

# TERMINÁL BOHUMÍN - LOGISTICKÉ CENTRUM

*Vítězslav Kuta, Vítězslav Sochor*

*Moravská brána, která tvoří jeden z nejpříznivějších severojižních průchodů karpatským masívem, sehrávala vždy významnou roli v dopravní situaci střední Evropy. Odnepaměti zde procházely dopravní stezky spojující široké prostory jižně od Baltu, zejména území Polska přes Moravské teritorium s Rakouskem a jihem Evropy vůbec. Na západě pak na tento prostor navazuje česká kotlina a celé území Německa, na východě pak Slovensko s Maďarskem a v dalším záběru celá Ukrajina. Není proto divu, že Moravskou branou v minulosti i současnosti procházejí významné komunikační trasy. V současnosti se jedná o souběh silniční komunikace navrhované a postupně budované dálnice D1 (bývalé a dosud vžité označení D47), železniční dopravní cesty Českých drah vzniklé na bázi Severní dráhy Ferdinandovy z roku 1847 a pozdější Košicko-bohumínské dráhy z roku 1875. V budoucnu pak na souběhu vodní cesty po Odře, která v souvislosti s nezbytnou realizací protipovodňových opatření jako důsledku povodně v roce 1997 na polském úseku řeky Odry, se jeví stále reálnější alespoň do prostoru města Ostravy. Navíc zde přistupují možnosti letiště Mošnov jižně od Ostravy.*

Z nejdůležitějších podmínek hospodářského rozvoje integrující Evropy je výkonná síť dopravních cest. Je definována jako síť multimodálních dopravních koridorů a označována TEN (Trans-European Network). Z našeho pohledu nás zajímá VI. evropský multimodální dopravní koridor a jeho větve vedoucí tradičním spojením severu a jihu Evropy Moravskou branou.

Je samozřejmé, že v tomto souběhu jednotlivých druhů doprav vznikají postupně nároky na překládku a skladování zboží všech kategorií. Navíc tento požadavek je umocněn faktem, že dochází k časovému souběhu výstavby či zásadní přestavby dopravních systémů tj. silniční, železniční i vodní, ostatně doprovázenou i jistou transformací letiště Mošnov. Nejzajímavějším územím z tohoto hlediska je prostor mezi Ostravou a Bohumínem, jmenovitě pak úsek vymezený obcemi Vrbice a Pudlov mimo jiné i proto, že zde zmíněné komunikační trasy probíhají v nejtěsnějším sousedství. Bylo jen otázkou času, kdy tato potřeba bude zhmotněna v konkrétní návrh. Stalo se tak vznikem projektu pro překladiště a skladovací

prostory pod názvem "Terminál Bohumín - centrum dopravních služeb", jehož přípravy a realizace se ujalo "Sdružení podnikatelů pro výstavbu Terminálu Bohumín - Centrum dopravních služeb (TB-CDS)" jako řídicího logistického centra na VI. evropském tranzitním koridoru.

VI. evropský multimodální dopravní koridor prochází Bohumínem, který svojí polohou zapadá do koncepce koridoru a jehož průmyslová zóna v přednádraží Vrbice dává možnost řešení logistiky dopravy silniční, železniční, vodní a letecké v různých kombinacích s ohledem na její ekologizaci a s využitím nejnovějších trendů v oblasti kombinované dopravy.

Mimořádně významnou ekonomickou předností podnikatelské vize projektu, je možnost využití prostoru Terminál Bohumín - Centrum dopravních služeb ke kumulaci hraniční obslužnosti na železnici = přechod Bohumín - Chalupki, státní silnici I. třídy 1/58 = přechod Bohumín - Chalupki, dálnici D1 (bývalé označení D47) = přechod Věřnovice - Gorzyczki, v budoucnu na vodní cestě po Odře

a možnost spolupráce s leteckou cargo dopravou z letiště Ostrava - Mošnov. Vhodnou kombinací soukromých a veřejných investičních prostředků je možno eliminovat řadu negativních vlivů ze silniční dopravy, jímž přilehlé území již v současnosti je, nebo v nedaleké budoucnosti bude vystaveno.

Jako klíčový se jeví časový postup zvolený pro realizaci celého záměru.

Významným faktorem ovlivňujícím dopravu na území města Bohumína je silniční hraniční přechod Bohumín - Chalupki. V současnosti vlivem poškození již dříve nevyhovujícího silničního mostu před Odru (povodeň v červenci 1997) je hraniční přechod pro kamiony mimo provoz. Tento stav je z hlediska občanů Bohumína a zejména Vrbice a Pudlova optimální, avšak z pohledu celorepublikového je nutno jej označit za "infarktový", protože jeho důsledkem je enormní koncentrace kamionové dopravy na jediný hraniční přechod na Severní Moravě v Těšíně - Chotěbuzi. Rekonstrukce resp. výstavba silničního hraničního mostu přes Odru je prioritním problémem průjezdnosti česko - polské hranice a realizace vytváří podmínky pro zlepšení "infarktové" situace dopravního tahu sever - jih. Důsledkem pak bude návrat těžké tranzitní kamionové přepravy na silnici 1/58 ve Vrbici a to v podstatně větší intenzitě než byla v minulosti.

Je rozhodnuto, že na severní Moravě bude jako první stavba dálnice D1 realizován průchod Ostravou od Rudné po rampu Hrušov. Tato stavba v původním označení 4708 je v současnosti ve stádiu odevzdané dokumentace a probíhajícího intenzivního jednání o zajištění financování. Zahájení stavby v březnu 1999 je zcela reálné.

Má-li mít realizace význam, musí být úsek dálnice zprovozněn, aby sloužil i dálkové dopravě a proto je uvažováno, že bude v Hrušově dočasně napojen na 1/58. To lze provést, když bude zajištěn průjezd hranic.

Průjezd hranic znamená:

- zprovoznění nového mostu přes Odru;
- řešení hraniční obslužnosti;
- ekologickou a dopravní katastrofou pro obce Vrbice a Pudlov;
- mimořádně vysoké investiční náklady na dočasné řešení situace.

Zamezení devastace obou obcí znamená vybudovat přeložku úseku státní silnice 1/58 jediným možným reálným způsobem, přes pozemky ČD a osadou Louny jako dočasné provizorium.

Není tím řešena komplexnost hraniční obslužnosti, celní odbavování, policejní odbavování, vážení kamionů, spediční odbavování, služby motoristům a účastníkům dálkové dopravy. Není dána možnost transformace silniční dopravy na železniční, není možná kumulace celního odbavování na železnici, silnici 1/58 a dálnici D1. Je to jen nesmírně nákladná, neperspektivní kumulace provizorií při odstraňování hrozeb, které se dají předvídat.

Dopravní zátěž však na severní Moravě bude násobená vlivem dobudování úseku dálnic dále do vnitrozemí a to již od poloviny roku 1999, kdy dojde k zprovoznění dálnice mezi Olomoucí a Lipníkem. Infarktová situace v Těšíně se změní v totální dopravní kolaps na dopravním tahu sever-jih.

Sdružení podnikatelů pro výstavbu Terminálu Bohumín - CDS na tuto skutečnost upozornilo již ve svém podnikatelském záměru. Plně ji pak potvrdila urbanistická studie z června 1997 a studie z prosince 1997, zpracovávající přeložku silnice 1/58, doporučeného obchvatu Vrbice a Pudlova, sloužícího jako páteřní komunikace pro vybudování Terminálu Bohumín - Centra dopravních služeb.

Podnikatelská vize projektu umožňuje cílenou etapovost a řešení jednotlivých záměrů a vytváří optimální podmínky pro řešení průchodnosti česko-polské státní hranice se zlepšením ekologických a provozních poměrů na přechodech v Těšíně - Chotěbuzi, v Náchodě a odstraňuje ekologickou hrozbu pro Bohumín.

Podstatnou funkční součástí Terminálu Bohumín - CDS je tedy řešení problematiky celního odbavování na hraničním přechodu Bohumín, kterým prochází VI evropský multimodální koridor. Jak už bylo řečeno Terminál Bohumín - CDS je situován do prostoru Přednádraží - Bohumín Vrbice v katastru městských částí Bohumína Vrbice a Pudlova.

Řídicí centrum Terminálu Bohumín - CDS je v osadě Pudlov - Louny situováno z převážné části do obytných budov ČD, rekonstruovaných v souladu s jejich budoucí funkcí administrativního a obslužného centra hraničního přechodu.

Do prostoru budoucího Terminálu Bohumín - CDS bude soustředěná hraniční obslužnost státní silnice 1/58 vedoucí na hraniční přechod Bohumín - Chalupki, obslužnost budoucí dálnice D1 (býv. označení D47) vedoucí na hraniční přechod Věřňovice - Gorzyczki s napojením na polskou dálnici A1.

Prioritou TB - CDS je kontejnerový Terminál a realizace dálnice po železnici, mezi severem a jihem Evropy s realizací kombinované dopravy nákladních silničních návěsů a speciálních nástaveb jako nedoprovázené dopravy na velké vzdálenosti mezi evropskými centry dopravních služeb, která významně může ovlivnit ekologizaci dopravy. Předpokládá se, že TB - CDS bude jako řídicí logistické centrum významně ovlivňovat dopravu na VI. evropském multimodálním dopravním koridoru a vytvářet marketingové nabídky přepravců k nejefektivnějšímu a nejekologičtějšímu způsobu dopravy zboží do obslužných terminálů a distribučních center v síti evropských dopravních koridorů.

Jedním z dílčích úkolů je automatizace celní obslužnosti silniční dopravy na obou dálkových silnicích.

Základem evidence je průjezd vozidel hraničním stanoviskem celní a policejní služebny orgánů ČR před hraničními mosty ve st. Bohumíně a ve Věřňovicích a to jak na vjezd tak výjezd z ČR.

Hraniční přechod ve st. Bohumíně je vzdálen cca 3 km od odbavovacího střediska v TB - CDS a přechod ve Věřňovicích cca 5 km.

Terminál Bohumín je situován mezi nájezdovými dálničními rampami v Hrušově a Bohumíně jako předposlední a poslední na území ČR.

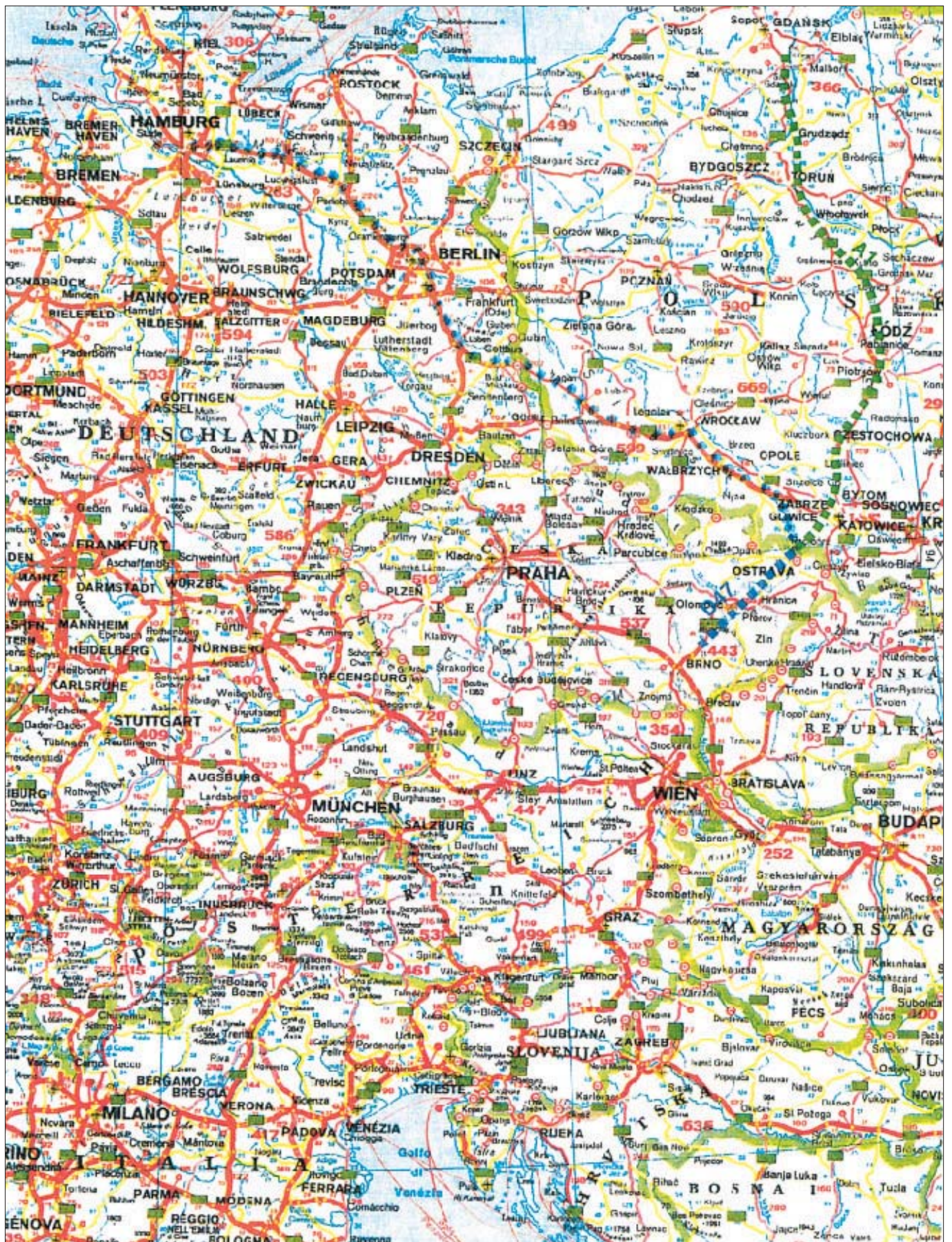
Dálniční trasa D1 a silnice I. třídy 1/58 se v Bohumíně směrově rozcházejí:

- dálnice D1 směřuje na sever až severovýchod: Žory, Katovice, Lodž, Varšava a Gdaňsk s křížením s dálničním tahem západ-východ přes Polsko;
- silnice 1/58 je míří na severozápad Evropy: Ratiboř, Opole, Wrocław, Berlín, Hamburk s napojením na dálniční síť severozápadní Evropy.

Řešení centra dopravních služeb Bohumín a jeho stavební program pak lze ve stručnosti popsat následovně:

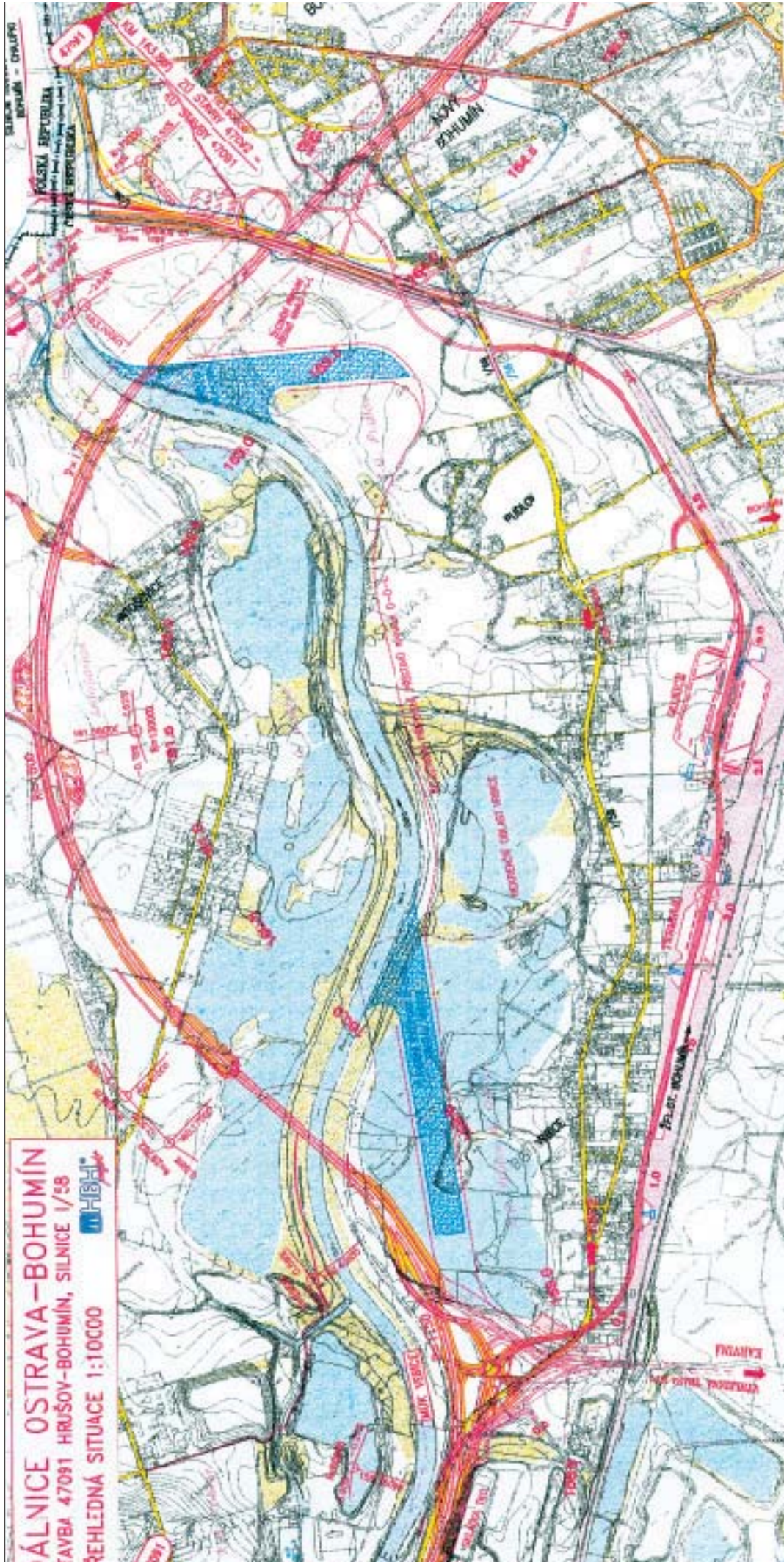
#### • Situování areálu

Optimálním územím pro výstavbu terminálu jsou pozemky a nemovitosti ČD v areálu nádraží Vrbice včetně přilehlých územních rezerv sídelního útvaru Bohumína. Toto území má přímé vaz-



Dálnice D 47 navazuje hraničním přechodem Věňovice-Gorzyczki na polskou dálnici A1 vedoucí přes Katowice - Czenchochov - Lodž - Toruň na Gdaňsk (Helsinky).

Trasa dálnice A1 s přechodem ve Věňovicích-Gorzyczkách byla rozhodnuta usnesením Rady ministrů polské republiky č. 63 z 23 ledna 1996.



**ÁL NICE OSTRAVA-BOHUMÍN**  
**AVBA 47091 HRUŠOV-BOHUMÍN, SILNICE 1/58**  
**EHLEDNÁ SITUACE 1:10000**  
**HBH**

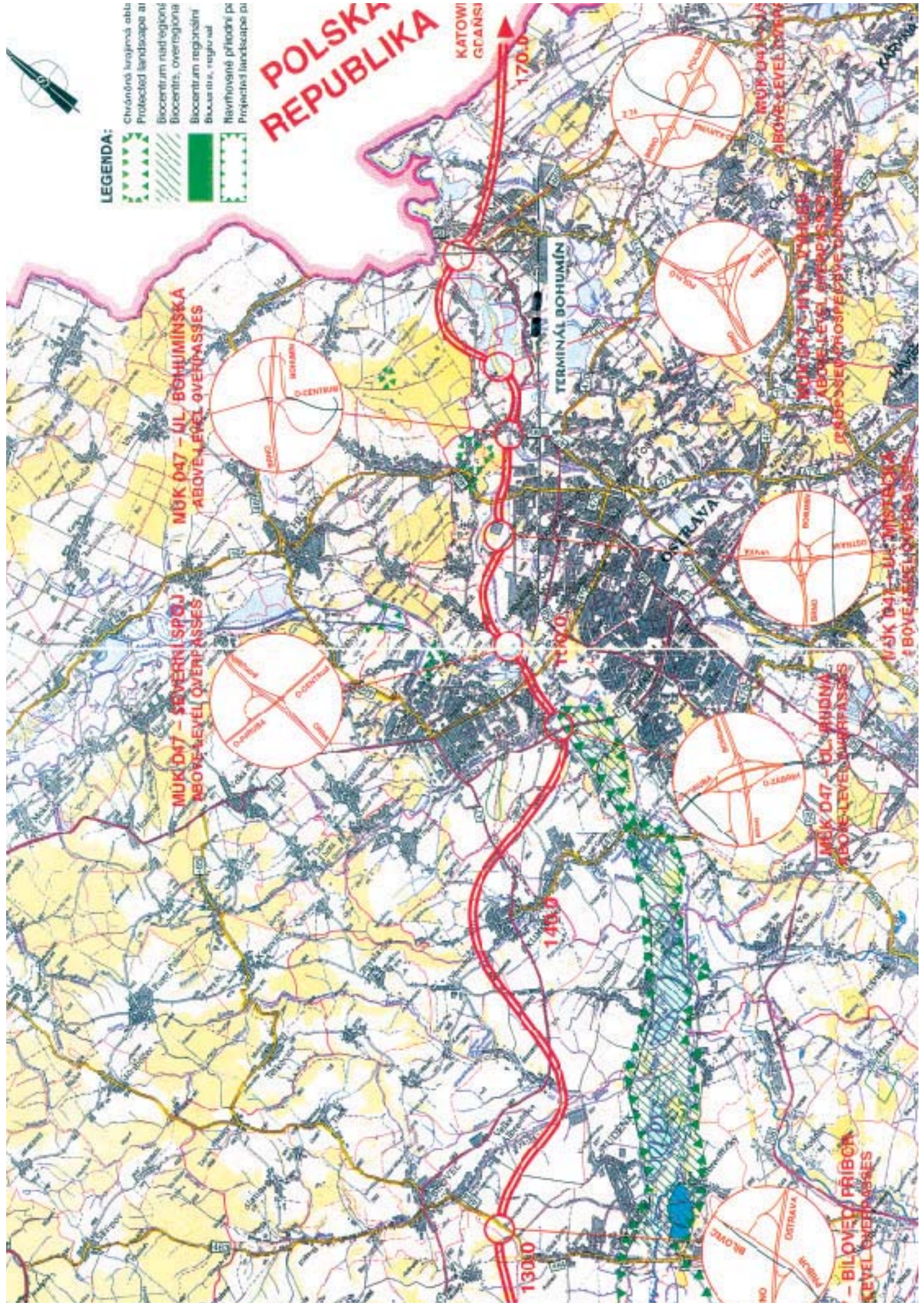


**LEGENDA:**

-  Chránená krajinná oblasť  
Protected landscape area
-  Biocentrum národnej úrovně  
Biocentre, overregional
-  Biocentrum regionální úrovně  
Biocentre, regional
-  Přirozené přírodní památky  
Projected landscape protection

# POLSKA REPUBLIKA

KATOW  
GDANSK



**MUK D47 - UL. BOHUMINSKA**  
ABOVE-LEVEL OVERPASSES

**MUK D47 - SEVERNÍ SPOJ**  
ABOVE-LEVEL OVERPASSES

TERMINÁL BOHUMÍN

OSTRAVA

**MUK D47 - UL. JIHOVNÁ**  
ABOVE-LEVEL OVERPASSES

**MUK D47 - UL. MIKŠOVSKÁ**  
ABOVE-LEVEL OVERPASSES

**- BILOVEDŮ PŘÍBŮH**  
LEVEL OVERPASSES

**MUK D47 - UL. JIHOVNÁ**  
ABOVE-LEVEL OVERPASSES

**MUK D47 - UL. JIHOVNÁ**  
ABOVE-LEVEL OVERPASSES

**MUK D47 - UL. JIHOVNÁ**  
ABOVE-LEVEL OVERPASSES

1300

1400

1700

1700.0

by na výstavbu dálnice D1 (D47) ve směru Ostrava - Katovice - Varšava - Gdaňsk, na silnici 1/58 ve směru Bohumín - Ratiborz - Wrocław - Berlín - Hamburg a na bohumínský železniční uzel na II. železničním koridoru. Dále má toto území přímou vazbu na výhledovou vodní cestu po Odře do Ostravy a možnost propojení s ostravským letištěm Mošnov.

#### • Skladový a distribuční areál

Areál pro výstavbu terminálu se nachází v prostoru nádraží Bohumín - Vrbice a v prostoru polí mezi obcí Vrbice a Pudlovem. Z jihovýchodní strany je areál ohraničen kolejemi ČD, ze severovýchodu kolejí ČD směr Chalupki.

Území v prostoru nádraží Bohumín - Vrbice je zastavěno kolejistištěm, které je nutno částečně upravit. Území je rovinné bez souvislé vzrostlé zeleně. V centru areálu jsou 2 dvoupodlažní objekty a 3 třípodlažní objekty z režného zdiva se sedlovou střechou. Tyto objekty jsou částečně obývány. Logický rámec projektu předpokládá řešení samostatným projektem jako součást studie proveditelnosti.

V územním plánu Bohumína není areál terminálu uvažován, ale jeho eventuální výstavba není s územním plánem v rozporu, protože je situován do průmyslové zóny města.

Terminál Bohumín - CDS tvoří několik samostatných areálů, které jsou propojeny novou trasou silnice 1/58 a mají přímou návaznost na kolejistiště ČD.

V území jsou 3 hlavní areály - kontejnerový terminál, terminál nedoprovázené kombinované dopravy (Ro-La), celnice pro nákladní vozidla a areály služeb pro účastníky dálkové dopravy po D1 (D47) a 1/58, čerpací stanice pohonných hmot, autoservis a hotel. Na terminál může v jihozápadní části navazovat areál sypkých hmot v území směrem k Hrušovu s možností zavlečkování. Je jednáno o využití objektu bývalé šachty Vrbice pro umístění údržbářských služeb pro celý areál.

#### • Silniční infrastruktura

Terminál je obsluhován novou trasou silnice 1/58 (obchvat Vrbice), která v současnosti prochází obcí Vrbice. V jihozápadní části navazuje před obcí Vrbice na novou dálnici D1 (D47) mimoúrovňovou křižovatkou. V severovýchodní části navazuje na síť komunikací v Bohumíně s napojením na přechod Bohumín - Chalupki a ve výhledu na přechod dálnice D1 (D47) - Věřňovice - Gorzyczki.

V centru terminálu je na komunikaci navržena úrovnňová křižovatka pro odbočení ke kontejnerovému terminálu, autoservisu, hotelu a napojení na místní komunikační síť obce Vrbice. Ostatní areály - čerpací stanice pohonných hmot, parkoviště nákladních vozidel u hotelu a celnice mají dopravu jednosměrnou a jsou napojeny na komunikaci odbočovacími a připojovacími pruhy. Při řešení budou respektovány podnikatelské aktivity, které v sousedství terminálu vznikají (servis vozidel, pneuservis apod.).

#### • Terminál kontejnerové a kombinované nedoprovázené přepravy návěsů a nástaveb

Terminál kombinované dopravy se sběrnou a skladovou službou využívá 2 směrově upravených kolejí ČD, které budou v délce 600 až 750 m podle požadavku investora. Vedle kolejí je uvažován volný pruh pro skladování kontejnerů ve třech řadách. Areál bude obsluhován portálovými jeřáby. Součástí terminálu mohou být a investorem budou nabídnuty stávající objekty ČD v prostoru

železniční stanice Bohumín (sklady, vykládací rampy) a dnes nedostatečně využívané objekty, které v minulosti sloužily ke skladování a distribuci zboží železničního uzlu Bohumín.

#### • Celnice

Areál celnice nákladních vozidel má dvě samostatné části - areál pro výjezd a areál pro příjezd. Obě části mají shodný stavební program. U vjezdu do areálu je umístěna silniční váha, dále navazuje parkoviště pro nebezpečný náklad, plochy pro veterinární kontrolu a fytokontrolu s dvoupodlažní budovou 15 x 6 m a parkoviště pro vozidla (173 stání). Při výjezdu z parkoviště jsou umístěny kabiny kontroly vozidel, parkoviště pro důkladnou kontrolu vozidel a jednopodlažní hala celního skladu velikosti 50 x 15 m.

U vjezdu do areálu za silniční vahou je umístěna stanice technické kontroly (jednopodlažní objekt velikosti 45 x 6 m).

Vlastní budova celnice, která urbanistickou studii byla navržena jako třípodlažní objekt velikosti 90x15 m v areálu celnice bude řešena rekonstrukcí jedné ze stávajících budov v administrativním a obslužném centru terminálu v osadě Pudlov-Louny, které jsou majetkem ČD a pro jejich využití zbytné. Nositelé podnikatelské vize předpokládají, že ČD tento svůj majetek vloží do připravované akciové společnosti TB-CDS, která bude investorem a řešitelem celé provozní problematiky dopravní infrastruktury VI. evropského multimodálního dopravního koridoru a hraniční obslužnosti na obou silničních dopravních tazích, jak již bylo popsáno.

#### • Přehled nabízených služeb - příležitosti pro podnikatele

Skladování zboží:

- všeobecné skladování - běžné spotřební a průmyslové zboží včetně trvanlivého potravinářského zboží;
- skladování teplotně citlivého potravinářského zboží v klimatizované zóně, max. zaručená teplota 17°C, min. 10°C.;
- skladování olejů a maziv v obchodním balení - v samostatné skladové hale stavebně a bezpečnostně přizpůsobené skladování tohoto typu zboží;

Typy skladování:

- na EURO paletách v regálech, max. váha palety 1000 kg;
- na EURO paletách nebo speciálních paletách ve skladech mimo regály (volné skladování);
- skladování zboží na venkovních zpevněných plochách.

Dalšími službami, spojenými se skladováním zboží pak jsou přebalení zásilek, kompletace zásilek a opatření zboží etiketami.

V oblasti těchto nabídek předpokládá řídicí tým Sdružení podnikatelů pro realizaci TB-CDS i optimální využití objektů, které v minulosti řadu popsanych činností zajišťovaly a byly součástí vybavenosti železničního uzlu Bohumín. Také s objekty, které byly nově vybudovány soukromými podnikateli a mohou svojí využitelností přispět k nabídkám centra dopravních služeb.

#### • Čerpací stanice pohonných hmot

představuje vlastní objekt služeb (prodejna, sklad, sociální zařízení), zastřešení refýží a podzemní nádrže pohonných hmot. Urbanistický návrh uvažoval se dvěma. Služby však zajistí jedna stanice v terminálu na straně vjezdu z vnitrozemí. Na výjezdu je vybudována soukromá čerpací stanice navazující na státní silnici 1/58 ve vzdálenosti cca 100 m od křížení stávající silnice s obchvatem, který bude páteří komunikací TB-CDS. Nová čerpací stanice by měla být vybavena myčkou osobních vozidel. Možnost očisty kamionů a nákladních vozidel bude zajištěna v servisu nák-

ladních vozidel, který poskytne soukromá podnikatelská organizace, která vlastní bývalé zařízení ČSAD, má zájem na úzké spolupráci s terminálem a která je situována na příjezdové silnici do terminálu mezi ním a hraničním přechodem na 1/58.

#### • **Objekt hotelu**

využívá tři stávající třípodlažní objekty (dva mají velikost 25 x 11 m, jeden má velikost 20 x 11 m), které budou rekonstruovány a dostavěny. V jednopodlažní dostavbě bude umístěno zázemí hotelu, restaurace, kuchyně a sklady. V nadzemních podlažích a v podkroví bude asi 80 dvoulůžkových pokojů s předpokladem využitelnosti cestovními kanceláři.

U hotelu je parkoviště osobních vozidel (20 stání) a parkoviště nákladních vozidel (32 stání). Provoz na parkovišti nákladních vozidel je jednosměrný, výjezd je přes areál čerpací stanice pohonných hmot.

Na volných plochách bude osazena zeleň s hlavní funkcí izolace proti hluku z dopravy.

### **Vodní doprava**

#### **- přístav Ostrava - Vrbice (Bohumín).**

Na severozápad od centra dopravních služeb Bohumín za obcí Vrbice na ploše jezer po těžbě štěrkopísku je umístěn přístavní bazén centra dopravních služeb vodní cesty Ostrava - Vrbice. Ze severozápadní strany plochu ohraničuje řeka Odra, z jihovýchodní navržená dálnice D1 (D47), na severovýchodě rekreačně využívané jezero u obce Pudlov a na jihozápadní straně rychlostní komunikace H 11 s napojením na Slovensko přes Jablunkov.

Vzhledem k tomu, že přístav Ostrava - Vrbice představuje vstupní fázi, bude trvalým centrem dopravních služeb pro celé Ostravsko a severní polovinu Moravy a bude po určitou dobu koncovým přístavem na vodní cestě Dunaj - Odra, je vybaven všemi potřebnými překladními polohami a veškerým potřebným zázemím, jakým má být vybaveno centrum dopravních služeb velkého významu.

Půjde o polohy pro překlad rud, uhlí, stavebnin, kontejnerů, kusového zboží nepodléhající povětrnostním vlivům a univerzální polohy pro kusové zboží podléhající vlivům povětrnosti (skladové haly). Dále program počítá se situováním šikmého lodního výtahu (vytahování člunů k prohlídce a údržbě), venkovní šlapy k uložení lodí pro údržbu a opravy, hala loděnice sloužící pro rozsáhlé opravy lodí, železobetonová plocha k uložení kontejnerů, obratiště lodí, bazén přístavu a řada dalších zařízení.

#### **Postup realizace**

Realizace celého komplexu Centra dopravních služeb Bohumín samozřejmě neproběhne v jediném časovém úseku. Výstavba bude časově etapizována. Terminál Bohumín - Centrum dopravních služeb představuje vstupní fázi.

Investice terminálu a investice podmiňující řešení hraničního přechodu Bohumín - Chalupki představují pak následující soupis:

- Přeložka silnice 1/58 v obcích Vrbice a Pudlov - státní investice Ředitelství silnic a dálnic ČR.
- Výstavba nového silničního mostu na 1/58 přes řeku Odru ve St. Bohumíně - státní investice ČR a PR.
- Výstavba kontejnerového terminálu - soukromá podnikatelská investice (předběžně projednáváno s ČSKD Intrans a. s., která musí zrušit terminál v Ostravě - Přívoze).
- Rekonstrukce kolejí pro kombinovanou dopravu - investice do technické vybavenosti - soukromý podnikatelský subjekt zajišťující ve spolupráci s ČD tento způsob dopravy - pp. akc. spol.

TB-CDS - výběrové řízení, předpokládaná spoluúčast při financování PHARE.

- Vyvolané investice: - přeložky tras VN a NN přenosové soustavy ČEZ;
  - rekonstrukce kolejí v částech nezahrnutých do investičních akcí,
  - řešení bytové problematiky osady Louny.
- Výstavba obslužné části hraničního přechodu - rekonstrukce obytných budov osady Louny.
- Výstavba administrativní součásti TB-CDS: - prostory pro celní odbavování;
  - prostory pro parkoviště celního prostoru;
  - prostory pro policejní odbavování;
  - prostory pro spediční kanceláře;
  - prostory pro bankovní služby;
  - prostory pro parkování mimo celní prostor (prostory budou situovány z velké části v rekonstruovaných obytných budovách osady Louny).
- Výstavba distribučních skladů pro kontejnerový terminál.
- Výstavba silnoproudých a slaboproudých energetických sítí.
- Výstavba telekomunikačních sítí.
- Výstavba kotelny a kompresorové stanice: Je uvažováno s vytápěním důlními plyny ze stanice OKD-DPB Paskov, a. s., která je odčerpává na zrušené šachtě Vrbice v sousedství terminálu a s možností vytápění bioplynem, který bude jímán ze skládky komunálního odpadu města Ostravy v přímém sousedství areálu terminálu.
- Výstavba venkovního osvětlení.
- Realizace ekologických opatření - zvukové bariéry, biokoridor.
- Výstavba motoristických služeb - čerpací stanice PHM, myčky nákladních vozidel, osobních vozidel, servisní služby.
- Výstavba administrativního centra rekonstrukcí budovy v osadě Louny - vybavenost marketingu.
- Spolupráce s Ředitelstvím vodních cest ČR na přípravě studie příležitosti pro realizace vodní cesty po Odře od státní hranice po Novou Huť Kunčice a Vítkovice a a. s. a zpracování logického rámce s využitím TB-LC.

#### **Co je řešeno výstavbou Terminálu Bohumín**

- Vyřešení svízelné situace v dálkové nákladní silniční dopravě na česko-polské hranici v Náchodě a Těšíně-Chotěbuzi.
- Vybudování terminálu pro kombinovanou dopravu.
- Vybudování kontejnerového terminálu na úrovni řídicího logistického centra, rozšířeného o kombinovanou nedoprovázenou dálkovou dopravu návěsů a speciálních nástavb, nákladními rychlovlaky po II. železničním dopravním koridoru (resp. i před jeho realizací).
- Umožnění etapové výstavby dálnice D 1 a řešení situace na st. silnici 1/58 v obcích Vrbice a Pudlov.
- Ekologizace dálkové dopravy kontejnerizací a kombinovanou dopravou, výhledově vodní dopravou. Realizace dálnice po železnici na VI. evropský multimodální dopravní koridor.
- Kumulace hraniční obslužnosti na 1/58, D 1, železnici a výhledově vodní cestě po Odře v oblasti celní, policejní a spediční.
- Poskytnutí hraniční obslužnosti účastníkům dálkové dopravy zajištěním služeb pro relaxaci, parkování, hotelové služby, stravování, obchodní centra, bankovní služby, tankování a mytí vozidel dálkové dopravy. To vše vytvořením příležitosti pro podnikatele a jejich vlastní iniciativu k rozvoji podnikatelské příležitosti k realizaci centra dopravních služeb na česko-polské hranici.

- Neopomenutelnou skutečností je, že vychází z možnosti využitelnosti kapacity železniční stanice Bohumín a neopomíjí vybavenost železničních stanic v oblasti Ostravska, které mají vybavenost umožňující využití při realizaci dopravní nákladní železniční dálnice (vlakotvorby) mezi přístavy Severního a Baltického moře a Středozemního moře na jihu Evropy.

Stavba terminálu Bohumín - Centra dopravních služeb je významným příspěvkem podnikatelů k budování infrastruktury VI. evropského multimodálního dopravního koridoru a k ekologizaci dopravy mezi severem a jihem Evropy. Svým významem značně rozšiřuje lokální zájmy a přesahuje široce zájmy ostravského regionu.

Náklady na vybudování Terminálu Bohumín - Logistické centrum představují na přípravné a realizační fáze cca 1,3 miliardy Kč. Naproti tomu nesystematické řešení hraničního přechodu na vlastním evropském dopravním koridoru bude představovat cca 1,75 miliardy Kč zahrnující:

- nutnost vybudování kontejnerového terminálu daná likvidací stávajícího v Ostravě - Přívoze cca 300 mil. Kč;
- vybudování hraniční obslužnosti na D 1 ve Věřňovicích cca 1.000 mil. Kč;
- vybudování hraniční obslužnosti na 1/58 na přechodu Bohumín - Chalupki náklady cca 200 mil. Kč;
- vybudování překladiště kombinované dopravy včetně parkovišť a rek. kolejí přístup. cest. cca 50 mil. Kč;
- řešení ekologie v obcích Vrbice - Pudlov na st. silnici 1/58 cca 200 mil. Kč.

Přínos řešení podnikatelské vize TB-LC prezentuje úsporu cca půl miliardy korun, při předpokládaných nákladech cca 1.300.000.000 Kč a řeší problematiku s ohledem na podstatné snížení trvalých provozních nákladů. Vytváří optimální podmínky pro návratnost vnesených prostředků při řešení problematiky veřejné dopravy. Neopomenutelnou skutečností je, že vychází z možnosti využitelnosti kapacity železniční stanice Bohumín, která má vybavenost umožňující využití při realizaci dopravní nákladní železniční dálnice (vlakotvorby) mezi přístavy Severního a Baltického moře a Středozemního moře na jihu Evropy.

#### Použité podklady:

1. Urbanistická studie centra dopravních služeb Bohumín, Hutní projekt Frýdek - Místek, červen 1997.
2. Studie přeložky silnice I/58, Projektová kancelář HBH projekt Brno, prosinec 1997.
3. Terminál Bohumín - Logistické centrum - automatizace celního odbavování, Sdružení Terminál Bohumín, srpen 1998.
4. Nabídka ke spolupráci a účasti v projektu Terminál Bohumín - Logistické centrum, Sdružení Terminál Bohumín, srpen 1998.
5. Logický rámec projektu Terminál Bohumín - Logistické centrum - podklad ke zpracování studie příležitosti a proveditelnosti; Sdružení Terminál Bohumín - Ing. Vítězslav Sochor, Ostrava, srpen 1998.
6. Podnikatelský záměr 1996 (Ing. Vítězslav Sochor, Dr. Jaromír Kuča).

*Doc. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.  
Fakulta stavební, Katedra městského stavitelství VŠB - TU Ostrava  
Ing. Vítězslav Sochor  
Sdružení Terminál Bohumín*