

# Oživme verejné priestory

*Závěrečná správa zo zapojenia verejnosti  
pri plánovaní skvalitnenia verejných priestorov  
v štvrti Južné predmestie v mestskej časti  
Bratislava - Staré Mesto*





„Oživme verejné priestory“

Závěrečná správa zo zapojenia verejnosti pri plánovaní skvalitnenia  
verejných priestorov štvrť Južné predmestie v mestskej časti Bratislava - Staré Mesto

Pre mestskú časť Bratislava - Staré Mesto spracovali:

Mgr. art. Zuzana Čupková, PhD.

Ing. arch. Zora Pauliniová

Grafická úprava: Mgr. art. Zuzana Čupková

Fotografie:

Mgr. art. Zuzana Čupková

Ing. arch. Zora Pauliniová

Hana Fábry (str. 83)

Iné zdroje (str. 12, 14, 17, 22, 39)

Bratislava

© PDCS 2016

# Obsah

ÚVOD	5
ČO NÁJDETE V SPRÁVE	6
PROCES ZAPOJENIA VEREJNOSTI	7
KLÚČOVÉ VÝSTUPY	9
HISTÓRIA ŠTVRTE	12
SÚČASNÝ STAV A VÝZVY PRE ŠTVRŤ	17
<b>ZISTENIA A ODPORÚČANIA</b>	<b>18</b>
<i>Mesto na rieke</i>	19
<i>Mobilita pre ľudí</i>	24
<i>Štvrť s históriou a identitou</i>	31
<i>Živé susedstvá</i>	36
<i>Priestory pre život</i>	41
<b>NA CESTE K VÍZII</b>	<b>48</b>
<b>PRÍLOHY</b>	<b>50</b>
<i>Mapujúce rozhovory</i>	51
<i>Prieskum</i>	77
<i>Verejné stretnutie</i>	80
<i>Odborné workshopy</i>	84
<b>ZAPOJENÍ ĽUDIA</b>	<b>88</b>
<b>ZDROJE A LINKY</b>	<b>89</b>



---

# Úvod

Občianske združenie PDCS predkladá správu z procesu zapojenia verejnosti, ktorá má slúžiť ako podklad pre oživenie a skvalitnenie verejných priestorov Južného predmestia – časti Starého Mesta. Tento proces vznikol na objednávku MČ Bratislava - Staré Mesto a jeho cieľom bolo prediskutovať, zachytiť a vyhodnotiť názory a predstavy ľudí, ako vnímajú verejné priestory v riešenom území, čo na nich chcú riešiť, zmeniť, ale aj zachovať a rozvinúť. Veríme, že sa nám prostredníctvom série aktivít, oslovujúcich rôzne cieľové skupiny podarilo zachytiť tie podstatné veci a formulovať zistenia a odporúčania, ktoré poslúžia samospráve Starého Mesta k tomu, aby vo verejných priestoroch realizovala rôzne intervencie – od krátkodobých a finančne nenáročných až po strategické. Ďakujeme všetkým, ktorí sa zapojili a vyjadrili svoje názory či prispeli podnetmi. Boli medzi nimi obyvatelia a obyvatelky štvrte, poslanci, pracovníci a predstavitelia samosprávy, členovia občianskych združení či experti. Veríme, že pestrá paleta názorov prispeje k tomu, aby boli verejné priestory Starého Mesta krajšie, férovejšie a príjemnejšie pre život.

*Južné predmestie BA Staré Mesto*

Vzhľadom na krátkosť participatívneho procesu, ktorý trval 3 mesiace, nebolo možné dlhodobejšie pracovať s obyvateľmi a obyvateľkami, do hĺbky preskúmať všetky témy, či zapojiť širšie spektrum aktérov. Mnohé dvere sme len pootvorili a mnohé podnety dávajú tušiť, že bude potrebné sa k viacerým témam vrátiť a preskúmať, čo ponúkajú. Veríme, že samospráva Starého Mesta dokáže všetky otvorené dvere podrobne preskúmať a šance na zlepšenie verejných priestorov využiť...

---

## O PDCS

Občianske združenie PDCS je mimovládna organizácia poskytujúca profesionálne vzdelávacie a facilitačné služby, konzultácie a poradenstvo v oblasti riešenia konfliktov, podpory spoločenského dialógu, občianskej participácie a rozvoja občianskej spoločnosti na Slovensku i v zahraničí. PDCS spolupracovalo s verejnou správou (ministerstvami, Úradom splnomocnenca vlády pre rozvoj občianskej spoločnosti, Úradom splnomocnenca vlády pre rómske komunity, Úradom vlády ČR, so samosprávami či inými štátnymi inštitúciami) na príprave a vedení procesov vytvárania verejných politik (Stratégia rozvoja kultúry, Stratégia ochrany a podpory ľudských práv, revízia Stratégie integrácie Rómov), ale aj na vedení krátkodobých a dlhodobých procesov zapojenia verejnosti do plánovania.

Tím PDCS, ktorý sa podieľal na participatívnom procese: Zora Pauliniová, Zuzana Čupková, Karolína Miková, Juraj Havlík.

[www.pdcs.sk](http://www.pdcs.sk)

---

# Čo nájdete v správe?

*Správa z participatívneho procesu, ktorý prebehol v septembri až decembri 2016 má slúžiť ako východisko pre krátkodobé i dlhodobé, operatívne aj strategické intervencie samosprávy MČ Bratislava - Staré Mesto, smerujúce k zlepšeniu a skvalitneniu verejných priestorov. Pre ľahšiu orientáciu pripájame prehľad častí, ktoré sa v dokumente nachádzajú.*

## **Proces zapojenia verejnosti**

V časti "Proces zapojenia verejnosti" sa môžete dozvedieť, ako celý proces prebiehal a z akých krokov sa skladal. Výstupy z jednotlivých aktivít možno nájsť v závere správy, v časti PRÍLOHY.

## **Kľúčové výstupy**

V časti "Kľúčové výstupy" sme sumarizovali tie výstupy z procesu, kde silno zaznievala zhoda názorov rôznych skupín verejnosti (laickej, organizovanej i odbornej).

## **História štvrte**

V časti "História štvrte" sme (vychádzajúc z odborných zdrojov, uvedených v časti "Zdroje a linky") ponúkli krátky prehľad architektonicko - urbanistického vývoja daného územia s jeho kľúčovými míľnikmi, ktoré ovplyvnili súčasný tvar štvrte.

## **Súčasný stav a výzvy pre štvrť**

V časti "Súčasný stav a výzvy pre štvrť" sme sa pozreli na dôležité výzvy súčasnosti i na kontext, ktorý rámcuje ďalšie smerovanie a vývoj tohto územia.

## **Zistenia a odporúčania**

V časti "Zistenia a odporúčania" sme na základe vyhodnotenia výstupov z jednotlivých participatívnych metód identifikovali kľúčové témy. V každej z nich sme sumarizovali najvýznamnejšie podnety. Súčasťou tejto časti sú

aj dielčie odporúčania pre jednotlivé tematické oblasti, ktoré sú nasledovné:

- Mesto na rieke
- Mobilita pre ľudí
- Štvrť s históriou a identitou
- Živé susedstvá
- Priestory pre život

## **Na ceste k vízii**

Do časti „Na ceste k vízii“ sme zaradili krátky prehľad existujúcich i potenciálnych verejných priestorov s pomenovaním potrebných intervencií, ktoré by umožnili ich rozvoj či revitalizáciu.

## **Prílohy**

Do časti "Prílohy" sme zaradili dokumenty, ktoré zachytávajú výstupy z jednotlivých participatívnych metód. Vzhľadom na limitovaný rozsah správy dostala podrobné zápisy zo stretnutí či komplexný záznam z prieskumu k dispozícii len samospráva.

# Proces zapojenia verejnosti

Verejné priestory Starého Mesta sú jedinečné svojou históriou, pretavenou do fyzickej podoby, ale aj tým, že si ich „nárokuje“ nielen ich obyvatelia, ale aj návštevníci (zo Slovenska, zo zahraničia) či obyvatelia celého mesta. Preto sme pripravili mix rôznych metód, ktoré nám umožnili zozbierať široké spektrum rôznych názorov laickej, organizovanej i odbornej verejnosti. V rámci procesu sme využili najmä

kvalitatívne participatívne metódy. Ukázalo sa, že výstupy z rôznych skupín boli veľmi podobné, čo môže znamenať jasný signál, že respondenti majú podobný pohľad na potenciál štvrte, na skúmané problémy i na možné riešenia. Podnety a názory verejnosti sme sa snažili overiť štúdiom súvisiacich dokumentov a ilustrovať fotografiami zo štvrte. Aj keď zapojení ľudia jasne indikovali, kde vidia

možnosti zlepšenia, vzhľadom na krátkosť procesu treba všetky opatrenia, ktoré bude samospráva na základe správy realizovať, zrozumiteľne odkomunikovať aj so širšou verejnosťou. Obzvlášť citlivou, aj keď nie nevyhnutne môže byť téma prerozdelenia verejného priestoru v prospech peších a chodcov. Presný popis aktivít a výstupy z nich sú súčasťou príloh v závere správy, tu ponúkame len krátky prehľad.

## **Mapujúce rozhovory**

Úvodnou aktivitou boli mapujúce rozhovory s kľúčovými aktérmi, ktorí nám pomohli identifikovať, čo sú dôležité témy a citlivé miesta. Rozhovorov sa zúčastnilo 6 účastníkov a účastníčok, ktorí sú svojou expertízou, pozíciou alebo osobnou skúsenosťou s daným územím spojení.

6  
mapujúcich rozhovorov

## **Prieskum**

V septembri 2016 sme zrealizovali kvalitatívny prieskum s cca 60 účastníkmi – nielen s obyvateľmi Starého Mesta, ale celej Bratislavy a navyše s návštevníkmi z iných miest na Slovensku či v zahraničí. Získali sme pestrú mozaiku názorov na to, ako respondenti vnímajú verejné priestory skúmaného územia, ich identitu, pozitíva, potenciál či problémy.

60  
respondentov v prieskume

## **Verejné stretnutie**

Verejné stretnutie 22. 11. 2016 sa odohralo Café Berlinka, ktorá sídli v Slovenskej národnej galérii. Stretnutie vytvorilo priestor na prediskutovanie kľúčových rámcov (urbanistických, architektonických, dopravných či environmentálnych), prezentovanie výstupov z rozhovorov a prieskumu a diskusiu s občanmi a občiankami, zameranú na zbieranie ich podnetov.

cca 50  
účastníkov na verejnom stretnutí

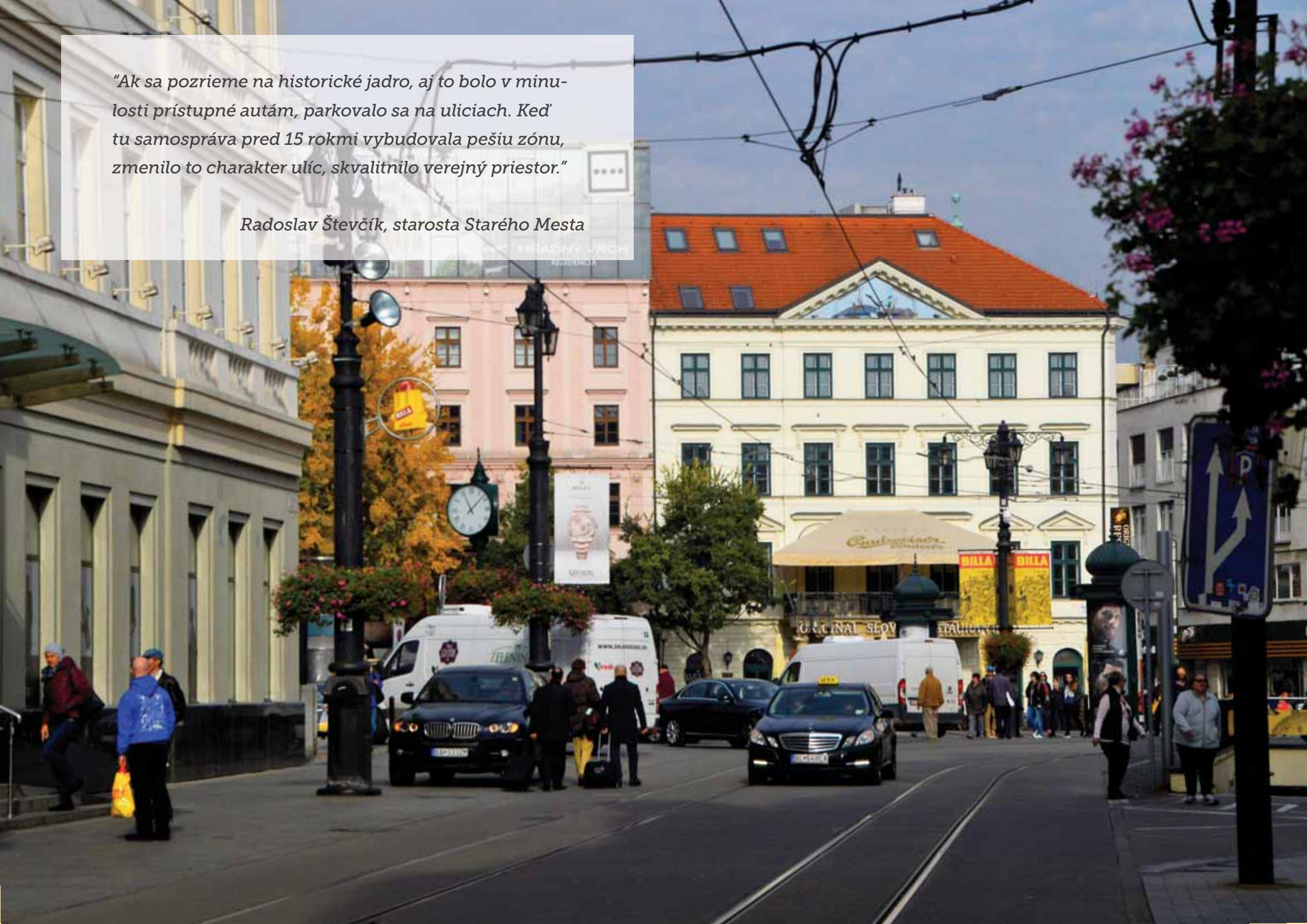
## **Odborné workshopy**

5. a 9. 12. 2016 sa uskutočnili dva odborné workshopy, na ktorých experti diskutovali o získaných podnetoch v nasledovných tematických oblastiach: architektúra a urbanizmus, doprava, zeleň a životné prostredie, spoločenské aspekty verejných priestorov a komunitný život, história a identita štvrte.

24  
expertov na 2 odborných workshopoch

*"Ak sa pozrieme na historické jadro, aj to bolo v minulosti prístupné autám, parkovalo sa na uliciach. Keď tu samospráva pred 15 rokmi vybudovala pešiu zónu, zmenilo to charakter ulíc, skvalitnilo verejný priestor."*

*Radoslav Števík, starosta Starého Mesta*





---

# Kľúčové výstupy

*Kľúčové výstupy, ktoré vám predkladáme sú krátkym zhrnutím odporúčaní, ktoré spoločne - explicitne či implicitne - rezovali celým spektrom účastníkov a účastníčok procesu.*

Niektoré z nich sú **ľahko a rýchlo realizovateľné opatrenia** a nevyžadujú náročné investície, skôr trpezlivosť, každodennosť a dôkladnosť (otázka manažmentu a údržby verejných priestorov), na realizáciu ďalších stačí **administratívne rozhodnutie** na samosprávnej úrovni a nenáročné kroky pri označení zmien (cyklisťské protismerky, zmena parkovania tam, kde tvorí bariéru pešieho pohybu).

Na základe zhody laickej, organizovanej a odbornej verejnosti však odporúčame realizovať aj **investične náročnejšie projekty**, ktoré prinesú novú kvalitu verejných priestorov (a tým aj kvalitu života) na vytipovaných miestach v kompetencii Starého Mesta (napríklad parčík za Grösslingom na Medenej ulici) alebo v spolupráci s hlavným mestom prinavrátia či vytvoria verejný priestor pre verejnosť (sprie-

chodzenie ulíc za galériou, hotelom Carlton či Devín, park na Komenského, iné).

Drobné i rozsiahlejšie intervencie však treba realizovať v súlade so strategickými princípmi a odbornými rámcami, zadanými v **konceptných materiáloch**. Takéto materiály môže pripraviť Staré Mesto samostatne, alebo v spolupráci s inými (FA STU, hlavné mesto Bratislava) a stať sa lídrom v oblasti konceptného prístupu k rozvoju verejných priestorov.

## **Strategické a konceptné materiály**

V spolupráci s odborníkmi a hlavným mestom pracovať na príprave komplexných i dielčích konceptných materiálov. Ak sa má postupovať krok za krokom, ulicu za ulicou či priestor za priestorom, potom treba preskúmať a definovať, čo sú neodmysliteľné rámce, ktoré budú tvoriť základnú osnovu intervencií. Každú ulicu treba riešiť nielen spolu s obyvateľmi a užívateľmi, ale najmä na základe týchto rámcov tak, aby ostali expertmi definované hodnoty štvrte zachované.

Spracovať koncepciu zelene, stratégiu rozvoja verejných priestorov a manuál verejných

priestorov, ktoré budú zahŕňať strategický pohľad na sieť verejných priestorov, ale aj problematiku delby verejného priestoru, mobiliáru, pochôdných plôch a reklamných zariadení; informačného a interpretačného systému, zameraného na interpretáciu historického dedičstva.

## **Prepojenie mesta s Dunajom**

V spolupráci s mestom rozvíjať horizontálne prepojenia medzi centrom a riekou a pracovať na oživení nábrežia ako živej tepny pre peších a cyklistov so silnou a jedinečnou identitou. Pracovať na zmene nábrežnej komunikácie na obslužnú, s obmedzenou rýchlosťou tak, aby prioritu mala verejná doprava a tzv. mäkká mobilita.

## **Nové verejné priestory**

Realizovať úpravu verejných priestranstiev vo vytipovaných lokalitách tam, kde to môže samospráva Starého Mesta zrealizovať samostatne (parčík na Medenej, riešenie priestoru na križovatke ulíc Dobrovičova, Tobrucká a Múzejná, nádvorie Miestneho úradu). Spolupracovať

s hlavným mestom a inými inštitúciami na revitalizácii tých priestorov, ktoré patria pod správu hlavného mesta či pod iné subjekty (verejný priestor pri univerzite na Gondovej, parčík za SND na Komenského, spriechodnenie Paulínyho a Riečnej ulice a priestor za SNG, iné).

### **Podpora peších a cyklistov**

V celom území významne skvalitniť pohyb peších a cyklistov - realizovať cyklistické protismerky a infraštruktúru (stojany) a bezbariérové priechody. Na pohyb peších sa pozrieť aj z pohľadu otvorených nároží, možností sedenia (lavičky) či vedenia priamych a funkčných peších trás, spojených do logickej a bezpečnej siete v rámci celej štvrte.

### **Viditeľná história**

Vytvoriť a postupne zrealizovať informačný a interpretačný systém, ktorý umožní ľahkú orientáciu v štvrti a pomocou zviditeľnenia histórie (dlaždice, panely, trasy, historické fotografie a artefakty) pomôže s rozvíjaním identity štvrte ako vo vzťahu k návštevníkom zvonka, tak k miestnym obyvateľom a obyvateľkám.

### **Zeleň a voda**

V súlade s princípmi adaptácie na klimatické zmeny pracovať na zazelenení štvrte. Preskú-

mať a uplatňovať nielen možnosti vytvárania nových zelených plôch, revitalizácie vnútroblokov a využitia priepustných povrchov, ale aj nové prístupy k zazeleňovaniu fasád a striech.

### **Dobré susedstvo**

Rozvíjať systém spolupráce s obyvateľmi pri plánovaní a zlepšovaní verejných priestorov - významnejšie intervencie konzultovať s miestnymi obyvateľmi, ale aj inými dôležitými aktérmi, vytvoriť systém malých grantov, ktoré by podporovali zapojenie obyvateľov pri príprave zaujímavých aktivít či zveľadovaní dvorov, ulíc a námestí. Spolupracovať s verejnými i súkromnými inštitúciami - destináciami (SNM, SNG, SF, SND, UK, MŽP, iné) či s podnikateľmi tak, aby sa ich prítomnosť v štvrti stala viditeľnou a aby sa stali dobrými susedmi pri vytváraní a programovaní verejných priestorov.

### **Rýchla údržba, systémový manažment**

Vytvoriť a naplňať systém rýchlej údržby zanedbaných častí v štvrti (ostrahovanie graffiti a tagov, oprava poškodeného mobiliáru, iné) tak, aby sa zanedbané priestory nestali stimulom, ktorý bude podnecovať ďalšie ničenie verejných priestranstiev.



*Slovenská filharmónia v Redute (hore) a Slovenská Národná Galéria (dole) sú len niektoré z inštitúcií, ktoré majú sídlo v štvrti, s ktorými samospráva môže rozvíjať spoluprácu pri tvorbe verejných priestorov a vytváraní ich programovej náplne.*

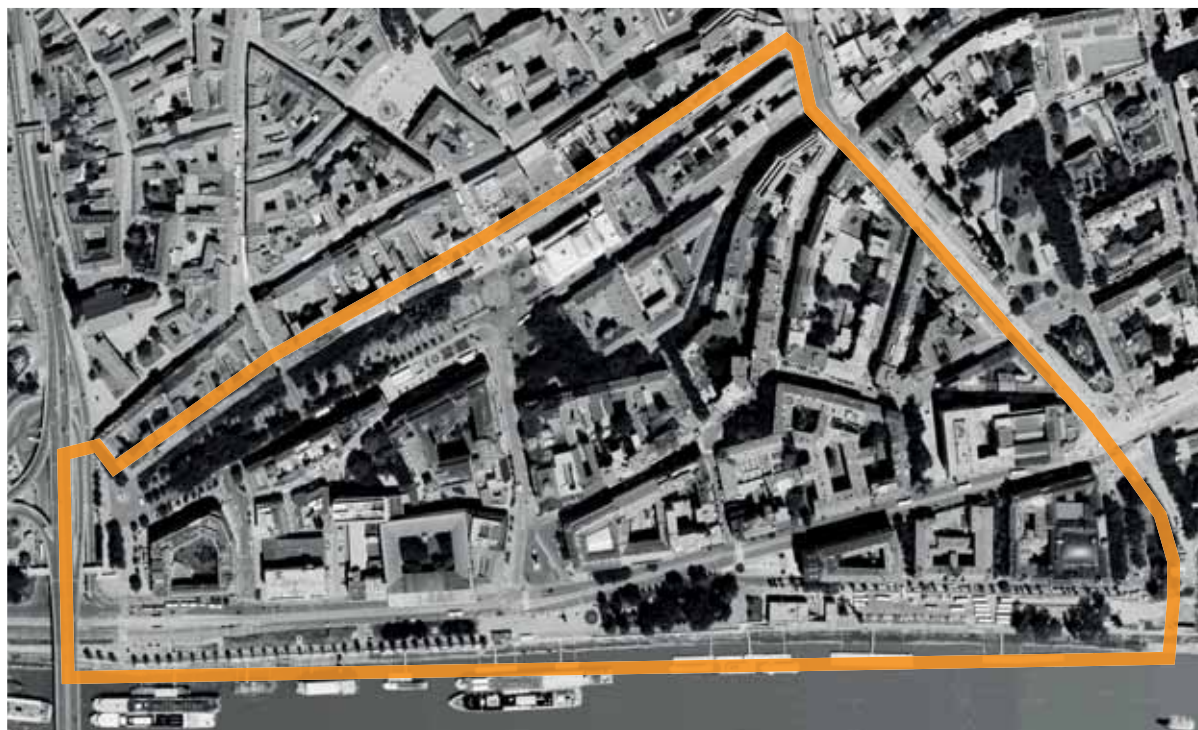
# História štvrte

## *Priestorové vymedzenie územia*

Južné predmestie a nábřežie sa nachádza v tesnom dotyku historického jadra Bratislavy a je súčasťou pamiatkovej zóny Bratislavy. Hoci je toto územie vymedzené v Zásadách ochrany pamiatkového územia ako priestor, ktorý tvoria dve časti (samotné Južné Predmestie a nábřežie), v tejto správe sa ním budeme zaoberať ako spoločným priestorom.

Z juhu vytvárajú líniu, ktorá ho ohraničuje, Rybné námestie, Most SNP, Rázusovo nábřežie, Námestie Ľudovíta Štúra, Vajanského nábřežie a Fajnorovo nábřežie. Zo severu ho ohraničuje Hviezdoslavovo námestie a nadväzujúca Gorkého ulica. Zo západu je ohraničené Mostom SNP a z východu Starým mostom a Štúrovou ulicou.

Tieto hranice vymedzujú mestskú štvrť, ktorá sa pôvodne nachádzala za hradbami historického jadra (preto názov „predmestie“) a rozprestierala sa od južných hradieb smerom k Dunaju. Štvrť je okrem vonkajších línií tvorená viacerými známejšími a významnejšími ulicami (Mostová, Medená, Palackého, Jesenského, Gorkého ulica), ale aj kratšími a menej známy-

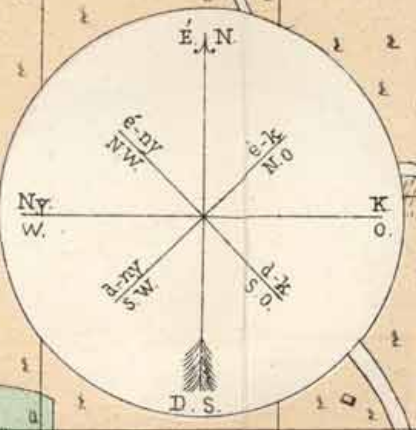
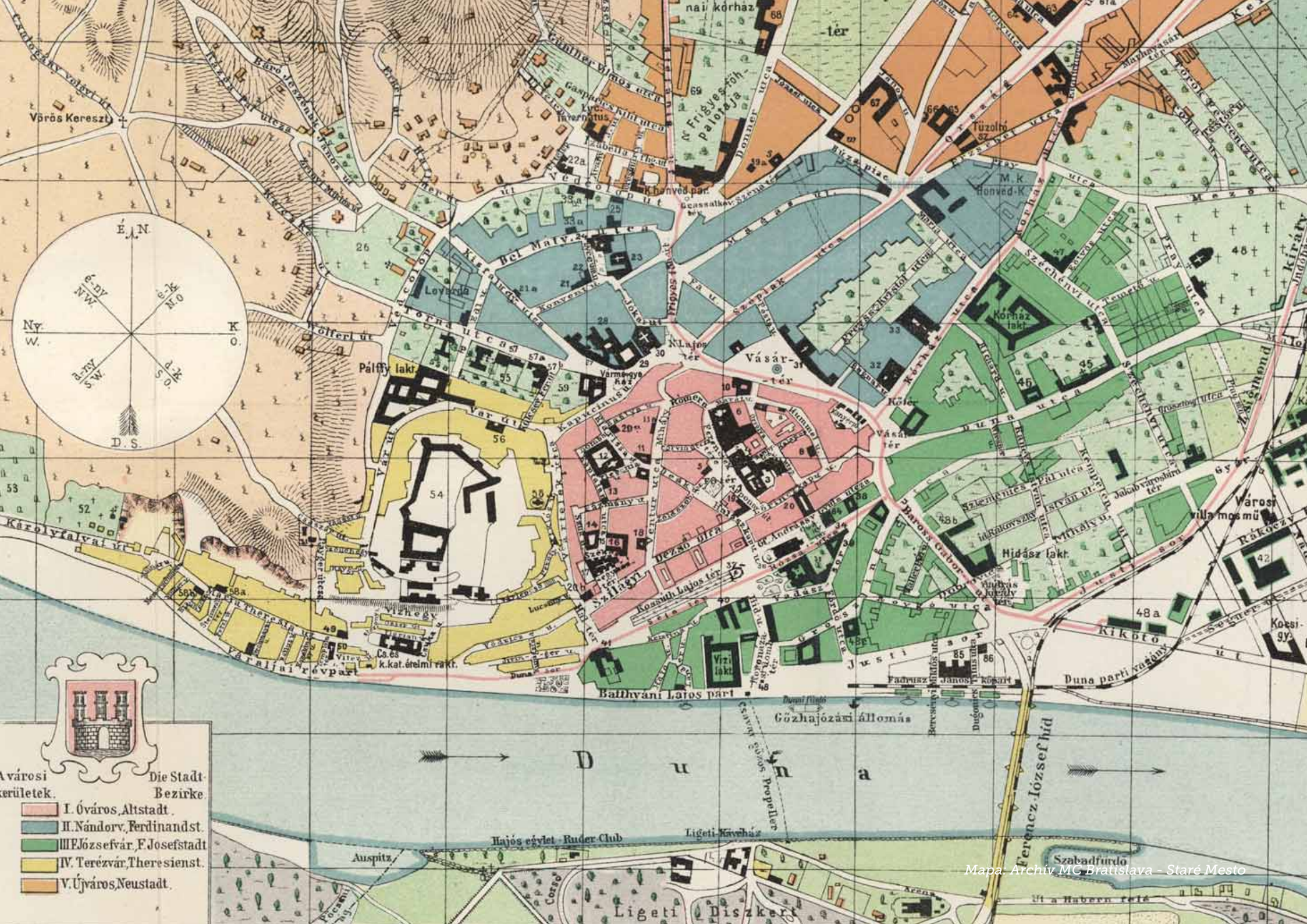


mi uličkami (Riečna, Lodná, Rigeleho, Paulínyho ulica; Tobrucká, Dobrovičova, Tallerova, Kúpeľná, Múzejná, Prešernova, Gondova...).

## **Čo možno nájsť v štvrti**

Územie je sídlom významných kultúrno – spoločenských a vzdelávacích inštitúcií mestského a nadmestského významu – Slovenskej národnej galérie, Slovenského národného divadla, Mestského divadla, Slovenskej filharmónie v

Redute, Slovenského národného múzea, Lúčnice, ale aj Univerzity Komenského či Moysesovej siene. Pri Dunaji sa nachádza Osobný prístav, sídli tu samospráva Starého Mesta i Ministerstvo životného prostredia, Generálna prokuratúra, nájdeme tu množstvo palácov, hotely (napríklad hotel Carlton), kaviarne, ale aj obytné domy...



- A városi területek. Die Stadt-Bezirke
- I. Óváros, Altstadt.
  - II. Nándorv. Ferdinandst.
  - III. P. Józsefvár, Josefstadt.
  - IV. Terézvár, Theresienst.
  - V. Újváros, Neustadt.

Mapa: Archiv MČ Bratislava - Staré Mesto

## ***História Južného predmestia s nábrevím [1]***

Hoci názov „Južné predmestie“ vytvára zdanie územia, vzdialeného od centra, opak je pravdou. V priestore medzi stredovekým vnútorným mestom a tokom Dunaja, pred južnými hradbami mesta sa už v 14. storočí nachádzala rybárska osada a v 16. až 18. storočí tu postupne na zasypaných ramenách pribúdalo ďalšie osídlenie.

Územie predmestia bolo členené dunajskými bočnými ramenami na tri menšie ostrovy a veľký ostrov Grössling, ktorý bol až do polovice 19. storočia zastavaný len v západnej časti, kde vznikli tri menšie ulice (dnes Tobrucká, Dobrovíčova a časť Štúrovej ulice). V druhej polovici 19. storočia zasypali Novozámocké rameno a vyrovnali nábrevie, čím vznikli nové plochy na zástavbu (dnes Vajanského, Fajnorovo nábrevie a Dostojevského rad). V 17. a 18. storočí sa začal v predmestiach rozvíjať stavebný ruch – napríklad v roku 1760 bol postavený aj kostol Notre Dame, ktorý sa nachádza na začiatku Palackého ulice.

Po roku 1775 sa zbúraním stredovekých hradieb spojilo vnútorné mesto s predmestiami.

Na mieste zasypanej stredovekej priekopy koncom 18. storočia vznikli okolo stredovekého jadra nové námestia, napríklad aj Hviezdoslavovo.

Na prelome 19. a 20. storočia prišlo kvôli výstavbe Starého mosta k významným urbanistickým zmenám a k regulácii zástavby pred Starým mostom (1889). Dotvára sa oblasť Štúrovej ulice a Šafárikovho námestia.

V štvrti postupne vznikla zástavba s kompaktným charakterom a územie bolo do prvej tretiny 20. storočia zastavané tradičnou architektúrou. Tú začali v neskoršom období narúšať stavebné zásahy. Výraznejšie zmeny nastali po obvode stredovekého mesta až začiatkom 20. storočia (Gorkého ulica, Hurbanovo námestie a Námestie SNP), keď došlo v rámci modernizácie okružných námestí a ulíc k asanácii pôvodnej zástavby predmestského typu, ktorá bola nahradená výstavbou novodobých bytových či polyfunkčných domov. Zmeny sa týkali skôr zmeny charakteru zástavby, než urbanistického riešenia, ale ovplyvnili hierarchický systém pôvodnej štruktúry, keď sa po obvode Vnútorného mesta začala vytvárať výraznejšia architektúra ako v jeho jadre.

Modernistická prestavba, prebiehajúca od druhej polovice 20. storočia (napr. vkladanie funkcionalistických bytových domov do pôvodne nízkopodlažnej zástavby) zmenila pôvodne homogénny charakter predmestia a reprezentačných častí mesta vzniknutých na prelome 19. a 20. storočia na heterogénny. Tento proces naberal na intenzite v 70. tých rokoch 20. storočia, kedy sa začala heterogenita prestavby prejavovať nielen rôznou mierkou (ako tomu bolo v období funkcionalizmu a ranej moderny), ale aj rôznymi materiálovými a tektonickými konceptmi. Vďaka takémuto vývoju má dnes skúmané územie rôznu mieru zachovania autenticity a integrity urbanistickej štruktúry.

### ***Vybrané verejné priestory***

**Rybné námestie** bol nezastavaný priestor na území, tvorenom pôvodne ostrovami, pred Vydrickou bránou Vnútorného mesta, kde bratislavskí rybári predávali ryby. Jedná sa o najstaršie pomenovanie verejného priestranstva vo vnútornom predmestí. Územie, ktoré sprostredkovávalo kontakt mesta s Dunajom malo najživší ruch práve v priestore Rybného námestia, odkiaľ viedla dopravná tepna z mesta smerom ku Podhradiu. Z tejto časti premávali

dostavníky na Hainburg a Viedeň. Námestie narušila v 2. polovici 20. storočia nová komunikácia (Staromestská ulica), ktorá vznikla kvôli prepojeniu Petržalky so Starým mestom.



Rybné námestie. Zdroj: Digitálny archív Rakúskej národnej knižnice.

**Hviezdoslavovo námestie** bolo v stredoveku voľným priestorom pred hradbami, kde sa nachádzali močiare. Z južnej strany bol tento priestor ohraničený vedľajším dunajským ramenom, ktorého tok prechádzal v línii dnešnej Paulínyho a Palackého ulice. Na ostrove medzi bočným a hlavným korytom Dunaja vznikla už v 14. storočí osada rybárov (Neusiedl). V rámci regulácie Dunaja bolo toto bočné rameno zasypané. V 16. - 18. storočí tu stáli prízemné domy rybárskych osád. Hustejšia zástavba

je zachytená až v roku 1760 (Neustift – nové osídlenie), stavebný vývoj územia sa však začína až v 18. storočí. Hviezdoslavovo námestie (niekdajšia Promenáda) sa nachádza čiastočne na mieste zasypanej mestskej priekopy. Promenáda vznikla v roku 1777 ako alej podľa projektu záhradníka grófov Esterházyovcov – V. Schonbrunera.

**Námestie Ľudovíta Štúra** je historické námestie, ktoré sa začalo vytvárať v 18. storočí na rozľahlom priestore medzi južnou stranou mestských hradieb a Dunajom. Definitívnu podobu nadobúda až zbúraním hradieb Vnútorneho mesta a reguláciou Dunaja, ktorý dovtedy dané územie stále zaplavoval. Definitívna architektonická podoba námestia bola vytvorená až v ranom eklekticizme. Dnešné námestie má približne rovnakú rozlohu ako staré Korunovačné námestie, na ktorom stál „korunovačný pahorok“, odstránený v roku 1870. Hlavnú časť námestia od Dunaja tvorilo nástupisko na loďkový most (1825 –1890) na druhú stranu Dunaja. Pôdorysná charakteristika námestia v severnej časti je zachovaná z 19. storočia, južná časť bola zmenená v dôsledku regulácie nábrežia Dunaja v polovici 20. storočia.



Hviezdoslavovo námestie. Zdroj: Digitálny archív Rakúskej národnej knižnice.



Námestie Ľudovíta Štúra s nábrežím okolo roku 1905. V pozadí je pôvodné nástupisko propelera. Zdroj: OZ Bratislavské rožky.



*“Potrebné je ochrániť hodnotné pohľady na ucelený obraz historického jadra aspoň tam, kde sa ešte nenarušil výškovými budovami. Preto je dôležité, aby sa práve v Južnom predmestí držala existujúca výška zástavby, ak si nechceme zničiť aj to, čo máme – charakteristickú siluetu Hradu na úpäť Malých Karpát.”*

*Jana Gregorová, odborníčka na prezentáciu architektonického dedičstva*

---

## Súčasný stav a výzvy pre štvrť

*Blízkosť historického jadra, zachovaná tradičná urbanistická štruktúra, nábrežná dopravná komunikácia s automobilovou dopravou a tesný dotyk s riekou sú hlavnými faktormi, ktoré do značnej miery definujú a ovplyvňujú priestor štvrte ako v pozitívnom, tak v negatívnom význame. Sú to výzvy, ktoré možno vnímať ako príležitosti, ale aj ako riziká – podľa toho, ako sa k nim bude pristupovať.*

**Blízkosť jadra** prináša tlaky, súvisiace s turizmom - tlaky na zmenu vo vlastníctve a využití bytového fondu pre prechodné bývanie či na vytváranie iných služieb pre turistov. Bude na ne štvrť reagovať, alebo si zachová aj intímne zákutia a bežný mestský život? Ako nájsť rovnováhu medzi otvorenosťou a uzavretosťou, aby na viacerých uliciach neprevažoval (ako dnes) pocit akejsi sivej zóny bez identity?

**Hustá zástavba s tradičnými ulicami a námestiami** vytvárajú pocit mestskosti, nemožnosť však (možno zdanlivo) rozvíjať nové

zelené plochy; aj existujúca zeleň je často zanedbaná či v zlom stave. Samotné nábrežie, námestia a nástupné priestory pred významnými budovami, vnútroblokové priestory a dvory, ale aj strechy a fasády znamenajú množstvo príležitostí pre zazelenenie štvrte.

**Nábrežná komunikácia** (spolu s električkovou traťou) definuje príležitosť pre dobrú obsluhu verejnou dopravou. Znamená však zároveň významnú bariéru medzi mestom a riekou, najmä v kontexte hroziaceho rozširovania cesty pod tlakom investičných projektov (Zuckerman, Riverpark II).

Uliciam fyzicky i vizuálne dominuje **automobilová doprava**, najmä statická, parkujúce autá obsadzujú každé možné miesto. Potreby peších a cyklistov sú vytlačované potrebou obsadiť viac miesta zo strany automobilistov. Bezbariérové chodníky a priechody pre chodcov sú zatiaľ skôr výnimkou.

**Nábrežie** samotné ponúka zatiaľ nevyužitý potenciál verejných priestorov, ale zároveň mu hrozí skrytá či otvorená privatizácia týchto priestorov, tak ako sme svedkami v iných častiach nábrežia alebo v historickom jadre.

### **Sieť nadväzujúcich verejných priestorov**

okolo významných budov a inštitúcií zatiaľ ne našla vyvážené spojenie medzi jedinečnosťou a spoločným ladením. Množstvo rozličných prvkov, nejednotný mestský mobiliár, osvetlenie a dlažba neprispievajú k vytvoreniu identity štvrte, stavajúcej na architektonickom odkaze minulosti a často sú náročné na údržbu.



# PEŠIA ZÓNA




# ROZŠÍRENIE PEŠEJ ZÓNY



*“Pešia zóna Starého mesta je pomerne malá vo vzťahu ku narastajúcemu počtu obyvateľov Bratislavy, čo sa prejavuje stretom záujmov jej užívateľov - obyvateľov, podnikateľov a návštevníkov. Rozšírenie pešej zóny o kontaktné územia ukludní život vo vnútri tohto atraktívneho mestského prostredia.”*

*Ľubomír Boháč, architekt a poslanec  
MČ Staré Mesto*



**Zistenia a  
odporúčania**

# Mesto na rieke

*Dunaj a spojenie s ním je pre Bratislavu dôležité. Poskytuje výhľady, pôžitky, je súčasťou identity, rieka je dôležitá aj z pohľadu klímy mesta. Nábrevie má obrovský potenciál byť jedným z najatraktívnejších priestorov v Bratislave, ktorý bude poskytovať spektrum jedinečných mikropriestorov a aktivít.*

Rieka však ostáva **nedoceneným fenoménom**, nábrevie je poddimenzované priestorovo, programovo, ako aj v napojeniach na mesto. Téma oslabených, narušených alebo chýbajúcich prepojení medzi historickým jadrom, samotnou štvrtou a riekou sa na rôznych úrovniach objavovala počas celého procesu. Ľudia zapojení do procesu pomenovali **viaceré fyzické, vizuálne aj mentálne bariéry**, ktoré bránia kontaktu s riekou a jednoduchému a pohodlnému pohybu medzi mestom a nábrevím.

Hlavnou bariérou, ktorá oddeľuje mesto aj štvrť od samotného nábrevia a nábrevnej promenády je **frekventovaná komunikácia na Vajanského nábreví**. Tú vníma ako problém

tak odborná ako aj laická verejnosť. Vo viacerých mestách vo svete je viditeľná snaha približovať riekú a mesto, vytesňovať automobilovú dopravu z nábrevia a prinavracat ich ľuďom. V Bratislave sa na vytvorenie stratégie, ktorá by priblížila mesto k rieke, ešte čaká.

Počas procesu zapojená verejnosť prišla s viacerými návrhmi ako posilniť prepojenie medzi mestom a riekou v riešenej lokalite. Diskutovali sa návrhy na **upokojenie dopravy** - zúženie jazdných pruhov, obmedzenie rýchlosti, presmerovanie tranzitnej dopravy, viac priechodov pre chodcov. Hovorilo sa o obave z ďalšieho možného rozširovania nábrevnej komunikácie kvôli novej výstavbe v lokalite a o spôsoboch, ako tomu zabrániť. Za dôležité ľudia považovali hľadanie riešení ako **posilniť spojenie medzi mestom, historickým jadrom a nábrevím**. Kľúčové priestory pozdĺž rieky (Rybné nám., Nám. Ľ. Štúra, Šafárikovo nám. spolu s priestorom na Gondovej) by mali byť koncipované ako **vstupné brány**, cez ktoré sa ľudia dostávajú k rieke. V tomto zmysle zaznel aj návrh na **predĺženie pešej zóny** cez Mostovú ulicu až k Dunaju. Ďalším diskutovaným



*Nábrevná komunikácia vytvára medzi mestom a Dunajom fyzickú bariéru. Riešenie nie je v jej rozširovaní, ale naopak, v znižovaní kapacity.*



*Parkovisko autobusov na Fajnorovom nábreví devalvuje cenný priestor, ktorý by sa mohol využiť ináč.*

opatrením na zblíženie mesta a rieky bolo **prepojenie dôležitých inštitúcií, ktoré sídlia na nábreží so samotným verejným priestorom nábrežia** (SNG, SNM, Miestny úrad Staré Mesto a pod.), tak aby tu bola viditeľná a citeľná ich prítomnosť.

Aj samotné **spojenie s vodou na nábreží je narušené**. Protipovodňový múr je veľkou bariérou, ktorá bráni vizuálnemu kontaktu s vodou. Pritom možnosť vidieť a pozorovať rieku je to, čo robí nábrežie atraktívnym. **Pontónová architektúra, zdvihnutie promenády, vytvorenie vyhladkových miest** boli nápady na posilnenie spojenia s vodou, ktoré odzneli počas procesu.

Ďalšou úrovňou bolo uvažovanie nad **zjednotením nábrežia a prepojením jednotlivých priestorov** pozdĺž Dunaja. V súčasnosti neexistuje jednotná koncepcia revitalizácie nábrežia a jednotlivé časti nábrežia pôsobia neprepojene, či dokonca bariérovito (zúženie promenády pri osobnom prístave). Je žiadúce hľadať víziu pre nábrežie a rozvíjať ho ako súbor **jedinečných, no zároveň na seba nadväzujúcich** verejných priestorov.

Pre úspešnú štvrť je dôležité mať **sieť dobre propojených verejných priestorov**, ktorá umožní jednoduchý, pohodlný a bezpečný pohyb a orientáciu. Okrem riešenia prepojení medzi mestom a riekou bude teda dôležité vnímať prepojenia v širšom kontexte a hľadať možnosti ako skvalitniť spojenia medzi Južným predmestím, historickým jadrom, novovznikajúcou Vydricou, Podhradím a ďalšími susediacimi štvrťami.



*Atraktívny priestor je znehodnotený vizuálnou bariérou protipovodňového múrika.*



*Peší ťah, spájajúci osobný prístav s Euroveou je zdevastovaný a zanedbaný.*

# Odporúčania

- Iniciovať prípravu **konceptie rozvoja nábrežia**, ako strategického dokumentu na úrovni mesta, ktorý bude **riešiť nábrežie ako jeden celok** (Spojený zimný prístav, Eurovea, Južné Predmestie s nábrežím, River park až po Most Lafarnconi), ako jednotiacu líniu medzi rôznymi časťami mesta, ponúkajúcu **pestrosť identít**, dokument ktorý bude definovať možnosti užšieho previazania rieky s mestom.
- **Riešiť primárne nábrežnú komunikáciu**, tak aby sa zlepšil prístup k rieke (konkrétne opatrenia vid'. Kapitola Mobilita).
- **Zvýšiť prístupnosť nábrežia pridaním nových priechodov** pre chodcov na Vajanského nábreží.
- **Riešiť priečne prepojenia** mesta a štvrte s riekou. Kľúčové priestory ako Rybné nám., Mostovú ulicu s Nám. Ľ. Štúra a Šafárikovo nám. s priestormi na Gondovej, koncipovať ako **vstupné brány**, s prioritnou orientáciou na peší pohyb, ktorými sa ľudia dostávajú na nábrežie.
- **Riešiť možnosti väčšieho previazania (priestorového aj programového) inštitúcií a významných objektov situovaných na nábreží s verejnými priestormi na nábreží**. Riešenia hľadať v spolupráci s dotknutými inštitúciami.
- V spolupráci s kultúrnymi alebo vzdelávacími inštitúciami pozdĺž nábrežia **vytvárať program, inštalácie, podujatia**, ktoré pritiahnu pozornosť na nábrežie.
- Hľadať riešenia ako **prekonať vizuálnu bariéru protipovodňového múrika** na nábreží a priblížiť fomonén rieky návštevníkom - napríklad využitím pontónovej architektúry, vytvorením vyvýšených pódíí alebo vyhliadok a pod. Prípadne zvážiť možnosť prehodnotiť protipovodňový múrik a nahradenie jeho časti alebo ako celku mobilnými protipovodňovými zábranami, tak ako je to pri Eurovei alebo pri Propeleri.
- **Riešiť možnosti ako sprostredkovať kontakt s vodou**, možnosť dotknúť sa vody, ako vytvoriť **multisenzorický zážitok**. Napríklad aj využitím prvkov funkčne využívajúcich vodu - fontán, jazierok, herných systémov využívajúcich vodu a pod.
- **Riešiť informačný systém** navádzajúci na nábrežie a jednotlivé destinácie, ktorý môže poskytnúť informácie o vzdialenosti jednotlivých destinácií pozdĺž nábreží a **interpretačný systém**, ktorý sprostredkuje históriu, príbehy, obrazy súvisiacich s konkrétnymi miestami.
- Vnímať **prvky mestského mobiliáru a zelene** ako elementy, ktoré pomáhajú vytvárať identitu a atmosféru nábrežia. Využitím týchto prvkov vytvoriť **rýchle intervencie**, ktoré prispievajú ku komfortu a lepšiemu obrazu nábrežia.



V Paríži sa, po niekoľkých sezónach testovania, rozhodli uzavrieť nábrežnú komunikáciu pre autá a vrátiť tento cenný priestor v meste peším a cyklistom. Foto zdroj: The Berges de Seine in pictures. <http://en.parisinfo.com>



Riešenie nábrežia Rhony v Lyone. Široké shodiskové stupne umožňujú nielen prísť bližšie k rieke ale aj posediť si a sledovať riek a dianie na nižšie položenej promenáde. Okrem toho je kontakt s vodou sprostredkovaný aj plytkými bazénmi napustenými vodou, ktoré sú súčasťou promenády.



Dôležité je, aby verejné priestory na nábreží poskytovali či umožňovali spektrum aktivít, ktoré pritiahnu spektrum užívateľov.



Vyhliadka na nábreží v centre Štokholmu ako prvok, ktorý posilňuje spojenie s dňom na nábreží a vodou. Okrem toho slúži ako informačný systém s vyznačením smerov k zaujímavým destináciám v lokalite.



Kontakt s vodou možno sprostredkovať aj cez herné prvky využívajúce vodu. Tie sú veľkou atrakciou najmä pre deti.



Jednoduché riešenie - prázdny rámček, ponúkajúci pohľad na vodu - dokáže sústrediť pozornosť na fenomén rieky.

*“Ak však chceme rieku ľuďom po vzore iných miest priblížiť, znamená to naopak zužovanie cesty, redukovanie jej kapacity, podporu verejnej dopravy, podporu cyklistov... V obmedzenom mestskom priestore, ktorý máme k dispozícii, musíme priority prehodnotiť”*

*Ivan Bútora, odborník na dopravu*



# Mobilita pre ľudí

*Bezpečný a plynulý pohyb v rámci štvrte a prepojenie územia s nábrežím a významnými destináciami boli veci, ktoré v zisteniach silno rezonovali.*

Podstatná časť podnetov a nápadov v súvislosti s riešeným územím sa týkala mobility, čiže spôsobu akým sa ľudia v meste pohybujú. Zaznievala potreba **prehodnotiť pohľad na mobilitu** v zmysle obmedzenia či väčšej regulácie automobilovej dopravy a na druhej strane väčšej podpory pešej a cyklistickej dopravy.

## Automobilová doprava

Dopravná tepna na Vajanského nábreží je vnímaná ako jeden z najväčších problémov riešeného územia. Predstavuje fyzickú aj mentálnu bariéru, ktorá oddeľuje štvrť od nábrežia. Aj hlučnosť dopravy a emisie výfukových plynov majú nepriaznivý dopad na životné prostredie a kvalitu života v lokalite. Požiadavky smerovali **k upokojeniu automobilovej dopravy a utlmeniu tranzitnej automobilovej dopravy** na nábreží. Ďalšie rozširovanie cesty na Vajanského nábreží bolo vnímané ako nežia-

dúce. Tranzitnú automobilovú dopravu treba na nábreží minimalizovať a presmerovať cez mestský okruh na Eisteinovej ulici. Problémom je nová výstavba na nábreží a súvisiace nároky na automobilovú dopravu, ktoré vyplývajú zo súčasnej metodiky riešenia dopravnej obslužnosti. Návrhy na upokojenie a obmedzenie automobilovej dopravy zahŕňali **redukciu šírky jazdných pruhov, zníženie povolenej rýchlosti, prídanie priechodov pre chodcov.**

Návrhy na upokojenie dopravy sa týkali nielen dopravnej tepny na nábreží, ale aj ulíc vo vnútri štvrte. Zriadenie nových **priechodov pre chodcov, priechodov v jednej úrovni s chodníkmi či inštalácia spomaľovacích prahov a redukcia maximálnej povolenej rýchlosti na 20 km/h v celej zóne** sú opatrenia, ktoré účastníci procesu vnímali ako dôležité v snahe spomaliť dopravu v štvrti.

Citlivou témou bolo riešenie statickej dopravy. Ulice v štvrti sú zapratané parkujúcimi autami a živelné, či nepovolené parkovanie na chodníkoch možno pozorovať na viacerých



*Obsadenie nástupných priestorov do významných budov parkujúcimi autami je v súčasnosti vážnym problémom. Priestor pred Redutou je bežne obsadený autami.*



*Náročia by mali byť kontaktným priestorom medzi chodníkom a cestou, namiesto toho sú zablokované parkujúcimi autami.*



miestach. **Prísnejšia regulácia statickej dopravy** sa ukazuje ako nevyhnutný krok. Navrhované opatrenia sa týkali povolenia **parkovania len na vyznačených miestach či regulácie vjazdu nerezidentov** do zóny. Pre skvalitnenie uličného priestoru, parkovanie by mohlo byť obmedzené len na jednu stranu ulice, čím by sa rozšíril priestor pre zeleň, pešiu a cyklistickú infraštruktúru. Ako závažný problém bolo označené aj **parkovanie turistických autobusov na nábreží**. To by bolo vhodné premiestniť na vhodnejšie miesto, napr. na petržalskú stranu Dunaja. Odstránenie parkoviska z nábrežia by umožnilo rozšírenie priestoru pre promenádu a súvisiace oddychovo-rekreačné aktivity.

Súčasťou riešenia dopravného obslúženia lokality by malo byť aj riešenie trás a zastávok MHD. V území sa nachádzajú dva významné prestupné uzly - pod Mostom SNP a na Šafárikovom námestí. Najmä prestupný uzol pod Mostom SNP by mal byť preriešený v zmysle **debarierizácie, zjednodušenia a skomfortnenia využívania MHD**. Z pohľadu obslúženia územia MHD, bolo by vhodné **zvážiť nové body pre zastávky** napríklad na Mostovej či pred SNM, kde autobusy v súčasnosti nezastavujú.

### **Pešia doprava**

V štvrti, ktorá sa nachádza v samom centre mesta, s najatraktívnejšími miestami a bodmi záujmu v meste, ktoré navštevujú tisíce turistov aj obyvateľov mesta, by mal byť **peší a cyklistický pohyb preferovaný spôsob pohybu**.

V súčasnosti nie sú ulice v štvrti často riešené spôsobom, ktorý by podporoval peší pohyb. Mnohé pešie prepojenia sú nedomyslené, ulice sú obsadené parkujúcimi autami, chýbajú priechody pre chodcov. Vysoké obrubníky a mnohé ďalšie bariéry bránia komfortnému a bezpečnému pohybu po uliciach. Viaceré budovy nesú výstrahu "Pozor, padá omietka", na chodníkoch sú označené diery, ktoré mesiace samospráva neopravila. Tieto a ďalšie nedostatky znižujú atraktivitu, funkčnosť a bezpečnosť pešieho pohybu.

Viaceré požiadavky a návrhy na riešenia sa opakovali v priebehu celého procesu a týkali sa predovšetkým **odstránenia bariér** z chodníkov, vytvorenia bezbariérových priechodov pre chodcov, **budovania zvýšených priechodov** pre chodcov, **odstránenia parkujúcich áut z križovatiek, dimenzovania priechodov vzhľadom na počet chodcov** (napr. na Rybnom nám. rozšírenie stredového ostrovčeka),



*Peší tah kompletne zablokovaný nádobami na odpad.*



*Poškodené chodníky a obrubníkmi sú častým problémom.*

zabezpečenia **zvukovej signalizácie na priechodoch, predĺženia zeleného signálu** pre chodcov. Potrebne je zvýšiť prehľadnosť ulíc a čitateľnosť verejných priestorov, jasne **definovať smery a ciele pohybu**, podporiť hierarchizáciu a jednotnú koncepciu verejných priestorov. Jedným z konkrétnych a rýchlych opatrení by mohla byť napríklad realizácia jednotného informačného systému.

Témou bola aj pocitovaná bezpečnosť v uliciach. Aktívny, otvorený parter budov, zabezpečí "viac očí", ktoré budú môcť dohliadať na bezpečnosť. V neposlednom rade sa hovorilo aj o riešení, ktoré umožnia **komfortný a bezpečný pohyb čo najširšiemu spektru užívateľov** a nebudú diskriminovať žiadnu skupinu ľudí. Verejné priestory by mali byť navrhované s ohľadom na tých najzraniteľnejších (deti, zdravotne postihnutých, seniorov, atď.), podľa princípu „čo je dobré pre najslabšie skupiny užívateľov, to je dobré pre všetkých“.

Podpora a zvyšovanie atraktivity pešieho pohybu sa môže diať aj cez riešenie ďalšej infraštruktúry orientovanej na peších - **osadením kvalitného mestského mobiliáru** - lavičiek, mobilnej zelene, odpadkových košov, ktoré po-



*V snahe zabrániť prejazdu a parkovaniu áut na priechodoch pre chodcov mesto osádza najrôznejšie bariéry. Zvyšuje sa však aj bariérovosť samotných priechodov pre chodcov.*



*Parkovacie miesta zasahujú až do priechodov pre peších, ako vidno na križovatke Kúpeľnej a Medenej.*



*Prepojenie medzi Hviezdoslavovým námestím a reprezentatívnou Gorkého ulicou fyzicky i vizuálne blokujú betónové kvetináče, hoci by sa zákaz vjazdu dal riešiť aj iným spôsobom.*



*Chodník preťatý schodiskom, ktoré bolo navyše uzavreté pre stavebné úpravy. Parkujúce autá navyše neumožňujú obísť túto bariéru. Pre ľudí na invalidnom vozíku, rodičov s kočíkmi, ľudí s rozmernejšou batožinou je to neprekonateľná prekážka.*

môžu k udržiavaniu čistoty ulíc, herných prvkov či vytvorením **parkletov namiesto parkovacích miest** (parklet je rozšírenie chodníka na mieste jedného či viacerých parkovacích miest spolu s mobiliárom, ktoré umožňuje ľuďom využívať uličný priestor na oddych aj tam, kde sú úzke chodníky a chýbajú parky či zeleň).

### **Cyklistická doprava**

Pre znižovanie zaťaženia automobilovou dopravou bude dôležité cielene podporovať rozvoj cyklistickej dopravy. Centrum mesta má potenciál byť miestom, kde sa bude môcť značná časť dopravnej práce realizovať práve na bicykli. Viaceré podnety zúčastnenej verejnosti sa týkali práve podpory cyklodopravy.

V súčasnosti oficiálne cyklotrasy (historický okruh, cyklotrasa O2 a časť cyklotrasy R18 na Štúrovej ulici) vedú po obvode riešeného územia. Viaceré miesta však pôsobia rozpačito a žiadúce by bolo **preriešenie viacerých bodov a úsekov**, tak aby jednotlivé cyklotrasy umožňovali **pohodlnú a bezpečnú jazdu** a aby na seba plynulo nadväzovali. Problematické sú vjazdy do zóny cez priechody pre chodcov na Rybnom námestí a Námestí L. Štúra či spôsob prejazdu Hviezdoslavovho námestia, kde by sa

však v blízkej budúcnosti mala riešiť obojsmerná cestička pre cyklistov. Žiadúce by bolo tiež doriešiť vedenie cyklotrasy medzi Mostom SNP a Starým mostom.

V snahe zlepšovať podmienky pre cyklistov sa objavila požiadavka na **povolenie protismernej jazdy cyklistov** v niektorých jednosmerných uliciach, čo by uľahčilo pohyb cyklistov vo štvrti. Ďalšie návrhy sa týkali **podpornej infraštruktúry**, napríklad v podobe cyklostanov pred prevádzkami a v blízkosti obytných domov pre obyvateľov.

### **Dilemou ostáva vzájomná existencia pešíc a cyklistov**

v niektorých priestoroch - pešia zóna, promenáda. Pohyb pešíc a cyklistov v spoločných priestoroch je však v iných európskych mestách bežný a primárne treba podporovať skôr **vzájomný rešpekt a ohľadupnosť, než tvrdú segregáciu**. V tomto smere má samospráva veľkú úlohu nielen vo vytváraní fyzických podmienok, ktoré umožnia bezkolíznu vzájomnú existenciu (napr. dostatočným dimenzovaním peších a cyklistických koridorov), ale aj v komunikácii a vzdelávaní verejnosti.



*Aj v uliciach Južného predmestia možno stretnúť cyklistov a cyklistky, ktorí sa nimi prepravujú každodenne. Menšie intervencie (napríklad cyklistické protismerky a infraštruktúra) by rozvoju cyklodopravy rýchlo pomohli.*



*Po nábreží vedie medzinárodná cyklotrasa Eurovelo 6, nazývaná aj "Riečna trasa", ktorá najmä v lete privádza do mesta množstvo turistov.*

---

# Odporúčania

- **Riešiť primárne nábrežnú komunikáciu a realizovať opatrenia na upokojenie dopravy** - napríklad zúženie jazdných pruhov, zníženie maximálnej povolenej rýchlosti a pod. (uplatniť Zásady navrhovania prvkov upokojujúcej dopravy na úsekoch cestných pŕieťahov v obciach a mestách, TP 15/2005).
- Realizovať opatrenia na **upokojenie dopravy vo vnútri štvrte** - vytvorenie zóny 20 km/h, realizovanie vysunutých nároží, reorganizácia priestorového usporiadania dopravného priestoru (optické aj fyzické zúženie jazdných pruhov, vytvorenie priestoru pre cyklistov, parkovania len na jednej strane ulice, atď.), zvýšenie plôch pŕiechodov pre chodcov a pod.
- **Iniciovať prehodnotenie metodiky dopravno-kapacitného posudzovania** pre novú výstavbu developerských projektov.
- Preskúmať možnosti **obmedzenia vjazdu automobilov do územia pre nerezidentov**.
- Presadzovať a realizovať **bezbariérové pŕiechody pre chodcov**, tak ako stanovuje Vyhláška MŽP 532/2002 Z.z.
- **Dimenzovať pŕiechody** pre chodcov v závislosti na ich vyťaženií pešími.
- **Vylúčiť parkovanie z cenných priestorov** na nábreží. Hľadať možnosti presunu parkovacích miest do vhodnejších polôh (konkrétne riešiť parkovisko turistických autobusov na nábreží).
- Prehodnotiť v spolupráci s Dopravným podnikom **možnosť zriadenia zastávok** autobusov na Mostovej alebo pred SNM. Preriešiť prestupný uzol pod Mostom SNP tak, aby sa zvýšil komfort, bezpečnosť a bezbariérovosť cestovania MHD.
- Vo vnútri štvrte **uvolniť nárožia** od parkujúcich áut a **vytvoriť vysunuté nárožia**, aby bol umožnený nielen rozhľad do križovatky, bezpečný pohyb chodcov, ale aby sa zároveň vytvorila možnosť **zatraktívniť uličný priestor** umiestnením mobiliáru - stojanov, lavičiek a funkcií - kaviarničiek či zelene.
- Umožniť a dôsledne **kontrolovať parkovanie len na vyznačených miestach**.
- **Preriešiť vyznačenie parkovacích boxov** tak, aby boli dodržané aspoň minimálne šírky peších koridorov, aby neblokovali pešie ŕahy, nezasahovali do križovatiek a nebránili rozhľadu v križovatkách či výhľadom na významné objekty.
- **Doplniť chýbajúce pŕiechody** pre chodcov, prípadne riešiť prednosť chodcov a spôsob jazdy systémom shared space alebo zóna 20km/h.
- Preskúmať možnosti **otvoriť, aktivovať parter budov**, dotvoriť ulice mestským mobiliárom, vizuálne zvýrazniť pešie ŕahy dlažbou a pod.
- Pri navrhovaní priestorov využiť princípy **univerzálneho dizajnu a bezbariérovosti**.
- Riešiť **informačný a interpretačný systém**, ktorý uľahčí orientáciu medzi destináciami, poskytne informáciu o ich vzdialenosti.
- Umožniť **protismernú jazdu cyklistov** v uliciach štvrte.
- V spolupráci s Magistrátom **riešiť problematické úseky existujúcich cyklotrás**, tak aby bol umožnený priamy, bezpečný a komfortný pohyb cyklistov.
- **Doplniť cyklostojany** pred významnými inštitúciami, na kľúčových miestach v blízkosti prevádzok ako aj obytných budov.
- Na nábreží riešiť **spoločnú existenciu** chodcov a cyklistov na pŕiechodoch.
- Vytvoriť **Manuál uličných priestorov**, ktorý bude definovať požiadavky na umiestnenie a dizajn jednotlivých prvkov pre verejné priestory, bude obsahovať katalóg prvkov.



Vysunuté nárožia doplnené mestským mobiliárom, zvýraznené priechody pre chodcov a bezbariérové riešenie priechodov v želaných líniách pešieho pohybu dávajú jasný signál, že chodci majú prioritu. Príklad z Bostonu.



Parklet, ako rozšírenie chodníka, vytvára priestor pre vybavenie uličného priestoru mestským mobiliárom a novú vrstvu aktivít. Príklad zo San Francisca.



Informačný systém uľahčuje orientáciu peších medzi destináciami. Príklad informačného systému v historickom prostredí - Helsingborg.



Cyklopumpa - súčasť podpornej infraštruktúry pre cyklistov, nainštalovaná na námestí v historickom centre Štokholmu.



Cyklostojany môžu byť riešené kreatívne, aj ako umelecké objekty. Príklad cyklostojanov pri budove BAM Howard Gilman Opera House v Brooklyne, NYC.



Koridory určené pre peších a cyklistov sú rozlíšené rôznou úpravou spevnených povrchov. Nie sú však fyzicky segregované. Príklad spoluexistencie peších a cyklistov na nábřeží Rhony v Lyone.

*"Autenticita priestoru sa stráca. Na budovách  
ju chránime, ale vo verejnom priestore nie  
a to je veľká chyba."*

*Ingrid Konrad, hlavná architektka Bratislavy*



# Štvrť s históriou a identitou

*Atmosféra, pamiatky, prítomná história, genius loci sú len niektoré z hodnôt, ktoré ľudia pomenovali ako dôležité. Témy ochrany historického charakteru štvrte, pamäte miesta a budovania identity boli výrazne prítomné vo vyjadreniach odbornej aj laickej verejnosti. Tieto témy identifikovali ako dôležité tak z pohľadu previazania obyvateľov so štvrťou, ako aj z pohľadu rozvoja turizmu.*

Pre štvrť, ktorá je súčasťou pamiatkovej zóny, je charakteristická **zaujímavá a bohatá história**. Predstavuje pozostatok kompaktnej mestskej zástavby veľkomestského typu z 19. storočia, s významnými verejnými priestormi, na ktoré sa viažu významné objekty. Nachádzajú sa tu viaceré historické budovy, ktoré sú zaradené medzi národné kultúrne pamiatky a majú reprezentačný charakter. Južné predmestie pri pohľade od rieky tvorí **podnož pre hrad a historické jadro**. Pôsobí kompaktné, nie sú tam rušivé prvky. Výhľady od rieky v tejto časti, umožňujú vnímať mesto vo viacerých plánoch. Mesto má zničenú siluetu, no Južné pred-

mestie ešte stále poskytuje **hodnotné pohľady na ucelený obraz historického jadra**. Riešenie verejných priestorov, novej výstavby či rekonštrukcií si preto vyžaduje osobitnú pozornosť, rešpektovanie zásad pamiatkovej ochrany a spoluprácu s odborníkmi a pamiatkovým úradom. Historické hodnoty štvrte spočívajú jej v urbanistickej štruktúre, v architektúre, v prvkoch a materiáloch nielen stavieb, ale aj uličného priestoru (mobiiliár), vo funkciách (napríklad kúpele Grössling, hudobniny na Medenej), v obyvateľoch...

**Južné predmestie pozostáva z troch charakterovo aj funkčne rôznych častí**. Hviezdoslavovo námestie, okolie SND, Reduty a SNG s hotelmi, je najrušnejšou časťou štvrte, navštevovanou množstvom turistov, s rušným kultúrno-spoločenským programom. Na túto rušnú časť štvrte nadväzuje časť s dominantnou obytnou funkciou (ohraničená Mostovou, Palackého, Štúrovou a Vajanského nábrežím). Tá sa svojim charakterom významne líši. Je tichšia, pokojnejšia, s vnútroblokmi a skrytými zákutiami, ktoré možno objavovať. Nábrežie je



*Jednu vedľa druhej možno na nábreží nájsť významné historické verejné budovy a kultúrne inštitúcie, ktoré dávajú priestoru identitu.*



*Pred národným divadlom možno nájsť kryté pozostatky opevnenia. Takýchto historických mílnikov by si priestor zaslúžil oveľa viac.*

treťou časťou Južného predmestia, s veľkým potenciálom využitia pre rekreačné a kultúrno-spoločenské aktivity. Každá z týchto častí má niečo **špecifické, jedinečné, autentické**. **História a príbehy** sú súčasťou života štvrte a sú podstatné z pohľadu budovania identity. Vytváranie silnej identity bude zvlášť dôležité v blízkej budúcnosti, s cieľom **posilňovať väzby obyvateľov na túto štvrť**, aby sa zabránilo „vyťahovaniu“ ľudí a služieb novou výstavbou v blízkom okolí.

Viacere návrhy zo strany obyvateľov a zapojenej verejnosti boli **zamerané na zviditeľnenie histórie**, napríklad osadením pamätných tabúľ, vytvorením náučných chodníkov, pamiatkových trás s informačnými panelmi, inštaláciou dobových fotografií, použitím zaujímavých artefaktov a dlaždíc...

Diskutovalo sa aj o posilnení identity cez **znovuobjavenie dobových názvov a pomenovaní ulíc či častí štvrte**, ktoré kedysi fungovali. K identite výrazne prispieva aj estetická rovina verejných priestorov, tvorená nielen fasádami budov, ale aj detailov ako je mestský mobiliár, typ zelene, osvetlenia či dlažby. V súčasnosti sa vo verejných priestoroch štvrte využíva množ-

stvo rozličných, nesúrodých prvkov, viaceré typy dlažby a mestského mobiliáru. Ľudia vnímali roztrieštenosť verejných priestorov a potrebu **zjednotiť a kultivovať** ulice a námestia aj v tomto smere.

Súvisiacou témou bolo riešenie verejných priestorov v návaznosti na historické a významné budovy. Nástupné plochy by mali byť riešené ako mikropriestor, **predpolie so špecifickým charakterom**, ktoré bude podčiarkovať dôležitosť, význam a funkciu daného objektu. Tomu by mal byť prispôsobený aj typ mestského mobiliáru, zelene, informačných tabúľ či typ a materiál dlažby.

Samostatnou kapitolou sú **bývalé kúpele Grössling**. V súčasnosti opustená budova mestských kúpeľov bola postavená v roku 1885 a celé storočie slúžila verejnosti. Mestské kúpele s plaveckým bazénom boli súčasťou života vo štvrti a stále sú prítomné v spomienkach obyvateľov a obyvateľiek. Kúpele zavreli v roku 1994, odvtedy budova, ktorá je kultúrnou pamiatkou, chátra. Počas procesu silno zaznievala sa požiadavka na rekonštrukciu budovy a **obnovenie funkcie mestských kúpeľov**. Medzičasom by však priestory mohli byť využí-

vané aj na výstavy či eventy, ktoré by pomohli oživiť túto významnú, ale v súčasnosti mŕtvu destináciu v štvrti. Budova Grösslingu je príkladom, keď môže k rozvoju verejných priestorov prispieť rozvíjanie identity významných verejných budov.



*Kúpele Grössling by mohli prispieť k oživeniu verejných priestorov v štvrti, najmä na Medenej ulici, kde sa nachádza zanedbaný a bariérový parčík.*



---

# Odporúčania

- Dôsledne presadzovať **oddržiavanie Zásad ochrany pamiatkovej zóny**.
- Prísne **regulovať výšku zástavby** v štvrti, tak aby boli ochránené hodnotné pohľady na ucelený obraz historického jadra.
- **Riešiť nástupné plochy**, predpolia významných objektov so špecifickým charakterom, premietnuť význam historických budov do úprav verejných priestorov.
- **Prispôbiť výber dizajnu a materiálov** mestského mobiliáru, dlažby / spevnených plôch, osvetlenia, zelene a ostatných prvkov **významu verejného priestoru a jeho historickej hodnoty**. Vytvoriť **katalóg typových prvkov** vhodných pre riešenie verejných priestorov v pamiatkovej zóne.
- Vytvoriť **stratégiu ako zviditeľniť históriu štvrte**, napríklad osadením pamätných tabúľ, vytvorením náučných chodníkov, pamiatkových trás s informačnými panelmi, inštaláciou dobových fotografií, použitím zaujímavých artefaktov a dlaždíc a pod; navrhnuť informačný a interpretačný systém.
- Cielene pracovať na budovaní silnej identity štvrte, podporovať hrdosť obyvateľov a ich väzby na štvrť realizovaním aktivít, cez ktoré budú môcť **spoločne spoznávať miesta štvrte a ich históriu**. Napríklad zapojiť obyvateľov, žiakov a študentov škôl do mapovania miestnej histórie a priestorov, organizovať festivaly so zameraním na históriu a pod.
- Pracovať s identitou štvrte, napríklad pomocou nástrojov, ktoré ponúka materiál **Urbánne laboratórium, ako súčasť koncepcie kultúrnej politiky MČ Bratislava - Staré Mesto na roky 2016 - 2020**. Skúmať, čo tvorí autenticitu štvrte a pracovať na jej posilnení a rozvoji.
- Podporiť identitu štvrte cez **autentické a dobové pomenovania ulíc**.
- **Spolupracovať s majiteľmi budov, samosprávou a pamiatkármi**, vytvoriť platformu, v ktorej sa budú môcť riešiť otázky spojené so starostlivosťou, údržbou a obnovou historických objektov vo štvrti.
- **Riešiť opustené miesta v štvrti** (napríklad kúpele Grössling) a ich využitie z dlhodobého aj krátkodobého hľadiska tak, aby sa netvorili miesta, ktoré znehodnocujú vnímanie štvrte.



Historické fotografie na konkrétnych miestach dokážu pripomenúť, ako kedysi mesto či štvrť vyzerali. V Port Vendres sú takéto fotografie súčasťou historických stĺpov osvetlenia na nábřeží.



Zaujímavo stvárnená dlažba alebo jednotlivé dlaždice z kameňa či z mosadze pomáhajú vytvoriť identitu územia.



Bronzové či iné modely mesta pomáhajú zviditeľniť celkový pohľad na historické územie. Navyše sú ústretovým krokom pre nevidiacich, ktorí sa môžu modelu priamo dotknúť.




Atrakcie a inštalácie ako súčasť budovania identity mesta a nábřežia. Príklad z nábřežia Rhony v Lyone, dočasná inštalácia obrovského loga mesta ako súčasť stratégie vytvárania silnej identity mesta.



Vývesné štíty, pútače a reklamné tabule prispievajú k celkovému obrazu verejných priestorov, spoluvytvárajú vizuálnu identitu štvrte. V pamiatkovej zóne je vhodné regulovať aj tieto prvky a spolupracovať s majiteľmi objektov a prevádzok na vhodných riešeniach.



Náučné panely ponúkajú zrozumiteľný a atraktívny spôsob, ako priblížiť históriu. Mení sa ich charakter - viac pracujú s vizualizáciou a navrhnuté sú tak, aby boli prístupné aj pre deti.



*“Dobrá štvrť je taká, kde je pestrosť, je to o ponuke rôznych služieb, autentičnosti, ale aj o nejakom rituále, ktorý ťa spájajú s tou štvrťou.”*

*Dominika Belanská, architektka a placemakerka*

# Živé susedstvá

*Skutočné bohatstvo tejto štvrte spočíva v jedinečnej situácii, kde sa mieša značný podiel bývania s množstvom významných inštitúcií, administratívou a službami.*

Tento mix je predpokladom pre **atraktívnu a vitálnu štvrť s vlastnou silnou identitou**. Pre živé ulice je potrebné cielené budovanie komunit, čiže vzťahov medzi jednotlivými aktérmi - susedmi. Ako susedov, ktorí spoluvytvárajú susedstvo pritom nemusíme vnímať len obyvateľov a obyvateľky, ale aj významné inštitúcie, organizácie či prevádzky, ktoré môžu byť v štvrti prítomnejšie, viditeľnejšie a prospešnejšie.

V štvrti je **viacero dôležitých a silných aktérov** - inštitúcií mestského aj národného významu, ktorí môžu **prispieť k vytvoreniu dobrého susedstva**, k formovaniu identity, charakteru a programu štvrte. Slovenská Národná Galéria (SNG), Slovenské Národné múzeum (SNM), Právnická fakulta a Filozofická fakulta Univerzity Komenského, Slovenské Národné Divadlo, Slovenská Filharmónia, Detské múzeum a ďalšie majú potenciál viac expandovať so svojimi ak-

tivitami **mimo stien svojich sídel do verejných priestorov**. V rozhovoroch aj na workshopoch sa spomínal najmä prípad SNG, ktorej prítomnosť by mohla byť citeľnejšia, viditeľnejšia. Umelecké inštalácie, výstavy, či časti expozícií by mohli nájsť svoje miesto na nábreží i ďalších miestach v štvrti.

Dôležitou súčasťou štvrte sú **prevádzky - obchody, kaviarne, reštaurácie, galérie, hotely** a ďalšie. Ich prítomnosť je viac ako žiadúca nielen z pohľadu dostupnosti služieb, pracovných príležitostí a lokálnej ekonomiky, ale aj z pohľadu budovania komunity. **Aktívny parter a otvorené prevádzky sú podstatou živých verejných priestorov**. Sú to miesta kde sa môžu stretnúť známi, spoznať neznámi, miesta, s ktorými je späté každodenné rituály, život obyvateľov štvrte. Južné predmestie má viacero takýchto miest, kaviarní, reštaurácií, obchodov, ktoré sú dôležité z pohľadu ukotvenia lokálnej komunity a identity štvrte. Zaujímavým príkladom je obchod Pro Laika, ktorý spolupracuje so susednou kaviarňou a galériou. Diskutovanou témou bolo aj **ohrozenie, ktorému**

**v súčasnosti čelí viacero prevádzok** kvôli obchodným centrom a presunu predaja do e-shopov. Napríklad ešte v nedávnej minulosti mala Medená ulica prívlastok "Hudobná", pretože tu bola miestom s početnými hudobnými obchodmi. Viaceré z nich však zavreli a ulica tak postupne stráca svoju identitu. Jedným z výsledkov odborného workshopu bolo odporúčanie na **vťahovanie majiteľov prevádzok do diskusie**, v ktorej by sa definovalo aké služby majú zmysel, ako aj spôsoby ako prevádzky v lokalite urdžať a rozvíjať.

Súčasťou susedstva je aj **Základná škola a Gymnázium Matky Alexie, Stredná priemyselná škola strojnícka, škôlka, viaceré neziskové organizácie a združenia** tu majú sídlo. Aj týchto aktérov spolu s komunitou rodičov treba vnímať nielen ako užívateľov, ale zároveň aj ako ľudí, ktorí sa môžu podieľať na spoluvytváraní verejných priestorov a ich programovaní.

Najdôležitejšou ingredienciou pre živé susedstvo sú **samotní obyvatelia a obyvateľky štvrte**. Aby štvrť bola skutočné živým miestom,

je potrebné, aby si ľudia vytvárali k štvrti dlhodobý vzťah. Ľudia musia mať príležitosti a možnosti budovať si vzťahy medzi sebou, je dôležité **vytvárať miesta a príležitosti pre stretnutia a spoločne trávenie času a to pre rôzne sociálne aj vekové skupiny**. Pre dobrú štvrť je charakteristická **rozmanitosť**. Zároveň treba rozmýšľať nad tým, ako stimulovať utváranie väzieb ku konkrétnym miestam. To sa môže diať napríklad cez **zapojenie ľudí do starostlivosti** o verejné priestory, alebo do **spoluvytvárania** verejných priestorov za využitia participatívneho plánovania. Staré Mesto má pripravenú **grantovú výzvu** na drobné projekty vo vnútroblokoch a verejných priestoroch, **program adopcie zelene** a program **Urbánne laboratórium**, ktorého cieľom je podporovať udržateľný rozvoj, plánovacie, rozhodovacie a realizačné procesy v dialógu s miestnymi aktérmi. Dobrý spôsob zapojenia je aj cez rôzne aktivity. Na workshopoch odznali viaceré nápady ako napríklad **deň predsunutých stoličiek, susedské trhy, deň otvorených vnútroblokov, či inštalácia starých fotografií** na miestach, kde boli kedysi urobené.

V súvislosti s pripomienkami k bezpečnosti štvrte sa objavila aj problematika bezdomov-

cov či asociálneho správania na verejných priestoroch. Túto tému bude treba pozorne preskúmať a navrhnúť kombináciu kontrolných mechanizmov v spolupráci s využitím sociálnych služieb.

So snahou zatriktívniť, otvoriť a oživiť štvrť sa spája aj snaha pritiahnúť viac návštevníkov a turistov. V tejto súvislosti bola prítomná **obava zo zmeny pokojného charakteru štvrte a gentrifikácie** (postupného vytlačania cenovo dostupného bývania a služieb, čo vedie k zmene skladby obyvateľstva v neprospech obyvateľov s nižším príjmom). Do budúcnosti bude treba hľadať spôsoby, ako udržať vyváženú skladbu obyvateľov, susedstvo so živými vzťahmi, ako zachovať služby, aby neboli len pre turistov. Je to veľká výzva, s ktorou sa však musia vysporiadať aj ďalšie štvrte v centre mesta.



Veľké námestia - napríklad Hviezdoslavovo - nemajú núdzu o kultúrne akcie. Otázkou je, ako oživiť priestory vnútornej štvrte pre domácich, aby si ponechali aj časť svojej intimity.



Vnútrobloky, dvory či iné súkromné a poloverejné priestory môžu prispieť k dotvoreniu siete zelených priestorov v kompaktnom meste, ak sa vhodne nastaví podmienky ich užívania.

---

# Odporúčania

- Hľadať spôsoby ako **zapojiť kultúrne a vzdelávacie inštitúcie** v lokalite do spolupvytvárania verejných priestorov v rovine fyzickej aj programovej.
- Motivovať významné inštitúcie v štvrti k väčšej **spolupráci s miestnou komunitou** (komunitné granty, akcie, otvorené dni).
- **Vytvoriť platformu pre podnikateľov a majiteľov prevádzok** a ich vťahovanie do diskusie, v ktorej by sa definovalo, aké služby majú zmysel, ako aj spôsoby ako prevádzky v lokalite udržať a rozvíjať.
- **Zapojiť miestnu komunitu do vytvárania a rozvíjania štvrte.** Napríklad zapojenie do úpravy a starostlivosti o verejné priestory, zelene (existujúci program adopcie zelene), do spoločného plánovania verejných priestorov (pripravovaný program Urbánne laboratórium), aktivizovanie verejnosti cez komunitné granty, či zapojenie do verejných diskusií.
- Pracovať s komunitami na **rozvoji vnútroblokov a dvorov** (granty). Aj keď nie sú prístupné verejnosti, možno skrývajú miesta s potenciálom lepšieho využitia.
- **Pripraviť aktivity**, ktoré pomôžu zapojiť lokálnu komunitu - napríklad noc literatúry, deň otvorených vnútroblokov, susedské festivaly a pod.
- Verejné priestory, námestia, ulice, aj nábrežie, koncipovať pomocou riešenia funkcií a mobiliáru ako a **miesta socializácie a interakcie**, kde sa **rôzne generácie a sociálne skupiny** môžu vidieť, stretnúť, pobudnúť.
- Riešiť podporu a možnosti ako **aktivovať parter budov**, umožniť prelínanie medzi interiérom a verejným priestorom. Zo strany samosprávy cielavedome zvažovať, aký typ funkcie uprednostniť v priestoroch, na ktoré má dosah, aby sa oživil parter.
- Vytvoriť **stratégiu, ako udržať dostupnosť služieb a bývania** pre obyvateľov štvrte.



Viedenský MuseumsQuartier. Prítomnosť kultúrnych inštitúcií je veľmi citelne a viditeľná v verejných priestoroch. Foto zdroj: Enzis in the MuseumsQuartier. <https://www.wien.info>



Slovenská národná galéria môže svoju prítomnosť vo štvrti prezentovať aj umeleckými „site specific“ inštaláciami.



Výstava fotografií vo verejnom priestore. Skvelá príležitosť ako prepojiť expozície v interiéroch s verejným priestorom a priblížiť aktivity inštitúcií ľuďom. Príklad z centra Štokholmu.



Príklad reštaurácie v Štokholme vo Švédsku. Dokonale prepojenie interiéru a exteriéru, aktivít, ktoré sa odohrávajú vo vnútri a zároveň vo verejnom priestore.



Živý parter, otvorené prevádzky, priepustná hranica medzi súkromným a verejným, medzi interiérom a exteriérom, je podstatou živých verejných priestorov.



Dobré susedstvo a upevňovanie vzťahov medzi susedmi možno aj cez podporu lokálnych eventov, napríklad susedských festivalov.

*“Ja vnímam nábrežie ako nedocenený fenomén celého mesta. Ak by sa podarilo nábrežie koncipovať ako celok - spojený zimný prístav, Eurovea, Južné Predmestie s nábrežím až po River park - je to samostatná veľmi atraktívna zóna.”*

*Jana Gregorová, odborníčka na prezentáciu  
architektonického dedičstva*





# Priestory pre život

*Verejné priestory sú javiskom, kde sa odohráva život štvrte. Je preto dôležité vytvoriť podmienky, ktoré budú vitálnou podporou pre život ulice, budú ľudí priťahovať, vyzývať k aktivite, pobudnutiu a k spoločnému tráveniu času.*

Podstatná časť vyzbieraných podnetov súvisela práve s vytvorením **príjemného a zaujímavého prostredia, ktoré ponúkne spektrum možností a aktivít pre rôzne vekové a sociálne skupiny**. Zdôrazňovaná bola potreba starostlivosti a kultivovania verejných priestorov.

Prechádzky, možnosť túlať sa ulicami, kočikovať, posediť si v príjemnom prostredí pri vode, pod stromami, stretnúť priateľov, porozprávať sa, dať si kávičku a zmrzlinu, pozorovať okolité dianie, vyvenčiť psa, možnosť pohrať sa pre deti či pozrieť si kultúrny program sú želané aktivity, ktoré sa ľuďom spájajú s touto časťou mesta. Tieto aktivity, frekvencia a spôsob akým sa realizujú, sú však závislé **od kvality verejných priestorov, ich vybavenia, údržby a programového nastavenia**.

Miesta, kde boli verejné priestory príjemné a upravené, sa často objavovali vo výrokoch ľudí. Vo vyjadreniach ľudí figurovalo napríklad **Hviezdoslavovo námestie ako jednoznačne najlepší či najobľúbenejší verejný priestor**, ale ako častú destináciu spomínali ľudia aj nábrežnú promenádu či Štúrovu ulicu. Obľúbených a atraktívnych priestorov by však v tejto štvrti mohlo byť oveľa viac.

## **Mestský mobiliár a vybavenie ulíc**

Mestský mobiliár je neodmysliteľnou súčasťou verejných priestorov a nevyhnutný pre vykonávanie aktivít a napĺňanie potrieb súvisiacich so životom v meste. V súvislosti s mestským mobiliárom sa riešili chýbajúce prvky, ich nevyhovujúci stav či nejednotnosť. **Viac lavičiek, viac smetných košov** boli často opakované požiadavky v súvislosti s predstavou skvalitnenia verejných priestorov. V skutočnosti však tieto požiadavky nemusia súvisieť ani tak s počtom týchto prvkov v uliciach, ako s nie vždy vhodným umiestnením v priestore či chýbajúcou údržbou.



*Herné prvky alebo ihriská pre deti nie sú v tejto štvrti početné, možnosti tráviť čas s deťmi vo verejných priestoroch sú obmedzené.*



*Bariérovosť verejných toaliet sa môže zdať byť banálnym problémom, no v skutočnosti je dostatočne závažný na to, aby odradil určité skupiny užívateľov od návštevy mesta.*

Viakrát sa opakoval návrh na umiestnenie **herných prvkov pre deti, či vytvorenie nových detských ihrísk** (alebo menších herných zón) v riešenej štvrti. Možnosti tráviť čas s deťmi vo verejných priestoroch v riešenom území sú naozaj oklieštené a zameranie sa na túto skupinu užívateľov by bolo významným príspevkom k oživeniu štvrti.

V súvislosti s vybavením verejných priestorov zaznela aj požiadavka na **bezbariérové verejné toalety**. Absencia bezbariérových verejných toaliet je závažný problém z pohľadu vylúčenia určitej skupiny užívateľov z verejných priestorov.

### **Zeleň a voda**

Veľkou témou boli environmentálne aspekty verejných priestorov, konkrétne zeleň a voda. Najčastejšie opakovanými požiadavkami boli **lepšia starostlivosť o zeleň, rozšírenie plôch zelene či ochrana tej existujúcej**.

V stabilizovanej zástavbe je náročnejšie vytvárať nové plochy zelene, dajú sa však **vytvoriť aleje, doplniť prázdne miesta** kde bývali stromy. V štvrti je však aj niekoľko priestorov, kde možno **zrevitalizovať zeleň a vytvoriť nové zelené priestory**, ktoré budú môcť ľudia využívať - par-

číky **na Medenej, za Univerzitou na Gondovej, na Paulínyho ulici**. V blízkej budúcnosti sa bude riešiť **zeleň na Komenského námestí**, za Slovenským národným divadlom. V minulosti tu bol park, ktorý neskôr nahradilo parkovisko. V súčasnosti mesto rieši spôsoby, ako sem vrátiť zeleň a uvažuje sa o dočasnej inštalácii mobilnej zelene. Nedocenená a málo vnímaná ostáva zeleň pozdĺž promenády a nábrežia. Odznali návrhy na vytvorenie **lineárneho parku**, prepojených zelených priestorov popri promenáde.

V súčasnosti sú mnohé stromy v zlom zdravotnom stave, preto bude potrebné riešiť novú výsadbu a druhovo **špecifikovať stromy aj miesta kde sa budú vysádzať**. V pamiatkovej zóne je nutná spolupráca s pamiatkármi. Bratislava, centrum mesta, má svoju typickú zeleň - napríklad celtisy a brestovce. Stromy a zeleň, ako neoddeliteľná súčasť verejných priestorov, spoluvytvárajú genius loci mesta. Celkovo by bolo vhodné vytvoriť **koncepciu zelene**, ktorá by riešila spôsoby starostlivosti ako aj výsadbu novej zelene.

Zeleň vo verejných priestoroch je dôležitá aj z pohľadu **klimatických zmien**. Znižovanie podielu asfaltových plôch na uliciach v prospech



*Priestor na Medenej ulici je v súčasnosti málo prístupný, bariérový, obparkovaný autami, využívaný len na venčenie psov. Má však potenciál stať sa funkčným zeleným priestorom využiteľným pre aktivity obyvateľov.*



*Priestor za SND, na Komenského námestí bol do konca roka 2016 využívaný ako parkovisko. Hl. mesto rieši možnosti vniešť zeleň do tohto priestoru a premeniť ho na parčík.*

zelene je nevyhnutné v snahe adaptovať mestské prostredie na prebiehajúcu zmenu klímy. Rozširovať plochy zelene možno v priestoroch medzi stromami, možno vytvárať nové plochy prícestnej zelene, zazeleniť ostrovčeky a deliace pásy. Viac zelene možno do štvrte dostať využitím mobilných nádob na zeleň, kvetináčov na fasádach, vytvorením vertikálnych zelených stien či zelených striech.

Diskutovalo sa aj o potrebe riešiť **zadržiavanie a vsakovanie dažďovej vody**. Zaujímavý podnet sa týkal prídlažby, ktorá bola typická pre bratislavské cesty, pomáhala vsakovaniu a odvádzaniu dažďových vôd. Finančne však ide o riešenie náročnejšie na realizáciu a údržbu v porovnaní s čisto asfaltovými cestami, a preto sa tento typický prvok pomaly z ulíc vytráca.

V štvrti je viacero **vnútroblokov**, v ktorých je zeleň. Aj tieto priestory predstavujú hodnotu z pohľadu vnímania množstva a dostupnosti zelene pre obyvateľov a treba riešiť spôsoby ako rozvíjať tento potenciál.

### **Vonkajšia reklama**

Prvky vonkajšej reklamy sú prítomné aj v tejto štvrti. Hoci tu vonkajšia reklama nevstupuje do verejného priestoru až tak agresívne ako

v iných častiach mesta, spôsob, akým sa realizuje je často problematický. Prvky vonkajšej reklamy na viacerých miestach **blokujú pešie ťahy, znehodnocujú výhľady na architektúru, historické objekty a pamiatky**. V tomto smere je potrebné využiť stratégiu na úrovni mesta, koncepciu vonkajšej reklamy, ktorá by jednoznačne zaregulovala osádzanie vonkajšej reklamy v celej pamiatkovej zóne.

### **Starostlivosť a údržba**

Jednými z najväčších vnímaných problémov je spôsob údržby a starostlivosti o verejné priestory. Často bola zdôrazňovaná potreba zlepšiť čistotu ulíc, riešiť zničenú zeleň, rozbité chodníky a dlažby, poškodený mestský mobiliár, odstraňovať graffiti. V tomto smere je dôležité, **okrem pravidelnej údržby, aj výber vhodných materiálov, typu mobiliáru, dlažby ako aj druhovej skladby stromov a rastlín**, a to predovšetkým vzhľadom na možnosti údržby. Rovnako je dôležité, aby si samospráva osvojila princíp **okamžitého riešenia** nielen havarijných stavov, ale aj bežných problémov súvisiacich s odpadom v uliciach, graffiti, z vandalizovaným mestským mobiliárom. Okamžitá reakcia je zároveň aj prevenciou ďalšieho nežiadúceho správania.



*Zdevastované nádoby na mobilnú zeleň prispievajú k negatívnemu vnímaniu kvality verejných priestorov a podporujú ďalšie prejavy vandalizmu a nežiadúceho správania. Konkrétne v tomto prípade do rozbitého kvetináča začali ľudia odhadzovať odpadky.*



*Na viacerých miestach v štvrti sa na fasádach nachádza upozornenie na padajúcu omietku z budovy. Aj tento detail prispieva k pocitu nedostatočnej starostlivosti a podprahovo odrádza od využívania verejných priestorov.*



Hoci sa z odstupu môže zdať, že v štvrti sa nenachádza veľa reklamných panelov či rôznych reklám, pri bližšom pohľade sa možno stretnúť so citylightami, reklamnými panelmi na nevyužívaných telefónnych búdkach, či bannermi na fasádach. Objekty vonkajšej reklamy sa navyše často stávajú bariérou na peších trasách.



Mnohé reklamné pútače sa v území nachádzajú veľmi dlho napriek tomu, že sa do historického prostredia vôbec nehodia.



Reklamu možno dlhodobo nájsť aj na reprezentatívnych historických priestoroch, kde by sa podľa odporúčaní pamiatkárov vôbec nemala nachádzať.



Celkový pocit z územia je často ovplyvnený parterom. Ak sú jeho súčasťou zanedbané plochy, príjemný pocit sa prekrýje nepríjemným.



Bariéry v bezpečnom pohybe pochádzajú často z minulosti - kamenné obrubníky okolo priestoru pre strom na nábreží (pred kúpeľmi Grössling) blokujú veľkú časť prechodu pre chodcov. Obrubník ostáva na mieste napriek tomu, že strom bol odstránený, no ďalšia úprava priestoru nenastala.



Aj dopravné značky, ak sú umiestnené nevhodne, prispievajú k zníženiu estetického dojmu z historického prostredia. Križovatka Medenej a Kúpeľnej.

---

# Odporúčania

- V spolupráci s mestom spracovať **stratégiu rozvoja a starostlivosti** o verejné priestory.
- Spracovať **dizajn manuál uličných priestorov**, ktorý stanoví požiadavky na umiestnenie a dizajn mestského mobiliáru, spevnených plôch, osvetlenia, informačných a orientačných systémov, zelene a pod.
- **Identifikovať zóny a mikropriestory**, ktoré by ponúkli rôzne funkcie pre obyvateľov štvrte (zeleň, ihriská, športoviská)
- **Zmapovať priestory vnútroblokov** a preskúmať ich potenciál z pohľadu využiteľných plôch zelene.
- Pri plánovaní a tvorbe verejných priestorov dôsledne uplatňovať **princípy univerzálneho dizajnu a bezbariérovosti**.
- **Preskúmať možnosti umiestnenia herných prvkov** so zameraním na deti.
- V spolupráci s mestom **spracovať pasportizáciu zelene a vytvoriť koncepciu výsadby a starostlivosti o zeleň** v pamiatkovej zóne.
- **Zrevitalizovať plochy zelene** v konkrétnych priestoroch, vytvoriť funkčné zelené priestory využiteľné pre aktivity obyvateľov aj návštevníkov - Medená, Komenského námestie, za univerzitou na Gondovej, na Paulínyho ulici. Priestory riešiť v náväznosti na významné a historické objekty.
- Preskúmať možnosti **vnieť nové prvky zelene** do verejných priestorov - cestné ostrovčeky, zelené stredové pásy, mobilná zeleň, zeleň na fasádach, zelené vertikálne steny, zelené strechy.
- Pri dláždení **postupne meniť povrchy** v mestskej časti a zabezpečiť ich priepustnosť v kontexte klimatických zmien (vychádzať zo Stratégie adaptácie na klimatické zmeny)
- **Redukovať a riešiť reklamu**, vrátane reklamy na historických budovách (využiť materiál HA - Koncepcia vonkajšej reklamy).
- Osvojiť si princíp **okamžitého riešenia nielen havarijných stavov, ale aj bežných problémov** súvisiacich s odpadom v uliciach, graffiti, z vandalizovaným mestským mobiliárom.



Prvky mestského mobiliáru určené na oddych a pobudnutie sa nemusia obmedzovať len na lavičky. Príklad ležadiel na nábreží v Lyone, ktoré vnášajú výraznú vrstvu komfortu do užívania verejných priestorov na nábreží.



Dobrý verejný priestor poskytuje variabilitu vo využití prvkov a podporuje rôznorodosť.



Umiestnenie a vhodný dizajn prvkov mestského mobiliáru, vrátane odpadkových košov sú podstatné pre správne fungovanie verejných priestorov.



Príklad ako možno vnieť viac zelene do historického prostredia. Príklad z centra Lyonu, kde na tento účel využili mobilné nádoby na zeleň.



Vertikálne zelené steny, ďalšia možnosť ako vnieť viac zelene do verejných priestorov. Príklad z centra Kodane.



Na nábrežnej promenáde v Bratislave je množstvo plôch zelene, ktoré sú však málo využiteľné. Príklad z nábrežnej promenády v Lyone, kde sú plochy zelene integrálnou súčasťou priestoru a sú využívané na oddychové a herné aktivity.



Priestory s hernými prvkami pre deti nemusia mať vždy podobu klasického ihriska. V historickom centre ako aj na nábreží je vhodné hľadať kreatívne riešenia ako včleniť herné prvky do verejných priestorov.



Oživenie verejných priestorov môže prebiehať aj cez dočasné intervencie. Verejné priestory by mali byť dostatočne flexibilné, aby umožnili realizáciu podobných intervencií.



Aj také detaily ako vtáčie búdky môžu mať mestotvorný charakter a oživovať verejné priestory. Vtáčia búdka umiestnená v parku na Manhattane v New Yorku.



Otázka objektov vonkajších terás, prvkov drobnej architektúry je veľmi citlivá v historickom centre. V historickom jadre Lyonu sú sedenia kaviarní a reštaurácií priamo na chodníku, pôsobia verejne, otvorene a prístupne.

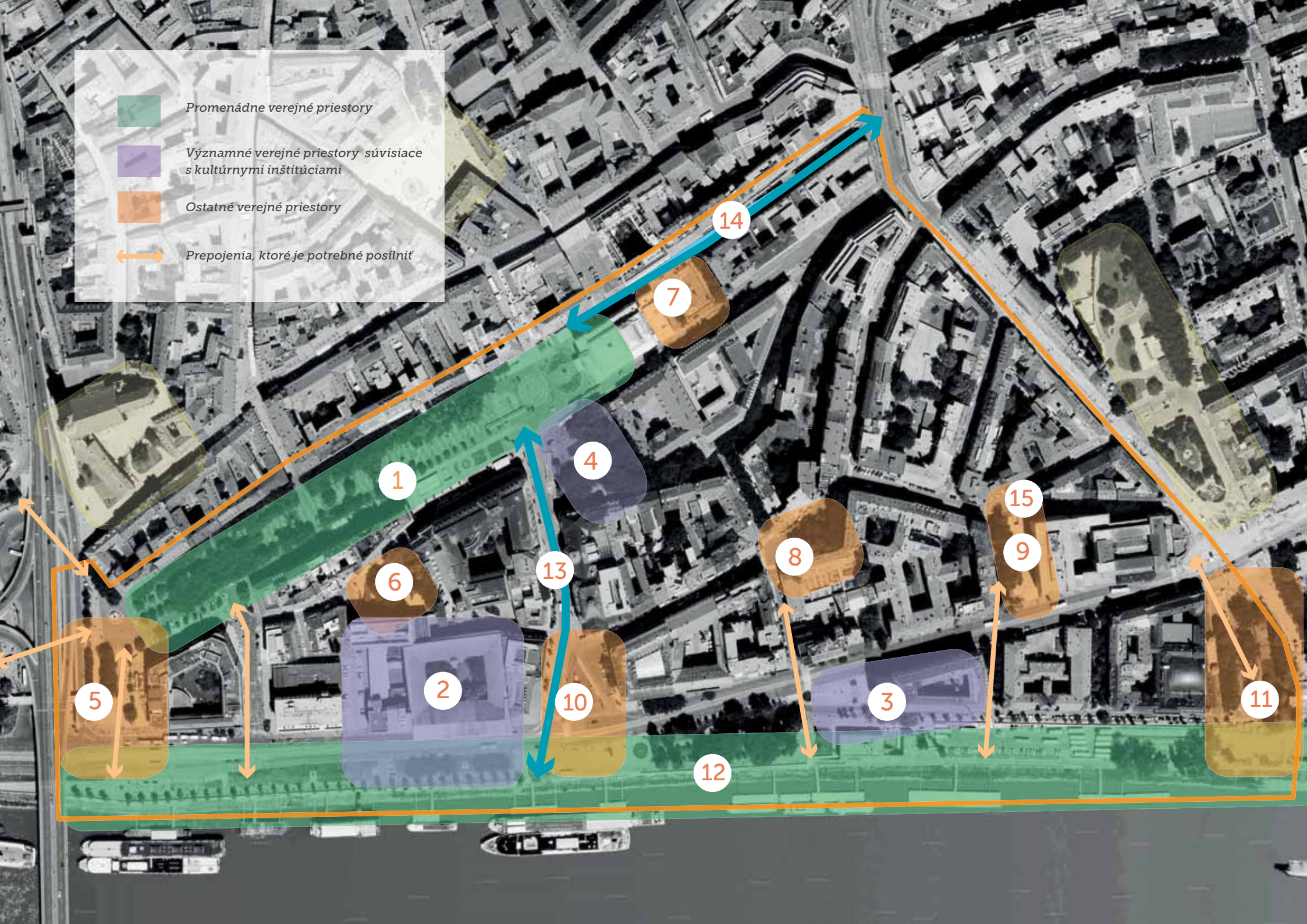


Vonkajšie sedenie je možné realizovať aj v stiesnených priestoroch ulice bez toho, aby boli blokované chodníky. Příklad z ulíc Štokholmu.



Prvky mestského mobiliáru možno využiť na rýchle intervencie, ktoré môžu byť dočasné a testovať zmeny funkcií a nové aktivity vo verejných priestoroch. Dočasné námestie vytvorené behom jedného víkend v uliciach Brooklynu.

-  Promenádne verejné priestory
-  Významné verejné priestory súvisiace s kultúrnymi inštitúciami
-  Ostatné verejné priestory
-  Prepojenia, ktoré je potrebné posilniť





---

# Na ceste k vízii

Každá úspešná štvrť potrebuje viacero zaujímavých, živých a atraktívnych miest, destinácií, kam môžu ľudia ísť, stráviť čas, pobudnúť, spoznávať štvrť a život v nej. Môžu to byť námestia, ulice, nádvorcia, väčšie či menšie parky, záhrady, alebo priestory pozdĺž nábrežia.

V rámci procesu sme v štvrti identifikovali viacero dobre fungujúcich verejných priestorov, ale aj takých, ktoré by potrebovali vylepšiť. Sú tu aj také, ktoré zatiaľ nie sú využívané, no majú potenciál stať sa skvelými a obľúbenými miestami.

Vízia pre Južné predmestie a nábrežie by mala byť budovaná okolo silných, vzájomne dobre prepojených destinácií, ktorých charakter, identitu, vybavenie a program možno definovať v ďalšom procese.

**1 Hviezdoslavovo námestie** je najobľúbenejším miestom v štvrti. Pešia zóna s množstvom zelene, s lavičkami, fontánami, kaviarňami a reštauráciami s vonkajším sedením a historickými budovami má všetko, čo potrebuje dobrý verejný priestor. V priestore námestia však bude treba zásadne riešiť oplotenie americkej ambasády a nadväzujúci vstup do garáží.

**2** Nielen samotná **Slovenská národná galéria**, ale aj nadväzujúce verejné priestory majú potenciál stať sa destináciami, ktoré budú žiť kultúrou a umením. Sprítomniť umenie bude vhodné nielen vo vnútorných priestoroch, ale aj na náprotivnom nábreží.

**3 Námestie pred Slovenským národným múzeom** ako nástupný priestor do budovy múzea môže adekvátnym vybavením a programom pomôcť zviditeľniť prítomnosť tejto inštitúcie. Potrebné bude nájsť rovnováhu medzi bezbariérovým riešením, užívateľskou príjemnosťou a symbolickou funkciou priestoru.

**4 Verejný priestor pred Redutou** môže akcentovať dôležitosť tejto inštitúcie a nadviazať na Hviezdoslavovo námestie. K jeho zmene zásadne pomôže riešenie vstupu do garáží. Premena priestoru umožní konanie verejných udalostí, spojených s poslaním Slovenskej filharmónie.

**5 Rybné námestie** je priestorom, ktorým ľudia skôr len prechádzajú. Ako jedna zo vstupných brán na nábrežie môže poskytnúť priestor pre celé spektrum aktivít a pripomenúť aj historický odkaz pôvodného priestoru.

**6 Parčík na Paulínyho ulici.** Plocha zelene pre oddych a pobudnutie môže priestorovo aj programovo nadväzovať na galériu a posilniť sieť mikropriestorov v území.

**7 Komenského námestie.** Priestor po bývalom parkovisku má potenciál stať sa ďalším miestom so zeleňou a aktivitami v štvrti. Mobilné riešenie zelene sa môže stať zaujímavou výzvou pre sklbenie komunitných a kultúrnych aktivít.

**8 Parčík na Medenej,** v súčasnosti zanedbaný a bariérový priestor má veľký potenciál byť zeleným parkom. Efektívne riešenie dopravy, najmä parkovania môže prispieť k zásadnej zmene parčíka.

**9 Priestor na Múzejnej pri Univerzite** má potenciál byť viac ako len parkoviskom. Priestor pre aktivity by tu mohli nájsť nielen miestni, ale aj študenti a univerzita by sa tak prestala obracať verejnému priestoru chrbtom.

**10 Námestie Ľudovíta Štúra** je ďalšou zo vstupných brán na nábrežie. Dizajn priestoru a aktivity môžu pomôcť prepojiť tento priestor s priestorom nábrežia a šancu otvoriť sa verejnosti má aj Ministerstvo životného prostredia, ktoré tu sídli.

**11 Priestor na Gondovej,** má väčší potenciál ako byť len parkoviskom. Môže prepojiť Šafárikovo námestie s nábrežím a vytvoriť adekvátny priestor pre aktivity súvisiace s univerzitným životom a Moyzesovou sieňou. Veľkolepý a živý študentský život sa môže postupne prelievať do celého územia a fyzicky i vizuálne pomôcť formovať pocit z nábrežia.

**12 Nábrežie** má potenciál byť jedným z najatraktívnejších verejných priestorov v Bratislave a poskytovať spektrum jedinečných prepojených mikropriestorov s ambíciou zachovať si spoločnú tvár, ale zároveň ponúknuť v jednotlivých úsekoch rôznosť. Výzvou bude spojiť historickú, environmentálnu, spoločenskú i dopravnú funkciu nábrežia.

**13 Pešia zóna na Mostovej** by mala ponúknuť priečne prepojenie medzi historickým jadrom, prilahlými kultúrnymi a verejnými inštitúciami a nábrežím.

**14 Gorkého ulica** by sa mohla stať pešou zónou, ktorá bude plynulo nadväzovať na priestor Hviezdoslavovho námestia a zbaví sa množstva súčasných bariér.

**15 Priestor na Dobrovičovej,** križovatka viacerých ulíc s nádherným nárožím by sa mohla po vhodnom preriešení stať zaujímavým námestíčkom s možnosťou bezpečnejšieho pohybu i príjemného susedského posedenia.



## Prílohy

*Mapujúce rozhovory*

*Prieskum*

*Verejné stretnutie*

*Odborné workshopy*

*Zapojení ľudia*

*Zdroje a linky*

---

# Mapujúce rozhovory

*Úvodnou aktivitou boli mapujúce rozhovory s kľúčovými aktérmi a aktérkami, ktoré nám pomohli identifikovať, čo sú dôležité témy, strategické rámce diskusie a citlivé či kontroverzné miesta.*

Rozhovorov sa zúčastnilo šesť účastníkov a účastníčok, ktorí sú svojou expertízou, pozíciou alebo osobnou skúsenosťou s daným územím či problematikou spojení.

Pri výbere respondentov a respondentiek sme sa snažili, aby boli pokryté viaceré témy, súvisiace s verejnými priestormi. Hlavná architektka mesta Bratislavy **Ingrid Konrad** ponúkla strategický pohľad na skúmané územie a z pozície samosprávy vyjadril svoje názory na súčasnosť a budúcnosť územia starosta Starého Mesta **Radoslav Števcík**. Témy, súvisiace s históriou a identitou územia, ale aj architektúrou a urbanizmom sme preskúmali spolu s docentkou **Janou Gregorovou**, odborníčkou na prezentáciu historického dedičstva z Ústavu ekologickej a experimentálnej architektúry FA STU. O problematike dopravy ako na strategickej, tak na taktickej úrovni sme diskutovali s **Ivanom**

**Bútorom**, miestnym poslancom a expertom na dopravu. Otázky identity, komunitného rozvoja, zapojenia verejnosti do plánovania a spravovania verejných priestorov či otázky spolupráce s miestnymi obyvateľmi sme rozoberali s mladou architektkou a placemakerkou **Dominikou Belanskou**. Zaujímavá a obohacujúca bola diskusia s miestnou obyvateľkou **Luciou Heftyovou**, ktorá ponúkla vhľad do toho, s čím sa stretávajú obyvatelia tejto štvrte a akým výzvam čelí rodina s deťmi, ktorá na jednej z ulíc v štvrti býva. Všetkým sme položili nasledovné (ale aj ďalšie) otázky:

## Pozícia

- Aká je vaša rola vo vzťahu k územiu, o ktorom hovoríme? Z akého uhla pohľadu, z akej skúsenosti ho vnímate?

## Charakteristiky územia

- Čím je podľa vás pre toto územie charakteristické či jedinečné? Čo vnímate ako jeho pozitíva, ako základy, na ktorých možno stavať?
- Čo vnímate ako problémy, citlivé témy? Čo sú podľa vás rozvojové dilemy, s ktorými sa bude musieť MČ Staré Mesto v tomto

území vysporiadať?

- Ako vnímate tému rozdielnych nárokov na túto časť mesta (obyvatelia, denní návštevníci, turisti...)?

## Vízia územia

- Ako si predstavujete víziu rozvoja toho územia, ako by mohlo o niekoľko rokov vyzerat?
- Čo iné považujete za dôležité poznamenať?

---

# Mapujúce rozhovory

*Radoslav Števcík, starosta MČ Bratislava - Staré Mesto*



**Aká je vaša rola vo vzťahu k územi, o ktorom hovoríme? Z akého uhla pohľadu, z akej skúsenosti ho vnímate?**

V Starom Meste žijem a pracujem dvadsať rokov. Denne sa pohybujem všetkými ulicami štvrte, o ktorej hovoríme, dôverne poznám každý dom, každý strom, každého suseda, ktorý tu žije trochu dlhšie. Keďže tu mám aj domov, je to pre mňa najbližšia časť tohto územia. Ako starosta vnímam toto územie ako jednu z častí Starého Mesta, ktorá je po historickom jadre tou najrepresentatívnejšou. Nachádza sa tu Slovenské národné divadlo, Slovenská

národná galéria, Slovenská filharmónia - teda tri najvyššie národné kultúrne inštitúcie.

Tento priestor je naozaj dôležitý, lebo je nástupom pre návštevníkov, ktorí prichádzajú do Starého Mesta z Dunaja. Po oboch stranách sú tu dôležité prestupné uzly – pod Mostom SNP autobusový, na Šafárikovom námestí električka, ktorá spája Staré Mesto s Petržalkou. Súčasťou územia je aj Hviezdoslavovo námestie ako najkrajšia promenáda, ktorú v Bratislave máme a ktorá je prirodzene centrom, kam smerujú kroky zahraničných i domácich návštevníkov a najmä v lete poskytuje príjemné posedenie.

**Trochu ste sa už dotkli aj ďalšej otázky - čím je ešte toto územie charakteristické či jedinečné?**

Je tu nábrežie, ktoré zohráva dôležitú úlohu. Tento rok dostalo novú tvár a v rámci príprav na predsedníctvo sa nám podarilo dať mu príjemnejší a kultúrnejší vzhľad výsadbou kvetinových záhonov, úpravou zanedbaného priestoru za zastávkou MHD na Rázusovom nábreží či vybudovaním troch verejných toaliet.

Sú tu aj ďalšie dominanty – hotel Carlton, ikona Starého Mesta, najväčšia stavba, ktorú tu máme a americká ambasáda, ktorá tiež ovplyvňuje charakter tohto územia. V r. 2001 tu boli vybudované bezpečnostné zábrany a úplne bola umŕtvená Paulínyho ulica. Trpí aj časť Hviezdoslavovho námestia. Kým predtým bolo námestie voľne priechodné a ľudia bežne chodili okolo budovy veľvyslanectva, teraz je tu pohyb obmedzený.

Práve kvôli ambasáde musel byť prerobený vjazd do garáží Carlton, ktorý bol pôvodne z Paulínyho ulice a Mostová mala byť pešou zónou, pokračujúcou z korza až na nábrežie. To sa žiaľ zmenilo a nový vjazd z Mostovej ulice priestor nešťastne znehodnotil. Námestiu Eugena Suchoňa pred Redutou – ak si odmyslíme sochu Víťazstva – dominuje vjazd do garáže. Z tohto pohľadu spôsob ochrany veľvyslanectva USA negatívne ovplyvňuje veľké územie tohto mesta.

### **Keby sme sa vybrali do ulíc, ktoré sú v tomto území, čo by sme v nich našli?**

Každá tá ulica je osobitá. Medená ulica bola v minulosti vnímaná ako hudobná ulica, bol tam Hudobný fond a viaceré obchody s hudobníkmi, ktoré žiaľ zanikli. Je to husto obývaná časť, najmä ak hovoríme o časti od Gorkého ulice po nábrežie smerom k Štúrovej, kde sú prevažne bytové domy. Ako problém vnímam, že parkovanie je tu pod kontrolou súkromnej firmy (od roku 2006 až do roku 2026.) Mestská časť sa v minulosti vzdala v tejto oblasti kontroly nad svojím územím. Na druhej strane tu máme dve podzemné garáže, ktoré problém riešia, ale ceny sú nastavené tak vysoko, že to ľudí odrádza a parkovanie hľadajú na ulici. Parkovanie je problémom z pohľadu dostupnosti pre obyvateľov, ale aj z pohľadu záberu verejného priestranstva. Ak sa pozrieme na historické jadro, aj to bolo v minulosti prístupné autám, parkovalo sa na uliciach. Keď tu samospráva pred 15 rokmi vybudovala pešiu zónu, zmenilo to charakter ulíc, skvalitnilo verejný priestor. Boli plány, aby sa ako pešia zóna riešila aj Gorkého ulica. Nedávno sme robili revitalizáciu stromoradia na Palackého a tiež vystala otázka, či by nemohla byť aj táto ulica rozší-

rená v časti po Kúpeľnú na pešiu zónu. Jediným problémom bolo, že ubudnú parkovacie miesta, inak by s tým ľudia nemali problém. Je zaujímavé, že blízka podzemná garáž Opera nie je naplnená, ale samospráva nemá žiadne páky na to, aby to vedela ovplyvniť a ľuďom ponúknuť, aby parkovali pod zemou.

### **Spomínali ste dopravné a urbanistické témy, mňa by zaujímala aj sociálna oblasť. Je táto štvrť pre návštevníkov, turistov alebo pre miestnych obyvateľov? Ako vnímate sociálny rozmer života v nej?**

Po roku 1992 došlo k privatizácii bytového fondu. Na jednej strane sa rozprúdil trh s bytmi, na druhej strane to výrazne zmenilo štruktúru obyvateľstva hlavne v centre mesta. Ceny nehnuteľností boli vysoké a tak mnohí Staromešťania, ktorí tu prežili 40 – 50 rokov, svoje byty predali. Veľká časť bytov sa stala apartmánmi pre návštevníkov. Pôvodných obyvateľov vystriedali ľudia s iným spôsobom života, ktorí chcú mať blízko za zábavou, byť v centre diania. Sám som predsedom spoločenstva, ktoré má v dome 170 bytov. Dnes tam trvalo býva tretina, zvyšok je prenajímaný dlho či krátkodobu. V ostatných domoch to je podobne.

### **Kto je podľa vás typický obyvateľ či obyvateľka Starého Mesta, aká je tu skladba ľudí?**

V každej časti Starého Mesta je to iné. V tejto časti nájdeme stále dosť pôvodných obyvateľov, ktorí sa tu narodili a vyrastali tu aj ich deti; veľa cudzincov, ktorí tu pracujú a kúpili si byty. Rokmi sa mení sociálna štruktúra obyvateľstva – objavuje sa gentrifikácia, bohatší a solventnejší nastupujú namiesto sociálne slabších. Ak nerátam Hviezdoslavovo námestie, časť od Gorkého po Štúrovu k nábrežiu je naozaj obytná. Nie je tu veľa služieb či reštaurácií, sú tu bytové domy, ktoré majú občas v parteri nejakú službu, ale dominuje tu bývanie. Všetci, ktorí sa sem prisťahujú alebo tu ostali žiť, sú zmierení s tým, že žijú v centre hlavného mesta. Ich miera tolerancie je podstatne vyššia, ako v okrajových častiach, sú ochotní znášať hluk vo väčšej miere aj do neskoršieho času. Treba však najst spoločenský konsenzus, kde je tá hranica... Tí ľudia tu žijú preto, lebo majú k štvrti vzťah a vyhovuje im, ale je faktom, že za posledných 5 rokov sa situácia vo vzťahu k rušeniu nočného pokoja zhoršila.

***Aké by to tu malo byť z hľadiska obyvateľstva, jeho mixu, z hľadiska ústretovosti vo vzťahu k rôznym nárokom rôznych skupín?***

Nie som sociálny inžinier, aby som projektoval, kto tu má bývať. Nech sem prichádzajú ľudia, ktorí k tomu majú vzťah, ktorým záleží na tom, aby bola ich ulica čistá a uprataná, aby pre nich priestor nekončil dverami ich bytu. Aby mali vzťah k susedom a aby fungovalo to, čo bolo v minulosti bežné – že sa susedia v rámci domu navštevovali a pomáhali si. Dnes sme často krátko svedkami toho, že noví, ktorí prichádzajú, prinášajú úplne iný spôsob života, inú kultúru, držia si odstup od pôvodných obyvateľov... Komunity by mali fungovať od vchodu, cez dom, ulicu až po celú štvrť. Z toho pohľadu bude fajn, ak tu budú žiť ľudia, ktorí sa tu cítia dobre, ale zároveň ich spôsob života neobťažuje a neobmedzuje iných.

***Možno sa vynoria nové podnety, podporujúce komunitný život. Bolo by výborné mať tu ľudí, ktorí zdravia svojich susedov, ktorí sa zapájajú a cítia sa tu dobre.***

Je tu zároveň trend omladzovania. Keď sa môj syn narodil a vyrastal, bol tu sám. Teraz sa na dvore pohybuje desať či viac malých detí od dvoch do šiestich rokov, čo je pozitívum. Me-

nia sa nároky na vnútroblokové priestory, ktoré si žijú svojím životom. Ak tam majú ľudia potrebu urobiť si detské ihrisko, tak si ho spravia.

***Čo vnímate ako dilemy či rozvojové projekty, ktorým bude musieť Staré Mesto v relatívne krátkom čase v kontexte verejných priestorov čeliť?***

Uvidíme, akým spôsobom bude rekonštruovaná galéria. Jej predstavitelia do veľkej miery určia, ako zmenia priestor - majú totiž ambíciu, aby bola priechodná a prístupná zo všetkých strán. Uvidíme tiež, ako dopadne rekonštrukcia hotela Danube, pretože sú tu snahy o rozšírenie súčasného hotela. Schválili sme však len rekonštrukciu stavby a zmenu účelu využitia niektorých objektov.

Spolu s rádom sestier Notre Dame máme ambíciu urobiť detské ihrisko na ich pozemku pri kostole, pretože v blízkosti je základná škola. Na druhej strane sa v tomto priestore potýkame s pobytom asociálov. Kultivácia priestoru a jeho poskytnutie rodinám s deťmi na hranie môže byť impulzom, aby sa tam títo ľudia necítili dobre a priestor opustili.

Máme tu ďalší priestor, ktorý by sme chceli zrevitalizovať. Je to priestor na Medenej ulici –zanedbaný park, ktorý vôbec nefunguje.

Je bariérový, hustý a neprístupný, degradoval sa na venčisko pre psov. Tento priestor by si zaslúžil nový pohľad a nové riešenie, možno aj na úkor niektorých parkovacích miest, aby sa rozšíril od budovy Grösslingu až po druhú stranu Medenej.

Máme tu prestarnuté stromoradia, ktoré by sme chceli revitalizovať. Na Palackého stromy padali, vyvracali sa, starostlivosť v minulosti nebola najlepšia. Je pre nás výzvou, aby sme dokončili revitalizáciu a rozšírili verejný priestor aj chodníky. Stromy už nevieme zachrániť, musíme to riešiť radikálne a novou výsadbou zabezpečiť, aby bola zeleň kvalitná.

Stojíme pred výzvou revitalizovať promenádu a zeleň na Hviezdoslavovom námestí, kde máme veľký mix rôznych stromov. Architekti aj dendrológovia sa zhodujú na tom, že to už nie je pôvodná alej so štyrmi radmi stromov, ako bola kedysi budovaná. Spolu s nimi aj pamiatkármi hľadáme koncept, ako tento priestor revitalizovať. Na severnej fasáde sú obrovské brestovce. Máme tam nádherné budovy – VŠVU je jedna z najkrajších budov v meste - ale vy ju nevidíte, pretože je zakrytá stromami. Pamiatkári tam stromy chcú, otázka je, či to má byť brestovec, pretože čím ho viac striháte, tým viac rastie.

***Ako vnímate zaberanie priestoru na Hviezdoslavovom námestí rôznymi predsunutými pavilónmi?***

MÚOP vypracoval štúdiu, kde v prípade niektorých budov pripustili takéto využitie formou celoročných zimných záhrad. Nie je to však prípustné v prípade starých historických domov. Zo štyroch pavilónov, ktoré tam dnes sú, dva sú v rozpore so štúdiou. Dva sú v ňou v súlade, nekorešpondujú však ani výškovo, ani vizuálne. Ak si pozrieme fotografie Kernovho domu či Carltonu, uvidíme, že aj v minulosti boli takéto typy presklených terás bežné. Treba však upozorniť na jedno riziko – že terasa sa stala postupne pevnou stavbou a definitívne tak zabrala verejný priestor na námestí. Radi by sme takýmto veciam predišli. Aj teraz sme odstránili prístavbu u Kuboviča, ktorá bola čiernou stavbou a trvalo to jeden a pol roka.

***Ako si predstavujete víziu rozvoja toho územia?***

Stretávam ľudí, ktorí tu žijú, už sa poznáme. Je tu veľký výskyt ľudí, ktorí sem chodia za prácou, veľa úradníkov v okolitých firmách. Momentálne je toto územie zmiešané – je tu aj bývanie, aj administratíva, aj služby a to by asi malo ostať zachované. Aby táto časť žila cez

deň, večer aj v noci – aby nebola prázdna. Ak budeme mať dosť peňazí, viem si predstaviť zásadné riešenia verejných priestorov v tomto území. Chodníky treba dať do pochôdznej roviny; dokončiť Palackého, riešiť tam nanovo profil ulice, aby to bolo pre chodcov komfortné. Veľkou výzvou je Gorkého. Je tu zámer samosprávy vybudovať pod Komenského námestím podzemné parkovisko. Bolo by treba vopred zvažiť, či tu možno realizovať podzemnú garáž a potom z ulice vytlačiť všetky autá. Potom by mohla mať Gorkého aj zeleň, ktorú dnes nemá a mohla by byť oveľa príjemnejšia. Už tam sú kaviarne a reštaurácie a tak, ako žije životom pešej zóny Laurinská, mohla by žiť aj Gorkého. Dôležité je neobmedzovať sa na existujúci profil ulice, ale riešiť veci od fasády po fasádu. Prišiel čas, aby sme sa na to pozreli zásadnejšie tak, ako sme robili na Múzejnej ulici. Treba vytvoriť sieť verejných priestorov; pozrieť sa na územie z nadvhľadu, riešiť ho nanovo, nebáť sa toho. Je dôležité, aby sme ulice nerobili sami pre seba, ale aby bol výsledkom priestor, ktorý budú ľudia využívať.

***Radoslav Števcík bol v novembri roku 2014 občanmi zvolený za starostu mestskej časti Staré Mesto. Verejne je aktívny od novembra 1989, keď sa ako jeden z prvých zapojil do študentského hnutia proti vtedajšiemu režimu a stál pri zrode študentského týždenníka ZMENA. Dlhé roky pôsobil ako vnútropolitický redaktor a komentátor v denníku Pravda, neskôr v redakcii BBC. Komunálnej politike sa venuje od roku 1995 najprv ako šéfredaktor a neskôr aj vydavateľ Bratislavských novín. V rokoch 2006 - 2010 bol nezávislým poslancom v miestnom zastupiteľstve Starého Mesta.***



---

# Mapujúce rozhovory

*Lucia Heftyová, obyvateľka štvrte*



**Aká je vaša rola vo vzťahu k územi, o ktorom hovoríme? Z akého uhla pohľadu, z akej skúsenosti ho vnímate?**

Som dlhoročná obyvateľka tohto územia; sme celkom typická rodina a s manželom a dvomi dcérami bývame na Medenej. Môj vzťah však siaha ešte hlbšie, vyrastala som tu a dnes bývame v byte, kde som od útleho detstva žila s rodičmi a bratom. Na Jesenského som chodila na základnú školu, s mužom sme chodili na vysokú na Filozofickú. Tu som trávila svoje študentské časy a okrem prednášok sme mali obchodené všetky kaviarne... Istý čas som žila

v inej bratislavskej časti, ale už šesť rokov som s rodinou späť a žijeme tu.

**Čo sa tu zmenilo od čias, keď ste boli malá?**

Nejdem idylicky hovoriť o tom, že sme mohli vybehnúť pred dom a hrať sa s loptou, lebo tak to nebolo. Nemohli sme sa hrať pred domom, ale vždy tu bola blízkosť Dunaja, čo bolo a je skvelé. Čo sa zmenilo? Je tu viac áut, viac pohybu, tlačí sa sem viac ľudí, to by som však nevnímala ako problém. Možno to tu viac žije a je tu viac turistov. Pribúdajú tí, ktorí nám chodia pod oknami od prístavu – na našej ulici je prvá brána vstupu turistov, ktorí prichádzajú loďami. Nevadia mi ani kaviarne a podobné veci - je ich viac, ako keď sme boli malí. Škola na Jesenského, kam som chodila, už neexistuje, lebo budovu predali. Teší ma, že sa niektoré budovy opravujú.

**Ak tu bývate, znamená to, že niečo získavate a niečoho sa musíte zriecť? Máte možnosť zaparkovať si pod oknom auto?**

Toto je presne to, čo sme s manželom zvažo-

vali, keď sme sa sme sťahovali... Som z generácie, kde bolo pre mojich i manželových kolegov obrovským trendom bývať napríklad na Čiernej vode a do práce chodiť do Bratislavy, poobede rozviezť deti po krúžkoch a ísť spať. Všetci rozmýšľali o bývaní štýlom: keď mám tú možnosť, ten domček na hypotéku si kúpim, aby som mala v okolí Bratislavy kúsok pozemku s travičkou.

My sme uvažovali presne o tom, či ideme preč, ale rozhodli sme sa, že sa vrátíme do môjho rodiska so všetkým, čo s tým súvisí. Uvedomovali sme si, do čoho ideme a sme nesmierne radi, že sme sa tak rozhodli. Vedeli sme celkom presne, že veľkým problémom je parkovanie a dnes neočakávame, ani na to nevrátime, že nemáme tú možnosť prísť všade autom a bezproblémovo si ho pichnúť do garáže. Nemôžeme to spraviť, lebo tu tá garáž nie je a ani tu, dúfam, nebude, pretože bývame v strede Starého Mesta. Rodinné auto máme a parkujeme ho problémovo, ako všetci v tejto lokalite. Musíme striehať, kým sa niečo uvoľní, ale nakoniec ho vždy niekde zaparkujeme. Ale práve preto, že je

to také pomalé a problémové, tak jednoducho auto nevyužívame. Autom chodíme cez víkend pozrieť rodičov, jazdíme na dovolenky, ale na bežný každodenný život ho nepotrebujeme. My fungujeme na bicykloch – aj ja, aj manžel. Keď boli deti menšie, vozili sme ich na bicykli v sedačkách a zadných nosičoch. Teraz, keď sú staršie, dcéra má električku a funguje komplet na MHD. Do školy vyráža sama mestskou dopravou, druhá chodí na kolobežke. Na bicykloch chodíme aj do roboty, aj z roboty. Tak ako veľmi veľa ľudí v európskych krajinách, kde je tento model úplne bežný a prirodzený.

**Znie to až fascinujúco a utopicky, ale vravíte, že ste sa tak rozhodli a ide to.**

Dôležitou výhodou je dostupnosť. My sme ešte aj to vedeli, že chceme, aby naše decká mohli voľne chodiť po meste. Keď som tu vyrastala, bolo pre mňa fantastické ísť sa stretnúť s babami a chodili sme nie korzovať, ako hovorili ešte naši rodičia, ale „do mesta“. Chodili sme kade – tade po uliciach, niekde sme si sadli na čajík, lebo vtedy boli čajovne na každom rohu a ja som vedela, že chcem túto voľnosť dopriať aj svojim dcéram. Vedela som, že nechcem ísť do satelitov a robiť svojim deťom taxikára, vozíť ich na krúžky. Ony si fungujú samé a samé

chodia na krúžky, aj keď toho majú veľmi veľa.... A my máme priestor aj pre seba a ja nie som otrokom toho, že sedím denne dve hodiny v aute a dopravujem sa do mesta, jednoducho tu fungujem a žijem.

Máme hypotéku ako veľa ľudí v našom veku. Sme radi, že bývame v dome s históriou, cítime sa byť Bratislavčanmi. S mojím mužom sme športové, ale aj kaviarenské a mestské typy a je skvelé vyjsť si len tak na kávičku po robote do mesta. To by sa inde nedalo...

**Čím je podľa vás toto územie medzi dvomi mostami charakteristické či jedinečné? Čo vnímate ako jeho pozitíva, ako základy, na ktorých možno stavať?**

Jedinečný je charakter historických budov, ktoré tu sú – v jednej z nich bývam. Je tu veľa historických domov, nie je to nová časť Bratislavy, ale súčasť centra. Pre mňa centrum nezačína až za Hviezdkom smerom k Hlavnému námestiu, pre mňa je to už aj táto Medená a okolité ulice. Bratislavské centrum pre mňa začína dunajskou promenádou - neskutočnou devízou, ktorú Bratislava má. Dúfam, že sa o pár rokov podarí a že sa toho dožijem, aby sa bratislavské centrum rozšírilo. Naša štvrť má totiž neskutočný potenciál, ktorý tam vidím -

stať sa súčasťou zatiaľ úzkeho centra Bratislavy.

**Čím je táto štvrť pre vás charakteristická?**

Štúrova má charakter pešieho bulváru a tým, že sa zúžil priestor pre autá, nevidno tam parkujúce autá. Na našej ulici parkujú autá z oboch strán a charakter priestoru definuje ulica s autami a dva chodníky. Keď si vezmete Štúrovu, dýcha z toho úplne iný charakter, lebo tie plechové krabice tam nie sú. Až teraz som si všimla, aký študentský charakter nabral po rekonštrukcii priestor pred univerzitou. Charakter Šafka začína byť kampusový, študáci prichádzajú a odchádzajú, je to tam fajn. Mój otec si pamätá, že po Medenej chodili trolejbusy. Viete si predstaviť, čo to musel byť za charakter miesta? To muselo byť čosi ako Dostojevského rad... Neskutočne podcenená je Reduta – ako stavba, aj ako miesto. Mohla by byť takým spotom v meste, z ktorého je každý paf, lebo je to krásna a jedinečná stavba. Potenciál je však nevyužitý. Žiaľ, charakterom ulíc okolo a tým, že tam nie je pešia zóna a že tam ľudia nezastanú ako na Hlavnom pred fontánou a neodfotia sa sprava, zľava, ale len prechádzajú okolo, tým to stráca.

**Zaujalo ma, že ste porovnali dve ulice – Štúrovu bez parkujúcich áut a Medenú, kde je vizuálne aj reálne priestor zabratý autami.**

**Ako je to v ďalších uliciach?**

Veľmi podobné – všetko je obstavané autami. Je to Talerova, Kúpeľná, Palackého až k Redute, Medená až k Redute – všade je parkovanie áut. Keď bol počas predsedníctva zmenený dopravný režim a nebolo možné odbočiť do Medenej, museli si rodičia, čo sem vozia deti do školy, nájsť iné cesty. Cítili sme, že tu bolo menej áut a menšia doprava. Idem sama proti sebe, lebo viem, že ak by sa tu jedného dňa parkovanie obmedzilo, tak my sami nemáme kde parkovať. Keď však ľudí obmedzíte, naučia sa s tým obmedzením žiť.

**Čo vnímate ako problémy, citlivé témy?**

**Podľa toho, čo ste spomínali, bude jednou z citlivých otázok aj otázka delby verejného priestoru.**

Najcitlivejšie pre ľudí sú autá a parkovacia politika. Nevieť, dokedy to bude trvať, ale na Slovensku je to veľmi senzitívna téma. Každý si myslí, že je jeho ústavné právo parkovať auto tam, kde býva – aby spravil tri kroky a už je doma. Dúfam, že sa to zmení. Sú na svete mestá a veľkomestá, kde to tak nie je. Cez autá

máme obrovskú šancu niečo zmeniť, pretože keď sa začnú regulovať, na prvý pohľad to bude vidieť a efekt sa dostaví. Vidno to na Štúrovej, keď zmizli parkujúce autá a okamžite sa zmenil charakter ulice. Inšpirujme sa svetom: Londýn radikálne obmedzil dopravu v centre, vo Viedni sa zmenila doprava na Maria Hilfer Strasse, kľúčová časť Václavského námestia v Prahe bude čo nevidieť pešou zónou....

Sú tu hluché parčíky; oproti Dr. Horákovi je slepý parčík – s výkalmi od psov i ľudí. Vidím ho z okna obývačky, aj sme ho už fotili a posielali cez Odkaz pre starostu. Ten priestor má obrovský potenciál a verím, že kompetentní o tom vedia. Je tam hluchá odbočka a akoby sa tam zakázal nadbytočný prejazd áut, vznikne tam celý areál zelene, alebo, v ideálnom stave, čosi ako mini pešia zóna.

Riešiť treba parky všeobecne – keby tu bolo viac zelene, obyvatelia to ocenia v lete, v jarných a jesenných dňoch. Do mesta stromy a verejné priestory patria, pretože dýchajú za ľudí a s ľuďmi, je to pekné na pohľad a je scestné na to zabúdať, pretože betón nás všetkých zadusí. Fontánky a lavičky sú super - človek aby tu prosil o lavičky. V priestore, o ktorom sa rozprávame lavičky nie sú, tam sa akoby ani neočakáva, že si človek na ulici posedí. A

to je presne tá chyba vo vnímaní verejného priestoru: akoby sme nechceli ľudí v uliciach a na námestiach. Veď je také osviežujúce, keď kaviarne v lete fungujú vonku, je vidieť, že tam ľudia chcú posedávať. Na Kúpeľnej, za odbočkou z Medenej boli pred pár rokmi pokusne nainštalované stoličky, obyčajný modrý stolík s dvomi stoličkami a ľudia si tam občas len tak posedeli. Ľudia chcú byť v uliciach, socializovať sa; nechcú mať skanzen a byť zavretí len doma. Ak sa im dá možnosť sedieť, určite ju využijú a život sa preniesie do ulíc.

**Ak sme sa už ocitli na ulici, ako vnímate zárodoky susedských vzťahov a komunity v tomto priestore, stretávate sa s tým?**

Ja som sa v našom dome vrátila k starousadlíkom, poznáme sa a máme veľmi dobré vzťahy, ale aj ja sama sa aktívne snažím o túto družbu. Myslím si, že to je veľmi dôležité a úplne prirodzené. Poznáme sa s predavačkami v potravinách, poznáme svojich ľudí z venčenia psov, je milé mať blízky kontakt so všetkými, s ktorými prichádzame denne do styku. Aktivity ako komunitné záhrady tu nie sú - v iných častiach to rastie ako huby po daždi, ale tu to zatiaľ nebolo. Je to možno heterogénnym zložením obyvateľstvom štvrte, sú tu aj starší obyvatelia.

**Ako vnímate tému rozdielnych nárokov na túto časť mesta (obyvatelia, denní návštevníci, turisti...)?**

Sú tu rezidenti, o ktorých majú authority mesta pocit, že by ich mali chrániť. Sú to napríklad starší občania, ktorí tu bývajú a chcú mať svoj pokoj... Chápeť to, aj my sme tými rezidentmi a tiež by sme neboli radi, ak by sme mali otvorený bar pod oknami do jednej, do druhej. Môže to byť kontroverzná téma, aj iné veľkomestá sa s tým tiež musia borieť.

Staré Mesto aj naše ulice sú klenotom mesta. Táto oblasť bude pre Bratislavu vždy veľmi cenná a mesto by s ňou malo preto narábať ako s cenným priestorom. Ak chceme, aby ho ľudia, čo tu žijú, aj užívali, patrí k tomu aj sociálny večerný život. Z tohto pohľadu je potrebné umožniť ľuďom a návštevníkom aj z iných mestských častí či rezidentom, aby si sem vyšli vo večerných hodinách žiť a posedieť si s priateľmi. Nemyslím si, že je cestou to tu uzatvárať a chrániť miestnych obyvateľov, aby mali klud. Ak sa tu nastaví a dodržia pravidlá, všetko sa dá zvládnuť.

**Ako by mohlo toto územie o niekoľko rokov vyzeráť?**

Rada by som sa uberala cestou rozšírenia

centra. Bolo by skvelé, keby sa centrum rozšírilo z Hviezdky smerom k vode, prepojil by sa Dunaj s mestom a staré centrum by sa rozšírilo o tie časti, o ktorých sme hovorili. Vo svojej vízii vidím významné rozšírenie pešej zóny. Možno sa toho dožijú moje decká, možno ma tam budú na invalidnom vozíku tlačiť ako starú babku. Ak hovoríme o pešej zóne, myslím si, že je dôležité dosiahnuť jednúrovňovosť povrchu ciest. Ulica v centre mesta nemá byť chodník a cesta pre autá, ale skutočne jedna línia pre chodcov. A kľúčové sú stromy a lavičky, tak ako je to Laurinskej a na Hlavnom námestí. Viem, že je to príliš idealistické.

Verejnosť tiež veľa rieši psíčkarov a ich správanie pri upratovaní po psovi. Vidím tu pozitívnu zmenu – ľudia začínajú byť viac vychovaní a väčšina z nich po psovi výkaly zbiera. V zóne na nábřeží sú sáčky, to veľmi ceľej veci pomáha, pretože ľudia sú prirodzene leniví a ľahšie po psovi upracujú, ak na to majú nástroj.

Veľkou témou bude, ako sa budú riešiť autá. Ak by prešiel zákaz vstupu áut paušálne, ja sama budem mať veľký problém, lebo sa nebudem môcť dostať autom pod dom, ale to nevádi.

Do toho diskomfortu by som išla aj od zajtra, pretože za tým vidím pozitíva.

Dôležité bude prilákať ľudí do mesta, aby to tu

žilo. Musí prísť odvážny vizionár, ktorý bude predpokladať, že ľudí sem treba prilákať, ale nie s ich autami. Neriešiť, či budú mať kde zaparkovať, práve naopak – sťažiť im to, aby auto nechali doma a prišli MHD. Na Medenej, na Kúpeľnej, na Palackého počet parkovacích miest väčší nebude, už to bude len horšie. Ja som tiež rezidentka s autom, ale nežiadam a ani neočakávam, aby za mňa niekto riešil, či budem mať kde parkovať. Raz bývame v Starom Meste, auto je majetok, ktorý som si dobrovoľne a luxusne zakúpila, tak prečo má niekto iný riešiť to, či ho mám kde odparkovať?

**Lucia Heftyová** je vyštudovaná psychologička (FiFUK), pracovne pôsobí mimo odbor vo vlastnej obchodnej firme. Býva v Starom Meste s prestávkami vyše 20 rokov a aktívne sa zaujíma o prostredie, v ktorom žije. Do Starého Mesta sa vrátila bývať, pretože verí, že je to dobré a jedinečné miesto na život aj pre aktívnu rodinu s deťmi. Spolu s manželom na denné presuny po meste už roky využívajú ako dopravný prostriedok bicykel. Bežné rodinné fungovanie majú logisticky o to náročnejšie, že obe ich dcéry (Tereza 13 rokov, Adela 10 rokov) dlhodobo účinkujú v televíznych seriáloch. Do rodiny patrí aj pes.

---

# Mapujúce rozhovory

*Ingrid Konrad, hlavná architektka Bratislavy*



**Aká je vaša rola vo vzťahu k územia, o ktorom hovoríme? Z akého uhla pohľadu, z akej skúsenosti ho vnímate?**

Vo vzťahu k tomuto územia sme ako hlavné mesto vo významnej pozícii, pretože tématika riešenia dunajského nábregia je celomestskou tématikou a my chceme pripraviť štúdiu bratislavských nábregí. Atraktivita rieky ako významného faktora sa totiž prejavuje v tlaku na brownfieldy a v súčasnosti fungujúce časti bratislavských prístavov - ide o rozširovanie projektu Eurovea na východ od SND. K prehodnoteniu rozvojových snáh dochádza aj na

druhej strane Dunaja, medzi Starým mostom a mostom Apollo.

**Čím je podľa vás toto územie zaujímavé a významné?**

Južné predmestie vnímam ako malú časť Bratislavy, ktorá má veľa spoločné s históriou Viedne. Pozemky pri Dunaji si mohli dovoliť len bohatí Viedenčania, paláce a ich záhrady končili na brehu rieky a obdobná situácia bola kedysi v Bratislave - pri rieke stáli vily a kasárne. V tom čase nevedla popri rieke žiadna komunikácia. Neskôr sa začala kreovať nábregná komunikácia a vynechal sa priestor pre dunajskú promenádu. V kontexte vzniku SNG sa zbúrala predná časť vodných kasární a zrealizovala sa dostavba galérie. Záhrady zmizli, na ich mieste začali vznikať hotely - koncom 50-tych rokov hotel Devín, po revolúcii hotel Danube. Toto územie je veľmi krátke a tým aj veľmi citlivé. Na východnej strane územia bolo Rybné námestie, ktoré genéza rozvoja mesta do roku 1989 skoro celé eliminovala. Výstavbou Nového mosta a hotela Danube stratilo Rybné ná-

mestie, na ktorom bol kedysi rybný trh, kontakt s riekou. Postupne sa rieka stala atraktívnou, začali sa stavať múriky, zábradlia, lavičky, promenáda a aleje - podobne ako v iných európskych mestách. Otvoril sa priestor pre promenádu, z ktorej Bratislava dodnes ťaží, pretože kontakt s riekou je jeden z nadôležitejších fenoménov verejného priestoru, približujúceho sa k rieke. Nejde len o príjemný pohľad, ale kontakt je dôležitý aj z hľadiska klimatických rozmerov. Rieka tvorí čosi ako klimatickú jednotku chladenia mesta v lete a v zime má tiež svoju rolu. Dunaj otvára pohľady na mestskú štruktúru, definuje, odkiaľ vidno panorámy. Sú tu cezúry, kde sa prelieva pohyb od Dunaja do vnútorného mesta.

Súčasný konflikt spočíva v rozširovaní nábregnej komunikácie na úkor verejného priestoru a peších trás. Kedysi bola komunikácia 2 - prúdová, teraz je 3 - 4 prúdová a stále je tendencia ju rozšíriť na ďalšie odbočovacie pruhy. Ďalším problémom je dopravná obslužnosť veľkých hotelov, napríklad hotela Carlton. Pod ním bola postavená podzemná garáž a vjazd z Paulínyho

ulice bol kvôli ambasáde USA uzavretý. Bola veľká chyba, že sa tieto veci neriešili participatívne, kde by sa za jedným stolom stretli stakeholderi. Nemuselo prísť k takýmto omylom a stavebným nákladom.

Územie predmestia pokračuje až po Štúrovu ulicu. Hotel Danube, Devín a galéria vytvárajú bloky, ktoré sú v rámci krátkeho kontaktného nábrežia veľmi významné. Pokračuje to Štúrovým námestím, ktoré prepája Dunaj s historickým jadrom, Slovenskou filharmóniou a budovou SNM, ktorá je čiastočne prekrytá Osobným prístavom. V priestore sú umiestnené verejné stavby - prístav, škola, múzeum, galéria, kasárne - alebo hotely a budovy občianskej vybavenosti, stavané súkromným investorom.

Prvý plán tvorili veľké budovy; nultý plán k rieke boli nízke budovy pavilónového charakteru, aby neprekryli prvý plán. V tomto kontexte bolo rozvíjané aj PKO. (K River Parku 1 síce bola verejná súťaž, ale budovy sa navýšili až o 4 poschodia a v území sa vytvorila doslova stena. Rovnako to bude pokračovať aj v River Parku 2). Takto sa vykryštalizovala významná urbanistická hodnota – mierka nábrežia, mierka kontaktného miesta s Dunajom. Priestor má určitý rytmus, určitú melódiu - či už sú to tie cezúry,

voľné priestory (Rybné, Štúrovo námestie, Gondova), alebo budovy. Tieto koridory by sme mali zachovať a v danom rytme pokračovať. Významným verejným priestorom je Hviezdoslavovo námestie – priestor, ktorý je veľmi pozitívne vnímaný a zachovaný s vysokou mierou zelene. Komenského námestie za prístavbou SND je v správe hlavného mesta. Dostavba SND siaha až pod úroveň veľkej časti parku – sú tam baletné sály či sklady kulís. Ide o významný priestor, ktorý je od 1. januára 2017 disponibilný pre mesto, pretože 31.12. 2016 vypršala zmluva pre spoločnosť, prevádzkujúcu parkovisko. Vieme z neho urobiť park, aj keď nie historický... Ak hovoríme o živote rezidentov v tomto území, veľmi zaujímavá a vzácna je rezidenčná zóna medzi Jesenského, Palackého, Mostovú a Vajanského nábrežím, ktorá má veľký potenciál.

Vráťme sa k nábrežnej promenáde a dopravnej situácii. Rázusovo nábrežie má tendencie sa rozširovať, ale Vajanského nepustí. Toto už dnes nie je v územnom pláne ako mestský okruh, nahradila ho Einsteinova so všetkými negatívami, ktoré na druhom brehu Dunaja priniesla. Dôležité je uklidňovať, znižovať rýchlosť. Ak máme na Karloveskej radiále predpísanú tridsiatku a tu nie je obmedzenie, čo to má

znamenat? Musíme ísť do obmedzenia rýchlosti, aby nikoho nenapadlo využívať nábrežie na dlhé trate. Komunikácie by sa postupne mali meniť v tom najpozitívnejšom zmysle, degradovať na obslužné komunikácie tohto územia.. Nie všetky prístupy cez ulice Južného predmestia sú prístupné k Dunaju. Pešie prepojenia sú nedomyslené. V rámci riešenia promenády musíme myslieť na to, ako sa pešák či cyklista dostane na nábrežie. Z hľadiska bezpečnosti a orientácie je Gondova tmavá a nezaujímavá komunikácia. Parkovisko patrí univerzite, čo môže byť problémom pri prepájaní Šafárikovho námestia s nábrežím. Nedávno bola udeľovaná cena Arch v Moyzesovej v sieni, ktorá má úplne nevhodné predpolie. Zo strany Gondovej by bolo dobré vytvoriť predpolie pre užívanie Moyzesovej siene a univerzity a pre sprístupnenie Dunajského nábrežia. Dôležité je dostať sa z telesa mosta popri mýtnych domčekoch na obidvoch stranách na úroveň nábrežia. Tam je úzke, ale historicky autentické schodisko, ktoré proporčne sedí s veľkosťou mýtného domčeka. Zo strany plánovačov Starého mosta bol návrh ho rozšíriť a urobiť z neho široké betónové schodisko, čo som v tom čase považovala za neprimerané a stojím si za tým. Zo strany Európy možno riešiť nový prístup bezbariérovým

výtahom. Bolo viac iniciatív, ako by sa mohlo toto parkovisko premeniť na park, bola mapa sveta, Európy... Asi je riešením park alebo námestie, ale ešte som sa nestretla s myšlienkou, adekvátnou pre tento priestor.

Po dokončení mosta sa môžu pohľady na tento priestor začať vyvíjať a rovnako sa môže vyvíjať aj tlak na univerzitu, ktorá je majiteľom parkoviska. Treba zvážiť, že tento priestor s vysokou zeleňou je tmavý a skôr akoby oddeľoval. Treba hľadať, ako sa cezeň dostať k Dunaju.

Vždy treba riešiť verejné priestory v kontexte s budovami – vstup do Moyzesovej sály, na univerzitu. Chýba mi informačný systém o budovách – čo je to za budovu, akú má históriu. Mestu dlžíme aj autentický systém pomenovania ulíc (Gondova, Staré mesto). Aby sa na tabuli zjavilo, aký obvod to je, aká časť mesta, identifikácia každého priestoru. Nehovoríme o administratívnom delení, ale o autenticite mestského prostredia, pretože mnohé mestské časti sú pomenované podľa toho, ako sa historicky vyvíjali. Chýba aj orientačný a informačný systém, ktorého máme málo. Boli tu rôzne pokusy, ale boli to cudzie, skôr katalógové dizajny a naše mesto si zaslúži svoj špecifický a autentický systém.. V rámci budovania nov-

ho osvetlenia potrebujeme akútne riešiť stĺpy a systém verejného osvetlenia. V súvislosti so SMART systémami prehodnocujeme, čo všetko môže takýto stĺp niest - od nabíjania cez wifi až po rôzne aplikácie.

***Spomenuli ste príbuznosť Viedne a Bratislavy a hovorili sme o veľkej tvári tohto priestoru, o zaujímavých budovách a inštitúciách. Zároveň sme spomínali potrebu zachovania určitej intimity priestoru, ktorý je obytný. Máme nejaké paralely z ostatných miest, čomu v tejto oblasti čelia a ako takéto veci riešia?***

Pretlak zo strany turistov je v centrách významných európskych miest veľký – trpí tým Paríž, Praha, Barcelona, Viedeň. Na druhej strane vieme, že turizmus prináša so sebou veľmi veľa iných hospodárskych aspektov, ale nielen zo samotného prvoplánového turizmu. Autentické zoznámenie sa s miestom môže podporiť ďalšie aktivity – podporiť mesto ako konferenčnú či výstavnú destináciu. Dnes sa veľmi zle hodnotí masový turizmus, ktorý prekračuje hranice únosnosti, keď sa byty v blízkosti centra prenajímajú turistom. Tí vedú iný spôsob života, ako miestni obyvatelia, viac sa zabávajú ako pracujú a tým znepríjemňujú život ľuďom, ktorí sa potrebujú vyspať a ráno ísť do práce. Tak

dochádza k veľkým konfliktom. V Barcelone už napríklad nepovoľujú prenajímať byty turistom... Málo sledujeme sociologické trendy. Želala by som si, aby sa viac sociológov venovalo mestu, pretože by sme s nimi mohli riešiť a konzultovať otázky mobility, sociálne a kultúrne otázky.

Chcem sa ešte venovať osobnému prístavu, ktorý je v zahraničných súkromných rukách. Človeku to príde ľúto, lebo je to brána do mesta, ktorá je v katastrofálnom stave. Otvorený ostáva problém, ako prepojiť nábrežie s priestormi pri Euroveji a novými štvrtami na východ od Starého mosta. Tu zohráva kľúčovú rolu riešenie osobného prístavu, kde sa až v suteréne dostávame na platformu nábrežia, kde lode pristávajú.

Priečne ulice sú pocitovo nepríjemné, majú úzke chodníky, cesty obparkovné autami, nie je tam žiadna zeleň či atraktívny priestor. Medzi SNG a hotelom Devín je to úplná katastrofa, pretože je tam za rampou súkromné povrchové parkovisko na verejnej komunikácii. To je nonsens – určite by sme ako mesto neprenajali verejnú komunikáciu na súkromné parkovisko. Z Paulínyho cez Riečnu ulicu pešiak neprejde a predpolie vstupu do Devína, do krásneho funkcionalistického hotela, je úplne zlé. Zaujímavá je mentalita – jeden začne a hoci ostatní vedia,

že to nie je v poriadku, robia to isté a potom sa divíme, že priestor je úplne zdevastovaný.

***Predstavte si, že vstupujete do priestoru Južného Predmestia. Akoby to v budúcnosti malo v tomto priestore ideálne vyzerat?***

Historické prostredie do značnej miery zdevastoval asfalt. Historický verejný priestor sa však žiada členiť, oddeliť ho od budovy radom žulových kociek, pretože do historického prostredia patrí dlažba. Mal by sa tu spraviť projekt, kde by sa postupne zadláždilo celé Južné predmestie, nie však previazanými dlažbami, ale prírodným kameňom. Nevie, prečo by sme mali ísť do nových materiálov, ak sa nachádzame v historickom centre.

Autenticita priestoru sa stráca. Na budovách ju chránime, ale vo verejnom priestore nie a to je veľká chyba. V rámci dotvorenia dlažbou je nevyhnutné myslieť aj na presakovacie plochy, nový spôsob odvodnenia zrážkových vôd a na vytvorenie nových zelených plôch. Tým sa verejný priestor ešte viac zintímnil a zadržiavaním zrážkovej vody by sa zlepšila mikroklima.

***Aké opatrenia by mohli ovplyvniť nielen funkčnosť verejného priestoru, ale aj jeho príjemnosť?***

V tomto uzavretom rezidenčnom bloku je veľa lokálov, treba pre ne vytvoriť priestor na letné sedenie. Chodníky sú však úzke, všade parkujú autá, preto by bolo dobré pre niektoré prevádzky vyčleniť priestory, kde sa dá posedieť. Sú tu aj plochy, z ktorých by sa dali vytvoriť malé parčíky.

Národná kultúrna pamiatka Grössling je v majetku mesta. Je tam žiaľ súdny proces, pretože projekt bol prenajatý investorskej skupine. V r. 2011 sa dokonca uvažovalo o jeho predaji. V roku 2012 sa podarilo v mestskom zastupiteľstve schváliť obnovu Grösslingu ako mestských kúpeľov, ktoré tu fungovali do roku 1994, sto rokov. Máme dve variantné riešenie technicko – infraštruktúrnej obnovy kúpeľov, urobili sme feasibility study, ktorá dokázala, že náklady na vstupné nemusia byť vysoké. Zmluvu s investorm mesto vypovedalo a teraz sme v súdnom spore. Sme presvedčení, že tepláreň musí byť zachovaná; sme za zachovanie kultúrnej funkcie a pamiatky na Medenej, ale to námestíčko riešil spomínaný projekt veľmi dobre a tento materiál máme na meste.

***V Štokholme i v Mníchove som sa stretla s výborným riešením sedenia na chodníku, ktorý nezužoval priestor. Sedí sa len pri fasáde ale-***

***bo vo výklenkoch, takže ostáva dosť miesta pre chodcov a návštevníci majú ulicu pred sebou ako javisko.***

Vo Viedni sa dnes rozširujú chodníky bez ohľadu na to, aby sa hľadalo náhradné parkovanie. Ruší sa krátkodobé parkovanie a o dva metre sa rozširujú chodníky, čo práve umožní prevádzkam urobiť si sedenie. V mediteránnom priestore sa tvoria v chodníkoch ostrovy zelene, ktoré chránia pred preteplením. Na päte budovy sa otvára chodník, robí sa vodopriepustný, sadí sa tam zeleň a fasády sa zazeleňujú popínavými rastlinami.

Nesmie ísť o kobky ako pri Eurovei alebo na Hviezdoslavovom námestí, tam mi to dosť vadí. Nevie, ako vzniklo, že reštaurácie zabrali chodník, ktorý je dláždený hladkým prírodným kameňom. Potom chodia ľudia po komunikácii z mačacích hláv, ktorá na to nie je určená. Možno za tento priestor platia tieto prevádzky nejaké nájomné, to však nie je zďaleka také, ako by ste si prenajali reštauráciu v budove. Vďaka parkovacej politike je veľká šanca začať robiť vo verejnom priestore poriadok. Celé jadro parkovacej politiky je v tom, že sa budú využívať na parkovanie len tie miesta, ktoré budú vyznačené. Z hľadiska esteticko – architektonického je dôležité, ako budú tieto mies-



---

## Mapujúce rozhovory

*Ivan Bútora, poslanec mestskej časti BA - Staré Mesto*

ta vyznačené, pretože často ide o natieranie hrubých bielych čiar. Namiesto toho to môžu byť krásne nerezové markery v dlažbe či zmena dlažby. To je výzva pre mesto, aby sa vytvoril úrad verejného priestoru, ktorý by riešil tieto veci individuálne. Ináč bude totiž vyzerat veľmi citlivé vyznačenie v Starom Meste, ináč to bude vyzerat v modernistických štvrtiach.

*Ingrid Konrad pochádza z Bratislavy a vyštudovala architektúru v Bratislave a vo Viedni. Vyše 20 rokov žila v Rakúsku, kde aj prednášala problematiku architektúry a verejných priestranstiev na Viedenskej univerzite. Vo Viedni viedla vlastný súkromný architektonický ateliér. Hlavnou architektkou sa stala v roku 2011. Hlavný mestský architekt má v Bratislave významnú úlohu - je odborným garantom samosprávy pre oblasť urbanizmu a architektúry. Priamo sa podieľa na tvorbe územnoplánovacích podkladov, vstupuje do prípravy územného plánu Bratislavy a taktiež zabezpečuje vypracovanie záväzných stanovísk Bratislavy k investičnej činnosti.*



### **Aká je vaša rola vo vzťahu k územiu, o ktorom hovoríme?**

Pre mňa je skúmané územie zaujímavé okrem iného z pohľadu spoluautora knihy *Stratené mesto*, ktorá bola aj o výstavbe Mosta SNP a dopravnej tepny, ktorá sem vstúpila a zmenila dopravné vzťahy. Som poslancom Starého Mesta, predsedám dopravnej komisii a zaujímam sa o dopravné problémy. Pracujem aj na Magistráte na Oddelení stratégie a projektov a zaoberám sa dopravnou stratégiou mesta a podporou udržateľných druhov dopravy.

***V tom, čo hovoríte, počujem zaujímavú kombináciu miestneho pohľadu – ste tu poslancom a územie poznáte - a zároveň strategického pohľadu na riešenie dopravy v meste. V podnetoch od verejnosti sa objavili zábery prepojiť rieku s mestom, preto by bolo zaujímavé počuť, aké sú princípy, na ktorých by sme mali pri riešení toho územia stavať.***

Tak ako v iných európskych mestách, aj v Bratislave by mal byť trend prepájať mesto s riekou a približovať ho k nej. Z pohľadu chodca je dnes nábrežná komunikácia problémom. Akým spôsobom to docieľiť, keď dopravné nároky súvisiace s novými investičnými projektmi a nastavenie časti dopravných inžinierov (z pohľadu dopravnej kapacity a priepustnosti) sú s týmto trendom nekompatibilné?

Jedným z kľúčov je dopravno-kapacitné posudzovanie investičných projektov. Dnes je pri posudzovaní kľúčová priepustnosť pre autá v špičkovej hodine. Naschvál som v úvode spomenul Nový most, lebo pre mňa sú tu silné paralely s obdobím, keď sa tento most projektoval, hoci

vtedy bolo v Bratislave oproti dnešku smiešne množstvo vozidiel. Pamätám si výroky zo 60-tych rokov, keď sa až kataklizmicke diskutovalo: Doprava nás zadusí, skolabuje; musíme tú tepnu vybudovať, tok dopravy musí tiecť... Ten pojem dopravného toku máme stále v hlavách a chceme ho vidieť aj na nábreží... Ak však chceme rieku ľuďom po vzore iných miest priblížiť, znamená to naopak zužovanie cesty, redukovanie jej kapacity, podporu verejnej dopravy, podporu cyklistov... V obmedzenom mestskom priestore, ktorý máme k dispozícii, musíme priority prehodnotiť.

**Znamená to, že toto územie je ešte stále ovplyvňované tým, ako sa projektovalo v 60-tych rokoch i tým, ako naň dnes nazerajú niektorí dopravní inžinieri. Zároveň je tento priestor atakovaný novými investičnými projektmi. Napriek tomu hovoríte, že riešením už nie sú širšie cesty, ale spomaľovanie dopravy, zužovanie ciest, redukcia... Je Bratislava výnimočná, ak chceme dopravnú paradigmu zmeniť, alebo sa to deje aj inde?**

Deje sa to aj inde – aj v Paríži, vo Viedni, alebo v niektorých amerických mestách, kde boli komunikácie diaľničného typu v blízkosti nábreží redukované na ulice alebo odstránené

s cieľom prepojiť rieku s mestom. My sme dnes výnimoční skôr v tom, že to nerobíme, ale v európskych a amerických mestách ide o trend. Centrum Bratislavy je malé a kontaktné miesto historického centra s Dunajom je práve pri Južnom predmestí – aj tu by sa mali diať spomínané intervencie.

**Čo treba spraviť v ideálnom prípade, aby sme vytvorili predpoklady na prepojenie nábrežia s mestom?**

Myslím, že by bolo dobré spracovať v dohľadnom čase štúdiu týkajúcu sa možných zmien nábrežia. Je to aktuálne aj v súvislosti s očakávanou výstavbou v lokalite River Park. Lídrom verejnej diskusie by mala byť samospráva. Treba tiež zmeniť metodiku dopravno-kapacitného posudzovania nových investičných projektov. Posudzuje sa dynamická doprava, ale celé sa to odvíja aj od parkovania – koľko áut do územia príde a koľko áut tam parkuje. To sa však musí cielene regulovať, podobne, ako to nedávno urobila Praha. Tá na základe rozsiahlej verejnej diskusie schválila nové pražské stavebné predpisy, v ktorých si definovala viacej zón – kde bude umožnený aký rozsah parkovania. Zjednodušene povedané, čím je územie bližšie do centra a čím lepšie je obslužené verejnou

dopravou, tým viac počet parkovacích miest pri nových stavbách klesá. Ide o ciele mobility manažment. Parkovacia politika nie je len o tom, ako upratať autá v uliciach, ale aj o tom, koho kam pustíme. To však musíme zároveň komunikovať a vysvetľovať, pretože zatiaľ sa to u nás nepovažuje za normálne. Nepohneme sa, ak cielene nepoviem: do tohto územia bude obmedzená možnosť dochádzať autom, prípadne v niektorých lokalitách ani nebude možné prísť autom až priamo do cieľa. O zmene metodiky rozhoduje a zmenu má spraviť mesto. O parkovacej norme mesto nerozhoduje, ale táto norma aj v súčasnosti dáva samosprávam nástroje, pretože hovorí, že má byť uplatňovaná v závislosti od miestnych podmienok a politiky samosprávy.

**Ako to na nábreží a nadväzujúcich priestoroch vyzerá a ako by to vyzerat mohlo?**

Nábrežná komunikácia je z pocitu chodca široká, jazdí sa na nej rýchlo, miest na prechod je relatívne málo (Most SNP, Mostová, SNM, Starý most), chodci dlho čakajú a pri moste SNP sú navyše kapacitné problémy pre chodcov a cyklistov. Filozoficky to znamená, že sa treba pozrieť na komunikáciu od Nového k Starému mos-

tu. Jeden jazdný pruh pre autá stačí, netreba to rozširovať, ale robiť ďalšie opatrenia, aby tadiaľto tranzitná doprava nechodila. Máme most Lafranconi, Einsteinovu, most Apollo – kapacitnejšie komunikácie, kam by sa mala presmerovať doprava z nábrežia tak, aby sem chodila len cieľová doprava, ale ani tá by nemala narastať. Do budúca je možnosť v uličnom parkovaní zriadiť len rezidentskú zónu, pretože ulice sú stiesnené, čo by pomohlo odľahčiť dynamickú dopravu.

Po nábreží jazdí aj verejná doprava – električky a autobusy, ktoré pokračujú ďalej smerom na Nivy, na Ružinov. Lepšie riešenie prestupného uzla Most SNP by znamenalo skomfortnenie prestupu najmä medzi električkami a autobusmi. Pri uzle Mostová netreba komunikáciu spriepustniť pre autá, ale naopak, uzol lepšie obslúžiť verejnou dopravou. V centrách miest bývajú vzdialenosti medzi zastávkami kratšie, do 500 m. Od mosta SNP je však najbližšia zastávka až za Novou scénou, čo je vyše jeden kilometer. Verejná doprava len prefrčí centrom mesta, ale nestojí tam, kde je destinácia – galéria, múzeum, promenáda. Priestor nie je možné ďalej rozširovať a rozhodne by sa nemali zaberáť plochy pre peších. Intervenciu so zriadením zastávky považujem za reálnu,

koniec koncov už dnes tu funguje zastávka nočných spojov. Ak by sa zriadila električková zastávka s ostrovčekom, zlepšilo by sa prechádzanie chodcov cez cestu (cez jeden jazdný pruh). Potrebné je tiež doriešiť vedenie cyklistickej trasy medzi Novým a Starým mostom. Zastávky verejnej dopavy netreba vnímať nielen ako niečo funkčné, ale ako atraktívny prvok v území s možným architektonickým stvárnením – posilní sa tak verejný priestor a atraktivita verejnej dopavy. Linka 95 mala počas obchádzkovej trasy veľmi využívanú zastávku pred galériou. Dôležité je, aby sa posilnilo predpolie galérie, zastávka patrí priamo pred ňu. Diskutuje sa aj o tom, že v súvislosti so zrušením zastávky Jesenského by električka stála v blízkosti Starého divadla.

***Takže viac komfortnejších a dostatočne širokých prechodov, signalizácia s preferenciou chodcov, lepšie obslúženie verejnou dopravou... Aká rýchlosť by bola na nábreží vhodná?***

Dnes je tam 50-ka, dala by sa odporúčať aj 30-ka. Ak by sme však hovorili o tridsiatke, treba zvážiť dopad na verejnú dopravu. Autobusy by využívali električkovú trať, neboli by ovplyvnené zápchami a mohli by ísť rýchlejšie.

Rýchlosť však často závisí od uličného dizajnu. Nestačí dať značku – ak sú napríklad jazdné pruhy široké, psychologicky vodič nevidí dôvod, prečo by mal spomaliť. Regulácia rýchlosti by mala byť spojená so skvalitnením priestoru. Silné pešie ťahy by boli napríklad zvýraznené dlažbou, ktorá by komunikáciu opticky prerušila. Zmeny by nemali byť samoúčelné.

***Ako poslanec ste navrhovali viaceré dopravné opatrenia. Keď vstúpime do štvrte, sú tam mnohé nevyužité mikronámestíčka; parčík na Medenej je napríklad zo všetkých strán obkolesený autami. Aké by mohli byť intervencie v tomto priestore?***

Parkovanie by malo byť takmer výlučne pre rezidentov. V tejto zóne je oproti iným častiam mesta parkovanie ako – tak regulované, takže priestor je príjemný na pohyb, ale zďaleka nedosahuje potenciál, ktorý by mohol mať. Chodec by mal byť v tomto priestore uprednostnený využitím tzv. shared space alebo obytných zón (20 km/hod) a mať v takejto zóne možnosť voľného pohybu. Treba diskutovať, či majú byť na križovatkách priechody pre chodcov, alebo sa chodec pohybuje voľne, pretože má prioritu a vozidlá by sa mu mali prispôbiť. Napríklad priestor v križovatke Tobruckej – Mú-

zejnej – Dobrovičovej by sa dal stvárniť, doplniť zeleňou či mobiliárom, dlažbou. Aj malé intervencie môžu pomôcť – môže ísť o povolenie protismernej jazdy cyklistov, alebo zvýšenie križovatky na úroveň chodníka. Stavebné intervencie na križovatkách a nárožiach v prospech chodcov či cyklistov chcú veľký cit pre detaily – pozitívnym príkladom je Grösslingová ulica, ale zatiaľ veľa takýchto riešení nie je.

Ak sa bavíme o vnútornej zóne, bolo by možné ísť od ulice k ulici, ale zároveň je potrebné nastaviť dizajn tak, aby boli intervencie konzistentné medzi sebou. Keď budeme riešiť konkrétne priestory, mali by sme vedieť, aké princípy chceme zohľadniť. Mali by sme tiež definovať vysokú kvalitu použitých materiálov, čo sa týka dlažby, obrubníkov, atď.

### **Na čo myslieť pri zlepšení podmienok pre cyklistov?**

V rámci komisie dopravy sme preberali návrh Cyklokoalície na povolenie protismernej jazdy cyklistov v niektorých uliciach v tejto štvrti, zatiaľ sa však z toho nič nezrealizovalo. Cieľom návrhov nie je prepojiť nadradené cyklotrasy, ale najmä umožniť a uľahčiť pohyb cyklistov v území. Jednosmerné komunikácie sa v mesiacoch zavádzali vo veľkej miere najmä kvôli par-

kovaniu áut. Ak by takéto trasy mali absolvovať aj cyklisti, predlžuje sa im čas jazdy. Ak však do územia príde viac cyklistov, je tam potenciálne menej áut.

Nedávno som navštívil Zurich, kde je vo veľkých častiach mesta mimo hlavných komunikácií zóna 30. Bežne tam je povolená protismerná jazda cyklistov bez nejakého výrazného vyznačovania. Z jednej strany je značka na vstupe, z druhej strany upozornenie na možnosť jazdy cyklistov – len zvislé značenie. V rámci zóny 30 tu nie sú osobitné priečady pre chodcov, križovatky sú však vždy stavebne riešené tak, aby mohol chodec plynule pokračovať v jednej línii. Vodiči a chodci sa rešpektujú. Symbióza chodcov a cyklistov je veľmi prirodzená a aj v Bratislave s ňou treba budúcnosti rátať...

**Ivan Bútor** pôsobí v samospráve v oblasti dopravy, zaoberá sa najmä preferenciou verejnej dopravy a parkovacou politikou. Je tiež poslanec miestneho zastupiteľstva a predseda komisie dopravy v Starom Meste. Je spoluautorom publikácie *Stratené Mesto o výstavbe Nového mosta a búraní Podhradia (2011)*. Vyštudoval históriu na Princetonskej univerzite. Dlhodobu sa venuje podpore udržateľnej mestskej mobility, v posledných rokoch aj ako člen občianskej iniciatívy *Lepšia doprava*. Pracuje tiež ako vodič trolejbusu.

---

# Mapujúce rozhovory

*Jana Gregorová, odborníčka v oblasti prezentácie architektonického dedičstva*



**Aká je vaša rola vo vzťahu k územiю, o ktorom hovoríme? Z akého uhla pohľadu, z akej skúsenosti ho vnímate?**

Spolu s kolektívom Mestského ústavu ochrany pamiatok som pred niekoľkými rokmi spracovala Zásady pamiatkovej starostlivosti pre Bratislavu a tak, ako bol tento materiál nastavený, bol prvý svojho druhu. Teraz sú však platné aktualizované zásady, ktoré spracúval Krajský pamiatkový úrad Bratislava a urbanisticko - historický výskum prebrali z našich Zásad...

**Čím je podľa vás pre toto územie charakteris-**

**tické či jedinečné? Čo vnímate ako základy, na ktorých možno stavať?**

Vzhľadom na to, že pamiatková zóna je veľmi rozsiahla, nachádzajú sa v nej rôzne typy architektúr. Vytvárali charakteristické enklávy mesta, ktoré v histórii vznikali s určitým účelom a do 50 - tich rokov minulého storočia si zachovali svoj charakter. Južné predmestie predstavuje pozostatok kompaktnej mestskej zástavby veľkomestského typu z 19. storočia. Dovedty bolo územie súčasťou inundačného územia Dunaja. Vždy to bolo územie medzi mostmi, tu sa prechádzalo z bratislavskej na petržalskú stranu a pozostatky industriálnej architektúry sú tu dodnes čitateľné.

V rámci tejto časti historického jadra bolo možné nadefinovať tri základné línie. Prvú líniu tvorí rieka ako komunikačný tok, z ktorého vnímame historickú štruktúru na oboch stranách brehu, potom samostatná línia brehu a nábrežia, na ktorej stáli sklady a pozostatky industriálnych zariadení, súvisiacich s prevádzkou lodnej dopravy Dunaja. Tretiu líniu tvoria už objekty, ktoré sú súčasťou kompaktnej zástavby his-

torického mesta, majúce vzhľadom na svoju exponovanú polohu reprezentačný charakter. Pri príprave zásad sme postrehli, že tu existujú výrazné tlaky na zahusťovanie a na zmenu charakteru pamiatkovej zóny aj predmestí, pretože nábrežie je veľmi atraktívnym územím. Mesto má však zničenú siluetu, historické jadro je malé. Bola som svedkom snáh, ktoré usilovali o zahusťovanie územia aj takým spôsobom, ktorý si vyžadoval nadstavbu osobného prístavu či nástupiska propelera. Napriek týmto snahám bolo jednoznačne prijaté, že nábrežie nesmie byť zastavané takým typom zástavby, ktorá by konkurovala a zabránila vnímať ťažiskovú architektúru tretej línie ako súčasť kompaktného historického jadra. Z tohto dôvodu je preto potrebné v druhej línii držať jednopodlažnú zástavbu pavilónov, ktoré tvoria pre existujúce plnohodnotné mestské objekty podnož. V tomto priestore je možné umiestňovať flexibilné pavilóny, ktorých tvarovanie sa môže inšpirovať architektúrou bývalých skladov s väzbou na industriálny charakter územia, siahajúci až po Zimný prístav. Aj nový Starý most sa z tohto

dôvodu podobá tvarovo na pôvodný, ktorého konštrukcia a tvar rešpektovali industriálny charakter územia.

***Pomaly sme prešli k tomu, čo je v tomto území cenné. Keď sme sa s verejnosťou rozprávali o historických budovách, ľudia vedeli veľmi jasne pomenovať „landmarky“, významné budovy, ktoré sa im páčia, ale vo vnútornej časti štvrte okolo Medenej akoby si nevedeli spomenúť na to, čo je tu hodnotné a ako štvrť vyzerá.***

Tým, že som spracúvala materiál Zásad..., pozerám sa na Južné predmestie ako na štruktúru zástavby, ktorá sa viazala na nábrežie a v prieniku mestských komunikácií vznikali samostatné uzly (Štúrovo námestie), prípadne plochy v mieste bývalého inundačného územia (Hviezdoslavovo námestie), ktoré danú časť mesta výrazne formovali. Veľmi dôležité je všimnúť si, že ulice, ktoré do týchto priestorov ústia, majú určitú hierarchizáciu – do hlavných priestorov ústia hlavnejšie ulice, do bočných bočné ulice. Táto oblasť s historickým géniom loci by mala mať v zmysle svojho vzniku jasne artikulované svoje urbánne jadrá, na ktoré sa spravidla viažu významné objekty a tomu by mal byť prispôsobený typ mobiliáru, informač-

ný systém, poloha informačných panelov, typ spevnených plôch a samozrejme aj zeleň.

***Čo nazývame v tomto kontexte urbanistickými jadrami?***

Okrem iného môžeme za ne považovať aj kumuláciu výstavby okolo spomínaných uzlov (námestí), pretože vo významnom priestore spravidla vznikali aj významné budovy. Popri hierarchizovanej a líniovej historickej štruktúre, ktorá vznikala v dôsledku regulácie územia pred hradbami sa nové významné budovy sústredili najmä okolo nábrežia. Nástupné plochy do týchto objektov vytvárali určitý mikropriestor, prípadne až mikrozónu so špecifickým charakterom. Za ikonické objekty, ktoré týmto spôsobom vytvorili potenciál pre formovanie nábrežia môžeme považovať Národné múzeum, Národnú galériu, nástupisko Propelera, či priestor pred FF UK.

***Na verejnom stretnutí veľmi silno rezonovala problematika dlažby a spevnených plôch, aj keď ľudia hovorili skôr o jej kvalite a bezbariérovosti, než o historickom odkaze. Spomenuli ste, že veci treba riešiť v náväznosti na urbánny celok - máte predstavu, čím sa inšpirovať, na čo sa odvolať?***

Koncepcia spevnených plôch v historickom jadre sa vytvorila ešte za vedenia bývalého primátora Petra Kresánka, kedy sa jednorazovo vydláždilo celé historické jadro medzi hradbami (územie dnešnej MPR). Ak by sme sa pri návrhu koncepcie dláždenia chceli inšpirovať minulosťou, treba vedieť, že 90 % miest v bývalom Rakúsko-Uhorsku prešlo tromi typmi dláždenia. Prvé boli štetové dlažby, ktoré tvorili nepravidelné kamene klinového tvaru, čo sa nabíjali na seba a vytvárali povrch vhodný pre kone a vozy. Pretože sa po nich ťažšie chodilo, v 19. storočí sa do nich začali vkladať pochôdzne chodníky. Kultivované a sofistikované mestské dlažby boli zväčša dvojakého typu. Koncom 19. storočia sa využívali pravidelné kamenné dlažby kladené na rybinu z andezitových či čadičových dlaždíc, ktoré sa potom vymenili za pochôdznejšiu a pojazdnejšiu čadičovú vejárovú dlažbu začiatkom 20. storočia. V historickom jadre v hradbách nájdeme rybinové dláždenie, ktoré sa pri obnove verejných priestorov MPR aj naznačilo. Územie Južného predmestia je pamiatkovo chráneným územím (PZ) a preto sa predpokladá, že sa pri návrhu dláždenia aj s verejným mobiliárom bude možné inšpirovať spôsobom dláždenia z predošlých období (buď rybina alebo vejár.)

Dnes už existujú kvalitné betónové kusové dlažby, ktorými je možné napodobniť pôvodné historické dlažby z kameňa. Vždy platí logika: hodnotnejší priestor, hodnotnejšia dlažba; menej hodnotný priestor - menej hodnotný materiál. Koncepcia spevnených plôch by mala byť určená ak už nie na celé územie pamiatkovej zóny, tak aspoň na najvýznamnejšie oblasti. Ideálne by bolo navrhnúť princíp dláždenia priestorov na celé Južné predmestie. Musím pripomenúť, že Štúrova ulica, jeden z najkrajších bulvárov, ústiaci do Šafárikovho námestia s náznakom industriálneho charakteru pri novom Starom moste má spevnené plochy zrealizované z asfaltu, ktorý kvalitou nezodpovedá kvalite výpravného mestského priestoru, zastavaného najkvalitnejšou architektúrou svojho druhu. Ďalšia rovina je súčasný štandard a s ním súvisiace parametre – bezbariérovosť, iné nároky na električky, priepustnosť, cyklochodníky. V cenných historických jadrách je aj cyklotrasa robená z kameňa. Sú však aj také príklady, keď sú nové vstupy do historickej dlažby robené z nových materiálov. Existujú rôzne farby asfaltu či pojazdných materiálov, ktoré sa dajú kombinovať s betónovou či kamennou dlažbou. Bezbariérovosť prináša nový tvar, nový dizajn, ktorý sa pokojne môže priznať... Nie je dobre,

ak sa robí jedna ulica tak a druhá onak; aj pre užívateľa je to nečitateľné, lebo sa nevie v daných prvkoch v meste orientovať.

Mesto Trnava si dalo vypracovať predprojektovú prípravu pre celé historické jadro, kde sa nastavil systém dlažieb. Všetky základné veci sú pre projektantov určené. Keď sa raz vie, že vozovky v historickom jadre budú dláždené do vejárov, projektant nemusí vymýšľať pri každej ulici nový vejár, ale vytvorí sa systém vzoriek, modelové riešenia rôznych profilov ulíc, ktoré má k dispozícii a ktoré použije.

***Ide vlastne o čosi ako uličný dizajn manuál, ktorý sa bežne používa v mnohých zahraničných mestách...***

Áno, manuál, ktorý je schválený mestským zastupiteľstvom a nastaví sa hrubá šablóna na celé historické jadro tak, aby každý projektant vedel, kde sú limity a mantinely jeho nového tvorivého vkladu. (Danou problematikou sa podrobnejšie zaoberá monotematické číslo časopisu Projekt 4-5/ 2016).

***Popri dlažbe je zaujímavé uvažovať aj o profile ulice, napríklad o zvýšených chodníkoch, ktoré tiež odrážajú určitú dobu vzniku. Ako vnímate možnosť vyrovnania profilu ulice***

***tak, aby nebol bariérový, aby priestor vysielal signál, že dôležití sú chodci?***

Vzhľadom na to, že historické jadrá dnes plnia inú úlohu ako v minulosti, je samozrejmé, že zónovanie a vymedzenie plôch pre peších a dopravu je iné ako v minulosti. Pretože sú naše historické jadrá rodinným striebrom, tendenciou je, aby bol pohyb pešiakov v historickom jadre minimálne obmedzovaný. Požadovať, aby v týchto maličkých štruktúrach autá dostali primárny význam je nelogické.

***V súčasnosti sa objavuje ako dobré riešenie predstava manuálu uličného priestoru, ktorý všetky tieto témy rieši nielen z hľadiska funkčnosti, ale aj z hľadiska estetiky. Takéto manuály nemusia slúžiť mechanicky, ale ako inšpirácia a odkaz na to, čo sa používa inde.***

Opäť si vezmeme ako príklad Trnavu, kde má ísť o jednotné riešenie, ako kombinovať dizajn typových prvkov vo vzťahu k historickému mobiliáru. Farebne aj dizajnovy by malo staré s novým ladiť. Existuje rad firiem, ktoré majú k dispozícii typové prvky mobiliáru, ktoré sú kvalitné a nerobí problém kombinovať ich s navrhnutými atypickými prvkami alebo replikami historických prvkov. Aj ich kombinácia pôsobí sviežo a novodobo.

Za čias Zásad sme navrhovali vypracovanie samostatných materiálov s princípmi riešenia spevnených plôch, zelene a mobiliáru, napojenie dopravného systému historického jadra (autá, cyklisti, peši), riešenie statickej a dynamickej dopravy, to všetko musí byť dané zvrchu, aby sa návrh koncepcie mohol premetnúť do zonálneho merítka prostredníctvom priemetu do Územného plánu zóny. Ako subsystemy by boli vypracované prvky vody, zelene, iluminácie celkov, problém dizajnu bezbariérových zariadení, mobiliáru, informačného systému. Narábanie s fenoménom pamiatok môže byť veľmi kreatívne a zďaleka nejde o mechanické napĺňanie podoby z 19. storočia.

***V zóne Južného predmestia sa ukazuje, že ulice sú obkolesené autami a priestory, ktoré by mohli v štvrti vytvoriť akési mikrojadrá so zeleňou nie sú využité. Ako toto územie riešiť?***

Odpoveď na túto otázku dostaneme, len keď budeme brať územie ako celok. Historickú zeleň viažeme na 19. storočie, pretože predtým v meste zeleň nemala prečo byť – bola za hradbami. V 19. storočí je už zeleň komponovaná do mestských priestorov formou parkov a

alej. Napríklad Hviezdoslavovo námestie bolo pôvodne riešené ako park; išlo o komponovanú sadovú úpravu, ktorá bola vnímaná ako zelený vstup do mesta. Dnes vieme, že existuje požiadavka vnášať do mesta viac zelene, pretože intenzita zastavanosti celého sídla je výrazne vyššia ako pred sto rokmi.

V celom procese intenzifikácie zástavby preto logicky vznikajú aj stavebné preluky, pri ktorých vyvstáva základná otázka: majú sa preluky zastavovať, lebo priestor je atraktívny, alebo majú byť riešené ako nezastavané zelené plochy? Nové požiadavky na ozeleňovanie v dôsledku klimatických zmien so sebou nesú hygienický rozmer, keď ľudia v rozpálených priestoroch z betónu a kameňa chcú byť v prírodnejšom prostredí nielen v parkoch, ale aj v zastavaných územiach. V rámci historického jadra sa však nevyužívajú vertikálne záhrady či možnosť kvetináčov na fasádach. Možno sa to zdá banálne, ale keď sa v Nemecku alebo Rakúsku pozrieme na ulicu, ktorá nemá stromoradie, domy vytvárajú krásnu kulisu kvetín v kvetináčoch. Na jednej strane chceme situáciu riešiť radikálne a vytvárať zelené plochy nových parkov, na druhej strane sa nevyužíva to, čo má každý z nás k dispozícii.

***Áno, takýto prístup k ozeleňovaniu by bol zaujímavý aj z hľadiska rozvoja komunitného života a susedstiev.***

Ľudia sú dlhodobo zvyknutí, že historické mestá sú neobnovené, nezelené a ošarpané. Keďže dnes si viac všímame verejný priestor, narastá tendencia dostať do úzkych ulíc maximum zelene. Namiesto toho, aby bola zeleň tvorená stromami, do pochôdznej plochy chodníka sa niekedy dostávajú také zelené plochy, ktoré sú bariérou v pohybe – veľké zelené plochy s výsadbou letničiek a trávín. Plošné uplatnenie trávy ako dekoratívnej rastliny je v historickom prostredí problémom. Možno je vhodná na nábreží alebo v rámci vnútrobloku, ale určite nie ako súčasť verejných priestorov, ktoré majú zvýrazniť ich historický charakter. Zeleň môže v mestskom interiéri využívať dizajnové kvetináče, alebo ide o vysadenú plochu. Ak je celé nábrežie prvým plánom vnímania historického jadra, už teraz sú tam významné objekty, ktoré môžu vytvárať mikropriestory. Ide o Šafárikovo námestie s vyústením Starého mosta, múzeum s prístavom, Propeler so Štúrovým námestím, priestor pred Národnou galériou a bývalé Rybné námestie. Línia nábrežia spája tieto mikropriestory, ktorých charakter by sa mal odvíjať od toho, v akej časti štvrte sa



nachádzajú. (Má sa napríklad kvetinová výsadba ocitnúť ako jednotiaci prvok v rámci línie celého nábrežia, alebo to bude prvok, ktorý bude charakterizovať jednotlivé mikropriestory?)

**Zaujímavé môže byť aj využitie vnútroblokov a dvorov – ak máme málo verejného priestoru, podme naspäť a vnútri si ho vytvorme. V mnohých dvoroch však parkujú autá...**

Kauza Bezručova ukázala, že z hľadiska celého mesta nemáme navrhnutý systém záchytných parkovísk. Historické jadrá v západných krajinách majú dopravný okruh, na ktorý je naviazaný fungujúci systém záchytných parkovísk a do historického jadra môže ísť autom len ten, kto tam býva, prípadne ten, ktorého vstup do historického jadra nie je nežiaduci. Unikátny historický komplex na Bezručovej, oproti Modrému kostolíku sa začal kvôli garážam búrať...

**Čo vnímate ako problémy, citlivé témy? Čo sú podľa vás rozvojové dilemy, s ktorými sa bude musieť MČ Staré Mesto vysporiadať?**

Problémom je zahusťovanie zástavby. Keď v minulosti vznikalo historické mesto, každá parcela bola tak cenná, že bola maximálne zastavaná. Verejné boli iba ulice a námestia, ale všetky domy mali vlastné vnútrobloky či záhrady. Dlhodobá neúdržba historických miest spôsobila,

že mnohé objekty museli byť zbúrané a preluky sa buď zastavali, alebo nezastavali. Vieme, že ak sú kompaktné mestá veľmi zastavané, nie je v nich priestor pre zeleň. Logicky sa nastolí otázka, ako sa postaviť k stavebným prelukám? Ako už bolo spomenuté, existujú dve základné možnosti: buď tam vznikne zelená plocha parku, alebo rozptylová plocha (o to logickejšia, ak sa na ňu viaže aj významný objekt).

Ja vnímam nábrežie ako nedocenený fenomén celého mesta. Ak by sa podarilo nábrežie koncipovať ako celok - Spojený zimný prístav, Eurovea, Južné Predmestie s nábrežím, River park, je to samostatná veľmi atraktívna zóna. Nedocenený Dunaj, problém s vodou a mólami, možnosť zísť k vode – to je niečo, čo v Bratislave chýba a každý na to čaká.

Potom je to samotné územie južnej časti historického jadra, tvoriace jednu z najkvalitnejších častí pamiatkovej zóny, v bezprostrednom dotyku s historickým jadrom. Z petržalskej strany tvorí podnož sídelným dominantám ako je hrad a Dóm. Potrebné je ochrániť hodnotné pohľady na ucelený obraz historického jadra aspoň tam, kde sa ešte nenarušil výškovými budovami. Preto je dôležité, aby sa práve v Južnom predmestí držala existujúca výška zástavby, ak si nechceme zničiť aj to, čo máme – charakteristickú siluetu Hradu na úpätí Malých

Karpát. Ak by sme sa dostali do vnútra historického jadra, stále je tu možné vnímať atmosféru Prešporku – mesta z prelomu 19. a 20. storočia, multikultúrneho mesta ako fenoménu, ktoré si možno pamätajú ešte naši pradedovia, doplnené o vrstvu moderného, ale len v takých enklávach, ktoré nenarúšajú historickú stopu mesta. Aby to moderné neprebíjalo potenciál genia loci, industriálneho mesta Prešporka, ale aby sa našla taká miera kombinácie nového s historickým, aby bolo viditeľné nové mesto, ale aj historicita územia, ktoré je cenné...

**Doc. Ing. arch. Jana Gregorová, PhD. pôsobí na Fakulte architektúry STU v Bratislave. Špecializuje sa na problematiku prezentácie architektonického dedičstva. Je autorkou koncepčných materiálov pre pamiatkovo chránené územia svetového, európskeho, národného aj lokálneho významu. Je autorkou viacerých architektonických diel, za ktoré bola ocenená cenou CE.ZAAR či Pamiatka roka. Svoje skúsenosti z praxe využíva vo svojom pedagogickom procese. Je autorkou mnohých publikácií, ocenených aj cenou „Pamiatky a múzea“. Momentálne pôsobí na Ústave experimentálnej a ekologickej tvorby, kde problematiku prezentácie pamiatok dopĺňa o rozmer kultúrnej udržateľnosti.**

# Mapujúce rozhovory

*Dominika Belanská, architektka a placemakerka*



## ***Keď dnes hovoríme o tomto území, s akou expertízou sa naň pozeráte?***

Som placemakerka, venujem sa participatívne-mu plánovaniu na rôznych úrovniach. Hovorím z pozície človeka, ktorý sa venuje rozvoju verejných priestorov spôsobom, ktorý je založený na spolupráci. Ktorý chápe verejné priestory ako miesta pre komunity, ktoré sú ich priamymi i nepriamymi užívateľmi i z pohľadu ľudí, ktorých tieto priestory priamo i nepriamo ovplyvňujú. Spolu s iniciatívou Námestie pre ľudí som sa venovala Kamennému námestiu, neskôr centrálnej osi Petržalky a súvisiacemu rozvoju infraštruktúry cez iniciatívu, ktorá sa snažila, aby

územie nebolo naplánované bez miestnych komunít. Venovala som sa aj centrálnej zóne Starého Mesta – pešej zóne, Obchodnej ulici a okoliu alebo štvrti okolo Slovenského rozhlasu na Mýtnej či okolo Ymky.

## ***Čo podľa vás znamená „dobrá štvrť“ z hľadiska komunity? Čo ju robí dobrou pre život? Čo sa tam deje, ako to tam funguje, ako vyzerá spolupráca ľudí so samosprávou?***

Dlhodobá snaha ľudí sa odráža v priestore. Nedávno sme robili na Obchodnej ulici, kde sme sa snažili budúci ideálny stav popísať s miestnymi podnikateľmi. Je prirodzené, že v lokalite by mali byť ľudia, ktorí majú dlhodobý záujem na tom, aby štvrť fungovala. Nechceme zo štvrti iba vyťažiť čo najviac a potom odídeme. Ak napríklad hovoríme o podnikateľovi, ten dlhodobo investuje do lokality, pretvára ju a získava si tak zákazníkov.

Väčšinou sa na turistov sa pozeráme ako na tých, ktorí chcú veľmi rýchlo a veľmi intenzívne vyťažiť v duchu hesla: „Obehnem si centrum Bratislavy, kúpim si zážitok a idem ďalej...“ Preto je dobré pozrieť sa na to, čo sa v tomto území

konzumuje rýchlo a ako nastaviť, že ak niekto príde konzumovať, musí tu za svoj intenzívny zážitok niečo nechať. Dôležité je pracovať na tom, aby v štvrti prichádzajúci kapitál zostával. Dôležití sú však aj tí, ktorí chápu, že na to, aby určité územie dlhodobo fungovalo, je ich zapojenie kľúčové a treba, aby si ľudia k štvrti vytvárali aj dlhodobý vzťah.

## ***Čo robí dobrú štvrť dobrou z pohľadu miestnych obyvateľov?***

Sú to miesta, kde ľudia majú možnosť sa zoznamovať, vymieňať si služby v zmysle každodenných zdvorilostí - everyday courtesies. Ideš po ulici, pristaviš sa, zoznámíš sa, porozprávate sa, čo je nového. Susedia sa poznajú, je tu dobrý balans medzi mestskou anonymitou a dedinským „viem o tebe všetko“. Dobrá štvrť je taká, keď v nej môžeš tráviť každý deň a neunaví ťa.

## ***Je to aj o pestrosti, ponuke služieb, autentičnosti?***

Áno, ale aj o nejakom rituále, keď si každé ráno dáš pred odchodom do práce kávičku v kaviarni a ideš ďalej. Ide však aj o iné typy aktivít,

ktoré ťa spájajú s touto štvrtou. U nás možno chýba uvedomenie si, že každou svojou činnosťou (napríklad tým, že tam nakupuješ) pretváraš dynamiku miesta.

***Ked' porovnávam Bratislavu s Viedňou, často sa mi stáva, že keď sa ponorím do bočných ulíc, zrazu objavujem ponuku malých služieb, opravovní, holičstiev a obchodíkov, ktorí tam dlhodobo fungujú a vedia sa uživiť – čo mi v Bratislave chýba.***

Život z verejných priestorov nerobí to, že sa tam konajú verejné podujatia. Je síce veľmi dôležité, aby bol verejný priestor programovaný, ale ľudia sa budú v zásade hýbať ulicami vtedy, keď tam bude dostupnosť služieb či obchodov, ktoré potrebujú a ktoré poskytujú možnosť socializácie. Ak to nájdeš v štvrti, nepotrebuješ auto na presun. Dôležité je mať živý parter, čo je v zásade úplne normálna vec. Pomyselne otvárame dvere súkromia von, aby nastala nejaká výmena – tovaru za peniaze, ale aj niečoho iného. Dvere sa totiž môžu otvárať aj medzi ľuďmi a inštitúciou, ktorá poskytuje vedomosti, kultúru, umenie...

***Sused teda nemusí byť len náš sused z ulice, ale môže ním byť aj galéria či múzeum...***

***Pekným príkladom je Tate Galery v Londýne, ktorá sa snaží byť dobrým susedom – podporuje projekty, prepájajúce umenie a miestnu komunitu, aktivizuje miestnych obyvateľov, vytvorila komunitnú záhradu... Ľudia zo susedstva sa stávajú nielen užívateľmi, ale aj nositeľmi vzťahu a galéria ich v tom podporuje.***

Áno, to je veľmi dôležité. My sa totiž nebavíme len o rezidenčnej štvrti, ale o veľmi dôležitej štvrti na národnej i medzinárodnej úrovni, kde sú úplne iné mierky stakeholderov. Znamená to, že my ako jednotlivci máme malý kúsok „účasti“ a galéria má oveľa väčší podiel a teda aj obrovskú zodpovednosť.

To, čo sa v dobrej štvrti odohráva, je neustála výmena – pozdravov, pohľadov, interakcií. Obchod je len jedna z foriem. Výmena môže byť aj v iných hodnotách, v energii, v zážitku, v rozhovore. Dôležité je dať a prinášať. Hustota a častosť interakcií odlišuje štvrť fungujúcu a živú od mŕtvej...

***To, čo ste pomenovali je o každodennom živote. Ako by však mali vyzerat dlhodobejšie procesy a vzťahy, keď sa snažíme štvrť meniť? Nikdy totiž neobsiahneme celé spektrum informácií o území a vždy by sme si mali prizvať ľudí v záujme skvalitnenia našich výstupov.***

Pre našu úroveň by bolo super, keby sme sa dostali od reaktívneho správania k strategickému. Nemali by sme len donekonečna reagovať na podnety, že niečo nefunguje, donekonečna hasiť problémy, ale zanalyzujeme si územie a zistíme, čo prichádza a odchádza, pouvažujeme, čo by tam malo byť lepšie. Rola samosprávy je náročná v tom, že musí hasiť problémy a zároveň prijímať strategické rozhodnutia. To čo je pre túto štvrť dôležité je, že ti dáva dlhodobu priestor rozvinúť svoju rolu a s tým prichádza mentálne vlastníctvo. V Južnom predmestí je množstvo väčších stakeholderov, sú tam verejné inštitúcie, preto treba vymyslieť spôsob, ako zapojiť aj ich.

Preto je obrovským assetom nábrežie, ktoré by malo byť pre každého – aby sa na ňom dobre cítili turisti aj miestni. Nestane sa to však len tak, bez intervencie... Veľmi zaujímavým spôsobom, ako sa na to dá pozrieť je plán, ktorý robila vo Viedni pre územie Donau Kanal architektka Gabo Heindl. Aplikovať model Eurovea by na tomto mieste totiž nebolo vhodné. Hoci sa tam vytvorila kvalita verejného priestoru z užívateľského hľadiska (je to pohodlné, čisté, dá sa tam ľahnúť na trávku), zaplatila sa za to privysoká cena. Postavilo sa obchodné centrum, ktoré prevracia mesto na ruby. To, čo má byť v uli-

ciach je vnútri a to, čo má byť privátne, rozlieva sa von a privatizuje priestor okolo seba. Z pohľadu užívateľa je tento priestor perfektný. Byť však v meste iba užívateľom je dnes už prekonané. Aby sme robili mesto udržateľne, nemôžeme byť len užívateľmi, ale musíme sa zapojiť aj do cyklu jeho vytvárania, do makingu. Nejde o to, aby som si iba bral, užíval a platil za to. Preto sme aj pri projekte Pod pyramídou či pri iných našich projektoch dávali ľuďom príležitosť, aby veci spoluvyvárali, nielen si užívali. Pamätám si jeden veľmi silný moment, ako som nad ránom sedela na kraji trávniku a pozerala, ako sa prerába Starý most. Bol to úplne perfektný moment, lebo som pozorovala, čo sa deje a bolo skvelé byť súčasťou zmeny...

***Podľa toho, čo hovoríte, je dôležité byť súčasťou diania a pomáhať aj pri vytváraní verejného priestoru.***

Sú ľudia, ktorí všade okolo seba vidia príležitosti a iní, ktorí vidia problémy. Je úžasné vedieť využiť schopnosti a kvality ľudí na spoločné veci a hľadať momenty, kde sa vedia prepojiť. Ak nájdeme moment, kde možno prepojiť iniciatívu Galérie otvárať sa do verejného priestoru a iných aktérov, bude to výborné. Sústredím sa na nábrežie – je kľúčové brať ho

ako lineárny park, kde na každom kúsku objavuješ niečo nové, nové zákutie, nový výhľad. Tak ako ste to pomenovali – na nábreží sú inštitúcie nastoknuté ako rôznofarebné korálky jedna za druhou. Medzi dvomi mostami je univerzita, stredná škola, múzeum, sídlo samosprávy, galéria, hotel... Akým spôsobom to využiť? Za týmito inštitúciami možno nájsť ľudí – študentov, profesorov, úradníkov, umelcov, pracovníkov galérie, ktorí by mohli priestor spoluvytvárať.

***Jedna vec je nábrežie a významné inštitúcie, druhá vec je vnútorná štvrť. Aké môžu byť malé kroky, ktoré nebudú invazívne, nebudú atakovať, ale rozvíjať intimitu? Deň vysunutých stoličiek, deň otvorených dverí? Ako postupne otvoriť dvere?***

Potrebné je poskytovať príležitosti pre rôzne komunity a vekové skupiny a vytvárať vo verejnom priestore rozmanitosť. Budujme priestor tak, aby dokázal hostiť mnohorakosť. Na druhej úrovni musí prebiehať proces, kde sa hľadajú veci, ktoré možno spojiť. Je dobré predstaviť si tieto priestory ako zdroj. Otvorme kúpele Grössling na výstavy a eventy. Miesto môžu užívať a rozvíjať ľudia s inováciou. Vonku sú bariéry, tak ich odstráňme, nemíňajme však

energiu na niečo, čo má byť štandard. Oveľa viac treba investovať do príležitostí pre spojenia a do kreativity...

***Dominika Belanská je architektka a placemakerka. Aby posilňovala vzťah ľudí k svojmu prostrediu a mestu, vytvára príležitosti pre spoluprácu a participáciu a na lokálnej úrovni pomáha premieňať nevyužitú mestskú priestor na zmysluplné miesta. Spoluzakladala prvú mestskú strešnú záhradu na Slovensku na streche Slovenského rozhlasu (Pod pyramídou). Na strategickej úrovni sa venuje spolupráci medzi neziskovým sektorom, verejnou správou a podnikateľskou sférou, ktorej cieľom je priniesť pozitívny spoločenský dopad. Ako projektová manažérka sa napríklad podieľala na rozvoji štvrte Obchodná ulica a okolie alebo spoluoorganizovala medzinárodné multižánrové podujatie Nomadic Arts Festival 2016, zamerané na tému susedstva a teritória. Žije v Bratislave. Publikuje, prednáša a spolupracuje na projektoch na Slovensku aj v zahraničí najmä v oblasti participatívneho plánovania a komunitného rozvoja.***



*“Veľkou témou bude, ako sa budú riešiť autá. Ak by prešiel zákaz vstupu áut paušálne, ja sama budem mať veľký problém, lebo sa nebudem môcť dostať autom pod dom, ale to nevadí. Do toho diskomfortu by som išla aj od zajtra, pretože za tým vidím pozitíva.”*

*Lucia Heftyová, obyvateľka Starého Mesta*

# Prieskum

Začiatkom septembra 2016 sme zrealizovali kvalitatívny prieskum s cca 60 účastníkmi a účastníčkami. Nešlo len o obyvateľov Starého Mesta, ale aj z druhých častí Bratislavy a navyše o návštevníkov z iných miest na Slovensku či zo zahraničia. Vďaka tomu sme získali rôznorodé názory a podnety. Prieskum sa uskutočnil ako prvá z aktivít, ktorých cieľom bolo zozbierať podnety laickej i odbornej verejnosti ako podklad pre koncepčné riešenie spomínaného územia.

V rozhovore a nad mapovými podkladmi sme ľuďom kládli nasledovné otvorené otázky:

- Ktoré veci oceňujete na vymedzenom území?
- Kam radi chodíte, čo sa vám páči, čo považujete za dobre riešené, čo tu máte radi / rady?
- Ktoré konkrétne veci by ste v danom území spravili, ak by ste mali právomoci a financie?
- Aké fyzické opatrenia, ale aj o iné systémové intervencie by ste navrhli (pohyb peších a cyklistov, zeleň, starostlivosť o pamiatky, prepojenia rôznych častí Starého Mesta)?

Na základe zamerania respondentov sme otázky doplnili o ďalšie. Do prieskumu sa zapojilo viac žien ako mužov (60 % ku 40 %) s vyváženým vekovým zastúpením (vrátane detí a mladých ľudí), najviac však zo skupiny od 30 do 40 rokov. Približne 40 % ľudí bolo zo Starého Mesta, zvyšok boli obyvatelia ďalších bratislavských mestských častí, ale aj zo zahraničia a zo Slovenska.

Pri spracovaní sme sa zamerali na identifikáciu tém, ktoré sa v rozhovoroch objavili. Získali sme pestrú mozaiku názorov na to, ako respondenti vnímajú verejné priestory skúmaného územia, ich identitu, pozitíva, problémy, ale aj nevyužitý potenciál.

## **Pozorovania a zistenia**

V rozhovoroch najsilnejšie rezonovalo Hviezdoslavovo námestie, nábrežie, Štúrova – verejné priestory, ktoré ohraničujú priestor tzv. Južného predmestia a nábrežia v rámci mestskej časti Bratislava - Staré Mesto a zároveň tri najviditeľnejšie a najvyužívanejšie lokality v tejto oblasti. Keď sme kládli obyvateľom otázku, ako vnímajú toto územie a čo na ňom majú

radi, bolo až prekvapujúce, ako sa ľudia stotožňovali s viditeľnými a upravenými priestormi a ako sa vo verbálnom vyjadrení „strácali“ mnohé zvyšné ulice a priestory v akejsi sivej zóne bez identity.

*Páči sa mi Štúrova, pretože tam je cyklochodník. Je to priehľadné, priestorné.*

*Chodíme teraz na Štúrovu, ako je spravená. Máme radi prechádzku od nábrežia okolo divadla, tradičné bývalé korzo, promenádu, historické objekty, veľké zelené stromy, parčíky, oživené nábrežie... Chodíme sa sem poprechádzať každý deň... Vnučke všetko poukazujeme, všetko pozná.*

Účastníci a účastníčky vedeli veľmi jasne pomenovať, čo sa im v danom území páči a čo by radi zmenili. Bolo zaujímavé, že v mnohých témach sa zhodli ako obyvatelia Starého Mesta, tak ľudia z iných bratislavských častí či návštevníci zo zahraničia. Ako konfliktná rezonovala otvorene len jedna téma – téma rozdielnych nárokov na život v meste u rozdielnych skupín (turisti, domáci, návštevníci), prítomná viac

možno preto, že v danom čase hýbala verejnou diskusiou o otváracích hodinách podnikov v Starom Meste a o súžití miestnych obyvateľov s návštevníkmi, ktorí sem prídu len z času na čas.

Podnety občanov zaznievali najsilnejšie v prospech zelene, bezbariérového riešenia pohybu pre peších a cyklistov, odstránenia parkujúcich áut z ulíc, užšieho kontaktu s Dunajom, obnovy pamiatkovej podstaty Starého Mesta a rozvíjania takých služieb a aktivít, ktoré by nevyťažovali „domácich“ a umožnili sa cítiť v tomto území doma všetkým bez rozdielu.

### **Čo občania spomínali najčastejšie?**

#### **Zeleň a voda**

Chceme viac zelene. Treba pridať vodné prvky, zveľadiť fontány. Parčíky pozdĺž celej promenády. Viac kvetov, väčšia starostlivosť o ne. Stromy sú super, dá sa pod nimi aj posedieť...

#### **História a pamiatky**

Treba zachovať pamiatkovú podstatu a oživiť starú Bratislavu. Nebúrime pamiatky, neničme ich nadstavbami. Ukážme, že sme boli korunočným mestom. Bola by som šťastná, keby sa už nepostavila žiadna presklená budova. Pamätné tabule sú mestotvorné prvky, píšme

aj o nedávnej histórii... Vytvoríme pamiatkovú trasu, lepší orientačný systém.

#### **Dizajn a úprava verejných priestorov**

Treba odstrániť reklamu a billboardy. Treba zjednotiť dlažbu a stĺpiky, odstrániť barikády pred americkej ambasády, dotiahnuť detaily, osadiť knižné búdky...

Viac upratovať ulice, riešiť čistotu, vytvoriť zónu bez psov.

Viac vecí pre deti, aby sa mohli zahrať, vytvoriť oddychové zóny s hernými prvkami - stáčia malé, na rôznych miestach.

#### **Prístup k rieke, nábrežie**

Lepší prístup k Dunaju, vyhládka na Dunaj. Zatraktívniť nábrežie Dunaja. Lavičky, tienistý priestor, mestský mobiliár. Postaviť dunajské múzeum, aby turisti vedeli, že sú pri Dunaji.

#### **Staré Mesto pre obyvateľov, nielen pre turistov**

Kaviarne sú predražené; treba myslieť nielen na turistov, ale aj na chodcov.

Zabývanie Starého Mesta - ľudia sú dôležití, treba ich pritiahnúť, rátať s malými deťmi a rodinami. Chceli by sme aj našich dôchodcov vidieť sedieť na námestí, nielen turistov.

Dohladať na nočný poriadok, riešiť konflikty medzi obyvateľmi a podnikmi, aby sa dospelo k dohode.

Oživiť vchody, uskutočňovať viac komunitných projektov, spolupracovať s občianskymi združeniami.

#### **Viac priestoru pre peších a cyklistov**

Pracovať na tom, aby sa pešiaci, teda chodci a cyklisti cítili bezpečnejšie. Opraviť rozbité chodníky, odstrániť stĺpiky, ktoré na Jesenského tvoria bariéry. Zabezpečiť bezbariérové obrubníky. Striktnejšie kontrolovať dodržiavanie pešej zóny. Zákaz segwayov. Rozšíriť pešiu zónu na Fajnorovom.

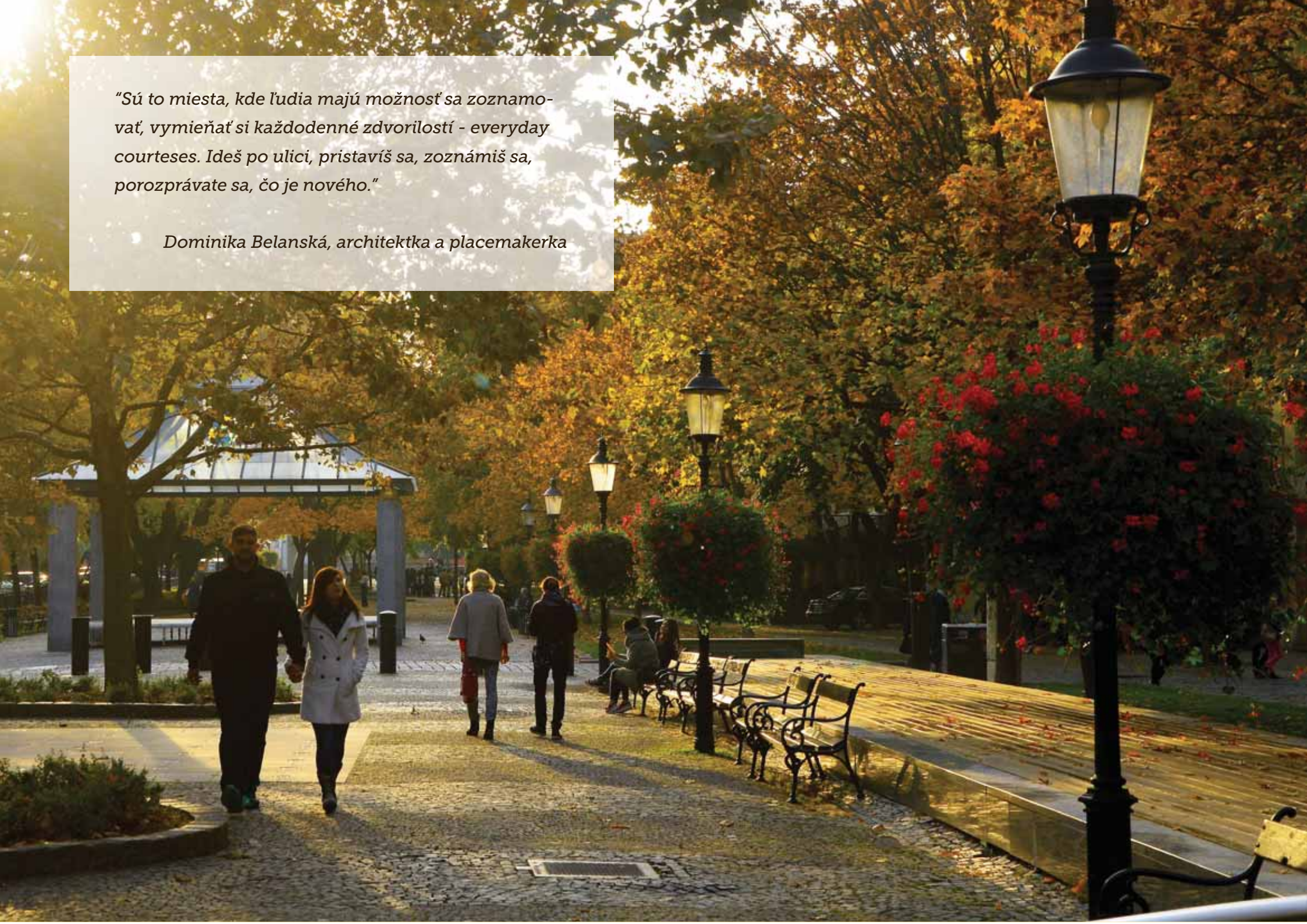
Pre cyklistov vytvoriť viac priestoru, viac trás, ale aby neohrozovali chodcov. Doplniť cyklotrasy. Pospájať cyklochodníky, aby neviedli odnikiaľ nikam. Vybudovať prechody pre cyklistov, cyklotrasu medzi Mostom SNP a Starým mostom. Lepšiu cyklistickú infraštruktúru.

#### **Doprava a parkovanie**

Zredukovať miesta na parkovanie, znížiť dopravu na nábreží. Úplne zakázať povrchové parkovanie. Policajti by sa mali starať celý rok, nielen teraz; mali by sledovať zlé parkovanie a nedávať výnimky. Garáže len priťahujú autá, prečo sa musí každý doviezť autom až do centra?

*"Sú to miesta, kde ľudia majú možnosť sa zoznamovať, vymieňať si každodenné zdvorilosti - everyday courtesies. Ideš po ulici, pristavíš sa, zoznámiš sa, porozprávate sa, čo je nového."*

*Dominika Belanská, architektka a placemakerka*





# Verejné stretnutie

Verejné stretnutie sa odohralo 22.11. 2016 v Café Berlínka, ktorá sídli v Slovenskej národnej galérii. Stretnutie v priamom kontakte so skúmaným územím, kde bolo z okien kaviarne vidieť priamo nábrežnú komunikáciu, vytvorilo priestor na prediskutovanie kľúčových rámcov (urbanistických, architektonických, dopravných či environmentálnych). Cieľom stretnutia bolo:

- **Predstaviť zámery** samosprávy v tomto území
- **Predstaviť participatívny proces**, jeho zmysel a prvé výstupy z neho (anketa, rozhovory)
- **Otvoriť diskusiu k problematike verejných priestorov** v danom území a zozbierať podnety občanov ako východiská pre odborné workshopy, na ktorých budú experti riešiť problematiku dopravy, zelene a prírodného prostredia, pamiatok či charakteru verejných priestorov.

Okrem predstaviteľov MČ Staré Mesto (**Radoslav Števík, Lubomír Boháč, Anton Gábor, Nora Gubková**) sa ho zúčastnila aj hlavná architektka mesta Bratislava **Ingrid Konrad** a environmentalistka a odborníčka na zeleň a

klimatické zmeny **Zuzana Hudeková**. Stretnutie facilitovala **Zora Pauliniová** z PDCS, zápis spracovala **Zuzana Čupková** a videozáznam spracoval **Jakub Kratochvíl**.

Na verejnom stretnutí sa zúčastnilo cca 50 účastníkov a účastníčok a stretnutie prebehlo príjemne a konštruktívne. Ukázalo sa, že obsahové vstupy odborníkov prezentované na začiatku stretnutia a sumarizácia doterajších vstupov (z prieskumu, z mapujúcich rozhovorov) vytvorili jasný obsahový rámec, ktorý umožnil usmerniť diskusiu a vyťažiť z nej čo najviac. Dôležité je tiež poznamenať, že stretnutia sa zúčastnili najmä, ale nielen obyvatelia zo samotnej štvrte a blízkeho okolia a že okrem konkrétnych podnetov k problematike verejných priestorov v menšom rozsahu rezonovali aj iné témy (revitalizácia ďalších verejných priestorov, premostenie Staromestskej ulice, iné). Veľmi zaujímavým bolo uvedomenie si skutočnosti, že hoci je územie Južného predmestia a nábrežia jasne vymedzené a tvorí len malú časť Starého Mesta, diskusiu nie je možné zúžiť len na „lokálne“ veci. Naopak, priestor ovplyvňuje riešenie dopravy na celomestskej úrovni (plá-

nované rozširovanie nábrežnej komunikácie, vyvolané výstavbou v iných lokalitách) a navrhnuté koncepčné riešenia sa musia pripraviť a realizovať na úrovni mesta, nielen na úrovni mestskej časti...

## **Sumarizované témy z diskusie**

Nasledujúce podnety boli spracované podľa tematických oblastí; pre úplnosť uvádzame aj tie podnety, ktoré sa týkajú verejných priestorov mimo rámec skúmaného územia. Z úst odbornej i laickej verejnosti najčastejšie zaznievali nasledovné podnety:

### **Kontext**

Južné predmestie je kompaktný priestor s významnou občianskou vybavenosťou, ktoré treba silnejšie prepojiť s historickým jadrom, jeho pešou zónou i s riekou; nábrežná promenáda a spojenie s riekou sa totiž zničilo protipovodňovým múrikom aj rozširujúcou sa nábrežnou komunikáciou.

Je dôležité, aby sa centrum koncepčne rozširovalo a poskytovalo príležitosti mladej generácii, ale aj všetkým obyvateľom. MČ Staré Mesto

doteraz riešila viaceré verejné priestory, vrátane Múzejnej ulice a krok po kroku chce na základe podnetov obyvateľov riešiť aj ďalšie. Hlavné mesto pracuje v súčasnosti na manuáli verejných priestorov, ktorý by mal nastaviť rámce úpravám – aby boli jednotné, aby sa na každom námestí nerobil iný typ povrchu či iných intervencií. Pokiaľ nie je nastavená spoločná koncepcia, riešiť podobu verejných priestorov cez menšie projekty nemusí byť koncepčné.

### **Doprava a prepojenia s mestom**

Obyvatelia sa zhodli na potrebe uvažovať o odklone či vylúčení dopravy z nábrežia, napríklad zúžením jazdných pruhov či obmedzením prístupu áut do centra, pretože väčšina dopravy je len tranzitná. Zúžením pruhov by sa získal na každej strane 1 m a pri spomalení dopravy by si mnohí cestu po nábreží rozmysleli. Tieto komunikácie sú súčasťou dopravného okruhu a situáciu nie je možné riešiť bez spolupráce s Magistrátom.

Obyvatelia na nábreží trpia hlukom a keďže obývajú pamiatky, nemôžu si dať plastové okná. Hluk je enormný a ovplyvňuje zdravie obyvateľov.

Nábřežná komunikácia už nie je mestským okruhom. Existuje tu však množstvo investič-

ných zámerov, napríklad Zuckermandel a stále panuje strach investorov, že ich objekty nebudú dopravne dobre obslužené. Komunikácie sa stále rozširujú na základe investičných zámerov. Pruhy sa musia zúžiť, Štúrovo námestie treba utíšiť, pretože ide o významné prepojenie s promenádou. Mostová by sa mala stať pešou zónou a na prechode pre chodcov na Nám. Ľ. Štúra, kde môžu starí ľudia na signál prejsť len do tretiny, signál predĺžiť.

Riešiť treba priestor pod mostom SNP aj ďalšie verejné priestory, napríklad Kamenné námestie a Námestie SNP. Aby došlo k prepojeniu jadra s Podhradím, Staromestská ulica by sa mohla prestrešiť lávkami zo Židovskej ulice smerom k fortifikačnému systému, napríklad pri Dome u dobrého pastiera, ale aj na iných miestach. Existuje viacero návrhov na prekrytie Staromestskej ulice, ukázali sa však ako technicky a finančne náročné. Pamiatkári majú zároveň podmienku, že sa nesmie zakryť pohľad na mestské hradby, čo situáciu sťažuje.

### **Verejná doprava**

Z hľadiska verejnej dopravy treba vrátiť električku do pôvodného režimu, ako pred Predsedníctvom v roku 2016, navrhnuť a vytvoriť zastávky tak, aby boli bližšie (kedysi bola zastáv-

ka pri priemyslovke), alebo aby električky lepšie obsluhovali územie (napríklad aby električka č. 6 chodila celý deň). Zástavka by mohla byť napríklad pri Národnom múzeu.

### **Prepojenia a verejné priestory v území**

Na Paulínyho ulici je zelený parčík v neupravenom stave, ktorý má vyše 500 m<sup>2</sup> a patrí súkromníkovi. Primátor Ftáčnik odsúhlasil stavbu s 8 poschodiami a 95% zastavanej plochy, do tohto priestoru však stavba nepatrí, mal by tam byť parčík pre deti, stromy, ktoré dávajú kyslík, alebo exteriérová galéria SNG, ktorá tu pôvodne bola až do času, keď sa galéria dozvedela, že je parčík predaný a musela zlikvidovať exponáty. Mesto si nevšimlo, že tam má SNG svoje zámery a že plánuje aj vchody z Paulínyho; malo by pozemok kúpiť späť. Ak sa uskutoční plán prepojiť nábrežie cez galériu, môže tam vzniknúť silný peší ťah.

Ak by sa realizovala budova na Paulínyho ulici, bol by tam tiež výtah do garáží a autá by museli čakať, kým sa každé auto zvezie dole.

Americká ambasáda by sa mala z Hviezdoslavovho námestia presťahovať a Mostovú by bolo treba riešiť ako pešiu zónu. Vjazd by do podzemných garáží pre hotel Carlton by mal byť z Paulínyho ulice, treba ho len obnoviť.

Na Gorkého existuje zámer predĺženia pešej zóny. Na Komenského námestí (za SND) je buď možné vybudovať podzemné garáže s parkom navrchu, alebo vytvoriť dočasný park. Národné divadlo má pod parkoviskom priestory a ak by ich nepotrebovalo, je možné tam vybudovať parkovanie, prípadne ho prepojiť s parkoviskom Opera. Ako dočasné riešenie chce mesto na strechu garáží položiť zeleň a v roku 2017 predstaviť projekt verejnosti ako riešenie s prenosným modulárnym systémom. Ak sa bude robiť trvalé riešenie, plánuje uskutočniť architektonickú súťaž.

Mesto chcelo zachovanie pamiatky a mestských kúpeľov Grössling, preto urobilo štúdiu, ako budovu zrekonštruovať. Keďže v minulosti stavbu prenajalo, teraz sa súdi s investorom, ktorý chcel prestavať objekt, ale nezachovať funkciu. Mestská časť je pripravená pomôcť mestu situáciu riešiť a podieľať sa na záchrane mestských kúpeľov.

Do istej miery je tranzitnou aj Kúpeľná ulica. Je úlohou dopravných inžinierov vymyslieť riešenie tak, aby bol tranzit vedený len po hlavných ťahoch, je to však drahá záležitosť.

### **Parkovanie**

Existuje nedostatočná starostlivosť o verejný priestor, nedoriešené koncepcie a parkovanie na chodníkoch verejné priestory úplne „doražilo“. Parkujúce autá zaberajú vzácny verejný priestor. Parkovaním na chodníkoch trpia obrubníky, ľudia, chodci, matky s kočíčkmi, dalo by sa upraviť značkami zóna, častejšie kontrolovať nesprávne parkujúce autá. Polícii trvá 15 – 20 minút, kým niekto zdvihne.

### **Dlažba**

Dlažba, použitá v centre (malé čadičové kocky) zvetráva a rozpadáva sa aj na miestach kde chodia len peší, jazdia po nej však aj turistické vláčiky. Tam, kde sa tento rok na niektorých miestach v centre menila, mala hrúbku len 3 centimetre. Často je rozbitá na Hviezdoslavovom námestí, pred univerzitou, na Jesenského ulici, na Rybnom námestí. Ak by sa mala predláždiť, bolo by to však veľmi náročné, každý rok sa vydávajú peniaze na opravy.

### **Reklama**

Reklamné trojnožky sú stále v uliciach, na Hviezdoslavovom námestí vznikli nové pútače vo veľkosti billboardov. Svetelná reklama v oknách je podnet pre hygienikov, reklama na fasáde je otázka pre staromestský stavebný úrad.

### **Oživenie štvrte, funkcie, komunita**

Architektonické riešenie nestačia, na oživenie treba kaviarne, ihriská a pod. Jediné, čo tu žije je autíčko s kávou. Ľudia tu len venčia psov. Bolo by však treba spraviť detské ihriská, napr. na Fajnorovom nábreží, využívať vodu ako interaktívny prvok. Hviezdoslavovo námestie si obľúbili rodiny s deťmi; bude fajn, keď sa sem dostanú aj veci, ktoré zaujímajú aj mladých. Staré Mesto by malo podporiť také prevádzky a funkcie, ktoré štvrť pomáhajú oživovať, malo by byť operatívnejšie pri povoľovaní mobilných kaviární. Situáciu, kde nie je možné vytvárať v parteri prevádzky možno riešiť inak – napríklad v Paríži to funguje aj tak, že čašníci obsluhujú aj na druhej strane ulice, cez viaceré jazdné pruhy. Mestská časť však nemá páky na to, aby ovplyvnila využitie parterov či nebytových priestorov okrem tých objektov, ktoré vlastní. Je svedkom toho, že sa menia prevádzky a nevie to zastaviť. Je tu problém pre obyvateľov kúpiť si bežný tovar.

*"Kontakt s riekou je jeden z nadôležitejších fenoménov verejného priestoru, približujúceho sa k rieke. Je to nielen príjemný pohľad, ale dôležitý je aj z hľadiska klimatických rozmerov, ... otvára pohľady na mestskú štruktúru, definuje, odkiaľ vidno panorámy."*

*Ingrid Konrad, hlavná architektka Bratislavy*



# Odborné workshopy

5. a 9. 12 sa uskutočnili dva odborné workshopy, na ktorých experti diskutovali o získaných podnetoch v tematických oblastiach: Mobilita, urbanizmus a architektúra, ochrana dedičstva, zeleň, identita a rozvoj komunity

Workshopy sa uskutočnili v priestoroch PDCS na Štúrovej 13. Okrem predstaviteľov MČ Staré Mesto (**Radoslav Števčík, Anton Gábor**) sa ich zúčastnil tím PDCS v zložení **Zora Pauliniová, Karolína Miková a Zuzana Čupková** a pozvaní hostia, experti a expertky či predstavitelia organizovanej verejnosti (presný zoznam hostí je uvedený na str. 88)

Cieľom workshopov bolo z pohľadu expertov prediskutovať výstupy z procesu zapojenia verejnosti, obohatiť ich o ďalšie odborné pohľady, prípadne s nimi polemizovať.

## Automobilová doprava

Snahy by mali smerovať k upokojeniu automobilovej dopravy v celej štvrti a utlmeniu tranzitnej automobilovej dopravy na nábreží. Je nežiadúce ďalšie rozširovanie cesty na Vajanského nábreží, tranzitná automobilová doprava by mala byť presmerovaná cez mestský okruh

na Eisteinovej. Problémom sú nová výstavba na nábreží a súvisiace nároky na automobilovú dopravu, ktoré vyplývajú zo súčasnej metodiky dopravno – kapacitného posudzovania.

Treba zmeniť pohľad na dopravu. K upokojeniu automobilovej dopravy možno prispieť redukciami šírky jazdných pruhov, pridaním priechodov pre chodcov, znížením povolenej rýchlosti, vo vnútri štvrte by mala byť rýchlosť zredukovaná na 20 km/h, a vyvýšením priechodov pre chodcov na úroveň chodníka. Potrebné je uvažovať nad redukciami tranzitnej dopravy na Vajanského nábreží: dnešné 2 a 2 pruhy pre autá + 1 električkovú koľaj zmeniť na 1+1 pre autá, 1+1 električka a 1+1 cyklo. Z pohľadu obsluženia MHD bolo by vhodné zvážiť nové body pre zastávky, napríklad na Mostovej či pred SNM, kde autobusy v súčasnosti nezastavujú.

Potrebné je riešiť statickú dopravu v uliciach samotnej štvrti. Ulice sú zapratané parkujúcimi autami, živelné parkovanie možno pozorovať na viacerých miestach. Potrebná je regulácia statickej dopravy, napríklad obmedzením vjazdu nerezidentov. Parkovať by sa malo len na vyznačených miestach a bolo by vhodné

preskúmať spôsob spoplatnenia parkovania v danej časti a podľa potreby aj priestor zónovať. Pre skvalitnenie uličného priestoru by mohlo byť parkovanie obmedzené len na jednu stranu ulice, čím by sa rozšíril priestor pre zeleň, pešiu a cyklistickú infraštruktúru. Vhodné nie je ani parkovanie autobusov na nábreží, odstavné parkovisko by bolo potrebné premiestniť na vhodnejšie miesto, napr. na petržalskú stranu Dunaja.

## Peší pohyb

Peší pohyb by mal byť preferovaný spôsob mobility v štvrti. Odstránenie bariér z chodníkov, vytvorenie bezbariérových priechodov pre chodcov, budovanie zvýšených priechodov pre chodcov, odstránenie parkujúcich áut z križovatiek, dimenzovanie priechodov pre chodcov vzhľadom na počet chodcov (napr. na Rybnom nám. rozšírenie stredového ostrovčeka), zabezpečenie zvukovej signalizácie na priechodoch sú opatrenia, ktoré prispievajú k rozvoju prístupnosti, bezpečnosti a komfortu chodcov. Je potrebné zvýšiť prehľadnosť ulíc a pocitovanú bezpečnosť verejných priestorov. Verejné

priestory by mali byť navrhované s ohľadom na najslabšie skupiny užívateľov, podľa princípu „čo je dobré pre najslabšie skupiny, to je dobré pre všetkých“. Ak bezbariérové priechody umožňujú ľahšie parkovanie na chodníkoch, je nutné chrániť chodník fyzicky (stĺpik). Letné terasy umiestňovať ako parklety v parkovacom pruhu, nie na úkor zúženia chodníka, aj lavičky umietňovať vo väčšom počte a nie ako bariéry pre peších, opäť napr. do stromových alejí. Preveriť možnosť zväčšenia rozsahu nespevnených plôch - napr. náhradou asfaltu v línii stromových alejí medzi chodníkom a vozovkou. Mostová ulica by mala fungovať ako pešia zóna, s vylúčením automobilovej dopravy. To si vyžaduje premiestnenie vjazdu do garáží hotela Carlton cez Paulínyho alebo Jesenského ulicu. Podpora pešieho pohybu a zatriaktivnenie sa môže diať aj cez riešenie ďalšej infraštruktúry pre peších, osadením mestského mobiliáru - lavičiek, vytvorením parkletov namiesto parkovacích miest, či aktivizovaním parteru budov.

### **Cyklistický pohyb**

Pre zníženie zaťaženia automobilovou dopravou bude dôležité podporovať rozvoj cyklistickej dopravy. Dôležité je realizovať zoberajúc smernenie všetkých ulíc v zóne pre cyklistov

a zabezpečiť infraštruktúru pre cyklistov: umiestniť cyklostojany pred prevádzkami pre návštevníkov a v blízkosti bytových domov pre obyvateľov (resp. vzájomný mix). Cyklostojany dať na chodník len v prípade, ak je to mimo pešieho koridoru (napr. medzi stromami, napr. tu: <https://goo.gl/maps/fJh3Fb7SWy12>). Oživiť vysunuté nárožia a ich priestor využiť buď na kvetinovú výsadbu, alebo na umiestnenie cyklostojanov (fyzické zabránenie nelegálnemu parkovaniu áut) Treba rátať s tým, že cyklotrasa O1 pôjde po zrušení oplotenia americkej ambasády po celej dĺžke južnej strany Hviezdoslavovho námestia (obojsmerná cestička pre cyklistov).

### **Zeleň**

V stabilizovanej zástavbe je náročnejšie vytvárať nové plochy zelene, dajú sa však potiahnuť aleje, doplniť prázdne miesta tam, kde bývali stromy. V štvrti je však niekoľko priestorov, kde možno zrevitalizovať zeleň a vytvoriť tak nové zelené priestory, ktoré budú môcť ľudia využívať, parčíky na Medenej, za Univerzitou, na Gondovej. Bude sa riešiť zeleň na Komenského námestí, tam však pôjde o zeleň na streche, keďže pod námestím sú priestory Slovenského národného divadla.

V súčasnosti sú mnohé stromy v zlom zdravotnom stave. Potrebne budú mnohé výrubu a nová výsadba. Bude treba riešiť obnovu zelene, druhovo špecifikovať, aké stromy sa budú vysádzať na akých miestach. V pamiatkovej zóne je potrebná aj v tejto oblasti spolupráca s pamiatkármi. Bratislava má svoju typickú zeleň - celtisy a brestovce, ktoré sú pre Bratislavu unikátne. Stromy spoluvytvárajú genius loci mesta. Celkovo by bola vhodná koncepcia zelene, ktorá by riešila výsadbu novej zelene i starostlivosť o ňu.

Zelené priestory sú dôležité aj z pohľadu klimatických zmien. Znižovanie podielu asfaltových plôch na uliciach v prospech zelene je správnym krokom – využitie priestorov medzi stromami, rozširovanie prícestnej zelene. Treba riešiť aj vsakovanie dažďovej vody. Prídlažba, typická pre bratislavské cesty, bola dobrým riešením, pretože pomáhala vsakovaniu a odvádzaniu dažďových vôd. Je však finančne náročnejšia na realizáciu a údržbu ako čisto asfaltové cesty.

V štvrti je viacero vnútroblokov, v ktorých je zeleň. Aj tieto priestory predstavujú hodnotu z pohľadu vnímania množstva a dostupnosti zelene obyvateľmi a treba sa o túto zeleň starať.

### **Prepojenia s riekou i mestom**

V lokalite sú narušené prepojenia - spojenie s riekou, prepojenie nábrežia s mestom na viacerých miestach, ako aj prepojenia miest v samotnej štvrti.

Južné predmestie je tvrdo preťažené frekventovanou komunikáciou na Vajanského nábreží, ktorá je veľkou bariérou a oddeluje mesto aj štvrť od samotného nábrežia a nábrežnej promenády. Je nutné hľadať riešenia, ako spojenie s nábrežím znova obnoviť. Žiadúce by bolo najmä prepojenie nábrežia s promenádou a SNG, ale aj inými organizáciami.

Aj samotné spojenie s riekou a vodou na nábreží je narušené. Protipovodňový múr je veľkou bariérou. Vhodné by boli pontóny, zdvihnutie promenády, či iné sprístupnenie rieky. Treba uvažovať aj nad zjednotením, kontinuálnym prepojením nábrežia, vnímať nábrežie ako neprerušovaný priestor s jednotným charakterom.

Treba posilniť aj prepojenia s mestom – slabé sú prepojenia na Vydricu a Hradný vrch. Dôležité je spriepustnenie ulíc a prepojenia medzi Korzom, Hviezdoslavovým námestím, Redutou smerom k nábrežiu.

### **Rozvíjanie identity štvrte**

Štvrť pozostáva z troch častí, ktoré majú vlastný charakter – časť s reprezentatívnymi budovami, časť, kde prevažujú obytné domy a nábrežie. Každá z týchto častí má niečo špecifické, jedinečné, autentické, čo treba vytriahnuť, s čím treba pracovať. Treba systematicky rozvíjať identitu štvrte, aby si ľudia budovali vzťah k tomuto miestu a zabránilo sa „vyťahovaniu“ ľudí novou výstavbou v blízkom okolí.

Budovanie identity môže ísť aj cez pomenovanie štvrtí, ktoré kedysi fungovalo, cez vytváranie charakteru a tvorbu kvalitného verejného priestoru. Je potrebné zjednotiť a kultivovať uličný priestor. V súčasnosti je tu množstvo rozličných prvkov, viaceré typy dlažby, mobiliáru, typická je rozbitosť priestoru.

Pre štvrť je charakteristická zaujímavá a bohatá história, ktorú však treba zviditeľniť. Je žiadúce zachovať historický charakter štvrte. Fasády nových budov by to mali rešpektovať. Južné predmestie pri pohľade od rieky je ako podnož pre hrad a historické jadro, nie je tam nič rušivé, tým je krásne. Novú výstavbu, nové prvky, rekonštrukcie je potrebné riešiť s pamiatkármi. Je žiadúca aj regulácia vonkajších terás reštaurácií a kaviarní, ktoré musia mať schválenie od pamiatkárov.

### **Podpora budovania komunit a partnerstiev**

V lokalite je niekoľko dôležitých a silných aktérov, ktorí môžu pomôcť pri budovaní identity a charakteru štvrte. Napríklad SNG by mohla byť viditeľnejšia, jej prítomnosť by mala byť v štvrti a vo verejných priestoroch citeľnejšia. Jej aktivity a expozície by mohli byť súčasťou verejných priestorov.

Pre budovanie komunit je dôležité nielen využívať participatívne plánovanie, ale iné aktivity a programy, ktoré umožnia ľuďom vytvárať si vzťah k svojmu okoliu, budovanie susedských vzťahov. Staré Mesto má pripravený program Urban LAB - platformu pre spoločné plánovanie verejných priestorov, grantovú výzvu na drobné projekty vo vnútroblokoch a verejných priestoroch, program adopcie zelene. Vhodné by boli aj eventové aktivity, ako napríklad deň predsunutých stoličiek, susedské trhy, deň otvorených vnútroblokov, či výstava starých fotografií priamo na miestach, kde boli kedysi urobené.

Prínosné by mohlo byť aj vťahovanie majiteľov prevádzok do diskusie, kde sa bude definovať, aké služby majú zmysel a ako ich podržať.

## Rozvoj a údržba verejných priestorov

Staré Mesto rieši denno denne akútne a havarijne stavy. Jednými z najväčších problémov sú rozbitosť dlažby či graffiti.

Parciálne veci sú dôležité, ale nebudú fungovať, kým sa nezmenia strategické rámce.

Je žiaduce vytvorenie koncepcie zelene - stromy by mali byť vyberané podľa konkrétnych kritérií, treba realizovať druhovú pasportizáciu zelene a vytvoriť koncepciu / manuál verejných priestorov - kde by boli typovo navrhnuté všetky prvky, dlažby, osvetlenia, drobný mobiliár. Výber dlažby či iných prvkov sa v súčasnosti robí pri každom projekte individuálne čo spôsobuje nejednotnosť a rozbitosť verejných priestorov. Podstatnou súčasťou riešenia verejných priestorov by malo byť získavanie dát a analýzy.



*V novembri sa uskutočnili dva odborné workshopy s 24 účastníkmi.*



*Na prvom workshope sa zúčastnila aj hlavná architektka Ingrid Konrad.*



*Do prieskumu s verejnosťou sa zapojil aj iniciátor myšlienky Lubomír Boháč.*



*Na verejnom stretnutí zaznelo množstvo zaujímavých podnetov z verejnosti.*



---

# Ľudia zapojení do procesu

Účastníci a účastníčky prieskumu (60) a verejného stretnutia (cca 50)

## Hlavné mesto Bratislava

- Ing. arch. Ingrid Konrad, hlavná architektka Bratislavy
- Ing. Tamara Reháčková, PhD, krajinná architektka

## Bratislava - Staré Mesto

- Mgr. Radoslav Števík, starosta MČ Bratislava – Staré Mesto
- Ing. arch. Ľubomír Boháč, poslanec
- Bc. Ivan Bútor, poslanec, odborník na dopravu
- RNDr. Anna Calpašová, vedúca odd. dopravy, životného prostredia, verejného poriadku a správnych konaní
- Ing. Jana Čilliková, vedúca referátu životného prostredia
- Ing. Anton Gábor, referát územného plánu a rozvoja
- Ing. arch. Martin Gajdoš, poslanec, odborník na architektúru
- Mgr. Nora Gubková, referát komunikácie s verejnosťou
- Mgr. Ľubica Janegová, vedúca oddelenia kultúry
- Ing. Jana Mešťaniková, vedúca referátu dopravy
- Ing. Matej Vagač, poslanec, odborník na otázky historického dedičstva

## Experti a expertky, mimovládne organizácie:

- Ing. arch. Dominika Belanská, architektka a placemakerka
- Bc. Katarína Dekánková, odborníčka na bezbariérový pohyb
- Lívia Gažová, MSc, MUNI, teoretička urbánnych štúdií
- Doc. Ing. arch. Jana Gregorová, PhD, odborníčka v oblasti prezentácie architektonického dedičstva
- PhDr. Alexandra Homolová, zástupkyňa generálnej riaditeľky SNG
- Ing. arch. Boris Hrbáň, odborník na architektúru
- Ing. Zuzana Hudeková, environmentalistka
- Peter Chrenka, Authentic Slovakia
- Ing. Tatiana Kratochvílová, odborníčka na dopravu a verejné priestory
- Mgr. Tomáš Peciar, Cyklokuchyňa, Cyklokoalícia
- JUDr. Ing. Eva Uhliariková, odborníčka na cestné hospodárstvo

# Zdroje a linky

[1] Časť "História" vychádza z pracovného konceptu „**Zásady ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt pamiatkového územia - hlavné zásady urbanisticko-architektonického riešenia územia Pamiatkovej zóny CMO z roku 2005**“. Tento dokument bol spracovaný MÚOP Bratislava pod vedením Doc. Ing.arch. Jany Gregorovej, PhD; nebol však schválený. Krajský pamiatkový úrad Bratislava pripravil v roku 2015 „Zásady ochrany pamiatkového územia Pamiatková zóna Bratislava – centrálna mestská oblasť“, ktoré prevzali časť, venovanú výskumu.

Okrem toho autorky čerpali z publikácie „**Bratislavský topografický lexikon**“ od PhDr. Vladimíra Horvátha a z ďalších informačných zdrojov, napr. strategických dokumentov, technických predpisov, novinových článkov či správ, dostupných na internete:

**Uznesenie č. 1659/2014 Mestského zastupiteľstva mesta Bratislavy.** Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy

**Uznesenie č. 1743/2014 Mestského zastupiteľstva mesta Bratislavy.** Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy

**Uznesenie 92/2016 Miestneho zastupiteľstva mestskej časti Bratislava - Staré Mesto.** Konceptcia kultúrnej politiky mestskej časti Bratislava-Staré Mesto na roky 2016 -2020

Koncept činnosti - **Urbánne laboratórium mestskej časti Bratislava - Staré Mesto**

**Vyhláška č. 532/2002 Z. z.** Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie

**Technické podmienky, TP 15/2005.** Zásady navrhovania prvkov upokojujania dopravy na úsekoch cestných pŕietahov v obciach a mestách (Upokojuvanie dopravy)

**Universal Design Principles,** Center for Universal design, [www. design.ncsu.edu](http://www.design.ncsu.edu), 2008

**Ako v Bratislave zomrela hudobná ulica,** Dušan Mikušovič, Oliver Reháč, Denník N, 19. júla 2015

**Bratislava fotogenická,** <http://www.bratislava-fotogenicka.eu/>

**Bude na Rázusovom nábreží diaľnica?**, Peter Netri, [www.cyklokoalicia.sk](http://www.cyklokoalicia.sk), 30. október, 2014

**Grosslingová a Medená boli kedysi jedinou priemyselnou ulicou,** 29.11.2005, Úryvok z knihy Tivadara Ortvoja Ulice a námestia Bratislavy - Mesto Františka Jozefa, denník SME, [bratislava.sme.sk](http://bratislava.sme.sk)

**Hviezdoslavovo námestie je promenádou,** Bratislavské noviny, [www.bratislavskenoviny.sk](http://www.bratislavskenoviny.sk), 4.5.2006

**Oživme verejné priestory alias slepota Starého mesta,** Pedro Oravec, SME, [blog.sme.sk](http://blog.sme.sk), 1.12.2016

**Viedeň ako dôkaz: keď ženy menia mesto, zlepší to život všetkým,** Lívia Gažová, Trend / Reality, 23.11.2016