



ÚZEMNÍ STUDIE S PRVKY REGULAČNÍHO PLÁNU PRO OBLAST Č. 2, ÚS 2 VE FRÝDKU-MÍSTKU

ČÁST C – ČISTOPIS ÚZEMNÍ STUDIE

C.100 TEXTOVÁ ČÁST

Pořizovatel :

Zastoupený : MAGISTRÁT MĚSTA FRÝDKU MÍSTKU
primátorem města Mgr. Michalem Pobuckým, DiS.
Se sídlem : ODBOR ÚR A STAVEBNÍHO ŘÁDU
IČ : Radniční 1148, 738 22, Frýdek Místek
DIČ : 00296643
CZ00296643



Zpracovatel :

Doručovací adresa : DUPLEX s.r.o, Architektonický ateliér
Českoobratrská 12, Moravská Ostrava, 702 00
Zastoupený : 28.října 875/275, Ostrava Mariánské Hory, 709 00
ing.arch. Dušan Rosypal, jednatel
autorizovaný architekt ČKA 00752
IČ : 62305433
DIČ : CZ62305433



Dopravní specialista :

Kancelář Ostrava : ROYAL HASKONING DHV
Sokolovská 100/94, PRAHA 8
Zastoupený : Prokešovo náměstí 5, Moravská Ostrava, 702 00
ing. Martin Krejčí
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT
IČ : 45797170
DIČ : CZ45797170



Číslo zakázky : 27/2017
Datum : 10_2018

Duplex s.r.o., architektonický ateliér
28.ŘÍJNA 875/275
Ostrava Mariánské Hory, 709 00
Tel : 596 630 660, fax : 596 630 660
e-mail : info@duplexarchitekti.cz

DOKUMENTACE JE DUŠEVNÍM VLASTNICTVÍM DUPLEX s.r.o. A NESMÍ BÝT POUŽITA BEZ JEHO VĚDOMÍ

ÚZEMNÍ STUDIE S PRVKY REGULAČNÍHO PLÁNU PRO OBLAST Č.2, ÚS 2 VE FRÝDKU MÍSTKU ČÁST C – ČISTOPIS ÚZEMNÍ STUDIE

SEZNAM DOKUMENTACE :

C.100 TEXTOVÁ ČÁST

- C.101 Identifikační údaje
- C.102 Úvod
 - C.102A Hlavní cíle řešení
 - C.102B Zhodnocení vztahu k ÚPD města Frýdku Místku
 - C.102C Vymezené území
 - C.102D Zadání pro čistopis
- C.103 Řešené území, Členění řešeného území na dílčí oblasti
- C.104 Shrnutí fáze 1- Rozbory a analýza podkladů
 - C.104A Seznam podkladů
 - C.104B Charakteristika lokality
 - C.104C Problémová analýza dopravy
 - C.104D Souhrn problémových míst definovaných v rozborech
- C.105 Výsledná varianta- čistopis
 - C.105A Urbanistická koncepce
 - C.105B Vytvoření základního roštu pohybu v území
 - C.105C Vytvoření ohnisek pohybu v území
 - C.105D Zokruhování systému doprovodné zeleně a veřejných prostranství
 - C.105E Koncepční zásady řešení vybraných lokalit
 - C.105F Regulace
- C.106 Dopravní řešení
 - C.106A Automobilová doprava
 - C.106B Železniční doprava
 - C.106C Hromadná doprava
 - C.106D Statická doprava
 - C.106E Cyklistická doprava
 - C.106F Pěší provoz
 - C.106G Ostatní dopravní plochy
- C.107 Technická infrastruktura
- C.108 Etapizace v území
- C.109 Veřejně prospěšné stavby
- C.110 Závěr
- C.111 Dokladová část- zápisy z jednání, koordinace se zhotovitelem

C.200 GRAFICKÁ ČÁST

- | | | |
|---|-------------|------|
| C.201 Výkres širších vztahů | M 1 : 4 000 | A2 |
| C.202 Problémový výkres | M 1 : 2 000 | A1 |
| C.203 Hlavní výkres | M 1 : 1 000 | 2xA1 |
| C.204 Výkres funkčního využití – navrhované změny v ÚP | M 1 : 1 500 | A1 |
| C.205 Výkres regulace | M 1 : 1 500 | A1 |
| C.206 Výkres návrhu zeleně | M 1 : 1 500 | A1 |
| C.207 Výkres veřejných prostranství | M 1 : 1 500 | A1 |
| C.208 Výkres řešení OBL 2D, 2G, 2L, 2P- řešení areálu Slezan - varianty | M 1 : 1 500 | A3 |
| C.209 Výkres řešení OBL 2D, 2G, 2L, 2P- řešení areálu Slezan- vizualizace | | A3 |
| C.210 Výkres řešení OBL 2D, 2G, 2L, 2P- řešení areálu Slezan- vizualizace | | A3 |
| C.211 Výkres řešení OBL 2D, 2G, 2L, 2P- řešení zemního valu | M 1 : 1 500 | A3 |
| C.212 Výkres řešení nábreží Ostravice- situace | M 1 : 2 000 | A3 |
| C.213 Výkres řešení nábreží Ostravice- řez 1 | M 1 : 500 | A3 |
| C.214 Výkres řešení nábreží Ostravice- řez 2 | M 1 : 500 | A3 |
| C.215 Výkres řešení nábreží Ostravice- veduty 01, 02 | | A3 |
| C.216 Výkres řešení nábreží Ostravice- veduty 03, 04 | | A3 |
| C.217 Vizualizace návrhu řešení | | A3 |
| C.218 Vizualizace návrhu řešení | | A3 |
| C.219 Veduty návrhu řešení | | A3 |
| C.220 Výkres dopravy- situace | M 1 : 1 500 | A1 |
| C.221 Výkres dopravy – řešení Hlavní třídy- 1 ETAPA | M 1 : 2 500 | A3 |
| C.222 Výkres dopravy – řešení Hlavní třídy- 2 ETAPA | M 1 : 2 500 | A3 |
| C.223 Výkres dopravy – řešení Hlavní třídy- pod estakádou | M 1 : 2 500 | A3 |
| C.224 Výkres technické infrastruktury | M 1 : 2 500 | A2 |
| C.225 Výkres veřejně prospěšných staveb | M 1 : 2 500 | A3 |
| C.226 Výkres etapizace | M 1 : 2 500 | A2 |

C.100 **TEXTOVÁ ČÁST****C.101** **IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Název akce	:	ÚZEMNÍ STUDIE S PRVKY REGULAČNÍHO PLÁNU PRO OBLAST Č.2, ÚS 2 VE FRÝDKU MÍSTKU
Dílčí fáze	:	ČÁST C – ČISTOPIS ÚZEMNÍ STUDIE
Objednatel	:	MAGISTRÁT MĚSTA FRÝDKU MÍSTKU
Zastoupený	:	primátorem města Mgr. Michalem Pobuckým, DiS. ODBOR ÚR A STAVEBNÍHO ŘÁDU
Se sídlem	:	Radniční 1148, 738 22, Frýdek Místek
IČ	:	00296643
DIČ	:	CZ00296643
Zpracovatel	:	DUPLEX s.r.o., Architektonický ateliér Československá 12, Moravská Ostrava, 702 00
Doručovací adresa	:	28.října 875/275, Ostrava Mariánské Hory, 709 00
Zastoupený	:	ing.arch. Dušan Rosypal, jednatel autorizovaný architekt ČKA 00752
IČ	:	62305433
DIČ	:	CZ62305433
Dopravní specialista	:	ROYAL HASKONING DHV Sokolovská 100/94, PRAHA 8
Kancelář Ostrava	:	Prokešovo náměstí 5, Moravská Ostrava, 702 00
Zastoupený	:	ing. Martin Krejčí autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT
IČ	:	45797170
DIČ	:	CZ45797170
Číslo zakázky	:	27/2017
Datum	:	10_2018

C.102 **ÚVOD**

Dokumentace je zpracována jako třetí fáze územní studie OBLASTI 02.

Řešená oblast 02 je v širších vazbách doplněna o přiléhající území řeky Ostravice, historického centra Frýdku a severní části oblasti 01 z důvodů vyhledání optimálního propojení cílových oblastí ve Frýdku Místku.

V předchozí fázi byly zpracovány koncepty návrhu ve 3 variantách, které byly předloženy objednateli k připomínkování a výběru varianty k dopracování.

Koncepčně byla řešena největší problémová bariéra Hlavní třídy ve třech variantách.

Výsledný návrh – čistopis – je založen na variantě 2 konceptu (fáze 2), která byla doplněna na základě připomínek objednatele o prvky z dalších dvou variant. Do čistopisu jsou zpracovány i další připomínky objednatele, které jsou uvedeny v části C.111.

C.102 A **HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ**

Podepsáním memoranda V 01/2016 mezi **městem Frýdek- Místek a firmou Slezan** došlo k nastartování dlouhodobé spolupráce na proměně urbanistické struktury města. Stávající průmyslové areály, kde byla ukončena původní dlouhodobá průmyslová činnost, byly doposud izolovanými uzavřenými a občanům zcela nepřístupnými oblastmi v organismu města. Město bylo a je těmito areály významně fragmentováno.

Podpisem memoranda byl položen základ pro kvalitativní změnu fungování a začlenění bývalých, v současné době od struktury města.

Bylo dohodnuto, že předmětná oblast bude „otevřena a zapojena“ do organismu města tak, aby se stala jeho součástí.

Hlavním cílem US je:

1. Navrhnou územní kostru vzájemného funkčního propojení jednotlivých oblastí ve vazbě na okolní strukturu města
2. Navrhnout vhodné zajištění dopravní dostupnosti území a napojení na stávající infrastrukturu města.
3. Navrhnout plošnou a prostorovou regulaci území pro zajištění urbanistických a architektonických hodnot území a ověření možnosti využití dané lokality pro funkci bydlení včetně související občanské vybavenosti, technické a dopravní infrastruktury, veřejných prostranství a sídelní zeleně.
4. Navrhnout možnosti rozšíření a zapojení jednotlivých areálů umístěných v řešených oblastech

Předmětem US je navrhnout:

- hlavní vazby pro automobilovou dopravu, včetně nákladní
- důsledky předpokládaných změn v železniční dopravě
- hlavní pěší vazby v území
- hlavní vazby na MHD
- hlavní vazby na cyklistickou dopravu
- systém veřejných prostranství
- systém zelené infrastruktury
- plochy pro statickou dopravu
- vytipovat nová ohniska pohybu lidí v území
- ideově doporučit úpravy stávající dopravní infrastruktury
- zpracovat významné poskytnuté podklady pro záměry v území
- ideově posoudit vliv záměrů technické infrastruktury na studii
- schematicky vymezit a ideově posoudit funkční využití zbytkových a zatím nevyužitých ploch

C.102 B ZHODNOCENÍ VZTAHU K ÚPD MĚSTA FRÝDKU MÍSTKU

Pro řešené území je **platný Územní plán Frýdku-Místku.**

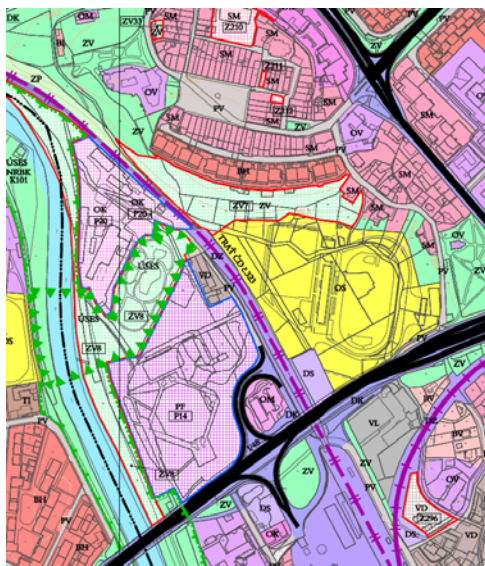
Územní plán Frýdku-Místku byl vydán Zastupitelstvem města Frýdku-Místku dne 8. 12. 2008 a nabyl účinnosti dne 1. 1. 2009.

Změna č. 1 byla vydána Zastupitelstvem města Frýdku-Místku dne 5. 12. 2011 s účinností ode dne 1. 1. 2012.

Změna č. 2 byla vydána Zastupitelstvem města Frýdku-Místku dne 3. 9. 2012 s účinností ode dne 1. 10. 2012.

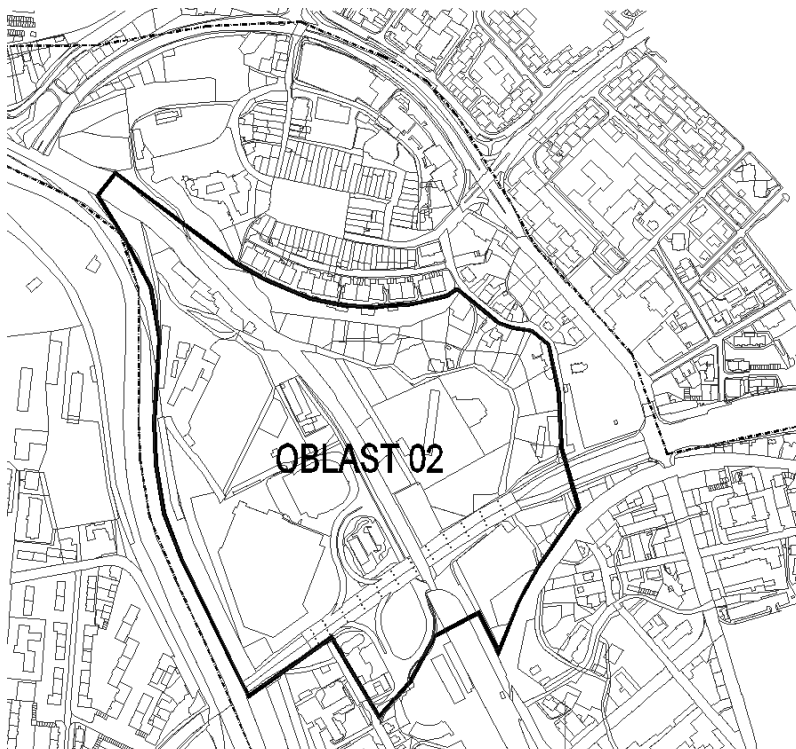
Změna č. 3 byla vydána Zastupitelstvem města Frýdku-Místku dne 27. 3. 2015 s účinností ode dne 11. 4. 2015.

Změna č. 4 byla vydána Zastupitelstvem města Frýdku-Místku dne 4. 12. 2017 s účinností ode dne 20. 12. 2017.



C.102 C VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Oblast č. 2 – řešené území je vymezeno na východě obytnými objekty podél ulice Hasičské, dále komunikací Těšínskou, na jihu areálem šicích dílen a železniční tratí Frýdek Místek- Český Těšín. Na západě je hranice řešeného území vedena podél řeky Ostravice, severní část je ukončena areálem Slezanu, bývalého ředitelství.



C.102 D ZADÁNÍ PRO ČISTOPIS, ZÁVĚRY Z PROJEDNÁNÍ

Urbanistická Studie : **ÚZEMNÍ STUDIE S PRVKY REGULAČNÍHO PLÁNU PRO OBLAST Č.2, ÚS 2 VE FRÝDKU MÍSTKU** byla vypracována a strukturována na základě Zadání územní studie a objednávky, zpracovaného pořizovatelem – Statutárním městem Frýdek- Místek, Magistrátem města Frýdku Místku, odboru územního rozvoje a stavebního řádu, pod č.j. pP17V00000110 dne 26.7.2017. V průběhu zpracování US byla část B konzultována projektantem s pořizovatelem.

Duplex s.r.o., architektonický ateliér
28.ŘÍJNA 875/275
Ostrava Mariánské Hory, 709 00
Tel : 596 630 660, fax : 596 630 660
e-mail : info@duplexarchitekti.cz

DOKUMENTACE JE DUŠEVNÍM VLASTNICTVÍM DUPLEX s.r.o. A NESMÍ BÝT POUŽITA BEZ JEHO VĚDOMÍ

Cílem „Územní studie pro oblast č. 2“ bude vyhledání optimálního způsobu využití a vazeb předmětného území. Jedná se tedy o vyhledávací studii s regulačními prvky, která bude řešit rovněž funkční využití ploch. ÚS 2 bude akceptovat Memorandum, Urbanistickou studii vazeb a schematicky zohlední záměr SŽDC na modernizaci tratě.

Platný územní plán je pro studii podkladem v širších vazbách, ale předmětná studie může vyvolat podněty pro změnu územního plánu (ÚP), či zpracování jiného územně plánovacího podkladu. Pokud se prokáže nezbytnost, bude pro dopravně nestabilizované území výhledově pořízena Dopravní studie DS.

Z hlediska urbanistické koncepce rozvoje města a ve vazbě na závěry Memoranda je pro plochu území řešenou v ÚS jednoznačně preferováno funkční využití pro sport, rekreaci a volný čas, včetně nezbytného zázemí. Umísťování velkých komerčních zařízení by vyvolalo zvýšený tlak na kumulaci dopravy, včetně statické, což není v tomto území žádoucí.

Zpracovatel studie navrhne optimální plošné využití areálu bývalého ředitelství Slezanu, kde je do budoucna uvažováno polyfunkční využití území zejména pro služby, administrativu, ubytování a bydlení. Výstavba je doporučena ve výškových hladinách odpovídajících současné zástavbě.

Zpracovatel v návrhu dále zohlední danosti v území: možnost dopravního obsluhy území při realizaci modernizaci tratě, vyklesání lávky z náměstí ve Frýdku na úroveň terénu, dostatek ploch pro statickou dopravu, plochy veřejných prostranství, zeleně, případně zapojení řeky Ostravice.

Řešené území rozděluje těleso železniční tratě na část situovanou západně (podél řeky Ostravice) a část situovanou východně (pod významnou terénní vlnou).

V západní části řešeného území cíl využít plochu v souladu s urbanistickou koncepcí podporuje záměr na realizaci faunaparku v ploše bývalého ZOO parku Slezanu, námět neziskového spolku nadšenců pro obnovu odpočinkového areálu rodiny Landsbergerů. Rozsah plochy pro faunapark bude ovlivněn a omezen řešením nástupu na lávku pro pěší a cyklisty přes tubus modernizované železnice, jeho využití ovlivňuje fakt, že se jedná o biocentrum. Faunapark navazuje na stávající technické objekty areálu ředitelství Slezanu, některý z těchto objektů, je možno využít pro vytvoření zázemí a doplňkových aktivit k podpoře využití zařízení faunaparku (výuka - přednášky, výstavy, soc. zařízení, atd.).

Areál řadových garáží vytváří součást protipovodňové ochrany území a tento princip ochrany území by měl být zachován i nadále. Architektonicky zajímavý historický objekt bývalého ředitelství Slezanu je možno v rámci závěrů memoranda architektonicky upravit pro jiné funkční využití polyfunkčního charakteru, při respektování hlavního funkčního využití území, při současném zhodnocení stávající architektury objektu a potlačení stavebních novodobých architektonických úprav. Využití objektů v bezprostřední blízkosti železniční tratě, po jejích obou stranách, může být ovlivněno záměrem modernizace tratě.

Mimo areál ředitelství Slezanu, ve východní části řešeného území, je situován záměr na realizaci skateparku. Dále se v tomto území nachází stávající sportovní hřiště Slezanu včetně zázemí. V tomto prostoru jsou rovněž realizovány veřejné produkce kulturního charakteru. Územním plánem je však předmětné území určeno do plochy s hlavní funkcí „Plochy tělovýchovných a sportovních zařízení OS“. V případě zájmu investora o záměr v souladu s hlavním využitím, bude jeho záměr upřednostněn před využitím kulturního charakteru. Všechny záměry v území zohlední stanovisko Odboru životního prostředí a zemědělství MMF-M.

ÚS 2 v rámci širších vztahů posoudí záměr na dlouhodobou urbanistickou koncepci, spočívající v rámci ÚS 2 v propojení 2 historických center (ohnisek) Místku a Frýdku. Dlouhodobým urbanistickým záměrem je pro pěší a cyklisty spojením tří městských ohnisek (Místku, Frýdku a nového ohniska u ulice Těšínské, které je předmětem ÚS1) vytvořit atraktivní městský okruh. Zejména do těchto ohnisek a jejich spojnic bude soustředěna ekonomická energie města.

ÚS 2 zohlední reálný záměr SŽDC na modernizaci tratě a s tím spojené důsledky do území. Posoudí z důvodů bezpečnostních a hlukových umístění tělesa železnice a navrhne lávku či podchod, které umožní pěším a cyklistům bezpečný a bezkolizní pohyb přes těleso modernizované železnice. Výsledkem je vytvořit územní předpoklady pro pohyb pěších a cyklistů z náměstí ve Frýdku, přes terénní nerovnost, tubus tělesa železnice na stávající chodník a dále na lávku přes řeku Ostravici na náměstí do MPZ Místek.

Studie rovněž vytipuje vhodné plochy pro případnou humanizaci toku Ostravice ve vazbě na hlavní funkční využití území.

Studie by měla směřovat k odstranění fragmentace města, díky začlenění bývalého ředitelství Slezanu a jeho zázemí do jeho urbanistické struktury včetně zachrany a ochrany původních pro město charakteristických průmyslových fasád. Dále by měla přinést zlepšení infrastruktury ve městě, oživení a vznik nových veřejných prostranství včetně zeleně a ke snížení vnitroměstské dopravy. Měla by rovněž ideově zohlednit dopravní problémy v území kolem železnice a jejich dopady do území a jeho fungování.

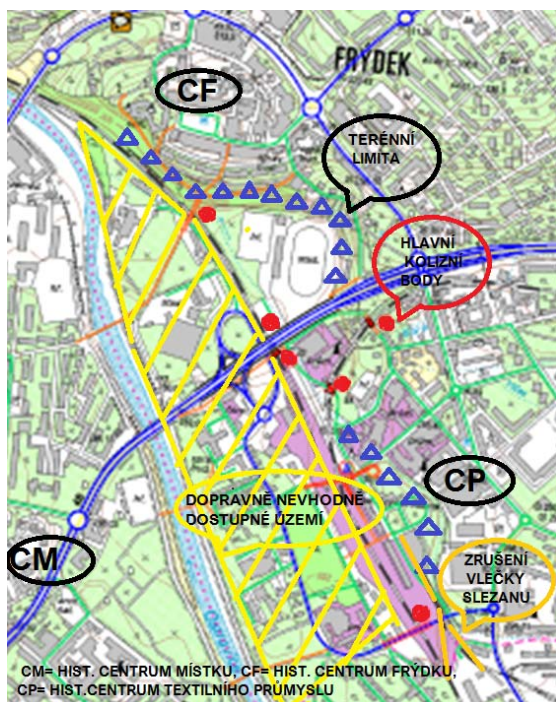
Dále dopravní problémy kolem OC Frýda a haly Polárka. Návrhy řešení by měly přispět ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti dopravního provozu, ke zlepšení životního prostředí, urbanismu a image města.

ÚS 2 stanovní:

1. Požadavky na vymezení pozemků a jejich využití.
Stanovní zásady urbanistické koncepce přestavby území areálu Slezanu ve vazbě na stávající městskou strukturu, stanovní nové zastavitelné plochy, včetně ploch s rozdílným způsobem využití, zpřesní využití pozemků (podklad pro změnu ÚP).
Vydefinuje nezbytné vazby přes modernizované těleso železnice.
2. Požadavky na umístění a prostorové uspořádání staveb.
Stanovní plošnou a výškovou regulaci pro dostavbu, přestavbu v území s ohledem na vedutu města (uliční a stavební čára, vzdálenost stavby od hranic pozemků a sousedních staveb, půdorysnou velikost stavby, podlažnost, výšku, objem a tvar stavby, základní údaje o kapacitě stavby, určení části pozemku, které mohou být zastavěny, zastavitelnost pozemku dalšími stavbami, (vyznačí plochy veřejné, polosoukromé a soukromé). Pro dostavbu území se upřednostňují objekty s polyfunkční náplní (občanská vybavenost, ubytování a byty) při vyloučení objektů výroby, supermarketů a hypermarketů.
3. Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území.
Kvalitní historizující fasády průmyslových objektů areálu Slezanu budou v souladu se závěry memoranda revitalizovány a zachovány, případně se stanou součástí nových staveb. Současná veduta města bude případně citlivě doplněna, budou respektovány stávající výškové historické dominanty.
4. Bude zohledněna stávající kvalitní zeleň, viz 1.6 Podklady pro ÚS 2, bod p) a potenciál blízkého vodního toku.
5. Požadavky na řešení veřejné infrastruktury
Stanovní nároky na novou veřejnou infrastrukturu a na úpravu nebo rozšíření stávající veřejné infrastruktury. Nároky budou členěny podle druhů veřejné infrastruktury na:
a) veřejnou dopravní infrastrukturu (automobilová doprava, statická doprava, MHD, cyklistická, pohyb pěších)
b) veřejnou technickou infrastrukturu (pouze liniový návrh)
c) veřejné občanské vybavení
d) veřejná prostranství (včetně zeleně)
e) humanizaci přilehlého břehu Ostravice
6. Požadavky na veřejně prospěšné stavby a na veřejně prospěšná opatření
Stanovní požadavky na vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejných prostranství, pro které lze uplatnit předkupní právo včetně uvedení, v čí prospěch je předkupní právo zřizováno
7. Požadavky na asanace
Stanovní požadavky na vymezení pozemků pro asanaci a navrhovaný způsob využití staveb a pozemků po asanaci
8. Požadavky vyplývající z územně analytických podkladů a ze zvláštních právních předpisů.
Stanovní schematické vazby nezbytné pro obslužnost území s ohledem na automobilovou dopravu, MHD, cyklistickou dopravu a pěší.
Stanovní nejnutnější vazby pro pěší, cyklisty a vytvoří předpoklady pro cílové propojení tří historických ohnisek města, při vytvoření nových a posílení stávajících spojnic.
9. Podklady pro Dopravu podrobněji viz 1.6 Vymezení zásadních problémů v území a problémů vyvolaných případným záměrem SŽDC- ve vazbě na pořízení ÚS 2.

Požadavky na obsah řešení ÚS 2

1. Předmět územní studie, vymezení řešeného území, analytická část, popis a rozbor problémů (viz snímek č. 6.), vyhodnocení podkladů, případné doplnění podkladů, návrh doplnění vazeb v území.
2. Cíle a účel sledované zpracování ÚS 2, koncepty návrhu řešení, případně ve variantách, vyhodnocení variant, hrubý odhad ekonomických dopadů návrhů.
3. Výsledný návrh řešení, který zahrne urbanistické řešení, návrh VP, návrh VPS, dopady návrhu do ÚP, pro další stupně projektové dokumentace, pro získání dotací.



SNÍMEK Č. 6- SCHEMATICKÉ VYZNAČENÍ ZÁSDNÍCH STÁVAJÍCÍCH LIMIT A PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ PRO PLOŠNÝ ROZSAH ÚS 1 A ÚS 2

Pro zpracování čistopisu byly zpracovány připomínky objednatele (17.5.2018):

- 1) Záměr SŽDC na modernizaci železnice je zohledněn.
- 2) Územní studie v této podobě nevyvolává podněty pro změnu ÚP.
- 3) Není navrženo optimální plošné využití areálu bývalého Slezanu.
- 4) Dopravní obsluha území je navržena.
- 5) Není navrženo řešení veřejných prostranství pod estakádou Hlavní třídy, a mezi vstupem do OC Frýda, vjezdem do podzemních garáží OC Frýda a McDonald's – doplnit do ÚS.
- 6) V návrhu jsou přehledně demonstrována tři řešení spojení frýdeckého náměstí a sadů, s křížením v místě současného přechodu u ředitelství Slezanu.
- 7) Koncept „Zelené Mile“ navrhuje způsob a místa propojení parkových, lesoparkových a travnatých ploch, jako okruh procházející celým územím.
- 8) Územní studie nenavrhuje detailnější řešení břehů Ostravice – doplnit do ÚS.
- 9) Bývalý ZOO park, současný Faunapark studie koriguje na botanický park, což není v rozporu se současným využitím a koncepcí občanského spolku, který si areál pronajímá.
- 10) Zohledňuje návrh skateparku
- 11) Funkční využití areálu atletického klubu nemění, navrhuje uprostřed pěší propojení s centrem Frýdku
- 12) 2 historická centra navrhuje propojit pěším roštem, zeleným roštem a revitalizací hlavní třídy.
- 13) 3 ohniska (Frýdek, Místek, centrum okolo Těšínské) spojuje také pěším a zeleným roštem
- 14) Transparentní tubus studie neuvažuje, varianta může být finančně nákladná, hlavní důvod je vytvoření prostorové bariéry v území, což vyhodnocuje jako nežádoucí
- 15) Studie nevytipovává plochy, kde je vhodné zasáhnout do nábřeží Ostravice – doplnit do ÚS.
- 16) „fragmentace města“ je ve studii eliminována. Musí navrhnout začlenění ředitelství Slezanu do celé oblasti.
- 17) Dopravní problémy kolem OC Frýda a haly Polárka — viz 5)
- 18) viz 4)
- 19) Plošná a výšková regulace není navržena, veduta města je pro trochu nepřehledná. Nejsou vyznačeny soukromé, polosoukromé, soukromé. Nejsou vyznačeny zastavitelné a nezastavitelné plochy.
- 20) nejsou zdokumentovány fasády, hodnotné prvky.
- 21) Chybí dokumentace a výkres stávající kvalitní zeleně.
- 22) viz 5)
- 23) Chybí výkres veřejně prospěšných staveb
- 24) Chybí výkres asanace

- 26) Nejsou stanoveny požadavky ÚAP a zvláštních předpisů
 27) Jsou stanoveny schematické vazby obslužnosti v území
 28) V další fázi bude třeba územní studii konzultovat a odevzdat jak je vypsáno v zadání, nebo se domluvit na jednotlivých výkresech.
 29) Studie nenavrhuje nový přejezd, řeší stávající přechod u ředitelství Slezanu a navrhne nový přechod před Halou Polárka
 30) viz 6)
 31) viz 6)
 32) Přejezd železniční tratě ve směru Český Těšín zůstává na současném místě.

Závěry z konzultace (rozpracovanosti čistopisu):

- Návrh (koncept) pěšího a zeleného roštu je dobrý.
- Ve finální podobě studie zahrne všechny vypracované varianty přechodu železnice, představy o podobě hlavní třídy, případně další.
- Překonání železnice pomocí zemního valu se zdá jako nejvýhodnější z ekonomického i urbanistického hlediska. Je možné ji realizovat bezbariérově, bez použití výtahu, a nejlépe propojuje parkové plochy i vzhledem k ÚSESu.
- Zhotovitel spolu se Slezanem dopracuje prostorovou regulaci, využití a začlenění areálu do území, asanaci, dokumentaci hodnotných prvků. Využití areálu Slezan uvažuje buď komerční s návazností na botanický park, případně bydlení.
- Bude doplněn úrovnňový přechod mezi halou Polárkou a atletickým stadionem.
- Bude doplněná autobusová zastávka u botanického parku a ředitelství Slezanu.
- Bude dopracován návrh území pod estakádou, před OC Fryda a McDonald's.
- Plocha vykreslená pro parkovací dům mezi Polárkou a botanickým parkem bude určena k spřízněnému využití s botanickým parkem, pro veřejnost, ne pro parkovací dům.

Usnesení komise pro územní plánování

„Komise bere návrh ÚS 2 na vědomí. Komise jednohlasně podporuje přechod přes val variantou 1 – zemní val a většina členů podporuje humanizaci estakády – variantu č. 3. Komise doporučuje řešit i prostor pod estakádou. Komise doporučuje zemní val rozšířit směrem pod zámek.“

Shrnutí připomínek odboru ÚRaSŘ

Textová část

- str. 4 – Chybí změna č. 4 ÚP <http://www.frydekmostek.cz/cz/obcan/organy-mesta/magistrat-mesta/odbor-uzemniho-rozvoje-a-stavebniho-radu/uzemni-plan-y-a-uap/uzemni-plan-mesta/>
 - str. 14 - Od roku 2008 je textilka Slezan a.s. v insolvenčním řízení. – není pravda
 - str. 23 – Stadion je využíván pro fotbalový oddíl, trénink fotbalistů před stadionem. – není pravda
- Dodržel předepsané výkresy, případně dohodnout jaké výkresy se bude odevzdávat.
 Důraz na koncepci zeleného okruhu a pěšího roštu.

Shrnutí připomínek odboru ŽP

Dětské hřiště i při úpravě magistrály není vhodnou náplní v pásu zeleně kvůli bezpečnosti.
 V návrhu je potřeba navrhnout způsob zásobování zeleného pásu vodou.
 Nejpřijatelnější varianta řešení Hlavní třídy je varianta č.3. boční zelený pás.
 Z reálného pohledu je nejdostupnější způsob křížení železnice a pěších lávka, var. 3.

Shrnutí připomínek odboru Investic

Bez připomínek

Shrnutí připomínek odboru dopravy

Bez připomínek

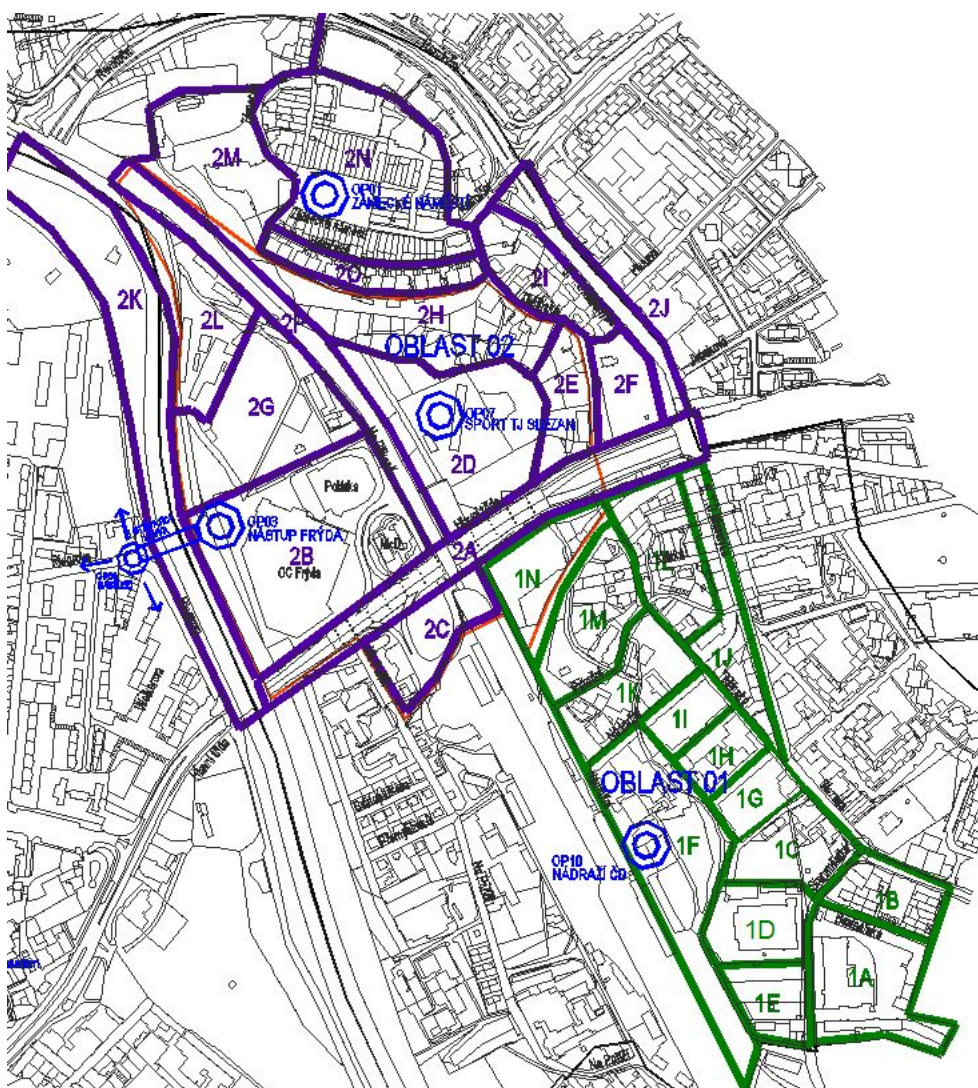
C.103 REŠENÉ ÚZEMÍ, ČLENĚNÍ REŠENÉHO ÚZEMÍ NA DÍLČÍ OBLASTI

Z dopravně-inženýrského hlediska nelze na řešené území nahlížet jako na uzavřený celek, ale je potřeba vnímat i vazby s přesahem do okolních částí města. Je nutné řešit dopravní vztahy ve větších souvislostech mezi jednotlivými oblastmi definovanými „Memorandem o spolupráci“ a zohlednit veškeré vzájemné vazby mezi oblastmi a napojení oblastí do širšího okolí. Pro území oblasti Frýdku-Místku jsou připravované investiční záměry s naprosto zásadním vlivem na toto území : jsou modernizace

železničních tratí Ostrava – Valašské Meziříčí a Frýdek-Místek – Český Těšín a výstavba jižního obchvatu Frýdku-Místku.

V rámci návaznosti na řešení OBLASTI 01 a přehlednosti řešení území OBLASTI 02 byly rozděleny tyto jednotlivé lokality :

- 2A Hlavní třída
- 2B OC Frýda, Polárka
- 2C Jižní rampa, PHM
- 2D TJ Slezan
- 2E Těšínská
- 2F Komenského sady
- 2G Botanický park
- 2H Jižní svahy
- 2I Magistrát FM
- 2J Třída T.G.M.
- 2K Ostravice
- 2L Areál Slezan, Na příkopě
- 2M Zámek Frýdek, park pod zámkem
- 2N Zámecké náměstí
- 2O Zástavba Hasičská
- 2P Železniční koridor.



Duplex s.r.o., architektonický ateliér
 28.ŘÍJNA 875/275
 Ostrava Mariánské Hory, 709 00
 Tel : 596 630 660, fax : 596 630 660
 e-mail : info@duplexarchitekti.cz

DOKUMENTACE JE DUŠEVNÍM VLASTNICTVÍM DUPLEX s.r.o. A NESMÍ BÝT POUŽITA BEZ JEHO VĚDOMÍ

C.104 SHRNUTÍ FÁZE 1- ROZBORY A ANALÝZA PODKLADŮ

C.104 A SEZNAM PODKLADŮ

Podklady poskytnuté objednatelem:

- 1) mapové podklady dle digitální katastrální mapy, majetkové vztahy dle údajů z KN
- 2) ÚAP, ÚP Frýdek-Místek, ZÚR MSK
- 3) „Memorandum“ – Memorandum o spolupráci mezi Statutárním městem Frýdek-Místek, společností SLEZAN
- 4) Slezan x SMFM – strategie rozvoje lokalit
- 5) Urbanistická studie návrhu vazeb v území Frýdku-Místku – propojení oblastí 01-03, 5/2016 (Zpracovatel: společnost Duplex s.r.o., Ing. arch. Rosypal)
- 6) Studie na eliminaci negativního vlivu železniční tratě na rozvoj Frýdku-Místku, 11/2015, Dopravní projektování, s.r.o.
- 7) Studie proveditelnosti Beskydy – zadavatel SŽDC, týká se i trati Ostrava – FM – Valašské Meziříčí
- 8) Podklady SŽDC (min. průjezdná výška, mapa majetkové vztahy, podklady multimodální terminál, pohyb vlaků, podklad F-M BUS a MHD)
- 9) Podklady OŽP MMFM
- 10) Podklady DaSH MMFM
- 11) Model dopravy 2011
- 12) Workshop zeleň
- 13) Sčítání a vyhodnocení intenzit dopravy ve městě Frýdek-Místek (12/2016)
- 14) Doplnění podkladů od DaSH MMFM
- 15) SŽDC – aktuální verze modernizace kolejíště FM

C.104 B CHARAKTERISTIKA LOKALITY

Frýdek je součástí souměstí Frýdek-Místek, tvořící přirozenou metropoli Moravskoslezského kraje. Od 1. července 2006 je statutárním městem. Vzniklo 1. ledna 1943 spojením slezského města Frýdku, moravského Místku a tří dalších obcí. Některé úseky řeky Ostravice zde tvoří historickou zemskou hranici Moravy a Slezska. Město dnes leží na mezinárodní dopravní křižovatce D48 x D56, tvoří turisticky atraktivní bránu Beskyd a je vzdáleno jen 25 km od státní hranice s Polskem a 35 km od státní hranice se Slovenskem.

Silniční doprava

- z města vychází dálnice D56 Frýdek-Místek – Ostrava
- městem prochází dálnice D48 Bělohrad – Nový Jičín – Frýdek-Místek – Český Těšín – Polsko, která přes centrum města prochází jako silnice I/48
- městem prochází silnice I/56 Opava – Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant n.O. – Hlávata
- z města vychází silnice II/473 Frýdek-Místek – Šenov – Petřvald
- městem prochází silnice II/477 Ostrava – Vratimov – Frýdek-Místek – Baška
- městem prochází silnice II/648 Rychaltice – Frýdek-Místek – Český Těšín

Železniční doprava

Na nádraží ve Frýdku-Místku se setkávají tratě 322 Český Těšín – Frýdek-Místek a 323 Ostrava – Valašské Meziříčí. Po trati 322 vede linka S7, po trati 323 vede linka S6 v rámci Ostravského dopravního integrovaného systému. Obě trati jsou neelektrifikované jednokolejné. Na obou tratích je silná osobní i nákladní železniční doprava. Na území města se nachází ještě stanice Lískovec u Frýdku (Trať 323).

Autobusová doprava

Ve městě a blízkém okolí je provozována městská hromadná doprava. V současné době tvoří síť MHD 19 linek, licenční čísla 865001–865021. Systém MHD zahrnuje kromě města **Frýdek-Místek** i města Brušperk a Paskov, obce Baška, Dobrá, Fryčovice, Hukvaldy, Janovice, Kozlovice, Krásná, Metýlovice, Nošovice, Palkovice, Pržno, Raškovice, Řepiště, Staré Město, Staříč, Sviadnov a Žabeň a ostravskou městskou část Nová Bělá. Od 27. března 2011 je na linkách MHD zaveden tarif "MHD zdarma".

LOKALITA 02 je tvořena několika oblastmi podél železniční tratě a řekou Ostravicí, celé území je pak rozděleno Hlavní třídou – silnicí I/56, která je v území vedená na estakádě.

V rámci územní studie bylo řešeno propojení jednotlivé oblastí :

- Zámek a Zámecké náměstí
- Hlavní třída a třída T. G. Masaryka
- Železnice
- Komenského sady
- Areál Slezan
- TJ Slezan Frýdek-Místek
- OC Frýda a hala Polárka.

C.104 C PROBLÉMOVÁ ANALÝZA DOPRAVY

V daném území byly identifikovány tyto hlavní problémy a dopravní závady:

- Křižovatky v těsné blízkosti železničního přejezdu, drážní domek v rozhledovém poli přejezdu
- Vjezdy na plochu nákladíště ve vnitřním oblouku silnice za plotem, v blízkosti obou přejezdů
- Rozlehlá nekanalizovaná plocha sjezdu (křižovatky) na východní straně přejezdu
- Nežádoucí neorganizované parkování kamionů v centru města a z něj plynoucí negativní vlivy
- Nedostatečné rozhledy sjezdů a křižovek pod estakádou vč. změny světelného režimu
- Hluk z mostu a estakády od silniční dopravy, příp. exhalace
- Problémy s průjezdy autobusů do ul. Na Poříčí po vzniku nového autobusového stanoviště
- Nevhodné umístění křižovatky rampy MÚK s ul. Na Příkopě
- Velké množství sjezdů v úseku ul. Na Poříčí v blízkosti estakády
- Špatná dostupnost lokality z hromadné dopravy, zejména MHD
- Nedostatečné napojení lokality východně od železniční trati vedle stadionu
- Neupravené manipulační a zpevněné plochy v lokalitě (estetická a provozní funkce)
- Hluk z železnice, případně bariérový efekt a po dobu provozování motorové trakce i exhalace
- Nevhodný režim organizace dopravy na ul. Těšínské
- Šikmý úhel křížení a špatné zabezpečení přejezdu trati č. 322 (porušování zákazu vstupu)
- Chybějící napojení centra Frýdku na turistické trasy
- Chybějící bezbariérové, estetické a relativně přímé propojení center Místku a Frýdku
- Nedostatečně zabezpečené stávající křížení pěší trasy a trati č. 323
- Nevhodné řešení křížení pěšího tahu s ul. Riegrovou
- Neuspokojivě řešená cyklistická doprava na lávce přes Ostravici
- Špatný stavební stav chodníku podél ul. Na Příkopě
- Esteticky, bezpečnostně a provozně nevyhovující pěší tah od přejezdu severně od estakády
- Chybějící pěší a cyklistické propojení v historické trase ul. Těšínské
- Nelegální přecházení kolejí trati č. 323
- Bezbariérový efekt silnice I/48, nelegální přebíhání a s tím spojená nehodovost
- Pěší trasa do OC Frýda od ul. Na Poříčí neřešený vhodný průchod přes parkoviště
- Nevhodné vyústění stezek pro chodce a cyklisty do ul. Na Poříčí z obou stran
- Chybějící pěší propojení od stadionu směrem k ul. Potoční
- Nevhodné vedení cyklistické dopravy podél podélných stání na ul. Nádražní
- Nevhodné vyústění pěší a cyklistické stezky do křižovatky u přejezdu
- Neřešené křížení cyklistické trasy po obou stranách estakády s rampami
- Chaotické vedení pěší dopravy na východní straně přejezdu a přes zpevněnou plochu
- Nedostatečně řešené parkování pro cyklisty u OC, příp. u haly
- Chybějící pěší propojení k objektu Mc Donald's, příp. po pravém břehu Ostravice pod estakádou.

C.104 D SOUHRN PROBLÉMOVÝCH MÍST DEFINOVANÝCH V ROZBORECH

Obecně :

Řešená oblast č. 02 z části zasahuje do městské památkové zóny Frýdek a blízkosti území se nacházejí plošné nemovitě kulturní památky. Dále se v oblasti nachází nadregionální biokoridor a lokální biocentrum (FAUNAPARK).

Slabé stránky analyzované v rozbořech území :

1. Rozdělení území železniční dráhou a nadterénním vedením silnice I/48
2. Hlukové vlivy železnice a silnice I/48
3. Umístění nevyužívaných ploch brownfiels (Slezan FM)
4. Dopravní přeurenost pro obsluhu OC Frýdy a Haly Polárka
5. Velký výškový rozdíl mezi územím Zámeckého náměstí Frýdku a plochou pro rozvoj území.

V řešeném území byly vyspecifikovány jednotlivé problémová místa, z hlediska dopravního, z hlediska propojení pěších vazeb v území, z hlediska prostorových vztahů a z hlediska rozvoje zeleně. V rámci řešení čistopisu byly řešeny tyto územní bariéry :

- DOPRAVNÍ BARIÉRA HLAVNÍ TŘÍDY

Stávající těleso mostu je široké 27m, sestávající se z oboustranných chodníků a děleného čtyřpruhu uprostřed se svodidlem. Pro odbourání dopravní bariéry mostního tělesa s dělených dopravním čtyřpruhem a po vybudování dopravního obchvatu Frýdku Místku je navrženo řešení zklidnění tzv. HUMANIZACE HLAVNÍ TŘÍDY.

- OMEZENÍ HLUKU ŽELEZNIČNÍ TRATI POD UL. HASIČSKÁ

Stávající stav: železniční trať F-M - Ostrava prochází v těsné blízkosti svahu, na kterém jsou umístěny bytové domy ul. Hasičské.

Specifikace problému: projíždějící vlaky způsobují nadměrný hluk obtěžující obyvatele. Plánované rozšíření trati a její elektrifikace problém umocní. Omezení hluku s projíždějící dopravy a zároveň pěší propojení oblasti je řešeno zemním valem v místě budoucího křížení pěšího tahu směrem do Fauna parku.

- PŘIPOJENÍ LOKALITY TJ SLEZAN

Specifikace problému: absence pěšího propojení Zámeckého náměstí s oblastí areálu TJ Slezan, haly Polárky a OC Frýda. Pěší propojení oblasti je řešeno zemním valem v místě budoucího křížení pěšího tahu směrem do Fauna parku.

- PROPOJENÍ ULICE TĚŠÍNSKÁ

Stávající stav: ulice Těšínská přerušena Hlavní třídou

Specifikace problému: historická ulice Těšínská byla v minulosti přerušena realizací estakády Hlavní třídy. Humanizací Hlavní třídy se zklidněním dopravy se předpokládá znovuoobnovení historického propojení ulice Těšínské s komunikací na ul. Nádražní, což povede ke zkvalitnění dopravy ve městě.

- KŘÍŽENÍ PĚŠÍHO TAHU S ŽELEZNICÍ

Jedná se o frekventovaný pěší tah kříží železnici a pozemní komunikaci

Specifikace problému: absence železničního a silničního přechodu - vznikající kolizní situace mezi chodci, železniční a silniční dopravou. Předpokládá se vybudování mimoúrovňového přechodu (podchod/nadchod).

Humanizací Hlavní třídy se zklidněním dopravy se předpokládá znovuoobnovení historického propojení ulice Těšínské s komunikací na ul. Nádražní a propojení přechodu přes železnici podél Hlavní třídy.

-KŘÍŽENÍ ŽELEZNICE S KOMUNIKACÍ NÁDRAŽNÍ

Stávající stav: úrovně křížení ul. Nádražní s železniční tratí F-M - Český Těšín

Specifikace problému: stávající nechráněný železniční přejezd není kolmý k ul. Nádražní, je nepřehledný a způsobuje kolizní situace. Předpokládá se úprava vozovky takovým způsobem, aby křížila železnici kolmo.

C.105 VÝSLEDNÁ VARIANTA – ČISTOPIS

C.105 A URBANISTICKÁ KONCEPCE

Pro Oblast 02 byly na základě analýzy stávajícího stavu a pro propojení jednotlivých oblastí navrženy tyto urbanistické koncepční principy, které byly v čistopisu dodrženy :

- VYTVOŘENÍ ZÁKLADNÍHO ROŠTU POHYBU V ÚZEMÍ
- VYTVOŘENÍ OHNISEK POHYBU V ÚZEMÍ
- URBANISTICKÁ REGULACE PRO ROZVOJ JEDNOTLIVÝCH LOKALIT
- HLAVNÍ VAZBY PRO AUTOMOBILOVOU DOPRAVU, STATICKOU DOPRAVU A ŽELEZNICI
- HLAVNÍ VAZBY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU A PĚŠÍ TAHY
- SYSTÉM ZELENÉ INFRASTRUKTURY A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ
- NÁVRH VPS

C.105 B VYTVOŘENÍ ZÁKLADNÍHO ROŠTU POHYBU V ÚZEMÍ

Pro ucelenou OBLAST 02 Frýdku v návaznosti na širší území pro návrh celkového propojení řešených oblastí a dalších navazujících jednotlivých funkčních celků byl vytvořen ZÁKLADNÍ ROŠT POHYBU V ÚZEMÍ. Byly vyhledány možnosti propojení a historická napojení v území, které dnes přerušují prostorové bariéry mostový objekt Hlavní třídy a železniční tratě ČD.

Pro propojení v území jsou navrženy čtyři směry **VERTIKÁLNÍ** (směr SEVER – JIH), a jako roštový propojovací systém pak území propojují směry **HORIZONTÁLNÍ** (VÝCHOD – ZÁPAD).

Pro propojení v území jsou navrženy tyto **VERTIKÁLNÍ SMĚRY** :

1. ZÁMECKÉ NÁMĚSTÍ- BOTANICKÝ PARK- NÁBŘEŽÍ OSTRAVICE- STARÉ MĚSTO
2. ZÁMECKÉ NÁMĚSTÍ – HASIČSKÁ - SPORTOVNÍ AREÁL - PŘECHOD POD MOSTNÍM OBJEKTEM – ULICE NÁDRAŽNÍ – NÁDRAŽÍ ČD
3. HISTORICKÁ ULICE TĚŠÍNSKÁ - ÚROVNĚVÝ PŘECHOD PŘES HLAVNÍ TRÍDU – ULICE TĚŠÍNSKÁ – TKALCOVNA
4. TRÍDA T.G. MASARYKA - ÚPRAVA STÁVAJÍCÍHO PROPOJENÍ DO PROSTORU NÁDRAŽÍ ČD

Pro propojení v území jsou navrženy tyto **HORIZONTÁLNÍ SMĚRY** :

1. SEVERNÍ ZOKRUHOVÁNÍ ÚZEMÍ – ZÁMECKÝ PARK – MOST REVOLUČNÍ ULICE- PROPOJENÍ OBLASTI 03
2. ZÁMECKÉ NÁMĚSTÍ- BOTANICKÝ PARK – LÁVKA PŘES OSTRAVICI – ANTONÍNHOVO NÁMĚSTÍ V MÍSTKU – NÁMĚSTÍ SVOBODY V MÍSTKU
3. HUMANIZACE HLAVNÍ TRÍDY

C.105 C VYTVOŘENÍ OHNISEK POHYBU V ÚZEMÍ

V návaznosti na hlavní směry pohybu lidí v OBLASTI 02 byly vytipovány hlavní ohniska pohybu, které budou sloužit jako : CÍLOVÉ OBLASTI NEBO MÍSTA KŘÍŽENÍ JEDNOTLIVÝCH SMĚRŮ.

Jsou navrženy tyto OHNISKA POHYBU LIDÍ V ÚZEMÍ :

- OP01 ZÁMECKÉ NÁMĚSTÍ
- OP 02 BOTANICKÝ PARK, NÁSTUP DO LOKALITY LANDSBERGEROVY TOVÁRNY
- OP 03 NÁSTUP FRÝDA
- OP 04 NÁBŘEŽÍ
- OP 07 AREÁL TJ SLEZAN, KULTURA, SPORT

Pro lokalitu 01 jsou specifikovány ohniska :

- OP 08 AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- OP 09 ADMINISTRATIVNÍ CENTRUM
- OP 10 NÁDRAŽÍ ČD
- OP 11 PŘÁDELNA
- OP 12 TKALCOVNA
- OP 13 MUZEUM

Popis hlavních ohnisek v území

Hlavní třída a třída T. G. Masaryka

Hlavní komunikační napojení města zprostředkovávala ulice z náměstí k východu, která se před městskou branou dělila do dvou hlavních směrů – na severovýchod a na jihovýchod do Těšína. V současnosti je Hlavní třída tvořena silnicí I. třídy, která se mimo centrum města napojuje na dálnici D48. Úsek Frýdek-Místek až Dobrá byl zprovozněn v roce 2004 a úsek Rychaltice až Frýdek-Místek byl zprovozněn v roce 2009.

Železnice

V roce 1871 byl zahájen provoz na nové železniční trati vedoucí z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí, která nesla název Ostravsko-frýdlantská železnice a vedla přes Frýdek, ve kterém bylo postaveno vlakové nádraží. V roce 1888 byla vybudována druhá část trati v úseku Valašské Meziříčí – Frýdlant nad Ostravicí, jako součást vedlejší větve Severní dráhy císaře Ferdinanda a spojovala tak Frýdek s místy v rámci celé Evropy. V současnosti době je trať dlouhá 72 km.

Komenského sady

Komenského sady vznikly na místě bývalého frýdeckého hřbitova, okolo kostela sv. Jošta. Tento kostel byl vystaven v pozdě renesančním slohu nad důležitou cestou z Frýdku do Těšína.

Během rekonstrukce parku v letech 1996 a 1997 byla provedena celková obnova porostů dřevin, odstranění nebezpečných a nevhodných kusů, a také výsadba nových kusů dřevin. Dále byly

vybudovány nové chodníky s povrchem ze žulové mozaiky a před kostelem sv. Jošta byla plocha vydlážděna kamennými deskami. Zcela nově byly založeny i všechny travnaté plochy a byla realizovaná nová fontána.

Slezan a.s.

Frýdek a Místek byly společně významným střediskem textilnictví, jako soukenictví a od 18. století plátenictví. Textilka Slezan a.s. ve Frýdku-Místku byla založena roku 1990 Fondem národního majetku, jako nástupce Slezských bavlnářských závodů n.p., které vznikly v roce 1946 po znárodnění čtyř největších frýdecko-místeckých textilek. První textilka ve Frýdku vznikla v roce 1832 založena Josefem Munkem a podnik byl vybudován u vodního náhonu vedeného z řeky Ostravice v dnešní ulici Na příkopě. Další textilky vznikaly v 60. letech 19. století.

Rodina Landsbergerů pod frýdeckým zámekem vytvořila malý areál, ve kterém si vybudovali luxusní residenční vilu v novorenesančním slohu a poblíž menší park se zahradou, který byl později přeměněn na malý zoopark. Textilní továrny Landsberg tak doplňovaly textilní továrny Neumann.

Během 90. let 20. století byly některé provozy textilky Slezan a.s. uzavřeny a přebudovány, nebo zbourány a na jejich místech postaveny stavby. Od roku 2008 je textilka Slezan a.s. v insolvenčním řízení.

TJ Slezan Frýdek-Místek

Fotbalový klub a atletický oddíl Tělovýchovné jednotky Slezan Frýdek-Místek byl založen v roce 1928 a to pod názvem SK Ostravica Frýdek. Název TJ Slezan Frýdek-Místek získal klub v roce 1964. V roce 1970 je postavena nová atletická dráha, poprvé v historii dlouhá 400m. Roku 1997 dochází ke sloučení fotbalových městských rivalů TJ Slezan Frýdek-Místek a FK Válcovny plechu Frýdek-Místek. Nový fotbalový oddíl vystupoval pod názvem FK Válcovny plechu Frýdek-Místek a nově působil na fotbalovém stadionu Stovky.

V roce 2004 dochází na stadionu atletického klubu TJ Slezan F-M k rekonstrukci atletické dráhy a v roce 2005 se uskutečnila rekonstrukce sociálního zařízení v tribuně stadionu.

OC Frýda a hala Polárka

Obchodní centrum Frýda a sportovní hala Polárka jsou postaveny na místě, kde původně stála víceúčelová sportovní hala VSH Frýdek-Místek. Tato víceúčelová hala byla postavena v letech 1971 až 1985 podle návrhu architekta Oskara Chmiela v brutalistickém slohu a měla kapacitu přes 6000 lidí. Hala VSH Frýdek-Místek byla zbourána v roce 2013.

Hala Polárka a obchodní centrum Frýda byly postaveny v roce 2014. Hala Polárka stojí severovýchodně od obchodního centra Frýda a má kapacitu přes 2000 diváku, jedná se o víceúčelovou sportovní halu.

C.105 D ZOKRUHOVÁNÍ SYSTÉMU DOPROVODNÉ ZELENĚ A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

SYSTÉM ZELENÉ INFRASTRUKTURY A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Stávající systém zelené infrastruktury je veden převážně podél nábreží řeky Ostravice. V rámci územního systému ekologické stability jsou v území vymezeny tyto prvky ÚSES :

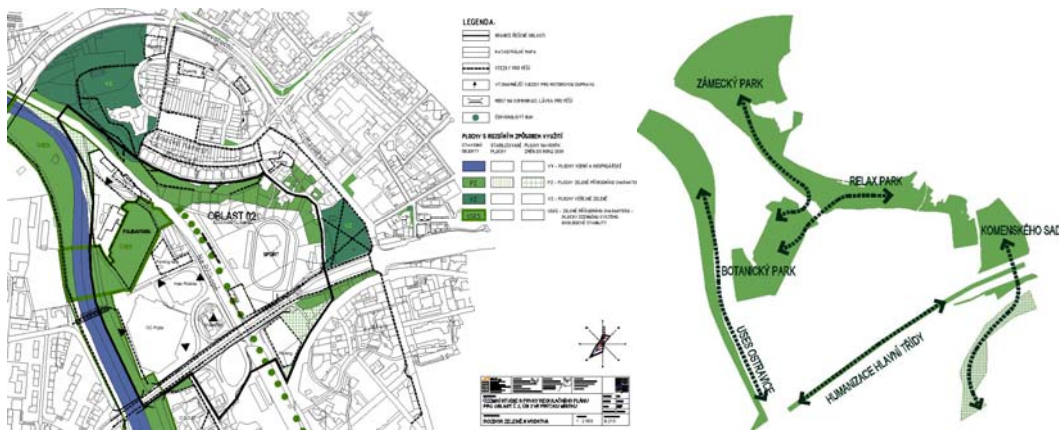
- NRBK K101
- BIOCENTRUM FAUNA PARK
- BIOCENTRUM SADY BEDŘICHA SMETANY

Výsadba SOLITÉRNÍ ALEJOVÁ ZELENĚ :

- Navržená ochranná pohledová zeleň podél tratě ČD a ulice Nádražní

Pro posílení propojení jednotlivých lokalit je navrženo ZOKRUHOVÁNÍ doprovodné zeleně kolem okruhu pro pěší a cyklistickou dopravu. Zpřístupnění a provedení kvalitní údržby solitérní zeleně. Jednotlivé skupiny zeleně jsou systémově rozděleny do parků :

- PARK POD ZÁMKEM (3 ČÁSTI - LOUKA, HORNÍ TERASA, DOLNÍ TERASA)
- ZÁMECKÝ PARK (NAVRŽENÝ PRO HISTORICKOU REKONSTRUKCI)
- JIŽNÍ SVAHY (UPRAVENO PRO DENNÍ RELAXACI A SPORTOVNÍ VYŽITÍ, POSILOVACÍ STROJE..)
- FAUNA PARK (UPRAVEN BÝVALÝ FAUNAPARK PRO BOTANICKÉ POUČENÍ, DOPROVÁZEN DĚTSKÝMI NAUČNÝMI STEZKAMI)
- KOMENSKÉHO SADY (HISTORICKÝ PARK, BÝVALÝ MOROVÝ HŘBITOV, FONTÁNA, JEZÍRKO)
- HUMANIZACE HLAVNÍ TRÍDY (DOKONČENÍ A PROPOJENÍ ZELENÉHO OKRUHU, VYUŽITÍ PRO PĚŠÍ PROPOJENÍ FRÝDKU A MÍSTKU S PODPOROU CYKLISTICKÉ STEZKY)



C.105 E KONCEPČNÍ ZÁSADY ŘEŠENÍ VYBRANÝCH LOKALIT

LOKALITA 2A

Zásadní při hledání koncepčního řešení pro OBLAST 2 je odbourání dopravní bariéry děleného čtyřpruhu Hlavní třídy a potlačení bariéry železničního tělesa ČD přemostěním pro pěší. Tyto dvě bariéry město Frýdek rozdělují na čtyři nepropojitelné oblasti.

Mostní těleso Hlavní třídy

Stávající těleso mostu je široké 27m, sestávající se z oboustranných chodníků a děleného čtyřpruhu uprostřed se svodidlem. Pro odbourání dopravní bariéry mostního tělesa s dělených dopravním čtyřpruhem a po vybudování dopravního obchvatu Frýdku Místku jsou navrženy 2 etapy řešení zklidnění tzv. HUMANIZACE HLAVNÍ TRÍDY.



Dopravní řešení :

Dnes je v souběhu s Hlavní třídou k dispozici čtyřpruhová silnice II/473 Revoluční, cca 1 km severněji (stávající intenzity cca 20 tis. vozidel/24 hodin). Na západě města je vedena silnice I/56 (která bude v rámci souboru staveb při výstavbě D48 upravena do nové polohy), na východě města je k dispozici silnice II/477. Tak bude možno vytvořit okruh rozvádějící vnější dopravu a není nutno v souladu se záměrem na zklidnění centra Místku a vytvoření bulváru propojující středy souměstí stávající průtah městem zachovávat ve čtyřpruhové podobě (ve směru západ - východ bude k dispozici celkem 10 pruhů v obou směrech, které bezpečně přenesou i případné očekávané mírné zvýšení intenzit doplněním stupně automobilizace na evropský průměr). Předpokládá se, že stávající silnice I/48 po provedení obchvatu bude přeřazena do kategorie silnice II, třídy – II/648, což umožní její humanizaci (poznámka - humanizaci není možno provést pouze v rámci estakády, ale měla by být provedena následovně i v průchodu centrem Místku, ev. od stávající silnice I/56 po II/473 s doplněním levých odbočení v křižovatkách, úrovnových křižení, případně nových SSZ a prostorových prvků, jinak nelze zaručit výsledný efekt – obchvat je totiž delší, i když na něm bude povolena vyšší rychlost, tudíž při zachování stávajícího uspořádání by byl průtah i pro část tranzitu stále atraktivní). Humanizace je navržena ve třech variantách, přičemž vždy se počítá s redukcí čtyřpruhového uspořádání na dvoupruhové. Jednotlivé

varianty se liší pouze způsobem zklidnění a umístěním jízdních pruhů. Společným znakem všech variant je pak odstranění "tunelové trouby" v tzv. Rubikově křižovatce, tj. redukce přímého průjezdu a vytvoření okružní křižovatky s třídou TGM s využitím stávajících ramp.

Stávající intenzitu na průtahu cca 36 tis. vozidel RPDJ je po humanizaci navrženo snížit na hodnotu max. 20 tis. vozidel RPDJ (varianta 3), příp. max. 25 tis. vozidel RPDJ (u variant 1, 2, kde zůstávají zachovány rampy se samostatnými odbočovacími a připojovacími pruhy). To odpovídá spodní hranici předpisy uvažované kapacity místní sběrné dvoupruhové komunikace při vyloučení tranzitní nákladní dopravy (orientační hodnota 25 – 35 tis. vozidel/den).

ŘEŠENÍ ETAPY 1

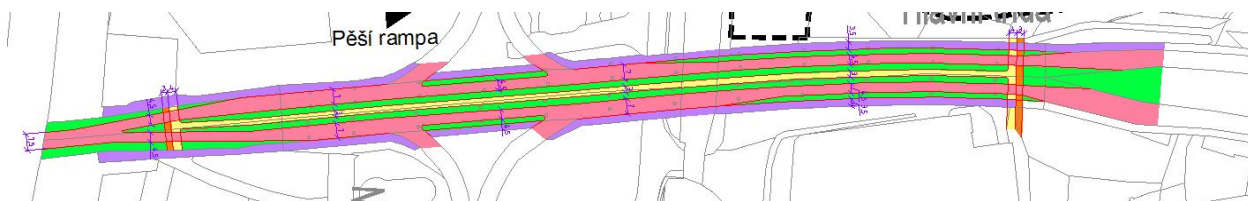
KONCEPČNÍ URBANISTICKÉ ZÁSADY :

- PONECHÁNÍ MOSTNÍHO TĚLESA A VŠECH DOPRAVNÍCH RAMP
- OMEZENÍ RYCHLOSTI VLOŽENÍM ZELENÝCH PÁSŮ A VYTVOŘENÍM POUZE 2 PRŮBĚŽNÝCH DOPRAVNÍCH PRUHŮ
- ROZŠÍŘENÍ VE STŘEDNÍ ČÁSTI S PROMENÁDNÍM PROSTOREM A PROPOJENÍM NA KOLMÉ PĚŠÍ TAHY V ÚZEMÍ
- VEDENÍ CYKLOSTEZEK PO KRAJI MOSTNÍHO TĚLESA (STÁVAJÍCÍ STAV)

DOPRAVNÍ ZÁSADY :

Tato varianta zachovává stávající rozdělení prostoru pro chodce a cyklisty na stranách na stávajících stezkách. Vozovka však je zúžena na dvoupruhovou s ponecháním alespoň minimalizovaných odbočovacích a připojovacích pruhů na rampách k ul. Na Příkopě. Základní hodnota obousměrné dvoupruhové vozovky je na mostě přes Ostravici 7,5 m, v místech jednopruhé vozovky min. 4,5 m (z důvodu objetí osobního vozidla při havárii) a v místě jednosměrné vozovky v řadícím prostoru pak 7 m. V místě vyústění stezky od ul. Na Poříčí je navržen úrovnňový přechod pro chodce, který navede chodce do středního dělicího pásu – min. 3 m širokého chodníku odděleného od vozovek zeleným pásem. Zelený pás je navržen též mezi připojovacími a odpojovacími pruhy a na mostě přes Ostravici mezi vozovkou a stezkami. V místě křížení ramp se namísto stávajících přechodů pro chodce zřizují sdružené přechody s přejezdy pro cyklisty. Chodník středem bulváru je ukončen u Těšínské ulice, kde je zřízen samostatný přechod (š. 4 m) a přejezd pro cyklisty (š. 3 m). Prostor „tunelu“ pod Rubikovou křižovatkou je ozeleněn.

DOPRAVNÍ DĚLENÍ :



ŘEŠENÍ ETAPY 2

KONCEPČNÍ URBANISTICKÉ ZÁSADY :

- PONECHÁNÍ MOSTNÍHO TĚLESA A VŠECH DOPRAVNÍCH RAMP
- POUZE 2 PRŮBĚŽNÝCH DOPRAVNÍCH PRUHŮ S NAPOJENÍM NA VNĚJŠÍ RAMPY
- VYTVOŘENÍ PRŮBĚŽNÉHO STŘEDOVÉHO BOULEVARDU VČETNĚ UMÍSTĚNÍ POSILOVACÍCH PRVKŮ A SOLITERNÍ ZELENĚ, LAVIČEK
- VEDENÍ CYKLOSTEZEK VE STŘEDOVÉ ČÁSTI BOULEVARDU, ODDĚLENĚ OD PĚŠÍHO TAHU

DOPRAVNÍ ZÁSADY :

V tomto návrhu je na rozdíl od první varianty navrženo vedení cyklistů středem bulváru, aby bylo vyloučeno křížení s rampami. Cyklisté jedoucí od Místku a na Místek se do středu bulváru dostanou po přejezdu na frýdeckém předmostí, umístěného vedle přechodu pro chodce. Vlastní šířka stezky pro cyklisty ve středu bulváru je 3 m, centrálního chodníku pak 2,5 m, prostor mezi stezkou a chodníkem je

oddělen ještě zeleným pásem. V této variantě se však předpokládá zúžení stávajících chodníků po stranách vozovky na 2 m mezi oběma přechody a přejezdy. Šířkové uspořádání vozovek i systém napojení je shodný s první variantou. V obou variantách se předpokládá umístění mobiliáře pro pěší a zřízení zastávky Sportovní hala Polárka mezi ul. Na Poříčí a železničním přejezdem (v zálivu) tak, aby bylo možno pro spoje mezi Místkem a Frýdkem zastavovat v obou směrech. V obou variantách je rovněž ponecháno úrovnňové křížení železnice doplněné závorami.

DOPRAVNÍ DĚLENÍ :



POZNÁMKA : TATO VYBRANÁ ETAPA JE DOKUMENTOVÁNA I V GRAFICKÉ ČÁSTI.

ŘEŠENÍ MOŽNÉ BUDOUCÍ ETAPY (PO VYBUDOVÁNÍ OBCHVATU FRÝDKU MÍSTKU) :

KONCEPČNÍ URBANISTICKÉ ZÁSADY :

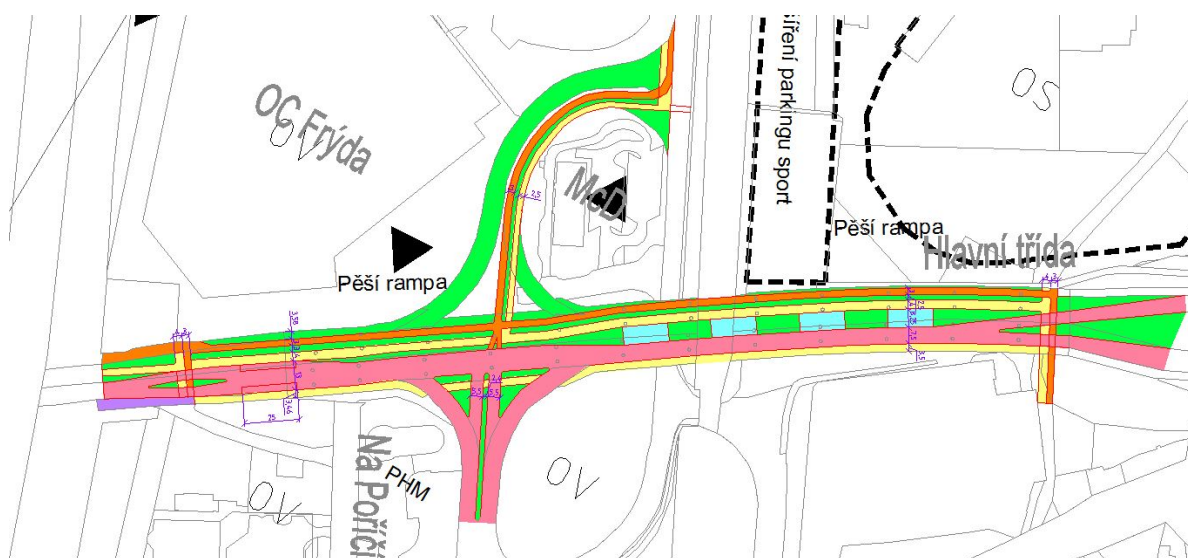
- PONECHÁNÍ MOSTNÍHO TĚLESA, ÚPRAVA SEVERNÍ RAMPY
- ZKLIDNĚNÍ 2 PRŮBĚŽNÝCH DOPRAVNÍCH PRUHŮ S NAPOJENÍM POUZE NA JIŽNÍ RAMPU, VYHOVUJÍCÍ OBJEZD K POLÁRCE A FRÝDĚ
- VYTVOŘENÍ PRŮBĚŽNÉHO KRAJNÍHO ŠIROKÉHO BOULEVARDU VČETNĚ UMÍSTĚNÍ POSILOVACÍCH PRVKŮ A SOLITÉRNÍ ZELENĚ, LAVIČEK
- VEDENÍ POUZE JEDNÉ CYKLOSTEZKY V ČÁSTI BOULEVARDU, ODDĚLENĚ OD PĚŠÍHO TAHU, DOPLNĚNÍ KOLMÝCH PARKOVACÍCH MÍST
- ZE SEVERNÍ RAMPY VYTVOŘENO BEZKOLIZNÍ CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ PROPOJENÍ NA SEVERNÍ ČÁST ÚZEMÍ
- NOVĚ VYTVOŘENA KRUHOVÁ KŘÍŽOVATKA S KŘÍŽENÍM TŘÍDY TGM

DOPRAVNÍ ZÁSADY :

Toto řešení je nejradikálnější, posouvá vozovku excentricky na jižní stranu estakády. Stávající severní rampy MÚK jsou rušeny, jedna z nich je ponechána pro cyklisty, případně pěší. V této variantě se předpokládá jako jedna z možností rovněž zrušení stávajícího železničního přejezdu v blízkosti estakády, náhrada podchodem pro pěší a doplněním nové rampy mezi ul. Nádražní a estakádou podél objektů Slezanu.

Vozovka se pohybuje v rozmezí 7,5 - 10,5 metru, je zde navržena styková křižovatka, do čtvrtého ramene jsou zapojení cyklisté. S ohledem na předpokládané intenzity dopravy je křižovatka vybavena SSZ, obdobně jako by byla i nová rampa na východní straně trati. Mezi křižovatkou a mostem přes Ostravici jsou navrženy v zálivech párové zastávky autobusů zlepšující obsluhu území. V případě, že by se nerealizovala rampa na východní straně, je zde naznačena možnost zřízení kolmých stání na mostě s odstupem 3,75 m od průběžné vozovky, umožňující bezpečné zajištění a vyjždění. Ve stykové křižovatce (křižovatkách) je navržen samostatný levý odbočovací pruh a samostatný levý připojovací pruh na minimální hodnoty dle ČSN 73 6102 ed. 2. Na severní straně estakády jsou pak vedeny samostatný jízdní pás pro chodce a samostatný jízdní pás pro cyklisty. Zde je s ohledem na šířkové uspořádání možno uvažovat kromě mobiliáře i např. s menšími stánky pro občerstvení apod.

DOPRAVNÍ DĚLENÍ :



Poznámka: Je možno místo křížení pěší a cyklistické vazby umístit alternativně buď do polohy konce stávajících sjezdových ramp nebo při přestavbě křižovatky a úpravě ramp pak i vhodněji do polohy bývalé Těšínské ulice, která je pro vedení pěších a cyklistů výhodnější. Pro určení polohy tohoto křížení bude mít ve třetí variantě vliv i skutečnost, zda bude realizována nová rampa při zrušení železničního přejezdu.

LOKALITA 2B, 2G

STÁVAJÍCÍ STAV :

V ZÁJMOVÉ OBLASTI SE NACHÁZÍ BÝVALÝ ZOOPARK NA POZEMKU PARC. ČÍSLO 3261, K. Ú. FRÝDEK, OBEC FRÝDEK-MÍSTEK (DRUH POZEMKU - OSTATNÍ PLOCHA, ZELENĚ), KTERÝ JE VE VLASTNICTVÍ SPOLEČNOSTI SLEZAN FRÝDEK-MÍSTEK a.s. AREÁL O ROZLOZE 1,4ha JE OPLOCENÝ A V SOUČASNÉ DOBĚ VEŘEJNOSTI NEPŘÍSTUPNÝ. PLOCHA PATŘÍ SE SVOU ARCHITEKTONICKOU DISPOZICÍ, PROSTOROVOU KOMPOZICÍ MEZI NEJCENNĚJŠÍ ÚZEMÍ MĚSTA A TVOŘÍ ÚSTŘEDNÍ PLOCHU CELÉHO SYSTÉMU MĚSTSKÉ ZELENĚ. PLOCHA BÝVALÉHO ZOOPARKU JE SOUČÁSTÍ NADREGIONÁLNÍHO BOKORIDORU A LOKÁLNÍHO BIOCENRA ÚSES (ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY).

JEDNÍM Z DOMINANTNÍCH PRVKŮ PARKU JE RYBNÍK, KTERÝ JE V SOUČASNOSTI VYSCHLÝ A ZAROSTLÝ TRÁVOU. CESTY VEDOUcí PARKEM JSOU ZAROSTLÉ PLEVELM, TRÁVOU A NÁLETY DŘEVIN. Z MOSTKU PŘES ZÁLIV RYBNÍKU A PERGOLY NACHÁZEJÍCÍ SE U BŘEHU RYBNÍKU, ZBYLO JIŽ JEN TORZO. V PARKU ROSTOU ROZMANITÉ A VZÁCNÉ DRUHY DŘEVIN NAPŘ. GINKO BILOBA, SAPHORA JAPONICA, PINUS CEMBRA AJ., DÁLE NÁLETOVÉ DŘEVINY V RŮZNÉM VĚKOVÉM STÁDIU, ZDRAVOTNÍM STAVU A VITALITĚ.

NÁVRH ŘEŠENÍ :

PLÁNEM JE ZACHOVÁNÍ, OBNOVENÍ A ZPŘÍSTUPNĚNÍ TOHOTO VÝZNAMNÉHO A CENNÉHO ÚZEMÍ OBČANŮM MĚSTA A ZŘÍZENÍ FAUNA PARKU S DOPLNĚNÍM BOTANICKÉHO ZAMĚŘENÍ. REKONSTRUKCE BUDE VYŽADOVAT POKÁCENÍ DŘEVIN SE SNÍŽENÝM ZDRAVOTNÍM STAVEM, PROVEDENÍ PROBÍRKY NÁLETOVÝCH A NEVHODNÝCH DŘEVIN, VYSÁZENÍ NOVÝCH STROMŮ, VYBUDOVÁNÍ NOVÝCH CEST, VYŘEŠENÍ PROBLÉMU S RYBNÍKEM, UMÍSTĚNÍ LAVIČEK, VYBUDOVÁNÍ SÍTÍ VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ APOD.

PARK BUDE ROZDĚLEN NA JEDNOTLIVÉ ČÁSTI, BOTANICKÝ POPSÁN A UPRÁVENY CESTY, CESTY BUDOU DOPROVÁZENY BOTANICKÝMI POPISY A KVIZY PRO DĚTI..

LOKALITA 2D

STÁVAJÍCÍ STAV :

V ZÁJMOVÉ OBLASTI SE NACHÁZÍ CENTRÁLNÍ STADION TJ SLEZAN FRÝDEK MÍSTEK, VYUŽÍVANÝ PRO ATLETICKÝ ODDÍL A FOTBALOVÝ ODDÍL. STADION MÁ KRYTOU TRIBUNU,

NEKRYTÉ MÍSTA PRO SEZENÍ A LEHKOATLETICKOU DRÁHU. PRO TRÉNING FOTBALISTŮ JE VYUŽÍVÁNO HRŠTĚ PŘED STADIONEM.

PŘED STADIONEM JE UMÍSTĚNO PARKOVIŠTĚ NA PLOŠE PRO CCA 60-80 MÍST.

NÁVRH ŘEŠENÍ :

PRO LEPŠÍ DOPRAVNÍ NAPOJENÍ JE Z NAVRŽENÉ UPRAVENÉ HLAVNÍ TŘÍDY NAPOJENO PŘÍMO NOVĚ NAVRŽENOU SJEZDOVOU RAMPOU KOMUNIKACE NA POŘÍČÍ. PRO PARKOVÁNÍ NÁVŠTĚVNÍKŮ JE STÁVAJÍCÍ PLOCHA ROZŠÍŘENA A DÁLE V MÍSTĚ BÝVALÝCH ŠICÍCH DÍLEN JE NAVRŽENA REZERVA PRO VYBUDOVÁNÍ KAPACITNÍHO OBJEKTU PRO PARKOVÁNÍ.

PRO PĚŠÍ PŘÍSTUP LOKALITY JE NAVRŽEN PŘÍMÝ SESTUP Z PĚŠÍHO TAHU HLAVNÍ TŘÍDY SESTUPNÁ PĚŠÍ RAMPA PŘÍMO DO TĚŽIŠTĚ VSTUPU NA STADION.

PĚŠÍ TRASA DÁLE POKRAČUJE STŘEDEM LOKALITY A JE PROPOJENA S HISTORICKÝM CENTREM FRÝDKU, ÚSTÍCÍ NA ZÁMECKÉ NÁMĚSTÍ, NEBO KŘÍŽENÍM PŘES TRATĚ VEDE PĚŠÍ TRASA DO CENTRÁLNÍ ČÁSTI MÍSTKU.

SPORTOVNÍ PLOCHY JSOU DOPLNĚNY AREÁLEM SKATEPARKU.

AREÁL SKATEPARKU

Pro stavbu bylo již vydáno Stavební povolení a realizace je připravena na rok 2018.

Jedná se o realizaci skateparku a zastřešeného betonového bazénu.

Betonový bazén a street budou sloužit k jízdě na skateboardu, in line bruslích a BMX kolech výhradně se silikonovými pegy (násady), jinak mohou BMX kola dost značně poškodit povrch skateparku a kovové pojezdové hrany. Bude zde zřízena buňka pro správce objektu, ve formě klasické stavební buňky.

LOKALITA 2L

STÁVAJÍCÍ STAV :

V severní části území je umístěn areál ředitelství Slezanu, dopravně připojen na ulici Na Příkopě. Jedná se o historicky areál z konce 19. století. Areálu dominuje Obytný dům pro úředníky Landsbergerovy továrny (objekt 02), součástí areálu je 10 stavebních objektů.

NÁVRH ŘEŠENÍ :

Areál navazuje na navrhovanou část FAUNA PARKU (LANDSBERGERŮV PARK), historicky byl s ní vždy spojen.

V návaznosti na Fauna Park a řeku Ostravici je navrženo residenční bydlení včetně vlastní revitalizace řeky Ostravice. Dopravně je prostor pro bydlení napojen na stávající komunikaci Na příkopě. Součástí urbanistického řešení residenčního bydlení by bylo vytvoření klidového prostoru vnitrobloku před objekty s navržením relaxačních prvků. Součástí dokumentace je ověření umístění relaxačního bazénu pro 25m, případně 50m.

Architektonicky zajímavý historický objekt bývalého ředitelství Slezanu je možno architektonicky upravit pro jiné funkční využití polyfunkčního charakteru, při respektování hlavního funkčního využití území, při současném zhodnocení stávající architektury objektu a potlačení stavebních novodobých architektonických úprav. Využití objektů v bezprostřední blízkosti železniční tratě, po jejích obou stranách, může být ovlivněno záměrem modernizace tratě.

ŘEŠENÍ AREÁLU SLEZAN:

Otevření bývalého průmyslového areálu Slezan je nezbytným krokem k dosažení návaznosti pro spojnici náměstí Frýdek – náměstí Místek. Samotná úprava funkční náplně tohoto prostoru je dalším postupem v humanizaci nejen spojnice náměstí, ale také celé lokality, již tato spojnice prochází. Z hlediska umístění v rámci oblasti i v rámci města se nabízí dvě variantní řešení sestávající z různých druhů funkčních náplní.

První varianta počítá s proměnou areálu na rezidenční oblast bydlení v bytových domech na velice lukrativní ploše nábřeží s výhledem na řeku a přímým přístupem k vodě. Doplnující funkcí pro rezidenci je konverze stávajících budov ředitelství na administrativní budovy či objekty občanské vybavenosti.

Druhá varianta se funkčně přidružuje k celkovému funkčnímu tónu lokality. Konkrétně je to sportovně-relaxační náplň a návrh proto počítá se sportovním areálem, zastřešeným plaveckým bazénem a také venkovní plovárnou. Doplnující činností je zde opět variantní řešení administrativní náplně, popřípadě občanské vybavenosti.

NÁVRH VYUŽITÍ PRO BYDLENÍ:

Rezidenční varianta bydlení upravuje celkový tok lokalitou, neboť mění průchozí směry územím. Návrh je založen na čtveřici 3- až 4- podlažních bytových domů, orientovaných jihozápadním a severovýchodním směrem. Tato půdorysná „pila“ umožní takřka všem bytům přístup slunečního světla a také výhled na řeku. Z domů je navržena možnost přímého přístupu na bermu řeky a odtud také na navržené slunící schody a molo. Bydlení je doplněno veřejným prostranstvím umístěným mezi domy a doplňující funkci občanské vybavenosti, kde se nachází stromořadí a také dětské a workoutové hřiště. Před objekty občanské vybavenosti je navržen reprezentativní veřejný prostor s možností posezení, pohledové zeleně i stromů pro umožnění sezení ve stínu. V rámci úprav lokality dojde také k úpravám silničního napojení a obsluhy objektů a také k vybudování parkoviště o kapacitě 48 parkovacích stání.

NÁVRH VYUŽITÍ PRO SPORT: SPORTOVNĚ RELAXAČNÍ AREÁL S PLOVÁRNOU

Varianta rozdílné funkční náplně vzniká navázáním na stávající funkční náplně v širší lokalitě a zároveň podpoření navrhovaných a zamýšlených činností. Jedná se o dvou-variantní řešení s alternativami spočívající ve velikosti vnitřního bazénu. První alternativa zahrnuje vnitřní plavecký bazén o délce 50 m. Samotné rozměry tohoto bazénu i doplňujícího a podpůrného zařízení nutného pro provoz značně upravují pohybové toky a možnosti v lokalitě. Tato varianta umožňuje vznik workoutového hřiště za objektem bazénu, jež se dále napojuje na pěší komunikaci směřující k veřejnému prostranství terasových schodů vedle OC Frýda. Prodloužení silnice a dopravní obslužnost v území nahrává vzniku parkování podél komunikace, jež bude ukončena úvratí.

REVITALIZACE ŘEKY OSTRAVICE:

Humanizace lokality spočívá mimo jiné v rozšíření možností v přímém okolí řeky a v úpravách stávající bermy řeky Ostravice. Navrhované změny vytváří cyklistické napojení po obou stranách řeky Ostravice s přímou možností umístění cyklostezky na bermě. Zájem je zde také vytvořit pěší komunikaci, která umožní pěší propojení severní a jižní části města a také nabídne klidovou možnost procházky podél řeky. Samotné nábreží bude přirozeně diferenciováno a dotvářeno funkční náplní, jež svým umístěním bude pozitivně ovlivňovat typ dané části nábreží. Navazuje zde tedy na sebe část rezidenční/sportovně-relaxační, část Botanického parku (FAUNAPARK), část komunikačně-propojovací, část terasových schodů OC Frýda. Součástí návrhu je také umístění dvou slunících schodů do prostoru pravé bermy řeky Ostravice.

SLUNÍCÍ SCHODY

Návrh počítá s umístěním dvou slunících schodů do lokality k této funkci příhodných. V prvním případě jde o osové pokračování veřejného prostranství s terasovými schody vedle OC Frýda a jeho zdrojovým či cílovým vyústěním na „mole“ a na slunících schodech. Prostor terasových schodů je v teplých měsících využíván jako místo setkávání nejen návštěvníků OC, proto se nabízí rozšíření tohoto prostoru směrem k řece. Druhé slunící schody jsou umístěny na část nábreží náležící k rezidenční/sportovně-relaxační oblasti. Propojení bydlení pomocí schodiště až do řeky je vrcholným způsobem využití umístění bydlení do takto atraktivní lokality v blízkosti řeky.

Samotné slunící schody jsou tvořeny ze dvou částí – postupného schodiště do řeky a dále rovinnými slunícími plochami pro odpočinek či sportovní činnosti, strečink či jógu. Schody mají celkové délky 30 m a šířky 8 m. Rovinné slunící plochy schodů přesahují zhruba o 30 m s ostrým zakončením orientovaným proti směru toku řeky z důvodu snížení pravděpodobnosti odnesení materiálů mola v případě vzedmutí vody.

LOKALITA 2H, 2O, 2M

STÁVAJÍCÍ STAV :

V ZÁJMOVÉ OBLASTI SE NACHÁZÍ NĚKOLIK SAMOSTATNÝCH LOKALIT VZROSTLÉ ZELEŇ, VĚTŠINOU NÁLETOVÉ A NEKVALITNĚ UDRŽOVANÉ. PLOŠNĚ NEJROZLEHLEJŠÍ JE ZELEN V LOKALITĚ JIŽNÍ SVAHY.

VÝJÍMKU TVOŘÍ LOKALITY : PARK POD ZÁMKEM, ZÁMECKÝ PARK, PARK KOMENSKÉHO SADY

NÁVRH ŘEŠENÍ

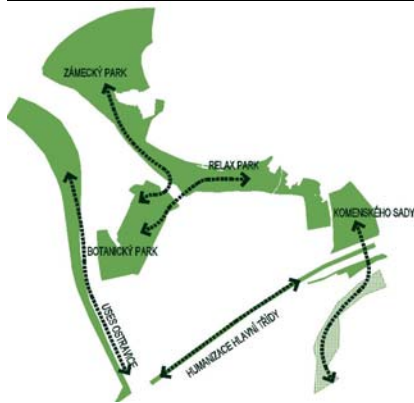
Pro posílení propojení jednotlivých lokalit je navrženo ZOKRUHOVÁNÍ doprovodné zeleně kolem okruhu pro pěší a cyklistickou dopravu. Zpřístupnění a provedení kvalitní údržby solitérní zeleně. Jednotlivé skupiny zeleně jsou systémově rozděleny do parků :

- PARK POD ZÁMKEM (3 ČÁSTI - LOUKA, HORNÍ TERASA, DOLNÍ TERASA)

- ZÁMECKÝ PARK (NAVRŽENÝ PRO HISTORICKOU REKONSTRUKCI)

- JIŽNÍ SVAHY (UPRAVENO PRO DENNÍ RELAXACI A SPORTOVNÍ VYŽITÍ, POSILOVACÍ STROJE..)
- FAUNA PARK (UPRAVEN BÝVALÝ FAUNAPARK PRO BOTANICKÉ POUČENÍ, DOPROVÁZEN DĚTSKÝMI NAUČNÝMI STEZKAMI)
- KOMENSKÉHO SADY (HISTORICKÝ PARK, BÝVALÝ MOROVÝ HŘBITOV, FONTÁNA, JEZÍRKO)
- HUMANIZACE HLAVNÍ TŘÍDY (DOKONČENÍ A PROPOJENÍ ZELENÉHO OKRUHU, VYUŽITÍ PRO PĚŠÍ PROPOJENÍ FRÝDKU A MÍSTKU S PODPOROU CYKLISTICKÉ STEZKY)

KONCEPCE ZOKRUHOVÁNÍ ZELENĚ



SOUČASTÍ ZOKRUHOVÁNÍ ZELENĚ BUDOU TYTO JIŽ ZALOŽENÉ PARKY :

PARK POD ZÁMKEM

Park Pod zámek vznikl v místě bývalého údolí potoka Blatnice, kde byly zahrady a polnosti obyvatel přilehlé zástavby. Při přestavbě Frýdku a výstavbě nové ulice Revoluční od nového Koloredovského mostu zde postupně vznikala skládka zemin, vzniklé při výstavbě Frýdku, a to mezi ulicemi Revoluční a Zámeckou v těsném sousedství centra Frýdku a zámku. Potok Blatnice byl zatrubněn a údolí zasypano. Největší převýšení násypu nad úrovní původního terénu bylo až 12 m.

V roce 2000 – 2001 byla parkově upravena sousední zámecká Štěpnice. Kvetoucí sad velmi nepříjemně kontrastoval se vzhledem skládky v bezprostřední blízkosti zámku. Proto bylo rozhodnuto na místě skládky vybudovat park. Plocha parku je situována na severním svahu návrší se zámek, která je pohledově vysoce exponovaná od ulic Na Aleji, Lískovecká, Nad Lipinou, Škarabelova a prostoru Růžového pahorku. Území tvoří spojnici mezi zámek a Basilikou Navštívení Panny Marie.

Park byl realizován podle projektu ateliéru Ing. Pavel Šimek - FLORART z Uherského Brodu. Na základě obchodní soutěže byly za dodavatele stavby vybrány Lesostavby Frýdek-Místek a.s., které se tohoto úkolu zhostily velmi dobře. Stavba na uměle navezeném terénu, který byl plný různých překvapení (panely, nebezpečný odpad, propadající se kanalizace v hloubce až 11 metrů apod.), nebyla bez komplikací. Stavba byla zahájena v říjnu 2002 a koncem listopadu 2003 byl park dokončen. Slavnostní předání parku veřejnosti proběhlo 1. května 2004.



ZÁMECKÝ PARK

Nejcennější plocha náročněji zahradnický upravená byla na rovné ploše u zámku, menší část ve svahu

byla řešena zcela volně přírodně. V celém parku byly cesty, nad řekou vyhlídka. Byly zde vysazeny některé významné dřeviny.

Projekt revitalizace parku vypracovala společnost Zahradní a krajinářská tvorba, spol s r.o., z Brna v roce 2007. V rámci projektu byl zpracován podrobný průzkum dřevinného patra, na základě kterého byly navrženy k vykácení nevhodné dřeviny. Podle sporých historických dokumentů a po terénním průzkumu byla definována cestní síť původní zahrady, která se až na menší detaily obnovila v plném rozsahu. V místech, kde dynamický terén znemožňoval budovat terénní zářez chodníku, byly navrženy pomocné opěrné gabionové zídky. Jako důležitá podmínka propojení zámeckého parku k parku Jižní svahy bylo vybudování bezbariérových cest. U zámku byla navržena obnova zámecké vyhlídky a nedaleko ní na původním místě odpočívadla byl umístěn altán s textilním celosezónním zastřešením. Součástí projektu bylo i nové veřejné osvětlení, lavičky, koše na odpady a u chodníků zábradlí.



KOMENSKÉHO SADY

Komenského sady vznikly na místě bývalého frýdeckého hřbitova, okolo kostela sv. Jošta. Tento pozdně renesanční kostel byl vystavěn původně na mírném návrší za městem v polích, nad důležitou cestou z Frýdku do Těšína. V 17. století kolem kostela vznikl morový hřbitov, který později, po zrušení hlavního hřbitova kolem farního kostela sv. Jana Křtitele vedle frýdeckého náměstí (nyní Zámeckého náměstí), jeho funkci nahradil. Pochovávalo se zde až do r. 1893. Od roku 1893 byl nahrazen novým hřbitovem obce Frýdek, umístěného daleko za městem, až u hranic města s obcí Dobrá, u silnice do Těšína.

Parkové úpravy vznikly ve 30. letech dvacátého století po úplném zrušení hřbitova. Vznikl tak městský sad v rozrůstajícím se Frýdku. Vznikla jednoduchá úprava s cestičkami, umožňující jeho procházení. V parku byla i fontána s okrasným jezírkem a ptačí voliéra. V té době byl velmi oblíbeným stromem jírovec maďal („kaštan koňský“), který tvořil 90% výsadeb stromů. V osmdesátých letech dvacátého století byla část parku na jihu zabrána pro výstavbu nového silničního průtahu městem. Tehdy byla také zlikvidována ptačí voliéra.

Projekt na celkovou rekonstrukci parku

Stavba probíhala od srpna 1996 do května 1997. Ještě před zahájením stavby byly jako příprava území na jaře 1996, v době vegetačního klidu, odstraněny stromy určené ke skácení.

Při rekonstrukci byla provedena celková obnova porostů dřevin, odstranění především těch nebezpečných a nevhodných, a také následná nová výsadba. Byla vybudována zcela nová cestní síť. Vedení chodníků respektovalo všechny reálné i předpokládané směry pohybu lidí. Povrch chodníků byl proveden ze žulové mozaiky a před kostelem sv. Jošta velká plocha vydlážděná kamennými deskami. Zcela nově byly založeny i všechny travnaté plochy. Směrem k estakádě silnice I/48 bylo zrušeno schodiště a bylo vybudováno bezbariérové napojení. Realizována byla i nová fontána, nové veřejné osvětlení a nové lavičky s opěradlem.



JIŽNÍ SVAHY – RELAX PARK

Park Jižní svahy vznikl na místě opuštěných zahrad a pozemků na svazích pod ulicí Hasičskou, které se prudce uklánějí k jihu, směrem k železniční trati a fotbalovému stadionu. Stará zástavba na ulici Hasičské byla zlikvidována a na jejím místě vznikla počátkem osmdesátých let dvacátého století řada panelových, obytných domů. Malá část, přiléhající k obytné zástavbě, byla upravena jako běžná „sídlištní“ zeleň. Zbytek svahu tvořily zarůstající zahrady a nevyužívané pozemky. Vznikly zde husté porosty stromů nejrůznějšího stáří, zčásti suchých jilmů napadených grafiozou, zčásti i ovocných dřevin a s hustým keřovým patrem. Vzhled i stav zcela odpovídal pozemkům opuštěným více jak 30 let. V souvislosti s výstavbou ulice Hasičská se zde dosud v porostu skrývají zbytky panelů a jiných stavebních materiálů.

Rekonstrukce parku

Výstavba probíhala v období od července 2010 do července 2011.

V parku byla vybourána cesta a původní odpočívadla s herními prvky postavená v rámci výstavby panelových domů na ulici Hasičské. Na předlážděné promenádní trase byla vystavěna odpočinková terasa a jedno centrální dětské hřiště. Na přilehlém svahu byla nad výraznou terénní strží umístěna spojovací dřevěná lávka. Na vytipovaných méně strmých místech území byly založeny trávnickové plochy se zachováním původního bylinného patra (česnek medvědí). Na zbylých, těžko přístupných svazích byly vysazeny půdopokryvné dřeviny (břečťan, loubinec), které by měly postupně prolnout s konstrukcí drátokošů gabionových zdí. Na dvou místech byly vysazeny neplodící, plnokvěté třešně v pravidelné rastru, které částečně navodí atmosféru zaniklých ovocných sadů a zahrad. U hlavního promenádního chodníku byly založeny trvalkové záhony.



FAUNA PARK- LANDSBERGERŮV PARK

Podle dostupných pramenů byl park založen v roce 1890 a vybudován německými architekty a zahradníky. Pozemek o výměře 5,8 ha u vily a okolo továrny pod zámek byl osázen velkým množstvím exotických dřevin a spoustou květin a růží.

Nejnáročnější úpravy byly realizovány při jižním okraji areálu, bylo zde vlastní jádro parku. Park byl opravdu reprezentační a podobal se malému zámeckému parku. Chodníky v této části parku byly vysypány barevnou drtí a v parku byly umístěny okrasné nádoby s květinami. Bylo zde vysázeno velké množství domácích i cizokrajných dřevin. Uprostřed bylo jezírko s dvěma zálivy. Přes jednu úžinu vedl i mostek, jehož tvar byl inspirován japonským zahradním uměním. Podél celé severní strany jezírka byla velká pergola s popínavými rostlinami a pod ní posezení. Parkem vedlo několik okružních procházkových pískovaných cestiček. Jezírko prý obýval párek labutí a sloužil i k jízdě na lodičkách a občas i ke koupání rodiny majitelů.

Vila s parkem stejně jako textilní továrny byly po válce německému továrníkovi A. Landsbergerovi zkonfiskovány a od 1. 1. 1946 začleněny do n. p. Slezan Frýdek-Místek. Údržba továrního parku nebyla v centru pozornosti vedení textilní továrny, a tak zahrada pozvolna pustla a i její vybavení chátralo. Ani v této době se nestal veřejným parkem a byl stále oplocen jako součást areálu ředitelství textilky.

Na základě iniciativy skupiny nadšenců, chovatelů drobného zvířectva, byl dne 1. května 1960 v jižní části parku otevřen zoopark o výměře necelé 2 ha. V roce 1976, zvířata byla postupně odprodána do jiných zoologických zahrad, park byl opět pro veřejnost uzavřen.



LOKALITA 2P- ELIMINACE NEGATIVNÍHO VLIVU ELEKTRIFIKACE A INTENZIFIKACE TRATĚ ČD NA ROZVOJ FRÝDKU- MÍSTKU

STÁVAJÍCÍ STAV :

Duplex s.r.o., architektonický ateliér
28.ŘÍJNA 875/275
Ostrava Mariánské Hory, 709 00
Tel : 596 630 660, fax : 596 630 660
e-mail : info@duplexarchitekti.cz

DOKUMENTACE JE DUŠEVNÍM VLASTNICTVÍM DUPLEX s.r.o. A NESMÍ BÝT POUŽITA BEZ JEHO VĚDOMÍ

Pro území byla zpracována STUDIE ELIMINACE NEGATIVNÍHO VLIVU ELEKTRIFIKACE A INTENZIFIKACE TRATĚ ČD NA ROZVOJ FRÝDKU- MÍSTKU, 11/2015, Dopravní projektování Ostrava. V souvislosti s Memorandem byla provedena koordinace se zástupci SŽDC, 04/2016.

Pro řešení vazeb v území byly specifikovány tyto témata k řešení :

STÁVAJÍCÍ STAV V ÚZEMÍ

Železniční trať ČD č. 323 tvoří technickou limitu v území, která:

- území rozděluje, neumožňuje jeho plnohodnotné využití,
- má ochranné pásmo (cca 60 m na obě strany od osy koleje), omezuje využití území
- je zdrojem hluku
- tvoří nebezpečnou bariéru ohrožující život a znemožňující bezpečný a bezkolizní pohyb pěších územím
- Výškový rozdíl terénu tvoří přírodní limitu, která komplikuje záměr spojit Zámecké náměstí ve Frýdku s náměstím Svobody v Místku pro pěši

PRO DALŠÍ ZKAPACITNĚNÍ A ELEKTRIFIKACE PROVOZU

Je nutno navrhnout bezkolizní řešení v území :

- v části tratě 323 v místě bezprostředního vlivu hluku z dopravy umístit trať zakapotování formou tubusu
- vyhledat bezkolizní přechod mezi Zámeckým náměstím ve Frýdku a náměstím Svobody v Místku

ZÁMĚRY ÚPRAVY ŽELEZNICE PRO JEDNOTLIVÉ OBLASTI :

OBLAST č. 2:

- plošné nároky v území - demolice objektů ředitelství Slezanu, nároky na pozemky Slezanu
- ochrana území, omezení ochranného pásma, bezpečnost, minimální plošný zábor objektem lávky, minimální plošná blokace území, propojení center Místku a Frýdku
- v části tratě ČD 323 v místě bezprostředního vlivu hluku z dopravy umístit zakapotování trať formou tubusu

NÁVRH ŘEŠENÍ

Pro bezkolizní přechod přes železniční trať ČD č.323 JE NAVRŽENA VARIANTA ZEMNÍHO VALU S PĚŠÍ TRASOU.

ZEMNÍ VAL SE ZELENÍ A PĚŠÍ TRASOU

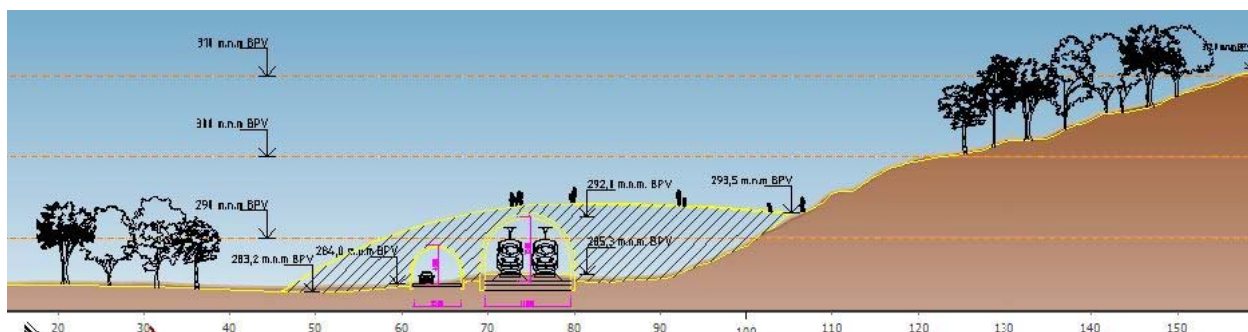
VYUŽITÍ KONFIGURACE TERÉNU A ZŘÍZENÍ ZEMNÍHO VALU SE ZELENÍ A PĚŠÍ TRASOU

- PŘEKLENUTÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ BETONOVÝM KLENUTÝM PROFILEM SAMOSTATNĚ PRO PRŮJEZD ŽELEZNICE A SAMOSTATNĚ PRO PRŮJEZD VOZIDEL DO AREÁLU SLEZANU, DÉLKA ZAKLENUTÍ CCA 20M.

NÁSTUP V MÍSTĚ STÁVAJÍCÍHO SVAHU NA KÓTĚ 293,50M, SESTUP NA KÓTU 284,00M, PRO INVALIDY BY BYLA SOUČÁSTÍ SESTUPOVÉHO CHODNÍKU HADOVÁ RAMPA O DÉLCE CCA 60M, KOPÍRUJÍCÍ VRSTEVNICI

PLOCHA VALU V ŘEZU 250M², PŘI ŠÍŘCE VALU 20M JE ODHADNUTA KUBATURA ZEMINY 5 000M³.

VÝHODY : BEZÚDRŽBOVÝ PROVOZ.



VIZUALIZACE ZEMNÍHO VALU

C.105 F REGULACE

Regulace staveb v území je zobrazena ve výkresu C.205.

Nejzásadnějším regulativem jsou uliční a stavební čáry, definovány jsou následující typy:

- uliční čára uzavřená – je povinná souvislá zástavba s fasádami v rovině uliční čáry (klasická městská bloková zástavba)
- uliční čára uzavřená s cennou fasádou – totéž jako předchozí, objekty mají hodnotnou fasádu, nebo jsou architektonicky hodnotné jako celek, zásahy do nich by měly podléhat přísnějšímu posuzování, aby hodnoty zůstaly zachovány
- uliční čára otevřená – je povinná zástavba s fasádami v rovině uliční čáry, zástavba nemusí být souvislá, mohou být mezery mezi domy
- uliční čára volná – zástavba nemusí být souvislá, fasády nesmí překročit uliční čáru, ale nemusí se jí dotýkat
- dvorní/vnitrobloková stavební čára volná – omezuje zástavbu směrem do vnitrobloku, dvorní fasády nesmí tuto čáru překročit

Součástí výkresu jsou dále :

- určeny celoměstské dominanty určené k ochraně a kompoziční průhledy, které nesmí být zastíněny nebo zastavěny.
- určeny lokální a nárožní dominanty, které určují místa na budovách, která mají být zdůrazněna a je zde možno stavbu navýšit o jedno podlaží oproti dané výškové regulaci
- určeny prostory, které mají být osázeny stromořadím.

C.106 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**C.106 A AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA**

Stávající silniční doprava

- z města vychází dálnice D56 Frýdek-Místek – Ostrava
- městem prochází dálnice D48 Běloutín - Nový Jičín - Frýdek-Místek - Český Těšín - Polsko, která přes centrum města prochází jako silnice I/48
- městem prochází silnice I/56 Opava - Ostrava - Frýdek-Místek - Frýdlant n.O. – Hlávata
- z města vychází silnice II/473 Frýdek-Místek - Šenov – Petřvald
- městem prochází silnice II/477 Ostrava – Vratimov – Frýdek-Místek – Baška
- městem prochází silnice II/648 Rychaltice - Frýdek-Místek - Český Těšín

Silnice I/48 (Hlavní třída) je v daném území vedena zčásti na estakádě ve čtyřpruhovém fyzicky neděleném uspořádání. Přibližně ve středu lokality se nachází mimoúrovňová křižovatka, již je řešené území napojeno (severojižní příčky - ul. Na Poříčí, Na Příkopě). Další významné napojení území je ul. Nádražní, která vede po východní straně železniční trati od nádražní budovy, kříží úrovně obě železniční trati a napojuje se do ul. Na Příkopě. Z těchto komunikací jsou napojeny všechny významné sjezdy do území.

6 000 cestujících. V pracovní dny je podle platného jízdního řádu vypravováno 30 párů osobních vlaků. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná. SŽDC má zpracovanou studii, podle níž se předpokládá v úseku Vratimov – Frýdek-Místek provedení zdvoukolejnění, elektrifikace a vybavení moderním zabezpečovacím zařízením se zvýšením rychlosti na 100 – 120 km/h.

Železniční trať do Českého Těšína je rovněž plánována k modernizaci, v současné době na ní v pracovní dny projíždí 20 párů vlaků, z nichž některé zajíždějí do Cieszyna. Trať je však vedena mimo řešené území.

K dispozici je studie Dopravního projektování, které předpokládá možnost zakrytí části železniční trati v lokalitě pomocí tubusu z důvodu zmenšení vlivu bariéry a hluku.

Navrhované řešení

V rámci železniční dopravy se počítá s elektrizací železniční trati mezi stanicemi (Ostravice -) Frýdek-Místek - Ostrava-Kunčice a zdvoukolejněním v úseku Frýdek-Místek - Vratimov, současně s ohledem na bezpečnost je v rámci územní studie výhledově navrženo odstranit úrovně křížení této trati (alespoň variantně). Pokud bude zrušen železniční přejezd mezi ul. Nádražní a Na Příkopě, z důvodu nutnosti zachování pěších vazeb je v územní studii v přibližně stejné poloze navržen podchod, který projde i pod ulicí Na Příkopě (ramena směrem k ul. Na Poříčí v obou směrech pak budou vyústěna mezi vozovkou a žel. trati). Trať směrem na Český Těšín zůstává zachována ve stávajícím jednokolejním uspořádání, původní projekt na modernizaci a elektrizaci byl SŽDC vyhodnocen jako ekonomicky neefektivní. Plochy nádraží zůstávají stabilizované, v těch variantách, kde se neruší železniční přejezd, je nutno posunout vjezdy na manipulační plochu nádraží.

C.106 C HROMADNÁ DOPRAVA

Stávající hromadná doprava

Ve městě a blízkém okolí je provozována městská hromadná doprava. V současné době tvoří síť MHD 19 linek, licenční čísla 865001–865021. Systém MHD zahrnuje kromě města **Frýdek-Místek** i města Brušperk a Paskov, obce Baška, Dobrá, Fryčovice, Hukvaldy, Janovice, Kozlovice, Krásná, Metylovice, Nošovice, Palkovice, Pržno, Raškovice, Řepiště, Staré Město, Staříč, Sviadnov a Žabeň a ostravskou městskou část Nová Bělá. Od 27. března 2011 je na linkách MHD zaveden tarif "MHD zdarma".

Navrhované řešení

V rámci města je řešena především autobusovou dopravou, v příměstské a dálkové dopravě hraje významnou roli i železniční doprava (v současnosti příměstské autobusové a vlakové linky integrovány do ODIS). Návrh přebírá předpoklad řešení sousední části centra města - tj. přemístění autobusového stanoviště z dnešního území nikoho do plochy před výpravní budovou železniční stanice. Tak se zjednoduší přestup mezi vlakovou a autobusovou dopravou pro ty linky, které dnes nádraží míjely. Ve variantách 1 a 2 zůstává zachován stávající systém obsluhy území s doplněním zastávky sportovní hala Polárka i ve směru z Místku do Frýdku, ve variantě č. 3 je navrženo zřízení zastávek autobusů na estakádě, což umožní lepší obsluhu území. Délky zastávek jsou navrženy pro 25 m, součástí by byly i kryté přístřešky. Návrh neřeší konkrétní linkování městské či příměstské dopravy, protože to bude zcela závislé na případném přemístění polohy autobusového stanoviště a rovněž na případném zřízení mimoúrovňového křížení nádraží. Celý systém by bylo vhodné zjednodušit, ale to je nutné řešit v celoměstském kontextu.

C. 106 D STATICKÁ DOPRAVA

Stávající statická doprava

Parkoviště jsou vybudována především v oblasti OC Frýda (cca 600 parkovacích stání v podzemí), dále v okolí haly Polárka a pod estakádou. Menší parkoviště se nacházejí u Mc Donald's, u ČS PHM, na ul. Nádražní. Jako plochy pro odstavování slouží též plochy u Slezanu, fotbalového stadionu a zčásti pod estakádou vedle sběrný.

Navrhované řešení

Stávající veřejné parkovací plochy v této části města jsou vesměs dostatečné. V územním plánu se se zřízením nových parkovacích ploch nepočítá. Nutné je pouze zajistit parkování kamionů jinde než pod estakádou a v její těsné blízkosti, plochu pro odstavování však nelze navrhnout v řešeném území a musí být hledána jinde, nejlépe na okraji města v návaznosti na kapacitní komunikace.

Navrženy jsou plochy parkování pro nové aktivity v území, tj. sportoviště a botanický park, konkrétní hodnoty nelze nyní odhadnout – bude záviset na využití území, zjistí se v PD. V místě větší části stávajícího parkoviště severně od haly Polárka pro zabezpečení rozvoje území včetně botanického parku se navrhuje vícepodlažní parkovací dům.

Součástí čístopisu byly spočteny stávající a potřebné počty parkovacích stání, pro přehlednost doloženy v tabulce :

ÚZEMNÍ STUDIE S PRVKY REGULAČNÍHO PLÁNU PRO OBLAST Č.2, ÚS 2 VE FRÝDKU MÍSTKU						
ČÁST C – ČISTOPIS ÚZEMNÍ STUDIE						
VÝPOČET PARKOVACÍCH STÁNÍ PRO ŘEŠENOU OBLAST A NAVAŽUJÍCÍ ČÁST HISTORICKÉ ZÁSTAVBY						
OBLAST	LOKALITA OBJEKTU	STÁVAJÍCÍ POČET PS	ODHAD POTŘEBNÝCH PS	NÁVRH PS NA POVRCHU GARÁŽE	NÁVRH PS PODZ. / POTŘEBA	POZN.
2A	2A.1 POD ESTAKÁDOU ZÁPAD	140	-	-	0	NADZEMNÍ PARKOVIŠTĚ PRO STADION
	2A.2 POD ESTAKÁDOU VÝCHOD	80	-	-	0	NADZEMNÍ PARKOVIŠTĚ PRO OC FRÝDA
	2A.3 ESTAKÁDA	0	-	32	32	PARKOVÁNÍ NA ESTAKÁDĚ
2B	2B.1 OC FRÝDA	572	-	-	0	PODZEMNÍ PARKOVIŠTĚ
	2B.2 HALA POLÁRKA	40	-	-	0	ZÁPADNÍ PARKOVIŠTĚ
	2B.3 RESTAURACE MCDONALD'S	42	-	-	0	PARKOVIŠTĚ PRO NÁVŠTĚVNÍKY
2C	2C.1 JIHOZÁPADNÍ PRÁVÉ OKO ESTAKÁDY	0	60	30	-30	OBČANSKÁ VYBAVENOST
	2C.2 JIHOZÁPADNÍ LEVÉ OKO ESTAKÁDY - EUROBIT	15	-	-	0	ČERPACÍ STANICE EUROBIT
	2C.3 JIHOZÁPADNÍ LEVÉ OKO ESTAKÁDY - LA BODEG	10	6	-	4	HOTEL A RESTAURACE LA BODEGA
2D	2D.1 STADION TJ SLEZAN FRÝDEK-MÍSTEK	110	50	50	-60	
	2D.2 HRÁŠTĚ, KURTY A SPORTOVIŠTĚ	0	50	50	-50	
	2D.3 SKATEPARK	0	10	10	-10	
2E	2E.1 HOSPODKA U ARNOŠTA	5	-	40	-35	PARKOVÁNÍ PRO ULTĚŠINSKOU, KOMENSKÉHO S, KOSTEL S. JOŠTA
2F	2F.1 KOSTEL SV. JOŠTA	0	-	-	0	
	2F.2 KOMENSKÉHO SÁDKY	0	-	-	0	
2G	2G.1 SEVERNÍ PARKOVIŠTĚ HALY POLÁRKA	120	120	120	-0	SEVERNÍ PARKOVIŠTĚ
	2G.2 OBJEKT OBČANSKÉ VYBAVENOSTI	0	25	25	-0	
	2G.3 NAKLADATELSTVÍ ALPRESS	10	10	18	-8	
	2G.4 BOTANICKÝ PARK	0	-	-	0	
2H	2H.1 PARK JIŽNÍ SVAHY	0	-	-	0	
2I	2I.1 MAGISTRÁT	42	130	42	-32	HORNÍ PARKOVÁNÍ - ZAMĚSTNANECKÉ, OKOLÍ
	2I.2 TŘÍDA T. G. MASARYKA	56	-	56	-	DOLNÍ PARKOVÁNÍ - NÁVŠTĚVNÍCI
2J	2J.1 NÁBŘEŽÍ OC FRÝDA	0	-	-	0	
2K	2K.1 NÁBŘEŽÍ BOTANICKÉHO PARKU	0	-	-	0	
	2K.2 NÁBŘEŽÍ REZIDENČNÍ OBLASTI	0	-	-	0	
	2K.3 NÁBŘEŽÍ BERMY ŘEKY	0	-	-	0	
2L	2L.1 REZIDENČNÍ OBLAST SLEZAN - NÁBŘEŽÍ	0	40	40	-0	
	2L.2 OBČAN. VYBAV. SLEZAN - NÁBŘEŽÍ	0	8	8	-0	
2M	2M.1 ZÁMECKÝ PARK	0	-	-	0	
	2M.2 ZÁMEK FRÝDEK	0	-	-	0	
	2M.3 ŠTĚPNICE	0	-	-	0	
	CELKEM POČET PS PRO ŘEŠENOU OBLAST 02 (BEZ OC FRÝDA A HALY POLÁRKA)	630	509		121	BILANCE PS POKRÝVAJÍ POTŘEBU PRO OBLAST 02 S REZERVOU PRO PŘÍLEHLÉ HISTORICKÉ CENTRUM
	PŘÍLEHLÉ HISTORICKÉ CENTRUM FRÝDKU					
2N	2N.1 ZÁMECKÉ NÁMĚSTÍ FRÝDEK	135	-	-	135	
	2N.2 HISTORICKÁ ZÁSTAVBA NÁMĚSTÍ FRÝDEK	150	300	-	-150	POTŘEBNOU KAPACITU PARKOVACÍCH MÍST NELZE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ ZVÝŠIT
	2N.3 KOSTEL SV. JANA KRITELE	50	-	-	50	
	2N.4 ZÁSTAVBA ZÁMECKÁ/HLUBOKÁ	75	75	-	0	OBYVATELÉ PARKUJÍ VĚTŠINOU VE VNITROBLOCÍCH OBJEKTŮ
2O	2O.1 BYTOVÉ DOMY ULICE HASIČSKÁ	77	192	-	-115	POTŘEBNOU KAPACITU PARKOVACÍCH MÍST NELZE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ ZVÝŠIT
2P	2P.1 VLAKOVÁ TRATĚ	0	-	-	0	KORIDOR PRO VLAKOVOU DOPRAVU
	CELKEM POČET PS PRO HISTORICKÉ CENTRUM FRÝDKU	487	567		-80	POZNÁMKA : POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ NELZE V HISTORICKÉ ZÁSTAVBĚ ZVÝŠIT
	CELKEM POČET PRO CELOU OBLAST 02 A HISTORICKÉ CENTRUM FRÝDKU	1117	1076		41	
	CELKEM POČET PRO CELOU OBLAST 02 A HISTORICKÉ CENTRUM FRÝDKU VČETNĚ OC FRÝDA A HALY POLÁRKA	1729				

C.106 E CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Stávající cyklistická doprava

V řešeném území je dle mapového podkladu vyznačena **cyklotrasa** KČT č. 6004 okruh kolem Frýdku – Místku. V terénu nebylo značení cyklotrasy nalezeno. Dále jsou podél silnice I/48 vedeny **stezky pro chodce a cyklisty**, zčásti dělené na část pro chodce a část pro cyklisty, zčásti společné. Z estakády se odpojuje společná stezka vedoucí k ul. Na Poříčí, která dále po přerušení v oblasti ČS PHM pokračuje podél estakády v poloze na úrovni terénu k ul. Na Příkopě. V ul. Nádražní jsou cyklisté vedeni piktogramovými koridory ve vozovce. Západně od řešeného území je podél Ostravice vedena významná cyklistická trasa Ostrava – Beskydy, v peážii s Frýdeckým a Místeckým okruhem. V území se nachází minimum stojanů na kola a žádná další stavba cyklistické infrastruktury.

Navrhované řešení

Vedení cyklistů po Hlavní třídě zůstává zachováno, mění se pouze způsob jejich vedení v jednotlivých variantách. Novým prvkem je pak navržené cyklistické propojení v místě staré Těšínské ulice s úrovnovým křížením Hlavní třídy a cyklistická trasa vedená od ul. Riegrovy, která je variantně navázána na Hlavní třídu v místě zrušené severní rampy pro motorová vozidla. V Nádražní ulici je navrženo provést vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty nebo jízdní pruhy pro cyklisty pro zvýšení stupně ochrany cyklistů od motorových vozidel na rozdíl od stávajících piktogramových koridorů. Je rovněž počítáno v souladu s územním plánem doplnění cyklistické vazby od tzv. Rubikovy křižovatky směrem k ul. Cihelní a dále k areálu SSMSK. Způsob vedení jednotlivých cyklotras je nutno dále specifikovat projektovými dokumentacemi, obecně v centrálním prostoru města by bylo vhodné provést v případě vedení v přidruženém prostoru separaci cyklistů od chodců minimálně vizuálně a hmatným pásem (systém minimálně 2+2 m nebo 2,5 + 1,5 m) nebo oddělení zelení – společné stezky vzhledem k intenzitám pěších a cyklistů nejsou vhodné a přinášejí již dnes řadu konfliktů. Důležité je rovněž řešení křížení komunikací pro motorovou dopravu – naprosto nevhodné je dnes ukončení stezek před vozovkou.

V území je dnes minimální počet odstavných zařízení pro cyklisty a dalšího mobiliáře. Z hlediska kapacitního parkování (např. takzvaná cyklověž) se jeví umístění spíše před nádražím v rámci programu Bike And Ride. Navrhuje se doplnění odstavných ploch (nejlépe krytých) v prostoru OC Frýda, u sportovní haly a sportoviště. Stojany pro kola nebo cykloboxy je pak nutno umístit např. v zelených plochách v blízkosti laviček a u běžné občanské vybavenosti. V prostoru u lávky z Místku je vhodné situovat mapu a pítko.



Fotografie č. 9 – možný typ cykloboxu



Fotografie č. 10 – možný typ krytý úschovny

C.106 F PĚŠÍ PROVOZ

Vedení chodců podél Hlavní třídy je odlišné v různých variantách podle stupně humanizace. V zásadě však na úkor vozovky přibývá prostoru pro pěší včetně funkce pobytové (vybavení lavičkami a jiným městským mobiliářem).

Dalším zásadním prvkem je pěší propojení lávky z Místku od ul. Riegrovy s oblastí centra Frýdku, kde je řešeno v rámci pěšího tahu mimoúrovňové křížením železniční trati, provedené buď pomocí přemostění se zřízením zemního valu nebo lávkou s výtahem.

Díky humanizaci Hlavní třídy je možné provést minimálně na dvou místech (v blízkosti mostu přes Ostravici u vyústění stezky ve směru od ul. Poříčí a rampy od OC Frýda i v místě bývalé ul. Těšínské) provést úrovnové křížení.

V ul. Těšínské je tedy navržen další pěší tah paralelou k třídě TGM.

Nový pěší tah je rovněž navrhován od železniční stanice podél ul. Nádražní a dále podél sportovních areálů do centra Frýdku.

Na západě řešeného území je veden hlavní pěší tah promenádního typu podél řeky Ostravice.

V případě zřízení podchodu pod železniční tratí je doporučeno z důvodu pasivní bezpečnosti podchod koncipovat včetně občanské vybavenosti a zajištěním osvětlení.

Doplňují se některé další potřebné chodníky. Stavby a rekonstrukce nutno provádět v souladu s vyhláškou č. 398/2009Sb., zejména potřebné podélné a příčné sklony, dodržet minimální šířku chodníků 1,50 m (u hlavních pěších tahů je doporučeno min. 3 m), provádět důsledně bezbariérové úpravy a ke každému zdroji a cíli vést minimálně jednu trasu pro slabozraké a nevidomé.

Pro nový pěší tah mezi náměstími v Místku a Frýdku, případně s odbočkou k nádraží by bylo vhodné zřídit turistickou trasu.

C.106 G OSTATNÍ DOPRAVNÍ PLOCHY

Stávající plocha vyhrazená pro čerpací stanici pohonných hmot zůstává stabilizována ve svých hranicích.

DOLOŽENÍ INTENZITY DOPRAVY

Intenzita dopravy na silnici I/48 z celostátního sčítání ŘSD ČR prováděného v roce 2016 je reprezentována hodnotou 35 059 vozidel/24 hodin, z toho 5 917 vozidel těžkých. Detailní hodnoty uvádí následující tabulka převzatá z webových stránek ŘSD ČR.

Tabulka 1 – intenzity dopravy na silnici I/48 (rok 2016)

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 7-1543)											... význam zkratk					
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - všechny dny	voz/den	2 299	692	79	193	118	1 906	621	0	5	4	5 917	28 999	143	35 059	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	2 895	871	101	243	151	2 435	719	0	6	5	7 426	30 128	133	37 687	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	812	244	24	68	36	586	377	0	2	1	2 150	26 185	167	28 502	
Hodinová intenzita dopravy												TV		SV		
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											701		3 276		
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											685		3 256		
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV	voz/den														6 437	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celken	
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											22 239	2 983	1 372	26 594	
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											4 750	400	336	5 486	
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											2 153	430	395	2 978	
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celken
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									4 721	372	145	341	101	5 680	
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS	
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.05	1.13	0.93	55.45	
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava	cyklo/den														265	

Navrhované řešení

Stávající intenzitu na průtahu cca 36 tis. vozidel RPDI je po humanizaci navrženo snížit na hodnotu max. 20 tis. vozidel RPDI (varianta 3), příp. max. 25 tis. vozidel RPDI (u variant 1, 2, kde zůstávají zachovány rampy se samostatnými odbočovacími a připojovacími pruhy). To odpovídá spodní hranici předpisy uvažované kapacity místní sběrné dvoupruhové komunikace při vyloučení tranzitní nákladní dopravy (orientační hodnota 25 – 35 tis. vozidel/den).

Předpokládaná kapacita obchvatu se pohybuje mezi 60 a 90 tisíci vozidel, kapacita silnice II/473 (ul. Revoluční) v místě křížení Ostravice je s ohledem na stávající nedělený čtyřpruhový úsek max. 50 tis. vozidel/24 hod. Dle technických podmínek Prognóza intenzit automobilové dopravy II. vydání (TP 225) předpokládá při výchozím roku 2010 nárůst dopravy na komunikační síti do roku 2050 v rozmezí 1,66 násobek intenzit roku 2010 (silnice II. a III. třídy) až 2,05 násobek (dálnice). Jestliže dnes na obou mostech mezi Frýdkem a Místkem je hodnota RPDI cca 55 tis. vozidel, pak výhledové kapacity na všech 10 pruzích po dostavbě obchvatu (5 pruhů v každém směru na mostech přes Ostravici) při vynásobení střední hodnoty zátěže cca 1,85 (2 silnice II. třídy a jedna komunikace dálničního typu) a to při pominutí faktu, že intenzita roku 2016 je větší než byla v roce 2010, vychází $1,85 \cdot 55\,000 = 99$ tis. vozidel za průměrný den. Jestliže daná kapacita je při odhadu na spodní hranici (20 + 50 + 60 tis.) 130 tisíc vozidel/průměrný den, je zřejmé, že po dostavbě obchvatu lze provést humanizaci Hlavní třídy s rezervou cca 30% na stav roku 2050.

DOPRAVNÍ POPIS ETAPY 1 HUMANIZACE HLAVNÍ TŘÍDY

Tato varianta zachovává stávající rozdělení prostoru pro chodce a cyklisty na stranách na stávajících stezkách. Vozovka však je zúžena na dvoupruhovou s ponecháním alespoň minimalizovaných odbočovacích a připojovacích pruhů na rampách k ul. Na Příkopě. Základní hodnota obousměrné dvoupruhové vozovky je na mostě přes Ostravici 7,5 m, v místech jednopruhé vozovky min. 4,5 m (z důvodu objetí osobního vozidla při havárii) a v místě jednosměrné vozovky v řadícím prostoru pak 7 m. V místě vyústění stezky od ul. Na Poříčí je navržen úrovnový přechod pro chodce, který navede chodce do středního dělicího pásu – min. 3 m širokého chodníku odděleného od vozovky zeleným pásem. Zelený pás je navržen též mezi připojovacími a odpojovacími pruhy a na mostě přes

Ostravici mezi vozovkou a stezkami. V místě křížení ramp se namísto stávajících přechodů pro chodce zřizují sdružené přechody s přejezdy pro cyklisty. Chodník středem bulváru je ukončen u Těšínské ulice, kde je zřízen samostatný přechod (š. 4 m) a přejezd pro cyklisty (š. 3 m). Prostor „tunelu“ pod Rubikovou křižovatkou je ozeleněn.

DOPRAVNÍ POPIS ETAPY 2 HUMANIZACE HLAVNÍ TRÍDY

V tomto návrhu je na rozdíl od první varianty navrženo vedení cyklistů středem bulváru, aby bylo vyloučeno křížení s rampami. Cyklisté jedoucí od Místku a na Místek se do středu bulváru dostanou po přejezdu na frýdeckém předmostí, umístěného vedle přechodu pro chodce. Vlastní šířka stezky pro cyklisty ve středu bulváru je 3 m, centrálního chodníku pak 2,5 m, prostor mezi stezkou a chodníkem je oddělen ještě zeleným pásem. V této variantě se však předpokládá zúžení stávajících chodníků po stranách vozovky na 2 m mezi oběma přechody a přejezdy. Šířkové uspořádání vozovek i systém napojení je shodný s první variantou. V obou variantách se předpokládá umístění mobiliáře pro pěší a zřízení zastávky Sportovní hala Polárka mezi ul. Na Poříčí a železničním přejezdem (v zálivu) tak, aby bylo možno pro spoje mezi Místkem a Frýdkem zastavovat v obou směrech. V obou variantách je rovněž ponecháno úrovněvé křížení železnice doplněné závorami.

DOPRAVNÍ POPIS BUDOUCÍ MOŽNÉ ETAPY PO VYBUDOVÁNÍ OBCHVATU FRÝDKU MÍSTKU

Toto řešení je nejradikálnější, posouvá vozovku excentricky na jižní stranu estakády. Stávající severní rampy MÚK jsou rušeny, jedna z nich je ponechána pro cyklisty, případně pěší. V této variantě se předpokládá jako jedna z možností rovněž zrušení stávajícího železničního přejezdu v blízkosti estakády, náhrada podchodem pro pěší a doplněním nové rampy mezi ul. Nádražní a estakádou podél objektů Slezanu.

Vozovka se pohybuje v rozmezí 7,5 - 10,5 metru, je zde navržena styková křižovatka, do čtvrtého ramene jsou zapojení cyklisté. S ohledem na předpokládané intenzity dopravy je křižovatka vybavena SSZ, obdobně jako by byla i nová rampa na východní straně trati. Mezi křižovatkou a mostem přes Ostravici jsou navrženy v zálivech párové zastávky autobusů zlepšující obsluhu území. V případě, že by se nerealizovala rampa na východní straně, je zde naznačena možnost zřízení kolmých stání na mostě s odstupem 3,75 m od průběžné vozovky, umožňující bezpečné zajištění a vyjždění. Ve stykové křižovatce (křižovatkách) je navržen samostatný levý odbočovací pruh a samostatný levý připojovací pruh na minimální hodnoty dle ČSN 73 6102 ed. 2. Na severní straně estakády jsou pak vedeny samostatný jízdní pás pro chodce a samostatný jízdní pás pro cyklisty. Zde je s ohledem na šířkové uspořádání možno uvažovat kromě mobiliáře i např. s menšími stánky pro občerstvení apod.

Poznámka: je možno místo křížení pěší a cyklistické vazby umístit alternativně buď do polohy konce stávajících sjezdových ramp nebo při přestavbě křižovatky a úpravě ramp pak i vhodněji do polohy bývalé Těšínské ulice, která je pro vedení pěších a cyklistů výhodnější. Pro určení polohy tohoto křížení bude mít ve třetí variantě vliv i skutečnost, zda bude realizována nová rampa při zrušení železničního přejezdu.

C.107 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

V rámci navrhovaných úprav se předpokládá standardní doplnění/prodloužení běžných inženýrských sítí (vodovodu, kanalizace, plynovodu, horkovodu. Všechny navrhované budovy přiléhají k ulicím se stávajícími inženýrskými sítěmi, na které je možno se prostorově napojit. Kapacitní prověřování inženýrských sítí nabylo prováděno.

Jsou vytipovány významnější kolizní body technické infrastruktury s navrhovanou dopravní infrastrukturou, případně navrhovanými budovami. Inženýrské sítě v těchto místech se budou muset přeložit, jedná se o běžnou součást navrhovaných investičních akcí.

C.108 ETAPIZACE V ÚZEMÍ

1. ETAPA-KRÁTKODOBÉ CÍLE- 3 ROKY-ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ NA PD

- DOTVOŘENÍ ZÁKLADNÍ KOSTRY PĚŠÍHO POHYBU V ÚZEMÍ
- SPOJENÍ JIŽNÍ SVAHY- ATLETICKÝ AREÁL
- REVITALIZACE ŘEKY, SLUNÍČÍ PLOCHY, KAMENNÝ BROD
- ÚPRAVY FAUNA PARKU (VOLIÉRA..)

2. ETAPA - STŘEDNĚDOBÉ CÍLE - 5 LET

- DOTVOŘENÍ SPORTOVNÍHO AREÁLU
- DOKONČENÍ ÚPRAV FAUNA PARKU
- DEMOLICE NEVYUŽITELNÝCH BUDOV (AREÁL SLEZAN)
- OPRAVY BUDOV V AREÁLU SLEZAN

3. ETAPA - DLOUHODOBÉ CÍLE - 15 LET

- MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
- REALIZACE ÚPRAV VALU - PŘECHODU PŘES TRATĚ
- HUMANIZACE HLAVNÍ TŘÍDY
- REALIZACE OBJEKTU K BYDLENÍ V AREÁLU SLEZAN

C.109 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY**AUTOMOBILOVÁ A STATICKÁ DOPRAVA :**

D 001- HUMANIZACE HLAVNÍ TŘÍDY

CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA :

D 003- PĚŠÍ PROPOJENÍ PŘES ŽELEZNICI

D 004- CYKLISTICKÁ STEZKA TRASA X

ZELEŇ :

Z001-ÚSES 9 - ROZŠÍŘENÍ PLOŠNÉ ZELENĚ – BIOCENTRUM

C.110 ZÁVĚR

V rámci územní studie byly zpracovány 3 varianty konceptu územní studie- humanizace Hlavní třídy a ostatních lokalit v rámci OBLASTI 02.

V čistopisu byla navržena výsledná varianta Humanizace Hlavní třídy, rozdělena na dvě postupné časové etapy s možností v budoucnu po vybudování obchvatu FM zvážit původně navrženou třetí variantu.

V rámci propojení oblastí přes železniční trať se jeví nejvýhodněji realizace zemního valu s bezkolizní přechodem přes trať, v rámci zemního valu by byly realizovány průjezdy pro automobilovou a železniční dopravu. Zároveň zemní val bude tvořit clonu pro odhlučnění železniční tratě.

C.111 DOKLADOVÁ ČÁST - ZÁPISY Z JEDNÁNÍ, KOORDINACE SE ZHOTOVITELEM

Dne 25.9.2017 byla předána dokumentace 1. Etapy Územní studie s prvky regulačního plánu ÚS2 ve Frýdku Místku.

13.12.2017 proběhlo jednání hlavní architektky a jejího poradního sboru se zhotovitelem této územní studie, na kterém byly diskutovány a odsouhlaseny základní body jednotlivých variant konceptu.

Na základě této dohody byla zpracována tato druhá fáze územní studie – Koncept ve 3 variantách.

Dne 19.3.2018 proběhla prezentace zhotovitele 2.Etapy Územní studie s prvky regulačního plánu ÚS2 ve Frýdku Místku před zástupci objednatele a zastupiteli Frýdku Místku.

V rámci prezentace byly vysloveny připomínky k dopracování 2.etapy :

- pro rozhodnutí o rozsahu možných úprav humanizace Hlavní třídy doplnit dopravní zátěže stávajícího provozu na Hlavní třídě a předpokládané dopravní zátěže navrhovaného provozu na Hlavní třídě po vybudování obchvatu

Připomínka byla zapracována do dokumentace, zátěže pro stav před a po vybudování obchvatu byly doplněny a porovnány s navrhovanými 3 VARIANTAMI možnosti úprav Hlavní třídy

- pro posouzení vhodnosti navrhovaného zemního valu přechodu přes železniční trať doplnit variantní možnosti bezkolizního křížení s tratí, zároveň doplnit technické údaje křížení

Připomínka byla zapracována do dokumentace, byly doloženy 3 VARIANTY řešení LOKALITY 2P-ELIMINACE NEGATIVNÍHO VLIVU ELEKTRIFIKACE A INTENZIFIKACE TRATĚ ČD NA ROZVOJ FRÝDKU- MÍSTKU :

VARIANTA 1 - ZEMNÍ VAL SE ZELENÍ A PĚŠÍ TRASOU**VARIANTA 2 - REALIZACE PODCHODU POD TRATÍ A VÝTAHEM****VARIANTA 3 - REALIZACE PĚŠÍ LÁVKY NAD TRATÍ S VÝTAHEM**

- zakomponovat do navrhovaného roštu pohybu obyvatel průchodnost Těšínské ulice jako spojnicí mezi OBLASTÍ 01 A OBLASTÍ 02.

Připomínka byla zapracována do dokumentace, Těšínská ulice byla zahrnuta do roštu pohybu obyvatel, přes Hlavní třídu byl vytvořen úrovnňový přechod přes zklidněnou komunikaci

Pro zpracování čistopisu byly zpracovány připomínky objednatele (17.5.2018):

- 1) Záměr SŽDC na modernizaci železnice je zohledněn.
- 2) Územní studie v této podobě nevyvolává podněty pro změnu ÚP.
- 3) Není navrženo optimální plošné využití areálu bývalého Slezanu.
- 4) Dopravní obsluha území je navržena.
- 5) Není navrženo řešení veřejných prostranství pod estakádou Hlavní třídy, a mezi vstupem do OC Frýda, vjezdem do podzemních garáží OC Frýda a McDonald's – doplnit do ÚS.
- 6) V návrhu jsou přehledně demonstrována tři řešení spojení frýdeckého náměstí a sadů, s křížením v místě současného přechodu u ředitelství Slezanu.
- 7) Koncept „Zelené Mile“ navrhuje způsob a místa propojení parkových, lesoparkových a travnatých ploch, jako okruh procházející celým územím.
- 8) Územní studie nenavrhuje detailnější řešení břehů Ostravice – doplnit do ÚS.
- 9) Bývalý ZOO park, současný Faunapark studie koriguje na botanický park, což není v rozporu se současným využitím a koncepcí občanského spolku, který si areál pronajímá.
- 10) Zohledňuje návrh skateparku
- 11) Funkční využití areálu atletického klubu nemění, navrhuje uprostřed pěší propojení s centrem Frýdku
- 12) 2 historická centra navrhuje propojit pěším roštem, zeleným roštem a revitalizací hlavní třídy.
- 13) 3 ohniska (Frýdek, Místek, centrum okolo Těšínské) spojuje také pěším a zeleným roštem
- 14) Transparentní tubus studie neuvažuje, varianta může být finančně nákladná, hlavní důvod je vytvoření prostorové bariéry v území, což vyhodnocuje jako nežádoucí
- 15) Studie nevytipovává plochy, kde je vhodné zasáhnout do nábřeží Ostravice – doplnit do ÚS.
- 16) „fragmentace města“ je ve studii eliminována. Musí navrhnout začlenění ředitelství Slezanu do celé oblasti.
- 17) Dopravní problémy kolem OC Frýda a haly Polárka — viz 5)
- 18) viz 4)
- 19) Plošná a výšková regulace není navržena, veduta města je pro trochu nepřehledná. Nejsou vyznačeny soukromé, polosoukromé, soukromé. Nejsou vyznačeny zastavitelné a nezastavitelné plochy.
- 20) nejsou zdokumentovány fasády, hodnotné prvky.
- 21) Chybí dokumentace a výkres stávající kvalitní zeleně.
- 22) viz 5)
- 23) Chybí výkres veřejně prospěšných staveb
- 24) Chybí výkres asanace
- 26) Nejsou stanoveny požadavky ÚAP a zvláštních předpisů
- 27) Jsou stanoveny schematické vazby obslužnosti v území
- 28) V další fázi bude třeba územní studii konzultovat a odevzdat jak je vypsáno v zadání, nebo se domluvit na jednotlivých výkresech.
- 29) Studie nenavrhuje nový přejezd, řeší stávající přechod u ředitelství Slezanu a navrhne nový přechod před Halou Polárka
- 30) viz 6)
- 31) viz 6)
- 32) Přejezd železniční tratě ve směru Český Těšín zůstává na současném místě.

Závěry z konzultace (rozpracovanosti čistopisu):

- Návrh (koncept) pěšího a zeleného roštu je dobrý.
- Ve finální podobě studie zahrne všechny vypracované varianty přechodu železnice, představy o podobě hlavní třídy, případně další.
- Překonání železnice pomocí zemního valu se zdá jako nejvýhodnější z ekonomického i urbanistického hlediska. Je možné ji realizovat bezbariérově, bez použití výtahu, a nejlépe propojuje parkové plochy i vzhledem k ÚSESu.

- Zhotovitel spolu se Slezanem dopracuje prostorovou regulaci, využití a začlenění areálu do území, asanaci, dokumentaci hodnotných prvků. Využití areálu Slezan uvažuje buď komerční s návazností na botanický park, případně bydlení.
- Bude doplněn úrovněový přechod mezi halou Polárkou a atletickým stadionem.
- Bude doplněná autobusová zastávka u botanického parku a ředitelství Slezanu.
- Bude dopracován návrh území pod estakádou, před OC Frýda a McDonald's.
- Plocha vykreslená pro parkovací dům mezi Polárkou a botanickým parkem bude určena k spřízněnému využití s botanickým parkem, pro veřejnost, ne pro parkovací dům.

Usnesení komise pro územní plánování

„Komise bere návrh ÚS 2 na vědomí. Komise jednohlasně podporuje přechod přes val variantou 1 – zemní val a většina členů podporuje humanizaci estakády – variantu č. 3. Komise doporučuje řešit i prostor pod estakádou. Komise doporučuje zemní val rozšířit směrem pod zámek.“

Shrnutí připomínek odboru ÚRaSŘ

Textová část

- str. 4 – Chybí změna č. 4 ÚP <http://www.frydek-mistek.cz/cz/obcan/organy-mesta/magistrat-mesta/odbor-uzemniho-rozvoje-a-stavebniho-radu/uzemni-plany-a-uap/uzemni-plan-mesta/>
 - str. 14 - Od roku 2008 je textilka Slezan a.s. v insolvenčním řízení. – není pravda
 - str. 23 – Stadion je využíván pro fotbalový oddíl, trénink fotbalistů před stadionem. – není pravda
- Dodržel předepsané výkresy, případně dohodnout jaké výkresy se bude odevzdávat.
Důraz na koncepci zeleného okruhu a pěšího roštu.

Shrnutí připomínek odboru ŽP

Dětské hřiště i při úpravě magistrály není vhodnou náplní v pásu zeleně kvůli bezpečnosti.

V návrhu je potřeba navrhnout způsob zásobování zeleného pásu vodou.

Nejpřijatelnější varianta řešení Hlavní třídy je varianta č.3. boční zelený pás.

Z reálného pohledu je nejdostupnější způsob křížení železnice a pěších lávka, var. 3.

Shrnutí připomínek odboru Investic

Bez připomínek

Shrnutí připomínek odboru dopravy

Bez připomínek

V rámci zpracování čistopisu byly dále zpracovány připomínky objednatele v zastoupení ing.arch. Ondřeje Zdvomky (27.7.2018):

1) **finální varianta – zemní val** – v územní studii by se neměly objevovat varianty, neboť jde prakticky o návrh podoby území, a protože nevylučuje jiné řešení, navrhuji ponechat toto, neboť mám dojem, že na něm panovala v průběhu jednání shoda.

2) **přechody železnice 2x** – pod estakádou a před polárkou – pod estakádou jsou v místech kde se dnes přechází živelně a kde jsou umístěny základy vstupu. Jde o pěší trasu, kterou bych rád používal i já když jdu do jídelny v Místku na oběd, ale bude asi i nejvíce používaná ostatními. Přechod mezi Polárkou a sportovním areálem – myslím, že nebude problém s umístěním, pokud pojedou vlaky, budou všechny přechody uzavřeny, pokud nepojede – bude možné přejít železnici ve více místech, což se může hodit třeba při hokejovém zápase, a celá oblast bude bezpečnější.

3) **areál Slezanu otevřený, případná bytová výstavba může být soukromá** – otevřený areál by měl být proto aby se propojila řeka a zámecké svahy, pokud bude v areálu vybudován bytový komplex například, není důvod pro něj, při zachování průchodnosti území, nenavrhnout soukromý. Při novém stavu se mi zdá, že z otevřenosti areálu neplyne žádný problém, neboť tak jak je ve studii navržen to vypadá, že všechny plochy budou moci být pod dohledem, a přidaná hodnota spojnice ke břehu jen zvýší hodnotu místa

4) **doplnit podélnou vazbu areálem slezanu, kolem budov ředitelství dále na první most** – i když je možné, že dále není kam jít, myslím, že spojnice k cípu má smysl i v takovém případě, a to kvůli bezpečnosti. Čím lépe přístupný, tím méně nebezpečný

5) **Bytové domy – návrh území, které je možné zastavět, uvést i druhou variantu, kterou si kromě bytových domů nechá Slezan zpracovat – sportovní relaxační areál s plovárnou** – nová připomínka

Slezanu, ke které já nemám žádné výhrady. Místo ani jedna varianta nenaruší, atmosféra k tomu přímo vybízí, a těším se na zpracování

6) plocha u řeka – slunící schody jako v Ostravě – Vzhledem k vydatnosti toku Ostravice asi není lepší řešení, schody mohou být široké, může tam být umístěný stánek, je možné se na nich brouzdat, a tak bych je rovnou v návrhu specifikoval

7) mezi faunaparkem a polárkou ne novou hmotu – tato připomínka se váže na celkovou koncepci území, kdy jsou do krajiny umísťovány solitérní objemy, a každý element se mi zdá, že potřebuje více místa. Když přihlédnu k tomu, jak dobře se vyvíjí faunapark, navrhuji tuto plochu do plánu zavést jako plochu přestavby na zelenou, která třeba jednoho dne park rozšíří a více ho zapojí do území. To by asi budova nedokázala tak dobře, spíš by asi přispěla k větší izolaci, kdy by měl park z obou strany stěny ve vzdálenosti 10 m

8) ponechat Rubikovu křižovatku – já ji mám rád. Kruhový objezd se na toto místo neveze, a naopak mi trochu připadá, že je ta křižovatka příjemná na přecházení. Tak se hned tak někde nevidí.

9) veduta – pouze pohled od estakády na Frýdecký zámek – dobrá připomínka pana Zezuly, jak nám tam budou hrát bytovky. Potřebujeme ji v plánech vidět, aby prokázala jaká je vhodná výška zástavby, a její rozsáhlost ve vztahu k masivu kopce, a existujícímu panoramatu centra Frýdku, které je snad omylem, možná ne, komponované jako dvě prolínající se křivky staré a nové zástavby, a nový soubor ji může doplnit

10) parkování pouze pod estakádou, případně podél komunikace – moje úvaha k tomu je jednoduchá. Zdá se mi, že parkování vozidel je vždy příjemnější v kombinaci s ostatními prvky ve městě, se stromy, chodníky, podél liniových prvků. Nemám žádné připomínky ke kapacitě, ale nechci vytvářet parkoviště. Ty totiž potřebují vždy vnitřní komunikaci – což je plocha navíc oproti parkování podél cest, kdy vnitřní komunikaci plní ulice. Zabere tedy více místa, a já se už na to nemůžu dívat. 2 parkovací místa + strom, 2 parkovací místa + strom, ... - vyhnout se koncentraci automobilů, a sběrným parkovištěm, neposlouží dobře ani domům ani území

11) lávka, pontonová lávka přes Ostravici, za areálem Slezanu, nebo u slunících schodů – nebo velké kameny v řece – viz Kjóto, *v příloze posílám fotografii*. Ta řeka má většinou hladinu nízko, je čistá...

12) propojení dále k prvnímu mostu – studie by měl aspoň naznačit na co se dá napojit, v jaké šířce...

13) u bytových domu parkování v parteru – na tom jsme se shodli se Slezanem, parkování by mělo být u domů, je tím možné zlepšit i protipovodňové řešení

14)

15) etapizace – je součástí zadání, já navrhuju tuto

1) drobné zásahy

- a. spojnice jižní svahy – atletický areál
- b. slunící schody
- c. přechod řeky kamenným brodem
- d. voliéra faunaparku

2) střednědobé cíle

- a. demolice nevyužitelných budov
- b. dokončení faunaparku
- c. modernizace tratě, přechody a příprava valu – musí proběhnout zároveň
- d. studie využitelnosti, ceny oprav stávajících budov ředitelství

3) dlouhodobé cíle

- a. oprava budovy s pěknou fasádou
- b. oprava interiéru ředitelství a návrh moderní fasády (dokončení JingJang)
- c. dokončení valu
- d. úprava páteřní komunikace, která vede k ředitelství slezanu
- e. Bytový komplex, sportovní relaxační areál

16) Tato struktura výkresů v měřítku 1:1000 – aby byla studie co nejlépe použitelná na jednáních, byla zadána v takovéto struktuře a měřítku, kterou bych rád dodržel

- a. Výkres širších vztahů – ostatní územní studie, vstupy do území, vazby věcné a časové
- b. Problémový výkres – co jde opravit, co nejde napravit, mantinely
- c. Hlavní výkres – viz ús 1 – urbanistický návrh
- d. Výkres funkčních ploch – návrh plochy mezi polárkou a faunaparkem, propojení biokoridoru s jižními svahy, změna DS u estakády a atletického stadionu, omezení DS v jižním oku, kde je turbobit na ZS, co s plochou VD?
- e. Výkres regulace – volné stavební čáry pro bytovou výstavbu, výšková regulace (veduta s pohledem na zámek a siluetou centra Frýdku), řez komunikací, řez valem.

- f. Výkres urbanistických řezopohledů
 - a. řez valem – silueta ředitelství slezanu a bytovek, od zámku , ať je tam vidět taky, případně bytovky až po koryto ostravice
 - b. řez jižními svahy a atletickým stadionem – cesta z jižních svahů, přechod železnice, frýda, a schody před Frýdou
 - c. řez estakádou podélně – ať je vidět kolik je tam místa a na co
 - g. Vizualizace z identifikovatelných míst
 - a. Pohled z estakády po směru Ostravice
 - b. pohled z komunikace na val a tunely v něm
 - c. pohled na areál Slezanu, tak jak už jsou – od řeky, zevnitř, ty jsou super
 - d. pohled z valu na řeku
 - h. Výkres veřejně prospěšných staveb
 - a. zemí val
 - b. území mezi faunaparkem a polárnou – plocha přestavby na ZV
 - c. území na dnešním parkovišti kamionů – plocha přestavby na žlutou sportovní – nevidím důvod proč tuto část území nezkonsolidovat, vyřešit parkoviště v nejméně bolestivém místě území a udělat z něho bránu
 - i. Výkres etapizace – viz bod 13)
 - j. Výkres dopravy
 - a. ponechaná Rubikova křižovatka
 - b. dopravní řešení estakády, varianta 3
 - c. pěší rošt
 - d. přechody
 - e. zemní val
 - f. kameny přes ostravici
 - g. parkování pod estakádou
 - h. slunící schody
 - i. cesta z jižních svahů dolů
 - j. chodník areálem atletického stadionu
 - k. přechody
 - l.
 - k. **Výkres technické infrastruktury – schéma staré – nové návrh, co bude třeba** – studie se zatím nevypořádala se zatrubněním náhonu, vodovodem a kanalizací v území
 - l. Výkres kostry veřejných prostranství
 - m. Výkres vyvolané změny nutné pro zapracování do úp
- 17) Nejsou naznačeny červenou čárkovanou čarou všechno pěší napojení – mosty přes Ostravici, estakáda.

Připomínky byly zkontrolovány a zapracovány.

Zapsal

Ing.arch. Dušan Rosypal

Autorizovaný architekt ČKA 00752