

České vysoké učení technické

Fakulta architektury

Ústav urbanismu



**Vývoj urbanistickej štruktúry
mesta Žiliny v rokoch 1918 - 1948**

Doktorská dizertačná práca

Ing. arch. Dušan Mellner

Školiteľ: doc. Ing. arch. J. Jehlík

Praha 2012

OBSAH

Úvod	4
Ciele	6
Východiská	8
Metodika práce	11
Mesto Žilina v medzivojnovom období (analýza urbanizmu Žiliny).....	16
Podmienky vývoja.....	16
Vývoj urbanistickej štruktúry v 1918 – 1948	27
Vznik nových štvrtí a kolónií v 1918 – 1948	35
Následný vývoj v 50. - 60. rokoch 20. storočia	39
Urbanistická súťaž na regulačný plán mesta Žiliny	43
Urbanizmus a územné plány v kontexte Slovenska	43
Podmienky súťaže.....	45
Návrh „Žilina roku 2000“ - autor: doc. Ing. Jozef Peňáz	47
Súťažný návrh A/ B - autor: prof. Ing. arch. Bohuslav Fuchs	50
Súťažný návrh „Autostráda“ - autor: Dr. Ing. Vladimír Zákrejs.....	52
Zhodnotenie zrealizovanej štruktúry	54
Vyhodnotenie v čase	56
Mestská štvrť Svojdromov	59
Podmienky vzniku.....	60
Družstvo Svojdromov a celoštátna súťaž.....	68
Urbanizmus štvrte	70
Architektúra štvrte	71
Realizácia	74
Vývoj a vplyvy na architektúru	85

Význam akcie – hodnotenie	86
Súvisiace projekty - občianska vybavenosť	87
Realizácie po 1945 (2. fáza)	90
Akcia Drevoúnia	90
Individuálne projekty	92
Bytové domy pre vojakov	93
Obdobie 1970 – 1989 (3. fáza)	93
Vyhodnotenie stavu.....	95
Porovnanie s ostatnými kolóniami Brno, Praha, Viedeň.....	96
Mesto a jeho identita	109
Určenie identity	109
Identita mesta Žiliny	119
Identita mestskej štvrte Svojdómov	121
Zhrnutie - návrhy a podnety	123
Záver.....	127
ZOZNAM POUŽITEJ A ŠTUDIJNEJ LITERATÚRY	131
PRÍLOHY.....	137

Anotácia

Štúdia o urbanizme a obraze Žiliny z obdobia rokov 1918-1948 je spracovaná s cieľom jej ďalšieho využitia v súčasnom i budúcom mestotvornom procese. Žilina bola jedným z hlavných centier tvorby slovenskej modernej architektúry a stavebným rozvojom patrila k najdynamickejšie sa rozvíjajúcim mestám na Slovensku. Jedným z výsledkov práce je analýza súťaže na Regulačný plán mesta Žiliny (1929), ktorý vytvoril vysoký štandard. Bol prezieravo vytýčený vďaka myšlienkam v súťažných návrhoch trojice známych autorov – J. Peňáza, V. Zákrejsa a B. Fuchsa. J. Peňáz vytvoril vo svojom víťaznom návrhu hlavnú kompozičnú kostru územia mesta s princípmi udržanými až do súčasnosti. Vybrané myšlienky decentralizácie mesta sú z tohto „prvorepublikového“ návrhu doteraz platné a aktuálne.

Jadrom práce je analýza cenného funkcionalistického urbanistického súboru v Žiline – kolónie Svojdomov, ktorá doteraz nebola podrobne analyzovaná a publikovaná (okrem Mellner 2010, PRÍLOHA). Mestská štvrť objektívne predstavuje dôležitú pamiatku moderného bývania a architektúry medzivojnového obdobia na Slovensku. Vďaka tomuto výskumu a objaveným novým materiálom a dokumentom je bez sporu potvrdené jej zaradenie do trendov celoeurópskeho bývania prezentované v Štuttgarte v roku 1927. Svojdomov môžeme priradiť a porovnávať so súdobými dlhodobými svetoznámymi realizáciami Praha - Baba, Brno - Nový dum a i.

Svojdomov predstavuje stále obývanú a živú mestskú štvrť, ktorej stav – urbanizmus, architektúra i čiastočne interiér - boli do začiatku 21. storočia narušené len minimálne. Považujem za nutné, aby bol tento celok dôkladne zdokumentovaný, prezentovaný a zároveň vyhlásený za pamiatkovú zónu. Jeho ochrana nám s ďalšími pamiatkami (Behrensova synagóga Neológov, Finančný palác a i.) predstavuje cenný odkaz funkcionalizmu Žiliny, resp. Slovenska.

Kľúčové slová: urbanizmus, Žilina, Svojdomov, mestské štvrte a kolónie, moderné bývanie, regulačný plán, J. Peňáz, B. Fuchs, M. M. Scheer, „Žilina roku 2000“, urbanistická štruktúra mesta, funkcionalizmus, purizmus, architektúra medzivojnového obdobia 20. storočia

Úvod

Architektúra vyjadruje estetické nároky a urbanizmus vzťahy a hodnoty v súdobej spoločnosti. Jedno zo základných snažení človeka je zveľaďovať si okolie a vlastné bývanie. Moderné myslenie sa stalo synonymom moderného človeka v novej republike. Preto snaha o moderné bývanie a jej stotožnenie sa s touto myšlienkou bolo prirodzené. Ale realita v každodennom živote bola rôznorodá. Na Slovensku boli priepastne sociálne rozdiely, ktoré niektorý chceli vyriešiť prostredníctvom architektúry. Časť spoločnosti si vyžadovala klasiku a historizmus, na druhej strane sa obyvateľstvo stotožňuje s modernými myšlienkami a spôsobom života. Nová spoločnosť pomáha aj sociálne znevýhodneným skupinám. Tento obraz spoločnosti sa pretavil aj do stavby miest. Ako živý organizmus - urbanistický celok prechádza v histórii zmenami, ktoré v rôznej podobe vplývajú na identitu mesta. Pre súčasný urbanizmus miest boli v kontexte našej stredoeurópskej histórie veľmi dôležité zmeny odohrávajúce sa v 19. a v prvej polovici 20. storočia pod vplyvom hospodársko-technologického pokroku.

Jedným z cieľov tejto práce je spracovať štúdiu urbanistického vývoja a koncepcie mesta Žiliny, centra severozápadného Slovenska, v rokoch 1918-1948. Mala najaktívnejší stavebný vývoj na Slovensku, v pomere veľkosti a rozsahu výstavby. Obdobie prvej československej republiky považujem z pohľadu urbanizmu za nosné v procese jeho premeny od stredovekého mesta po modernú metropolu. V neposlednom rade sa Žilina v tomto období stala jedným z hlavných centier slovenskej modernej architektúry. V tomto období bola realizovaná aj mestská štvrť Svojdómov, ktorá svojou architektúrou a myšlienkou na moderné bývanie sa vymyká z regionálnych pomerov. Okrem hlavného bodu záujmu – urbanizmus a identita medzivojnového obdobia Žiliny, dokumentujem následný vývoj a súčasný obraz mesta na začiatku 21. storočia a zároveň načrtávam tendencie ďalšieho vývoja.

Vrstvenie času v meste je veľmi dôležité pre jeho vnímanie obrazu a identity. V súčasnosti sa obraz funkcionalistického mesta prekrýva plastovými oknami a pestrofarebnými zatepleniami budov. Mestá sú atakované ekonomickými záujmami bez ohľadu na ich identitu. Zabezpečiť zaručený zisk, nové podnikateľské príležitosti a nové pracovné miesta - pod týmto „cieľmi“ a ďalšími nátlakmi strácajú mestá svoju tvár - identitu. Okolitá krajina miest sa pod akceleráciou ekonomiky mení na skladové a priemyselné hospodárstvo. Dochádza tak k ešte rýchlejšiemu odtrhnutiu človeka od prírodného prostredia a to už v priebehu jednej generácie. Pribúdajú dopravné tepny, ktoré sa musia viesť mimo osídlenia kvôli hluku a exhalátom. Táto inverzia a zvetrávanie krajiny sa podpisuje na našom pohľade na okolitý priestor. Na hodnotenie krajiny používame čoraz častejšie len kritérium pekného výhľadu z okna. Tento úzkoprsí postoj nás postupne dobieha takou rýchlosťou, ako ho spoločnosť ignoruje. Samosprávy dostávajú možnosť zasahovania do výstavby, ale nie do kvality architektúry. V popredí sa nachádza trend zatriktívniť podnikateľské prostredie, pričom sa investuje do dopravy, mestskej infraštruktúry, zdrojov energie, materiálnych zdrojov, pracovnej sily, dávajú sa ekonomické stimuly a i. K tomu neoddeliteľne patrí identita, ktorá zahŕňa komplexne celé spektrum mestských komponentov. Je to najzložitejší balík, ktoré mestá riešia až ku koncu vyššie uvedeného procesu, ak vôbec.

Identita sa pohybuje v emocionálnej zložke vnímania mesta, ktorá sa nedá „ekonomicky“ špecifikovať a podlieha dynamickému vývoju priamo úmerným so zmenami v urbanizme. Táto problematika je v súčasnosti veľmi atraktívna, ale ťažko uchopiteľná v našich podmienkach tvorby miest. Záujmová téma urbanistického vývoja a identity Žiliny v medzivojnovom období bola doteraz v okrajovom záujme odbornej verejnosti aj napriek tomu, že sa odohrali významné pohyby, ktoré položili progresívne základy pre následný rozvoj mesta.

Autor sa systematicky zaoberá a prezentuje túto problematiku od roku 2006, kedy svojou výstavnou činnosťou upozorňuje odbornú a laickú verejnosť na postavenie pamiatok a identitu mesta. Prezentoval to okrem iného na výstavách „Architektúra nového veku mesta Žiliny“, Považské múzeum v Budatínskom zámku, Žilina, 6.4. - 24.5. 2006; a „Genius Loci mesta Žiliny“ na starej radnici mesta Žiliny, Žilina 23.5. – 31.7.2007

Ciele

- Z hľadiska urbanizmu zmapovať obdobie moderny v Žiline, znamenajúce premenu na moderné mesto, v kontexte rôznorodého urbanistického vývoja mesta
- Analyzovať a vyhodnotiť urbanistickú súťaž na regulačný plán mesta Žiliny
- Analyzovať a vyhodnotiť konkrétny urbanistický súbor – žilinskú mestskú štvrť Svojdodomov – dôležitú pamiatku architektúry moderny
- Potvrdiť hypotézu, či sa Svojdodomov zaraďuje do myšlienkového prúdu moderného bývania prezentovaného štutgartskou výstavou v roku 1927
- Zadefinovať urbanistické hodnoty, nedostatky a omyly a ich dopad na budúci vývoj mesta.
- Vytýčiť odporúčenia na ochranu trvalých hodnôt

Detailná štúdia o urbanizme a obraze Žiliny z obdobia rokov 1918-1948 nebola doteraz v tejto miere spracovaná a tým pádom využitá pri ďalšom mestotvornom procese. Dôležitým bodom a prínosom je pomenovanie konkrétnych súborov, resp. mestských častí a objektov s charakteristickou dobovou štruktúrou a tým zachovanou pôvodnou identitou. Špeciálne postavenie nielen v kontexte mesta, ale najmä na Slovensku, má mestská štvrť Svojdodomov, ktorá ešte nebola komplexne analyzovaná a publikovaná. Predstavuje pamiatku dobového moderného bývania, v ktorej sa premietajú myšlienky európskej moderny. Evidencia a kritická analýza takýchto súborov je nosná pre definovanie hodnôt vplývajúcich na urbanistické procesy v meste. Považujem za dôležité, že súčasný urbanizmus by mal plynule nadväzovať a dopĺňať predchádzajúce vývojové etapy. Teda na základe zistených pozitív i negatív je možné stanoviť ďalšie postupy, napr. či je potrebné citlivejšie pristupovať a ochraňovať dané územie, alebo či negatívna realizácia svojou existenciou potlačila alebo zničila priestor.

Výsledky tejto analýzy by mali byť zakomponované do tvorby územného plánu a tým zachovávať identitu mestského územia. Pod identitou tu rozumieme rovnováhu viacerých faktorov ako sú sociálny, demografický, ekonomický a v neposlednom rade historický faktor so svojimi určujúcimi symbolmi.

V rámci problematiky je potrebné pomenovať:

- Popísať vplyv funkcionalistického urbanizmu na mesto, východiskovú situáciu a následný vývoj
- určiť hodnotu mestskej časti Svojdomov
- príspevok funkcionalistického urbanizmu mesta na identitu Žiliny (ako ovplyvnil územný plán z roku 1929 - v pozitívnom i negatívnom - urbanizmus mesta?)
- negatívne procesy narúšajúce pozitívny a kontinuálny rozvoj mesta
- vo všeobecnosti identifikovať identitu (Genia Loci) Žiliny

Práca by mala napomôcť k splneniu aj týchto cieľov **aplikovateľných** v reálnej praxi územného plánovania:

- ochranu mestskej časti Svojdomov, nie len ako solitéry ale ako pamiatková zóna
- ochranu časovej vrstvy funkcionalistického mesta
- Poukázať na možnosti zvýšenia atraktivity priestoru, čo má priamy vplyv na investície
- Nastaviť podmienky - nie zakonzervovať - na proces trvalo udržateľného rozvoja priestoru
- Definovať vzťah stredovekej urbanistickej štruktúry a tendencií vývoja moderného mesta v rámci súťaže 1929
- Obohatiť urbanistický proces pri tvorbe a bude pomôcka pre hlavného architekta mesta

Východiská

Pri/márnym záujmom je okrem podrobnej analýzy doteraz nespracovaného obdobia moderny architektúry v konkrétnom mestskom celku najmä fakt, že sledované obdobie položilo základy pre moderné územné plánovanie, na ktoré bolo nadväzované celé 20. storočie. Považujem za podstatné, aby základy moderného mesta boli bezpodmienečne implementované do súčasného územného plánu. Predpokladám, že nezakomponovanie a ignorovanie tohto základu bude mať za následok stratu časovej stopy, ochudobnenie priestoru a v krajnom prípade zničenie fungujúcej ekonomickej štruktúry. Malo by dôsledok na posuny vo funkcii plôch a v urbanistickej štruktúre.

Po obsahovej stránke je dôležité určiť hlavné východiská urbanistického vývoja. Tie môžeme rozdeliť do niekoľkých rovín: historické podmienky, politicko-hospodárska situácia, reliéf krajiny, terénne determinanty, a i.

Základnou je historicko-geopolitická situácia v čase nástupu moderny a ostatné faktory vplývajúce na urbanistický vývoj. Každé historické obdobie prináša aj z pohľadu architektúry svoje určujúce symboly. Funkcionalizmus sa snažil implementovať myšlienky moderného urbanizmu s plánovitým vytvorením moderného mesta. Na Slovensku sa začali plánovite budovať mestá na základe urbanistických územných plánov až na začiatku 20-tych rokov 20. storočia. V tom období neexistovali zákony usmerňujúce výstavbu miest. Výnimku predstavovala iba Bratislava (Foltýn 1993, 38).

Pre územie Slovenska boli na začiatku 20. storočia z historicko-politického pohľadu charakteristické nasledovné špecifiká: mestá boli menšie čo do počtu obyvateľov a plochy, prevláda hornatá krajina s prirodzeným terénnym obmedzením, existuje nerovnomerný rozvoj v jednotlivých regiónoch, absencia samostatného správneho systému, pomalšie budovanie a rozvoj infraštruktúry - železnice a dopravy a tým i priemyslu a i. Z dôvodu hospodársko-politickej situácie sa až po roku 1918, po vzniku prvej Československej republiky, začínajú prudko rozvíjať mestá mimo stredoveké hranice. Historické centrá si zachovávajú pôvodnú stredovekú urbanistickú koncepciu až na pár realizácií.

Z hľadiska reliéfu krajiny má konkrétne Žilinská kotlina z komunikačného hľadiska veľmi výhodnú polohu. Doliny, ktoré sa v tomto priestore stretávajú, umožnili vznik viacerých obchodných ciest stredoeurópskeho významu. Samotné mesto vzniklo v stredoveku na terase poskytujúcej dostatočný priestor pre rozvoj osídlenia, a kotlina poskytovala v určitom rozsahu priestor aj na väčší územný rast mesta v modernom období.

Žilina má jedinečnú pozíciu a danosti z pohľadu urbanistického rozvoja a konkrétnych situácií, ktoré ovplyvnili jej ďalší vývoj. Na konci 19. storočia a v prvej polovici 20. storočia sa vybuďovali v meste výrobné továrne a podniky rôzneho zamerania, stáva sa železničným uzlom, bola centrom viacerých dôležitých administratívnych štruktúr. Nastáva reálna potreba expanzie a budovanie modernej metropoly v kontexte európskeho vývoja a aktuálnych potrieb. V roku 1929 bola realizovaná koncepcia „Regulačného plánu Žiliny“, ktorý mal byť podkladom pre rozvoj a výstavbu mesta po niekoľko ďalších desaťročí.

Súčasný stav problematiky

Z pohľadu histórie výskumu a po metodickej i obsahovej stránke bola sledovanej problematika doteraz venovaná pozornosť len v malej miere a jej komplexná analýza ešte nebola spracovaná. Urbanizmus mesta v určitom zmysle hodnotili v teoretickej rovine architekti podieľajúci sa na jeho rozvoji. Pred rokom 1918 neboli na území Slovenska ucelene spracované územné plány, výnimku predstavovala len Bratislava (Foltyn 1993, 38). Prvé územné – regulačné plány, stavebné predpisy a zákony riešili len čiastkové problémy, neobsahovali metodiku k stavbe miest, a nie vždy v plnej miere reflektovali ich budúci vývoj a expanziu. Modernej architektúre Žiliny po roku 1918 sa čiastkovo venovalo len niekoľko autorov, a to v dielach zameraných na dobových architektov a ich tvorbe. Svojom domom ako typ moderného bývania 30-tych rokov prezentujú už súdobí autori ako napr. Š. Zongor: Nová architektúra na Slovensku, architekt Scheer (1932), ako aj články v časopisoch (Forum 1931, 1935). Rovnako to potvrdzuje napr. dielo o architektovi M. M. Scheerovi (Kubičková (ed.) 1993). V diele V. Kristenovej: Žilina v minulosti a dnes (1963), v stati napísanej L. Bauerom, je opísané budovanie žilinského Bulváru v 50. rokoch 20. storočia, kde hodnotí aj regulačný plán.

Proces tvorby regulačného plánu mapuje L. Foltyn (1993) v knihe Slovenská architektúra a česká avantgarda 1918-1939, v kapitolách Stavba miest, kde spomína aj víťazný návrh regulačného plánu od J. Peňáza. M. Dulla a H. Moravčíková (2002), v knihe Architektúra Slovenska v 20. storočí, sa zamerali na architektúru Žiliny, v kapitole 5 „Výtvary súdobého funkcionalizmu“, v stati „Plánovitosť, mesto verzus dedina“ riešia problematiku stavby miest. Prínosnou publikáciou k tejto téme je aj novší zborník Monumentorum Tutela – Ochrana pamiatok 20, Bratislava 2009 tematicky zameraný na „Hodnoty a perspektívy ochrany architektúry a urbanistických štruktúr na území Čiech a Slovenska.

Téme Žiliny sa venuje systematicky autor práce. Svoje čiastkové výsledky publikoval v knižnej podobe alebo článkoch v odborných časopisoch, zborníkoch, samostatných prednáškach. Knižná publikácia „Žilina a Svojdromov. Moderná architektúra a urbanizmus mesta (1918-1948)“ (Mellner 2010), kde sú publikované aktuálne výsledky výskumu, tvorí prílohu tejto dizertačnej práce.

Pri analýze jednotlivých tém predstavovali dôležitý sekundárny informačný prameň diela mapujúce konkrétne realizácie urbanistických celkov a vybraných diel. Zároveň prinášajú menej známe fakty a okolností z ich výstavby. Komparáciou konkrétnych stavieb a ich tvorcov a celého kontextu vzniku dostávame obraz o sledovanej situácii. Z mnohých prác vyberám aspoň niekoľko: dielo „Neznámi známi“ od Š. Šlachu (2004), odkrývajúce (po)zabudnuté osobnosti slovenskej architektonickej scény; katalóg „Baba – Osada Baba, Plány a modely“ od autorov T. Šenberger – V. Šlapeta – P. Urlich (2000), kde podrobne popisujú a dokumentujú túto realizáciu. Na tú istú tému napísal S. Templ (2001) dielo Baba, Osada Svazu Čs. díla Praha z edície Zlatý rez; obsiahle dielo „O nové Brno“, Brněnská architektúra 1919-1939 od Z. Kudělku a J. Chatrného (2000) podrobne dokumentuje Brno ako jedno z hlavných centier moderny. „Kniha Fenomén Baťa...“ od editorky L. Horňákovéj (2009) predstavuje prvé funkcionalistické mesto na svete a hlavne firmu Baťa a jej aktivity, ktoré ďaleko presiahli hranice štátu a stala sa svetovou firmou. Moderné trendy bývania čiastočne dokumentuje kniha J. Vaňek od autora J. Chatrného (2008); prínosné informácie prináša aj edícia „Slávne vily“, vyd. Foibos a konkrétne zväzok „Slávne vily Slovenska“, ed. M. Dulla (2010).

Metodika práce

Téma sa vo všeobecnosti opiera o niekoľko tematických okruhov: teória urbanizmu a mestského priestoru, urbanizmus moderny, funkcionalizmus, obraz mesta a jeho premeny. Z hľadiska formy výskumu sa tu prelína metodika historicko-architektonického prieskumu, teoretického výskumu urbanizmu a architektúry, je využívaná metóda historickej analýzy a komparácie.

Pri štúdiu som vychádzal z publikácií, výsledkov a konfrontoval metodiku výskumu viacerých súčasných urbanistov a architektov (Zongor 1932, Šlachta 1991, Foltyn 1993, Kubičková 1993, Dulla – Moravčíková 2002, Lynch 2004, Norberg-Schulz 2010, Hruža 2011 a i.). Cieľom je vyhľadať jedinečné kvality a špecifiká celku (mesto, obytný súbor), prezentovať ich a aplikovať ich do kontextu pre určenie hodnôt (viac napr. Fialová 2011). Práca vychádza z teoretických diel týkajúcich sa definícií a analýze obrazu mesta v jeho všetkých komponentoch a z prác o urbanizme mesta, štruktúre a i (tamže, J. Peňáz, Hruška 1985, Hnilička 2005, Maier 2000, 2005, Kováč 2012). Okrem teoretických prác sú hlavnými informačnými zdrojmi súdobá primárna a sekundárna dokumentácia a projekty súvisiace so Žilinou a ostatnými vybranými územiaми. Pri štúdiu a analýze som postupoval podľa krokov zahrňajúcich vo všeobecnosti heuristiku a štúdium archívneho materiálu, štúdium teoretickej a faktografickej literatúry a zodpovedajúcich dokumentov územného plánovania (**zber dát**), vytvorenie základných definícií a hypotéz s detailnou konkretizáciou cieľa. V tejto fáze som pristúpil k vyjadreniu vlastných empirických pozorovaní. **Analýza dát** je založená na detailnom i kritickom hodnotení existujúcej situácie v sledovanom období (i v porovnaní so súčasnosťou). Využitím metód historickej analýzy a porovnávaním jednotlivých sledovaných súborov definujem vzťahy, procesy a prvky charakterizujúce riešenú problematiku. Dôležité je pomenovať procesy a elementy vplývajúce na rôznorodé pohyby v meste v rovine urbanizmu a výstavby. Jedným z dôležitých cieľov (**výstupy a závery**) je určenie hodnôt (v pravom slova zmysle) urbanizmu a identity a ich aplikácia do metodiky súčasného územného plánovania.

Výstupy práce budú vo forme teoretickej vedeckej štúdie využiteľnej v praxi územného plánovania (podklad pre rozvoj mesta), pamiatkového výskumu (kultúrne pamiatky), a v neposlednom rade v oblasti cestovného ruchu, osvety a popularizácie tematiky medzi domácimi obyvateľmi a návštevníkmi mesta (odborná publikácia, prospekty a pod.). Informácie majú byť východiskom pre ďalšiu tvorbu v kontexte mesta a regiónu a majú byť implementované do jeho budúceho vývoja a definovanej identity. Čiastkové výsledky štúdia – práce už t.č. boli súčasťou podkladov pri procese vyhlasovania vybraných stavieb za „Pamätihodnosť mesta“ Žilina (www.zilina.sk).

Platformu práce tvorí základný výskum autora, ktorý vychádzal z výskumu archívnych dokumentov ako sú pôvodné stavebné povolenia, projekty, mapy, dokumenty, pozostalosti po architektov, dobová tlač, odborná dobová tlač, monografie a iné tlačové sekundárne zdroje.

Ako je vyššie uvedené, prvú dôležitú etapu (zber dát) predstavovala okrem štúdia teoretickej literatúry **heuristika prameňov**, ktoré je možné po obsahovej stránke zhrnúť do niekoľkých bodov:

- štúdium aktuálneho otvoreného vedeckého problému na základe písomných prameňov, historických máp a vedút,
- heuristika prameňov, máp, vyobrazení, fotodokumentácie súčasného stavu a porovnanie s historickým materiálom,
- zhromažďovanie podkladových materiálov pre prácu a štúdium vlastného archívu – sám autor je dedičom primárnych informácií (dokumenty a projekty) dokumentujúcich založenie družstva Svojdomov a stavebnej realizácie tejto akcie,
- štúdium archívnych materiálov (Matica Slovenská, Mestský archív Žilina, Univerzitná knižnica v Bratislave),

Zber dát bol doplnený o zmapovanie objektov postavených v Žiline v období moderny /1918-1948/, na základe fotodokumentácie a deskripcie. Dôležitú skupinu dát tvoria aj osobné skúsenosti autora ako jeho znalosť situácie, terénu a detailných zmien v urbanizme a architektúre mesta (mnohokrát nepublikované), ako i osobných výpovedí a svedectiev v meste žijúcich obyvateľov. Súčasťou bol teda aj typ výskumu -

rozhovory medzi pamätníkmi, obyvateľmi, ktorí poskytli doplňujúce informácie. Tieto skúsenosti predstavujú nepostrádateľnú zložku vstupných informácií, ktoré nie je možné primárne získať inými metodickými postupmi.

Urbanizmus

Z teoretického pohľadu vychádzam pri štúdiu urbanizmu z nasledovných (vybraných) všeobecných teoretických definícií: Skladba **urbanistickej štruktúry** a jej definovanie predstavuje základnú zložku urbanistickej teórie ale i tvorby. **Štruktúra** je tvorená z komponentov, ktoré majú svoje vzájomné vnútorné vzťahy a od ich mierky závisí jej definovanie. Menovite sem patria stavebno-funkčné objekty, zariadenia, plochy alebo ich zoskupenia. Priestorovú mestskú štruktúru tvoria mestské časti a bloky, námestia, ulice alebo najmenší komponent – dom. V rámci domu to môžu byť komponenty ako dvere, okná a i. Okrem toho poznáme aj sociálne, ekonomické a funkčné štruktúry, ktoré spolu navzájom súvisia (Alexy 1999, 10, 32nn; Lynch 2004, 8). Rôzne vlastnosti urbanistickej štruktúry vytvárajú jedinečnú identitu, ktorá je pre obyvateľov atraktívna, prispieva k ich spokojnosti a podnecuje tvorivosť. A tá sa opätovne vracia do schopnosti konkurencie a životaschopnosti štruktúry. Podľa K. Lyncha (2004, 8) vyjadruje štruktúra objektu priestorové alebo iné kvality utvárania, ktoré človeka oslovujú a nadväzujú s ním i s okolím určitý vzťah.

Mesto vzniká ako špecifická forma osídlenia v krajine. V mestskom priestore sa pretavujú myšlienky a názory do priestorových prvkov. Ako hodnotil už v 30. rokoch 20. storočia L. Mumford (podľa Maier (ed.) 2000, 31), prvoradé pre mesto sú spoločenské potreby. Fyzická organizácia mesta, jeho výroby a komunikácií musia byť podriadené spoločenským potrebám. Mesto má rôzne vlastnosti, medzi jeho najdôležitejšie patrí jeho identita (jedinečnosť). Okrem mestskej identity, poznáme kultúrnu, sociálnu, priestorovú a iné. Čitateľnosť obrazu mesta a jeho častí závisí od kapacity znakov ich vlastností a vzájomných vzťahov (jedinečnosť, diferencovanosť, hierarchia) (Trnkus 1999, 9n).

Jedným z prvkov urbanistickej štruktúry je **dominanta**, ktorá predstavuje exponovaný prvok s účelom vyjadriť dôraz (Trnkus 1996, 18n.), majúca nadradený vzťah k základnej štruktúre. Pri hodnotení je podstatná zložka časová, polohová, vzťahová determinácia, ako aj proces pretvárania a účinnosti dominant (Alexy 1999, 51nn). Dominanta sa v o svojej podstate môže stať symbolom a podľa Lyncha (2004, 48) patria dominanty k významným prvkom imagu mesta. Ďalšie pojmy ako **panoráma**, **akcent**, **rytmus** a ďalšie sú prevzaté a bežne používané termíny z urbanistickej kompozície, ostatné budú autorom špecifikované v procese analýzy na príklade mestského prostredia Žiliny.

Pri hodnotení vzťahov a priestorových štruktúr mesta sme konfrontovaní s dôležitou zložkou a to vnútorným a vonkajším pohľadom na mesto. **Vnútorný pohľad na mesto** je pohľad na štruktúru alebo jej detail. Jedná sa o veľmi pestrú škálu námestí, ulíc nábreží, nádvorí pasáži parkov a priechodov, priestranstvá, parkov, záhrad (Mužík 2008, 28). **Vonkajší pohľad na mesto** je výsledkom vnímania pozorovateľa ovplyvneného postojom (v meste žijúci obyvateľ alebo cudzinec), ktorý je aj tak len subjektívny. Sprostredkúva nám vzťahy, situovanie organizmu mesta v krajine. Máme možnosť vidieť komplexne celý organizmus s jeho panorámou, siluetou, dominantami. Tento pohľad nám sprostredkúva bežne aj vstup do mesta. Vzťah ku krajine je dôležitý pre jeho rozvoj vo všetkých funkčných rovinách.

V širších vzťahových súvislostiach mesta a iných elementov predstavuje podstatnú zložku fenomén krajiny. **Krajina** je komplexný systém rôznorodých prírodných a antropogénnych zložiek a zároveň zosobňuje súbor vrstiev vrátane aktuálne riešenej kultúrnej vrstvy (vo vzťahu k histórii, užívateľovi a pod.). Krajinu môžeme rovnako ako mesto analyzovať a hodnotiť z viacerých pohľadov, a to individuálneho (subjektívneho), všeobecného (objektívneho, vedeckého) a vnútorného - tzv. mindscapes (napr. pozri Benesch – Doblhammer 2006, 7nn)

Rozdiel medzi mestom a krajinou je, že v krajine prevládajú prírodné fyzikálne zákony, na rozdiel od mesta, kde sa vytvára umelý životný priestor.

Krajinu môžeme rozdeliť podľa prevládajúcej zložky na :

- **Prírodná krajina** je základný priestor. Človek ju môže obývať ale žije v súlade s prírodou a identifikuje sa s prírodnými zákonmi. Nemôžeme si ale zamieňať s agrárnou krajinou, ktorá zmenila ráz našej krajiny z lesnej a horskej na stepnú.
- **Kultúrna krajina** má byť stabilizovaná a zmeny sa pozvoľne, skoro prirodzene včleňujú do jej obrazu. Kultúrna krajina je výsledkom ľudskej činnosti a pretvárania prírodných zdrojov, ale i súbor ľudských predstáv a koncepcií (Jones 1991, podľa Dneboská 2006, 13). Zmeny v krajine sú automaticky prijímané ako jej pôvodná identita. Zhŕňajú sa do nej mestečká, agrárny vidiek alebo chránené kultúrne územia. Negatívny súčasný proces je premena tradičnej kultúrnej krajiny, kde prebieha ochrana zvyškových reliktov až po jej tiché odumieranie (Sádlo 2009).
- **Moderná krajina** vyčleňuje sa z kultúrnej krajiny svojimi dynamickými zmenami či pozitívnymi alebo negatívnymi. Jej hlavný znak je zmena urbanizovaných štruktúr, prírodného charakteru a následne identity. Môžeme ju rozdeliť alebo pomenovať ako na:
 - devastovanú
 - Brownfields (pozri napr. Sedlecký 2010)
 - sídelnú kašu
 - moderné centra
 - turistickú, aj keď je tam snaha o zachovanie pôvodnej krajiny
 - a iné

Vo vzťahu krajina a identita je identita krajiny chápaná ako komplex symbolov a významov zviazaných s pamäťou jej užívateľov. Predstavuje nepostrádateľnú súčasť genia loci (napr. Dneboská 2009, 13). Kultúrna identita a jej ráz, patrí k hodnotám, ktoré utvárajú neopakovateľné obrazy a scenérie skrývajú okrem estetických hodnôt aj hlbšie hodnoty duchovné – symboly histórie a svojbytnosti národa (Vorel – Kupka 2011).

Mesto Žilina v medzivojnovom období (analýza urbanizmu Žiliny)

- Podmienky vývoja Žiliny
- Dejiny Žiliny

Podmienky vývoja

Krajina vonkajšia –prírodné podmienky

Žilina je geograficky situovaná v severozápadnej časti Slovenska (49,15° sš, 18,45° vd), na rieke Váh a pri jej sútoku s riekami Kysuca a Rajčianka. Rozprestiera sa na ľavom brehu Váhu oproti Budatínskemu hradu, na najbližšom vyvýšenom mieste tzv. „vážskej terasy“. Tento dôležitý topografický fakt poukazuje na využitie prírodných daností reliéfu terénu, na polohu na križovatke prastarej obchodnej jantárovej cesty.

Kotlina je trojuholníkového tvaru obkolesená pohoriami Malá Fatra, Kysucká vrchovina, Javorníky, Súľovské vrchy, s výbežkami údolia popri toku Varínky, Kysuce a Rajčianky.

Jej celková plocha je okolo 270 km². Rozmery v smere severojužnom sú okolo 50 km, šírka kolíše od 1 do 12 km. Nadmorská výška sa pohybuje v rozpätí 320 – 600 metrov n.m. Stredné sklony svahov sú okolo 4 – 10°.

So zreteľom na výškové rozdiely, pomerne malé sklony a zväčša hladko modelované povrchové tvary, považujeme reliéf Žilinskej kotliny za kotlinovú pahorkatinu so širokými riečnymi nivami a nízkymi terasami Váhu, Varínky a Rajčanky.

Žilinská kotlina má z komunikačného hľadiska veľmi výhodnú polohu. Doliny, ktoré sa v tomto priestore stretávajú, umožnili vznik viacerých obchodných ciest stredoeurópskeho významu. Prechádzali tu cesty smerujúce do Sliezska a Poľska cez Kysuckú dolinu, a východnejšie popri Varínke do Terchovej na Oravu. Ďalšia viedla proti toku Váhu cez Strečniansku úžinu na Liptov, smerom na Tatry a Košice, iná popri

Rajčianke cez Rajeckú dolinu do Prievidze a Nitry. Cesta smerom na Bratislavu vedie priamo dolu Váhom.

Žilinu môžeme definovať ako metropolu severozápadného Slovenska. Z hľadiska sídelnej štruktúry SR, ako centrum nadregionálneho, celoštátneho a v niektorých atribútoch až medzinárodného významu.

Topografia mesta:

Strategický charakter a križovatka ciest: miesto malo strategický význam, poskytovalo prehľad nad okolitým terénom, priamy optický kontakt pri kontrole cesty, k brodu cez Váh do Budatína, na Sliezsko. Na malom kopčeku, na hrane vážskej terasy bol postavený Žilinský hrad, s vežou pravdepodobne vysokou okolo 21 m (archeologický výskum v roku 2008). Budatínsky vodný hrad postavili oproti a bližšie k brodu v ústi údolia na prírodnej skale. Brod sa nachádzal neďaleko sútoku rieky Váh s Kysucou. Vystopovať hlavné obchodné cesty, môžeme aj dnes bez problémov, lebo do súčasnosti sa zachovali ako ulice mesta, čo v niektorých prípadoch napovedajú aj názvy ulíc (napr. ul. Bratislavská, Kysucká, Košická a i.).

Voda: mesto sa nachádzalo pri viacerých vodných zdrojoch – ako studničky, pramene a rieky. Pod terasou tiekol potok Všivák, ktorý ako jediný pramení na území mesta, kde odvodňuje lesy okolo kopca Bôrik. Tam sa vybuďoval aj prvý vodný zdroj pre mesto. Povyše z terasy boli mokrade. Táto voda stekala smerom k mestu do priekop, kde bola sekundárne využívaná na obranu. Zaniknutú priekopu dnes už pripomína len ulica Na priekope, ktorá bola zriadená v polovici 19. st. Dodnes sa na území mesta nachádzajú mokrade s prameňmi na Frambore, známe aj ako U Bulharov. Donedávna tam žili aj pstruhy.

Najstarší vodovod bol vybudovaný v 17. storočí, ktorý vodu privádzal údajne z kopca Hradisko. Postupne ako sa mesto rozvíjalo nastal nedostatok vody. Boli budované studne na námestí aj vo dvoroch meštiackych domov, niektoré sa nám dochovali do súčasnosti. Nedostatok vody a drevené domy boli na príčine častým požiarom.

Ďalší zdroj vody na začiatku 20. storočia bol vybudovaný v neďalekej obci Višňové, ktorý je funkčný do súčasnosti. Hlavný zdroj pitnej vody v súčasnosti pre mesto Žilinu a okolie je vybudovaný na Kysuciach - Nová Bystrica v rokoch 1983 -1989.

Územie: osídlenie sa koncentrovalo na terase nad riekou Váh pri brode. Z druhej strany sa táto terasa zvažovala mierne k rieke Rajčanke, kde boli rozľahlé úrodné polia, cez ktoré križovali prastaré obchodné trasy. Vzniklo tu aj osídlenie Rudiny, Dolné Rudiny, Bôrik, Bytčica a ďalšie.

Pod terasou, na území Sihote a Framboru, sa rozprestierali úrodné polia / známe ako kapustné polia/. Nachádzali sa tu aj malé vodné plochy a mŕtve ramená Váhu. Toto územie často ohrozovala povodeň. Keď sa vyliala rieka, celé územie pod terasou sa premenilo na jednu veľkú vodnú plochu, ale mesto na terase nebolo ohrozené.

Klimatické podmienky: Žilina a okolie patrí do klimatickej oblasti mierne teplej až chladnej, ktorú charakterizujú mierne letá, celkovo mierne podnebie. Priemerná teplota vzduchu v júli dosahuje 19°C a na minimum priemerné teploty klesajú v januári okolo -4°C. Priemerná ročná teplota je 6,7 - 8,0°C. Trend rastu teploty vzduchu je citeľný v posledných 10 rokoch. Žilinská kotlina patrí k inverzným územiám a s častým bezvetrím až 60%. Priemerné ročné zrážky sa pohybujú okolo 650 – 700 mm.

Vnútoraná krajina (popis štruktúry mesta)

Mesto delíme na historické mesto a predmestia, ktoré k nemu boli následne pripojené.

Verejný priestor predstavujú námestia. Jedným zo žilinských symbolov a nosných prvkov urbanizmu mesta a nositeľom identity je **Rínok – Mariánske námestie** - štvorcové stredoveké námestie s „laubňami“ a viditeľným gotickým urbanizmom.

Ostatné sú Hlinkové námestie, Štefánikove námestie, Štúrove námestie, Predstaničné námestie

Hurbanova ulica - na prelome 19. a 20. storočia bola táto ulica považovaná za reprezentačný priestor mesta, za reprezentačný bulvár. Zmena vstupu do mesta (v 70. tých rokoch 20. storočia výstavbou estakády) znamenala stratu dôležitosti

v hierarchii ulice. Zmenila sa na cestnú komunikáciu a bola zaznamenaná aj degradácia a likvidácia niektorých častí.

Bratislavská cesta cez ktorú sa vstupovalo do mesta, je v súčasnosti periférna časť s „getom“ pre neprispôsobivých občanov, a špirálovite sa prepadá ďalej.

Ulica, „**Masarykova**“ **Národná ulica** vznikla pre potreby mesta ako spojnica medzi železničnou stanicou a historickým jadrom. Viedla cez kapustné polia a až na začiatku 20. storočia dosiahla ako mestská ulica svoj význam. V 19. storočí vznikali železničné stanice mimo stredovekých jadier a táto spojnica sa pretransformovala na obchodnú ulicu s hotelmi. V počiatkoch bola sídlom aj reprezentačných a úradných budov. Z urbanistického hľadiska predstavovala časť základnej kompozičnej osy naprieč mestom.

Hlinkové námestie (pôvodne Štefánikove námestie) vzniklo koncom 19. storočia, pod hlavnou dominantou mesta. Priestor bol vytvorený v kompozičnom kontexte dominanty mesta, kam vyúsťovala Národná ulica. Jeho vývoj sa ukončil zbúraním polyfunkčného objektu od F. Weinwurmu.

Bulvár bol vybudovaný po 2. svetovej vojne pre potrebu uspokojiť bývanie. Na základe územného plánu I. ČSR od J. Peňáza vznikla široká ulica so stredovým zeleným pásom, ktorý bol parkovo upravený.

Ulica na Bráne, Štúrova ulica, Farská ulička + zaniknuté uličky, Horný a Dolný val, Sladkovičova ulica

Korzo: mestské korzo, vojenské korzo, Súčasné korzo

Trh: Námestie Rínok, Slepáčí rínok – konský trh, Tržnica, Starý trh, Nový trh

Parky: Park SNP, Bôrický park, Lesopark chrasť

Demografia:

Enormný nárast obyvateľov z dôvodu migrácie za prácou spôsobilo stavebnú expanziu mesta.

Vývoj počtu obyvateľov v meste Žilina:

rok	1869	1890	1900	1910	1921	1930	1970	1989	2000	2004
Obyvatelia	2870	4122	5465	9166	14321	17451	54397	97051	86679	85425

Po roku 1989 sa odčlenili obce: Rosina, Porúbka, Teplička nad Váhom, Lietavská Lúčka, Turie a Višňové. Tieto obce predstavovali prirodzené predmestia a boli súčasťou širšej mestskej aglomerácie. Mesto utrpelo úbytkom rozvojových plôch, ktoré môžeme v súčasnosti pozorovať.

Základné údaje o domovom a bytovom fonde Žilina / rok 2001/

Domy spolu	Trvalé obývané domy		Neobývané domy spolu	Byty spolu	Trvalé obývané byty		Neobývané byty spolu
	spolu	Z toho RD			Spolu	Z toho v RD	
8398	7341	5737	1010	30 452	28 529	6071	1856

Zmeny a doplnky UP VUC Žilinský kraj, r. 2004 / údaje podľa sčítania obyvateľstva domov a bytov v roku 2001/

Žilina základne údaje:

	rozloha	obyvatelia/1.1.2000/
Žilinský VUC	6788 km ²	692 582
Žilinská kotlina	270 km ²	
/bývalý okres Žilina/	815 km ²	156 921
Žilina	80,03 km ²	86 679

Historická krajina (Dejiny mesta)

Žilinská kotlina a tým aj mesto Žilina boli chránené systémom hradných opevnení, ktoré zabezpečovali celkovú ochranu tejto križovatky a to hradmi Budatín, Starhrad, Strečno, Lietava, Hričov, Súľov a v neposlednom rade aj Žilinský hrad. Ten je spomínaný v historických prameňoch, pri meste Žilina, a podľa aktuálneho stavu výskumu

(archeologický výskum v roku 2008) je lokalizovaný vedľa súčasného farského kostola na okraji terasy historického jadra (Mellner 2010). Terasa poskytovala dostatočný priestor pre rozvoj osídlenia a hlavne vytvorenie trhového námestia, chráneného priestoru pre cestujúcich obchodníkov. Smery vtedajších obchodných ciest nám s veľkou pravdepodobnosťou kopírujú i súčasné hlavné ťahy vedúce cez mesto.

Na základe najstarších zachovaných pamiatok sa môžeme domnievať, že prvé stavby boli okolo farského kostola, ktorý vytvoril základ mesta. Až príchodom nemeckých kolonizátorov bolo pri farskom kostole vytvorené štvorcové námestie na pôvodnej živeľnej zástavbe pod rôznymi názvami ako Rínok, námestie Dukla, Mariánske námestie, „Štvorcák“ a podobne. Toto štvorcové námestie tvorí jadro súčasného starého mesta, ktoré v roku 1987 bolo vyhlásené za Mestskú pamiatkovú rezerváciu.

V 16. a 17. storočí sa mesto ďalej rozvíja. V tomto období sídlil na rodom Lietavskom hrade potom v neďalekej Bytči vážený palatín Juraj Thurzo, dôležitá osobnosť vtedajšieho Uhorska. V Žiline je založené gymnázium (1542), tlačiareň (1665-1716). V roku 1610 zvoláva Žilinskú synodu, ktorou sa položili základy zriadenia evanjelickej cirkvi a.v. na Uhorsku. V 18. storočí nasleduje obdobie stagnácie, no bol založený strategický soľný sklad a koncom storočia manufaktúra na plátne v priestore zvanom Hrnčiareň. Pomalé plynutie života mestečka narušilo budovanie košicko-bohumínskej železnice (1870), ktorý bol impulzom prudkého rozvoja.

Žilina mala výhodnú polohu ako križovatka cestných a železničných komunikácií. Mala mimoriadne rozvinutý priemysel a obchod, ktorý presahoval regionálny význam. Najväčšia továreň na plátne (1890 bývala Slovena), patrila v čase svetovej krízy so svojimi skoro 2500 zamestnancami a bilanciou zahraničného obchodu medzi najaktívnejšie továrne vtedajšieho Uhorska. Ďalšie továrne na území mesta boli: továreň na umelé hnojivá /bývalé „Považské chemické závody“/, celulózka, asfaltová, zápalková fabrika, Žilinský elektrický závod Helios. Pri Žiline sa nachádzala cementáreň Lietavská Lúčka, vo Varíne vápenka Varín a množstvo píl a ďalších podnikov.

Po vzniku I. Československej republiky v roku 1918, obdobia zrodu samostatného štátu, kedy sa stala Žilina hlavným mestom Slovenska, síce len na krátky čas. Boli vytvorené

ďalšie priaznivé podmienky pre rozvoj mesta, ako po stránke hospodárskej tak politickej. V rámci rozvoja sa odohrával zápas o budúcu podobu moderného mesta. Stála pred ťažkou úlohou, na prahu prerodu "stredovekého" na moderné mesto. Preto bola v roku 1929 na základe potrieb rozvoja mesta, vypísaná užšia súťaž na vypracovanie „Regulačného plánu“ mesta Žiliny. Víťazný návrh vytvoril architekt doc. Ing. J. Peňáz. V ňom položil základ budúcej urbanistickej koncepcie rozvoja mesta- na vybudovanie modernej metropole severného Slovenska. Tento návrh mesto sledovalo desaťročia, skoro do „roku 2000“, ako znela časť hesla v názve návrhu.

Budeme sledovať líniu jedinečnej tvorby, ktorá čiastočne pokračuje aj v 40. rokoch 20. storočia, kedy doznieval funkcionalizmus ako architektonický štýl. Po druhej svetovej vojne dochádza ďalšia expanzií, realizácií myšlienok územného plánu – Bulvár, sídlisko Hliny. V súčasnosti smeruje k vytvoreniu mestskej aglomerácií.

Pôdorys mesta a námestia sa vyvíjal zložitým procesom v priestore a čase. Štvorcové námestie – Rínok predstavuje charakteristickú entitu mesta a je nositeľom jeho identity. Proces jeho vzniku je ešte stále otáznym, ale vieme s istotou dokladovať niektoré hlavné vývojové etapy, ktoré rovnako platili i pre mesto samotné:

Prvá fáza:

Predpokladáme, že v období pred 12. storočím bolo osídlenie pri križovatke obchodných ciest budované živelné a bez plánu, sledujúc trasy obchodných ciest. Pravdepodobne na konci 12. storočia bol pri starom osídlení postavený kamenný hrad, ktorý slúžil ako colná stanica. Z terénu môžeme vyčítať umiestnenie hradu - osídlenie na chránenom vyvýšenom mieste, ochraňujúc pred povodňami, priamy optický kontakt s brodmi cez Váh s dobrým strategickým prehľadom nad okolitým terénom a pri prameňoch pitnej vody. V polovici 13. storočia sa buduje hrad Budatín. Môžeme vystopovať trasovanie ciest, čo je viditeľné najmä ulica Kálov, na Bratislavskej a Košickej ceste. Mestom prechádzala jediná obchodná cesta do/zo Sliezska z Uhorska (smer Ostrava).

Najstaršie osídlenie je možné definovať podľa zachovaných kamenných murovaných objektov ako Žilinský hrad (románska veža), Budatínsky hrad (románska veža), archeologický nález - základy domu z 13. storočia a kostol sv. Štefana-kráľa, ktorého

vznik datujeme do románskeho obdobia, kedy bol s najväčšou pravdepodobnosťou založený aj farský kostol (Mellner 2007).

Druhá fáza :

Približne v prvej polovici 13. storočia sa tu usádzajú tešínski Nemci, ktorí v pôvodnom osídlení zakladajú kolonizačné mesto. Základom bolo pravidelné štvorcové námestie so šachovnicovým usporiadaním ulíc vyúsťujúce do celkovo oválneho pôdorysu mesta. Dôsledkom bola plánovitá, organizovaná zástavba mesta.

V polovici 13. storočia sa v areáli hradu buduje kostol pre mesto. Žilinský hrad ešte raz zasahuje do urbanizmu územia, keď ho v roku 1398 opravuje kališnícky palatín Sudivoj, ale následne zaniká pri rozvíjajúcom sa a územne expandujúcom meste. V roku 1414 dal kráľ Žigmund Luxemburský príkaz mesto opevniť kamennými hradbami, ktoré sa nezrealizovali. Na krátke obdobie vypaľujú lúpežní rytieri Podmanickovci (1540-48) a z farského kostola a okolia vytvárajú pevnosť (hrad?), ktorá sa po ich porážke stáva opäť kostolom.

Tretia fáza:

V období renesancie dochádza k veľkému rozvoju, k čomu prispeli aj pridelené mestské privilégia. Nastáva rozvoj námestia a budovanie kamenných domov a i. V tom období dostáva ucelenú súčasnú podobu prekrytého pešieho chodníka po jeho obvode - tzv. „laubne, či podlubie„. Žilina koncom stredoveku presiahla svoj stredoveký pôdorys a expandovala do okolitej krajiny. Živelne sa stavalo hlavne popri diaľkových cestách. Mesto expandovalo za svoje stredoveké hranice, o čom svedčí pokračovanie „podlubí“ do Hodžovej uličky a v priestoroch františkánskeho kostola. Vojny a absencia kamenných hradieb, budovanie len zemných valov a priekop, znamenali nedostatočnú ochranu, čo malo za následok prepady mesta a tým časte prerušenie plynulého stavebného vývoja.

Štvrtá fáza:

V období konca 19. – začiatok 20 storočia zaznamenala Žilina ďalší významný krok, a to hlavne vybudovanie železničného uzla. Košicko –bohumínska (1870), Považská

železnica (1883) a lokálna železničná trať do Rajca (1899) znamenala expanziu a industrializáciu mesta a okolia. Vytvorili sa vhodné podmienky pre budovanie centra severného Slovenska. Vybudovanie železničnej stanice, vznik Národnej ulici, úprava terénu v časti Závažie, prebiehala komasácia pozemkov a prvé regulačné plány na centrum mesta.

Piata fáza:

Obdobie prvej republiky 1918 – 1939 znamenalo pre Žilinu opäť obdobie rozvoja a expanzie, ktoré ale prerušuje ďalšia vojna. Mestské predstavenstvo upriamuje pozornosť na problémy expandujúceho mesta. V roku 1928 upravujú „premávkový plán mesta“, obmedzujú dopravu v centre. V časti žilinskej promenády, od Panského domu po Grand Bio Universum, sa vytvára zóna uzatvorená pre dopravu, tzv. „pešia zóna“. Dôležitý počin predstavoval „Regulačný plán Žiliny“ s víziou rozvoja do roku 2000, v autorstve Josefa Peňáza z roku 1929 (r. 1930). Regulačný plán umožnil pretváranie podoby Žiliny na modernú metropolu.



Žilina – letecký pohľad na mesto z roku 1926

Šiesta fáza:

Po druhej svetovej vojne sa urbanizácia sústredila na realizáciu časti plánov z I. ČSR, ktoré bolo pripravené napr. výstavbou Bulváru a ďalej výstavbou sídlisko Hliny. Po znárodnení sa v pred pripravených stavebných parcelách sa nekonceptne realizuje bytová zástavba. Urbanista J. Peňáz sa hlási k svojmu návrhu a k spolupráci, neskôr preberá dohľad nad regulačným plánom prof. B. Fuchs.

Siedma fáza:

V sedemdesiatych rokoch 20. storočia vzniká nový územný plán, ktorý veľmi negatívne zasahuje do urbanizmu mesta. Centrum „smrteľne“ uzatvára do gigantickej „betónovej“ obruče mimoúrovňových križovatiek, ich počet je 14 a stále rastie. Výsledkom budovania estakád bola asanácia budov a časti mesta. V územnom pláne následne upravovanom, ale platnom do roku 2012, nájdeme tu plánovanú atómová elektrárň situovanú na seizmickom zlome, úpravy historického centra a pod. Začali sa budovať sídliska Vlčince, Solinky a Hájik, ktoré je najmladšie a so špecifikom na strmom kopci nad mestom. Neudržiavané opustené budovy v historickom jadre sa búrajú, tieto prieluky sú badateľne dodnes.

V osemdesiatich rokoch sa vyhlasuje Mestská pamiatková zóna Žilina, kde sa uznávajú hodnoty stredovekého jadra mesta.

Ôsma fáza (súčasnosť):

K faktorom najviac ovplyvňujúcim súčasnosť je továreň KIA a tým súvisiace investície. Budovanie ciest a výstavba diaľničného uzla spája tento priestor do mestskej aglomerácie. Súčasnosť predstavuje komplikované obdobie, ktoré je ešte problematické bezprostredne ucelene hodnotiť z nadhľadu, avšak badať viaceré nesystémové kroky na úkor možností budúceho rozvoja.



Žilina – mapa so zobrazením mimoúrovňovej estakády – súčasný stav (bez mierky)
zdroj: VUK a.s. Harmanec (upravené)

Vývoj urbanistickej štruktúry v 1918 – 1948

- Podmienky vývoja pre riešené obdobie
- Urbanizmus 1918 - 1939
- Urbanizmus 1939 – 1948
- Vznik nových štvrtí a kolónií v 1918-1948
- Následný vývoj v období 50. - 60. rokov 20. storočia

Podmienky vývoja pre riešené obdobie:

Po desaťročiach stagnácie /z historicko – politických dôvodov/ nastáva progresívny vývoj smerujúci k novej epoche priemyselnej revolúcie a dopravy. Časový posun spriemyselňovania územia Slovenska je vidieť vo viacerých aspektoch, pričom dôležitejšími sú budovanie tovární a aspekt dopravy, spojený najmä s výstavbou železnice. Rok 1870 je dôležitým medzníkom pre štart Košicko – Bohumínskej železnice. V nadväznosti k vzniku stanice, vznikla nová obchodná ulica, ktorá prepojala so starým mestom. V roku 1883 nasledovala Považská železnica končiaci na stanici Nová Žilina. Na tejto stanici situovanej na západnom okraji predmestia bolo zriadené rušňové depo so železničnou obytnou kolóniou s 13 obytnými domami pre zamestnancov. Výstavba Novej Žiliny predstavovala snahu o vybudovanie novej mestskej časti s napojením na centrum. Situáciou v tejto najstaršej mestskej štvrti sa zaoberali aj súťažiaci urbanisti, ktorí už v roku 1929 konštatovali, že by trať v úseku od novej Žiliny po Bytčicu mala byť preložená bližšie k rieke Rajčanke. Táto železničná trať síce vytvorila limity ale zároveň vytýčila záujmové územie s tromi stanicami, kde bol vytvorený priestor pre progresívny rast.

V Žiline existovalo niekoľko významných tovární s rôznym zameraním v oblasti textilného, elektrotechnického, chemického a papiernického priemyslu. Popri tratiach vznikajú zároveň nové továrne a podniky, ktoré z dôvodu ich rozvoja a nárokov na zamestnancov znamenali mohutnú migráciu. S ich rozvojom súvisela priamo i bytová otázka a demografický rast. Len Uhorská továreň na vlnené látky, resp. vojenské súkno, zamestnávala v roku 1914 2385 ľudí. Mesto malo pred prvou svetovou vojnou 9166 obyvateľov. Bytovú otázku v tomto čase začali ovplyvňovať špekulácie s pozemkami, čo

sa ale v koncentrovanej miere prejavilo až po prvej svetovej vojne. Tieto trhové machinácie ovplyvňovali ceny a tým spomaľovali výstavbu a následne rozvoj. S týmto podstatným bodom súvisela aj celková zmena organizácie štruktúry Slovenska.

Urbanizmus mesta v rokoch 1918 – 1938

Ešte v 19. storočí boli pre železnicu a mesto vypracované tzv. komasačné plány, následne „regulačný plán“ mesta, ktorého autorom bol pravdepodobne architekt Pogány. Ďalší regulačný plán bol spracovaný v roku 1908. Zameriaval sa len na jadro - historické námestie a okolie, ale tomuto rozvoju nepostačoval. Žilina mala riadny regulačný plán spracovaný až v rokoch 1914 – 1915, ktorý platil len pre vnútorné mesto a blízke predmestie

Po vzniku republiky v roku 1918 sa Žilina stala na krátko hlavným mestom a sídlom Ministerstva s plnou mocou pre správu Slovenska na čele s V. Šrobárom. Vo februári 1919 sa ministerstvo sťahuje do Bratislavy a to z viacerých dôvodov. K nim patrili i nedostatočné kapacity, absencia vhodných budov a bytov pre úradníkov v Žiline. Po znormálnení situácie sa predstavitelia mesta začali koncentrovať aj túto problematiku. Začala sa výstavba obytnej štvrte DOMOV v roku 1923, ktorá pokračovala systematicky nasledujúcich rokoch. Obecné prospešné stavebno - bytové družstvo LEGIE postavilo na Legionárskej ulici byty pre prichádzajúcich legionárov z Ruska. Ich aktivita sa sústredila na Legionársku ulicu kde postavili niekoľko bytoviek, ulica je pomenovaná podľa tých legionárskych domov. Môže spomenúť aj ďalšie obchodné družstvo Budúcnosť a iné, ktoré zasahovali do vývoja. (Kolónie a mestské štvrte vid' nižšie)

V tomto období bol urbanizmus ovplyvnený komasačnými plánmi a zámermi zo začiatku 20. storočia, v rámci ktorého bol už pripravovaný priestor Závažia vo východnej časti mesta. K jeho riešeniu sa vyjadrili súťažiaci z roku 1929 a upozorňovali na zlé riešenie námestia a ulíc. Problém rozvoja mesta bol, že nemalo vyhotovené riadne katastrálne mapy, v mierke 1:1000. Až v roku 1926 boli po prvý krát zamerané aj ostatné časti mesta a tak zmapované ako celok.

Rok 1928 priniesol mestu požiadavky vybudovať okolo 250 nových domov, čo predstavovalo cca jednu štvrtinu nových budov v meste. Ak pripočítame ďalšie stavebné aktivity, môžeme citovať dobové noviny zo začiatku roka „Dľa tohto všetkého môžeme s určitosťou tvrdiť, že sa mesto Žilina v roku 1928 t.j. za jeden rok zväčší o jednu tretinu svojej terajšej velikosti“. Ak zosumarizujeme, tak len v priebehu dvoch rokov bolo vydaných cez 430 povolení, t.j. v roku 1927 približne 209, v roku 1928 okolo 225 stavebných povolení. Mesto malo neustále problém s nedostatočnou občianskou vybavenosťou, s nedostatkom bytov pre ľudí, k čomu prispel aj rýchlo sa rozvíjajúci priemysel, ktorý ešte viac podporil migráciu obyvateľov do mesta. Niekoľko rokov bol hlavnou témou regulačný plán, jeho neexistencia blokovala pozemky na výstavbu. Na popud a zásluhou technického radcu A. Kompánka mestské zastupiteľstvo vypísalo užšiu súťaž na regulačný plán mesta Žiliny v roku 1929.

Moderná architektúra - urbanizmus sa realizoval len v obmedzenej miere, v jednotlivých objektoch alebo v mestských častiach, ako napr. mestská časť Svojdovov. Väčšinou sa doplňovala existujúca urbanistická štruktúra alebo solitérna realizácie. Výstavba sa sústredila na oblasť Závažia, ďalej na výstavbu ulice Veľká Okružná a jej okolia a na pokračovanie výstavby Malej Prahy. Tieto jednotlivé dostavby a stavby v štýle novej architektúry dávali vcelku, podľa dobových výpovedí, mestu moderný vzhľad. Absencia veľkých štátnych a v obmedzenej miere mestských investícií neumožnilo použiť moderný urbanizmus vo väčšom rozsahu, ako napríklad v Bratislave – Nová doba, Unitas, Košice – Masaryková kolónia a pod.

Dvomi najdôležitejšími aspektmi vývoja urbanizmu, to znamená súťažou na Regulačný plán mesta Žiliny (1929) a mestskou štvrťou Svojdovov (1931) sú venované samostatné kapitoly tejto práce.

Veľký vplyv na rozvoj mal obchod a špekulácie s pozemkami, čo brzdilo a komplikovalo realizovanie stavebných akcií. Dokumentujú to články uverejňované v novinách, ale aj mestské programy na riešenie vzniknutých situácií spojených s podporou rozvoja. Situáciou bolo ovplyvnené aj umiestnenie plánovanej mestskej štvrte Svojdovov.

Rovnako komplikovaný bol i problém s premiestnením chemickej továrne, ktorá bola pôvodne 1 km za mestom, no vďaka expanzii sa stala súčasťou mesta.

Centrum mesta – historické námestie

Jeden z veľkých bojov za modernú architektúru v meste neobišiel ani hlavné stredoveké námestie dnešné Mariánske. Ekonomické záujmy sa prejavili v pozitívnom a negatívnom svetle. V roku 1927 sa objavujú projekty nadstavby a následne novostavby pre Hospodárske Úverové družstvo vedľa barokového kostola sv. Pavla. Návrhy boli od historizujúcich až po moderné. V roku 1928 bola postavená moderná novostavba so štyrmi nadzemnými podlažiami, s hladkou travertínom obloženou fasádou.

Projekt z roku 1928 na stavbu Považskej agrárnej a priemyselnej banky v Žiline od architektov F. Weiwurma & I. Vécseia na túto realizáciu nadviazal, ale stretol sa s nevôľou mesta pričom samotná realizácia prebehla až po súdnych sporoch v roku 1930. Na mieste troch gotických meštiackych domov bola naplánovaná a postavená puristická reprezentatívna budova. Svojou nekompromisnou architektúrou (hladká travertínová fasáda), hranolovým objemom s ostrými pravouhlými hranami bez ozdôb, ostro kontrastoval s historickou architektúrou. Táto štvorpodlažná - trojposchodová budova s horným ustupujúcim podlažím, a s prízemím imitujúcim „laubne“, ignorovala dovtedy územný plán z roku 1914. Zatienila pohľad na mestské veže, a svojim kubickým objemom vytvorila novú dominantu námestia. V tejto stavbe sa premietli myšlienky moderného funkcionalistického urbanizmu a svojou kvalitnou architektúrou od F. Weiwurma & I. Vécseia, bola cenným dobovým dokumentom - pamiatkou. Mestu a obyvateľom sa nepáčil tento zámer, nedokázali sa s ním vžiť a nakoniec bol zbúraný v roku 1996. Táto cenná pamiatka bola nahradená bežnou realizáciou z 90. rokov. Svojou hmotou a výškou cca 5 podlaží (šikmá dvojpodlažná strecha) posunula hranice zas ďalej

Posledná z tohto obdobia bola realizácia (1933, prestavba okolo 2000) Domu módy a konfekcie Rudolfa Preissa od architekta M.M. Scheera. Podobná stavba ako výškou, fasádou a hmotou vynikala riešením obchodného parteru vsadený do vnútra do tvaru „U“, kde cez väčšie výklady vťahoval zákazníka dnu.

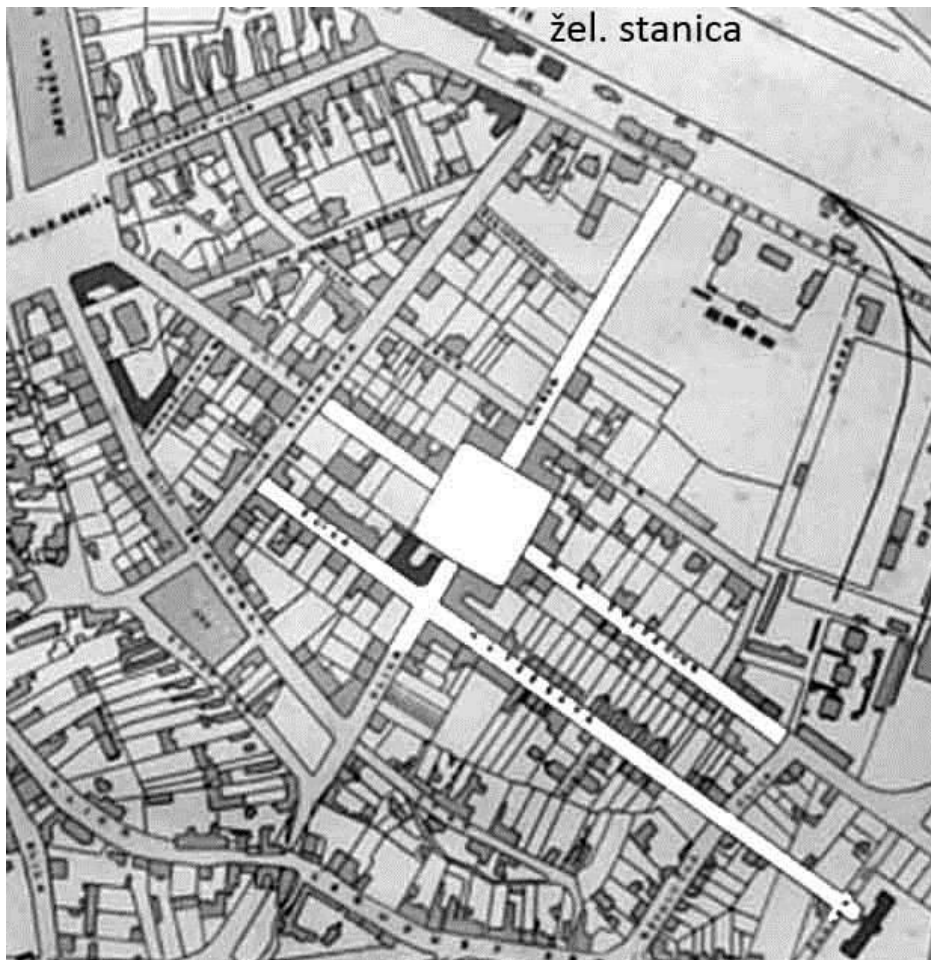
Hurbanova ulica - mestský bulvár – reprezentatívna ulica

Je to vstup do mesta od Bratislavy a tento priestor sa vyvíja už niekoľko storočí. Hlavnú zmenu zaznamenal koncom 19. a začiatkom 20. storočia, kedy tu boli realizované budovy Rakúsko-Uhorskej banky, Maďarská kráľovská štátna reálna škola, pošta, Rosenfeldov palác a iné. V medzivojnovom období doplnili a realizovali tu najreprezentatívnejšie budovy z toho obdobia, ako synagóga Neológov od architekta prof. P. Behrensa, Finančný palác od architekta Scheera alebo novú poštu 1 od architekta J. Tvarožka. Bol to priestor na oslavné sprievody, udalosti a pod., no nakoniec sa so zvýšením automobilovej dopravy zmenil len na cestu a križovatky s uponáhľanými obyvateľmi. Ako som hore uvádzal v 70. rokoch po vybudovaní estakády sa zmenil vstup do mesta a tým sa zmenila funkcia ulice. Možno to prispelo aj k zachovaniu tohto priestoru, aj keď dnešní investori a mesto si neuvedomujú, búrajú staré budovy bez ohľadu na hodnotu tohto priestoru.

Dnes je tento priestor odrezaný a odizolovaný od centra z dôvodu odpredania a zastavania časti ulice pre potreby vybudovania obchodného centra Mirage v roku 2008. História práve tejto ulice siaha viac ako 800 rokov do minulosti. Tento verejný priestor je nenávratne stratený, mesto ho vymenilo za kus regálu v „obchodáku Mirage“ (Mellner,2010,44).

Mestská časť Závažie

Hlavná výstavba sa v medzivojnovom období sústredila na Závaží, vo východnej časti mesta, kde už boli pripravené stavebné pozemky. Centrom Závažia je Štefánikovo námestie, plánované ešte na začiatku 20. storočia. Pôvodný návrh však nevyhovoval ani prizvaným súťažiacim urbanistom v roku 1929, ktorí poukazovali na zlé dopravné riešenie nevyhovujúcemu modernému urbanizmu a snažili sa o zmenu jeho konceptu. Charakter námestia poznačila puristická zástavba domami s mestskými nájomnými bytmi a spolu s chýbajúcim mestským mobiliárom pôsobí tento priestor veľmi stroho.



Štefánikovo námestie, Závažie, Žilina, biely štvorec - situácia 1946, archív mesta Žiliny.

Časť bloku námestia tvorí funkcionalistická budova „robotníckeho“ domu od architekta Ž. Wertheimera z roku 1931. Bolo tu zrealizovaných cca 44 jednoizbových bytov a ubytovňa s 12 prenajímateľnými izbami so základnou hygienou a s obchodmi na prízemí.

Na Moyzesovej ulici sa realizovalo niekoľko moderných zaujímavých stavieb v uličnej klasickej zástavbe. V kompozičnej osi ulice postavil architekt M.M. Scheer areál Štátnej ľudovej školy z roku 1932.

Štvrť trpela a bola ovplyvnená neuskutočnením regulačného plánu a to v doporučení premiestniť chemickú továreň ďalej od centra. V nasledujúcom období 60. a 70. rokov sa továreň rozšírila do blízkeho okolia. Pritom jeden z argumentov na presun za I. ČSR bola bezpečnosť územia, ale aj šírenie zápachu z továrne do okolia a centra mesta.

Urbanizmus v rokoch 1938 – 1948

Toto obdobie je poznačené 2. sv. vojnou s jej hrôzami, dobovými politickými rozhodnutiami a odklonu od pôvodnej koncepcií regulačného plánu. Do historického jadra sa vstupuje s budovami ako Reprezentačný dom, Mestská tržnica, na Wilsonovom námestí bola vybudovaná nová železničná stanica. Vybudoval sa nový športový areál s bazénom a so Závodným klubom Slovena.

Ak sa pozrieme na čas, kedy vznikol regulačný plán a kedy sa dostávajú jeho jednotlivé myšlienky do reality, môžeme len konštatovať:

- **Prvé negatívne zásadné zásahy sa udiali v roku 1939, kedy sa realizuje projekt železničnej stanici, ovplyvnený udalosťami. Nový návrh sa neposúva viac na východ a z toho dôvodu nedochádza k decentralizácii Závažia, dolného mesta. Stanica sa dokončuje už počas vojny.**

O výpravnej budove železnice, ktorú postavil architekt Bednárík, sa diskutovalo celé predchádzajúce obdobie (súťažný návrh 1936). Podľa regulačného plánu sa mala stanica a jej vstup posunúť východným smerom niekoľko desiatok metrov. Zámerom bolo decentralizovať priestor a tak duálne vytvoriť ďalšiu obchodnú ulicu. V tomto priestore sa mala zriadiť mestská tržnica, múzeum a ďalšie úrady. Pôvodné návrhy na staničnú budovu boli viac odvážne ako samotná realizácia. Na predstaničnom námestí sa zrealizoval aj Poštový úrad 2, dnes ulica P.O. Hviezdoslava č. 11, ktorý svojou architektúrou nadviazal na okolité fasády s obkladmi z režnej tehly. Vytýčil a dotvoril tak predstaničný priestor. Po vybudovaní podchodu pre peších bol osud námestia spečatený a neskôr degradovaný na bežnú frekventovanú ulicu.

- **Vojnové obdobie je poznačené politickými rozhodnutiami, na rozdiel od potrieb urbanistickej štruktúry - sídla, realizuje sa na okraji starého mesta Mestská tržnica (1941), ktorá svojou architektúrou a myšlienkou vytvára pôsobivú realizáciu, ktorá sa oceňuje dodnes. Dochádza tak k opačnému procesu ako žiadali zástupcovia mesta a spracovaný regulačný plán.**

Dôležitá realizácia mestskej tržnice, od architektov Šesták a Čapka, mala pôvodne podľa plánov stáť na ulici Republiky (budova Stredoslovenských energetických závodov) a decentralizovať vnútorne historické jadro. Realizovala sa na kraji centra, pri pôvodnom tržnom námestí (kurací rýnok) čím sa minul plánovaný účinok. Obchodná pasáž priamo prepojila centrum s plánovaným priestorom Štúrovho námestia. Tržnica vytvorila moderne hygienické priestory pre trhovníkov a zvýšila tak štandard občanov mesta. Budova má pôsobivú výraznú architektúru, aj keď dnes už neslúži pôvodnej funkcii.

Ďalšiu stavbu pod historickým jadrom predstavuje budovu Spojených elektrární severozápadného Slovenska, ktorá zaberá skoro celý blok. Architekti Bednárík a Čapka v roku 1942 vytvorili modernú budovu s cenným a pôsobivým uličným parterom. Vstup do budovy zvýraznili s monumentálnou nárožnou s markízou. Pokračovanie myšlienky mestskej obchodnej ulice nenašlo odozvu.

- **K realizácii Reprezentačného domu na hrane terase sa vyjadril aj prof. Hruška, že stavba ohrozuje vyváženú kompozíciu kostola, veže a zvonice (Hruška, 1955, 110). Päť podlaží objekt postavili v roku 1941-1942 na mieste starej historickej dvoj podlažnej budovy a tak zúžili opticky priestor medzi kostolom a objektom. Pôvodne mal byť tento objekt miesto „četníckej stanice“ a tým by docielili decentralizáciu a naplnenie funkcie „dolného“ Hlinkového námestia.**



Pohľad na mestské veže 1930 a 1943

Následne obdobie v rokoch 1945 – 1948 je poznačené obnovou po vojne a zároveň sprevádzané veľkými plánmi, ale nedostatkom bytov a zmenou politiky. Autor regulačného plánu J. Peňáz sa hlási k spolupráci, aj keď okolo roku 1948 už prestáva

aktívne projektovať. V roku 1946 je vydaný „Budovateľský program mesta Žilina“ majúci za úlohu vzbudiť široký záujem ľudí a úradníkov na kompetentných miestach. Prezentujú sa v ňom ciele a „túžby“ mesta, lebo „každé rozumné plánovanie smeruje k zlepšeniu pomerov“ (tamže s . 5). V statiach podrobne rozoberá jednotlivé funkcie a kapitoly života v meste. Konštatuje sa, že bytový problém je aktuálny a apeluje sa, že vzrast v predchádzajúcich rokoch vychádzal z vlastných síl obyvateľov (Budovateľský program mesta Žilina, MNV Žilina 1946).

V tomto krátkom časovom úseku sa sústreďujú okrem obnovy vojnou zničených vecí (dopravná infraštruktúra), aj na rozvoj mesta, čo potvrdzuje napríklad akcia Drevoúnia (1948) a iné.

V roku 1948 dochádza k násilnému politickému prevratu. Do začiatku 50. rokov sa drží tradícia predvojnovnej moderny. Realizuje sa výstavba ďalších priemyselných podnikov, zvyšuje sa tlak na nové bývanie. Nasleduje nástup socialistického realizmu s regionálnymi špecifikami, v ktorom sa uplatnilo veľa zásad moderného urbanizmu, aj keď často s politickými prvkami na fasádach. Realizuje sa najdôležitejšia ulica v kompozičnej osy mesta - Bulvár.

Vznik nových štvrtí a kolónií v 1918 – 1948

Od vybudovania železnice sa mesto začalo prudko rozvíjať, budovali sa mestské, vojenské, súkromné obytné domy, ale rozvíjalo sa aj formou budovaní nových štvrtí a kolónií, ktoré riešili aktuálnu bytovú núdzu. K plánovaným a vybudovaným novým štvrtiam patrí železničiariska kolónia Nová Žilina (1883) postavená ešte v 19. storočí, ktorá určite stojí za zmienku. V priebehu 20. rokov 20. storočia vznikli kolónia na Moyzesovej ulici (1922), Malá Praha (1923), Ružičkova kolónia (1928) a Svojomov.

Nová Žilina (1883)

Jeden z predchádzajúcich príkladov budovania nových mestských častí pred vznikom I. ČSR, ktoré ovplyvnili mesto. Železničiariska kolónia Nová Žilina bola vybudovaná pri rušňovom depe Považskej železnice. Bola vybudovaná mestská časť pri ktorej mala

vyrásť aj podľa názvu doslovne „Nová“ Žilina. Bolo tu postavených 13 obytných domov, pri stanici Nová Žilina pre zamestnancov železnice. Mali tu byty od prednostu stanice až po rušňovodičov a iných, zahrňovala tak široké sociálne spektrum. Následne sa začala rozvíjať, boli vybudované pohostinstvá, sklady, budova potravinového družstva železničných zamestnancov a pod.

Kolónia na Moyzesovej ulici (1922)

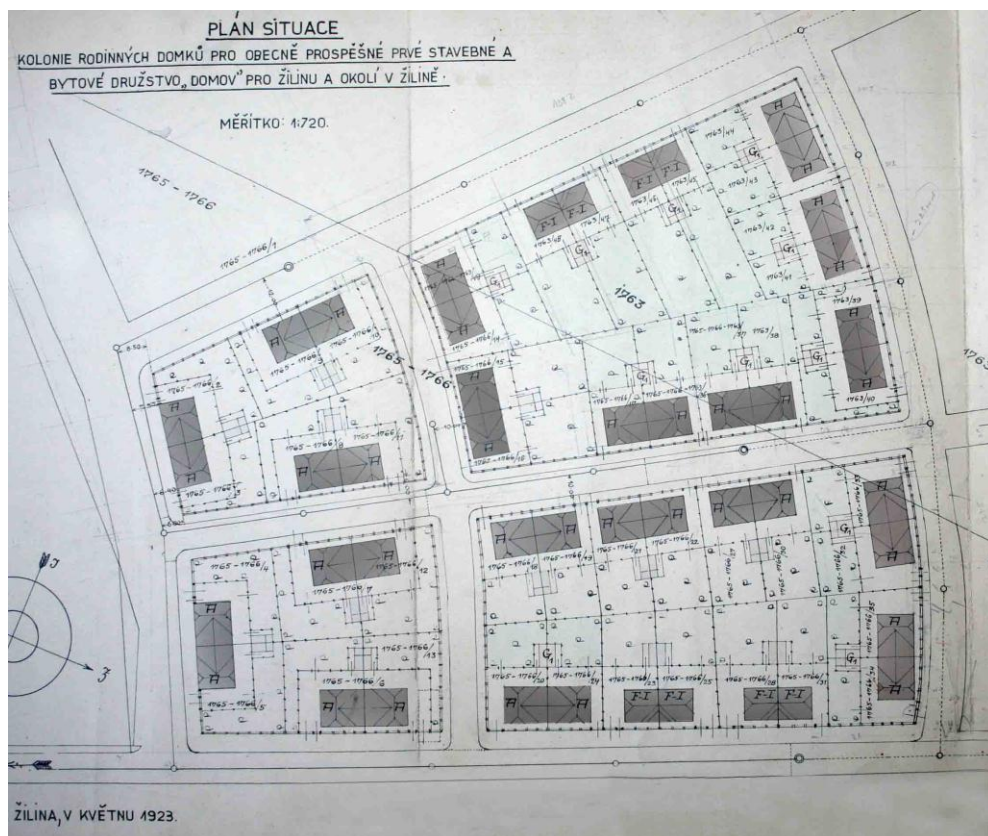
Stavbu rodinných domov na Moyzesovej ulici realizovalo “ Obecné prospešné stavebné a bytové družstvo Žilina a okolí” so sídlom v Žiline. Kolónia bola situovaná v oblasti Závažia. Bolo postavených 7 dvojdomov a tri samostatne stojace rodinné domy, v celkovom počte 17 bytov. Šikmé strechy, zdobenie fasád, dispozícia a architektúra celkovo nám tieto radia ku tradičným stavbám.

Malá Praha (1923)

Prvé obecné stavebné a bytové družstvo „Domov“ v roku 1923 začalo budovať na juhovýchodnom okraji mesta novú záhradnú štvrť pre prichádzajúcich úradníkov z Čiech, ktorú neskôr nazvali Malá Praha. V prvej fáze vytvorilo 44 domov, kde prevažovali plochy zelene. Boli použité typové projekty dvoj-domov s veľkými záhradami. Široké ulice so zelenými pásmi a stromoradiami dávali tejto štvrti nezameniteľný charakter. V neskoršej časti realizácií sa zmenšili pozemky z 800 m² na 400 m² a pod. Vo vnútroblokoch boli hospodárske objekty a veľké zelené záhrady, ktoré sa využívali aj hospodársky.

Stavebne a konštrukčne boli domy postavené tradične, drevené stropy, šikmé strechy a fasády majú štukatérsku výzdobu podľa požiadaviek investora. Na dvoch domoch je aj sgrafitová výzdoba a fresky. Niektoré mali na pozemkoch aj záhradné altány. Jednotný charakter oplotenia a podobné typy domov vytvorili nezmeniteľnú identitu.

Vo výstavbe sa pokračovalo aj v nasledujúcich rokoch, či individuálne alebo inou iniciatívou. Svojim charakterom pripomína záhradné štvrte, aj keď dnes silno poznačené dostavbami a prestavbami.



Pôdorys družstva „Domov“ z roku 1923 (Štátny archív Bytča, pobočka Žilina).

Ružičkova kolónia (1928)

Kolónia bola pomenovaná po iniciátorovi a starostovi prelátovi Tomášovi Ružičkovi. Mesto v roku 1927 vypísalo súťaž na úsporné bývanie so zámerom postaviť obytnú kolóniu. Architekt M. M. Scheer sa jej zúčastnil a vyhral s projektom „Účel“. Vypracoval návrhy v niekoľkých variantoch /typ „A“ jednoizbové, typ „B“ dvojizbové, typ „C“ trojizbové/. Nasledujúceho roku 1928 sa začali stavať. Záujemca musel zložiť základný kapitál 5000 korún. Aj keď sa návrhy nerealizovali v plnom rozsahu, bolo postavených cca 16 dvoj-domov čo predstavovalo 32 bytov/ domov v niekoľkých typoch. Boli to prízemné dvojdomy so sedlovou strechou v ktorej bola umiestnená manzarda, izba. Kolónia bola situovaná neďaleko starého cintorína, za železničnou traťou pri bitúnku. Mala skôr klasický architektonický výraz, inšpirujúcou sa vidieckou radovou zástavbou. Vďaka charakteru architektúry „radových“ domov so šikmými strechami je radený k tradičnému bývaniu. Nekôr boli postavené dve bytovky pre mestských úradníkov. Na fasáde majú vyobrazený mestský znak (Š. Zongor, 1932).



Ružičkova kolónia, súťažne návrhy „Účel“ C – B od architekta M.M. Scheera (1927)

Svojdomov (1931)

Celoštátna súťaž prebehla v roku 1930 a v nasledujúcom roku 1931 sa začala budovať. Prvú etapu dokončili v roku 1932 a postupne sa dokončovali a stavali ďalšie domy. Zakúpený pozemok bol rozparcelovaný na 68 parciel. Do konca 30. rokov bolo postavených 48 objektov.

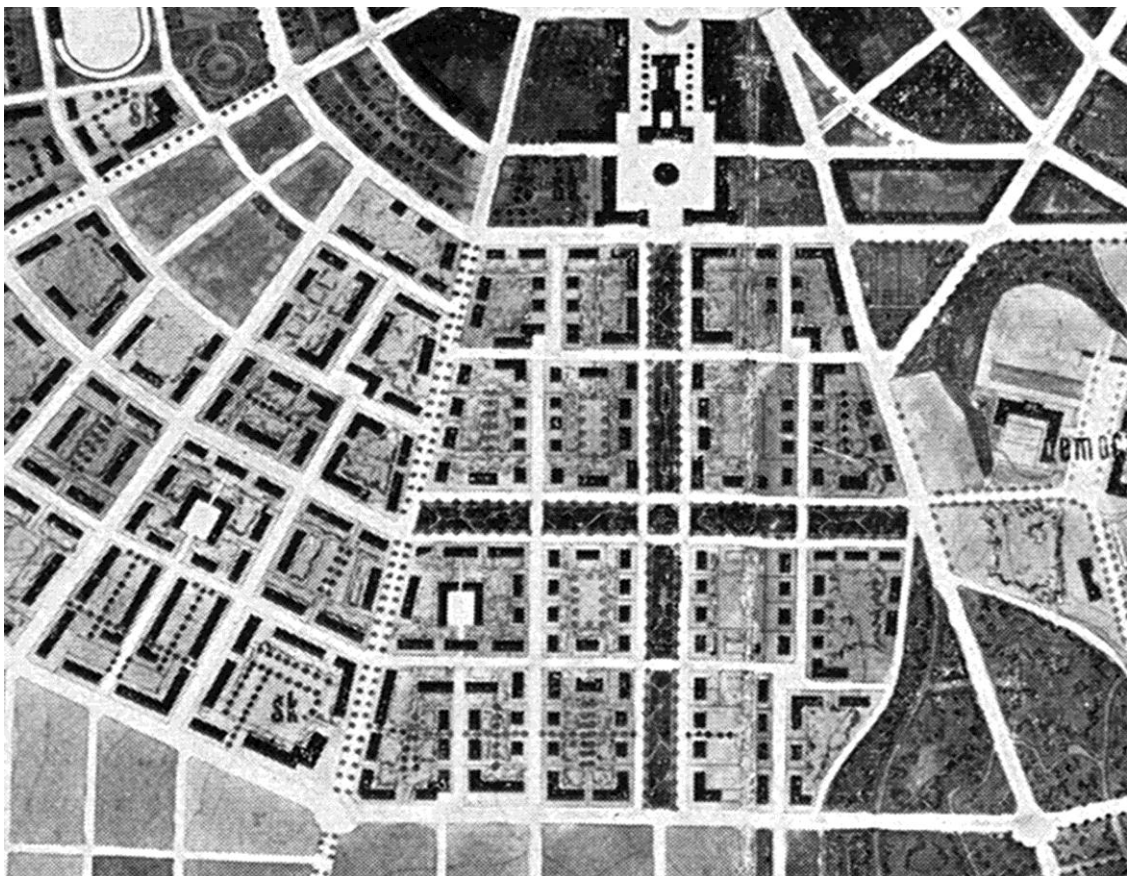
Boli tu zrealizované myšlienky moderného bývania v podmienkach a možnostiach malomesta. Charakteristický vzhľad štvrte sa svojou až puristickou funkcionalistickou architektúrou domov vymyká z regionálnych pomerov. Predstavuje unikátnu architektonicko–urbanistickú pamiatku a môžeme je zaradiť medzi významné súbory modernej architektúry na území Slovenska. (vid' nasledujúcu kapitolu)



Následný vývoj v 50. - 60. rokoch 20. storočia

V 50. rokoch sa pokračuje v regulačnom pláne a riešení rozvojových plánov mesta Žiliny, pričom už v prvej polovici roku 1950 zasadá v Žiline širšia regulačná komisia Štátneho plánovacieho úradu Bratislava. Na prejednávania sú pozvaní aj prof. B. Fuchs a prof. E. Hruška ako špecialisti (archív Mellner). Hruška sa tejto problematike venoval aj neskôr, pri výučbe na škole.

Moderný urbanizmus a jeho zásady sa premietol do nastupujúceho socialistického realizmu s viacerými regionálnymi špecifikami. K najdôležitejším a najznámejším realizáciám tohto obdobia v Žiline patrí ulica Bulvár. Predstavuje reprezentačný mestský bulvár a pokračovanie základnej kompozičnej osy naprieč mestom. Ako sídlisko Hliny I. a II., nazývané „Bulvárom“, ho projekčne pripravili architekti akad. arch. Ferdinand Čapka a Ing. arch. Ladislav Bauer (realizácia 1952).

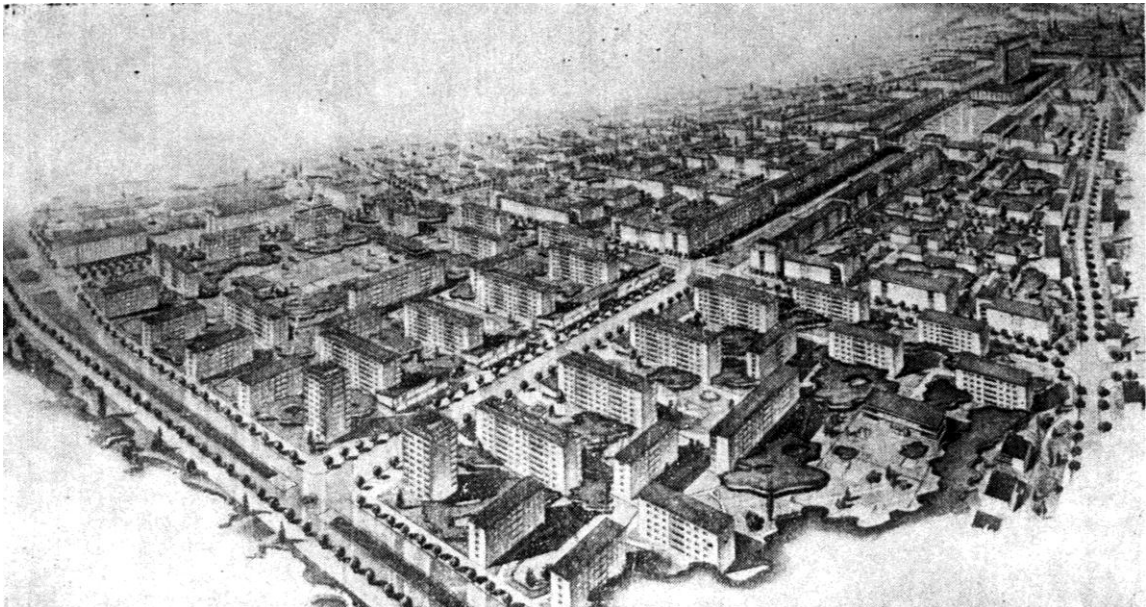


Pôdorys Bulváru – návrh do J. Peňáza 1929

Projekt vychádzal z regulačného „územný“ plánu Žiliny od J. Peňáza (súťaž z roku 1929, schválený v roku 1930), v ktorom navrhol pokračovanie hlavnej kompozičnej osi mesta – od stanice cez centrum Štúrove námestie; Bulvár až k budove VÚRAL-u. S týmto riešením prepojil mestské časti, ako napr. Malú Prahu s nemocnicou a vytvoril tak ďalšiu kompozičnú os, kde v pozadí dominoval kopec Rozsutec. Základom návrhu sa stal široký bulvár so stredovým zeleným pásom podľa vzorov z Francúzska, okolo ktorého navrhol kompaktnú, ako aj rozvoľnenú zástavbu.

Na základe politických zmien režimu po roku 1948, nastala potreba prepracovať tento návrh. V roku 1951 realizoval smerný plán Žiliny Ing. arch. Ladislav Bauer, no k jeho definitívnemu spracovaniu dochádza až v rokoch 1954 až 1955 v autorstve Ing. arch. I. Meliša. Zásah L. Bauera do územného plánu spočíval v tom, že ho prispôbil dobe - socialistickému realizmu, ale zachoval pôvodný koncept návrhu od J. Peňáza.

Reprezentačný mestský bulvár, pokračovanie základnej kompozičnej osy od architektov Bauer – Čapka sa začal realizovať až roku 1952, kedy bol nadiktovaná architektúra socialistického realizmu. Architekt Bauer spomína buržoázny regulačný plán, ktorý bol podkladom pri projektovaní novej mestskej časti Hliny.



Návrh architekta F. Čapku zo 60. rokov 20. storočia (Kristenova, 1963,191)

Druhú časť Bulváru riešil architekt Čapka, kde naplno použil myšlienky moderného urbanizmu. Realizácia žilinského „Bulváru“ od architektov F. Čapku a L. Bauera sa výrazne zapísala do identity mesta, ktorá je dnes pod silným tlakom komerčnosti a živelnosti. Celková realizácia Bulváru (Hliny I. - II.) svedčí o silnom regionálnom vplyve a bravúrnych architektov, ktorí zvládli zrealizovať toto dielo v neľahkých podmienkach. Tento urbanistický komplex je pamiatkou, ktorá sa nedeliteľne začlenila do obrazu mesta a treba ju chrániť pred súčasnou degradáciou priestoru.



Súčasný pohľad na prvú časť Bulváru 2005

Urbanistická súťaž na regulačný
plán mesta Žiliny
1929

Urbanistická súťaž na regulačný plán mesta Žiliny

Urbanizmus a územné plány v kontexte Slovenska

Na rozdiel od Slovenska, v Českých krajinách s bohatou tradíciou plánovania bolo mnoho osobností ako napr. Camillo Sitte, ktorý zrealizoval niekoľko návrhov na regulačný plán pre mestá ako Olomouc, Brno, Přívoz a so svojim synom riešil urbanistické projekty pre Ostravu, Hrušov, Teplice, Dečín a pod. a mnoho ďalších (C. Sitte, 1995, 9). V súvislosti s funkcionalistickým mestom a urbanizmom, skupina na Mestskom stavebnom úrade v Brne vytvorila prvú školu moderného urbanizmu v Československu. „Brnenská“ urbanistická škola a jej osobnosti J. Kumpošt, B. Fuchs, J. Peňáz následne V. Zakrejs, E. Hruška a iný (O. Nový, 1998, 247).

Na Slovensku bola diametrálne odlišná situácia a to najmä z dôvodu neexistencie adekvátnych vysokých škôl a zázemia. Po vzniku I. ČSR sa začali plánovať budovať mestá na základe urbanistických územných plánov až na začiatku 20-tých rokov 20. storočia. V tom období neexistovali zákony usmerňujúce výstavbu miest. Výnimku predstavovala iba Bratislava, ktorú rokoch 1849 – 1850 zameral M. Haláci, a to sa používalo pre všetky regulácie do roku 1907. Prvý celkový návrh z roku 1909 na Bratislavu spracoval prof. A. Palóci a následne ho prepracoval vo vojnovom období 1914-1917. V niektorých obciach okolo 1910 boli vypracované polohopisné a orientačné plány (Foltyn, 1993, 38).

Pre územie Slovenska boli na začiatku 20. storočia z historicko-politického pohľadu charakteristické nasledovné špecifiká: mestá boli menšie čo do počtu obyvateľov a plochy, prevláda hornatá krajina s prirodzeným terénnym obmedzením, existuje nerovnomerný rozvoj v jednotlivých regiónoch, absencia samostatného správneho systému, pomalšie budovanie a rozvoj infraštruktúry - železnice a dopravy a tým i priemyslu a i. Z dôvodu hospodársko-politickej situácie sa až po roku 1918, po vzniku prvej Československej republiky, začínajú prudko rozvíjať mestá mimo stredoveké

hranice. Historické centrá si zachovávajú pôvodnú stredovekú urbanistickú koncepciu až na pár realizácií. Regulačný plán sa spracovával v roku 1918 pre mesto Košice.

Prvý regulačný plán z roku 1921 I. Benešom v období I. ČSR bol regulačný plán mesta Martina, ktorý bol prerobený a zrealizovaný A. Mendlom v roku 1927. Prvé plány boli spracované ďalej pre Trnavu, Nitru a Zvolen. V roku 1921 A. Balán a J. Grossmann spracovali náčrt a 1923 uverejnili štúdiu Regulačného plánu Bratislavy, kde sa zamýšľali nad jej rozvojom a postavenia historického centra. V roku 1922 vyšla aj prvá príručka „Plány upravovací“ od V. Zakrejsa, ktorý pôsobil na Ústavu pre stavbu miest pri bývalej Masarykovej akadémii práce. Bola určená obecným funkcionárom, rozoberala podrobne prípravne práce, obsah a obstarávanie podkladových plánov (Foltyn, 1993, 43).

Mesto Bratislava v roku 1929 vypísalo medzinárodnú súťaž na „Generálny plán regulačných a železničné riešenie na území Bratislavy a okolitých obcí“, v tom istom roku bola súťaž na Univerzitné mesto. V 1931 sa uskutočnila súťaž na regulačný plán Hornej Sihote v Trenčíne a ocenili návrh F. Balcáre, K. Kopp, J Hrubý.

Územný plán na mesto Svit spracoval v roku 1934 architekt F.L. Gahura, kde firma Baťa realizovala v rokoch 1935 - 1942 továreň a obytnú štvrť. Architekt Jiří Voženílek naprojektoval v roku 1938 regulačný plán mesta Baťovan dnešného Partizánskeho (L.Horňáková,2009,199).

Architekt A. Slatinský v roku 1938 sa zúčastnil úspešne urbanistickej súťaže mesta Nové Zámky. Ďalej vypracoval tzv. upratovacie plány pre Prešov, Zvolen, Veľkú Bytču, Čadcu, Nové mesto nad Váhom, Pieštany, Komárna, Popradu a pod. Svoju prácu podporil aj teoretickým dielom Výstavba miest a obcí na Slovensku (podľa Šlachta, 2004,165).

V roku 1939 prebehla súťaž na plán mesta Banská Bystrica, kde sa zúčastnili len bratislavskí architekti, medzi nimi aj architekt E. Belluš. Nakoniec regulačný plán v roku 1940 bol spracovaný mestským architektom T. Kraus – Karasom absolventom VUT Brno, odbor architektúra a plánovanie miest (K. Kubičková, 2009,158).

Podmienky súťaže

Progresívne zmeny a prudký rozvoj „stredovekých“ mestečiek si vyžiadali vypracovanie nových regulačných /územných/ plánov miest. Pre Žilinu to znamenalo rozvoj a súčasne zápas o novú modernú podobu mesta. Na spracovanie regulačného plánu sa začalo systematicky pripravovať od roku 1926, kedy dalo zamerať geodetom územie mesta „veľkej Žiliny“ a v roku 1927 dáva stavebné uzávery z dôvodu pripravovaného plánu.

Situácia sa dala do pohybu v roku 1929, kedy sa na doporučenie technického radcu predstavitelia mesta na mestskom zasadnutí rozhodli obrátiť na Brno a požiadať o informácie k zhotoveniu regulačného plánu mesta (poznámka: podľa stavebného poriadku pre mesto Brno boli vypracované i regulatívy pre Martin už v roku 1921, no neboli schválené, *Hlavaj 1994, 66*). Kontakty brnianskych architektov, urbanistov a vybraných slovenských miest je možné sledovať vo viacerých rovinách, avšak dôležitým bodom je pozícia Brna ako dôležitého centra s existenciou „brněnskej urbanistickej školy“, prvej školy moderného urbanizmu v Československu (Nový 1998, 247), na čo hlavne Žilina náležite reflektovala. Tieto vzťahy a súvislosti neboli doteraz v tematickej spisbe analyzované a na ich pozadie a význam upozorňuje autor na viacerých platformách (Mellner 2010, 2011). Intenzívne kontakty s Brnom teda vyústili do vypísania užšej súťaže na Regulačný plán mesta Žiliny (vypísaná od 15. 1 do 2. 5. 1929), na ktorú boli vyzvaní traja projektanti, urbanisti z Brna – arch. B. Fuchs, doc. Ing. J. Peňaz a Dr. Ing. V. Zakrejs.

Podklady pre súťaž tvorili nasledovné dokumenty a informácie:

- Plán existujúceho mesta 1:2 000 s výškovými kótami a s vrstevnicami
- Plán v mierke 1:5 000
- Topografická mapa 1:25 000 a špeciálna mapa 1:75 000
- Podmienky a ustanovenia
- Význačne fotografické pohľady
- Zoznam pamiatok
- Zoznam ulíc, námestí a nezastaviteľných plôch

Hlavné podmienky stanovené mestom Žilina do súťaže :

Do situačného plánu 1:2000 zakresliť podrobne uličnú sieť s navrhovanou zástavbou. Bolo požadované zakreslenie obrysov nových budov – uzatvorené, polootvorené a otvorené, vyriešiť priemyselné štvrte, sadov, námestí, stromoradií, promenád a pod.

- Výhľadovo stanovilo počet obyvateľov približne na 60 000 do roku 2000 (doc. Ing. Peňáz odhadol rozvoj mesta do roku 2000 až na 100 000 obyvateľov).

- Bola požadovaná decentralizácia vnútorného mesta, pri zohľadnení ekonomických a hospodárskych možností.

- Pre umiestnenie verejných budov ako škôl, novej radnice, jedného až dvoch kostolov, centrálného trhoviska, divadla, verejných kúpeľov, múzea ako aj pre tri rôzne úrady mali byť vytvorené vhodné miesta.

- Pre nové parky rezervovať podľa možnosti veľké plochy, v blízkosti centra mesta. Do programu bolo tiež zahrnuté vytvorenie spojitého okruhu zelene z polí, lesa ako stáleho rezervoára vzduchu.

- Vhodné miesta napláňovať aj pre výstavbu ihrísk, kúpeľov a nového centrálného cintorína.

- na mapu v mierke 1:2000 mali zakresliť podrobnú sieť ulíc v presnom merítku a so všetkými podrobnosťami výstavby.

- S ohľadom na najlepšie a najlacnejšie riešenie bolo požadované aj vytýčenie hlavného vedenia kanalizácie a určenie miesta čistiacej stanice.

Ďalšie podmienky kladené od živnostníkov na rozvoj mesta predstavovali:

- vybudovať modernú staničnú budovu

- vybudovať nádražnú poštovú budovu, priame telefonické spojenie Žilina - Praha,

Bratislava a Hamburg

- výstavba všeobecnej nemocnice

- spojenie nákladnej železničnej služby Nová Žilina – Žilina, vybudovanie zriaďovacieho nádražia.

Vyhodnotenie súťaže:

Návrhy hodnotila osem členná skupina porotcov, z ktorej boli piati architekti, inžinieri a traja boli zástupcami mesta. Hodnotili v deviatich kategóriách a to: doprava, osídlenie (bývanie a priemysel), verejné budovy, parky, šport, letisko, cintorín, kanalizácia a pamiatky.

Z celkového posudku poroty vyplýva, že návrh „Žilina roku 2000“ od Doc. Ing. Jozefa Peňáza, ktorý najlepšie vystihoval princípy rozvoja priestoru mesta a podľa ktorých sa vyprojektoval definitívny regulačný /územný/ plán mesta Žiliny. Porota mu preto priznala prvú cenu. Druhú cenu priznala návrhu „A/ B“ od autora prof. Ing. arch. Bohuslav Fuchsa. Tretia cena bola udelená návrhu „Autostráda“ od autora Dr. Ing. Vladimíra Zákrejsa. J. Peňáz musel dopracovať svoj návrh o ďalšie pripomienky zastupiteľov a následne bol v roku 1930 regulačný plán Žiliny schválený.

Mesto mohlo vytvoriť do budúcnosti svoj rozvojový investičný program. Súťažiaci priniesli cenné podnety v úprave železnice, aj napriek tomu, že do súťaže nebola zahrnutá. Navrhli predovšetkým preloženie železničnej trate Žilina – Rajec na ľavý breh rieky Rajčianky.

Návrh „Žilina roku 2000“ - autor: doc. Ing. Jozef Peňáz

Víťazným návrhom súťaže na regulačný plán Žiliny bol návrh od Doc. Ing. Jozefa Peňáza pod názvom „Žilina roku 2000“. Po prejednávaní bol v roku 1930 s úpravami prijatý. Mesto sledovalo tento návrh vo výstavbe ešte ďalšie desaťročia. Po druhej svetovej vojne sa k tomuto návrhu prihlásilo. Slúžil ako podklad pre spracovanie nového smerného územného plánu. Bol to prvý komplexný regulačný plán, ktorý

prezieravosťou skúseného urbanistu určuje správnosť prudkého rozvoja mesta. V pokračovaní tejto koncepcie návrhu od Peňáza bola v 50tych rokoch realizácia honosnej mestskej triedy Bulvár - Hliny od architektov Bauera a Čapku, ku ktorej sa aj hlásil (**PRÍLOHA: Mellner 2010, 23-27**).

Koncepcia:

Návrh kompozično - koncepčne riešil rozvoj okolo historického jadra ohraničený prstencom komunikácií. Dopravne sa vytvoril radiálno- okružný systém. Koncepcia návrhu vychádzala z koncentrického tvaru mesta s kombináciou s pásovým mestom, kde sa mu prirodzene poskytoval priestor údolia rieky Rajčianky. Vznikol tak pásový efekt: rekreácia, bývanie, rieka- zeleň, priemyselná zóna , dopravný koridor – /železnica, cesta /, bývanie, hlavná pešia zóna / Bulvár/ bývanie, rekreácia - park.

Analýza

Funkčné plochy: návrh zachováva cenné historické námestie nedotknuté a nové funkcie umiestňuje popri navrhovanom obchvate mesta /priemyselnú časť/. Obchvat vytvára dostatočný rezervný priestor pre budovanie nových mestských štvrtí. Hlavné námestie zachovávajú všetky projekty bez podstatných zmien. „Toto námestie si žiada výškové predpisy max. trojpodlažné objekty s hlavnou rímsou nad 2. podlažím, pri zachovaní súvislosti so starými domami. Tiež je nutné zachovať podlubie okolo námestia“. Nové mestské štvrte potom plynulo nadväzujú na existujúcu urbanistickú štruktúru komunikácií a štruktúru mesta. Podstatnou funkčnou plochou mesta, ktorou sa zaoberajú návrhy je zeleň - rozmiestnenie parkov a mestskej zelene. Vytvárajú systém zelených plôch. V priestoroch medzi starými cintorínmi navrhuje vybudovať nový mestský park, ten sa však nezrealizoval. Na úpäť terasy, na ktorej stojí nemocnica, bol vytvorený zelený pás prepojený s parkom na Bôriku a lesoparkom Chrašť. Hlavná projektovaná os mesta – Bulvár je plánovaná so zeleným pásom uprostred. Športové plochy umiestňuje v kontakte starého mesta.

Priemysel: Umiestnenie vtedajšieho priemyslu neprekáža ďalšiemu rozvoju mesta, až na továreň na umelé hnojivá /bývalé PCHZ/, ležiacu na juhovýchod od hlavného

nádražia. Komplex tejto továrne, pri severovýchodných vetroch zamoroval celé mesto zápachom a dymom. „Bolo by lepšie časom ju premeniť na obytnú štvrť, alebo vybudovať tam priemysel zdravotne nezávadný.“ /doc.ing.J. Peňaz/. Na západe mesta, medzi železničnou traťou Žilina – Rajec a riekou Rajčanka umiestňuje Peňáz novú priemyselnú štvrť, pre ktorú by preloženie železničnej trate Žilina – Rajec na ľavý breh Rajčianky mohlo premeniť existujúcu železničnú trať na pomocnú vlečkovú trať pre priemyselnú zónu. Úprava železníc nebola požadovaná v súťaži, ale aj napriek tomu súťažiaci priniesli cenné podnety. “Je to predovšetkým preloženie železničnej trate Žilina – Rajec na ľavý breh Rajčanky, na čo treba v budúcnosti pamätať. Ďalej je to predĺženie hlavného nádražia smerom k východu a nakoniec aby nová prijímacia budova bola odsunutá smerom východným“.

Doprava: Doterajšie cesty, po ktorých bola vedená doprava v meste, boli v nevyhovujúcom stave. Preto najvýhodnejšou alternatívou pre medzinárodnú automobilovú dopravu bolo viesť ju po obvode mesta, nie však mimo mesta a v žiadnom prípade nie cez vnútorné mesto. V tomto ohľade najlepšie vyhovoval vtedajšej predstave projekt s heslom „Žilina roku 2000“. Rozhodujúce dopravné smery sú k Bratislave, Košiciam a Bohumínu, pričom vybudovanie tohto posledného smeru v projekte „Žilina roku 2000“ novým prejazdom cez železničnú trať a novým mostom cez rieku Váh je veľmi pozoruhodné. V projekte bolo veľmi dobré vyriešené pripojenie tejto „Okružnej cesty“ na vnútornú sieť ulíc a cestu Žilina – Rajec.

Okružná a dostredná uličná sieť. Doterajšia uličná sieť vznikla z historického útvaru mesta. “Pri ďalšom vývoji mesta je treba, aby tento systém bol doplňovaný a pripojený k nádražiu nielen Masarykovou ulicou ale i Dlabáčovou. Treba pamätať na pripojenie dopravy z vonkajších obcí Považský Chlmec, Budatín, Závodie ako aj jednotlivých mestských štvrtí, lesa Bôrik, letiska i územia od továrne na celulózu do stredu mesta a k nádražiu“ /doc. Ing. J. Peňaz/.

Zhrnutie:

Tento návrh najlepšie vystihol potreby mesta do budúcnosti, prispôbil sa prírodným danostiam Žilinskej kotliny. Návrh dopravy nebol zrealizovaný v celom rozsahu, ale

urbanistická koncepcia vtlačila mestu neopakovateľnú pečať tvorcu. Tento radiálne okružný systém najlepšie vyhovoval potrebám obslužnosti územia. Bohužiaľ v neskoršom období bola koncepcia od Doc. Ing. Peňáza (obchvat mesta, snaha odklonu medzinárodnej dopravy od historického centra) zle pochopená a radšej zvolená forma komunikácie vedenej mimoúrovňovou estakádou v blízkosti historického mesta. To malo za následok vytvorenie limitov pre rozvoj, rozširovanie centra a veľkú ekologickú záťaž. Bariéru predstavujú gigantické mimoúrovňové križovatky lemujúce okolie starého mesta. Rámci priemyslu, železnice navrhol nové rozvojové plochy. Peňáz vytvoril koncept, ktorý Žilina výrazne potrebovala pre svoj rozvoj koncom 20. rokov 20. storočia a čas preveril jeho aktuálnosť do súčasnosti.

Súťažný návrh A/ B - autor: prof. Ing. arch. Bohuslav Fuchs

Architekt Bohuslav Fuchs predkladá súťažný návrh „Regulácia mesta Žiliny A/B“. (Spolu s Peňázom riešili víťazný návrh na reguláciu mesta Brna). Predstavuje výsledok dobového urbanizmu, ktorý sa zamerával viac na riešenie vtedajších akútnych problémov mesta, ako na riešenie nových obytných štruktúr (**PRÍLOHA: Mellner 2010, 28n**).

Koncepcia:

V návrhu ich jasne delil podľa topografických podmienok terénu. Vytvoril sa tak iný pohľad na riešenie mestských štvrtí, ako napríklad v priestore dnešných Hlín V – VII, Bulváru, Vlčiniec a Novej Žiliny.

Analýza

Nový vstup do mesta mal viesť cez honosný bulvár, po stranách lemovaný obytnými blokmi domov. Domy mali byť orientované kolmo na uličnú os. S alejou stromov po obidvoch stranách sa tak umocňoval kompozičný zámer vstupu, vygradovaný na terénnom návrší, v súčasnom priestore evanjelického kostola. Ešte v okolí Kragujevskej ulici riešil menšie centrum obytnej štvrte so zeleňou. V historickom meste dopĺňa

mestské bloky do celkov, ktoré vytvárajú uličnú zástavbu nadväzujúcu na zástavbu z konca 19. a začiatku 20. storočia. V priestore štvorcového námestia na Závaží navrhuje verejné budovy úradov, múzeum a knižnicu.

Zo železničnej stanice plánoval dva hlavné pešie, komunikačné ťahy smerom do historického jadra mesta. Medzi týmito dvoma pešími ťahmi, umiestňuje mestskú tržnicu. Na Čepieli, v priestore bývalej mestskej brány, umiestňuje divadlo. Jeho návrh čiastočne zachováva historickú urbanistickú štruktúru Čepielu, starého predmestia mesta Žiliny. V súčasnosti sa tam nachádzajú budovy VUB, Športelne a mestského úradu. Starý cintorín premenil na mestský park, v ktorom vytvoril novú kompozičnú osnovu s dvoma na seba kolmými osami, ktoré by svojim krížením vytvárali dominantu v priestore. Návrh počítal s novým ústredným cintorínom, ktorý umiestnil do priestoru Bôrika. V návrhu už vidieť štruktúru zrealizovanej štvrte Malá Praha. Necháva vyniknúť priestor nemocnice, ktorá je na vyvýšenej terase nad mestom, pod ktorou tečie potok Všivák. Prudký svah vyhradzuje pre mestskú zeleň, ktorú prepája s ďalšími plochami zelene a športu. Štadión s okolitými plochami zelene umiestňuje, podľa vtedajšieho vnímania významu športu pre spoločnosť, na popredné miesto medzi historické jadro mesta a nové mestské štvrte, do centra mesta, v priestore súčasného Bulváru. Ďalšie športové plochy zachováva na pôvodnom historickom mieste a to situované medzi železničnou stanicou a riekou Váh.

Priemysel: Priemysel je riešený v historickom kontexte a nevytvára ďalšie plochy pre jeho rozvoj, hoci tento bol hlavným impulzom pre expanziu mesta na konci 19. a začiatku 20. storočia.

Doprava: Medzinárodnú a mestskú dopravu rieši spolu, s novým vstupom do mesta zo smeru od Bratislavy, od Strážova smerom k evanjelickému kostolu, kde sa napája na Legionársku ulicu a na ulicu Veľkú okružnú - honosný bulvár lemovaný obytnými blokmi. Prieťah dopravy cez mesto sa napojil na novobudovanú ulicu Veľká okružná, pokračoval po Predmestskej a Košickej smerom na Košice. Celú dopravu, aj tranzitnú, sústreďuje do centra mesta na okraj historického stredovekého jadra mesta,

neoddeľuje mestskú a medzinárodnú dopravu, ktorá je hlavnou limitou územia. Úprava trás železníc nebola podmienkou súťaže ale i napriek tomu súťažiaci priniesli cenné podnety. Je to predovšetkým preloženie železničnej trate Žilina – Rajec na ľavý breh Rajčianky, na čo treba v budúcnosti pamätať. Ďalej je to zväčšenie nádražia smerom k východu a nakoniec, aby nová prijímacia budova bola odsunutá smerom východným.

Zhrnutie:

Návrh priniesol progresívne riešenia koncepcií obytných štvrtí, ktoré naplánoval podľa najnovších trendov. Jeho reprezentačná vstupná mestská trieda, riešená veľkoryso sa napája na okružnú komunikáciu, čím sa dostáva do blízkosti centra. Vedenie medzinárodnej dopravy v takejto blízkosti neumožňovalo plošný rast centra, na rozdiel od návrhu Peňáza, ktorý situuje tranzit o cca 200 metrov ďalej.

Plynule napája sa na pôvodnú uličnú zástavbu a pokračuje do mestských častí a záhradných štvrtí, ktoré sú obrazom vtedajšieho moderného ponímania bývania. Vytvára vyváženosť obytnej štruktúry, zelene a verejných plôch.

Súťažný návrh „Autostráda“ - autor: Dr. Ing. Vladimír Zákrejs

Návrh od Dr. Ing. Vladimíra Zákrejsa na regulačný plán mesta Žiliny pod heslom „Autostráda“ prináša nový progresívny pohľad na význam automobilovej dopravy. Segregácia medzinárodnej dopravy od regionálnej a mestskej dopravy je v návrhu jasne čitateľná. Pochopil dôležitosť a potreby medzinárodnej križovatky, ktorou je región a mesto Žilina (**PRÍLOHA: Mellner 2010, 30n**).

Koncepcia:

Návrh sa vyznačoval rešpektovaním urbanistickej historickej štruktúry, v plnom rozsahu zachovával a začlenil do nových štruktúr predmestia Čepiel a Kálov. Staré mesto ponecháva v pôvodnej štruktúre, dopĺňa mestské bloky charakteristickou uličnou zástavbou.

Analýza

Novo budované mestské štvrte vytvoril rastrom obytných domov v šachovnicovo usporiadaných uliciach v priestore Hlín a Vlčiniec. Vytvára hlavnú novú mestskú triedu „Bulvár“, ktorá začína v priestore Na Bráne smeruje na nové námestia a pokračuje Hlinami k autostráde a k priestoru letiska. Vytvára veľké námestie s úradnými budovami, pred evanjelickým kostolom, a pod kopcom pri starom cintoríne, smerom k mestskému bitútku novú obytnú štvrť.

Zeleň v meste sústreďuje centrálne v parku na Bôriku, ktorú prepája s plochami zelene okolo nemocnice a športových plôch /v súčasnosti priestor plavárne/. Ďalej môžeme vidieť, že vytvára izolačný zelený pás od priemyselnej zóny od Závažia až po mestskú tepláreň. Mestský starý cintorín ponecháva a rozširuje ho na pôvodnom mieste.

Priemysel: Hoci plochy pre priemysel boli jednu z najdôležitejších podmienok pre rozvoj, boli riešené len v historickom kontexte. Absentujú tu ďalšie plochy a nevytvára už nové rozvojové plochy pre výrobu, ktorá bola hlavným impulzom pre expanziu mesta na konci 19. storočia. Práve v tom je slabina tohto návrhu.

Doprava: Ako jediný prišiel s oddelením medzinárodnej dopravy, od regionálnej a mestskej. Rieši vybudovanie autostrády, ktorá sa stala nosnou myšlienkou jeho návrhu. Prezieravo predpovedal aj budúci nárast dôležitosti automobilovej dopravy, ako aj križovatky s medzinárodným významom pre rozvoj mesta a regiónu. Autostrádu odsadil od mesta do priestoru za kasárňami, cez Bôrik, poza Vlčince na Šibenice a do Strečna. Leteckú dopravu rieši vybudovaním letiska v priestore Hlín a Solíniek.

Regionálnu a mestskú dopravu rieši v historických kontextoch, cez Bratislavskú ulicu, Frambor na novo budovanú ulicu Veľkú okružnú, Predmestskú, Košickú a za mestom sa napájal na autostrádu. Relatívne necháva tak historické jadro nedotknuté medzinárodnou dopravou.

Zhrnutie:

V návrhu historické jadro necháva nedotknuté a cez novú blokovú zástavbu prechádza k „záhradnému mestu“. Ponecháva priemyselne okrsky na pôvodnom mieste najdôležitejší prínos je v riešení dopravy. V rámci tranzitnej dopravy priniesol zásadný nový pohľad na riešenie. Autor navrhol autostrádu, ktorá by obchádzala mesto. Odhadol tak budúcu dôslednú potrebu segregácie medzinárodnej a mestskej dopravy. Bohužiaľ toto riešenie nebolo aktuálne v momentálnych potrebách mesta. V súčasnosti sa podobná myšlienka realizuje diaľnicou D1.

Zhodnotenie zrealizovanej štruktúry

Regulačný plán od J. Peňáza vytvoril hlavnú kompozičnú kostru územia mesta s princípmi udržanými až do súčasnosti. Plán umožnil výstavbu a územný rast mesta, zvýšila sa kvalita mestského prostredia. Jeho kvality sa prakticky najviac prejavili po druhej svetovej vojne, hoci vtedajšou rétorikou bol označovaný za „zlý buržoázny plán“... Myšlienky decentralizácie mesta sú doteraz platné a aktuálne (**PRÍLOHA: Mellner 2010, 33**).

Funkcionalizmus vo svojej myšlienkovvej podstate chcel nahradiť staré mesto novou modernou urbanistickou jednotkou. Z nášho uhlu pohľadu tak zasiahol negatívne aj do koncepcie najmä starého mesta. Na historickom námestí bolo pod vplyvom moderných vízií zbúraných 5 domov. Pri realizácii Považskej agrárnej banky bola rozšírená Burianova medzierka na ulicu, čo negatívne zasiahlo do stredovekého urbanizmu námestia. Rovnaký priechod ako Burianova medzierka zanikol, podľa teórie autora, aj pri realizácii kaplnky v kostole sv. Pavla a susedného Úverového spolku.

Peňázov plán nedokázal presvedčiť o zmene pôdorysu dnešného Štefánikovo námestia, pričom svojimi puristickými fasádami domov pôsobí tento priestor stroho a doteraz nie je doriešený.

Prínosy

Prínosy zrealizovaného plánu a jeho zmeny na celkový obraz mesta:

- Koncepčný rozvoj a vytýčenie hlavnej budúcej osy „Bulvár“ (realizovaný až v 50. Rokoch 20. stor.).
- Zachovanie pôvodného stredovekého mesta (zvyčajne je zachovávaný aj v prípade ostatných na Slovensku).
- Dopravu sa riešila radiálno-okružným systémom úrovňových komunikácií.
- Mesto sa rozšírilo s výstavbu celých mestských štvrtí: Malá Praha, Svojdovcov, niekoľko akcií na Závaží (Žilina), a rozširovaním pôvodnej zástavby.
- Založenie parku na Bôriku (Žilina).
- Založenie letiska (dôležitosť a význam tejto dopravy sa potlačila po spustení železnej opony z dôvodov jej využitia pri útekoch z východného bloku).

Negatíva

Vychádzame zo schváleného regulačného plánu mesta Žiliny, ktorá si dala podmienky a priority a môžeme hodnotiť na základe času a jednotlivých realizácií aj po určitých časových etapách.

- Nezrealizovaný posun železničnej stanice, dlhé roky pripravovaný projekt, prebehli aj súťaže. Jednou z priorít mesta bolo posunutie budovy a stým priamo súvisí druhý bod - decentralizácia
- Neuskutočnila sa decentralizácia mesta
 - nevybudovanie druhej obchodnej ulice
 - mestská tržnica
 - umiestnenie úradov
 - múzeá

- nerealizovanie mestskej časti v priestore chemických závodov
- Nerealizovanie presunu chemických závodov a jeho rozšírenie. Tento problém sa vyriešilo utlmenie výroby okolo po roku 2000. Dnes je tam mnoho menších výrobcov.
- Nevyliešilo tranzitnú dopravu do roku 2000

Z dôvodu čakania na diaľnicu, sa dlhé roky neriešili ani výpadovky z mesta, ani obchvat, ani doprava v strečianskej úžine. Dnes je v meste dopravný kolaps a budovanie zle riešeného dopravného systému, pribúdajú len ďalšie betónové mimoúrovňové križovatky.

- Nevyliešilo preloženie rajeckej železnice

Je to so súvislosťou neriešením priemyselnej zóny na Kamennej ulici, ktorá je srdcom obchodu a priemyslu mesta.

Vyhodnotenie v čase

Žilina patrila v medzivojnovom období realizovanými stavebnými aktivitami k najdynamickejšie sa rozvíjajúcim mestám na Slovensku, a to pomerom počtu obyvateľov a bytových jednotiek k veľkosti sídla. Pri riešení svojho problému oslovila najlepších odborníkov na urbanizmus a stavbu miest vtedajšom Československu.

Dá sa povedať, že podľa niektorých základných koncepčných myšlienok sa postupovalo niekoľko desaťročí.

Súčasnosť nám v rámci časového odstupu umožňuje zhodnotiť prínos týchto návrhov, ktoré zabezpečili rozvoj mesta a najmä zakomponovali do nich historické jadro. Žilina sa musela vyrovnávať aj s nedostatkom stavebných pozemkov, ktoré brzdili jeho stavebný vývoj. Prispelo to k poznaniu potenciálu priestoru, ktorý vo svojich alternatívach plánov jeho autori prezieravo vytýčili. V súčasnosti sa "realizujú"

niektoré myšlienky z dopravy od Dr. Ing. V. Zákrejsa, napríklad v súvislosti s umiestnením nadregionálnej autostrády voči mestu a pod.

Mesto z tohto „prvorepublikového“ torza návrhu žije do súčasnosti. Návrh poskytol vysoký štandard, ktorý bol tak prezieravo vytýčený vďaka myšlienkam v súťažných návrhoch trojice známych autorov – J. Peňáza, V. Zákrejsa a B. Fuchsa.

Po druhej svetovej vojne komunikuje s mestom doc. Ing. J. Peňáz, v nasledujúcich obdobiach, pri spracovaní územnoplánovacej dokumentácie, spolupracuje aj prof. B. Fuchs z Brna.

V sedemdesiatych rokoch sa objavilo pozoruhodné územné riešenie nadväzujúce na pôvodnú Peňázovu koncepciu, ktoré by posunulo mesto dopredu. Bola to zásadná zmena koncepcie návrhu na riešenie medzinárodnej dopravy cez ľavobrežný cestný obchvat, autorom bol Ing. arch. Dušan Mellner st. a Ing. Milan Kousal, CSc. v patente č.7/75-VÚD z roku 1975 pod názvom „Racionalizačný návrh na riešenie výstavby prieťahu štátnych ciest č.11 a č.18 cez mesto Žilina“. Návrh by nenarúšal plynulý rozvoj urbanizmu mesta mimoúrovňovými križovatkami a obchádzal by centrum, ktoré by sa nezaťažovalo tranzitnou dopravou produkujúcou hluk a exhaláty. Bol to zápas o budúci rozvoj mesta a jeho potenciál. Tento lepší návrh bol zamietnutý z politických dôvodov. Súčasnosť na druhej strane prináša rozpačité výsledky. Pôvodné hodnoty vybudovaného urbanizmu mesta sa v súčasnosti degradujú stavbami obchodných centier, ktoré deformujú verejný priestor, budovaný desiatky až stovky rokov, tvoriaci hlavnú identitu mesta.

Mestská štvrť Svojdomov

Mestská štvrť Svojdomov

Záujem o túto problematiku podnietili primárne informácie od žijúcich pamätníkov o vzniku a priebehu realizácie Svojdomova. Nemalú úlohu zohral aj fakt, že autor je potomok zakladateľa Družstva. Veľa informácií sa stratilo v čase a preto bolo nutné systematicky zozbierať informácie z archívov a iných prameňov, čo sa stalo predmetom dlhoročnej práce autora (pozri PRÍLOHA).

V odbornej alebo regionálnej tlači sa v sledovanom období 20. storočia objavovali rôzne manifesty namierené voči „starému mysleniu“, v ktorých sa vyzdvihovala nutnosť a potreba prijať myslenie nové, očistené od archaických elementov. Filozofia občana a republiky predstavovala paralelu k snahe o zmenu vtedajšej strnulej spoločnosti, ktorá mala byť založená na princípe demokracie a občianskych práv. Moderná architektúra mala bez veľkých gest slúžiť bežnému občianskemu životu. Zriekla sa dekóru spojeného hlavne s reprezentáciou, podčiarkujúc „vážnosť“ objednávateľa.

Záujem sa sústreďuje nielen na verejný ale i súkromný život, mení sa myslenie ľudí. Do popredia sa dostáva aj celá vnútorná organizácia súkromného života v modernom dome. Rodinný dom sa dostáva do centra pozornosti a stáva sa významným miestom deja modernej architektonickej tvorby a bytovej kultúry (Foltyn, 1993, 120).

Funkčnosť a účelnosť prispieva k modernému mysleniu. Vyzdvihnutie úžitkového domu, jeho funkčnosti a novej estetiky architektúry sú podriadené potrebám moderného človeka. Tieto zmeny sa dejú pod veľkým tlakom dopytu - núdze po bývaní, pričom sa pomerne rýchlo udomácňuje nová organizácia spôsobu bývania. V súvislosti s všeobecnými zmenami v životných návykoch a všetkých otázkach kultúry bývania sa dosahuje ďalekosiahla očista.

Pokrok nastal vo viacerých prvkoch: hlavne v riešení návrhu praktického, použiteľného bytu, v dbaní o bytovú hygienu, zabezpečenie vetrania a preslnenia obytných miestností, v správnej orientácii obytných a oddychových (spacích) priestorov na

svetové strany, prepojenie bývania so zeleňou a i. Moderné domáce panie získali usporiadaný, pohodlný a dostupný pracovný priestor.

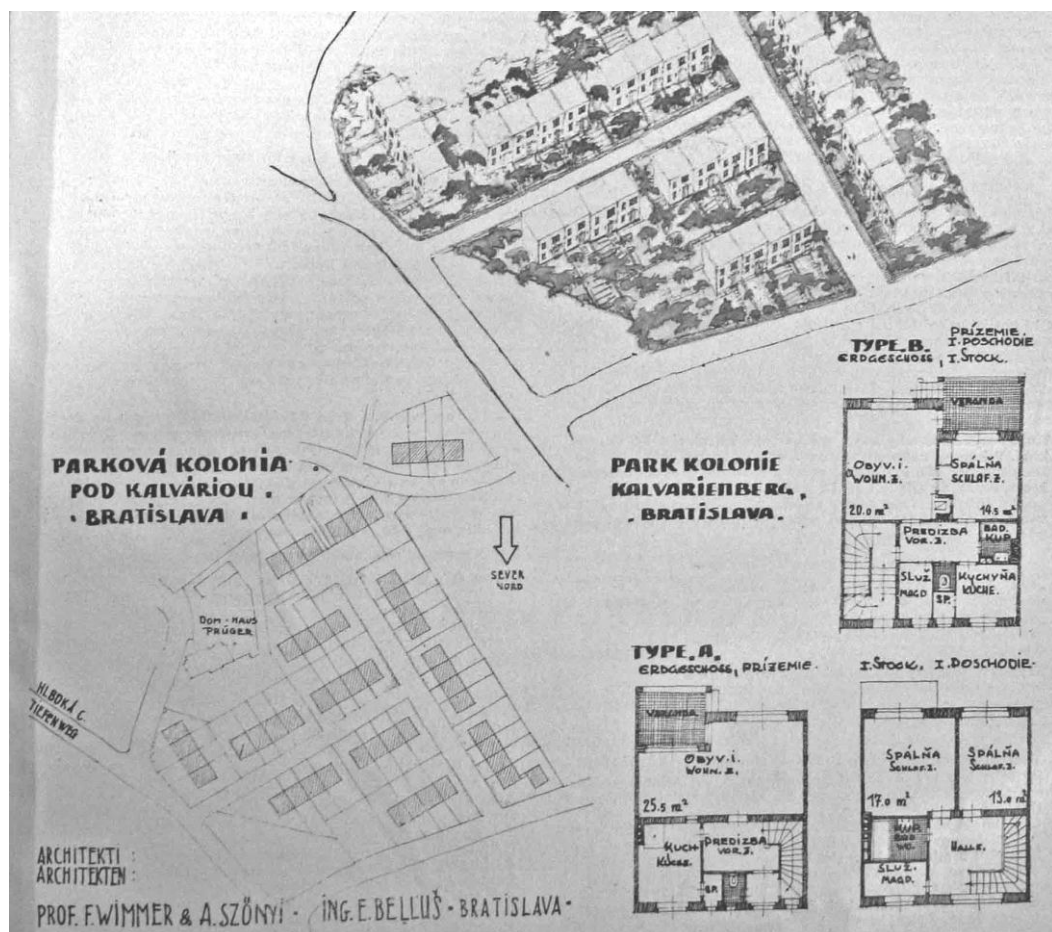
Prostota, účelnosť, ušľachtilá forma, kvalita stali sa heslom moderného hnutia bytovej kultúry. Architektúra ako umenie začala slúžiť zdravému životu (J. Chatrný, 2008, 104).

Podmienky vzniku

Podmienky v kontexte Slovenska

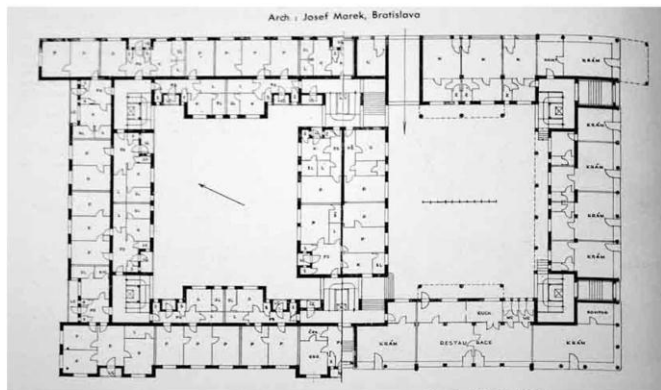
V medzivojnovom období Slovenska znamenalo bývanie a jeho nedostatok dôležitú celospoločenskú otázku. Veľká migrácia, svetová hospodárska kríza prehĺbovali nerovnováhu v sociálnom postavení obyvateľov. Spoločenské pomery ostro kritizovali ľavičiari upozorňujúci na sociálnu priepasť. Tejto otázke sa venovali mnohí architekti riešiaci podmienky a kultúru bývania, čoho výsledkom bola realizácia prvých stavieb, ktoré predstavovali moderné riešenia bytovej, resp. sociálnej otázky. S touto problematikou je spojené aj riešenie dôležitej formy malometrážneho (malého) bytu. Prvá stavba tohto typu - dom s najmenšími bytmi, bola po súťaži v roku 1926 realizovaná (1928) podľa projektu architekta Josefa Novotného v Bratislave na Vajnorskej ulici (podľa Dulla - Moravčíkova, 2002, 107n). Malometrážnym bytom sa ďalej v maximálnom úsilí venovali napríklad aj architekti Weinwurm & Vécsei (podľa Šlachta, 2004, 221n). Zrealizovali obytné pavlačové domy UNITAS 1930 -1931, či pokrokové bývanie v obytných domoch NOVÁ DOBA (projekt 1931, realizácia 1933 – 1934, 1935-1936), kde sa použila napr. progresívna oceľová konštrukcia zrealizovaná za 11 mesiacov. Dobové dokumenty zároveň vyzdvihujú úlohu družstiev zaobstaráť moderné a zdravé byty s cieľom „zachovať ľudské zdravie“ (almanach UNITAS 1930/31). Do tejto skupiny môžeme zaradiť aj realizáciu od architekta E. Belluša a to kolóniu malometrážnych mestských bytov v Bratislave na Miletičovej ulici (projekt 1930, realizácia 1930 – 1931), ďalej pavlačový dom s malometrážnymi bytmi od architekta K. Šilingera na Kalinčiakovej ulici v Bratislave (realizácia 1931). Samozrejme mestský obytný a obchodný blok AVION Bratislava, patril k najlepším riešeným

a vybaveným obytným budovám na Slovensku. Postavený pre družstvo železničných zamestnancov (súťaž 1929, realizácia 1931 – 1932) od architekta J. Mareka, kde zrealizovali 120 komfortných jedno – až štvorizbových bytov.. Na prízemí bolo pôvodne 26 obchodov vybavených skladoom a kanceláriou (Šlachta,2004,119) Obytný a obchodný dom Menderla bol postavený v rokoch 1933 - 1934 na námestí SNP v Bratislave(Foltýn, 1993, 254). Nerealizované zaujímavé dielo od Prof. Wimmer & Szönyi a Emila Belluša vypracoval projekt uverejnený v 1935 v časopise Forum, na radové rodinné domy pre akciu Parková kolónia pod Kalváriou v Bratislave. Mali to byť dvoj podlažne domy s pultovou strechou. Celá kolónia mala mať 13 radových 3 a 4 domov o celkovom počte 49 domov. Alternatívne riešil dva typové pôdorysy radového domu kde v type A riešil jeden byt a v type B dva byty nad sebou. Zároveň situovanie v strede alebo na kraj bloku s väčšou záhradou. Riešilo sa aj ústredné alebo kachľové vykurovanie. Z toho môže usudzovať, že max predpokladaný počet 98 bytov.



Bratislava - Avion (1931-1932)

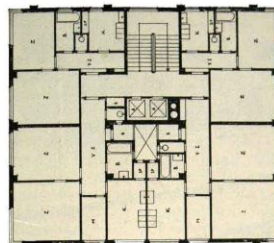
Pohľad a pôdorys



Bratislava – „Manderlák“ (1933-

34)

Pohľad a pôdorys

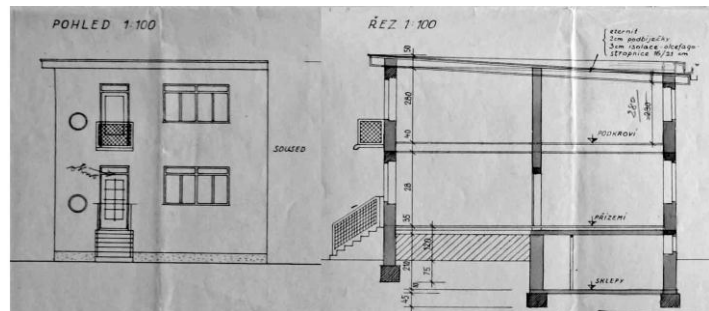


V Košiciach zrealizoval architekt J. Polášek „Masarykovú kolóniu“ (realizácia 1931) - družstevnú obytnú kolóniu pre bankových úradníkov. Byty mali slúžiť prakticky pre jednu sociálnu vrstvu prevažne úradníkov, no boli tu zakomponované kolektívne zariadenia podľa vzoru *boarding house*/ dom - komúna. Celú kolóniu tvorí 3 prepojené obytné domy s počtom 48 bytov (podľa Dulla - Moravčíkova, 2002, 108n). Podľa územného plánu F.L. Gahury 1934 vo Svite realizovala firma Baťa 1935 - 1942 továreň a obytnú štvrť. Predstavovali realizáciu vtedy univerzálne vziadelných ideí o modernom meste aj o bývaní v ňom (Topolčianska 2010, 354)

Na problém bytovej núdze sa reflektovalo aj v Žiline, ktorá v tomto období patrila stavebným rozvojom k najdynamickejšie sa rozvíjajúcim mestám na Slovensku pomerom počtu obyvateľov a bytových jednotiek k veľkosti sídla. Mestskí predstavitelia sa snažili svoju bytovú politiku riešiť rôznymi podpornými programami. V roku 1927 bola vypísaná súťaž na mestské malometrážne byty, v ktorej zvíťazil návrh „Účel“ od architekta M. M. Scheera, čo viedlo k výstavbe niekoľkých typov rodinných domov pri mestskom bitúnku (ulica M. Rázusa). V Ružičkovej kolónii, bolo realizovaných cca 16 dvoj-domov čo predstavovalo 32 bytov v niekoľkých alternatívach. Mesto následne v roku 1928 vyhlásilo program pre sociálne slabších občanov. Stavba novej mestskej časti mala byť v štýle záhradnej štvrti s modernými presklenými, hygienickými vyhovujúcimi domami. Program však nebol realizovaný (pozri ďalej).



Žilina – Ružičkova kolónia,
realizácia 1928 (návrh Účel)



Žilina – B. Fuchs, Radové domy s malými bytmi
Dom p. Sedlářa projekt 1929, realizácia 1930

Myšlienky moderného bývania si aj naďalej nachádzali medzi obyvateľmi svojich priaznivcov a neostali bez odozvy, ich realizácia však nebola v rukách mesta. Na tieto myšlienky napríklad nadväzuje projekt rodinného domu od architekta B. Fuchsa z roku 1929 pre objednávateľa pána Sedlářa (realizácia 1930). Podľa dochovaných dokumentov sa malo postaviť niekoľko objektov vo forme radových domov s malými bytmi. Svojou čistou a úspornou modernou architektúrou nadväzuje na vtedajšie európske prúdy. Fuchs sa tejto problematike systematicky venoval napr. pri domoch v Maloměřicích (1923), v Brne-Stránicích (1923), kde sa mohol inšpirovať aj stavbami od J. Kumpošta, J. Grunta.

Ďalšou stavbou je pavlačový dom r. k. fary (chudobinec) na predmestí od architekta M.M. Scheera, postavenou v roku 1931. K jej zadaniu sa pričínal opäť prelát T. Ružička a to v čase, kedy už nebol starostom. Je situovaný v pomerne zložitom teréne, hlavnou fasádou orientovanou do strmej uličky, so schodmi prekonávajúcimi až dve podlažia. Predstavuje pavlačový dom s jednoizbovými bytmi s celkovým počtom 17 bytov pre chudobných. Robotnícky dom od architekta Ž. Wertheimera postavilo „Družstvo pre postavenie činžovného a spolkového domu v Žiline“ (1931). Okrem nájomných izieb cca 12 (ubytovňa), na prízemí obchody (?) a celkovo bolo tam 44 jednoizbových bytov. Mestské nájomné byty na Štefánikovom námestí, pravdepodobne od autora M.M. Scheera boli postavené v roku 1939, vytvárajú celý obytný blok, kde je cca 32 dvojizbových bytov. A súkromní investori stavali obytné domy s bytmi rôznym štandardom. Okrem bytov bol aj veľký dopyt v meste po rodinných domov. Ďalším významným riešením otázky moderného bývania bola akcia „Svojdodomov“, ktorá sa začala v roku 1930 založením družstva. Už v následnom roku začala výstavba 38 rodinných domov určených pre strednú vrstvu.

Na Slovensku väčšie stavebné akcie podporil štát alebo mestská samospráva, lebo súkromný kapitál nebol dostatočne silný. Naopak v českých krajinách bola tradícia stavebných družstiev rozvinutá. V tomto období sú uprednostňované stavby obytných blokov a nie rodinných domov, ktoré neboli pokladané za riešenie bytovej núdze. V Bratislave, ako hlavné mesto Slovenska, tieto stavebné akcie podporovalo mesto, na rozdiel napríklad od Svojdomova. Akcia rodinných domov bola výhradne financovaná súkromným kapitálom (Žilina si v tejto štvrti do dnes nespĺnila ani svoje základné záväzky, napr. vybudovanie riadnej cestnej komunikácie).

Podľa doteraz známych faktov a stavu poznania patrí Svojdodomov (1931-1932) k najväčším realizáciám svojho druhu na území Slovenska (okrem firemných akcií Baťa: 1935-1942 Svit, 1938-1943 Partizánske). V 1938 dostali povolenie postaviť 20 dvojdodomov v Partizánskom (Dončová, 2009,211).

V nasledujúcom období sú realizované viaceré firemné kolónie a štvrte, viažuce sa na továrne a druhú svetovú vojnu.

Podmienky vzniku Svojdomova v celoeurópskom kontexte

Unikátna architektonicko–urbanistická pamiatka mestská štvrť „Svojdomov“ sa zaraďuje medzi významné súbory modernej architektúry na území Slovenska. V roku 1931 bola začatá výstavba a do konca 30-tych rokov tu bolo postavených 48 domov. Vyniká svojim vtedajším moderným chápaním pohľadu na bývanie, použitými konštrukciami a materiálmi. Vzhľad štvrte sa svojou až puristickou funkcionalistickou architektúrou domov vymyká z regionálnych pomerov.

Myšlienku mestskej štvrte „Svojdomov“ môžeme porovnať s programom „Nové bývanie“ (1928) predstavujúcim jednu z prvých stavebných akcií v Európe zameranej na moderné bývanie. Tento program bol v roku 1927 prezentovaný na známej svetovej Štuttgartskej výstave a realizovaný v štuttgartskej štvrti Weissenhof. K hlavným ideám patrila regulácia terasovitého usporiadania domov a ich ideálna orientácia, potreba preslnenia obytných priestorov, zelene a ďalšie. V prológu katalógu výstavy predseda L. Miese van der Rohe (Stuttgart 1927) uvádza: Problémy nového bývania tkvejú v zmene materiálnej, sociálnej a duchovnej tvárnosti dnešnej doby, len tak ich je možné pochopiť. Stupeň premeny tejto podstaty určuje charakter a rozsah problému. Heslami sa nedajú riešiť ani odbiť. Problém racionalizácie a typizácie sú dielčim problémom, nad nimi stojí problém priestorový, t.j. vytvorenie nového obytného priestoru. Problém nového bývania je v zásade duchovný a boj o nové obydlie je len článkom vo veľkom boji o nové životné formy. Koncept zástavby sa podľa Van der Rohe-ho spája s cieľmi „funkčný, lacný, sociálny a krásny“.

Táto výstava a predovšetkým publikovaný manifest podnietili ďalšie akcie: vo Vratislavi (1929) pokusná kolónia Wohnung und Wekraum (WuWa); výstava vo švajčiarskom Werkbunde Zürich-Neubühl v roku 1930; medzinárodná Viedenská výstava v roku 1932, kde prezentovali úsporné typy radovej zástavby.

V roku 1928 sa uskutočnila brnenská výstava moderného bývania „Nový dom“. Na základe tejto výstavy bola vybudovaná kolónia Nový dům so 16 objektmi postavenými v roku 1927 až 1928 v Brne-Žabovřesky. Architekti tam riešili svoju predstavu o

ideálnom rodinnom dome. Jednou z podmienok bolo využitie prízemia ako hospodárskej časti.

Ďalšia podobná akcia bola realizovaná v Prahe na Babe, kde sa postavilo 33 domov podľa individuálnych projektov. Mesto Praha pôvodne uvažovalo o klasickej zástavbe na tejto parcele. Priamo pod vplyvom štutgartskej výstavy sa rozhodol Zväz československého diela (SČSD) postaviť svoju kolóniu. Architekt Janák vypracoval a upravil návrh, kde podriadil parcely k terasovej orientácii k juhu. Pri regulácii sa pozemky z dôvodu oslnenia jednotlivých miestností domov rozšírili. Domy z dôvodu nerušeného výhľadu na mesto rozmiestnil cik –cak-ovým spôsobom.

Mestská štvrť Svojdodomov v Žiline je skôr praktickou ukážkou použitia týchto princípov, kde hrala dôležitú úlohu myšlienka zabezpečenia bývania a funkčnosti (v prvej etape bolo postavených 38 domov, celkovo 48 objektov, z ktorých 5 typov tvorí základ jadra štvrte). Názor na bývanie bol už vyšpecifikovaný pod vplyvom výstav a manifestov. Iné návrhy ponúkajúce klasickú formu architektúry boli zamietnuté. V užšej súťaži bola požadovaná už len moderná forma bývania.

V celoslovenskom kontexte a v súvislosti komunikácie medzi myšlienkovými „centrami“ a ostatnými oblasťami je dôležité si uvedomiť, že už rok po štutgartskej výstave (1928) je v regionálnych novinách severozápadného Slovenska publikovaný konkrétny program mesta Žilina zameraný na plán výstavby mestských rodinných domov reagujúc na vtedajšiu zvýšenú bytovú núdzu. Tým mesto prakticky reflektuje na existujúce európske trendy a navrhuje riešenie vo svojom programe: postaviť mestské rodinné domy pre nižšiu vrstvu a nemajetnú vrstvu obyvateľov (bytová sociálna otázka). Z hľadiska ekonomického chcelo zabezpečiť lacné stavebné pozemky a hlavne úver vo výške 80 - 90% nákladu stavby. Mesto navrhuje systém výstavby mestských rodinných domov na cenovo zvýhodnených pozemkoch s nastavenými podmienkami pre tých, ktorí majú isté príjmy a štartovací kapitál, čím teda vylučujú nemajetných bez finančného základu. Ďalším problémom bol predpoklad stáleho príjmu s možnosťou splácania úveru po dobu 30 rokov, čo však neumožňoval ich sociálny status.

Cieľom bolo poskytnúť obyvateľom moderné bývanie v rodinných domoch so zabezpečením preslnenia s dobrými hygienickými podmienkami a s vlastnou záhradou,

situované v novej záhradnej štvrti mesta. Tento program mesta sa nakoniec nerealizoval a skončil sa kritikou za nesplnené sľuby. Konkrétne príčiny sa v súdobých dokumentoch neobjavujú. Môžeme len predpokladať, že okrem nevyčlenenia financií, mohol takýto výsledok ovplyvniť fakt, že v rokoch 1927 a 1928 bolo zrealizovaných - postavených najviac stavieb (súkromné, mestské, štátne) za posledných minimálne päť rokov.

V realizácii Svojdomova sa uplatnili vo veľkej miere typové projekty a typizácia jednotlivých stavebných prvkov, ale celková modernosť myšlienok bola obmedzená podmienkami malomesta a svetovou hospodárkou krízou.



Pohľad z realizácie Svojdomova z roku 1932. V pozadí vidieť Rekovu vilu so strešnými terasami pre slnečný kúpeľ. Trubkové konštrukcie mali za účel držať záves pre väčšiu intimitu priestoru strechy.

Družstvo Svojdomov a celoštátna súťaž

Družstvo, založené roku 1930, malo zámer vybudovať novú mestskú štvrť v Žiline. V roku 1930 vypísalo celoštátnu architektonickú súťaž na typové rodinné domy. Predpokladané zahájenie výstavby stanovilo družstvo už na rok 1931. V prvej fáze bolo ponúknuté, že „bude zhotovených 6 rôznych plánov prvotriednymi architektmi“. Jednou z podmienok bolo vypracovanie finančnej ponuky za projekt pri zákazke podľa počtu realizácií. Zúčastnili sa jej mnohí domáci žilinskí, či mimomestskí architekti, napríklad stavitel J. Svoboda z Prahy s americkými vilkami, stavitelia domov z Moravskej Ostravy, stavitelia „Ing. Hollan a Kučera“ zo Žiliny, architekt Ing. Žigo Wertheimer, architekt a stavitel Július Stein, architekt Michal Maximilián Scheer. Boli oslovení a zúčastnili sa aj ďalší architekti z Ostravy, Prahy, Brna a pod. (PRÍLOHA - Mellner 2010, 124-135).

Na základe vyhodnotenia celoštátnej súťaže boli stavebnou komisiou vybraní traja architekti a projekty na 9 typových domov, bola vypísaná užšia architektonická súťaž - v marci roku 1931 družstvo vyzvalo architektov M. M. Scheera, Ž. Wertheimera a J. Steina, aby vypracovali a predložili náčrty, resp. plány a rozpočty podľa stanovených požiadaviek (pozri nižšie). Termín odovzdania bol stanovený do druhej polovice apríla 1931.

Súpis typových rodinných domov vybraných stavebnou komisiou družstva Svojdomov:

architekt **Július Stein** mal vypracovať 5 typov domov:

- 2 izbový byt s príslušenstvom
- 2 izbový byt s príslušenstvom a s manzardou,
- 3 izbový byt s príslušenstvom a s halou ako samostatný dom
- 3 izbový byt s príslušenstvom
- 2 bytový dom na poschodí po dvoch izbách s príslušenstvom

architekta **Michal Maximilián Scheer** mal vypracovať 2 typy domov:

- 3 izbový byt s príslušenstvom a s manzardou
- 4 izbový byt s príslušenstvom, dve izby na prízemí, dve izby na poschodí v niekoľkých alternatívach

architekta Ing. **Žiga Wertheimera** mal vypracovať 2 typy domov:

- 3 izbový byt s halou riešený ako dvojdom
- 1 izbový byt s príslušenstvom

Spracované výsledky a návrhy z užšej súťaže boli prezentované na výstave určenej pre klientov družstva ale aj pre širokú verejnosť. Pre potreby výstavy boli projekty následne prehľadne označené číslami od 1 do 9, z ktorých si členovia mohli vyberať. Výstava trvala niekoľko dní a mala za cieľ zjednotiť investorov čo do najmenšieho počtu typových domov a tak ovplyvniť výslednú cenu projektu. Niektorí si objednali individuálne projekty pre zohľadnenie vlastných požiadaviek. Jednotlivé typy a identifikácia k nim priradených architektov boli nasledovné:

Typ č. 1: rodinný dom, 2 izby s príslušenstvom od J. Steina

Typ č. 2: rodinný dom, 2 izby s príslušenstvom a s manzardou od J. Steina

Typ č. 3: rodinný dom 3 izbový byt s príslušenstvom od J. Steina

Typ č. 4: rodinný dom 3 izbový byt s príslušenstvom bez manzardy od M. M. Scheera

Typ č. 4 alt. 1: rodinný dom 3 izbový byt s príslušenstvom s manzardou od M. M. Scheera

Typ č. 5: rodinný dom 3 izbový byt s príslušenstvom a s halou od J. Steina

Typ č. 5 alt. 1: rodinný dom 3 izbový byt s príslušenstvom od J. Steina

Typ č. 5 alt. 2: rodinný dom 3 izbový byt s príslušenstvom ako samostatný dom od J. Steina

Typ č. 6: rodinný dom 4 izbový byt s príslušenstvom, M.M. Scheera, takzvaný americký typ

Typ č. 7: rodinný dom, 2 izby s príslušenstvom od J. Steina

Typ č. 8: novostavba typového 4 izbový prízemný rodinný dom od Ing. Žiga Wertheimera

Typ č. 9: novostavba typového 1 izbový prízemný rodinný dom od Ing. Žiga Wertheimera

Doteraz sa najkompletnejšie zachovali projekty od architekta Steina, stav poznania plánov od Scheera a najmä od Wertheimera je ešte neúplný, z dôvodu nedostupnosti, resp. nezachovania historických prameňov a dokumentov. Dôležité je skompletizovanie všetkých ponúk a ich detailná analýza a komparácia.

Urbanizmus štvrte

Po založení družstva Svojdomov (1930) hľadali jeho predstavitelia vhodnú lokalitu v meste, kde by sa dala takáto rozsiahla nová výstavba zrealizovať. Do úvahy prichádzalo niekoľko alternatívnych lokalít: výhodný bol pozemok „Budúcnosť“ situovaný oproti očnej nemocnici s vybudovanou cestou a inžinierskymi sieťami. Ďalšia lokalita bola vytipovaná už v existujúcej mestskej štvrti Malá Praha, táto však neposkytovala dostatočnú plochu a počet parciel pre celý uvažovaný zámer. Družstvo Svojdomov vyberalo z viacerých ponúk, napokon zvíťazila lokalita cenovo prístupná, s výhodnou polohou, na miernom svahu kopca pri starom cintoríne (tzv. Bielekove role) **(PRÍLOHA - Mellner 2010, 114-119)**.

Družstvo nakoniec vyššie spomenuté pozemky, tzv. „Bielkove role“, nachádzajúce sa pri starom mestskom barokovom cintoríne a pri plánovanom vstupe do mesta, zakúpilo. K dispozícii bol pozemok o celkovej výmere 47 410 m². Tento bol rozvrhnutý na 78 parciel v priemernej výmere cca 400 m², s možnosťou rozšírenia.

Miesto, ktoré sa vybralo pre realizáciu mestskej štvrte, je miernym svahom orientovaným na západ, neďaleko centra mesta. Môžeme ho ohraničiť z južnej strany cintorínom a cestou na Hradisko, zo západnej strany rajeckou železničnou traťou. Z východnej strany, na vrchole kopca, bol neskôr postavený evanjelický kostol podľa projektu architekta M. M. Harminca.

Jednoduchý územný koncept počítal v prvej fáze (1931) s troma pozdĺžnymi ulicami na ktoré vedú bočné kolmé uličky, v rohoch sú odsadené. Tento urbanistický prvok má za úlohu narúšať monotónnosť uličnej zástavby a obohacuje tým verejný priestor ulice.

Toto rozšírenie je určené na stretávanie obyvateľov. Za úsporné sú považované práve tu navrhované typy dvojdomov, lebo umožňovali viac využiť stavebný pozemok.

Bolo vypracovaných viacero alternatív, ktoré sa týkali hlavne počtu stavebných parciel: 78, 74, 72, 70 a 68. V prvých sa uvažovalo o veľkosti parcele menšej ako 400 m². Alternatívne sa riešilo izolačné zelené pásmo od rajeckej železničnej trate. Nakoniec zvíťazilo riešenie s väčšími parcelami o počte 68, so zachovaním zeleného izolačného pásu. Domy sa postavili v štyroch radoch oddelených ulicami, ktoré vytvorili uzatvorené bloky. Po obvode stáli domy a vo vnútri bloku boli situované záhrady. Tento parcelizačný plán v alternatívach pre družstvo Svojdodomov vypracoval architekt Ing. Ž. Wertheimer, ktorý rátal buď so zriadením zeleného pásu alebo zväčšením záhrad. Mesto malo plány zakúpiť pozemok o rozlohe 8 parciel na zriadenie parčíku, ale tento plán sa nakoniec neuskutočnil.

V roku 1933 bol dopracovaný celý urbanistický koncept, ktorý vytýčil mestský geometer pán Friedländer. Mestská štvrť mala tak k dispozícii 145 stavebných parciel. V roku 1935 bol postavený evanjelický kostol a.v. podľa projektu architekta M.M. Harminca. Pre potreby areálu kostola, v ktorom mala byť fara so školou a sirotincom, bolo zakúpených 10 stavebných parciel. Oproti kostolu na trojuholníkovej parcele, medzi cintorínom a ulicou M. Rázusa, postavilo mesto Žilina v tom istom roku II. štátnu ľudovú školu podľa projektu architekta F. Bednárika. Tieto verejné budovy dotvorili jednotný architektonický výraz tejto mestskej štvrte.

Architektúra štvrte

Architekti pracovali s čistou kubickou hmotu jednoposchodových rodinných domov tak, že ju odsadili alebo predsadili. A tým dávali funkcie jednotlivých priestorov, napr.: plochá strecha, strešná terasa alebo balkón. Túto hru tvarov pri tvorbe bravúrne využili. V pravidelnom rade postavené dvojdomy vytvorili hrou objemov rytmizujúcu uličnú fasádu, tým docielili dôležitého aspektu výnimočnosti realizácie. Použité typové stavby rodinných domov nepôsobia uniformovane a fádne. Bola využitá typizácia

stavebných prvkov a normalizácia, ako jeden z prostriedkov vyjadrenia modernej architektúry, neznižujú kvalitu bývania (ako to bolo v neskorších obdobiach v 70tych-90tych rokoch 20. storočia) a v neposlednom rade umožňujú racionalizáciu nákladov.

Hlavné charakteristické prvky sú:

- Štvrť zaujme svojím čistým puristickým ponímaním priestoru a modernou funkcionalistickou architektúrou.
 - ploché strechy
 - jednotný obraz štvrte
- Snaha o ideálnu orientáciu domov na svetové strany, zvolil sa západný mierny svah
- Rytmizujúca dynamická uličná fasáda
- Typizácia a racionalizácia
- Vytvorenie vnútro bloku zelene zo záhrad
- Záhrada je chápaná ako okrasná a funkčne určená na rekreáciu, ktorá je nedeliteľnou súčasťou domu.
- Zjednotením oplotenia pre celú štvrť sa docielilo nerušeného vnímania uličnej fasády. Návrh uličného oplotenia urobil architekt Július Stein, kde použil transparentné kovové pletivo.

Na štvrti pracovali skoro výhradne domáci žilinský architekti, okrem domu pre p. Ing. Ján Chrapku, ktorému dodala projekt stavebná firma Ing. V. Silbiger Tvrdošín (tu ešte prebieha výskum). Zladenie do jednotného výrazu architektúry štvrti určilo družstvo a jej stavebná komisia na čele s predsedom Š. Mellnerom (PRÍLOHA - Mellner 2010, 121).

Moderné bývanie

V novinách sa objavovali propagačné články o modernom bývaní, v odborných časopisoch dokumentovali nové trendy, interiér zaznamenal veľký progres vo výrobných materiáloch, forme a prevedení. Jedna z popredných firiem UP závody Brno, zameraná na interiér, s kvalitných dizajnerských kusmi nábytku od popredných architektov a dizajnérov, zriaďovala predajné pobočky, ktoré zároveň propagovali nový

životný štýl. Cez katalógy si objednávali nábytok, či to bolo z Berlína, Viedne, Prahy, Brna a i. Architekti ponúkali a projektovali interiéry na mieru a miestni stolári dodávali nábytok.

Zmena myslenia nastáva pri pohľade na bývanie, k posunu dochádza aj v osobnej hygiene. Kúpeľne a WC sú už v každom byte a stavajú sa samozrejmosťou obyvateľov. Kúpeľne sú navrhované podľa nových hygienických predpisov, ktoré po prvej svetovej vojne vošli do platnosti v súvislosti s veľkým dopytom po bytoch. Boli vybavené umývadlom, liatinovou vaňou, bojlerom na teplú vodu, zrkadlom, skrinkou a pod. Steny boli obložené keramickým obkladom, rovnako i podlaha (bolo používané aj teracco), v ktorej bola umiestnená vpusť. Prádelne sú vybavené elektrickými práčkami a ďalšími strojmi na uľahčenie domácich prác. Kuchyňa sa od kuchynského kredencu tiež vyvíja a posúva k vzhľadu súčasnej kuchynskej linki.

V medzivojnovom období sa rozmohlo používanie plochých striech, stalo sa módnou záležitosťou. Zo začiatku sa používali pre rodinné domy, vily, a neskôr aj na ďalšie objekty modernej architektúry. Zriaďovali sa strešné terasy so sprchou pre slnečný kúpeľ.



Realizácia

Vyhotovené plány a rozpočty mali odovzdať družstvu Svojdomov do 20. apríla 1931. Družstvo potom zahájilo vyjednávanie so staviteľmi.

V apríli 1931 bol schválený parcelizačný plán a družstvo požiadalo vytýčenie stavebnej čiary. Dňa 22. apríla 1931 družstvo vypísalo užšiu „celoštatnu“ súťaž na výber dodávateľov stavebných prác. Predmetom zadania je vypracovanie osobitných cenových ponúk na jednotlivé typy deviatich rodinných domov. Cenové ponuky mali byť odstupňované podľa počtu realizácií stavieb: pre jeden rodinný dom, na stavbu piatich domov akéhokoľvek typu, ďalej pri počte 10, 20, 30, 40, 50, 60 domov a viac. Firmy mali samozrejme uviesť aj akú záruku poskytnúť.

Vyhrali dve stavebné firmy zo Žiliny: stavitelia „Ing. Hollan a Kučera“ a staviteľ J. Stein, ktorý bol aj zároveň projektantom (tento údaj treba ešte overiť).

Stavebné povolenie sa podávalo okolo apríl - júla 1931, po ktorých sa hneď začali stavebné práce. Termín dokončenia stavieb bol stanovený na koniec novembra 1931. Tento termín však firmy nestíhali a preto bol posunutý na rok 1932. Nakoniec sa podarilo akciu dokončiť a dostať bytové povolenie okolo apríla 1932. Tým sa ukončila prvá etapa výstavby.

Realizované projekty typových domov:

V 30.-tych rokoch boli zrealizované štyri základné typy domov s alternatívami a niekoľko individuálnych projektov. V roku 1938 architekt J. Stein projektuje pre Svojdomov piaty typ, z ktorého sa postavili tri stavby. Nadviazal tak na myšlienku súťaže z roku 1930. Tieto typové domy v súčasnosti tvoria jadro mestskej časti, ktorá sa budovala v niekoľkých časových etapách. Celkovo sa v prvej etape do konca 30. rokov 20. storočia zrealizovalo cca 48 domov.

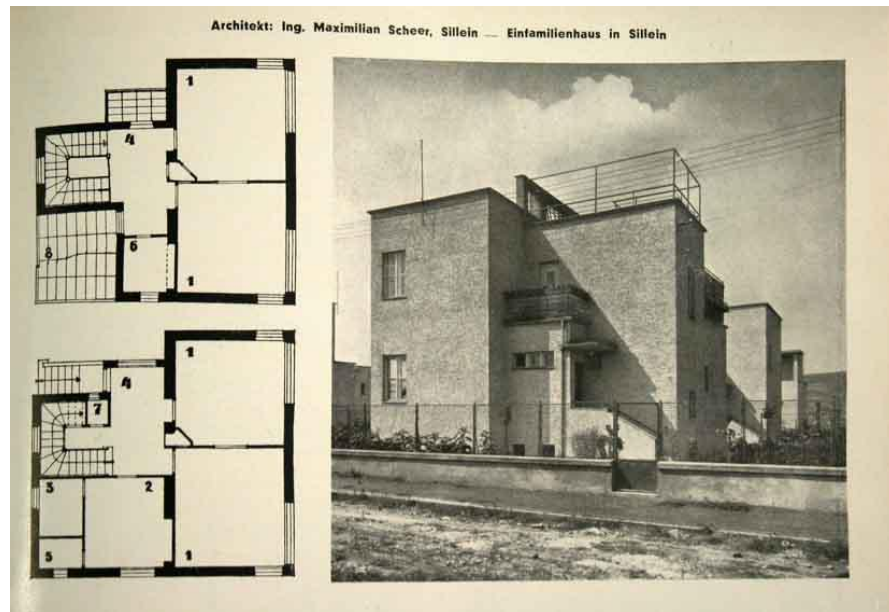
Od M.M. Scheera bol realizovaný typ č. 4 a typ č. 6.

Typ domu číslo 4

3 rodinný dom s príslušenstvom bez manzardy

3 izbový byt s príslušenstvom s manzardou (alternatíva)

Bolo postavených 10 domov s rôznymi úpravami s počtom bytov cca 20.



Rodinný dom typový číslo „4“, rôzne alternatívy a úpravy.

Jedná sa o najrozšírenejší postavený typový rodinný dom vo štvrti. V troch prípadoch bol realizovaný ako samostatne stojaci s určitými individuálnymi úpravami.

Rodinný dom je jednoposchodový, s troma podlažiami, suterén a dve nadzemné podlažia. Konštrukčne ide o dvojtraktovú dispozíciu, ktorá má kompaktný tvar „štvorca“, keďže do pôdorysu domu začleňuje schodisko. Na prízemí architekt vytvára dve obytné izby. Cez drevené schodisko sa ide na poschodie, kde je izba, poval a strešné terasy. Pri tomto type je vstup predradený pred hmotou domu, a cez vonkajšie schodisko sa vstupuje do schodiskovej haly. Tieto vstupy sa riešili alternatívne, vytvorili sa presklené zádveria, podľa individuálnych požiadaviek. Domy buď využívala jedna rodina alebo boli tam dva samostatné byty.

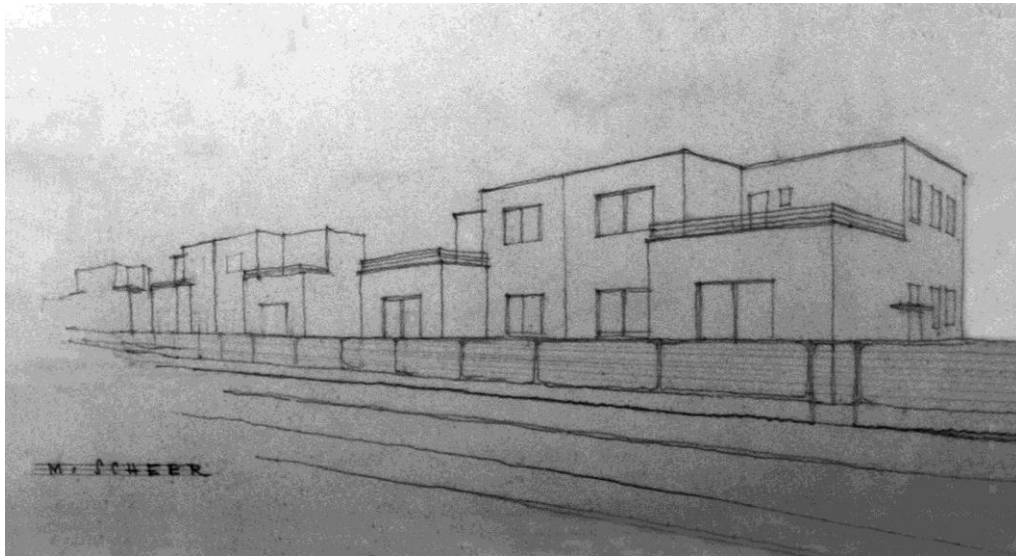
Typ domu číslo 6

rodinný dom 4 izbový byt s príslušenstvom, takzvaný americký

Bolo postavených 7 domov z toho jeden ako samostatne stojaci.

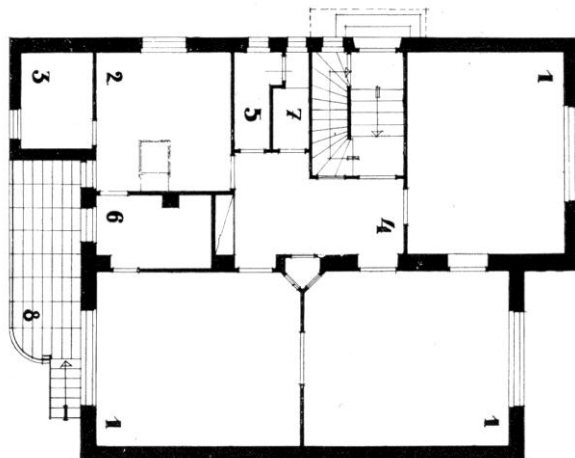


Rodinný typový dom číslo „6“, najlepšie vytvoril uličnú fasádu.



M. M. Scheer – návrh uličnej fasády – dom typu 6.

Rodinný dom je jednoposchodový, s tromi podlažiami, suterén a dve nadzemné podlažia. Konštrukčne dvojtraktovú dispozíciu navrhuje ako kompaktnú vo tvare obdĺžnika, lebo schodisko začleňuje do pôdorysu domu. Na prízemí architekt vytvára tri obytné izby, cez uzatvorený priestor dreveného schodiska sa ide na poschodie, kde sa nachádza izba, poval' a strešné terasy. Vstup do domu rieši z bočnej fasády cez zádverie, vnútorným schodiskom sa vstupuje do priestoru oddelenej chodby. Tento dom je vo viacerých prípadoch prerobený súčasnými majiteľmi na dom s dvoma nezávislými bytmi.



M. M. Scheer – dom typu 6, pôdorys prízemnia

Na čelnej fasáde domu uskakuje hmota v úrovni poschodia. Vytvára tak strešnú terasu nad prízemným traktom. Zrkadlovým obrazom domu sa vytvára dvojdom s fasádou v tvare prevráteného „T“, kde sa v rade domov vedľa seba striedajú hmoty ustupujúce a vystupujúce, ktoré mal architekt na mysli pri komponovaní návrhu. Zadnú fasádu obohatil o terasu, cez ktorú prepája interiér s vonkajším prostredím. Ide o najvýraznejší objekt, ktorý vytvára dynamickú uličnú fasádu.

Od architekta Júliusa Steina boli realizované domy typu č.2, typu č.5

Typ domu číslo „2“



Situácia realizovaných domov typu číslo „2“

Bolo postavených celkovo 13 domov a jeden neskôr zbúrali pri výstavbe estakády. Aj keď bolo ich najviac postavených musíme rozotnávať dve základne alternatívy ako prízemný dvojizbový dom s manzardou, alebo ako 5 izbový. Hlavný typ je dvojizbový dom s manzardou, povalou a strešnou terasou a druhý ako 5 izbový. Riešil sa ešte v niekoľkých variantoch.



Pohľad na dom typu č. 2 (J. Stein 1931)

Rodinný dom je jednoposchodový, s troma podlažiami, suterénom a dvoma nadzemnými podlažiami. Konštrukčne dvojtraktovú dispozíciu navrhuje s funkčne oddeleným schodiskom, ktoré sa prejavuje aj na fasáde domu. Na prízemí architekt vytvára dve obytné izby. Cez funkčne osobitný priestor dreveného schodiska sa ide na poschodie, kde sa nachádza izba, poval a strešné terasy.

Typ domu číslo „3“

Typ trojizbový rodinný dom s manzardou a rôzne alternatívy

Boli postavené 3 domy s rôznymi úpravami.





Situácia realizovaných domov typu číslo „3“

Na tomto type domu asi najviac pracoval J. Stein, hľadal v ňom formu vyjadrenia. Pohyboval sa od klasického ponímania a prešiel až k funkcionalistickému výrazu. Menil a dopĺňal miestnosti, komponoval ho do jedného celku.

Rodinný dom je jednoposchodový, s troma podlažiami, suterénom a dvoma nadzemnými podlažiami. Konštrukčne dvojtraktovú dispozíciu navrhuje s vnútorným schodiskom, jeden trakt je predsadený a tak vytvára rizalit na fasáde domu. Na prízemí architekt vytvára tri obytné izby, preslneé a navzájom prepojené s veľkými presklenými dverami. Obytnú izbu prepojil s exteriérom cez vonkajšiu predsadenú terasu. Masívne murované zábradlie zabezpečuje intimitu priestoru od ulice. Cez vnútorne drevené schodisko sa dostaneme na poschodie, kde sa nachádza manzarda a strešná terasa.

Predradenú masívnu hmotu rizalitu zjemnil zaoblením, ktoré kopíruje aj vonkajšie schodisko a vniesol tak do strohej kompozície krivku.

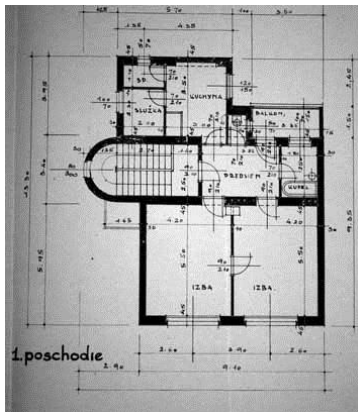
Typový dom „Stein“ 1938

2 izbový rodinný dom s dvoma samostatnými bytmi

Ul. Stárkova č. 23 , ulica na Šefranici č. 11 , č. 16



Situácia realizovaných domov typových domov „Stein“

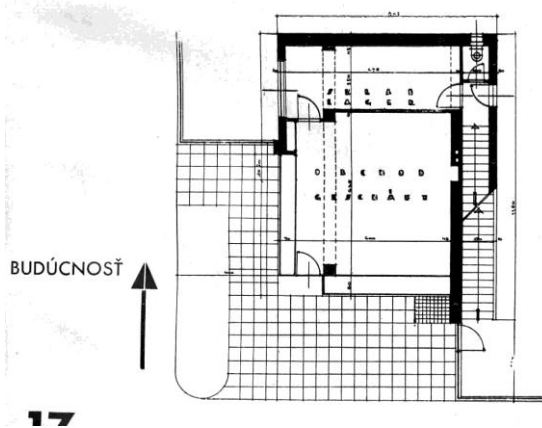


Rodinný dom je jednoposchodový, s tromi podlažiami, suterénom a dvoma nadzemnými podlažiami. Na prízemí architekt vytvára dve obytné izby ako aj na poschodí, ktoré je spojené funkčne samostatným schodiskom. Jedná sa o jednoduchú kubickú hmotu, kde z boku vystupuje pol valcová hmota schodiska, ktorú dynamizujú okenné otvory. Vstup do objektu je riešený cez túto hmotu.

V tomto type je projektované čiastočne odsadené polkruhové schodisko, čím je vytvorený jedinečný prvok na fasáde. Ten bol použitý už predtým architektom M. M. Scheerom v roku 1931. Z tohto typu sa zrealizovali 3 domy v roku 1938.

Objekt družstva Budúcnosť,

ul. Martina Rázusa č. 14, projekt 1931, realizácia 1932



Družstvu bola doporučená žiadosť o zriadenie pobočky obchodného družstva Budúcnosť, pre ktorú bola napokon vyčlenená rohová parcela na ul. Stárkova a M. Rázusa, oproti vstupu do mestského cintorína.

Objekt predajného družstva Budúcnosť projektoval architekt M. M. Scheer. V modernom návrhu použil na prízemí veľkú plochu výkladu, ktorá vytvára celé presklené nárožie budovy. To je nesené štíhlym železobetónovým stĺpom. Bočnú fasádu dynamizoval šikmým schodiskom, ktoré priznal na fasáde objektu. Architektúra celkovo pôsobila odľahčene svojimi čistými tvarmi. V súčasnosti je už niekoľko krát prestavaná a dostavaná do dnešnej podoby.

Individuálne projekty

Okrem typových domov si investori zabezpečili vlastné projekty, prispôsobené pre ich špecifické požiadavky. Napríklad bol postavený jediný „obytný“ dom, polyfunkčný dom (obchod, jednoizbový byt) od architekta Scheera (PRÍLOHA - Mellner 2010, 150nn).

- **dom Ing. Ján Chrapku**, stavebná firma Ing. V. Silbiger Tvrdošín, Na Šefranici č. 27
projekt 1931, realizovaný 1931- 1932

Pri tomto projekte nie je známi architekt len firma ktorá dodala dokumentáciu. Je to dojpdlažný dom so strešnou terasou. Ale architektúra je prispôsobená celkovému charakteru.

- **dom p. F. Dokupilová** - od architekta Scheera, ul. Tolstého č.10
projekt 1932, zmeny 1933, realizovaný 1934

Dá sa povedať, že sa jedná o stavbu obytného domu. Výrazná vertikálna hmota schodiska prepája štyri podlažia so štyrmi bytmi.

- **dom s terasou p. R. Victorina** - od architekta Scheera, ul. Martina Rázusa č. 12
projekt 7/1931, realizovaný 1931- 1932

- **dom Ing. Hochfeldera** – od architekta J. Steina, Stárkova č. 4
projekt 1931, realizovaný 1931- 1932

Patrí medzi pár individuálnych postavených domov, kde investor dal prednosť vlastnému návrhu pred typovým domom.

Ostatné domy boli projektované časovým odstupom čo sa prejavilo aj na iných požiadavkách a voľbe projektanta. Použili aj iné prvky ako šikmú strechu, členenie okien a pod. Tieto prvky vyjadrovali aj dobu svojho vzniku.

- **dom p. Tabačka**, od architekta J. Steina Tolstého č.8
projekt 6/1939, realizovaný 11/1939

Architektúru ma veľmi jednoduchú, kubická hmota objektu pôsobí puristicky.

- **dom p. Poteckého**, od architekta Ž. Wertheimera, Tolstého č.6
projekt 5/1939, realizovaný 10/1939

Tento projekt azda môžeme priradiť k pôvodnej inšpirácie alebo projektu prezentovanému v užšej súťaži na mestskú štvrť (kolóniu), ktorého sa architekt zúčastnil. Jednoduchá kubická hmota stavby je oprostena od dekóru. Vstup so schodiskom umiestňuje na zadnú fasádu v strednej ose objektu. Dom má dva samostatné byty.

- **dom Ing. Gantnera** – od staviteľa a architekta Michala Kováča, Na Šefranici č. 28
projekt 5/1937, realizovaný 10/1937

Oslovený bol staviteľ M. Kováč, ktorý neskôr realizoval aj faru (1938). V architektúre kombinuje šikmú strechu s plochou, možno sa inšpiruje susednými stavbami od architekta Wenera. Dom je situovaný na pôvodných dvoch parcelách vytvárajú tak veľkú záhradu pri dome.

- **dom p. Šmída** od architekta K. Wenera, Na Šefranici č. 22
projekt 5/1936, realizovaný 10/1936

Je to samostatne stojaci dom na rožnej parcele.

- **dom p. H. Francisciuvú** od architekta K. Wenera, Na Šefranici č. 14 a č. 12.
projekt 1/1937, realizovaný 9/1937

architekt zrealizoval dva rovnaké domy na susedných parcelách, ktoré ale natočil o 90° a tým dosiahol odlišnú uličnú fasádu. Čiastočne môžeme považovať aj tento projekt ako typový. Architektúrou ich môžeme priradiť ku konzervatívnej tvorbe, nenecháva dom bez šikmej strechy, čím čiastočne narúša koncept štvrte. Spolu s domom pre p. Šmída sa v jeho autorstve postavili celkovo tri stavby.

- **dom p. Brezanyho** od architekta Jescha a firmy Jesch & Schubrik , ulica Daniela Krmana č.1

projekt - realizácia 1943

Tento objekt sa nezahrňuje do prvej etapy aj z dôvodu jeho času realizácie to jest 40. roky a aj celkovo výrazu architektúry objektu so šikmou strechou, ktorá má určité moderné znaky. Realizácia porušuje urbanistický koncept ulice – uskočenie podľa plánu z roku 1933. Aj plocha pozemku je väčšia a čím sa jeho nestáva funkcia rekreačnou, ale je viac reprezentatívnejšou. Vzďaľuje sa tým od myšlienky hlavného konceptu štvrte.

Vývoj a vplyvy na architektúru

Architekt M. M. Scheer v roku 1927 projektoval pre mesto úspornú obytnú kolóniu (návrh „Účel“) situovanú neďaleko starého cintorína, za železničnou traťou. Prízemné dvojdomy so sedlovou strechou smerovali dielo skôr ku klasickému architektonickému výrazu radenému k tradičnému bývaniu. V tejto realizácii si Scheer vyprofiloval názor na moderné úsporné bývanie, ktoré využil v ďalšej tvorbe. Môžeme predpokladať, že sa v tomto období mohol oboznámiť s dielom B. Fuchsa, ktorý problematiku úspornosti malometrážneho bývania riešil už niekoľko rokov a tým sa cez brniansku scénu inšpiroval aktuálnymi myšlienkovými prúdmi moderny avantgardy. Fuchs navštívil Žilinu kvôli súťaže na regulačný plán, v tom období vznikol aj projekt domu pre p. Sedláča (1929) a pri tejto príležitosti pravdepodobne sa obaja kolegovia stretli.

Aj keď v Svojdomove nejde o úsporne byty sú na architektúre jasne čitateľné myšlienky moderného bývania, ktoré sa pretavili do priestoru. Architekt J. Stein v prvých súťažných návrhoch prichádza s klasickým domom so sedlovou strechou, ako to vidíme na vývoji domu č. 5, ktorý následne po hľadaní tvaru upravuje v užšom súťažnom kole do finálnej verzie. Tieto projekty následne realizuje aj pre iných investorov v meste (v Žiline na Malej Prahe a pri Šašvarke).

Nedá sa povedať, kto viac ovplyvnil J. Steina k prikloneniu sa k funkcionalistickému výrazu, či architekt M. M. Scheer, mladý ambiciózny presadzujúci myšlienky avantgardy a funkcionalizmu, alebo či to bol viac vplyv stavebného výboru družstva a jeho predsedu Štefana Mellnera. Ten konkrétne žiadal napríklad ploché strechy, čo bolo jedným zo znakov takejto architektúry.

V užšej architektonickej súťaži sa už podmienka plochých striech a moderného bývania naplno prejavila. Je to vidieť v úprave návrhov u J. Steina. Osobnosť M. M. Scheera sa tu projekčne viac realizovala a presadila sa vo väčšej miere ako J. Stein. Neskôr J. Stein projektuje typový dom (1938) s polkruhovým vysunutým schodiskom, ktorý sa realizuje v troch stavbách a dom pre p. Tabačka (1939). Dá sa povedať, že ho ovplyvnila požiadavka družstva – investorov, alebo Scheerove názory a tvorba. Vplyv na

architektov mohol mať aj Brnenské výstavy či kontakty so školou kde študovali a pod. V tejto otázke prebieha výskum, overovanie hypotéz a pod.

Pre komplexnosť a úplnosť hodnotenia vývoja tejto etapy nám chýbajú súťažné návrhy architekta Žiga Wertheimera, ktorý sa zúčastnil užšej súťaže. Jeho návrhy sa nám nedochovali, poznáme len alternatívne spracovanie zastavovacích plánov. V roku 1939 realizuje dom pre p. Poteckého, z ktorého môžeme tušiť, aké mohli byť Wertheimerove súťažné návrhy. Dá sa predpokladať, že bol zrealizovaný jeden z jeho pôvodných návrhov pre Svojdovov.

Architekti ako K. Werner, A. Jesch, staviteľ M. Kováč a ďalší, sa projekčne presadili neskôr a nadviazali na existujúci tvorivý potenciál aj keď použitím šikmých striech čiastočne narušili homogenitu obrazu. Architektúra štvrte si snažila do druhej svetovej vojny udržať jednotný charakter, no po vojne sa začali presadzovať „konzervatívnejšie“ prvky.

Význam akcie – hodnotenie

Svojdovov predstavuje praktickú ukážku realizácie teoretických myšlienok moderného bývania v medzivojnových pomeroch na Slovensku, ktorú ovplyvnila aj veľká svetová hospodárska kríza.

V tridsiatych rokoch 20. storočia bolo zrealizovaných 50 objektov z toho 46 rodinných domov, jeden bytový dom, polyfunkčný dom družstva Budúcnosť s bytom a obchodom, kostol s farou a na okraji II. štátna ľudová škola, objekt Sokolovne. Akcia Svojdovov môže byť považovaná za výsledok priamej reakcie na myšlienky moderného bývania, ktoré mohli byť prinesené napríklad priamo investormi ako návštevníkmi stuttgartskej výstavy, alebo cez názory moderných architektov pôsobiacich v Žiline (M. M. Scheera) či cez propagačné články v novinách. Kombinácia oboch možností, i priame dlhodobé osobné i obchodné kontakty obyvateľov napr. s nemecky hovoriacimi krajinami, mohla viesť k jasnej požiadavke investorov realizovať myšlienky moderného bývania.

Aj keď vo všeobecnosti nemala štvrť kolektivistické črty (ihrisko, spoločné pracovne, vykurovanie a i.) a pozostávala z individuálnych domov, k spoločnej občianskej vybavenosti Svojdomova patrili družstevná predajňa potravín a čiastočne i kostol, ostatné objekty ako škola a Sokolovňa bola postavená mestom a inými organizáciami, reflektujúc tak aj existenciu štvrte, v jej tesnej blízkosti. Z dôvodu charakteru malomesta a blízkosti centra mesta s jeho vybavenosťou bola využitá možnosť prepojenia a spoločného využitia služieb. V protiklade k tomu ostatné realizácie v európskych mestách typu Viedeň, Stuttgart, Vroclav, kde je nutné počítať aj s väčšími vzdialenosťami od mestských centier, bola spoločná občianska vybavenosť prirodzenou a rozvinutou súčasťou realizácií.

Svojdomov predstavuje jedinú, z doteraz známych, realizovanú obytnú štvrť rodinných domov v takomto rozsahu zo začiatku 30. rokov 20. storočia na území Slovenska, ktorá sa venuje modernému bývaniu. Boli tu využité princípy koncepcie moderného bývania. Stavby rodinných domov boli určená pre strednú vrstvu, ktorá pri tvorbe projektov požadovala moderné bývanie.

Súvisiace projekty - občianska vybavenosť

- **Ev. kostol a.v. – M. M. Harminc, Námestie Žilinskej synody č.1**
1934 anonymná súťaž, 1935 projekt, 1935-1936 realizácia

V roku 1934 prebehla celoštátna anonymná súťaž na ktorej sa zúčastnili mnohí architekti. Svoje návrhy poslali pod anonymnými heslami, z ktorých zvíťazil návrh od architekta M.M. Harminca.

Harminc bol postavený pred požiadavku vyprojektovať kostol s farou. Nakoniec bol realizovaná iba stavba kostola. Jeho architektonické riešenie vychádzalo z už stojaceho evanjelického kostola na Legionárskej ul. v Bratislave.

Podľa požiadaviek biskupa Fedora Ruppeldta, ktorý sa zaoberal aj teóriou typológie navrhovania evanjelických stavieb, bolo upravené umiestnenie kostola. Pri stavebných

prácach sa našlo aj praveké urnové pohrebisko, ktoré potvrdilo cirkevníkom posvätnosť vybraného miesta.

Kostol má hlavnú centrálnu loď s emporou pre veriacich, s možnosťou rozšíriť ju do vedľajšieho priestoru. Vo vedľajšom trakte sú priestory pre kultúrnu činnosť ako divadlo, knižnicu alebo priestor na stretnutia.

Architektúra je čistá a elegantne ju dopĺňa aj travertínový obklad podnože a atiky, ktorý evokuje masívnu kamennú stavbu. Veža je asymetricky umiestnená oproti kostolnej lodi, ale opticky je na vrchole návršia. Vnútorňý interiér je jednoduchý a prostý podľa zásad evanjelickej cirkvi. Na čelnej stene je riešený oltár vo forme vitráže a po bokoch je umiestnený organ, ktorý svojim radom píšťal, vertikalizuje celý priestor oltára, a tým akcentuje vitrážny oltárny obraz umiestnený uprostred. Forma a výraz oltáru je moderná myšlienka svojím ponímaním (PRÍLOHA - Mellner 2010, 158-163).

- **Ev. fara – stavitel' Michal Kováč, ul. Martina Rázusa č.2**
Projekt – realizácia 1938

Faru projektoval stavitel' Michal Kováč ktorý v návrhu spracoval požiadavky a postrehy biskupa F. Ruppelta. Faru neskôr niekto pomenoval ako „Ruppeldtovu vilu“, ale ani to ju to nezachránilo pred prestavbou, ktorá definitívne zlikvidovala architektonicky kvalitné dielo.

Fara bola koncipovaná ako dom vo svahu, kde M. Kováč objekt bravúrne zharmonizoval s priestorom kostola. Na II. Np. boli v úrovni kostola reprezentačné priestory pre farára a jeho kancelária. Na prízemí, čiastočne zapustenom do svahu, bol malý byt pre kostolníka. Na III. Np. situoval byt farára, so veľkou strešnou terasou. Svojou architektúrou vytvárala jedinečný ucelený komplex modernej architektúry celej štvrte (PRÍLOHA - Mellner 2010, 164).

- **II. Štátna ľudová škola – F.F. Bednárík, /Gymnázium/ Veľká okružná č.22**
1934 projekt, 1935 realizácia,

V roku 1934 prebehla súťaž, na ktorej sa zúčastnili žilinskí architekti. Pozemok je

vymedzený ulicou M. Rázusa a ul. Veľká okružná a z južnej strany starým žilinským cintorínom. Pozemok má nepravidelný tvar predĺženého trojuholníka.

Čelná fasáda kvádra bola pôvodne koncipovaná v návrhu s pásovými oknami, ale zrealizované boli veľké okenné otvory, ktoré štrukturalizujú celú fasádu. Architektúra upúta svojou funkčnosťou s čistotou, ktorá sa dochovala v pôvodnom stave do súčasnosti.

Architekt vyriešil pôdorys budovu školy v tvare písmena „T“. Trojpodlažná budova je moderne riešená. V strede dispozície je jasne čitateľný komunikačný priestor pre široké schodisko a chodby. Telocvičňa je prepojená na vonkajšie ihriská a školskú záhradu.

Pred školou je rozptylový priestor, ktorý spolu s kostolom a okolitou zástavbou bol koncipovaný ako námestie. Svojou čistou formou architektúry dotvára mestskú štvrt' Svojdodomov (PRÍLOHA - Mellner 2010, 165).

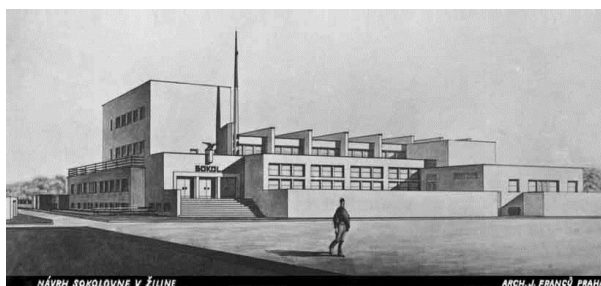
- **kino Úsvit - Sokolovňa od Jozefa Franců, Veľká okružná č.26**
1931 projekt, 1931 realizácia, 1967 prestavba, 2006 čiastočne zbúrané

Okrajovo sem môžeme zaradiť aj budovu Sokolovne. Patrí k jedinečným príkladom exportovanej modernej funkcionalistickej českej architektúry v meste. Svojou čistou

formou, funkčnosťou a náplňou vyjadruje ducha doby až do súčasnosti.

Jedná sa o reprezentatívnu budovu Sokola v meste Žilina - telovýchovné a kultúrne zariadenie. Objekt je koncipovaný ako prienik hmôt, do

ktorého sa vstupuje cez monumentálne predsadené vonkajšie schodisko, ktoré bolo pri následných prestavbách prekryté markízou. V strede dispozície dominuje hala s rebrovou konštrukciou niekdajšej kinosály. V roku 2006 bol objekt čiastočne zbúraný a bola pristavaná administratívna budova.



Realizácie po 1945 (2. fáza)

Akcia Drevoúnia

Po vojne a z nedostatku bytov sa čiastočne obnovila myšlienka Svojdomovu, chceli nadviazať a pokračovať v akcií. Navrhovali ju paralelne s Ružičkovou kolóniou (mala tvoriť zadnú stranu) od železnice ku rieke Rajčanke. Či to mala iniciovať práve akcia Drevoúnia alebo súkromný investori, pre nedostatok dokumentácie táto časť zostáva nepreskúmaná. Dá sa len potvrdiť, že družstvo Svojdomov fungovalo aj po vojne.

Ďalšou významnou etapou a pokračovaním myšlienky moderného bývania bola etapa výstavby po druhej svetovej vojne akcia „DREVOÚNIA“. Bola zameraná na realizácia domov pre zamestnancov Drevoúnie, ktorý mal riaditeľstvo podniku sídliace v Žiline. Projekčne ju realizovala architekt Zdeňek Plesník pôsobiaci ako projektant v podniku Drevoúnia. V rokoch 1947 -1948 projektuje kolóniu a následne sa uskutočňuje výstavba (1948 až 1950). Ako študent pôsobil v Zlíne u firmy Baťa, najprv v reklamnom oddelení a potom v projekčných kanceláriách. Tento akademický architekt patrí k výrazným zlínskym osobnostiam povojnovej architektúry. Z prvých jeho realizácií, kde nadviazal myšlienkou na tradíciu avangardy a zlínskej funkcionalistickej architektúry, sú bytové a rodinné domy pre Drevoúniu (PRÍLOHA - Mellner 2010, 168-171).

Mali to byť drevené typové montované úsporné domy. Nakoniec sa zrealizovali s experimentálneho materiálu „Durisol“, ktorý bol použitý na steny. Tvárnice boli vyrobené z drevených pilín a cementu, pod názvom materiálu Durisol. Použitá progresívna konštrukcia a typizácia s racionalizáciou nadviazala na predchádzajúce predvojnové myšlienkové prúdy progresívneho bývania. Jeho architektúru môžeme definovať vždy ako úspornú, perfektne prepracovanú, účelnú a slobodnú. Doplnil a rozšíril tak celkovo koncept Svojdomova.



Akcia Drevoúnia – situácia rodinných domov a obytných domov (B)

Celá akcia pozostávala z 11 rodinných domov a 3 bytoviek, ktoré boli umiestnené na kraji tak, aby nenarušovali celkový charakter štvrte rodinných domov. Neskôr sa nadviazalo na architektúru domov Drevoúnie a dostávali ďalšie domy v tomto štýle, alebo sa prispôbili.

V týchto rodinných domoch architekt zaujímavým spôsobom prepojil priestor obývacej izby, interiéru s exteriérom, vonkajšiu odsadenú terasu od objektu prepojil kovovým mostíkom. Terasa mala byť vyvýšená nad okolitým terénom cca o 1 meter v úrovni podlahy domu. V nasledujúcich rokoch boli podľa typových projektov dobudované tri rodinné domy.

Realizácie typových domov:

- **rodinné domy**- od akademického architekta Z.Plesnika
4 izbový rodinný dom z Durisolu Stárkova ulica č.19,21

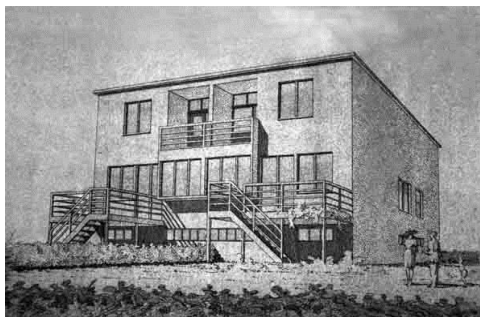
4 izbový rodinný dom z Durisolu Tolstého ulica č. 22,24,26

3 izbový rodinný dom z Durisolu Stárkova ulica č. 13,15

3 izbový rodinný dom z Durisolu Tolstého ulica č. 16,18

3 izbový rodinný domček „drevený“ Tolstého ulica č. 28, Stárkova ulica č. 25

- **bytové domy** – bytovka typu „B“ od architekta Z.Plesnik
ul. Murgašová č.28,38 a 40



Bytovka sa nerealizovala podľa pôvodného projektu, mala mať pultovú namiesto valbovej šikmej strechy.

Individuálne projekty

Stavba pre p. Nemčíka, ul. Mudroňova č.26

Projekt 1948, realizácia 1950

projektant Stavoprojekt

V archívnych materiáloch sa nenašiel autor, z dôvodu zlučovania projekcií pod jednotnú hlavičku Stavoprojektu Žilina (PRÍLOHA - Mellner 2010, 172).

Rodinný dom pre p. Orszagha, ul. Mudroňova č.22

Projekt 1948, realizácia 1949-1950

V archívnych materiáloch sa nenašiel autor, z dôvodu zlučovania projekcií pod jednotnú hlavičku Stavoprojektu Žilina (PRÍLOHA - Mellner 2010, 172).

Vila J. Malíka, Murgašova č.16

Projekt 1948, realizácia 1948 – 1951, prestavaná 2005

Posledná realizácia architekta M.M. Scheera v Žiline. V roku 2005 bez stavebného povolenia bola vila prestavaná a tak stratila svoje hodnoty (PRÍLOHA - Mellner 2010, 173).

Ďalšie projekty ktoré nasledovali zaplňali voľné stavebné pozemky.

Dom p. Bakaya, Na Šefranici č. 18,
projekt 1956, realizácia 1956, výmena okien 2012

Jeden z takýchto dobrých príkladov povojnovej moderny je rožný dom pre p. L. Bakaya od architekta Chládeckého na rohu ulice Šafranica a Daniela Krmana. Má zaujímavé riešený vstup do domu, na ktorý bol použitý podobný dekoračný prvok ako na Neologickej synagóge od architekta P. Behrensa, a to kamenné murivo z pieskovca (PRÍLOHA - Mellner 2010, 174).

Ďalšie rodinné domy doplnili zástavbu v chýbajúcich prielukách a boli postavené väčšinou svojpomocne.

Bytové domy pre vojakov

Po druhej svetovej vojne dochádza k ďalšej výstavbe. Kvôli nedostatku bytov v meste tu boli postavené bytovky pre vojakov a ich rodiny, ktoré nielen narušili svojou hmotou ale i negatívne zmenili celkový zámer a charakter mestskej štvrte.

Obdobie 1970 – 1989 (3. fáza)

70- te a 80-te-roky 20. storočia môže nazvať aj obdobím začlenenie Svojdomova do organizmu mesta. Z pohľadu urbanizmu boli doprava a vstup do mesta už vyriešené. Zrealizovali sa opatrenia prezieravo navrhnuté Doc. Ing. Peňázom

v regulačnom pláne mesta Žiliny z roku 1930. Tento návrh dopravy, jej trasovanie, bol čiastočne rešpektovaný, ale pôvodný návrh počítal s úrovňovou mestskou komunikáciou, ktorá nevytvárala bariéru v meste.

V 70. rokoch sa pokúšali vytvoriť tzv „novú“ koncepciu rozvoja mesta a dopravy, chceli sa odlíšiť od starého buržoázneho územného plánu mesta a iných. Novodobý územný plán Žiliny, založený na zlom dopravnom riešení v mesta, ktorý bol platný do súčasnosti je z roku 1978 (Čorba, 2012). Dochádza k vybudovaniu mimoúrovňovej estakády, ktorá vytvára monumentálnu bariéru 10 mimoúrovňových križovatiek okolo celého starého mesta. Štyri sú už vybudované v meste a v pláne sú ďalšie, takže celkovo je momentálne 14 mimoúrovňových križovatiek.

Na prejednávaní nového územného plánu prezentujú urbanisti návrh na zbúranie celej mestskej štvrte rodinných domov. Na ich mieste sa malo vybudovať nové panelové sídlisko (archív autora). V mestskej štvrti Svojdodomov dochádza kvôli dopravnému napojeniu k zbúraní jedného z domov, našťastie sa však tento zámer vo svojom pôvodnom návrhu napokon nezrealizoval.



Pohľad na estakádu vedúcu v úrovni striech rodinných domov na ulici Tolstého vo Svojdomove (2010)

Vyhodnotenie stavu

V súčasnosti dochádza k degradácii pôvodných architektonických hodnôt. Pod tlakom módnych stavebných materiálov, ako plastové okná, alebo nových módnych fasád sa vo veľkom rekonštruujú staré domy. Rodinné domy prečkali skoro 80 rokov neporušené, a len v nedávnej minulosti cca 4 roky dochádza k masívnemu nárastu takýchto „opráv“. Došlo niekoľkým celkovým prestavbám domov. V roku 2005 sa zbúrala jediná „drevenica“ v meste, bola to bývala lovecká chata z 19. st., ktorá stála na samom okraji mestskej štvrti Svojdovov, na hrane terasy.

Realizovalo sa 80 rodinných domov desať veľkých bytových domov zo 145 parciel.

V súčasnosti je snaha o vyhlásenie pamiatkovej zóny s vyhlásením vybraných objektov za Narodné kultúrne pamiatky.

Dnešný stav sa dá zhrnúť do základných hodnôt v nasledujúcich bodov:

- Zachovaný urbanistický koncept prvej etapy do roku 1948 (1956)
- Zachovaná dobová architektúra na vybraných objektoch
- Zachované časti uličnej fasády
- Pozoruhodné architektonické detaily (slnečný kúpeľ, koncept dvojdomov a pod.)

Mesto Žilina sa stalo jedným z hlavných centier tvorby slovenskej modernej architektúry a prináša obraz moderného mesta. Synonymum tejto novej doby bolo aj heslo „Nová doba, nový svet“ (Mellner, 2010, 34). To sa priamo zosobňovalo aj v živote ľudí, v kultúre, ale hlavne sa prejavilo v osvojení si architektúry „nového veku“. Je to obdobie avantgardy a nastupujúceho funkcionalizmu.

Funcionalizmus sa do kultúry a spoločnosti vžil už pomerne skoro. Propagovali ho mladí autori svojou progresívnou architektonickou a umeleckou tvorbou. Nachádzame tu jedinečnú dobovú výpoveď v pamiatkach a kultúrnych počinoch, ktoré sa priamo zapájali do európskeho a svetového diania /napr. fenomén BAŤA a Baťove mestá/. Toto obdobie si razilo svoju osobitú cestu cez našu kultúru, čím sme opäť obohatili

svetové kultúrne dedičstvo.

Návštevníci opisovali ako „svižne moderné mesto s modernými fasádami“. Nové koncepty sa nepodarili zrealizovať. Priestorovo sa nové sídla už nevyznačujú zatvorenosťou a hustotou. Obvykle sa skladajú z budov „voľne“ umiestnených do parkového priestoru (Norberg-Schulz, 2010, 189)

Toto nešťastné „riešenie“ problému sídla bolo umožnené tým, že pojem „prostredia“ bol na počiatku moderného hnutia chápané len v fyzickému zmyslu, tj. ako potreba „vzduchu, svetla a zelene“ (Norberg-Schulz, 2010, 194).

V tomto kontraste boli barakové predmestia, kde sa tiesnili ľudia. Problém bývania čiastočne riešili továrne so svojimi robotníckymi štvrtami. Vznikli pri textilke, celulózke, Helioske a pod.

V Žiline boli realizované viaceré moderné stavby, medzi ktoré patrila napríklad vila Wittenberg (1924) od nestora funkcionalistickej architektúry Slovenska Fridricha Weinwurma. Najvýznamnejším žilinským architektom medzivojnového obdobia bol Michal Maximilián Scheer, ktorý vďaka svojej progresívnej tvorbe patril medzi popredné osobnosti slovenskej architektúry.

Stavby, v ktorých sa stotožnili vtedajšie moderné myšlienky samotného obdobia, vytvorili symboly doby a jedinečnú identitu mesta. Medzi tie významné stavby patria Finančný palác, Neologická synagóga a mestská štvrť Svojdodomov.

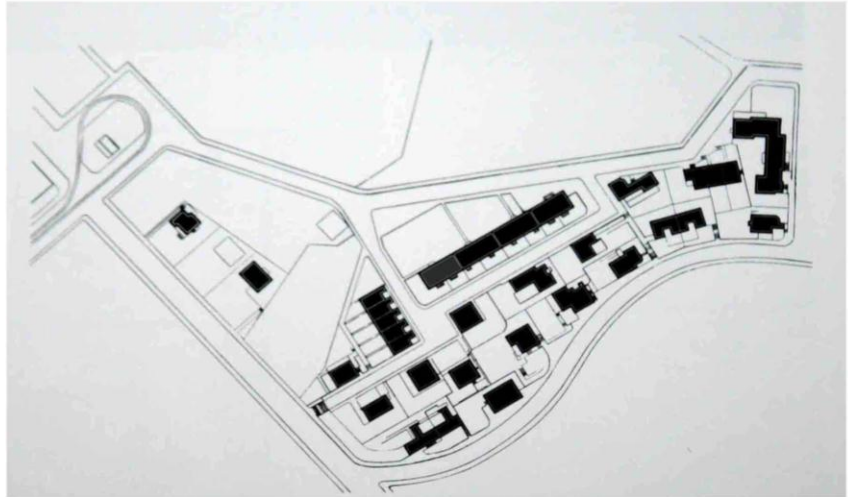
Porovnanie s ostatnými kolóniami Brno, Praha, Viedeň...

Doteraz známe kolónie a európske mestské štvrte sú dobre zdokumentované, a publikované v rôznom rozsahu na viacerých platformách, či už v samotných katalógoch alebo encyklopedických súborných dielach. Prakticky už v čase svojho založenia išlo o výstavné štvrte Werkbundu dobre zdokumentované a prezentované aj sprievodným katalógom. Aktuálne je dobré upozorniť na otvorenú výstavu, možno

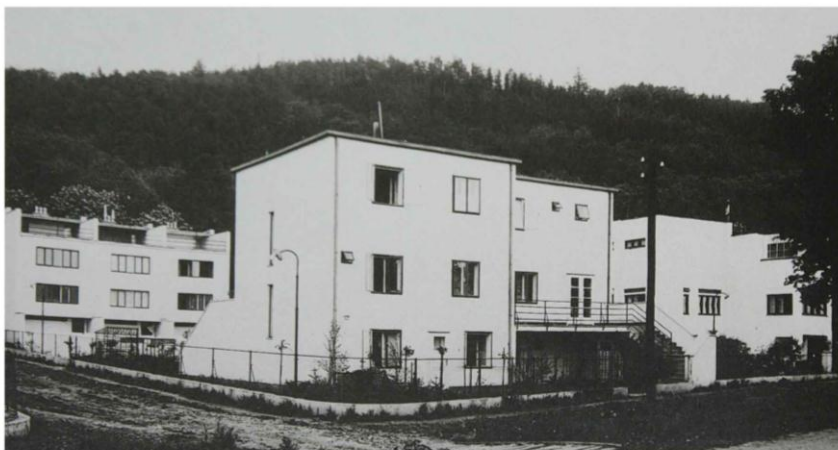
akúsi reminiscenciu, viedenskej štvrte Lainz pri príležitosti jej 80. výročia založenia. Pri tejto príležitosti boli zrenovované štyri domy do pôvodného stavu.

Svojomov je praktické využitie myšlienok výstav moderného bývania v miestnych podmienkach. Domy postavili nie ako výstavnú kolóniu ale slúžil pre okamžité praktické využitie moderného bývania. Na rozšírenie týchto myšlienok slúžila aj usporiadaná výstava projektov určená nielen stavebníkom ale aj širokej verejnosti.

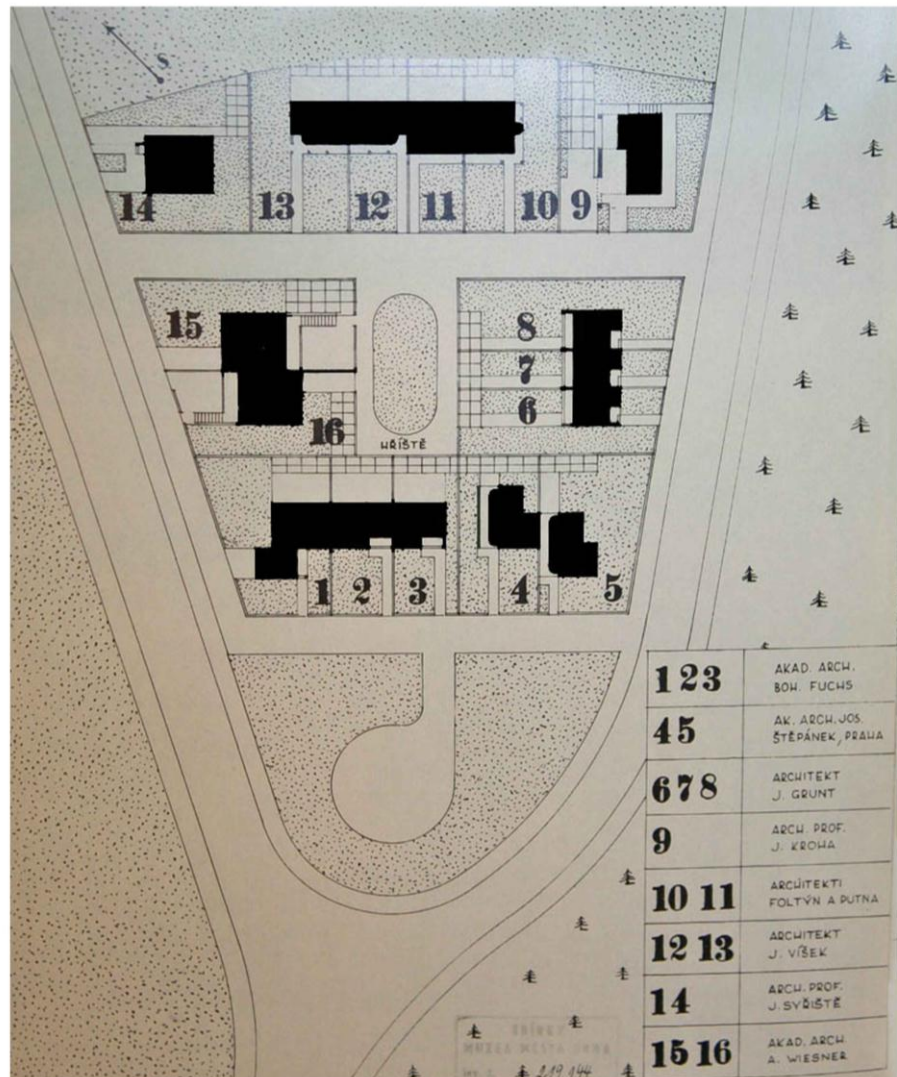
Realizácia	Mesto (štát)	Názov kolónie	Počet zrealizovaných objektov/ bytov
1927	Štuttgart (DE)	štvrť Weissenhof	21/60
1928	Brno (ČR)	Nový dům	16
1928	Karlsruhe (DE)	Dammerstock urbanizmus štvrte 1929	228
1929	Vratislav (PL)	Wohnung und Werkraum (WuWa)	37
1930	Zürich-Neubühl (CH)	Werkbund	105+90
1931	Žilina (SVK)	Svojomov	48
1932	Viedeň (A)	Siedlung Lainz	70
1932	Praha – Dejvice (ČR)	Osada Baba	33



Štuttgart – Weissenhof (1927). Vzorová kolónia obytných domov manifestujúca nielen nový estetický názor, ale tiež nový „sociálny“ pôdorys obydľia (Šenberger – Šlapeta – Ulrich 2000; Gössel – Leuthäuserová 2006, 219)



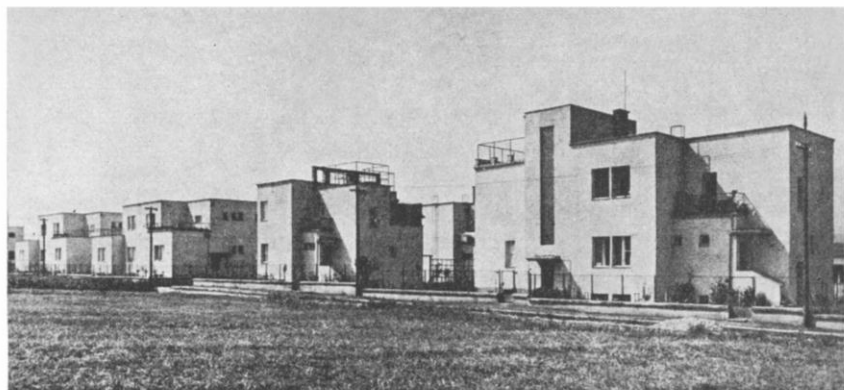
Porovnanie architektúry kolónií Brno - Nový Dům (1928), Žilina - Svojslavice (1931), Praha – Baba (1932). Jednotný návrh oplotenia je dôležitý pre celkové nerušené vnímanie architektúry.



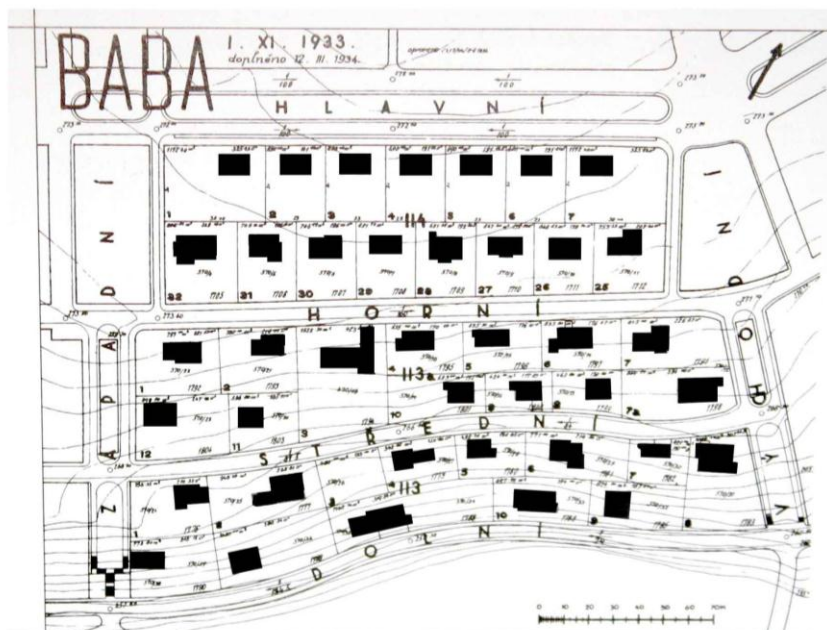
Brno - Nový dům (1928). Zástavba bola sústredená okolo centrálného priestoru určeného pre peších. Východiskom k pôdorysu bol ostrožný tvar (podľa Kudělka – Chatrný 2000, 100).



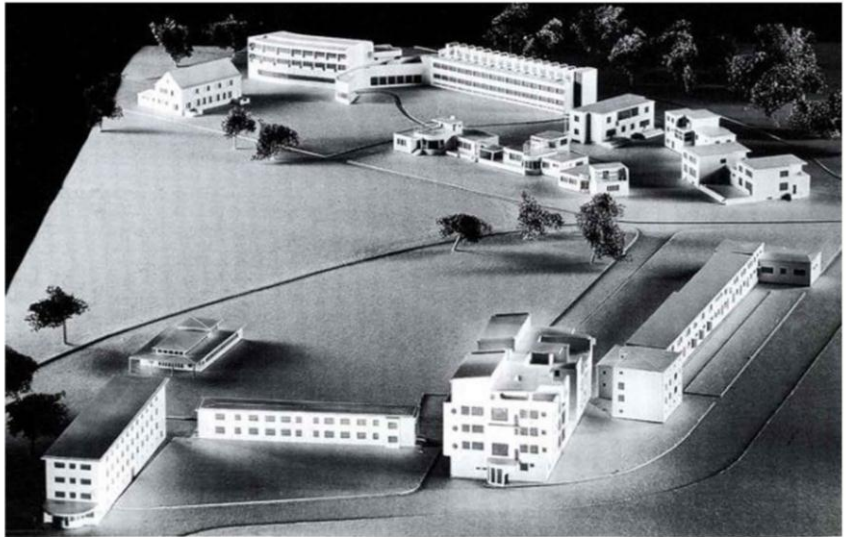
Mestská štvrť Svojdomov (Žilina, 1931). Situovanie štvrte k centru mesta. Pohľad na ulicu Na Šefranici počas výstavby a Stárkova ulica v súčasnosti (podľa Mellner 2010).



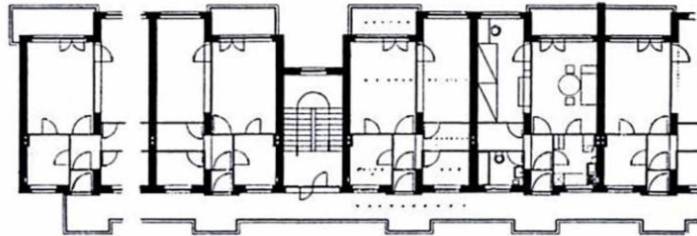
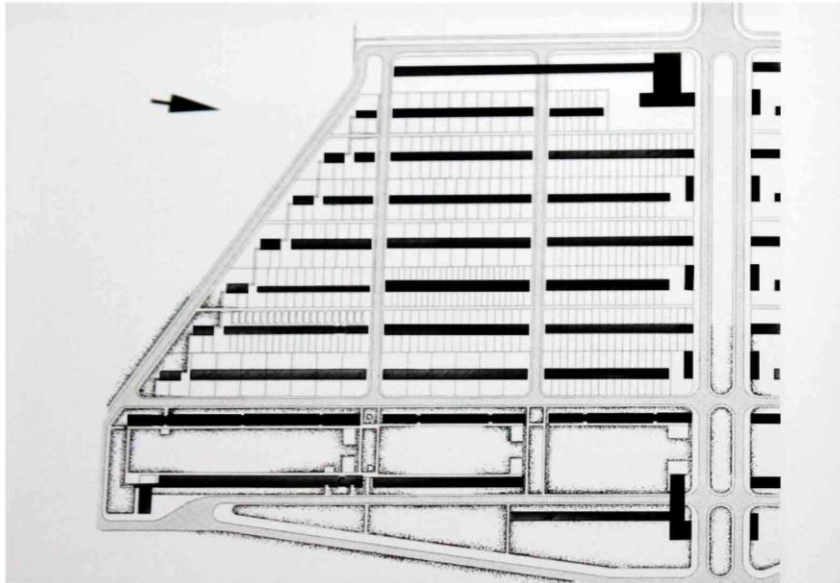
Svojdomov (Žilina). Pôdorys mestskej štvrte (1933) a jednotlivé realizácie (výber) a pohľad na uličnú fasádu (podľa Mellner 2010).



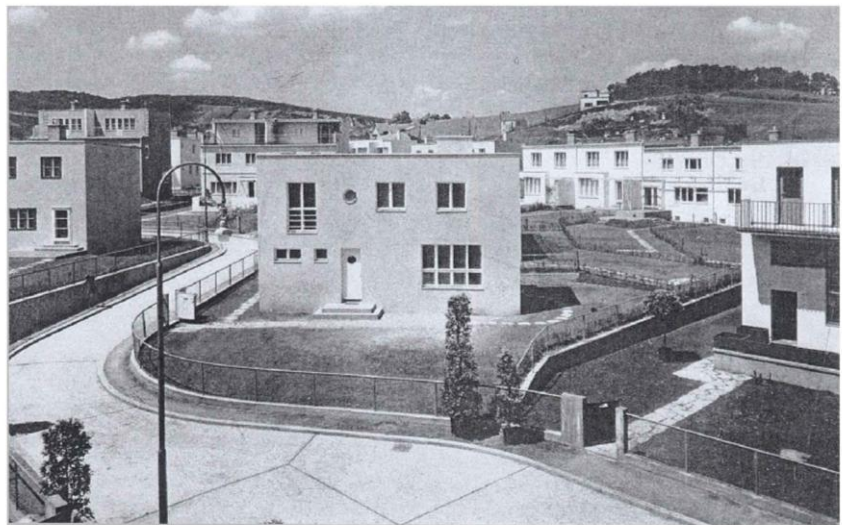
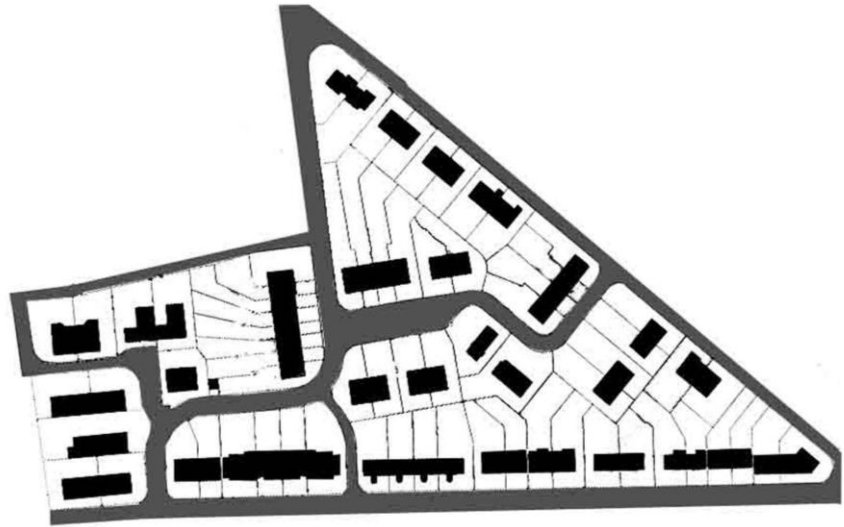
Praha - osada Baba (1932). Pôdorys mestskej štvrte, kde sa uplatnil šachovnicový systém usporiadania zástavby čím sa získali výhľady na Prahu (Šenberger – Šlapeta – Ulrich 2000)



Vratislav (1929) Wohnung und Werkraum (WuWa) typický komunálnym spôsobom života s kolektívnymi prvkami.



Karlsruhe (1929) Dammerstock s využitou formou riadkového urbanizmu. Autorom víťazného návrhu W. Gropius.



Viedeň – Werkbundsiedlung Lainz (1932) postavená na okraji mesta so získaným efektom úsporného bývania.



Zurich – Neubühl (1930) výstava švajčiarskeho Werkbundu s program lacného bývania predstavuje najväčšie sídlisko so 105 rodinnými domami a 90 bytmi, vychádza z tradičného spôsobu regulácie uličnej fronty (Šenberger – Šlapeta – Ulrich 2000, 6)

Vyhodnotenie

Štuttgardská štvrť Weissenhof mala predstavovať prototyp racionalizácie, štandardizácie a samozrejme typizácie. Tieto myšlienky posunula výstavba vo Vratislave z pohľadu technologických inovácií a presadenia komunálneho spôsobu života. Švajčiarsky projekt bol výsledkom spoločného návrhu, naproti tomu pri pražskej Babe nastalo financovanie jednotlivcami, súkromnými zdrojmi, väčšinou patriacich do okruhu umelcov, podnikateľov a i., aj keď zadanie súťaže ešte hovorí o malých (minimálnych bytoch) . K úspornému bývaniu sa najviac priblížili pri výstavbe štvrte vo Viedni, kde sa snažili čo najefektívnejšie využiť určený priestor a zabezpečiť pozitíva moderného bývania.

Vo Svojdomove nepôsobia použité typové stavby rodinných domov uniformovane a fádne. Základnými charakteristikami kolónie s hlavnými modernými prvkami sú:

- Celá akcia je plánovaná kolektívne, čím sa docieľuje jednotný charakter architektúry v duchu puristickej funkcionalistickej architektúry. Využívajú prvky ako ploché strechy, terasy a pod.
- Projekčne sa na realizácii podieľajú domáci architekti
- Vytvárajú rytmizujúcu dynamickú uličnú fasádu
- Stavba typových domov s použitím normalizácie, racionalizácie a typizácie
- Domy sú považované za úsporné – zvolená forma zástavby dvojdomy
- Snaha o ideálnu orientáciu domov na svetové strany, zvolil sa západný mierny svah
- Záhrada je chápaná ako okrasná a funkčne určená na rekreáciu, ktorá je nedeliteľnou súčasťou domu.
- Zjednotením oplotenia pre celú štvrť sa docielilo nerušeného vnímania uličnej fasády. Návrh uličného oplotenia urobil architekt Július Stein, kde použil transparentné kovové pletivo.



Pohľad na štvrť Svojdomov okolo roku 1932.

Mesto a jeho identita

Jedným z vedľajších cieľov práce je určenie identity konkrétneho mesta z dôvodu zadefinovať interakcie na jeho rozvoj. Za dôležité východisko považujem fakt, že identita má priamy vplyv na ekonomické ukazovatele! V nasledujúcich riadkoch sa venujem vzťahu mesto a identita v teoretickej rovine. Pojmu identita môžeme prideliť mnoho významov v rovine sociálnej, ekonomickej, osobnej a i. V práci sa venujem dvom typom identít. Identite miesta, ktorá má podstatný význam pre urbanistickú štruktúru a identite tvoriacu osobnosť človeka. Poslednou menovanou sa budem zaoberať okrajovo.

Určenie identity

Identita miesta je určená umiestnením, celkovou priestorovou konfiguráciou a artikuláciou charakteru (Schulz 2010, 179). K tomu je možné pripočítať dynamickú zložku, t.j. človeka s jeho komplikovanými medziľudskými vzťahmi. Tieto najdôležitejšie okruhy a ich vzťahy musíme pochopiť a pomenovať ich jednotlivé zložky. Umiestnenie sídla určuje základný vzťah ku krajine, ktorý môže byť napr.: partnerský, dominantný alebo vyvážený. Dopĺňa ho konfigurácia terénu a charakter. Potlačením alebo zvýraznením jednej zložky sa môže meniť aj celkový charakter. Nezanedbateľným faktorom v tomto procese je však ľudská činnosť.

Jadro pojmu „**identita**“ tvorí latinský termín idem (to isté, totožné), ktorý so sebou nesie dva neoddeliteľné významy. Prvý referuje k absolútnej rovnakosti (totožnosti), zatiaľ čo ten druhý predpokladá určitú typickosť (osobitosť), ktorá je stála a pretrváva v čase. Pojem „identita“ tak obsahuje dva vymedzujúce aspekty porovnávanie osôb a vecí: podobnosť a rozdielnosť (Jenkins 2008, 17). Tieto aspekty stáli aj na začiatku kariéry pojmu „**identita**“, ktorý má bohatú filozofickú minulosť. Otázky „trvalosti (stálosti) uprostred zmeny“ a „rovnakosti uprostred rozmanitosti“ zamestnávali

filozofov od čias starovekého grécka až po súčasnú analytickú filozofiu (Plummer 1993, 270-271).

Identitu vymedzujem ako jedinečnosť (so synonymom Genius Loci) tvorenú jedinečnými charakteristickými symbolmi. Identita je výsledkom vzťahov v štruktúre. Pojem obraz – image je v zmysle celkového obrazu (predstavy) mesta. V určitom pohľade identitu považujem za nadradený pojem nad obrazom, ktorý tvorí jednu zložku genia loci.

Identitu miesta (genius loci) tvorí:

1. estetická zložka odvodená fyzické substancie – urbanistická kompozícia
2. subjektívne vnímanie – emočná – mentálna mapa
3. významová zložka – odvodená od určitých udalostí
4. funkčná zložka - funkcia územia, mestského bloku, objektu a pod.
5. zložka časová

V zjednodušenej forme, elementy trojrozmerného priestoru estetickej zložky predstavujú: dominanta, rytmus, akcent, asymetria, symetria a pod.

Subjektívne/emočné vnímanie môže dobre zastúpiť pocit: „Mám rád svoje rodné mesto“, v sociálnej rovine vyjadrenie „Mám tu svoju rodinu“. Tento segment sa týka intímnych názorov osobnosti pozorovateľa, subjektívnych zážitkov a pocitov a zároveň predstavuje nezastupiteľný súbor informácií, bez ktorého nedosiahneme komplexný výsledok/odpoveď.

Významová zložka je priamo spojená s určitými udalosťami kultúrnymi, spoločenským či politickými viažucimi sa na mesto.

Identita priamo súvisí i s funkciou mesta, časti, bloku a objektu (funkčná zložka).

Identita je ovplyvnená plynúcim časom a spolu s antropogénu činnosti dodáva dynamiku priestoru. Čas nám tak prirodzene vytvára kultúrne vrstvy. Časové hľadisko môžeme rozdeliť na: minulosť (založenie mesta, zmena statusu a i.), prítomnosť (prebiehajúce aktivity) a budúcnosť (plánovanie).

Identitu priestoru mesta tvoria tri základné zložky:

- krajina a prírodné prostredie,
- mestské prostredie (urbanistická štruktúra - architektúra - a ďalšie),
- vplyv antropogénnej činnosti, naša vlastná činnosť a život človeka.

Identitu ovplyvňuje hlavne hľadisko času, antropogénna činnosť, a ďalšie prírodné faktory ako klimatický, topografický a iné. V rámci identity je možné rozlišovať rôzne atribúty od komplexnejších až po zjednodušené základné ohodnotenie, či už pozitívne alebo negatívne. Spolu so subjektívnym vnímaním je tak vytvorená naša vnútorná krajina. Pocit pohody prostredia (pozitívneho subjektívneho vnímania) prispieva ku kvalitnejšiemu rozvoju osídlenia. V identite mesta zanechá nezmazateľnú stopu každá doba, ktorá obohacuje priestor o svoju časovú vrstvu, **hrajúcu zásadnú úlohu pre (ukotvenie) človeka**. Toto vrstvenie je dôležité pre štruktúru, pri ktorej sa vytvárajú jednotlivé charakteristické prvky. **Súbor vrstiev identity vytvára pamäť priestoru. Dôležité je zistiť vzťah obyvateľa k svojmu mestu a priestoru a odvodiť z toho živú identitu.**

Identita tvoriaca vlastnú osobnosť človeka a vzťahujúca na naše „JA“. Sú v tom zahrnuté všetky pochody našej mysle, miešajúcej intímne zážitky a i. Z tohto vychádzajú všetky vzťahy, poznatky a pohľady. Každý individuálne premieta do svojej vytvorenej predstavy osobné vnemy i skúsenosti, ovplyvnené jeho individuálnymi záujmami a potrebami, jeho svetovým názorom, úrovňou, druhom zamestnania, vekom, nárokmi na trávenie voľného času a podobne. Tak vzniká **mentálny obraz mesta**, ktorý je neoddeliteľnou a podstatnou súčasťou osobnosti človeka. Zhoda individuálnych obrazov a hodnotení vedie tak k určitým obecné zdieľaným názorom na konkrétne miesta, pričom sa hovorí i o duši alebo o **duchu miesta (genius loci)**, o jeho atmosfére, reči. V súčasnej dobe ako reakcia na monotónnosť, amorfnosť a nivelizácia mestského prostredia, vystupuje táto problematika výrazne do popredia a je v súdobom urbanizme rozhodne tou najzložitejšou, ale pre život ľudí zároveň tou najvýznamnejšou. **Identita (vzťah vlastného „Ja“ k priestoru)** vyjadruje vzťah k miestu, ktorý je možné vyjadriť otázkami: Odkiaľ som? Kam patrí? Kde som? Kto som? Vyjadruje pocit domova, jeho identifikáciu a vôľu niekam patriť. Osobnosť človeka je

viazaná na vlastnú rodinu (intímny svet), ktorá existuje vo vzťahoch v určitej komunite - ulica, mesto predstavujúca z určitého uhlu pohľadu jeho mikrosvet, so všetkými svojimi zložitými vzťahmi. Okolité svet tvorí krajina a je dôležitá pre rozvoj osobnosti. Má viac funkcií napríklad: otvorená naplňa pocitom slobody, majestátne hory zas výzvami a i.

Z identity človeka, jeho osobnosti (čím je – kto je – čo robí) vychádza vnímanie **identity priestoru**. On pomenováva veci, určuje smer.

Človek vníma identitu v troch základných vrstvách/pohľadoch:

1. **Pohľad emočný** (spája všetky osobné, intímne zážitky, príhody a pod.): tento atribút vyvoláva napríklad asociácie, pocity Sú to prvé skúsenosti.
2. **Pohľad na vnútorný priestor** prezentuje subjektívny vnem priestoru, otláčok priestoru v našej pamäti, porovnávaná a konfrontovaná s okolím. Sú to definície prvých naučených poznatkov z detstva (ako to má vyzerat?) následne konfrontovaných s realitou.
3. **Pohľad na vonkajší priestor** je reálny zážitok z konkrétneho priestoru. Je to fyzická podoba priestoru s jej kompozičnými, umeleckými, funkčnými vlastnosťami a pod. Takzvaný prvý dojem pozorovateľa zo vstupu, z prechádzky ulicami a námestiami.

Norberg – Schulz (2010, 180) v súvislosti s problémom vplyvu priestoru na človeka uvádza: „My sme sa však pokúsili ukázať, že identita človeka predpokladá identitu miesta, a preto *stabilitas loci* je základnou ľudskou potrebou.“ Odvodíme z toho dôležitosť vzťahu človeka a priestoru pri jeho subjektívnej tvorbe identity, jeho „JA“. To zas ovplyvňuje vnímanie priestoru v ktorom žije. Môžeme ju prirovnať ku vlastnosti, ktorú nemôžeme zrušiť, ale môžeme ju napríklad pomenovať či je dobrá, zlá, odpudivá a pod.

Vzťah človeka (pozorovateľa) k miestu je možné zjednodušene vyjadriť základnými vzťahovými otázkami, na ktoré je odpovedané podľa vyššie uvedených troch pohľadov. Cez identifikáciu prostredia hľadá pozorovateľ odpovede na nasledujúce otázky: Kam patrí?, Kde som? a Odkiaľ som?

Kam patrí? Cez identitu sa v detstve viažeme k určitému rodnému mestu, profilujeme svoje postoje, zažívame radosť a sklamanie. Je to najdôležitejšie obdobie pri formovaní osobnosti a jeho vzťahov (napr. práve ľudia, vystáhaní zo svojho bydliska, ktoré bolo následne zničené majú v sebe prázdnotu, ktorú zaplňajú silnou spolupatričnosťou s ostatnými bývalými spolu - obyvateľmi). Človek sa chce stotožniť so svojim mestom a zároveň sa potrebuje orientovať v jeho hraniciach i v okolitej krajine (Jehlík 2010, 9).

Kde som? Znalosť orientácie v priestore ulíc a námestí dáva pocit bezpečia, ktoré spĺňa hlavne rodné mesto. Pohľad na vnútorný priestor zo strany pozorovateľa je tvorený zážitkovou zložkou a skúsenosťami, ako i minimálne podvedomým vnímaním topografie terénu a urbanistických vzťahov v meste (bloky domov, systém ulíc a pod.).

Cez vnímanie a pocity ľudí je rovnako definovaný aj priestor krajiny. Je nedeliteľnou súčasťou vlastného vnímania priestoru a vytvára nám kulisu okolitej panorámy. Definuje nám kde sme, kde sa nachádzame v širších súvislostiach a dáva nám odpoveď na otázku **Odkiaľ som?** v priamom spojení s identitou priestoru.

Identitu miesta predstavuje jedinečnosť, osobitosť, neopakovateľnosť urbanistickej štruktúry, je to neustály proces vývoja mestskej štruktúry v čase. Hlavnými zložkami, ktoré sa s urbanistickou štruktúrou spolupodieľajú na identite mesta je topografia terénu, ktorá je zároveň súčasťou **vnútorného obrazu mesta** a prírodné danosti, resp. situovanie sídla v krajine, vytvárajúce **vonkajší obraz mesta**.

Podľa K. Lyncha tvorí „Image“ identita, štruktúra a význam. Jedinečnosť je len jej súčasťou. Táto jedinečnosť je najdôležitejšia vlastnosť pre naše sídla. Ako už bolo povedané, nezanedbateľnou je emočná zložka, ktorá ovplyvňuje tak obyvateľa ako i organizačnú zložku. V prípade miest nás niektoré priťahujú, iné na nás pôsobia spirituálne, alebo nám spôsobujú radosť. Dá sa povedať, že to platí aj naopak, že na nás pôsobia negatívne alebo až odpudivo. Na niektoré sa vraciame opätovne, znova a znova, lebo nám učaroval ich priestor, ktorý sa snažíme spoznať. V dejinách ľudstva je jediný očitý svedok – architektúra, ktorá vypovedá o myšlienkach ľudí, o ich vlastnostiach, kultúre a kultivovanosti. V stavbách sa kryštalizujú myšlienky a idey o našom vývine. Skutočný obraz našich dejín zaznamenávajú veľké architektonické diela,

ktoré pri vzniku vyjadrovali modernosť doby. Takto sú zapísané naše myšlienky v kamenných múroch domov a ulíc. Život medzi nimi tvoria naše životné príbehy (antropogénna činnosť), ktoré formujú toto mesto a krajinu. V súčasnosti dosť často zabúdame na začlenenie osídlenia do krajiny, ktorú tvarujú prírodné sily a vytvárajú tak jej celkový obraz (Mellner 2010, 11).

„Čitateľnosť mesta má zásadný význam pri jeho utváraní“ (Lynch 2004, 3). **Čitateľnosť priestoru** je dôležitá pre sprostredkovanie informácie pozorovateľovi. Ten ju najprv musí identifikovať, aby ju vyhodnotil. Musí rozlíšiť, či je to veža katedrály, vežový dom alebo stĺpová reklama. Orientácia človeka v priestore podlieha spôsobu spracovania informácie naším ľudským mozgom. Jeho jedinečnosť a vynaliezavosť môžeme ilustrovať na tom, ako sa človek dokáže orientovať aj v minimálne štruktúrovanom prostredí, napríklad v pustatine alebo na púšti. V prehľadnom, čitateľnom priestore sa zase môže cítiť bezpečne, naopak rôznorodosť vytvára bohaté vnemy, vedúce k uspokojeniu pozorovateľa. Všetky tieto vlastnosti má štruktúra, ktorá je nositeľom identity priestoru.

Vnímanie prostredia: na spoznávanie priestoru používame svoje zmysly. Ich kombináciou dostávame rôzne podnety, ktoré každý vníma individuálne. Ak zoberieme možnosti pozorovateľa – človeka, stretávame sa tu s našou „nedokonalosťou“, s obmedzeným tokom informácií z našich zmyslov a následne s ich individuálnym spracovaním. Stav našich emócií či situácií obmedzuje alebo rozširuje naše vnímanie. Komplexnosť priestoru nedokážeme okamžite obsiahnuť myslou a aj preto sa vraciame na určité miesta, aby sme to znovu prežili. **Čas:** pri tomto skúmaní sa stretávame s ďalšou „dimenziou“ – s časom, ktorý pre pozorovateľa vytvára stále meniacu sa scénu. Čas je neoddeliteľnou súčasťou priestoru. Žiaľ, naše vnímanie je obmedzené len na jeden ľudský život, aj keď sa mestá vyvíjajú celé stáročia až tisícročia. Jedným z prejavov života je meranie času. Len od pozorovateľa závisí jeho mierka, ide o okamih alebo o epochu celej generácie.

Dynamiku a život v sídle predstavujú ľudia ich každodenné povinnosti. „Pohyblivé prvky v meste, zvlášť ľudia a ich činnosť, sú rovnako dôležité ako fyzicky nehybné časti

mesta. Nie sme len divákmi tohto divadla, ale spolu s ďalšími účastníkmi sa stávame jeho neoddeliteľnou súčasťou.“ (Lynch 2004, 2).

Vnímanie: „Naše vnímanie mesta najčastejšie nie je kontinuálny, ale skôr len čiastočné a zlomkovité a prelína sa i s inými záujmami. Pritom používame skoro všetky svoje zmysly, čo nám pomáha vytvoriť celkový image mesta“ (Lynch 2004, 2).

Ak sa máme zorientovať v problematike musíme uvážiť predovšetkým uhol pohľadu a vnímania. Podstatným vo vzťahu mesto – identita – človek je uhol pohľadu na ten istý priestor - mesto, ktorý môže podliehať výrazným zmenám v závislosti od miesta pozorovateľa. Podľa toho sa tvorí buď **vnútorný alebo vonkajší pohľad** na objekt, teda mesto. Výsledkom pozorovania je vnímanie subjektom, pozorovateľom, ktorých tak delíme na:

1. nestranných (objektívnych)
2. majúcich vzťah k miestu (žijúcich v danom priestore)
3. zaangažovaných – aktívnych, ktorý sa podieľajú aj na formovaní priestoru

Architekt – urbanista má snahu o nestranný pohľad na určitý „priestor“, a cez subjektívne požiadavky investora implementuje do územia jeho požadované riešenie. Toto je viac menej konfrontované s verejnými požiadavkami. Uvedené myšlienky - riešenia sú podmienené časovou skúškou, kde sa overuje či už je priestor zastabilizovaný, alebo treba umožniť ďalší vývoj. Plynúť prirodzený „pokrok“, ktorý znovu premietne myšlienku do priestoru.

Pri hľadaní identity konkrétneho miesta/mesta sú podstatné nasledovné pojmy a ich identifikácia:

- **Symbol** = znak predstavujúci splynutie so svojou funkciou v harmonickom celku. V urbanizme predstavuje konkrétny objektu s jeho vlastnosť objektu, ktorá reprezentuje konkrétne miesto.

- **Hodnota** znamená v urbanizme spoločensky prijaté konkrétne vlastnosti objektu, časti priestoru alebo miesta, pričom **trvalá hodnota** je ustálená v čase a v priestore. Má hodnoty, ktoré sa definujú (sú previazané) s identitou a obrazom mesta. Má podobnú štruktúru ako identita.

Delíme ich na :

prírodné – kopec, vyvýšenina, svah, roklina, terénna vlna, pohľady a priehľady na krajinu, potok, močariská, jazierka, pramene, nábregie riek a pod.

urbanizované – ulica, námestie, mestská štvrť, akcent

antropogénne – rodisko významnej osobnosti, dejinnej udalosti, a pod.

- **Stabilizované územie** je momentálny stav tvoriaci harmonický (ustálený) celok v priestore.
- **Jadrové územie** tvorí jadro so špecifickými hodnotami vzťahujúcimi sa na celé záujmové územie.
- **Vstup do mesta** – tvorí ho vnímaný priestor, pohľadové osy na dominanty, vstupná cesta a pod.
- **Spokojnosť s miestom** je individuálny pocit, ktorý nás naplňuje pohody.

Identita má priamy vplyv na intenzitu života vo verejnom priestore: Prečo chodíme do centra, čo nás k nemu priťahuje? Jednou z funkcií centra je aj vytváranie spoločenských interakcií, čo je primárnym poslaním sídla. Motivuje, ťahá a volá nás k svojmu centru, kde graduje so svojimi aktivitami. Priťahuje nás jeho atraktivnosť, polyfunkčnosť a aj osobitosť, ktorá momentálne vyjadruje aktuálny stav vecí. Tieto procesy stále menia priestor mesta, stále sa niečo deje, priťahuje obyvateľa mesta k centru. Je to ako vojsť do divadelných kulís kde mi sme účinkujúci. Čím je mesto väčšie, tým zmeny prechádzajú dynamickejšie a komplexnejšie.

Identita má priamy vplyv na ekonomické ukazovatele: Identita je previazaná s ekonomickým využitím a jej neuváženými zmenami dochádza degradácií štruktúry a tým poklesu ekonomiky. Každá funkcia musí byť uvážene zasadená do štruktúry, lebo vytvára priestor a vzťahy v ňom. Ak prepálime územie, aj keď je to historické jadro (viď

Mirage), dôjde k presunu funkcií do veľkokapacitných hál. Tie môžu zaznamenať momentálny zisk z dôvodu novinky na trhu, ale okolitá štruktúra sa vyľudní alebo premení na jednotvárnosť. V tejto pokrivenej situácii vyhrávajú tie funkcie, ktorá bude mať pri minimálnych nákladoch maximálny zisk. Napríklad sú to obchody s dovozovým čínskym textilom, krčma a pod. Rôznorodosť, ktorá zaručovala atraktivitu, sa premenila na monofunkčnosť – jednotvárnosť.

Tým sa stráca výhodná investícia z pohľadu územného plánu do veľkoplošných hál v centre mesta. S takýmto zásahom sa dokáže vyrovať štruktúra na základe veľkosti a ekonomickej zdatnosti. Veľké slová revitalizácia znamená obnovu, ale prečo? Boli porušené vzťahy, ktoré vytvárali dané prostredie.

Budeme postavený pred otázkou idem do centra alebo do hypermarketu ?

Gigantické obchody na okraji miest, okrem veľkých parkovísk sa zlučujú do okrskov aby vytvorili atraktívny cieľ cesty. Aj hypermarkety majú v sebe zabudované uličky so službami a obchodíkmi na zvýšenie záujmu. Využívajú k tomu stožiarové reklamy, len aby boli vidieť, ale nespĺňajú základnú funkciu vzájomnej interakcie obyvateľov, ktoré dochádza práve v centrách. Ak povieme že ideme do centra nemáme na mysli do obchodných hál, kde sa strácame, ale námestie, uličky, rôznorodosť.

Historické štruktúry majú určitú substanciu obsiahnutú v starých budovách, vyznačujúce svojou kompozíciou objemov, rôznorodosťou fasád a funkciami, ktoré plne uspokojia nároky moderného človeka na slobodu a identitu (Norberg-Schulz,2010, 195).

Neplatí všeobecný názor investora byť a mať v „historickom“ centre objekt alebo akciu, že je zaručený úspech. Tendencie umiestňovať do jadier miest mega - štruktúry komerčných projektov, je krátkozraké, lebo časové hľadisko životnosti je napríklad maxi 20 – 40 rokov predajných hál oproti 400 – 700 rokov životnosti starých domov. Rozpor plynúci zo stavu dáva vzťahy do negatívneho vnímania. Dochádza aj vynúteným ďalším podporným investíciám na rozširovanie už tak veľkej megaštruktúry, ktorá začína diktovať ekonomické podmienky okolitému priestoru.

Tieto akcie môžu dopadnúť tak ako metafora „slon v porceláne“, rozdupú a zmenia pôvodnú úspešnú (oblúbenú) identitu.

Konfrontácia životnosti štruktúr s ekonomickými aktivitami a jej cyklami je pre rozvoj sídla dôležitá. Walter Rostov sa zaoberal transformáciou rurálnej spoločnosti na spoločnosť industriálnu a opísal fázy stupňov prechodu. Súčasnosť môžeme priradiť k prelínajúcim sa fázam od 3. fázy štartu cez 4. fázou zrelosti až k 5. fáze masovej spotreby. V nej dochádza k nasýteniu dopytu a presunu investícií z podpory ekonomického rastu do oblasti kvality prostredia a života (Maier 2005, 22). Mestá sa v súčasnosti vzdávajú kontroly priestoru na úkor „momentálneho“ zisku, a to na úkor budúceho rozvoja. Predsa kontrola a tvorba prostredia by mala byť prirodzenou vlastnosťou každého človeka a teda i subjektu mesta.

Identita je podmienená v konečnom dôsledku rešpektovaním nepísaných pravidiel – o **etike** spoločnosti a zdravom „ľudskom“ rozume. Akcelerácia tohto stavu vychádza z narušených vzťahov napr.: narušené spoločenské, medziľudské, susedské a rodinné vzťahy. Toto sa premieta ako verný obraz do urbanistickej štruktúry, kde fixuje v čase a priestore tento odkaz. Z toho vyplýva aj previazanosť na komunálnu politiku cez uzemno - plánovací proces, kde sa môže čiastočne tento stav vyjasniť cez dialógy s občanmi. V pocitovej zložke nachádzame podvedomé konania a názory, ktoré sa premietnu do apatie, neúčastí, nezaujímajú u obyvateľov, ich podvedomé reakcie budú rovnaké – nespokojnosť. Nepohoda v území pôsobí priamo na ekonomiku.

Identita a časová skúška prebieha neustále, napr.: sú to reakcie spoločnosti k daným riešeniam, myšlienkam a nie sú závislé od toho, či sú len v návrhoch alebo realizované. Tento cyklický proces je podmienený rôznorodými vplyvmi procesov, a túto snahu môžeme pomenovať „hľadanie ideálu“ využitia priestoru (ideálneho mesta). Po dosiahnutí tejto méty zas plynie čas, a zmena spoločnosti – výmena generácií, ktorá má nové požiadavky - na ideálne mesto. Z týchto procesov a podnetov vznikajú snahy o zachovanie určitých dobových hodnôt priestoru a jeho identity.

Prudký rozvoj a časový stres v priestore zaznamená konfrontáciu hodnôt, kde reálne vidíme zmeny pozitívne či negatívne. Táto vlastnosť má priamy vplyv na spokojnosť a pohodu obyvateľa, ktorý užíva mestské prostredie. Toto konzumovanie priestoru má zas vplyv na jeho rozhodovanie, činy a prosperitu.

Identita mesta Žiliny

Pre identitu Žiliny je z kultúrno-historického hľadiska najcennejším priestorom štvorcové Mariánske námestie, teda „rínok“, so zachovanými „laubňami“, a v rámci gotického urbanizmu úzke delenie parciel so šachovnicovým, pôdorysným usporiadaním ulíc, prechádzajúcimi do kruhového pôdorysu mesta. Tým sa vytvára jedinečný priestorový mestský komplex na území Slovenska. Priestor historického námestia a skladba objektov sú vyvážené a so zachovaným historickým obrazom. Do tohto priestoru bol veľmi tvrdo zasadený objekt Považskej agrárnej a priemyselnej banky v Žiline, kde sa stretol moderný pohľad s tradíciami a snahami znovuoživenia námestia v podobe z 19. storočia. Toto dielo doby bolo zbúrané v roku 1996.

Obraz mesta sa donedávna zachoval skoro neporušený a jeho typické priehľady na staré mesto, videné z Národnej ulice a Hlinkovho námestia – vyvýšená terasa s farským kostolom a Burianovou vežou — tvorili základ identity (jednotlivé prvky i celková charakteristika detailne rozpracovaná v kapitole „Mesto Žilina v medzivojnovom období. Podmienky vzniku“) (PRÍLOHA: Mellner 2010, 12n).

Počas medzivojnového obdobia 1918 – 1939 sa v meste zrealizovali stovky stavieb, ktoré ho zmenili a vybudovali z neho modernú metropolu. Konceptiu tejto výstavby dal regulačný (územný) plán z roku 1929, ktorý nezasiahol výrazne rušivo do urbanistickej štruktúry historického centra. V tomto období realizovali na Hurbanovej ulici najreprezentatívnejšie budovy, ako synagóga Neológov, Finančný palác, Novú poštu 1, ktoré priestor celkovo dotvorili (PRÍLOHA: Mellner 2010, 14). Ďalej námestie s novými budovami železničnej stanice, pošty a hotela Metropol, obchodné domy (Hustý, Grossman), na konci Masarykovej ulice hotel Astorka a i. Na Závaží prebehla rozsiahla výstavba, boli vybudované „celé“ ulice, ktoré sa dodnes zachovali skoro neporušené. Mesto so svojimi predmestiami a novými štvrťami Malá Praha a hlavne Svojdovcov a novými ulicami a zákutiami nesie dodnes pečať funkcionalistickej architektúry. Konštatovali to tak už doboví návštevníci, že „mesto má svieži moderný vzhľad“ (Žilinské noviny 1933). Ako uviedol prof. E. Hruška, vtedajšia novostavba (1941) rímsko-katolíckeho Reprezentačného domu, terajšie mestské divadlo, ohrozuje vyváženú kompozíciu kostola. To isté sa stalo teraz na druhej strane, kde sa na mieste

zbúranej fary postavil obchodný dom (2008 - 2010), ktorý svojou mohutnou štruktúrou neguje všetky hodnoty mestskej pamiatkovej rezervácie. Stavba megaštruktúry obchodného domu Mirage v Mestskej pamiatkovej rezervácii Žilina narušila obraz mesta a porušila všetky platné pamiatkové regulatívy, územné plány aj pranie obyvateľov. Takto táto totalitná komerčná architektúra deformuje svoje okolie podľa svojich potrieb (pozri i Šlachta 2009, 108). Dá sa povedať, že mesto týmito štruktúrami nekontrolovateľne prerastá. Na 86.000 obyvateľov je postavených 15 a viac nákupných centier a hypermarketov!

Môžeme to vyjadriť aj metaforami, len tie je ťažko uchopiť, podobne ako aj ďalšie hodnoty priestoru v našom technickom svete. Všetko vytvára jedinečnú skladačku identity, ktorá slúži ako štít pre mesto, bojujúce proti nepriazni dejín.

V súčasnosti je trend zvyšovať kapacitu urbanistickej štruktúry nadstavbami, dostavbami alebo otváraním pasáží. Nová architektúra má v tomto prostredí vytvárať symbiózu. Dôležité je vytvoriť trvalo udržateľný priestor mesta, v ktorom sa bude človek cítiť doma. Žilina má svojim situovaním v krajine jedinečnú a veľmi výhodnú polohu, ktorá bola určujúcou v jej vývoji (mesto je v kotline obklopené vysokými hrebeňmi hôr, leží na terase nad riekou Váh, pri sútoku troch riek, predstavuje križovatku obchodných ciest). V súčasnom budovaní mesta nie je zahrnutá väzba medzi vnútornou a vonkajšou krajinou (pohľadové osi na okolitú panorámu hôr). Pohľad na hory a späť na mesto s určujúcimi vežami (kostol a zvonica) na terase boli v identite mesta vždy prítomné. Mesto nevyužíva prvky vonkajšej krajiny, ako je fenomén sútoku riek, ktorý nie je zahrnutý do mestskej krajiny, ale je vysunutý na perifériu. Pôvodný charakter mesta situovaného na terasách rieky Váh je postupne negovaný, kvôli hustej zástavbe sa stráca pôvodná topografia terénu a priestor sa zjednocuje do roviny, čo je pre súčasný urbanizmus z viacerých hľadísk veľmi výhodné, no je tým jednoznačne ignorovaná niekoľko storočná identita mesta.

Identita mestskej štvrte Svojdovov

Aj keď sa štvrť mení, ostáva stále živá. Z pôvodných majiteľov je už len pár potomkov, druhej, či tretej generácie. Z toho plynie aj vzťah k domom a ich úpravám, ktoré nesú pečať búrlivej spoločnosti plastových okien a iných noviniek. Ešte v roku 2004 bola väčšina domov v pôvodnom stave, vrátane detailov. Nová generácia či nový majitelia začali s úpravami. Prieskum autora ukázal, že ľudia tieto zmeny vnímajú ako novostavby a nie rekonštrukcie (obnovená fasáda alebo zateplenie). Z toho vyplýva, že aj tieto minimálne zmeny fasády potvrdzujú modernosť návrhov z 30-tych rokov 20. storočia.

Na druhej strane je štvrť širšou verejnosťou (návštevníkmi) ako celok vnímaná rozporuplne. V prvom pláne ak prichádzajú od mesta, okrem kostola si všimnú povojnové obytné baraky v súčasnosti nadstavané dvojpodlažnými nadstavbami a mestské bytovky. Ak pozorovateľ zíde z kopca k rodinným domom, je vidieť a počuť rušnú estakádu, ktorá vedie aj nad domami ulice Tolstého. Je to výsledok budovania zlého dopravného systému mesta a zahustením dopravy. Ľudia si na túto situáciu postupne zvykali a v súčasnosti už rezignujú na všadeprítomný hluk, exhaláty. Pôvodná identita a zakomponovanie štvrte v tomto priestore je narušená telesom estakády ako aj nerealizovaním dobudovania štvrte rodinných domov v povojnových rokoch.

Ak si odmyslíme tieto aspekty, hodnoty štvrte sú stále viditeľné. Jej jadrom ostáva Stárkova ulica a ulica na Šefranici s pôvodnou realizáciou zo 30-tych rokov. Identita môžeme vnímať cez jej charakteristické črty architektúry a urbanizmu ku ktorým patrí:

- Charakteristická čistá puristická funkcionalistická architektúra
- Domy majú ploché strechy (šikmé len výnimočne)
- Rytmizujúca dynamická uličná fasáda
- Zjednotením oplotenia pre celú štvrť sa docielilo nerušeného vnímania uličnej fasády použitím transparentného kovového pletiva
- Urbanizmom vytvorený jednotný charakter štvrte
- Okrasné záhradky s kvetmi alebo zeleňou dopĺňajú typické prostredie štvrte ako i zachované preslnenie a svetlosť priestorov

Z pohľadu ideí dobového moderného bývania môžeme hodnotiť, že vo Svojdomove naplnili svoju podstatu – táto mestská štvrť dodnes predstavuje vysoký štandard bývania v meste.



Pohľad na Žilinu a Svojdomov (v popredí) (1935)



Uličná rytmizujúca fasáda na Šefranici, stav z roku 2004.

Zhrnutie - návrhy a podnety

V nižšie uvedených bodoch zhŕňam aktuálne kritické fakty o stave Žiliny, ktoré sú pomenované na základe výsledkov vlastného výskumu a pozorovaní. Okrem vedecko-odbornej činnosti - spracovanie konkrétnych architektonických súborov a urbanistických konceptov - sa dlhoročne a systematicky venujem prezentácií tejto problematiky a svojou výstavnou a publikačnou činnosťou upozorňujem odbornú i laickú verejnosť na postavenie pamiatok a identitu mesta.

Uvádzam podnety a odporúčenia, ktoré by mali napomáhať ochrane trvalých hodnôt a zároveň sú podnecujúce pre smerovanie rozvoja mesta.

- **Prízvukujem dôležitosť informovanosti obyvateľov a širšej odbornej verejnosti z dôvodu spoznania hodnôt a stotožnenia sa s pôvodnou koncepciou architektúry. Povedomie obyvateľov môže zohrať podstatnú úlohu pri zachovanosti obytných objektov v ich pôvodnej funkcii a architektúre, čím sa zachráni dobový obraz mestského priestoru. Uvedená idea sprevádzaná prakticky úctou k týmto objektom si vyžaduje víziu mesta, ktorej súčasťou bude potreba zachovania konkrétnej časovej vrstvy.**
- Je nedostatočné prepojenie na kultúrne a prírodné pamiatky, čím stráca tento významný potenciál, vlastný celému regiónu. Je potrebné doriešiť odstavné parkoviská, informačné tabule (o prepojení na ďalšiu kultúrnu pamiatku) a pod.
- Mesto by malo byť centrom a garantom regiónu žilinskej kotliny

V územnom plánovaní musia byť zakomponované prvky vyplývajúce z nasledovných nedostatkov:

- absencia vízie rozvoja mesta
- V súčasnom budovaní mesta nie je zahrnutá väzba medzi vnútornou a vonkajšou krajinou (pohľadové osi na okolitú panorámu hôr).

- Situovanie mesta na vážskych terasách nie je v novej zástavbe využité, a kvôli hustej zástavbe sa stráca pôvodná topografia terénu a priestor sa zjednocuje do roviny. Takýto priestor by mal byť rešpektovaný a zakomponovaný do kompozície územia.
- Mesto nevyužíva prvky vonkajšej krajiny ako je fenomén sútoku v krajine, ktorý nie je zahrnutý do mestskej krajiny, ale sú vysunuté na perifériu záujmu. S tým súvisí aj riešenie Budatínskeho hradu a nevyužitie jeho potenciálu. V tomto kontexte navrhujem pri rekonštrukcii železničného uzla Žilina zmenu v materiálovej konštrukcii železničného mosta na železobetónový s dotvorením lávky pre peších (sútok riek Váhu, Kysuce a Rajčanky).
- Vybudovaním megaštruktúr bola narušená hlavná kompozičná kostra mesta (pešia zóna – železničná stanica - Národná ulica „Masaryčka“ – Hlinkovo námestie – farské schody – Farská ulička, hlavné námestie - Bulvár ...) a zmena mierky a výškovej zástavby má za následok stratu kompozičných pohľadov.
- Neuskutočnená decentralizácia mesta (navrhovaná už v roku 1929) má za následok preťaženie historického námestia, strata záujmu o centrum. Nahrádza ju ho „centrá“ obchodný dom Dubeň – Carefure. Periféria - Kamenná ulica sa stáva živnou pôdou obchodu, priemyslu, ale je bez potrebného dopravného napojenia na mesto a okolie.
- Treba vybudovať novú mestskú tržnicu v blízkosti autobusového nástupišťa, v znení približujúcom sa pôvodnému návrhu J. Peňáza. V súčasnosti v Žiline absentuje zodpovedajúca mestská tržnica, ktorá by mala byť samozrejmom súčasťou mesta. Blízkosť mestskej stanice umožňuje prepojenie na prímestskú dopravu a tým zefektívňuje celý proces.
- Veľká časť pôvodných parkov, športu a zelene je nahradená zastavanými plochami obchodných centier (AUPARK, Mirage, Dubeň a pod.), ktoré neúspešne prezentujú snahu o nahradenie zelených plôch v interiéroch alebo na strechách. Nad pôvodným návrhom z regulačného plánu (1929) na mestský park, ktorý čiastočne realizoval záhradník J. Červinka visia otázky. V súčasnosti sa objavil zámer zviest' potok Všivák v Bôrickom parku do potrubia. Tento park treba revitalizovať a dobudovať prepojenia na mesto a lesopark Chrašť.

V nasledujúcich bodoch uvádzam negatíva s potrebou komplexnejšieho a novou víziou na zmenu existujúceho stavu:

- Nevybudovanie komunikačných vstupov (estakáda) na zodpovedajúcej úrovni spôsobuje dopravné kolapsy (nie len z estetického hľadiska, ale aj funkčného).
- Obytné časti a súbory v celom meste majú problém s hlukom z dopravy, ktorý je kvôli zle riešenému dopravnému systému všadeprítomný.
- Vstup do mesta tvorí prvý dojem na návštevníka. Železničná stanica je jeden z hlavných vstupov. Z cestnej komunikácie by mali byť vidieť panorámu - siluetu mesta ako aj symboly - mestské veže, Budatín a ďalšie. V súčasnosti sú tieto pohľadové osy z diaľnice D1 vytvorené nové. Tento prvok – vstup je výrazne zanedbávaný a nekonceptný.
- Amorfna architektúra dáva dojem neprítomnosti histórie a vytvára anonymné prostredie. Z toho plynie narušený vzťah povedomia obyvateľov k mestu a k jeho histórii. Vytvárajú sa so zmesou útržkov histórie rôzne fabulácie a prvoplánované myšlienky.
- Štruktúra, pestrosť, mierky, formy a kompozícia verejných priestorov je zanedbávaná, dotvára ju chaotická zástavba čo výsledkom absencie vízie.
- Systematicky chýbajú rekreačné a športové priestory, areály, ktoré ešte v 50-tych rokoch boli v meste prítomné a veľmi využívané domácim obyvateľstvom.
- Absencia zelených plôch, zvýšená tranzitná doprava a koncentrácia fabrik výrazne prispieva k zlému životnému prostrediu (vybudovanie fabriky na polystyrén a i.).

Nenávratné zmeny...

- Vybudovaním mimoúrovňovej estakády je vytvorená monumentálna betónová bariéra 10 mimoúrovňových križovatiek okolo celého starého mesta.
- Obchodné centrá – hypermarkety, ktorých je minimálne 15, sú umiestňované do historického centra, širšieho centra a na jeho okraj. Preexponovanosť počtu obchodov je viac ako jasná.

- Búrané - asanované pamiatky (Žilinský hrad z 12./13. storočia, Žilinská mestská brána s opevnením, rímskokatolícka stredoveká fara, zbúranie a ničené – prefasádovanie renesančných, barokových, secesných, funkcionalistických domov) degradujú, resp. nenávratne a v tomto prípade systematicky mažú históriu Žiliny (Mellner, 2010, 42-44).

Aká je v súčasnosti kvalita bývania v meste? V Európe dnes človek žije v 90 percentách v urbanizovanom prostredí, nevynímajúc prírodu s lesným a hospodárskym využitím. Mestá sú živé organizmy a ľudia sú tí, čo určujú ich vývoj, riadiac sa predstavami, potrebami a ideálmi. V priestore ostávajú zhmotnené činy s následným uchovaním v obraze dejín a v podobe hmotnej pamäte. Sú pretvárané podľa súčasných podmienok - z klasického stredného veľkého osídlenia vznikajú mestské aglomerácie, rozťahané po krajine. „Mesto je hladový organizmus, ktorý vysáva okolitú krajinu a tak rastie.“ (Sádlo, 2009). Novodobé developerské trendy menia krajinu v prudkých „rozvojových“ vlnách, kde ju nespoznávame a stávame sa v nej cudzincami. Ucelenú krajinu tým zvetrávajú a drobia na kúsky, ktoré nedokážu odolávať zvýšenej záťaži životné prostredie. Krajina a mesto sa nenávratne mení. Nedokážeme tieto zmeny absorbovať a to má za príčinu narušenie vzťahu ku krajine. Je dôležité prijať vnímanie súčasnej krajiny bez predsudkov a s novou krajinou príde nová svojbytná poézia (Sádlo, 2009, pozri napr. Marcelli 2012).

Mesta a ich životný štýl držia obyvateľov vo svojom mikrosvete. Opustenie centra na perifériu, alebo do voľnej krajiny, nás konfrontuje s priestorom ktorý ani nespoznávame. Tieto hraničné periféria odhaľujú živelnosť - sídelnú kašu (Hnilička,2010,21-25). Artiklom je voľný priestor krajiny, je zaberaný bez koncepcie a okamžité dočasné využitie. Z toho dostávame obraz mesta bez začlenenia do krajiny, ktorý mení naše životné prostredie a stáva frustrujúcim obrazom globálnych zmien (L.Krier,2001,71). Dobré prepojenie mesta s krajinou dáva silu na rozvoj sídla.

V súčasnosti môžeme podľa môjho názoru hovoriť o migračných mestách, kde veľký počet ľudí migruje za prácou, do priemyselných parkov. Premieta sa to aj

v urbanistickej štruktúre – vytvárajú sa obytné súbory ako nocľahárne. Centrum sa premenilo funkčne na veľké obchodné nákupne stredisko a vytláča spoločenský život. Ale pre ľudskú podstatou je potreba kontaktu, interakcie medzi obyvateľmi. Centra poskytujú práve rôznorodé formy kontaktu (J.Gehl, 2002). Okolo nákupných centier vzniká nové delenie mesta, mestských časti a hypermarkety sa stavajú novými centrami so svojim jednotným mikrosvetom. Títo podnikatelia realizujú svoje projekty vo vidine rýchlych ziskov, bez ohľadu na okolitú urbanistickú štruktúru, kde sa správajú ako totalitná architektúra. Agresívne si vynucujú vo svojom okolí zásahy, sú to fatálne následky na dopravu, funkciu, podlažnosť, hustotu, parkovacie možnosti a pod.

V identite mesta zanechá nezmazateľnú stopu každá doba, ktorá obohacuje priestor o svoju časovú vrstvu. Toto vrstvenie je dôležité pre štruktúru, pri ktorej sa vytvárajú jednotlivé charakteristické prvky.

Záver

Mesto je ako veľké laboratórium, kde sa prevádzajú v reálnom čase rôzne experimenty, overujú teórie z ktorých dostaneme reálne výsledky. Naše činy ovplyvňuje subjektívne vnímanie a preto si nedokážeme predstaviť, že by mohlo k identite prispievať čokoľvek súčasného, čo sami vytvárame (Koolhaas, 2010).

Štúdia o urbanizme a obraze Žiliny z obdobia rokov 1918-1948 je spracovaná s cieľom jej ďalšieho využitia v súčasnom i budúcom mestotvornom procese. Medzivojnové obdobie vývoja urbanizmu Žiliny a predovšetkým štvrte Svojdovcov nebolo do súčasnosti podrobne spracované a odborne publikované vo forme vedecko – odbornej štúdie. Poukazujem na nutnosť zachovania časových vrstiev, ako aj časovej vrstvy funkcionalistického mesta, ktorú treba vnímať ako pamiatku a chrániť ju. Považujem za dôležité, aby mestá si chránili nie len jednotlivé vybrané solitéry ale územné celky, ktoré vytvárali – tvoria súčasť dokumentu doby vývoja mesta (identitu) a mali by sa pri procese zmeny hodnotiť komplexne ako pamätihodnosti.

Prezentujem cenný urbanistický súbor – žilinskú mestskú štvrť Svojdomov, ktorej sa ešte nedostalo uceleného spracovania (okrem Mellner 2010) a ktorá objektívne predstavuje dôležitú pamiatku moderného bývania a architektúry medzivojnového obdobia (1931) na Slovensku. Výsledky vychádzajú zo základného výskumu autora, založeného na výskume archívnych dokumentov (pôvodné stavebné povolenia, projekty, mapy, dokumenty, pozostalosti po architektov, dobová tlač, odborná dobová tlač, monografie a iné tlačové sekundárne zdroje). Súčasťou bol aj výskum - rozhovory medzi pamätníkmi, obyvateľmi skúmanej predmetnej štvrte, ktorí poskytli doplňujúce informácie. Sám autor je dedičom primárnych informácií (dokumenty a projekty) dokumentujúcich založenie družstva Svojdomov a stavebnej realizácie tejto akcie. Vďaka tomuto výskumu a objaveným novým materiálom a dokumentom je bez sporu potvrdené jej zaradenie do trendov celoeurópskeho bývania prezentované v Štuttgarde v roku 1927.

Svojdomov môžeme priradiť a porovnávať so súdobými dlhodobo svetoznámymi realizáciami Praha - Baba, Brno - Nový dům a i., každá so svojimi špecifikami, pričom ich spoločným menovateľom je okrem modernej architektúry a bývania i použitie racionalizácie a typizácie výstavby. Svojdomov spĺňa požiadavky doby prezentované na súdobých výstavách architektúry: nové konštrukcie, typizácia a normalizácia, potreba riešenia návrhu praktického, použiteľného bytu, dbanie o bytovú hygienu, zabezpečenie vetrania a preslnenia obytných miestností, ideálna orientácia obytných a oddychových (spacích) priestorov na svetové strany, prepojenie bývania so zeleňou a i. Mestská štvrť Svojdomov v Žiline je skôr praktickou ukážkou použitia týchto princípov, kde hrala dôležitú úlohu myšlienka zabezpečenia bývania a funkčnosti.

Z doteraz známych predstavuje Svojdomov „jedinú“ realizovanú obytnú štvrť rodinných domov v takomto rozsahu zo začiatku 30. rokov 20. storočia na území Slovenska, ktorá sa venuje modernému bývaniu. Stavby rodinných domov boli určené pre strednú vrstvu, ktorá pri tvorbe projektov požadovala moderné bývanie.

Svojdomov predstavuje stále obývanú a živú mestskú štvrť, ktorej stav – urbanizmus i interiér - boli do začiatku 21. storočia narušené len minimálne. Považujem za nutné,

aby bol tento celok dôkladne zdokumentovaný, prezentovaný a zároveň vyhlásený za pamiatkovú zónu. Jeho ochrana nám s ďalšími pamiatkami (Behrensova synagóga Neológov, Finančný palác a i.) pomôžu zachovať odkaz funkcionalizmu Žiliny, resp. Slovenska. Štúdiá slúži ako podklad na vyhlásenie mestskej pamiatkovej zóny Svojdodomov a vyhlásenie objektov za Národnú kultúrnu pamiatku. K hlavným východiskám návrhu patrí: zachovaný urbanistický koncept prvej etapy z tridsiatych rokov, zachovaná dobová architektúra na vybraných objektoch, a pozoruhodné architektonické detaily (slnečný kúpeľ, koncept dvojdomov a pod.), zachované časti uličnej fasády.

Ďalším dôležitým výsledkom práce je analýza súťaže (1929) na Regulačný plán mesta Žiliny, zúčastnený autory – J. Peňáz, V. Zákrejs a B. Fuchs, ktorý patrili k najvýznamnejším urbanistom vtedajšieho Československa. Urbanista J. Peňáz vytvoril vo svojom návrhu hlavnú kompozičnú kostru územia mesta s princípmi aktuálnymi až do súčasnosti, umožnil územný rast a poskytol vysoký štandard mesta. Vybrané myšlienky decentralizácie mesta (1929) sú doteraz platné, aktuálne do súčasnosti a majú sa implementovať do dnešného návrhu vnútorného mesta v procese spracovania územného plánu Žiliny.

V kontexte medzivojnovnej architektúry sú analyzované aj ostatné žilinské realizácie (kolónia na Moyzesovej ulici - 1922, štvrť Malá Praha – 1923 a Ružičkova kolónia – 1928). Na problém bytovej núdze sa reflektovalo aj v Žiline, ktorá v tomto období patrila stavebným rozvojom k najdynamickejšie sa rozvíjajúcim mestám na Slovensku pomerom počtu obyvateľov a bytových jednotiek k veľkosti sídla. Mesto v tomto období vyhlasuje program pre sociálne slabších občanov s cieľom postaviť mestskú časť v štýle záhradnej štvrť s modernými presklenými, hygienickými vyhovujúcimi domami. Aj keď program mesta sa neuskutočnil, tieto myšlienky sa realizovali pod vedením iných subjektov (napr. Družstvo Svojdodomov). Kvalitu architektúry v Žiline vo všeobecnosti podporujú aj mená významných architektov: B. Fuchs, M. M. Scheer, Ž. Wertheimer, J. Stein a i. Funkcionalizmus sa do kultúry a spoločnosti vžil už pomerne skoro. Propagovali ho mladí autori svojou progresívnou architektonickou a umeleckou

tvorbou. Nachádzame tu jedinečnú dobovú výpoveď v pamiatkach a kultúrnych počinoch, ktoré sa priamo zapájali do európskeho a svetového diania

Mesto Žilina sa stalo jedným z hlavných centier tvorby slovenskej modernej architektúry a prináša obraz moderného mesta. Synonymum tejto novej doby bolo aj heslo „Nová doba, nový svet“ (Mellner, 2010, 34). Stalo sa jedným z hlavných centier tvorby slovenskej modernej architektúry a prináša obraz moderného mesta. V Žiline boli realizované viaceré moderné stavby, medzi ktoré patrila napríklad vila Wittenberg (1924) od nestora funkcionalistickej architektúry Slovenska Fridricha Weinwurma. Najvýznamnejším žilinským architektom medzivojnového obdobia bol Michal Maximilián Scheer, ktorý vďaka svojej progresívnej tvorbe patril medzi popredné osobnosti slovenskej architektúry. Medzi tie významné stavby patria Finančný palác, Neologická synagóga a mestská štvrť Svojdómov. Stavby, v ktorých sa stotožnili vtedajšie moderné myšlienky samotného obdobia, vytvorili symboly doby a jedinečnú identitu mesta.

ZOZNAM POUŽITEJ A ŠTUDIJNEJ LITERATÚRY

Archív Mellner (dokumentácie dedičov Štefana Mellnera)

T. Alexy: Vývoj a premena urbanistickej štruktúry. Exaktné východiská urbanistickej rekonštrukcie. STU Bratislava 1999.

A. Benesch – R. Doblhammer: Ochrana krajinné identity před společností - pro společnost? In: I. Vorel – P. Sklenička: Ochrana krajinného rázu. Sborník příspěvků z konference. Praha 2006, 7-11.

V. Cílek: Krajiny vnitřní a vnější. Dokorán 2005.

Ch. Day: Duch a místo. ERA 2004

M. A. Dneboská: Hledání jednoho z aspektů krajinné identity. In: ? In: I. Vorel – P. Sklenička: Ochrana krajinného rázu. Sborník příspěvků z konference. Praha 2006, 13-18.

M. Dončová: Partizánske – Baťova architektúra. Monumentorum Tutela – Ochrana pamiatok 20, Bratislava 2009, 209-217.

M. Dulla: Architekt Emil Belluš, Bratislava 2010

M. Dulla – H. H. Moravčíková: Architektúra Slovenska v 20. Storočí. Bratislava, SLOVART 2002.

M. Dulla: Posledná synagóga: Vznik a podoba synagógy neológov v Žiline od P. Behrensa. In: Architektúra a urbanizmus, roč. 38, 2004, č. 3-4, 199-215.

Časopis FORUM I II, 1931;

Časopis FORUM , 1935; Bratislava, 211 – 218

P. Čorba : Budúci rozvoj usmerní nový Územný plán mesta Žilina. 2012
<http://www.zilina.sk/index.php?page=ukazspravu&id=11417> (dňa 20.12.2012)

I. Fialová : Jaká jsou specifika výzkumu architektúry ?, A&U XLV, 1 – 2/2011, Bratislava 2011, 91 – 103

I. Fialová : Architektúra, ktorá řeší urbanistické problémy místa, Zlatý řez 32, zima 2009/jaro 2010, 20 - 27

- A. Findor : Identita, http://www.evropskemesto.cz/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=546 (prezerané 28.2.2012)
- L. Foltyn: Slovenská architektúra a česká avantgarda 1918-1939, vydavateľstvo SAS 1993.
- J. Gehl: Život medzi budovami, užívaní verejných priestranstiev. ERA 2002.
- J. Gehl - L. Gemzoe: Nové mestské priestory. ERA 2002.
- J. P. Gössel - G. Leuthäuserová : Architektúra 20. storočia, Taschen/Slovart 2006
- P. Halík – P. Kratochvíl – O. Nový : Architektúra a mesto, Academia Praha 1996
- J. Hlavaj: Martin. Stavebný obraz mesta. SAS Bratislava 1994.
- L. Horňáková (ed) : Fenomén Baťa zlínska architektúra 1910 – 1960, Zlín 2009, 99
- P. Hnilička: Sídlní kaše. ERA 2005.
- P. Hnilička: Mesto v krajine alebo spíše „mestokrajina“, Zlatý řez 33, zima 2010, 20 - 25
- E. Hruška: Úvod do urbanizmu a územného plánovania. SAV Bratislava 1955.
- E. Hruška: K tvorbe urbanistického prostredia. Bratislava, ZSAVŠ 1985.
- J. Hrůza: Budúcnosť miest. Orbis 1962
- J. Hrůza: Staviteľé měst, Agora, Praha 2011
- J. Hrůza: Slovník soudobého urbanismu, Odeon , Praha 1977
- J. Hrůza – J. Zajíc : Vývoj urbanismu. II. díl. Praha 1999.
- J. Chatrný : Jan Vaněk 1891 – 1962, civilizované bydlení pro každého, MMB Brno 2008,104
- J. Jehlík : Bezpečí, komunikace, reprezentace, Zlatý řez 33, zima 2010, 4 - 20
- R. Jenkins: Social Identity. Third Edition. London and New York: Routledge 2008.
- V. Karfik : Vladimír Karfík, architekt si spomína, SAS Bratislava 1993
- K.K.: Die Wohnhausanlagen der Gemeinde Wien:,Forum No.2/ 1933 Bratislava
- W. Koch : Evropská architektúra, Universum, Banská Bystrica 2008

- R. Kolhaas : Generické město, Zlatý řez 32, zima 2009/jaro 2010, 20 - 27
- R. Koucký : Súčasnosc je vrcholom historie, Zlatý řez 33, zima 2010, 82- 85
- R. Koucký : Urbanismus jako autorské dílo, Zlatý řez 33, zima 2010, 86- 89
- B. Kovač : Územný plán nástroj intezity využívania územia, Urbanita, 1, Bratislava 2012, 8 – 11
- B. Klein: Významné mestá Slovenska na tajných mapách 18.storočiach. VEDA 2003.L.
Krier: Architektúra volba nebo osud. Praha, Academia 2001
- L. Krier: Architektúra volba nebo osud, Academia, 2001 Praha
- V. Kristenová: Žilina v minulosti a dnes. Vlastivedný zborník Žilinského kraja, Žilina 1963.
- K. Kubičková : Banska Bystrica – ohrozenie urbanisticých častí mesta z 50.- až 70. Rokoch 20. Storočia, Monumentorum Tutela 20, PU SR Bratislava 2009, 158 - 164
- K. Kubičková (ed): Michal Maximilián Scheer – architektonické dielo. Katalóg výstavy, Bratislava SAS 1993
- K. Kuča a kol.: Města a městečka v Čechách, na Morave a ve Slezku. Libry
- Z. Kudělka – J. Chatrný : O nové Brno – Brněnská architektúra 1919 - 1939, Brno 2000
- B. Kutschinski-Schuster: Corporate Identity für Städte. Eine Untersuchung zur Anwendbarkeit einer Leitstrategie fuer Unternehmen auf Städte. Verlag die Blaue Eule. Essen 1993.
- K. Lynch: Obraz mesta, Polygon 2004.
- H. Moravčíkova : Bratislava: mesto bez vlastností ?, A&U XLIV, 1 – 2/2010, Bratislava 2010
- K. Maier (ed.): Urbanistická čítanka 1. Vybrané texty urbanistickej literatury XX. stolecí. Praha 2000.
- M. Marcelli: Mestá: domy, ľudia, toky a obrazy. Urbanita 3, 2012, 7-9.
- L. Mumford: Co je město (1937) ?. In. K. Maier (ed.): Urbanistická čítanka. Praha 2000, 29-33.
- A. Jacobs – D. Appleyard: Manifest urbanistickeho navrhovani (1987). In. K. Maier (ed.): Urbanistická čítanka. Praha 2000, 70-81

- K. Maier : Hopodářenání a rozvoj českých měst 1850 – 1938, Academia Praha 2005
- K. Maier (ed.): Urbanistická čítanka 1. Vybrané texty urbanistické literatury XX. století. Praha 2000.
- D. Mellner: Prúdy avantgardy. Os Brno-Žilina. Výstava – podklady k výstave, 2011.
- D. Mellner: Vplyv železnice na rozvoj mesta Žiliny, zborník na konferenciu Železničné pozemné stavby 2005, Trenčianske Teplice - 13.10 - 14.10. 2005
- D. Mellner: Zamyslenie sa nad vývojom námestia mesta Žiliny, Vlastivedný zborník Považia 2006, Žilina, 185-192
- D. Mellner: Architektúra medzivojnová mesta Žiliny. Artis Omnis, 2007.
- D. Mellner: Žilinský hrad. INFORMÁCIE architektúra, interiér, desing – december 2007
- D. Mellner: Michal Maximilián Scheer, Stavba XII, 5/2009, 60 -61
- D. Mellner : Identita mesta – priestoru, štúdia, 2009
- D. Mellner: Kríza identity mesta, Projekt 02/2010, 72-75
- D. Mellner: Žilina a Svojdov. Moderná architektúra a urbanizmus mesta (1918-1948). Žilina 2010.
- D. Mellner: Žilina – mesto a priemyselné zóny. In: Město, region a velko prumyslové zóny. Seminář AUÚP, Ostrava 2009. Příloha časopisu Urbanizmus a územní rozvoj 1/2010. Brno 2010, 41-46.
- D. Mellner: Žilinský hrad – stratený v čase a priestore, Informácie 4/2010, str. 42-44, ISSN 1335 - 2059
- D. Mellner (spoluautor): Slávne vily Slovenska (vybrané heslá). In: M. Dulla et al., Bratislava, FOIBOS 2010.
- H. Moravčíková : Bratislava : Mesto bez vlastností, A&U XLIV, 1-2/2010, 34-51
- H. Moravčíková : Vývoj názorov na obnovu architektúry moderného hnutia : prípad Slovensko, A&U XLIV, 3-4/2010 , str. 180 -199
- J. Musil a kol. : Lidé a sídliště, Svoboda Praha 1985
- Ch. Norberg-Schulz: Genius loci, Krajina, místo, architektúra, 2. Vzdanie, Dokořán 2010.
- O. Nový: Česká architektonická avantgarda. Praha 1998.
- Časopis Nový svet 2, 1927; a i.

- M. Ragon: Kde budeme žít zajtra. Mladá fronta 1967.
- J. Pechar : Vývoj architektúry v 19. a 20. století, ČVUT Praha 1987
- K. Plummer: Identity. In: W. Outhwaite and T. Bottomore, eds., The Blackwell Dictionary of Twentieth Century Social Thought. Oxford: Blackwell 1993, 270-272.
- J. Sádlo : Suburbie jako domov, “, Zlatý řez 31, zima 2009, 64 – 75
- J. Sedlecký: Ostravské brownfieldy. In: Město, region a velko průmyslové zóny. Seminář AUÚP, Ostrava 2009. Příloha časopisu Urbanizmus a územní rozvoj 1/2010. Brno 2010, 51-53.
- C. Sitte: Stavba miest. Praha, Arch 1995.
- P. Sklenička : Základy krajinného plánování, Praha 2003
- L. Šášky: Kamenná krása našich miest. Osveta 1981.
- Š. Šľachta (ed.): Moderná architektúra na Slovensku. Katalóg výstavy. Bratislava, SAS 1991.
- Š. Šľachta : Neznámi známi, Bratislava, SAS 2004.
- Š. Šľachta : Architektúra vec verejná, Bratislava, SAS 2009.
- O. Ševčík a kol. : Architekti programy realizace : sešit č. 1, ČVUT Praha 2011
- R. Švácha: Od moderny k funkcionalizmu. Praha 1995.
- T. Šenberger – V. Šlapeta –P. Urlich : BABA, Osada Baba plány a modely, ČVUT Praha 2000
- S. Templ : BABA, Osada Svazu Čs. díla Praha, malá edice zlatý řez, Praha 2000
- M. Topolčianska : Malý moderný dom/ domov ako pamiatka, A&U XLIV, 3-4/2010, 352-361
- F. Trnkus: Urbanistická kompozícia I. STU Bratislava 1996.
- F. Trnkus: Základné komponenty obrazu vnútromestskej štruktúry. In: F. Trnkus a kol.: Urbanistické hľadiská formovania vnútorného mesta. STU Bratislava 1999.
- UNITAS. Almanach stavebného družstva Unitas. Bratislava 1930/1931.
- T. Valena : Město a topografie, NTM, Praha 1991

P. Vodrážka: Dejiny stavby miest. Bratislava. Bratislava, STU 1996.

P. Vodrážka: Mesto 20. Storočia – zásah do štruktúry existujúcich miest, URBANITA, 2/2012

I. Vorel - P. Sklenička: Ochrana krajinného rázu, Praha 2006

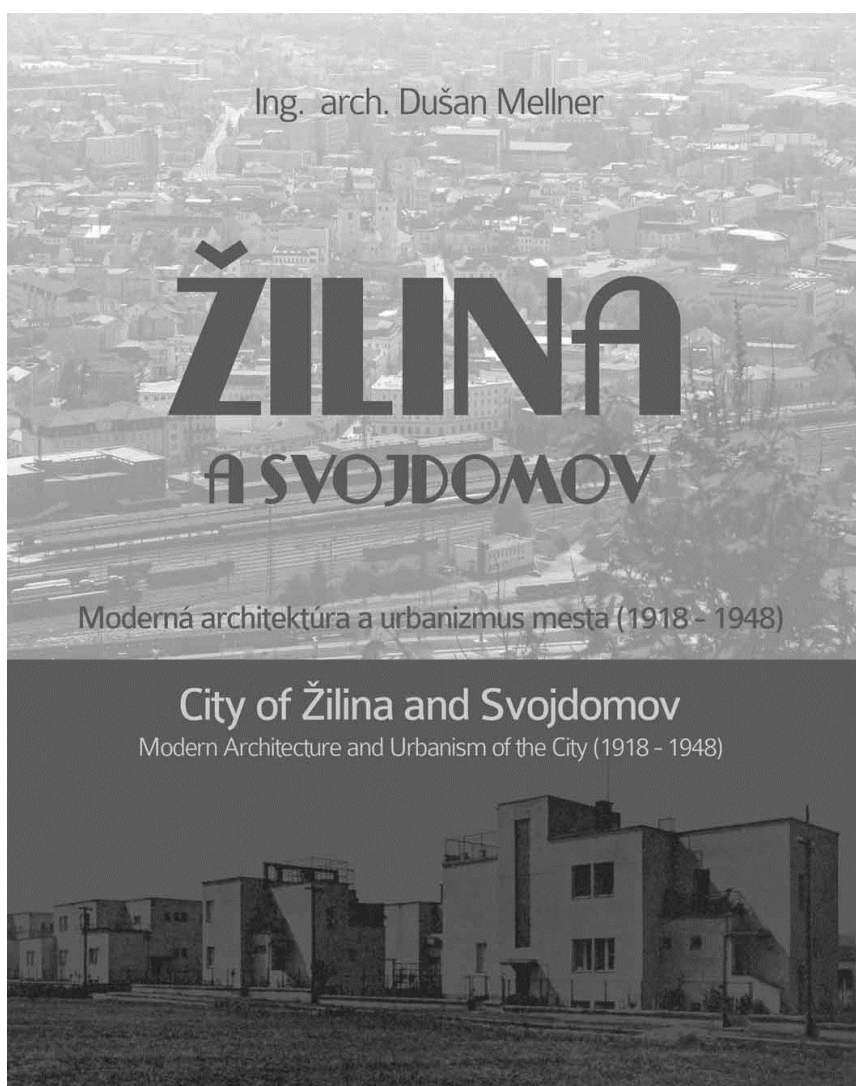
I. Vorel – J. Kupka : Krajiny ráz a nástroje jeho ochrany, Urbanita 4/ 2011, Bratislava

Š. Zongor: Nová architektúra na Slovensku, architekt Scheer. Bratislava 1932

PRÍLOHY

Neoddeliteľnou súčasťou tejto práce je monografia doktoranda, kde sú prezentované dokumenty, fotografie a mapy k textu dizertačnej práce.

D. Mellner: Žilina a Svojdov. Moderná architektúra a urbanizmus mesta (1918-1948). Žilina 2010. 978-80-970620-7-1



Annotation

A study of urbanism and the image of Žilina in the period of 1918-1948 has been prepared with the objective of its further use in current and future city-forming process. Žilina was one of the main centres of Slovak modern architecture and with its building development it represented one of the most dynamic cities in Slovakia. The work out comes also include competition analysis of the „Regulating Plan of Žilina City“(1929) which created a high standard. It was set rather high through the tender ideas of three known authors - J. Peňáz, V. Zákrejs and B. Fuchs. J. Peňáz in his winning design created the major compositional backbone of the city area with the principles to remain until now.

Selected ideas of city decentralization are still valid and updated based on the "first republic" proposal.

The work core is to analyze the valuable functionalist urban set in Žilina – Svojdromov colony which has so far not been thoroughly analyzed and published (except of Mellner 2010, Appendix - publication). This district is objectively an important monument of modern residential and the interwar period architecture in Slovakia. Its inclusion in the pan-European housing trends presented in Stuttgart in 1927 was surely confirmed through his research, new materials discovered and the documents. Svojdromov can be assigned and compared to the world-famous contemporary long-term implementations as Prague - Baba, Brno - Novy Dum (New House) etc.

Svojdromov is still an inhabited and lively urban neighbourhood and its state –urbanism/city planning, architecture and partly the interior – were minimally modified by early 21st century. I find it necessary to thoroughly document this whole unit, present it and at the same time declare it as a monument zone. Its protection with other monuments (Behrens Synagoge Neologic, Finance Palace) represents a valuable functionalism reference of Žilina and Slovakia.

Keywords: City planning, Žilina, Svojdromov, neighborhoods and colonies, modern housing regulating plan, J. Peňáz, B. Fuchs, M. M. Scheer, "Žilina in 2000",urbanstructure of the city, functionalism, purism, the architecture of the interwar period of 20th century