

FILIALKA

DIPLOMOVÁ PRÁCA

FILIALKA

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta architektury
Ateliér Redčenkův Danda
Ústav nauky o budovách
Zimný semester 2024/2025

Autor:

Bc. Ester Vaňová

Vedúci práce:

doc. Ing. arch. Boris Redčenkův

Odborný asistent:

Ing. arch. Vítězslav Danda

Oponent práce:

Ing. arch. Vojtěch Večeře

Konzultant konstrukčně statického řešení:

Ing. Miloslav Smutek

Konzultantka požiarne bezpečnostného riešenia:

doc. Ing. Daniela Bošová, Ph.D.

Konzultantka TZB:

Ing. Zuzana Vyoralová, Ph.D.

Konzultantka krajinárskej architektúry:

Ing. arch. Laura Jablonská

Konzultant dopravného riešenia:

Ing. arch. Petr Preininger

Filialka (podst. m., ž.)

1. Historický železničný termín:
pobočná železničná stanica
alebo trať, ktorá slúži ako
vedľajší uzol napojený na hlavnú
železničnú trať; dcérska stanica.
Príklad: Filialka v Bratislave bola
významnou železničnou stanicou
počas rozvoja železničnej
dopravy v Rakúsko-Uhorsku.

2. Etymológia: z lat. *filialis* –
dcérsky, pobočný; prevzaté do
železničnej terminológie koncom
19. storočia.

ANOTÁCIA

Diplomová práca sa zameriava na návrh celkovej koncepcie revitalizácie Trnavského mýta. Na základe rozsiahlych analýz rieši otázku železničnej stanice Filiálka v Bratislave, ktorá sa nachádza na Trnavskom mýte a nadväzuje na Štúdiu realizovateľnosti z roku 2019. Súčasťou práce je aj návrh revitalizácie Novej tržnice, pričom cieľom je minimalizácia zásahov do súčasného stavu. Ďalej sa práca zaoberá konceptom sprístupnenia celého územia a úpravami okolitých verejných priestorov. Navrhované riešenie zahŕňa aj nový lineárny park, ktorý vznikne nad železničným tunelom.

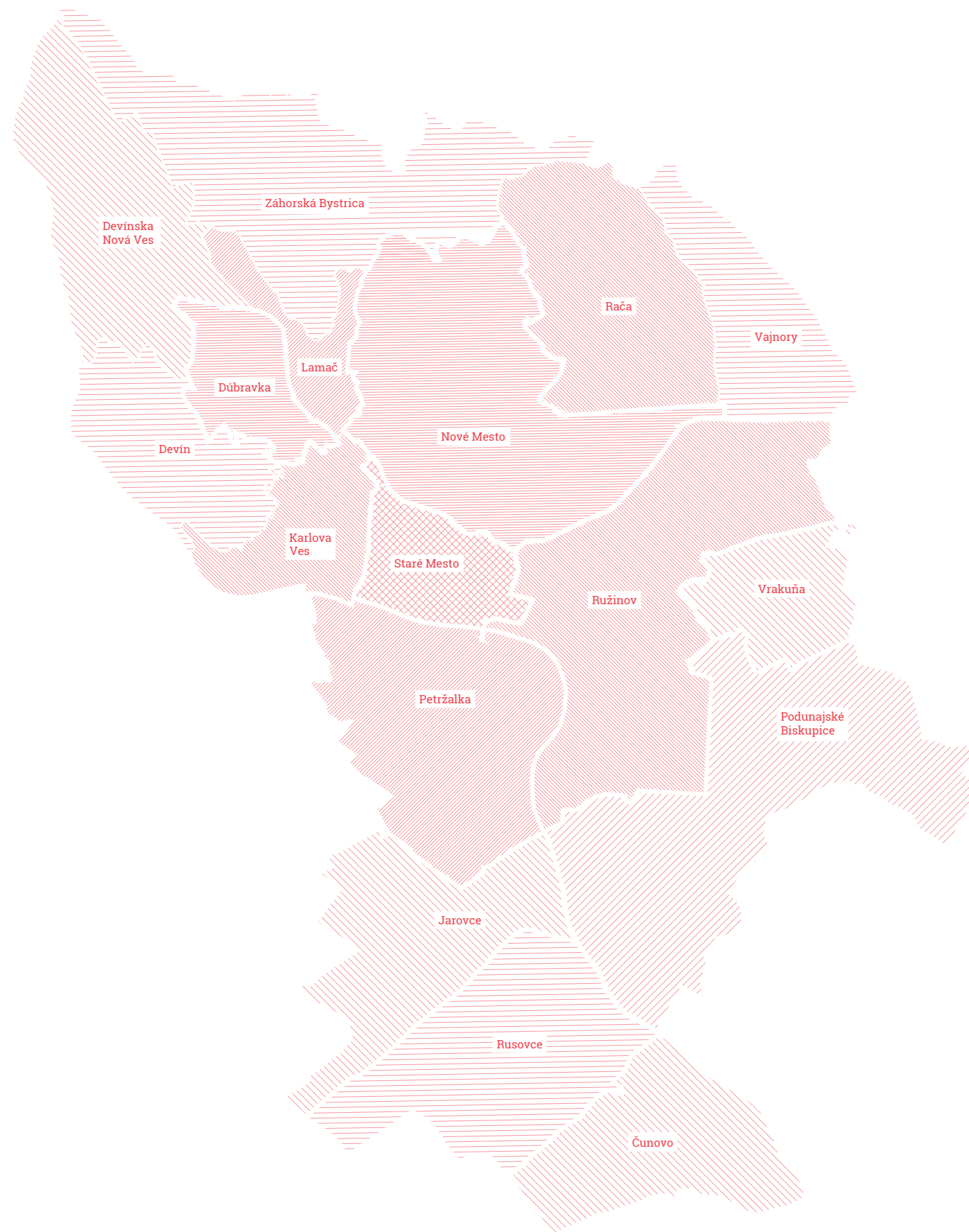
ANNOTATION

The thesis focuses on designing a comprehensive concept for the revitalization of Trnavské Mýto. Based on extensive analyses, it addresses the issue of the Filiálka railway station in Bratislava, located at Trnavské Mýto, and builds upon the 2019 Feasibility Study. The thesis also proposes the revitalization of the Nová Tržnica market hall, aiming to minimize interventions in its existing state. Furthermore, it explores the concept of improving accessibility across the entire area and enhancing the surrounding public spaces. The proposal includes the creation of a new linear park situated above the railway tunnel.

OBSAH

- A. analytická část
- B. návrhová část
- C. dokladová část
- zdroje

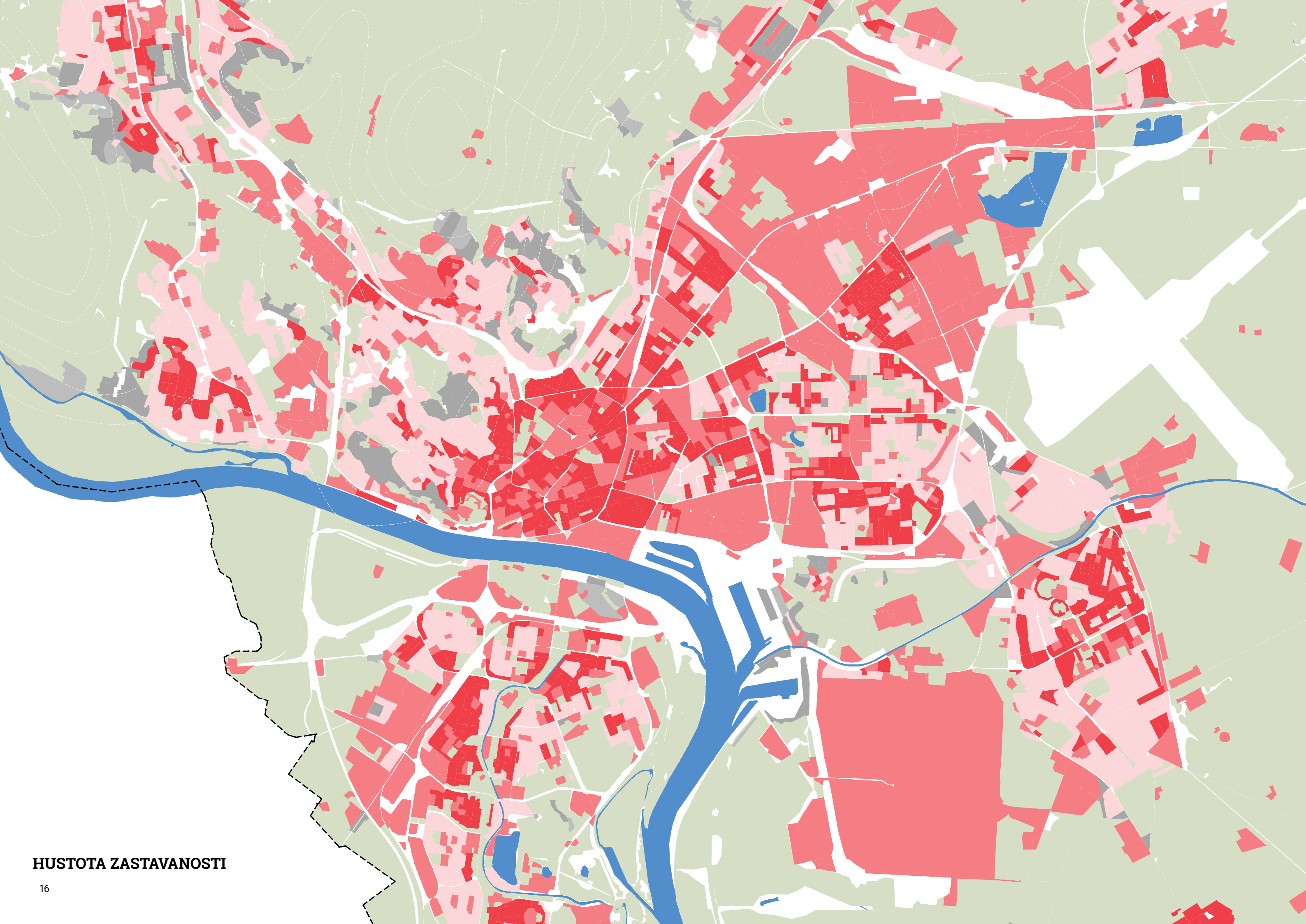
A. ANALYTICKÁ ČASŤ



BRATISLAVA



**ŠTRUKTÚRA ZÁSTAVBY A
MODROZELENEJ INFRAŠTRUKTÚRY**



HUSTOTA ZASTAVANOSTI



DOPRAVA

LEGENDA

- železničná trať
- vlakové stanice
- == cesty I.triedy
- cesty II.triedy

HISTORICKÝ VÝVOJ BRATISLAVY



1820

Bratislava pred zavedením železnice a akejkolvek formy hromadnej dopravy.

V roku 1837 sa začala stavať prvá európska železničná magistrála. Bola ňou Severná železnica cisára Ferdinanda, spájajúca Viedeň cez Břeclav a Přerov s Krakovom v dnešnom Poľsku.

Výstavba tejto železnice sa stala potenciálnym ohrozením trhu poľnohospodárskeho tovaru a dreva zo západného Slovenska, preto bola v Bratislave založená spoločnosť, ktorá sa rozhodla postaviť konskú železnicu spájajúcu 5 kráľovských miest od Bratislavy po Trnavu.



1895

Koľaje prvej konskej železnice z roku 1840 viedli priamo z centra mesta až smerom do Trnavy. O 8 rokov neskôr sa sprevádzkovalo železničné spojenie vo Viedne a o dva roky na to aj do Budapešti.

V roku 1873 bola železnica smer Trnava prebudovaná na parnú a vlaky končili na Považskej stanici, takže hlavné mesto bolo spojené so stredným Slovenskom aj železnične.

V roku 1891 bol sprevádzkovaný prvý stály železničný most cez Dunaj.

Od roku 1895 vzniká v meste verejná hromadná doprava medzi prvými v Európe. Impulzom pre vznik verejnej mestskej dopravy sa stala najmä potreba prepravy medzi centrom mesta a železničnými stanicami.

1938

Od roku 1909 premával na Železnú studničku prvý spoj trolejbusu. O rok neskôr boli vyasfaltované hlavné Bratislavské ulice, čo výrazne napomohlo plynulosti dopravy.

V roku 1914 bola otvorená trať elektrickej lokálnej železnice Bratislava - Viedeň, ktorá prepájala centrá oboch miest. V rovnakom roku bola vybudovaná stanica Bratislava-Filiálka.

V októbri 1938 boli kvôli Viedenskej arbitráži zrušené dve linky električky, pretože Československo muselo odstúpiť Petržalku Nemecku.



1967

Pri neustálom rozrastaní sa mesta začína železnica úrovňovo krížiť cesty, čo tvorí čoraz väčší problém najmä na vyťažených križovatkách.

Pre vyriešenie tohto problému, sa začínajú prekladať trate tak, aby neprechádzali cez obytné zóny, čo neskôr vyústí v zrušenie stanice Bratislava-Nivy a taktiež prepájajúcich koľají smer Filiálka aj smer Petržalka.

Doprava električkami a trolejbusmi funguje len na hornom brehu Dunaja.

Napriek tomu, že je Petržalka v tomto období v stavebnom boome, verejná doprava je riešená iba autobusmi, keďže Bratislave chýba Územný plán a s ním aj koncepcia rozvoju MHD.



ŽELEZNIČNÝ UZOL BRATISLAVA

História vzniku

Prvou traťou na území Bratislavy bola konská železnica z okolia prístavu cez Blumentál a Filiálku až do Svätého Jura. Otvorená bola v roku 1840. Prvý parný vlak prišiel z Viedne cez Lamač a Železnú studienku na Hlavnú stanicu v roku 1848. V nasledujúcich rokoch sa zrealizovalo niekoľko ďalších prepojení smerom do Budapešti a Dunajskej stredy. Až v roku 1948 bola vyhotovená elektrická miestna železnica, ktorá spájala centrum Bratislavy s centrom Viedne.

Postupne začal byť s železnicou v meste problém, koľaje úrovňovo križovali niekoľko dôležitých ulíc, preto bol v roku 1955 vypracovaný nový Územný plán, ktorý mal pracovať so železnicou v Bratislave komplexnejšie. Na osobnú prepravu mala slúžiť Hlavná stanica a na nákladnú prepravu a zriaďovaciu činnosť mali slúžiť stanice Bratislava-východ a Bratislava ÚNS. Nedostatkom však bola neuspokojivá technická previazanosť.

Po dobudovaní rafinérie Slovnaft v roku 1962 nastala potreba efektívnejšieho prepojenia do Česka, preto sa trať smerujúca z Dunajskej Stredy napojila do novej železničnej stanice Bratislava-Nové Mesto, ktoré pokračovalo na Hlavnú stanicu. Nová železničná stanica mala prebrať časť záťaže z osobnej prepravy z Hlavnej stanice, avšak tento predpoklad sa nikdy nenaplnil.

Postupne sa do Bratislava ÚNS presmeroval vlečkový systém, ktorý bol predtým napojený do stanice Bratislava Nivy. Osobná doprava medzi stanicami Rusovce - Bratislava-Nivy a Bratislava-Filiálka - Bratislava-Nivy bola zastavená v roku 1972. V roku 1984 bola stanica Bratislava-Nivy úplne odstránená.

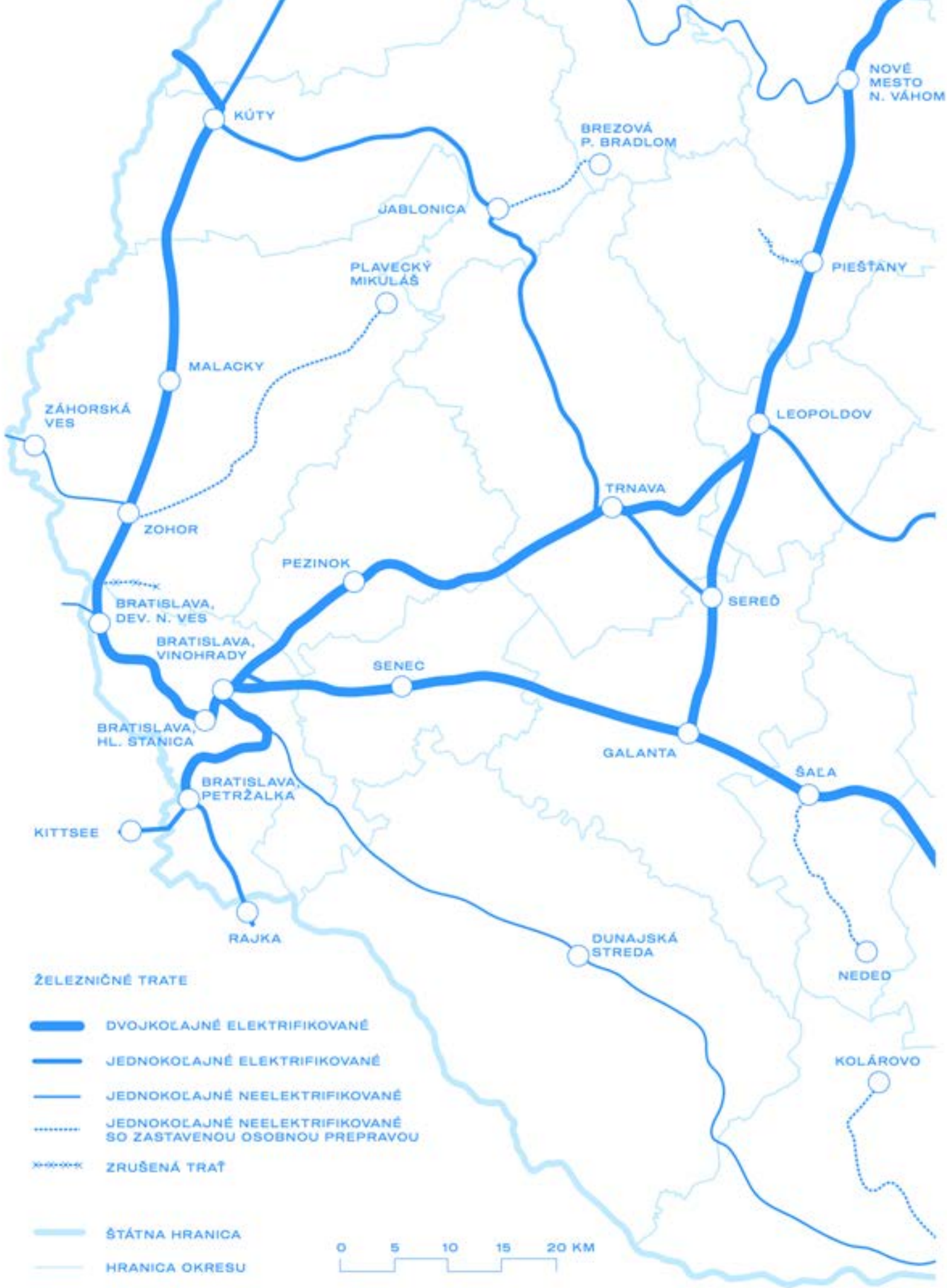
V roku 1983 sa spustila prevádzka nového diaľnično-železničného Prístavného mosta, ktorý doteraz prepája stanice Bratislava ÚNS a Bratislava-Petržalka. Elektrifikácia smerom na Břeclav prebehla v roku 1967, rámci ktorej boli elektrofikované aj všetky stanice v Bratislave a všetky stanice na spojení Bratislava-Břeclav. V roku 1985 bola elektrifikovaná trať z Bratislavy do Trnavy a v tom istom roku bola zrušená osobná doprava na trati Bratislava-Filiálka - Bratislava-Predmestie.

V polovici 80-tych rokov bol vypracovaný dopravný železničný generel, ktorý uvažoval o vybudovaní novej hlavnej stanice na novom mieste, keďže už v tomto období nebola Hlavná stanica Bratislava kapacitne dostačujúca. Súčasťou tohto plánu bolo aj obnovenie prevádzky stanice Bratislava-Filiálka, ktorá však vyžadovala rekonštrukciu, a výstavba novej odstavnej stanice pre technicko - hygienickú údržbu osobných vozňov a súprav. Z tohto plánu nebol realizovaný žiaden významný projekt.

V roku 1996 bolo dobudované zdvojkolajenie úseku Bratislava ÚNS - Bratislava-Petržalka a modernizovaná železničná stanica Bratislava-Petržalka tak, aby v nej mohli končiť vlaky z Viedne.

Tým sa skončila výstavba nových tratí a výstavby a rekonštrukcií staníc na území Bratislavy, v nasledujúcich rokoch sa realizovali len opravy a údržba existujúcich tratí.

5 >
súčasný stav železničných
traťí v Bratislave a okolí





6

Súčasný stav

AktuálnasituáciavBratislavejeabsolútne neutržateľná. Záchytné parkoviská P+R sa v posledných pár rokoch zavádzať začali, no ich kapacity je rozhodne potrebné navýšiť. Rovnako je tiež potrebné zefektívnenie MHD zo záchytných parkovísk. Parkovacia politika bola tiež zavedená len nedávno. Nestačia kapacity parkovania popri cestách ani na chodníkoch. Tento problém nie je problémom len Starého mesta, ale aj Petržalky a širšieho centra mesta.

Prirodzene najväčším problémom mesta sú ľudia, ktorí prichádzajú autom z priľahlej aglomerácie ráno a večer zase mesto opúšťajú, veľakrát auto na nič iné v meste nepotrebnujú. Problémom nie sú automobily, ale skôr ich nadmerné užívanie v meste, a to aj pri cestách na krátke vzdialenosti, čo následne znižuje priechodnosť ciest pre tých cestujúcich, ktorí automobil nutne využívať potrebujú. Aktívne zapojenie koľajovej hromadnej dopravy je kľúčom k riešeniu dnešnej situácie.

Lepšie využitie potenciálu konvenčných železničných dráh na území aglomerácie mesta by prinieslo odľahčenie niektorých preťažených vetiev MHD, ako i preťaženej a málo efektívnej prímestskej autobusovej dopravy zabezpečujúcej dennú mobilitu medzi mestom a jeho zázemím. Vyššia frekvencia taktovej prímestskej vlakovej dopravy v tých smeroch, kde je potenciál vysokých tokov cestujúcich a kde to modernizovaná a adaptovaná železničná infraštruktúra umožní, by vo výsledku priniesla zníženú záťaž individuálnou automobilovou dopravou.

Možnosti budúceho vývoja

V kontexte rozvoja integrovanej osobnej dopravy je potrebné zdôrazniť, že do systému verejnej osobnej dopravy v Bratislave sa postupne čoraz väčšími integruje sieť konvenčných železníc, ktorých dĺžka na území mesta predstavuje približne 80 km (vrátane 10 staníc alebo zastávok pre osobnú železničnú dopravu).

V posledných rokoch prichádza v rámci Integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji k výraznejšej technicko-organizačnej integrácii železníc dom systému hromadnej prepravy osôb. Prestavba bratislavského železničného uzla má v budúcnosti potenciál ešte výraznejšie integrovať tento segment koľajovej dopravy do prepravy osôb, a to nielen v mobilitě medzi Bratislavou a jej zázemím, ale aj vo vybraných smeroch i v rámci vnútromestskej prepravy.

V stanici Filiálka by mohli začínať a končiť vlaky zo smerov Trnava, Galanta a Dunajská Streda. Toto železničné prepojenie by výrazne odľahčilo dopravné vyťaženie na cestách z týchto smerov.

Rovnako je tu potenciál pre riešenie prepojenia hlavných dopravných uzlov v metre s bratislavským letiskom. Letisko je v súčasnosti obsluhované iba

autobusovými linkami, ktoré končia na hlavnej stanici. Nová vlaková stanica Filiálka by mohla výrazne zjednodušiť a zefektívniť dopravu Bratislavské letisko-Trnavské mýto. Rovnako by tento smer posilnila realizácia plánovanej električkovej trati.

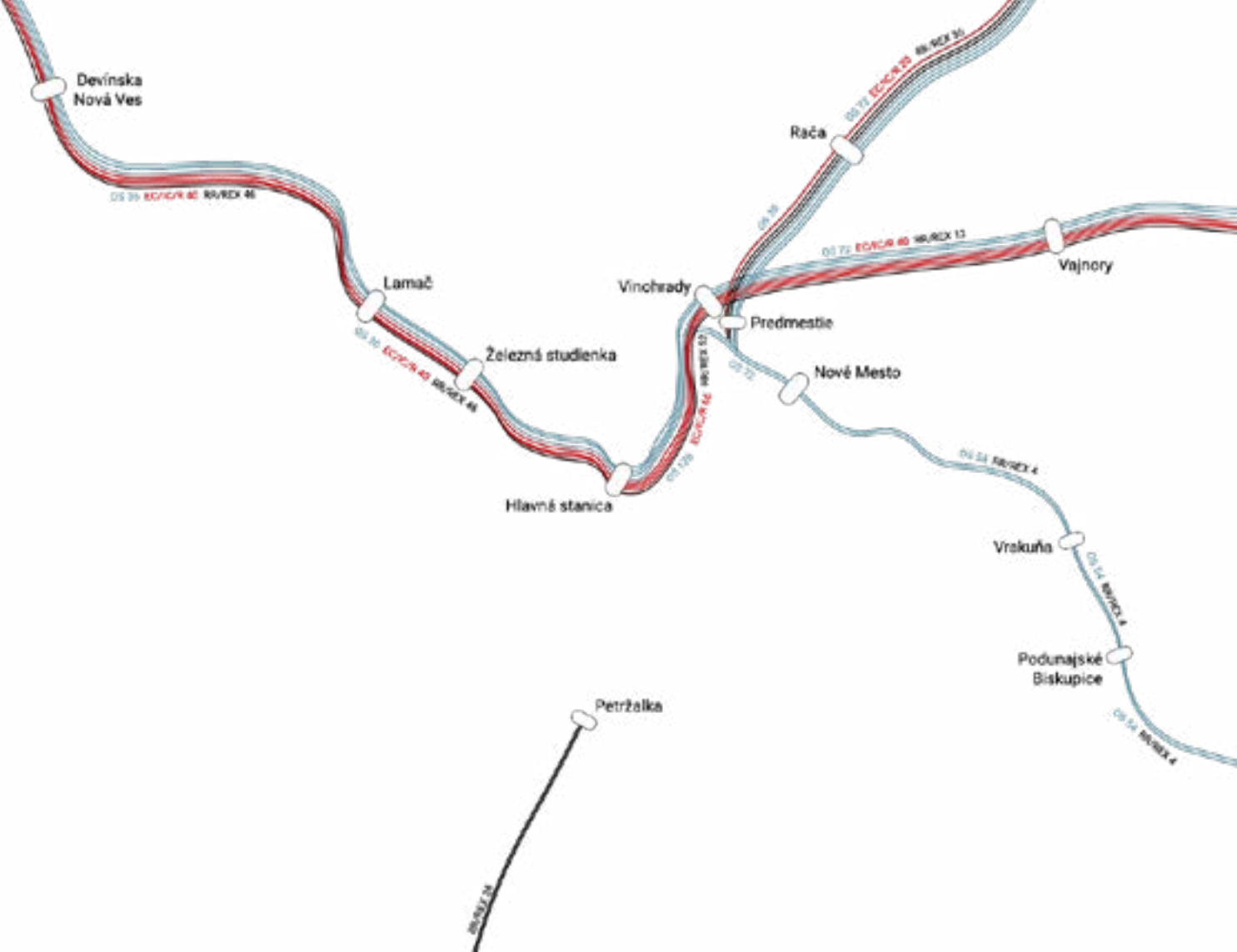
Severozjužné prepojenie železničnej siete cez uvažované stanice Filiálka a Dvory by výrazne napomohlo vyťaženosti Hlavnej stanice.

Po dobudovaní ďalších plánovaných železničných staníc a zastávok pre osobnú dopravu v rámci aglomerácie mesta a v súvislosti s nimi výstavbu terminálov integrovanej osobnej prepravy (TIOP) je možné očakávať výraznejší podiel železníc na preprave osôb v rámci aglomerácie mesta. Po dobudovaní plánovaných TIOP (napr. Patrónka, Lamačská brána/Bory, Trnávka, Vrakuňa atď.) a pri ich optimálnom prepojení so sieťami MHD sa priepustnosť systému hromadnej dopravy výrazne zvýši.

Taktiež príde k zlepšeniu pešej dostupnosti železničných uzlov a TIOP pre obyvateľov mesta – oproti súčasnému stavu, keď v pešej dostupnosti 2 km k najbližšej železničnej stanici v meste býva necelých 30 % populácie mesta, po dobudovaní nových staníc a siete TIOP sa môže podiel obyvateľov v tejto izochróne dostupnosti zvýšiť nad 50 % (Ďurček a Horňák 2016).

7





Počet a typ vlakov prechádzajúcich cez Bratislavu

expresná diaľková doprava	EC, IC, Ex	Budapešť - Bratislava hl. st. - Praha - Viedeň Bratislava hl. st. - Žilina - Košice
diaľková doprava	R, EN	Bratislava hl. st., Vinohrady - Žilina - Košice Bratislava hl. st., Vinohrady - Galanta - Banská Bystrica
medziregionálna a medzimestská doprava	REX, RR	Bratislava hl. st., Vinohrady - Žilina Bratislava hl. st., Vinohrady - Leopoldov - Prievidza Bratislava hl. st., Vinohrady - Trenčín Bratislava hl. st., Vinohrady - Galanta - Nové Zámky/Levice Bratislava hl. st., Devínska Nová Ves - Kúty Bratislava hl. st. , Devínska Nová Ves - Marchegg - Viedeň Bratislava Petržalka - Kittsee - Viedeň
regionálna a prímestská doprava	Os	Bratislava hl. st. - Trnava - Leopoldov Bratislava hl. st. - Galanta - Nové Zámky Bratislava hl. st. - Malacky - Kúty Bratislava hl. st. - Dunajská Streda - Komárno Bratislava Nové Mesto - Rusovce Bratislava hl. st. - Pezinok - Trnava Bratislava Nové Mesto - Senec - Galanta

ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA CEZ BRATISLAVU

V Bratislave sa nachádza 80km železničných tratí, 14 železničných staníc a 3 železničné zástavky. Na Hlavnej stanici zastavujú vlaky všetkých vnútroštátnych kategórií (OS, RR, REX, R, EX,IC). Dopravci, ktorí tu realizujú vnútroštátnu dopravu sú Železničná spoločnosť Slovensko, RegioJet Slovensko, OBB.

Prevádzkový koncept v osobnej doprave môžeme charakterizovať ako centrálny (väčšina vlakov začína a končí na hlavnej stanici) a zdrojovo cieľový (len cca 15% vlakov cez uzol tranzituje, ostatné sú končiace a východiskové).

Nákladná doprava je v riešenej oblasti realizovaná viacerými prevádzkovateľmi, najväčší podiel má Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Podiel tranzitnej dopravy cez Bratislavu je cca. 29%. Prevádzkový koncept nákladnej dopravy môžeme charakterizovať ako tzv. rozložený vzhľadom na rozloženie zdrojov a cieľov ako aj na rozloženie tranzitnej dopravy na viaceré traťové smery.

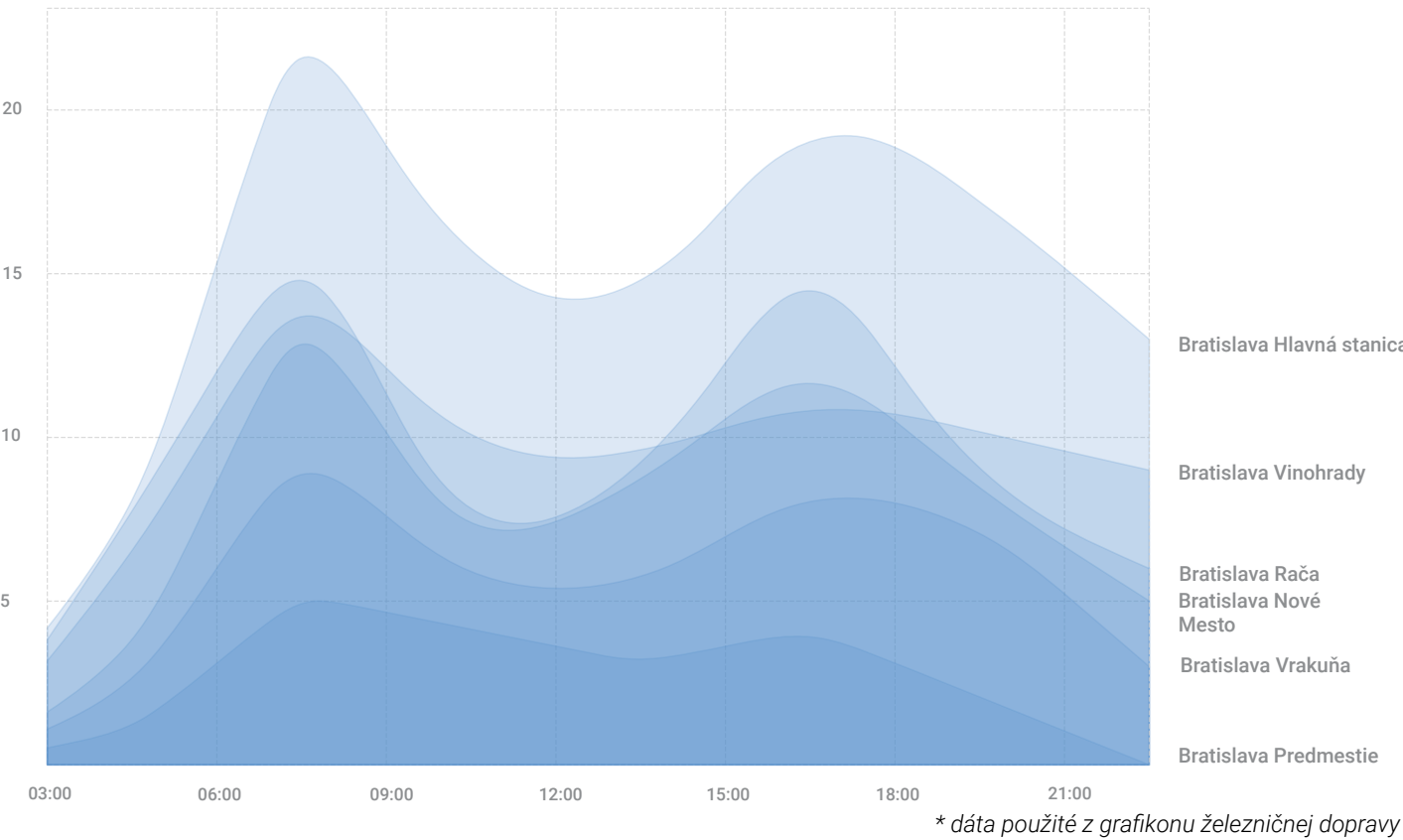
Hoci sa na území Bratislavy nachádza dostatočný počet km železničných tratí (z nich časť nie je používaná vôbec alebo nie je používaná na osobnú dopravu), ich poloha umožňuje preniesť na železniciu väčšie výkony

vnútromestskej dopravy skôr v ojedinelých prípadoch.

Najväčší potenciál má železnica pri regionálnej a diaľkovej doprave. Súčasný objem výkonov a organizácia dopravy sú značnou brzdou vyššieho využitia cestujúcimi.

Nedostatočné výkony sa prejavujú na dlhých intervaloch medzi spojmi, ktoré nezodpovedajú intervalom tzv. S-Bahnu. Regionálne autobusy nadväzujú na vlaky len občasne a chýbajú garantované nadväznosti. V regióne chýba dostatok parkovísk na železničných staniciach. Z úrovne Bratislavy bude potrebné podporiť rozvoj regionálnej železničnej dopravy, a to aj cez zástupcov v spoločnej spoločnosti Bratislavy a BSK - Bratislavská integrovaná doprava, a. s.

Počet vlakov v jednotlivých staniciach počas dňa



ŽELEZNICA A BRATISLAVSKÝ URBAN SPRAWL

Už v medzivojnovom období bola práve železnica nástrojom extenzívnejšie suburbanizácie okolo centra Bratislavy. Rozvíjajúca železničná sieť, tak umožnila uspokojiť potreby nedostačného bývania nielen pre rastúcu úradnícku vrstvu, ale aj pre robotnícku. Tieto skupiny obyvateľstva sa usadzovali v pôvodne agrárnych prostrediach vidieckych obcí ako napríklad Rača, Lamač, Petržalka a Vajnory.

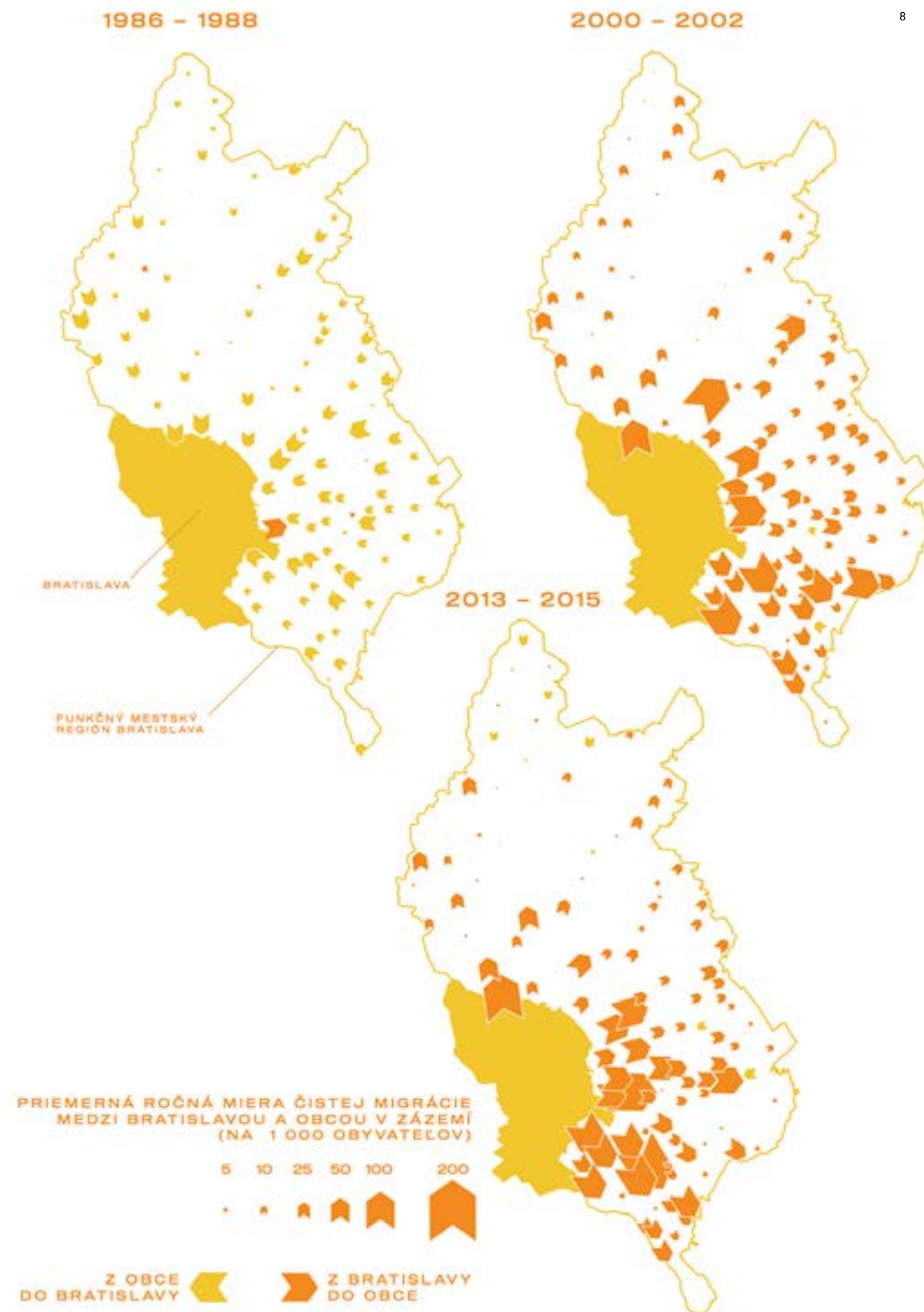
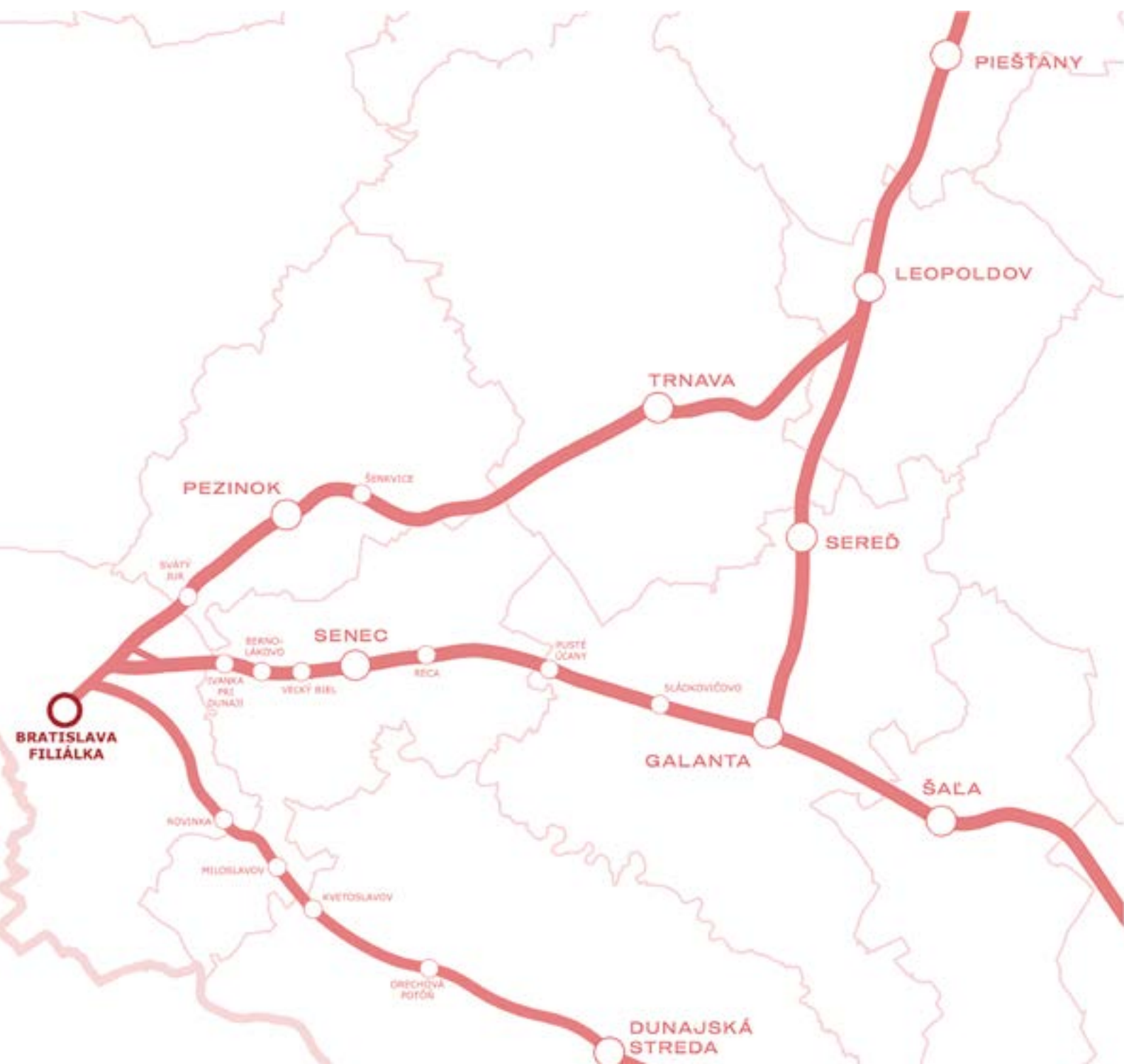
Výsledkom bol vznik rezidenčných lokalít segregovaných od centra mesta, ktoré sú dnes už naplno pohltené expanziou samotnej Bratislavy.

Najintenzívnejší rozvoj obcí v okolí Bratislavy sa sústreďuje v tesnom zázemí mesta a pozdĺž dopravných koridorov. Najväčšie objemy bytovej zástavby v rokoch 2000-2015 sa realizovali v mestách Senec (3 149), Pezinok (3 080) a Stupava (2 367).

Najväčšiu intenzitu bytovej zástavby v prepočte na 1000 obyvateľov však zaznamenali obce v tesnom zázemí mesta, ako napríklad obec Chorvátsky Grob, kde bolo dokončených 1 600 bytov (336 bytov/1000 obyvateľov).

V stanici Filiálka by mohli začínať a končiť vlaky zo smerov Trnava, Galanta a Dunajská Streda. Toto železničné prepojenie by výrazne odľahčilo dopravné vyťaženie na cestách z týchto smerov.

Rovnako je tu potenciál pre riešenie prepojenia hlavných dopravných uzlov v metre s bratislavským letiskom. Letisko je v súčasnosti obsluhované iba autobusovými linkami, ktoré končia na hlavnej stanici. Nová vlaková stanica Filiálka by mohla výrazne zjednodušiť a



Obr. 6. Migračné väzby Bratislavy a jej zázemia (1986 – 2015). Zdroj: Podolák 2006b, ŠÚ SR 2000 – 2015.

PREMENY FUNKCIÍ ŽELEZNIČNÝCH STANÍC V MESTÁCH

Vývoj železničnej dopravy a jej vplyv na staničné budovy

Na začiatku rozvoja železníc boli stanice priestorovo náročné a vyžadovali veľké množstvo personálu. Cestujúci potrebovali priestor na kúpu lístkov, úschovňu batožiny a čakanie na vlak, čo viedlo k veľkorysým výpravným budovám. Zázemie pre parné lokomotívy, ako točny, zásobníky uhlia a napájacie stanice, všetky obslužné priestory zaberali veľa miesta v okolí stanice. Výpravná budova sa zvyčajne umiestňovala bližšie k centru mesta, zatiaľ čo na druhej strane koľajísk sa často rozvíjal priemysel.

Od 20. rokov 20. storočia začal parný pohon ustupovať dieselovému a elektrickému, čo znížilo nároky na priestor pre vlaky a zamestnancov. Modernistické tendencie rozvoja miest viedli k separácii funkcií a odsunu staníc na okraj miest. V 70. rokoch sa rozbehla elektrifikácia a para postupne vymizla. Elektrifikácia a automatizácia zvýšili kapacitu tratí a centralizovali riadenie prevádzky, čím sa znížila potreba výpravcov.

V 21. storočí sa negatívny vplyv železnice na okolie znížil, takže ju už nebolo treba oddeľovať od mesta. Naopak, stanice sa môžu stať novými centrami. Železnica prestáva byť bariérou a stanice začínajú komunikovať s oboma stranami koľajísk.

Pohľad na železničné stavby sa stále zameriava najmä na dopravnoinžiniersky aspekt, ale dnes môžu byť aj významným prvkom pri zahusťovaní miest. Cieľom je vytvoriť miesta, ktoré prilákajú ľudí aj v momente, keď práve necestujú vlakom.

Premeny funkcií železničných staníc

Väčšina výpravných budov na Slovensku vznikla v 2. polovici 19. storočia a mnohé slúžia dodnes. V minulosti najmä lokomotívy na parný pohon vyžadovali veľké množstvo zamestnancov pre zabezpečenie prevádzky. Často sú nádržia z tohto obdobia naddimenzované a nevyhovujú súčasným potrebám. Zmenili sa potreby cestujúcich, ktorí si lístky kupujú online, čo znižuje potrebu personálu a priestorov. Ľudia už na stanici netrávia toľko času ako kedysi a prichádzajú tesne pred odchodom vlaku.

Automatizácia a elektrifikácia v polovici 20. storočia umožnili diaľkové riadenie prevádzky, čím sa znížil počet zamestnancov. Železničná doprava sa stala efektívnejšou a došlo k oddeleniu prevádzkovania dráhy od dopravy, ktorú zabezpečujú viacerí dopravcovia. To si vyžaduje viac odbavovacích priestorov.

Integrácia rôznych druhov dopravy sa prejavuje aj v požiadavkách na stanice. Vo výpravných budovách dnes prevládajú doplnkové služby pre cestujúcich. Už nie je potrebné oddeľovať budovy s priestormi pre cestujúcich od tých, kde sa riadi prevádzka.

Hlavným účelom výpravnej budovy už nie je riadenie prevádzky, ale poskytovanie služieb cestujúcim. Priestory pre personál sú minimálne a najväčší dôraz sa kladie na priestory pre verejnosť. Tie by mali umožňovať rýchly presun k vlakom, bezpečný pobyt a ponúkať možnosti na využitie času pri meškaní vlaku.

Urbanistický význam železničných staníc v meste

V minulosti bola železnica vnímaná ako bariéra v meste, zpravidla rozdeľovala priemyslovú a obytnú časť mesta. Samotná železničná stanica stála napomedzi týchto dvoch funkčných celkov.

V súčasnosti dochádza k obmedzeniu plošných nárokov na železničné stavby a k obmedzeniu negatívnych dopadov železníc, to umožňuje revitalizáciu brownfieldov v okolí železničných priestorov v mestách. Takmer úplne zaniká jej bariérový efekt, ktorý mala v meste, keďže je často umiestňovaná do tunelov alebo na estakády.

VÝVOJ DISPOZIČNÉHO RIEŠENIA ŽELEZNIČNÝCH STANÍC

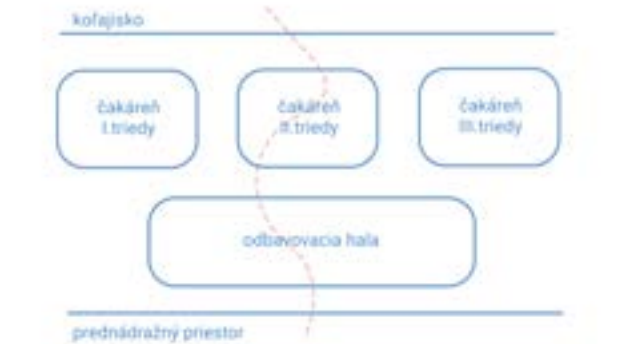
Od začiatku používania železničnej prepravy sa dbalo na reprezentatívnosť staníc ako vstupných brán do mesta.

V polovici 19. storočia, v období tzv. železničnej horúčky, sa železnice budovali súkromnými spoločnosťami, ktoré mali vlastné typy budov, ktoré boli dané normálami. Normálie boli manuály typových objektov typických pre spoločnosť v rôznych úrovniach dôležitosti.

Exteriér stanice bol prispôbený lokálnym požiadavkám územia, avšak dispozícia ostávala stále rovnaká. Ako samostatné architektonické návrhy boli len jednotky staníc. Dôležité boli čakárne a reštaurácie, na prelome storočí rástol význam vestibulov a hál s prístupmi na nástupištia.

Cestujúci si po príchode na stanicu kúpia lístok, odbavia batožinu a čakajú na príchod vlaku v čakárňach, ktoré sú delené podľa tried. Po zastavení vlaku ich personál odvedie k vlakom.

1838-1851



Za prvej republiky sa stavali plnohodnotné haly s doplnkovými službami a priestormi na krátkodobé čakanie.

Priestory nádražia sa už nedelia podľa tried. Prevádzka je riešená na pohybe v smere hodinových ručičiek. Sú oddelení odchádzajúci a prichádzajúci cestujúci.

1918-1938

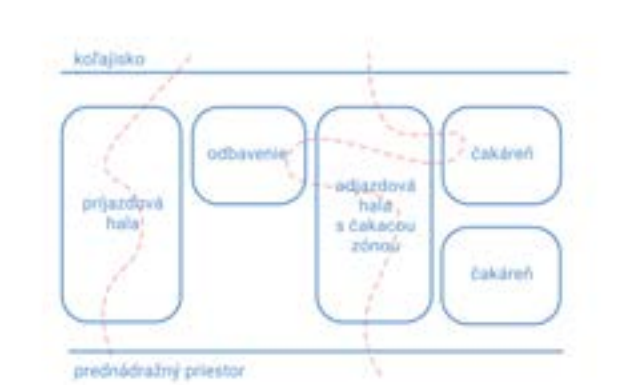


Povojnové funkcionalistické budovy mali vestibuly s prístupmi k službám a oddelenými čakárňami. Často mali aj galérie s priestormi na dlhšie čakanie. Nádražné budovy sú navrhované na pravostrannú prevádzku, príjazdy a odjazdy sú dôsledne oddelené, zvyšuje sa kapacita na možný príjazd na stanicu autom.

Čiastočnou automatizáciou a telefonickou komunikáciou dochádza k zvyšovaniu efektivity a znižovaniu požiadavok na množstvo personálu.

Veľký dôraz sa kladie na zvýšenie kapacity jednotlivých tratí, menší už na rýchlosť. Prioritizuje sa nákladná doprava, a tak vzniká funkčná separácia železničných plôch od obývanej časti mesta.

1945-1990



Po nežnej revolúcii sa budovy rekonštruovali a kládol sa dôraz na komerčné služby, postupne vznikali nové terminály.

Vo vývoji výpravných budov sa postupne menil pomer služobných a verejných priestorov v prospech

verejných. Znížil sa význam čakární a služobných priestorov, ktorý je v tomto štádiu na železničných budovách vcelku minimálny. Vymizlo taktiež oddelenie príjazdu a odjazdu v staničných budovách. Samotná hala sa posúva nad alebo pod nástupište. Nádražie funkčne prestáva byť len uzlom, ale stáva sa miestom. Často sa funkčne pripája s funkciou nákupného centra.

Čím ďalej tým viac, sa začínajú realizovať vysokorýchlostné železnice a mestské S-bahn tunely, nielen v ďalekom zahraničí ale už napr. aj v Česku. Majú potenciál naplniť nielen potreby mestskej hromadnej dopravy ale aj napr. leteckej dopravy.

od 1990



Možnosti budúceho vývoja železničných staníc

S využitím moderných technológií je možné vytvárať priestory, ktoré vyhovujú súčasným požiadavkám. Z monofunkčných objektov sa môžu stať multifunkčné priestory lákajúce nielen cestujúcich.

Najväčší potenciál v železničnej doprave sa momentálne vníma vo vysokorýchlostných tratiach (VRT), ktoré by razantne a výrazne zrýchlili a zefektňili železničnú dopravu. Takáto forma dopravy by si vyžadovala špecifickejšiu formu výpravnej budovy, najmä v metropolitách väčších rozmerov, kde sa môže jednať o multitransportné huby.

HISTÓRIA HLAVNEJ STANICE

Bratislavská hlavná stanica bola už od svojho vzniku vďaka svojej polohe kľúčovým uzlom na trase medzi dvomi najvýznamnejšími mestami monarchie - Viedňou a Budapešťou. Počas oboch svetových vojen zabezpečovala logistiku a presun vojenských jednotiek aj civilného obyvateľstva.

Prvá staničná budova, ktorá dnes slúži Ministerstvu vnútra na Šancovej ulici, bola postavená v roku 1848 ako koncová pre trať Bratislava – Gänserndorf – Viedeň a Bratislava – Břeclav. Druhá budova, ktorá sa nachádza o pár stoviek metrov severnejšie vznikla v roku 1871 po dokončení trate Budapešť – Štúrovo – Bratislava a používa sa doteraz. V roku 1883 vzniklo prepojenie so Železničnou stanicou Rača, ktoré bolo neskôr prepojené na trať do Žiliny.

Vstupná hala sa skladá z dvoch častí, pôvodná je v staršej časti stanice z roku 1871, druhá časť je v novšej prístavbe z roku 1989. Vo foyeri stanice sa nachádza veľkorozmerná freska od Františka Gajdoša z roku 1960. V roku 1962 bolo ako zatiaľ posledné realizované jednokoľajné prepojenie so Železničnou stanicou Nové Mesto.

Tretia budova bola dokončená v roku 1989 mala dočasne pokryť nedostatočné kapacity obslužných priestorov pre cestujúcich, keďže bola plánovaná výstavba novej stanice východne od stávajúcich budov. Stanica má šesť nástupišť, medzi nástupišťami 2 a 3 sa nachádzajú dve koľaje na prejazd vlakov, ktoré v stanici nezastavujú.

Aj v súčasnosti stanicou prechádzajú nákladné vlaky, čo je problémom najmä pre nedostatočný počet koľají a ich vcelku prudký ostrý uhol zabočenia. Tento problém by mal do budúcnosti vyriešiť železničný tunel cez Malé Karpaty, tak by nákladné vlaky obchádzali centrum mesta. Zatiaľ je tento plán bohužiaľ v nedohľade.

Súčasným požiadavkám cestujúcich ani frekvencii vlakov stanica už nevyhovuje. Vlaky tu preto prechádzajú príliš nízkou rýchlosťou, ich počet je príliš vysoký, čakárne aj napriek niekoľkým rekonštrukciám v priebehu posledných 20 rokov nepostačujú. V roku 2018 prebehla rozsiahla rekonštrukcia bývalej reštaurácie, ktorá má novú funkciu čakárne. Predpriestor stanice, rovnako ako autobusové zástavky, boli v roku 2022 zrekonštruované, a to trochu napomohlo v kultúre cestovania. V súčasnosti ňou denne prejde asi 60 000 ľudí a 200 vlakov.

V roku 2022 podpísalo hlavné mesto, Ministerstvo dopravy a Železnice SR Memorandum o spolupráci pri realizácii projektu rozvoja Hlavnej stanice a jej príslušného územia. Urbanisticko-architektonická súťaž však do súčasného dňa vypracovania tejto diplomovej práce nebola vypísaná.



autobusová stanica v roku 1890

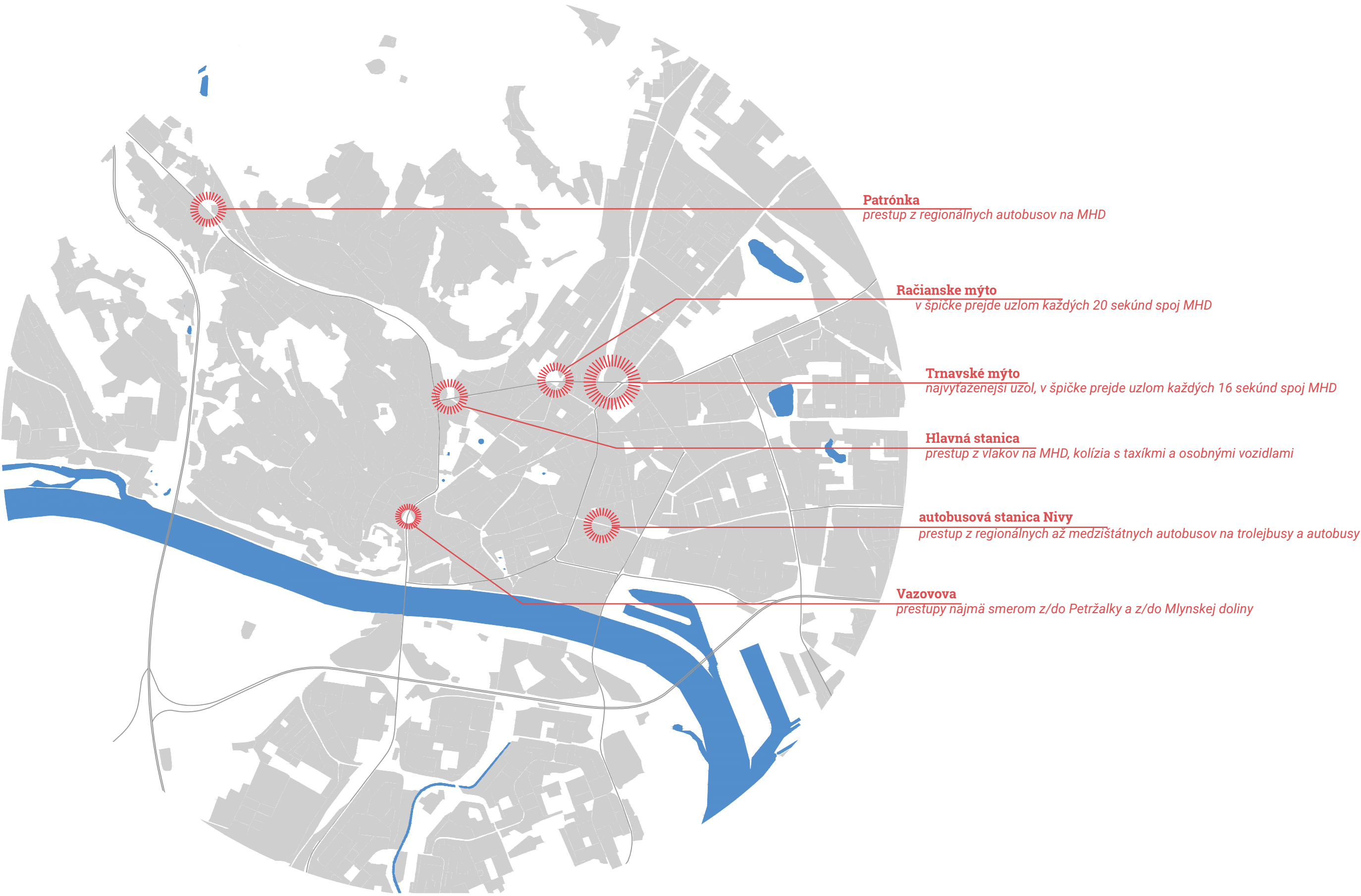


rok 1904



budova Hlavnej stanice počas 2. svetovej vojny

NAJVYŽAŽENEJŠIE DOPRAVNÉ A PRESTUPNÉ UZLY

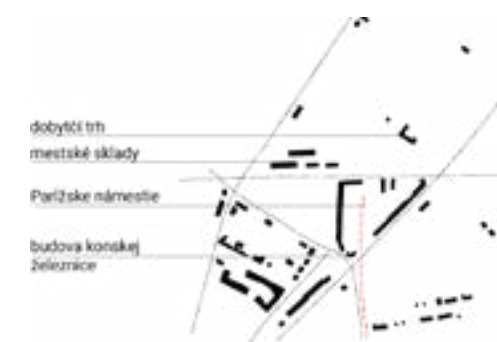


Prečo (ne)ísť cez Trnavské mýto?





1895



1935



1975



2020



TRNAVSKÉ MÝTO X BRATISLAVA

Svoj názov pôvodom pochádza z pomenovania cestného spojenia smerom do Trnavy. Historicky sa jednalo od roku 1783 o trhovisko, neskôr sa jednalo o trh s dobytkom.

V roku 1839 tu bola vybudovaná prvá koská železnica podľa návrhu Ignáca Feiglera, o rok neskôr bola sprevádzkovaná železničná stanica Filiálka pre osobnú aj nákladnú dopravu.

Na konci 19. storočia vzniklo centrálné trhovisko, zatiaľ ako neprestrešené. V roku 1965 sa začalo s realizáciou domu odborov Istropolis. Už v tomto období sa jednalo o veľmi rušný dopravný uzol, a preto bolo treba vyriešiť kolíziu automobilovej dopravy a pešej. Preto sa v roku 1967 začal riešiť podchod pod križovatkou.

V 80. rokoch bola dostavaná budova Novej tržnice.

Za posledných 20 rokov Trnavské mýto absolvovalo viacero významných zmien.

V bezprostrednej blízkosti bol vybudovaný obchodný dom Central s administratívnou budovou a podchod pre peších prešiel nevyhnutnou rekonštrukciou.

Dom odborov bude nahradený kongresovým centrom a čoraz viac sa začína pripúšťať možnosť, že Filiálka bude slúžiť znovu ako vlaková stanica pre osobné vlaky.





12
Berchtoldov palác, 1831



13
budova bývalej konskej železnice, 1836



18
Hviezda, 1977



19
poliklinika Tehelná, 1986



14
Ludwigov mlyn, 1880



15
Legiodomy, 1925



20
bytový dom Manhattan, 2010



21
OC Centrál, 2012



16
sociálne bývanie Unitas, 1932



17
OC Slimák, 1973



22
bytový súbor Pri Mýte, 2018



23
bytový súbor Urban residence, 2021



Λ 25
Istropolis, XXXX

DOM ODBOROV ISTROPOLIS

V bezprostrednej blízkosti Trnavského mýta a teda aj stanice Filiálka, bolo v rokoch 1967-1981 postavené kongresovo-kultúrne centrum Istropolis a slúžilo až do roku 2022, keď bolo zahájené jej odstránenie.

Monumentálny objekt obsahoval viaceré kongresové sály, ktoré na svoju dobu mali to najmodernejšie vybavenie, kino a impozantné foyer. Do mohutnej stavby vo veľkosti jedného obytného bloku bolo počas prevádzky investované minimum financií, čo v roku 2017 vyústilo do odkúpenia súkromnému investorovi. V roku 2017 stavbu kúpili spoločnosti YIT a Immocap, ktoré mali víziu vytvorenia nového komplexu, avšak s rovnakou funkciou akú mal pôvodný Istropolis.

Samotný developer pracoval s viacerými variantami, kde posudzovali možné, aspoň čiastočné, zachovanie tejto významnej stavby, avšak po viacerých stavebno technických, akustických, statických a urbanistických prieskumoch došli k záveru, že stavba bude vyžadovať obrovské investičné náklady na samotnú opravu a neskôr absolútne neefektívne prevádzkové náklady.

Nový návrh pracuje s rovnakou funkciou akú mal pôvodný Dom odborov, avšak so súčasnými technickými a urbanistickými požiadavkami tak, aby bol pre mesto prínosný a zároveň dlhodobo udržateľný.

interiér pôvodného Istropolisu
24 v



Λ 26
nový návrh

nový návrh
27 v





^ 29
Nová tržnica, 1986

HISTÓRIA NOVEJ TRŽNICE

Nová tržnica je umiestnená na Trnavskom mýte, kde v minulosti bolo umiestnené hlavné trhovisko. Budova pre potreby novej tržnice bola postavená v dôsledku toho, že Stará tržnica v Starom meste bola v povojnovom období využívaná pre televíziu. Potreba prestrešeného priestoru trhoviska tak narastala, keďže trhoviská akým je napríklad Miletička, sú exteriérové.

Stavba bola dokončená v roku 1983 podľa projektu slovenského architekta Ivana Matušíka. Celkový koncept tržnice pôsobil na rigidne spoločensko-ekonomické pomery 80. rokov 20. storočia pomerne odvážne až extravagantne.

Horizontálno-vertikálnou kompozíciou uličiek, pasáží a galérií sa do projektu podarilo premietnuť motív rušného trojrozmerného trhoviska, Odkrytie vzduchotechnických potrubí evokuje pri pohľade zvonka náznak architektúry v štýle high tech a celosklenený obvodový plášť odráža rušný život ulice.

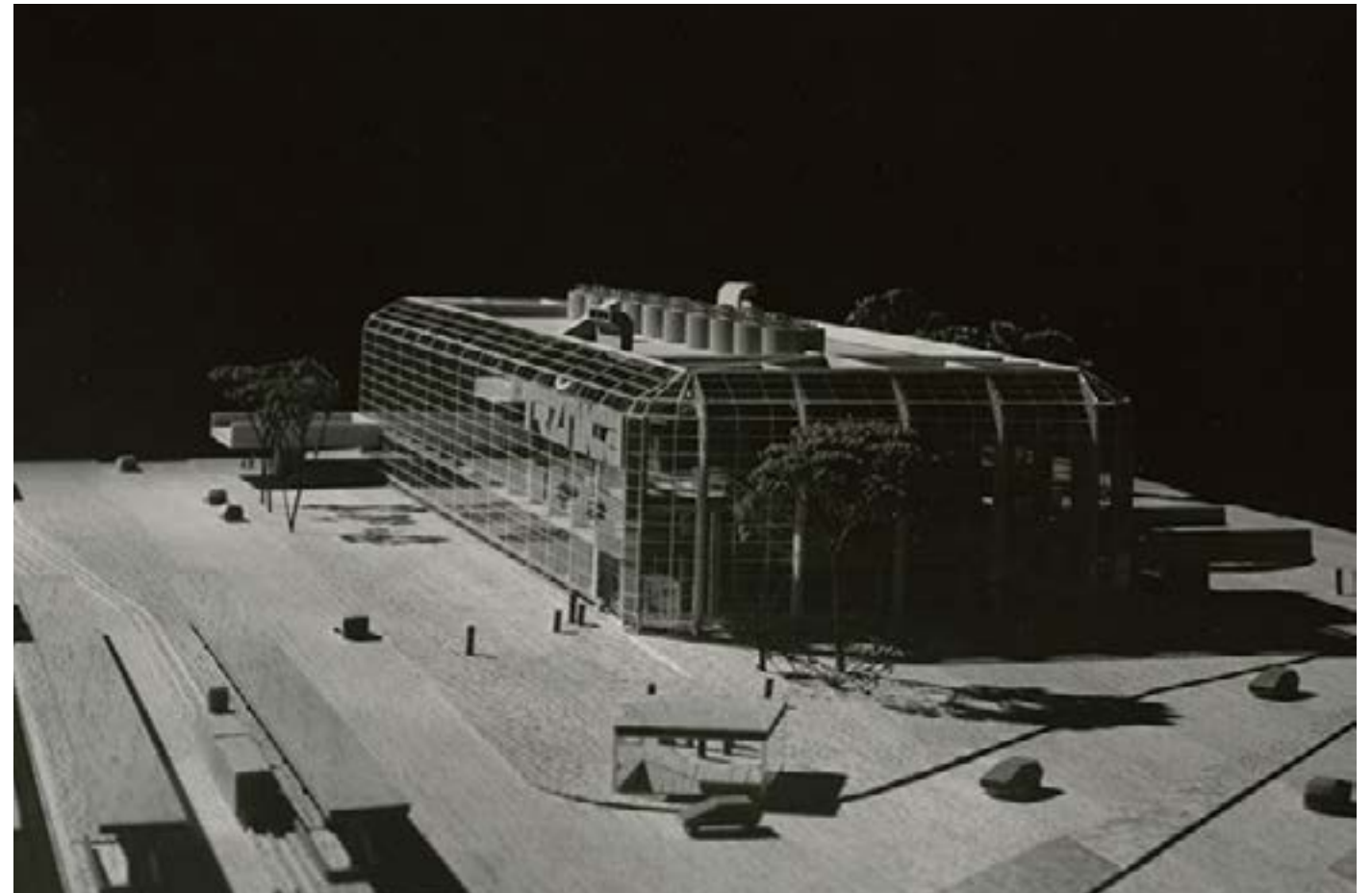
Na vtedajšie požiadavky relatívne progresívny konštrukčný systém zabezpečuje mohutný železobetónový skelet so suterénom, prízemím a poschodím a so schodiskami po oboch koncoch budovy.

Nová tržnica v súčasnosti
28 v

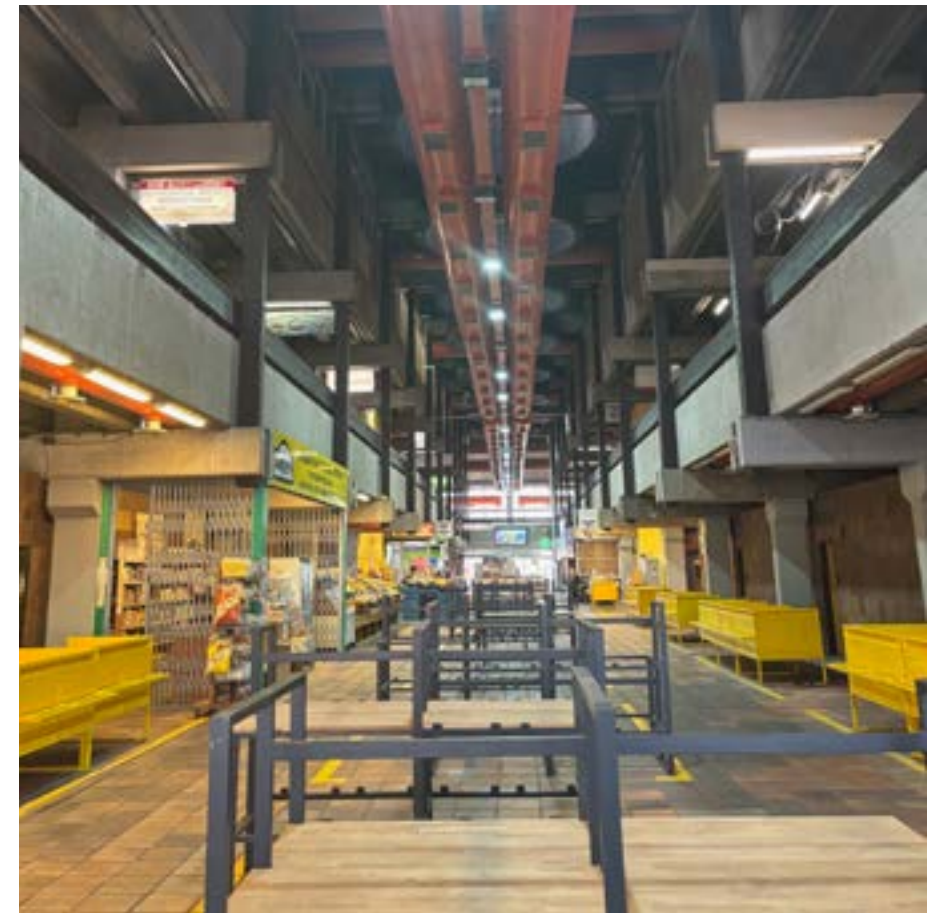
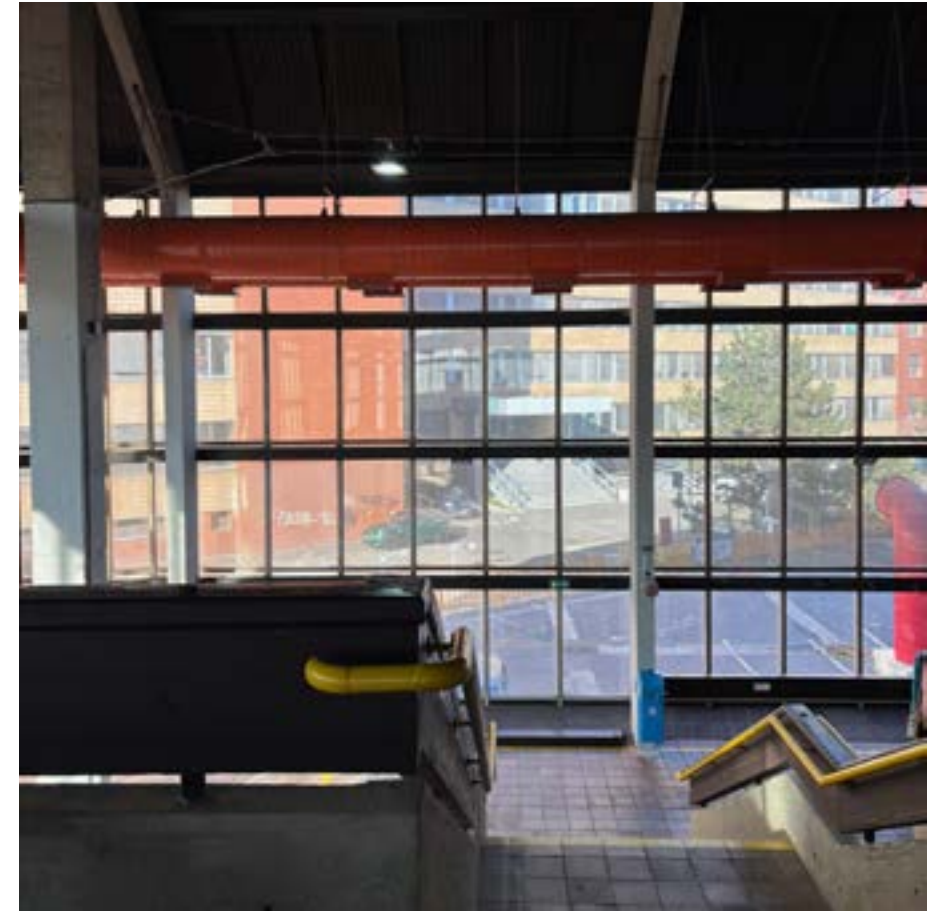


30 >
výstavba Novej tržnice, 80. roky

model Novej tržnice
31 v









32



34

Trnavské mýto bez Domu odborov

HISTÓRIA FILIÁLNEHO NÁDRAŽIA

Železničná stanica Bratislava - Filialka vznikla v roku 1840 ako jedna z prvých železničných staníc v Bratislave aj na Slovensku. Nachádza sa v širšom centre Bratislavy, vedľa jednej z najvyťaženejších križovatiek - Trnavského mýta. Pôvodne fungovala ako konská železnica a slúžila pre nákladnú aj osobnú prepravu, na parnú dopravu vlakov bola modernizovaná v roku 1873.

Prevádzka osobnej dopravy tu bola zrušená v roku 1985, po tom čo v roku 1980 bola Filialka vynechaná z programu elektrifikácie trate Trnava-Bratislava. Zo stanice sa stáva vlečkové koľajisko, ktorým je oficiálne dodnes, hoci sa už tak nevyužíva. Samotná budova stanice bola vybudovaná až v roku 1914 na vtedajšom okraji mesta.

V 70-tych rokoch minulého storočia bol vyhotovený nový podchod pod križovatkou na Trnavskom mýte. V roku 1983 bola architektom Ivanom Matusíkom vybudovaná budova novej tržnice priamo oproti stanici Filialka, v tomto čase sa stanica už však používa čoraz menej.

V tesnej blízkosti stanice prebiehala 25 rokov stavba Domu odborov Istropolis. Dokončená bola až v roku 1981.

Štúdia železničného uzla Bratislava z roku 2019 v jednej zo štyroch možných variánt riešenia považuje aj vybudovanie tejto stanice pre dopravnú obslužnosť oblastí smer Trnava a Dunajská streda. V júli roku 2024 je známe, že sa spracováva štúdia realizovateľnosti na výstavbu novej hlavnej stanice.

35 >

výstavba podchodu na
Trnavskom mýte v 70-tych rokoch

výstavba Domu odborov Istropolis

36 >

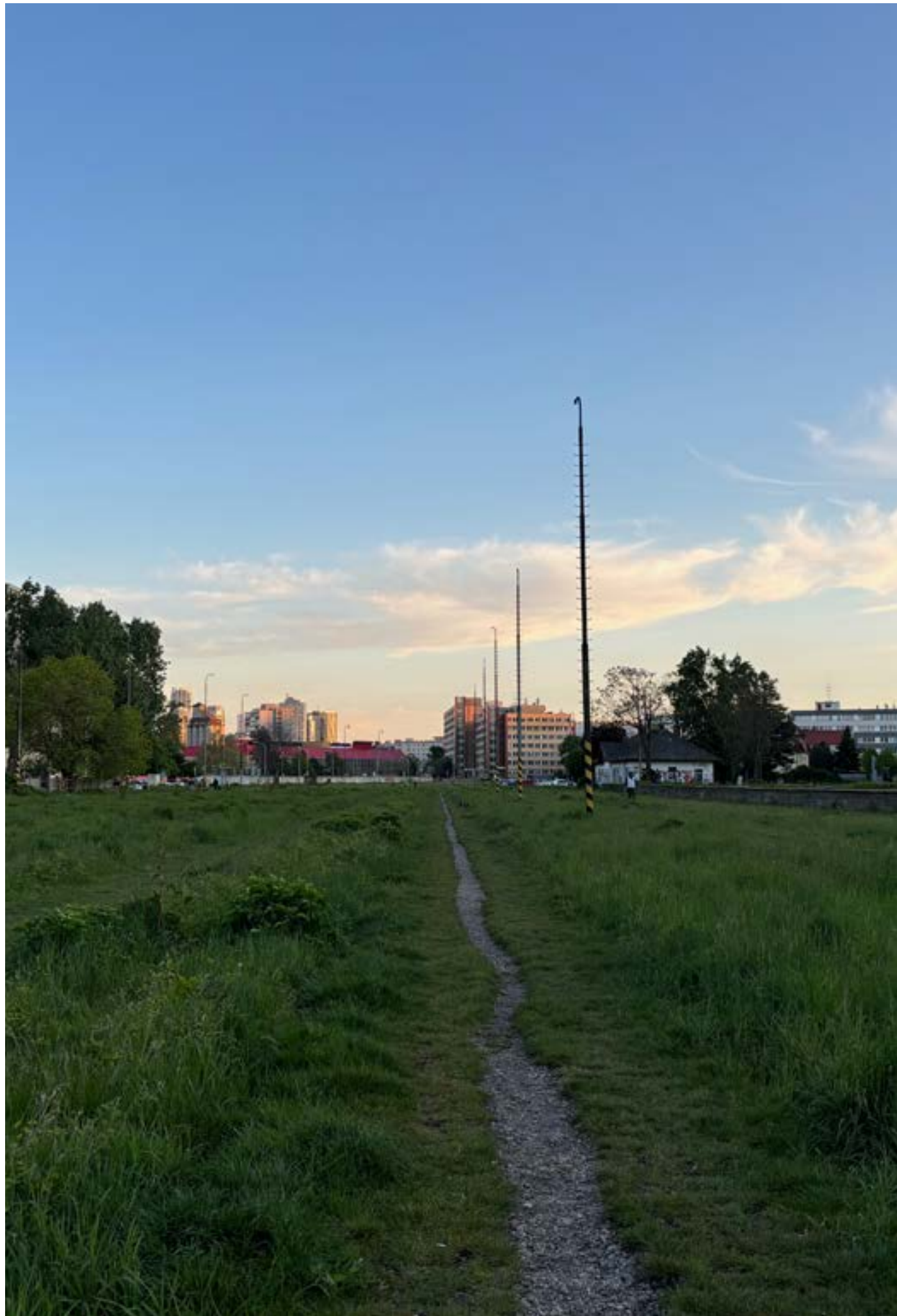


< 33

výpravná budova stanice Filialka











FILIÁLKA BARIÉROU

parking

chybajúce
prepojenia

priemysel

parking

garáže

križenie
ciest

S

W

ideálna poloha voči centru
historický a urbanistický význam oblasti
dostatočný priestor pre budúce využitie
blízkosť významných budov

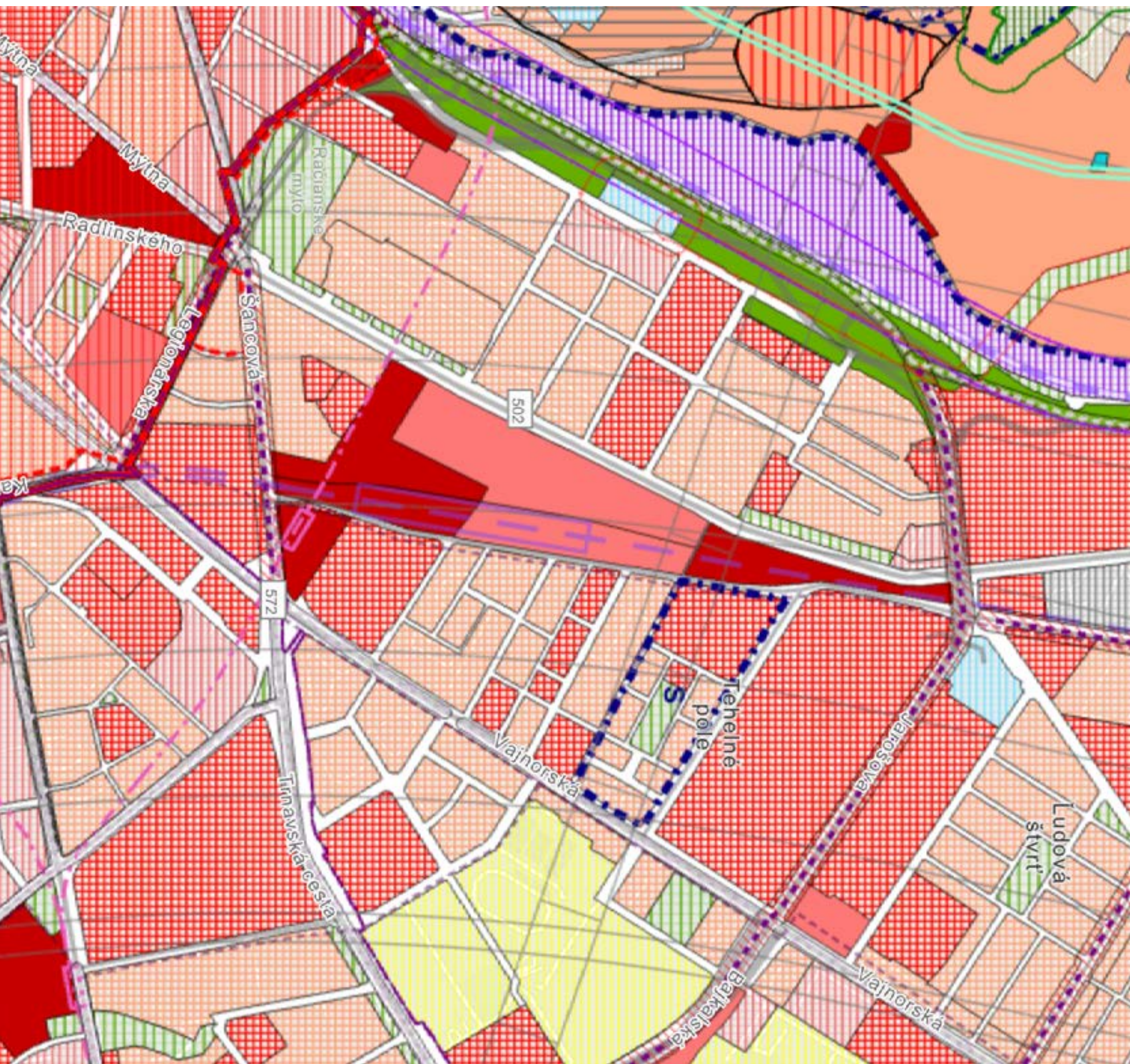
zanedbaný verejný priestor bývalého koľajiska
slabá pešia dostupnosť cez široké cesty a podchod
nedostatok zelene
zanedbaná budova Novej tržnice
oblasť funguje len ako prestupný uzol, nie je dôvod sa tu zastavovať

premena parkovacích plôch a zanedbaných plôch na atraktívne zóny
zavedenie zelene pre zlepšenie mikroklimy
lepšie pešie prepojenia pre chodcov na úrovni terénu
prírodzenejšie napojenie Novej tržnice ku okoliu
možnosť kultúrneho a spoločenského využitia

nedostatočné zdroje na revitalizáciu a údržbu
komplikované a dlhá realizácia
negatívne reakcie verejnosti na zmeny v území
výrazné predĺženie výstavby Nového Istropolisu

O

T



Legenda

Administratívne hranice

- šálna hranica
- hranica mesta
- hranica katastrálnych území MČ

Hranice území regulácie

- celulum / vnútorné mesto
- vnútorné mesto/okrajové mesto

Ochranné a bezpečnostné pásma

- hranice CHKO
- hranice lesa
- OP komunikácií
- OP železničných traží
- ochranné pásma Letiska M. R. Štefánika a heli
- hranice pamiatkového územia CMO
- hranice mestského pamiatkového rezervácie
- hranice pamiatkových území
- OP NKP
- Národné línie významu historickej vedúť mesta
- línie významu prírodného masívu
- BP 1.stupňa Slovenska
- BP 2.stupňa Slovenska
- OP Slovenska-u
- OP dvorov živočíšnej výroby
- OP vodných zdrojov
- OP ČOV
- chránená vodohospodárska oblasť
- ochranné a bezpečnostné pásma energetiky
- ochranné pásma plynu
- OP produktovej
- OP ropového
- OP krematória
- OP navrhovaných dálnic
- prekročenie hlučnej hladiny do 5 dB
- prekročenie hlučnej hladiny 5 - 10 dB
- pásma prekročenia hlučnej hladiny do 5 dB
- pásma prekročenia hlučnej hladiny od 5 dB do 10 dB
- nejvýznamnejšie vylúčkové body
- územie s plochy stabilizované
- územie s plochy navrhované
- územie mimo katastra
- územie kompaktného mesta s výškovým líniom 21 m
- obalové pásma pre ochranu výškového líniom PZ CMO
- územie s požiadavkou na spracovanie podrobného ÚPD

Obýtné územia

- stabilizované
- navrhované

Územia občianskej vybavenosti

- stabilizované
- navrhované

Územia výroby

- stabilizované
- navrhované

Územia športu

- stabilizované
- navrhované

Zmiesané územia

- stabilizované
- navrhované

Územia technickej infraštruktúry

- stabilizované
- navrhované

Územia dopravy

- stabilizované
- navrhované
- územie mimo katastra

Územia vodných plôch a vodných tokov

- stabilizované
- navrhované
- územie mimo katastra

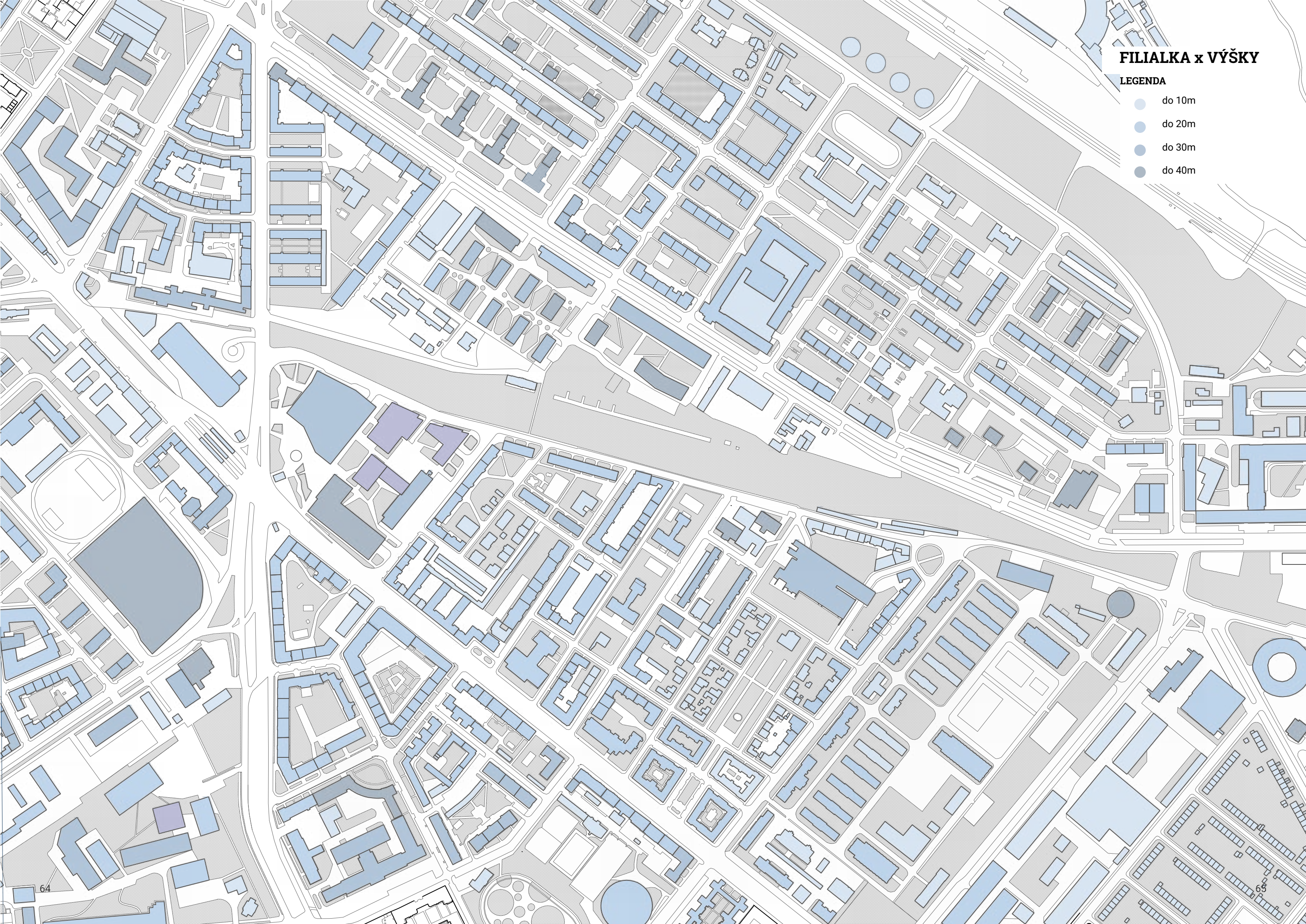
Územia prírodného prostredia

- stabilizované
- navrhované
- územie mimo katastra

FILIALKA x VÝŠKY

LEGENDA

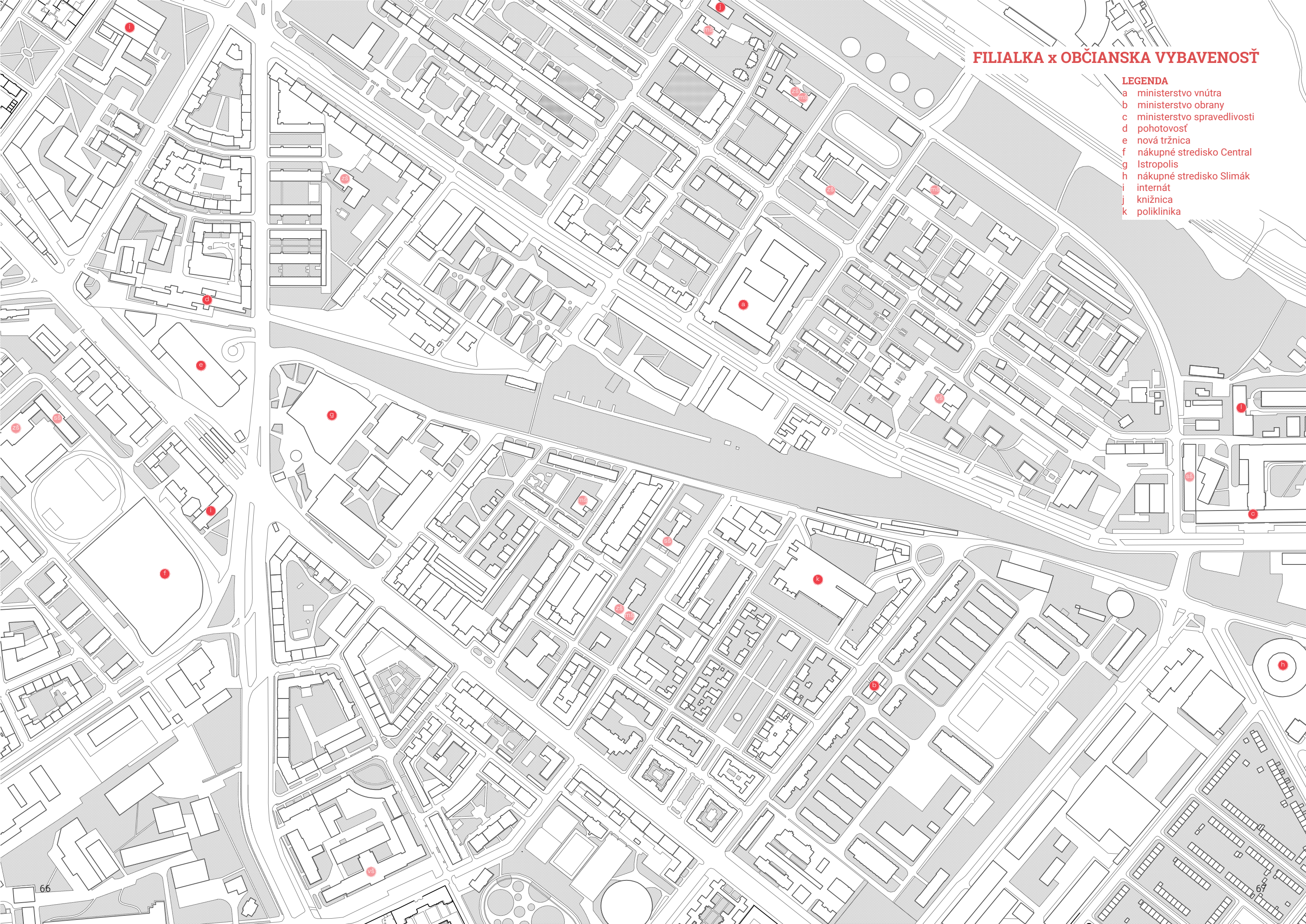
- do 10m
- do 20m
- do 30m
- do 40m



FILIALKA x OBČIANSKA VYBAVENOSŤ

LEGENDA

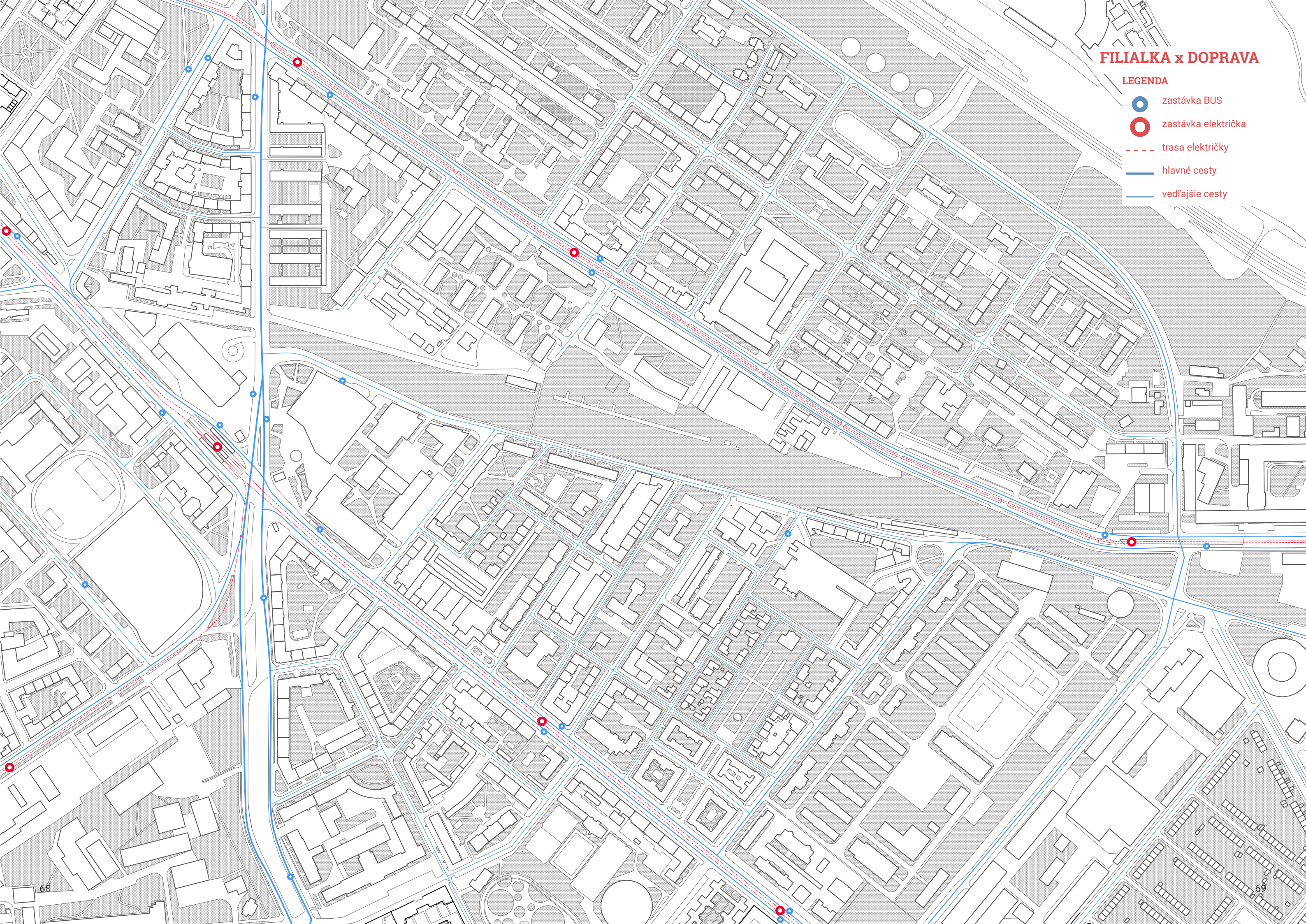
- a ministerstvo vnútra
- b ministerstvo obrany
- c ministerstvo spravodlivosti
- d pohotovosť
- e nová tržnica
- f nákupné stredisko Central
- g Istropolis
- h nákupné stredisko Slimák
- i internát
- j knižnica
- k poliklinika



FILIALKA x DOPRAVA

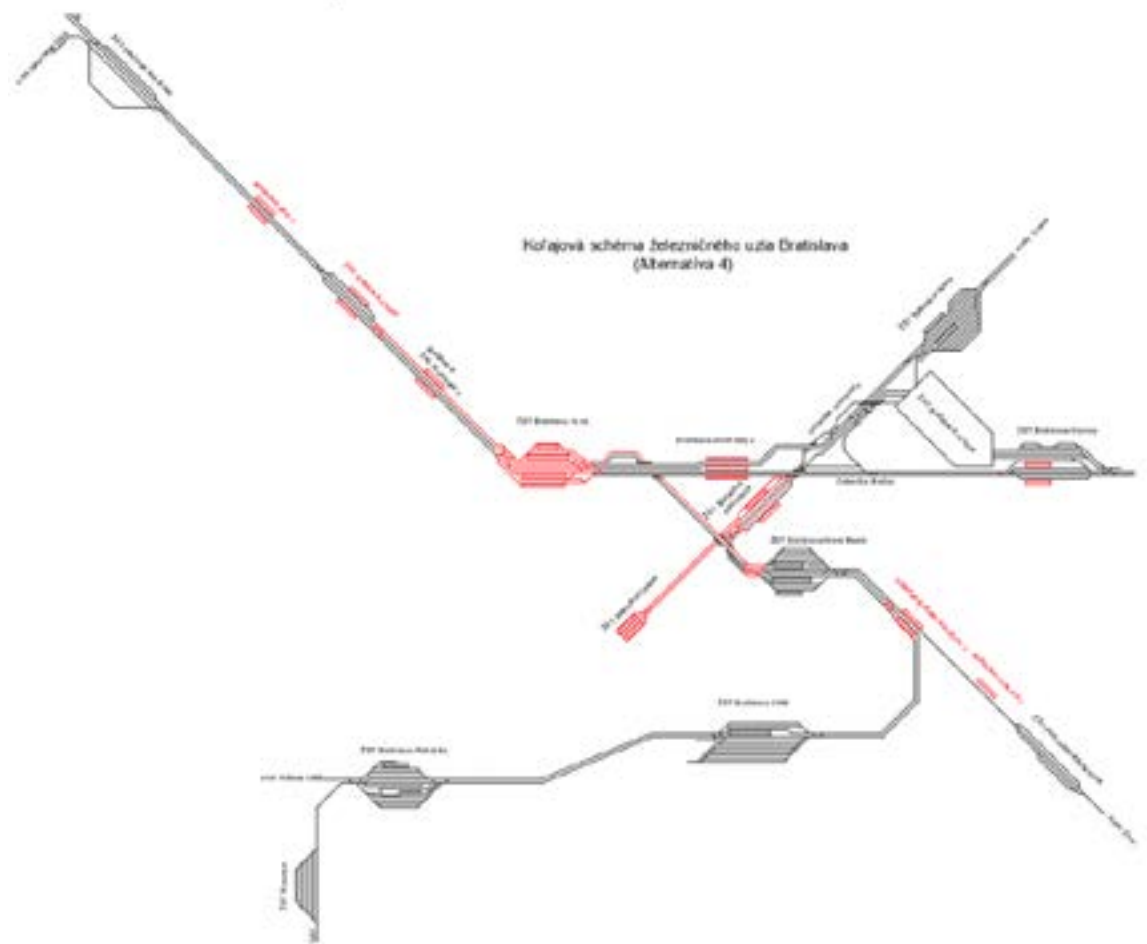
LEGENDA

-  zastávka BUS
-  zastávka električky
-  trasa električky
-  hlavné cesty
-  vedľajšie cesty





FILIALKA x ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI



Štúdia realizovateľnosti bratislavského železničného uzla bola vypracovaná **na objednávku ŽSR** združením **Uzol Bratislava**. Ako hlavný cieľ autori definovali zvýšenie podielu železničnej dopravy na delbe prepravnej práce prostredníctvom investičných projektov a prevádzkových opatrení.

Boli vypracované **štyri varianty riešení**, tri sa klasifikujú ako nerozvojové - počítajú s aktuálnym počtom staníc, jedna počíta s výstavbou novej stanice Filiálka.

Hlavné problémy a požiadavky

- nedostatčná kapacita niektorých úsekov a železničných staníc pre súčasný rozsah dopravy
- vysoký priemerný vek rozhodujúcich prvkov infraštruktúry
- úseky s nízkou traťovou rýchlosťou, resp. vysoký počet lokálnych obmedzení traťovej rýchlosti
- časť staníc a zastávok nie je peronizovaná s mimoúrovňovým prístupom

Súčasná záťaž na jednotlivé úseky železničného uzla Ako vyplýva zo štúdie realizovateľnosti z roku 2015 súčasný stav koľají Bratislavskej hlavnej stanice **kapacitne nevyhovuje** a je značne preťažený nielen počas dopravnej špičky ale aj mimo nej. S nedostatkom dopravných koľají súvisí aj **nedostatok nástupišť**.

Súčasná praktická priestupnosť úseku Bratislava hl. st. - Bratislava Nové mesto je 7 vlakov/hod, jedná sa o najvyťaženejší úsek, ktorý sa v súčasnosti považuje už za preťažený. Predpokladaný počet vlakov na tomto úseku v roku 2040 podľa štúdie realizovateľnosti je 8 - 12 vlakov/hod.



Najvýznamnejšie obmedzenia, ktoré majú vplyv na železničnú prevádzku sú nízka rýchlosť v celom obvode železničnej stanice (30 kmh-1) a nedostatočná dĺžka nástupíšť. Modernizácia železničnej stanice vyrieši nie len uvedené problémy, ale je nevyhnutnou súčasťou zvýšenia kapacity úseku Bratislava hl. st. – Bratislava-Lamač.

Modernizáciou železničnej stanice príde k zníženiu koľajovej kapacity o dve priebežné koľaje a jedno ostrovné nástupište. Tieto kapacity je možné nahradiť zmenou technológie práce stanice (vyšší podiel tranzitných vlakov) resp. využitím priestoru nazývaného „Dvor“.

DOPYT V OSOBNEJ DOPRAVE DO BUDÚCNA

Hlavné suburbanizačné smery v okolí Bratislavy sú 4: Trnava, Malacky, Dunajská Streda, a Šaľa.

V okolí Bratislavy sa predpokladá naďalej rastúca suburbanizácia najmä v úsekoch Senec - Bratislava, Devínska Nová Ves - Bratislava, Kvetoslavov - Bratislava a Pezinok - Bratislava. Oblasť pravidelnej dochádzky z regiónu ostane približne rovnaká do 30km od centra mesta, avšak môžeme počítať s navýšením objemu prepravy vzhľadom k pokračujúcej suburbanizácii. Hlavnými cieľmi ciest sú naďalej Staré Mesto, Nové Mesto, Petržalka, Ružinov a Devínska Nová Ves. Do budúca sa samozrejme počíta s aspoň čiastočným využitím železnice pre niektoré mestské vzťahy, avšak nosným systémom naďalej zostáva MHD.

Najvýznamnejší regionálny prepravný prúd Bratislava - Trnava sa do budúcnosti pravdepodobne ešte posilní už spomínanou suburbanizáciou. Našťastie, sa práve tento smer javí ako jedna zo suburbií, kde sa práve posilnenie železničnej dopravy javí ako vysoko pravdepodobné a realizovateľné.

Podľa dostupných dát zo štúdie realizovateľnosti z roku 2015 je zrejmé, že v tomto smere v bežný pracovný deň je prepravených viac ako 20 000 ľudí vlakovou dopravou, 8 000 ľudí autobusovou dopravou a viac než 49 000 využíva osobnú automobilovú dopravu.

Druhou subúrbiou, ktorá vyžaduje radikálnejší zásah v dopravnom riešení dochádzaní do hlavného mesta je smer Bratislava - Dunajská Streda - Komárno. Jedná sa o najvyššie zaťaženie regionálnej dopravy vo vzťahu k Bratislave. Väčšina dochádzajúcich cestujúcich využíva autobusovú dopravu, ktorá nemá možnosť byť dočasná, keďže práve na tomto úseku sa tvoria rozsiahle kolóny z aj do hlavného mesta.

Podľa dostupných dát zo štúdie realizovateľnosti z roku 2015 je zrejmé, že v tomto smere v bežný pracovný deň je prepravených viac ako 20 000 ľudí vlakovou dopravou, 8 000 ľudí autobusovou dopravou a viac než 49 000 využíva osobnú automobilovú dopravu.

ALTERNATÍVY RIEŠENÍ

Základná charakteristika prevádzkového riešenia

Centralizácia diaľkovej a medziregionálnej dopravy v kombinácii s čiastočne centralizovaným scenárom pre regionálnu dopravu.

Diaľková a medziregionálna osobná doprava je sústredená do železničnej stanice Bratislava hl. st., regionálna a prímestská doprava je z troch smerov (Pezinok, Senec, Dunajská Streda) sústredená do novej železničnej stanice Bratislava fliálka, ďalšie

tri smery (Malacky, Rajka a Viedeň cez Kittsee) do železničnej stanice Bratislava-Petržalka a smer Viedeň cez Marchegg do železničnej stanice Bratislava hl. st.. V nákladnej doprave zachovaný súčasný prevádzkový koncept.

Základná charakteristika technického riešenia

Okrem vyššie uvedených invariantných riešení spoločných pre všetky alternatívy, technické riešenie obsahuje modernizáciu úseku Devínska Nová Ves (mimo) – Bratislava hl. st. – Bratislava- Vinohrady z, železničnej stanice Bratislava predmestie a výstavbu nového úseku Bratislava predmestie – Bratislava filiálka, ostatné čiastkové úseky budú rekonštruované.

Alternatívy 4.1 a 4.2 sa od seba odlišujú len technickým riešením úseku G01. V Alternatíve 4.1 je trať v medzistaničnom úseku Bratislava predmestie – Bratislava filiálka vedená čiastočne v tuneli a železničná stanica Bratislava filiálka je situovaná čiastočne pod terénom (niveleta koľají je - 3 metre oproti terénu).

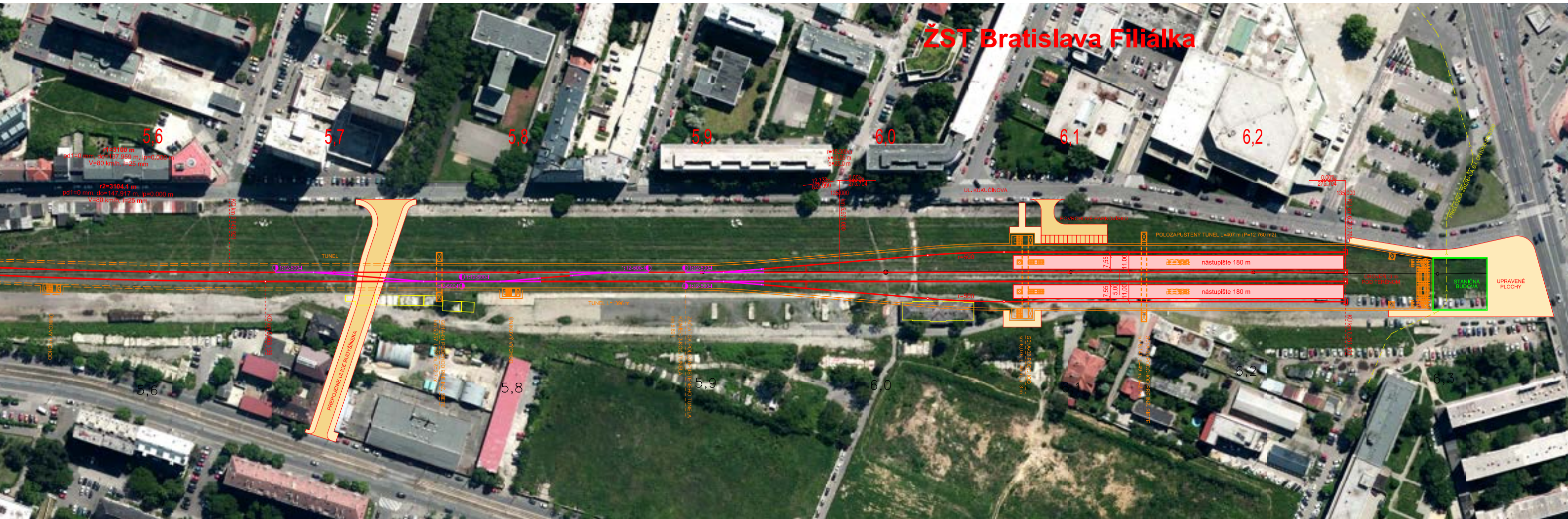
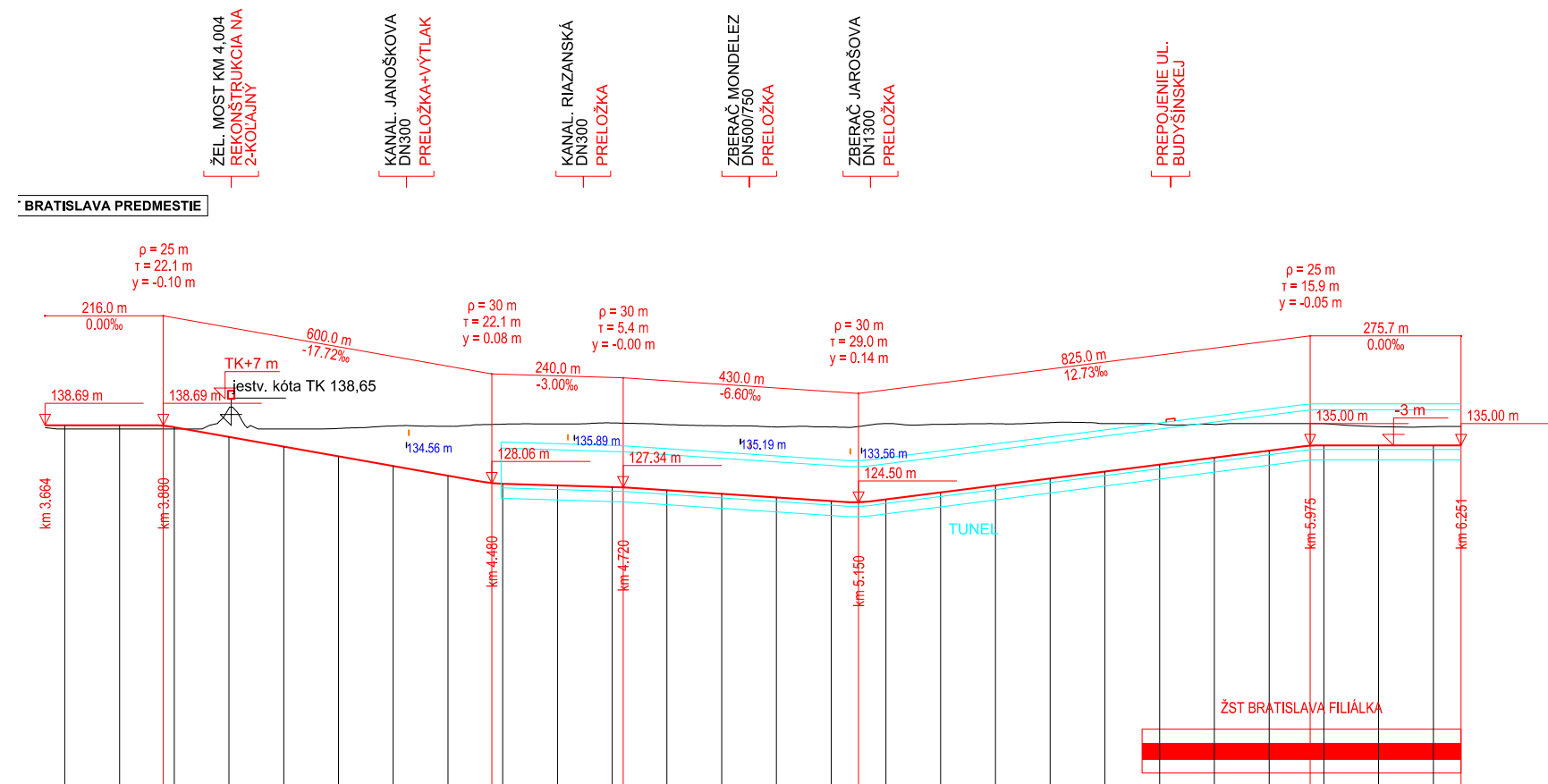
V Alternatíve 4.2 je trať v medzistaničnom úseku Bratislava predmestie – Bratislava filiálka aj železničná (stanica Bratislava filiálka vedená na estakáde (niveleta koľají je 6 metrov nad terénom).

Predpokladané celkové investičné náklady sú pre Alternatívu 4.1 948 401 922 €.

Predpokladané celkové investičné náklady sú pre Alternatívu 4.2 959 432 227 €.

* dáta použité z ŽSR, dopravný uzol Bratislava - štúdia realizovateľnosti, 2015

FILIALKA x ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI

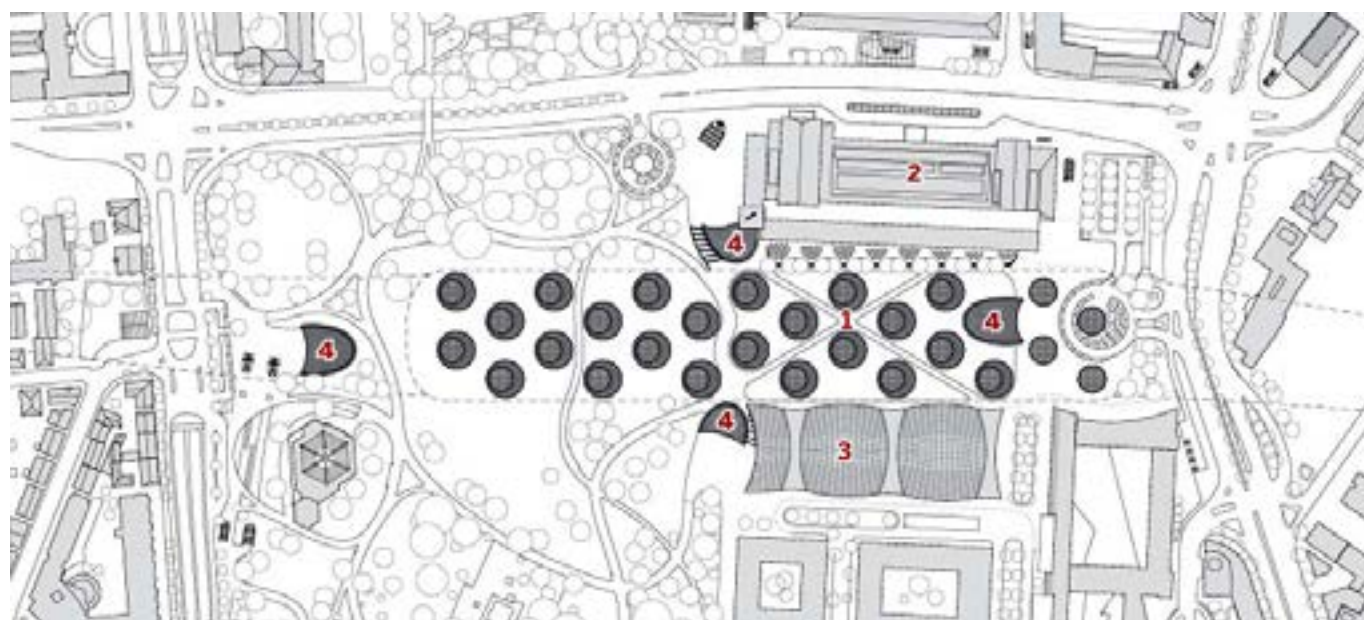


* dáta použité z ZSR, dopravný uzol Bratislava - štúdia realizovateľnosti, 2015

REFERENCIE



37



38

a| STUTTGART

Kontroverzný projekt železničnej stanice Stuttgart 21, ktorý je súčasťou návrhu, kde na mieste pôvodnej stanice bola navrhnutá rezidenčná štvrť.

V súvislosti s touto vlakovou stanicou sa v meste vybudujú ďalšie tri stanice, ktoré budú na trati Paríž - Budapešť a budú mať lepšie napojenie na letisko a do centra.

Koľaje sú umiestnené pod úrovňou terénu, v priestore nástupíšť je presvetlenie zaistené 27 veľkorozerovými okrúhlymi svetlákmi.

Práve týmto riešením je umožnené rozšírenie zámockých záhrad, ktoré sú najdôležitejšou zelenou

infraštruktúrou mesta.

Pôvodná stanica mala 17 nástupíšť, nový návrh disponuje len štyrmi.

Nová stanica je integrovaná spolu s MHD to jedného efektívneho transformačného hubu, spoločne sa tak prelína s verejným priestorom a nevytvára neprirodzenú bariéru v meste.



39



40

b| mobility hub GRAZ

Jedným z najdôležitejších bodov v projekte, bolo prepojenie východnej a západnej časti Grazu, ktoré v minulosti bolo rozdelené a ťažko prechodné vďaka električkovému koľajisku, presunutie pod zem tento problém kompletne odstraňuje.

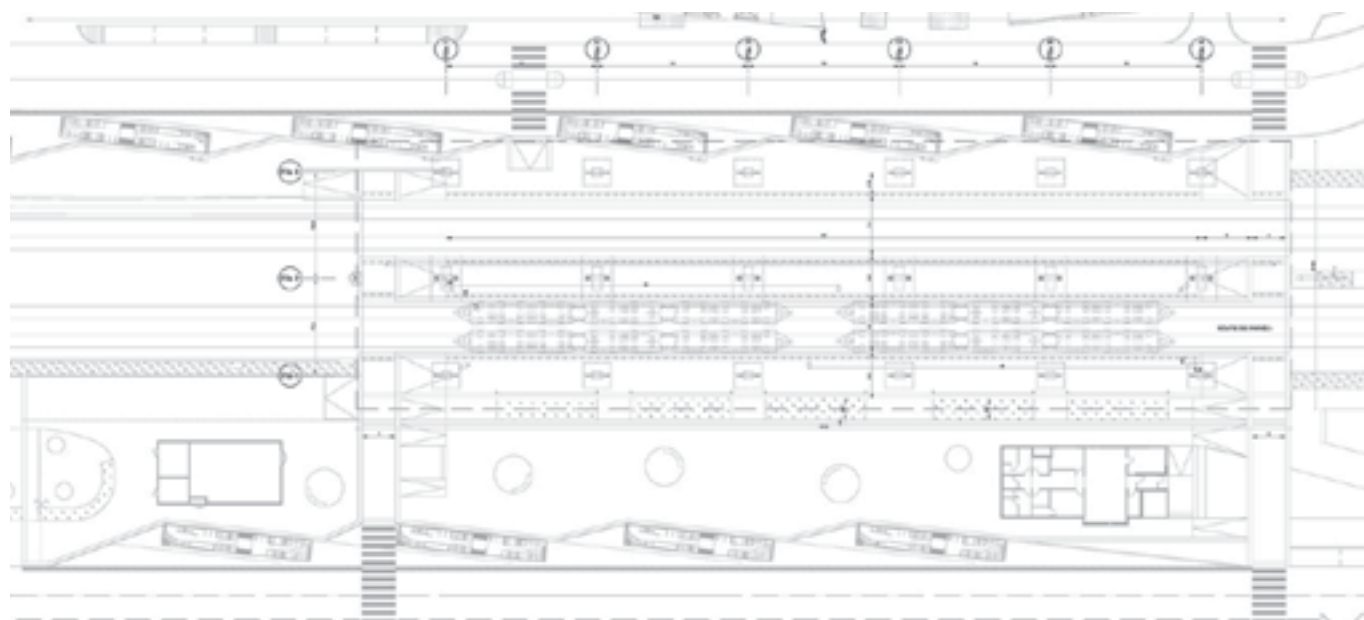
Stanica električiek bola presunutá pod úroveň terénu, ale spojenie s exteriérom je zachované vďaka otvorom nad koľajiskom.

Navyše vzniká priestor pre kvalitný verejný priestor so zeleňou, ktorý je čiastočne prestrešený tak, aby bolo pre cestujúcich dostatočne pohodlný prestupný tok medzi električkami, vlakmi a autobusmi.

Transportačný hub s medzinárodnými spojami je dimenzovaný na **40 000 pasažierov** denne.



41



42

c| mobility hub HALUCHÈRE

Mobility hub prepája dopravné spojenia električiek, autobusov a regionálneho vlaku, ktorý menšie mesto Haluchère v budúcnosti bude priamo prepájať do Nice.

Projekt obsahuje priestranú prestrešenú halu o ploche 3300m², ktorá slúži pre výstup a nástup cestujúcich električiek a vlaku.

V tesnej blízkosti objektu, je parkovisko P+R pre 180 vozidiel. Predpriestor stanice je využitý ako nástupište pre autobusy a rozptylová plocha so zeleňou a potrebnou komerčnou vybavenosťou.

Stanica je prispôbená na záťaž **30 000 cestujúcich** denne.

Konštrukcia stanice ani samotná stanica nevytvára prekážku v meste, práve naopak, vytvára nové pešie prepojenia, ktoré mesto plynulejšie a prirodzenejšie prepájajú.



43



44

d| travel centre VÄSTERÅS

Transportačný hub v jednom z najväčších miest Švédska je určený pre vlakovú, autobusovú, cyklistickú a pešiu dopravu.

Jedným z najdôležitejších požiadaviek pre návrh bolo prepojenie časti mesta, ktorá od zvyšku bola oddelená železnicou.

Projekt predkladá viacero riešení tohto problému, buď môže byť dané územie prestrešené "vznášajúcou" sa strechou, ako je to v tomto prípade, alebo novonavrhaná infraštruktúra splynie s okolím.

Návrh disponuje ideovým riešením toho, že nevytvára žiadne konkrétne miesta, kde by sa sústreďovala

novovytvorená energia v meste. Práve naopak, podporuje už stávajúce toky a miesta záujmu, prestrešuje ich a navzájom ich prepája.

ZÁVER ANALÝZY

Územie Trnavského mýta a Filiálky je bohaté na históriu a ponúka perspektívne možnosti pre budúcnosť. Tento frekventovaný dopravný a prestupný uzol má potenciál stať sa kvalitným verejným priestorom, ktorý poslúži nielen cestujúcim, ale aj obyvateľom okolitých štvrtí.

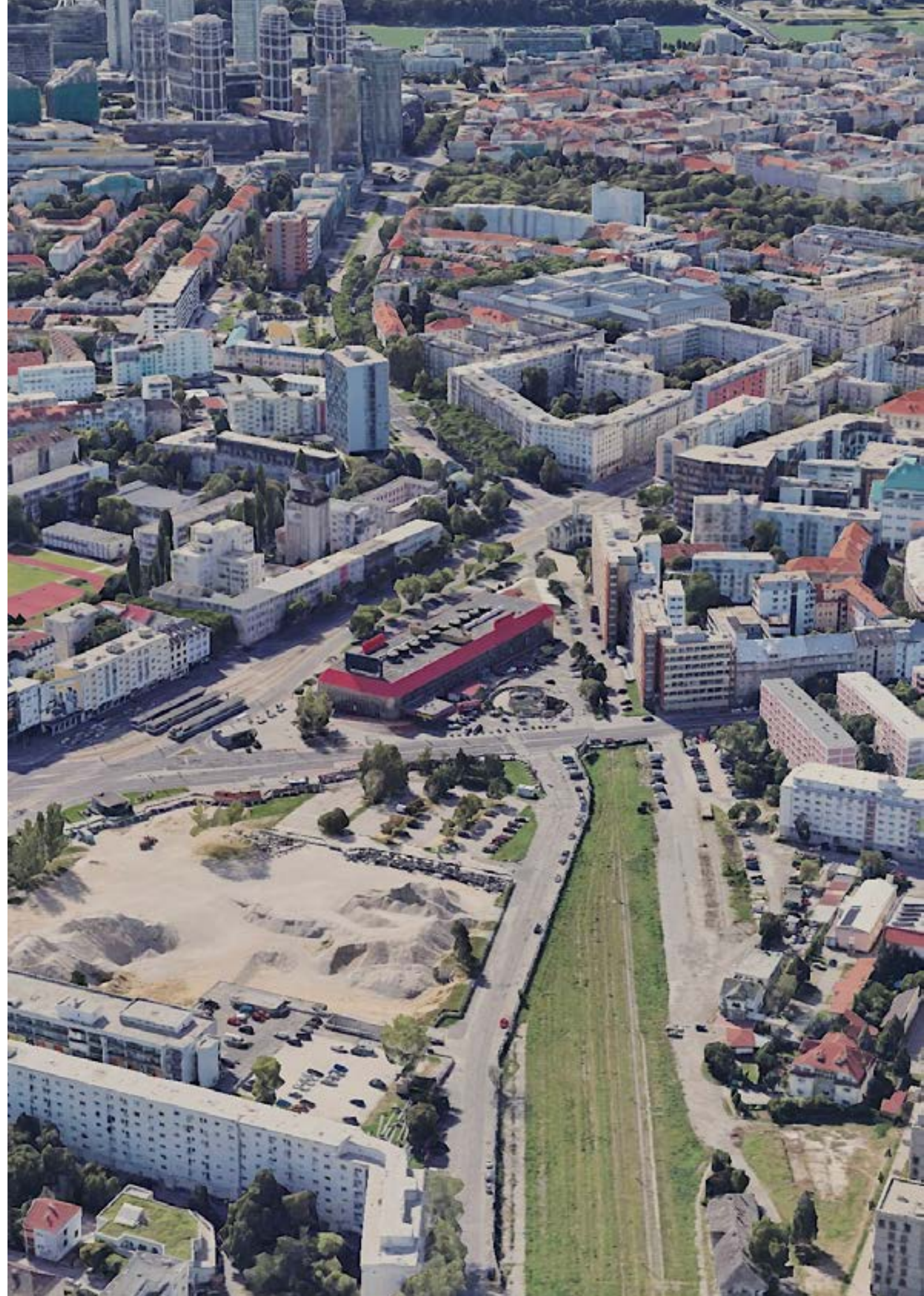
Jedným z hlavných problémov tejto oblasti je jej nepriepustnosť. Široké dopravné tepny, podchody pre peších a neatraktívne chodníky vytvárajú prostredie, ktorým chce chodec len rýchlo prejsť. Na druhej strane, zanedbané koľajisko bývalej stanice Filiálka, napriek svojmu nevýhodnému vzhľadu, priťahuje ľudí, ktorí tu radi trávia čas.

Oblasť v posledných rokoch zažíva transformáciu vďaka novej rezidenčnej výstavbe, ktorá postupne nahrádza skladové a industriálne objekty. Táto nová výstavba predstavuje príležitosť na vytvorenie plynulého prepojenia medzi historickým a moderným charakterom lokality. Súčasne analýza ukazuje potrebu doplnenia cestných komunikácií, ktoré by zlepšili prepojenie medzi západnou a východnou časťou územia a zvýšili automobilovú dostupnosť.

Téma obnovy železničnej stanice Filiálka patrí medzi kontroverzné otázky. Železnica zohrala v histórii tohto územia kľúčovú úlohu, no jej obnova musí zohľadniť moderné požiadavky a kontext okolitej zástavby. Analýza ukazuje, že vybudovanie novej železničnej trate v podzemí je realizovateľné, no jej presná poloha a charakter musia reflektovať fakt, že v tomto bode sa stretávajú tri budovy celomestského významu. Dôležitý bude aj návrh zeleného pásu nad tunelom a čo najkratšie prestupné trasy medzi jednotlivými formami dopravy.

Podľa Štúdie realizovateľnosti by Filiálka mala slúžiť na osobnú dopravu, ktorá by spájala Bratislavu s okolitými mestami. Takáto stanica by bola významnou pomocou pre preťaženie Hlavnú stanicu, ktorá už nedokáže plnohodnotne obslúžiť narastajúci počet cestujúcich.

Zelený pás nad novým železničným tunelom by mal zásadný vplyv na zlepšenie mikroklimy celej štvrte. Okrem ekologických prínosov by poskytoval priestor na relax a vytvoril estetický prvok, ktorý by spojil dopravnú funkciu územia s kvalitným verejným priestorom.



B. NÁVRHOVÁ ČASŤ

STAVEBNÝ PROGRAM

Urbanizmus

- návrh novej bytovej zástavby pozdĺž nového parku, ktorá bude doplnat stávajúce nedokončené urbánne bloky a vytvorí tzv. superbloky
- využitie zanedbaných plôch pôvodného koľajiska
- plnohodnotné miesta na stretávanie sa
- odstránenie nelegálnych parkovacích plôch a ich nahradenie parkovacím domom
- vytvorenie chýbajúcich cyklo trás, ktoré priamo prepoja centrum Bratislavy s Novým mestom

Verejné priestory

- prekrytý výstup zo stanice
- revitalizácia zanedbaného preistoru bývalého koľajiska na mestský park
- vytvorenie nových dopravných aj peších prepojení pre lepšie spojenie hlavných dopravných ťahov
- odstránenie parkovacej plochy okolo tržnice a jej nahradenie námestím
- optimalizácia prestupových prúdov medzi jednotlivými formami MHD skrz úpravu verejného priestoru
- K+R a TAXI forma parkovania v bezprostrednej blízkosti stanice

Železničná stanica Filiálka

PRIESTORY PRE CESTUJÚCICH

- dva peróny, štyri koľajiská
- predaj lístkov
- prestrešený predpriestor pred nástupišťami
- toalety
- uzatvorená vykurovaná čakáreň
- úschovňa batožiny
- priestory komercie (trafika, kaviareň)
- bankomat

PRIESTORY PRE ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC

- miesto pre výpravcu
- šatne s hygienickým zázemím
- denná miestnosť
- miestnosť pre ochranu

TECHNICKÉ ZÁZEMIE

- miestnosť pre technológiu vzduchotechniky
- miestnosť pre upratovačku
- technická miestnosť pre fotovoltatiku
- technická miestnosť pre nádrže na sprinklery
- priestor pre odpad
- miestnosť pre zabezpečovacie zariadenie

Revitalizácia Novej Tržnice

PRIESTORY PRE NÁVŠTEVNÍKOV

- priestory komercie (kaviareň, bistro)
- komunitná dielňa pre workshopy
- multifunkčné, ľahko oddeliteľné priestory - priestor pre výstavy, čitateľský klub, komunitný priestor pre seniorov
- toalety
- priestor pre akcie a koncerty

PRIESTORY PRE PREDÁVAJÚCICH A ZAMESTNANCOV

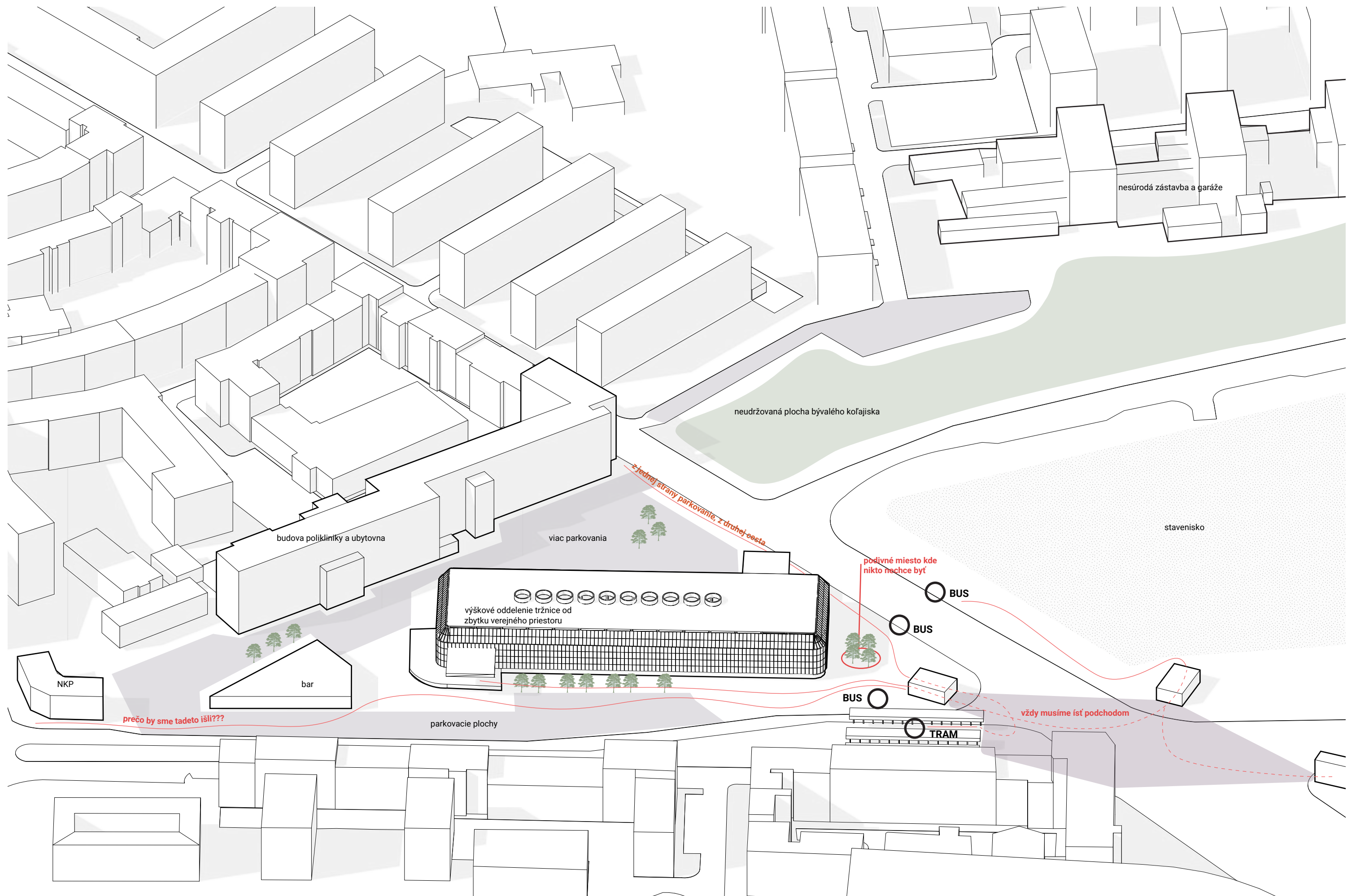
- sklady k jednotlivým predajným miestam
- miestnosti pre odpad
- skladové priestory v suteréne
- kancelárie vedenia tržnice
- zázemie pre zamestnancov
- zasadacia miestnosť

TECHNICKÉ ZÁZEMIE

- technické zázemie VZT
- technické miestnosti
- zásobovacie a osobné výťahy
- priestor pre zásobovanie v suteréne

Park Filiálka

- zelený pás v mestskom kontexte
- lineárny park naväzujúci na pôvodnú osu bývalej železnice
- cyklotrasa
- športoviská a detské ihriská
- oplotený priestor pre venčenie psov
- zakomponovanie svetlíkov a únikových vertikálnych komunikácií z železničného tunela



URBANISTICKÝ KONCEPT

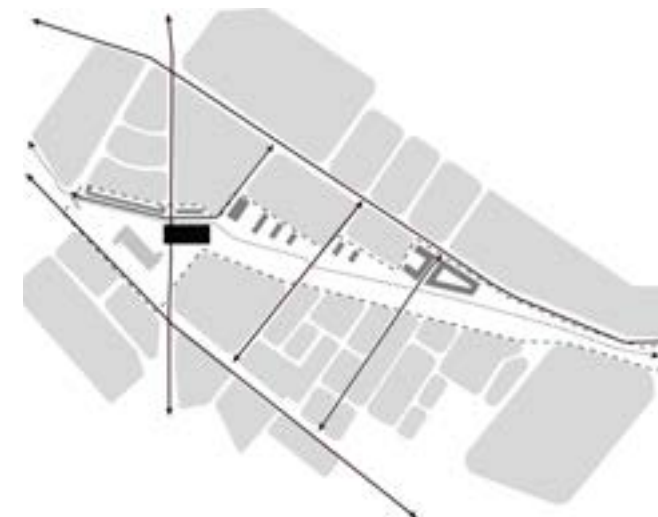
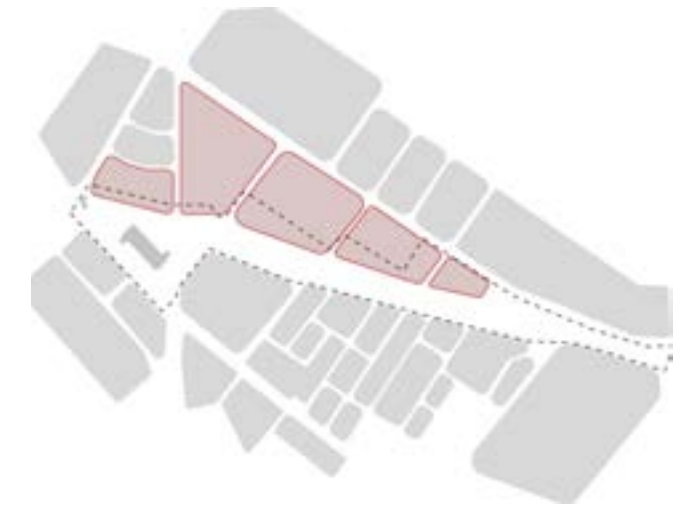
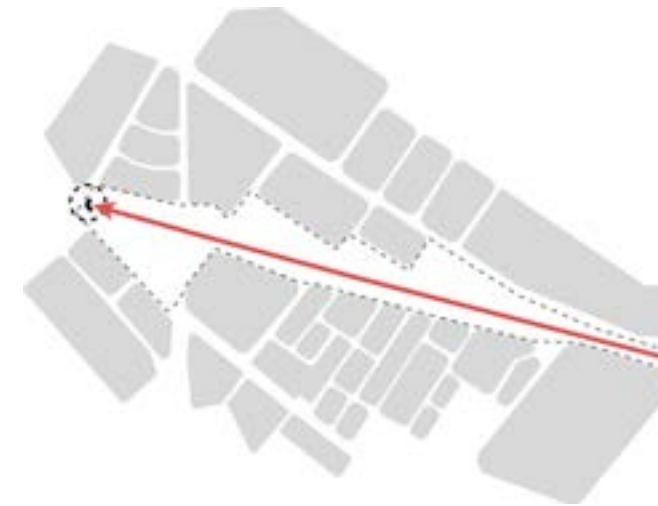
Návrh rešpektuje historický kontext územia a pracuje s výraznou osou bývalej železnice, ktorá smeruje k budove konskej železnice, ako s kľúčovým urbanistickým prvkom. Pozdĺž tejto osi je navrhnutá bloková zástavba, ktorá má prevažne rezidenčný charakter a svojim usporiadaním prirodzene prechádza do parkového prostredia príľahlého verejného parku.

Zelená plocha sleduje dôležitú urbanistickú os, čím vytvára kontinuálny lineárny park, ktorý slúži ako hlavný verejný priestor územia. Tento park je vymedzený na jednej strane novou výstavbou a na druhej cestnou komunikáciou, čím zachováva jasnú priestorovú organizáciu územia. Parko-kremestetickej a rekreačnej funkcie zabezpečuje aj zlepšenie mikroklimy a ponúka priestor pre komunitné aktivity.

Dôležitým aspektom návrhu je doplnenie nových dopravných prepojení, ktoré integrujú hlavné trasy v smere východ-západ. Tieto prepojenia zabezpečujú plynulý automobilový pohyb a zároveň podporujú pohodlnú pešiu a cyklistickú mobilitu.

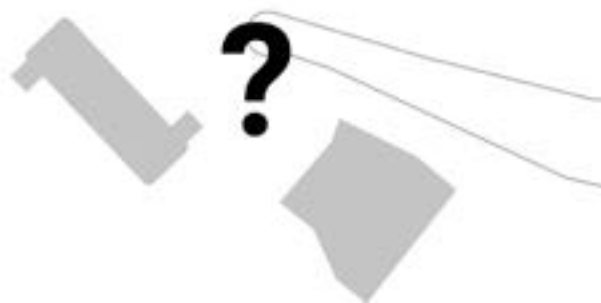
Samotná železničná stanica je navrhnutá s dôrazom na minimálnu vzdialenosť od ostatných typov MHD (autobusov, električiek a trolejbusov) s cieľom maximalizovať efektivitu prestupu medzi jednotlivými formami dopravy. Týmto spôsobom stanica nadobúda významnú pozíciu ako multifunkčný dopravný uzol, ktorý okrem prepravy integruje aj verejné služby, obchodné priestory a komfortné zázemie pre cestujúcich.

Návrh tiež zohľadňuje potrebu udržateľnosti, a preto kladie dôraz na zelenú infraštruktúru, ekologické technológie a kvalitné verejné priestory, ktoré budú slúžiť nielen cestujúcim, ale aj obyvateľom a návštevníkom tejto časti mesta.

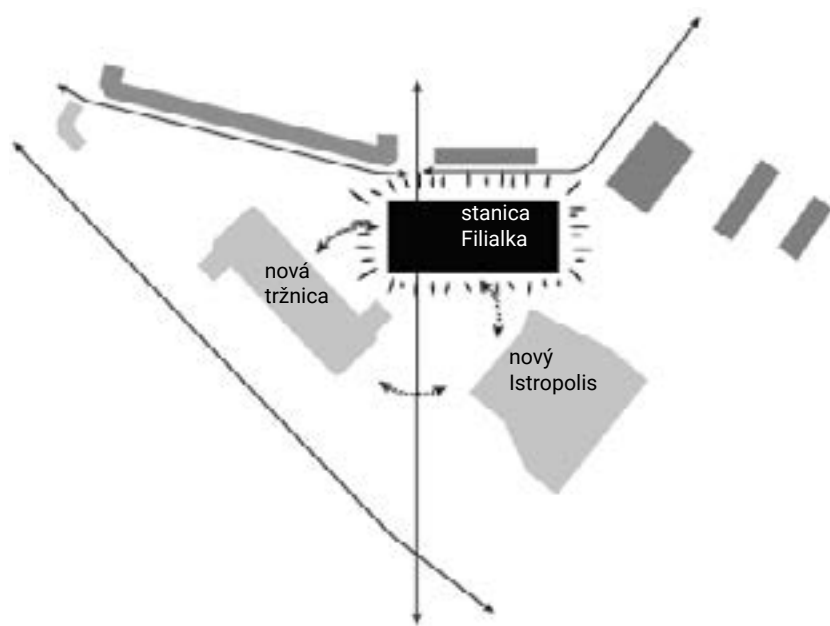


FILIALKA X PARK X TRŽNICA X ISTROPOLIS X TRNAVSKÉ MÝTO

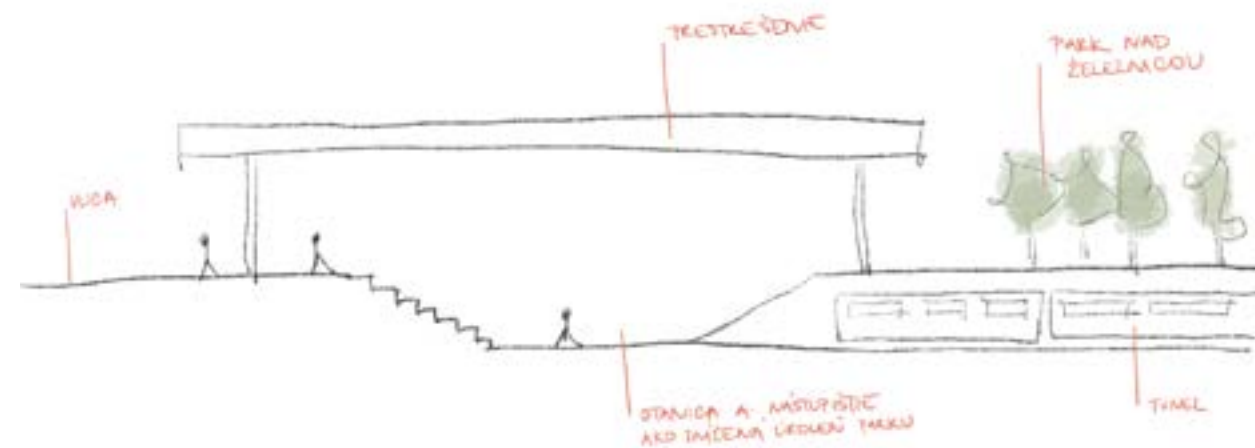
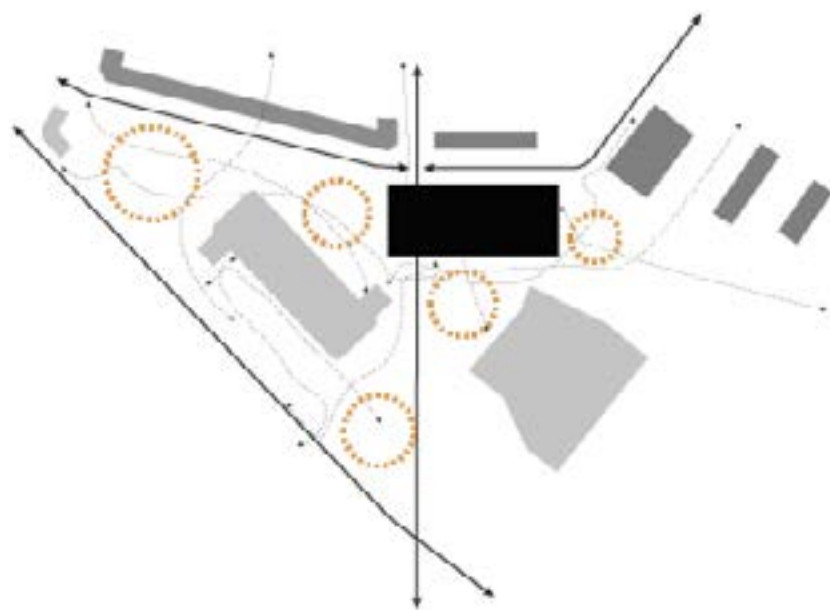
V akom vzťahu má byť stanica k stávajúcim a plánovaným stavbám?

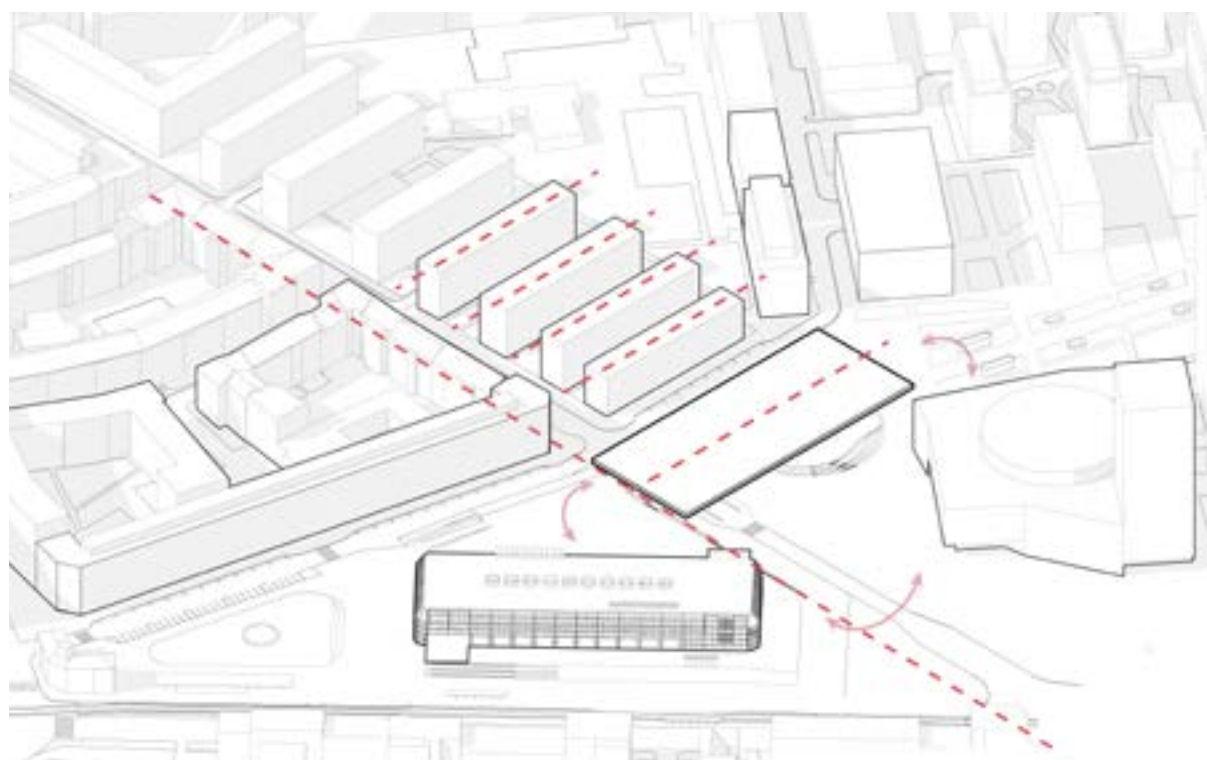


Prepojenie troch dominánt - tržnice, kultúrneho centra a vlakovej stanice. Doplnenie dopravných prepojení.

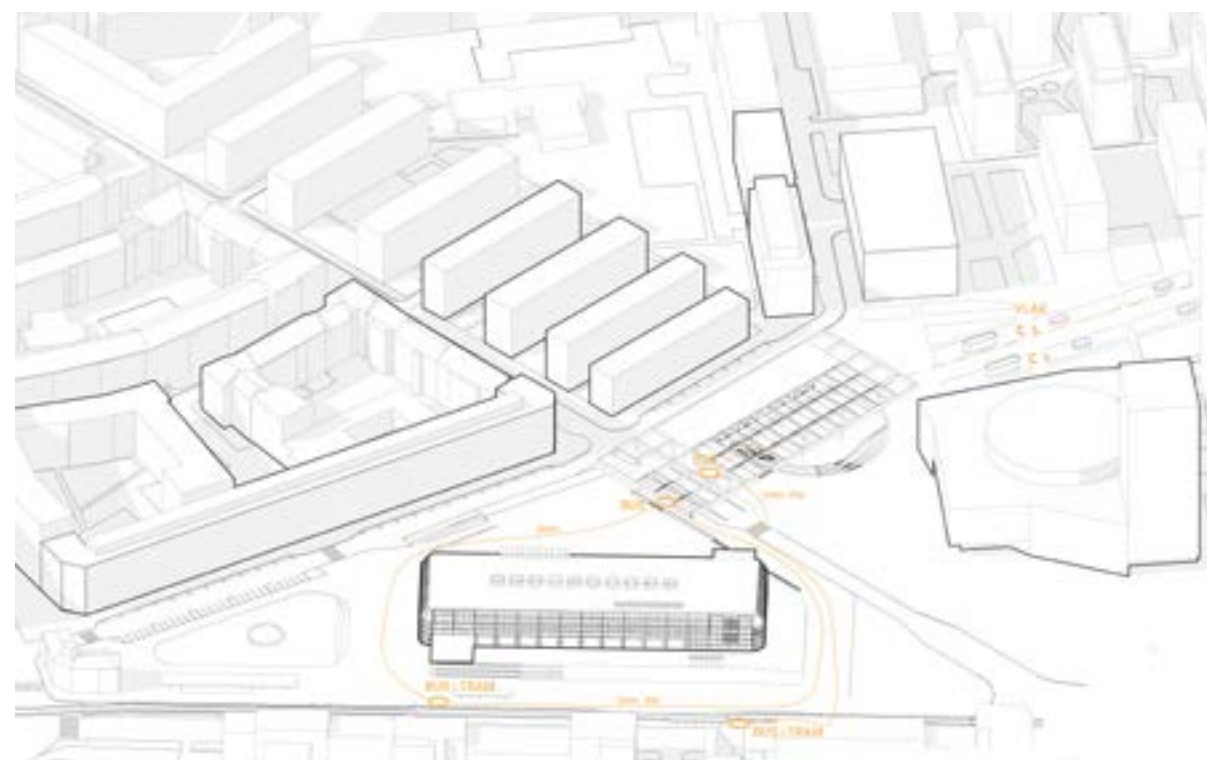


Vytvorenie kvalitných a funkčných verejných priestorov s rôznym využitím. Prirodzený tok peších komunikácií.

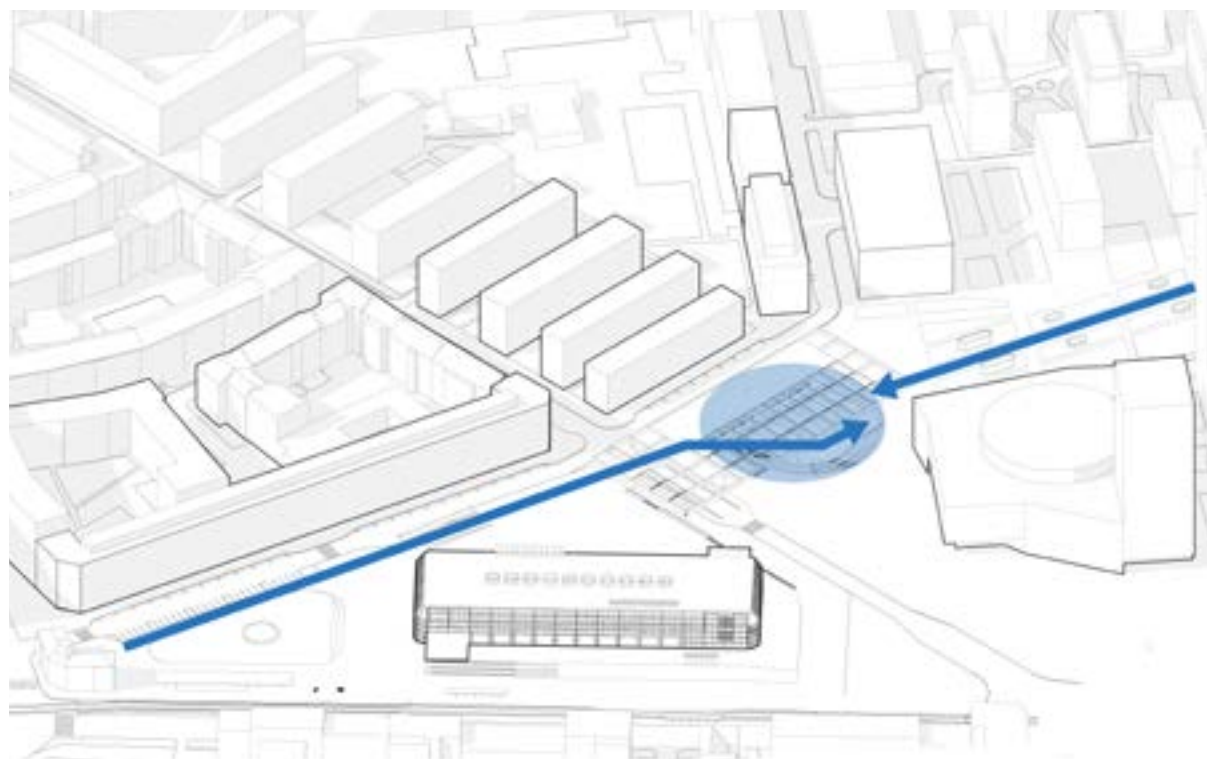




Urbanistická návaznosť



Prestupové vzdialenosti



Osy verejného priestoru



Zeleň

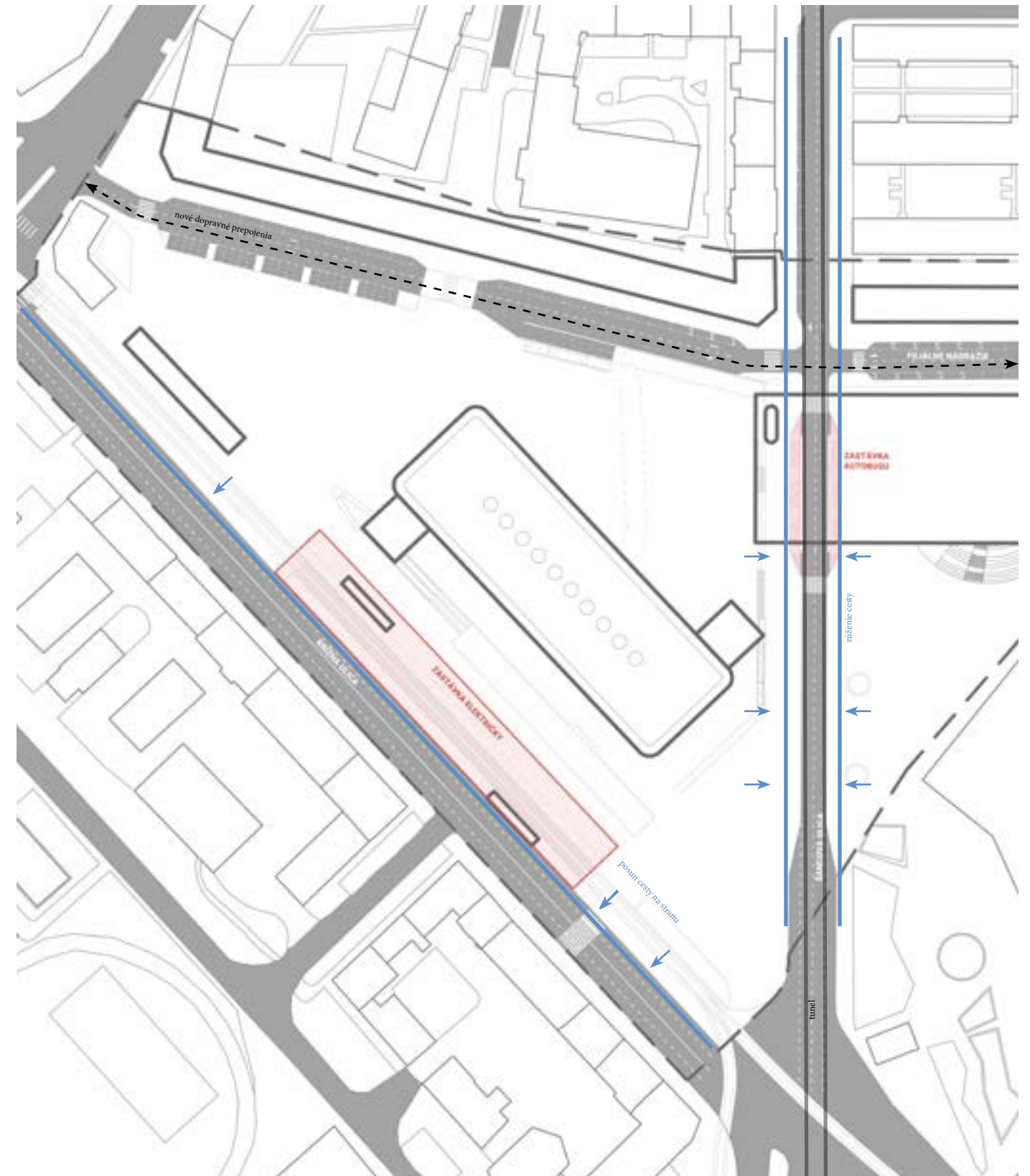
DOPRAVNÝ KONCEPT

Trnavské mýto ako jeden z najvyťaženejších dopravných a prestupných uzlov v Bratislave vytvára bariéru pre chodcov aj cyklistov. V súčasnom stave sú chodci nútení prekonávať cesty a križovatky podchodom. Tento stav čiastočne spôsobuje úpadok Novej tržnice a výstavba kultúrno spoločenského centra Nový Istropolis vyžaduje väčší zásah do dopravného riešenia.

Nové dopravné riešenie predkladá návrh na zúženie stávajúcej ulice Šancová a vytvorenie nového tunela pre automobily, ktorý bude začínať pred Trnavským mýtom a končiť na krížení ulíc Šancová a Žilinská. Toto riešenie výrazne pomôže celému dopravnému uzlu, nakoľko Šancová ulica slúži z väčšiny ako tranzitný uzol, nie ako cieľová destinácia pre vozidlá.

Návrh zároveň dopĺňa chýbajúce dopravné prepojenie cez park Filialka. Ďalšou kapitolou dopravného riešenia je trasa električky. V súčasnom stave sú na Trnavskom mýte tri zastávky električky, ktoré sú všetky prístupné len z podchodu. Toto riešenie v navrhovanom stave je zjednodušené a zastávky sú pričlenené ku Novej tržnici.

Samotná križovatka na Trnavskom mýte nie je súčasťou riešenia tohto projektu, avšak predpokladá sa s jej revitalizáciou.



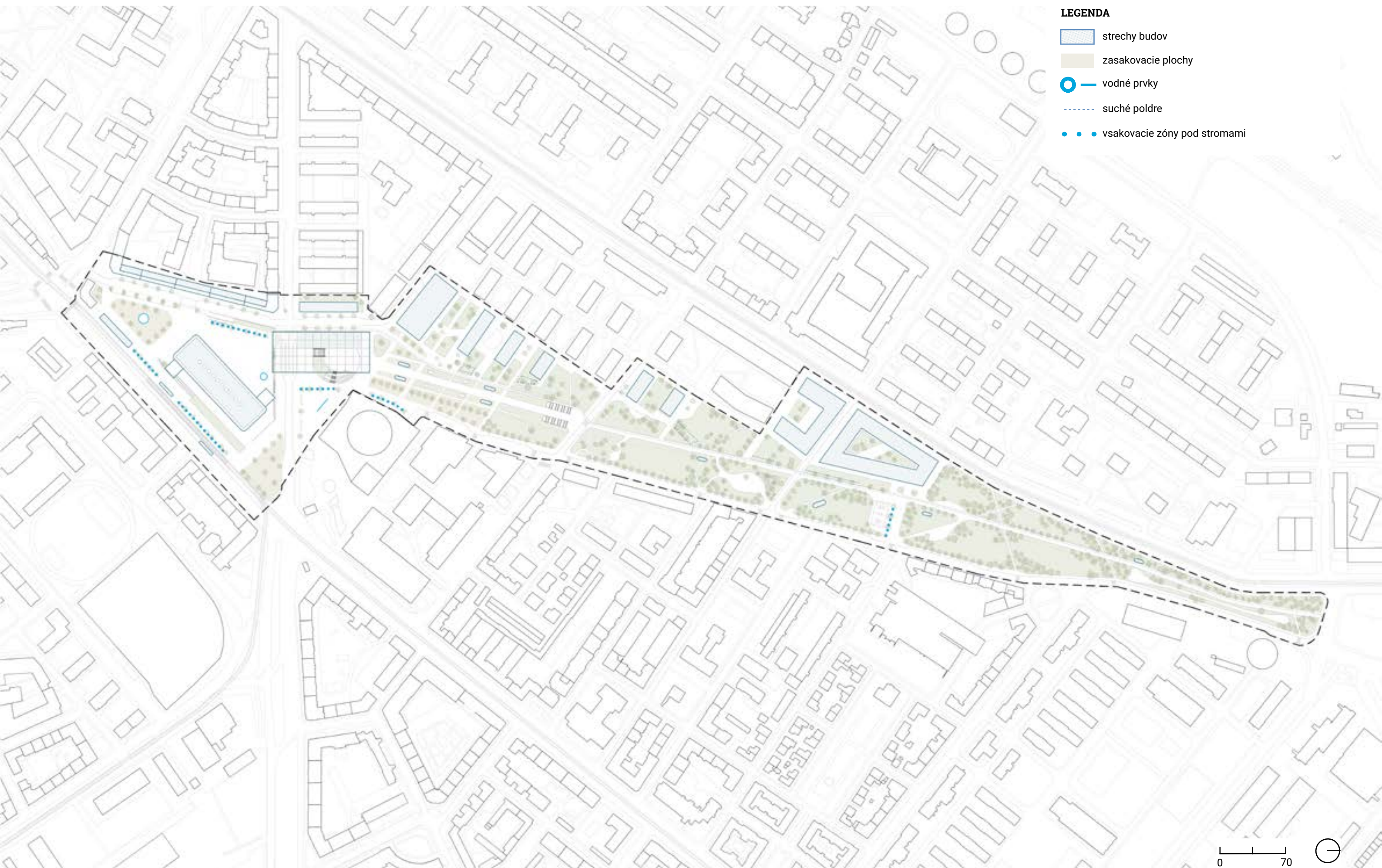




MODROZELENÁ INFRAŠTRUKTÚRA

LEGENDA

-  strechy budov
-  zasakovacie plochy
-  vodné prvky
-  suché poldre
-  vsakovacie zóny pod stromami



0 70





REVITALIZÁCIA NOVEJ TRŽNICE

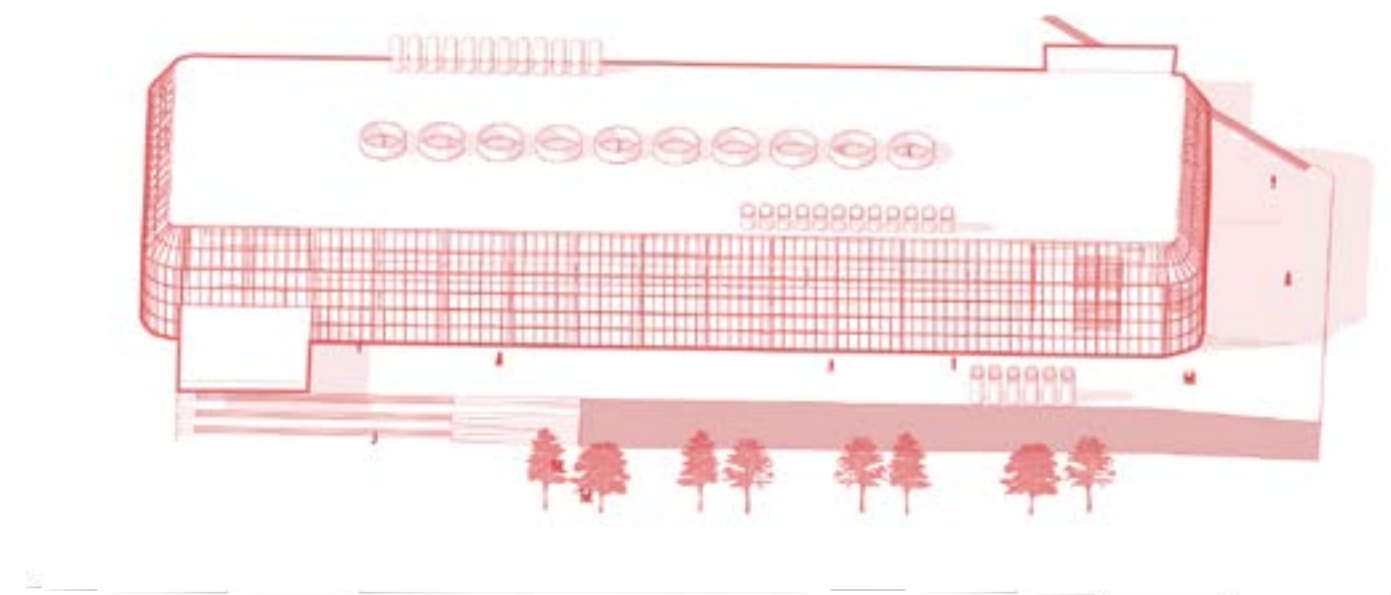
Keďže budova Novej tržnice je národnou kultúrnou pamiatkou, návrh jej revitalizácie rešpektuje pôvodnú architektúru a pracuje v maximálnej možnej miere s originálnym konceptom. Nosné vertikálne aj horizontálne konštrukcie sú zachované, zatiaľ čo odstraňované nenosné prvky sú prevažne nánosy vzniknuté zásahmi súčasných a predchádzajúcich nájomcov jednotlivých predajných miest.

Priestor tržnice v súčasnosti trpí nedostatkom prirodzeného svetla, čo je spôsobené práve týmito nánosmi konštrukcií. Návrh obnovy preto kladie dôraz na otvorenie celého objektu a návrat k pôvodnému konceptu „skleníka“ s dôrazom na svetlosť a vzdušnosť priestoru.

Súčasťou návrhu sú aj aktuálne požiadavky vedenia tržnice, vrátane vytvorenia priestoru na koncerty a podujatia v suteréne so samostatným vstupom. Druhé nadzemné podlažie je navrhnuté tak, aby ponúkalo čo najviac možností pre multifunkčné využitie.

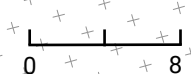
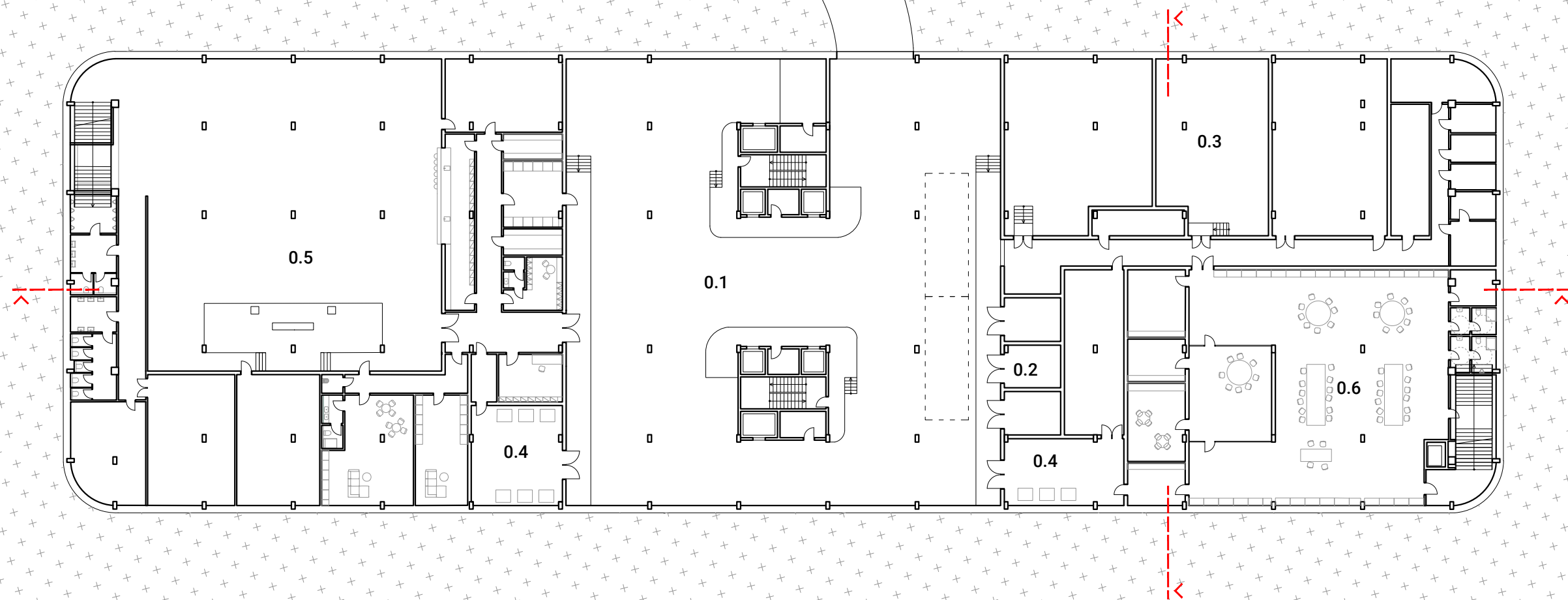
V návrhu sú integrované výklopné okná, ktoré sú súčasťou ľahkého obvodového plášťa. Tieto okná umožňujú nielen prístup prirodzeného svetla a ventiláciu, ale aj plynulý prechod skrz tržnicu, čím objekt prestáva byť bariérou a stáva sa otvorenou súčasťou verejného priestoru.

Jedným z najvýznamnejších zásahov do okolia tržnice je zdvihnutie nivelety existujúceho verejného priestoru. Tento krok odstraňuje výškovú bariéru medzi tržnicou a okolitými chodníkmi a verejnými priestranstvami, čím objekt plne integruje do mestského prostredia. Zdvihnutie terénu zároveň umožňuje využitie vonkajších priestorov na farmárske či vianočné trhy alebo iné podujatia pod holým nebom.



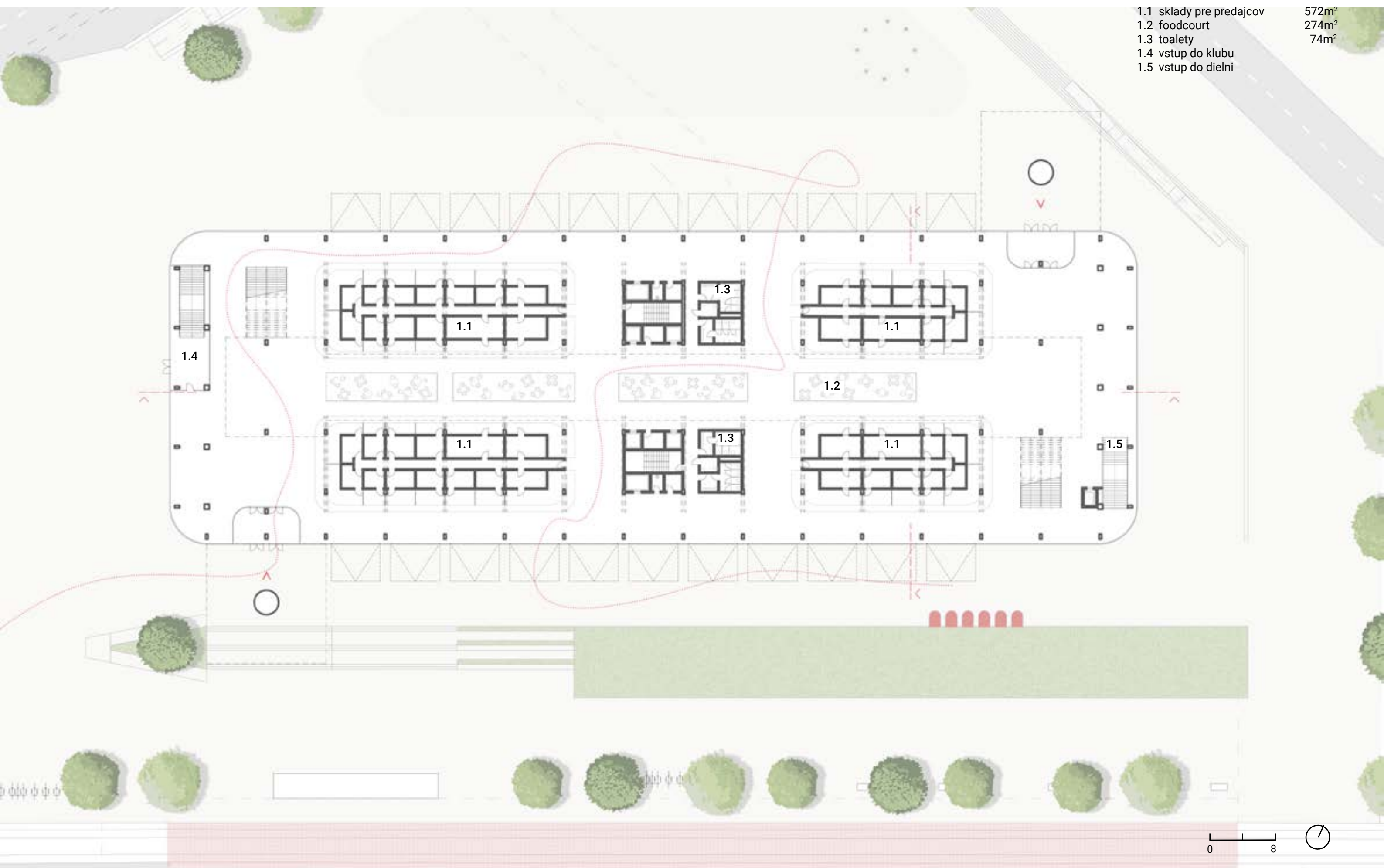
PÔDORYS TRŽNICE 1.PP

0.1 zásobovanie	1159m ²
0.2 trafo	44m ²
0.3 technické zázemie	560m ²
0.4 odpad	107m ²
0.5 klub	1070m ²
0.6 komunitné dielne	530m ²



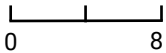
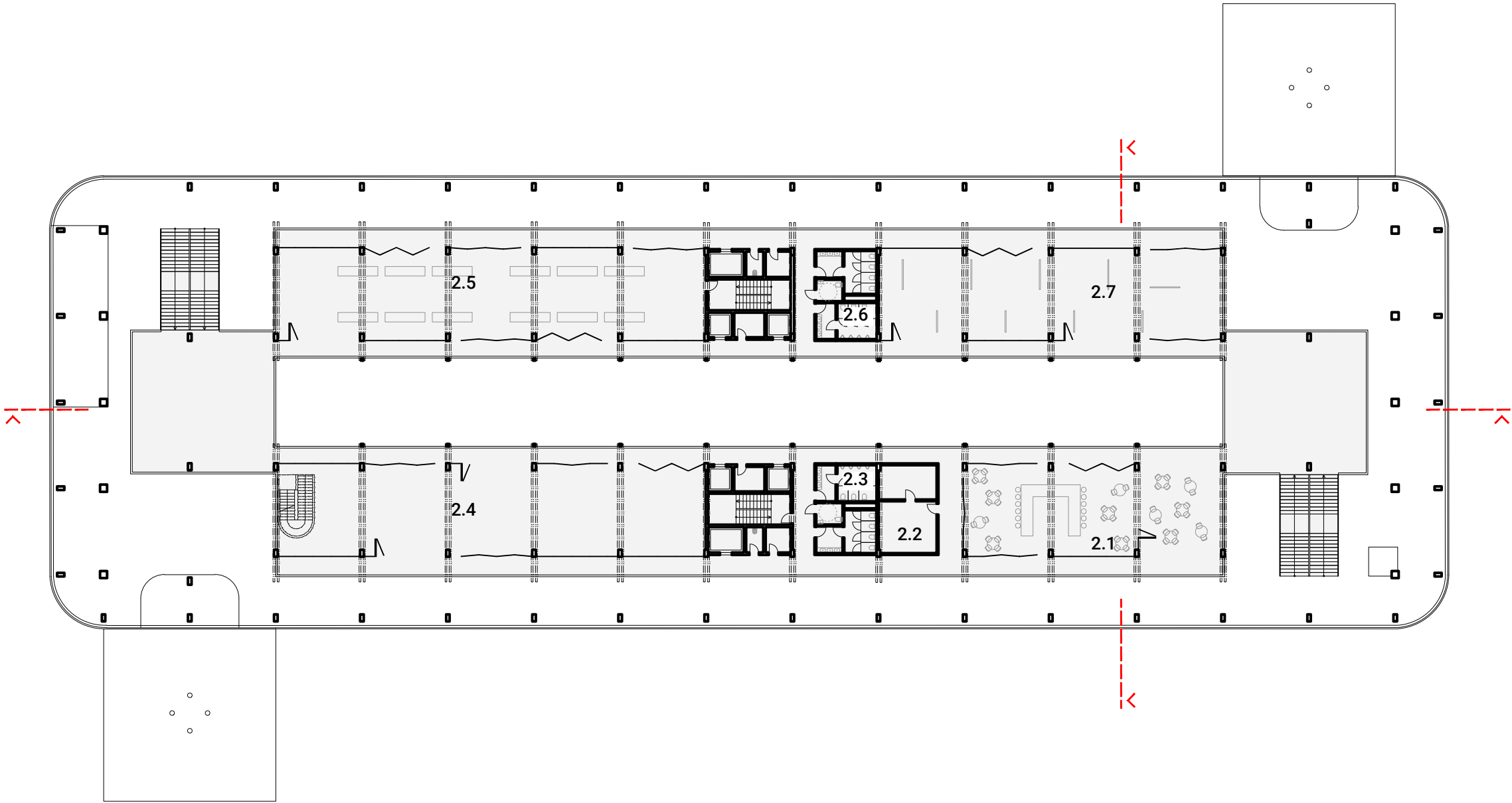
PÔDORYS TRŽNICE 1.NP

1.1	sklady pre predajcov	572m ²
1.2	foodcourt	274m ²
1.3	toalety	74m ²
1.4	vstup do klubu	
1.5	vstup do dielni	



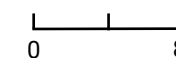
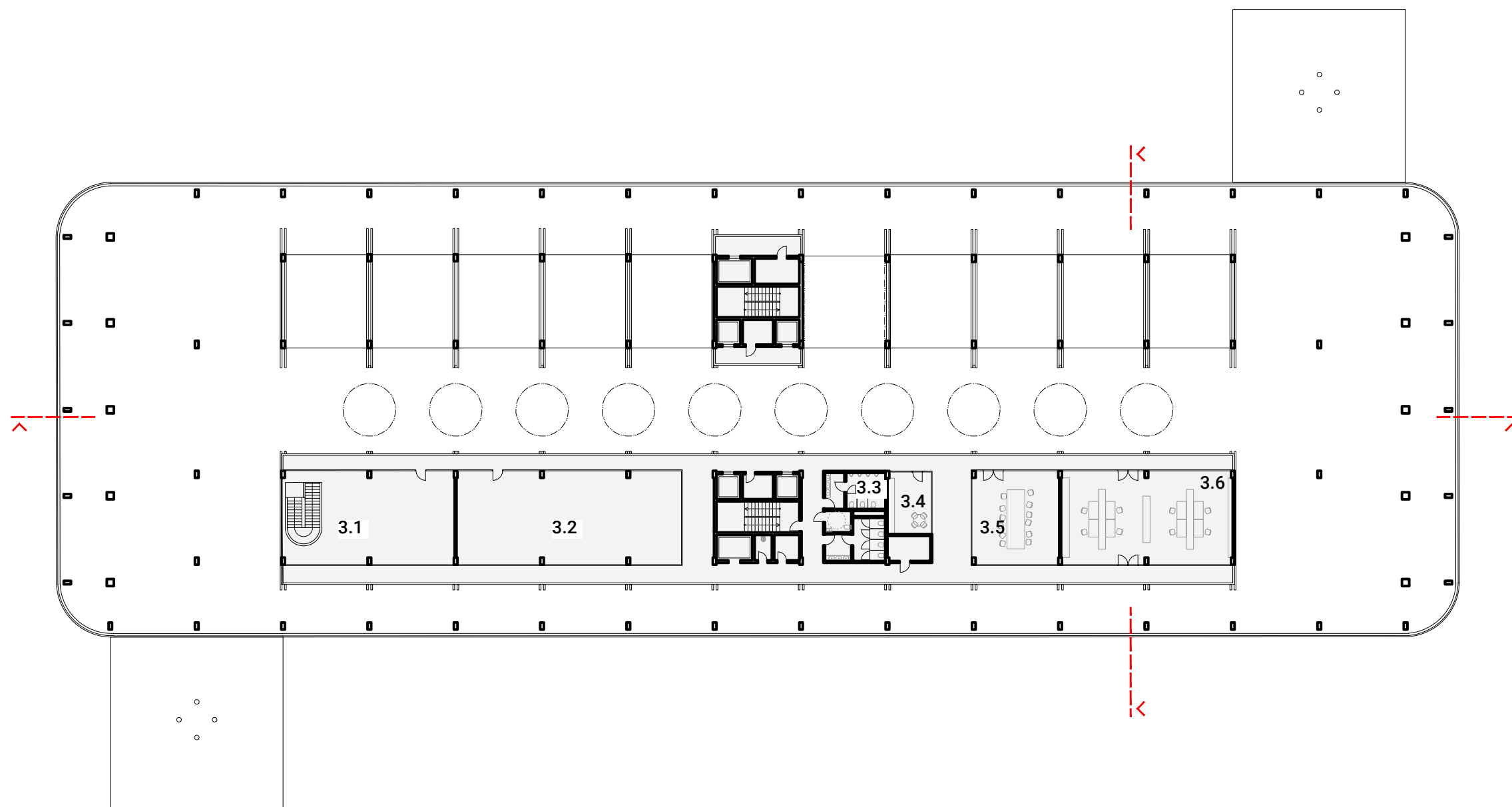
PÔDORYS TRŽNICE 2.NP

2.1	kaviareň	114m ²
2.2	zázemie	34m ²
2.3	toalety	74m ²
2.4	multifunkčný priestor	270m ²
2.5	multifunkčný priestor	270m ²
2.6	toalety	74m ²
2.7	multifunkčný priestor	212m ²

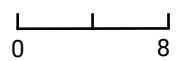
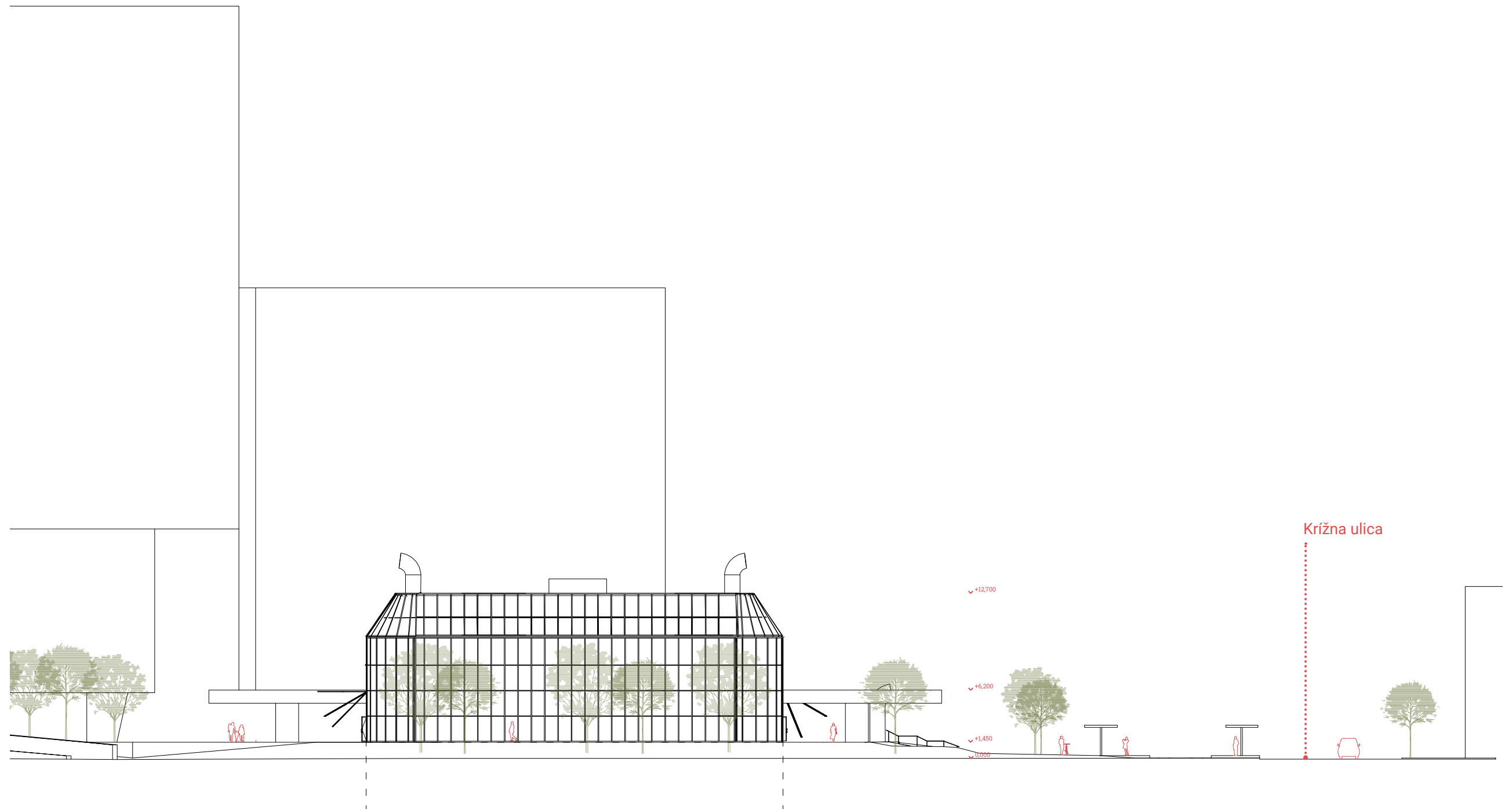


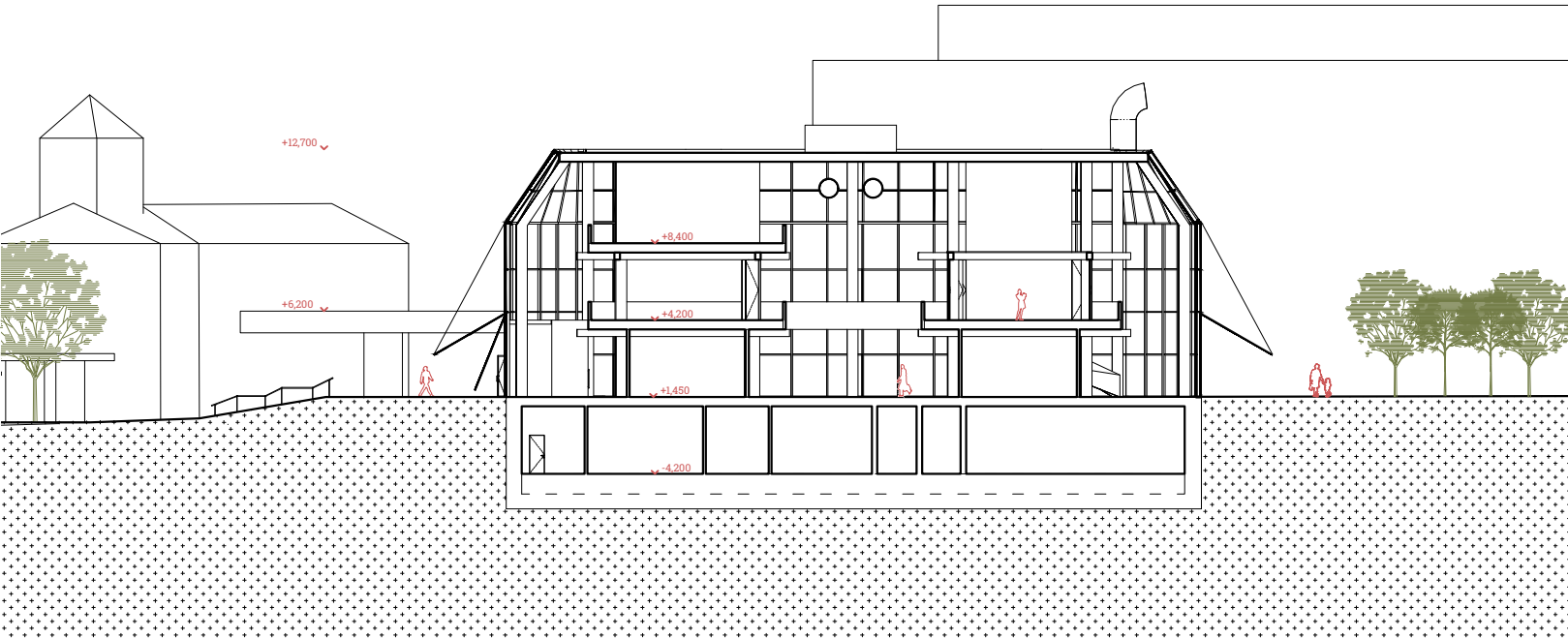
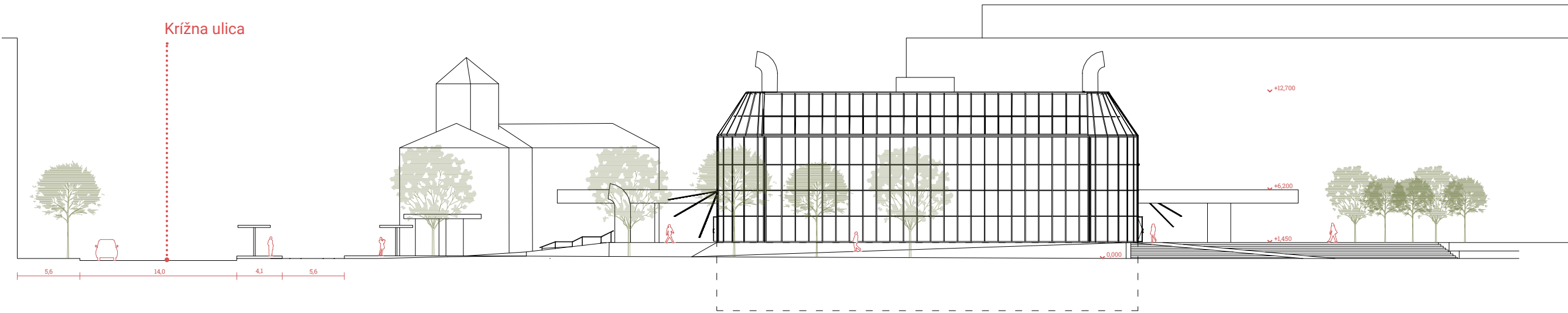
PÔDORYS TRŽNICE 3.NP

3.1 multifunkčný priestor	111m ²
3.2 technická miestnosť	148m ²
3.3 toalety	74m ²
3.4 zázemie	18m ²
3.5 zasadacia miestnosť	55m ²
3.6 kancelárie vedenia	112m ²

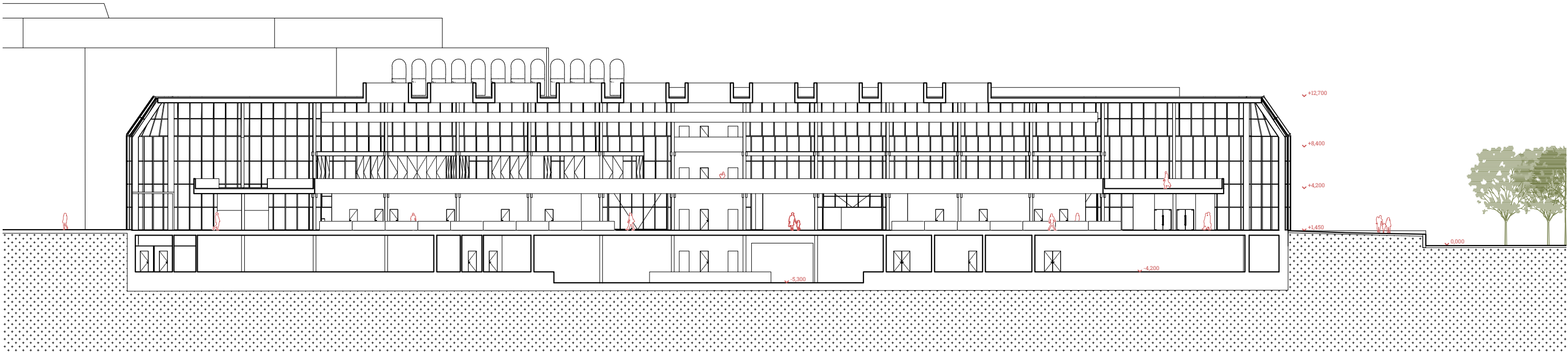




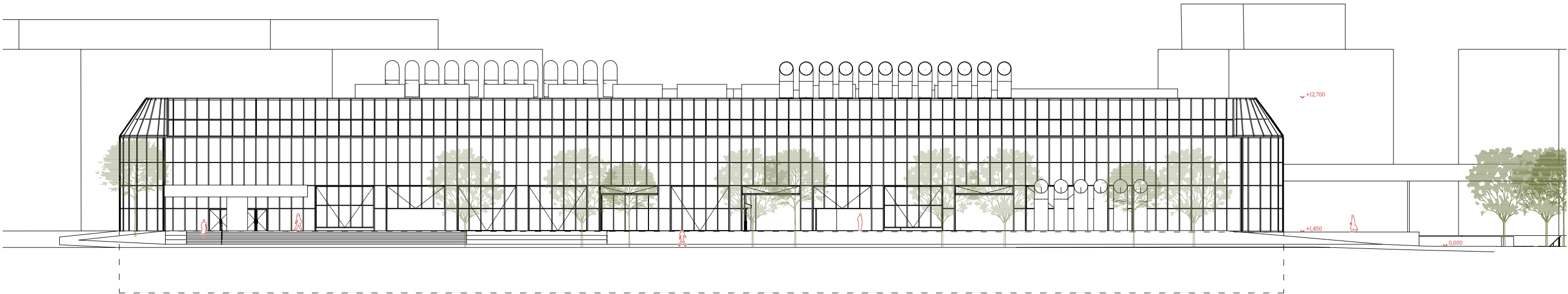




POZDĚLŽNY REZ

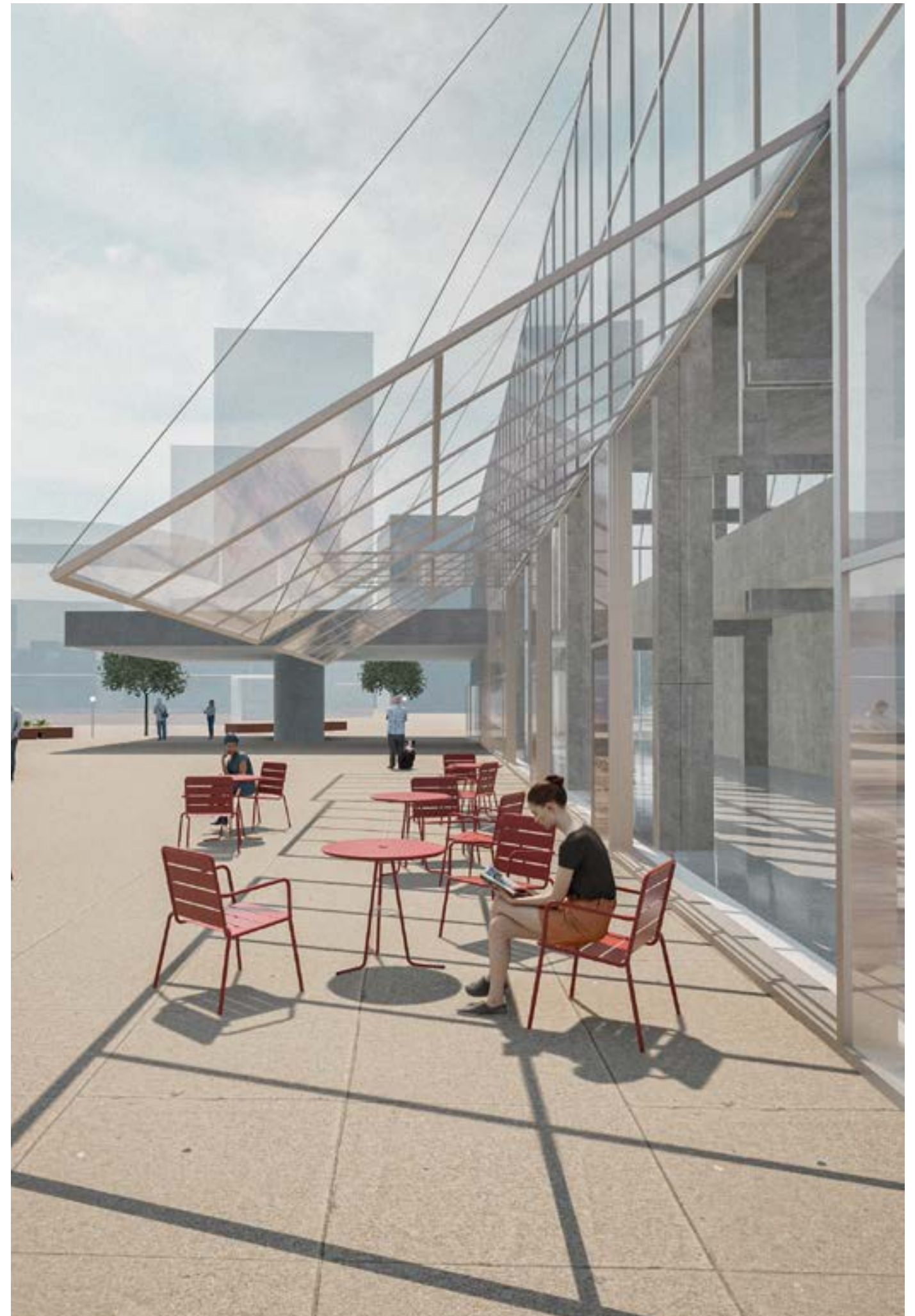


JUHOVÝCHODNÝ POHĽAD



0 8





ŽELEZNIČNÁ STANICA FILIALKA

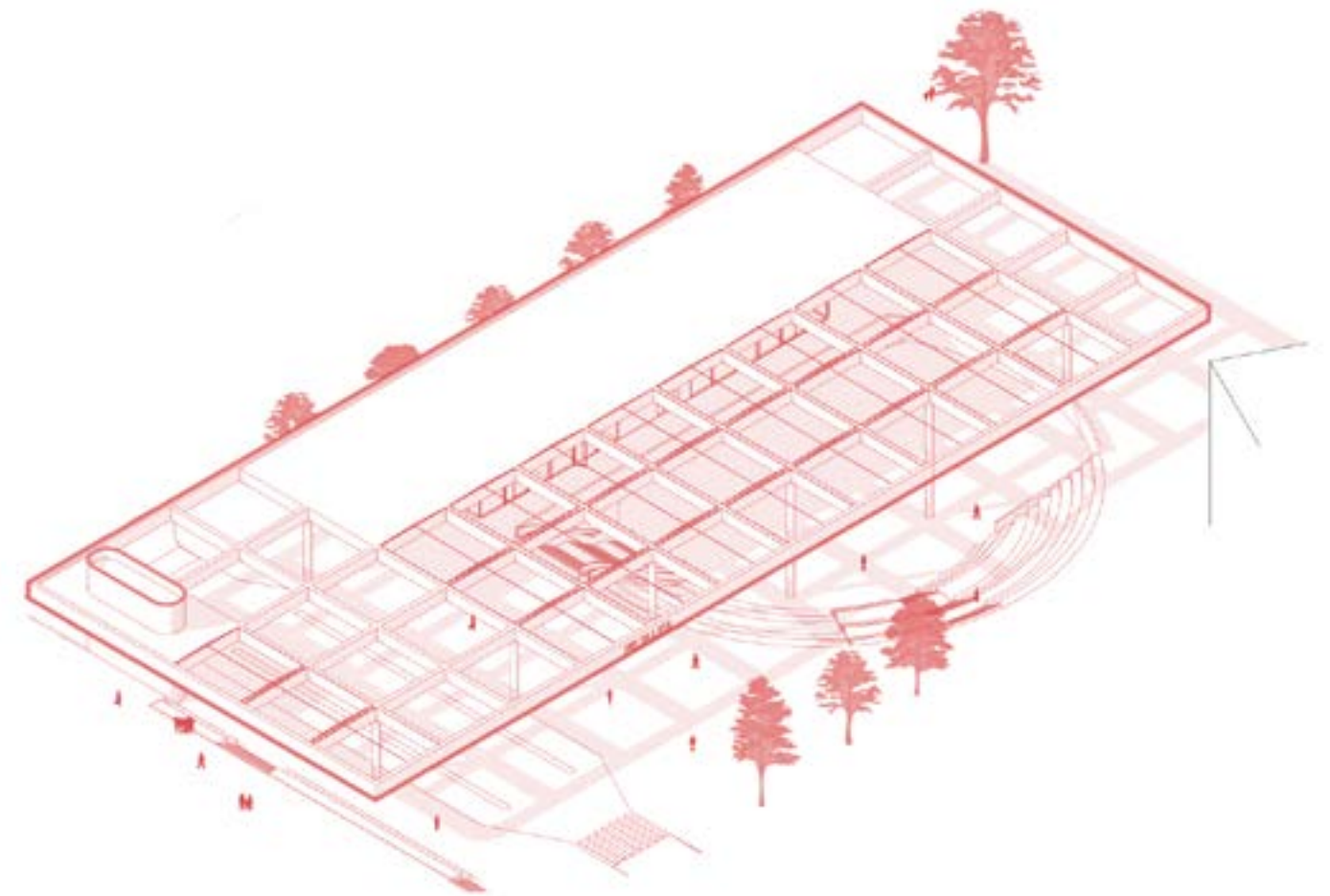
Keďže ide o železničnú stanicu určenú pre regionálne vlaky, pri ktorej sa očakáva, že väčšina cestujúcich budú pendleri využívajúci po príchode na Filiálku mestskú hromadnú dopravu, návrh kladie dôraz na čo najkratšie pešie trasy spájajúce jednotlivé formy dopravy.

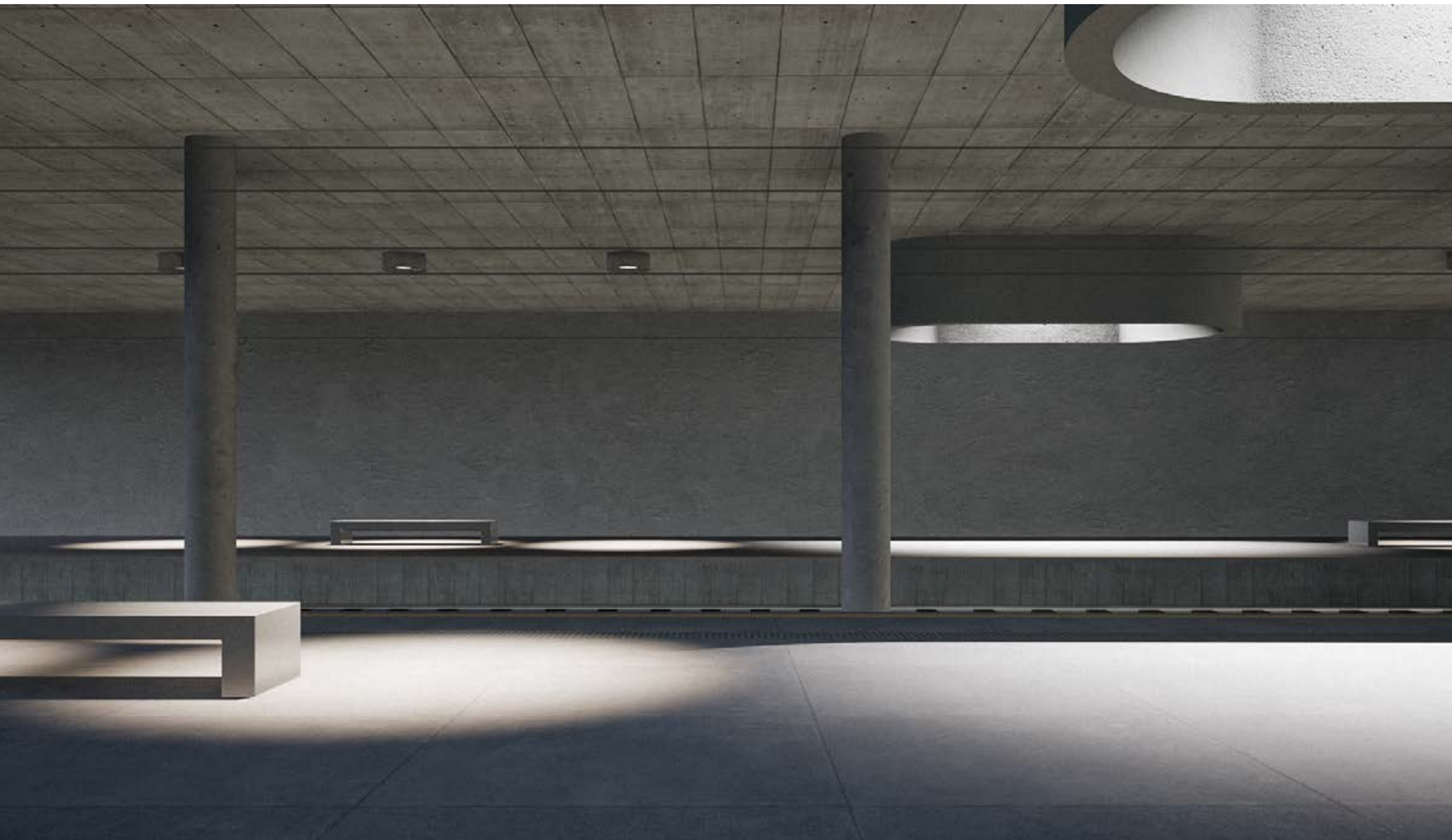
Architektonické riešenie stanice priamo reaguje na park, ktorý tvorí jej prirodzené ukončenie. Štyri koľaje a dve nástupištia sú situované v podzemí a sú prístupné z oboch koncov nástupíšť. Pre lepší prístup prirodzeného svetla sú nástupištia presvetlené veľkými svetlými ústiacimi do parku.

Stanica je navrhnutá tak, aby spĺňala všetky súčasné požiadavky. Keďže sa predpokladá krátke čakanie a prestupy, čakacie plochy sú riešené prevažne ako exteriérové priestory pod prestrešením. Budova obsahuje všetko potrebné zázemie: vyhrievané čakacie priestory, toalety, úschovňu batožiny, predaj lístkov a zázemie pre zamestnancov a technické vybavenie.

Na úrovni ulice sú navrhnuté tri retailové priestory, ktoré zohľadňujú potreby cestujúcich, ale aj blízkosť Novej tržnice a obchodného centra Central.

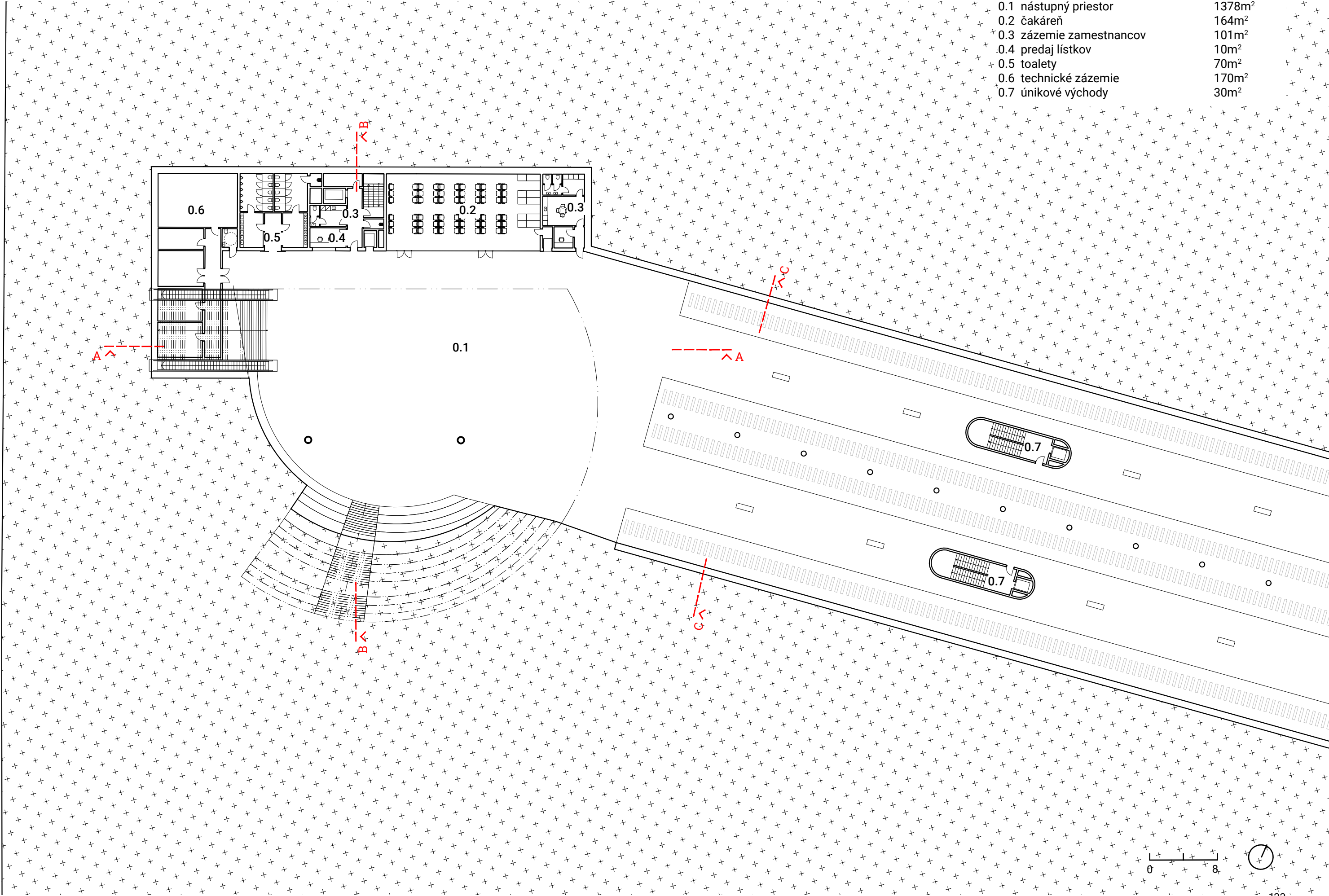
Prestrešenie stanice je riešené pomocou nosníkov z CLT (krížovo lepeného dreva) s integrovanými plochami z fotovoltického skla. Toto sklo slúži nielen na výrobu energie, ale aj na tienenie, čím prispieva k udržateľnému a funkčnému návrhu.





PÔDORYS VLAKOVEJ STANICE 1.PP

0.1 nástupný priestor	1378m ²
0.2 čakáreň	164m ²
0.3 zázemie zamestnancov	101m ²
0.4 predaj lístkov	10m ²
0.5 toalety	70m ²
0.6 technické zázemie	170m ²
0.7 únikové východy	30m ²



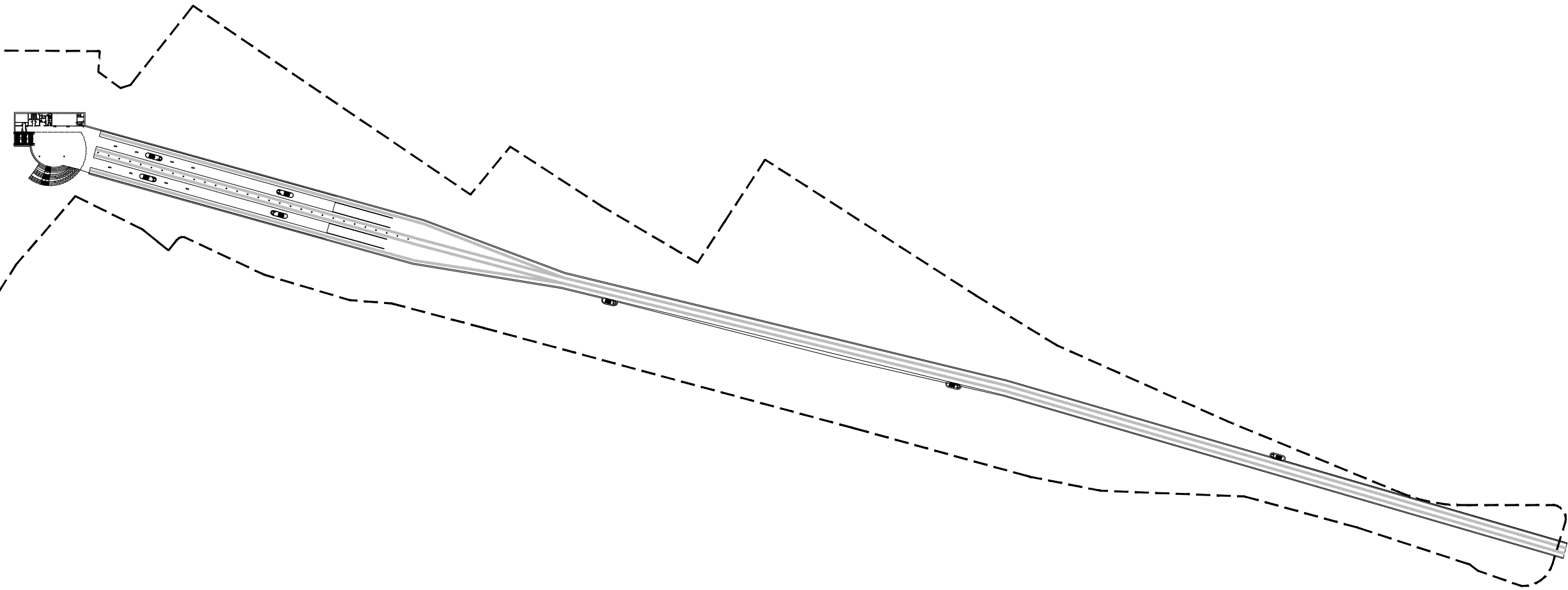
ŽELEZNIČNÝ TUNEL

Dopravná stavba podzemného železničného tunela je navrhnutá na základe Štúdie realizovateľnosti, ktorá zohľadňuje technické, bezpečnostné a prevádzkové požiadavky. Tunel s celkovou dĺžkou 1,8 km nadväzuje na existujúcu železničnú infraštruktúru, pričom jej revitalizácia a modernizácia zvýši kapacitu a efektívnosť dopravy v oblasti.

Tunel bude vybavený únikovými východmi každých 250 metrov, čo spĺňa aktuálne bezpečnostné normy. Väčšina týchto východov ústi do priľahlého parku, čím sa zabezpečí jednoduchý a bezpečný prístup k povrchu v prípade núdzových situácií.

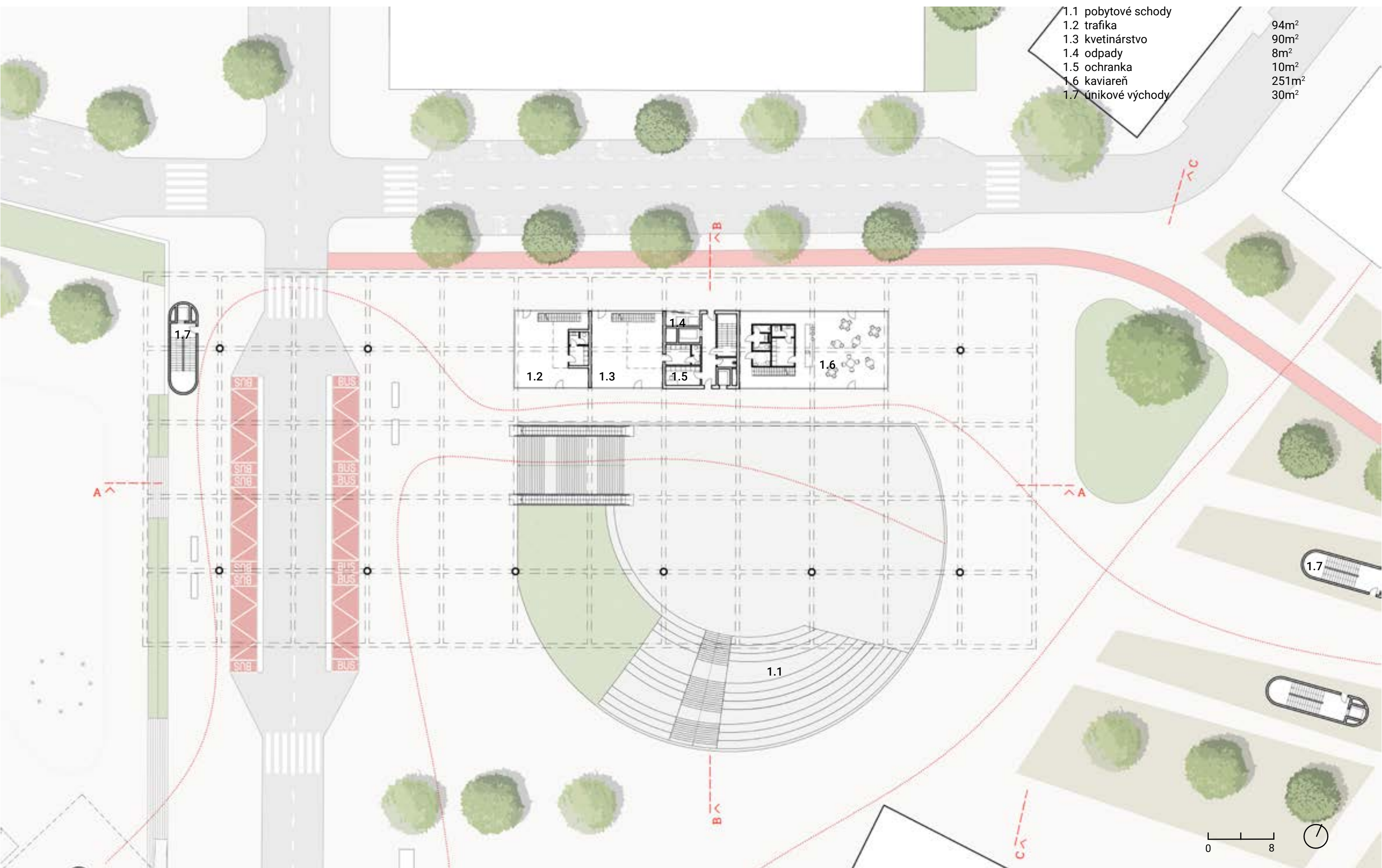
Podzemná železničná stanica v tuneli obsahuje dve nástupištia so štyrmi koľajami, čo umožní flexibilnú prevádzku regionálnych vlakov. Nástupištia sú navrhnuté tak, aby boli maximálne prístupné a pohodlné pre cestujúcich, pričom každý priestor bude vybavený moderným osvetlením a ventilačným systémom na zabezpečenie komfortu a bezpečnosti.

Únikové východy sú situované v strede nástupíšť, čím sa zabezpečuje jednoduchý prístup cestujúcich k núdzovým únikovým trasám. Z nástupíšť vedú dva hlavné východy. Prvý smeruje na Trnavské mýto, kde je priame napojenie na ostatné druhy verejnej dopravy, a druhý ústi do parku, čím vytvára alternatívny prístup k verejným priestorom a zlepšuje peší pohyb v území.



PÔDORYS VLAKOVEJ STANICE 1.NP

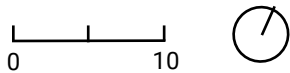
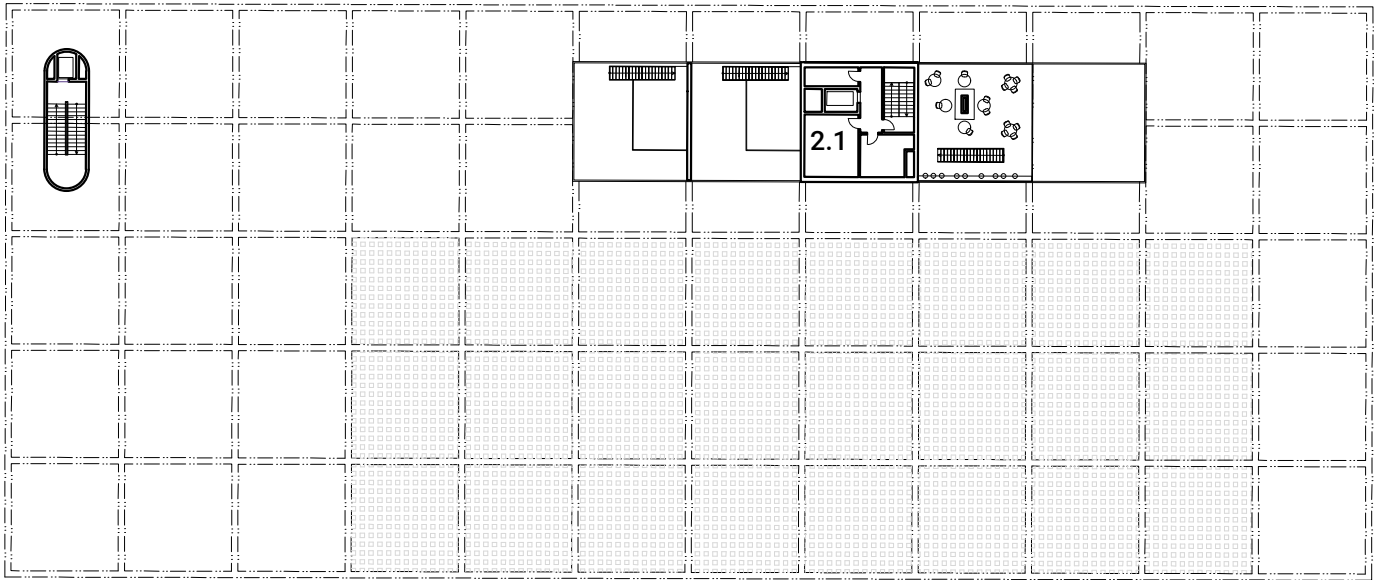
- 1.1 pobytové schody 94m²
- 1.2 trafika 90m²
- 1.3 kvetinarstvo 8m²
- 1.4 odpady 10m²
- 1.5 ochranka 251m²
- 1.6 kaviareň 30m²
- 1.7 únikové východy



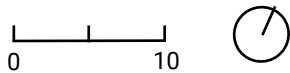
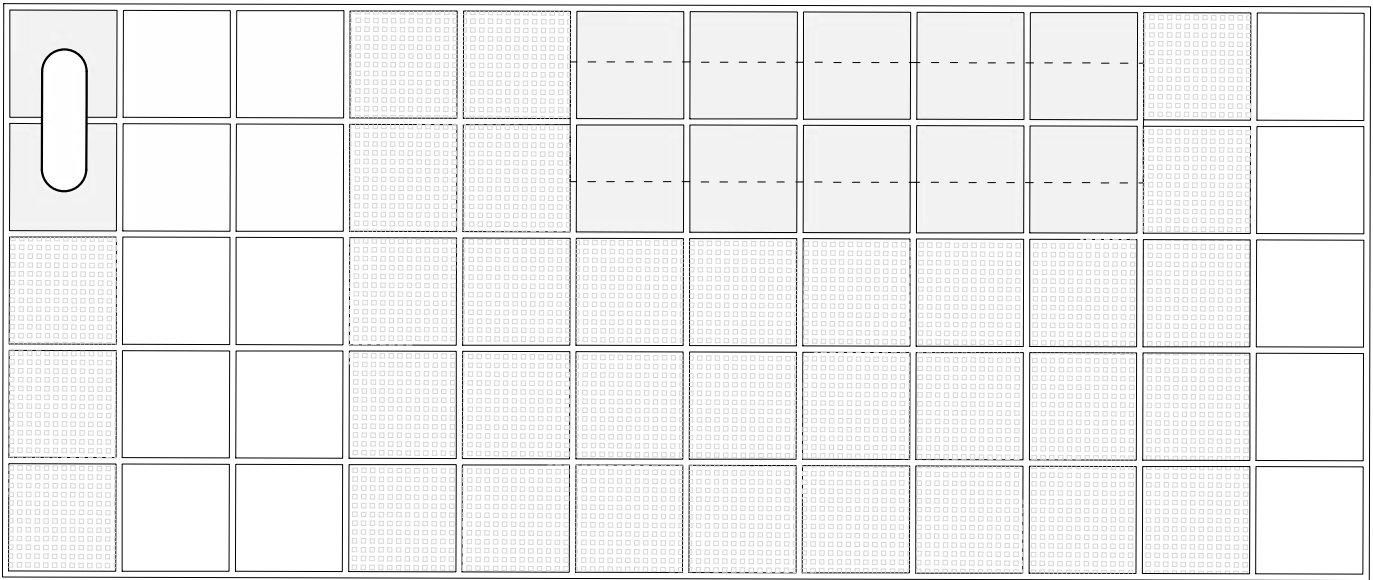


PÔDORYS VLAKOVEJ STANICE 2.NP

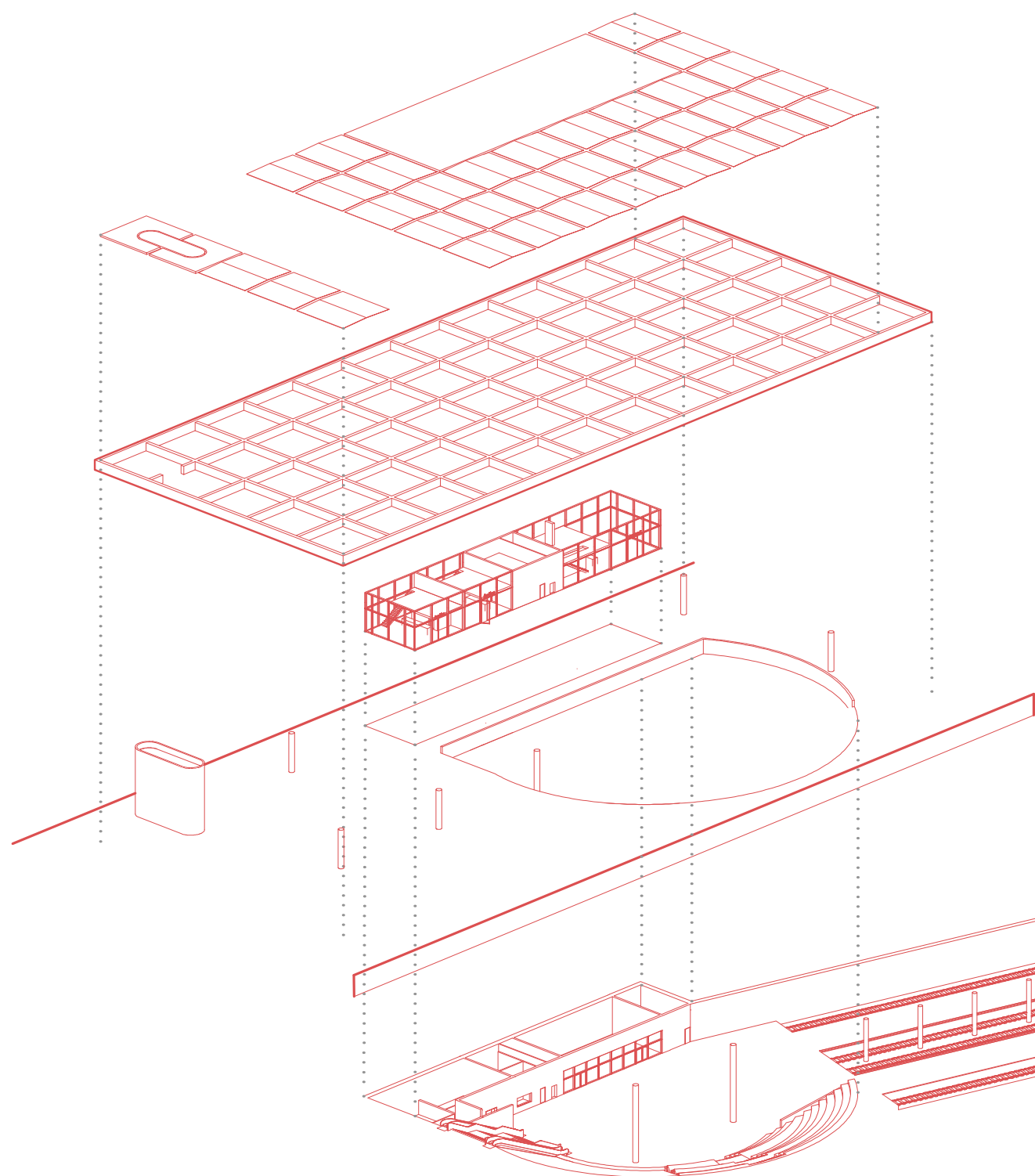
2.1 technologické zázemie 40m²



PÔDORYS VLAKOVEJ STANICE PRESTREŠENIE







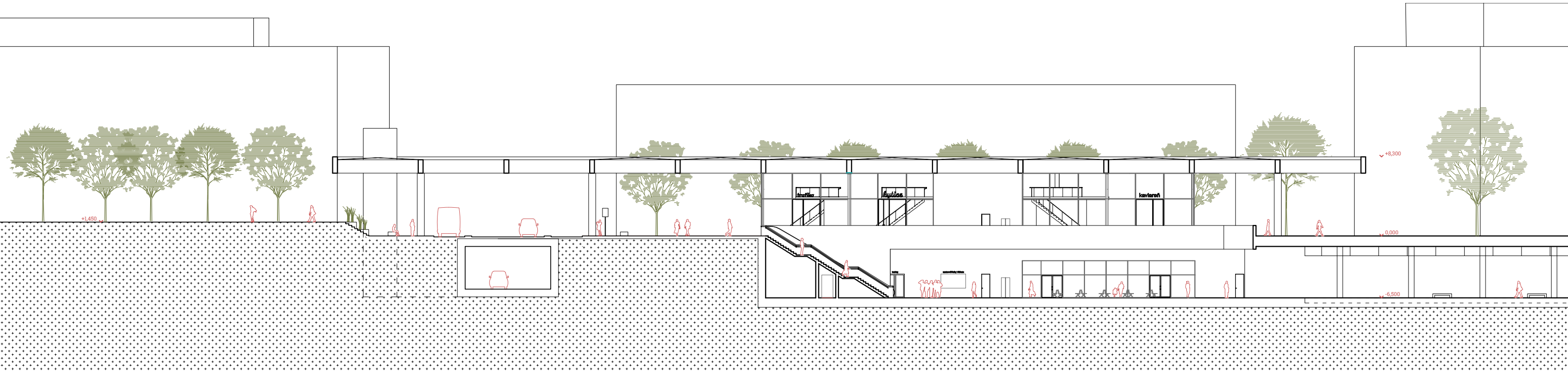
KONŠTRUKČNÉ RIEŠENIE

Nosná konštrukcia stanice je navrhnutá ako kombinácia CLT kazetového systému a železobetónových stĺpov s priemerom 750 mm. CLT trámy majú predpokladaný profil 1400×500 mm, pričom strešná konštrukcia je čiastočne presklená fotovoltaickým sklom, ktoré zaisťuje energetickú efektívnosť a prirodzené presvetlenie. Strecha nad samotnou budovou stanice je navrhnutá ako plochá, čím poskytuje priestor pre technické zariadenia a ekologické riešenia.

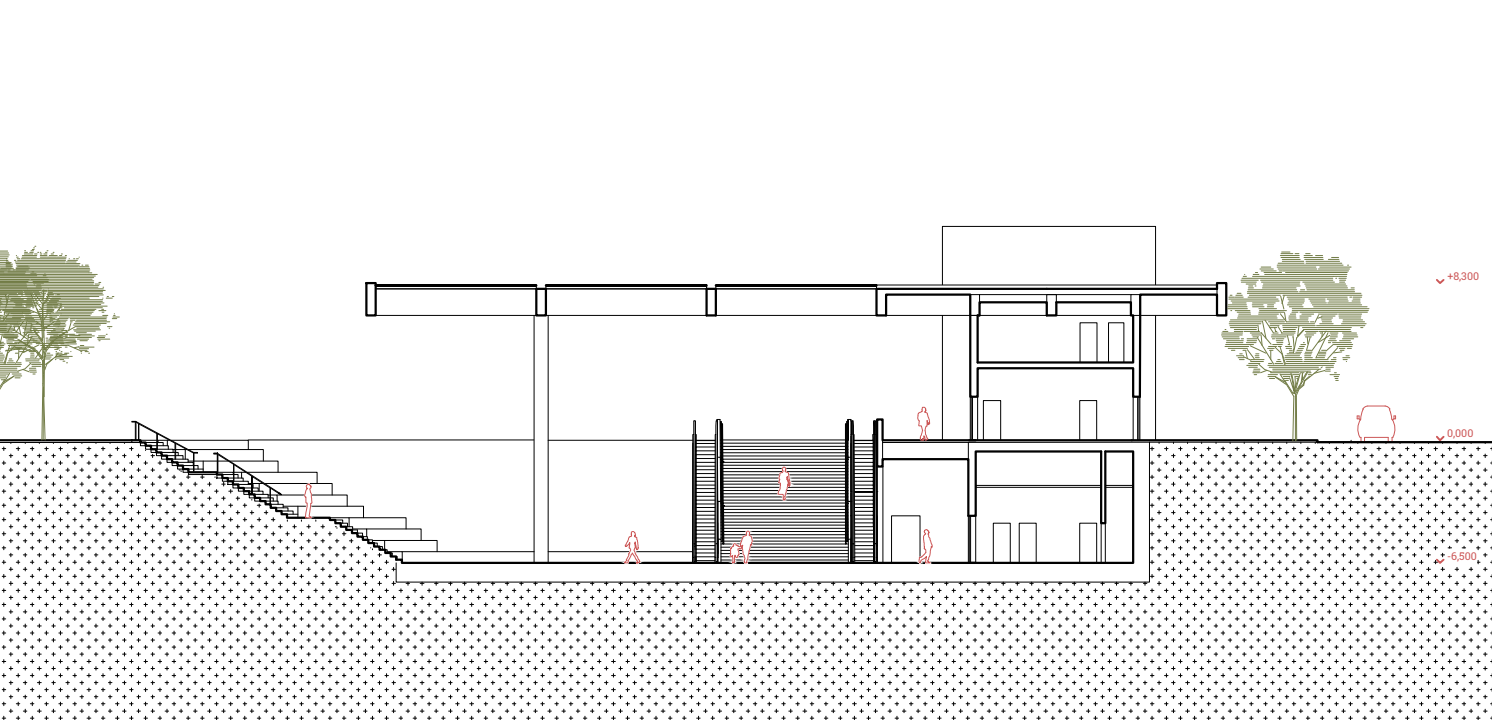
Podzemná časť stavby pozostáva zo železobetónových stien s hrúbkou 800 mm, navrhnutých tak, aby odolávali pôsobeniu podzemnej vody, ktorá sa nachádza nad úrovňou základovej spáry. Stropná konštrukcia nad nástupištami a tunelom je tvorená predpínaným železobetónovým systémom s celkovou výškou 1000 mm. Táto konštrukcia je podopieraná železobetónovými stĺpmi s priemerom 600 mm, ktoré sú rozmiestnené v pravidelnom rozpone 7,5 m, čím zaisťujú stabilitu a dostatočnú únosnosť celej stavby.



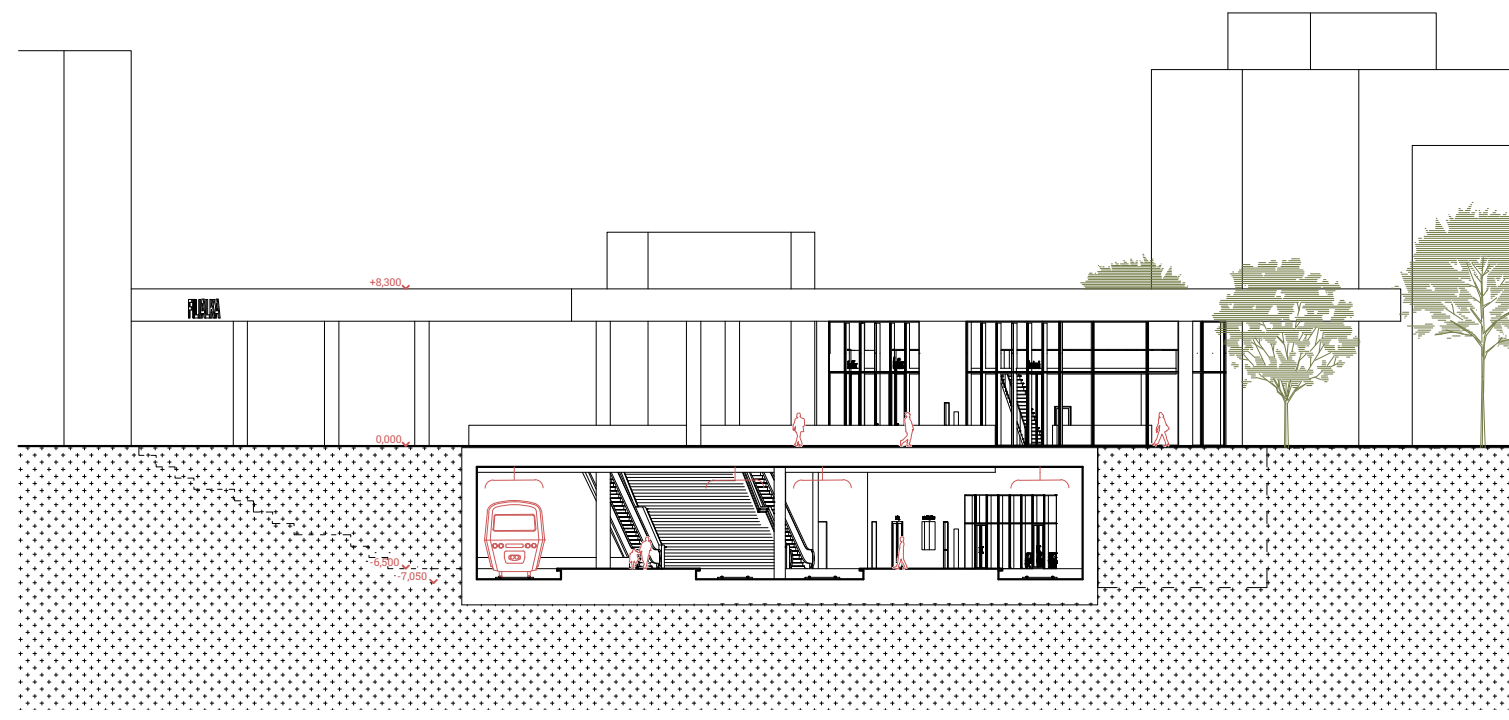
REZ A



REZ B

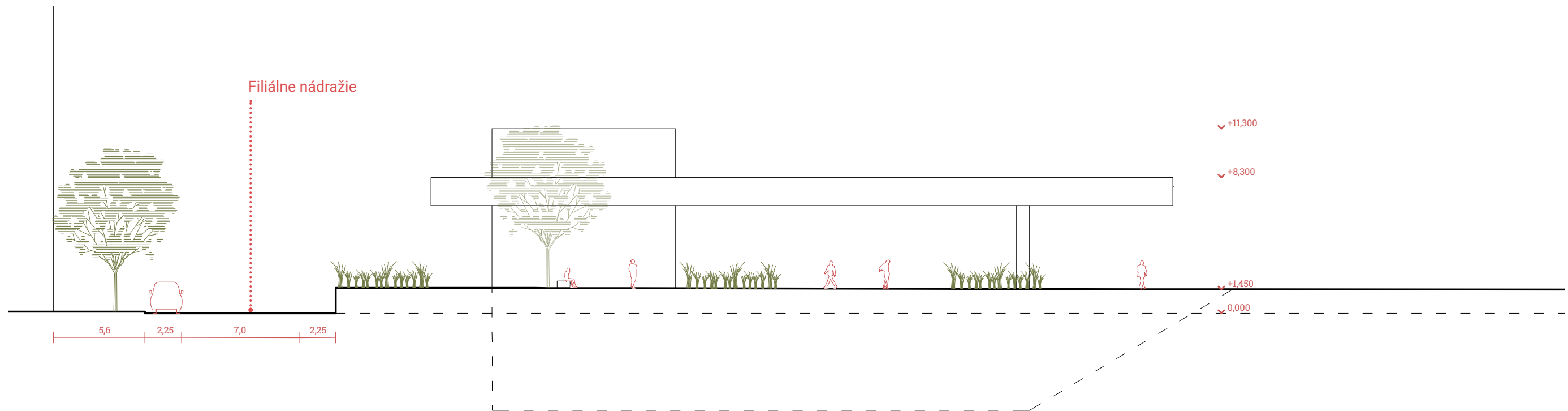


REZ C

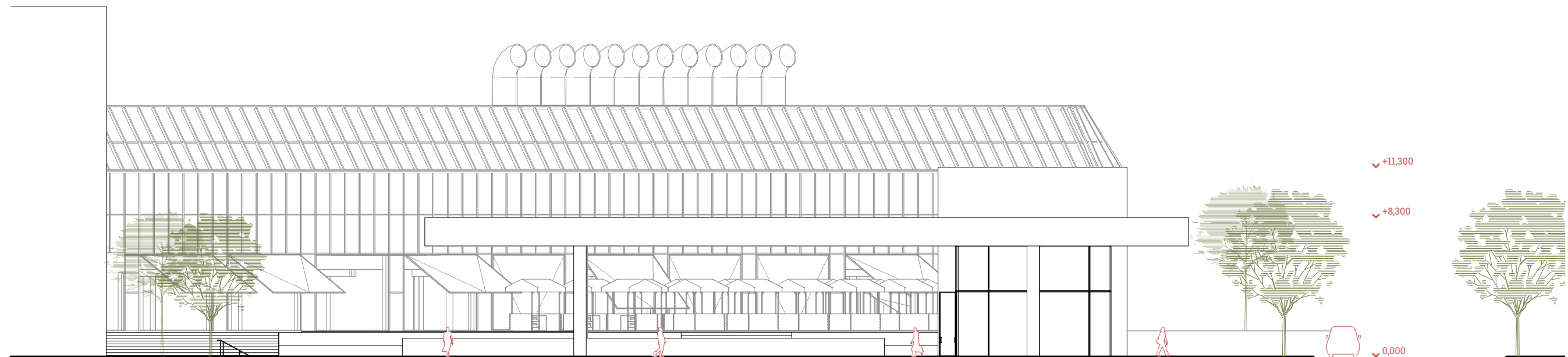


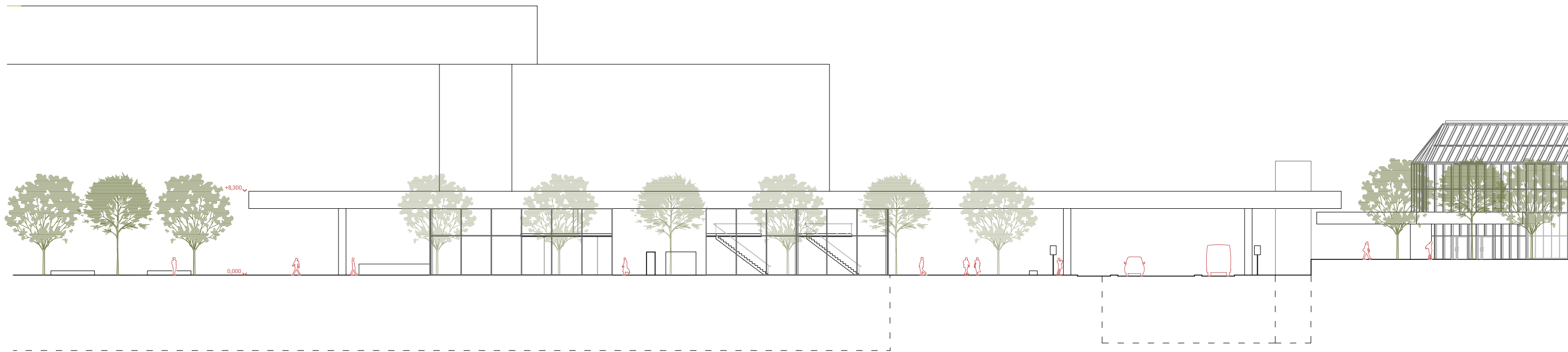
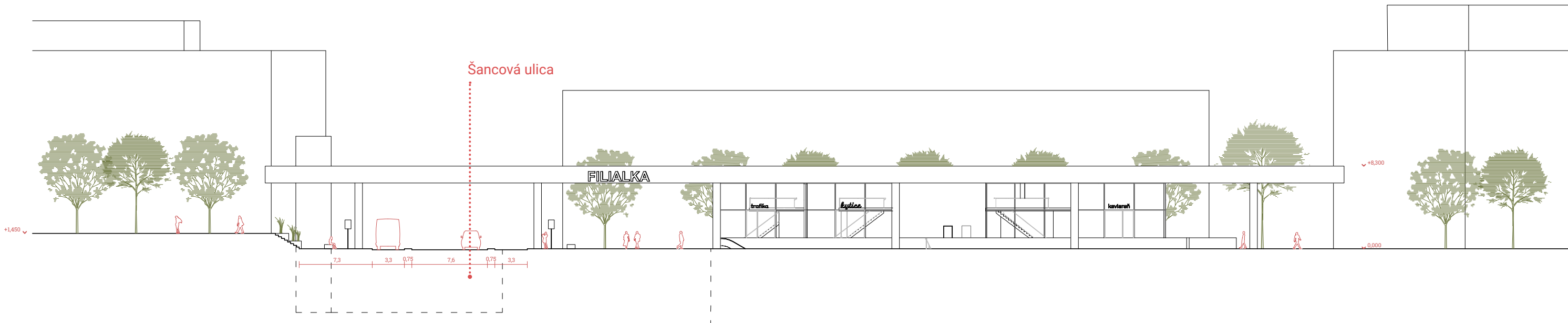
0 8

JUŽNÝ POHĽAD



JUŽNÝ POHĽAD







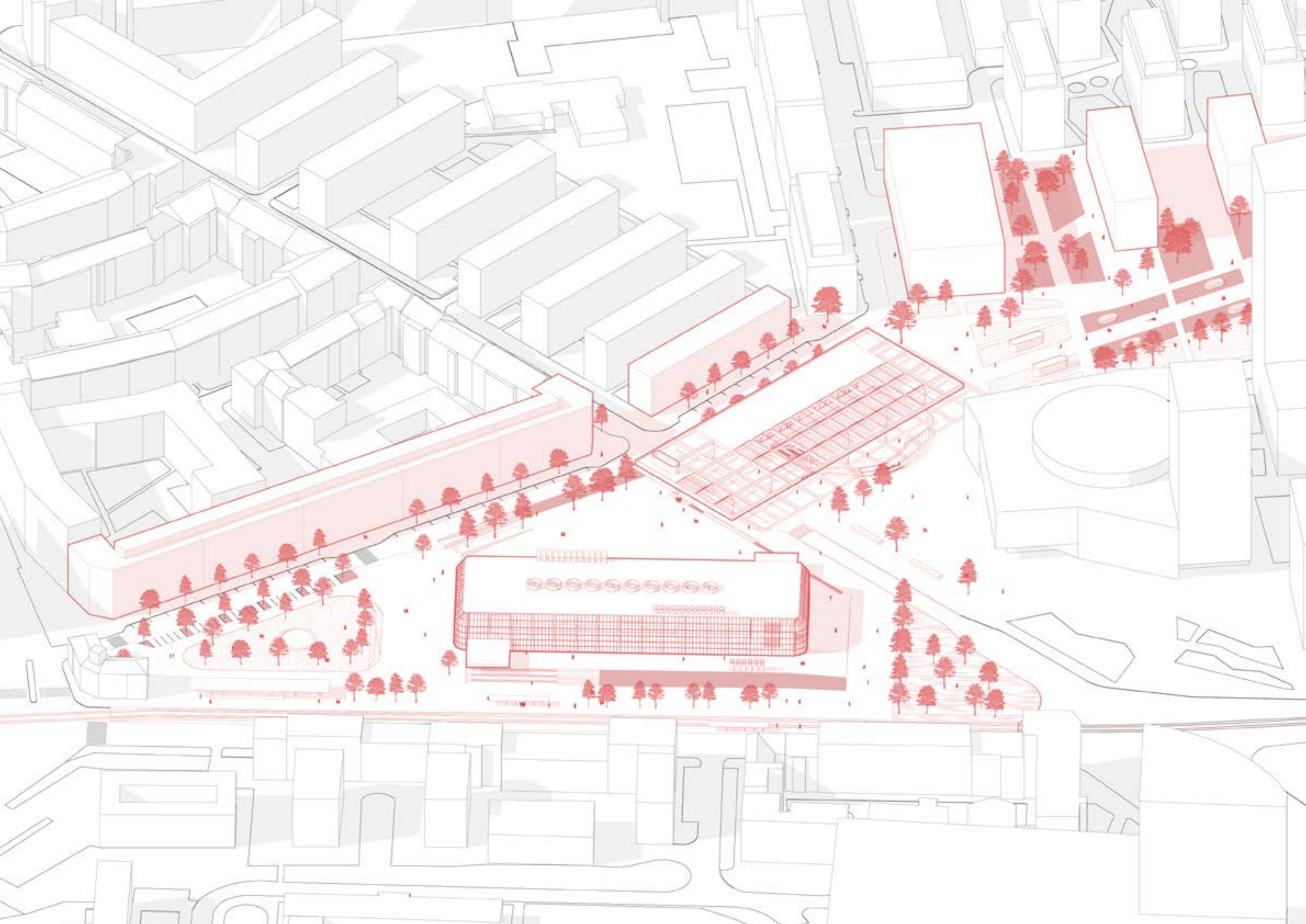


UDRŽATELNOST

Presklenená časť strechy je navrhnutá s fotovoltaickým sklom, ktoré má viacero funkcií. Primárne slúži na výrobu energie na ohrev vody, zároveň poskytuje tieň a prispieva k regulácii vnútornej teploty v stanici. Dažďová voda zo strechy bude efektívne odvádzaná do podzemných retenčných nádrží, z ktorých bude využívaná na splachovanie toaliet a zavlažovanie okolitej vegetácie, čím sa minimalizuje spotreba pitnej vody.

Na strešnej konštrukcii bude integrovaná vzduchotechnická jednotka s výmenníkom tepla, ktorá zabezpečí optimálnu tepelnú pohodu a výmenu vzduchu v interiéroch stanice. Táto jednotka bude navrhnutá s ohľadom na energetickú efektívnosť a znižovanie uhlíkovej stopy.

Fotovoltaické sklo v kombinácii s ďalšími ekologickými opatreniami, ako je využívanie dažďovej vody a moderná vzduchotechnika, prispieva k udržateľnosti návrhu a znižuje prevádzkové náklady stanice.





PARK FILIÁLKA

Líniové parky predstavujú špecifický typ parkov, pre ktoré je charakteristické, že ich dĺžka výrazne prevyšuje šírku. Tieto parky sa často nachádzajú pozdĺž iných urbanistických líniových prvkov, akými sú rieky, vodné kanály, pobrežia, ulice, mestské hradby alebo železničné trate.

História líniových parkov siaha do polovice 19. storočia, keď Frederick Law Olmsted vytvoril v Bostone The Emerald Necklace. Tento systém prepojených chodníkov a zelených plôch spojil existujúce mestské parky a vytvoril zelenú os, ktorá slúžila ako priestor na aktívny aj pasívny oddych. Táto koncepcia bola revolučná a predstavuje inšpiráciu pre moderné plánovanie mestskej zelene.

Tento typ parku pomáha zadržiavať vodu v mestskom prostredí, zlepšuje kvalitu ovzdušia, zmierňuje prehrievanie mestských oblastí a poskytuje obyvateľom možnosť tráviť voľný čas v prírode bez potreby cestovania do vzdialenejších lokalít.

V tejto práci sa líniový park navrhuje ako súčasť revitalizácie priestoru nad železničnou traťou, pričom sa kladie dôraz na vytvorenie verejného priestoru, ktorý bude esteticky hodnotný, ekologicky udržateľný a funkčne prepojený s okolitým urbanistickým prostredím. Tento návrh reflektuje potrebu moderných miest prispôbiť sa klimatickým zmenám, podporiť biodiverzitu a vytvoriť atraktívne prostredie pre svojich obyvateľov.

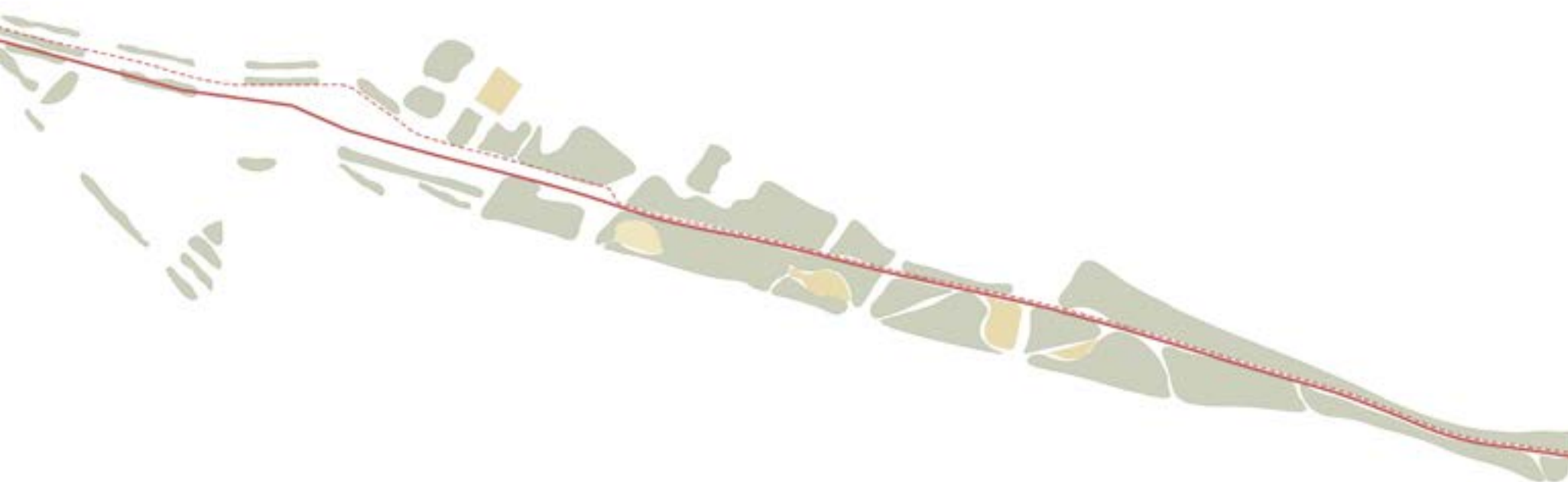
Nad novonavrhnutým železničným tunelom, ktorý kopíruje osu pôvodnej pozemnej železnice, je umiestnený lineárny park. Park je obkolesený stávajúcou aj novonavrhnutou zástavbou, ktorá ho vymedzuje ale zároveň rešpektuje.

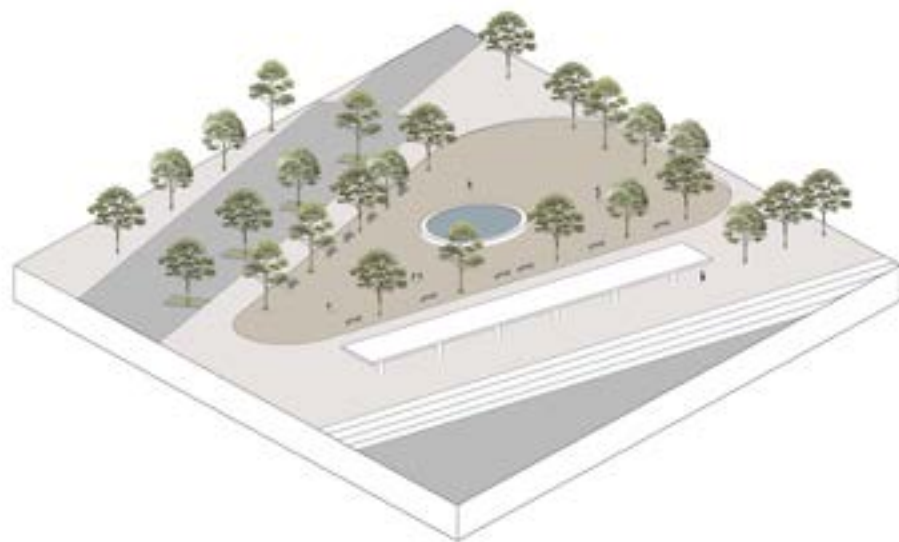
Park je navrhnutý tak, že nevytvára bariéru v území, práve naopak, vznikajú nové dopravné, cyklistické aj pešie prepojenia, ktoré sú v súčasnom stave chýbajúce. Cestné komunikácie naväzujú na súčasne slepé ulice.

Park sa drží svojej prirodzenej osi, ktorú kopíruje hlavná pešia cesta s cyklo pruhom, ktorý sa napája na stávajúce cyklochodníky.

Materiály jednotlivých povrchov sú zvolené minimalisticky, prevažuje mlat a betonová bratislavská dlažba. V plochách detských ihrísk a workoutu je zvolený glorit. Cyklo chodník bude vyhotovený z červeno prefarbeného asfaltu.

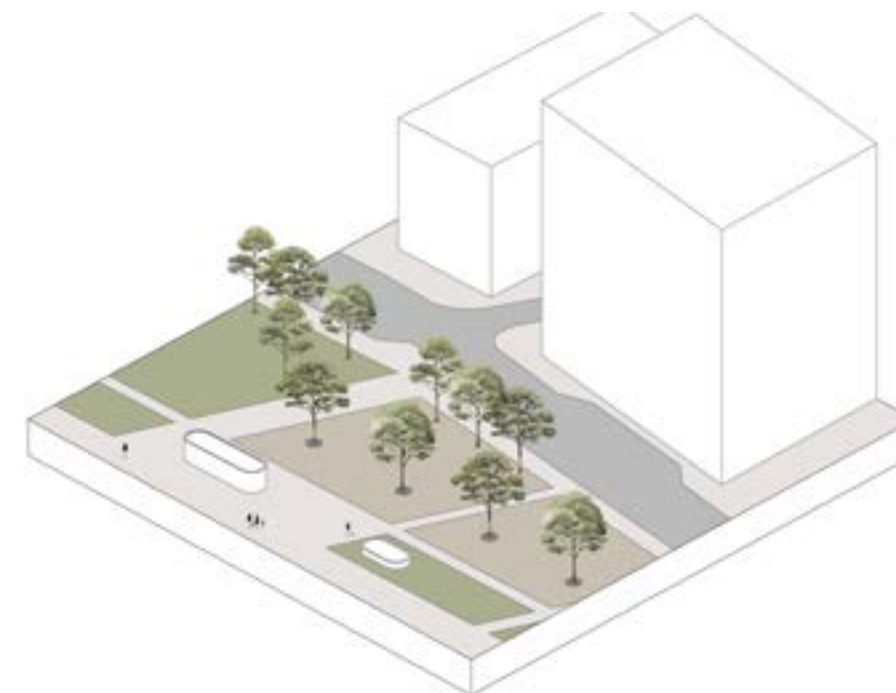
Hospodárenie s dažďovou vodou je v parku prevažne riešené spádovaním všetkých spevnených plôch do vegetačných plôch. Na jednom mieste je navrhnutý suchý pond tzv. "wetland", ktorý bude zadržiavať vodu v území tak, aby namiesto rýchleho odtoku do dažďovej kanalizácie bola zadržaná v danom mieste.





a

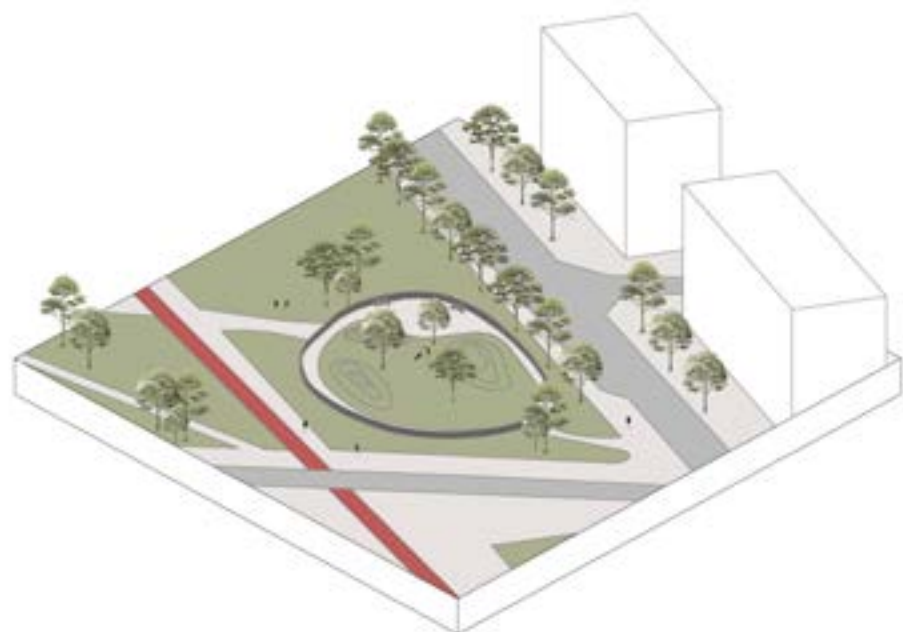
mlatové námestie s fontánou a pavilónom



b

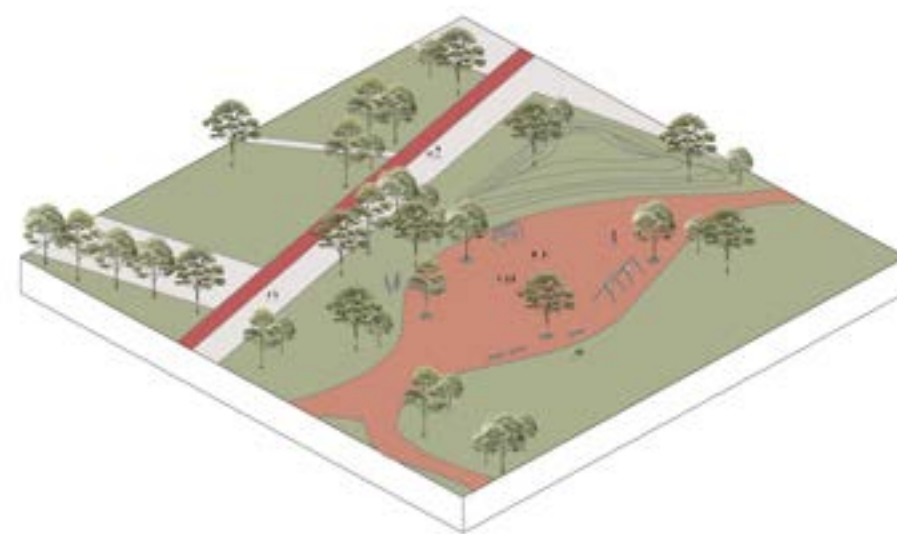
mlatová plocha s výsadbou





c

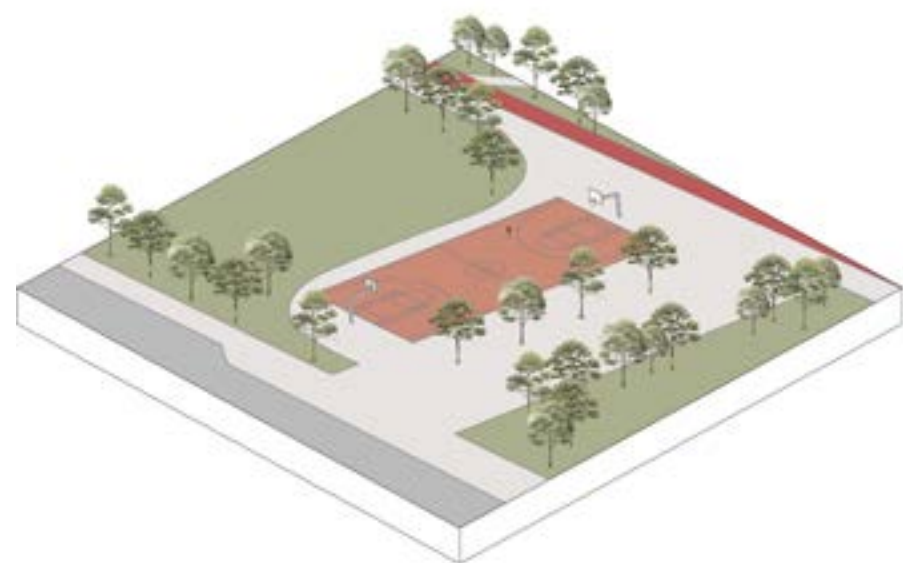
park pre psov



d

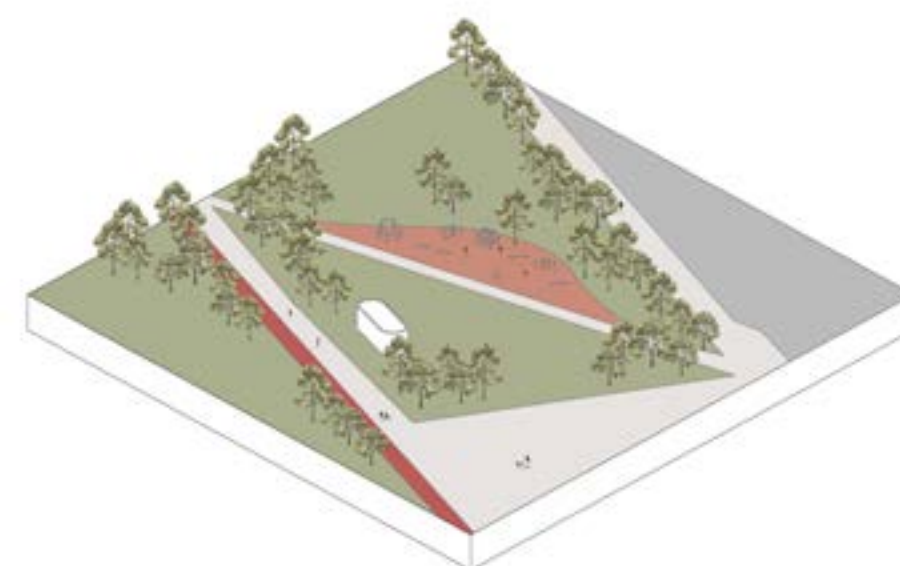
detské ihrisko





e

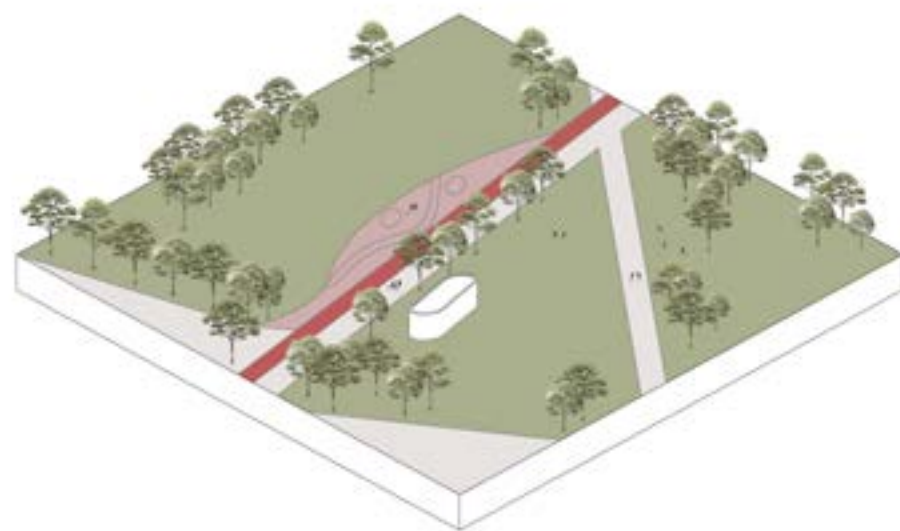
športové ihrisko



f

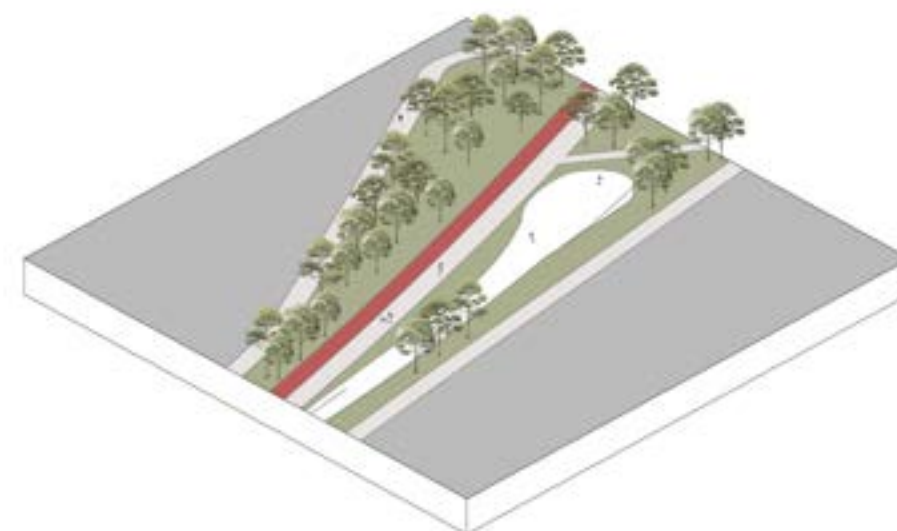
workoutové ihrisko





g

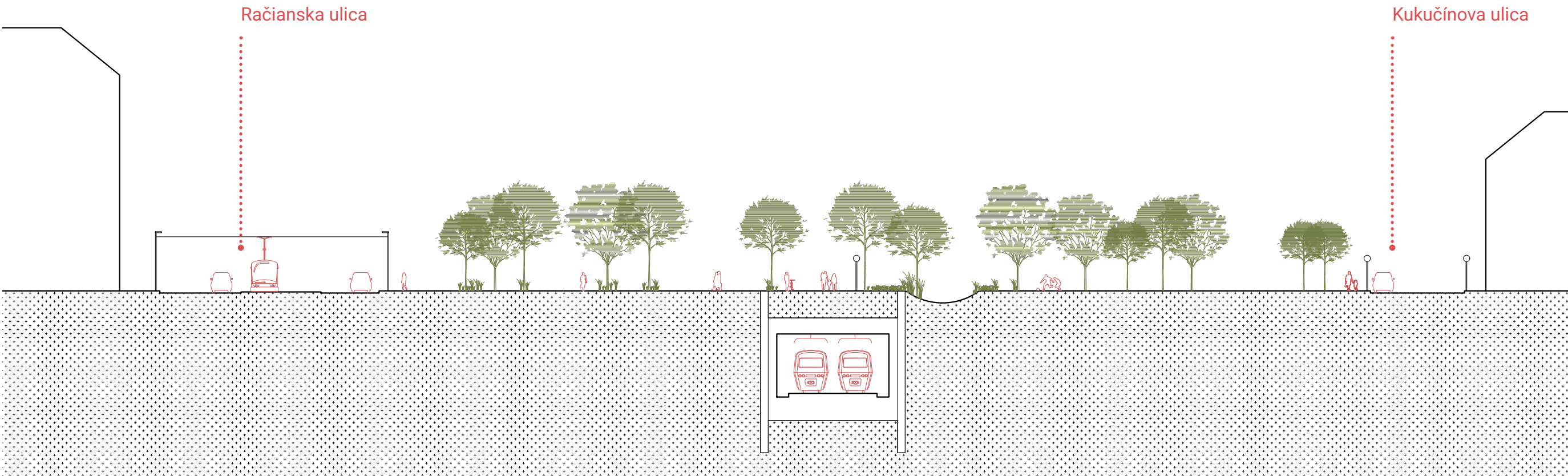
detské ihrisko



h

skate park







POĎAKOVANIE

Ďakujem doc. Ing. arch. Borisovi Redčenkovi za odborný a priateľský prístup pri vedení tejto práce.

Ďakujem моjím rodičom, bez ktorých by toto nebolo možné.

Ďakujem Lukášovi za trpezlivosť a podporu.

Ďakujem Petre, Naty, Marekovi a ostatným kamarátom a spolužiakom za nekonečné debaty a nápady počas celého štúdia.

C. DOKLADOVÁ ČASŤ



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Ester Vaňová
datum narození: 20.2.1999
akademický rok / semestr: AR2024/25, 13.semestr
studijní program: Architektura a urbanismus
ústav: 15118 – Ústav nauky o budovách
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Boris Redčenkov
téma diplomové práce: FILIÁLKA

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Súčasnou projekt je návrh novej výpravnej budovy železničnej stanice Filiálka v Bratislave, návrh úpravy príľahlých verejných priestorov a napojenie na dopravný uzol Trnavské mýto.

2/ součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Jedná sa o vlakovú stanicu s výpravnou budovou pre regionálne vlaky. Projekt overí umiestnenie ďalších funkcií a ich prepojenie so stavajúcimi a navrhovanými objektmi. Konkrétna špecifikácia stavebného programu bude definovaná v rámci diplomového projektu.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Situačný výkres M1:750 - 1:1500
Pôdorysy, rezy a pohľady M1:100 - 1:500
Vizuálizácie, axonometrie

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Portfolio
Poster
Model

4.9.2024

Datum a podpis studenta

9.9.2024

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

9.9.2024

W

I. Hlaváček

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Ester Vaňová
AR 2024/2025, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) FILIÁLKA
(AJ) FILIÁLKA

JAZYK PRÁCE:
slovenský

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Boris Redčenkov	Ústav: Ústav nauky o budovách
Oponent práce:		
Klíčová slova (česká):	vlaková stanica, verejný priestor, Nová tržnica, revitalizácia, lineárny park, dopravná stavba	
Anotace (česká):	Diplomová práca sa zameriava na návrh celkovej koncepcie revitalizácie Trnavského mýta. Na základe rozsiahlych analýz rieši otázku železničnej stanice Filiálka v Bratislave, ktorá sa nachádza na Trnavskom mýte a nadväzuje na Štúdiu realizovateľnosti z roku 2019. Súčasťou práce je aj návrh revitalizácie Novej tržnice, pričom cieľom je minimalizácia zásahov do súčasného stavu. Ďalej sa práca zaoberá konceptom sprístupnenia celého územia a úpravami okolitých verejných priestorov. Navrhované riešenie zahŕňa aj nový lineárny park, ktorý vznikne nad železničným tunelom.	
Anotace (anglická):	The thesis focuses on designing a comprehensive concept for the revitalization of Trnavské Mýto. Based on extensive analyses, it addresses the issue of the Filiálka railway station in Bratislava, located at Trnavské Mýto, and builds upon the 2019 Feasibility Study. The thesis also proposes the revitalization of the Nová Tržnica market hall, aiming to minimize interventions in its existing state. Furthermore, it explores the concept of improving accessibility across the entire area and enhancing the surrounding public spaces. The proposal includes the creation of a new linear park situated above the railway tunnel.	

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 7.1.2025

podpis autora-diplomanta

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

ZDROJE

Literatura

ZDRUŽENIE UZOL BRATISLAVA (Reming consult a.s., Sudop Praha a.s., Prodex spol. s.r.o., Dopravoprojekt a.s.), **dopravný uzol Bratislava - štúdia realizovateľnosti**, Železnice Slovenskej republiky, 2019; dostupné na:

METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY, **BRATISLAVA 2050 - Demografický potenciál, sociálna a ekonomická geografia, scenáre rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy do roku 2050**, 2022; dostupné na: https://mib.sk/wp-content/uploads/2024/03/MIB_2050_komplet.pdf

METROPOLITNÝ INŠTITÚT BRATISLAVY, **BRATISLAVA 2030**, 2022; dostupné na: <https://bratislava2030.sk/dokumenty/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, **Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy**, Hlavné mesto SR Bratislava, 2015; dostupné na: <https://bratislava.sk/doprava-a-mapy/doprava/uzemny-generel-dopravy>

GUO An, **Research on train station architecture design method based on climate response**, The University of Hawaii at Manoa; dostupné na: <https://scholarspace.manoa.hawaii.edu/server/api/core/bitstreams/6139b5f8-9d92-4b9e-b71d-6e1d2b681d62/content>

ŠVEDA Martin a ŠUŠKA Pavel, **Suburbanizácia**, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019, ISBN 978-80-89548-08-8

ŠVEDA Martin a ŠUŠKA Pavel, **Suburbanizácia 2**, Geografický ústav SAV, Bratislava 2020, ISBN 978-80-89548-09-5

Obrázky a grafiky

**bez označenia sú obrázky a grafiky z vlastných zdrojov*

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- leg
- 37
- <https://www.staremapy.sk/?zoom=15&lat=48.1471761772569&lng=17.110176086425785&map=bratislava1820a>
- <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a1/Map-Pozsony1895.jpg/1570px-Map-Pozsony1895.jpg>
- <https://imhd.sk/ba/mapy-schemy>
- <https://www.staremapy.sk/>
- [ŠVEDA Martin a ŠUŠKA Pavel, Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019, ISBN 978-80-89548-08-8, str. 259](#)
- <https://img.cas.sk/cas/900px/4458129.jpg/vlaky-vlak-bratislava-hlavna-stanica.jpg>
- <https://www.archinfo.sk/diskusia/filialka-nova-hlavna-zeleznicna-stanica-v-bratislave.html#!&gid=74336&pid=5>
- [ŠVEDA Martin a ŠUŠKA Pavel, Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019, ISBN 978-80-89548-08-8, str. 259](#)
- <https://cdn.sita.sk/sites/3/2018/12/hlavna-stanica-titulka-1-640x372.jpg>
- <https://bratislavaden.sk/foto-ako-vyzerala-budova-hlavnej-stanice-bratislavy-kedysi-pozrite-sa-na-vzacne-100-rocne-fotky/>
- <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/i>
- <https://immocap.sk/z-dobytcieho-trhu-moderne-centrum-mesta-poznate-historiu-trnavskeho-myta/>
- <https://novomestan.sk/v-novom-meste-najdete-aj-presporsku-raritu-viete-kde/>
- <https://imhd.sk/ba/media/gn/00036878/Ludwigov-mlyn.jpg?288313785>
- <https://www.asb.sk/architektura/legiodomy-avilky-vbratislave/attachment/4072-5b3681ff04549>
- <https://www.register-architektury.sk/objekt/10-obytny-komplex-unitas>
- <https://novomestan.sk/obchodny-dom-slimak-originalita-ktora-ostala-uz-len-v-spomienkach/>
- <https://novomestan.sk/kukurica-dominanta-ktora-si-zasluzi-novu-prilezitost/>
- https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/4c/Poliklinika_Teheln%C3%A1_03.jpg
- <https://www.skyscrapercity.com/threads/bratislava-manchattan-26-f-86-m.520684/?u=1797785>
- <https://www.asb.sk/architektura/central/attachment/6454-5b3682702c6b0>
- <https://www.archinfo.sk/diela/bytovy-dom/rezidencia-pri-myte-bratislava.html>
- <https://www.urbanresidence.sk/vystavba-urban-residence-je-dokoncena-lucron-vsak-s-projektom-nekonci>
- <https://www.bratislavskenoviny.sk/zdravie-a-zivotny-styl/50309-foto-a-video-vychutnajte-si-vzacne-historicke-zabery-z-legendarneho-centralneho-trhoviska>
- [ŠVEDA Martin a ŠUŠKA Pavel, Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019, ISBN 978-80-89548-08-8, str. 259](#)
- <https://www.earch.cz/revue/clanek/rozhodnuto-povalecny-komplex-budov-istropolis-v-bratislave-pujde-k-zemi>
- <https://www.kcap.eu/projects/1/new-istropolis-bratislava>
- <https://www.facebook.com/photo?fbid=1575870816092572&set=a.264373583908975>
- <https://www.facebook.com/787921021337724/photos/a.787929524670207/1105740499555773/>
- https://www.webumenia.sk/dielo/SVK:SNG.A_2407
- https://www.webumenia.sk/dielo/SVK:SNG.A_2403
- [Andrej Ďuriček](#)
- <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003438-Z-archivov-ciernej-kroniky-211956-BA-filialka/>
- <https://cloudia.banoviny.sk/rxn/0106849e4c9caf5309127d3be6d4c9a0>
- https://img.projektn.sk/wp-static/2016/09/IMG_0221.jpg?w=1920&h=1440&fit=crop&fm=jpg&q=85
- <https://www.bratislavskenoviny.sk/zdravie-a-zivotny-styl/50309-foto-a-video-vychutnajte-si-vzacne-historicke-zabery-z-legendarneho-centralneho-trhoviska>
- https://www.archdaily.com/306717/graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner/50c9261cb3fc4b706200008f-graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner-image?next_project=no

38

https://www.archdaily.com/306717/graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner/50c9250ab3fc4b7062000086-graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner-site-plan?next_project=no

39

https://www.archdaily.com/306717/graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner/50c9261cb3fc4b706200008f-graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner-image?next_project=no

40

https://www.archdaily.com/306717/graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner/50c9250ab3fc4b7062000086-graz-main-station-local-transport-hub-zechner-zechner-site-plan?next_project=no

41

https://www.archdaily.com/424032/haluchere-mobility-hub-aup/52263b74e8e44e33d3000103-haluchere-mobility-hub-aup-photo?next_project=no

42

https://www.archdaily.com/424032/haluchere-mobility-hub-aup/5226379be8e44e33870000d9-haluchere-mobility-hub-aup-general-plan?next_project=no

43

<https://www.arch2o.com/wp-content/uploads/2015/07/Arch20-vasteras-travel-center-big-architects-6.png>

44

<https://architizer.com/idea/1202516/>

