

Petržalka

Diplomová práce

Tomáš Gelien

Ateliér Novotný, Koňata, Zmek

Dokladová časť

Bratislava

Poloha

Vývoj

Plno

Prázdno

Pohyb

Obraz

Petržalka

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: TOMÁŠ GELIEN
datum narození: 12.8.1993
akademický rok / semestr: 2018/2019 LETNÍ SEMESTR
obor: ARCHITEKTURA
ústav: ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ I
vedoucí diplomové práce: ING. TOMÁŠ NOVOTNÝ
téma diplomové práce: PETRŽALKÁ
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

DOPLNENIE NESTAVEBNÉ STRUKTÚRY, BRATISLAVA - PETRŽALKÁ S NAVRHOVÁNÍM
ROZVOJA CENTRÁLNEJ NESTAVEBNÉ OSI V KAPACITÁCH NA SÍDLISNOMU STRUKTÚRE.

2/

Pro AUI součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro DI součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

STRATEGIE ODPOVEDNÉHO STAVEBNÍHO PROGRAMU JE
ÚLOHOU DIPLOMANTA, VČETNĚ JHO OBHRADEC

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

KLASIFIKACE ČASTI, KLASIFIKACE SÍDLISNÉHO
STRUKTÚRY, KLASIFIKACE KLASIFIKACE
DIEKTA VÝSTUPŮ A JHO STRATEGIE JE ÚLOHOU DIPLOMANTA

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

PORTFOLIO
POSTER
FIZICKÝ MODEL
DIGITÁLNÍ KÓD 2x

Datum a podpis studenta

8.2.2019

Datum a podpis vedoucího DP

8.2.2019

Datum a podpis děkana FA ČVUT

6.3.2019

registrováno studijním oddělením dne

6.3.2019

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: TOMÁŠ GELIEN
AR 2018/2019, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: PETRŽALKÁ
(ČJ)

(AJ) PETRŽALKÁ

JAZYK PRÁCE: SLOVENSKÝ

Vedoucí práce: ING. TOMÁŠ NOVOTNÝ, ING. ARCH. JAKUB KOŇATA, ING. ARCH. TOMÁŠ ZMEK 15127 ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ I

Oponent práce: MGR. ART. VÍT HALADA, ARTD.

Klíčová slova (česká): PETRŽALKÁ, BRATISLAVA, SÍDLISKO

Anotace (česká): Čítanie Bratislavy, analýza mesta. Pochopenie kvalít sídliska Petržalka, mesta v meste pre 120 tisíc ľudí, ktoré zostalo v stave trvalého provizória. Mapovanie procesov generovaných na základe potrieb mesta. Projekt je reakciou na nedostavanú centrálnu os sídliska. Tri lokálne centrá dopĺňujú mestskú štruktúru a rámujú mesto na jeho okraji. Návrh, či už na úrovni urbanizmu alebo jednotlivých stavieb, je stratégiou, overením limitov. Definuje kompozíciu výstavby, plošné kapacity, rozmanitosť mierok a podobu prostredia.

Anotace (anglická): Reading Bratislava, analysing the city. Understanding the qualities of Petržalka Housing Estate - a city within a city for a hundred and twenty thousand inhabitants, which has remained in a state of a permanent temporality. Mapping the processes generated by the city needs. The project is a reaction to the uncompleted central axis of the estate. Three local centres complement the urban fabric and frame the city at its edge. The design is a strategy, both on the level of urban scale and on that of individual buildings. It defines the composition of the development, surface capacities, scale diversity, and the form of the environment.

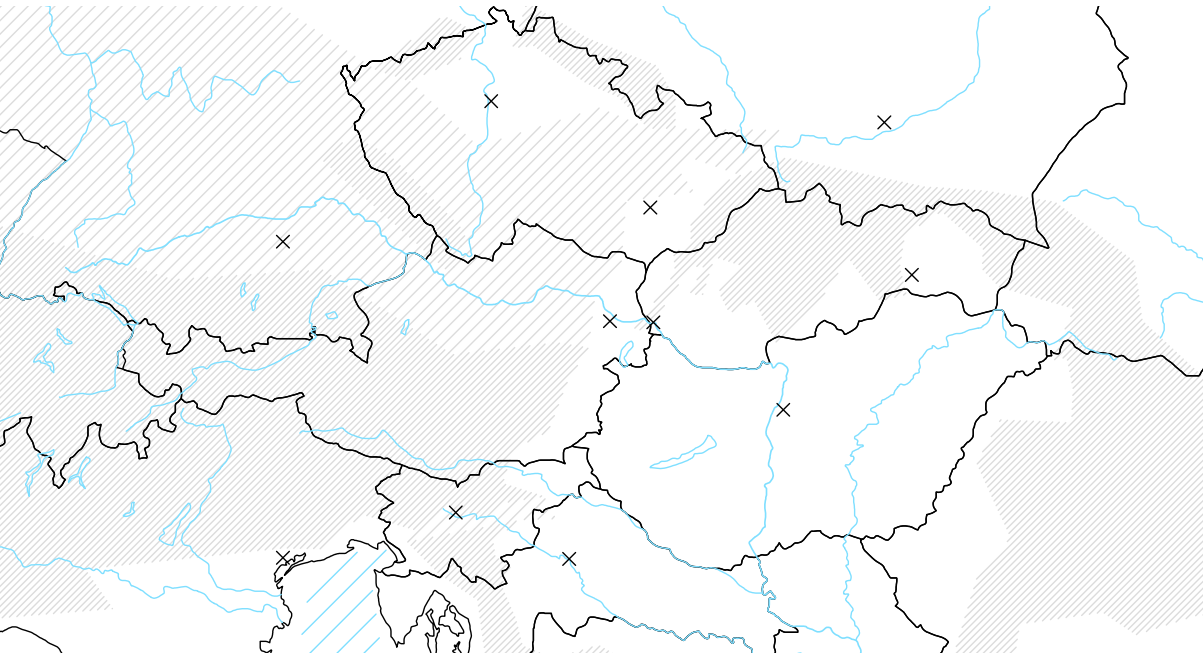
Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

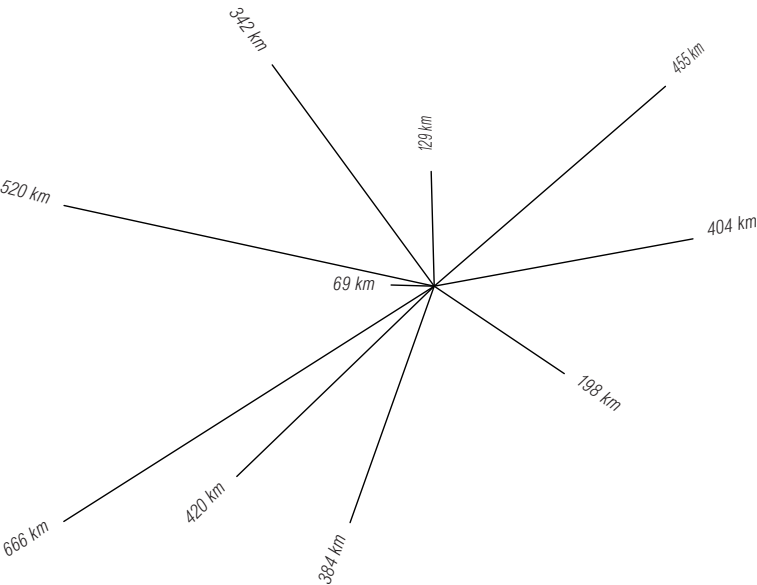
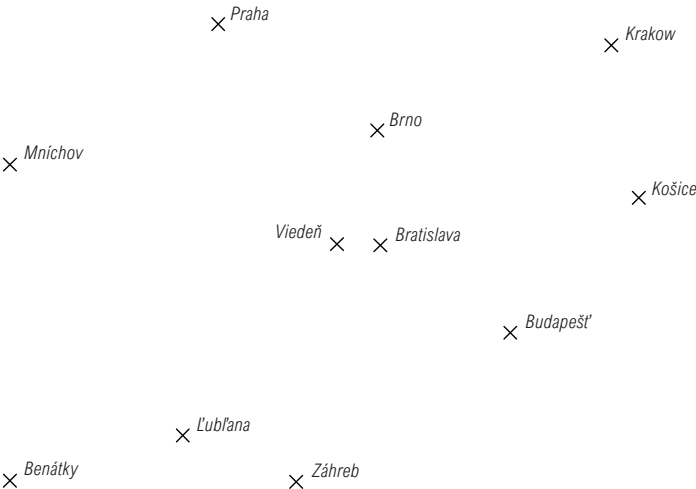
podpis autora-diplomanta

Bratislava

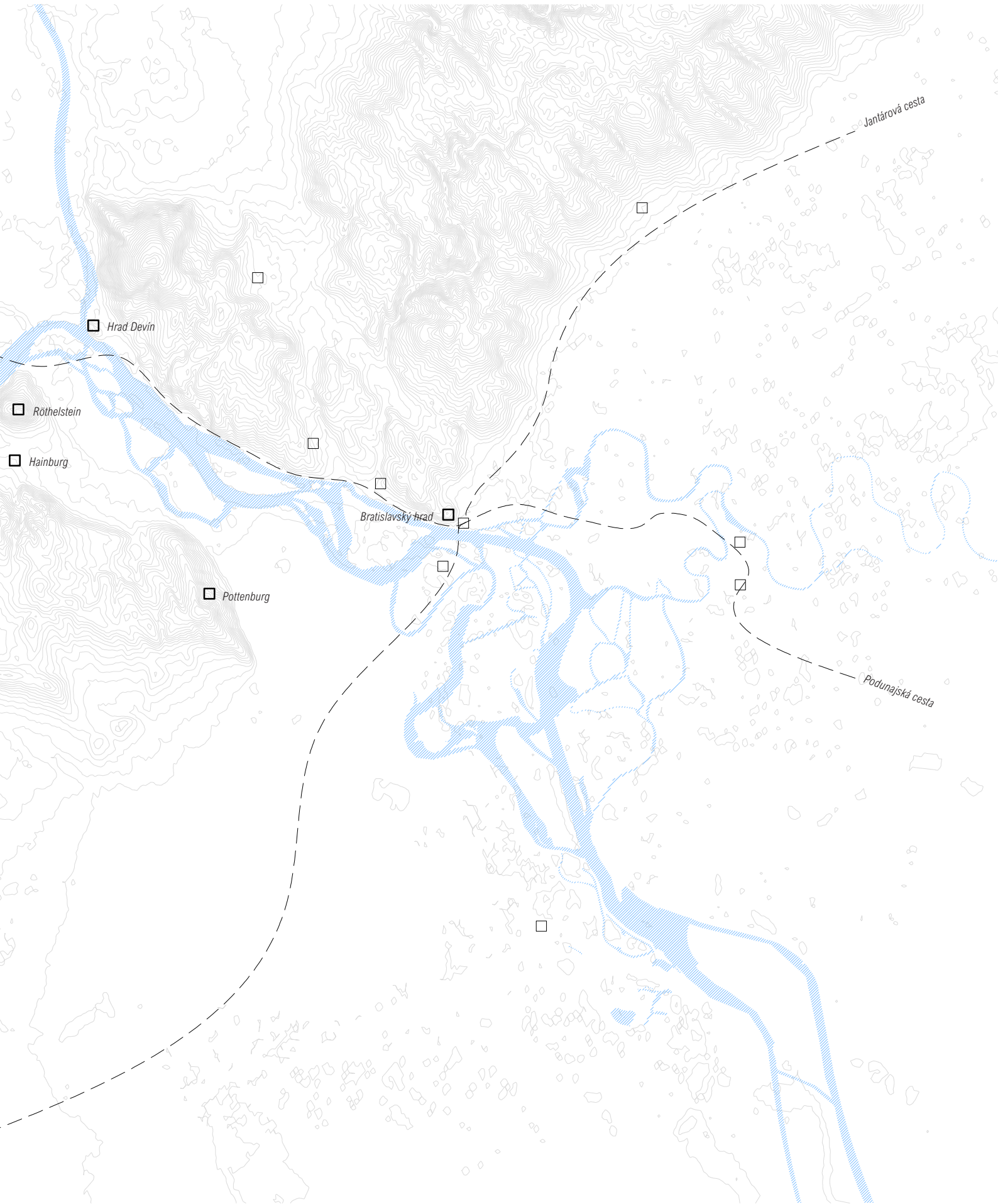


Poloha

Mesto na rozhraní



Bratislava sa nachádza na hraniciach Slovenska, Rakúska, Česka a Maďarska. Vznikla na vstupnej bráne do Karpatskej kotliny a ťaží zo svojej polohy na rieke Dunaj. Hlavné mesto Slovenskej republiky je i jeho najväčším, administratívnym centrom so 420 tisíc obyvateľmi. Obchodne a kultúrne ťaží z pozície na rozhraní viacerých štátov a administratívnych celkov v strednej Európe. Spolu s Viedňou tvoria aglomerát najbližšie položených hlavných miest.



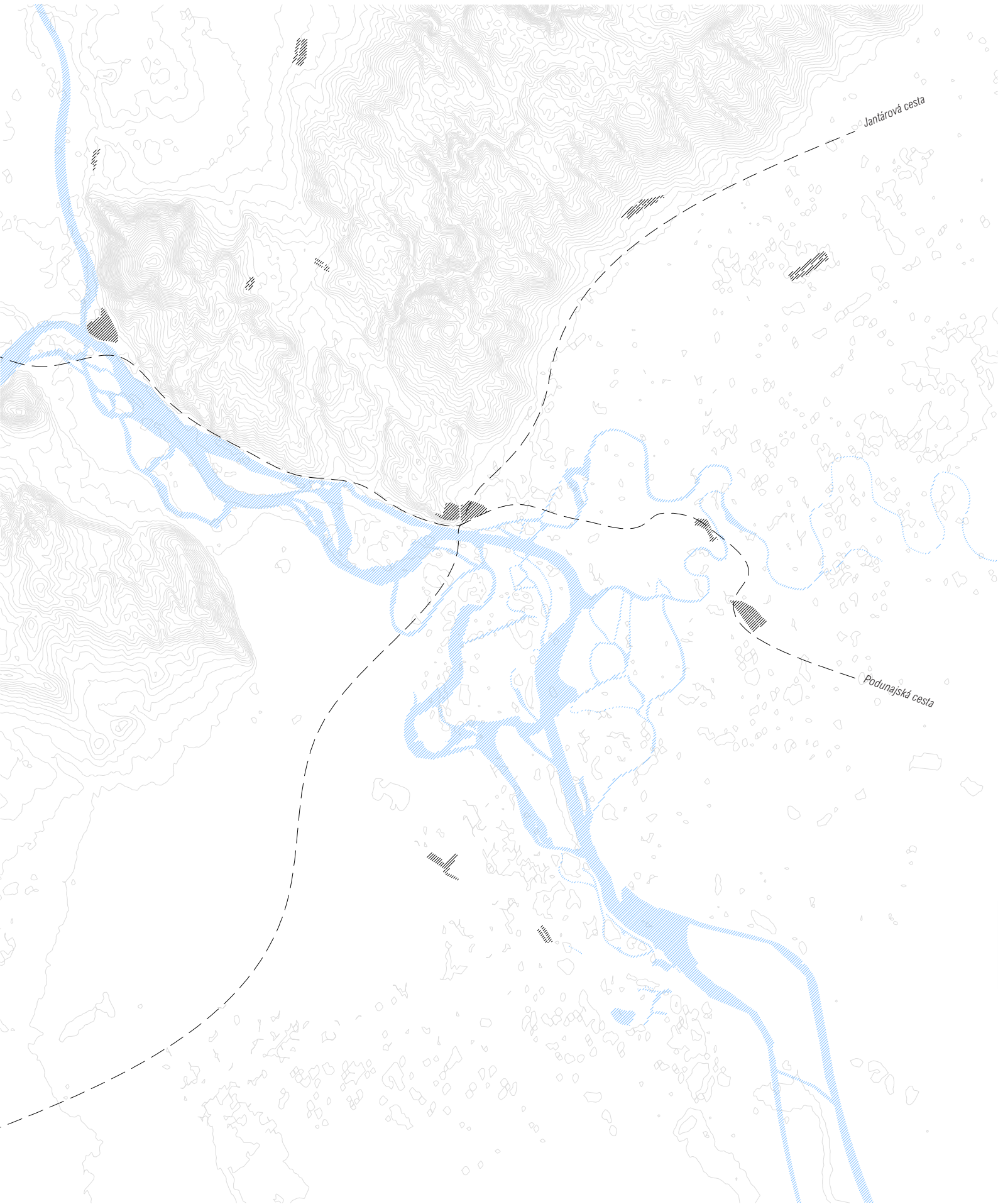
Vývoj

Devínska brána

25 mil r. p.n.l. - Staršia Doba kamenná - 907 n.l. prvá písomná zmienka o Bratislave

3 km

Morfológia územia, v ktorom sa Dunaj rozlieva do vnútrozemskej delty Žitný ostrov, čím vytvoril ideálne podmienky na brod veľkých obchodných ciest, vznikla už v Pleistocéne. Je vstupnou bránou od západu a juhu do Karpatskej kotliny. Devínska brána, ktorou Dunaj touto úžinou prechádza, bola kontrolovaná piatimi hradiskami už od doby kamennej. Priestor pod Bratislavským hradom stál na križovatke Jantárovej a Podunajskej cesty. Ten poskytoval terénny ostroh vhodný na kontrolu územia, ktoré dodávalo sídlu úrodnú pôdu a ideálne klimatické podmienky.



Vývoj

Stredoveké mesto

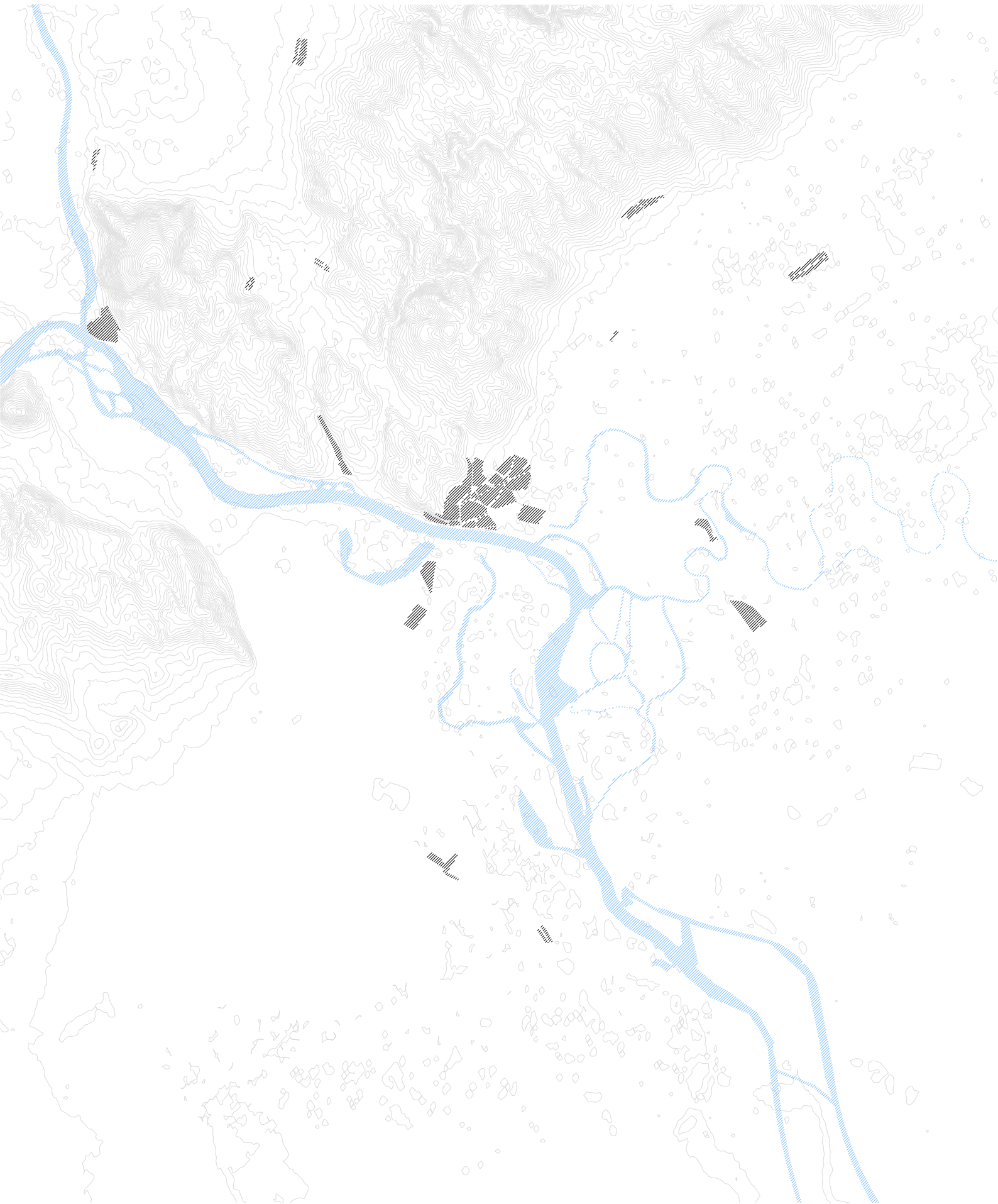
12. storočie - 1851

6 - 42 tis. obyvateľov



3 km

Po rôznych osídleniach Keltmi či Rimanmi potvrdzuje svoje postavenie mesto Bratislava ako obchodná križovatka do Uhorského kráľovstva. Je obohané hradbami a život sa odohráva v jeho pevnej forme, napojenej na Dunaj a okolité poddanské obce. Po prehre Uhorska na moháčskych poliach Bratislava získala na vážnosti titulom korunovačného mesta, v ktorom bola vymenovaná Mária Terézia. Ako správne sídlo Uhorska zabezpečovala ochranu panovníkov a hodnostárov od Turkami ohrozaného juhu a blízkosť a bezkolízne prepojenie smerom k Viedni. Do mesta sa nasťahovali majetné rody a začali budovať paláce. Okolné luhy boli kultivované a využívané i rekreačne, napríklad založením prvého verejného mestského parku v Strednej Európe v roku 1776.



Vývoj

Nástup industrializácie

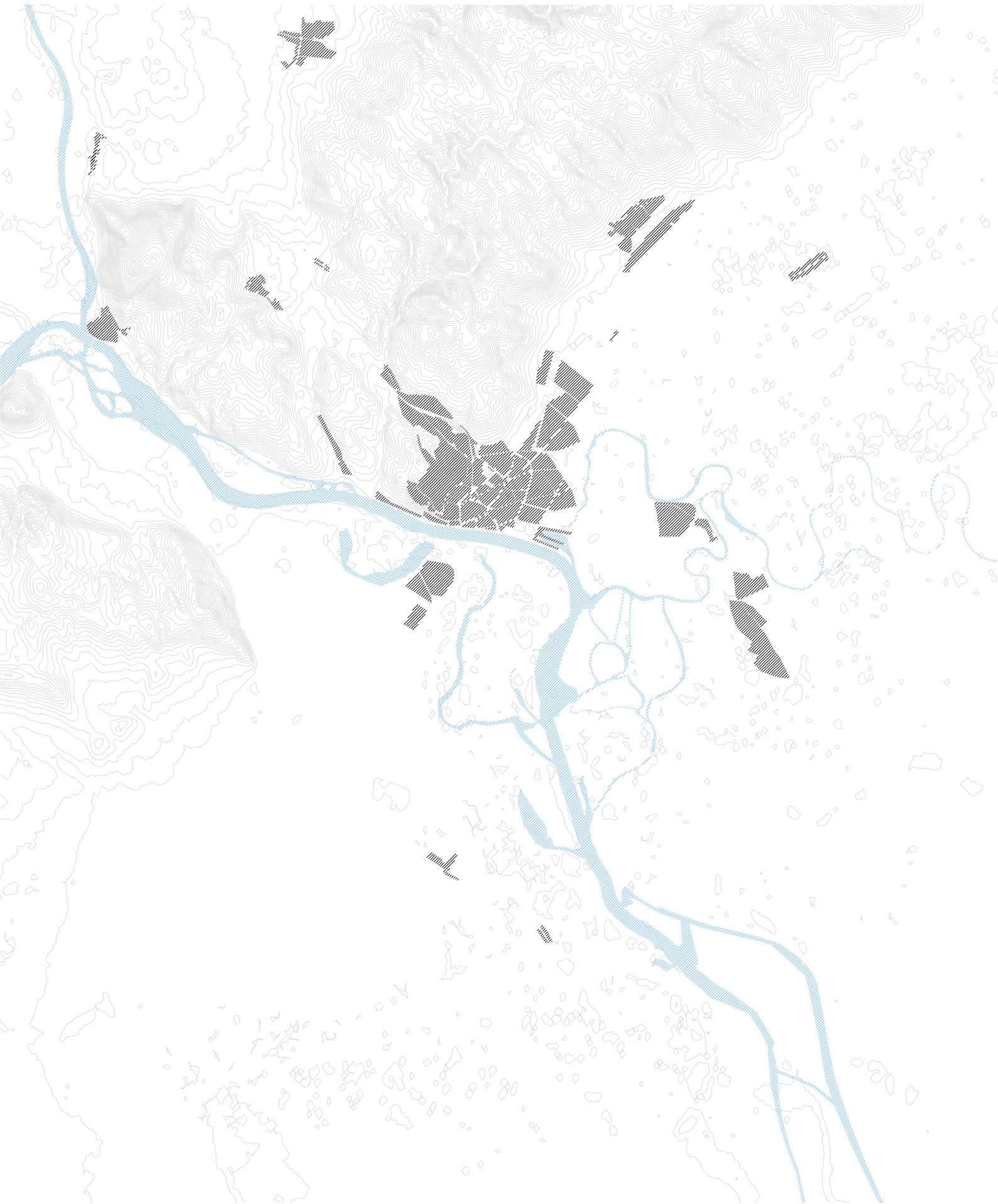
1851 – 1918

42 – 78 tis. obyvateľov



3 km

Zrušenie nevoľníctva a nástup industrializácie boli urýchlené príchodom železnice. V polovici 19. storočia sa po zbúraní hradieb začal rozvoj za dovtedy stáročia neporušenými hranicami. Bratislava sa stala priemyselným mestom a križovatkou kultúr a národností. Mesto bolo spojené so železničnými trasami z každého smeru a prepojené električkou do Viedne. Luhy a nivy sú navázané a pretvorené na areály fabrik, mesto sa rozrástá klasickým blokovým spôsobom a osídlenie sa rozširuje i na pravý breh, nábřežia sú regulované.



Vývoj

Prvá republika

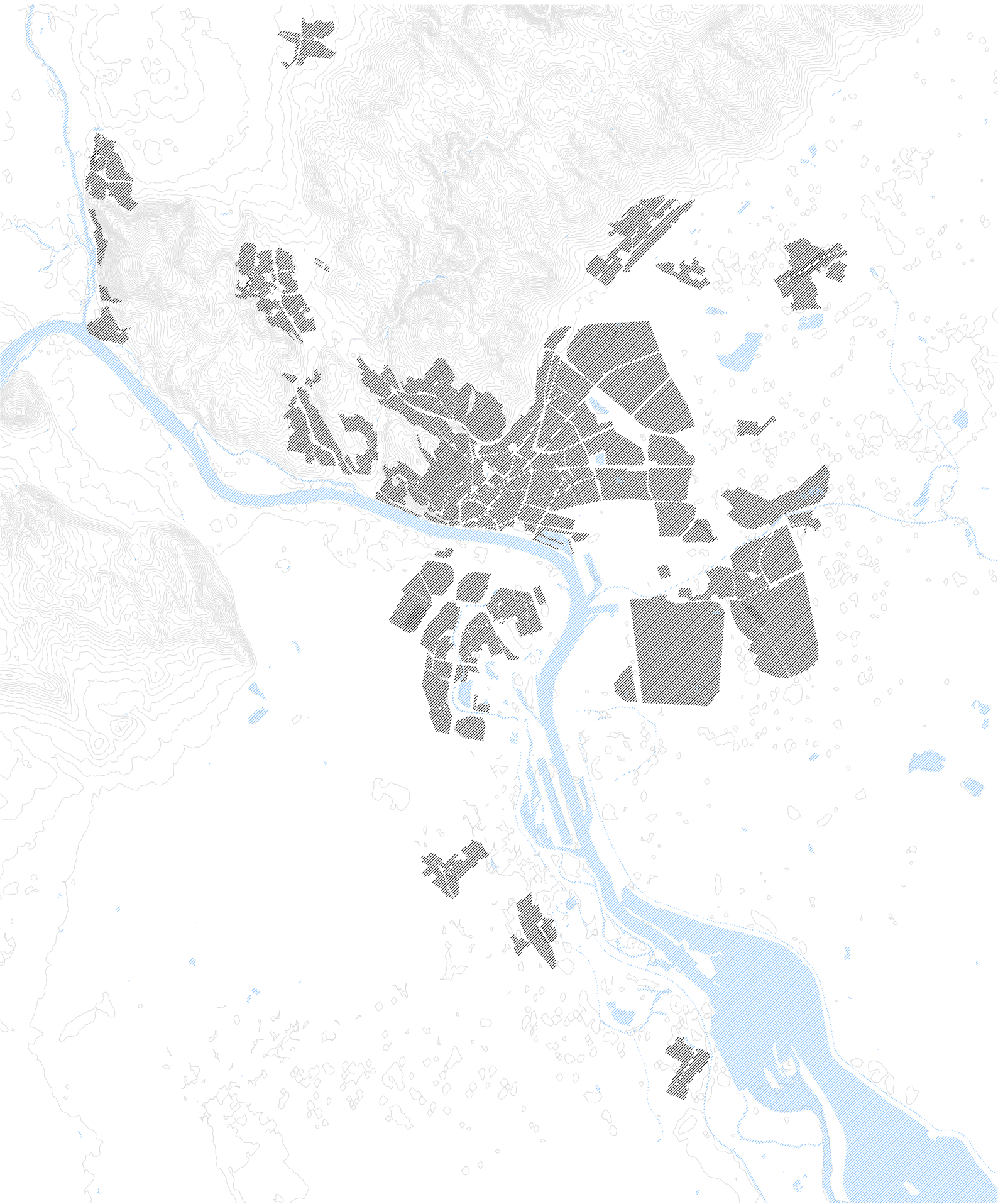
1919 - 1945

78 - 175 tis. obyvateľov



3 km

Vznik prvej republiky podnietil metropolizáciu a slovackizáciu Bratislavy, ktorá bola dovtedy zväčša maďarská, nemecká, židovská a chorvátska. Začalo sa prvýkrát uvažovať nad plánovaním mesta, ktoré sa rozvíjalo rýchlym tempom hlavne severovýchodným smerom. Na pravej strane Dunaja vznikla najväčšia obec vo vtedajšom Československu. Nový závan v kultúre i stavebníctve priniesol hľadanie vlastného československého slohu, architektonické súťaže, experimentálne lavicové premýšľanie, hygienické štandardy a sociálne bývanie v novej kompaktnej zástavbe v širšom centre. Bratislava bola priemyselným mestom a fabriky v jeho okolí vystavovali početné robotnícke kolónie. Druhá svetová vojna priniesla ďalšiu národnostnú vlnu a odsun židovského a maďarského obyvateľstva.



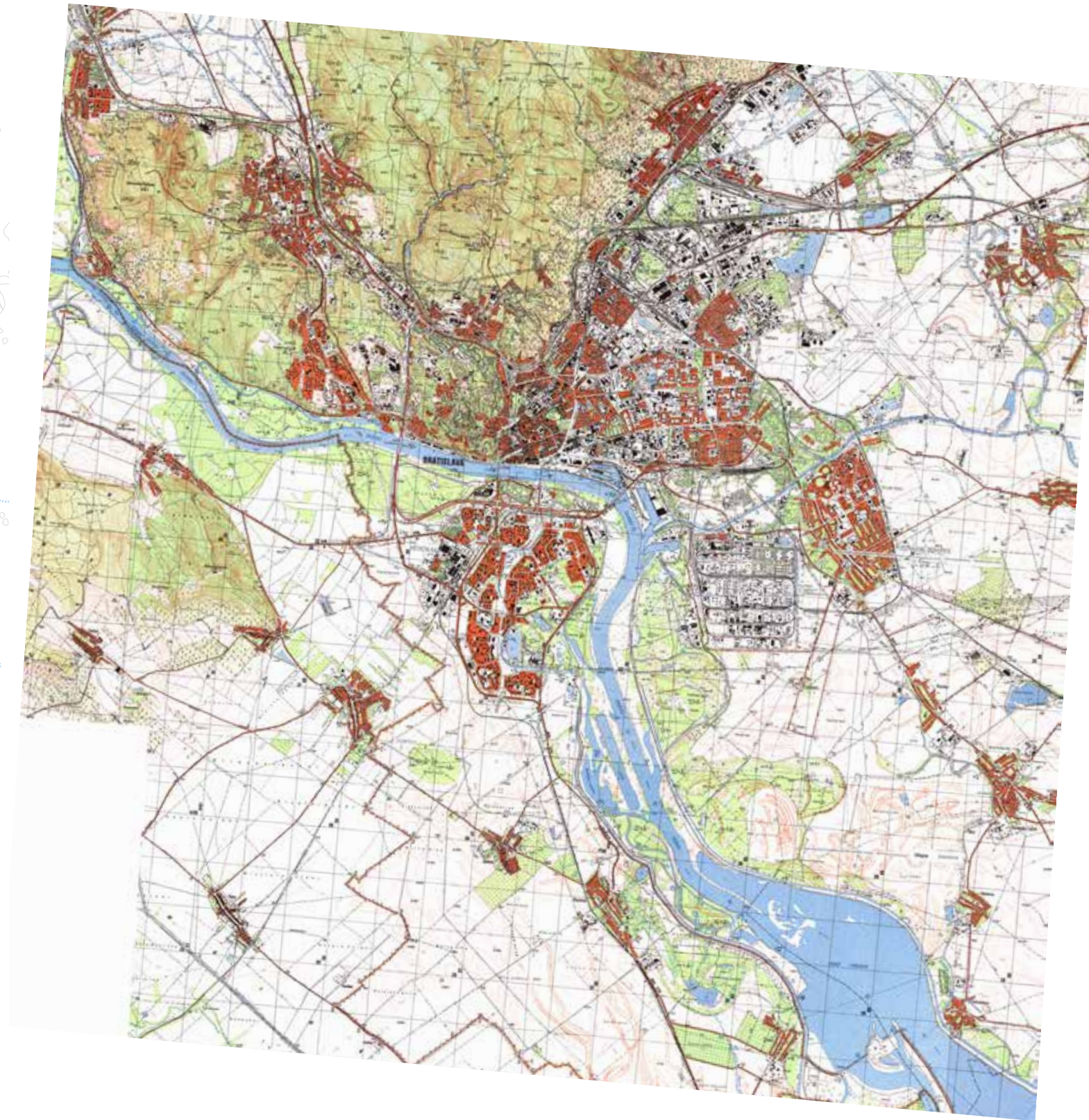
Vývoj

Socialistické plánovanie

1946 - 1989

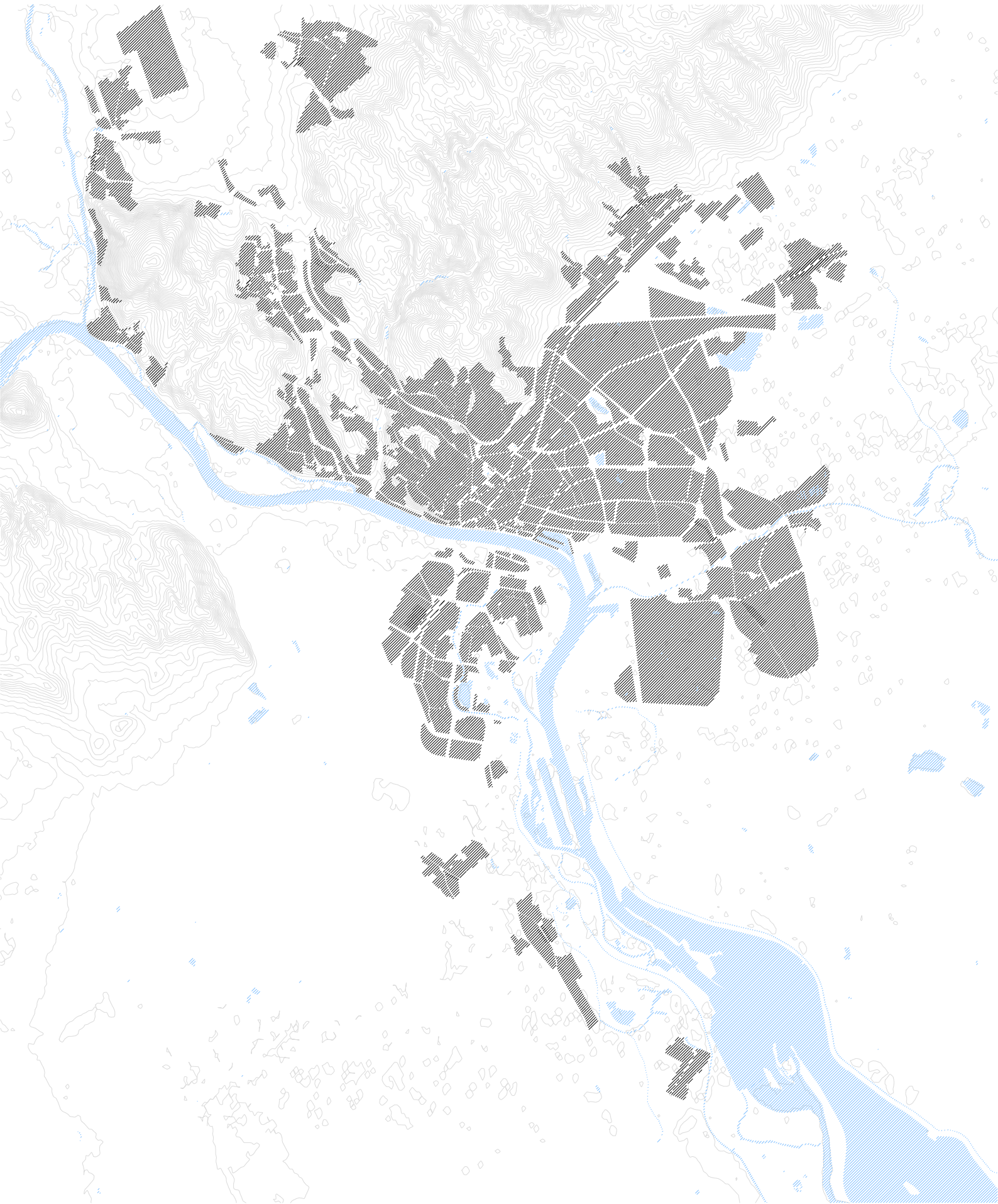
150 - 380 tis. obyvateľov

Po druhej svetovej vojne sa naskytla príležitosť nastaviť novú spoločnosť pod vplyvom socialistického režimu. Plán na ďalšiu urbanizáciu a efektívizáciu deľby práce odporučil prisun obyvateľstva a podporenie vplyvu Bratislavy ako centra Slovenska. Päťročnice udávali presné čísla podpory umelého rastu ekonomiky.



3 km

Potreba stavať rýchlo bola opradená doktrínou Aténskej charty a modernistického plánovania, ktorou sa ospravedlňovala forma výstavby na zelených lúčach mimo samotného územia Bratislavy. Mesto narástlo dvojnásobne. Ukážka moci a propaganda potlačili a premazali časť vrstevnatej histórie centra a širšieho okolia mesta na Dunaji. Tak zanikli celé časti mesta ako je Vydrica, Kamenné námestie alebo Stará Petržalka. Nová vrstva mesta postráda ľudskú mierku, je rozdelená na funkčné homogénne celky a obyvatelia sú nútení zvykať si na nedokončenosť rozsiahlych projektov. Dunaj je výrazne regulovaný, postavilo sa vodné dielo Gabčíkovo. Prichodzí obyvatelia prežívajú traumu zo zmeny identity, prameniacy z presťahovania z dediny do mesta. Režim ukazuje smerom na západ siluetu futuristického mesta za inak prísne stráženou hranicou.



Vývoj

Intravilán ako zázemie

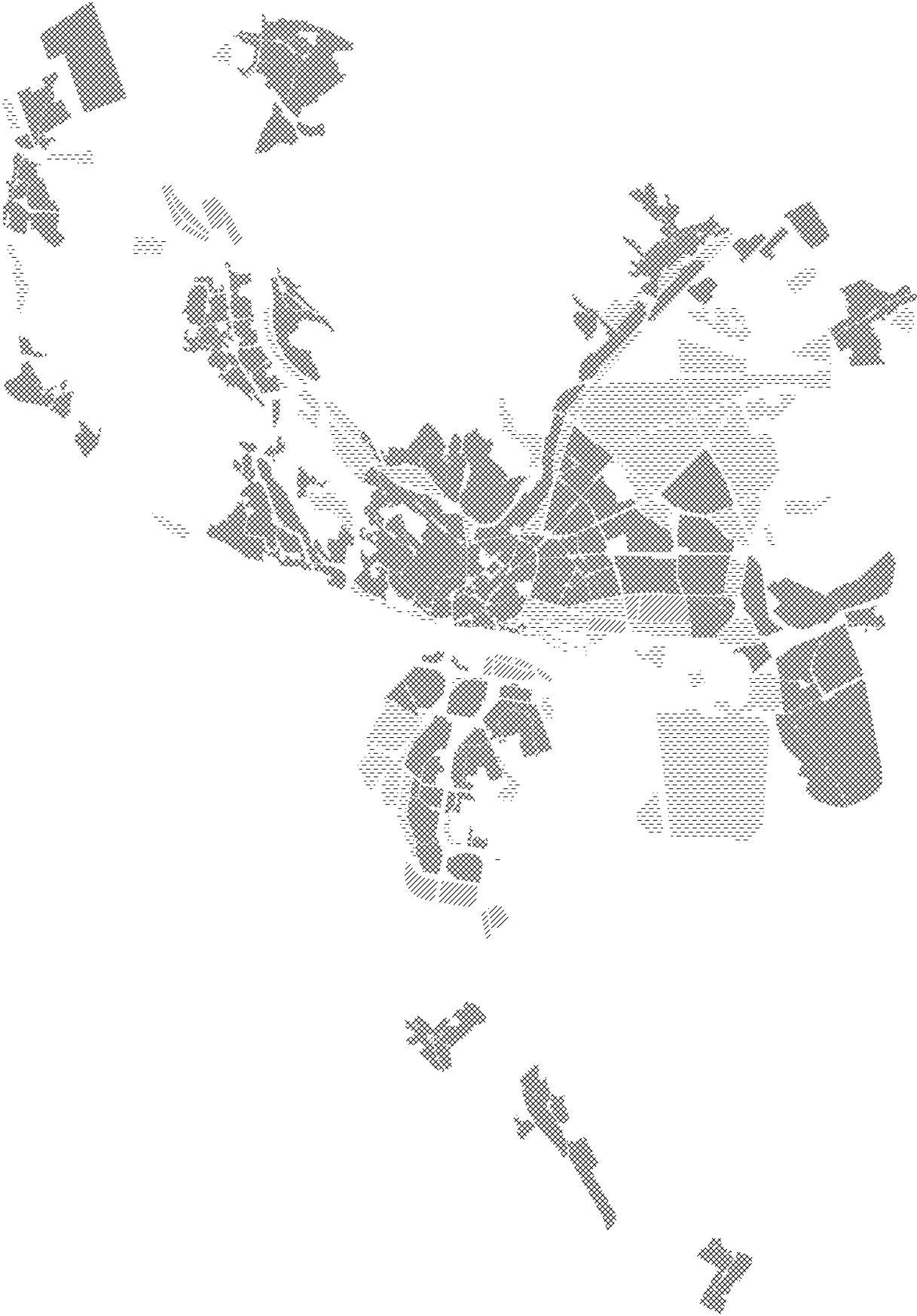
1989 - 2019

442 - 420 tis. obyvateľov



3 km

Mesto na periférii Viedne, Slovenska, okolitých štátov, dejinných udalostí. Veľké plány a rozsiahle búrania a premeny štruktúry, realizované len zčasti, udali mestu charakter neustálej zmeny. V širšom centre mesta zostáva mnoho prieluk a nedokončených verejných priestorov, zdvojnásobenie mesta počas komunistického plánovania vytvorilo skôr súostrovie satelitov. Po padnutí železnej opony nastal oportunizmus a živelný kapitalizmus divokých 90. rokov, a následné rozťahovanie sa mesta za hranice v novom miléniu. V zázemí pribudlo ďalších 100 tisíc ľudí, ktorí dochádzajú za životom v meste. To sa formuje aktuálnymi kvantitatívnymi potrebami, lokálne centrá sú rozmazávané na jeho osiach. Je dynamicky pretvárané a štruktúra sa prepisuje, chaos mesto drží pri živote. Otázna funkčnosť plánovania vytvorila precedens, že verejný priestor je v rukách developerov, ktorí určujú podobu mesta.



Stabilizované plochy s možnosťou
doplnenia mestskej štruktúry

Transformačné plochy

Rozvojové plochy

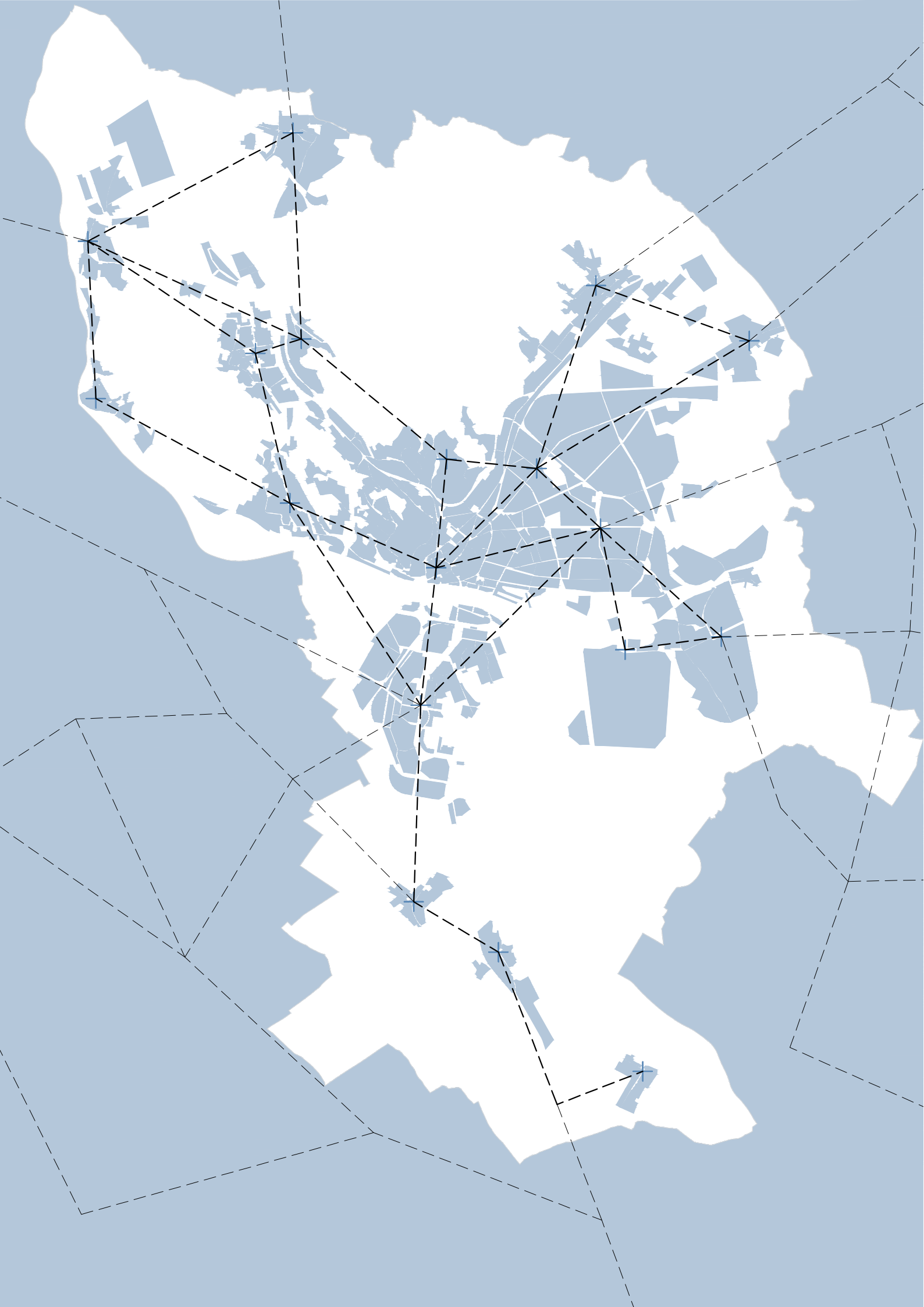
Bratislava je mozaikou rôznorodých mestských štruktúr, často sa miešajúcich i v jednom urbánnom bloku. Mesto je pretkané rozsiahlymi zelenými plochami. Intenzitou výstavby a hustotou obyvateľstva sa radí medzi jedno z najredších miest.

Svojím charakterom skôr súostrovím vo voľnom priestore. Jednotlivé mestské ostrovy, superbloky a bloky sú od seba oddelené dopravnými ťahmi. Rozľahlosť verejného priestoru je skôr využívaná na skapacitnenie dopravy, než na skvalitnenie pobytovosti a mestu chýba zrnitosť funkcií a vybavenosť. Súčasný územný plán z roku 2007 svojou kapacitou rozvojových plôch predpokladá ďalší, skoro stopercentný nárast rozlohy mesta na voľných plochách. Posledná demografická prognóza do roku 2050 pritom predpovedá stagnáciu vývoja počtu obyvateľov a ich starnutie.

Jednotlivé urbánne ostrovy majú kvantitatívne a kvalitatívne možnosti na ďalší vývoj. Stabilizované plochy s rôznou intenzitou zástavby v jadre mesta i širšom centre poskytujú priestor na využitie opustených domov, rekonštrukcie a vhodné dopĺňovanie rastlej, blokovej, záhradnej či sídliskovej štruktúry a riadenie ekonomických bublín.

Industriálna minulosť zachovala v meste priemyselné areály, ktoré zefektívnilu svoju prevádzku a stiahli svoje výrobné plochy. Vznikli miesta vhodné na transformáciu v priamej dostupnosti k mestským celkom, prázdny plochám a častokrát i koľajovej doprave. Sú roztrúsené po meste a vhodné na zobytnenie, zahustenie a zefektívnenie prevádzky mesta.

Dlhodobá stagnácia riadenia mesta a neschopnosť plánovania zapríčinila jeho samovznikanie na hlavných ťahoch a osiach. Systematika súčasného územného plánu dodala za hranicami súčasného zastaveného územia ambiciózne rozvojové plochy. Otázkou však zostávajú brehy Dunaja a ich aktivácia, tvorba lokálnych centier a potenciál decentralizácie.



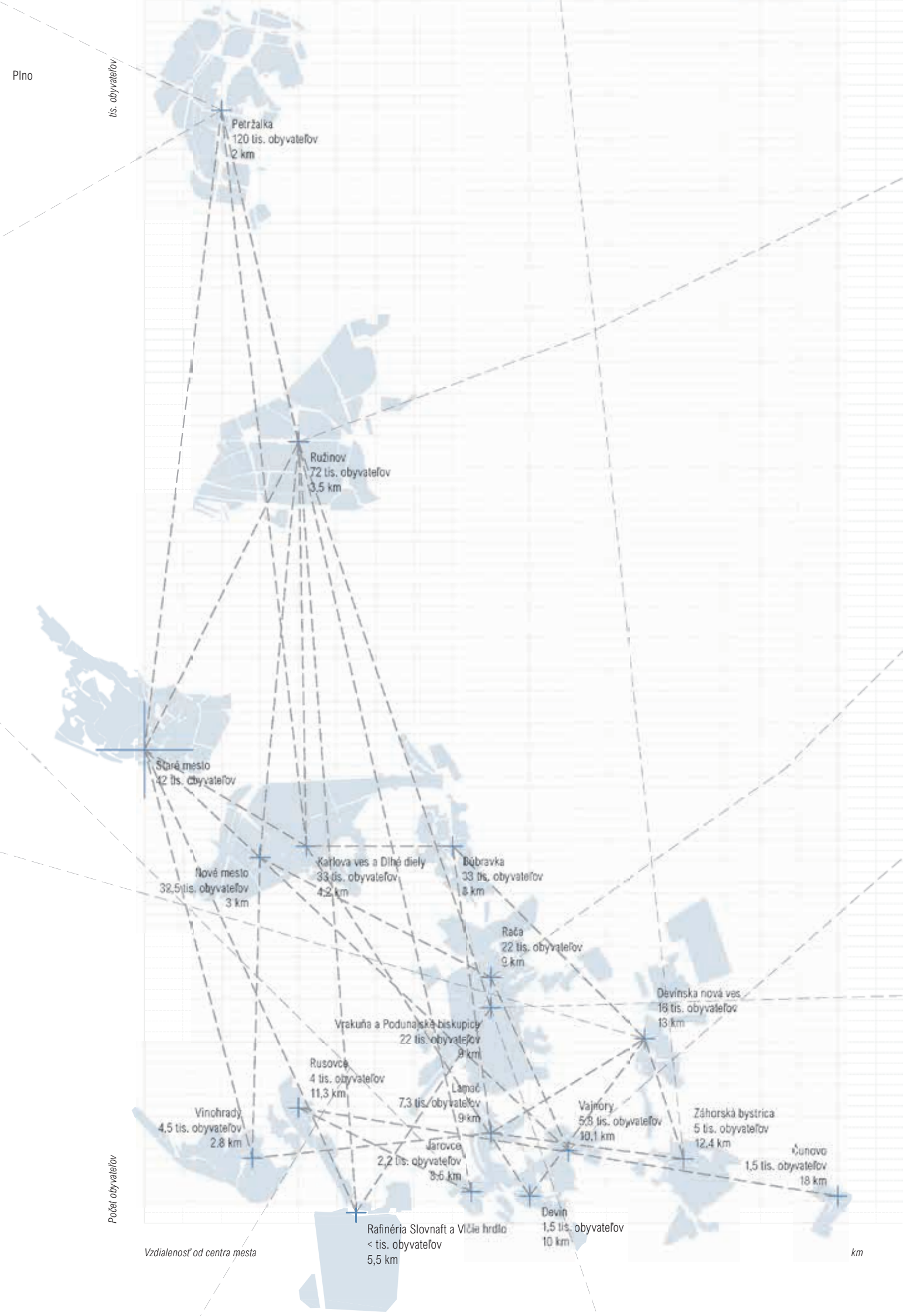
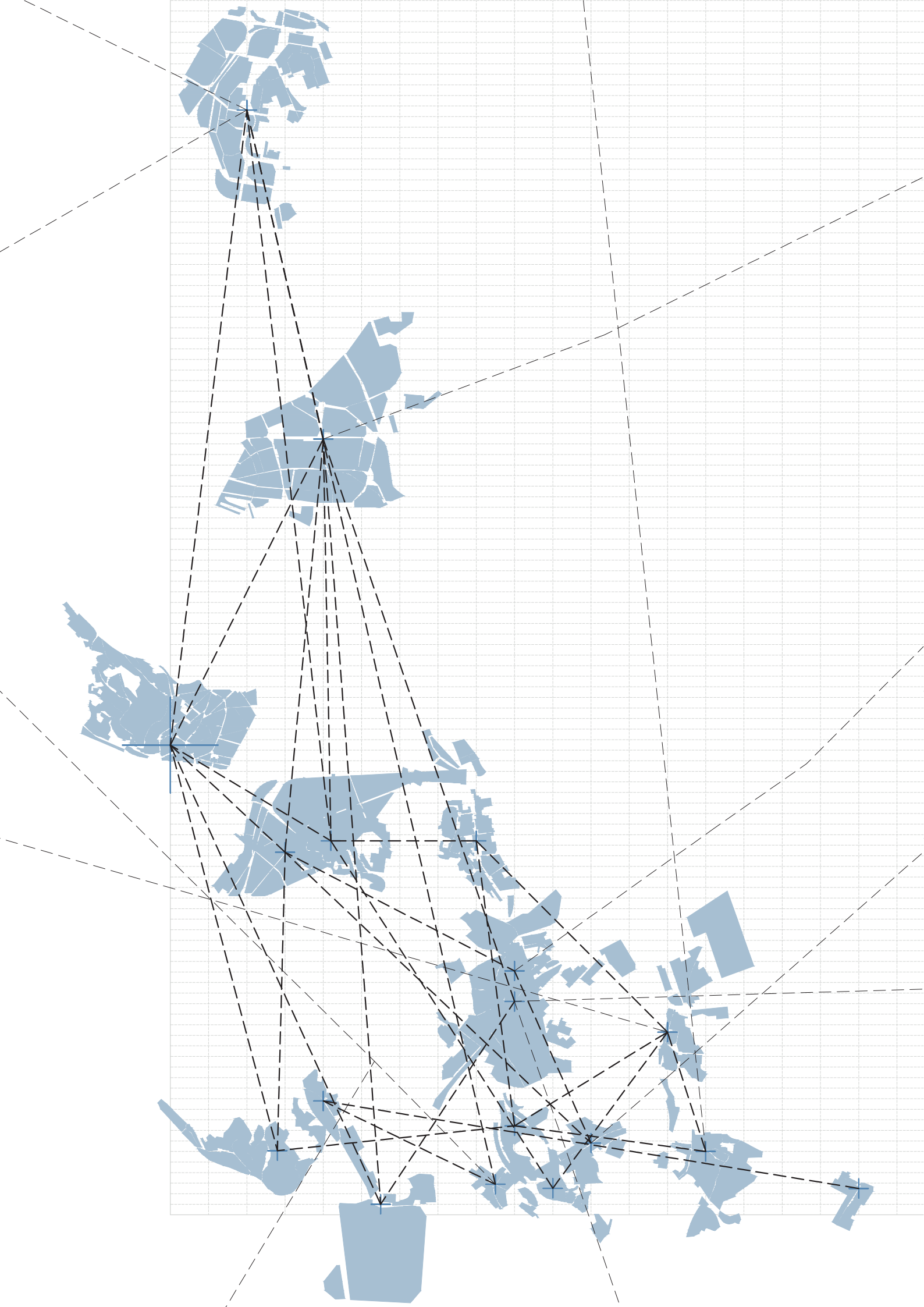
Plno

Satelitné mesto

3 km

Na základe neriadeného, no dynamického vývoja predovšetkým v 20. storočí sa z Bratislavy stalo mesto s metropolitnými tendenciami. Je rozsiahle územím, roztrúsené po okolitej krajine, prihliadajúce na morfológiu terénu, rôznorodé prírodné celky a lužné lesy. Svoje hranice mesto trojnásobne prekročilo, predovšetkým kvôli jednoduchosti výstavby na zelenej lúke. Tieto mestské časti vytvárajú sídelné celky a útvary, ktoré sú častokrát umiestnené uprostred poľí a napojené smerom na centrum, jadro mesta.

Plánovitosť socialistického režimu Bratislavu a jej vývoj, počty obyvateľov a územné kapacity rozvrhla každým smerom relatívne pravidelne v jednotlivých zoskupeniach, satelitoch. Územné satelity sú napájané z centra radiálne v troch smeroch. Medzi jednotlivými smermi často nie sú priečne prepojenia a mesto je odkázané na dlhé dochádzkové vzdialenosti. Vlna trendu bývania v rodinných domoch spočívajúcom v roztrúsenej individuálnej výstavbe priniesla do zázemia mimo katastra ďalších vyše sto tisíc obyvateľov. Počet prihlásených obyvateľov v meste je 420tisíc, reálne sa v meste pohybuje denne približne 700tisíc ľudí.





Prázdnno

Prázdnno v meste

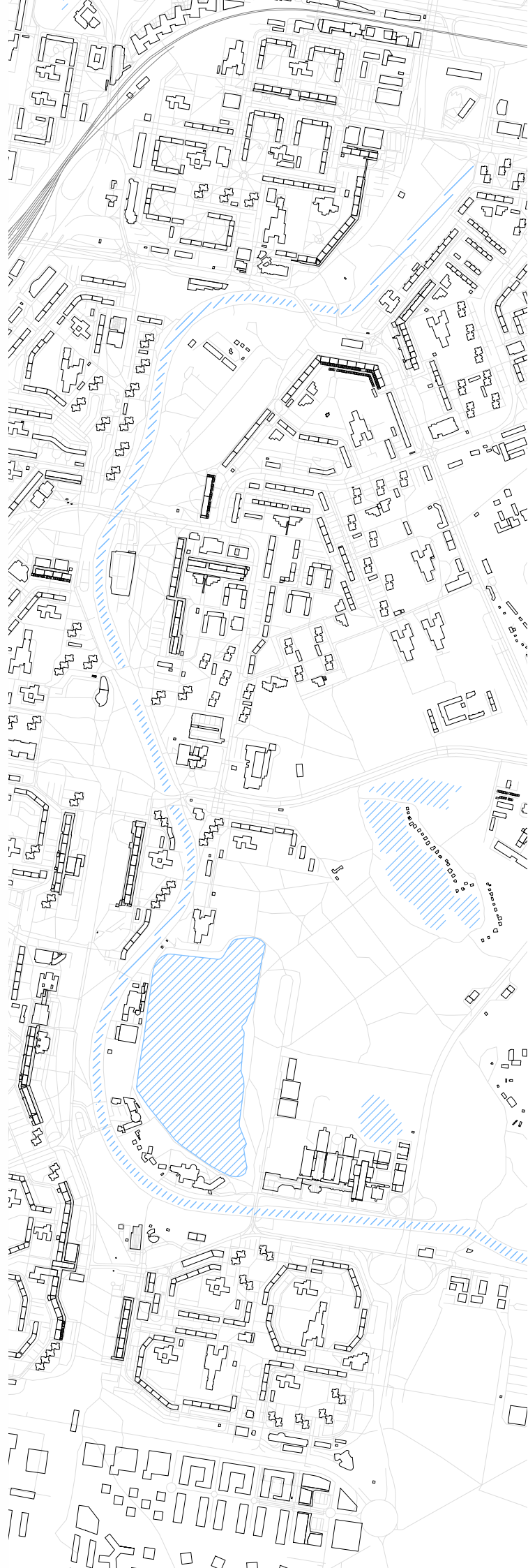
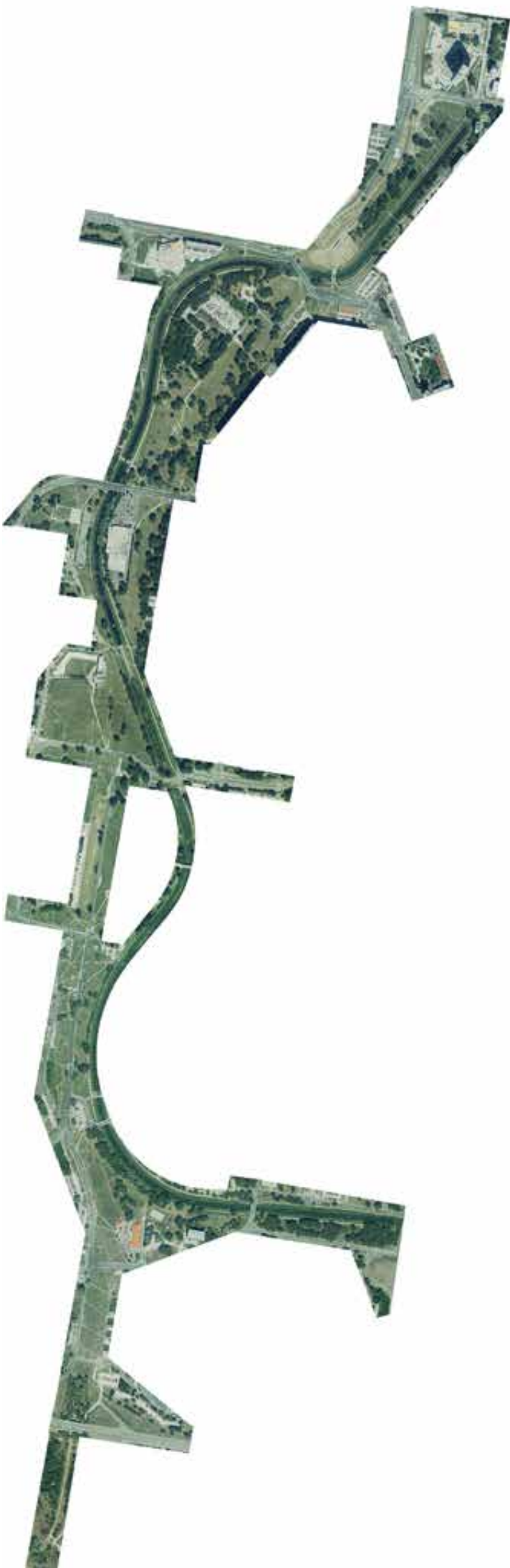


Pre Bratislavu je charakteristická kombinovaná prírodná poloha na rozhraní charakterov území, križovatke ciest, vody a klimatických podmienok. Je to mesto v zeleni pretkané prázdnom. Napätie medzi prázdnom, priestorom, a plnom, hmotou, sa deje prakticky v jeho jadre i na periférii. Tak vznikajú situácie, kedy sa človek cíti v jadre ako na periférii a na periférii ako v jadre mesta.

Výsledkom nedokončenosti je samovoľný rozvoj prírodných procesov, "nová divočina". Tá je charakteristická rozvojom rôznych druhov flóry, fauny na podklade ľudských zásahov. Rozhranie, ekoton, Khōra - priestor, kde sa toho najviac deje.

Vybrané lokality mapujú charakter týchto plôch medzi pevnými mestskými štruktúrami a dokazujú možnosť ich transformácie na verejný priestor pri zachovaní daností a rozbitosti miesta. Zobrazujú vzťah obyvateľstva k nim a možnosti podporenia priestupnosti a infraštruktúry, kvalitatívnym rozmerom mesta.

3 km

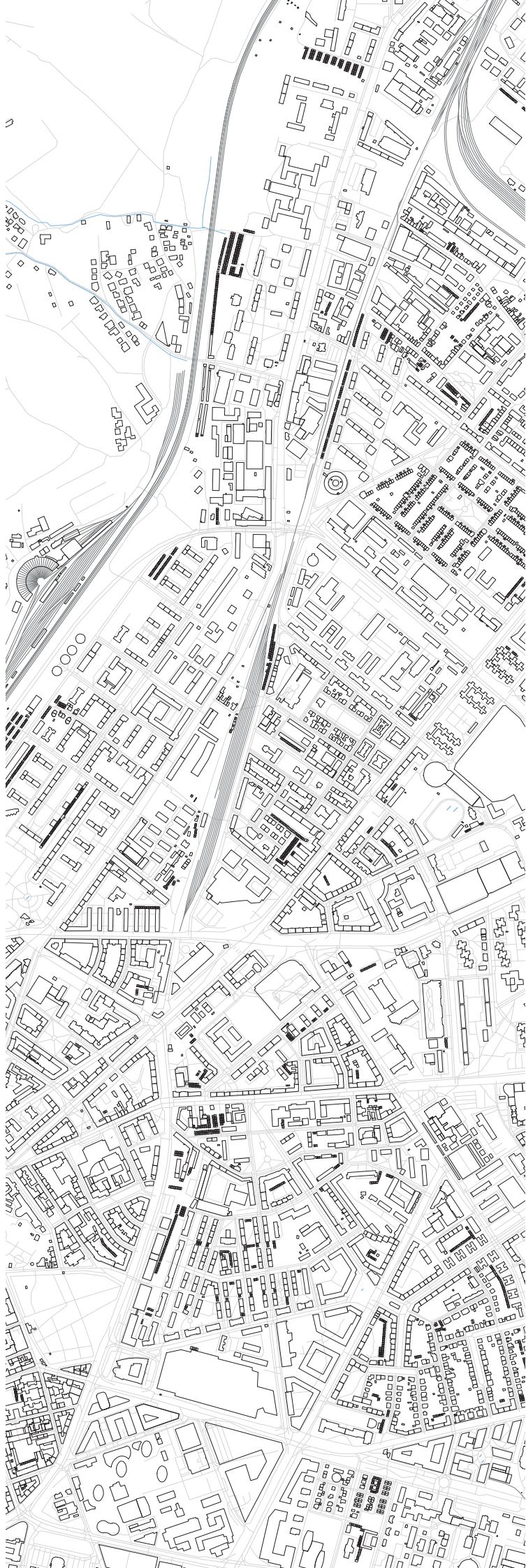


Prázdnó

Centrálina os Petržalka

500 m

Nedostavané metro a občianska vybavenosť, divoká príroda uprostred sídelného útvaru, morfológia základových výkopov, obalové líniové domy
Posunutá mierka, modernistický sen
Stavebná uzáva
Úplné vlastníctvo mesta
162 ha



Prázdno

Filiálka

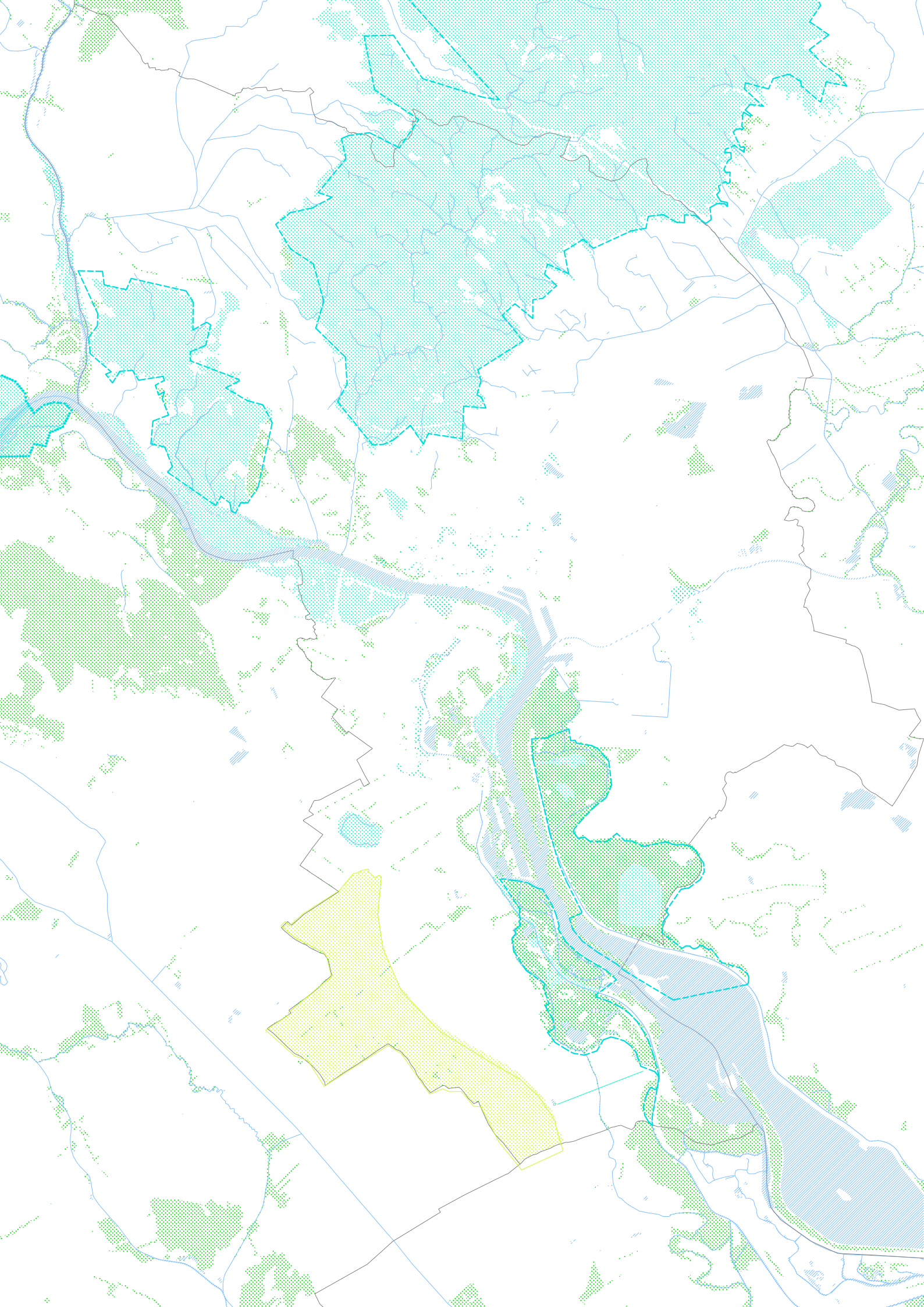
500 m

Postindustriálna krajina hlavového koľajiska, dyi priechody a tvorba obyvateľov, rovnobežné developmenty, jasná mestská štruktúra v okolí
Napojenie na prímestskú dopravu, ruina projektu ten-t
Centrum mesta
16,9 ha



500 m

Stopy alúvia a regulovaný Malý Dunaj, aktívne prístavné prekladisko striedané tramskými osadami a výstavbou apartmánov
Priehradovka Prístavného mosta
Zvuk železnice, horiaci Slovnaft, silueta mesta
Vlastnícka nejasnosť
420 ha



Prázdn

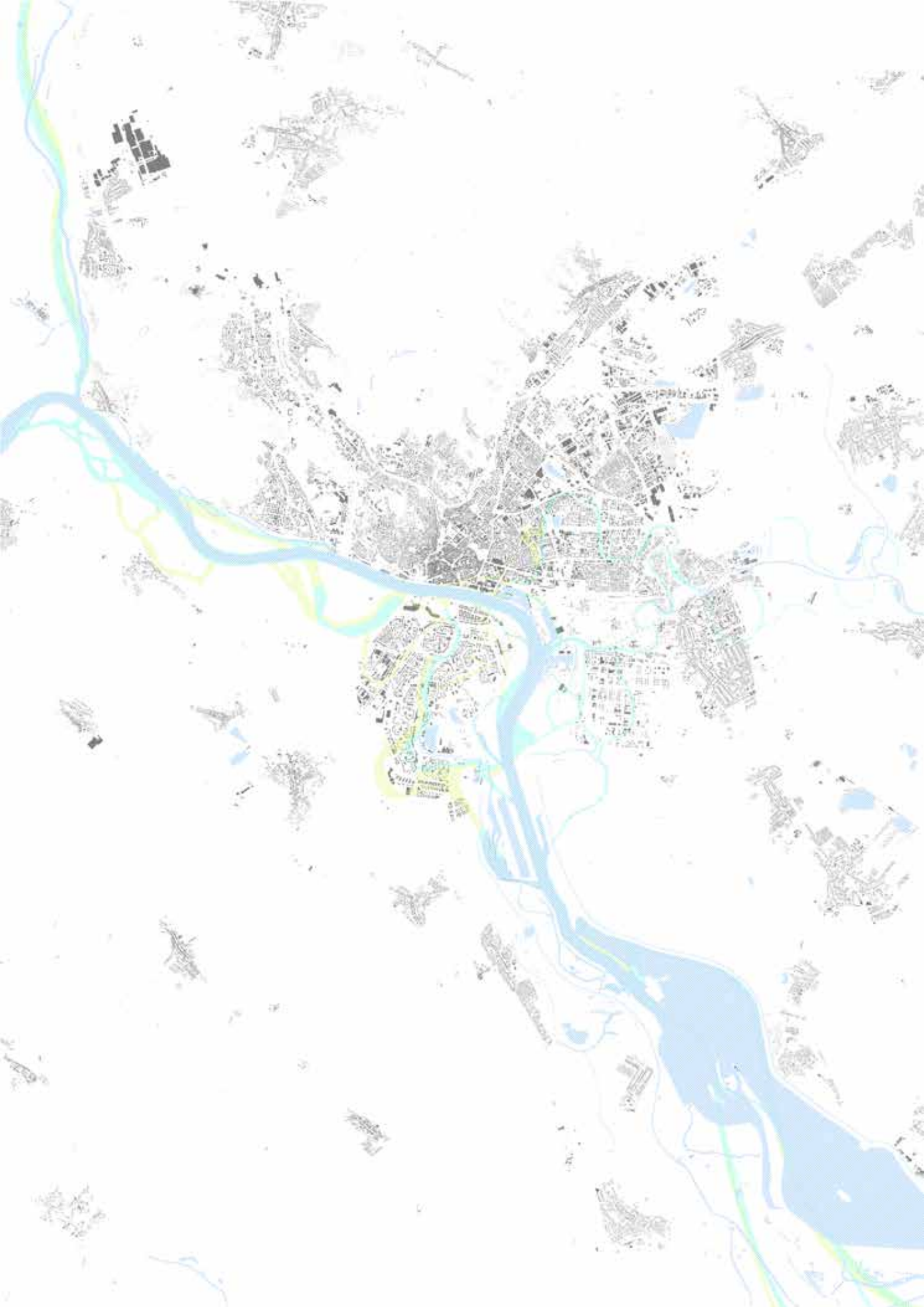
Mesto na Dunaji, mesto v prírode

3 km

Tvár mesta ovplyvnilo zovretie bohatými prírodnými podmienkami pásu lužných lesov, riečnej vnútrozemskej delty Žitný ostrov a masívu Malých Karpát. Zo západu od rakúskej strany sa tiahne národný park Donau Auen, ktorý sa na slovenskej strane mení v korálky lineárnych chránených území a areálov popri Dunaji. Menovite sú to napríklad Pečniansky les, Soví les, Starý háj priamo v štruktúre mesta, zdroj pitnej vody ostrov Sihot', či chránená krajinná oblasť Dunajské luhy v juhovýchodnej časti Bratislavy, okolo vodnej zdrže Hrušov, ktorá je súčasťou vodného diela Gabčíkovo.

Brehy a dno Dunaja sú regulované a mesto je pripravené na tisícročnú vodu rozsiahlym protipovodňovým systémom. Regiónu by pomohlo z hľadiska hydrogeologických podmienok a prírodných biokoridorov obnovenie dunajských ramien v juhozápadnej časti v terénnych depresiách a pôvodných trasách, ktorých stopy sú viditeľné v poliach.

V súčasnosti je výrazný spoločenský tlak na vyhlásenie lineárneho územia v blízkosti rieky, bohatého na svoju históriu a biodiverzitu, za Národný park Podunajsko. Ďalšie lokality patria do vtáčej oblasti európskeho významu a na juhozápadnom okraji sa tiahne chránené vtáčie územie Sysľovské polia.



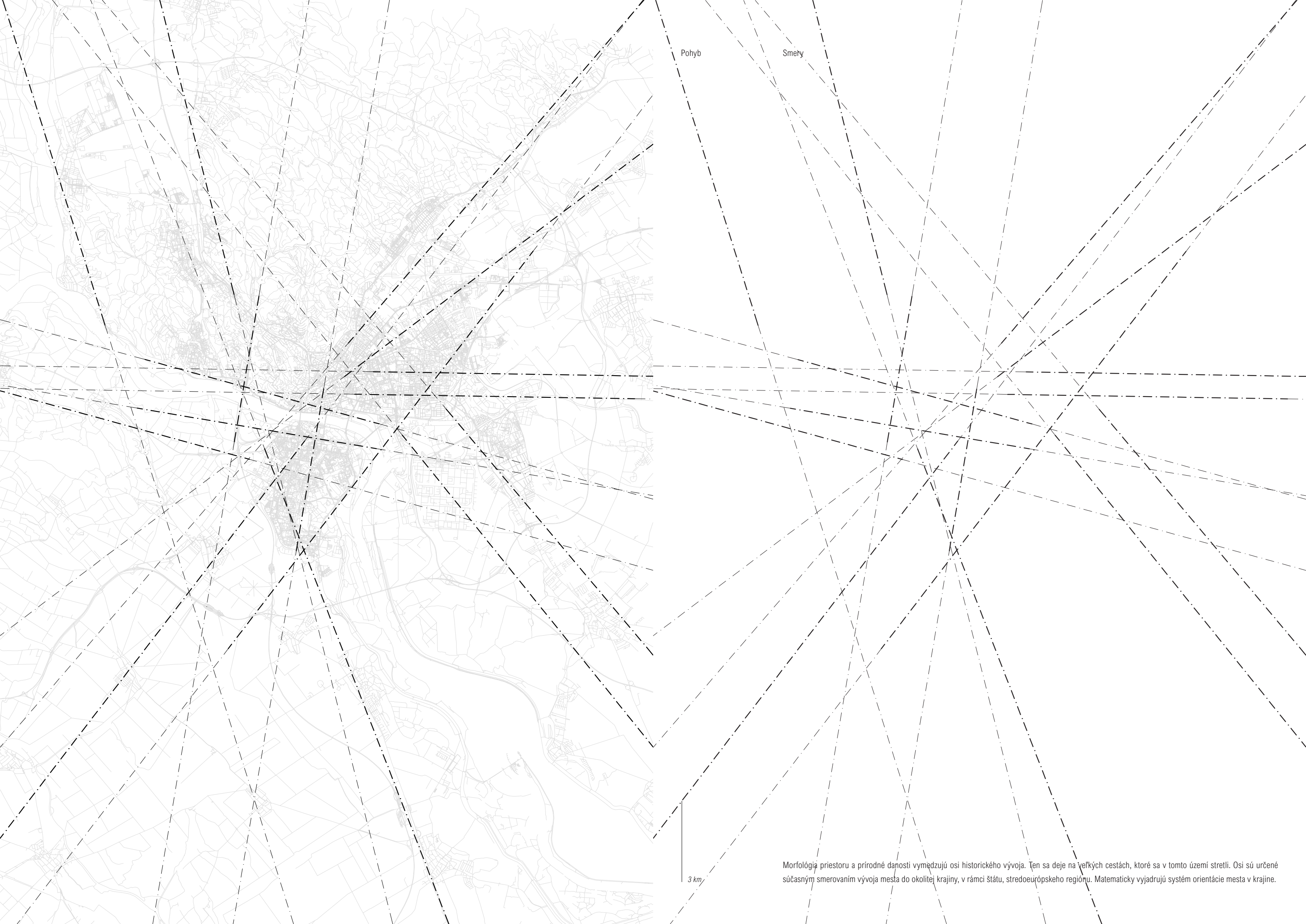
Pohyb

Premena v čase

3 km

Bratislava sa sformovala na brode Dunaja, druhej najväčšej rieky Európy. V momente vystúpenia z Devinskej brány do rozsiahlych rovin Karpatskej kotliny vytvára vnútrozemskú deltu a zdroj pitnej vody a závlahy Žitný ostrov. Neustále menil svoj smer a ramená meandrovali pozdĺžne a naprieč územím. Ľudia ho využívali k svojmu prospechu, spevňovali brehy, vytvárali zavlažovacie kanály. Vybudovaním vodného diela Gabčíkovo úplne ohranili podobu brehov a rieku prehĺbili.

Tá predurčuje podobu mesta a vytvára fyzické stopy v jeho zastavanej štruktúre, svahovými depresiami na okolitých poliach a v lužných fesocho.

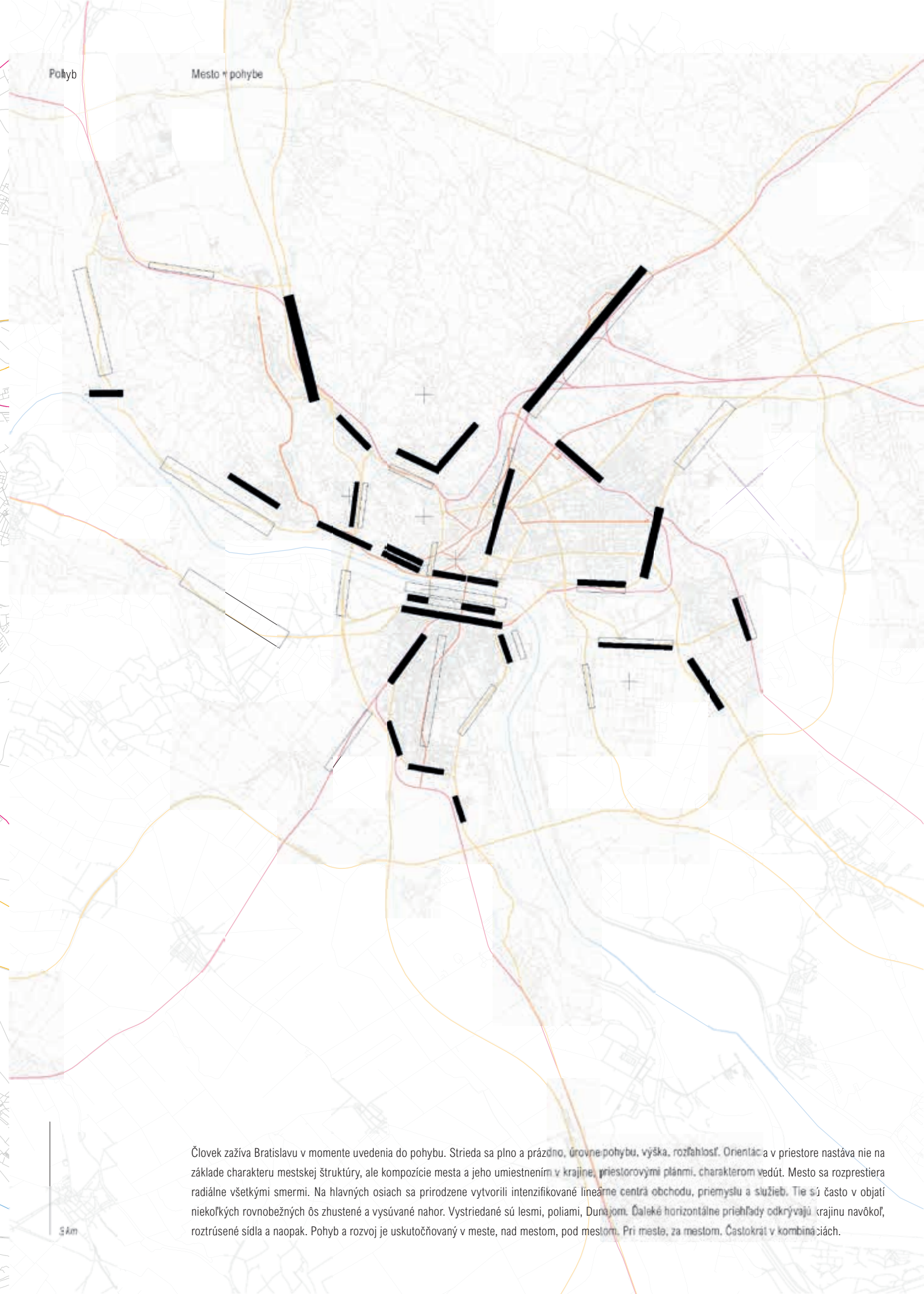
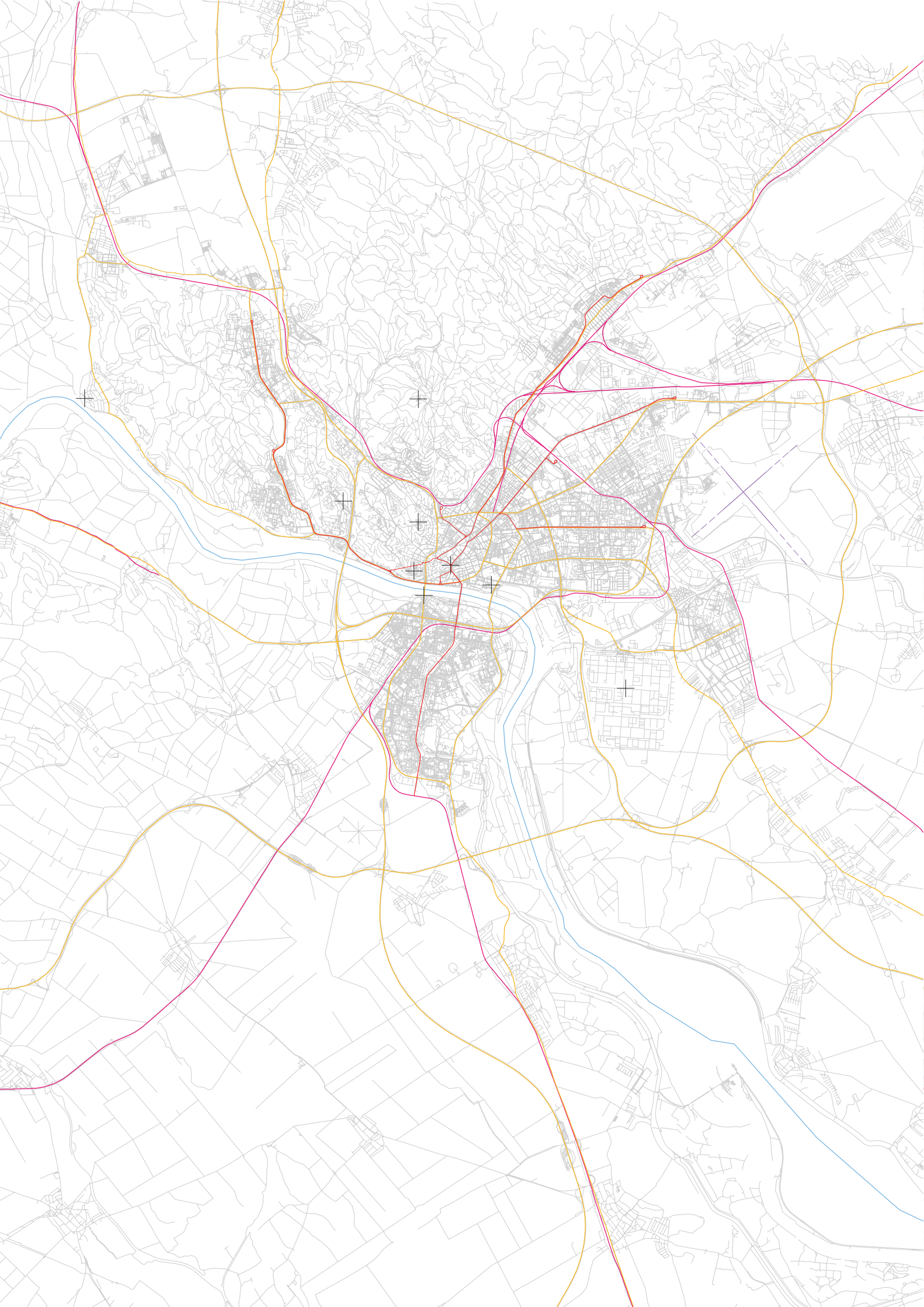


Pohyb

Smer

3 km

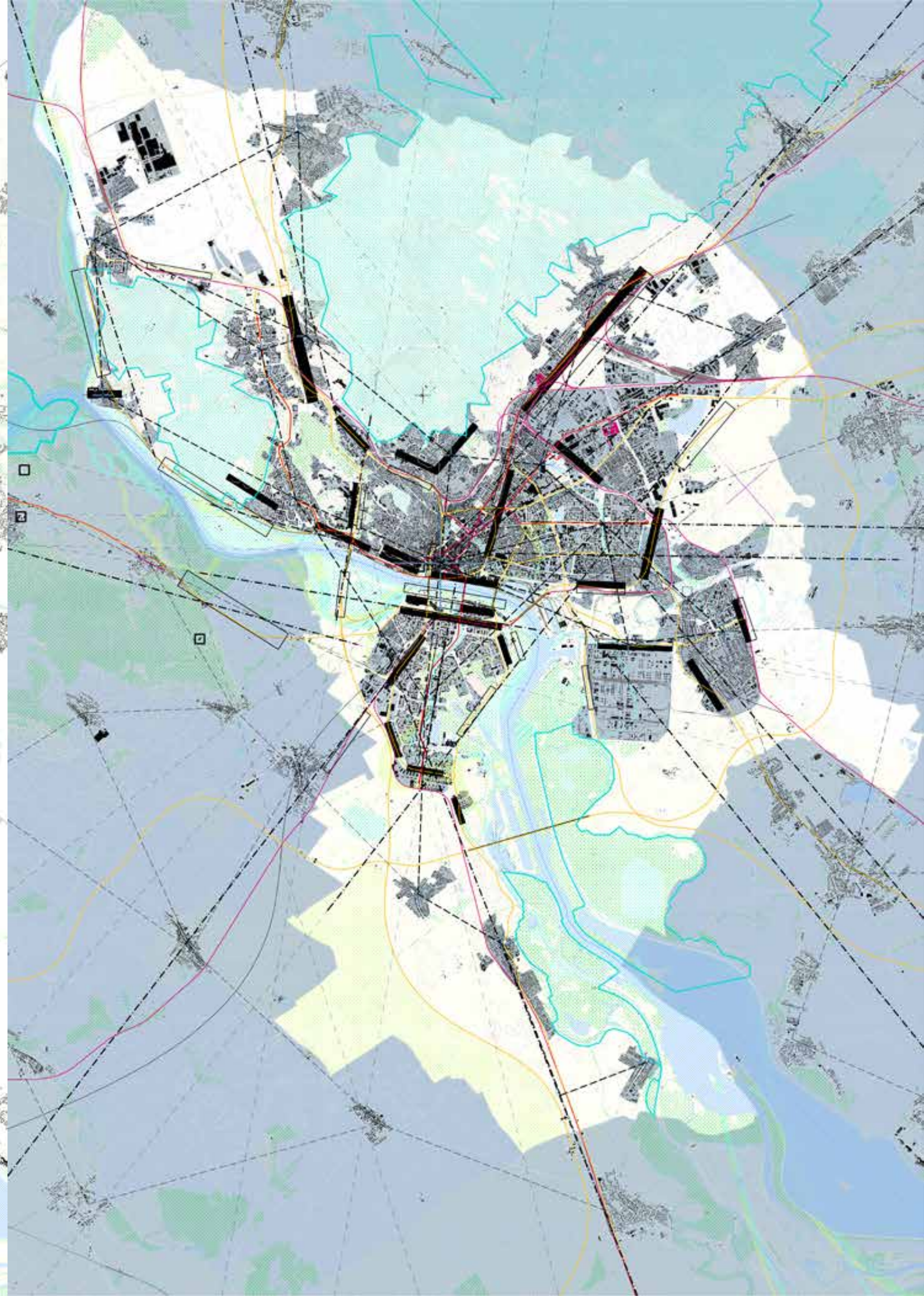
Morfológia priestoru a prírodné danosti vymedzujú osi historického vývoja. Ten sa deje na veľkých cestách, ktoré sa v tomto území stretli. Osi sú určené súčasným smerovaním vývoja mesta do okolitej krajiny, v rámci štátu, stredoeurópskeho regiónu. Matematicky vyjadrujú systém orientácie mesta v krajine.

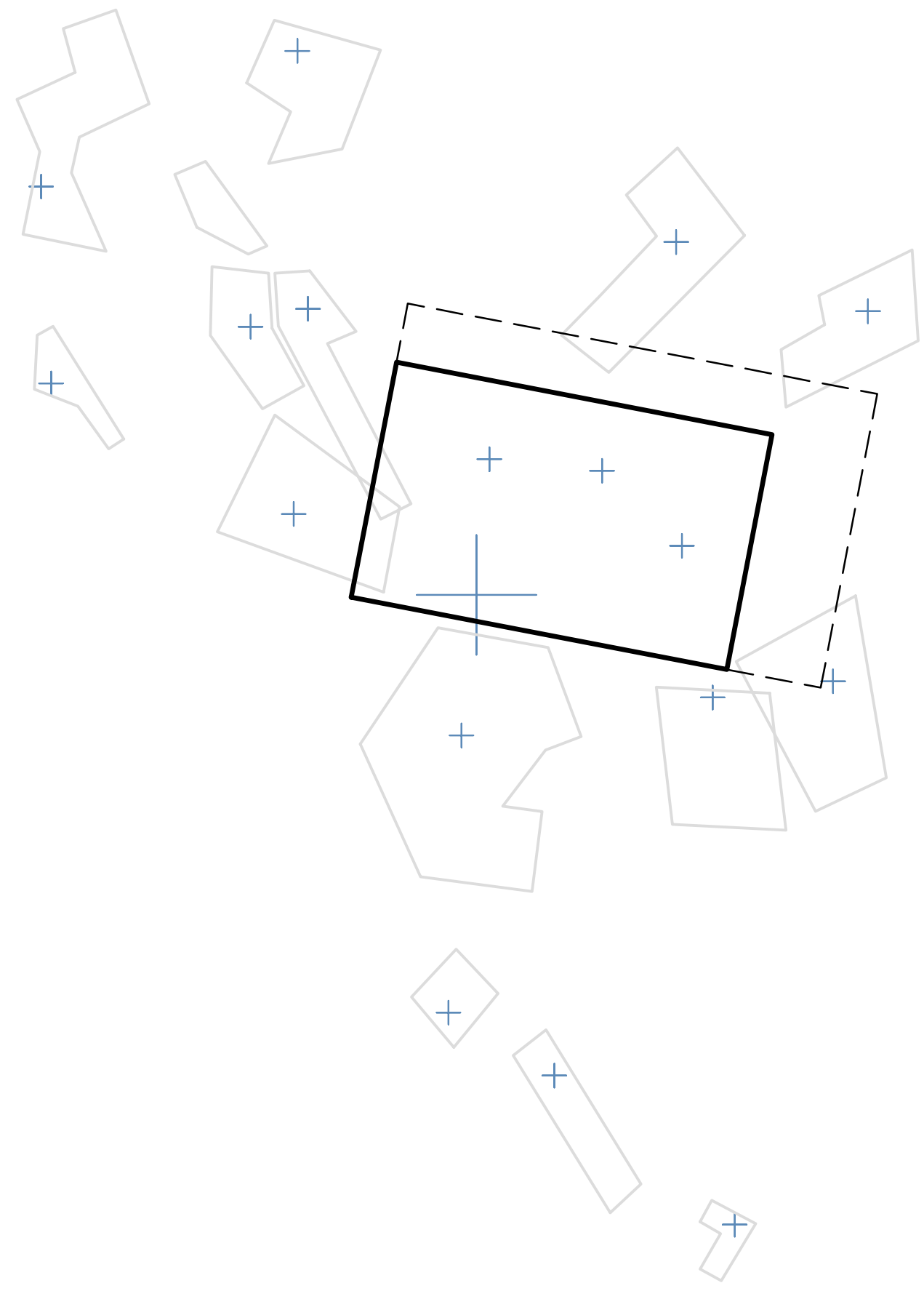
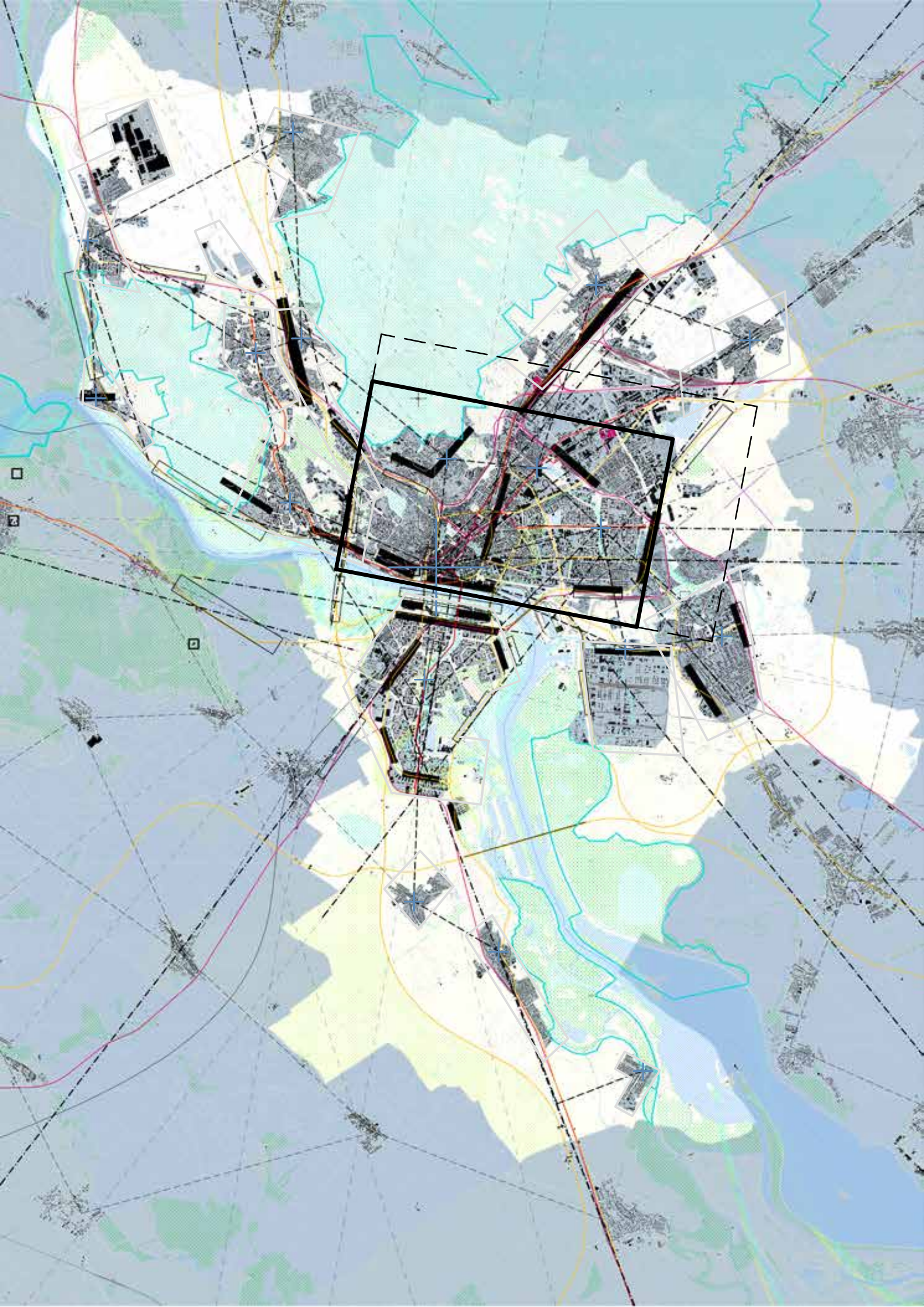


Človek zažíva Bratislavu v momente uvedenia do pohybu. Strieda sa plno a prázdno, úroveň pohybu, výška, rozľahlosť. Orientácia v priestore nastáva nie na základe charakteru mestskej štruktúry, ale kompozície mesta a jeho umiestnením v krajine, priestorovými plánmi, charakterom vedút. Mesto sa rozprestiera radiálne všetkými smermi. Na hlavných osiach sa prirodzene vytvorili intenzifikované lineárne centrá obchodu, priemyslu a služieb. Tie sú často v objatí niekoľkých rovnobežných ťas zhustené a vysúvané nahor. Vystriedané sú lesmi, poľami, Dunajom. Ďalšie horizontálne pohľady odkrývajú krajinu navôkol, roztrúsené sídla a naopak. Pohyb a rozvoj je uskutočňovaný v meste, nad mestom, pod mestom. Pri meste, za mestom. Častokrát v kombináciách.



Obraz







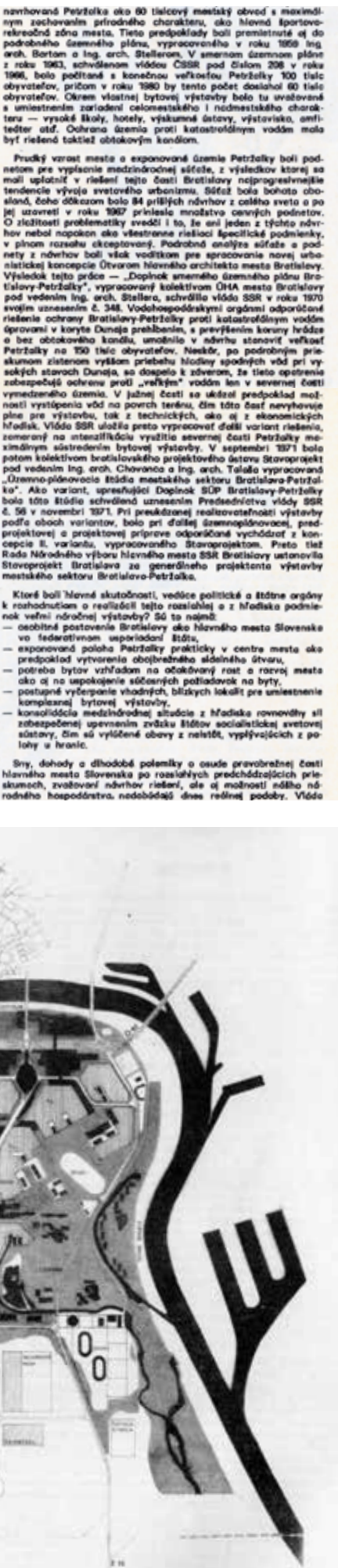
Nedokončené miesta prevzaté prírodou. Romantická ruina. Propaganda nového života, nádeje na žiarivý ostrov, sídla v zeleni. Napojenie na centrum Bratislavy, násobná mierka. Vrstvenie prístupov, stredoveká vzrastlosť, blokové mesto, modernistický sen. Otvorenosť architektúry k ďalším vrstvám a interpretáciám od super-mierky až po detail, stopy správania sa spoločnosti. Okúzlenie periférieu, rozbitosť ako genius loci, mestský ekoton. Striedanie prázdna a plna, zrnitosť a zrýchľujúca sa obmena podnetov. Sucho, vlhko, hluk, ticho, veterno, bezoblačno. Šum vzdialeného diaľničného privádzača. Neurbanizmus. Transcendentálny kapitalizmus v rozkvet, súkromný priestor verejným. Nastavená dostupnosť, chaos intenzít. Ihrisko veľkých plánov.

Čítanie Bratislavy, analýza mesta. Pochopenie kvalít sídliska Petržalka, mesta v meste pre 120 tisíc ľudí, ktoré zostalo v stave trvalého provizória. Mapovanie procesov generovaných na základe potrieb mesta. Projekt je reakciou na nedostavanú centrálnu os sídliska. Tri lokálne centrá dopĺňujú mestskú štruktúru a rámujú mesto na jeho okraji. Návrh, či už na úrovni urbanizmu alebo jednotlivých stavieb, je stratégiou, overením limitov. Definuje kompozíciu výstavby, plošné kapacity, rozmanitosť mierok a podobu prostredia.



K HISTÓRII

Už v stredoveku sa prejavovali snahy o priblíženie mesta k rieke a spojenie s dnešným územím Petržalky, dovtedy prakticky neobývaným. Až v 19. storočí, po postavení „ľadkoveho“ mostu, stalo sa Petržalka trvalým sídlenským útvorom. Jej rozvoj bol však spočiatku veľmi pomalý. V roku 1910 bola Petržalka malou obcou s 3000 obyvateľmi. K značnému rastu počtu obyvateľov tu došlo až po prvej svetovej vojne v dôsledku prílevu obyvateľstva do Bratislavy ako hlavného mesta Slovenska, najmä pre nízku cenu stavebných pozemkov, vyplývajúcu z nepriaznivých podmienok pre stavenie. Výstavba však prebiehala chaoticky, neorganizovane, v „dedinské“ úrovni, bez základnej technickej vybavenosti potrebných inžierskymi sieťami a zariadeniami, i bez vybavenosti občianskej a to aj v nevhodných, často napriečkových častiach územia. Prvé pokusy o zorganizovanie tejto výstavby boli vykonané v rámci súťaže na upravení plánu mesta v roku 1929. Základný upravný plán Petržalky vypracovali arch. I. Marko a v roku 1936, predpokladal na ploche asi 400 ha umiestnenie 30 tisíc obyvateľov. K jeho realizácii však prakticky nedošlo. Nevybudovali sa inžierske siete a nebol vyriešený ani problém ochrany územia proti katastrofickým vodám. V smernom územnom pláne z roku 1949 predpokladal ing. arch. K. Gross pripojenie Petržalky k mestu novými mostami a obchvatnou železničnou pri jej západnej čínej prestavbe. Občianske konvoly mali zabezpečiť územie proti katastrofickým vodám. Neskôršie, v roku 1954 a 1956 bola v smerných územných plánoch



navrhovanú Petržalku ako 60 tisícový mestský obvod s maximálnym zachovaním prírodného charakteru, ako hlavnú športovo-rekreačnú zónu mesta. Tieto predpoklady boli premietnuté aj do podrobného územného plánu, vypracovaného v roku 1959 ing. arch. Bortom a ing. arch. Stellerom. V smernom územnom pláne z roku 1963, schválenom vládou ČSSR pod číslom 206 v roku 1966, bolo počítané s konečnou veľkosťou Petržalky 100 tisíc obyvateľov, pričom v roku 1980 by tento počet dosiahol 60 tisíc obyvateľov. Okrem vlastnej bytovej výstavby bolo tu uvádzané s umiestnením zariadení celomestského i nímestského charakteru — vysoké školy, hotely, výskumné ústavy, výstavisko, multifektér atď. Ochrana územia proti katastrofickým vodám mala byť riešená taktiež obtokovým kondom.

Prudký vzrast mesta a exponované územie Petržalky boli podnetom pre vyplnenie medzinárodnej súťaže, z výsledkov ktorej sa mali uplatniť v riešení tejto časti Bratislavy najprogressívnejšie tendencie vývoja svetového urbanizmu. Súťaž bola bohatá obsahom, došlo dôkazom bolo 84 približných návrhov z celého sveta a po jej uzatčení v roku 1967 prišlo do množstva odborných podnetov. O zložitosti problematiky svedčí i to, že ani jeden z týchto návrhov nebol napokon ako všestranne riešiaci špeciálne podmienky, v plnom rozsahu akceptovaný. Podrobná analýza súťaže a podnety z návrhov boli však vodítkom pre spracovanie novej urbanistickej koncepcie Útvorom hlavného architekta mesta Bratislavy. Výsledok tejto práce — „Doplnok smerného územného plánu Bratislavy-Petržalky“, vypracovaný kolektívom ÚHA mesta Bratislavy pod vedením ing. arch. Stellera, schválila vláda SSR v roku 1970 svojím uznesením č. 348. Vodohospodárskymi orgánmi odporúčané riešenie ochrany Bratislavy-Petržalky proti katastrofickým vodám úpravami v koryte Dunaja prehlbením, a prevýšením koruny hrádze a bez obtokového kondu, umožnilo v návrhu stanoviť veľkosť Petržalky na 150 tisíc obyvateľov. Neskôr, po podrobných priekumom zistením výškom príelihu hladiny spodných vôd pri výsekých stavoch Dunaja, sa dospelo k záveru, že tieto opatrenia zabezpečujú ochranu proti „veľkým“ vodám len v severnej časti vymedzeného územia. V južnej časti sa ukázal predpoklad možnosti vystavenia vôd na povrch terénu, čím táto časť nevyhovuje plne pre výstavbu, tak z technických, ako aj z ekonomických hľadísk. Vláda SSR udelila preto vypracovať ďalší variant riešenia, zameraný na intenzifikáciu využitia severnej časti Petržalky miestnym sústredením bytovej výstavby. V septembri 1971 bolo potom kolektívom bratislavského projektového ústavu Stavoprojekt pod vedením ing. arch. Chovancu a ing. arch. Taláča vypracovaný „Územno-plánovacie štúdio mestského sektoru Bratislava-Petržalka“. Ako variant, upresňujúci Doplnok SÚP Bratislavy-Petržalky bolo táto štúdio schválené uznesením Predsedníctva vlády SSR č. 56 v novembri 1971. Pri preukázanej realizovateľnosti výstavby podľa oboch variantov, bolo pri ďalšej územnoplánovacej, projektovanej a projektovej príprave odporúčané vychádzať z koncepcie II. variantu, vypracovaného Stavoprojektom. Preto tiež Rada Národného výboru hlavného mesta SSR Bratislavy ustanovila Stavoprojekt Bratislava za generálneho projektanta výstavby mestského sektoru Bratislava-Petržalka.

Ktoré boli hlavné skutočnosti, vedúce politické a štátne orgány k rozhodnutiu a realizácii tejto rozsiahlej a z hľadiska podnikov veľmi náročnej výstavby? Sú to najmä: — ocenenie postavenie Bratislavy ako hlavného mesta Slovenska vo federatívnom usporiadaní štátu — exponované poloha Petržalky prakticky v centre mesta ako predpoklad vytvorenia obojstranného sídlenského útvaru, — potreba bytov vzhľadom na očakávaný rast a rozvoj mesta ako aj na uspokojenie sídlenských potrieb na byty, — postupné vyčerpávanie vhodných, blízkych lokalít pre umiestnenie komplexnej bytovej výstavby, — konsolidácia medzinárodnej situácie z hľadiska rovnováhy síl zabezpečenej upevnením vzťahu štátov socialistickej svetovej sústavy, čím sú vyčíslené obavy z neistôt, vyplývajúcich z pohľady v hranici.

Šly, dohody a dlhodobé polemiky o osude právoprávnej časti hlavného mesta Slovenska po rozkladných predchádzajúcich priekumom, zväčšovali nábrhový riešenie, ale aj možnosti náhlo národného hospodárstva, nedobrájajú dnes reálnu podobu. Vláda

Petržalka vchovala nás, dušičky krehké ako keramzit - panel. Krehkejšie ako zateplené obrazce polystyrénu a vaty nepochopene skládaných do petržalských malieb, krehkejšie ako letné bozky do vzduchu mojej Hermiony v krikoch školského dvora. Ako oznámenie 25-ročnej mamy, že umriem, ak sa chytím potkana a ja som ho mŕtveho držal v ruke za chvost v našom brlohu z borovic v škôlke; sme krehkí ako biela omietka v mojej izbe, nie, inú než bielu stenu nezvládam. Krehkí ako hra na doktorov pod poschodovou posteľou, ako zakopaná šikana na dvore cudzej základnej školy, ako rozhádzané susedy potrebné si filtrovať svoj život na tom vašom. Sme rozbitelní ako vegeta v sáčku vyčítanú o štvrtý ráno v nonstop herni naproti, bola to omietka i minule a týpek jej ešte dlhí prachy. Ako prvá láska vo výklenku, ktorý je teraz zaslepený ytlngom. Ako obvodná lekárika, ktorá vie o vás a vašej rodine po 25 rokoch všetko.

Ako navzájom prežívaná exploatácia prvých dotykov

Ako početné príručky Ako na život v knižnici v obývačke

Ako priateľ človeka do každej domácnosti a roztlápanie výkalov v zime po padnutí snehu a snehuliakom

Ako bobovanie sa v jame ruiny petržalského metra

Virtuália fiktívnych obývačiek, čarodujnictvo, rozprávkarčenie. Mytológia panelových príbehov.

Ako môj prvý výlet do mesta, úplná dezorientácia, bojazlivosť a strach

Ako kontrolované prežívanie pokrútených postihnutých dobitých sfetovaných dobitých pookrádaných osudov

Ako mydielko v sieťke, fretky v preplnenom byte

Ako predaj toho nášho a sťahovanie sa na akropolis srdca Petržalky, lepšieho sna

Z prostriedku na bývanie do prostriedku na pohyb, do práce, do lepšej školy. V krikoch teraz zrezaných sa ukrýva prvá bitka, podraz kamaráta, počítačové hry, posledné porno. Potrebujeme svetlo, vzduch, vánok, čistú vodu. Krehkí, alergickí na všetko, nedokážeme jesť každú stravu. Mikrourbanizmus čističov vzduchu. Napojiť ostávajúce hadičky, zapojiť posledné prístroje a odletieť.

SSR a Národný výbor Nového mesta Bratislavy zo štáti a spolupráce zainteresovaných orgánov a početných účastníkov investičnej výstavby pristúpili ku konkrétnosti zdrojov posledných zisťov KSC a KSS a rozvoj hlavného mesta Slovenska Bratislavy. Výstavba Petržalky, vyše 150 tisícového mestského sektoru so slova skutočnosťou skúska. Dňa 2. apríla 1973 bola táto výstavba zo štáti politických a štátnych predstaviteľov slávnostne otvorená. Stavebnomontážne organizácie začali plniť svoje zmluvné záväzky.

HLAVNÉ KONCEPČNÉ ZÁSADY, ROZSAH A ČLENENIE VÝSTAVBY

Ako už bolo uvedené, v ďalšej podprojektovej a projektovej príprave výstavby Petržalky rozpracová sa koncepčná zámery Územnoplánovacej štúdie Petržalky, vypracovanej Stavoprojektom. Táto štúdia vychádza zo zámery budovania „mesta na Dunaji“, čo znamená budovať novú Petržalku v súlade so súčasnými mesto-tvornými hľadiskami, a prekonaním doterajšej orientácie mestofunkčných „sofahdrenských“ sídlisk, t. j. so snahou o spojene práce, bývanie a odpočinku do jedného integrovaného celku. Napójde teda o sídlisko v našom tradičnom počatí, ale o mestský sektor s početnými celomestskými a nadmestskými funkciami, umiestnený v priamej blízkosti centra Bratislavy. (Označene „mestský sektor“ sa zvolilo ako východisko z dôvodu, že hmlenie plánovanej výstavby sa nekryje s hranicami politicko-správneho obvodu mesta.)

Podľa sa s vybudovaním atraktívnych mestských tried a mnohotvorných funkčných priestorov pri stránaní kompozíčných prvkov. V miere omnoho širšej ako doposiaľ, budú uplatnené a využívané potliodovky stavebné a urbanistické fyziky v prospech optimálneho životného prostredia (odženia, klimatológia, vietor, ochrana proti hluku), za ktorým účelom boli vypracované tiež viaceré špecifické štúdie. Osobitný dôraz je kladený na riešenie sociologických aspektov z hľadiska vekovej a združovnej štruktúry obyvateľstva najmä v súvislosti s komplexným riešením otázok využívanie voľného času, rekreácie a športa. Z týchto dôvodov budú v Petržalke rešpektované predovšetkým prírodné podmienky. Časť dôležitých ľudských lesov bude reaktivovaná na lesoparky. Pristúpe sa k rekultivácii Chorvátskeho ramena a riešenie i k úprave ďalších vodných plôch. Rešpektuá sa aj ostatné do-nosti územia a potliodovky. Zachová sa a rozširuje sa i priemyselné pásmo, je plánovaný celý rad významných stavieb výrobného i nevyrobného urbenie, vyššej mestskej i nadmestskej vybavenosti.

Mestský sektor Bratislava-Petržalka predstavuje ucelený komplex o veľkosti takmer 160 tisíc obyvateľov, pre ktorých bude postavených celom asi 50 tisíc bytov. V rámci novovybudovaných kapacít výžoby a služieb bude tu vytvorených cca 50 tisíc nových pracovných príležitostí.

Celý mestský sektor Petržalka je členený na 9 skupín súborov stavieb.

Vlastné komplexné bytové výstavba bude realizovaná v prvých týkoch skupinách súborov:

Skupina	Počet b. i. (v tis.)	Plocha (v ha)
I.	18	323
II.	14	345
III.	12	193
IV.	6	206
Občinné skupiny spolu:	50	1067

IV. skupina zahŕňa celomestské a obvodové centrum.

Ďalšie skupiny súborov sa nazývajú ako:

Skupina	Plocha (v ha)
V. Športové a rekreačné oblasti	789
VI. Výstaviská knoebny, športový areál, Kapituluý les	251
VII. Priemyselný obvod sever	232
VIII. Priemyselný obvod juh	585
IX. Priestor medzi diaľnicou a štátnou hranicou	721
Spolu skupiny V.—IX.	2578

Po odpočítaní nezastavaných plochy skupiny IX., predstavuje čírná plocha, zabíraná pre potreby výstavby mestského sektoru Petržalka, výmeru 2524 hektárov.

Okrem vlastnej komplexnej bytovej výstavby je, ako už bolo uvedené, v Petržalke navrhovaný značný rozsah podnikových výbaveností a výrobných kapacít. Podľa dverní národného hospodárstva sú to najmä zariadenia pre:

- Obchod, verejné stravovanie a ubytovanie a to: krytá tržnica, voľné trhoviská, hotely skupiny „B“ (ô 500 lôžok), hotely skupiny „A“ (ô 500 lôžok), motel.
- Školstvo a to: stredné všeobecnovzdelávacie školy, stredné odborné školy, odborné učilištie a učňovská škola, vysoká škola ekonomická (pre 5000 poslucháčov), ľudové školy umenia, domovy mládeže, detský domov.
- Kultúru, osvetu a to: kiná, ej panoramatické (spolu pre 4800 divákov), ústredný kultúrny dom, štvrtové kultúrne stadiá, knižnice, dom plánárov, výstavné sále, cirkusová orléna (pre 1500 divákov), park kultúry a odčych, amfiteáter (pre 15 000 divákov), divadlo (750 sedadiel), strediská spoločenskokultúrne a zberu.
- Zdravotníctvo, sociálne zabezpečenie a to: poliklinika, nemocnica (1345 lôžok), lekáreň, domov dôchodcov, dospelých ústav (180 lôžok), detský domov (85 lôžok), stanica záchrannej služby (80 vozov), hygienická stanica.
- Teľovýchova a to: telocvičňa, školská, kryté haly, športové areály pre 50 tisíc návštevníkov, plavecký štadión pre 2000 divákov, kryté plavárňa, otvorené kúpaliská, prírodné kúpaliská, športové kadeňky, krytý zimný štadión, desilňová dráha (stá-vúčka), strelecký štadión (premiestnený k Rusovciam).
- Služby a to a. i.: práčovňa a rýchlopráčovňa, čistenie mesta, údržba zelene, cintarín, pohrebné služby, opravovne motorových vozidiel, značková autopravovňa, servisné stanice, čer-pacie stanice benzínové (20), verejné WC (25), spalovňa domových odpadov.
- Správu, riadenie a to: budova ObNV, hasičská zbrojnica, pe-fičný ústav, administratívne budovy, administratívno-spoločens-ké centrum priemyselného obvodu.
- Spoje a to: poštový úrad, poštový úrad pododí, telefónna ústredňa.
- Vyskumné ústavy (pre 8 tisíc pracovníkov).
- Priemysel a to: miešadlá, výroba nápojov, pekáreň, sklení-kové hospodárstvo, výroba bielizne, malých mechanizmov, po-lavadičov, ľahké strojárstvo, sklady, Práglajka, Motador, Sklársky strop, pamätník, výstavné divny, robotnícke hotely.
- Dopravu a to: stanice ČSD, remízy ČSAD, remízy a menára Dopravného podniku mesta Bratislavy, osobné prístavy.
- Vodné hospodárstvo a to: vodné zdroje, kanalizačné čistiareň a prečerpávacie stanica.
- Energetiku a to: rozvodná vysokého napätia.
- Výstaviská INCHESA.

V súčasnej dobe je podrobnejšie rozpracovaná I. etapa výstavby, ktorá predstavuje I. skupinu súborov obytných stavieb „Háje“ a veľkosti cca 18 tisíc bytov pre takmer 60 tisíc obyvateľov. Pre táto oblasť prakticky ihneď po dokončení Územnoplánovacej štú-die vypracoval Stavoprojekt štúdiu so zameraním na konkretiza-vanie potrebných investícií podmieňujúcich výstavbu „Hájov“. I. skupina súborov „Hájov“ pozostáva z 3 súborov stavieb komplexnej bytovej výstavby:

- Súbor A „Zrkadlový háj“ s 6306 b. i.
- Súbor B „Starý háj“ s 6350 b. i.
- Súbor C „Ovsište“ s 5080 b. i.

Táto časť sa už vypracované štúdie súborov I. A a I. B a za-počali sa práce na štúdií súboru I. C.

Jednotlivé súbory stavieb pozostávajú z viacerých obytných stovieb sídlisk. Na jednotlivé stavby sú vypracované a na ďalšie sa vypracovávajú projektové úlohy a súhrnné projektové riešenie ako aj konečné štúdiá projektov jednotlivých objektov, potrebné pre vlastnú realizáciu.

V apríli 1973 bolo už v Petržalke započaté s realizáciou 1. stav-by KSV Zrkadlový háj a niektorých podmieňujúcich investícií. Prvé byty majú byť odovzdané do užívania koncom roku 1975.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTÚRA, PODMIEŇUJÚCE INVESTÍCIE

Výstavba mestského sektoru Petržalka je podmienená rozšírením a najmä vybudovaním veľkého rozsahu inžinierskych zariadení, úprav a sieti pre zabezpečenie distribúcie potrebných energií, médií a ich zdrojov. Sem patri:

OCHRANA PROTI „VEĽKÝM VODÁM“

Je riešená na troch hlavných komponentoch:

- funkciou ochrannej pravárovej hrádze proti žlivom, pričom pozdĺž nej od nového masu až po vyčistenie rekonštruovaného Chorvátskeho ramena sa vybuduje dokonale ľubstánová ne-priepustná clona, zaviazaná do napriapoistného podlažia. (Prá-os na výstavbe clony započali v roku 1970.) V ňomú sodu i Kďňa bude v prípade poruchy namontá clony oddebná voda z vertikálnych stadií.
- funkciou Chorvátskeho ramena ako zberného diénu a regu-látora hlavný spodných vôd na území Petržalky. Chorvátske rameno sa rekonštruuje, pričom bude predĺžená jeho trasa. Na dolnom konci ramena bude zriadená čerpacia stanica za-bezpečujúca napáďáciu hľadiny v ramene prečerpávaním vôd do Dunaja. V prípade nízkych stavov spodných vôd bude mož-né taktiež naplniť pre zachovanie nutného prístoku ramena spätna odberom vody z Dunaja. Okrem týchto funkcií bude Chorvátske rameno plniť i významné urbanistické funkcie najmä z hľadiska vytvorenia optimálneho životného prostredia.
- prehĺbovaním koryty Dunaja ťažením.

DOPRAVNÝ KONCEPT

Nóvň vychádza zo skutočnosti, že Petržalka je križovatkou cestných ťahov do Modorska a Kútínska. Základ sa na spojení Petržalky s Bratislavou 5 mostami:

- diaľničný most, smerom na Mlynskú dolinu,
- ričnístny automobilový smerom na Rytné námestie (vybu-dovaný „nový“ most),
- rekonštruovaný „starý“ most smerom na Šafárikovo námestie,
- most v mestskej tridsy smerom na Količiskú ulicu,
- kombinovaný diaľnično-železničný most cez prístav.

Pokiaľ ide o realizáciu diaľnic, táto neóvšiel s vlastnou vý-stavbou Petržalky a prichádza do úvahy až v neskorších časových obdobkách.

V železničnej doprave sa zachováva prepojenie bratislavského urlu s Modorskom a počíta sa tiež s pripojením na Rakúsko. Automobilová doprava je projektovaná na granduú intenzity a vŕnové druhy dopravy v roku 2000. Zabezpečujú ju:

- sieť autobusnôv a prevážou nadmestskej dopravy — diaľkovej a miestnej,
- nadmestna dopravná sieť riešená v ťaliskách koncentrovanej zástavby, vyššej vybavenosti a priemyslu,
- obvodové a vnútroobvodové komunikácie,
- vnútroobšadné komunikácie so značným rozsahom statickej doprav.

Križovatky rýchlostných komunikácií a hlavných ťahov sú ná-sadne mimodrovové, ostatné križovatky mestských tried a hlav-ných ťberných komunikácií budú vybavené svetelnou signalizáciou. Priebe dopravu je riešená v súlade s automobilovou dopravou i mimodrovoú, najmä u komunikácií vyššieho rádu. Hromadná doprava je riešená jednak ako nadmestna (mestská) kofarová a expresná autobusová, zabezpečujúca spojenie Bratisla-vy s Petržalkou a jednak ako miestna autobusová. Kofarová do-prava bude riešená v 20-metrovom deľiacom pásu hlavnej mestskej triedy a povedie cez mosty na Šafárikovo námestie a Količiskú ulicu. V budúcnosti sa počíta s jej prebudovaním na podzemnú rýchlodráhu.

Statická doprava je navrhovaná v intencích prúdeňého natvája motorizmu. Ten si vyžaduje dostatočný počet odstavných plôch, z ktorých až 40% má byť riešené garážami. (Pri stupni motorizácie 1,3,5 až vo výňade počtu prakticky s 1 odstavným miest-om na 1 b. i.)

Vzhľadom k vysokej koncentrácii výstavby a preto k nedostatku voľných plôch ako aj z hľadiska odčrny proti hluku sú gará-žovacie priestory navrhované v Petržalke najmä ako „podzemné“ zapustené hromadné garáže, na strechách ktorých majú byť umiestnené ťiviská a zeleň. Okrem tejto formy bude časť garáží riešená ako „vstavané“ v dolných podlažiach obytných objektov a pod terasami. Navrhová sa tiež osobitné objekty poschodových hromadných garáží. Zvažujúca potreba odstavných plôch bude riešená na voľných spevnených plochách, parkoviskách a okrajoch komunikácií.

ODKANALIZOVANIE

Celé územie bude odkanalizované systémom jednotnej stákovaj siete (t. j. spoločné odvádzanie dažďových i spliekových vôd) tromi hlavnými kmeňovými zberami (z nich jeden les pre odvde-nie dažďových vôd) cez definitívnu diaľnicu a prečerpávaciu stanicu, navrhovanú v južnej časti vzdalenej asi 1,5 km od okraja zástavby. Úložné stoky budú na hlavné zberové napojené ra-dially. Vzhľadom k vyššej hladine spodnej vody tá výstavba ka-nalizačie vyžaduje národných technických úprav konštrukcií a očakáva sa tiež potreba znížovania hladiny spodnej vody čer-paním pri prevádzaní prác, najmä pri hĺbkov kladených ťlamových stáčkach. Reviznou územím bude mať sa následne nízka prístupná schodová a minimálne spády v potrubí. Až do vybudovania čerpa-cej stanice bude nutné spĺňať prečerpávať priamo do Dunaja.

ZÁSOBOVANIE VODOU

Hlavným vodným zdrojom pre Petržalku bude „Pečenský les“ s výštnosťou až 1200 lísek, spočiatku slúžiaci aj pre Bratislavu. Neakó aj v prípade jeho využívania výlučne pre potreby Petržal-ky, by jeho kapacita nepostačovala. Preto je počítané s vyúštnením odberu pitnej vody na úlohy priemyselné a potrubí verejných plôch a zelene. Na tieto účely bude využívané najmä sa vyskytu-júca spodná voda, čerpaná zo studní, čo bude mať pozitívne technické i ekonomické dôsledky. Pre navrhovanú výškovú zá-stavbu bude nutné zvýšiť ťlakové pásmo ze 160 m na 210 m n. m. V prvej etape ťlisk bude nutné budovať v takýchto prípadoch zásobovacie stanice vody. Prívod vody do obytných skupín bude zabezpečený vysokotlakovým potrubím so zookrňova-ním po otvadoch jednotlivých súborov stavieb.

ZÁSOBOVANIE TEPLOM

Tepla pre ústredné vykurovanie, prípravu teplej štálkovej vody a pre technologické účely bude v konečnom riešení zabezpečené ako diaľkové z novovybudovaného kombinovaného tepelnenerge-tického zábeu z ľavého brehu Dunaja a ľavokúpej výševne spo-jenej so spoľavou pevného odpadu na pravom brehu Dunaja. Prikon 375 Gcal/hod. sa bude do Petržalky prenášať cez Dunaj tepelnou magistralou hlavných skupinovných napáďačov po potreb-nom moste, kombinovanom s ľavkou pre pelich. Rozvod tepla bude nízkotepelný bez výmievkových stanic a možnosťou indi-viduálneho merania množstva teplej vody a meranie a regulovanie tepla priamo na vykurovacích ťaledech v bytoch. Vzhľadom na investičnú náročnosť a predpoklad nízkého využívania hlavného tepelného zdroja v prvých rokoch výstavby, bude časť I. etapy výstavby zásobovaná teplom z dočasných súdľžitých kotlárí na zákládneho merania množstva teplej vody v meradle a regulovaní napáďačov, rozdeľovacieho uzla a primárných rozvodov, budú tieto kotlárne zrušené. Súdľžitá rozvody sú preto riešené s možnosťou okamžitého napojenia na definitívne rozvody z centrálneho zdroja.

spoločensko - ekonomické problémy

vlastnícke vzťahy, údržba a prevádzkovanie, vzťah občanov a bezpečnosť

územný plán

urbanisticko - architektonické problémy

závislosť od mesta, dopravné vzťahy, štruktúra zástavby, monotónnosť, škála bytov, verejný priestor

územný plán

konštrukčno - materiálne problémy

prefabrikácia a nekválna realizácia

územný plán

nedokončenosť

hierarchia

vnútorné priestory

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

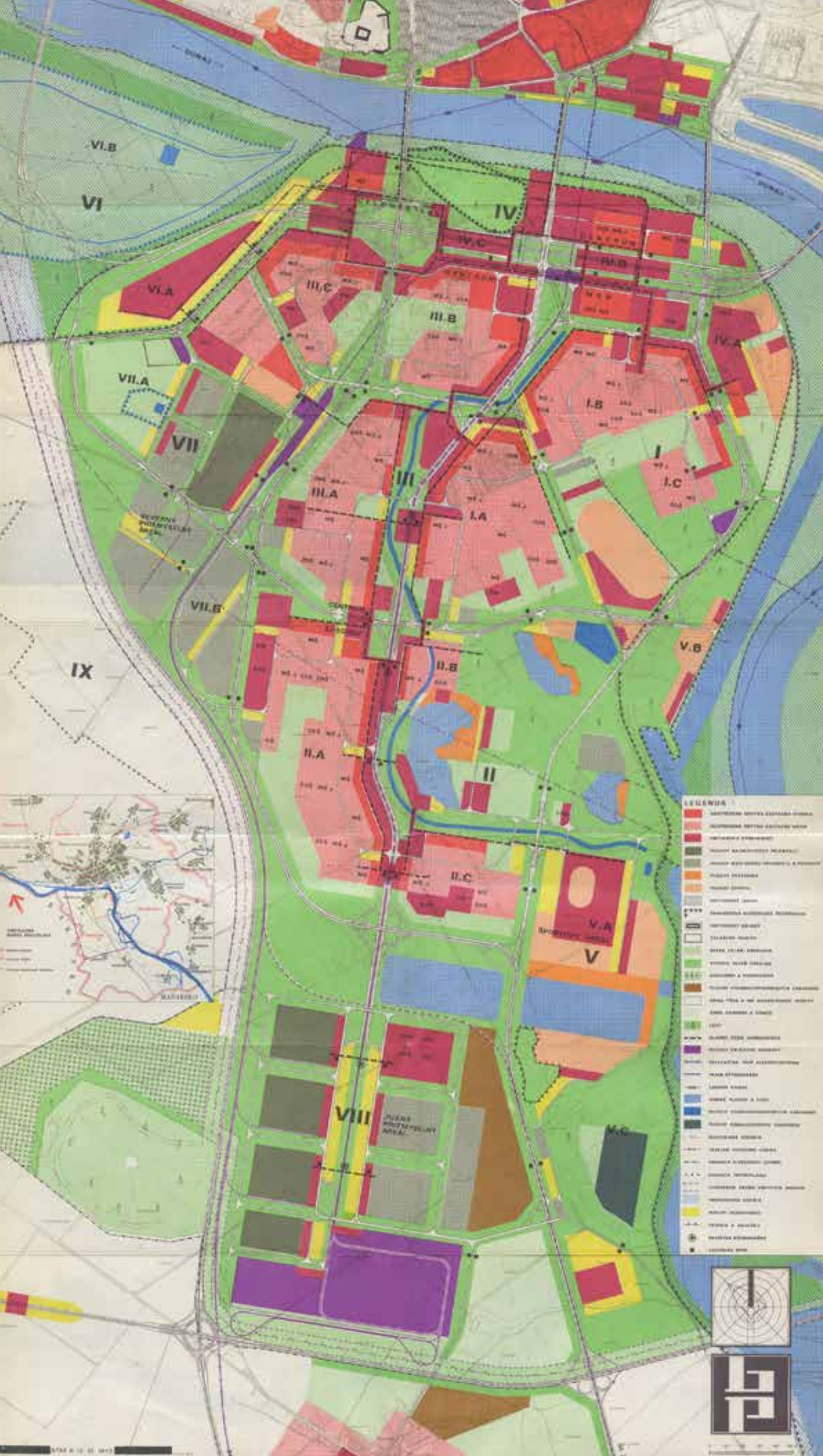
územný plán

územný plán

územný plán

územný plán

územný plán



Plán

Pôvodný plán na výstavbu Petržalky bol navrhnutý už po kritike výstavby modernistických sídlisk v 60. rokoch. V medzinárodnej súťaži na nový mestský sektor získalo päť návrhov tretie miesto a projektanti Stavoprojektu následne navrhli urbanizmus, ktorý bol presnou kalkuláciou potrieb mesta a jeho občanov, s využitím zásad a princípov diskutovaných v súťaži.

Je rozdelený do ôsmich sektorov podľa funkcií. Nosná centrálna os sa napája na jednotlivé obytné celky, celomestské centrum, občiansku vybavenosť a priemyselnú zónu v južnej časti územia.

Nezrealizovaním rozsiahlych plôch vybavenosti Petržalka zostala v stave provizória a ako samostatné mesto nefunguje.

Návrh je doplnením pôvodne plánovaných plošných kapacít za využitia súdobých princípov, priamo v štruktúre sídliska.

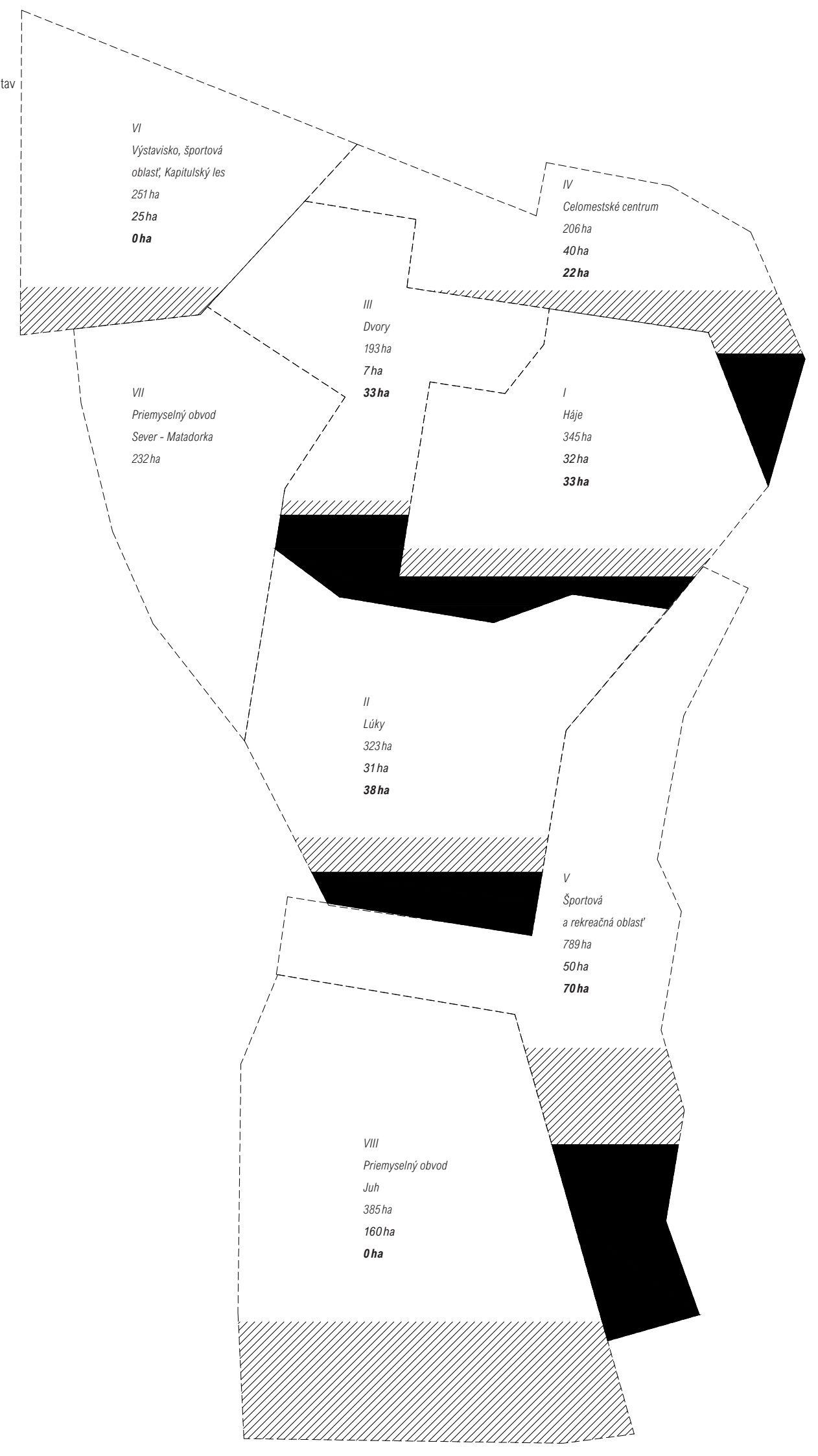
Stav

plocha celkom
2924 ha

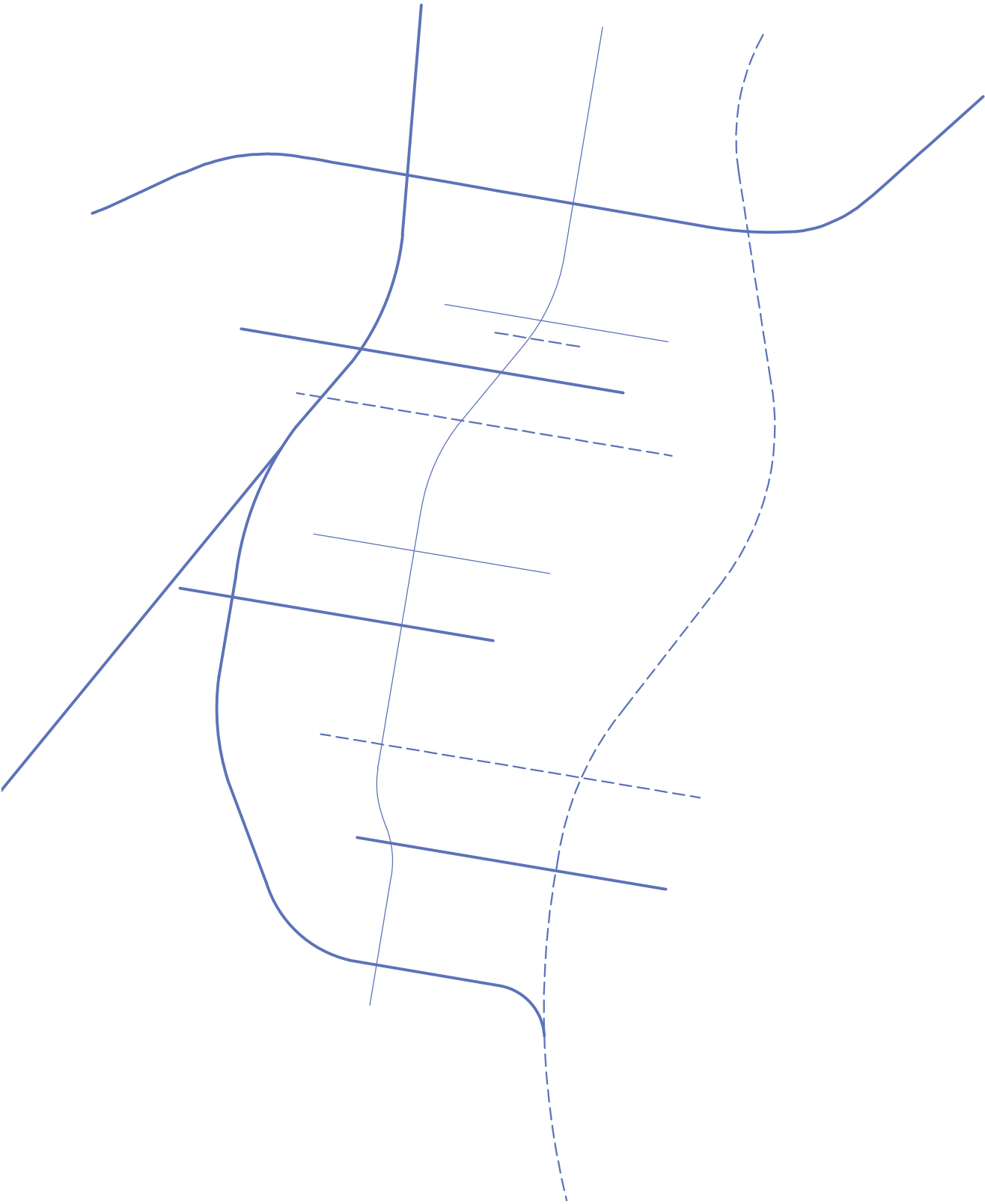
nezastavené plochy
2383 ha
81,5 %

zastavené plochy
nezrealizované
345 ha
11,8 %

zastavené plochy
zrealizované
196 ha
6,7 %

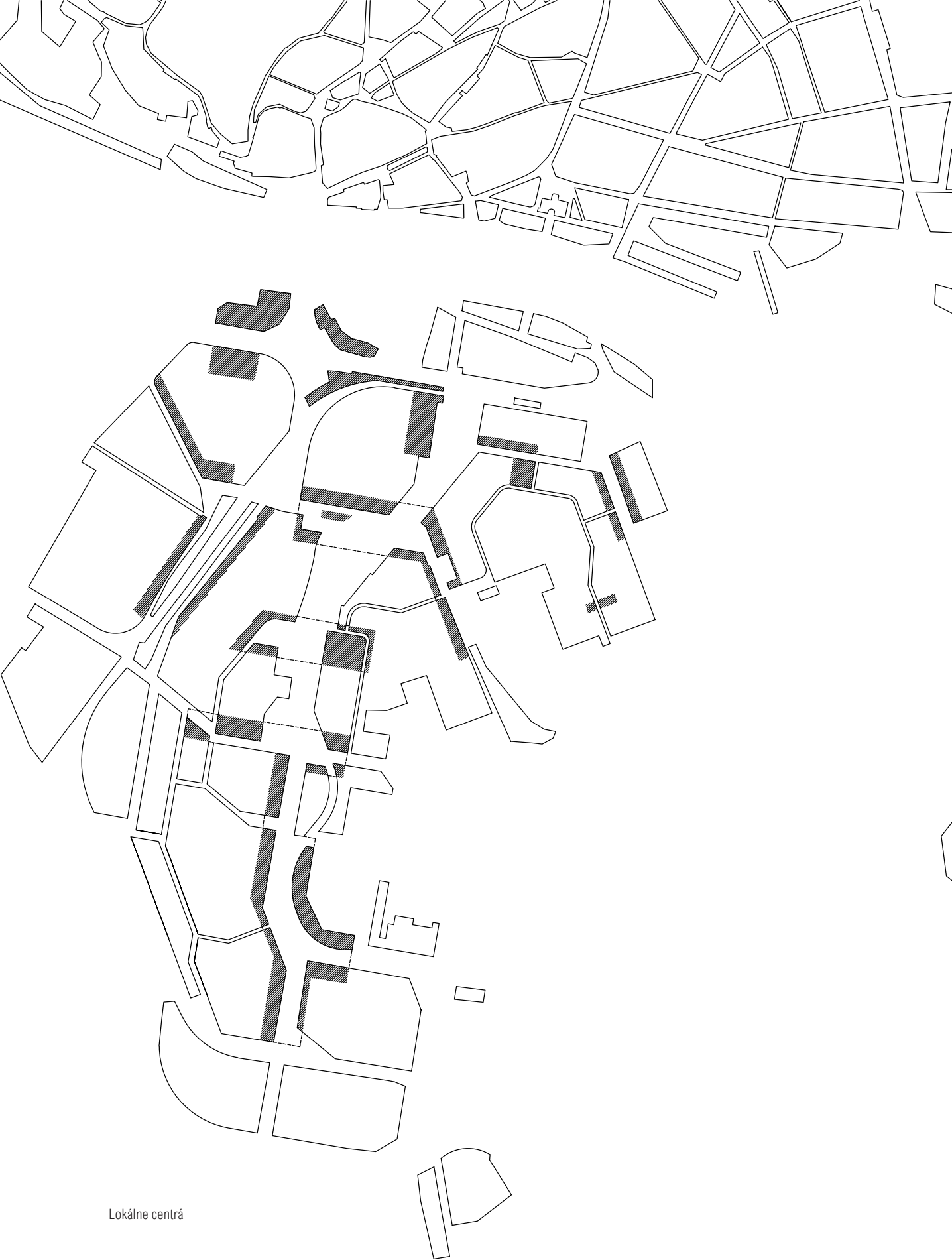


Osi



Už za prvej republiky boli naplánované tri osi vychádzajúce z centra mesta, ktoré udajú urbanizmus nových štvrtí na pravom brehu Dunaja. V urbanizme Petržalky sa prepísali, či už v predošlých súťažných návrhoch alebo v samotnom projekte mestského sektora. Západná os sa formuje ako obchodno - logistická, východná, prechádzajúca prírodným masívom lužných lesov, sa ťahne popri univerzite a nemocnici a pretkáva mnohé športové a rekreačné trasy. Centrálna mestská trieda zostala zakonzervovaná v stavebnej uzávere kvôli nedostavaniu nosnej hromadnej dopravy.

Pretkanie týchto osí a charakterov priečnym a pozdĺžnym smerom má za úlohu vytvorenie obytného a produktívneho mesta, v ktorom sú inkluzívne spojené bývanie, práca, rekreácia a doprava.



Lokálne centrá

Absenciou centrálnej mestskej osí s občianskou vybavenosťou a prácou sa začali prirodzene vytvárať prevádzky a komerčné centrá so službami na hlavných komunikáciách, navesané na terasách a na okružnej ceste. Priestory určené pre sklady na prízemí panelových domov obyvatelia transformujú na malé prevádzky.

Návrh je mapovaním lokalít s vysokou intenzitou dejov, ich spájanie v centrá a prepojenie s rekreačnými a priemyslovými zónami po okrajoch. Je overením priestorových kapacít určených k ďalšiemu rozvoju.

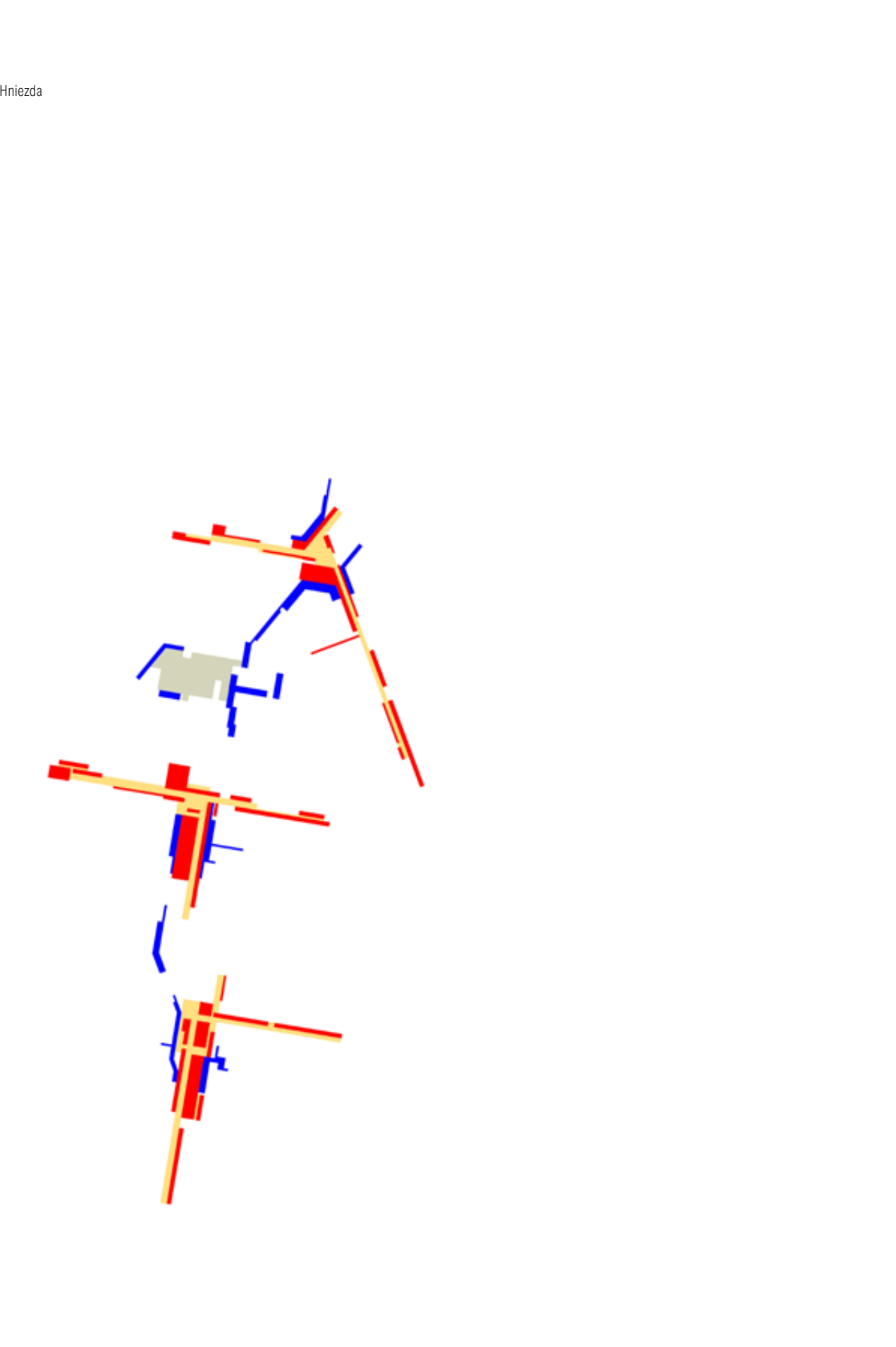


Mierka

Mierka Petržalky je násobne posunutá oproti Starému mestu. Priestorové vzťahy sa dajú čítať pri pohľade z výšky v superblokoch, do ktorých sú jednotlivé panelové domy zoskupované a orientované. Vo vnútri superblokov vzniká veľkostne rozmanité prostredie. Mierka sa rozdeľuje a rozpadá.

Návrh je syntézou prístupov k tradičnému mestu a sídliska v zeleni. Rozmery navrhovaných domov odpovedajú mierke veľkomesta. Vzniknuté priestory sa v centrálnych polohách približujú merítkovým vzťahom v historickom jadre.

Hniezda



Projekt určuje tri lokálne centrá v existujúcej štruktúre Petržalky. Tie sú umiestnené na hlavnej osi a metódou injektáže ju priečne a pozdĺžne prepájajú. Nová zástavba nadväzuje na dvojpodlažný parter obalových domov, na ktorých sú navešané terasy, pôvodne plánované ako pešie bulváry nad statickou dopravou. Dochádza k transformácii týchto terás a k ich ďalšiemu využitiu.

Medzi jednotlivými domami vzniká jednotný spevnený mestský povrch s vyššou intenzitou dejov. Charakter zhustených centier sa strieda s rozvoľnenou prírodou.

podlažné plochy celkom
248 ha

bývanie
63 ha
25 %

administratíva
88 ha
35 %

vybavenosť
49 ha
20 %

parkovanie, zázemie
48 ha
20 %

garáže a parkovacie domy

nevyužité plochy

sakrálné stavby

sociálne služby

predškolské zariadenia

základné školy

stredné školy

vysoké školy

priemysel

ubytovanie

zdravotnícke zariadenia

šport

kultúra

obchod a služby

terasy

bývanie

linky zobrazujú dostupnosť

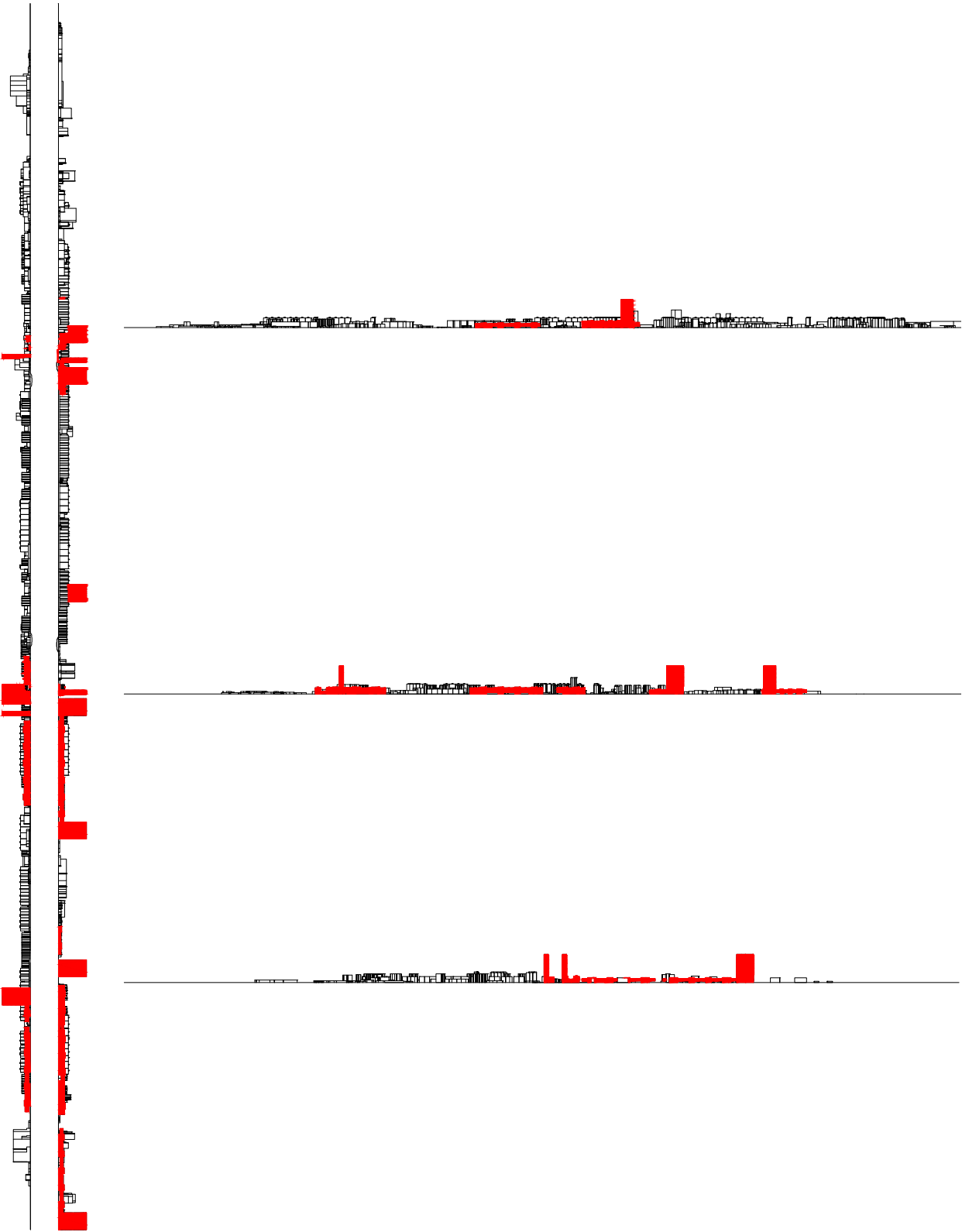
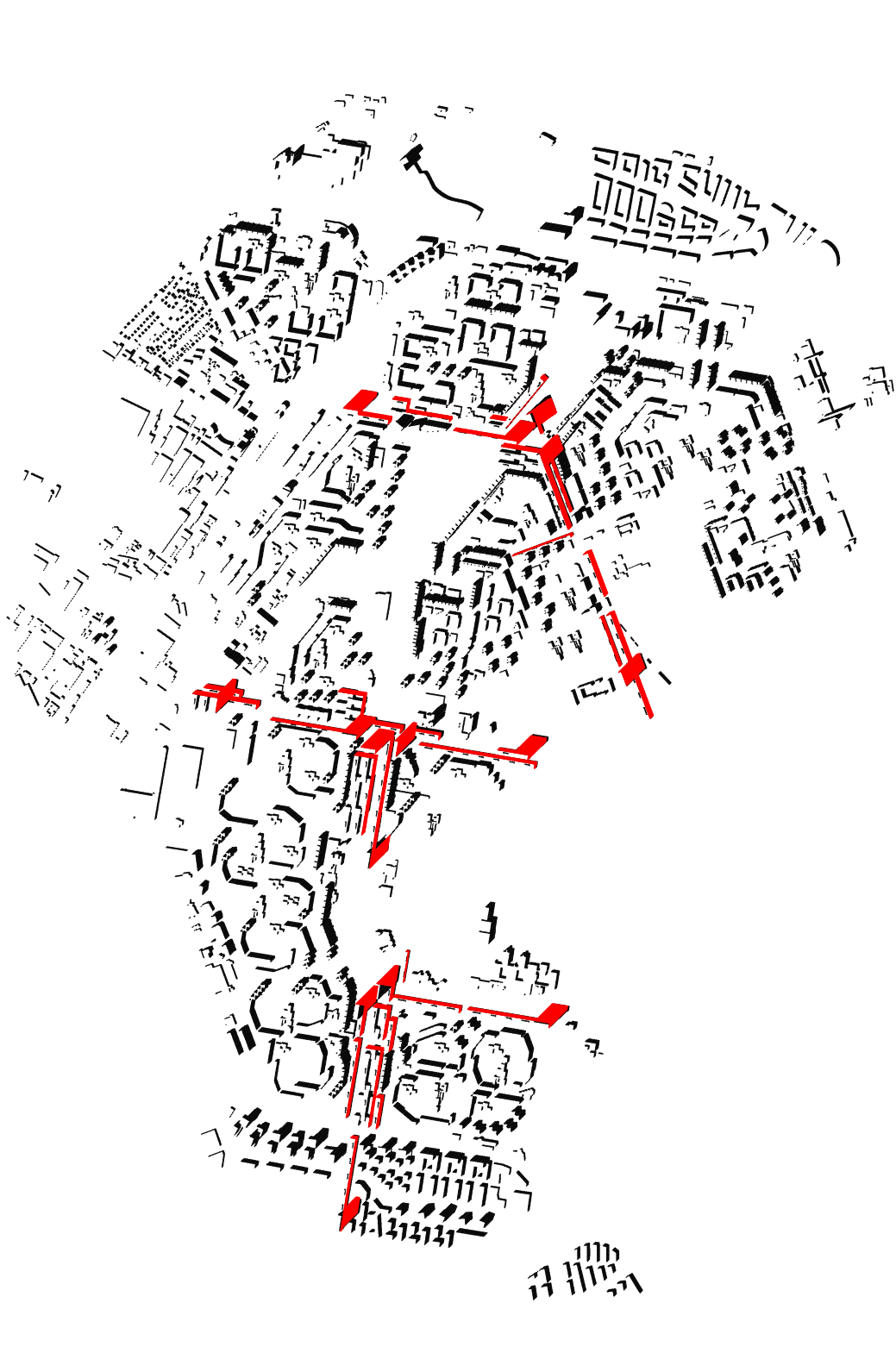
služieb a vybavenosti

ku konkrétnej bytovej jednotke

Mestský sektor ponúka nevyhnutnú vybavenosť na miestnej úrovni. Po ukončení výstavby bytových jednotiek v osemdesiatych rokoch sú v rámci sídliska doplnené kapacitné zdravotnícke, školské a predškolské zariadenia. Obyvatelia majú tieto služby v pešej dostupnosti vždy v rámci jednotlivých súborov. V zelení na okrajoch mestského sektora vzniká kampus, výstavisko a nemocnica. Služby sú dopĺňané narychlo, vzniká stav trvalého provizória. Z plánov pôvodnej centrálnejestskej osi zostali terasy na obalových bytových domoch superblokov, do ktorých na úrovni prvého podlažia ústí parter s obchodmi. V prízemí vznikajú garáže a parkujú autá. Terasy v nultých rokoch postupne chátrajú príchodom veľkých nákupných stredísk, do ktorých sa ľudia presunuli. Neisté sú aj majetkové vzťahy a údržba. Po neutešenej reputácii v deväťdesiatych rokoch sú viaceré zavreté a obyvatelia priestor konzervujú, čistia a terasy ostávajú nedotknuté. Petržalke chýbajú pracovné príležitosti a občianska vybavenosť, ktoré boli plánované na centrálnej osi s bulvami. Obyvatelia sa každý deň vo veľkom presúvajú na druhý breh.

Plošné kapacity navrhovanej štruktúry vychádzajú z výpočtu pôvodne plánovaných, avšak nezrealizovaných plôch. Dlhodobo najväčším nedostatkom sídliska je absencia pracovných príležitostí a služieb v blízkosti domova.

Podiel funkčného naplnenia podlahových plôch je vyvážené rozprestrený po celom území.



Výstavba Petržalky je výškovo komponovaná podľa pozície domov v celkovom urbanizme. Obalové líniové domy dosahujú 14 podlaží (49m) a hmoty sa postupne znižujú smerom k prírode. Súčasný projekt realizovaný v rámci sídliska majú priemernú výšku 23 podlaží (72 m).

Výšková úroveň nových štruktúr je modulovo odpovedajúca existujúcej štruktúre, navrhovaná v dvoch hladinách. Nižšie, 3- až 6-podlažné domy úroveň zástavby neprevyšujú a zachovávajú kvalitu bývania a pobytu v meste. Výškové 37 - podlažné (120m) domy sú navrhnuté v lokálnych centrách a na okrajoch štruktúry. Svojimi rozmermi sú overením limitov výstavby, odpovedou na rozľahlosť priestoru centrálnej osi a veľkosť panelových domov. Vymedzujú tri hlavné námestia a rámujú mesto na jeho okraji.



Petržalka je mestom v zeleňi. Bolo vybudované na zasypaných dunajských luhoch, ktoré sa v bezprostrednom okolí veľtoku spájajú v kontinuálnu prírodnú sieť a mnohé chránené územia. Vďaka stavebnej uzávere v okolí Chorvátskeho ramena nastali samovoľné prírodné procesy a v súčasnosti je bohatou krajinou rezervou, divočinou. Tá pohltila priestor i medzi domami.

Návrh zachováva veľkorysosť tohto prázdneho priestoru uprostred sídelnej štruktúry, vzrastlé stromy a zeleň, terénne depresie po ťažbe zeminy základov petržalského metra. Pozdĺž centrálnej osi vzniká mestský park s chodníkmi a ihriskami v stopách parcelácie Starej Petržalky. Do parku sú orientované komerčné prevádzky na prízemí terás, na terasách vzniká pešia zóna. Uprostred parku je navrhnutá veľká štrková plocha so stromami pre spoločenské akcie. Tá prepája zastávku električky, obchodnú a občiansku vybavenosť, terasy, Kaufland a skatepark. V južnej časti dochádza k preňutiu okolných lužných lesov a mestskej zelene.



Pôvodné početné ramená Dunaja a lužná krajina bola kultivovaná a za socializmu úplne zarovnaná. Celá sídelná štruktúra bola vybudovaná prakticky na vode. Sídliskom preteká Chorvátske rameno, ktoré má úlohu drenážneho kanálu, reguluje úroveň spodnej vody a je viackrát prerušené a zatrubnené.

Spriechodnenie toku je navrhované v celom pozdĺžnom profile. V miestach priestupnosti vznikajú pešie lávky. Z dôvodu vysokej hladiny podzemných vôd sú panelové domy založené na pilótach. Suterén nových štruktúr je možné budovať do prvého podzemného podlažia. Terénne rozdiely po základoch metra sú využívané na zachytávanie dažďovej vody zo striech nových a pôvodných štruktúr.



Dopravná obslužnosť

Automobilovú dopravu v Petržalke obsluhuje okružná cesta. Hlavný bulvár pozdĺž centrálnej osi zostal nezrealizovaný, čím sa zamedzilo vedeniu tranzitnej dopravy. Komunikácie sa vinú na okrajoch a vo vnútri superblokov, obsluhujú rezidenčné zóny.

Návrh počíta s využitím existujúceho fondu vyvázenej siete pre automobilovú dopravu. Komunikácie sú riešené korekciou smerov a vytvorenia jednotného povrchu v rámci hniezd na užších vnútromestských profiloch. Na nich je navrhovaná hromadná, cyklistická a automobilová doprava, doplnená o parkovanie a stojany. Statická doprava je riešená v profiloch novovzniknutých ulíc, úrovňovo a podzemnými kapacitnými parkovacími plochami pod domami. Návrh je schopný poňať rozdelenie dopravy na aktívnu a pasívnu.

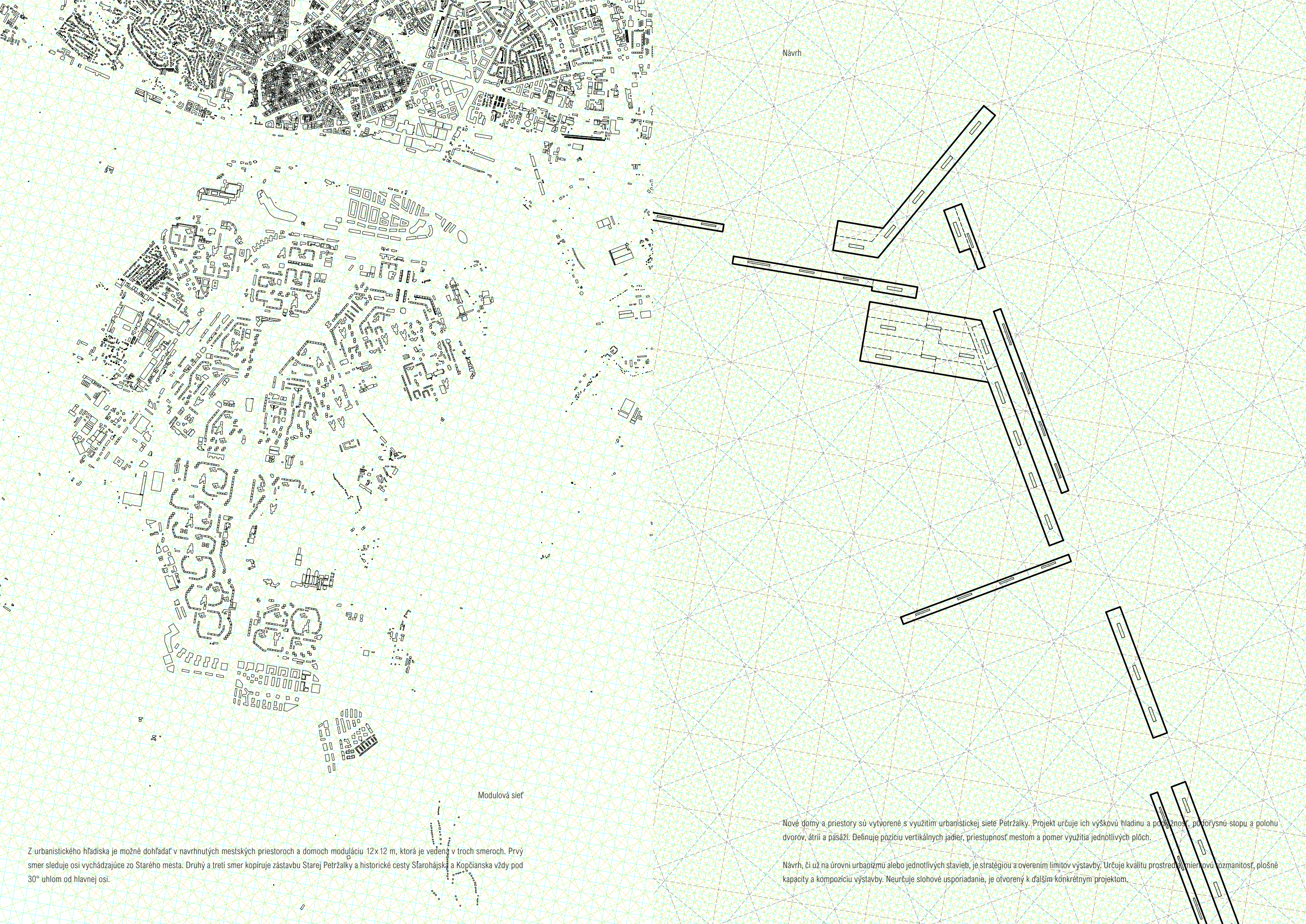
Nosná električková doprava obsluhuje spádové územia s 5 minútovou pešou dostupnosťou. Zastávky vznikajú v miestach s jednoduchým prestupom na vlakovú a autobusovú dopravu. Návrh výhľadovo počíta s možnými doplneniami o ďalšie trate na Kopčiansku a východným smerom. Profil električkovej trate je po celej dĺžke úrovňový. Vnútri centier je navrhovaný profil súčasťou bulvárrov so spevneným povrchom, v parku je teleso zatravnené.



Pešia priestupnosť

Sídlisko je pretkané systémom peších trás, ktoré nielen kopírujú umiestnenie domov, ale často i pomocou pasáží prechádzajú existujúcou štruktúrou. Majú nastavenú sieť do 120 m, čo rešpektuje zásady vnímania ľudských činností a dejov.

Tieto trasy sú v návrhu zachovávané a novou štruktúrou podporované. Definujú pozíciu námestí, zastávok hromadnej dopravy, peších lávok a prechádzajú parkom okolo Chorvátskeho ramena. Intenzita priestupov sa zhŕňa podľa charakteru prostredia.



Z urbanistického hľadiska je možné dohľadať v navrhnutých mestských priestoroch a domoch moduláciu 12x12 m, ktorá je vedená v troch smeroch. Prvý smer sleduje osi vychádzajúce zo Starého mesta. Druhý a tretí smer kopíruje zástavbu Starej Petržalky a historické cesty Sťahohájska a Kopčianska vždy pod 30° uhlom od hlavnej osi.

Modulová sieť

Návrh

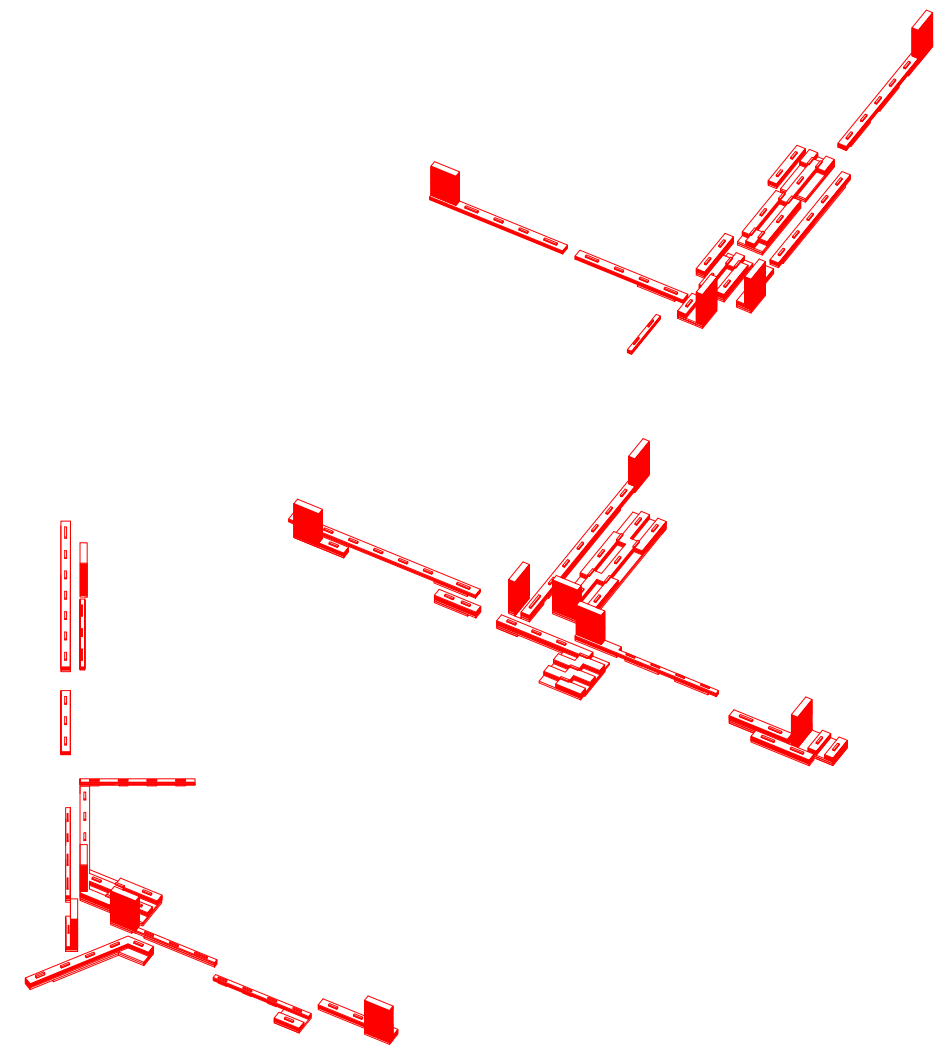
Nové domy a priestory sú vytvorené s využitím urbanistickej siete Petržalky. Projekt určuje ich výškovú hladinu a podlažnosť, podlažnú stopu a polohu dvorov, átrii a pasáží. Definuje pozíciu vertikálnych jadier, priestupnosť mestom a pomer využitia jednotlivých plôch.

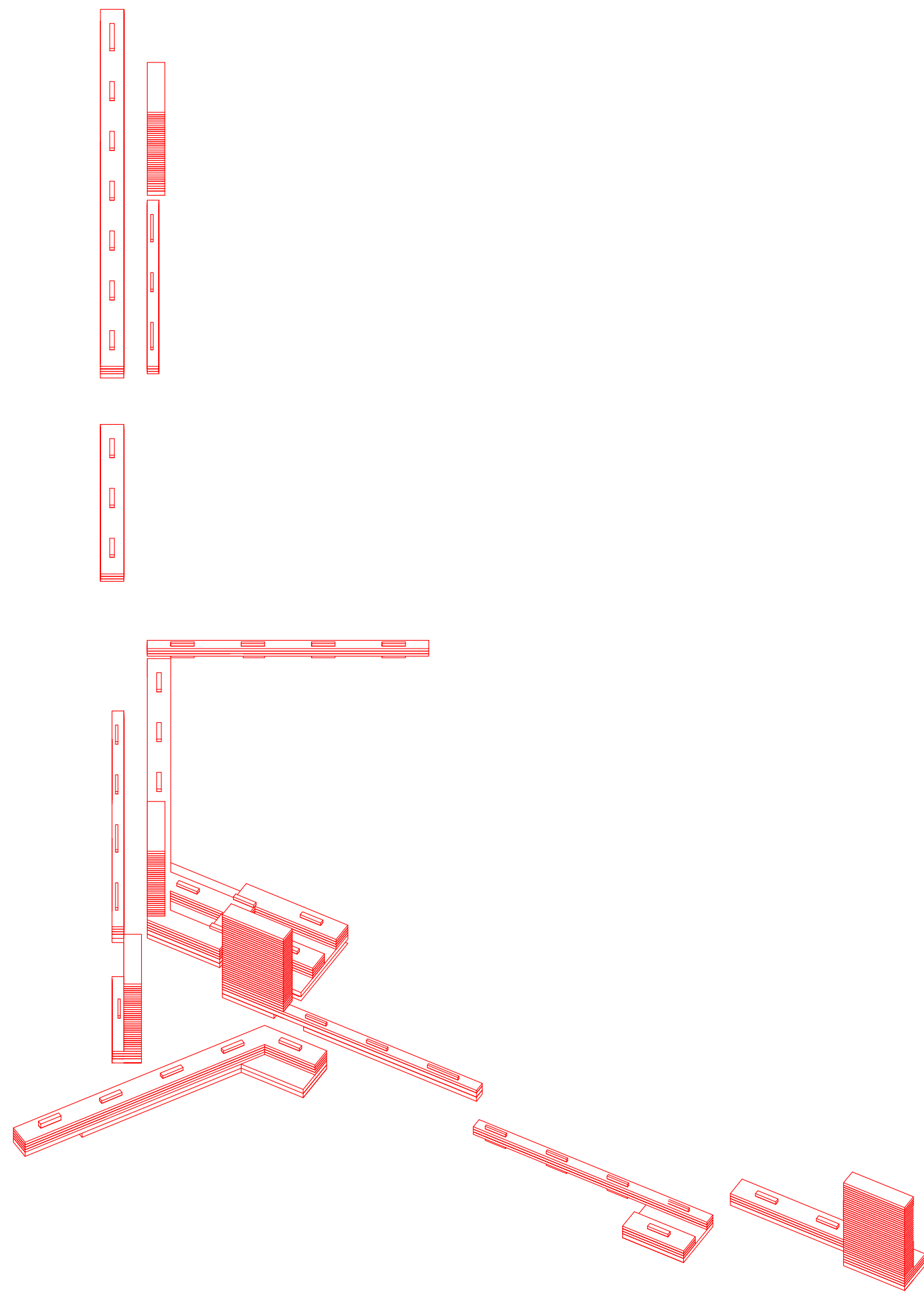
Návrh, či už na úrovni urbanizmu alebo jednotlivých stavieb, je stratégiou a overením limitov výstavby. Určuje kvalitu prostredia, mierkovú rozmanitosť, plošné kapacity a kompozíciu výstavby. Neurčuje slohové usporiadanie, je otvorený k ďalším konkrétnym projektom.

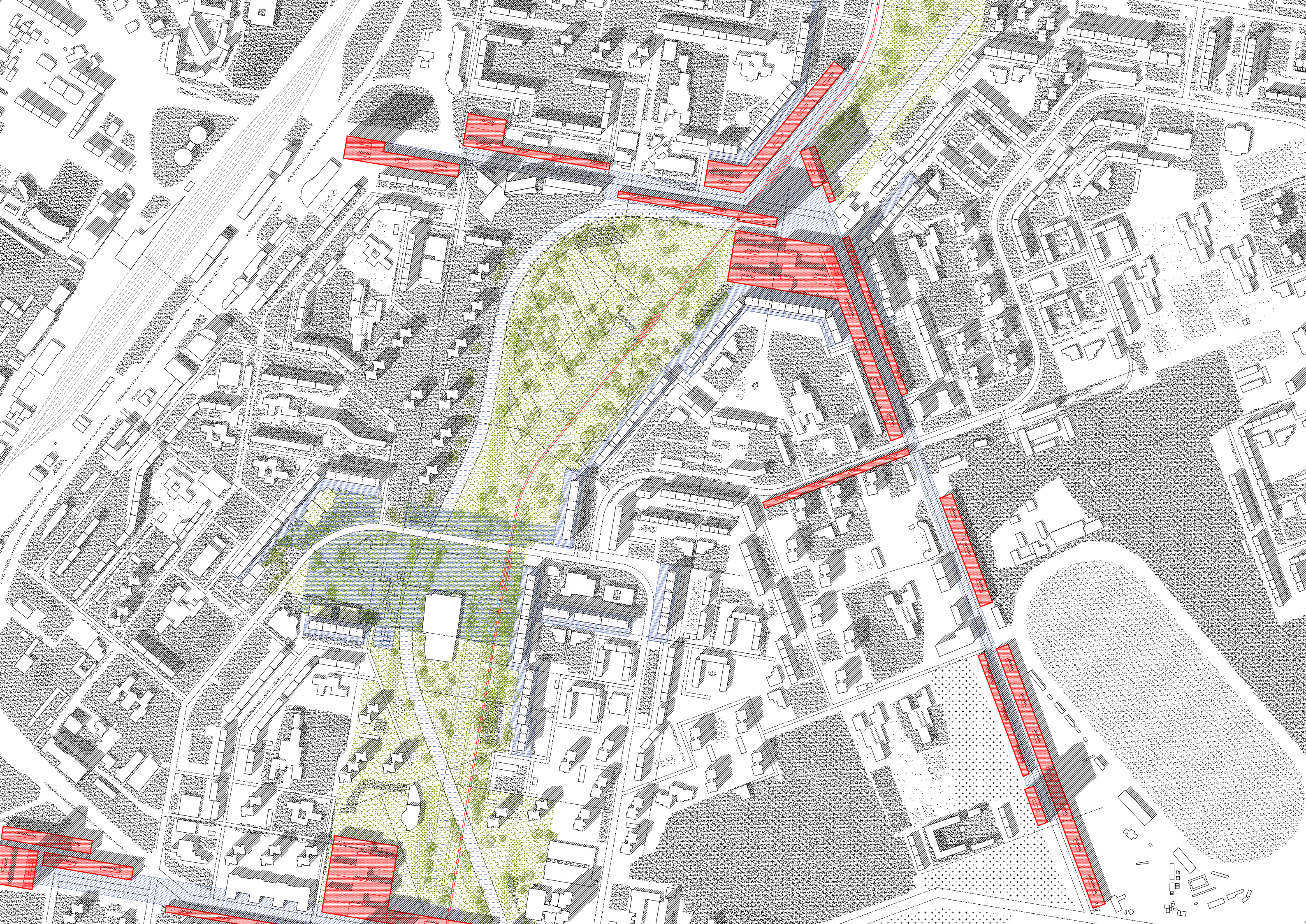


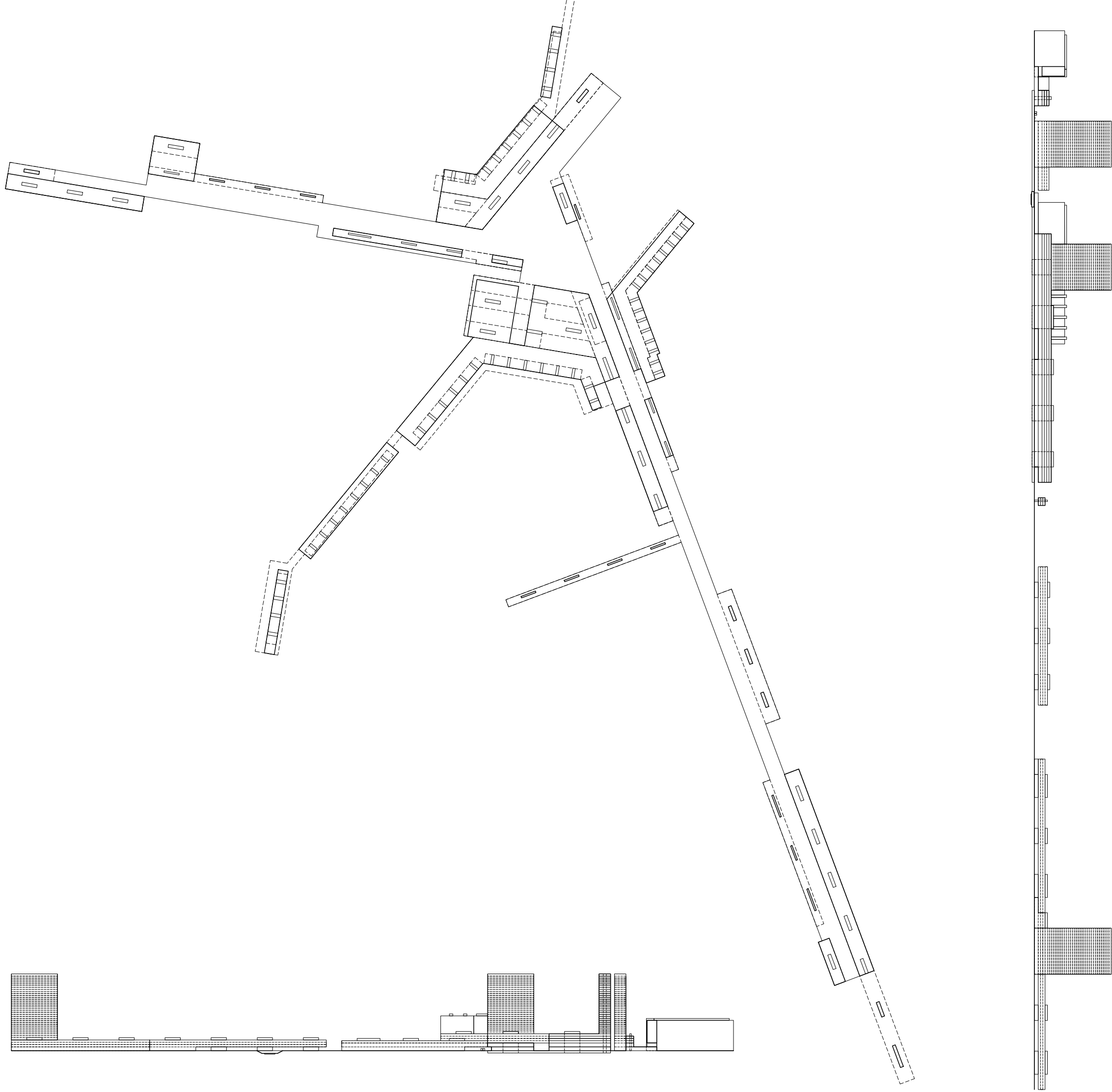


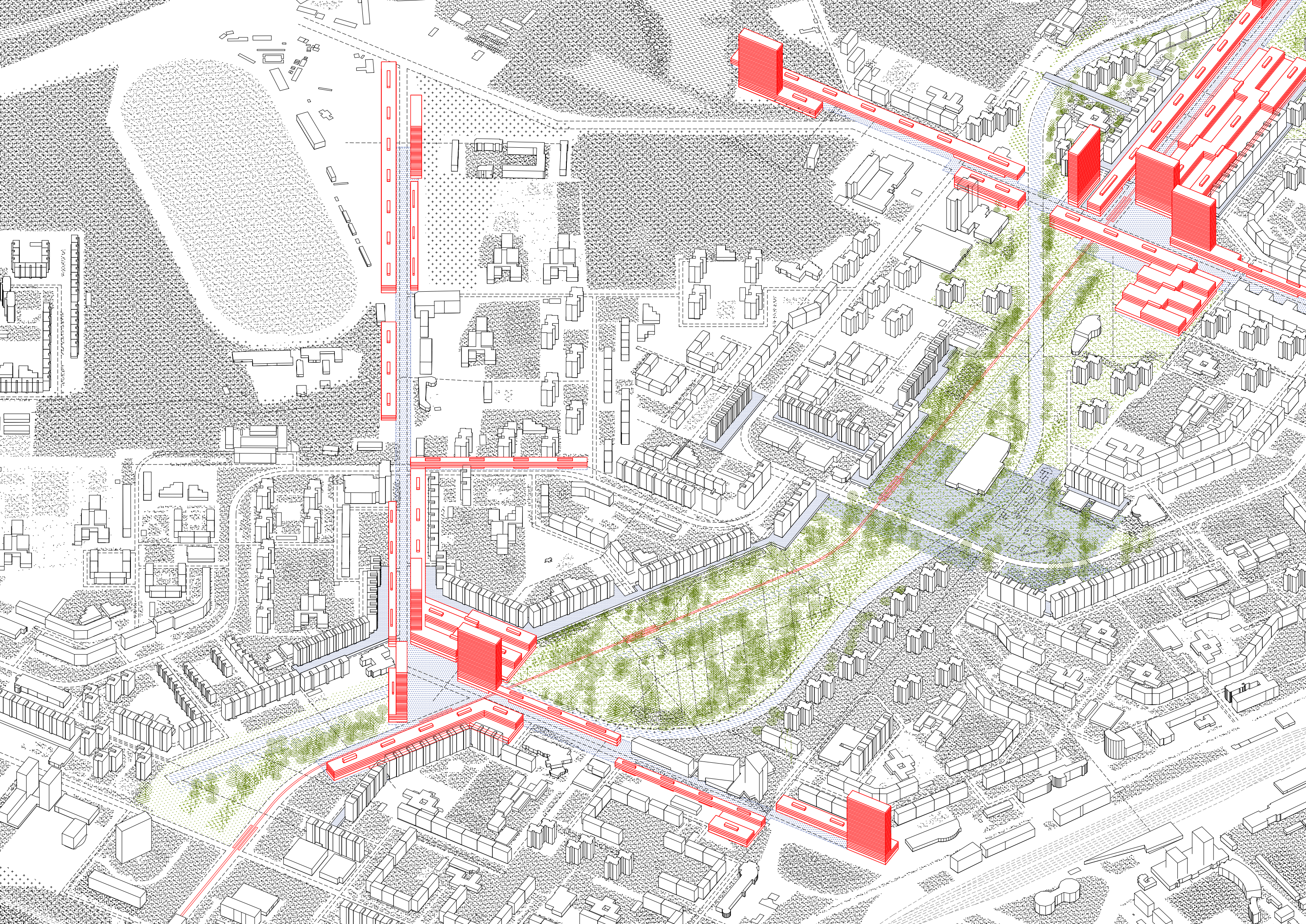




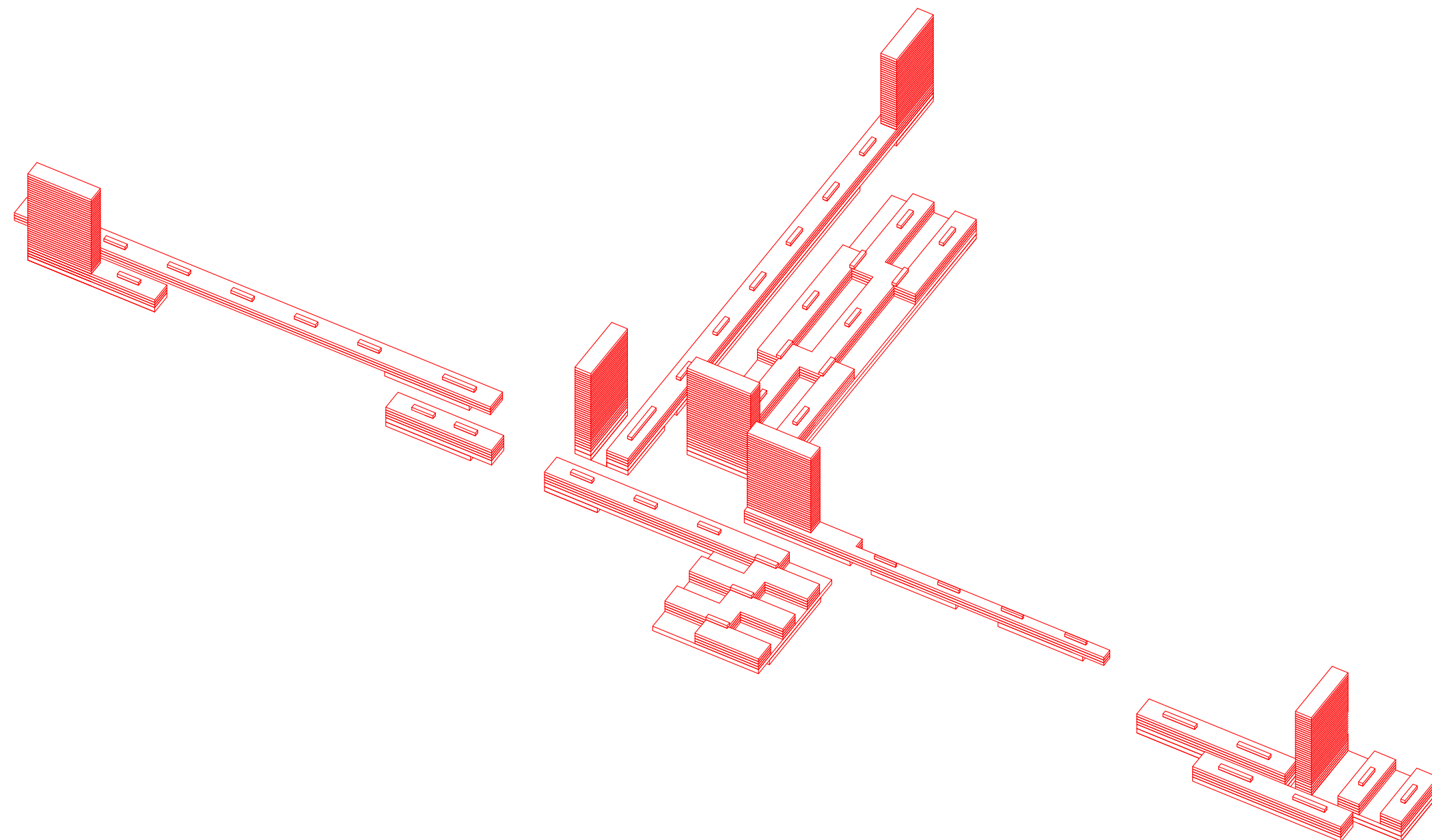


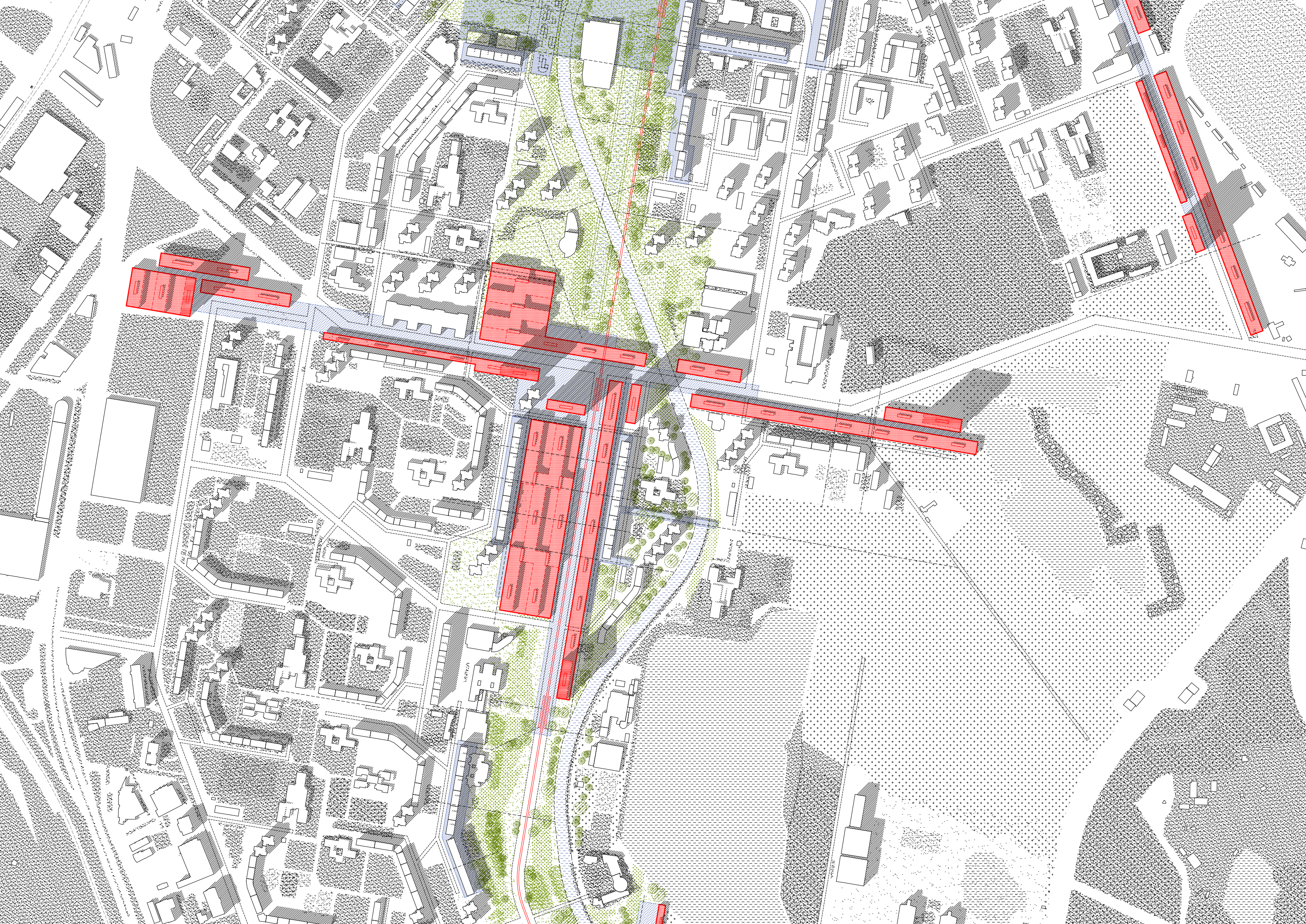


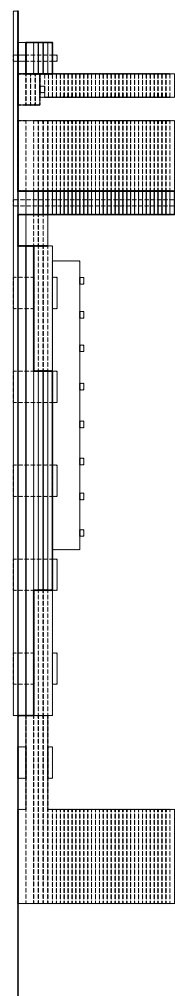
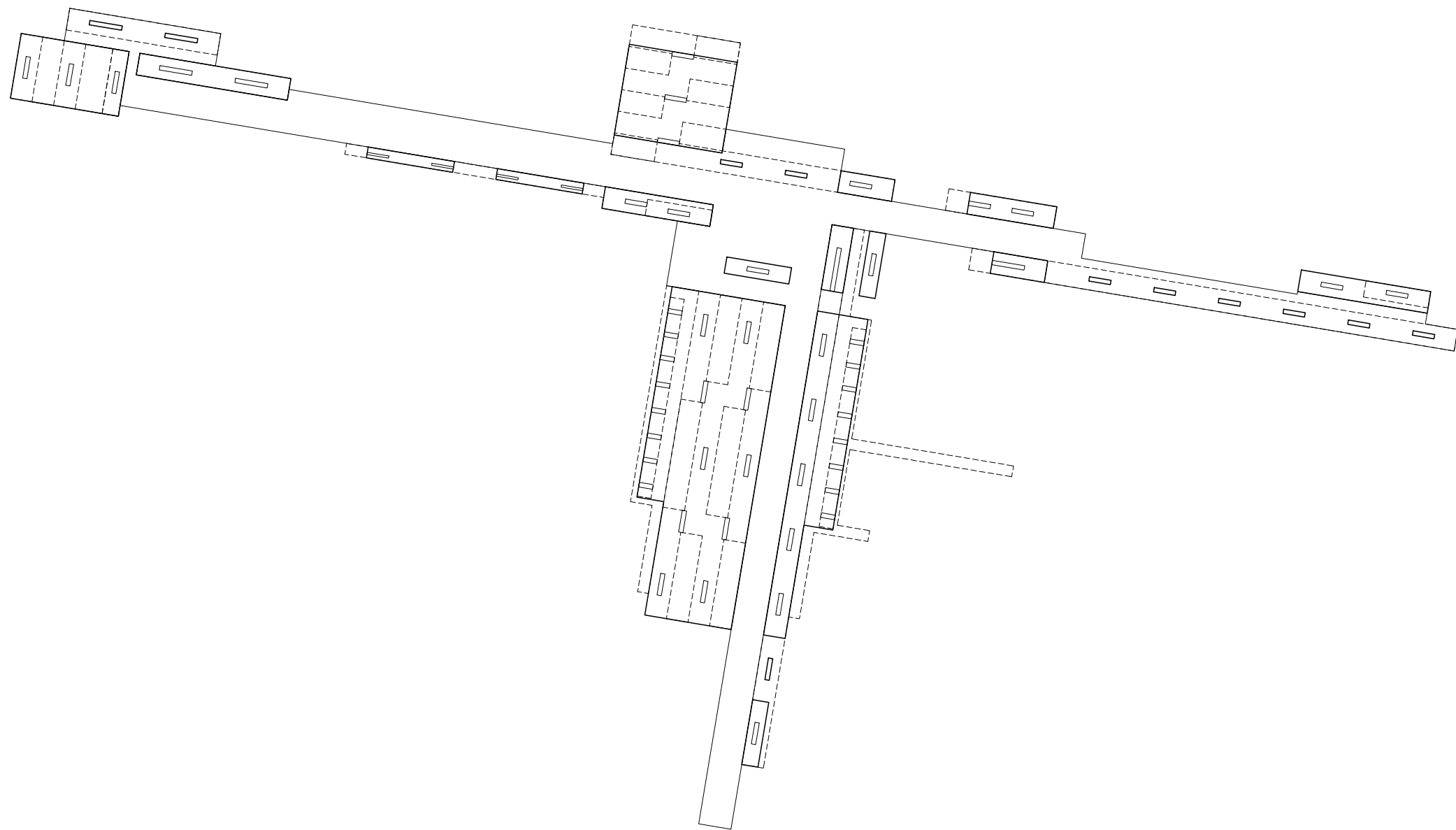
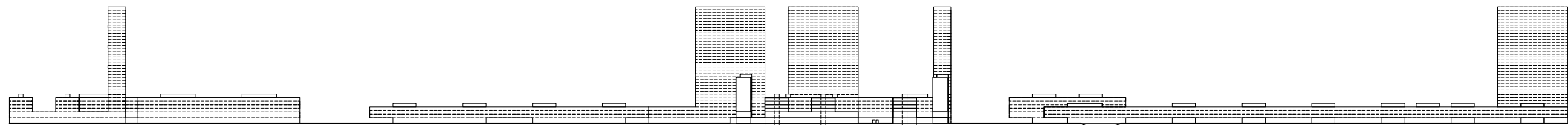


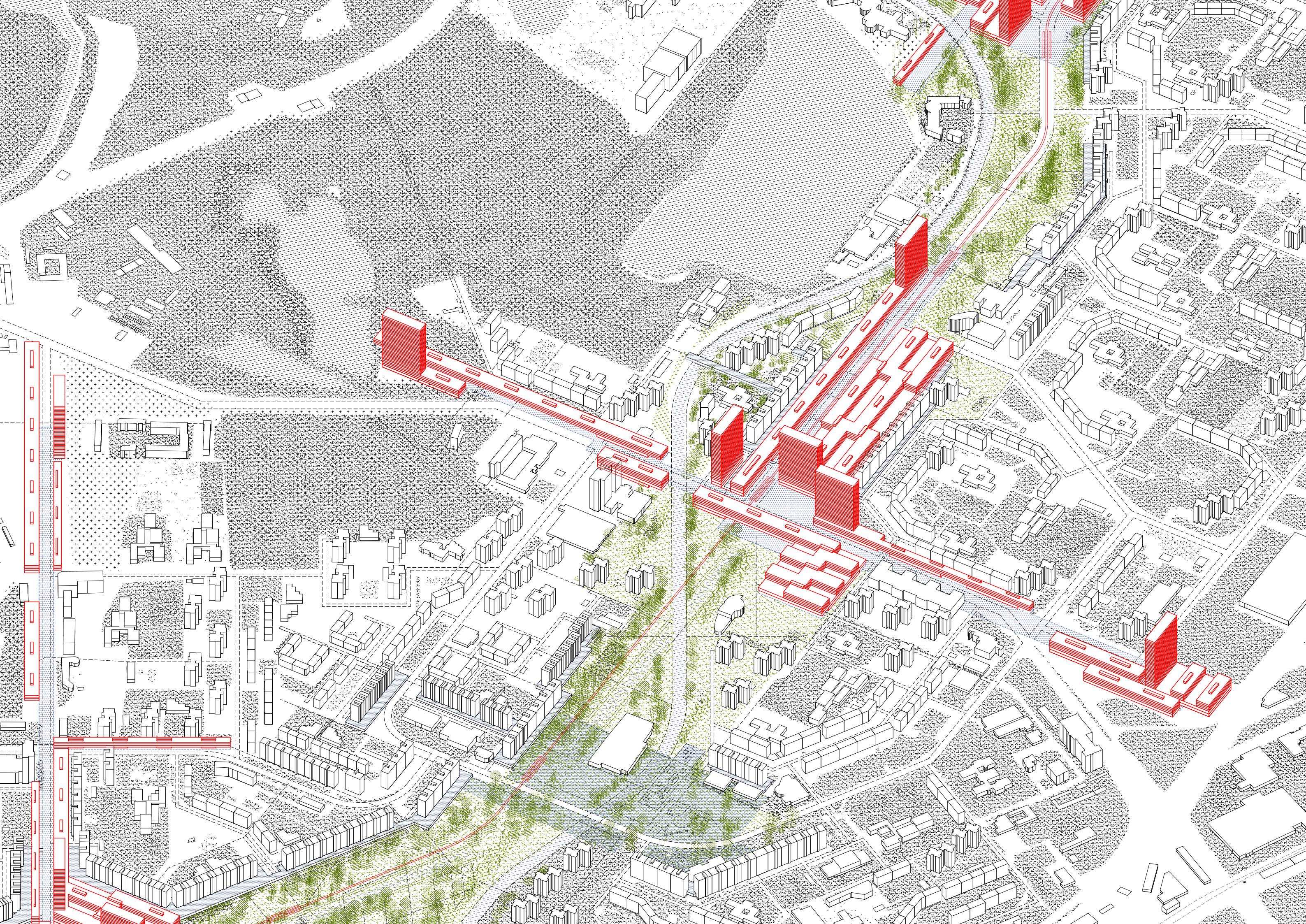




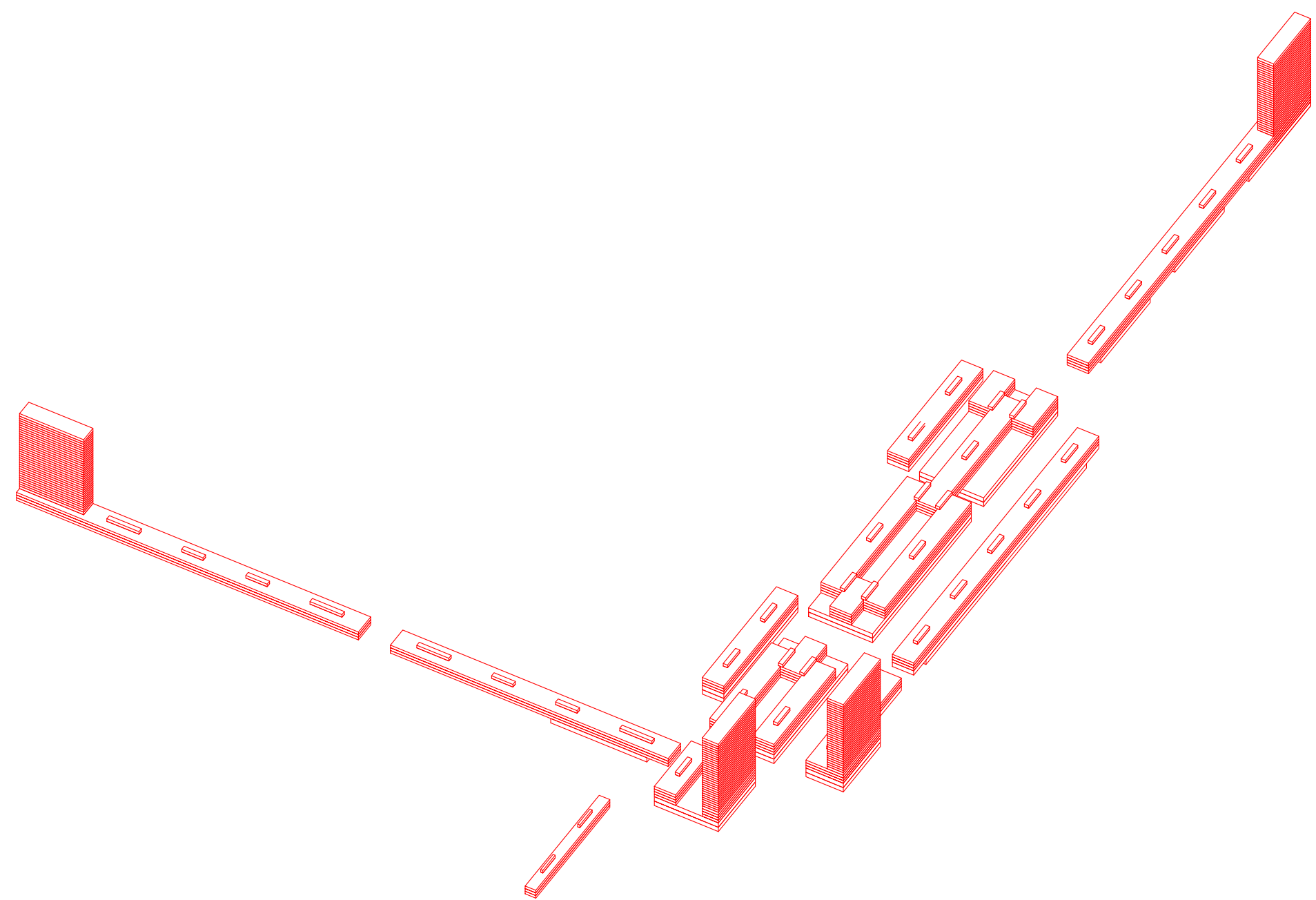




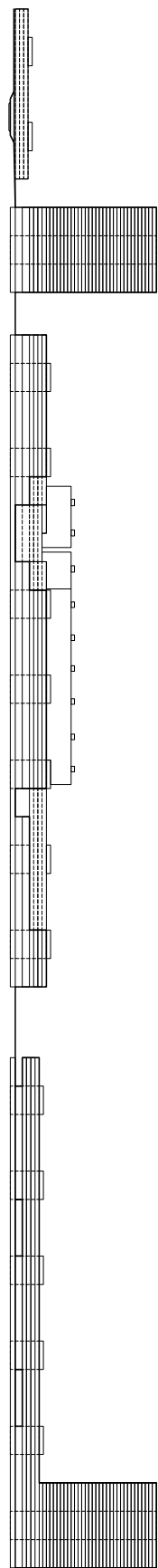
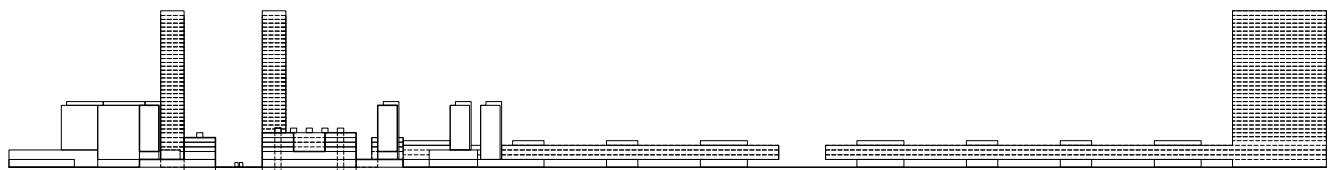
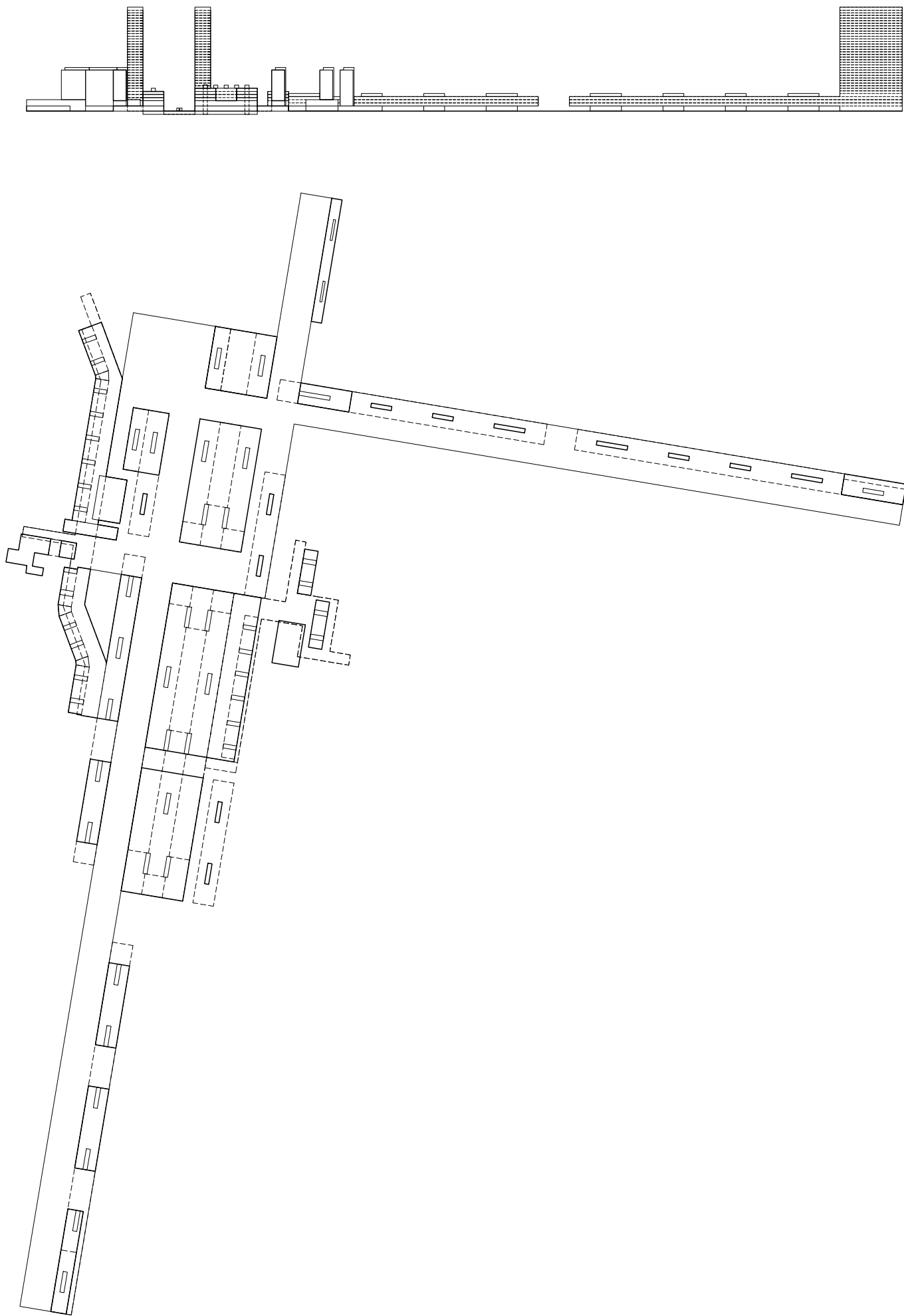


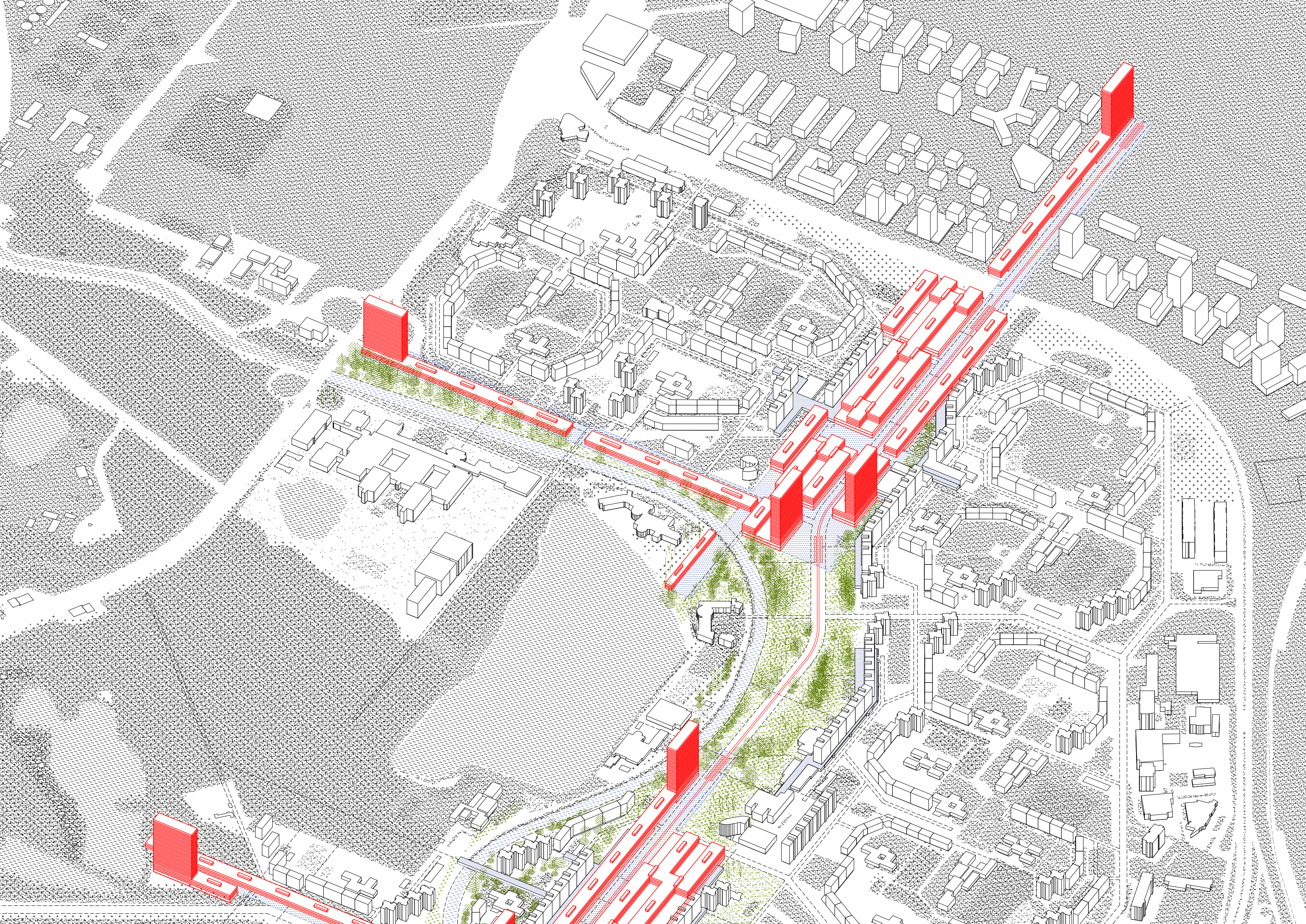




















JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3.
MORAVČÍKOVÁ, Henrieta. Bratislava: atlas sídlisk 1950 - 1995. 2012. ISBN 978-80-556-0478-7.
MORAVČÍKOVÁ, Henrieta. Moderné a/alebo totalitné v architektúre 20. storočia. 2013. ISBN 978-80-5561-0566.
SZALAY, Peter. Moderná Bratislava. 2015. ISBN 978-80-8114-327-4.

