<http://www.uzemneplany.sk/sutaz/zilinske-sidliska-hliny>

**Žilinské sídliská Hliny / Koncept, ktorý overil čas**

Sídlisko Hliny v Žiline začalo vyrastať po roku 1952 na nezastavanom priestore medzi nemocnicou, mestskou tržnicou a vilovou štvrťou Malá Praha. Predchádzalo tomu víťazstvo Jozefa Peňáza z roku 1929 v urbanistickej súťaži s regulačným plánom Žiliny, ktorý sa venoval vývoju mesta až do roku 2000. Po 30 rokoch sa začala realizovať výstavba na ploche, kde predtým boli polia, močiare a jamy, z ktorých sa ťažila hlina pre neďalekú tehelňu. Projekt prvého žilinského sídliska vypracoval akad. arch. Ferdinand Čapka. Skladá sa z ôsmich obvodov Hliny I až VIII. Toto sídlisko s jasnou urbanistickou štruktúrou v tesnej blízkosti centra mesta žije doteraz svojím vlastným životom a je príkladom sídliska, ktoré majú obyvatelia radi.

Tento článok časopisu Urbanita si môžete prečítať [v pôvodnej forme tu](http://www.urbion.sk/wp-content/uploads/2011/01/maketa_urbanita_111_web.pdf).

**Hliny I a II**

Obchodnou tepnou sídliska sa stala Trieda obrancov mieru – terajšia ul. A. Bernoláka. Jej staršia časť dlhá 245 metrov, Žilinčanmi nazývaná Bulvár, je vydarenou ukážkou architektonickej tvorby v duchu socialistického realizmu. Túto triedu, ktorá spája žilinské sídliská Hliny I a II, postavili v rokoch 1955 až 1959. Architekt Ladislav Bauer ako projektant Stavoprojektu bol v roku 1951 poverený vypracovať smerný plán mesta Žiliny. Návrh vypracoval v dvoch alternatívach a po rokovaniach bol schválený vývoj mesta na 60 000 obyvateľov.



Hoci smerný plán Žiliny L. Bauer sám nedokončil, jeho rukopis má významný podiel na riešení sídliska Hliny I a II, pričom jeho myšlienky presiakli cez všetky nasledujúce zmeny až do realizácie. L. Bauer na podklade smerného plánu spracoval zastavovací plán. Územie budúceho sídliska rozdelil na štyri obvody. Určením šírky a dĺžky hlavnej osi orientovanej severo-južným smerom tak, aby sa pohľadovo zachytili tradičné dominanty centra mesta, definoval charakter novej komerčnej triedy prechádzajúcej stredom vznikajúceho sídliska a ústiacej do námestia. V roku 1952 spracoval spolu s F. Čapkom prvý návrh sídliska Hliny I a II. F. Čapka čerpaním z architektúry vtedajšieho ZSSR a ovplyvnený spôsobom projektovania v duchu socialistického realizmu vypracoval pre toto sídlisko definitívny projekt.

Výstavba sa začala v roku 1954 podľa projektov spracovaných v Krajskom projektovom ústave (J. Čapka, I. Meliš). Projekty boli poznamenané snahou o uplatnenie historizujúcich prvkov, pri realizácii sa však od zdobenia priečelí upustilo. Tehlové, prevažne 5-podlažné bytové domy T 15 si zachovali z projektov iba charakteristické úpravy časti prízemia, ako podlubie a vystupujúce rímsy nad 4. a 5. podlažím. Takto definujú mierku širokého mestského bulváru s komerčnými prevádzkami v prízemí obytných domov lemovaných spevnenými plochami na pohyb peších, jednosmernými obslužnými komunikáciami a pozdĺžnou vegetačnou plochou v strede ulice.



Čapkov najväčší prínos je v tektonickom stvárnení priečelia komerčnej triedy, ktoré postavil na minimalizácii plošného riešenia fasády a využití hry svetla a tieňa použitím loggií, balkónov, arkierov a kordónových ríms.

Pokračovaním výstavby po roku 1955 vyrástli ďalšie obytné súbory sídliska, ktoré dodefinovali a čiastočne zmenili pôvodný koncept. Podľa L. Bauera prinieslo nové sídlisko aj zápory. Napísal: „Zápory sú jednak v plošnej prehustenosti uzavretých dvorov, jednak v dispozičnej nejasnosti bytových objektov vychádzajúcich z použitia typových projektov i v nárožných bodoch, a hlavne vo vstavaní obchodných jednotiek do prízemia budov.

Pravda, tieto nedostatky majú mnohé znaky objektívnych príčin svojho obdobia, ako bola teória a schvaľovacia prax.“ Dnes môžeme o dvoch záporoch spomínaných autorom povedať, že sú významné pre kvalitu života v tejto mestskej časti: hustota uzavretých blokov, ktoré ponúkajú určitý štandard intimity v inak rušnom mestskom priestore, a opodstatnenosť komerčných prevádzok v prízemí objektov hlavnej triedy, pretože práve tie vytvárajú príležitosti na odohrávanie sa spoločenského života v uliciach mesta.

**Hliny III a IV**

Ďalšiu výstavbu sídliska urýchlila panelová výstavba v 60. rokoch. Prvý obytný panelový dom v Žiline začali montovať na Gagarinovej ulici 16. marca 1959. Definitívne spracovanie smerného plánu bolo v rokoch 1954 a 1955 na základe schválenej alternatívy z dvoch už uvedených návrhov z roku 1951. V prípade návrhu sídliska Hliny III – IV od F. Čapku sa použil voľnejší charakter zástavby s maximálnym využitím panelových bytových domov typu G57.



To urýchlilo výstavbu sídliska a dočasne odstránilo problém mesta s nedostatkom bytových jednotiek. V roku 1945 nemalo mesto ani 20-tisíc obyvateľov, do roku 1961 vzrástol ich počet na takmer 33-tisíc a očakávalo sa, že počet ešte bude rásť. To znamenalo potrebu stavať byty. Za obdobie rokov 1945 až 1960 sa postavilo takmer 5-tisíc bytov, čo znamenalo nárast o taký počet bytových jednotiek, koľkými mesto disponovalo v roku 1945. V roku 1952 sa pri výstavbe sídliska Hliny I až IV sa predpokladalo s výstavbu 1 110 bytov. Súčasťou boli aj obchody, garáže, škola, dve materské školy, jasle, poštový úrad, pohostinstvo a verejné záchody.

Investičná úloha bola schválená v roku 1956 a orientačné náklady dosiahli cenu viac ako 150 miliónov Kčs. Obvody sídliska Hliny III a IV urbanisticky dopĺňali obvody I a II, ktoré boli v tom čase už v procese výstavby. Určená plocha obvodu III a IV bola vyhradená na vyššiu zástavbu. Stredom tohto zastavaného priestoru viedla ako pokračovanie hlavnej kompozičnej osi 40 až 46 m široká trieda. Novovzniknutá štvrť počítajúc s obvodmi I a II predpokladala výstavbu bytových jednotiek pre zhruba 10 000 obyvateľov.

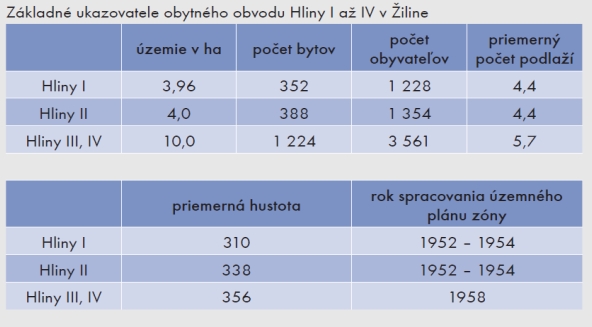


Obvody III a IV počítali približne až s 970 jednotkami bývania a dvomi rodinnými domami. To znamenalo v porovnaní s pôvodným zámerom navýšenie o 600 bytov. Konečný počet bytov v obvodoch I až IV bol však až 1964. Pred samotnou výstavbou došlo aj k asanácii troch rodinných domov a budovy Ružičkovej kotolne, ktoré sa nachádzali priamo na území určenom na zástavbu.

Na výstavbu sa v prevažnej miere použil bytový dom typu T 16. Vo vnútroblokoch boli 4-podlažné bytové domy, z ulice hlavnej kompozičnej osi 9-podlažné, kde boli aj dvojpodlažné obchodné trakty pôvodne v návrhu riešené ako súvislý pás s pasážami. Od tejto myšlienky sa pri realizácii upustilo a zo súvislého pásu sa prešlo k dvojpodlažným bodovým stavbám v jednom rade. Dnes sa ich kapacita necitlivým spôsobom zväčšuje, čo znehodnocuje pôvodnú architektúru.

**Súčasný stav**

V súčasnosti poskytuje obytný súbor Hliny I – IV obyvateľom základné služby. Sú tu jasle a materské školy, na hlavnej triede je súbor predajných priestorov s pobočkami poskytujúcimi služby. Nájdeme tu tiež bilingválne gymnázium a pobočku NBS. Na opačnej strane vyúsťuje hlavná trieda do Námestia Ľ. Štúra s mestským parkom.



Námestie je však už minulosťou – v duchu konzumnej spoločnosti ustúpilo výstavbe obchodného centra. Hotel Slovakia a Dom odborov pritom predurčovali funkčné využitie plochy voľného verejného priestoru. Dokončením tejto stavby a spustením do prevádzky vznikne, podľa môjho názoru, viacero problémov a negatívnych dôsledkov v rámci širšieho okolia.

Priestory hlavnej triedy nie sú udržiavané, a tak nemôžu obyvateľom mesta poskytovať ani základné kvality verejných priestorov. Súčasný stav ulice vyžaduje pozornosť, ktorej sa jej, samozrejme, nedostáva vôbec. Prostredie, v ktorom ľudia bývajú, neponúka plnohodnotné priestory na šport, oddych a relax v exteriéri. Parkovacie miesta dnes ani zďaleka kapacitne nevyhovujú potrebám tohto územia.

Technické vybavenie priestorov mobiliárom budí dojem provizórnosti a nedostatočné vybavenie technickými prvkami jednotlivých blokov a vnútroblokov nevytvára priestor vhodný na denné využívanie.

Tento významný urbanistický a architektonický počin výrazne ovplyvnil rozvoj mesta. Zvýšené nároky na dynamickú a statickú dopravu sú dôvodom, prečo obyvatelia mestskej časti Hliny I až IV nedokážu plnohodnotne užívať kvalitu verejných priestorov. Tie pod tlakom množstva automobilov postupne degradujú a chradnú.

Riešenie je v podstate veľmi jednoduché – spočíva v nadradení človeka a cyklistu nad automobilom, no museli by ho zachytiť a mať vôľu podporiť volení zástupcovia mesta a verejní činitelia. Týka sa to však aj iniciatívy obyvateľov.

**Michal Marcinov** *je doktorandom v Ústave urbanizmu a územného plánovania Fakulty architektúry STU v Bratislave. Venuje sa problematike systémov vegetačných plôch v mestách*.