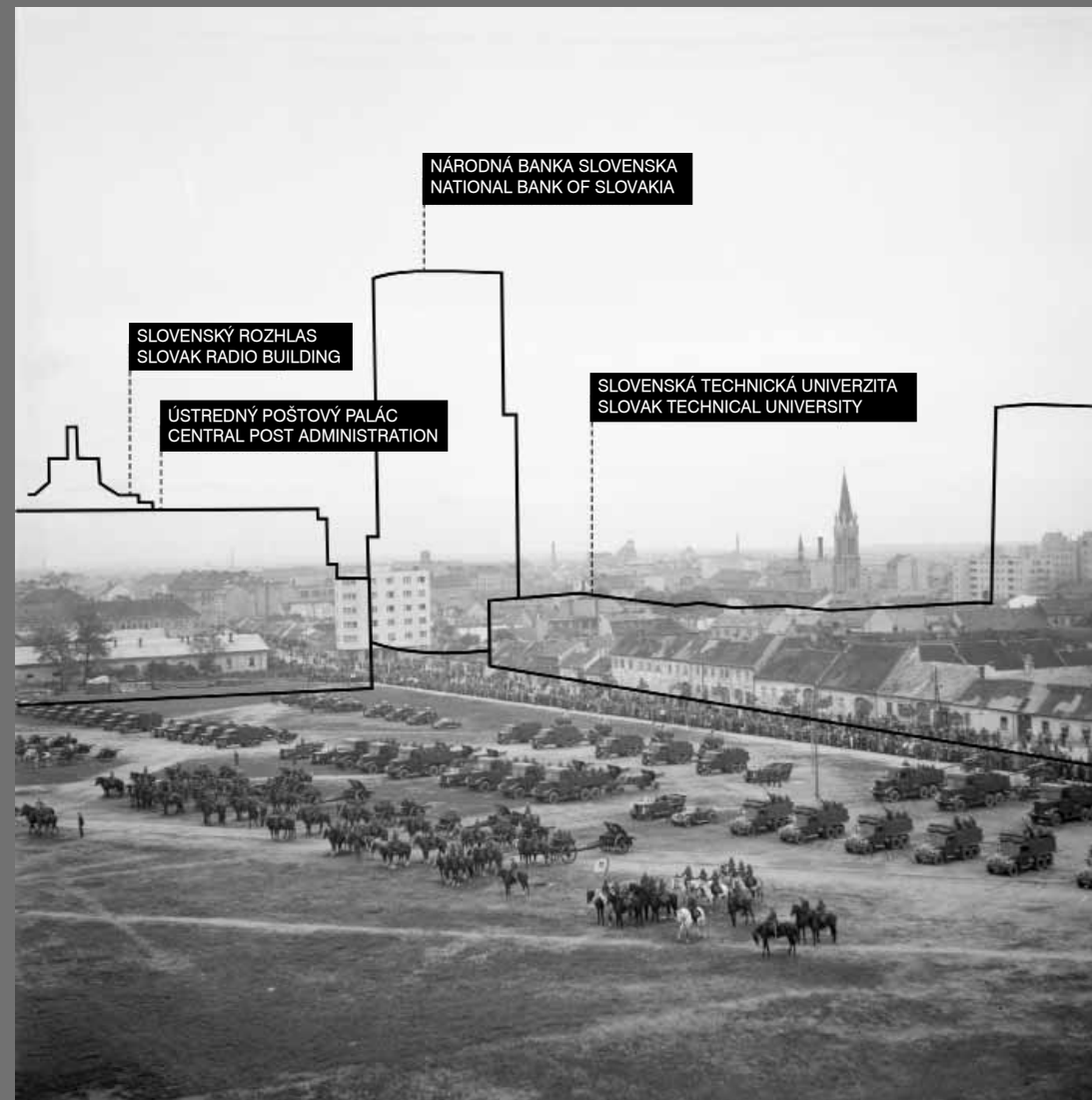


Katarína Andrášiová, Matúš Dulla, Katarína Haberlandová,
Henrieta Moravčíková, Laura Pastoreková, Peter Szalay

PLÁNOVANÉ NEPLÁNOVANÉ MESTO: MODERNÉ URBANISTICKÉ KONCEPCIE V TRADIČNEJ MESTSKEJ ŠTRUKTÚRE

PLANNING THE UNPLANNED CITY: MODERN URBAN CONCEPTIONS IN A TRADITIONAL URBAN STRUCTURE



Severovýchod centrálného mesta v roku 1940 s obrysmi monumentálnej výstavby realizovanej v druhej polovici 20. storočia

View from the northeast of the central city in 1940 with the contours of monumental construction undertaken in the second half of the 20th century

Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

In our thinking about the city and about city regulations, land-use and/or spatial planning, several independent lines of argument have emerged. One of them is the artistic-compositional stance, derived from the traditional central principle of architectonic creation, focusing on the production of an aesthetically pleasing functional-structural whole. This result has the character of an inclusive artefact, evaluated as an artwork. The second line is the scientific-analytical, focusing on the rational side of the examination and planning of cities. It combines spatial and urban planning, grounded on extensive data sources and thus on the possibility of scientific quantification. Third in the series is the line that looks neither to a rationally quantifying scientific basis nor to the realm of artistic creation, but to the area of history. It emerges from an attitude of respect and a conservative adherence to tradition, with its essential basis lying in the protection of heritage.

The first two lines, in short the artistic and the scientific, set off in notably separate directions, differing in their trust in the possibility of an analytical-rational comprehension of the problem. The analytical-scientific line took its stance on quantitative research: e.g., in investigating urban processes through computer-simulation models, the planning of cities made its shift from the design of “physical structures regarded as artistic work” towards planning based on inductive science. The third possibility represents a kind of alternative. In reaction to the modernist refusal of the traditional city and the gradual destruction of its substance, it upholds the importance of memory, bringing to mind history, often quite specifically local narratives and tales.

The currents of opinion that we have here attempted to articulate and define within contemporary urban practice have been, and still are, reflected not only in the urban plans and the discussions surrounding them. No less can we find their traces directly within the urban organism. In essence, plans are not the only area,

despite their growing power, extent and complexity, where urban activities are formed.

An essential impact on the transformation of the urban structure was also had by the mechanism of planning. In the first half of the previous century, the construction of the city was determined by regulatory plans. After 1948, these were replaced by more complex tools in the form of urban studies and land-use plans. In the conditions of non-democratic political orders, when the greater part of real estate was in state ownership, the urban-planning documents assumed a sovereign role. With the start of the 1990s, a significant change was worked in the planning of cities in the countries of the former Soviet Bloc. Democratic procedures made it more difficult to push through large-scale massive intentions, and the discussions around the formation of the city attracted the newly returning actors of individual owners of land and buildings, as well as the completely new role of an active public sector which entered into the discussion in a manner never before seen.

Hence the urban plans for the city of Bratislava have themselves undergone complicated development, and we can find within them reflections of all the previously noted intellectual lines for considering the urban form. The first regulatory plan of the city dates from 1850. However, the start of modern city planning can be said to lie in the 1920s, during the era of the first Czechoslovak republic. It was then that regulatory committees were established, and the tools for urban regulation created. Yet a full application of the era's Functionalist principles in construction only was found in individual sections at the then urban periphery. The radicalism of modernist conceptions is most clearly notable in the character of the regulatory stipulations. These partial tendencies were to have been incorporated and transformed into the broader vision of a new regulatory plan, emerging out of an international competition in 1929. The intentions presented, however,

Ing. arch.
KATARÍNA ANDRÁŠIOVÁ, PhD.
prof. Ing. arch.
MATÚŠ DULLA, DrSc.
PhDr.
KATARÍNA HABERLANDOVÁ
prof. Dr. Ing. arch.
HENRIETA MORAVČÍKOVÁ
Ing. arch.
LAURA PASTOREKOVÁ
Mgr. PETER SZALAY, PhD.
Ústav stavebníctva
a architektúry SAV
Dúbravská cesta 9
845 03 Bratislava
Slovensko
peter.szalay@savba.sk

remained largely unrealised. A much more immediate effect on the form of the city came through the results of a number of competitions held by the Czechoslovak (and subsequently independent Slovak) ministries in the 1930s and 1940s.

In judging the phenomena and processes determining the development of the urban structure in the past century, it has become usual to list as the most significant the interventions of postwar modernist planning in the 1960s, and more notably, the 1970s (though foreshadowed by projects and realisations from the first half of the century). These efforts brought to Bratislava not only massive construction of modern high-rise housing estates at the city's edges, but also huge interventions in the city centre. Yet once again, the majority of the plans were realised only in part, or else finished after 1990 in a completely different material form, already providing a critical reaction to the modernist principles of city-construction.

Nearly all of these urban-architectonic stages are visible in the structure of Bratislava, and continue to exert a latent influence on the environment. Those that had absolutist ambitions or were based on far-ranging presumptions were, however, essentially doomed to fail in their absolute scope, leaving behind only fragments or relics of the intention. There are so many of them, and so frequently encountered, that it is possible to draw the conclusion that this relic-pattern and this partiality of urban plans is essentially more of a principle in and of itself than any overarching process of planning. In this sense, we are justified in speaking of the phenomenon of the "unplanned city".

In the present study, we examine several selected Bratislava localities, representing definite typologies of urban situations, and attempt to use them to capture this contradictory state. We place side by side historical development and its consequences, while also following innovations not on the level of citywide planning but on that of the architectural-planning situation. Through a comparison of planned and realised changes on the city territory, in terms of the form and function of buildings, we use the evaluation of selected architectonic achievements to identify the breaking

points in the development of the city structure and the parameters of this breakage. As well, we hope to uncover the factors for the stability and the instability of urban construction.

The first type of situation is the Danube embankment, representing the fragile boundary of the natural and cultural, as well as a highly exposed public space. It is characterised by the vitality of a compact block massing, which has been repeatedly supported in the face of diverging urban conceptions. The second type is represented by the situation in which the original organically formed historic structure was completely replaced at the start of the 21st century by new construction generated from the basic principles of the original urban structure. Between the original and the generic, nonetheless, there lie several layers of never-realised conceptions reflecting social preferences in this prestigious locality. The third type of situation is the example of the gradual change of the linear street-space of the provincial town into that of a non-linear, multipolar city space. This change, it must be said, was programmed by the only partially realised regulation of the land in the interwar years, while the large-scale projects from the second half of the 20th century were almost left outside of the city's visual form. The final type of situation is characterised by the hybrid combination of the gradual change of organic urban-periphery fabric into block construction, and the promotion of the abstract thought of a diagonal axis, as reflected by the installation of monumental modernist freestanding volumes.

As the analyses of the selected situations reveal, the city of Bratislava is a combination of part-realised plans and unplanned realisations. Though it might seem that the individual aspirations and plans remain only in an incomplete or damaged form, it becomes clear that certain of their components, ideas or principles have had a surprising response in designs from several decades later. Their very survival has confirmed their vitality and sustainability in the city organism. The example of Bratislava thus shows that in the urban structure there are relatively frequent instances of conflict between opposing development processes. And these produce a city that is in a state of permanent indecisiveness – or even of indecidability.

V uvažovaní o meste a v mestskom (urbanistickom), regulačnom, územnom, respektíve priestorovom plánovaní sa sformovalo niekoľko pomerne ucelených línii, z ktorých každá sa usiluje naplniť spoločný cieľ – formovať mesto celostne. Jedna z nich je umelecko-kompozičná (odvodená od tradičného centrálného princípu architektonickej tvorby, zameraného na vytvorenie estetického funkčno-konstruktívneho celku, ktorý má ráz celistvého artefaktu, hodnoteného ako umelecké dielo. Sem patrí myšlienka „krásneho mesta“, ktorú na konci 19. storočia presadzoval Camillo Sitte, v druhej polovici 20. storočia znova obhajovali postmoderní architekti a ktorá sa dodnes nevytratila ^{/1/}. Repräsentantmi tejto línie sú však aj individuálne autorské umelecké prejavy predstaviteľov modernizmu a ich ahistorické zásahy do mestskej štruktúry z druhej polovice 20. storočia. Také princípy sú stále zmysluplne funkčné a pestujú sa tam, kde sa urbanizmus odvodzuje od architektonickej tvorby. Taliansky architekt a teoretik architektúry Pier Vittorio Aureli napríklad nedávno predstavil koncepciu architektonických ostrovov v mori urbanizácie, ktoré by mali prispieť k rehabilitácii myšlienky mesta i samotnej architektúry ^{/2/}.

Druhá línia je vedecko-analytická, zameraná na racionálnu stránku poznávania a plánovania miest. Zahŕňa priestorové a urbanistické plánovanie založené na rozsiahlych dátových zdrojoch a tým na možnosti vedeckej kvantifikácie. Snaží sa uchopiť mesto napriek jeho zložitosti ako celok a predpokladá, že zdokonaleniu metód plánovania pomôže práve získavanie čoraz podrobnejších údajov o meste.

Tretou je línia, ktorej pozadie nie je ani v racionálne kvantifikujúcej vedeckej základni, ani vo sfére umeleckej tvorby, ale v oblasti histórie. Vychádza z rešpektovania a konzervatívneho sledovania tradície a jej podstatnú súčasť tvorí ochrana pamiatok. V súčasnosti sa s touto líniou identifikuje napríklad aj občiansky aktivizmus, ktorý sa usiluje o parciálne zlepšenia najmä tam (napr. verejné priestranstvá), kde nedosiahli predchádzajúce dve línie. Rovnako však vychádza z predstavy, že disponuje prostriedkami na dosiahnutie cieľa, ktorý je spoločný pre všetky spomínané línie, úplne spoznať a celkovo naplávať mesto.

Prvé dve línie, takpovediac umelecká a vedecká, sa líšia dôverou v možnosti analytiko-racionálneho uchopenia problému. Rozdiely medzi nimi pripomínajú fenomén, ktorý ako dve odlišné kultúry označil pred polstoročím C. P. Snow ^{/3/}. Postrehol rozštiepenie intelektuálneho života do dvoch polárnych skupín: na jednom póle humanitne vzdelaných a na druhom prírodovedcov, predovšetkým fyzikov, medzi ktorými je podľa Snowa hlboká priepasť vzájomného nepochopenia. Pravda, na rozdiel od takto vyhrtené chápaných táborov, majú fazety urbanistickej disciplíny k sebe oveľa bližšie vďaka mestu ako spoločnému objektu záujmu.

K náznakom podobnej diferenciácie, akú postrehol Snow, dochádza v obci architektov a urbanistov, keď ide o mieru umelecky individualizovaného a vedecky analytického v prístupe k poznávaniu a projektovaniu mesta. Modernizačné tendencie na sklonku 19. a začiatku 20. storočia položili základy racionálneho prístupu a podporil ich aj akcelerujúci rozvoj vedy. Na druhej strane sa však umelecky individualistická podstata architektonického a v dôsledku toho aj urbanistického navrhovania vzpierala takejto analýze a následnému zovšeobecneniu s argumentom, že ich dôsledkom je rozklad kedysi celistvého, ale jedinečného fenoménu – mesta. Paradoxne však práve ne jeden moderne koncipovaný projekt významných architektonických osobností často rozvrátil urbanistickú štruktúru mesta, na čo nájdeme príklady aj v urbanistickej histórii Bratislavy.

Nedávnym uceleným pokusom o zvrátenie analytického trendu v architektúre a najmä v urbanizme boli v 20. storočí snahy postmodernizmu o návrat k historicky stabilizovaným základným etalónom mestskej štruktúry ^{/4/}.

Analytiko-vedecká línia stavia na kvantitatívnom výskume. Napríklad už v polovici 20. storočia sa pri výskume urbanistických procesov počítačovými simulačnými modelmi plánovanie miest pokúsilo prejsť z navrhovania „fyzických štruktúr, vnímaného ako umelecká tvorba“, na plánovanie založené na vedeckých metódach ^{/5/}. Súviselo to s úsilím a s nádejou postihnúť (vďaka počítačom oveľa ľahšie poznateľné) čiastkové mechanizmy týkajúce sa dopravy, trhu s nehnuteľnosťami, dodávateľsko-odberateľských a neskôr komplexnejších socioekonomických faktorov. Modely sa

postupne formovali na základe behaviorálnych teórií, vznikali tzv. agentové modely¹⁶⁾ a namiesto komplexných modelov sa tvoria systémy podpory plánovania. Ako zdroje stále chýbajúcich dát sa zaviedli geografické informačné systémy, ale hlavným problémom stále ostáva nedostatok vstupných údajov¹⁷⁾. Chýbajúci prísun dát o meste a jeho zložkách sa pritom objavuje ako argument nedokonalosti nástrojov plánovania mesta už v prvej polovici 20. storočia. Zástancovia prvej línie by tu iste argumentovali umelecko-kreatívnou schopnosťou autorov plánov prekročiť tento nedostatok.

Do prvej línie by sa svojou synteticko-kvalitatívnou povahou dal zaradiť aj ekistický prístup, keďže uchopuje problematiku urbanizmu z pozície veľkých metaurbanistických dimenzií. Hlavným motívom je tu vedomie trvalého rastu miest a rozširovania procesu urbanizácie a jeho kontinentálna a svetová dimenzia. Jeho utopické a abstraktné vízie sú mimo verifikovateľnosti i falzifikovateľnosti. Vzhľadom na racionálne zovšeobecňujúce modernistické úsilie o syntézu vedných disciplín, ako je ekológia, sociálna geografia, humánna psychológia, kulturológia i politika však patrí skôr do druhej, vedeckej línie. Pozoruhodné boli svojho času takéto úvahy Emanuela Hrušku týkajúce sa Bratislavy. Nedávno na podobných základoch stal svoje urbanistické úvahy Dominique Perrault s kolektívom, keď sa zaoberali Bratislavou ako metropolou¹⁸⁾. Nedostatky súčasných miest a komplikovanosť ich výsledných urbanistických plánov však obidve línie usvedčujú z neistoty.

Tretia línia je akousi alternatívnou. V reakcii na odpor moderny k tradičnému mestu a postupnému ničeniu jeho substancie zdôrazňuje význam pamäti, pripomína históriu, často úzko lokálne dejiny a príbehy. Súčasne má tendenciu s pochybnosťami prijímať, respektíve skôr odmietať exkluzívne umelecko-tvorivé (ale aj technické) inovácie architektov a urbanistov, pretože majú tendenciu byť ahistorické a nerešpektovať stabilizovaný status quo, genius loci a podobne. Odmieta spontánnu umeleckú originalitu v urbanizme, ako ju prezentuje najmä prvá spomenutá línia a uprednostňuje riešenia motivované sentimentom na spôsob Ruskinovho obdivu k stredovekým mestám, ktorý sa dnes prejavuje hoci aj opätovným vydávaním starých pohľadníc a nostalgickým

spomínaním na čaro stratených mestských zákutí, ktoré také fotografické zábery pripomínajú.

Názorové odtiene, ktoré sme sa pokúsili vyčleniť a definovať v súčasnom urbanizme, sa premietali a premietajú nielen do urbanistických plánov a diskusií, ktoré ich sprevádzajú. Súčasne ich stopy nachádzame aj priamo v organizme mesta. Totiž plány, ani v ich rastúcej mohutnosti, rozsahu a zložitosti, nie sú jediným poľom, kde sa formujú urbanistické počiny. Všetky tri línie viac-menej predpokladajú svoje uplatnenie vo finálnom pláne mesta či jeho časti. Koniec koncov aj dôraz nie na urbanistickú formu, ale na metódu usmerňovania a riadenia mesta, generuje napokon nejakú fyzickú urbanistickú štruktúru. V zložitej hre síl, ktoré o meste rozhodujú, je však ucelené realizovanie takýchto plánov výnimkou. Bežné mesto je oveľa viac výslednicou parciálnych, útržkovitých, ba často vlastne neúspešných počínov, než odrazom vedomého zámeru, aký sa usilujú predviesť ucelené urbanistické plány. Dalo by sa povedať, že hoci mesto bolo a je predmetom stálej plánovacej pozornosti, to, čo je skutočným produktom, je vlastne z podstatnej časti vlastne neplánované.

Podstatný vplyv na premenu mestskej štruktúry mal aj mechanizmus plánovania. V prvej polovici 20. storočia determinovali výstavbu mesta regulačné plány a rozhodnutia, ktoré schvalovala regulačná komisia, stavebný úrad či miestne zastupiteľstvo. Regulačné plány pritom reagovali jednak na konkrétne požiadavky stavebníkov ohľadne parcelácie pozemkov alebo výstavby nových budov a súčasne zahŕňali verejný záujem reprezentovaný celkovým regulačným plánom mesta či rámcovými princípmi rozvoja mesta, ktoré formulovala regulačná komisia. V druhej polovici 20. storočia boli regulačné plány nahradené komplexnejšími nástrojmi urbanistických štúdií a územných plánov. V podmienkach autoritatívnych režimov, kde bola podstatná časť nehnuteľností a pozemkov vo vlastníctve štátu, resp. práva ich súkromných vlastníkov boli silno obmedzené, nadobudli také územnoplánovacie dokumenty suverénne postavenie. Urbanistické štúdie síce boli výsledkom urbanistických súťaží, oponovala ich odborná verejnosť, prípadne aj miestne zastupiteľstvo, bezprostredná spoločenská objednávka

sa však do nich premietala len veľmi všeobecne prostredníctvom univerzálnych zásad a kvantifikovaných štatistických údajov. Ďalšou podstatnou charakteristikou týchto plánov bol dlhý čas ich prípravy a z toho vyplývajúca požiadavka na čiastkové preklenujúce riešenia. Deväťdesiate roky 20. storočia priniesli v krajinách bývalého sovietskeho bloku zmeny v plánovaní mesta. A to napriek tomu, že legislatívny rámec plánovania a výstavby sa menil len pomaly a postupne. Nové vlastnícke pomery však takmer okamžite sťažili presadzovanie veľkých celostných zámerov a v diskusií okolo výstavby mesta pribudli staronoví aktéri v podobe individuálnych vlastníkov pozemkov a nehnuteľností, ale aj úplne noví v podobe aktívnej verejnosti, ktorá v dovtedy nebyvavale miere vstúpila do diskusie.

BRATISLAVA PLÁNOVANÁ A NEPLÁNOVANÁ

Aj územné plány Bratislavy prešli zložitým vývojom od prvých regulatívnych a kompozičných, k aktuálnym zložitým, zohľadňujúcim rôznorodé záujmy. Nachádzame v nich aj odraz všetkých spomínaných línií uvažovania o meste. Prvý regulačný plán mesta spracoval inžinier Miklós Halácsy v rokoch 1849 – 1850. V roku 1909 zadala mestská rada spracovanie nového regulačného plánu budapeštianskemu profesorovi Antalovi Palóczymu. K jeho schváleniu došlo po sérii rokovaní a po následných zmenách v roku 1917. Ozajstné začiatky urbanistického plánovania mesta spadajú však až do dvadsiatych rokov 20. storočia, do obdobia prvej ČSR. Vtedy vznikla regulačná komisia, vytvorili sa nástroje na regulovanie mesta a podľa vzoru neďalekého Brna sa chystal nový regulačný plán. Už v roku 1923 predkladali členovia regulačnej komisie, respektíve zamestnanci referátu ministerstva verejných prác návrhy na parciálnu reguláciu dôležitých častí mesta (nábrežie, nové centrum na východnom okraji historického centra). V nich sa uplatňovali racionálne princípy funkcionalistické architektúry, ktoré sa však vo väčšine prípadov opierali o tradičnú mestskú štruktúru tvorenú uličnou sieťou, námestiami a mestskými blokmi. K uplatneniu nových spôsobov zástavby dochádzalo len ojedinele na okraji vtedajšieho mesta (riadková zástavba Unitas či polootvorené bloky Novej doby). Radikálnosť moderných

koncepcií sa však prejavovala v povahe regulačných úprav. Objemy novej zástavby boli viac než dvojnásobné ako pôvodné budovy, vytyčovali sa nové ulice a zväčšovala sa šírka tých pôvodných. Pôvodne celistvé monofunkčné plochy, záhrady či výrobné areály, sa parcelovali v zmysle modernej regulácie a dostávali podobu kompaktnej blokovej štruktúry či solitérnej zástavby vilových štvrtí. Tieto parciálne tendencie mal postihnúť a premeniť do ucelenej vízie aj nový regulačný plán, na ktorý vypísali v roku 1929 medzinárodnú súťaž. Víťazný návrh architektov Dryáka a Tvarožka schválili v roku 1933. Zámery, ktoré predostrel, však ostali zväčša nerealizované. Oveľa bezprostrednejší vplyv na podobu mesta mali výsledky niektorých súťaží, ktoré vypísali rezortné ministerstvá v tridsiatych a v štyridsiatych rokoch 20. storočia. Spomeňme aspoň súťaž na Univerzitné mesto (1929), súťaž na Výstavný areál Dunajských veltrhov (1940) či súťaž na Vládnu štvrť (1943). Víťazné návrhy súťaží sa síce v tom čase nere realizovali, ale niektoré ich myšlienky reflektovala výstavba ešte aj o 40 rokov neskôr.

Pri posudzovaní javov a procesov determinujúcich vývoj mestskej štruktúry v 20. storočí sa zvyknú ako najvýznamnejšie uvádzať zásahy moderného urbanizmu zo šesťdesiatych, respektíve sedemdesiatych rokov. Tie priniesli Bratislave rozsiahlu výstavbu moderných sídlisk na periférii, ale aj návrhy na veľkoplošné intervencie v centre mesta. Práve týmto plánom však zväčša predchádzali, ba priamo ich predznamenovali zámery či zdanlivo marginálne individuálne projekty a realizácie z prvej polovice storočia, ktoré uvádzali princípy funkcionalizmu do tradičnej mestskej zástavby. Spomeňme aspoň súťaže na návrh nového obchodno-spoločenského centra v priestore Kamenného námestia a Obchodnej ulice (1960, 1969), plány na zastavanie úpätia Hradného kopca (od 1955) či vybudovanie tzv. nového centra mesta na nábreží Dunaja (od 1963). Väčšina z nich sa pritom opäť realizovala len čiastočne, respektíve po roku 1990 v úplne inej hmotnej podobe, ktorá bola už kritickou reakciou na modernistické princípy výstavby mesta. Tieto veľké a najkompaktnejšie vízie moderny formálne, ale i sociálne a obsahovo nahľodal postmodernizmus a celkom rozložil zánik centrálného plánovania po roku 1989.

Mesto sa vrátilo k demokratickejšej koncepcii urbanistického plánovania. Neznamenalo to však opustenie všetkých zámerov väčšieho moderného rozsahu. Napríklad konečne sa realizovalo tzv. nové centrum mesta, už dávno predvídané v socialistickej ére, ekonomicky celkom neschopnej ho založiť (s výnimkou jedinej osihotenej budovy Presscentra).

Takmer všetky tieto urbanisticko-architektonické etapy sú na štruktúre mesta čitateľné a stále majú latentný vplyv na prostredie. Tie, ktoré mali absolutistické ambície alebo stavali na celostných predpokladoch, však boli vo svojej totalite či absolútnosti vlastne bez výnimky neúspešné, čiže zostali z nich – z pohľadu ich pôvodných tvorcov – len zlomky, relikty. Je ich také veľké množstvo a stretávame sa s nimi tak často, že možno dôjsť k záveru, že reliktnosť a parciálnosť mesta je vlastne principiálnejšia a častejšia než ucelenosť jeho plánovania. Akoby to bol univerzálny princíp miest vôbec a len naša orientácia na projektovanie a plánovanie, na náš zámer a cieľ nám bráni vidieť zreteľne tento fenomén. Aj tie najúspešnejšie, najcelistvejšie uskutočnené plány a zámery majú nedokončené svoje podstatné súčasti, respektíve ďalší vývoj ide priamo proti ich pôvodnej koncepcii. V tom zmysle je opodstatnené hovoriť o fenoméne „neplánovaného mesta“^{19/}.

V ďalšom texte sa preto dotkneme niektorých vybraných bratislavských lokalít, predstavujúcich určité typy situácií, a pokúsime sa prostredníctvom nich postihnúť túto protirečivosť. Postavíme vedľa seba historický vývoj a jeho dôsledky, pričom zachytíme inováciu nie na úrovni celomestskej urbanistickej, ale na úrovni architektonicko-urbanistickej. Prostredníctvom komparácie plánovaných a reálnych premien územia z hľadiska formy zástavby a funkcie, komparácie a hodnotenia vybraných architektonických diel identifikujeme momenty zlomu vo vývoji mestskej štruktúry a parametre tohto zlomu. Súčasne sa pokúsime odhaliť faktory stability a nestability mestskej zástavby. Na jednej strane budeme teda sledovať, ako sa mesto plánovalo a ako sa tieto plány premietli do jeho reálnej podoby, na druhej strane budeme skúmať jeho aktuálny fyzický stav a hľadať situácie, budovy, riešenia, ktoré zásadne ovplyvnili jeho podobu, respektíve determinovali jeho vývoj.

Prvým typom situácie je nábrežie rieky predstavujúce krehkú hranicu prírodného a umelého a súčasne exponovaný verejný priestor. Charakterizuje ho vitalita kompaktnej blokovej zástavby, ktorá sa tu opakovane presadzuje napriek odlišným urbanistickým koncepciám. Súčasne demonštruje posuny v symbolickom vnímaní nábrežia ako nositeľa hodnôt lokálnej či štátnej reprezentácie.

Druhý typ predstavuje situácia, kde pôvodnú organickú historickú štruktúru z 19. storočia na začiatku 21. storočia kompletne nahradila nová zástavba vygenerovaná zo základných princípov pôvodnej urbanistickej štruktúry. Medzi pôvodným a generickým sa pritom nachádza niekoľko vrstiev nerealizovaných koncepcií reflektujúcich spoločenské preferencie v tejto exkluzívnej lokalite, ako aj urbanistické a architektonické paradigmy 20. storočia.

Tretí typ situácie je príkladom postupnej premeny lineárneho provinčného uličného priestoru na nelineárny viacpólový mestský priestor. Premenu pritom naprogramovala čiastočne realizovaná regulácia územia v medzivojnovom období, zatiaľ čo veľké zámery druhej polovice 20. storočia sa do podoby miesta takmer nepremietli.

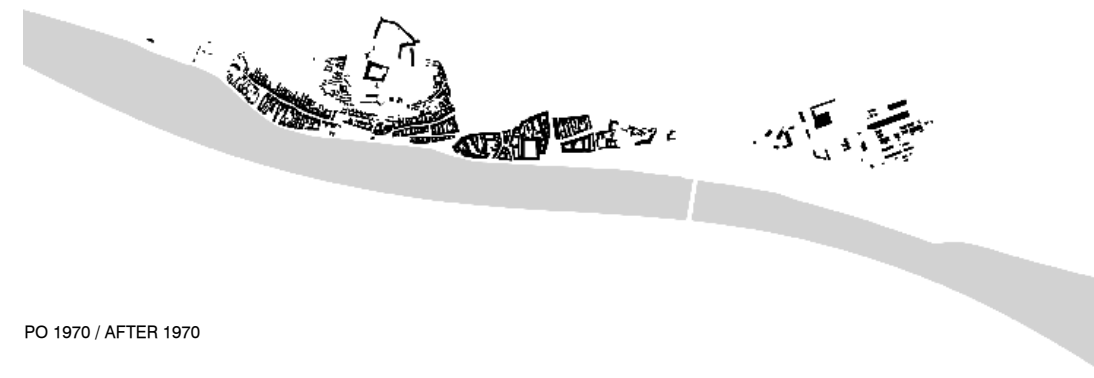
Posledný typ situácie, ktorému budeme v tomto texte venovať pozornosť, charakterizuje hybridná kombinácia postupnej premeny organickej periférnej mestskej zástavby na bloky a presadzovania abstraktnej myšlienky priečnej osi, ktoré sa premietlo do inštalovania moderných monumentálnych solitérov.

Všetky typy situácií pritom predstavujú príklady koexistencie, respektíve konkurencie odlišných odborných, politických, ideologických či spoločenských predstáv o modernizácii mestskej štruktúry v 20. storočí.

1. DILEMA REPREZENTAČNÉHO VEREJNÉHO PRIESTORU: DUNAJSKÉ NÁBREŽIE

Nábrežie ako lineárny urbánny fenomén zohráva vo vývoji miest kľúčovú úlohu. Rieka a mesto sa podmieňujú navzájom, pričom v Bratislave tento jav kopíruje nielen geografickú situáciu, ale aj vrstvenie politických zmien a premenlivú prítomnosť hraníc. Nábrežie je vo svojej podstate technické dielo chrániace mesto proti povodniam, no súčasne je jednou z najkomplexnejších urbanistických

OKOLO 1900 / AROUND 1900



PO 1970 / AFTER 1970



2015



Premeny mestskej štruktúry v oblasti ľavého dunajského nábrežia a južného Podhradja v 20. storočí

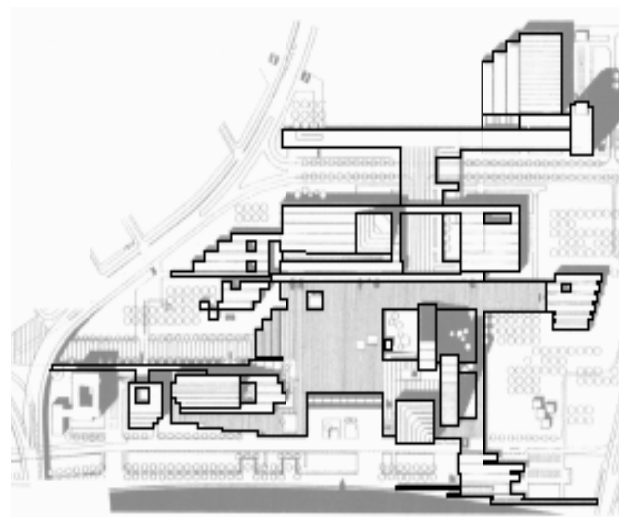
Transformation of urban structures on the left bank of the Danube and below the Bratislava castle in the 20th century

a architektonických úloh, ktoré sa v Bratislave v priebehu 20. storočia riešili. Ťažiskovou myšlienkou v pozadí pritom bolo budovanie verejného priestoru v podobe promenády vymedzenej reprezentatčnou zástavbou, ktorej forma oscilovala medzi kompaktnými mestskými blokmi a volne stojacimi solitérmi.

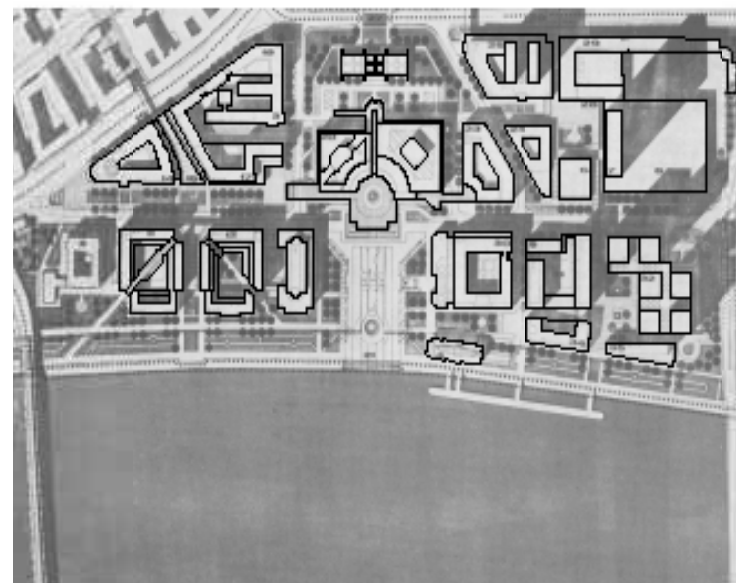
Regulácia rieky – potenciál pre reprezentatčnú výstavbu a promenádu

Prvé kroky smerom k regulovanému toku Dunaja spadajú do osemdesiatych rokov 19. storočia, keď vyrovnali pomocou násypov nábrežie od prístavu až po Vodné kasárne (v súčasnosti SNG). Myšlienka verejného využitia takto vzniknutého nábrežia sa však objavila až o desať rokov neskôr, na sklonku storočia. V okolí Korunovačného vršku, ktorý dodnes tvorí hlavný

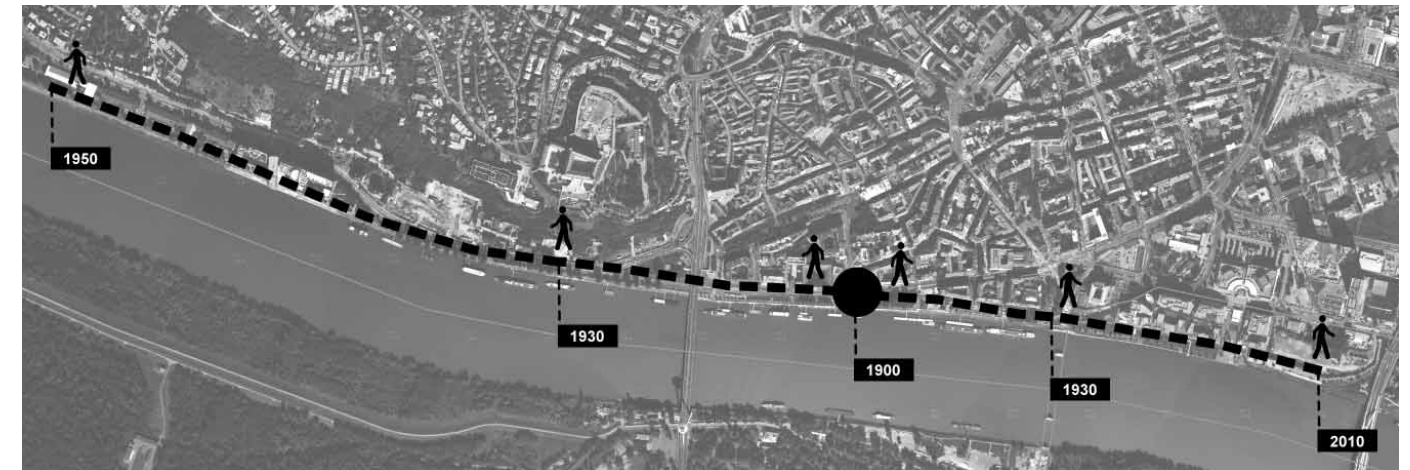
nástup k rieke zo strany historického jadra mesta, vyrástlo niekoľko reprezentatčných palácov. Tie dali tomuto priestoru podobu námestia. Promenáda pritom spočiatku predstavovala len krátky úsek¹¹⁰. Po zasypaní ďalšieho ramena a po vyrovaní línie brehu sa vytvorili nielen predpoklady na zástavbu nábrežia (Vajanského a Fajnorovo nábrežie), paralelných ulíc (Dostojevského rad), ale aj na rozvoj nábrežnej promenády. V tom čase sa už ustálila aj dopravná komunikačná trasa vedúca rovnobežne s nábrežím zahŕňajúca od roku 1895 aj električkovú trať. Rozvoj promenády východným smerom a jej formu determinovala bloková zástavba, ktorej základ tvorili verejné budovy ako vojenské veliteľstvo (Josef Rittner, 1913) a stredná priemyselná škola (Gyula Kolbenheyer, 1904). Neskôr, v polovici dvadsiatych rokov, posilnila blokovú štruktúru ďalšia reprezentatívna verejná budova, Zemědělské



ÚZEMNÝ PLÁN ZÓNY MARTANOVIČOVA, 1982 – 1989 PETER BAUER, MARTIN KUSÝ, PAVOL PAŇÁK / REGULATION PLAN OF THE ZONE MARTANOVIČOVA, 1982 – 1989 PETER BAUER, MARTIN KUSÝ, PAVOL PAŇÁK



KULTÚRNO-SPOLOČENSKÉ CENTRUM V BRATISLAVE PRI DUNAJI, 1968, JOZEF LACKO, LADISLAV KUŠNÍR, IVAN SLAMENĚ / CULTURAL AND SOCIAL CENTRE IN BRATISLAVA AT THE DANUBE, 1968, JOZEF LACKO, LADISLAV KUŠNÍR, IVAN SLAMENĚ



Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

SÚČASNÝ STAV / ACTUAL STATE

Vývoj promenády na nábreží Dunaja

Development of the promenade on the left bank of the Danube



Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

Vývoj názorov na zástavbu východnej časti nábrežia medzi Starým mostom a Mostom Apollo

Evolution of views on the development of the eastern part of the left waterfront between the Old bridge and the Apollo bridge

muzeum, dnes Slovenské národné múzeum (Milan M. Harminc, 1927), ktorého polohu determinovali regulačné štúdie tejto časti nábrežia z roku 1924^{/11/}. Práve tu, neďaleko od jediného vtedajšieho mosta cez Dunaj skončili na niekoľko desaťročí aj rozširovanie promenády. Západný úsek promenády môžeme sledovať už na katastrálnej mape z roku 1894. Na začiatku 20. storočia ho tvorilo vtedajšie Jeseninovo nábrežie, ktorého zástavbu determinovala regulačná úprava rozširujúca koridor cestnej komunikácie^{/12/}. Ďalej na západ sa promenáda predĺžila až v súvislosti s premiestnením výstavniska Danajského veľtrhu do tejto lokality v štyridsiatych rokoch 20. storočia.

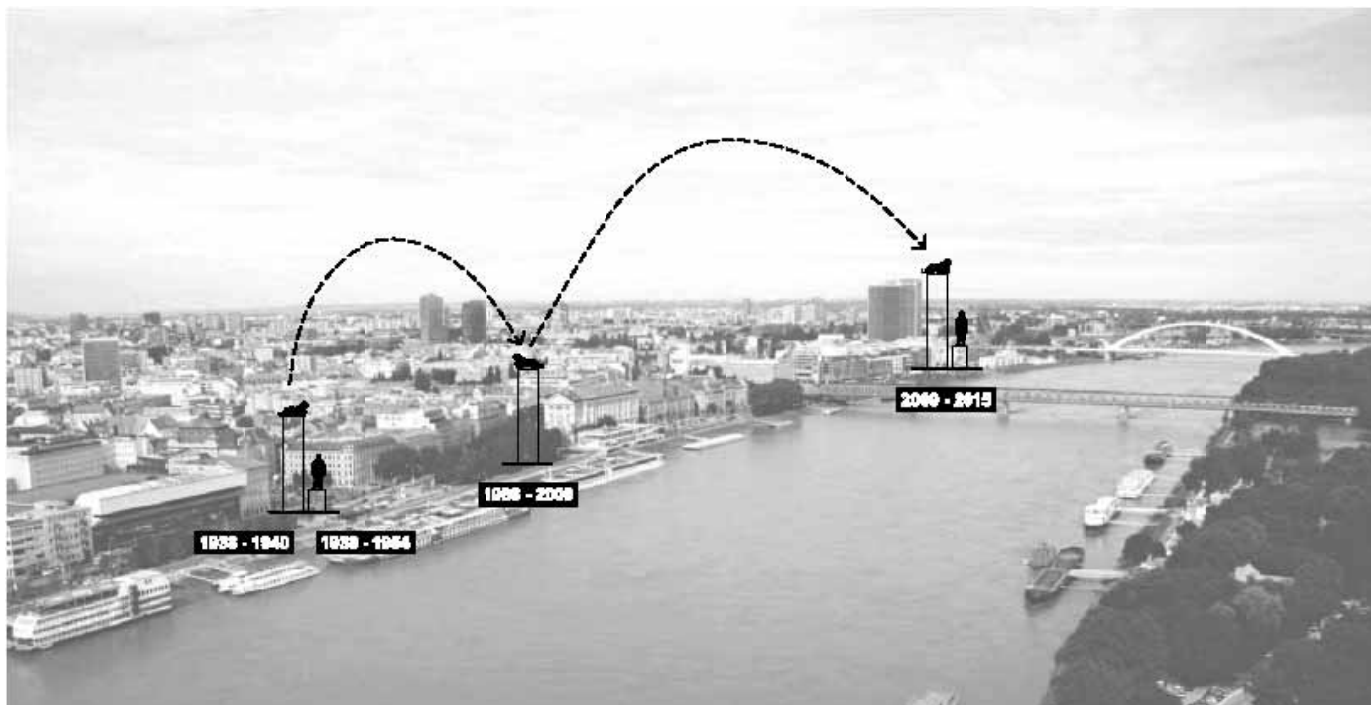
Bloková zástavba ako determinant promenády a nábrežie ako determinant blokovej zástavby
 Charakteristické pritom je, že budovy mali od rieky pomerne veľký odstup a na mnohých miestach ich od nej delili zvyšky pôvodných

industriálnych či dopravných stavieb. Tento dištanc bol však podmienený najmä vnímaním rieky ako potenciálnej hrozby pre mesto. V kontexte takého premýšľania vznikla aj regulácia, ktorá od konca dvadsiatych rokov determinovala kompaktnú blokovú zástavbu lemujúcu severný okraj nábrežnej dopravnej komunikácie^{/13/}. Vo vzťahu k prvému regulovanému bloku verejných budov išlo o akúsi druhú líniu, čomu zodpovedala aj funkčná náplň stavieb, verejnú funkciu doplnilo bývanie a kancelárie. Podobný ráz mala mať aj zástavba, ktorú v štyridsiatych rokoch 20. storočia plánovali v západnej časti promenády pod Hradným kopcom. Je pritom viac než príznačné, že sa práve v takej podobe realizuje na začiatku 21. storočia, po tom, čo sa na tomto území testoval celý rad odlišných urbanistických koncepcií.

Trochu iná bola situácia na ľavom nábreží rieky mimo vtedajšieho vnútorného mesta. Najzápadnejšia časť regulovaného nábrežia mala

Putujúci pamätník Milana Rastislava Štefánika

The wandering monument to Milan Rastislav Štefánik



Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

pozvoľne prerásť do veľkorysejšieho verejného priestoru v podobe výstavniska so solitérmi výstavných pavilónov v zeleni. Práve sem sa mali v druhej polovici štyridsiatych rokov presunúť Dunajské veľtrhy. Tie boli dovedy súčasťou priemyselného areálu, situovaného východne od premostenia Dunaja. Rad skladov a výstavných pavilónov tu pritom boli v oveľa bezprostrednejšom kontakte s riekou. Po premiestnení výstavniska mala túto zástavbu nahradiť blokovaná štruktúra nového mestského centra, ktoré už v roku 1929 v súťaži na regulačný plán Bratislavy plánovali architekti Alois Balán, Jiří Grossmann a Alexander Skutecký. V ich víziách malo byť toto miesto na nábreží rieky vyústením mestského bulváru spájajúceho novú železničnú stanicu s novým osobným prístavom^{/14/}. Tieto plány sa síce v tom čase nerealizovali, ale ohlas našli v druhej polovici 20. storočia v návrhoch na nové kultúrno-spoločenské centrum. V roku 1982 sa napokon premietli do územného plánu zóny Martanovičova (v súčasnosti Pribinova), kde architekti Peter Bauer, Martin Kusý a Pavol Paňák naplánovali kompaktnú blokovanú štruktúru s ústredným divadelným námestím a pevným radom budov vymedzujúcim nábrežnú promenádu, zahŕňajúc do tejto štruktúry aj dovtedajšiu solitérnu zástavbu v území^{/15/}. V takej koncepcii sa táto časť mesta buduje prakticky dodnes. Prejavom mimoriadnej vitality myšlienky kompaktnej blokovej zástavby v priestore nábrežia potvrdzuje aj nedávna výstavba na jeho východnom okraji, kde bloky postupne nahrádzajú rozvoľnenú štruktúru výstavniska^{/16/}.

Putujúce symboly

V súvislosti s budovaním mestskej štruktúry na nábreží rieky a s rozvojom nábrežnej promenády je zaujímavé aj jej ideové či ideologické koncipovanie a jej symbolický význam ako reprezentanta hodnôt miestnej samosprávy či štátnej reprezentácie. Práve túto líniu uvažovania ilustruje inštalácia a deinštalácia pamätníka monarchistickej štátnosti, súsošia Márie Terézie, v centrálnej časti nábrežia. Rovnako ako jeho nahradenie sochou M. R. Štefánika s českým levom na tom istom mieste, ako aj neskoršie putovanie tejto sochy pozdĺž nábrežia až na jej súčasné miesto na námestí pred Slovenským národným divadlom. Práve fyzické posúvanie tohto symbolu

na jednej strane legitimizovalo význam jednotlivých častí nábrežia a súčasne jeho premiestnenie z pôvodného miesta na nové skôr komerčné ako kultúrno-spoločenské miesto definitívne potlačilo jeho pôvodný ideologický význam. Podobné konotácie by sme mohli identifikovať aj vo virtuálnom i reálnom pohybe reprezentačných budov krajiny, ako je napríklad parlament, ktorý sa zo západnej časti nábrežia dostal na Hradný kopec, či národné divadlo, ktoré sa z historického centra dostalo na východné nábrežie.

2. JEDINEČNÉ A GENERICKÉ: NOVOPOSTAVENÉ PODHRADIE

Hradný kopec s dominantou Hradu a zástavba jeho exponovaného južného svahu je v kontexte Bratislavy jedinečným fenoménom. Je podstatnou súčasťou mestskej veduty, formálnym i spoločenským symbolom mesta a krajiny. Stavebný vývoj tejto lokality od prelomu 19. a 20. storočia až do súčasnosti, reálny aj virtuálny, je prehliadkou reakcií na kľúčové architektonické a urbanistické paradigmy modernej doby. Súčasnne nastoluje otázku, do akej miery má odborná diskusia či regulačné nástroje dosah na architektonické a výtvarné hodnoty novej zástavby.

Jedinečnosť pôvodného alebo genius loci

V prípade bratislavského Podhradia sme sa sústredili na územie bývalých podhradských osád, Vydrica a Zuckermandel ležiacich južne pod hradným bralom v pomerne úzkom páse na brehu Dunaja. Osady sa formovali ako samostatné územné celky a ich zástavba sa postupne zahusťovala, jednak v mieste prechodu dôležitých obchodných ciest cez rieku a tiež smerom na západ pozdĺž výpadovej komunikácie z mesta. Určujúcimi pre rozvoj zástavby v území boli limity terénu, hmotovo-priestorové a historické väzby na Hrad a poloha pri dôležitej dopravnej tepne. Výstavba sa rozvíjala pozdĺž nábrežia, pričom úzke dlhé parcely boli orientované kolmo na breh rieky. Hlavná cesta viedla stredom zástavby, vedľajšie v smere vrstevníc a uličná sieť sa vetvila aj kolmo na hlavnú cestu. Tak vznikali tradičné mestské bloky s výškou prevažne jedného až troch podlaží, pomedzi ktoré sa otvárali priehľady z nábrežia na Hrad a naopak.

1900



JEDEN Z VÍTAZNÝCH NÁVRHOV MEDZINÁRODNEJ SÚŤAŽE NA UNIVERZITNÉ MESTO, 1941, ERNESTO A ATTILIO LAPADULA / ONE OF THE WINNING ENTRIES FROM THE INTERNATIONAL COMPETITION FOR THE UNIVERSITY QUARTER, 1941, ERNESTO AND ATTILIO LAPADULA



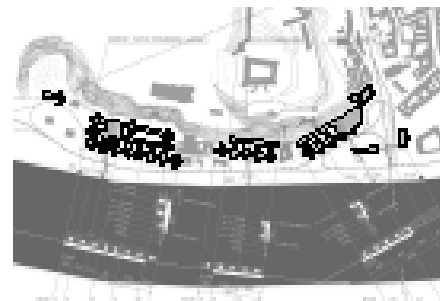
PO ROKU 1970 / AFTER 1970



Reálna a plánovaná
premena urbanistickej
štruktúry Podhradia

Real and planned
transformation of the
urban structure below
the Bratislava castle

VÍTAZNÝ NÁVRH SÚŤAŽE BRATISLAVA - PODHRADIE, 2002, IVAN MATUŠÍK, SEBASTIAN NAGY / WINNING ENTRY OF THE COMPETITION BRATISLAVA - CASTLE DISTRICT, 2002, IVAN MATUŠÍK, SEBASTIAN NAGY

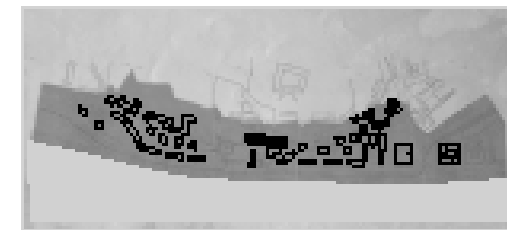


Hodnota nepostaveného

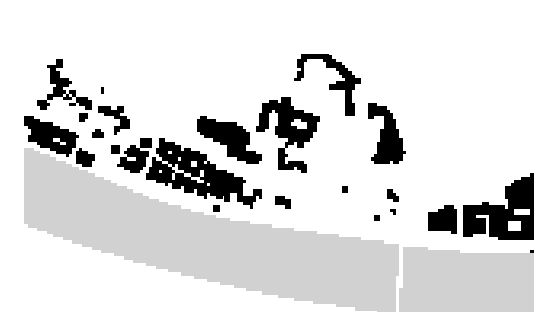
História plánovanej prestavby Podhradia sa datuje do dvadsiatych rokov 20. storočia a bezprostredne súvisí s vývojom názorov na odstránenie, respektíve zachovanie ruiny Hradu a jej prípadnú obnovu. V tom čase bol v odborných kruhoch sformulovaný názor na rozvoj oblasti smerom na západ od Podhradia ako pokojnej štvrte s rodinnými domami v zeleni. V Podhradí

sa zdôrazňovali hmotové a pohľadové väzby na Hrad. Výšková hladina mala byť limitovaná tak, aby podporila dominantnosť Hradu, ktorý sa mal zakonzervovať ako ruína. Už v štyridsiatych rokoch 20. storočia sa však vnímanie tohto miesta radikálne zmenilo. V Podhradí mala vyrásť univerzitná štvrť, ktorá mala v zmysle najvyššie ocenených návrhov súťaže z roku 1941 nahradiť Hrad aj pôvodnú zástavbu Podhradia.

SÍDLISKO PODHRADIE, 1957, ALOJZ DAŘÍČEK, FERDINAND KONČEK, ILJA SKOČEK, LUBOMÍR TITL, NEREALIZOVANÝ NÁVRH / PODHRADIE HOUSING ESTATE, 1957, ALOJZ DAŘÍČEK, FERDINAND KONČEK, ILJA SKOČEK, LUBOMÍR TITL, NOT REALISED



2015



Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

Reprezentačná monumentálna forma navrhovanej urbanistickej štruktúry pritom odrážala symbolický význam miesta a nového areálu. Z predložených návrhov sa síce nič nerealizovalo, vtedajšie úvahy o kompletnej likvidácii pôvodnej zástavby sa však stali významným precedensom ďalšieho vývoja. K zbúraní radu domov v dôsledku rozširovania dopravného koridoru na nábreží rieky došlo už koncom štyridsiatych rokov. Aj nasledujúce úvahy

o území, či už išlo o vyzvanú architektonickú súťaž z roku 1955, alebo o neskorší návrh na výstavbu obytného okrsku s 880 bytmi z roku 1957 (Alojz Daříček, Ferdinand Konček, Ilja Skoček, Lubomír Titl), so zachovaním historickej zástavby neuvažovali. Novú výstavbu v Podhradí zamýšľali ako rozvolnenú štruktúru v zeleni so širokým zeleným pásom promenády na nábreží. Mierka novostavieb ani celková výšková hladina zástavby nemala pritom narušovať dominantnosť Hradu. Z plánovaného obytného okrsku sa napokon realizoval len malý fragment – tri vežové domy od Alojza Daříčka. Proces likvidácie historickej zástavby Podhradia urýchlilo rozhodnutie o výstavbe nového mosta cez Dunaj práve v jeho bezprostrednom susedstve. Na konci šesťdesiatych rokov tak prestalo Podhradie vo svojej historickej podobe existovať. Od toho okamihu sa toto územie stalo takmer na polstoročie laboratóriom, v ktorom poprední architekti svojej doby predostierali návrhy na funkčné využitie a formálnu podobu novej výstavby. Autoritatívny režim socialistického Československa sa opäť priklonil k plánovaniu reprezentačných budov. Uvažovalo sa o výstavbe vysokej školy múzických umení, konzervatória aj parlamentu, ktoré mali mať podobu série monumentálnych solitérov na úpätí Hradného kopca. Po roku 1989 a po zmene vlastníckych vzťahov v území sa stavebné zámery v Podhradí vrátili na utilitarnejšiu úroveň. Uvažovalo sa o zmiešanej obytno-spoločenskej funkcii. Víťazný návrh medzinárodnej súťaže EUROPAN 4 v roku 1996 síce stále plánoval novú výstavbu Vydrice ako abstraktnú kompozíciu solitérných objemov, v tej istej súťaži sa však už objavili aj návrhy rekonštruujúce pôvodnú formu zástavby¹⁷⁷. Zmenu uvažovania o forme zástavby priniesla aj nasledujúca súťaž v roku 2002. Jej víťazi načrtli Podhradie ako schematickú riadkovo-blokovú superštruktúru, ktorá predstavovala zavŕšenie dlhého procesu presadzovania ucelených architektonických vízií v území¹⁸⁹.

Regulácia ako nástroj na generovanie architektúry

Reakciou na tieto vizionárske zámery bol návrat k pragmatizmu do oblasti plánovania aj do formovania zástavby. Veľké medzinárodné súťaže nahradil v roku 2006 tradičný regulačný nástroj, územný plán zóny¹⁹⁹. Ten formoval budúcu

zástavbu do blokov čiastočne kopírujúcich pôvodnú uličnú štruktúru aj jej relatívne tesný kontakt s dopravným koridorom na nábreží. Výšková hladina pritom reagovala na novostavby v okolí Podhradia. Regulácia tak na jednej strane vrátila do územia základné črty historickej štruktúry, na druhej strane však ich schematizácia spolu so zmenou mierky vyústili do automaticky generovanej neindividuálnej a nejedinečnej podoby aktuálnej zástavby. Určitým paradoxom takto koncipovanej regulácie, v zmysle ktorej sa realizuje aktuálna výstavba v území, je mimoúrovňové spojenie peších trás v Podhradí s promenádou na nábreží, ktoré ako jediné pripomína odvážne figúry plánované na tomto mieste v druhej polovici 20. storočia.

3. OD ULICE K ZLOŽITÉMU MESTSKÉMU PRIESTORU: URBÁNNA MUTÁCIA OBCHODNEJ ULICE

Obchodná ulica je príkladom štandardnej situácie na periférii mesta. Pôvodne bola tradičným predmestským prostredím, príjazdovou cestou do mesta vymedzenou dvoma líniami jednopodlažných až dvojpodlažných budov s hlbokými hospodárskymi dvormi či záhradami, ktoré využívali najmä remeselníci. Táto malomestská podoba ulice sa začala rozpadáť pod vplyvom modernizácie, keď sa menil nielen spôsob výroby, predaja či dopravy, ale aj celková predstava o podobe a funkcii mesta.

Revolučná úloha funkcionalistickej regulácie

Reguláciu výstavby na Obchodnej ulici podmienujú na konci dvadsiatych rokov 20. storočia požiadavky viacerých stavebníkov ohľadne novej parcelácie, respektíve stavby nových väčších a inak fungujúcich budov^{20/}. Celý rad stavebných povolení z toho obdobia ukazuje, že najžiadanejším typom sa stala funkcionalistická budova s obchodnými priestormi v parterí a bytmi na ostatných poschodiach. V zmysle tejto prevažujúcej predstavy stanovila regulačná komisia maximálnu výšku uličnej fronty na 21 m, šírku ulice na 21 m, definovala formu a výšku dvorových krídel budov, ktoré mali mať maximálnu výšku 17 m, a vytýčila trasy a šírky nových ulíc. Tým sa definovala radikálna

zmena jednopodlažnej, respektíve dvojpodlažnej uličnej zástavby s prízemnými dvorovými krídlami na mestskú blokovú štruktúru. K zásadnej zmene došlo aj v 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 takmer každého novoregulovaného mestského bloku.

Budovy, ako Royko pasáž (Ernst Steiner, 1925 – 1931), Obchodný a obytný dom Büchler a Jedlin (Josef Konrad, 1932 – 1934) či Obchodný dom Schön (Friedrich Weinwurm, Ignác Vécsei, 1935), zhmotňovali dobovú predstavu o stavaní v meste a do územia uviedli nový typ budovy – funkcionalistický palác. Aj keď sa tieto zásahy dlho považovali len za jednu z vrstiev fragmentovaného obrazu ulice, ukazuje sa, že predurčili vývoj Obchodnej a dodnes determinujú jej podobu. Implantáciu moderných obytno-obchodných budov s pasážami do pôvodnej uličnej štruktúry tak možno pri spätnom pohľade hodnotiť ako rozhodujúci zlom vo vývoji územia.

Regulačné princípy z dvadsiatych rokov sa v priebehu tridsiatych a štyridsiatych rokov 20. storočia len mierne modifikovali. Ešte v roku 1948 boli súčasťou nového regulačného a zastavovacieho plánu územia, ktorého úlohou bolo upraviť výstavbu na vojnu zničených územiach^{21/}. Viaceré z týchto zásad – trasovanie nových ulíc a peších ťahov či výšková hladina zástavby – sa premietli aj do ostatného regulačného plánu ulice z roku 1990^{22/}.

Nerealizovaná koncepcia solitérov

V sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch 20. storočia vzniklo niekoľko návrhov, ktoré plánovali radikálnu zmenu urbanistickej štruktúry v okolí Obchodnej ulice, pričom uvažovali takmer s úplným odstránením pôvodnej zástavby^{23/}. Blokovú zástavbu mali nahradiť abstraktné kompozície solitérov vytvárajúce multifunkčné superštruktúry. Dôležitou súčasťou vtedajšieho ponímania výstavby v centre mesta bol verejný priestor, zeleň a dôsledná segregácia peších od dopravy. Obchodná ulica sa mala zmeniť na širokú pešiu promenádu rámcovanú dlhými horizontálami obchodnej vybavenosti a výškovými dominantami kancelárskych budov. Jej útroby mali pritom

1900


 REGULAČNÉ A ZASTAVOVACIE ÚPRAVY Z ROKOV
1929 – 1934 / BUILDING REGULATIONS FROM
1929 – 1934

 Reálna a plánovaná premena mestskej
štruktúry v okolí Obchodnej ulice v 20. storočí
Real and planned transformation of the urban
structure of Obchodná ulica in 20th century

1940


 CENTRUM OBCHODU A SLUŽIEB, IVAN MATUŠÍK,
1970 / SHOPPING AND SERVICES CENTRE,
IVAN MATUŠÍK, 1970


1980


 REGULAČNÝ PLÁN ZÓNY, IVAN MARKO A KOL., 1990 /
REGULATION PLAN OF THE ZONE, IVAN MARKO AND
OTHERS, 1990

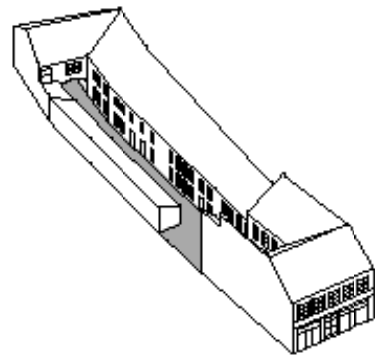

2015



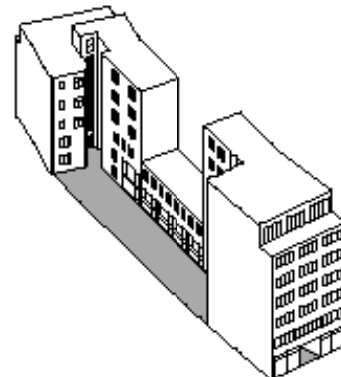
Charakteristická premena parcely pod vplyvom funkcionalistickej regulácie z roku 1929. Na mieste pôvodných budov postavili v roku 1934 nový obchodný a obytný dom.

Characteristic conversion of the particular building plot influenced by the functionalist regulation from 1929. On the site of the original buildings, a new commercial and residential structure was built in 1934.

TVAR ZÁSTAVBY OKOLO 1930 / SHAPE OF THE BUILDING STRUCTURE AROUND 1930



TVAR ZÁSTAVBY PO 1934 / SHAPE OF THE BUILDING STRUCTURE AFTER 1934

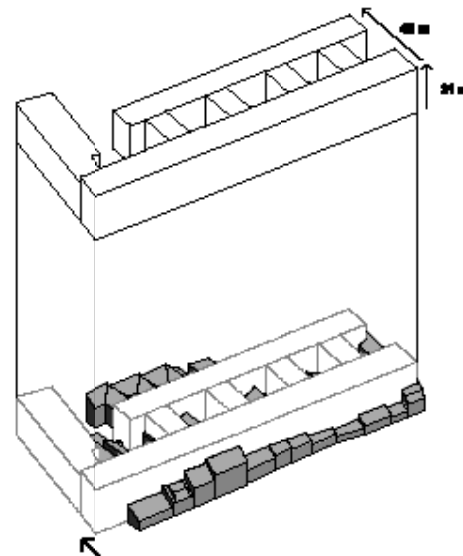


Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

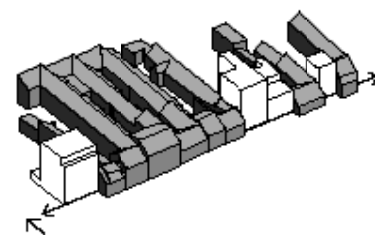
Predpokladaná a reálna premena zástavby Obchodnej ulice v zmysle regulačných a zastavovacích úprav z roku 1934

Estimated and real transformation of building structure of Obchodná ulica in terms of the regulation plan from 1934

REGULAČNÁ A ZASTAVOVACIA ÚPRAVA, 1934 / BUILDING REGULATION, 1934

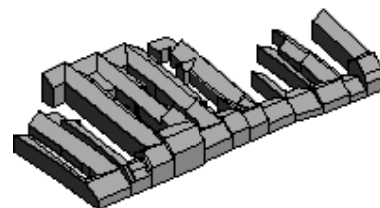


VPLYV REGULÁCIE NA NOVÚ VÝSTAVBU / IMPACT OF THE BUILDING REGULATIONS ON THE NEW DEVELOPMENT

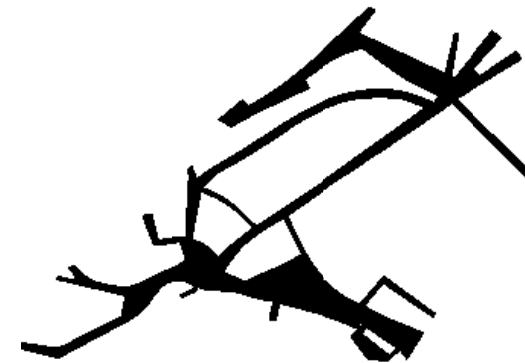


Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

1900



ULIČNÁ SIEŤ V ROKU 1900 / STREET NETWORK IN 1900



Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

ULIČNÁ SIEŤ S PASÁŽAMI V ROKU 2000 / STREET NETWORK WITH PASSAGES IN 2000



Zahustenie uličnej siete v 20. storočí vrátane pasáží
Concentration of the street network in the last century including passages

poskytnúť priestor na parkovanie dvoch tisícok áut a koridor na plynulé prúdenie dopravy. Žiadna radikálna prestavba Obchodnej sa však neuskutočnila. Tento spôsob uvažovania o mestskej štruktúre pripomína len izolovaný objekt hotela Forum, ktorý paradoxne realizovali v čase, keď moderná urbanistická paradigma čelila kritike aj v slovenskom prostredí.

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 20. storočia. Dvíhanie hladiny zástavby, otváranie a spriechodňovanie dvorov i zmena ich funkcie, tak predstavujú pomalé završenie premeny periférnej uličnej urbanistickej štruktúry z lineárneho priestoru na zložitejší nelineárny mestský priestor.

4. ABSTRAKTNÁ VÍZIA A PROGRAMOVANIE MESTSKEJ ŠTRUKTÚRY: SEVEROVÝCHOD CENTRÁLNEHO MESTA

Severovýchodný okraj užšieho centra Bratislavy od dnešného Amerického námestia po hlavnú vlakovú stanicu je od začiatku 20. storočia až

dosť považovaný za potenciálne nové modernejšie centrum mesta. Ešte na začiatku 20. storočia bola pritom táto lokalita len perifériou s charakteristickou zmesou riedko zastavaných vojenských a priemyselných areálov a husto zastavaného územia s prízemnými obytnými domami s hlbokými hospodárskymi dvormi. Práve rozvojový potenciál týchto plôch a ich výhodná poloha spôsobili, že sa mali po vzniku prvej Československej republiky premeniť na obchodno-spoločenské centrum a neskôr najmä na centrum verejnej správy. Tento zámer mala symbolizovať aj monumentálna reprezentačná architektúra.

Programovanie tradičného mestského bloku

Už prvá regulácia v severnej časti tejto lokality z roku 1926 upravovala výstavbu v území do podoby mestských blokov s maximálnou výškou 17 m^[24]. Aj keď sa tento i neskorší regulačný plán z roku 1934 realizovali len čiastočne a v území zanechali viacero solitérov, vitalitu ich tradičného chápania mesta potvrdila aj výstavba po druhej svetovej vojne, ktorá stále rešpektovala zásady dané reguláciou. Podobnú predstavu o tradičnej štruktúre ulíc a námestí vymedzenej kompaktnou zástavbou mali aj architekti Alois Balán a Jiří Grossmann, ktorí už v polovici dvadsiatych rokov



Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

Skica zelenej priečnej osi podľa konceptu Emanuela Hruška
Sketch of the green transversal axis according to the concept by Emanuel Hruška

20. storočia uvažovali o výstavbe nového „Hlavného námestia“ v oblasti dnešného Amerického námestia, kde sa k sebe blížili mestské radiály smerujúce na východ ^[25]. Programovanie tejto časti mesta do blokovej štruktúry vymedzujúcej námestie potvrdili aj podmienky súťaže na výstavbu mestského bytového domu Avion, ktoré v roku 1928 vypracovala regulačná komisia mesta. V ich zmysle realizovaný víťazný súťažný návrh Josefa Mareka zavádzal do územia novú mierku i spôsob členenia objemu bloku na kompaktný parter a z neho vyrastajúce paralelné sekcie bytového domu.

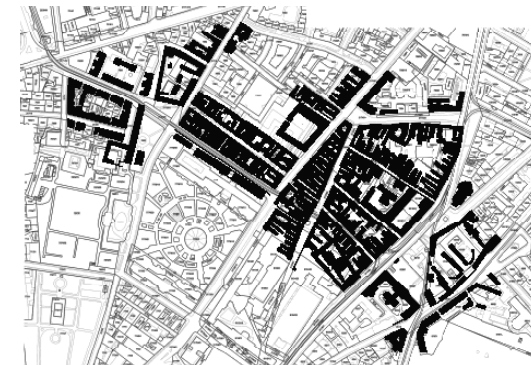
Zásadnú zmenu v uvažovaní o tejto časti mesta priniesla *Regulačná a zastavovacia úprava Námestia slobody a okolia*, ktorú schválil zastupiteľský zbor mesta v roku 1929 ^[26]. V jej zmysle mala spomínané radiály preraziť 24 metrov široká

mestská trieda prechádzajúca od plánovaného Námestia slobody cez plánované „Hlavné námestie“ až do mestského parku, na ktorý sa mala premeniť bývalá záhrada Aspemontovho paláca v tom čase už slúžiaca potrebám neďalekej univerzity. Z tejto myšlienky sa však nič nerealizovalo.

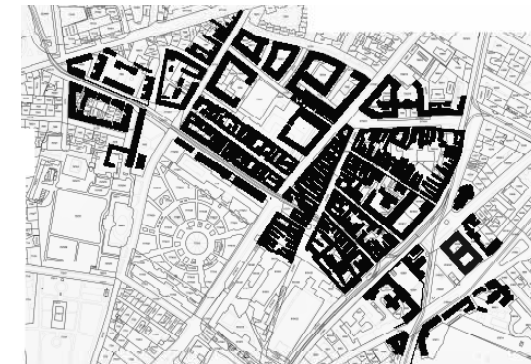
Priečna os a jej monumentálne fragmenty

Idea „priečnej osi“ ako línie vedúcej voľným priestorom artikulovanej samostatnými monumentálnymi objektmi, však ostala ako alternatíva tradičnej ulice a kľúčový motív nového centra naďalej prítomná v úvahách lokálnych architektov aj reprezentantov mesta či štátu. Pracovali s ňou aj súťaže, ktoré v nasledujúcom období riešili podobu tejto časti mesta. Veľká medzinárodná súťaž na návrh vládnej štvrte v oblasti Námestia slobody

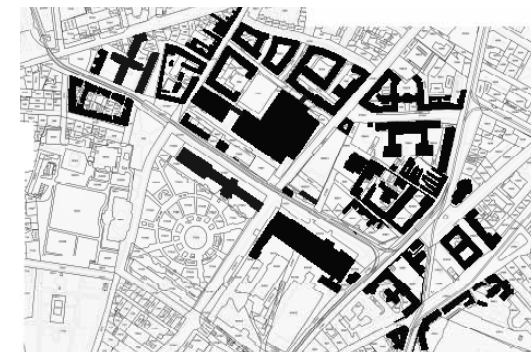
1914



1938



1989

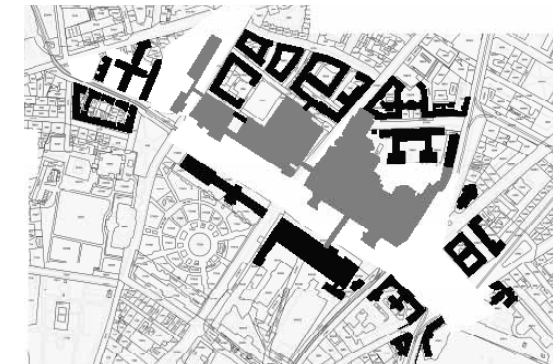


Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

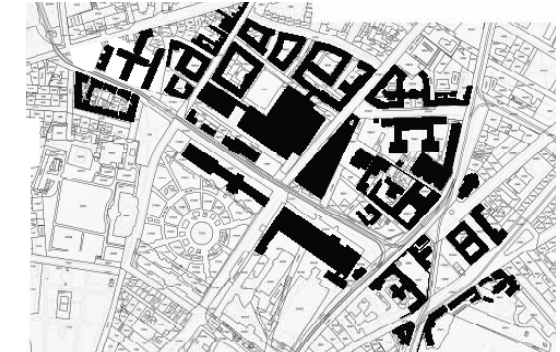
REGULAČNÉ A ZASTAVOVACIE ÚPRAVY Z ROKOV 1928 – 1936
/ BUILDING REGULATIONS FROM 1928 – 1936



ROZHLASOVÉ CENTRUM A MESTSKÉ CENTRUM STAROHORSKÁ,
ŠTEFAN SVETKO, 1967 – 1984 / BROADCASTING CENTRE AND
CITY CENTRE STAROHORSKÁ, ŠTEFAN SVETKO, 1967 – 1984



2015

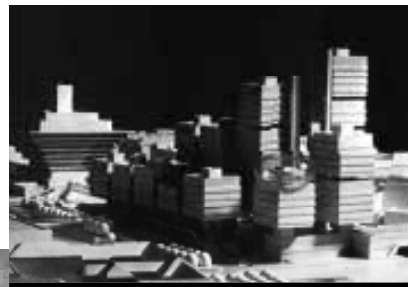


Reálna a plánovaná premena mestskej štruktúry v Severovýchodnom centrálnom meste v 20. storočí

Real and planned transformation of the urban structure of the Northeast City Centre in the 20th century

Schéma nerealizovaných
monumentálnych
projektov v oblasti
Severovýchodného centra

Scheme of unrealised
monumental projects
in the locality of the
Northeast City Centre



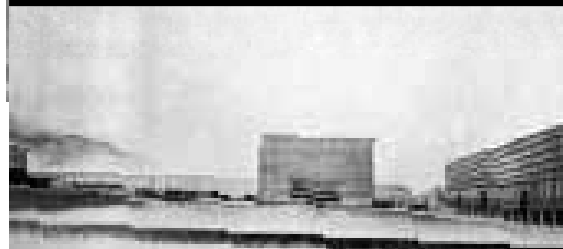
MESTSKÉ CENTRUM STAROHORSKÁ, ŠTEFAN SVETKO, 1984
/ CITY CENTRE STAROHORSKÁ, ŠTEFAN SVETKO, 1984



SLOVENSKÝ PLÁNOVACÍ ÚRAD, JOSEF HAVLÍČEK, KAREL
FILSAK, JOSEF HRUBÝ, KAREL POKORNÝ, MARTIN KUSÝ, 1950
/ SLOVAK OFFICE FOR PLANING, JOSEF HAVLÍČEK, KAREL FIL-
SAK, JOSEF HRUBÝ, KAREL POKORNÝ, MARTIN KUSÝ, 1950



SÚŤAŽNÝ NÁVRH NA VLÁDNU ŠTVŔŤ, ADALBERT LIBERA A ERNESTO
LA PADULA, 1942 / COMPETITION ENTRY FOR GOVERNMENTAL
DISTRICT, ADALBERT LIBERA A ERNESTO LA PADULA, 1942



OPERA NA NOVOM HLAVNOM NÁMESTÍ, ALOIS BALÁN, JIŘÍ
GROSSMAN, 1926 / OPERA HOUSE ON THE NEW CITY MAIN
SQUARE, ALOIS BALÁN, JIŘÍ GROSSMAN, 1926



SÚŤAŽNÝ NÁVRH NA STAROMESTSKÚ RADNICU, ATELIÉR
BOGÁR, KRÁLIK, URBAN, 1998 / COMPETITION ENTRY FOR
THE TOWN HALL OF THE OLD TOWN, STUDIO BOGÁR, KRÁLIK,
URBAN, 1998



Zdroj Source: Oddelenie architektúry ÚSTARCH SAV

nemala síce priame realizačné pokračovanie, ale jej výsledky sa premietli do podoby veľkolepého 10-podlažného hranolu Poštového paláca, ktorý podľa návrhu architektov Eugena Kramára a Štefana Lukačoviča postavili v roku 1948. Táto budova nielenže ohraničila Námestie slobody na severovýchodnej strane, ale svojím umiestnením a monumentálnou mierkou potvrdila smerovanie a ráz priečnej osi ¹²⁷. Pomenovanie priečna os však táto vízia získala až v polovici päťdesiatych rokov 20. storočia, keď sa jej propagácie ujal teoretik urbanizmu Emanuel Hruška ¹²⁸. Potvrdením tejto vízie bola aj ďalšia monumentálna realizácia, budova Slovenského rozhlasu, ktorú koncipovali ako prvú etapu výstavby budúceho centra mesta. V tom zmysle zbúrali ďalšiu časť pôvodnej drobnej zástavby a stanovili novú šírku ulice na 90 m, čo bol vyše trojnásobok regulácie z medzivojnového obdobia ¹²⁹. Masívna budova tak získala primeranú voľnú plochu, aby sa uplatnilo jej monumentálne pôsobenie. V rovnakom duchu mala výstavba v území pokračovať aj v osemdesiatych rokoch 20. storočia. Po tom, čo plánovači mesta opustili ideu priečnej osi, však už išlo len o dobudovanie štruktúry v okolí rozhlasu, z ktorej sa napokon realizoval len fragment v podobe experimentálneho výskového bytového domu.

Posledný veľký zámer postavili v priestore priečnej osi trochu paradoxne až na konci 20. storočia. Budova Národnej banky Slovenska (Martin Kusý, Pavel Paňák, 2001) zaberajúca plochu takmer celého mestského bloku tak potvrdila smerovanie a symbolický význam tejto mestskej triedy, hoci do určitej miery zredukovala jej plánované rozmery. Pri výstavbe banky zbúrali aj budovu na nároží Mýtnej a Starohorskej ulice, ktorá od tridsiatych rokov 20. storočia zhmotňovala princípy dané vtedajšou reguláciou. Novostavba pritom kopírovala jej pôdorysnú stopu ¹³⁰.

Od priečnej osi k intenzifikácii zástavby

Monumentalita národnej banky už nevychádza z priestorovej kompozície a vzťahu budovy k prázdnej ploche, ako to bolo v prípade modernistických koncepcií, ale z maximálnej exploatácie pozemku v podobe výskovej dominanty. Taký spôsob formovania tohto priestoru sledovali na konci deväťdesiatych rokov 20. storočia aj návrhy súťaže na budovu novej radnice pre bratislavské

Staré Mesto, ktorú mali postaviť na nároží ulíc Radlinského a Imricha Karvaša ¹³¹. Radnicu síce doteraz nerealizovali, naďalej však prebieha intenzifikácia územia zastavovaním blokov vymedzených existujúcou uličnou sieťou. Tento trend tak potvrdzuje vitalitu bloku v mestskej štruktúre a kladie otázku nad dlhodobou udržateľnosťou veľkých celostných zámerov a abstraktných ideí v plánovaní mesta.

Študovaná lokalita súčasne ilustruje, ako sa v priebehu uplynulých desaťročí menilo chápanie monumentálnej architektúry pri budovaní identity mestského centra. Zatiaľ čo tradičná predstava o monumentalite pracuje s perspektívou a priestorovou gradáciou, moderná paradigma predpokladala pri modernom monumente veľkorysý voľný priestranstvá. Práve tie sa však neskôr stali destabilizujúcim prvkom tejto koncepcie. Veľké voľné plochy v centre mesta provokujú investičné aktivity a rozmery moderných monumentov zasa legitimizujú rovnako veľké objemy novostavieb. Generujú tak intenzifikáciu zástavby, ktorá vedie k ich potlačeniu či priam deštrukcii.

PLÁNOVAŤ ČI NEPLÁNOVAŤ MESTO?

Tak, ako sme už v úvode načrtli a ako ukázali aj analýzy vybraných situácií, mesto je kombináciou čiastočne realizovaných plánov a neplánovaných realizácií. Mestská štruktúra má pritom schopnosť samoregulácie a neplánované realizácie sú pre ňu prirodzené a rovnako nevyhnutné ako plány a vízie. Napriek tomu, že sa zdá, že jednotlivé zábery a plány ostávajú len v nedokončenej narušenej podobe, ukazuje sa, že niektoré ich časti, myšlienky či princípy majú prekvapivý odraz v riešeníach o niekoľko desaťročí mladších. Súčasnne treba pripomenúť, že mnohé z tých pravidiel či myšlienok pritom nikdy neboli oficiálne uznané, kodifikované či všeobecne akceptované. To, že pretrvali však dokazuje ich vitalitu a udržateľnosť v organizme mesta. Príklady vybraných lokalít Bratislavy pritom naznačujú, že v mestskej štruktúre sú pomerne časté prípady konfliktu protichodných vývojových procesov. Tie produkujú miesta, ktoré sú v stave permanentnej nerozhodnosti či nerozhodnutosti.

Analýzované situácie súčasne ukazujú, že vo väčšine prípadov sú to rovnako architektonické diela a nie len urbanistické plány, ktoré determinovali a dodnes determinujú podobu mesta.

Napriek opakovanej neschopnosti uchopiť plánovanie mesta v celej jeho zložitosti a doviest také plány aj k celostnej realizácii, žiadne historické obdobie nemôže na túto ambíciu rezignovať. Pri akýchkoľvek veľkorysých plánoch je však súčasne potrebné brať do úvahy vysokú pravdepodobnosť ich fragmentárnej realizácie. Najdôležitejšie v kontexte usmerňovania výstavby

v meste je teda spoznanie fungovania obidvoch týchto protirečivých pohybov a ich permanentné vyvažovanie.

Text je výsledkom výskumu realizovaného na oA ÚSTARČH SAV v rámci projektu VEGA 2/0036/14 a v rámci Centra excelentnosti SAV Hrady na Slovensku.

NOTES POZNÁMKY

¹ Pripomína ju napríklad JEHLÍK, Jan: Obec a sídlo. O krajine, urbanizmu a architektúre. Praha, Ausdruck Books 2014.

² AURELI, Pier Vittorio: The Possibility of an Absolute Architecture. Cambridge, Massachusetts, London, The MIT Press 2011.

³ SNOW, Charles Percy: The Two Cultures and the Scientific Revolution. Cambridge, Cambridge University Press 1959.

⁴ Napríklad v diele Roba a Léona Krierovcov KRIER, Rob: Stadtraum in Theorie und Praxis. Stuttgart, Karl Krämer 1975; KRIER, Léon: Architektura – volba nebo osud. Praha, Academia 2001. 190 s. (1. vyd. Architecture – Chioce or Fate. London, 1997)

⁵ VOREL, Jakub: Modelování v procesu plánování územního rozvoje. In: MEIER, Karel a kol.: Udržitelný rozvoj území. Praha, Grada 2012, s. 207 – 223, tu s. 207.

⁶ Imrich Vaško dokazuje, že medzi touto racionálnou líniou a invenčným umeleckým úsilím nie je neprekročiteľná bariéra. Pozri VAŠKO, Imrich – GSANDTNER, Martin: Bratislava mesto testov. Architektúra & urbanizmus 44, 2010, 1 – 2, s. 53 – 79.

⁷ VOREL, Jakub, 2012.

⁸ PERRAULT, Dominique et al.: Bratislava metropolis. Bratislava, Spolok architektov Slovenska 2013.

⁹ V súvislosti s Bratislavou spomína nezámernosť aj MORAVČÍKOVÁ, Henrieta: Bratislava: mesto bez vlastností?

Architektúra & urbanizmus 44, 2010, 1 – 2, s. 34 – 51. Na podobný fenomén mesta ako otvoreného diela v súvislosti so skúmaním mestskej štruktúry Záhrebu upozornila aj publikácia BLAU, Eve – RUPNIK, Ivan: Project Zagreb. Transition as Condition, Strategy, Practice. Barcelona, Actar 2007.

¹⁰ MORAVČÍKOVÁ, Henrieta: Dunajská promenáda. ARCH 14, 2009, 3, s. 36.

¹¹ Regulačnú štúdiu nábrežia vypracoval v rámci súťaže na múzeum napríklad Bohumil Hübschmann ale touto témou sa zaoberal ako zamestnanec Referátu verejných prác aj Klement Šilinger. DULLA, Matúš – MORAVČÍKOVÁ, Henrieta: Architektúra Slovenska v 20. storočí. Bratislava, Slovart 2002, 512 s., tu s. 61. HÜBSCHMANN, Bohumil: Regulační studie nábreží v Bratislavě. Styl 6 (11), 1925 – 1926, č. 1, s. 1.

¹² KOVÁČ, Bohumil: Stratené mesto – úvaha ku knihe. ARCH 17, 2012, č. 3, s. 50.

¹³ Regulačná a zastavovacia úprava bloku medzi ulicami Fochovou, Kúpeľnou a Vajanského nábrežím. Archív hl. mesta Bratislavy, ÚHA, Regulácia mesta Bratislavy / 04, škatuľa č. 843, fascikel č. 35.

¹⁴ ŠLACHTA, Štefan: Urbanistické súťaže v Bratislave – 20. a 30. roky. Architektúra & urbanizmus 28, 1994, 1 – 2, s. 42.

¹⁵ BAUER, Peter – KUSÝ, Martin – PAŇÁK, Pavol: Deväťsto metrov nového nábrežia. Projekt 24, č. 10, s. 30 – 33.

¹⁶ Moravčíková, Henrieta, 2010, s. 44 – 46.

¹⁷ BOGÁR, Michal: Medzinárodná súťaž EUROPAN 4 a bratislavská Vydrica. Architektúra & urbanizmus 31, 1997, 2 – 3, s. 77 – 89.

¹⁸ KOMRSKA, Ján: Verejná anonymná urbanisticko-architektonická súťaž Bratislava – Podhradie. ARCH 7, 2002, 10, s. 17 – 24.

¹⁹ BOGÁR, Michal – KLAUČO, Lubomír: Podhradie. ÚPN – Z Bratislava – Podhradie. ARCH 12, 2007, 3, s. 38 – 39.

²⁰ 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.

²¹ Podrobný regulačný a zastavovací plán Obchodnej ulice a okolia 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.

²² 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.

²³ 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 Bartu či Štefana Svetka z roku 1982. Záriš, František: Súťaž na obchodno-spoločenské centrum v Bratislave. Projekt 1969, 1 – 2, s. 8 – 23. KARFÍK, Vladimír: Centrum, na ktoré sa čaká. Projekt 13, 1971, č. 146, s. 185 – 195. DULLA, Matúš: Obchodná ulica v Bratislave. Projekt 1984, 4 – 5, s. 10 – 14.

²⁴ Archív hl. mesta Bratislavy, ÚHA, Regulácia mesta Bratislavy / 05, škatuľa č. 851, fascikel č. 26.

²⁵ BALLÁN, Alois – GROSSMANN, Jiří: Regulační studie velké Bratislavy. Časopis československých architektů SIA 25, 1926, 1, s. 42. Podobne situuje o 10 rokov neskôr do tejto zóny nové centrum aj príspevok

GROSS, Kamil: Vývoj obchodných štvrtí. Slovenský staviteľ 1936, 6.

²⁶ Archív hl. mesta Bratislavy, ÚHA, Regulácia mesta Bratislavy / 05, škatuľa č. 851, fascikel č. 26.

²⁷ Spomínaná komunikácia smerujúca od vlakovej stanice k prístavu nebola v medzivojnovom období celistvo navrhnutá. V súťaži na Regulačný plán Bratislavy v roku 1929 jej zmysle zanikol kvôli podmienke presunutia hlavnej železničnej stanice. O jej podobe teda najviac vypovedajú čiastočné regulácie územia, ktoré sa podrobne zaoberali šírkou ulíc, výškou aj tvarom jednotlivých blokov. V druhej polovici 20. storočia sa však už také detailné plány neobjavovali. Ani jeden z najväčších vizionárov povojnového urbanizmu v Bratislave Emanuel Hruška nekreslil svoje predstavy do reálnej mapy mesta, ale zľahka ceruzkou v podobe abstraktných schém na bielom papieri.

²⁸ Prvú jasnejšie formulovanú koncepciu priečnej osi spracoval v rámci Smerného územného plánu mesta architekt Ján Svetlík 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 plánův pre Bratislavu. Projekt 13, 1971, č. 164, s. 182.

²⁹ TOPOLČANSKÁ, Maria: Slovenský rozhlas v Bratislave. Architektúra & urbanizmus 42, 2008, 3 – 4, s. 217 – 224.

³⁰ Určité rozpaky nad umiestnením budovy zaznievali v odborných kruhoch pred súťažou aj po jej dokončení. Pozri napríklad Národná banka cez slová ôsmich účastníkov a účastníčok diskusie s autormi diela Martinom Kusým a Pavlom Paňákom. ARCH 6, 2001, 12, s. 9.

³¹ MORAVČÍKOVÁ, Henrieta: Nad výsledkami súťaže na budovu novej radnice pre bratislavské Staré Mesto. ARCH 3, 1998, 9 – 10, nestránkované.