

ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE BRATISLAVY V 20. STOROČÍ DOSAH NA ROZVOJ URBÁNNYCH ŠTRUKTÚR DÚBRAVKY A LAMAČA

Peter Horák

ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE BRATISLAVY V PRVEJ POLOVICI 20. STOROČIA

Urbanistická štruktúra Bratislavы v 20. storočí zaznamenala vo svojom vývoji niekoľko prelomových bodov. Začiatok 20. storočia v krajine ovplyvnila nová ekonomika a stále intenzívnejšie premiestňovanie ľudí zo sektora poľnohospodárstva do sektora priemyslu. Rozmach zaznamenávajú nové architektonické štýly. Z urbanistickej stránky sa kladie dôraz na menšie projekty a ich osadenie do štruktúry prostredníctvom čiastkových regulačných plánov, na väčšie význie zatiaľ nie sú vytvorené predpoklady a jednotnosť investičného potenciálu. „Regulačné plány pritom reagovali jednak na konkrétnne 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 formovala regulačná komisia.“¹ Rozhodnutie schvaľovania regulačných plánov mala na starosti regulačná komisia, stavebný úrad alebo miestne zastupiteľstvo. Z tohto obdobia sa zachoval regulačný (územný) plán mesta Bratislavы, ktorého prvotný koncept bol vypracovaný v roku 1909. do platnosti prišiel až v roku 1917 a bol vypracovaný geodetickým inžinierom z Maďarska profesorom Antalom Palóczym. Predtým, od roku 1850, slúžil na zástavbu a reguláciu mesta zastavovací plán z roku 1850, ktorý dal

spracovať Ing. Haláčzi. Počas prvej svetovej vojny prichádza do platnosti regulačný plán od prof. Palóczyho, ktorý je opisom pôvodného konceptu objednaného mestom v roku 1909. ([→ 1](#))²

Obdobie medzi vojnami pozitívne stimuluje vývoj mesta. Kedže sa po roku 1918 stáva Bratislava hlavným mestom, vyžadovaný je aj nový územný plán. Pôvodný plán prof. Palóczyho sa po niekolkoročnom koncipovaní nakoniec nemôže realizovať, no jeho myšlienky zostávajú ako podklad aj pre nasledujúce plánovanie mesta. V roku 1922 vzniká nový regulačný plán Bratislavы, predložený mestským geometrom Ing. Raidlom ([→ 2](#))³. o sedem rokov neskôr prebieha medzinárodná súťaž na koncepciu rozvoja mesta Bratislavы. Dôvodom je snaha mestského zastupiteľstva o nájdenie objektívneho pohľadu na rozvoj Bratislavы, čo forma súťaže dovoluje v oveľa väčšej miere. Vyhľadom súťaže bolo vytvoriť plán pre mesto, v ktorom bude žiť 300 000 obyvateľov a výstavba bude sústredená najmä severovýchodným smerom⁴. Na porovnanie – štatistika z roku 1918 hovorí o Bratislavе ako o meste s počtom obyvateľov 90 000.⁵ Zvažované je rôzne členenie výstavby mesta, vytvorenie nového priemyselného prístavu v juhovýchodnej časti mesta s napojením na nový železničný tah, situovanie priemyslu v okrajových východných polohách mesta, situovanie parkov,



1 Prekreslená kópia Regulačného plánu Bratislavы z roku 1907 od geodetického inžiniera prof. Antala Palóczyho



2 Prekreslená kópia Regulačného plánu Bratislavы z roku 1922 od Ing. Raidla



3 Prekreslená kópia Pásmového regulačného plánu Bratislavы z roku 1934



4 Prekreslená kópia Regulačného plánu Bratislavы z roku 1949 od Kamila Grossa



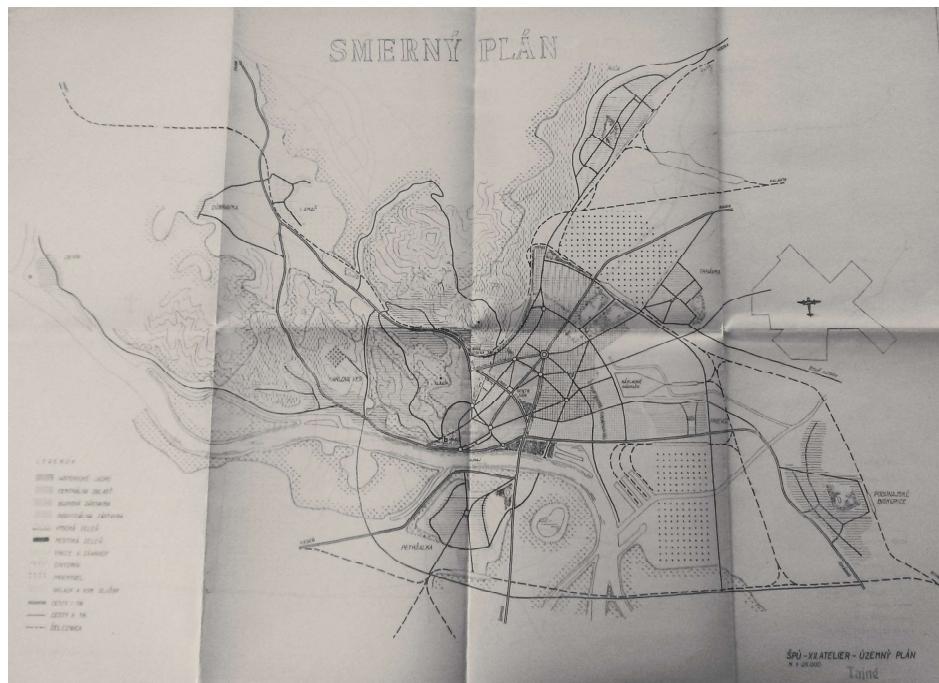
5 Prekreslená kópia Smerného územného plánu Bratislavы z roku 1955 vytvoreného Štátnym projektovým ústavom

Zdroj: Archív hlavného mesta Bratislavы, 32, 1954, 32 ÚHA, Smerný územný plán z roku 1956 – grafické podklady, autor Milan Hladký

definovanie hlavných rozvojových osí mesta, prepojenie s druhým brehom Dunaja. v roku 1930 dosiahla Bratislava 156 476 obyvateľov.⁶ Vzhľadom na terénné danosti mesta Bratislavы bol rozvoj severovýchodným smerom najprirodzenejší. Ako vidno z územných plánov v dvadsiatych rokoch juhovýchodný smer rozvoja mesta bol predpokladaný pre rozvoj priemyslu, čo sa po rokoch naplnilo. Ostatné rozvojové plochy boli obmedzované buď výbežkami Karpát, alebo riekou Dunaj, čo v tom čase komplikovalo výstavbu natoliko, že sa nerátalo s rozvojom do týchto častí územia. v súťaži z roku 1929 bolo podľa archívnych záznamov ÚHA (Útvart hlavného architekta) v Bratislave predložených jedenásť súťažných návrhov. z víťazných návrhov porota vyhodnotila zásady, ktoré ovplyvnia ďalší rozvoj mesta. Výherné kolektívy boli Alois Dryák, Juraj Tvarožek, Karel Chlumecký a Juraj Grossmann, Alojz Balán, Arnošt Suske. Zásady pre ďalší rozvoj boli špecifikované takto: rozširovať zástavbu mesta na v a SV. Rozvíjať radiálno-okružný dopravný systém. Okruhom presunúť železničný spoj Nové Mesto –Mlynské nivy po východnom okraji mesta, v nadváznosti na tento okruh východne umiestniť nákladovú stanicu. Priemysel rozvíjať JV smerom. Hlavnú osobnú stanicu premiestniť do východnej časti mesta.⁷ Jeden z členov súťažnej poroty, Josef Chochol, poukázal na potrebu plánovala tak, aby

boli zachytené požiadavky dopravnej štruktúry a sociálnych štruktúry, polohy na hranici štátu a populačného maxima.⁸ v súťažných návrhoch sa otázka mestskej zelene riešila len povrchne – najmä z ekonomickejho dôvodu, kde rozpočet mesta nedovoľoval riešiť akékolvek finančne náročné zásahy. Aj najvyššie hodnotený návrh bol kritizovaný za niektoré nedostatky, a to nerezervovanie dostatočného priestoru pre priemysel a pravidelný raster šachovnicovej siete ciest, ktorý by dal mestu monotonny ráz.⁹ Hoci ani jeden z návrhov nesplnil očakávania poroty, odrazili sa v nich mnohé zaujímavé myšlienky. Jedným z dôvodov, prečo nedošlo k jasnému vyhodnoteniu plánov, mohlo byť aj neporozumenie v medzinárodnom kontexte. Ako píše Wagner, urbanisti a plánovači sa v medzivojnovom období stretali s problémom porozumenia plánov tvorených v iných krajinách a teda aj v iných jazykoch. Aj napriek zavedeniu troch najčastejšie používaných jazykov internacionálnej sieťou urbanistov, ako sú anglčtina, nemčina, francúzština, dochádzalo k bariéram z neschopnosti dôkladne porozumieť zahraničným metódam plánovania. Tieto bariéry vznikali na základe porozumenia nielen textovej, ale aj grafickej časti dokumentácie.¹⁰

Podla Archívu hlavného mesta Bratislavы, Útvart hlavného architekta, bol v roku 1934 vypracovaný regulačný pásmový plán Bratislavы (→ 3)¹¹. Ten vychádzal zo zásad



6 Originál Smerného územného plánu Bratislavu z roku 1956 vytvoreného pod vedením Milana Hladkého

Zdroj: Archív hlavného mesta Bratislavu, 33, 1954 – 1956, 33 ÚHA, Smerný územný plán z roku 1956 – grafické podklady, autor Milan Hladký



7 Smerný územný plán Bratislavu z roku 1962 vytvoreného pod vedením Milana Beňušku

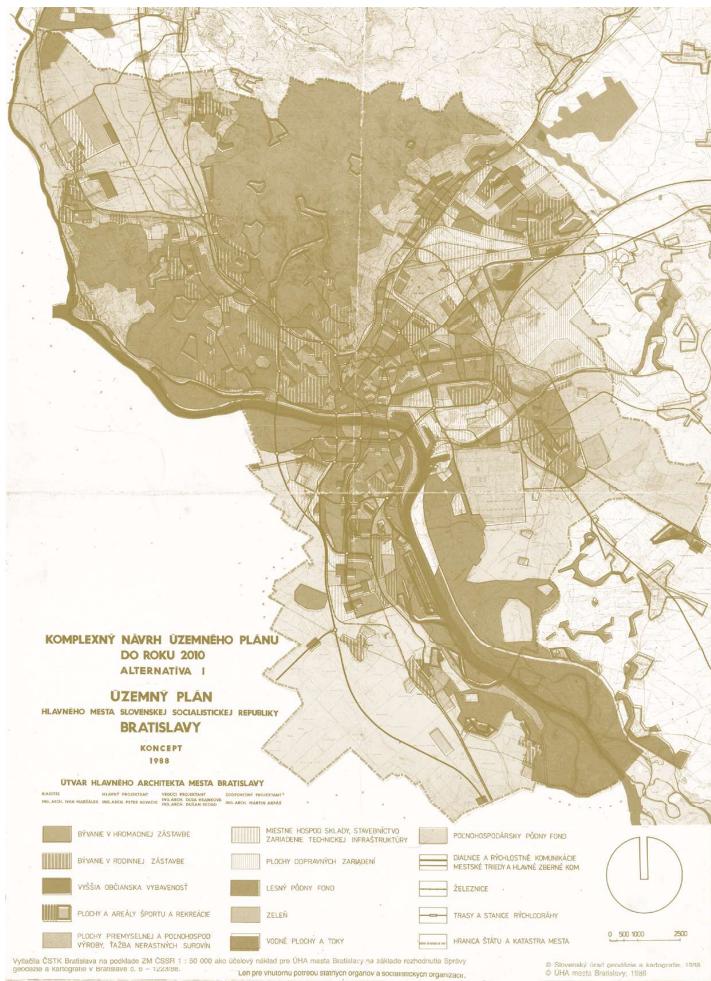
Zdroj: Archív profesora Kováča, Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry

koncipovaných v súťaži, no opieral sa aj o plán z roku 1922 od Ing. Raidla, a teda vychadzal aj z pôvodných myšlienok prvého regulačného plánu od prof. Palóczyho z roku 1917. Tento plán sice vynechal niektoré pôvodné nápady, ako napríklad vytvorenie plavebného klanála, avšak určil podrobnejšiu koncepciu zástavby urbanizovanej štruktúry s veľkým dôrazom na rozvoj automobilovej a železničnej dopravy. Podľa súťažných podnetov zapracovaných do tohto plánu sa postupne realizovalo množstvo verejných a obytných budov. Plán je podkladom pre výstavbu dlho aj po druhej svetovej vojne, až kým neprichádza k uplatneniu nových povojnových územných plánov s novým hospodárskym výhľadom riešenia územia mesta.¹²

Druhá svetová vojna intenzívne poznačila výstavbu. Dochadza k utlmeniu rozvoja mesta. Hoci sa konajú urbanistické súťaže na niektoré časti mesta: Dunajské veľtrhy,

Vládna štvrť, Univerzitné mesto (roky 1940 – 1944), k realizácii návrhov dochádza neskôr, a to len čiastočne alebo vôbec. Súťažné návrhy v tomto období často reprezentujú mocenské záujmy a politické ciele viac než skutočné potreby mesta. Tak dochádza k nerealizovateľnosti návrhov. Aj absencia finančných prostriedkov nedovoľuje realizovať tieto zámery.¹³ Zatiaľ čo vedenie mesta si tento fakt uvedomuje, nemôže si dovoliť odmietnuť niektoré návrhy zastupujúce väčšiu moc a z diplomatičkých dôvodov necháva víťazné aj nerealizovateľné diela.

Po druhej svetovej vojne, spolu so vznikom totalitného vládneho režimu, sa oblasť územného plánovania stáva súčasťou centrálneho hospodárstva. Snaha o vybudovanie pracovnej vrstvy ľudí – proletariátu, zlá povojnová situácia, nevhodné podmienky bývania už pred vojnou a nedostatočná pracovná sila pre priemysel spôsobuje tlak na riešenie otázky



8 Koncept Územného plánu Bratislavu z roku 1988, alternatíva I, vytvoreného pod vedením Petra Kováčika

Zdroj: Archív profesora Kováča, Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry

bývania, ktoré sú jedným z výrazných stimulov rozvoja mesta. Pre podporu plánovaného hospodárstva tak po roku 1948 dochádza ku kontinuálnemu rozvoju územného plánovania, vzniká útvar hlavného architekta v Bratislave. Územné plány sa nazývajú smerné a predkladajú čoraz konkrétnejšie koncipované vízie. Veľké celky sú projektované do podrobnosti výkresov na stavebné povolenie. v súčasnosti by parodoxne takto podrobný princíp plánovania bol pre investorov príliš zväzujúci a obmedzujúci, čo by sa mohlo negatívne odraziť na samotnej výstavbe. Nové technologické postupy ako prefabrikácia a unifikácia umožňovali realizovať za pomerne krátke čas veľké koncepcie. Podpora priemyslu a vznik nových obytných štvrtí spôsobila demografické výkyvy obyvateľstva.

Povojnové obdobie je z pohľadu formovania urbanistickej štruktúry a tvorby územných plánov najvýraznejšie. Vznikajú rozsiahle urbanisticko-architektonické koncepcie, ktoré vyžadovali čoraz väčšiu potrebu koncipovania systematického plánu mesta. Podľa Moravčíkovej a kol. boli sice urbanistické štúdie výsledkom súťaží, ale bezprostredne spoločenské záujmy sa v nich prejavovali len veľmi všeobecne.¹⁴ Aj napriek snahe o čo najlepšiu realizáciu architektmi, z ekonomických dôvodov dochádza k postupnému obmedzovaniu realizácie viacerých urbánne významných riešení, súborov a objektov, a tak

vznikajú problematické územia s dlhodobo negatívnym dosahom na štruktúru mesta. Najvýraznejšie sa to prejavilo v oneskorenej výstavbe občianskej vybavenosti, v koncepcii verejných priestorov, vo výsadbe zelene. v Petržalke to bolo nerealizovanie celej nosnej osi, čo viedlo k rozpadu pôvodného konceptu a problémom pretrvávajúcim dodnes.

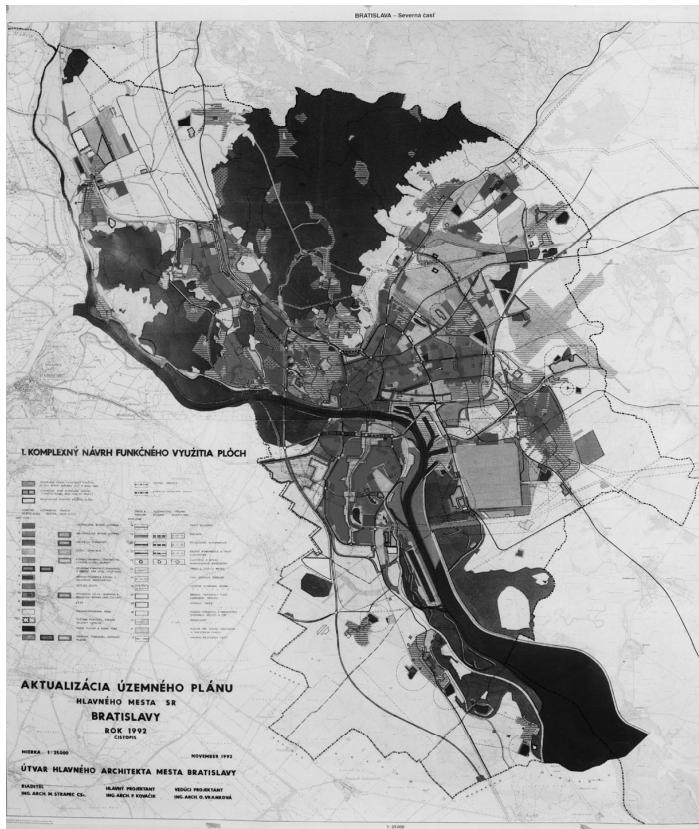
Kuhn uvádzá počet obyvateľov v Bratislave v roku 1945 170 000.¹⁵ Podľa Horvátha je počet obyvateľov v tom istom roku 143 227.¹⁶ Tento rozpor vznikol s najväčšou pravdepodobnosťou Kuhnovým odhadom, ktorý sa nezakladal na konkrétnom štatistikom zrávaní počtu obyvateľov. v roku 1946 dochádza k pričleneniu deväť obcí k Bratislave – Devín, Dúbravka, Karlova Ves, Lamač, Petržalka, Prievoz, Trnávka, Rača, Vajnory.¹⁷ Nastáva tak zväčšenie územia mesta z pôvodných 68 km² na 187 km², pričom nárast obyvateľstva je len minimálny. Pričlenené územie je ideálnym priestorom na vznik nových koncepciev umožňujúcich pokrytie neutichajúcej otázky bývania.¹⁸

V roku 1949 predkladá nový koncept územného plánu kolektív pod vedením Kamila Grossa (→ 4), v tomto pláne sa kladie dôraz na riešenie základných hospodárskych otázok danej doby. Sústreduje sa na rozvoj bývania, priemyslu, dopravy a venuje sa aj ochrane Bratislavu pred vysokou vodou. Vodohospodárske úpravy s obtokovým kanálom poza

územie sú prvotným predpokladom pre rozvoj mesta za rieku Dunaj. Kedro uvádzá, že tu vznikajú prvé myšlienky Novej Petržalky s výhľadom na 60 000 obyvateľov.¹⁹ Je navrhnutá aj železnica na južnej časti územia, ktorá prechádza popod Petržalku a na druhom brehu sa tiahne juhovýchodne od priemyselnej zóny. v pláne sa tiež počítá s presunom hlavnej železničnej stanice na Pioniersku ulicu a kapacitne sa časť plánuje presunúť do územia Petržalky. Spojenie s južnou časťou za tokom Dunaja je riešené štyrimi mostami, z toho jeden bol predpokladom na neskôršie vybudovanie Mosta SNP. Rozvoj obytných území sa predpokladal takmer vo všetkých pripojených obciach v roku 1946, a to v Ružinove, Trnávke, Rači, Buskupiciach, vo Vrakuni, v Karlovej Vsi, Dúbravke, Lamači, v Petržalke. Plán tiež zvažoval rozvoj Bratislavu západným smerom do Rakúska na území mimo Slovensko. Kedže závisel aj od rakúskej strany a hospodárstvo v socialistickom režime malo potrebu oddeliť sa od hospodárstva Západu, čoskoro vznikla požiadavka na vypracovanie nového územného plánu.²⁰

ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE BRATISLAVY V DRUHEJ POLOVICI 20. STOROČIA

V rokoch 1953 – 1954 vzniká koncept nového územného plánu pod vedením profesora Jána Svetlíka. Návrhové obdobie je stanovené do roku 1970. Návrh upúšťa od dlhodobej vyhliadky plánovania a reaguje na požiadavky doby. Vyznačuje sa realizovateľnosťou a silnou kompozíciou. Pre nedostačnú prípravenosť riešiteľského kolektívu však preberá práce na pláne štátneho Stavoprojekt v Bratislave. Doplňajú sa chýbajúce štúdie (ekonomická štúdia je spracovaná v Prahe) a robia sa doplňujúce prieskumy. Podľa Archívu hlavného mesta Bratislavu vznikol v roku 1955 koncept územného plánu vyprojektovaného Štátnym projektovým ústavom (→ 5). Následne v roku 1956 vzniká nový územný plán, ktorý je vypracovaný pod vedením Milana Hladkého (→ 6). v tomto období nastáva intenzívny rozmach stavebnej činnosti, ktorý si vyžaduje ustavičnú územnoplánovaciu koordináciu.²¹

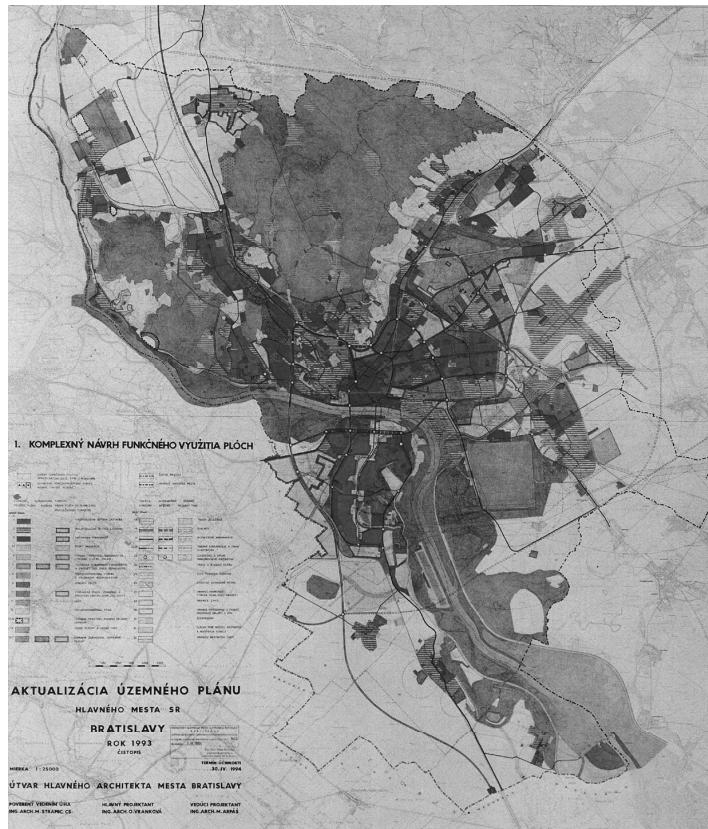


9 Vľavo. Aktualizácia Územného plánu Bratislavu z roku 1992, vytvoreného pod vedením Petra Kováčika

Zdroj: Archív profesora Kováča, Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry

10 Vpravo. Aktualizácia Územného plánu Bratislavu z roku 1993, vytvoreného pod vedením Olgy Vrankovej

Zdroj: Archív profesora Kováča, Slovenská technická univerzita, Fakulta architektúry



Pozornosť Smerného územného plánu z roku 1956 bola vzhľadom na stále neutíchajúcu potrebu bývania venovaná rozvoju obytného prostredia, ktorého výstavba bola podľa plánu sústredená do východných a západných polôh mesta. Výhľadom bol rok 1970, keď malo dôjsť k nárastu obyvateľstva na 300 000 obyvateľov, pritom 240 000 malo tvoriť základné pásmo mesta a 60 000 jeho prímestské obce. Južná poloha výstavby obytného územia mesta – Petržalka – sa v pláne odkladá na neskoršie riešenie. v programe plánu je plánovaná aj bilancia výstavby, do roku 1960 je plánovaná výstavba 10 500 bytov, do roku 1970 je naplánovaná výstavba spolu 36 000 bytov.²² Pre dané obdobie to bola vysoká požiadavka na oblasť stavebnítva, ktorá vytvára tlak na samotnú výstavbu aj na ekonomicke riešenia. v pláne sa tiež uvažuje o vybudovaní dunajského vodného diela pod Bratislavou, kde by bolo možné splavovanie Malého Dunaja. Určená je aj poloha rekreačných stredísk v rámci širšieho okolia – táto myšlienka sa objavuje v územnom plánovaní prvýkrát. Okrem toho má plán špecifikovanú kompletnejšiu štruktúru cestnej siete. k tomuto smernému plánu bola ako príloha vypracovaná aj jeho alternatívna, nezáväzná štúdia rozvoja mesta.²³

Plány, ktoré vznikli po skončení druhej svetovej vojny, neboli schválené. Rokovalo sa len o poslednom – z roku 1956. Napriek tomu, že nikdy neboli oficiálnym dokumentom, predsa sa podľa nich riadila výstavba. Ustavičný tlak na výstavbu a rozvoj mesta

vyvolal potrebu vytvoriť permanentný rozvoj územnoplánovacej dokumentácie. Tak v roku 1962 vznikol Útvor hlavného architekta Bratislav, ktorý súčasne dostal úlohu vytvoriť plán s výhľadom do roku 1980.

V roku 1962 – 1963 vzniká nový koncept územného plánu pod vedením Milana Beňušku ([7](#)). v čase, keď je rozostavaný obytný súbor Ružinov, pripravuje sa výstavba súborov Karlova Ves, Dúbravka, Lamač. Voľné plochy na rozvoj ďalšej bytovej výstavby ostávajú už len v južnej časti mesta, za Dunajom. v koncepte sa preto ráta s rozvojom južným smerom. v pláne je výstavba s počtom obyvateľov 60 000, rovnako ako predpokladal predošlý územný plán. Výstavba bola podmienená ochranou proti vode, stavať sa preto malo začať až v roku 1973.²⁴ Vznikli dve alternatívne riešenia ochrany proti vode. Jeden spôsob bolo riešenie vrámcí koryta, zatiaľ čo druhý plánoval obchvatový kanál poza Petržalku s napojením na vodné dielo Wolfstahl.²⁵ Okrem výstavby v Petržalke plán založil aj koncepciu dopravy, ktorá v značnej miere ovplyvnila dopravný systém fungujúci dodnes²⁶ ([8](#)). Navrhnutá je aj myšlienka veľkej Bratislav, kde dochádza k expanzii navrhovaných území, ktoré neboli v predošlých plánoch riešené. To umožnil aj rozvoj stavebnej techniky a prefabrikácie, umožňujúcej stále rýchlejší a efektívnejší spôsob výstavby. v roku 1966 je územný plán riešený pod vedením architekta Milana Beňušku schválený.²⁷ na základe plánu vzniká v roku 1967 medzinárodná súťaž na Petržalku. Hoci prvá cena

11 Územný plán Bratislavы z roku 2007, komplexný návrh

Zdroj: <http://www.bratislava.sk/uzemny-plan-mesta/d-11031292/pl=11050195>
navštívené dňa 05.08.2016

nebola udelená pre vysokú variabilitu návratov, výsledky súťaže boli využité na formovanie ďalších názorov pre rozvoj tohto územia. Vyhodnotenie porotou stanovilo k územiu aj tieto tvrdenia: zvýšiť kapacitu Petržalky na 100 000 obyvateľov. Dať do popredia otázky využitia prírodných elementov: lužných lesov a dunajských ramien. Prijať zásady na riešenie dopravy na ľavej časti Dunaja. Presunúť časť centra na petržalskú stranu.²⁸

V roku 1968 dochádza k federatívному usporiadaniu štátu. Dva roky po schválení nového územného plánu vznikajú na rozvoj hlavného mesta nové požiadavky. Boli preto objednané a vypracované dlhodobé štúdie rozvoja mesta. z počtu šest objednaných a päť zjednodušených štúdií sa vypracovali zásady, ktoré mali formovať hlavné mesto v jeho budúcnosti.²⁹ V roku 1969 prijala vláda uznesenie o revizii územného plánu mesta. Vzhľadom na poučenie sa z predošlých plánov sa začalo viac brať do úvahy širšie záujmové územie. Predovšetkým z dôvodu rýchleho rozvoja mesta, keď plochy určené na výstavbu predbiehali územné plánovanie. Následne, v roku 1971, bolo k Bratislave pripojených sedem obcí – Čunovo, Devínska Nová Ves, Jarovce, Podunajské Biskupice, Rusovce, Vrakuňa, Záhorianská Bystrica, ktoré sú súčasne predmetom zvažovania ako potenciálu pre ďalší rozvoj mesta. Územie narastá z pôvodných 187 km² takmer na dvojnásobok – na 367 km². Nárast obyvateľstva je pritom veľmi nevýrazný, a to len o necelých 10 percent. Zatiaľ čo štatistika z roku 1970 hovorí o počte obyvateľov 300 000, čo vypovedá o splnení doterajších dlhodobých prognóz územných plánov, plánuje sa nový výhľad s počtom 550 000 – 600 000 obyvateľov. Rozvoj sa má sústreďiť do jadrovej časti mesta, následne sa má prejsť do budovania troch sídelných pásov. Sídelné pásy sú rozdelené na severozápadný záhorský, severovýchodný podkarpatský, východný senecký, pričom každý má kapacitu približne 150 000 obyvateľov.³⁰

V sedemdesiatych rokoch nastávajú aj negatívne pôsobenia. Dôvodom sú mocenské zásahy, ktoré obmedzujú útvary hlavného architekta zasahovať do prípravy projektovej dokumentácie Petržalky, a tak vplyvá na kvalitu riešenia.³¹

V roku 1972 dochádza k potvrdeniu zásad o výstavbe aj ministerstvom výstavby



a techniky. Tak vzniká základ pre spracovanie nového smerného územného plánu. v roku 1977 je schválený smerný územný plán pod vedením architekta Juliána Hausrechta vládou SSR. Kedže sa v pláne zvažoval aj východný rozvoj, ktorý bol však limitovaný negatívnymi javmi ako exhaláty chemickej výroby, hlukové a približovacie pásma letiska, ochranné pásma zariadení, bol v pláne prijatý kompromis. Pre nedostatky východnej rozvojovej plochy bol stanovený rozvoj aj na prázdnich územiaciach v oblasti Záhoria. Zvažuje sa aj riešiť mestskú hromadnú dopravu systémom podzemnej koľajovej dopravy – metrom. v rokoch 1979 a 1980 dochádza k sprísneniu zákona o ochrane polnohospodárskej pôdy. To má za následok prehodnotenie územného plánu, ktorý vypracúva architekt Dušan Kedro.

Po naplnení prvej etapy plánu vzniká požiadavka na spracovanie dvoch nových variantov. Prvým z nich je vytvorenie doplnku už k jesťvujúcemu územnému plánu, zahŕňajúci ôsmu pătročnicu s prechodom do deviate pătročnice. Druhým variantom je vytvorenie nového plánu s návrhovým obdobím do roku 2010.

V rokoch 1982 – 1985 vzniká doplnok k územnému plánu z roku 1977, v ktorom sú zapracované požiadavky na ochranu pôdneho fondu. Tento doplnok bol vypracovaný útvaram ÚHA pod vedením architekta Dušana Kedra. Kedže rozvoj mesta smerom na Záhorie alebo Podkarpatský pás bol v rozpore s ochranou pôdy a technickými možnosťami, rozbrodlo sa v roku 1985 pokračovať s rozvojom mesta južným smerom. Konkrétnie v južnej časti Petržalky smerom k Jarovciam a k Rusovciam.³²

V roku 1984 sa začínajú práce aj na novom územnom pláne s výhľadom do roku 2010. Tento plán vzniká pod vedením architekta Petra Kováčika. V roku 1988 tak vzniká koncept nového územného plánu. (→ 8)³³

ROZVOJ BRATISLAVY PO ROKU 1989

Po roku 1989 dochádza k prechodu do nového politicko-ekonomickej režimu, čo sa odráža predovšetkým na novom spôsobe fungovania ekonomiky rozvoja mesta.

Nový mechanizmus vyžaduje nové riešenia a vznikajú protipóly starého a nového.



Hranice mesta v r. 1280 (plán) po pripojení osady Lamač a Selendorf (rek. PhDr. Vl. Horváth)



Hranice mesta v r. 1851 (plán) po zrušení poddanstva a strate poddanalských obcí, prispôsobenie hraníc v prospech mesta (rek. PhDr. Vl. Horváth)



Hranice mesta v r. 1946 (plán) po pričlenení obcí Devín, Dúbravka, Lamač, Petržalka, Prievoz, Rača a Vajnory (rek. PhDr. Vl. Horváth)

Po období prísnych „direktívnych“ územných plánov sa plánovanie stáva investormi odmietané a odsudzované. Vzniká nátlak na represiu činností Útvaru hlavného architekta Bratislavы. Rušia sa aj organizácie spracovávajúce územné plány regiónov a veľkých územných celkov.³⁴

V roku 1992 dochádza k aktualizácii územného plánu Bratislavы, ktorý vypracovala Útvar hlavného architekta Bratislavы, pod vedením Petra Kováčika (→ 9). Následne v roku 1993, takisto pod hlavičkou ÚHA vzniká ďalšia aktualizácia územného plánu, tentokrát pod vedením Olgy Vrankovej (→ 10).

V roku 1997 vznikajú scenáre dlhodobého rozvoja Bratislavы, ktoré vypracúva architekt Milan Strapec.³⁵ Po vzniku oddelenia územného plánovania a rozvoja, oddelenia dopravného plánovania je v roku 2007 schválený nový územný plán Bratislavы (→ 11). Následne vznikajú zmeny a doplnky územných plánov – v rokoch 2008, 2011 a 2014.

Hoci po roku 1989 sa z architektonickej stránky budujú objekty reflektujúce dobové prístupy, v plánovacom a urbanistickom režime prichádzala zmena len veľmi pomaly. Nadálej sa tak budujú objekty, ktoré sú koncipované v schémach a na miestach, ktoré zvažuje starý spôsob plánovania.³⁶ Dôvodom je rýchla zmena, ktorá sa nestíha pretavovať aj do územnoplánovacích dokumentácií, ich pomalý spôsob zapracúvania zmien do územnoplánovacích postupov. Neflexibilnosť v územnom plánovaní, nejasná koncepcia mesta, absentujúca 3D výšková vizua mesta,

absentujúca zonálna regulácia spolu s nerešpektovaním a porušovaním zásad tvorby mesta niektorými investormi spôsobuje tvorbu nových a prehlbovanie existujúcich problémov v meste.

ROZVOJ MESTSKÝCH ČASTÍ DÚBRAVKA A LAMAČ

Dúbravka a Lamač sú mestské časti Bratislavы situované v severozápadnej polohe mesta. Sú situované na nerovnom teréne Malých Karpát. Tieto v súčasnosti mestské časti boli kedysi malými obcami rurálneho rázu. Podľa Horvátha siaha začlenenie územia oblasti Lamača do vyššieho celku Bratislavы až do roku 1279. Územie bolo vtedy darované bratislavským a mošonským županom Petrom do správy bratislavského richtára Jakuba. Bratislava sa tak i vďaka následnému pripojeniu ďalšej obce Selendorf v roku 1280 rozrástla o 3 886,1 ha. Až v roku 1851, po zrušení poddanstva, došlo k strate niektorých obcí a územie Bratislavы sa zmenšilo (→ 12). V roku 1943 bola k Bratislavе pripojená Karlova Ves a až následne v roku 1946 došlo k pripojeniu aj ostatných obcí, medzi ktorými boli aj Dúbravka a Lamač.³⁷ Územia dnešných mestských častí Bratislavы Dúbravka a Lamač sú do roku 1946 oblasti zástavby rurálneho rázu s veľmi pozvoľným rozvojom. Tento rozvoj charakterizovala výstavba domov vidieckeho typu. Ako vidíme na obrázkoch (→ 13, 14) štruktúra týchto osídlení bola veľmi jednoduchá. Urbanistickú hierarchiu tvorí centrálny priestor,

12 Katastrálne hranice územia Bratislavы v rokoch 1820, 1851 a 1946, prekreslil Vladimír Horváth

Zdroj: Horváth, Vladimír: Bratislavský topografický lexikon. Bratislava, Tatran 1990, s. 112 – 113.

okolo ktorého je sústredené jadro obcí. Okrem vidieckych domov skladbu zástavby dopĺňajú spoločenské objekty ako kostol či radnica. To robí dediny Dúbravka a Lamač sebestačnými. Ako môžeme vidieť na obrázkoch (→ 14, 15, 16), táto štruktúra mala pozvoľný rastlý rozvoj charakterizovateľný aj pre iné dediny.³⁸

Z pohľadu územných plánov mesta v štyridsiatych a päťdesiatych rokoch 20. storočia vznikajú reakcie na plánovanie urbánnych štruktúr dedín Dúbravka a Lamač. Stavebný rozvoj dedín zatiaľ postupuje svojím prirodzeným rastlým spôsobom. Na prekreslenej kópii od Milana Hladkého, územný plán z roku 1949 od autora Kamila Grossa, môžeme vidieť ako plán graficky nezvážuje intenzívnu mestskú výstavbu ďalej ako po Karlovu Ves (→ 4). Paradoxne však Kedro uvádza, že plán vytvára prvé predpoklady na intenzívnu výstavbu aj smerom do pripojených obcí Karlova Ves, Dúbravka a Lamač.³⁹ To isté môžeme zaznamenať aj v ďalšom pláne z roku 1955 vytvoreného Štátnym projektovým ústavom, ktorého priložená verzia je prekreslenou kópiou od Milana Hladkého (→ 5). Ani v roku 1956 – v Smernom

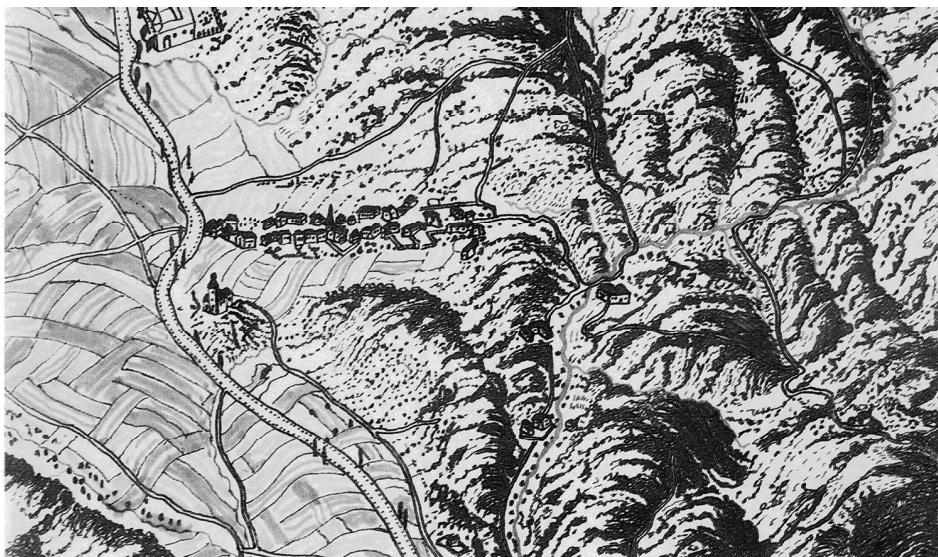
13 Dúbravka v prvej polovici 19. storočia, prekreslil Vladimír Horváth

Zdroj: Horváth, Vladimír: Bratislavský topografický lexikon. Bratislava, Tatran 1990, s. 176 – 177.



14 Lamač v prvej polovici 19. storočia, prekreslil Vladimír Horváth

Zdroj: Horváth, Vladimír: Bratislavský topografický lexikon. Bratislava, Tatran 1990, s. 240 – 241.



územnom pláne vytvoreného pod vedením Milana Hladkého – nie je graficky zaznamenaná žiadna výraznejšia zmena v oblasti Dúbravky a Lamača. Umiernený spôsob plánovania výstavby týchto dedín potvrdzujú aj skice prof. Emanuela Hrušku, ktorý kreslí mesto Bratislava v intenciách rozvoja podobných územnému plánu z roku 1956.

Zmena prichádza až nasledujúcim plánom, ktorý vznikal od roku 1962. Od svojho založenia sa Bratislava primárne rozvíjala severovýchodným smerom. Bolo to dané terénnymi podmienkami, kde severnú a západnú časť obkolesovali výbežky Malých Karpát a južnú časť vodný tok Dunaja, za ktorým sa nachádzalo inundačné územie. V čase, keď mesto naplnilo výstavbu v severovýchodnej časti mesta a stále narastala potreba riešenia bytovej otázky, prešlo sa k úvahám s výstavbou aj južným a západným smerom.⁴⁰ Technické zdokonalovanie výstavby vytvorilo nové možnosti, ako pristupovať k dovtedy náročným terénnym

podmienkam. Tak bolo možné začať plánovala výstavbu aj v hornatom území Malých Karpát. Stavebný rozvoj dedín Dúbravka a Lamač prebiehal až po ich začlenení do Bratislavu ako mestských častí v roku 1946. Smerný územný plán z roku 1962 od architekta Milana Beňušku graficky ako prvý znázorňuje intenzívny rozvoj územia vo viacerých oblastiach Bratislavu, Dúbravku a Lamač nevynechávajúc (→ 17). Zaznačené sú predpokladané plošné vymedzenia, ktoré ešte nezodpovedajú finálnym riešeniam týchto území. Vzhľadom na stavebno-technologický rozmach s možnosťami prefabrikácie spolu s neutichajúcou potrebou riešiť sociálnu otázkou bývania boli vymedzené rozsiahle plochy určené prevažne na bytovú výstavbu. Tento smerný územný plán definuje intenzívnu výstavbu východným smerom – Ružinov, severovýchodným smerom – Rača, južným smerom za rieku Dunaj – Petržalka, západným smerom, prekonávajúci nerovný terén Karpát – Karlova Ves, Dúbravka a Lamač.

V prvej fáze západného rozvoja sa začalo s výstavbou v Karlovej Vsi. Projektová dokumentácia obytných panelových súborov vznikala v rokoch 1964 – 1966, samotná výstavba prebiehala v rokoch 1967 – 1976. Následne bol projektovaný od roku 1965 obytný súbor Dúbravka a výstavba prebiehala až do roku 1985. Medzičasom bola po vyhodnotení medzinárodnej súťaže projektovaná Petržalka, v rokoch 1967 – 1971. Jej výstavba prebiehala v rokoch 1973 – 1980. Projektová príprava a výstavba obytnej štruktúry Lamač bol v rokoch 1974 – 1988. Západný rozvoj dopĺňa aj Devínska Nová Ves, ktorej projektovanie a výstavba sa uskutočňovala v rokoch 1982 – 1989. Karlovu Ves až neskôr doplnila výstavba obytného súboru Dlhé diely, ktorá vznikala v rokoch 1979 – 1995. Tento súbor sa stal posledným z radu sídliskovej výstavby, po ktorom sa už nebudujú rozsiahle obytné celky tohto typu.⁴¹

OBYTNÝ SÚBOR DÚBRAVKA

Projekt obytného celku Dúbravka vznikal v roku 1965. Autormi boli Imrich Ehrenberger, Ilja Skoček, Ferdinand Konček, Ľubomír Titl, na kooperácii sa zúčastňovali Tibor Gebauer, Štefánia Krumlová, Jozef Slíž, Irina Kedrová, Mikuláš Breza, Marián Maľovaný.⁴² z urbanistickej stránky sa vyznačuje niekoľkými signifikantnými črtami. Kostru navrhovaného územia tvorí hlavná dopravná os tiahnuca sa jej stredom. Tá zahŕňa automobilovú aj mestskú hromadnú dopravu – električkovú trať a spoje liniek autobusovej dopravy. Zastávky sú koncipované tak, aby rovnomerne pokrývali dochádzkové vzdialenosť do územia. Od tejto hlavnej dopravnej osi je rebríkovým systémom napojená automobilová doprava do východnej a západnej časti územia. Tak sú zachovávané rovnomerné vzdialenosťi na optimálne prepojenia.

Zástavba sa drží niekoľkých princípov. Najvýraznejšie sa prejavuje niekoľko typov hmotovej koncepcie. Zástavba lineárneho charakteru sa vinie pozdĺž centrálnej osi a podčiarkuje lineárny ráz daného priestoru. Ďalšie typy zástavby sú rovnomerne rozložené vo východnej a západnej časti územia, ktorá je rozdenená na jednotlivé obvody. Vznikajú tak uzavorené celky s primárne pešími prepojeniami, ktoré chránia peších pred vplyvom dopravy (→ 18). z kompozičnej stránky prevláda použitie domov doskového sekciového typu v kombinácii s bodovými bytovými domami. Bodové bytové domy v zoskupení po štyroch sa zvykli používať aj ako kompozičný prvok ukončujúci os dopravného prepojenia kolmého na centrálnej osi. Tento prvok je viditeľný najmä vo východnej časti územia (→ 19).

V návrhu na výstavbu obytného súboru Dúbravka sú bytové domy doplňané zástavbou občianskej vybavenosti. v centrálnej osi lineárneho rázu sa vyskytujú stavby s markantnejším objemom, plošne väčšie a tiež nižšie na rozdiel od bytových domov. v tejto časti územia sa nachádzajú hierarchicky dôležitejšie objekty občianskej vybavenosti, medzi ktorými dominuje Dom kultúry od Imricha Ehrenbergera, 1968. Funkčné rozloženie v centrálnej osi mieša plochy občianskej vybavenosti s plochami určenými na bývanie. Občianska vybavenosť je koncipovaná v bezprostrednej blízkosti k zastávkam mestskej hromadnej dopravy. Tvoria ju obchodné prevádzky, služby, administratíva, kultúrne

stavby. Koncepcia umožňuje plne využívať mestskú hromadnú dopravu a najmä električku. Takéto rozloženie je ideálne z hľadiska separácie rušnej a tichej zóny. Taktiež je logický fakt po vystúpení z električky prejsť nákupnou časťou, obyvateľ tak môže po vystúpení z MHD pokračovať domov priamo s nákupom, čo šetrí a zefektívňuje časové fungovanie v meste.

Výrazný prvok občianskej vybavenosti v obytnej časti územia – vo vnútrozemí, sú školy. Toto územie je charakteristické tichým prostredím. Bývanie v zeleni je tak bezprostredne napojené na občiansku vybavenosť – prevádzky materských, základných a stredných škôl. Tento koncept bol rozšíreným riešením a umožňoval bezpečný pohyb detí do škôl.

Progresívne technológie, prefabrikácia, typizácia, ekonomická výstavba sa radikálne prejavili aj v plánovaní tohto územia. Objektová skladba zahŕňala niekoľko typizovaných stavieb rovnako ako aj netypizované budovy. V mestskej časti Dúbravka sú typizované panelové domy s označením T06B, T08B, ZT, ZTB. Celkový počet bytov je 12 000. Navrhovaný stav plánovanej výstavby rátal s typou občianskej vybavenosti spolu s predškolskými zariadeniami s počtom objektov 15. Základné a stredné školy boli plánované v počte objektov 8. Inú občiansku vybavenosť tvoril obchod s počtom objektov 4, 3 objekty kultúry, 1 objekt správy, 2 objekty zdravotníctva, 4 športové objekty.⁴³

Prefabrikácia a typizácia umožňovali rýchlu výstavbu a efektívne narábanie s jej ekonomikou. Napriek tomu bol tlak na bytovú otázku taký silný, že sa šetrilo na výstavbe iných objektov, aby sa mohli uspokojiť požiadavky bývania ako prvé. To malo za následok ignorovanie výstavby občianskej vybavenosti. Vystavané tak boli byty a základná vybavenosť – školy. Problém bol aj s chodníkmi a verejnými priestormi, ktorých vybudovanie sa takisto odsúvalo na sekundárnu úroveň. Zeleň v oblasti nebola koncepcne vysadená, ale náletovým spôsobom dochádzalo k jej vytvoreniu. Plánovaná výstavba tak spočiatku fungovala ako prevažne monofukčná skladba s dominujúcou funkciou bývania doplnenou o základnú občiansku vybavenosť – materské, základné a stredné školy. Takáto koncepcia získavala označenie noclaháreň, vzhľadom na absenciu celého radu občianskych budov.

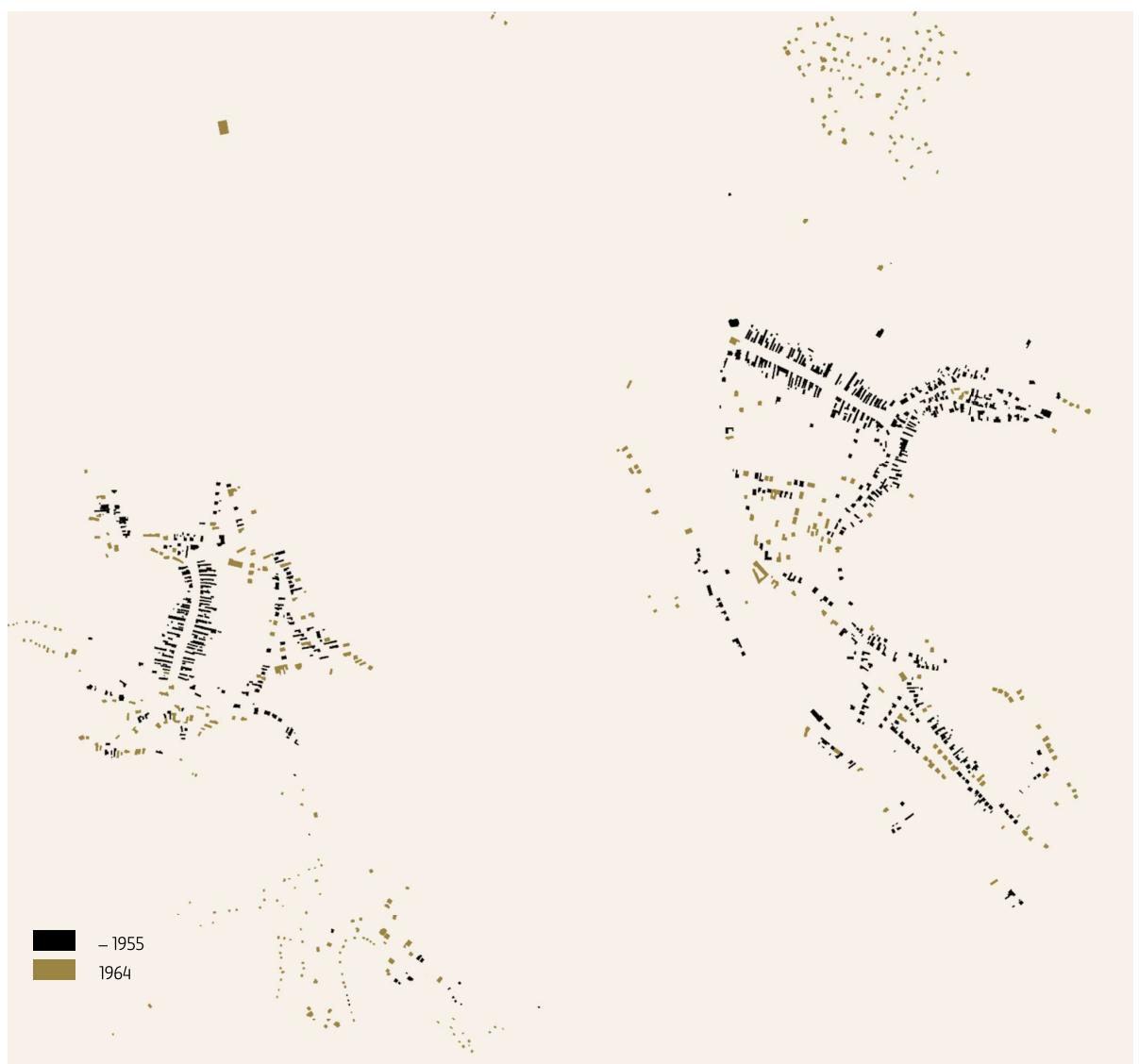
Toto monofukčné územie bolo v priebehu nasledujúcich rokov doplňané o chýbajúcu občiansku vybavenosť. Predovšetkým sa dobudovávala vybavenosť v ľažiskovej osi zóny. Okrem toho sa začala integrovať občianska vybavenosť v podobe malých až stredne veľkých obchodných prevádzok a služieb aj do parteru bytových domov. Táto skutočnosť výrazne pomohla územiu a začala tak pokrývať dopyt po službách, ktoré územie tak nevhnutne potrebovalo.

Hoci bola snaha reagovať na nedostatky spôsobené monofunkčnosťou územia, výstavba len veľmi málo reagovala na potreby obyvateľov. Kedže sa zástavba v priebehu deväťdesiatych rokov riadila podľa starých pravidiel územného plánovania, naďalej vznikala štruktúra prehľbjujúca monotonosť územia, čo dokazuje pokračovanie výstavby obytných budov. Až keď prišla vlna výstavby supermarketov, začala Dúbravka pociťovať dostať občianskej vybavenosti a služieb tohto typu, ktoré jej dovtedy urgente chýbali. Ich poloha a rozloženie však spôsobovali závislosť od automobilovej dopravy. Nedostatok pozornosti venovanej pešim trasám negatívne pocitovala predovšetkým staršia generácia.⁴⁴ Olga Melcerová v kontexte s Dúbravkou píše: "Napriek už vyše dvadsiatim rokom odborných diskusií a rôznych praktických zásahov do štruktúry sídlisk, zásadné problémy, ako nekomplexnosť vybavenosti, nedostatok pracovných príležitostí a zvýšené nároky na dopravu, stále pretrvávajú."⁴⁵

OBYTNÝ SÚBOR LAMAČ

Projekt na obytný súbor Lamač vznikal v roku 1974 a výstavba trvala do roku 1988. Autormi boli Vojtech Vrtílek, Danica Martinová, Jozef Mravec.⁴⁶ Výstavba sa musela podriadať viacerým faktorom. Predovšetkým to boli nepriaznivé terénne podmienky, ktoré vytlačili realizáciu výstavby medzi posledné z obytných súborov tohto typu. Výstavba sa nadáľa na existujúcu zástavbu rurálneho typu, avšak svojou výraznou kompozičnou skladbou potláča pôvodné prostredie. Elementom obmedzujúcim výstavbu bol aj severozápadný tah diaľnice D2.

Zatial čo obytný súbor Dúbravka mal jasne tvorenú koncepciu pozdĺž jednej osi s rebríkovým systémom uspriadania, súbor Lamač je koncipovaný pozdĺž štvorprúdrovej dopravnej osi s pozdĺžne prebiehajúcou



15 Schéma zástavby v pôdorysnej schéme Dúbravky a Lamača do roku 1946,
vypracoval Peter Horák, 2016

schémou dopravných prepojení. Celá konceptia výstavby najmä so sekciovými panelovými domami podčiarkuje výraznú lineárnosť zástavby. Aj akcentujúca skladba výškovej zástavby bodových bytových domov je lineárne usporiadaná. Štvorprúdová komunikácia prechádzajúca stredom obytného súboru tvorí bariéru pre pešie prevádzky. Okrem spomenutých budov urbanistickú skladbu objektov dopĺňajú aj nízkopodlažné radové obytné domy v severovýchodnej časti územia. Pôvodná občianska vybavenosť je koncipovaná centricky, tvorí ju objekt základnej školy a niekoľkých menších prevádzok. Pôvodne sa uvažovalo aj o spoločnom rozvoji Dúbravky a Lamača, čoho výsledkom je excen-tricky umiestnená budova obchodného centra Lamač, v severozápadnej oblasti územia.

Sídisko je postavené z typových bytových domov BA-NKS s počtom bytov 4 606.⁴⁷ Spolu s bytovou výstavbou bola plánovaná typová občianska vybavenosť s 3 objektmi predškolského zariadenia, 1 objekt základnej školy, 3 obchodné objekty, 2 objekty kultúry, 1 objekt zdravotníctva a 2 objekty športových prevádzok.⁴⁸

SÚČASNÝ STAV

Územia mestskej časti Dúbravka a mestskej časti Lamač prešli rýchlym rozvojom, kde vplyvali silné momenty – v tom čase moderná konštrukčná prefabrikácia, typizácia, politické a demografické ciele, ekonomický dosah. Vzhľadom na rozsiahle koncepcie a malé množstvo poznatkov o novonavrhovaných urbanistických skladbách došlo k problémom, ktoré sa nestihali pre hospodársky tlak dostatočne včas a účinne riešiť. Napriek množstvu pozitívnych aspektov plynúcich z tejto výstavby ostáva aj množstvo tých negatívnych, ktoré by malo mesto riešiť a hľadať vhodné modely pre efektívne fungovanie na ozdravenie prostredia.

Rozvoj týchto mestských častí spustila predovšetkým vlna prefabrikácie, nedostatok bytových jednotiek a hľadanie nových rozvojových území. To sa odrazilo najprv v pláne z roku 1962 od architekta Milana Beňušku, kde boli po prvýkrát zakreslené rozsiahle rozvojové plochy mesta aj v časti Dúbravka a Lamač. To dovolilo spustiť koncipovanie projektovej dokumentácie pre dané územie. Primárna koncepcia vytvorenia hlavnej osi s rebríkovým systémom v Dúbravke a plošné rozloženie v Lamači boli



uskutočnené. na tento vývoj sa ďalej nadpohli ďalšie územné plány, ktoré s menšími zmenami sledovali pôvodný autorov zámer z roku 1962. Územný plán z roku 1977 zachytáva obytný súbor Dúbravka plošne, prevažne monofunkčne, s adíciou iných funkcií v jej strede a na jej konci a na začiatku. Koncepcia Lamača sa sústreduje na rozvoj severnej časti – obytného súboru a juhovýchodnej časti – občianskej vybavenosti. Športové plochy orientované na okrajoch mestských častí boli realizované len čiastočne. Pod realizovanie koncepcí sa negatívne podpisovala ekonomická situácia, ktorá nedovolila riešiť projekty a naplňať územné plány v plnej mieri. Výrazne sa to prejavovalo v stagnovaní vývoja občianskej vybavenosti, ktorá sa dopĺňala len postupne v priebehu ďalších desaťročí. Trpela tým centrálna rozvojová os v Dúbravke a plochy alokované pre rozvoj občianskej vybavenosti v Lamači. Obytné súbory sa tak aj napriek intenciám územných plánov stávali monofunkčnými. Napriek týmto nedostatkom sa v doplnku k územnom pláne z roku 1985 objavujú nové rozvojové územia pre potenciálne novú bytovú výstavbu aj občiansku vybavenosť, a to najmä v stredovej

polohe Lamača. K racionalizácii a umiernení rozvojových plôch došlo až v ďalšom pláne z roku 1992, keď sa koncepcia zamerala viac na dotváranie už existujúcich zastavaných plôch. Medzitým sa začala stavať nemocnica Rázsochy v juhovýchodnej polohe Lamača, ktorej rozsah a nedostatočné finančné podmienky predlžovali výstavbu. V územnom pláne ostalo miesto pre občiansku vybavenosť – nemocnicu vyhradené aj v roku 2007. Nemocnia však dokončená nebola. Územný plán z roku 2007 bol od predošlého doplnený o nové rozvojové územia a dovolil tak výstavbu aj v okrajových častiach mesta, napríklad začiatok výstavby komplexu Bory za Dúbravkou. Okrem toho boli územia Lamača a Dúbravky doplnené o nové plochy prevažne zmiešaného územia.

Napriek faktu, že výstavbu tvoria z prevažnej časti prefabrikované typizované panelové domy, ktoré vytvárajú dojem monotónnosti urbánnej skladby územia, je použité väčšie množstvo rôznych objektov s rozličnou výškou a usporiadaním, doplnených o netypizované objekty. Tak možno hovoriť o istej diverzifikácii v štruktúre územia, hoci sa nachádza v rovnakej panelovej schéme. Veľkým plusom

16 Schéma zástavby v pôdorysnej schéme Dúbravky a Lamača do roku 1990, vypracoval Peter Horák, 2016

17 Vpravo hore. Schéma zástavby v pôdorysnej schéme Dúbravky a Lamača do roku 2016, vypracoval Peter Horák, 2016



je zeleň, aj keď pôvodom náletová, no momentálne tvoriaca zdravú zložku prostredia. Prostredie je tiež umocnené obkolesením pahorkovito usporiadaneho terénneho rozloženia Malých Karpát. Príroda tak tvorí unikátnu zložku neoddeliteľnú od samotného bývania. Vzhľadom na ekonomiku výstavby, ktorá sa sice odráža do prostredia svojím monotoným vzhľadom, je umožnené obyvateľom kupovať alebo prenajímať pomerne lacné byty, čo tvorí veľmi atraktívnu zložku aj v súčasnosti. Keďže sú ceny ubytovania v centre mesta vysoké a relativne dobrá dostupnosť okrajových častí mesta mestskou hromadnou dopravou do centra mesta spôsobuje vysoký záujem o bývanie v oblastiach podobných Dúbravke. Mestská časť Lamač je z tohto pohľadu znevýhodnená o električkové prepojenie, čo sfľažuje dostupnosť linkami mestskej hromadnej dopravy.

Nadálej pozitívnym faktorom pre Dúbravku ostáva aj možnosť využívania škôl situovaných v centrálnych častiach územia. Bezpečnosť prechádzania detí je tiež jedným z dôvodov, prečo bývať v takomto prostredí. Hoci doplnenie štruktúry o občiansku vybavenosť trvalo niekoľko rokov až desaťročí,

podarilo sa vtiahnuť väčšinu podstatných prevádzok do bezprostrednej blízkosti územia. Otvorenou však ostáva otázka peších prepojení, ktorá je stále ustúpená požiadavkám automobilovej dopravy.

Zatiaľ čo v Dúbravke boli inštitúcie a prevádzky poskytujúce aj širšie pracovné príležitosti, časom zanikli a v súčasnosti územie čelí otázke dochádzania za prácou.⁴⁹ Výrazne prevyšujúca funkcia bývania, či už v Dúbravke, alebo v Lamači spôsobuje dopyt po odchádzaní za pracovnými možnosťami do iných častí mesta alebo mimo neho. Vzniká tak tlak na systém dopravy a zvyšuje sa závislosť od automobilovej dopravy. To spôsobuje dopravné problémy na niektorých mestských tahoch, zvyšuje sa environmentálna zatažnosť a je tým postihnutá aj individuálna ekonomika rodín. Zvyšujú sa aj plošné nároky na parkovanie, množstvo áut v meste, čo má negatívny dosah na verejné priestory a pešie prepojenia. Pešiemu a cyklistickému spôsobu dopravy spolu s atraktívnymi riešeniami verejných priestorov sa venuje nízka pozornosť, čo spôsobuje negatívny dojem z oblasti. Veľkou výhodou Dúbravky je však jej napojenie s centrom mesta pomocou električkovej

trate. Rovnomerné rozostúpenie zastávok a pomerne krátky čas cestovania – do 30 minút, robí aj toto pomerne odľahlé územie dostupným. Neoddeliteľným ostáva aj fakt, že táto forma dopravy je lacná a environmentálne nezaťažujúca.

V roku 1989 nastáva zmena v majetkovo-právnych vzťahoch a prechádza sa zo štátneho do súkromného vlastníctva. Táto skutočnosť mala za následok dvojitý jav. Obyvateľstvo dostalo čiastočne možnosť začať zasahovať do prostredia a vzniklo tak hlbšie stotožnenie sa obyvateľov s priestorom. na druhej strane došlo k strate vyšej moci nad územím. To sa v územnom plánovaní prejavilo rešpektovaním existujúcej výstavby. Výstavba je tak s označením stabilizované územie. Ostatné nezastavané plochy so stavebným potenciáлом sú označené ako rozvojové. v konečnom dôsledku došlo v plánovaní k rozdrobeniu územia na menšie plochy, kde sa čiastočne stráca vizia urbanistického konceptu danej mestskej časti. Plánovanie sa tak z pôvodného hľadania základných princípov tvorby územia (príkladom je plán z roku 1962 od architekta Milana Beňušku) presunulo do aditívnych postupov

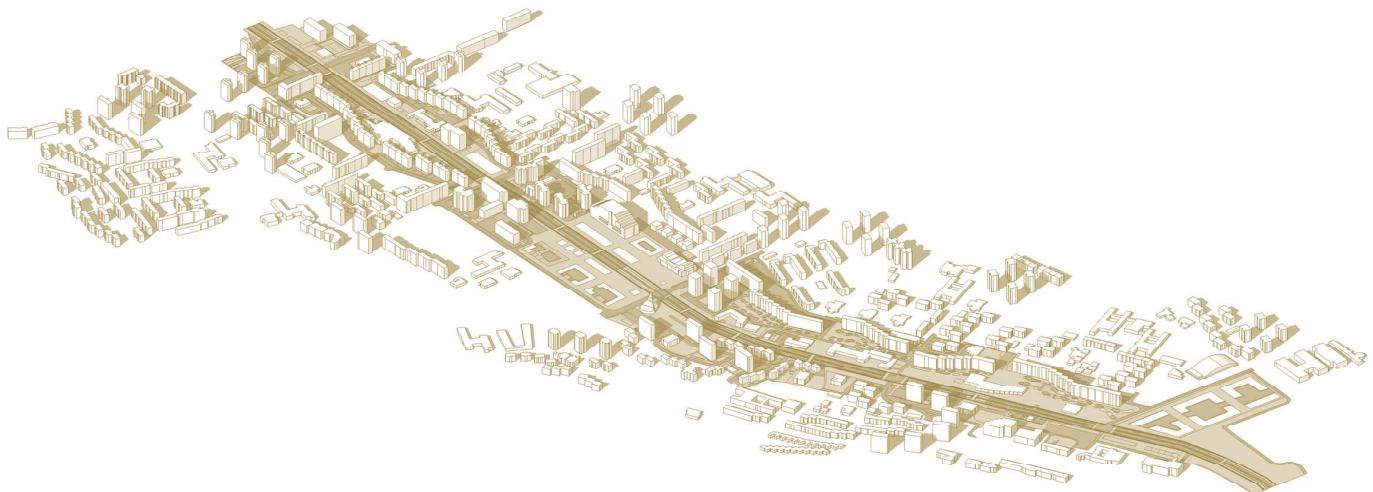


vypĺňania existujúcej štruktúry (aktívny plán z roku 2007). Plán tak spĺňa základné požiadavky pre usmernenie výstavby. z pohľadu mesta sú tak zachytené územia a ich stavebný potenciál s podrobnosťou miestami vyššou, než by si to úroveň mesta vyžadovala. na druhej strane však neexistuje nižšia podrobnosť daného územia, a tak vzniká hybridné riešenie zachytenia podrobnejšej štruktúry priamo v územnom pláne mesta. To má za následok dva negatívne javy. po prvej – vytráca sa myšlienka konceptu mesta. po druhé – územný plán na úrovni mesta nedokáže dostatočne citlivou reagovať na reálnu koncepciu výstavby, čo môže spôsobiť ďalšie nezrovnalosti ako situovanie zástavby, objem zástavby, kompozícia a podobne. k tomu sa priraďuje ďalší negatívny apsekt, kde vstupuje súkromný záujem investorov. Ten môže potlačiť koncepciu, funkčnosť, dopravné riešenie a estetiku územia práve z veľmi jednoduchého a súčasne pochopiteľného dôvodu. a to potrebou investora primárne sledovať súkromné ciele vychádzajúce často z ekonomických dôvodov. Kombinácia územného plánu mesta a podrobnejšej regulácie určujúcej zástavbu súboru stavieb bola aplikovaná už v minulosti. Zatiaľ čo v predvojnovom a medzivojnovom období boli používané čiastkové regulácie v rámci uličnej zástavby, v období socializmu to boli projekty na výstavbu celých obytných súborov. Absencia podrobnejšej regulácie je

v súčasnosti badateľná napríklad pri výstavbe objektov nehodiacich sa svojou koncepciou, funkčným zameraním, objemom, výškou či situovaním do prostredia.

Iným aspektom je kompozícia a farebnosť v území. Výstavba bola pôvodne navrhnutá uniformne, čo malo za následok monotónnosť územia a nízkú identifikovateľnosť a orientovateľnosť v území. po čase sa prejavili technické nedostatky konštrukcií panelovej výstavby. Opotrebovanie a zvetrávanie panelov dovolilo pôsobiť negatívnym podmienkam vonkajších vplyvov na citlivé časti konštrukčných spojov. Okrem toho sa panelové domy prejavovali nízkymi tepelnou izolačnými vlastnosťami. v deväťdesiatych rokoch 20. storočia a začiatkom 21. storočia tak dochádzalo k masívnym zateplňovacím úpravám. Fasádne zmeny sa stali šancou na narušenie monotónneho vzhľadu panelových domov. Nekoordinované individuálne riešenia sa však rozbehli viacerými smermi, kde obyvatelia či stavebné firmy bez architektonického pohľadu vyberali rôzne farebné či vzorové riešenia. Vznikli tak územia rôznofarebných a rôznozorových domov, kde sa prejavuje vysoká individualita jednotlivých objektov. Nevznikla tak farebnosť či kompozícia, ktorá by definovala charakteristické znaky pre jednotlivé mestské časti a tak pomohla určiť identifikáciu obyvateľa v rámci celého mestského celku.

18 Schéma urbanistických princípov v pôdorysnej schéme Dúbravky,
vypracoval Peter Horák, Autor: Peter Horák, 2016



19 Hmotovo-priestorová štúdia vybraného územia Dúbravky zameraného na panelovú výstavbu – ako podklad slúžila diplomová práca Eriky Nagyovej
autor: Peter Horák, 2016

POTENCIÁLY ÚZEMIA

Napriek množstvu nedoriešených otázok, nefunkčným alebo neefektívne fungujúcim časťam má územie množstvo potenciálov. Použitím aj menej náročných ekonomických modelov by sa mohlo dosiahnuť množstvo pozitívnych zmien. Vzhľadom na finančnú nedostatočnosť mestskej správy môžu práve menšie a efektívne fungujúce ekonomické modely naštartovať ekonomiku, a tak stimulovať jej dlhodobo ozdravný proces.

Jedným z pozitívne stimulujúcich faktorov je riešenie otázky dopravy, konkrétnie skrátením dochádzkových vzdialenosť nastolením polyfunkčného územia.⁵⁰ Sebestačnosť menších centier a mestá dostupných a krátkych vzdialenosť je trendom, ktorý pozitívne stimuluje rozvoj v území. Dosahuje sa implementáciou cyklistických trás, ozdravovaním peších chodníkov a priestorov, eliminovaním automobilovej dopravy.⁵¹ Namiesto áut sa s vyššou hierarchiou prihliada na mestskú hromadnú dopravu, ktorá je ekonomicky dostupnejšia, ekologicky šetrnejšia a priestorovo mnohonásobne nenáročnejšia. Pozitívnym výsledkom je tak viac miesta v území, ktoré nezaberajú automobily, väčšia bezpečnosť, lepšia ekonomika a v neposlednom rade zdravšie prostredie. To sú momenty, ktoré budujú atraktívne povedomie u produktívnych ľudí, čo môže postupne stimulovať čoraz väčšmi sa rozvíjajúcu ekonomiku daného miesta. Dôležitým momentom je skombinovať správne previazanie a variovanie rôznych funkcií prostredia, vývažene pokrývajúceho potreby obyvateľov daného mestského celku. A to formou pracovných miest, zakladných

a vyšších služieb občianskej vybavenosti, športovej aktivity a, samozrejme, bývania. Vytvoriť tak prostredie logicky diverzifikované, dostupné a z veľkej miery sebestačné,⁵² v blízkosti Dúbravky ani v blízkosti Lamača neexistujú prevádzky pokrývajúce pracovné miesta. Tie sú situované až vo vzdialenejších častiach mesta, čo znemožňuje pešiu či cyklistickú formu dopravy. Podobným problémom sú aj niektoré služby nedostatočne zastúpené v centrálnych častiach mestských častí. Tento fakt nútí obyvateľstvo používať inú formu dopravy. Mestská hromadná doprava je v zastúpení električiek a autobusov v Dúbravke a autobusov v Lamači. Prehlbovanie využívania dopravy má za následok vyššie ekonomicke nároky pre obyvateľov a zároveň časové nároky, ktoré sa môžu odrážať aj v psychickej pohode obyvateľstva. K zlepšeniu tohto stavu by mohlo dôjsť nielen k situovaniu nových prevádzok pokrývajúcich dopyt po službách a pracovných miestach do centrálnych častí, ale aj vyššia diverzifikácia ostatných častí územia, ktorá by pomohla sprístupniť niektoré služby alebo prácu aj iným skupinám obyvateľstva. Takéto zásahy do územia však treba správne a citlivu vkladať, aby nedošlo k narušeniu územia. Vzhľadom na nízku podrobnosť územného plánu nie je možné špecificky, na úrovni jednotlivých objektov či objemov určiť, kde by sa takáto výstavba mala realizovať. To sa od územného plánu mesta ani nedá žiadať, lebo plán mesta by mal zachytávať primárne konцепciu mesta. Konceptia v rámci jemnejšej hmoto-funkčnej štruktúry v tomto prípade však nemá byť ako aplikovaná. Tu sa naráža na problém

medzičlánku medzi územným plánom mesta a samotnou výstavbou korigovanou legislatívou a jej parametrami. Ak územný plán ráta s diverzifikovaným územím, alebo dovoluje zahŕňať už existujúcu výstavbu, robí to pomocou veľmi generalizujúcich regulácií určujúcich objem, funkciu a výšku výstavby. Legislatíva koriguje stavebnú činnosť a určuje jej umiestnenie vzhľadom na podmienky preslnenia alebo odstupy objektov. Kompozičné vzťahy medzi objektmi, ich výraz, výška, umiestnenie, presnejšie funkčné určenie, orientácia parteru, nadväznosť na alternatívne spôsoby dopravy či hierarchiu verejných priestorov však zostávajú nezodpovedanými otázkami, ktoré investor môže alebo nemusí zohľadniť. A práve tieto aspekty by sa mali odrážať v ďalšom stupni územnoplánovacej dokumentácie.

Iným aspektom sú trendy vo využívaní mestskej zelene. a to aj iným, ako len okrasným spôsobom, napríklad agrokultúrne. Jedným z príkladov je aj obnovovanie štvrti Detmerode v meste Wolfsburg, Nemecko. Obyvatelia tam dostali do podnájmu pôdu v okolí svojich bytových domov, kde pestujú okrasné, ale aj užitkové rastliny na produkciu jedla.⁵³ (→ 3) Rovnaký princíp by sa dal nasimulovať aj v Dúbravke a v Lamači, kde nevyužitá časť pôdy môže byť agrárne využívaná a tak môže posilňovať nielen zdravie občanov, ale aj ekonomiku. Zdravie v tomto prípade predstavuje psychická (antistresové a regeneračné účinky) aj fyzická zložka (pohyb, zdravá strava, prijímanie čistejšieho vzduchu), ktorá vplýva na človeka pri práci s pôdou. Ekonomický model v tomto prípade

znamená zásobovanie čerstvými a ekologickými potravinami priamo v lokalite, vzniká možnosť drobných podnikateľských zámerov, stimuluje sa tak lokálna ekonomika. Napríklad dôchodcovia tak môžu využívať časť svojho času na produkciu lokálnej obživy a predávať ho okolitým občanom, čím sa čiastočne vyvážia nízke dôchodkové príjmy. Podobné modely sú známe aj v zahraničí v iných mestách, v rozličných rozsahoch. Zaujímavým riešením je aj zásobovanie potravinami z lokálnych fariem solárnymi autami v južnej oblasti Londýna v obytnom súbore BedZED. Nielen samotná výstavba dodržiava prísné ekologické kritériá, ale aj prevádzka tohto súboru je koncipovaná na maximálnu sebestačnosť a ekologickú efektívnosť.⁵⁴

Dillinger spomína, že pri tvorbe prostredia je dôležitých niekoľko faktorov. Jedným z nich je ekologický a kultúrny aspekt, ktorý následne stimuluje ekonomiku v území. Spomína aj otázky identity, kde prostredie má zachovávať svoje unikátne parametre, aby sa dalo rozoznať od ostatných.⁵⁵ Množstvo rovnakých domov, rovnako farebných, kompozičných, funkčných, prevádzkových vlastností je nedostatočne atraktívne. Práve stimulovanie ekologických podnetov môže byť jedným z faktorov na zvýšenie atraktivity prostredia. Bývanie v ekologicky nezávadných a cenovo dostupných domoch postavených z materiálov, ako sú drevo, hliná, slama je nielen faktorom diverzifikácie, ale poskytuje výrazný aspekt identifikácie sa s prostredím.

Farebnosť v území je momentálne definovaná množstvom fasádnych zateplňovacích úprav, ktoré sa diali ako individuálne investorské počiny bez priamej regulácie. Mestským časťiam s panelovou výstavbou tak ušla veľká príležitosť identifikovať prostredie vytvorením unikátnej farebnosti a vzorov pre celú mestskú časť. Táto skutočnosť sa sice nedá zvrátiť, ale môže z nej vzniknúť ponaučenie do budúcnosti, kde by sa mohol lepšie špecifikovať architektonický ráz takých výrazových prostriedkov, ako sú aj fasády. Ako ďalší nástroj, ktorý by mohol pomôcť definovať identifikáciu s prostredím, sú prvky mestského mobiliáru, ktoré svojím prevedením a farebnosťou môžu pomôcť identifikovať prostredie. Okrem toho atraktivitu prostredia môžu zvyšovať a akcentovať špecifické prevádzky unikátnie pre danú mestskú časť.

ZÁVER – IMPLEMENTÁCIA ZONÁLNYCH PLÁNOV

Spomenuté možnosti riešenia územia sú momentálne len veľmi ľahko aplikovateľné v rámci súčasnej štruktúry územného plánovania. Vzhľadom na platný územný plán, ktorý sa postupne vyvíja v mierke celého mesta, nemožno špecifikovať drobnejšie a citlivejšie úpravy prostredia. Záber územného plánu, aj napriek jeho podstatne vyššej podrobnosti oproti predošlým plánom v 20. storočí, neurčuje podrobnosť výstavby na mieru jednotlivých objektov alebo skupiny objektov. Parametre územného pánu slúžiacie na reguláciu sú všeobecným prostriedkom na určenie výšok, podlažnej plochy, zastavaného územia, zelene. To dovoľuje koncipovať zástavbu v pomerne voľnej forme, ktorú dopĺňa už len legislatíva. Legislatíva bližšie určuje napríklad podmienky preslenej a odstupy jednotlivých objektov od seba. Nezaoberá sa však kompozičnými vzťahmi objektov, orientáciou parteru, hierarchiou verejných priestorov a podobne. Pre celok ako mesto je takéto definovanie plánovania vhodné, miestami dokonca príliš podrobné, chýba však medzistupeň v plánovacej zložke medzi územným plánom mesta a samotnou výstavbou. Práve určením plánu zóny by mohlo dôjsť k skompletizovaniu architektonického názoru na celú mestskú časť. Plán zóny, ktorý momentálne absentuje pre veľkú časť územia jednotlivých mestských časťí Bratislavы (medzi nimi aj Dúbravky a Lamača), môže bližšie určovať koncepciu zástavby. Nielen jednotlivé plochy vhodné na zástavbu spolu s ich funkčným určením, ale aj jemnejšie určenia ako výšková a objemová regulácia, kompozícia, situovanie a výška parteru, systém verejných priestorov, koncepcia zelene, ekonomicke prepojenia v rámci mikrosystémov v území, dopravná koncepcia, situovanie zjazdných chodníkov, cyklochodníkov a iné. Tak, aby vzniklo rôznorodé a plne funkčné prostredie. Znamená to však vytvoriť dôkladnú analýzu prostredia, spojiť sa so záujmami investorov, poznat názory obyvateľov, výskumom vytvoriť metódu prístupov k jednotlivým územiam tak, aby riešenia jednotlivých časťí mesta logicky pasovali do súčasti vyššieho celku – mesta Bratislavы, zachovávali kultúrny aspekt prostredia a jeho identitu. Všetky riešenia však musia zohľadňovať nájdenie vhodného a dostupného

ekonomickeho modelu, ktorý by dovoľoval takéto plány vytvoriť. Výrazným kameňom úrazu plánovania sa v horizonte jedného sto-ročia ukazuje aj nedostatočná flexibilnosť reagovať na súčasný stav a rýchlo meniace sa podmienky a možnosti v meste. Zmeny vo vede a technike sa prejavujú aj vo výstavbe mesta a dovoľujú meniť zaužívané názory na pôvodné koncepcie. Ak sa tieto zmeny dokážu s dostatočnou rýchlosťou implemen-tovať aj do torby mesta, môže tak dôjsť k harmonickejšiemu a ekonomicky stabilnejšiemu vývoju územia. Zohľadnením aj tohto fak-tora môže následne vznikať prostredie atraktívne, funkčne rôznorodé, dopravne nená-ročné a stabilné, ekologické a ekonomicky prosperujúce zároveň. Situácia, pri ktorej môže benefitovať mesto, jednotliví obyvatelia a súkromní investori súčasne.

*Text vznikol aj vďaka výskumnému projektu
VEGA 2/0074/17.*

- 1 ANDRÁŠIOVÁ, Katarína – DULLA, Matúš
– HABERLANDOVÁ, Katarína – MORAVČÍKOVÁ, Henrieta
– PASTOREKOVÁ, Laura – SZALAY, Peter: Plánované neplánované mesto: moderné urbanistické koncepcie v tradičnej mestskej štruktúre. *Architektúra & urbanizmus* 49, 2015, 3 – 4, s. 220.
- 2 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 3 Tamže, s. 5 – 9.
- 4 Tamže, s. 5 – 9.
- 5 KUHN, Ivan: Bratislava v posledných dvadsiatich piatich rokoch, Bratislava – 25, Národný výbor hlavného mesta Bratislavы 1970, s. 12 – 13.
- 6 HORVÁTH, Vladimír: Bratislavský topografický lexikon. Bratislava, Tatran 1990, s. 27, 41, 45, 112 – 113, 176 – 177, 240 – 241.
- 7 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 8 FOLTYN, Ladislav: Slovenská architektúra a česká avantgarda 1918 – 1939. Bratislava, Vydavateľstvo Spolku architektov 1993, s. 149 – 151.
- 9 Tamže, s. 149 – 151.
- 10 WAGNER, Phillip: Facilitating planning communication across borders: The International Federation for Housing and Town Planning in the interwar period, *Planning Perspectives*, Routledge, Taylor and Francis, vol. 31, issue 2, 2016, ISSN 1466-4518 (Online), Journal homepage: <http://www.tandfonline.com/loi/rppe20>, p. 301 – 303.
- 11 Archív hlavného mesta Bratislavы, 32, 1954, 32 ÚHA, Smerný územný plán z roku 1956 – grafické podklady, autor Milan Hladký.
- 12 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 13 KUSÝ, Martin: Architektúra na Slovensku 1918 – 1945. Bratislava, Pallas 1971, s. 55 – 57.
- 14 MORAVČÍKOVÁ, Henrieta – TOPOLČANSKÁ, Mária – SZALAY, Peter – DULLA, Matúš – ŠČEPÁNOVÁ, Soňa – TOSCHEROVÁ, Slávka – HABERLANDOVÁ, Katarína: Bratislava Atlas sídlisk. Bratislava, Slovart 2011, s. 184 – 193, 236 – 243.
- 15 KUHN, Ivan: Bratislava v posledných dvadsiatich piatich rokoch. Bratislava – 25, Národný výbor hlavného mesta Bratislavы 1970, s. 12 – 13.
- 16 HORVÁTH, Vladimír: Bratislavský topografický lexikon. Bratislava, Tatran 1990, s. 27, 41, 45, 112 – 113, 176 – 177, 240 – 241.
- 17 Tamže, s. 27, 41, 45, 112 – 113, 176 – 177, 240 – 241.
- 18 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 19 Tamže, s. 5 – 9.
- 20 Tamže, s. 5 – 9.
- 21 KEDRO, Dušan: Bratislava a jej územný plán. ARCH 2/2001, Bratislava, Meritum, s. 6 – 8.
- 22 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 23 Tamže, s. 5 – 9.
- 24 Tamže, s. 5 – 9.
- 25 Tamže, s. 5 – 9.
- 26 HORÁK, Peter – KOVÁČ, Bohumil: From Iron Curtain to the Green Border, History and Visions of Western Development in Bratislava-Petržalka, 3rd International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts SGEM 2016, Book 4, Architecture and Design, STEF92 Technologoy Ltd, Sofia, 2016, vol. II, s. 292.
- 27 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 28 GROSS, Kamil: Medzinárodná urbanistická súťaž Bratislava-Petržalka, International Urban Competition Bratislava-Petržalka. Slovakia, ročník/vol. 63, 1969, s. 47 – 50.
- 29 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 30 Tamže, s. 5 – 9.
- 31 KEDRO, Dušan: Bratislava a jej územný plán. ARCH 2/2001, Bratislava, Meritum, s. 6 – 8.
- 32 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 33 KEDRO, Dušan: Bratislava a jej územný plán. ARCH 2/2001, Bratislava, Meritum, s. 6 – 8.
- 34 Tamže, s. 6 – 8.
- 35 Tamže, s. 6 – 8.
- 36 MELCEROVÁ, Ol'ga: Potenciály polyfunkčného rozvoja sídlisk. Ilustrované na príklade sídlisk Dúbravka v Bratislave a Prosek v Prahe. ALFA 4/2013, s. 47 – 50.
- 37 HORVÁTH, Vladimír: Bratislavský topografický lexikon. Bratislava, Tatran 1990, s. 27, 41, 45, 112 – 113, 176 – 177, 240 – 241.
- 38 Tento stav vychádza z analýzy a následnej schematizácií mapových podkladov dostupných v archíve kartografického ústavu, na portáloch geoportal.sk, staremapy.sk a iné. Grafické znázornenie rozvoja urbanistickej štruktúry môže obsahovať mierne odchyly a nezahŕňa asanované objekty. Zberanie, analyzovanie a spracovávanie máp je súčasťou výskumu dizertačnej práce autora. Viac informácií možno získať v minimovej práci: Urbanizmus 20. storočia na Slovensku, autor Peter Horák, školtiel prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.
- 39 KEDRO, Dušan: Sedemdesiat rokov územných plánov Bratislavы. Projekt 1/88, ročník XXX, číslo 1/313/88, Bratislava, Obzor 1988, s. 5 – 9.
- 40 KOVÁČ, Bohumil: Možnosti východného rozvoja Bratislavы. ALFA 3/2014, s. 32 – 33.
- 41 MORAVČÍKOVÁ, Henrieta – TOPOLČANSKÁ, Mária – SZALAY, Peter – DULLA, Matúš – ŠČEPÁNOVÁ, Soňa – TOSCHEROVÁ, Slávka – HABERLANDOVÁ, Katarína: Bratislava Atlas sídlisk. Bratislava, Slovart 2011, s. 184 – 193, 236 – 243.
- 42 Tamže, s. 184 – 193, 236 – 243.
- 43 Tamže, s. 184 – 193, 236 – 243.
- 44 Viac o urbanistickom vývoji Dúbravky píše MELCEROVÁ, Ol'ga: Potenciály polyfunkčného rozvoja sídlisk. Ilustrované na príklade sídlisk Dúbravka v Bratislave a Prosek v Prahe. ALFA 4/2013, s. 42 – 53.
- 45 Tamže, s. 47.
- 46 MORAVČÍKOVÁ, Henrieta – TOPOLČANSKÁ, Mária – SZALAY, Peter – DULLA, Matúš – ŠČEPÁNOVÁ, Soňa – TOSCHEROVÁ, Slávka – HABERLANDOVÁ, Katarína: Bratislava Atlas sídlisk. Bratislava, Slovart 2011, s. 184 – 193, 236 – 243.
- 47 Dokumentácia typových aj netypových domov na nahládzanie bližšie uvádzajúca MORAVČÍKOVÁ, Henrieta – TOPOLČANSKÁ, Mária – SZALAY, Peter – DULLA, Matúš – ŠČEPÁNOVÁ, Soňa – TOSCHEROVÁ, Slávka – HABERLANDOVÁ, Katarína: Bratislava Atlas sídlisk. Bratislava, Slovart 2011, s. 172 – 267.
- 48 Tamže, s. 184 – 193, 236 – 243.
- 49 MELCEROVÁ, Ol'ga: Potenciály polyfunkčného rozvoja sídlisk. Ilustrované na príklade sídlisk Dúbravka v Bratislave a Prosek v Prahe. ALFA 4/2013, s. 42 – 53.
- 50 Tamže, s. 47 – 48.
- 51 RITCHIE, Adam; Thomas, Randall: Sustainable Urban Design, an Environmental Approach, Abingdon, Taylor & Francis 2009, s. 21 – 31, 153 – 155.
- 52 BARTON, Hugh – GRANT, Marcus – GUISE, Richard: Shaping Neighbourhoods, for Local Health and Global Sustainability, 2nd edition, Abingdon, Routledge Taylor & Francis 2010, s. 104 – 106.
- 53 BEKEŠ, Štefan – Görner, Karol: Reworking Detmerode. ALFA 2/2014, Bratislava, FA STU, s. 33 – 34.
- 54 RITCHIE, Adam – Thomas, Randall: Sustainable Urban Design, an Environmental Approach, Abingdon, Taylor & Francis 2009, s. 21 – 31, 153 – 155.
- 55 DILLINGER, Thomas: Facing suburbanisation in the area of Bratislava, The border between Austria and the Slovak Republic, Urbani izziv, vol 15, no 2, Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, Urbani izziv – publikacie, 2004, p. 4.