

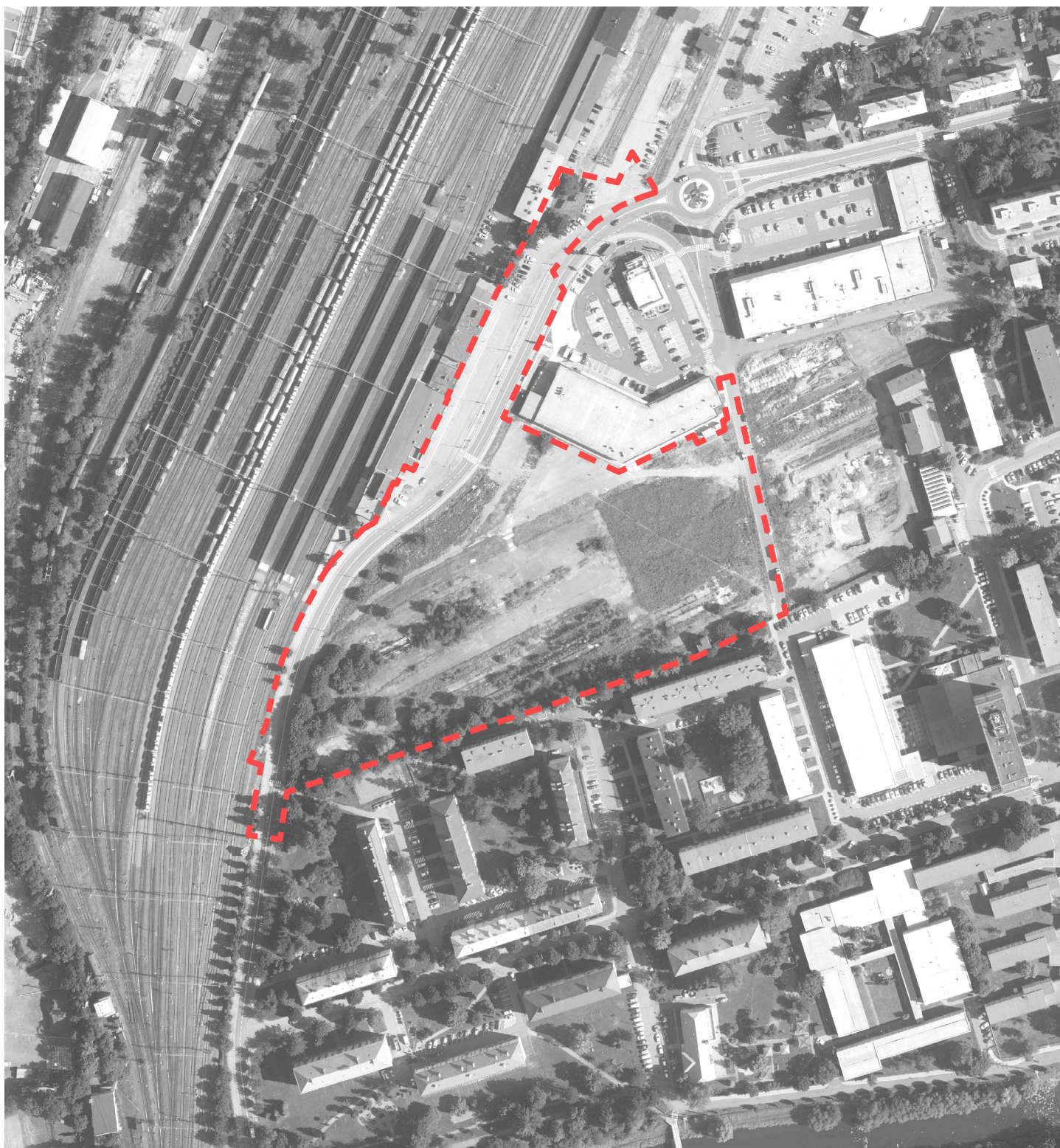
Soutěžní zadání

Nový terminál autobusové
dopravy, přednádražní
prostor, městský úřad,
veřejné prostranství,
parkovací dům a studie
dvou bytových domů pro
Valašské Meziříčí – v areálu
brownfieldu bývalé
Křižanovy pily.

Porota
Ján Studený
Pavla Matějka Enochová
Martin Sedmák
Luděk Šimoník
Lukáš Tittl
Zdeňka Hoffmeisterová
Yvona Wojaczková
Ondřej Chybík
Alena Carbolová
Robert Stržínek
Vojtěch Uhřík
Václav Chajdrna

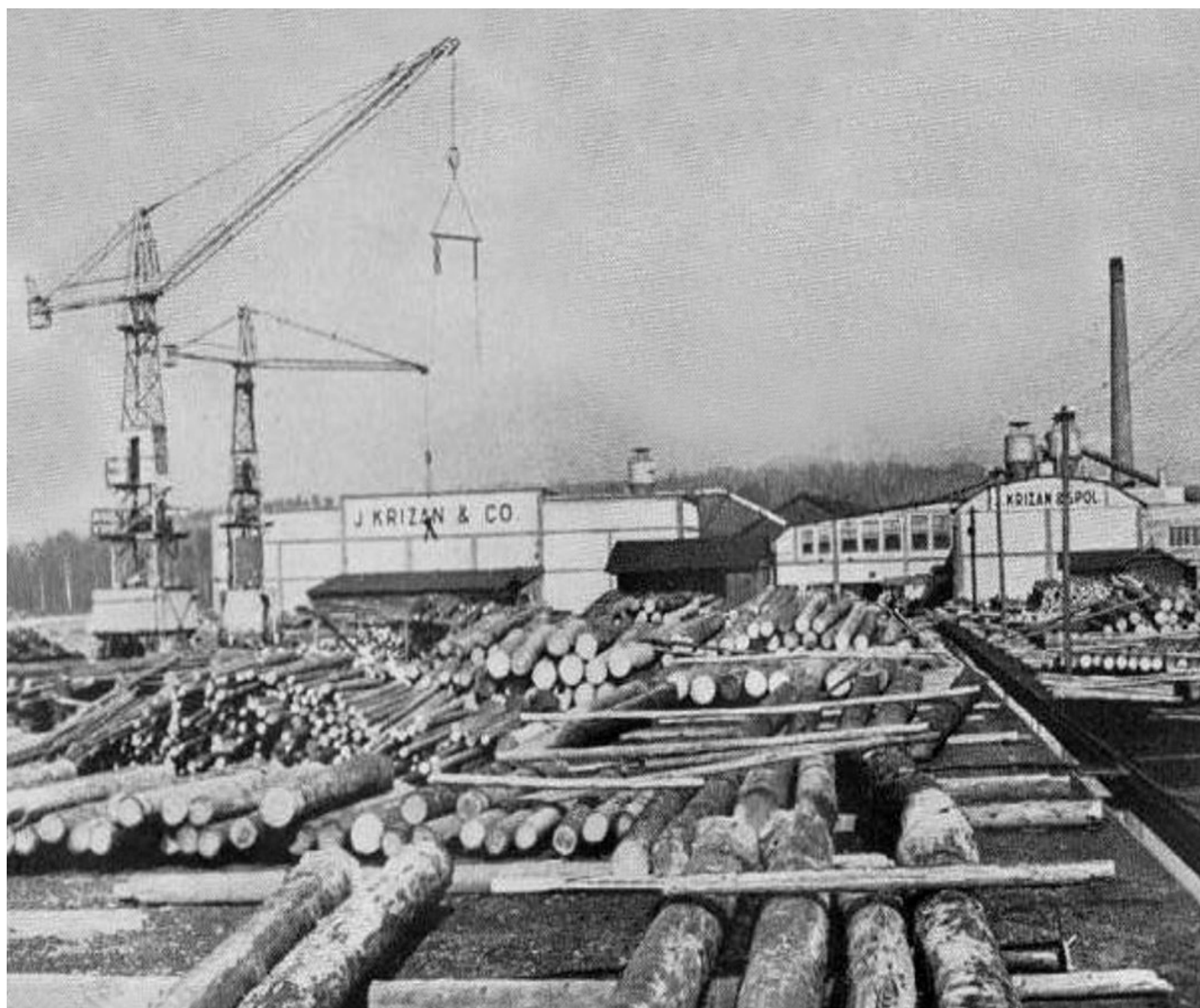
Odevzdání 1. fáze
|17|04|2025|

Odevzdání 2. fáze
|11|07|2025|

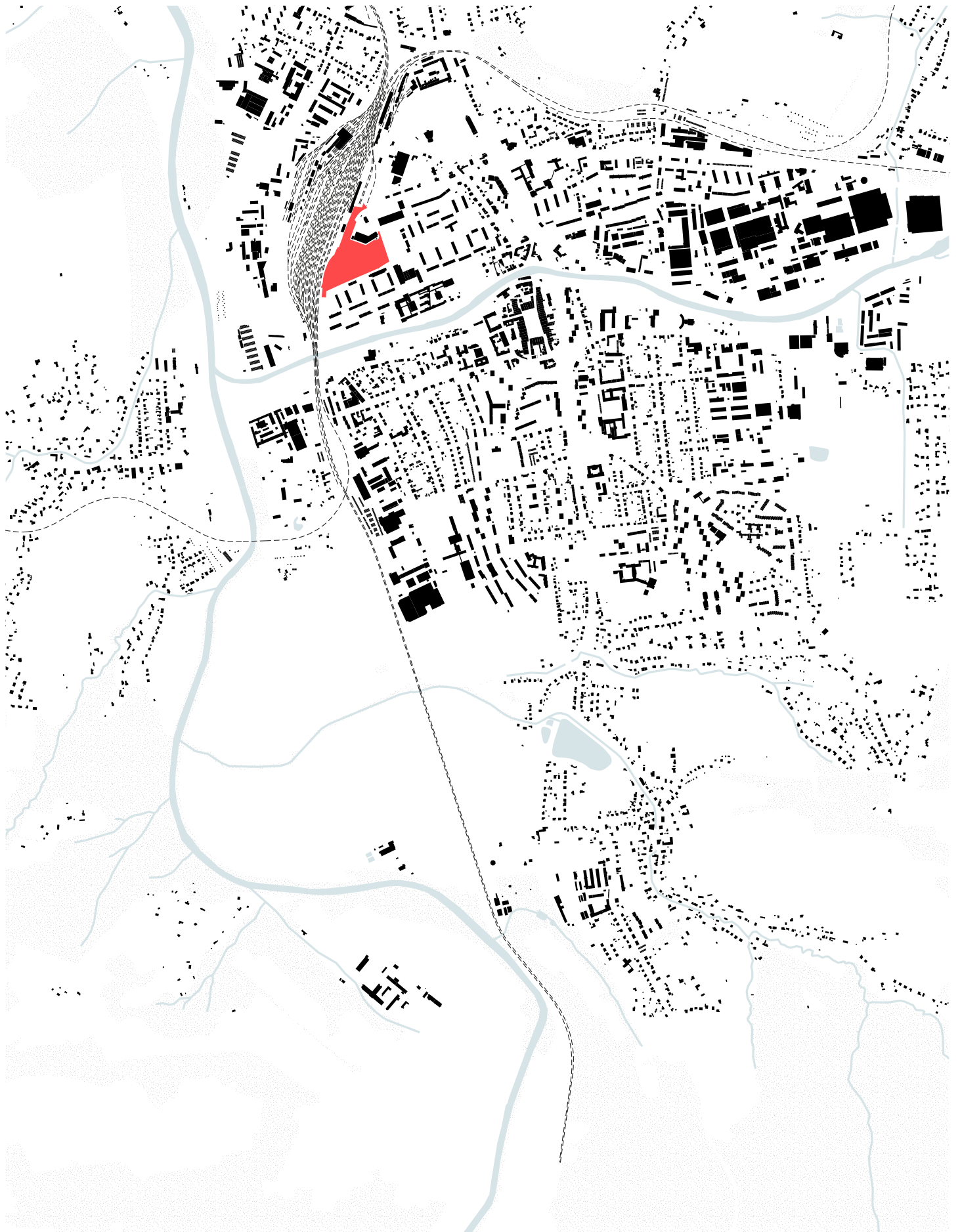


Město Valašské Meziříčí vyhlašuje otevřenou dvoufázovou architektonickou projektovou soutěž o návrh terminálu autobusové dopravy, městského úřadu a parkovacího domu. Součástí soutěže je také návrh veřejného prostranství a koncepční návrh dvou bytových domů.

Soutěž navazuje na územní studii z roku 2021. Dané je dopravní řešení okružní křižovatky a podchod spojující řešené území s budovou železničního nádraží a jeho nástupišť.



Křižanova pila, 1941



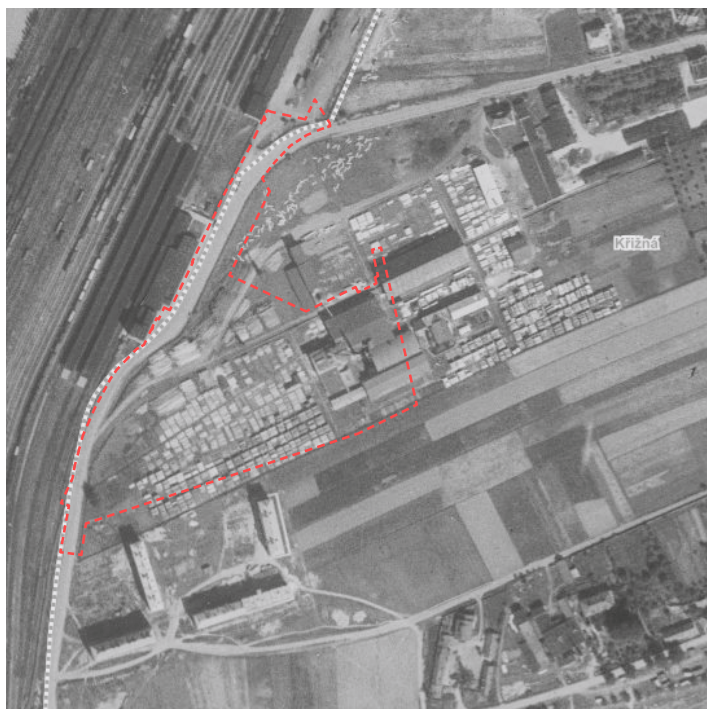


Valašské Meziříčí

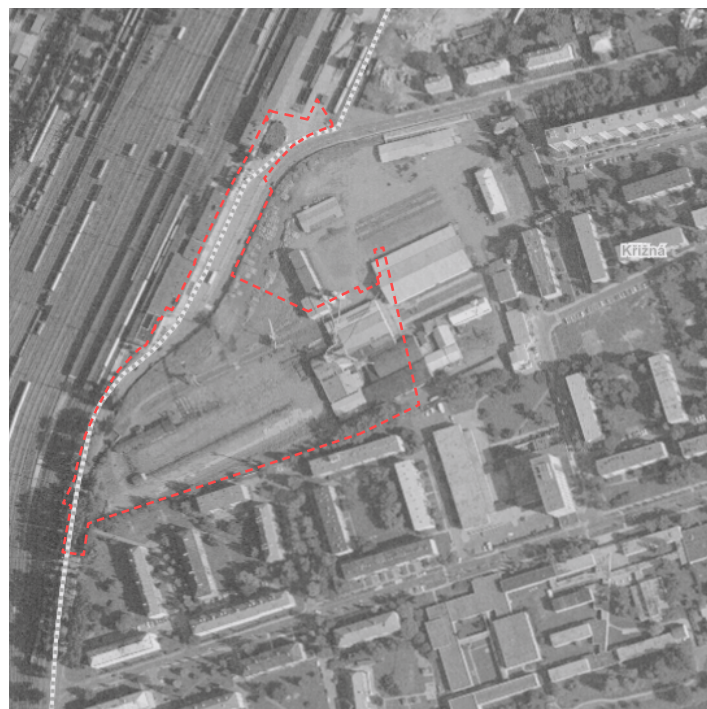
Valašské Meziříčí, často označované jako „Valašská brána“, leží na soutoku Rožnovské a Vsetínské Bečvy, na úpatí Moravskoslezských Beskyd. Město vzniklo v roce 1924 spojením obcí Meziříčí a Krásno nad Bečvou, přičemž první zmínka o Meziříčí pochází již z roku 1297. Jeho dominantou je zámek Žerotínů, který dnes slouží jako kulturní a společenské centrum.

Město, které je domovem více než 22 tisíc obyvatel, je správním centrem Mikroregionu Valašskomeziříčsko-Kelečsko, zahrnujícího 18 okolních obcí s celkovou populací přes 41 tisíc obyvatel.

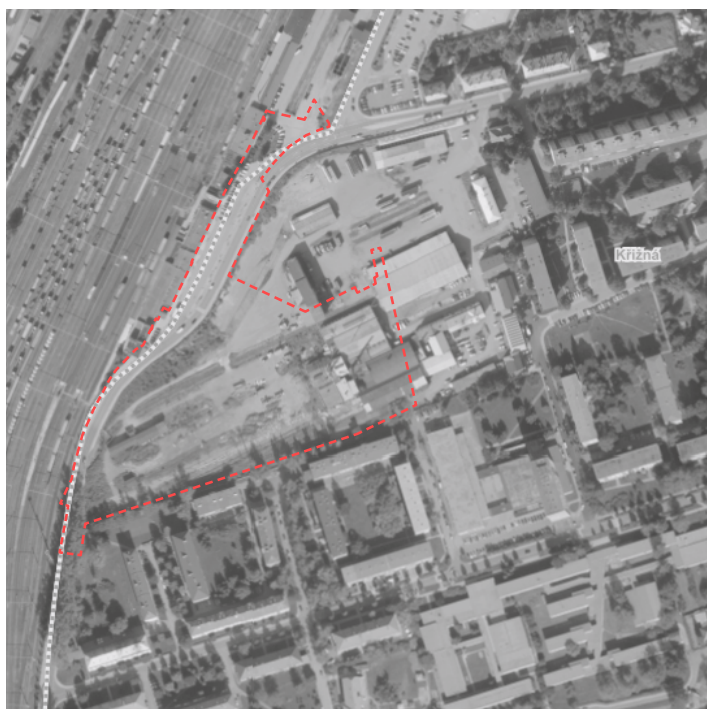
Valašské Meziříčí leží na důležité železniční trati spojující Hranice na Moravě a Vsetín, což zajišťuje pohodlné spojení s okolními městy i vzdálenějšími regiony. Hlavní nádraží ve městě je významným dopravním uzlem, kde pravidelně zastavují vlaky v obou směrech. Městem také prochází dálková cyklotrasa Bečva, která propojuje oblast Beskyd a Jeseníků. Tato oblíbená trasa vede podél řek Rožnovská a Vsetínská Bečva.



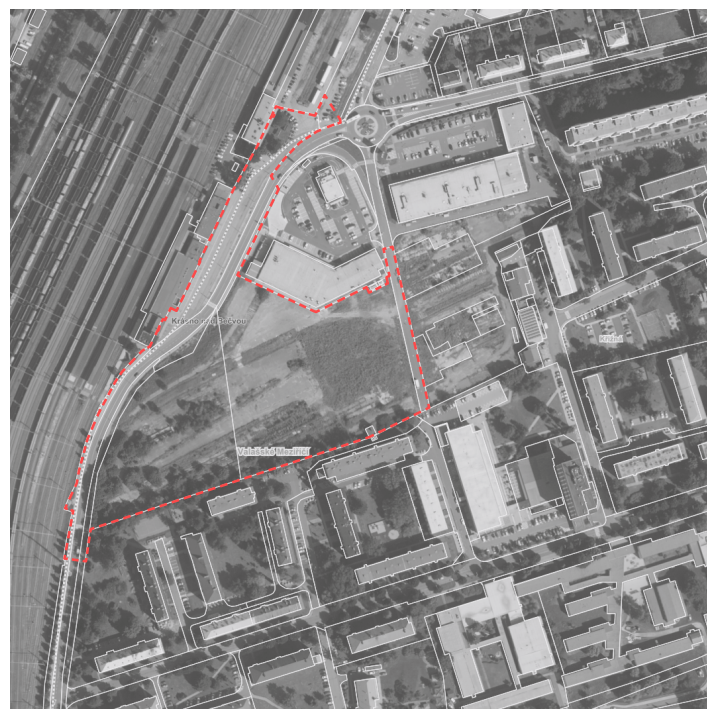
Letecké snímování 1950–1953



Letecké snímování 2002–03



Letecké snímování 2010–12



Letecké snímování 2023, katastr

Historie vývoje areálu

Řešené území

Parní pilu a skladiště dřeva postavil v roce 1914 v Krásně nad Bečvou (dnes součást Valašského Meziříčí) obchodník se dřevem Jan Křížan. Areál, umístěný poblíž krásenského nádraží, se rychle rozrůstal – roku 1916 přibýly nové dílny, roku 1921 sušárna a bednárna, a do roku 1924 byla dokončena větší přestavba zahrnující kotelnu, kůlny, brusírny, stáje a kanceláře. V roce 1922 Křížan zřídil na pile elektrickou centrálu, která dodávala elektřinu továrně Moritze Schlesingera. Roku 1931 rozšířil výrobu o továrnu na dřevitou vlnu, původně vlastněnou Vítkovickými železárnami, kterou odkoupil.

Během války provoz udržel díky potvrzení, že není žid. Po roce 1946 však byla továrna znárodněna a začleněna do n. p. Moravskoslezské pily Šumperk. Po revoluci získali dědicové areál zpět. Pozemky poté odkoupilo město Valašské Meziříčí.

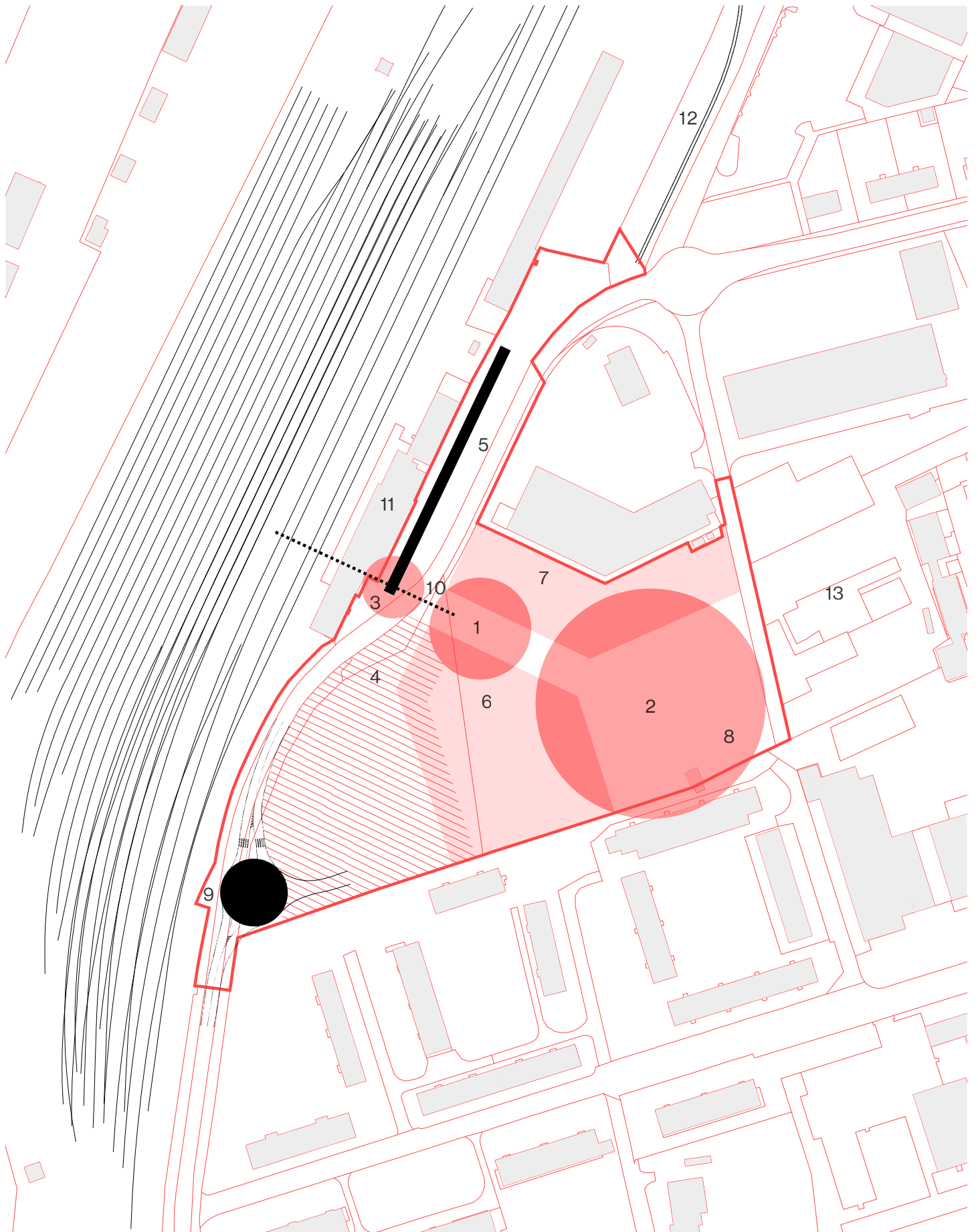
Řešené území se nachází převážně na parcelách č. 251/2, 251/10, 1479, 1790/1, 1007/37 a 1007/48 a na části parcel 1014/3, 251/17, 283/32, 1007/63 a 1007/69 v katastrálním území Krásno nad Bečvou. Celková plocha řešeného území je 36 640 m².

Jedná se o brownfieldový areál, jehož západní hrana je definovaná silnicí druhé třídy. Severní hranu tvoří předprostor vlakového nádraží a záda budovy nákupního centra. Východní hrana bude definována novou výstavbou a na jihu území sousedí se starší bytovou výstavbou.


V územním plánu je většina řešeného území vymezena jako plocha SO.1 – "plochy smíšené v centrální zóně". Soutěžní zadaný stavební program je s územním plánem v souladu.

Řešené území





Řešené území

 **Veřejná prostranství**

- 1 Piazzetta (náměstí)
Centrální komunikační veřejné prostranství – ústí v něm podchod k vlakům, zpřístupňuje autobusový terminál; orientují se do něj hlavní vstupy městského úřadu a parkovacího domu a nástup do parku
- 2 Park
Plocha kvalitní zeleně s hlavním krajinářským prvkem, alejí. Plocha, která správnou kompozicí v současnosti vytvoří plnohodnotný park a v budoucnu umožní výstavbu bytových domů.
- 3 Přednádražní prostor
Prostor propojující železniční dopravu s městem – místo setkávání, orientace a přestupu mezi různými druhy dopravy.

 **Terminál autobusové dopravy**

- 4 Plocha pro příjezdová a odjezdová stání regionální a příměstské dopravy
- 5 Zastávky MHD a náhradní dopravy (umístění je třeba respektovat)

 **Městský úřad**

- 6 Městský úřad nemusí být volně stojící budovou, lze jej vhodně konstrukčně propojit s autobusovým terminálem

 **Parkování**

- 7 Parkovací dům – umístěný při zadní fasádě sousedního nákupního centra

Bytové domy

- 8 Jejich umístění se předpokládá v ploše budoucího parku

Projekty, studie, potenciály

- 9 Okružní křižovatka
- 10 Podchod
- 11 Nová budova železniční stanice
- 12 Volnočasový areál (skate park)
- 13 Bytové domy, soukromý development

Zadání

Zadáním je navrhnout několik funkčních celků na společném půdoryse územní studie, z níž soutěž přebírá prostorové principy.

Návrh musí respektovat projekt okružní křižovatky v jihozápadním rohu řešeného území a projekt podchodu z řešeného území do železničního nádraží a na jeho nástupiště. Dokumentace těchto dvou projektů v aktuálních variantách jsou vydány jako soutěžní podklady. Dále by návrh měl navazovat na vypracovaná řešení dopravní studie, která je též součástí soutěžních podkladů.

Severním vzdáleným sousedem bude volnočasový (skate) park a na východě se plánuje soukromá výstavba.

Návrh musí reflektovat plánovaný postup výstavby a efektivně pracovat s etapizací.

Etapizace

- 1 Terminál autobusové dopravy včetně řešení přednádražního prostoru,
Kompletní dopravní řešení
Zasíťování celého řešeného území
+ Relevantní parkovací kapacita pro MÚ (při uvážení realizace dalších etap)
+ Relevantní veřejná prostranství (při uvážení realizace dalších etap)
- 2 Městský úřad
+ Relevantní parkovací kapacita pro MÚ (při uvážení realizace dalších etap)
+ Relevantní veřejná prostranství (při uvážení realizace dalších etap)
- 3 Parkovací dům
+ Relevantní veřejná prostranství (při uvážení realizace další etapy)
- 4 Bytové domy
Úprava veřejného prostranství

Využití území dle územního plánu

- Maximální výška zástavby v celém řešeném území – 5 nadzemních podlaží
- Podíl zeleně 40% z celkové výměry plochy parcel č. 251/2, 251/10, 1007/37 (do podílu zeleně se nezapočítávají zelené střechy, fasády a parkoviště realizovaná zatravnovacím systémem)

Terminál autobusové dopravy

Terminál autobusové dopravy se oproti územní studii musí vyřešit znovu. Potřebné kapacity ověřené územní a dopravní studií se oproti původnímu zadání zmenšily a stání MHD a náhradní dopravy se umístily na hranu vlakového nádraží. Právě blízkost těchto dvou módů dopravy má být základem návrhu; v ideálním případě bude moci cestující přesednout z vlaku na autobus, aniž by mohl zmoknout.

Limitujícími prostorovými faktory jsou nově navržená okružní křižovatka, vedení silnice II/150 a terénní rozdíly.

Počet odjezdových (nástupních) stání pro příměstskou a regionální dopravu – 13
Počet příjezdových (výstupních) stání pro příměstskou a regionální dopravu – 3
stání s těsným řazením

V případě příjezdu vyššího počtu spojů, které by potřebovaly příjezdové stání současně využít, doporučujeme navrhnout oblast vjezdu do autobusového nádraží tak, aby případný vyčkávající spoj nezablokoval vjezd do prostoru autobusového nádraží a bylo možné jej objet.

Počet odjezdových (nástupních) stání pro MHD – 4

Počet příjezdových (výstupních) stání pro MHD – 1

Počet stání pro náhradní či zájezdovou dopravu – 1

Stanoviště MHD a náhradní autobusové dopravy jsou součástí přednádražního prostoru a budou koncipována hrana/hrana u budovy železničního nádraží, viz situace řešeného území.

Pro odstavování autobusů budou sloužit aktuálně volná odjezdová stání. Při vhodném prostorovém uspořádání (například stromovému) zastávek nebudou odstavené autobusy překážet ostatnímu provozu v terminálu.

Stanoviště autobusů příměstské/regionální dopravy budou řešena jako krytá proti nepřízní počasí. Stanoviště MHD a náhradní autobusové dopravy postačí nekrytá.

Veřejná prostranství

Zeleň je pro návrh veřejných prostranství Křižanova pily klíčová. Toto území bude zatíženo dopravou a předpokládá se, že dostatečné množství kvalitní zeleně bude integrální složkou veřejného prostranství a nástrojem zpříjemnění prostředí.

Hlavními veřejnými prostranstvími jsou:

- Piazzetta (náměstí), do které budou orientovány hlavní vchody navržených staveb, nástup do parku a vstup do podchodu
- Park, jehož hlavním kompozičním prvkem bude alej Emilie a Jana Křižanových
- Přednádražní prostor, přívětivý a efektivní

Dalšími důležitými částmi návrhu veřejných prostranství budou okolí terminálu autobusové dopravy a cestní síť v území (chodec, cyklista, automobilista) včetně studií vymezené ulice při východní hraně území.

Alej Emilie a Jana Křižanových

Budoucí alej ponese název „Alej Emilie a Jana Křižanových“ na počest zakladatelů pily. Má být dominantním prvkem parku a lemovat pěší cestu, která nemusí být nutně rovná a přesně kopírovat umístění v územní studii. Délkou a rozsahem by se územní studie měla držet.

Vysázena bude dvěma druhy akátů:

- Trnovník Casque Rouge (Robinia Casque Rouge), růžovofialové květy v převislých hroznech, menší strom, dorůstá výšky 6–10 m, šířky 5–8 m;
- Trnovník akát Unifolia (Robinia pseudoacacia Unifolia, syn.: R.p. Monophylla), bílé květy v převislých hroznech, středně velký strom, dorůstá výšky 15–20 m, šířky 8–10 m.

Je zde potřeba vzít v potaz, že část parkové plochy připadne v poslední etapě bytovým domům. Doporučujeme tomu přizpůsobit nejen umístění aleje, ale i návrh parku jako celku.

Městský úřad

Nová budova městského úřadu bude sloužit pro 130 zaměstnanců vykonávajících státní správu a denně ji navštíví přibližně 416 osob. (Stávající úřady na ulici Soudní 1221 a na Náměstí 7 zůstanou zachovány.)

Celková zastavěná plocha	ca 2000–2200 m ²
HPP	ca 6600 m ²

V přízemí je třeba počítat s prostorem pro spisovny a agendy vydávání dokladů, což vyžaduje zachovat celkovou zastavěnou plochu přízemí v rozmezí 2 000–2 200 m². U nadzemních podlaží je možné navrhnout menší rozlohu při zachování celkové podlažní plochy a plánovaného počtu pater.

V přízemí (1NP) je nutno umístit:

Podatelna + informace + pokladna	ca 70 m ²
Komerční nájemní prostor	ca 70 m ²
Kavárna	ca 70 m ²

Komerční nájemné jednotky i kavárna budou fungovat samostatně. Vyžadují tedy řešení hygienického zázemí pro návštěvníky a zázemí v širším slova smyslu pro provoz (šatna, sklad, kancelář, apod. v kreativním uspořádání).

kanceláře	ca 2610 m ²
sklady	ca 590 m ²

Minimálně spisovny označené červeně budou umístěny v přízemí. (Budou vybaveny posuvnými regály / rotačními kartotékami). Optimálně všechny spisovny.

Zkratky použité v tabulce

OOZ – odbor organizační a zaměstnanecký
 OÚPSŘ – odbor územního plánování a stavebního řízení
 OŽP – odbor životního prostředí
 VIS – vnitřní informační systém
 OŽÚ – odbor živnostenského úřadu
 OSV – odbor sociálních věcí
 ODSA – odbor dopravně správních agend
 OEOPCD – odbor evidence obyvatel, občanských průkazů a cestovních dokladů
 OMS – odbor majetkové správy

zasedací místnosti ca 175 m²
 Zasedací místnost o velikosti ca 35 m² bude na každém podlaží.

kuchyňky (včetně DM) ca 125 m²
 Kuchyňky včetně denních místností o velikosti ca 25 m² na každém podlaží.

Hygienická zázemí a komunikace minimálně dle normových požadavků

Kolárna pro zaměstnance pro ca 20 kol

Odbor	Zaměstnanci	Kanceláře / vedoucí	Kanceláře / individuální	Kanceláře / sdružené (2 osoby)	Rezerva osob	Klienti /rok	Skldy / spisovny (min m ²)
OOZ	1		1			2750	35
přestupkový	16	1		8	1	1600	35
OÚPSŘ	16	1		8	1	12000	150
finanční	7	1	1	3	1	25400	35
OŽP	15	1	2	6		5500	70
VIS	2			1		300	35
OŽÚ	6	1	1	2		3300	35
OSV	21	3	1	9	1	4900	35
ODSA	15	1	1	7	1	25000	70
EOPCD	9	1	1	4	1	18451	70
OMS							20
rezerva	22	1		11	23	4810	
celkem	130	11	8	59	29	104011	590

Parkovací dům a parkování v území

Parkovací plochy celého území by měly být sdílené pro osobní automobily s dostatečnou kapacitou pro klienty a zaměstnance městského úřadu, pro cestující autobusovou i vlakovou dopravou, taxislužby. Řeší jak dlouhodobého tak krátkodobého parkování, P+R (park and ride) a K+R (kiss and ride).

Počet stání na terénu bez specifikace – 70.

Počet parkovacích míst bez specifikace v parkovacím domě – 180.

Specifikaci jednotlivých parkovacích stání určí soutěžící v rámci koncepce pohybu v území (v souladu s platnou legislativou s ohledem na budovu MÚ - 130 zaměstnanců + 416 osob/den + komerční prostory).

Stání K+R budou umístěny v přednádražním prostoru.

Parkovací dům je dle studie koncipován jako konstrukce, kde je pro parkování využita také střecha.

Součástí návrhu bude řešení parkování jízdních kol a koloběžek pro veřejnost a to pro ca 10 kol v uzamykatelných boxech a 20 volných stojanů. Zaměstnanci městského úřadu by měli mít k dispozici vlastní zamykatelnou kolárnu, umístěnou v těsné blízkosti nebo přímo v rámci objektu městského úřadu.

Bytové domy

Bytové domy byly v územní studii navrženy tak, aby plně využili přípustnou míru zpevněných/zastavěných ploch. Jsou tak navrženy ve skice jako podsklepené domy s pěti nadzemními podlažími (z toho jedním ustupujícím) a s 20–24 byty. Studie stanovila výšku římsy na 13,5 m a maximální hloubku zástavby 18 m.

Dle stejného principu – dodržet přípustnou míru zpevněných ploch v území – lze postupovat i v této soutěži a v souladu s celkovou koncepcí řešeného území navrhnout ve skice bytový dům nebo bytové domy.

Variantně navrhnete optimální/ideální míru zastavění území s tím, že by poslední etapa (výstavba bytových domů) mohla vyžadovat změnu územního plánu. Změna územního plánu se může vztahovat pouze k míře zastavení, nikoliv k výšce budovy (max. 5 NP).

Porota / Závislá část



Yvona Wojaczková
Místostarostka města



Alena Carbolová
Zastupitelka města



Ondřej Chybík
Městský architekt



Robert Stržínek – náhradník
Starosta města

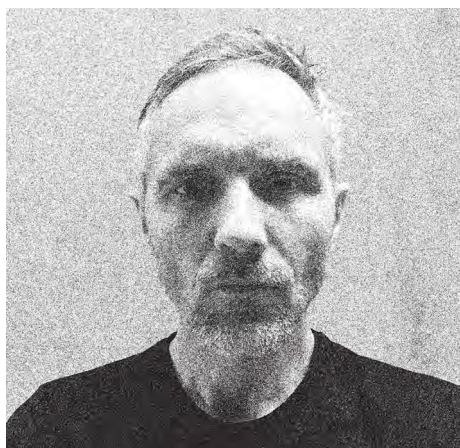


Václav Chajdrna – náhradník
Člen zastupitelstva města



Vojtěch Uhřík – náhradník
Člen zastupitelstva města

Porota / Nezávislá část



Ján Studený

Architekt, zakladatel studeny architects (od 1995 ksa.), Bratislava. Realizace v Čechách, na Slovensku i v zahraničí. Docent a vedoucí ateliéru na Katedře architektonické tvorby VŠVU v Bratislavě. Přednáší na veřejných fórech a je autorem a editorem několika tematických publikací.



Pavla Matějka Enochová

Vystudovala Fakultu architektury Českého vysokého učení technického, v rámci studií absolvovala stáž zaměřenou na urbanismus a územní plánování na Londýnském UCL. Je autorizovanou architektkou a již od studia spolupracuje s ateliérem A69 – architekti, paralelně pracuje samostatně. Věnuje se projektům různého charakteru i měřítek.



Martin Sedmák

Vystudoval architekturu na Fakultě architektury ČVUT v Praze a absolvoval studijní pobyt na University of Strathclyde v Glasgow. Jako architekt se věnuje projektování i urbanismu. Působil ve studiích v Rakousku a na Novém Zélandu, poté dlouhodobě v ateliéru A8000, kde nyní zastává pozici ředitele projekce. Podílel se na návrhu řady významných staveb a urbanistických projektů v Česku i zahraničí.



Luděk Šimoník

Absolvent Fakulty architektury VUT v Brně se zkušenostmi ze studia ve skotském Glasgow. Zakladatel architektonické kanceláře AXXIOFFICE, která se věnuje širokému spektru témat, zahrnujících urbanistické i architektonické výzvy. Během krátké doby své existence ateliér zvítězil v řadě otevřených soutěží s mezinárodní účastí.



Lukáš Tittl – náhradník

Vystudoval Fakultu dopravní ČVUT. Od té doby se věnuje udržitelné mobilitě. Pracoval v Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kde řešil především koncepci dopravy a pražskou železnici. Od roku 2023 pracuje ve Správě železnic jako vedoucí oddělení veřejného prostoru, kde má na starosti přípravu a projednání nových vysokorychlostních tratí a návrh přestupních terminálů. Věnuje se vzdělávání studentů v oboru udržitelná mobilita na ČVUT.



**Zdenka Hoffmeisterová –
náhradnice**

Absolventka pražské techniky s roční výměnou alma mater za TUL v Lisabonu. Po absolvování závěru v pražském ateliéru PH6, založila vlastní studio Steinerová Hoffmeister architects, jehož působení se protahuje už přes 10 let. Preferovaným zadáním jsou rekonstrukce, jako nejšetnější varianta práce s prostředím.

Veškeré požadavky uvedené v zadání jsou doporučující povahy a nejsou závazné.