

Pri žilinskom bulvári merajme radšej dvakrát

Tešili sme sa v redakcii, že nám žilinský Útvár hlavného architekta zorganizoval súťaž na námestie (L.Štúra) práve v čase príprav na tematickú časť Verejný priestor, a tu ho máš: tesne pred uzávierkou sme sa dozvedeli, že o pár dní budú mať výsledky ďalšej súťaže na ďalší verejný priestor - žilinský „bulvár“. Nehľadiac na časovú tieseň, dohodli sme si so Žilinčanmi rozhovor. S hlavným architektom mesta Jánom Burianom a s Ing.arch. Vierou Šottníkovou, ktorá bola tajomníčkou týchto súťaží.

• Ako je možné, že u vás v Žiline sa oveľa viac súťaží než v iných našich mestách?

J. Burian: Je to preto, lebo náš útvár je samostatnou rozpočtovou organizáciou mesta - my nie sme zamestnancami mestského úradu. Tam, kde útvary pozanikali, supľujú ich zvyčajne oddelenia mestského úradu a ich vážnosť na pôde mesta nemôže byť taká, akú máme u nás. Máme samostatný rozpočet. Sú v ňom isté prostriedky na zabezpečenie územnoplánovacej dokumentácie, niečo aj na súťaže, a tak ich využijeme. Ročne pripravíme aspoň dve súťaže na aktuálne problémy, a potom na problémy sporné, kde sa žiada viacero názorov a širší pohľad, aby sme sa vedeli orientovať a nájsť to optimálne riešenie.

V. Šottníková: Samostatnosť je dôležitá najmä preto, lebo takto môžeme prikladať najväčšiu váhu odbornosti, nik nás neblokuje a nepresadzuje iné kritériá než odborné.

• Máte nejakú dlhodobú stratégiu na výber tém vhodných na súťaž, alebo tú aktuálnosť prináša život?

J. Burian: Oboje sa uplatňuje. Máme zmapované priestory, ktoré by si zaslúžili dôkladnejší rozbor. V minulosti to boli najmä zanedbané priestory historického jadra. Ale aj okrajové polohy mesta - raz sa napríklad riešil uzavretý blok obvodového centra občianskej vybavenosti Vlčiniec - s galériou, mestským archívom, múzeom... Alebo priestor medzi Solinkami a lesoparkom so športovo-rekreačnou náplňou. Z druhej strany súťaž na Štúrovo námestie vzišla z akútnych potrieb mesta - rozšíriť priestor pešej zóny a zabezpečiť parkovanie po obvode historického jadra, s ktorým máme problémy, využitím podzemných priestorov.

• Pýtam sa najmä preto, aby som zistila, akú váhu prikladáte výhľadu, dlhodobým plánom. Do akej miery by mesto malo byť koncepcie pripravené na budúcnosť aj v prípade zámerov, na ktoré zatiaľ nemá prostriedky?

J. Burian: Pri organizovaní súťaží dávame prednosť zámerom realizovateľným v priebehu dvoch-troch až piatich rokov. Iste ste si všimli, že na historickom Mariánskom námestí sa už pracuje. A ani na Štúrovom by nemalo dlho trvať, pokiaľ začneme. Pravda, máme zámyery, kde sa dá rátať len s postupnou realizáciou, po etapách - napr. spomínané Centrum Vlčince, aj športovo-rekreačný areál Solinky, a tam potom súťaž rieši dlhodobjší výhľad. Alebo sa objavia isté spoločenské tlaky, ako napríklad teraz na bulvári, kde viacerí podnikatelia majú záujem o prestavbu či nadstavbu objektov občianskej vybavenosti. Akceptovali sme ich, ale nakoniec sme vypísali súťaž na celú zónu, aby sa popri problémoch týchto objektov vyriešil celý priestor ulice, parkovanie, zásobovanie, zeleň, drobná architektúra a pod.

• Vypisujete verejné anonymné súťaže aj vyzvané súťaže. Akými kritériami sa pri tom riadite?

J. Burian: Prevažujú verejné súťaže, pre vyzvané sa rozhodujeme zväčša vtedy, keď ide o pokračovanie staršej súťaže, ktorej výsledky z nejakého dôvodu nie sú jednoznačné či uspokojivé. Všeobecne býva lepšie, keď sa na problém pozrú aj architekti z iných miest, nezaujatým pohľadom... Naproti tomu, pri našej poslednej súťaži na bulvár sme vyzvali len domáce kolektívy, pokladajúc za výhodu, že dôverne poznajú miestne pomery. A výsledky tomu zodpovedajú. Dnes podľa nich dokážeme formulovať ako ďalej v danom priestore.

• Vraj ste v tomto prípade postupovali sčasti netradične... Mám na mysli zaangažovanie iniciátorov, podnikateľov z vašej strany.

V. Šottníková: Áno, zaangažovali sme ich finančne, prispeli na réžiu súťaže, mohli vysloviť svoje predstavy pred spracúvaním súťažných podmienok a dvoch ich zástupcov sme potom prizvali ako hostí poroty na

jej zasadnutia. Zaujímavé bolo, ako pod vplyvom toho, čo počuli, postupne zmenili svoj pôvodný názor na súťažné návrhy. Predpokladáme, že isté ich preniknutie do problematiky sa priaznivo odrazí aj neskoršie, pri rokovaní s architektmi, ktorí budú svoj návrh realizovať. Lebo darmo, laici vždy nerozumejú, prečo rozhodujeme pri usmerňovaní zástavby v meste tak ako rozhodujeme. Takže sa hádam čosi podarilo aj na poli osvetu.

• Osvety, ktorá sa nakoniec prejaví na prospech architektúry. Čo v zadaní súťažnej úlohy sa týkalo priamo bulvára?

V. Šottníková: To, čo u nás rozumieme pod pojmom „klasický bulvár“, funguje zatiaľ len v staršej časti tejtoestskej triedy, v tej, ktorá predstavuje ešte „sorelu“. Jej pokračovanie s novšou zástavbou nemá všetky črty bulvára, je to obyčajná ulica. Novým riešením sa usilujeme dosiahnuť, aby sa bulvár predĺžil, aby sa ním stal aj mladší úsek komunikácie.

• Sú takí, čo tvrdia, že na Slovensku bulvár nemáme ani nebudeme mať. Aj ten váš, žilinský, sa tak vraj len nazýva...

V. Šottníková: Netvrdíme, že je to pravý francúzsky bulvár. Povedzme, náš, prenesený do slovenskej mierky.

• Obmedzuje vás vo vypisovaní súťaží aj niečo iné než - ako predpokladám - financie?

J. Burian: Isteže, náš rozpočet stačí len na tie dve-tri súťažné podujatia ročne. Ale limitujú nás aj možnosti tejto organizácie súvisiace s ich prípravou - zabezpečovaním mapových podkladov a fotodokumentácie, formulovaním súťažných podmienok atď. Máme na to na útvare dvoch ľudí, a tí sa popri súťažiach musia venovať aj obstarávaniu územnoplánovacej dokumentácie a pod.

• Hrá podľa vás nejakú rolu aj to, že tu máte prevažne architektov?

J. Burian: Určite. Zo štrnástich pracovníkov ÚHA sme ôsmi architekti. Považujem to za dostatočný potenciál na zabezpečenie odbornej úrovne organizácie. Takýto kolektív už môže byť rovnocenným partnerom pre autorské kolektívy, ktorých prácu posudzuje, ale zároveň je schopný aj sám tvoriť, v našom prípade predovšetkým vo sfére územného plánovania. Aj pri obsadzovaní porôt urbanisticko-architektonických súťaží trvám na tom, aby členovia poroty boli architekti. Prírodzene, že zasadnutí porôt sa zúčastňujú aj odborníci z oblasti dopravy, statiky, ochrany pamiatok, tvorby zelene atď., ale tí pracujú ako experti poroty, teda len s hlasom poradným. Práve preto ma nedávno zarazila výčitka jedného kolegu architekta, uverejnená v našej tlači, že máme v porote samých architektov.

• Ako ste spokojní s podporou mestských orgánov, mestského zastupiteľstva? Aj na tejto úrovni totiž niekedy dochádza k stretom odborných a inak motivovaných názorov.

J. Burian: Máme podporu. Asi ich dokážeme presvedčiť. Všeobecne si myslím, že väčšina poslancov pochopila potrebnosť toho, čo presadzuje, takže spolupráca je dobrá, nesťažujeme sa. Uvedomujem si pravdaže aj to, že ako poslancovi mestského zastupiteľstva sa mi veci ľahšie presadzujú. Skúsenosti mám ale také, že to, čo sme za útvár predkladali, stretlo sa s podporou poslancov bez ohľadu na ich politickú príslušnosť, lebo sme urobili všetko pre to, aby naše materiály boli dobre pripravené. Predovšetkým sú pri schvaľovaní už mnohým známe - prerokúvame problémy s orgánmi a organizáciami, chodíme do prírodných častí, konzultujeme s ich poslancami, vystavujeme a vysvetľujeme obyvateľom, o čo ide a kde sa dá, akceptujeme ich názory...

• Aj výsledky súťaží vystavujete. Aký ohlas majú u obyvateľov?

J. Burian: No, najbúrlivejšie ohlasy boli azda na pripravovaný dvojkríž. V knihe, do ktorej návštevníci našich výstav zapisujú svoje dojmy, sa striedajú zánietení prívrženci tejto idey i rozčúlení odporcovia.

V. Šottníková: Ale vcelku možno povedať, že dôvera v naše počiny je vyššia než kedysi. Nový obraz pešej Národnej ulice, Hlinkovho námestia... Všetko, čo sa v meste za posledné roky zmenilo, spôsobuje, že ďalšie zmeny očakávajú obyvatelia už akosi vyrovnanjšie, ako prirodzené výsledky procesu obnovy, ktorým mesto prechádza.

Za Projekt sa zhovárala Viera Vojtková

Ako sme riešili žilinské Námestie Ľ. Štúra

Napriek významnej polohe chýbajú žilinskému Námestiu Ľ. Štúra ďalšie hodnoty, najmä výtvarné, ktoré by verejný priestor tohto charakteru mal mať. Námestie je neúmerne veľké nielen vo vzťahu k mestu, ale aj so zreteľom na zástavbu po obvodě - prevažne nízku a málo výraznú. Napriek tomu, že má tranzitný charakter a prechádza ním množstvo ľudí - veď nadväzuje na žilinský „bulvár“, Triedu A. Bernoláka a spája nové obytné štvrte s historickým jadrom a centrom mesta, parter je pre chodca len slabo otvorený. Námestie mu všeobecne poskytuje len málo, ešte aj o oddychovej zeleni to platí.

Asi takto charakterizovali vstupnú situáciu architekti Ivan Kočan a Stanislav Beňačka, autori najvyššie oceneného návrhu v nedávnej súťaži na nové riešenie námestia. Zašli sme za nimi pozhovávať sa o tejto ich práci. Nevyhnutne pri nej totiž museli premýšľať o nárokoch obyvateľa na verejný priestor a o všetkom, čo ho priaznivo či nepriaznivo ovplyvňuje.

„Pre vyššiu výtvarnú hodnotu námestia bolo potrebné predovšetkým sceliť súčasnú zástavbu po obvodě dostavbami a novým objektom stojacim priamo na ploche námestia rozčleniť jeho plochu na menšie celky,“ zhrnul Ivan Kočan podstatu úprav. Ich novostavbu, pravda, tvarovalo ešte množstvo faktorov. Nesmela námestie „upchať“, znejasniť jeho priechodný charakter, naopak, žiadalo sa lepšie chodca zorientovať čitateľnejším členením priestoru, dať námestiu vyššiu hmotovo-priestorovú logiku.

„Návštevník, ktorý prichádza na námestie z Bernolákovej triedy, vidí v pozadí veže, ktoré mu ukazujú smer do centra mesta. Naše riešenie tento pohľad rešpektuje a zvyrazňuje,“ vysvetlil mladší z autorov, Ing. arch. Beňačka. „Os nového priechodu smeruje k starému centru a nový polyfunkčný objekt graduje hmotovo tak, že vytvára uličnú čiaru.“

Vytvorili vlastne na námestí dve nové uličky, a aj tým mu ubrali z plochy. Dominantný peší ťah vedie diagonálne medzi bulvárom a severovýchodným kútom námestia, ďalší smer je podružný. A sú tu lepšie podmienky na intímnejšiu zeleň, ktorá môže pôsobiť ako predelový prvok medzi historickou zástavbou a novou štruktúrou.

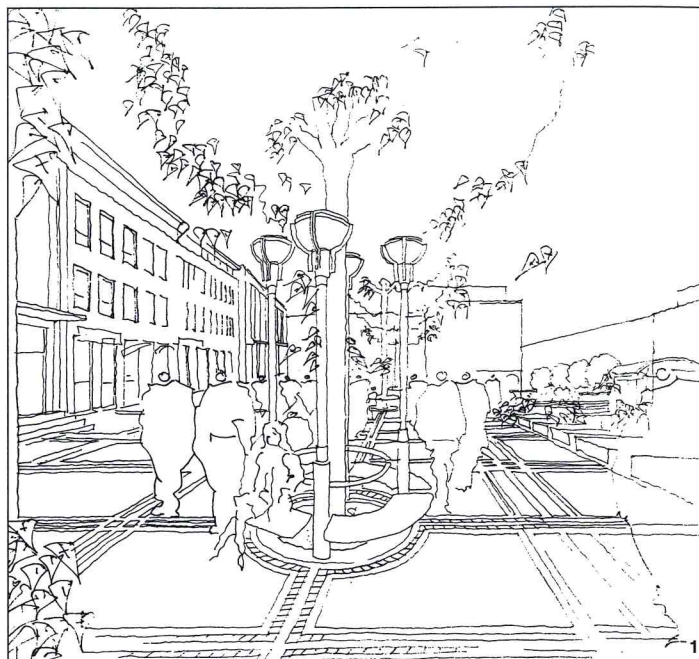
Zaujímali nás názory autorského kolektívu na dopravnú problematiku v súčasnom meste, ktorá, zdá sa, prechádza dnes istou previerkou. Tým skôr, že bola predmetom riešenia aj na Námestí Ľ.Štúra.

„Do poslednej chvíle sme sa nevedeli rozhodnúť, napokon sme námestie navrhli ako pešie, v podstate bez dopravy,“ spomína Ivan Kočan. Neváhali preto, že by Žilina tak súrne potrebovala ďalší veľký peší priestor; vytvorila si ich už dosť a zväčša šťastne. Ale boli tu faktory, ktoré napokon prevládali: parkoviská na úrovni námestia by nemali zmysel, keďže súčasťou riešenia bolo 800 podzemných parkovacích miest. Autom sa sem dopravíte zo všetkých strán, najrýchlejšie po okružnej komunikácii. Jedine zásobovanie sa žiadalo doriešiť (šťastí to urobili režimovým spôsobom, šťastí zozadu) a prístup k novostavbe na ploche námestia, ktorá funkčne zatiaľ nie je presne určená (suterénom a na úrovni režimovou komunikáciou, ktorá rieši aj prístup k hotelu).

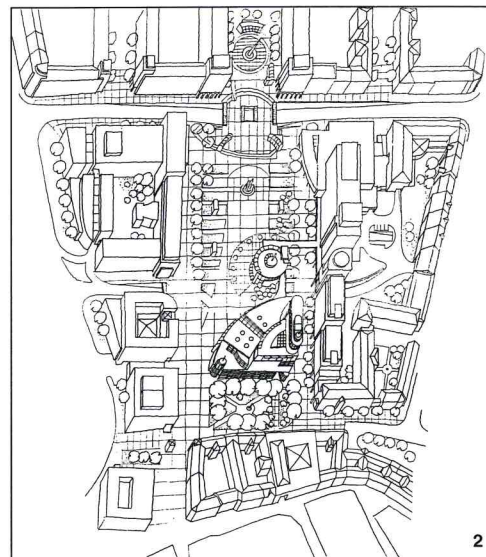
Pri zmenšovaní mierky námestia a jeho vybavovaní ponukou na oddych hrá rolu pásová zeleň po obvodě námestia. Je akýmsi druhým plánom, lineárnou hmotou vsunutou medzi fronty objektov a námestie. Vyrastené stromy vytvoria prirodzenú pergolu, doplnenú možnosťami na posedenie a osvetlením. Pre túto zeleň odsadili autori návrhu hranicu výkopu na podzemné garáže od domového frontu po hranu jestvujúcich komunikácií. Garáže bude o čosi menej než maximum (pravda, v rámci súťažných podmienok), získa sa však niekoľko nezanedbateľných výhod. Stromy budú zdravšie a vmestia sa popri nich aj siete, výstavba podzemného parkoviska nevyradí z prevádzky celé námestie, neochromí jeho zásobovanie a pod.

Dôležitou súčasťou riešenia je spojenie námestia s Triedou A. Bernoláka. Okružná komunikácia je trochu zapustená, takže chodec ju prekoná len s malým stúpaním, stále má pred očami pohľad a priechod v žiaducom smere. Námestie sa „preklápa“ až za okružnou komunikáciou, na začiatku bulváru.

Nemali by takýmto „dotváracím“ procesom prejsť aj ďalšie námestia a iné mestské celky na Slovensku? V uplynulých desaťročiach sa zvy-



1. Zelený pás po obvodě námestia bude mať viacero výhod...
2. Axonometria námestia zo súťažného návrhu I. Kočana a S. Beňačku



čajne všade riešili jednotlivosti, realizovali sa oddelené investície, ktoré sa len veľmi výnimočne darilo združiť v mene rozsiahlejších úprav mestskej štruktúry. Na vzájomné vzťahy verejných priestorov a ich prvkov tak málokde došlo, aj keď si architekti mnohú stratenú šancu dodatočne uvedomovali... Veď kvality prostredia, komfort občana - to sú všetko veľičiny pozostávajúce z mnohých faktorov.

„Každé námestie je špecifický prípad,“ tvrdí Ivan Kočan. „Ale všade by mali mať pripravenú koncepciu jeho úprav - reálnu, etapovite realizovateľnú - aj keď prostriedky na ne zatiaľ ešte nemajú. Nikde nemôžu povedať - zriadili sme pešiu zónu, a tým činom máme všetko, čo sa dnes žiada.“

Niekde istú časť dopravy vrátili do peších priestorov. Ako na to hľadíte? „Auto je podľa mňa už prirodzenou súčasťou nášho života, trávim v ňom kus dňa, zdokonaľuje sa technicky, takže by sme ho už nemali vnímať len negatívne. Na niektorých miestach je bariéra zaparkovaných áut medzi vozovkou a chodníkom celkom užitočná.“

Na žilinskom bulvári radšej dvakrát merať

O výsledkoch vyzvanej súťaže na žilinský bulvár sme už informovali na stránkach FÓRA ARCHITEKTÚRY (v č. 7-8/96). Na tomto mieste nám ide skôr o filozofiu víťazného tímu, o to, ako pristupovali k súťažnej úlohe. Jeho vedúci, architekt Dušan Maňák priznal, že ako poslanec mestského zastupiteľstva súťaž vlastne vyprovokoval, usilujúc sa udržať na uzde požiadavky podnikateľov na nadstavby, ktoré by mohli narušiť dedičstvo po architektovi Ferdinandovi Čapkovi.

„Žilinský bulvár a jeho pokračovanie, Trieda A. Bernoláka, to je niečo, čo patrí k tvári mesta,“ povedal. „Obávame sa, že zásah do jedného z objektov by mohol narušiť oveľa väčší celok.“

• Ale s požiadavkami na nadstavby sa pridali aj ďalší podnikatelia, či nie?

- Pridali sa, lebo im zatekajú ploché strechy a zároveň chcú rozšíriť svoje priestory. Preto sa nadstavby dostali aj do súťažných podmienok. Náš tím ich splnil tým spôsobom, že sme predložili riešenie v dvoch variantoch. V jednom z nich odporúčame nenadstavovať objekty na Tr. A. Bernoláka. Ploché strechy sa predsa dajú rekonštruovať aj iným spôsobom. V tomto variante sme pripustili možnosť nadstavieb, ale len pre okrajové partie, ktoré majú inú výškovú hladinu než pôvodná časť Tr. A. Bernoláka, a tým aj iné priestorové väzby. Okrem toho sme na počítačových vizualizáciách jasne ukázali, že nadstavovanie by nebolo šťastným krokom pre túto žilinskú štvrť (obr. 3a–e, str. 36). V druhom variante sme v zmysle súťažných podmienok riešili požadované nadstavby.

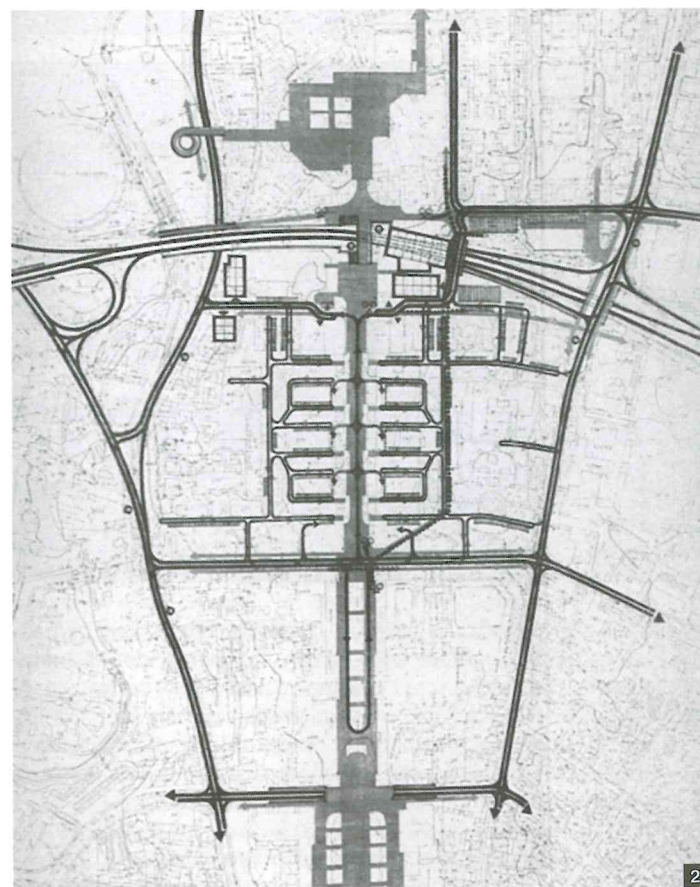
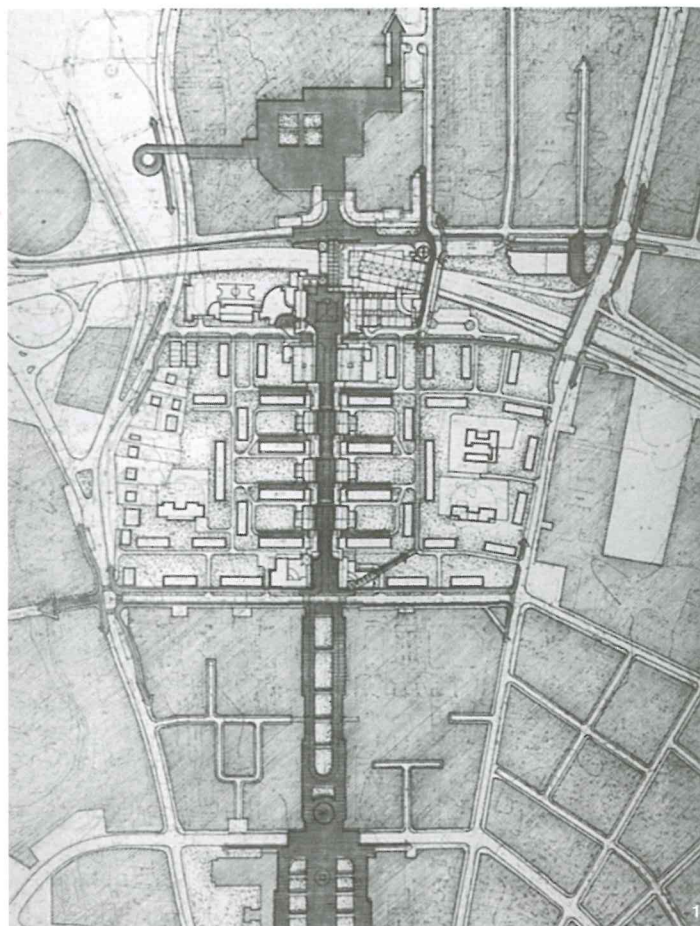
• Čo na to súťažná porota? Presvedčili ste ju?

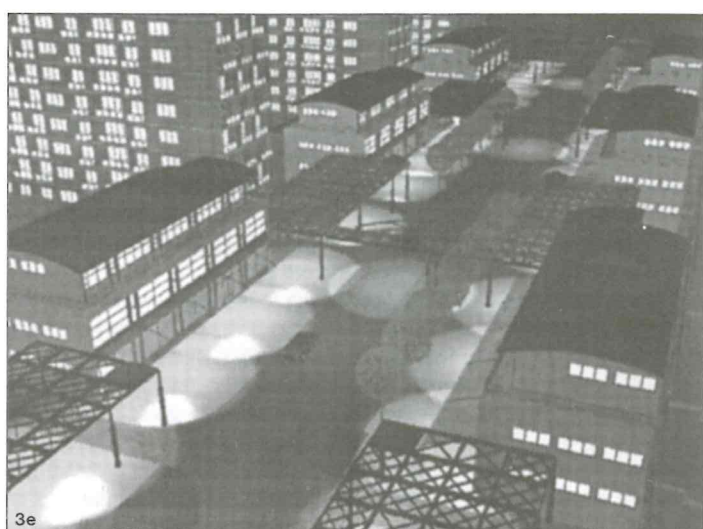
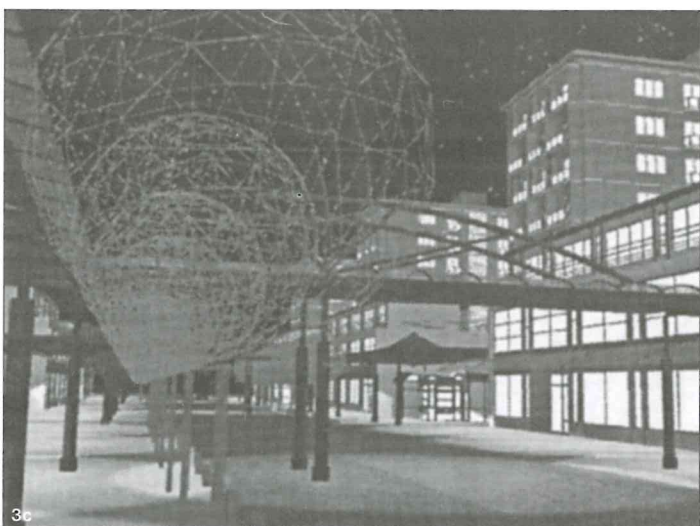
- Akceptovala náš prístup. Architekt Čapka je pre Žilinu pojem. Aj keď – paradoxne – porota sa napokon rozhodla pre variant nadstavieb. Sám som sa kedysi ako dieťa pozeral, ako sa objekty na bulvári stavali. Bola to na tie časy unikátna technológia – železobetónové stropy sa postupne dvíhali po oceľových stĺpoch. Aj dnes sú to veľmi čisté, ľahké a progresívne konštrukcie. Treba však brať do úvahy aj ďalšie. Toto územie je funkčne také preťažené, že je skutočne otázka, či pridávať ďalšie užívateľské plochy a ďalej ho preťažovať. Obytná zóna tu spolužíja so svojou vyššou obchodnou vybavenosťou a už dnes dochádza k istým konfliktom. Ak pridáme ďalšie plochy obchodnému vybaveniu, nesúvisiacemu priamo s bývaním, konflikty sa môžu zosťriť. A tam, kde podnikatelia požadujú v nadstavbách kancelárske plochy, už vonkoncom nevidíme dôvod ustupovať.

Žilina mala šťastie tak na architekta Čapku, ako neskôr na kolektív urbanistov pod vedením Ing. arch. Stuchla. Bulvárom a neskôr Triedou A. Bernoláka sa vybudoval kus ozajstného mesta, ktorý plynule a organicky nadväzuje na historické jadro. Ak by sa doň malo zasiahnuť, skôr vidíme potrebu doplniť a skompaktňiť redšiu štruktúru v parteri mladšej časti bulvára (Tr. A. Bernoláka), pochodiacej z čias, keď sa ustupovalo od kompaktnejších foriem zástavby, než ohrozoval jeho pôvodnú štruktúru. Ak tam uprednostníme pešiaka, doplníme mu drobnú vybavenosť v parteri a vytvoríme pergoly, pod ktorými bude môcť pobývať za každého počasia, vytvoríme podmienky, aby život na bulvári prúdil intenzívnejšie. To pomôže tomuto územiu viac než nadstavby.

• Bárs by každé naše mesto malo takých obrancov svojich hodnôt – vrátane novodobých. Povedzte ale, prosím, pán architekt, ako sa vy a váš kolektív staviate k dnešným diskusiám o bulvári, a trebárs i k názorom, že na Slovensku nemá šance na existenciu?

- Každý, kto dnes pricestuje do Žiliny, môže prejsť od stanice peši fažiskom mesta v podstate bez stretnutia s motorovou dopravou až na jeho druhý koniec, na Rudiny, po Štúrovo námestie, teda až po južné ukončenie centrálnej mestskej zóny. To nie je náhodné, súvisí to s dlhoročnou činnosťou kolektívu spracovateľov územného plánu, s jeho úsilím o dokončenie radiálno-okružného systému mestskej dopravy. Pripravoval sa dlhé roky a vytvoril predpoklady pre vznik pešej zóny. Mesto dnes žne plody tejto koncepcie. Pokojne môže dláždiť priestory v centre a formovať „šľahačku“ dotvárajúcu ich vzhľad... Keď sa dobudujú všetky „tykadlá“ k pešej zóne, z ostatných obytných častí





mesta sa ľudia dostanú do centra za dvadsať minút. Aj keď sa vtedy zabudlo na cyklistov, ale to sa dnes dá ešte napraviť. Čo sa však nebude dať napraviť, sú parkoviská - miestne záujmy a tlaky spôsobujú, že polohy vytýpané v územnom pláne sa likvidujú a zastavujú.

Na Tr. A.Bernoláka sa náš kolektív prihovára za prítomnosť obslužnej a upokojenej dopravy, ale vcelku ho chápeme ako zónu, kde dominuje človek. Pohyb vozidiel regulujú vopred stanovené podmienky.

● **Prítomnosť dopravy na bulvári - to je jedna z mála vecí, na ktorú sa všetci zhodnú, iné je tým, čo názorovo rozdeľuje...**

- Nuž, klasický bulvár, s akým sa môžete stretnúť vo svete, to sú široké

viacprúdové komunikácie, dopravne silne zaťažené. Máte síce možnosť zaparkovať, posediť na chodníku, ale bezbariérové a bezpečné pešie spojenie náprotivných strán bulváru je zložitá. Isteže v Žiline nemáme takýto klasický bulvár. Už v Čapkových časoch sa v jeho priestore rátať len s jednosmernou pokojnou dopravou, ktorá človeka neatakuje, a dnes možno hovoriť o doprave zmiešanej. Nadväzujeme na tú pôvodnú koncepciu (obr. 1, 2, str. 35).

● **Môže architekt podporiť intenzitu života na bulvári, na mestskej triede? A čím, ak áno?**

- Len do tej miery, do akej môže regulovať funkcie, ktoré tam život prináša. U nás v Žiline má väčšie páky v rukách mesto. Napríklad pri predaji objektov na Tr. A.Bernoláka mohlo stanoviť regulatívy, podmienky súvisiace s typom prevádzok, ktoré noví užívatelia objektov zriadia. Nestanovilo ich. Architekti môžu pomôcť, povedzme, vytvorením krytých priestorov a celkového interiéru ulice, ktorý pritiahne funkcie spojené so sedením na chodníku, slovom, podporia atribúty pešej zóny. Preto sme v našom súťažnom návrhu napríklad umiestňovali medzi jestvujúce objekty drobnú vybavenosť, ktorá doplní dnešné veľkopredajne.

● **V žilinskom podnebí sa však na chodníku dá sedieť len nevelikú časť roka...**

- Sú tu tradície. Mariánske námestie s jeho podlúbiami. Málokto si uvedomuje, že možnosť pobudnúť na ňom i za nečasu a pohybovať sa „suchou nohou“ patrí k najvyšším kvalitám námestia. Práve toto sme mali na mysli i v našom riešení. Teda, myslel na to už architekt Čapka, pôvodne aj on navrhoval medzi objektami pešie pergoly, ale tie sa nerealizovali, hoci technicky boli pripravené konzolami na objektoch. My navrhujeme prekrytie v súčasných konštrukciách.

Je to systém, ktorý je modulovou skladačkou, postupne by sa mohol dopĺňať podľa potrieb a finančných možností užívateľov.

Za Projekt sa zhovárala Viera Vojtková

Ešte raz na tému Verejný priestor Žilinský „bulvár“ našťastie nie je bulvárom

Všetkých, ktorí sa domnievajú, že u nás v Žiline máme veľmi príjemný mestský bulvár (medzi Štúrovým námestím a na teréne vedeným peším mostom ponad zapustenú III. okružnú), musím vyvieť z omylu.

Vždy sme tento široký mestský priestor so širokými chodníkmi pred obchodmi a dopravou na koncoch zaslepenou nazývali bulvárom - zrejme ho tak budeme volať aj naďalej. V skutočnosti to však nikdy nebol typický bulvár. Naopak, ďalšie „poľudšťovanie“ tohto priestoru by malo smerovať k vylúčeniu vysokých kandelábrov a woonerfovej úprave plôch.

Mestský bulvár alebo mestská trieda znamenajú totiž súbeh rýchlej, priebežnej dopravy s pokojnými prechádzkami alebo posedeniami peších; to všetko na jednej úrovni, v spoločnom vybavenosti ohraničenom priestore. Je jasné, že stúpajúci počet rýchlych áut a chodci nemôžu mať nič spoločného, naopak, čoraz viac si navzájom prekážajú. Takisto, že hluk, exhaláty a dopravné kolízie, predovšetkým s deťmi, sú v rozpore s požiadavkami peších na ticho, pokoj a bezpečnosť. Preto by mi ako projektantovi územného plánu Žiliny nikdy nemohlo ani napadnúť rátať v návrhu s nejakým takýmto anachronizmom (bulvárom alebo mestskou triedou).

Viem, že u nás ešte nie sú všade dostatočne vypuklé disproporcie dopravy a životného prostredia (vzhľadom na nižšiu frekvenciu dopravy). Viem aj, že je stále ešte veľmi silná lobby vodičov, ktorí by sa bez auta neobišli - od architektov až po rôznych funkcionárov, ktorí svojimi rozhodnutiami o doprave púšťajú čoraz väčšie množstvá nebezpečných a hlučných áut medzi chodcov, a pritom si neuvedomujú, že tých peších vždy bude viac a že pešo chodia väčšinou aj ich ženy a deti. Ale urbanisti s ich dvadsaťročným pohľadom dopredu, daným zahraničnými skúsenosťami a poučením zo zahraničnej literatúry, musia vedieť, že z pôvodného symbolu blahobytu, pokroku, mestskosti v rokoch päťdesiatych a šesťdesiatych autá sa so svojimi vodičmi (ktorí sú oproti peším v podstatnej menšine) stali postupne balastom a nakoniec tyranom mestského života.

Iste vedia, že nijaké mesto a nijaký štát na svete nie sú také bohaté, aby mohli zabezpečiť dostatok plôch pre narastajúcu dynamickú a statickú dopravu. Preto je našou najväčšou starosťou, ako dostať vodičov z ich „plechoviek“ na ich vlastné nohy, bicykle alebo do vozidiel **mestskej hromadnej dopravy**. Roku 1988, keď som v Mníchove pol hodiny jazdil okolo centra a márne hľadal možnosť parkovania, som sa v rozhovore na radnici spýtal, ako budú riešiť nedostatok parkovísk. „Nijako“, povedali mi, „mesto už nijaké ďalšie parkinky stavať nebude, nech ľudia chodia viac mestskou dopravou“.

Prvými krokmi k ľudskejšiemu, dopravne bezkonfliktnému mestu sú:

- * zásadné oddelenie peších ciest od priebežných a zavedenie pešieho a bicyklového cirkulačného systému po celom meste,
- * prednosť peších na zmiešaných plochách,
- * uvedomenie si, že identitu našich miest tvoria tiché mestské priestory s ľuďmi, nie asfaltová plocha s jej autami.

Domnieval som sa, že veľká väčšina nás, ktorí sa venujeme urbanizmu a mestskej doprave, má na tieto otázky podobný názor. Bol som preto veľmi prekvapený, keď som na seminári o mestskej triede - bulvári (2. mája 1996 na SAS v Bratislave) ako jediný odmietol akúkoľvek formu mestských tried. Potom ma už nemohlo prekvapiť konštatovanie, že v Bratislave sa ráta s vytvorením mestskej triedy na uliciach Vajnorskej a Račianskej.

Uvedomujú si autori tohto návrhu, že ďalšia výstavba vybavenosti v decibelmi sužovaných nehostinných priestoroch bez zelene a bez širokých chodníkov je tou najnešťastnejšou službou už dnešnému obyvateľovi, nieto obyvateľovi budúceho tisícročia? **A že na týchto mestských triedach budú čoraz častejšie zrážané, mrzačené a usmrčované predovšetkým deti? Starí a invalidní ľudia?**

Žiadna moc na svete už nezadrží postupný zánik mestských tried. Ich doznenie je len otázkou času. Ak sa však niekto u nás ešte dnes snaží kriesiť tento asociálny anachronizmus, z nevedomosti alebo len kvôli bezduchému vlastnému alebo mestskému honoru, musia nás mrziť nielen škody na zdraví a škody hospodárstva, ale najmä škody sociálne a duchovné. Predovšetkým preto, lebo tieto nehostinné priestory na

organizačne nečitateľnom pôdoryse budú vracieť naše mestské spoločenstvá do anonymity jednotlivcov, povedú k strate pocitu domova a účasti na živote spoločnosti, a tým aj k nárastu javov spoločenskej patológie.

Významný komitét na ochranu pamiatok v SRN roku 1982 konštatoval: „Je málo oblastí nášho života, kde by sa konalo tak necitlivo, brutálne, a pritom suverénne, ako pri výstavbe ciest.“

Budeme aj my, nepoučiteľní, konštatovať to isté v Bratislave o dvadsať rokov?

Antonín Stuhl
Snímky Stanislav Toman

1. 1a Severná časť „bulvára“, klasicky vymurovaná, nesie ešte znaky kompaktnej mestotvornej zástavby. Pokojný tichý priestor svedčí o správnosti zaslepenia dopravy proti II. Okružnej. V budúcnosti sa charakter priestoru bude musieť prispôbiť výškou zelene požiadavke vizuálneho kontaktu s terajšími dominantami starého mesta a budúcimi na Štúrovom námestí.

2. Južná časť „bulvára“ stavalo už spriemyslené stavebníctvo, ktoré si diktátorsky vynútilo len schválené typy obytných domov. Viedlo to k výstavbe len solitných objektov. Aj tu zostáva ako priaznivá črta prítomná doprava, široké chodníky so stromami a humánna okrsková hustota do 250 obyv./ha. Priestor by si zaslúžil woonerfovú úpravu bez vysokých kandelábrov. V budúcnosti pribudne parkovisko pre bývajúcich a vyššiu vybavenosť pri III. Okružnej. Je zrejme, že žilinský „bulvár“ v nijakom prípade nemôže byť mestskou triedou, lebo v záujme humanizácie priestoru tu bola vylúčená akákoľvek priebežná doprava.

