

**OSOBNÝ PRÍSTAV BRATISLAVA
FAJNOROVO NÁBREŽIE**

SHIP TERMINAL BRATISLAVA
FAJNOR'S WATERFRONT

Diplomová práca | Veronika Bruncková
ateliér Sedlák - Hnízdil

Diploma Thesis | Veronika Bruncková
studio Sedlák - Hnízdil

FAKULTA ARCHITEKTURY

FACULTY OF ARCHITECTURE

České vysoké učení technické v Praze
Ústav navrhování III

Czech technical university in Prague
Department of Architectural Design III

autor: Bc. Veronika Bruncková

Vedoucí diplomové práce
Supervisor

Ing. arch. Ján Sedlák
Ing. arch. Ivan Hnízdil

LS 2020/2021

OBSAH

Predslov

I. Analytická časť

- Voda a mesto
- Dunaj, Bratislava a Bratislavský mestský región
- Kontext miesta
- Územný plán a kataster
- Historický kontext

II. Koncept

Parcely a zameranie

III. Návrh

Situácia

Pôdorysy

Rezy

Architektonický detail

Bilancia

Konstruktívne a materiálové riešenie

IV. Dokumenty

V. Reflexia



Foto: FB Z časov dávnych i našich, stiahnuté 8.4.2021



Foto: FB Z časov dávnych i našich, stiahnuté 8.4.2021

*„Voda je pravda, ktorá preniká
do priestoru a ticho porozpráva
švetko šumenie aj v strofách básnika
pomaly, ticho, ako sa krúti hlava.“*

*„Kráčam nábrežím, chcem byť pozitívny,
keď voda hladko plynie po vetre,
a stále som ti dlhý, aspoň kývni
rieka, keď chválím tvoje pobrežie.“*

Ján Buzássy, Nábrežie



PREDSLOV

V začiatkoch môjho štúdia architektúry v Bratislave, som sa tu cítila stratená. Samozrejme, prišli noci rysovania, študentská láska, noví priatelia, človek na chvíľu zabudne, že vymenil domov ukrytý v prírode za zastavňavý úl.

Bolo tu však miesto, kde som sa cítila trochu bližšie k svojim koreňom. Bola tu rieka, bol tu Dunaj. Na jeho breh som chodila premýšľať, západy slnka na jeho horizonte sme obdivovali a jeho vôňu hltali. Tam som pochopila, že voda je v živote človeka, aj toho mestského nenahraditeľným elementom, ku ktorému sa má architektúra doslova povinnosť skloniť.

Po rokoch som sa vrátila do tohto mesta opäť. Dunaj je tu stále. Človek mu však ani dnes, kvôli nábrežným prekážkam nedokáže prísť bližšie a na Fajnorovom nábreží ešte stále víťazí parkujúce auto nad človekom.

V mojej diplomovej práci som sa preto rozhodla navrhnúť koncept revitalizácie tohto nábrežia ležiaceho v srdci Bratislavy a reprezentatívne miesto Osobného prístavu.

I. ANALYTICKÁ ČASŤ

- Voda a mesto
- Dunaj, Bratislava a Bratislavský mestský región
- Kontext miesta
- Územný plán a kataster
- Historický kontext

aj podpovrchových je kľúčom pre zdravé prostredie ďalších generácií.¹ Prítomnosť rieky v meste je preto významným benefitom. Okrem ochladzovania ovzdušia a jeho zvlhčovania, vytvára rieka pri svojich pravidelných záplavách výživné pôdne oblasti. V poslednom rade vytvára špecifický biotop rastlín a živočíchov, ktoré na pevnine nenájdeme. Pre organizmi však nie je len prostredím na život, ale aj zdrojom napájania, či boja s viacerými novodobými zdravotnými problémami akými sú ľudské alergie, či prašnosť, s ktorými sa stretávame najmä v suchom prostredí. Celosvetová pandémia koronavírusu Covid-19, ktorá nás v tomto období zasiahla zároveň poukázala na vodu, ako na kľúčový bod pri boji s vírusovými ochoreniami.

V životnom prostredí a ekológii však nevidím len ich význam v ochrane prostredia ako takého. Samotné slovo ekológia, ktoré zaviedol v roku 1866 nemecký biológ Ernst Haeckel, pochádza zo zloženia dvoch gréckych slov oikos – dom a logos – veda. Je to teda veda o našom “dome”, prostredí, ktorého je človek bezprostrednou súčasťou. Haeckelova definícia uvádza, že ekológia je veda „o vzťahoch organizmov s okolitým svetom”.² A práve o tom je architektúra a urbanizmus. Návrh vytvára určité konexie prostredí, prostredia a človeka, ktoré vedú k unikátnym zážitkom, ktoré človeka pozdvihujú.

Práve voda bola určujúcim faktorom formovania prvých civilizácií. Od úrodných oblastí vhodných na poľnohospodárstvo, akými bolo územie Mezopotámie a riek Eufrat a Tigris, ktoré obyvateľom zabezpečovali „primárny život“ a zásobovanie zavlážovacím systémom, cez mohutné stavby na území Egypta navrhnuté s jasnou väzbou na rieku Níl, až po moreplavectvo, vďaka ktorému sa rozvoj civilizácie preniesol okolo roku 2500 p.n.l. z Blízkeho východu do Stredozemného mora. Práve na významnej morskej dopravnej tepne sa nachádzal ostrov Kréta, kde sa na jednej strane rozvíjali čulé obchodné vzťahy s blízkymi ostrovmi a zároveň sa tu, vďaka izolovanej polohe, rozvíjala samostatná kultúra a vyspelá remeselná výroba. Tu sa začala budovať vzácna egejská kultúra. V príkladoch, kedy bola voda základom pre budovanie miest by sme mohli pokračovať.

Vnímať preto rieku z ekologického hľadiska neznamená sledovať len jej ochranu pred znečistením, ani ju nevnímať len ako dôležitý zdroj fyzického života. Jej hodnota pre človeka je aj estetická a pozitívne vplýva na ľudskú psychiku. Architektúra s výhľadom na pokojnú vodnú hladinu alebo v kontakte s vodou má podľa prieskumov metódou dotazovania ľudí žijúcich pri vodných plochách, či rekreačnej architektúry pri vode upokojujúci vplyv na ľudskú psychiku.⁴

Počas spomínanej pandémie a prísnych lockdownov, ktoré nedovoľovali človeku cestovať do iného okresu či mesta, bolo možné pozorovať miesta, ktoré sú pre dané regióny dôležitými miestami odpočinku. Náročnosť odlúčenia, ktoré pandémie spôsobila, či nemožnosť práce, či štúdia negatívne pôsobili na mentálne zdravie ľudí a preto vyhľadávali prírodné mestské oázy, ktoré boli aj počas pandémie vo veľkej

VODA A MESTO

Architektúra, akokoľvek je slobodným umením a remeslom, vzniká v určitom miestnom kontexte, spoločenskom prostredí, národných a ak prechádzame do väčšej mierky, tak aj medzinárodných dohodách, ktoré je potrebné poznať, aby mohol architekt svojim návrhom prispieť k skutočnému globálnemu rozvoju. Ak má byť tento rozvoj osožný pre viaceré generácie, ktorým architektúra väčšinou patrí, je potrebná jeho udržateľnosť a racionalita, ktorá je nemožná bez strategického plánovania a spolupráce všetkých odvetví. Keďže v diplomovej práci pracujem s významným prírodným elementom, ktorým je rieka v mestskom prostredí, bolo potrebné sledovať ju nielen z perspektívy upravených brehov, ale z jej komplexného významu pre prostredie, v ktorom sa nachádza.

Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj je najkomplexnejším dokumentom priorit, vďaka ktorým je možné viesť svetový rozvoj udržateľným spôsobom. Dokument bol prijatý Valným zhromaždením OSN v roku 2015 a hoci nemá právnu záväznosť, prihlásili sa k nemu mnohé krajiny. Priority dokumentu Agendy 2030 sú obsiahnuté v 17 cieľoch udržateľného rozvoja, medzi ktoré patrí aj Cieľ 6 o hospodárení s vodou a Cieľ 11 o udržateľnom rozvoji miest - Udržateľné mestá a komunity. Tento cieľ upriamuje pozornosť na klimatické a environmentálne výzvy miest, ktoré je potrebné pri budovaní a navrhovaní miest zohľadňovať. Medzi jedny z najväčších výziev patrí ochladzovanie miest najmä prostredníctvom vodných prvkov a zelene. Správne využívanie vodných zdrojov, nielen povrchových ale

miere, ako jedny z mála, prístupné. Vo veľkých mestách, ktorými pretekajú rieky, alebo sa tu nachádzajú vodné plochy, či pobrežie mora sa výrazne zväčšila návštevnosť obyvateľov v týchto miestach a to nielen v letných mesiacoch.³ Okrem parkov je voda vo väčšine prípadov pre obyvateľov najbližším prírodným elementom miest.

Rekreačný potenciál rieky v mestkom európskom prostredí sa naplno rozvinul pri regulácii riečnych brehov a tvorbe nábrežných promenád v 19. storočí. Neskôr, počas 20. storočia sa začínajú niektoré časti riek v mestách využívať na kúpanie, iné, najmä mŕtve alebo pokojné ramená riek na športové účely, akými bolo najmä veslárske športy. Dnes sa brehy riek prebudovávajú v rovinách bezpečnosti, zábavy a estetiky, aby poskytli obyvateľom možnosť budovať si aj vďaka týmto unikátnym miestam pri vode vzťah k svojim mestám.

Ljubljana

Architekti: Boris Podrecca, ATELIER arhitekti, BB ARCHITEKTI, ATELJE VOZLIČ, DANS arhitekti, TRIJE arhitekti, MEDPROSTOR, URBI

Úprava nábrežia rieky Ljubljanica prebiehala podľa vypracovaného master plánu postupne v jednotlivých krokoch. Celý projekt nadväzuje na štýl práce Jože Plečnika. Úpravy prebehli v spolupráci viacerých ateliérov, ktoré ich navrhli v nadväznosti na jednotlivosť štvrtí pri rieke.⁵

Litomyšl

Architekti: Josef Pleskot / AP ateliér

Mestom preteká malá rieka - Loučná, ktorá svojimi záplavami ohrozovala prilahlé sídlisko Komenského. Mesto sa rozhodlo o revitalizáciu celého nábrežia rieky s prvkami drobnej architektúry a spevnením brehov gabiónmi, cez ktoré môže prerastať zeleň. Okolie rieky sa sprístupnilo obyvateľom v líniovej promenáde, ale aj v bodoch, kedy sa človek dostáva do priameho styku s riekou. Inšpiráciou architekta Pleskota bola japonská tradičná kultúra, ktorá vytvára balanc medzi prírodným chaosom a pravidelnosťou architektúry v súlade s niektorými princípmi zen budhizmu.⁶

Qinhuangdao

Architekti: Turenscape

Red ribbon park bol vytvorený na mieste prirodzeného riečného koridoru s rozmanitým biotopom. Zároveň však išlo o miesto, ktoré bolo neudržované a opustené. Keďže sa nachádzalo na okraji mesta stala sa z neho skládka odpadu so zastaranými zavlažovacími zariadeniami, ako sú vodné priekopy a vodné veže. Ako vysvetľujú pri svojom projekte architekti návrhu, hlavnou výzvou návrhu bolo zachovať prirodzené biotopy pozdĺž rieky a zároveň vytvoriť nové príležitosti pre rekreáciu a environmentálnu výchovu. Červená stužka bola navrhnutá ako živý prvok v prostredí zelenej vegetácie a vody. Integruje v sebe promenádu, osvetlenie a sedenie.

Soul

Architekti: SeoAhn Total Landscape

Projekt Cheonggyecheon je pozoruhodný pre svoju dramatickú transformáciu z industriálneho centra



Foto: publicspace.org



Foto: Litomyšlský architektonický manuál



Foto: Archdaily

Foto: Archdaily



mesta na prírodný verejný priestor. Z ekologického hľadiska sú problematické jeho neudržateľné vodné praktiky, keďže Cheonggyecheon je napájaný upravenou vodou čerpanou z väčšej rieky Han. Nevýhoda projektu je, že nevyužíva recyklovanú odpadovú vodu, ktorá sa v centre mesta ponúka ako riešenie. Medzi mnohé výhody projektu patrí výrazné zvýšenie celkovej biodiverzity, zníženie problematického efektu mestského tepelného ostrova a znečistenia ovzdušia, zlepšenie počtu cestujúcich verejnou dopravou a kvality života v centre mesta a väčší ekonomický rozvoj v okolí. Zároveň je súčasťou projektu aj ochrana pred povodňami.⁷

Kodaň

Architekti: DISSING+WEITLING Architecture

Bicycle snake je projekt, ktorý riešil problém stretu dvoch výrazných skupín - peších a cyklistov na úzkom priestore v okolí verejných kúpeľov a nákupného centra. Cyklisti teraz prechádzajú oblasťou rýchlo a efektívne, pričom majú jedinečný a vzrušujúci výhľad. Vyvýšená cesta umožňuje chodcom využívať celé prístavisko a vyhnúť sa nebezpečným stretom s cyklistami.

Šanghaj

Architekti: TJAD Original Design Studio

The Demonstration Section of Yangpu Riverside Public Space je úvodnou fázou projektu rozvoja verejného priestoru v tejto oblasti. Ide o priemyselnú oblasť mesta, ktorá po stáročie nedovoľovala obyvateľom prístup k vode. Architekti sa rozhodli o využívanie priemyselných materiálov a ponechanie autentickosti oblasti. Návrh má aj ekologický rozmer. Zhromažďuje a rezervuje vodu počas silných dažďov, čím znižuje tlak na odtokový systém a znovu ho používa na zavlažovanie vegetácie prostredníctvom systému cirkulácie vody poháňaného čerpadlom. Tektonika priechodov má ľahkú oceľovú konštrukciu, ktorá minimalizuje vplyv na životné prostredie pri výstavbe a po vizuálnej stránke predstavuje zaujímavé porovnanie priemyselnej a prírodnej krajiny.

Brugge

Architekti: Dertien12, OBBA

Projekt sa snaží oživiť snaží pevnú hranicu kanála a viesť ľudí k brehu vody. Týmto spôsobom sa OBBA pokúša prepojiť ľudí s vodou pavilónom, kde môžu návštevníci kráčať, odpočívať, odrážať sa a užívať si na vode, nielen na ňu hľadieť ako na scenériu.

- 1 - OSN, The 2030 agenda for sustainable development, 2015
- 2 - E. HAECKEL, Všeobecná morfológia organizmov, 1866
- 3 - A. SHARIFI, A. R. KHAVARIAN-GARMSIRD, The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design, and management
- 4 - Y. JOYE, Architectural Lessons from Environmental Psychology: The Case of Biophilic Architecture
- 5 - Rearrangement of Ljubljana riverbanks, 2011 www.public-space.org
- 6 - Litomyšlský architektonický manuál, Úprava nábreží řeky Loučné II, 2001, www.lam.litomysl.cz
- 7 - Cheonggyecheon Stream Restoration Project, 2005, www.landscapeperformance.org



Foto: DISSING+WEITLING Architecture



Foto: publicspace.org



Foto: Archdaily

Foto: Archdaily



Všetky územnoplánovacie dokumenty a stratégie, ktorými sa mesto riadi sa venujú len vzťahom dovnútra, nie však z metropolitného pohľadu, bez ktorého je obraz Bratislavy nepravý a neúplný. Mesto už totiž dávno netvorí len 17 mestských častí, ale aj suburbie okolitých obcí, či už na západ od mesta na slovenskej strane, alebo za hranicami na juhu, či východe, odkiaľ denne prichádzajú tisíce Slovincov a Slovákov za prácou. Okrem nich navštevujú najmä historickú časť Starého mesta zahraniční turisti. Tí domáci zavítajú často aj do prírody Malých Karpát, unikátnych borovicových lesov Záhoria, či na Žitný ostrov, ktoré sú od hlavného mesta len niekoľko kilometrov a v istých úsekoch sú priam súčasťou mesta.

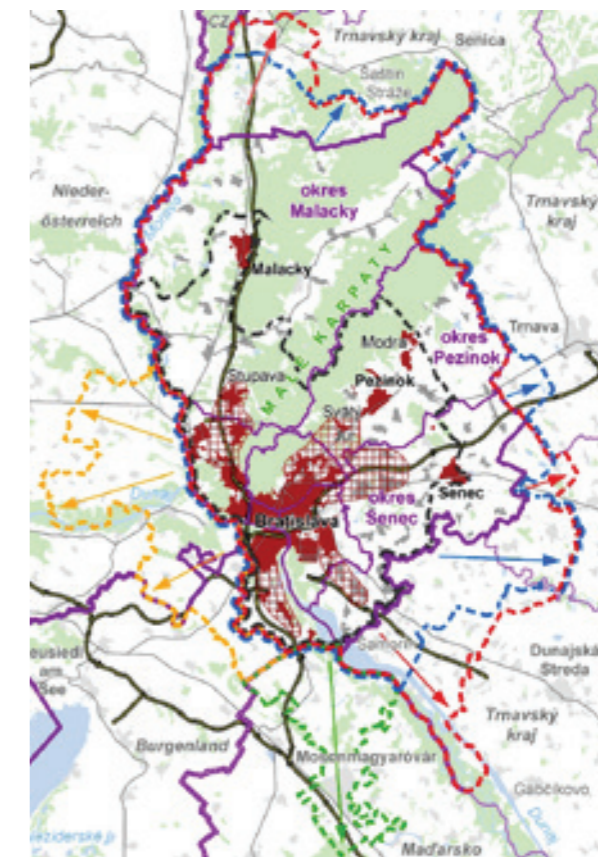
Hlavnými dopravnými napojeniami, ktorými je možný príchod do tohto, pre Slovensko dôležitého mestského regiónu európskeho významu, sú vlakové a cestné dopravné napojenia Viedeň-Bratislava-Budapešť, Budapešť-Bratislava-Brno-Praha, Bratislava-Košice, ďalej letecké napojenia v rámci spolupráci letiska Bratislava pre kratšie letové destinácie a letiska Viedeň pre lety na dlhšie vzdialenosti. V posledných rokoch sa aj vďaka úspešným európskym projektom Interreg SK-HU, SK-AT a SK-CZ podarilo vystavať desiatky kilometrov medzinárodných cyklotrás, ktoré dopĺňajú hlavné európske trasy pre cyklistov.

DUNAJ, BRATISLAVA A BRATISLAVSKÝ MESTSKÝ REGIÓN

Poloha Bratislavy ako hlavného mesta Slovenska je výrazne excentrická. Mesto leží v najzápadnejšom cípe krajiny a nachádza sa tak v regióne, ktorý hraničí s 3 ďalšími štátmi - Rakúskom, Maďarskom a Českou republikou. Táto poloha samozrejme sama ponúka medzinárodnú spoluprácu, pričom v prípade Rakúska tento fakt posilňuje aj neďaleké postavenie mesta Viedeň.

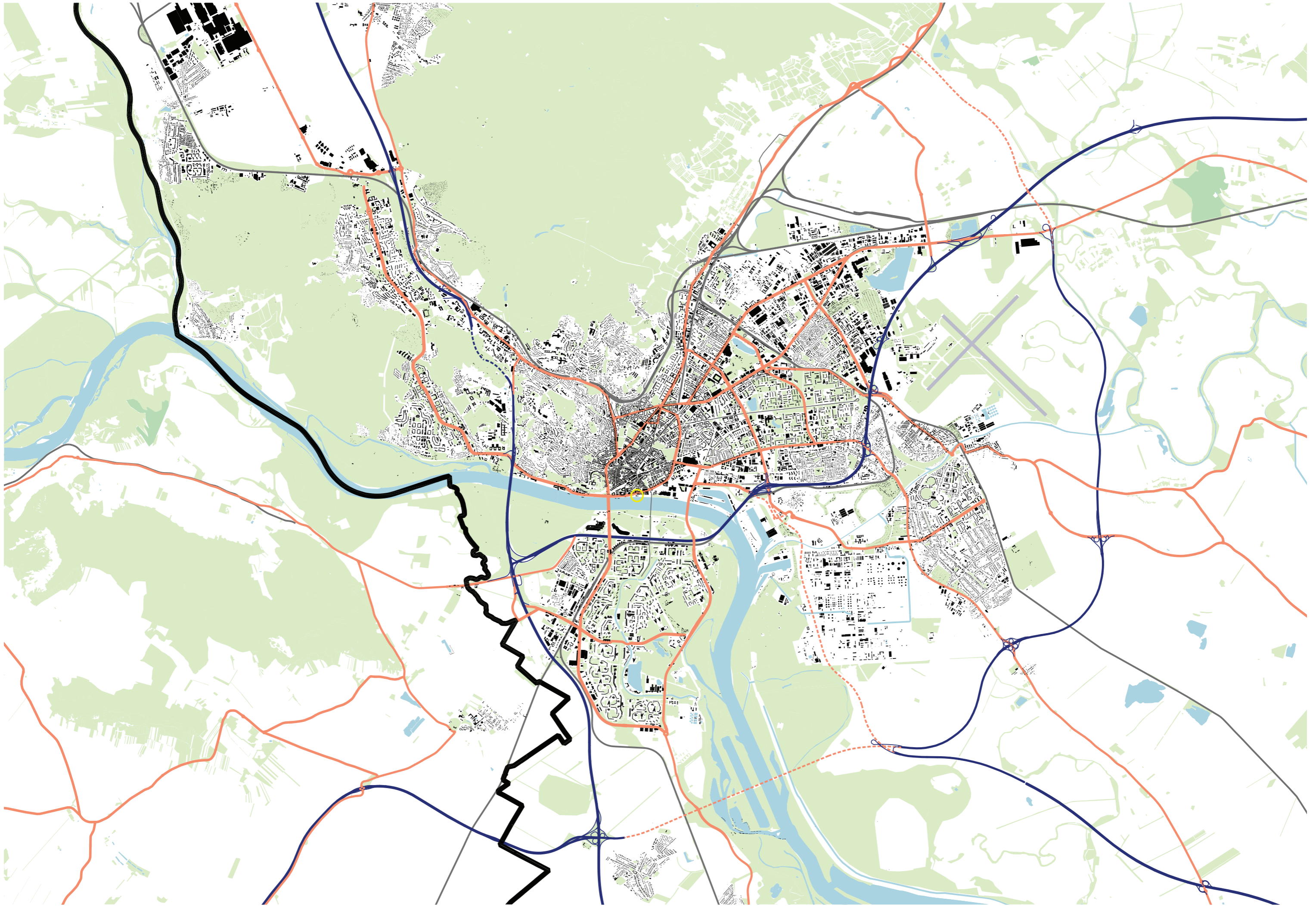
“Potencionálna spolupráca s Viedňou rozvíja kultúrne, ekonomické a ekologické rozvojové vzťahy. Viedeň, hlavné mesto Rakúska, sa svojím východným rozvojom približuje Bratislave a tá zas využíva vznikajúce krajinné zázemie na šport a rekreáciu. Oblasť Záhoria nadväzuje na Bratislavu nížinným úrodným pásom, ktoré nás spája s rekreačnou a hospodárskou krajinou južnej Moravy a s druhým najväčším mestom Českej republiky – Brnom. Malebná krajina, v ktorej Dunaj meandruje v Podunajskej rovine a zároveň je zovretý Gabčíkovom, ochraňuje a zavlažuje územie južne od Bratislavy. To je spolu s okolím Rábu (Győru) a Nezdierskym jazerom rekreačným zázemím Bratislavy,“ uvádzajú odborníci z Plánu Bratislava (ďalej len “Plán”).

Plán vytvoril tím viac ako sedemdesiatich odborníkov na mesto, jeho ekonomiku, rozvoj a mestotvorbu, ktorí tak vytvorili ucelenú víziu rozvoja hlavného mesta. Medzi hlavné výzvy rozvoja radia, spolu so širokou odbornou verejnosťou, nedostatočné prepájanie Bratislavy vo svojom miestnom kontexte a regióne.



Mapa: Inštitút priestorového plánovania, PHRSR BSK 2021-2027







DONAU, DUNAV, DUNA, ДУНАВ, ДУНĂREA

Jednou zo zaujímavých dopravných línií a taktiež dôležitou produktovou líniou cestovného ruchu je v Bratislave aj rieka Dunaj, ktorá je "druhou najdlhšou európskou riekou a najdlhšou v Európskej únii. V meste Donaueschingen vzniká sútokom zdrojnic Breg a Brigach prameniach vo Schwarzwalde (Nemecko), preteká južným Nemeckom, Rakúskom, Slovenskom, Maďarskom, Srbskom, potom tvorí po mnoho desiatok kilometrov rumunsko-bulharskú hranicu a ústi deltou do Čierneho mora na hraniciach medzi Rumunskom a Ukrajinou, pričom pri ukrajinskom meste Reni hraničí s teritóriom Moldavska".¹

Severným a Stredozemným morom. Týmto spôsobom sa prepájajú navzájom Čierne a Severné more vodnou cestou.² Aj vďaka dopravnému potenciálu Dunaja sa veľké množstvo cestujúcich turistov ľahko premáva jeho veľkými mestami, čím sa v nich vytvára hodnotný prúd cestovného ruchu.

1, 2 - Watersheds of the World: Europe - Danube Watershed World Resources Institute

Dunaj - Danubius bol aj významnou historickou líniou, keď v čase Rímskej ríše, keď tvoril severnú hranicu impéria. Jeho dopravný význam ako spojenia strednej a juhovýchodnej časti Európy pretrval až dodnes. Rieka je splavná od mesta Ulm, resp. od Regensburgu pre väčšie lode, avšak pre námorné lode až od rumunského mesta Braila. Aj v delte Dunaja je vodná doprava zabezpečená a to Sulinským ramenom rieky. Nemecko sa na Dunaj napája cez dunajskú vodnú cestu prostredníctvom kanála Rýn-Mohan-Dunaj, ktorá prepája Dunaj so západnou časťou Európy a



Foto: www.shutterstock.com



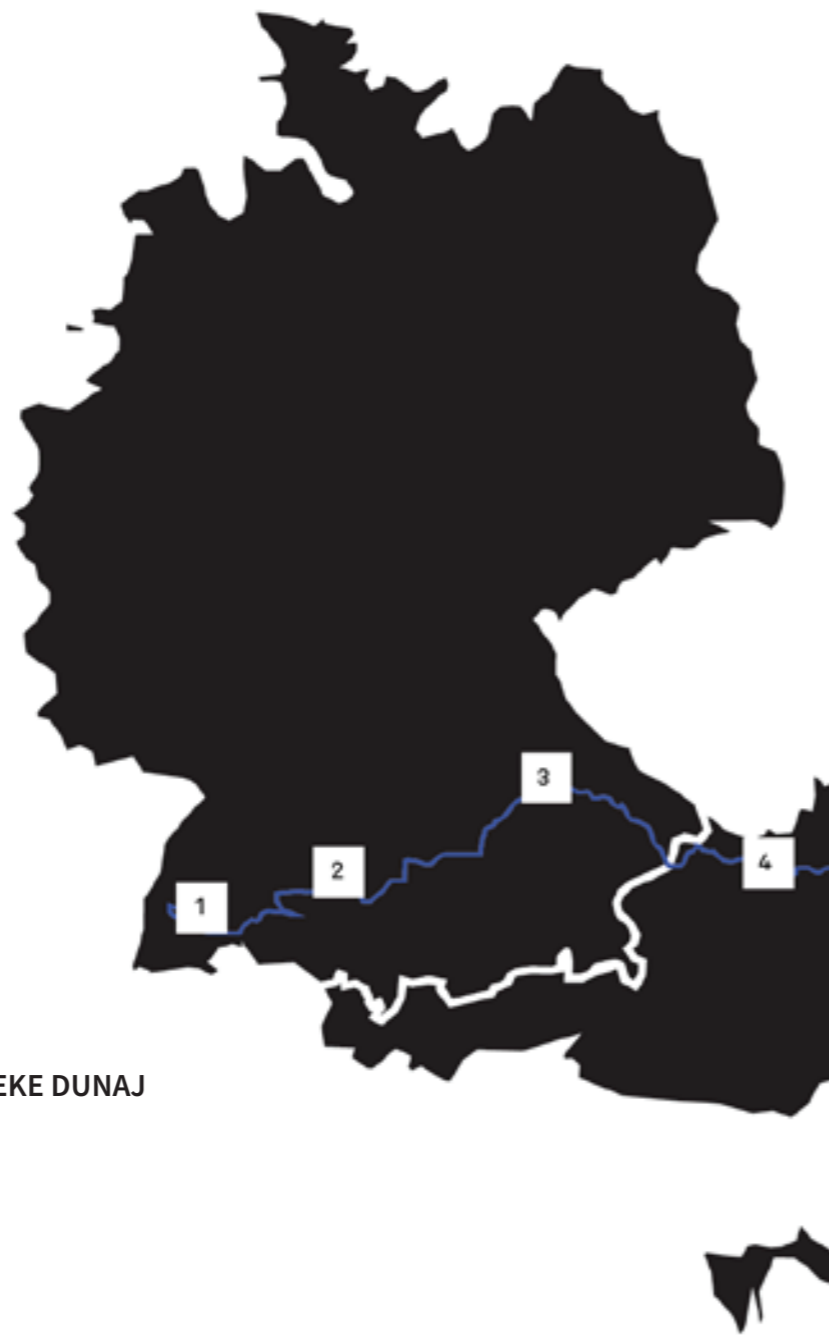
Foto: www.fotografieaeriana.eu



Foto: www.shutterstock.com

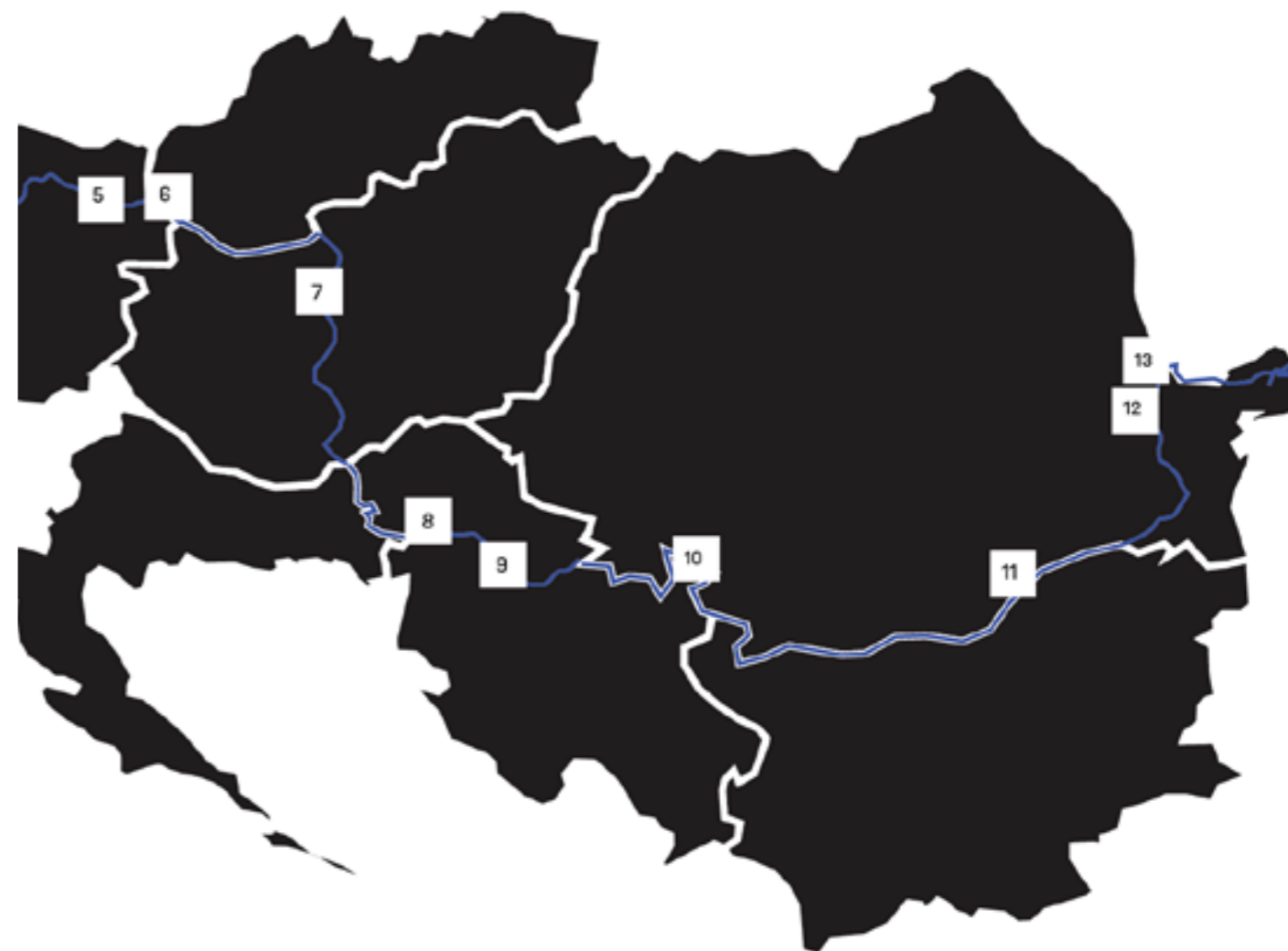


Foto: ec.europa.eu



VÝZNAMNÉ MESTA NA RIEKE DUNAJ

- 1 INGOLSTADT
- 2 REGENSBURG
- 3 LINZ
- 4 VIEDEŇ
- 5 BRATISLAVA
- 6 BUDAPEŠŤ
- 7 NOVI SAD
- 8 BELOGRAD
- 9 DROBETA - TURNU SEVERIN
- 10 RUSE
- 11 BRAILA
- 12 GALATI
- 13 IZMAJIL





ROZDELENIE TOKU RIEKY DUNAJA

A

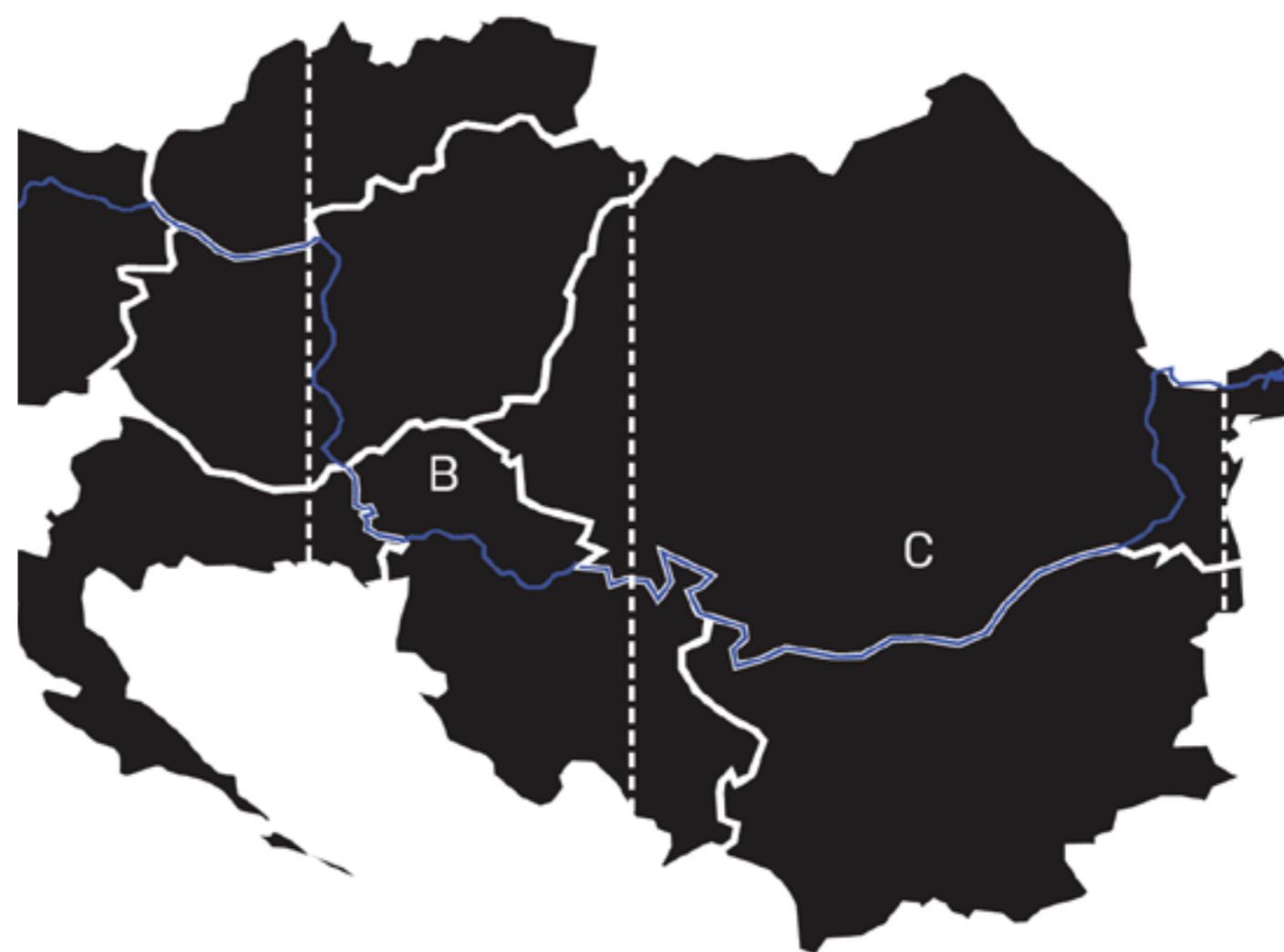
Úsek horného Dunaja s celkovou dĺžkou 624 km má charakter horskej rieky so sklonom 37 cm na kilometer. Horný Dunaj prechádza cez 3 krajiny EU, Nemecko, Rakúsko a Slovensko. Horný Dunaj končí ako prirodzená hranica medzi Maďarskom a Slovenskou republikou pri meste Gonyu. Na tomto úseku sa nachádza 16 vodných diel. Prevažne Rakúsko, na území Slovenska - Gabčíkovo.

B

Úsek stredného Dunaja s celkovou dĺžkou 860 km má charakter nížinnej rieky so sklonom 8 cm na kilometer. Stredný Dunaj prechádza cez 5 krajín EU, Slovensko, Maďarsko, Chorvátsko, Srbsko, Rumunsko. Hranice stredného Dunaja začínajú od mesta Gonya (Maďarsko) až po mesto Drobeta - Turnu Severin (Rumunsko). Tok je zakončený vodným dielom ŽELEZNA VRATA I.

C

Úsek dolného Dunaja s celkovou dĺžkou 1250 km má charakter nížinnej rieky so sklonom 4 cm na kilometer. Hranice dolného Dunaja začínajú od mesta Drobeta - Turnu Severin (Rumunsko) a končia delťou ústiacou do Čierneho mora. Na tomto úseku sa nachádza vodné dielo ŽELEZNA VRATA II.

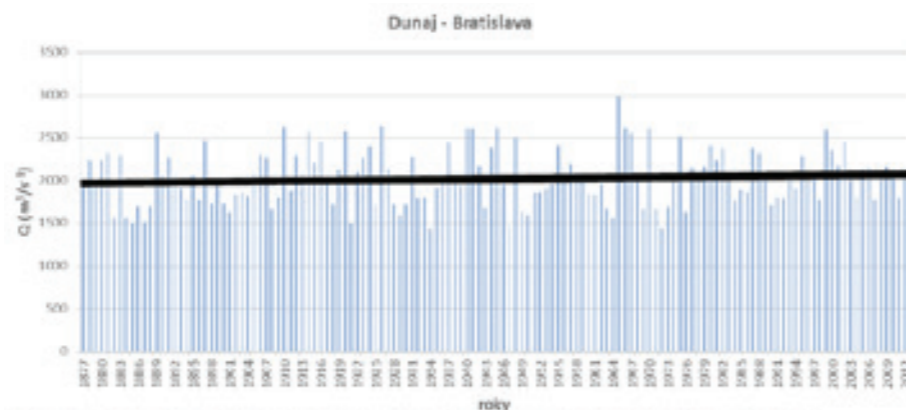




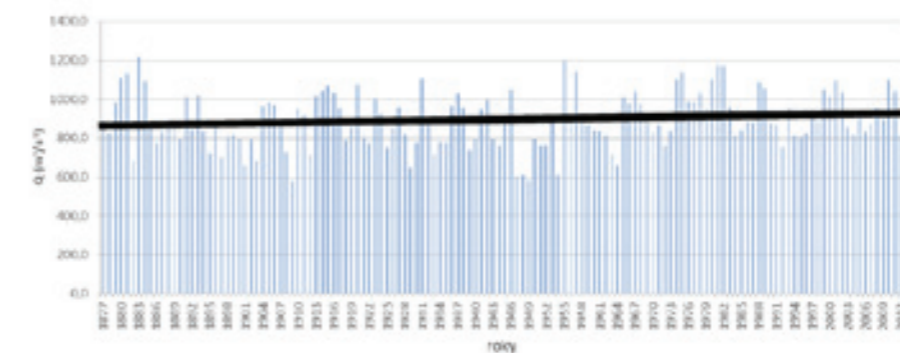
PRIETOK VODY V JEDNOTLIVÝCH ÚSEKOH DUNAJA

Napriek tomu, že trend priemerných ročných prietokov je pomerne vyrovnaný, v štyroch mesiacoch roka boli identifikované pomerne výrazné trendy. V marci vývoj priemerných mesačných prietokov dosahuje výrazný nárast a vo februári mierny. Túto skutočnosť možno pripísať narastajúcej teplote vzduchu. V auguste je priebeh mesačných prietokov poznamenaný výraznejším poklesom.

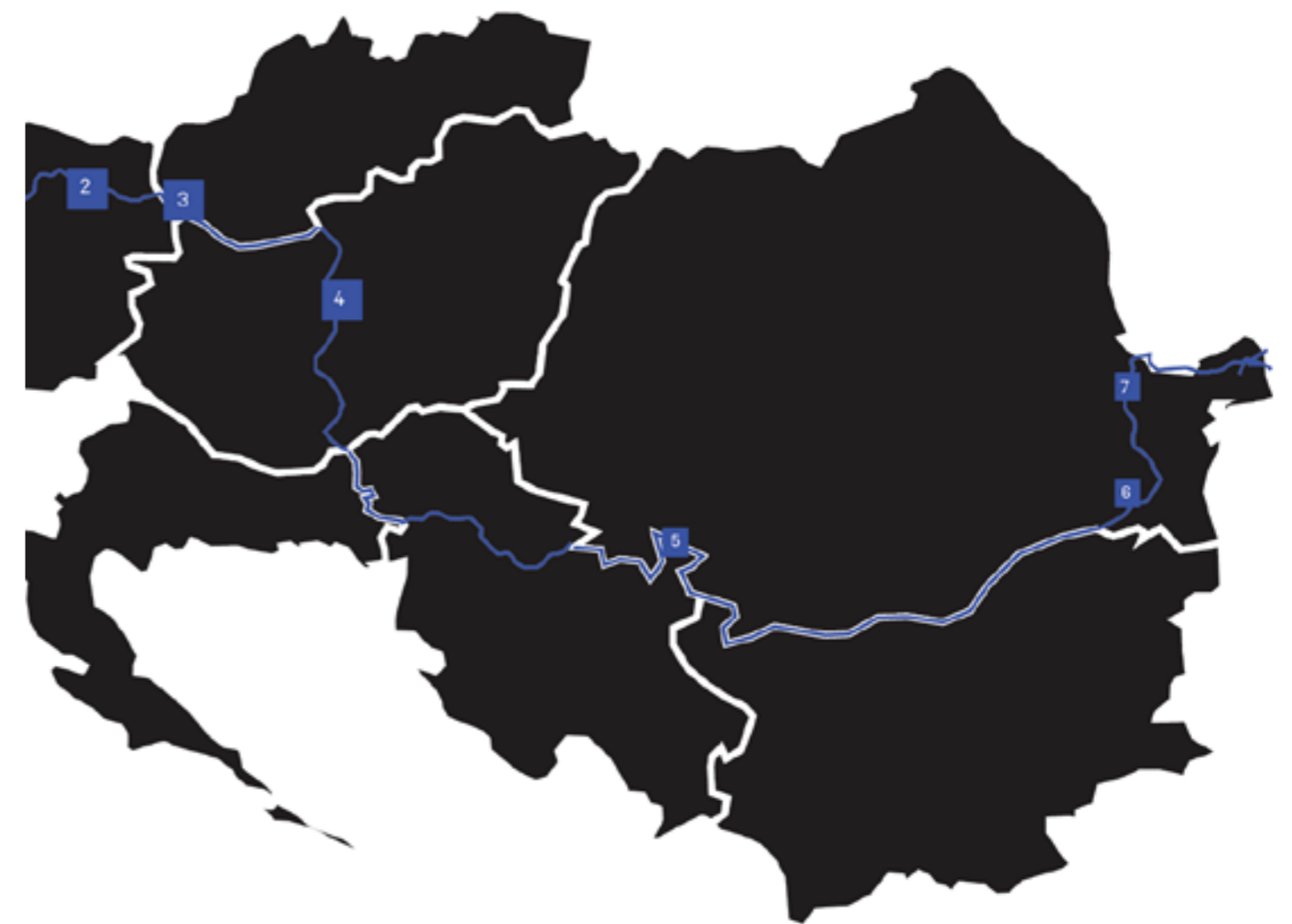
* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič



Priebeh priemerných prietokov na Dunaji v Bratislave za obdobie 1877-2012 + trendová čiara



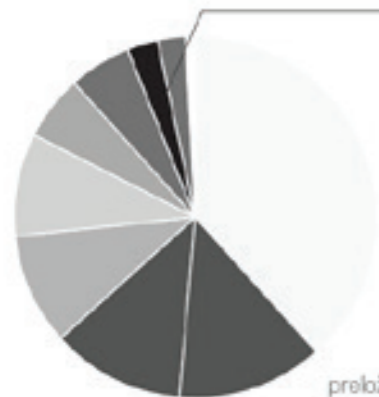
Priebeh minimálnych prietokov na Dunaji v Bratislave za obdobie 1877-2012 v auguste + trendová čiara



ANALÝZA ROČNÝCH PREKLÁDOK HMÔT NA DUNAJI

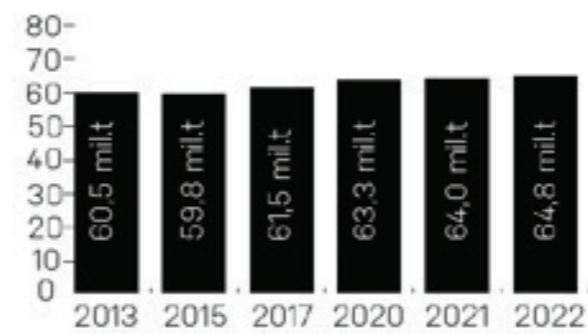
* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič

Slovensko podiel na celkovom množstve preloženého nákladu **3,9 %**

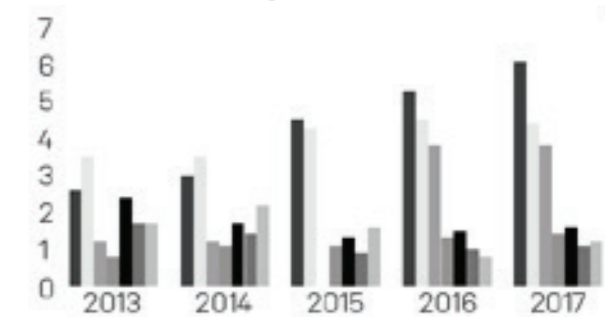


preložený náklad v jednotlivých krajinách v mil. ton

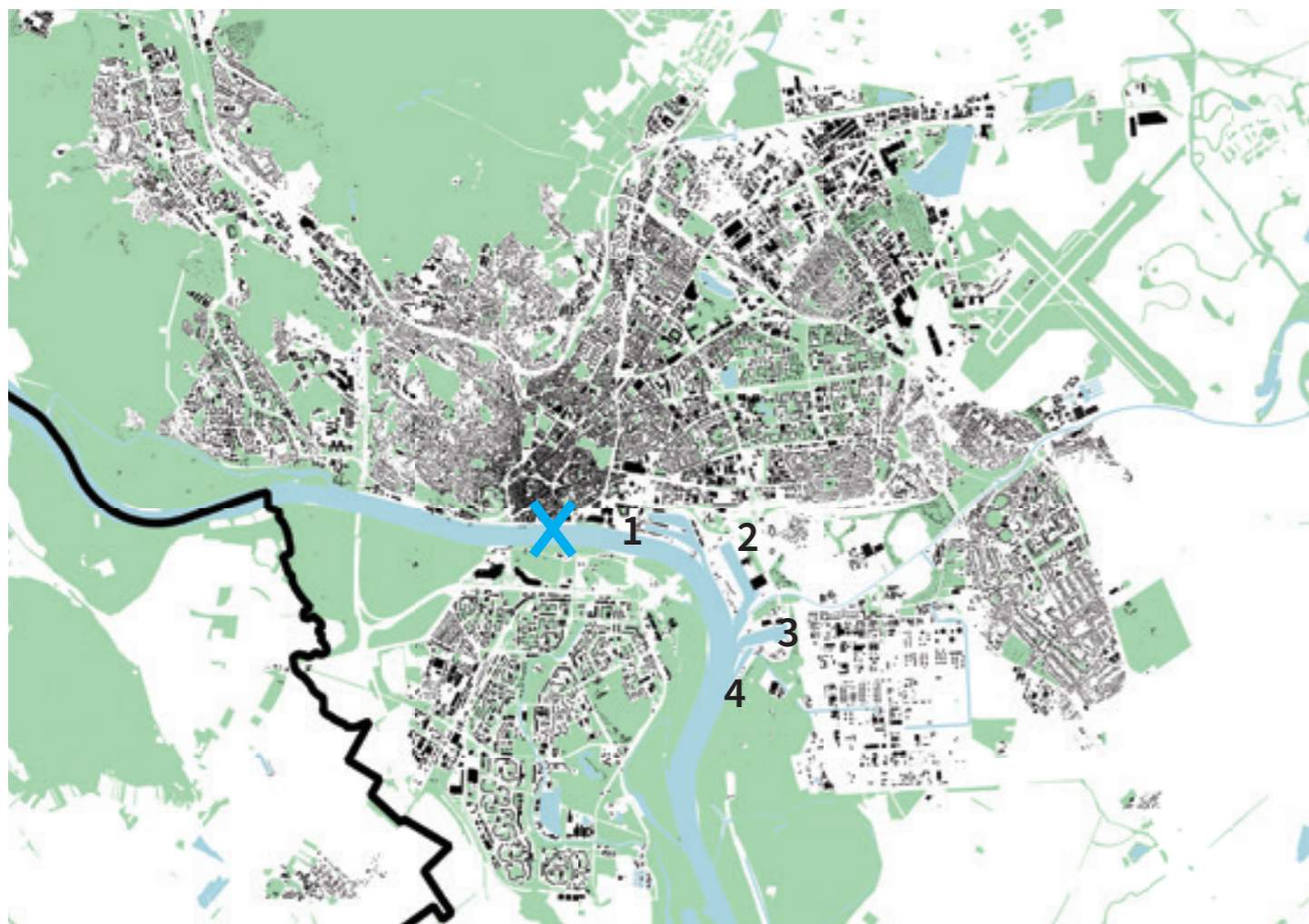
- 7 IZMAJL
- 6 GALATI
- 5 RUSE
- 4 BUDAPEŠŤ
- 3 ERATISLAVA
- 2 VIEDEŇ
- 1 REGENSBURG



odhad vývoja preloženého nákladu na Dunaji v mil. ton



preložený náklad v jednotlivých prístavoch v mil. ton



PRÍSTAVY BRATISLAVA



1 Nákladný prístav - Zimný
3 Nákladný prístav - Lodenica



2 Nákladný prístav - Pálenisko
4 Osobný prístav - Marína



Foto: google.com/maps

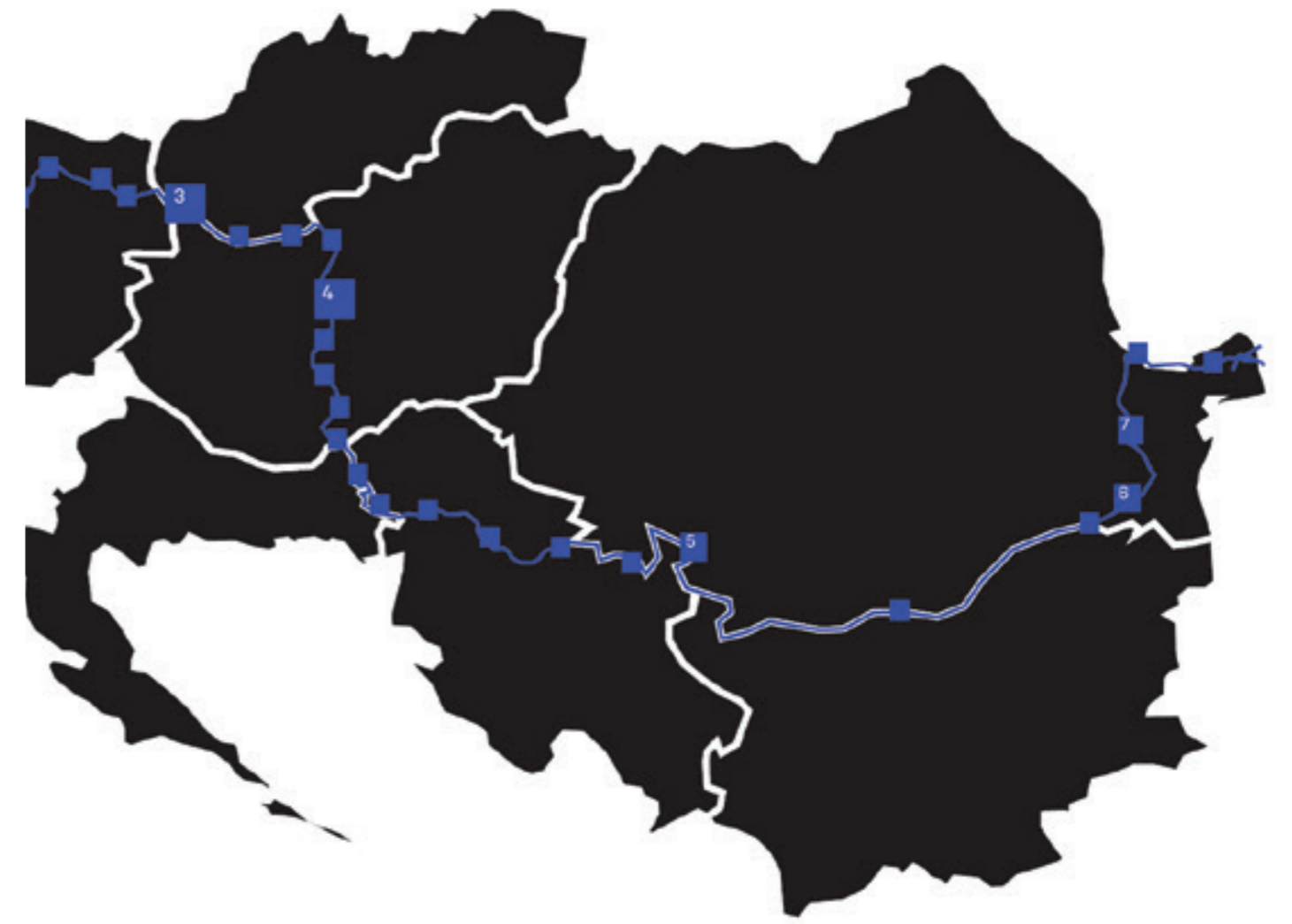




VÝZNAMNÉ PRÍSTAVY NA DUNAJI

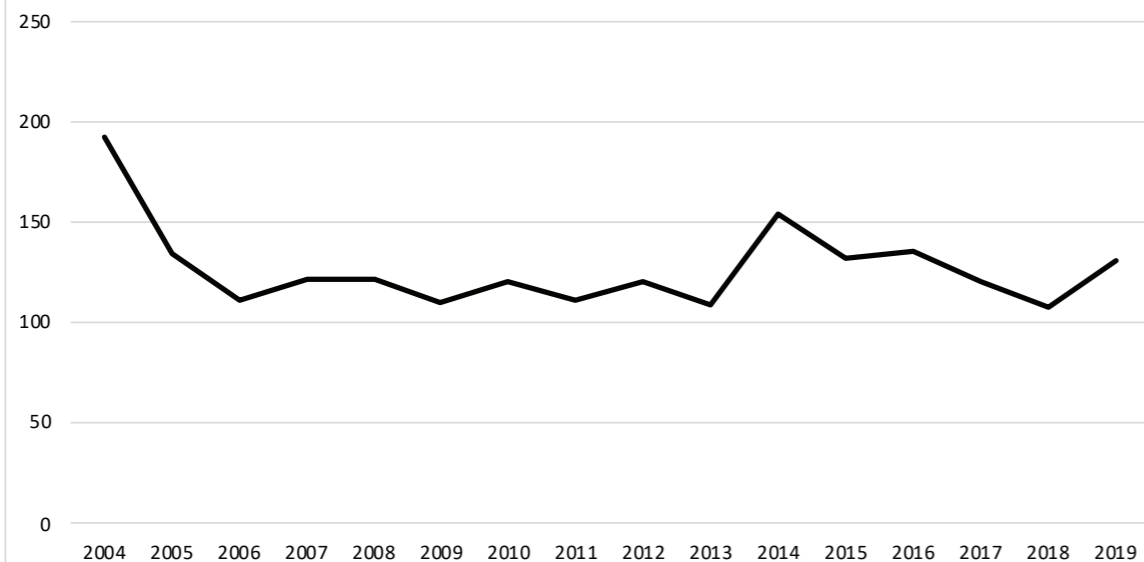
- 1 REGENSBURG
- KLEINHEIM
- STRAUBING
- DEGGENDORF
- 2 PASSAU
- LINZ
- ENNENDORF
- YBBE
- KREME
- KORNEUBURG
- VIEDEŇ
- 3 BRATISLAVA
- KOMÁRNO
- ŠTÚROVO
- GYOR
- 4 BUDAPEŠŤ
- DUNAUJVAROE
- PAKE
- BOGYLEZLO
- BAJA
- MOHACE
- APTIN
- BOGOJEVO
- NOVI SAD
- BEOGRAD
- SMEDEREVO
- 5 RUSE
- OREOVA
- DROBETA - TURNU SEVERIN
- GLURGIU
- 6 GALATI
- 7 IZMAJIL
- CERNAVODA
- TULCA

* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič

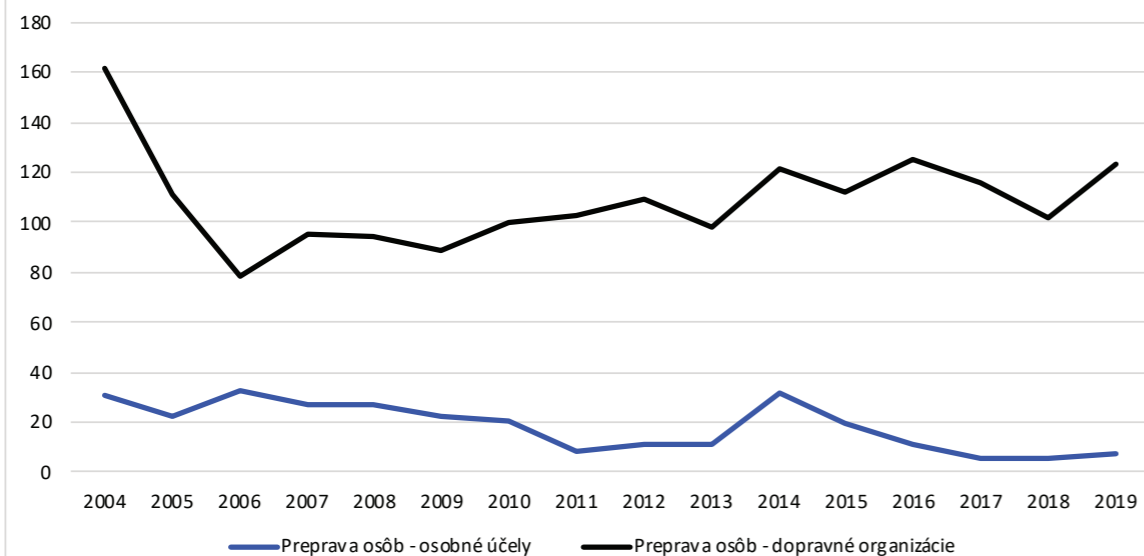


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	AVERAGE
Preprava osôb spolu	102,8	133,0	111	121,9	121,5	110,3	120,3	111,4	120,3	108,8	153,5	132,2	135,7	120,7	107,4	130,4	127,01
Preprava osôb - osobné účely	31,2	22,8	32,6	26,7	27,5	22	20,4	8,7	10,7	11,1	32,1	20	10,9	5,1	5,5	7	18,39
Preprava osôb - dopravné organizácie	161,6	111,1	78,4	95,2	94	88,3	99,9	102,7	109,6	97,7	121,4	112,2	124,8	115,6	101,9	123,4	108,61
Preprava osôb - vnútroštátna	89,5	87,5	93,8	96,8	90,6	81,3	86,5	82,4	88,5	72,7	94,4	94,8	99,7	91,9	88	108,2	90,41
Preprava osôb - medzinárodná	103,3	46,4	17,2	25,1	30,9	29	33,8	29	31,8	36,1	59,1	37,4	36	28,8	19,4	22,2	36,59

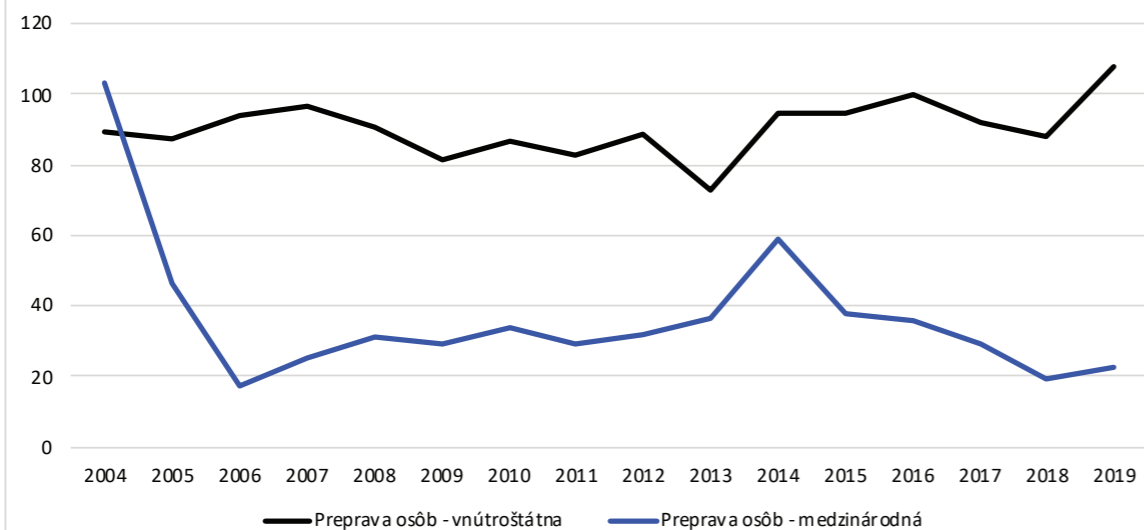
Osobná vodná doprava - počet prepravených osôb v tis.
celkový prehľad; Bratislava



Osobná vodná doprava - počet prepravených osôb v tis.
osobné účely vs. dopravné organizácie; Bratislava



Osobná vodná doprava - počet prepravených osôb v tis.
vnútroštátna vs. medzinárodná; Bratislava



Dunaj v Bratislave je dnes dopravne využívaný na prekládku tovarov, v porovnaní s inými mestami len v malom množstve. Väčšina nákladných lodí ním len tranzituje.

Počet prepravených osôb sa však v roku 2019 mierne zvýšil, čo môže byť spôsobené aj novou ponukou cestovných spoločností. Väčšina zájazdov v sebe zahŕňa návštevu Bratislavy na 1-2 dni s ponukou ubytovania na lodi alebo v meste. Kotvenie výletných lodí je pri Osobnom prístave Bratislava na Fajnorovom nábřeží.

Najčastejšou turistickou trasou na Dunaji, ktorá zahŕňa zastávku v Bratislave je trasa cez tieto mestá:

- Budapest (Hungary)
- **Bratislava (Slovakia)**
- Vienna (Austria)
- Durnstein (Austria)
- Wachau (Austria)
- Linz (Austria)
- Haibach ob der Donau (Austria)
- Passau (Germany)
- Deggendorf (Germany)

Aj napriek tejto ponuke je podiel vnútroštátnej vs. medzinárodnej dopravy v počte prepravených osôb približne 2:1. Dôvodom tak vysokého rozdielu je aj zaradenie trasy Bratislava-Viedeň a späť, z nejasných dôvodov, do vnútroštátnej prepravy. Túto informáciu som sa snažila overiť so spoločnosťou Slovenská plavba a prístavy, ktorá je zodpovedná za zber dát, avšak aj napriek opakovaným výzvam som sa nedočkala odpovede.

Práve trasa medzi týmito dvomi hlavnými mestami je však turistami najviac využívaná. Pod značkou Twin city liner sa denne konajú 3-4 cesty v jednom smere a rovnaký počet spätných jazd. K ponuke sa pridávajú aj iné spoločnosti ako Blue Danube Tours, ktoré ponúkajú 1 plavbu aj so spätnou jazdou denne. Kvôli nevyhovujúcim podmienkam Osobného prístavu Bratislava bol pre tieto plavby vytvorený nový pontón len pár desiatok metrov od Fajnorovho nábřežia pri Moste SNP a neslávne známom Park Inn by Radisson Danube Bratislava. Počet cestujúcich preplavených v jednej plavbe je približne 200 a cesta Bratislava - Viedeň trvá 75 minút.¹

Ďalšou dôležitou skupinou cestujúcich je preprava osôb na osobné účely, ktorá v roku 2019 rapídne vzrástla a to o viac ako 20 tisíc prepravených osôb za 1 rok. Prístav osobných lodí však nie je v spomínanom prístave v centre mesta ale v prístave Marína, ktorý sa nachádza vo východnom okraji mesta Bratislava.

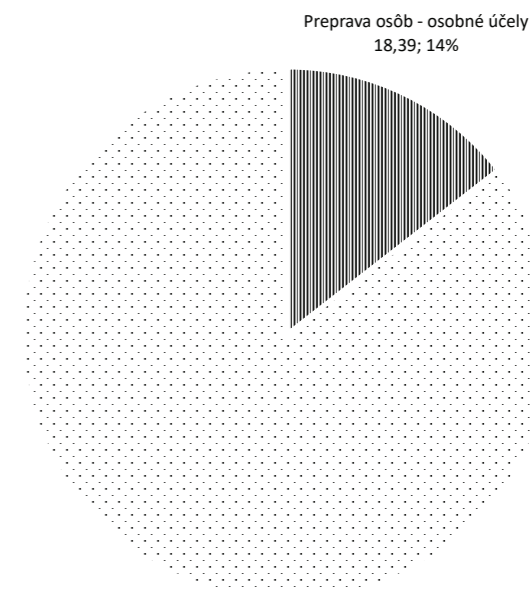
Kvôli pandémie koronavírusu Covid-19, ktorá začala v roku 2020 sa však turistická situácia, nielen v lodnej preprave razantne obmedzila a preto bude ďalší rozvoj a vývoj dopadu pandémie na toto odvetvie zaujímavé pozorovať.

Okrem vodnej dopravy motorovými plavidlami existuje na území mesta niekoľko vodáckych klubov, najmä v Karloveskom ramene a na nábřeží budúceho Lida. Spolu majú tieto kluby približne 5000 členov, z ktorých

je niekoľko stoviek aktívnych rekreatantov najmä na rýchlostných kajakoch. V mestskej časti Čunovo sa nachádzajú aj umelý kanál pre kanoistiku a rafting na divokej vode.

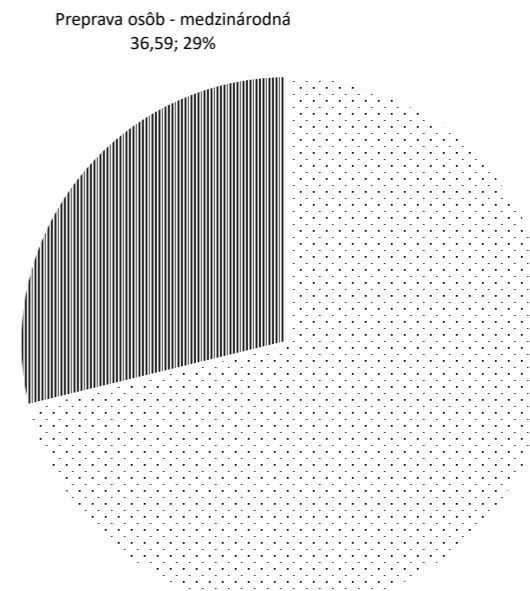
1 - Spoločnosť Twin city liner, www.twincityliner.com

Osobná vodná doprava
Počet prepravených osôb v tis.
osobné účely vs. dopravné organizácie; Bratislava



Preprava osôb - dopravné organizácie 108,61; 86%

Osobná vodná doprava
Počet prepravených osôb v tis.
vnútroštátna vs. medzinárodná; Bratislava



Preprava osôb - medzinárodná 36,59; 29%

Preprava osôb - vnútroštátna 90,41; 71%



VÝZNAMNÉ BODY V BLÍZKOSTI DUNAJA

1. ZRÚCANINA HRADU DEVÍN
2. BOTANICKÁ ZÁHRADA
3. BRATISLAVSKÝ HRAD + PODHRADIE
4. HISTORICKÉ CENTRUM
5. SLOVENSKÁ NÁRODNÁ GALÉRIA
6. BÝVALÉ GRÖSSLINGOVE KÚPELE
7. SLOVENSKÉ NÁRODNÉ MÚZEUM
8. INCHEBA EXPO ARÉNA
9. SAD JANKA KRÁLA
10. DIVADLO ARÉNA
11. EUROVEA SHOPING CENTRUM (KONTAKT S DUNA-JOM)
12. HAUSBOAT ŠTVRŤ JAROVECKÉ RAMENO
13. GALÉRIA MODERNÉHO UMENIA DANUBIANA



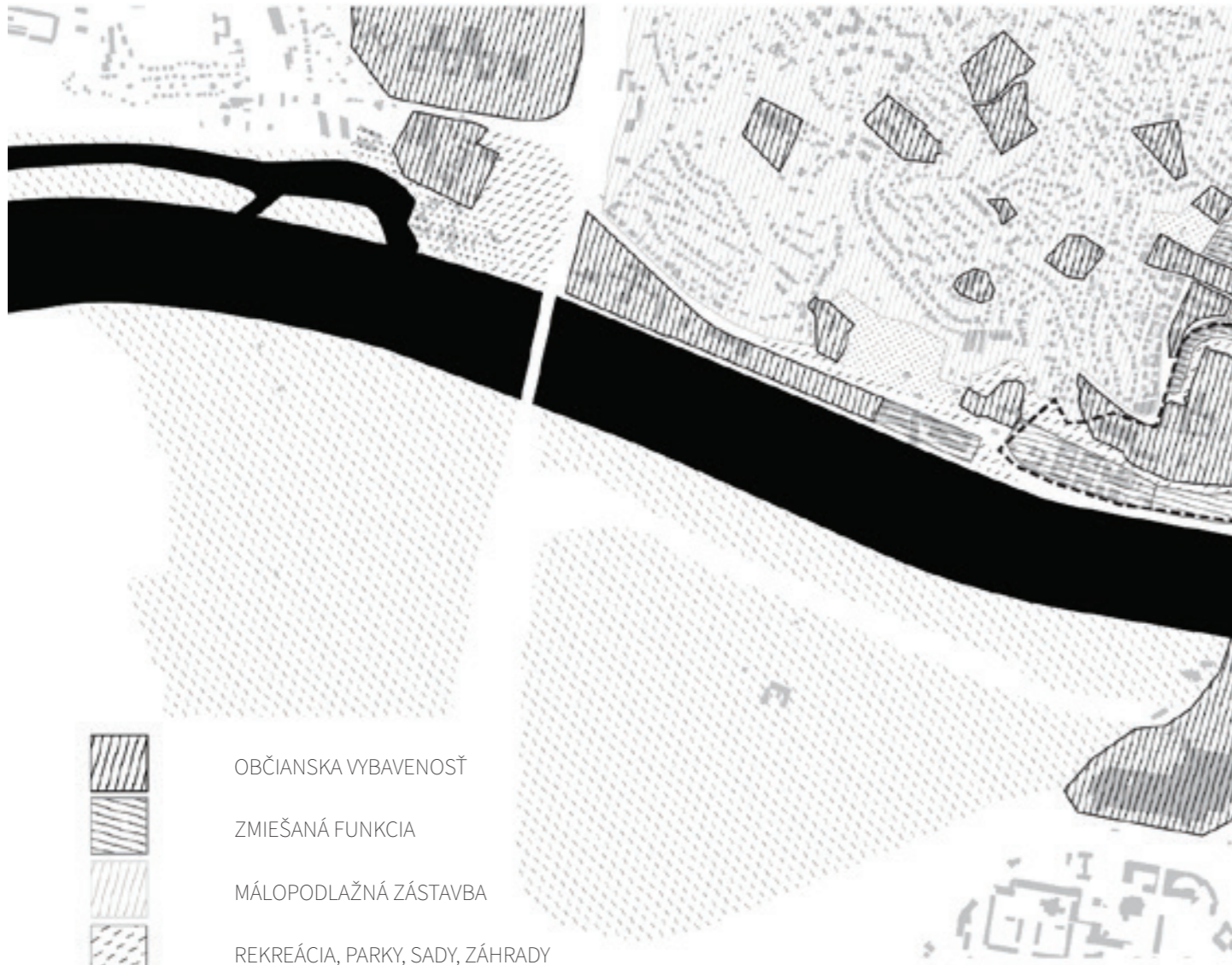
PRÍRODNÉ REZERVÁCIE V BLÍZKOSTI DUNAJA

- 1 DEVÍNSKA KOBYLA
- 2 ZÁTOKA POD SLOVANSKÝM OSTROVOM
- 3 SIHOŤ
- 4 CHA PEČIANSKY LES
- 5 SOVÍ LES
- 6 POBREŽIE DUNAJA (NIE JE PR)
- 7 KOPÁČSKY OSTROV
- 8 BRATISLAVSKÉ LUHY
- 9 DUNAJSKÉ OSTROVY

* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič



FUNKČNÁ ANALÝZA NÁBREŽIA

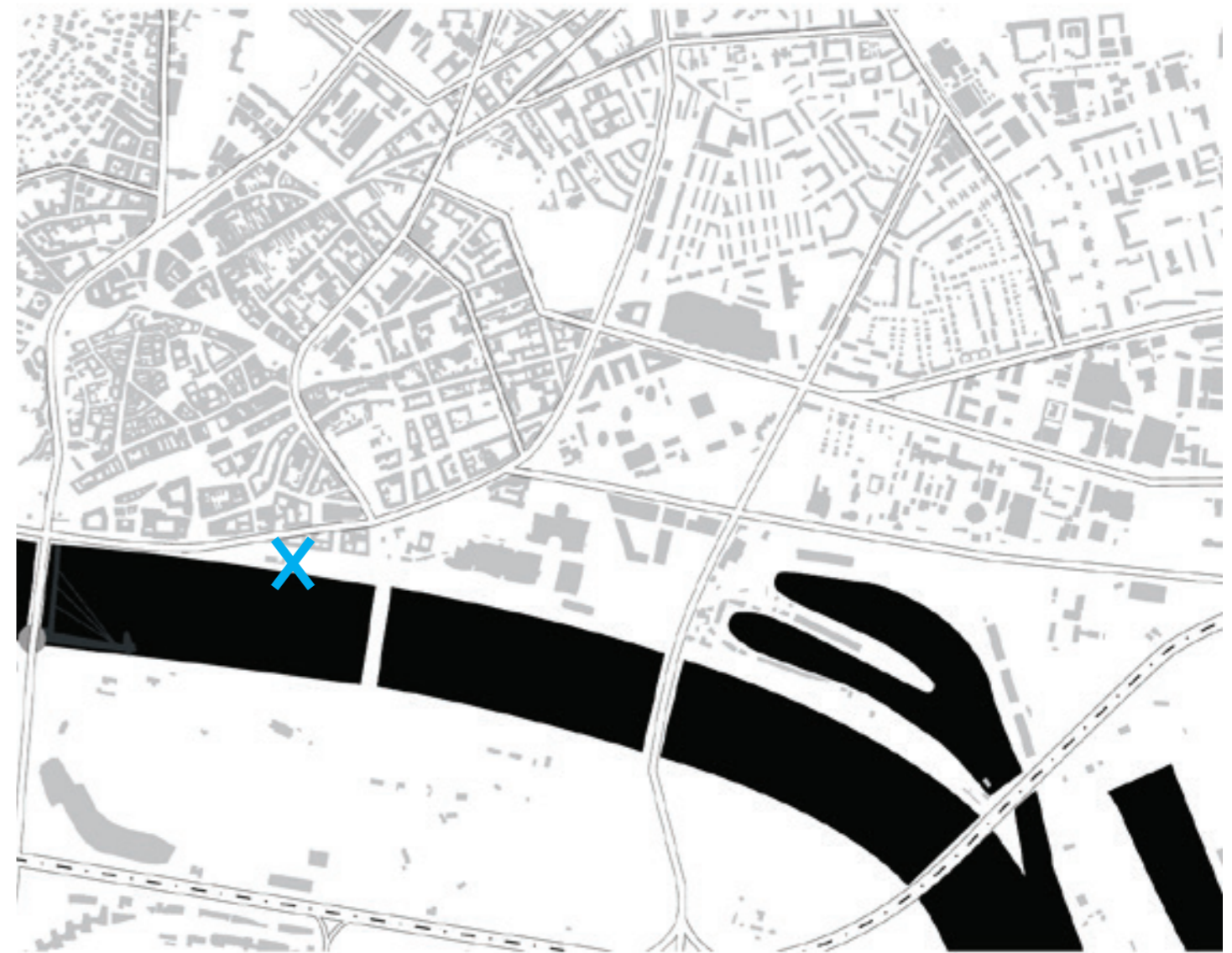
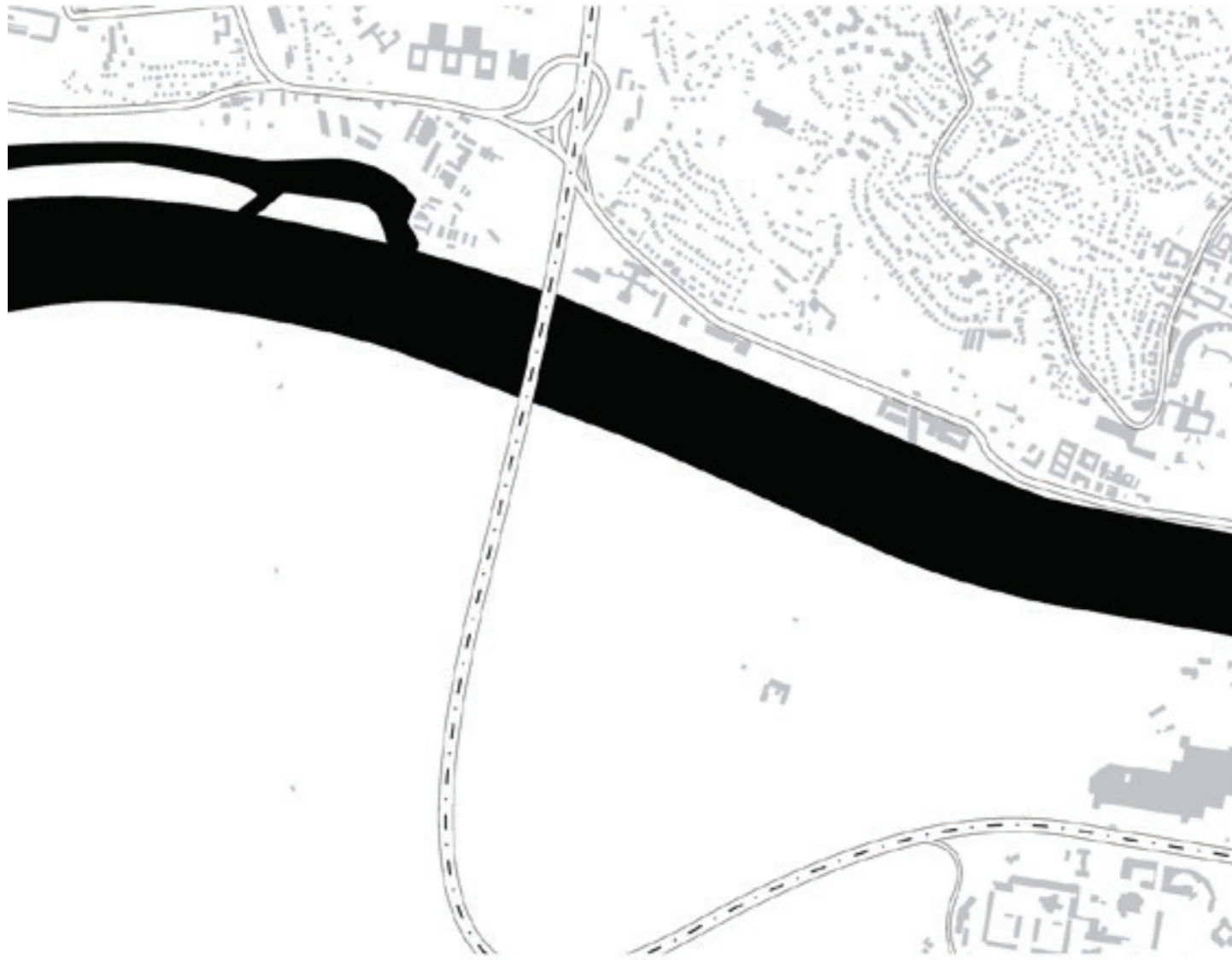


-  OBČIANSKA VYBAVENOSŤ
-  ZMIEŠANÁ FUNKCIA
-  MÁLOPODLAŽNÁ ZÁSTAVBA
-  REKREÁCIA, PARKY, SADY, ZÁHRADY
-  LES
-  CINTORÍN
-  ŠPORT
-  PLOCHY PRE VODNÚ DOPRAVU
-  PAMIATKOVÁ REZERVÁCIA



* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič

HLAVNÉ DOPRAVNÉ ŤAHY








VEDLAJŠIE DOPRAVNÉ PREPOJENIE
HLAVNÉ DOPRAVNÉ PREPOJENIE
BRATISLAVSKÝ OBCHVAT

* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič

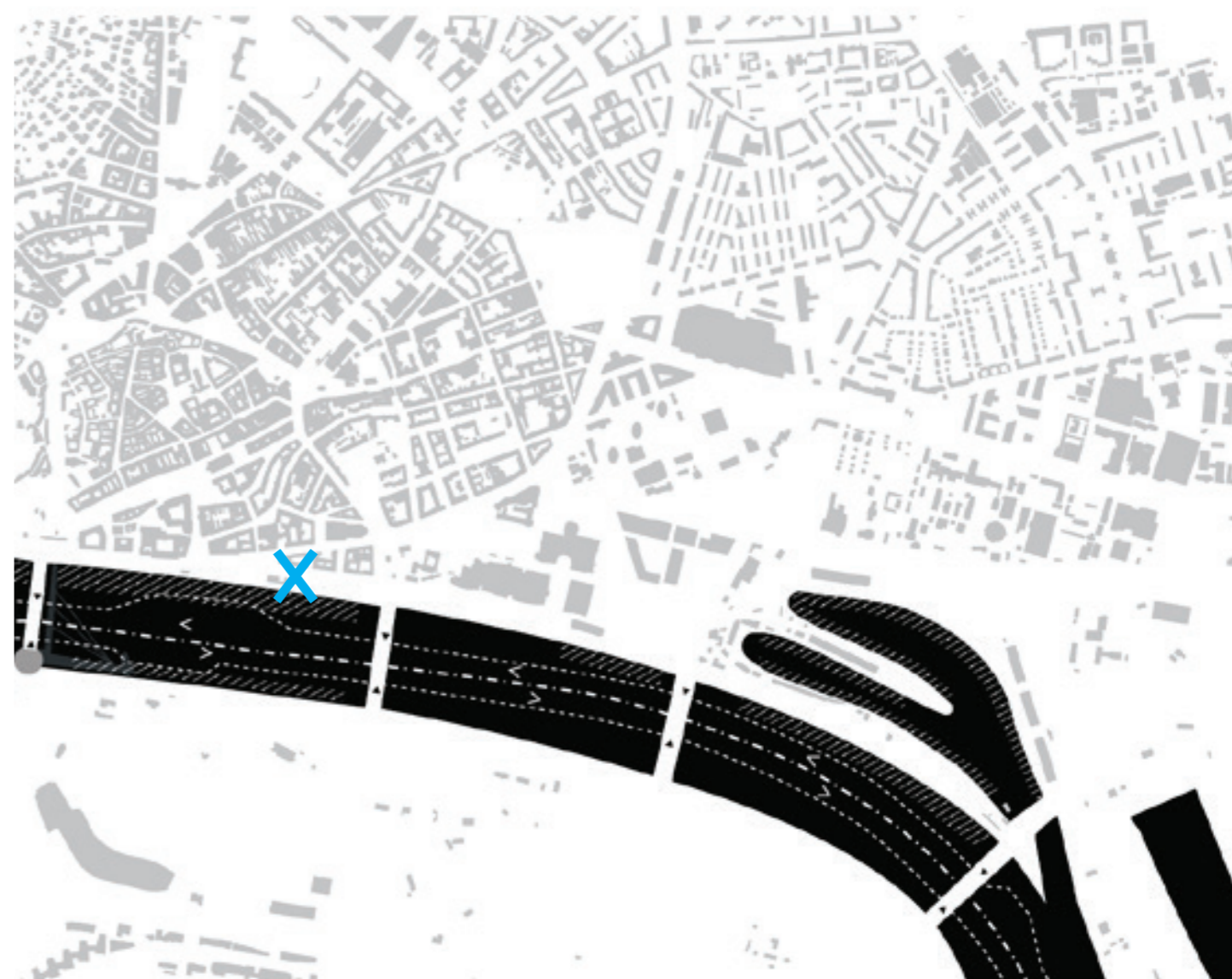
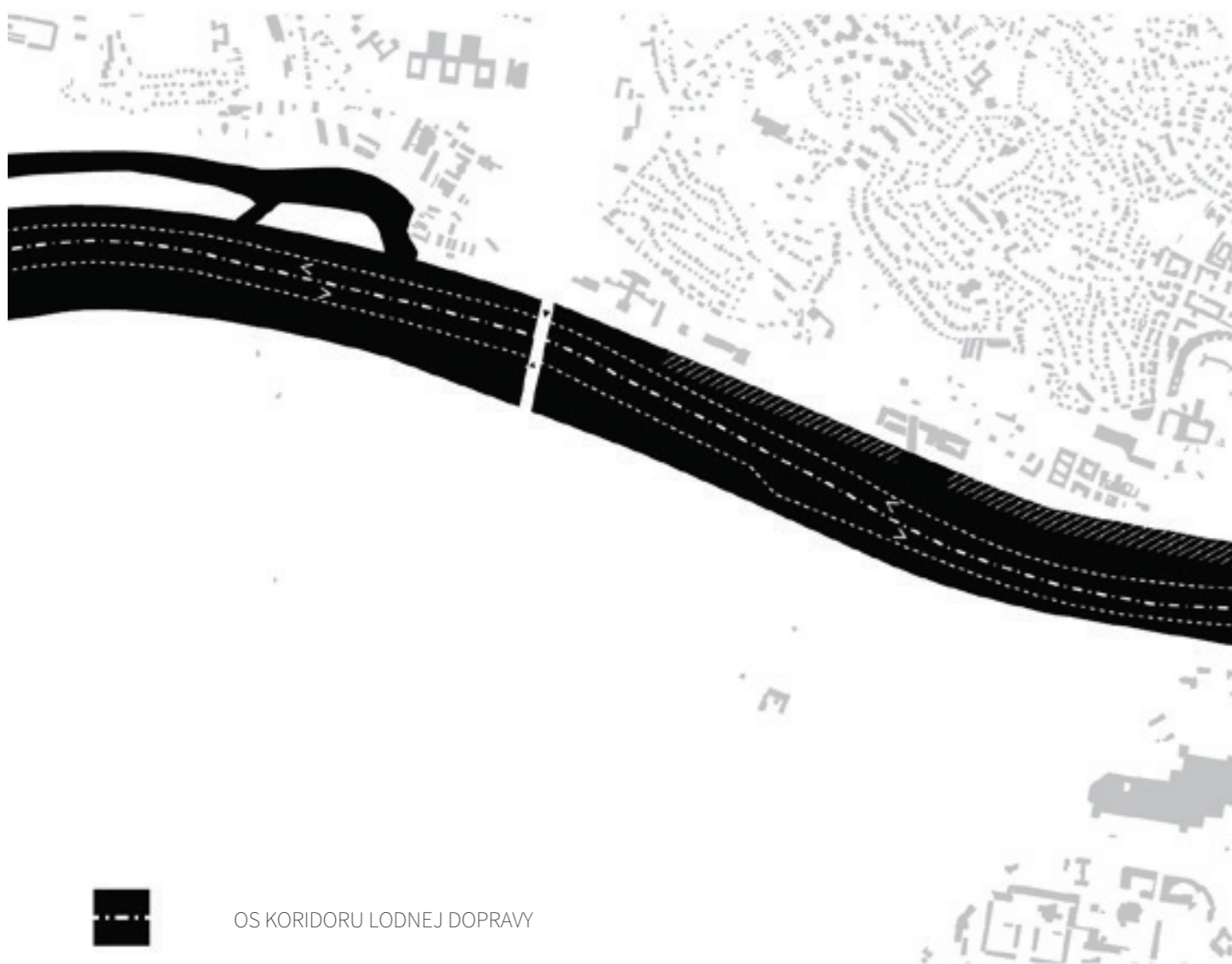
DOSTUPNOSŤ ÚZEMIA HROMADNOU DOPRAVOU



-  MHD ZÁSTAVKA
-  AUTOBUSOVÁ LINKA
-  LINKA ELEKTRIČKY
-  TUNEL PRE ELEKTRIČKOVÚ TRÁŤ
-  PLÁNOVANÁ ELEKTRIČKOVÁ TRÁŤ

* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič

TRASOVANIE LODNEJ DOPRAVY



OS KORIDORU LODNEJ DOPRAVY



VYHRADENÝ KORIDOR PRE LODNÚ DOPRAVU



PRIESTOR PRE KOTVENIE



SMER PLAVBY

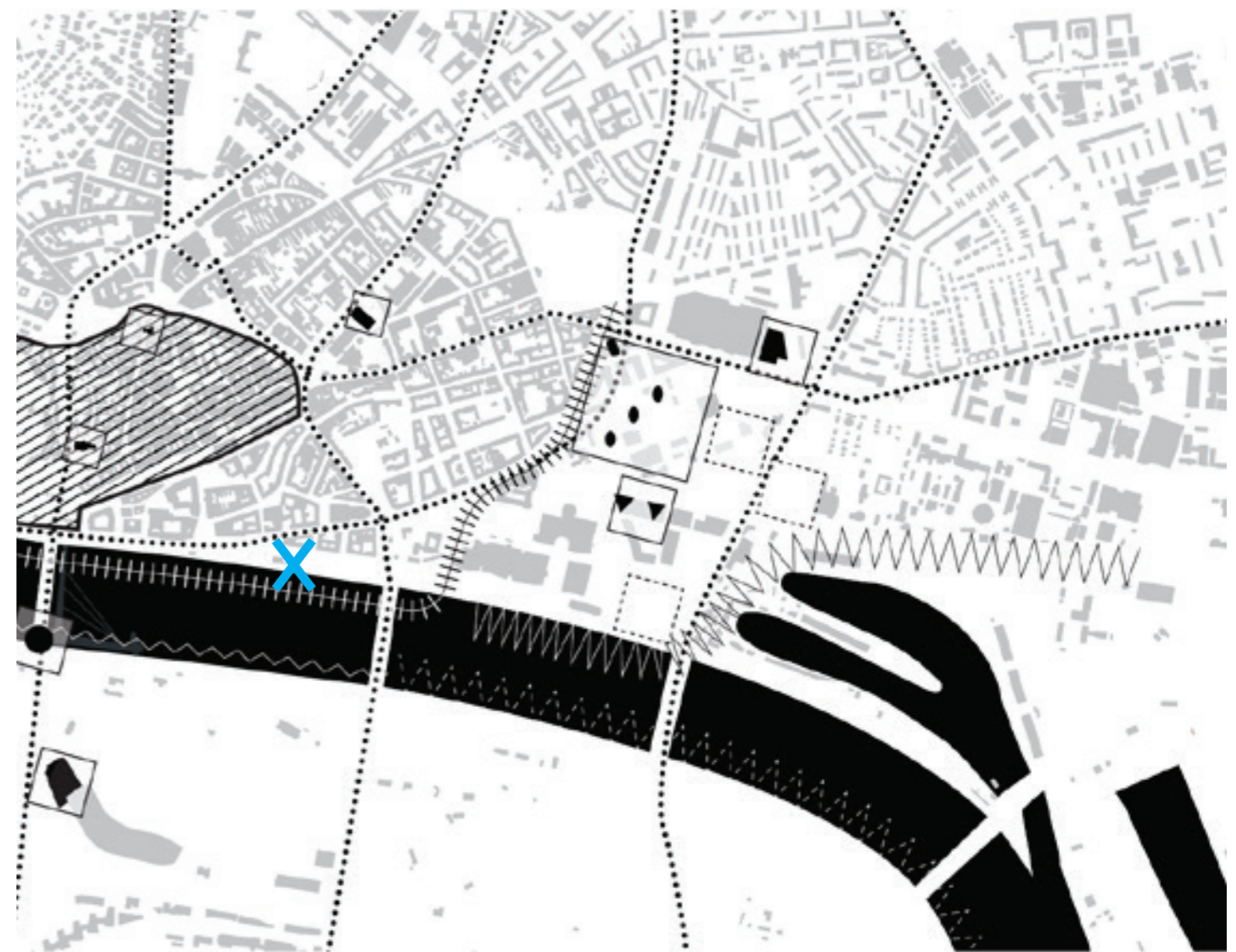
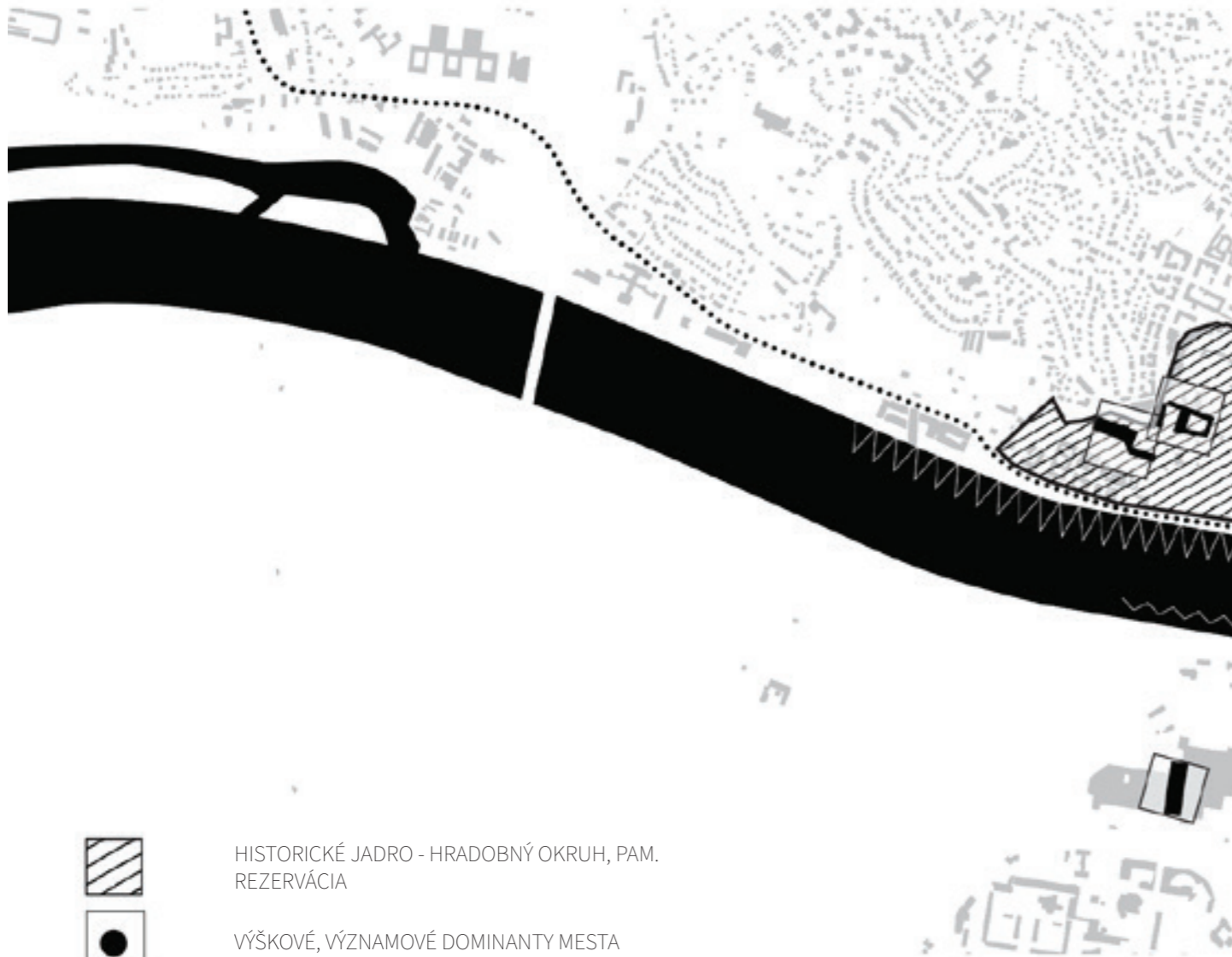


VYHRADENÝ PRIEPLAV MEDZI PILÓTAMI MOSTU



* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič

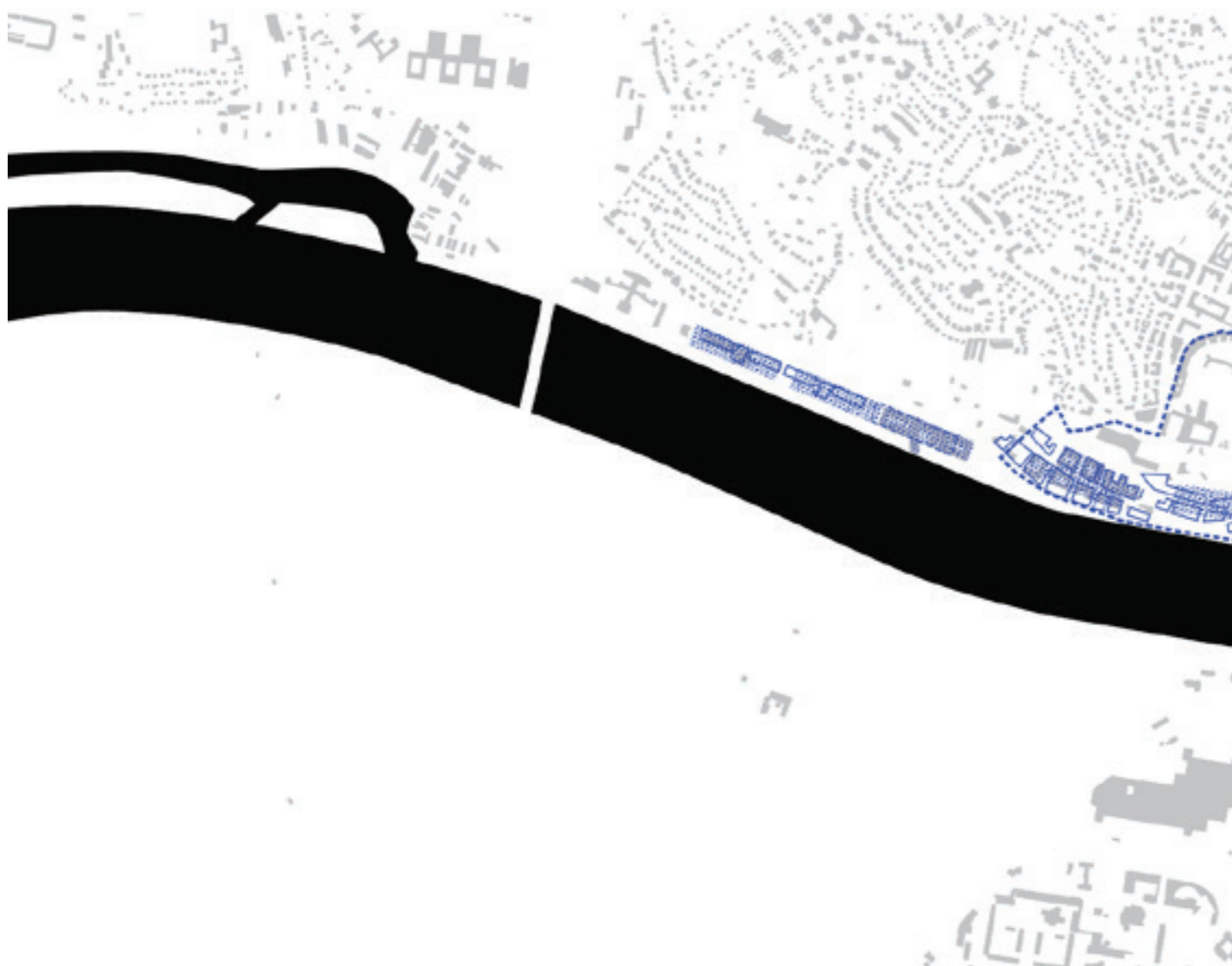
KOMPOZIČNÁ ANALÝZA NÁBREŽÍ



-  HISTORICKÉ JADRO - HRADOBNÝ OKRUH, PAM. REZERVÁCIA
-  VÝŠKOVÉ, VÝZNAMOVÉ DOMINANTY MESTA
-  PLÁNOVANÉ DOMINANTY MESTA
-  NÍZKA INTENZITA ROZVOJA
-  VYSOKÁ INTENZITA ROZVOJA
-  PLÁNOVANÝ ROZVOJ
-  HRANICA HISTORICKÉ - MODERNÉ
-  HLAVNÉ KOMPOZIČNÉ OSI

* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič

KONFRONTÁCIA HISTORICKÁ STOPA
SÚČASNOSŤ A PRAVDEPODOBNÝ
BUDÚCI ZÁMER



SÚČASNOSŤ



OBLASŤ PLÁNOVANÉHO STAVEBNÉHO ZÁMERU



HISTORICKÁ STOPA ZÁSTAVBY



HISTORICKÉ JADRO

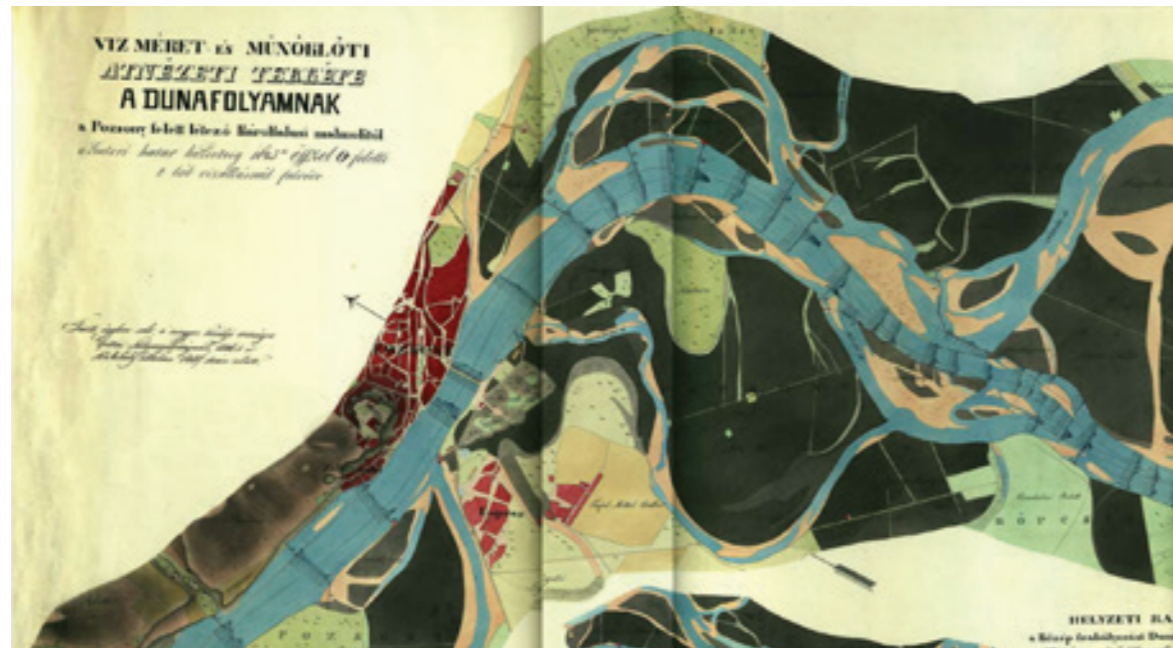
* spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič



Pôdorys hlavného sídla a korunovačného mesta Pressburg v Hornom Uhorsku; Carolus Johannes Redel; cop. E. Hütter, **1751**



Hydrografická, hydrometrická prehľadná mapa Dunaja od Dévén po Gútor; **1842**



Dunajská rovina s tečúcou riekou Dunaj; Meyer ab Schöenberg, Franz, **1791**

Mapy: maps.hungaricana.hu



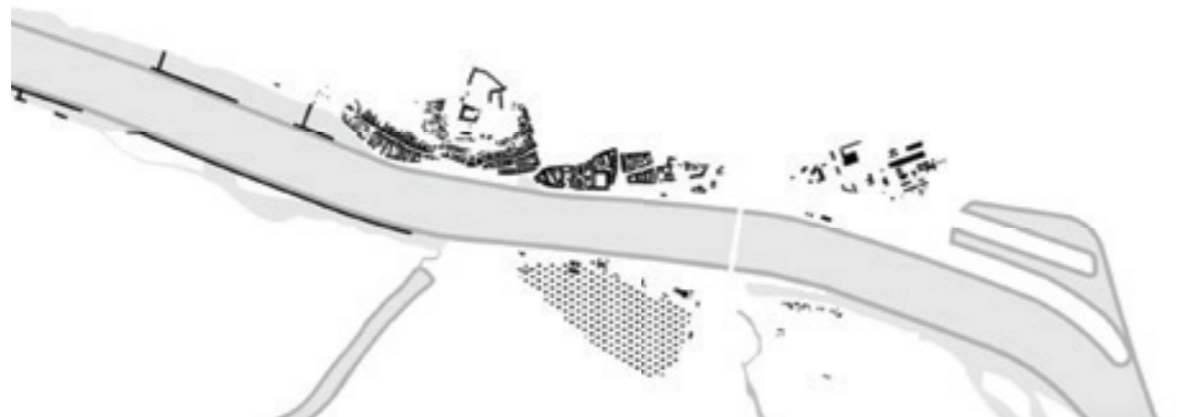
Prehľadná mapa Dunaja od mlynov v Károlyfalu nad Bratislavou po začiatok hranice Gutori; József Bernárdt; Antal Rothbauer, **1845**

PREMENY NÁBREŽIA DUNAJA V BRATISLAVE OD 19. DO 21. STOROČIA

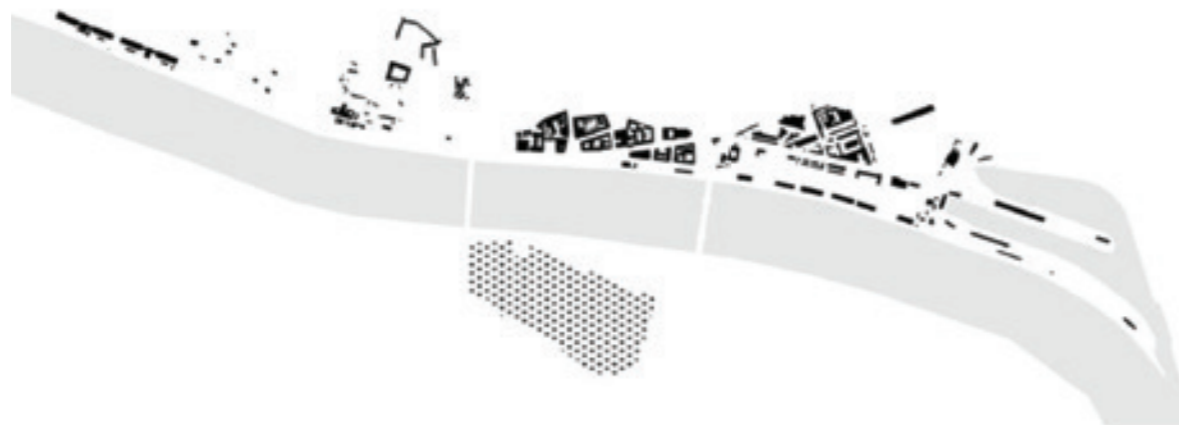
Okolo roku 1780



Okolo roku 1910



Okolo roku 1985



2020



Vznik Bratislavy je viazaný na polohu pri výhodnom brode ce Dunaj, ktorý bol vďaka morfológii okolitého terénu dobre prehľadný a zároveň vďaka významnej ceste, ktorá sa v tomto bode s brodom stretávala. Na Dunaji tak vznikli dva dôležité opevnenia - Hrad Devín a Bratislavský hrad.

Pôvodne mal Dunaj v okolí Bratislavy podobu vnútrozemskej delty. Jej súčasťou bolo podľa Bratislavského topografického lexikónu 58 ostrovov a 35 ramien. ¹ Nábrevie, ktoré bolo dôležité pre dopravu aj obchod ale aj napriek tomu nemohlo byť v týchto podmienkach jasne definovateľné a menilo sa častými záplavami a podmývaním brehov. V 18. storočí dostáva bratislavské nábrevie reprezentatívnu a spoločenskú funkciu. Aj napriek budovaniu násypov v tomto období, prebehla regulácia brehov v meste až v 19. storočí, kedy bol kameňmi spevnený breh od Devína až do Komárna. Stále ostala prítomná zátoka pri Rybnom námestí, ktorá slúžila ako prístav pre člny pontónového mosta, ktorá zanikla až v roku 1902. ²

Pravý breh Dunaja sa začal meniť hlavne po odrezaní Chorvátskeho ramena, kedy zanikli na tomto území kvôli vyschnutiu pôdy lužné lesy. Ľavý breh sa rozmáhal najmä za vlády Márie Terézie, ktorá tu nechala postaviť nový korunovačný pahorok pri vyústení pontónového mosta. Po odstránení pahorku v roku 1870 kvôli spevňovaniu brehov sa pravý breh razantne rozvíjal vo forme vytvárania nových mestských priestorov a nábrevnej promenády. ³

“Najstarší úsek promenády, ktorý tvorilo vtedajšie Jeseniovo nábrevie, môžeme sledovať už na katastrálnej mape mesta z roku 1894. Promenáda sa končila na vyhladkovej terase s balustrádou, ktorú dal pri príležitosti konania druhej poľnohospodárskej výstavy vybudovať gróf Esterházy. Na terase bol umiestnený kamenný stĺp s lucernou, nazývaný maják. Ďalej na západ sa promenáda predĺžila až v súvislosti s ďalšou reguláciou rieky v 40-tych rokoch 20. storočia a premiestnením výstavniska Dunajského veľtrhu,“ vysvetľujú historici architektúry v knihe (Ne)plánovaná Bratislava. Architektonickú podobu však nábreviu vdýchli architekti Matúšik a Szalay až po 2. sv. vojne, kedy navrhli masívny múrik prerušovaný poloblúkovými terasami. ⁴

Úpravy nábrevia sa udiali neskôr až na začiatku 21. storočia, kedy bola vytvorená protipovodňová nábrevná stena, ktorá odrezala návštevníkom nábrevia kontakt s Dunajom. Je prerušená len v časti Šafárikovho námestia, kde je doplnená perforovaným oplotením. Aj z dôvodu tohto zásahu stále platí, že “Bratislava je mesto pri Dunaji, ale nie na ňom,“ ako to uvádza kapitola Rozvoj mesta v Pláne Bratislava. ⁵

Potrebujeme sa dostať k rieke nielen cez úpravu jej brehov ale aj cez funkcie, ktoré k rieke donesieme a tie donesú k rieke človeka.

Oba brehy Dunaja majú rozdielny historický základ aj identitu. Na jednej strane je to historický kontext Starého mesta a masívna regulácia brehu, na druhej strane prírodné prostredie Pečianskeho leda, lodeníc a budúceho Dunajského parku či kamenných pláží.

Obe identity sú pre mesto obohatením, ale je potrebné prepojiť ich a vyťažiť z nich potenciál.

- 1 - V. HORVÁTH, Bratislavský topografický lexikón, 1990
- 2 - H. MORAVČÍKOVÁ, (Ne)plánovaná Bratislava, 2021
- 3 - P. DVOŘÁK, Bratislava - podhradie, Svedectvo pohľadníc, 1992
- 4 - H. MORAVČÍKOVÁ, Dunajská promenáda
- 5 - M.VALLO a kol, Plán Bratislava, 2017

FORMOVANIE TOKU DUNAJA NA ÚZEMÍ BRATISLAVY



PŮVODNÝ TOK



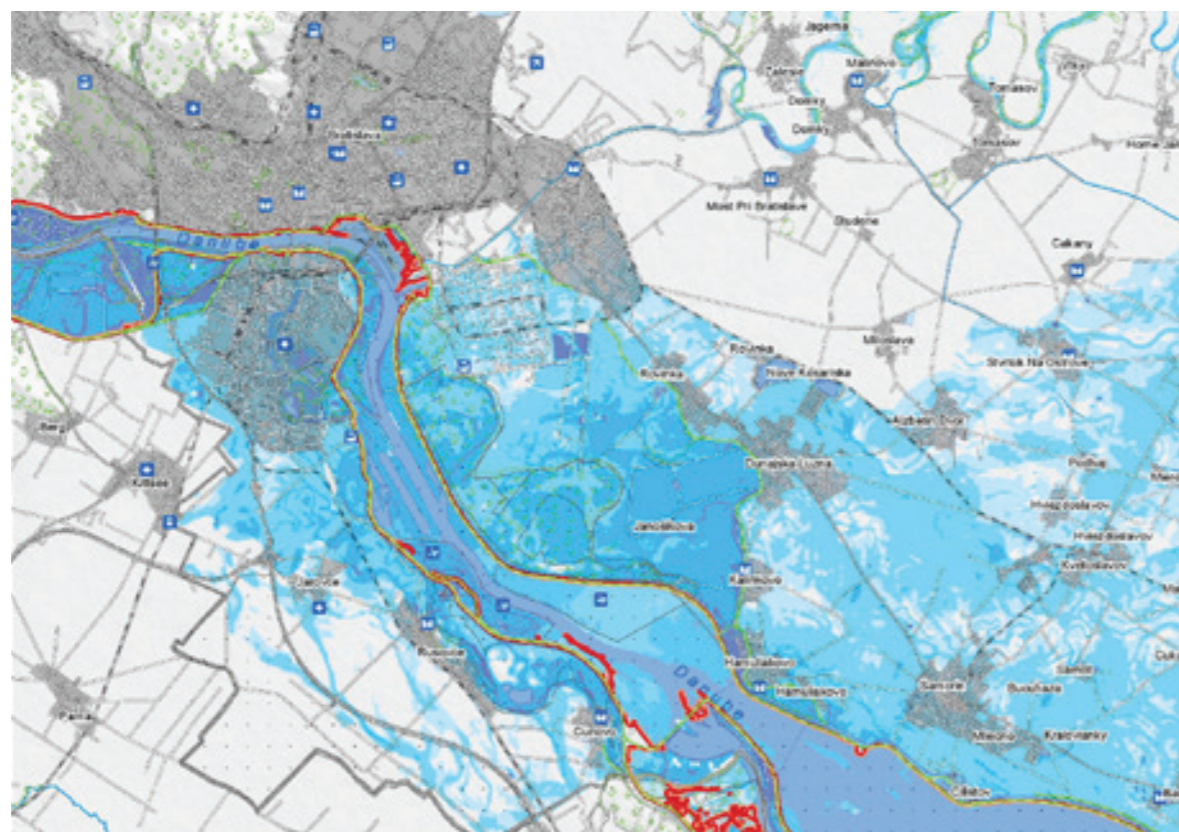
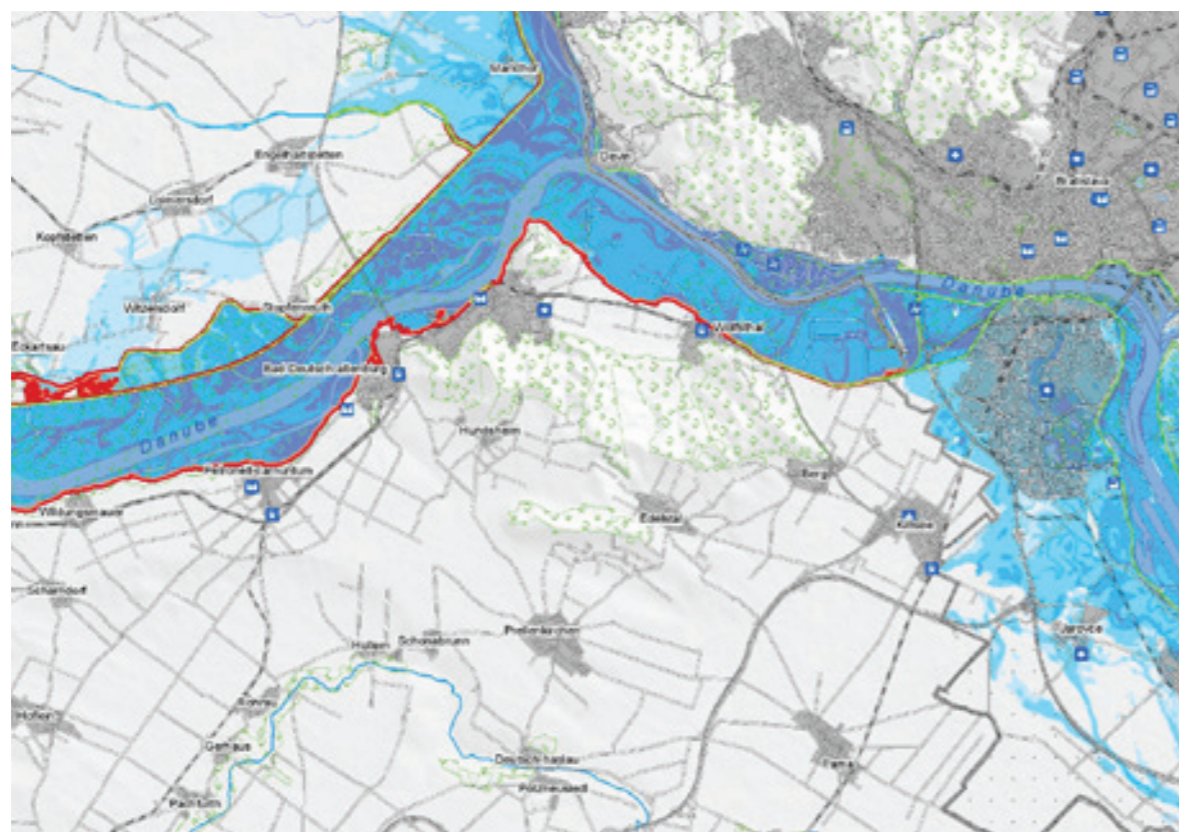
PRVÁ POLOVICA 20. STOROČIA



PO ROKU 1980

← Obr: H. MORAVČÍKOVÁ, kolektív autorov, Bratislava (ne)plánované mesto/(un)planned city

↑ Obr: Spolupráca Bc. Tomáš Pavlakovič



POVODNE A DUNAJSKÁ ROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA

Prirodzené záplavy vnútrozemskej delty Dunaja, v histórii znamenali posuny prehov a nové formovanie prírodnej krajiny. Po výstavbe mesta regulácii dunajského toku sú záplavy výzvou pre ochranu mesta.

Po povodni v roku 2002 pristúpilo mesto k rozsiahlemu dobudovaniu protipovodňovej ochrany centrálnej časti Bratislavy. "Preliatie (resp. pretrhnutie) existujúcej ľavostrannej protipovodňovej línie Dunaja by totiž nespôsobilo iba zaplavenie významnej časti Bratislavy (vrátane priemyselnej zóny), ale následne aj podstatnej časti Žitného ostrova a Podunajskej nížiny v oblasti Malého Dunaja", ako uvádza projektová dokumentácia stavby Bratislava – protipovodňová ochrana.

Mesto má po regulácii stanovené inundačné územia, ktoré sú v čase záplav zaplavované. Jedným z väčších inundačných území v centrálnej zóne mesta je oblasť Fajnorovho nábrežia a oblasti pri OC Eurovea smerom k Zimnému prístavu. Toto miesto je unikátnym priestorom s potenciálom pre bezprostredný styk obyvateľov s Dunajom bez bariéry protipovodňovej steny, ktorá by im bránila vo výhlade. V tomto priestore sa nachádza aj budova Osobného prístavu, ktorá je sama v niektorých častiach protipovodňovou bariérou.

Po konzultácii so Slovenským vodohospodárskym podnikom je v prípade rekonštrukcie a prestavby prístavu možná úprava protipovodňovej bariéry v tejto oblasti ak nedôjde k významnému zníženiu inundačného územia, t.j. zníženie jeho plochy o viac ako 25% na ploche Fajnorove nábrežie - Zimný prístav.

Príklad úprav brehu pri OC Eurovea, ktorý oživil mestský život v tejto oblasti je výborným príkladom práce architekta v území, ktoré musí počítať s povodňovým stavom, ale zároveň je príjemným mestským prírodným prostredím so silným rekreačným potenciálom.

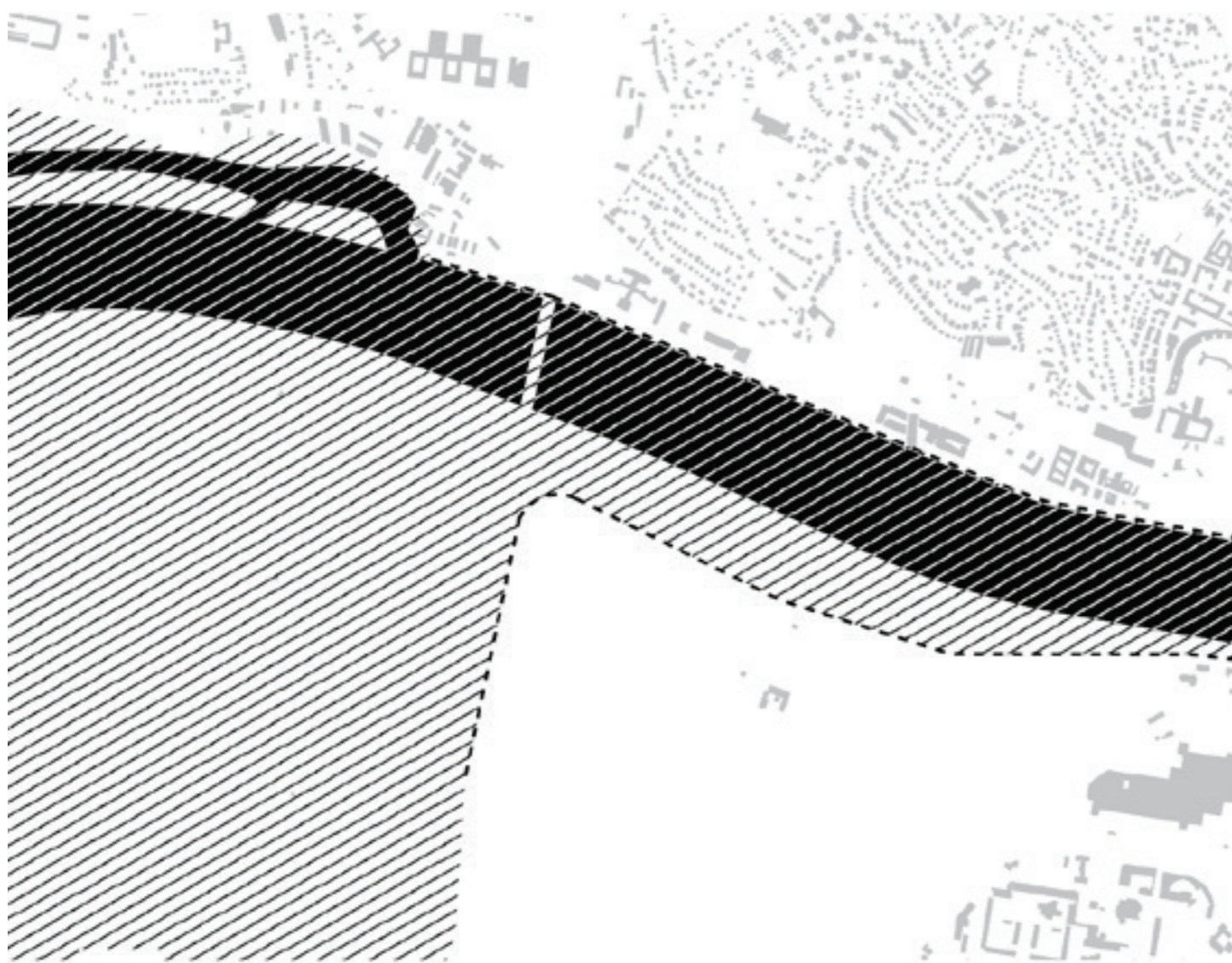
Najväčšie povodne na území mesta sa uskutočnili 15. júla 1954; 16. júna 1965; 5.-6. augusta 1991; október 1996; júl 1997; október 1998; február 1999; máj 1999; marec 2002; august 2002; júl 2005; august 2005; marec 2006; marec - apríl 2006; september 2006; september 2007; 6. - 20. augusta 2008; jún 2009; júl 2009; jún 2010; 4.-5. júna 2010; január 2011; 30. mája - 6. júna 2013.



← Obr: Danube FloodRisk Project

↑ Obr: Archív mesta Bratislavy

INUNDAČNÉ ÚZEMIE BRATISLAVY
+ PROTIPOVODNOVÝ SYSTÉM



INUNDAČNÉ ÚZEMIE



PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA

NÁBREŽIA BRATISLAVA



DRUHY NÁBREŽIA DUNAJA NA ÚZEMÍ BRATISLAVY KARLOVESKÁ ZÁTOKA



Foto: google.com/maps

DVOŘÁKOVO NÁBREŽIE - PKO



DVOŘÁKOVO NÁBREŽIE - RIVER PARK

DVOŘÁKOVO NÁBREŽIE - ZUKERMANDEL



Foto: google.com/maps

DVOŘÁKOVO NÁBREŽIE - WDRICA



RÁZUSOVO NÁBREŽIE - MOST SNP

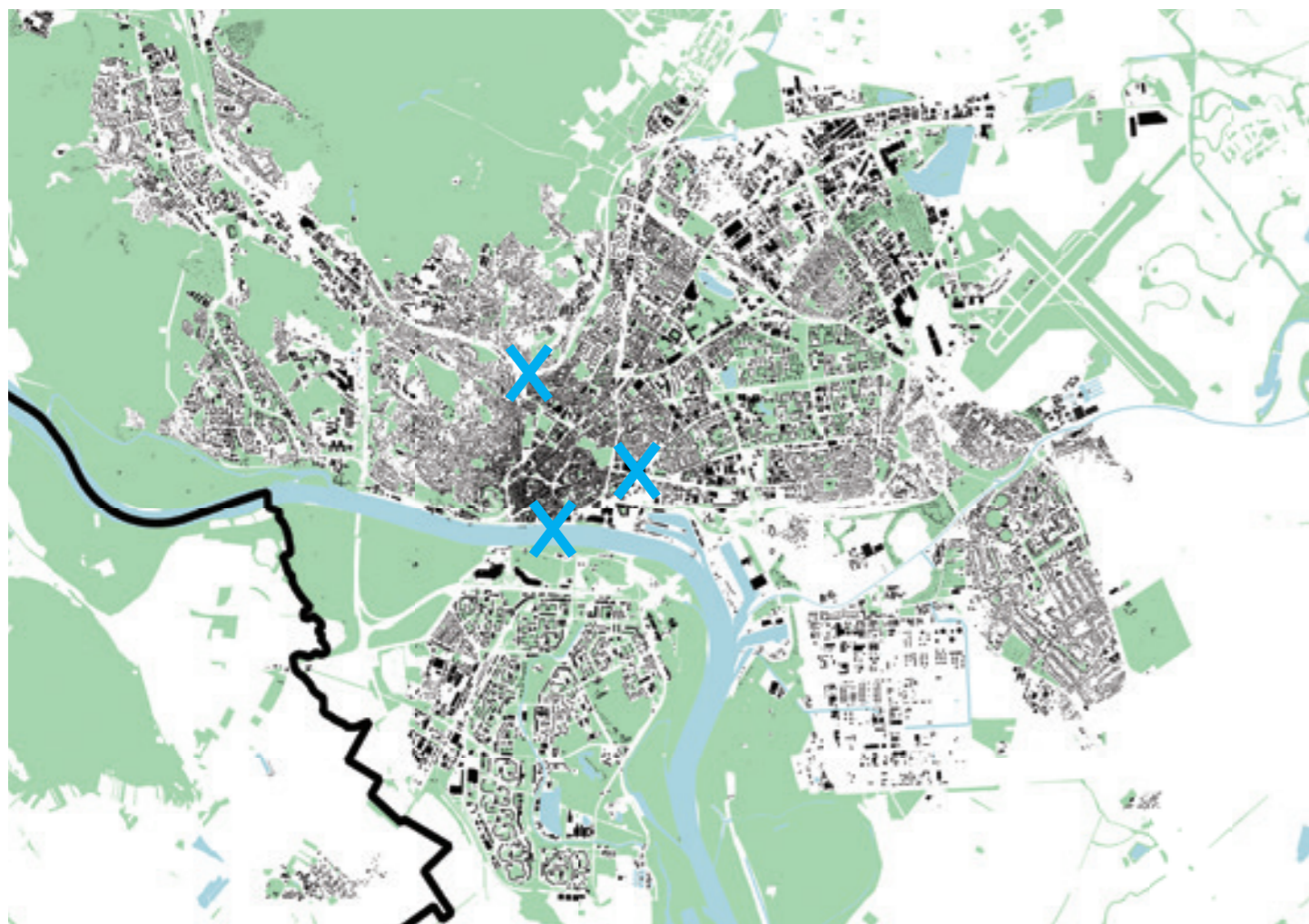
RÁZUSOVO NÁBREŽIE - PRÍSTAV



NÁBREŽIE - MOST APOLLO



PRIBINOVA - EUROVEA



HLAVNÉ VSTUPNÉ BRÁNY DO MESTA



HLAVNÁ ŽELEZNIČNÁ STANICA - ŠANCOVÁ ULICA
Foto: google.com/maps; HB reavis vizualizácia



AUTOBUSOVÁ STANICA (VO VÝSTAVBE) - NOVÉ NIVY



OSOBNÝ PRÍSTAV - FAJNOROVO NÁBREŽIE

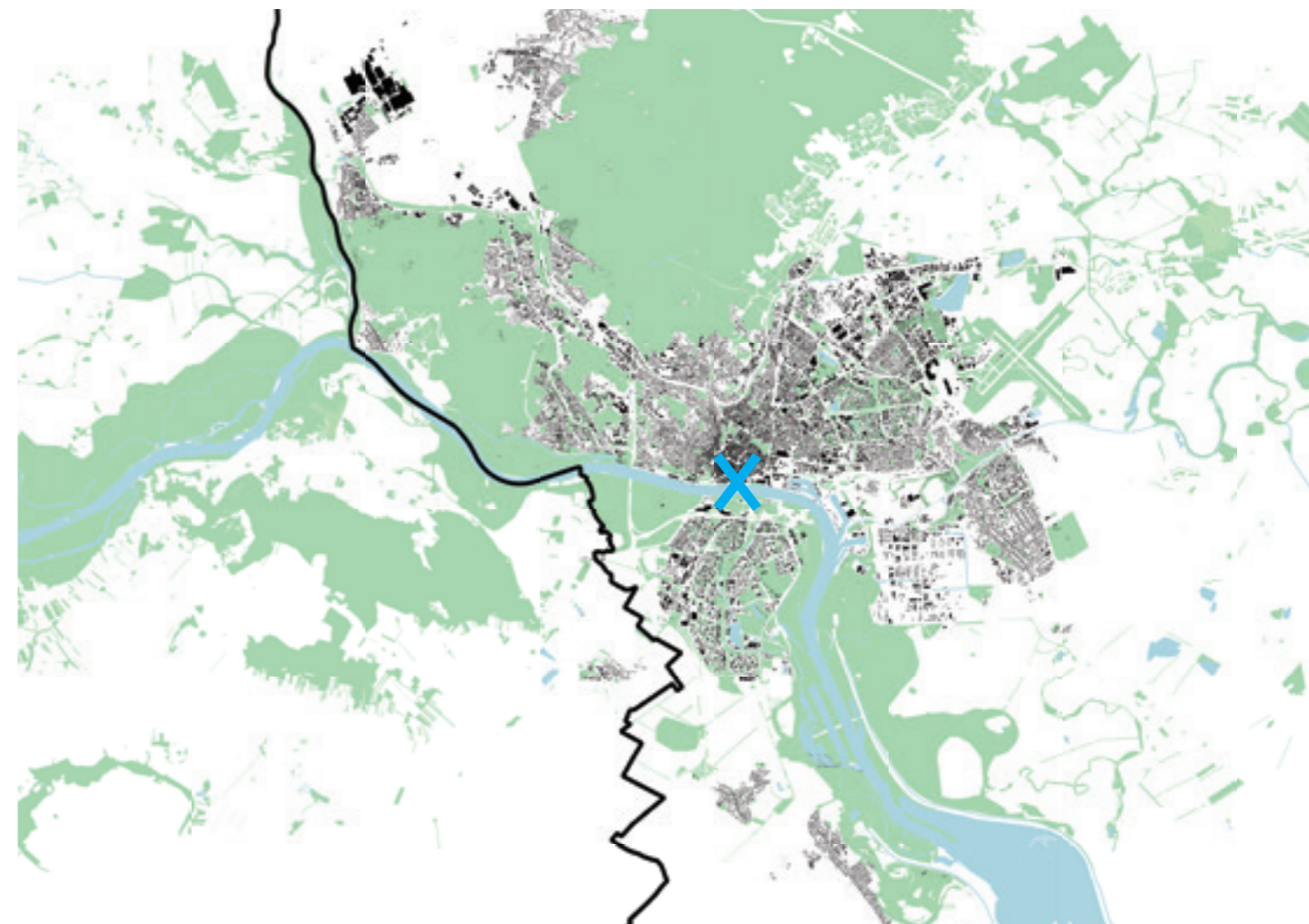
KONTEXT MIESTA

Nábřežie je tvorené tromi dominantnými budovami, z ktorých každá má významnú historickú aj spoločenskú hodnotu. Poloha nábřežia v minulosti predstavovala polohu štátnej hranice, umiestnenej v jeho blízkosti, na Starom moste, čo značne ovplyvnilo rozvoj ale aj vojnové ohrozenie tejto oblasti.

Dnes je poloha Nábřežia v meste ústredná. So značnou urbanizáciou oblasti Nové Nivy, vybudovaním polyfunkčného centra Eurovea (v súčasnosti prebieha dostavba jeho rozšírenia) a taktiež rekonštrukciou Starého mostu prichádzajú na Nábřežie denne stovky ľudí. Mnohí z nich oblasťou tranzitujú, avšak väčšinu tvoria počas dňa stredoškolskí a vysokoškolskí študenti z príľahlej strednej odbornej školy Strojníckej a fakúlt Univerzity Komenského.

V západnom cípe námestia sa stretávajú turisti z Osobného prístavu a návštevníci múzea, ktorí však kvôli chýbajúcej ponuke funkcií z oblasti hneď odchádzajú. V podvečerných hodinách je dnes Nábřežie predĺžením frekventovanej oblasti pri OC Eurovea, avšak bez potrebného vybavenia. V najbližších rokoch sa plánuje masívna dostavba mestskej časti Nové Lido, ktorá je na náprotivej strane Dunaja a privedie na Nábřežie aj svojich rezidentov. Zároveň je plánovaná aj prestavba mestských kúpeľov Grossling, ktoré ležia na jednej z osí príľahlých ulíc smerujúcich na Nábřežie, ktoré tak dostane potenciál pripraviť pre kúpeľných hostí príjemný rekreačný priestor.

ŠIRŠIE VZŤAHY A UMIESTNENIE
OSOBNÉHO PRÍSTAVU V MESTE





KONTEXT MIESTA V NADVÄZNOTI NA
DÔLEŽITÉ BODY MESTA



- 1 Bratislava I - Staré mesto, pôvodná ohradená časť mesta
- 2 Bratislavský hrad
- 3 Národná rada SR
- 4 River park Bratislava - polyfunkčný komplex
- 5 Prezidentský palác a Grassalkovichova záhrada
- 6 Eurovea Bratislava - obchodné centrum
- 7 Slovenské národné divadlo - Nová budova
- 8 Nová mestská štvrt' - Mlynské Nivy
- 9 Nová autobusová stanica

- 10 Areál Zimného prístavu
- 11
- 12 Starý most (predtým most Františka Jozefa I.)
- 13 Tyršovo nábrežie - kultúrny exteriérový priestor
- 14 Divadlo Aréna
- 15 Sad Janka Kráľa
- 16 Aupark - obchodné centrum
- 17 Incheba Bratislava - výstavisko
- 18 Pečiansky les - prírodná rezervácia

ANALÝZA ZELENE



- parková zeleň s kvetnatými záhonmi
- parková zeleň - trávnatý porast
- vzrastlá zeleň
- vodné plochy
- piesočnatá pláž
- budova súčasného Osobného prístavu Bratislava

DOPRAVNÁ ANALÝZA



-  Vajanského nábrežie - Dostojevského rad - cesta 3. triedy
-  mieste a obslužné komunikácie
-  chodníky pre peších
-  P - plochy na parkovanie
-  MHD zastávky
-  vodné plochy
-  zástavba

ANALÝZA PEŠÍCH ŤAHOV



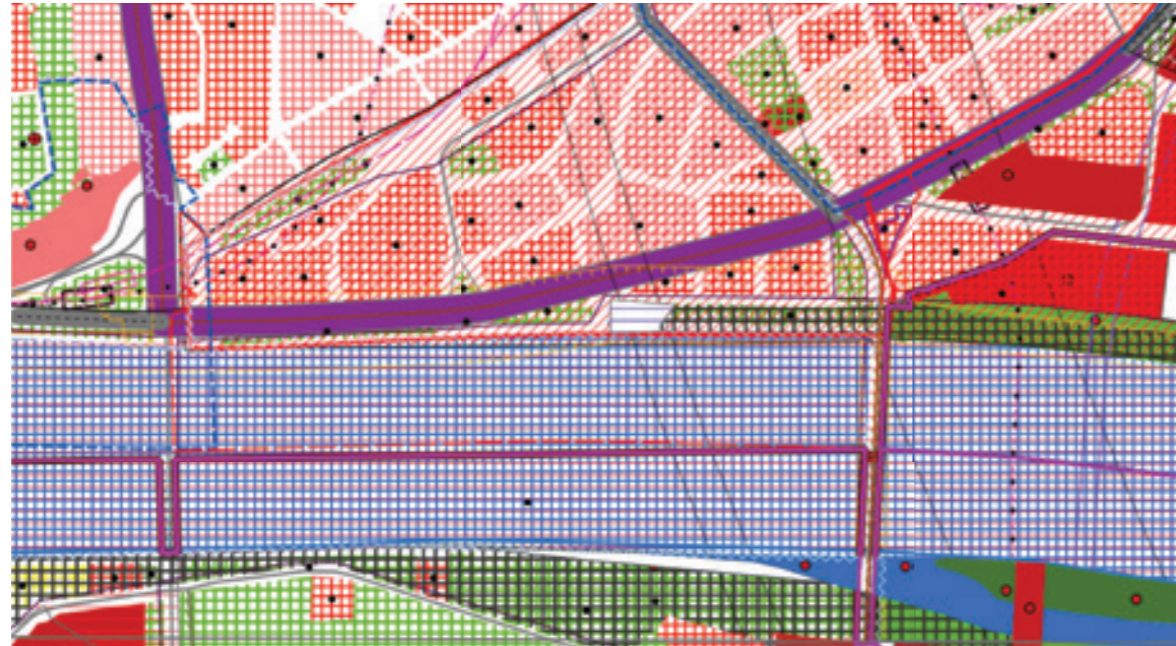
-  pešie ťahy
-  cyklotrasy
-  MHD zastávky
-  vodné plochy
-  P - parkovacie plochy
-  zástavba

FUNKČNÁ ANALÝZA



ANALÝZA PODLAŽNOSTI





ÚZEMNÝ PLÁN BRATISLAVY





KATASTER

- majetok vo vlastníctve mesta
- spravovaný majetok mesta
- majetok v spoluvlastníctve
- duplicitné alebo viacsobné vlastníctvo



HISTORICKÝ KONTEXT

Fajnorovo nábrežie
Fadrusz János Quai
Fadrusz János-kőpart

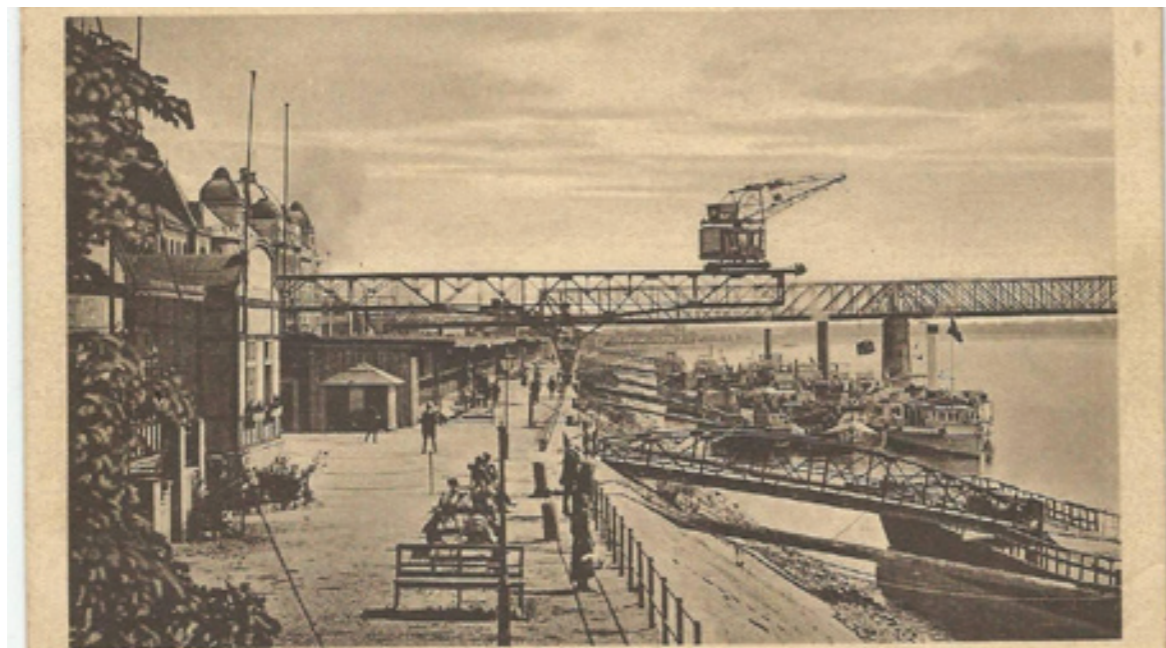
Bratislava, mestská časť Staré Mesto

Nábřežie sa nachádza na ľavom brehu Dunaja, kde začína od Kúpeľnej ulice na Vajanského nábreží a pokračuje až k Starému mostu.

Začína odbočením z Vajanského nábrežia pri Kúpeľnej ulici, pokračuje popri Dunaji ku Gondovej a príjazdu k Starému mostu. Najvýznamnejšími objektami na nábreží sú dnes Osobný prístav, Slovenské národné múzeum, Stredná priemyselná škola strojníc-ka a Filozofická fakulta Univerzity Komenského.

Nábřežie bolo od roku 1904 pomenované mestskou radou po slávnom sochárovi Jánovi Fadruszovi, ktorý je okrem iných významných diel aj autorom jazdeckej sochy Márie Terézie z kararského mramoru, ktorá bola odhalená na prešporskom Korunovačnom námestí 16. mája 1897.¹

1 - T. ORTVAY, Ulice a námestia Bratislavy - Mesto Františka Jozefa, 1905



Prehľadná mapa Dunaja od mlynov v Károlfalu nad Bratislavou po začiatok hranice Gutori; József Bernárdt; Antal Rothbauer, **1845**

Všetky fotografie v tejto kapitole:
pammap.sk - so súhlasom majiteľov fotografií



Hydrografická, hydrometrická prehľadná mapa Dunaja od Dévén po Gútor; **1842**



cca 1898

Najstarší pohľad na Fajnorovo nábřežie odfotohrovaný zo Starého mosta. Na brehu sa začínajú budovať sklady dreva, ktoré bolo do mesta dovážané na pltiach. Plte boli k brehu privezované a následne z nich bolo drevo ručne vykladané.

V pozadí viditeľná zrúcanina Bratislavského hradu.



cca 1905

Pred dostavbou Fajnorky, ktorej základný kameň bol položený 17. septembra 1903 bol dobudovaný protipovodňový múr. V tomto období bol taktiež popri rieke vybudovaný nákladný prístav so skladovými priestormi od dnešného námestia Ľ. Štúra (vtedajší názov: Námestie na pamiatku korunovácií) až po Zimný prístav. Vagóny, ktoré do prístavu prichádzali boli na začiatku nakladané ručne. Na múre sú viditeľné petrolejové lampy a na konci múrú, v pozadí socha Márie Terézie na koni.

Text na obr.: "Breh grófa Batthyányho"

cca 1912

V roku 1912 bola postavená vtedajšia vládna budova, dnes Filozofická fakulta UK na Gondovej ulici. Na nábřeží skladové priestory nákladného prístavu.

Nižšie terajšie Šafárikovo námestie (vtedy námestie Kráľa Ondreja) s parkom.



1919

Letecká fotografia, urobená s najväčšou pravdepodobnosťou kvôli pochádzajúcim legionárom po Vajanského nábřeží cez Dostojevského rad a ďalej na Slovensko.

V priestoroch prístavu na nábřeží bol dobudovaný prístavný žeriav. prístavný žeriav z roku 1916.

Z troch významných budov na nábřeží chýba ešte budova Slovenského národného múzea.



cca 1907

Pohľad od dnešného námestia Ľ. Štúra. V strednej časti obr. viditeľná škola Fajnorová s internátom. Vľavo súsošie Márie Terézie od autora Jánosa Fadrusza, za ním budova dnešného Ministerstva životného prostredia, vtedy palác podnikateľa Lanfranconiho, z roku 1881. Viditeľné sú barokovo upravené parky, petrolejové lampy a malé mestské detaily.

Text na obr.: "Fadruszovo nábřežie"





1928

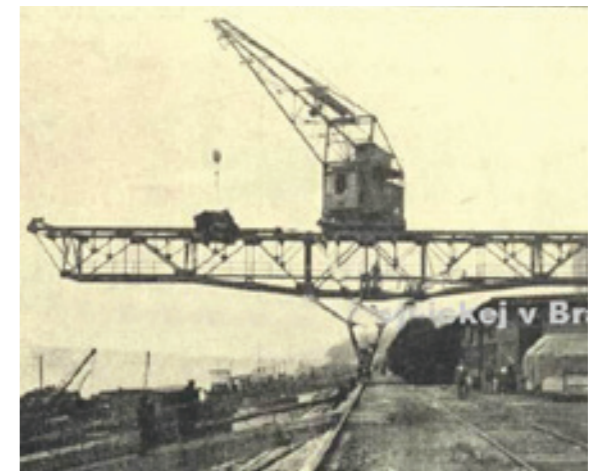
V tomto roku bola dokončená budova Slovenského národného múzea. Pôvodné múzeum sa volalo "Zemelské Múzeum", nakoľko vtedy ešte neexistovalo slovenské slovo "poľnohospodárske". Na zväčšenom obrázku vidno tesne pred budovou drevenú ohradu okolo novostavby.

Pred školou okrem prístavného žeriavu aj nakladač sypkého materiálu.



NÁKLADNÝ ŽERIAV V BRATISLAVSKOM PRÍSTAVE

Po dlhých rokoch prekladania tovaru ručne, bol vývoj doby nielen pre prístavy obrovským krokom vpred.

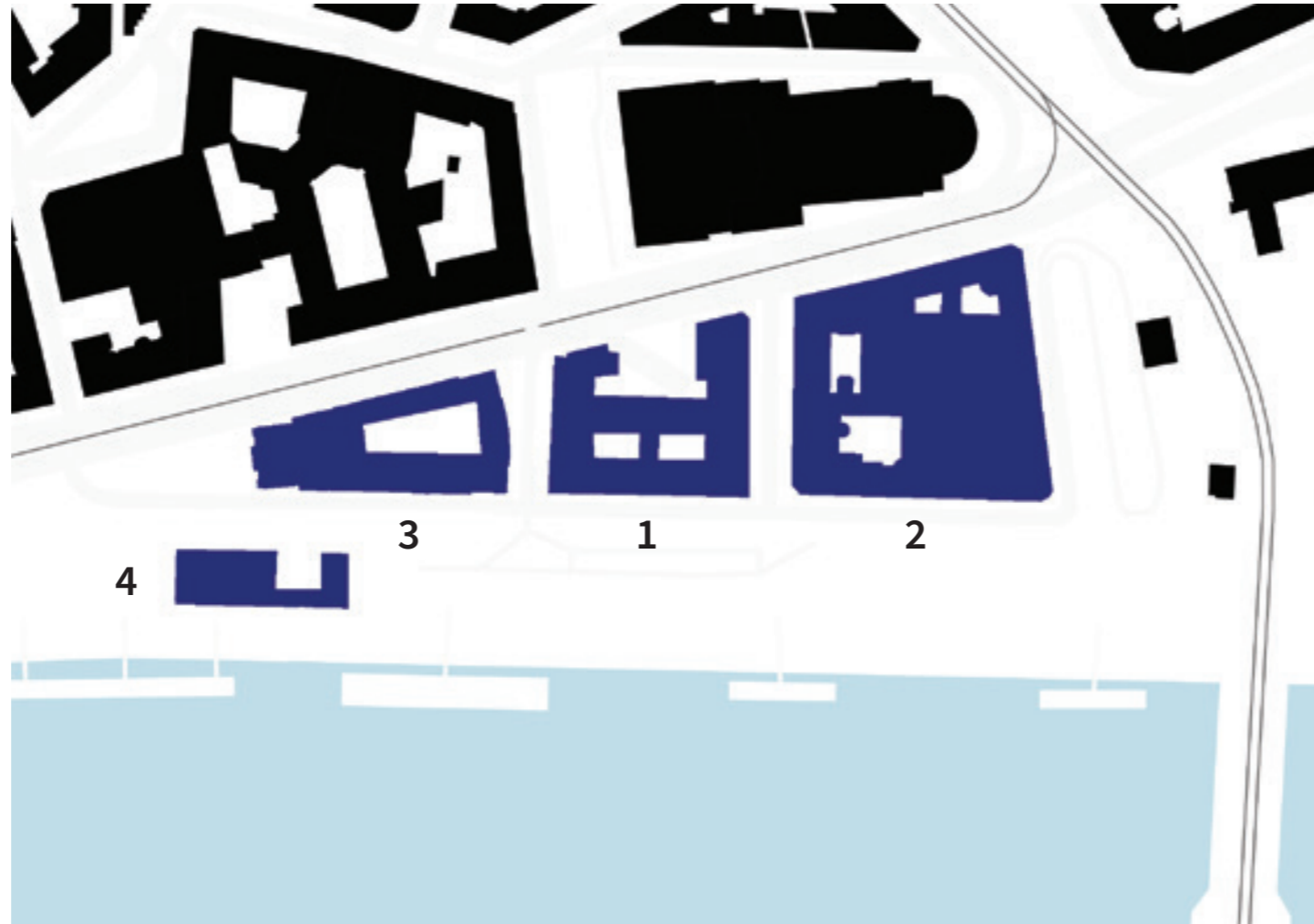


cca 1930

Netradičný pohľad pod most Františka Jozefa I. s oblúkovým stredným poľom z roku 1891, zničeným v roku 1945 ustupujúcou nemeckou armádou. Po oprave v roku 1946 oblúkové pole nahradili priamym.

Most bol nanovo komplexne zrekonštruovaný v roku 2015. Niektoré časti, ktoré boli pri rekonštrukcii odstránené sú položené na priestranstve Fajnorovho nábrežia.





“FAJNORKA” - STREDNÁ PRIEMYSELNÁ ŠKOLA STROJNÍČKA

V roku 1903 vznikla dohoda medzi mestom a štátom o zriadení kráľovskej kovorobnej priemyselnej školy. Projekt na výstavbu novej reprezentatívnej budovy vypracoval architekt Gyul Kolbenheyer. Absolventi mali byť teoreticky aj prakticky vyškolení, aby “sa uhorské továrne a dielne časom zaobišli bez zahraničných dielovedúcich, strojníkov, kotlárov a modlárov”.¹

Veľkosťou budova obsiahla dve hlavné funkcie, ktorými boli na jednej strane strojárka výučba a v horných poschodiach verejná umelecká výstava Bratislavského výtvarného spolku.

Objekt je “historizujúci s neorománskymi prvkami a s geometrickými obrazcami na priečelí z farebnej glazovanej tehly. A je to práve tehla, ktorá vytvára nielen charakteristický exteriérový výraz, ale je aj dôležitým stavebným článkom. Centrálny rizalit korunujú dve bočné a jedna ústredná vežička. Dispozične je objekt dvojtrakt: učebne smerujú do ulice, pričom chodby, klenuté valenou klenbou s luentami, sú orientované do dvora. K pôvodnej budove pristavali začiatkom roka 1921 dve bočné krídla a dvor uzavreli pôsobivým múrom. Prístavba má už bezozdobnú architektúru inšpirovanú modernou”.²

Budova školy s nezameniteľnou tehlovou pohľadovou fasádou bola postavená v r. 1904 na mieste zasypného dunajského ramena pre potreby najstaršej odbornej školy pre technické študijné odbory v Bratislave („Odborná škola Kovorobná“ vznikla v r. 1903). Stavbu projektoval budapeštiansky architekt J. Kollbenhayer a realizovala ju známa firma Hugó és Kurz. V rokoch 1926 až 1928 pribudlo východné a západné krídlo.

1 T. ORTVAY, Ulice a námestie Bratislavy – Mesto Františka Jozefa (vydavateľstvo PT, 2005)
2 H. MORAVČÍKOVÁ, M. DULLA, Architektúra Slovenska 20. storočia

Obr. Daniel Veselský



FILOZOFICKÁ FAKULTA UNIVERZITY KOMENSKÉHO “KORPSKOMANDO”

Budova dnešnej Filozofickej fakulty UK bola postavená pred rozpadom Rakúsko-Uhorska na strategickom mieste pri Moste Františka Jozefa II, ktorý dnes označujeme ako Starý most. Budova bola navrhnutá pre rakúsko-uhorskú armádu a jej veliteľstvo. Pred 1. svetovou vojnou tvorili vojaci takmer 7% obyvateľov vtedajšej Bratislavy (Prešporrka), čo malo dopad na kultúrny a spoločenský život, keďže organizovali pre obyvateľov rôzne udalosti.

“Architekt Rittner navrhol rozsiahly komplex pozostávajúci z viacerých vzájomne prepojených krídiel. Budova mala niekoľko rôznych traktov: administratívny so zázemím (archív, knižnica), reprezentačný s kasínom veliteľstva, obytný so súkromnými apartmánmi a krídla s technickým a hospodárskym zázemím. Celá budova mala zo všetkých strán pôsobiť masívne a nedobytné. Vonkajšie fasády získali výzdobu v duchu doznievajúcej secesie a nastupujúceho nového viac geometrického štýlu art deco a zdôrazňovali militantné poslanie budovy. Tvar kupol evokuje náboje, strechu ozdobovali antické helmice, kedysi súčasť výzbroje gréckych bojovníkov a rímskych legionárov. Na výzdobe sa podieľal aj bratislavský sochár Alojz Rigele, v jeho ateliéri vyrobili sochy domobrancov uhorskej armády, ktoré umiestnili pri vchode.”¹

Po vzniku Československej republiky sa stala budova vládny sídlom štátu, najmä kvôli jej reprezentatívnej polohe. V roku 1919 bolo do týchto priestorov premiestnené Ministerstvo s plnou mocou pre správu Slovenska, neskôr krajský úrad pre Slovensko. Minister Vavro Šrobár bol tak v danej polohe budovy v neustálom ohrození nestálou hranicou nového štátu. „V jeho (Šrobárovej) pracovni stála u okna strojná puška, namierená na most, tehdy do polovice obsadený bolševikmi – a vedle ní bednička s municí,“ uvádza Kristián Hynek.

Dôležitým bodom budovy je Moyzesova sieň, v ktorej bolo v roku 1926 umiestnené prvé rozhlasové štúdio na Slovensku. Budova ostala vládny priestor aj po roku 1939, keď bol vyhlásený Slovenský štát. Počas II. svetovej vojny však bolo celé nábrežie bombardované a poškodená bola aj budova, avšak po rekonštrukcii prešla do užívania Povereníctva vnútra Slovenskej národnej rady.

Univerzita Komenského sa stala majiteľom budovy v máji 1958, kedy do nej umiestnila svoju Filozofickú fakultu.²

1 - B. TANCEROVÁ, Šrobár mal guľomet v pracovni. Vládna moc nového Československa v Bratislave sídlila priamo na hranici, Deník N, 2018

2 - J. HOŘEJŠÍ, P. KLENER, ed. Kristian Hynek (1879-1960). 1. vyd. Praha: Karolinum, 1994. 70 s. Osobnost a dílo. ISBN 80-7066-965-9.

Začiatok 20. st. © projekt Pamäť mesta Bratislavy (zbierka V. Farára)



Vládna budova po úprave fasády © Juraj Šedivý



BUDOVA SLOVENSKEHO NÁRODNÉHO MÚZEA

Po rozpade Rakúsko-Uhorska sa v jednotlivých štátoch začali budovať národné múzeá. Slovenské múzeum bolo v tom čase postavené len v Martine a tak Ministerstvo s plnou mocou pre správu Slovenska rozhodlo o výstavbe reprezentatívnej budovy pre pobočku pražského Zemědělského múzea v Bratislave. Samotnému rozhodnutiu pre muzejný pozemok pri Dunaji predchádzal návrh rozvoja celého nábrežia od Zimného prístavu po Šafárikove nábrežie, keďže na začiatku 20. storočia prechádzali všetky metropoly obnovenými svojimi reprezentatívnymi nábrežiami.

Autorom budovy postavenej v rokoch 1925-1927 je slovenský architekt Michal Milan Harminc, čo bolo vzhľadom na jeho pôvod v čase výstavby raritné. Prestížne budovy štátnych inštitúcií totiž ako zákazky slovenskí architekti nedostávali. Aj vďaka jeho kontaktom s vládnymi predstaviteľmi a hlavne s V. Šrobárom a M.M.Hodžom však aj napriek súťaži, do ktorej sa nezapojil zákazku na Zemědělské múzeum dostal. Dobrým podkladom pre jeho prácu bola aj architektova skúsenosť s návrhom múzea v Martine.¹

Harminc najprv vypracoval návrh, ktorý nebol prijatý kvôli prílišnej pompéznosti. Po súťaži, kedy sa porota nejasne zhodla na víťazovi však Harminc svoj návrh prepracoval ako spojenie najlepšie ocenených návrhov a podľa tohto finálneho projektu sa budova v roku 1924 začala realizovať.

Budova je navrhnutá v historizujúcom monumentálnom klasicizme. **Harminc v návrhu ukazuje veľmi silný odkaz a poklonu minulosti, ale zároveň svojou monumentalitou reaguje na progresiu a modernitu svojej doby.** Objekt je trojpodlažný, postavený na lichobežníkovom pôdoryse so vstupom v najužšej západnej časti. Antické prvky sú jasne viditeľné už vo vstupnej fasáde, kde je tympanón nesený dvomi dóorskymi stĺpmi. Hlavná fasáda je riešená ako architrávová sústava s náročnými antami. Pôvodne bol tympanón vyplnený orajúcim koňom (umelecká dekorácia mala názov Můj koník), avšak tento reliéf bol pri bombardovaní počas II. svetovej vojny zničený. Rovnaký motív dórskeho stĺporadia je použitý aj na bočných fasádach v osempolí.

Materiálovo sú všetky prvky vsadené v omietke. Jedine vstupný portál je z ružového ryolitu. Nad portálom sa nachádzajú figúry v roľníckej tematike od Franta Úprku (figurálne sochy sú vyhotovené z horčičného pieskovca). Interiérové dekory sú prevzaté z klasicistickej a priamo antickej architektúry v podobe rýmsovania stropov alebo tektonizovaní múrov.³ Konštrukcia je zo železobetónu, spevnená železobetónovými venkami, ktoré boli v tej dobe veľmi unikátnym nákladným prvkom.

Zaujímavosťou je, že všetky kamene použité v návrhu sú slovenského a českého pôvodu:

- ružový ryolit vstupného portálu z Hliníka nad Hronom
- sokel a schody zo svetlej sivej žuly z Jeseníkov

- interiérové prvky zo svetlosivého travertínu z Dreveníka
 - reprezentatívne priestory z travertínu z Bešeňovej
 - dlažba zo sivého ostruženského mramoru z Južných Čiech
 - dlažba aj zo sivohnedého zbuzanského mramoru z Prahy
 - v niektorých častiach aj umelý pražský mramor
- Vstupná brána je z bronzu od architekta Václava Ložeka.¹

Interiér budovy je tiež ladený v klasicistickom duchu s dóorskymi kamennými stĺpmi, kamenným obkladom a ústredným trojramenným schodiskom. Na schodisku začína a končí samostatná expozícia každého poschodiska. Výstavné miestnosti sú radené za sebou. Na najvyššom poschodí sa nachádzajú kancelárie a pod strechou depozity múzea. V najširšej časti pôdorysu na východe sa nachádza reprezentatívna kaviareň.²

Počas II. svetovej vojny sídlil v budove okrem múzea aj vláda Slovenského štátu, ktorá tu mala svoj snem a neskôr aj Ministerstvo zahraničných vecí. Harminc preto vytvoril návrh prestavby múzea pre potreby zlúčenia týchto funkcií.

V osi hlavného vstupu do múzea sa od 28. októbra 1988 nachádzal Pamätník československej štátnosti, ktorý bol neskôr nahradený sochou T.G.Masaryka a od roku 2019 sa priestor pre Múzeum nazýva Námestie T.G.Masaryka.

- 1 - Slovenské národné múzeum, katalóg výstavy Staviteľ múzeí Michal Milan Harminc, 2019
- 2 - J.POHANIČOVÁ, M.DULLA, Michal Milan Harminc architekt dvoch storočí, 2014
- 3 - J.POHANIČOVÁ, P.VODRÁŽKA, #Harminc, 2018
- 4 - Časopis čl. architektů 23, 1924
- 5 - ED. KLÁRA KUBIČKOVÁ, Z. ZAJKOVÁ, Milan Michal Harminc. Katalóg výstavy. , 1991
- 6 - E. TORAN: Architekt Milan Michal Harminc. In: Z novších výtvarných dejín Slovenska. Súbor štúdií a materiálov, 1962
- 7 M. DULLA, H. MORAVČÍKOVÁ, Architektúra Slovenska v 20. storočí, 2002

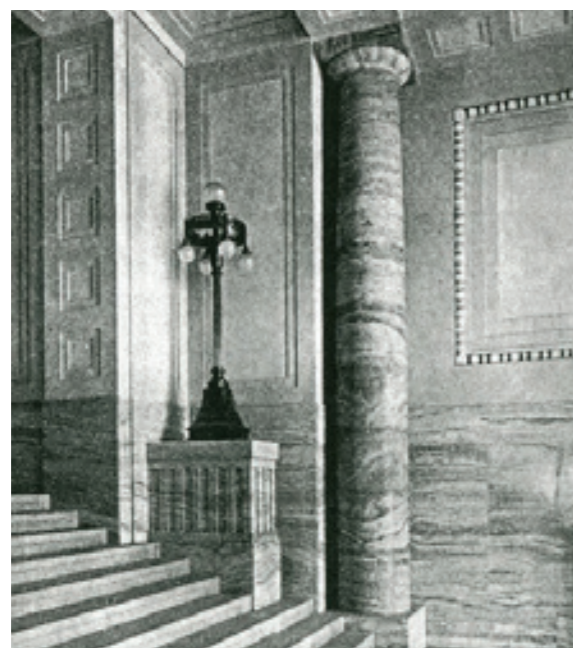


Foto: pammap.sk - so súhlasom majiteľov fotografií



OSOBNÝ PRÍSTAV BRATISLAVA

Riečne kilometre: 1870 a 1867,00.¹

Približne na mieste súčasnej budovy Osobného prístavu bola vystavaná budova malého prístavu na kúpu lístkov už na prelome 19. a 20. storočia, keď bol na Fajnorovom nábreží dobudovaný dôležitý nákladný prístav. O 70 rokov neskôr, v roku 1968 bola na Nábreží vybudovaná budova súčasného prístavu. Funkcie novej budovy zahŕňali čakaciu halu, colné a pasové priestory pre lodných pasažierov, kaviareň a administratívu prístavu. Obvodový plášť bol navrhnutý ako presklenný s materiálom mramoru a hliníka. Cieľom bolo sprístupniť pre návštevníkov výhľad na Dunaj.³ Budova však nemá žiadnu ochrannú pamiatkársku známku.

Dnes je prístav pre lodnú osobnú dopravu dôležitým bodom mesta. Lode, ktoré kotvia v jeho blízkosti sú najmä kajutového a vyhladkového typu.

V posledných rokoch bola budova, v pokuse o rekonštrukciu, natretá modrým náterom. Problémom revitalizácie tejto budovy boli doposiaľ mejetkoprávne vzťahy, keďže pozemky v prístave a jeho obvode vlastní štátna akciová spoločnosť Verejné prístavy ale infraštruktúru vlastní súkromná spoločnosť Slovenská plavba a prístavy. Na prestavbu už boli vytvorené architektonické štúdie, ktoré predstavovali rekonštrukciu budovy na pôvodnom mieste, nikdy však neboli dopracované a zrealizované.



1 Verejné prístavy, a. s.

2 Záverečná správa NKU z decembra 2017: Kontrola nakladania s finančnými prostriedkami a majetkom spoločnosti Verejné prístavy, a. s.

3 www.vtedy.sk/osobny-pristav-fajnorov-nabrezie-bratislava



Foto: pammap.sk - so súhlasom majiteľov fotografií



II. KONCEPT

- Súčasný scenár nábrežia
- Koncept rozvoja nábrežia
- Vývoj tvaru

KONTEXT

Fajnorovo nábrežie vždy udávalo tep dunajskému brehu v Bratislave. Nepoznaná časť mesta v bezprostrednej blízkosti historického jadra bola vďaka svojej polohe pri rieke a hraničnom moste Františka Jozefa II. pre mesto kľúčová. Dunaj je po regulácii v tomto bode svojho toku bez závažných prúdov, čo umožňuje, rovnako ako v minulosti, kotviť tu na čas aj väčším lodiam. Miesto bolo postupne budované ako dôležitý mestský nákladný prístav a neskôr ako prístav osobný pre lodných cestujúcich. Nábrežie je však aj miestom trojice významných mestských budov, ktorých výstavbu začalo rozhodnutie v posledných rokoch existencie Rakúsko-Uhorska umiestniť tu budovu pre svoje vojsko. Ako druhá v rade bola na nábreží postavená aj dnešná stredná škola strojnícka a v neposlednom rade dnešné Slovenské národné múzeum.

Všetky tieto faktory hovoria o veľkom územnom potenciály, no dnes tvorí väčšinu územia veľkorozmerné parkovisko a oplotená zatrávená plocha. Je to silne tranzitný priestor, ktorý neudáva dôvody ostať. Plynulý prechod z nábrežnej promenády, ktorá bola navyše podporená kultiváciou priestoru na Pribinovej ulici, ktorý teraz využíva množstvo občanov, je narušený potrebným obchádzaním budovy prístavu a viacerých oplotení. Ani osobný prístav nie je skutočnou reprezentatívnu bránou do mesta a turisti, čakajú na svoju loď radšej vedľa tejto budovy.

Koncept návrhu sa snaží čerpať zo silného historického kontextu Fajnorovho nábrežia a oživiť toto miesto nie však nanovo prúdom tovarov nákladného prístavu, ale prúdmi ľudí. Život tu prinášam kultivovaným zkomponovaním nových mestských funkcií, ktoré sa však vzájomne nedelia, ale dopĺňajú.

KONCEPT NÁBREŽIA A URBANISTICKÉ RIEŠENIE

Plochu nábrežia pred tromi budovami delím na funkčné zóny podľa charakteru budov. Pred Filozofickou fakultou ponechávam vzrastlé stromy, otváram uzatvorený park a prinášam do tohto priestoru Pamätník sovietskej dunajskej flotily, ktorý dnes stojí v západnej časti nábrežia. Park prirodzene nadväzuje na verejný priestor pri OC Eurovea. Východne od fakulty dopĺňam drobné prvky architektúry s malými službami, ktoré pritiahnu návštevníkov Vajanského nábrežia bližšie k Dunaju, kde návrh ponecháva koncept mestskej pláže splývajúcej s parkom.

Pred budovou Strojníckej strednej školy vytváram otvorený športový priestor pre žiakov aj verejnosť. A pred budovou múzea čistím priestor na dôstojné námestie ako predpriestor dôležitej kultúrnej funkcie, na ktorom ponechávam sochu T. G. Masaryka, ale vsádzam ju do kultivovanejšej polohy s dostatočným priestorom pre pamätne ceremonie. Celý priestor pod námestím je tvorený podzemným parkovaním, kde skrývajúce autá celého nábrežia. Výstup z parkoviska je v novej budove prístavu a zároveň v malom pavilóne na námestí, ktorý je spolu s malou kaviarňou na rozhraní námestia a pôvodného parku.

Na osiach medzi budovami, ktoré vedú na nábrežie ľudí z historického centra, vytváram plynulé promenády až na malé móla nad samotnou riekou, doplnené v iných častiach brehu pobytovými schodmi.

KONCEPT BUDOVY OSOBNÉHO PRÍSTAVU

V samotnom návrhu budovy prístavu odbáčam od zabehaných spôsobov čakacích hál, ktoré vidíme pri dopravných uzloch cestujúcich a nový prístav chápem ako miesto mestskej rôznorodosti v malej mierke. Hlavným prepojením je spojenie turizmu s kultúrou, ktorá sa na nábreží ponúka vo forme, dnes bohužiaľ ľuďom vzdialeného Slovenského národného múzea. Predstavujem myšlienku, že turistom vie Bratislava ponúknuť už pri vystúpení z lode viac ako nákupné centrum a nenúteným spôsobom im predstaví identitu krajiny, ktorú práve navštívili. Samotná budova v sebe integruje viaceré funkcie, ktoré postupne vysvetlím:

Osobný prístav – lodní cestujúci

Po vystúpení z lode majú cestujúci možnosť vstupu do haly s recepciou, ktorá zahŕňa okrem turistických informácií aj recepciu hotela. Plynule môžu pokračovať do reštauračnej či hotelovej časti a samozrejme aj do čakárne otvorenej nádvoríu s malým obchodom, hygienickým zázemím a možnosťou uskladnenia batožiny.

Múzeum

Cez nádvorie majú turisti možnosť prejsť do kaviarne s ponukou kníh múzea, či priamo do múzejného obchodu a napokon dvojpodlažného výstavného priestoru na 1. NP a 1. PP. Tieto priestory pokračujú aj na 2. a 3. NP, kde sa prepájajú s priestormi historickej budovy. Práve týmto prepojením vytvárame bezbariérovú alternatívu, ktorá v starej budove nie je možná. Zároveň doplníme múzeum o zaujímavé výstavné priestory, s možnosťou skladovania v 1. PP, čo by súčasne prevádzke múzea pomohlo. Týmto spojením je zároveň možné prilákať do múzea návštevníkov, ktorí by zrejme hlavným vchodom nikdy neprišli. Zároveň ziskava múzeum chýbajúce prednáškové miestnosti. Jednu z nich tvorí exteriérové schodisko s pobytovými stupňami na 3.NP, ktoré ponúka zaujímavé západné výhľady a možnosť priehľadu na Bratislavský hrád.

Nádvorie

Prístav a dostavba múzea vytvárajú príjemné nádvorie pre kultúrne účely s obrazovým priehľadom na riekou Dunaj a jeho petržalský breh. Kaviareň a obchod život nádvoríu len posilňujú.

Reštaurácia a hotel

Na 2. NP je situovaná reštauračná časť s výhľadom na riekou z veľkorozmernej vyhladkovej terasy, určená pre hotelových hostí ale aj verejnosť. Výnimočná poloha má potenciál pritiahnúť do územia rôznorodé sociálne skupiny, čo môže pomôcť návštevnosti múzea. Rovnako je to tak aj pri hotelovej časti, ktorá môže byť zaujímavá pre turistov cestujúcich loďou dlhšiu dobu a obohatením ich jazdy. Kapacita ubytovania je maximálne 18 hostí.

Administratíva a parkovanie

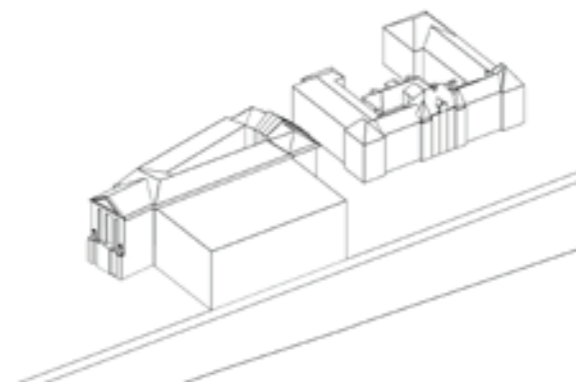
Vedenie prístavu a hoteloví pracovníci majú vyhradené miesta pre administratívnu prácu na 2.NP. Parkovanie je riešené v podzemí, kde presúvam aj doterajšiu kapacitu parkovacích miest (140), ktoré boli doteraz vytvorené na nábreží. Z parkovania je možný priamy prechod k lodiam ale aj do múzea, či recepcie.

ARCHITEKTONICKÉ A STAVEBNÉ RIEŠENIE

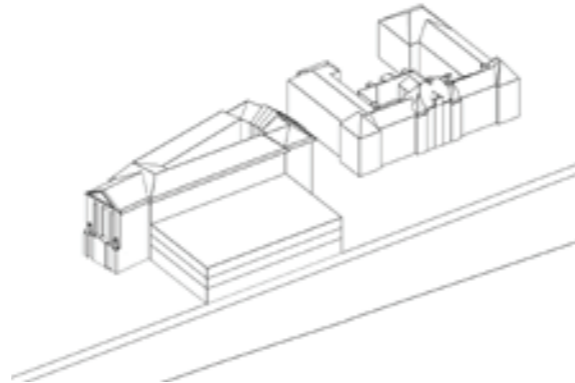
Hlavnou ideou bola inšpirácia antickými nádvoriami, ktoré tvorila dominantná budova a nádvoríu bolo vytvorené príjemným stĺporadím. Budova Slovenského národného múzea od architekta Harminca je totiž navrhnutá v historizujúcom klasicistickom štýle so silnými antickými motívami a odkazmi. Autor sa tu priam skláňa antike a zároveň sa s ňou lúči, keďže jeho ďalšie diela sa odklonili od historizmu a smerovali k modernizmu. Vyberám preto modul s Harmincovho múzea, ktorý je 3 500 mm a na jeho základe navrhujem južnú dostavbu s rastrom stĺporadia. Práve vertikálny raster modulu vystupuje nad horizontálnymi úrovňami podlaží aj na jednoduchej fasáde.

Svetlé výšky jednotlivých podlaží vychádzajú taktiež zo starej budovy múzea, na ktorú sa preto môže nová dostavba elegantne napojiť. Svetlá výška parteru je preto až 6 000 mm, no v niektorých častiach do nej ukladám polpodlažie s hygienickým zázemím a hlavne vzduchotechnický podhľad. Práve preto je viditeľná hrúbka tejto stropnej dosky na fasáde identická s potrebnou hrúbkou dosky na preklenutíe konzoly reštaurácie a v napojení dostavby na historickú budovu múzea. Rovnaká výška sa opakuje aj v strešnej doske, čím bolo možné docieľiť antickú typológiu hrubého architrávu položeného na subtíľnejšej konštrukcii stĺporadia. Nasledujúce podlažia majú svetlú výšku 4 000 mm, čo opäť korešponduje s podlažiami historickej budovy múzea. 1. PP má svetlú výšku 3 000 mm a parkovacie miesta sú v striedavom module, ktorý zabezpečuje ich minimálnu šírku 2550 mm pre jedno parkovacie státie. Nosný systém tvorí kombinácia skeletu a stenového systému tvoreného železobetónom. Z dôvodu záplavového územia, v ktorom sa nachádzame navrhujem v 1. PP posilniť konštrukciu podľa odborného posudku kvôli podlažiu. Protipovodňová stena, po konzultácii s Vodohospodárskym podnikom SR môže byť presunutá na ochranu celej stavby.

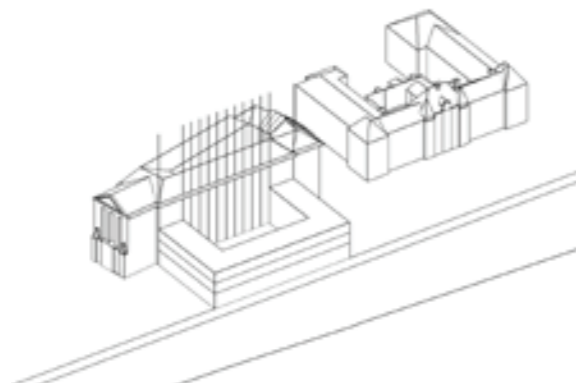
1



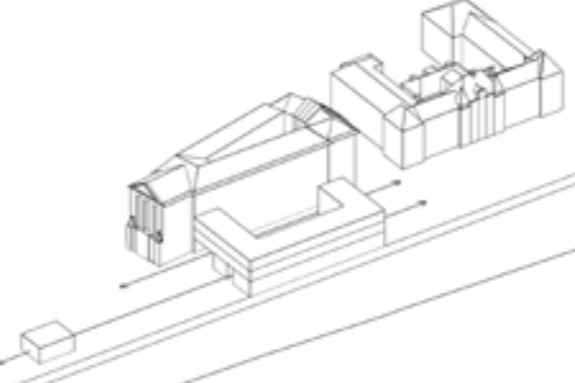
2



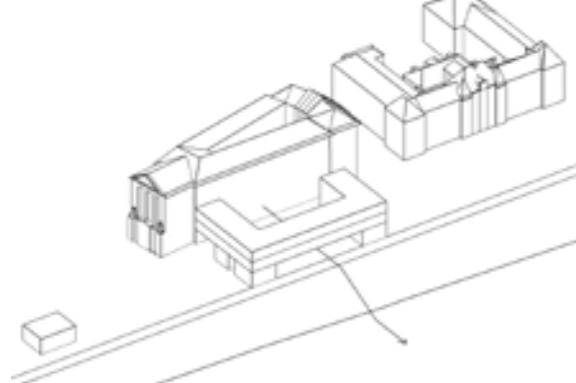
3



4



5



6



7



8



VÝVOJ TVARU

1 Rozšírenie hmoty múzea na južnú stranu smerom k rieke Dunaj.

2 Zníženie hmoty na výšku troch podlaží múzea. Nastavenie svetlých výšok navrhovanej budovy podľa výšok podlaží starej budovy múzea.

3 Vyňatie vnútrobloku na severnej strane dostavby pri strete s historickou budovou podľa modulu múzea. Dve vystupujúce prvky v západnej a východnej časti múzea so šírkou 10 800 mm sa stali základom pre stanovenie vnútornej šírky novej dostavby. Zvolený modul je 3500 mm.

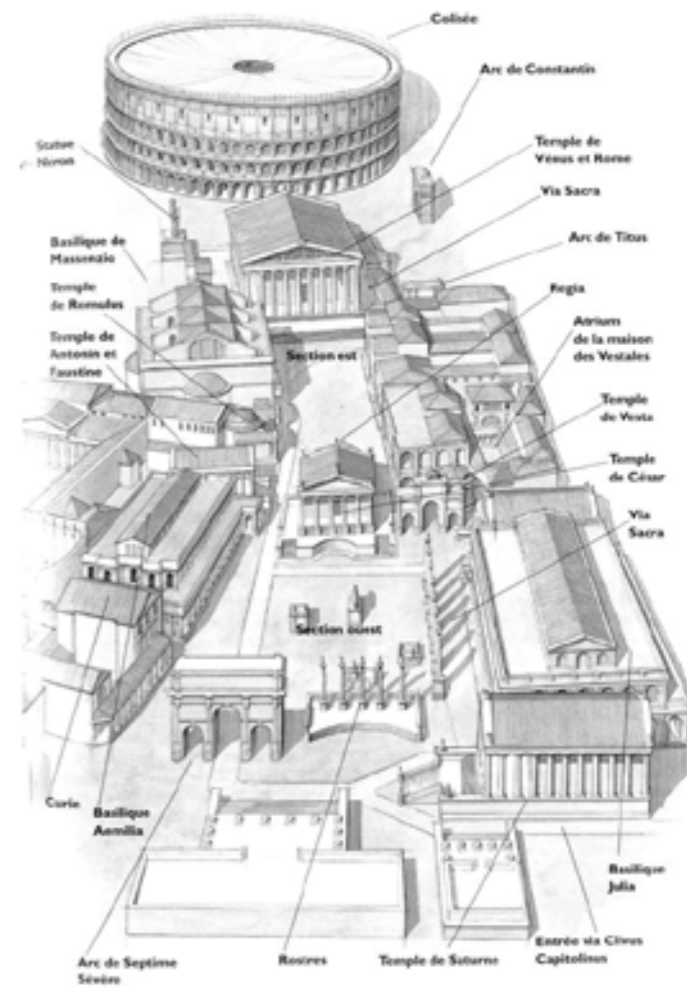
4 Zvolenie vhodných prestupov hmotou podľa potreby nábrežia. Jeden prechod je situovaný pri historickej fasáde starej budovy múzea, ďalší prechádza stredom navrhovanej prístavby a posledný sa nachádza na nábrežnom chodníku.

5 Otvorenie navrhovanej hmoty smerom k Dunaju. Zníženie zeminy smerom k rieke a umiestnenie pobytových schodov v tejto časti.

6 Preklenutie zvoleného modulu a nosných prvkov na fasádu navrhovanej budovy.

7 Zdvojenie stíporadia na fasáde budovy.

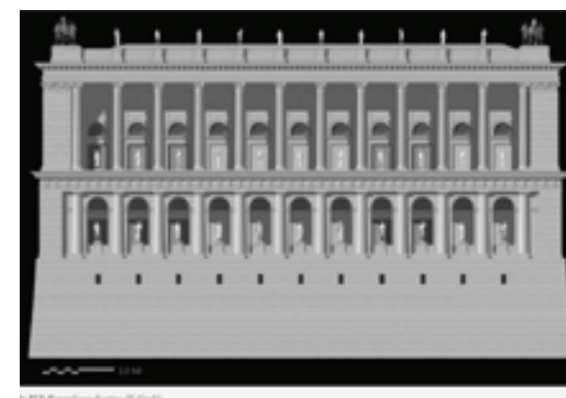
8 Vizualne oddelenie strešnej dosky a stropnej dosky 1. NP, ktorá je tiež hrubá z dôvodu preklenutia značnej dĺžky hmotou reštaurácie. V iných častiach 1. NP doska nie je taká hrubá, ale vedie v jej podhlade vzduchotechnika. Vizualne preto obe hrúbky evokujú antický raster s architrávou.



FORUM ROMANUM
Obr: cours-college.com; Chapitre 3



Model of Trajan's Forum - J.E.BRUCE



FORUM ROMANUM
Obr: The Roman Forum: A Reconstruction and Architectural Guide

UŽÍVATELIA

1 Cestujúci lodnou dopravou

Lode, ktoré kotvia pri Osobnom prístave dovedú do mesta niekoľko desiatok pasažierov naraz. Pasažieri prechádzajú budovou smerom do mesta, čakajú na odchod autobusu v čakacej hale. Stretávajú sa tu s pasažiermi, ktorí prichádzajú na odchod lode. Kúpajú si lístky, popri čakaní navštívia múzeum, či kaviareň.

2 Návštevníci múzea

Budova múzea sa návrhom rozširuje o nové priestory, stáva sa bezbariérovou. Prepojenie prebieha na 2. a 3. NP. Návštevníci v novej prístavbe zažijú výstavu Dunaja a lodnej dopravy a iné pridané funkcie.

3 Hoteloví hostia

Návrh ponúka pár izieb špičkového hotela v exkluzívnom prostredí pre lodných hostí, alebo milovníkov rieky.

4 Návštevníci nádvorí

Nádvorie je priestorom pre kultúrny život, posedenie, kaviareň v plnej otvorenosti verejnosti.

5 Návštevníci reštaurácie

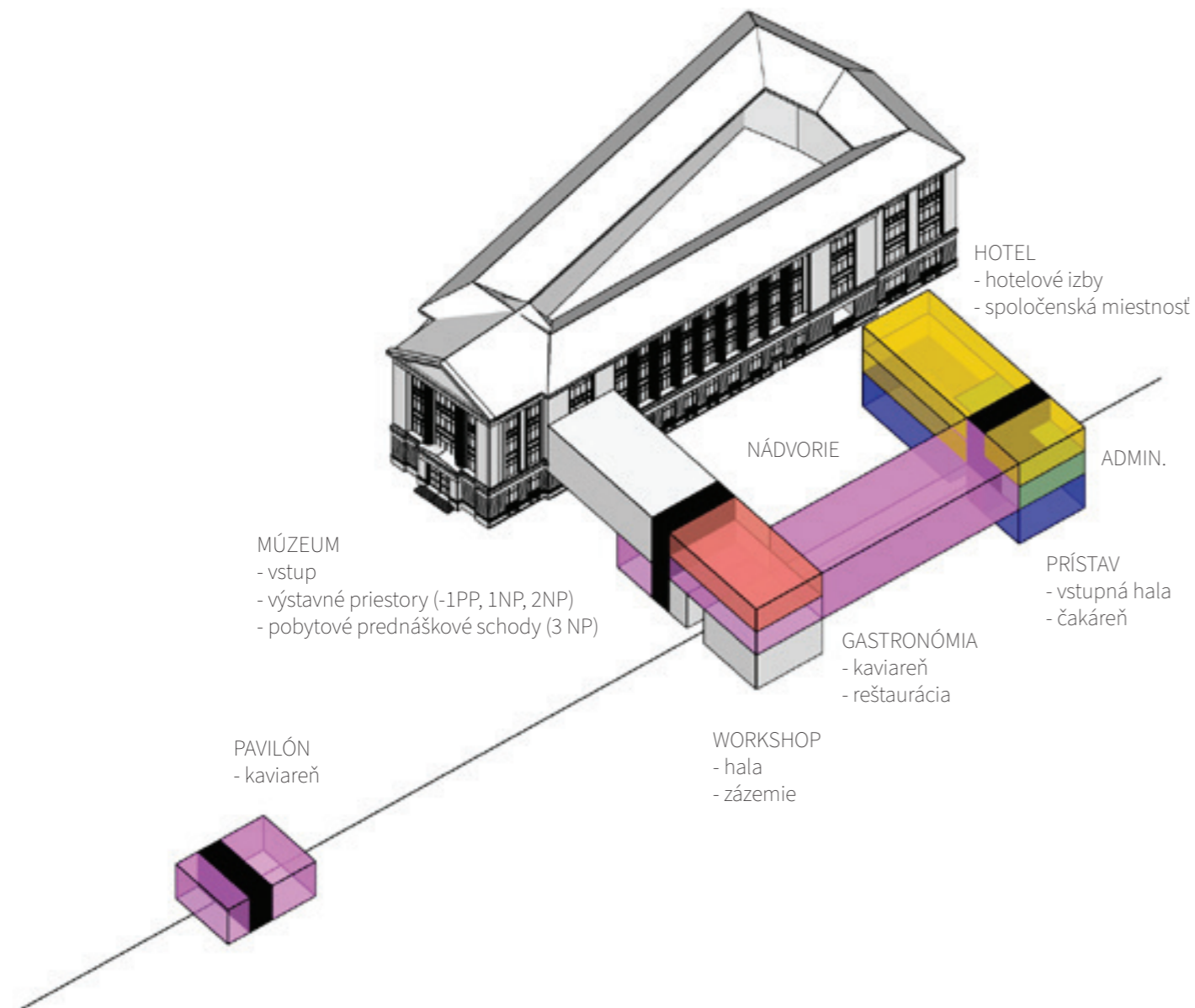
Reštaurácia v plnej dĺžke s výhľadom na Dunaj, prístupná hotelovým hostiam aj externým návštevníkom. Reštaurácia je prepojená na kaviareň, ktorá môže byť funkčne oddelená.

6 Návštevníci prednášky / workshopu

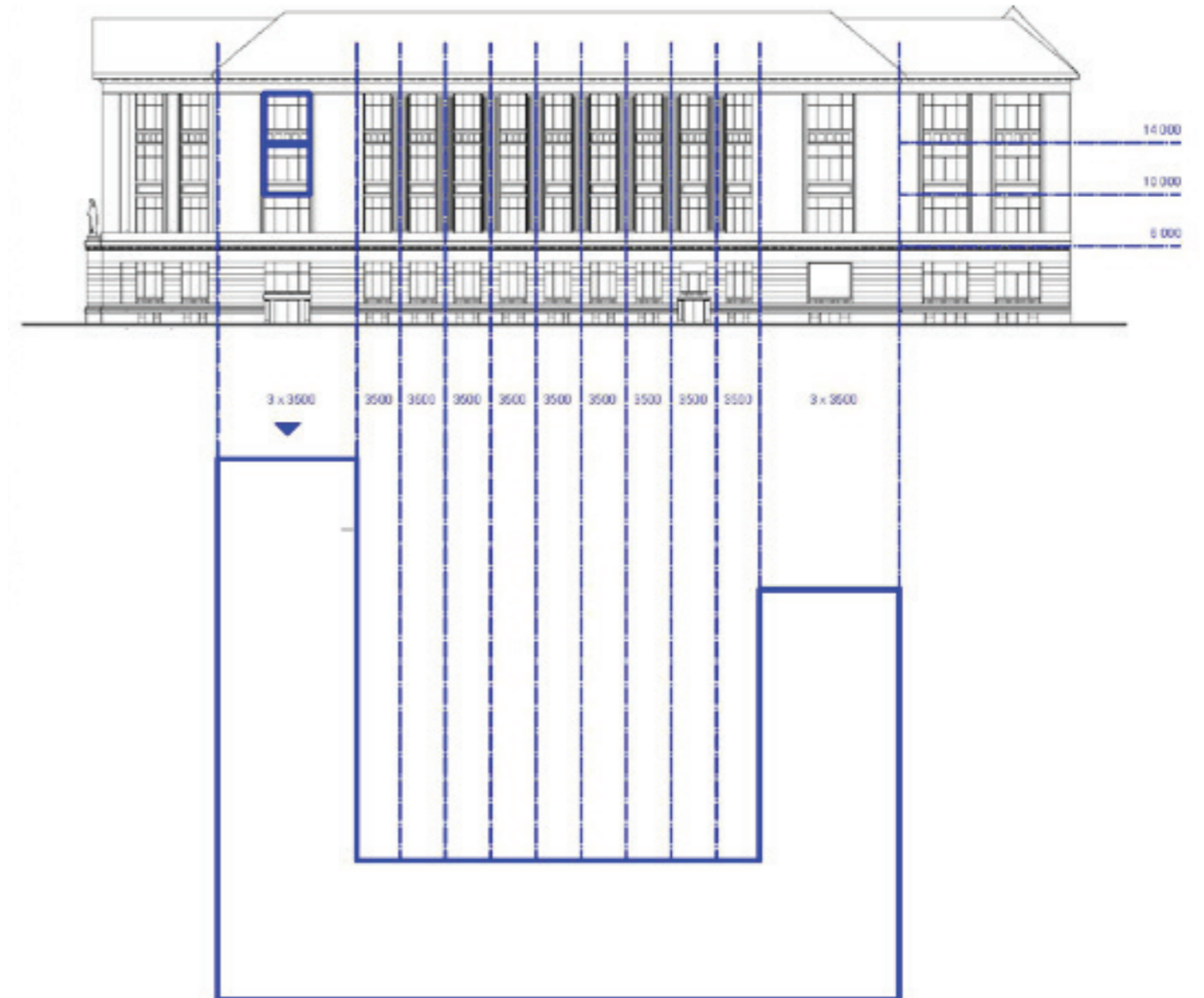
Doplňkovou funkciou na 3. NP je workshopová miestnosť s vlastným zázemím. Prístupná je aj zo starej budovy múzea cez pobytové schodisko určené na ďalšie prednášky.

KOMUNIKÁCIA S BUDOVOU MÚZEA

Všetky priestory sú umiestnené v module 3,5 x 3,5 m vychádzajúcom z rastra starej budovy múzea. Tento raster je prísne dodržaný aj vo výške podlaží a dopĺňa tak historickú hmotu.



Južná fasáda budovy Slovenského národného múzea; 2019
Foto: Wikipedia image



III. NÁVRH

- Axonometria
- Návrh nábrežia
- Pôdorysy
- Rezy
- Pohľady
- Materiály

SOCHA TG MASARYKA

Vytvorenie predpriestoru pred budovou múzea a dostatočný priestor pre pietne akcie pri socha.

KLÁŠTORNÁ ULICA

Na ulici sa nachádzajú slávne mestské kúpele, ktoré sa obnovujú. Návrh zahŕňa uzavretie Kúpeľnej ulice pre autá a dosadenie stromov smerom k Dunaju, zakončené mólom.

NÁDVORIE

Príjemné kultúrne prostredie s variantnými funkciami prinášajúcimi život do tohto priestoru. Koncept osobného prístavu ako komplexu.

PLYNULÉ PRESTUPY

Budova necháva prestupy na viacerých úrovniach. Samotné vstupy sú otvorenými modulmi na jednej osi.

FAJNOROVO NÁBREŽIE

Námestie je navrhnuté podľa funkcií budov na nábreží - školské objekty s parkovou a športovou ponukou nábrežia.

ZELENÁ STRECHA

Z ekologického aspektu je na budovu aplikovaná zelená strecha.

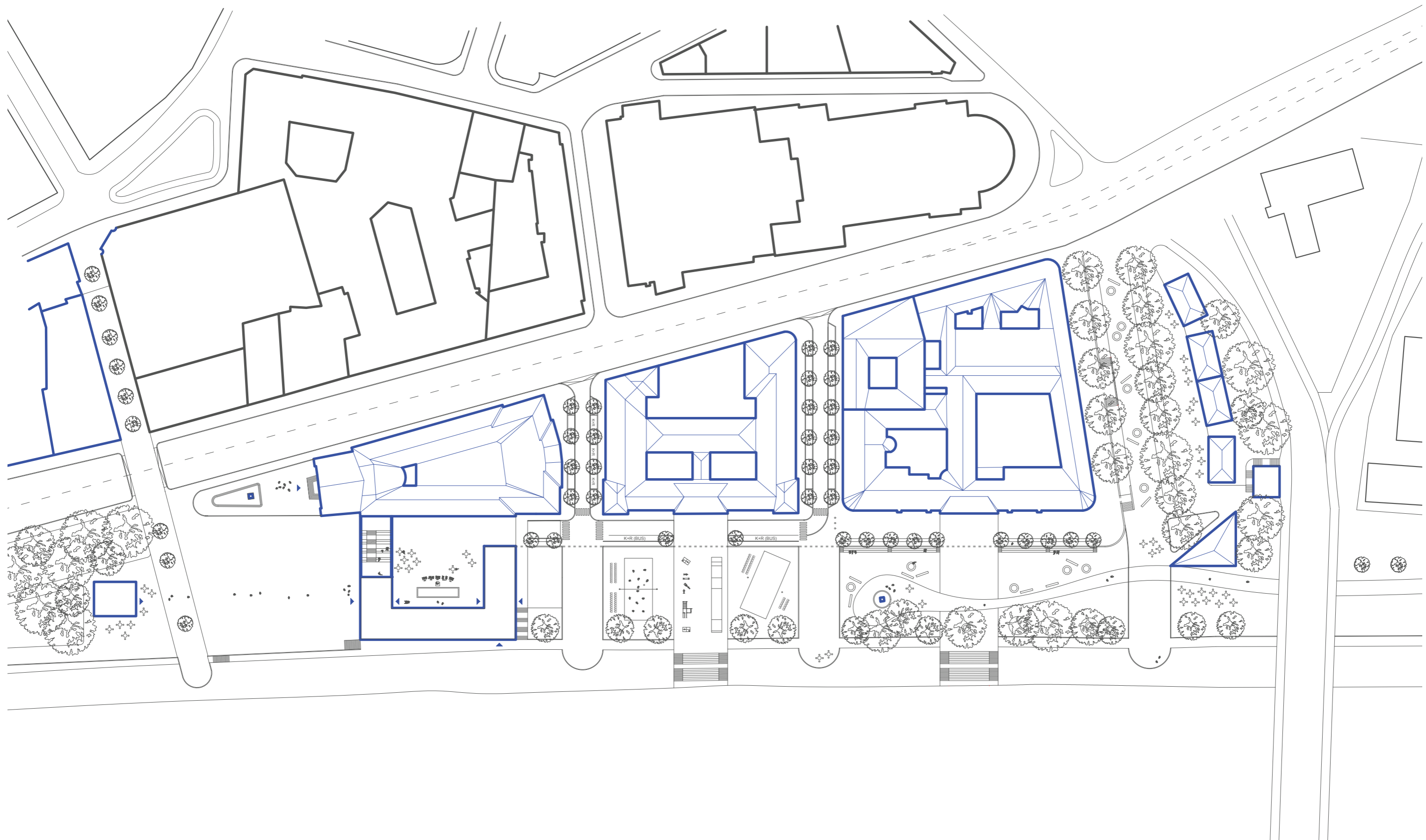
JASNE DEFINOVANÉ NÁMESTIE

OTVORENIE SA DUNAJU

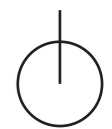
Budova komunikuje s riekou cez zarámovaný obraz z pohľadu nádvorja, spádovaním terénu s pobytovými schodami a otvorenou reštauráciou na celej južnej strane.

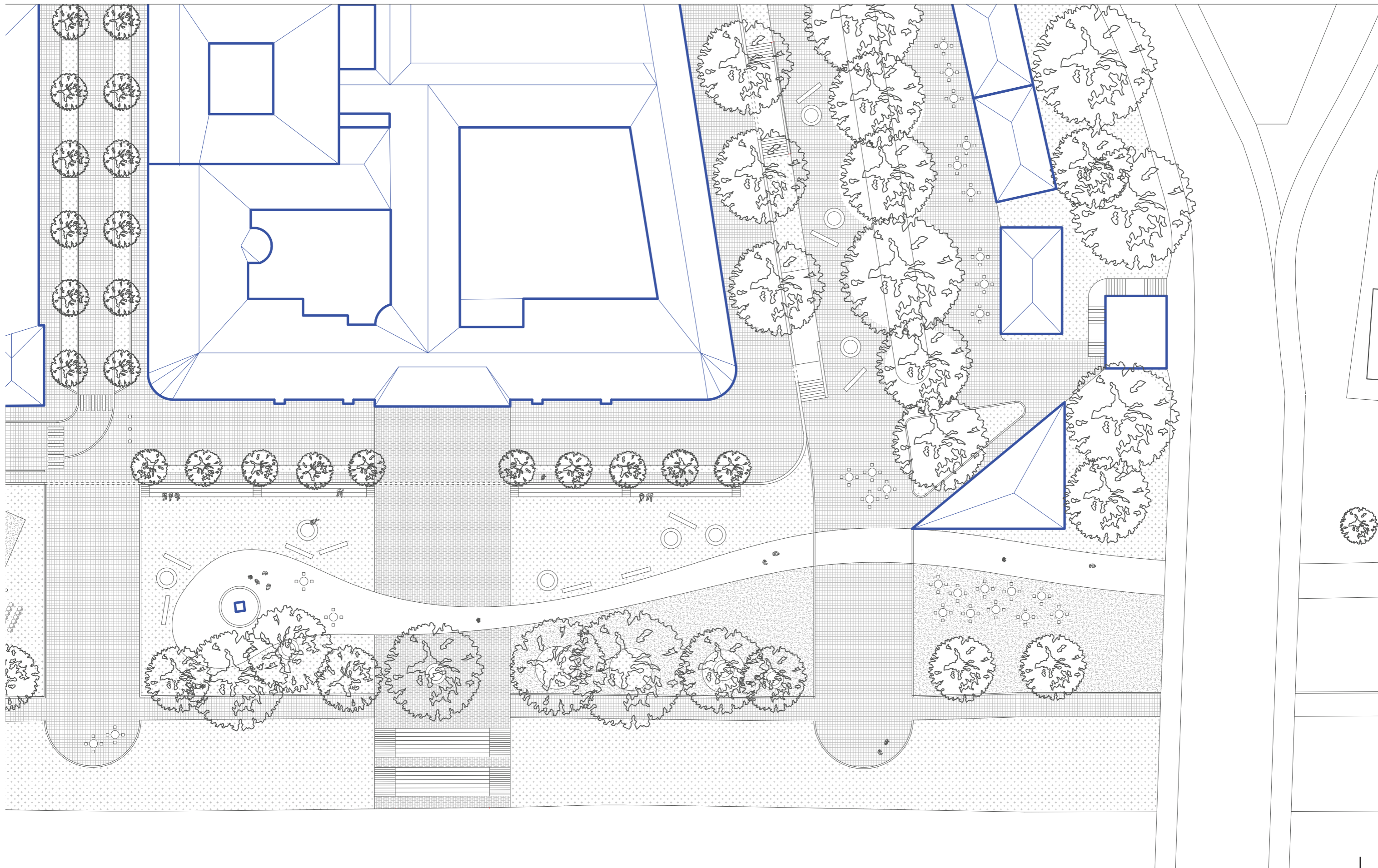
PAVILÓN

Na rozhraní námestia a parku. Kaviareň, takticky spojená s východom z podzemného parkovania.



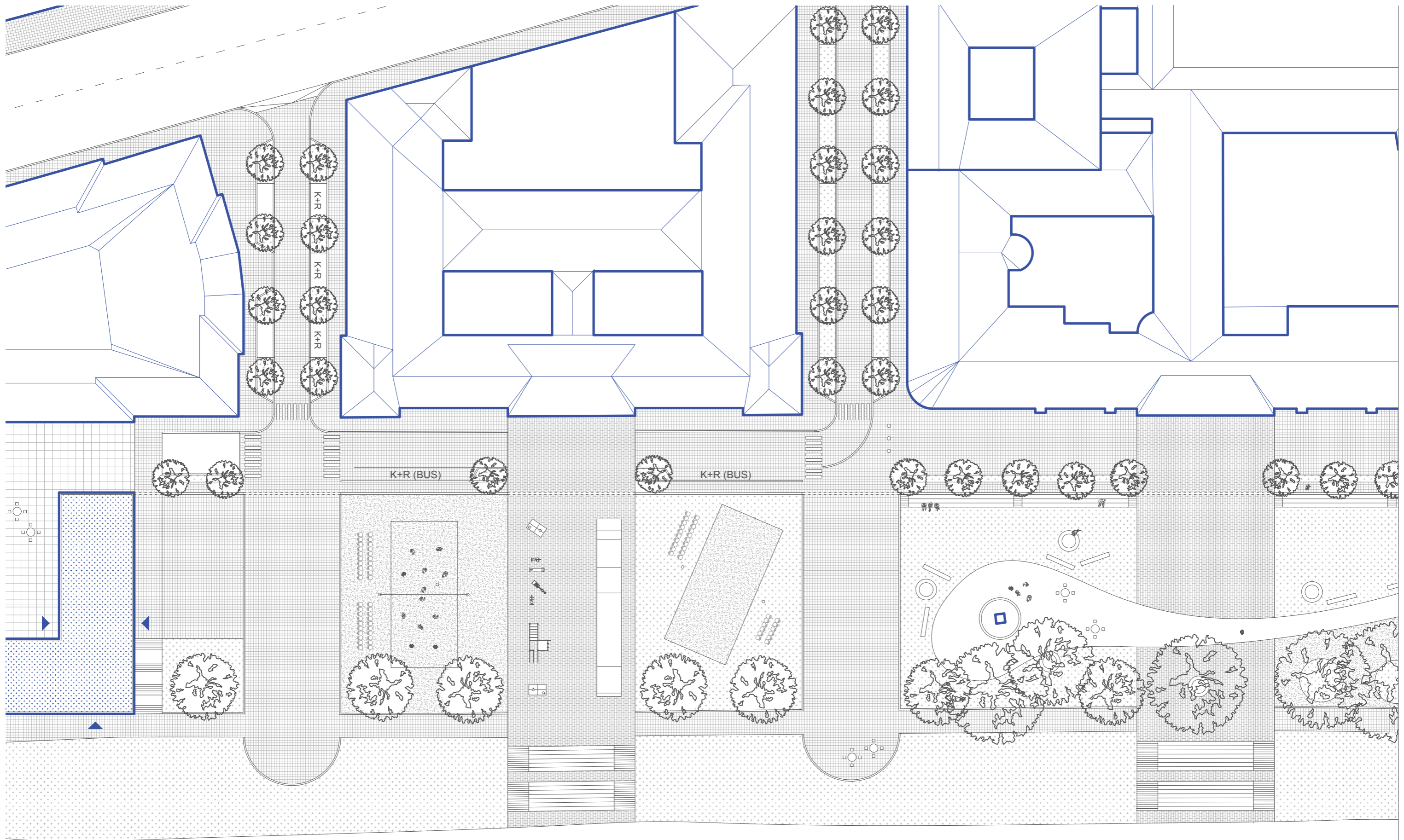
SITUÁCIA - FAJNOROVO NÁBREŽIE; M 1:1200





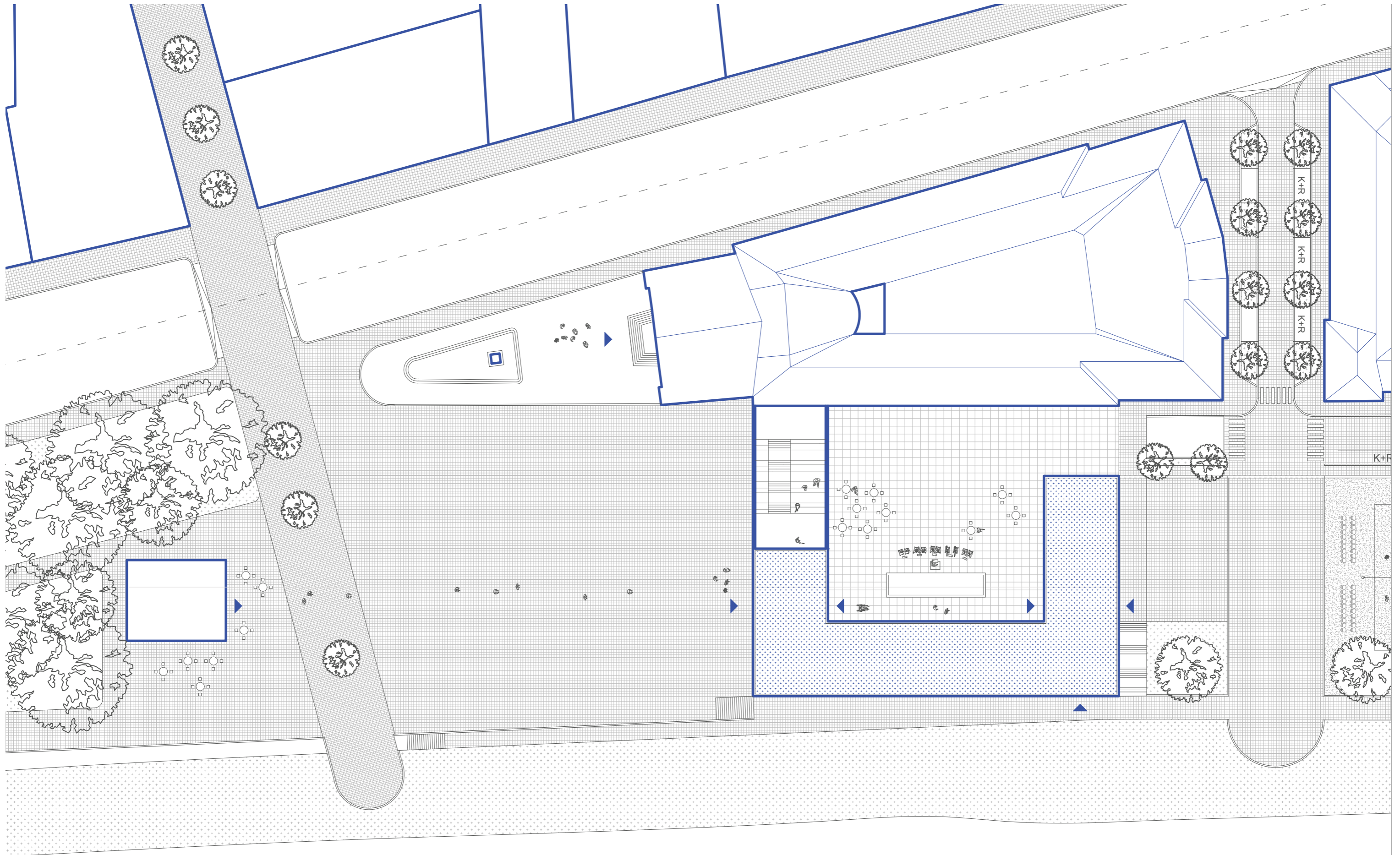
SITUÁCIA - ČASŤ PRI FILOZOFICKEJ FAKULTE; M 1:500





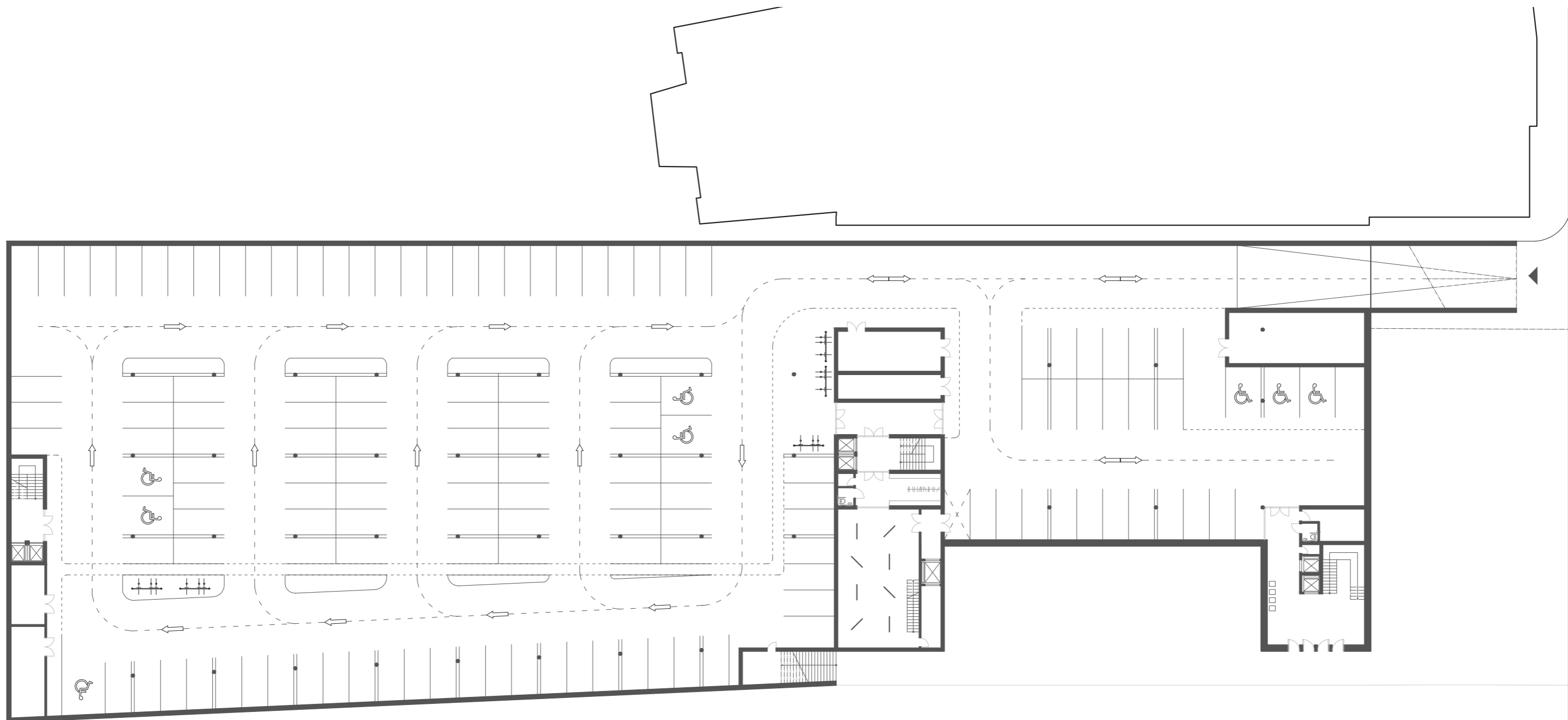
SITUÁCIA - ČASŤ PRED ŠKOLOU "FAJNORKA"; M 1:500

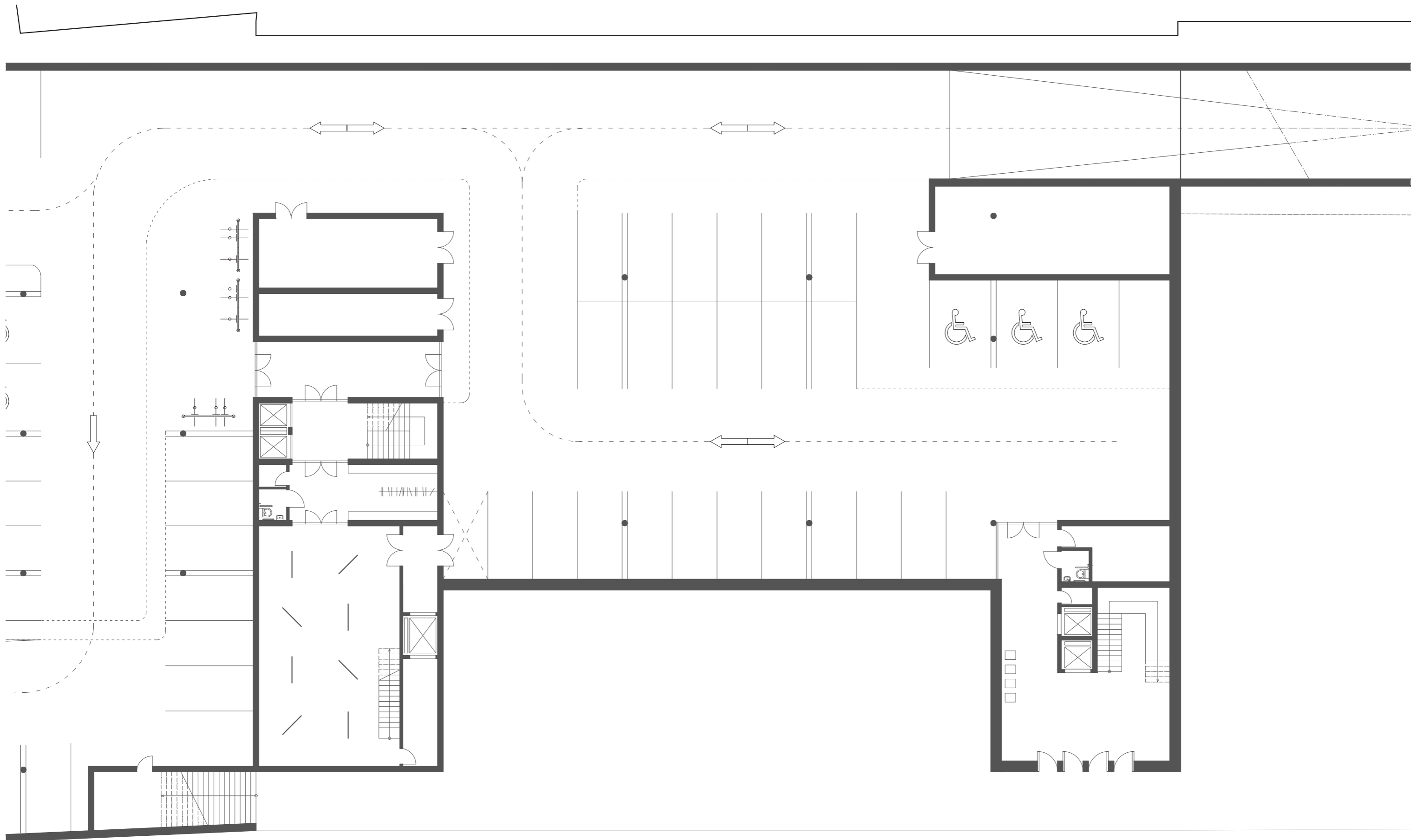


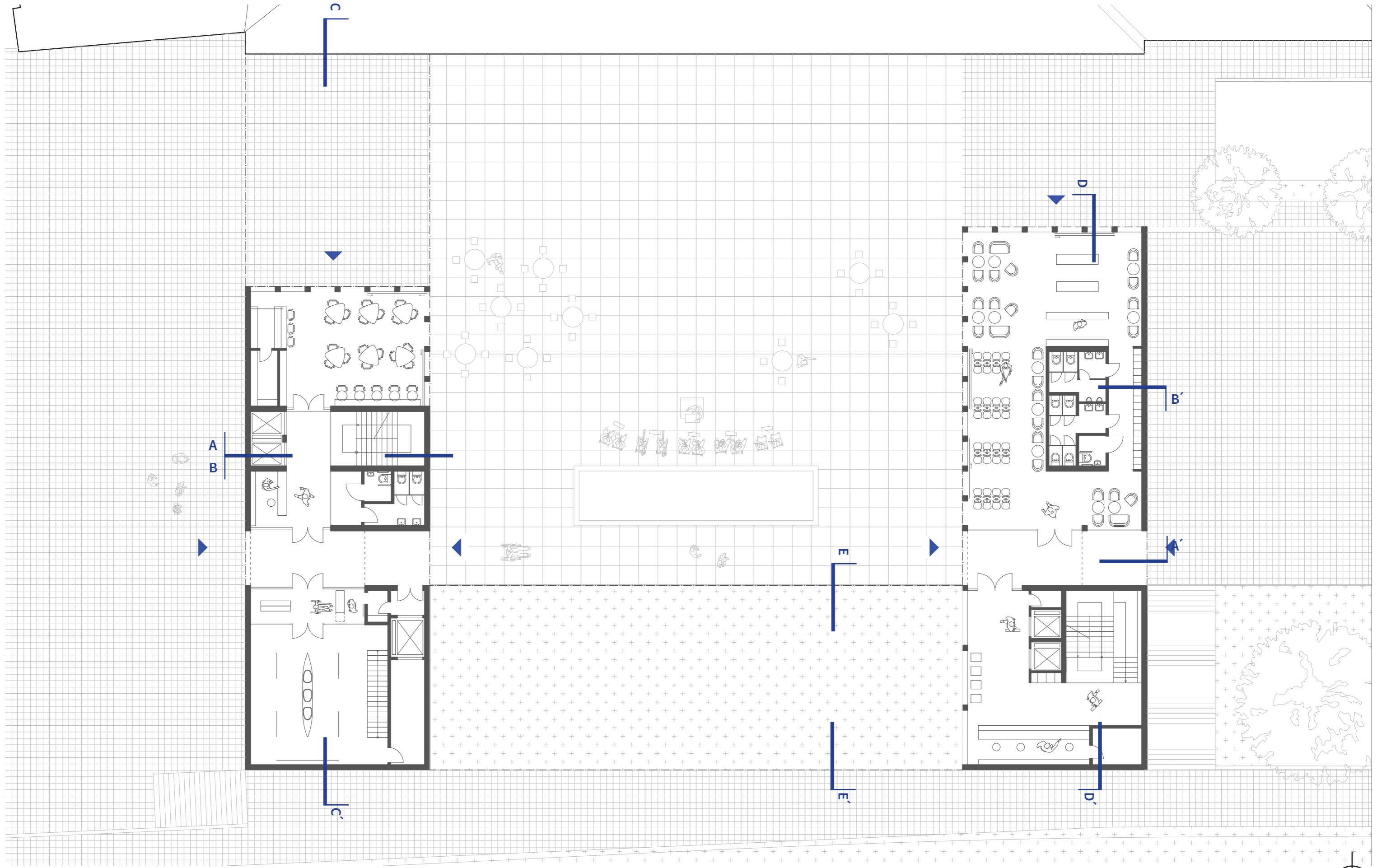


SITUÁCIA - NÁMESTIE T.G.MASARYKA; M 1:500



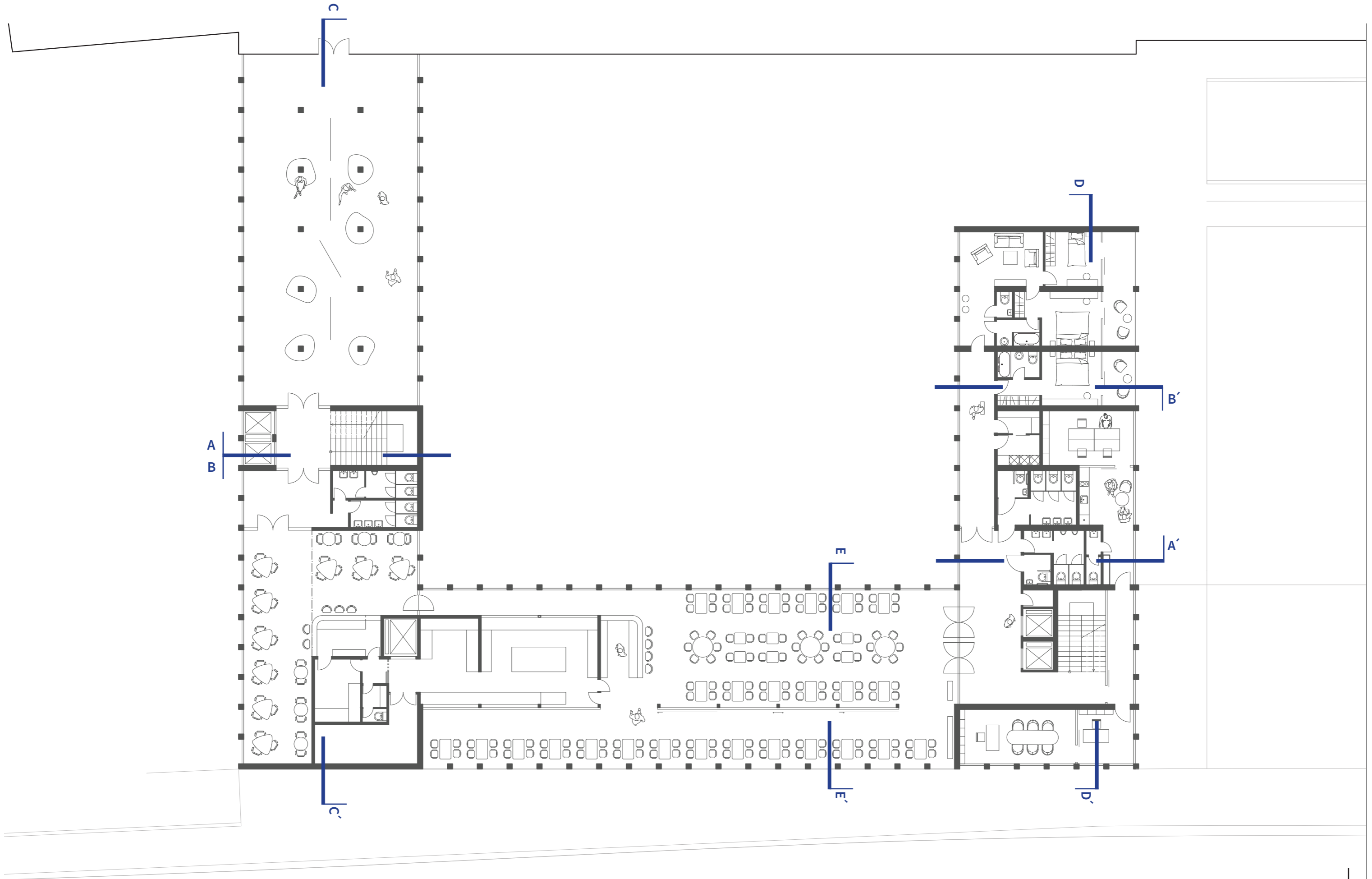


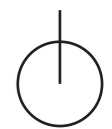
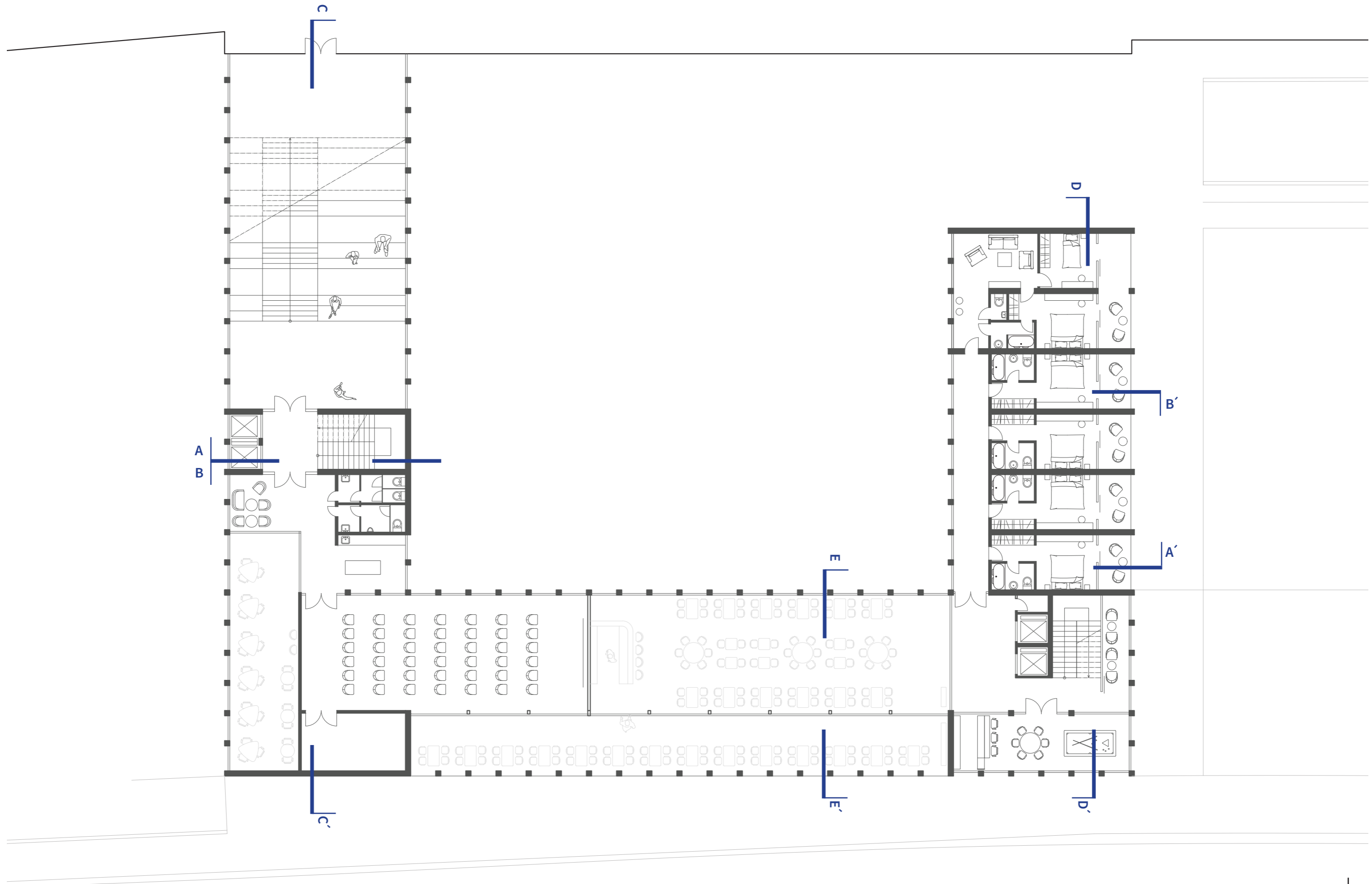


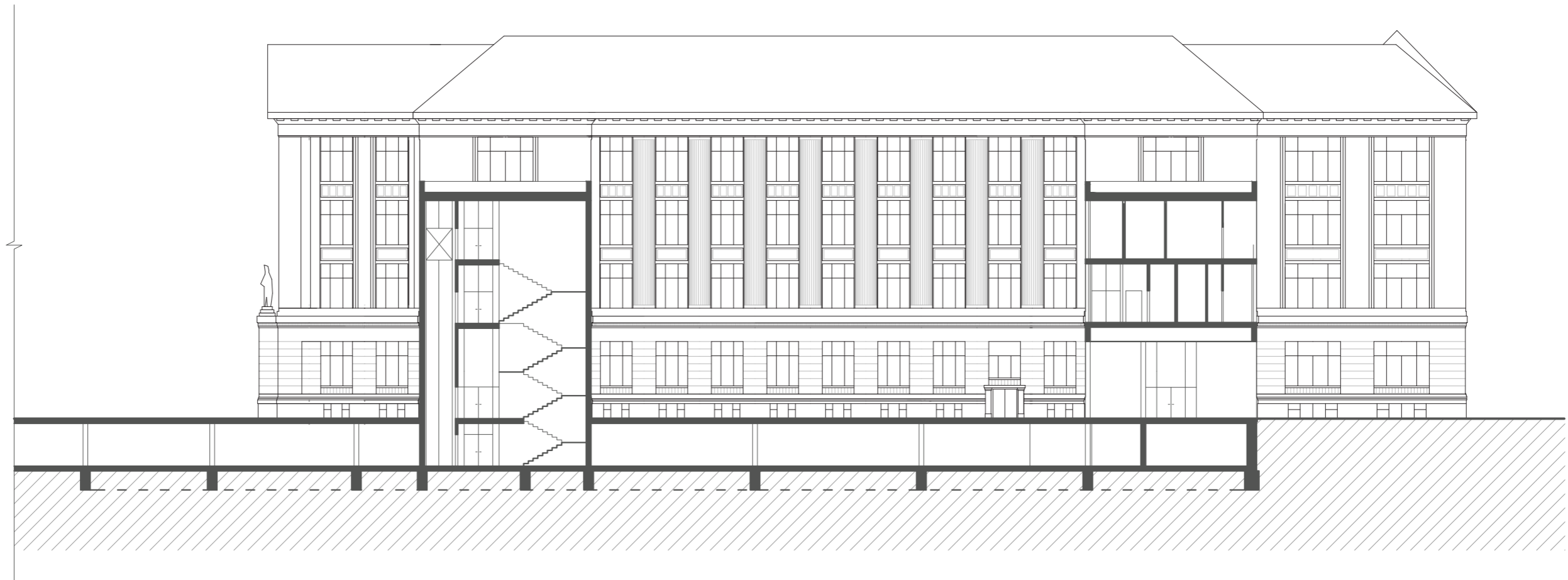


PÔDORYS 1 NP; M 1:200

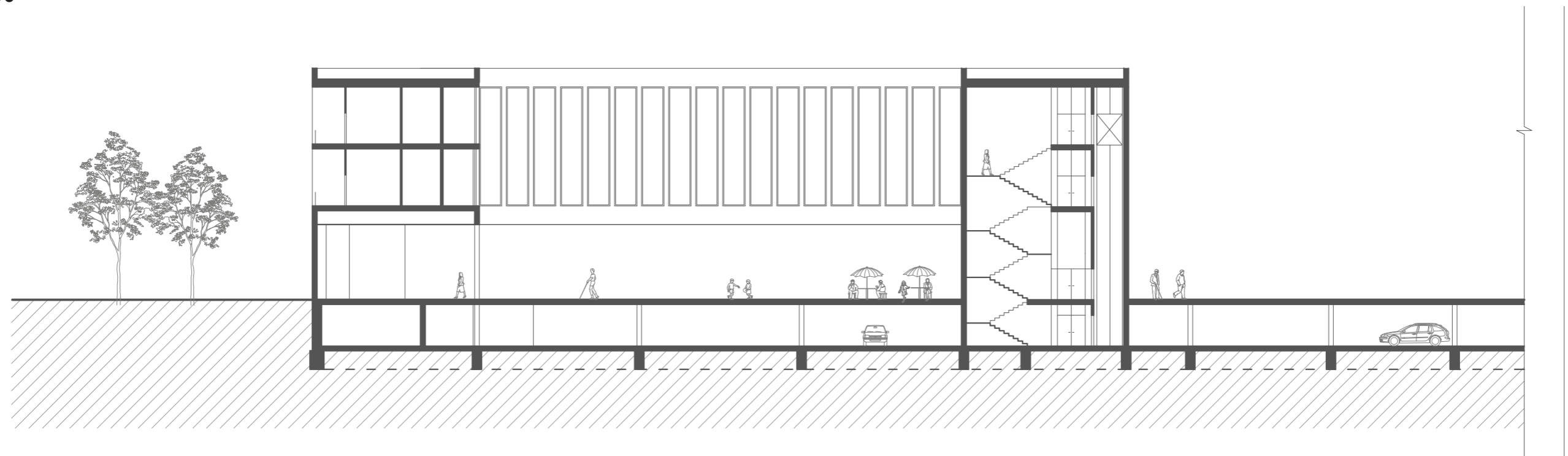




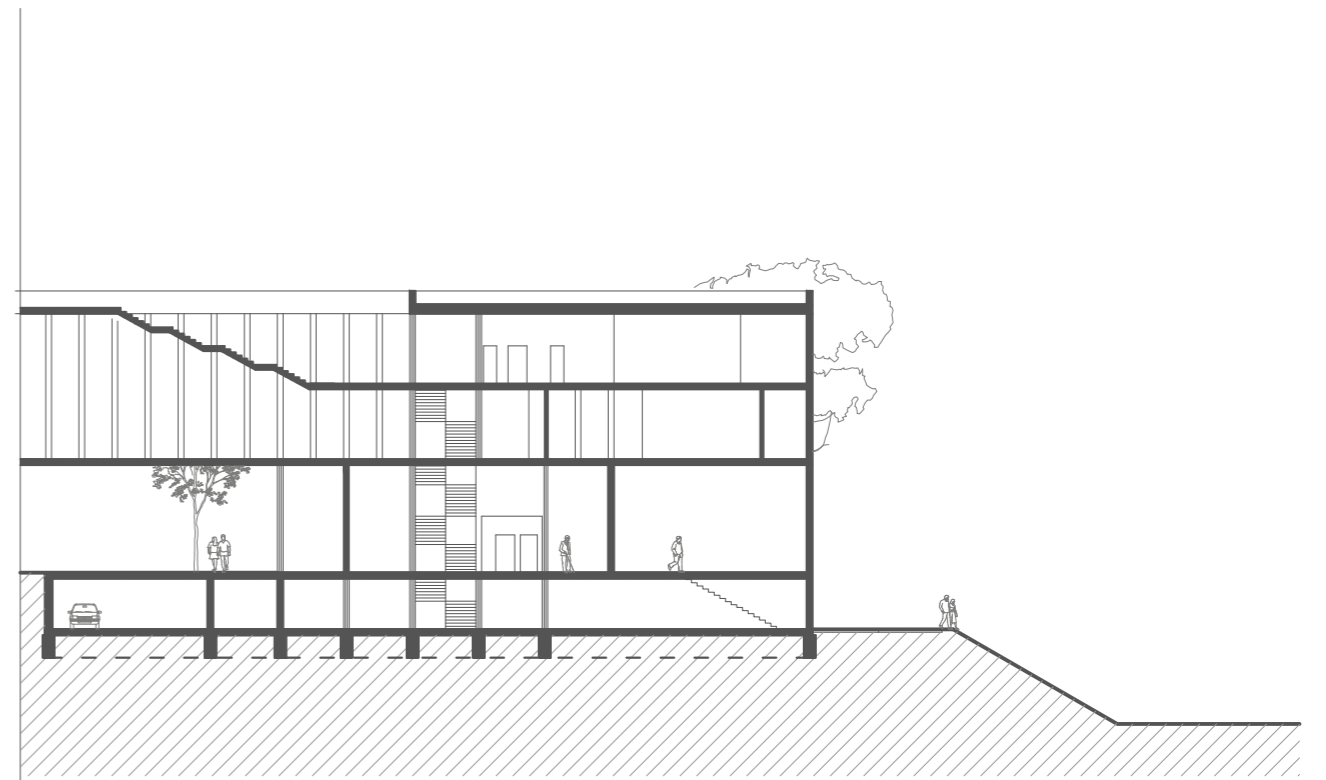




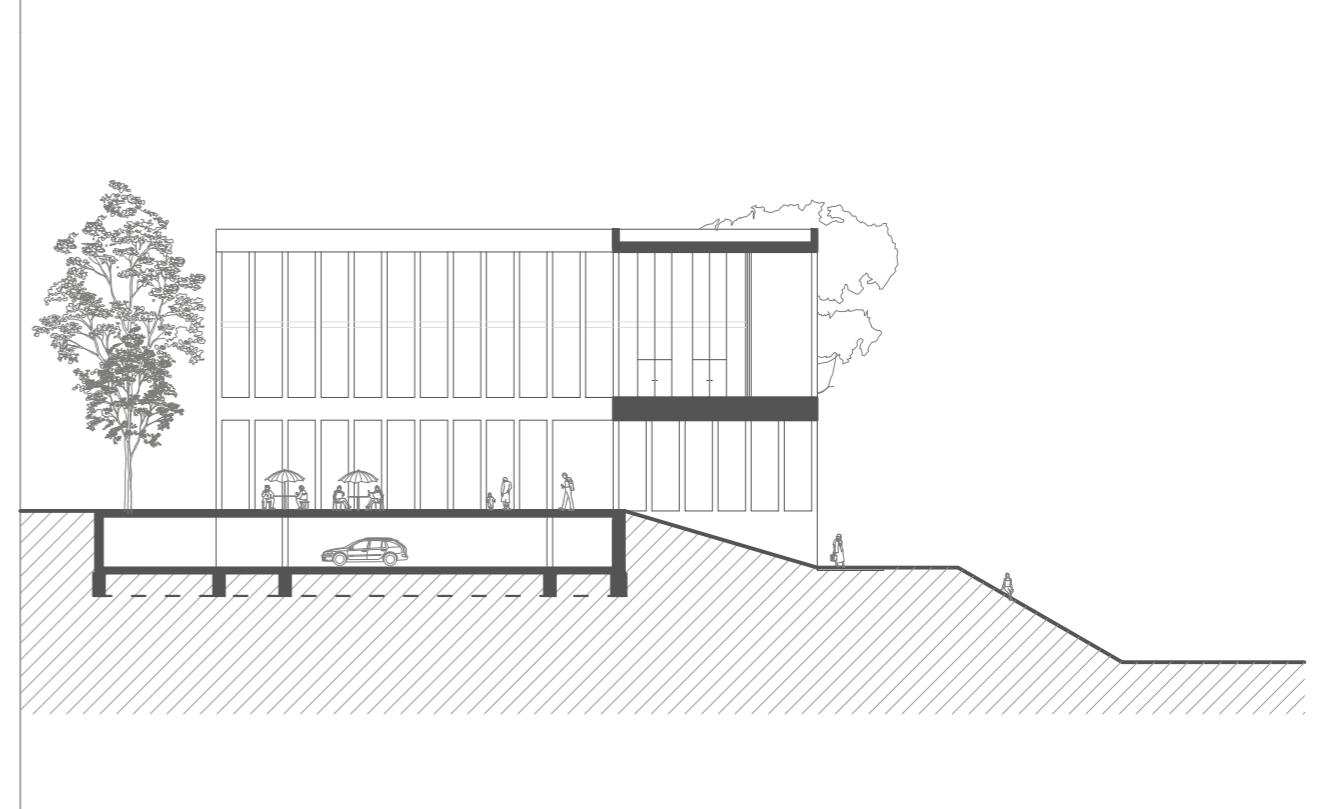
REZ A-A'; M 1:200



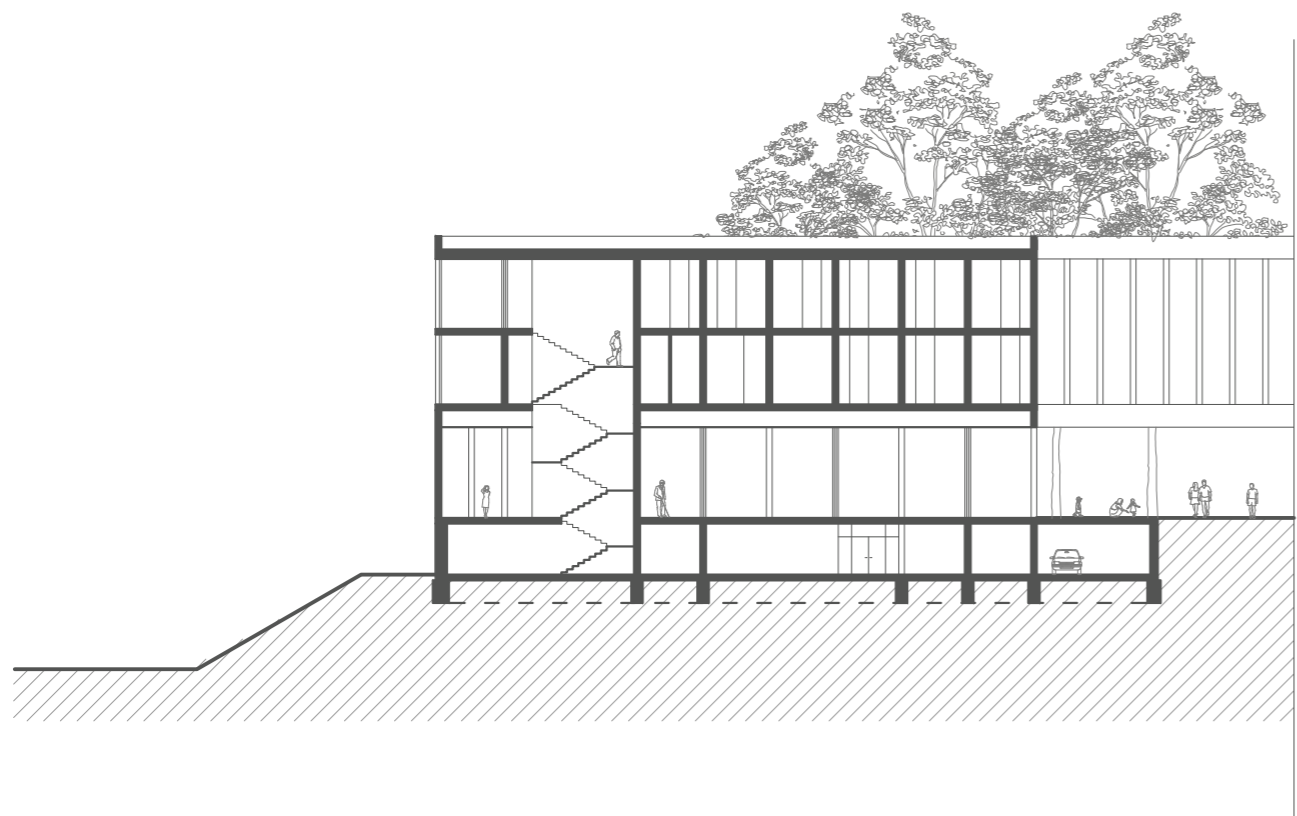
REZ B-B'; M 1:200



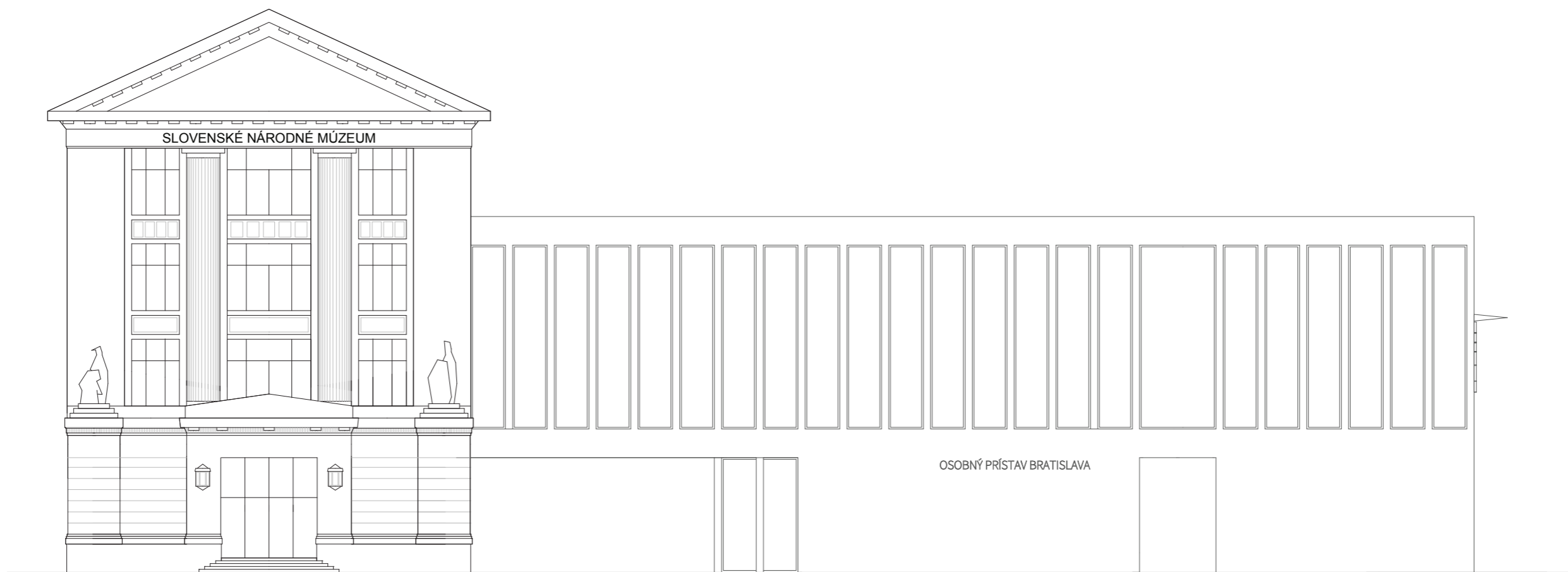
REZ C-C'; M 1:200



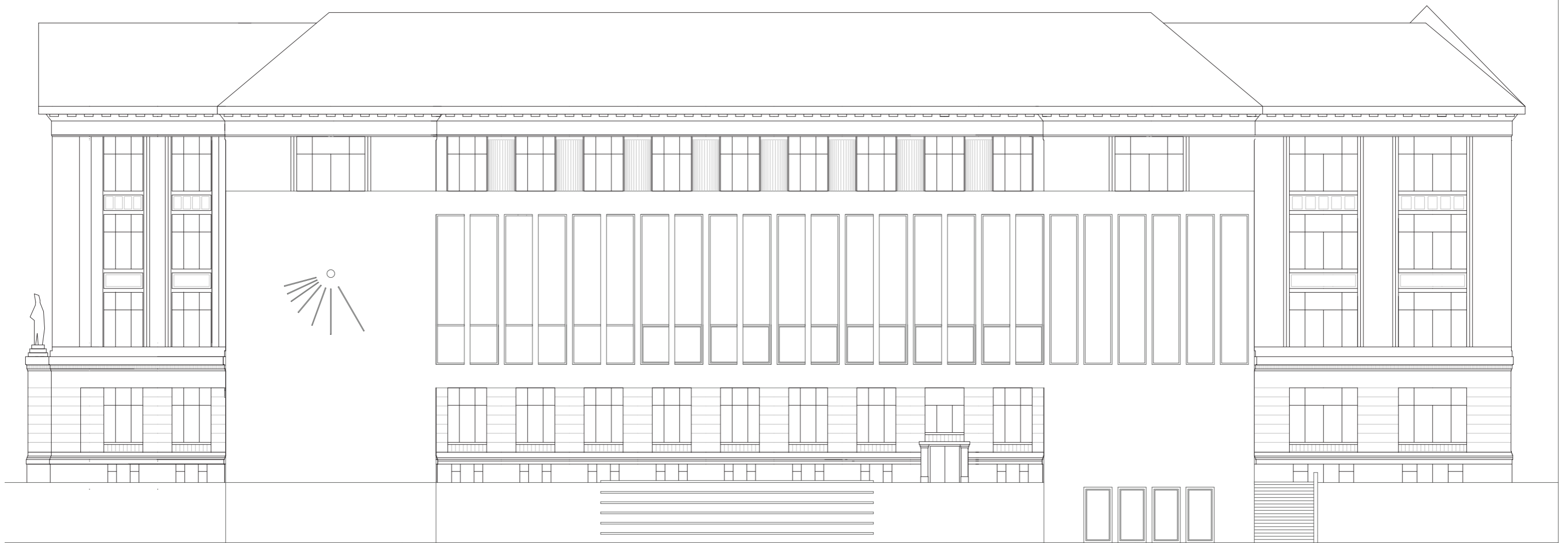
REZ E-E'; M 1:200



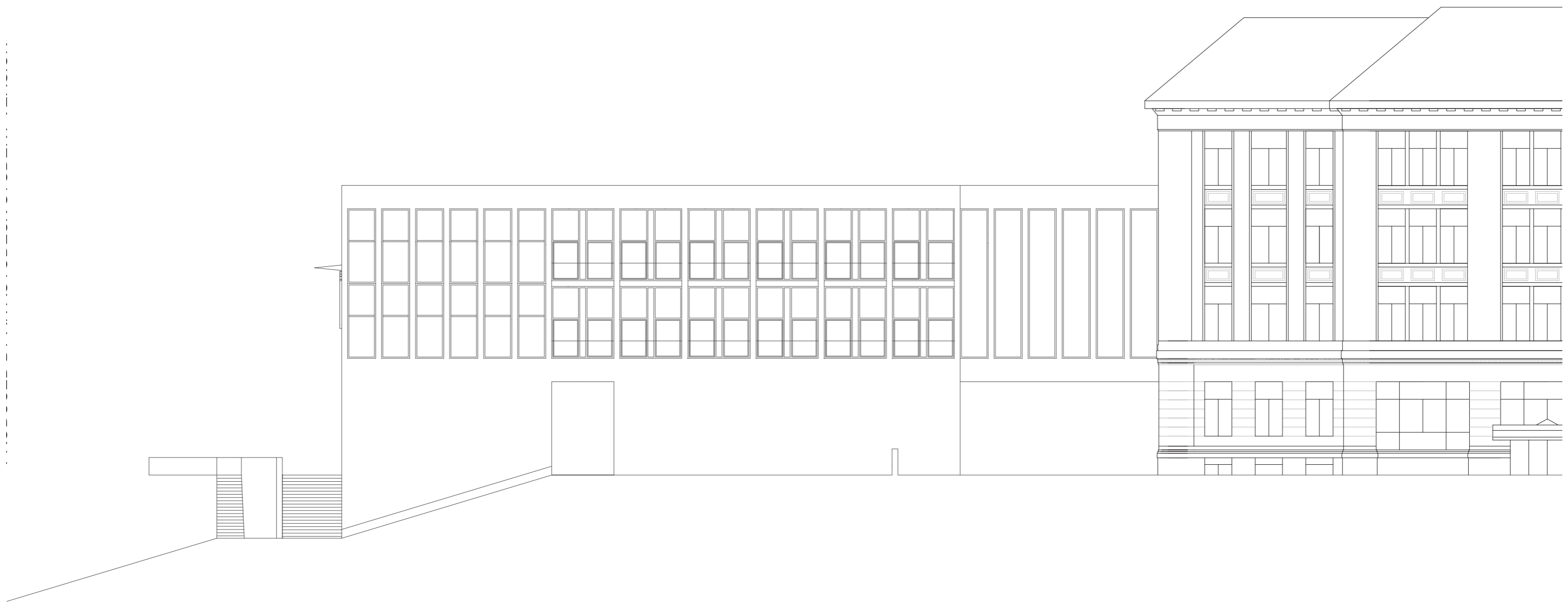
REZ D-D'; M 1:200



POHLAD ZÁPADNÝ; M 1:200



POHLAD JUŽNÝ; M 1:200



POHLAD VÝCHODNÝ; M 1:200







MÚZEUM

OSOBNÝ PRÍSTAV BRATISLAVA

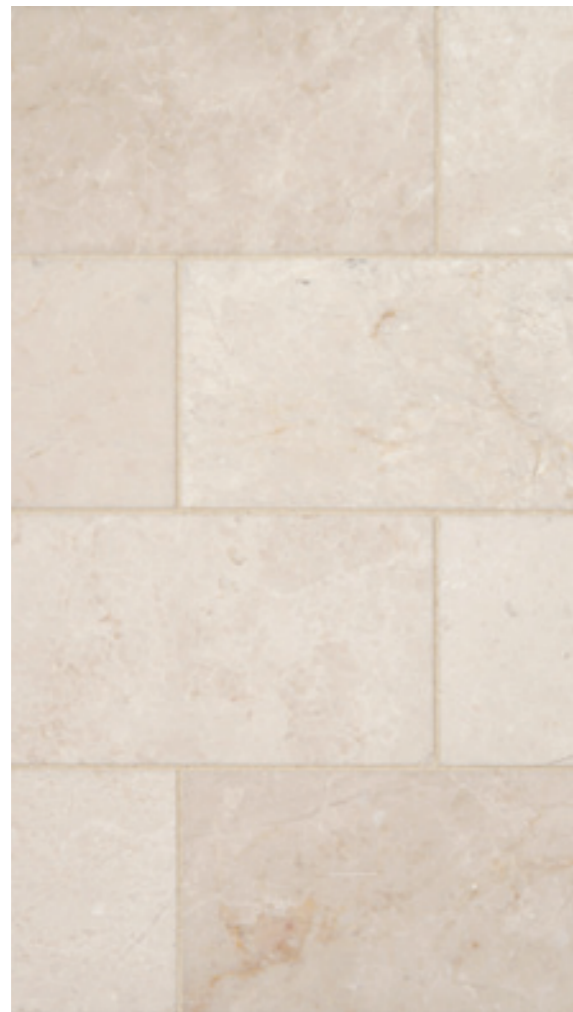


Foto: Fasáda beige mramor - obkladypasek.cz
Foto: D.CHIPPERFIELD architects

POUŽITÉ MATERIÁLY

Fasáda

Základným fasádnym materiálom je svetlý kameň (prírodný mramor) umiestnený pomocou veľkoformátových platní (napr. 600 mm x 2000 mm) na celú fasádu. Takto fasáda komunikuje s fasádou múzea, ktorá je čisto omietková a je jej tak doplnkom. Mramor je možné nahradiť aj iným kameňom, ktorý nebude vysokého lesku a zároveň bude svojou farbou svetlobéžový až biely, čím sa vytvára zaujímavý kontrast oboch častí múzea.

Interiérové plochy

Hlavnú časť interiéru navrhujem z pohľadového betónu doplneného dvomi základnými prvkami - tmavým drevom a čiernym kovom. Betón je autentickým prvkom vodných stavieb, pôsobí silne a zároveň kultivovane.

Interiérové detaily

Niektoré stenové prvky interiéru navrhujem pokryť dreveným obkladom, rovnako ako všetky drevné otvory, ktoré nie sú presklené. V určitých častiach je možné zaoblenie rohov miestností, čo evokuje ešte bližší námornícky štýl.

Strecha

Na strechu navrhujem umiestniť trávnatý porast s ekologických aj estetických dôvodov, keďže odrážajúce sa svetlo zo svetlej plochy strechy by mohlo byť nepríjemné pre návštevníkov starej budovy múzea.



Foto: B3 architects

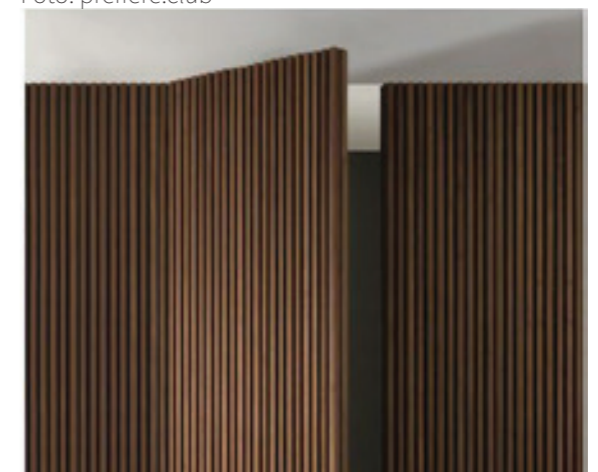


Foto: B3 architects



Foto: D.CHIPPERFIELD architects

Foto: preffere.club



IV. DOKUMENTY

- Prihláška na diplomovú prácu
- Zadanie diplomovej práce
- Prehlásenie autorky

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

1/PŘIHLÁŠKA na diplomovou práci

Jméno a příjmení: Bc. Veronika Bruncková

Datum narození: 01.05.1995

Akademický rok / semestr: 2020/2021 / letní semestr

Ústav číslo / název: 15129 / Ústav navrhování III

Vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák

Téma diplomové práce – český název:
Osobní přístav Bratislava – Fajnorovo nábřeží

Téma diplomové práce – anglický název:
Ship terminal Bratislava – Fajnor's waterfront

Podpis vedoucího diplomové práce:

Prohlášení studenta:

Prohlašuji, že jsem splnil/a podmínky pro zahájení diplomové práce, které stanovují „Studijní plán“ a směrnice děkana „Státní závěrečné zkoušky na FA“.

V Praze dne 09.02.2021
studenta

podpis
Bruncková

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Bc. Veronika Bruncková

datum narození: 01.05.1995

akademický rok / semestr: 2020/2021 / letní semestr

obor: Architektura a urbanizmus

ústav: 15129 / Ústav navrhování III

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák

téma diplomové práce: Osobní přístav Bratislava – Fajnorovo nábřeží

viz přihláška na DP

Zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním diplomové práce je návrh nové budovy osobního přístavu na Fajnorově nábřeží v Bratislavě a revitalizace souvisejících veřejných ploch.

Území je dnes bez jasné funkce a současný stav budovy přístavu je nevyhovující. Předpokladem je její odstranění.

2/

Pro AUI součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasné a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Stavební program bude obsahovat funkci přestupního terminálu pasažérů doplněnou o občanskou vybavenost. Náplň bude vycházet z analýz, platné územně-plánovací dokumentace v Bratislavě a z potřeb obyvatel a návštěvníků území. Možné odchýlení od územně-plánovací dokumentace bude možné při dohodě s vedoucím diplomové práce.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Předány budou všechny formální náležitosti dle požadavků FA ČVUT, zejména:

2x portfolio formátu A4, výkresy, model a CD.

Projekt bude zpracován na úrovni vyhledávací architektonické studie.

Obsah a podrobnost práce:

- autorská zpráva, analytická a koncepční část
- širší vztahy v 1:2500
- situace v 1:500
- půdorysy v 1:200
- řezy 1:100/1: 200
- pohledy na průčelí 1:100
- rozvinuté pohledy (zákres včetně okolí) 1:200-1:500
- architektonický/urbanistický detail (měřítko bude stanovenou dohodou s vedoucím práce v jejím průběhu)
- vizualizace

Výstupy a jejich měřítka mohou být po dohodě s vedoucím diplomové práce upraveny.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model v m 1:100/1:200.

Měřítka modelu může být změněno v průběhu práce po dohodě s vedoucím diplomové práce.

Datum a podpis studenta 04.02.2021

Bruncková

Datum a podpis vedoucího DP

9.2.2021

Sedlák

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

Q 1 -03- 2021

9.2.2021

Lož

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Veronika Bruncková
AR 2020/2021, LS

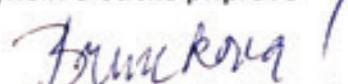
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) OSOBNÍ PŘÍSTAV BRATISLAVA - FAJNOROVO NÁBREŽÍ
(AJ) SHIP TERMINAL BRATISLAVA - FAJNOR'S WATERFRONT
JAZYK PRÁCE: SLOVENSKÝ

Vedoucí práce:	Ing. arch. Ján Sedlák	Ústav: Ústav navrhování III
Oponent práce:	Ing. Arch. Michal Gavlas	
Klíčová slova (česká):	přístav, muzeum, nábreží, nádvoří, antika	
Anotace (slovenská):	Návrh sa snaží oživiť Fajnorovo nábrežie v Bratislave nie však nanovo prúdom tovarov nákladného prístavu, ale prúdmi rôznych skupín ľudí. Plochu nábrežia delím na funkčné zóny podľa charakteru nábrežných budov. Od pokojného parku sa presúvame športovými plochami až na skultivované námestie. V samotnom návrhu budovy prístavu odbáčam od zabehaných spôsobov monotematických čakacích hál a nový prístav chápem ako miesto mestskej rôznorodosti v malej mierke. Hlavným prepojením je spojenie turizmu s kultúrou, ktorá sa na nábreží ponúka vo forme Slovenského národného múzea. Budova je s daným múzeom prepojená vo viacerých úrovniach a okrem zázemia pre cestujúcich ponúka gastro prevádzky, workshopové možnosti, administratívu, obchod a hotel. Všetky funkcie sa spájajú v tichom nádvorí s výhľadom na Dunaj a náprotívú stranu rieky. Z najvyššej terasy je možné vidieť Bratislavský hrad. Hlavnou inšpiráciou boli antické nádvorcia tvorené dominantnou budovou a príjemným stĺporadím. Budova národného múzea od architekta Harminca je navrhnutá v historizujúcom klasicistickom štýle so silnými antickými motívmi. Autor sa tu priam skláňa antike a zároveň sa s ňou vo svojich ďalších dielach už rozlúčil. Vyberám preto modul s Harmincovho múzea a na jeho základe navrhujem južnú dostavbu.	
Anotace (anglická):	The proposal seeks to revive Fajnor's waterfront in Bratislava, not again with the flow of cargo port goods, but with the currents of various groups of people. I divide the waterfront area into functional zones according to the nature of the waterfront buildings. From a quiet park, we move through sports fields to a cultivated square. In the very design of the port building, I deviate from the established ways of monothematic waiting halls, and I understand the new port as a place of urban diversity on a small scale. The main connection is the connection of tourism with culture, which is offered on the waterfront in the form of the Slovak National Museum. The building is connected to the museum on several levels and, in addition to facilities for passengers, offers gastronomic facilities, workshop opportunities, administrative area, a shop and a hotel. All functions are combined in a quiet courtyard overlooking the Danube and the opposite side of the river. From the highest terrace it is possible to see Bratislava Castle. The main inspiration was the ancient courtyards formed by a dominant building and a pleasant colonnade. The building of the National Museum by architect Harminc is designed in a historicist classicist style with strong antique motifs. The author bows to antiquity here and at the same time has already said goodbye to it in his other works. Therefore, I choose a module from the Harmincov Museum and on its basis I propose a southern extension.	

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 21.5.2021


podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

V. REFLEXIA

- Záver
- Poďakovanie

Pri práci som si uvedomila, aký veľký potenciál má Bratislava vo svojich brehoch. V najbližších rokoch bude potrebné využiť tieto často zanedbané miesta na kvalitné verejné priestory. V okolí Dunaja sa totiž plánuje rozsiahla výstavba, ktorá prinesie do územia desaťtisíce ľudí. Nové vedenie mesat si tieto výzvy uvedomuje a pomocou Metropolitného inštitútu Bratislava sa snaží organizovať architektonické súťaže aj v nábrežných úsekoch.

Zároveň bolo zaujímavé sledovať pri navrhovaní Bratislavu ako mesto malej až strednej mierky. Mesto má svoju nezmazateľnú historickú stopu, no to neznamená, že dnes musí dobehnúť veľkomestá a stratiť pri tom samú seba.

ZÁVER

Návrh sa snaží oživiť Fajnorovo nábrežie v Bratislave nie však nanovo prúdom tovarov nákladného prístavu, ale prúdmi rôznych skupín ľudí. Plochu nábrežia delím na funkčné zóny podľa charakteru nábrežných budov. Od pokojného parku sa presúvame športovými plochami až na skultivované námestie. V samotnom návrhu budovy prístavu odbáčam od zabehaných spôsobov monotematických čakacích hál a nový prístav chápem ako miesto mestskej rôznorodosti v malej mierke.

Hlavným prepojením je spojenie turizmu s kultúrou, ktorá sa na nábreží ponúka vo forme Slovenského národného múzea. Budova je s daným múzeom prepojená vo viacerých úrovniach a okrem zázemia pre cestujúcich ponúka gastro prevádzky, workshopové možnosti, administratívu, obchod a hotel. Všetky funkcie sa spájajú v tichom nádvorí s výhľadom na Dunaj a náprotívnu stranu rieky. Z najvyššej terasy je možné vidieť Bratislavský hrad.

Hlavnou inšpiráciou boli antické nádvorcia tvorené dominantnou budovou a príjemným stĺporadím. Budova národného múzea od architekta Harminca je navrhnutá v historizujúcom klasicistickom štýle so silnými antickými motívami. Autor sa tu priam skláňa antike a zároveň sa s ňou vo svojich ďalších dielach už rozlúčil. Vyberám preto modul s Harmincovho múzea a na jeho základe navrhujem južnú dostavbu.

POĎAKOVANIE

Ďakujem architektom Jánovi Sedlákovi a Ivanovi Hnízdilovi za vedenie a ľudskú oporu.

Veľmi ďakujem mojim pražským blízkym. Peťovi Špieszovi za konzultácie a priateľstvo. Drahým Baru, Vojtovi, Tomášovi, Teovi, Anke, Maru a ľuďom z CAMP-u za krásne roky v Prahe, ktoré kvitli, aj keď to bolo najťažšie.

Veľké poďakovanie patrí aj mojej milujúcej rodine, ktorá tu vždy stojí a stála.

*Dunaj, Dunaj, čierna voda
Plavé vlasy, biela róba
Papierové lodky prúdom
Prinášajú šťastie ľuďom*

*A čas plynie, na prach mení všetko, čo si človek cenil.
Domy, ulice aj prístav – a tá bolesť je ti blízka*

*Plačú brehy, biele lode, šaty, čo
Už nie sú v móde, šedé, smutné paneláky,
v dialke smejúce sa vtáky*

*Dunaj, Dunaj, čierna voda
Hnedé vlasy, biela róba
Papierové lodky prúdom
Vraj prinášajú šťastie ľuďom*

*A čas plynie, na prach mení všetko, čo si kedy cenil
Domy, ulice aj prístav – a tá bolesť je ti blízka*

*Plačú brehy, biele lode, šaty, čo už nie sú v móde
Smutné, šedé paneláky, v dialke smejúce sa vtáky*

*Dunaj, Dunaj, čierna voda
Hnedé vlasy, biela róba
Papierové lodky ľuďom
Unášajú šťastie prúdom*

Jana Kirschner a Tomas Fuchs, Dunaj

