

## S vítězi soutěže Cesty městy se pojí také příběhy staré studny a slunečních hodin

*V soutěži Cesty městy ke zklidňování dopravy letos v kategorii měst, městských částí a obvodů zvítězil Šternberk. Cenu časopisu Moderní obec obdržela Třešť. Oběma oceněným projektům se dnes věnujeme (projekt z Lužic u Hodonína, který byl nejlepší v kategorii obcí a mikroregionů, jsme představili v říjnovém vydání).*

Když se uprostřed Šternberka rekonstruovaly inženýrské sítě jako součást projektu "Proměny v čase - čas proměn - regenerace a revitalizace městského centra", zjistilo se, že v jednom místě plynové potrubí není uloženo v dostatečné hloubce a spočívá na jakýchsi břidlicových deskách. Pátralo se dál, až se pod deskami odkryly zbytky staré studny. Patrně jedné z oněch pěti desítek někdejších veřejných studní, které městu sloužily do let 1900-1901, kdy byla vybudována první městská vodárna.

### ŠTERNBERK ZÍSKAL ORIGINÁLNÍ PRVEK ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

Pozůstatky studny svým půdorysem částečně zasahovaly do jednoho jízdniho pruhu komunikace. A tak první myšlenkou bylo studnu zasypat a pokračovat v rekonstrukci plynovodu. Jenže vzápětí se objevil nápad: Proč nevýhodu, za níž by bylo možné považovat náhlé vynoření se studny z hlubin věků, raději neobrátit ve prospěch projektu? Vždyť právě v těchto místech měl být původně do vozovky zapuštěn přejezdový práh, aby tam řidiči museli zvolnit rychlost. Protože však místo leží na příjezdové trase na trať už proslulých závodů do vrchu Ecce Homo, přejezd prahu by se pro závodní automobily s malou světlou výškou stal problémem. Obnovme tedy starou studnu, a využijme ji k zúžení vozovky jako originální nepřehlédnutelný prvek zklidnění dopravy, rozhodli "otcové města".

"Jakmile se tuto myšlenku podařilo obhájit, zbývalo už "pouze" nechat projektanty všechny dodatečné změny vyprojektovat, projednat změnu stavby ve stavebním řízení, provést výběrové řízení na rekonstrukci studny, smluvně vše zajistit a provést ještě řadu dalších nutných kroků. A také se smířit s tím, že většina těchto prací se projeví jako vícepráce hrazené z vlastních zdrojů města," vzpomíná starosta Šternberka Mgr. Jaromír Sedlák.

Právě kauza staré studny však dokládá citlivý přístup šternberské radnice ke zklidňování dopravy ve středu města tak, aby dopravní záměry byly vhodně skloubeny s jeho historickou tvář a s životními podmínkami a potřebami občanů. Proto v letošním ročníku soutěže Cesty městy, zaměřené na zklidňování dopravy, Šternberk zvítězil v kategorii Města, městské obvody a části.

### VRÁTILI CENTRU PŮVODNÍ PUNC

Oceněný projekt, který byl uskutečněn v minulých dvou letech při celkových nákladech 96 mil. Kč (75 % ze Společného regionálního operačního programu, po 12,5 % ze státního rozpočtu /MMR/ a zdrojů města), si kladl za cíl řešit problémy s bezpečností chodců, zklidnit dopravu a zlepšit její organizaci. Zároveň měl přispět k celkovému zatraktivnění města pro obyvatele i návštěvníky, postupně vnést do centra nové aktivity a vrátit centru, zejména Hlavnímu náměstí, punc atraktivního centrálního společenského a shromažďovacího prostoru. Horní náměstí se zase mělo proměnit v důstojný nástupní prostor pro hlavní cíle turistických návštěv - Hrad Šternberk a objekt bývalého augustiniánského kláštera. A také ve výchozí bod turistických tras a cyklotras napřít přírodním parkem Sovinecko.

### STŘED SE AUTOMOBILŮM ZCELA NEUZAVŘEL

Šternberk se přitom nevydal cestou absolutního vyloučení automobilové dopravy ze svého středu. Jak připomněl vedoucí odboru rozvoje města a investic Ing. Pavel Sehnal, zóna placeného parkování pokrývá prakticky celé centrum a z velké části také městskou památkovou zónu. "Snažili jsme se však, aby i v bezprostředním sousedství centra bylo několik nezaplatněných parkovacích ploch především pro dlouhodobější, například celodenní odstavení vozidel. Myslíme si, že poměrně příznivé sazby za parkování však neodradí návštěvníky města, a zpoplatnění zvýšilo "obrátkovost" parkovacích ploch. Zdá se, že systém placeného parkování situaci ve statické dopravě v centru města výrazně zlepšil. Ale kvůli stále narůstajícímu stupni motorizace se už teď musíme začít zamýšlet nad dalšími lokalitami pro parkování návštěvníků centra," uvedl inženýr Sehnal.

Zajímavá je bezbariérová úprava Hlavního náměstí, kde pěší část od vozovky oddělují mobilní sloupky. Proto lze při různých slavnostech, kulturních programech apod. celou plochu snadno vrátit původnímu poslání jako místa pro shromažďování a setkávání. Navíc tak byl celý prostor i sjednocen v jedné výškové úrovni.

Hodnotící komise soutěže Cesty městy rovněž vyzvedla i fakt, že ve Šternberku se začínají podnikat první kroky

z ucelené dlouhodobé koncepce podpory cykloturistiky. "Samozřejmě chceme přivábit turisty na kolech do centra města. Ale nemusí být nutné, aby tudy procházely i cyklotrasy," míní starosta Sedlák. "Myslíme si, že mnoho cykloturistů bude častěji hledat nejkratší cestu za jinými cíli. Zájemce z jejich řad o naši památkovou zónu by měl z těchto tras nasměrovat do centra spíše promyšlený informační systém."

První etapa projektu "Proměny v čase - čas proměn - regenerace a revitalizace městského centra" se ve Šternberku zaměřila na hlavní centrální prostory a základní dopravní skelet středu města. Druhá, zatím teprve chystaná etapa by osvědčené principy řešení měla rozšířit na zbývající část městské památkové zóny. Změny v dopravě přitom podle starosty Sedláka budou i součástí dalšího pokračování regenerace centra. "Využijeme opět osvědčené principy, jako jsou úpravy šířkových a směrových parametrů komunikací, bezbariérovost pro chodce či důraz na řešení statické dopravy," uzavřel starosta Šternberka Mgr. Jaromír Sedlák.

## PŘI ZMĚNÁCH BYLA VEŘEJNOST PARTNEREM

Dodejme, že ve Šternberku vítězný projekt už v jeho přípravné fázi podrobili veřejnému projednání a že k architektonické soutěži na rekonstrukci Hlavního náměstí se mezi obyvateli uskutečnila anketa. Také všechny dílčí projekty byly představeny na internetových stránkách města, v tisku, odborných časopisech a obyvatelé dotčených ulic byli bezprostředně informováni letáky ve svých domovních schránkách.

Co nejužší komunikace s veřejností se městu zúročila rovněž u dalšího velkého projektu - programu regenerace panelových sídlišť. Za systém zapojení veřejnosti do procesu projednávání, který byl použit v tomto projektu, Šternberk obsadil čtvrté místo v celostátní soutěži O lidech s lidmi (viz [www.olidech-slidmi.cz](http://www.olidech-slidmi.cz)). Nominace Šternberka (spolu s Polnou a Chebem) na Cenu za nejlepší přípravu a realizaci Programu regenerace městských památkových rezervací a městských památkových zón za loňský rok je zase důkazem, že moderní řešení zklidňování dopravy nemusí být s ochranou historického dědictví v rozporu.

## V TŘEŠTI DLAŽDIČI OPRAVILI HODINY

Podobně zajímavý příběh, jaký prožívali ve Šternberku s historickou studnou, se pojí i s projektem Řešení centrálního prostoru města, za který letos v soutěži Cesty městy získalo město Třešť Cenu časopisu Moderní obec. Součástí projektu bylo i zabudování největších slunečních hodin v ČR do dlažby na náměstí T. G. Masaryka. Spoluautor oceněného projektu Ing. arch. Ludvík Křenek z brněnského Atelieru Albatros (spolu s ním se na projektu podíleli Ing. arch. Radovan Kříž a Ing. arch. Jiří Pelikán) o slunečních hodinách říká: "Sluneční hodiny, které tvoří pruhy v dlažbě na mírně svažitě ploše náměstí spolu s kolmo vztýčeným neobvyklým sloupem v úloze ručičky, nám daly docela zabrat. Ideální model takových hodin totiž počítá s vodorovnou plochou."

Když dva týdny před slavnostním otevřením byl jako ručička hodin instalován dřevěný pylon, přišel šok: Sluneční hodiny ukazovaly čas špatně o celých dvacet minut. Následovaly horečné výpočty - a když dlaždiči na základě jejich výsledků ciferník předláždili, slunce toho dne naplno svítilo jen zhruba půldruhé hodiny, kdy bylo možné kontrolovat správnost nové polohy pruhů. "Naštěstí se ukázalo, že nová poloha ciferníku je už správná," poznamenává Ing. Stanislav Bartoš, vedoucí technického odboru městského úřadu. "Tak snad poprvé v historii byly hodiny opraveny dlaždiči."

Sluneční hodiny (viz foto na první straně obálky) bezprostředně se zklidněním dopravy nesouvisejí. Ale vydávají svědectví o tom, jak velký zájem měla radnice v Třešti o kvalitní vzhled a dobré stavební provedení všech prací v rámci celého projektu.

## MĚSTO ZÍSKALO NEZAMĚNITELNOU IDENTITU

Oceněný projekt si kladl za cíl snížit v centru města rozsah automobilové dopravy, vytvořit tam klidové zóny pro pěší a vrátit tomuto prostoru funkci hlavního náměstí. Zatímco ještě v roce 2000 na komunikacích po obou stranách středu města panoval čilý automobilový provoz a mezi nimi bilo do očí nevzhledné parkoviště, nyní - po rekonstrukci - je klidová plocha náměstí jasně stanovena i při respektování a zachování linie krajské silnice II. třídy (její přeložení mimo centrum, jak to řeší územní plán, je úkolem pro 21. století) při východním okraji náměstí. V centru, které se prakticky kryje s městskou památkovou zónou, vznikly pěší, klidová i obytná zóna. Ale zejména po obvodu centra lze také - v menších skupinách - zaparkovat až 120 osobních automobilů, aniž by se staly příliš rušivým elementem. Občané, kteří bydlí v pěší zóně, mají vjezd na povolení městského úřadu a parkují na místech, která jim byla vyhrazena.

Obyvatelé Třeště tak už nemusejí poslouchat poněkud škodolibé otázky obyvatel okolních obcí a měst: "A kde že to vlastně máte v Třešti náměstí?" Ostatně když koncem září šéfredaktorka Lýdia Stoupová předávala Ing. Stanislavu Bartošovi jako zástupci města Cenu časopisu Moderní obec, vyzvedla především fakt, že se do Třeště vrátilo náměstí. Nová klidová shromažďovací zóna s lavičkami, fontánkami a doplněná zelenými plochami, stejně jako nově položená kamenná dlažba a osazení centra kvalitním mobiliářem daly vzniknout nezaměnitelné

identitě města.

Dodejme, že náklady na uskutečnění projektu, který začal v roce 2002 a skončil loni, činily 23,7 mil. Kč. Drtivou většinu nákladů město pokrylo ze svého rozpočtu a z prodeje práv k akciím společností Jihomoravská energetika a Jihomoravská plynárenská. Národní program Phare 2003 se na financování projektu podílel více než 4 mil. Kč.

### VELKORYSOST A ODVAHA RADNICE NECHYBĚLY

Ing. arch. Ludvík Křenek míní, že tak velkorysé řešení centrálního prostoru města, jaké zvolili v Třešti, je mezi městy této velikosti zatím spíše výjimkou. A spolupráce architekta s radnicí? "V případě Třeště to byl ten správný standardní vzájemný vztah, kdy přehršel nápadů klienta byl architektky přetaven do přijatelné současné podoby," vysvětluje. Ještě nyní Atelier Albatros dotváří pro město z podnětu radnice podobu "meteosloupu" (elektronický informační sloupek turistické infrastruktury), zařízení, které bude měřit a zobrazovat teplotu, tlak, vlhkost, ale i datum, čas apod. a jehož součástí se stane i monitor s informacemi o městě a okolí.

Odvalu radnice k zásadní proměně centra města oceňuje také František Štursa, místo-předseda představenstva a generální ředitel společnosti VHS Vysočina, která byla generálním zhotovitelem projektu. "Nebylo totiž vůbec snadné potýkat se s problémy souvisejícími s výstavbou v centru města," poznamenává František Štursa. "Ať už šlo o to získat si důvěru veřejnosti a nastolit s ní o všech stavebních pracích kvalitní komunikaci. Nebo o nutnost vypořádat se s neúplnými informacemi o starých sítích či respektovat nároky památkářů." Šéf stavební firmy pokládá projekt, který byl proveden v několika etapách, za názorný příklad toho, jak lze sladit požadavky veřejnosti, projektanta, památkářů i investora v jeden celek. "Ovšem za předpokladu, že je hned na začátku - jako tomu bylo i v Třešti - vytvořena jednotná koncepce záměru," dodal František Štursa.

### Ivan Ryšavý



Zrekonstruovaná historická studna pomohla v centru Šternberka zúžit vozovku a v tomto místě zklidnit dopravu.





Nové městské korzo v Třešti navazuje na pěší zónu náměstí.



V Třešti oddělili pěší zónu od krajské silnice II. třídy originálními patníky.

Autor/fi: Ivan Ryšavý

---

Stránky projektu [iHNed.cz](#) připravuje [Economia OnLine](#). ISSN 1213-7693. [Kontakty](#).  
Copyright © 1996-2006 [ECONOMIA a. s.](#), člen skupiny [Dow Jones - Handelsblatt](#).  
Autorská práva vykonává vydavatel. Jakékoliv šíření dat bez souhlasu vydavatele je zakázáno. Více informací [zde](#).  
Economia Online je členem Sekce vydavatelů internetových titulů [UVDT](#). Informace o inzerci [zde](#).