

Mesto s rozlohou 80,03 km² leží v údolí rieky Váh v Žilinskej kotline, na sútoku Váhu s riekami Kysuca a Rajčianka. Výplň kotliny tvoria treťohorné sedimenty – zlepenca s vložkami mäkkých pieskocov karpatského paleogénu. Pozdĺž Váhu a Rajčianky sa tiahnu pomerne široké poriečne nivy, po stranách s pleistocennými štrkovými terasami. Žilinská kotlina sa nachádza medzi pohoriami Malá Fatra, Strážovské vrchy, Súľovské vrchy, Javorníky a Kysucká vrchovina. Nadmorská výška: 333 m n. m. (Námestie Andreja Hlinku). Priemerná teplota vzduchu v júli dosahuje + 18 °C, v januári – 4 °C. Ročný priemer zrážok je 650 až 700 mm. Snehová pokrývka je 60 až 80 dní v roku. Mesto je rozdelené na 20 mestských častí a 45 sčítacích obvodov, ktoré z hľadiska ich veľkosti predstavujú aj optimálne členenie na urbanistické okrsky.

Žilina – perla na Váhu...



Ing. arch. Martin PAVELEK,
autorizovaný architekt Slovenskej komory architektov (SKA)
a hlavný architekt mesta Žilina (od marca 2007)
Držiteľ ocenení:
– nominácie SKA na „European Union Prize for Contemporary Architecture Mies van der Rohe Award 2005“
– ceny SKA za architektúru „CE.ZA.AR 2004“
– hlavnej ceny titulu „Stavba roka 2003“
v rovnomennej verejnej celoštátnej súťaži,
– nominácie na „Cenu Dušana Jurkoviča 2002“
– ceny združenia ABF Slovakia
„Za tvorivý prínos v centrálnej mestskej zóne“
v celoštátnej súťaži „Stavba roka 1999“
– špeciálnej ceny v medzinárodnej súťaži EAAE
„Quest for urban design“ v Eindhoven v roku 1992.

NEDÁVNA MINULOSŤ

Žilina sa najmä počas rokov 1998 – 2006 stala veľmi špecifickým a neštandardným mestom v mnohých oblastiach vrátane architektúry, urbanizmu a územného plánovania. Problémom nebol ani tak prudký stavebný rozvoj, ako absentujúci vyvážený a zodpovedný prístup ku koncepčnému rozvoju mesta v zmysle platných územno-plánovacích dokumentácií.

V tom čase bolo vydaných množstvo prevažne vysoko účelových a neprofesionálnych rozhodnutí o realizácii nových stavieb, ktoré nebrali ohľad na rešpektovanie elementárnych urbanisticko-architektonických pravidiel, ba niekedy ani zákona a príslušných technických noriem. Pre isté skupiny to bol ekonomicky a krátkodobo efektívny ťah, žiaľ, s veľmi negatívnym dlhodobým dopadom a degradáciou hodnoty územia v ktorom boli realizované.

Mesto Žilina v rozsahu asi omnoho väčšom ako ostatné slovenské mestá má z tohto obdobia veľmi zlú skúsenosť s developmentom. Práve Žilina vo vypuklej miere doplatila na nedostatky súčasnej platnej legislatívy, ktorá, aj keď možno s dobrým úmyslom univerzálnosti, necháva veľký priestor možnostiam „slovenskej“ korupcie novodobých samospráv. To, samozrejme, spôsobilo totálne rozvrátenie zákonného stavu. A tak vzniklo mnoho veľkých realizácií obchádzajúcich územný plán mesta a zákon – predovšetkým nové nákupné strediská a obytné súbory na miestach, kde boli a naďalej mali byť námestia, parky alebo športoviská. Niečo sa zachrániť dá, s niečím sa bude musieť spoločnosť vysporiadať. Stavebný boom z minulých rokov priniesol do Žiliny aj výstavbu výškových budov, na ktoré mesto nebolo pripravené. Napriek tomu, že dve vyššie stavby sú tesne pred dokončením, výstavba prípadných ďalších je dosť diskutabilná. Stavby tohto druhu sú ekonomicky náročné, ale predovšetkým územne problematické z titulu ďalšieho trvalo udržateľného rozvoja mesta. Žilina má dnes 85 tisíc obyvateľov, čo v rámci Európy nie je nič viac, ani nič menej ako štandardné mesto na regionálnej úrovni, kde spravidla najvyššou budovou býva kostol.

SÚČASNOSŤ

Platný Územný plán sídelného útvaru (ďalej ÚPN-SÚ) Žilina bol schválený uznesením Vlády SSR č. 352/78 z 29. 11. 1978 a následne dopracovaný v júni 1980. V roku 1994 bol

ÚPN-SÚ prehodnotený a jeho záväzné časti boli schválené uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline a vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením mesta. V rokoch 1993 – 2009 bolo potom spracovaných celkovo šesť zmien ÚPN-SÚ Žilina. Okrem stále platného „historického“ ÚPN-SÚ z roku 1980 bol rozpracovaný nový „Územný plán mesta Žilina“. Koncept bol spracovaný a prerokovaný v roku 2000 a odvtedy prebiehali práce na vypracovaní samotného návrhu, ktorý však pravdepodobne nebola vôľa zo strany bývalého vedenia mesta dokončiť.



Radničná ulica, foto: Jozef Feiler

Vďaka posledným komunálnym voľbám, ktoré priniesli Žiline zásadné zmeny, sa mnohé veci vrátili do normálnych koľají a jednou z nich bolo aj návrat ku koncepčnému rozvoju mesta. Ihneď v roku 2007 boli vypracované a odovzdané tri dôležité územno-plánovacie dokumenty: Dopravno-inžinierske podklady, Návrh koncepcie zelene Mesta Žilina, Koncepcia rozvoja mesta Žilina v oblasti tepelnej energetiky. Ďalej bol vypracovaný Projekt cyklistických komunikácií, Projekt rozšírenia statickej dopravy, Projekt debarierizácie mesta Žilina a Územná prognóza strategického rozvoja mesta Žilina. V marci 2007 bol obnovený Útvár hlavného architekta, v rámci organizačnej štruktúry mestského úradu s názvom Odbor hlavného architekta (OHA). Pre mestá veľkosti Žiliny je takýto odborný útvar absolútne nepostrádateľný a mal by byť povinný zo zákona. Žiaľ, slovenská legislatíva do dnešného dňa nenašla preň miesto v žiadnom z príslušných zákonov. Otázka polohy tohto odborného útvaru v štruktúre samosprávy mesta tak, aby si zachoval svoju nezávislosť, je v rámci odbornej verejnosti veľ-



Budova Dexia banka Slovensko, foto: Jozef Feiler

mi diskutovaná. Na túto otázku asi neexistuje jednoznačná odpoveď, ale na základe práve žilinských skúseností je možné konštatovať, že v prvom rade všetko záleží na ľuďoch a až potom na systéme. Dobrá koordinácia urbanistického a architektonického rozvoja mesta závisí od kvality ľudí vo vedení mesta a odborného útvaru a od ich vzájomnej komunikácie. Ľudský faktor tu musí predstavovať kvalitu v dvoch úrovniach – prvou je rovina výlučne odborná a odrzkadľuje predovšetkým mieru vzdelanosti zodpovedných osôb. Druhou je rovina skôr morálna, ktorá odrzkadľuje mieru zodpovednosti verejného činiteľa voči spoločnosti.

ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE

Základným nástrojom „práce s mestom“ je územné plánovanie najmä v chápaní permanentného výkonu t.j. realizácie celého komplexu územno-plánovacích činností. Rozvoj mesta musí byť riadený, kontinuálny a vždy výhodný pre jeho obyvateľov. Dnešné územné plánovanie musí byť rýchlejšie a predvídavejšie, musí pripraviť flexibilnejšie podmienky na potenciálne využitie územia. Ďaleko väčší dôraz musí byť kladený na kvalitné a výhľadovo optimálne dopravné a komunikačné riešenie. Taktiež navrhované územné rezervy musia byť pripravené zvládnuť omnoho väčšie investičné zámery ako kedysi s dôrazom na hodnoty a princípy trvalo udržateľného rozvoja a ochrany životného a obytného prostredia.

Nový územný plán Žiliny, ktorý bude dokončený v apríli 2010, jednoznačne pomenuje a vymedzí všetky funkčné zóny, aby bolo od začiatku jasné, čo sa kde môže, resp. nemôže stavať.

Územná prognóza, ktorá pracuje s časovým horizontom 30 až 50 rokov, je jednou z územno-plánovacích metód, ktorá je na Slovensku veľmi málo využívaná. Práve jej časový horizont však zabezpečuje dostatočný odstup od dynamicky sa meniacej situácie v územnom rozvoji súčasnosti. Vytvára priestor pre analýzu a pochopenie prebiehajúcich procesov v území, rozvojových trendov, a zároveň vytvára priestor na vyhodnocovanie a projekciu možných budúcností. Len s dostatočným odstupom je možné vyhnúť sa urýchleným riešeniam situácií, ktorým trpia mnohé v súčasnosti schvaľované územné plány a najmä ich zmeny a doplnky. Cieľom územnej prognózy strategického rozvoja je získať pre Mesto Žilina predovšetkým odpoveď na zásadnú otázku ako zabezpečiť udržateľný rozvoj. Práve územnou prognózou je možné pokryť širšie rozvojové tendencie a trendy od Euroregiónu cez región a aglomeráciu k vlastnému mestu, s pokrytím rôznych časových rovín. Stanoví hraničné polohy využitia územia, samotnej veľkosti mesta ako prijateľného, s „priateľským“ a podnetným prostredím pre svojich obyvateľov v záujme zabezpečenia kvality života a vyváženosti vo všetkých zložkách prostredia.

DOPRAVA AKO ZÁKLADNÝ LIMIT ROZVOJA ÚZEMIA

Mesto Žilina je dôležitou križovatkou železničnej a diaľničnej siete. Cez mesto prechádzajú hlavné európske trasy E50 Západ – Východ a E75 Sever – Juh. Z hľadiska doprav-



Balustrády a farské schody, foto: Jozef Feiler

ného významu pre mesto Žilina a okolie je významné medzinárodné Letisko Žilina – Dolný Hričov. Služí pre región severozápadného Slovenska s približne 1,2 mil. obyvateľov.

Budúcnosť regiónu aj mesta je podmienená realizáciou a dobudovaním zodpovedajúcej dopravnej infraštruktúry. Mesto Žilina opakovane apeluje na komplexné riešenie žilinského dopravného uzla s prioritou riešenia diaľnice D1 v úseku Hričovské Podhradie – diaľničná križovatka Lietavská Lúčka – tunel Višňové – Dubná skala, spolu s južným diaľničným privádzacom a IV. okružnou komunikáciou (prepojením diaľničného privádzача c cestou I/18, ktorou by sa vyriešilo aj prevedenie dopravy pri odstávkach tunela Višňové). Odkladanie výstavby a neustále zmeny harmonogramov sa výrazne podieľajú na neustále sa zhoršujúcej dopravnej situácii v meste, kde základný komunikačný systém mesta plní zároveň funkciu nadradeného systému! Momentálne prevláda parciálny prístup k riešeniu dopravy okolo a cez Žilinu. Každý „kompetentný orgán“ si razí svoju politiku, bez ohľadu na názory odbornej verejnosti, pričom neraz vznikajú až nezmyselné riešenia a návrhy.

Obrovské nedostatky z minulosti má aj základný mestský komunikačný systém najmä v tom, že neboli rovnocenne pokryté všetky zložky dopravy. Preto sú aktivity v súčasnosti presmerované na budovanie cyklochodníkov, chodníkov, parkovísk, ako aj na celkovej debarierizácii mesta vo vzťahu k hendikepovaným občanom.

ROZVOJ MESTA – BUDÚCNOSŤ

Žilina má vynikajúcu geografickú polohu a ako dôležitý dopravný uzol v blízkosti hraníc s Poľskom a Českou republikou bude vždy priťahovať investorov. Stala sa aktívnou súčasťou novovzniknutého euroregiónu Žilina – Ostrava – Katowice s veľkým ľudským i hospodárskym potenciálom.

Výstavba závodu KIA sa nepochybne stala ďalším dôležitým impulzom pre naštartovanie „budovateľského“ procesu, ktorý vo výraznej miere poznačil život mesta, ako aj regiónu. Zóny na rozvoj takmer všetkých funkcií sú dlhodobo pripravené.

Výrazné špecifikum Žiliny, obrovskou devízou a zároveň nevyužitou rezervou, ktorá

nebola dospelá docenená, je prirodzené situovanie mesta na sútoku troch riek – Váhu, Kysuce a Rajčianky – v blízkosti historickej pamiatky Budatínskeho hradu. Územie predstavuje veľkú výzvu pre rozvoj mesta, ktoré by v budúcnosti malo mať výrazný mestotvorný, pobytovo-oddychový charakter. Vyriešená obslužnosť územia a infraštruktúra tak konečne môžu otvoriť možnosti doplnenia rozvoja mesta popri riekach.

Ďalšie špecifikum predstavujú pásy priemyselnej zóny, tiahnuce sa celým mestom od severu na juh a od východu na západ. Spolu so železnicou a s už spomínaným diaľničným privádzacom rozdeľuje sídlo na pomerne izolované časti. Rozvojové územie súčasných priemyselných zón západného a východného priemyselného pásma čaká preto celková revitalizácia a nové zadefinovanie jej využitia ako zmiešaného územia s podielom polyfunkčných plôch vrátane mestského bývania. Prvé investície a zámery sa už objavili, otázne je, či prežijú aj prebiehajúcu finančnú krízu.

Mesto očakáva ďalšie investičné aktivity najmä v oblasti rozvoja a budovania vedomostnej spoločnosti, čo znamená záujem o vedecko-technologické parky a výskumné areály na všetkých úrovniach, taktiež aktivity širokospektrálneho charakteru, kultúrno-spoločenské a mestotvorné, zamerané na revitalizáciu verejných priestorov. Tak ako v oblasti komerčných aktivít a obchodu, tak aj v oblasti bývania sa v blízkej budúcnosti nepredpokladajú výrazné zmeny, keďže v meste sú tieto potreby s dostatočnou rezervou pokryté. Prípadné nové väčšie priemyselné zóny plánuje mesto situovať mimo svojho katastra.

Mesto je momentálne v štádiu sebareflexie a hľadania výsledného „tvoru“ nového mesta. Snahou je, aby „perla na Váhu“ nadviazala na všetky pozitíva z minulosti, od stredovekého historického centra cez skvelý urbanisticko-priestorový rozvoj s okružno-radiálnym dopravným systémom až po neprehliadnuteľnú prácu veľkých architektov minulosti, akými boli Peter Behrens, Fridrich Weiwurm, Milan Michal Harminec, Michal M. Scheer, Jozef Zweigenthal a Ferdinand Čapka, ktorí svojimi skvelými stavbami dotvorili „genius loci“ mesta Žilina.

www.zilina.sk