



(NE)PLÁNOVANÁ BRATISLAVA

Henrieta Moravčíková

Peter Szalay

Katarína Haberlandová

Laura Krišteková

Monika Bočková

© Oddelenie architektúry, Historický ústav SAV,
Bratislava 2019

Text a grafické analýzy: Henrieta Moravčíková,
Peter Szalay, Katarína Haberlandová,
Laura Krišteková, Monika Bočková

Grafická úprava: Monika Bočková

Mapové podklady a reprodukcie archívnych
materiálov a fotografií: Archív mesta
Bratislavy; Múzeum mesta Bratislava; Archív
Pamiatkového úradu SR; Slovenský národný
archív, fond STK; Slovenská národná galéria;
Národní technické Muzeum Praha, Archív
Oddelenia architektúry HÚ SAV

Technická spolupráca a register: Dagmar Slámová

Odborné recenzentky: prof. Ing. arch. Ľubica
Vitková, PhD., M. Arch. Ing. arch. Mária
Topolčanská, PhD.

Editorka: Katarína Jostičová

Vydala a vytlačila VEDA, vydavateľstvo SAV,
Centrum spoločných činností SAV,
Dúbravská cesta 5820/9, 841 04 Bratislava,
v roku 2019 ako svoju 4 533. publikáciu
náklad: 50 ks

ISBN 978-80-224-1851-5

Maketa publikácie vznikla ako výsledok
vedeckého projektu Nezamýšľané mesto:
Architektonické a urbanistické koncepcie 19.
a 20. storočia v mestskej štruktúre Bratislavy,
podporeného Agentúrou na podporu výskumu a
vývoja (Evidenčné číslo projektu APVV-16-0584)

(Ne)plánovaná Bratislava:	4
História plánovania mesta	
1 Najstaršie koncepčné zásahy do výstavby mesta	6
2 Začiatky moderného plánovania	16
3 Funkcionalistické plánovanie a výstavba	28
4 Národne angažované plánovanie	38
5 Povojnová obnova mesta	46
6 Moderné plánovanie vrcholí	54
(Ne)plánovaná Bratislava:	64
Typológia mestských situácií	
I. Od lineárnej ulice k zložitému mestskému priestoru <i>/ Obchodná ulica</i>	66
II. Od periférie k novému centru <i>/ Kamenné námestie</i>	96
III. Nábřežie ako problém <i>/ Dunajské nábřežie</i>	134
IV. Fragmenty konceptov <i>/ Vládna štvrť a priečna os</i>	172
V. Mestotvorná moderna <i>/ Dunajská štvrť</i>	228
VI. Nejednoznačný ring <i>/ Vnútorý mestský okruh</i>	256
VII. Od továrenského dvora k Downtownu <i>/ Zóna Chalúpkova</i>	306
(Ne)plánovaná Bratislava:	336
Časová os	

(NE) PLÁNOVANĀ BRATISLAVA

história plánovania mesta

Nezámerné hlavné mesto

V dávnejšej histórii je známe len jedno pomerne dlhé obdobie, v ktorom mala Bratislava postavenie prvého mesta štátneho útvaru. Išlo o obdobie 1536 až 1783, keď bola v dôsledku tureckej okupácie hlavným mestom uhorskej časti monarchie. Širšie spoločenské okolnosti však spôsobili, že Bratislava, respektíve vtedajší Pressburg/Pozsony/Prešporok, sa ani za toto vyše dvestoročné obdobie nestihla zmeniť z provinčného mesta na ozajstnú metropolu. Stále ostávala tým povestným „druhým mestom“, pričom toto označenie nebolo spájané len s negatívnymi konotáciami, ale malo ambíciu vyjadrovať aj výnimočné postavenie mesta v kontexte Uhorska.¹ Ambivalentné postavenie mesta obsiahnuté v prívlastku „druhé“ sprevádzalo dnešnú Bratislavu aj v nasledujúcich storočiach a do značnej miery poznačilo aj jej stavebný vývoj.

Na stavebný ráz mesta vplýval aj vzťah k najbližším centrá, Viedni a Budapešti, ktoré na jednej strane slúžili ako inšpirácia pre lokálne riešenia, a na druhej strane ako konkurencia, s ktorou sa Bratislava permanentne usilovala vyrovnáť. Kľúčovým faktorom, čo sa podpísal pod dnešný obraz mesta, bol aj „stav nestability s neistým výsledkom (...), ktorý bol v krajinách strednej Európy normou väčšiu časť 20. storočia“.² V súvislosti s Bratislavou je pritom známe, že najväčší stavebný rast zaznamenala práve v spomínanom storočí zmien. Na fyzickú podobu mesta tak mal rozhodujúci vplyv prudký územný rast a rast počtu obyvateľov v druhej polovici 20. storočia, dve vlny rýchlej modernizácie pred druhou svetovou vojnou a po nej, zmeny štátnych útvarov alebo samotného štatútu mesta v rokoch 1918, 1939, 1945 či neskôr v rokoch 1968 a 1993 a s nimi spojené prirodzené, ale aj násilné zmeny etnickej a sociálnej skladby obyvateľstva.

Paralelne s týmito zmenami sa pritom menili aj predstavy o meste, o jeho pozícii v štáte, o jeho hmotnej podobe, o jeho identite či o vízii jeho budúcnosti. Bratislava sa z multietnického nemecko-maďarsko-slovenského mesta menila najprv na mesto československé a neskôr na slovenské. Z mesta obchodníkov sa mala stať mestom proletariátu. Z malého mesta na okraji Uhorska na metropolu Slovenska. V zmysle meniacich sa spoločenských požiadaviek sa snažili predstavitelia mesta meniť aj jeho hmotnú podobu. Architekti a urbanisti tak počas celého 20. storočia vytvárali veľké plány, ktoré sa však do realizácie premietli len zriedkavo – a keď, tak v oklieštenej podobe.

¹ Pozri napr. Dudeková, Gabriela: „Druhé mesto Uhorska“ Mentálne obrazy Prešporoka na prelome 19. a 20. storočia v reprezentatívnych publikáciách. In: Medzi provinciou a metropolou: Obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí. Historický ústav SAV, 2012, s. 83 – 108.

² Blau, Eve: City as open work. In: Blau, Eve – Rupnik, Ivan. Project Zagreb: Transition as Condition, Strategy, Practice. Barcelona, Actar and Harvard University Graduate School of Design, 2007, s. 9.

Na pozadí týchto veľkých zámerov pritom môžeme sledovať nielen snahu zmazať, alebo aspoň prekryť obraz predchádzajúceho historického obdobia, ale aj úsilie vyrovnáť sa s určitým pocitom menejcennosti, ktorý obyvatelia Bratislavy vždy pociťovali vo vzťahu k okolitým metropolám.

„O stavebných dejinách mesta máme do tohto času len malý počet publikácií. Zapríčiňuje to okolnosť, že dáta o veľkých verejných stavbách sú vo veľkých štátnych ústredných archívoch, ako na príklad vo Viedni v dvornom štátnom a súkromnom archíve bývalej panovníckej rodiny, a v Budapešti v archíve zemskom. Okrem toho obsahuje vzácne zápisnice a pôdorysy kamerálny archív (Hofkammerarchiv) vo Viedni, ako aj archív bývalej uhorskej kráľovskej dvornej komory, uložený v Budapešti,“ konštatoval v roku 1932 mestský archivár Ovídius Faust.³ Túto prekážku sa mestu prakticky dodnes nepodarilo prekonať.

³ Faust, Ovídius: Príspevky k stavebným dejinám mesta Bratislavy. Slovenský staviteľ, 2, 1932, č. 8, s. 225.

1

história plánovania mesta

najstaršie koncepčné
zásahy do výstavby
mesta

Pre celostné uchopenie fenoménu plánovania a výstavby Bratislavy v ostatnom storočí je užitočné pripomenúť aj dianie, ktoré mu predchádzalo. Zámery, ktoré sprevádzali vývoj mesta v starších historických obdobiach, totiž podmienili aj jeho neskorší vývoj.

Bratislava nebola založená na základe plánu, ale vznikla evolučne na mieste pôvodného osídlenia, ktoré determinovali prírodné danosti, Malé Karpaty a Dunaj, ale najmä obchodné cesty, Jantárová spájajúca Jadranské a Baltské more a Podunajská vedúca pozdĺž rieky Dunaj a spájajúca západ Európy s Áziou. Boli to práve tieto cesty, ktorých križenie (v mieste dnešnej Panskej a Ventúrskej ulice) tvorilo základ prvého osídlenia. Pre topografiu Bratislavy je charakteristické, že prakticky všetky mestské radiály sa odvíjajú práve od tejto historickej križovatky a vedú v smere pôvodných historických ciest.⁴ Prvé koncepčné zásahy do zástavby mesta, ktoré by sme mohli nazvať plánovaním, sa uskutočnili na prelome 13. a 14. storočia, po tom ako Bratislava získala výsady kráľovského mesta. V tom čase vytýčili priebeh mestského opevnenia a de facto definovali polohu a obvod mesta. Pri tomto rozhodnutí pritom neboli určujúce ideálne topografické pomery. Ak by ich boli vtedajší radní vzali na vedomie, mesto by malo svoje jadro na rovinatej suchom území severne od dnešného historického centra (Hodžovo námestie a Námestie slobody). Rozhodujúce však boli ekonomicko-bezpečnostné súvislosti, ako bola kontrola a ochrana medzinárodných obchodných ciest pri a na Dunaji a s tým súvisiace príjmy.⁵ Na základe plánu vzniklo aj dnešné Hlavné námestie, ktoré vytýčili v polovici 13. storočia. Prvé hradby mali podobu jednoduchých kamenných múrov pozostávajúcich z hradbového múru, parkanového múru a vodnej priekopy. Pôvodne malo mestské opevnenie tri hlavné brány - Michalskú, Laurinskú/Vavrineckú a Vydrickú a menšiu bránu smerom k Dunaju, Rybársku. Prelomovým pre formovanie mestskej štruktúry bolo aj odčlenenie mesta od hradu opevnením, ktoré sa realizovalo po roku 1291.

Ďalšie plánované zásahy do výstavby opäť súviseli s obranyschopnosťou mesta. Žigmund Luxemburský inicioval v rokoch 1423 - 1427 posilnenie hradieb a ich modernizáciu v súvislosti s rozvojom strelných zbraní, ale aj ich dobudovanie o vonkajší okruh na ochranu predmestských osád. Palisády, zemný val, ktorý obkolesil aj predmestské osady, mali brány na miestach ústia diaľkových ciest (Kozia brána, Suché mýto, Schöndorfská brána, Špitálska a Dunajská brána), ktoré dodnes tvoria hlavné mestské radiály.

4 Horváth, Vladimír: Bratislavský topografický lexikón. Bratislava, Tatran, 1990, s. 17 - 18.

5 Šášky, Ladislav: Bratislava mesto na Dunaji. Bratislava, Smeňa, 1992, s. 62 - 63.

Prelomom vo výstavbe mesta sa mohlo stať jeho vyhlásenie za hlavné mesto Uhorska v roku 1536. Do mesta sa začali sťahovať uhorské úrady a šľachta. Vzhľadom na permanentné vojny a tureckú hrozbu sa však stavebná aktivita sústredila skôr na prestavby a úpravy existujúceho fondu, respektíve na budovanie niekoľkých šľachtických kúrií. Kvôli bezpečnosti sa skôr búralo. Napríklad všetky murované objekty *ante portas* (tri kostoly a dva špitály).

Intravilán mesta, vnútorné mesto a vnútorné predmestia, sa však prakticky nemenil až do konca 17., respektíve začiatku 18. storočia, keď sa mesto uvoľnilo zo zovretia palisád a začalo sa rozvíjať na ploche vonkajšieho predmestia Kvetná dolina (Blumenthal).⁶

K ozajstnému stavebnému boomu došlo až za panovania Márie Terézie, keď sa pomery v Uhorsku stabilizovali. V 18. storočí vzrástol počet obyvateľov rádovo o dve desiatky tisíc. V roku 1785 mala Bratislava spolu s Podhradím 31 710 obyvateľov a bola tak najväčším mestom v Uhorsku. Do tohto obdobia spadá prudký rozvoj výstavby. Prebiehalo zahusťovanie vnútorného mesta, zastavovali sa voľné parcely, ktoré dovtedy slúžili na remeselnú alebo poľnohospodársku výrobu. Výstavba pokračovala za vnútornými hradbami pozdĺž radiál, ale stavalo sa aj za palisádami. Tak napríklad za Schöndorfskou bránou vznikla osada Blumenthal, alebo na severnom predmestí séria záhradných palácov a letných šľachtických sídel. Na konci 18. storočia sa začali objavovať aj viacpodlažné nájomné domy. Táto výstavba však prebiehala bez centrálného usmernenia viac menej spontánne. Mária Terézia sa pokúsila dostať tento proces pod kontrolu, keď v roku 1774 nariadila zrušenie vnútorných hradieb a zasypanie mestskej priekopy. Vedúceho viedenského dvorného stavebného úradu architekta Franza Antona Hillebrandta (1719 - 1797) súčasne poverila prípravou vôbec prvého regulačného plánu mesta.⁷ Cieľom bolo zjednotiť vnútorné mesto s predmestiami, vytýčiť nové ulice a stavebné čiary na území predmestí. Na mieste hradieb mala vzniknúť séria mestských priestorov, ktoré sa mohli neskôr stať základom pre mestský okruh. Najvýraznejšie sa tento potenciál prejavil v priestore dnešného Námestia SNP a Štúrovej ulice. Osobitnú úlohu hral v tomto procese priestor južných hradieb, kde vznikla mestská aleja Stadt Alee, ako uplatnenie charakteristického dobového typu reprezentačného mestského priestoru. Vnútorné hradby začali búrať v rokoch 1775 až 1778. Nedošlo však k ich úplnému odstráneniu. Zachoval sa dlhý úsek západných hradieb, časť okolo Michalskej brány a Michalskej veže a časť Prašnej bašty. K odstráneniu vonkajšieho

6 Horváth, V., 1990, s. 29 - 30.

7 Wagner, Vladimír: Franz A. Hillebrandt a jeho stavebná činnosť na Slovensku. Turč. Sv. Martin, 1933.



Najstaršia mapa dnešnej Bratislavy, Michael Marquart, 1765
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy

opevnenia došlo začiatkom 19. storočia. Prstenec územia na ploche vnútorných hradieb, respektíve na ich vonkajšom okraji mohol byť v zmysle dobových trendov využitý na promenády, aleje či verejné parky, ako napríklad v Paríži, alebo sa mohol stať priestorom pre realizáciu reprezentačných stavieb nastupujúcej buržoázie. V Bratislave sa nerealizovala ani jedna z týchto koncepcií. Aleju vybudovali len na mieste južného opevnenia, kde vznikol aj rad reprezentačných budov. Reprezentačná zástavba v zmysle vzoru viedenského ringu sa realizovala len fragmentárne, aj to až na začiatku 20. storočia.

V rovnakom čase, ako sa na základe nariadenia Márie Terézie odstraňovali mestské hradby, vznikalo nové vonkajšie opevnenie mesta, valy. Tie na obranu mesta vrátane jeho vonkajších predmestí postupne budovali už od začiatku 17. storočia a dokončili v roku 1775. Okrem bezpečnostnej úlohy plnili aj ekonomickú funkciu mýtnej čiary s mýtnicami na všetkých radiálach.

V 17. a 18. storočí poznačila mestskú štruktúru investičná činnosť katolíckej cirkvi. Vznikali kláštory, vzdelávacie inštitúcie aj nemocnice. Troj- alebo štvorkrídlové stavby s uzavretým nádvorím, zaberajúce niekoľko úzkych stredovekých parciel, prinášali doestskej štruktúry novú mierku. Spomeňme aspoň stavebné komplexy jezuitov (prestavba pôvodného evanjelického kostola a gymnázia na Františkánskom námestí a prístavba rezidencie a kolégia na Primaciálnom námestí, 1699 – 1713) a uršulínok (prestavba malého evanjelického kostola na Uršulínskej, dostavba kláštora a školy na Nedbalovej, ktorá zaberala plochu 10 domov, 1677 – 1687) vo vnútornom meste. Podobne rozsiahle komplexy vyrástli aj na predmestiach, kláštor kapucínov (1708 – 1711), kláštor a nemocnica milosrdných bratov (1723 – 1728), komplex budov trinitárov s troma nádvormi na severozápadnom predmestí (1739 – 1742), kláštor alžbetínok s nemocnicou (1739 – 1742) alebo kláštor rytierov červenej hviezdy so sirotincom či kláštor kanonistiek Notre Dame. V poslednej tretine 18. storočia vstúpili na územie predmestí aj evanjelici, ktorí tu vybudovali dva evanjelické kostoly a budovu lýcea. V rovnakom čase vznikali vo vnútornom meste a na severnom predmestí nové šľachtické paláce. Mestské paláce zaberali spravidla dve až tri pôvodné stredoveké parcely a rovnako ako cirkevné inštitúcie mali troj- alebo štvorkrídlovú dispozíciu usporiadanú okolo centrálného nádvorja. Ich vplyv na zmenu mierkyestskej štruktúry tak nebol veľmi výrazný. Naopak, letné paláce na predmestí mali oveľa veľkorysejšie priestorové možnosti, čomu zodpovedali aj ich uvoľnené otvorené dispozície. Vedúci viedenského dvorného stavebného úradu Franz Anton Hillebrandt sa výrazne angažoval v procese výstavby viacerých palácov, najmä pri tereziánskej prestavbe

hradu. Formovanie zástavby severného predmestia vrátane jeho väzby na stredovekú mestskú štruktúru možno považovať za najvýraznejšiu stopu barokového urbanizmu v štruktúre Bratislavy. Grasalkovičov palác svojou hlavnou kompozičnou osou nadväzuje na os hlavnej historickejestskej komunikácie Michalskej ulice, ktorá v predĺžení ústi rovno pred cour d'honneur paláca, kde sa v zmysle barokovej symetrie rozdojuje na dnešnú Štefánikovu a Banskobystrickú ulicu. V predĺžení tej istej osi sa za budovou paláca rozvíja kompozícia palácovej záhrady aj ďalších záhradných areálov vymedzených týmito dvoma ulicami.

Kláštorné a palácové komplexy z konca 17. a prvej polovice 18. storočia predstavovali významné formujúce prvkyestskej štruktúry. Vďaka včasnému povedomiu o ich pamiatkových hodnotách väčšina z nich vydržala vlny plošného búrania v minulom storočí a dodnes tvorí podstatnú časť historickejestskej zástavby.

V druhej polovici 18. storočia došlo v Bratislave k výstavbe viacerých významných verejných budov, čo determinovali podobu mesta a ktoré projekčne zastrešovala stavebná kancelária Uhorskej kráľovskej komory. Podobuestskej štruktúry najvýraznejšie ovplyvnila výstavba Vodných kasární (1759 – 1763) a stavovského divadla (1774 – 1775). V súvislosti s premenou podobyestskej štruktúry treba spomenúť aj barokové a klasicistické zásahy do verejného priestoru mesta. Na jednej strane išlo o sochársku výzdobu, ako boli fontány či barokové stĺpové súsošia, ktoré realizovali na nových námestiach, v záhradách a parkoch. Na druhej strane išlo o zakladanie záhrad, verejných parkov, vysádzanie alejí, budovanie promenád a celkové otváranie sa prírodnému živlu aj v podobe využívania nábregia Dunaja. V tom období vysadili gaštanovú aleju na Pálffyho pozemkoch na severnom úbočí hradného kopca či aleje rámcujúce záhrady belvedéru na východnom úbočí Hausberglu. Na mieste južných hradieb vznikla promenáda s výsadbou niekoľkých radov agátov.⁸ V tom čase (1774 – 1776) položili aj základy najstaršieho verejného parku v strednej Európe Sternallee na pravom brehu Dunaja. Po nástupe Jozefa II. na trón a presune uhorských úradov do Budína klesol počet obyvateľov mesta, utlmila sa dynamika mestského života aj investícií v Bratislave. Realizovala sa však výstavba novej infraštruktúry, ako bola napríklad konská a neskôr parná železnica. Prijatím marcových zákonov v roku 1848 sa pomery v monarchii začali meniť. Postupujúca modernizácia, rastúca sila buržoázie a spoločenské zmeny po rakúsko-uhorskom vyrovnaní v roku 1867 opäť priniesli do vtedajšieho Prešporku hospodársky rast

8 Lachmanová, Monika: Tvorba peších zón, peších ťahov a peších prepojení v historickom urbánnom priestore. Dizertačná práca, Mendelova Univerzita v Brně, Zahradnická fakulta v Lednici, Ústav zahradní a krajinné architektury, 2014, s. 56 – 81.

a s ním spojené nové investície do výstavby. V roku 1886 sa Bratislava stala municipálnym mestom. Na čele mesta aj župy tak stála jedna osoba vo funkcii župana. Spojenie úradu mešťanostu s úradom župana umožnilo veľkorysejšie a celostnejšie riadenie vecí verejných a prospelo tak k rozvoju mesta aj celého širšieho územia župy. Bratislava opäť mohla ťažiť zo svojho geograficky a historicky predurčeného ekonomického potenciálu.

Modernizácia a jej dopad na podobu mesta

Bratislava prechádzala od polovice 19. storočia procesom modernizácie, ktorý sa v hmotnom prostredí mesta najvýraznejšie prejavil až v prvých desaťročiach 20. storočia. Práve v tomto období sa však v rozhodujúcej miere sformoval rámec, v ktorom sa malo mesto neskôr rozvíjať.

Prvý dokumentarista novodobej stavebnej histórie mesta architekt a publicista Andreas Szönyi charakterizoval Bratislavu roku 1850 ako najdôležitejšie mestské centrum severozápadného Uhorska.⁹ Bratislava mala vtedy 42 238 obyvateľov, 1881 domov a 9 521 bytov.¹⁰ Dynamický rast mesta v druhej polovici 19. storočia spôsobil najmä rozvoj miestneho priemyslu a s ním bezprostredne súvisiace budovanie železničnej siete. Železnica začala v meste fungovať roku 1840, keď otvorili aj prvú budovu hlavnej stanice. Bratislava mala pravidelné denné železničné spojenie s oboma hlavnými mestami Rakúsko-Uhorska, Viedňou a Budapešťou, už od roku 1850. Rovnako dôležitá pre mesto však ostávala aj riečna doprava. Rozvoj priemyslu, nárast počtu obyvateľov sprevádzaný stavebným rastom mesta, sa premietol aj do budovania mestskej infraštruktúry, ktorá tvorila nevyhnutný základ moderného mesta. Roku 1856 vybudovali mestské plynárne a inštalovali verejné mestské osvetlenie. Roku 1885 začali pracovať mestské vodárne a v rokoch 1897 až 1904 vybudovali a sprevádzkovali aj kanalizačnú sieť. Na prelome storočí mala už väčšina bratislavských ulíc dláždenie a mesto sa čoraz viac ponášalo na moderné európske centrum. K takému imidžu prispela aj elektrifikácia. Mestské elektrárne, ktoré založili roku 1901, realizovali už o rok nato nepretržitú dodávku elektrického prúdu. Slávna bratislavská električka pritom fungovala už od roku 1885, ako vôbec prvá svojho druhu v celom Uhorsku. Spočiatku premávala na troch tratiach spájajúcich centrum mesta s troma železničnými nádražiami. Línia A viedla z dnešného Hviezdoslavovho námestia cez Gorkého ulicu, Námestie SNP a Štefánikovu na hlavné železničné nádražie. Línia B prechádzala od dnešného Svobodovho nábrežia cez Hviezdoslavovo námestie, Gorkého

ulicu, Námestie SNP po Špitálskej a Krížnej až k Nádražiu Filiálka. Tretia línia C vychádzala z dnešného Hviezdoslavovho námestia a cez Gorkého, Námestie SNP, Špitálsku, Radlinského a Račiansku viedla až k továrni Stollwerck. V roku 1913 pribudlo aj električkové spojenie Bratislavy s Viedňou, s nástupom na Hviezdoslavovom námestí a trasou vedúcou po dnešnom Vajanského nábreží k Starému mostu na pravý breh rieky.¹¹ Stavebné aktivity, vznik nových tovární, dopravnej infraštruktúry či obytných štvrtí, spolu s prudkým rastom počtu obyvateľov, si vyžadovali posilnenie administratívnej organizácie mesta aj regulačných nástrojov výstavby. Územie Bratislavy sa od roku 1848 členilo na päť obvodov, ktoré mali od roku 1890 aj oficiálne pomenovanie v maďarčine: Staré mesto (Altstadt, Óváros), Ferdinandovo mesto (Ferdinandstadt, Nándor város), Mesto Františka Jozefa (Franz-Josefstadt, Ferenc József város), Mesto Márie Terézie (Theresienstadt, Terézváros) a Nové mesto (Neustadt, Újváros). Táto organizácia pretrvala až do roku 1930.¹² V roku 1879 mestské zastupiteľstvo po prvý raz v histórii rozhodlo o oficiálnom administratívnom pomenovaní jednotlivých mestských priestorov. Ulice a námestia dostali mená a jednotlivé budovy v rámci nového systému číslovania svoje popisné čísla.

Súčasťou snáh o uchopenie dynamických procesov modernizácie a výstavby bola aj príprava regulačného plánu mesta.¹³ V rokoch 1849 až 1850 ho na základe objednávky mestského zastupiteľstva spracoval inžinier Miklós Halácsy.¹⁴ Aj keď nešlo o regulačný plán v pravom slova zmysle, keďže Halácsyho dielo zachytávalo najmä existujúcu mestskú štruktúru, predsa len naznačil budúcu uličnú sieť a štruktúru mestských blokov, a tak vytvoril základ pre rast mesta východným smerom.¹⁵ Kľúčovým vo vzťahu k organizácii stavebného vývoja Bratislavy na konci 19. storočia bol Mestský stavebný štatút vydaný roku 1872.

11 Danninger, Josef. Führer durch Bratislava (Pressburg, Pozsony) und Umgebung. Pressburg, Carl Angermayer, 1927.

12 Roku 1930 prerozdělili Bratislavu na 9 okrskov, ktoré označili číslami od I po IX v zmysle najstaršej tradície z 13. storočia. K ďalšej úprave administratívno-územného členenia došlo po druhej svetovej vojne, keď Bratislavu a pričlenené obce v roku 1949 rozdelili na 13 obvodov: I. Staré mesto, II. Kvetná, III. Vinohrady, IV. Nové mesto, V. Trnávka, VI. Karlova Ves, VII. Petržalka, VIII. Prievoz, IX. Dvorník, X. Rača, XI. Lamač, XII. Dúbravka a XIII. Devín. Bližšie pozri: Horváth, V., 1990, c. d., s. 35 – 36.

13 Podľa dobovej tlače išlo o katastrálne zameranie mesta. Pressburger Zeitung, 17. 12. 1849.

14 Moravčíková, Henrieta: Premeny obrazu mesta. Storočie plánovania a výstavby Bratislavy. In: Medzi provinciou a metropolou: Obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí. Bratislava, Historický ústav SAV, 2012, s. 129 – 142. Barta, Eugen. Regulácia mesta. Regulierung der Stadt. In: Bratislava, hlavné mesto Slovenska [1943], c. d., s. 27. Gašparec, Miloš: Urbanistický rozvoj. In: Bratislava, ročenka Mestského múzea, 10, 1998, č. , s. 39 – 48.

15 Bratia Alexander a Miklós Halácsy iniciovali aj zameranie Pešti v roku 1865. Obzor: noviny pre hospodárstvo, remeslo a domáci život. 5. 11. 1865.

9 Szönyi, Andrej. Tak rástla Bratislava. Vývin architektúry a stavebníctva v Bratislave. Bratislava, Pallas, 1978, s. 25.

10 Horváth, V., 1990, s. 45.

Obdobie druhej polovice 19. storočia charakterizujú vo vzťahu k plánovaniu mesta skôr pragmatické kroky. Ich cieľom bolo zosúladiť existujúci mestský organizmus s celým radom nových prvkov, ktoré prinášala modernizácia. Najväčšie zámery sa pritom spájajú s osobnosťou Heinricha von Justi. Justi, ktorého zvykli označovať za „najväčšieho starostu Pressburgu v 19. storočí“, viedol mestskú samosprávu v rokoch 1867 až 1875.¹⁶ Jedným z jeho najvýznamnejších projektov vo vzťahu k obrazu mesta bola regulácia Dunaja a premiestnenie Zimného prístavu a Lodenice mimo centra mesta. Tento ambiciózný plán umožnil rozšírenie obchodu a priemyslu a otvoril možnosti novým stavebným zámerom na brehu rieky a vo východnej časti mesta. Stavebné zámery na nábreží Dunaja pritom nepochybne reagovali na obdobné dianie v ďalších podunajských mestách. Ich cieľom bolo vybudovanie reprezentačného nábrežného frontu a posilnenie veľkomestského imidžu mesta. Justi inicioval aj výstavbu prvého stáleho mosta cez rieku Dunaj. Oceľovú konštrukciu Mosta Františka-Jozefa však realizovali až roku 1891. Justi sa angažoval aj v oblasti kultúry, podnietil založenie mestského múzea i mestského okrášľovacieho spolku.¹⁷

Paralelne s novou výstavbou na východnom okraji mesta prebiehal od polovice 19. storočia regulačný proces i na západe, na mieste bývalých záhrad v susedstve mestských palisád. Od roku 1860 ho sprevádzala aj výstavba súvislej štruktúry budov pozdĺž existujúcich mestských radiál. Najmä Štefánikova ulica (vtedajšia Marz Gasse, neskôr Marcal utca), spájajúca centrum mesta s hlavnou železničnou stanicou, sa postupne stala jednou z najreprezentatívnejších ulíc mesta. V Bratislave nikdy nevybudovali typickú *Ringstrasse*. Práve Štefánikova ulica spolu s ďalšími novo regulovanými mestskými priestormi, ako bolo Námestie SNP (vtedajší Marktplatz, neskôr Námestie republiky), Štúrova ulica (vtedajšia Landererova ulica, neskôr Barossova ulica) a Hviezdoslavovo námestie (vtedy Promenáda), však spolu tvorili prvý vnútorný mestský okruh, a tým aj určitú obdobu *Ringstrasse*. Tento priestor sa stal miestom výstavby pôsobivých verejných budov a významným symbolom veľkomestských ambícií vtedajšieho Prešporku. Jeho obraz rozhodujúcim spôsobom poznačila tvorba najvýznamnejších architektov a staviteľov v meste, rodiny Feiglerovcov, firmy Kittler a Gratzl či architekta Viktora Rumpelmayera. Práve oni navrhli v rámci novo regulovaných mestských blokov celý rad bytových

domov a verejných budov.¹⁸

Najveľkolepejším mestským architektonickým zámerom tohto obdobia však nepochybne bola výstavba nového mestského divadla, ktoré malo nahradiť už nevyhovujúcu budovu neďaleko Rybárskej brány. Návrh divadla objednala mestská rada v roku 1881 u najvýznamnejších divadelných architektov monarchie Ferdinanda Fellnera a Hermanna Helmera. Budovu otvorili v septembri 1886.¹⁹ Predpolie novej kultúrno-spoločenskej ustanovizne nadväzovalo na čerstvo vysadenú aleju a spolu s ňou sa čoskoro stalo jedným z najvýznamnejších verejných priestorov v meste, známym ako Promenáda.²⁰

Ako sme už spomenuli, rozvoj priemyslu mal v druhej polovici 19. storočia rozhodujúci vplyv na stavebný vývoj mesta a rast počtu obyvateľov. Roku 1900 zamestnávalo 51 bratislavských tovární až 37,5 % obyvateľov mesta.²¹ Továrenskí robotníci sa pritom generovali najmä z radov vidieckeho obyvateľstva. Rozvoj priemyslu tak súčasne spôsoboval rastúci dopyt po bývaní v meste. Viacerí majitelia tovární preto riešili nedostatok bytov výstavbou robotníckych kolónií na okraji výrobných areálov. Obytné kolónie Dynamit Nobel, Danubius, Klinger, Matador, Roth či Stollwerck predstavovali významný prvok nového obrazu mesta.²² Na sklonku 19. storočia sa v Bratislave po prvý raz objavuje aj otázka sociálneho bývania. Programovo sa ňou zaoberal bratislavský právnik Juraj Schulpe (1867 – 1936). Roku 1894 inicioval a financoval realizáciu obytného komplexu pre robotníkov na Šancovej ulici. Schulpeho kolóniu tvorilo päť samostatne stojacich dvojpodlažných domov s 35 malými bytmi. Usporiadané boli do jednoduchej uličnej zástavby. V rámci komplexu umiestnili aj zdravotné stredisko s lekárňou, detskú škôlku, knižnicu a malé múzeum, kde vystavovali vlastivedné a umelecko-historické predmety zo Schulpeho vlastnej zbierky.²³ Schulpeho kolóniu možno vďaka funkčnému členeniu a spôsobu prevádzky považovať za určitý miniatúrny predobraz neskoršej finančne dotovanej bytovej výstavby na území mesta. Do roku 1913 spadá výstavba prvých obytných domov pre chudobné rodiny, financovaná z rozpočtu mesta. V rámci dvoch pavlačových domov na Mestskej ulici mali

18 Lukáčová, Elena – Pohaničová, Jana: Rozmanité 19. storočie. Bratislava, Perfekt, 2008. Pohaničová, Jana – Buday, Peter: Storočie Feiglerovcov. Bratislava, Trio Publishing, 2016.

19 Moravčíková, Henrieta – Dlháňová, Viera: Divadelná architektúra na Slovensku. Bratislava, Divadelný ústav, 2011, s. 72 – 83.

20 Lachmannová, M., 2014, s. 56 – 81.

21 Medzi najvýznamnejších výrobcov patrila v tom čase tabaková továreň, založená v roku 1853; továreň na muníciu Georg Roth & co., 1870; továreň na výbušniny Dynamit Nobel, 1873; pivovar Stein, 1875; textilná továreň Klinger, 1888; továreň na káble a gumu Kablo, 1894 a rafinéria Apollo, 1895. Lehotská, Darina – Pleva, Ján (eds.). Dejiny Bratislavy. Bratislava, Obzor, 1966, s. 227 – 238.

22 Bližšie o konkrétnych robotníckych kolóniách píše Obuchová, Viera. Priemyselná Bratislava. Bratislava: Albert Marenčin Vydavateľstvo PT, 2009.

23 Dudeková, Gabriela. Juraj Schulpe, vedec a humanista. Bratislava: YMCA, 1994.

16 Bořutová, Dana. The Impact of the Mayors on Architecture in Bratislava. In: Ed. J. Purchla: Mayors and City Halls / Local Government and the Cultural Space in the Late Habsburg Monarchy. Cracow, International cultural center, 1998, s. 78.

17 Stadtverschönerungsverein. Bližšie pozri: Tamže, s. 77 – 82.

umiestniť rodiny, ktoré prišli o prístrešok v dôsledku požiaru bratislavského Podhradia.²⁴

Napriek značnému nárastu počtu bytov v meste v priebehu druhej polovice 19. a na začiatku 20. storočia výstavba z toho obdobia netvorí základ bytového fondu mesta a podstatnú časť mestskej štruktúry, ako je to v iných európskych centrách. Bratislavu najväčší stavebný rast ešte len čakal. Jeho prvé vyvrcholenie malo prísť už v tridsiatych rokoch 20. storočia.

²⁴ Obuchová, Viera: Bývanie v druhej polovici 19. storočia a na začiatku 20. storočia. Ročenka Bratislavy, 1998, č. 10, s. 49 – 59.





Mapa dnešnej Bratislavy, Johan Leopold Neyder, 1820
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy

2

začiatky moderného plánovania

„U nás v Prešporke chcú ešte stále regulovať podľa zastaraných princípov rovných ulíc. Je to určite neporovnateľne jednoduchšie a vyžaduje to oveľa menej estetického zmyslu, ako regulovanie v zákrutách, prostredníctvom akého možno vytvoriť pestrejšie uličné obrazy. Napriek tomu sa to nedarí... Naše mesto by nemohlo byť krivolakejšie, ani keby ho stavali podľa princípov Camilla Sitteho, ak by sa to dialo s rovnakým nedostatkom porozumenia, aké sa u nás prejavuje vo vzťahu k oveľa jednoduchšiemu princípu rovných ulíc.“ Konštatoval v roku 1903 prispievateľ týždenníka *Pressburger Presse* so pseudonymom Kibitz. Komentár dobového stĺpčeka postihuje hneď niekoľko momentov charakteristických pre začiatky moderného plánovania Bratislavy: oneskorenú aplikáciu nových poznatkov v oblasti stavby miest, nedôsledné dodržiavanie platných zásad a uprednostňovanie individuálnych záujmov pred záujmami mesta. Svoje skeptické hodnotenie lokálnej situácie uzatvára Kibitz konštatovaním, že „podriaďiť sa Sitteho názorom by bolo príliš nebezpečné“, lebo vzhľadom na „rozličné súkromné záujmy, ktoré majú čo povedať ku všetkému, by často vznikali zvláštne zákruty, veď pojem pekný je flexibilný a nemožno ho predpísať pravítkom“.¹

Moderné plánovanie mesta sa v podmienkach vtedajšieho Prešporku naozaj nepresadzovalo ľahko. Táto situácia však nebola v rámci uhorských pomerov, kde rozvoj miest sledoval európske urbanizačné trendy s istým oneskorením, nijak výnimočná.² Napriek tomu možno konštatovať, že v priebehu prvých dvoch desaťročí moderného plánovania mesta sa podarilo zachytiť všetky podstatné témy urbanistickej diskusie tej doby, ako bol mechanizmus dvojstupňového plánovania v zmysle vízie a regulácie, uplatňovanie hygienických princípov, systematizácia dopravy a organizácia mestských tried vo forme okruhov a radiál, racionálne formy zástavby, tvorba verejných priestorov a zelených plôch v meste, vzťah plánovania k histórii a jedinečnosti mesta, ale aj hospodársko-ekonomický dopad plánovania. Prvé regulačné plány sa hlásili k inžiniersko-vedeckému prístupu nemeckých urbanistov, ako bol Reinhard Baumeister (1833 – 1917) a Joseph Stübben (1845 – 1936).³ Reguláciu ponímali plošne, striktné uplatňovali pravouhlú uličnú sieť s blokovou zástavbou a dopravný systém považovali za základ konštrukcie mesta. Tento prístup zavádzal zónovanie a kládol veľký dôraz na dodržiavanie hygienických a sanitárnych zásad. Významnú úlohu v ňom hrala aj úprava

1 Kibitz: Fragmente von der Woche. *Pressburger Presse*, 6, 2. 3. 1903, č. 266, s. 2.

2 Moravčíková, Henrieta: Zrod moderného mesta: zmeny obrazu slovenských miest v druhej polovici 19. a prvej polovici 20. storočia. *Forum Historiae*, 10, 2016, č. 2, s. 1 – 11.

3 Spomeňme aspoň najvýznamnejšie diela oboch autorov. Baumeister, Reinhard: *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*. Berlin 1876. Stübben, Joseph: *Der Städtebau*. Handbuch der Architektur, časť IV, Darmstadt, Bergsträsser 1890.

zástavby prostredníctvom regulačných čiar a s tým spojené presadzovanie vyvlastňovania nehnuteľností za účelom rozšírenia existujúcich a budovania nových komunikácií. Regulačné plány Bratislavy z prelomu 19. a 20. storočia pritom reflektovali aj niektoré z princípov, ktoré Otto Wagner uplatnil v roku 1893 v súťaži na celkový regulačný plán Viedne. Išlo najmä o jednoznačné vymedzenie vnútorného mestského okruhu okolo historického jadra a vytýčenie hlavných mestských radiál a osí zabezpečujúcich plynulosť dopravy.⁴ V rokoch 1908 až 1917 prenikali do plánovania vtedajšieho Prešporku umelecké princípy tvorby mesta, ktoré sformuloval viedenský architekt a urbanista Camillo Sitte (1843 – 1903).⁵ Spochybňujúc väčšinu pilierov inžinierskeho plánovania zdôrazňoval nevyhnutnosť priestorovej tvorby mesta, význam histórie, topografie a pôvodnej parcelácie. Sitte spochybňoval aj radikálne uplatňovanie vyvlastňovacieho zákona, ktorého dôsledky podľa neho ohrozovali jedinečný ráz miest. V prostredí vtedajšej Bratislavy sa rozdiel medzi inžinierskym a umeleckým ponímaním stavby mesta najvypuklejšie prejavil práve pri spore o to, či majú byť nové ulice „rovne alebo krivé“. Z dnešnej perspektívy však možno za najzásadnejšiu zmenu, ktorú sa podarilo vďaka Sitteho názorom presadiť, považovať vstup architektov do procesu plánovania mesta.

História moderného plánovania mesta

Otázky výstavby na území vtedajšieho Prešporka, budovanie nových štvrtí, ulíc či budov spadalo v druhej polovici 19. storočia do kompetencie technického oddelenia mesta. To sa pri svojich rozhodnutiach opieralo o Stavebný poriadok mesta z roku 1872.⁶ Všetky rozhodnutia týkajúce sa väčších a významnejších investícií však prijímalo priamo mestské zastupiteľstvo, respektíve príslušné uhorské ministerstvo. Vo všeobecnosti tak išlo o ad hoc rozhodovanie, ktoré podliehalo aktuálnym preferenciám mestských poslancov. Výnimkou neboli ani opakované zmeny uznesení vo veci výstavby. K riešeniu tejto situácie prikrročil magistrát na sklonku roku 1896, keď poveril technické oddelenie spracovaním regulačného plánu mesta a prípravou nového stavebného poriadku. Tieto aktivity súviseli pravdepodobne aj s novým zákonom o daňových úľavách pre novostavby, čo vstúpil do platnosti v tom istom roku

4 Wagner, Otto: *Erläuterungsbericht zum Entwurf für den General-regulierungsplan über das gesamte Gemeindegebiet von Wien mit dem Kennwort: Artis sola domina necessitas*. Wien, Jasper 1893.

5 Sitte, Camillo: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien, Verlag von Carl Graeser 1889.

6 *Bauordnung für die kön. Freistadt Pressburg*. Pressburg 1872. Druck von C. Angermayer, vorm. A. Schreiber, in Pressburg. Dokument tvorili štyri časti. Prvá zahŕňala všeobecné pravidlá a povinnosti pri výstavbe, týkajúce sa novostavieb, úpravy starších stavieb či zakladania nových štvrtí. Druhá časť sa týkala stavebného povolenia a príslušných dokumentov, tretia zahŕňala stavebno-technické a bezpečnostné predpisy a posledná časť informovala o postihoch za nedodržanie ustanovení stavebného poriadku. Pravidlá výstavby určoval aj stavebný zákon z roku 1876.

a mal podmieniť rast výstavby.⁷ Nový stavebný poriadok predložili na rokovanie mestskému zastupiteľstvu v marci 1897. V 454 paragrafoch zahŕňal predpisy týkajúce sa povoľovania stavieb, účastníkov stavebného konania, bezpečnosti výstavby, užívacích povolení, zásady navrhovania jednotlivých typov budov, požiarne predpisy, predpisy pre infraštruktúru, ale aj predpisy smerujúce k regulácii mestskej štruktúry. Išlo najmä o stavebné čiary a nové formy zástavby ako napríklad domy s predzáhradkami či voľne stojace vilové domy.⁸ Plán regulácie a rozšírenia mesta predložilo technické oddelenie magistrátu v decembri 1898. Skladal sa z dvoch dielov, pričom prvý diel zahŕňal existujúce časti mesta a tie ulice, ktoré boli v tom čase plánované, ale ešte nie schválené. Druhý diel zahŕňal návrh novej uličnej siete v extraviláne mesta.

Verejnosť prijímala regulačný plán mesta od začiatku s určitou skepsou. Jej dôvodom boli najmä skúsenosti s praxou regulácie výstavby, ktorá vraj odrážala najmä to, „akým smerom fúkal vietor v zastupiteľstve“.⁹ Ďalšou príčinou nedôvery verejnosti v presadenie princípov daných reguláciou bol chýbajúci nástroj na uplatnenie zákona o vyvlastnení pozemkov či nehnuteľností vo verejnom záujme. Mesto totiž nedisponovalo fondom, z ktorého by bolo možné pôvodným vlastníkom vyplatiť kompenzáciu. Princípy regulácie sa tak mohli dôsledne uplatniť len na pozemkoch v mestskom či štátnom vlastníctve, respektíve pri novostavbách. Na miestach, čo vyžadovali riešenie neudržateľnej dopravnej situácie, alebo na miestach, kde bolo potrebné odstrániť nevyhovujúcu funkciu, tak magistrát mohol zasiahnuť len po dohode s vlastníkmi, prípadne vtedy, keď vlastníci žiadali o nové stavebné povolenie. Na túto skutočnosť upozorňovali aj doboví kritici. Namietali, že „ak sa chce mesto modernizovať, nemožno ho regulovať pravítkom, ale len postupne prestávať“ a to bude možné len vtedy, keď prekážajúce „objekty odkúpi, zbúra a pozemky buď predá alebo samo zastavia“.¹⁰

Kritike zo strany mestských poslancov a verejnosti však čelil aj zhotoviteľ plánu, technické oddelenie mesta. V tlači sa objavovali výhrady k efektívnosti jeho práce a poukazovalo sa aj na to, že „v otázkach regulácie mesta sa deje jedna chyba za druhou, bez toho aby bolo jasné, kto by za to mal niešť zodpovednosť“.¹¹ Celkové kritické naladenie vo vzťahu k technickému oddeleniu

mesta a neustále odďalovanie schválenia jeho návrhu regulačného plánu spôsobilo, že sa úlohy obstaráť nový regulačný plán zhostil významný prešporský priemyselník, riaditeľ Prvej mestskej sporiteľne a poslanec mestského zastupiteľstva Johann Ludwig (1845 – 1911). Ludwig sa aj takým spôsobom usiloval presadiť svoju víziu výstavby mesta spojenú s novou vodnou cestou prechádzajúcou vo forme umelého kanála východným okrajom vtedajšieho Prešporku a spájajúcou Dunaj s Váhom. Plán, ktorý zhotovil kráľovský radca Viktor Bernárdt (1840 – 1923), predložili na rokovanie mestského zastupiteľstva v septembri 1905.¹² Tento plán síce nebol prijatý, ale vyvolal diskusiu o viacerých otázkach regulácie, ako bol napríklad dopravný okruh, regulácia východnej industriálnej zóny mesta či výstavba druhého mosta cez Dunaj. Práve táto diskusia pravdepodobne podnietila aj predstaviteľov mesta, aby objednali odborné posúdenie regulačného plánu technického oddelenia. Úlohou vypracovať posudok poverili budapeštianskeho architekta Antala Palóczia (1849 – 1927) v novembri 1906.¹³ Už v marci nasledujúceho roka však mesto uzavrelo s Palóczim zmluvu na vyhotovenie nového regulačného plánu.¹⁴ Predstaviteľia mesta si od plánu navrhnutého uznávaným budapeštianskym urbanistom sľubovali zásadnejšie zmeny prístupu k otázkam regulácie a vyriešenie fundamentálnych problémov, ako bolo vedenie železnice, situovanie železničných staníc, umiestnenie univerzitnej štvrte či vytýčenie hlavných mestských okruhov a radiál. Antal Palóczia pracoval na regulačnom pláne desať rokov, pričom ho viackrát upravil v zmysle aktuálnych požiadaviek magistrátu či v zmysle rozhodnutí uhorských ministerstiev. Poslednú verziu plánu predstavil na pôde prešporskej sekcie Uhorského spolku inžinierov a architektov v júni 1917.¹⁵ K schváleniu plánu ako celku však vzhľadom na radikálnu zmenu spoločenskej situácie v meste po skončení prvej svetovej vojny už nedošlo.

Napriek tomu, že mesto od začiatku 20. storočia disponovalo regulačným plánom, ktorý zhotovilo technické oddelenie mesta, pri posudzovaní jednotlivých stavebných zámerov v mestskej rade neslúžil tento plán ako záväzný dokument.¹⁶ Hlasovanie ovplyvňovali viac či menej dobre vyargumentované stanoviská poslancov reprezentujúcich účastníkov stavebného

7 Vychádza zákonný článok Gesetzartikel 1896/XXIII o daňových úľavách pre novostavby.

8 Der Entwurf einer neuen Bauordnung. Pressburger Zeitung, 134, 27. 3. 1897, č. 86, s. 2.

9 Der Stadtregulierungs-plan. Pressburger Presse, 4, pondelok, 23. 9. 1901, č. 191, s. 1.

10 Tamže.

11 Die Reorganisierung des technischen Amtes. Pressburger Presse, 7, pondelok, 1. 2. 1904, č. 314, s. 3.

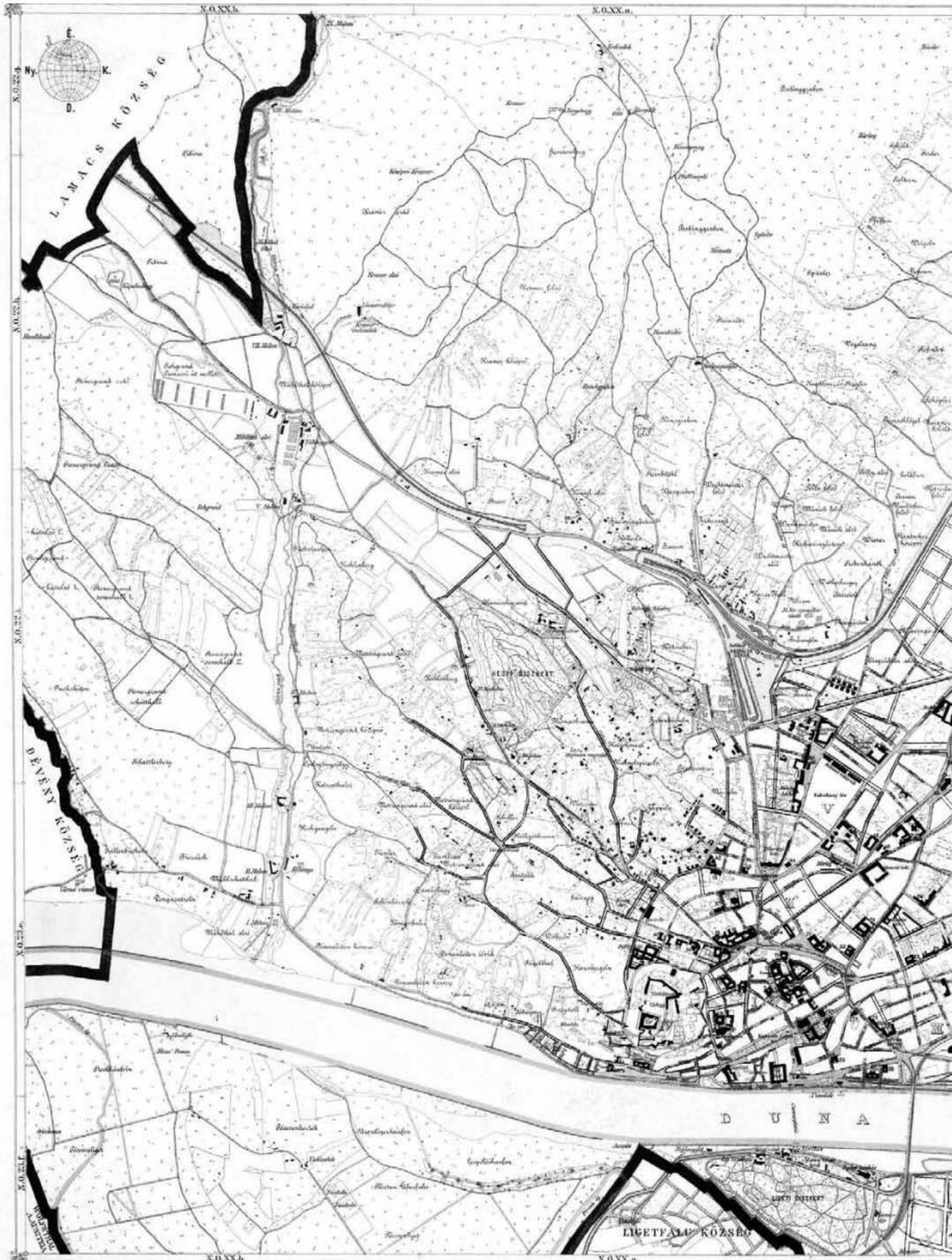
12 Stadtregulierung. Pressburger Presse, 8, 25. 9. 1905, č. 400, s. 4.

13 Nyugatmagyarországi Híradó, 19, 1. 11. 1906, č. 249, s. 5. a Nyugatmagyarországi Híradó, 19, 14. 11. 1906, č. 259, s. 4.

14 6. augusta 1907 vyšlo nariadenie ministerstva vnútra, ktoré odobrilo zmluvu medzi mestom a A. Palóczim. Predmetom zmluvy bolo vyhotovenie nových plánov regulácie mesta. Nyugatmagyarországi Híradó, 20, 7. 8. 1907, č. 179, s. 5.

15 Vortrag Prof. Anton Palóczis über den Stadtregulierungsplan. Pressburger Zeitung, 154, 17. 6. 1917, č. 165, s. 3.

16 Na základe príspevkov v dobovej tlači a záznamov zo zasadnutia mestskej rady sa možno domnievať, že tento dokument nebol nikdy ako celok mestskou radou schválený.



JELMAGYARAZAT:

- 

terület határa
- 

terület határa
- 

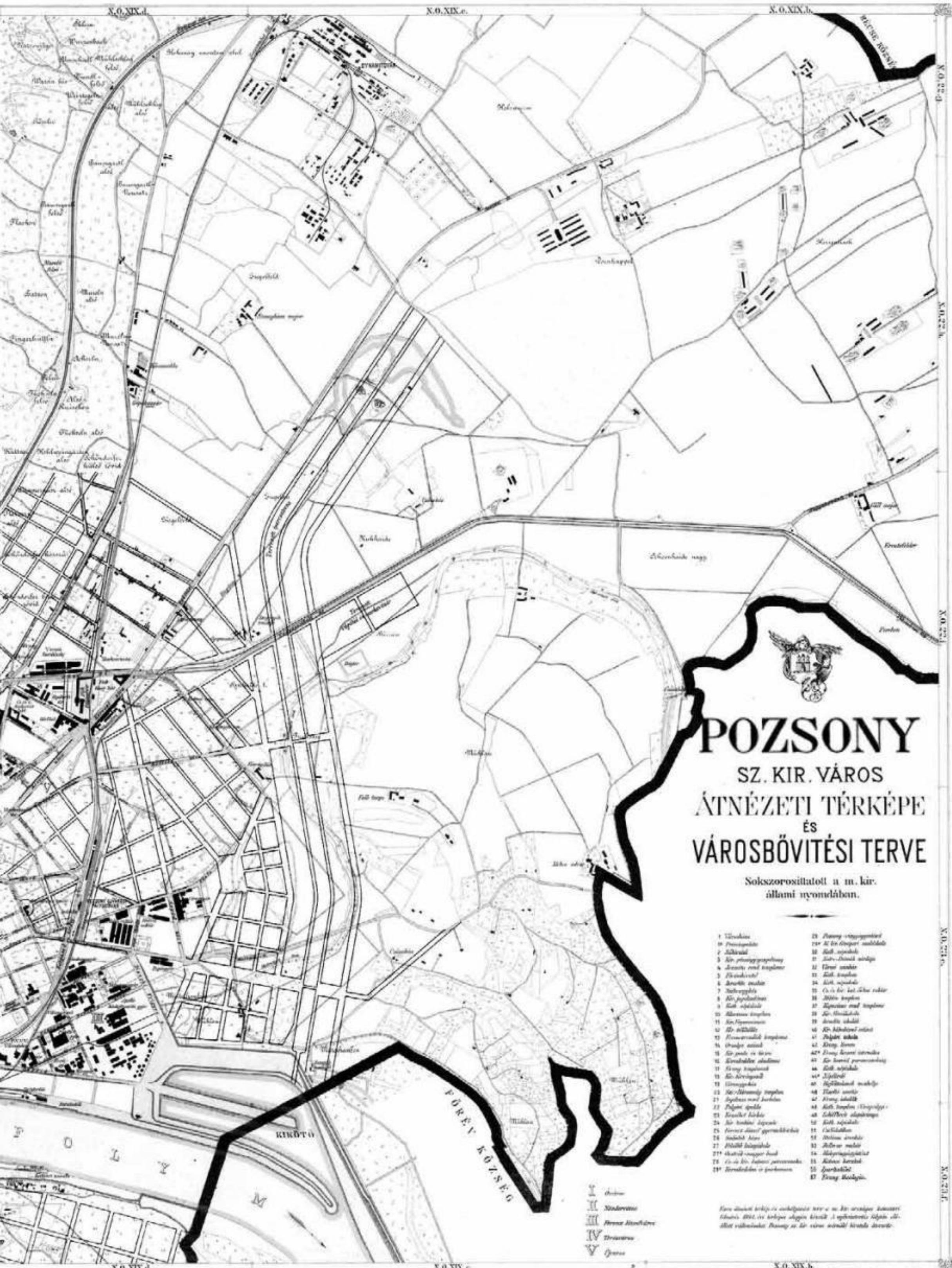
út
- 

kerít
- 

út
- 

legyen minden 1:1000
- 

út



POZSONY

SZ. KIR. VÁROS

ÁTNÉZETI TÉRKÉPE

ÉS

VÁROSBŐVÍTÉSI TERVE

Sokszorosított a m. kir. állami nyomdában.

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. Városháza | 23. Állami városgazdasági |
| 2. Póstelek | 24. K. kir. városgazd. |
| 3. K. kir. városgazdasági | 25. K. kir. városgazd. |
| 4. Állami városgazd. | 26. K. kir. városgazd. |
| 5. K. kir. városgazd. | 27. K. kir. városgazd. |
| 6. K. kir. városgazd. | 28. K. kir. városgazd. |
| 7. K. kir. városgazd. | 29. K. kir. városgazd. |
| 8. K. kir. városgazd. | 30. K. kir. városgazd. |
| 9. K. kir. városgazd. | 31. K. kir. városgazd. |
| 10. K. kir. városgazd. | 32. K. kir. városgazd. |
| 11. K. kir. városgazd. | 33. K. kir. városgazd. |
| 12. K. kir. városgazd. | 34. K. kir. városgazd. |
| 13. K. kir. városgazd. | 35. K. kir. városgazd. |
| 14. K. kir. városgazd. | 36. K. kir. városgazd. |
| 15. K. kir. városgazd. | 37. K. kir. városgazd. |
| 16. K. kir. városgazd. | 38. K. kir. városgazd. |
| 17. K. kir. városgazd. | 39. K. kir. városgazd. |
| 18. K. kir. városgazd. | 40. K. kir. városgazd. |
| 19. K. kir. városgazd. | 41. K. kir. városgazd. |
| 20. K. kir. városgazd. | 42. K. kir. városgazd. |
| 21. K. kir. városgazd. | |
| 22. K. kir. városgazd. | |

- I. Állami
- II. Városháza
- III. Állami városgazd.
- IV. Városháza
- V. Városháza

Ezen tervben feltüntetett épületek és a m. kir. városgazd. hivatalok által építendő épületek a városgazd. hivatalok által építendő épületek.

Plán regulácie a rozšírenia mesta, technické oddelenie, 1906
Zdroj: Országos Széchenyi Könyvtár

konania. V čase, keď mali predstavitelia mesta k dispozícii pôvodný plán Technického oddelenia aj ešte nedokončenú verziu Palócziho plánu, zvažovali v jednotlivých prípadoch možnosti ponúknuté v oboch plánoch a rozhodli podľa toho, ktoré riešenie považovala väčšina z nich za správne.

Plán regulácie mesta podľa technického oddelenia

Prvú verziu plánu regulácie a rozšírenia mesta vypracovalo technické oddelenie pod vedením hlavného inžiniera Antona Sendleina (1842 – 1918). Mestské zastupiteľstvo sa plánom zaoberalo na mimoriadnom zasadnutí v decembri 1898 a technickému oddeleniu odporučilo viacero úprav, ktoré sa týkali najmä rozšírenia plánovaných ulíc. Zamestnanci oddelenia tak na návrhu pracovali ďalej, od roku 1900 pod vedením Júliusa Laubnera (1854 – 1918), ktorý prebral funkciu hlavného inžiniera mesta.¹⁷ V archíve Széchenyiho knižnice v Budapešti sa zachoval výkres z roku 1906, ktorý je pravdepodobne poslednou verziou regulačného plánu mesta z dielne technického oddelenia.¹⁸ Zhotovili ho na podklade mapy mesta z roku 1894. Regulačné línie zakreslili červenou farbou, čomu vďačí plán aj za svoje pomenovanie. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že plán návrhom nových ulíc sledoval línie vtedajšej existujúcej cestnej, respektíve uličnej siete. Vychádzal pritom z pravidla vedenia nových ulíc v zmysle pravouhlého systému. V rámci existujúcej štruktúry to znamenalo rozšírenie najdôležitejších radiál, zhustenie uličnej siete, vznik viacerých paralelných ulíc a vymedzenie lichobežníkových mestských blokov. Na dovtedy nezastavaných územiach slúžili ako základ uličnej siete aj existujúce mestské radiály, ktoré plán navrhoval zásadne rozšíriť (Šancová, Račianska). Medzi nimi sa uplatnil pravouhlý systém ešte dôslednejšie, čím v niektorých častiach vznikla takmer dokonalá šachovnicová schéma (okolie Račianskej, Záhradníckej, Mlynských nív). Podobu šachovnice mala aj navrhovaná regulácia zástavby na pravom brehu Dunaja.

Plán navrhoval v centre mesta prerazenie viacerých nových ulíc, často cez historickú zástavbu, a riešil aj miesta, ktoré boli v tom čase vnímané ako problematické z hľadiska dopravy. Ulice v okolí mestských brán rozširoval, respektíve napriamoval na úkor existujúcej historickej zástavby. Najzásadnejšie regulačné zásahy do už existujúcej štruktúry navrhoval plán na území vtedajšieho Ferdinandovho mesta, Mesta Františka Jozefa a Nového mesta (dnešné

územie v okolí Štefánikovej, Šancovej a Vuka Karadžiča), ktoré boli riedko zastavané a nachádzali sa tam záhrady, drobné výrobné, hospodárstva, areály kasární či šľachtických sídel. Väčšina z novo navrhovaných ulíc bola koncipovaná ako pravouhlé, čo najefektívnejšie spojenie existujúcich hlavných ciest. Tak navrhli viaceré dnešné ulice, ako je napríklad Spojná, Hollého, Cintorínska, Fraňa Kráľa či predĺženie Poštovej. Na návrhu sa objavilo aj zásadné rozšírenie dnešnej Šancovej a Račianskej ulice, ako aj podstatné zväčšenie plochy dnešného Račianskeho a Trnavského mýta.

Návrh výstavby vo východnej priemyselnej časti mesta zásadne ovplyvnila idea plánovanej novej vodnej cesty. Navrhovaný priemyselný kanál viedol v mierne zakrivenej línii od Zimného prístavu smerom na severovýchod k pozemkom továrne Dynamit Nobel a tvoril najvýchodnejšiu hranicu mesta. Územie medzi existujúcim mestom a touto hranicou bolo regulované v zmysle pravouhlej uličnej siete s väčšími blokmi pre priemyselnú výrobu a menšími pre ostatné funkcie. Trasa vodného diela, jeho forma, ako aj sústredenie priemyselnej výroby na jeho brehoch odrážali zámer, ktorý mestské zastupiteľstvo schválilo v roku 1905. Uplatnenie tejto myšlienky v pláne technického oddelenia aj v neskoršom návrhu Antala Palócziho potvrdzuje, ako výrazne vtedajší vplyvní poslanci zasahovali do problematiky rozvoja a výstavby mesta.

Plán Viktora Bernárdta

Návrh regulácie a rozšírenia mesta, ktorý v septembri 1905 predložil mestskému zastupiteľstvu Viktor Bernárdt po dohode s Johannom Ludwigom, hneď v úvode pripomína hlavné požiadavky na plánovanie mesta, ako je zónovanie, tvorba dopravného systému a s tým súvisiaca regulácia existujúcich a výstavba nových ciest, čím sa jasne hlási k nemeckej urbanistickej škole. Vo vnútornom meste navrhoval rozšírenie a napriamenie ulíc, ktoré bolo podľa neho možné dosiahnuť dodržiavaním predpísaných regulačných čiar v priebehu viac ako päťdesiat rokov.¹⁹ V Bernárdtovom pláne nechýbali ani „okružné cesty“, čo „sú dôležité nielen z hľadiska dopravy, ale dovoľujú vytvorenie kvalitnej kanalizácie a ako určitý veľký vzduchový stĺp riešia aj vetranie mesta. Sú teda veľmi dôležité aj z hygienického hľadiska.“²⁰ Bernárdt navrhoval viesť vnútorný okruh ako 37 metrov širokú triedu cez dnešnú Štúrovu, Námestie SNP, Hurbanovo námestie a Staromestskú ulicu, kde by na okruh nadväzoval most alebo aspoň pešia lávka vedúca cez Dunaj. Okruh mali lemovať zelené nezastavané plochy a pri Dóme sv. Martina malo podľa plánu po zbúraní okolitých domov vzniknúť námestie. Bernárdt navrhol tri hlavné mestské triedy.

¹⁷ O predložení hotového plánu na schválenie mestskému zastupiteľstvu referovala miestna tlač v septembri 1901. Der Stadtregulierungs-plan. Pressburger Presse, 4. 23. 9. 1901, č. 191, s. 1.

¹⁸ Országos Széchenyi Könyvtár. OSZK TM 422. Pozsony sz. kir. város átnézeti térképe és városbővítési terve, 1906.

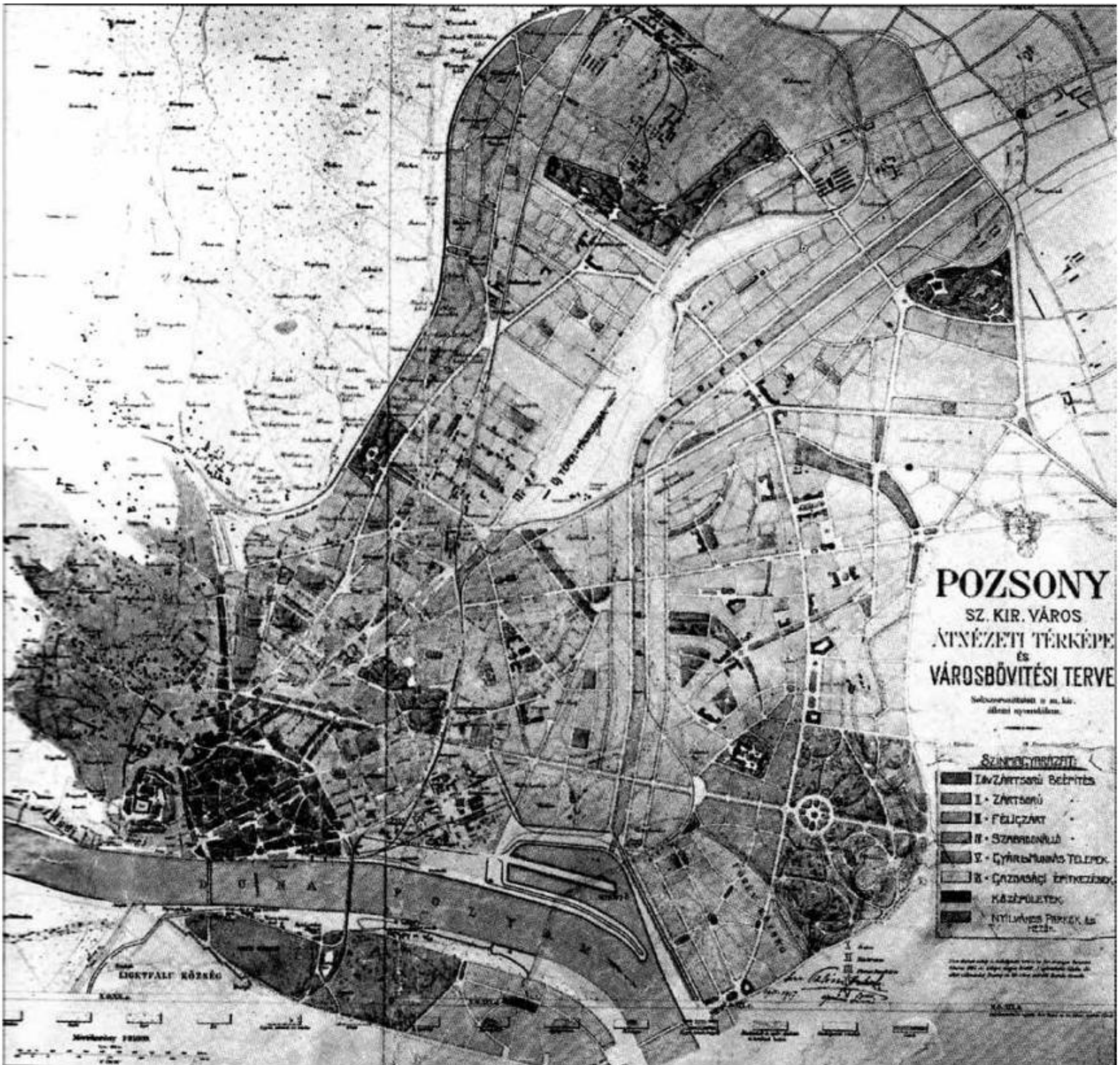
¹⁹ Nyugatmagyarországi Híradó, 17. 23. 9. 1905, č. 216, s. 1.

²⁰ Tamže.

Jednu tvorilo predĺženie Štefánikovej ulice cez Michalskú až po nábrežie Dunaja. Druhá mala viesť od Zimného prístavu po dnešnej Košickej až k bitútku (dnes trhovisko na Miletičovej). Tretiu triedu plánoval ako osmerujúcu od vtedajšieho Mosta Františka Jozefa k Blumentálskemu kostolu. Pri regulácii vonkajších mestských častí Bernárdt navrhoval niekoľko zásadnejších zmien. Jednou z nich bolo zrušenie Ondrejského cintorína a jeho pretvorenie na promenádu. Ďalšia sa týkala vytvorenia „ľudovej záhrady“ v oblasti dnešnej Grösslingovej ulice. V súvislosti s priemyselnou štvrťou bolo najpodstatnejšie sformovanie priemyselného kanála, ktoré však determinovalo staršie rozhodnutie magistrátu a v podstate sa zhodovalo s riešením technického oddelenia mesta.

Vtedajšia kritika prijala Bernárdtov plán skôr odmietavo. Pri porovnaní návrhov Viktora Bernárdta s existujúcim plánom technického oddelenia na rozšírenie mesta dokonca priamo konštatovali, že sa im ten pôvodný „páči oveľa viac“.²¹

²¹ Stadtregulierung. Pressburger Presse, 8, pondelok, 25. 9. 1905, č. 400, s. 4.



Plán regulácie a rozšírenia mesta, Antal Palóczy, 1917
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

Plán regulácie a rozšírenia mesta podľa Antala Palócziho

Antal Palóczi sa vo svojej argumentácii plánu odvolával na „moderné princípy stavby miest, čo dostali najmä vďaka nemeckým hygienickým kongresom nové pravidlá“. ²² V zmysle tých princíпов upozorňoval na potrebu dvojúrovňového plánovania, pri ktorom „sa pri návrhu najprv ustanoví všeobecný rámec a až potom sa pristúpi k stvárneniu jednotlivých mestských štvrtí“. ²³ Súčasne konštatoval, že „v roku 1889 zahájená reakcia viedenského architekta Sitteho, zhromaždila dnešných regulátorov mesta do jeho tábora“. Svoju vlastnú pozíciu následne uviedol ako „pokús o kompromis medzi stredovekým a moderným ponímaním“, kde „pri formovaní uličnej siete a výbere spôsobu zástavby... zohľadní moderné nároky, konkrétne dopravné a sanitárne požiadavky, ale nestratí zo zreteľa ani umelecké nároky a požiadavky na pohodlie“. ²⁴ Palóczi predpokladal, že počet obyvateľov mesta dosiahne v priebehu nasledujúcich päťdesiat rokov minimálne 150 000. Vytýčil dva hlavné smery rozvoja, na rovine na území vtedajšej priemyselnej štvrte a v priľahlých kopcoch na východe mesta v podobe vilovej štvrte.

Finálnu verziu Palócziho plánu možno zhrnúť do niekoľkých základných princíпов. V prvom rade išlo o odstránenie časti železničných tratí z vnútra mesta, prípadne o ich prebudovanie na mimoúrovňové. Navrhol aj odstránenie, respektíve zmenu funkcie niektorých železničných staníc. V súvislosti s dopravou a budúcim rozvojom mesta na pravom brehu rieky rátať Palóczi s výstavbou troch mostov cez Dunaj. Do svojho návrhu integroval aj myšlienku priemyselného kanála. Okolo tejto „spojnice Dunaja so stredoeurópskymi vodnými cestami, prostredníctvom ktorej mala prístavná prevádzka získať významný impulz“, mali podľa Palócziho vyrásť „veľkorysé priemyselné podniky“. ²⁵ Univerzitné budovy mali byť nakoniec, v zmysle dohody medzi mestom a príslušnými uhorskými ministerstvami, umiestnené v severovýchodnej časti vnútorného mesta na Schiffbeckových pozemkoch v okolí dnešnej Medickej záhrady a na území dnešného Námestia slobody. Vo vzťahu k odľahčeniu dopravy v starom meste navrhoval Palóczi otvoriť nový prechod medzi Michalskou a dnešným Hurbanovým námestím, rozšírenie viacerých ulíc, napríklad Zámockej, ale aj rozšírenie Batthyányho nábrežia (dnes Rázusovo nábrežie). Navrhoval zachovať a reštaurovať hradnú ruinu a jej okolie parkovo upraviť. K ruine mala podľa jeho návrhu viesť lanovka. Pravdepodobne najvýraznejším zásahom do

²² Prof. Palóczi über die Stadtregulierung. Pressburger Zeitung, 145, 11. 12. 1908, č. 341, s. 2.

²³ Palóczi, Anton: Über die Regulierung der Stadt Pozsony. Pressburger Zeitung, 145, 12. 12. 1908, č. 342, s. 1.

²⁴ Prof. Palóczi über die Stadtregulierung. Pressburger Zeitung, 145, 15. 12. 1908, č. 345, s. 2.

²⁵ Vortrag Prof. Anton Palóczi über den Stadtregulierungsplan. Pressburger Zeitung, 154, 17. 6. 1917, č. 165, s. 3.

existujúcej štruktúry bol návrh novej veľkoryso založenej ulice širokej 22 až 50 metrov, ktorá by viedla z Mlynských nív na dnešné Hodžovo námestie. Mala byť najkratšou spojnicou východných častí mesta s kopcami. V západnej kopcovitej časti mesta navrhoval Palóczi viacero mierne stúpajúcich vyhladkových ciest, ktoré mali nahradiť existujúce príliš strmé cesty. Palóczi sa priamo venoval aj podobe ulíc. V snahe vytvoriť nápaditejšie mestské priestory, navrhoval napríklad v uliciach so šírkou väčšou ako 22 m vysádzať stromy. Palóczi v zmysle názorov Camilla Sitteho zdôrazňoval morfológiu terénu aj špecifické črty mesta. Pri koncipovaní nových a premene pôvodných ulíc pripomínal dôležitosť priehľadov na Hradný kopec s ruinou, ktorý považoval za dôležitý poznávací znak mesta. V tejto súvislosti spomenul niekoľko konkrétnych situácií, napríklad trasu smerujúcu od Záhradníckej cez Mickiewiczovu, Obchodnú a Kapucínsku až na úpätie hradného kopca, respektíve trasu z Račianskej cez Radlinského na Obchodnú, ale aj trasu hlavného mestského bulváru vedúceho z Mlynských nív ku Grasalkovičovmu palácu.

Regulačný plán Antala Palócziho bol od začiatku prijímaný so sympatiami. Vtedajšia tlač o ňom referovala ako o nevyhnutnom mechanizme, ktorý zabezpečí Prešporku budúci zmysluplný rozvoj. Pozitívne stanovisko k nemu zaujal v už spomínanej prednáške aj ostrý kritik mestskej výstavby August Helmár. Niektoré Palócziho návrhy, ako bola regulácia pozemkov bývalých Pálffyho kasární či regulácia Podhradia po požiari v roku 1913, sa však stretli s výhradami zo strany vlastníkov tamojších nehnuteľností. V súvislosti s vytýčením novej 18 m širokej Pálffyho aleje, čo mala viesť od Palisád až po Kapucínsku ulicu a pritom narušiť záhradu kapucínskeho kláštora, protestoval opät kláštora, ktorý obviňoval Palócziho, že ide „rušnou cestou preťať pokojnú oblasť a dokonca zabrániť výstavbe ďalšieho vzdelávacieho inštitútu“. ²⁶ V prípade Podhradia, kde Palóczi navrhoval zlučovanie parciel, prerazenie novej osem metrov širokej ulice paralelnej so Židovskou a vytvorenie série ďalších priečných ulíc smerujúcich k hradnej ruine, sa k protestným hlasom vlastníkov pozemkov pridal napríklad aj známy architekt a poslanec mestského zastupiteľstva Alexander Feigler. Tvrdil, že „nová ulica vyžaduje od mesta a vlastníkov domov príliš veľké obete“. ²⁷ Architekt Friedrich Weinwurm, čo sa mal v meste presláviť až po prvej svetovej vojne, uverejnil, naopak, podporné stanovisko Palócziho návrhu, kde kritizoval lokálne pomery a zdôrazňoval potrebu umeleckého pohľadu na

²⁶ Pintér, Rafael: Die Regulierung des Pálffy Kaserne-Grundes. Pressburger Zeitung, 146, 5. 5. 1909, č. 123, s. 2.

²⁷ Was soll mit der Schlossgrundgasse geschehen? Pressburger Presse, 17, 19. 1. 1914, č. 834, s. 4.

stavbu mesta.²⁸ Schválenie novej regulácie Podhradia mestskou radou nakoniec potvrdilo veľkú autoritu Antala Palóczyho v prostredí vtedajšieho Prešporka, ako aj dôveru poslancov v najnovšie poznatky v oblasti výstavby miest.²⁹

Úskalia plánovania

Prvé moderné plány výstavby dnešnej Bratislavy poznačili okrem spoločenských pomerov v Uhorsku, zmien paradigmy v oblasti výstavby miest a lokálnych sporov aj miestne technické obmedzenia. Chýbajúce výškové zameranie mesta napríklad spôsobilo, že autori všetkých troch regulačných plánov boli odkázaní len na polohopisnú mapu a sporadický výškopis vybraných významných budov a miest, ktorý vznikol v súvislosti s povodňovou mapou mesta. Z toho pohľadu tak boli všetky tri plány dvojrozmerné. Ani jeden z nich zároveň nemožno považovať za jednoznačného reprezentanta inžinierskej či umeleckej línie. Každý plán totiž principiálne vychádzal z inžiniersko-technického základu a viac či menej zohľadňoval aj jedinečné danosti miesta. Ani jedna z dvoch konkurenčných dobových koncepcií plánovania mesta, inžinierska ani umelecká, sa nepremietli do moderného plánovania vtedajšej Bratislavy v absolútnej podobe. V procese výstavby mesta sa realizovali kompromisné riešenia, čo boli často kombináciou návrhov všetkých troch regulačných plánov.

Zaujímavý obraz poskytuje aj porovnanie aktuálnej podoby mesta s vtedajšími do budúcnosti smerovanými zámermi a víziami. Niektoré z nich, ako bola napríklad myšlienka priemyselného kanála, ktorej sa v prvom desaťročí 20. storočia venovala mimoriadna pozornosť, stroskotala už v roku 1911, keď ju zamietli budapeštianske úrady.³⁰ Iné zábery, čo sa v čase svojho vzniku nestretli takmer so žiadnou reakciou zo strany verejnosti, sa, naopak, bezvýhradne naplnili. To bol aj prípad Palóczyho predstavy o mostných prepojeniach ľavého a pravého dunajského brehu. Všetky aktuálne bratislavské mosty stoja na miestach, ktoré v regulačnom pláne mesta navrhol Antal Palóczy. Jediný most, čo v tom čase neplánoval, bol dnešný Most Lafranconi, aj to len preto, že sa vo svojom pláne nezaoberal rozvojom mesta týmto smerom. Naplnili sa však aj plány týkajúce sa mestských okruhov, či už máme na mysli vnútorný okruh vedúci z Námestia SNP cez Staromestskú, Most SNP, Viedenskú cestu, Starý most a Štúrovu naspäť na Námestie SNP, alebo stredný okruh smerujúci z Mosta SNP cez Staromestskú, Štefánikovu, Šancovú, Vuka Karadžiča na Most Apollo. Tak

ich vytýčili v podstate všetky tri regulačné plány, pričom aktuálna situácia najviac zodpovedá práve návrhu Antala Palóczyho. Vedenie železničných tratí, rozmiestnenie železničných staníc a ich kategorizácia sú tiež priamym dôsledkom rozhodnutí opierajúcich sa o predstavy načrtnuté v Palóczyho pláne. Veľmi podobne je na tom aj situovanie univerzitných areálov, ktoré kopíruje všetky tri alternatívy polohy, čo v priebehu rokov 1910 až 1917 mestu predložil Palóczy (Schiffbeckove pozemky, Námestie slobody aj Lanfranconiho pozemky). Dokonca aj Palóczyho predstava o zachovaní hradu, aj keď nie v ruinóznej podobe, sa nakoniec napriek viacerým zámerom jeho nahradenia vládou či univerzitnou štvrtou nakoniec naplnila. V pláne regulácie a rozvoja mesta od Antala Palóczyho sa dá zreteľne identifikovať predobraz viacerých počínov, ktoré v priebehu 20. storočia zásadne ovplyvnili urbanizmus mesta. Palóczyho regulačný plán tak možno považovať, napriek tomu, že nebol ako celok nikdy schválený v mestskom zastupiteľstve, nielen za iniciačný, ale aj mienkotvorný v zmysle moderného plánovania mesta. Pozoruhodné pritom je, že neskorší spracovatelia regulačných, respektíve územných plánov mesta sa na pôvodnú výkresovú dokumentáciu ani dobové texty Antala Palóczyho spravidla neodvolávali. A to ani v tých prípadoch, keď pracovali v rovnakých intenciách. Ignorovanie historických materiálov bolo pre moderné plánovanie mesta charakteristické a malo navodzovať predstavu o úplne nových originálnych riešeniach. To, že sa aj títo tvorcovia nakoniec dopracovali k rovnakým riešeniam ako ich predchodcovia na začiatku 20. storočia, svedčí o určitej nezámernej kontinuite. Kontinuite vyplývajúcej z prirodzenej vitality a odolnosti mestskej štruktúry, ktorá akoby sama viedla svojich plánovačov k riešeniam, aké sú pre ňu najprirodzenejšie.³¹

28 Weinwurm, Fritz: Zu Bebauung des abgebrannten Teiles in Pozsony. Pressburger Presse, 16, 30. 6. 1913, č. 805, s. 2.

29 Ausserordentliche Generalversammlung des Munizipal-Ausschusses der kön. Freistadt Pozsony. Pressburger Zeitung, 151, 20. 1. 1914, č. 20, s. 2

30 Johann Ludwig als „Projektmacher“. Pressburger Zeitung, 148, 15. 12. 1911, č. 345, s. 1.

31 Téma prvých regulačných plánov sa podrobne venuje štúdiu Moravčíková, Henrieta – Lovra, Éva – Pastoreková, Laura: Červený alebo modrý? Začiatky moderného plánovania Bratislavy. Architektúra & Urbanizmus, 51, 2017, č. 1 – 2, s. 30-43.

3

história plánovania mesta

funkcionalistické plánovanie a výstavba

Vznik Československa v roku 1918 priniesol dnešnej Bratislave radikálne zmeny. Stala sa súčasťou nového štátneho útvaru a súčasne hlavným politickým aj spoločenským centrom slovenskej časti novej republiky. To okrem rozvoja výstavby a prírlevu nových obyvateľov znamenalo aj postupnú zmenu identity mesta z uhorskej na československú. Vážnosť tohto zámeru najlepšie ilustruje premenovanie pôvodného Prešporku na Bratislavu v marci roku 1919. Snahy o prekrytie monarchistickej minulosti mesta sa prejavili aj odstránením historických pamätníkov či zmenami názvov ulíc a štvrtí, ale aj programovým podporovaním modernej architektúry ako jedného z významných symbolov novej demokratickej republiky. Modernizácia sa tak v dvadsiatych a tridsiatych rokoch 20. storočia stala podstatným nástrojom tvorby obrazu nového slovenského hlavného mesta.¹

Moderní architekti, čo sa v Bratislave usadili krátko po vzniku Československa, mali zväčša málo pochopenia pre monarchistickú minulosť mesta a s výhradami nazerali aj na plánovanie a výstavbu z prelomu 19. a 20. storočia. Najjednoduchšie tieto názory formuloval Jiří Grossmann, ktorý patril ku skupine českých architektov, ktorí našli v meste uplatnenie v rámci novej štátnej správy. Bratislavu označil za „mesto až do prevratu čistě provinciální“, ktoré „nemělo v bývalém Rakousko-Uhersku velkých cílů vývojových a rostlo způsobem zcela klidným, nikoliv překotným“.² Mladý tridsať-jedenročný architekt nekompromisne kritizoval aj vtedajšie pomery v regulácii a plánovaní výstavby. „Úprava nových staveb dála a děje se dosud podle regulace profesora Palocziho z roku 1891. [sic!] Tato jest však vlastně pouze neschváleným projektem a nehodí se již do nynějších, změněných poměrů města.“ Upozorňoval aj na to, že pri výstavbe dochádza k „smutným kompromisům částečných úprav, jež snad vyhoví okamžité potřebě, ale budou jedenkrátě velkou újmou celku“.³ Moderní architekti boli síce skeptickí k minulosti mesta, ale súčasne odvážne plánovali jeho budúcnosť. „Je skoro čosi pohádkovitěho, přímo ameríkánsky zabarveněho, čo sa má v tomto jedinečnom meste v krátkom čase odohrávať. Či to neznie ako povest z prvých dób kolonizácie v Novom Svete, vydupať z malého hniezda odrazu stredisko stredoeurópskeho obchodu?“ neskrýval svoje nadšenie z potenciálu Bratislavy Grossmannov spolupracovník architekt Alois Balán.⁴

1 Moravčíková, Henrieta: Premeny obrazu mesta. Storočie plánovania a výstavby Bratislavy. In: Medzi provinciou a metropolou: Obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí. Bratislava, Historický ústav SAV, 2012, s. 129 – 142.

2 Grossmann, Jiří: Sanace starého města v Bratislavě. Časopis čl. Architektů, 22, 1923, č. 9 – 12, s. 219.

3 Tamže.

4 Balán, Alois: Otázka viac ako naliehavá. Slovenský denník, roč. 4, 6. 12. 1921, č. 272, s. 4.

Regulačná komisia

Jednou z prvých inštitúcií, ktoré po vzniku Československa iniciovali riešenie problematiky regulácie výstavby v Bratislave, bol Vládny komisariát na ochranu pamiatok na Slovensku pod vedením architekta Dušana Jurkoviča. Ten v januári 1920 predložil mestu memorandum o ochrane pamiatok v regulačnom pláne, v marci toho istého roku zorganizoval konferenciu o regulácii mesta a nakoniec v októbri adresoval ministerstvu verejných prác memorandum o zriadení „regulačnej rady“. V tom čase poskytol Jurkovič rozhovor novinám Slovenský denník, kde formuloval svoje predstavy o budúcom rozvoji mesta aj o úlohe regulácie v tomto procese. Zdôrazňoval, že „nie je vôbec možné, aby sa bez predprac projektu Veľkej Bratislavy rozvinul úspešný stavebný ruch“.⁵ Jurkovič súčasne predpokladal, že ťažiskom nového rozvoja mesta bude územie medzi Devínskym hradom, Bratislavským hradom, hlavným nádražím a Zimným prístavom. Hovoril o revitalizácii hradného kopca a zachovaní hradu ako historickej pamiatky. Predpokladal zbúranie Podhradia, „lebo nemôže z hygienických i estetických dôvodov zostať ďalej v modernom a rozvíjajúcom sa meste“.⁶ Vyjadroval sa aj k potrebe novej výstavby na nezastavaných miestach v centre mesta. Jurkovič súčasne prízvukoval, že „riešiť tieto veľké a ťažké problémy nie je tak ľahkou úlohou“, a preto treba, „aby riešenie stavebného plánu a jeho prevádzanie mal v ruke jeden spoľahlivý, dovedný a prvotriedny architekt-umelec“, ktorý by „stvoril Veľkú Bratislavu nielen účelne, ale i so smyslom pre peknú a umeleckú formu“.⁷

Jurkovičove snahy vyústili v máji roku 1921 do ustanovenia „Regulačnej a umeleckej komisie pre mesto Bratislavu a obce Petržalku a Karlovu Ves“.⁸ K praktickému oživeniu komisie došlo však až v decembri 1923, keď Mestská rada vyzvala viacero inštitúcií, aby do komisie nominovali svojich zástupcov.⁹ Štatút komisie schválilo mestské zastupiteľstvo v decembri 1923. Inšpiráciou na štatút, ako aj prácu regulačnej komisie boli pritom najmä skúsenosti z fungovania Poradného regulačného zboru v Brne, kde mali architekti aj vďaka profesorom nemeckej a českej Vysokej školy technickej

5 Jurkovič, Dušan: Veľká Bratislava. Rozhovor s architektom Jurkovičom, vládnym komisárom, 1920. Slovenský denník, 3, 3. 10. 1920, č. 225, s. 1 – 2.

6 Tamže, s. 1.

7 Tamže, s. 2.

8 Ochrana stavebných pamiatok v meste. In: Stavebné dejiny mesta Bratislavy. Bratislava, 1929, s. 3 – 4.

9 Umelecká beseda slovenská nominovala architekta Aloisa Balána, Notársky úrad svojich zamestnancov Ing. Jozefa Hájeka a Dr. Viliama Kócsyho, za lekárov tam bol prof. Dr. Stanislav Růžička, Spolok čs. inžinierov a architektov nominoval architekta Jiřího Grossmanna. Korešpondencia dokumentujúca konštituovanie Mestskej regulačnej komisie na prelome rokov 1923 a 1924. Mestský notársky úrad, Regulačná komisia, krabica č. 2560/1923, Archív hl. mesta Bratislavy.

bezprostrednejší dosah na urbanizmus mesta.¹⁰ Bratislavskú mestskú regulačnú komisiu viedol od roku 1924 až do tridsiatych rokov 20. storočia absolvent mníchovskej techniky architekt Eugen Barta (1890 – 1972), ktorý v tom čase pôsobil ako hlavný architekt mesta. Keďže mestská regulačná komisia spolupracovala s Mestským stavebným výborom a posudzovala v podstate všetky stavebné zámery v meste, jeho úlohou bolo „vyrovnávať verejné záujmy s tlakom súkromných investorov“, ktorých často priamo alebo nepriamo podporovali aj jednotliví členovia komisie.¹¹ Popri zástupcoch rozličných úradov sa v komisii vystriedali aj takmer všetci významnejší architekti, ktorí v tom čase tvorili v Bratislave. Pôsobil tam Alois Balán, Emil Belluš, Jiří Grossmann, Jindřich Merganc, Andreas Szőnyi, Klement Šilinger, Juraj Tvarožek, Franz Wimmer i Friedrich Weinwurm.

Vládny komisariát na ochranu pamiatok na Slovensku, ktorý od roku 1922 pracoval pod vedením historika umenia Jana Hofmana (1883 – 1945), bol nielen iniciátorom vzniku regulačnej komisie, ale aj jej dôležitým náprotivkom. Hofman sa zaslúžil o prvý súpis mestských pamiatok a presadzoval ich ochranu aj v rámci regulácie novej výstavby. Aj vďaka jeho úsiliu sa v medzivojnovom období podarilo v Bratislave zvrátiť viacero ambiciózných plánov výstavby v historickom jadre mesta.

Paralelne s procesom formovania regulačnej komisie spracoval mestský geometer Raidl v roku 1922 tzv. pásmový plán mesta. Išlo o schematický plán rozvoja jednotlivých funkčných zón, ako je bývanie, priemysel, univerzitné školstvo či zdravotníctvo. Plán do veľkej miery preberal motívy z Palóciho plánu regulácie a rozvoja mesta, najmä východný smer rozvoja, zväčšenie plôch určených na výstavbu výrobných zariadení či veľkorysé dimenzovanie riečneho prístavu. V blízkosti prístavu navrhoval umiestniť aj nákladnú železničnú stanicu, s čím súviselo vedenie východnej železničnej trate po východnom obvode mesta. Obytné plochy navrhoval Raidl rozšíriť pomerne rozsiahlou nízkopodlažnou zástavbou. Univerzitné komplexy a nemocničný areál situoval vo východnej časti mesta v okolí Mlynských nív.¹² Takzvaný pásmový plán však nikdy nenadobudol podobu záväzného dokumentu a výstavba v meste sa stále rozvíjala spontánne, reflektujúc podľa okolností raz Raidlov, inokedy Palóciho plán alebo uplatňujúc štatút lokálnej regulácie v závislosti od aktuálnych investičných zámerov v území.

10 Zápis o služobnej ceste E. Bartu a J. Ruppeldta do Brna. Mestský notársky úrad, Regulačná komisia, krabica č. 2560/1923, Archív hl. mesta Bratislavy.

11 Mencl, Václav: Ako sme začínali. Pamiatky a príroda, roč. 1, 1976, č. 3, s. 39.

12 Beňuška, Milan: Stavebný vývoj Bratislavy v období rokov 1918 – 1945. In: Dejiny Bratislavy. Obzor. 1966, s. 444.

Jednou z hlavných prekážok prípravy celostného regulačného dokumentu pre výstavbu v meste bola aj absencia aktuálnych mapových podkladov a výškového zamerania. Túto situáciu sa magistrát mesta snažil vyriešiť novým zameraním mesta, ktoré prebehlo v rokoch 1927 až 1936. Jeho súčasťou bolo aj výškové zameranie vyše 1000 ha mestského územia.¹³

Regulačná štúdia Veľkej Bratislavy

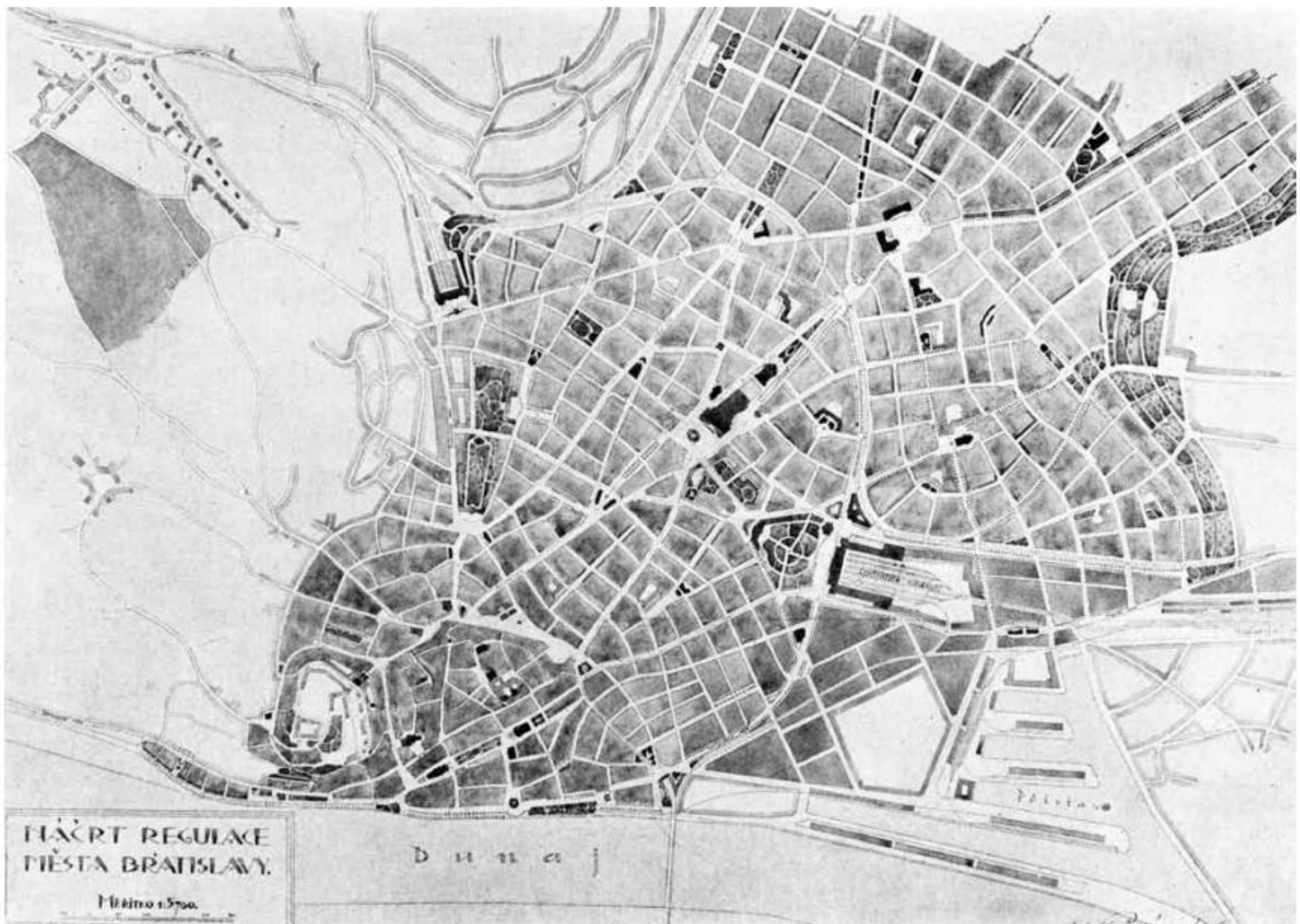
Medzi najaktívnejších obhajcov inštitucionalizovaného plánovania mesta patrili v prvej polovici dvadsiatych rokov architekti Jiří Grossmann a Alois Balán.¹⁴ V textoch, ktoré publikovali v dennej aj odbornej tlači, nabádali k činnosti regulačnú komisiu a naliehali na spracovanie oficiálneho regulačného plánu mesta. Upozorňovali pritom na architektonické, ekonomické, ale aj celospoločenské výhody regulačného plánu.¹⁵ Ich iniciatíva vyústila do prípravy celostnej regulačnej štúdie takzvanej Veľkej Bratislavy, na ktorej pracovali v rokoch 1920 až 1924.¹⁶ Štúdia priniesla námety na prestavbu kľúčových oblastí mesta, ilustrované podrobnými pôdorysnými plánmi a perspektívnymi zobrazeniami mestských priestorov. Balán a Grossmann uvažovali, podobne ako Palóczi či Jurkovič, s rozšírením mesta severovýchodným smerom, so zbúraním pôvodnej zástavby podhradia a s odstránením železničných tratí z centra mesta. Presun východnej železničnej trate na okraj mesta mal uvoľniť pozemky v okolí dnešného Dostojevského radu, Karadžičovej a Legionárskej a umožniť vznik obvodového bulváru s parkovou úpravou. Dôležitou myšlienkou štúdie bol aj návrh na umiestnenie nového mestského centra s administratívnymi, obchodnými a obytnými budovami na pôdu Nového mesta, v okolí dnešného Amerického námestia. V návrhu prezentovali aj koncepciu tzv. hlavnej priečnej spojky Bratislavy, čo mala smerovať od križovatky ulíc Šancová a Štefánikova cez dnešnú Štefanovičovu popri Námestí slobody, cez záhradu štátnej nemocnice a univerzitnú záhradu, po dnešnej Ulici 29. augusta až k prístavu. Idea takého priečneho spojenia, ktoré malo uľahčiť dopravné prepojenie severných častí mesta s južnými štvrtami pri rieke, sa objavovala aj v neskorších urbanistických zámeroch pod názvom priečna os.

13 Barta, Eugen: Regulácia mesta. In: Bratislava, hlavné mesto Slovenska / Pressburg Hauptstadt der Slowakei. Basel, Landerdienst a. g., 1943, s. 28.

14 Ščepánová, Soňa: Veľká Bratislava architektov Aloisa Balána a Jiřího Grossmanna. Architektúra & urbanizmus, 53, 2019, č. 1 – 2, s. 88 – 102.

15 Architekt Alois Balán publikoval v priebehu roka 1921 viacero článkov v Slovenskom denníku. Text na podporu založenia regulačného ústavu pozri v článku Balán, Alois: Otázka viac ako naliehavá. Slovenský denník, roč. 4, 6. 12. 1921, č. 272, s. 2 – 4. Balán, Alois, 1921. Regulácia a výstavba mesta Bratislavy I. – III. Slovenský denník, roč. 4, 12. 1. 1921, č. 8, s. 1 – 2, 13. 1. 1921, č. 9, s. 1 – 2, a 25. 1. 1921, č. 19, s. 3.

16 Grossmann, Jiří – Balán, Alois: Regulační studie velké Bratislavy. Časopis československých architektů, roč. 25, 1926, č. 1, s. 39 – 52.



Regulačná štúdia Veľkej Bratislavy, Alois Balán, Jiří Grossmann, 1924
Zdroj: Časopis československých architektů, 1926

Balán a Grossmann, podobne ako Antal Palóczi, navrhovali aj presun hlavnej železničnej stanice smerom na východ, kde by mohla byť nekonfliktne umiestnená na priamom úseku trate. Štúdia Veľkej Bratislavy priniesla aj viacero myšlienok prekračujúcich mierku vtedajšieho mesta a v čase svojho uverejnenia bola najkomplexnejším materiálom venovaným plánovaniu mesta.¹⁷

Medzinárodná súťaž na základný regulačný plán a železničné riešenie mesta Bratislavy

Problémy, ktorým v tom čase čelila Bratislava, boli univerzálne a zaoberali sa nimi aj v iných československých mestách. Popri funkčnom zónovaní a regulácii novej zástavby išlo najmä o usporiadanie celkového dopravného systému. Riešenie týchto problémov mala priniesť medzinárodná ideová súťaž na *Generálny plán regulačný a železničné riešenie na území Bratislavy a okolitých obcí*, ktorú po dlhom čase pripravil magistrát mesta v roku 1929. Podmienky súťaže pripravil mestský architekt Eugen Barta v spolupráci s Riaditeľstvom železníc, pamiatkovým referátom, mestskými elektrárňami a dunajskou správou. Obsahovali údaje o prírodných danostiach mesta, obyvateľstve, o priemysle či aktuálnej doprave.¹⁸

Do súťaže sa zapojilo 10 kolektívov z Československa a 14 zo zahraničia. Prvú cenu neudelili. Druhú cenu získal návrh pod heslom „Znak Slovenska“ kolektívu Alois Dryák, Juraj Tvarožek, Karel Chlumecký, tretiu cenu udelili kolektívu Jiří Grossmann, Alois Balán, Arnošt Suske, štvrtú cenu získal kolektív Imre Forbáth, Lajos Déli, Ferenc Faragó, Elemér Akay.¹⁹ Okrem toho udelili štyri piate ceny a niekoľko čestných uznaní. Už podmienky súťaže usmerňovali rast mesta severovýchodným smerom a ako perspektívny počet obyvateľov uvádzali 300 000. V tejto súťaži spracúvali účastníci okrem napojenia mesta na okolie v mierke 1:25 000 a upravovacieho plánu v mierke 1:10 000 aj podrobné riešenie celého mesta v mierke 1:2 880 a riešenie dopravy ešte podrobnejšie.²⁰

Dryák, Tvarožek a Chlumecký vo svojej súťažnej koncepcii podporili prirodzený rast mesta severovýchodným smerom. Smerom na západ a na juh uvažovali s rozvoľnenou nízkou zástavbou. Novú zástavbu intravilánu regulovali na pôdoryse rovnorodej pravouhlej uličnej siete

s niekoľkými väčšími plochami parkov a alejí. Nové centrum mesta navrhovali vytvoriť v mieste medzi dnešnou ulicou Vuka Karadžiča, Mlynskými nivami a Křížnou ulicou. Táto centrálna štvrť mala obsahovať budovy ústredných úradov a inštitúcií. Na mieste dnešného Amerického námestia navrhovali vytvoriť nové veľké námestie. Hlavné nádražie navrhovali presunúť smerom na východ, do polohy odstavného nádražia, ktorú preň určil už regulačný plán Antala Palócziho. Od nádražia mal viesť reprezentačný zelený pás smerujúci v oblúku mestského okruhu na juhovýchod. Juhovýchodnú železničnú trať navrhli presunúť na okraj mesta a novým mostom previesť cez Dunaj v mieste Zimného prístavu. Priemysel sa mal rozvíjať juhovýchodným smerom v okolí prístavu.²¹ Súťažný návrh Balána, Grossmanna a Suskeho priniesol podrobnejšie rozpracované myšlienky ich štúdie veľkej Bratislavy z roku 1926. Ťažiskový rozvoj mesta plánovali severovýchodným smerom. Na úpätí Malých Karpát na východe a západe navrhovali voľnú nízkou zástavbu. Hlavné železničné nádražie aj oni presúvali na miesto odstavného nádražia a rovnako ako predchádzajúci návrh, aj oni od nádražia navrhovali viesť zelenú oblúkovú os. Tá však mala menší priemer a viedla cez Trnavské mýto k prístavnému nádražiu. Os lemovali kompaktné štvrte a v jej priestore boli situované reprezentačné budovy. V porovnaní s návrhom Dryáka, Tvarožka a Chlumeckého bol tento návrh odvážnejší pri vytyčovaní nových ulíc a námestí v existujúcej štruktúre aj pri vytlačaní priemyslu z mesta. Menej schematicky pracovali aj pri návrhu novej uličnej siete, ktorú prispôbovali priebehu existujúcich radiál. Najpozoruhodnejší však nepochybne bol návrh odmenený štvrtou cenou. Pod heslom *Freie Bahn* ho do súťaže poslal maďarský kolektív pod vedením Imre Forbátha. Tento návrh sa navrhovanou štruktúrou uličnej siete aj koncepciou rozvoja zásadne líšil od prístupu domácich autorov. Základné prvky riešenia, ako bol presun hlavnej stanice na miesto odstavného nádražia, ťažiskovo severovýchodný smer rozvoja mesta aj vytesnenie priemyslu na juh mesta použili viacerí súťažiaci. Forbáthov kolektív však úplne opustil schematicizmus šachovnice a nové mesto navrhoval na pôdoryse okrskov či štvrtí. Na ich návrhu hlavné mestské radiály križovala séria nových hlavných okruhov a polokruhov, ktoré vymedzovali okrsky s rozlične formovanou sieťou ulíc a námestí. Z funkčného hľadiska stojí za pozornosť veľký priestor, ktorý autori venovali plochám

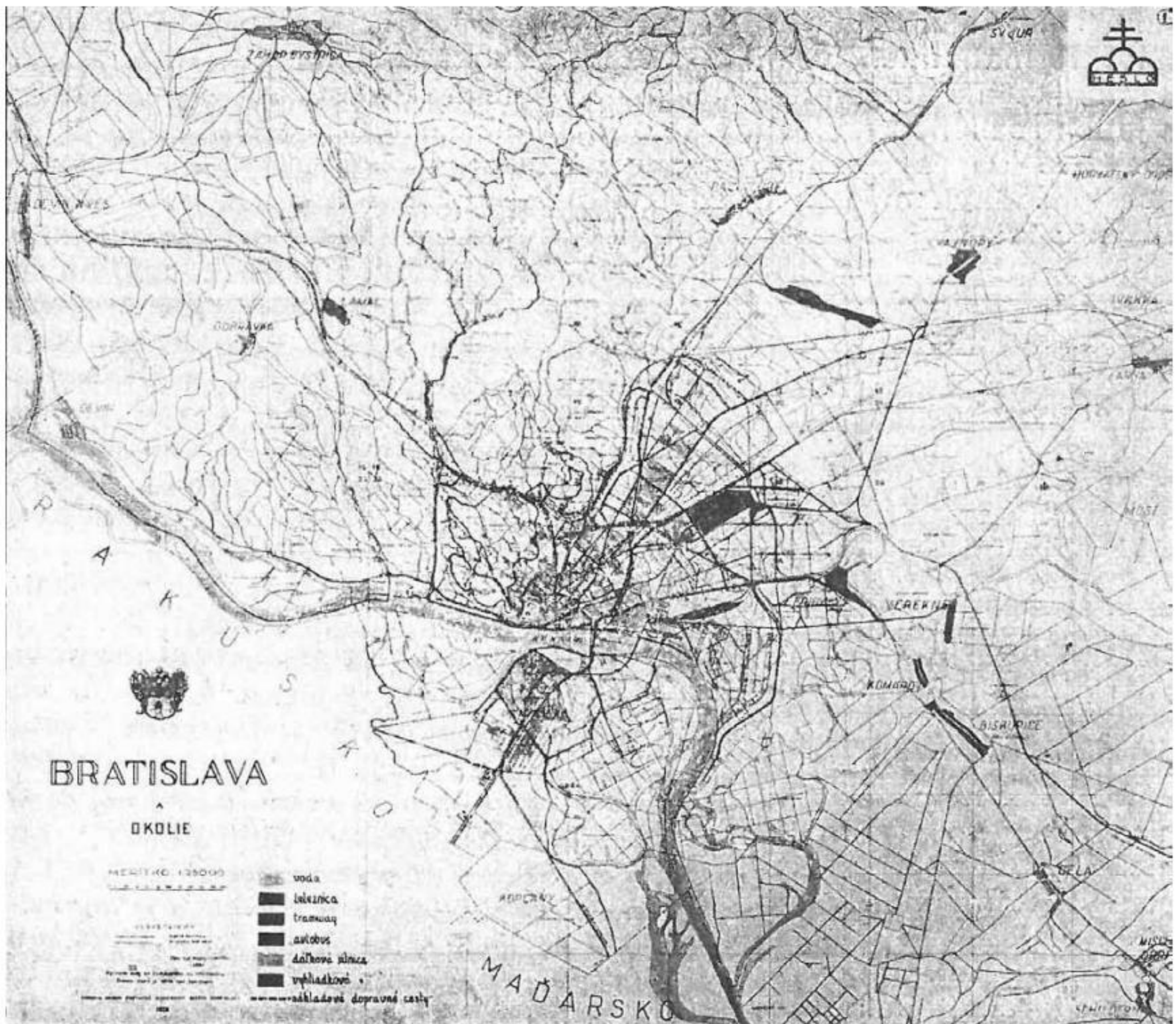
17 Ščepánová, S., 2019, s. 93 – 95.

18 Die Detailbedingungen und die Beschreibung zum Ideenwettbewerb für den Generalbebauungsplan und den Entwurf der Eisenbahnanlagen auf dem Gebiete der Stadt Bratislava und der umliegenden Ortschaften, 1928. Bratislava, Jednota, 1928, 79 s.

19 Išlo o kolektív pod vedením Imre Forbátha, maďarského architekta a urbanistu, ktorý sa spolu s Károlyom Kóssom podieľal aj na navrhovaní kolónie Wekerle Budapešti. Forbath, Imre: Pozsony szabályozási és vasútrendezési terve. A Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 13. 9. 1931, s. 243 – 252.

20 Beňuška, Milan: Bratislava, hlavné mesto Slovenska. Architektura ČSR, roč. 17, 1958, č. 1, s. 11.

21 Informáciu o výsledkoch súťaže publikoval J. Chochol, člen súťažnej poroty v článku Chochol, Josef: Mezinárodní soutěž na základní regulační plán města Bratislavy. Stavba, 9, 1930 – 1931, č. 4, s. 53 – 60. Pri ocenenom súťažnom návrhu J. Tvarožka a A. Dryáka je tu uvedené aj meno F. Chlumecký, o ktorom máme zatiaľ pomerne málo informácií. Vzhľadom na účasť pražského architekta A. Dryáka v tomto súťažnom kolektíve je možné vysloviť tvrdenie, že do súťaže prizval pražského železničného projektanta Ing. Miroslava Chlumeckého, ktorý v tom čase vypracoval tzv. Dispoziční plán budoucích železničních úprav v Praze a zúčastnil sa na projekte Nákladného nádražia Žižkov (1934 – 1936). Viac pozri v práci Krajčí, Petr: Nákladové nádraží Praha – Žižkov. Znalecký posudek č. 2/2011. Praha, 2011, s. 8.



Generálny plán regulačný a železničné riešenie na území Bratislavy a okolitých obcí, najvyššie ocenený súťažný návrh, Alois Dryák, Juraj Tvarožek, Karel Chlumecký, 1928
Zdroj: Časopis československých architektů, 1929



Generálny plán regulačný a železničné riešenie na území Bratislavy a okolitých obcí,
 návrh ocenený 3. cenou, Jiří Grossmann, Alois Balán, Arnošt Suske, 1928
 Zdroj: Časopis československých architektů, 1929

rekreácie a športu na severovýchodnom okraji mesta, ako aj množstvo parkov a alejí vo vnútri mesta. Ako jediní tak pracovali s myšlienkou mesta v zeleni.

Ocenené súťažné návrhy priniesli rad odvážnych myšlienok, ktorých uskutočnenie by predpokladalo radikálne zásahy do existujúcej štruktúry, uplatnenie asanačného a vyvlastňovacieho zákona, ako aj značné finančné investície. Vtedajšia Bratislava však nebola na také riešenia ešte pripravená. Nepodarilo sa dokonca realizovať ani preloženie hlavnej železničnej stanice, na ktorom sa zhodli všetci súťažiaci aj predstavitelia mesta.

Dnes sa o podrobnostiach jednotlivých riešení dozvedáme len sprostredkované na základe ich dobovej interpretácie. Originály súťažných návrh sa nachádzajú v nespracovaných fondoch Archívu mesta Bratislavy. Ako jeden z posledných ich mal možnosť analyzovať urbanista Milan Beňuška, autor viacerých územnoplánovacích dokumentov Bratislavy. Poučenie zo súťaže zhrnul do nasledujúcich základných princípov: výstavbu mesta rozširovať severovýchodným smerom, komunikačnú kostru rozvíjať ako radiálno-okružnú, železničnú trať Nové mesto preložiť na východný okraj mesta, tam na východe mesta umiestniť aj novú železničnú stanicu. Hlavnú železničnú stanicu presunúť na východ. Priemysel rozvíjať juhovýchodným smerom.²² Na základe výsledkov súťaže spracovalo technické oddelenie mesta pod vedením Kamila Grossa „takzvaný pásmový plán, ktorý slúžil za provizórny podklad pre výstavbu“.²³ Mesto ho schválilo v roku 1934.

Regulačný plán verzus parciálna regulácia

V druhej polovici dvadsiatych rokov minulého storočia akceleroval tlak na novú výstavbu v centre mesta. Pod jeho vplyvom sa v roku 1930 uskutočnili až dve súťaže dotýkajúce sa historického jadra. Pozoruhodné je, že to bolo ešte počas prebiehajúcej medzinárodnej súťaže na regulačný plán mesta. Podnet na vypísanie týchto súťaží dal Štátny referát na ochranu pamiatok, ktorý požadoval vyriešiť okolie Dómu sv. Martina a Židovskej ulice a súčasne priestor takzvaného Michalského bloku, teda oblasť vyústenia Michalskej ulice na Hurbanovom námestí.

Keď v roku 1936 tematické číslo časopisu Slovenský staviteľ rozoberalo situáciu v oblasti urbanizmu na Slovensku, autori príspevkov sa stále kriticky vyjadrovali k absencii „urbanistického zákonodarstva“ na Slovensku. Nádej na riešenie tejto situácie videli v pripravovanom „novom stavebnom poriadku pre Slovensko, ktorý má nahradiť

doposiaľ platných cca 40 stavebných štatútov jednotlivých miest a bývalých žúp“.²⁴ V tom čase Bratislava ešte stále nemala platný regulačný plán a výstavba v meste sa riadila stavebným poriadkom z konca 19. storočia. Na regulačný plán ako nástroj, ktorým si mesto môže zabezpečiť „nesmierny hospodársky a sociálny vplyv“, pritom na stránkach Slovenského staviteľa upozorňoval práve hlavný radca politickej správy Bratislavy Otto Rosenauer.²⁵ Vo svojom texte na základe rozboru stále platného mestského stavebného štatútu z roku 1872 argumentoval, že „takýto plán môže byť uskutočnený buď ako generálny pre celý obvod mesta, alebo ako parciálny pre jednotlivé územia“.²⁶ Podrobne tiež analyzoval úlohy, možnosti a limity regulačného plánu vo vzťahu k spomínanej legislatíve a upozorňoval, kedy a za akých okolností môže byť prevedená parcelácia alebo povolená výstavba aj pri absencii regulačného plánu. V závere opäť nabáda k obstaraniu príslušnej územno-plánovacej dokumentácie, ktorá má „veľmi vážny a pre riadny vývin miest a obcí nepostrádateľný význam“.²⁷

Na absentujúcu legislatívu v oblasti plánovania a regulácie výstavby upozorňoval aj architekt Josef Marek, ktorý práve v tom čase spracoval generálny upravovací plán obce Petržalka. Ako jeden z hlavných predpokladov riadenia výstavby v zmysle verejného záujmu uvádzal asanačný zákon. Dôsledkom jeho absencie v Bratislave bolo podľa neho aj to, že magistrát „platí za odstupy najpotrebnejších rozšírení vnútri mesta prehnane ceny“ a nemôže si dovoliť ani veľkorysejšie premýšľať o zmenách existujúcej zástavby.²⁸ Josef Marek venoval pozornosť nielen legislatívnemu rámcu výstavby mesta, ale analyzoval aj konkrétne možnosti priestorového vývoja Bratislavy. Kritizoval „parciálne regulačné úpravy, prevádzané v smysle idealizujúcich návrhov súťaže z roku 1929“, ktoré „budujú na predpoklade postupného posunovania obchodného centra mesta zo starej časti severovýchodným smerom“. V protiklade tomu konštatuje, že „stred a stabilizačné jadro pôdorysného útvaru“ mesta naďalej ostane na Námestí republiky. Veľký potenciál preto videl v rozvoji Petržalky ako „najbližšieho predmestia“. „Verejní a súkromní zamestnanci, zriadení a robotníci... korigovali usídlovaním sa na pravom brehu už vytýčenú tendenciu rozšírenia mesta po výtke na severovýchod.“²⁹ Marek súčasne apeloval na „revíziu dosiaľ praktikovaných regulačných systémov a nový

22 Beňuška, M., 1966, s. 444.

23 Beňuška, M., 1958, s. 11.

24 Janšák, Štefan: Časové úlohy nášho stavebníctva. Slovenský staviteľ 6, 1936, č. 1, s. 11.

25 Rosenauer, Otto: Regulačný plán obcí v judikatúre. Slovenský staviteľ, 6, 1936, č. 1, s. 12 - 14.

26 Tamže, s. 43.

27 Tamže, s. 45.

28 Marek, Josef: Súčasná smernice plánovania miest a venkova a skutočnosť. Slovenský staviteľ, roč. 6, 1936, č. 1, s. 17 - 18.

29 Tamže, s. 141.

regulačný plán“.³⁰

Dlhodobá absencia platného regulačného plánu bránila mestu rozvíjať sa v zmysle verejného záujmu a nepodliehať ad hoc požiadavkám súkromných investorov. Veď práve regulačný plán predstavoval „okrem vyvlastňovacieho práva k verejným účelom najväčší zásah do vlastníckeho práva“, ktorý vtedajšie zákonodarstvo poznalo.³¹ Argumentácie v jeho prospech pritom vychádzali práve z pozície ochrany súkromných investorov, ktorým „regulačný plán poskytuje skoro jedinou možnosť zistiť verejné bremená, ktoré na určitej nemovitosti viaznu“.³²

Absencia platného regulačného plánu mala obrovský dopad aj na zvládnutie nárastu všetkých druhov dopravy v meste. Tzv. železničná otázka bola v tridsiatych rokoch minulého storočia považovaná za „jednu z najpálčivejších regulačných a hospodárskych otázok“ Bratislavy.³³ Postupné budovanie tratí a staníc po severnom a východnom obvode mesta a zmeny v ich využití spôsobili, že v tejto časti mesta bola v medzivojnovom období pomerne hustá, ale len čiastočne využívaná železničná sieť. Tejto otázke preto venovali zvláštnu pozornosť aj pri vypisovaní súťaže na regulačný plán mesta v roku 1929. Na základe výsledkov súťaže malo dôjsť k presunu hlavnej železničnej stanice 1 km smerom na východ, ako to už vo svojom regulačnom pláne navrhoval Antal Palóczi, a k odstráneniu viacerých tratí na ploche mesta. Tieto námety sa však nerealizovali. Jedným z dôvodov boli práve rozdielne názory na riešenie situácie zo strany mesta a predstaviteľov železníc. Zatiaľ čo pre mestskú správu bolo rozhodujúce to, aby „železničné zariadenie čo najmenej rušilo súvislú stavebnú oblasť mesta a aby železničné zariadenie umožnilo vybudovanie organického a plynulého prepojenia k základnej komunikačnej uličnej kostre“, zo strany železničnej správy sa sledovalo to, aby „železničné zariadenie bolo prevozne účelné a výstavba ekonomická“.³⁴ V roku 1934 však predsa došlo k dohode ohľadne situovania nákladného nádražia aj hlavného osobného nádražia. Na základe tejto dohody začala železničná správa s prípravou projektovej dokumentácie, ktorá mala byť predložená mestu na posúdenie. Veľké nádeje sa spájali najmä s posunom hlavnej železničnej stanice smerom na východ, kde mala byť napojená na mestský okruh v mieste Račianskeho mýta. Je pozoruhodné, že rovnaké riešenie mestu odporučil Antal Palóczi už v roku 1917.

K tomuto logickému a mnohokrát odporúčanému riešeniu však nedošlo. Ministerstvo železníc už v decembri 1929, ešte pred vyhodnotením súťaže na regulačný plán mesta, začalo prípravu prestavby hlavnej stanice v jej pôvodnej polohe.

Napriek tomu, že predstavitelia Bratislavy nakoniec dokázali v krátkom medzivojnovom období zadovážiť regulačný plán mesta aj viaceré čiastkové regulácie, výstavba sa aj v tom čase rozvíjala viac menej spontánne. Opäť sa tak zopakovala situácia spred prvej svetovej vojny, keď prietahy v schvaľovaní plánu nakoniec znemožnili jeho včasnú implementáciu.

30 Tamže, s. 142.

31 Liewald, Ján: Význam upravovacieho plánu mesta pre nadobúdajúceho vlastníka nemovitosti. Slovenský staviteľ, roč. 6, 1936, č. 2, s. 42.

32 Tamže.

33 Molinek, Robert: Komunikačné otázky mesta Bratislavy. Slovenský staviteľ, roč. 6, 1936, s. č. 8, 237.

34 Tamže, s. 238.

4

história plánovania mesta

národne angažované plánovanie

Zatiaľ čo v období dvadsiatych a tridsiatych rokov 20. storočia determinovali plánovanie a výstavbu Bratislavy investičné zámery súkromných subjektov, obdobie druhej svetovej vojny môžeme označiť ako obdobie bohaté na veľké inštitucionálne plány. Po vyhlásení nezávislej Slovenskej republiky sa Bratislava stala riadnym hlavným mestom štátu. Tento nový status mal podľa miestnych autorít vytvoriť predpoklad na preklopenie dovtedajšej absencie takých urbanistických úprav, „ktoré by ho charakterizovali ako mesto sídelné“.¹ Predstavovali si pod tým jednak vytvorenie štvrte, ktorá by bola sídlom ústrednej správy štátu, ale aj prestavbu exponovaných častí mesta, ako bol hradný kopec a dunajské nábrežie, ktoré mali nadobudnúť „ráz zodpovedajúci hlavnému mestu štátu“.² Predstavitelia nového slovenského štátu sa pritom od samého začiatku snažili v zmysle oficiálnej národnej ideológie meniť aj identitu hlavného mesta. Postupovali pritom podobne ako predstavitelia ČSR, ktorí premenovali ulice mesta aj mesto a odstránili pamätníky, čo pripomínali monarchistickú minulosť. Na rozdiel od liberálnej demokracie prvej Československej republiky, mal však totalitný režim slovenského štátu oveľa lepšie východisko na plánovanie a realizáciu verejných investícií, ktoré mali premeniť Bratislavu na ozajstnú slovenskú metropolu. Ich hladkú realizáciu mala umožniť aj séria nových zákonov dotýkajúcich sa organizácie výstavby, podpory stavebného podnikania, asanácie a vyvlastňovania pozemkov pre potreby verejno-prospešnej výstavby.³ Prudký vzostup stavebného ruchu v meste v roku 1942 tiež dával nádej na realizáciu plánovaných investícií. Išlo však len o krátkodobý trend, ktorý už v nasledujúcom roku vystriedal pokles. Plány na veľkolepé investície a rozsiahle prestavby mesta sa tak nerealizovali. Ambíciu zviditeľniť Bratislavu ako slovenské hlavné mesto v širšom medzinárodnom kontexte dnes dokumentuje len viacero veľkých urbanistických súťaží.

V dôsledku nacionalistickej politiky slovenského štátu museli Bratislavu aj Slovensko opustiť tisíce českých a židovských občanov. V mestskej a štátnej správe to spôsobilo zmenu personálneho obsadenia väčšiny pozícií. Pre Bratislavu to znamenalo, že po dvadsiatich rokoch sa opäť zopakovala situácia z roku 1919, keď boli zo zamestnania prepustení nemeckí a maďarskí úradníci. Napriek tejto personálnej diskontinuite sa na pôvodných

1 Barta, Eugen: Regulácia mesta. In: Bratislava, hlavné mesto Slovenska / Pressburg Hauptstadt der Slowakei. Basel, Landerdienst a. g., 1943, s. 30.

2 Tamže, 30.

3 Napríklad Zákon z 3.7.1940 o vyvlastnení nehnuteľností na diela verejného záujmu, na ciele stavebného ruchu a o Všeobecnom stavebnom družstve č. 177/1940 Sl. Z. alebo zákon z 18.4.1941 o podpore stavebného podnikania č. 75/1941 Sl. Z. Bližšie o konkrétnych zákonoch pozri Hrdina, Miroslav: Niekoľko poznámok o postavení architektúry v rámci prvej Slovenskej republiky (1939 – 1945). Architektúra & Urbanizmus, 44, 2010, 1 – 2, s. 83.

pozíciách udržali niektorí významní odborníci. V prvom rade to bol architekt Eugen Barta, ktorý v medzivojnovom období pôsobil ako predseda Regulačnej komisie a de facto ako hlavný architekt mesta. Po vzniku slovenského štátu bol Barta menovaný do funkcie hlavného radcu magistrátu Bratislavy a prednostu regulačného oddelenia. Práve táto dlhoročná skúsenosť ho oprávňovala hodnotiť plánovanie a výstavbu Bratislavy, ktorá sa podľa neho diala „vo všetkých údobiach mesta pomerne nesústavne, bez akejkoľvek plánovitosti“.⁴ Kontinuitu s predchádzajúcim obdobím predstavovali aj významní slovenskí architekti Dušan Jurkovič a Emil Belluš, ktorí sa naďalej angažovali v otázkach plánovania a výstavby mesta. V mestskej správe však našli uplatnenie aj ďalší architekti ako Ján Štefanec alebo Kamil Gross.

V období vojnovnej Slovenskej republiky spadali otázky plánovania a výstavby konkrétnych budov a infraštruktúry do právomoci technickej skupiny mesta a oddelenia pre stavby pozemné. Za celkovú reguláciu a riadenie výstavby v meste však zodpovedalo oddelenie pre reguláciu a zameriavanie na čele s Eugenom Bartom. Napriek jeho dlhoročným skúsenostiam sa však v Bratislave ani v prvej polovici štyridsiatych rokov nepodarilo presadiť jednotný pohľad na mesto a jeho rozvoj. Barta v rozhovore pre denník Slováč v roku 1941 pomenoval problém celkom jednoznačne: „Bratislava sa nestavá podľa jednotného plánu, ale podľa plánov rozmanitých inštitúcií“.⁵ Tento jednotný plán síce mesto v tom čase malo, ale aj Barta ho už považoval za zastaraný. Práve absenciu regulačného plánu mesta, čo by odrážal aktuálne požiadavky na výstavbu hlavného mesta, tak považoval za prekážku v systematickom riadení výstavby. „Pokiaľ niet zákonného podkladu, aby sa táto výstavba mesta z jedného miesta riadila, a to vo všetkých jeho složkách, dotiaľ sa pri tejto výstavbe bude stále hapkať a nebude sa táto uskutočňovať podľa jedného plánu, ale ako som už povedal, podľa plánov, jednotlivých akcií.“⁶ Ako nasledovaniahodný vzor v tej súvislosti uvádzal Nemecko, kde „Führer pre jednotlivé mestá, ktoré sa majú prebudovať, alebo vystavať na väčšie, určí jedného stavebného generálneho inšpektora, dá mu všetku moc a viaže ho prirodzene aj zodpovednosťou“.⁷ V roku 1940 vstúpila do platnosti regulácia výstavby v meste, ktorá mala ambíciu definovať aj formálnu stránku architektúry. Aj tam malo byť vzorom pre výstavbu nemecké a talianske stavebníctvo a architektúra.

4 Barta, E., 1943, s. 30.

5 Agor, A.: Na hrade budú kliniky a pod hradom univerzitné mesto. Navštívili sme šéfa regulačného oddelenia Bratislavy Ing. Bartu. Slováč, roč. 23, 14. 12. 1941, č. 287, s. 7.

6 Tamže.

7 Tamže.

Plánovanie hospodárstva, výstavbu nevynímajúc, tvorilo integrálnu súčasť koncepcie riadenia totalitného slovenského štátu. Jedným z nástrojov, ktorý mal umožniť plány aj realizovať, bol asanačný zákon. Po tomto legislatívnom nástroji túžili predstavitelia mesta už v 19. storočí. Príslušné uhorské ministerstvo však s rozšírením pôsobenia zákona na výstavbu vtedajšieho Prešporku nesúhlasilo. Zákon sa týkal len výstavby v hlavnom meste Uhorska, Budapešti. Prípravu asanačného zákona začali krátko po vzniku Slovenskej republiky. Už v lete 1940 uverejnili v časopise Slovenský staviteľ osnovu zákona, ktorý mal umožniť, aby „v mestách, a to zvlášť v Bratislave“, nad domami i celými štvrťami „zacvendžaly čakany slovenských robotníkov a aby namiesto týchto nezdravých, špatných a chybných, starých a ošarpaných a často i nevkusných stavieb a barakov vyrástly hygienické a moderné, hoci i jednoduché obytné domy, dielne alebo továrne“.⁸ Asanačný zákon schválili v tom istom roku pod číslom 177/1940. Tým sa režimu otvorili možnosti takmer neobmedzeného plánovania a realizácie stavebných zámerov bez ohľadu na reálne majetkové pomery v území. Krátko po schválení sa mal zákon po prvý raz veľkorysým spôsobom uplatniť na bratislavskom Podhradí. Už v decembri 1940 vytýčili hranicu asanačného územia v súvislosti s pripravovanou výstavbou univerzitného mesta. Asanačné územie ohraničovalo na juhu tok Dunaja, na východe prechádzala hranica susedstvom vodných kasární, južnou hranou Hviezdoslavovho nábrežia až na Rybné námestie, kde ďalej viedla smerom na sever paralelne so Židovskou ulicou po stope mestských hradieb až po Kapucínsku ulicu. Severnú hranicu asanačného územia tvorila Zámocká ulica, horný úsek Palisád a Mudroňova ulica. Na východe ohraničovala územie určené na asanáciu Strmá cesta vedúca po hrane kameňolomu až k vyústeniu tunela.⁹ V apríli 1941 schválil župný úrad Bratislavy Generálny regulačný a zastavovací plán oblasti rozprestierajúcej sa na ploche hradu a podhradia vrátane územia v okolí dnešného Námestia slobody a blokov po oboch stranách Krížnej ulice.¹⁰

Nové plány na brehu Dunaja: výstavisko a univerzita

Generálna regulačná zastavovacia úprava oblasti hradu, podhradia a dnešného Námestia slobody mala zabezpečiť prípravu územia na dva veľké budovateľské zámery, výstavbu univerzitného mesta a vládnej štvrte.

8 Kv: Vyvlastnenie na ciele asanačné a s nimi súvislé ciele stavebné. Osnova takzvaného asanačného zákona. Slovenský staviteľ, 8, 1940, č. 7, s. 119.

9 Generála regulačná a zastavovacia úprava oblasti hradu a podhradia ako asanačného územia pre výstavbu univerzity a techniky. Č. 54-439-VI/8-1940/č.5003-1940/ Archív hl. mesta Bratislavy. Krabica IV/42.

10 Bližšie pozri Szalay, Peter.: ASANÁCIA: Priemet vyvlastňovacej legislatívy do plánovania Bratislavy ako hlavného mesta v prvej polovici 20. storočia; príklad Námestia slobody. Architektúra & urbanizmus, 9, 2018, č. 1 - 2, s. 18 - 35.

Hradný kopec a nábrežie Dunaja sa od konca 19. storočia tešili mimoriadnej pozornosti reprezentantov mesta a štátu. V štyridsiatych rokoch minulého storočia sa pozornosť politikov a plánovačov sústredila najmä na západnú časť nábrežia od úpätia hradného kopca až po budovu univerzitného internátu v lokalite Lafranconi. Paralelne s riešením základnej infraštruktúry v podobe regulácie rieky a výstavby tunela pod hradným kopcom sa uvažovalo o obsahovej náplni tohto reprezentačného územia.¹¹ Pod rozhodnutie postaviť na brehu rieky nový areál Medzinárodného dunajského veľtrhu sa nakoniec podpísali aj pragmatické dôvody. Rozvíjajúci sa vojnový priemysel zaberal čoraz väčšie plochy na východnom okraji mesta a bezprostredne sa dotýkal aj pôvodného veľtržného areálu. V roku 1940 preto Snem Slovenskej republiky prijal zákon o vybudovaní nového výstaviska.¹² Ešte v decembri toho istého roku vypísali verejnú anonymnú súťaž na vypracovanie ideových návrhov zastavovacieho plánu a výstavných pavilónov. Víťazmi súťaže sa stali bratislavskí architekti Pavol Andriák a Ján Štefanec, ktorí vo svojom návrhu naplno zúročili medzivojnovú funkcionalistickú skúsenosť.¹³ Až neskôr v procese projektovania a realizácie nadobúdala areál skôr tradičné rysy. Podarilo sa však udržať kľúčové urbanistické princípy, ktorými bolo zachovanie voľnej nábrežnej promenády a rozloženie jednotlivých pavilónov tak, aby celý komplex veľtrhu pôsobil dojmom parku.¹⁴ Takmer v rovnakom čase, ako sa začala rodiť podoba výstaviska, nadobúdala konkrétnejšie črty aj predstava o novej funkcii a podobe hradného vrchu, kde malo vyrásť veľkoryso koncipované univerzitné mesto. Vtedajšia štátna reprezentácia pritom spojila dva staršie zámery predchádzajúcej vlády, ktorá v medzivojnovom období plánovala výstavbu koncentrovanej univerzitnej štvrte a súčasne sa usilovala nahradiť ruinu pôvodného hradu budovami nového sídla slovenskej vlády. Do medzinárodnej architektonickej súťaže, ktorú vypísalo Ministerstvo dopravy a verejných prác Slovenskej republiky roku 1941, sa zapojilo 24 súťažiacich kolektívov. Súťažná porota však nebola s výsledkami súťaže spokojná. Súťažiacim vyčítala povrchnosť a prázdne reprezentačné formy. Nespokojná bola aj verejnosť, ktorá – rovnako ako predtým v roku 1938 – citlivo reagovala práve na likvidáciu historickej ruiny a novú zástavbu radikálne meniacu historickú vedutu mesta. Verdikt poroty možno pritom vnímať ako prejav šikovnej politickej diplomacie. Súťaž skončila bez víťaza, udelili však dve druhé ceny: jednu talianskym architektom Ernestovi a Attiliovi La Padulovcom a druhú nemeckým architektom Hansovi

11 Gross, Kamil: Regulačná úprava nového dunajského nábrežia v Bratislave. Slovenský staviteľ, 9, 1939, č. 11 - 12, s. 187 - 190.

12 Hrdina, M., 2010, s. 93.

13 Výsledok súťaže na návrhy Dunajského veľtrhu. Rubrika Zadávky. Slovenský staviteľ, 9, 1941, č. 4, s. 95.

14 Barta, E., 1943, s. 32.

Wolfgangovi Draeselovi a Willimu Kreuerovi. Slovenského architekta Emila Belluša odmenili 3. cenou. Ani jeden z ocenených súťažných návrhov sa však nerealizoval a ani neposlúžil ako inšpirácia pre povojnovú výstavbu.

Nová vládna štvrť

Ďalší veľký urbanistický zámer bol tiež pokračovaním staršej idey umiestniť nové vládne budovy na území bývalého vojenského cvičiska v severnej časti mesta. Už v predchádzajúcich rokoch sa dva neďaleké barokové paláce stali sídlami štátnej moci, a tak sa táto myšlienka javila ako logický dôsledok tohto vývoja. Roku 1943 vypísalo Ministerstvo verejných prác medzinárodnú vyzvanú urbanisticko-architektonickú súťaž na vládnu štvrť. Okrem miestnych slovenských architektov pozvali do súťaže aj českého architekta slovenského pôvodu Josefa Gočára, talianskych architektov Ernesta La Padulu a Adalberta Liberu a Viedencanov Siegfrieda Theissa a Hansa Jakscha.¹⁵ Aj keď v tomto prípade prvú cenu udelili, rozhodnutie poroty bolo opäť veľmi diplomatické. Prvú cenu získal Josef Gočár, ktorý sa mohol do súťaže zapojiť len vďaka tomu, že jeho otec pochádzal zo Slovenska. Druhá cena pripadla Rakúšanom a tretia Talianom. Všetci pritom získali právo podieľať sa na navrhovaní budúcich budov. V kontexte prevládajúceho oficiálneho vkusu však bolo rozhodnutie poroty predsa prekvapivé. Josef Gočár koncipoval víťazný návrh v zmysle princípov funkcionalizmu ako ortogonálnu blokovú štruktúru, pričom jednotlivé budovy mali ráz jednoduchých hranolov s plochými strechami. Ostatné návrhy navrhovali vládnu štvrť v oveľa veľkolepejšej podobe, ako hierarchizovaný reprezentačný mestský priestor. Víťazný návrh však nakoniec nerealizovali. Jedným z dôvodov bola nepochybne aj jeho slabá ideologická argumentácia. Prekvapivého uznania sa nakoniec dostalo návrhu talianskych architektov - La Padulu a Liberu, ktorých urbanistická koncepcia poslúžila ako základ pre neskoršiu výstavbu na námestí po druhej svetovej vojne.

Praktické riešenia pre mesto

Popri veľkých, ideológiou a túžbou po reprezentácii poznačených investičných zámeroch, čo spadali do kompetencie štátu, sa počas druhej svetovej vojny v meste sústredili najmä na realizáciu pragmatických inžinierskych stavieb. Tie však mali v konečnom dôsledku na mesto oveľa väčší dopad ako veľké medzinárodné súťaže. O dôležitosti, ktorú im v meste pripisovali, svedčí aj skutočnosť, že im venovala pozornosť aj väčšina autorov, ktorí svojimi textami prispeli do knihy Bratislava hlavné mesto Slovenska, čo Úrad mešťanostu vydal v spolupráci so

15 Stoličná, Elena: Nemecká misia. Urbanistické súťaže na Slovensku v prvej polovici 20. storočia a pôvodné nemecké myšlienky. *Architektúra & Urbanizmus*, 31, 1997, č. 4, s. 177 - 186.

švajčiarskym vydavateľstvom Läderdienst A.G. v roku 1943. Prvým z takých stavebných podujatí bola výstavba tunela pod hradným kopcom. Zabezpečovalo ju Ministerstvo dopravy a verejných prác, pričom za realizáciu zámeru zodpovedala Ústredná stavebná správa železničná. Výstavbu tunela podľa projektu Ernesta Hrona začali na jeseň v roku 1943 raziacimi prácami na Zámockej ulici. Výstavba mala jednak odľahčiť dopravu po vtedajšej Židovskej ulici a urýchliť spojenie medzi západnou časťou nábrežia a hlavnou železničnou stanicou, súčasne však malo teleso tunela plniť aj úlohu protiletectvého krytu. Rozsiahla štruktúra plánovaných priestorov sa však nakoniec nerealizovala.¹⁶ Výstavbu tunela, vrátane únikovej pešej chodby, čo ústila v hornej časti Palisád, dokončili po skončení druhej svetovej vojny v roku 1949. S pragmatickými úlohami budovania mestskej infraštruktúry súvisela aj prestavba hlavného železničného nádražia, ktorú začalo ešte pred vypuknutím vojny (A. Parkman, 1940). Pozornosti mestských plánovačov sa tešila aj automobilová doprava. Narastajúce nároky na kapacitu cestnej siete sa podpísali pod reorganizáciu dopravy v dolnej časti dnešného Námestia SNP do formy kruhovej križovatky. Plánovala sa aj prestavba ďalších problematických dopravných uzlov na dnešnom Hodžovom námestí a Račianskom mýte. Dokončenie regulácie Dunaja a úprava ľavého brehu umožnili rozšírenie nábrežnej komunikácie od dnešného Námestia Ľ. Štúra až po Karlovu Ves.¹⁷ Technická skupina, čo zabezpečovala prípravu výstavby cestných komunikácií, mala vo svojej kompetencii aj plánovanie verejných budov. V prvej polovici štyridsiatych rokov tak napríklad realizovala prípravu výstavby novej radnice na Kollárovom námestí na pozemku Hurbanových kasární alebo novej nemocnice v oblasti Dolného Krameru vrátane príslušnej regulačnej úpravy územia.

Súčasťou zabezpečovania utilitárnych funkcií mesta bola aj výstavba bytov. V období druhej svetovej vojny jej organizáciu okrem mestskej správy zabezpečovalo najmä Všeobecné stavebné družstvo, zriadené v roku 1940, ale aj Nemecká výstavbová služba či v tom čase prosperujúce priemyselné podniky. Zámery na družstevnú bytovú výstavbu mali príznačne budovateľské pomenovania, Tisíc robotníckych domov, Tisíc úradníckych domov či Tisíc rodinných domov. Práve v rámci tejto iniciatívy naplánovali a realizovali aj najväčší zámer, kolóniu rodinných domov Ľudová štvrť, ktorá v rokoch 1942 - 1943 vyrástla medzi ulicami Háľkova a Vajnorská. V období druhej svetovej vojny sa tak postupne naplňal zámer plánovačov zo začiatku storočia na rozšírenie mesta smerom na východ. Väčšina nových obytných štvrtí vyrástla

16 Bogár, Michal: Plánovanie mesta. In: *Vojnová Bratislava, 1939 - 1945*. Ed. P. Szalay, Bratislava, Marenčin PT, 2019, s. 184 - 193.

17 Kalužay, Ladislav: Technická výstavba hlavného mesta Bratislavy. In: *Bratislava, hlavné mesto Slovenska / Pressburg Hauptstadt der Slowakei*. Basel, Landerdienst a. g., 1943, s. 37 - 49.

práve na tomto okraji vtedajšej Bratislavy. Na východnej periférii mesta sa úspešne rozvíjal aj lokálny priemysel. Najmä továreň Dynamit Nobel, ktorú ešte pred vypuknutím vojny prevzal nemecký IG Frabenindustrie, investovala nielen do rozšírenia závodu, ale aj do výstavby obytných a športových zariadení. V súvislosti so stavebnými aktivitami na východnom okraji mesta však treba pripomenúť, že išlo skôr o nevyhnutnosť ako o slobodné rozhodnutie stavebníkov, keďže rozvoj smerom na juh znemožnilo odstúpenie územia na pravom brehu Dunaja Nemeckej ríši a na severnom a západnom okraji limitovala rozvoj mesta prírodná bariéra Malých Karpát.

Strata pravého brehu Dunaja sa prejavila aj tým, že mesto ostalo odrezané od podstatnej časti športových a rekreačných plôch. Táto skutočnosť urýchlila dobudovanie športových zariadení v okolí Tehelného poľa, kde mesto bezplatne odstúpilo pozemky a finančne podporilo výstavbu futbalového (vtedy Š.K. Bratislava, neskôr Slovan Bratislava), tenisového aj zimného štadióna s umelým klziskom a letného kúpaliska. V rámci areálu Kuchajdy plánovali vybudovať ľudový park aj novú dostihovú dráhu. S novými športovými a rekreačnými plochami sa však uvažovalo aj v západnej časti mesta. Začala sa výstavba letného kúpaliska na území kameňolomu susediaceho s práve vtedy budovaným tunelom, dokončovali sa vychádzkové cesty na Železnej studničke a plánovala sa aj *weekendová kolónia* v oblasti Koliby. „Počiatok tejto akcie bol daný vyrúbaním stromov, splanírovaním a odkopaním zeme a hrubou úpravou tu vzniklých ciest.“¹⁸ Medzi ďalšie podobne ambiciózne plány bratislavského mešťanostu patrila aj výstavba pretekárskej autodráhy na Kamzíku.

Napriek tomu, že sa predstaviteľom slovenského štátu aj Bratislavy darilo od vypuknutia vojny udržiavať predstavu Slovenska a jeho hlavného mesta ako územia mimo vojnového ohrozenia, vývoj vojnových udalostí nakoniec donútil aj bratislavskú mestskú reprezentáciu k plánovaniu a realizácii opatrení na ochranu obyvateľstva. Už na konci tridsiatych rokov bola realizácia protiletického krytu nevyhnutnou súčasťou každej väčšej budovy a verejnej stavby. Hroziace nálety spojeneckých vojsk od konca roku 1943 však spôsobili, že sa v uliciach mesta začali budovať aj provizórne tzv. protičrepinové kryty. Kryty všetkých druhov vrátane rozostavaného tunela našli svoje využitie 16. júna 1944 počas náletu, ktorého cieľom bola rafinéria Apollo a prezidentský palác. Napriek relatívne presnému zásahu toto jediné veľké bombardovanie mesta počas druhej svetovej vojny spôsobilo, že okrem industriálnej štvrte a jej okolia bola zničená napríklad aj časť Poštovej ulice, kde padli bomby určené práve pre sídlo prezidenta.¹⁹

Tento deštruktívny prejav vojny nakoniec poznačil fyzickú podobu mesta oveľa viditeľnejšie než veľkolepé zámery slovenskej vlády, snahy nemeckej etnickej skupiny či ambície vtedajšieho mešťanostu.

18 Tamže, s. 40.

19 Krišteková, Laura – Szalay, Peter: Vojna v meste. In: Vojnová

Bratislava, 1939 – 1945. Ed. P. Szalay, Bratislava, Marenčin PT 2019, s. 284 – 305.

Predmet: Výstavba slovenských vysokých škôl
na hrade a podhradí v Bratislave

Katastr. územie:

Údny okres:

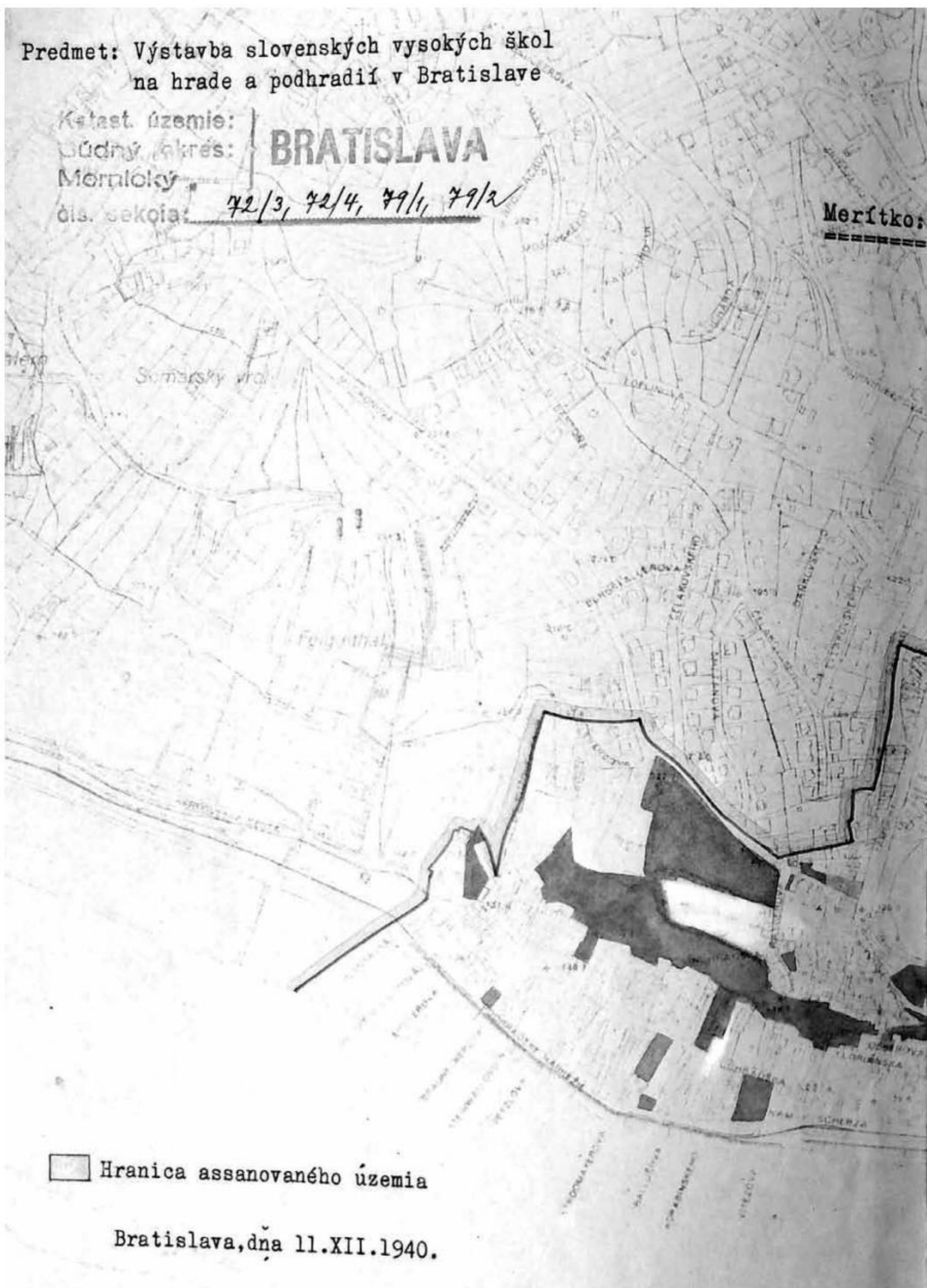
Mestský

čís. sekcia:

BRATISLAVA

72/3, 72/4, 79/1, 79/2

Merítko:
=====



□ Hranica assanovaného územia

Bratislava, dňa 11.XII.1940.

K čísl. 69131-VI/2-1940. / 5460/40. /

1:5000



Vytýčenie asanačného územia v súvislosti s plánovanou výstavbou na hradnom kopci, 1940
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

5

história plánovania mesta

povojnová obnova mesta

Po skončení druhej svetovej vojny stáli pred správou mesta v prvom rade úlohy súvisiace s odstránením vojnových škôd. Opravoval sa most, cestné komunikácie, dokončoval sa tunel pod hradným vrchom a práce prebiehali aj v zbombardovanej industriálnej štvrti. Avšak skôr, ako mohli predstavitelia mesta a architekti uvažovať nad celostnejším uchopením budúcej podoby mesta, muselo sa ešte rozhodnúť o priebehu južnej hranice štátu. Od toho rozhodnutia záviselo, či Bratislava ostane mestom na ľavom brehu Dunaja, alebo či bude môcť naplňať ambície rastu aj na pravom brehu rieky. Skôr, ako mierová konferencia potvrdila povojnové usporiadanie Európy a tým aj podobu hraníc, obhajovali územné nároky hlavného mesta Slovenska aj miestni architekti. Kamil Gross pripravil ako podklad „pre parížsku konferenciu štyroch víťazných mocností elaborát na rozšírenie štátneho územia na pravom brehu Dunaja, zdôvodnený rozvojovými podmienkami mesta“.¹ Emil Belluš a Eugen Barta uverejnili v roku 1946 v časopise Architektura ČSR sériu článkov, kde argumentovali historickým vývojom, širšími geografickými aj hospodárskymi súvislosťami mesta urbanistické požiadavky pre ustálenie štátnych hraníc na pravom brehu Dunaja.² Po potvrdení územných nárokov ČSR sa v Bratislave v oblasti plánovania mesta prakticky plynule nadviazalo na predchádzajúce medzivojnové obdobie. Dokonca aj architekt Eugen Barta, čo stál od polovice dvadsiatych rokov pri každom rozhodnutí o územnom plánovaní mesta, zotrval spočiatku vo svojom úrade. Pretrvávali aj rovnaké problémy. Emil Belluš v roku 1948 kriticky komentoval obnovu vojnou zničených častí Bratislavy. Konštatoval, že „Hlavné mesto Slovenska sa nezmohlo na vážnejší smerný upravovací plán, ani na podrobnú prípravu podkladov pre nádejný upravovací plán, a tak sa robia 'zlepšujúce zásahy' len od prípadu k prípadu náhodile za asistovania početnej regulačnej komisie, v ktorej dve vážne odborné organizácie architektov, Spolok architektov a Inžinierska komora, teda složka architektov, má dovedna len dvoch zástupcov.“³ Regulačná komisia pod vedením architekta Kamila Grossa však už v tom čase pracovala na pláne rozvoja mesta. Dokončili ho v roku 1949. Plán do určitej miery nadväzoval práve na koncepciu hierarchizovaného okružno-radiálneho systému a okrskov, ktorú v súťaži na regulačný plán Bratislavy predstrel kolektív Imre Forbátha. Odozvu v ňom našla aj idea vnútorného okruhu na obvode historického jadra a dvoch nových premostení Dunaja. Jeden most mal pribudnúť v predĺžení Židovskej

ulice, druhý približne v mieste dnešného Mosta Lafranconi. Zaujímavým prvkom bol návrh tunela spájajúceho Mlynskú dolinu s Líščím údolím, ktorý mal prispieť k odľahčeniu dopravnej záťaže dunajského nábrežia a posilneniu jeho funkcie ako promenády. Gross tiež navrhoval výstavbu laterálnych kanálov na pravom aj ľavom brehu Dunaja. Tento plán však mali už čoskoro nahradiť iné alternatívy a kompetencie plánovania sa z regulačnej komisie mali presunúť na nové špecializované pracoviská.

K zlomu v plánovaní mesta došlo po znárodnení v roku 1948 a zavedení plánovaného hospodárstva. Zmenila sa aj situácia v legislatívnej oblasti plánovania a výstavby. „Do roku 1949 sa u nás robili tzv. regulačné plány. Podľa zákona 280 stratili svoju platnosť a boli podrobené revízii. Len asi 1/3 z nich sa mohla použiť... ostatné nesplnili dnešné urbanisticko-technické požiadavky. Po roku 1949 sa začali robiť tzv. smerné územné plány, ktorých vypracovanie pokračovalo len pomaly, lebo bol nedostatok projektantov, mapových podkladov, prieskumov, nejasné hospodárske plánovanie a nedostatok výhľadov.“, Takto zhrnul túto transformáciu jeden z účastníkov konferencie o rekonštrukcii miest v roku 1956.⁴ K veľkej zmene však došlo aj vo vnútri samotnej profesie mestského plánovania. Krátko po znárodnení, v roku 1949 vznikol na pôde oddelenia architektúry a pozemného staviteľstva Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave Ústav stavby miest a obcí. Vedúcim ústavu bol až do roku 1962 pražský architekt a urbanista Emanuel Hruška (1906 – 1989). Tým nielenže vznikli základy urbanistického vzdelávania na Slovensku, ale pracovníci ústavu odvtedy zásadným spôsobom ovplyvňovali aj diskusiu o plánovaní a výstavbe Bratislavy. Vzápätí po založení urbanistického pracoviska na pôde SVŠT sa študenti pod Hruškovým vedením začali zaoberať koncipovaním alternatívneho smerného plánu mesta, čo mal slúžiť ako inšpirácia pre pracovníkov mestskej správy. Dve alternatívy smerného plánu mesta spracoval aj Ateliér pre smerný plán Bratislavy pod vedením docenta Jána Svetlíka. Rozsah prác a vysoký tlak na bytovú výstavbu zahrnutú v päťročných hospodárskych plánoch podmienili čoskoro rozšírenie tejto skupiny a nakoniec aj jej ukotvenie v štátnej projektovej inštitúcii. Nová inštitucionalizovaná skupina pracovala od roku 1955 pod vedením architekta a urbanistu Milana Hladkého (1925 – 2013). Prakticky za rok pripravila na pripomienkovanie prvý povojnový smerný územný plán Bratislavy.

Ako plánovať socialistické hlavné mesto?

V októbri 1955 usporiadala Slovenská akadémia vied konferenciu venovanú rekonštrukcii miest a ich historických jadier. Stretli sa na nej

1 Gross, Kamil: Sedem plánov pre Bratislavu. Projekt, 13, 1971, č. 5, s. 180.

2 Belluš, Emil: O budúcnosť veľkej slovenskej Bratislavy. Architektura ČSR, 5, 1946, č. 1, s. 49 a Barta, Evžen: O budúcnosť veľkej slovenskej Bratislavy, urbanistické požiadavky pre ustálenie štátnych hraníc na pravom brehu Dunaja pri Bratislave. Architektura ČSR, 5, 1946, č. 5, s. 117 - 119.

3 Belluš, Emil: Stavebná obnova mesta Bratislavy. Architektura ČSR, 7, 1948, č. 3, s. 105.

4 V. Horák v diskusii. In: Rekonštrukcia miest a ich historických jadier. SAV, 1956, s. 122.

všetci najvýznamnejší predstavitelia oblasti pamiatkovej starostlivosti, architektúry a urbanizmu na Slovensku. Popri všeobecných nárokoch na územno-plánovací proces a pamiatkovú starostlivosť, patrila medzi kľúčové témy konferencie práve Bratislava. „Veľmi neuspokojivá je situácia aj v hlavnom meste Slovenska. To, že mesto nemá perspektívny územný plán ani riešenie dopravného systému, možno azda ospravedlniť. [sic!] Nemožno sa však uspokojiť so starostlivosťou o historické jadro, pamiatkové priestory a pamiatky. V prítomnosti to vyzerá, ako by mesto vôbec nemalo gazdu. Miznú pamiatky, vzácne skupiny domov i celé ulice.“ Konštatoval Emil Belluš v úvodnom referáte konferencie.⁵ Na kritiku bratislavských pomerov nadviazal aj Emanuel Hruška, keď vyjadril presvedčenie, že „nebude sa azda už opakovať bezohľadnosť a nevšímavosť k bratislavskému podhradiu, k historickej ulici Židovskej, historickej Vydrici a k iným súborom, o ktorých nedávno jeden vynikajúci činiteľ počas návštevy v Bratislave vyhlásil, že si tu pripadá ako po práve skončenom nálete.“⁶

Účastníci konferencie sa usilovali postihnúť aj zmenu, ktorá by v plánovaní miest mala nastať vzhľadom na socialistické spoločenské zriadenie v Československu. Emanuel Hruška upozorňoval, že pri plánovaní mesta by malo ísť „o urbanisticky 'logické' zapojenie novostavieb do pôdorysu a siluety miest a sídel“. Mestá už podľa neho nemožno „rozrušovať novostavbami či už na obvode alebo v jadre, ako to robil kapitalizmus“, ale majú sa „organicky dostávať a prestávať, podriaďujúc sa estetickým zákonitostiam daného prostredia mesta, sídla, krajiny“.⁷ O limitoch navrhovania mesta v podmienkach kapitalizmu hovoril vo svojom príspevku aj architekt Jozef Lacko. Konštatoval, že „za kapitalistických podmienok je vytváranie mestských ensemblov a včlenenie jednotlivých budov do výtvarnej kompozície ulíc, námestí a priestranstiev neuskutočniteľné“.⁸ Ako vzor pre plánovanie na Slovensku uviedol niekoľko príkladov plánovania a výstavby nových štvrtí v Moskve a Leningrade. Oveľa pragmatickejšie, bez dobovej ideologickej rétoriky, komentoval prípravu územných plánov architekt Ján Svetlík. Problém videl najmä v absencii dostatočného množstva poznatkov o špecifických vlastnostiach jednotlivých miest. „Aby architekt urbanista mohol

zodpovedne rozhodnúť tú či onú alternatívu, musí poznať kultúrne dedičstvo, celkový vývoj toho ktorého mesta so všetkými jeho typickými znakmi.“ A práve „takéto vyhodnotenie našim mestám dosiaľ chýba,“ konštatoval Svetlík.⁹ Podľa architekta Ivana Kuhna zase chyby „pri vypracovaní smerného plánu Bratislavy, vyplynuli z toho, že sa pracovalo izolovane na jednotlivých hľadiskách“.¹⁰ Najpodstatnejším rozdielom medzi výstavbou miest v kapitalistickej a v socialistickej spoločnosti však mala byť práve plánovitosť a verejný záujem. Zatiaľ čo kapitalistickú výstavbu charakterizovala podľa odbornej tlače živelnosť a pozemkové špekulácie, „víťazstvom ideí socializmu u nás padli takéto prekážky a retardačné momenty“.¹¹ Zmena spoločenského zriadenia však nemala vplyv na zmenu paradigmy v plánovaní mesta. Názory, ktoré v tom období ovplyvnili plánovanie Bratislavy, stále reagovali na princípy obsiahnuté v Aténskej charte. Išlo najmä o uplatnenie funkčnej segregácie s dôrazom na otázky bývania a dopravy, ale aj selektívnej pamiatkovej ochrany. Podstatu územno-plánovacích dokumentov tej doby výstižne postihol autor úvodníka monotematického čísla časopisu Architektura ČSR venovaného plánovaniu a výstavbe Bratislavy, keď konštatoval, že „stredobodom záujmu najširších vrstiev je bytová výstavba a v tejto súvislosti problém asanácie stavebne a zdravotne závadných štvrtí, ako aj riešenie problémov dopravy“.¹² Príprava územného plánu mesta v polovici päťdesiatych rokov už mala pritom zodpovedať „požiadavke vedeckého a odborného pristupovania k urbanistickým otázkam výstavby mesta“.¹³ Taký prístup sa mal prejavovať najmä výskumom, analýzou a klasifikáciou existujúcej zástavby, hodnotením potenciálnych pamiatok a budúcich rozvojových plôch. Novým významným objektom hodnotenia a plánovania bola aj osobná automobilová doprava. Na základe sumarizácie takých analýz potom vznikal plán, ktorý definoval dopravný systém, určil funkčné využitie plôch aj budúce rozvojové smery mesta. Rozhodujúce pritom boli najmä „dobré prevádzkové vzťahy medzi základnými funkciami mesta – bývaním, pracoviskom, centrom predstavujúcim vyššie služby a rekreáciou“.¹⁴

5 E. Belluš: O potrebe zjednotenia štátnej starostlivosti o historické pamiatky mesta. In: Rekonštrukcia miest a ich historických jadier. Zborník konferencie SAV, 7. - 9. 10. 1955, Smolenice, SAV, 1956, s. 9.

6 Hruška, Emanuel: Úvod do problematiky prestavby historických miest. In: Rekonštrukcia miest a ich historických jadier. SAV, 1956, s. 15.

7 Hruška, Emanuel: Úvod do problematiky prestavby historických miest. In: Rekonštrukcia miest a ich historických jadier. SAV, 1956, s. 13.

8 Lacko, Jozef: Pohľad tvorivého architekta na prestavbu historických miest. In: Rekonštrukcia miest a ich historických jadier. SAV, 1956, s. 105.

9 Svetlík, Ján: Ku prestavbe historických miest na Slovensku. In: Rekonštrukcia miest a ich historických jadier. SAV, 1956, s. 100.

10 Kuhn, I. v diskusii. In: Rekonštrukcia miest a ich historických jadier. SAV, 1956, s. 124.

11 Redakcia: Úvodom. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 1.

12 Tamže.

13 Beňuška, Milan: Bratislava, hlavné mesto Slovenska. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 11.

14 Steller, Ján: Kompozičné zásady smerného plánu. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 28.

Smerný plán Milana Hladkého

Kolektív pod vedením Milana Hladkého dokončil nový smerný plán Bratislavy na jeseň roku 1956. Išlo o plán s perspektívou 15 rokov, v priebehu ktorých mala Bratislava narásť na metropolu s 300 000 obyvateľmi. Primerane tomu plán rátať s nárastom bytového fondu až o 60 %. Nové bytové obvody mali vyrásť aj v bezprostrednom centre mesta, čomu zodpovedal aj veľký rozsah plánovaných asanácií. Plán kolektívu Milana Hladkého rátať s pomerne rozsiahlymi asanáciami na území mesta (Podhradie vrátane Židovskej a Zámočkej ulice, mestský blok medzi Špitálskou, Námestím SNP, Dunajskou a Rajskou, veľký blok od Kollárovoho námestia medzi Mýtnou a Radlinského takmer až po Račianske mýto, ale aj značná časť štruktúry medzi Obchodnou a Hodžovým námestím a na Vysokéj ulici), kde mala vyrásť „vysoká zástavba“. Nové obytné štvrte sa mali ťažiskovo rozvíjať na severovýchod a východ, ale čiastočne aj na severozápad na úpätie Malých Karpát a do hornatého terénu na západe. Ťažisko centrálnej mestskej oblasti sa malo posunúť smerom na severovýchod pozdĺž Mýtnej, Obchodnej, Špitálskej a Dunajskej ulice po Račianske a Trnavské mýto. Základ dopravnej koncepcie tvoril existujúci radiálno-okružný systém, ktorý plán navrhoval obohatiť o zelenú priečnu os smerujúcu od Šancovej cez Starohorskú, Americké námestie až po Mlynské nivy. Vnútorň mestský okruh mal v predĺžení Židovskej nadviazať na nový most cez Dunaj, ktorý mal spolu so Starým mostom zabezpečiť dopravné spojenie budúcich rozvojových území Petržalky do organizmu mesta. Tretí most cez Dunaj bol v návrhu situovaný na mieste dnešného Mosta Lafranconi. Na vnútorň okruh sa prostredníctvom Štefánikovej, Šancovej, Vuka Karadžiča a Dostojevského radu napájaj na vonkajší okruh. Najvýznamnejšiu symbolickú aj komunikačnú úlohu mali pritom nadobudnúť práve križenia tohto okruhu s dvojicou radiál Radlinského a Križna na Račianskom a Trnavskom mýte. Administratívnym centrom sa malo stať dnešné Americké námestie, Námestie SNP si malo ponechať ťažiskovo obchodnú funkciu, Šafárikovo, Rybné či Mierovo námestie mali mať v zmysle plánu najmä dopravný význam.¹⁵ Práve táto kategorizácia spolu s funkčným členením mesta bola kľúčová aj pri spracovaní detailnejších návrhov zástavby, respektíve pri koncipovaní súťažných podmienok na riešenie týchto častí mesta. Paralelne so smerným plánom, čo sa zaoberal celým územím vtedajšieho aj budúceho mesta, vznikali podrobné územné plány tých mestských obvodov, kde sa rátalo s najintenzívnejšou stavebnou aktivitou (napríklad okolie Račianskej, Vajnorskej, Záhradníckej).

Odborné kruhy prijali plán nejednoznačne.

15 Šteller, Ján: Kompozičné zásady smerného plánu. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 29.

Jednotlivé skupiny odborníkov sa líšili najmä v názoroch na „poslanie a riešenie územia na pravom brehu Dunaja a tým aj na výstavbu Petržalky“, na smerný plán navrhovaný „most, ktorý vyúsťuje na Rybnom námestí“, na riešenie „územia medzi Mierovým a Hurbanovým námestím voľnou zástavbou v zeleni“, ako aj na „vedenie uzavretého okruhu okolo historického jadra mesta Židovskou ulicou“.¹⁶ Hodnotením prvého smerného plánu Bratislavy v povojnovom období sa architekti, urbanisti a ďalší odborníci z oblasti výstavby mesta zaoberali na konferencii, ktorú v novembri 1956 zorganizoval Zväz slovenských architektov spolu so Slovenskou akadémiou vied a ďalšími inštitúciami. Účastníci konferencie adresovali autorom plánu rad pripomienok, ktoré sa týkali napríklad funkčného určenia budúcej zástavby Kamenného námestia, Suchého mýta a Podhradia výlučne na bývanie. Za problematické z hľadiska kompozičných princípov označili aj premostenie Dunaja z Rybného námestia, ktoré však súčasne pozitívne hodnotili z hľadiska dopravného.¹⁷ Plán však vo všeobecnosti prijali ako „dobrý podklad pre výstavbu mesta“.¹⁸ Ostré výhrady k vybraným častiam plánu vyjadrili aj dvaja najvýznamnejší predstavitelia vtedajšej architektonickej scény Emil Belluš a Emanuel Hruška. Oba pritom za najproblematickejšie považovali oddelenie historického jadra mesta od podhradia dopravným koridorom v línii Židovskej ulice a jej napojením na nový most cez Dunaj.¹⁹

Smerný plán Bratislavy schválil v roku 1956 Ústredný národný výbor a Zbor povereníkov. Vláda však tento dokument neschválila. Nebol tak záväzným dokumentom, čo sa prejavilo v jeho nedôslednom dodržiavaní.²⁰ „V takých podmienkach potom o zámernom riadení výstavby mesta nemožno hovoriť a živelnosť je častým nevitným znakom budovania mesta.“ Konštatoval v tej súvislosti v roku 1958 Emil Belluš.²¹ Medzi ďalšími príčinami, ktoré spôsobujú, že „sme svedkami improvizácií nedobre narábajúcich s veľkými možnosťami, ktoré reálne poskytuje len socialistická spoločnosť“, spomenul zlé ekonomické vyhodnotenie investícií, ktoré vyžadujú neúnosné asanačné úpravy, podmieňujúce vytváranie mnohohektárových nových priestranstiev dostatočne nezdôvodnených, v husto zastavaných polohách“, absenciu hlavného architekta, nízku efektívnosť

16 Redakcia, 1958, s. 2.

17 Vyhodnotenie smerného plánu z hľadiska perspektívneho vývoja mesta a prímestskej zóny na konferencii Sväzu slovenských architektov v novembri 1956. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 39 – 40.

18 Tamže, s. 40.

19 Bližšie pozri: Belluš, Emil: Niektoré problémy pri výstavbe mesta Bratislavy. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 41 – 42. Hruška, Emanuel: Niekoľko myšlienok k urbanistickému rozvoju Bratislavy. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 42 – 43.

20 Rihák, Karol: Rozvoj mesta v druhom období budovania socializmu v rokoch 1954 – 1960. In: Dejiny Bratislavy, Eds: Darina Lehotská, Ján Plevza, Bratislava, Obzor 1966, s. 553.

21 Belluš, E., 1958, s. 41.

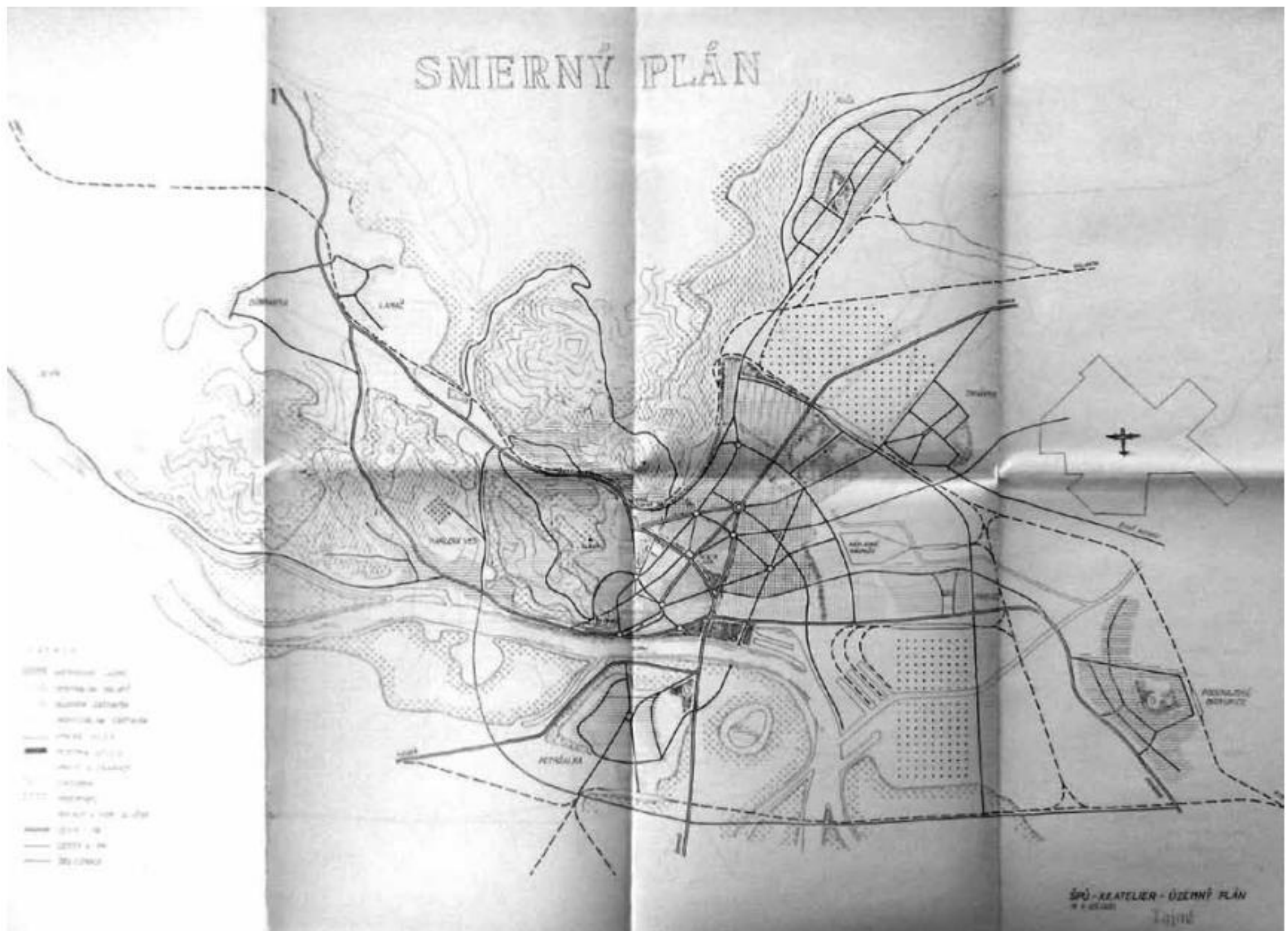
architektonických súťaží, ale predovšetkým absenciu koordinácie jednotlivých zložiek výstavby mesta.²² Na začiatku roku 1958 tak plánovanie a výstavbu mesta sprevádzali úplne rovnaké problémy ako na začiatku storočia, keď mali predstavitelia mesta po prvýkrát v rukách regulačný plán Antala Palóczyho.

Napriek tomu, že smerný plán autorského kolektívu pod vedením Milana Hladkého vláda SR nikdy neschválila, jeho vplyv na podobu mesta bol značný. Radikálne modernistické predstavy, ktoré v ňom našli uplatnenie, sa v šesťdesiatych rokoch minulého storočia stretli s mimoriadnou dynamikou investičnej výstavby na území mesta. Práve na základe tohto plánu a série urbanisticko-architektonických súťaží v šesťdesiatych rokoch minulého storočia zbúrali najväčšie množstvo pôvodnej zástavby na území širšieho centra mesta a začali realizáciu viacerých ambiciózných stavebných počínov. Najvýznamnejšie zásahy do územia Bratislavy ako zbúranie podhradia a výstavba Mosta SNP, zbúranie Kamenného námestia a výstavba Obchodno-spoločenského centra, zbúranie severnej línie Kollárovhovho námestia, rozsiahle asanácie na ploche bloku medzi Radlinského, Starohorskou a Mýtnou a výstavba budov Slovenskej vysokej školy technickej, mali svoj myšlienkový základ práve v smernom pláne z roku 1956. K napĺňaniu jeho ideí nepochybne do určitej miery prispela aj skutočnosť, že Milan Hladký, vedúci kolektívu, čo tento plán pripravil, zastával v rokoch 1962 až 1964 funkciu hlavného architekta mesta a od roku 1964 do roku 1969 funkciu primátora Bratislavy.

22 Tamže, s. 42.



Smerný územný plán Bratislavy, analytická časť, Milan Hladký a kol., 1955
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Návrh smerného plánu Bratislavy, Milan Hladký a kolektív, 1956
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

6

história plánovania mesta

moderné plánovanie
vrcholí

V súvislosti s prudkým rastom počtu obyvateľov mesta a nárokov na bytovú výstavbu sa zvyšoval aj tlak na proces územného plánovania. Územné plánovanie a urbanizmus sa považovali za neoddeliteľnú súčasť plánovaného hospodárstva a v tom zmysle za priamy nástroj riadenia spoločnosti. Aj pod vplyvom tejto predstavy došlo na začiatku šesťdesiatych rokov 20. storočia k inštitucionalizácii urbanistického plánovania do podoby Útvary hlavného architekta mesta.¹ Útvar hlavného architekta Bratislavy založili v roku 1962. Jeho vedúcim a hlavným architektom mesta sa stal Milan Hladký. Nová inštitúcia začala vzápätí spracovávať nový územný plán mesta.

Autorský kolektív pod vedením urbanistu Milana Beňušku mal pripraviť plán s perspektívou do roku 1980, keď mala Bratislava dosiahnuť 350 000 obyvateľov.² V otázkach základných smerov rastu mesta a prestavby jeho centra sa pritom do veľkej miery opieral o predchádzajúci smerný plán Bratislavy. Na rozdiel od neho však „urbanistická koncepcia vo svojom zámere predpokladala priestorové rozvoľnenie mesta“ a výstavbu obytných súborov na jeho obvode.³ Plán dokončili v roku 1963 a v júni 1966 ho schválila československá vláda. V jeho zmysle sa následne realizovala výstavba sídlisk na východnom aj západnom okraji mesta až do začiatku sedemdesiatych rokov minulého storočia. Plán už rátať aj s plnohodnotným rozvojom Bratislavy na pravom brehu Dunaja. Okrem dvojice nových mostov, čo sa objavili už pláne Milana Hladkého, Beňuška uvažoval o výstavbe ďalších dvoch premostení. Jeden most mal vyrásť v predĺžení Košickej, druhý nadväzoval na Bajkalskú ulicu. Tomuto návrhu zodpovedá dnešné umiestnenie Mosta Apollo a Prístavného mosta. Plán tak definoval tri dopravné okruhy, vnútorný, stredný a vonkajší. Podobne ako Kamil Gross aj kolektív Milana Beňušku navrhoval viesť okolo nového obytného satelitu na území Petržalky retenčný kanál. Kolektív pod vedením Milana Beňušku venoval pozornosť aj centru mesta, kde rovnako ako v predchádzajúcom pláne navrhovali radikálnu prestavbu.

V roku 1961 mala Bratislava 241 796 obyvateľov. V nasledujúcom desaťročí počet obyvateľov vzrástol o vyše 55 000. Po prijatí zákona o federatívnom usporiadaní Československa v roku 1968 sa zmenilo aj správne postavenie Bratislavy, čo malo tiež vplyv na jej stavebný rozvoj. Tieto zmeny predstavovali tlak na bytovú výstavbu, plánovanie sídlisk, ale aj na

1 Viac o tomto procese v prostredí hlavného mesta ČSSR Prahy pozri: Roubal, Petr: Plánování Prahy 80. – 90. léta. Sebedestrukce urbanistické expertizy. In: Architekti dlouhé změny. Expertní kořeny postsocialismu v Československu. Ed. Michal Kopeček, Argo, 2019, s. 315 – 354.

2 V autorskom kolektíve pracoval napríklad aj Milan Hladký, Štefan Svetko, Ján Šteller či Rudolf Surový.

3 Hauskrecht, Jozef: Úvodom. Architektura ČSSR, roč. 37, 1978, č. 1, s. 2.

výstavbu verejných budov. Ďalšiu veľkú zmenu znamenalo otvorenie výstavby na petržalskej strane Dunaja. Výsledky medzinárodnej urbanistickej súťaže na Petržalku z roku 1967 – 1968 bolo potrebné integrovať do smerného územného plánu. To malo za následok jeho revíziu a nakoniec vznik nového smerného územného plánu. Pod potrebu nového plánu sa podpísali aj nové personálne pomery v riadení mesta a Útvary hlavného architekta po okupácii Československa vojskami Varšavskej zmluvy.

Útvar hlavného architekta Bratislavy a jeho plány mesta

V roku 1970 sa Útvar hlavného architekta Bratislavy presťahoval do novej samostatnej budovy na Dvořákovom nábreží (I. Barta, 1970). V tom čase pôsobil ako hlavný architekt Dušan Kedro (1925 – 2012). V roku 1979 ho vo funkcii nahradil Jozef Hauskrecht (1934), ktorý na tom poste zotrval až do roku 1989. Pod vedením Jozefa Hauskrechta sa od roku 1970 spracovával aj návrh ďalšieho smerného územného plánu mesta. Dokončili ho v roku 1973 a v roku 1976 ho schválila vláda Slovenskej socialistickej republiky.⁴ Autorský kolektív pracoval s víziou Bratislavy, ktorá sa mala plošne rozrastať a postupne pohlcovať ďalšie okolité obce. Smerom na východ až po Pezinok a smerom na západ v rámci takzvaného Záhorského sídelného pásu až po Záhorskú Bystricu. Pritom sa uvažovalo o jeho spojení s Petržalkou. „Veľké zmeny“ návrh predpokladal v centrálnej mestskej oblasti, kde sa mali „postupne koncentrovať zariadenia občianskej vybavenosti vyšších stupňov na úkor bytového fondu“.⁵ Avizované „veľké zmeny“ centrálnej mestskej oblasti znamenali, že táto „oblasť provincionálneho charakteru bude nutne prekonávať hlboké štruktúrne, t. j. funkčné, priestorové i formálno-výtvarné premeny“.⁶ Rozsah a formu týchto zmien mala určiť celoštátna verejná urbanistická súťaž na Centrálnu mestskú oblasť, ktorú vypísali v roku 1978. V rovnakom období sa v diskusii o dopravnom systéme mesta po prvý raz spomína aj rýchlodráha. Mestu ju vraj odporučila „sovietska expertíza na územný plán Bratislavy“.⁷

Keď urbanista Tibor Zalčík v roku 1978 rekapituloval územné plány mesta v povojnovom období, konštatoval, že sa „dotýkali ujasňovania funkčných vzťahov a plôch v meste“, konkrétne „v rozložení výrobných plôch s charakteristickými tendenciami prechodu od pôvodne striktno chápaných výrobných zón v miestach ich predchádzajúcich lokácií k ich rozloženiu takmer do všetkých správnych

4 Tamže.

5 Tamže, s. 3.

6 Hruška, Emanuel: Centrálna oblasť Bratislavy (Niekoľko poznámok urbanistu). Architektura ČSSR, roč. 37, 1978, č. 1, s. 9.

7 Hladký, Milan: Riešenie dopravy v Bratislave. Architektura ČSSR, roč. 37, 1978, č. 1, s. 12.

obvodov mesta“, „v oblasti rozmiestňovania sústredenej bytovej výstavby“, „v oblasti rekreácie vytváraním možností pre postupné zvýraznenie napojenia prírodných daností“ a „v oblasti dopravy s uplatnením tendencií, ktoré ústia k usporiadaniu železničnej a cestnej siete“.⁸ Súčasne konštatoval, že v oblasti výstavby to znamenalo najmä budovanie nových obytných útvarov a špecializovaných areálov celomestskej alebo nadmestskej vybavenosti a „menej adekvátny“ plošný rast mesta.⁹ Silnejúca kritika plošného rastu mesta nepochybne súvisela so sprísnením opatrení na ochranu poľnohospodárskej pôdy v polovici sedemdesiatych rokov minulého storočia. Reakciou na tento „menej adekvátny“ plošný rast bolo obrátenie pozornosti plánovačov do vnútra miest, na tzv. modernizáciu centrálnych mestských oblastí. Intenzifikáciu zastavaných území mesta a prestavbu centrálnych mestských oblastí požadovali aj uznesenia vlády ČSSR a vlády SSR.¹⁰

V Bratislave túto iniciatívu sprevádzala výstavba nových dopravných spojení medzi centrálnou mestskou oblasťou a sídliskami, viacero plánovaných a čiastočne aj realizovaných investičných činov v bezprostrednom susedstve historického jadra mesta a s tým spojený rad rozsiahlych asanácií na Kamennom námestí, Špitálskej, Dunajskej, Staromestskej, Obchodnej, ale aj Hodžovom či Kollárovom námestí. Architekt Virgil Droppa zhrnul túto situáciu v roku 1978 výstižným pojmom „asanačná explózia“.¹¹ Na miestach pôvodnej štruktúry mali zväčša vyrásť rozsiahle verejné stavby, ako to bolo v prípade obchodno-spoločenského centra na Kamennom námestí (I. Matušík, obchodný dom a hotel, Kamenné námestie 1, Rajská 2, 1961 – 1973), budovy Najvyššieho súdu a Ministerstva spravodlivosti (Župné námestie 13, V. Dedeček, 1977 – 1989), novostavby Stavebnej fakulty (Radlinského 11, O. Černý, 1963 – 1974) a Chemicko-technologickej fakulty (Radlinského 9, I. Diklič, J. Liščák, J. Lupták, 1977 – 1983), Slovenského rozhlasu (Mýtna 1, Š. Ďurkovič, B. Kissling, Š. Svetko, M. Skočková, 1962 – 1984) či Tržnice (Šancová 112, I. Matušík, 1975 – 1983) a Domu odborov (Trnavské mýto 1, F. Konček, I. Skoček, L. Titl, 1956 – 1981). Kritizovaný trend plošne neprimeraného rastu sídlisk na okraji Bratislavy sa tak obrátil smerom do vnútra a začal rozvoľňovať pôvodne kompaktnú štruktúru centrálnych mestských oblastí.

V októbri 1976 zasiahol do oblasti územného

8 Zalčík, Tibor: Zamyslenie nad urbanistickými výsledkami výstavby Bratislavy. *Architektúra ČSSR*, roč. 37, 1978, č. 1, s. 4.

9 Tamže, s. 8.

10 Hauskrecht, Jozef: Nad územným plánom hl. mesta Bratislavy. *Projekt*, roč. 25, 1983, č. 4, s. 3.

11 Droppa, Virgil: Pripravované realizácie v Bratislave. *Architektúra ČSSR*, roč., 1978, č. 1, s. 29.

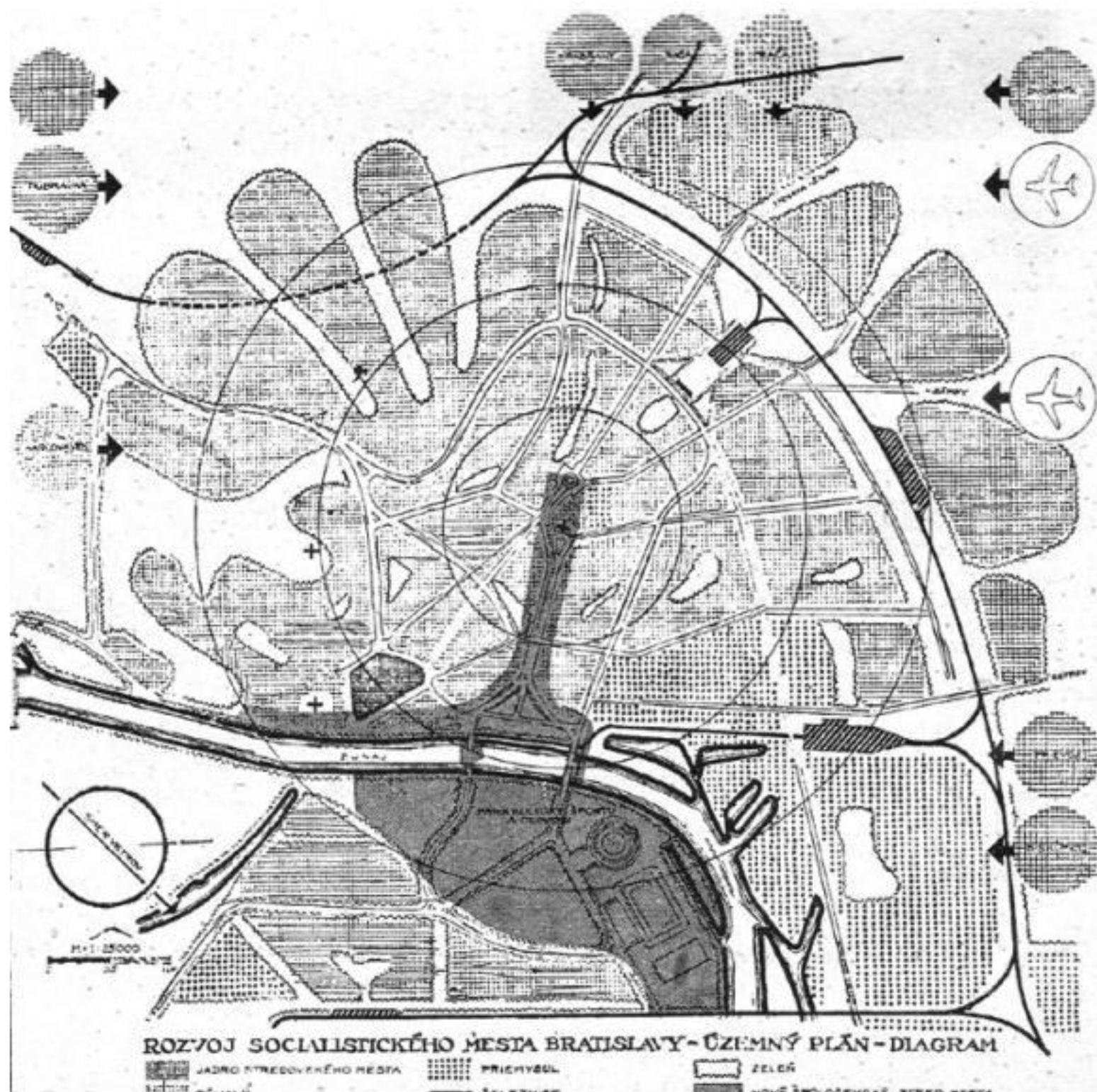
plánovania nový stavebný zákon č. 50, ktorý upravil jednotlivé stupne, druhy a postupy územného plánovania. Pod jeho vplyvom, ako aj pod vplyvom ďalších spoločensko-hospodárskych faktorov začal Útvar hlavného architekta pracovať na aktualizácii smerného územného plánu mesta. Tá mala vyústiť v roku 1982 do úpravy plánu a v roku 1988 do schválenia nového územného plánu Bratislavy zahrňajúceho obdobie do roku 2010. Ťažiskovou témou plánu malo naďalej byť budovanie centrálnych mestských oblastí, pričom mala byť zohľadnená požiadavka na zvýšenie podielu bývania v tejto časti mesta. Ďalšou témou bolo posilnenie funkčnej špecializácie niektorých častí mesta, ako bola napríklad kultúrno-spoločenská funkcia v oblasti dnešnej zóny Chalúpkova, funkcia obchodu a služieb na Obchodnej ulici či funkcia správy a vysokého školstva v okolí Námestia slobody. V súvislosti so zvýšením podielu bytov v centre mesta sa rátalo s likvidáciou „bytového fondu prevažne schátralého a nevhodného na modernizáciu“, ale tento proces sa nemal zaobiť „bez asanácie aj takeého fondu, ktorý z hľadiska stavebnej kvality je ešte vyhovujúci, avšak extenzívne využíva územie“.¹² V prvej fáze realizácie plánu to znamenalo najmä dostavbu stavebných prieluk, ako bol napríklad Dom odievania na Námestí SNP (Námestie SNP 31, J. Bahna, L. Mikálik, P. Valach, 1974 – 1985) alebo polyfunkčný objekt Dom knihy na Križnej ulici (Križna 15, Vazovova 19, D. Bálent, E. Horváth, I. Kočan, 1977 – 1982). Nové byty mali pribudnúť aj na území niekdajšieho vnútorného predmestia v oblasti Vajanského nábrežia, Medenej, Lazaretskej, Moskovskej, Starohorskej, Panenskej, Kozej či Zochovej. Na komplexnú dostavbu a prestavbu boli určené priestory Mierového námestia, Starohorskej alebo Obchodnej. Naďalej sa však rátalo s rozšírením tzv. komplexnej bytovej výstavby aj na okrajové územia, konkrétne Dlhé diely, Líščie údolie či Lamač. V súvislosti s riešením dopravnej situácie plán naďalej rozvíjal ideu dopravného systému z roku 1966, t. j. koncepciu troch okruhov a radiál. Tematizovala sa najmä výstavba stredného rýchlostného automobilového okruhu na okraji centrálnych mestských oblastí (Mlynská dolina, Pražská, trasa pozdĺž železnice, Jarošova, Bajkalská, diaľničný most, trasa v Petržalke, Most Lafranconi), zdôrazňovala sa prioritou mestskej hromadnej dopravy, ktorej súčasťou mala byť aj rýchlodráha.¹³

Pri tvorbe plánu sa po prvý raz dostávala do popredia aj kvalita životného prostredia a s ňou súvisiaca potreba eliminácie priemyselnej výroby na území mesta.¹⁴ Na tento problém pritom upozorňoval už Antal Palóczi na začiatku 20. storočia a plánovači mu venovali pozornosť aj v nasledujúcich desaťročiach.

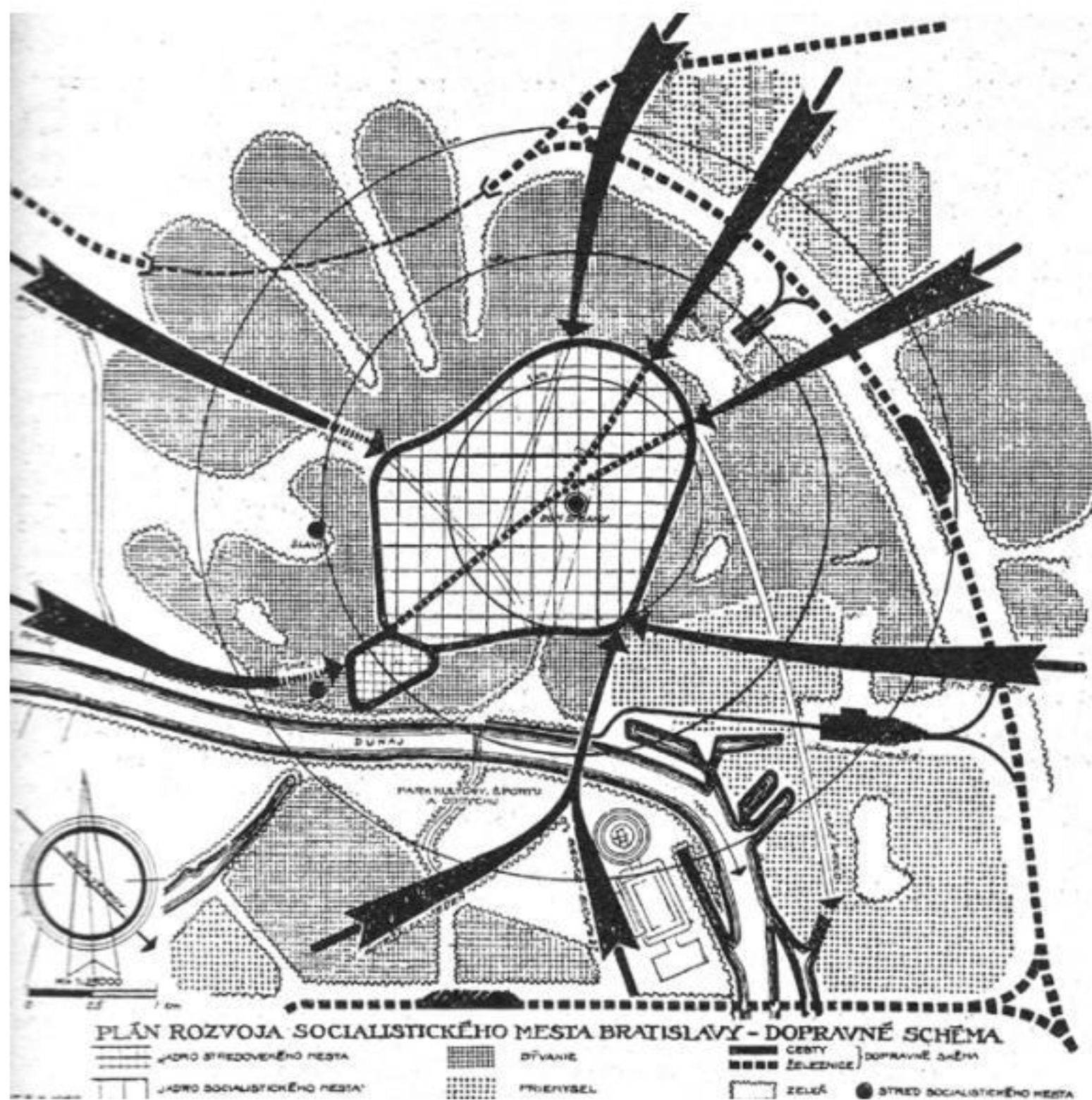
12 Hauskrecht, J., 1983, s. 4.

13 Tamže.

14 Tamže, s. 3.



Rozvoj socialistického mesta Bratislavy, územný plán - diagram, Emil Belluš, 1960



Plán rozvoja socialistického mesta Bratislavy, dopravné riešenie, Emil Belluš, 1960



Prognóza štúdia dlhodobého rozvoja Bratislavy, tretí variant, Štefan Svetko, Jozef Hauskrecht, Štefan Ďurkovič, 1983
Zdroj: Projekt, 1983

K realizácii ich podnetov na presun výroby mimo mesta však nedochádzalo. Ešte v roku 1958 urbanista Milan Beňuška kriticky hodnotil rozmiestnenie priemyselných zón v meste a konštatoval, že fabriky „sú rozosiate takmer po celom území mesta“.¹⁵ Napriek tomu, že sa požiadavka na premiestnenie priemyselnej výroby na okraj mesta objavovala v územnoplánovacích dokumentoch od začiatku 20. storočia, k jej naplneniu nakoniec došlo až na konci storočia v dôsledku zániku týchto výrobných zariadení.

Posledné vzopätie socialistického plánovania

Veľkorysosť a ambicióznosť územného plánu, čo útvar hlavného architekta pripravoval na sklonku osemdesiatych rokov minulého storočia, však nekorešpondovala s hospodárskou situáciou krajiny. Čoraz zriedkavejšie sa vyhotovovali aj podrobné plány jednotlivých zón a ubúdalo aj súťažní na riešenie širších území v meste. Táto situácia viedla v osemdesiatych rokoch k stále väčšiemu roztváraniu nožníc medzi abstraktným územným plánom mesta a realizáciou výstavby na území Bratislavy. Keď hlavný architekt Bratislavy Jozef Hauskrecht v roku 1988 bilancoval územné plánovanie mesta v uplynulých rokoch, charakterizoval jeho koncepciu ako urbanistickú osnovu, „ktorá vychádzala zo zásad presadzovaných na začiatku šesťdesiatych rokov“ a v ktorej „základné ciele humanizácie mestského organizmu vyznievajú v jeho rozvoľňovaní a koncipovaní monofunkčných areálov“.¹⁶ Plánovanie a výstavbu mesta však v tom období charakterizoval najmä obrovský územný rast. Vtedajší hlavný architekt Prahy nazval „tento nie celkom obvyklý proces“ urbanistickou explóziou.¹⁷ Upozorňoval súčasne na prirodzené hranice rastu a nebezpečenstvo takej hypertrofie. Tomu rastu však de facto nedokázali čeliť ani inštitúcie, ktoré ho naplánovali a mali riadiť.

Obdobie vrcholiaceho moderného plánovania mesta bolo spojené aj s presadením vysoko špecializovaného abstraktného pohľadu na mesto. Na jednej strane to znamenalo vytváranie série samostatných rezortných zámerov rozvoja mesta, tzv. generelov, kde podstatnú časť plánovania prebrali od architektov a urbanistov iné profesie. Osobitné postavenie v tomto procese mali napríklad dopravní inžinieri. Na druhej strane sa komplexný pohľad na mesto redukoval na bilancovanie funkcií, dopravných tokov, plôch a počtov bytov. Aj urbanisti a architekti pritom čoraz viac preferovali abstraktný pohľad na mesto. Ďalším veľkým problémom bola chýbajúca koordinácia jednotlivých

zložiek plánovania a výstavby, ktorá mala byť nevyhnutnou súčasťou plánovaného hospodárstva.

Metódu plánovania mesta v druhej polovici 20. storočia ilustruje aj posun od konkrétneho zobrazovania uličnej siete a typu zástavby k abstraktnému zobrazovaniu dopravnej schémy, funkčných plôch a smerov rastu či pohybu. Keď Emil Belluš analyzoval „rozvoj socialistického mesta Bratislavy“, svoj príspevok ilustroval pôsobivými grafickými schémami, čo vznikli na pôde Slovenskej akadémie vied a predstavovali esenciu posunu od konkrétneho k abstraktnému.¹⁸ Rovnaká miera abstrakcie a stále väčší rozsah riešeného územia charakterizoval premýšľanie všetkých dobových urbanistov. Spomeňme skicované schémy Emanuela Hruška zo šesťdesiatych a sedemdesiatych rokov či neskoršie svižné náčrty urbanistických koncepcií Bratislavy od Štefana Svetka. Problematike územného plánovania Bratislavy sa okrem útvaru hlavného architekta systematicky venoval aj Štátny výskumný projektový a typizačný ústav. Prognóza štúdia dlhodobého rozvoja Bratislavy, ktorú v roku 1982 spracoval kolektív Štefan Svetko, Julián Hauskrecht a Štefan Ďurkovič na objednávku bratislavskej samosprávy (NV hl. mesta Bratislavy), je charakteristickým príkladom toho, v akej mierke nazerali na mesto a čo ich v súvislosti s jeho budúcnosťou zaujímalo.¹⁹ Podobné prognózy vtedy vznikli aj na pôde Fakulty architektúry SVŠT a projektového ústavu Urbion. Mali slúžiť ako podklad pre spracovanie nového smerného územného plánu Bratislavy. Súčasne je zrejmé, a kritické dobové texty to dosvedčujú, že s nárastom miery abstrakcie smerného plánu klesal jeho priamy dopad na architektonickú stránku investičnej výstavby.

Zmena paradigmy?

Už na začiatku sedemdesiatych rokov sa však pod vplyvom medzinárodnej diskusie začínajú aj na Slovensku objavovať úvahy o humanizácii miest. Emanuel Hruška napríklad upozorňoval na potrebu humanizácie a formovej konsolidácie mnohofunkčného centra ako „spoločenského stredu“ urbánneho spoločenstva. Nebol to pritom len apel na redukciu automobilovej dopravy v centre mesta, ale zmena uhlu pohľadu na mesto. Po desaťročí plošných schém sa do žánrového registra architektov opäť dostávajú skice ulíc a návrhy ich úprav z perspektívy pešiaka, ich bezprostredného užívateľa.²⁰ Tento trend ešte väčšmi zosilnel pod vplyvom myšlienok postmodernity, ktorá do architektonickej diskusie na Slovensku prenikala postupne od začiatku osemdesiatych

15 Beňuška, Milan: Bratislava, hlavné mesto Slovenska. Architektúra ČSR, roč. 17, 1958, č. 1, s. 3.

16 [Hauskrecht?]: Na prahu novej etapy vo výstavbe hlavného mesta SSR. Slovo hlavného architekta Bratislavy. Projekt, roč. 30, 1988, č. 1, s. 2.

17 Borovička, Blahomír: Bratislava urbanisticky explodovala... Ako vidí hlavné mesto SSR hlavný architekt Prahy. Projekt, roč. 30, 1988, č. 1, s. 3.

18 Belluš, Emil: Niekoľko komentárov k rozvoju mesta Bratislavy. Architektúra ČSR, roč. 19, 1960, č. 6, s. 421 – 423.

19 Jankovich, Imrich: Urbanisticko-architektonické štúdie spracované pre Bratislavu v ŠPTÚ. Projekt, roč. 25, 1983, č. 4, s. 23 – 26.

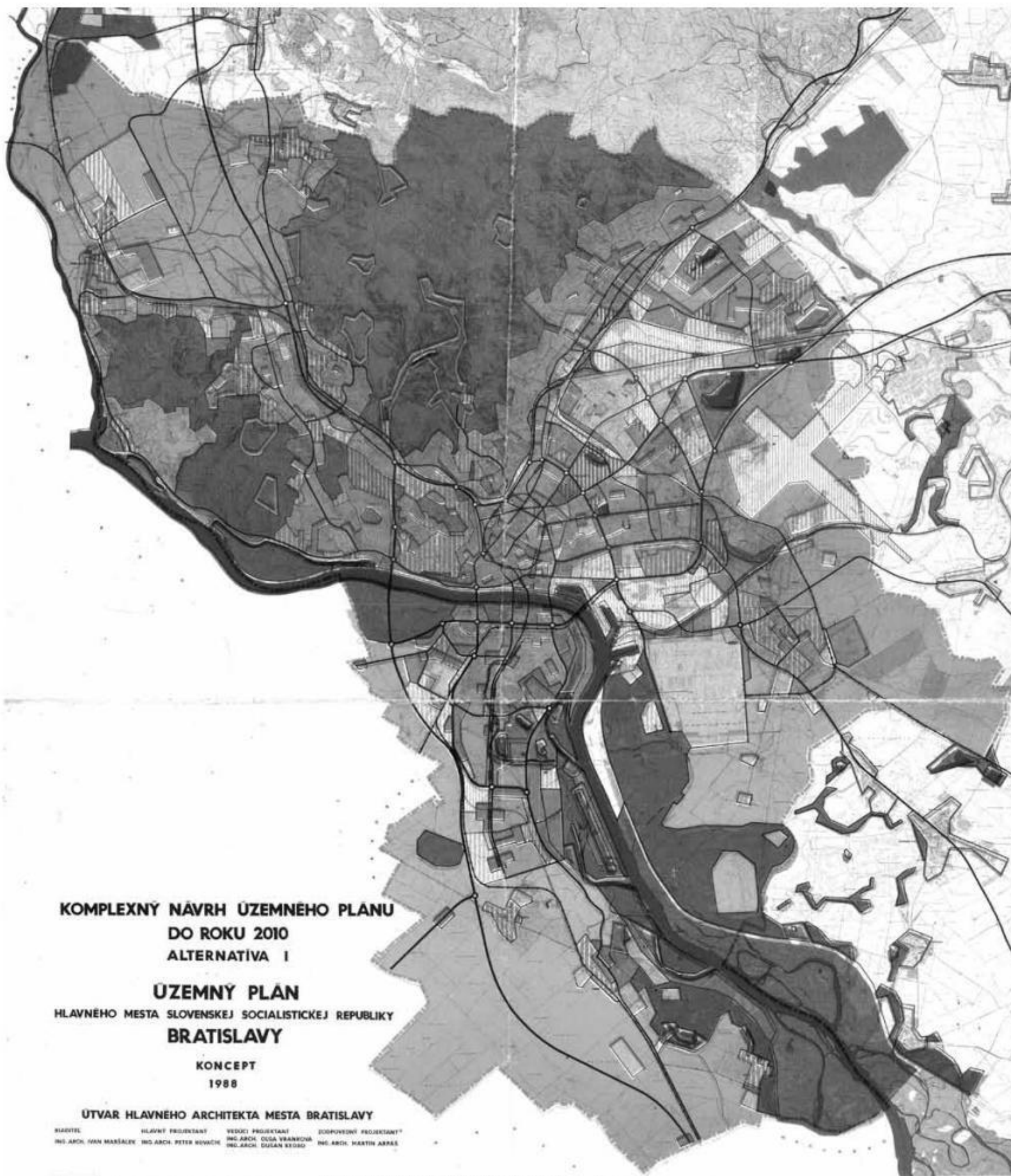
20 Hruška, Emanuel: O životnom prostredí v historických sídlach. Architektúra & Urbanizmus, roč. 7, 1973, č. 2, s. 9 – 19.

rokov. V plánovaní Bratislavy sa prejavila napríklad v práci kolektívu Ivan Marko, Marta Kropiláková, Vladimír Hrdý, ktorý rozpracoval územný plán zóny Obchodná (súťaž na Obchodnú (1988)). Bolo to súčasne po takmer sto rokoch po prvý raz, čo sa plány nezaoberali radikálnou prestavbou, ale dotvorením existujúcej zástavby v zmysle tradičných urbanistických kategórií, ulica, blok či námestie.

Po roku 1989 došlo v oblasti územného plánovania k dramatickým zmenám, ktoré podmienila zmena spoločenských podmienok, ale aj zmena paradigmy v oblasti plánovania a regulácie výstavby v meste. Prakticky v celom Československu to znamenalo odmietnutie modernistickej urbanistickej praxe. Historik Petr Roubal nazval tento jav, „ktorý usiloval o čo najradikálnejší a najrychlejší rozchod se státně socialistickým dědictvím“, urbanistickým antikomunizmom.²¹ V Bratislave zanikli viaceré územnoplánovacie inštitúcie, ako bol Urbion, Stavoprojekt či Štátny výskumný projektový a typizačný ústav. Za symbolické završenie éry socialistického územného plánovania Bratislavy možno považovať zrušenie Útvaru hlavného architekta a zbúranie jeho budovy v roku 2002. Tento vývoj bol odrazom hlbokých pochybností nad zmysluplnosťou plánovania v kontexte trhového hospodárstva. Kontinuitu v územnom plánovaní Bratislavy zabezpečovalo až do desiatych rokov 21. storočia minimalizované oddelenie plánovania mesta na magistráte. V ich kompetencii bola aj príprava aktuálne platného územného plánu mesta. Tento dokument tak ešte do veľkej miery predstavoval rezíduum modernistického pohľadu na mestské plánovanie. V poradí desiaty územný plán Bratislavy prijali v roku 2007.²² Paralelne s rozpadom inštitúcií zastrešujúcich územné plánovanie v meste sa zvyšoval tlak na rozhodovacie procesy v súvislosti s novou výstavbou. Tá už nebola výsledkom plánovaného hospodárstva, ale prejavom slobodného trhu. Bratislava tak čelila veľmi podobnej situácii ako v medzivojnovom období. Súkromní investori požadovali rýchle rozhodnutia a jasné usmernenia výstavby, ktorých sa im však zo strany mestského zastupiteľstva a oddelenia plánovania mesta nedostávalo. V prvých rokoch 21. storočia síce vznikol rad územných plánov zón, čo sa usilovali podrobnejšie regulovať výstavbu v exponovaných častiach mesta, často však boli priamou reakciou na bezprostredný záujem investorov a nerefletovali verejný záujem obyvateľov Bratislavy, ktorý ostával skrytý v príliš abstraktnom a dvojznačne interpretovateľnom územnom pláne mesta. Tento proces sa nepodarilo zvrátiť ani zriadením funkcie hlavného architekta v roku 2009. Aj na prahu nového milénia tak Bratislava stále bola ne-plánovaným mestom.

21 Roubal, P., 2019, s. 316.

22 Územný plán hl. mesta SR Bratislavy. <https://www.bratislava.sk/sk/uzemny-plan>



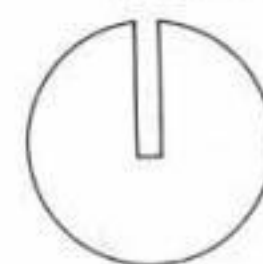
**KOMPLEXNÝ NÁVRH ÚZEMNEHO PLANU
DO ROKU 2010
ALTERNATÍVA I**

**ÚZEMNÝ PLAN
HLAVNEHO MESTA SLOVENSKEJ SOCIALISTICKEJ REPUBLIKY
BRATISLAVY
KONCEPT
1988**

UTVAR HLAVNEHO ARCHITEKTA MESTA BRATISLAVY

RIADITEĽ: Hlavný projektant: Vedúci projektant: Zodpovední projektanti*
 ING. ARCH. IAN MARŠÁLEK ING. ARCH. PETER NOVÁČEK ING. ARCH. OĽGA VRANKOVÁ ING. ARCH. MARTIN ABRÁŠ
 ING. ARCH. DUŠAN KESKO

- | | | |
|--|--|--|
| BÝVANIE V HROMADNEJ ZÁSTAVBE | MIESTNE HOSPOD. SKLADY, STAVEBNÍCTVO
ZARIADENIE TECHNICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY | POĽNOHOSPODÁRSKY PŮDNY FOND |
| BÝVANIE V RODINNEJ ZÁSTAVBE | PLOCHY DOPRAVNÝCH ZARIADENÍ | DIAZNICE A RÝCHLOSTNÉ KOMUNIKÁCIE
MESTSKÉ TRIEDY A HLAVNÉ ZBERNÉ KOM. |
| VYŠŠIA OBČIANSKA VYBAVENOSŤ | LESNÝ PŮDNY FOND | ŽELEZNICE |
| PLOCHY A AREÁLY ŠPORTU A REKREÁCIE | ZELENĚ | TRASY A STANICE RÝCHLODRAHY |
| PLOCHY PRIEMYSELNEJ A POĽNOHOSPOD.
VÝROBY, ŤAŽBA NERASTNÝCH SUROVÍN | VODNÉ PLOCHY A TOKY | HRANICA ŠTÁTU A KATASTRA MESTA |

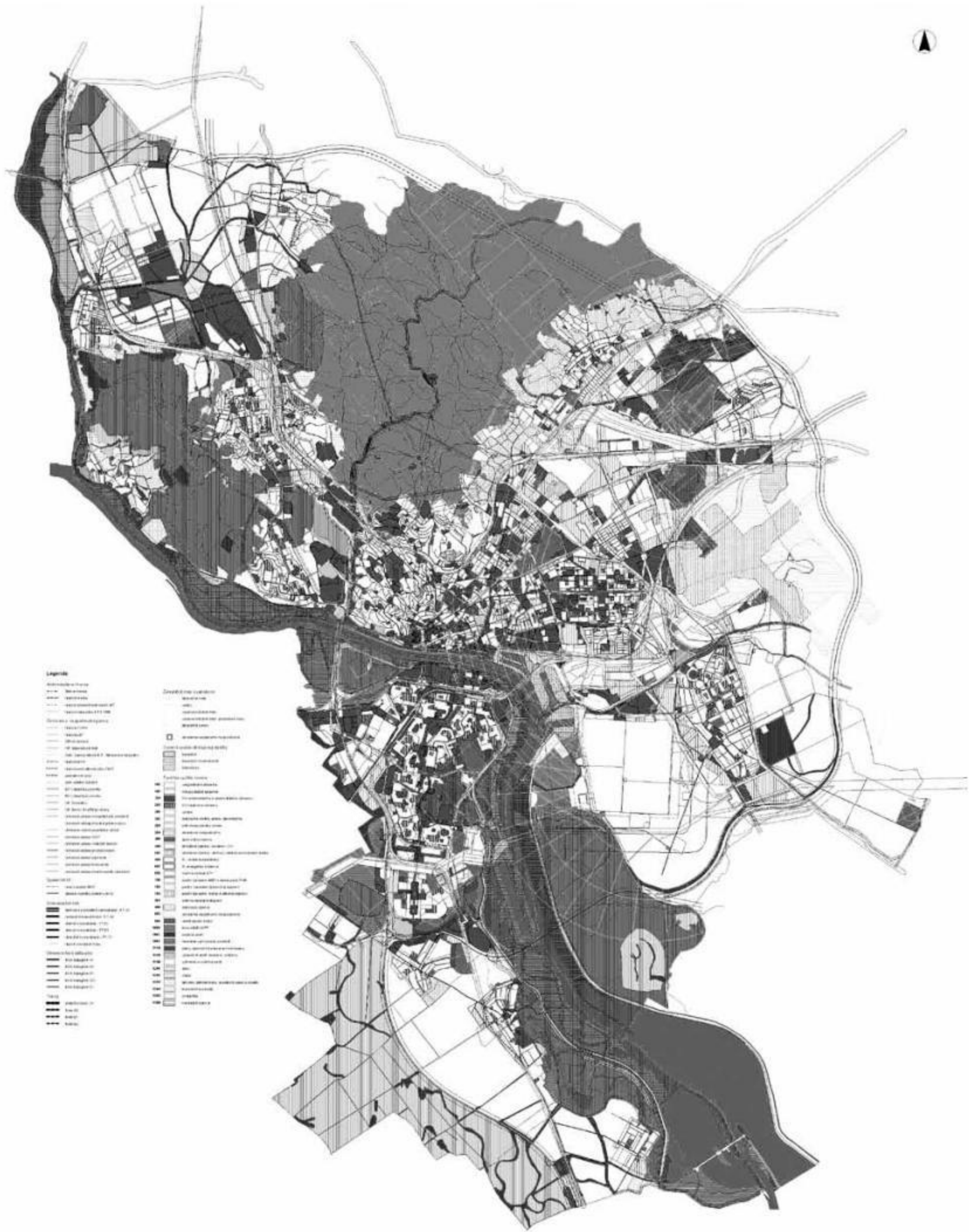


0 500 1000 2500

Vytlačila ČSTK Bratislava na podklade ZM ČSSR 1 : 50 000 ako účelový náklad pre ÚHA mesta Bratislava na základe rozhodnutia Správy geodézie a kartografie v Bratislave č. 6 - 1223/88.

Len pre vnútornú potrebu starostyn organov a socialistickyn organizacij.

© Slovenský úrad geodézie a kartografie, 1988
 © ÚHA mesta Bratislava, 1988

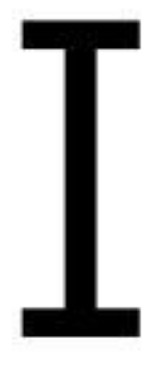


Územný plán hl. mesta Bratislavy, komplexný návrh,
 Oddelenie územného plánovania a rozvoja mesta, Oddelenie dopravného plánovania, 2007
 Zdroj: <https://www.bratislava.sk/sk/uzemny-plan>





O B C H O D N Ā U L I C A



typológia mestských situácií

od lineárnej
ulice k zložitému
mestskému priestoru

Typ:	urbánna mutácia, premena lineárnej uličnej formy zástavby na viacpólovú mestskú štruktúru
Prípadová štúdia/Lokalita:	Obchodná ulica (predtým Uhorská, Schöndorfská)
Ostatný výskyt:	Vysoká, Dunajská, Špitálska
Kľúčové formatívne plány:	Regulačný plán mesta (1906), Regulačný plán mesta (A. Palóczy, 1917), Regulačná a zastavovacia úprava Obchodnej ulice (1929), Regulačný plán ulice (I. Marko, M. Kropiláková, V. Hrdý, 1991)
Kľúčové neformatívne plány:	Súťaž na obchodno-spoločenské centrum (1968), Štúdia na obchodno-spoločenské centrum (I. Matušík, 1970), návrhy na prestavbu Obchodnej ulice (I. Barta, Š. Svetko, 1982)



Urbánna mutácia – trvalá zmena v tkanive spôsobená (okrajovou/nedôslednou/náhodnou) implantáciou novej cudzorodej formy/tvaru a typológie do pôvodnej zástavby. Pri používaní pojmu urbánna mutácia vychádzame jednak z ponímania pojmu mutácia v oblasti biológie, ale súčasne sa opierame najmä o koncepciu urbánnej mutácie, ktorú predostrel Solà-Morales v texte *Súčasnosť a budúcnosti: architektúra a mestá* v roku 1997.¹ Solà-Morales používa mutáciu na vysvetlenie takej urbánnej zmeny či premeny, ktorú nemožno vysvetliť v zmysle organického evolucionistického modelu vývoja mestskej štruktúry ani v zmysle modernej racionalistickej logiky plánovania mesta. V oblasti biológie je pojem mutácie chápaný ako zmena genetického materiálu bunky, čo spôsobuje zmeny jednej alebo viacerých dedičných vlastností a narušenie mechanizmu dedičnosti. V prípade, že je taká zmena podstatná, ovplyvní morfológiu a fyziológiu nielen bunky alebo orgánu, ale nakoniec celého jedinca. V našom ponímaní urbánnej mutácie máme na mysli taký zásah do urbánnej štruktúry, ktorý napriek svojej zdanlivej náhodnosti/okrajovosti/nedokončenosti zásadne ovplyvnil morfológiu aj typológiu nielen konkrétnych parciel, ale aj celej ulice a jej okolia.² Na rozdiel od väčšiny autorov vrátane Solà-Moralesa v našom ponímaní neprikladáme urbánnej mutácii negatívne konotácie.

1 de Solà Morales, Ignasi: *Present and Futures: Architecture in Cities*. Thresholds, 1997, č. 14, s. 18 – 25.

2 Podobným spôsobom pracovalo s pojmom mutácia niekoľko ďalších autorov. Spomeňme aspoň Daniel Turczyn, Teixeira: *MUTAÇÃO URBANA EM CAMPINAS: sua forma e paisagem*. Dissertação de Mestrado no programa de Arquitetura, Tecnologia e Cidade Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo – UNICAMP, Campinas 2013; LAURSEN, L. L. H. *Urban Transformation*. UPES – Parallel Patterns of Urban Growth and Decline – Sustainability Issues and Challenges for Spatial Planning in 21st Century Cities and Regions. Kaiserslautern, Germany: [s.n.], March 2009. SOUSA, C. A. D. *Do Cheio para o Vazio: Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos*. Lisboa, Portugal: Dissertação de Mestrado – Universidade Técnica de Lisboa, 2010.

Pozsony. Széplak utca.



Pohľad na Obchodnú ulicu zo strany Kollárovhovho námestia, 1915
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



1900



regulačné a zastavovacie úpravy z rokov 1929 - 1934



1940



Centrum obchodu a služieb, I. Matušík, 1970



1980



Regulačný plán zóny, I. Marko a kol. 1990



2000

Reálna a plánovaná premena mestskej štruktúry
v okolí Obchodnej ulice v 20. storočí

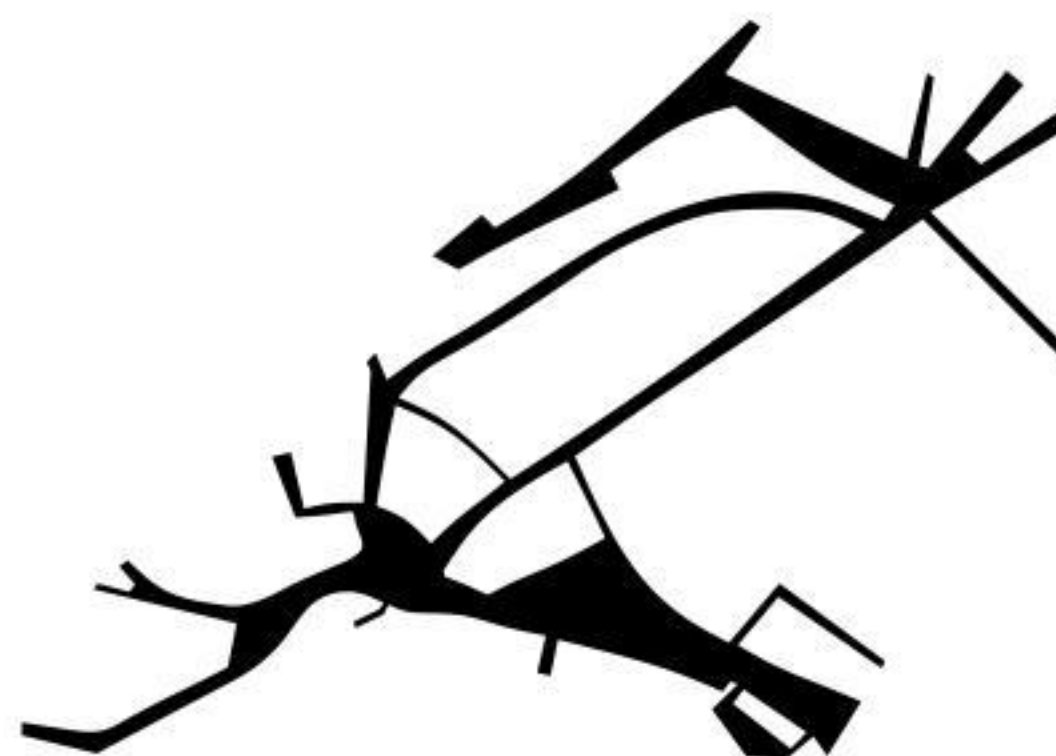
Obchodná ulica je typickou mestskou radiálou, ktorá spájala centrum mesta so severovýchodným predmestím, kde vyústila do Krásnoveskej brány, aby ďalej v podobe dnešnej Radlinského ulice smerovala k Račianskemu mýtu a ďalej cez malokarpatské obce až po Trnavu. Išlo o historickú obchodnú cestu spájajúcu germánske územia s horným Uhorskom. Z toho vychádzalo aj jej prvé pomenovanie Uhorská ulica (Platea Hungarica).³ Obchodná ulica bola pôvodne tradičným predmestským prostredím, príjazdovou cestou do mesta vymedzenou dvoma líniami jedno- až dvojpodlažných budov s dlhými úzkymi hospodárskymi prístavbami siahajúcimi hlboko do pomerne úzkych parciel, ktoré využívali najmä remeselníci. Vo východnej časti územia tvorili pritom ešte na začiatku minulého storočia väčšinu zadnej časti parciel nezastavané plochy záhrad. Táto malomestská podoba ulice sa začala rozpadáť na prelome dvadsiatych a tridsiatych rokov 20. storočia pod vplyvom modernizácie, keď sa menil nielen spôsob výroby, predaja či dopravy, ale aj celková predstava o podobe a fungovaní mesta.

Revolučná úloha modernej regulácie

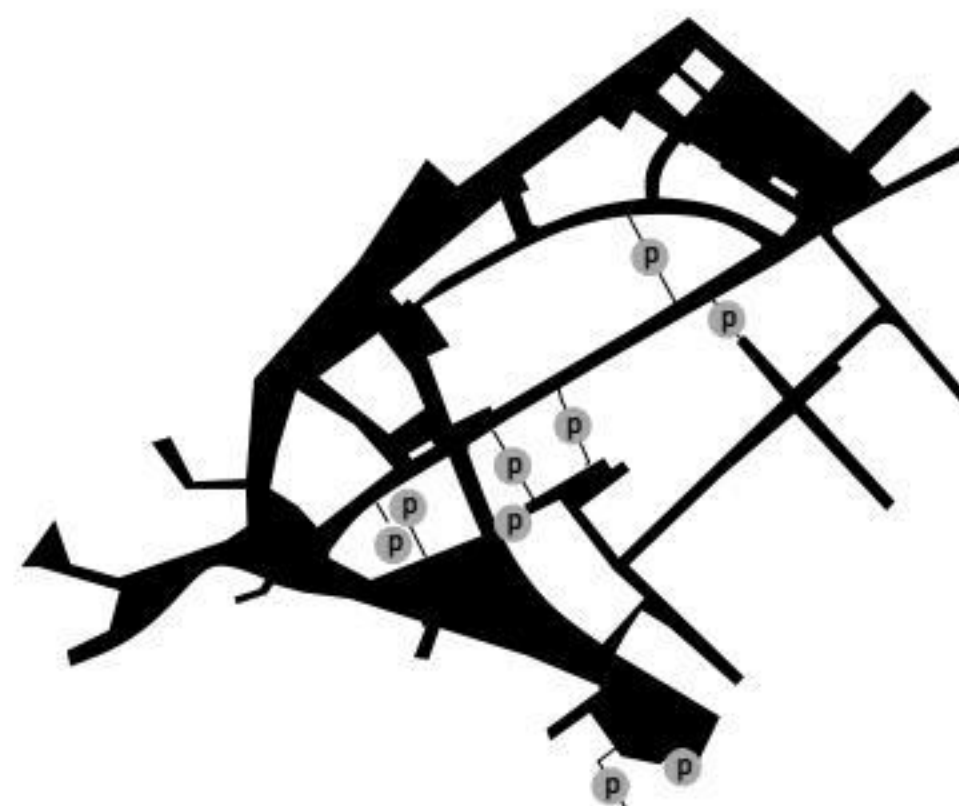
Pracovníci Technického oddelenia mesta si už pri spracovaní prvého regulačného plánu Bratislavy uvedomovali potenciál Obchodnej, vtedy Uhorskej ulice, ako významnej radiály. Na regulačnom pláne z roku 1906 je zakreslené plánované rozšírenie a čiastočné napriamenie ulice, ktorú vtedy považovali za „veľmi úzku a stále plnú povozov“.⁴ Uvažovali však aj so vznikom dvoch nových ulíc kolmo križujúcich Obchodnú, ktoré mali rozdeliť a sprístupniť vtedajšie dlhé pozemky v zmysle karteziánskeho

³ Horváth, Vladimír: Bratislavský topografický lexikón. Bratislava, Tatran, 1990, s. 21.

⁴ Helmar, August: Neue Straßen oder Schulgärten und Schulspielplätze? Pressburger Zeitung, 2. 9. 1908.



uličná sieť v roku 1900



uličná sieť v roku 2000 s vyznačením pasáží

Vývoj priepustnosti mestskej štruktúry
v okolí Obchodnej v 20. storočí

**Regulačná a zastavovacia úprava
bloku medzi ul. Poštovou, Uhorskou,
Marianskou, Špitalskou a
Nám. Republiky.
1:1440.**

Vysvetlivky.

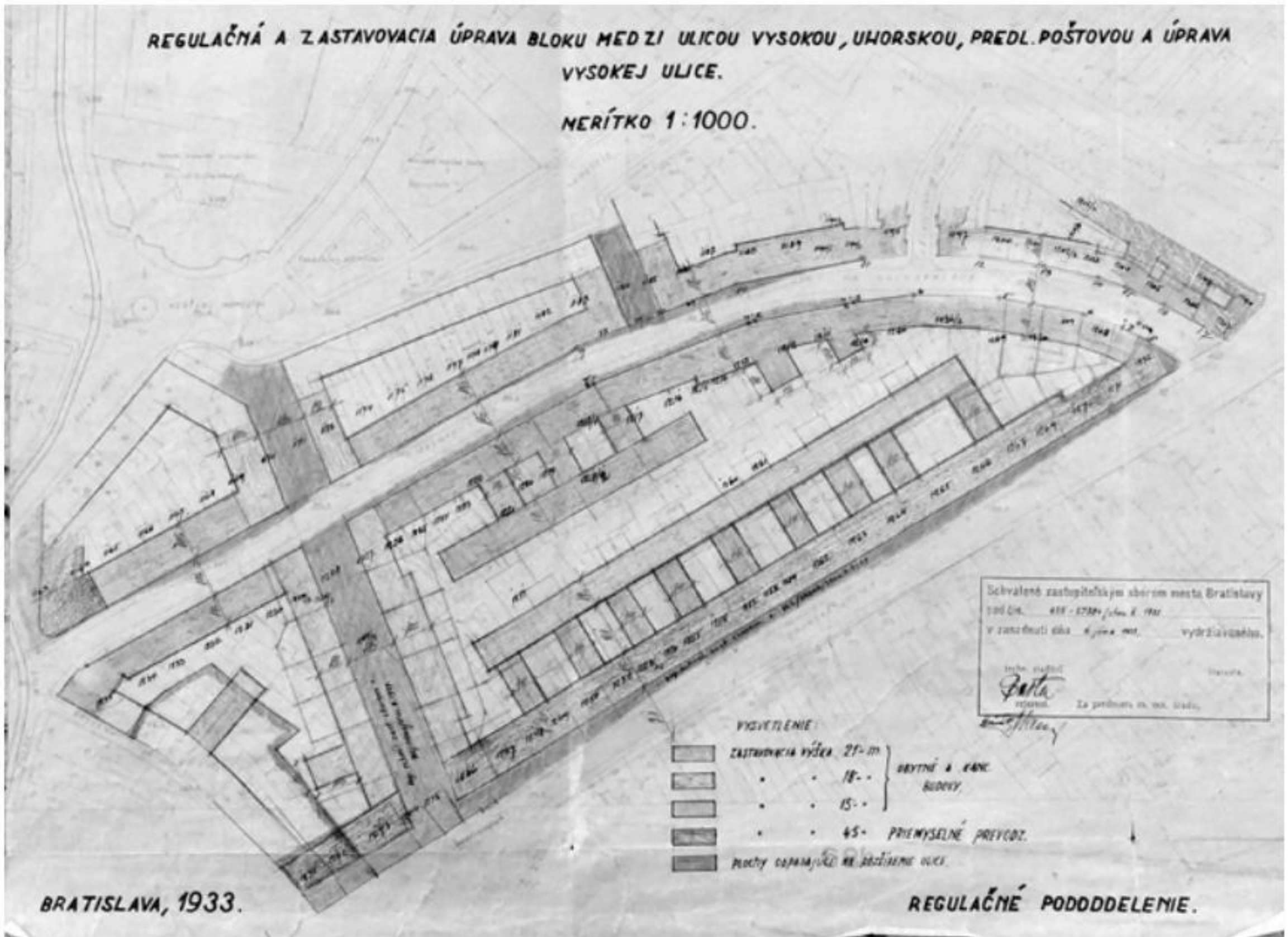
	Zastavenie zvisle u. max. výška 24m - 6. posch. "
	" " " " " 24m - 5. "
	" " " " " 19m - 4. "
	" " " " " 15m - 4. "
	" " " " " 13m - 3. "
	Novostavby a chránené budovy.
	Predzahradky.
	Nové a jestvujúce rozšírenie ulíc

Ustálené zastupiteľstvo mesta Bratislava		
číslo 343/18160/14av. II 1929		
v zasednutí vydržanom dňa 15. IV. 1929		
Ing. Ruppel v. r.		D. Holer v. r.
predseda		starosta
Ing. Barta v. r.	M. R.	Balent v. r.
predseda		člen
Populárni:		Rev.:

Regulačná a zastavovacia úprava, 1929
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

REGULAČNÁ A ZASTAVOVACIA ÚPRAVA BLOKU MEDZI ULICOU VYSOKOU, UHORSKOU, PREDL. POŠTOVOU A ÚPRAVA VYSOKEJ ULICE.

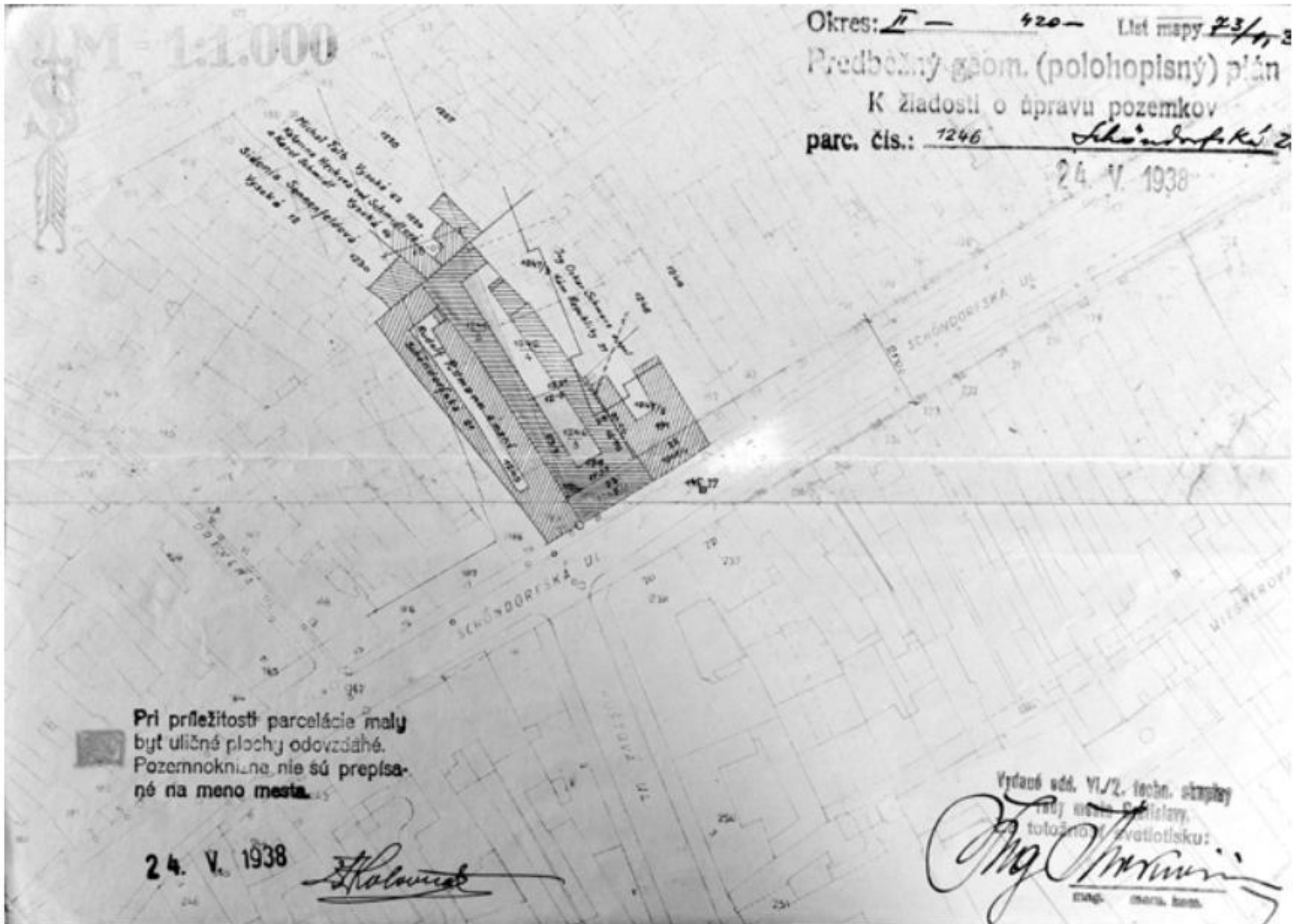
MERÍTKO 1:1000.



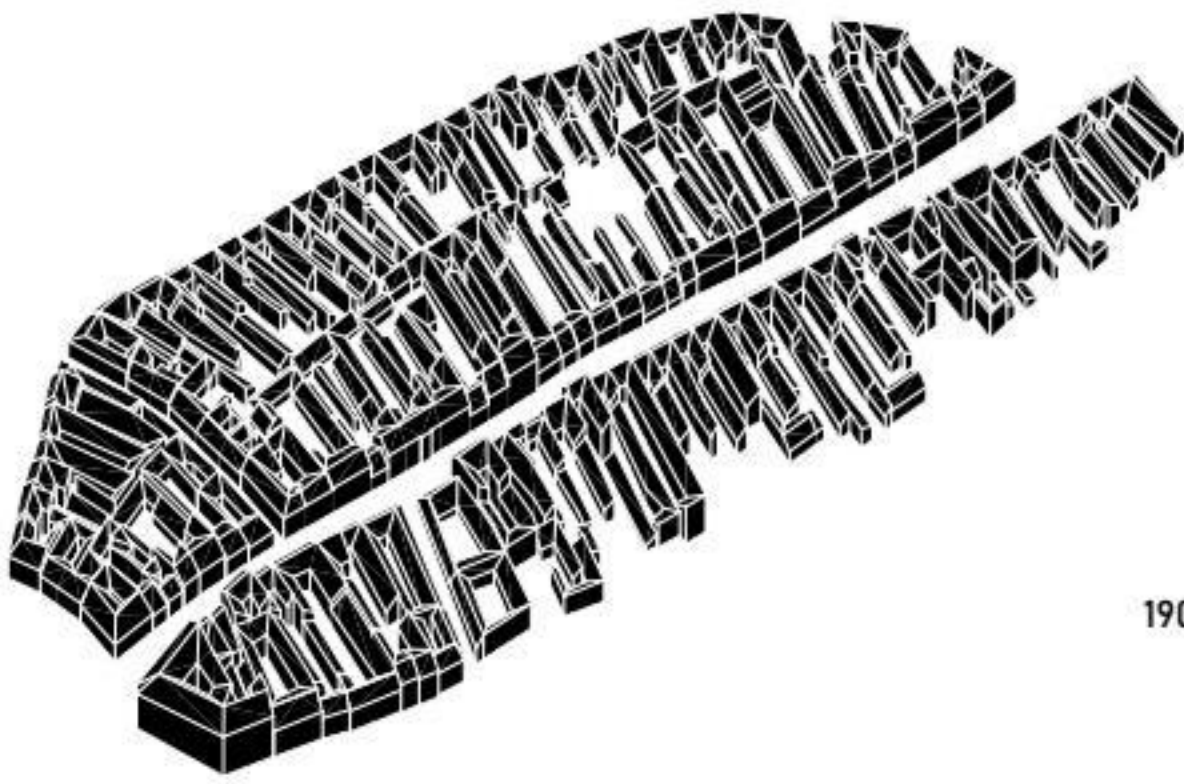
Regulačná a zastavovacia úprava, 1933
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



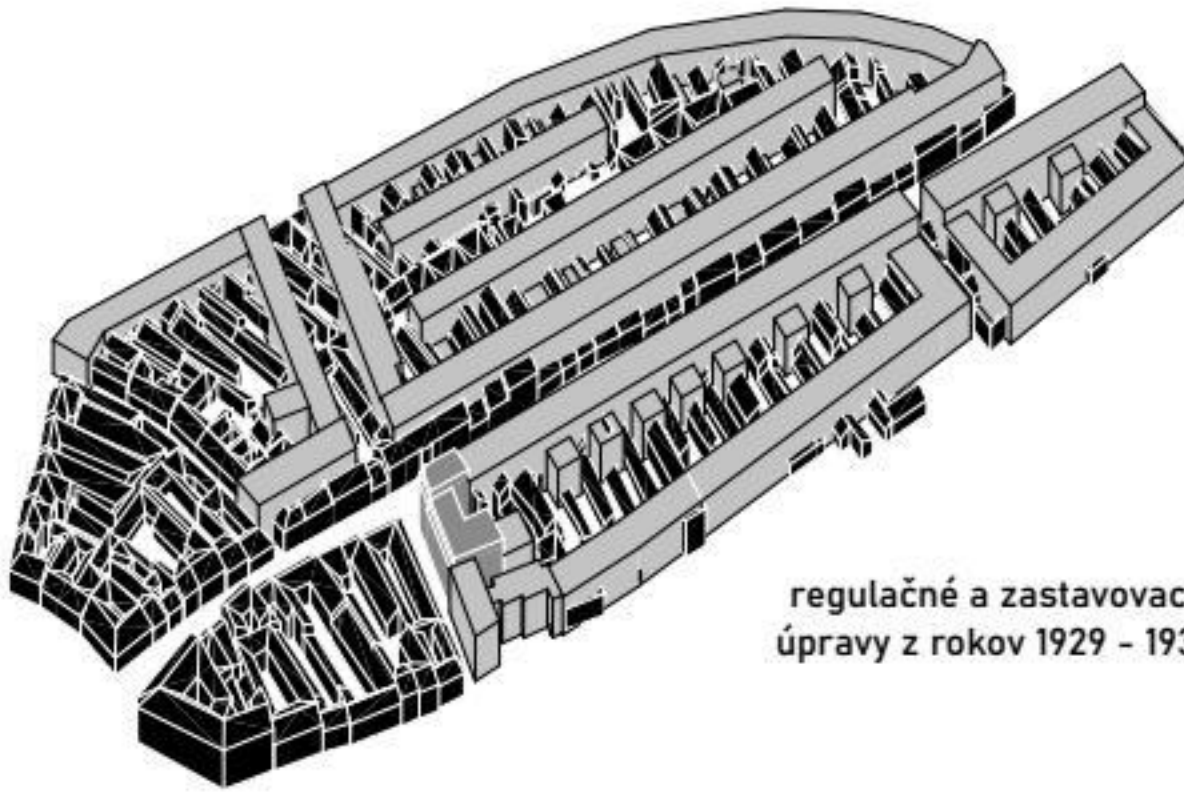
Dom na Obchodnej ulici č.23 pred reguláciou
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



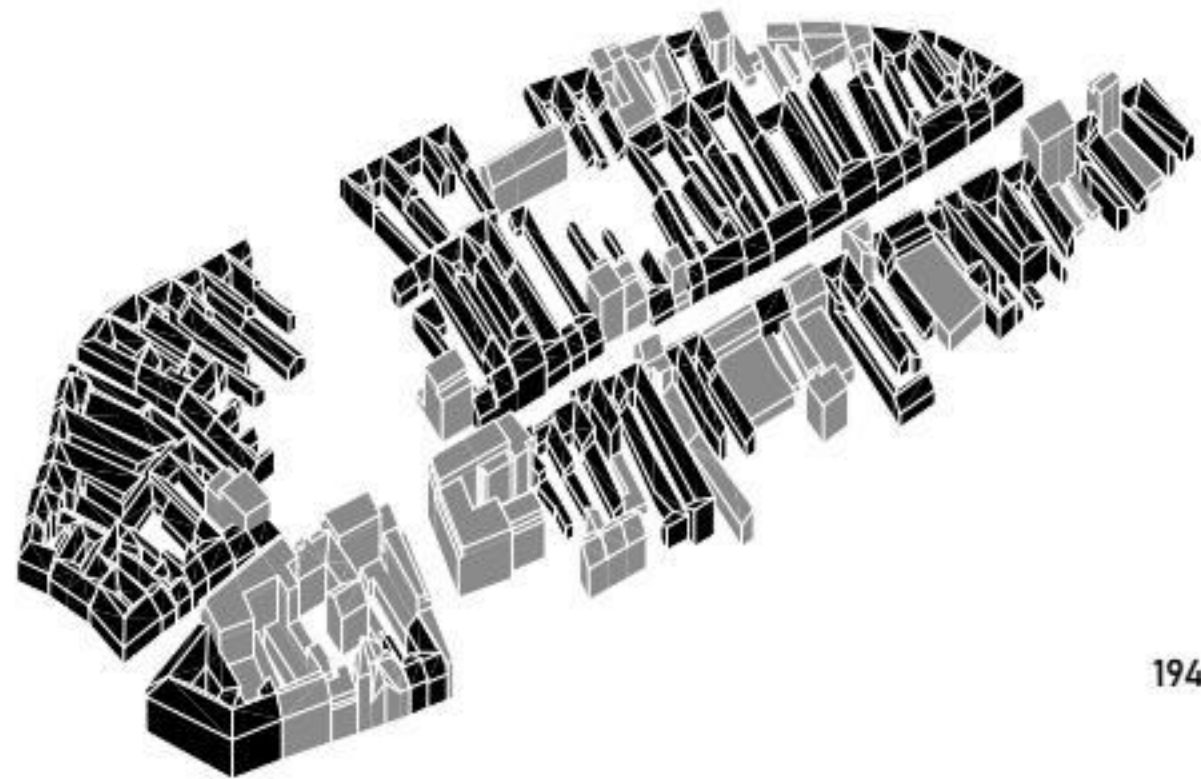
Dom na Obchodnej ulici č.23 pred reguláciou
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



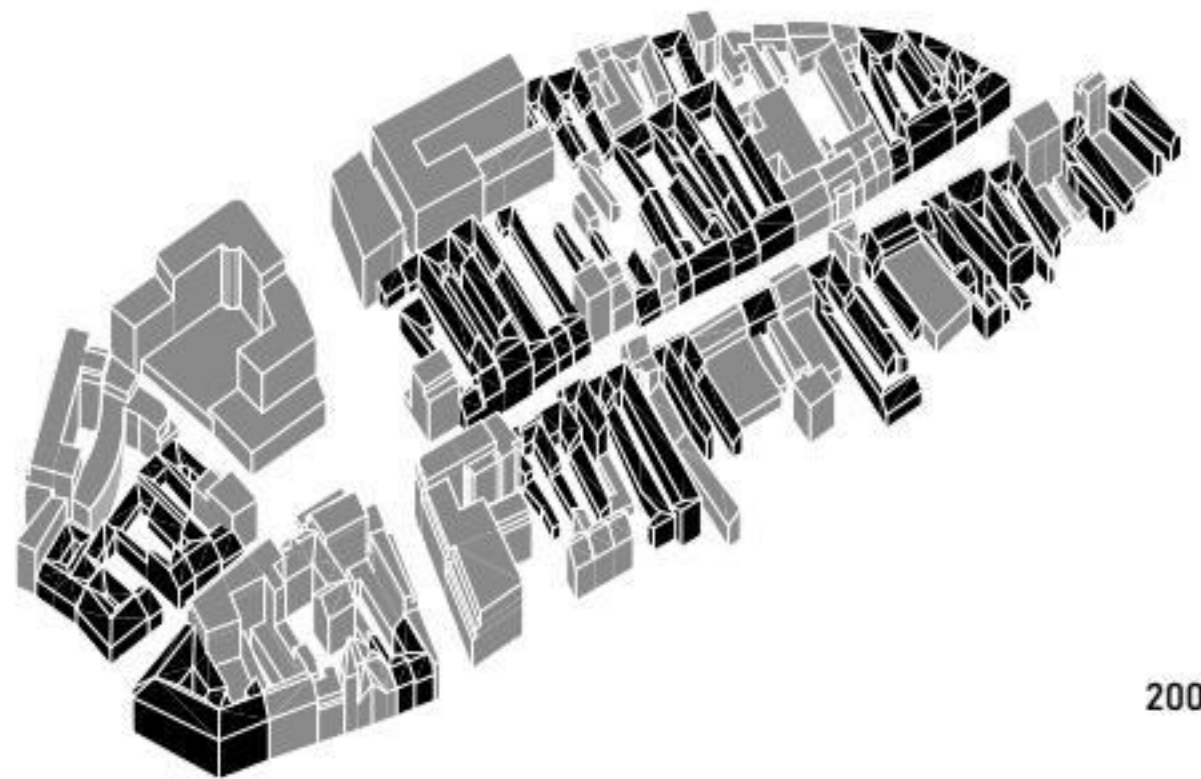
1900



regulačné a zastavovacie
úpravy z rokov 1929 - 1936



1940



2000

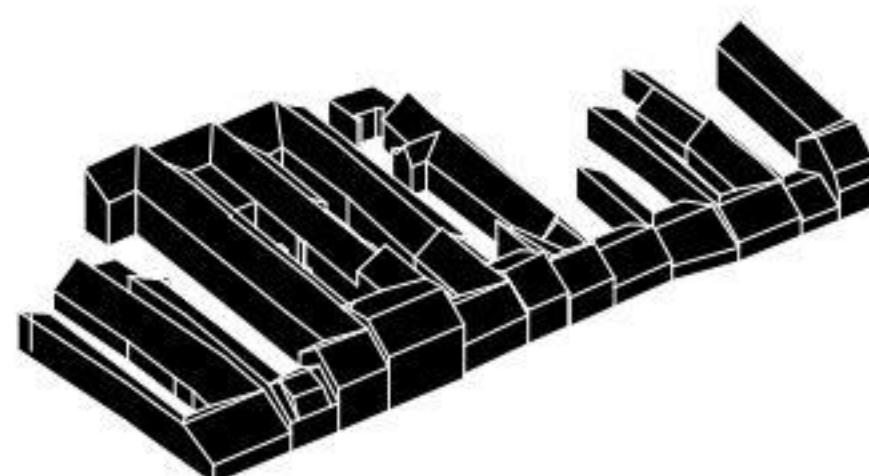
Predpokladaná a reálna premena zástavby Obchodnej ulice

systému a umožniť tak ich budúcu zástavbu. Jedna z takto navrhnutých ulíc sa preniesla aj do neskoršej regulácie v podobe dnešnej Poštovej. Druhá navrhovaná ulica mala prepájať Vysokú, Obchodnú, Heydukovu a Špitálsku ulicu. Autor ďalšieho regulačného plánu mesta Antal Palóczy opísal Obchodnú ulicu ako súčasť „charakteristickej uličnej siete Nového mesta, kde sa v osi hlavných ulíc objavuje ruina hradu“, čo podľa neho svedčilo o umeleckom cíte pri jej koncipovaní.⁵ V jeho návrhu tiež križovali Obchodnú dve ulice. Okrem spomínanej Poštovej pretínala Obchodnú v jej druhej tretine nová až 50 m široká komunikácia. Išlo o jednu z ťažiskových nových osí mesta, čo mala spájať Mlynské nivy s námestím pred Grassalkovichovým palácom. Reguláciou okolia Obchodnej ulice sa zaoberali aj architekti Alois Balán a Jiří Grossmann v roku 1926. V ich *Náčrte regulácie mesta* Obchodnú pretínalo, respektíve z nej vychádzalo až päť ulíc. Balán a Grossmann rátali aj s jej výraznejším rozšírením. Ani jedna z týchto vízií však formu územia ani ulice priamo neovplyvnila. Zásadným spôsobom sa do podoby Obchodnej ulice zapísala až regulácia z konca dvadsiatych rokov 20. storočia. Tá reagovala na požiadavky viacerých stavebníkov ohľadne novej parcelácie, respektíve stavby nových väčších a inak fungujúcich budov v území.⁶ Celý rad stavebných povolení z toho obdobia ukazuje, že najžiadanejším typom sa stala viacpodlažná budova s obchodnými priestormi v parteri a bytmi na zvyšných poschodiach, ktorá pritom vyplňala celú hĺbku charakteristickej dlhej parcely.⁷ V zmysle tejto prevažujúcej predstavy

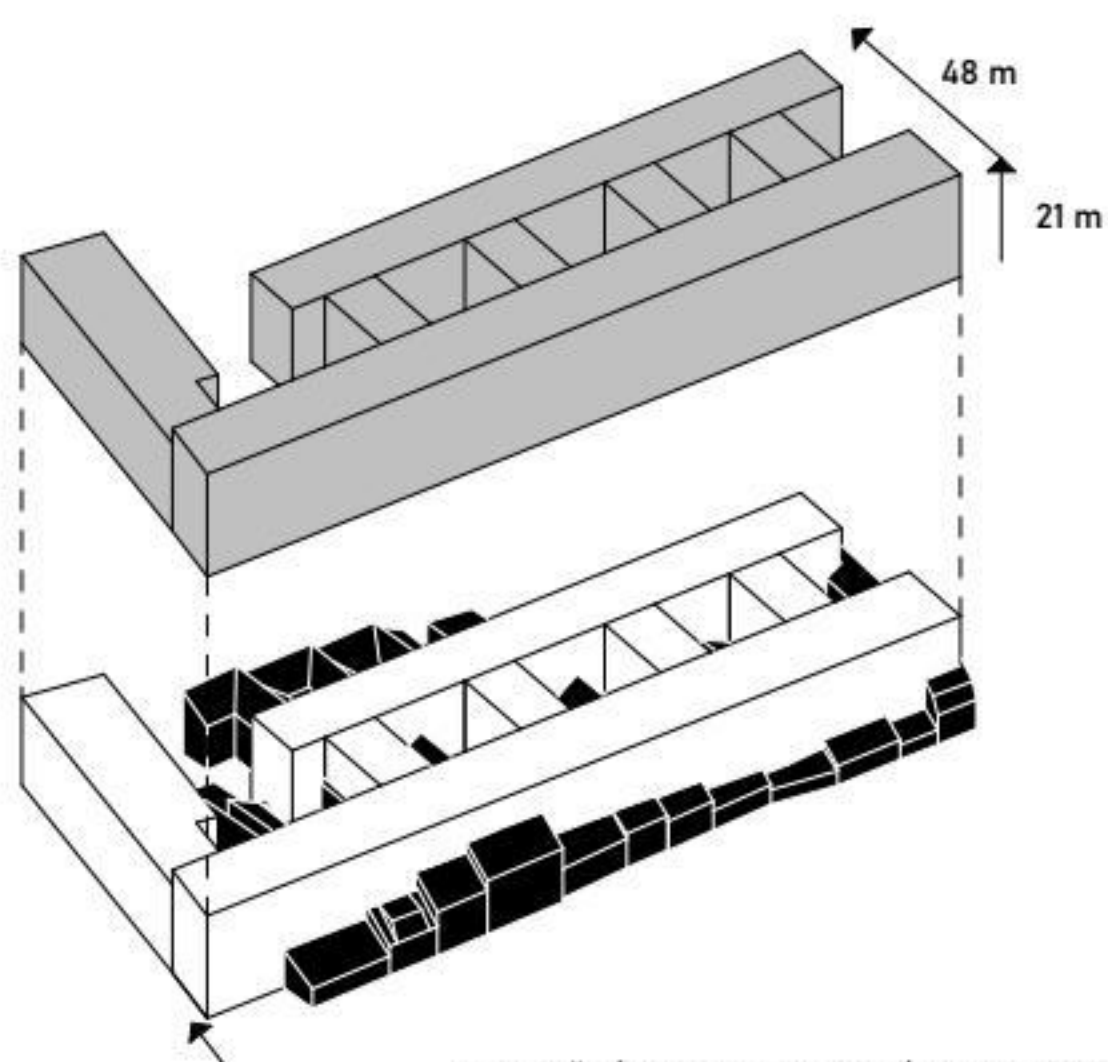
5 Palóczy, Antal: Über die Regulierung der Stadt Pozsony. Pressburger Zeitung, 13. 12. 1908.

6 Prvú regulačnú a zastavovaciu úpravu Obchodnej ulice a okolia schválilo bratislavské mestské zastupiteľstvo v apríli 1929. Archív hl. mesta Bratislavy, ÚHA, Regulácia mesta Bratislavy/04, škatuľa č. 840, fascikel č. 55.

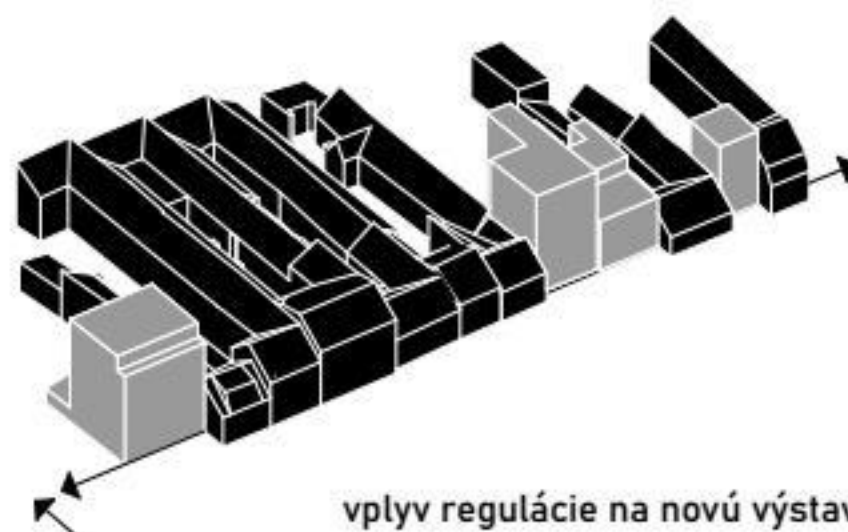
7 Práve požiadavka vtedajších investorov na zmenu typológie aj formy zástavby predstavuje tú rozhodujúcu zmenu, ktorá sa postarala



1900

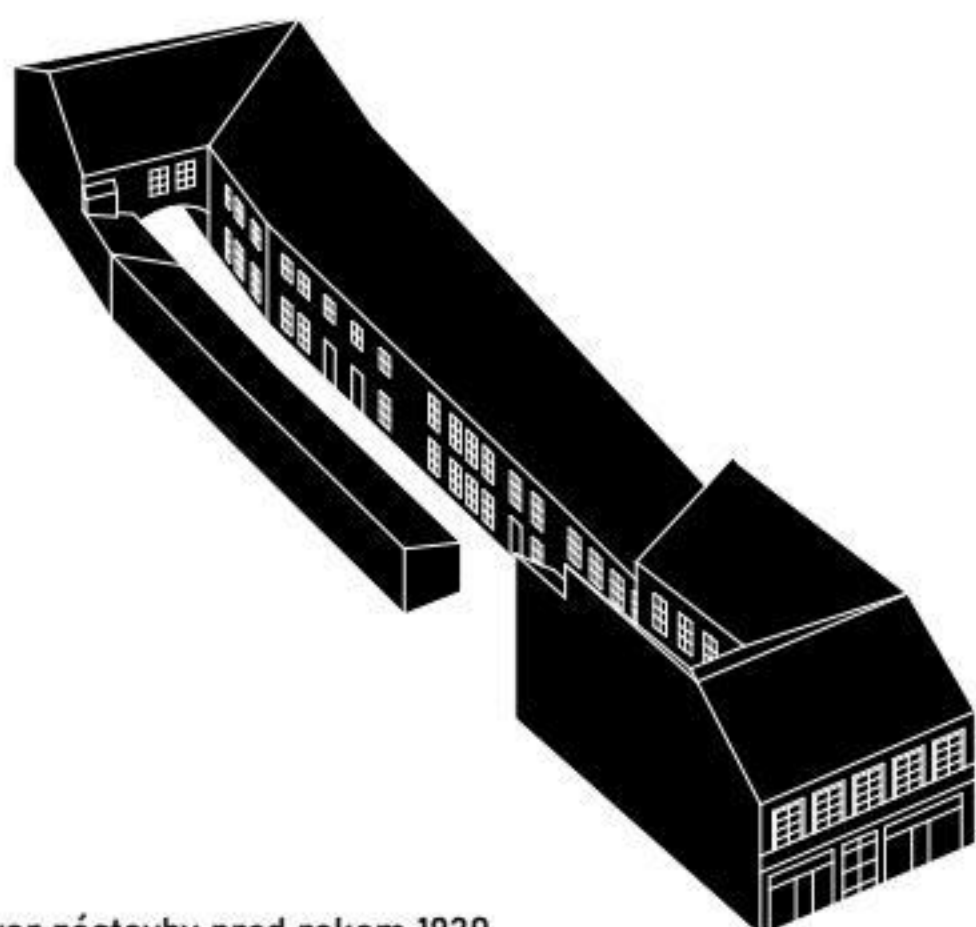


regulačná a zastavovacia úprava, 1934

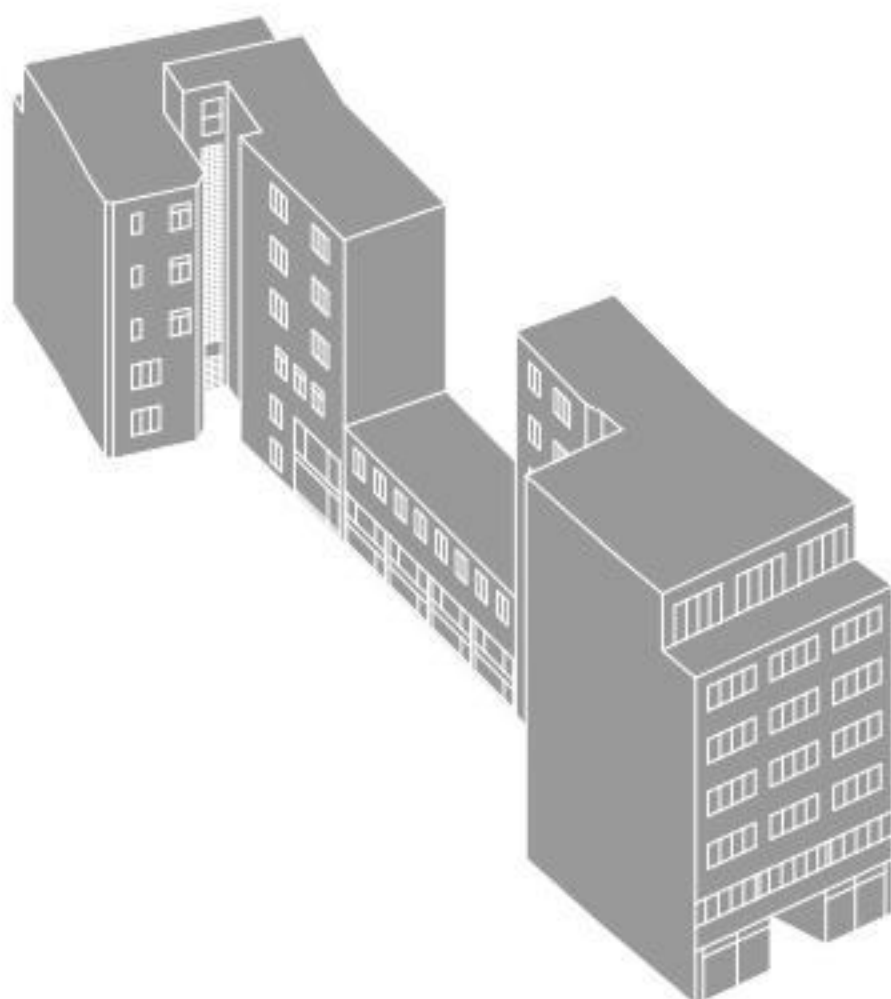


vplyv regulácie na novú výstavbu

Predpokladaná a reálna premena zástavby Obchodnej ulice v zmysle regulačných a zastavovacích úprav z roku 1934



tvár zástavby pred rokom 1930



tvár zástavby po roku 1934

Prejav regulácie z roku 1929.
Na mieste pôvodných budov postavili v roku 1934
Obchodný a obytný dom Büchler a Jedlin

stanovila regulačná komisia maximálnu výšku uličnej fronty na 21 m, definovala formu a výšku dvorových krídel budov, ktoré mali mať maximálnu výšku 17 m, stanovila šírku ulice na 21 m, a vytýčila aj trasy a šírky nových ulíc. Tým definovala radikálnu premenu jedno-, respektíve dvojpodlažnej uličnej zástavby s prízemnými dvorovými krídlami na hrebenkovú blokovú štruktúru. Regulácia predpokladala aj zásadnú zmenu priepustnosti urbanistickej štruktúry. Dlhé parcely s nízkymi hospodárskymi budovami mali v zmysle regulácie prekrížiť nové ulice. Priepustnosť a vitalitu mestského tkaniva mali posilniť aj pasáže, ktoré boli súčasťou každého novo regulovaného mestského bloku. Budovy ako Royko pasáž (E. Steiner, 1925 – 1931), Obchodný a obytný dom Büchler a Jedlin (J. Konrad, 1932 – 1934) či Obchodný dom Schön (F. Weinwurm, I. Vécsei, 1935) zhmotňovali dobovú predstavu o stavaní v meste a do územia uviedli novú typológiu – funkcionalistický palác. Aj keď sa tieto zásahy dlho považovali len za jednu z vrstiev fragmentovaného obrazu ulice, ukazuje sa, že zásadne ovplyvnili morfológickú aj typologickú stránku Obchodnej ulice a jej okolia. Regulačnú zastavovaciu úpravu tak možno považovať za faktor, ktorý spôsobil mutáciu štruktúry v oblasti Obchodnej ulice. Implantáciu moderných obytno-obchodných budov s pasážami do pôvodnej uličnej formy zástavby možno zase hodnotiť ako rozhodujúci zlom vo vývoji územia, ako charakteristický prejav urbánnej mutácie.

Regulačné princípy z dvadsiatych rokov sa v priebehu tridsiatych a štyridsiatych rokov

o mutovanie štruktúry. Spomeňme prvé iniciatívy – Živnodom (stavebné povolenie a regulácia Živnostenskej ulice schválené 1928), OD Büchler a Jedlin (stavebné povolenie schválené 1932).

V súvislosti s vytýčením nových ulíc prichádzalo ku komasácii a vyvlastneniu súkromných pozemkov, ktoré boli prevedené do majetku mesta. Niekde bol tento proces završený (napr. Poštová ulica), ale na niektorých miestach sa realizoval len čiastočne (Hollého ulica, ktorá bola v 1930 zaregulovaná, ale k jej napojeniu na Obchodnú ulicu nikdy nedošlo).

minulého storočia len mierne modifikovali. K výraznejšej úprave došlo až v roku 1947 v novom regulačnom a zastavovacom pláne, ktorého úlohou bolo upraviť výstavbu na vojnu zničených častiach územia v okolí Obchodnej a Poštovej.⁸ V rovnakom čase sa v súvislosti s konfiškáciou nemeckého majetku otvorila aj možnosť na rozšírenie Poštovej ulice v jej vyústení na dnešné Hodžovo námestie. Regulačný plán z roku 1947 formoval štruktúru územia v okolí Obchodnej do polouzavretých blokov, pričom súčasne navrhoval zvýšenie hladiny zástavby v časti územia na 24 m. V správe zo zasadnutia príslušnej komisie Národného výboru sa doslova píše, že zástavba by mala „plne vyhovovať požiadavkám tzv. City, t. j. pre zriadenie veľkých obchodných domov“, súčasne v prípade Vysokej ulice však, naopak, navrhuje „zachovať svojbytný ráz tejto viechárskej ulice“.⁹ Aj tento plán viedol regulačnú líniu zástavby na Obchodnej ulici tak, aby mala po celej dĺžke šírku 21 metrov. Viaceré z týchto zásad, trasovanie nových ulíc a peších ťahov či výšková hladina zástavby, sa premietli aj do posledného regulačného plánu ulice z roku 1991.¹⁰



Pohľad do dvora pred rokom 1930
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

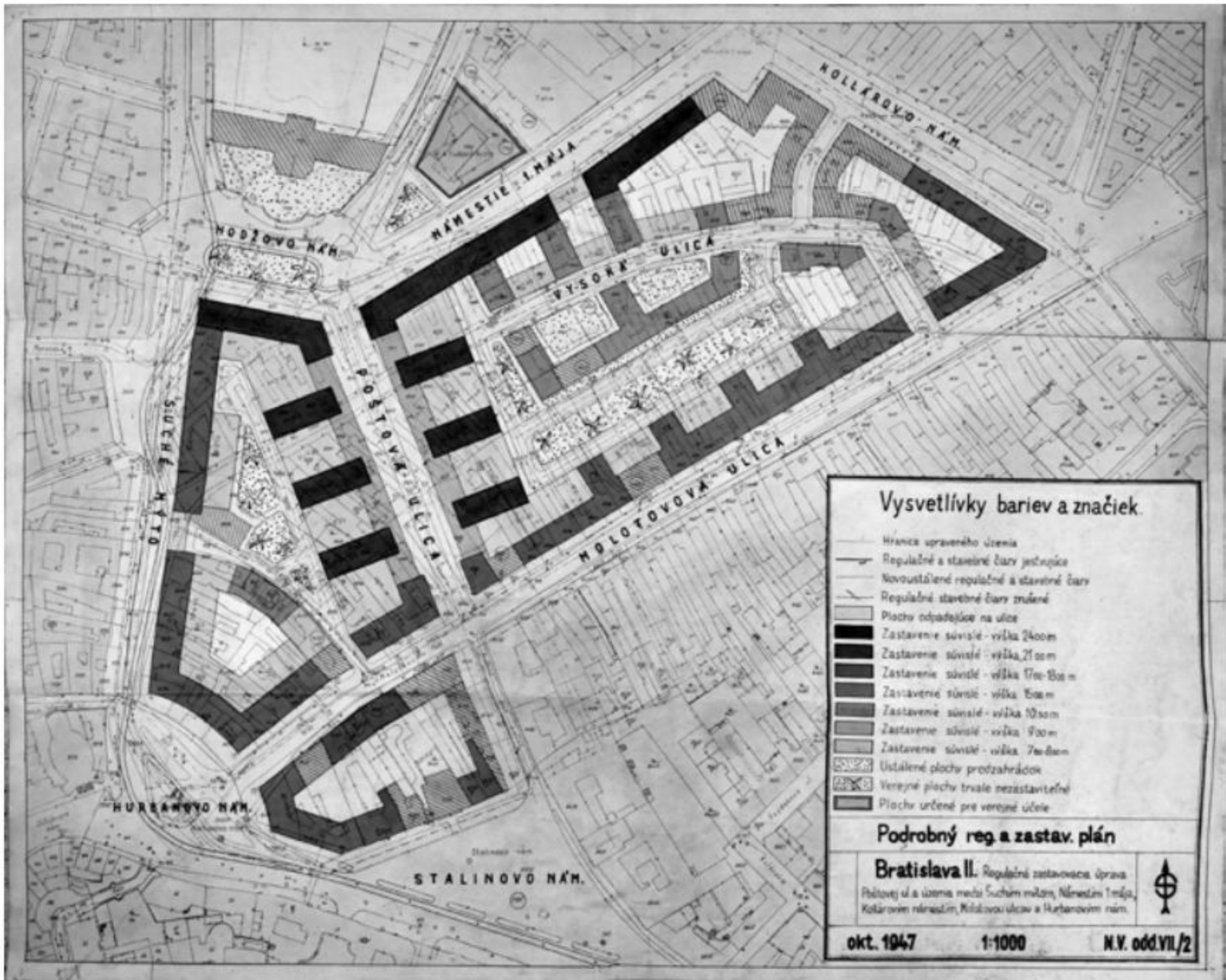


Pohľad do dvora po roku 1934
Zdroj: Forum, 1935

8 Podrobný regulačný a zastavovací plán Obchodnej a okolia z roku 1947 schválil svojím uznesením Národný výbor v Bratislave v marci 1948. Archív hl. mesta Bratislavy, ÚHA, Regulácia mesta Bratislavy / 04, škatuľa č. 840, fascikel č. 55.

9 Tamže.

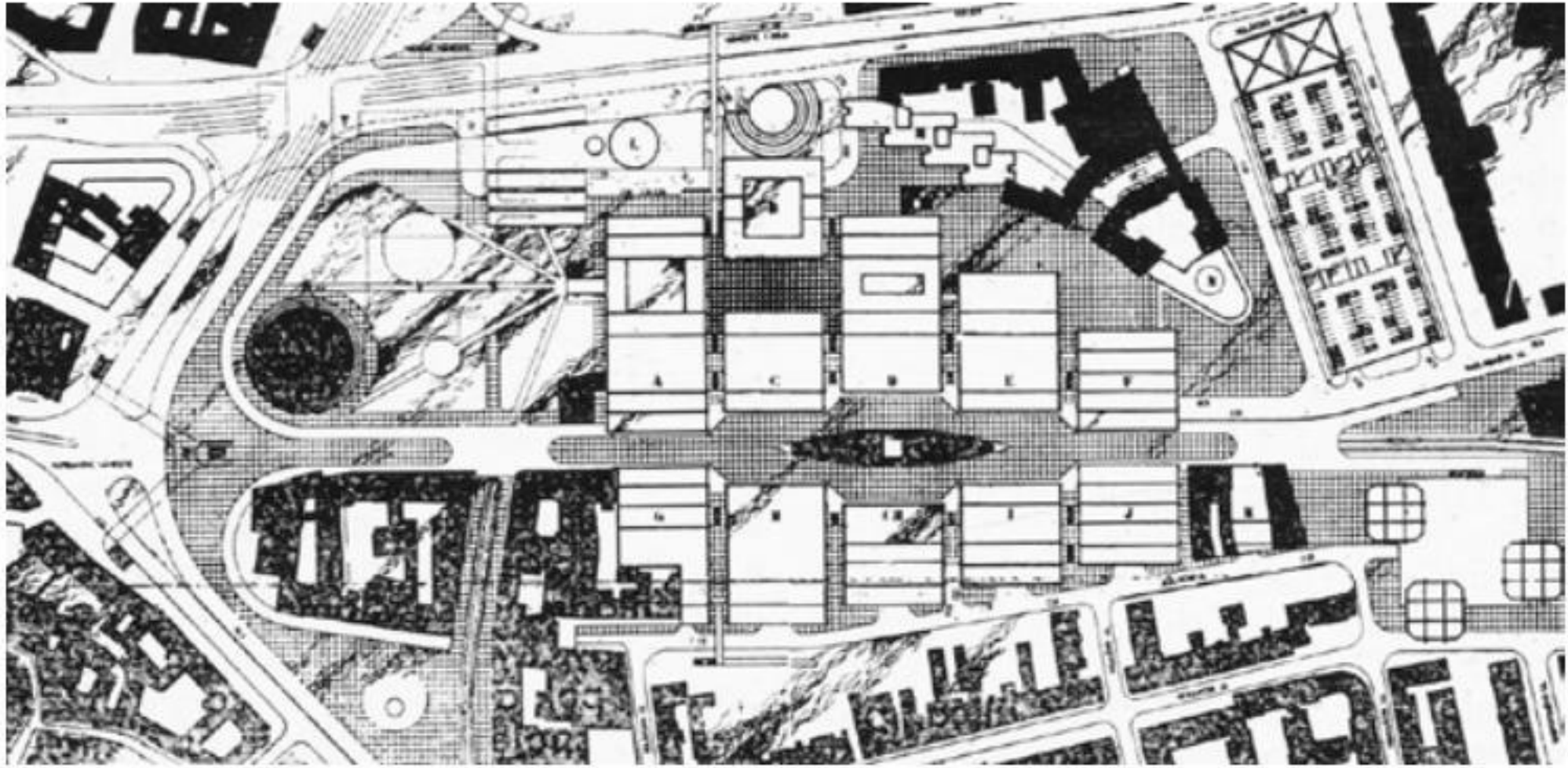
10 Na regulačnom pláne zóny Obchodná ulica pracovali pod hlavičkou Útvaru hlavného architekta mesta Bratislavy 16 architekti (Ivan Marko, Marta Kropiláková, Vladimír Hrdý a ďalší). Plán nebol nikdy schválený. Osobný archív Petra Vodrážku.



Podrobný regulačný a zastavovací plán Poštovej ulice, 1947
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Pohľad zo severného konca Poštovej ulice, ktorý vznikol zbombardovaním domov na Obchodnej ulice, 1951
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Centrum obchodu a služieb, štúdia, Ivan Matušík, 1970
Zdroj: Projekt, 1971



Centrum obchodu a služieb, štúdia, Ivan Matušík, 1970
Zdroj: Projekt, 1971

Nenaplnený zámer megaštruktúry

V sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch minulého storočia vzniklo niekoľko návrhov, ktoré plánovali radikálnu zmenu urbanistickej štruktúry v okolí Obchodnej ulice, pričom uvažovali s takmer úplným odstránením pôvodnej zástavby.¹¹ Existujúcu uličnú sieť mali nahradit' abstraktné kompozície solitérov vytvárajúce multifunkčné megaštruktúry. Dôležitou súčasťou vtedajšieho ponímania výstavby v centre mesta bola dôsledná segregácia pešej a automobilovej dopravy, funkcionalistický prístup s uprednostňovaním obchodno-spoločenskej funkcie a prísne selektívna pamiatková ochrana historických štruktúr. Pôvodná zástavba Obchodnej ulice bola považovaná z pamiatkarského hľadiska za nehodnotnú. Ulica sa mala zmeniť na širokú pešiu promenádu rámcovanú dlhými horizontálami obchodnej vybavenosti a výškovými dominantami kancelárskych budov. Jej útroby mali pritom poskytnúť priestor na parkovanie dvoch tisícok áut a koridor pre plynulé prúdenie dopravy. Žiadna radikálna prestavba Obchodnej sa však neuskutočnila. Tento spôsob uvažovania o mestskej štruktúre pripomína len izolovaný objekt hotela Forum (J. Hauskrecht, 1989), ktorý paradoxne realizovali v čase, keď modernú urbanistickú paradigmu odmietalo už aj slovenské prostredie. Pochybnosti nad vitalitou tejto koncepcie v kontexte Obchodnej ulice potvrdzuje aj dlhodobá neschopnosť jej integrácie do okolitého prostredia. V tejto súvislosti sa ako problematická javí najmä mierka parteru a veľkosť i úprava plochy, ktorá

11 Ide o návrhy zo súťaže na obchodno-spoločenské centrum z roku 1968, o štúdiu Ivana Matušika z roku 1970 ale napríklad aj o návrhy Imricha Bárta či Štefana Svetka z roku 1982. Záriš, František: Súťaž na obchodno-spoločenské centrum v Bratislave. Projekt, 11, 1969, č. 1 - 2, s. 8 - 23. Karfík, Vladimír: Centrum, na ktoré sa čaká. Projekt, 13, 1971, č. 4, s. 185 - 195; Dulla, Matúš: Obchodná ulica v Bratislave. Polemika o charaktere širšieho obytného mestského centra. Projekt, 26, 1984, č. 4 - 5, s. 10 - 14.

vznikla ustúpením budovy od uličnej čiary. Práve tieto danosti sa od deväťdesiatych rokov usilovali eliminovať zásahy v podobe drobných dočasných dostavieb v jej predpolí. Tie však v konečnom dôsledku len definitívne znefunkčnili vzťah budovy a ulice.

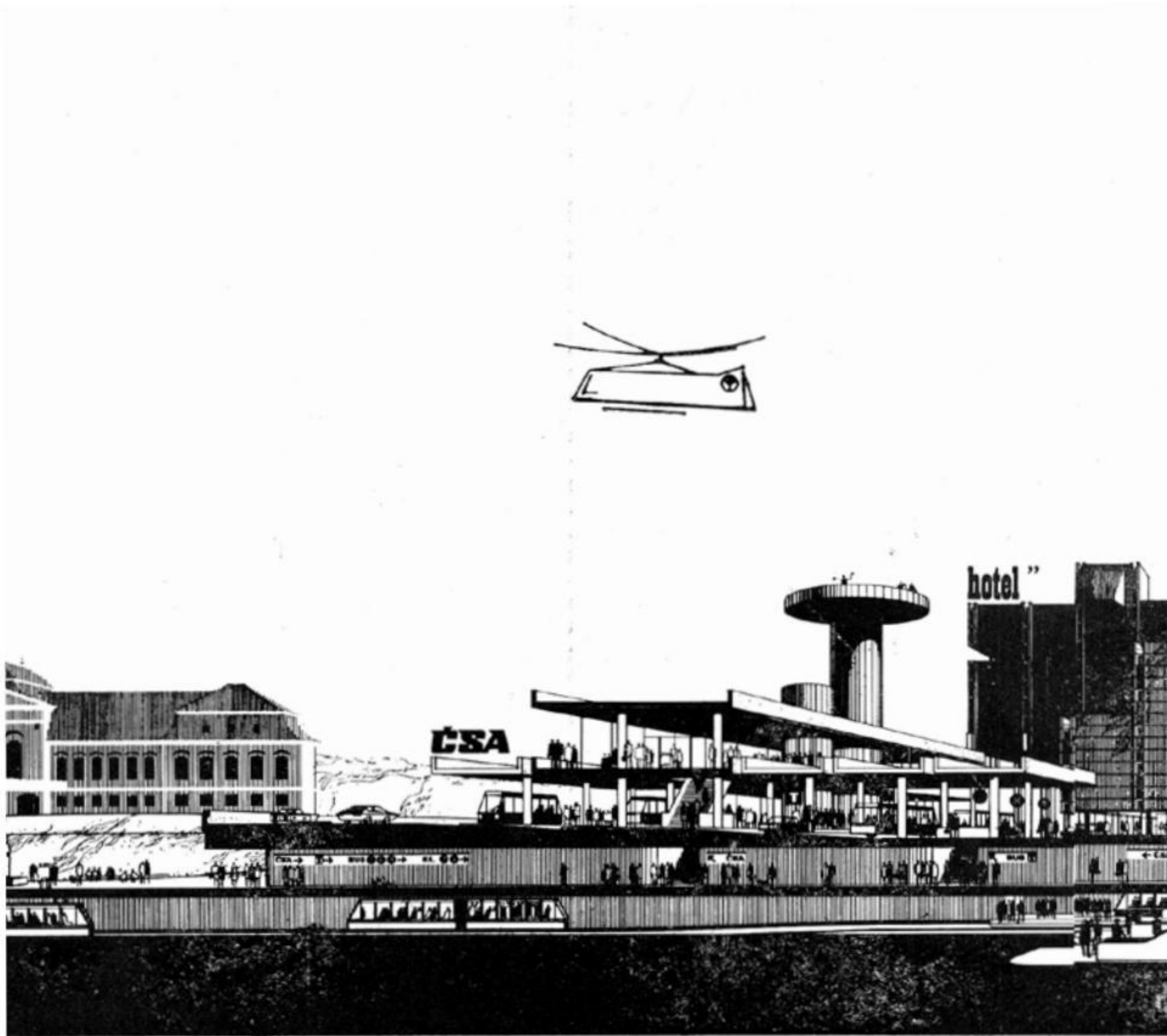
Hodnota mutácie

Postmoderná zmena paradigmy v plánovaní mesta priniesla v osemdesiatych rokoch minulého storočia nové názory na Obchodnú ulicu. Vtedajšie analýzy už neodmietali celú zástavbu ako nehodnotnú, ale v zmysle pluralitného a inkluzívneho pohľadu na históriu ulice vnímali jej podobu ako základ pre budúcu formálne aj typologicky rozmanitú výstavbu. Pozoruhodne túto zmenu paradigmy zachytil Matúš Dulla, keď v roku 1984 porovnal tri názory na urbanistické riešenie Obchodnej, ktoré vznikli paralelne v roku 1983, a predsa odrážali diametrálne odlišné prístupy k miestu.¹² Dulla konfrontoval modernistický pohľad Štefana Svetka a Imricha Bárta, ktorí v území navrhovali „solitérne objekty vo voľnej zástavbe“,¹³ s postmoderným prístupom Ivana Marka, ktorý rešpektoval existujúcu parceláciu aj väčšinu budov v území.¹⁴ Bol to nakoniec práve postmoderný, históriu a organický vývoj štruktúry rešpektujúci, prístup, čo dominoval aj v architektonicko-urbanistickej súťaži na Obchodnú ulicu v roku 1988. Väčšina ocenených návrhov rešpektovala pôvodnú parceláciu a hmotovú rozmanitosť ulice a eliminovala

12 Územný plán zóny vypracoval kolektív ÚHA pod vedením Imricha Bárta, koncept územného plánu spracoval kolektív z ŠPTÚ pod vedením Štefana Svetka a urbanistická štúdia vznikla na Stavoprojekte pod vedením Ivana Marka. Dulla, Matúš: Obchodná ulica v Bratislave. Polemika o charaktere širšieho obytného mestského centra. Projekt, 26, 1984, č. 4 - 5, s. 10 - 14.

13 Tamže, s. 11.

14 Vývoj názorov približuje aj Moncof, Milan: Obchodná ulica znova na programe? Projekt, 30, 1988, č. 10, s. 39 - 40.



MIEROVÉ NÁMESTIE

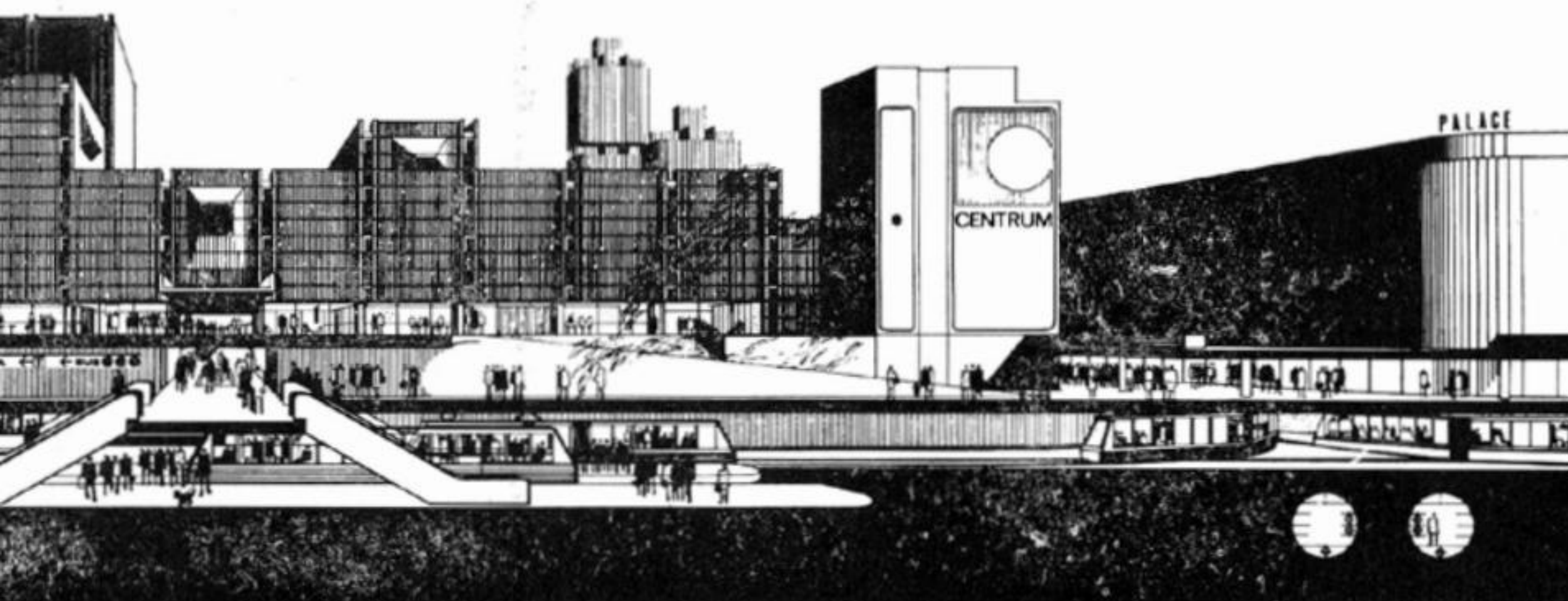
RÝCHLOSTNÁ KOMUNIKÁCIA

ODBAVOVACIA BUDOVA ČSA
"AUTOBUSY ČSA"

STANICA MESTSKÝCH AUTOBUSOV/TAXI/
PASÁŽ PRE CHODCOV
PODZEMNÝ ÚSEK ELEKTRICKEJ DRÁHY

HOTEL

POM POTRAVIN



VÝŠKOVÉ ADMINISTRATÍVNE BUDOVY

VSTUPY DO NÁKUPNEJ GALÉRIE

PRESTUPNÁ STANICA

PEŠIA OBCHODNÁ ULICA
ELECTRICKÁ DRÁHA / OBCHODNÁ ULICA /
MONTÁŽNY KANÁL / KOLEKTOR

plošné búranie.¹⁵ Dobový záujem o Obchodnú ulicu, ktorá sa stala určitým laboratóriom testovania nových prístupov k urbanistickému plánovaniu, potvrdzuje rad výskumov a štúdií, čo vznikli na prelome osemdesiatych a deväťdesiatych rokov.¹⁶

Postmoderný pohľad na mesto, ktorý rovnocenne hodnotil všetky historické stavebné vrstvy a rátať s prirodzenou postupnou prestavbou ulice v zmysle existujúcej štruktúry, rešpektujúc tak jej ráz urbánnej mutácie, ovplyvnil aj podobu regulačného plánu, čo sa na útvare hlavného architekta pripravoval na začiatku deväťdesiatych rokov.¹⁷ Stavebné intervencie, ktoré pribudli na Obchodnej ulici po roku 1990, možno vo všeobecnosti považovať za „neofunkcionalistické“ implantáty, ktoré intuitívne sledujú regulačné princípy z tridsiatych rokov minulého storočia. Dvíhanie hladiny zástavby, otváranie a spriechodňovanie dvorov i zmena ich funkcie tak predstavujú pomalé završenie premeny periférnej uličnej urbanistickej štruktúry z lineárneho na zložitejší mestský priestor a potvrdzujú vitalitu urbánnej mutácie. O to paradoxnejšie pôsobí stanovisko odbornej pamiatkarskej obce, ktorá v roku 2000 v rámci prípravy zásad ochrany pamiatkovej zóny Bratislava vyhodnotila stavebné zásahy rešpektujúce reguláciu z roku 1929 ako rušivé.¹⁸

Aktuálny spôsob regulácie výstavby na Obchodnej ulici zo strany Stavebného úradu aj Krajského

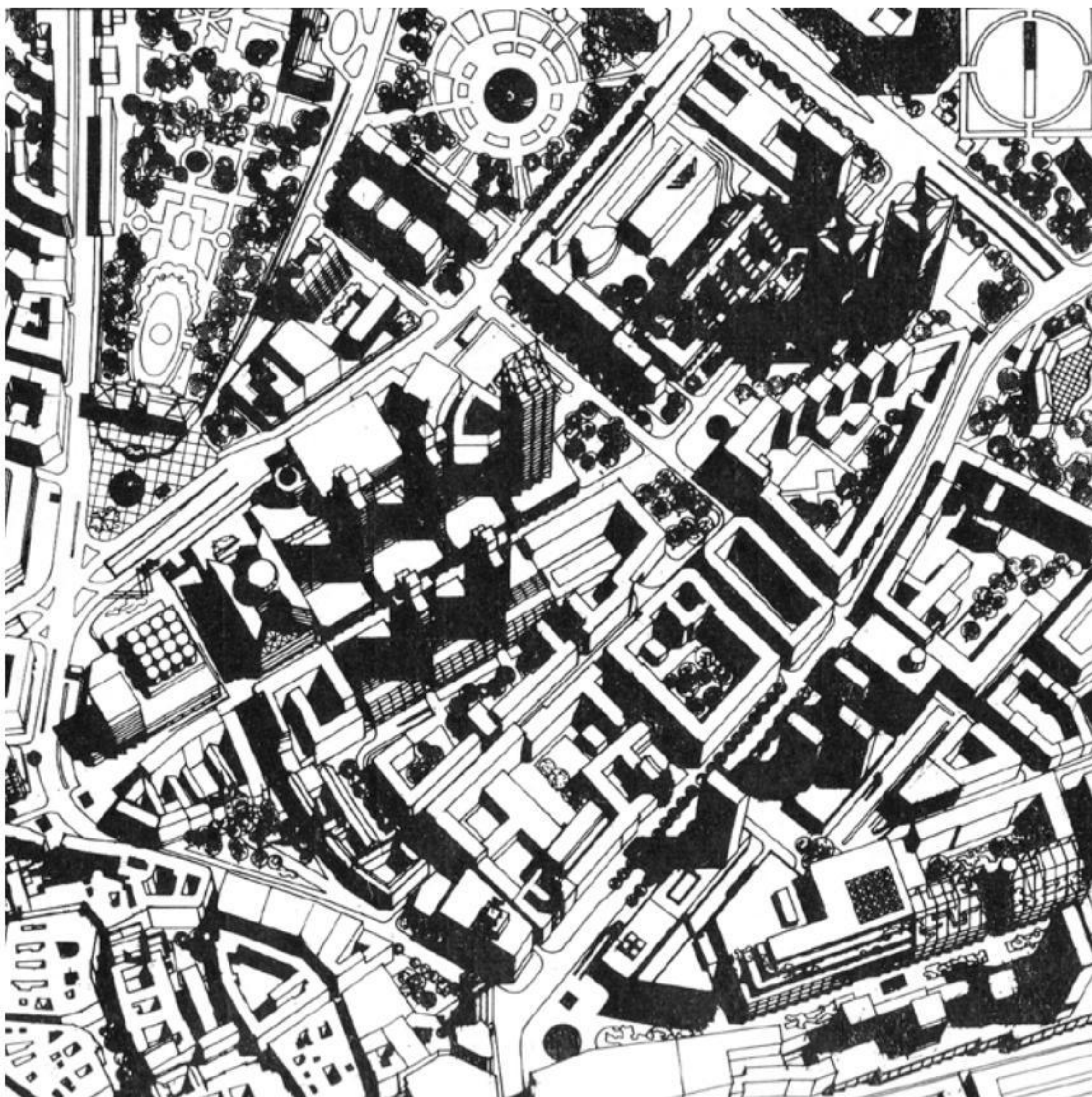
15 Výsledky architektonicko-urbanistickej súťaže Bratislava – Obchodná ulica 1988. Projekt, 30, 1988, č. 10, s. 41 – 52.

16 Pozri napríklad Husák, Vladimír – Bogár, Michal – Frečer, Miroslav: Obchodná ulica. Projekt, 31, 1989, č. 7 – 8, s. 43 – 47.

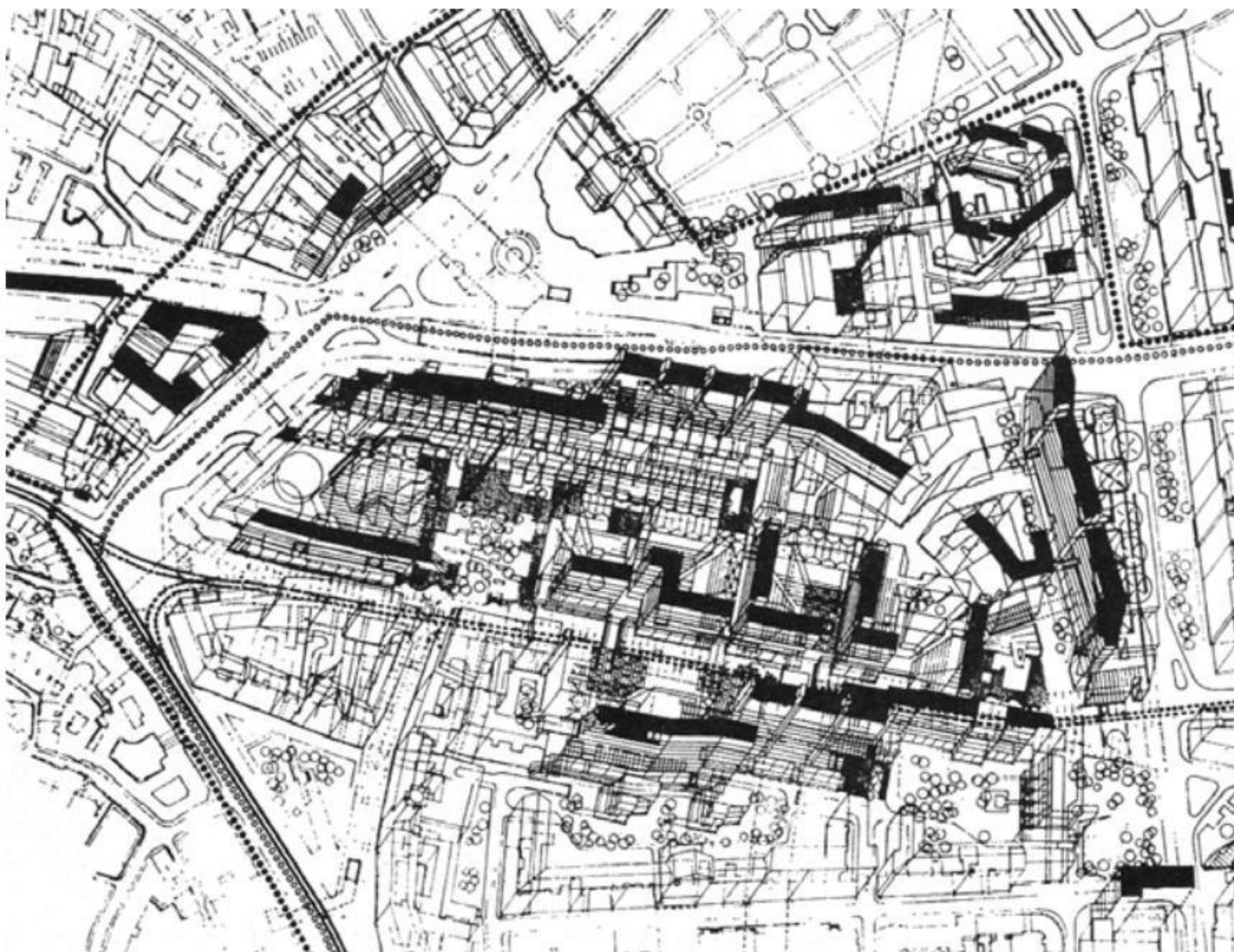
17 Obchodná ulica, regulačný plán zóny. I. Marko, M. Kropiláková, V. Hrdý, A. Bacová, M. Mašek, P. Meleg a kol., 1991.

18 Gregorová, Jana: Moderné v tradičnom – hlavný problém koncepcie pamiatkovej obnovy Pamiatkovej zóny centrálnej mestskej oblasti Bratislava. Projekt, 49, 2007, č. 1, s. 20 – 27.

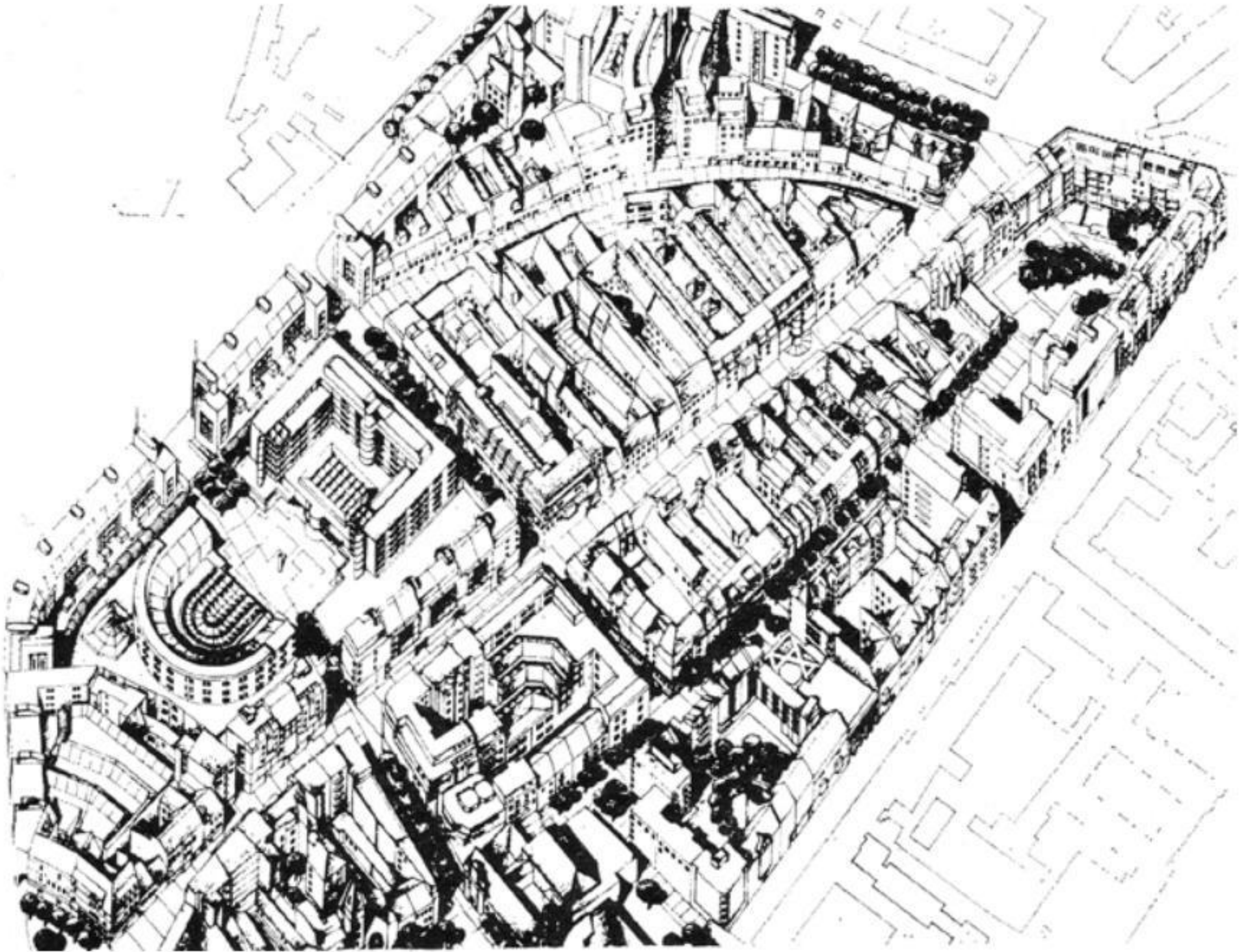
pamiatkového úradu ochraňuje stopy historického organického vývoja v území aj výstavbu, čo vznikla v zmysle regulácie z roku 1929. Do určitej miery sa tak aplikujú princípy regulačného plánu z roku 1991.



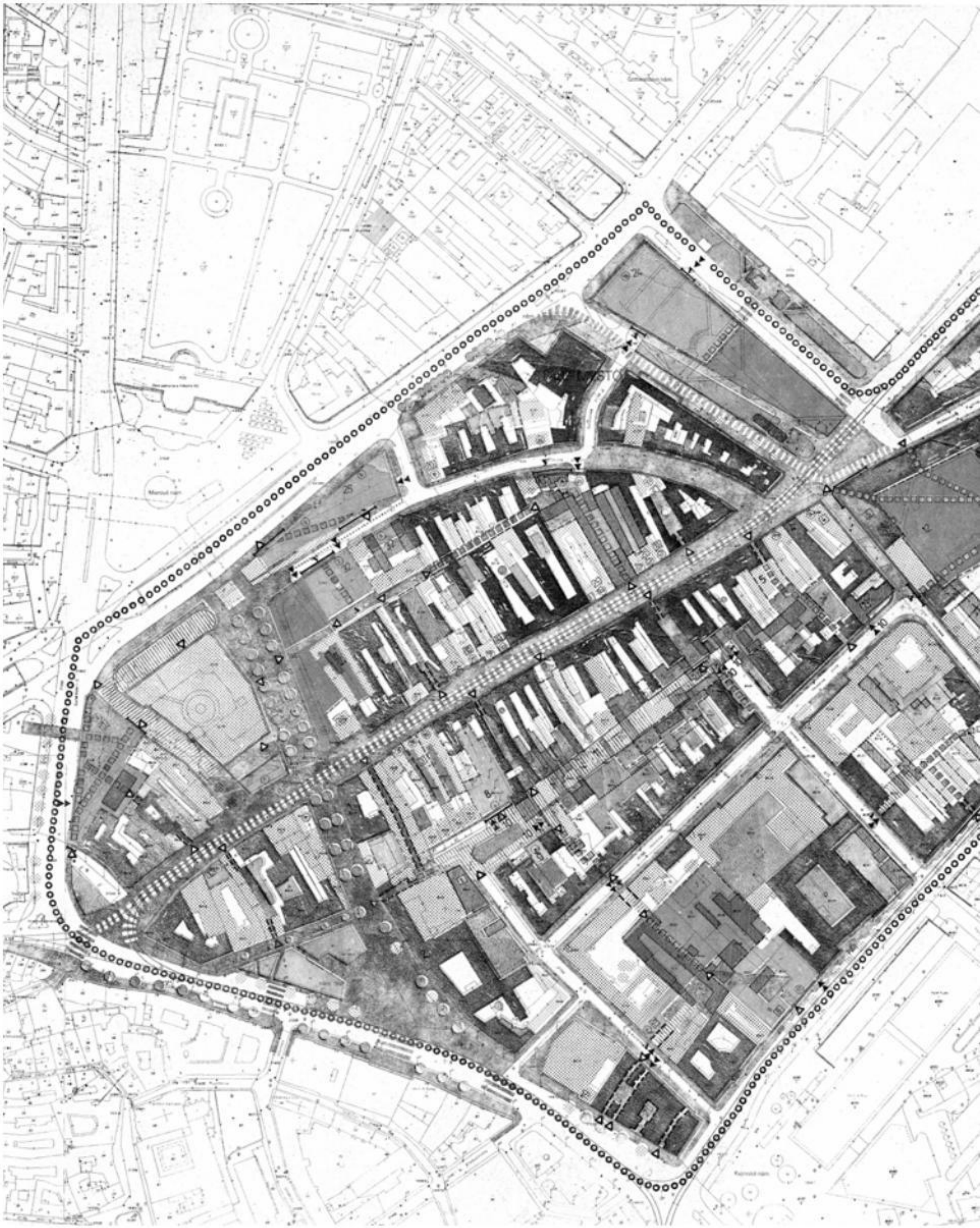
Územný plán zóny Obchodná, Imrich Bárta a kolektív, 1983
Zdroj: Projekt, 1984



Koncept územného plánu zóny Obchodná, Štefan Svetko a kolektív, 1983
Zdroj: Projekt, 1984



Urbanistická štúdiá Obchodnej ulice, Ivan Marko a kolektív, 1983
Zdroj: Projekt, 1984





LEGENDA:

- NAVRHOVANÉ OBJEKTY
- OBJEKTY URČENÉ NA PAMIAJKOVÚ OBNOVU
- OBJEKTY URČENÉ NA PRESTAVBU
- OBJEKTY URČENÉ NA UDRŽBU A BEŽNÚ OBNOVU
- OBJEKTY URČENÉ NA ODSTRANENIE
- POTENCIÁLNE PLOCHY PRE VÝSTAVBU
- POTENCIÁLNE PLOCHY PRE VÝSTAVBU SO ZVÝŠENÝM PAMIAJKÁRSKYM ZÁUJOMOM
- PEŠIE VEREJNÉ PRIESTORY/APRECHODY
- PEŠIE PRIESTORY S KORIDOROM MHD
- PEŠIE PRIESTORY S OBLUŽNOU DOPRAVOU
- EKZISTUJÚCE PASAŽE A PRECHODY
- NAVRHOVANÉ PASAŽE A PRECHODY
- ZÁVAZNÉ ZACHOVÁVANÁ SADOVNÍCKA ÚPRAVA
- ZÁVAZNÉ NAVRHOVANÁ SADOVNÍCKA ÚPRAVA
- ZÁVAZNÉ ZACHOVÁVANÉ SOLITÉRY
- ZÁVAZNÉ NAVRHOVANÉ STROMORADIE
- HRANICA RIEŠENÉHO ÚZEMIA
- STAVEBNÁ ČIARA
- ULIČNÁ ČIARA
- HRANICA POZEMKU PRE VÝSTAVBU
- HRANICA PODZEMNEHO PODLAŽIA-PRESAHUJÚCA STAVEBNÝ POZEMOK
- ZÁVAZNÉ ZACHOVÁVANÁ PŮVODNÁ PARCELÁCIA
- PEŠÍ PRECHOD
- AUTOMOBILOVÝ PREJAZD
- PRECHOD A PREJAZD
- VJAZD DO PODZEMNÝCH GARÁŽÍ A SKLADOV
- UMIESTNENIE PÉŠEHO VÝPUPU
- ZÁVAZNÁ FUNKCIA
- ODPORÚČANÁ FUNKCIA
- OS PODZEMNÝCH INŽINJERSKÝCH SIETÍ

STARÉ MESTO

ZÁVAZNÉ FUNKCIE:

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| 1 HOTEL PALACE | 18 TELEKOM. ÚSTREDNÁ |
| 2 KOSTOL MILOSRDNÝCH | 19 DOM UMENIA, KLUB |
| 3 SYNAGOGA | 20 KINO |
| 4 MALÝ BAŠA | 21 SLUŽBY |
| 5 REMPO | 22 STRAV., KULTÚRA, ADMIN. |
| 6 DOM TEXTILU | 23 STRAVOVANIE |
| 7 NABÝTKO | 24 OBCHODNÝ DOM, PG |
| 8 TRŽNICA | 25 ADMIN., OBCHOD, PG |
| 9 PREDŠKOL. ZARIADENIE | 26 OBCHOD S POTRAVINAMI |
| 10 PODZEM. PG, SKLADY | 27 KAVIAREN, CUKRAREN |
| 11 OBYTNÁ ULICA | 28 OBCHOD, DIELO |
| 12 INTEGR. ŠKOL. ZARIAD. | 29 OBCHOD, BYVANIE, STRAVOV. |
| 13 POŽIAR. VNEMOČNICA | 30 SLUŽBY, BYVANIE |
| 14 ČERPACIA STANICA | 31 VINÁREN |
| 15 JEDALEŇ | 32 OBCHOD, BYVANIE |
| 16 ONKOLOG. KLINIKA | 33 POLYFUNKČNÝ OBJEKT, PG |
| 17 STOMATOL. KLINIKA | |

ODPORÚČANÉ FUNKCIE:

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| 1 GASTRO-SO ZACHOV. TS | 9 ADMINISTRATÍVA |
| 2 RESTAURACNÉ ZARIAD. | 10 OBCHODNÝ DOM |
| 3 MESTSKÉ BYTOVÉ DOPY | 11 POLYFUNKČNÝ DOM |
| 4 DOM DETÍ | 12 SLUŽBY, VÝROB. REMESLA |
| 5 MEST. AREÁL VOČ. ČASU | 13 STRAVOVANIE, VINÁREN |
| 6 STRAVOVANIE | 14 SLUŽBY |
| 7 KINO, STRAVOVANIE | 15 BYVANIE |
| 8 CENTRUM ZDROJ. | 16 STRAVOVANIE, BYVANIE |

OBCHODNÁ 6	21, 22, 23	POŠTOVÁ 6	21, 22, 23
OBCHODNÁ 26	21, 22, 23	VYSOKÁ 9	21, 22, 23
OBCHODNÁ 28	21, 22, 23	VYSOKÁ 11	21, 22, 23
OBCHODNÁ 30	21, 22, 23	VYSOKÁ 19	21, 22, 23
OBCHODNÁ 46	21, 22, 23	VYSOKÁ 2	21, 22, 23
OBCHODNÁ 70	21, 22, 23	VYSOKÁ 6	21, 22, 23
OBCHODNÁ 74	21, 22, 23	VYSOKÁ 22	21, 22, 23
OBCHODNÁ 170	21, 22, 23	VYSOKÁ 24	21, 22, 23
OBCHODNÁ 21	21, 22, 23	VYSOKÁ 26	21, 22, 23
OBCHODNÁ 25	21, 22, 23	VYSOKÁ 32	21, 22, 23
OBCHODNÁ 31	21, 22, 23	VYSOKÁ 34	21, 22, 23
OBCHODNÁ 33	21, 22, 23	29. AUGUSTA 2	21, 22, 23
OBCHODNÁ 43	21, 22, 23	29. AUGUSTA 6	21, 22, 23
OBCHODNÁ 45	21, 22, 23	29. AUGUSTA 1	21, 22, 23
OBCHODNÁ 47	21, 22, 23	29. AUGUSTA 5	21, 22, 23
OBCHODNÁ 49	21, 22, 23	29. AUGUSTA 5a	21, 22, 23
OBCHODNÁ 51	21, 22, 23	29. AUGUSTA 5b	21, 22, 23
POŠTOVÁ 3	21, 22, 23	MIEROVÉ NAM. 2	21, 22, 23
POŠTOVÁ 13	21, 22, 23	MIEROVÉ NAM. 6	21, 22, 23
POŠTOVÁ 15	21, 22, 23	MIEROVÉ NAM. 8	21, 22, 23

JEDLIKOVA 8	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 7	21, 22, 23
JEDLIKOVA 13	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 9	21, 22, 23
JEDLIKOVA 15	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 13	21, 22, 23
JEDLIKOVA 17	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 2	21, 22, 23
JEDLIKOVA 23	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 8	21, 22, 23
JEDLIKOVA 25	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 10	21, 22, 23
JEDLIKOVA 27	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 12	21, 22, 23
JEDLIKOVA 29	21, 22, 23	MICKIEWICZOVA 14	21, 22, 23
JEDLIKOVA 31	21, 22, 23	KOLARSKA 6	21, 22, 23
JEDLIKOVA 8	21, 22, 23	KOLARSKA 13	21, 22, 23
JEDLIKOVA 16	21, 22, 23	MARIANSKA 6	21, 22, 23
JEDLIKOVA 18	21, 22, 23	MARIANSKA 1	21, 22, 23
JEDLIKOVA 20	21, 22, 23	MARIANSKA 13	21, 22, 23
JEDLIKOVA 22	21, 22, 23	RADLINSKEHO 10	21, 22, 23
JEDLIKOVA 24	21, 22, 23	NAM. 1. MAJA 18	21, 22, 23
JEDLIKOVA 26	21, 22, 23		
JEDLIKOVA 28	21, 22, 23		
SPITALSKA 17	21, 22, 23		
SPITALSKA 53	21, 22, 23		
HEYDUKOVA 33	21, 22, 23		

**OBCHODNÁ ULICA
BRATISLAVA**

REGULAČNÝ PLÁN ZÓNY - 1. NAVRĤ

NAZOV VÝKRESU : **KOMPLEXNÝ NAVRĤ REGULATÍV** MIERKA : **1:1000**

AUTORI :
 AKAD. ARCH. I. MARKO
 ING. ARCH. S. KRSTIČAKOVA
 ING. ARCH. V. NEDÍ
 ING. ARCH. J. SÁBLIČKA, CSc.
 ING. ARCH. S. BACIČKA
 ING. ARCH. P. MELEŠ
 DOC. ING. ARCH. P. GAL, CSc.
 ING. ARCH. S. KOVÁČ, CSc.
 DOC. ING. RICH. P. VOZRAŽKA, CSc.
 SPOLUPRÁCA :
 ING. ARCH. L. KRALIK
 ING. ARCH. S. PERŽEL
 ING. ARCH. P. KOŠNÁČ
 DOPRAVA :
 ING. J. MORAVIEK, CSc.
 EKONOMIA :
 ING. O. VOJTOŠEKOVÁ
 KÓORDINÁTOR :
 ÚTVAR PLÁNOVÉHO ARCHITENTA MESTA BRATISLAVY
 ZÁK. ČÍSLO : 9117 JUN 1991

Regulačný plán zóny Obchodná, Ivan Marko a kolektív, 1991
 Zdroj: Archív profesora Vozrážku, Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry





Formálna a funkčná rozmanitosť dnešnej Obchodnej ulice, 2019
Foto: Olja Triaška Stefanovič

KAMENNÉ NÁMESTIE

II

typológia mestských situácií

od periférie k
novému centru

Typ:	terrain vague, kontajner
Prípadová štúdia:	Kamenné námestie
Ostatný výskyt:	Trnavské mýto
Kľúčové formatívne plány:	Regulačný rozvojový plán mesta, 1917; Regulačný plán územia, 1934; súťaž na kultúrno-spoločenské centrum, 1960; Územný plán zóny, 2005
Kľúčové neformatívne plány:	Regulačná štúdia Veľkej Bratislavy, 1925; víťazný návrh súťaže na regulačný plán mesta, 1929; súťaž na urbanistické riešenie okolia Kamenného námestia, 1957



Terrain vague – Je urbánna kategória dvojznačnej, respektíve nejednoznačnej povahy. Používame ju v takom zmysle, ako ju definoval I. Solà-Morales. Ide o miesta, ktoré sú prázdne, voľné, zbavené aktivity, neproduktívne či zastarané a súčasne nejasné, nedefinované, vágne, bez pevných limitov a jasnej budúcnosti¹. Môže ísť o územia, čo stratili svoju pôvodnú funkciu, chátrajú alebo sú zvyškové v kontexte existujúceho mestského tkaniva. V našom prípade máme na mysli miesto, ktorého architektonické, resp. urbanistické hodnoty boli opakovane spochybňované, miesto, kde architekti opakovane navrhovali radikálne prestavby, miesto, ktoré bolo opakovane integrované do rozvíjajúcej sa mestskej štruktúry a opakovane chátralo a napriek tomu je dnes „privilegovaným miestom identity, stretnutia súčasnosti a minulosti“ a zároveň jednou z posledných mestských „pevností, kde možno realizovať slobodu jednotlivca alebo malej skupiny“².

Kontajner – touto kategóriou označil Solà-Morales tie miesta, kde sa realizuje „rituál konzumu“. Ide o „miesta, ktoré nie sú celkom verejné, ani úplne súkromné, kde sa produkuje výmena, výdavok, distribúcia darov, ktoré utvárajú násobky konzumu našej vysoko ritualizovanej spoločnosti“³. V tomto prípade používame kategóriu kontajner najmä na označenie rituálu konzumu spojeného s predajom, konzumáciou a ďalšími komerčnými službami.

1 de Solà-Morales, Ignasi: Present and Futures. Architecture in Cities. In: Present and Futures. Architecture in Cities. Exhibition catalogue. Eds: I. de Solà-Morales - X. Costa. Barcelona, Actar, 1996, s. 23.

2 Tamže.

3 Tamže, s. 20.



Kamenné námestie okolo roku 1920
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Kamenné námestie v roku 1937
Zdroj: Josef Hofer, Archív hlavného mesta SR Bratislavy

Územie, ktoré dnes nesie pomenovanie Kamenné námestie, bolo súčasťou osady, neskôr predmestia sv. Vavrinca, čo sa rozvíjalo na východ od mestských hradieb popri hlavnej hradskej spájajúcej Bratislavu s Trnavou. Po tom, ako Bratislava získala v roku 1291 výsadu kráľovského mesta, začala sa aj programová obnova mesta zničeného predchádzajúcimi vojnami. V období na prelome 13. a 14. storočia bol stanovený priebeh a ráz mestského opevnenia, ktoré spravidla reagovalo na topografiu miesta a existujúcu cestnú sieť. V mnohých prípadoch však doslova pretínalo predmestské osady. Tak to bolo aj v prípade osady sv. Vavrinca, ktorú hradby rozdelili na dve časti. Tá časť osady, čo sa ocitla za hradbami a na ktorej sa nachádza aj dnešné Kamenné námestie, bola dokonca v roku 1528 zbúraná v rámci opatrení proti tureckému nebezpečenstvu. Na začiatku 18. storočia však už na predmestí sv. Vavrinca existovala súvislá zástavba. Jej hlavnú kostru tvorila Špitálska ulica, pomenovaná podľa mestského špitálu postaveného ešte v 13. storočí (budova nemocnice s kostolom bola do dnešnej podoby prestavaná v roku 1830). Práve v tom čase sa po prvý raz v dokumentoch spomína aj Steinmetzplatz, respektíve Kőfaragó tér (Kamenárske námestie). Tento urbanistický priestor sa sformoval na začiatku Špitálskej v priamej nadväznosti na ulicu ako náprotivokestskej nemocnice umiestnenej na protiláhlej strane ulice. Na mapách mesta z roku 1765 je námestie vyznačené ako obdĺžnikový priestor s rozlohou približne 400 m². Z troch strán ho vymedzovali domy kamenárov, ktorých dielne dali miestu aj pomenovanie. Námestie bolo teda najmä pracovnou plochou, kde majstri kamenári realizovali svoje remeslo. Časť pozemkov aj stavieb vlastnila známa kamenárska rodina Rumpelmayerovcov, z ktorej pochádzal napríklad aj architekt Viktor Rumpelmayer (1830 – 1885). Plochu námestia z troch strán ohraničovala kompaktná dvoj- až štvorpodlažná

zástavba. Výraznejší bol južný front, čo súčasne oddeľoval námestie od susedného Tržného námestia (dnes Námestie SNP). Väčšina zástavby mala rovnaký funkčný program: obchodné alebo výrobné priestory na prízemí a obytné plochy na zvyšných horných poschodiach. Z architektonického hľadiska išlo o tradičnú zástavbu so sedlovými strechami, vertikálnymi oknami a striedmym neobarokovým ornamentom.

Od predmestia k centru mesta

Po zbúraní hradieb a zjednotení predmestí s vnútorným mestom začal blok nadobúdať nové postavenie. Susedné Tržné námestie sa postupne menilo na najvýznamnejší trhovú a obchodný priestor v meste. Súčasne vzrástol aj význam Dunajskej, ale najmä Špitálskej ulice, ktorá sa stala jednou z kľúčových mestských radiál. V polovici 19. storočia námestie zmenilo meno. Začala sa používať nemecká a maďarská verzia dnešného pomenovania, Steinplatz, respektíve v maďarčine Kő-tér. Spolu s útlmom remeselnej výroby na sklonku 19. storočia sa postupne menilo aj funkčné využitie tohto priestoru. Remeselníkov nahradili trhovníci. Napríklad v tridsiatych rokoch 20. storočia bolo námestie miestom kvetinového trhu. V tom čase bola už jeho plocha čiastočne vydláždená a architektonickou dominantou bola náročná budova Hotela Rudolf. Kamenné námestie bolo súčasťou pomerne veľkého trojuholníkového bloku, vymedzeného Špitálskou, Dunajskou, Richardovou (dnes Rajska) a Tržným námestím (dnes Námestie SNP). Ulice ohraničujúce blok lemovala súvislá zväčša dvojpodlažná zástavba remeselníckych domov s úzkymi dvorovými traktmi na dlhých parcelách. Vnútro bloku tvorili až do začiatku minulého storočia záhrady.

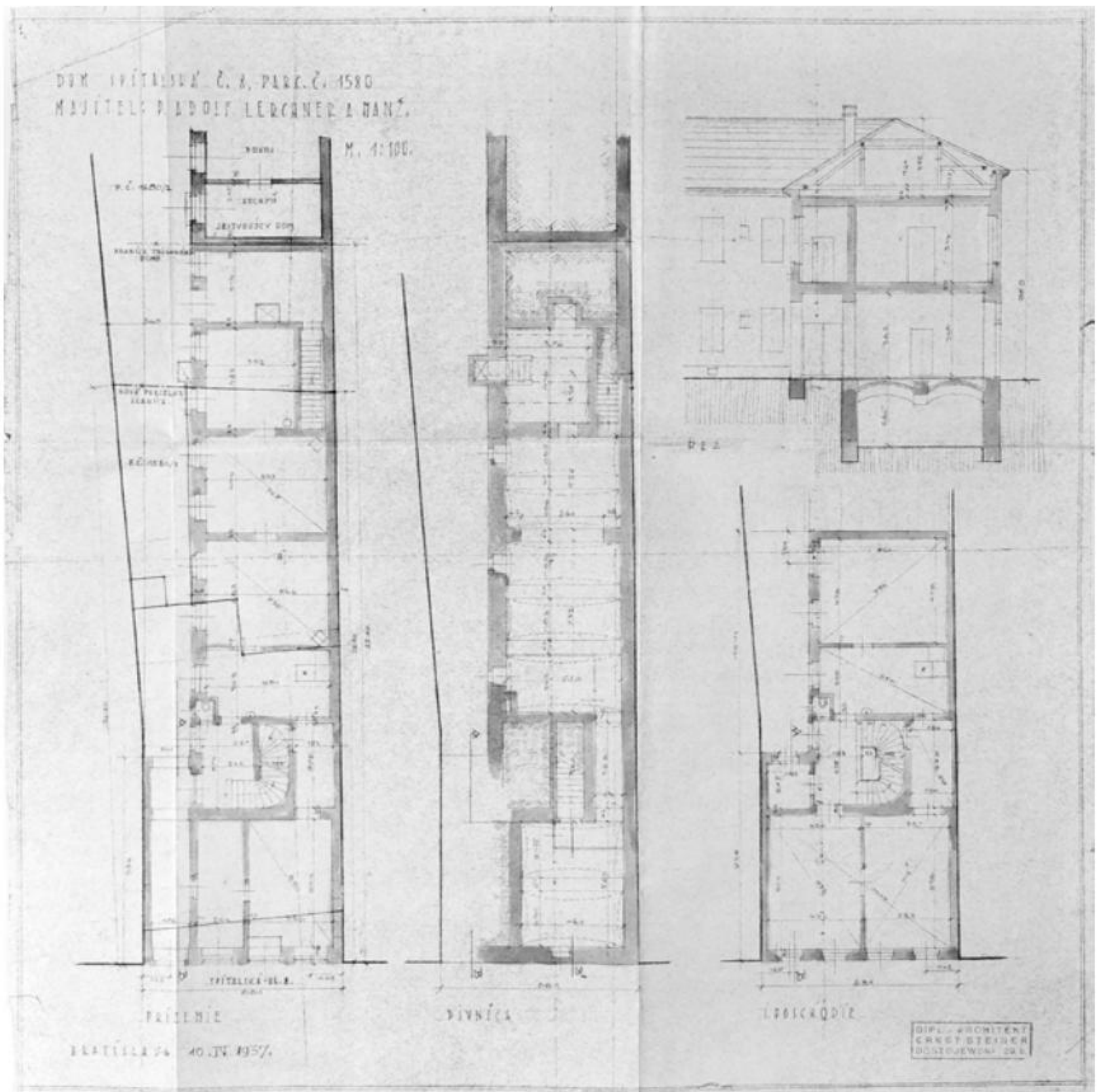
Prvý návrh na výraznejšie zmeny územia v okolí Kamenného námestia priniesol vo svojom regulačnom pláne mesta Antal Palóczi. Špitálsku ulicu navrhoval radikálne rozšíriť do



Mestská štruktúra východného predmestia okolo roku 1920
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Pôvodná zástavba v okolí Kamenného námestia, Budova na Špitálskej č. 8 okolo roku 1937
Zdroj: Ateliér Korper, Archív hlavného mesta SR Bratislavy









Budova na Špitálskej č. 8, výkres k búraciemu povoleniu, 1937
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

REGULAČNÁ A ZASTAVOVACIÁ ÚPRAVA BLOKOV MEDZI
ULICAMI: ŠPITÁLSKOU-DUNAJSKOU-REICHARDSKOU A NÁM.
REPUBLIKY, A ŠPITÁLSKOU-PREDLŽENOU CINTORINSKOU-
REICHARDSKOU A LAZARETSKOU.

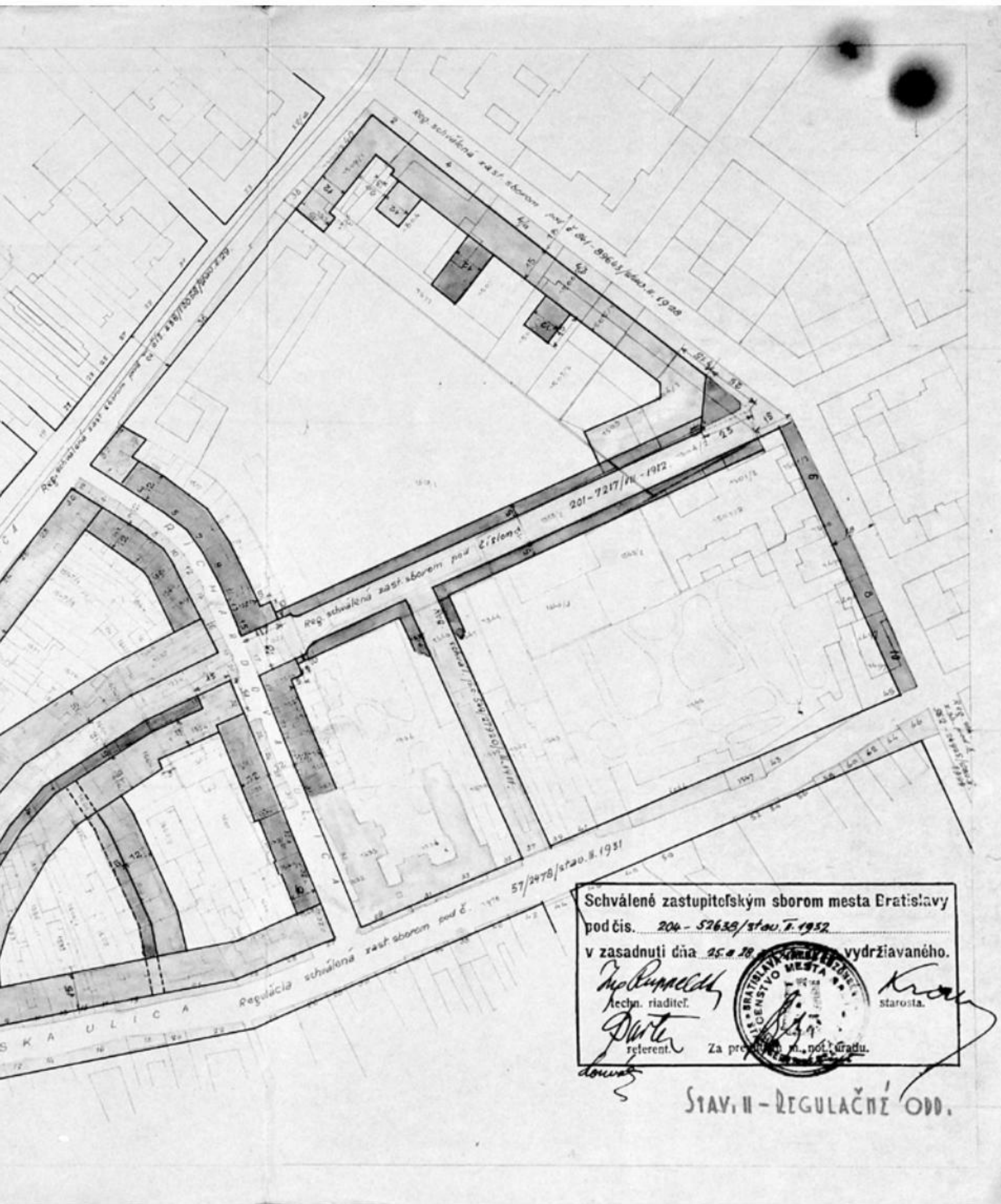
MERÍTKO 1:1440.

VYSVETLIVKY:

-  ZASTAVOVACIÁ VÝŠKA 21 m.
-  -"- -"- 18 m.
-  -"- -"- 15 m.
-  SKORŠIE USTÁLENE REGULÁCIE.
-  PREDZAHŔADKY.
-  PLOCHY ODSTÚPENÉ.



BRATISLAVA, 27. IX. 1933.



Schválené zastupiteľským sborom mesta Bratislavy
pod čis. 204 - 52639/stou. I. 1932
v zasadnutí dňa 25. 8. 33. vydržianého.

Ing. Ruppel
techn. riaditeľ.

Dvorník
referent.

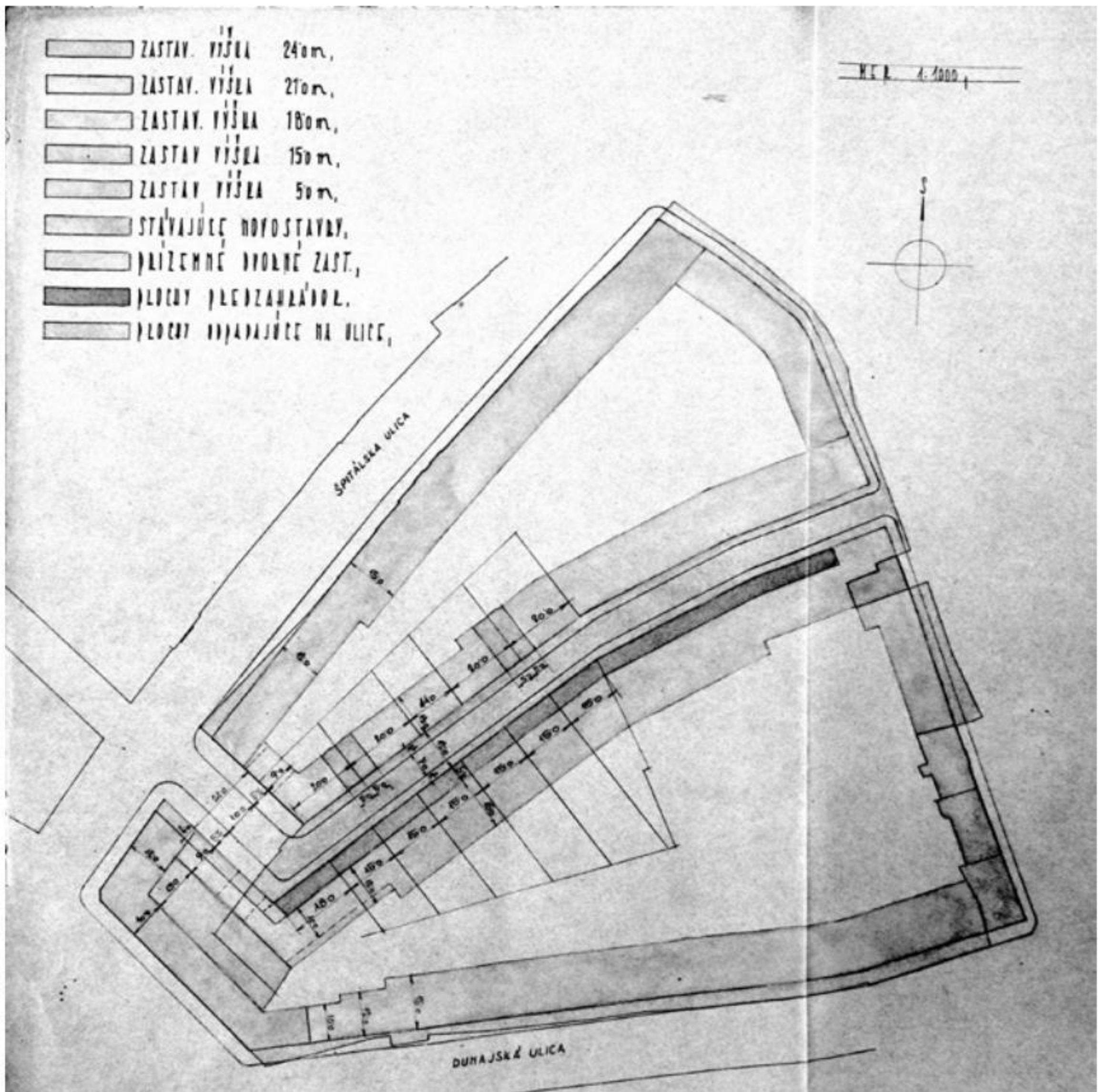
Kraus
starosta.

Seal: MESTO BRATISLAVA, ZASTUPITEL'SKÝ SBOR, LICENŠTVO MESTA N. S. 1938

Za predklad. n. not. úradu.

STAV. II - REGULÁČNÉ ODD.

Regulačná a zastavovacia úprava blokov medzi ulicami : Špitálskou - Dunajskou - Richardskou a Nám.Republiky, 1933
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Doplnenie a čiastočné pozmenenie reg. a zastav. úpravy blokov medzi ul.Špitálskou, Lazaretskou, Dunajskou a Nám.Republiky, 1934
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

podoby mestského bulváru a prepojiť s dnešným Šafárikovým námestím prostredníctvom novej ulice. Jej línia viedla priamo cez priestor Kamenného námestia. Všetky tieto mestské priestory mala rámcovať kompaktná uličná zástavba. Vzhľadom na minimálny stavebný vývoj v území, nemala táto regulácia pred rokom 1918 na jeho podobu žiaden vplyv. V dvadsiatych rokoch 20. storočia sa však situácia zmenila. Oživenie výstavby na východnom predmestí bolo dôsledkom potreby rozšíriť centrum mesta mimo historického jadra. Ako prví sa úlohy zregulovať územie budúceho centra zhostili architekti Alois Balán a Jiří Grossmann. V rámci *Regulačnej štúdie Veľkej Bratislavy* navrhovali zachovať celistvosť bloku vymedzeného Námestím SNP, Špitálskou, Rajskou a Dunajskou. V pomerne schematickom riešení nie je plocha Kamenného námestia vôbec zobrazená. Balán a Grossmann totiž rákali s tým, že časť mesta severne od Grösslingovej ulice bude nutné „úplne prebudovať“, pričom sa nebude dať vyhnúť ani „prerážaniu nových uličných trás a čiastočným premenám rozmerov niektorých blokov“.⁴ Za šťastie Bratislavy považovali skutočnosť, že táto časť mesta bola v tom čase zastavaná „ešte väčšinou nízkymi domčekmi, takže tieto zmeny bude možné previesť bez značnejších finančných obetí“.⁵ Vo svojich návrhoch regulácie uvažovali s tým, že sa rozšíria tie ulice, ktoré budú slúžiť ako obchodné, pričom rákali s hladinou zástavby štyroch poschodí pri hlavných a troch poschodí pri vedľajších komunikáciách. Súčasne ale pripúšťali „aby na miestach polohovo vhodných a finančne veľmi cenných“ boli povolené aj „stavby oveľa vyššie, najmä pre účely obchodné, určité mrakodrapy“.⁶ Podobne rozmýšľali aj autori ocenených návrhov v súťaži na regulačný

4 Balán, Alois – Grossmann, Jiří: *Regulační studie Velké Bratislavy*. Architekt SIA, 25, 1926, č. 1, s. 40.

5 Tamže.

6 Tamže.

plán mesta z roku 1929.

Rastúci tlak na výstavbu v území vyústil nakoniec na začiatku tridsiatych rokov do spracovania regulačnej štúdie v niekoľkých variantoch. Regulačný poradný zbor pritom vychádzal z Palóczyho regulačnej úpravy a z predchádzajúcich uznesení z roku 1929 a 1931. Regulačný a zastavovací predpis územia z roku 1932 zachovával plochu Kamenného námestia, uvažoval však so zvýšením zástavby na 21 metrov. Blok mali v priečnom a v pozdĺžnom smere preťať dve nové ulice. Nová zástavba súčasne mala byť „okrajová, bez akýchkoľvek dvorných krídel“.⁷ Regulované územie pritom určili pre „stavby obytných činžovných domov, alebo obchodné, kancelárske, alebo iné verejné budovy súvisle stavané“.⁸ Nasledujúci návrh z roku 1933 už priestor námestia rešpektuje len čiastočne. Do jeho východného frontu preráža novú ulicu, čo mala pozdĺžne križovať blok. Zástavba vo vnútri niekdajšieho námestia a pozdĺž novej ulice mala byť 18 metrov vysoká. V roku 1934 sa nakoniec ustálil práve tento názor. Blok mala preťať jediná nová ulica široká 12 metrov, smerujúca od Rajskej stredom bloku až po Kamenné námestie, do ktorého východnej časti ústila. Novú ulicu mala vo vnútri bloku lemovať maximálne 15 metrov vysoká zástavba, čo smerom k Špitálskej postupne stúpala až na 21 metrov.⁹

Po zadefinovaní regulácie sa začal blok radikálne meniť. V území sa masívne búralo aj stávalo. V priebehu tridsiatych rokov

7 Zápisnica zo zasadnutia mestského zastupiteľského zboru, dňa 25. a 28. 4. 1932, č. 204/52638/stav. II. 1932. Regulačný a zastavovací predpis územia ohraničeného Špitálskou, Lazaretskou, Dunajskou a Námestím Republiky. Archív hl. mesta Bratislavy, spis č. 124.

8 Tamže.

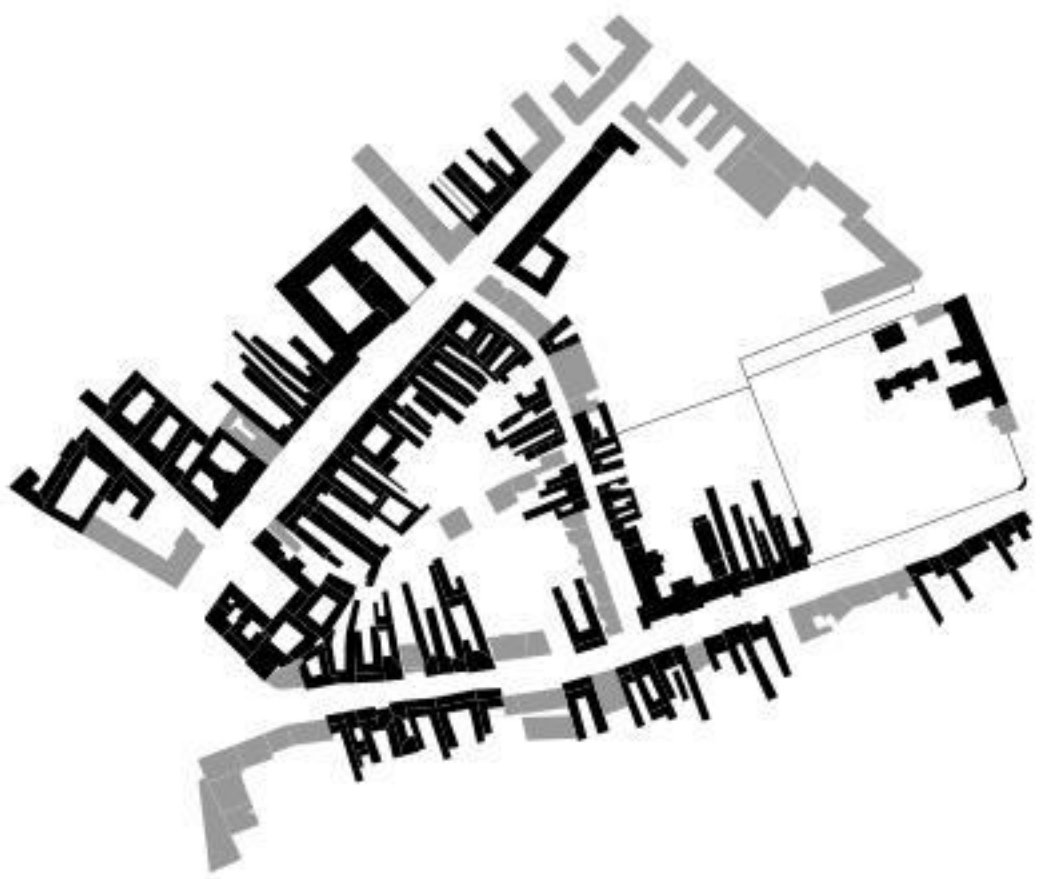
9 Doplňenie a čiastočné pozmenenie regulačnej a zastavovacej úpravy blokov medzi Špitálskou, Lazaretskou, Dunajskou a Námestím Republiky v zmysle výnosu Krajského úradu č. 269636/12-1933 schválené zastupiteľským zborom mesta Bratislavy 26. 2. 1934 pod č. 93/13641/stav. II. 1934. Archív hl. mesta Bratislavy.



1900



Regulačný plán územia, 1934



vplyv regulácie na novú výstavbu



vízia pre Kamenenné námestie a jeho okolie, 1977



2019

Vývoj mestskej štruktúry v okolí Kamenného námestia
a zámerov na jej prestavbu v uplynulom storočí



Juhovýchodný okraj Námestia SNP, september 1950
Zdroj: Archív TASR



Zvyšok pôvodnej zástavby Kamenného námestia, 1955
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV

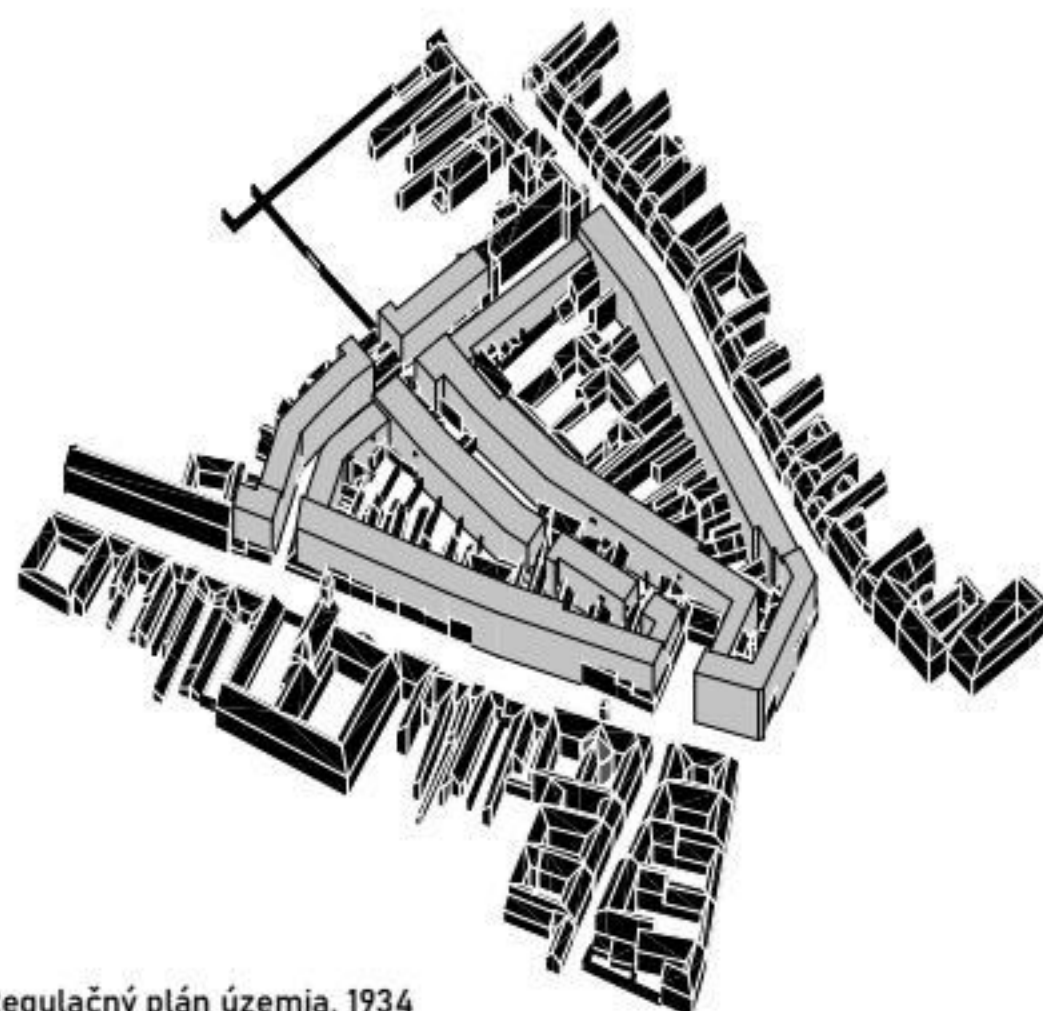
20. storočia do priestoru námestia prenikla moderná architektúra s novou mierkou, formou aj typológiou. Tento trend pokračoval aj v prvých rokoch druhej svetovej vojny. Túto etapu výstavby definitívne ukončili až nálety spojencov na bratislavskú rafinériu Apollo, keď jedna z bômb zasiahla aj južný front Kamenného námestia. Skutočnosť, že regulačná úprava pomerne radikálne zasahovala do pôvodnej topografie miesta spôsobila, že po druhej svetovej vojne sa blok medzi Námestím SNP, Špitálskou, Dunajskou a Rajskou nachádzal v stave „rozostavanosti“. Čiastočne zachované zvyšky nízkej zástavby z 19. storočia dopĺňali moderné šesťpodlažné budovy osadené v území v zmysle novej regulácie. V severnej časti bloku sa už formoval základ novej ulice. Periférna zmes výrobní, skladov, malých prevádzok a nájomných pavlačových domov bola konfrontovaná s novými predajnými, kancelárskymi a bytovými priestormi zodpovedajúcimi zámeru na vytvorenie nového centra mesta. Taký nejednoznačný ráz miesta „v centre a predsa na okraji“ si táto časť mesta udržala až do šesťdesiatych rokov minulého storočia.

Pod vplyvom povojnovej prestavby európskych miest, kde sa uplatňoval prístup plošných asanácií a veľkorysej výstavby moderných solitérov, ale aj vďaka spoločenskej situácii, kde zoštátnenie vlastníctva a autoritatívny režim umožňovali také postupy bez problémov realizovať, došlo na prelome päťdesiatych a šesťdesiatych rokov k radikálnej zmene názoru na toto územie. „Keď architektúra a urbanizmus projektujú svoje túžby do prázdneho priestoru, do terrain vague, zdá sa, že nie sú schopné robiť nič iné len prinášať násilné transformácie... a za každú cenu sa snažiť rozpustiť nekontaminovanú mágiu zastaraného do realizmu efektívneho.“¹⁰

¹⁰ de Sola-Morales, Ignasi: Terrain Vague. In: Anyplace. Ed. C. C. Davidson. Anyone Corporation, New York, Cambridge, Mass, MIT Press, 1995, s. 118 – 123.



1900



Regulačný plán územia, 1934



vplyv regulácie na novú výstavbu

Vývoj mestskej štruktúry v okolí Kamenného námestia v prvej polovici 20. storočia pod vplyvom regulácie z roku 1934

Od terrain vague ku kontajneru

Len čo sa v rámci povojnového rozvoja Bratislavy špecifikovali základné princípy výstavby nových obytných celkov, ožili aj úvahy o prestavbe centra mesta. V roku 1957 vypísali prvú súťaž na urbanistické riešenie územia Kamenného námestia. To spolu s Podhradím, Mierovým námestím a oblasťou južne od Gottwaldovho námestia (dnes Námestie slobody) predstavovalo jednu z tých častí mesta, kde sa potreba „zlepšenia stavebno-technických a hygienických pomerov, vyriešenia požiadaviek bezpečnej dopravy, ako aj... vybudovania služieb ostatnej občianskej vybavenosti“ prejavovala najpálčivejšie.¹¹ V roku 1958 znázornil urbanista Peter Beňuška blok budov na severnom okraji Kamenného námestia ako „asanačnú plochu“.¹² Smerný plán Bratislavy, ktorý vypracoval ateliér ŠPÚ vedený Milanom Hladkým, navrhoval v tejto časti mesta výškovú zástavbu.¹³ Rovnako ako v období prvej republiky aj na konci päťdesiatych rokov vnímali tento priestor ako náprotivok historického jadra, ako budúce nové centrum mesta. Avšak zatiaľ čo v tridsiatych rokoch malo slúžiť 120 tisícom obyvateľov mesta, na konci päťdesiatych rokov sa už plánovalo pre 250 tisícovú Bratislavu. Rátalo sa pritom s búraním pôvodnej zástavby z 19. a 20. storočia na ploche takmer 60000 m². Verejnú anonymnú súťaž na riešenie nového spoločensko-obchodného centra na Kamennom námestí vypísalo v roku 1960 Ministerstvo obchodu ČSSR, ktoré bolo investorom tohto zámeru. Podmienky súťaže požadovali „také riešenie zástavby, ktoré by umožňovalo výstavbu požadovanej náplne s čo možno najmenším

11 Chorvát, Miloš: K súťaži na Kamenné námestie. Projekt, 20, 1961, č. 4, s. 219.

12 Beňuška, Milan: Bratislava, hlavné mesto Slovenska. Architektura ČSR, 1958, č. 1, s. 19.

13 Tamže, s. 25.

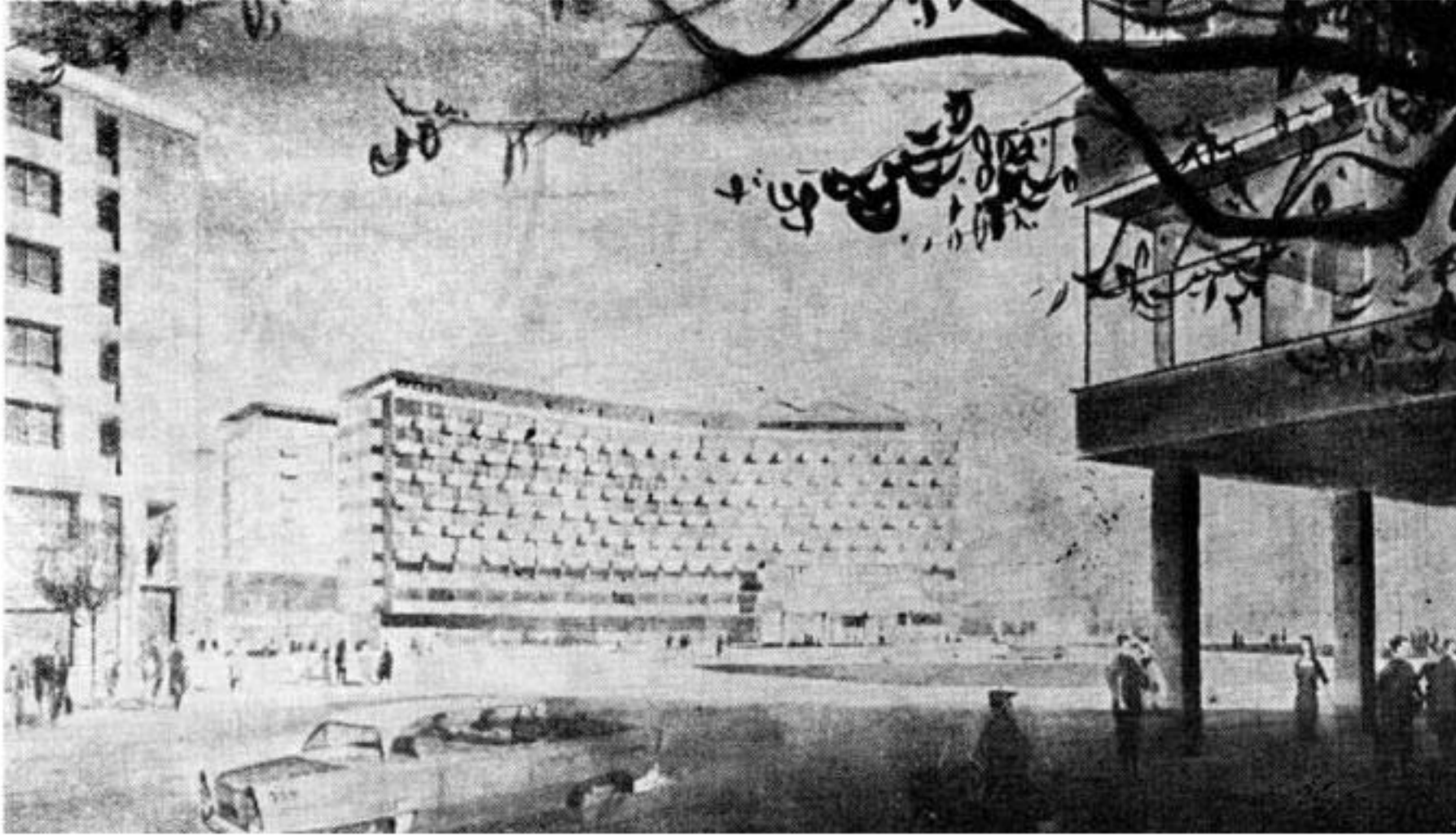
rozsahom nutnej asanácie“¹⁴. Z asanácie boli síce priamo vylúčené „nové hodnotené obytné domy“, ale porota aj tak navrhovala „počítať s ich dožitím alebo s postupnou asanáciou“.¹⁵ Zámer na monofunkčné využitie územia na občiansku vybavenosť celomestského významu nebol determinovaný len typom investora, ale ovplyvnila ho aj myšlienka funkčnej segregácie, ktorá bola súčasťou modernej urbanistickej paradigmy. V decembri 1960 porota vyhodnotila súťažné návrhy a udelila ceny. Súťaž oboslalo 11 návrhov, pričom jeden návrh renomovaného profesora Emanuela Hrušku bol predložený mimo súťaže.

Väčšina z návrhov narábala s územím v zmysle princípov moderného urbanizmu. Na existujúci kontext reagovali len tri kolektívy. Kukelka, Németh a Bystrický rešpektovali obrysy pôvodného mestského bloku, pričom zástavbu lemujúcu Špitálsku ulicu posunuli ďalej od pôvodnej uličnej čiary a rozšírili tak koridor ulice o parkovanie. Do návrhu zapracovali aj existujúce bytové domy z prvej polovice 20. storočia. Podobne postupoval aj kolektív Lacko, Antal, Kušnir, Slameň. Aj oni rešpektovali stopu pôvodného bloku, ale do novej zástavby ju transformovali s väčšou invenciou. V pôvodnej podobe zachovali bytové domy v juhovýchodnej časti územia, pričom ich dostavali do uzavretého bloku a napojili na novo navrhovaný komplex hotela a domu služieb. Ostatnú zástavbu v území zbúrali a na takto uvoľnenej ploche umiestnili solitér obchodného domu. Práve toto „petrifikovanie jestvujúcej obytnej zástavby jej doplnením a stavebným naviazaním na komplex hotela“ považovala však porota za „najväčšiu chybu návrhu“.¹⁶ Aj súťažný kolektív Marcinka, Marcinková, Švantner, Švantnerová ponechával

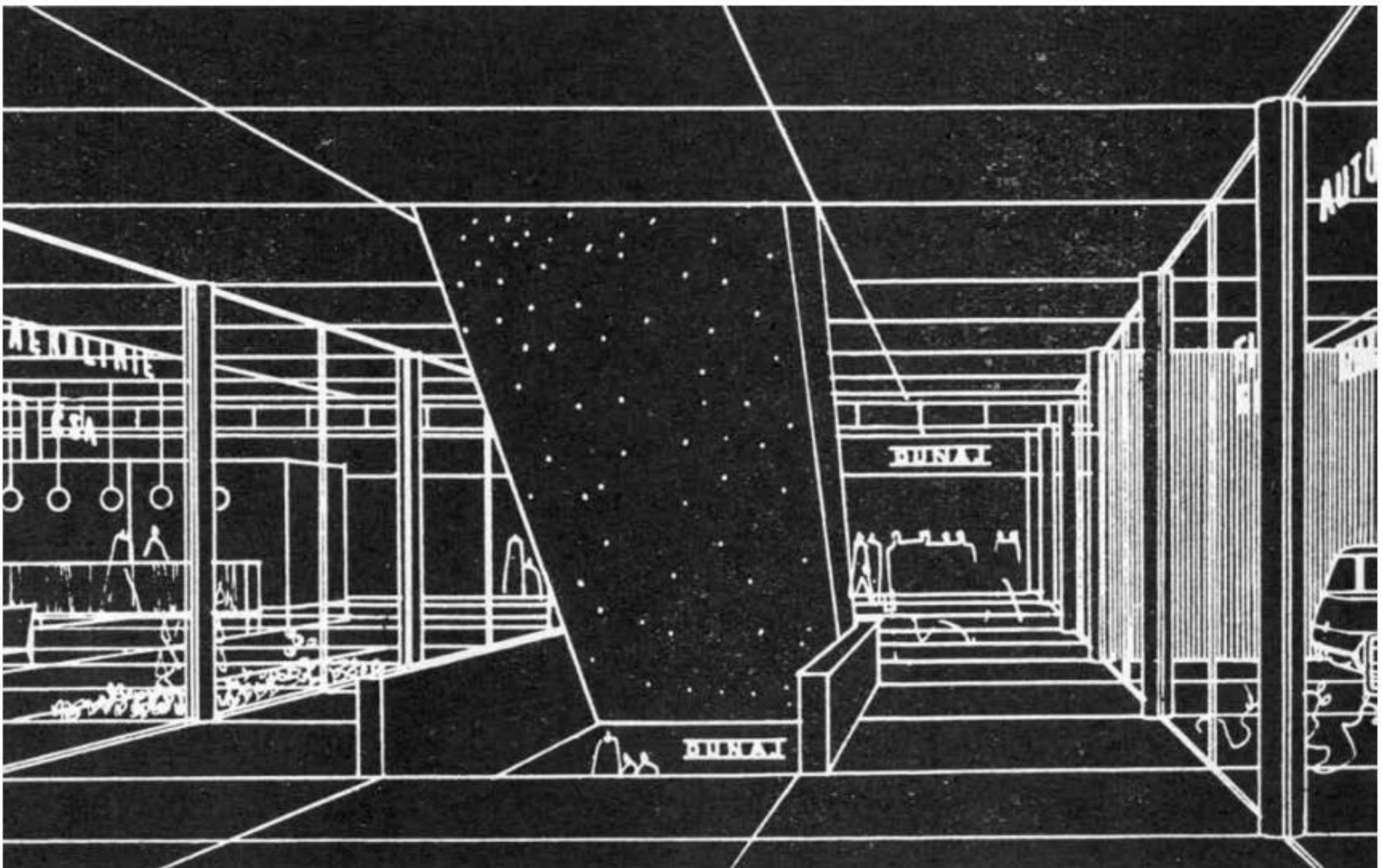
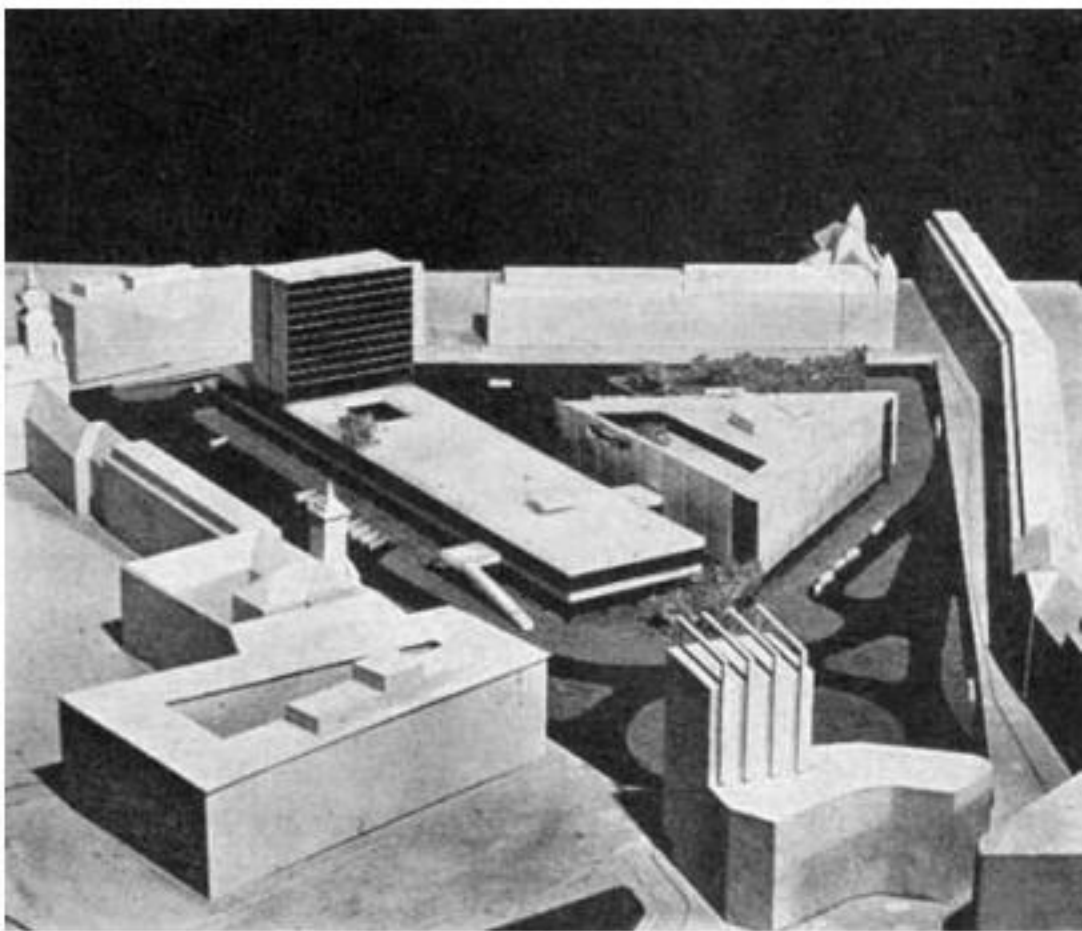
14 Chorvát, M., 1961, s. 220.

15 Tamže.

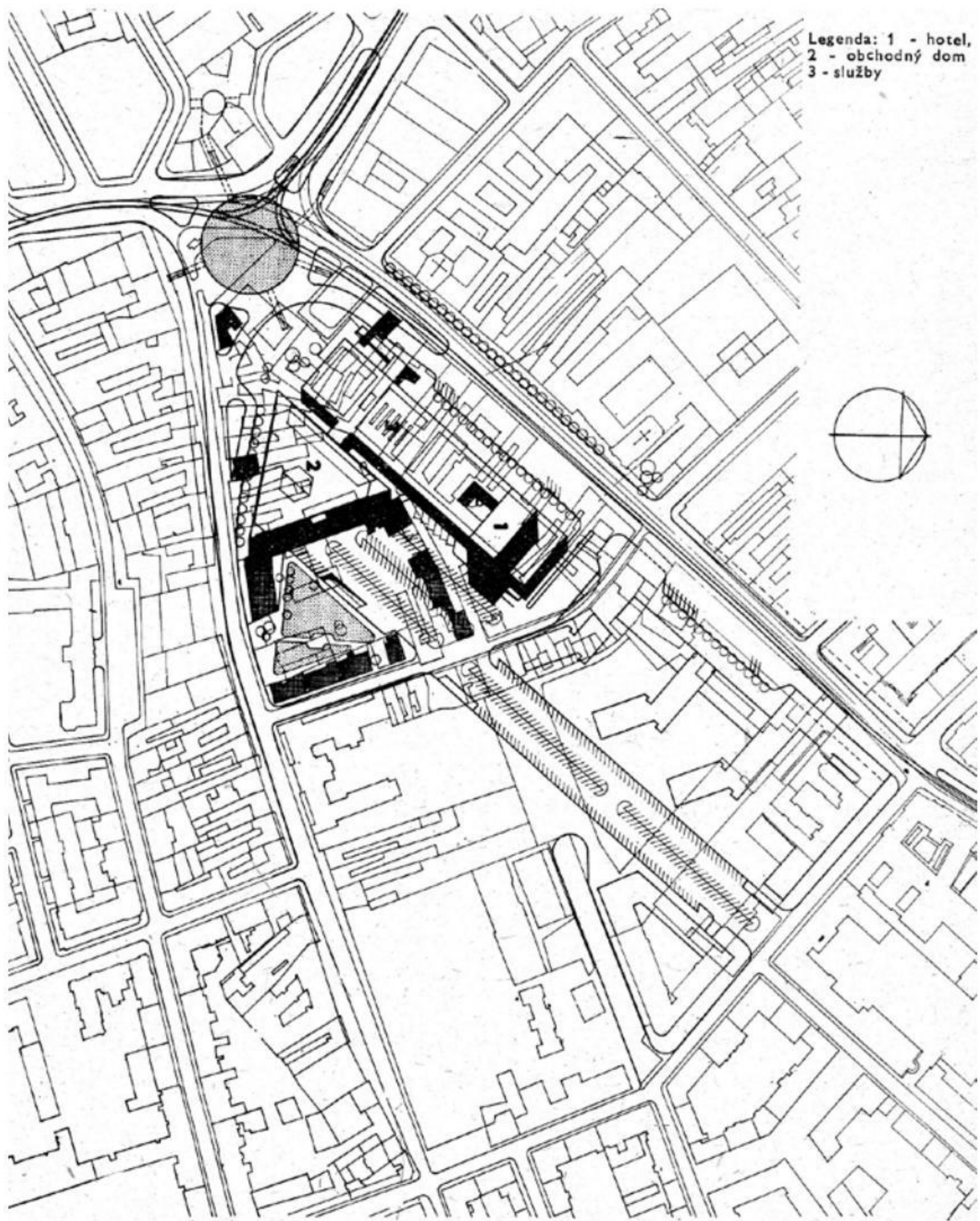
16 Tamže, s. 223.



Súťažný návrh na riešenie nového spoločensko-obchodného centra na Kamennom námestí,
J. Lacko, J. Antal, L. Kušnir, I. Slameň, 1957
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Vítězný sůtažný návrh na obchodno-spoločenské centrum na Kamennom námestí, I. Matušík, 1960
Zdroj: Projekt, 1961



Vítězný sůtažný návrh na obchodno-spoločenské centrum na Kamennom náměstí, I. Matušík, 1960
Zdroj: Projekt, 1961

pôvodnú zástavbu v juhovýchodnej časti územia. Novou zástavbou sa jej však nijak nedotýkal. Objem hotela mal vo väčšine návrhov okolo 10 podlaží. Dva kolektívy ho navrhli ako výškovú dominantu, ktorú však umiestnili do dvoch odlišných polôh – do bezprostrednej blízkosti námestia, alebo na opačný okraj parcely, k Rajskej ulici. Už spomínané kontextuálne riešenie Kukelku a kol. uvažovalo s hotelom, čo sa výškovo nelíšil od ostatnej osempodlažnej zástavby v území.

Z hodnotenia poroty vyplýva, že jej členovia, renomovaní architekti, boli hlboko presvedčení o správnosti postupu v prípade nahradenia pôvodnej štruktúry novou. Vo svojich komentároch pripúšťali akurát možnosť „nechať dožiť“ v území obytné domy z tridsiatych rokov 20. storočia. „Uvoľnenosť“ navrhovanej zástavby mala pritom vyvážiť „hustú kompaktnú zástavbu centrálnej oblasti mesta“.¹⁷ Križovatka medzi Námestím SNP a Kamenným námestím sa pritom v tom čase ešte považovala za „hlavný dopravný uzol“, čo malo za následok požiadavku na uvoľnenie zástavby aj v jej okolí.¹⁸

Na prvom mieste sa v súťaži umiestnil návrh architekta Ivana Matušíka. Ten vložil do trojuholníkovej parcely vymedzenej ulicami Dunajská, Rajska a Špitálska pomerne kompaktnú štruktúru objemov, ktoré spolu vytvárali figúru, jednoznačne a „vtipne“ reagujúcu na základný tvar parcely.¹⁹ Porota ho hodnotila ako najlepší z hľadiska riešenia exponovaného mestského priestoru, ale aj z hľadiska architektúry jednotlivých navrhovaných stavieb a odporučila považovať víťazný návrh za východisko ďalšej projektovej prípravy. Plánovaný veľkorysý komplex bol zhmotnením dobových predstáv o

17 Tamže, s. 220.

18 Tamže.

19 Karfík, Vladimír: Kamenné námestie v Bratislave riešila súťaž. Projekt, 3, 1961, č. 2, s. 40.

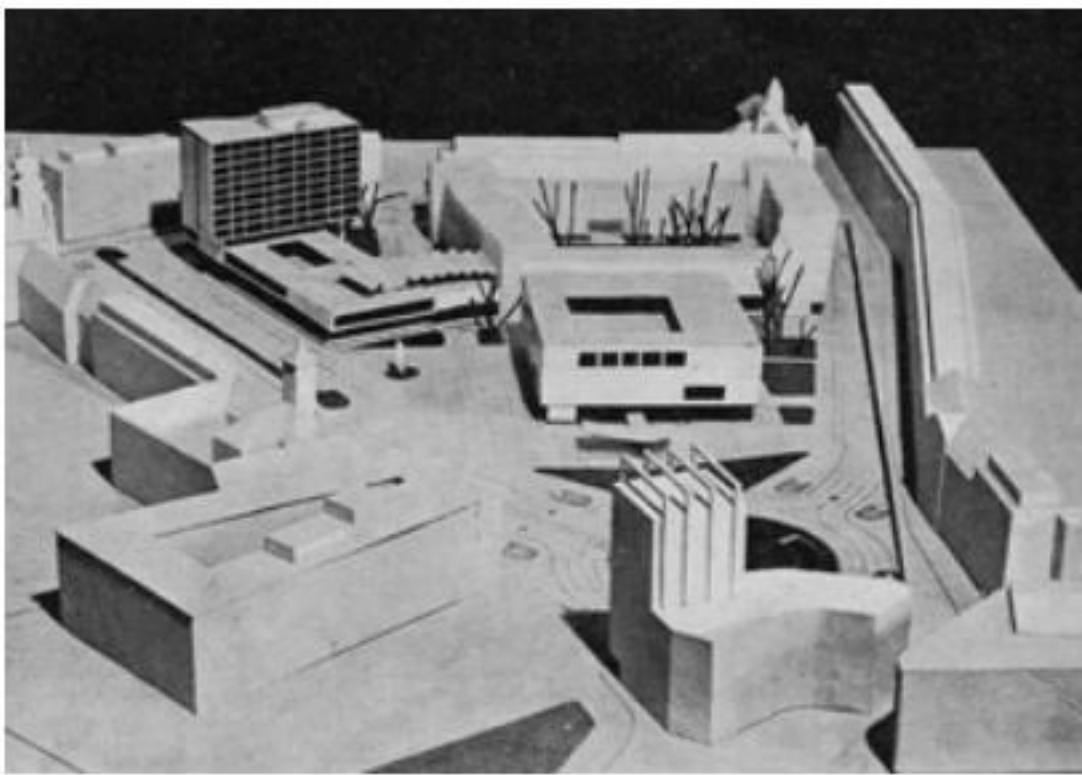
modernom prebudovaní mesta v zmysle princípov Aténskej charty a súvisel so zámermi prestavby širšieho centra Bratislavy. Prestavbu širšieho centra mal na mysli aj Vladimír Karfík, keď v hodnotení súťažných návrhov zdôraznil, že „zvolená lokalita je veľmi vhodná pre vytvorenie spoločenského a obchodného centra mesta“, pričom konštatoval, že by „bolo potrebné uvoľňovať (rozumej búrať – poznámka autorky) postupne pre tieto účely ďalšie plochy aj za Rajskou ulicou“.²⁰

Karfíkov názor na lokalitu sa začal pomerne rýchlo po vyhodnotení súťaže skutočne naplňovať. K pôvodnému investičnému zámeru pribudol ďalší, administratívny komplex ministerstiev. Ivan Matušík tak mohol rozvinúť súťažnú koncepciu aj do priestoru susedného mestského bloku. Ako určité pokračovanie štruktúry objektov na Kamennom námestí navrhol na Špitálskej ulici trojicu výškových administratívnych budov, ktoré mali svojim rytmickým usporiadaním dopovedať motív výškového solitéru hotela. Celkový návrh územia rátať s ďalším búraním na Rajskej a Špitálskej ulici. Zámer, čo bol plne v zmysle dobovej predstavy o „komplexnej funkčnej, organizačnej, hmotovo-priestorovej a prevádzkovej reštrukturalizácii historickej mestskej podstaty“²¹, sa nakoniec, až na búranie severného frontu uličnej zástavby Rajskej ulice, aj zrealizoval. Po zbúraní budov vymedzujúcich pôvodné Kamenné námestie a jeho faktickom zániku, označili rovnakým pomenovaním plochu pred obchodným domom. Neskôr v roku 1977 ju z Kamenného námestia premenovali na Kyjevské námestie. Pôvodné pomenovanie bolo obnovené po roku 1989.

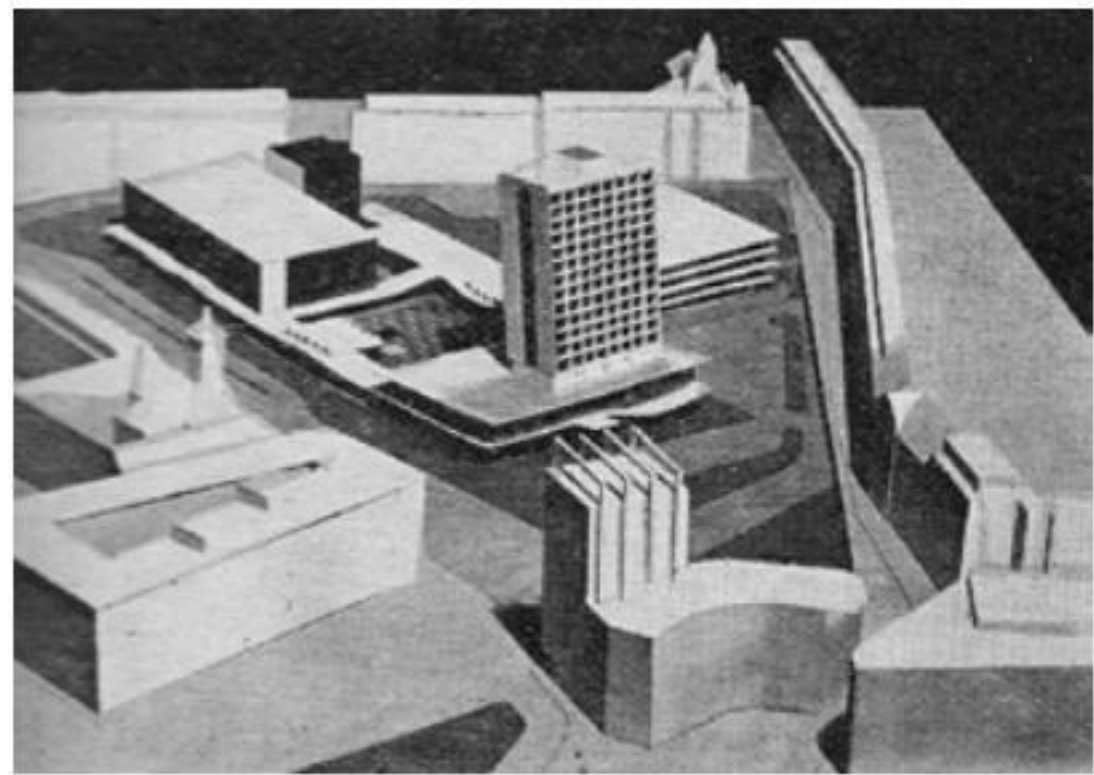
Obchodný dom a hotel, ktoré postavili podľa

20 Tamže, s. 42.

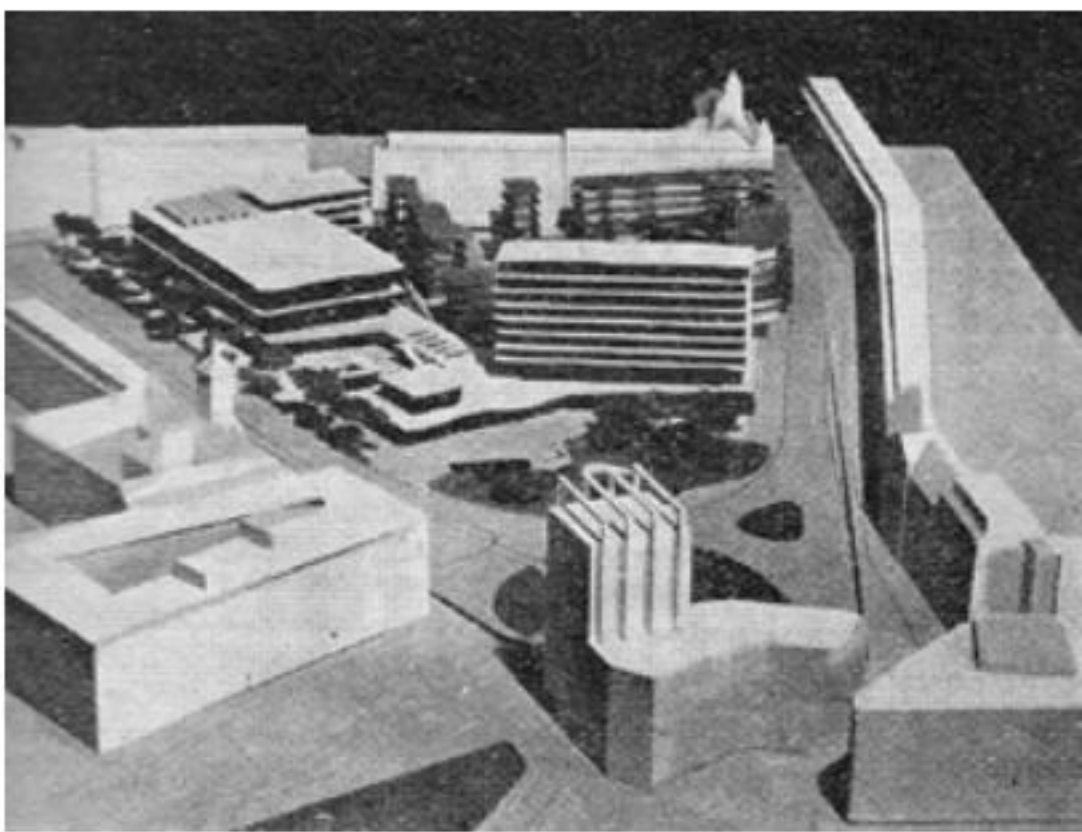
21 Alexy, Tibor: Zo starého mesta sa rodí centrum. O funkčnej reštrukturalizácii historickej mestskej podstaty. Projekt, 15, 1973, č. 10, s. 18.



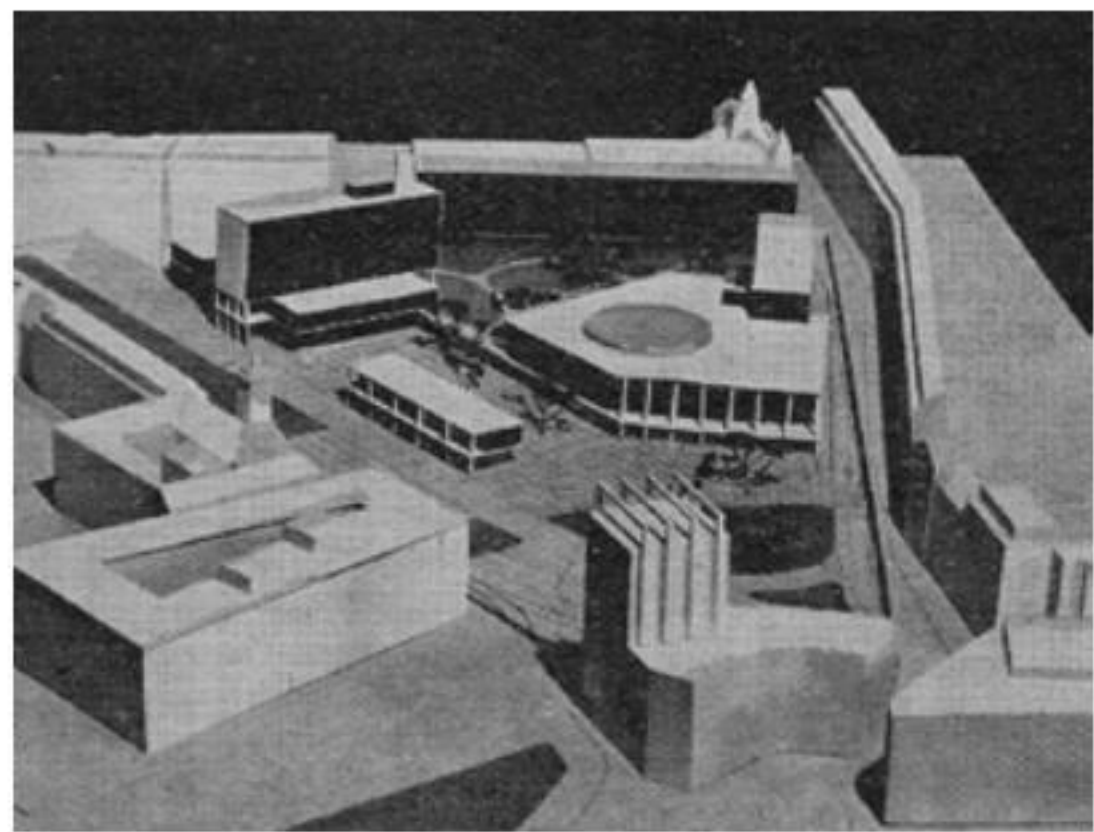
J. Lacko, J. Antal, L. Kušnír, I. Slameň
(II. cena)



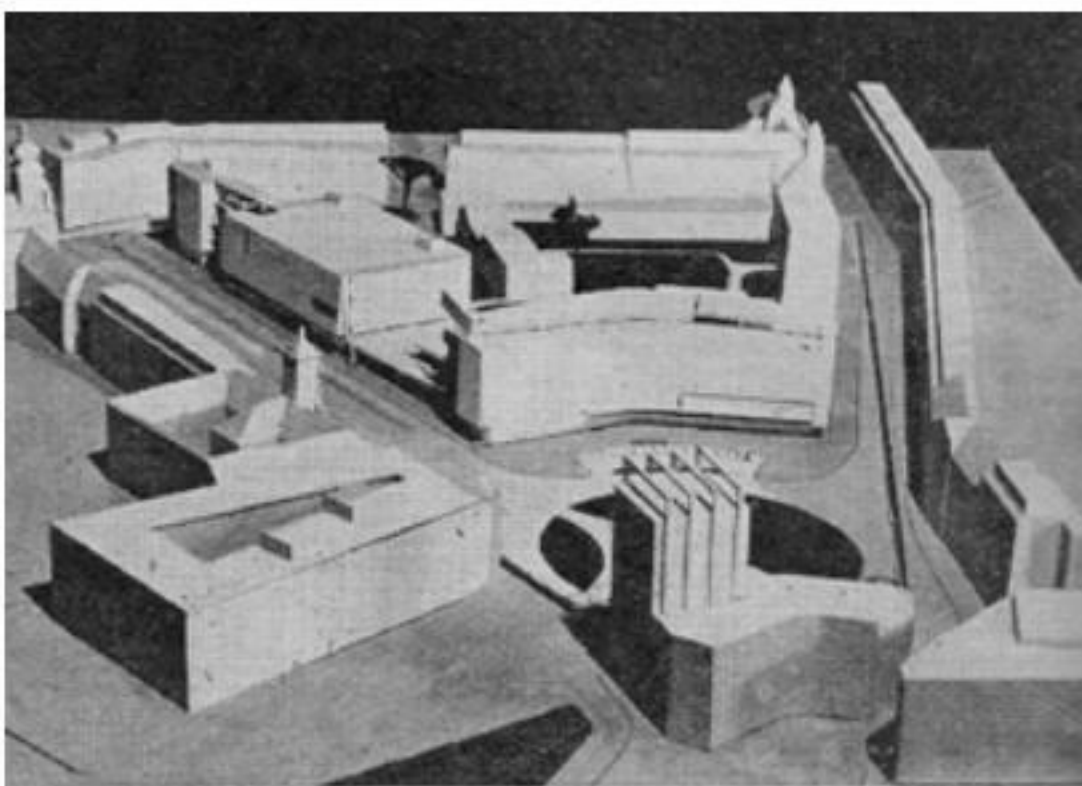
J. Barta, J. Šteller
(I. odmena)



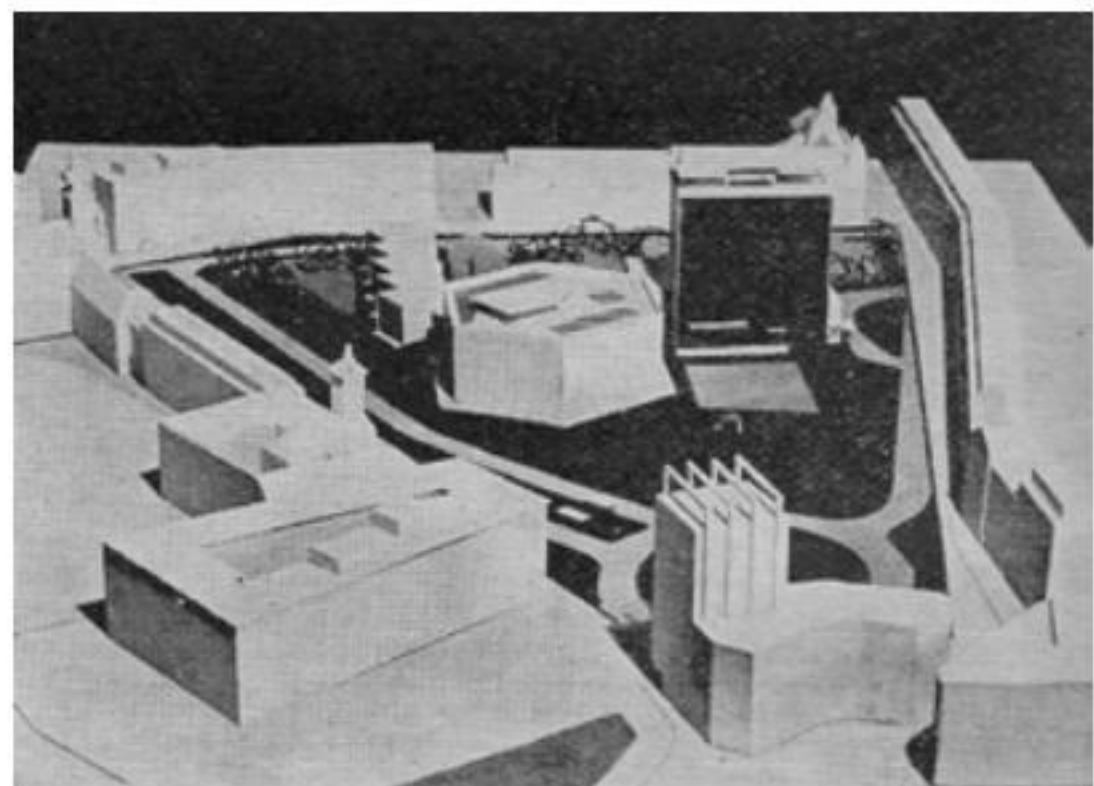
M. Marcinka, M. Marcinková, L. Švantner, R. Švantnerová
(II. odmena)



A. Auer, J. Slíž, T. Braun
(III. odmena)

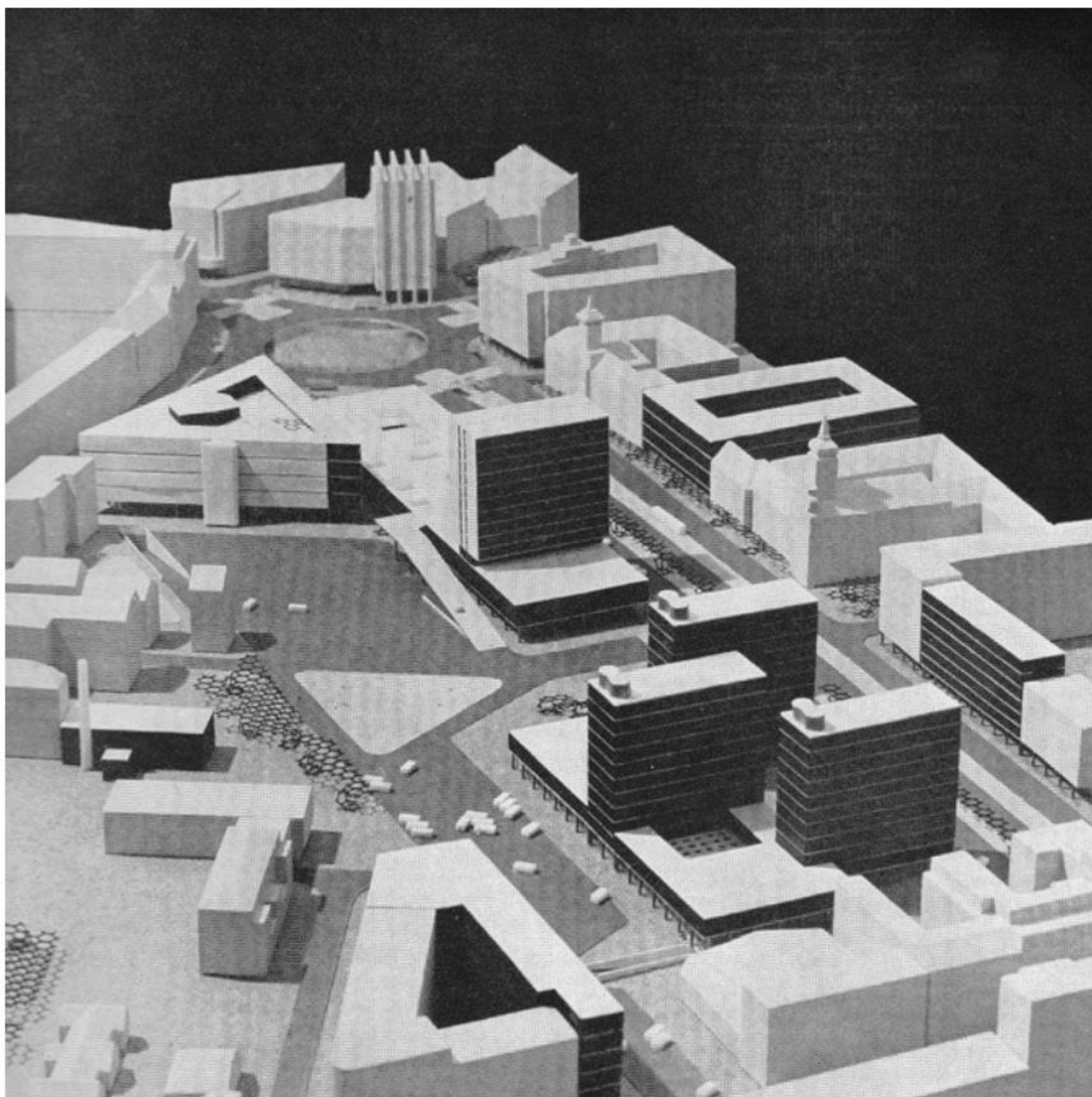


M. Kukulka, A. Németh, D. Bystrický
(IV. odmena)



T. Gebauer, D. Kedro, L. Pinkavský, M. Šavlík, K. Štrba
(V. odmena)

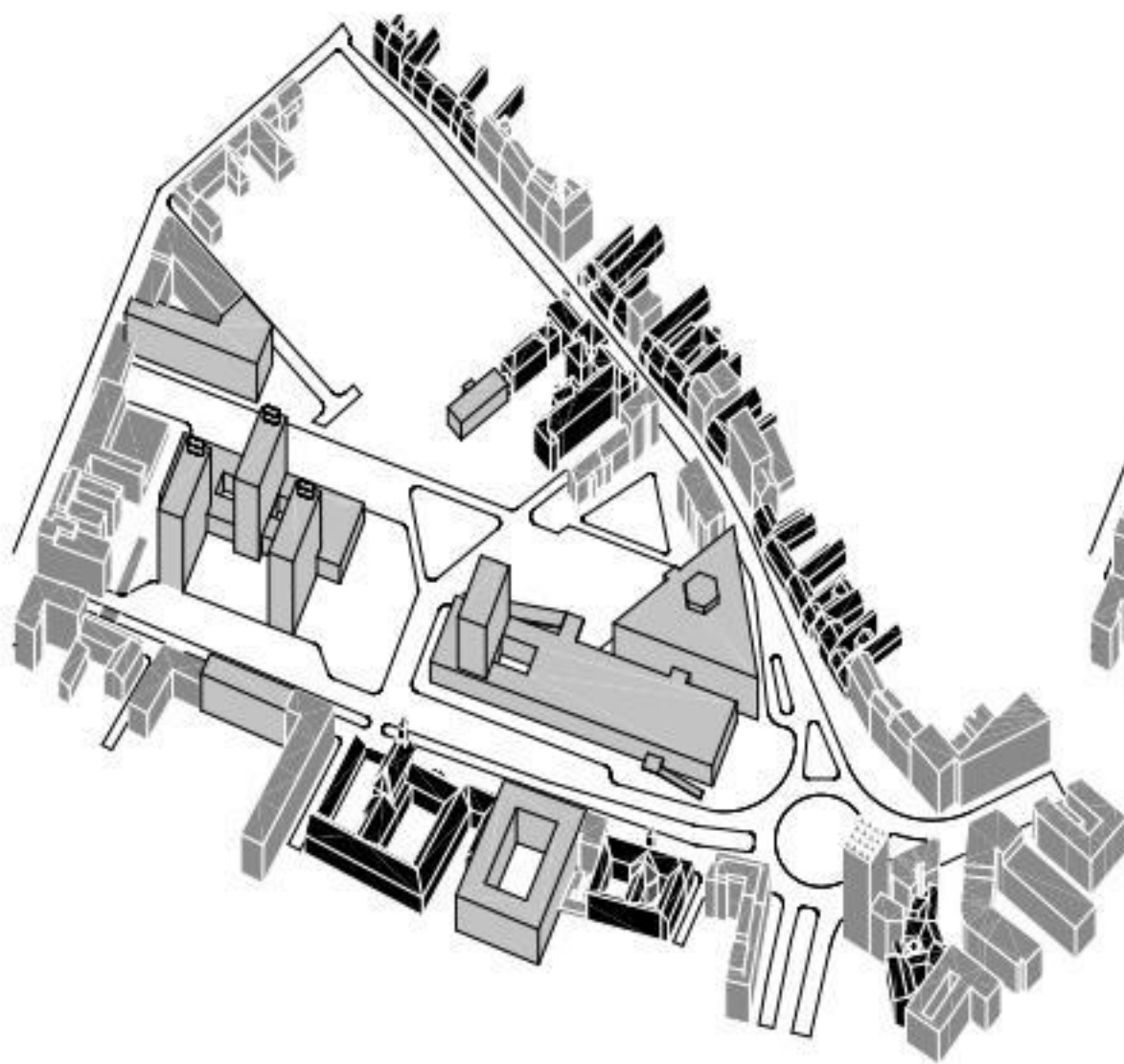
Súťažné návrhy na riešenie obchodno-spoločenského centra na Kamennom námestí, 1960
Zdroj: Projekt, 1961



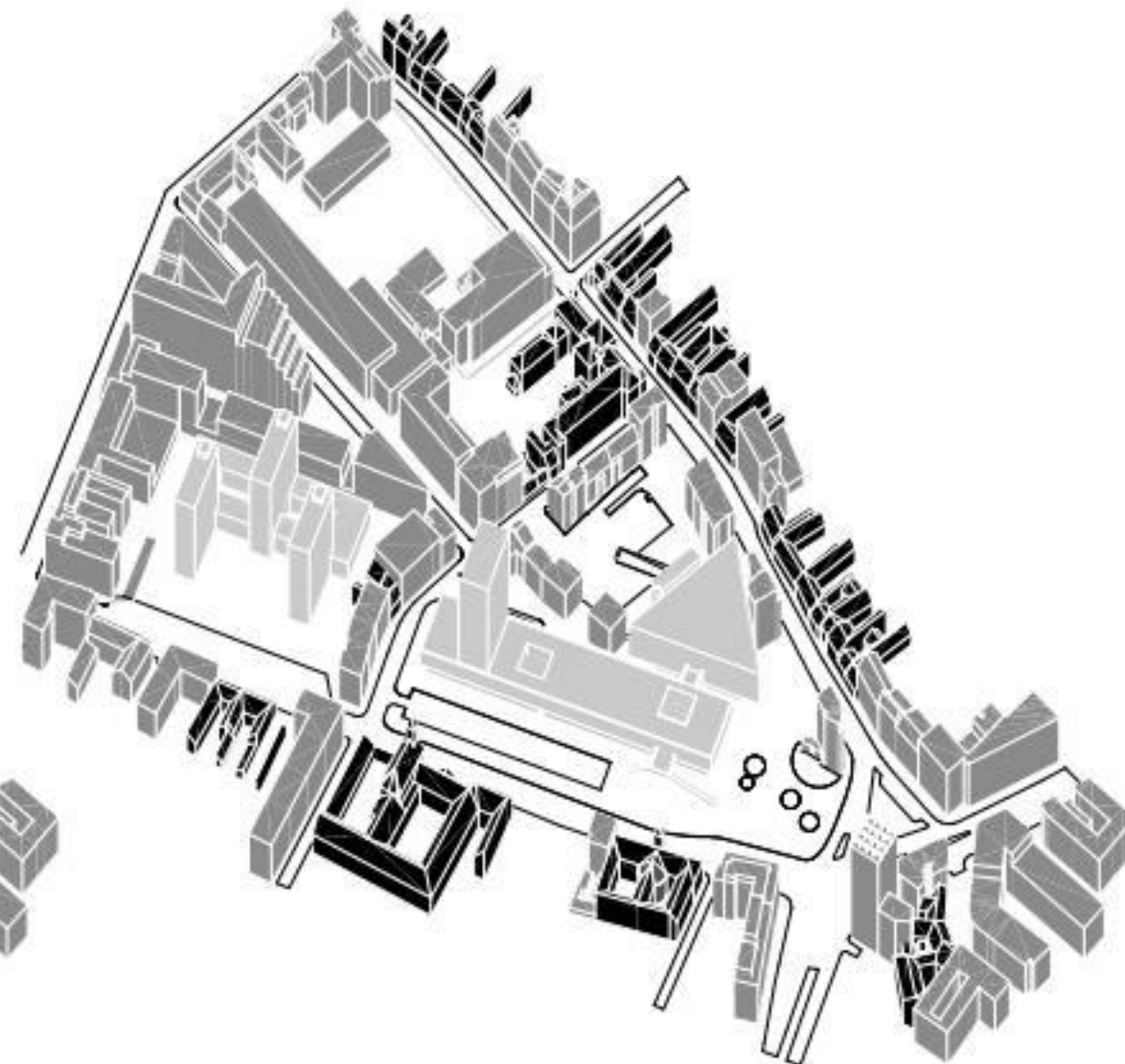
Návrh riešenia obchodno-spoločenského centra na Kamennom námestí a administratívneho komplexu na Špitálskej, 1969
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Búranie pôvodnej zástavby na Špitálskej po dokončení II. etapy výstavby obchodno-spoločenského centra, 1973
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Vízia pre Kamenné námestie a jeho okolie od Ivana Matušíka,
1977



Mestská štruktúra v okolí Kamenného námestia v roku 2019

Vývoj mestskej štruktúry v okolí Kamenného námestia v druhej polovici 20. storočia
pod vplyvom návrhu I. Matušíka z roku 1977

vítazného súťažného návrhu Ivana Matušíka, patrili v dobe svojho vzniku (1968, 1973) k najvýraznejším prejavom slovenskej architektúry. Manifestovali návrat k princípom modernizmu po období nanúteného socialistického realizmu a súčasne odrážali najaktuálnejšie názory na budovanie mesta. Spojenie obchodných, stravovacích a hotelových prevádzok do jedného komplexu a jeho umiestnenie v bezprostrednom kontakte s historickým jadrom bolo prejavom spoločenskej inovácie a nástupu moderného, na spotrebu a voľný čas orientovaného spôsobu života. Odborná aj široká verejnosť prijala obchodno-spoločenský komplex pozitívne. Ešte počas jeho výstavby, roku 1965, udelili architektovi Matušíkovi medailu za zásluhy o výstavbu mesta. Architekt Emil Belluš vyzdvihol celkovú urbanistickú koncepciu komplexu, pri ktorej sú „všade v areáli bohato dimenzované priestory pre chodcov, bezpečné chodníky sčasti kryté..., markízy, fontány... a zelené úpravy“.²² Porota, ktorá udelila 1. cenu v národnom aj v celoštátnom kole prehliadky architektonických prác za obdobie 1971 – 1973 budove hotela, ho označila za „významné architektonické dielo, ktoré bude mať kladný vplyv na ďalší rozvoj našej architektúry a môže byť príkladom riešenia vzťahov nového architektonického diela v centrálnom obvode mesta“.²³ Po dokončení tretej etapy výstavby, keď sa obchodno-spoločenské centrum „po prvý raz objavilo... ako súvislá, harmonická, pritom výrazne dynamická kompozícia, ktorá ovláda a organizuje priestor“, sa hodnotenia konečne mohli zamerať na celý komplex a jeho dopad na mesto. Recenzenti sa pochvalne vyjadrovali o „dobrej čitateľnosti architektúry z každého odstupu“, oceňovali „zaujímavý ornament“, ktorý komplex vytvoril v „mestskej osnove“,

22 Belluš, Emil: Sľubný zárodok nového spoločenského centra. Projekt, 16, 1974, č. 9, s. 10.

23 Jankovich, Imrich: Kyjevské námestie v Bratislave, obchodný dom Prior a hotel „A“. Československý architekt, 25, 1980, č. 6, s. 3.

„bohatstvo nečakaných, premenlivých obrazov“, ale aj „atmosféru mestskej uličky“, ktorú sa podarilo vytvoriť v styku obchodného domu a hotelovej podnože a ktorá „pomáha diferencovanej orientácii jednotlivých strán vo väzbe na urbánne zázemie“.²⁴ Niektorí však už vtedy upozorňovali, že „zmena vo funkcii Kamennej uličky“ spôsobila, že tri veľké objemy nedostatočne komunikujú s okolím.²⁵ Určité výhrady sa objavili aj v súvislosti s dopravným riešením územia. Kritici vytýkali stavebníkovi a vedeniu mesta, že nedokázali paralelne s výstavbou celého komplexu zabezpečiť aj rozšírenie cestných komunikácií v jeho okolí a parkovacie miesta pre návštevníkov komplexu. Avizovaný presun časti dopravy do podzemia ani parkovací dom na Cintorínskej ulici sa nikdy nerealizovali.²⁶

Podstatnou súčasťou dobového prijímania komplexu budov na Kamennom námestí bolo jeho hodnotenie ako „nového významného mestotvorného areálu“, ktorý doboví kritici vnímali ako „sľubný zárodok spoločenského centra novej Bratislavy“, ba dokonca ako „cestu postupnej prestavby nedávno ešte provinčného mesta na metropolu“.²⁷ Komplex obchodného domu a hotela, spolu s trojicou naň nadväzujúcich administratívnych budov, bol priradený k trom „významnejším architektonickým ansáblom“, ktoré postavili v meste po druhej svetovej vojne.²⁸

24 Jankovich, I., 1980, s. 3.

25 Šlachta, Štefan: Areál Kyjevského námestia v Bratislave. Projekt, 22, 1980, č. 7, s. 40.

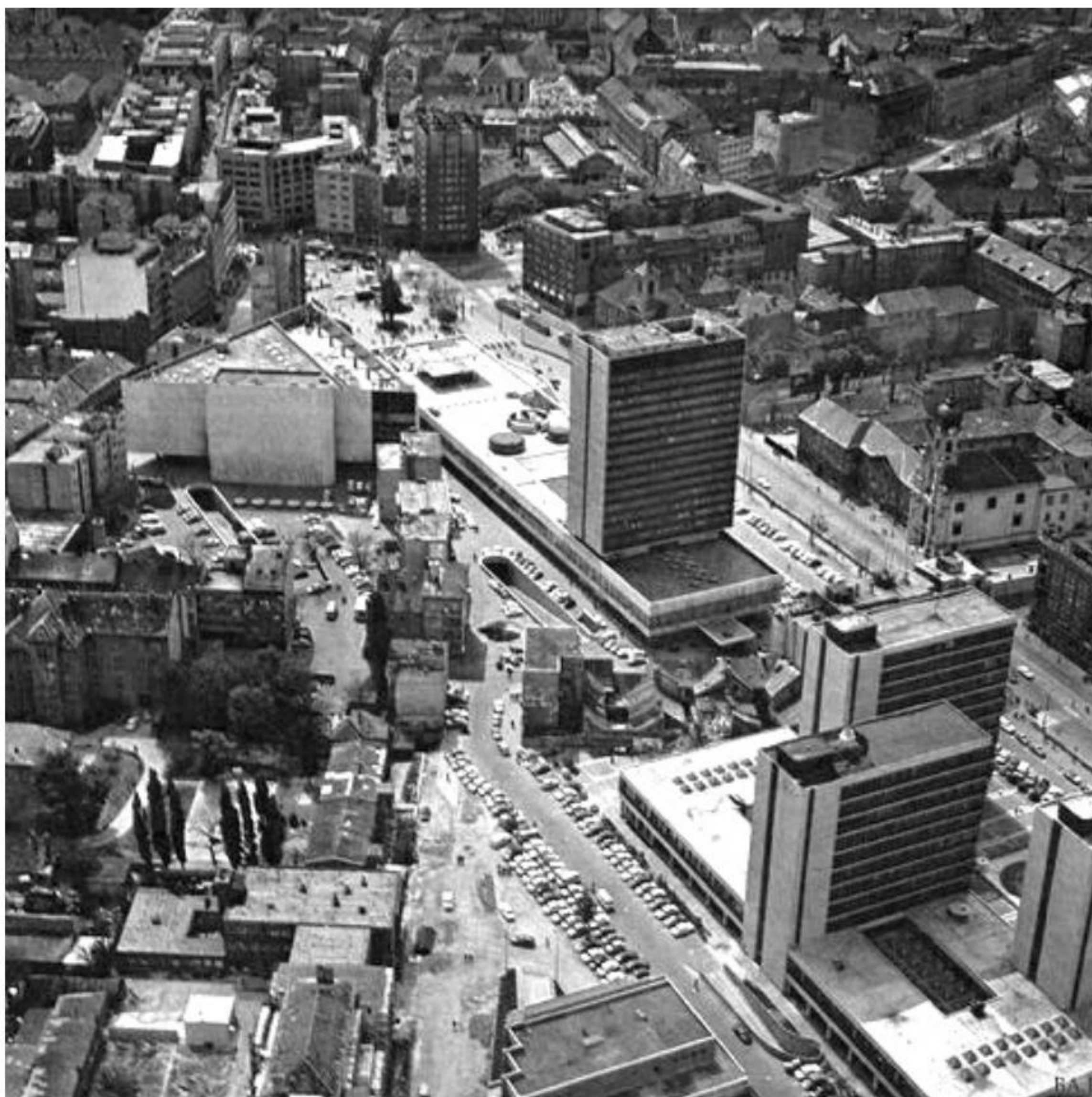
26 Podrobne o projekte a realizácii komplexu obchodného domu a hotela pozri Moravčíková, Henrieta: Moderná architektúra v čase a predpoklady jej udržateľnosti: Hotel Kyjev a bývalý obchodný dom Prior, 1960 – 2008. Architektúra & Urbanizmus, 42, 2008, č. 3 – 4, s. 181 – 196.

27 Belluš, E., 1974, s. 8 a 11.

28 Chovanec, Jozef: Hotel Kyjev na Rajskej ulici v Bratislave. Projekt, 15, 1973, č. 6, s. 356.



Výstavba hotela Kyjev, okolo 1971
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Obchodno-spoločenské centrum a administratívny komplex krátko po dokončení, 1980
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV





Obchodno-spoločenské centrum na Kamennom námestí krátko po dokončení
Foto: Rajmund Müller

Vzhľadom na funkčný program determinovaný konzumom, kontrolovanú verejno-neverejnú prevádzku a indiferentný vzťah k okolitému prostrediu predstavuje komplex charakteristický príklad implementácie urbanistickej kategórie Kontajner do mestskej štruktúry. Je pritom charakteristické, že tento akt premeny terrain vague na kontajner sa odohral práve v období zrodu konzumnej spoločnosti v bývalom ČSSR v šesťdesiatych rokoch minulého storočia. Do toho času bolo námestie aj so svojim okolím charakteristickou zložitou mestskou štruktúrou, kde sa síce tiež odohrávala výmena, ale nebola funkčne výlučná, nebola uzavretá, ale práve naopak bola integrovaná v rámci spontánne vyvinutej štruktúry.

Od kontajnera k terrain vague

V roku 1992 sa stalo územie súčasťou chránenej Pamiatkovej zóny Bratislava – Centrálna mestská oblasť. Jeho torzovitá zástavba však už od osemdesiatych rokov 20. storočia provokovala k pokusom o urbanistické doriešenie. Prvé plány na dostavbu štruktúry v zmysle pôvodnej historickej stopy boli ovplyvnené postmoderným urbanizmom a navrhovali dobudovanie uličného frontu všetkých ulíc rámujúcich obchodný dom a hotel. V priebehu deväťdesiatych rokov došlo k viacerým zmenám vlastníkov budov a pozemkov v území, ako aj k zmene ich funkčného využitia. Tento proces sa prejavil na umrtní mnohých priestorov (strešná terasa obchodného domu a hotela, stravovacie zariadenia v parteri) a živelnom neriadenom obsadzovaní verejného priestoru dočasnými stavbami v podobe prístreškov a reklamných pútačov. Prvou výraznejšou iniciatívou na zmenu tohto stavu bola architektonicko-urbanistická súťaž na revitalizáciu Námestia SNP, ktorú mesto vypísalo v roku 1998. Riešenia, čo sa v nej objavili, však boli do veľkej miery determinované predpokladaným

veľkorysým podzemným dopravným riešením, ktorého realizácia bola nad možnosti vypisovateľa. Územím v okolí Kamenného námestia sa celostnejšie zaoberal až Územný plán zóny, ktorý schválili v roku 2005.²⁹ Ten uvažuje so zachovaním existujúcej zástavby v území a s dostavbou uličného frontu Špitálskej, Dunajskej a Rajskej ulice, ako aj so stavebným uzavretím pôvodného priestoru Kamenného námestia v zmysle regulácie z dvadsiatych rokov 20. storočia. Súčasne zachováva hlavné verejné priestory a pešie komunikácie, čo sa vyprofilovali v priebehu vyše storočného vývoja územia. ÚPNZ vstúpil do platnosti v roku 2008.

Pamiatkarské prostredie sa k budovám obchodného domu a hotela stavia rezervovane, o čom svedčí aj negatívne stanovisko k viacerým podnetom na ich zápis do zoznamu národných kultúrnych pamiatok.³⁰ Celý komplex je pritom súčasťou pamiatkovej zóny Centrálnaj mestskej oblasti a ako taký vlastne spadá pod pamiatkovú ochranu. Hlavná argumentácia pamiatkarov sa opiera o to, „za akú cenu a akým spôsobom“³¹ architektúra obchodného domu a hotela vznikala, keď jej výstavbe predchádzalo búranie historickej štruktúry bez širšieho spoločenského konsenzu. Komplex obchodného domu a hotela, ktorý zlikvidoval „predchádzajúcu vrstvu“³² mesta, tak pre pamiatkarskú obec, a nie len pre ňu, predstavuje „modernistický deštruktívny zásah“³³, čo sa nemôže stať predmetom pamiatkovej

29 Peržel, Oliver et al: ÚPN-Z Bratislava – Dunajská, 2005. Pozri napr. Peržel, Oliver: Zóna Dunajská. ARCH, 12, 2007, č. 3, s. 34 – 35.

30 Odborníci z prostredia DOCOMOMO Slovensko podali od roku 2005 do roku 2019 už tri neúspešné podnety na zápis komplexu budov na Kamennom námestí do Zoznamu národných kultúrnych pamiatok.

31 Tahy, Alexander: Metropola verzus provincia? ARCH, 12, 2007, č. 1, s. 57.

32 Šlachta, Štefan: Kauza Kyjev. ARCH, 12, 2007, č. 1, s. 55.

33 Gregorová, Jana: Moderné v tradičnom. Projekt, 49, 2007, č. 1, s. 20 – 27.

ochrany. Ako ďalší moment vylučujúci pamiatkovú ochranu diela sa uvádza jeho solitérna forma, ktorá má podľa kritikov z prostredia pamiatkarov za následok to, že komplex „zostal voči zvyšku svojho prostredia nekomunikatívny, nekonzistentný a stále problematický“.³⁴

Napriek viacerým snahám o zmenu Územného plánu zóny a viacerým návrhom na radikálnu prestavbu bloku medzi Námestím SNP, Špitálskou, Rajskou a Dunajskou, komplex stále existuje a jeho obchodná časť dokonca slúži svojmu pôvodnému účelu. V priebehu ostatných 10 rokov sa však zmenilo nastavenie spoločnosti vo vzťahu k tomuto miestu. Na jednej strane sa síce stále stáva objektom radikálnych návrhov na prestavbu, na druhej strane však rastie aj počet tých, ktorí jeho architektúru rešpektujú.³⁵ Pri požiadavke na zachovanie obchodného domu a hotela sa čoraz častejšie zdôrazňuje ich úloha vo vzťahu k identite mesta, dôležitosť zachovania predmetnej historickej vrstvy, ale aj ich význam ako jedného z mála miest, ktoré ešte odoláva radikálnej modernizácii a privatizácii verejného priestoru v centre mesta.

Z kontajnera sa tak postupne opäť stáva terrain vague.

34 Tahy, A., 2007, s. 57.

35 Spomeňme aspoň urbanistickú štúdiu z roku 2013, resp. súťaž na prestavbu hotela Kyjev z roku 2018, ktoré inicioval vlastník časti budov na Kamennom námestí spoločnosť Lordship.





LEGENDA

	HRANICA RIEŠENÉHO ÚZEMIA
17/3	ČÍSLO BLOKU
	PLOCHY ZMIEŠANÝCH FUNKCIÍ OBČIANSKEJ VYBAV. A BÝVANIA
	PLOCHY BÝVANIA S OV VIAZANOU NA BÝVAJÚCICH OBYV.
	PLOCHY BÝVANIA
	PLOCHY PRECHODNÉHO BÝVANIA
	PLOCHY OBČIANSKEJ VYBAVENOSTI
	PLOCHY ADMINISTRATÍVY
	PLOCHY ZDRAVOTNÍCTVA
	PLOCHY ŠKOLSTVA, VEDY A VÝSKUMU
	PLOCHY CIRKVI
	PLOCHY ŠPORTU A TELOVÝCHOVY
	PLOCHY VEREJNEJ ZELENÉ
	PLOCHY VNÚTROBLOKOVEJ ZELENÉ
	PLOCHY PREDZÁHRADIEK, STROMORADIÍ
	PLOCHY ROZVOJOVÉHO POTENCIÁLU
	NEHNUTEČNÁ KULTÚRNA PAMiatKA
	Hlavné PEŠIE TRASY A PRIESTRANSTVÁ
	PASÁŽE
	ZÁKLADNÝ KOMUNIKAČNÝ SYSTÉM
	KOMINIKÁCIA B2
	KOMUNIKÁCIA C1
	Hlavné CYKLISTICKÉ TRASY
	HROMADNÁ PARKOVACIA GARÁŽ
	TRASA NOSNÉHO SYSTÉMU MHD SO STANICAMI
	ELEKTRICKOVÁ TRASA

ÚZEMNÝ PLÁN ZÓNY zmeny a doplnky 2005

KOMPLEXNÝ URBANISTICKÝ NÁVRH FUNKČNÁ REGULÁCIA ÚZEMIA

objednávateľ:
hlavné mesto SR Bratislava

zhotoviteľ:
ing.arch. Oliver Peržel, ing.arch. Miroslav Frečer a kol.

mierka m 1:2000

dátum 12.2007

číslo výkresu 3





Z Kamenného námestia sa postupne opäť stáva terrain vague, 2019
Foto: Olja Triaška Stefanovič

DÚNĀJŠKĚ
NĀBREŽIE

III

typológia mestských situácií

nábřežie ako
problém

Typ:	toky a terrain vague; územie formované tokom rieky, dopravným tokom, tokom komodít, územie reprezentácie, športu aj rekreácie, územie v centre a predsa na okraji
Prípadová štúdia:	Ľavý breh Dunaja – Dvořákovo nábrežie, Rázusovo nábrežie, Fajnorovo nábrežie, Vajanského nábrežie, Pribinova, zimný prístav
Ostatný výskyt:	Pravý breh Dunaja - Tyršovo nábrežie
Kľúčové formatívne plány:	Regulácia Dunaja (Lanfranconi, 1880-81 a 1894-95), Regulačný plán mesta (1906), Plán regulácie a rozšírenia mesta (A. Palóczy, 1907-1917), pásmový plán Technického oddelenia mesta (1934), súťaž na budovy Dunajského veľtrhu (1940), Územný plán mesta (K. Gross, 1949), súťaž na promenádu pred PK0 (1953), urbanistická súťaž na Sídliisko Podhradie (1955), súťaž na ideové architektonické a urbanistické riešenie kultúrno- spoločenského centra v Bratislave (1967), urbanisticko-architektonická súťaž na riešenie novostavby Slovenského národného divadla (1979), Viacúčelový výstavný areál - Incheba (V. Dedeček, 1979) Územný plán zóny Martanovičova (P. Bauer, M. Kusý, P. Paňák, 1982), územný plán PK0 (2002), územný plán zóny Podhradie (BKU 2006)
Kľúčové neformatívne plány:	Regulačná štúdia Veľkej Bratislavy (A. Balán, J. Grossmann, 1926), súťaž na budovu Zemедelského múzea (1924), súťaž na regulačný plán mesta (1929-30), súťaž na regulačný plán Univerzitného mesta v Mlynskej doline (1933), regulácia pravého brehu Dunaja a Petržalky (J. Marek, 1935), súťaž na Univerzitné mesto na hrade a v podhradí (1942), súťaž na ideové urbanisticko-architektonické, konštrukčno-stavebné a dopravné riešenie premostenia Dunaja (1964), súťaž na budovu osobného prístaviska (1964), Pravý breh- kongresové a kultúrno- spoločenské centrum (Skoček- Konček – Titl, 1966),



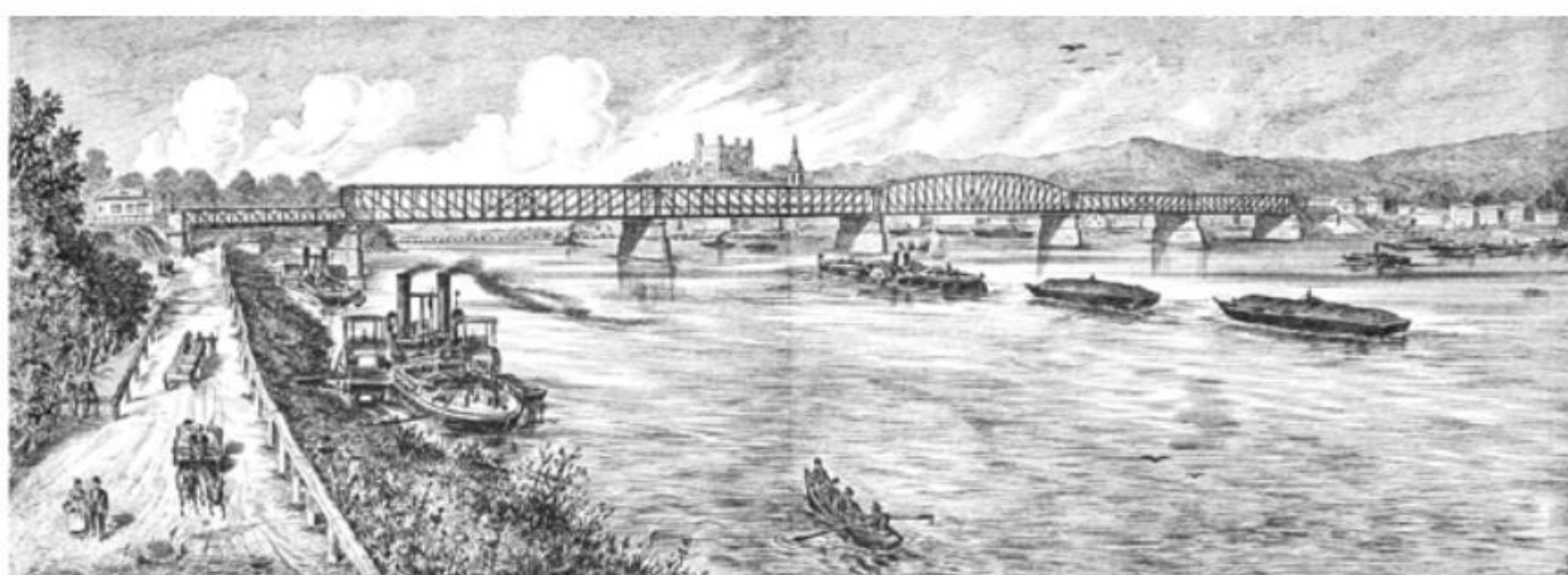
Flows/toky - v prípade nábrežia chápeme túto kategóriu ako komplex mnohorakých tokov, „neustály pohyb ľudí, tovarov, služieb a dát“.¹ V prvom rade ide o pohyb spojený s vodným tokom, pohyb dopravný, čo zahŕňa riečnu dopravu, ale aj dopravu pozdĺž či naprieč riekou, pohyb spojený s obchodovaním zahŕňajúci toky komodít, pohyb súvisiaci s ohrozením či obranou mesta, ale aj s cestovným ruchom, kultúrou či športom. Nábrežie sústreďuje a prepája všetky tieto druhy pohybu do zložitej siete tokov s nepravidelnou štruktúrou uzlov. Na nábrežie sa však v určitej miere vzťahuje aj ďalšia Moralesova kategória, terrain vague. Nábrežie Dunaja bolo až do konca 18. storočia územím mimo mesta, za mestským opevnením. Jeho teritoriálnu a významovú marginálnosť vo vzťahu k mestu sa nepodarilo preklenúť ani po zbúraní hradieb. Prakticky celé 19. aj 20. storočie sa síce na ľavom brehu Dunaja testovalo viacerými urbanistickými a architektonickými koncepciami, ktoré mali toto územie integrovať do mestskej štruktúry, ani jednu z nich sa však nepodarilo celostne realizovať. Práve naopak, fragmentárne zásahy spôsobovali, že územie chátralo. Nábrežie tak až do konca minulého storočia ostalo „privilegovaným miestom identity, stretnutia súčasnosti a minulosti“ a zároveň jednou z posledných mestských „pevností, kde možno realizovať slobodu jednotlivca alebo malej skupiny“.²

1 de Solà-Morales, Ignasi: Architecture in Cities. In: Present and Futures. Architecture in Cities. Exhibition catalogue. Eds.: I. de Solà-Morales - X. Costa. Barcelona, Actar, 1996, s. 15.

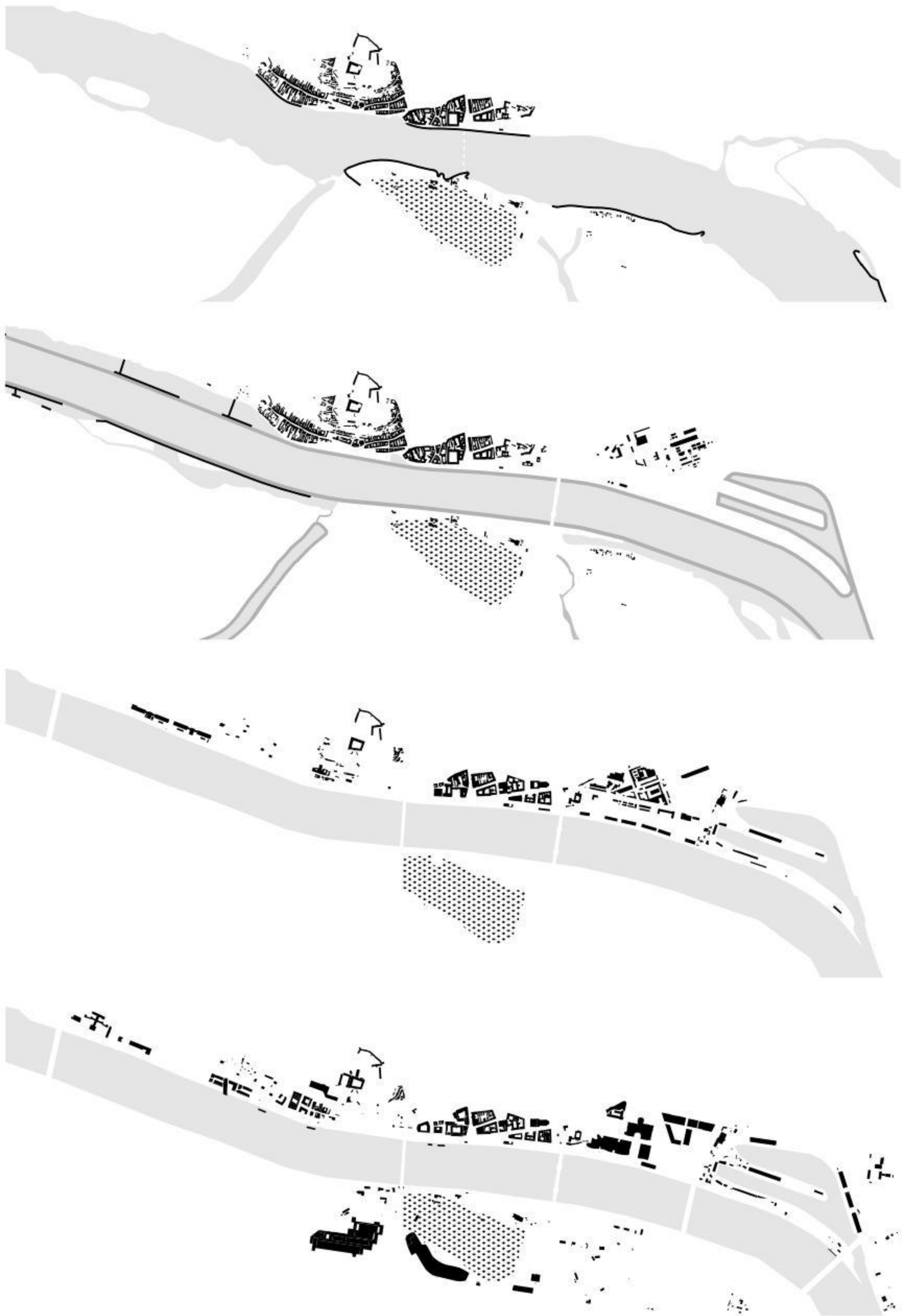
2 Tamže, s. 23.



Dunaj v okolí Bratislavy, 17. storočie
Zdroj: Slovakiana.sk



Pravý breh Dunaja, okolo roku 1900
Zdroj: Bratislavské rožky.sk



Premeny nábrežia Dunaja v Bratislave od 19. do 21. storočia

Vodný tok

Kľúčovú úlohu v procese formovania dunajského nábrežia do dnešnej podoby zohrala regulácia rieky, meniac jej tok. Dunaj mal totiž pôvodne v okolí Bratislavy podobu vnútrozemskej delty s množstvom ostrovov a ramien, z ktorých najväčšie, Novozámocké a Mlynské rameno, boli na ľavej strane.¹ Rieka tak mesto pravidelne zaplavovala.² Nábrežie bolo súčasne po stáročia dôležitým obchodným a dopravným priestorom. V priebehu 18. storočia k týmto významným funkciám postupne pribudla spoločenská a reprezentačná funkcia.

Po zbúraní južného úseku hradieb v rokoch 1775 – 1778 sa mesto otvorilo smerom k rieke, čo vyvolalo potrebu vodohospodárskych úprav Dunaja v podobe budovania protipovodňových násypov. Napriek viacerým čiastkovým zásahom do brehov a ramien Dunaja v priebehu 18. storočia, možno o celostnej regulácii rieky hovoriť až v súvislosti s pôsobením talianskeho inžiniera Eneu Graziosa Lanfranconiho, ktorý bol autorom návrhu regulácie a dozeral aj na regulačné práce.³ Počas úpravy Dunaja sa v rokoch 1880 – 1881 spevnilo 40 km brehov na úseku rieky medzi Devínom a Komárnom.⁴ Ďalšiu zásadnú etapu regulácie rieky podľa Lanfranconiho návrhov ukončili v roku 1896. Tok rieky, uzatvorený do kameňmi spevnených brehov, sa tak definitívne zmenil. Zachovali sa iba menšie zátoky, zvyšky zasypaných ramien. Aj tie však v priebehu ďalších desaťročí postupne zanikli. Tak to

1 Pišút, Peter: Využitie historických krajinomalieb na rekonštrukciu regulačných prác v koryte rieky – príklad Dunaja v Bratislave. *Geographia Cassoviensis*, 12, 2018, č. 2, s. 175 – 176.

2 V Bratislavskom topografickom lexikóne je uvedených spolu 58 ostrovov a 35 ramien. Bližšie pozri Horváth, V., 1990, s. 95 – 97.

3 Dvořák, Pavel: Piata kniha o Bratislave. Vydavateľstvo Rak, Budmerice, 2012, s. 55 a ďalej.

4 Chmelár, Vladimír: Dunaj historický a dnešný. ELECTA, Žilina, 1994, s. 21.

bolo aj v prípade zátoky pri Rybnom námestí, čo pôvodne slúžila ako vstup k prechodu cez zamrznutý Dunaj a súčasne ako prístav pre člny pontónového mosta, ktorý naposledy postavili na jar roku 1890. Tento dočasný most stratil význam po dokončení stáleho Mosta Františka Jozefa (na jeho mieste dnes stojí Starý most) na prelome rokov 1890 a 1891. Zátoka pri Rybnom námestí definitívne zanikla, keď v roku 1902 zarovnali dunajský breh a na priestore za hrádzou založili na navezenom štrku parčík.

Na prelome 19. a 20. storočia došlo k zasypaniu Mlynskeho ramena, ktoré vychádzalo z hlavného toku rieky južne od dnešného Šafárikovho námestia. Tým sa v tomto mieste mesto od rieky vzdialilo a súčasne vznikla plocha pre budovanie moderného prístavu. Práve na tomto mieste postavili bazény Zimného prístavu. Regulácia rieky spevňovaním brehov pokračovala na území prístavu aj po roku 1918. Prístav zaznamenal práve v medzivojnovom období výrazný stavebný rozvoj, čo súvisel s rastom významu dunajskej vodnej cesty a celkovou hospodárskou prosperitou. V tomto období prebiehalo spevňovanie brehov aj v časti nábrežia medzi dnešným Štúrovým námestím a hradom, resp. internátom Lafranconi, ktoré sa malo neskôr transformovať na promenádu.

Názory na proporcie nábrežia s perspektívou jeho ďalšej postupnej integrácie do mestskej štruktúry sa ustalovali prakticky po celé medzivojnové obdobie. Koncom tridsiatych rokov sa začalo zasypávanie a spevňovanie nábrežnej hrany spomaľovať a v roku 1939 bolo celkom zastavené. Dôvodom bol nedostatok financií aj chýbajúci kameň, keďže devínsky kameňolom sa stal súčasťou územia Nemeckej ríše. Práce na spevňovaní brehov obnovili až v roku 1943 v súvislosti s budovaním tunela pod hradom, keď využili kameň vyťažený pri jeho razení.⁵

5 Szalay, Peter – Bogár, Michal – Haberlandová, Katarína –



Dočasný most cez Dunaj, okolo roku 1880
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Zátoka pri Rybnom námestí pred reguláciou rieky, okolo roku 1880
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Najstaršia časť promenády s balustrádou v okolí dnešného Námestia Ľ. Štúra, 1910
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Promenáda v okolí vodných kasární, 1895
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV

Podobná anabáza sprevádzala reguláciu rieky aj pri formovaní pravého brehu. Hoci prvé vodohospodárske úpravy toku Dunaja na pravom brehu pochádzajú už z obdobia vlády Márie Terézie, najvýznamnejší zásah tu prebehol až v prvej polovici päťdesiatych rokov 20. storočia, keď najväčšie z ramien, Chorvátske, celkom odrezali od hlavného toku. Nové hrádze znemožnili rieke rozlievať sa na územie Petržalky, čo spôsobilo vysychanie lužných lesov. Aj preto sa v smernom územnom pláne mesta v roku 1963 objavila idea obtokového kanála, ktorý mal viesť južným okrajom Petržalky. Táto myšlienka sa premietla aj do podmienok medzinárodnej urbanistickej súťaže na sídlisko Petržalka v roku 1967. K jej realizácii však nakoniec nedošlo.⁶

Promenáda, toky dopravné a spoločenské

Ešte v roku 1775 dala Mária Terézia príkaz na výstavbu nového korunovačného pahorku na nábřeží rieky. Mal nahradiť starší pahorok, čo stál ďalej od rieky a ktorý zbúrali v dôsledku výstavby mestskej sýpky (F. Hillebrandt, 1773). Nový pahorok umiestnili na osi spájajúcej niekdajšiu Rybársku bránu s vyústením pontónového, tzv. lietajúceho, mosta cez Dunaj. Práve akt výstavby korunovačného pahorku tak možno pokladať za prelomový vo vzťahu k novej reprezentačnej úlohe nábřežia. Nie je preto prekvapujúce, že jeho odstránenie, ktoré v roku 1870 nariadil vtedajší starosta Heinrich Justi, vyvolalo v meste pobúrenie. Justiho však viedli k tomuto rozhodnutiu vážne dôvody – spevňovanie a vyrovnávanie brehu rieky.⁷ Odstránenie

Bartošová, Nina – Krišteková, Laura: Vojnová Bratislava. Marenčin PT, Bratislava, 2019, s. 160.

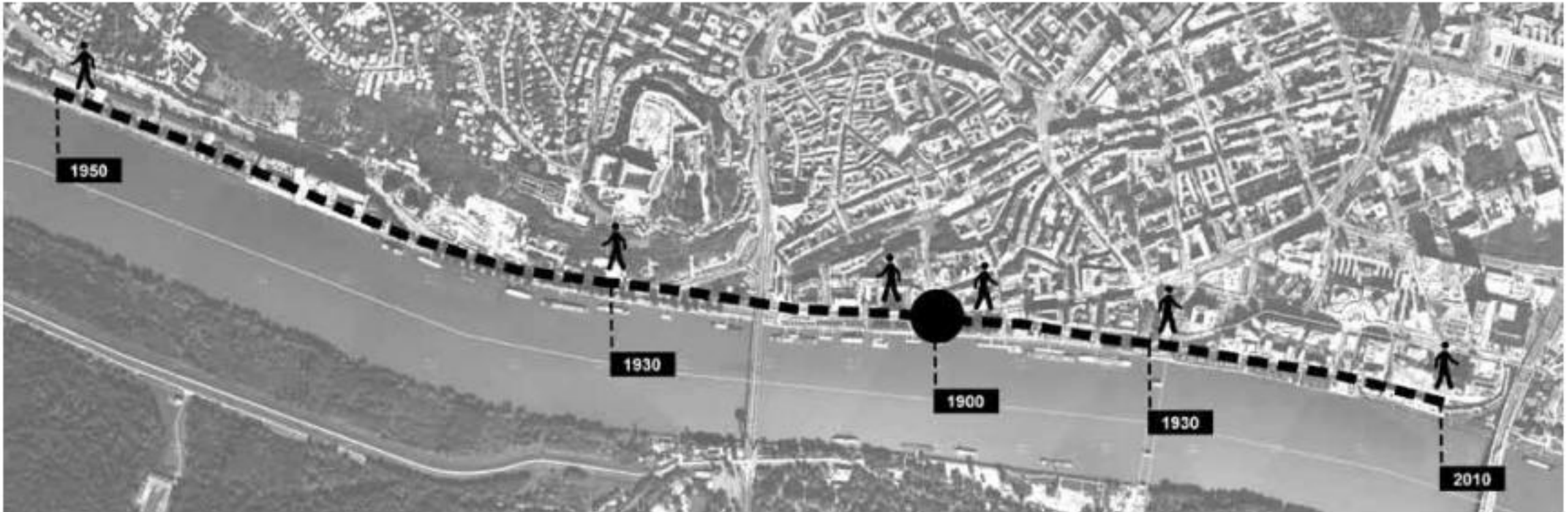
6 Vodrážka, Peter: Urbanistické súťaže na Slovensku. Urbanita, 26, 2014, č. 1 – 2, s. 57.

7 Moravčíková, Henrieta: Bratislava. In: Capital Cities in the Aftermath of Empires. Planning in Eastern and Southeastern Europe. Eds. E. G. Makas – T. Damjanovic Conley, Routledge, London, 2009, s. 177.

pahorku a následná regulácia Dunaja znamenali pre rozvoj tejto časti mesta rozhodujúci zlom. Na mieste pôvodného dopravného spojenia medzi mestskou bránou a pontónovým mostom sa začala formovať reťaz mestských priestorov smerujúca od dnešného Hviezdoslavovho námestia cez Mostovú ulicu a Námestie Ľ. Štúra až k rieke. Miesto jej vyústenia možno považovať za kľúčovú lokalitu ľavého nábřežia, ktorá bola významná nielen ako prístup k Dunaju, ale aj ako ohnisko spoločenského života. Lanfranconiho regulácia rieky v osemdesiatych rokoch 19. storočia súčasne prispela k obohateniu pôvodnej škály tokov, determinovaných fungovaním nábřežia ako prístaviska, prekladiska a protipovodňovej bariéry, o toky súvisiace so spoločenskými funkciami a umožnila vznik fenoménu nábřežnej promenády.

Najstarší úsek promenády, ktorý tvorilo vtedajšie Jeseninovo nábřežie, môžeme sledovať už na katastrálnej mape mesta z roku 1894. Promenáda sa končila na vyhliadkovej terase s balustrádou, ktorú dal pri príležitosti konania druhej poľnohospodárskej výstavy vybudovať gróf Mikuláš Esterházy.⁸ Na terase bol umiestnený kamenný stĺp s lucernou, nazývaný maják. Ďalej na západ sa promenáda predĺžila až v súvislosti s ďalšou reguláciou rieky v štyridsiatych rokoch 20. storočia a premiestnením výstaviska Dunajského veľtrhu. Architektonickú podobu však dostala táto časť promenády až po druhej svetovej vojne. Súťaž na jej úpravu vypísali v roku 1953. Promenáda mala spájať historické jadro mesta s novým Parkom kultúry a oddychu. Víťazi súťaže, Ivan Matušík a Ivan Szalay, navrhli doplniť vysoké brehy regulovaného Dunaja perforovaným, ale pomerne masívnym múrikom. Toto fyzicky aj vizuálne pevné ohraničenie odľahčili architekti vložením pravidelne sa opakujúcich poloblúkových

8 Dvořák, Pavel: Bratislava – Podhradie. Svedectvo pohľadníc. Vydavateľstvo Rak, Budmerice, 1992.



Vývoj ľavobrežnej promenády od 19. do 21. storočia



Pozsony — Pressburg

Korona



Nábrežná promenáda v okolí dnešného Námestia Ľ. Štúra,
okolo 1900
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV

priestorov vyhlídkových terás s priehľadným zábradlím z kovových profilov.⁹ Táto úprava, čo zahŕňala celú dĺžku dnešného Rázusovho a Dvořákovho nábrežia, bola na dlhé desaťročia jediným zásahom do pešieho pohybu na ľavom nábreží. K ďalšej úprave, pri ktorej sa zmenila forma kontaktu s riekou aj šírka promenády, došlo až na začiatku 21. storočia. V súvislosti s realizáciou protipovodňových opatrení nahradila pôvodné perforované múriky v úseku medzi Starým mostom a obchodno-spoločensko-obytným komplexom Riverpark pevná betónová ohrada. Jej výška a forma síce chránia mesto pred tisícročnou vodou, súčasne však znemožňujú bližší kontakt peších na promenáde s riekou. Výraznou zmenou prešla v rovnakom čase aj východná časť promenády medzi Starým mostom a dnešným Námestím M. R. Štefánika. Tento úsek nábrežia je dnes na ľavej strane rieky jediný, čo v rámci urbanizovaného prostredia umožňuje širokej verejnosti bezprostredný kontakt s Dunajom. Veľkorysá promenáda, parková úprava a absencia pevnej protipovodňovej bariéry tak naplnili predstavy o spojení mesta s riekou, ktoré sa opakovane objavovali vo vyjadreniach urbanistov a architektov od druhej polovice minulého storočia.

Adekvátne rozvoju pešieho pohybu po promenáde sa od konca 19. storočia rozširovala aj škála dopravných tokov. V roku 1895 vybudovali električkovú trať, ktorá ako prvá spájala nábrežie so severnou časťou mesta (jedna zástavka sa nachádzala približne v mieste dnešného Mosta SNP, druhá na dnešnom Hodžovom námestí). Na vzostupe bola aj taká doprava, čo mala pridanú spoločenskú hodnotu. V roku 1891 začal podnikateľ Heinrich Hörnes na ľavom nábreží prevádzkovať tri malé parníky, ktoré kyvadlovo premávali medzi dunajskými brehmi. V roku 1901 ich nahradil nový parník menom

⁹ Moravčíková, Henrieta: Dunajská promenáda. Arch, roč. 14, 2009, č. 3, s. 36.

Pozsony, nazývaný aj propeler. Práve pre potreby propeleru vybudovali v roku 1930 na dnešnom Námestí Ľ. Štúra a na protilahlom brehu dvojicu prístavísk. Pôvabné funkcionalistické stavby, ktoré navrhol Emil Belluš, slúžia tomuto účelu s krátkymi prestávkami až dodnes.¹⁰

Organizáciou tokov na ľavom brehu rieky sa zaoberal aj plán regulácie mesta, na ktorom pracovalo Technické oddelenie od roku 1896. Vo vzťahu k formovaniu ľavého nábrežia možno za najpodstatnejší považovať návrh na rozšírenie nábrežnej komunikácie a prerazenie novej ulice cez areál Vodných kasární prepájajúcej nábrežie s Hviezdoslavovým námestím. Zámer vybudovať priemyselný kanál, ktorý by sa napájal na Dunaj pri severnej hrane bazénov Zimného prístavu, mohol mať zase za následok stratu významu, postupné búranie skladísk umiestnených na západ od Mosta Františka Jozefa a úpravu tohto úseku nábrežia na reprezentačné účely. Podobne o tejto časti mesta uvažoval aj autor alternatívneho regulačného plánu mesta Viktor Bernárdt. Okrem výstavby industriálneho kanálu plánoval aj rozšírenie nábrežnej komunikácie, ktorá sa mala stať súčasťou vnútorného mestského okruhu. Najveľkorysejšiu koncepciu riešenia oboch brehov rieky však priniesol Antal Palóczi vo svojom návrhu regulačného plánu mesta, ktorý dokončil v roku 1917. Jeho zámerom bolo rozšíriť priestor ľavého nábrežia, zbúrať kasárne aj mestský pivovar na Rybnom námestí a posunúť uličnú čiaru tak, aby mohla cesta na nábreží zahŕňať nielen štyri jazdné pruhy, ale aj štvormetrové chodníky pre peších. Napriek tomu, že jeho regulačná koncepcia mala obmedziť viacerých

10 Lodné spojenie medzi oboma brehmi prerušili v období druhej svetovej vojny, keď po Dunaji viedla štátna hranica s Nemeckom. Prevádzku propeleru v podobe lode Dunaj obnovili 2. augusta 1947 za účasti primátora mesta Jozefa Kyselého. Loď Dunaj premávala do roku 1952, kedy ju premenovali na Devín fungujúci do roku 1968. Katamarán Kamzík premával medzi dunajskými brehmi ako historicky posledný propeler v rokoch 1978 – 2003.

vlastníkov pozemkov, poslanci napokon podporili tento vizionársky návrh. Išlo tak o jedno z prvých rozhodnutí v zmysle nového regulačného plánu, ktoré ovplyvnilo podobu mesta na dlhé desaťročia dopredu. K naplneniu Palócziho vízie došlo v druhej polovici 20. storočia súčasne s uskutočnením jeho ďalšieho plánu na výstavbu mosta v línii paralelnej s vtedajšou Schlossgrundgasse (v súčasnosti Židovská).¹¹ Na túto Palócziho myšlienku umiestnenia nového mosta nadviazal aj architekt Josef Marek v návrhu na reguláciu pravého brehu Dunaja z roku 1935.¹² Palócziho koncepcia tak na dlhé desaťročia determinovala nábrežie ako dopravný koridor.

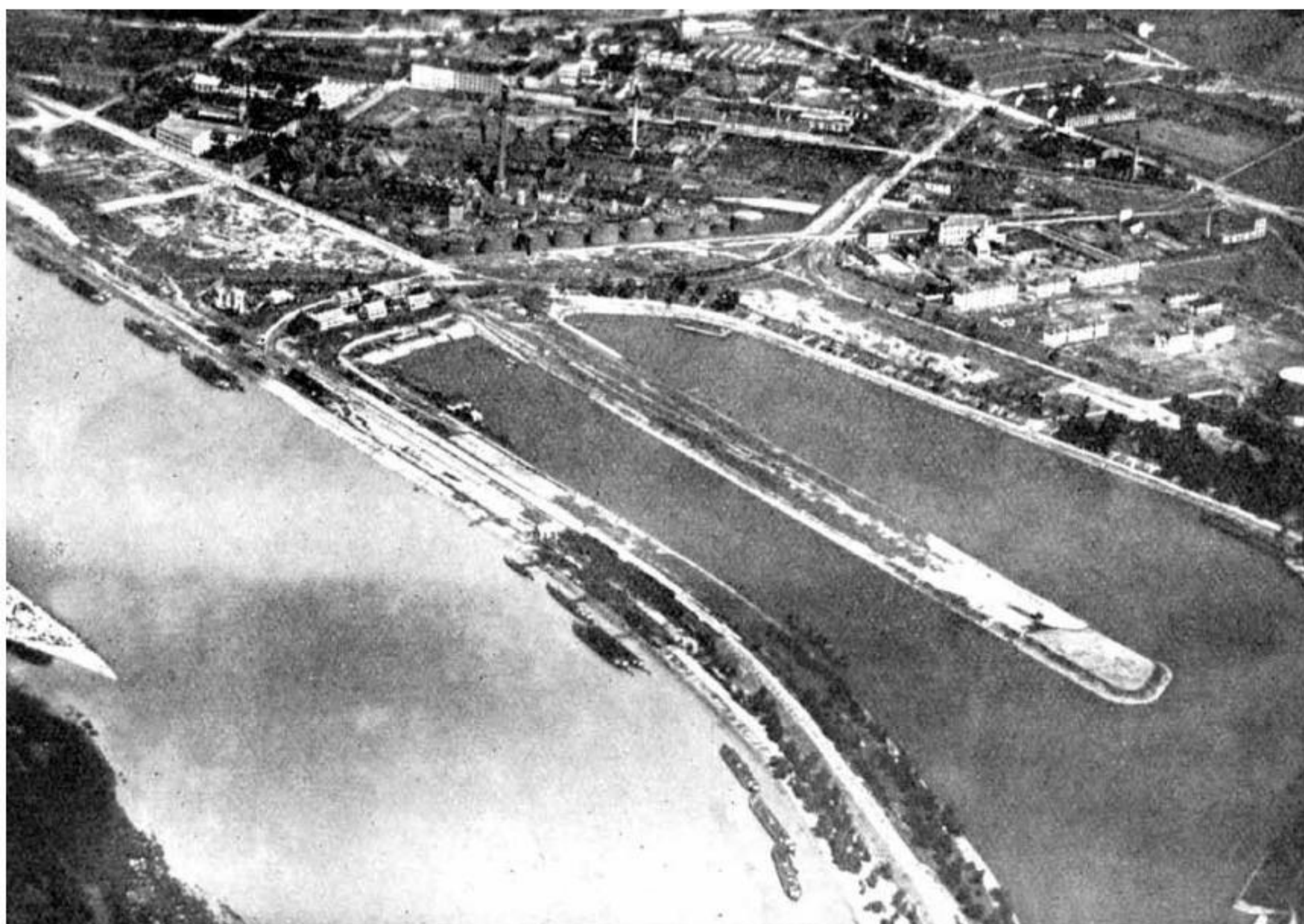
Toky komodít

Vznik dnešnej Bratislavy podmienil obchod a obchodovanie determinovalo podobu mesta aj v nasledujúcich storočiach. Dunaj a jeho nábrežia pritom hrali významnú úlohu. Obchod spočiatku priamo ovplyvňoval najmä spôsob a intenzitu využitia ľavého nábrežia. Na jednej strane to bol riečny prístav, ktorý na začiatku 20. storočia rozšírili o dva bazény Zimného prístavu. V tridsiatych rokoch, keď sa bratislavskému riečnemu obchodu ekonomicky darilo, vznikla myšlienka jeho ďalšieho rozšírenia o nový systém bazénov, ktorý mali vybudovať na východ od Zimného prístavu.¹³ Tento plán sa však napokon realizoval až v polovici sedemdesiatych rokov minulého storočia v redukovanej podobe ako prístav Pálenisko. Od roku 1921 sa na nábreží v susedstve prístavu každoročne konal medzinárodný Orientálny trh,

11 Moravčíková, Henrieta – Lovra, Éva – Pastoreková, Laura: Červený alebo modrý? Začiatky moderného plánovania Bratislavy. *Architektúra & Urbanizmus*, 51, 2017, č. 1 – 2, s. 41.

12 Haberlandová, Katarína: Nová Bratislava Josefa Mareka. *Architektúra & urbanizmus*, 51, č. 3 – 4, s. 172 – 173.

13 Kňazovič, Milan: Budujeme bratislavský prístav. *Slovenský staviteľ*, 8, 1938, č. , s. 252 – 254.



Letecký pohľad na prístavné bazény okolo roku 1918
Zdroj: Slovenský staviteľ



Dunajský riečny prístav okolo roku 1930
Zdroj: zbierka fotografií, Archív Pamiatkového úradu Slovenskej republiky

čo mal podporiť obchodovanie Československa s krajinami východnej Európy. Obchodné a výstavné podujatie, ktoré malo podľa slov jeho iniciátora a prezidenta trhu, Kornela Stodolu, „zachovať staré odbytné územie pre náš priemysel a získať nové... ale aj informovať nás samých o tom, čo je vstave naša energia v republike vytvoriť“,¹⁴ premenovali v roku 1923 na Dunajský veľtrh. Na území v okolí dnešnej Pribinovej ulice fungoval až do roku 1942.

Už koncom tridsiatych rokov sa však areál prístavu javil pre organizovanie veľtrhov medzinárodného dosahu ako plošne nedostatočný a nevhodný aj z bezpečnostného hľadiska. Architekt Kamil Gross publikoval v roku 1940 v časopise Slovenský staviteľ sériu článkov, v ktorých sa venoval problematike veľtrhov. Na príklade viacerých európskych miest ako Lipsko, Berlín, Paríž či Miláno analyzoval umiestnenie veľtrhu v rámci mesta, dispozičné riešenie pavilónov, ale aj dopravné prepojenie areálu a mesta. Túto analýzu doplnil aj situačnými náčrtmi aktuálneho aj plánovaného nového areálu Dunajského veľtrhu v Bratislave.¹⁵ Vtedajšie územie veľtrhu zhodnotil ako nevyhovujúce po stránke urbanistickej aj dopravnej. Veľtrh bol podľa neho „vtesnaný na úzky pruh pozemkov medzi Prístavnou cestou a prístavné nádražie... Okolie nie je nijako vábivé. Na jednej strane je veľmi frekventované nádražie so stálym posunovaním, na druhej strane Prístavnej cesty rad väčšinou opustených a neudržiavaných továrnych (továrenských?) budov, bez akejkoľvek blízkosti sviežej zelene“.¹⁶ Táto kritika jasne

14 Orientálny trh v Bratislave. Youngstownské Slovenské noviny ▪ Youngstown Slovak news (Youngstown, Ohio), 1910 – 1940, March 25, 1921, s. 2.

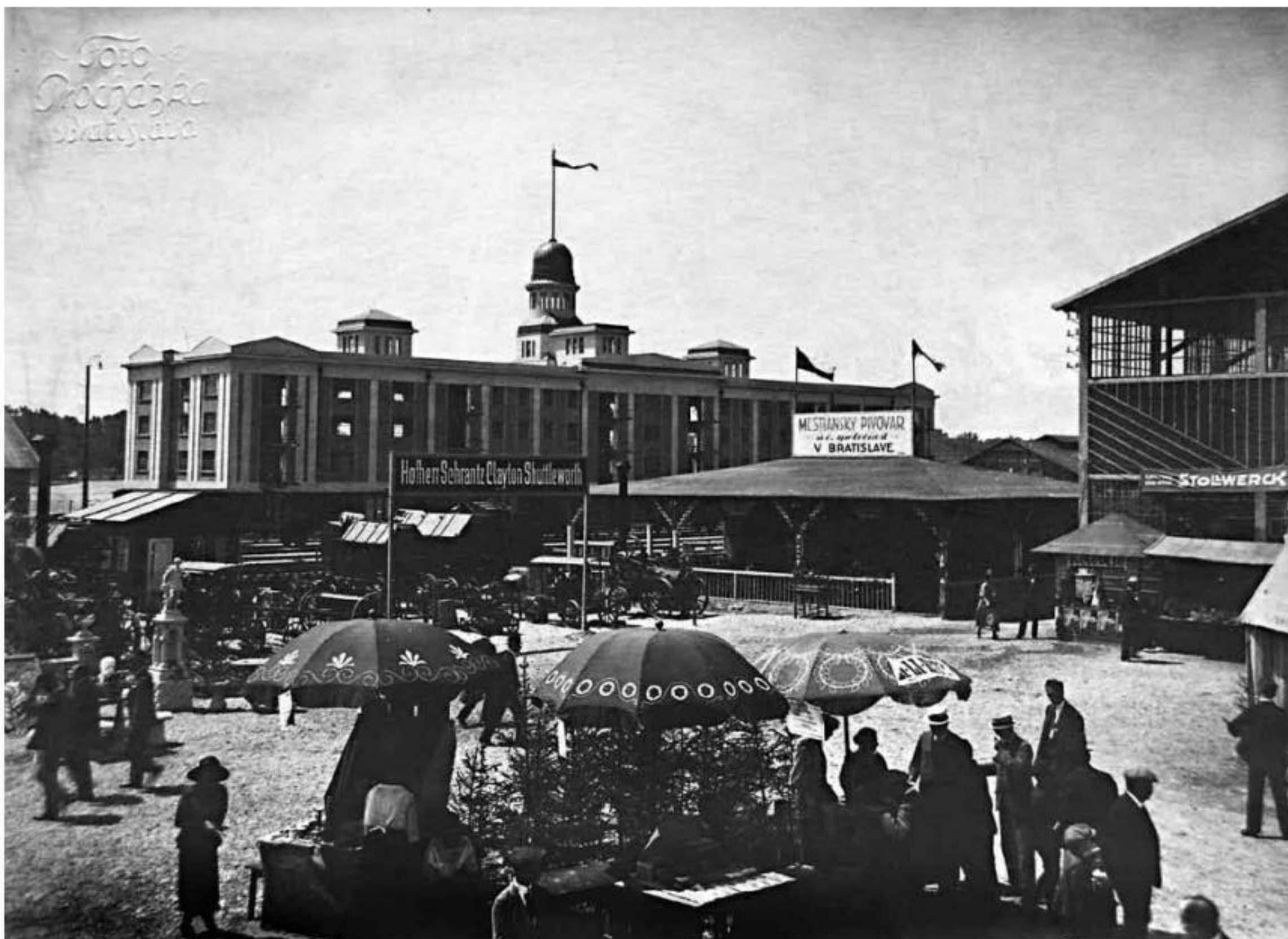
15 Gross, Kamil: Projekt úpravy nového dunajského nábrežia v Bratislave. Slovenský staviteľ, 11, 1940, č. 1 – 2, s. 5 – 11. Gross, Kamil: Projekt nového dunajského nábrežia v Bratislave. Slovenský staviteľ, 11, 1940, č. 4, s. 43 – 46. Gross, Kamil: Projekt nového dunajského nábrežia v Bratislave. Slovenský staviteľ, 11, 1940, č. 6, s. 92 – 96.

16 Tamže, č. 1 – 2, s. 11.

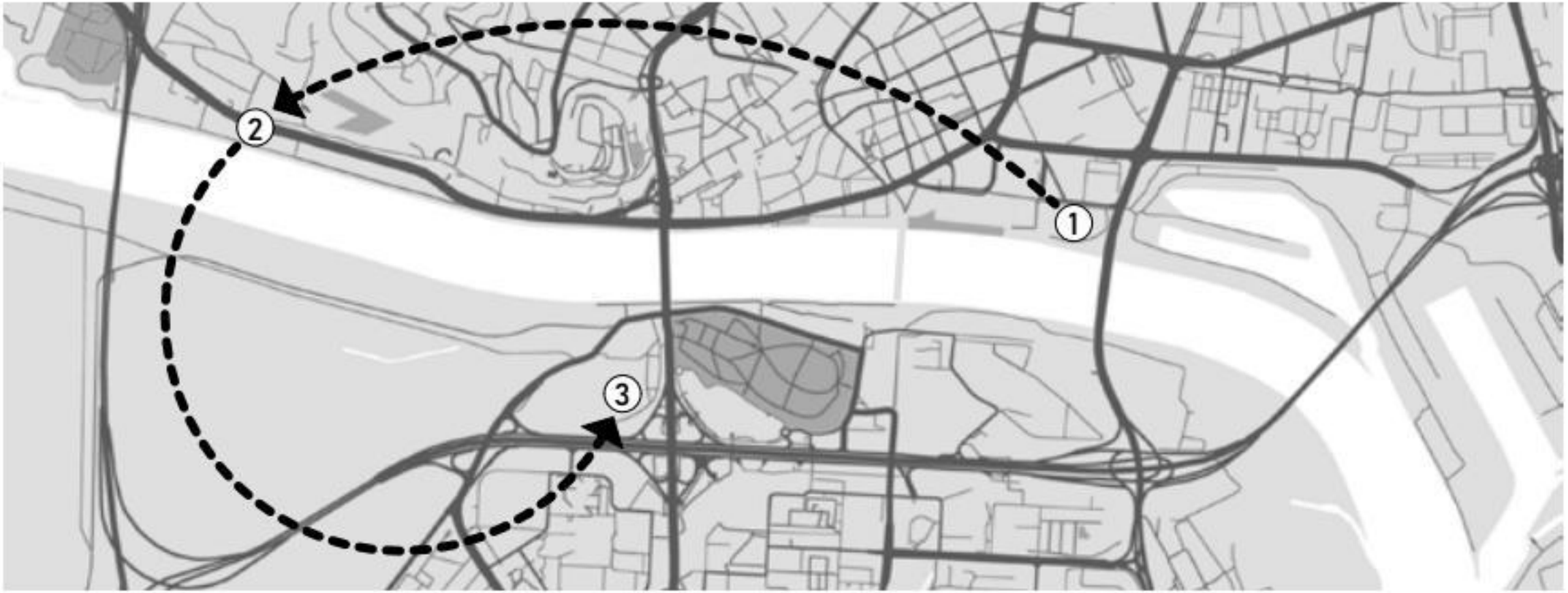
smerovala k obhajobe novej lokality v západnej časti ľavého nábrežia. Ako uvádzal Kamil Gross, táto „násypom získaná plocha bola usnesením mestského zastupiteľstva už roku 1931 určená pre výstavisko“.¹⁷ Presun veľtrhu mal jednak uvoľniť pôvodný areál v prístave na rozšírenie výroby a dopravy a súčasne na novom mieste umožniť výstavbu kvalitných výstavných plôch a tým zvýšiť medzinárodné renomé veľtrhu. Podoba nábrežia tak mala priamo reflektovať pohyb v slovenskej ekonomike.

Súťaž na nový areál Dunajského veľtrhu vypísali v roku 1940. Jej víťazom sa stal kolektív Ján Štefanec, Pavol Andriák a Kamil Gross. O význame súťaže pre mesto, ale aj o úlohe veľtrhu pri prezentácii hospodárskej sily a životaschopnosti novovzniknutého samostatného slovenského štátu svedčia aj obsiahle články na túto tému v časopise Elán z roku 1941 od Emila Belluša a Jána Štefanca. Areál Dunajského veľtrhu bol vo víťaznom návrhu komponovaný ako línia za sebou radených pozdĺžnych hál rovnobežných s riekou, pričom vstupný objekt predstavoval pavilón s vertikálnym akcentom veže a zaobleným objemom reštaurácie vysunutej nad hladinu Dunaja. Architektúra veľtrhu mala podobný funkcionalistický ráz ako výstavisko v neďalekom Brne. Pod vplyvom silnejúceho dobového príklonu ku klasicizujúcim formám sa však jeho podoba v priebehu výstavby zmenila. Niektoré objekty, ako vstupnú budovu s vežou, nakoniec vôbec nepostavili. Vzhľadom na zmenu politického režimu v roku 1948, zoštátnenie súkromných podnikov a zavedenie plánovaného hospodárstva, stratila zmysel aj pôvodná idea veľtrhu. Podporu trhovej súťaže nahradila myšlienka sociálneho štátu a obchodný pohyb vystriedali kultúrne a športové aktivity. Areál napokon dokončili v polovici päťdesiatych rokov

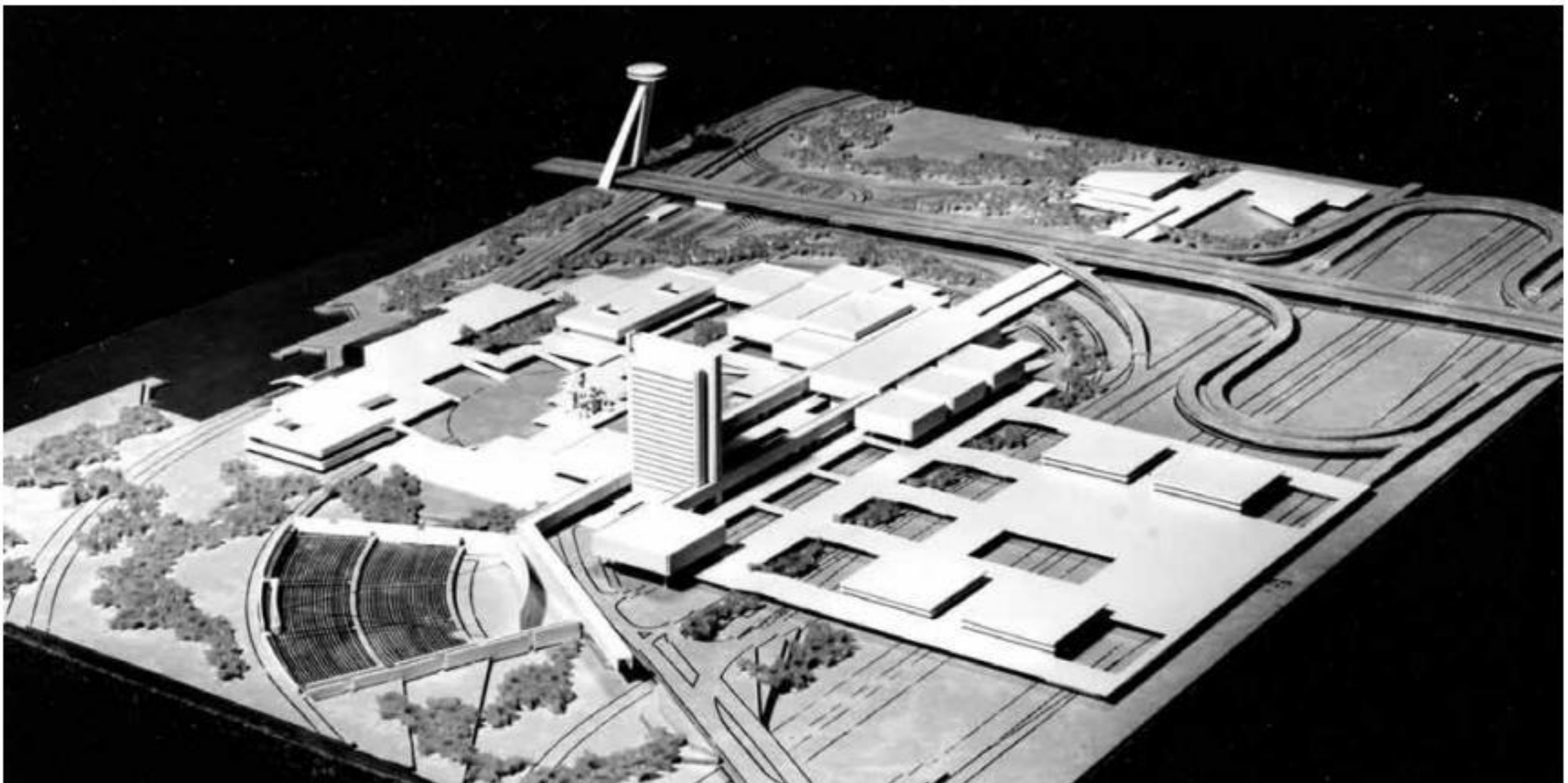
17 Tamže, s. 9.



Dunajský veľtrh, okolo roku 1925
Zdroj: Oblastní archiv Praha



Tri lokality, v ktorých bol postupne umiestnený areál výstaviska od roku 1921 až po rok 2019



Viacúčelový výstavný areál, V. Dedeček, 1974 - 1979
Zdroj: Slovenská národná galéria

minulého storočia ako Park kultúry a oddychu.¹⁸

Už v šesťdesiatych rokoch 20. storočia sa však obchod a s ním spojené vystavovanie produktov opäť vrátil do areálu niekdajšieho výstaviska. Medzinárodný chemický veľtrh Incheba vznikol v roku 1967 s cieľom konfrontovať výroby lokálneho chemického priemyslu s medzinárodnou produkciou a bol reakciou na obrodné procesy v československej spoločnosti. Súčasne sa hlásil k odkazu niekdajšieho Dunajského veľtrhu, a tak celkom prirodzene obsadil jeho pôvodný areál na nábřeží Dunaja. V roku 1975 pribudli vo výstavisku nové výstavné pavilóny, ktoré ako ľahké oceľové skelety navrhol architekt Ferdinand Milučký. Tým sa čiastočne prekryla podoba pôvodného výstaviska.

Paralelne s novou výstavbou na území výstaviska sa však rozpracovávala aj myšlienka presunu veľtržnej funkcie z ľavého na pravý breh Dunaja. Táto idea súvisela jednak s nevyhovujúcou kapacitou Parku kultúry a oddychu, ale aj s plánmi na novú investičnú výstavbu na pravom brehu rieky, ktoré oživilo politické uvoľnenie v šesťdesiatych rokoch. Medzinárodnú súťaž na urbanistické riešenie Petržalky vypísali v roku 1967. Ešte predtým, v roku 1966, malo na mieste pôvodného Aucafé vyrásť kongresové centrum. Projekt bol výsledkom výskumnej úlohy, na ktorej pracovala trojica architektov Ferdinand Konček, Ilja Skoček a Ľubomír Titl. Ich návrh však nakoniec nerealizovali. Kongresová hala by totiž stála na záplavovom území, čo by komplikovalo jej prevádzku.¹⁹ Na účel veľtrhov napokon určili územie medzi Kapitulským lesom a Mostom SNP. Urbanisticko-architektonickú súťaž na riešenie výstaviska vypísali v roku 1972. Porota však ani jeden zo súťažných návrhov

18 Budujeme park kultúry a oddychu. Bratislava, Tvar 1955.

19 Andrášiová, Katarína – Bartošová, Nina (eds.): Konček – Skoček – Titl. Katalóg výstavy. STU, Bratislava, 2013, s. 22.

neodporučila na realizáciu.²⁰ Dôvodom bolo okrem iného aj problematické umiestnenie areálu vo vzťahu k neďalekým vodným zdrojom. V roku 1973 nakoniec poverilo Ministerstvo výstavby a techniky SSR architekta Vladimíra Dedečka vypracovaním novej štúdie výstaviska situovaného bližšie k Mostu SNP.²¹ Dedeček navrhol výstavisko ako komplex budov s prevažujúcimi kultúrnymi, športovými a administratívno--obchodnými funkciami, ktorý mal byť po vybudovaní osobného prístavu napojený aj na riečnu dopravu. „Rozsiahly areál bol komponovaný z 3 pásiem výstaviska rozvinutých pozdĺž hlavného toku rieky a jej ramien. Oblasti mali byť vybudované v troch časových etapách, z ktorých sa neúplne realizovala prvá.“²² Druhú ani tretiu etapu nerealizovali. Dnešná Incheba Expo Bratislava pozostáva z prvej stavby, kde sú umiestnené výstavné pavilóny, otvorené výstavné plochy a kongresová hala, a z druhej stavby, čo zahŕňa výškovú obchodno-prevádzkovú budovu a výrobnomontážne stredisko. Formovanie tejto časti pravého nábřežia tak komplex výstaviska napokon zásadne neovplyvnil. Od nábřežia ostal oddelený Viedenskou cestou, keďže plánované osobné prístavisko s okolitými úpravami promenády, ktoré by prepájali areál s riekou a mestom, nerealizovali.

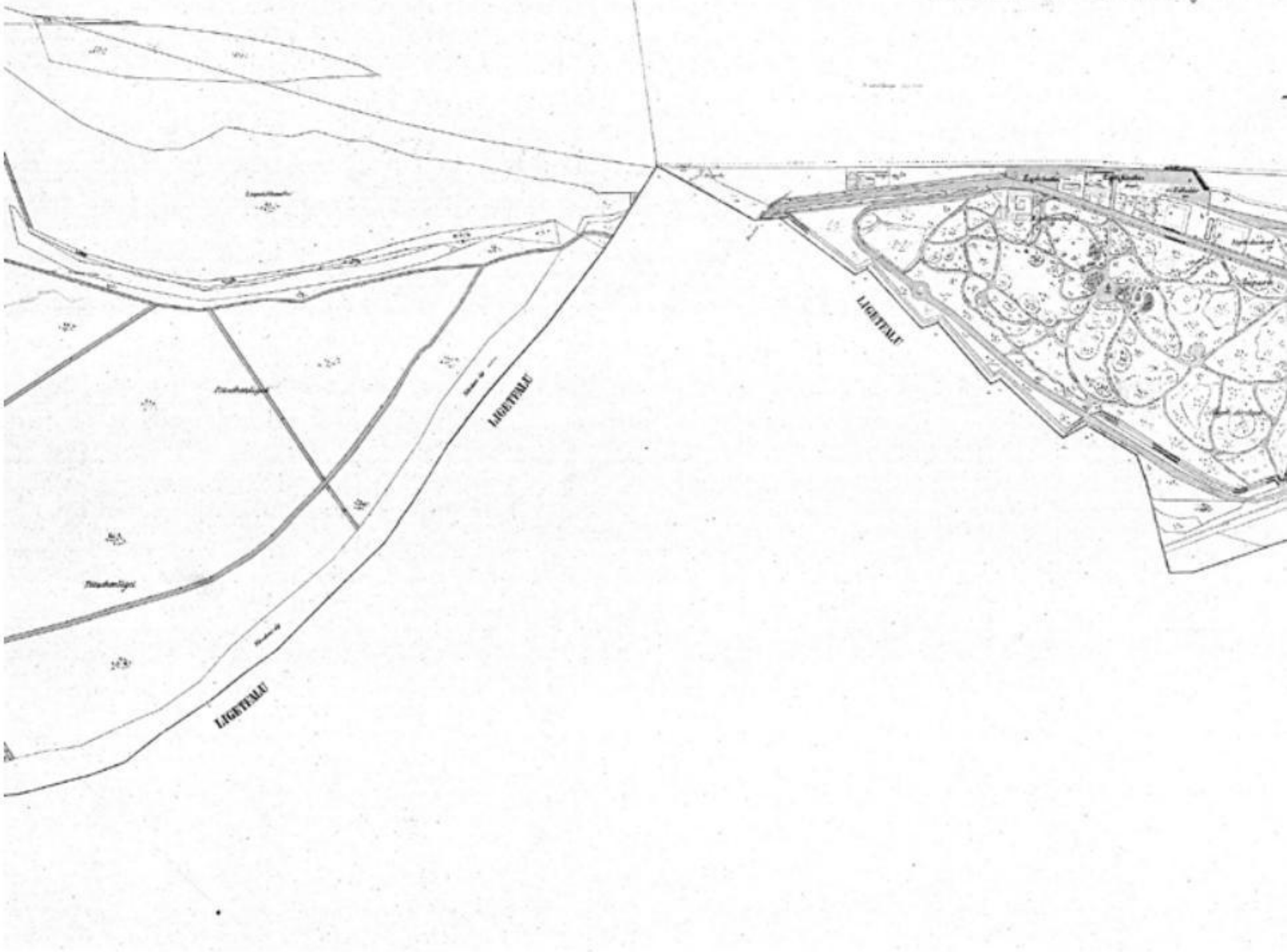
Toky športu a rekreácie

Už od sedemdesiatych rokov 18. storočia bolo územie v okolí nábřeží Dunaja spojené so športom a rekreáciou. Vodohospodárske úpravy Dunaja za vlády Márie Terézie súviseli aj s plánom panovníčky založiť na pravom brehu rieky park. Sternallee (dnes Sad Janka Kráľa), ktorá

20 Bodcký, Vladimír: Syntéza alebo kompromis? Projekt, 14, 1972, č. 3, s. 38 – 39.

21 Mitášová, Monika (ed.): Vladimír Dedeček. Interpretácie architektonického diela. SNG, Bratislava, 2017, s. 434.

22 Tamže, s. 426 – 429.





Územie mesta v okolí Dunaja, katastrálna mapa Bratislavy, 1898
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Kaviareň Aucafé na pravom brehu Dunaja, okolo roku 1920
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Návrh areálu športového klubu Makkabea na pravom brehu Dunaja, F. Weinwurm, okolo 1930
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Bratislavský veslársky spolok, okolo roku 1900
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Park kultúry a oddychu na ľavom nábreží, okolo roku 1960
Zdroj: TASR

vznikla v rokoch 1774 až 1776, bola nielen prvým verejným parkom v strednej Európe, ale dlhodobo determinovala aj ráz tejto strany rieky. Na pravom brehu rieky tak vznikol určitý náprotivok mestskej promenády. Park, ako aj ďalšie atraktivity, ktoré fungovali v jeho bezprostrednom susedstve, drevené letné divadlo, kaviareň Au-Café (1826 – 1960), konské dostihy, ktoré tu pravidelne organizovali od roku 1826, letné kúpalisko Lido, boli tak najmä v lete pravidelným cieľom Bratislavčanov. Keď sa začiatkom 20. storočia stal šport a voľnočasové aktivity významnou súčasťou životného štýlu strednej vrstvy, význam tohto miesta ešte vzrástol.²³ Pribudol tam veslársky klub Dunajčik (1924) aj futbalové ihrisko. V dvadsiatych a tridsiatych rokoch postavili na brehu rieky ďalšie dve budovy veslárskych klubov (Slovenský veslársky klub, Emil Belluš, 1930 a Nemecká veslárska jednota, Josef Konrad, 1931). V roku 1933 založili Dunajklub Kamzík. Plánovalo sa aj rozšírenie športového areálu židovskej jednoty Makkabea (F. Weinwurm, 1931). Útlm rozvoja športu v Petržalke nastal cez druhú svetovú vojnu, keď táto časť mesta patrila Nemeckej ríši. Budovanie športovísk sa vtedy muselo presunúť na opačnú stranu rieky. Kamil Gross preto už v roku 1940 rátať so zriadením športovísk a rekreačno-zábavných plôch v susedstve nového areálu Dunajského veľtrhu, kde už v tom čase fungoval vodácky klub Tatran (E. Mikulík, 1935). Argumentoval pritom integráciou športových a rekreačných funkcií do výstavných areálov aj v iných európskych mestách. V bezprostrednom susedstve Dunajského veľtrhu navrhoval umiestniť ďalšie veslárske kluby aj nové kúpalisko.²⁴ Tieto úvahy sa čiastočne premietli do realizácie po tom, ako sa areál Dunajského veľtrhu po skončení

23 Moravčíková, Henrieta: Premeny obrazu mesta. Storočie plánovania a výstavby Bratislavy. In: Medzi provinciou a metropolou. Ed. G. Dudeková, Bratislava, Historický ústav SAV, 2012, s. 133.

24 Gross, K., 1940, s. 96.

druhej svetovej vojny premenil na Park kultúry a oddychu. Priestor tu dostali halové športy aj v tom čase populárny minigolf. Plánoval sa dokonca rozvoj rekreačno-športových zariadení vyššie popri toku riečky Vydrica až na územie Železnej studničky.²⁵

Po skončení vojny sa výstavba športových zariadení vrátila aj na petržalskú stranu rieky. Vybudovali tribúny futbalového štadióna FC Petržalka aj Lunapark. Vzhľadom na blízkosť hranice s Rakúskom však ostali tieto aktivity obmedzené a viaceré časti nábrežia, ako napríklad veslárske kluby, začali chátrať. Po roku 1989 sa podarilo udržať šport na nábreží len v obmedzenom rozsahu. Zanikla väčšina vodáckych klubov a zlikvidovali aj všetky futbalové ihriská. Nahradili ich nákupné centrá, administratívne a bytové budovy. Aktuálne investičné zámery v území tento trend potvrdzujú.

Podobný vývoj zaznamenal šport aj na ľavom brehu rieky. Po likvidácii Parku kultúry a oddychu a jeho nahradení novou výstavbou sa šport stiahol do lokality Karloveskej zátoky, kde stále funguje pôvodná lodenica, ku ktorej pribudol objekt novej Karloveskej lodenice (M. Hörmann, R. Kastel, P. Kopecký, 2019). Toky športu tak na nábreží Dunaja začiatkom 21. storočia predstavujú najmä bežecké a cyklistické trasy, čo vedú bezprostredne po oboch brehoch rieky.

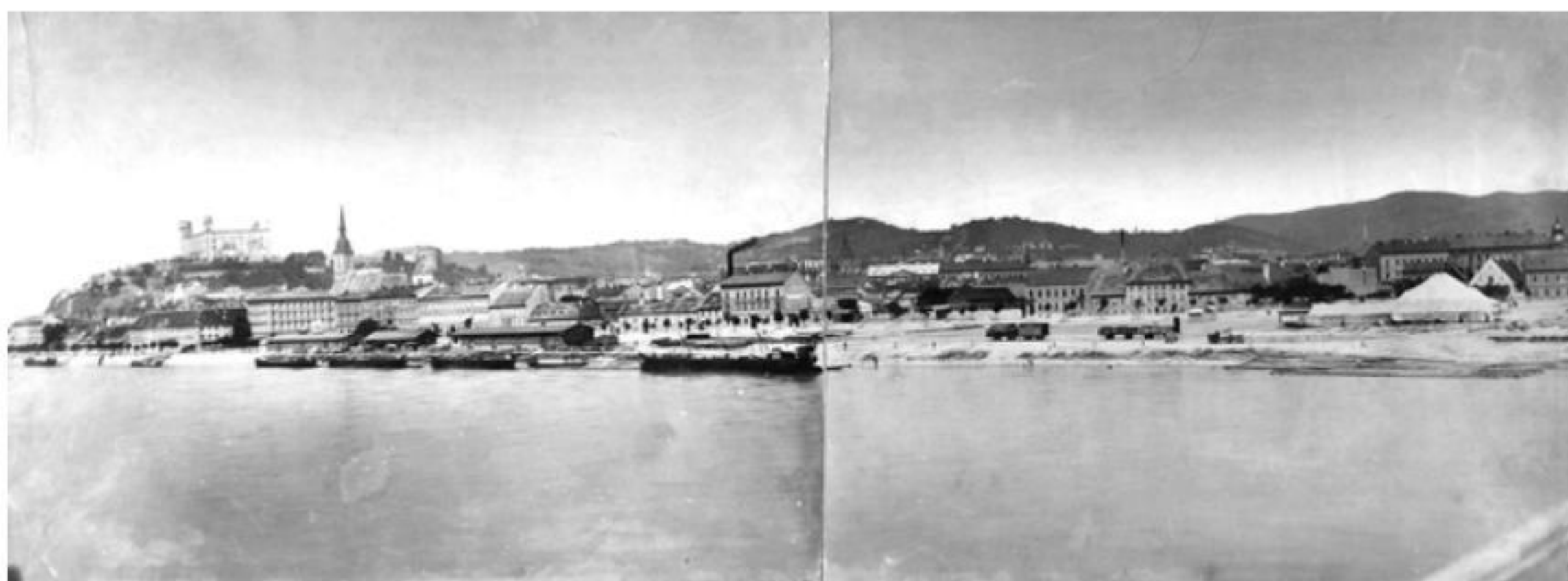
Nábrežná veduta

Dôležitou súčasťou analýzy problému nábrežia je sledovanie premien jeho veduty, resp. obrazu nábrežnej uličnej fronty. Za historické ohnisko spoločenského života tejto časti mesta považujeme dnešné Námestie Ľ. Štúra. Práve na jeho príklade možno ilustrovať, ako

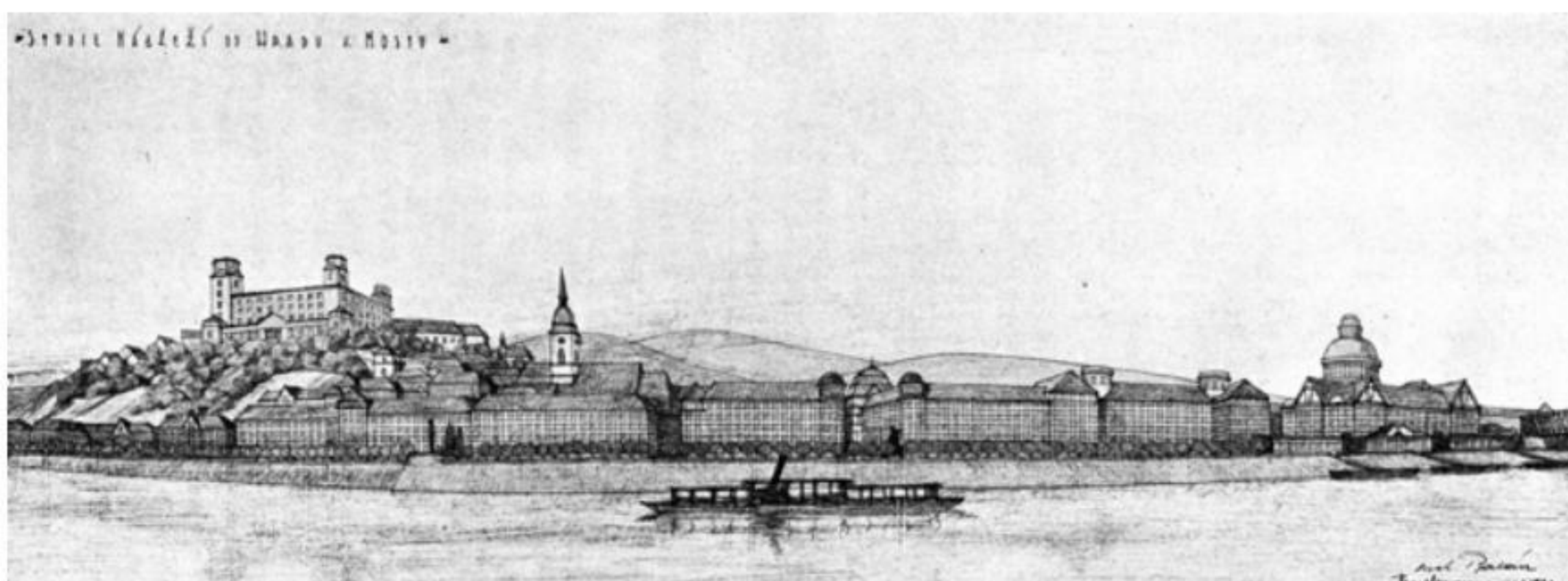
25 Budujeme park kultúry a oddychu. Bratislava, Tvar 1955.



Ľavý breh Dunaja s areálom Parku kultúry a oddychu v popredí, okolo roku 1966
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Pohľad na ľavé nábrežie v úseku Starého mesta, okolo roku 1900
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Návrh zástavby ľavého nábrežia v úseku Starého mesta, A. Balán, J. Grossmann, 1924
Zdroj: Časopis čsl. architektů, 1926



Podoba Zuckermanďa okolo roku 1925
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Ľavé nábrežie v úseku dnešného Námestia Ľ. Štúra s pomníkom generála Štefánika a pylónom československej štátnosti, 1938
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy

jednotlivé mestské reprezentácie manifestovali politické postoje a vstupovali do veduty nábrežia prostredníctvom výstavby, búrania či presunu pamätníkov. Pomník cisárovnej Márie Terézie, ktorý na námestí osadili na podnet mestskej rady v roku 1897, zbúrali v roku 1921 československí legionári. Chceli tým vyjadriť nesúhlas s politickými snahami o obnovenie monarchie. V roku 1938 vztýčili prakticky na tom istom mieste pri príležitosti 20. výročia založenia ČSR pylón s levom ako symbolom štátu, pred ktorým bola umiestnená socha M. R. Štefánika. Po tom, ako Petržalka pripadla Nemeckej ríši, však štátny symbol už nemohol byť obrátený k územia iného štátu. Sochu leva teda otočili smerom na východ k Slovenskému národnému múzeu. Po rozpade republiky a vzniku slovenského štátu sa figúra leva stala nanajvýš nežiaducou a pylón aj s levom odstránili. Socha Štefánika však ostala na svojom mieste až do roku 1954, keď napokon celý pomník odstránili, aby ho neskôr nahradili pomníkom Ľudovíta Štúra, ktorý dal námestiu aj jeho pomenovanie (T. Bártfay, I. Szalay, 1972). Pylón s levom sa na scéne nábrežia opätovne objavil v roku 1988, keď ho pri príležitosti 70. výročia založenia republiky nainštalovali pred budovou Slovenského národného múzea. Svoje zatiaľ posledné miesto našiel v roku 2004 na novovzniknutom Námestí M. R. Štefánika na nábreží Dunaja. Pomník sa tak stal súčasťou jednej z najradikálnejších premien veduty nábrežia, ktorá sa uskutočnila na území bývalého prístavu. Niekdajšie miesto prízemných skladov s dominantou trojposchodovej budovy Skladu č. 7 sa v priebehu ostatných ani nie 20 rokov premenilo na blokovú štruktúru budov s divadlom, obchodno-spoločenským centrom a bývaním, ktorej výšková hladina sa zdvihla na osem až desať podlaží.

Reprezentácia jednotlivých politických systémov sa vo vedute nábrežia realizovala aj prostredníctvom významných architektonických

počinov. Na začiatku to bolo opäť práve na dnešnom Námestí Ľ. Štúra, ktoré urbanisticky sformovali koncom 19. storočia dva paláce, Dessewffyho a Lanfranconiho, pričom tieto stavebné aktivity bezprostredne súviseli s regulačným procesom na nábreží.

V druhej polovici 19. storočia, keď zasypali dunajské rameno, zbúrali korunovačný pahorok a vyrovnali breh, vznikli predpoklady aj pre zástavbu v širšom okolí dnešného Vajanského aj Fajnorovho nábrežia a Dostojevského radu. Na nábreží rieky vtedy postavili niekoľko pozoruhodných budov ako Vojenské veliteľstvo (Fajnorovo nábrežie 1, Gondova 3, Josef Rittner, 1913) alebo Kovorobná škola (Fajnorovo nábrežie 5, Gyula Kolbenheyer, 1904).

V medzivojnovom období sa ideou ucelenej zástavby nábrežia zaoberala aj dvojica architektov Alois Balán a Jiří Grossmann. V rámci viacerých regulačných štúdií spracovali v prvej polovici dvadsiatych rokov aj územie ľavého nábrežia.²⁶ Podľa ich návrhu sa malo nábrežie po celej dĺžke premeniť na veľkomestskú promenádu triedu, čím sa nepriamo prihlásili k myšlienke Antala Palóczyho z regulačného plánu mesta z roku 1917.²⁷ Nábrežie navrhli zastavať mestskými blokmi v oficiálnom slohu novej republiky. V siluete mesta z pohľadu od rieky by tak pribudla nová, dobre čitateľná vrstva odkazujúca k československej štátnosti. Nábrežie pod Hradným kopcom, na území Vydrice a Zuckermantlu, odporúčali Balán s Grossmannom zastavať nižšou zástavbou, čo by reagovala na pôvodnú parceláciu a nerušila historickú vedutu hradu a podhradia.

26 Bližšie pozri Ščepánová, Soňa: Veľká Bratislava architektov Aloisa Balána a Jiřího Grossmanna. *Architektúra & urbanizmus*, 53, 2019, č. 1 – 2, s. 88 – 102.

27 Balán, Alois – Grossmann, Jiří: Štúdia bratislavského nábrežia. *Časopis čsl. architektů*, 25, 1926, č. 1, s. 51.

Samostatnú kapitolu v procese plánovania a výstavby nábrežia v medzivojnovom období predstavuje architektonická súťaž na budovu Zemedelského múzea (dnes Slovenské národné múzeum), ktorú vypísali v roku 1927. Napriek tomu, že ako víťazný sa v súťaži umiestnil návrh pražského architekta Pavla Janáka, na Vajanského nábreží napokon realizovali návrh bratislavského architekta Michala M. Harminca.²⁸ Reprezentačná klasicizujúca architektúra múzea tak doplnila nábrežný front (alebo: líniu?) založený postavením Vojenského veliteľstva a Kovorobnej školy. V rovnakom čase vybudovali v západnej časti nábrežia, na začiatku Karlovej Vsi, rozsiahly funkcionalistický komplex internátu Lafranconi (Klement Šilinger, 1933). Umiestnenie internátu pritom do určitej miery reagovalo aj na Palóczyho alternatívne návrhy na situovanie Alžbetínskej univerzity z prvého desaťročia 20. storočia, ako aj na súťaž na univerzitné mesto, čo v tejto lokalite prebehlo na začiatku tridsiatych rokov. Budovy múzea a internátu Lafranconi, hoci vzdialené od seba stovky metrov, dnes predstavujú v siluete nábrežia najvýraznejšie architektonické monumenty medzivojnového obdobia. Súčasne pripomínajú aj nezdar enormného úsilia, ktoré v tomto období vynaložili na realizáciu jednotnej reprezentačnej zástavby tohto územia.

Veľkou témou urbanistických a architektonických diskusií, ktorú podrobne analyzujeme v samostatnej kapitole, bol od konca 19. storočia hrad s podhradím. Úvahy o zachovaní či zbúraní pôvodnej zástavby týchto lokalít sa bezprostredne dotýkali aj nábrežia, ktoré spolu s riekou, hradným bralom a dominantou hradu tvoria jeden kompozičný celok. V súvislosti s nábrežím je však dôležité zdôrazniť hlavne to, že zatiaľ čo v otázke zachovania či nahradenia hradného paláca ako vizuálnej i historickej

ikony mesta dochádzalo k zásadným názorovým rozporom, pri podhradí, predovšetkým v jeho nábrežnej časti, prevládal, najmä po požiari v roku 1913, konsenzus o zbúraní pôvodnej zástavby a jej nahradení novou. Napríklad architekt Friedrich Weinwurm už bezprostredne po požiari apeloval na kompletnú prestavbu tejto časti mesta v zmysle princípov modernej architektúry.²⁹ Takto uvažoval v roku 1938 aj Josef Gočár vo svojom návrhu úpravy hradného kopca a podhradia pre potreby komplexu Krajinského úradu. Na nábreží navrhol blokovú trojposchodovú zástavbu s rovnými, alebo len nepatrne vyzdvihnutými šikmými strechami a horizontálne členenými fasádami, ktorá by tvorila prakticky jednoliatu frontu domov.³⁰

Začiatok druhej svetovej vojny túto diskusiu načas prerušil. Predstavitelia totalitného režimu nového slovenského štátu si však rýchlo uvedomili význam tejto lokality v obraze mesta a rozhodli sa ju využiť na manifestáciu politickej moci a štátnej ideológie. Medzinárodná urbanisticko-architektonická súťaž na prestavbu hradného vrchu na účely univerzity, ktorú vypísali v roku 1941, sa týkala aj nábrežia. Autori súťažných návrhov pracovali v prípade nábrežia, až na výnimky, s variantom búrania pôvodnej zástavby a jej nahradenia novou architektúrou. Jednotlivé návrhy sa pritom líšili spôsobom formovania novej štruktúry. Na nábreží sa tak uplatnili tradičné bloky aj modernistické koncepcie zástavby. Tomu zodpovedala aj architektonická forma a celkový výraz nábrežnej veduty. Najvyššie ocenený návrh Ernesta a Attilia La Padulovcov využíval na nábreží modernistický prístup v podobe hrebeňovitého usporiadania

29 Weinwurm, Fritz: Zu Bebauung des abgebrannten Teiles in Pozsony. Pressburger Presse, 16, 30. 6. 1913, č. 805, s. 2.

30 Gondová, Anna: Bratislavský hrad a hradný kopec: (ne) prepojené osudy – mapovanie spoločenskej diskusie o zachovaní ruiny Bratislavského hradu v kontexte hradného kopca. Architektúra & urbanizmus, 52, č. 1 – 2, s. 8 – 9.

28 Dulla, Matúš – Moravčíková, Henrieta: Architektúra Slovenska v 20. storočí. Slovart, Bratislava, 2002, s. 61 – 62.

budov Slovenskej vysokej školy technickej, zatiaľ čo autori druhého oceneného návrhu Hans Wolfgang Draesel a Willi Kreuer z Berlína nábrežnú frontu domov koncipovali ako dva pásy tradičných uzavretých blokov, ktoré sa pod hradom rozostupovali a vytvárali námestie ohradené smerom k rieke balustrádou, odkiaľ viedli na hrad serpentíny schodiska.³¹ Súťažné projekty potvrdili myšlienku zásadnej prestavby nábrežia a priniesli nový motív ústredného mestského priestoru v podobe námestia, ktoré buď bolo od rieky oddelené nábrežným bulvárom, alebo sa smerom k nej otváralo. Námestie sa malo stať miestom, kde by sa lineárna komunikácia spájajúca Staré mesto s Karlovou Vsou transformovala na verejný priestor s reprezentačnou funkciou.³² Žiadna z týchto ideí však nakoniec podobu nábrežia neovplyvnila.

Časť nábrežia pod hradným kopcom sa začala opäť tematizovať po druhej svetovej vojne. Ako prvú realizovali reprezentačnú budovu Hotela Devín (Emil Belluš, 1948 – 1954), ktorá ovplyvnila aj materiálové a výtvarné riešenie promenády. Neďaleko hotela Devín boli neskôr na galerijné účely adaptované Vodné kasárne. Zo súťaže na urbanistické a architektonické riešenie prestavby Slovenskej národnej galérie v roku 1963 vzišiel víťazne projekt architekta Vladimíra Dedečka. V rámci komplexnej transformácie kasární bola pre obraz nábrežia najpodstatnejšia dostavba južného krídla budovy v podobe tvarovo i proporčne odvážnej oceľovej konštrukcie premostenia vo výraznej červeno-bielej farebnosti, ktoré architekt vyzdvihol 10 metrov nad terén, aby zachoval priehľad do nádvorja historickej budovy.

Politické uvoľnenie šesťdesiatych rokov so

31 Pojtek, Vladimír: Budúce univerzitné mesto v Bratislave. *Elán*, 12, 1942, č. 9, s. 4 – 8.

32 Szalay, P. – Haberlandová, K. – Bartošová, N. – Krišteková, L. – Bogár, M., 2019, s. 162 – 163.

sebou prinieslo aj oživenie cestovného ruchu, ktorého značná časť súvisela v Bratislave práve s Dunajom. V roku 1965 vytvorila mladá architektka Valéria Triznová projekt osobného prístavu, ktorý sa mal nachádzať v bezprostrednom susedstve Slovenského národného múzea, na mieste, kde osobný riečny prístav plánovali postaviť už v medzivojnovom období (návrh osobného prístavu, Klement Šilinger, 1930). Autorka navrhla budovu prístavu ako prízemný, vyše šesťdesiat metrov dlhý objekt, ktorý reagoval na horizontálu nábrežia. Vysunutím smerom k rieke zároveň vytváral dostatočný odstup od budovy múzea. V rokoch 1966 – 1967 sa však rozhodlo, že osobný prístav navrhne aj zrealizuje maďarská stavebná spoločnosť UVATERV. Išlo o naplnenie dohody medzi ČSSR a MLR v rámci kompenzácie pomoci krajín RVHP pri odstraňovaní následkov maďarskej revolúcie v roku 1956. Umiestnenie prístavu malo ostať pôvodné napriek tomu, že v platnom územnom pláne sa už uvažovalo o jeho umiestnení na západ od vyústenia Košickej ulice. Projektanti prístavu, János Dianóczky a László Prohászka, napokon budovu poňali v podobnom duchu ako architektka Triznová. Došlo však k celkovému zväčšeniu objemu stavby, ktoré sa autori snažili zmierniť otvoreným átriom na východnej strane budovy a transparentnou fasádou smerom k Dunaju. Osobný prístav bol súčasne prvou budovou, ktorá sa vysunutím pred balustrádu nábrežia dostala do priameho kontaktu s riekou.³³

Podobu nábrežia a mestskej veduty bezprostredne ovplyvnili aj zmeny v oblasti pamiatkovej starostlivosti. V roku 1954 vyhlásili v Bratislave mestskú pamiatkovú rezerváciu a rozhodlo sa aj o rekonštrukcii hradu. Paralelne s týmto procesom sa naďalej uvažovalo o radikálnej prestavbe podhradia.

33 László, Július: Projekt osobného prístavu v Bratislave. *Projekt*, 7, 1965, č. 8, s. 176 – 177.

V roku 1955 začali architekti Alois Daříček, Ferdinand Konček a Ilja Skoček pracovať na návrhu Sídlička Podhradie, ktoré malo takmer kompletne nahradiť pôvodnú zástavbu územia a tým aj výrazne ovplyvniť vedutu nábrežia.³⁴ Najdôležitejšiu úlohu mali pritom zohrať plánované reprezentačné solitéry filharmónie, Vysoké školy výtvarných umení a parlamentu. Do realizácie sa však nakoniec premietlo iba torzo v podobe troch vežových domov pri tuneli. Ich dominanciu vo vedute nábrežia čiastočne stímal fakt, že ich postavili za nábrežnou komunikáciou, pod hradným bralom, zatiaľ čo na území zbúraného Zuckermandla a Vydrice, kde malo sídlisko Podhradie stáť, ostala len skupina historických objektov okolo Kostolíka sv. Trojice. Význam tejto realizácie pre vedutu nábrežia však potlačila predovšetkým výstavba Mosta SNP, ktorého zásah do veduty bol zjavný už pri búraní historických štruktúr, ktoré mali uvoľniť priestor na vybudovanie predpolia mosta.

Ako reakcia na tento dramatický zásah do mestskej štruktúry sa po roku 1989 objavili úvahy o zastavaní oblasti Vydrice a Zuckermandla historizujúcou architektúrou odkazujúcou na pôvodnú štruktúru. Také názory sa objavili aj v medzinárodnej súťaži EUROPLAN 4, čo sa konala v roku 1996.³⁵ Dominovali však návrhy, ktoré reagovali na miesto modernými architektonickými prostriedkami. Aj keď sa žiaden zo súťažných návrhov nerealizoval, súťaž zohrala dôležitú úlohu v zmysle iniciácie celospoločenskej diskusie o tomto území. V priebehu nasledujúcich desiatich rokov nasledovala ďalšia súťaž (víťazný návrh I. Matušík – S. Nagy, 2002), až nakoniec v roku 2005 mesto pristúpilo k objednaní Územného

34 Andrášiová, K. – Bartošová, N., 2013, s. 20.

35 Bogár, Michal: Medzinárodná súťaž EUROPLAN 4 a bratislavská Vydrica. *Architektúra & urbanizmus*, 31, 1997, č. 2 – 3, s. 77 – 91.

plánu zóny Podhradie (M. Bogár, Ľ. Králik, Ľ. Urban, Ľ. Klaučo, 2006). Tento dokument definoval uličnú sieť, štruktúru aj výšku zástavby a súčasne potvrdil aktuálnu podobu nábrežnej komunikácie a pešej promenády.

Radikálna premena veduty najzápadnejšej časti ľavého nábrežia sa začala takmer paralelne v roku 2001, keď súkromný investor vypísal súťaž na zástavbu územia Parku kultúry a oddychu.³⁶ Výsledky súťaže determinovali urbanistickú štúdiu Bratislavské nábrežie a následne aj podobu architektonického návrhu komplexu Riverpark (Eric van Egeraat, 2005). Navrhovaný komplex mal mať ráz hustej blokovej štruktúry vo výške 10 až 12 podlaží, ktorá v maximálnej miere využívala stavebný pozemok a svojím kompaktným objemom jednoznačne vymedzovala koridor dopravy na severe a koridor promenády na juhu. Realizovaný projekt (J. Almássy, P. Bouda, R. Čečetka, I. Masár, 2010 – 2011) všetky tieto vlastnosti ešte umocnil. Z hľadiska veduty nábrežia tak vznikla masívna hmota, výškou dosahujúca úroveň vežiakov pri tuneli, ktorej dominanciu ešte umocňuje umiestnenie priamo na nábrežnej promenáde. Tento trend budovania pevných blokov potvrdila aj výstavba na úpätí hradného kopca, kde v roku 2017 dokončili prvú etapu nového Zuckermandlu (J. Almássy, P. Bouda, R. Čečetka, I. Masár). V rovnakom urbanistickom názore v zmysle územného plánu zóny sa začala aj aktuálna výstavba novej Vydrice (Compass Architekti, plánované dokončenie 2025).

Zhrnutie

Nábrežie predstavuje jeden z najkomplexnejších problémov v histórii plánovania a výstavby Bratislavy v 19. a 20. storočí. Hoci plánovanie zástavby v priestore oboch bratislavských

36 Stoličná, Elena: Bratislavská nábrežná promenáda – stručná história pokusov a omylov. *ARCH*, roč. 6, 2001, č. 11, s. 34 – 35.

nábřeží, ako aj formovanie nábřežnej veduty patrilo medzi najdôležitejšie priority v každom historickom období, nikdy sa nepodarilo žiaden návrh ucelene realizovať. Tento proces pritom spočiatku závisel najmä od regulácie rieky a spevnenia brehov, ktoré umožnili vznik nových plôch pozdĺž toku rieky. Rieku sme preto chápali ako primárny tok determinujúci všetky ostatné pohyby v území, či už sme mali na mysli dopravné, spoločenské, športové alebo obchodné toky. Všetky tieto toky pritom individuálne alebo vo vzájomnej interakcii ovplyvňovali a stále ovplyvňujú podobu a fungovanie nábřežia. Ich dynamika bezprostredne závisela jednak od aktuálnej spoločenskej situácie, ale rovnako aj od zmien paradigmy v oblasti architektonickej tvorby a plánovania mesta. Rozšírenie spoločenského toku vo forme nábřežnej promenády možno považovať za relatívne plynulý proces v zmysle časovom aj teritoriálnom. Promenáda sa teritoriálne odvíjala od Námestia Ľ. Štúra, najprv východným a neskôr aj západným smerom. Časovo možno jej rozvoj datovať od roku 1775 až po súčasnosť. Paralelne s vývojom promenády sa vyvíjal aj tok dopravný v podobe lineárnej nábřežnej cestnej komunikácie, električkovej trate aj lodnej dopravy. Toky súvisiace so športom či obchodom majú nelineárny ráz v teritoriálnom aj časovom zmysle. Odohrávali sa buď na východnej alebo na západnej časti ľavého brehu rieky, prípadne na ľavom či pravom brehu rieky, čím reagovali na aktuálnu geopolitickú situáciu či celkové spoločenské pomery. Ich fluktuácia v území spôsobovala diskontinuitu v plánovaní aj vo výstavbe s nimi súvisiacich objektov a mestskej štruktúry. Vo vzťahu k premýšľaniu obrazu nábřežnej veduty možno za kľúčové považovať celé 20. storočie, kedy bolo toto územie opakovane predmetom veľkých architektonických a urbanistických súťaží. Reálne obraz nábřežia však najviac ovplyvnili stavebné podujatia, čo sa začali realizovať na prelome 20. a 21. storočia. Táto investičná činnosť dokumentuje

aktuálnu vzostupnú tendenciu v dynamike takmer všetkých druhov tokov na území nábřežia. Na základe aktuálnej výstavby a plánovaných zámerov, možno súčasne predpokladať, že ľavé dunajské nábřežie v najbližšom desaťročí definitívne príde o ráz terrain vague, ktorý si udržiavalo prakticky celé uplynulé storočie. Pre Bratislavu je súčasne charakteristické, že tento proces prebieha bez predchádzajúcej zjednocujúcej vízie celého územia viac-menej spontánne ako reakcia na lokálne investičné zámery.





Promenáda na ľavom brehu Dunaja v úseku Starého mesta, 2019
Foto: Olja Triaška Stefanovič

V L Á D N A Š T V R Ť A P R I E Č N A O S I V

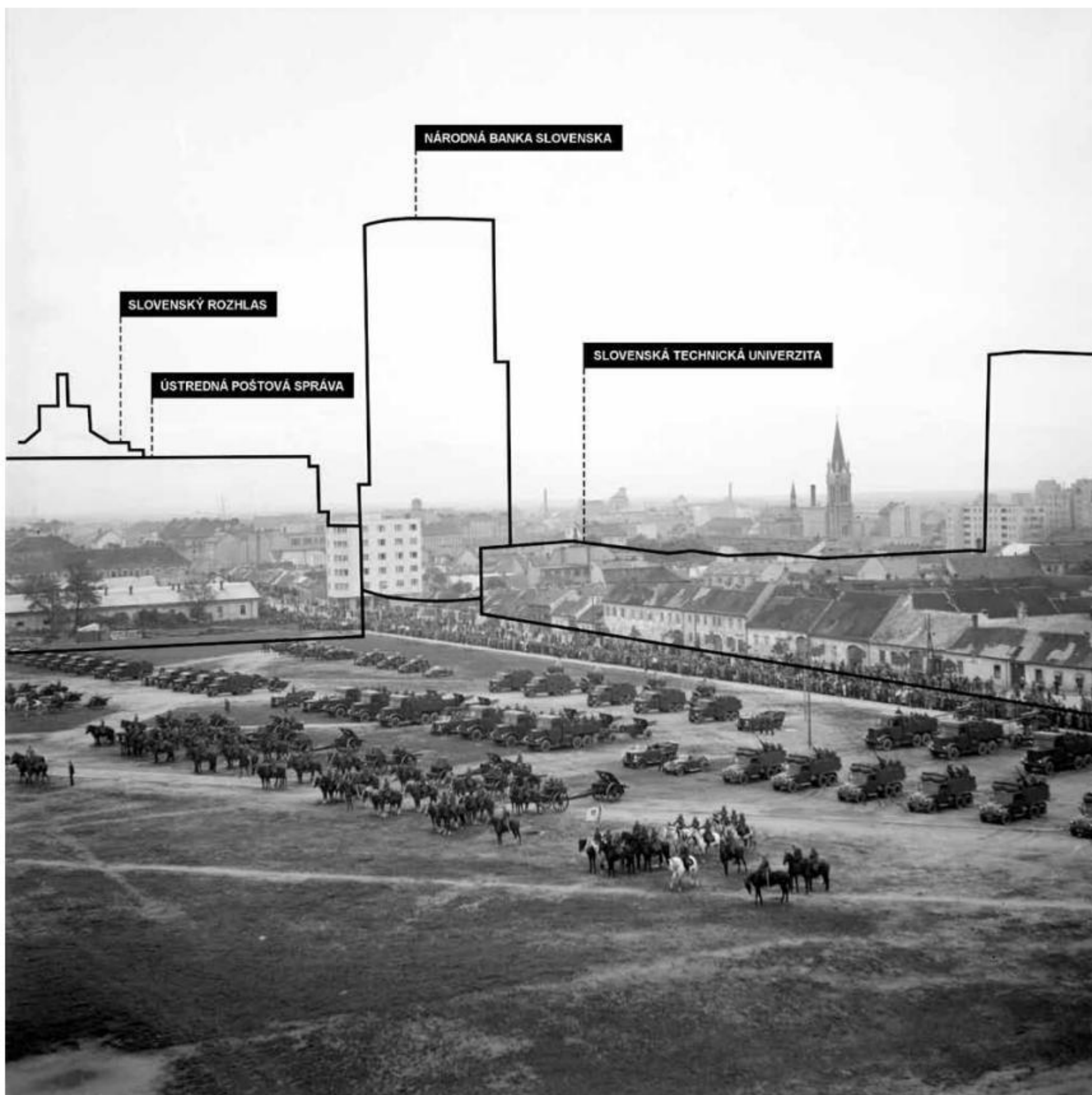
typológia mestských situácií

fragmenty
konceptov

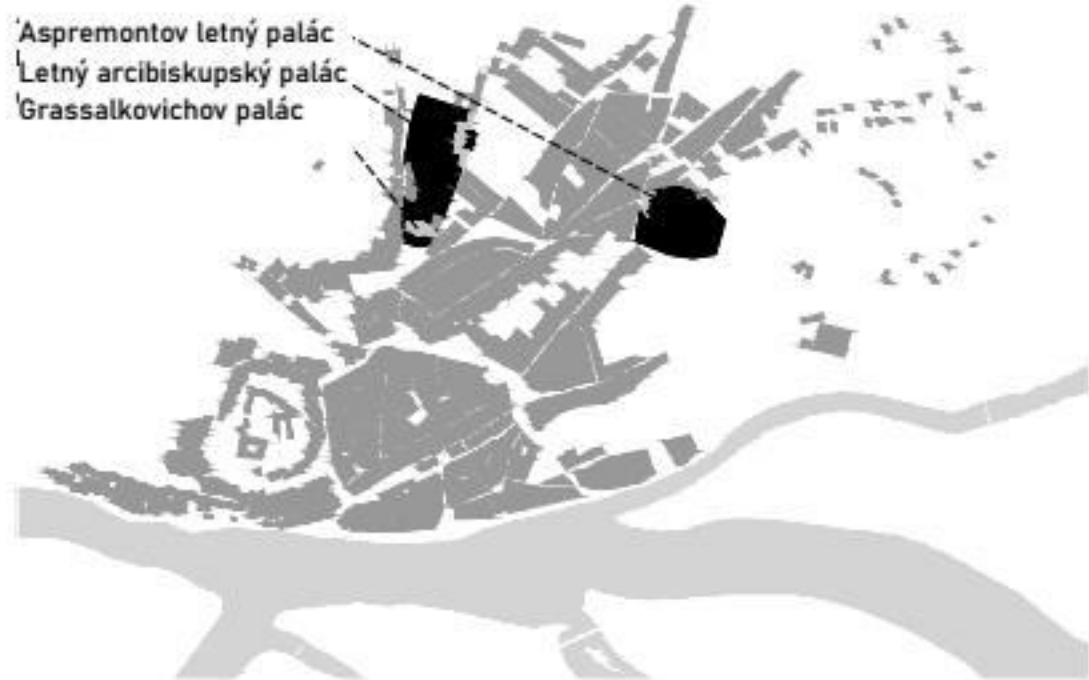
Typ:	terrain vague
Prípadová štúdia:	Štefanovičova (Hunyady János út do 1920), Námestie slobody (Eszterházy tér/platz do 1920, Kniežacie námestie do 1933, Námestie slobody do 1950, Gottwaldovo námestie do 1990), Americké námestie (Endlicherova ulica, Marha vásár tér, Kadlecovo námestie)
Ostatný výskyt:	bratislavský Hradný vrch a podhradie, Centrálna rozvojová os Petržalky, Kamenné námestie a Námestie SNP, Einsteinova ulica
Kľúčové formatívne plány:	Regulačný plán Mýtnej ulice (1914), Regulačná a zastavovacia úprava Endlicherova, Dobyčtie tržišťa, Prayova, Sasinkova a Poľná (1928), Regulačná a zastavovacia úprava na Námestie slobody a okolie (1929), Regulačná a zastavovacia úprava blokov medzi Námestím slobody, ulicami Škovránkovou, Mýtnou a Pöllnskou (1928 – 1935), Stanovenie Asanačného územia Bratislavy (1940), Podrobný regulačný plán Mýtna, Kollárovo námestie, Radlinská, Dunstová (1941), Regulačná a zastavovacia úprava Námestia slobody a jeho okolia pre vytvorenie vládnej štvrť (1942), Rozšírenie asanačnej oblasti okolia Námestie slobody (1946), Podrobný regulačný a zastavovací plán Námestia Klementa Gottwalda (1947).
Kľúčové neformatívne plány:	Súťaž na Alžbetínsku univerzitu (F. Korb, 1912), Štúdia zástavby územia pre Alžbetínsku univerzitu (Róbert K. Kertész a Gyula Sváb, Antal Palóczy 1914), Štúdia zástavby Eszterháziho námestie – Umiestnenie štátnych úradov (R. Kříženecký, 1919), Studie Velké Bratislavy (A. Ballán, J. Grossmann, 1926), Vyhľadávacia súťaž pre umiestnenie Justičného paláca (192), Súťaž na Zemský úrad (1929), Súťaž na Družstevný obytný blok Avion (1929), Úprava Námestia slobody (E. Bárta 1939), Súťaž na vládnu štvrť (1943), Súťaž na stavbu Plánovacieho úradu (1950), Súťaž na doriešenie Gottwaldovho námestia (1954), Vyhľadávacia urbanistická súťaž na budovu Československý rozhlas (1962), Súťaž na pamätník V. I. Lenina na Gottwaldovom námestí (1962), Architektonická súťaž na budovu Československého rozhlasu (1963), Súťaž na novú budovu radnice (1994), Súťaž na centrálu národnej banky (1996), Súťaž na revitalizáciu Námestia slobody (2017).



Terrain vague – je urbánna kategória dvojznačnej, respektíve nejednoznačnej povahy. Používame ju v takom zmysle, ako ju definoval I. Solà-Morales. Ide o miesta, ktoré sú prázdne, voľné, zbavené aktivity, neproduktívne či zastarané a súčasne nejasné, nedefinované, vágne, bez pevných limitov a jasnej budúcnosti“. Môže ísť o územia, čo stratili svoju pôvodnú funkciu, chátrajú alebo sú zvyškové v kontexte existujúceho mestského tkaniva. V našom prípade máme na mysli miesto, ktorého architektonické, resp. urbanistické hodnoty boli opakovane spochybňované, miesto, kde architekti opakovane navrhovali radikálne prestavby, miesto, ktoré bolo opakovane integrované do rozvíjajúcej sa mestskej štruktúry a opakovane chátralo, a napriek tomu je dnes „privilegovaným miestom identity, stretnutia súčasnosti a minulosti“ a zároveň jednou z posledných mestských „pevností, kde možno realizovať slobodu jednotlivca alebo malej skupiny“.



Severovýchod centrálného mesta v roku 1940 s obrysmi monumentálnej výstavby realizovanej v druhej polovici 20.storočia
Zdroj podkladovej fotografie: Slovenský národný archív, fond STK



1780



1850



1900

Vývoj severného predmestia Bratislavy
do začiatku 20. storočia

Záhrady severného predmestia

Severným predmestím Bratislavy nazval Matej Bel¹ územie za mestskými hradbami rozprestierajúce sa na východných svahoch hradného kopca a otvárajúce sa do roviny na juh a východ smerom k dunajskej nížine, zo severovýchodu ohraničené líniou hradobných valov. Od 16. storočia bola táto lokalita formovaná predovšetkým v réžii vysokej šľachty a kléru, ktorí si tu budovali svoje letné sídla a záhrady.² Arcibiskupský palác (dnešný Úrad vlády na Námestí slobody) stelesňoval záhradnú krajinu severného predmestia Bratislavy, a zároveň bol jej vrcholným dielom. Samotná záhrada podľa tohto osvietenca „predstavovala v obdivuhodnej skratke známu versaillskú“³ a podľa jeho tvrdení tento palác preslávil Prešporok.

Od konca 18. storočia v súvislosti s upadajúcim politickým postavením Bratislavy v rámci monarchie, ako aj postupným slabnutím moci šľachty sa severné predmestie stávalo neurčitým priestorom periférie. Lokalita stratila temer všetko zo svojej „iritujúcej obrazotvornosti“, ako jej dobový charakter vystihla Jarmila Bencová.⁴ Záhrady a palácové objekty menili vlastníctvo a veľká časť z nich sa dostala do

1 Bel, Matej et al.: Bratislava Mateja Bela výber z diela Notitia Hungariae novae historico-geographica 1. 2. zv., vyd. roku 1735 – 1736 vo Viedni. Bratislava, Obzor, 1984, s. 119.

2 Sústava plánovite upravených plôch začínala v miestach dnešného Hodžovho námestia terasovitou záhradou Erdődyovcov stúpajúcou smerom na západ na svah Malých Karpát (v smere dnešnej ulice Palisády) a botanicou záhradou Karola Reygera v mieste terajšieho Hodžovho námestia, ďalej na ňu nadväzovala Illesházyho záhrada s palácom, ktoré v druhej polovici 18. storočia spojil Grasalkovič do jednej veľkej, a napokon celkom na severe bola ukončená Arcibiskupskou záhradou a palácom. Podrobnejšie k morfológii historických záhrad a letných sídel Bratislavy pozri Reháčková, Tamara: Historické záhrady a parky Bratislavy. Bratislava, Trio publishing, 2012, 111 s.

3 Bel, Matej et al., 1984, s. 124.

4 Bencová, Jarmila: Belluš barokizujúci? Paláce severného predmestia. Architektúra & urbanizmus, 33, 1999, č. 1 – 2, s. 37.

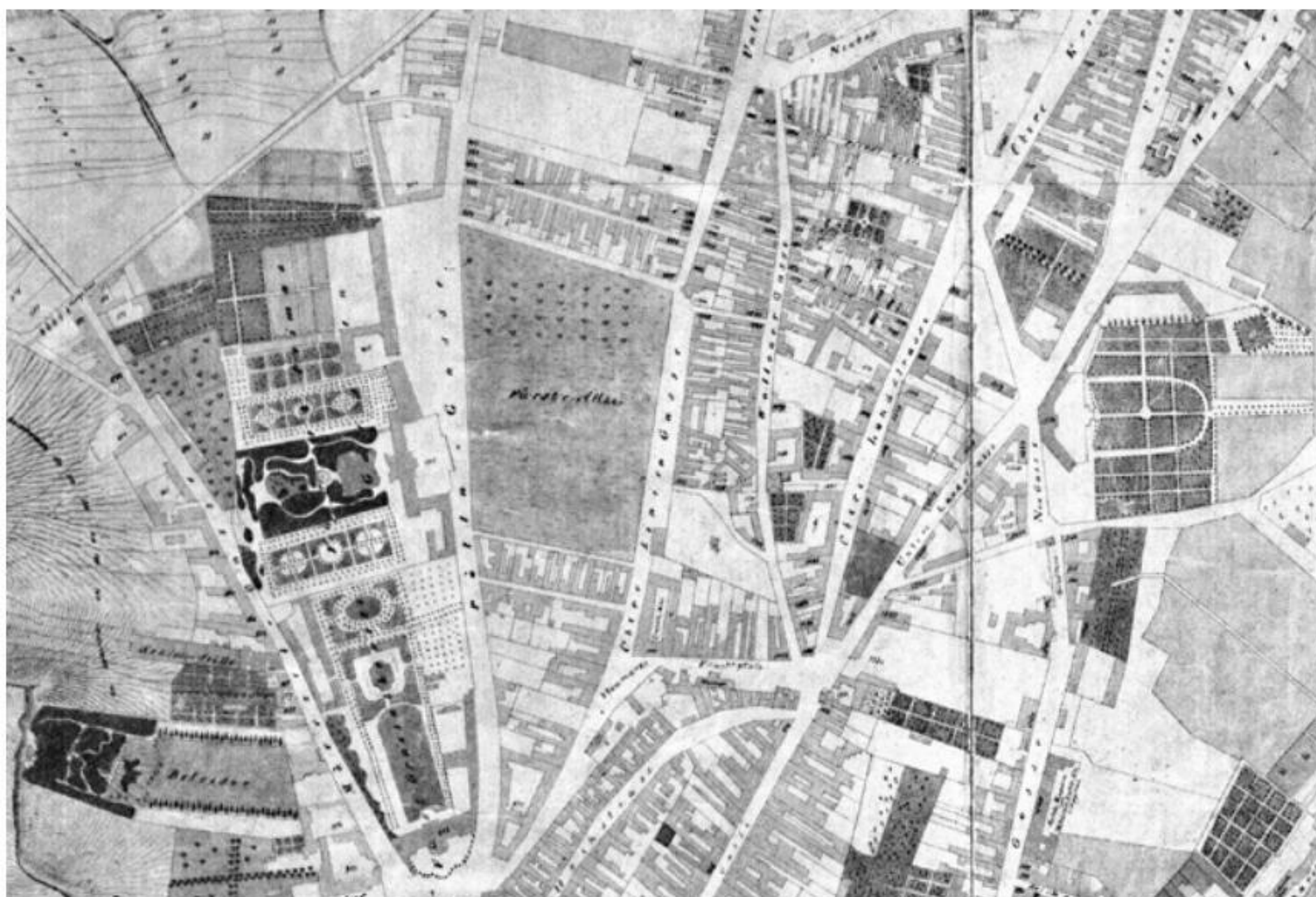
správy vojenského eráru. Arcibiskupský palác so svojou výnimočnou záhradou bol daný do využitia armáde ako lazaret v roku 1849 a zelená nástupná plocha pred palácom s takzvanou Kniežacou alejou (Fürstenallee) bola premenená na vojenské cvičisko, pre ktoré sa na prelome 19. a 20. storočia vžilo ľudové pomenovanie Sahara.

Nezastavané plochy, ktoré pôvodne slúžili ako zázemie šľachtických sídel, sa živelne rozvíjali. Charakteristickú jednopodlažnú zástavbu obytných budov, hospodárstiev a remeselných dielní postupne dopĺňali menšie areály manufaktúr, prvých tovární a mestskej infraštruktúry.⁵ Sústava plánovito rozvíjaných letných palácov so záhradami sa tak priebehom 19. storočia rozdrobovala a prevrstvovala do podoby nejasného, dvojznačného územia terrain vague.

Po výstavbe železničnej stanice severne od skúmanej lokality sa v polovici 19. storočia jej postavenie v kontexte mesta zmenilo. Z predmestia sa stalo širšie centrum Bratislavy s novým rozvojovým potenciálom. V nasledujúcom storočí sa tak na severnom predmestí opakovane testovali veľkorysé vízie funkčne ucelených štvrtí politickej moci, vzdelanosti aj nového spoločenského a obchodného centra mesta. Viaceré z týchto plánov nezostali len na papieri, ale sa aspoň čiastočne realizovali. Tieto fragmenty veľkých vízií dnes zhmotňujú vrstvy plánov a programov, ktoré sa v území stretli a formujú jeho nejednoznačnosť. Na základe ich skúmania a analýzy sme identifikovali tri kľúčové princípy usporiadania záhrad a palácov severného predmestia, ktoré považujeme za formotvorné vo vzťahu k tomuto územiu. Sú nimi *funkčne a plánovite ucelené areály palácových komplexov, osovú kompozície*

záhrad, a nakoniec priestory dočasného alebo stáleho *spektáklu* a dominant šľachtických sídel. Tieto tri princípy sa v priebehu uplynulého storočia zrkadlili v plánoch a fragmentárnych realizáciách v skúmanom území, prelínali sa a konkurovali tradičnej blokovej výstavbe mesta a dodnes tak formujú nejasnosť – *vágnosť terénu* severného predmestia Bratislavy.

⁵ Flaškový závod, Kefová továreň, Mestská plynáreň a Mestský hospodársky dvor.



Výrez z Neyderovej mapy z roku 1820 znázorňujúci územie Severného predmestia Bratislavy
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Letný arcibiskupský palác a Námestie slobody okolo roku 1920
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Návrh rozmiestnenia komplexu Alžbetínskej univerzity, Floris Korb, 1913
 Zdroj: Mandelló, Gyula – Tóth, Lajos: A Pozsonyi egyetem elhelyezése. A vallás-és közoktatásügyi m. kir. minisztérium IV. (főiskolai) ügyosztályának jelentése Gróf Zichy János ... miniszter úr önmagyméltóságának. Budapest, M. kir. tudományegyetemi nyomda, 1913

FUNKČNE UCELENÝ AREÁL

Manieristické a barokové paláce severného predmestia boli jedny z prvých funkčne ucelených a plánovite komponovaných areálov na území mesta. Aj tento fakt pravdepodobne ovplyvnil skutočnosť, že sa idea funkčne, ale aj formálne jednotného areálu či celej štvrte na tomto území v uplynulom storočí niekoľkokrát testovala a čiastočne aj realizovala. Charakter vágneho územia tak skúmanej lokalite nedávajú len fyzické zvyšky rozostavaných veľkorysých areálov, ale aj nerealizované plány, čo tvoria pamäťovú stopu v mieste.

Alžbetínska univerzita: prvé moderné definovanie územia

Založenie Alžbetínskej univerzity v Bratislave roku 1912 malo byť dôležitým podnetom k rozvoju mesta aj po jeho urbanistickej stránke. Už v roku vzniku univerzity zadalo Ministerstvo školstva a vierovyznania Uhorska skúsenému budapeštianskemu architektovi Flórisovi Korbovi úlohu vypracovať analýzu umiestnenia univerzitného komplexu v rámci mesta. Ako jednu z najvhodnejších lokalít na výstavbu univerzity vybralo ministerstvo severné predmestie, konkrétne Arcibiskupský palác na dnešnom Námestí slobody a priestor Schiffbeckovej záhrady (dnes Medická záhrada) s Aspremontovým palácom a existujúcim areálom nemocnice.⁶ Pre nezhody s vlastníkom väčšiny plôch (Ministerstvo vojenstva) však urbanistická súťaž na riešenie univerzitného komplexu prebehla až v roku 1916.⁷ Vďaka pozitívnemu

6 Podrobnejšie Mandelló, Gyula – Tóth, Lajos: A Pozsonyi egyetem elhelyezése. A vallás-és közoktatásügyi m. kir. minisztérium IV. (főiskolai) ügyosztályának jelentése Gróf Zichy János ... miniszter úr önagyméltóságának. Budapest, M. kir. tudományegyetemi nyomda, 1913, s. 2.

7 Do súťaže boli vyzvaní spomínaný Flóris Korb, Jenő Lechner, László Wurga, Antal Palóczy a Károly Róbert Kertész v teame s Gyulom Svábom. Podľa Goll, Elemér: A Pozsonyi Magyar Királyi

ohlasu v dobovej tlači dnes poznáme aspoň návrh Róberta K. Kertésza a Gyulu Svába,⁸ ale aj návrh Antala Palóczyho.⁹ Rovnako ako starší Korbov plán, aj tieto návrhy charakterizuje pavilónový spôsob zástavby univerzitného komplexu. Architekti pracovali s trojkriдловým typom budovy, čo varioval figúry existujúcich barokových palácov. Jednotlivé fakulty usporiadali v zmysle princípov moderného urbanizmu do riadkovej (radovej?) zástavby v zeleni.

Dva spomínané súťažné návrhy pritom priniesli riešenia, ktoré v území rezonovali aj neskôr. Kertész so Svábom situovali jadro komplexu s rektorátom a dominantným objektom univerzitnej knižnice na os Arcibiskupského paláca. Pomocou kolonád prepojili solitérne pavilóny a vytvorili na námestí polouzavreté nádvorie, reprezentatívnejší náprotivok cour d'honneur barokového paláca. Tento princíp možno objaviť aj v neskoršom riešení komplexu technickej univerzity, rovnako ako zámer zmeniť dimenzie jedného z najrozsiahlejších námestí Bratislavy, dnešného Námestia slobody, zastavať ho a zredukovať na lineárny priestor, ako to v súťaži navrhoval Antal Palóczy.

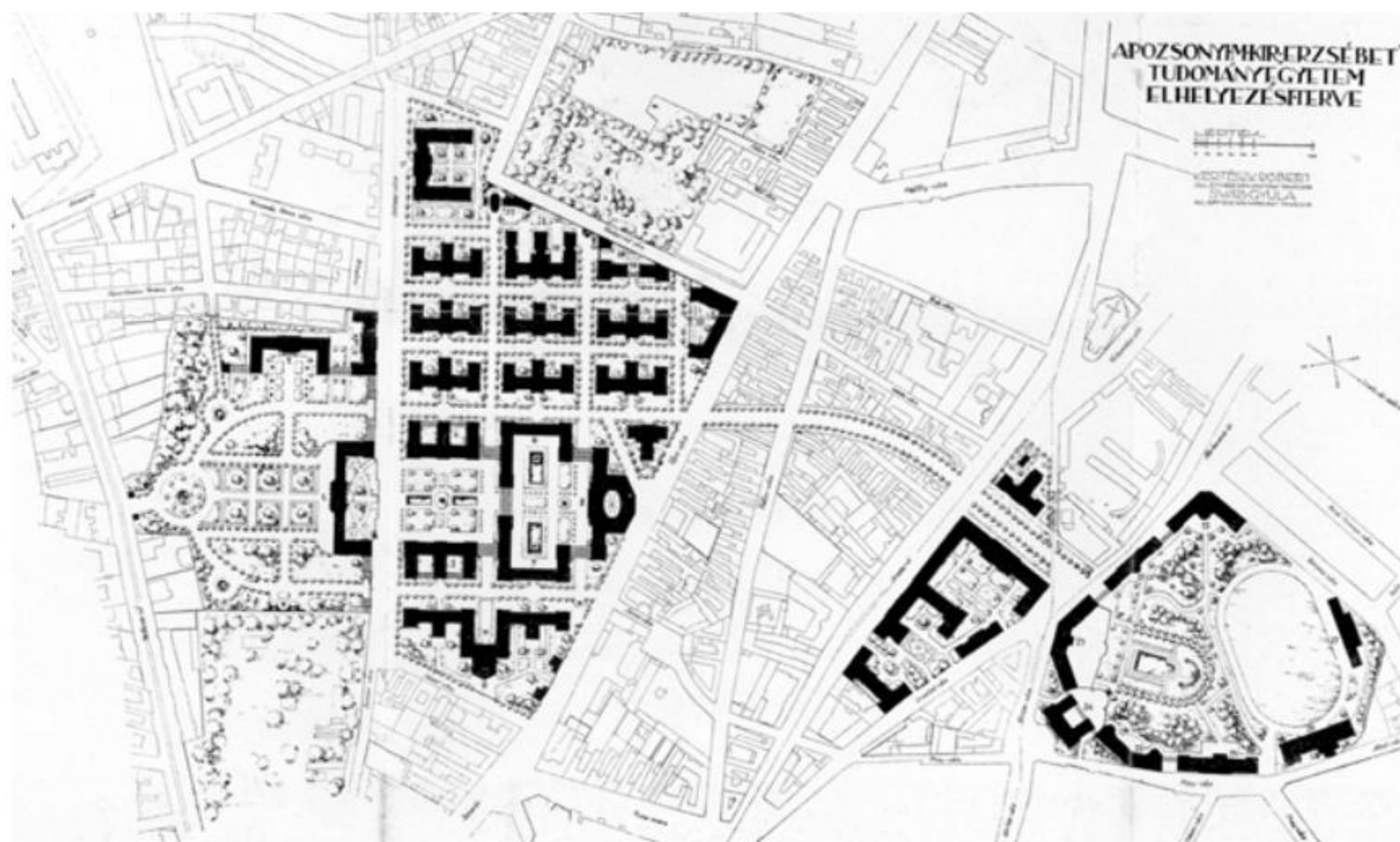
Tudományegyetem elhelyezése. Magyar mérnök és Építész Közlönye. 26. 12. 1916, s. 294.

8 Károly Róbert Kertész spolu s Gyulom Svábom učili na Budapeštianskej polytechnike a pôsobili aj na Ministerstve vierovyznania a školstva, na ktorého podnet sa súťaže zúčastnili. Goll, E., 1916, s. 295.

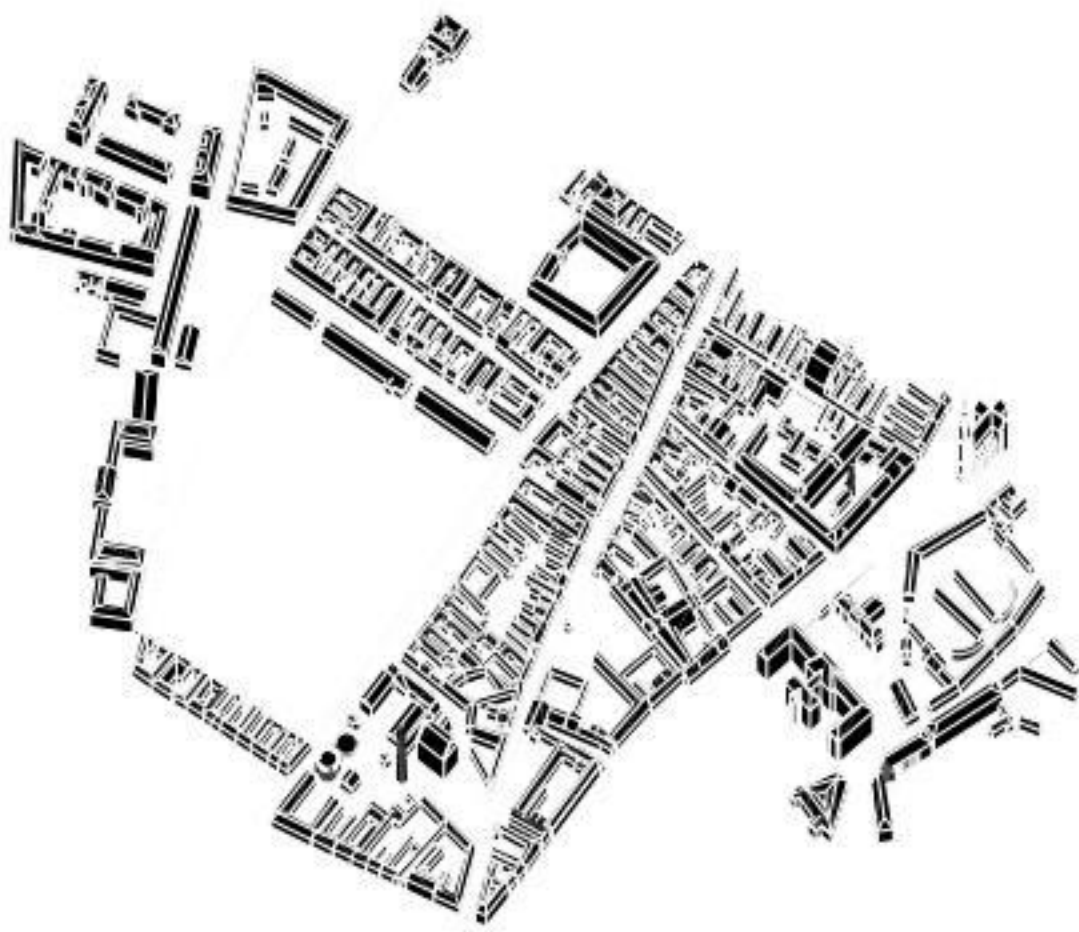
9 Okrem Goll, E., 1916, s. 254 – 256; pozri aj Lovra, Éva: The Forgotten Urbanist – Antal Palóczy. *Architektúra & urbanizmus*, 53, 2019, č. 3 – 4, s. 212 – 223.



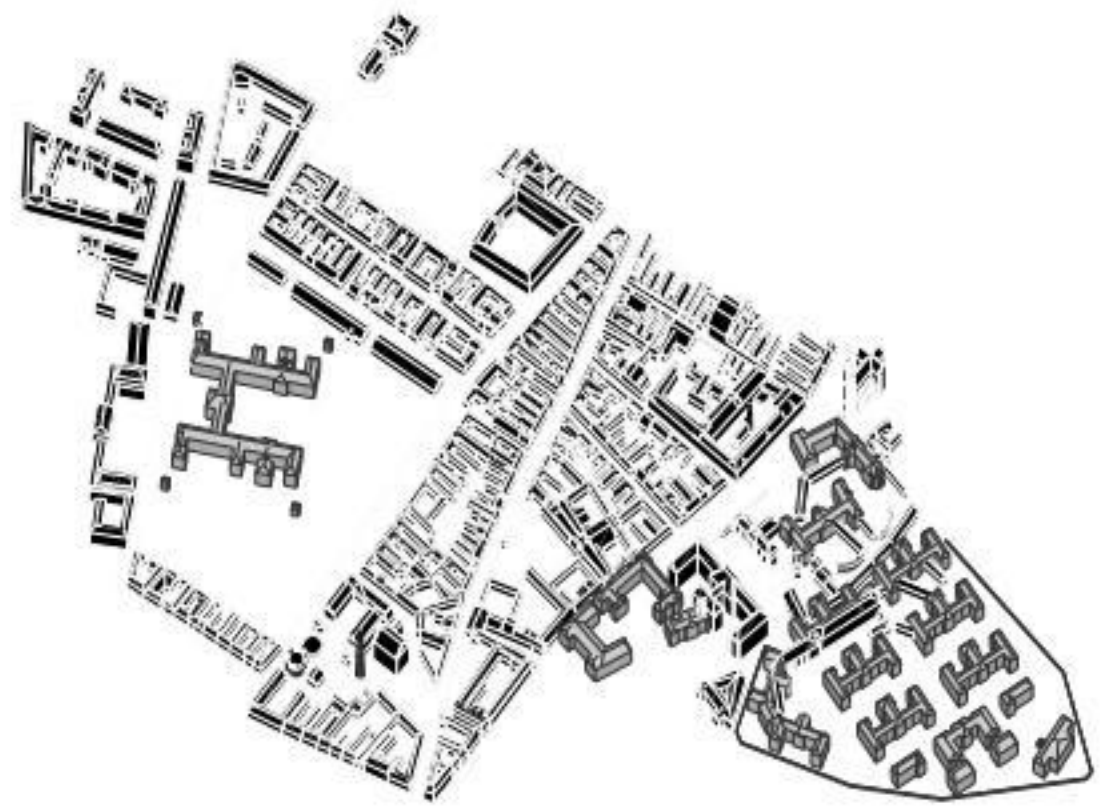
Dve alternatívy pre návrh komplexu Alžbetínskej univerzity, Antal Palóczy, 1916
 Zdroj: Goll, Elemér. A Pozsonyi Magyar Királyi Tudományegyetem elhelyezése.
 Magyar mérnök és Építész Közlönye. 26. 12. 1916, s. 294



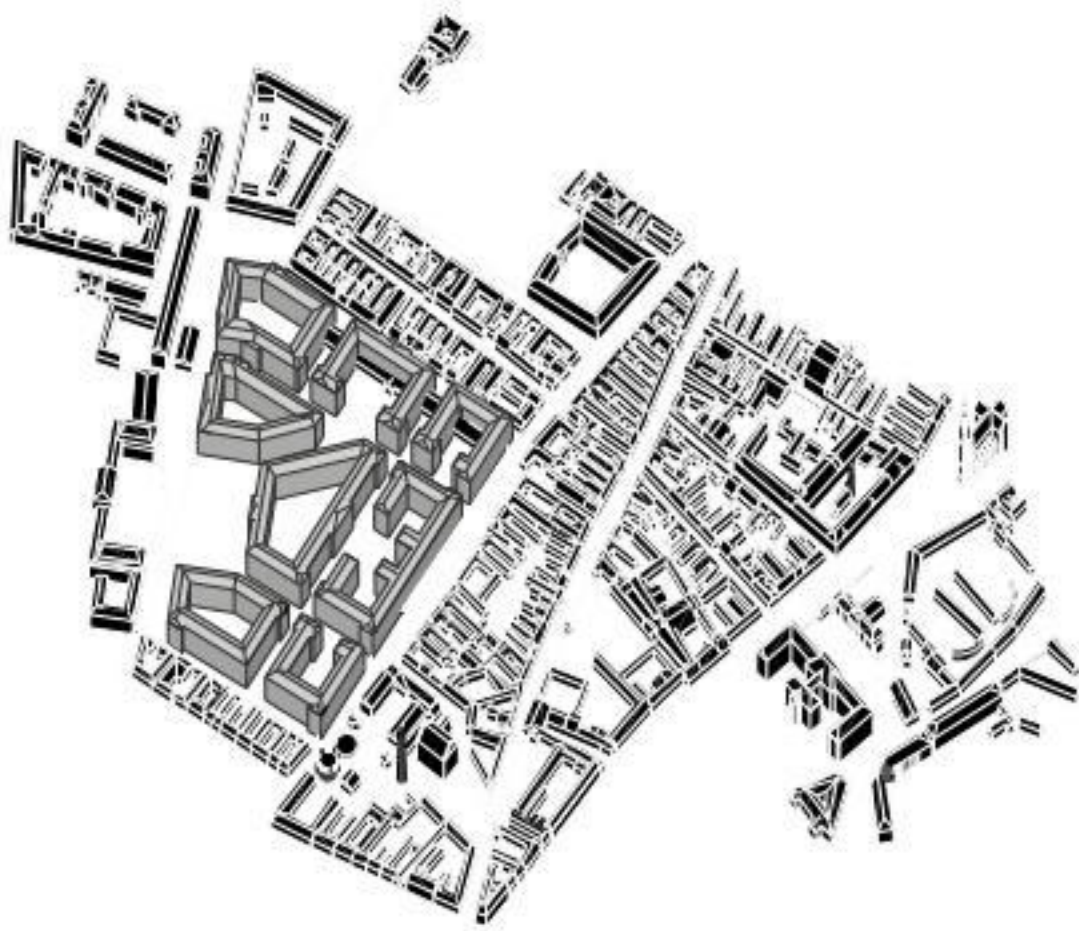
Celková situácia a pohľad na navrhovaný komplex Alžbetínskej univerzity na dnešnom Námestí slobody,
 Károly Robert Kertész, Gyula Sváb, 1916
 Zdroj: Goll, Elemér. A Pozsonyi Magyar Királyi Tudományegyetem elhelyezése.
 Magyar mérnök és Építész Közlönye. 26. 12. 1916, s. 296



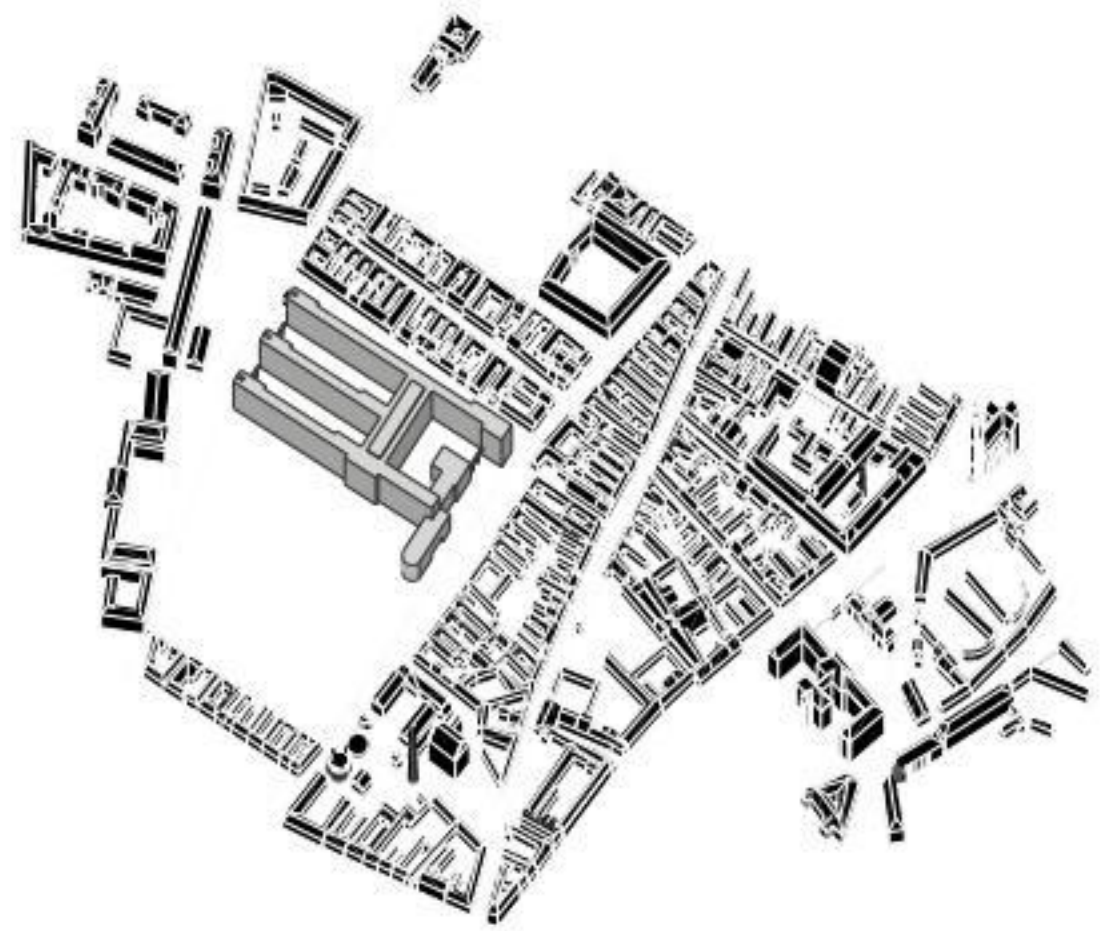
1910



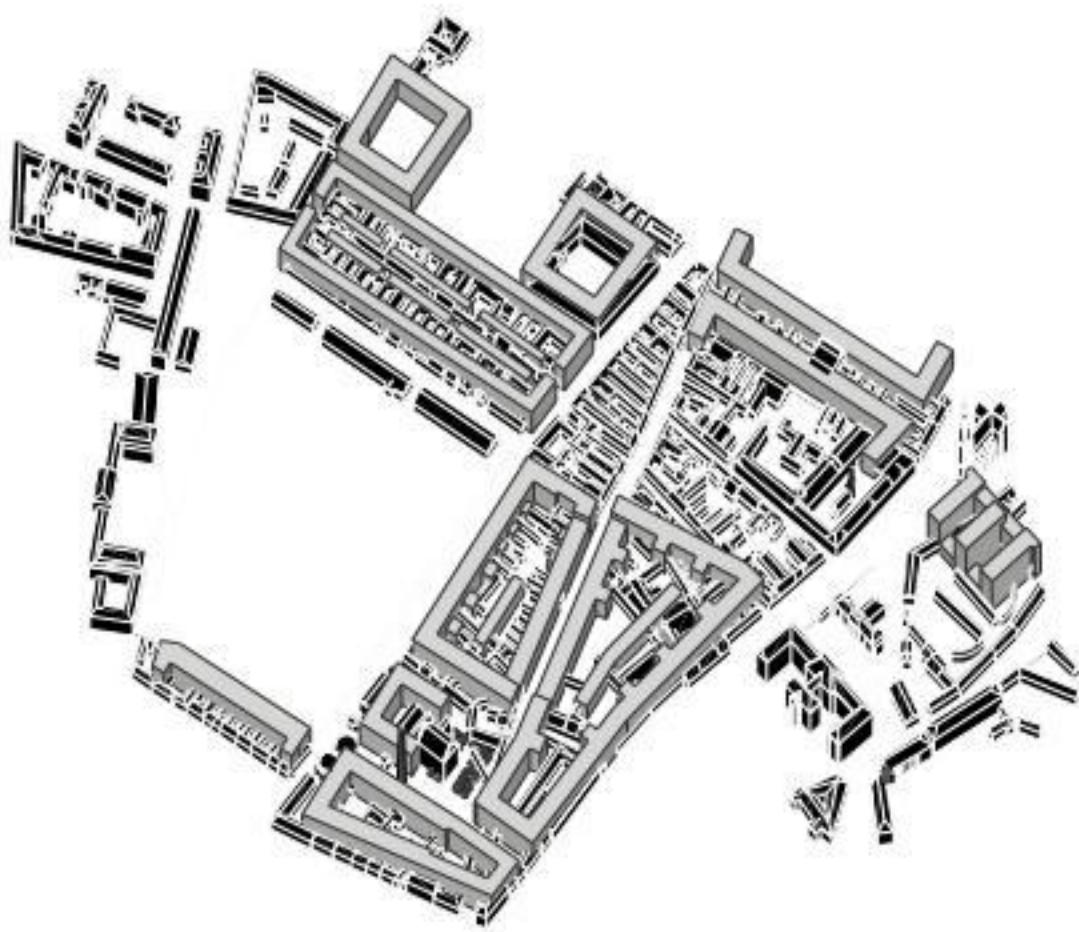
Súťažný návrh na Alžbetínsku univerzitu
Flóris Korb, 1912



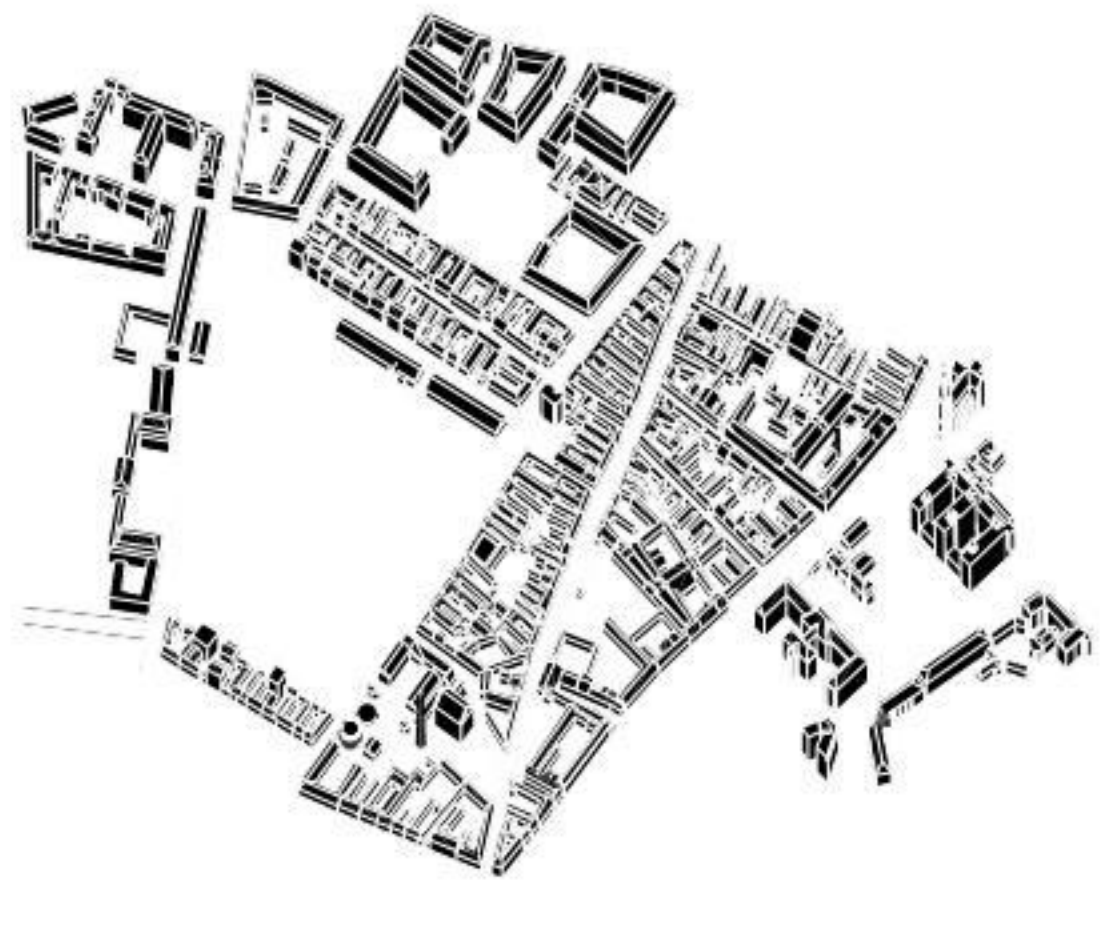
Štúdia zástavby Eszterháziho nám., Umiestnenie štátnych úradov, Rudolf Kříženecký, 1919



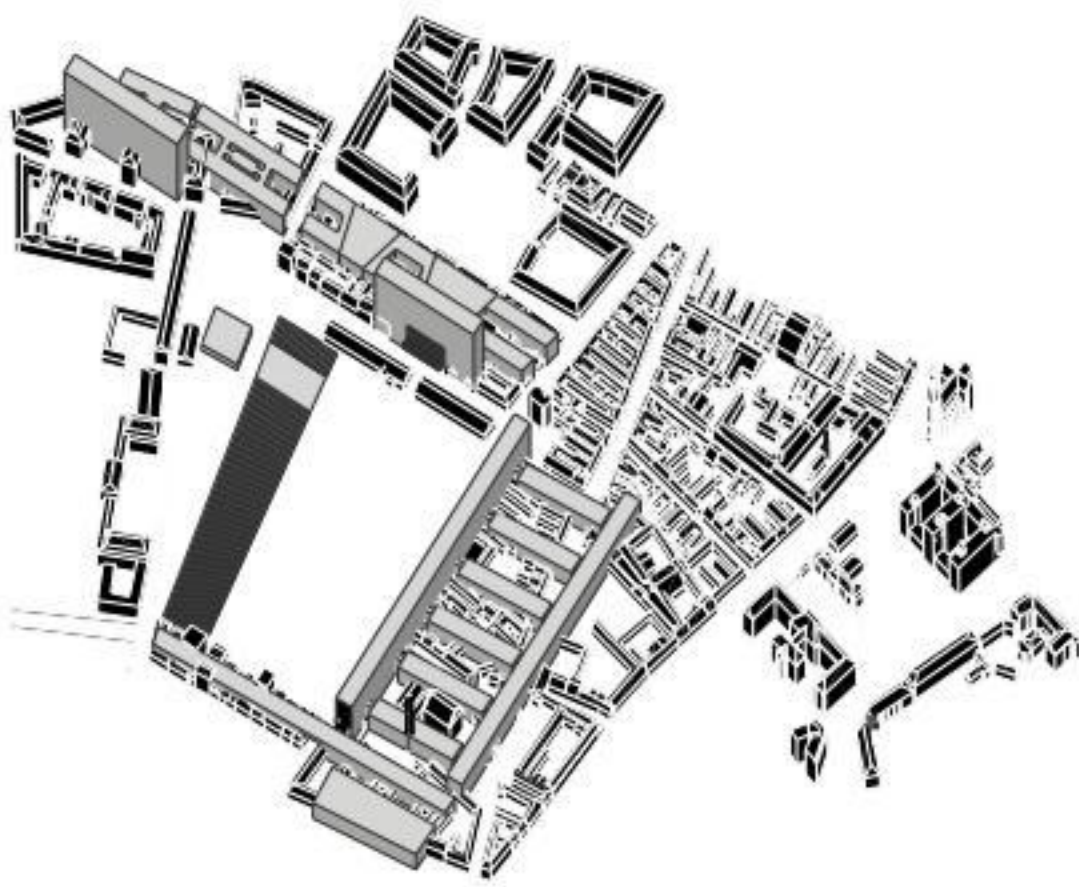
Súťažný návrh na Krajinský úrad,
F. Balcárek, K. Kopp, V. Richter, 1929



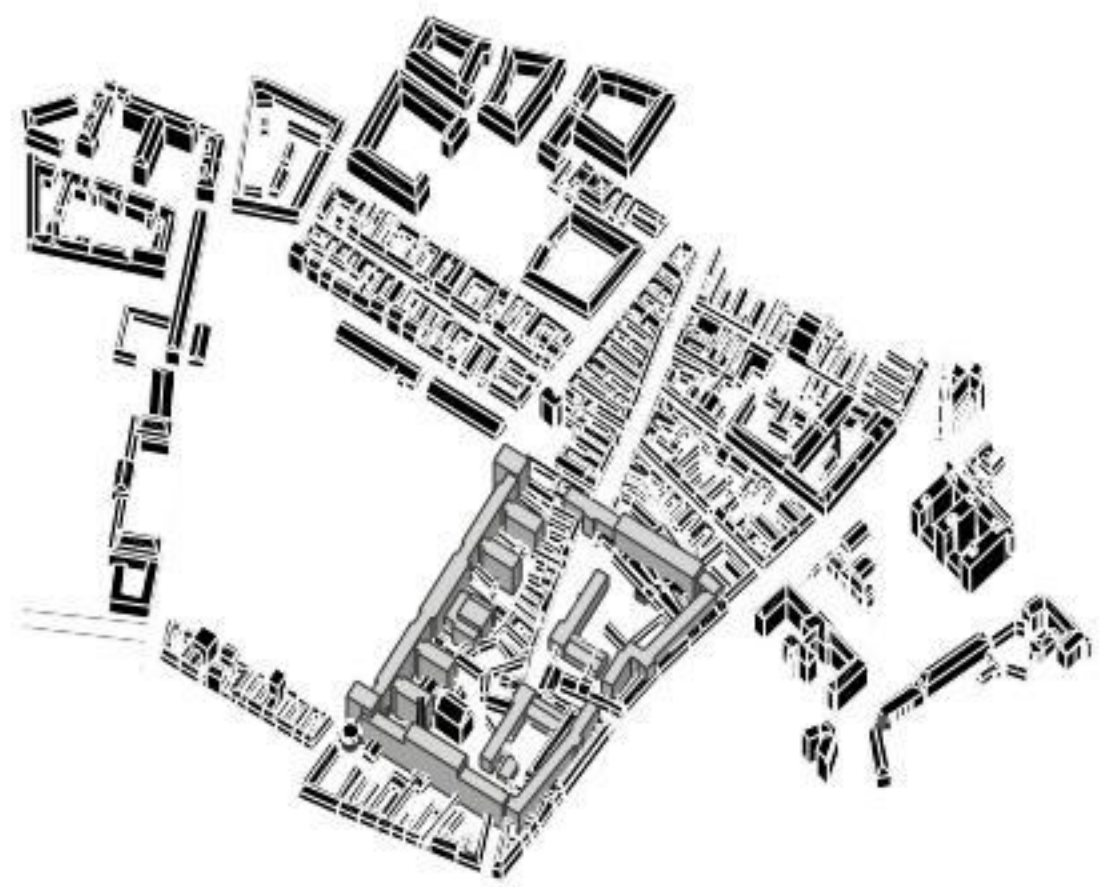
Regulačné a zastavovacie úpravy z rokov 1926 - 1941



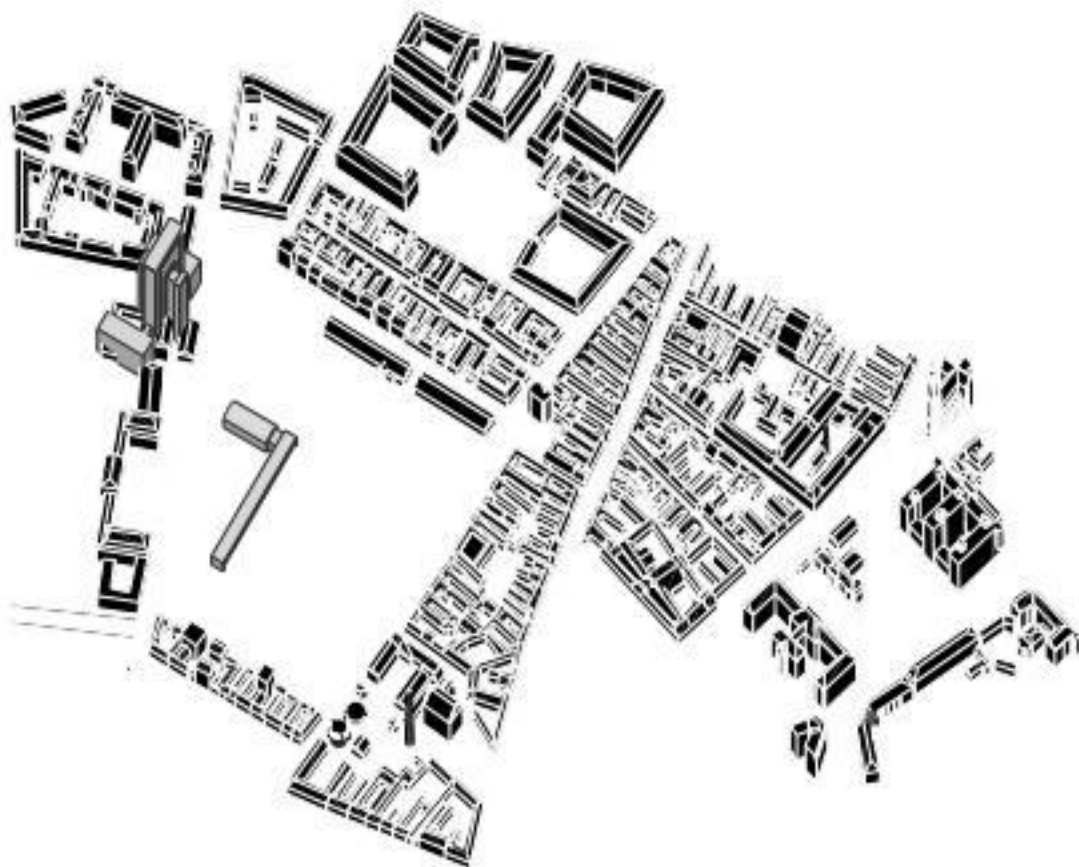
1940



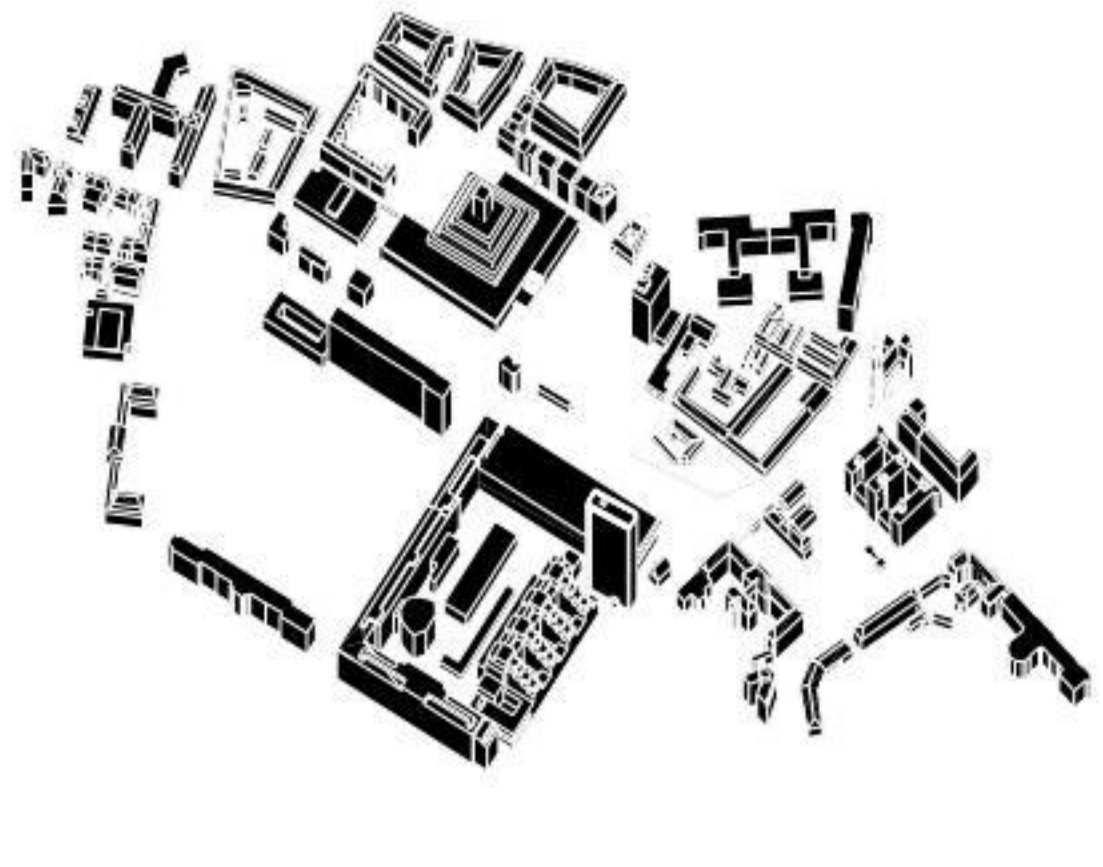
Súťažný návrh na Vládnú štvrť,
A. Libera, E. La Padula, 1943



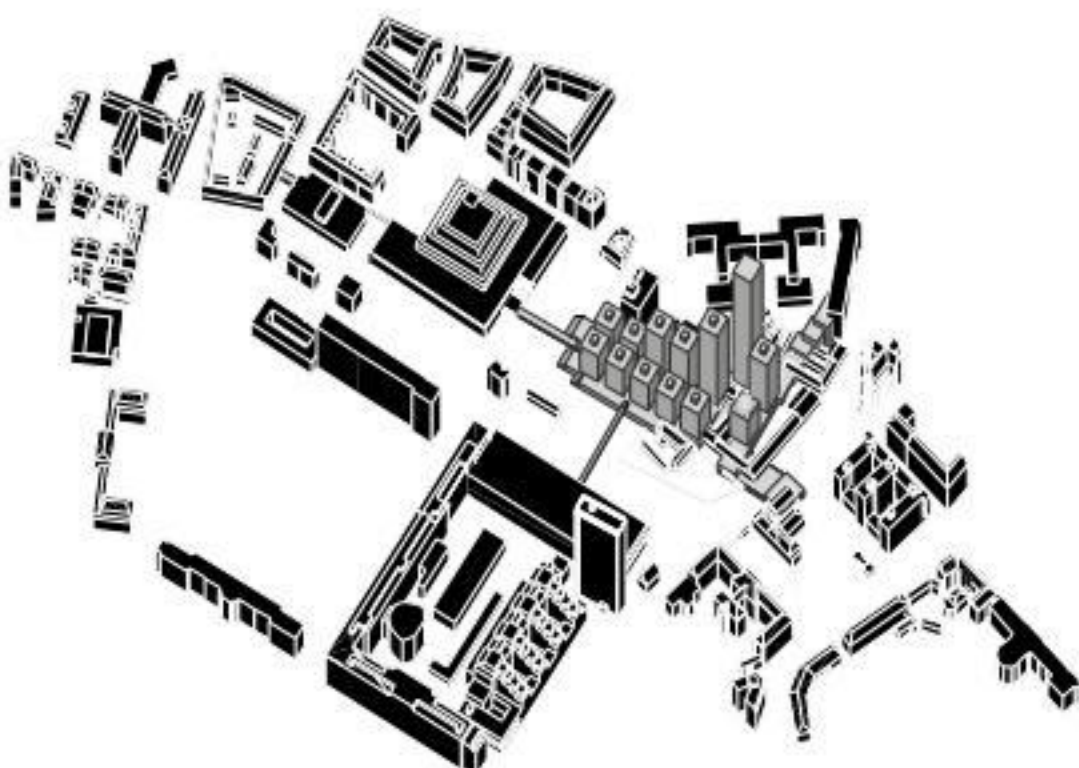
Komplexný urbanistický návrh areálu SVŠT,
Emil Belluš, 1947



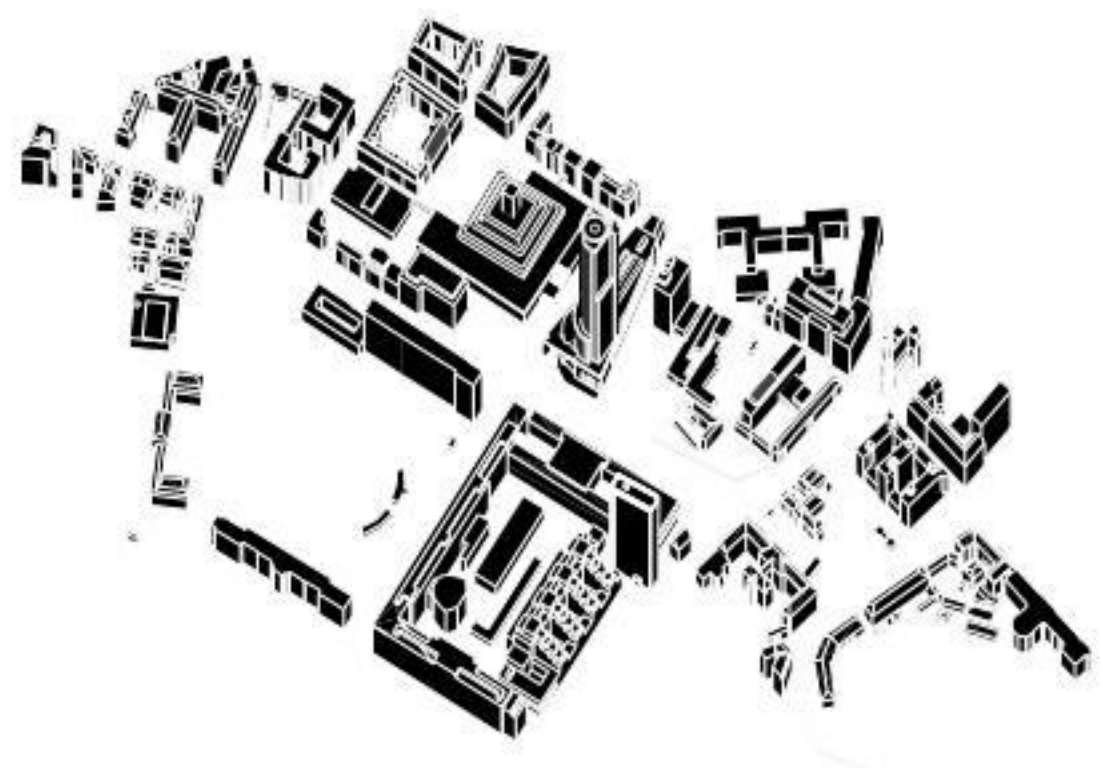
Súťažný návrh na stavbu plánovacieho úradu,
J. Havlíček, K. Filsak, 1950



1980



Projekt sídliska Starohorská,
Štefan Svetko a Boris Džadoň, 1982



2019

Reálna a plánovaná premena mestskej štruktúry v 20. storočí

Úradná štvrť od tradičného mestského bloku po kompaktný solitér

Zámer lokalizovať v priestore severného predmestia funkčne ucelený komplex neupadol ani po rozpade monarchie do zabudnutia. Práve naopak. Vznik Československa a zmena postavenia Bratislavy na hlavné mesto slovenskej časti republiky prinášali nové výzvy v podobe výstavby úradných a obytných budov. O naliehavosti týchto požiadaviek svedčí aj rýchlosť, s akou sa rozbehol plánovací proces. Už v januári roku 1920 predstavil stavebný radca bratislavského referátu verejných prác Ing. Straka koncepciu úradnej štvrte na dnešnom Námestí slobody.¹⁰ V marci toho istého roku predstavila pražská centrála Ministerstva verejných prác konkurenčný návrh architekta Rudolfa Kříženeckého, profesora na pražskej ČVUT, ktorý sa v tej dobe podieľal aj na úprave pražského Rudolfína pre účely parlamentu.¹¹ Priestorové problémy štátnej administratívy tesne po vzniku novej republiky odrážalo aj pragmatické rozhodnutie vtesnať do tejto plochy nielen úradné budovy, ale aj obytné domy úradníkov.¹² V zmysle takého programu vyplnili Straka aj Kříženecký priestor námestia ôsmimi objektmi formovanými do uzavretých alebo polouzavretých blokov s rovnakou päťpodlažnou výškou a manzardovou strechou. Ťažiskovou

10 Archív Pamiatkového úradu SR, Pamiatkové orgány na Slovensku 1919 – 1951 Bratislava, Bratislava Námestie slobody, sign. 181/l, krabica 15.

11 Spolu s Václavom Rozštapilom pracovali na projektoch pre Československý parlament už od roku 1919. Projektová dokumentácia k Bratislavskému projektu je zachovaná v archíve Národného technického múzea v Prahe. In: Národní technické muzeum v Praze, Muzeum architektury a stavitelství, Archiv architektury a stavitelství, fond Kříženecký, Zastavení Eszterházyho náměstí v Bratislavě, 24, 20090218/03.

12 Program počítal so stavbou úradu pre Ministerstvo so správou pre Slovensko, Riaditeľstvo železníc, Administratívu pre armádne veliteľstvo, s administratívnou budovou pre ministerstvo verejných prác a dvoma obytnými domami pre úradníkov. Podľa: Archív Pamiatkového úradu SR, Pamiatkové orgány na Slovensku 1919 – 1951 Bratislava, Bratislava Námestie slobody, sign. 181/l, krabica 15.

otázkou diskusie nad oboma konkurenčnými projektmi sa stal predovšetkým vzťah novej štruktúry k Arcibiskupskému palácu, ktorú nastolil bratislavský Komisarát pre ochranu pamiatok.¹³ Oba návrhy podľa pamiatkarov nedostatočne reflektovali význam Arcibiskupského pláca. Za lepšie riešenie však označili projekt bratislavského referátu s osou orientovanou kolmo k nádvoriu paláca, čo predstavoval zmenšenú variantu Palócziho návrhu na komplex Alžbetínskej univerzity. Pražské vedenie však nesúhlasilo s výhradami pamiatkového referátu a potvrdilo ako vhodnejší Kříženeckého návrh, ktorý pred palácom otváral pozdĺžnu plochu námestia a priehľady na pamiatku orientoval z diagonálne vedených ulíc. Spory medzi úradmi ohľadne tohto projektu prebiehali až do prvej polovice roku 1921, keď „po dlhých akciách, nesčetych komisiách zanikla i tato akce“.¹⁴

Oba návrhy úradníckej štvrte charakterizuje absencia celostného pohľadu na širšie územie. Hustá uličná sieť, čo mala vzniknúť na ploche námestia, nereagovala na existujúcu štruktúru ani na prípadné prerazenie nových ulíc v okolitej zástavbe. Návrhy pritom boli v súlade s prevládajúcim trendom bratislavskej mestskej výstavby na konci 19. a začiatku 20. storočia, ktorý charakterizovali uzavreté bloky domov s predzáhradkami či bloky domov s poloootvorenými nádvormi. Taký spôsob zástavby sa najucelenejšie realizoval v oblasti Grösslingu, respektíve Dunajskej štvrte, ale aj na prilahlom území medzi dnešnými ulicami

13 Komisarát vtedy ešte pod vedením Dušana Jurkoviča odporúčal, aby „veškeré příští půdorysné a pohledové konfigurace byly (palácu) přizpůsobeny“ a zároveň pri samotných novostavbách navrhoval „vytvoření bloků co nejpravidelnějších a nejjednodušších“. List Komisarátu pre ochranu pamiatok pre Ministerstvo verejných prác, 23. 8. 1920. Podľa: Archív Pamiatkového úradu SR, Pamiatkové orgány na Slovensku 1919 – 1951 Bratislava, Bratislava Námestie slobody, sign. 181/l, krabica 15.

14 Marek, Josef: Stavební ruch v Bratislavě. Styl, 7, 1921, s. 110.

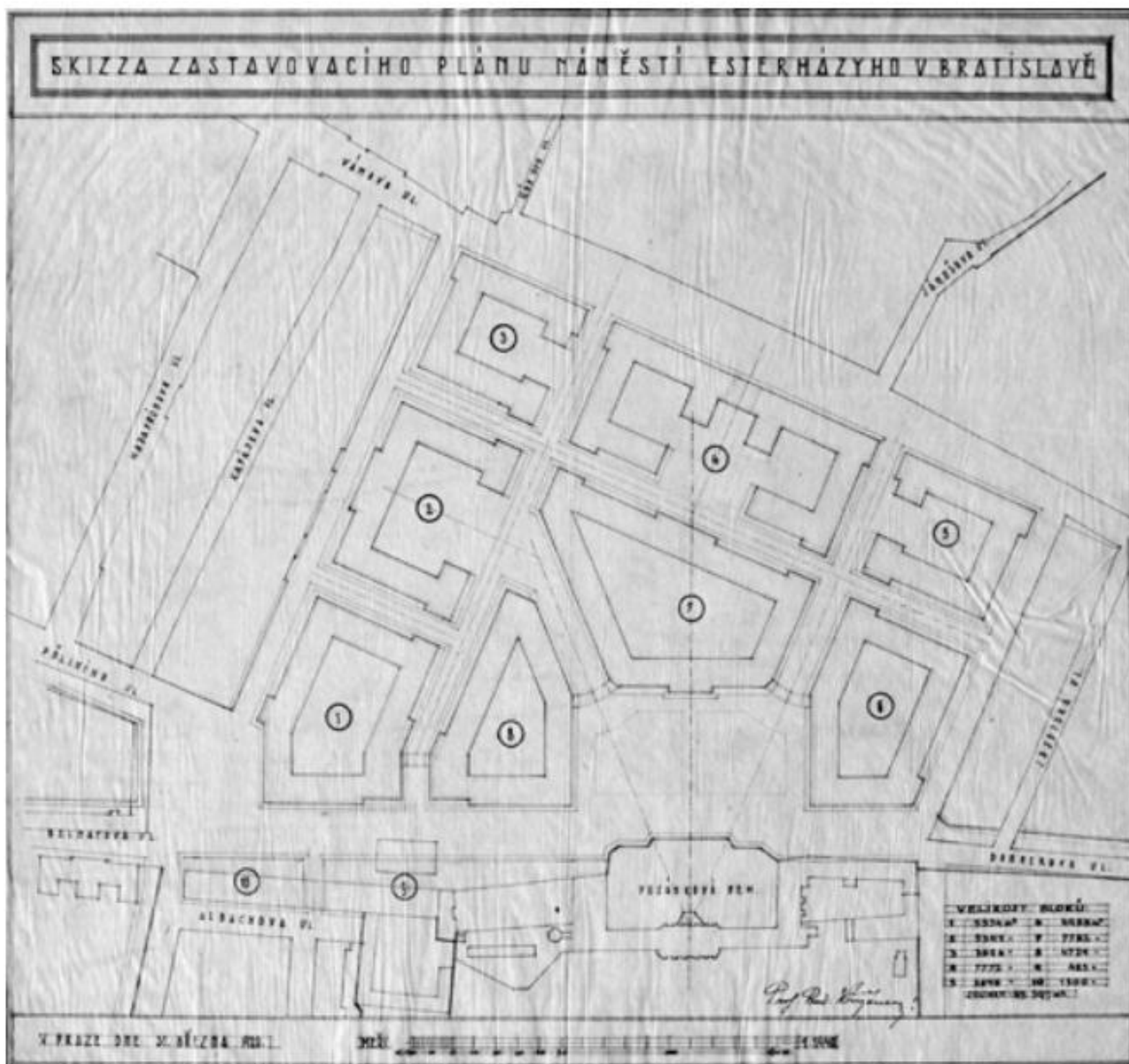
Žilinskou, Mýtnou a Šancovou.¹⁵

O necelé desaťročie bola otázka vládnej štvrte opäť aktuálna. Reforma administratívnej správy vyžadovala vznik rozšíreného úradu pre správu Slovenska.¹⁶ Príprava architektonickej súťaže na Krajinský úrad však vzbudila v meste rozporuplné reakcie. Mala sa totiž konať v roku 1929, tesne po plánovanej urbanistickej súťaži na generálny regulačný plán mesta. Odborníci z mestského regulačného oddelenia namietali proti tlakom z Prahy na rýchlu prípravu súťaže. Tá totiž predpokladala schválený regulačný plán námestia a tým definitívne potvrdenie lokalizácie vládnej štvrte. Mestskí úradníci však očakávali, že odpoveď na túto otázku prinesie až súťaž na regulačný plán mesta. Súťaž sa nakoniec konala aj bez schváleného regulačného plánu námestia. Porota vyzdvihla projekty, ktoré formovali Krajinský úrad ako funkčne a prevádzkovo diferencovaný, ale pritom kompaktný solitér.¹⁷ Solitérny objekt úradu tak svojou novou mierkou a situovaním na hranici územia po prvý-krát plánovitým urbanistickým a architektonickým jazykom definoval Námestie slobody ako verejný priestor, nie len ako vágnu plochu a potenciálny stavebný pozemok. Ani výsledky tejto súťaže sa však nerealizovali

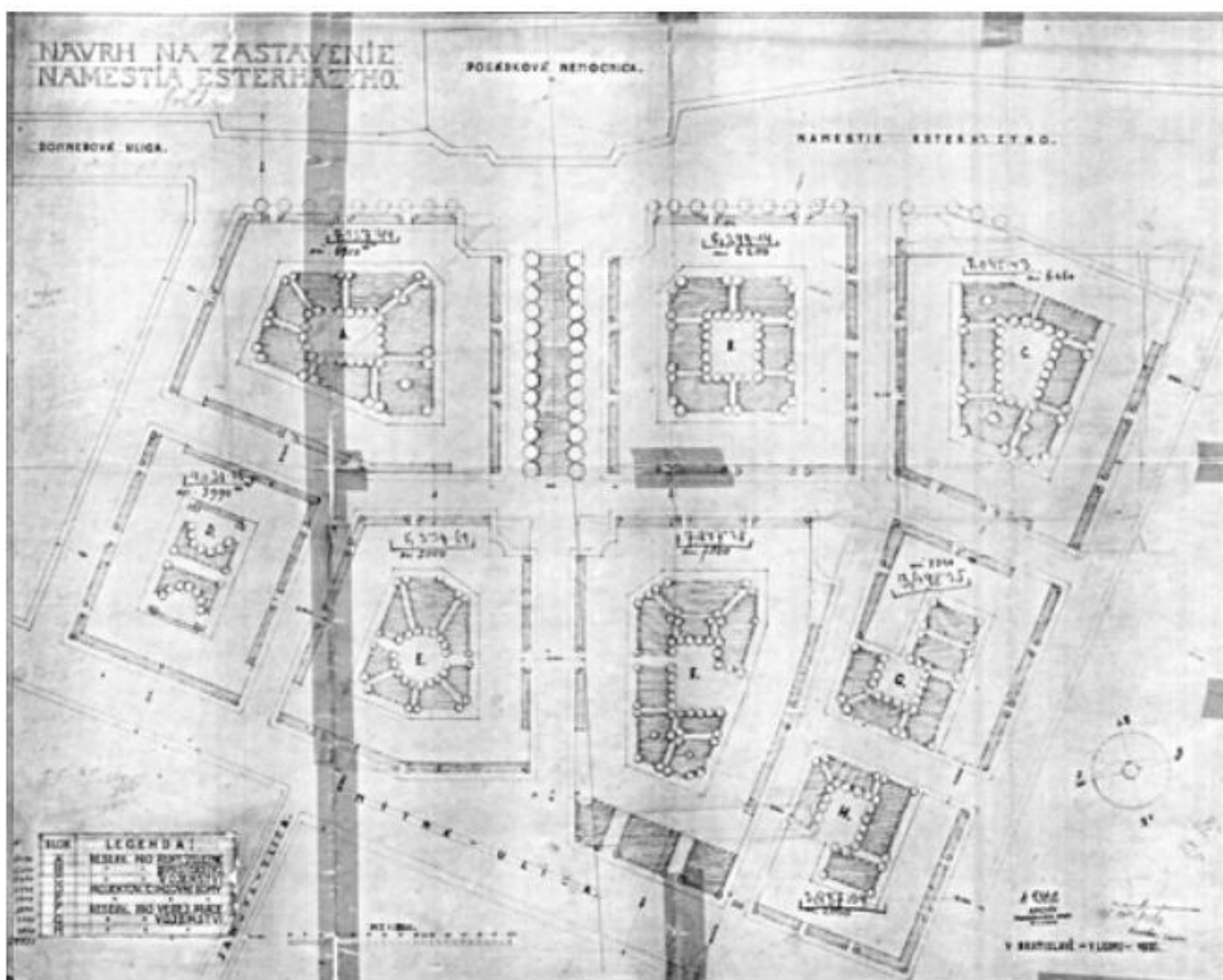
15 V roku 1926 bol mestskou radou na túto zónu schválený regulačný a zastavovací plán, ktorý bol principiálne dodržaný až do zástavby územia v päťdesiatych rokoch 20. storočia. Archív hl. mesta Bratislava, Fond ÚHA, Regulácie mesta Bratislavy, krabica 850.

16 V lete v roku 1927 bola schválená nová reforma administratívnej správy Československa, takzvané Krajinské zriadenie, ktoré malo viesť k väčšej decentralizácii krajiny. Slovensko sa stalo jednou zo štyroch krajín Republiky so svojim krajinským prezidentom a úradom, ktorí mali zabezpečiť väčšiu samosprávnú samostatnosť. Podrobnejšie napríklad Šuchová, Xénia: Problémy organizácie politickej správy Slovenska v predmníchovskej republike. In: Slovensko v československu (1918 – 1939). Eds. M. Zemko – V. Bystrický. Bratislava, Veda, 2004, s. 109 – 117.

17 Súťaž nakoniec nemala jedného víťaza, porota ocenila až štyri návrhy rovnakou zníženou cenou, dôvod takéhoto rozhodnutia spočíval údajne v tom, že v dobe konania súťaže nebolo jasné, či sa presunie vlaková stanica a ako sa tým obmení význam komunikácií v zóne. Viac o diskusii pozri Brzotický, Adolf: Budova Zemského úradu v Bratislave. Poznámky k verejnej súťaži a náčrty. Architekt SIA, 29, 1930, č. 1, s. 54.



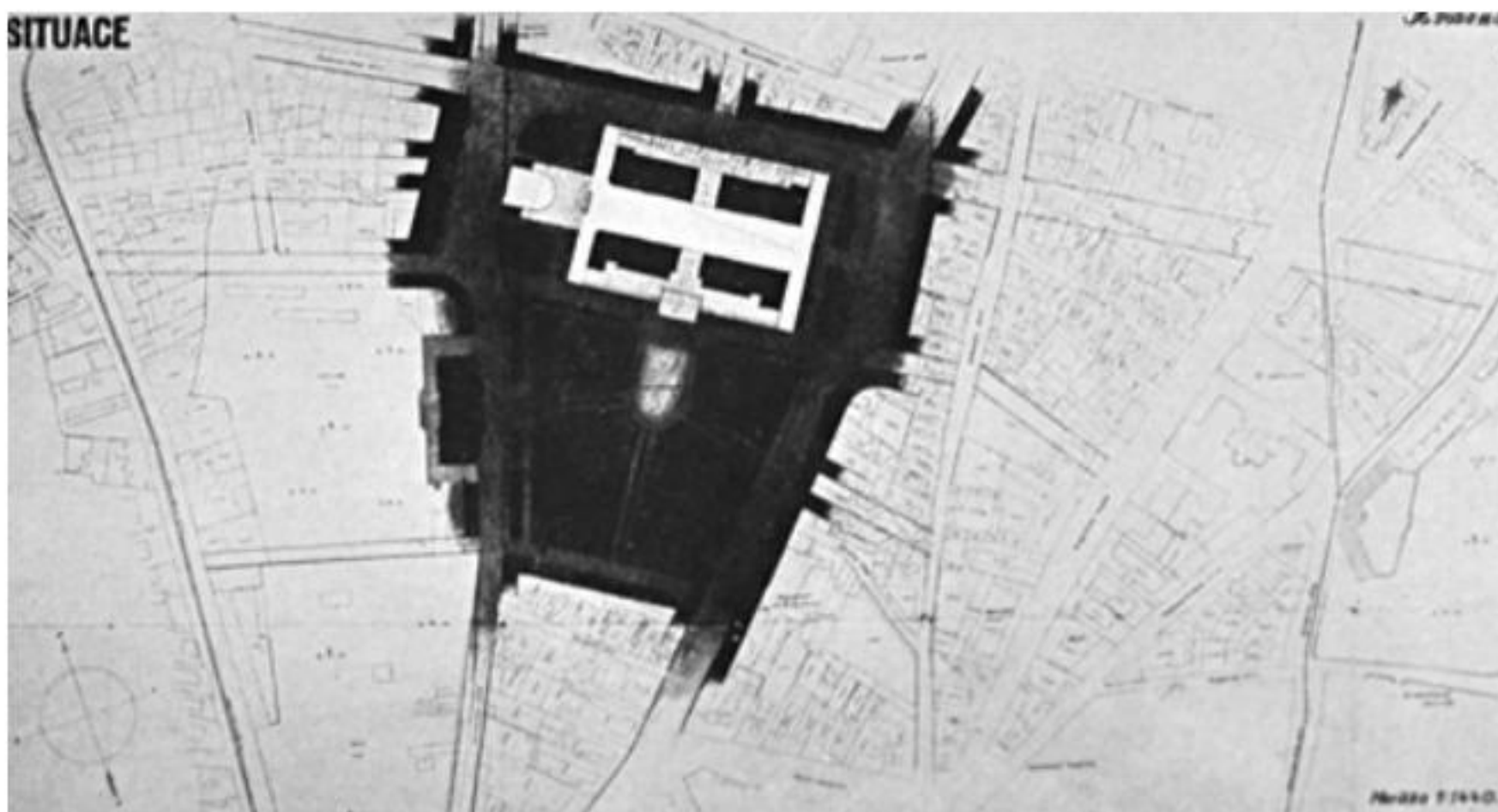
Zastavovací plán úradnej štvrte na Námestí slobody, Rudolf Kříženecký, 1920
Zdroj: Archiv Národního technického muzea v Prahe



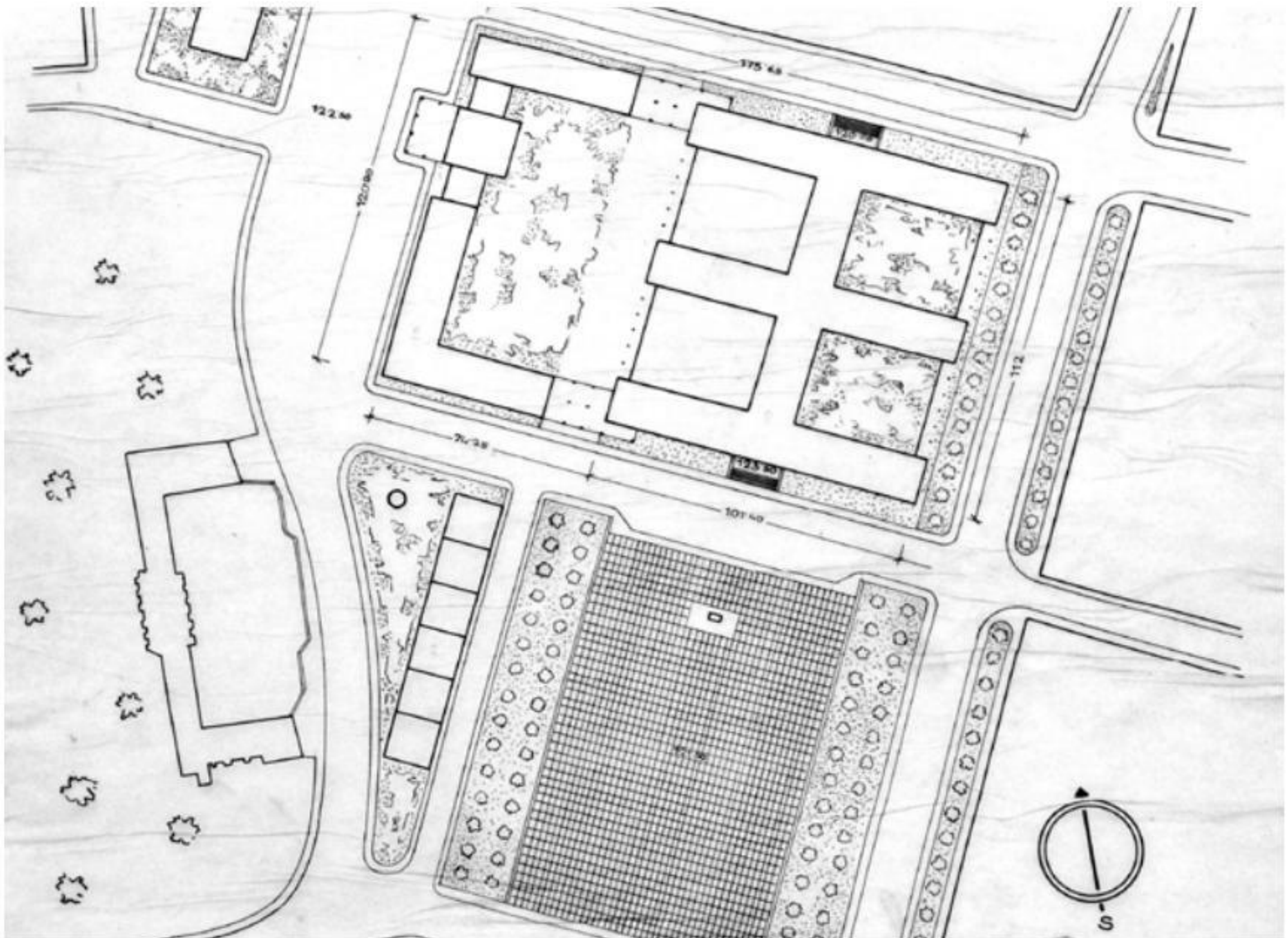
Zastavovací plán úradnej štvrte na Námestí slobody, Bratislavský referát verejných prác, 1920
Zdroj: Archiv Pamiatkového úradu Slovenskej republiky



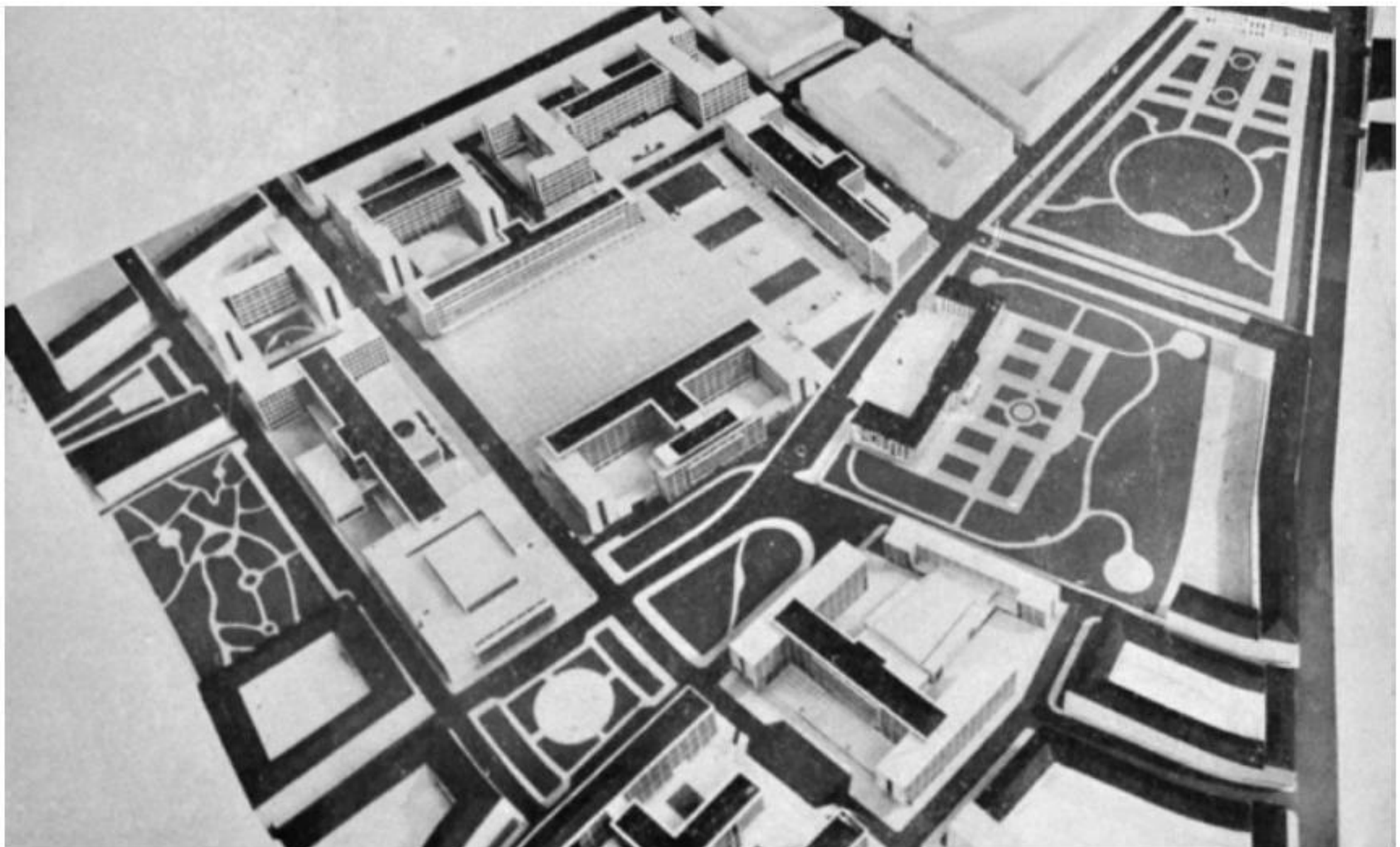
Jeden z dvoch najvyššie ocenených návrhov v súťaži na Zemský úrad v Bratislave,
František Balcárek, Karel Kopp, Václav Richter, 1929
Zdroj: Architekt SIA, 1929



Návrh na budovu Zemského úradu v Bratislave, Emil Belluš, Emanuel Hruška, Mikuláš Šesták, 1929
Zdroj: Stavba 1930



Návrh umiestnenia Krajinského úradu na Námestí slobody, Josef Gočár, 1938
Zdroj: Archív Národného technického múzea v Prahe



Vítazný súťažný návrh na riešenie vládnej štvrte v Bratislave, Josef Gočár, 1943
Zdroj: Technický obzor Slovenský, 1943

a celú iniciatívu tak možno dnes hodnotiť najmä ako príklad politických snáh o pozdvihnutie významu Bratislavy ako hlavného mesta Slovákov. V atmosfére rastúceho slovenského nacionalizmu sa v roku 1939 odohral ešte jeden pokus umiestniť v lokalite správne centrum slovenskej časti republiky. Budovu Zemskeho úradu navrhol na podnet ministerského predsedu Milana Hodžu architekt Josef Gočár, jeden z autorov ocenených v súťaži spred desiatich rokov. Gočárov projekt potvrdil víziu kompaktného solitérneho objektu vnášajúceho do prostredia novú mierku akcentovanú voľnou plochou námestia.

Moderná monumentalita vládnej štvrti

Tesne pred druhou svetovou vojnou, keď získalo Slovensko štátnu suverenitu a Bratislava sa stala hlavným mestom, bola potreba budovať priestory pre ministerstvá a ďalšie úrady ešte nástojčivejšia. Už od vzniku vojnovnej republiky adaptovali dva z existujúcich palácov severného predmestia pre potreby nových štátnych inštitúcií.¹⁸ Predseda regulačného oddelenia mesta Eugen Bárta vypracoval v roku 1939 na podnet Ministerstva dopravy a verejných prác návrh rozmiestnenia ďalších objektov ministerstiev a sídla Hlinkovej strany v lokalite. Vládne budovy rozmiestnil ako solitéry na parkovo upravených plochách. Z architektonického hľadiska išlo o trojkrídlové symetrické dispozície ideovo nadväzujúce na pôvodnú palácovú zástavbu podobne ako v prípade návrhu na Alžbetínsku univerzitu. Riešeniu dominovala upravená plocha pre manifestácie s hľadiskami a tribúnou amfiteatrálne zasadenou do mierne stúpajúceho svahu na juhovýchode námestia. Bárta akoby týmto riešením navracal lokalite podobu

18 Grasalkovičov palác bol už v roku 1939 upravený na sídlo prezidenta a Arcibiskupský palác v roku 1941 pre ministerstvo zahraničných vecí. Podrobnejšie Dulla, Matúš: Architekt Emil Belluš. Bratislava, Slovart, 2010, s. 217 – 220; alebo Bencová, J., 1999, s. 35 – 46.

barokového záhradného predmestia. Taký prístup však pravdepodobne nekonvenoval predstavám ľudáckeho režimu o reprezentatívnej vládnej štvrti, keďže už v roku 1942 usporiadal na túto tému medzinárodnú súťaž. Túto domnienku nakoniec potvrdilo aj vyhodnotenie súťaže. V záverečnom stanovisku súťažnej poroty sa uvádzalo, že „architektúra vládnej štvrti musí byť vytvorená výrazne a monumentálne, aby štvrť dostala reprezentatívny a dôstojný výraz“.¹⁹ Predstavu o mohutných solitéroch kontrastujúcich s voľnými plochami navodzovali už podmienky súťaže. Architekt Vladimír Pojtek, vtedajší hlavný radca Ministerstva dopravy a verejných prác, hneď v úvode prízvukoval, že „pri riešení celkovej úpravy nech je zásadným východiskom, aby pomer nezastavaných plôch k zastavaným bol čo možno najväčší.“²⁰ Porota sa však priklonila k pragmatickejšiemu riešeniu. Zo štyroch doručených súťažných návrhov zvolila za víťazný projekt Josefa Gočára, ktorý viac než na monumentalitu dbal na úsporné využitie plôch.²¹ Jednotlivé úrady a ministerstvá, ktoré poňal ako funkcionalistické bloky, koncentroval do vnútra námestia, čím zmenšil nároky na búranie okolitej zástavby a súčasne umožnil etapovitú realizáciu celej štvrte.²² Na rozdiel

19 Súťažné návrhy „Vládnej štvrti“ v Bratislave. Technický obzor Slovenský, 7, 1943, č. 10, s. 150.

20 Tento úradník architektúry vojnovnej republiky podnecoval k čo najrozvoľnenejšiemu komponovaniu vládnej štvrte, čo vyjadril aj pomerom 1:1, teda že vzdialenosti medzi budovami by sa mali rovnať ich výške, čo značí, že vyžadoval skutočne veľkorysý rozostup. Podmienky súťaže na vytvorenie vládnej štvrte v Bratislave. 17. 7. 1942, Ministerstvo dopravy a verejných prác SR, Ing. Vladimír Pojtek, s. 6. SNA, fond Ministerstvo dopravy a verejných prác SR, nespracované.

21 Súťaže sa zúčastnili Sigfried Theis, Hans Jaksch a Georg Theis, Adalberto Libera a Ernesto La Padula, Josef Gočár a nakoniec Eugen Kramár a Štefan Lukačovič, oslovený bol aj Milan Michal Harmin, ten ale neodovzdal návrh. Podobnejšie k súťaži napríklad Hrdina, Miroslav: Niekoľko poznámok o postavení architektúry v rámci prvej Slovenskej republiky (1939 – 1945). Architektúra & urbanizmus, 44, 2010, č. 1 – 2, s. 81 – 97.

22 Potočár, Marián: Námestie slobody v Bratislave: kontinuity a premeny architektonických stratégií. In: Moravčíková, Henrieta – Szalay, Peter – Dulla, Matúš – Topolčanská, Mária – Potočár, Marián

od svojho predvojnového návrhu Zemského úradu tak Gočár redukoval rozsah voľnej plochy námestia a kompozíciou blokov ho opticky scelil a uzavrel. Potlačil tak veľkorysé pôsobenie otvoreného voľného priestoru námestia a svojou kompozíciou rovnako vysokých funkcionalistických blokov dal územiu viac civilný ráz.

Práve civilnosť Gočárovho návrhu zrejme spôsobila, že ho doboví komentátori nereflektovali tak pozitívne ako návrh ocenený druhým miestom. Talianski architekti Adalbert Libera a Ernesto La Padula presne vystihli túžbu slovenských politických, ale aj kultúrnych elít po reprezentatívosti a modernej progresívnosti. Pôsobivosť ich práce vychádzala z poňatia vládnych budov ako rozmerných kvádrových blokov komponovaných na obvode prázdnej plochy námestia. Hustá štruktúra vertikálnych okien umocňovala perspektívne zbiehanie línií „racionálnych kubusov“²³ jednotlivých objektov a až so scénografickým klamom tak zdôrazňovala rozsiahlosť prázdnej plochy námestia a monumentalitu hierarchicky najdôležitejšej inštitúcie autoritatívnej republiky, centrálu Hlinkovej slovenskej ľudovej strany. Ani táto súťaž nepokračovala do realizácie, no projekt talianskych architektov anticipoval, či priamo ovplyvnil niektoré nasledujúce fázy vývoja lokality. Súťaž, ktorú vyhodnotili v roku 1943, bola od začiatku propagovaná ako príprava povojnovej výstavby. A skutočne, prvé realizácie začali formovať priestor Námestia slobody až po druhej svetovej vojne. Už v roku 1946 sa konala súťaž na prvú a zároveň ťažiskovú architektúru námestia, takzvaný Poštový palác (sídlo Ústrednej poštovej správy). Jej víťazmi sa stali architekti Eugen

Kramár a Štefan Lukačovič.²⁴ Tí sa zúčastnili aj vojnovej súťaže na vládnu štvrť. Teraz však nerozpracovali svoj vlastný súťažný návrh, ale temer vo forme parafrázy pretransformovali návrh sídla HSLS od Adalberta Libera a Ernesta La Padula, ako aj zásadné prvky ich kompozície celého komplexu. Karteziánsky prísna kubická hmota riaditeľstva pôšt umiestnená na východnom okraji námestia zhmotnila novú mierku zástavby v lokalite, „aby sa vytvorilo námestie neobvyklých dimenzií a voľnej koncepcie“, ako uvádzali autori návrhu.²⁵

Návrat univerzitného komplexu a palácov

V tom istom roku, ako sa konala súťaž na poštový palác, bol Emil Belluš profesor novo založenej školy architektúry na Slovenskej vysokej škole technickej (SVŠT) menovaný za „hlavného plánovateľa situačného zastavania školských budov“ SVŠT v lokalite Námestia slobody.²⁶ Belluš predpokladal, že v zmysle modernej funkčnej segregácie bude územie zahŕňajúce námestie, ale aj do veľkej miery „problematické“ husto rozparcelované a zastavané územie medzi Námestím slobody a štátnou nemocnicou, určené len pre výstavbu vysokoškolského komplexu v zmysle jednotného plánu. Schválenie výstavby poštového paláca tak považoval za „neodčiniteľnú urbanistickú (i kultúrnu) škodu“, keďže východná časť námestia bola zastavaná „vežovitou stavbou pošty“, ktorú považoval za „nesprávnu a nerealistickú dominantu“.²⁷

– Haberlandová, Katarína: Moderné a/alebo totalitné v architektúre 20. storočia na Slovensku. Bratislava, Slovart, 2013, s. 158.

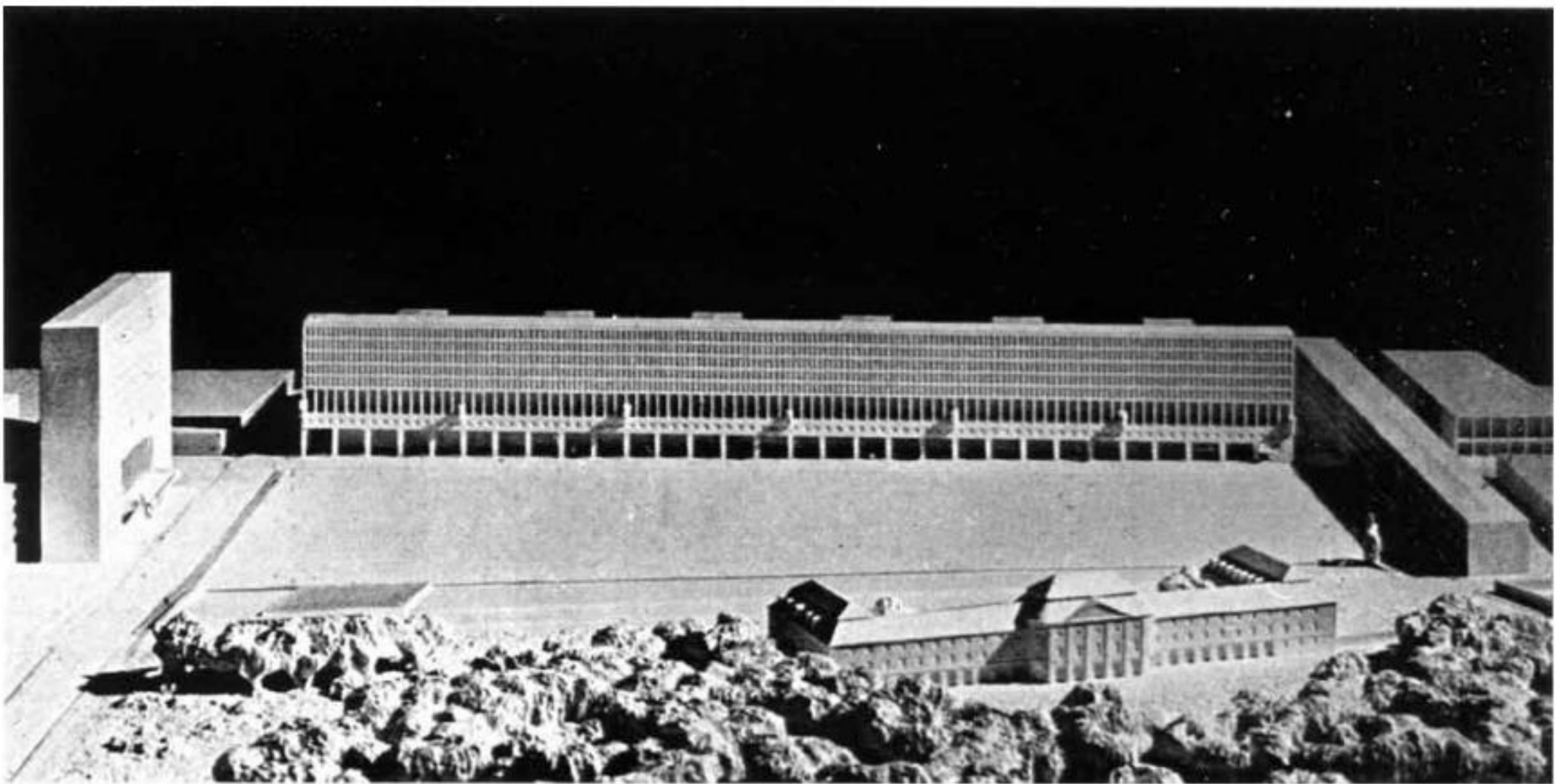
23 Tamže, s. 158.

24 Ich návrh bol vybraný na základe súťaže, ktorá sa konala hneď po vojne v roku 1946. –r-: Súťaž na poštovú budovu v Bratislave. Stavebný obzor, 1, 1946, č. 5 – 6, s. 4 – 5.

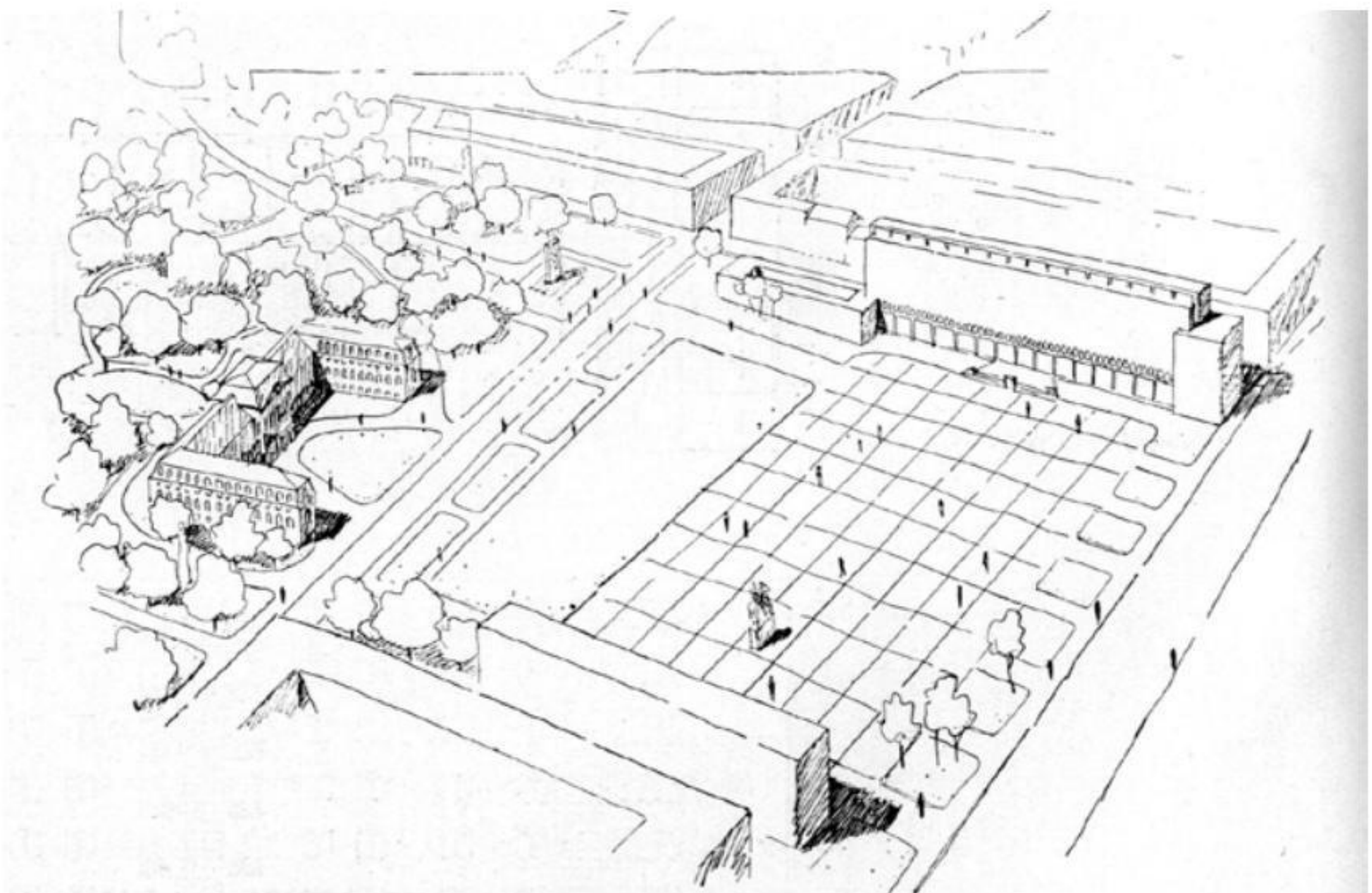
25 Kramár, Eugen – Lukačovič, Štefan: Úprava náměstí svobody v Bratislavě. Architekt SIA, 46, 1948, s. 60.

26 Bellušovi túto úlohu stanovil 3. 12. 1946 vtedajší rektor univerzity Štefan Bella. Citované podľa Dulla, M., 2010, s. 252.

27 Citované z listu Emila Belluša rektorátu SVŠT z roku 1950 podľa Dulla, M., 2010, s. 252.



Súťažný návrh na vládnú štvrť 2. miesto, Adalberto Libera, Ernesto Lapadula, 1943
 Zdroj: Technický obzor slovenský, 1943



Súťažný návrh na budovu Ústrednej poštovej správy, Eugen Kramár, Štefan Lukačovič, 1946
 Zdroj: Architekt ČSR, 1947

Belluš sa však nakoniec neusiloval konkurovať Poštovému palácu, integroval ho do kompozície areálu SVŠT, pričom zachoval jeho dominantné pôsobenie. Na Bellušových plánoch, podľa ktorých si univerzita nechala v roku 1948 vyhotoviť bronzový model, vidno, že architekt rešpektoval aj Arcibiskupský palác ako hodnotnú pamiatku, ale aj referenčný objekt pre celý areál.²⁸ Súbor pavilónov fakúlt navrhol tak, aby neprevyšovali výšku paláca. Podobne ako pri projekte maďarských architektov Kertésza a Svába, aj v Bellušovej kompozícii možno identifikovať rozvrh pavilónov parafrázujúci court d'honneur otvárajúci sa smerom k barokovému palácu. Na rozdiel od maďarských architektov však Belluš pracoval s novou mierkou. Ako nádvorie vymedzil celú plochou Námestia slobody a hlavnú časť komplexu situoval do husto zastavaného bloku medzi Mýtnou a Radlinského ulicou.

Bellušovo „osobné 'učarovanie' stavebným typom solitéru odvodeným z formácie barokového paláca a jeho pavilónovej dispozície“²⁹ analyzovala už Jarmila Bencová predovšetkým na Pavilóne teoretických ústavov (dnes Fakulta architektúry STU). Tento pavilón bol napokon architektovou jedinou realizáciou v celom areáli. Ostatné časti technickej univerzity postavili postupne až do osemdesiatych rokov 20. storočia podľa projektov iných architektov.³⁰ Tí v zásade dodržali vymedzenie areálu a výškovú hladinu pavilónov, ktorú zareguloval Belluš, pri vnútornom komponovaní tohto rozsiahleho mestského bloku však jeho idey ostali bez

28 Najpodrobnejšie históriu Bellušovho plánovania areálu SVŠT analyzovali Bencová, Jarmila – Zervan, Marian: Belluš škole a škola Bellušovi. Katalóg k storočnici Emila Belluša. Martin, 1999, s. 24 – 25.

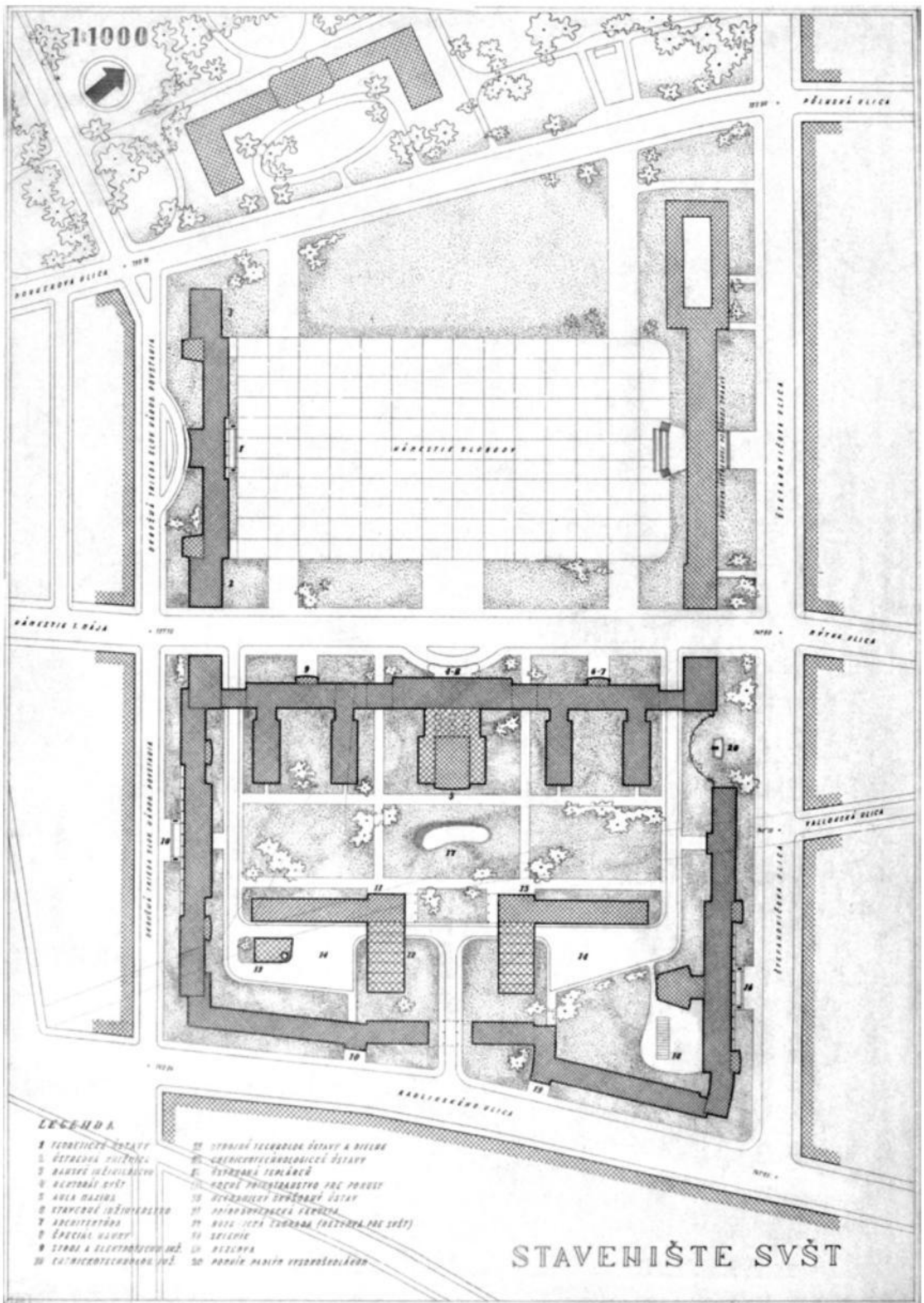
29 Bencová, J., 1999, s. 43.

30 Vladimír Karfík Fakultu Chemickej a potravinárskej technológie (1947 – 1950), Martin Kusý a kolektív Fakultu Strojného inžinierstva (1957 – 1963), Otakar Černý a kolektív Stavebnú fakultu (1974) a nakoniec Igor Diklič, Jozef Liščák a Juraj Lupták prístavbu Fakulty chemickej a potravinárskej technológie (1977 – 1983).

odozvy. Pôvodný plán areálu z roku 1948 predpokladal vytvorenie nádvorja s botanicou záhradou a symetricky rozvrhnutými menšími pavilónmi laboratórií. Do nádvorja sa malo vstupovať cez krídla fakúlt formovaných ako palácové stavby s centrálnymi umiestnenými monumentálnymi vstupmi a na východnej strane cezúrou medzi krídlami, ktorá nadväzovala na Vallónsku ulicu tvoriacu jadro pôvodnej stavebnej štruktúry lokality. Postupným dostavovaním fakúlt idea reprezentatívneho palácového nádvorja s parkom a priestormi laboratórií zanikla a areál sa sformoval ako mestský blok s verejnosti neprístupným uzavretým dvorom s viac či menej provizórnou zástavbou.

Výstavbu areálu technickej univerzity (SVŠT premenovali v roku 1991 na Slovenskú technickú univerzitu) možno na začiatku 21. storočia považovať za završenu. Idea uceleného univerzitného komplexu však ostala z urbanistického a architektonického hľadiska nenaplnená. Nerealizovali dokonca ani budovu rektorátu univerzity, čo mala stáť v centre areálu. Rektorát dodnes sídli v objekte pôvodnej Školy umeleckých remesiel na Vazovovej ulici.³¹ Fragmentárnosť a vágne naplnenie pôvodných zámerov tak v určitom zmysle ostávajú pre tento areál charakteristické a formujú jeho ráz vitálnej nedokončenosti.

31 Budovu ŠUR postavili podľa návrhu architektov Aloisa Balána a Jiřího Grossmanna medzi rokmi 1928 – 1933 a už v roku 1939 sem z Martina presťahovali SVŠT.



Situačný plán areálu SVŠT na Námestí slobody, Emil Belluš, 1948
 Zdroj: Slovenská národná galéria



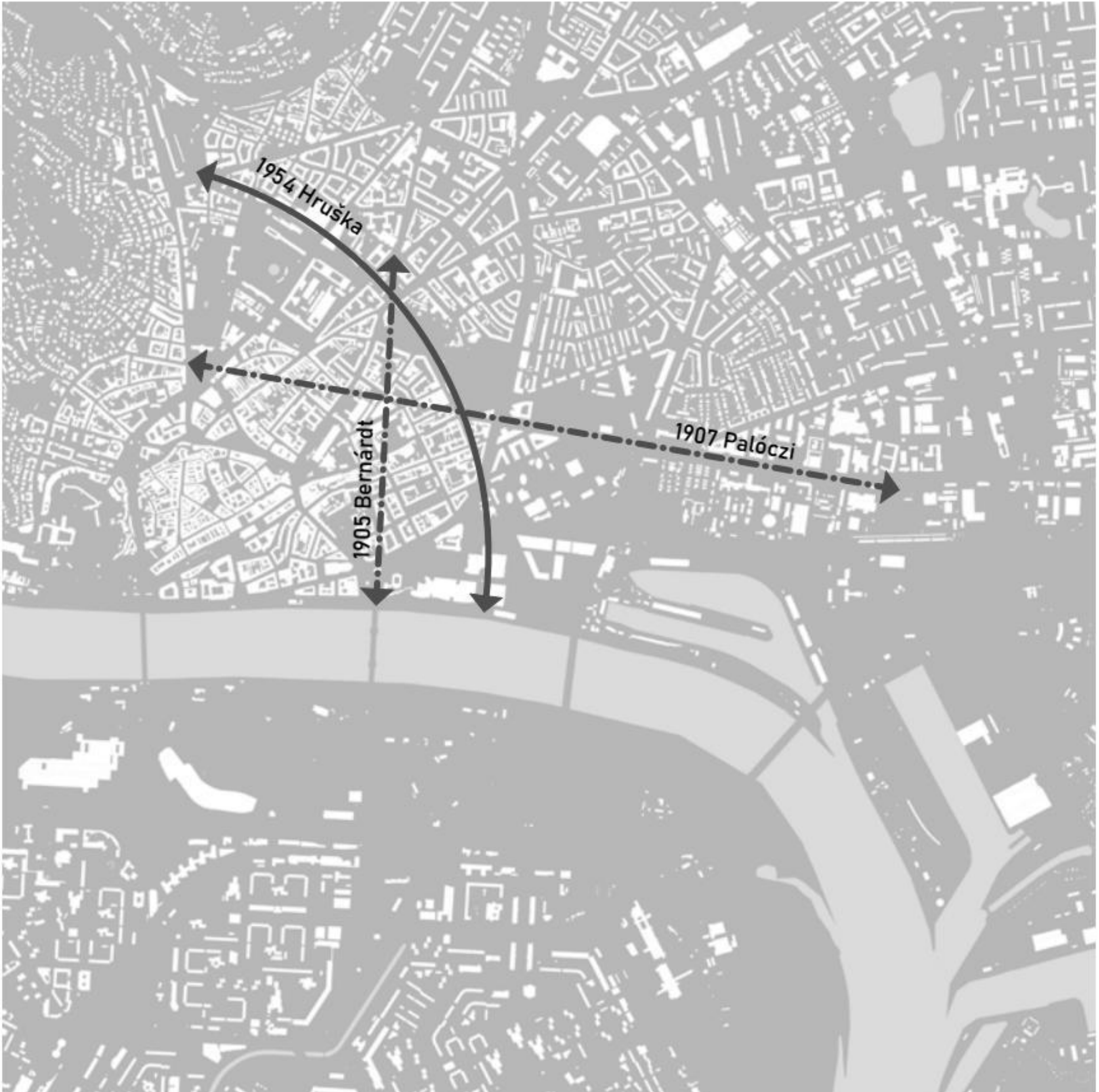
Pohľad na areál SVŠT počas výstavby Stavebnej fakulty, 1974
Zdroj: Slovenský národný archív, fond STK



Pohľad na Námestie slobody, okolo roku 1970
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Letecký pohľad na Bratislavu so Slavinom a Námestím slobody v pozadí, 1974
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Tri rozličné koncepcie situovania priečnej kompozičnej osi v mestskej štruktúre

05

Dlhé parkové osi artikulované stromoradiami, symetrické komponovanie výsadby a záhradných prvkov, ako aj prísne funkčné oddelovanie jednotlivých typov záhonov v barokových krajinných úpravách interpretovali Colin Rowe a Fred Koetter vo svojej knihe *Collage city* ako dobovú kritiku náhodného formovania miest a predobraz inžinierskej racionality moderného plánovania.³²

Parková aleja bola charakteristickým prvkom severného palácového predmestia Bratislavy, a to nielen v rámci palácových záhrad, ale aj vo verejných priestoroch. Dnešné Námestie slobody bolo členené typicky barokovými vidlicovito rozvetvenými alejami, ktoré sa stretávali na nástupnej ploche pred palácom ostrihomského arcibiskupa. O hlbokom zakorenení tohto prvku v pamäti obyvateľov svedčí aj to, že ešte storočie po tom, ako boli aleje splanované, sa námestie nazývalo Fürsterallee, teda Kniežacia aleja.

Myšlienka vytvorenia či prerazenia osi v mestskom tkanive prirodzene figurovala už v prvých regulačných plánoch Bratislavy na začiatku storočia.³³ Bol to opäť Antal Palóczi, ktorý už v roku 1907 načrtnol víziu jednej „z najdôležitejších hlavných mestských tried predstavujúcich budúce mesto“, ktorú formuloval ako „moderne priamu líniu“ smerujúcu z Mlynských nív na námestie pred Grasalkovičovým palácom.³⁴

32 Rowe, Colin – Koetter, Fred: *Collage city*. Cambridge and London, MIT press, 1978, s. 87 – 89.

33 Podrobnejšie Moravčíková, Henrieta – Pastoreková, Laura – Lovra, Éva: Červený alebo modrý? Začiatky moderného plánovania Bratislavy. *Architektúra & urbanizmus*, 51, 2017, č. 1 – 2, s. 31 – 42.

34 Palóczi, Antal: Pozsonyi szabad király város szabályozásáról. In: *Város szabályozási kérdések. Két előadások*, Palóczi Antal tanár és Helmár Ágoston tanár. Pozsony, Angermayer Károly, 1908, 45 s., tu s. 17.

Línia reprezentatívnej triedy so stromoradiami prepájajúca Arcibiskupský palác s dnešnou Medickou záhradou bola nosným kompozičným princípom aj v jeho staršom súťažnom návrhu na areál Alžbetínskej univerzity. Výrazný motív triedy – osi prepájajúcej voľné plochy záhrad letných palácov použil Palóczi aj v regulačnom pláne Bratislavy z roku 1914.

O osi smerujúcej k tejto časti mesta uvažoval aj Viktor Bernárdt v návrhu regulačného plánu z roku 1905. Jednu z troch nových tried navrhoval viesť od dnešného starého mosta po kostol Blumentál. Keďže sa jeho plán nezachoval, podobu osi môžeme dedukovať len na základe záznamov v dobových periodikách.³⁵ Situovanie osi v strede navrhnutého vonkajšieho okruhu a na krížení radiál smerujúcich na severovýchod naznačuje, že v tejto časti architekt predpokladal vznik centrálného priestoru meniaceho sa predmestia.

Nové centrum veľkej Bratislavy a jeho priečne spojky

S potrebou vytvorenia nového moderného centra mesta na východ od historického jadra sa v jasnejších kontúrach stretáme až po vzniku Československej republiky. Architekti Alois Balán a Jiří Grossmann rovnako ako neskôr Josef Marek a Kamil Gross situovali nové centrum na mieste dnešného Amerického a Odborárskeho námestia.³⁶ Tento priestor nachádzajúci sa v pomyselnom strede medzi vtedajším spoločenským

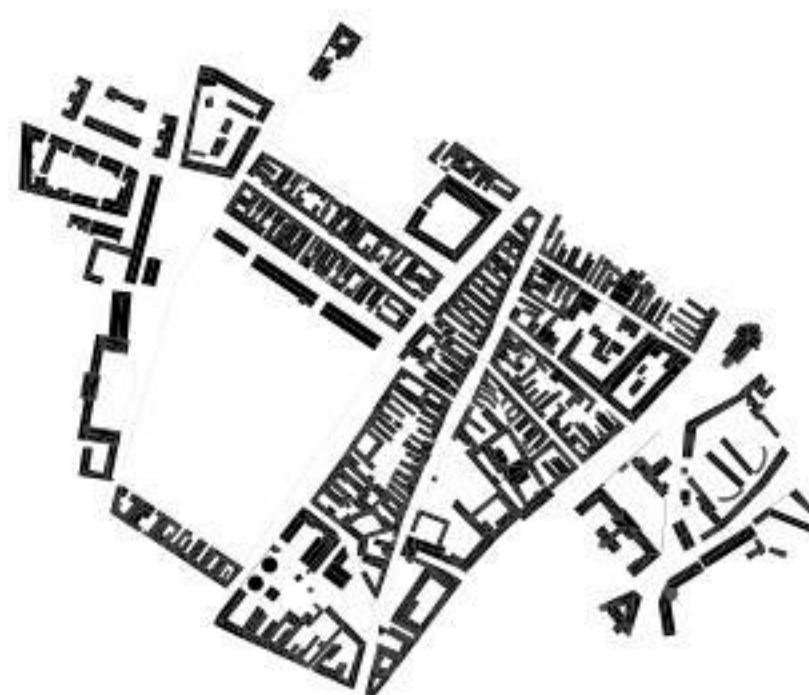
35 Plán sa nezachoval len Bernárdtovo „memorandum“ publikované v miestnej tlači – *Nyugatmagyarország híradó*. Bernárdt, Győző: Pozsony város szabályozása. Egy memorandum s az arra vonatkozó hivatalos vélemény. *Nyugatmagyarországi Híradó*, 17, 23. 9. 1905, č. 216, s. 1.

36 Balán, Alois – Grossmann, Jiří: Regulační studie velké Bratislavy. *Časopis čsl. architektů SIA*, 25, 1926, č. 3, s. 40; Marek, Josef: Súčasná smernice plánovania miest, vonkova a skutočnosť. *Slovenský staviteľ*, 6, 1936, č. 5, s. 141; Gross, Kamil: Obchodné mestské štvrte – obchodný dom Bohuslav Brouk v Bratislave. *Slovenský staviteľ*, 6, 1936, č. 11, s. 325 – 326.

a obchodným centrom na dnešnom Námestí SNP a hranicou historického okraja mesta vymedzenou Šancovou, Karadžičovou ulicou a Trnavským mýtom bol chápaný ako najvhodnejšia lokalita pre budúce centrum predovšetkým v kontexte rozvetvujúcich sa východných radiál. Na tomto mieste navrhovali architekti Balán a Grossmann v roku 1926 nové centrum, pričom dominantou v ohnisku rozvetvujúcich sa radiál malo byť reprezentatívne sídlo radnice. Za zásadné pre formovanie „Veľkej Bratislavy“ považovali aj vytvorenie priečných spojok, ktoré by od Dunaja smerom k svahom Karpát prepojili existujúce radiály. Hlavnú spojku pritom vo viacerých variantoch viedli práve cez dnešné Americké námestie. Tieto spojky však nikdy nedefinovali ako prerazenie novej mestskej triedy, ale ako postupné rozširovanie a regulovanie už existujúcich ulíc.³⁷

Rok po publikovaní komplexnej vízie regulácie Bratislavy od týchto dvoch českých architektov boli tzv. Walterskirchenove pozemky medzi dnešným Odborárskym námestím a Blumentálom predané *Družstvu pre výstavbu obytných domov v Bratislave*. To iniciovalo súťaž na moderný bytový dom, z ktorej vzišiel jeden z najvýznamnejších funkcionalistických bytových domov, Avion. Práve pre prípravu tejto súťaže vypracovalo regulačné oddelenie mesta vymedzenie čiastkovej úpravy námestia aj komunikačných podmienok. Ako súčasť vytýčenia pozdĺžneho námestia pred obytným domom navrhli preraziť 24 metrov širokú priečnu spojnicu s parametrami mestskej triedy. Spojnica mala smerovať na sever k Námestiu slobody a ďalej k budove železničnej stanice. Na juhu mala preťať Medickú záhradu a napojiť sa na dnešnú Ulicu 29. augusta.

³⁷ Tieto spojky možno identifikovať už v prvých plánoch architektov z roku 1921 a 1923, ale aj v ich súťažnom návrhu na regulačný plán z roku 1929. Podrobnejšie pozri Ščepánová, Soňa: Veľká Bratislava architektov Aloisa Balána a Jiřího Grossmanna. *Architektúra & urbanizmus*, 53, 2019, č. 1 - 2, s. 88 - 102.



1910



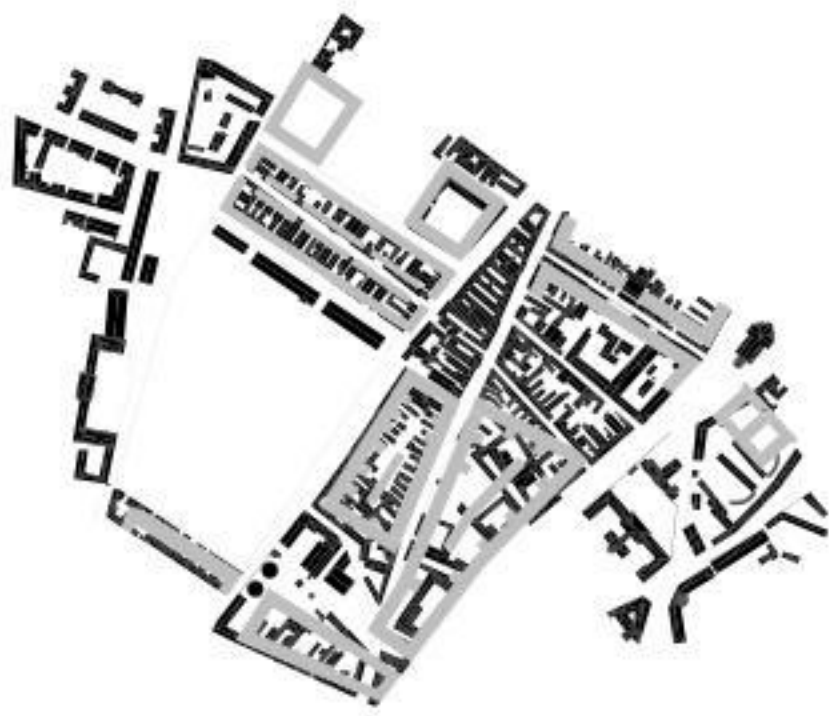
Súťažný návrh na Alžbetínsku univerzitu, Flóris Korb, 1912



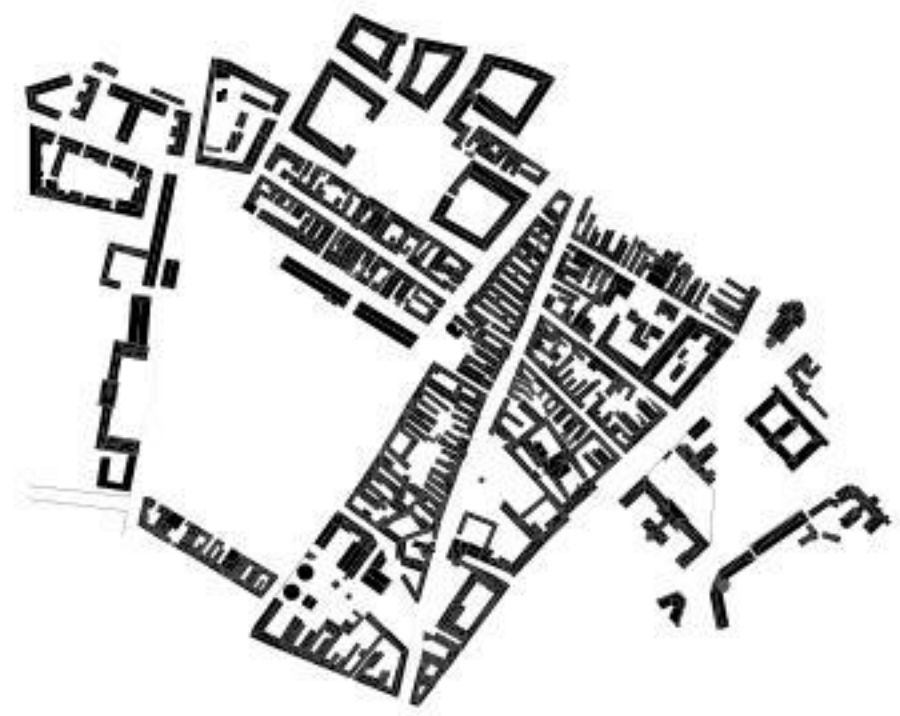
Štúdia zástavby Eszterháziho nám., Umiestnenie štátnych úradov, Rudolf Kříženecký, 1919



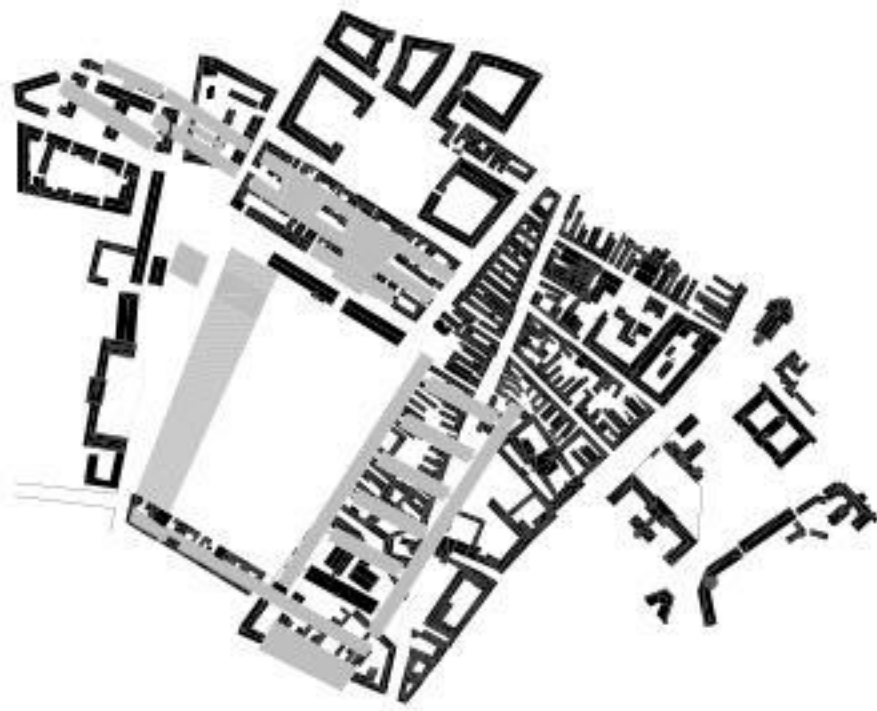
Súťažný návrh na Krajinský úrad, F. Balcárek, K. Kopp, V. Richter, 1929



Regulačné a zastavovacie úpravy z rokov 1926 – 1941



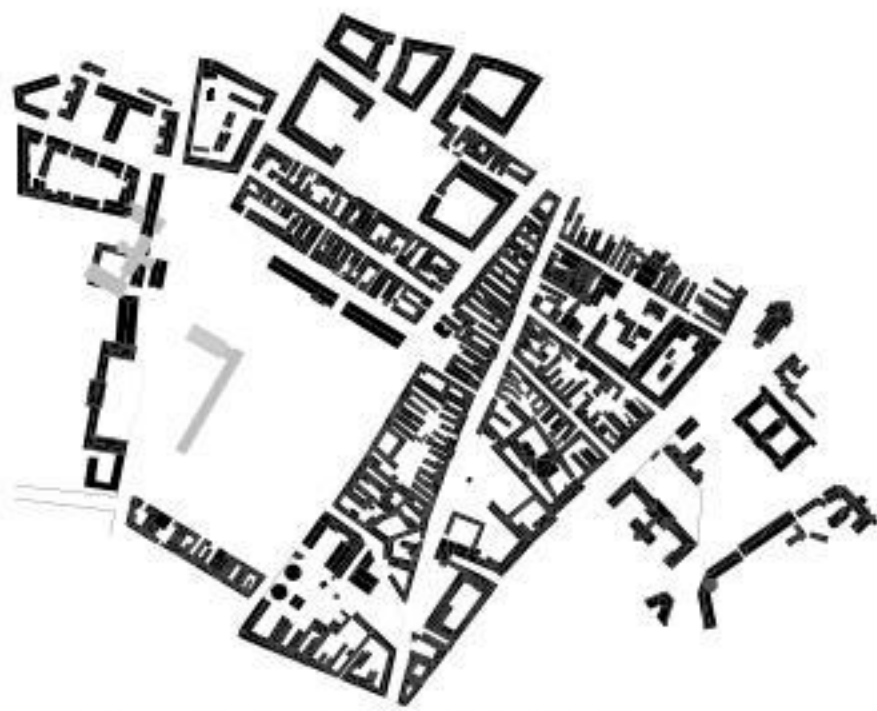
1940



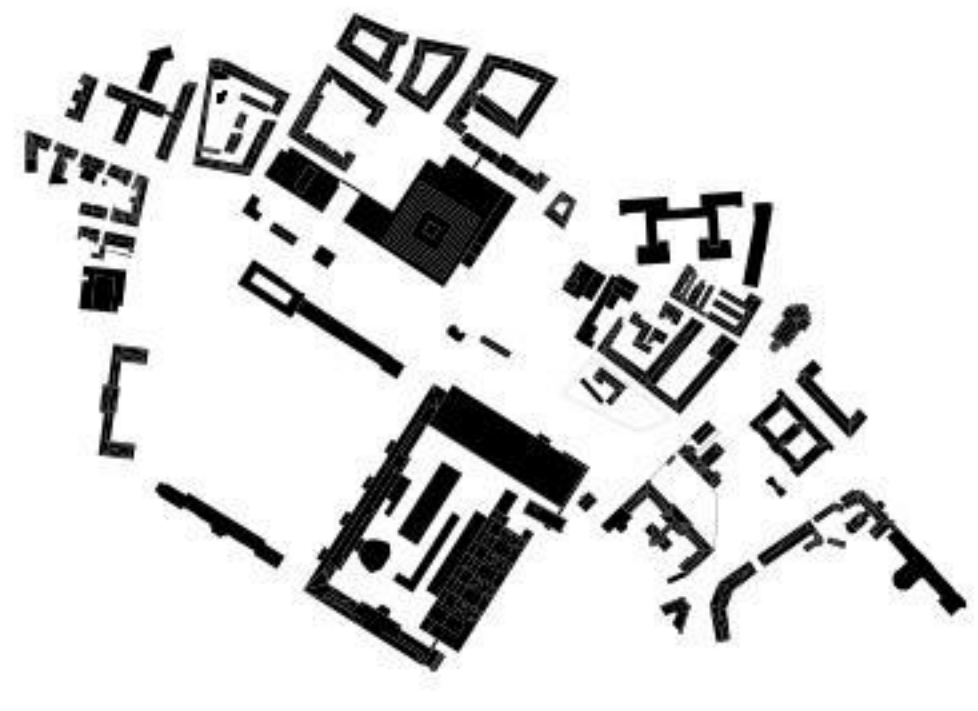
Súťažný návrh na Vládnú štvrť, A. Libera, E. La Padula, 1943



Komplexný urbanistický návrh areálu SVŠT, Emil Belluš, 1947



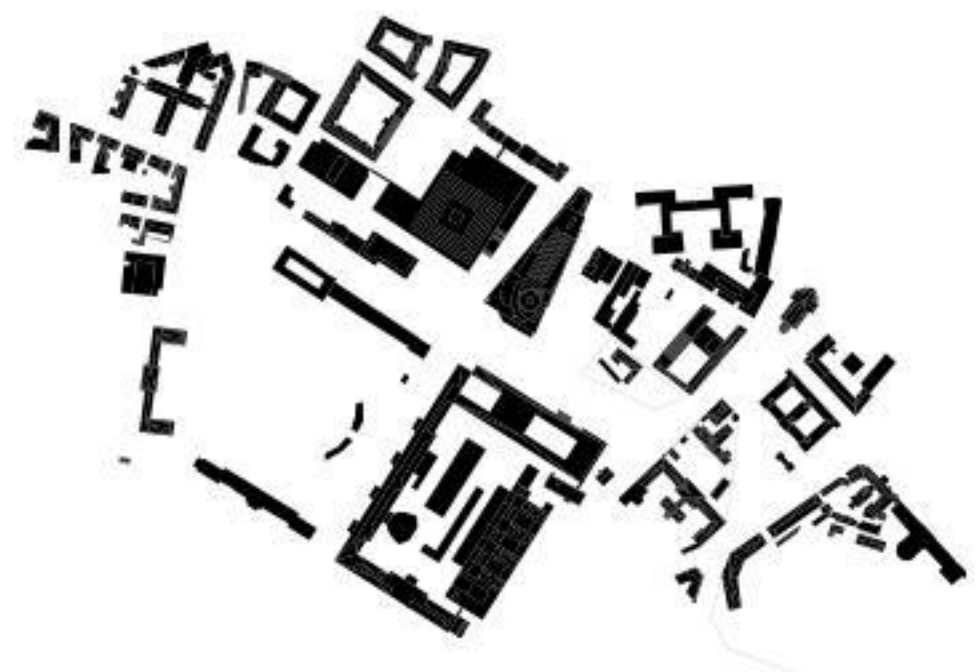
Súťažný návrh na stavbu plánovacieho úradu, J. Havlíček, K. Filsak, 1950



1980

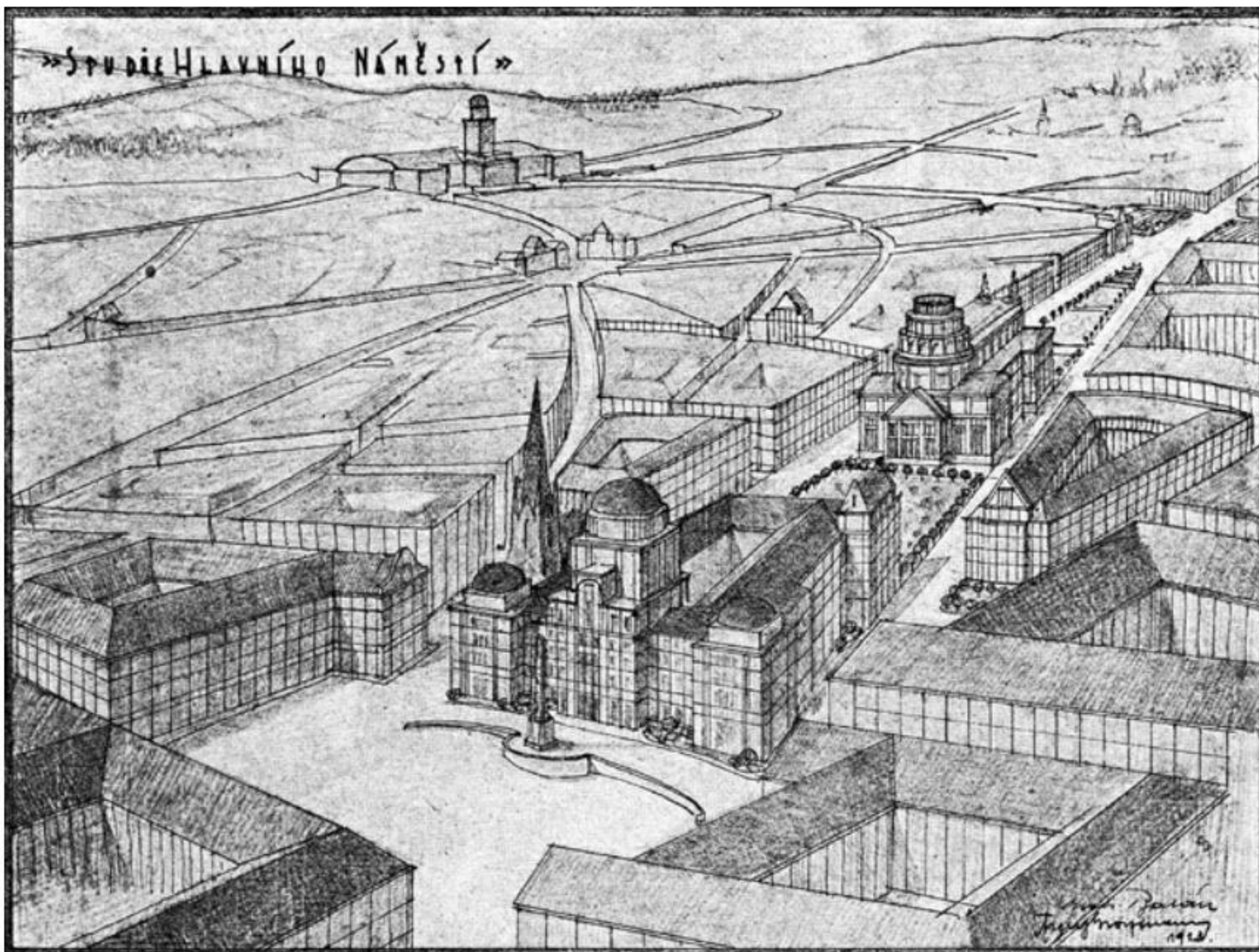


Projekt sídliska Starohorská, Štefan Svetko a Boris Džadoň, 1982



2019

Reálna a plánovaná premena mestskej štruktúry v severovýchodnom centrálnom meste v 20.storočí



Návrh nového hlavného námestia Bratislavy, Alois Balán, Jiří Grossmann, 1926
Zdroj: Architekt SIA, 1926



Takzvaný Walterkirchenov dvor na dnešnom Americkom námestí, 1915
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Obytný blok Avion, Josef Marek, okolo roku 1932
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

K sceleniu Amerického námestia pripojením pozemkov štátnej nemocnice ani k prerážaniu zástavby podľa predstáv úradníkov regulačného oddelenia však nakoniec neprišlo. Priečne prepojenie, čo čiastkovými vstupmi vymedzilo regulačné oddelenie, bolo po prvýkrát situované v polohe, v ktorej mal byť po druhej svetovej vojne rozvíjaný jeden z najdiskutovanejších urbanistických zámerov mesta – priečna os.

Os ako kompozičný prvok celého mesta

Priečna os sa po druhej svetovej vojne stala jedným z významných fenoménov urbanistického plánovania Bratislavy. Os síce spomínali v mnohých textoch a objavovala sa aj ako súčasť územných plánov, jednotliví urbanisti sa však líšili v názore na jej vymedzenie a stvárnenie. Vplyvný teoretik urbanizmu Emanuel Hruška bol údajne prvý, kto diskusie o severojužnom prepojení centrálnej oblasti mesta zastrelil pojmom *priečna os*.³⁸ V jeho predstavách nemalo ísť o najkratšiu dopravnú spojnicu medzi železničnou stanicou a dunajským prístavom, ale o *zelenú kompozičnú os*,³⁹ ktorá spájala existujúce parky a verejné priestranstvá do zelenej triedy začínajúcej na vlakovej stanici a pokračujúcej cez záhrady Arcibiskupského a Aspremontovho paláca, Ondrejský cintorín až po nový park, čo mal nahradiť priemyselnú lokalitu medzi Karadžičovou a Košickou ulicou.

Myšlienku vytvoriť zelený pás „lesov a lúk“ (Wald und Wiesengürtel) prepájajúci nábrežie so zeleňou Malých Karpát spomínal vo svojich prednáškach už Antal Palóczy.⁴⁰ Alois Balán a Jiří Grossmann ho zase v pláne z roku 1923 kreslili ako bulvár vedúci po obvode centra na

38 Podľa spomienok urbanistu Milana Hladkého. Hladký, Milan: Sedem plánov pre Bratislavu. Projekt, 13, 1971, č. 164, s. 182

39 Hruška, Emanuel: Problémy súčasného urbanizmu. Bratislava, Vydavateľstvo SAV, 1966, s. 320.

40 Palóczy, A., 1908, s. 15.

mieste, odkiaľ navrhovali odstrániť železnicu.⁴¹ Až Emanuel Hruška poňal tento prvok v duchu dobovej zmeny urbanistickej paradigmy smerom k širšiemu regionálnemu a krajinnému plánovaniu ako symbolické gesto vytýčenia kompozičnej osi, ktorá rozdeľuje plánované moderné centrum mesta a zároveň v zmysle krajinej morfológie prepája masív Malých Karpát s Podunajskou nížinou.

Ideu priečnej osi si osvojili aj pracovníci Štátneho projektového ústavu, a neskôr aj na útvare hlavného architekta Bratislavy, kde formulovali prvé povojnové „smerné územné plány“. ⁴² Ján Šteller, jeden z tímu urbanistov, ktorí od polovice päťdesiatych rokov pracovali na príprave tohto dokumentu, definoval os ako „priečny zelený pás s radom verejných budov“. ⁴³ Podľa smerného plánu, ktorého kompozíciu Šteller v článku vysvetľoval, mala nová prepájajúca časť tohto parkového pásu vzniknúť práve medzi dnešným námestím Franza Liszta a Americkým námestím. O štyri roky neskôr v roku 1963 bolo toto miesto v tesnej blízkosti Námestia slobody súťažou vybrané ako najvhodnejšie pre výstavbu rozhlasového komplexu. Myšlienka parkovej osi či moderného záhradného mesta sa začala postupne meniť na víziu hypermodernej viacvrstvovej štruktúry.

Fragment vertikálneho mesta

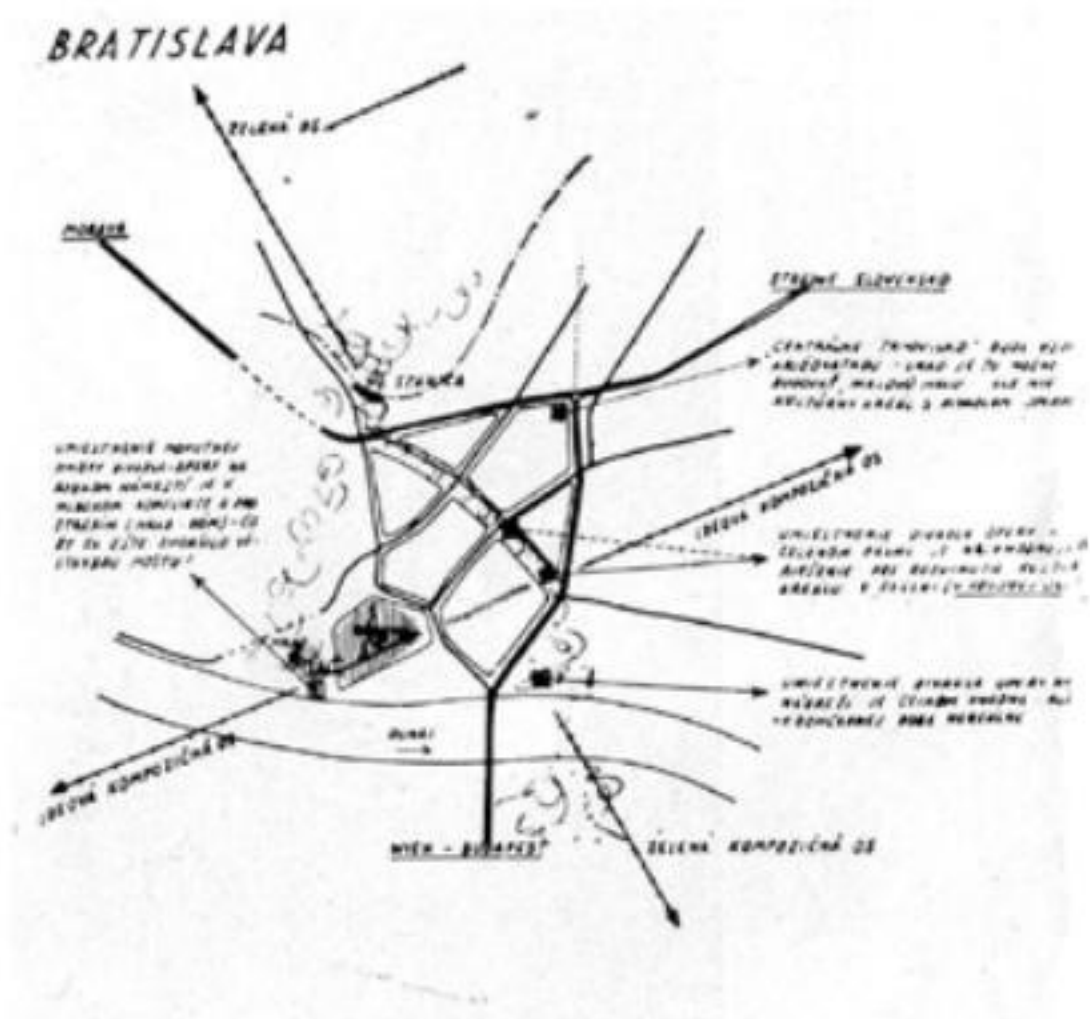
„Segregace dopravy, oddelení motorové dopravy od koridorových ulic, odloučení uličních čar od čar stavebních, přísná diferenciacie druhů dopravy a vrácení práva pěším v městě.“⁴⁴ Takto

41 Podľa Ščepánová, S., 2019, s. 95.

42 Od prvého smerného plánu Kamila Grossa z roku 1949 až po prvý oficiálne schválený plán vytvorený pod vedením Milan Beňušku na ÚHA v roku 1963 sa počítalo s vytvorením priečnej osi. Viac Beňuška, Milan: Od priameho plánu po dnes. Projekt, 33, 1992, č. 7 – 8, s. 4 – 18.

43 Šteller, Ján: Kompozičné zásady smerného plánu. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 29.

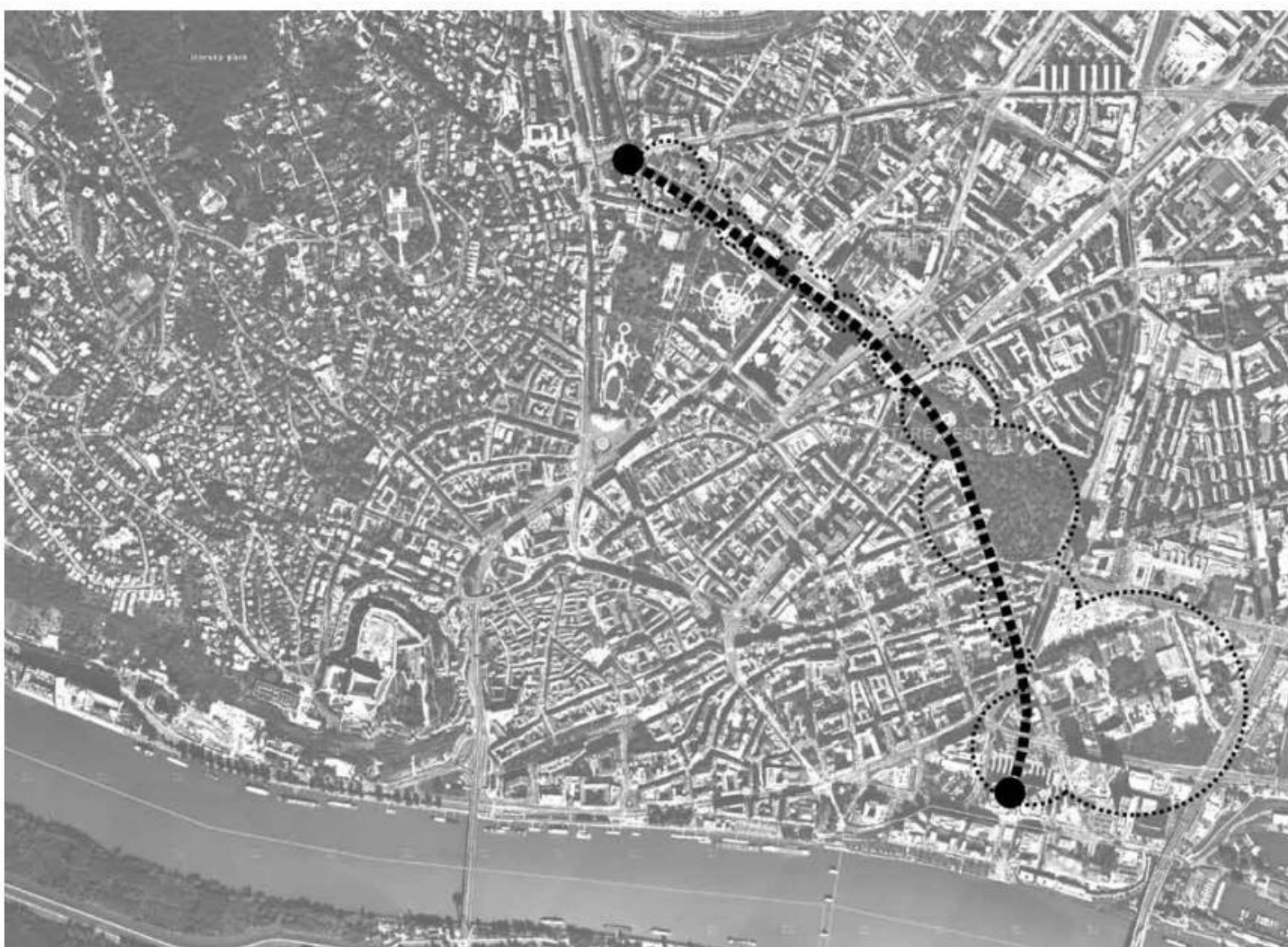
44 Hruška, Emanuel: Poznámky k problémům města. 1963, s. 9.



Skica základných kompozičných smerov centra Bratislavy,
Emanuel Hruška
Zdroj: Hruška E. 1966, s. 320



Náčrt plánovanej komunikačnej kostry mesta s variantmi
umiestnenia národného divadla, Emanuel Hruška
Zdroj: Hruška E. 1966, s. 320



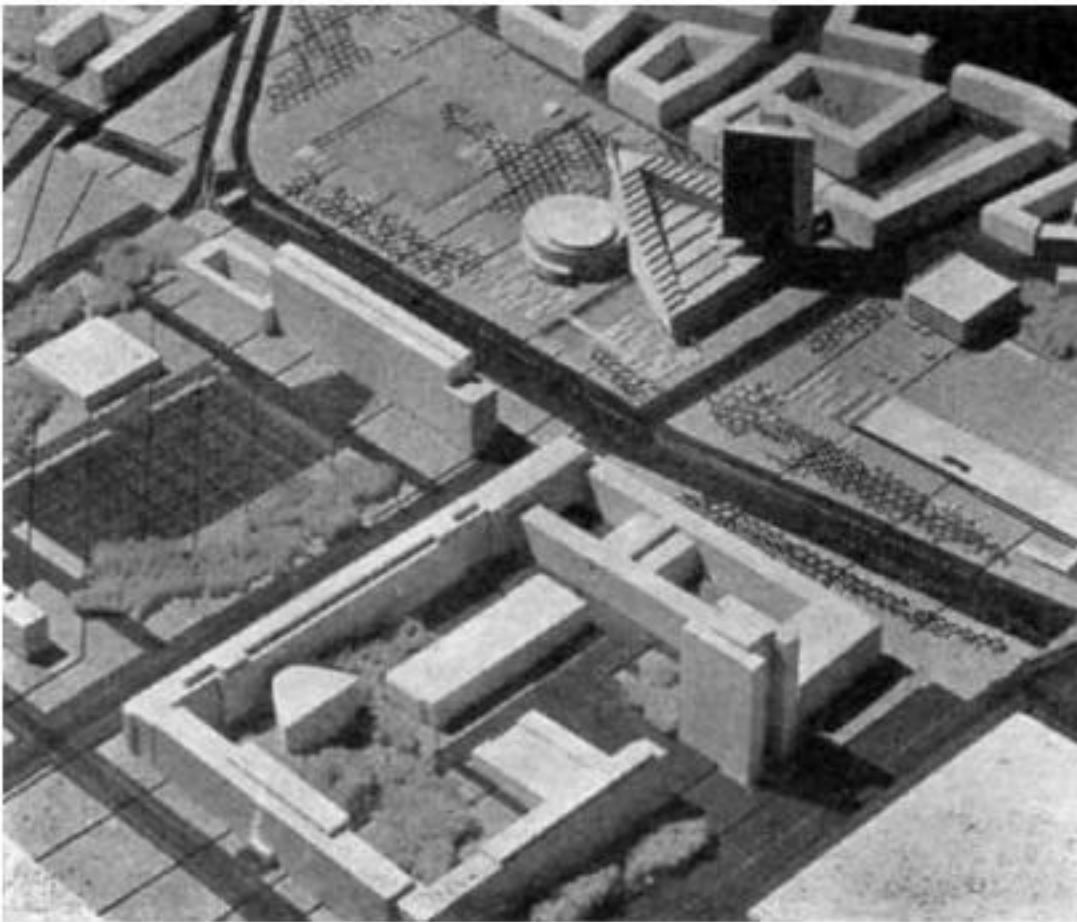
Skica zelenej priečnej osi podľa koncepcie Emanuela Hrušku zobrazená v súčasnej ortofoto mape mesta



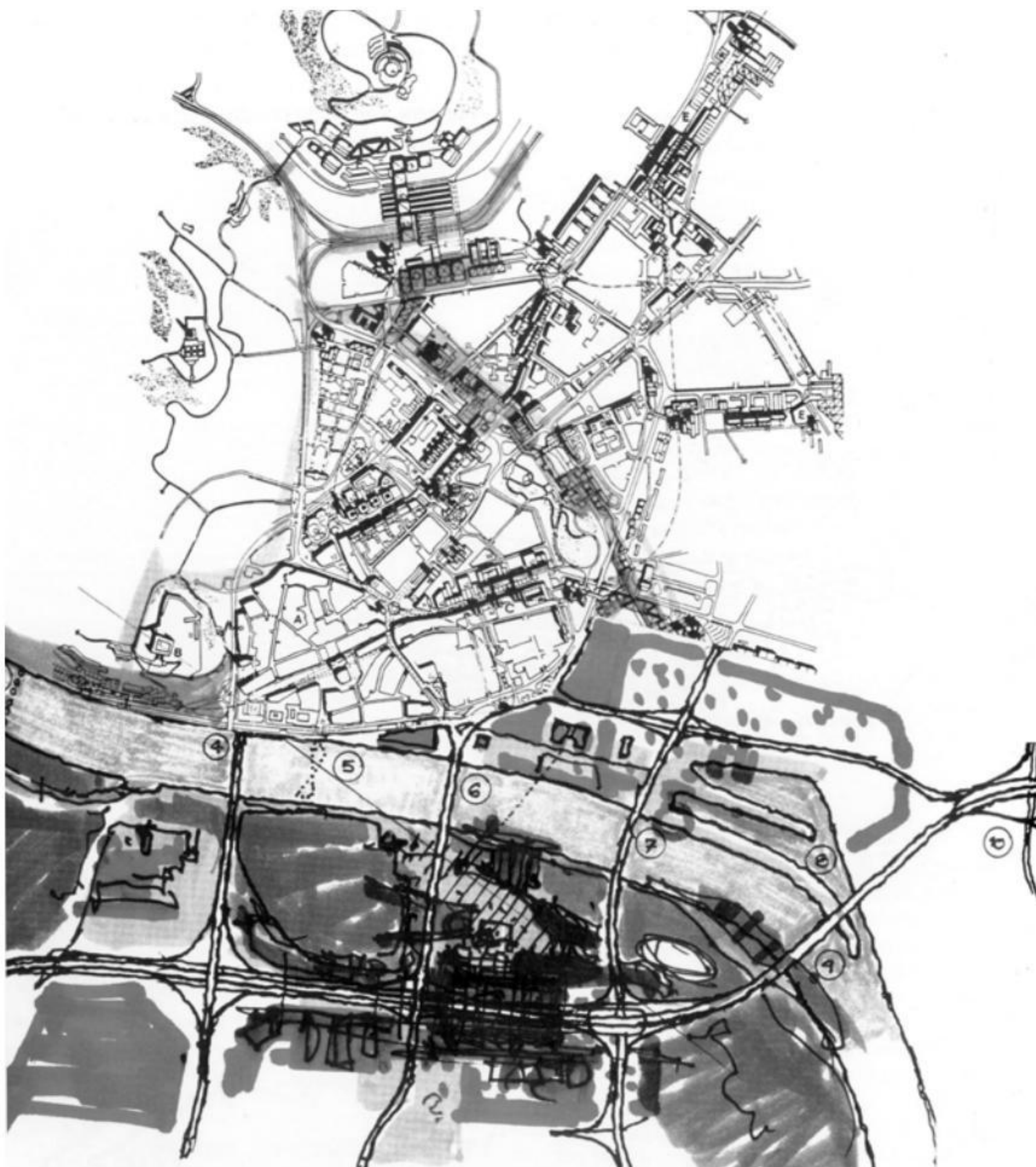
Smerný územný plán Bratislavy, Milan Hladký, 1956
Zdroj: Projekt, 1962



Najvyššie ocenený návrh na umiestnenie Slovenského rozhlasu v Bratislave, Juraj Chorvát a kol.,1963
Zdroj: Projekt, 1963



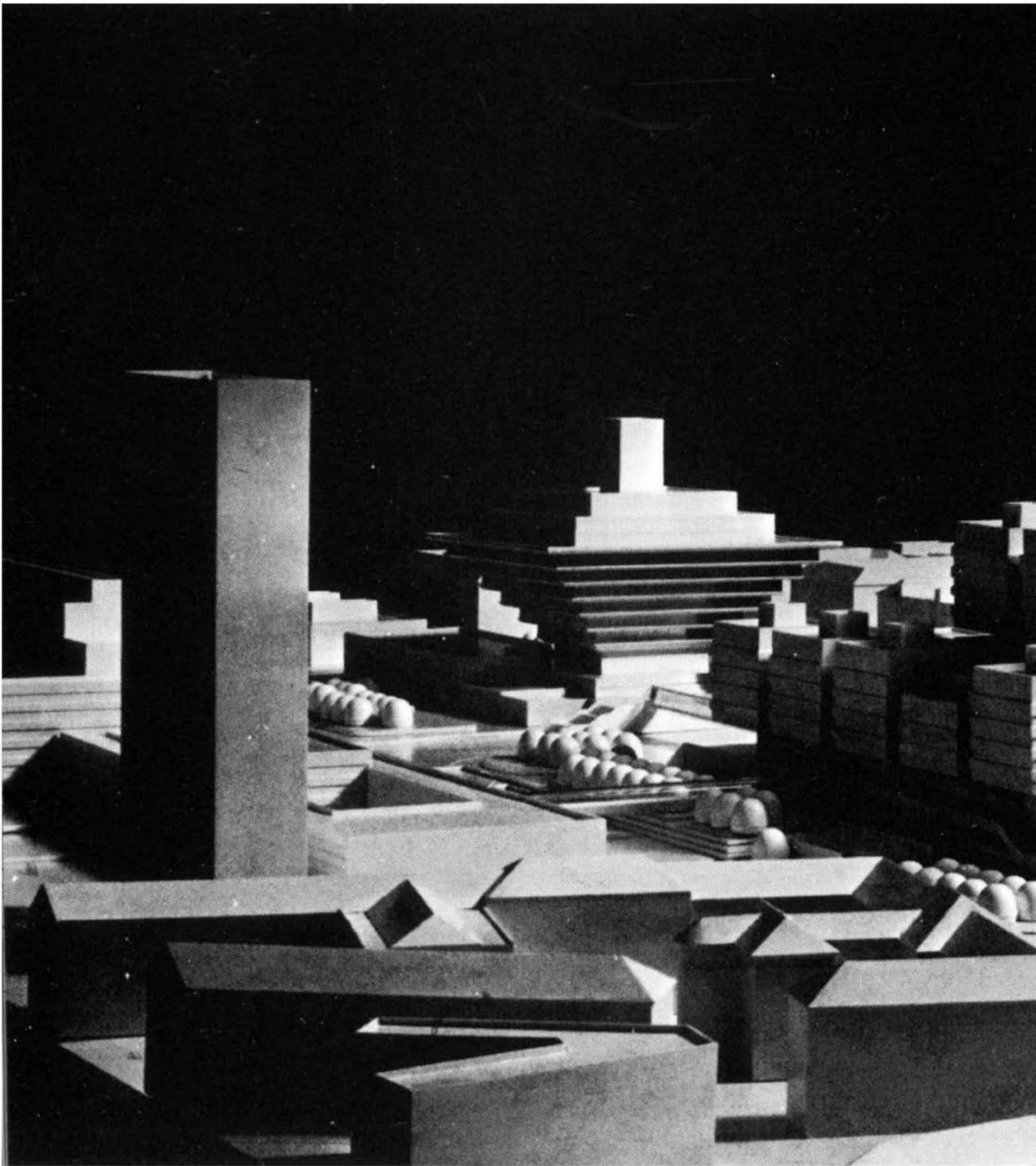
Súťažný návrh na umiestnenie Slovenského rozhlasu,
druhá cena, Štefan Svetko, Stanislav Talaš a kol.,1963
Zdroj Projekt, 1963

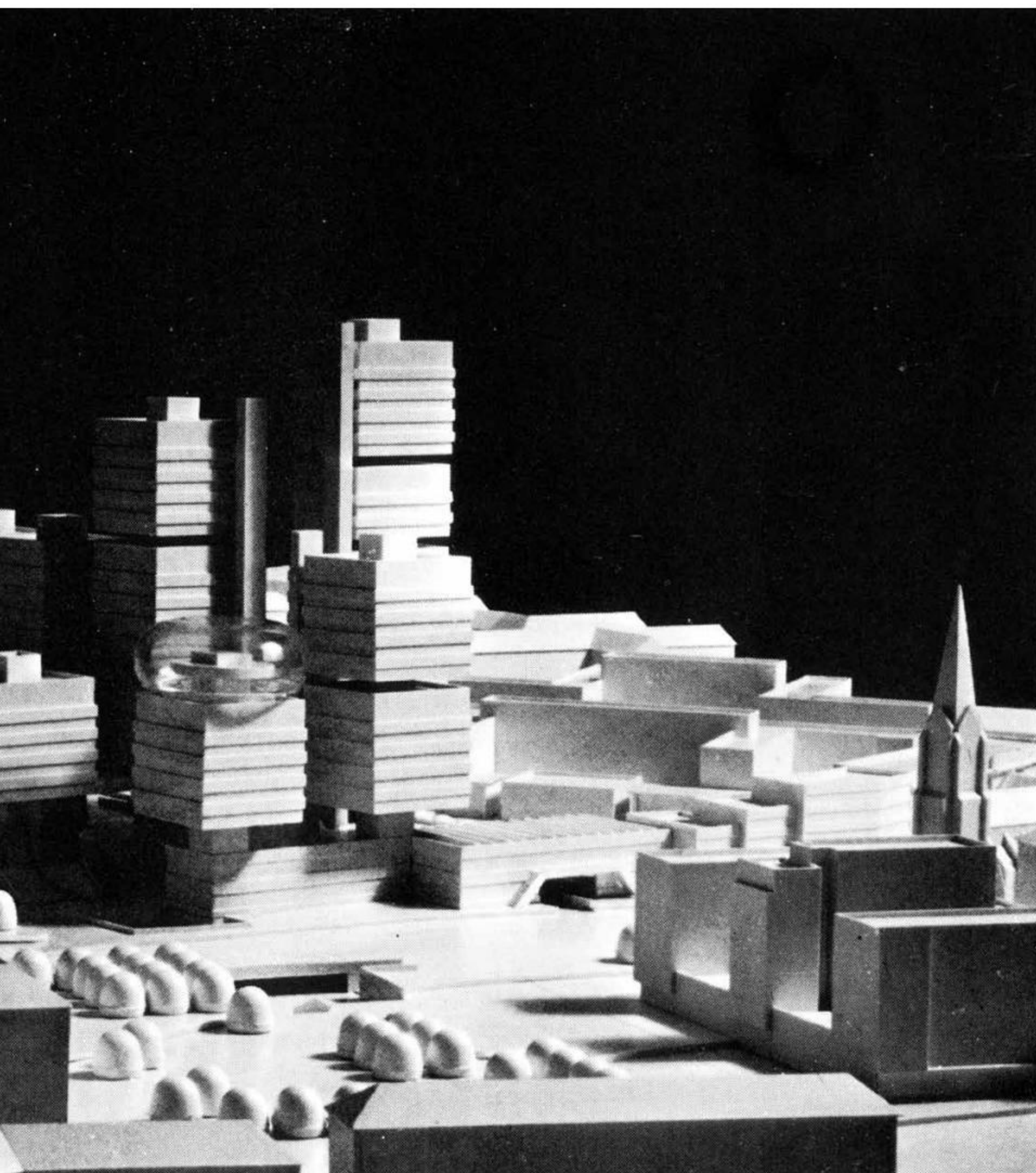


Plán zástavby priečnej osi a hlavných radiál mesta, Štefan Svetko, skice doplnené autorom v 90. rokoch 20. storočia
 Zdroj: Svetko Š. 2009



Výstavba Slovenského rozhlasu, 1974
Zdroj: Fotoarchív TASR





Model sídliska Starohorská, Štefan Svetko, Boris Džadoň, 1979
Zdroj: Projekt 1982



Sídlisko Starohorská, Štefan Svetko, Boris Džadoň, upravený návrh s použitím novej panelovej technológie, 1982
Zdroj: Projekt, 1983

formuloval Emanuel Hruška základné požiadavky na záchranu mesta pred dezurbanizáciou. Sen o viacvrstvovej urbánnej štruktúre, o vertikálnom meste, ktoré malo oslobodiť ulice a námestia od hluku dopravy, bol pokračovaním predstáv, aké predostrel už Antal Palóczy, keď odporučil viesť železnicu v meste ako mimoúrovňovú trať a sprístupniť hrad prostredníctvom lanovky. Výstavba megaštruktúry, ktorá mala na sústave terás a platô prekryť hlučnú dopravu, umožňovala odpútať sa od okolitého kontextu a bola akousi technickou náhradou *tabule rasa* v podobe prerážania nových ulíc a tried.

Štefan Svetko a jeho kolegovia, ktorí boli v roku 1965 poverení návrhom rozhlasového komplexu, chápali túto stavbu ako prvú etapu budovania moderného centra založeného na týchto technologicko-optimistických víziách.⁴⁵ Komplex rozhlasového strediska poňali z urbanistického hľadiska ako vertikálne vrstvenú líniovú megaštruktúru, ktorá expanduje do existujúcej štruktúry mesta a dokáže zlúčiť kvality voľného priestoru priečnej zelenej osi a dopravný koridor moderného veľkomesta. Svetko nerezignoval na plán 90 metrov širokej vertikálne segregovanej osi ani pod vplyvom pomalej realizácie rozhlasového centra. V osemdesiatych rokoch minulého storočia ho ďalej rozvíjal v návrhu experimentálneho sídliska Starohorská. Terasy tohto sídliska, ktoré malo byť postavené z nových flexibilnejších prefabrikovaných systémov, mali vyzdvihnúť chodcov nad terén už na Americkom námestí a cez terasy rozhlasu doviest až k vlakovej stanici.

Archív SNG, Osobné fondy, Emanuel Hruška, krabica 15.

45 Podrobnejšie k histórii Bekeš, Štefan: Prečo pyramída? Bratislava, Spektrum STU, 2018, 255 s.; Topolčanská, Mária: Slovenský rozhlas v Bratislave: Medzi technoutópiou a distopiou. In: Moravčíková, H. – Szalay, P. – Dulla, M. – Topolčanská, M. – Potočár, M. – Haberlandová, K., 2013, s. 207.

Svedectvo o niekdajších plánoch na prekonanie tradičných dopravných riešení dnes podávajú len fragmenty monumentálneho nástupu na plochy strešných terás rozhlasového komplexu, náznaky lávok, čo mali preklenúť okolité ulice, a jediný objekt vežového bytového domu na Školskej ulici, ktorý postavili ako experiment tesne pred pádom socialistického režimu. Realizácia novostavby Národnej banky Slovenska (M. Kusý, P. Paňák, 2002), ktorá vzišla zo súťaže z roku 1996, kde v porote zasadol aj architekt Svetko, nielenže narušila pôvodné dimenzie plánovanej osi, ale prioritizovaním koncepcie mestskej radiály v línii Mýtnej ulice, sa prakticky vrátila k pôvodnému zámeru Antala Palóczyho zo začiatku storočia.

Absencia regulačných pravidiel v období postsocialistickej transformácie spôsobila živelnosť výstavby. Plány a výstavba po roku 1989 síce zdanlivo nadväzovali na regulačné línie hlavných uličných čiar stanovených v dvadsiatych a tridsiatych rokoch 20. storočia, detailnejšie porovnanie však ukazuje, že došlo k zvýšeniu hustoty zástavby. Potvrzuje to napríklad návrh regulácie bloku bývalej kefovej továrne od Martina Kusého a Pavla Paňáka z roku 2002, ako aj viacero realizácií v lokalite.⁴⁶ Túto výstavbu vo všeobecnosti charakterizuje obsadzovanie zvyškových plôch medzi fragmentmi realizovaných plánov a nedokončených asanácií severného predmestia.

46 Je to bytový komplex medzi Žilinskou a Kičerského alebo bytové domy v bloku medzi Námestím slobody a budovou Slovenského rozhlasu.

SPEKTÁKEL AKO DOMINANTA

Ako posledný charakteristický princíp usporiadania v území sme identifikovali spektákly ako priestory a infraštruktúry určené na reprezentáciu moci a manifestáciu jej podpory či odporu voči nej. Spektákly boli charakteristické pre rozvrhnutie manieristických a barokových palácových záhrad s ich scénografickými klamami a atrakciami. V storočí meniacich sa režimov sa využitie spektáklů stalo charakteristickým predovšetkým pre priestor Námestia slobody, kde svoje vízie demonštrovali autoritatívne aj demokratické režimy a kde sa striedali politické manifestácie a vojenské prehliadky so slobodnými aktivitami štartovania balónov, púšťania šarkanov a dočasných táborísk putovných cirkusantov a kolotočiarov.⁴⁷ V centre nášho záujmu však je predovšetkým forma spektákla ako architektonickej dominanty, ktorá formuje panorámu celej lokality aj mesta.

„Plastické premodelovanie“ územia

Idea vertikály a formovania panorámy v tejto časti mesta bola prítomná už v medzivojnovom období, keď Balán s Grossmannom v roku 1926 spomínali v súvislosti s budovaním moderného centra „jakési mrakodrapy“.⁴⁸ Vo svojich perspektívach však obaja českí architekti prezentovali skôr rozložené historizujúce verejné stavby než „mrakodrapy“ downtownu. Do konca druhej svetovej vojny tak lokalite dominoval šesťpodlažný dom Eugena Jelínka od architekta Emila Brüllla.⁴⁹ Prevýšil ho až jedenásťpodlažný monumentálny blok Poštového paláca.

47 Podrobnejšie k téme reprezentácie moci napríklad Potočár, M., 2013, s. 156 – 165.

48 Citované podľa Ščepánová, S., zdroj 2019, s. 96.

49 Dom postavený v roku 1937 zbúrali v roku 2002, pretože stál tesne pred vstupom do národnej banky.

Ozajstnú vežovú dominantu však v lokalite navrhli až v roku 1950 ako sídlo Slovenského plánovacieho úradu.⁵⁰ Išlo o typický vežiak, „vytvořen jako výrazná vertikální dominanta svého okolí i celého města“.⁵¹ Zámer budovať dominantu v území bol však počas krátkej etapy presadzovania socialistického realizmu v polovici päťdesiatych rokov minulého storočia podrobený zásadnej kritike. Už o dekádu neskôr sa ale opäť začalo uvažovať o dotvorení územia vertikálou v duchu myšlienok Emanuela Hruška, ktorý považoval vývoj urbanizmu tej doby za etapu „plastického promodelování města“, pričom podľa neho „vežová stavba upevňuje siluetu rozdrobenej zástavby“.⁵²

Požiadavku na vznik dominanty v lokalite deklarovala aj porota súťaže na rozhlasové stredisko v roku 1963. Rozhlas mal, ako impulz k budovaniu moderného centra mesta, určiť siluetu lokality. Na realizáciu nakoniec určili projekt kolektívu Štefana Svetka, čo sa síce v súťaži umiestnil až na druhom mieste, ale prezentoval menej konvenčné riešenie dominanty.⁵³ Výškový objekt rozhlasovej administratívy a vysielačích štúdií vo forme obrátenej pyramídy, ktorý získal finálnu podobu v roku 1967, sa stal ikonickou dominantou nielen pre lokalitu, ale pre celé mesto. Zároveň s plánom budovať spomínanú priečnu os s 90 metrov širokou ulicou, ktorú rozhlasový komplex vymedzil, načrtli aj líniu ďalšej výstavby dominant v lokalite, a to smerom k dnešnému Americkému námestiu. V rozpore

50 Autormi boli v kolektivistickom duchu tri tímy architektov Josef Havlíček s Karlom Filsakom z pražského Stavoprojektu, Josef Hrubý a Zdeňek Pokorný z pražského KAS a Martin Kusý z bratislavského Stavoprojektu

51 Redakcia: Soutěž na Správní budovu Slovenského úřadu plánovacího v Bratislavě. Architekt SIA, 48, 1950, č. 8, s. 207.

52 Hruška, E., 1963, s. 14.

53 Víťazný projekt Miloša Chorváta vychádzal z konvenčnejšieho riešenia dokového vežiaku umiestneného na hranolovej platforme.



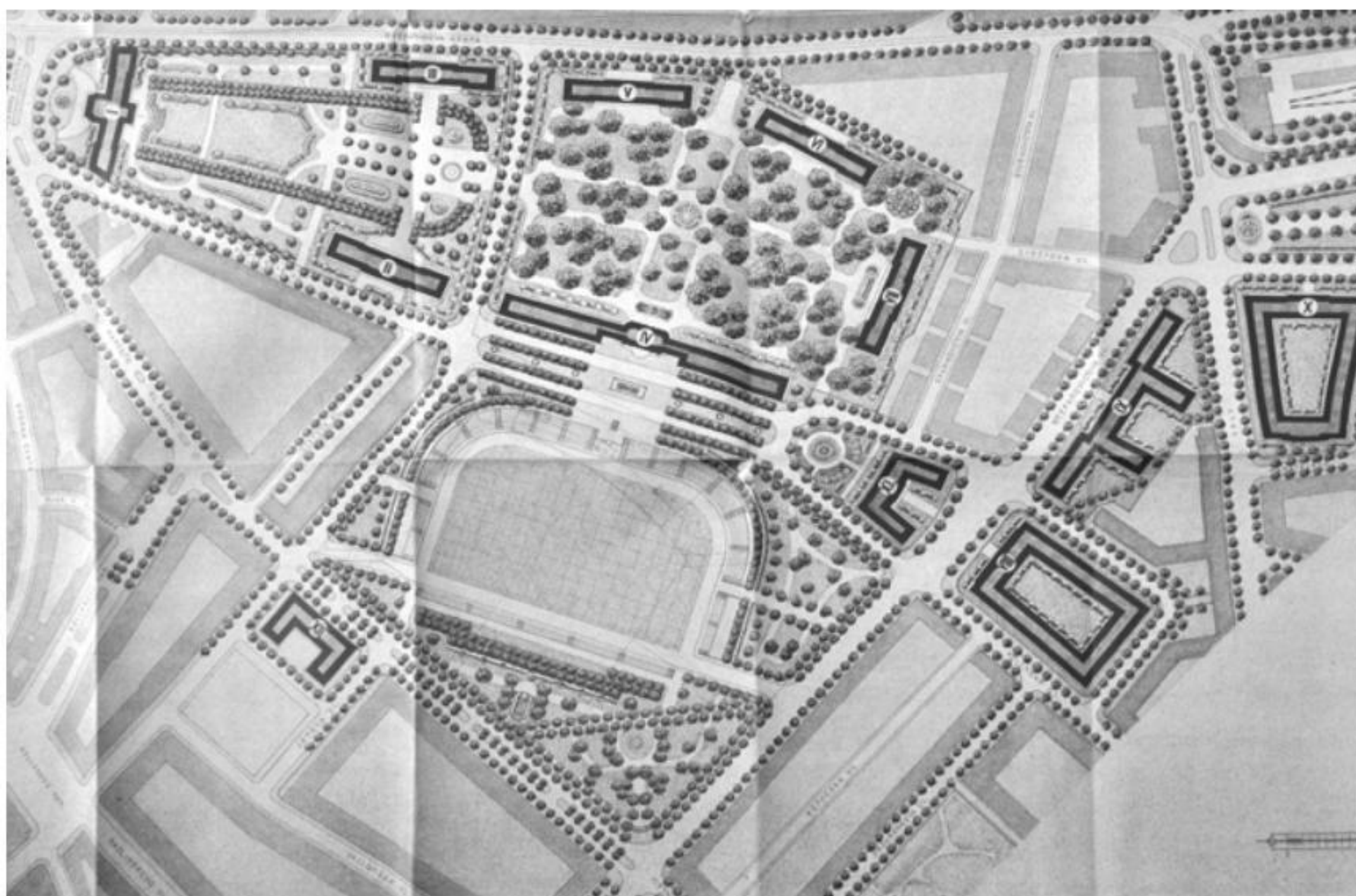
Námestie slobody počas vojenskej prehliadky, v pozadí dom Eugena Jelínka, 1943
Zdroj: Slovenský národný archív, fond STK



Námestie slobody, 1925
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



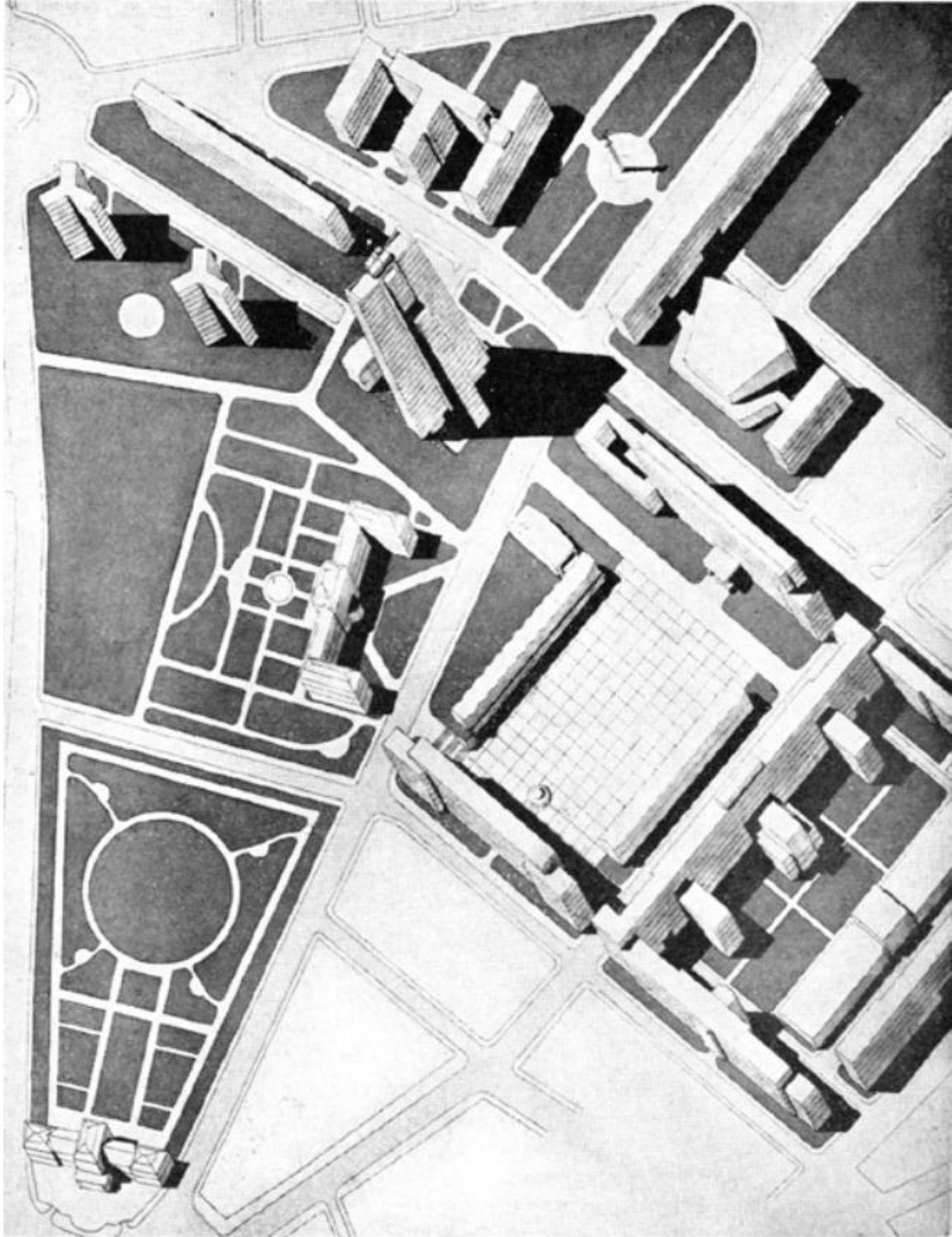
Letecký záber na lokalitu Námestia slobody s potulným cirkusom, okolo roku 1940
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Návrh rozmiestnenia ministerstiev a úpravy Námestia slobody pre verejné a politické manifestácie, Eugen Bárta, 1939
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



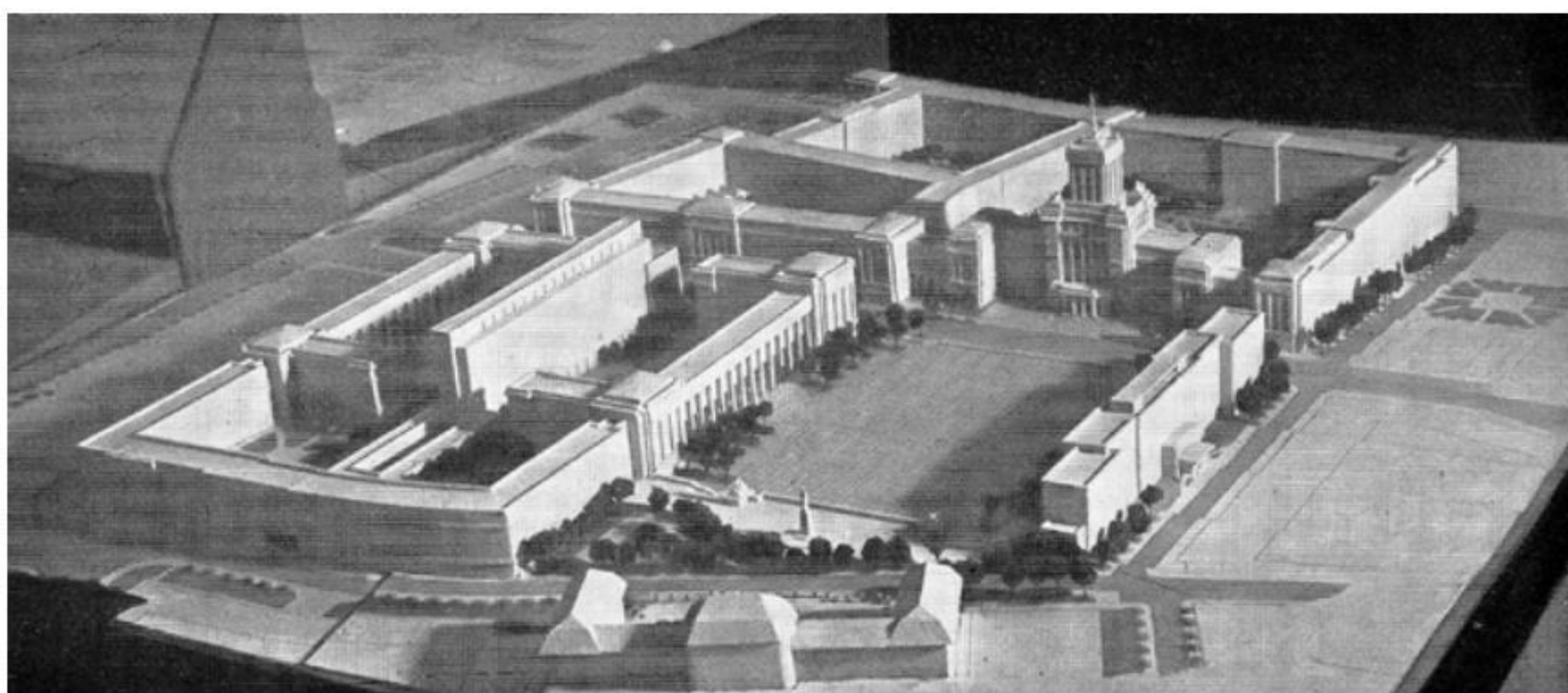
Tribúna pred bývalým Arcibiskupským palácom počas tzv. Nástupu Hlinkových železničných gárd, 1939
Zdroj: Slovenský národný archív, fond STK



Súťažný návrh na vežu Slovenského plánovacieho úradu, Martin Kusý, 1950
Zdroj: Architektura ČSR



Súťažný návrh na vežu Slovenského plánovacieho úradu, zákres do fotografie, Martin Kusý, 1950
Zdroj: Architektura ČSR



Najvyššie ocenený súťažný návrh riešenia Gottwaldovho námestia (dnes Námestia slobody) v Bratislave, Miloš Chorvát, 1954
Zdroj: Architektura ČSR



Budova Národnej banky Slovenska, tesne pred asanáciou domu Eugena Jelínka, 2002
Foto: Ľubo Stacho

s Bellušovou predstavou bolo v roku 1974 juhovýchodné nárožie Areálu SVŠT akcentované výškovým objektom Stavebnej fakulty podľa projektu Oldřicha Černého a kolektívu. V protiláhlej pozícii plánoval architekt Svetko gradovať megaštruktúru sídliska Starohorská futuristickým dvojvežiakom. Do realizácie sa však dostal len už spomenutý experimentálny prefabrikovaný bodový bytový dom na Školskej ulici, ktorý svojimi 12 podlažiami doplnil v dobe svojho vzniku vtedajšiu siluetu územia.

Najvyššia dominanta

Na území severného predmestia nakoniec realizovali aj jednu z najväčších investícií štátnej administratívy v postsocialistickej ére, centrálu Národnej banky Slovenska. Vrcholná inštitúcia novozaloženej Slovenskej republiky mala vniesť do územia novú dominantu reprezentujúcu politickú a ekonomickú zmenu. Výškový objekt, ktorý postavili na základe víťazného súťažného návrhu architektov M. Kusého a P. Paňáka z roku 1996, bol donedávna najvyššou budovou krajiny. Už v priebehu súťaže sa zároveň diskutovalo o nevýhodnej pozícii pozemku pre stavbu dominanty. Vertikála banky v tesnej blízkosti a vizuálnom kontraste k obrátenej pyramíde rozhlasu nezodpovedala tradičnej modernistickej škole komponovania dominant a možno ju tak považovať za metaforu postsocialistickej transformácie plánovania smerom k neplánovitému živelnému narábaniu s panorámou mesta.⁵⁴ Na margo súťaže na národnú banku, túto zmenu s charakteristickou optikou smerovanou do budúcnosti opísal jeden z jej porotcov Štefan Svetko takto: „Rozhodovať o urbanizme sa teda dalo len v štruktúre

54 Dostatočný voľný priestor ako základnú požiadavku pre vytvorenie dominanty – monumentu uvádzajú aj v jednom z manifestov moderného hnutia Nine Points on Monumentality. Monumental buildings will then be able to stand in space, for, like trees or plants, monumental buildings cannot be crowded in upon any odd lot in any district. Only when this space is achieved can the new urban centres come to life.

jednotlivých objektov..., ...ako sme náhodne hľadali vzťah rozhlasu a národnej banky, tak budeme naďalej náhodne hľadať vzťahy ďalších objektov.“⁵⁵

Terrain vague ako útržky protichodných vízií

Snahy plánovite „modelovať“ siluetu mesta či smerovať ulice tak, aby poskytovali pohľady na malebné panorámy, boli diskutované už od prvých regulačných plánov Bratislavy na začiatku minulého storočia, rovnako ako bolo bývalé severné predmestie považované za jednu z najdôležitejších lokalít rozvoja centra. Svedčí o tom rozsiahly zoznam plánov a koncepcií, ktoré sa v tomto mieste testovali a v menšej miere v podobe fragmentov aj realizovali. Skúmaná lokalita tak stále ostáva vágnym terénom, ktorý vo vzťahu k Bratislave ako celku výstižne opísal teoretik Jan Tábor ako „koláž zloženú z ústrižkov vízií, ktoré v miestach stretu na seba narážajú a súperia“.⁵⁶

55 Národná banka cez slová ôsmich účastníkov a účastníčok diskusie s autormi diela Martinom Kusým a Pavlom Paňákom. Arch, 6, 2001, č. 12, s. 9.

56 Citované podľa: Čupka, Milan: Architekt Stec: Vie Bratislava, akú chce mať identitu? Žurnál Pravda [online] 2016 [cit. 09. 12. 2019], Dostupné z: <https://zurnal.pravda.sk/rozhovory/clanok/407923-architekt-stec-vie-bratislava-aku-chce-mat-identitu/>





Priestor medzi budovou rozhlasu a bývalým poštovým palácom ako jediný realizovaný fragment vízie priečnej osi, 2019
Foto: Olja Triaška Stefanovič

DUNAJSKÁ
ŠTVRŤ

✓

typológia mestských situácií

mestotvorná
moderna

Typ:	premena areálov a periférnej zástavby prostredníctvom modernej regulácie na stabilizovanú uličnú štruktúru s vysokou hodnotou mestskosti
Prípadová štúdia:	Grösslingová, Bezručova, Dobrovičova, Klemensova, Gajova, Jakubovo námestie
Ostatný výskyt:	Záhradnícka - Karadžičova - Moskovská, Sasinkova; Špitálska - Lazaretská - 29. Augusta - Dunajská
Kľúčové formatívne plány:	Regulačný plán Technického oddelenia mesta (1906), Regulačný plán mesta (A. Palóczi, 1917), Regulačná a zastavovacia úprava predĺženia Gajovej ulice (1929) Regulačná a zastavovacia štúdia Grosslingovej (1929) Regulačný plán Bratislavy (J. Tvarožek, A. Dryák, M. Chlumecký, 1929), Pásmový plán Technického odboru mesta (1934)
Kľúčové neformatívne plány:	Regulačná štúdia Veľkej Bratislavy (A. Balán, J. Grossmann, 1926)

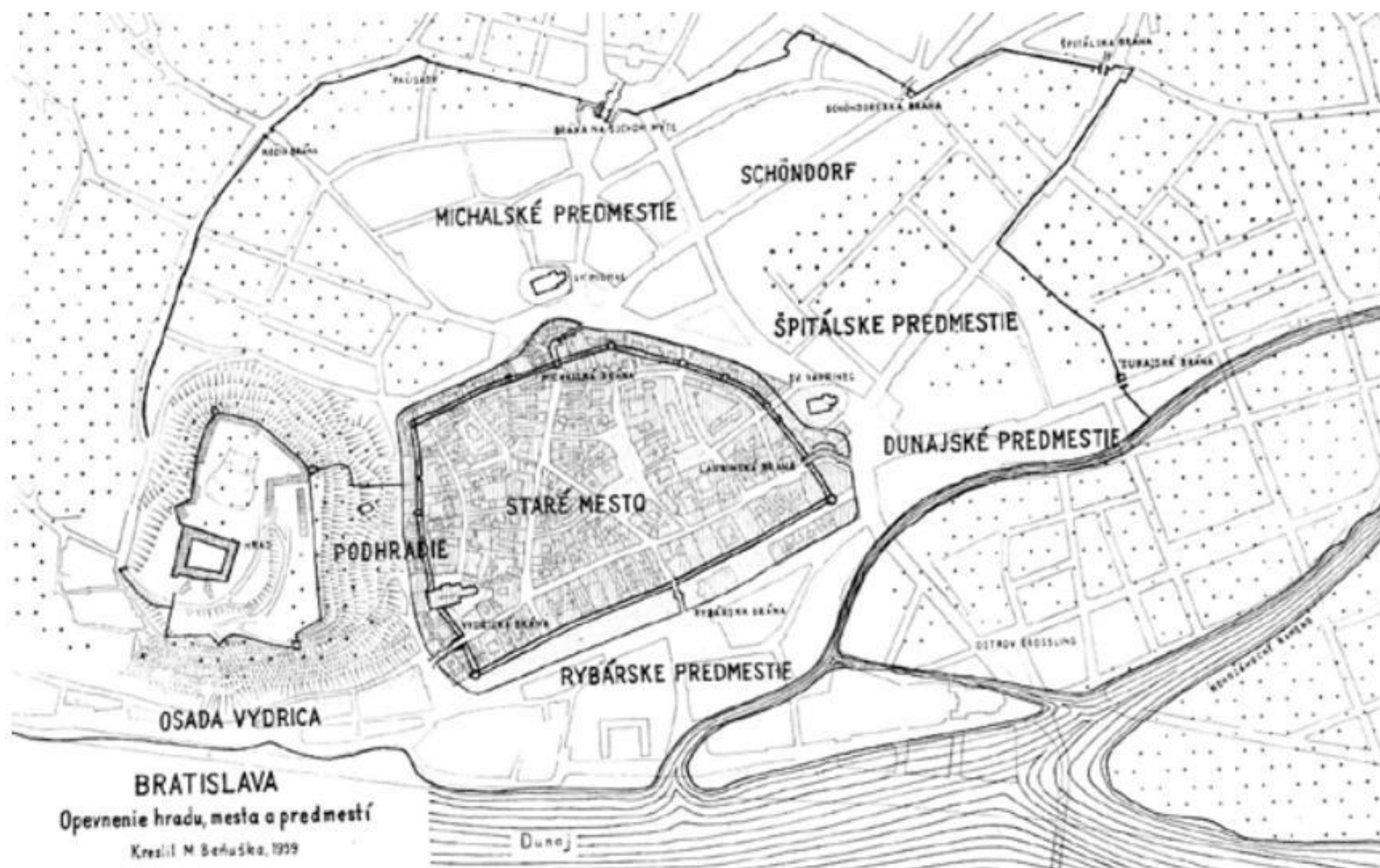


Implementácia moderného mestského plánovania

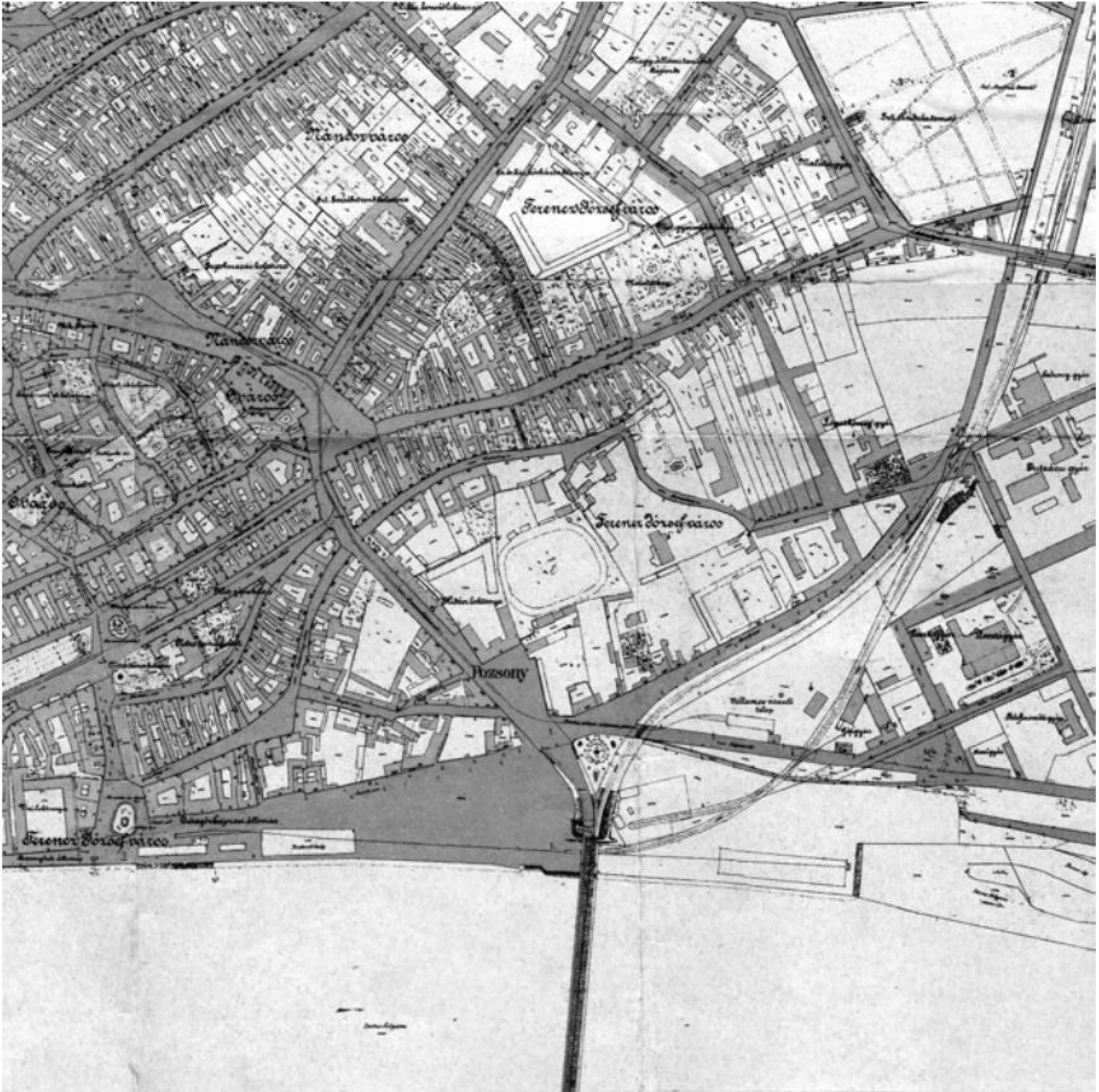
– systematické uplatnenie zásad modernej regulácie pri novej výstavbe. Na prelome 19. a 20. storočia bolo jedným zo základných regulačných nástrojov vytýčenie pravouhlej uličnej siete s presne definovanou šírkou komunikácie, priebehom uličnej fronty aj výškou zástavby. Dôsledné uplatnenie takého nástroja bolo úspešné najmä na nezastavaných, respektíve riedko zastavaných plochách mimo centra mesta. Napriek tomu, že sa ortogonálna osnova stala terčom kritiky Camila Sitteho, ktorý jej vyčítal nedostatok malebnosti, dnes predstavujú štvrte, kde sa dôsledne uplatnila, najstabilnejšie časti mestského tkaniva.

Grösslingová ulica je dodnes zachovanou hlavnou komunikáciou niekdajšieho záhona Grössling, ktorý patril k najväčším v meste. V rokoch 1848 – 1930 sa toto územie nazývalo Mesto Františka Jozefa. Grössling pôvodne siahal od Rybného námestia, pokračoval južne od dnešného Hviezdoslavovho námestia až hlboko do Mlynských Nív.¹ Nachádzali sa tu najmä poľnohospodárske plochy s majermi, ktoré v priebehu 19. storočia pod vplyvom industrializácie postupne nahrádzali areály menších tovární. Prírodnou súčasťou tohto územia boli meandrujúce dunajské ramená. Zásadnú úlohu v rozvoji Grösslingu preto zohrala regulácia Dunaja. Jej cieľom bolo okrem iného postupne vysušiť a zasypať ramená, ktoré považovali z hľadiska moderných hygienických požiadaviek pre zdravý život v meste za nevhodné. Do dunajských ramien sa totiž v tom čase vyhadzoval odpad, a tak hlavne v jarných mesiacoch, keď hladina rieky stúpala, voda a odpad zaplavovali ulice. Najväčšie rameno Grössling, ktorého krivku dodnes opisuje zvlnená línia rovnomennej ulice, zasypali už v roku 1781, teda o storočie skôr, než prebehla hlavná etapa regulácie rieky podľa

¹ Horváth, Vladimír: *Topografický lexikón Bratislavy*. Bratislava, Tatran, 1990, s. 110.



Dunaj a vetvenie ramien na ľavom brehu pred zbúraním hradieb
 Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



Dunajská štvrť, katastrálna mapa Bratislavy, 1898
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

plánov inžiniera Eneu Graziosa Lanfranconiho.² Reguláciu Dunaja tak možno považovať za priamy podnet koncepcnej mestskej výstavby na území Grösslingu.

Rozhodujúca úloha Štúrovej ulice a začiatky modernej regulácie

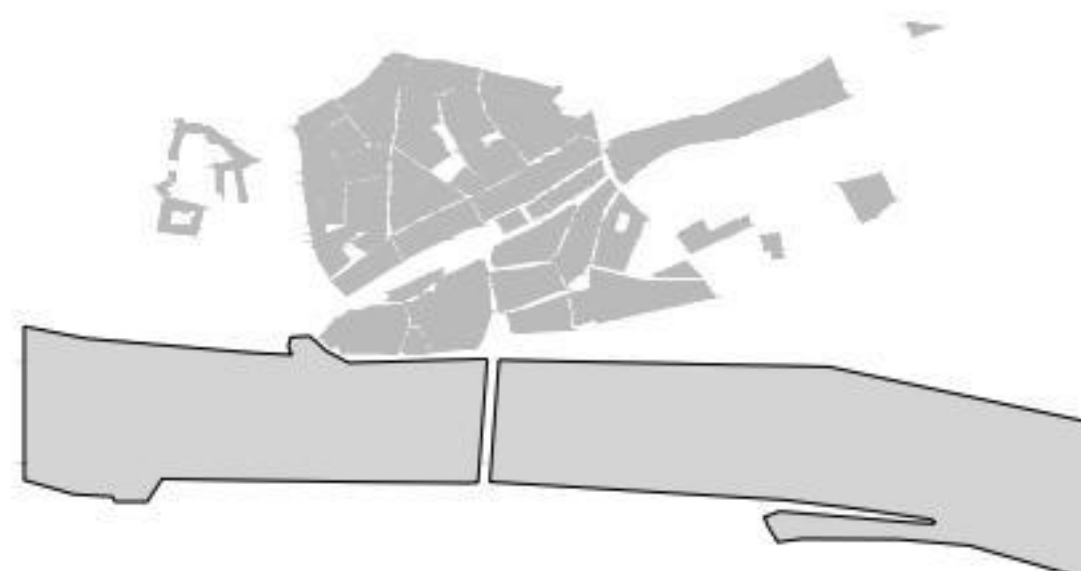
Územie niekdajšieho Grösslingu pretína Štúrova ulica (v minulosti nazývaná aj Landererova či Barossova), ktorú cez nivy a háje prerazili začiatkom 19. storočia. Ulica rozdelila Grössling na dve časti, východnú a západnú, ktoré sa líšili hustotou i spôsobom zastavania. V západnej časti bola okolo Grösslingovej ulice súvislá zástavba vnútorného predmestia. Vo východnej časti bola zastavaná len jej severná strana, teda priestor smerom k Dunajskej ulici, kde domy pokračovali až po hranicu vonkajšieho opevnenia – Dunajskú bránu. Štúrovu ulicu koncom dvadsiatych rokov 19. storočia upravili pre dopravu povozmi a stala sa dôležitou spojnicou prepájajúcou nábrežie s dnešným Námestím SNP a prostredníctvom Štefánikovej ulice aj s hlavnou železničnou stanicou. Význam Štúrovej ešte narástol po výstavbe Mosta Františka Jozefa (na mieste dnešného Starého mosta, 1889 – 1891) priamo v jej vyústení. Po zasypaní mestskej priekopy a zbúraní hradieb sa Štúrova ulica stala súčasťou vnútorného mestského okruhu. Dopravný význam ulice posilnila aj električková trať, ktorú vybudovali krátko po dokončení mosta.

Regulačný plán mesta, ktorý sa začal uplatňovať v roku 1906, postupne menil aj obraz Grösslingu, najmä jeho časť na východ od Štúrovej ulice. Najpodstatnejšou ideou plánu, určujúcou ďalší vývoj zástavby v území, bola pravouhlá pravidelná uličná sieť. Ako sa ukázalo, voľné nezastavané územie bolo na jej

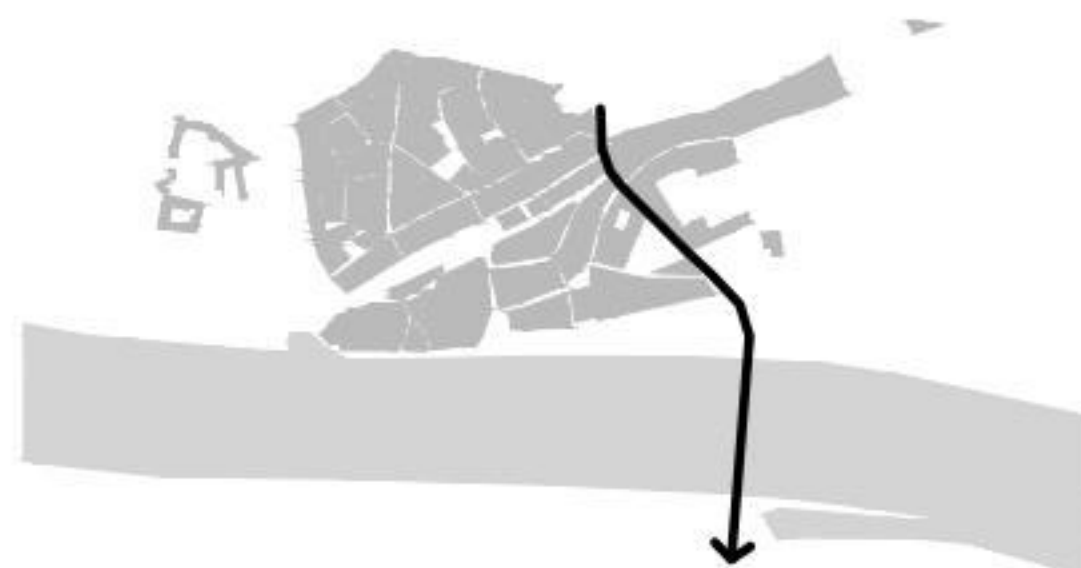
² Dvořák, Pavel: Zlatá kniha Bratislavy. Bratislava, Slovenský spisovateľ, 1993, s. 452.



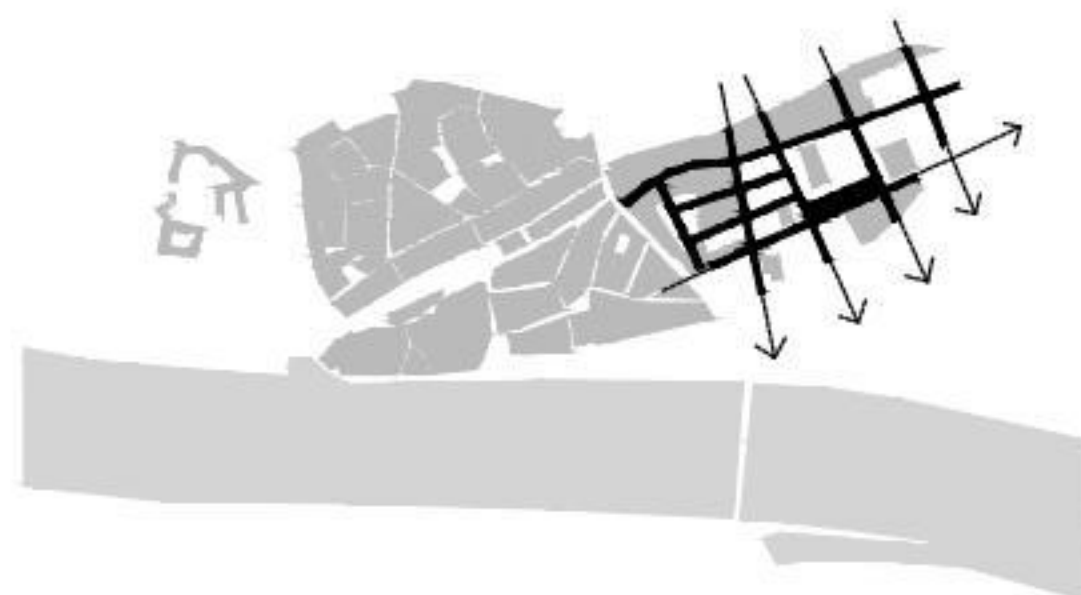
1780



1880



1890



1905

Vývoj územia Grösslingu a Dunajskej štvrte od konca 18. do začiatku 20. storočia



Pozsony — Pressburg
Hidász-laktanya. — Pionier-Kaserne.

Pohľad na Šafárikovo námestie s Landererovým palácom, okolo roku 1910
Zdroj: Ortvaj, T., 2005



Most Františka Jozefa, okolo 1930
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Pohľad na Sienkiewiczovu ulicu pred 1918
Zdroj: Ortvy, T., 2005

aplikáciu jediným vhodným miestom. Zavádzanie podobného schematickeho narovňavania ulíc v rámci pôvodnej historickej zástavby sa totiž stretlo s ostrou kritikou. Odporcovia takého prístupu tvrdili, že mesto oberá o malebnosť a intimitu. V časti Grössling mali byť ulice postupne zastavané menšími domami v zeleni v zmysle „Cottage-Bauweise“.³ V tomto duchu sa začala štvrť naozaj budovať. Medzi prvé objekty realizované v zmysle novej regulácie patrili dom stavebného podnikateľa Antona Durvaya (Klemensova 12, Ludwig Baumann, 1904 – 1905). Do roku 1910 sa sformovala Sienkiewiczova ulica (pôvodne Razinova), kde ako prvý postavili Palác robotníckej poisťovne (Sienkiewiczova 1, 1906), ktorého komorná architektúra v historizujúcom štýle obklopená záhradou sledovala dobovú predstavu záhradného mesta, „Cottage-Bauweise“.

Medzivojnové obdobie: Dunajská štvrť

Od roku 1920 sa časť Grösslingu ležiaca na východ od Štúrovej ulice medzi Dunajskou ulicou a Dostojevského (vtedy Justiho) radom nazývala Dunajskou štvrťou. Pravouhlá štruktúra ulíc už bola daná, no v otázke spôsobu zastavania nastala zmena – oproti pôvodnej predstave domov so záhradami tu mali vyrásť bloky s výškou 5 – 6 podlaží. Svoje miesto tu mali najst reprezentatívne sídla ministerstiev a úradov novej Československej republiky. Južným okrajom štvrte viedlo do konca 19. storočia dunajské rameno. Tivadar Ortvay v roku 1905 napísal, že vyschnuté koryto ramena bolo ešte začiatkom 20. storočia zreteľné pri električkovej remíze na Dostojevského rade a

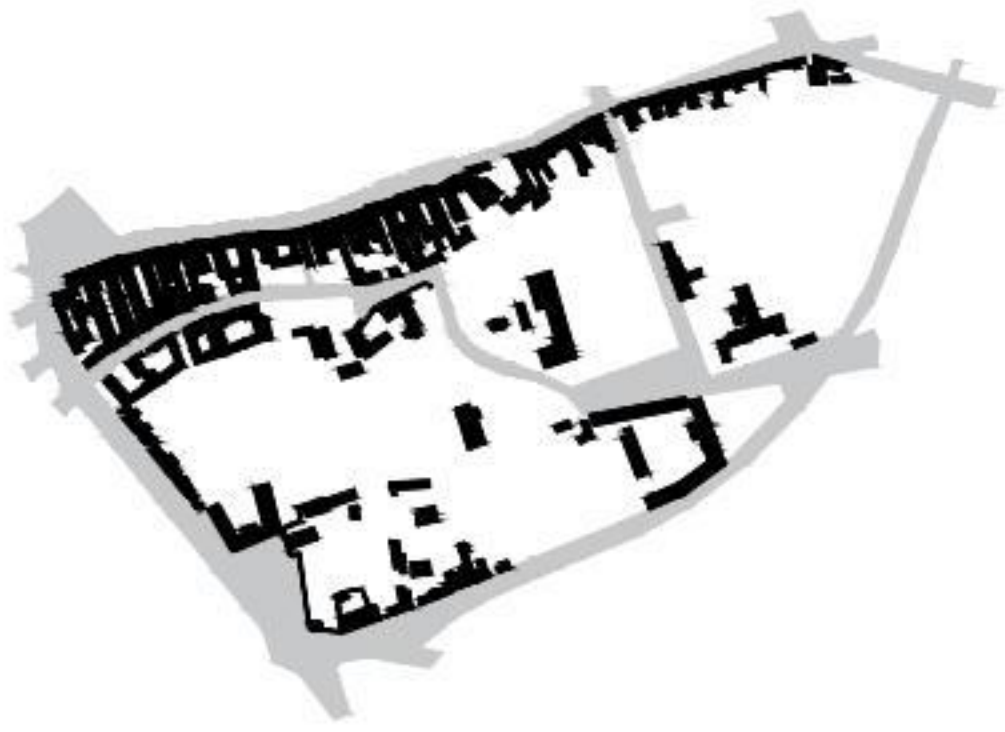
³ Rozhodnutie mestskej rady z 1. 3. 1909 a z 2. 3. 1909. Bezüglich der Stadtregulierungslinie. Ordentliche Generalversammlung des Munizipal-Ausschusses der k. Freistadt Pozsony Pressburger Zeitung 6, 2. 3. 1909, 266, s. 2 – 3, Ordentliche Generalversammlung des Munizipal-Ausschusses der k. Freistadt Pozsony. Pressburger Zeitung 6, 2. 3. 1909, 266, s. 1.

aj pri neďalekej mestskej elektrárni.⁴ Aj toto konštatovanie potvrdzuje rozhodujúci význam regulácie rieky pre formovanie Grösslingu a následne i Dunajskej štvrte do súčasnej podoby.

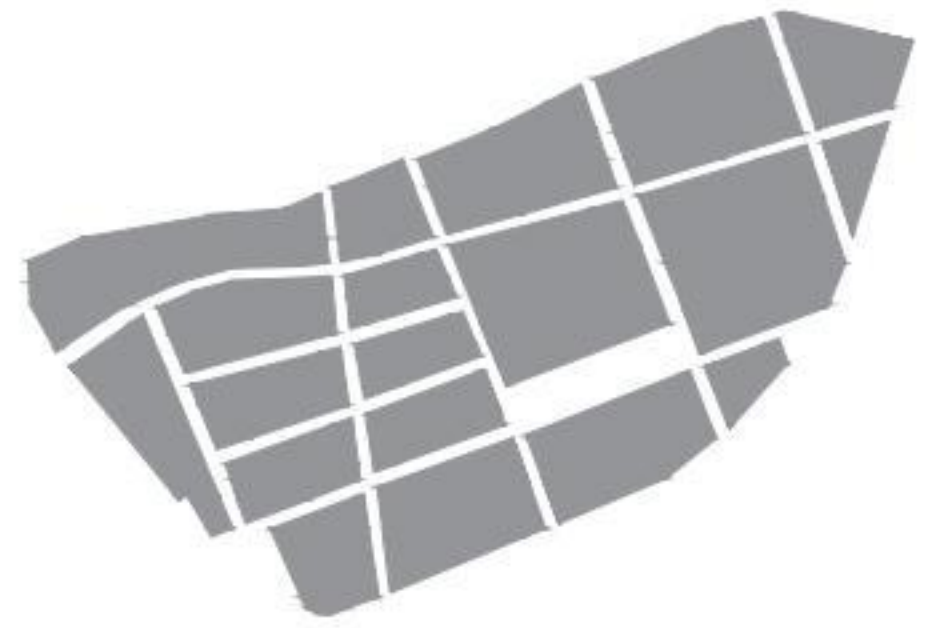
Zaefinovaním Dunajskej štvrte ako územia úradov a bytových domov usporiadaných v rámci mestských blokov, sa ďalší urbanistický vývoj Grösslingu prirodzene sústredil práve do tejto časti. Na južnej strane Grösslingovej ulice sa však predsa zachovali zvyšky zástavby reprezentujúce pôvodnú ideu záhradného mesta, ako je napríklad areál gymnázia s Kostolom sv. Alžbety (Ödön Lechner, 1907) a niekoľko už spomínaných objektov na Sienkiewiczovej ulici. Na začiatku 20. storočia sa na tomto území ešte stále nachádzali aj hospodárske objekty či solitéry v podobe víl alebo kláštorov (Grösslingova, Jakubovo námestie). Tieto izolované budovy však nemali predstavovať prekážku pre naplnenie zámerov moderného plánovania. Na niektorých miestach, ako napríklad na Jakubovom námestí, poslúžila nízka zástavba obytných domov, drobné industriálne objekty či kláštorový komplex Sestier Najsvätejšieho Spasiteľa za základ pre sformovanie priestoru námestia, ktoré sa stalo centrálnym verejným priestorom Dunajskej štvrte.

V dvadsiatych rokoch minulého storočia sa dynamika výstavby v území zvýšila. Hlavnú komunikačnú os smerujúcu cez územie zo západu na východ, Grösslingovú ulicu, a najvýznamnejšie historicky dané severo-južné komunikácie, Lazaretskú (pôvodne Szechényiho) a Klemensovú (pôvodne Kempelenova), ktorú dodatočne narovnali podľa pravouhlej šablóny, doplnili nové ulice, Bezručova (pôvodne Raneysova) a Ulica 29. augusta (pôvodne Prayova).

⁴ Ortvay, Tivadar: Ulice a námestia Bratislavy. Mesto Františka Jozefa. Bratislava, Marenčin PT, 2005, s. 10.



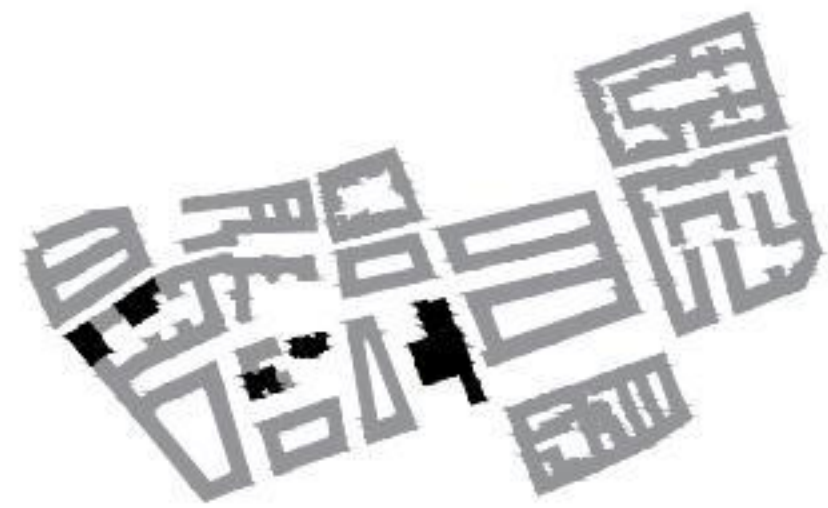
1897



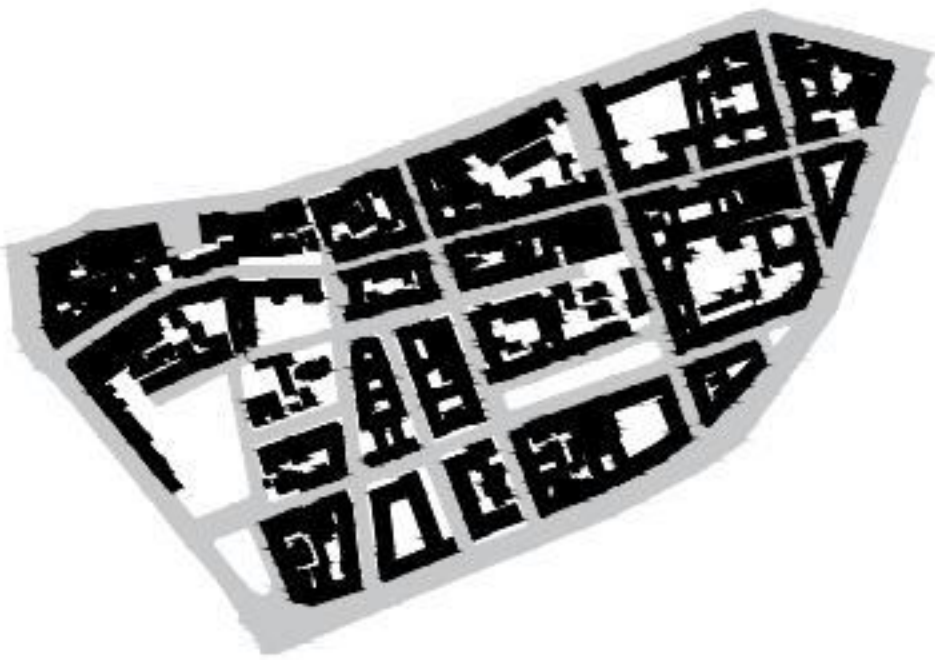
regulácia po roku 1900



1928



regulácie blokov v 30.rokoch

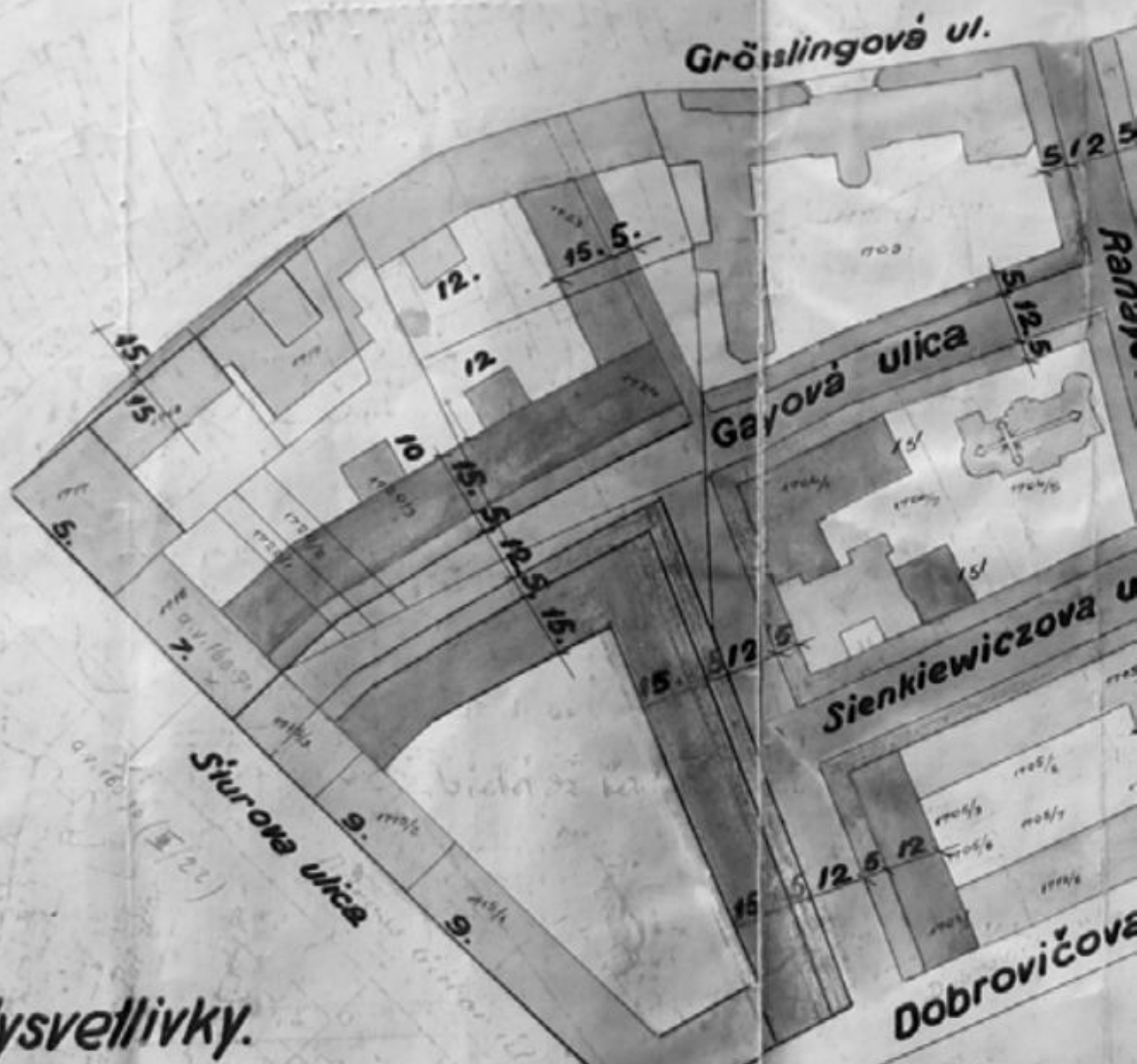


2016

Reálna a plánovaná premena mestskej štruktúry Dunajskej štvrte od konca 19. storočia po súčasnosť

Regulácia a zariadenia S

M = 1:14



Vysvetlivky.



výš. úst. ploš.
nastavenie.

max. výška 21. m.

max. výška 18. m.

Regulácia a max. výšky už skôr schválené.

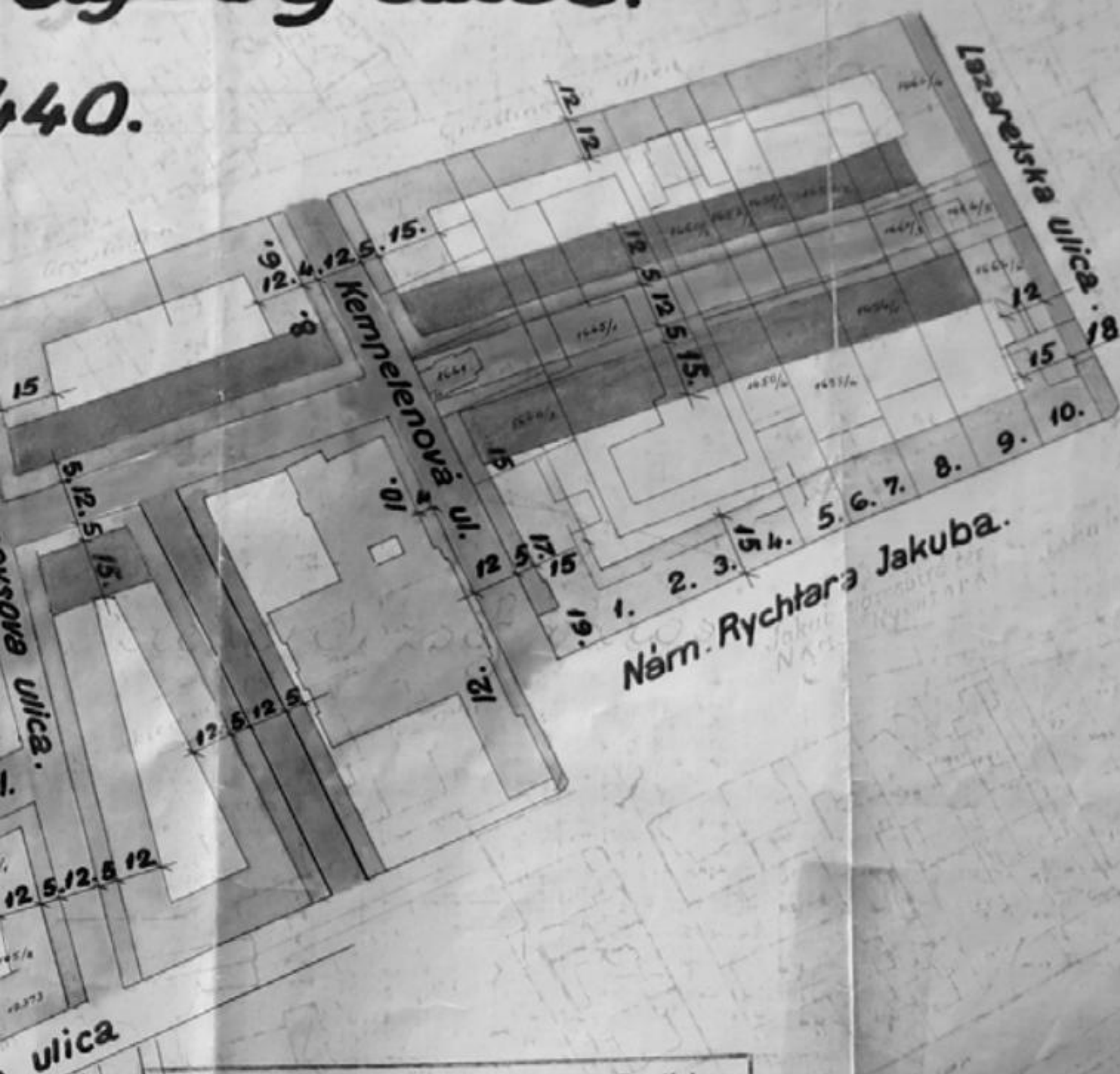
Jestrujúce nové a pam. ur. chránené budovy.

Nové a rozšíriť sa majúce ulice.

Predzahrádky.

stavovacia úprava. Gajovej ulice.

440.



Schválené zastupiteľským sborom mesta Bratislavy
pod čísl. 562/24 925 / stav. II. 1929
v zasadnutí dňa 24. január 1929. vydržaného.

[Signature]
tech. riaditeľ

[Signature]
starosta.

[Signature]
referent.

Za prednásť radčaní. úradu.
[Signature]



Regulačná a zastavovacia úprava predĺženia Gajovej ulice, 1929
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

Štúdia Veľkej Bratislavy a Dunajská štvrť: nerealizovaná vízia

Architekti Alois Balán a Jiří Grossmann publikovali v roku 1926 štúdiu regulácie Veľkej Bratislavy, prezentujúcu ich niekoľkoročnú prácu na analýze regulačnej otázky mesta. Dunajskú štvrť architekti v texte komentovali iba niekoľkými slovami, ktoré však potvrdili dovtedajší vývoj v území: „Část *Dunajská čtvrť* v okolí *Grösslingovi* zůstane jistě poměrně nezměněna, neboť již před válkou určena byla za moderní čtvrt bytovou s pravidelnými a dostatečně dimenzovanými ulicemi.“⁵ Napriek tomu navrhli niekoľko zmien, ktoré by zmenili ráz Dunajskej štvrte. V snahe odľahčiť dopravne zaťaženú Štúrovu ulicu, navrhli preraziť v celom úseku od Šafárikovho námestia až po Kamenné námestie paralelnú novú ulicu. Šošovkovito zakrivenú plochu medzi oboma ulicami navrhovali zastavať v zmysle mestských blokov, ktoré mali vzniknúť po predĺžení ulíc Dobrovičova, Sienkiewiczova a Gajova až po Štúrovu ulicu. Touto myšlienkou však Balán s Grossmannom spochybnili koncepciu vnútorného okruhu, ringu, ktorého bola Štúrova ulica súčasťou. Azda tým chceli upozorniť na potrebu lepšieho napojenia novej modernej mestskej štvrte na historické jadro mesta. Táto myšlienka ostala načas vitálna, a dokonca sa premietla aj do rozhodnutia mestského zastupiteľstva, ktoré v roku 1926 schválilo v tomto zmysle reguláciu zástavby v území.⁶ V tridsiatych rokoch však od tohto zámeru upustili. Zmena regulačného predpisu bola pravdepodobne výsledkom uplatňovania pásmového plánu Technického odboru mesta po roku 1934, ku ktorému sa pristúpilo po súťaži na regulačný plán mesta v roku 1929. Gajovu ulicu síce

⁵ Grossmann, Jiří – Balán, Alois: Regulační studie Velké Bratislavy. Časopis čsl. Architektů SIA, 25, 1926, č. 1, s. 40.

⁶ Archív mesta Bratislavy, fond ÚHA, Regulácie III., krabica 842.

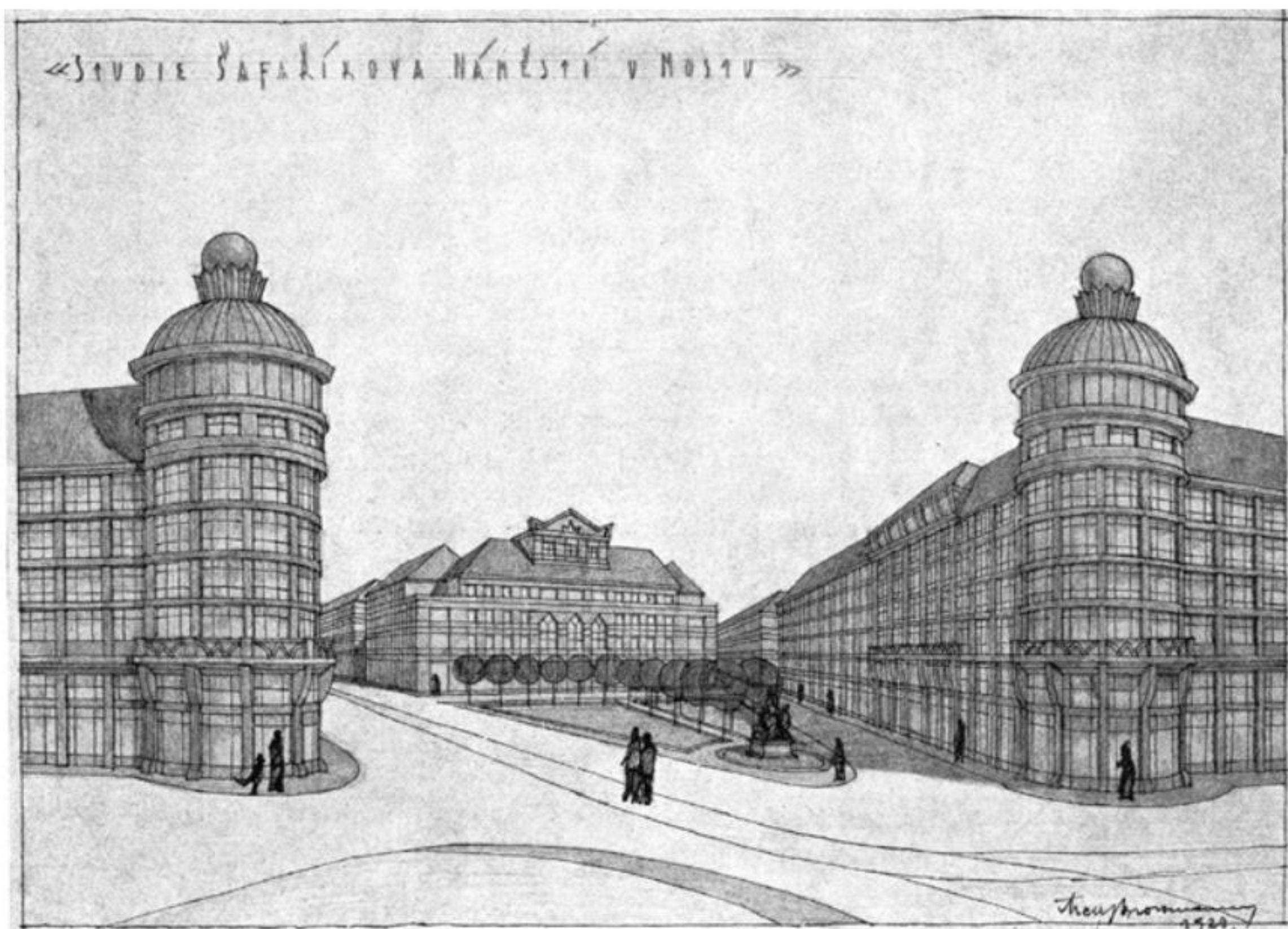
neskôr predĺžili, ale s jej vyústením do Štúrovej sa už nepočítalo.⁷ Po druhej svetovej vojne sa na tieto návrhy celkom rezignovalo, a hoci v päťdesiatych rokoch zbúrali Landererov palác (neskôr kasárne) na Šafárikovom námestí, svojou hmotou priamo napojený na uličnú frontu Štúrovej ulice, s ďalšími zásahmi do historických štruktúr sa v tejto lokalite nepokračovalo. Dunajská štvrť teda ostala od centra mesta do určitej miery oddelená Štúrovou ulicou.

Budovanie Dunajskej štvrte

V priebehu dvadsiatych rokov vzniklo v Dunajskej štvrti viacero stavieb, ktoré svojím objemom a formou určili jej celkový budúci ráz. Balánovi s Grossmannom sa tu podarilo realizovať niekoľko budov, ktoré sa stali pre ich dielo, ale aj pre medzivojnový obraz lokality a mesta kľúčovými. Podľa ich návrhov tu postupne postavili Riaditeľstvo štátnych dráh (Klemensova 8, 1925 – 1927), Okresnú sociálnu a robotnícku poisťovňu (Bezručova 3 – 5, 1932 – 1939) a Palác Rádiožurnálu (Jakubovo námestie 12, 1928 – 1929). Architekti chceli vo svojich plánoch čo najekonomickjšie využiť stavebné pozemky, súčasne sa však snažili zmierniť dopad maximálnej zastavanosti jednotlivých parciel, a tak pred viacerými budovami navrhli predzáhradky s nízkym oplotením. Zároveň takým spôsobom, vedome či intuitívne, reagovali na niekdajší zámer dať tejto časti mesta ráz záhradnej štvrte.

V Dunajskej štvrti vyrástol okrem administratívnych budov aj celý rad bytových domov. Napriek tomu, že základné princípy regulácie boli stanovené už v roku 1906, viacerí stavebníci a architekti sa usilovali tieto princípy zmeniť. Napríklad Dom Slovenskej

⁷ Tamže.



Návrh úpravy Šafárikovho námestia, A. Balán, J. Grossmann, 1924
Zdroj: Časopis čsl. architektů, 1926



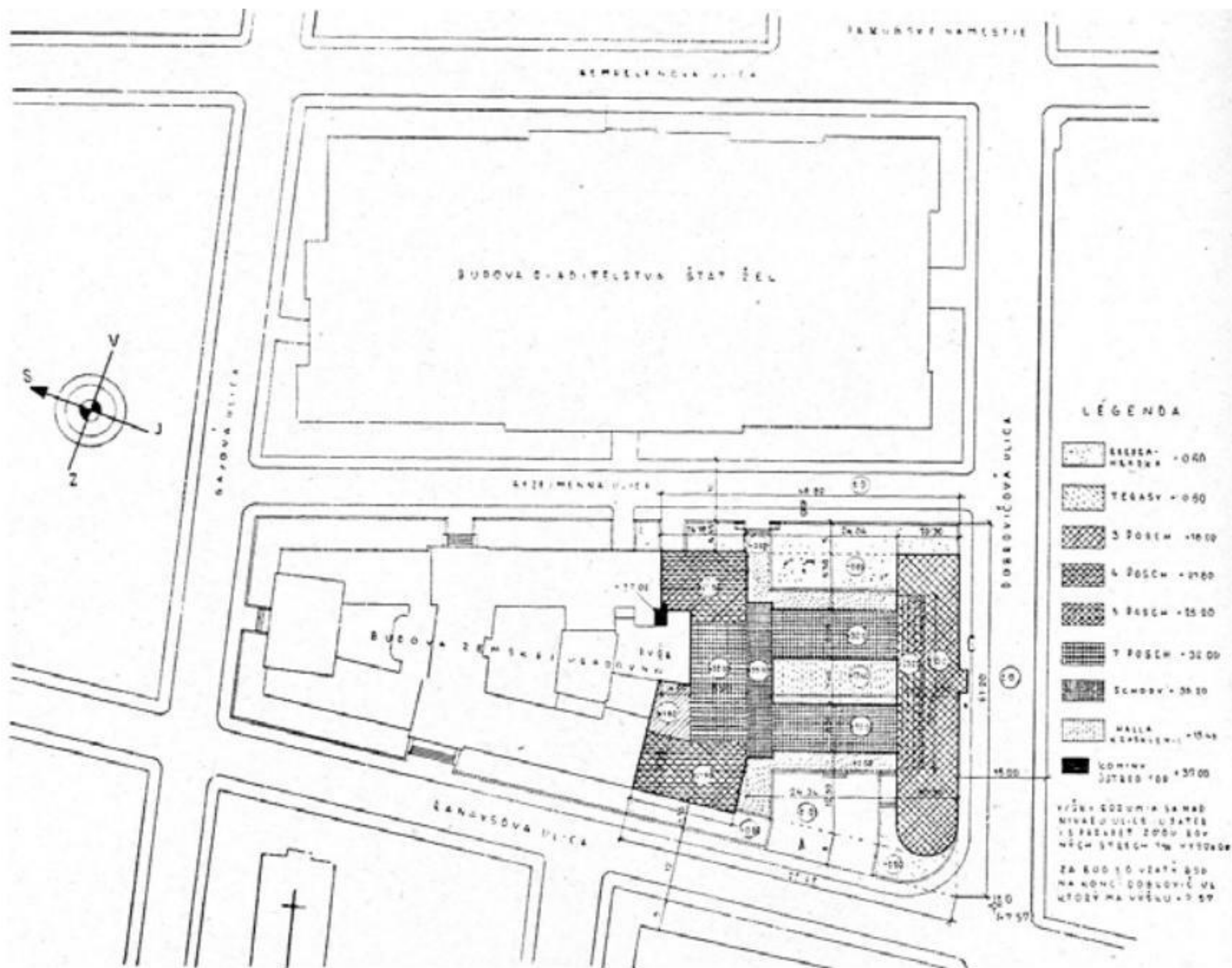
Klemensova ulica v medzivojnovom období
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Pohľad na Jakubovo námestie s budovou Źelezničného riaditeľstva v pozadí, okolo 1930
Zdroj: Ortaŕy, T., 2005



Bezručova ulica s budovou Okresnej sociálnej poisťovne v popredí, okolo 1950
Zdroj: <https://bratislavaden.sk/krazy-bratislavy-alebo-ako-hlavne-mesto-vyzeralo-kedysi-cast-11/> cit. 2020-1-23



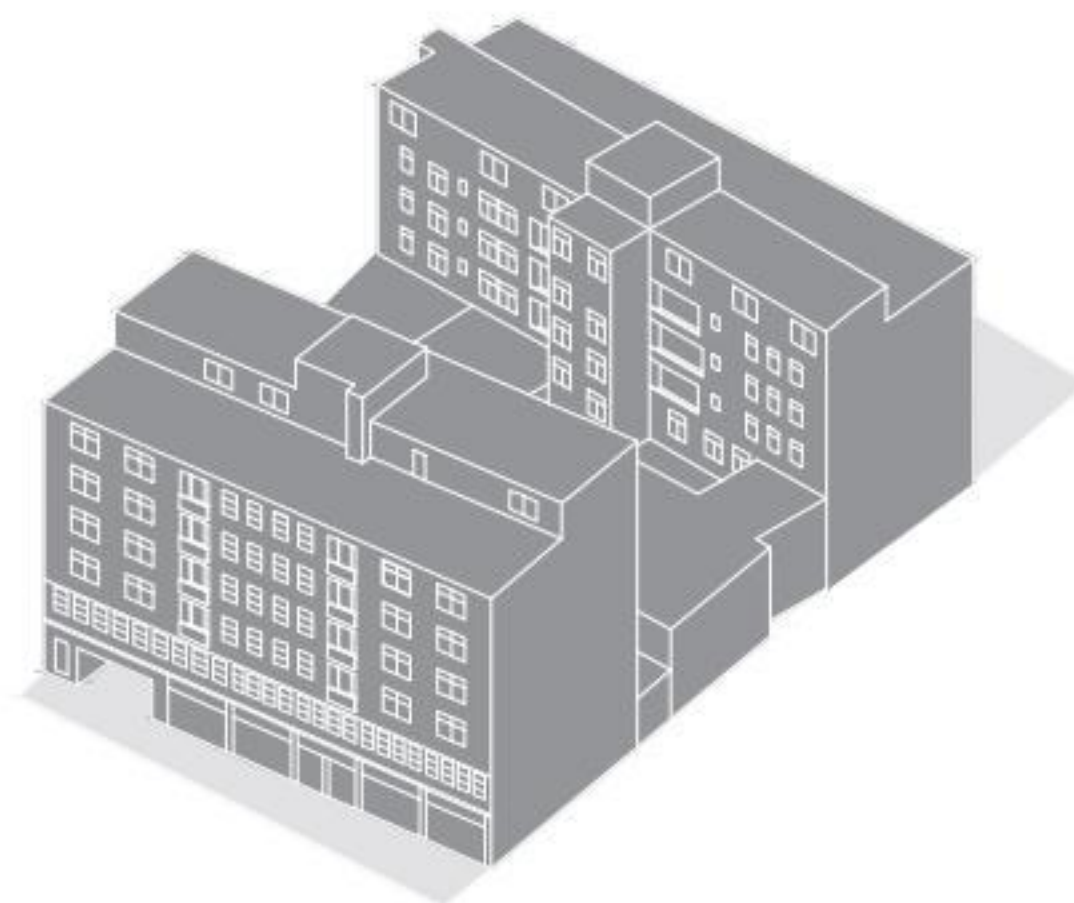
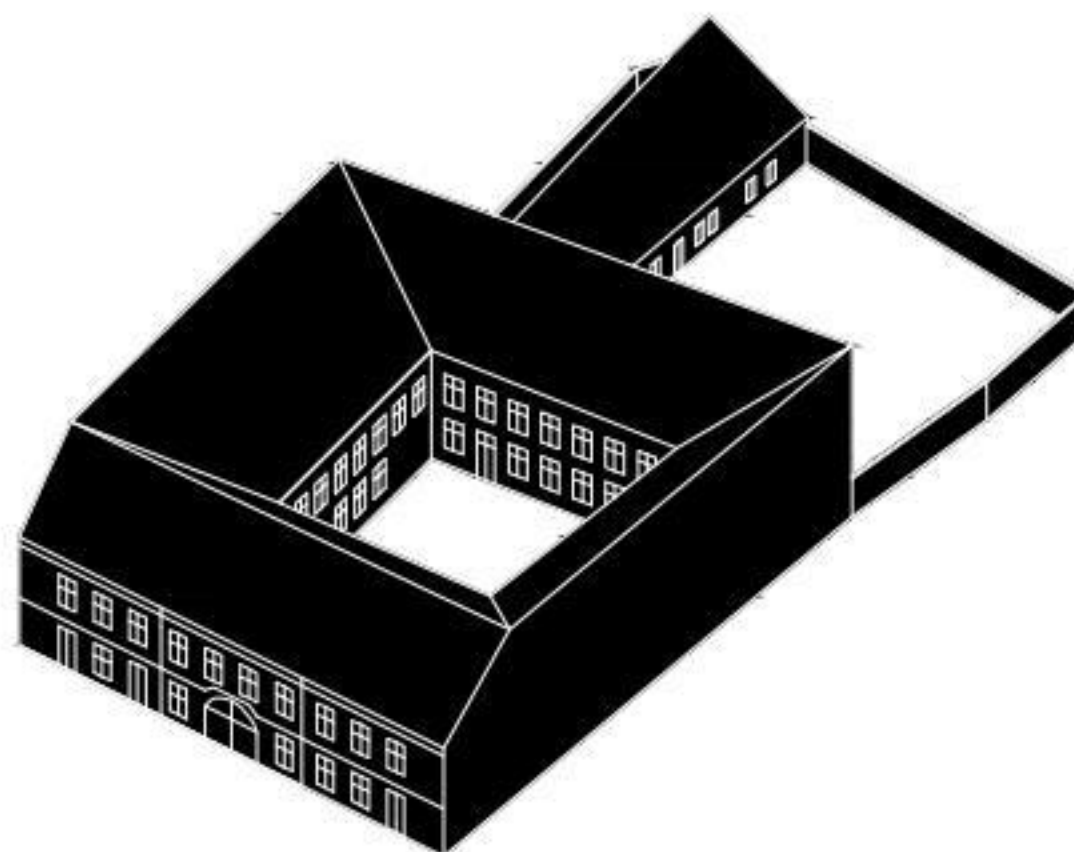
Situačný plán stavby Okresnej sociálnej poisťovne na Bezručovej ulici, A. Balán, J. Grossmann, 1939
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Regulačná a zastavovacia úprava Grösslingovej ulice v úseku dnešného Domu Slovenskej Ligy, 1927
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

ligy (M. M. Harminc, Grösslingová 23 – Dunajská 18, 1935) mal zabrať plochu troch pôvodných parciel, ktoré sa rozprestierali medzi Dunajskou a Grösslingovou ulicou. Na pozemku sa však nachádzali tri historické objekty, čo mali ustúpiť novej zástavbe. Medzi nimi na dôvažok viedla z Grösslingovej na Dunajskú úzka Wiesnerova ulička. Tá bola síce skôr smetiskom než bezpečnou komunikáciou pre chodcov, ale regulácia z roku 1912 počítala s jej zachovaním a rozšírením. Zmenu regulácie, ktorá zohľadňovala zámer zastavať štvrť modernými blokmi, mesto vydalo v roku 1927, no podmienka ponechania a rozšírenia Wiesnerovej ulice stále platila. Napriek argumentáciám Slovenskej ligy, že v parteri domu bude pasáž spájajúca Grösslingovu ulicu s Dunajskou, ktorá moderným spôsobom zabezpečí pohyb chodcov, súhlas so zrušením Wiesnerovej ulice vydalo regulačné oddelenie mesta až po niekoľkoročnom vyjednávaní. Predstavitelia Slovenskej ligy a projektant domu však požadovali aj ďalšiu úpravu regulácie. Regulačnú líniu uličného frontu na Grösslingovej ulici plánovali posunúť o niekoľko metrov do vnútra bloku, čím mala pred budovou vzniknúť rozptýlna plocha so stromoradiím. Predstavitelia mesta však boli presvedčení, že také riešenie „nebude užitočné pre nikoho“. Nakoniec ale požiadavke stavebníka vyhovel a budove gymnázia tak zabezpečili dostatok svetla a vzduchu aj po dokončení šesťpodlažnej novostavby. Slovenská liga od mesta napokon požadovala aj predĺženie Bezručovej ulice až po Dunajskú ulicu. V tom im však predstavitelia mesta ani po opakovaných výzvach nevyhoveli.

Podobne zložitým schvaľovacím procesom prešli viaceré budovy v Dunajskej štvrti, a to napriek tomu, že novozaložené ulice boli dostatočne široké (18 m) a pôvodná nízkopodlažná zástavba mala ustúpiť novej výstavbe. Spomeňme aspoň budovu Životpoisťujúcej účastinnej spoločnosti Phönix (F. Weinwurm, I. Vécsei, Grösslingová



Dvojpodlažná átriová stavba reštaurácie Schultz bola v roku 1936 nahradená Domom Slovenskej ligy komponovaným z troch hmôt s odlišnou funkčnou i výrazovou špecifikáciou



Dom Slovenskej ligy, M. M. Harminc, 1935
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy

6, 1929) alebo bytový dom družstva Domus (F. Weinwurm, I. Vécsei, Grösslingová 10, 1937), ktorý čakal na stavebné povolenie sedem rokov.⁸ Bytové družstvo DŽOZ bolo pri získavaní stavebného povolenia, naopak, oveľa úspešnejšie. Novostavba (J. Nowotný, 1931) vyrástla na mieste areálu bývalej horárne na rohu Grösslingovej a Bezručovej ulice. Smerom do Grösslingovej pritom budova rešpektovala regulačnú líniu mestského bloku, obchodnými prevádzkami tvorila mestský parter a smerom do Bezručovej zase formou predzáhradky reagovala na pôvodnú ideu záhradnej štvrte.

Dunajská štvrť – ukážka moderného racionalistického plánovania mesta

Urbanistická štruktúra Dunajskej štvrte, definovaná reguláciou Technického oddelenia na začiatku 20. storočia, sa ustálila v tridsiatych rokoch. Vtedy sa aj rozhodlo o spôsobe jej zastavania formou uzatvorených blokov. Po druhej svetovej vojne síce došlo k zahusťovaniu štruktúry ďalšími bytovými domami a administratívnymi budovami, no tieto novostavby nemenili zásadným spôsobom jej ráz. Práve naopak, snažili sa mu prispôbiť a doplniť karteziánsky založenú uličnú štruktúru.

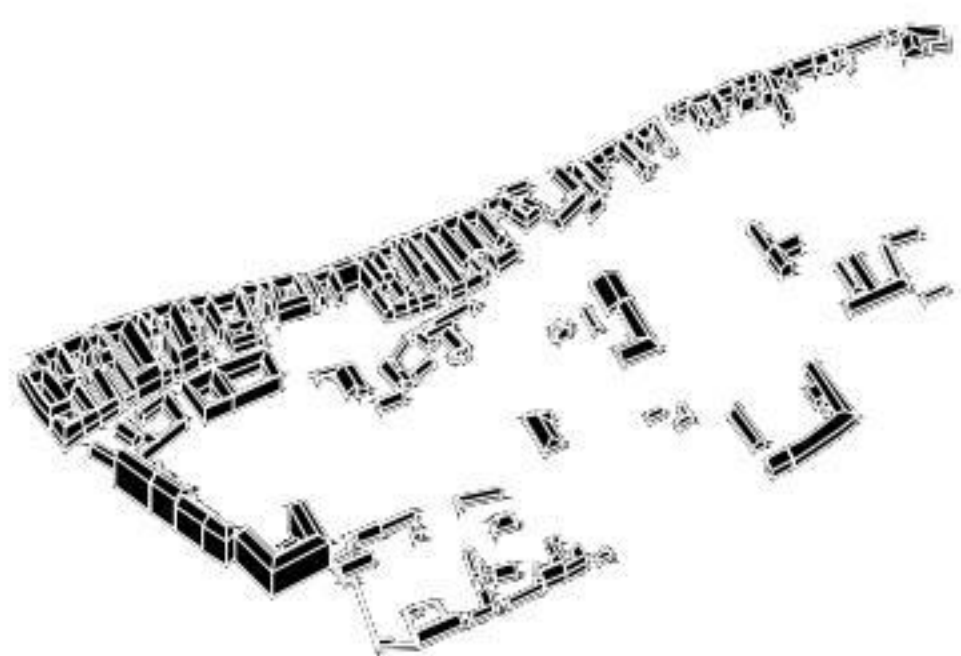
Jakubovo námestie, ako centrálny verejný priestor tejto štvrte, je dnes jediným moderným námestím v meste. Jeho dnešné rozmery odrážajú dimenzie pôvodného neupraveného hospodárskeho dvora obdĺžnikového tvaru, ktorý sa začal postupne zastavovať na konci 19. storočia. Prízemné a jednoposchodové industriálne objekty a areály, čo pôvodne lemovali plochu námestia, nahradili v zmysle regulačného plánu niekoľkopodlažné, zväčša bytové domy. Centrálna plocha dostala v medzivojnovom období parkovú

úpravu. Základné princípy pôvodnej regulácie rešpektovala aj výstavba, ktorá sa na obvode námestia realizovala po druhej svetovej vojne. Hoci sa podobným spôsobom v období prvej Československej republiky a krátko po druhej svetovej vojne plánovali a stavali aj ďalšie časti mesta, Dunajská štvrť svojou polohou v centre mesta, vzťahom k Dunaju, ale aj celkovou rozlohou, šírkou ulíc, veľkosťou blokov, výškou domov a v neposlednom rade architektonickou kvalitou jednotlivých stavieb, predstavuje jedinečnú a jednu z najviac stabilizovaných častí mesta. Je súčasne príkladom najdôslednejšieho uplatnenia princípov racionalistického moderného plánovania na území Bratislavy.

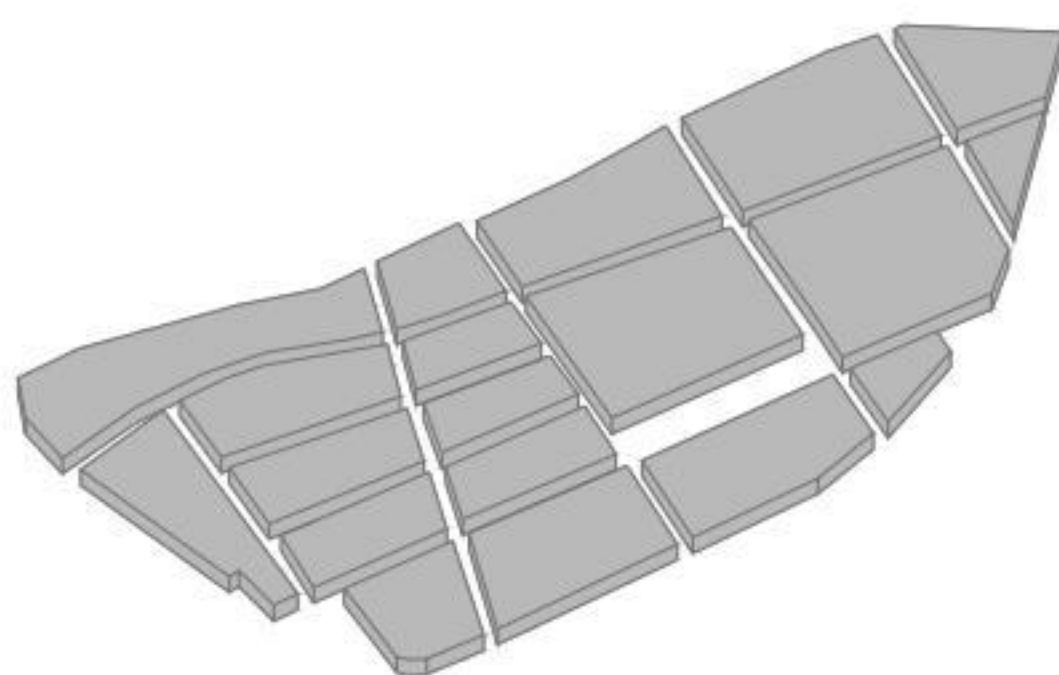
⁸ Moravčíková, Henrieta: Architekt Friedrich Weinwurm. Bratislava, Slovart, 2014, s. 113 – 116, 286 a 350.



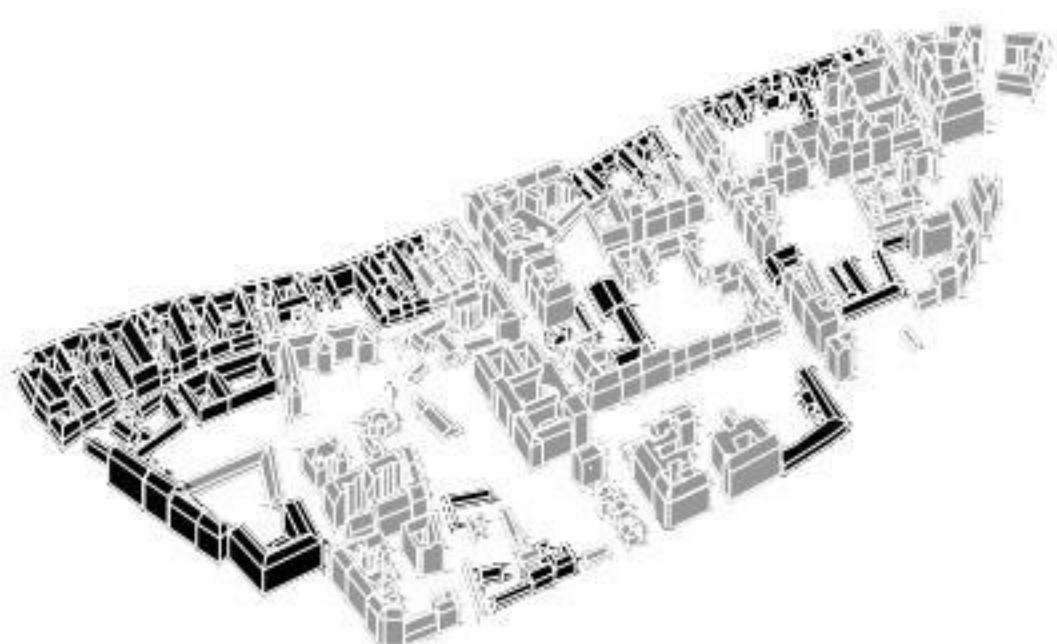
Letecký pohľad na Grössling a Dunajskú štvrť, okolo roku 1960
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



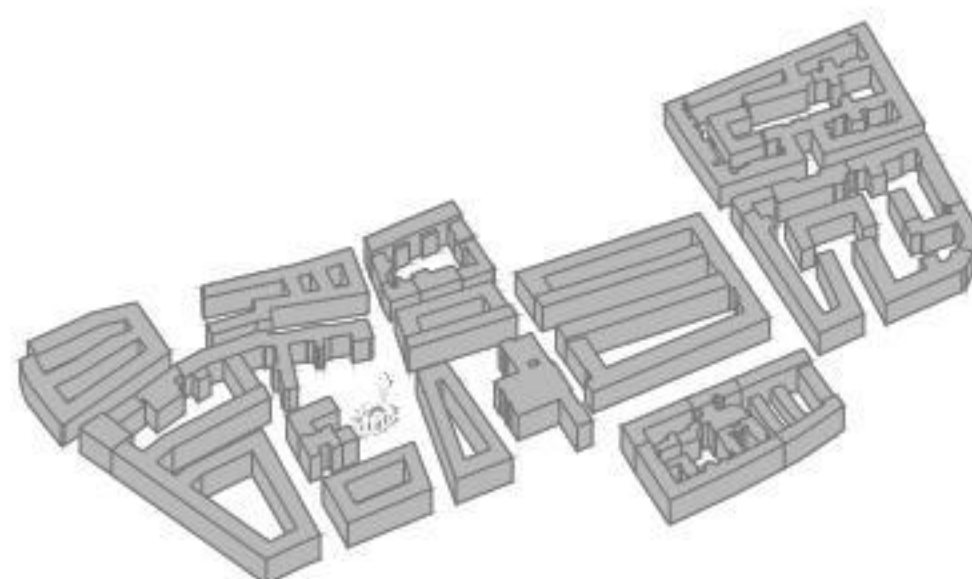
1897



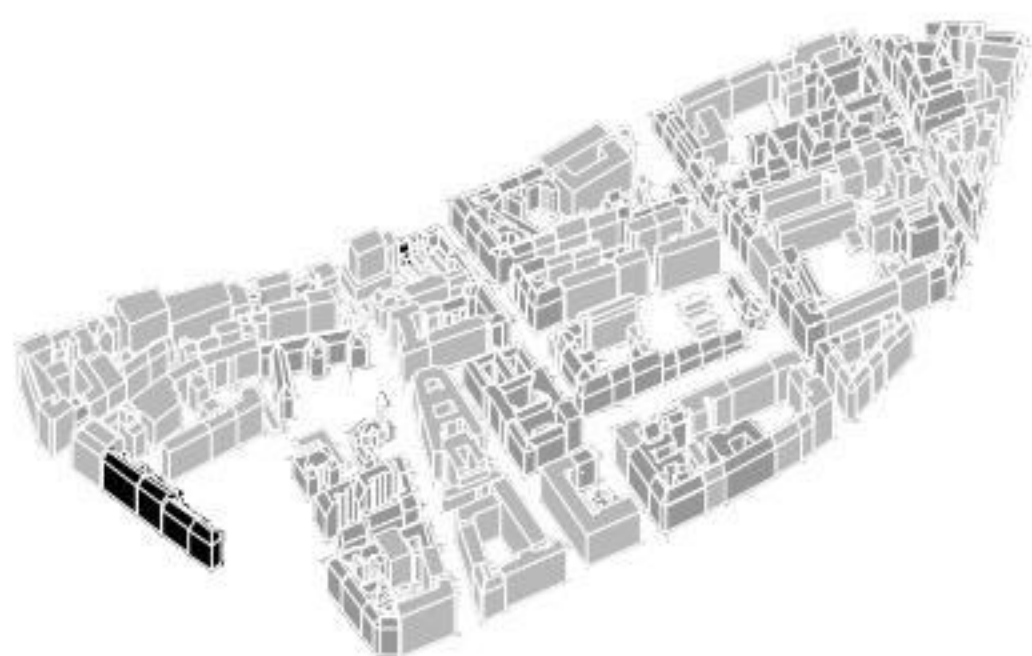
regulácia po roku 1900



1928



regulácie blokov z 30. rokov



2016


Reálna a plánovaná premena mestskej štruktúry Dunajskej štvrte od konca 19.storočia po súčasnosť





Jakubovo námestie, centrálny verejný priestor karteziánskej štruktúry
Foto: Olja Triaška Stefanovič

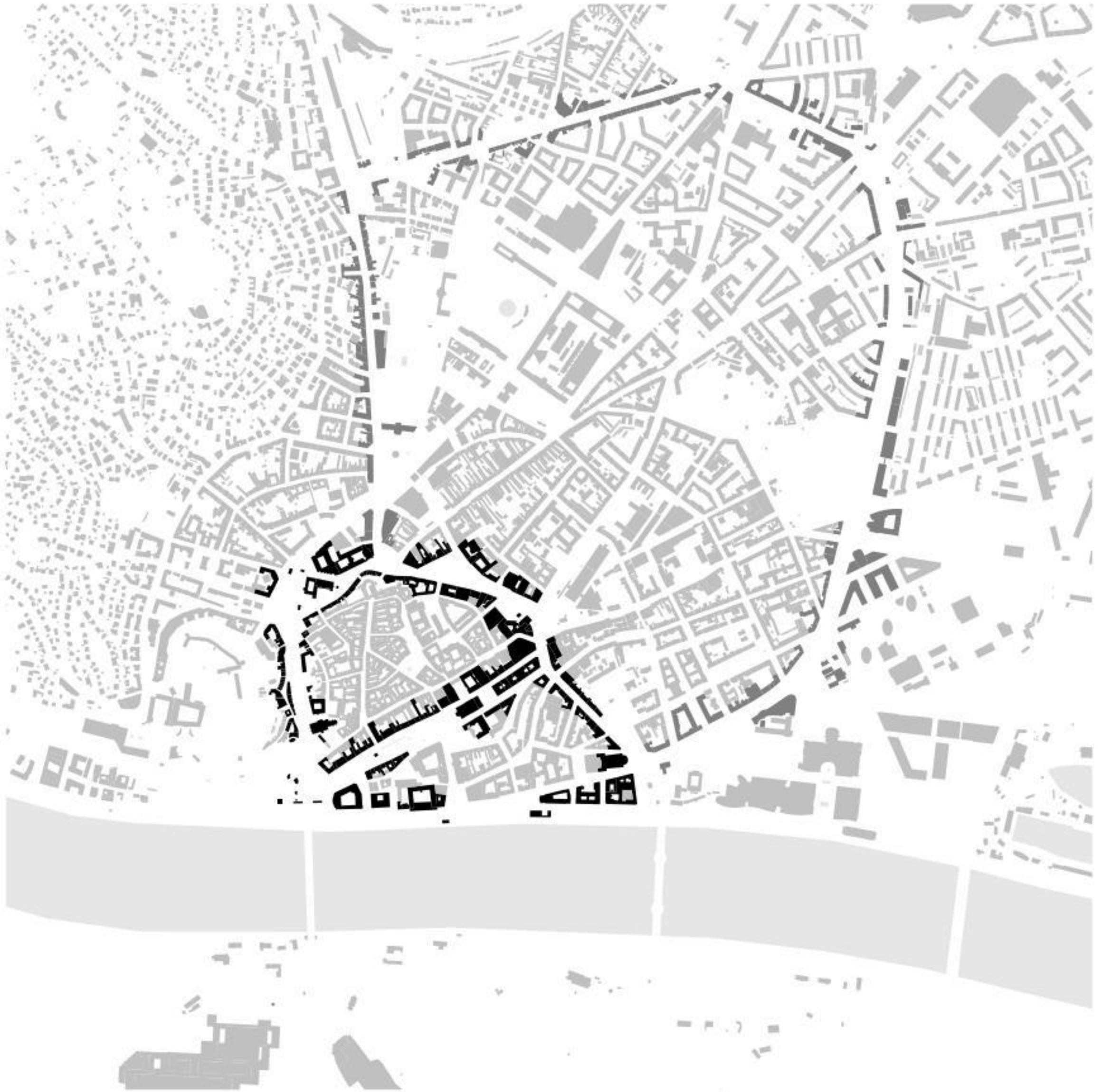
VNÚTORNÝ MESTSKÝ OKRUH



typológia mestských situácií

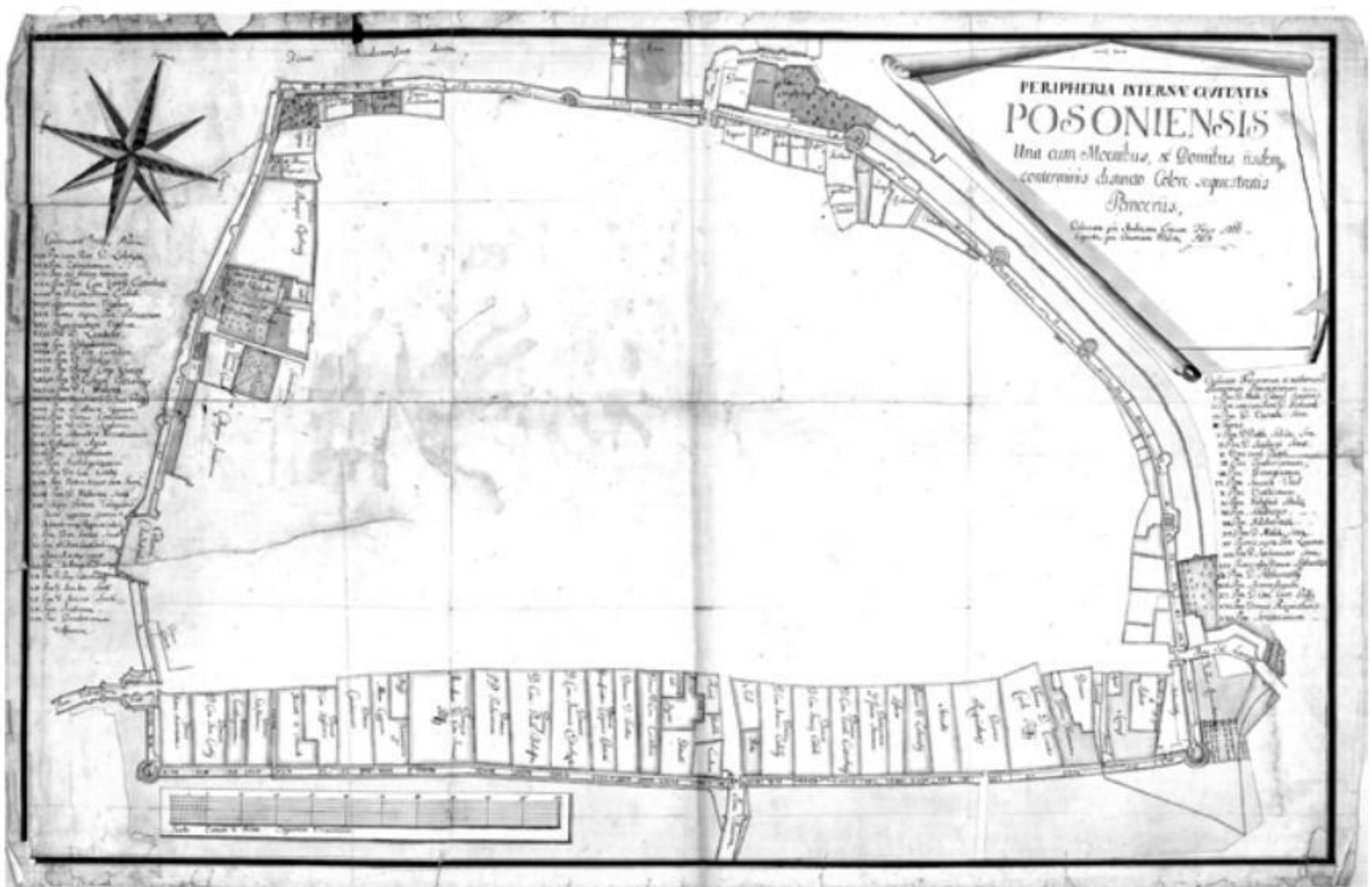
nejednoznačný
ring

Typ:	flows/toky
Prípadová štúdia:	Hviezdoslavovo námestie, Staromestská, Kapucínska, Hurbanovo námestie, Námestie SNP, Kamenné námestie, Štúrova, Vajanského nábrežie, Rázusovo nábrežie
Ostatný výskyt:	Štefánikova, Šancová, Legionárska, Karadžičova, Dostojevského rad, Einsteinova
Kľúčové formatívne plány:	Plán rozšírenia a regulácie mesta (F. A. Hillebrandt, 1773 – 1775), Plán regulácie a rozšírenia mesta (technické oddelenie mesta, 1906), Plán rozšírenia a regulácie mesta (A. Palóczi, 1907 – 1917), Regulačná a zastavovacia úprava okolia Dómu a Židovskej ulice (1932), Regulačná a zastavovacia úprava okolia Župného námestia, Hurbanovho námestia a Námestia republiky (1938), Smerný územný plán mesta (M. Hladký, 1956), Smerný územný plán (M. Beňuška, 1963 – 1966), Návrh nového mosta cez Dunaj (J. Lacko, L. Kušnir, I. Slameň, A. Tesár, 1967 – 1972), Smerný územný plán (J. Hauskrecht, 1976), Doplnok územného plánu mesta (D. Kedro, 1982), Územný plán hl. mesta SR Bratislavy (2007), Generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy (2015).
Kľúčové neformatívne plány:	Plán rozšírenia a regulácie mesta (V. Bernardt, 1905), Regulačná štúdia veľkej Bratislavy (J. Grossmann, A. Balán, 1926), súťaž na regulačnú a zastavovaciu úpravu bloku s Michalskou vežou (1930), súťaž na regulačnú zastavovaciu úpravu Židovskej ulice (1931), Plán výstavby mesta (K. Gross, 1949), Plán výstavby mesta (J. Svetlík, 1954), Urbanistická súťaž na centrálnu mestskú oblasť Bratislavy (1978), Istroport (VAL, 1976)



Toky – pohyb v ostatnom storočí zásadným spôsobom formoval urbanizmus aj architektúru. Pri pojme toky má Ignasi de Solà-Morales na mysli pohyb v zmysle hýbania sa, teda nie len v zmysle presunu. Ide mu nielen o dopravný tok, ale aj o tok dát či služieb a súčasne o celú sieť prepojení všetkého druhu. Tokom ako kultúrnou kategóriou súčasne upozorňuje na potrebu vymaniť pohyb z mimoarchitektonických kompetencií, kam sa dostal v prvej polovici 20. storočia.¹ Aj v našom ponímaní zahŕňa kategória toky všetky druhy pohybu. V tomto prípade tie, čo od polovice 19. storočia až po súčasnosť formovali vnútorný mestský okruh. Máme pritom na mysli rovnako dopravný pohyb ako pohyby spôsobené modernizáciou, ekonomickým rastom, spoločenskými zmenami či zmenami paradigmy v oblasti architektúry a urbanizmu.

¹ de Solà Morales, Ignasi: Present and Futures: Architecture in Cities. Thresholds, 1997, č. 14, s. s. 15.



Zobrazenie mestských hradieb dnešnej Bratislavy, stav z roku 1766
Zdroj: Pamiatkový úrad SR

Vnútorň mestský okruh, ring, Ringstrasse, respektíve okružná ulica je prvok mestskej štruktúry, ktorý ťažiskovo determinuje parameter pohybu či toku. Máme pritom na mysli rozličné druhy pohybu, ako je peší pohyb, dopravný pohyb či pohyb v zmysle obchodného pohybu a spoločenských aktivít, ale aj rozličné druhy tokov, ako sú toky v rámci infraštruktúry či finančné toky. Nárast intenzity mnohorakého pohybu smerujúceho do vnútra mesta a von z mesta bol v 18. storočí podnetom na odstránenie mestských hradieb a prvým impulzom na vytvorenie priestorového rámca pre vznik mestského okruhu. Okruh umožnil nielen urýchlenie tokov smerujúcich do a von z mesta, ale ich pohyb po jeho obvode. Intenzita a rás tokov pritom súčasne determinoval priebeh a podobu okruhu. Mestský okruh, ring alebo okružná ulica tak môže byť považovaná za priestorový priemet pohybu, respektíve tokov v zmysle Moralesovej definície kategórie Flows/ Toky. V prípade bratislavského ringu ide pritom o nejednoznačný priestorový útvar, ktorý sa v priebehu histórie menil v závislosti od intenzity jednotlivých tokov, ale aj od toho, ktoré toky boli v konkrétnom historickom období preferované a ako sa táto preferencia premietala do regulačných úprav a stavebných zámerov. Podoba bratislavského ringu nie je výsledkom plánovitej realizácie jedného zámeru, ale dôsledkom čiastočnej realizácie viacerých plánov, permanentne konfrontovanej s neplánovitou výstavbou generovanou ad hoc požiadavkami individuálnych stavebníkov. Je pravdepodobné, že ani dnešnú podobu bratislavského mestského okruhu preto nemožno považovať za konečnú.

Začiatok formovania mestského okruhu

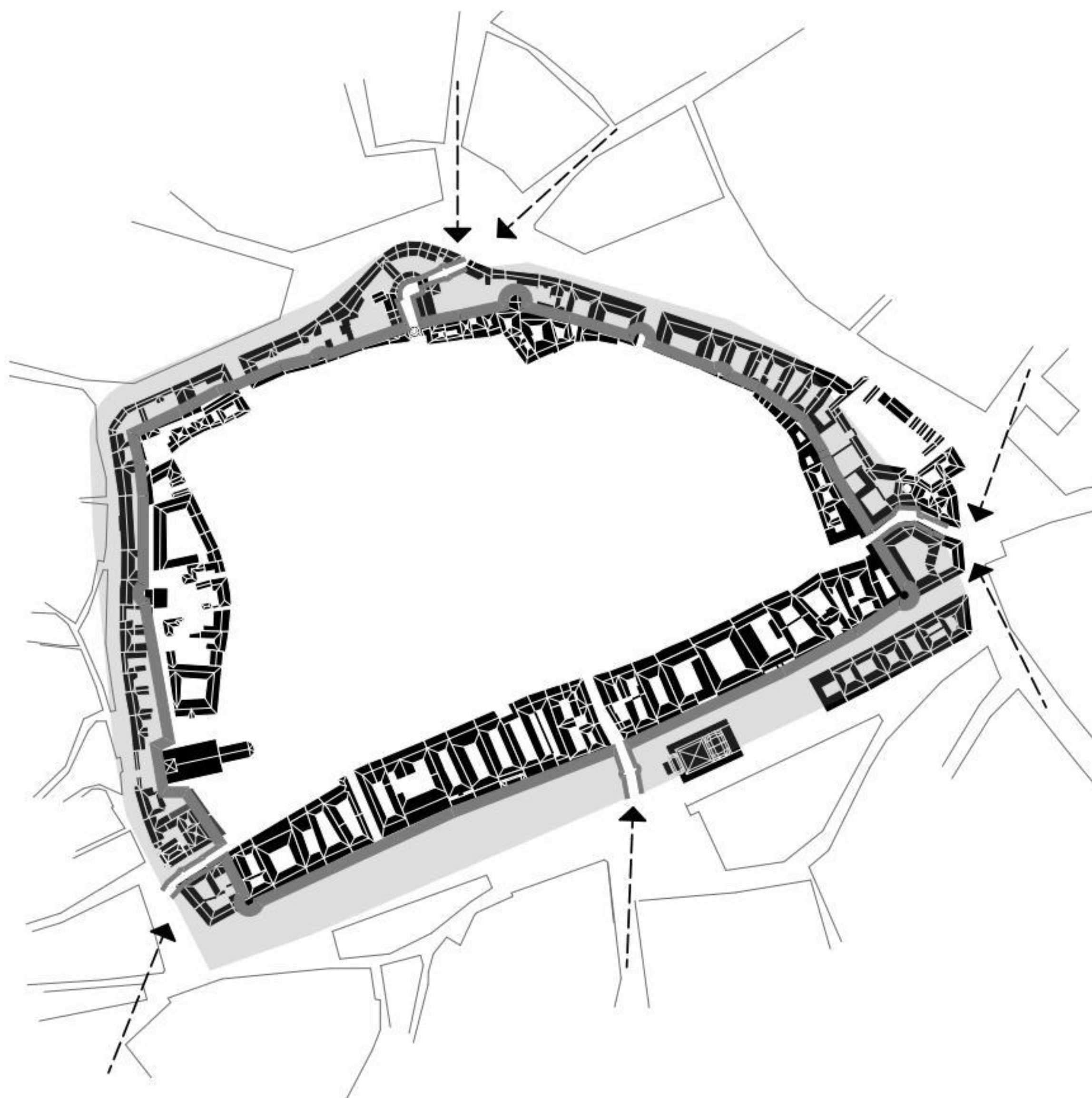
Prvým predpokladom na vznik mestského okruhu bola regulácia zástavby na území mestského opevnenia v druhej polovici 18. storočia. Cisárovná Mária Terézia nariadila v roku

1774 zručanie vnútorných hradieb a zasypanie mestskej priekopy.² Vedúceho viedenského dvorného stavebného úradu architekta Franza Antona Hillebrandta (1719 – 1797) súčasne poverila prípravou vôbec prvého regulačného plánu mesta.³ Cieľom bolo zjednotenie vnútorného mesta s predmestiami a vytýčenie nových ulíc a stavebných čiar na území hradieb a mestskej priekopy. Prvý plán regulácie spracovávali po častiach od roku 1775 pravdepodobne do konca sedemdesiatych rokov 18. storočia.⁴ Na základe zachovaných výkresov môžeme konštatovať, že Hillebrandtov návrh bol pomerne zdržanlivý. Zachovával väčšinu existujúcej stavebnej štruktúry a nové verejné priestranstvá tiež vytyčoval so zreteľom na pôvodnú zástavbu. Hillebrandt navrhol väčšinu plochy pôvodnej mestskej priekopy rozparcelovať a zastavať, pričom výšku zástavby odvodzoval od existujúcej štruktúry, ako vidno napríklad na návrhu parcelácie a výškovej regulácie novej zástavby v časti severnej mestskej priekopy v predpolí Kapucínskeho kláštora. Podobne postupoval aj v prípade východnej časti opevnenia, kde už bola priekopa v tom

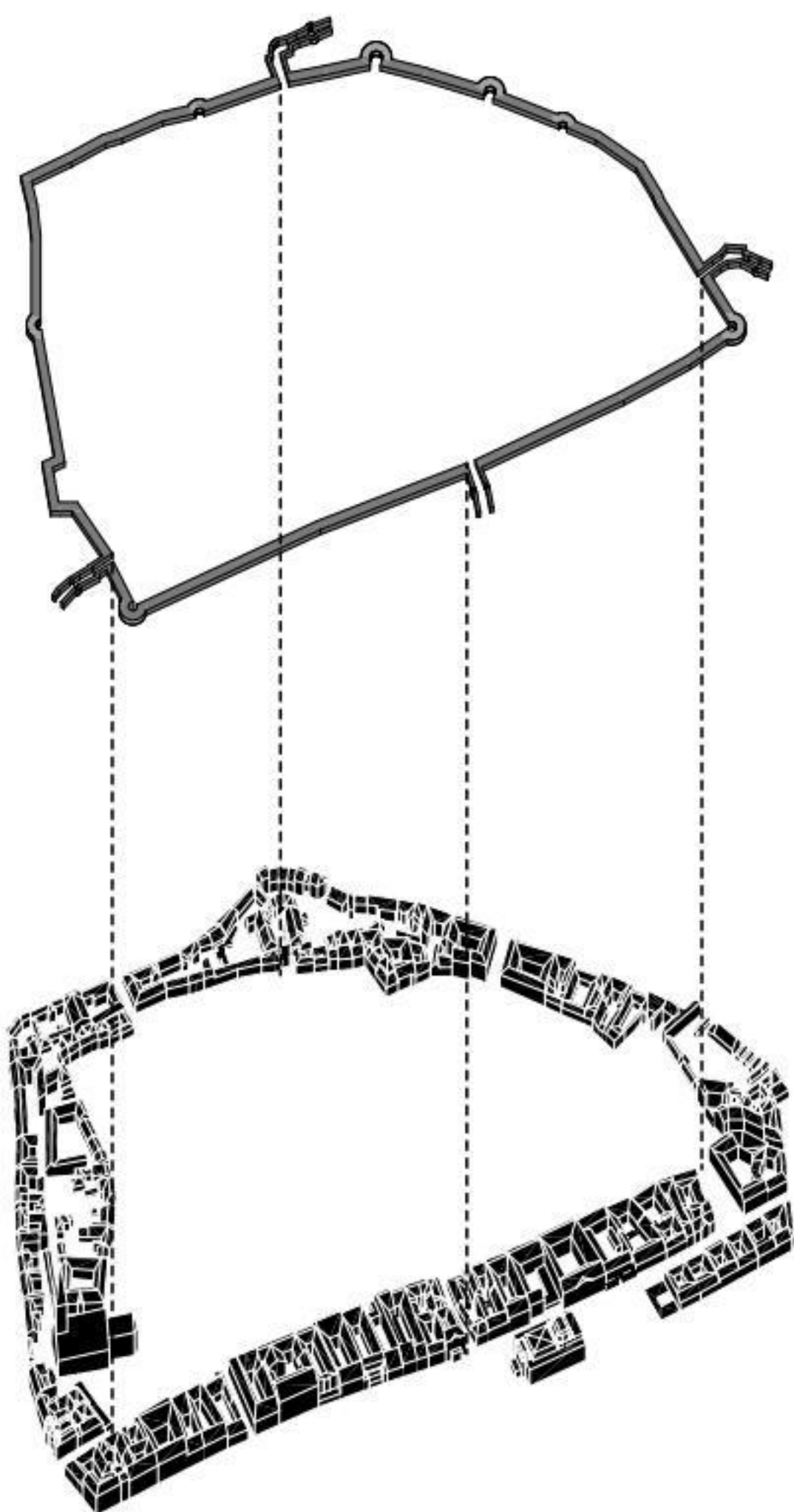
2 Podobu mestských hradieb z toho obdobia zachytáva výkres mestského vnútorného opevnenia z roku 1766, zhotovený v roku 1767. *Peripheria internae civitatis Posoniensis una cum Moenibus et domibus iisdemque conterminis distincto colore sequestratis pomoeriis.* National Archives of Hungary, S 11 Kamarai térképek (1747-1882), S Kormányhatóságok kiemelt térképek (17. sz.-20. sz.) S - Térképtár. <https://maps.hungaricana.hu/hu/MOLTerkeptar/1953/?list=eyJxdWVyeSI6ICJGRUpaPShcIlMgMTEgS2FtYXJhaSB0XHUwMGU5cmtcdTAWZTlwZWsgKDE3NDctMTg4MlclIklifQ>

3 Franz Anton Hillebrandt, písal sa aj Hillebrand. V roku 1757 bol menovaný architektom Uhorskej dvornej komory (ungarische Hofkammer) so sídlom v Bratislave. Od 1772 bol vedúci Hofbauamt vo Viedni. Dvorný architekt (Hofarchitekt) a od 1773 cisársky radca. V rokoch 1773 - 1775 pracoval na pláne rozšírenia Bratislavy (Planung der Stadterweiterung Preßburg, Ungarn/Pozsony/Bratislava, SK - Abriss der Stadtmauern, Neuordnung des Stadtinneren) <http://www.architektenlexikon.at/de/1108.htm> (pozostalosť je v Wiener Stadt- und Landesarchiv https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Akt++++1de8b49b-51d6-4509-88aa-51a24af830e8VERA#Akt___1de8b49b-51d6-4509-88aa-51a24af830e8VERA

4 Regulačné výkresy sa nachádzajú v Maďarskom krajinškom archíve v Budapešti a dostupné sú aj prostredníctvom portálu <https://maps.hungaricana.hu>



Zástavba v okolí mestských hradieb Bratislavy, stav z roku 1900, so zakreslením pôvodného priebehu hradieb a mestskej priekopy



Zástavba v okolí mestských hradieb Bratislavy v roku 1900
a pôvodný priebeh hradieb

čase čiastočne zastavaná. Ambicióznejší bol plán na úpravu zástavby v okolí Dómu sv. Martina a Vydrickej brány, kde Hillebrandt navrhoval radikálne rozšírenie vtedajšej Dlhej ulice (dnes Panská) a sprístupnenie kostola z tejto ulice prostredníctvom reprezentačného schodiska. Najveľkorysejšie však pristúpil k regulácii južného úseku opevnenia. Vo východnej časti zasypanej priekopy navrhol dvojicu ulíc, András Gasse a Rosen Gasse (dnešná Gorkého a Jesenského ulica), ktoré vymedzili nový blok zástavby. V západnej časti bývalej priekopy, pred práve budovaným divadlom (Stavovské divadlo, Matej Walch, 1776), definoval nové námestie.⁵

K búraníu vnútorných hradieb a k zasypaniu mestskej priekopy došlo v rokoch 1775 až 1778. Hradby však boli odstránené len čiastočne. Zachoval sa dlhý úsek západných hradieb, časť okolo Michalskej brány a Michalskej veže, ale aj časť východného opevnenia v okolí Vavrineckej brány.⁶ Mapa mesta z roku 1820 však ukazuje, že Hillebrandtove návrhy sa do veľkej miery realizovali. Na začiatku 19. storočia tak mala Bratislava vytvorené ideálne priestorové predpoklady pre vznik reprezentačnej okružnej mestskej triedy. Prstenec územia na obode niekdajšieho opevnenia mohol byť v zmysle dobových trendov využitý na promenády, aleje či verejné parky, ako to bolo napríklad v Paríži, mohol sa stať priestorom na realizáciu reprezentačných stavieb nastupujúcej buržoázie alebo miestom pre rozvoj hospodárskych aktivít,

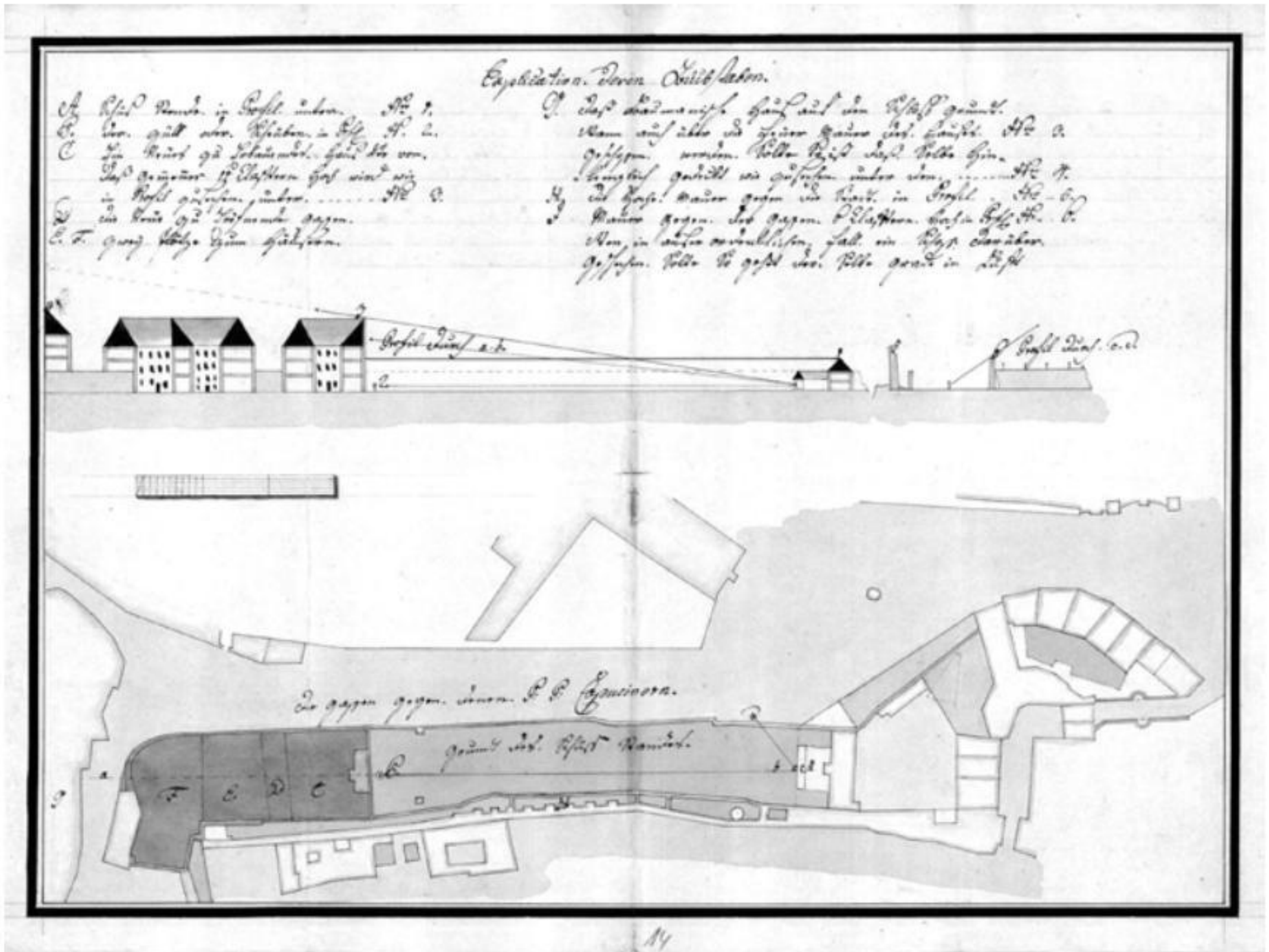
⁵ Lachmannová, Monika: Tvorba peších zón, peších ťahov a peších prepojení v historickom urbánnom priestore. Dizertačná práca, Mendelova Univerzita v Brně, Zahradnická fakulta v Lednici, Ústav zahradní a krajinářské architektury 2014, s. 56 – 81. Pozri aj Dvořáková, Viera et al.: Bratislava – pamiatková rezervácia: Zásady ochrany pre vybrané sektory pamiatkovej rezervácie. Bratislava, Pamiatkový úrad Slovenskej republiky, 2012, 81 s.

⁶ O búraní hradieb a zástavby v okolí Dómu sa zmiňuje napríklad aj Korabinsky, Johann Matthias: Beschreibung der königl. ungarischen Haupt-, Frey- und Krönungsstadt Preßburg. 1784, s. 45, 47 a 50.

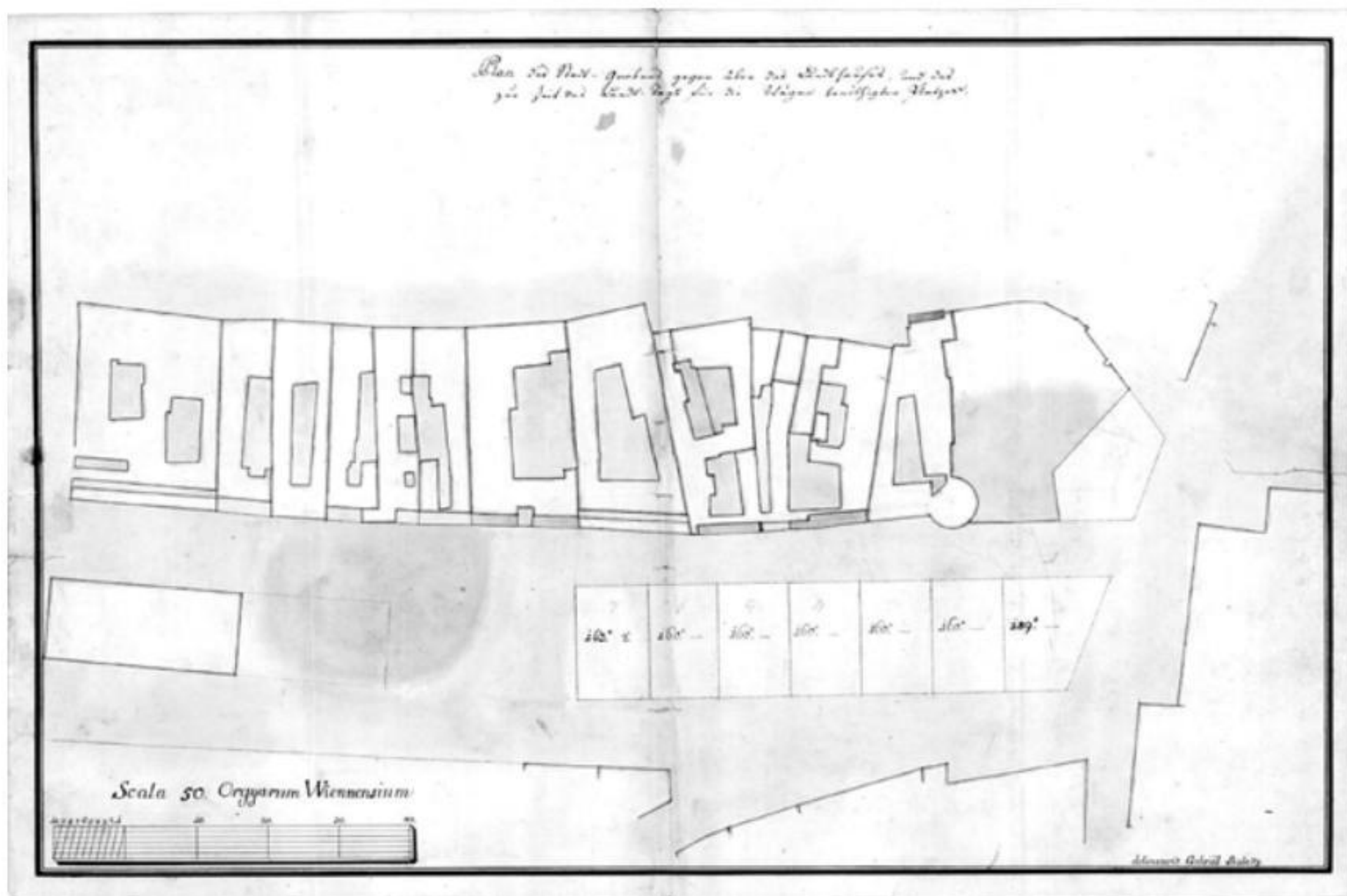
najmä obchodu, ale hlavne mal ostať priestorom mnohorakého pohybu. Najvýraznejšie sa tento potenciál prejavil na ploche zasypanej južnej priekopy, kde od sedemdesiatych rokov 18. storočia postupne vznikali reprezentačné verejné aj súkromné stavby a kde okolo roku 1780 založili aleju stromov, čo neskôr dala pomenovanie tejto časti mestského priestoru, Spazier Allee. Rozhodujúcou funkciou, ktorá determinovala túto časť mesta, však bol pohyb spojený s reprezentáciou, pohyb medzi centrom mesta a Dunajským nábrežím s kyvadlovým mostom, ale aj pohyb spojený s prevádzkou konskej železnice, ktorá mala na námestí konečnú stanicu. To odrážali aj neskoršie pomenovania námestia: Promenade Platz, Sétatér, Korso-út, Promenáda či prosto korzo.

Keďže Hillebrandtov plán nemal povahu záväzného dokumentu, v nasledujúcich desaťročiach sa výstavba na ostatných plochách okruhu rozvíjala skôr evolučne. To spôsobilo zahustenie zástavby prakticky na celom obvode niekdajšej priekopy a zúženie priestoru pre potenciálne rozšírenie cestných komunikácií. Posilnením významu železničnej a riečnej dopravy a mnohonásobným nárastom obratu tovarov na území mesta v dôsledku rozvoja priemyslu v druhej polovici 19. storočia sa však nároky na okružnú komunikáciu stále zvyšovali. Vybudovanie železničných staníc na severnom a južnom predmestí, výstavba prvého ocelového Mosta Františka Jozefa cez Dunaj v roku 1891 a jeho komunikačné prepojenie s mestským okruhom a s historickou komunikáciou na nábreží Dunaja viedli k prirodzenému zväčšeniu obvodu pôvodného vnútorného okruhu. Nové dopravne dobre dostupné mestské priestory vytvárali možnosti pre nové aktivity a nové stavebné investície. Na sklonku 19. storočia sa tak opäť začala naplňať aj reprezentačná funkcia bratislavského mestského okruhu. Reprezentačné súkromné paláce vyrástli najmä na dnešnej Štúrovej ulici a Hviezdoslavovom námestí, kde

v tom čase na mieste pôvodného Stavovského divadla dokončili nové Mestské divadlo (Ferdinand Fellner, Hermann Helmer, 1886). Obmedzená priepustnosť Židovskej ulice, kde pretrvávali rezíduá mestského opevnenia, na ktorých vznikla živelná zástavba, spôsobila, že úlohu časti mestského okruhu prebrala v druhej polovici 19. storočia dnešná Michalská a Ventúrska ulica. Na konci storočia tak vnútorný okruh tvorila komunikácia na ľavom nábreží Dunaja, dnešná Štúrova ulica, Námestie SNP a Hurbanovo námestie, kde sa okruh vnáral cez Michalskú bránu do historického vnútorného mesta, pokračoval ďalej po Michalskej a Ventúrskej a cez Rybné námestie sa opäť napájal na nábrežnú komunikáciu. To vytváralo enormný tlak na úzku historickú uličnú sieť a spôsobovalo neustále dopravné problémy pri vstupe a výstupe z historického jadra. Práve táto nezvládnuteľná dopravná situácia spolu s potrebou regulovať novú výstavbu na predmestiach bola jedným z hlavných dôvodov, čo viedol mestskú radu v roku 1898 k objednávke plánu regulácie a rozšírenia mesta.



Regulácia zástavby v okolí Michalskej brány a na mieste južnej časti opevnenia, F. A. Hillebrandt, 1775
 Zdroj: Maďarský krajinský archív v Budapešti, <https://maps.hungaricana.hu>



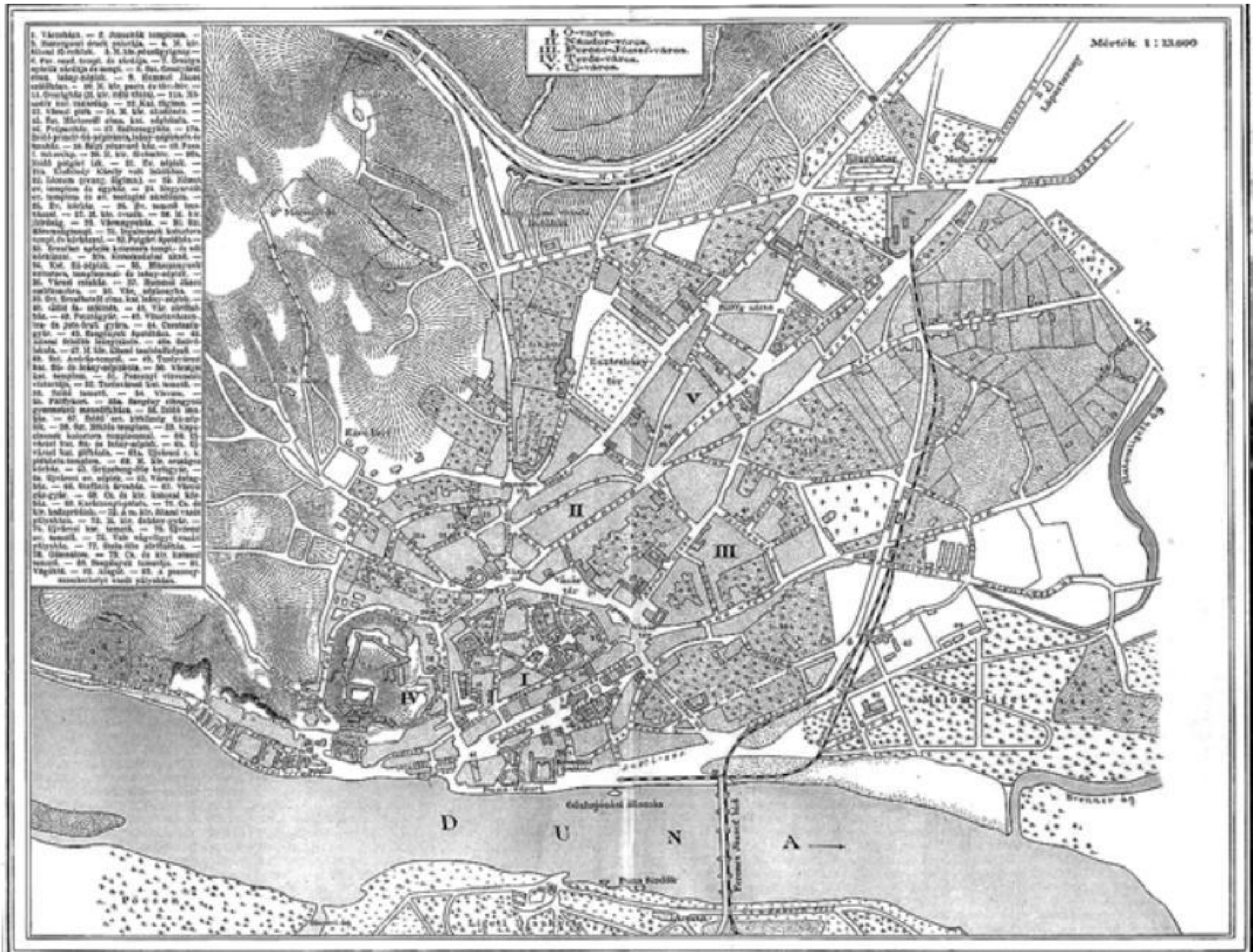
Regulácia zástavby v okolí Michalskej brány a na mieste južnej časti opevnenia, F. A. Hillebrandt, 1775
Zdroj: Maďarský krajinský archív v Budapešti, <https://maps.hungaricana.hu>

Prvé pokusy o Ringstrasse

V dostupných textoch sprevádzajúcich prípravu regulačného plánu Technickým oddelením mesta v rokoch 1898 až 1906 sa pojmy ring alebo mestský okruh explicitne neuvádzajú. Dobová tlač sa zmieňuje len o dopravných problémoch, čo trápia historické centrum mesta. Napriek tomu niet pochýb o tom, že sa autori plánu otázkou okružnej komunikácie zaoberali. Na výkrese možno identifikovať také zásahy do existujúcej mestskej štruktúry, ako bolo posunutie uličnej čiary a rozšírenie komunikácií, ktoré naznačujú, že vnútorný dopravný okruh mal na západe, severe a severovýchode viesť po obvode niekdajšej mestskej priekopy, zatiaľ čo na juhovýchode mal sledovať novú ulicu smerujúcu k Mostu Františka Jozefa a na juhu mal prechádzať nábrežnou komunikáciou. Regulačný plán konkrétne navrhoval rozšírenie Židovskej ulice smerom k mestským hradbám a rozšírenie nábrežnej komunikácie v časti Batthyányho nábrežia (dnes Rázusovo nábrežie) a Justiho radu (dnes Vajanského nábrežie). Ešte konkrétnejšie pracoval s ideou mestského okruhu konkurenčný návrh Viktora Bernárda.⁷ Bernárdt navrhoval viesť vnútorný okruh ako 37 metrov širokú triedu cez dnešnú Štúrovu, Námestie SNP, Hurbanovo námestie a Staromestskú ulicu, kde by na okruh nadväzoval most alebo aspoň pešia lávka vedúca cez Dunaj. Okruh mali lemovať zelené nezastavané plochy a pri Dóme sv. Martina malo podľa plánu po zbúraní okolitých domov vzniknúť námestie.

Antal Palóczi vo svojom regulačnom pláne tiež uvažoval s dopravnými okruhmi. Navrhoval rozšíriť Batthyányho nábrežie (dnes Rázusovo nábrežie), pritom zbúrať mestský pivovar aj vodné kasárne a posunúť uličnú čiaru tak, aby mohla cesta na nábreží zahŕňať štyri jazdné

⁷ Nyugatmagyarországi Híradó, 17, 23. 9. 1905, č. 216, s. 1.



Mapa Bratislavy, 1895
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

pruhy a veľkorysé štvormetrové chodníky pre peších.⁸ Všetky ulice so šírkou väčšou ako 22 metrov mali byť pritom vysadené stromoradiami. Z mestského pivovaru plánoval zachovať len príjazdovú rampu, čo mala poslúžiť ako nájazd nového mosta cez Dunaj, ktorý mal spojiť Batthyányho nábrežie s pravým brehom.⁹ Palóczy však už neuvažoval o Ringstrasse (okružnej ulici) v línii mestských hradieb, ale plánoval ju ako voľnejší okruh vedúci „od rozšíreného terénu hlavného nádražia v dĺžke 13 km naspäť k hlavnému nádražiu“. „Tento okruh, rovnako ako jemu prispôsobené vnútorné okružné ulice, sú plánované s dodržaním umeleckých hľadísk a toto poňatie neopúšťam ani pri veľkých a širokých radiálach vedúcich von z mesta, ale ani pri medzi nimi navrhovaných spojnicach“, konštatoval Palóczy v prednáške o regulácii mesta.¹⁰ Okružnú ulicu navrhoval prepojiť dvoma novými mostmi s pravým brehom rieky. Uvažoval pritom aj o ďalšom vonkajšom okruhu a ďalšom novom moste poniže zimného prístavu.

Ani jeden zo spomínaných plánov však nebol nikdy schválený mestskou radou. Palóczyho idea vnútorného okruhu síce ovplyvnila reguláciu novej výstavby na Dunajskom nábreží, ale ako celok sa nerealizovala. Dôvodom boli najmä financie, ktoré nedovoľovali mestu vykúpenie pozemkov potrebných na rozšírenie ulíc. Napriek tomu sa význam existujúcich fragmentov mestského okruhu, aj vďaka trati električky, čo viedla po jeho východnej a južnej časti, naďalej posilňoval. Na dnešnom Námestí SNP, Hviezdoslavovom námestí, Štúrovej ulici a na

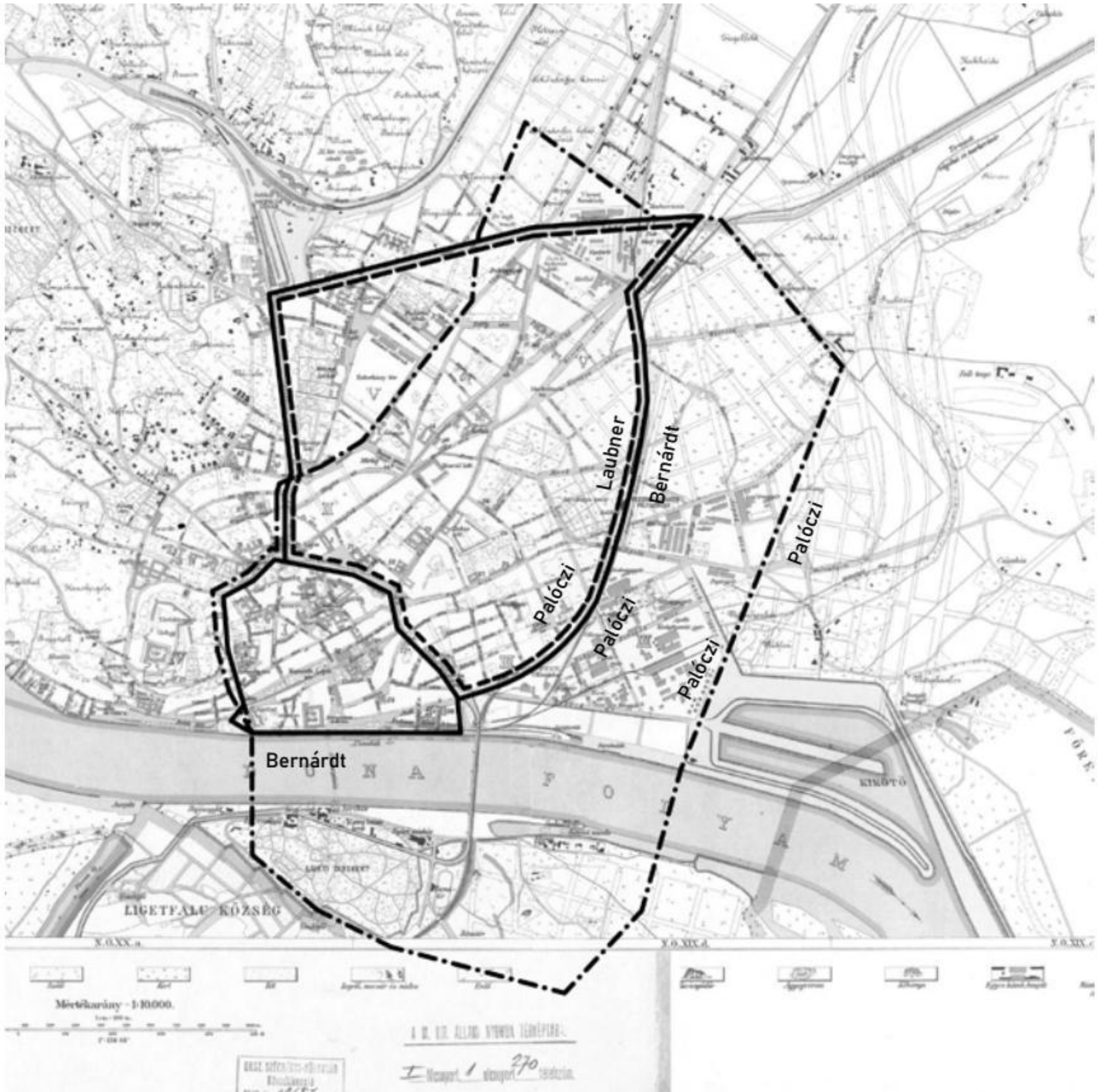
Dunajskom nábreží medzi niekdajším Mostom Františka Jozefa a bývalým Rybným námestím sa realizovalo na začiatku 20. storočia viacero významných verejných investícií spojených s rozličnými spoločenskými aktivitami. Verejné služby a obchod formovali podobu vtedajšieho Trhového námestia (dnes Námestie SNP), kde postavili budovu mestskej tržnice (Námestie SNP 26, Gyula Laubner, Ferencz Nechyba, Jenő Dobisz, 1910) a Poštový a telegrafný palác (Námestie SNP 35, Gyula Pártos, 1912). Nábrežnú komunikáciu zase determinovala štátna správa v podobe Kovorobnej školy (Fajnorova nábrežie 5, Gyula Kolbenheyer, 1904) či Vojenského veliteľstva (Fajnorovo nábrežie 1, Gondova 3, Josef Rittner, 1913).

Blízko k realizácii mala v tom čase aj západná časť okruhu. Po požiari Podhradia v roku 1913 sa urýchlene pristúpilo k návrhu regulácie Židovskej ulice práve v intenciách Palóczyho zámeru. Mestské zastupiteľstvo schválilo tento dokument v júli 1914 a v tom istom roku ho potvrdilo aj uhorské Ministerstvo vnútra. K realizácii rozšírenia ulice a k plnohodnotnému otvoreniu vnútorného mestského okruhu však nedošlo.

8 Palóczy, Anton: Die neuen Baulinien am Batthyány-Quai. Pressburger Zeitung, 146, 30. 12. 1909, č. 359, s. 1 – 2.

9 Prof. Palóczy über die Stadtregulierung. Vortrag im Volkswirtschaftlichen Klub. Pressburger Zeitung, 145, 11. 12. 1908, č. 341, s. 2.

10 Prof. Palóczy über die Stadtregulierung. Vortrag im Volkswirtschaftlichen Klub. Pressburger Zeitung, 145, 15. 12. 1908, č. 345, s. 2.



Priebeh vnútorného a vonkajšieho mestského okruhu podľa návrhu V. Bernárdta (1905),
 technického oddelenia mesta (1906) a A. Palóczyho (1917)



Niekdajšie Trhové námestie, ktoré vzniklo po zasypaní východnej časti priekopy mestského opevnenia, okolo roku 1909
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Dnešné Hviezdoslavovo námestie, ktoré vzniklo po zasypaní južnej časti priekopy mestského opevnenia, okolo roku 1900
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy

Takmer veľkomestský okruh

Po vzniku Československa sa nová reprezentácia mesta, architekti aj osadenstvo regulačnej komisie stavali kriticky k územnoplánovacím dokumentom predchádzajúceho obdobia. Otázka mestského okruhu však ostávala stále aktuálna. Architekt Jiří Grossmann považoval existujúce „hlavné uličné tepny na obvode“ historického centra za jeho významné dopravné odľahčenie.¹¹ V štúdiu regulácie Veľkej Bratislavy, ktorú architekti Alois Balán a Jiří Grossmann pripravili v rokoch 1920 až 1924, uvažovali so zachovaním vnútorného okruhu v stope opevnenia, aj keď konštatovali, že „okruh tento nemá však provozně téměř významu, jelikož komunikačně živé jest jen protáhlé náměstí Republiky“.¹² Z náčrtu regulácie, ktorý publikovali v roku 1926, je však zrejmé, že s vnútorným okruhom pracovali. Navrhli zásadné rozšírenie Židovskej ulice aj nábrežnej komunikácie, pričom na nábreží a na Štúrovej navrhovali výsadbu stromoradií.¹³

Medzinárodná súťaž na regulačný plán mesta vypísaná v roku 1929 otázku vnútorného okruhu nijak zvlášť netematizovala. Okruh sa nespomínal v podmienkach súťaže a ocenené súťažné návrhy ponechávali zástavbu aj uličnú sieť v historickom centre mesta bezo zmeny. Nanajvýš komentovali existujúci nejednoznačný vnútorný okruh ako súčasť okružno-radiálneho dopravného systému mesta, ktorý ďalej rozvíjali a dopĺňali smerom na severovýchod. Vnútorný okruh tak bol naďalej formovaný prostredníctvom individuálneho riešenia problematických častí a nie ako celok.

¹¹ Grossmann, Jiří: Sanace starého města v Bratislavě. Časopis československých architektů, 22, 1923, č. 9 - 12, s. 219.

¹² Grossmann, Jiří - Balán, Alois: Regulační studie velké Bratislavy. Časopis československých architektů, 25, 1926, č. 1, s. 47.

¹³ Tamže, s. 41.

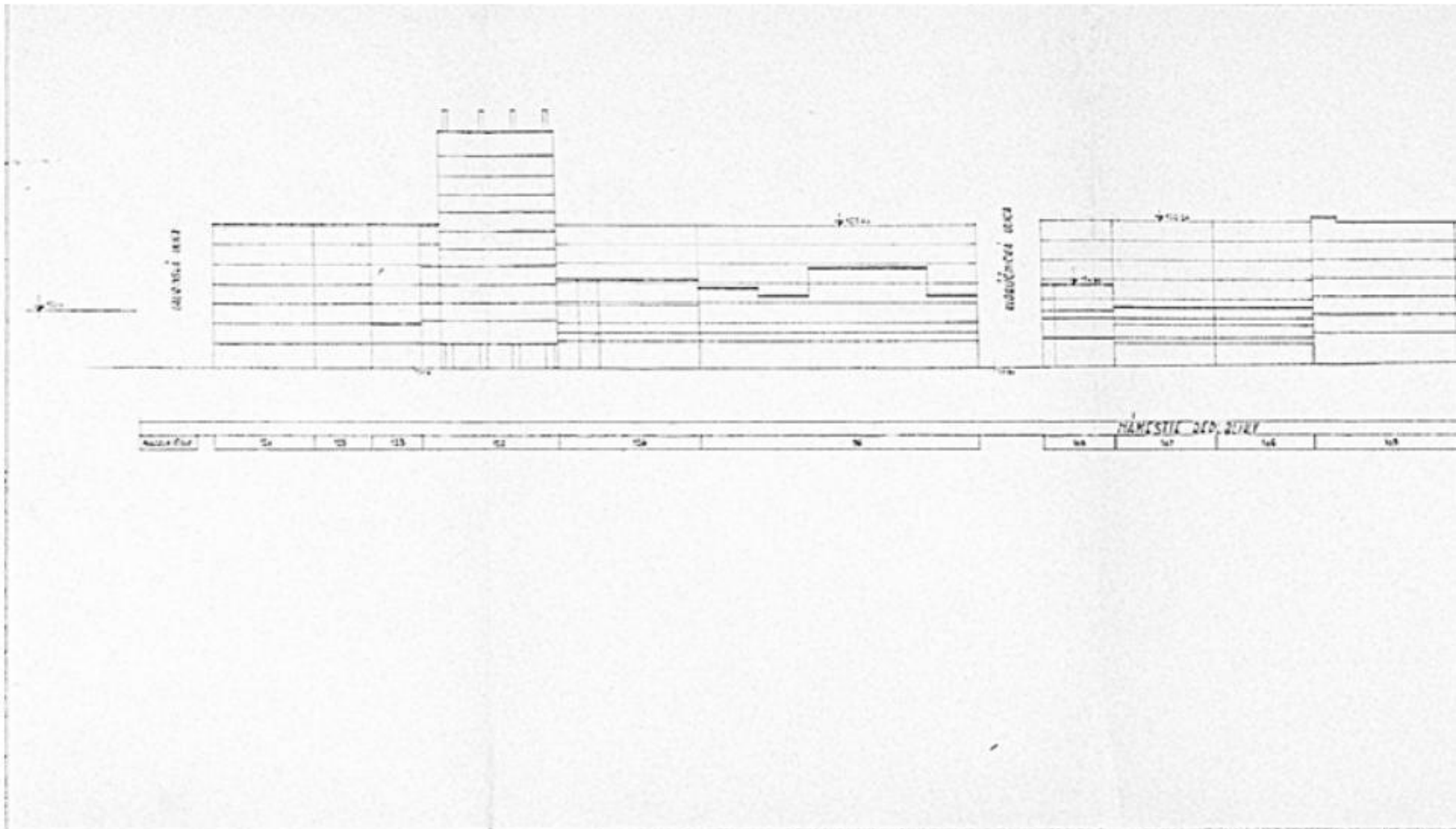
Napriek tomu, že dopravná situácia v okolí Michalskej brány a Hurbanovho námestia, ktorú Antal Palóczy už v roku 1909 označil za neuralgický bod mesta, aj v okolí Židovskej sa stále zhoršovala, mesto prišlo k jej riešeniu až na prelome dvadsiatych a tridsiatych rokov minulého storočia, prakticky paralelne s vypísaním súťaže na regulačný plán mesta. K vypísaniu súťaže na riešenie okolia Michalskej brány v roku 1930 prispela aj skutočnosť, že spoločnosť Baťa plánovala na rohu Michalskej a Hurbanovho námestia realizovať nový obchodný dom.¹⁴ Baťa dokázal výborne vycítiť potenciál mestského okruhu a jeho mnohorakých tokov. Súťaž priniesla rad podnetov, ktoré však ostali len na papieri a Baťa svoju investíciu realizoval bez ohľadu na ne (Dom služby Baťa, Hurbanovo námestie 6, Vladimír Karfík, 1930). Takmer súčasne s výstavbou Baťovho Domu služby vznikala na opačnom konci námestia ďalšia významná stavba, Mestská sporiteľňa (Námestie SNP 18, Juraj Tvarožek, 1931). Obe tieto z architektonického hľadiska odvážne investície posilnili už existujúci tok verejných služieb na území námestia a súčasne aj reprezentačný rázestskej okružnej triedy. Nové typológie a architektonické formy, ktoré priniesli, ovplyvňovali formu výstavby na tomto území celé nasledujúce desaťročie.

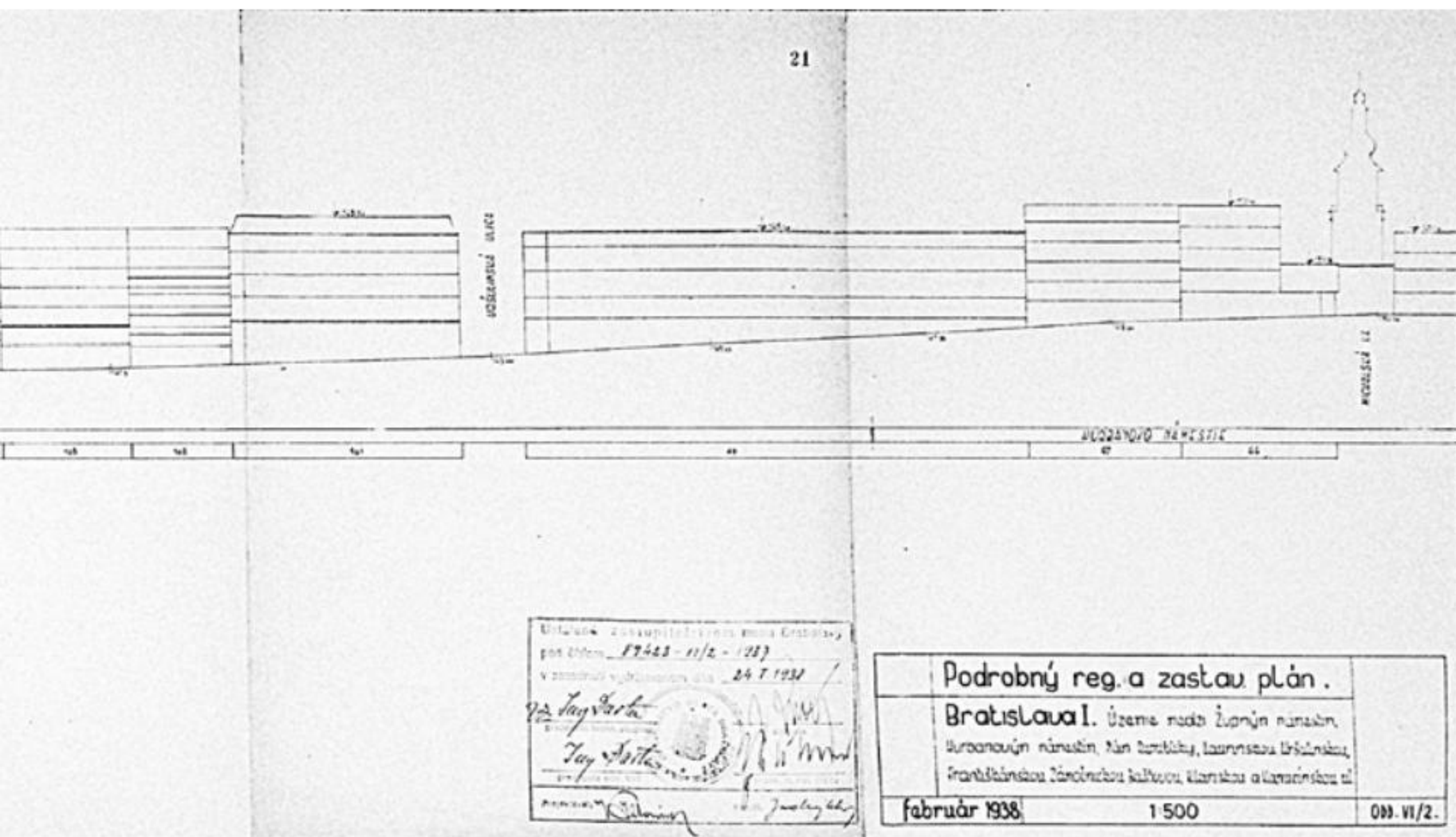
Postavenie dnešného Námestia SNP v kontexte mesta si investori dobre uvedomovali a v priebehu tridsiatych rokov sem smerovali investície spojené s verejnými službami všetky významnejšie korporácie. Spomeňme aspoň Mäsopriemysel Rudolfa Manderlu, obchodnú sieť Brouk a Babka či Zväz roľníckych vzájomných pokladníc. Na prílev investícií spojený so spontánnym stavebným rastom v prvej polovici tridsiatych rokov 20. storočia reagovala

¹⁴ Porubská, Bronislava: Regulácia mesta Bratislavy v medzivojnovom období. Monument revue, 2, 2013, č. 2, s. 32 - 37.

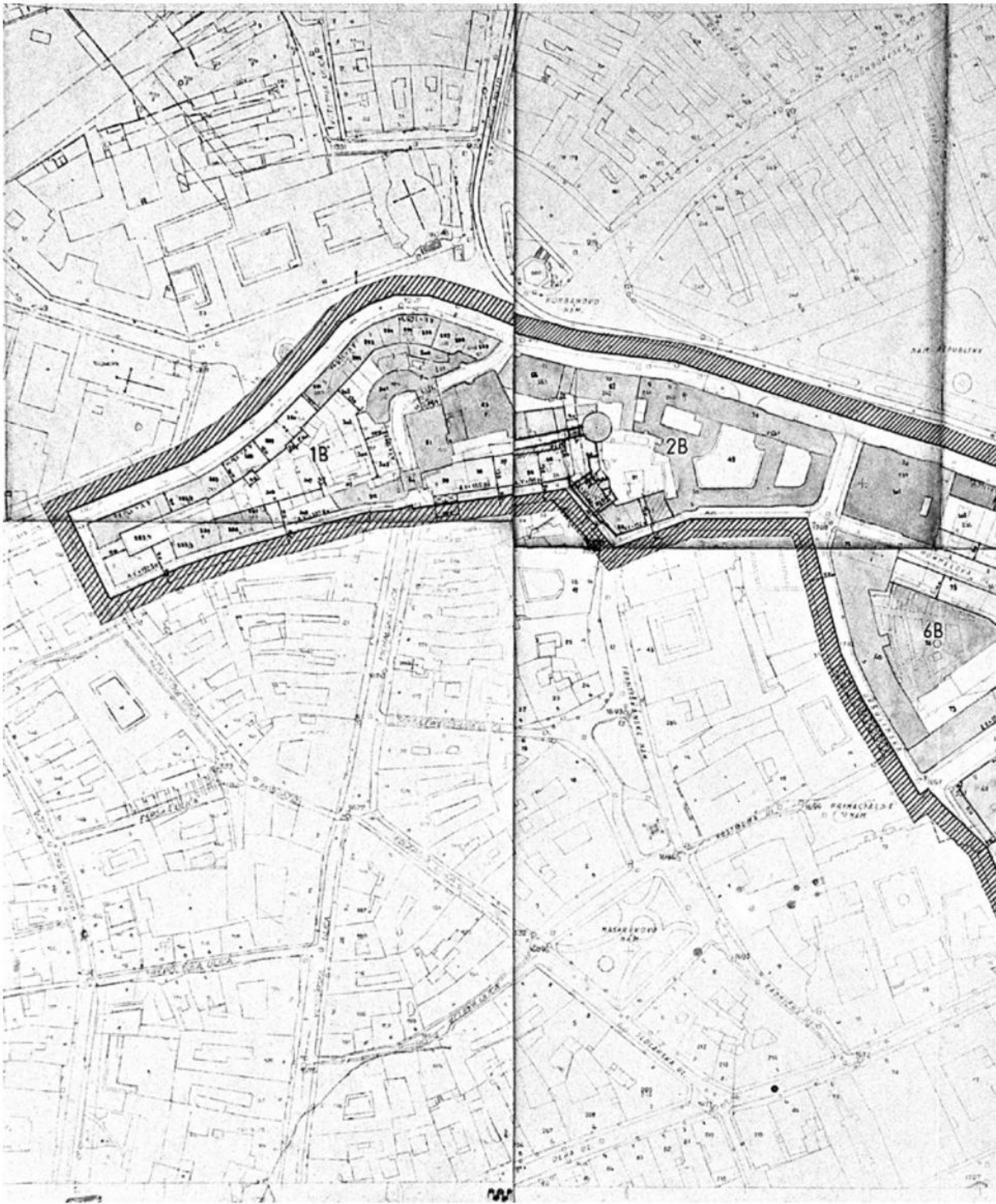


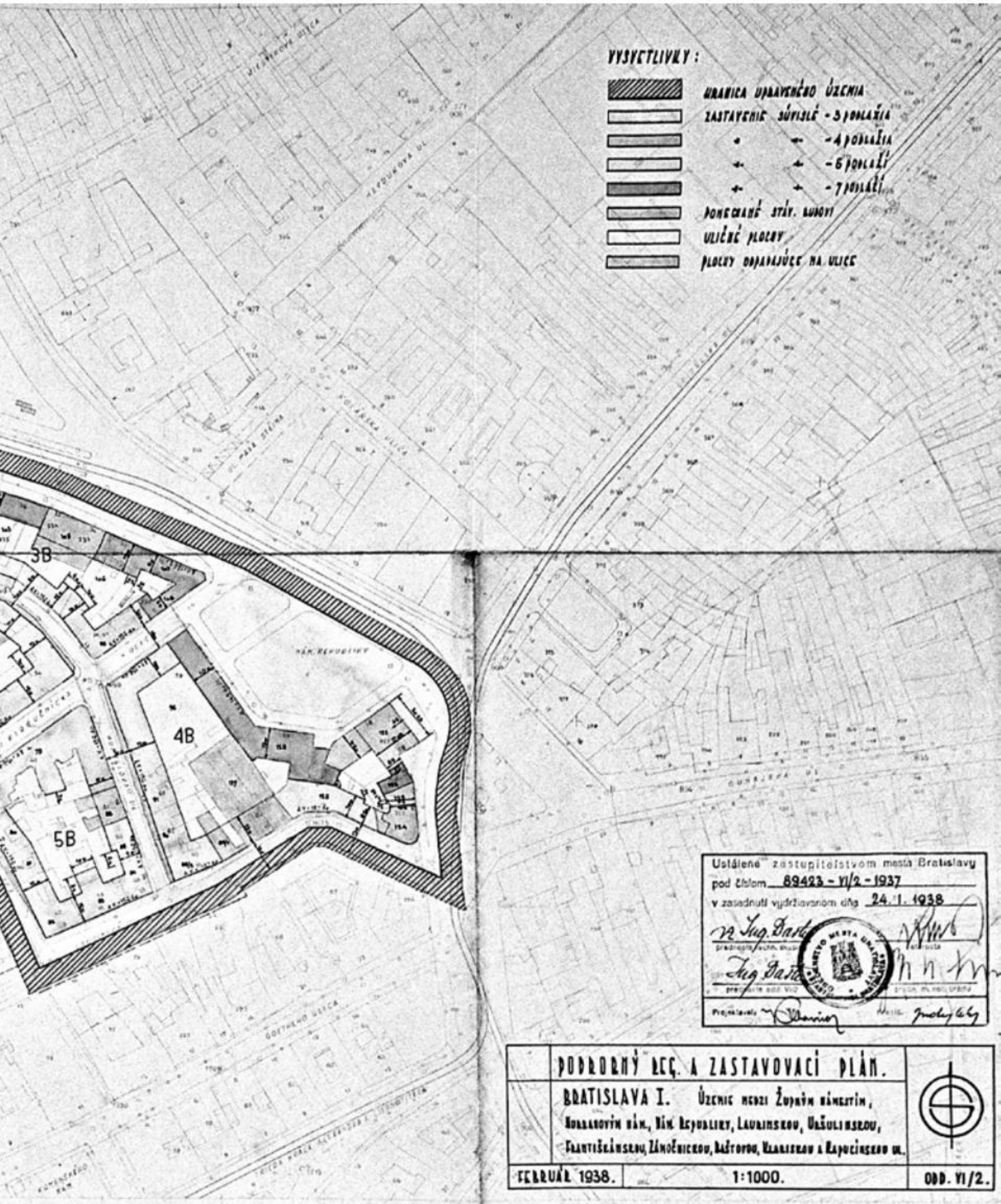
Generálny plán regulačný a železničné riešenie na území Bratislavy a okolitých obcí, najvyššie ocenený súťažný návrh,
Alois Dryák, Juraj Tvarožek, Karel Chlumecký, 1928, detail plánu
Zdroj: Časopis československých architektů, 1929




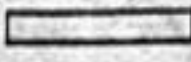
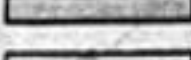
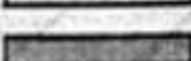
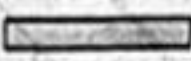
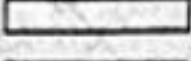
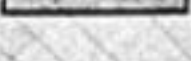



Regulačná a zastavovacia úprava územia v okolí dnešného Námestia SNP, 1938
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy






ΥΣΦΕΤΛΙΝΚΥ :

-  **ΥΡΑΝΙΚΑ ΟΡΘΟΤΕΧΝΟ ΟΥΖΕΝΙΑ**
-  **ΖΑΣΤΑΥΣΗΣ ΣΥΡΙΣΛΕ - ΣΥΡΟΛΑΧΙΑ**
-  **- 4 ΡΟΔΑΧΙΑ**
-  **- 6 ΡΟΔΑΧΙΑ**
-  **- 7 ΡΟΔΑΧΙΑ**
-  **ΔΟΝΕΧΑΝΕ ΣΤΑΥ. ΚΑΥΟΥ**
-  **ΟΥΛΙΕΣ ΠΛΟΧΥ**
-  **ΠΛΟΧΥ ΟΡΘΟΤΕΧΝΟ ΠΑ ΟΥΛΙΕΣ**

Ustáleno zastupiteľstvom mesta Bratislavy
 pod číslom 89423 - VI/2 - 1937
 v zasadnutí výborovnom dňa 24.1.1938
Ing. Darto (predsedu výboru)
Ing. Darto (predsedu výboru)
Blahoslav (zástupca)
Janek (zástupca)

ΠΟΡΡΟΡΝΥ ΡΕΓ. Α ΖΑΣΤΑΥΝΑΚΙ ΠΛΑΝ. ΒΡΑΤΙΣΛΑΒΑ Ι. ΟΥΖΕΝΙΟ ΝΕΔΖΙ ΖΟΥΡΝΗ ΝΑΜΕΣΤΙΝ, ΚΑΡΑΚΟΠΗ ΝΑΜ, ΝΑΚ ΒΑΥΟΛΙΕΥ, ΛΑΟΥΡΙΝΣΚΟΥ, ΟΥΔΟΥΡΙΝΣΚΟΥ, ΦΑΝΤΙΔΕΛΙΝΣΚΟΥ, ΖΑΝΟΖΝΙΚΟΚΟΥ, ΒΑΞΤΟΡΟΥ, ΚΛΑΡΙΝΣΚΟΥ Α ΒΑΡΟΚΙΝΣΚΟΥ ΟΥ.			
ΓΕΒΡΟΥΑΝ 1938.	1:1000.	ΟΘΘ. VI/2.	

Regulačná a zastavovacia úprava územia v okolí dnešného Námestia SNP, 1938
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Dom služby Baťa, Hurbanovo námestie 6, V. Karfík, 1930
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Pohľad na južnú časť dnešného Námestia SNP, okolo roku 1936
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Dolná časť dnešného Námestia SNP, okolo roku 1936,
v popredí Obchodný a obytný dom Manderla (Ch. Ludwig, A. Danielis, E. Spitzre, 1935)
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Južná hrana dnešného Námestia SNP s novostavbami Mestskej sporiteľne (J. Tvaržek, 1931)
a Obytný a obchodný dom Luxor (J. Víšek, 1930)
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy

Regulačná komisia mesta návrhom regulácie výstavby územia v okolí vtedajšieho Námestia republiky. Rozhodujúca pritom nebola len snaha sformovať „novú obchodnú štvrť“,¹⁵ ale aj zachovanie aspoň časti pôvodnej parcelácie a veľkorysých komunikačných priestorov. Výškovú hladinu južnej hrany Námestia republiky stanovili na šesť plus jedno ustúpené podlažie, čím sa mala vyrovnáť s už existujúcimi novostavbami, súčasne však mali ostať nezastavané vnútorné dvory a neumožňovalo sa ani spájanie parciel. V úseku Hurbanovho námestia a Kapucínskej sa výškový limit ohraničil piatimi podlažiami a regulácia tiež požadovala zachovanie parcelácie a nezastavaných plôch dvorov.¹⁶ V zmysle týchto pravidiel prebiehala výstavba aj organizácia pohybu v tejto časti okruhu až do polovice 20. storočia.

Reguláciou a stavebným rozvojom severnej, východnej a južnej časti sa priebeh vnútorného mestského okruhu v medzivojnovom období stabilizoval. Nevyriešenou však stále ostávala jeho západná časť v línii Židovskej ulice. Aj tu sa prejavovalo napätie vyplývajúce z konfliktu medzi len nedávno inštitucionalizovanou ochranou historických pamiatok a rastúcimi nárokmi na dopravu. Štátny referát na ochranu pamiatok inicioval na začiatku roku 1931 prípravu regulačnej a zastavovacej úpravy okolia Dómu a Židovskej ulice. Regulačný poradný „sbor“ mesta v tejto súvislosti poveril regulačné a „silničné“ oddelenie vypracovaním základného rámca budúcej regulácie v podobe regulačných čiar a nivelety

15 Gross, A.[Kamil]: Obchodné mestské štvrte - Obchodný dom Bohuslav Brouk v Bratislave. Slovenský staviteľ, 6, 1936, č. 11, s. 325.

16 Predpisy regulačnej a zastavovacej úpravy v časti I. okresu medzi Župným námestím, Hurbanovým námestím, Námestím republiky, Laurinskou, Uršulínskou, Františkánskou, Zámočnickou, Baštovou, Klariskou a Kapucínskou ulicou. Schválené uznesením mestského zastupiteľstva 24. 1. 1938. Archív hl. mesta Bratislavy, ÚHA, krabica č. 841.

vozovky Židovskej ulice. Paralelne v júni toho istého roku vypísal Pamiatkový úrad súťaž na úpravu okolia Dómu sv. Martina, v ktorej mali byť zohľadnené podmienky zo strany mesta. Tie boli až prekvapivo radikálne. Počítali s rozšírením ulice na 16 metrov v úseku od Dlhej ulice (dnes Panská) až po Suché Mýto a jej potenciálnym napojením na dnešné Hodžovo námestie. Ani najužšie časti ulice nemali mať šírku menšiu ako 10 metrov. Podmienky rátali aj s uzavretím priestoru pred západnou fasádou Dómu, do ktorého mala zo Židovskej viesť len pasáž pre peších.¹⁷ Súťaž na úpravu okolia Dómu nakoniec vypísali v lete 1931. Následne spracovalo regulačné oddelenie mesta návrh regulácie Židovskej ulice, ktorý mestské zastupiteľstvo schválilo 6. júna 1932 a krajinský výbor 29. mája 1933. Regulácia rátala v tomto mieste s výstavbou bytových, nájomných, obchodných či kancelárskych domov alebo iných verejných budov, čím sa mal potvrdiť význam okruhu ako polyfunkčného mestského priestoru. Tomu zodpovedalo nielen funkčné určenie ale aj dimenzie novej Židovskej ulice. Východná hrana ulice sa mala od severovýchodného nárožia synagógy až po Dóm rozšíriť o 4 metre. V nasledujúcom úseku od Dómu až po Kapucínsku ulicu sa priama línia regulačnej čiary posúvala v intervale od 5 až po 6,8 metra. V prípade západnej hrany ulice išlo o podobne radikálny posun regulačnej čiary najmä v okolí Zámočkových schodov a Medzierky (6 m), v časti medzi Zámočkými schodmi a Petöffiho (dnes Beblavého) dokonca o 16 metrov a v úseku medzi Mikulášskou a Kapucínskou maximálne o 4 metre. Zaujímavé je, že ako chránené pamiatky identifikoval návrh len tri objekty, Dóm sv. Martina, Dom u dobrého pastiera (Mikulášska 1) a tzv. Modrý dom (Beblavého 1). Výšku zástavby na Židovskej stanovoval návrh na 17 metrov a v okolí Dómu nemala zástavba presiahnuť

17 Zápis 698-71965/stav. II. 1932 od Zastupiteľského sboru mesta Bratislavy. AMB, Židovská, krabica č. 836.

kótu 30,8 metra. Navrhovaný profil ulice pritom zahŕňal vozovku stúpajúcu od Rybného námestia ku Kapucínskej ulici lemovanú po oboch stranách chodníkmi pre peších, pričom v rámci chodníka na západnom okraji cesty, na vyústení Mikulášskej a Beblavého, boli integrované schodiskové ramená na prekonanie výškového rozdielu. V zmysle tejto regulácie sa realizovala výstavba radu domov na rohu Židovskej a dnešnej Skalnej (Edlov dvor, Josef Nowotny, 1930; Bytový dom, Skalná 1, Christian Ludwig, 1935, Bytové domy, Židovská 17 a Židovská 19, Christian Ludwig, 1935).

Paralelne s reguláciou Židovskej v úseku medzi Dómom a Kapucínskou ulicou pracovalo regulačné oddelenie aj na návrhu jej pokračovania smerom na Hodžovo námestie. Nová, 16 metrov široká, ulica mala vzniknúť rozšírením vtedajšej Kôlcseyho (dnes Pilárikova) a prerazením jej pokračovania križom cez blok medzi Konventnou, Veternou a Župným námestím, a následným spojením s najvýchodnejšou časťou Konventnej vo vyústení na Hodžovo námestie. Túto regulačnú úpravu schválilo mestské zastupiteľstvo v auguste 1932 a následne v novembri 1932 aj Krajský výbor v Bratislave.¹⁸

Aj keď k zásadnej prestavbe Židovskej a jej okolia nedošlo, v zmysle nových regulačných úprav realizovali viacero novostavieb. Spomeňme aspoň bytový dom na Konventnej (Konventná 17, J. Konrad, 1930) a dvojicu bytových domov na Suchom mýte (Suché mýto 2, 4, D. Qastler, 1936 – 1937). Celkový zámer dokončenia západnej časti vnútorného okruhu sa však v tom čase realizovať nepodarilo. Dôvodom boli opäť financie a chýbajúca legislatíva. V dôsledku absencie asanačného zákona, magistrát nebol schopný odkúpiť pozemky potrebné na

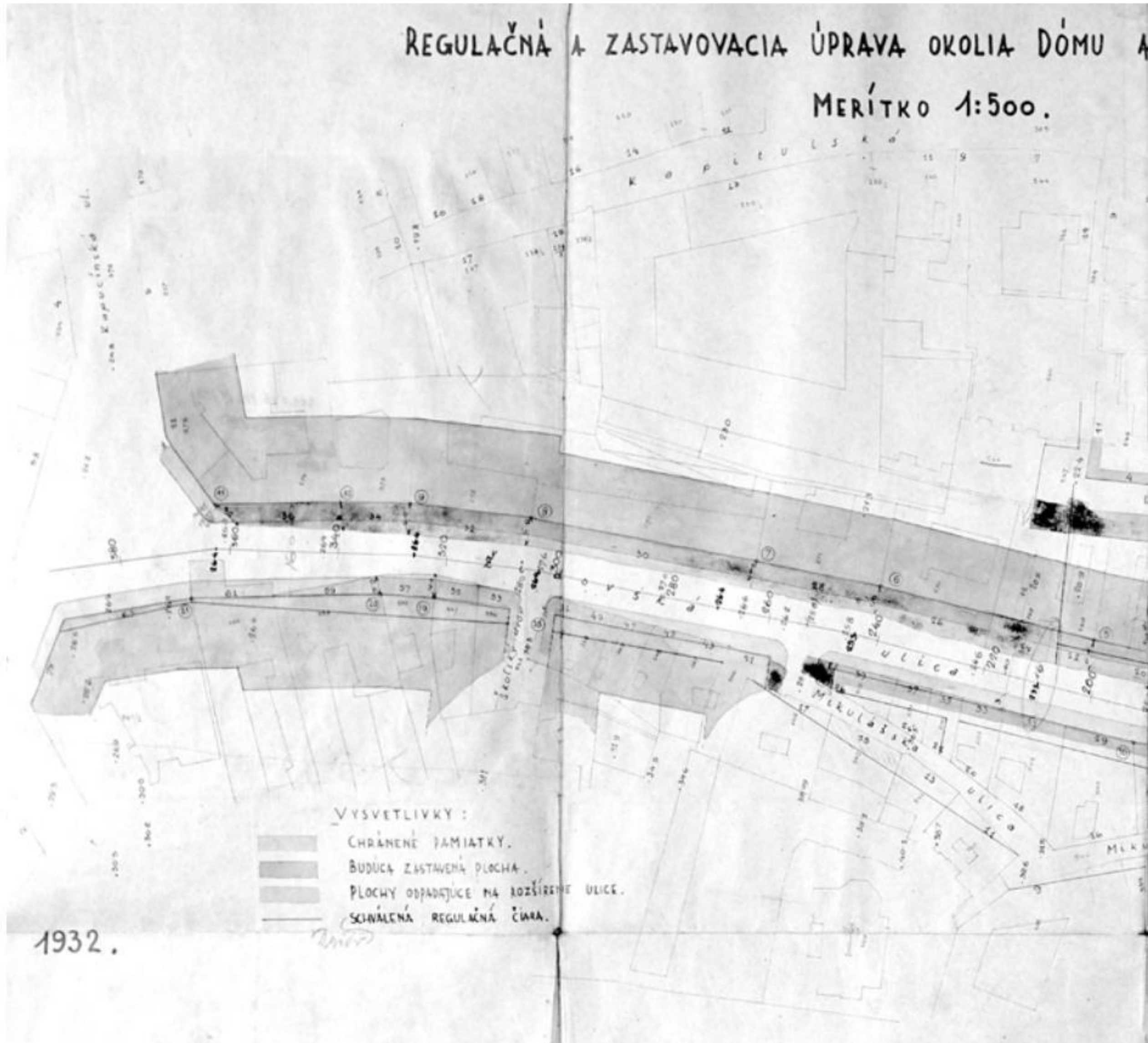
rozšírenie ulice. Pravdepodobne aj preto sa mestskí experti na dopravu postupne vzdávali idey vnútorného mestského okruhu. Táto téma nijak zvlášť nerezonovala ani v medzinárodnej súťaži na základný regulačný plán a železničné riešenie mesta Bratislavy v roku 1929. Väčšina súťažiacich riešila problém vnútorného okruhu presunom centra mesta, resp. vytvorením nového náprotivku existujúceho centra, smerom na východ na územie dnešného Amerického námestia, Námestia slobody alebo ešte ďalej. Dopravné analýzy z prvej polovice tridsiatych rokov minulého storočia pritom ukazujú, že vo vnútri mesta bolo dopravne najviac zaťažené Námestie republiky, dnešné Hviezdoslavovo námestie a Štúrova ulica. Aby sa zabezpečila plynulosť dopravy na nedokončenom okruhu, situáciu navrhovali riešiť formou križovatky kruhového tvaru v dolnej časti Námestia republiky, ktorú nakoniec aj realizovali.¹⁹ Kolíziu peších s automobilovou dopravou na Hviezdoslavovom námestí riešili jej obmedzením, čím sa zase posilnil dopravný tok na dunajskom nábreží.²⁰

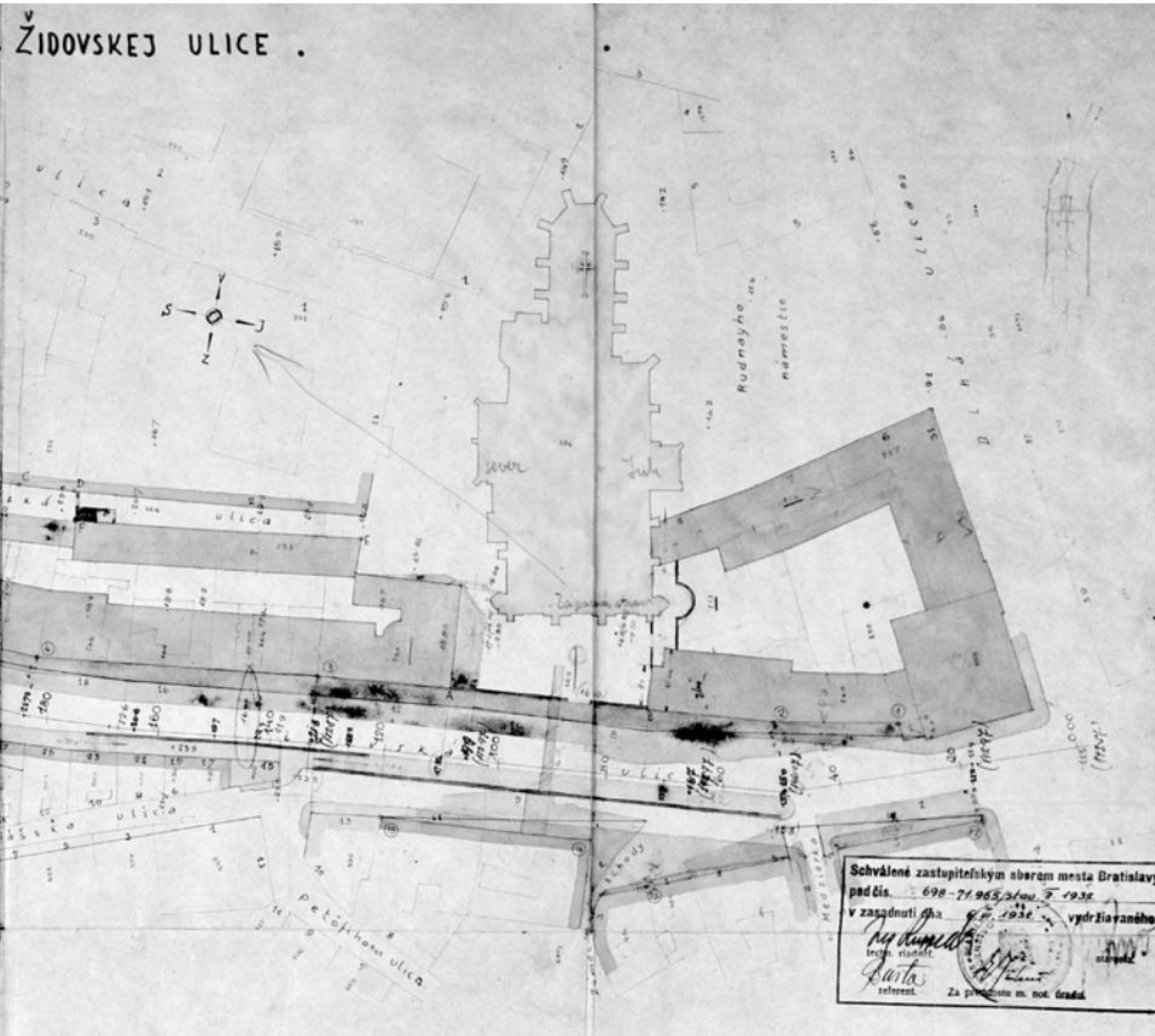
18 Regulačná a zastavovacia úprava novoprojektovanej ulice medzi ulicou Kozioú a Konventnou na Suché Mýto a príslušných blokov medzi ul. Kozioú, Panenskou, Župným námestím a Suchým mýtom. AMB, Kozia-Panenská-Konventná-Veterná-Lycejná, krabica č. 839.

19 Molinek, Robert: Komunikačné otázky mesta Bratislavy. Slovenský staviteľ, roč. 6, 1936, s. 304.

20 Tamže, s. 304 – 305.

REGULAČNÁ A ZASTAVOVACIA ÚPRAVA OKOLIA DÓMU A MERÍTKO 1:500.

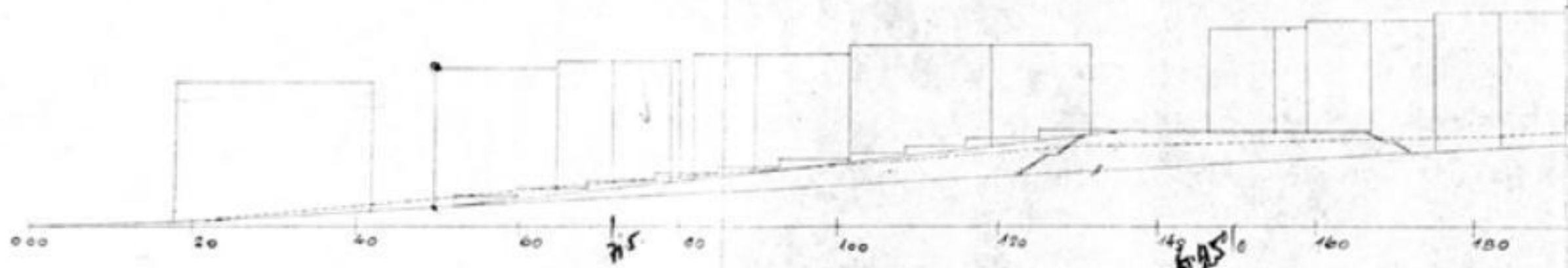
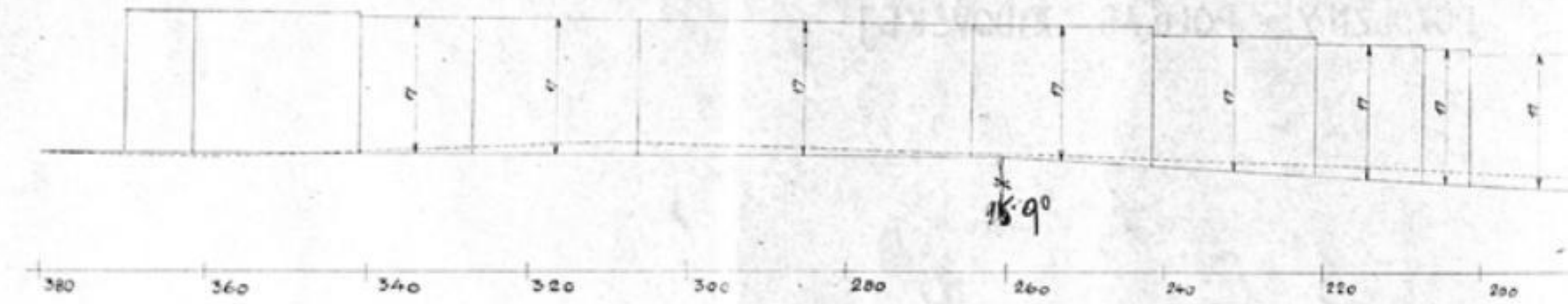




Regulácia Židovskej ulice, 1932
 Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy

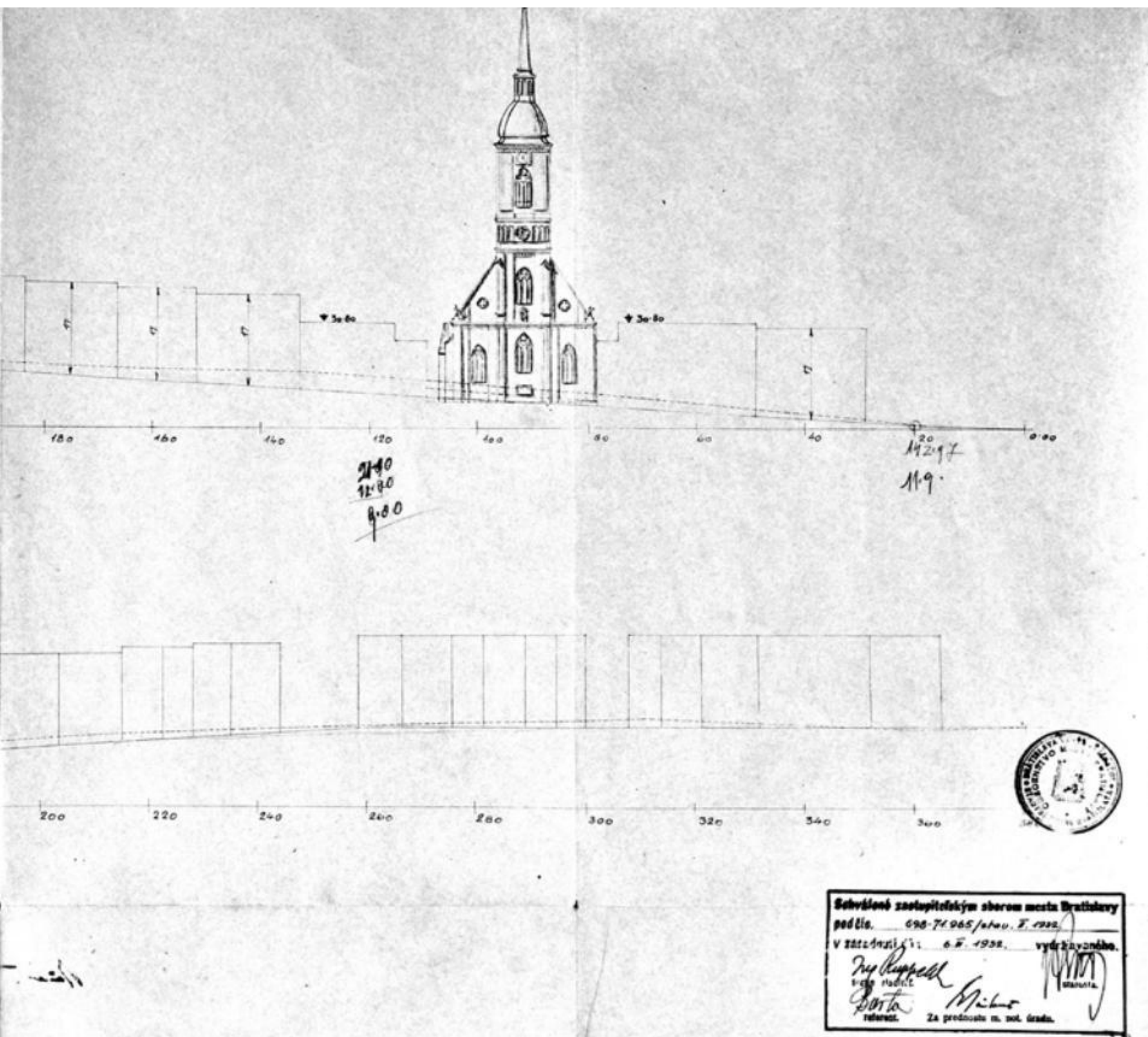
POZDLŽNÝ PROFIL ŽIDOVSKÉJ ULICE,

PRÍLOHA KU ČÍSLU



$15 \cdot 240 \rightarrow 625'$
 $\frac{60}{120}$

MEK. 1=500.



Regulácia Židovskej ulice, 1932
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Pohľad na Židovskú ulicu z veže Dómu sv. Martina, okolo roku 1900
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Letecký pohľad na južný úsek Židovskej ulice a Rybné námestie, okolo roku 1900
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy

Dopravný tok ako determinant

Regulačná úprava rozšírenia Židovskej ulice a jej predĺženia až na Hodžovo námestie sa začala pomaly naplňať po skončení druhej svetovej vojny. Myšlienku reprezentačného vnútorného okruhu potvrdzovalo aj funkčné určenie novostavieb. Ako prvé realizovali Ústredné riaditeľstvo štátnych lesov (Staromestská 6, E. Kramár, Š. Lukačovič, 1947 – 1955). Trojkrídlivá budova rešpektovala novo regulovaný blok aj líniu novej ulice (vtedy ju nazývali Nová Konventná). Pôvodnou reguláciu určenú výšku zástavby 17 metrov, prekročila len o jeden meter. Podobne postupovala aj Mária Krukovská pri návrhu dvojice budov Prírodovedeckej fakulty, ktoré mali vyrásť na protiláhlej strane novej ulice, ako náprotivok riaditeľstva. Jedna z budov nadväzovala na pôvodnú historickú zástavbu pričom rešpektovala novú uličnú čiaru. Druhá budova ustúpením od novej uličnej čiary do vnútra bloku a vytvárala veľkorysé vstupné predpolie. Nová ulica mala mať ráz mestského bulváru so stromoradiím na oboch stranách vozovky. Nové sídlo fakulty začali stavať v roku 1959. K jeho dokončeniu však nedošlo. Stavbu odstránili v súvislosti s výstavbou Mosta SNP a radikálnym rozšírením novej ulice do podoby dnešnej Staromestskej.

Po druhej svetovej vojne sa koncepcia vnútorného mestského okruhu čoraz viac redukovala na dopravný koridor. Spočiatku išlo o využitie územia na stope pôvodného opevnenia. V návrhu plánu výstavby mesta, ktorý spracovala regulačná komisia pod vedením Kamila Grossa v roku 1949, viedol vnútorný okruh od Starého mosta po Štúrovej cez dnešné Námestie SNP, Hurbanovo námestie a Kapucínsku a pokračoval ďalej po Židovskej až k Dunaju a novému premosteniu a po nábřeží smeroval naspäť k ústiu Starého mosta na Šafárikovom námestí. Gross tak do veľkej miery nadviazal na predchádzajúce regulácie aj na úvahy Viktora

Bernárdta a Antala Palócziho o napojení okruhu na nové premostenie v predĺžení Židovskej ulice. Vnútorný okruh sa objavil aj v alternatívne plánu od Jána Svetlíka z roku 1954 a jeho priebeh bol rovnaký. S jedinou výnimkou, že Svetlík žiadne nové premostenie Dunaja nenavrhol. Podľa analýzy stavu dopravnej siete Bratislavy, ktorú zhotovili ako súčasť prípravy nového smerného plánu, pritom vnútorný okruh v dopravnom zmysle de facto neexistoval. Jeho úlohu plnil nový okruh na východ od historického jadra, čo prechádzal zo Šafárikovho námestia cez Štúrovu, Námestie SNP, Štefánikovu, Šancovú, Račianske mýto, Legionársku, Karadžičovu a Dostojevského rad naspäť na Šafárikovo námestie.

Významný brniansky architekt a urbanista Bohuslav Fuchs však v rovnakom čase zdôrazňoval význam vnútorného okruhu práve na obvode historického jadra. „Základným požadavkom účelnej kompozície dopravné komunikačného plánu vzhľadom k historickému mestu je vytvorenie okružného pásu kolem jadra“, konštatoval a dodal, že „toto riešenie potvrdzuje príklad Brna a Bratislavy“, kde síce okruh „dosud není úplně dokončen“, ale aj tak „zcela uchránil dnešní historické jádro“.²¹ Zmysel takeého vnútorného okruhu si uvedomoval aj bratislavský urbanista Milan Hladký. V návrhu smerného územného plánu z roku 1956, ktorý spracovali pod jeho vedením, sa vnútorný okruh opäť viedol v stope opevnenia a alternatívne sa napájal na Nový most v predĺžení Židovskej ulice a prechádzal po petržalskej strane rieky k Starému mostu. Do týchto dvoch mostov pritom ústil aj vonkajší okruh prechádzajúci z Kapucínskej cez Suché mýto na Štefánikovu, Šancovú, Vuka Karadžiča a na Dostojevského rad. „Vytvorenie okružnej

²¹ Fuchs, Bohuslav: Aspekty tvůrčího urbanisty na přestavbu památkových měst. In: Rekonstrukcia miest a ich historických jadier. SAV 1956, s. 81.

širokej triedy okolo centrálnej mestskej oblasti so zaústením radiálnych magistrál“ považovali koncom päťdesiatych rokov za dopravne najvhodnejšie riešenie.²² Jednotlivé časti okruhu pritom zároveň špecifikovali aj z hľadiska prevažujúceho typu tokov. Námestie SNP mal naďalej formovať tok verejných služieb, Šafárikovo, Rybné či Mierovo námestie mal, naopak, determinovať tok dopravy.²³ Práve táto kategorizácia spolu s funkčným členením mesta bola kľúčová aj pri spracovaní detailnejších návrhov zástavby, respektíve pri koncipovaní súťažných podmienok na riešenie týchto častí mesta.

Koncepcia okruhu rátala aj s rozsiahlym búraním existujúcej zástavby v okolí Židovskej a Rybného námestia, ale aj na území medzi Námestím SNP, Špitálskou, Rajskou a Dunajskou ulicou, kde sa uvažovalo o novej modernej zástavbe. Túto myšlienku prevzali aj nasledujúce smerné územné plány mesta schválené v roku 1966 a v roku 1976. Bratislavský ring tak determinovala nová škála tokov, posilnenie verejných služieb, vnútromestská doprava, prepojenie historického centra mesta s centrom nového satelitu na pravom brehu rieky, a s tým spojená realizácia „mesta na Dunaji“²⁴. To sa premietlo do zväčšenia perimetra okruhu, zmeny jeho priebehu aj formy. Okruh sa mal rovnomerne rozložiť nad riekou, pričom jeho severnú časť naďalej tvorila historická uličná sieť, zatiaľ čo jeho južná časť mala pozostávať z úseku novej mestskej triedy, ktorý začínal na vyústení Starého mosta na pravom brehu rieky, prechádzal zónou Centrum na území Petržalky v línii dnešnej rýchlostnej komunikácie

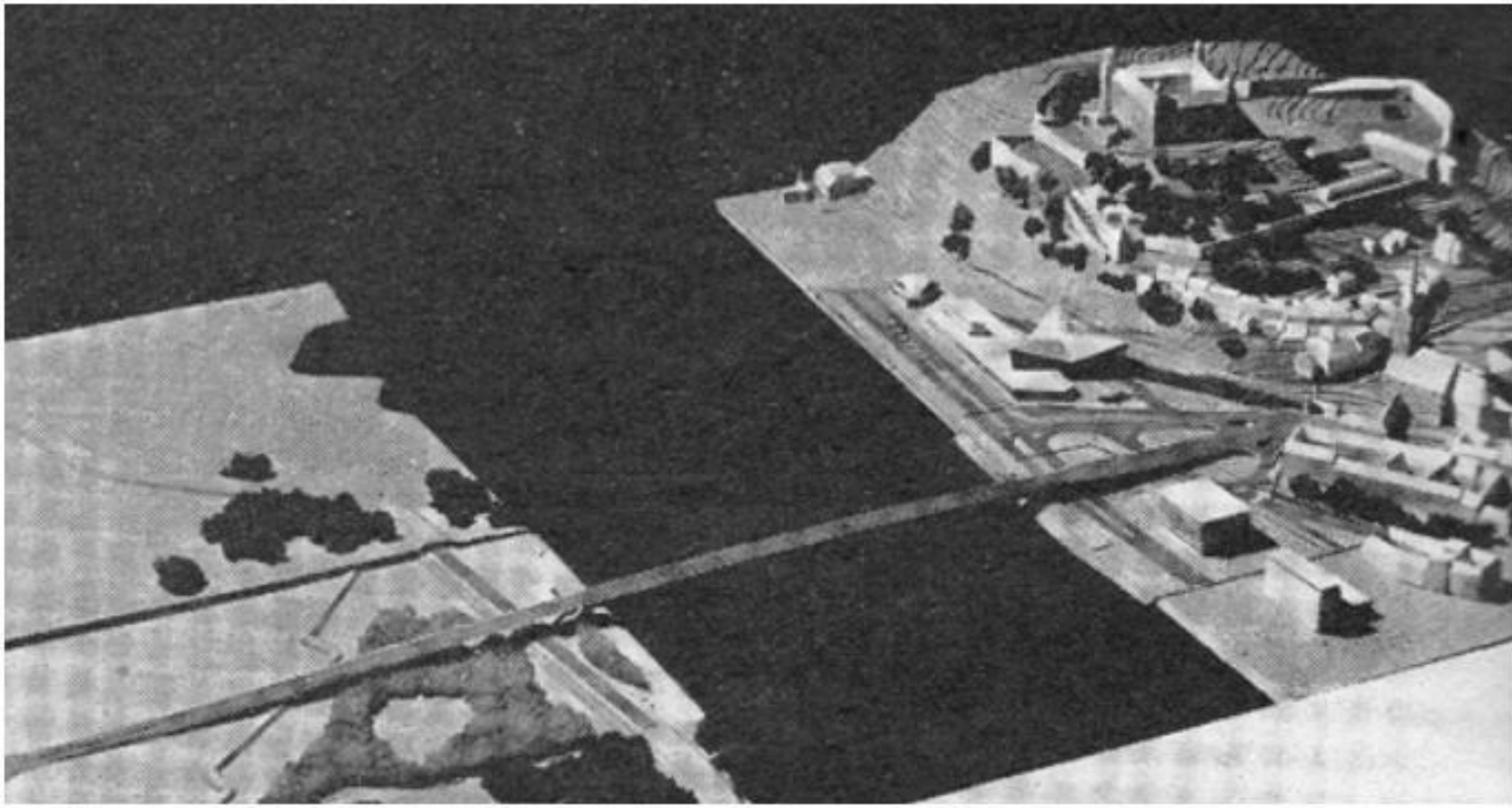
22 Alexy, Tibor: Súčasný smerný plán Bratislavy. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 27.

23 Šteller, Ján: Kompozičné zásady smerného plánu. Architektura ČSR, 17, 1958, č. 1, s. 29.

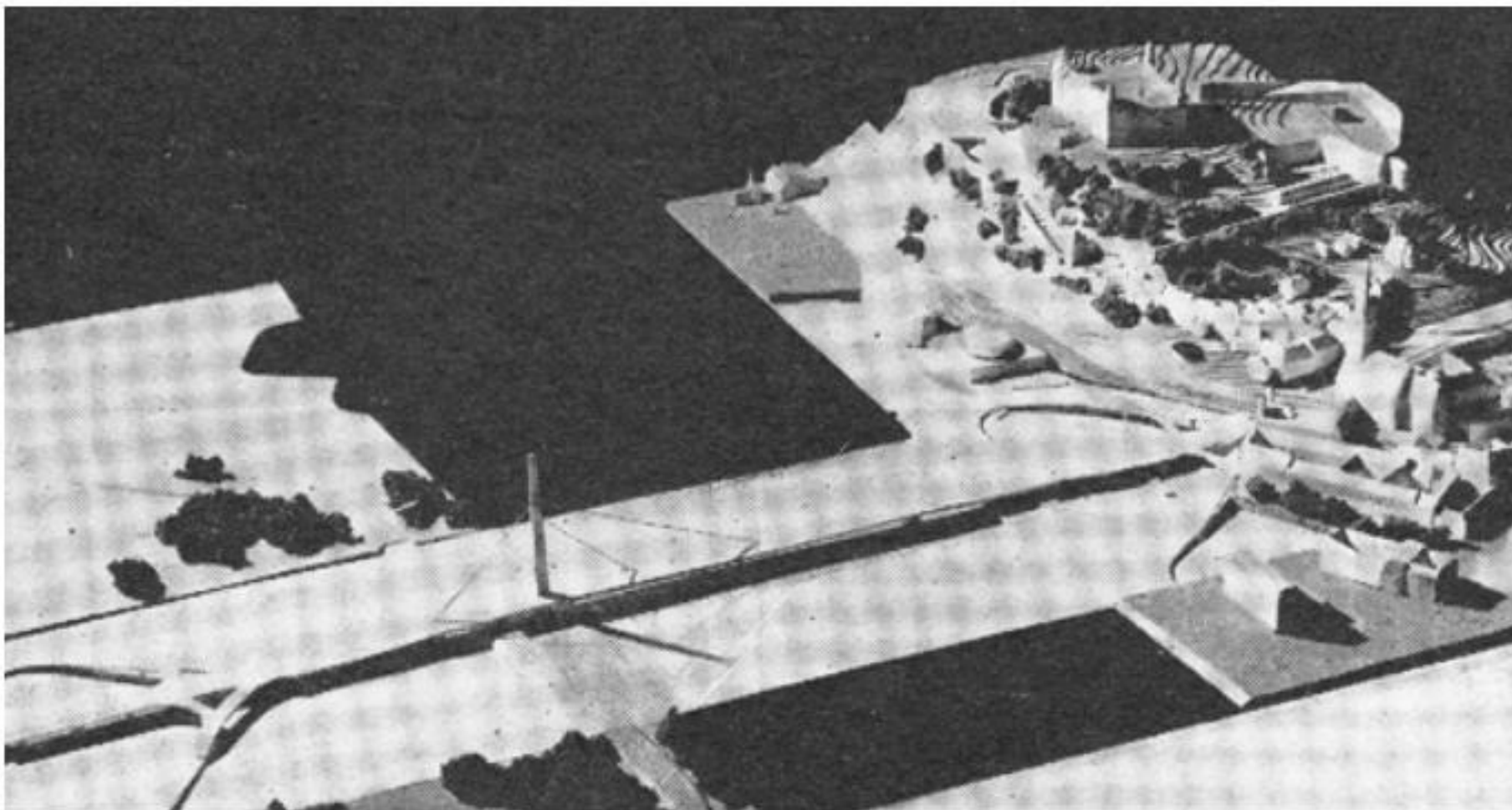
24 Beňuška, Milan: Od Priamiho plánu po súčasnosť. Projekt, 33, 1991, č. 7 – 8, s. 9.

a končil v napojení na nový most, ktorý bol plánovaný v rovnakej polohe, akú preň navrhol už Antal Palóczi v roku 1917.

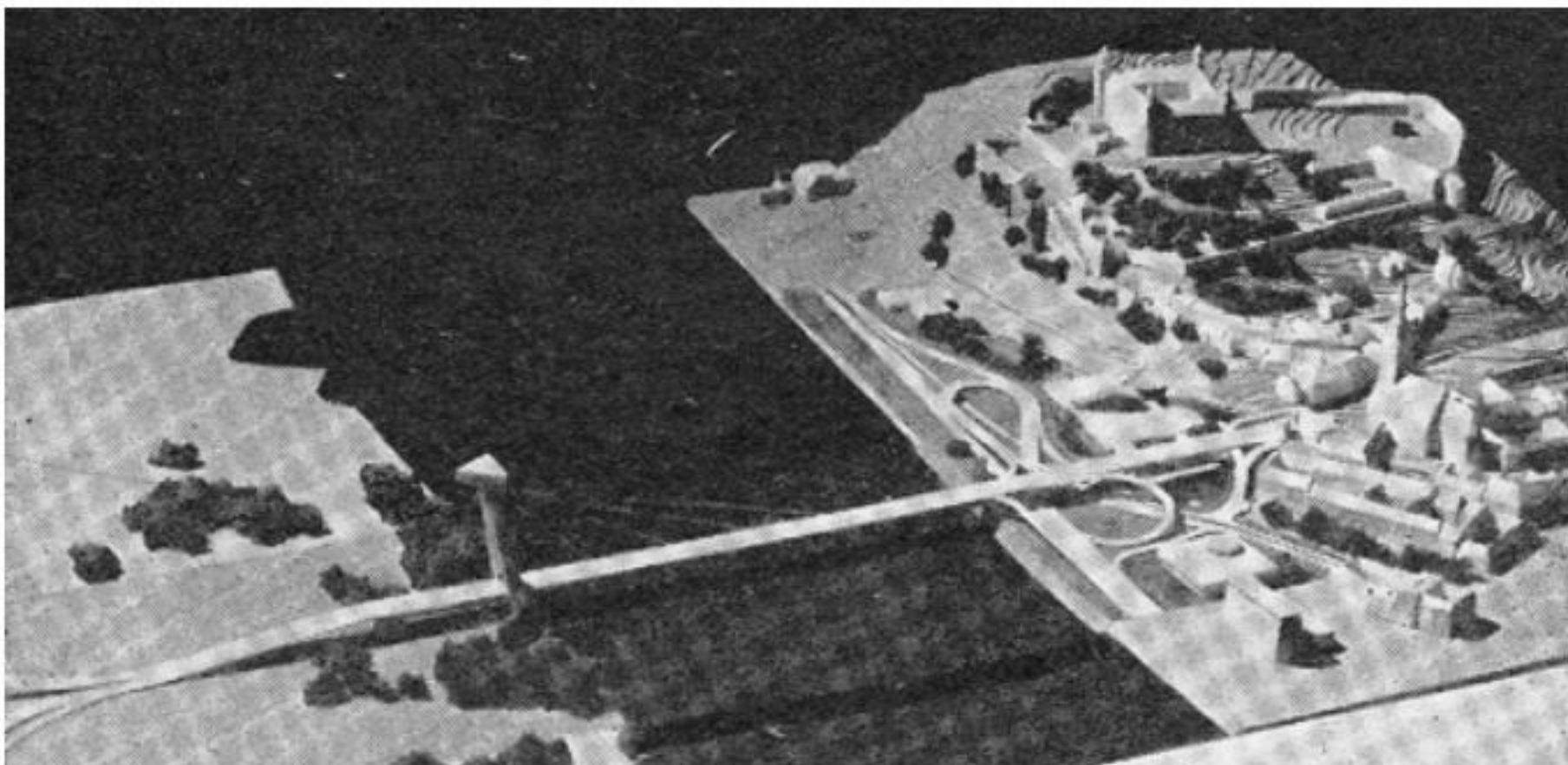
Skutočnosť, že výstavbu mosta ovplyvnila najmä požiadavka na zabezpečenie plynulého dopravného toku, ilustruje aj výber jeho riešenia. Nerealizoval sa víťazný súťažný návrh ocelobetónového mosta (P. Beňuška, Tomáš Braun, Ivan Hyža, R. Lamprecht), ale nad terénom výrazne vzopätý oceľový most, čo sa v súťaži umiestnil až na štvrtom mieste (J. Lacko, L. Kušnír, I. Slameň, A. Tesár, 1967 – 1972). Ten umožňoval rýchlejšiu montáž, ale veľkorysejšie napĺňal aj potreby dopravného toku, ktorý z vnútorného mestského okruhu smeroval na mestské radiály. V súvislosti s výstavbou mosta a jeho napojenia na dopravnú infraštruktúru mesta, kompletne odstránili zástavbu na východnom okraji Židovskej ulice. Komunikáciu rozšírili až po hradobný múr a do bezprostrednej blízkosti Dómu sv. Martina. Synagógu, ktorá v predchádzajúcej regulácii z tridsiatych rokov figurovala ako základný referenčný bod, zbúrali. K masívnemu odstráneniu zástavby došlo aj na západnej strane ulice, kde sa búranie dotklo najmä úseku na sever od Beblavého. Zásadne sa zmenila aj niveleta vozovky. Jej západnú časť ponechali v pôvodnom profile a nesie názov Židovská. Východnú časť prehĺbili a pomenovali Staromestská. Pôvodne desať metrov široká mestská ulica s trojmetrovými chodníkmi po každej strane sa zmenila na 25 metrov široký a v dvoch úrovniach vedený dopravný koridor. Pod túto radikálnu zmenu sa podpísal práve parameter dopravného toku, konkrétne požiadavka hlavného dopravného spojenia medzi ľavobrežným Starým mestom a jeho pravobrežným náprotivkom – Petržalkou. Podobu tejto časti nejednoznačného mestského okruhu tak rozhodujúcim spôsobom určili toky dopravy a sietí mestského rozvodu vody a energií zásobujúcich mesto na pravom brehu rieky. Po vybudovaní Staromestskej ulice a mimoúrovňovej križovatky na Hodžovom námestí



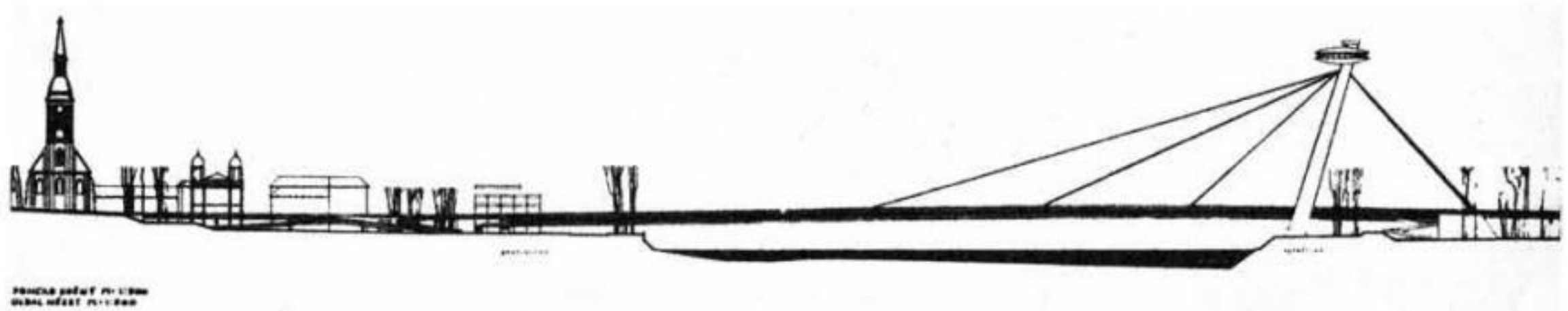
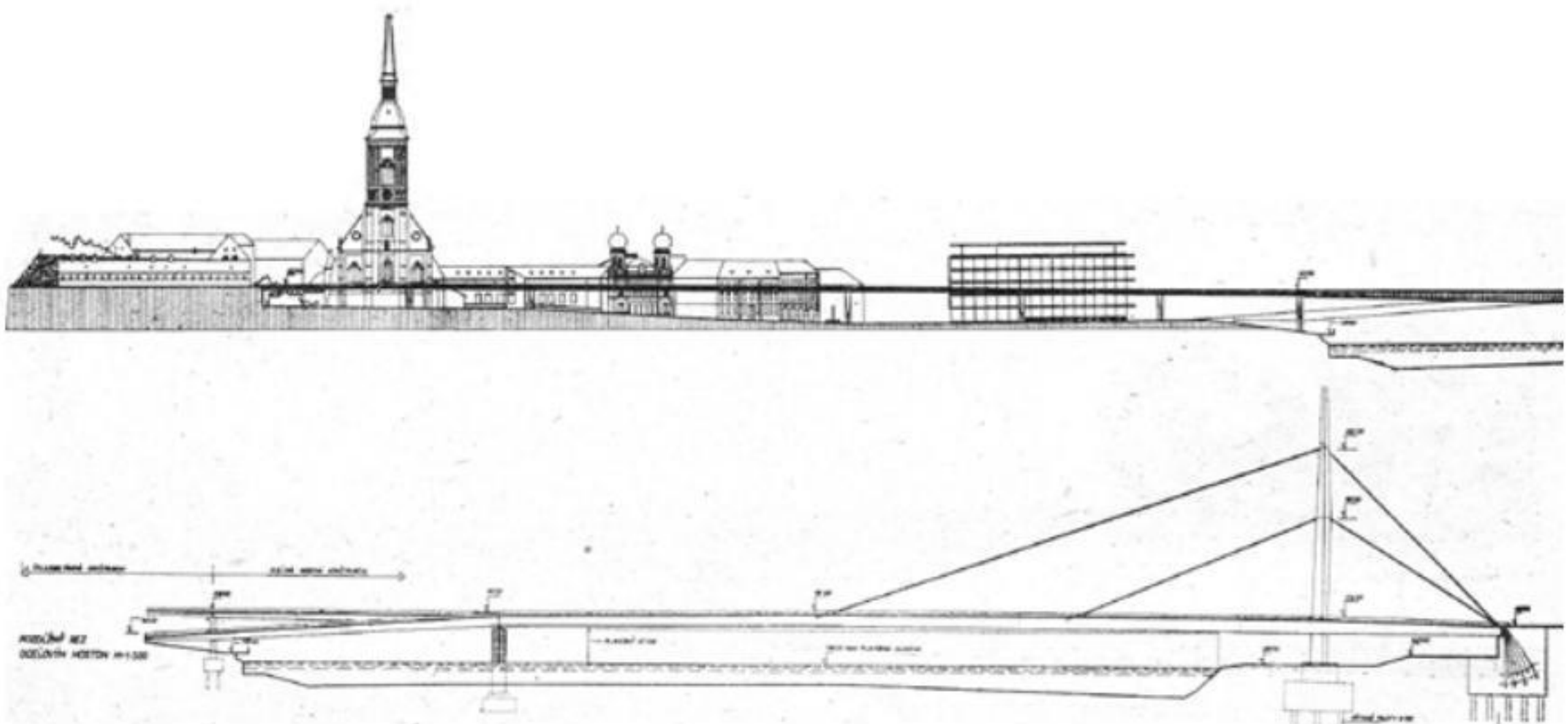
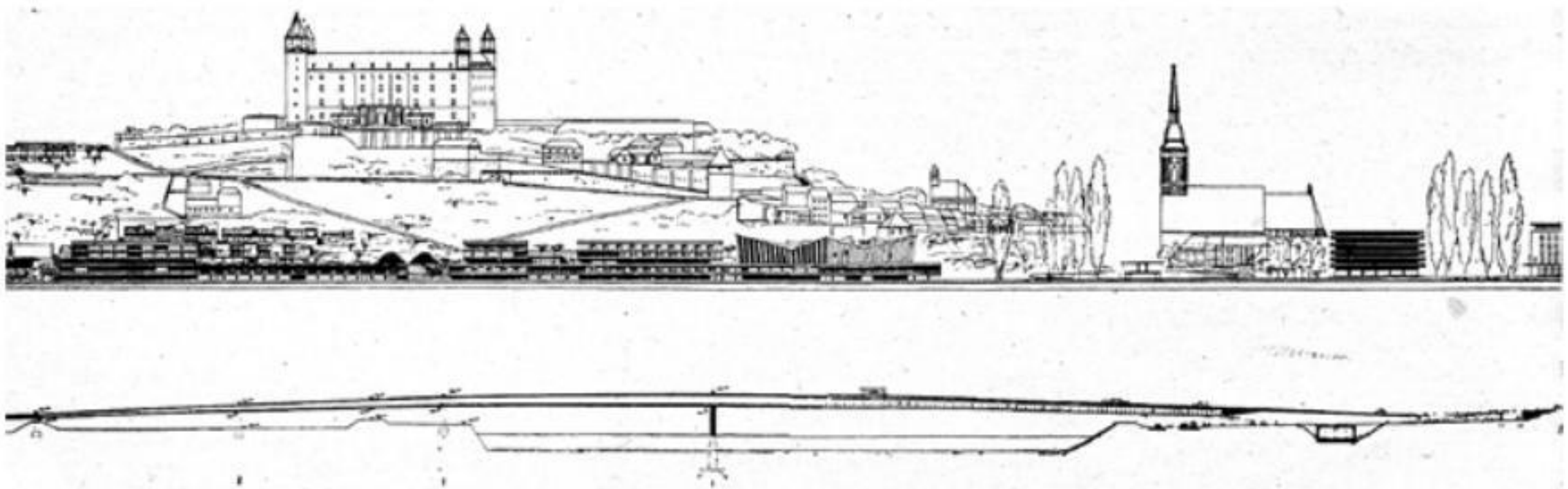
1.cena: M.Beňuška, T.Braun, I.Hyža, R.Lamprecht



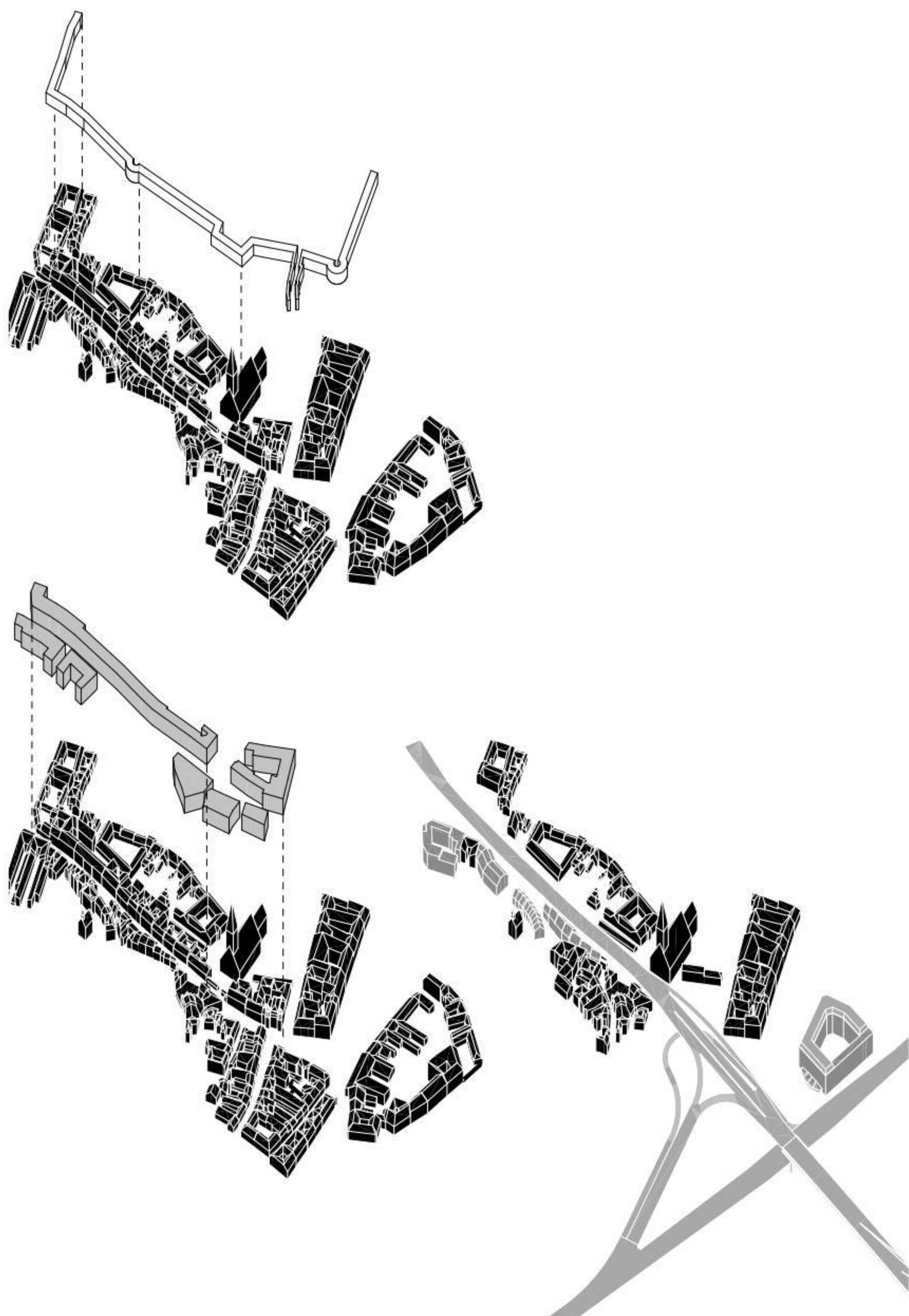
2.cena: J.Hejnic, V.Hess, I.Kňourek, J.Křížek



odmena: J. Lacko, L. Kušnír, I. Slameň, A. Tesár



Súťaž na ideové urbanisticko - architektonické a dopravné riešenie premostenia Dunaja v priestore Rybného námestia v Bratislave
Zdroj: Architektura ČSR, 1965



Vývoj mestskej štruktúry v okolí Židovskej ulice v 20. storočí



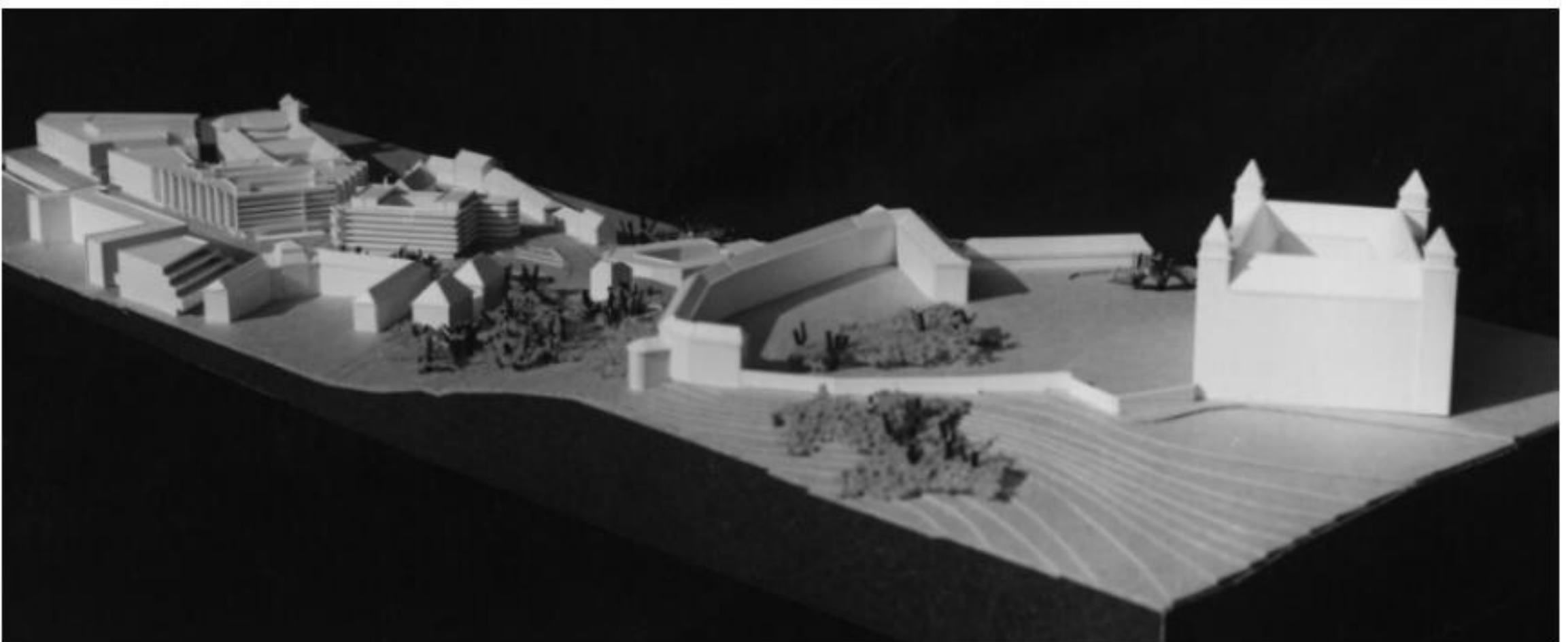
Pohľad na výstavbu Mosta SNP a jeho napojenia na vnútorný mestský okruh, okolo roku 1970
Zdroj: Múzeum mesta Bratislavy



Pohľad na severovýchodnú časť vnútorného mestského okruhu, okolo roku 1972
Zdroj: Archív Neubert

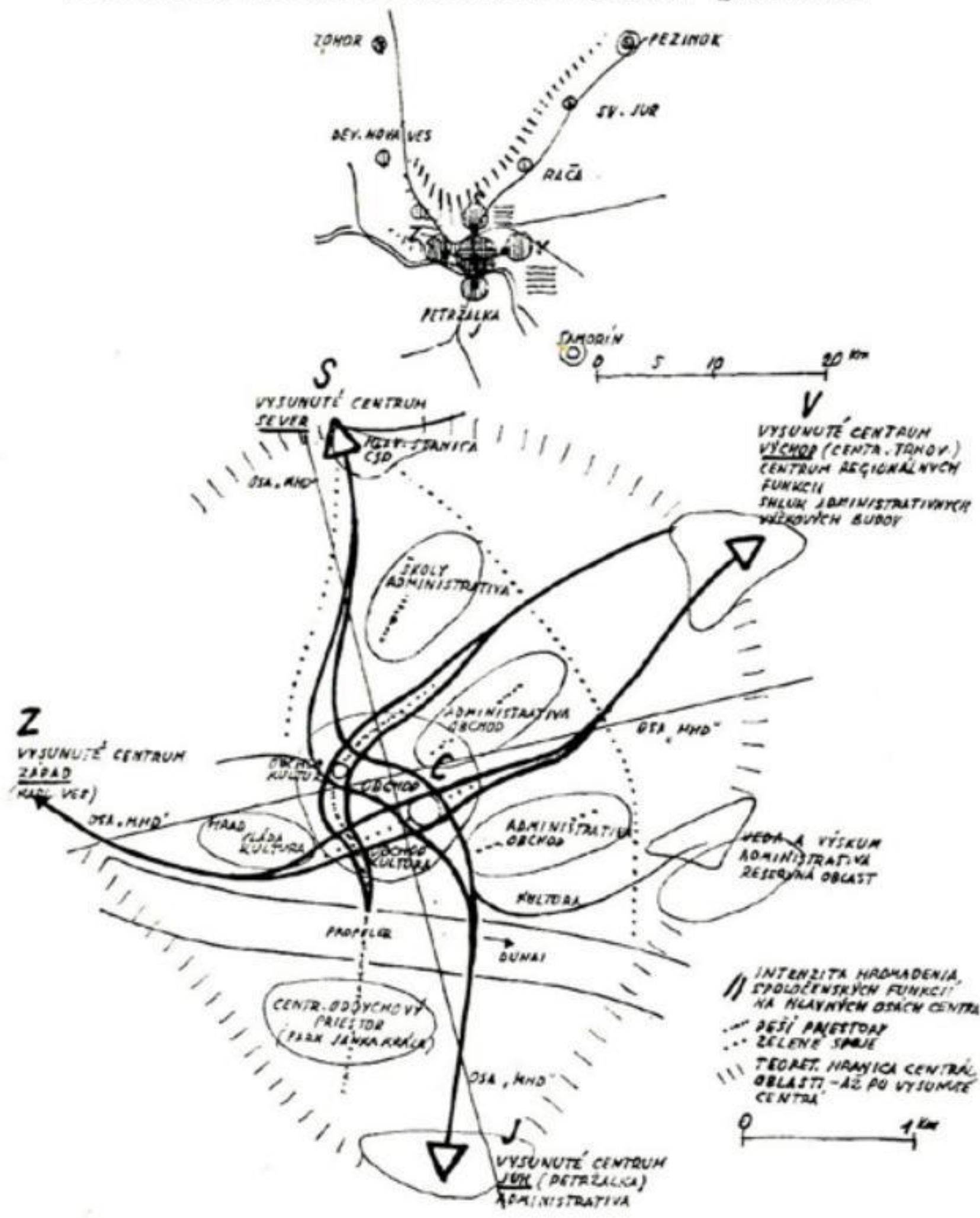


Pohľad na východnú časť vnútorného mestského okruhu, okolo roku 1972
Zdroj: Archív Neubert



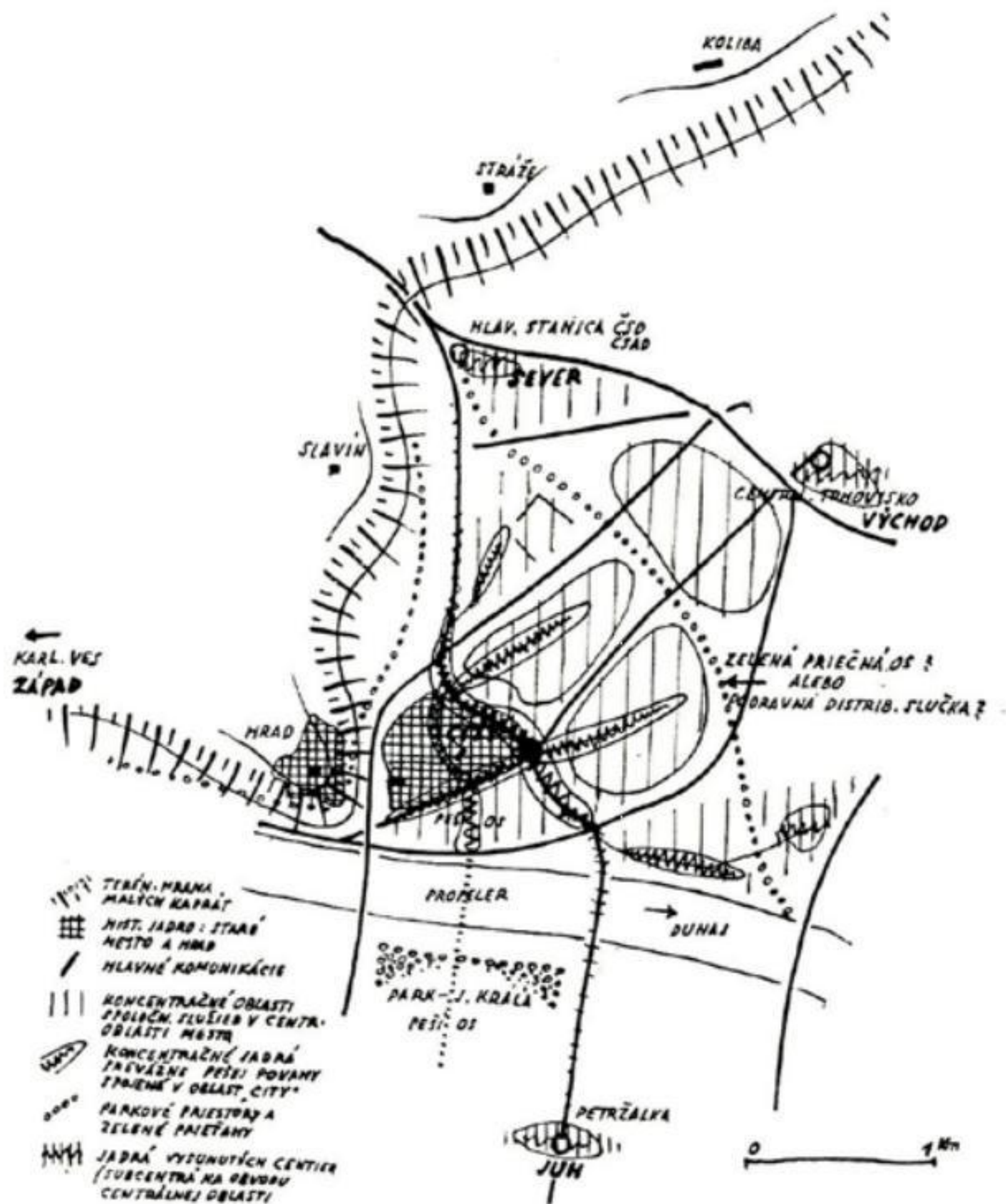
Návrh budovy Najvyššieho súdu v Bratislave, model objektu a širšieho okolia s hradom, V. Dedeček, 1984
Zdroj: Slovenská národná galéria

**CENTRÁLNA OBLASŤ BRATISLAVY:
TOK-A INTENZITA CENTRALITY, FUNKCII; PRIESTOROVÉ
ROZLOŽENIE JADIER PO CENTRÁLNEJ OBLASŤI BRATISLAVY**



Centrálna oblasť Bratislavy, analýza tokov a funkcií, E. Hruška, 1978
Zdroj: Projekt 1978

**CENTRÁLNA OBLASŤ BRATISLAVY:
FUNKČNÉ A KOMPOZIČNÉ ROZLOŽENIE KONCENTRAČNÝCH
JADIER SPOLOČENSKÝCH SLUŽIEB V PRIESTOŘE CENTRÁL-
NEJ OBLASŤI A HIST. JÁDRA: AKCENTY A VÝŠK. DOMINANTY**



Centrálna oblasť Bratislavy, analýza jadier služieb a výškových dominánt, E. Hruška, 1978
Zdroj: Projekt 1978

sa priebeh a perimeter vnútorného mestského okruhu opäť zmenili. V rovnakom čase však opäť ožila aj myšlienky reprezentačnej spoločenskej funkcie vnútorného okruhu. V bloku medzi Staromestskou, Suchým mýtom a Župným námestím plánovali výstavbu série reprezentačných verejných stavieb. Mali tu vyrásť budovy Ministerstva kultúry, Ministerstva spravodlivosti a Najvyššieho súdu aj nový medzinárodný hotel s doškoľovacím strediskom. Komplex budov mal uzavrieť mestský blok, ktorý bol narušený výstavbou Staromestskej ulice. Nakoniec sa však realizovala len budova Najvyššieho súdu a Ministerstva spravodlivosti (Župné námestie 13, V. Dedeček, 1977 – 1989) v západnej časti bloku.²⁵ K zacelovaniu blokovej štruktúry a vymedzovaniu línie okruhu dochádzalo potom postupne v nasledujúcich desaťročiach. Za najvýznamnejšiu v tejto súvislosti treba považovať realizáciu severného okraja bloku (Suché mýto 2, I. Marko, M. Kropiláková, V. Hrdý, 1985 – 1994), kde došlo k opätovnému nadviazaniu na princípy regulačnej úpravy z roku 1932.²⁶

Koncepciou vnútorného okruhu sa zaoberala aj urbanistická súťaž na centrálnu mestskú oblasť v roku 1978. V tej súvislosti, aj keď mimo súťaže, načrtoľ s ľahkosťou moderného urbanistu „tok a intenzitu centrality funkcií“ a priestorové rozloženie jadier v okolí mestského okruhu aj Emanuel Hruška.²⁷ V rovnakom období tematizovali funkčnú a objemovú hypertrofiu časti bratislavského okruhu aj tvorcovia zo zoskupenia VAL. V línii dnešného Mosta Apollo navrhli superštruktúru, čo integrovala všetky mestské funkcie do trojice

25 Mitašová, Monika: Vladimír Dedeček. Interpretácia architektonického diela. Bratislava, SNG 2017, s. 74 – 87.

26 Dulla, Matúš – Moravčíková, Henrieta: Architektúra 20. Storočia na Slovensku, Bratislava, Slovart 2002, s. 243 – 245.

27 Hruška, Emanuel: Centrálna oblasť Bratislavy (Niekoľko poznámok urbanistu). Architektúra ČSSR, 37, 1978, č. 1, s. 9.

gigantických „ovoidných objektov“. Urbánna utópia Istroport mala byť viac-menej nezávislým mestom pre 120 000 obyvateľov, ktoré prinášalo na mestský okruh nový druh a formu tokov.²⁸

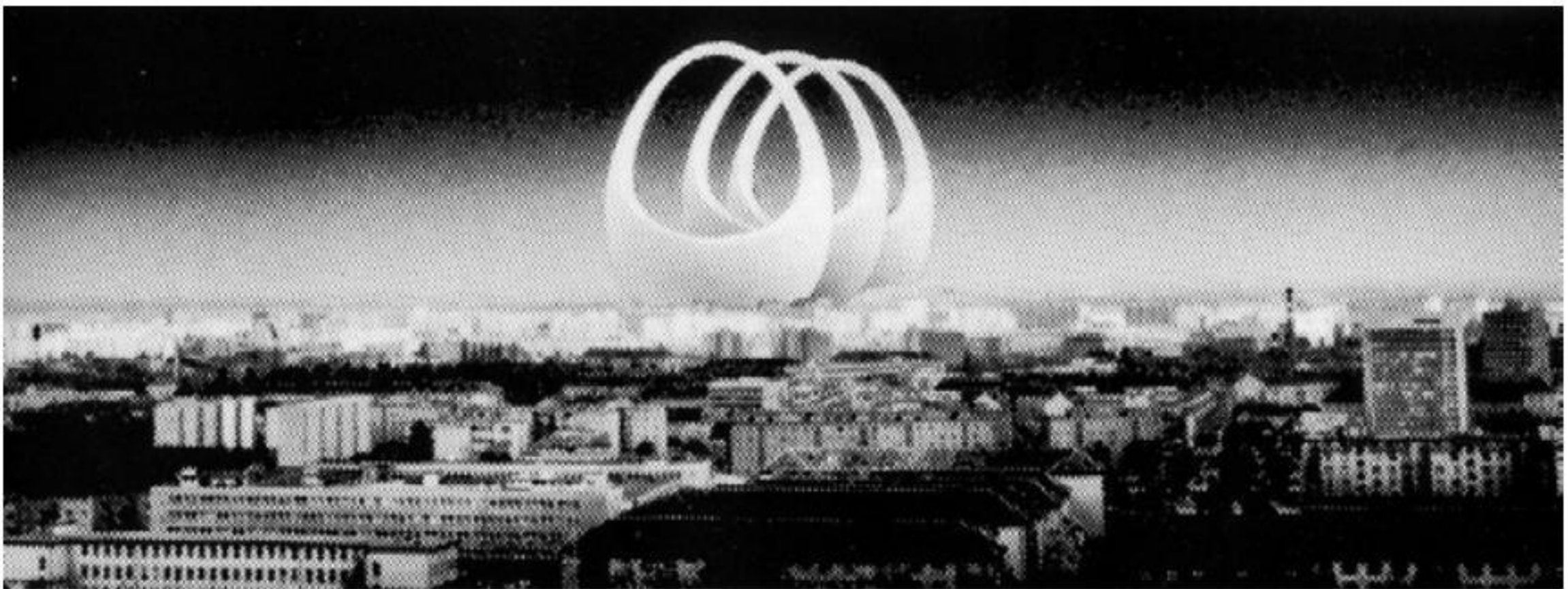
S prehlbujúcimi sa dopravnými problémami a s nárastom vplyvu dopravných inžinierov na plánovanie mesta sa vnútorný mestský okruh čoraz viac redukoval na koridor dopravného toku. Tomu zodpovedal aj jazyk, akým sa o okruhu písalo. V doplnku územného plánu mesta z roku 1982 pozostáva základná dopravná sieť mesta z „vnútorného okruhu okolo centra mesta, navrhovaného vo funkčnej triede B1, ktorého úlohou je rozviesť zdrojovú a cieľovú dopravu centra“, a zo stredného okruhu „vo funkčnej triede A“, ktorý „je navrhovaný okrajom CMZ“. Týmto okruhom mali prebiehať „všetky priebežné diaľničné trasy a trasy štátnych ciest prechádzajúce mestom“.²⁹ Vnútorný okruh mal prechádzať Staromestskou ulicou na Štefánikovu, Šancovú a pokračovať po Legionárskej, Karadžičovej na Dostojevského rad a Vajanského nábrežie. Jeho severná a východná časť sa tak vzdialili od pôvodnej línie z polovice 20. storočia, sledovali niekdajší vonkajší okruh mesta a perimeter vnútorného okruhu sa opäť zväčšil.

Rozdvojený okruh a zmena tokov

Od začiatku sedemdesiatych rokov minulého storočia sa pod vplyvom medzinárodnej diskusie začal aj na Slovensku tematizovať peší pohyb a otázka peších zón v historickom jadre mesta. Bol to opäť práve Emanuel Hruška, ktorý so svojimi študentmi na SVŠT testoval možnosť úpravy dopravy v historickom centre Bratislavy tak, aby bola z Hviezdoslavovho námestia a z

28 Kupkovič, Ľubomír – Mecková, Viera – Mlynarčík, Alex: VAL. Cesty a aspekty zajtrajška. Katalóg výstavy. Žilina, VAL, 1996, s. 51 – 67.

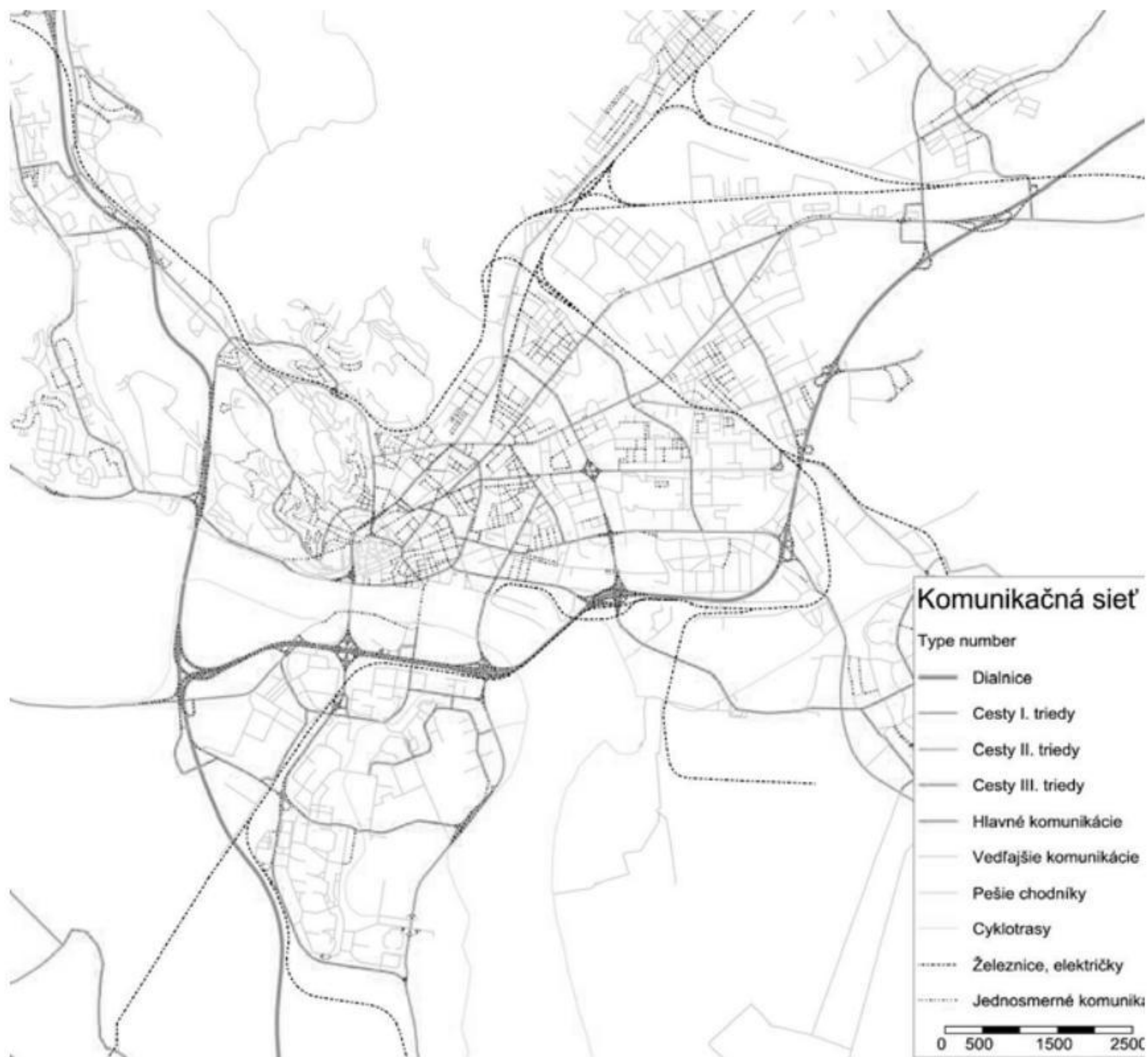
29 Hollarek, Tomáš: Doprava v doplnku SÚP '82. Projekt, roč. 25, 1983, č. 4, s. 5.



Istroport, VAL, 1976
Zdroj: Archív V. Meckovej



Istroport, VAL, 1976
Zdroj: Archív V. Meckovej



Klasifikácia komunikačnej siete v rámci generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy
 Zdroj: Centrum dopravného výskumu, 2015

nábřežnej časti vnútorného okruhu vylúčená automobilová doprava. V návrhu súčasne rozvíjali myšlienku radikálnej prestavby tejto časti okruhu a nahradenie existujúcich fragmentov historickej štruktúry novou výstavbou.³⁰ V doplnku územného plánu mesta z roku 1982 sa tento trend prejavil rozdvojením vnútorného okruhu na „peší“ a dopravný okruh. To sa na sklonku 20. storočia premietlo do obmedzenia automobilovej dopravy na viacerých úsekoch najstaršej línie vnútorného mestského okruhu, ako je Hviezdoslavovo námestie, Námestie SNP, Župné námestie, Kapucínska či Štúrova ulica.

Pojem vnútorného dopravného okruhu a prilahlých uzlových priestorov ťažiskových radiál používa na vymedzenie najvýznamnejšieho priestoru mesta z hľadiska urbanistickej koncepcie aj aktuálne platný územný plán Bratislavy.³¹ V návrhu urbanistickej koncepcie priestorového usporiadania mesta sa však priebehu, forme zástavby ani funkčnému určeniu vnútorného okruhu už pozornosť nevenuje. Spomína sa len ťažiskový význam kompozičných osí, ktoré tvoria mestské radiály, respektíve uzly, ktorými tieto radiály na okruh nadväzujú.³² Mestské priestory ako Suché mýto, Hodžovo námestie, Námestie SNP, Kamenné námestie, Štúrova ulica, Šafárikovo námestie, Hviezdoslavovo námestie, Vajanského nábřežie či Staromestská ulica, ktoré sa v texte spomínajú, pritom predstavujú ťažiskové úseky nejednoznačného, ale predsa existujúceho vnútorného okruhu mesta. Tieto „uzlové priestory“ navrhuje plán dotvoriť občianskou vybavenosťou a polyfunkčnými mestotvornými štruktúrami, a tak „dobudovať celomestské centrum na spoločensky najvýznamnejšiu

30 Hruška, Emanuel: O životnom prostredí v historických sídlach. Architektúra & Urbanizmus, roč. 7, 1973, č. 2, s. 10 – 13.

31 Územný plán hl. mesta Bratislavy, časť B, s. 41. <https://www.bratislava.sk/sk/uzemny-plan>

32 Tamže, s. 48.

a najrepresentatívnejšiu časť mesta“.³³

Rovnako ako územný plán mesta, aj generel mestskej dopravy z roku 2015 potvrdzuje rozdvojenie vnútorného mestského okruhu na „peší“ okruh prechádzajúci líniou historického opevnenia, ktorý je vyhradený pre chodcov, cyklistov a v určitej časti aj pre električkovú trať, a dopravný okruh prechádzajúci ulicami Staromestská, Štefánikova, Šancová, Legionárska, Karadžičova, Dostojevského rad, Vajanského nábřežie a Rázusovo nábřežie, ktorý je vyhradený pre automobilovú dopravu.³⁴ Za určitý paradox, či skôr logický dôsledok nejednoznačnosti vnútorného mestského okruhu, možno považovať skutočnosť, že ho nekopíruje pohyb žiadneho z prostriedkov mestskej hromadnej dopravy.

Zdá sa, že malý periméter predurčuje historický vnútorný okruh, vedený v stope pôvodného mestského opevnenia na obode historického jadra mesta, na priestor pešieho pohybu. Tým sa mení nielen druh pohybu, ale aj rýchlosť jeho toku. Relatívne pomalý tok pešieho pohybu súčasne utlmuje, alebo naopak vyvoláva iné typy tokov, ktoré synergicky ovplyvňujú aj typológiu a formy mestského priestoru a architektúry na obode historického jadra Bratislavy.

33 Tamže.

34 Generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy. Centrum dopravného výskumu 2015, s. 25.





Západná časť vnútorného mestského okruhu ústiaca na Most SNP, 2019
Foto: Olja Triaška Stefanovič

ZÓNA CHALÚPKOVA

VII

typológia mestských situácií

od továrenského
dvora k downtownu

Typ: terrain vague,
kontajner

Prípadová štúdia/Lokalita: Zóna Chalúpkova

Ostatný výskyt: Košická, Landererova, Pribinova, Mlynské Nivy

Kľúčové formatívne plány: Regulačný rozvojový plán mesta, 1917;
Regulačná zastavovacia úprava, 1927;
Súťaž na ideové architektonické riešenie kultúrno-spoločenského centra
v Bratislave, 1967;
Územný plán zóny Martanovičova, 1982-1989;
Územný plán zóny Chalúpkova, 2017

Kľúčové neformatívne plány: Regulačná štúdia Veľkej Bratislavy, 1925;
víťazný návrh súťaže na regulačný plán mesta, 1929



Terrain vague – Je urbánna kategória dvojznačnej, respektíve nejednoznačnej povahy. Používame ju v takom zmysle, ako ju definoval I. Solà Morales. Ide o miesta, ktoré sú prázdne, voľné, zbavené aktivity, neproduktívne či zastarané a súčasne nejasné, nedefinované, vágne, bez pevných limitov a jasnej budúcnosti¹. Môže ísť o územia, čo stratili svoju pôvodnú funkciu, chátrajú alebo sú zvyškové v kontexte existujúceho mestského tkaniva. V našom prípade máme na mysli miesto, ktorého architektonické, resp. urbanistické hodnoty boli opakovane spochybňované, miesto, kde architekti opakovane navrhovali radikálne prestavby, miesto, ktoré bolo opakovane integrované do rozvíjajúcej saestskej štruktúry a opakovane chátralo a napriek tomu bolo donedávna „privilegovaným miestom identity, stretnutia súčasnosti a minulosti“ a zároveň jednou z posledných mestských „pevností, kde možno realizovať slobodu jednotlivca alebo malej skupiny“².

Kontajner – Touto kategóriou označil Solà Morales tie miesta, kde sa realizuje „rituál konzumu“. Ide o „miesta, ktoré nie sú celkom verejné, ani úplne súkromné, kde sa produkuje výmena, výdavok, distribúcia darov, ktoré utvárajú násobky konzumu našej vysoko ritualizovanej spoločnosti“³. V tomto prípade používame kategóriu kontajner na označenie rituálu konzumu spojeného s predajom, konzumáciou a ďalšími komerčnými službami, ale aj rituál kultúrneho konzumu, akým sú budovy divadiel, galérií či múzeí.

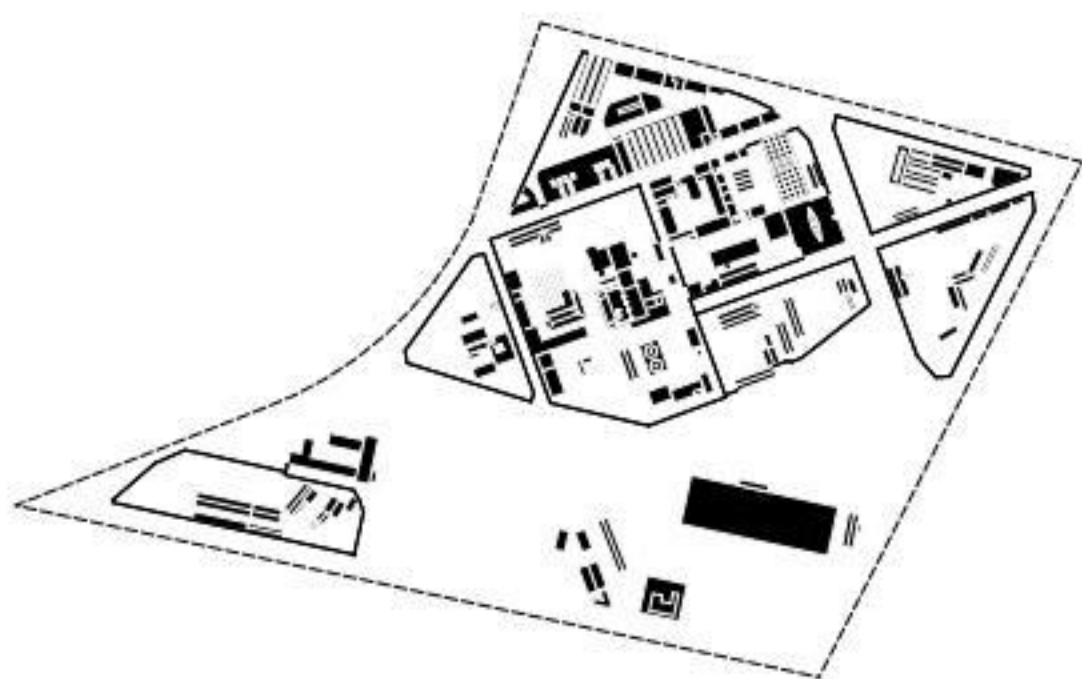
1 Ignasi de Solà-Morales: Present and Futures. Architecture in Cities. In: Present and Futures. Architecture in Cities. Exhibition catalogue. Eds: Ignasi de Solà-Morales, Xavier Costa. Barcelona, Actar 1996, s. 23

2 Morales, 1996, s. 23.

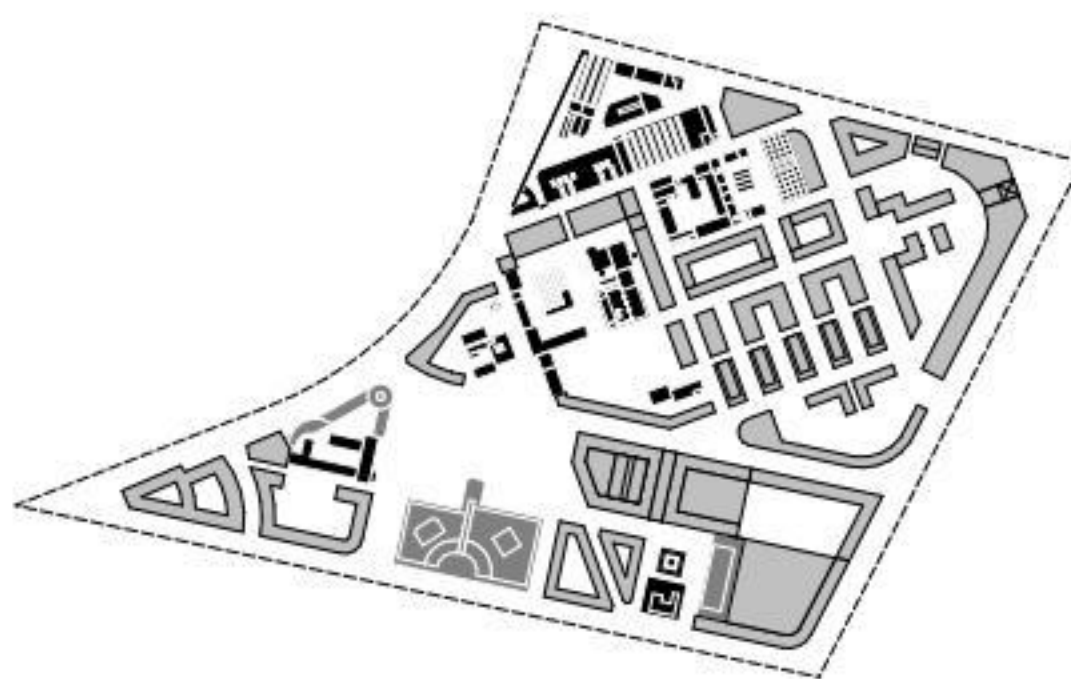
3 Morales, 1996, s. 20.



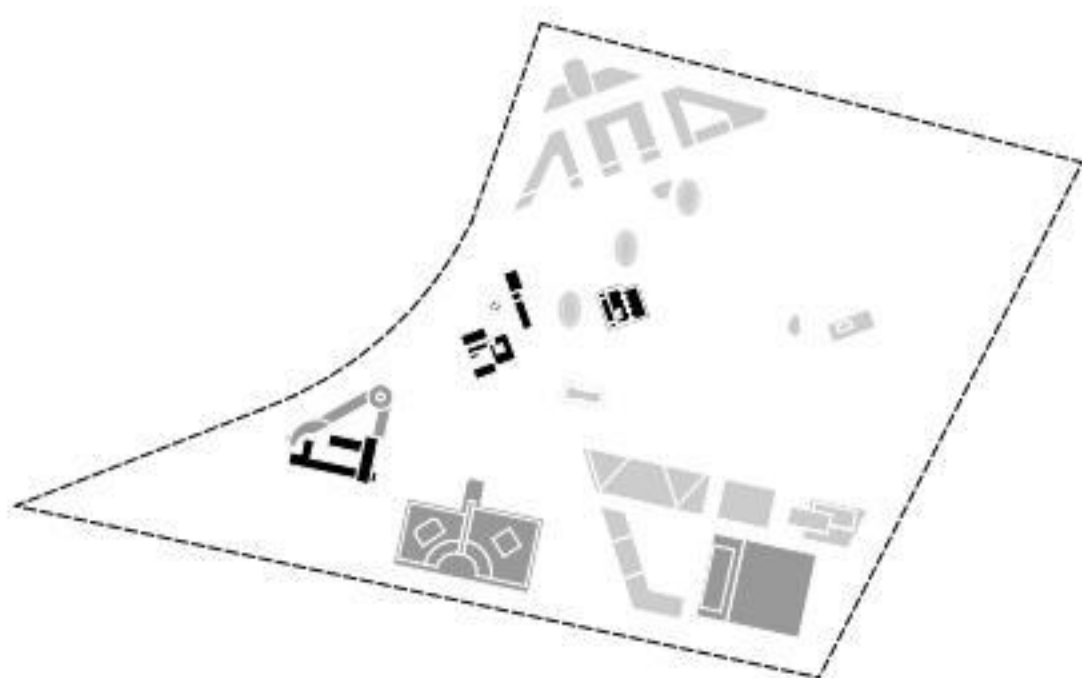
Industriálna štvrť v okolí Továrenskej ulice, okolo roku 1960
Zdroj: www.imhd.sk



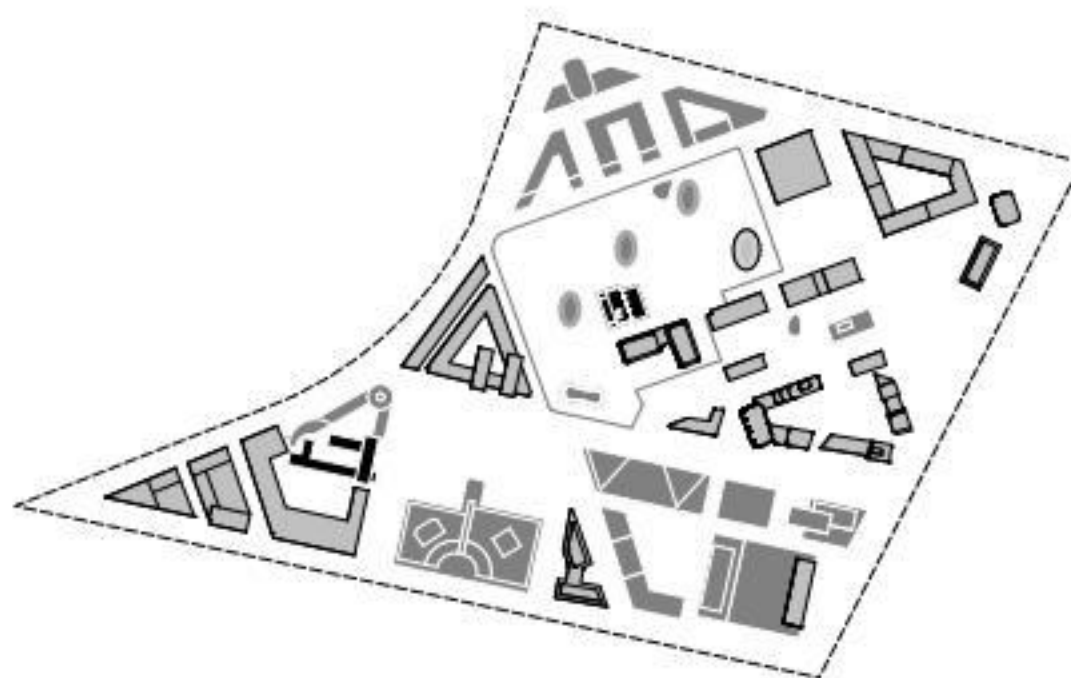
Industriálna štvrť v okolí Továrenskej, stav v roku 1930



Územný plán zóny Martanovičova, kol.: P. Bauer, M. Kusý, P. Paňák a E. Štutek , 1982 - 1989



Industriálna štvrť v okolí Továrenskej, stav v roku 2019



Plánovaný stav v zmysle ÚPN Chalúpkova

Industriálna štvrť v okolí Továrenskej, reálne a plánované zmeny urbanistickej štruktúry v 20. storočí

Premena bývalej industriálnej štvrte v okolí Továrenskej ulice na nové centrum mesta patrí k najradikálnejším prestavbám, aké sa na území Bratislavy uskutočnili v ostatných troch desaťročiach. Z *terrain vague*, akým bola táto štvrť ešte na začiatku nového milénia sa v priebehu ostatných 20 rokov stáva územie s najvyššou hustotou obyvateľov na m² a najvyššou priemernou i absolútnou výškou zástavby. Táto premena prebehla zdanlivo bez plánu, respektíve v priamom protiklade k pôvodnému plánu prestavby. V skutočnosti ju však do veľkej miery determinovali úvahy o výstavbe nového centra mesta, ktoré generovali miestni plánovači od začiatku 20. storočia.

Najstaršia továrenská štvrť

Územie, ohraničené ľavým brehom Dunaja a ulicami Košická, Mlynské Nivy, Karadžičova a Dostojevského rad, patrí k najstarším lokalitám s priemyselnou výrobou v Bratislave. Od polovice 19. storočia sa tu spontánne vyvíjala výstavba továrenských hál, budov správy výrobných zariadení, skladov či celých industriálnych areálov. Ako prvá vznikla továreň na papier, neskôr továreň na spracovanie kostného uhlia, továreň na káble Kablo, Klingerova továreň, mestská elektráreň, rafinéria Apollo, ktorú založili v roku 1895, v roku 1905 továreň na nábytok a neskôr pribúdali ďalšie výrobné a technologické zariadenia mesta. Morfológiu územia určil priebeh Fabrikgasse, Gyári út, respektíve Továrenskej ulice, ktorá je súčasne najstaršou ulicou tejto štvrte. Práve na ňu v ortogonálnom systéme nadviazali neskôr zaregulované ulice, ako Nádor utca (dnešná Čulenova), Rákoczy Ferencz utca či Segner út, ktoré až do konca 20. storočia definovali základné členenie územia. Na prelome 19. a 20. storočia sa táto priemyselná zóna dostala, ako jediná v meste,

do bezprostredného kontaktu s novou mestskou výstavbou. Prudko sa rozvíjajúca Dunajská štvrť definovaná racionalistickým moderným plánom ako pravouhlá kompaktná bloková zástavba čoskoro predstavovala protiklad výrobných areálov. Vtedajší mestskí predstavitelia ani spracovatelia prvého regulačného plánu mesta však nevideli žiaden dôvod na zmenu funkčného určenia alebo spôsobu zástavby industriálnej štvrte. Dôvodom bola nepochybne skutočnosť, že miestni priemyselníci mali v mestskom zastupiteľstve svojich zástupcov. V ich záujme tak bolo nielen uchovať výrobu v tejto štvrti s priamym napojením na dopravnú infraštruktúru, železničnú trať a nákladný prístav, ale ju ešte aj posilniť výstavbou ďalšej infraštruktúry. Bol to práve člen mestského zastupiteľstva významný bratislavský priemyselník Johann Ludwig, ktorý inicioval výstavbu industriálneho kanálu, čo mal prechádzať okrajom štvrte a spájať Dunaj s Váhom. V tejto súvislosti nechal Ludwig dokonca vypracovať konkurenčný regulačný plán mesta. Jeho predčasná smrť a nezáujem budapeštianskych ministerstiev nakoniec nechal tento ambiciózny nápad upadnúť do zabudnutia.⁴ Prvý plán, ktorý uvažoval s čiastočnou prestavbou industriálnej štvrte a zmenou jej funkčného programu, vypracoval v rokoch 1907 až 1917 Antal Palóczi. Napriek tomu, že aj Palóczi uvažoval s myšlienkou industriálneho kanálu a rozšírením zimného prístavu, priemyselnú výrobu aj železničnú trať plánoval presunúť na juhovýchodný okraj mesta. Územie v okolí Továrenskej ulice sa malo podľa jeho návrhu stať súčasťou zástavby lemujúcej nový bulvár, čo mal smerovať z Mlynských Nív ku Grasalkovičovmu palácu. V štvrti malo pribudnúť bývanie pre robotníkov a veľký park na Mlynských Nivách, kde ústil navrhovaný nový

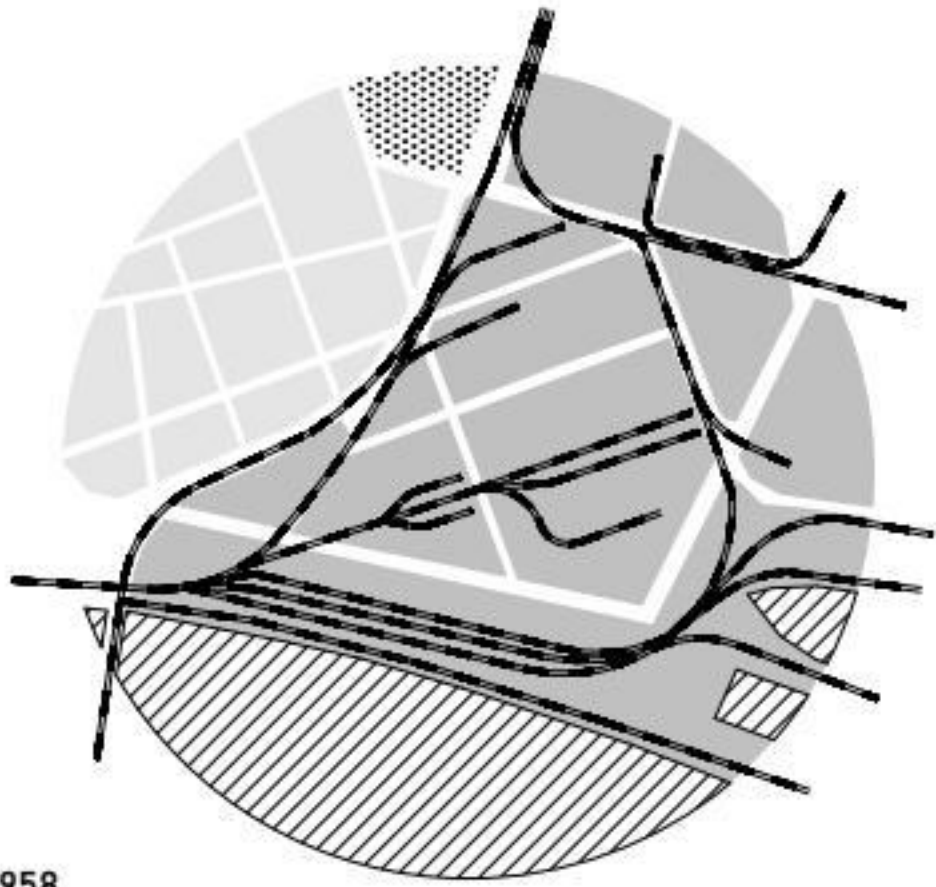
⁴ Moravčíková, Henrieta – Lovra, Éva – Pastoreková, Laura: Červený alebo modrý? Začiatky moderného plánovania Bratislavy. *Architektúra & Urbanizmus* 51, 2017, 1-2, 30-43.



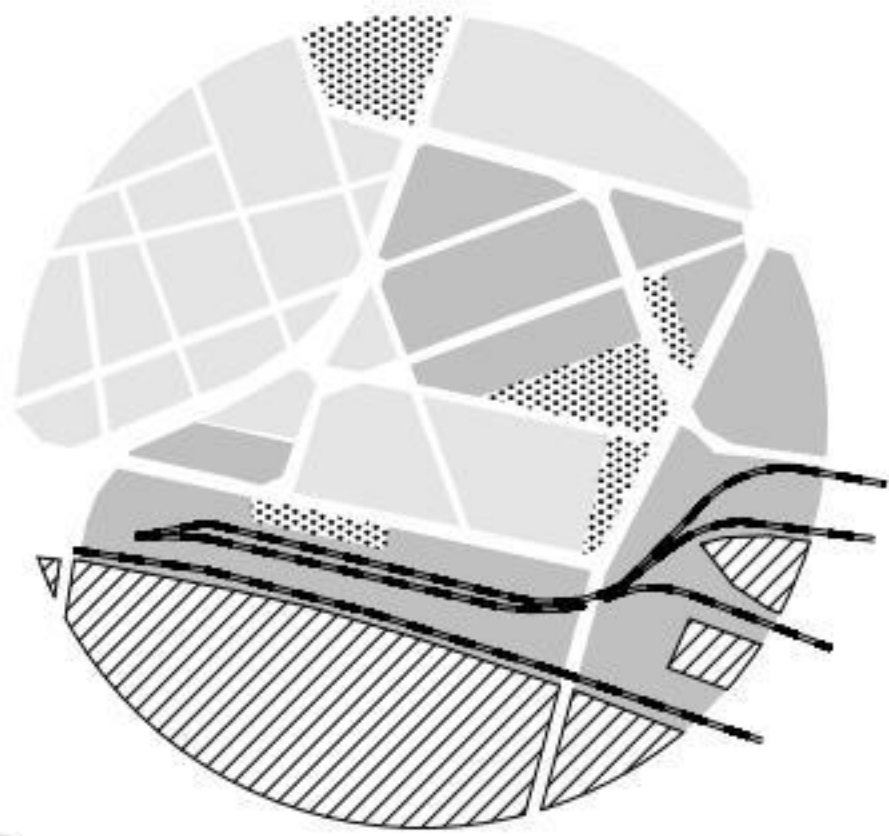
Továrnská ulica v úseku továrne Kablo okolo roku 1938
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



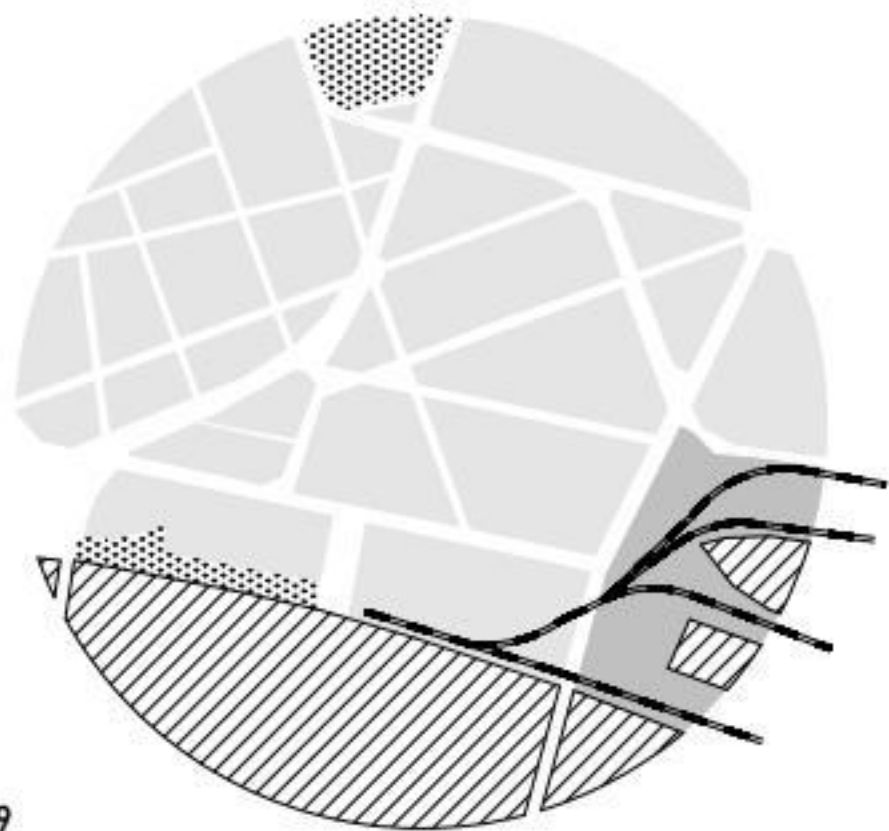
Niekdajšia Olejkárska ulica okolo roku 1960
Zdroj: Pamiatkový úrad SR



1958

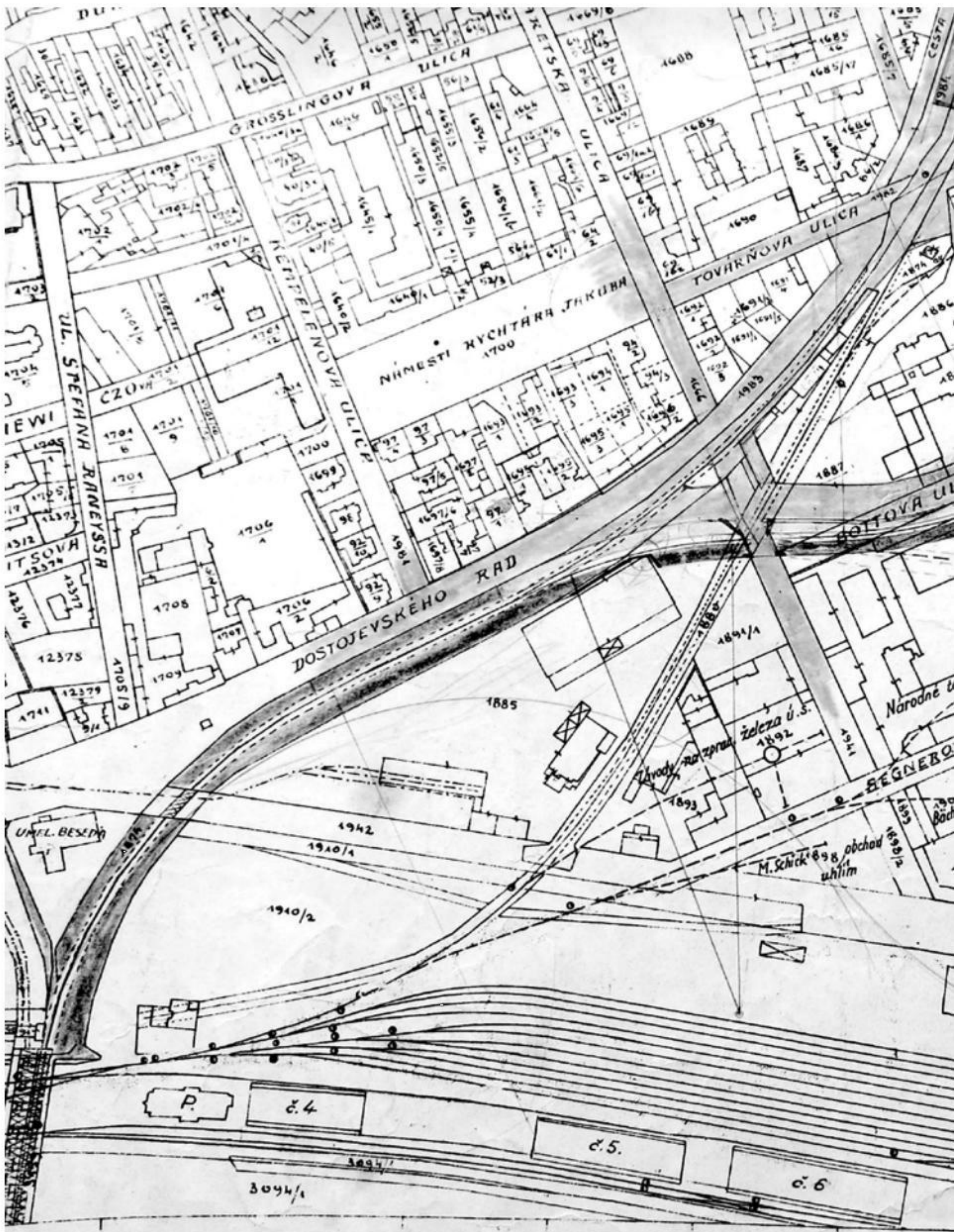


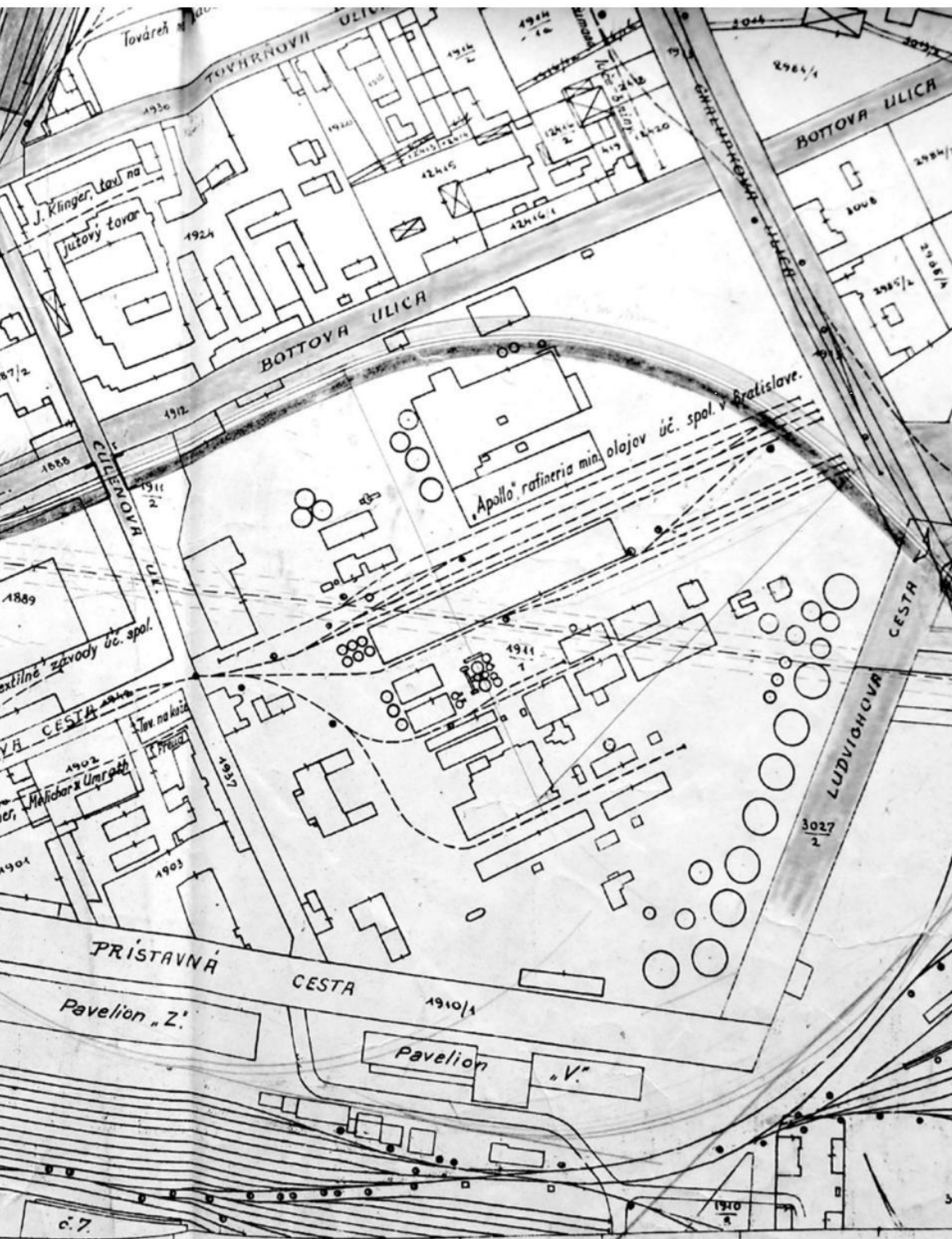
1995



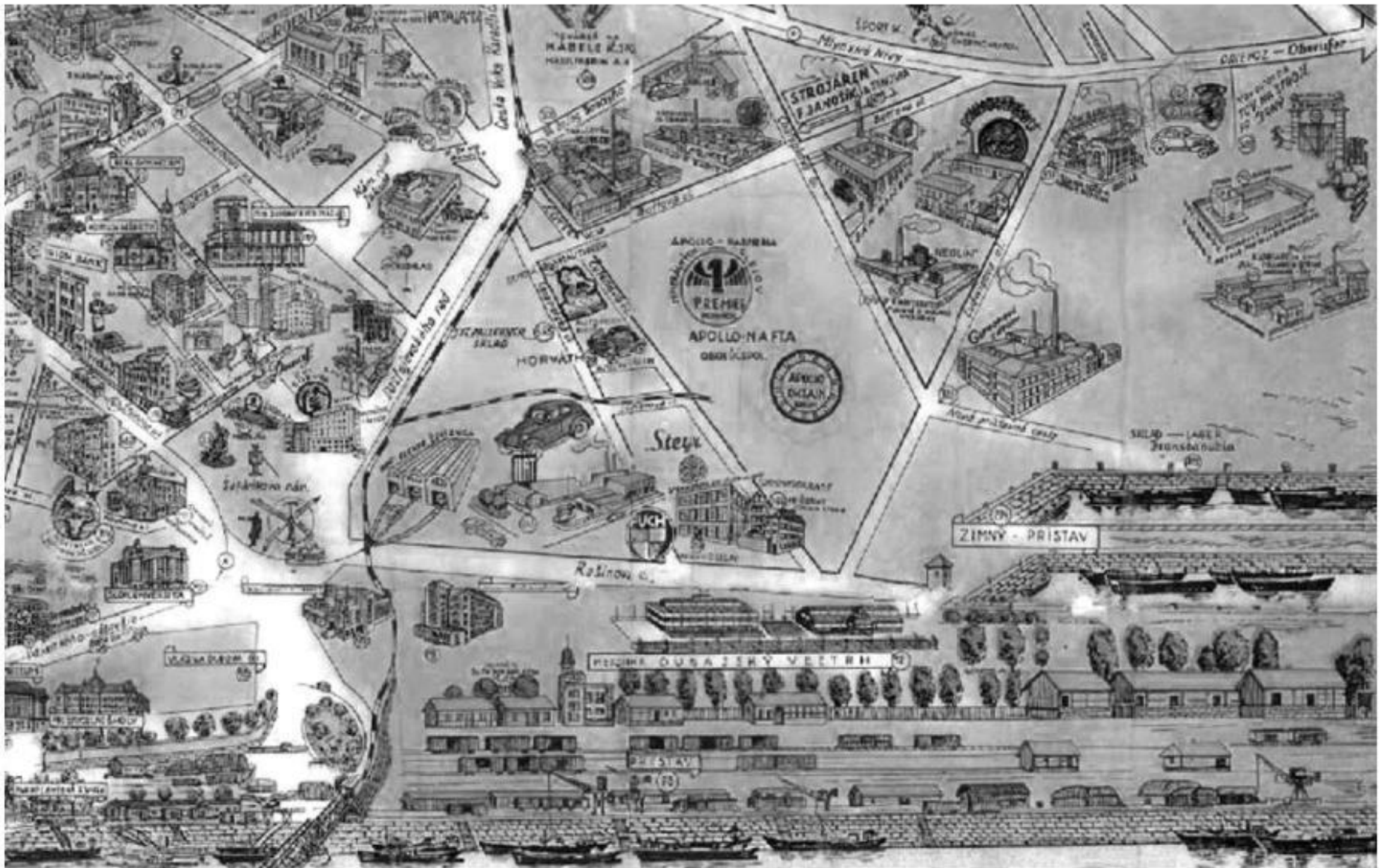
2019

Redukovanie železničnej dopravy a odsúvanie priemyslu
z Továrenskej štvrte





Regulačná zastavovacia úprava územia továrrenskej štvrte z roku 1927
Zdroj: Archív hlavného mesta SR Bratislavy



Propagačná a orientačná mapa Bratislavy z roku 1940, vydala Obchodná a priemyselná komora v Bratislave
Zdroj: Zbierka Jana Kutmana



Továrenská čtvrť, Čulenova
Foto: Archív Neubert

bulvár.⁵ Tieto plány sa však vzhľadom na zánik Rakúsko-Uhorska a s ním spojené spoločenské a hospodárske zmeny nerealizovali.

Po vzniku samostatného Československa sa ako prví prestavbou tejto industriálnej štvrte zaoberali architekti Alois Balán a Jiří Grossmann. Vo svojej Regulačnej štúdii Veľkej Bratislavy plánovali umiestniť na Mlynských nivách hlavné železničné nádražie a uvažovali aj s rozšírením bazénov zimného prístavu tak, aby sa štvrť stala potenciálnym dopravným a obchodným uzlom mesta. Uličnú sieť v rámci štvrte však nechávali nezmenenú.⁶ So zachovaním pôvodnej uličnej siete uvažovali aj autori víťazného súťažného návrhu na regulačný plán mesta z roku 1929 Alois Dryák, Juraj Tvarožek a Karel Chlumecký.⁷ V medzivojnovom období aj v priebehu druhej svetovej vojny sa tak na tomto území stavalo v zmysle regulačnej zastavovacej úpravy z roku 1927. Tak vznikla napríklad kancelárska budova továrne na káble na Továrenskej ulici (F. Weinwurm, I. Vécsei, 1937-1938) alebo komplex teplárne s turbínovou halou (D. Jurkovič, 1940-1941) na Čulenovej ulici. Paralelne sa rozvíjal aj areál medzinárodného Dunajského veľtrhu na nábřeží Dunaja, kde k provizórnym stavbám postupne pribúdali ďalšie výstavné pavilóny. Život prosperujúcej priemyselnej štvrte narušilo až spojenecké bombardovanie továrne Apollo v roku 1945. Už krátko po vojne však bola výroba obnovená a celá štvrť opäť ožila industriálnym ruchom.

5 Vortrag Prof. Anton Palóczis über den Stadtregulierungsplan. Pressburger Zeitung, 17. 6. 1917, roč. 154, č. 165, s. 3.

6 GROSSMANN, Jiří – BALÁN, Alois: Regulační studie velké Bratislavy. Časopis československých architektů 25, 1926, 1, s. 39-52.

7 CHOCHOL, Josef: Mezinárodní soutěž na základní regulační plán města Bratislavy. In: Stavba 9, 1930 – 1931, č. 4, s. 53 – 60.

Nové centrum mesta

Idea o výstavbe nového mestského centra na tomto území, ktorú vo svojom pláne priniesol Palóczi, však v myšliach mestských plánovačov, architektov a urbanistov stále pretrvávala. Po znárodnení výrobných podnikov v roku 1948 jej už dokonca nestáli v ceste ani partikulárne záujmy niekdajších priemyselníkov. Rovnako živá bola aj úvaha o komunikácii prechádzajúcej našim územím a prepájajúcej hlavné železničné nádražie s prístavom na Dunaji. Táto os mala byť podľa niektorých plánov lemovaná významnými budovami, podľa iných mala, naopak, tvoriť zelenú os mesta. Urbanista a profesor na bratislavskej Vysokéj škole technickej Emanuel Hruška pomenoval túto líniu priečnou osou a predstavoval si ju ako zelenú líniu tiahnucu sa od železničného nádražia cez Námestie slobody, Medickú záhradu až k Dunaju. Jej vyvrcholením mal byť rozsiahly mestský park na území industriálnej štvrte.⁸ Doba však týmto ambicióznym plánom nepriala. V päťdesiatych rokoch bola prioritná bytová výstavba a presúvanie priemyselnej výroby mimo mesta nepredstavovalo vážnu tému. Ešte v roku 1958 tak musel urbanista Milan Beňuška konštatovať, že „fabriky sú rozosiate takmer po celom území mesta“.⁹

V polovici šesťdesiatych rokov sa však opäť začalo tematizovať vymiestnenie výroby z najstaršej industriálnej štvrte mesta a jej nahradenie výstavbou nového mestského centra.¹⁰

8 Prvú jasnejšie formulovanú koncepciu priečnej osi spracoval v rámci Smerného územného plánu mesta architekt Ján Svetlák v roku 1954. Túto koncepciu podporil aj autor Smerného územného plánu Bratislavy z roku 1956, Milan Hladký. Neskôr pritom pripomenul, že táto idea vychádzala ešte z medzivojnovkej súťaže na Regulačný plán mesta. HLADKÝ, Milan: Sedem plánov pre Bratislavu. Projekt 13, 1971, č. 146, s. 182.

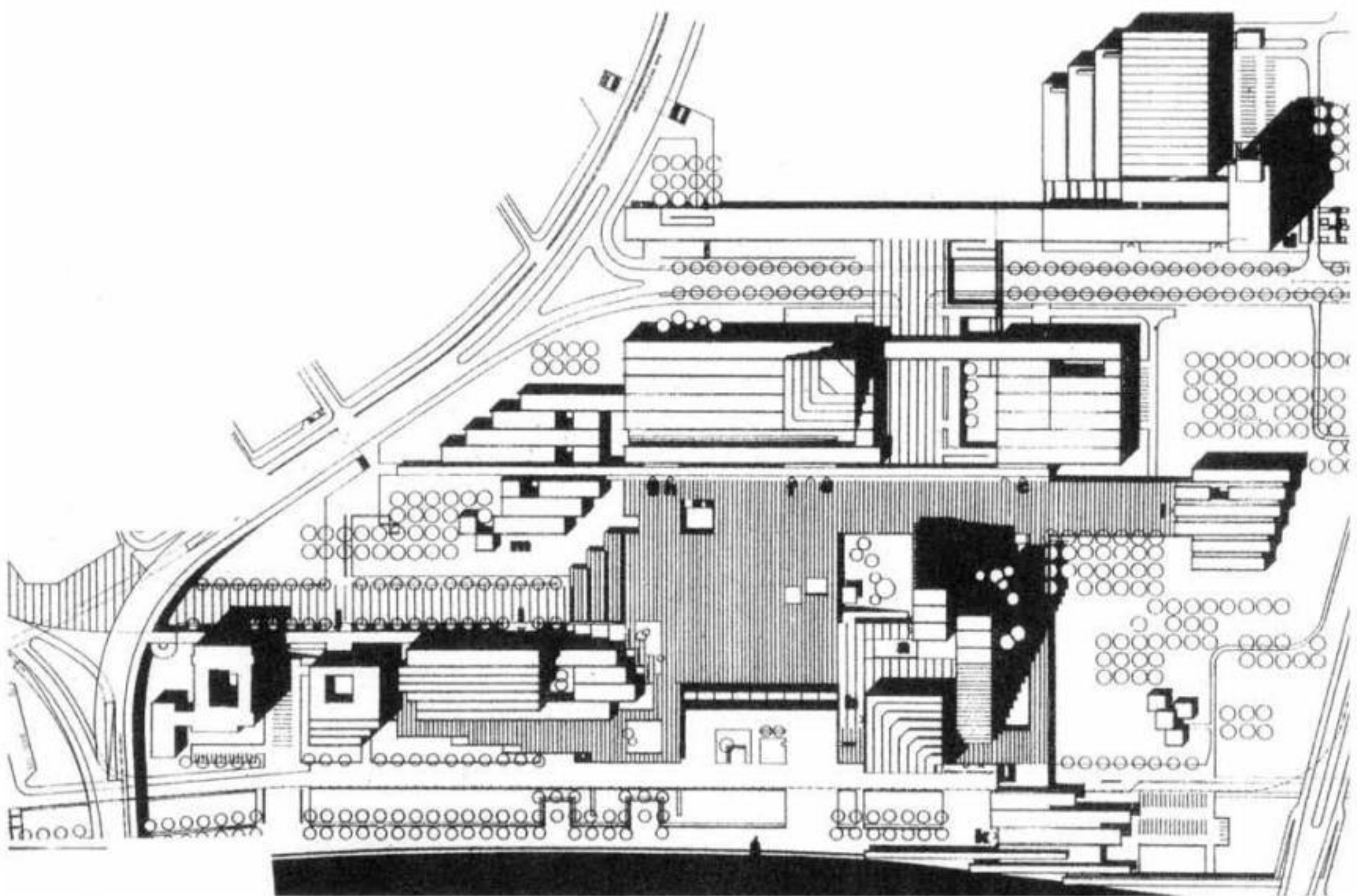
9 Beňuška, Milan: Bratislava, hlavné mesto Slovenska. Architektura ČSR, 1958, č. 1, s. 3.

10 Hladký Milan: Bratislava potrebuje nové centrum. Projekt

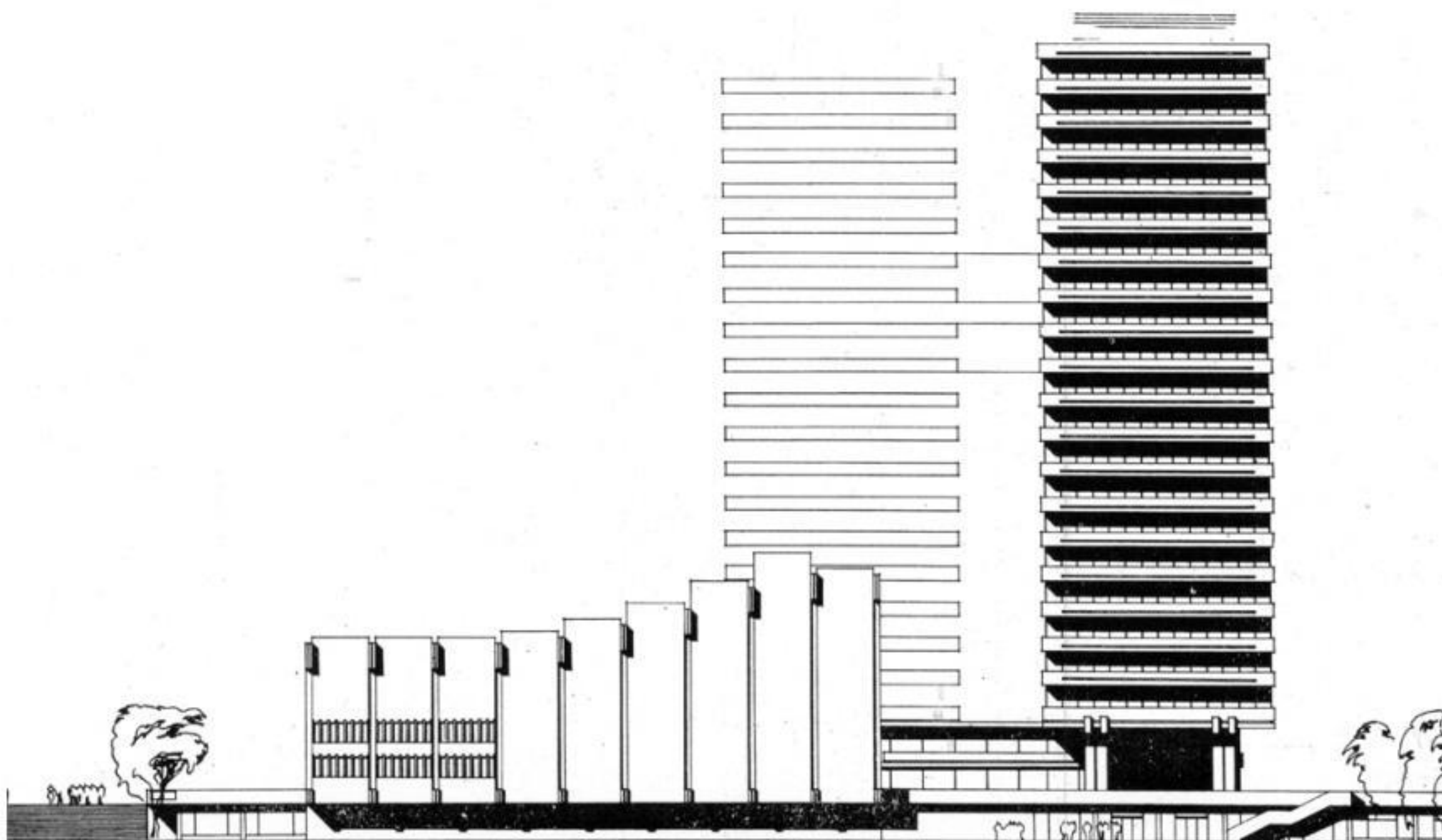
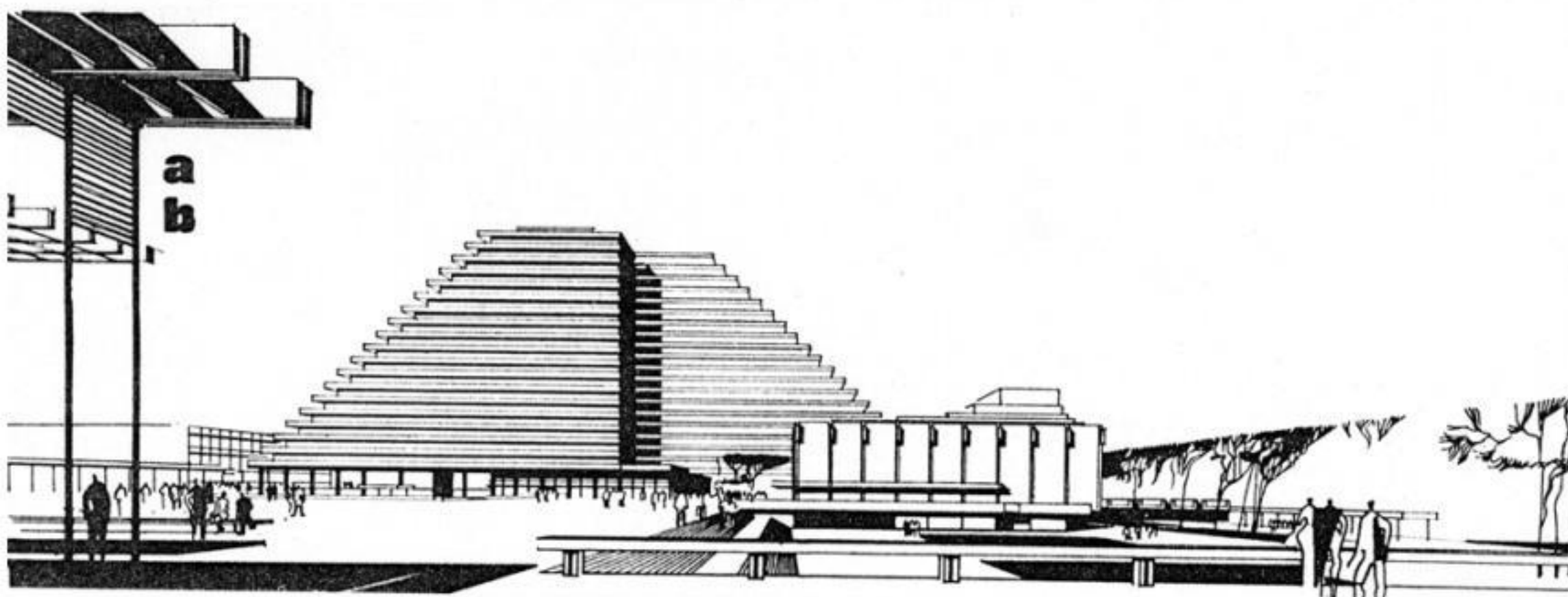
Súťaž na ideové architektonické riešenie kultúrno-spoločenského centra Bratislavy nakoniec vypísali v roku 1967. Išlo o územie továrne Apollo, nábrežných skladov a areálu vtedajších mestských Dopravných závodov. Víťazný kolektív, Jozef Lacko, Ladislav Kušnir a Ivan Slameň, navrhol podľa slov poroty „výrazné a nekonvenčné“ centrum so sériou pozoruhodne tvarovaných solitérov. V rámci nich mali byť umiestnené budovy centrálnych slovenských orgánov, viacúčelová hala, Slovenské národné divadlo, Slovenská technická knižnica a múzeum robotníckeho hnutia, hotel a obchody, dokonca aj kryté kúpalisko.¹¹ Z plánovaného zámeru nakoniec stihli realizovať iba kancelársku budovu Presscentra s tlačiarňou.

1963, s. 148-153.

11 Záriš, Fr.: Súťaž na ideové architektonické riešenie kultúrno-spoločenského centra v Bratislave. Architektura ČSR, 1968, c. 6, s. 346-352.



Vítězný súťažný návrh na architektonické a urbanistické riešenie kultúrno-spoločenského centra Bratislavy,
J. Lacko, L. Kušnir, I. Slameň, 1967
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



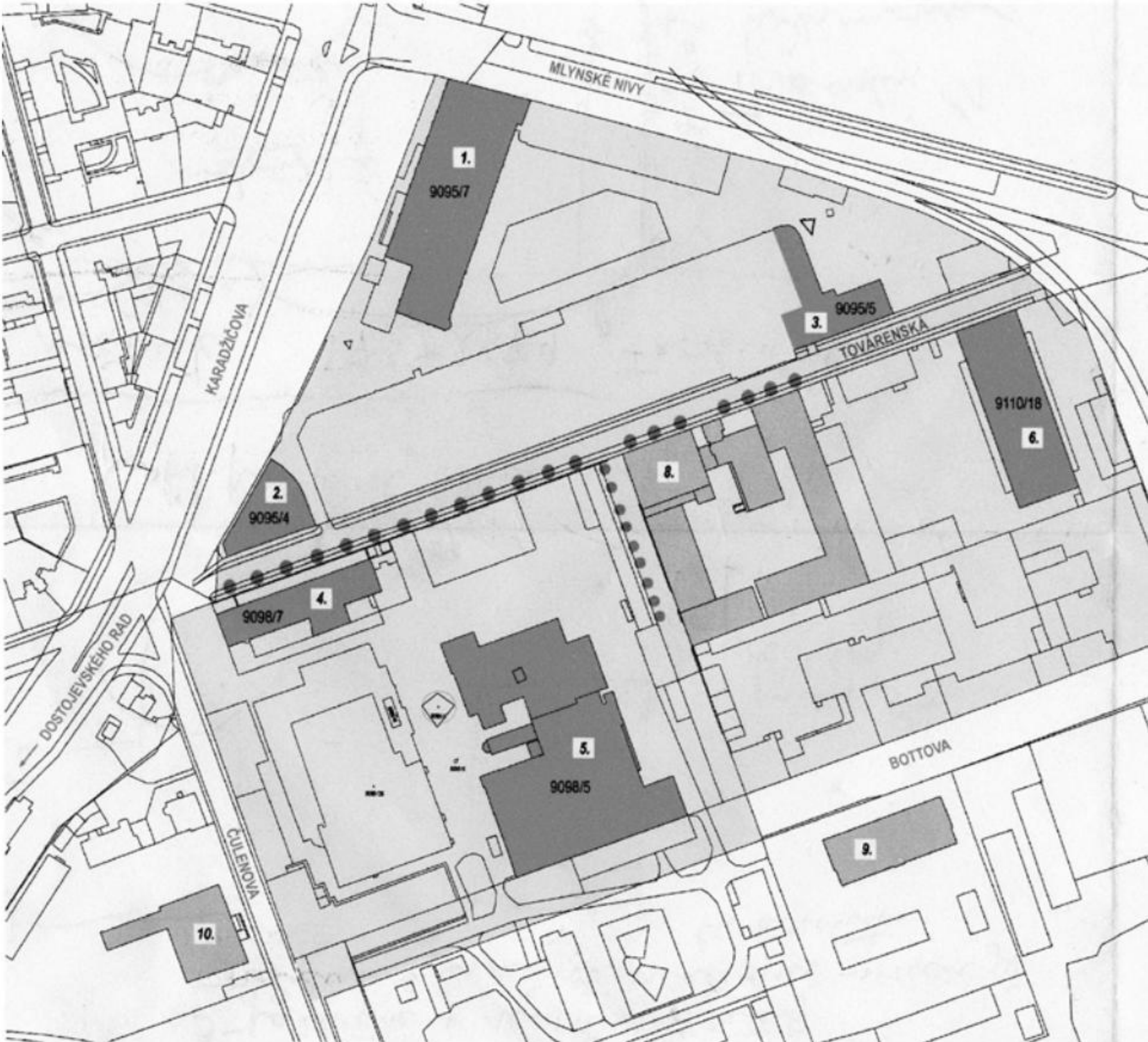
Vítazný súťažný návrh na architektonické a urbanistické riešenie kultúrno-spoločenského centra Bratislavy,
 J. Lacko, L. Kušnir, I. Slameň, 1967
 Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV



OBJEKT Č.1 - SEVERNÁ FASÁDA



OBJEKT Č.6 - POHLAD OD SEVEROZÁPADU



TOVÁRENSKÁ ULICA - ALEJA



OBJEKT Č.5 - POHLAD OD SEVERU, Z TOVÁRENSKEJ ULICE



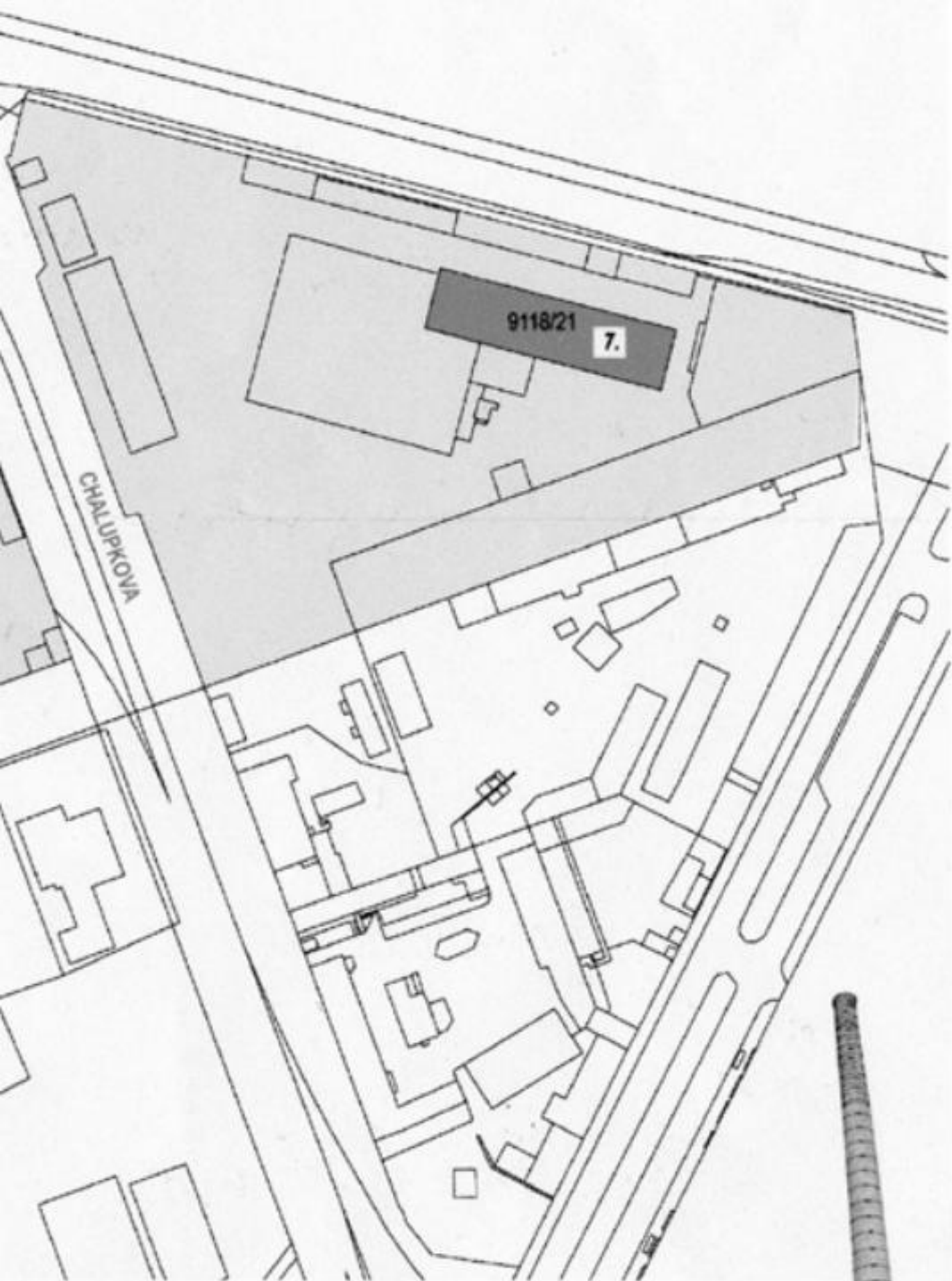
OBJEKT Č.1 - DETAILS JUŽNEJ FASÁDY; CELKOVÝ








PADU



OBJEKT Č. 7 - POHLAD OD ZÁPADU; DETAILS INTERIÉRU



1. KOTOLŇA TOVÁRNE KABLO (PŮVODNE HLAVNÝ VÝROBNÝ OBJEKT)
2. ADMINISTRATÍVNA BUDOVA (KABLO)
3. ADMINISTRATÍVNO-PREVÁDZKOVÁ BUDOVA KABLO
4. BUDOVA PŮVODNEJ TOVÁRNE NA LANOVÝ A KONOPNÝ TOVAR - KLINGER (DNES BANKA)
5. TEPLÁREŇ (PŮVODNE ELEKTRČÁREŇ MESTA BRATISLAVA)
6. VÝROBNO-PREVÁDZKOVÁ BUDOVA V AREÁLI PODNIKU KABLO
7. ADMINISTRATÍVNA A SKLADOVÁ BUDOVA (BÝVALÁ TOVÁREŇ NA STREŠNÚ KRYTINU)
8. (BÝVALÝ) VÝSKUMNÝ ÚSTAV KÁBLOV A IZOLANTOV
9. DESIGN FACTORY (PŮVODNE VÝROBNO-PREVÁDZKOVÝ OBJEKT)
10. ADMINISTRATÍVNA BUDOVA ZSE (E.ON)

-  **NÁVRH NA VYHLÁSENIE ZA NKP**
-  **PAMIATKOVO HODNOTNÝ URBANISTICKÝ PRVOK**
-  **EXISTUJÚCE PRÍKLADY ÚSPEŠNEJ TRANSFORMÁCIE VYUŽITIA PŮVODNÉHO PRIEMYSELNÉHO OBJEKTU**
-  **PRESKÚMANÉ PRIEMYSELNÉ AREÁLY**
-  **HODNOTNÁ ULIČNÁ ALEJA**
- 9095/7 **PARCELNÉ ČÍSLA**



KOVÝ POHLAD Z KARADŽIČOVEJ ULICE

PAMIAŤOVÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY, CESTA NA ČERVENÝ MOST Č. 6, 814 IN BRATISLAVA	
VYPRACOVANÉ: ING. ARCH. PETER ANDRÁŠI; PHDR. JANA ŠULCOVÁ, MGR. TOMÁŠ KOWALSKI	DATE: JÚL 2007
BRATISLAVA OBJEKTY PRIEMYSELNEJ ARCHITEKTÚRY - AREÁL OCHRANĚNÝ ULICAMI - MĽNSKÉ MLY BOTTOVA, ČIKENOVA, KARADŽIČOVA	POKLADOVÁ MAPA: INFORMAČNÝ SYSTÉM ÚZEMNÉHO ROZVOHU P. (A) 1:5000000, KARTOGRAF A KART. ÚSTAV, BRATISLAVA
NÁVRH NA VYHLÁSENIE VECÍ ZA NÁRODNÉ KULTÚRNE PAMIAŤKY	MIERKA: 1:1000
SITUÁCIA V ÚZEMÍ	

Industriálna štvrť pritom ostávala prakticky nezmenená. A to napriek tomu, že v sedemdesiatych rokoch minulého storočia sa pod vplyvom nového zákona o ochrane poľnohospodárskej pôdy pozornosť plánovačov čoraz viac obracalo do vnútorného mesta. Dokonca ani stále rastúce nároky na nové byty nespôsobili, že by sa v niektorom smernom územnom pláne mesta uvažovalo o likvidácii industriálnej výroby v okolí dnešnej Chalúpkovej a jej nahradení bytovou výstavbou. Idea prestavby tejto štvrte nadobudla na vážnosti až v osemdesiatych rokoch minulého storočia. Do popredia sa vtedy pomaly dostávala kvalita životného prostredia a s ňou súvisiaca potreba eliminácie priemyselnej výroby na území mesta. V tom čase už továreň Apollo nahradila nová rafinéria Slovnaft, ktorú vybudovali na juhovýchodnom okraji mesta, a ostatná výroba v území tiež smerovala k útlmu. Potvrdením tohto trendu bola aj súťaž na novostavbu Slovenského národného divadla, vypísaná v roku 1980. V jej zmysle sa malo divadlo postaviť práve na okraji industriálnej zóny na vtedajšej Martanovičovej ulici. Tento trend potvrdila aj aktualizácia územného plánu Bratislavy z roku 1982, kde sa ako jedna z ťažiskových tém spomínalo posilnenie kultúrno-spoločenskej funkcie bývalej továrenskej štvrte medzi Mlynskými Nivami a nábrevím Dunaja. Tento zámer sa premietol aj do návrhu prvého územného plánu tejto časti mesta. Takzvaný Územný plán zóny Martanovičova vypracoval kolektív Peter Bauer, Martin Kusý, Pavol Paňák a Eduard Šutek v rokoch 1982 až 1989. Vo svojom návrhu reagovali na postmoderné princípy rehabilitácie kompaktného mesta a územie výrobných areálov a skladov navrhli premeniť na blokujú štruktúru prirodzene nadväzujúcu na susednú Dunajskú štvrť. Do tejto štruktúry integrovali novostavbu Slovenského národného divadla (P. Bauer, M. Kusý, P. Paňák, E. Šutek, 1980-2007), ale aj väčšinu vtedajšej solitérnej

industriálnej zástavby v území.¹² Tento plán slúžil ako nástroj na reguláciu výstavby až do začiatku 21. storočia. V jeho zmysle začali budovať budovu Ústredia Slovenskej poisťovne (E. Šutek, 1990-1995) aj obchodno-obytne centrum Eurovea (B. Kaliský a spol., 2010).

Downtown

Po roku 1989 došlo k postupnej privatizácii výrobných areálov a zrušeniu výroby. Celé územie nakoniec skončilo v rukách troch developerských skupín, ktoré následne vyvinuli tlak na zmenu územného plánu zóny. Na začiatku 21. storočia tak prebiehali tri paralelné procesy. Prvým bola snaha o záchranu industriálneho dedičstva v území. Pracovníci Pamiatkového úradu SR preskúmali existujúce objekty, šesť z nich navrhli na zápis do zoznamu NKP, Továrenskú ulicu vyhodnotili ako pamiatkovo hodnotný urbanistický prvok a ďalšie tri objekty posúdili ako úspešné transformácie pôvodného industriálneho dedičstva. Ich analýza vyústila v roku 2007 do návrhu na vyhlásenie objektov v takzvanej zóne Chalúpkova za národné kultúrne pamiatky.¹³ Druhým procesom bola príprava nového územného plánu zóny. Ten na osnove pôvodnej uličnej siete plánoval novú výstavbu a s existujúcou zástavbou až na niekoľko výnimiek, ktoré predstavovali pamiatkovo chránené budovy továrne Klinger a teplárne, neuvažoval.¹⁴ Tretím paralelným procesom bola príprava projektovej dokumentácie novej výstavby, čo vznikala na objednávku investorov. Práve táto plánovaná výstavba

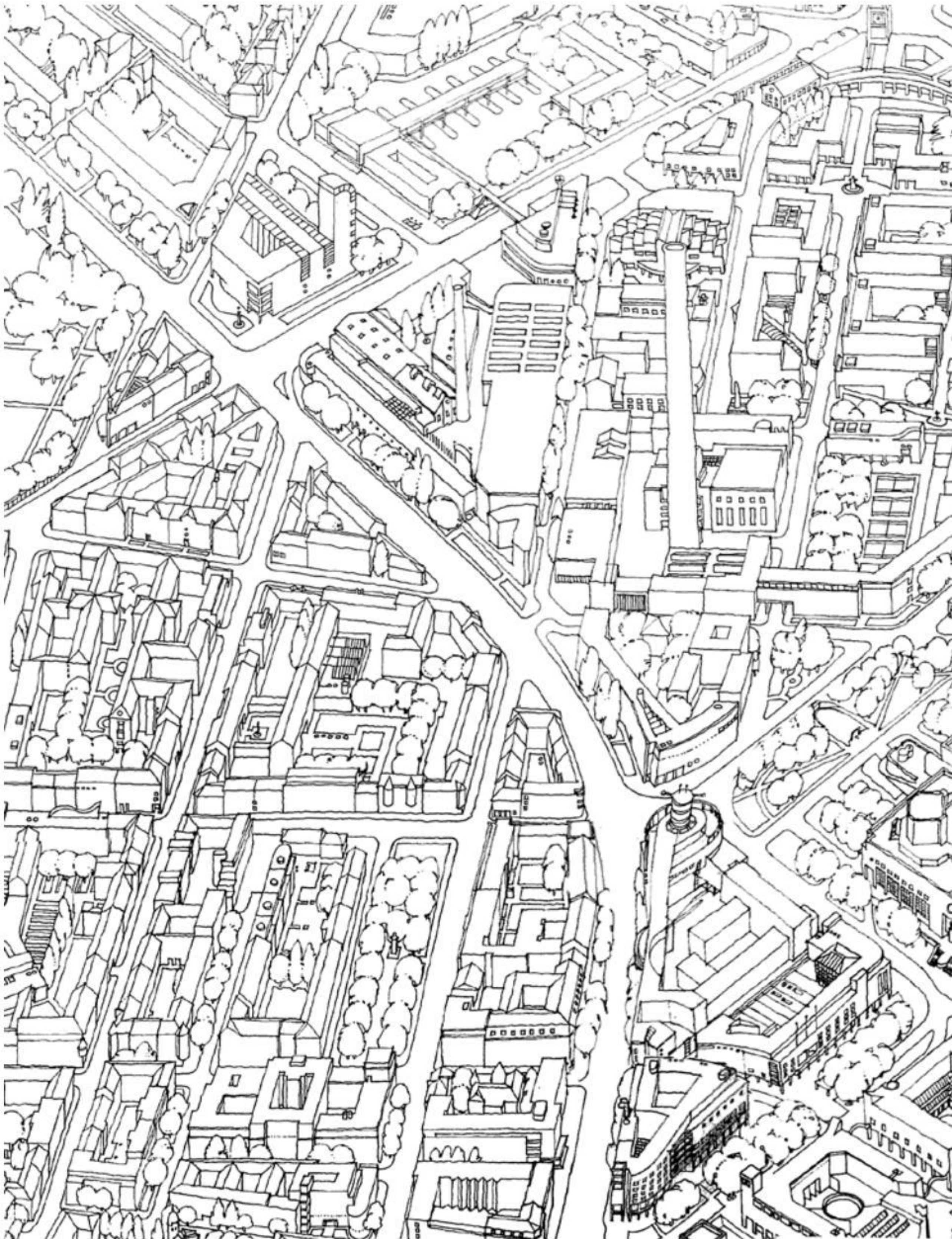
12 Deväťsto metrov nového nábrevia. Projekt 1982, č. 10, s. 30-35.

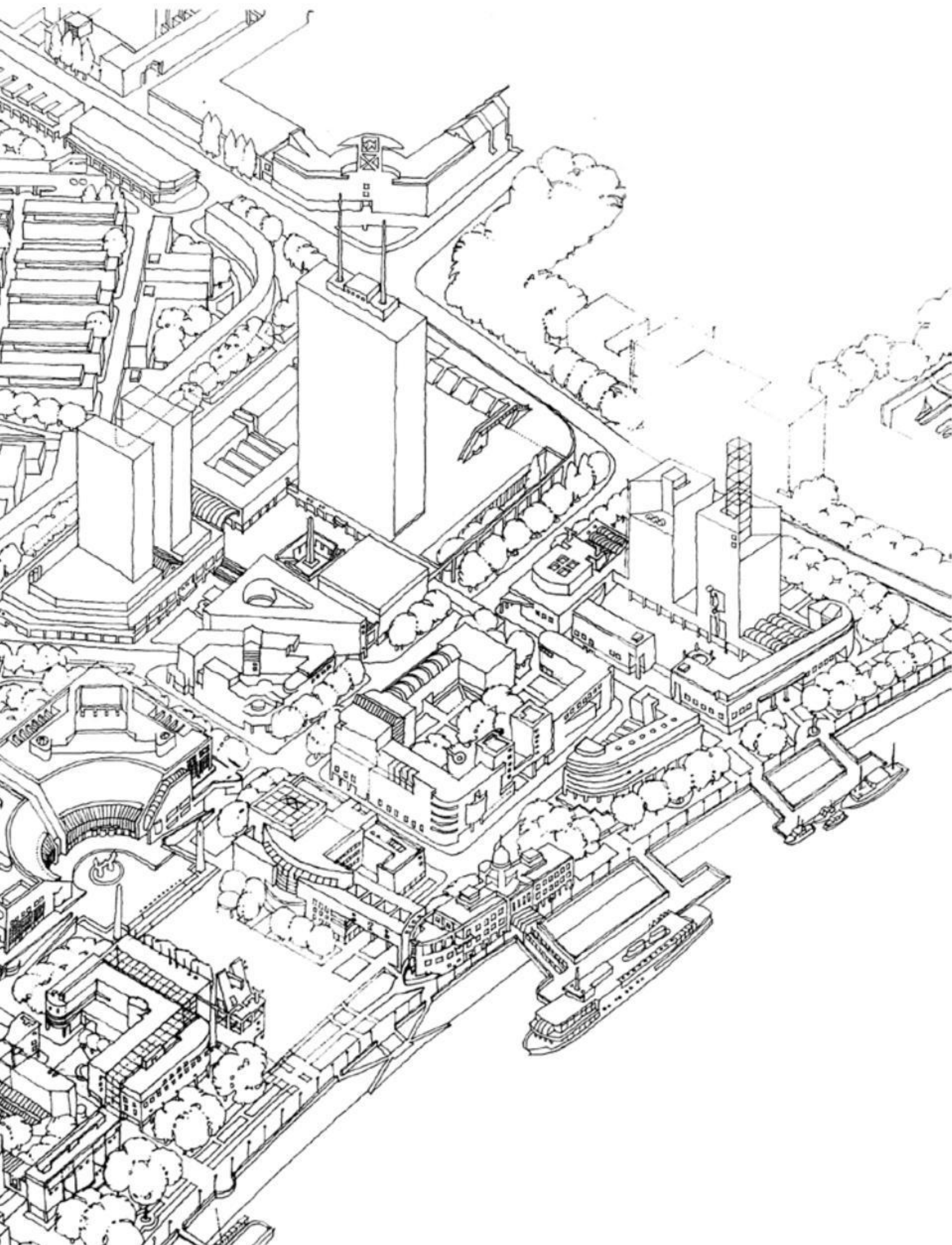
13 Návrh za vyhlásenie vecí za NKP, Peter Andráši, Jana Šulcová a Tomáš Kowalski, PÚ SR 2007.

14 Územný plán zóny Chalúpkova, Jela Plencerová a kol. 2017. <https://www.staremesto.sk/sk/content/uzemne-planovanie/section:citizen>



Výstavba Slovenského národného divadla, okolo roku 1988
Zdroj: Archív Oddelenia architektúry HÚ SAV

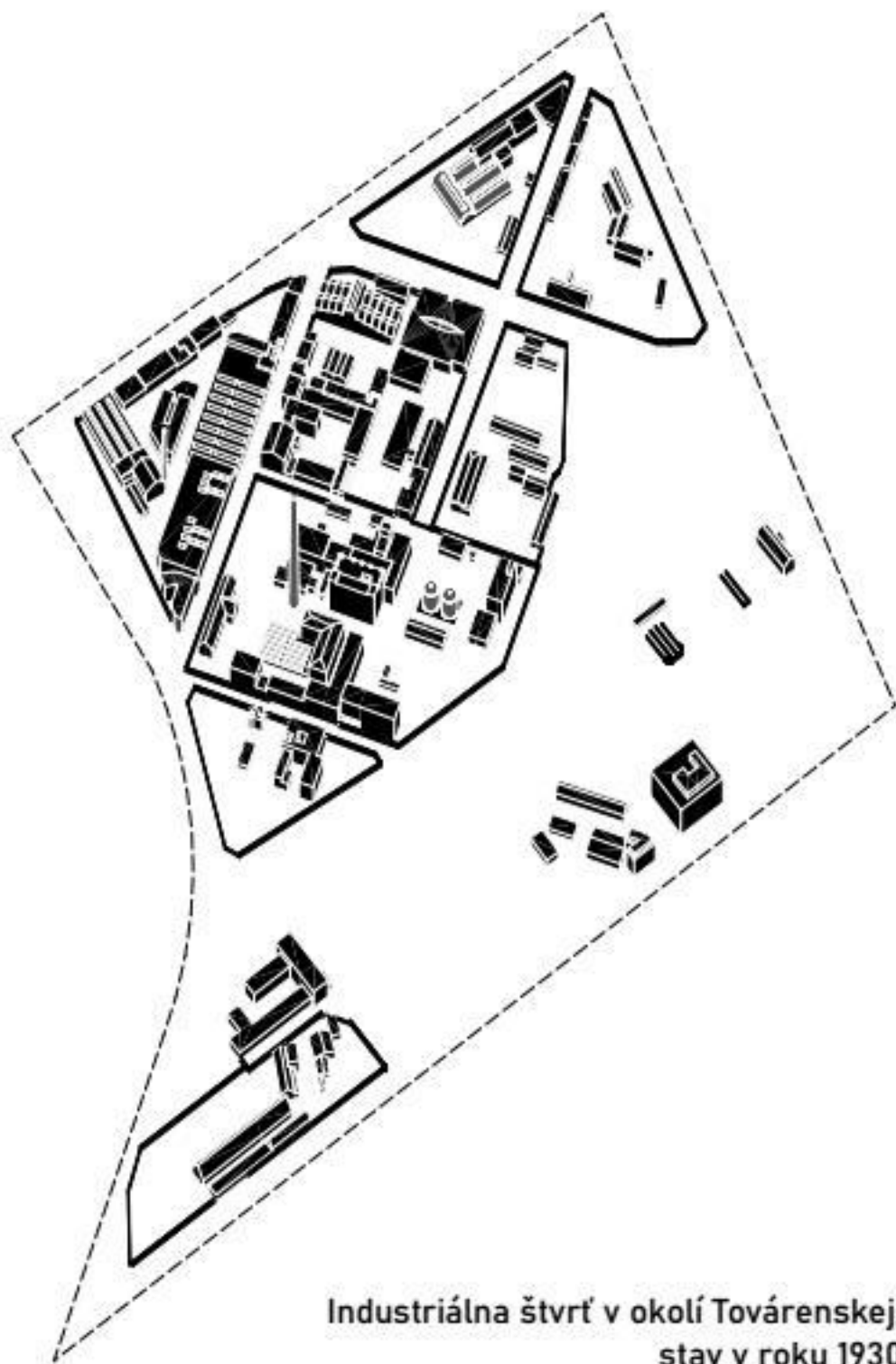




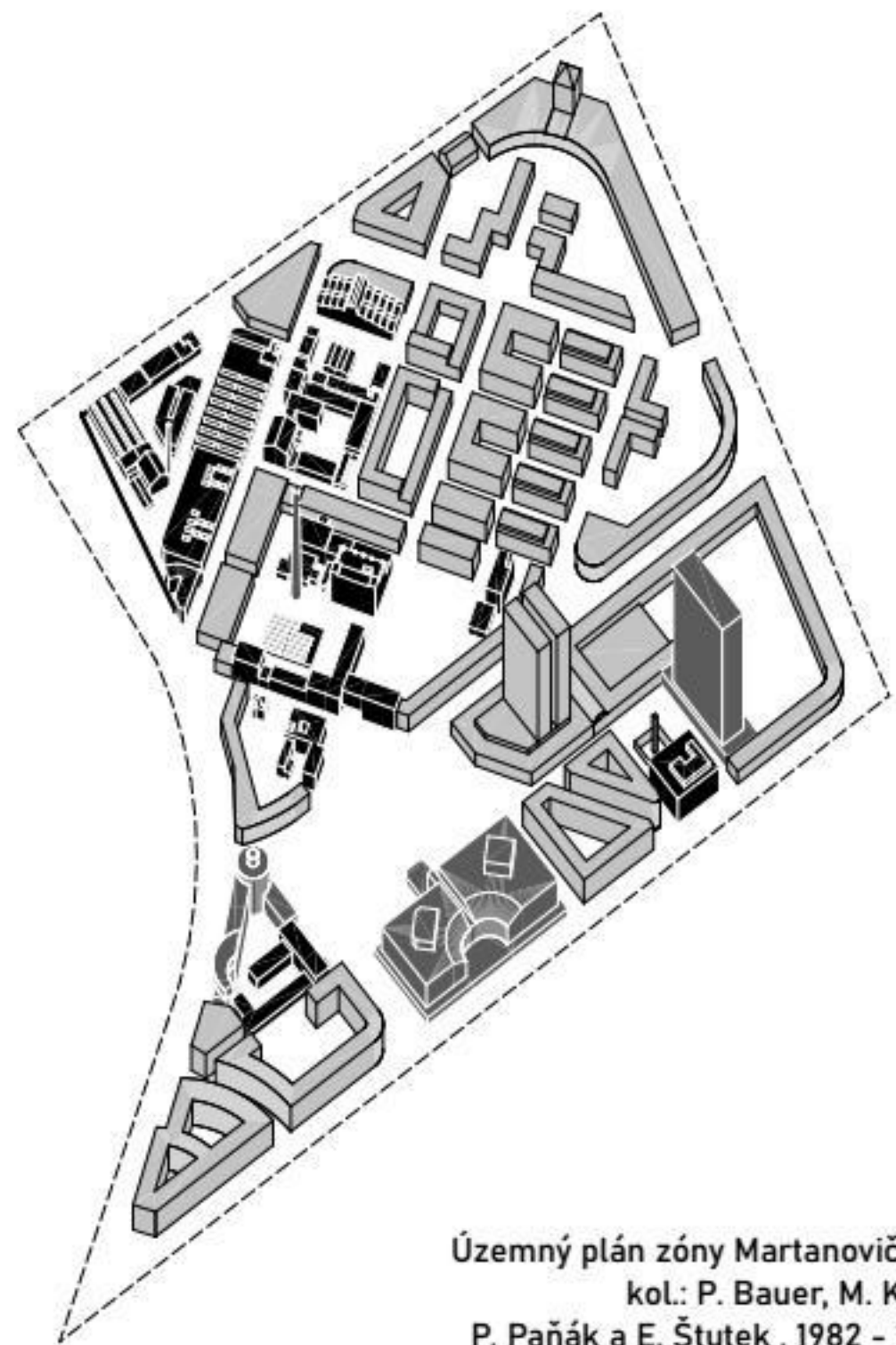
Územný plán zóny Martanovičova, kol.: Peter Bauer, Martin Kusý, Pavol Paňák a Eduard Štutek , 1982 - 1989
Zdroj: Archív BKPŠ

nakoniec de facto určila podobu nového územného plánu zóny. Pribúdajúce investičné zámery v území sa postupne včleňovali do návrhu Územného plánu zóny, ktorý sa nakoniec zredukoval na organizáciu systému dopravy v území. Podoba štvrte sa tak v priebehu jedného desaťročia radikálne zmenila, továrenské dvory nahradili výškové solitéry. Kompaktné mestské bloky, ulice a námestia, s ktorými rátať územný plán zóny z osemdesiatych rokov, nahradili rozlične tvarované solitéry voľne rozmiestnené v rámci siete základného dopravného systému. Fragmenty výstavby reflektujúce pôvodný územný plán zóny, ako je Továrenská a Pribinova ulica či Námestie M. R. Štefánika, sú dnes najdôležitejšími urbanistickými prvkami územia, ktoré artikulujú a stabilizujú túto časť mestskej štruktúry. V prípade ostatných častí územia pripomína postmoderné úsilie o rehabilitáciu tradičných mestských priestorov už len ich paradoxné pomenovanie námestia a ulice. K radikálnej zmene došlo aj v oblasti funkčného programu zóny. Funkčne rozmanité územie niekdajšej industriálnej štvrte mali najprv v zmysle územného plánu zóny z osemdesiatych rokov doplniť obytné budovy, verejné kultúrne a spoločenské priestory. Tento zámer však dnes reprezentuje len novostavba Slovenského národného divadla. Ostatná štruktúra, realizovaná v zmysle ÚPNZ Chalúpkova je charakteristickým príkladom viac-menej uzavretých blokov obchodných centier, kancelárskych budov a exkluzívnych bytových komplexov. Inkluzívne vágne územie s vrstevnatou historickou pamäťou, nahradili kontajnery moderného konzumu. Verejné ustúpilo privátnemu. Napriek tomu, je zrejmé, že výstavbou v území sa predsa do určitej miery naplnila pôvodná idea nového mestského centra z polovice 20. storočia, aj keď v odlišnej hmotnej podobe a inom funkčnom určení. Bratislava sa javí ako mesto nedokončených plánov, nerealizovaných zámerov a náhodných riešení. Aj táto sonda do jednej z kľúčových

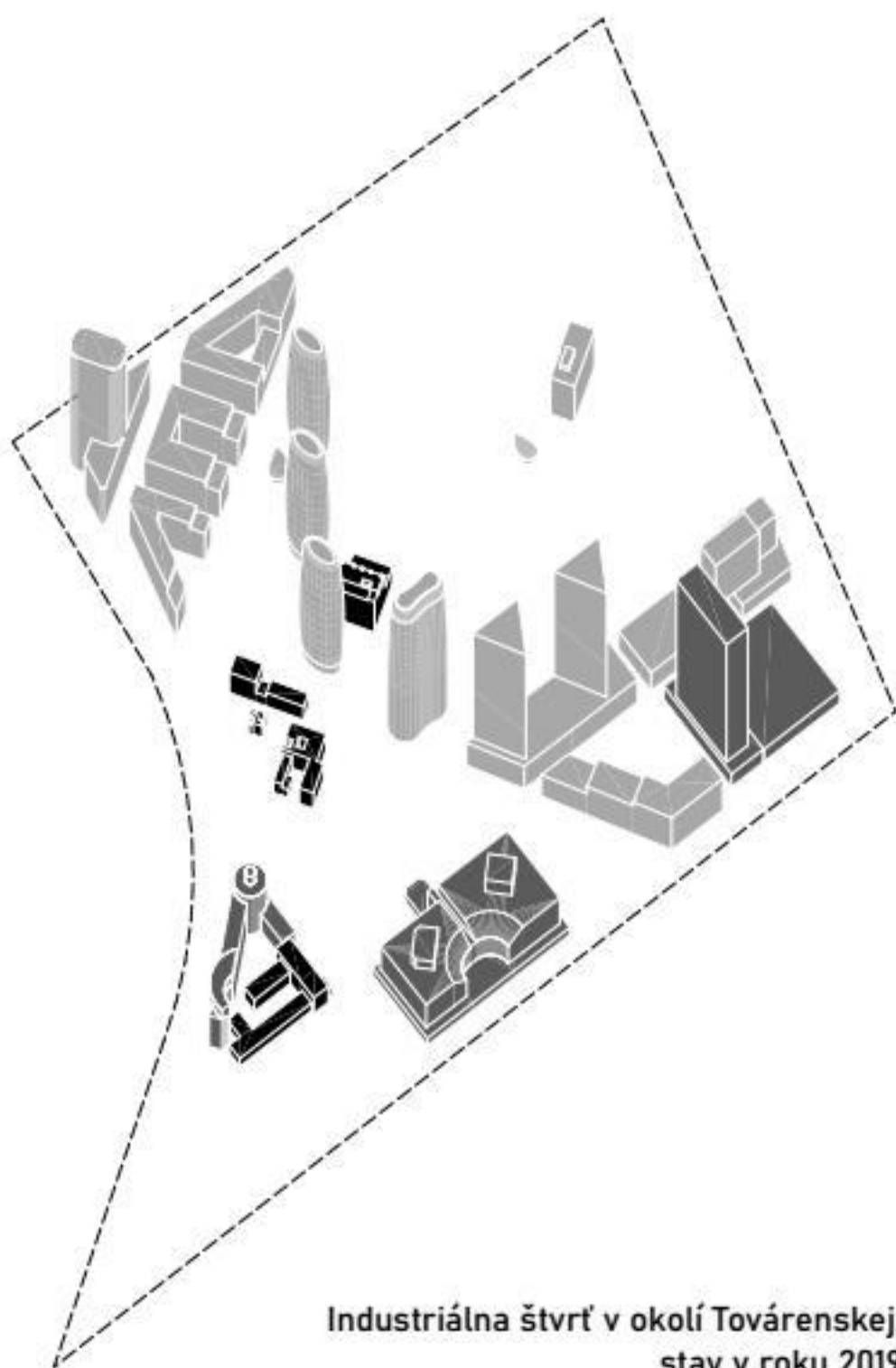
lokalít mesta však ukazuje, že existuje určitý mechanizmus pretrvávania hlavných ideí, ktorý by sme mohli nazvať fenoménom nezámernej kontinuity. Ide o nezámerné alebo nedeklarované pokračovanie vízií a zámerov predchádzajúcich období, výsledok určitej kritickej masy poznania, ktorá sa stáva súčasťou povedomia o meste a spolu s jeho prírodnými podmienkami a morfológiou potom mimovoľne ovplyvňuje premýšľanie architektov, urbanistov aj investorov. Ukazuje sa tiež, že aj fragmenty realizovaných regulačných plánov majú potenciál byť stabilizačnými prvkami v mestskom priestore, ktoré premostujú medzery vyplývajúce z diskontinuity územného plánovania. Zároveň je zrejmé, že politicky či ideologicky podmienené rozhodnutia ovplyvňujú podobu mesta len do určitej miery. Kľúčovú rolu totiž zohrávali a zohrávajú aktéri voľnej trhovej súťaže, developeri a investori, ktorí viac či menej ovplyvňujú prípravu urbanistických plánov a tým určujú aj veľkosť a funkciu realizovanej výstavby.



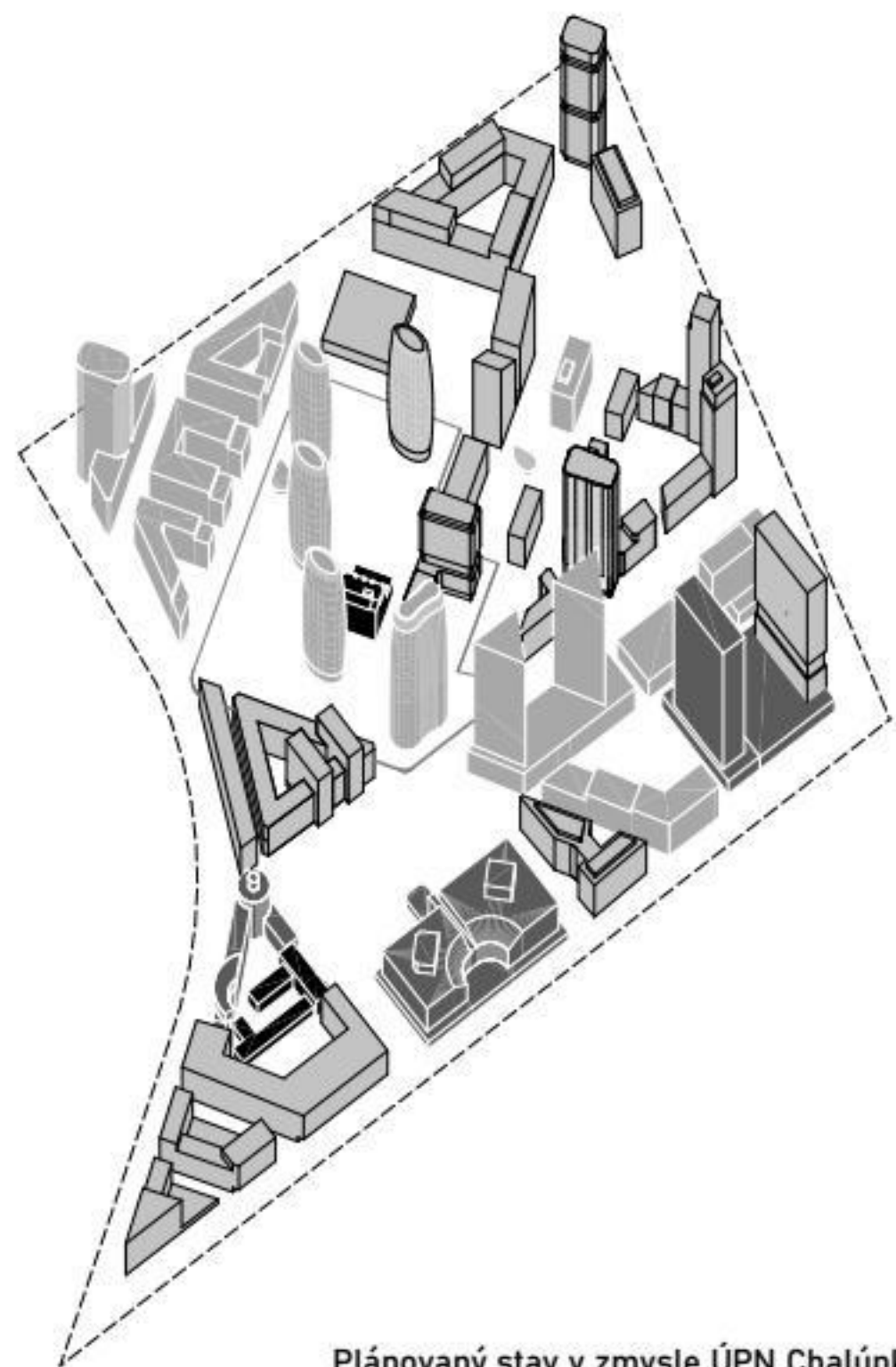
Industriálna štvrť v okolí Továrenskej,
stav v roku 1930



Územný plán zóny Martanovičova,
kol.: P. Bauer, M. Kusý,
P. Paňák a E. Štutek , 1982 - 1989



Industriálna štvrť v okolí Továrenskej,
stav v roku 2019



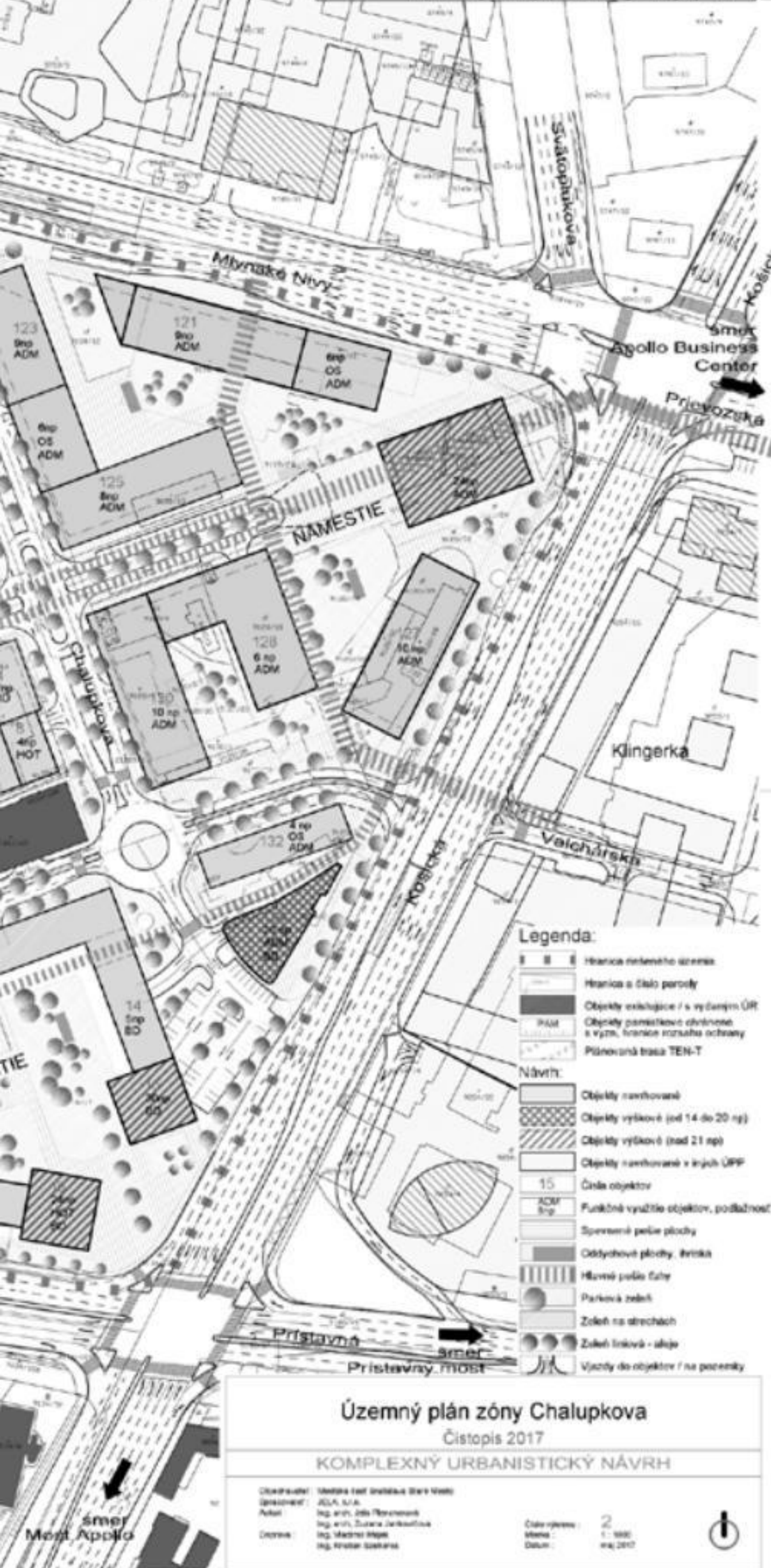
Plánovaný stav v zmysle ÚPN Chalúpkova

Reálne a plánované zmeny urbanistickej štruktúry v 20. storočí



Funkčné využitie a členenie stavieb

Funkčné využitie	Dráh stavieb	Skratka
Kancelárie	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
Obchodná výstavba	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
Doprava a technická infraštruktúra	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO
	Kancelárie	KO



Územný plán zóny Chalupkova, 2017
 Zdroj: <https://www.stare mesto.sk/sk/content/uzemne-planovanie>





Posledné zvyšky industriálnej minulosti štvrte v zovretí novej výstavby, 2019
Foto: Olja Triaška Stefanovič

1740	- Mária Terézia sa stala uhorskou kráľovnou	
1774		- Mária Terézia dala podnet na založenie Sternallee v Petržalke - prvý verejný park v strednej Európe (dnes Sad Janka Kráľa)
1775		- Mária Terézia dala zbúrať vnútorné opevnenie mesta a poverila Franza Hillebrandta prípravou prvého regulačného plánu mesta
1811	- 28. 5. 1811 vyhorel Bratislavský hrad	
1825		
1826		- dokončili kaviareň Aucafé na Petržalskom nábreží
1830		
1840		- 27. 9. 1840 otvorili prvú stanicu konskej železnice v meste na dnešnej Krížnej ulici (trať z Bratislavy do Svätého Jura)
1848	- Revolúcia 1848 / 18.3. 1848 Uhorský snem v Bratislave / Uhorským kráľom sa stal František Jozef I.	- postavili prvú staničnú budovu parnej železnice na Šancovej ulici / cisársko - kráľovský erár dal v Petržalke postaviť vojenskú plaváreň
1850		- Miklós Halácsi v rokoch 1849 – 1850 spracoval regulačný plán mesta
1856		
1867	- Rakúsko-uhorské vyrovnanie	
1872		- vydali Mestský stavebný štatút, platný až do roku 1945
1873		
1876		- schválili stavebný zákon, ktorý určoval pravidlá výstavby v meste
1881		
1882		- Anton Sendlein, hlavný mestský inžinier, zhotovil mapu mesta
1884		
1890		

mesto, spoločnosť a pamiatky**mesto, priemysel a doprava****1740****1774**

- prebehli prvé vodohospodárske úpravy Dunaja

1775

- vytvorili nový korunovačný pahorok pri Dunaji, ktorý nahradil pôvodný korunovačný pahorok odstránený v dôsledku výstavby mestskej sýpky

1811**1825**

- postavili pontónový most Karolíny Augusty pri kaviarni Berlínka, ktorý fungoval do roku 1891 a bol priamym predchodcom prvého stáleho mosta cez Dunaj - Mosta Františka Jozefa

1826

- konali sa prvé dostihy v Petržalke

1830

- začala pravidelná osobná a nákladná doprava po Dunaji

1840**1848**

- 20. 8. 1848 začal premávať prvý parný vlak do Viedne

1850

- v meste žilo 42 238 obyvateľov, z toho takmer 75% Nemcov a 18% Slovákov, okolo 8% Maďarov

- Bratislava má pravidelné železničné spojenie s Viedňou a Budapešťou parnými vlakmi

1856

- spustili výrobu svietiplynu v mestských plynárňach (19. 3. 1856), mestské osvetlenie

1867

- Heinricha von Justiho zvolili za starostu mesta

- Justi iniciuje reguláciu Dunaja a premiestnenie zimného prístavu a lodenice mimo centra mesta, kvôli regulačným prácam zrušili korunovačný pahorok

1872

- založili pivovar Stein na Blumentálskej ulici

1873

- Alfred Nobel založil na severovýchodnom okraji Bratislavy továreň na výbušniny pod názvom Dynamit-Nobel

1876**1881**

- dokončili prvú etapu regulácie Dunaja podľa plánov E.G. Lanfranconiho

1882

- prepukla filoxérová epidémia viniča, vyše 50% viníc na Hausbergli bolo zničených

1884

- založenie mestských vodární - vykopali prvú studňu mestského vodovodu na ostrove Sihoť, najstaršiu budovu vodárne na Karloveskej ceste dokončili v roku 1886

1890

- mestská rada rozhodla o zmene v názvoch ulíc a mestských obvodov tak, že zaviedla súbežné nemecké aj maďarské pomenovanie / v meste žilo 52 441 obyvateľov, z toho 31 404 Nemcov, 10 433 Maďarov a 8 709 Slovákov

- prebieha druhá etapa regulácie Dunaja podľa Lanfranconiho projektov, trvajúca do roku 1896, kedy Lanfranco zomrel / dokončili prvý stály most cez Dunaj - oceľový most Františka Jozefa (dnes Starý most), ktorý mal aj železničnú koľaj

1892

1895

1896

- Magistrát mesta poveril Technické oddelenie spracovaním regulačného plánu mesta / vyšiel zákonný článok Gesetzartikel 1896/XXIII o daňových úľavách pre novostavby / postavili Bratislavský veslársky klub podľa návrhu R.Jablingera (zbúraný v súvislosti so stavbou Mosta SNP v druhej polovici šesťdesiatych rokov)

1897

- v marci predložili na rokovanie mestskému zastupiteľstvu nový stavebný poriadok

1898

- v marci predložilo Technické oddelenie magistrátu plán regulácie a rozšírenia mesta

1900

- v Petržalke postavili divadlo Aréna, dielo staviteľa E. Tabakovitsa, ktoré nahradilo pôvodné drevené divadlo z roku 1828

1901

1904

1905

- Mestskej rade predložili na rokovanie Regulačný plán mesta, ktorý spracoval Viktor Bernárdt

1906

- Antal Palóczy posúdil regulačný plán Technického oddelenia mesta

1907

- Antala Palóczyho poverili spracovaním Plánu regulácie a rozšírenia mesta

1908

1909

1910

1911

1913 - požiar Podhradia

- architekt F. Weinwurm po požiaroch apeloval na prestavbu tejto časti mesta v zmysle princípov modernej architektúry / výstavba prvých mestských bytov pre chudobné rodiny, ktoré prišli o prístrešok pri požiaroch Podhradia (Mestská ulica)

1914 - začiatok 1. svetovej vojny

1892		- prvý raz sa spomína koncepcia industrializácie mesta / zahájili prevádzku propeleru
1895		- založili a začali budovať rafinériu Apollo / založili továreň Kablo / 27. 8. 1895 začala premávať prvá mestská električka, jazdila z Rybného námestia na dnešné Hodžovo námestie
1896		
1897		- vykopali severný bazén zimného prístavu a začali budovať kanalizačnú sieť mesta, sprevádzkovanú v roku 1904
1898		
1900	v rámci mileniálnych osláv inštalovali sochu maďarského bojovníka v nadživotnej veľkosti na hrade Devín / inštalovali pamätník cisárovnej Márie Terézie na korunovačnom pahorku	
1901		- založili Mestskú elektrárňu (Čulenova ulica), 30.9. 1901 zahájili jej skúšobnú prevádzku
1904		- v Petržalke založili továreň na výrobu gumového tovaru (neskôr Matador)
1905		
1906		
1907		- vykopali južný bazén zimného prístavu
1908		- podľa plánov architekta Mayeredera postavili továreň Danubius, stavbu realizovala firma Pittel a Brausewetter
1909		- na trati od Palugyayových závodov, po Pražskej ulici až k Rothovej továrni na patróny začal premávať trolejbus / postavili ocelobetónový most cez Malý Dunaj v Prievoze
1910	- Bratislavu navštívil prezident USA Theodore Roosevelt a zúčastnil sa slávnostného banketu v hoteli Palugyay	
1911	- do Bratislavy prišiel na návštevu T.A. Edison	
1913		
1914		- 22. 1. 1914 začalo premávať električkové spojenie Bratislava - Viedeň

1917		- Antal Palóczy predstavil poslednú verziu Plánu regulácie a rozvoja mesta na pôde prešporskej sekcie Uhorského spolku inžinierov a architektov
1918	- koniec 1. svetovej vojny / zánik Rakúsko-Uhorskej monarchie / Pittsburská dohoda - vznik Československej republiky 28.10. 1918 / prezidentom sa stal T. G. Masaryk	
1919	- Prešporok premenovaný na Bratislavu, hlavné politické a správne centrum Slovenska / 4.5. 1919 zahynul pri leteckom nešťastí generál Štefánik	- Petržalku pričlenili k Bratislave v auguste 1919
1920	- Trianonská mierová zmluva podpísaná 4. 6. 1920. Československý štát sa okrem iného zaviazal, že v Bratislave, na pravom brehu Dunaja, nepostaví žiadne vojenské stavby	- od roku 1920 vypracovali v Bratislave usadení českí architekti štúdie viacerých mestských priestorov, napríklad nábrežia, alebo predmestia Blumenthal, kde malo vzniknúť nové centrum mesta
1921		- ustanovenie Regulačnej a umeleckej komisie pre mesto Bratislavu a obce Petržalku a Karlovu Ves
1923		- Mestské zastupiteľstvo v decembri schválilo štatút Regulačnej komisie a tá zahájila svoju činnosť. V jej čele stál architekt E. Bárta, hlavný architekt mesta / K. Šilinger začal pracovať na návrhu prvej novostavby univerzitnej budovy v Bratislave, Anatomického ústavu, ktorý dokončili v roku 1927
1924		- regulačná štúdia nábrežia pri dnešnom Starom moste / mestské technické oddelenie vypísalo užšiu súťaž na architektonické riešenie „Zemedelského múzea“ v Bratislave (dnes SNM)
1925		- postavili sídlo Umeleckej besedy slovenskej na Šafárikovom námestí podľa návrhu A. Balána a J. Grossmanna
1928		- podľa plánov A. Balána a J. Grossmanna postavili budovu Učňovských škôl na Vazovovej ulici, neskôr Škola umeleckých remesiel (ŠUR) / začali stavať internát Lafranconi
1929	- 24.10. 1929 krach burzy v New Yorku / začiatok globálnej hospodárskej krízy, ktorá zasiahla aj Československo	- vyhlásili medzinárodnú súťaž na základný regulačný plán a železničné riešenie mesta Bratislavy / súťaž na zastavovací plán Univerzitného mesta na pozemkoch Shattlerberg / súťaž na úradnú štvrť na Námestí slobody
1930		- v Petržalke postavili podľa návrhu E. Belluša budovu Slovenského veslárskeho klubu

1917

1918

1919 - zriadený Vládny komisariát na ochranu pamiatok na Slovensku, vedený D. Jurkovičom / župan S. Zoch nariadil v júni premenovanie ulíc a obvodov v meste

1920

- v prístave zahájila firma K. Skorkovského stavbu skladu č. 7 / Kornel Stodola založil Orientálnu spoločnosť, ktorá od roku 1921 organizovala Orientálny trh. Ten neskôr premenovali na Dunajský veľtrh a na území zimného prístavu sa každoročne konal až do roku 1942

1921 - 3. 6. 1921 založili v Bratislave Umeleckú besedu Slovenska / 19.9. 1921 prišiel do Bratislavy na prvú oficiálnu návštevu prezident T. G. Masaryk / v októbri 1921 československí legionári zbúrali súsošie Márie Terézie na korunovačnom návrší, pamätník Sándora Petöfiho na dnešnom Hviezdoslavovom námestí demontovali a uskladnili v depozite / v meste tvorili obyvatelia českej národnosti 40% podiel

1923 - Bratislavu navštívil nositeľ Nobelovej ceny Albert Einstein

- továrni Dynamit Nobel odňali licenciu na výrobu výbušnín, ktorá bola presťahovaná do Semtína v Čechách / 29.10. 1923 sa uskutočnil prvý let z Prahy do Bratislavy, na letisko vo Vajnoroch

1924 - Lidové noviny a Slovenský denník vydali sériu článkov o plánovaní Bratislavy

1925

1928

1929 - vyšla kniha J. Hofmana Stavebné dejiny mesta Bratislavy

1930 - vyšiel prvý ročník odborného časopisu Forum, ktorý sa ako prvý venoval regulácii a plánovaniu mesta / v meste žilo 123 844 obyvateľov, z toho takmer 50% Slovákov

1931		- dokončili sídlo Mestskej sporiteľne na Kamennom námestí, dielo J. Tvarožka / postavili sídlo nemeckej veslárskej jednoty v Petržalke podľa návrhu J. Konrada
1933	- ústup hospodárskej krízy	- na základe výsledkov súťaže na regulačný plán mesta spracovalo Technické oddelenie mesta takzvaný pásmový plán / dokončili internát Lafranconi
1934		- mestské zastupiteľstvo schválilo pásmový plán / dostavali prírodné kúpalisko na Dunaji, tzv. Lido
1935		- postavili prvý "mrakodrap", obchodný a bytový dom Manderla na dnešnom Námestí SNP (Ch. Ludwig, E. Spitzer, A. Danielis)
1936		- architekt Josef Marek začal s vypracovaním regulácie pravého brehu Dunaja a Petržalky, ktorým ho poverilo mesto
1937		- na podnet predsedu vlády Milana Hodžu bola vyhlásená súťaž na výstavbu Zemského úradu na hradnom kopci, v rámci ktorej architekti J. Gočár a J. Tvarožek navrhli zbúrať ruinu hradu a nahradiť ju modernou štruktúrou, čo vyvolalo masívny odpor domácich aj zahraničných odborníkov
1938	- 30. 9. 1938 Mníchovská dohoda / 2. 11. 1938 Viedenská arbitráž	- Bratislava stratila územie Petržalky a Devína
1939	- začiatok 2. svetovej vojny / vyhlásenie Slovenského štátu 14. 3. 1939, po prijatí ústavy 21. 7. 1939 premenovaného na Slovenskú republiku / prezidentom sa stal Jozef Tiso	- v októbri 1939 pripravilo Ministerstvo hospodárstva osnovu prvého arizačného zákona. Na rozdiel od predchádzajúcich nariadení sa navrhovaný zákon svojím znením jasne vzťahoval na židovských občanov
1940		- do platnosti vstúpila nová regulácia výstavby v meste - presadzovala tradičné riešenia a silno obmedzila výstavbu modernej architektúry, povinnými sa stali šikmé strechy / vyhlásenie súťaže na Výstavný areál Dunajského veľtrhu / vošiel do platnosti zákon o vyvlastnení nehnuteľností na diela verejného záujmu, na ciele stavebného ruchu a zákon o Všeobecnom stavebnom družstve / začali stavať zimný štadión na Trnavskej ceste
1941		- Ministerstvo dopravy a verejných prác Slovenskej republiky vyhlásilo medzinárodnú architektonickú súťaž na univerzitnú štvrť na hradnom kopci / vznikol zastavovací plán areálu Dunajského veľtrhu - neskôr PKO (P. Andriák, J. Štefanec)

- 1931** - vyšiel prvý ročník odborného časopisu Slovenský stavitel', vydávaného Spoločenstvom stavitel'ov pre Slovensko
- 1933** - vydali knihu E. Portischa Geschichte der Stadt Pressburg-Bratislava
- 1934**
- 1935**
- 1936** - vo Viedni vyšiel sprievodca po Slovensku, kde vyzdvihli modernú prestavbu Bratislavy. Rochowanski, Leopold Wolfgang: Columbus in der Slowakei. Bratislava, Eosverlag / V. Mencl a D. Menclová vydali knihu Bratislava stavebný obraz mesta a hradu
- 1937** - 26. 9. 1937 odhalili pomník P. O. Hviezdoslava, diela V. Ihriského, na Hviezdoslavovom námestí. Po pätnástich rokoch tak vyplnili miesto po pomníku Sándora Petófiho
- 1938** - v novembri 1938 bolo premenované Námestie republiky (dnešné Námestie SNP) na Námestie Andreja Hlinku / 28. 10. 1938 sa kvôli politickým zmenám vyplývajúcim z Mníchovského diktátu nekonalo plánované slávnostné odhalenie pomníka generála M. R. Štefánika, diela B. Kafku, pri príležitosti 20. výročia vzniku ČSR na dnešnom Námestí Ľ. Štúra / A. Hitler prišiel 25.10. 1938 na obhliadku opevnenia v Petržalke
- 1939** - dnešné Hlavné námestie premenovali na Hitlerovo
- 1940** - Vláda SR pod vedením V. Tuku rozhodla o odstránení sochy leva z piliera pomníka generála Štefánika / pri sčítaní ľudu v roku 1940 boli osoby českej národnosti z väčšej časti štatisticky vykázané ako cudzinci, príslušníci susedného Protektorátu Čechy a Morava / areál Rothovej továrne začali využívať na ubytovanie Židov zo Slovenska, Rakúska a Čiech čakajúcich na vystaňovanie do Palestíny
- 1941** - začal platiť tzv. Židovský kódex
- zrušili prevádzku propeleru*
- Továrň Dynamit-Nobel bola začlenená do nemeckého koncernu IG Farben a znovu sa jej výroba orientovala na výbušniny*

1942		- začali stavať Hlinkov akademický domov (dnes internát Horský park)
1943		- Ministerstvo verejných prác vyhlásilo medzinárodnú vyzvanú súťaž na urbanistické a architektonické riešenie novej vládnej štvrte na dnešnom Námestí slobody
1944		- ustanovenie Veľkej Bratislavy, mešťanosta Ábel Ravasz inicioval pripojenie Rače a Vajnory k Bratislave
1945	- koniec 2. svetovej vojny / oslobodenie Bratislavy 4. 4. 1945	
1946		- vyhlásená prvá súťaž na pamätník Červenej armády na Slavíne / k Bratislave pripojili obce Rača, Vajnory, Devín, Dúbravka, Lamač, Petržalka, Prievoz
1947	- J. Tisa, odsúdeného za vlastizradu, vojnové zločiny a zločiny proti ľudskosti, 18. apríla 1947 popravili v Justičnom paláci	
1948	- vládna kríza / demisia prezidenta E. Beneša / vyvrcholenie znárodnenia súkromného majetku, podnikov a pôdy / Klement Gottwald sa stal prezidentom	- dokončili a otvorili internát v Horskom parku
1949		- vznikla nová koncepcia územného plánu mesta (K. Gross)
1950		
1951		- nová koncepcia územného plánu mesta do roku 1970 (J. Svetlík)
1953		- dokončili prvé pavilóny pôvodného Dunajského veľtrhu a vyhlásili súťaž na dunajskú promenádu (vítazi I. Matušík a I. Salay)
1954		
1955		- nová koncepcia územného plánu mesta vzniká na Štátnom projektovom ústave (ŠPÚ) / areál Dunajského veľtrhu otvorený ako Park kultúry a oddychu (PKO)
1956	- na 20. zjazde komunistickej strany Sovietskeho zväzu Nikita Chruščov odsúdil kult osobnosti Stalina	- Milan Hladký spracoval prvý povojnový územný plán mesta / súťaž na Dom odborov, techniky a kultúry v Bratislave, ktorý dokončili v roku 1981 podľa plánov F. Končeka, I. Skočeka a Ľ. Titla
1957		- vznikol návrh sídliska Podhradie (A. Daríček, F. Konček, I. Skoček a Ľ. Titl) / dostavali zimný štadión na Trnavskej ceste (K. Gross)

- 1942** - v barakoch vybudovaných v areáli Rothovej továrne zhromaždili prvé židovské dievčatá čakajúce na transport do koncentračných táborov v Poľsku
- 1943** - premenovanie ulíc: najvýznamnejšie verejné priestory v meste pomenovali po slovenských národných buditeľoch či významných udalostiach z histórie Slovákov
- 1944** - 16. 6. 1944 prvé bombardovanie Bratislavy Američanmi. Do začiatku roku 1945 nasledovali ešte ďalšie štyri menej ničivé bombardovania
- 1945** - 2. 4. 1945 Nemci pri ústupe vyhodili do vzduchu Most M.R. Štefánika / inštalovali sochu Stalina na dnešnom Námestí SNP
- 1946** - vo februári 1946 Červená armáda odovzdala do užívania obnovený Most M.R. Štefánika (na jeho mieste dnes stojí Starý most)
- 1947**
- 1948** - v školskom roku 1948/49 otvorili na SVŠT (založenej v roku 1947) Ústav plánovania a sociológie / 1.7. 1948 Slovenská národná rada rozhodla o založení Slovenskej národnej galérie (SNG)
- 1949** - v školskom roku 1949/50 zriadili na SVŠT Ústav stavby miest a obcí, ktorý viedol prof. E. Hruška
- 1950** - z dôvodu likvidácie židovského obyvateľstva a vysťahovania Nemcov sa k českej a slovenskej národnosti hlásilo 95% obyvateľstva
- 1951** - vznikol Pamiatkový ústav (prvým zastupujúcim riaditeľom sa stal J. Šebek z Prahy)
- 1953** - vznikol Zväz československých architektov s predsedom J. Fragnerom / pod vedením A. Piffľa sa začali prvé výskumy na hrade
- 1954** - vyhlásili Mestskú pamiatkovú rezerváciu Bratislava / 31.3. 1954 ženisti odstrelili sochu generála Štefánika na dnešnom Námestí Ľ. Štúra
- 1955** - rozhodlo sa o uvedení ruiny hradu do tzv. „tereziánskej“ podoby, pri spracovávaní štúdie Pifflovi asistovali okrem architektov M. Baša, J. Lichnera a D. Majzlíka aj študenti
- 1956**
- 1957** - uväznili profesora Piffľa za "ohováranie spriatelenej mocnosti"
- rafinéria Apollo, zničená pri bombardovaní koncom vojny, obnovila svoju prevádzku, avšak iba v obmedzenom režime / začala elektrifikácia železníc*
- obnovili prevádzku propeleru*
- továreň Dynamit Nobel premenovaná na Závod Juraja Dimitrova, národný podnik Bratislava*
- založenie továrne Slovnaft vo Vlčom Hrdle*

1958		- začalo sa stavať sídlisko Februárka na Račianskej ulici podľa projektov kolektívu architektov pod vedením Š. Svetka
1960		- súťaž na návrh nového obchodno-spoločenského centra v priestore Kamenného námestia / 4. apríla 1960 odhalený pamätník Červenej armády na Slavíne (J. Svetlík)
1961		- dokončili sídlisko Februárka
1962		
1963		- vyzvaná súťaž na budovu slovenského rozhlasu / súťaž na urbanistické a architektonické riešenie prestavby SNG (vítaz V. Dedeček) / vyhládavacia súťaž na umiestnenie nového kultúrno-spoločenského centra mesta
1964		- súťaž na osobný prístav
1965		- štúdia na výstavbu Vysokej školy múzických umení na území Podhradia
1966		- schválený územný plán mesta (M. Beňuška)
1967		- vyhlásená medzinárodná urbanistická súťaž na mestský sektor Petržalka / celoštátna architektonicko-urbanistickú súťaž na nové kultúrno-spoločenské centrum v okolí dnešnej Pribinovej (vítazný návrh J. Lacko, L. Kušnír, I. Slameň
1968	- okupácia Československa vojskami Varšavskej zmluvy / zastavenie demokratizačných procesov Pražskej jari / 27.8. 1968 Moskovský protokol - začiatok normalizácie / prijali zákon o federatívnom usporiadaní Československej republiky	- objednané a vypracované dlhodobé štúdie rozvoja mesta / dokončili a otvorili komplex obchodného domu Prior a hotela Kyjev na Kamennom námestí
1969		- Územno-plánovacia štúdia Petržalky (J. Chovanec, S. Talaš) / súťaž na návrh nového Obchodno-spoločenského centra v priestore Obchodnej ulice
1971		- vláda prijala uznesenie o revízii územného plánu mesta / Vláda SSR schválila uznesením č. 95 Zásady koncepcie hlavných smerov urbanizácie Slovenska / pripojenie obcí Čunovo, Devínska Nová Ves, Jarovce, Podunajské Biskupice, Rusovce, Vrakuňa a Záhorská Bystrica k Bratislave
1972		- Užšia súťaž na návrh budovy Slovenskej národnej rady na území Podhradia (vítazi L. Jendreják, V. Husák, L. Kušnír, J. Šilinger)
1973		- Smerný územný plán Bratislavy (J. Hauskrecht) schválený 1976
1974		

1958 - začal vychádzať časopis Projekt, revue slovenskej architektúry / Pamiatkový ústav premenovali na Slovenský ústav pamiatkovej starostlivosti

1960

1961 - vyšla kniha E.Hrušku Vývoj stavby miest, ktorá dokumentovala dobový záujem o urbanizmus

1962 - vznikol Útvar hl. architekta, ktorý dostal úlohu pripraviť územný plán mesta / odstránili sochu Stalina z Námestia SNP

1963

1964

1965

1966

1967 - vyšiel prvý ročník vedeckého časopisu Architektúra & urbanizmus, ktorý sa nasledujúce dve dekády venoval problematike plánovania a výstavby miest / začalo sa búranie Podhradia

1968

1969

1971

1972

- 26. 8. 1972 otvorili Most SNP, autori (J. Lacko, L. Kušník, I. Slameň) sa však nemohli otvorenia zúčastniť z politických dôvodov

1974 - inštalovali Pamätník SNP na Námestí SNP (D. Kuzma, J. Kulich)

1975	- prezidentom sa stal Gustáv Husák, ktorý zotrval v úrade až do roku 1989	- k PKO dostavali oceľové pavilóny od F. Milučkého / dokončili televíznu vežu na Kamzíku (S. Májek, J. Tomašák, D. Ferenčík, J. Kozák) / dokončili budovu Slovenskej televízie v Mlynskej doline (J. Struhař, V. Čurilla)
1976		- vydali Stavebný zákon o územnom plánovaní a stavebnom poriadku č. 50/1976 platný po úpravách a novelizáciách dodnes
1978		Urbanistická súťaž na centrálnu mestskú oblasť Bratislavy
1979		- súťaž na novostavbu SND (víťazný návrh ateliéru BKPS)
1980		- 13.11. 1980 Gustáv Husák odhalil súsošie K. Gottwalda (T. Bártfay, J. Hovorka a K. Lacko, V. Droppa, J. Hlavica a V. Cvengrošová) na Námestí K. Gottwalda s fontánou Družba (dnes Námestie slobody)
1982		- vznikol doplnok územného plánu mesta (D. Kedro)
1983		- dokončili budovu Slovenského rozhlasu (Š. Svetko, Š. Ďurkovič, B. Kissling), skúšobné vysielanie sa uskutočnilo v roku 1984
1985		- Územný plán zóny Martanovičova, dnes Pribinova (BKPS) / otvorili Obchodný dom Ružinov, ktorý sa stal symbolom nástupu postmoderny v slovenskej architektúre / vznikol prelomový návrh prestavby pozemku medzi Suchým mýtom, Staromestskou a Veternou do podoby tradičného mestského bloku (I. Marko, M. Kropiláková, V. Hrdý). Nárožnú budovu dokončili roku 1994
1988		- schválili nový územný plán mesta (P. Kováčik) / vyhlásili architektonicko-urbanistickú súťaž Obchodná – Bratislava
1989	- rozpad komunistického bloku / 9. 11. 1989 pád Berlínskeho múra / Nežná revolúcia / československým prezidentom sa stal Václav Havel	
1990		
1991		- dokončili a otvorili výstavisko Incheba v Petržalke (V. Dedeček) - torzo pôvodného projektu viacúčelového výstavného zariadenia (prvá štúdia 1974) / Regulačný plán zóny Obchodná ulica (I. Marko, M. Kropiláková, V. Hrdý, A. Bacová, M. Mašek, P. Meleg a kol.)
1992		- aktualizácia ÚP mesta (P. Kováčik) / otvorenie Mosta Lafranconi (súťaž 1976, výstavba 1985-1991)
1993	- vznik Slovenskej republiky / prvým porevolučným prezidentom SR sa stal Michal Kováč	- aktualizácia Územného plánu Bratislavy (O. Vranková)
1996		- plán zástavby PKO spracoval ÚHA Bratislava / súťaž na novostavbu Národnej banky Slovenska
1997		- vznikajú scenáre dlhodobého rozvoja Bratislavy (Strapec) / medzinárodná súťaž European 4 na zástavbu bratislavskej Vydrice

1975

1976

1979

1980

1982

1983

*- otvorili železničnú časť Mosta hrdinov
Dukly (dnes Prístavný most), v roku 1985
dali do prevádzky celý most*

1985

1988

1989 - vznikol Spolok architektov Slovenska

1990 - zanikol Útvar hlavného architekta

1991 - odstrelili pomník Klementa Gottwalda na
dnešnom Námestí slobody

1992 - vznikla Slovenská komora architektov / v
meste žilo 442 197 obyvateľov, z toho 91%
Slovákov

1993

1996

1997

1998		- urbanistická súťaž na revitalizáciu Námestia SNP / súťaž na novostavbu radnice Starého Mesta
2001		- urbanistická štúdia zástavby Podhradia na objednávku magistrátu mesta (Zigo-Rusinová) / verejná ideová urbanisticko-architektonická súťaž na zástavbu nábrežia na území PKO / dokončili stavbu Národnej banky Slovenska (BKPS)
2002		- Verejná anonymná urbanisticko-architektonická súťaž Bratislava-Podhradie
2004	- vstup SR do Európskej únie	
2005		schválený Územný plán zóny Dunajská (O. Peržel a kol.)
2006		- Územný plán zóny Podhradie (Ľ. Klaučo + ateliér BKU)
2007		- schválený územný plán mesta (G. Čech a kol) / súťaž na revitalizáciu Vydrice / dokončili a otvorili novú budovu SND na Pribinovej ulici
2008	- vstup SR do Eurozóny	- zmeny a doplnky ÚPM
2009		
2010		- dokončili obchodno-obytný komplex Eurovea I (B. Kaliský a kol.)
2011		- zmeny a doplnky ÚPM / dokončili Riverpark I (J. Almássy, P. Bouda, R. Čečetka, I. Masár)
2013		- urbanistická štúdia na prestavbu komplexu budov na Kamennom námestí (Siebert - Talaš)
2014		- zmeny a doplnky ÚPM
2015		- zmeny a doplnky ÚPM
2016		
2017		- dokončili prvú etapu nového Zuckermanclu (J. Almássy, P. Bouda, R. Čečetka, I. Masár) / Územný plán zóny Chalúpkova (J. Plencerová)
2018		- spoločnosť Lordship vyhlásila súťaž na prestavbu Hotela Kyjev
2019		Metropolitný inštitút Bratislava vyhlásil verejnú súťaž na riešenie Námestia SNP a Kamenného námestia vo forme súťažného dialógu / začiatok výstavby novej Vydrice (Compass Architekti, plánované dokončenie 2025)

1998

2001

2002 - Slovenský ústav pamiatkovej starostlivosti sa transformoval na Pamiatkový úrad SR a vošiel do platnosti nový zákon o ochrane pamiatkového fondu č. 49/2002

2004

2005

- otvorili Most Apollo (M. Maťaščík)

2006

2007

2008

2009 - obnovili inštitút Hlavného architekta mesta Bratislavy / inštalovali pomník generála Štefánika na Námestí M. R. Štefánika pred novým SND

- začala výstavba protipovodňovej zábrany na Dunaji na území Starého mesta

2011

- v meste žije 411 465 obyvateľov, z toho 91% Slovákov

2014

- demontovali mostovku Starého mosta a začali s jeho obnovou

2015

- otvorili obnovený Starý most / Centrum dopravného výskumu v Brne spracovalo Generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy

2016

- spustili prvú etapu električkovej trate spájajúcej Staré mesto s Petržalkou

2017

2018

2019 - vznikol Metropolitný inštitút Bratislavy, odborná organizácia zameraná na strategický rozvoj a budúcu podobu mesta

