

# Možnosti východného rozvoja Bratislavy

Bohumil Kováč

Vynikajúce osobnosti slovenského urbanizmu, ktoré v ostatných desaťročiach pôsobili na Fakulte architektúry STU – profesori Hruška, Svetlík, Šteis a jubilujúci Alexy, Kavan a Trnkus sa vo svojej práci zaoberali aj širšími otázkami územného rozvoja sídiel. Vyjadrovali sa k nim jednak v rovine teoretickej, ale aj vo vlastnej urbanistickej tvorbe, najmä formou urbanistických štúdií. Mnohé z nich sú aj po rokoch významnou inšpiráciou.

Jednou z častých tém bola problematika rozvoja Bratislavy. Od začiatku poukazovali na potrebu definovania regionálnych súvislostí rozvoja mesta. V radiálno-okružnej schéme mesta skúmali podrobnejšie potenciál jednotlivých rozvojových radiál. Možnosti východného rozvoja mesta patria k najfrekventovanejším, keďže najmä v tomto urbanizačnom priestore sme svedkami značne nekoordinovaného rozvoja suburbii ako vo vlastnej štruktúre ale najmä vo vzťahu k mestu. Cieľom článku je priblížiť genézu vývoja názorov tohoto rozvojového smeru mesta a regiónu a predstaviť aj niektoré súčasné názory.

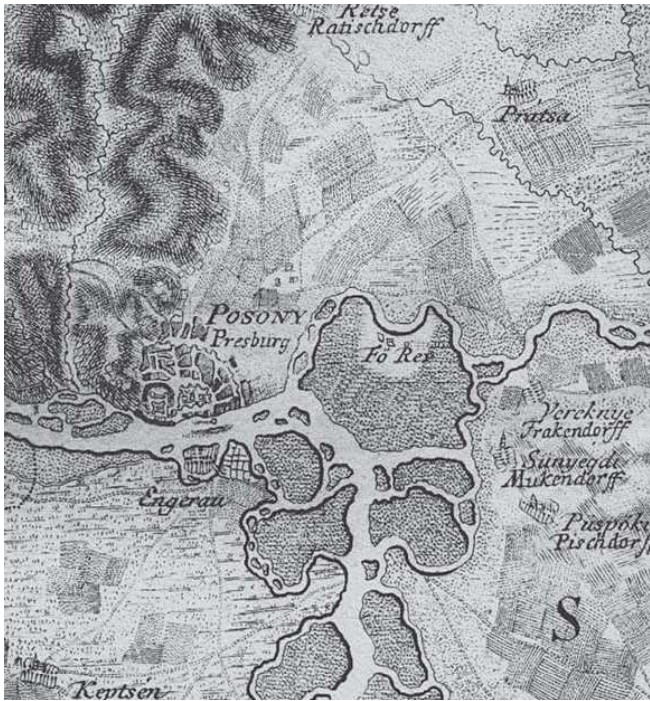
## Súčasný stav

Na negatívnej charakteristike súčasného stavu sa podpísala najmä absencia jasnej a dlhodobej vízie. Rozumieme tým vízie kodifikovanej do polohy územného plánu. Dnešný masívny rozvoj suburbia Bratislavy je daný podľa Olgy Melcerovej týmito faktormi:

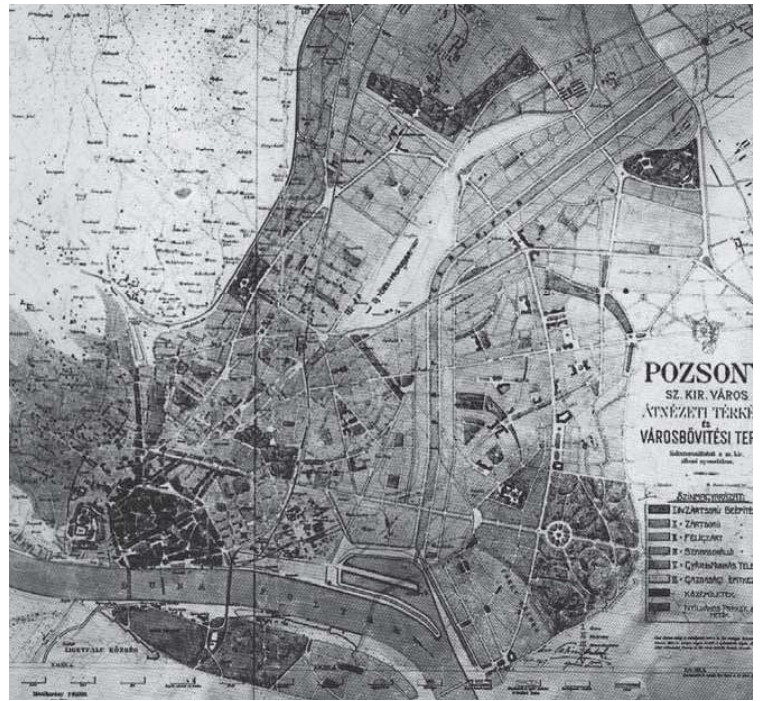
- zahusťovanie mestskej štruktúry, ktoré negatívne ovplyvňuje kvalitu bývania v niektorých častých mesta,
- zvýšenie životnej úrovne – predovšetkým vyššie príjmy, ktoré umožňujú zaplatiť vyššiu cenu za nehnuteľnosť,

- túžbu po príjemnejšom životnom prostredí, zdravšom, kvalitnejšom a estetickjšom bývaní,
- ceny pozemkov a domov porovnateľné s cenami bytov v meste.

V štúdií *Špecifika rozvoja bratislavského regiónu*<sup>2</sup> z roku 2009 sa ešte poukazuje aj na istú legislatívnu nedokonalosť, ktorá na Slovensku umožňuje aj živelnú výstavbu per-partes bez existencie vyššej územnej a najmä dopravnej koncepcie. Okrem absencie vyššej koncepcie je predmetom kritiky aj záber pôdy, v zásade monofunkčná rezidenčná výstavba, absencia architektonickej regulácie. Ľubica Vitková<sup>3</sup> tieto územia definuje ako „*krajinu rodinných domov*“. Podľa autorky sa tu prejavuje absencia urbanistických ukazovateľov vhodných pre koncepciu rozvoja mesta na princípe rozptýleného rozvoja. V duchu školy svojich predchodcov na tom istom mieste Vitková konštatuje výhody koncepčného kompaktného rozvoja (ale na základe koncepcie). Ako jeden z hlavných problémov presadenia kompaktného rozvoja mesta definuje absenciu „*radikálnej politickej intervencie a stratégie rozvoja mesta*“. Ako hlavné stavebné prvky koncepcie kompaktného mesta definuje *hustotu, polyfunkčnosť a priestorovú a ekologickú kvalitu prostredia*. Okrem kompaktnosti a polyfunkčnosti musí spolupôsobiť podľa autorky aj princíp „*dobrého prepojenia*“. A práve absencia týchto požiadaviek charakterizuje súčasný stav. Napriek tomu, že urbanistický vývoj je dlhodobý a permanentný a mnohé nedostatky postupne budú aspoň čiastočne eliminované, zakladanie predmestských sídlisk bez širšej koncepcie v nadväznosti na rozvoj mesta bude pôsobiť trvalo. Rozvoj Bratislavy sa nedá chápať inak ako s jeho regionálnymi súvislosťami v zmysle tézy „*mesto ako región, región ako mesto*“.



1 |



2 |

Sopirová<sup>4</sup> suburbanizáciu charakterizuje ako „rozširovanie ťažiska osídlenia do okolitých vidieckych sídiel a „medzipriestoru“, tj. do voľnej krajiny... Medzipriestor, ak nie je dostatočne legislatívne chránený, môže byť potenciálnym územím na prienik tých funkcií, ktoré sú z rôznych dôvodov vyčleňované z intravilánu mesta“. Na rozdiel od koncepčného kontinuitného vývoja charakterizuje tento stav ako „exodus funkcií z ťažiska osídlenia do krajiny“. Sprievodným javom suburbanizácie je aj jej vplyv na jestvujúce sídla. Kórner<sup>5</sup> ako jednu z príčin nekoncepcnej urbanizácie vidí aj v tom, že došlo k administratívnej odčleneniu niektorých obcí od jadrového mesta. Paradoxne ale pritom dochádza k rozpadu predošlých sídiel.

Paradoxom súčasného stavu je fakt, že práve tento rozvojový smer mesta bol dlhodobo predmetom úvah architektov a urbanistov, takže inšpirácií na prípravu koncepcie bolo dostatok. Priblížme si v retrospektive niektoré podstatné urbanistické koncepcie.

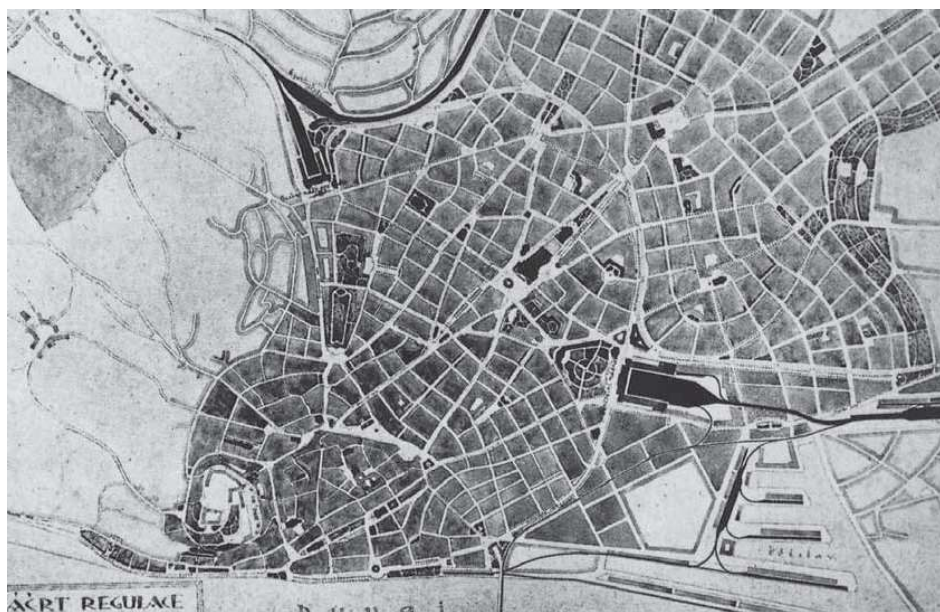
### Názory na východný rozvoj mesta do r. 1945

Založenie mesta na brode Dunaja pod hradným kopcom ako aj prírodné danosti (Dunaj, Karpaty) (obrázok 1) vytvorili základné predpoklady k tomu, aby sa mesto rozvíjalo najmä severovýchodným smerom (popod Karpaty) a východným smerom. Na potenciál východného rozvoja mesta, podporený najmä prírodnými danosťami, poukazoval vo svojom návrhu zastavovacieho plánu mesta už Antal Palóczy (1914-17) (obrázok 2), ako aj neskôr Alois Balán a Jiří Grossman v návrhu regulačného plánu mesta (1923) (obrázok 3), voľný priestor bez obmedzení (obrázok 4) bol predmetom záujmu urbanistickej súťaže „Generálny plán regulačný a železničné riešenie na území

Bratislavy a okolitých obcí“ (1929), kde je už zrejme založenie riešenia východného železničného uzla a polohy nákladného nádražia Vajnory tak, ako ho v princípe poznáme aj dnes. V tejto súťaži najsmelšiu koncepciu východného rozvoja mesta priniesol súťažný návrh „J“ od Josefa Štěpánka (obrázok 5), ktorý v predĺžení dnešného Dostojevského radu a Prievozskej založil silnú severovýchodnú kompozičnú os, na ktorú komponoval raster obytných štvrtí. Tento raster je pretkávaný organickým tvarom toku ramien Malého Dunaja, ktorým prepája prírodné prostredie z okolia mesta do vnútra jeho štruktúry. Na urbanistickej schéme riešenia je zrejmy vplyv Ludwiga Karla Hilberseimera (jediný učiteľ urbanizmu na Bauhause) ako aj ruských konštruktivistov (M.J.Ginzburg). Foltýn sa o tomto návrhu, ktorý sa podstatne líši od ostatných, vyjadril, že „dôsledné uplatňovanie tejto zásady bolo prejavom nevzretej predstavy o funkcionalistickom urbanizme, schematická geometrická osnova je v rozpore s rastlým tvarom starého mesta“<sup>6</sup>. Na rozdiel od ďalších návrhov však práve touto osou naznačil Štěpánek aj možnosti ďalšieho rozvoja mesta. Okrem tejto osi ešte naznačil smer v osi Prístavnej ulice a smer na Šamorín, čím spolu s podkarpatskou osou naznačil možnosti radiálnej koncepcie mesta.

### Štúdie východného rozvoja v 50-tych a 60-tych rokoch

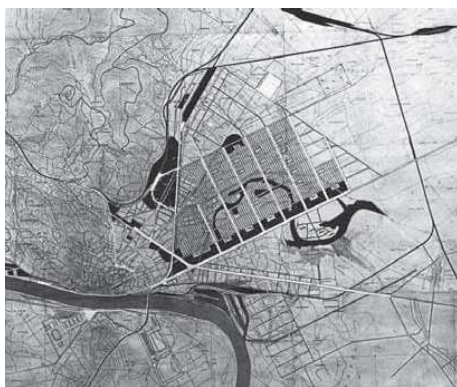
Východným smerom od mesta lokalizovali v predvojnovom období priemyselnú výrobu (Dynamitka) a po vojne aj chemické závody („Závod mieru“ podľa koncepcie arch. V. Karfíka). Tieto lokality boli vtedy od zastavaného územia mesta pomerne vzdialené (obrázok 6).



3 |



4 |



5 |



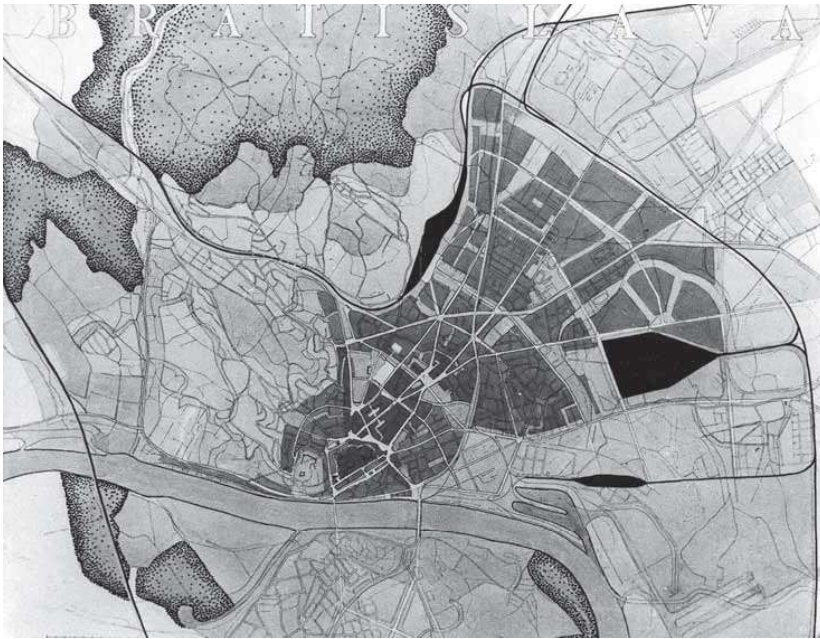
6 |

Mesto sa k nim postupne približovalo napríklad predvojnovou výstavbou Novej doby (arch. F. Weiwurm) alebo sídliskom Slovany. Priemyselný obvod sa ale stal priestorovým determinantom severovýchodného rozvoja mesta. V jeho druhom horizonte v dotyku s rovnomennou obcou sa nachádzalo letisko Vajnory. Návrhy na územný plán z roku 1949 od Kamila Grossa (obrázok 7), Emanuela Hruška (obrázok 8) a Jána Svetlíka (obrázok 9) ako hranicu východného rozvoja mesta považovali železničnú trať Nové Mesto.

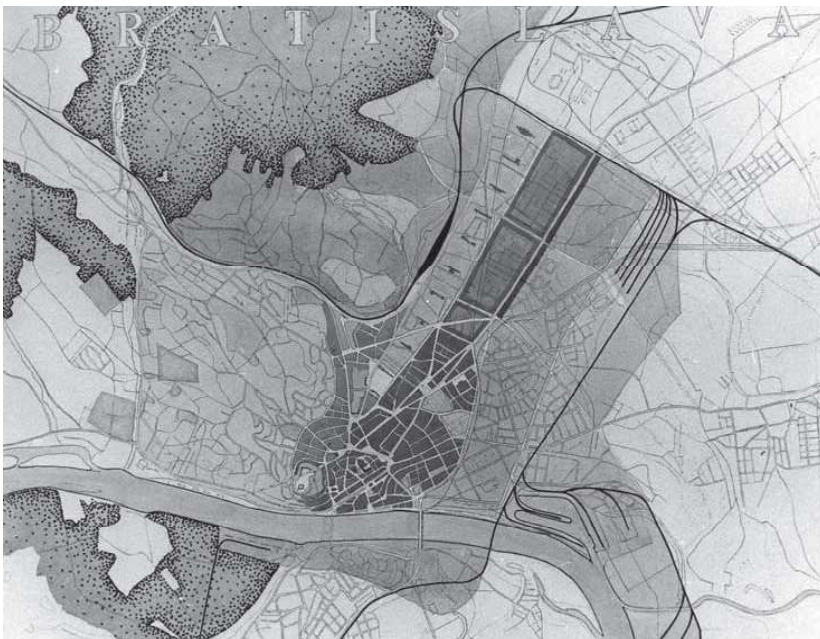
V päťdesiatych rokoch sa rozhodovalo o umiestnení rafinérie na Slovensku. Vo väzbe na tradíciu vojnovú zničenú rafinériu Apollo bola vybraná lokalita Vlčie hrdlo. S výstavbou sa začalo v roku 1956 a v roku 1962 bol k rafinérii privedený ropovod Družba. Z rafinérie sa postupne stal petrochemický komplex s rozlohou 5,5 km<sup>2</sup>. Týmto sa podstatne zablokoval juhovýchodný smer rozvoja mesta, ktorý sa obmedzil na priestor Podunajských Biskupíc a Vrakune (sídlisko Dolné hony). Závod mal navyše negatívny vplyv na životné prostredie, najmä na ovzdušie, ale veľké riziká znamenal aj pre podzemné zásoby pitnej vody.

Ďalším priestorovým determinantom východného rozvoja mesta sa stalo dnešné Letisko M. R. Štefánika. Prípravné práce na jeho výstavbe sa začali v roku 1947 a stavba sa začala v roku 1948. Boli vybudované dve vzletové a pristávacie dráhy s dĺžkou 1 900 m a s dĺžkou 1 500 m. Letová prevádzka na novom letisku v Ivanke pri Dunaji sa začala v roku 1951. V osemdesiatych rokoch boli v rámci komplexnej rekonštrukcie dráhového systému letiska predĺžené dráhy na dĺžku 2 900 m a na 2 950 m. Letisko svojimi novými parametrami náletových kužeľov však aj hlučkom výrazne obmedzilo východný rozvoj mesta. Najmä severovýchodná vzletová a pristávacia dráha vyvoláva výškové obmedzenia výstavby, problémy má aj obec Ivanka pri Dunaji.

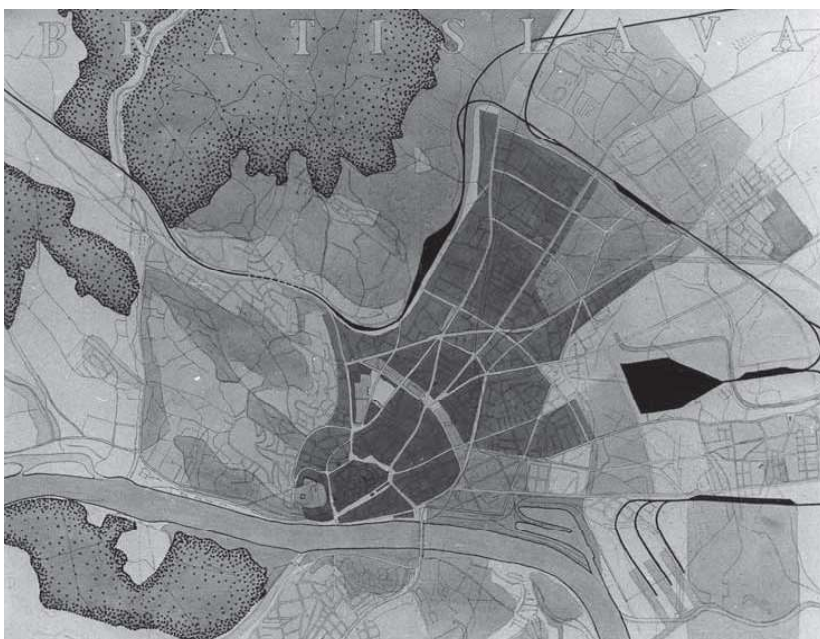
Prvú komplexnejšiu schému radiálno-okružného rozvoja mesta a regiónu načrtnol E. Hruška vo svojej skici *Priestor Bratislavy a Žitného ostrova* (obrázok 10). Jadrové územie – Bratislava je navrhnutá pre 400 000 obyvateľov. V prvom prímestskom okruhu sú navrhnuté sídla po 25 000 obyvateľov (tzv. veniec nočlahárenských sídiel (!) Zohor, Pezinok, Senec, Šamorín), na vonkajšom obvode sú 50 000-ové sídla Trnava, nové sídlo medzi Sereďou a Galantou,



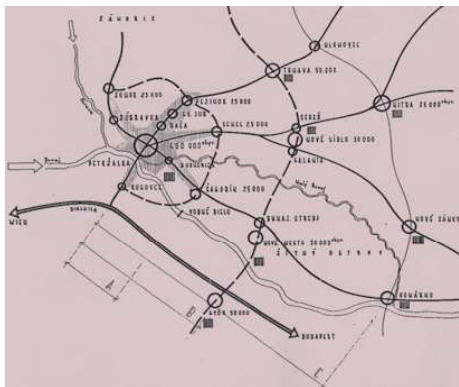
7|



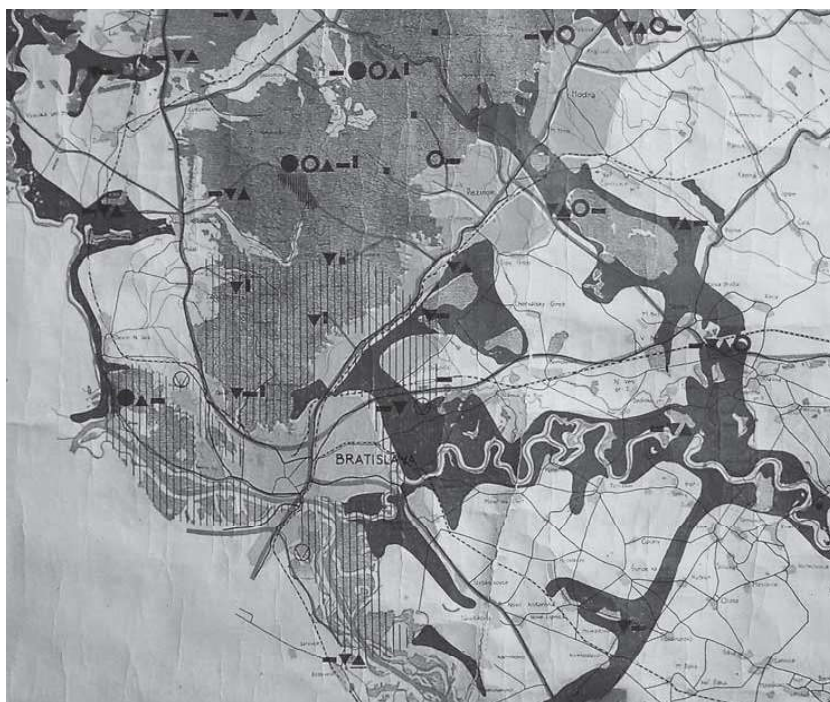
8|



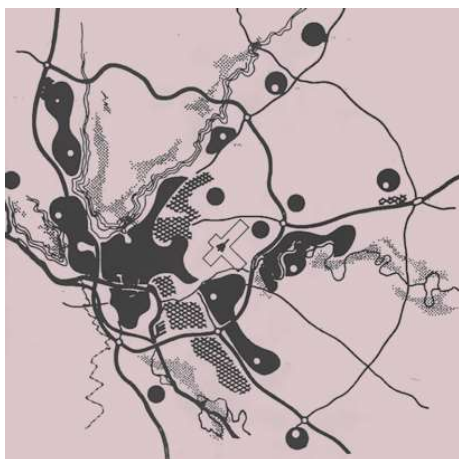
9|



10 |



11 |



12 |

nové mesto pri Dunajskej Stredě a na okruhu je aj Győr (tzv. veniec satelitných sídiel). Kriticky musíme poznamenať, že Hruška tak trochu načrtol schému suburbii. Pozoruhodné na tejto ški je prognóza polohy vodného diela na Dunaji pod Šamorňom a trasovanie diaľnice Viedeň – Budapešť (zaujímavosťou schémy je technická chyba označenia Podunajských Biskupíc ako Budmerice).

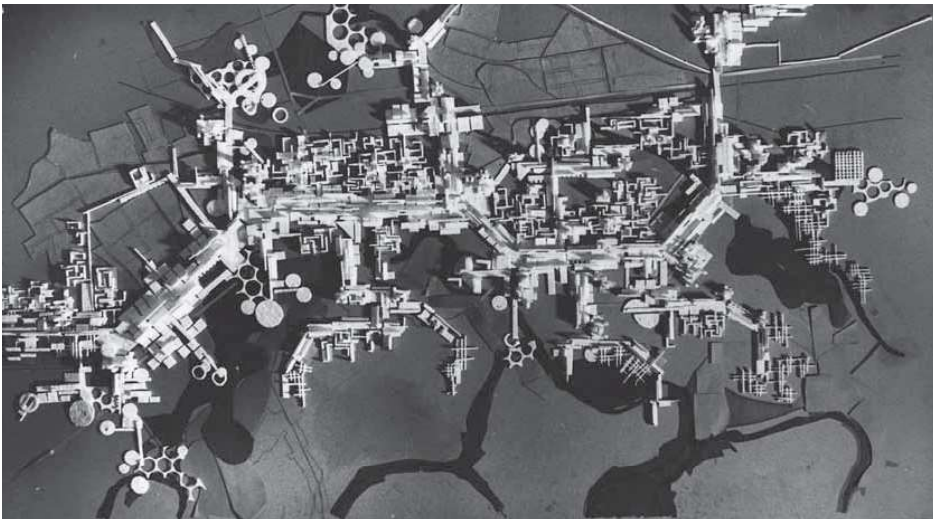
Dve letiská a priemysel na východnom okraji mesta mali za dôsledok, že mesto hľadalo iné smery rozvoja – severný rozvojový smer preklenul Karpaty a južný (Petržalka) Dunaj, čo je zrejme aj z územného plánu mesta z roku 1963 (M. Beňuška st.). Po páde železnej opony sa otvorili možnosti aj západného rozvoja mesta na pravom brehu Dunaja. Mesto a jeho región získavali podobu radiálno-okružného systému, kde sa urbanizačné radiály striedajú s klinmi prírodných prvkov (Dunaj, Malý Dunaj, Karpaty, Morava). Otázkou rozvoja prírodných prvkov sa zaoberala v roku 1961 už urbanistická štúdia *Širší územný plán rekreačnej oblasti Bratislavy* z Katedry urbanizmu SVŠT<sup>7</sup>. Prírodné zelené radiály doplnila aj o zelené okruhy spojením Karpát, Dunaja a Malého Dunaja a navrhla tak založiť na východ od mesta radiálno-okružný systém zelených koridorov (obrázok 11).

V úvahách o radiálno-okruhovej koncepcii rozvoja mesta a regiónu pokračoval Svetlík<sup>8</sup>. Na tejto koncepcii je pozoruhodné, že diaľnicu nevŕhne do mesta, ale tá končí na diaľničnom okruhu. Svetlík návrh nazval *Schéma bratislavského regiónu, výhľad do roku 2000*, takže autorove očakávania možno porovnať s realitou. Na tejto schéme ešte chýba vodné dielo Gabčíkovo, a je z nej zrejme, že ani letisko nebránilo v úvahe na východný rozvoj mesta, keď rozvoj obytných funkcií umiestnila na Malý Dunaj (obrázok 12). V tomto období aj v študentských urbanistických ateliéroch boli časté zadania s témou

obytných súborov Malý Dunaj pre 50 000 – 150 000 obyvateľov, a to najmä v ateliéri prof. Alexyho (obrázok 13). Súčasne sa podobným veľkorysým spôsobom študovali možnosti radiál tzv. podkarpatského a záhorskeho sídelného pásu, možnosti rozvoja Petržalky boli overované veľkou medzinárodnou súťažou. V roku 1963 vznikol územný plán mesta (Milan Beňuška) (obrázok 14), ktorý založil základné smery rozvoja mesta na ďalšie desaťročia. Zreteľný je nový rozvoj na juhu (Petržalka vrátane rešpektovania idey obtokového kanála Dunaja, neskôr sa tento plán stal podkladom pre medzinárodnú urbanistickú súťaž), Karlova Ves a Dúbravka, Štrkovec a Ružinov, Dolné hony, podkarpatský pás Rača – Krasňany. Naznačuje budúcu polohu vedenia diaľnice v dnešnej trase popod Sad Janka Kráľa a stabilizuje polohu mostov tak, ako sú v súčasnosti po 50 rokoch realizované. Vo východnom rozvoji stabilizuje plochy letísk Ivanka a Vajnory, pričom urbanizoval plochu od Zlatých pieskov k Vajnoram. Založil rozvoj smerom na Podunajské Biskupice (Dolné hony).

#### Možnosti rozvoja mesta bez súčasných letísk

Najmä zo Svetlíkovej štúdie je zrejme, ako sa letisko stalo klinom medzi severovýchodnou a juhovýchodnou rozvojovou radiálou. Začali sa objavovať štúdie mesta bez letiska, ako aj bez Slovnaftu, aby poukázali na potenciál kompaktného východného rozvoja. Východnú os ako najvýraznejší rozvojový smer mesta naznačujú Svetko, Hauskrecht a Ďurkovič<sup>9</sup>. „*Proces urbanizácie Slovenska a rozvoj hlavného mesta si vynútili koncepčné úvahy o dlhodobom funkčnom a priestorovom usporiadaní Bratislavy. Jedným z variantov bol návrh Okružného princípu rozvoja mesta.*“<sup>10</sup> Usporiadanie je v mnohom podobné niektorým vyspelým pravidelným rastovým funkcionalistickým schémam. Mesto je lemované tzv. nultým okruhom,



13 |



14 |



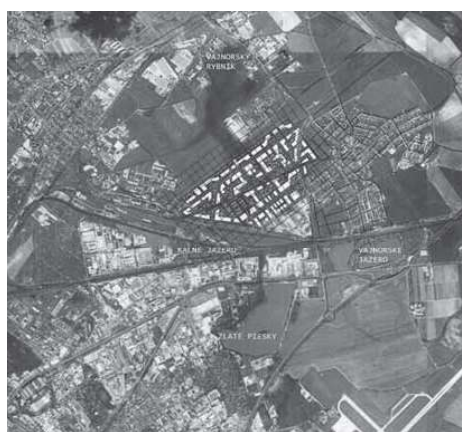
15 |



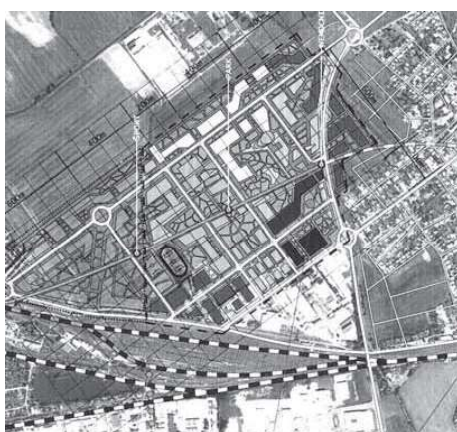
16 |



17 |



18 |



19 |

ktorý oddeľuje mesto od jeho prírodného zázemia. To vo východnom smere predstavuje krajina Malého Dunaja, do ktorej však vnika jemná tetiva urbanizácie. Medzi vnútorným a vonkajším mestom je zreteľná zóna uvoľnenia. Ak porovnáme s touto koncepciou živelnosť súčasných suburbíí, táto štúdia v organizácii územia predbehla dobu. Zaujímavosťou tejto koncepcie je aj vodné dielo na Morave (obrázok 15).

Premiestnením letiska sa vážne zaoberá prvý variant *Návrhu prognózy jadrového územia Bratislavskej sídelno-regionálnej aglomerácie* v rámci aktualizácie Projektu urbanizácie SSR<sup>11</sup>. Ide o koncentračný variant s jadrom pre 600 000 obyvateľov, ktorý si vyžiadala návrh dislokácie letísk Vajnory a Ivanka. Na ich ploche sú navrhnuté rozvojové plochy mesta, aj keď bez bližšej funkčnej špecifikácie, ktorá však zodpovedá prognóznemu úrovni plánovania. Uvoľnený priestor po letisku štúdia navrhuje využiť na obytné územia s kapacitou približne 120 000 obyvateľov s predĺžením mestskej triedy Ružinovská až po Ivanka; zachováva areál Slovnaftu (obrázok 16). Nové letisko bolo navrhnuté v priestore Dunajská Lužná

– Kalinkovo a vzletové a pristávacie dráhy letiska sa nachádzajú nad relatívne voľným územím mimo sídiel. Zaujímavé je dopravné napojenie plôch odsunutých letísk na dopravný systém mesta. Variant č.1 je charakteristický ako radiálny, ktorý z dopravných okruhov formuje len tzv. vnútorný okruh (spojenie Rača – Lamač tunelom). Zaujímavosťou tohto návrhu je aj tunelové vedenie železnice sledujúce smer trate na Vajnory a vedenie železnice aj pozdĺž diaľnice okolo Zlatých pieskov.

Variant č.2 bol charakterizovaný ako koncentračno-decentralizačný a predstavoval radiálno-okružnú schému, (obrázok 17) ktorá posilňuje sídla Stupava, Pezinok, Senec, Šamorín (pozri vyššie Hruškov model), ponecháva letiská. Na rozdiel od variantu č. 1 formuje nultý dopravný okruh popod Slovnaft približne v dnešnej plánovanej polohe.

#### Plocha letiska Vajnory a jeho okolia

Z dvoch bratislavských letísk je realitou odsun letiska Vajnory, ktoré súčasný územný plán v znení ÚPN Za DO2<sup>12</sup> ponecháva ako plochu športu so zakreslením



20|



21|

vzletových a pristávacích dráh. Tým naznačuje, že by malo ísť o plochu športového letiska (vetrone, letecká akrobacia a pod.). Vzhľadom na rastúcu hodnotu územia môžeme však očakávať, že tento stav zmenia niektoré z najbližších Zmien a doplnkov územného plánu mesta alebo nový územný plán, ktorý mesto pripravuje. Podkladom pre takúto zmenu môžu byť aj urbanistické štúdiá.

Z východnej časti územie obklopujú Vajnory a jej rozvojovej plochy najmä plochy málopodlažnej zástavby a zo severnej časti zmiešané plochy bývania a vybavenosti a plochy vyššej občianskej vybavenosti. Uvoľnením plochy letiska sa otvára priestor s plochou cca 180 ha. Jednou z možností využitia tohto územia je budovanie vedeckých parkov a univerzitných kampusov. Tendencia budovania komplexných kampusov je znakom mnohých zahraničných univerzít, ako to navrhuje urbanistická štúdiá Ivana Kubíka. Kampus v takejto voľnej lokalite umožňuje na základe jednotnej urbanistickej koncepcie budovanie funkčných zón kampusu, napríklad jednotlivých fakúlt aj s priestorovými rezervami, budovanie výskumných a kongresových centier, integrovanie

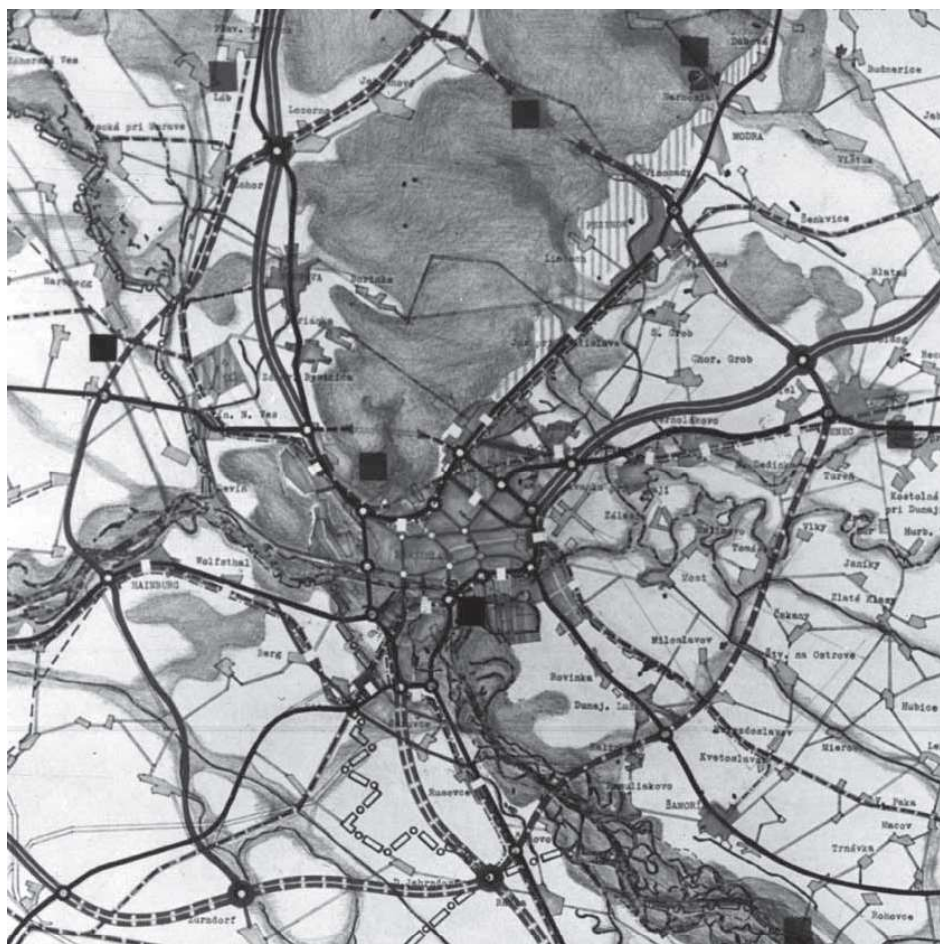
spoločnej univerzitnej administratívnej vybavenosti, možnosti ubytovania študentov, ale aj zamestnancov, obchodnej, spoločenskej a športovo-rekreačnej vybavenosti. Lokalita má veľmi dobré predpoklady na vytvorenie vnútorného dopravného systému s dobrou nadväznosťou na základnú komunikačnú sieť mesta. Z hľadiska hromadnej dopravy je reálne predĺženie električkovej trate zo Zlatých pieskov a vybudovanie osobnej zastávky pre systém integrovanej mestskej a regionálnej koľajovej dopravy tramtrain v priestore nákladného nádražia Bratislava - východ. Plochy zelene možno koncipovať ako univerzitný Hyde park v nadväznosti na možný biokoridor v smere Vajnorský rybník – Zlaté piesky. Môže sa vytvoriť aj nadväznosť na areál Akadémie policajného zboru (obrázok 18,19).

Akceleráciu východného rozvoja priniesla diaľnica. Vo väzbe na ňu vznikol obchodnospoločenský a administratívny komplex v trojuholníku Lvánskej cesty, diaľnice a Vrakuňskej cesty s osou Galvaniho uliце (Ikea, Avion...). Vývoj na druhej strane diaľnice reagoval urbanisticko-architektonickou súťažou Pharos-Bussines port, ktorú vyhral súťažný návrh autorov

Siebert – Talaš<sup>13</sup> (obrázok 20). Ich blokový koncept využíva v hlavnej osi vedenie koľajovej hromadnej dopravy do priestoru letiska. Istým negatívom tejto štúdie je negácia spojenia cez diaľnicu. Nadväznosť na túto lokalitu predstavuje niekoľko prác urbanistickej tvorby na FA STU. Autori Andrej Turčan a Jakub Úrge pod vedením doc. Vitkovej zvolili koncepciu založenú na organických tvaroch vrátane terminálov letiska<sup>14</sup> (obrázok 21). Na možnosť spojenia cez diaľnicu poukazuje Matúš Komár<sup>15</sup> (obrázok 22), ktorý vychádza z predpokladu, že výstavbou nultého diaľničného okruhu sa zníži parameter diaľnice na rýchlostnú mestskú komunikáciu. Do svojich koncepcionných úvah zahrnul širšie územie od letiska až po Zlaté piesky. Návrh na predĺženie estakádneho vedenia diaľnice využil na spojenie predletiskového areálu s komplexom nákupných centier.

**Odsun letiska ako potenciál územného rozvoja**  
Magnetickým bodom východného rozvoja je ohyb Dunaja, v ktorom začína tok Malého Dunaja. V súčasnosti ho ovládajú zimné prístavy, z ktorých pre starý zimný prístav len v rámci ateliérov na FA STU





22 |



23 |

bolo spracovaných niekoľko desiatok prác. Nadväzujúcim priestorom je územie medzi Slovaftom a Prievozom. V prípade útľmu petrochemickej výroby sa otvorí otázka jeho rozvoja a revitalizácie toku kanála Malého Dunaja ako nosného prvku biokoridoru ako zelenej radiály východného rozvoja, ako to naznačuje Juraj Uhlarik<sup>16</sup>. Jeho štúdiá sa zaoberá zdánlivo nereálnym odsunom letiska Ivanka, pre ktorého dislokáciu hľadá v širších vzťahoch nové vhodné alternatívne polohy (Kuchyňa, Voderady, Šamorín). Zaujímavosťou tejto štúdie je formovanie západného vedenia nultého okruhu, v ktorom nadväzuje na štúdiu Bratislavského regiónu FA STU<sup>17</sup> (obrázok 22).

Poloha letiska a jeho nahradenie inou funkciou nemusí byť až taká hypotetická, najmä ak si uvedomíme aj konkurenciu letiska Schwechat. Pri úvahách o cargo-letisku by si mesto malo položiť otázku, či chce byť ako hlavné mesto Slovenska prekladiskom tovarov alebo informácií. Mesto by preto malo mať pripravené aj ústupové scenáre niektorých funkcií. Žiadna územná stabilita nie je absolútna. Môžeme pritom poukázať na osud „vnútrómestského“ berlínskeho letiska Tempelhof, ktoré plnilo pre západný Berlín významnú úlohu v čase studenej vojny. Prevádzku ukončilo v roku 2008. Jeho polkruhová letištná budova je momentálne druhou najrozložitejšou stavbou sveta, komplex zrejme ostane zachovaný ako pamiatka. Na ploche letiska Stapleton Airport v Denveri (USA, Colorado) (obrázok 23) navrhli architekti a plánovači Cooper, Robertson and Partners<sup>18</sup> plochy pre bývanie, administratívu, šport v rozlohe cca 4800 akrov (približne 1950 ha), z čoho plochy zelene

a parkov predstavujú približne 30 %. Urbanistické riešenie sleduje stopu vzletovej a prístávacej dráhy, ktorých kolmé osi založili tradičnú americkú pravouhlú sieť komunikácií a urbanistických blokov. Trasa diaľnice mimoúrovňovo krížila letiskovú dráhu aj v minulosti. Pravouhlý raster je narušený organickým priebehom prírodných koridorov. Dnes je letisko asanované a plocha je pripravená na nové využitie.

Táto štúdiá spolu so Svetkovou schémou na obrázku 15 zjavne inšpirovali Juraja Uhlarika v jeho diplomovej práci (obrázky 24, 25). Zadaním bolo územie letiska bez letiska. Vo vlastnom riešení v smere letiskových dráh formuje hlavné kompozičné osi, na ktoré vešia štruktúru v pravouhлом rastru pretkanú organickým tvarom meandrov Malého Dunaja. V tomto poňatí možno istú paralelu sledovať aj so Štěpánkom. Na centrum mesta je napojenie cez Ružinov električkou. Táto práca preukázala, že urbanistický potenciál tohto územia je vyšší a efektívnejší na využitie zobytnujúcimi funkciami ako sú funkcie letiska. Práca argumentuje aj faktom, že areál letiska s cennými pozemkami zaberá územie porovnateľné s veľkosťou mestskej časti Petržalka. Napriek tomu, že letisko v súčasnosti vybavuje množstvo medzinárodných letov, pre Bratislavu predstavuje skôr urbanistický problém. Negatívne sa prejavuje aj konkurenčný vplyv blízkeho viedenského Schwechatu. Areál letiska komplikuje aj vybudovanie juhovýchodnej vetvy nultého obchvatu mesta, tvorí limity pre iné komunikácie, obmedzuje výškovú zástavbu v jadre mesta a hlukom obťažuje život obyvateľov v priľahlých častiach Bratislavy a okolitých sídlach



24 |



25 |

na východ od hlavného mesta. Návrh preto počíta s presunutím letiska na inú lokalitu. Ako alternatívne plochy navrhol priestor Voderady alebo Kuchyňa. Tak by sa otvorilo územie, na ktorom môže vyrásť urbánna zóna pre približne 15 – 20-tisíc obyvateľov, ale najmä bude predstavovať kompaktný rozvoj mesta. Zobytnujúce funkcie považuje návrh z dlhodobého hľadiska za ekonomicky výhodnejší a udržateľnejší ako funkciu letiska.

Východný rozvoj mesta značne upravuje posledná aktualizácia územného plánu VÚC Bratislavského kraja (hl. spracovateľ V. Hrdina, Aurex). Napriek maximálnej snahe urbanistov po ucelenej a kompaktnej koncepcii je však skôr výsledkom kompromisov v zložitých rokovaniach medzi obcami, investormi, verejnosťou, inštitúciami, politikou... Neschopnosť spolupráce mesta a regiónu, napríklad vo vvedení električky do regiónu nahradzuje priečnou trasou koľajovej železničnej dopravy medzi Svätým Jurom a Bernolákovom. Tým do priestoru suburbií vťahne nosný prostriedok hromadnej dopravy.

## Záver

Uvedené štúdie v chronologickom usporiadaní nie len poukazujú na vývoj urbanistických predstáv východného rozvoja mesta a jeho prerastenia do regiónu, ale poukazujú aj na potrebu existencie dlhodobej urbanistickej koncepcie. Súčasný stav je skôr ad hoc predstáv investorov a ich uspokojenia obcami.

<sup>1</sup> MELCEROVÁ, Olga: Polyfunkčnosť obytných štruktúr, In: ALFA – architektonické listy Fakulty architektúry STU, 2/201, s. 32.

<sup>2</sup> KOVÁČ, Bohumil: Špecifiká rozvoja bratislavského regiónu. In: Suburbanizace. Sborník ze semináře 23. -24. 4. 2009. AUÚP, Beroun 2009, s. 53.

<sup>3</sup> VITKOVÁ, Lubica: Posúdenie púoužívaných urbanistických ukazovateľov intenzity využitia územia v závislosti od polohy, In: Vitková L. a kol.: Kvantitatívne parametre urbanistických štruktúr, FA STU v Bratislave, Road, 2008. s.17,18.

<sup>4</sup> SOPIROVÁ, Alžbeta: Efektívnosť a únosnosť využitia vidieckych sídiel, In: KOVÁČ, Bohumil, VITKOVÁ, Lubica (eds.): Intenzita využitia území slovenských sídiel- vybrané otázky. STU Bratislava 2012. s. 30.

<sup>5</sup> KÖRNER, Milan: Suburbanizace. Zborník zo seminára 23. -24. 4. 2009. AUÚP. Beroun, 2009. s.1.

<sup>6</sup> Foltyn, Ladislav: Slovenská architektúra a česká avantgarda 1918-1939. Vydavateľstvo Spolku architektov Slovenska 1993. s.153.

<sup>7</sup> SVETLÍK, Ján – ALEXEY, Tibor – KODOŇ, Milan – KAVAN, Ján – MARENČÁK, Milan – TRNKUS, Filip: Širší územný plán rekreačnej oblasti Bratislavy. Výskumná úloha 1508J, Stavebná fakulta SVŠT v Bratislave, 1961.

<sup>8</sup> SVETLÍK, Ján: Plánovanie a výstavba miest a obcí. Vydavateľstvo ALFA 1978, s. 69.

<sup>9</sup> SVETKO, Štefan - HAUSKRECHT, Julián – ĎURKOVIČ, Štefan : „Prognózy dlhodobého rozvoja Bratislavy“, 1980.

<sup>10</sup> ČOMAJ, Ján: Architekt Svetko. Vydavateľstvo Magma, Čadca. 2006. s. 24

<sup>11</sup> URBION: Návrh prognózy rozvoja územia bratislavskej sídelno-regionálnej aglomerácie v rámci aktualizácie Projektu urbanizácie SSR. In: URBANITA č. 44, Bratislava, vyd. ALFA 1984, s. 43 – 45.

<sup>12</sup> Územný plán hl. m. SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov 02, Magistrát mesta. 2011.

<sup>13</sup> SIEBERT – TALAŠ: Pharos Business port, súťažný návrh č. 5, verejná a vyzvaná urbanisticko-architektonická súťaž,

autori: Ondrej Horváth, Martin Marušinec, Alena Pečíková, Matej Siebert, Roman Talaš, Bratislava 2008, 2. zvýšená cena (najvyššie poradie).

<sup>14</sup> TURČAN, Andrej – ÚRGE, Jakub: Gate one, Bratislava airport, ateliér urbanistickej tvorby, ved. práce doc. L. Vitková, FA STU 2008/2009.

<sup>15</sup> KOMÁR, Matúš: Urbanistická štúdia Letisko – Zlaté piesky, ateliér urbanistickej tvorby, ved. práce prof. B. Kováč, FA STU 2010/2011.

<sup>16</sup> UHLARIK, Juraj: Urbanistická štúdia rozvoja mesta bez letiska. Ved. práce prof. B. Kováč, FA STU 2010/2011.

<sup>17</sup> AA\_plus: Bratislavský región, urbanistická štúdia. FA STU v Bratislave 1992, autori Kováč, B., Kaliská, Dagmar, Komrska, Ján, Sopiřová, Alžbeta, Dudášová, Monika, Bařová, Silvia, Stec, Peter, Nagy, Eugen, Kundrát, Štefan.

<sup>18</sup> COOPER, Robertson & Partners: Cities to Gardens, Image Publishing 2007, s. 1.