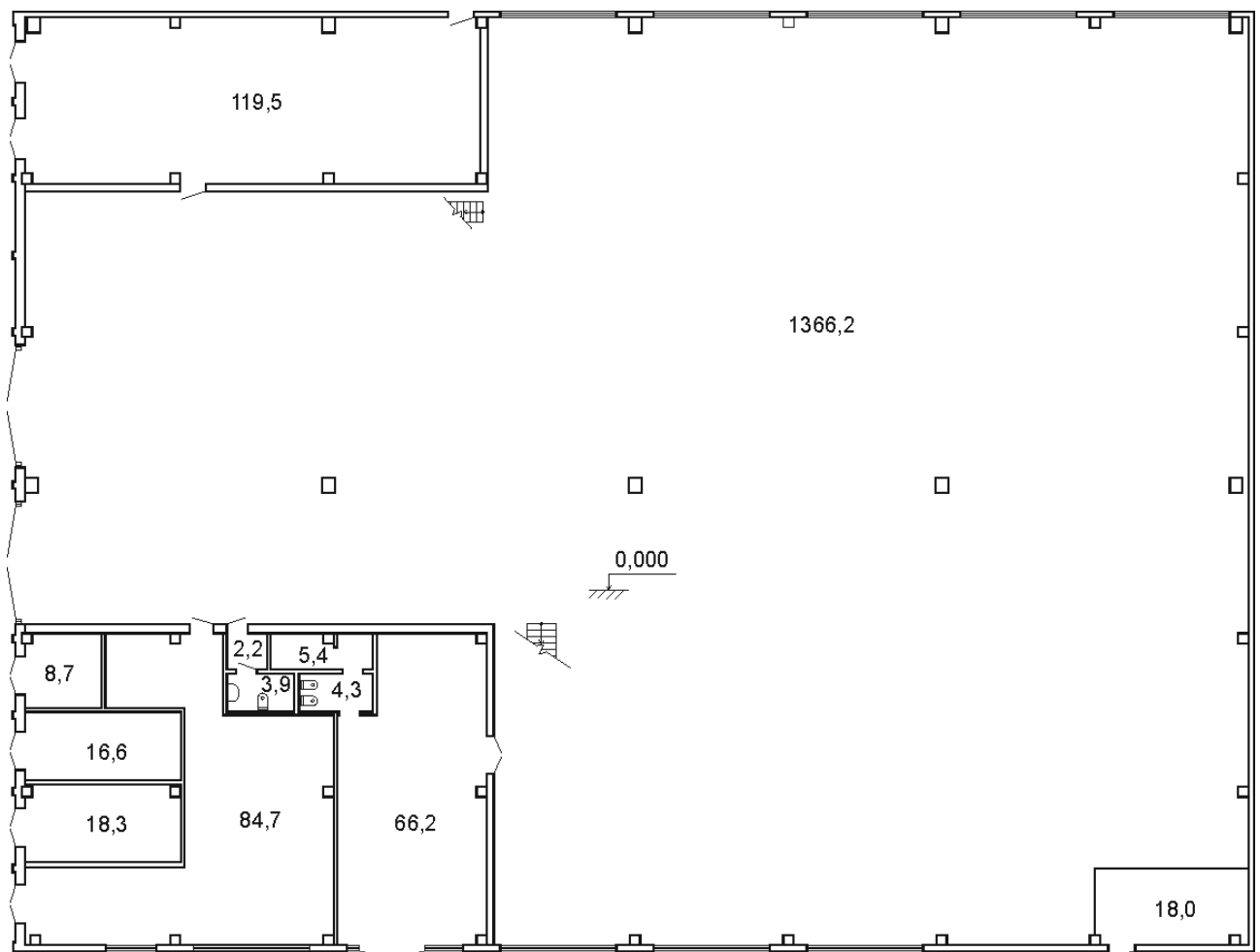


Корпус дослідного виробництва -
Офісні приміщення



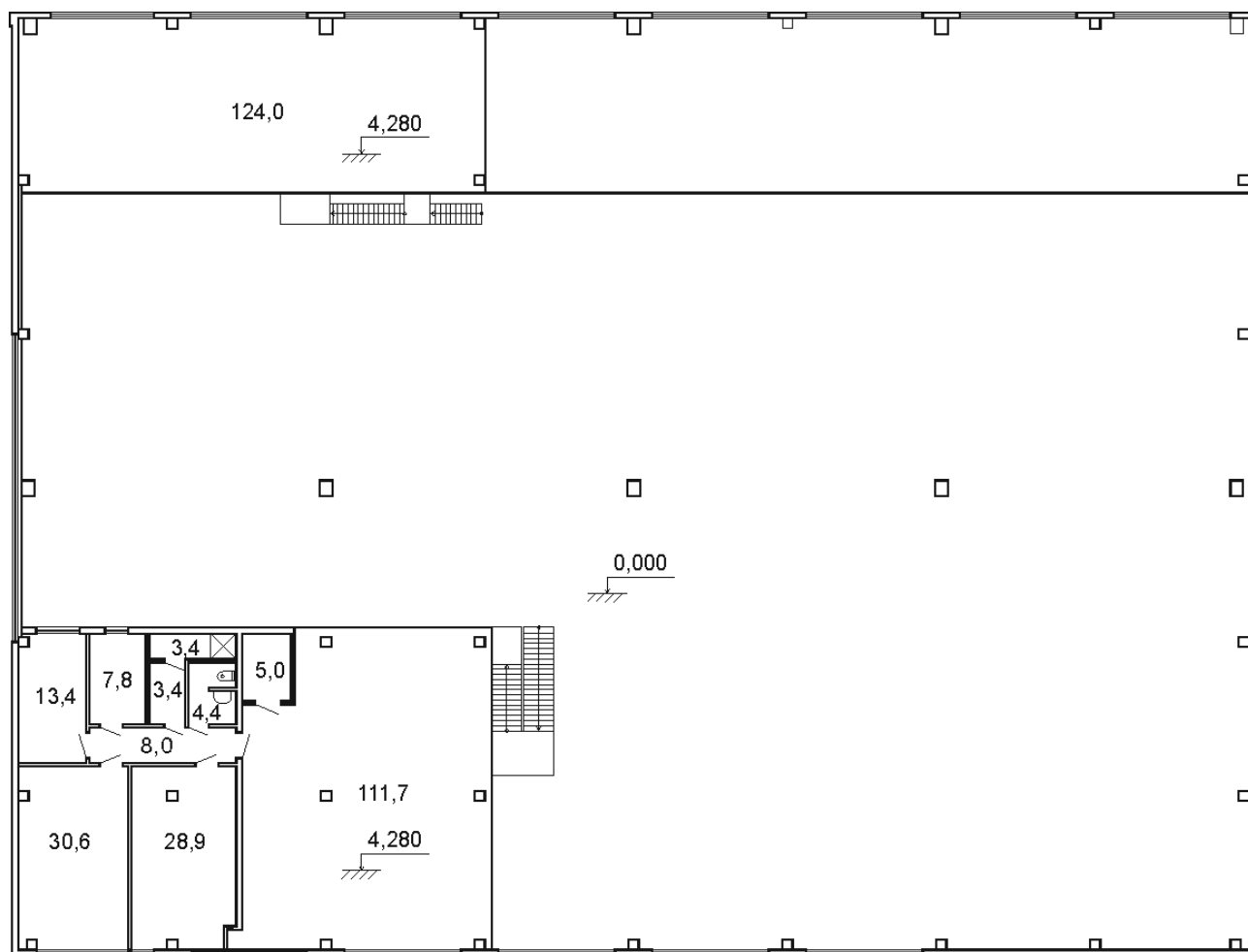
Корпус дослідного виробництва -
Офісні приміщення

Плани поверхів



План на відм. 0.000

Загальна площа — 1714,0 м² | Основна — 1703,6 м² | Допоміжна — 10,4 м²



План на відм. 4,280

Загальна площа — 340,6 м² | Основна — 321,4 м² | Допоміжна — 19,2 м²

Корпус їдальні

Двоповерхова будівля загальною площею 655,6 м² з висотою приміщень 3 метри.

Об'єкт оснащено:

- окремим в'їздом і рампою;
- вантажним підйомником вантажопідйомністю 2 тонни;
- системою опалення, кондиціонування та приточно-витяжної вентиляції;
- зручним під'їздом для легкового і вантажного транспорту.

Призначення

Можливе використання як складських, торговельних приміщень або закладів громадського харчування.

Схема території

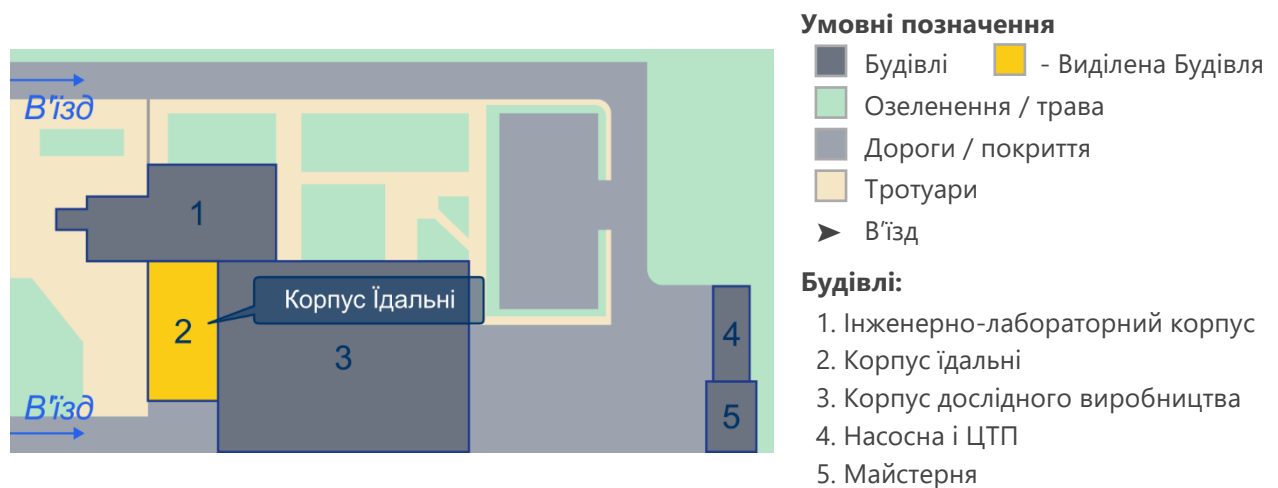


Фото корпусу та інтер'єрів



Корпус їдальні Вигляд ззовні



Корпус їдальні Вигляд ззовні



Корпус їдальні Вигляд ззовні



Корпус їдальні - вигляд у середині



Корпус їдальні - вигляд у середині



Корпус їдальні - вигляд у середині



Корпус їдальні - вигляд у середині



Корпус їдальні - вигляд у середині



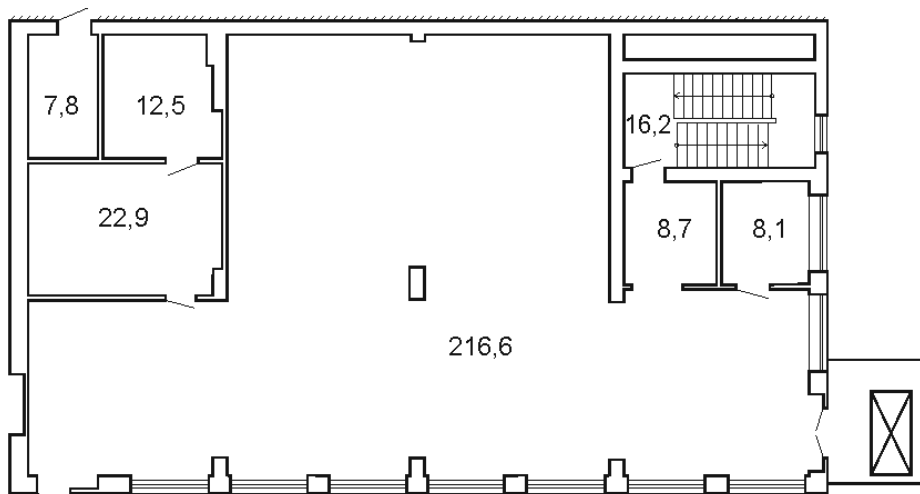
Корпус їдальні - вигляд у середині

Плани поверхів



План 1-го поверху

Загальна площа — 361,4 м² | Основна — 275,4 м² | Допоміжна — 86,0 м²



План 2-го поверху

Загальна площа — 292,8 м² | Основна — 260,1 м² | Допоміжна — 32,7 м²

Інші складські та технічні приміщення

Приміщення розташовані в двох суміжних одноповерхових будівлях:

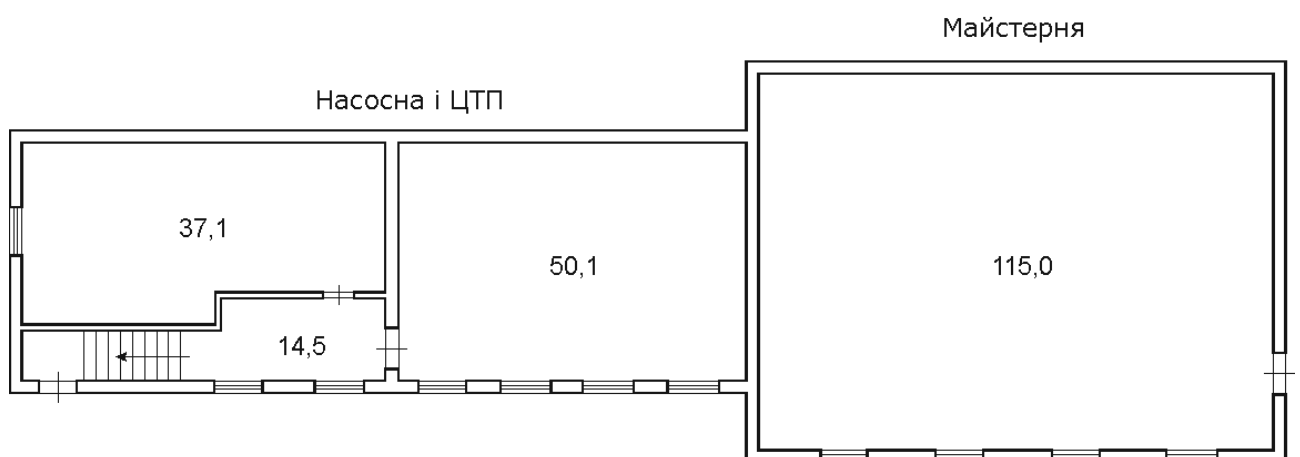
- **Насосна і ЦТП** - загальною площею 101,7 кв.м.
- **Майстерня** - загальною площею 115,0 кв.м.

Висота приміщень: 3 м. **Загальна площа:** 216,7 кв.м.

Схема території



Плани поверхів



Історія об'єкта

ПрАТ "Центр європейської інтеграції" є правонаступником СКБ "СПОРТМАШ" на базі якого виготовлялись снігоущільнюючі машини ратраки.

Ратрак, або снігоущільнююча машина - незамінний помічник при підготовці гірськолижних схилів і трас для бігових лиж. В даний час абсолютна більшість техніки, яка використовується на території колишнього СРСР - імпортного виробництва. Мало хто знає, що 30 років тому в нашій країні в робили свої власні ратраки.

У 1979 році за вказівкою Спорткомітету в Львові був відкритий конструкторський відділ московського інституту ВІСТІ - Всесоюзного проектно-технологічного та експериментально-конструкторського інституту зі спортивних і туристських виробів.

Так було створено СКБ "Спортмаш", амбітною метою якого було розробити і побудувати радянський ратрак, що не поступається кращим світовим аналогам.

Це було непросто завдання. Не має рації той, хто вважає, що ратрак - це просто сніговий трактор. Щоб зрозуміти це, достатньо просто прочитати цю замітку з журналу "Техника молодежи" за 1979 рік, в якій описаний ратрак Pisten Bully.

Трактори и спорт. Не правда ли, сочетание немного странное? И тем не менее эти работники уверенно осваивают горнолыжные трассы. Точнее, готовят их к соревнованиям.

Редко кто задумывался над тем, какого труда стоит разметить, благоустроить горнолыжный спуск. А ведь до недавнего времени эта работа велась вручную, или, если так можно выразиться, впопыху: несколько десятков человек медленно, шаг за шагом, поднимались по склону горы, утаптывая своими лыжами снежное покрытие. Однако, если через несколько часов начинался сильный снегопад, все труды пропадали даром, приходилось вновь «утаптывать горы». Удовольствие не из приятных, если учесть, что длина горнолыжных трасс измеряется километрами!

Но вот спортсменам и организаторам соревнований улыбнулась фортуна. Наконец-то на лыжных дорогах появились механические снегоходы с необычно широкими (до 1,5 м) гусеницами. Эти машины специально предназначены для прокладки и ухода за трассами. Один из первых тракторов был создан в 1959 году специалистами швейцарской фирмы «Ратрак». Поэтому с тех пор как-то и утвердилось за подобными машинами название «ратраки».

У конструкторов была очень сложная задача: создать трактор, который, работая на крутом склоне, давил бы на снег так же, как едущий лыжник, или чуть-чуть сильнее. А давление спортсмена на снежное полотно при скоростном спуске невелико — всего 0,020—0,022 кг/см².

Решая эту проблему, создатели ратраков придумали для машин легкие резино-металлические гусеницы — более широкие, чем у обыкновенных снегоходов такого типа. А результат действительно ошеломляющий: у большинства снежных тракторов давление на снег при движении по склону не превышает 0,030—0,034 кг/см², а у швейцарского же «Ратрака-СВ» и того меньше — 0,024 кг/см²! И это при весе почти в одну тонну.

Есть и другие знаменитости в семье аналогичных снегоходов. Один из них — снегоотрактор фирмы «Кассборер» (ФРГ). Знать его «Пистен-Булди» («Горный бычок»). На машине установлен шестичилиндровый четырехтактный мотор «Мерседес-Бенц» мощностью 120 л. с. и рабочим объемом 2800 см³. На час ему нужно 11,5 л бензина. Обладая мощным мотором, «бычок» легко поднимается по довольно крутым (до 45°) склонам со скоростью 25 км/ч. Система водяного охлаждения и автоматической смазки «Пистена-Булди» безотказно работает и тогда, когда машина сильно наклонена, а 24-вольтовый запитываемый от двух батарей позволяет ратраку быстро заводиться после длительного пребывания на морозе (даже

ТРАКТОРЫ В... СПОРТЕ

НЕОБЫКНОВЕННОЕ — РЯДОМ



Ставим вопрос о выпуске отечественных ратраков

при температурах ниже 25°). Важно и то, что центр тяжести снегохода расположен довольно низко. За счет этого увеличивается его устойчивость.

Общезвестны преимущества гидравлической системы силовой передачи. Фирма «Кассборер» впервые использовала ее для приведения в движение всей машины: усилие от мотора передается на два насоса, а с их помощью включаются в работу и два гидравлических мотора, установленных непосредственно на движущихся осях. Благодаря такому рациональному решению не нужны многие передаточные узлы и звенья: сцепление, тормоза, механическая передача, дифференциал и т. д.

Управление «Горным бычком» крайне просто и надежно, оно осуществляется с помощью одного рычага. Действительно, чем дальше вперед отводится ручка от нейтрального положения, тем быстрее движется машина.

Если рычаг повернуть назад, то и ратрак идет в том же направлении. Не правда ли — удобно!

Благодаря гидросистеме и независимой работе мотора стало возможным мгновенное, прямое переключение с переднего хода на задний. Это как раз то, что нужно, ведь нередко ратраки трудятся в опасных условиях. И конечно, очень важно, что в машине предусмотрено бесступенчатое увеличение нагрузки на мотор, что позволяет ратраку плавно двигаться по склонам разной крутизны.

В последние годы эти легкие снегоходы снискали себе большое признание. Они пригодились не только горнолыжникам, но также и для перевозки людей, грузов.

Машины для подготовки снежных трасс выпускаются в настоящее время

в Швейцарии, Австрии, Швеции, ФРГ, во Франции. Самым крупным производителем таких машин является швейцарская фирма «Шленгер». Не менее знамениты и шведские тракторы «Трак-Мастер», да и французские «Исеран». Некоторые из них уже с успехом трудятся на высокогорных трассах Союза.

А почему бы нашей автотракторной промышленности самой не заняться выпуском подобных машин? Ведь число горнолыжных станций в стране стремительно растет.

Ратраки с успехом могут найти применение и в качестве транспортных машин на снежных просторах Родины. Появились и энтузиасты этой техники. Группа инженеров Львовского СКБ «Автопогрузчик» с успехом разрабатывает советский вариант ратрака.

КОРНЕЙ АРСЕНЬЕВ, инженер

Вверху: так выглядит «Горный бычок».

На рисунках (слева направо):

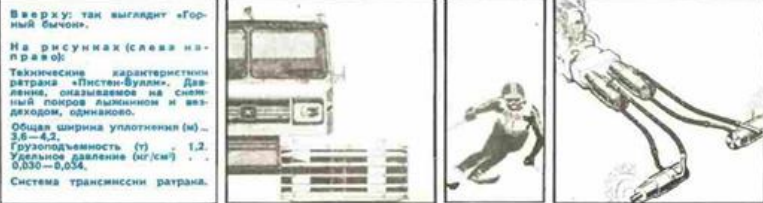
Технические характеристики ратрака «Пистен-Булди». Давление, оказываемое на снежный покров лыжником и снегоходом, одинаково.

Общая ширина уплотнителя (м) ... 3,6—4,2

Грузоподъемность (т) ... 1,2

Давление (кг/см²) ... 0,030—0,034

Система трансмиссии ратрака.



Резинометалічні гусениці з широкими алюмінієвими лезами, гідростатична трансмісія з двома насосами, снігова фреза... І все це - при збереженні відносно невеликої ваги самої машини. Але всі ці труднощі не лякали радянських інженерів.



«Зелбрус-79» подвезены, мы считаем, что машина удалась и ее с охотой приобретут все, кому придется трудиться в горах. Пригодится наш мотоцикл и горнолыжникам. А какую радость он доставит любителям мототуристских походов в высокогорье!

Итак, вы познакомились с результатами двух необычных экспедиций на Кавказ. Но для того чтобы у нас сложилось верное представление о возможностях горных мотонарт и мотоциклов, мы попросили прокомментировать статью Ювенальева и Карякина многоопытного Магомеда Ибрагимова. Он уже более 30 лет несет на Зелбрусе нелегкую, но благородную службу горноспасателя, на его счету — более сотни восхождений на эту гору, где ему прекрасно знакомы не только любая тропка, но и каждая трещина, все опасные участки.

В прошлом году именно он помог доставить на Зелбрус Восточный (5621 м) флаг с символикой Московской олимпиады-80. Впрочем, об этом восхождении мы от-

дельно расскажем в одном из будущих номеров.

Но мы обратились к Ибрагимову и по другой причине. Уже несколько лет под его наблюдением в горах испытываются легковые внедорожники УАЗ, гусеничные тягачи и другие образцы снегоходов. Итак, свое мнение о мотонартах и мотоциклах высказывает

МАГОМЕД ИБРАГИМОВ

ЖДЕМ СОВЕТСКИЙ РАТРАКИ!

Труд горноспасателя, как и его коллег, выручающих из беды шахтеров или моряков, сутяго специфичен. Специфичны профессиональные, отработанные годами навыки,

применимые при оказании первой помощи и эвакуации пострадавших, своеобразная техника, которой пользуются спасательные службы. Правда, в этом отношении мы находимся в особом положении — у нас ее практически нет.

Далеко не каждый самолет способен приземлиться на крохотном, к тому же неровном «пятнышке», чтобы взять на борт туристов, альпинистов, чабачков, горных рабочих, попавших в тяжелое положение. Для таких операций лучше подходят легкие вертолеты, но эти превосходные машины редко достигают пятикилометровых высот (где работаем мы), да и тому же обладают недостаточной грузоподъемностью.

Наземный транспорт более надежен, но серийные автомобили и гусеничные вездеходы, как показал опыт, застревают в глубоком снегу и буксуют на гладком льду и плотном насте. Другое дело — ратрак — снегоходные машины с необычайно широкими (до 1,5 м) гусеницами, созданные швейцарской фирмой «Ратрак», для прокладки горнолыжных трасс и перевозки по склонам разной крутизны пассажиров и грузов (см. «ТМ», № 3 за 1979 год). Ничего не скажешь, машины отличные, но и их не мешало бы снабдить шипами, препятствующими боковому скольжению. Кроме того, этим импортным изделиям постоянно не хватает запасных частей.

Вот и приходится нам в любую погоду отправляться в горы пешком, на помощь заблудившимся, обмороженным, лежащим на дне трещины с серьезными переломами и вывихами. Спускать их на базу приходится с особой осторожностью, обычно уложив на лист фанеры или в спальный мешок — в этом случае человек даже с поврежденными ребрами или позвоночником легче перенесет путешествие через неширокие трещины и заступы.

Поэтому горноспасатели давно уже ждут, когда конструкторы предложат им машины надежные, вместительные, с одинаковой легкостью передвигающиеся по почве, ледяным склонам и снежным полям.

Кстати, хочу отметить, что снежный покров в горах заметно меняет свои свойства в течение не только года, но и суток. Не раз бывало: утром машина легко идет по трассе, а в полдень проваливается и буксует. На том же участке!

20 августа 1979 года. Участники экспедиции на высшей точке, моторой достигли горные мотоциклы.

Высота — 4400 м над уровнем моря, впереди — Пастухова.

Мы с большим интересом следили за испытаниями, состоявшимися в Приэльбрусье в 1978 и 1979 годах.

Что касается мотоциклов, о которых пишет С. Карякин, то я могу только искренне поблагодарить ребят за творческую смекалку, умение найти интересное конструктивное решение. Мне думается, что такой вездеход может оказаться полезным на ровных снежных полях, находящихся на высоте до 3 тыс. м. Но вот его пригодность для горноспасателей вызывает большие сомнения. Попробуйте-ка усадить человека с травмой грудной клетки или позвоночника на заднее сиденье «Ивы» или ИЖа...

«Бурами» приглянулись мне больше, только я сразу посоветовал инженерам из Рыбинска сделать их пошире, одновременно перенести центр тяжести машины вперед, как это сделано на ратраках. Тогда мотонарты не будут жойкаться на борт и опрокидываться через нос или корму на крутых склонах. Кроме того, их гусеницу необходимо снабдить грунтозацепами, одновременно сделав ее более широкой или раздвоенной, подобно кодовой части того же ратрака.

Как видите, недостатков у «бурам» так много, что разумнее не модифицировать эту машину, проектированную не для гор, а создать своего рода мини-ратрак с удобной платформой, на которой можно уложить раненого или до 200 кг груза. Разумеется, разрабатывать специальные, горные мотонарты надо, но в первую очередь необходимо пустить в серийное производство советский ратрак, разрабатываемый специалистами львовского филиала Отдела снегоходных машин ВНИИ, свободный от недостатков импортного прототипа.

Именно такие снегоходы и нужны стремительно развивающемуся горнолыжному спорту и альпинизму!



Протягом вісімдесятих років львівськими інженерами були розроблені три типи ратраків.



Важка машина - для підготовки гірських трас зі спеціальним двигуном КАМАЗ, що розвиває 220к.с. Всі вузли машини були вітчизняними. Середня - універсальна, з двигуном Д-80 мінського заводу (80-100 к.с.) і легка - для прокладки трас для бігових лиж, з 60-ти сильним двигуном "Дойц".

Більш сучасні конструкції були виконані в обсязі дизайнерських напрацювань.



За час роботи СКБ СПОРТМАШ було виготовлено до 40 снігоуцільнюючих машин різних типів, крім легкої.

Також планувалося створення на базі ратраків транспортних засобів для потреб народного господарства, особливо для північних районів, для будівництва ЛЕП, прокладки трубопроводів і так далі. Ці роботи були виконані в обсязі ескізних проектів.

Проект офісно-готельного комплексу



Загальна характеристика складених містобудівних умов

• характеристика місця розташування

Ділянка, що пропонується для розміщення офісно готельного комплексу на території ПрАТ "Центр європейської інтеграції", розташована в північній частині міста Львова. Згідно розробленої інститутом "Містопроект" схеми планування північного промвузла м. Львова, дана ділянка відноситься до території комерційно-офісного призначення. Ділянка офісно-готельного комплексу буде займати східну частину території ПрАТ "Центр європейської інтеграції".

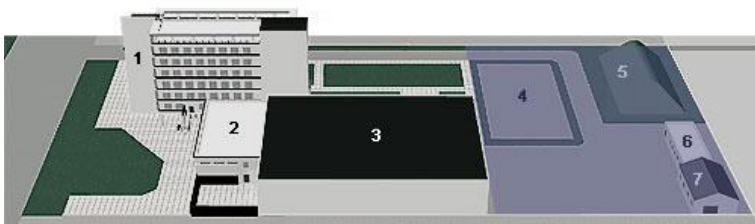
• аналіз сучасного стану території

На ділянці ПрАТ "Центр європейської інтеграції" є існуючий офісний 7-ми поверховий корпус (18,0х37,0м), який зблокований з виставковим корпусом (37,0х63,0м), споруди господарського призначення та підземні пожежні резервуари води (недіючі). Рельєф ділянки рівнинний, з ухилом в південному напрямку. Перепад висот до 1,0м.

Через ділянку проходять мережі водопроводу та каналізації внутріділянкові, які необхідно перенести перед початком будівельних робіт.

Розташування ділянки дає можливість підключити проектований об'єкт до міських мереж згідно технічних умов інженерних служб міста.

Сучасний стан території:



Умовні позначення:

■ - ділянка для розміщення офісно-готельного комплексу.

1. Адміністративний корпус.
2. Їдальня.
3. Виробничий корпус.
4. Стоянка для автомобілів.
5. Пожежні резервуари.
6. Насосна і ЦТП.
7. Майстерня.

• інформація щодо інженерно-будівельних та екологічних умов будівництва

*Кліматичний район – ІІВ

* Температура зовнішнього повітря – 254К(-19°C)

* Вітровий район – 4

* Швидкісний напір – 520 Па

* Сніговий район – 4

* Снігове навантаження – 1310 Па

* Нормативна глибина сезонного промерзання ґрунту – 0,8 м

*Сейсмічність – 6 балів

В екологічному плані офісно-готельний комплекс безпечний для навколишнього середовища.

Обґрунтування розташування офісно-готельного комплексу

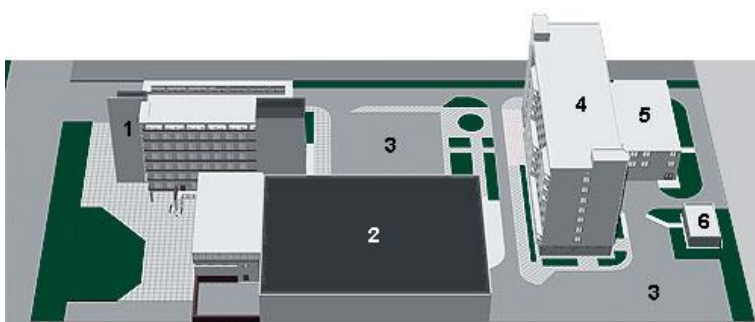
Містобудівним обґрунтуванням опрацьоване проектне рішення щодо можливості на вищеписаній ділянці розміщення офісно-готельного комплексу, визначено основні містобудівні параметри та вимоги до використання земельної ділянки.

Пропонується на земельній ділянці загальною площею 1,0965 га розташування офісно-готельного комплексу. Для цього необхідно виділити в східній частині території 0,43 га. Також необхідно демонтувати пожежні резервуари, які не експлуатуються і частково господарські споруди, які не використовуються.

Земельна ділянка знаходиться в зоні об'єктів інженерної та транспортної інфраструктури.

На даній ділянці пропонується будівництво 8-ми поверхової будівлі офісно-готельного комплексу (200 місць) та двоповерхового блоку конференцзалу (100 місць) з кафе на 150 місць. Орієнтовні розміри будівлі офісного центру становлять 48,0х15,0м та блоку конференцзалу - 24,0х18,0м.

Розташування офісно-готельного комплексу



Умовні позначення:

1. Адміністративний корпус - існуючий
2. Виставковий корпус - існуючий
3. Тимчасова стоянка автомобілів - проект
4. Офісно-готельний комплекс - проект
5. Блок конференц-залу та кафе - проект
6. Технічний блок - існуючий

Загальна площа офісно-готельного комплексу разом з блоком конференцзалу (орієнтовно) складає 6423 кв. м.

Площа ділянки дозволяє розмістити на ній офісно-готельний комплекс та забезпечити його під'їздами та підходами. Пішохідна доступність забезпечується існуючою транспортно-пішохідною мережею міста з вул. Б. Хмельницького.

Розміщення офісно-готельного комплексу на визначеній ділянці передбачається з дотриманням будівельних, санітарних, протипожежних норм і правил. Санітарно-гігієнічні та екологічні вимоги при розташуванні об'єкту дотримуються. Шкідливого впливу на навколишнє середовище не відбувається.

Територія офісно-готельного комплексу буде благоустроєна та озеленена відповідно до сучасних вимог та стандартів, із застосуванням сучасних матеріалів.

Покриття тротуарів та доріжок передбачається декоративною бетонною плиткою (ФЕМ), проїздів та автостоянок – асфальтобетонне. Територія повинна належно освітлюватись із застосуванням сучасних енергозберігаючих світильників.

Електропостачання, газопостачання, водопостачання та інше інженерне забезпечення передбачається від існуючих інженерних мереж відповідно до техумов.

Опалення – автономне, від дахової котельні.

При проектуванні та будівництві будуть враховані потреби маломобільних груп населення (людей похилого віку та інвалідів) щодо можливості їх безперешкодного пересування в інвалідних візочках по проїздах і тротуарах, та доступу до вхідних дверей та ліфтів.

При детальному вирішенні планувальної схеми будівлі, з дотриманням діючих норм і правил, на наступних стадіях проектування, може бути уточнене розташування об'єкта на даній ділянці.

При подальшому проектуванні офісно-готельного комплексу особливу увагу буде приділено об'ємно-просторовому вирішенню будівлі, з наданням йому відповідного архітектурно – стильового вигляду.

Техніко - економічні показники:

- Площа ділянки (в умовних межах) – 0, 43 га
- Площа забудови – 1240,0 кв.м.
- Щільність забудови – 29,0 %
- Площа твердого покриття – 2210,0 кв.м.
- Площа озеленення – 850,0 кв.м.

Основні техніко-економічні показники будівлі офісно-готельного комплексу з конференц-залом та кафе

Офісно-готельний комплекс включає:

1. Офісно-готельний блок на 200 місць
2. Конференц-зал на 100 місць
3. Кафе на 150 посадкових місць
4. Загальна площа комплексу – 6240 кв.м.
5. Будівельний об'єм – 24880 куб.м.
6. Площа забудови – 1240 кв.м.
7. Автостоянки на 119 машино/місць.

Офісно-готельний комплекс відповідає міжнародному стандарту готельної категорії "****" згідно національного стандарту України ДСТУ 4269:2003.

Контакты

Зв'яжіться з нами для уточнення деталей, перегляду приміщень або консультації щодо умов співпраці.

Приватне акціонерне товариство "Центр європейської інтеграції"

Адреса: вул. Богдана Хмельницького, буд. 228, м. Львів, 79037, Україна

Телефон: +380 32 244 23 03, +380 32 244 23 02

Email: cei@mail.lviv.ua

Графік роботи: Пн–Пт, 09:00–18:00

Переглянути розташування онлайн: карти [GoogleMaps](#) | карти [OpenStreetMap](#)

