



Zadání urbanisticko - architektonické soutěže

Město Valašské Meziříčí

První zmínka o Meziříčí pochází z roku 1297. V sousedství byla založena obec Krásno, roku 1491 povýšená na městečko. V roce 1924 se obce Meziříčí a Krásno spojily ve Valašské Meziříčí. Město leží na soutoku řek Rožnovská a Vsetínská Bečva. Svou polohou představuje vstupní bránu do pohorí Moravskoslezské Beskydy. Dominanta města - obnovený zámek Žerotínů, který je dnes sídlem Kulturního zařízení, Muzejního a galerijního centra a oblíbeného hudebního M-klubu.

Počet obyvatel: 22 217 (01.01.2019)

Počet obyvatel ve správním obvodu obce s

rozšířenou působností: 41 631 (01.01.2019)

Počet obcí ve správním obvodu: 18 (správní obvod je totožný s Mikroregionem Valašskomeziříčsko-Kelečsko)

Počet kilometrů čtverečních města: 35,2

Počet kilometrů čtverečních správního obvodu: 229,75

Počet místních částí: 6

Počet katastrálních území: 8



Historický exkurz areál Křižanovy pily

Obchodník s dřevem Jan Křižan postavil roku 1914 na parcelách č. 249, 250 a 251 v Krásně nad Bečvou parní pilu a skladiště dřeva. Parcely se nacházely v blízkosti krásenského nádraží a Křižan do své pily čp. 305 brzy zavedl železniční vlečku ze severní tratě Hranice–Vsetín, která dále vedla do sousední továrny na lepenku E. a R. Vencel založené roku 1921. V areálu byly tyto budovy: vlastní parní pila, strojovna, kanceláře, stolárna a remise pro nakládání řeziva. Pila se ale rychle rozrůstala a od roku 1916 začínají přibývat další budovy. Nejprve to byla přístavba k vlastní pile a dílny, poté roku 1921 sušárna na řezivo a bednárna, a od roku 1922 probíhala první větší přestavba, která byla dokončena do léta 1924. Pila získala novou střechu, byla přistavěna kotelna, kůlny, brusírny, další budovy kanceláří a také stáje. V tomto roce byla také živnost Jana Křižana rozšířena o výrobu dřevěných beden. Roku 1922 byla v Křižanově pile zřízena elektrická centrála a elektrický proud byl z ní veden do továrny na klobouky Moritze Schlesingera. Pila se dále rozšiřovala a roku 1931 byla v objektu postavena továrna na výrobu dřevité vlny, kterou nejdříve vlastnily Vítkovické železárny, ale později Křižan továrnu koupil a stal se tedy provozovatelem parní pily, továrny na bedny a dřevitou vlnu. Za války se Křižan prokazuje, že není židem a svou továrnu může dále provozovat. Válka jeho živnost nepoznamenala ve větším měřítku, avšak roku 1946 je továrna znárodněna a živnostenská oprávnění jsou převedena na n. p. Moravskoslezské pily Šumperk.

Dobová fotografie Křižanovy pily se skladištěm dřeva



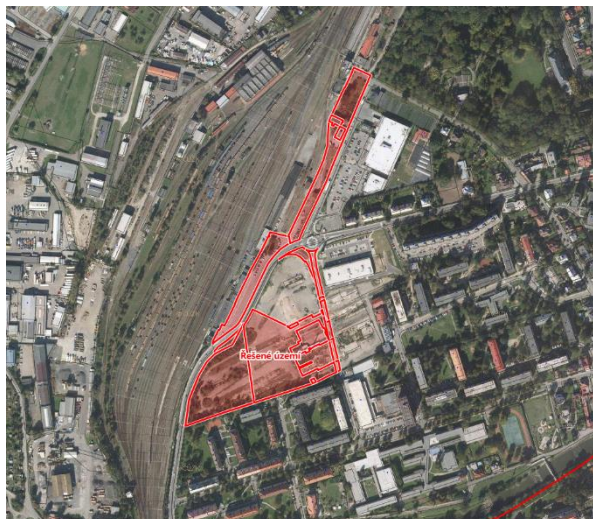
Křižanova pila na leteckém snímku v roce 1950



AREÁL BÝVALÉ KŘIŽANOVY PILY

Lokalita areálu Křižanovy pily je v těsném kontaktu centra města, vedle vlakového nádraží a je tak ideální lokalitou pro umístění dopravního terminálu. Současně byla tato lokalita zvolena Zastupitelstvem města jako lokalita pro novou budovu městského úřadu.

V této lokalitě se nachází soukromé pozemky, na kterých již byly vybudovány budovy pro obchod a služby, a v části vklíněné mezi městské pozemky a stávající obchodní budovy je plánována výstavba bytových domů soukromým investorem. Nezastavěné pozemky v řešeném území, které nejsou ve vlastnictví vyhlášovatele, nebudou zahrnuty do návrhu. V rámci řešeného území je nutné zohlednit lokalitu jako celek, tzn. vč. dopravního napojení na okolí.



Přesné vymezené lokality (viz zakres):

https://gis.muvalmez.cz/mapa/katastralni-mapa-g/?c=-496979%3A-1139473.5&z=6&lb=cuzk_of&ly=hr%2Cad%2Cpag&lbo=1&lyo=&n=765a-3e593aa4de0b94323608a6

Ideový návrh

Cílem soutěže je nalézt návrh urbanisticko - architektonického, krajinářského a dopravního řešení lokality areálu bývalé Křižanovy pily a území v okolí vlakového nádraží. Vyhlášovatel předpokládá, že soutěží získá harmonický poměr mezi plochami zástavby, veřejných prostranství a dopravní a technické infrastruktury. V daném území je třeba minimálně umístit – dopravní terminál, městský úřad, alej Emilie a Jana Křižanových a vyřešit parkování. Zároveň by se prostor měl stát novou důstojnou a reprezentativní „bránou“ do města pro návštěvníky přijíždějící vlakem či autobusem. Vybraný soutěžní návrh bude následně zpracován do Územní studie, která zpřesní možnosti využití a uspořádání řešeného území na základě doporučení soutěžní poroty, popřípadě vyhlášovatele. Na pozemcích Českých drah a Správy železnic je plánována úprava vlakového nádraží, kolejiště a daného prostoru, při přípravě návrhu by měl soutěžící počítat s tímto projektem zejména s vyústěním podchodu.

Vyhlášovatel umožňuje podání variantního řešení úpravy dopravního řešení projektu Správy železnic, s.p., v tomto případě je však soutěžící povinen předložit řešení bez dotčení projektu Správy železnic, s.p. a variantní řešení, kde bude projekt Správy železnic, s.p. řešen jiným způsobem. Návrh nesmí být v rozporu s platnými právními předpisy (mimo územní plán).

Územní plán

Územní studie může sloužit jako podklad pro případnou změnu územního plánu města Valašské Meziříčí. Návrh tedy nemusí být v souladu s platným územním plánem města Valašské Meziříčí. Aktuální a platné znění územního plánu města Valašské Meziříčí (úplné znění po změně č. 2), je zveřejněné na webových stránkách <https://www.valasskemezirci.cz/uzemni-plan/ds-2564/archiv=1&p1=17897>. Město navrhlo v rámci projednávané změny územního plánu změnu využití pozemků na plochu smíšenou v centrální zóně S0.1 a to u těch pozemků, kde se tento způsob využití dosud nenachází.

Limit veškeré zástavby v rámci územní studie činí maximálně 5 NP.

Etapizace

Vyhlašovatel předpokládá realizaci celého záměru v etapách. Výstavba nového městského úřadu se předpokládá v období následujících 5-ti let. Realizace aleje je podmíněna darovací smlouvou – nejpozději do konce roku 2028. Ostatní plochy budou již řešeny dle jejich potřeby a finančních možností vyhlašovatele.

Požadavky na umístění staveb v území

1. Dopravní autobusový terminál

Dopravní terminál pro městskou i příměstskou autobusovou dopravu 15 stanovišť pro autobusy (z toho 2 výstupní místa) a 10 odstavných ploch. Dopravní terminál musí počítat s vjezdem a obsluhou 15 metrových autobusů. Dopravní terminál bude sloužit rovněž pro přistavování autobusů náhradní autobusové dopravy pro vlakové spojení a zájezdové autobusy.

Stanoviště autobusů budou krytá proti nepřízní počasí.

Vyhlašovatel preferuje umístění dopravního terminálu, tak aby co nejlépe navazoval na vlakové nádraží a zabíral co nejmenší prostor (lze navrhnout variantním řešením projektu Správy železnic, s.p. – viz výše uvedené).

2. Městský úřad

Jedná se o novou budovu úřadu pro 130 zaměstnanců vykonávající státní správu a 416 návštěvníků denně (vedle tohoto úřadu bude zachován stávající úřad na ulici Soudní 1221 a Náměstí 7).

Závazné parametry, které je třeba dodržet 5 NP, celková zastavěná plocha 2 000 – 2 200 m².

Celková podlažní plocha bez konstrukcí orientačně 5 660 m².

V přízemí budovy Městského úřadu je nutné počítat s umístěním spisoven a agend pro vydávání dokladů, z tohoto důvodu je nutné zachovat celkovou zastavěnou plochu 2 000 – 2 200 m². Ostatní nadzemní podlaží již mohou mít plochu menší rozlohu při zachování celkové podlažní plochy a počtu pater.

Budova Městského úřadu musí být napojena kompletně na technickou a dopravní infrastrukturu.

3. Parkovací plochy a plochy pro pohyb, dopravní řešení

Parkovací plochy by měly být sdílené pro osobní automobily s dostatečnou kapacitou pro klienty a zaměstnance MěÚ, pro cestující autobusovou i vlakovou dopravou, taxislužby (řešení jak dlouhodobého tak krátkodobého parkování park and ride, kiss and ride). Umístění parkovacích ploch by mělo umožňovat jejich maximální využití v průběhu celého dne, tzn. v denních hodinách klienty dopravního terminálu a MěÚ, ve večerních a nočních hodinách a o víkendech a státních svátcích návštěvníky města a obyvatele přilehlého sídliště.

Minimální množství parkovacích míst stanoví vyhlašovatel pro potřeby úřadu a dopravního autobusového terminálu ve výši 200 osobních aut. V případě výstavby bytových domů je třeba upravit tento počet dle platných norem pro daný bytový dům. S ohledem na velké množství parkovacích ploch umožňujeme zvážit i umístění parkovacího domu případně alespoň dvoupodlažního parkování.

AREÁL BÝVALÉ KŘIŽANOVY PILY

Správa železnic, s.p. plánuje vybudovat v oblasti přednádraží na svém pozemku 100 parkovacích míst pro své zákazníky.

Parkovací plochy by měly být částečně zastíněné.

Součástí návrhu bude řešení parkování jízdních kol a koloběžek a to pro cca 100 uvedených dopravních prostředků.

Součástí studie by mělo být řešení ploch pro bezpečný pohyb chodců a vozidel po tomto území, vč. napojení na okolní komunikace - dořešení napojení na vnitroměstskou dopravu pro cyklisty.

Nepředpokládá se změna trasy komunikace II/150, zde je požadavek pouze na vhodné dopravní napojení na tuto komunikaci.

Soutěžící by měl zvážit požadavek Místní komise Křižná na propojení území bývalé Křižanovy pily se sídlištěm Křižná pouze pro pěší a cyklisty, je nutno počítat s přístupem IZS ze sídliště Křižná.

Vlakové nádraží by mělo být propojeno s územím Křižanovy pily podchodem, vyústění a podoba podchodu by měla být řešena v souladu se studií Správy železnic, s.p.

Veškeré dopravní řešení by mělo být navrženo v souladu s platnými právními předpisy pro rozměry, podobu, počet a umístění jednotlivých staveb, případné výjimky je třeba vysvětlit.

4. Výsadba Aleje Emilie a Jana Křižanových

V prostoru areálu bývalé Křižanovy pily (tedy nikoliv před nádražím) je nutné umístit alej, která ponese jméno budovatelů pily a bude nazvána „Alej Emilie a Jana Křižanových“. Alej bude vysazena akáty (robinie) dvou barev tj:

- 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



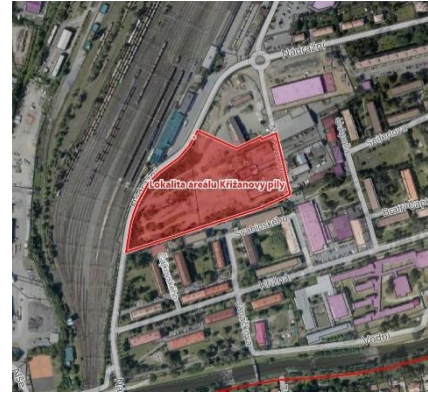
Na výsadbu a údržbu této aleje byl přijatý dar v hodnotě 1 mil. Kč od Prof. Dr. rer. nat. Ondřeje Křižana (dárce), s ohledem na výši daru může alej dosahovat délky cca 500 metrů při sázení dvou řad stromů. Dárce bude mít právo se k umístění vyjádřit v rámci hodnocení návrhu jako přizvaný odborník.

5. Ostatní zeleň a veřejná prostranství

V rámci okolní zástavby sídliště dosahuje zeleň cca 50 - 60%. Z tohoto důvodu je požadováno i v tomto území maximální možné posílení prvků nové zeleně, která bude vyžadovat minimální údržbu. Vyhlášovatel stanoví podíl zeleně v lokalitě areálu Křižanovy pily (viz obrázek) ve výši min. 40%; do tohoto podílu je možné započítat i Alej Emilie a Jana Křižanových, nelze však započítávat podíl zelených střech, zelených fasád nebo zelených parkovišť (zatravnovací systém parkovišť).

AREÁL BÝVALÉ KŘIŽANOVY PILY

Realizací zeleně by mělo být vytvořeno prostředí, které bude polyfunkční, umožní moderní propojení zeleně a staveb, dostatečné množství stínu pro lidi čekající nebo odpočívající. Zeleň by měla řešit oddělení funkčních celků vzrostlou zelení, zejména oddělení stávajícího sídliště Křižná na jižní straně řešeného území od prostoru Křižanovy pily, následně pak oddělení prostoru MěÚ, parkovacích ploch či parkovacího domu, dopravního terminálu a obchodních center. Prostor je a bude výrazně zatíženo dopravou a dostatečné množství zeleně by mělo zpříjemnit a osvěžit celý prostor. Podoba a typologie veřejného prostranství je ponechána na soutěžících.



Přínosem pro území by bylo umístění vodního prvku, pítka, uměleckého prvku, který připomene historii daného území. Vyhlašovatel dává na zvážení umístění skateparku v prostoru u vlakového nádraží naproti obchodnímu domu Kaufland.

6. Ostatní plocha

V případě, že v území bude dostatečný prostor, může být tento využit pro umístění bytových domů nebo jako ucelená územní rezerva pro další projekty města (tato rezerva však nemůže být počítána do podílu minimální vyžadované zeleně).