

ROZHOVOR S PRIMÁTOREM ZLÍNA

Série rozhovorů se starosty a primátory pokračuje rozhovorem s primátorem statutárního města Zlína, který se stal centrem nově ustanoveného Zlínského kraje. Město Zlín bylo vždy spojováno s kvalitní architekturou, dobrým urbanistickým řešením a pokrokovým územním plánováním. Jak v těchto tradicích pokračuje, jsme se ptali zlínského primátora PhDr. Zdeňka Dostála. Zdeněk Dostál je absolventem oboru historie na brněnské Masarykově univerzitě. Dvanáct let působil jako pedagog na olomoucké Univerzitě Palackého, ze které byl v roce 1972 propuštěn. V letech 1990 až 1998 zastával funkci přednosty zlínského okresního úřadu, primátorem města Zlína je od roku 1998.



Pane primátore, má vaše město platný územní plán?

Ano. Náš územní plán byl schválen v roce 1998, to znamená ještě v předchozím volebním období, a platí doposud. Přes všechny kritické připomínky a výhrady, které k tomuto plánu existují, považují osobně jeho přijetí za rozumný krok. Tento plán nahrazuje všechny plány předchozí, které přirozeně zastaraly. I když byl zpracováván poměrně dlouhou dobu, nelze jej považovat za dokonalý. Týká se to například dopravního řešení, které není zpracováno detailně. Objevují se také požadavky na změny územního plánu. Není jich mnoho, k dnešku okolo třiceti, a týkají se většinou drobných lokálních problémů.

Přijetí plánu bylo podle mého názoru důležité zejména proto, že řada rozvojových programů, z nichž mnohé jsou podporová-

ny státními dotacemi, je podmíněna schváleným územním plánem. To se týká natolik významných věcí, jakou je například dopravní infrastruktura, která musí být zařazena do prioritních veřejně prospěšných staveb.

Nicméně ani tento plán nelze považovat za definitivní – je záhodno zahájit práce na plánu novém. O tom na radnici v současné době diskutujeme.

Kdo je ve Zlíně pořizovatelem územního plánu?

Magistrát má Odbor stavební a územního plánování. Jeho součástí je Oddělení územního plánování, které je pořizovatelem územního plánu.

Má statutární město Zlín městské části?

Ve smyslu samosprávných městských celků ne. V jiném smyslu slova ale je

možno o městských částech hovořit. K velkému Zlínu patří řada prostorově oddělených okrajových obcí, které ale nemají zastupitelstvo a starostu. Stručně řečeno, Zlín má jednoho starostu – primátora – a jedno zastupitelstvo. Jde o tradiční uspořádání, jehož kořeny lze nalézt již v dobách starostování Tomáše Bati v letech 1923 – 1932.

Má toto uspořádání své výhody?

Podle mého názoru má. Nedochází ke zbytečnému soupeření a rozhodování je jednodušší. Chápu sice, že například Brno je v jiné situaci, ale v podstatě vám ji nezávidím.

Zpracováváte regulační plány pro vaše městské části?

Ne – regulační plány, pokud je zpracováváme, navazují přímo na územní plán





města a právě jeho změny se většinou řeší formou plánů regulačních.

A co městské centrum?

To má svůj regulační plán, jenž je v podstatě součástí územního plánu města – jeho potřeba vychází z toho, že v centru je potřeba podrobnějších a přísnějších regulativů.

Z organizace města vyplývá, že máte jediný stavební úřad.

Ano – ten zastává funkci státní správy pro širší územní obvod, než představuje samotný Zlín.

Zlín je centrem „baťovské“ sídelní aglomerace, zahrnující další města, jakými jsou Otrokovice či Napajedla. Je vymezení správních obvodů státních úřadů v souladu s fungováním této aglomerace?

V podstatě nikoliv. Otrokovice i Napajedla mají svůj vlastní stavební úřad. Jinou věcí je ovšem velký územní celek a jeho územní plán. Ten tato města zahrnuje.

Napajedla a Otrokovice jsou tedy samostatnými městy. Jestliže plánujete další společný rozvoj, vycházíte ze vzájemných dohod?

Je samozřejmě řada problémů, ve kterých se dohodneme – zde mohu jako příklad uvést s Otrokovicemi společně provozova-

nou městskou hromadnou dopravu. Existuje Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, ve které má Zlín 87 % a Otrokovice 13 % prostředků. V jiných záležitostech širšího dopadu logicky existují i drobné neshody – o těch ale nepovažuji za nutné se zmiňovat. Pro řešení takových infrastrukturních záležitostí, jakými jsou zásobování vodou a likvidace odpadních vod, existují akciové společnosti, zahrnující podstatně širší území, než je zlínská aglomerace. Také v těchto společnostech má město Zlín svůj výrazný podíl. Mezi podílníky samozřejmě existují rozdílné názory na jednotlivé problémy, například na vstup strategických partnerů do takových společností.

Myslíte si, že pro spolupráci měst v rámci aglomerace je nutno stanovit přesná pravidla?

Je vždy výhodné, jestliže jsou pro spolupráci stanovena pravidla. Ale nevím, zda bych tleskal, kdyby nám tato pravidla přidělil někdo „shůry“. K pravidlům by se mělo dojít na základě dohod, vzniklých v opačném gardu, tedy „odspodu“. Pak je lze přesně formulovat a dohodnout se na jejich dodržování. Jako příklad mohu uvést jmenovanou Dopravní společnost Zlín – Otrokovice. Majetkově je zde sice dán poměr 87:13, ale spolu s otrokovickým starostou máme paritní poměr hlasů.

Zatím nám tato skutečnost nevadila, nelze ale vyloučit budoucí komplikace.

Jak se ve Zlíně projevuje celosvětová tendence, nazývaná „urbánní rozptyl“ (urban sprawl). Vyhovují vám z hlediska rozvoje současné správní hranice města?

Nemyslím si, že je nutno rozšiřovat správní území. Naopak se projevují určité odstředivé síly a jedna místní část se po nastávajících volbách od Zlína oddělí. Nepopírám, že je ve vzduchu pocit, že by celá aglomerace lépe fungovala pod jedinou společnou správou. Jisté výhody by to přineslo, například z hlediska stávajících daní. Těžko si ale lze v současné době představit, že někdo půjde za starosty Otrokovice či Napajedla s návrhem, aby se staly byt samostatnými součástmi Zlína.

Tyto otázky by snad mělo řešit nové vzniklé krajské zastupitelstvo.

Podívejte se, krajské orgány se dnes teprve stabilizují – ve Zlíně dokonce dosud fyzicky nefunguje jejich definitivní sídlo. V této problematice tedy zatím kraj svou výraznou úlohu nesehrává. Tím ale nechci bagatelizovat význam jeho budoucí funkce. Patřil jsem vždy osobně mezi propagátory vytvoření dnešní podoby krajského uspořádání. Jihovýchodní region Moravy považuji za ekonomicky i geograficky samostatné území s tím, že výsledky naší

produkce by měly být v maximální míře uplatněny jako naše vlastní zdroje. Za důležité považuji v této souvislosti zpracování strategického plánu kraje.

Jak je pro vás užitečný územní plán velkého územního celku zlínské aglomerace?

ÚPN VÚC je schválen – to je nesmírně důležitým faktem pro základní dopravní infrastrukturu aglomerace. Týká se to zejména napojení na dálniční systém a příslušné obchvaty s napojením na vnitroměstskou dopravní síť.

V tomto kontextu by nás zajímalo, jak je z hlediska veřejné dopravy využitelná stávající železniční trať, vedoucí údolím Dřevnice.

Zde je nutno znát historické souvislosti. Rozvoj Zlína stál ve své době v přímé vazbě na rozmach Baťova podnikání na železniční dopravě. Železniční trať měla podle původních plánů vést až na Slovensko. Dnes je situace jiná – větší význam získala doprava silniční a zmiňovaná železnice se stala takřkajíc nevýznamnou lokálkou, vedoucí prakticky „nikam“. Nicméně existují vize výstavby trasy „rychlé tramvaje“, či podobného typu meziměstské dopravy v rámci aglomerace. Mohu se zmínit například o studii, vypracované zdejší

pobočkou pražské Vysoké školy uměleckopřemyslové.

Podle návrhu nového stavebního zákona by měly být zpracovány Zásady územního rozvoje pro celé území kraje. Považujete takovýto dokument za užitečný?

Touto problematikou se v současné době začínáme zabývat. Existují samozřejmě podklady, ze kterých by se dalo vycházet. Celostátní plán Strategie rozvoje České republiky vychází ze strategií rozvoje okresů. Za okres Zlín byla strategie zpracována již před třemi lety. Jde o jeden z podkladů, který by měl být zohledněn. Nešlo o amatérskou práci, strategie byla zpracována odbornými firmami na základě velkého množství podkladů jak z veřejného, tak i soukromého sektoru. Z těchto materiálů je v podmínkách samostatné působnosti kraje možno najít dobré východisko pro stanovení jeho strategie.

Co považujete za stěžejní problémy Zlína a zlínské aglomerace?

Poznali jste to již při vaší cestě z Brna přes Chříbské vrchy, které jsou dnes v důsledku výstavby nových stoupacích pruhů jednostranně uzavřeny. Dopravní přístupnost zlínského regionu považuji za klíčový pro-

blém. Je jí nutno řešit v rámci celostátní dálniční a silniční sítě. Mimochodem, právě v těchto měsících byla zahájena výstavba dalšího úseku dálnice D1, směřujícího od Vyškova ke Zlínu. Paralelně s tím bude rekonstruována silnice č. 55, vedoucí podél řeky Moravy. Tyto stavby do značné míry vyřeší dopravní přístupnost našeho regionu. Neméně významné je řešení druhého problému – vnitroměstského dopravního systému. Často se hovoří o obchvatu Zlína. To považuji za nesmysl a je to také předmětem mé kritiky stávajícího územního plánu – Zlín je z osmdesáti až devadesáti procent z hlediska dopravy cílovým sídlem a potřebuje nutně svůj výhledový dopravní skelet. Nezbytné je propojení Zlína a Otrokovic po pravém břehu Dřevnice. Předcházet tomu ale musí rekonstrukce stávající silnice č. 49, jejíž čtyři pruhy končí za Zlínem a jíž je nutno v tomto profilu dovést až do Otrokovic. V kombinaci s rychlou tramvají bude tato komunikace v první řadě plnit funkci meziměstské veřejné i individuální dopravy.

Otevřelo by to také prostor pro rozvoj nových průmyslových zón mezi Zlínem a Otrokovicemi?

Nepochybně. Současné územní možnosti Zlína jsou prakticky vyčerpány. Tuto otáz-



Baťovy závody

ku musíme posuzovat i z pohledu vzdálenějších časových perspektiv. Vybudovali jsme sice východní průmyslovou zónu, ale je jasné, že investoři by měli větší zájem o výstavbu v zóně západní. Ideální „greenfields“ se ve zlínské aglomeraci v současnosti jen velmi těžko hledají.

Jak se daří revitalizovat opuštěné a zanedbané plochy na území Zlína?

Jde o samostatnou oblast problémů. Jsme zde spíše zprostředkovateli kontaktů, nežli investory. Usilujeme ale o to, aby město nebylo toliko jedním z řadových účastníků tohoto procesu. Projevuje například zájem o vnitřní komunikace a sítě – je tu při množství vlastníků problém s jejich spravováním a údržbou. Město by mohlo, jestliže by tyto pozemky vlastnilo, daleko účinněji ovlivňovat využití jednotlivých objektů a ploch. Předběžně jsme už jednali s několika zahraničními zájemci o využití pozemků Svitů, konkrétní závěry by ale byly předčasné před vyřešením majetkoprávních problémů, spojených s těmito pozemky. Je zde několik možností. Například lze využít zájmu zahraničních investorů, anebo přistoupit k demolici zanedba-

ných objektů. Tím bychom mohli získat něco na způsob „zelené louky“.

Jedním z atributů úspěšného podnikání je v současnosti takzvaný „dobrý dojem“, nebo, chcete-li, „image“. Většina návštěvníků Zlína tento fenomén pocituje. Co dělá radnice pro to, aby jej udržela?

Spíše bych se zaměřil na to, co se nám do onoho „dobrého dojmu“ nezdařilo. Je zde již z minulé doby několik reziduí, která nám jej kazí. Jedná se například pod Jižními Svahy rozestavěný obchodní dům Prior. Záměry na jeho dokončení, iniciované různými soukromými firmami, se dodnes nepodařilo naplnit a z rozestavěné budovy je dnes prakticky ruina. Přímo na sídlišti Jižní Svahy byl v posledních letech socialismu rozestavěn skelet rozsáhlého obchodního centra, jehož dimenze a umístění současné obchodníky prostě neláká. Jednáme dnes o jeho dokončení a využití. Pokud jde o nová, většinou zdařilá nákupní centra, jde o soukromé zahraniční investice, na nichž se město nepodílelo. Přijíždíte-li do Zlína od Otrokovic, míjíte hypermarkety mezinárodních obchodních řetězců, jejichž výstavba vyplynula z roz-

hodnutí předchozího městského zastupitelstva, které považují za rozumné už proto, že tyto prostory po takovém využití přímo volají. Navíc je jasné, že realizace takových staveb od záměru po dokončení není zvládnutelná za jedině, tedy čtyřleté funkční období městského zastupitelstva. Na rozdíl od jiných měst považují umístění hypermarketů za správné. Investoři navíc dovedli patričním způsobem zkulturnit i okolí svých staveb.

Obrovské námitky byly proti přemíře čerpacích stanic. Připustíme, že je jich více, než je potřeba, leč je nutno konstatovat, že ve všech případech se původně ladem ležící pozemky zlepšily, čerpací stanice jsou upraveny a v noci osvětleny. Totéž se týká i prodejen automobilů. Zdůraznění velkoobchodů navíc vychází z průmyslových tradic Zlína. Vždyť Baťa sám jako jednu z prvních investic postavil velký obchodní dům.

Mluvíme-li o Baťovi, jaké máte zkušenosti s pracovníky památkové péče co do ochrany staveb z jeho období?

Jde o ohromný problém. Dobře víte, že tyto investice vznikaly ve dvacátých letech



Sídliště Jižní Svahy od náměstí

s omezenou, dočasnou a relativně krátkou životností. Ve třicátých letech vznikl v tehdejší Československu unikátní koncept zahradního města – Tomáš Baťa potřeboval pro migrující obyvatelstvo vybudovat rodinné bydlení uprostřed zeleně, které mělo vytvářet zázemí a pohodu jako kompenzaci za vysoké pracovní nasazení u výrobních pásů. Musíme si ale uvědomit, že těmto objektům je již více než sedmdesát let. Zachovat je jako obydlenu památku a vytvořit ze Zlína skansen prostě nejde. Vedeme tedy dlouhodobý „zápas“ s památkáři o koncepci památkové ochrany a chceme některé části, zejména ty, které vznikaly v době druhé světové války a po ní, z památkové ochrany vyčlenit, a u těch ostatních z přísných požadavků slevit, například při uplatnění modernějších technologií u výměny oken a dveří a při náhradě rezného zdiva obkladem. My si samozřejmě uvědomujeme jedinečnost a specifčnost tohoto architektonického a urbanistického celku, jenomže prostě nelze lidi „uvrhnout“ zpět do dvacátých či třicátých let minulého století. Vypracovali jsme detailní pasport všech rodinných domků – z něj nám vyšlo, že pouze deset procent z nich je zachováno v původní podobě – paradoxně přitom jde o ty nejnanebáňší, ty, do kterých za celou dobu jejich existence nikdo nevlozil ani korunu. Musíme tedy s centrálními orgány vést dialog na téma: „chcete-li to zachovat v původní podobě, kdo to zaplatí“. Domky jsou dnes ve vlastnictví obyvatel a my je prostě nemůžeme tak výrazně omezovat při tvorbě jejich individuálního životního prostředí.

Uvědomujeme si také to, že Zlín si musí ve své tradiční, v podstatě historické části zachovat svůj urbanistický charakter. Něco jiného jsou nové čtvrti, zahrnující zejména panelová sídliště. V některých částech Zlína uvažujeme i o zcela netradičních způsobech individuální bytové výstavby, například o ve světě relativně běžném typu „zemljanek“ – energeticky úsporných domů, zapuštěných v terénu.

Jak řešíte problém regenerace panelových sídlišť?

Tak jako všude jinde i u nás jsou panelová sídliště, postavená v různých časových obdobích. Ta nejnovější, v našem případě Jižní Svahy, prozatím výrazné opravy nevyžadují. Jinde již samozřejmě regenerace probíhá naplno. Zapojujeme se do příslušného státního programu a budeme na státu uplatňovat žádosti

o relevantní dotace. Demoliční přestavba panelových sídlišť u nás nehrozí. Víme, že technologie panelové výstavby v podstatě v tehdejší Gottwaldově vznikla. Nedávno proběhly nákladné opravy na Bartošově sídlišti, což je jedna ze nejstarších zlínských lokalit tohoto typu, postavená v technologiích G-57 a G-60. Stálo nás to sice velké peníze, ale prokázali jsme, že i tyto stavby lze zachovat a modernizovat.

Veřejná zeleň je nezbytnou součástí města. Jak se vám daří ji udržovat?

Jde o jeden z našich prioritních úkolů. Naše radnice má Odbor městské zeleně, který spravuje nejenom městské parky, ale také rozsáhlé městské lesy. Tento odbor často bývá v konfliktu s investičními záměry, které se promítají do změn v územním plánu. Stavíme například ve východní části města průmyslovou zónu, avšak podmínkou je zachování biokoridoru, který je absolutně nezastavitelný. Také realizace Kauflandu byla podmíněna územním řešením, zahrnujícím přechod pro žáby. Odbory životního prostředí a městské zeleně tedy hrají při vydávání územních rozhodnutí zcela zásadní a neopominutelnou roli.

Ovlivňujete také nějak využívání individuální zeleně, jež je součástí pozemků rodinných domků?

Ano. Týká se to zejména údržby živých plotů, rozhledových úhlů na křižovatkách a koncepcí zeleně, ovlivňující uliční prostředí. V tomto kontextu jsou pro nás nezastupitelné tzv. občanské iniciativy, které dokonce vybavujeme financemi a nezbytnou technikou tak, aby byly schopny s námi na údržbě zeleně spolupracovat. Údržbu velkých zelených ploch řešíme formou smluv se soukromými firmami.

Zlín vždy patřil k těm lépe udržovaným a čistějším městům. Jsou v této oblasti další rezervy?

Já osobně s čistotou ve městě spokojen nejsem, obzvláště srovnám-li ji s některými příměstskými obcemi, ve kterých individuální vlastníci pocítují daleko větší odpovědnost za vzhled a údržbu okolí svých obydlí.

Po roce 1989 ale i zlínské městské centrum prohlédlo.

To je samozřejmě. Městská centra patřila za socialismu k nejnanebáňším zónám,

a je jenom přirozené, že jejich nové využití, spojené se soukromým vlastnictvím, jim přidalo „na krásu“.

Se Zlínem je spojena řada kulturních aktivit. Které instituce město spravuje?

Provozujeme Městské divadlo, Filharmonii Bohuslava Martinů a v neposlední řadě zoologickou zahradu v Lešné, která nám dělá velkou radost – jenom na velikonoční pondělí ji navštívilo sedmnáct tisíc lidí. Kultura nás stojí hodně peněz, ale principiální otázkou je, zda chceme být kulturním městem nebo ne. Odpovíme-li na tuto otázku kladně, nelze se na finance ohlížet. Ve Zlíně také působí mnoho amatérských sdružení a souborů ze všech kulturních sfér.

Co filmová tvorba a festival dětských filmů?

Festival dětských filmů považujeme za „rodinné stříbro“ a finančně na něj přispíváme. Filmové ateliéry, spojené se soukromou filmovou školou, provozuje soukromá firma Bonton. Ta má také v pronájmu naše festivalové Velké kino. Spolupráce s Bontonom je podle mého názoru na velmi solidní úrovni. Chceme, aby i do budoucna byl Zlín centrem filmové tvorby pro děti a mládež.

Po roce 2001 došlo k oddělení bývalé Technologické fakulty od brněnského VUT a ke vzniku Zlínské univerzity. Jaké jsou její prostorové podmínky?

Město jí uvolnilo budovu školy, na jejímž místě se staví nové univerzitní objekty. Připravujeme přestavbu stávajících internátů na koleje a výstavbu kolejí nových, rektorátu a informačního centra univerzity. Škola má dnes tři fakulty, přičemž se počítá se vznikem čtvrté. Počet studentů by měl v cílovém stavu dosáhnout pěti tisíc.

Jaké máte další záměry v oblasti kultury?

V místě demolované Masarykovy pokusné školy je uvažováno o nové výstavbě kulturních zařízení, zahrnující například koncertní sál pro zlínskou filharmonii. Projekt byl po architektonické soutěži zadán zlínské rodačce, světoznámé britsko-české architektce Evě Jiříčné.

Pane primátore, děkujeme vám za rozhovor.

*Připravili
Josef Markvart & Lubor Fridrich*

Fotografie uveřejněny s laskavým svolením
Magistrátu města Zlína.