

FRÝDEK ≈ MÍSTEK

Provozně architektonická studie

Dopravní terminál Frýdek-Místek

ČERVEN 2024

SIEBERTALAŠ



FRÝDEK ≈ MÍSTEK

Statutární město Frýdek-Místek

PROVOZNĚ ARCHITEKTONICKÁ STUDIE

Dopravní terminál Frýdek-Místek

ZHOTOVITEL STUDIE

SIEBERTALAŠ

ČERVEN 2024

OBSAH

1. MANAŽERSKÉ SHRNTÍ (EXECUTIVE SUMMARY)	4
1.1 CÍLE STUDIE	4
1.2 POSOUZENÍ ZÁMĚRU	4
1.3 DOPORUČENÍ ZPRACOVATELE.....	4
2. ÚVODNÍ ČÁST	5
2.1 INFORMACE O ZPRACOVATELI STUDIE	5
2.2 POUŽITÉ PODKLADY.....	5
3. ÚČEL A CÍLE STUDIE	6
3.1 ÚČEL STUDIE	6
3.2 CÍLE STUDIE	6
4. SOUČASNÝ STAV ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	7
4.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	7
4.2 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	7
4.3 SKLAD BAVLNY – TECHNICKÉ A ODBAVOVACÍ ZÁZEMÍ.....	7
5. NÁVRH ŘEŠENÍ	8
5.1 POŽADOVANÉ PARAMETRY NÁVRHU	8
5.2 ZÁKLADNÍ PRINCIP ŘEŠENÍ.....	8
5.3 POPIS ŘEŠENÍ.....	9
5.3.2 TECHNICKÉ A ODBAVOVACÍ ZÁZEMÍ	10
6. ORIENTAČNÍ ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ	11
7. ORIENTAČNÍ HARMONOGRAM REALIZACE ZÁMĚRU	11
8. ZÁVĚR	11
9. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A POJMŮ	12
10. SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH	13
PŘÍLOHA Č. 1 ARCHITEKTONICKÁ SITUACE.....	13
PŘÍLOHA Č. 2 DOPRAVNÍ SITUACE S VLEČNÝMI KŘIVKAMI	13
PŘÍLOHA Č. 3 VIZUALIZACE	13
PŘÍLOHA Č. 4 ZÁZEMÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU – PŮDORYS	13
PŘÍLOHA Č. 5 ZÁZEMÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU – VIZUALIZACE	13

Název dokumentu: **Dopravní terminál Frýdek-Místek – provozně architektonická studie**

dále jen jako „**Studie**“

Objednatel: **Statutární město Frýdek-Místek**

Magistrát města Frýdku-Místku, Radniční 1148, 738 01 Frýdek-Místek

dále jen jako „**Objednatel**“

Zhotovitel Studie: **SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o.**

Bucharova 1314/8, 158 00 Praha 5 - Stodůlky

dále jen jako „**Zpracovatel**“

Zakázka č.: 2021_005

Zpracováno: Červen 2024

1. MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ (EXECUTIVE SUMMARY)

1.1 Cíle studie

Tato Studie je součástí stěžejních dokumentů Statutárního města Frýdek-Místek, které pořizuje tyto dokumenty pro podporu strategických rozhodování při plánování rozvoje města v nejbližší budoucnosti i dalekém výhledu, v souvislosti s aktuálními provozními požadavky města, jakož i realizací plánovaných aktivit směřujících k udržitelnému rozvoji města.

Účelem Studie byl návrh optimálního využití prostoru stávajících autobusových zastávek před vlakovým nádražím ve Frýdku-Místku, v části Frýdek (část ulice Nádražní a park U nádraží) jako nového dopravního terminálu, který primárně řeší autobusovou dopravu (MHD, příměstskou autobusovou dopravu i dálkovou dopravu), včetně technického a odbavovacího zázemí terminálu. Celý prostor je však pojat jako multimodální dopravní uzel, kde dochází ke křížení autobusové, vlakové, individuální automobilové, individuální cyklistické a pěší dopravy.

Studie je zpracována za účelem zajištění relevantního podkladu pro následné kroky zástupců Statutárního města Frýdek-Místek, směřující k realizaci strategických záměrů, pro které je potřeba důkladné prověření ze všech hledisek tak, aby rozhodnutí o jejich realizaci nevedla k nevratným, další záměry znemožňujícím, počínům.

1.2 Posouzení záměru

V rámci Studie byl zpracován společný ideový návrh zázemí terminálu umístěný v přílehlém bývalém skladu bavlny, který je příhodně umístěn v jihovýchodní části řešeného území.

Pro realizaci záměru je, mimo jiných ve Studii popsaných kritérií a limitů, nezbytné zajistit potřebné kapacity elektrické energie, splaškové a dešťové kanalizace, vody a případně plynu, které jsou nutné pro provoz dopravního terminálu. Analýza kapacit a návrh řešení inženýrských sítí pro potřeby záměru Studie podrobněji neřeší a je nutné ji zajistit v rámci projektové přípravy záměru. Nebylo zjištěno, že by některá stávající nebo plánovaná výstavba znemožňovala výstavbu některé z navrhovaných variant nebo, že by navržené varianty řešení výrazně omezovaly stávající infrastrukturu města Frýdek-Místek, kterou je nutné zachovat i ve výhledu, nebo že by varianty výrazně omezovaly plánovanou výstavbu jiných záměrů ve městě Frýdek-Místek.

Celkové odhadované investiční náklady

60,45 mil. Kč bez DPH

73,14 mil. Kč s DPH

Celková doba realizace záměru se odhaduje na 30 měsíců:

- Zajištění potřebných průzkumů 6 měsíců;
- Zajištění projektové dokumentace pro výběr zhotovitele 12 měsíců; a
- Vlastní výstavba 12 měsíců.

1.3 Doporučení Zpracovatele

Lze konstatovat, že vybudování nového dopravního terminálu v daném území ve Frýdku-Místku dle požadavků Objednatele je možné, avšak je nutné dodržet určité principy, které jsou ve Studii uvedeny.

2. ÚVODNÍ ČÁST

2.1 Informace o zpracovateli Studie

Generální projektant:	SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o.
Se sídlem:	Bucharova 1314/8 158 00 Praha 5, Stodůlky
IČO:	06943187
Zastoupený:	Ing. Petrem Vašinou, MBA, MSc., ředitelem společnosti
S+T team:	
Management projektu:	Ing. Petr Vašina, MBA, MSc., ředitel společnosti tel.: +420 602 792 117 / e-mail: petr.vasina@sieberttalas.com
Hlavní architekt:	Ing. arch. Tomáš Janeček, výrobní ředitel ČKA 03486 autorizovaný architekt pro obor architektura A.1 tel.: +420 602 671 844 / e-mail: tomas.janecek@sieberttalas.com
Hlavní inženýr projektu:	Nazariy Levkuts tel.: +420 735 725 537 / e-mail: nazariy.levkuts@sieberttalas.com
Hlavní inženýr dopravní části:	Ing. Vladimír Roith ČKAIT 001022 autorizovaný inženýr pro obor dopravní stavby tel.: +420 725 944 170 / e-mail: vladimir.roith@sieberttalas.com
Architektonická část:	Bc. Viktor Shevelev

2.2 Použité podklady

Pro zpracování Studie byly použity následující podklady:

- Zadávací dokumentace Objednatele;
- Územní studie s prvky regulačního plánu pro oblast č. 1, ÚS 1 ve Frýdku-Místku – II (zpracovatel RH-ARCH, 04/2018);
- Prohlídka na místě za účasti Objednatele, fotodokumentace, zaměření;
- Informace a data poskytnutá Objednatelem, včetně závěrů z konaných Technických rad.

3. ÚČEL A CÍLE STUDIE

3.1 Účel Studie

Tato Studie je součástí stěžejních dokumentů Statutárního města Frýdek-Místek, které pořizuje tyto dokumenty pro podporu strategických rozhodování při plánování rozvoje města v nejbližší budoucnosti i dalekém výhledu, v souvislosti s aktuálními provozními požadavky města, jakož i realizací plánovaných aktivit směřujících k udržitelnému rozvoji města.

Účelem Studie byl návrh co nejoptimálnějšího využití prostoru stávajících autobusových zastávek před vlakovým nádražím ve Frýdku-Místku, v části Frýdek (část ulice Nádražní a park U nádraží) jako nového dopravního terminálu, který primárně řeší autobusovou dopravu (MHD, příměstskou dopravu i dálkovou dopravu), včetně technického a odbavovacího zázemí terminálu. Celý prostor je však pojat jako multimodální dopravní uzel, kde dochází ke křížení autobusové, vlakové, individuální automobilové, individuální cyklistické a pěší dopravy.

Studie je zpracována za účelem zajištění relevantního podkladu pro následné kroky zástupců Statutárního města Frýdek-Místek, směřující k realizaci strategických záměrů, pro které je potřeba důkladné prověření ze všech hledisek tak, aby rozhodnutí o jejich realizaci nevedla k nevratným, další záměry znemožňujícím, počínům.

3.2 Cíle studie

Cílem Studie je prověření a návrh možných variantních řešení multimodálního dopravního uzlu v prostoru před vlakovým nádražím ve Frýdku-Místku, včetně:

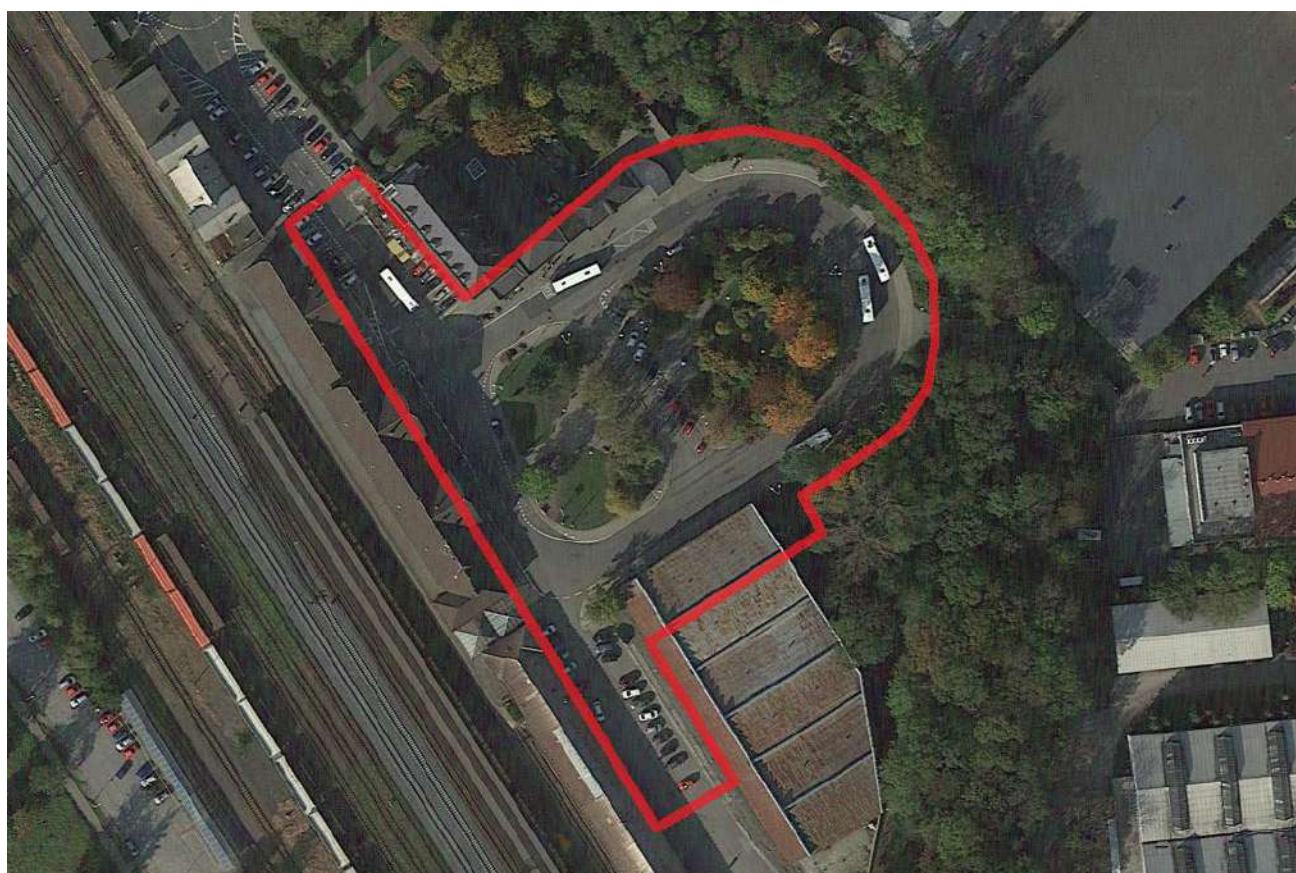
- kapacitního posouzení z hlediska autobusové dopravy;
- stanovení případného omezení stávajícího provozu v této části města;
- vyhodnocení dopadů na stávající dopravní infrastrukturu a stanovení jejích potřebných úprav;
- celkového zhodnocení reálnosti tohoto záměru.

4. SOUČASNÝ STAV ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

4.1 Popis stávajícího stavu

Vymezené zájmové území se nachází v zastavěné části města Frýdek-Místek, v prostoru před vlakovým nádražím. Oblast má tvar podkovy v jejímž středu se nachází park se vzrostlými dřevinami, pěšími stezkami a mobiliářem. Po obvodu je vedena jednosměrná komunikace napojující se ve spodní části na ulici Nádražní. V severozápadní části této komunikace, na odjezdu, jsou umístěny dvě autobusové zastávky MHD. Přibližně v jedné třetině stávajícího parku je obvodová komunikace propojena kolmou spojkou, na které se nachází parkoviště osobních automobilů.

Vymezené území má šířku cca 72 m a největší délku cca 115 m (měřeno mezi vnějším okrajem chodníku na severovýchodním okraji území a obrubníkem chodníku u nádražní budovy). Vzhledem ke stávající zástavbě po obvodu parku (budova vlakového nádraží a ulice Nádražní na jihozápadním okraji, budova banky na severozápadním okraji a budova bývalého skladu bavlny na jihozápadním okraji) a paty svahu porostlého vzrostlou zelení na severovýchodním okraji, není možné vymezený prostor zásadně rozšířit.



Prostor, vymezený pro rozvoj této prostorově a provozně náročné oblasti dopravní infrastruktury, definovaný především prostorovými možnostmi Objednatele s důrazem na strategické umístění, neumožňuje zcela libovolné řešení, a výsledná možná řešení budou ve všech variantách vždy částečným kompromisem mezi technickým a architektonickým řešením.

4.2 Stávající dopravní řešení

Nový Dopravní terminál Frýdek-Místek má nahradit stávající autobusové nádraží, které je situováno na západní straně vlakového nádraží Frýdek-Místek, severozápadně od nádražní budovy v ulici Na Poříčí.

V prostoru stávajícího autobusového nádraží je situováno celkem 10 odjezdových stání (stání č. 1-10), která jsou rozdělena do pěti sektorů po dvou stáních. Stání jsou určena pro autobusy délky 12 m. Stání č. 1-8 jsou tzv. polotěsná (je možný nezávislý příjezd na / odjezd ze sousedních stání), stání č. 9 a 10 jsou těsná (na stání 10 je možný příjezd pouze v případě, že je stání 9 volné, a naopak).

Na příjezdu do prostoru autobusového nádraží jsou situována dvě výstupní stání (při těsném řazení tam mohou být až tři výstupní stání pro autobusy délky do 12 m). Dále je v prostoru nádraží celkem 7 odstavných stání pro autobusy délky do 12 m.

Linky MHD jsou zavedeny přímo k nádražní budově do ulice Nádražní – přímo před nádražní budovou jsou umístěna dvě výstupní stání, kdežto nástupní stání jsou na obvodové komunikaci u protilehlého parku.

4.3 Sklad bavlny – technické a odbavovací zázemí

Někdejší budova skladu bavlny, v níž bude po realizaci záměru umístěno technické a odbavovací zázemí dopravního terminálu (prodejna jízdenek, informační kancelář, čekárna, toalety pro personál, toalety pro veřejnost, prostor pro úschovu kol), je budova zděná s fasádou z cihelného režného zdiva. Celá budova je navržena jako šestilodní, pro potřeby terminálu bude využívána pouze první loď nejbližší k nástupišťům. Budova je v současné době využívána jako sklad a bude vyžadovat rozsáhlejší rekonstrukci.

5. NÁVRH ŘEŠENÍ

Studie obsahuje řešení možného rozmístění zastávek pro všechny požadované typy autobusové dopravy (MHD, příměstská, dálková) a jejich napojení na pěší, cyklistickou, automobilovou a železniční dopravu a technické a odbavovací zázemí vždy tak, aby řešení bylo co nejvíce výhodné z hlediska provozního (dopravní řešení provozu autobusů) a uživatelsky co nejprívětivější.

Provozně architektonická studie je provedena ve uspořádání autobusových zastávek a odstavů pro autobusy. Součástí řešení je také návrh technického a odbavovacího zázemí terminálu. Nedílnou součástí Studie je také odhad nákladů na realizaci záměru.

5.1 Požadované parametry návrhu

Základní požadavky Objednatele pro návrh a posouzení zájmového území byly definovány následovně:

- předpokládaný počet autobusů MHD odbavovaných během dopravní špičky je 22-24 autobusů za hodinu;
- předpokládaný počet autobusů příměstské dopravy odbavovaných během dopravní špičky je 20 autobusů za hodinu, přičemž počet těchto autobusů vyskytujících se na terminálu v jednu chvíli je až 6 autobusů;
- předpokládaný počet autobusů dálkové dopravy odbavovaných během dopravní špičky je 1-2 autobusy za hodinu;
- počet autobusových odstavných stání by měl být min. 6;
- budoucí autobusovou přepravu budou zajišťovat hlavně autobusy délky do 12 m, u dálkové autobusové dopravy pak autobusy délky do 15 m;
- technické a odbavovací zázemí terminálu musí obsahovat min. prodejnu jízdenek, informační kancelář, čekárnu, WC pro personál, WC pro veřejnost a případně prostor pro úschovu kol.

5.2 Základní princip řešení

Návrhy řešení nového dopravního terminálu vychází z následujících principů a zásad:

- Příjezd do prostoru nového dopravního terminálu bude v první fázi veden tak, jako dosud – po ulici Nádražní ve směru od úseku ulice Nádražní vedoucí ke Kostkovu náměstí, resp. k mimoúrovňové křižovatce ulice Na Příkopě s Hlavní třídou. Odjezd bude veden stejným směrem. Ve výhledu se předpokládá prodloužení ulice Nádražní jihovýchodním směrem a propojení s ulicí Staroměstská – Jamnická.

- Zastávky pro výstup budou situovány u hrany chodníku před stávající nádražní budovou. Jsou navržena dvě těsná výstupní stání (V1 a V2) pro autobusy linek MHD (autobusy délky do 12 m) a jedno výstupní stání (V3) pro autobusy příměstských a dálkových linek (autobus délky do 15 m).
- Provoz v novém dopravním terminálu bude stejný jako stávající – jednosměrný, aby nedocházelo ke křížení dopravy, případně aby počet křížení (tzn. možných kolizních míst) byl co nejmenší.
- Jednotlivé zastávky jsou navrženy tak, aby byly nezávislé, tj. aby autobus stojící na jednom stání neblokoval nájezd na další sousední stání, resp. odjezd z předchozího sousedního stání. Vzhledem k poměrně stísněnému prostoru jsou proto nástupní hrany bezprostředně navazujících zastávek navrženy jako „zazubené“.
- Šířka stání je minimálně 3,25 m, délka stání 13 m pro autobusy délky do 12 m, resp. 16 m pro autobusy délky do 15 m.
- Šířka odstavných stání je 3,25 m, stání jsou v jednotlivých variantách navržena jako polotěsná.
- Zázemí pro cestující a řidiče autobusové dopravy bude umístěno v budově bývalého skladu bavlny.

Vymezený prostor pro nový dopravní terminál vzhledem ke svému tvaru a nemožnosti jeho rozšíření ve třech směrech umožňuje umístění nástupních zastávek po vnějším obvodu objízdné komunikace a je doplněna, resp. ponechána (avšak v jiné poloze) kolmá propojovací komunikace mezi vjezdovou a výjezdovou větví.

Počet zastávek je pak jednoznačně dán prostorem, který je k dispozici a byl navržen v maximálním možném počtu. Pokud by z provozu vyplýval požadavek na vyšší počet zastávek, bude nutné je umístit v jiné části území, např. v ulici Nádražní na úkor parkovišť pro osobní automobily.

5.3 Popis řešení

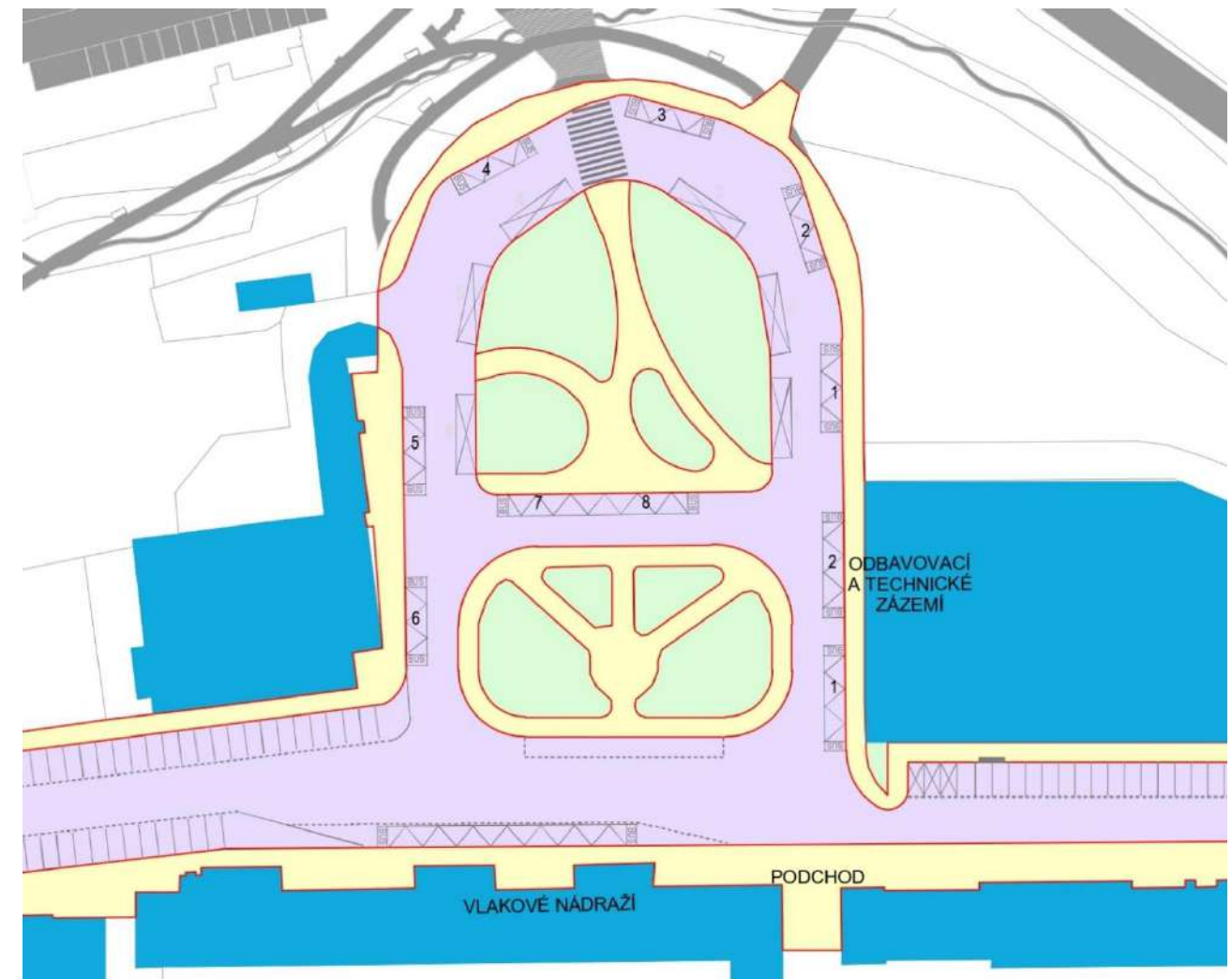
5.3.1.1 Základní princip řešení

Trasy příjezdících a odjíždějících autobusů se nekříží, výstupní zastávky u budovy vlakového nádraží, nástupní zastávky regionální a dálkové dopravy jsou rozmístěny podél vnější hrany vjezdové a odjezdové větve. Všechna stání autobusů jsou opět rozmístěna tak, aby autobus na stání neblokoval průjezd jiného autobusu a nájezd či výjezd ze sousedního stání. Odstavná stání jsou pak rozmístěna podél vnitřní hrany.

Pro odstranění problému s menším počtem stání a jen pro autobusy délky do 12 m a rovněž problematiky rozmístění stání podél vnějšího (vypuklého) vratného oblouku v severovýchodní části jsou navrženy dvě úpravy:

- Posun chodníku v obloukové části o cca 3,5 m směrem k patě stávajícího svahu terénu a tím prodloužení hrany vozovky v oblouku (posuny jsou však na úkor stávající zeleně).
- Ponechání kolmé spojky mezi vjezdovou a výjezdovou větví, resp. její provedení v novém místě blíže k ulici Nádražní a zřízení dvou nástupních zastávek pro autobusy MHD na této propojce.

Tyto úpravy umožní zvýšení počtu nástupních stání na 10 a umístění dvou zastávek i pro autobusy délky až 15 m. Posun kolmé spojky blíže k ulici Nádražní, než je její stávající poloha, je navržen z důvodu zkrácení přístupové trasy k zastávkám MHD od vlakové nádražní budovy.



5.3.1.2 Organizace provozu

Autobusy příměstských a dálkových meziměstských linek:

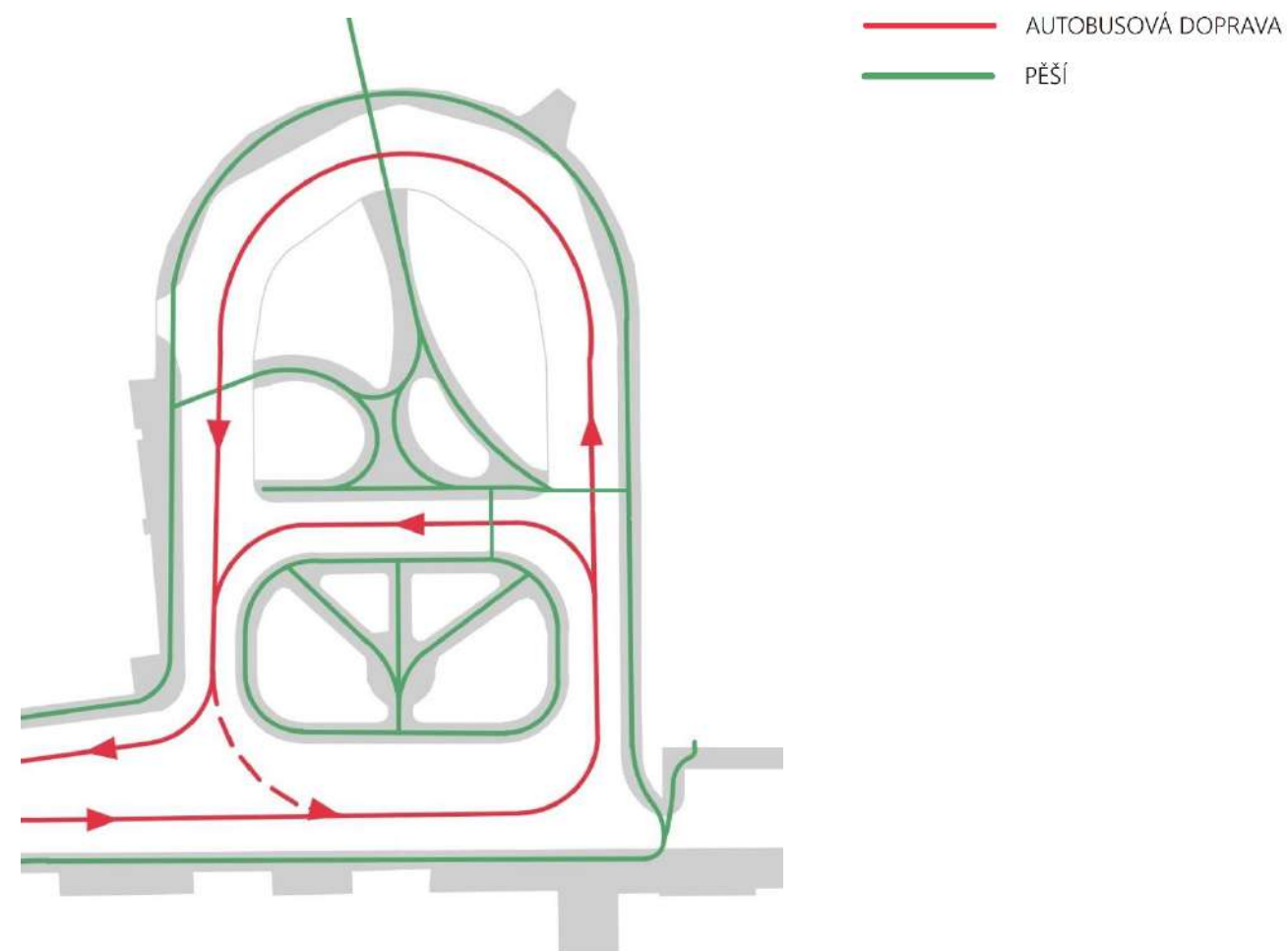
- Příjezd k výstupní zastávce poblíž budovy vlakového nádraží.
- Odjezd výjezdovou větví zpět na ulici Nádražní.
- Průjezd vjezdovou a výjezdovou větví až ke stanovišti č. 5 a 6 (obdobný provoz jako v současné době). Stání č. 1-6 budou určena pro příměstské spoje, stání č. 7, 8 pro dálkové spoje.

Autobusy MHD:

- Příjezd k výstupní zastávce, případně u budovy vlakového nádraží.
- Nájezd ke stanovišti č. 7, 8 umístěných na kolmé spojnici mezi vjezdovou a výjezdovou částí.
- Odjezd výjezdovou větví zpět na ulici Nádražní.

Pěší provoz:

- Přestup z vlakové dopravy na autobusovou – po výstupu z podchodu pod vlakovým nádražím, případně po východu z nádražní budovy ČD přes přechod přes ulici Nádražní na chodník u odbavovacího zázemí dopravního terminálu nebo přímo do střední části k nástupním zastávkám.
- Přestup z autobusové dopravy na vlakovou – výstupní zastávky jsou umístěny poblíž vstupu do nádražní budovy.
- Přestup z autobusové dopravy na autobusovou – od výstupních zastávek obdobně jako u přestupu z vlakové dopravy.
- Přístup pěších ze severní části města, z Frýdku na dopravní terminál nebo k vlakovému nádraží – přes stávající přístupový chodník od objektu Billa, výhledově pak přes nový plánovaný přístup od ulice Těšínská na chodník podél vjezdové a výjezdové větve k odbavovacímu zázemí dopravního terminálu a dál k budově vlakového nádraží nebo přes přechod do střední části přímo k autobusovým zastávkám, případně do parku ve střední části a přes něj k budově vlakového nádraží.

**5.3.1.3 Výhledový stav**

Výhledově je plánováno propojení ulice Nádražní k ulicím Staroměstská a Jamnická. Pokud by následně přijížděly autobusy i z tohoto směru, bude nutné zřídit výstupní zastávky před dopravním terminálem v prostoru před jihozápadní fasádou objektu bývalého skladu bavlny. Ostatní provoz v prostoru dopravního terminálu zůstane stejný.

5.3.1.4 Posouzení návrhu

VÝHODY	NEVÝHODY
<ul style="list-style-type: none"> • největší počet odstavných stání; • nedochází ke křížení přijíždějících a odjíždějících autobusů; • zastávky autobusů MHD odděleny od ostatních zastávek; • autobusy MHD nemusí projíždět celým terminálem okolo všech stání. 	<ul style="list-style-type: none"> • autobusy (kromě autobusů MHD) musí projíždět celým terminálem okolo všech stání (nástupních i odstavných); • nepřehledné uspořádání z hlediska orientace cestujících – stanoviště jsou rozmístěna na poměrně dlouhém úseku a počet možných přímých přechodů přes prostor parku je vzhledem k nutné blízkosti jednotlivých nástupních stanovišť velmi omezený, může tak docházet k neusměrněnému a náhodnému přecházení cestujících mimo vyznačené úseky a tím může být ohrožena bezpečnost provozu; • prostory stanovišť pro vyčkávání cestujících jsou součástí obvodového chodníku, kde se budou pohybovat také chodci, kteří autobusovou dopravu nebudou využívat; • oproti variantě 2 a 3a dojde k většímu záboru plochy zeleně (zmenšení výměry o cca 22 %).

5.3.2 Technické a odbavovací zázemí

Návrh umísťuje zázemí terminálu do první lodě stávající šestilodní budovy bývalého skladu bavlny přiléhající k jihovýchodnímu rohu smyčky autobusů.

Budova má fasádu z cihelného režného zdiva a dřevěná okna. V současné době je využívána jako sklad a bude vyžadovat rozsáhlejší rekonstrukci, a to jak obálky budovy – sanace fasády, výměna / repase výplní otvorů, tak kompletní změny dispozičního řešení uvnitř budovy pro potřeby nového autobusového terminálu.

Vstup do budovy je navržen přibližně uprostřed štítové zdi těsně přiléhající k samotné autobusové smyčce novými dvoukřídlými prosklenými dveřmi. Fasáda bude opravena a chybějící cihelné prvky doplněny. Chodník podél průčelí budovy terminálu bude nově částečně krytý kanopy s označením dopravního terminálu Frýdek-Místek.

Vzhledem k dostatečnému prostoru bývalého skladu bavlny je možné uvnitř budovy nového terminálu umístit veškeré požadované zázemí, jako prodejnu jízdenek, informační kancelář, čekárnu, toalety pro personál, toalety pro veřejnost i prostor pro úschovu kol.

Navržené řešení předpokládá kompletní změnu dispozičního řešení. Návrh uvažuje s výškovým vyrovnáním celého prostoru – sjednocení výšky podlah v rámci řešeného prostoru.

Návrh předpokládá, že tam, kde to bude možné, bude přiznáno rovněž režné cihelné zdivo i v interiéru budovy nového dopravního terminálu, případně bude použito obkladu z cihelných pásků k imitaci původního surového industriálního vizuálu budovy.

V návrhu se předpokládá provedení nástupních stanovišť se zastřešením kanopy, a to ve vzdušné formě subtilní průsvitnou konstrukcí s průhlednými prosklenými akcenty. Půdorysný průmět těchto kanopy je pro jednotlivé varianty navržen v korelaci s provozem, tedy jsou zastřešena místa, kde budou cestující vyčkávat na autobusy. Kanopy jsou navrženy v minimalistickém, avšak funkčním rozsahu.

6. ORIENTAČNÍ ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Do odhadů byly zahrnuty náklady na realizaci všech objektů uvedených v návrhu objektové skladby.

Základní odhad IN na výstavbu jednotlivých variant v nejpravděpodobnějším rozsahu je následující:

Podrobnější odhad IN po jednotlivých objektech a provozních souborech:

Položka	výměra	m.j.	ukazatel	cena celkem
Průzkumy a zaměření	1	kpl.	1 600 000	1 600 000 Kč
Projektová dokumentace	1	kpl.	3 000 000	3 000 000 Kč
Demolice stávajících ploch	2 000	m ²	1 200	2 400 000 Kč
Vozovky - rekonstruované	4 555	m ²	2 600	11 843 000 Kč
Chodníky - nové	1 820	m ²	1 950	3 549 000 Kč
Chodníky - rekonstruované	1 630	m ²	1 500	2 445 000 Kč
Inženýrské sítě	1	kpl.	7 000 000	7 000 000 Kč
Přístřešek nástupiště	2 070	m ²	1 400	2 898 000 Kč
Zastřešení ostrůvků	1 440	m ²	1 500	2 160 000 Kč
Sadové a parkové úpravy	1 785	m ²	220	392 700 Kč
Rekonstrukce budovy zázemí	1 550	m ³	9 000	13 950 000 Kč
Vybavení budovy zázemí	1	kpl.	3 500 000	3 500 000 Kč
Základní rozpočtové náklady (ZRN)				54 737 700 Kč
TDI, KBOZP, kolaudace	1	kpl.	2 700 000	2 700 000 Kč
Zařízení staveniště	2,5	%	54 737 700	1 368 443 Kč
Kompletační činnost	2,0	%	54 737 700	1 094 754 Kč
Rozpočtová rezerva	1	%	54 737 700	547 377 Kč
Vedlejší rozpočtové náklady (VRN)				5 710 574 Kč
Investiční náklady celkem bez DPH				60 448 274 Kč
DPH 21%				12 694 137 Kč
Celkem IN s DPH 21%				73 142 411 Kč

7. ORIENTAČNÍ HARMONOGRAM REALIZACE ZÁMĚRU

- Zajištění potřebných průzkumů 6 měsíců;
- Zajištění projektové dokumentace pro výběr zhotovitele 12 měsíců; a
- Vlastní výstavba 12 měsíců.

Etapa	trvání / měsíc																															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
1. Průzkumy a zaměření	6	█	█	█	█	█	█																									
2. Projektová dokumentace a inženýrská činnost	12							█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█											
3. Vlastní výstavba	12																					█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
3.1 Inženýrské sítě	3																					█	█	█								
3.2 Dopravní řešení	8																															
3.3 Nástupiště	4																															
3.4 Budova zázemí dopravního terminálu	8																															

8. ZÁVĚR

Realizace záměru je, mimo jiných výše popsaných kritérií, podmíněna zajištěním potřebné kapacity elektrické energie, splaškové a dešťové kanalizace, vody a případně plynu, které jsou nutné pro provoz dopravního terminálu, jejichž zajištění nebylo touto Studií podrobněji zkoumáno.

Nebylo zjištěno, že by některá stávající nebo plánovaná výstavba znemožňovala výstavbu nebo že by navržené řešení výrazně omezovaly stávající infrastrukturu města Frýdek-Místek, kterou je nutné zachovat i ve výhledu, nebo že by varianty výrazně omezovaly plánovanou výstavbu jiných záměrů ve městě Frýdek-Místek.

9. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A POJMŮ

IN	Investiční náklady
MHD	Městská hromadná doprava
Objednatel	Statutární město Frýdek-Místek, Radniční 1148, 738 01 Frýdek-Místek
Studie	tato Studie dopravního terminálu Frýdek-Místek
Návrh	varianta řešení s umístěním zastávek po vnějším obvodu objízdné komunikace
Zpracovatel	SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o., Bucharova 1314/8, 158 00 Praha 5 - Stodůlky

10. SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

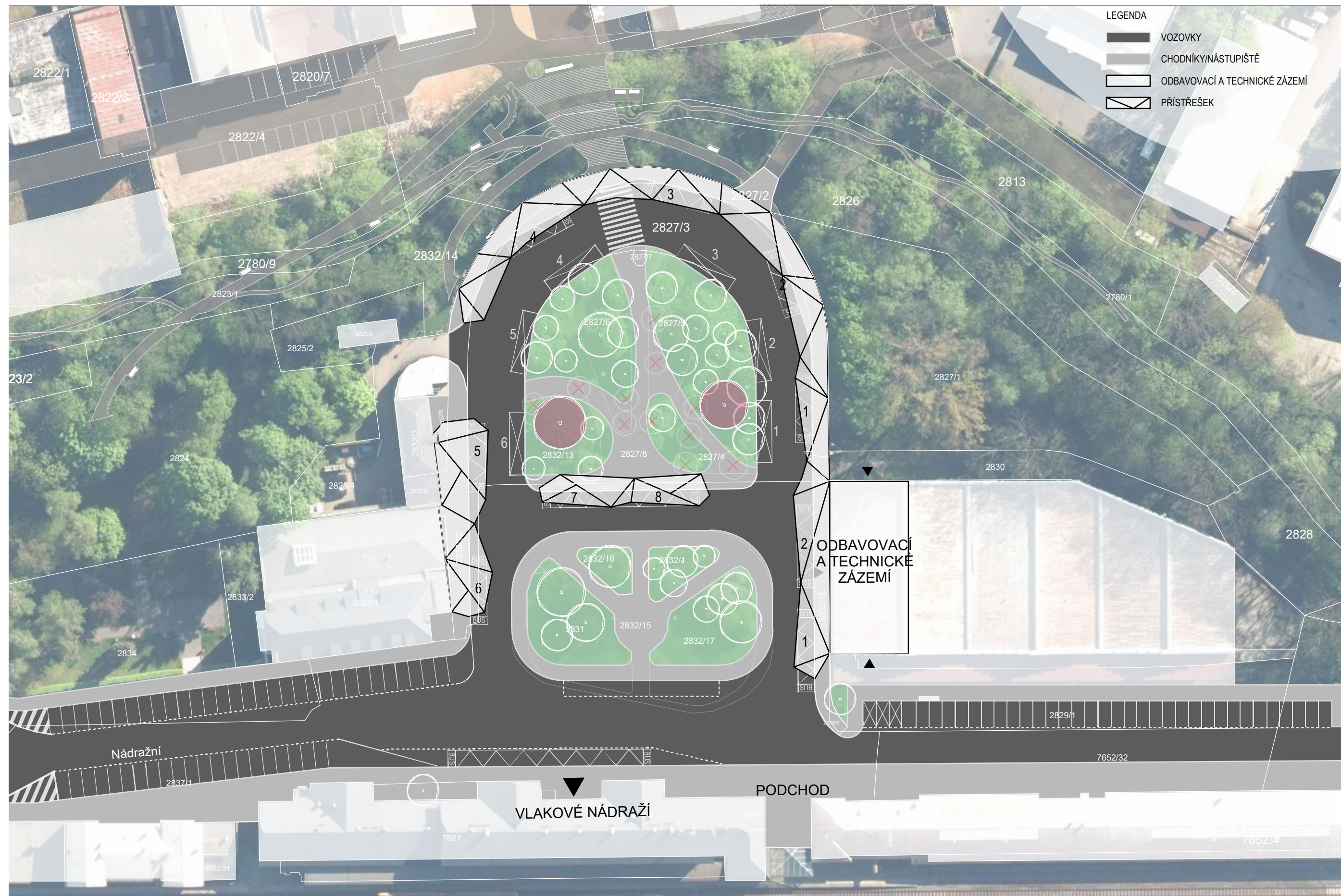
PŘÍLOHA Č. 1 **Architektonická situace**

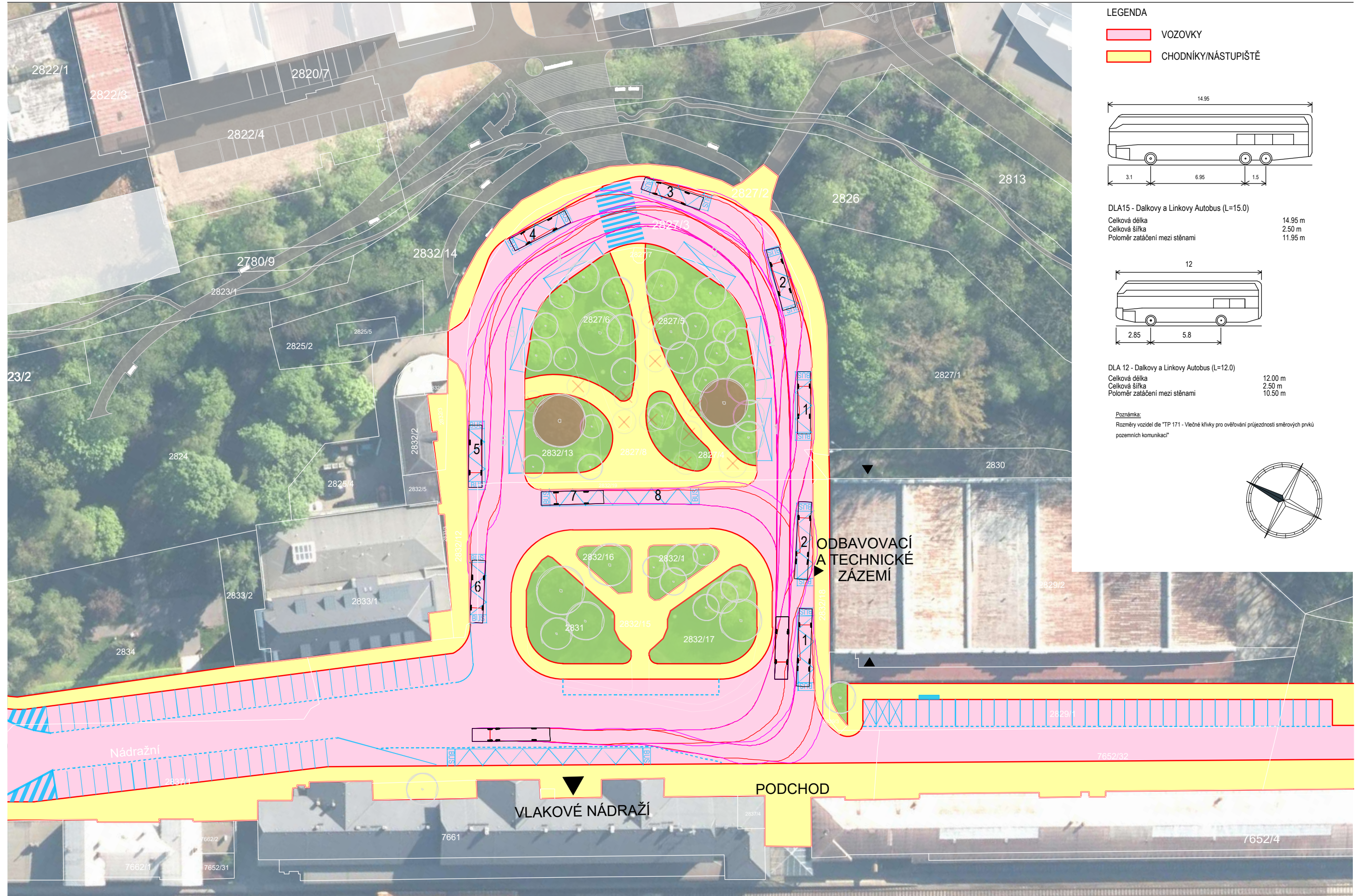
PŘÍLOHA Č. 2 **Dopravní situace s vlečnými křivkami**

PŘÍLOHA Č. 3 **Vizualizace**

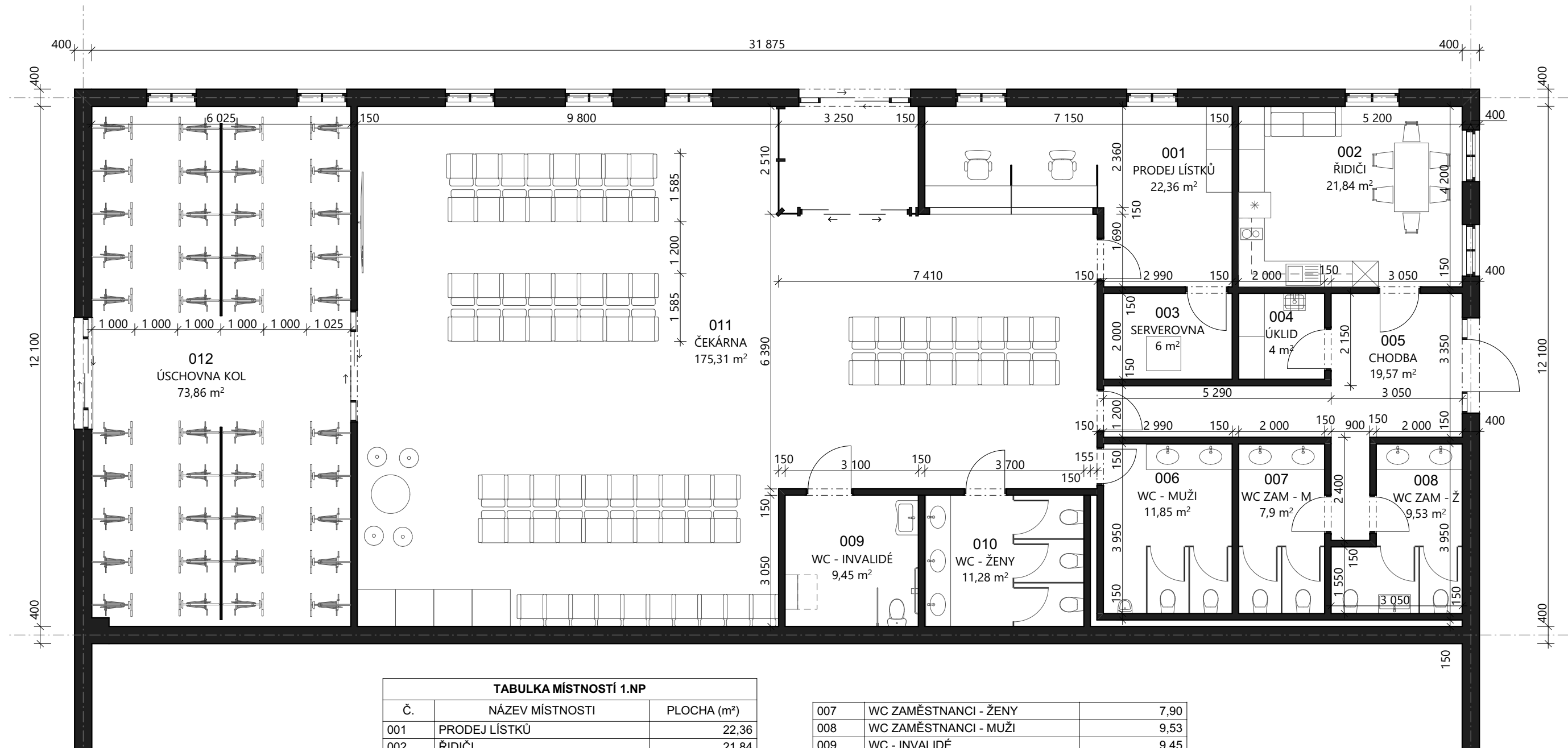
PŘÍLOHA Č. 4 **Zázemí dopravního terminálu – půdorys**

PŘÍLOHA Č. 5 **Zázemí dopravního terminálu – vizualizace**









TABULKA MÍSTNOSTÍ 1.NP		
Č.	NÁZEV MÍSTNOSTI	PLOCHA (m ²)
001	PRODEJ LÍSTKŮ	22,36
002	ŘIDIČI	21,84
003	SERVEROVNA	6,00
004	ÚKLID	4,00
005	CHODBA	19,57
006	WC - MUŽI	11,85

007	WC ZAMĚSTNANCI - ŽENY	7,90
008	WC ZAMĚSTNANCI - MUŽI	9,53
009	WC - INVALIDÉ	9,45
010	WC - ŽENY	11,28
011	ČEKÁRNA	175,53
012	ÚSCHOVNA KOL	73,86
		373,18 m²



