

DIPLOMOVÁ PRÁCA  
**NÁBREŽIE DUNAJA**  
**V BRATISLAVE**

## □ ÚVOD

ZADANIE / ANOTÁCIA / KĽÚČOVÉ SLOVÁ .....	03
POĎAKOVANIE .....	04
ÚVAHA .....	05
SPRIEVODNÁ SPRÁVA .....	06-07

## □ ANALÝZA

VODNÝ TOK - RIEKA .....	09
RIEKA V MESTE .....	10
NÁBREŽIE .....	11
RIEKA DUNAJ .....	12
PRIEBEH TOKU DUNAJA .....	13
VÝZNAMNÉ MESTÁ NA DUNAJI .....	14
ČIASTKOVÉ POVODIE DUNAJA NA ÚZEMÍ SLOVENSKA .....	15
HISTÓRIA POVODNI A REGULÁCIE DUNAJA .....	16
BRATISLAVA NA DUNAJI .....	17
IDENTITA BRATISLAVY .....	18
HISTORICKÝ VÝVOJ BRATISLAVY .....	19
BRATISLAVA V MAPÁCH KEDYSI .....	20
BRATISLAVA V MAPÁCH DNES .....	21
SCHEMA CELOMESTSKÝCH VZŤAHOV .....	22
NÁBREŽIE DUNAJA V BRATISLAVE - VYMEDZENIE ZÁJMOVÉHO ÚZEMIA .....	23
OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA NÁBREŽIA V PRIEBEHU STOROČÍ .....	24
OBRAZ MESTA .....	25
AKTIVITY V OKOLI NÁBREŽIA .....	26
URBANISTICKÁ KOMPOZÍCIA .....	27
FUNKČNÁ ANALÝZA .....	28
DOPRAVA .....	29
PLAVEBNÝ PROFIL DUNAJA .....	30
HYDROLÓGIA - GRAFY .....	31
ZÁPLAVOVÉ ÚZEMIE .....	32
PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA - STARÝ MOST AŽ NOVÝ MOST - ĽAVÝ BREH .....	33
PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA - STARÝ MOST AŽ NOVÝ MOST - PRÁVY BREH .....	34
PRE KOHO ? .....	35
DEMOGRAFIA NÁVŠTEVNOSTI .....	36
VÍZIE, PROJEKTY, ZÁSADY V ZÁJMOVOM ÚZEMÍ .....	37

## □ URBANISTICKÁ ŠTÚDIA

PROBLEMATIKA SÚČASNÉHO STAVU - FOTODOKUMENTÁCIA .....	39-41
SWOT .....	42
CELKOVÝ IDEOVÝ KONCEPT RIEŠENÝCH ÚZEMÍ .....	43
<b>ÚZEMIE 1</b>	
RIEŠENÉ ÚZEMIE 1 (U1) - CHARAKTERISTIKA .....	44
SILNÉ STRÁNKY .....	45
SLABÉ STRÁNKY .....	46
PRÍLEŽITOSTI A HROZBY .....	47
DOPRAVA .....	48
IDEOVÝ KONCEPT .....	49

KORUNOVAČNÁ BRATISLAVA .....	50
VÍZIA PROMENÁDY NA VODE .....	51
IDEOVÝ NÁVRH - SITUÁCIA .....	52
IDEOVÝ NÁVRH - PÓDORYS .....	53
IDEOVÝ NÁVRH - REZY .....	54
IDEOVÝ NÁVRH - REFERENCIE .....	55
IDEOVÝ NÁVRH - SKICE .....	56

### ÚZEMIE 2

RIEŠENÉ ÚZEMIE 2 (U2) - CHARAKTERISTIKA .....	57
SILNÉ STRÁNKY .....	58
SLABÉ STRÁNKY .....	59
PRÍLEŽITOSTI A HROZBY .....	60
DOPRAVA .....	61
STARÝ MOST .....	62
VÍZIA STARÉHO MOSTU .....	63
IDEOVÝ NÁVRH - SITUÁCIA - PŮVODNÁ VARIANTA .....	64
PLÁNOVANÁ REKONŠTRUKCIA STARÉHO MOSTA .....	65-66
VÍZIA ŠAFÁRIKOVHO NÁMESTIA .....	67
HODNOTENIE VEGETÁCIE NÁBREŽIA .....	68
IDEOVÝ KONCEPT .....	69
IDEOVÝ NÁVRH - SITUÁCIA .....	71
IDEOVÝ NÁVRH - REFERENCIE .....	72

### ÚZEMIE 3

RIEŠENÉ ÚZEMIE 3 (U3) - CHARAKTERISTIKA .....	73
SILNÉ STRÁNKY .....	74
SLABÉ STRÁNKY .....	75
PRÍLEŽITOSTI A HROZBY .....	76
MYTNÝ DOMČEK .....	77
IDEOVÝ NÁVRH - SITUÁCIA - PŮVODNÁ VARIANTA .....	78

## □ ARCHITEKTONICKÁ ŠTÚDIA

SITUÁCIA .....	80
IDEOVÝ KONCEPT .....	81
SKICE .....	82
PÓDORYS 1.NP .....	83
PÓDORYS 2.NP .....	84
PÓDORYS 3.NP .....	85
REZY .....	86
KONŠTRUKČNÝ SYSTÉM .....	87
DETAIL - SKLADBA ZELENÉ STRECHY .....	88
HMOTOVÝ MODEL A POUŽITÉ MATERIÁLY .....	89
POHLADY .....	90
VIZUALIZÁCIE .....	91
CELKOVÁ SITUÁCIA .....	92

## □ ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

## ZADANIE

Na základe teoretických východísk a záverov z predchádzajúcej semestrálnej práce navrhnete reálnu stratégiu pre rozvoj a kultiváciu nábrežia Dunaja v Bratislave. Vypracujte urbanisticko-architektonickú štúdiu vybraných častí nábrežia medzi Starým mostom a Mostom SNP. Hlavným motívom riešenia budú návrhy nového priestorového usporiadania verejných priestorov nábrežia a ich kultivácia. Tvorivé úsilie bude zamerané na voľbu vhodných programov s mestskými funkciami v prospech kvality verejných priestorov nábrežia.

## ANOTÁCIA

Témou diplomovej práce je urbanisticko-architektonická štúdia časti nábrežia medzi Starým mostom a Mostom SNP. Územie je rozdelené na tri lokality (Námestie Ľ. Štúra, Šafárikovo námestie a Tyršovo nábrežie) a analyticky spracované s víziami ďalšieho možného rozvoja. Zvýšením atraktivity Tyršovho nábrežia sa zaoberá architektonická štúdia Kreatívneho podnikateľského inkubátora.

## KĽÚČOVÉ SLOVÁ

Bratislava, Dunaj, nábrežie, promenáda, korunovačný pahorok, verejný priestor, kreatívny podnikateľský inkubátor

## ASSIGNMENT

Design a practical strategy for development and cultivation of Danube waterfront in Bratislava based on the theoretical conclusions from the former semestral work. Devise an urbanistic and architectonic study of selected parts of the waterfront between Starý most and Most SNP. The crucial idea for the solution is the design of the new disposition of public spaces at the waterfront and their cultivation. The creative effort is focused on the right choice of arrangements with city functions enhancing the quality of public spaces of the waterfront.

## ANNOTATION

The theme of diploma thesis is an urbanistic and architectonic study of selected parts of the waterfront between Starý most and Most SNP. The area is divided into three locations (Námestie Ľ. Štúra, Šafárikovo námestie a Tyršovo nábrežie). These analysis are processed with visions for possible further development. The Creative business incubator study is dealing to increase attractiveness of Tyršovho nábrežie.

## KEY WORDS

Bratislava, Danube, waterfront, promenade, coronation hill, public space, creative business incubator

## POĎAKOVANIE

Ďakujem predovšetkým svojmu vedúcemu diplomovej práce, pánu doc. Ing. arch. Karlovi Havlíšovi za odbornú pomoc a vedenie. Tiež všetkým tým, ktorí mi v priebehu práce poskytli ďalšie odborné materiály, konzultácie a rady. A samozrejme veľké poďakovanie patrí celej mojej rodine a všetkým srdcu blízkym za podporu počas štúdia.



## BRATISLAVA „NA KRÁSNOM MODROM DUNAJI“...

... v myšlienkach na Bratislavu som si spomenula na svoje klavírne chvíľky snád s najznámejším valčíkom „Na krásnom modrom Dunaji“ (An der schönen blauen Donau) od Johanna Straussa mladšieho.



A tak ako sa Dunaj vlní od svojho prameňa až po deltu, prechádza mnohými krásnymi európskymi mestami a práve jedným z nich je aj Bratislava. Poeticky sa nazýva aj krásnou na Dunaji. A spoznávať krásy Bratislavy ako nášho hlavného mesta Slovenska som začala prostredníctvom diplomovej práce. Pre Slovenku, ktorá odišla študovať do moravskej metropoly Brna, ostala Bratislava akosi vzdialenou neznámou. Keďže počas štúdia medzi zadaniami prevažovali tie z českého prostredia, potešila som sa príležitosti spoznať, Bratislavu aj z iného pohľadu.

A tých pohľadov, z ktorých môžem Bratislavu vnímať je viac ... ako turista - návštevník, ktorý obdivuje, fotí, počúva sprievodcov na prehliadkach, hľadá zaujímavosti, príbehy, ... alebo ako národovec, ktorý vidí hlavné mesto Slovenska ako miesto, kde sa všetko odohráva, o všetkom rozhoduje, kde je všetko naj... a teraz pri štúdiu architektúry vnímam aj iný pohľad, rozšírilo spektrum vnímania urbanistických súvislostí. Bola som na miestach, ktoré by som ako turista nenavštívila, pýtala som sa na otázky, ktoré by ma dovtedy nezaujímali, čítala som informácie, ktoré by ma dovtedy nenadchli, a tak som mohla objaviť veľa podnetov a zaujímavosti o Bratislave.

Témou mojej diplomovej práce je Nábřeží Dunaja v Bratislave. Pre mňa najzaujímavejšou časťou je lokalita medzi Starým mostom a Mostom SNP. Po výstavbe Eurovee a kultivácii verejných nábřežných častí v okolí, ostala táto časť medzi mostami akousi nezaujímavou, neatraktívnou, bez života utíchajúcou mestskou časťou. A práve naopak toto je to lokalita, ktorá v sebe skrýva veľký potenciál. Nachádza sa v blízkosti hradu a historického jadra, ktoré má svoju neopakovateľnú atmosféru, v blízkosti mohutnej rieky Dunaj a zároveň spája betónové sídlisko Petržalka s historickým centrom.

Mohlo to byť miesto, kde sa všetci stretávajú, aby si oddýchli, načerpali energiu čo i len z pohľadu na tečúce vody Dunaja. Ale aby nábřeží bolo naozaj nábřežím, ktoré je pútavým verejným priestorom, je dôležité, aby rieka tvorila mestotvorný prvok. Aby aj nábřeží malo podobnú nedocenenú hodnotu ako námestia v meste. Nábřeží má byť verejné, pre všetkých zároveň pútavé, aby na ceste promenádou bola ponuka možností, kde sa zastaviť. Funkčná pestrosť v harmonickom celku od histórie po modernu. Môže sa stať miestom na stretávanie, obľúbenou rekreačnou zónou, ktorá poskytuje priestor na pohyb, oddych, zábavu, kultúrne podujatia a rôzne aktivity. Miesto, kde to žije, kde chodia ľudia mladí či starší, športovci i menej zdatní, odborníci i laici, ... aby si každý našiel kúsok, čo zaujme, poteší, inšpiruje.

A tak si predstavujem ako sa prechádzam po takom nábřeží, po promenáde s lavičkami, zeleňou, v diaľke vidím Bratislavský hrad a reštauráciu UFO v tieni zapadajúceho slnka, cítim chuť vanilkovej zmrzliny, vnímam vánok vanúci z Dunaja a pohmkávam si melódiu ...\* Na krásnom modrom Dunaji...



## ÚVOD

V minulosti bola väčšina miest založená práve na brehoch riek, kde bolo dostatok vody na každodenný život. V neskoršom období nábrežia slúžili ako promenády – páni s palicami a dámy v rukavičkách sa po nich korzovali držiac sa pod pazuchy a zastavovali sa pri známých na pár slov. V slede udalostí sa však brehy riek nevyhli zastavaní priemyselnými areálmi a dopravou, ktoré svojím spôsobom zablokovali kontakt verejnosti s riekou. Dnešným trendom je, že sa nábrežia opäť stávajú verejným priestorom, a tak ako námestia, majú svoju nedoceniteľnú hodnotu pre atmosféru mesta. Nábrežia v mnohých svetových mestách sú obľúbenými rekreačnými zónami, ktoré navyše poskytujú aj priestor nie len na pohyb a oddych, ale i kultúrne podujatia, zábavu, bývanie a rôzne aktivity. Tak i Bratislava má príležitosť ukázať ďalšiu hodnotu a identitu mesta v skrytom potenciáli nábrežia rieky Dunaj.

## RIEŠENÉ ÚZEMIE

Nábrežie Dunaja Bratislave je v mojej diplomovej práci vnímané od širšieho kontextu až po detail. Z hľadiska štruktúry je práca rozdelená do 3 častí : Analýza, Urbanistická štúdia a Architektonická štúdia. V prvej Analytickej časti sú úvodné všeobecné informácie o nábreží, rieke Dunaj, Bratislave až po vyznačenie a analýzy záujmového územia, ktoré je súhrnom 3 vybraných riešených území a najbližšieho naväzujúceho okolia. Druhá časť Urbanistickej štúdia sa zaoberá riešenými územiami (U1, U2 a U3), ktoré sú analyticky spracované s víziami a ideovým konceptom ďalšieho možného rozvoja. Tretia časť Architektonická štúdia má za cieľ zvýšenie atraktivity Tyršovho nábrežia, rieši konkrétnu stavbu Kreatívneho podnikateľského inkubátora. Tyršovo nábrežie leží na pravej strane rieky Dunaj v mestskej časti Petržalka. Stavebná parcela sa nachádza medzi Starým mostom a Divadlom Aréna, v súčasnosti prevažne využívaná ako parkovisko.

## URBANISTICKÁ ŠTÚDIA

Územie medzi Starým mostom a Novým mostom (Most SNP) nachádzajúce sa v našom záujmovom území sme rozdělili do troch riešených častí, ktoré sme pomenovali U1, U2 a U3.

### ÚZEMIE 1

U1 predstavuje prvé riešené územie ohraničené z východu Mostom SNP a zo západnej strany Slovenským národným múzeom. V návrhu sme sa zamerali na riešenie reprezentatívneho námestia Ľudovíta Štúra, námestím pred múzeom a dopravnou situáciou, ktorá degraduje toto verejné priestranstvo pred významnými budovami. Dôležitým aspektom v ideovom koncepte bolo prepojenie historického centra s nábrežím, keďže je to jeden z úzirov prístupu z centra na nábrežie, navyše priamo napojené na Hviezdoslavovo námestie. Námestie Ľ. Štúra má významnú historickú minulosť, ako miesto pripomínajúce korunovačné, tradičnú nábrežnú promenádu, trasu Viedenskej električky a dopravy po rieke Dunaj budovou Propeleru a Osobného prístavu.

Hlavnou myšlienkou ideového konceptu je obnovenie ducha a identity miesta prostredníctvom korunovačného pohorku, presunutím cestnej dopravy do tunela a tak vzniku verejného priestoru, podpory električkovej a lodnej dopravy ako mestotvorného prvku.

### ÚZEMIE 2

Druhé územie U2 je pokračovaním riešených plôch smerom na východ. Začína Slovenským národným múzeom a pokračuje ďalej na východ až po koniec mestskej časti Eurovea. V Južnej časti sa zaoberáme aj problematikou Starého mostu, predovšetkým jeho dopravnej funkcie a napojenie na existujúcu mestskú komunikačnú sieť. V návrhu vychádzame z posledných schválených projektov na rekonštrukciu mostu zo zachovaním pôvodného architektonického výrazu. Most bude slúžiť chodcom, cyklistom a elektrickým dráham v oboch smeroch. Súčasná Šafárikovo námestie, dopravné komplikovaná križovatka s množstvom vjazdov a výjazdov, bolo v pôvodnej variante nahradené priestorovo jednoduchším - kruhovým objazdom. Avšak v priebehu spracovania bola uverejnená projektová dokumentácia obnovy Starého mostu, ktorá by mala byť v nasledujúcom období realizovaná (v súčasnosti vypísaný tender na zhotoviteľ). V návrhu preto počítame s novou skutočnosťou a to realizáciou obnovy Starého mostu a upravenou križovatkou na Šafárikovom námestí. Cez obnovený Starý most je navrhovaná nová obejsmerná trasa električky spájajúca historické centrum Bratislavy s protihľadom nábrežnou časťou Dunaja - s Petržalkou. Most bude ďalej určený pre cyklistov a peších. V návrhu sú zachovávané oba Mýtné domčeky, severný slúži ako múzeum a južný ako reštaurácia. Záujemcovia tu nájdu faktografické informácie o Bratislave.

Hlavným konceptom je priestorové a dopravné zjednodušenie križovatky v spojitosti s navádzajúcim pásom zelene smerujúcim z centra mesta na nábrežie. Univerzite Komenského, inštitúcií s vysokou intenzitou pohybu ľudí, ktorej chýba rozptyľový predpriestor, napomáha rozšírenie verejného priestoru k zvýšeniu atraktivity. Študenti vychádzajúci z univerzity majú možnosť pokračovať v páse zelene, ktorý ich navádza k nábrežiu alebo si môžu zísť do kaviarničky Umelka či počkať si na električku pri Kačacej fontáne. Pás zelene poblíž univerzity je špecifikovaný ako študentský park, v ktorom sa nachádza meetingpoint, odpočinkový mestský mobiliár... a pokračuje v nábrežnej časti, kde sú sústredené ďalšie možnosti pre voľný čas. Pokračuje 2 úrovňová promenáda pre peších, cyklistov, psíkárov, mamičky s deťmi, študentov, dôchodcov, turistov, ... až smerom k Eurovey. Pre ucelenie urbanistického konceptu sme navrhli blokovú dostavbu v chýbajúcich častiach.

### ÚZEMIE 3

U3 je územie smerom na juh od územia U2. Plochy U2 sú nezastavané, zčasti určené pre rozliv Dunaja v čase záplav, preto sú neudržiavané a nenavštevované. Svojím návrhom im dávame nové funkcie a rozširujeme škálu ich využitia, aby sa stali atraktívnym protipólom lákajúci k voľno časovým aktivitám ako mestské historické centrum. Lokalita je určená predovšetkým pre oddych, relax, športové a zábavné vyžitie.

Na tomto území sme v časti T - COM pláže navrhli bazén pre rozšírenie ponuky služieb. Južne od T - COM pláže sa nachádza Minigolf v lesoparkovej úprave. Hneď vedľa sa nachádza stávajúci objekt Divadla Aréna s Vlnnou vežou. Vodná veža bude nanovo sprístupnená verejnosti ako výhľadová veža. V pôvodnej variante sme pre Divadlo Aréna nový exteriérový amfiteáter na výšpenia pod holým nebom s krásnym pozadím - panorámou Bratislavy. Amfiteáter mimo predstavení mal slúžiť ako výhľadkové posedenie, keďže odiaľto sú tie najkrajšie pohľady na vedutu Bratislavy. Predpokladá sa návštevnosť z rad študentov poblíž z Univerzity Komenského či Strednej priemyselnej školy strojníckej alebo aj obyvateľov Petržalky, ktorí by ho mali cestou do centra mesta.

V novom návrhu sa o stálom exteriérovom amfiteátri neuvažuje, môže ho nahradiť mobilný typ. Plocha pred amfiteátrom a Divadlom Aréna je určená pre Lunapark, ktorý tu mal v minulosti svoje miesto. Ruské kolo, kolotoče, dráhy,... vytvárajú zaujímavý protipól k favobrežnej nábrežnej časti historického mesta v blízkosti Sadu Janka Kráľa s Lanovým centrom. Plocha je taktiež príležitostne využívaná na koncerty či festivaly.

## ARCHITEKTONICKÁ ŠTÚDIA

### KONCEPT

Hlavnou myšlienkou je hľadisko na vedutu Bratislavy. Hmota je v tvare oblúku terasovito odstupňovaná ako hľadisko. Oblúk zároveň lemujú uličnú čiaru, dotvára kompozíciu medzi Divadlom Aréna a Mýtnym domčekom. Na oblúkovú 3 podlažnú stavbu nadväzuje j ednopodlažná prevažne pravouhlá časť parkoviska. Jeho strecha vytvára plato, ktoré slúži zároveň ako verejný priestor spájajúci Starý most s Tyršovým nábrežím. Parkovisko je otvorené, chránené perforovaným cortenovým plechom, ktorý v čase vysokej hladiny povodňovej vody nebráni jeho zatopeniu.

### FUNKČNÁ NÁPLŇ

Funkčnou programovou náplňou stavby je Kreatívny podnikateľský inkubátor. Dopĺňa kultúrny komplex stavieb, ktoré rozširuje o nové možnosti využitia reflektujúce súčasné trendy tvorby. Zameriava sa na tvorivú činnosť nielen profesných umelcov, ale i začínajúcich kreatívov formou coworkingu, tiež i širokú verejnosť, ktorým ponúka kurzy, besedy, tvorivé dielne. Kreatívny podnikateľský inkubátor ponúka priestory začínajúcim tvorivým ľuďom k sebarealizácii, medziodborovej spolupráci, čerpaniu inšpirácii ... Medziodborová konfrontácia vytvára pre mladých umelcov nové výzvy, navyše podporuje kultúrny i ekonomický rozvoj. Tyršovo nábrežie má krásny výhľad na panorámu Bratislavy, čo podnieti a ocení množstvo tvorivých impulzov. V blízkej spolupráci s Divadlom Aréna ponúka priestory pre Detskú univerzitu, ktorá pôsobí v divadle počas letných prázdnin, tiež môže poskytnúť ubytovanie pre externých umelcov. Tyršovo nábrežie ma významnú polohu nielen z hľadiska zaujímavých výhľadov, ale i blízkej dostupnej vzdialenosti od historického centra a Petržalky. Domáci sa môžu cestou z práce zastaviť na zaujímavú prednášku, či workshop alebo deti prihlásiť na rôzne voľnočasové aktivity. Po kreatívne strávenom čase sa môžu občerstviť v reštaurácii.

### DISPOZIČIA

V 1.NP sa nachádza vstupné foyer s recepciou, administratívou, predajné sklady výtvarných materiálov, ateliéry, nahrávacie štúdia, technické zázemie, práčovňa a zázemie reštaurácie. V 2.NP je sála, dielne, coworkingové pracovne, pracoviská rôznych umeleckých disciplín a v 3.NP sú mezonetové obytne ateliéry, veľká terasa a schodišťové priestory s východom na terasu ako spoločné priestory pre diskusie, prácu, oddych (meeting roomy). Parkovisko má 100 parkovacích miest z toho 5 pre hendikepovaných. V zadnej časti sa nachádzajú retenčné nádrže na dažďovú vodu zachytávanú zo striech.

### KONŠTRUKČNÝ SYSTÉM A MATERIÁLY

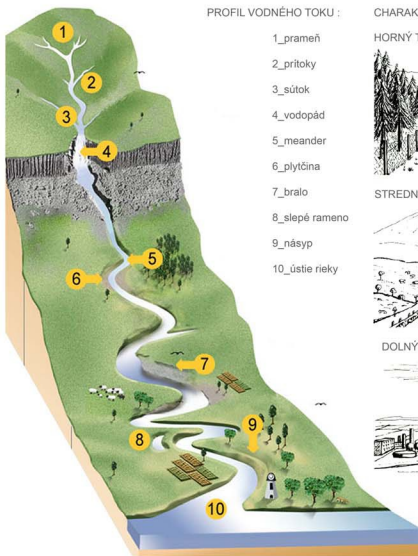
Hlavná stavba je oblúkového tvaru, doplnená pravouhlým parkoviskom. Oblúk je výhodný tvar z hľadiska statiky. Obojsmerný skeletový konštrukčný systém s križom armovanými doskami, v obľeb časti po obvode stužujúce rebro. Oblúková stavba je rozdelená na 3 dilačné celky, v každom je schodišťové jadro s evakuačným výťahom. V spodnom podlaží stužujúce steny tvaru L dopĺňajú stuženie voči povodňovej vlne. Zložité geologické pomery v inundačnom území predurčujú zakladanie na pilótach v hĺbke 10 metrov. Konštrukcia je ŽB, 3.NP s drevenou stropnou konštrukciou s viditeľnými drevenými prvkami.

Z materiálov sú zastúpené železobetón na konštrukčné časti, stavba je omietnutá bielu omietkou so sivým nádychom. Konštrukcia obohatená o drevené prvky v exteriéri i interiéry. Okenné otvory s dreveným rámom. Na zábradlie sú použité drevené laty, u niektorých sklo. Strecha je zatravnená. Pred krytým parkoviskom je terén spevnený zatravnovacimi tvárnicami (spevnený povrch a zároveň prepúšťa vodu) pre príležitostné parkovanie autobusov. Parkovisko pre osobné autá je kryté perforovaným cortenovým plechom, ktorý môže byť rôzne výtvarne stvárnený.



## VODNÝ TOK

Vodný tok je odborný termín z hydrologie, ktorý označuje akýkoľvek vodný útvar na zemskom povrchu (popr. pod ním), tvorený tečúcou vodou. Je ohraničený korytom, ktorého súčasťou je dno, ľavý a pravý breh. Vodný tok sa delí na prameň, horný tok, stredný tok, dolný tok a vyústenie. Jednotlivé časti sa od seba odlišujú predovšetkým obsahom živín a kyslíka. Prameň je bez živín, ale zato s vysokým obsahom kyslíka. Postupne voda stráca kyslík a narastá obsah živín. V koryte vodného toku rozlišujeme kynetu (prehĺbenú a trvalo zaplavovanú časť koryta) a bermu (priestor zaplavovaný len pri vyššom prietoku).



## PROFIL VODNÉHO TOKU :

- 1\_prameň
- 2\_prítoky
- 3\_sútok
- 4\_vodopád
- 5\_meander
- 6\_plytčina
- 7\_bralo
- 8\_slepé rameno
- 9\_násyp
- 10\_ústie rieky

## CHARAKTER VODNÉHO TOKU :

## HORNÝ TOK



## STREDNÝ TOK



## DOLNÝ TOK



## VODNÉ TOKY SA DELIA :

A/ Prírodné - ďalej sa rozdeľujú podľa veľkosti na niekoľko typov :

bystrina - malý vodný tok so značným a premenlivým sklonom dna  
 potok - menší vodný tok s vyrovnanším a miernejším sklonom  
 riečka - vodostup prechod medzi potokom a riekou  
 rieka - väčší vodný tok (dĺžkou, rozlohou povodia alebo prietokom)  
 veľtok - obvykle sa vymedzuje ako rieka aspoň 500 km dlhá s plochou povodia aspoň 100 000 km<sup>2</sup>

B/ Umelé, vytvorené človekom : vodný kanál, vodný tunel, aquadukt

## RIEKA

Rieka je väčší (prírodný) vodný tok, ktorý prúdi v jednom smere, a ktorý vyplní najspodnejšiu časť doliny (koryto alebo riečište). Voda rieky pochádza z atmosférických zrážok alebo prameňov. Rieka je bežný spôsob, ako sa zrážky dostávajú do mora alebo väčšieho vodného telesa ako jazero, čo ich robí súčasťou prírodného kolobehu vody.

Splavné rieky sú dôležité pre lodnú dopravu. Na riekach sa budujú priehrady s hydroelektrárnami, ako aj nádrže na zachytenie povodňových vôd a na zavodňovanie. Rieka tečie po naklonenom dne koryta, pričom na niektorých miestach voľne padá - jednorazovo alebo po stupňoch (vodopád, prah). Tok je najrýchlejší v prúdnicí, čo je línia spájajúca najhlbšie miesta rieky.

Tok rieky môžeme rozdeliť na tri časti podľa prikrosti spádovej krivky riečného koryta a geomorfologického rázu doliny :  
 horný tok - s prevahou hlbkovej erózie  
 stredný tok - kde sa prejavuje erózia aj sedimentácia  
 dolný tok - s prevahou sedimentácie (akumulácie unášaného materiálu)

Na strednom a hlavne dolnom toku s malou rýchlosťou vodného prúdu vznikajú vplyvom bočnej erózie meandre (riečne zákruty).

Delenie podľa typu ústia :

- hlavný tok (tok 1. rádu) - rieka vlievajúca sa do oceánov, morí, jazier alebo zanikajúca v púšti
- prítok (tok 2. rádu) - vodný tok ústiaci do hlavnej rieky

## VŤAH RIEK A MIEST

Vodný tok - rieka nie je len prírodným fenoménom krajiny, ale z veľkej časti sa podieľa na charaktere a identite mnohých miest. Mestá a rieky sú neoddeliteľnou priestorovou, ekonomickou a kultúro - historickou bytosťou. Voda v mestách je podstatou ich rozvoja. V minulosti bola rieka jedinou dopravnou cestou, bola významným zdrojom obživy, miestom na ktorom vznikali mestá, či miestom, kde sa odvíjali mnohé rituály a slávnosti.

Vodné toky a plochy determinovali rozvoj mnohých veľkých miest. Mnohé z nich sa stali rozpoznateľnými práve svojimi nábrežiami: Hamburg, Rotterdam, Sydney, Hong Kong či New York. Vývoj technológie a priemyselná doba vplyvali aj na urbanistickú transformáciu riečnych nábreží a morských pobreží. Vodná doprava a prístavy prešli zmenou a za sebou ponechali mnohé skladové priestory, priemyselné haly, ktoré sa v novšej dobe rekonštruovali a dostali svoju novú funkciu, menia sa na výstavné priestory, kultúrne centrá, umelecké dielne. Existujú početné a výborné ukážky miest, ktoré si už uvedomili význam svojich nábreží, tvoriac tak svoju identitu vo väzbe mesto - rieka ako napr. Paríž, Londýn, Boston.

V posledných desaťročiach 20. storočia prichádza k značným zmenám v spôsobe vnímania významu mestských riečnych nábreží. Rieky prestávajú tvoriť len pozadia miest, ale v priestorových a urbanistických plánoch a projektoch sa v celom svete stále viacje potvrdzuje ich význam. Hľadá sa nové a adekvátne využitie a nábrežia majú v mestách zabezpečiť vyššiu úroveň života občanov a vytvoriť nový obraz mesta. Obyvateľom i návštevníkom ponúka kultúrne i športové využitie, relax a v neposlednom rade prispieva k zvýšeniu ekonomického aspektu nielen vďaka turizmu, ale aj obchodnej sfére. Rieka v mestách je pridanou hodnotou, ktorá im dodáva špecifickú atmosféru.

## FUNKČNÉ VYUŽITIE RIEK



NÁBOŽENSTVO ...posvätná rieka Ganga



VEREJNÝ PRIESTOR ..."ulica" v Benátkach



RELAX ...piknik



ŠPORT



KULTÚRA ...divadlo, trhy, výstavy



PRIEMYSEL



...koncerty, festivaly, ohňostroje



DOPRAVA (na rieke, popri, cez) ...taxi



OBŽIVA ...rybolov, zavláčovanie



BYVANIE (pri rieke, na rieke)

LEGISLATÍVA : EURÓPSKA VODNÁ CHARTA  
(vyhlásená 6. mája 1968 v Štrasburgu)

- Bez vody niet život. Voda je drahocenná a pre človeka ničím nenahraditeľná.
- Ochrana vôd vyžaduje rozšírenie vedeckého výskumu, vyškolenie odborníkov a výchovu verejnosti.
- Voda nepozná štátne hranice. Vodohospodárske plánovanie sa má riešiť podľa prirodzených hraníc povodí.



## ČO JE NÁBREŽIE?

Nábřežie (breh) je spevnený vyvýšený priestor pozdĺž rieky v mestskej alebo vidieckej zástavbe. Spravidla slúži aj ako pozemná komunikácia.

V Európe v stredoveku začali nábřežia plniť ochrannú funkciu pri malých povodniach. Kamenné nábřežia udržali pri povodni rieku v jej koryte a zabráňovali jej vyliatiu do mesta.

Nábřežia mali veľký význam aj pre hygienu mesta a prevenciu pred epidémiami.

Ako nový reprezentačný a komunikačný priestor mesta bolo tvorené najmä v 19. storočí.

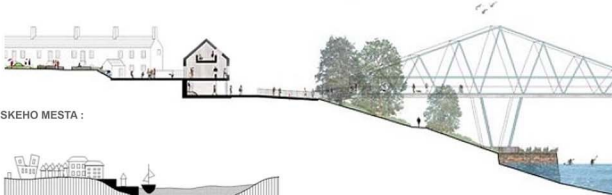
Nábřežie môže taktiež plniť funkciu prístavu, kde sú lode pripevnené pomocou lán k mohutným dreveným alebo železným kolom, ktoré sú zapustené do muriva nábřežia. Dnešným trendom v moderných mestách je, že sa nábřežia opäť stávajú verejným priestorom, kde sú sústredené viaceré funkcie ako šport, kultúra, relax, bývanie a rôzne aktivity.

## CHARAKTER NÁBREŽIA

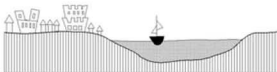
## PŘÍRODNÝ



## ZASTAVANÝ

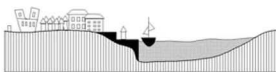


## KRÁTKY PREHĽAD HISTORICKÉHO ROZVOJA NÁBREŽÍ EURÓPSKEHO MESTA :



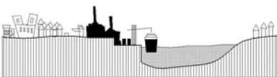
## A/ Stredoveké opevnené mesto

- hradbami sa chráni od útokov
- kontakt s nábřežím je minimálny



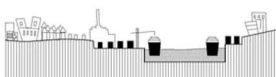
## B/ Mesto okolo roku 1700

- citadela viacej nemá obrannú funkciu
- rozvíjajú sa prístavy a verejný život na nábřeží



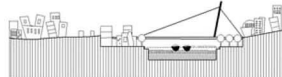
## C/ Mesto okolo roku 1850

- dramatický rozvoj priemyslu vplýva na rozvoj prístavov a vodnej dopravy
- nábřežie vo funkcii hospodárskeho rozvoja



## D/ Mesto okolo roku 1950

- priemysel je aj ďalej v nábřežných oblastiach, ktoré sa tentokrát rozvíjajú nezávisle od ostatných urbanistických štruktúr



## E/ Mesto okolo roku 2000

- výsledkom vymiestnenia priemyslu prichádza k rozvoju verejných priestorov, vybaveniu nábřeží urbanistickým mobiliárom a komerčnými funkciami

## ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE

Dunaj je druhá najdlhšia európska rieka (po Volge).  
Pramení v Schwarzwalde na juhozápade Nemecka a  
ústí mohutnou deltou do mora. Názov Dunaj pochádza  
z latinského mena rímskeho boha Danubia.

Dĺžka: 2857 km  
Rozloha povodia: 801 463 km<sup>2</sup>  
Maximálna hĺbka: 63 m  
Prevýšenie: 1078 m

Dunaj preteká, respektíve dotýka sa 10 nasledovných krajín (v smere od prameňa do ústia): Nemecko, Rakúsko, Slovensko, Maďarsko, Chorvátsko, Srbsko, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko a Ukrajina. Štyri z nich majú prístup len k jednému brehu rieky: Chorvátsko, Bulharsko, Moldavsko a Ukrajina. 37% dĺžky toku (1 070,9 km) tvorí zároveň štátne hranice. Vo veľkej miere Dunaj predrúčil ich charakter. Na západe, kde je tok pomerne úzky sú brehy prepojené a osídlenie je situované na oboch brehoch. Naopak na východe, kde je tok široký i niekoľko sto metrov a tvorí tak výraznú bariéru v území, sú mestá situované prevažne len na jednom brehu.

## VODNÝ REŽIM

Rieka má zložitý vodný režim, v ktorom sú výrazné tri fázy. Na jar je najvyšší vodný stav, v lete a na jeseň dochádza k nárazovým povodňam a na konci jesene a v zime je vodný stav najnižší. Hladina začína stúpať vo februári až apríly a na hornom a strednom toku sa udržuje vysoká do mája zatiaľ čo na dolnom až do júna. Celý vzostup hladiny sa skladá z dvoch vln. Prvá je spôsobená topením snehu v rovinách a druhá miešaná dažďom a topením snehu na horách. Nerovnomernosť topenia snehu a zrážok v rôznych častiach povodia spôsobuje prudké kolísanie hladiny. Keď povodňové vlny z hlavných prítokov (Dráva, Tisa, Sáva) prídu v rovnaký čas, vytvorí sa na Dunaji mohutná vlna, ktorá môže spôsobiť povodne. V druhej polovici leta hladina klesá, čo je však prerušované náhlými vzostupmi pri dažďoch. V októbri a v novembri dažde spôsobujú jesenné povodne. V prípade, že je teplá zima môže zotrvať vysoký vodný stav a vzostupy hladiny môžu byť spôsobené tiež ľadovými záťarasami, čo môže viesť až k vylitiu rieky z brehov a zatopenie pobrežnej roviny. Keď je zima studená tak má rieka najnižší vodný stav. Ročná amplitúda kolísania úrovne hladiny sa prejaví u Reni v delte 4,5 až 5,5 m a v Budapešti 6 až 8 m. Priemerný prítok Dunaja je v ústí 6 500 m<sup>3</sup>/s, v Budapešti 2 350 m<sup>3</sup>/s, v Bratislave 2 025 m<sup>3</sup>/s a vo Viedni 1 900 m<sup>3</sup>/s. Priemerne tak odvedie za rok 203 km<sup>3</sup> vody. Najvyšší prítok na dolnom toku je 20 000 m<sup>3</sup>/s a najmenší 1800 m<sup>3</sup>/s. Do mora odnáša približne 120 Mt nánosov a rozpustených minerálnych látok za rok. Zamrzá len v primerane chladných zimách a to približne na 1,5 mesiaca.

## DOPRAVA

Dunaj už odneda dávna hral dôležitú rolu v doprave medzi strednou a juhovýchodnou Európou. Je jednou z najvýznamnejších vodných ciest na kontinente. Splavný je pre menšie plavidlá od Ulmu, od Rezna pre väčšie lode. Od Brailly Dunaj môžu využívať i národné lode. V delte je vodná doprava vedená Sulinským ramenom. V nákladnej doprave prevažujú rúdne i nerudné suroviny a tiež šrot. Ďalej to sú cement, uhlie, ropa a ich produkty. V posledných rokoch stúpa i preprava kontajnerov. Na rieke sa nachádza viac než 100 prístavov. Najväčšie sú Reni, Ismail, Budapešť, Belehrad. Po brehoch Dunaja vedie známa cyklistická trasa Dunajská cyklotrasa, súčasť Eurovelo 6.





**PRAMEŇ**

Už starí Rimanovia poznali rieku, ktorá z veľkej časti tvorila severnú hranicu ich impéria, pod latinským názvom Danubius. Podľa legendy vyslal rímsky vojvodca svojich vojakov hľadať prameň rieky. Tí narazili na úpätie Schwarzwaldu v miestach, kde dnes leží mesto Donaueschingen, na silný minerálny prameň, ktorý tu síce do rieky vyviera, ale nie je to jej počiatok. Vojakom sa nechcelo predierať čiernymi lesmi k skutočnému prameňu a označili toto miesto za prameň Dunaja. Toto pomenie sa vžilo a i dnes nesie rieka svoje meno až od mesta Donaueschingen, kde je dokonca žriedlo obstarávané ako jej symbolický prameň. V skutočnosti vzniká Dunaj sútokom potokov Breg a Brigach, ktoré sa rovnako stretávajú na území mesta.

**PREPADANIE DUNAJA**

Neďaleko za sútokom oboch zdrojník Brigachu a Bregu prechádza Dunaj južnou časťou krásavého pohoria Švábska Jura, nazývaná tiež Švábska Alba. V oblasti medzi obcami Immingen a mestom Fridingen dochádza k prepadaniu Dunaja. Dunaj tu presakuje do podzemných jaskýnných systémov a vyviera asi 12 kilometrov južne v mesta Aach, kde tvorí rieku Aach, ktorá potom ústí do Bodamského jazera. Dochádza tak k paradoxu, kedy vody predurčené k odtoku do Čierneho mora menia svoj smer a tečú namiesto toho do Severného mora.

**HORNÝ TOK**

Na hornom toku je Dunaj typickou horskou riekou. Preteká územím Schwarzwald, Švábskobavorskou pahorkatinou a zúžením medzi Alpami a Českým masívom. Úzke a hlboké riečne údolie má vysoké a prudké brehy. Šírka koryta nad Ulmom dosahuje 20 až 100 m, nižšie rastie na 350 m vo Viedni. Rýchlosť toku sa pohybuje od 1 do 2,8 m/s. Miestami je koryto upravené napriamovacími a protipovodňovými hrazdami.

**STREDNÝ TOK**

Stredný tok začína vo Viedni a končí v tiesňave Železné vráta. Rieka tu preteká Stredodunajskou rovinou. Riečne údolie je široké 5 až 20 km a často zaplavované. Koryto je členité, rozvetvené a rýchlosť toku sa pohybuje od 0,3 do 1,1 m/s. Miestami rieka prekonáva oddelené hrebene a údolia, vytvára prielomy (Maďarské vráta, Vyšehradský priechod, Železné vráta, Kazanská tiesňava). Na týchto miestach dosahuje šírka údolia 0,6 až 1,5 km, pričom šírka toku sa zužuje až na 150 m. Tiež sa tu tok značne prehlbuje na 15 až 20 m (v Kazanských tiesňavách až na 70 m) a rýchlosť toku sa zväčšuje na 2,2 až 4,7 m/s. V dôsledku regulačných prác bolo koryto napriamované v úsekoch s meandrami, mnohé prietoky boli oddelené a okolo koryta boli postavené ochranné hrádze. Medzi málo pozmenené úseky stredného toku rieky patria napríklad národný park Donau-Auen v Rakúsku.

**DOLNÝ TOK**

Na dolnom toku tečie ako rovinná rieka Dolnodunajskou rovinou. Zaplavované údolie je široké 7 až 20 km a rieka sa v ňom rozvetvuje na mnohé ramena a prietoky. Šírka toku miestami dosahuje 1 až 2 km, hĺbka je priemerne 5 až 7 m a rýchlosť toku 0,5 až 1 m/s.

**DELTA DUNAJA**

Delta Dunaja je druhá najväčšia riečna delta v Európe (po Volge) a najzachovalejšia na kontinente. Od roku 2001 je zapísaná na zozname Svetového dedičstva UNESCO. Väčšia časť územia delty sa nachádza na území Rumunska blízko mesta Tulcea a časť leží v Odeskej oblasti na Ukrajine. Celková rozloha delty je približne 4 152 km<sup>2</sup> (z toho 3 446 km<sup>2</sup> v Rumunsku). Dunaj sa v delte rozdeľuje na tri hlavné ramená Chilia, Sulina a Sfântul Gheorghe, ktoré ústia do Čierneho mora. Celú deltu vytvára aj veľké množstvo malých ramien a vytvorených ostrovov. Rameno Chilia tvorí rumunsko-ukrajinskú štátnu hranicu a je dlhé približne 120 km.





NEMECKO - ULM



RAKÚSKO - VIEDEN



SLOVENSKO - BRATISLAVA



MAĎARSKO - BUDAPEŠT



CHORVÁTSKO - VUKOVAR



SRBSKO - BELEHRAD



RUMUNSKO - TULCEA



BULHARSKO - VIDIN



UKRAJINA - IZMAIL



### GEOGRAFICKÉ VYMEDZENIE

Slovenský úsek Dunaja patrí k hornej časti stredného toku. Od vtoku na naše územie tvorí v dĺžke 7,5 km hraničný tok s Rakúskom, na úseku 22,5 km prechádza celý na územie Slovenskej republiky a potom v dĺžke 142 km tvorí hraničný tok s Maďarskom. Plocha čiastkového povodia na území Slovenska je 47 084 km<sup>2</sup>. Rozvodnica začína pri ústí Moravy do Dunaja pod hradom Devin a končí pri obci Chĺaba na juhu Slovenska.

### GEOMORFOLOGICKÉ A GEOLOGICKÉ POMERY

Z geomorfologického hľadiska územie čiastkového povodia Dunaja leží v orografickej podsústave Karpát a Panónskej panvy. Čiastkové povodie Dunaja je typickou nížinnou oblasťou. Väčšina územia leží pod úrovňou 300 m n. m.. Najväčšiu časť čiastkového povodia Dunaja zaberajú kvartérne sedimenty Podunajskej nížiny. Tvoria ich piesky a štrky s veľmi dobrou až dobrou medzizmouvopriepustnosťou.

### PEDOLOGICKÉ POMERY

Najviac sú plošne zastúpené fluvizemy, ktoré sa vyvíjajú pod vplyvom pravidelných záplav v blízkosti vodných tokov. V subtypoch je to fluvizem typická (karbonátová) textúrne fahká až ťažká a fluvizem glejová, ktorá je viazaná na rôzne terénne depresie.

### OBLASTNÉ ŠPECIFIKÁ

Vo vzťahu k vodnému hospodárstvu vystupujú do popredia hlavne ložiská štrkopieskov, významné sú zásoby štrkopieskov hlavne v riečisku Dunaja.

Ďalšou lokalitou v záujmovom území, kde sa ťaží nerastná surovina, je kameňolom v Devine.

Výhodné umiestnenie kameňolomu umožňuje transport kameňa lodnou dopravou, pričom je dôležitým faktom, že sa jedná zároveň o jedinú lokalitu vodostavebného kameňa na našom i spoločnom úseku Dunaja. Ťažobné zásoby sa odhadujú na 10 miliónov ton.

### POMERY FLÓRY

Na významnej časti územia čiastkového povodia Dunaja sa rozprestiera Chránená krajinná oblasť (CHKO) Dunajské luhy, ktorá bola vyhlásená 1. mája 1998. Vyskytujú sa tu lesné, vodné, mokradné, lúčne a psamofilné spoločenstvá.

V spoločenstvách vodných rastlín otvorených plôch ramennej sústavy sú zastúpené chránené druhy leknó biele, leknica žltá, vzácna salvinia plávajúca, kotvica plávajúca, leknovec šitnatý. V lúčnych spoločenstvách a v bývalých ramenách rastú viaceré druhy čelade vstavačovitých, vstavač ploštný, vstavač vojenský, vstavač obyčajný, kruštík širokolistý a vemenník dvojlistý. Lesné spoločenstvá ovplyvňuje predovšetkým hladina podzemnej vody a záplavy. V závislosti od polohy hladiny podzemnej vody sa tu vyvinuli spoločenstvá vrbových jelšín, dubových jaseňín a brestových jaseňín s topoľom, brestových jaseňín s hrabom a drienových dúb

### POMERY FAUNY

Významne zastúpené najmä faunistické prvky močiarnych a vodných biocenóz a spoločenstvá lužných lesov. V území bolo zistených napríklad 109 druhov mäkkýšov, z toho je 22 ohrozených, viac ako 1800 druhov chrobákov, z ktorých je pozoruhodný najmä výskyt doteraz vo svete neznámeho druhu *Thinobius korbelti*. Z drobných cicavcov je významný reliktný výskyt hraboša severského.

Osobitný význam má územie pri Dunaji pre hniezdenie a hibernáciu vodného vtáctva.

Pravidelne sa tu vyskytujú vzácne druhy vtákov, ako napríklad orliak morský, beluša malá a volavka purpurová. Dôležitou zložkou živočíšstva sú ryby, pričom sa v Dunaji a jeho ramenách vyskytuje najvyšší počet druhov rýb vo všetkých vodných tokoch Slovenska. Zo vzácných a chránených druhov tu žije divá forma kapra (sazan), blatniak tmavý, šabľa krivočiara a býčko škvrnité.

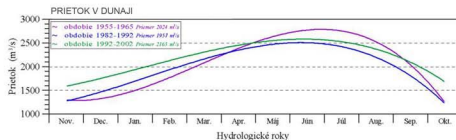
### HYDROLOGICKÉ POMERY

Maximálny odtok a aj výskyt kulminálnych prietokov sa sústreďuje do jarného a letného obdobia. Jarné zvýšenie prietokov sú typické väčšími objemami, nakoľko spravidla sú dôsledkom topiaceho sa snehu, príp. povodne zmiešaného typu z topiaceho sa snehu a dažďa.

Hydrologický režim na našom území podstatne ovplyvňuje horný tok Dunaja, kde sa zhromažďuje voda z topiaceho sa snehu a ľadovcov v Alpách. Letné povodne sú typickým následkom privalových a regionálnych dažďov, často s menším objemom povodňovej vlny, ale s vyšším kulminálnym prietokom.

Obdobia malej vodnosti v priebehu roka sústredené do dvoch častí, do letno-jeseňnej prietokovej depresie s minimom v mesiacoch august až október a do podružnej zimnej depresie s minimom obvykle v januári.

Priemerný prietok v Bratislave je 2 025 m<sup>3</sup>/s a rýchlosť toku sa pohybuje od 1,8 m/s (bežný stav) do 3,2 m/s (povodňový stav).



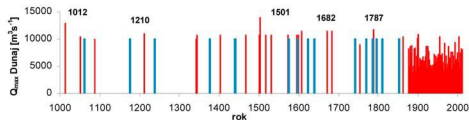
Dunaj odpradáva prinášal ľuďom úžitok, tvoril plavebnú cestu a poskytoval prírodné zdroje. Zároveň Dunaj predstavoval aj ohrozenie, najmä v súvislosti s veľkými letnými aj zimnými povodňami, ktoré boli spôsobené nakopením plávajúcich ľadov a upchatím koryta. Postupne bol veľtók Dunaja s mnohými ramenami a prirodzenou dynamikou regulovaný a upravovaný. S rastom technických možností a znalostí sa zdá, že začína mať človek nad Dunajom prevahu, ale príde ďalšia povodeň a všetko je zase inak. Daň za prílišné skrotenie Dunaja je zas v strate krásy, dynamiky a prírodných zdrojov, ktoré Dunaj prinášal.



Dunaj v hornej časti Žitného ostrova na mape Bratislavskej stolice v r. 1735 a schéma regulácie

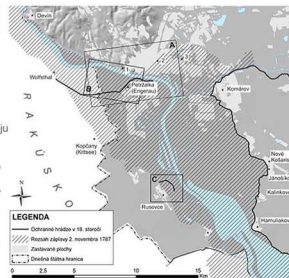
## POVODNE V MINULOSTI

Všetky významné povodne na slovenskom úseku Dunaja majú pôvod najmä v povodiach alpských prítokov bavorského a rakúskeho úseku Dunaja. Merania vodných stavov na Dunaji v Bratislave sa začali v roku 1823, priemerné denné prietoky a maximálne ročné prietoky sú vyhodnotené od roku 1876. Najstaršie písomné záznamy o povodni na rakúskom úseku Dunaja pochádzajú z roku 1012. Ďalej sú známe veľké povodne z rokov 1210, 1342, 1402, 1466, 1499, ktorých parametre sa môžu bližšie k povodňam v rokoch 1899 a 1954. Najväčšia povodeň počas ostatných viac ako 500 rokov v Nemecku, Rakúsku a na Slovensku bola povodeň v auguste 1501. Ďalšie veľké povodne, ktoré sa vyskytli v júli 1682 a v novembri 1787, sú veľkostí porovnateľné s povodňami v nedávnej minulosti, ktoré boli v rokoch 1899, 1954 a 2002.



Maximálne ročné prietoky Dunaja v stanici Bratislava za obdobie pozorovania (1876–2008) a odhadnuté vrcholové prietoky katastrofálnych historických povodní od roku 1000 (modré – zimné povodne)

Viac-menej súvisle zaplavené oblasti riečnej nivy Dunaja pri Bratislave po priezri petržalskej hrádze, stav po vyrovnaní hladín 2.–4. novembra 1787



## REGULÁCIA DUNAJA

Dunaj si zachoval v Bratislave svoju prirodzenú dynamiku toku do 18. storočia. Úpravy brehu spočívali v menších zásahoch ako výhony, kolové úpravy na usmernenie toku, mostíky do vody a podobne. Tieto stavby však boli dočasné, po každej povodni sa situácia zmenila.

V priebehu 18. storočia možno na starších mapách pozorovať presmerovanie hlavného koryta Dunaja z lokality južne od Pečenského ostrova do priestoru pôvodne menšieho ramena Dunaja pod bratislavským hradným bralom. Ochranné hrádze na pravom brehu Dunaja sa začali stavať na základe rozhodnutia Márie Terézie v r. 1773. Povodeň v r. 1801 pretrhla petržalskú hrádku na viacerých miestach v celkovej dĺžke 1400 m. Hrádku, ktorú obnovili v r. 1825–1826, pomohla pri povodňach v r. 1830 a 1837, ale povodne v r. 1847, 1849 a v r. 1862 ju zdolali.

Úpravy koryta Dunaja v 19. storočí s cieľom ochrany proti povodňam a vybudovaním plavebnej cesty sa realizovali v Bratislave podľa projektu z r. 1881 vynikajúceho odborníka na vodné diela, talianskeho inžiniera Gracioso Enea Lanfranconho (1850–1895). Projekt regulácie Dunaja sa realizoval v rokoch 1886–1896 a bratislavské dunajské brehy a nábrežia dostali už vtedy dnešnú podobu.

Napriamnenie a regulácie rieky jeden problém čiastočne vyriešili, ďalšie sa objavili v súvislosti s rýchlym odtokom vody z krajiny, vysušovaním, prehĺbovaním dna a pod.

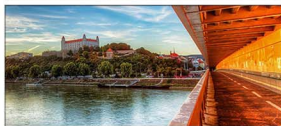
Bratislava je hlavné, najľudnatejšie a rozlohou najväčšie mesto Slovenska. Prvá písomná zmienka pochádza z roku 907 nášho letopočtu. Bratislava získala súčasný názov začiatkom roka 1919. Pred rokom 1918 sa v 19. storočí volala po slovensky Prešporok, Prešpurek alebo zriedkavo Bratislava, Břetislava či Požůň, po maďarsky Pozsony, po nemecky Pressburg. Latinský názov znie Posonium alebo staršie aj z gréčtiny Istropolis. Bratislava je známa aj pod označeniami Krásavica na Dunaji a Mesto Mieru (titul mestu udelila Svetová rada mieru).

Rozprestiera sa po oboch brehoch rieky Dunaj, na upätí pohoria Malé Karpaty. Svojou rozlohou 367,58 km<sup>2</sup> je najväčším mestom Slovenska. Bratislava leží v pohraničnej časti na západe Slovenska, čo sice nie je ideálna poloha v rámci štátu, ale naopak v rámci Európy je výhodná, keďže sa nachádza v blízkosti Rakúska, Maďarska i Česka. Je jedným hlavným mestom na svete, ktoré hraničí súčasne s dvoma krajinami (na juhu s Maďarskom, na západe s Rakúskom). Nachádza sa 60 km východne od Viedne, čím je súčasťou najtesnejšieho zoskupenia dvoch hlavných miest v Európe. Bratislava s Viedňou, maďarským mestom Győr a moravským mestom Brno tvorí významný stredoeurópsky metropolitný región CENTROPE.

V Bratislave žije 457 000 obyvateľov. Predpokladá sa, že denne do mesta dochádza 150 000 až 200 000 ľudí, v bežný pracovný deň sa tu preto nachádza okolo 650 000 ľudí. Ako hlavné mesto je sídlom prezidenta, parlamentu, vlády, ministerstiev a ďalších úradov. V Bratislave pôsobí niekoľko univerzít, vysokých škôl, divadiel, múzeí a iných kultúrnych ustanovizní akou je napríklad svetoznáma Slovenská filharmónia alebo Slovenská národná galéria. Bratislava je mesto bohaté na pamiatky, z ktorých mnohé sa nachádzajú v Starom Meste. Mestská pamiatková rezervácia je jedna z najväčších na Slovensku. Dominantou je štvorvežový Bratislavský hrad, vedľa ktorého sa nachádza budova Národnej rady Slovenskej republiky a neďaleko Dóm svätého Martina. Najvýraznejšou modernou stavbou je Nový most na Dunaji, najväčší zavesený most na svete s jedným pilierom a jednou závesnou rovinou. V roku 2001 bol vyhlásený za stavbu storočia na Slovensku v kategórii mostné stavby.







Bratislava patrí k najmladším hlavným mestám Európy a pritom k mestám s bohatou históriou. Poloha mesta v samotnom srdci Európy na brehu rieky Dunaj predurčila Bratislavu, aby sa stala križovatkou a cieľom obchodných ciest, strediskom mnohých kultúr. Vznikla na mieste, kde sa v minulosti stretávali významné obchodné cesty - Podunajská, ktorá spájala východnú a juhovýchodnú Európu so západnou a Jantárová, ktorá spájala južnú, jadranskú oblasť so severnou, pobaltskou oblasťou.

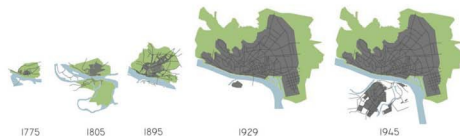
Územie dnešnej Bratislavy bolo osídlené už v paleolite ako sídlo lovcov. A od obdobia neolitu, kedy ľudia spoznali výhodnosť tohto územia, mala táto oblasť stálych obyvateľov. Nálezy dokazujú, že v dobe bronzovej malo územie Bratislavy dôležité postavenie ako výrobné centrum a v dobe železnej bolo obývané **keltským kmeňom Bojov**, ktorý tu založil strategickú mocenskú základňu s obrannou funkciou. Na prelome letopočtov zavítali na naše územie **Rimania**. Neosidlili túto oblasť natrvalo, ale namiesto toho postavili vojenské tábory, ktoré slúžili aj na ochranu strategických obchodných ciest.

Počas sťahovania národov, približne v polovici prvého tisícročia, sa tu usídlili Slovania. V roku 623 bola založená **Samova ríša** a niektorí historici sa domnievajú, že centrum ríše – Vogastisburg bol práve v oblasti dnešnej Bratislavy.

O dve storočia neskôr, v roku 833 vzniká na našom území prvý slovenský štát – **Veľká Morava**. V jej dejinách má Bratislava a jej okolie významné miesto, ako cirkevno-administratívne centrum a jedno zo stredísk kultúry a vzdelania. Začiatok jej postupného úpadku sa spája s prvou písomnou zmienkou o Bratislavskom hrade v Salzburských analóch z roku 907.

Koncom 10. storočia vzniklo **Uhorské kráľovstvo** a za vlády Štefana I. k nemu bola pripojená oblasť dnešnej Bratislavy. Z Bratislavy sa stalo hlavné hospodárske a administratívne centrum na hraniciach kráľovstva. Malo to aj svoju nevýhodu v podobe častých nájazdov nepriateľských vojsk. Už v roku 1042 bola Bratislava zrovnaná so zemou nemeckým kráľom Henrichom I. Správa z roku 1212 uvádza, že Bratislavský hrad bol najlepšie opevneným hradom Uhorska. Významné postavenie hradu ako ochranu pohraničia zapríčinilo že osamostatnenie podhradia a vznik samostatného mesta sa oproti nim omeškal. Pod bratislavským hradom sa postupne rozrástla osada nadväzujúca na staršie Veľkomoravské osídlenie. K jadrú obyvateľstva (k Slovanom) pribudli hlavne Nemci a Židia. Rozvoj mesta sa dočasne pozastavil v r. 1241 (padom Tatárov). Bratislava aj podhradie sa však ubránili. V 13. storočí boli Bratislave udelené kráľovské výsady. Dôležité obdobie v dejinách mesta nastalo koncom 14. a začiatkom 15. storočia za vlády Zigmunda Luxemburského, kedy sa stala popredným politickým a hospodárskym centrom Uhorského kráľovstva, slobodným kráľovským mestom s vlastným erbam a právom používať jej súčasný symbol v podobe strieborných veží a padacej mreže v mestských hradbách.

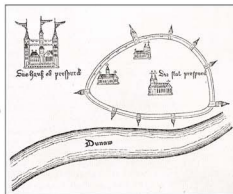
V roku 1520 ohrozovali Turci aj Bratislavu a čiastočne poškodili mesto delostreľbou. v roku 1536, že sa stala hlavné mesto kráľovstva, ústredným bodom krajiny a sídlom panstva a cirkvi. V Bratislave sa začal schádzať snem, stala sa **korunovacím mestom** uhorských kráľov, sídlom kráľa, arcibiskupa a najdôležitejších inštitúcií v krajine. V období rokov 1536 až 1830 bolo v Dóme sv. Martina korunovaných 11 kráľov a kráľovien. Obdobie najväčšieho rozvoja mesta predstavuje doba vlády Márie Terézie (1740-1780). Stavebný vývoj usmerňovala stavebná kancelária Uhorskej komory. Postavil sa palác Uhorskej komory ( Univerzitná knižnica), mestské kasárne, obilná sýpka, budova mestskej stráže a v 70. rokoch začali stavať divadlo (na mieste SND). Stavebné úpravy sa vykonali aj na hrade, ktorý sa zmenil na reprezentatívne sídlo kráľa a strediskom spoločenského a politického života na najvyššej úrovni. Dovtedy mal charakter pohraničnej pevnosti. Úpravy sa skončili v rokoch 1762–1765. Stávali sa aj paláce popredných aristokratických rodín. (Mirbachov palác, Grassalkovichov palác alebo Pálffyho palác).



Významnou novinkou v meste bol aj „lietajúci most“ z roku 1709. Išlo o kompu z dvoch lodiek spojených hromady, upevnenú na dlhých reťazí. Z jednej strany Dunaja na druhú previezla náklad 60 ton. V rokoch 1776–1777 vybudovali na ľavom brehu Dunaja hrádzu, ktorá mala mesto chrániť pred povodňami. V meste sa nielen stavalo, ale aj búralo. V 70. rokoch zbúrali mestské múry a brány, ktoré bránili v rozvoji mesta. Zo štyroch brán starého mesta sa zachovala len Michalská brána.

Začiatok 19. storočia bol poznačený napoleonskými vojnami. V roku 1809 – Napoleonova armáda bombardovala mesto delostreľbou z pravého brehu Dunaja. V roku 1811 vyhořel nepozornosťou posádky hrad. Od tridsiatych rokov 19. storočia znamenalo mesto rapidný **rast priemyselnej produkcie**, ktorý bol podporený zavedením moderného dopravy. Nástup parných lodí schopných plávať proti prúdu umožnil rýchlu prepravu tovaru po rieke Dunaj. V roku 1848 prišiel do Bratislavy prvý parný vlak. Poslednou veľkou politickou udalosťou v meste za vlády Uhorska bolo zasadnutie Uhorského snemu v rokoch 1847 - 1848. Politické sídlo Uhorského kráľovstva bolo premiestnené do Pešti a politický význam Bratislavy sa zmenšil. Druhá polovica 19. storočia znamenala pre mesto príliv obyvateľstva, podmienený najmä zakladaním nových priemyselných podnikov. Koncom 19. a začiatkom 20. storočia bola Bratislava druhým najpriemyselnejším mestom Uhorska. K rozvoju priemyslu v meste významne prispela aj výstavba prvého stáloho mosta v roku 1891, ktorý slúžil súčasne železnici i cestnej doprave a umožňoval rýchle spojenie s Viedňou aj s Budapešťou. Rozvoj priemyslu sa odrazil aj v architektúre, čo sa prejavilo najmä vo výstavbe množstva továrenských budov. Vznikol však aj väčší počet verejných budov, sakrálnych stavieb, moderných vŕ a nájomných domov. Úspechy v priemyselnom podnikaní sa prejavili i v životnej úrovni obyvateľstva, ktorá bola oveľa vyššia než v iných oblastiach Uhorska s výnimkou Budapešti.

Prvá **svetová vojna** bola významným medzikom v histórii mesta. Bratislava nebola priamo ovplyvnená bojom, ale obyvatelia mesta znášali dôsledky každý deň. Koniec prvej svetovej vojny v novembri 1918 priniesol veľké zmeny na mape Európy. Rakúsko-Uhorsko sa rozpadlo a vznikla Česko-slovenská republika. V marci 1939 Hitlerov rastúci vplyv v strednej Európe vyvrcholil rozbitím Československa. Vznikol tak samostatný Slovenský štát. Bratislava sa stala na 6 rokov hlavným mestom, sídlom prezidenta, parlamentu, vlády a všetkých úradov štátnej správy. Stratila však časť svojho územia - Petržalka a Devín boli pripojené k Nemecku. Koncom vojny bola Bratislava ako hlavné mesto spojeneckého štátu hitlerovského Nemecka bombardovaná americkým letectvom. 4. apríla 1945 bola oslobodená Červenou armádou. Po druhej svetovej vojne sa situácia v Bratislave zásadne zmenila. Väčšina niekdajšej židovskej populácie sa z koncentračných táborov nevrátila a po oslobodení mesta z neho bola vysídlená väčšina nemeckého a maďarského obyvateľstva. Bratislava tak stratila svoju pôvodnú multikultúrnú atmosféru.



1438-55



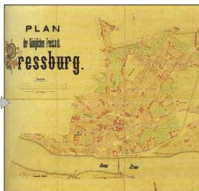
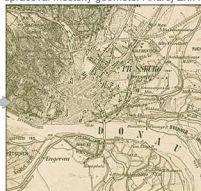
Plán opevnenia Bratislavy z roku 1663 podľa Priamiho

Mapa dunajských ramien a nív,  
spracoval mestský geometer Andrej Erik Fritsch

Mapa rieky Dunaj 1742



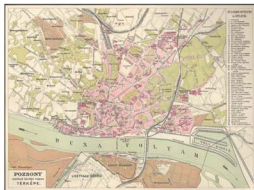
1765, tesne pres zbúraním hradieb v r.1775

Plán mesta od Júliusa v. Rakssányiho  
z pol. 19. storočia

1873



1895



1904

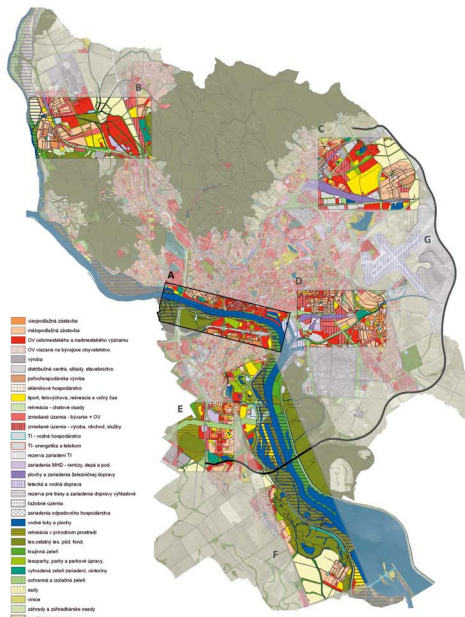


1930

60. roky, kúpalisko Lido,  
existencia zatiaľ jediného mostu cez Dunaj

Územný plán 1976





Územný plán Bratislavy a jej hlavné rozvojové územia



SYMBOLY MESTA:

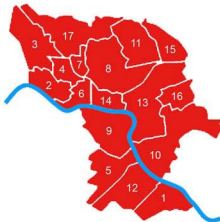


ERB

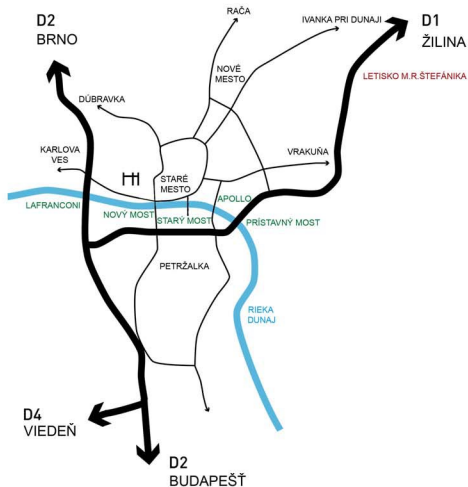


LOGO

MAPA MESTSKÝCH ČASTÍ :

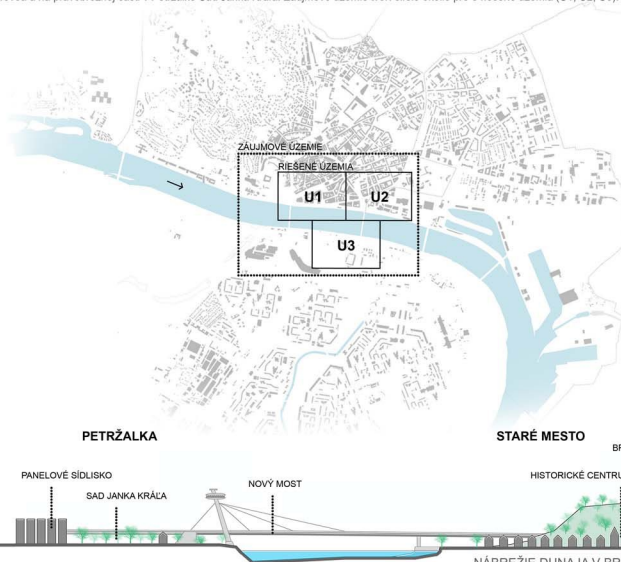


- 1 Čunovo
- 2 Devín
- 3 Devínska Nová Ves
- 4 Dúbravka
- 5 Jarovce
- 6 Karlova Ves
- 7 Lamač
- 8 Nové Mesto
- 9 Petržalka
- 10 Podunajské Biskupice
- 11 Rača
- 13 Rusovce
- 14 Ružinov
- 15 Staré Mesto
- 16 Vajnory
- 17 Vrakúňa
- 18 Záhorská Bystrica



Bratislavské nábrežie je dlhodobou zanedbávaným priestorom hlavného mesta, ktoré naliehavo volá po aktuálnom oživení na úrovni európskej metropoly na Dunaji. Krokom k znovuzrodeniu mestského nábrežia bola výstavba Eurovei a Riverparku na koncoch ľavobrežnej línie Dunaja. Avšak priestor medzi naďalej nevyriešený, napriek blízkosti centra a možnosti, ktoré v sebe má. Odzovou na zastavaný ľavý (v smere prúdu) breh Dunaja je prírodný typ nábrežia na petržalskej strane, ich prepojenie by posilnilo význam dunajského nábrežia ako celku. Táto časť nábrežia je v Územnom pláne vyznačená ako hlavné rozvojové územie (označené písmenom A na predchádzajúcej strane).

Záujmové územie patrí do mestských častí Staré mesto a Petržalka. V Starom meste na ľavobrežnej časti Dunaja záujmové územie lemuje Bratislavský hrad a na opačnej strane Eurovea a na pravobrežnej časti v Petržalke Sad Janka Kráľa. Záujmové územie tvorí širšie okolie pre 3 riešené územia (U1, U2, U3).





16. storočie : Medirytina F. Hogenberga podľa nemeckého maliara z roku 1540



17. storočie : Korunovácia Mateja, J. Holzmüller 1608



18. storočie : Kolorovaná veduta Bratislavy z pravého brehu Dunaja z roku 1732



Detail kolorovaného lepty, Janscha 1788



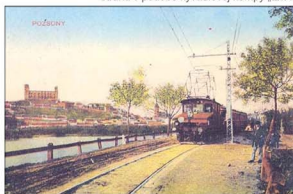
19. storočie : 1815, preprava z petrážskeho brehu na druhú stranu v podobe kyvadlovej kompy „tzv. lietajúci most“



Pontonový most



20. storočie : 1908, Drevený osobný prístav, budova priem. školy, ešte chýba budova Slov. nár. múzea

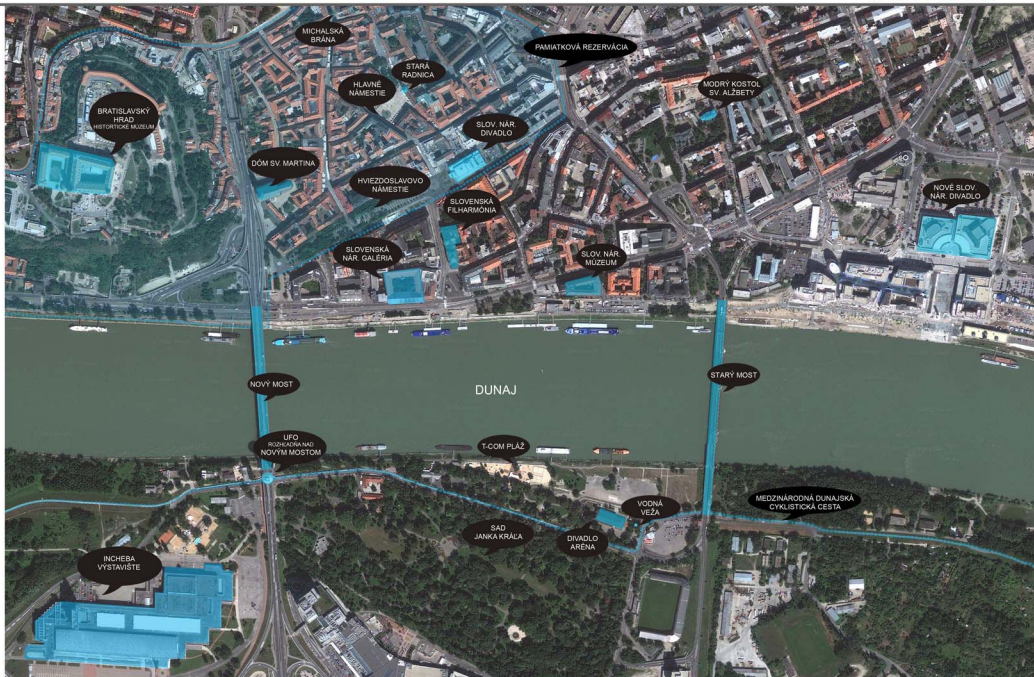


Viedenská električka, diaľkový vlak je na petrážskej strane pri AuParku (dnes Sad Janka Kráľa)



1933, Parník na Dunaji





A - Areál Bratislavského hradu



B - Letná čítareň U červeného raka



C - Festival Viva musica na Hlavnom námestí



D - Bratislavské korzo



E - Mestská štvrť Europea



J - Dunajská hrádza



I - Liana lanové centrum v Auparku



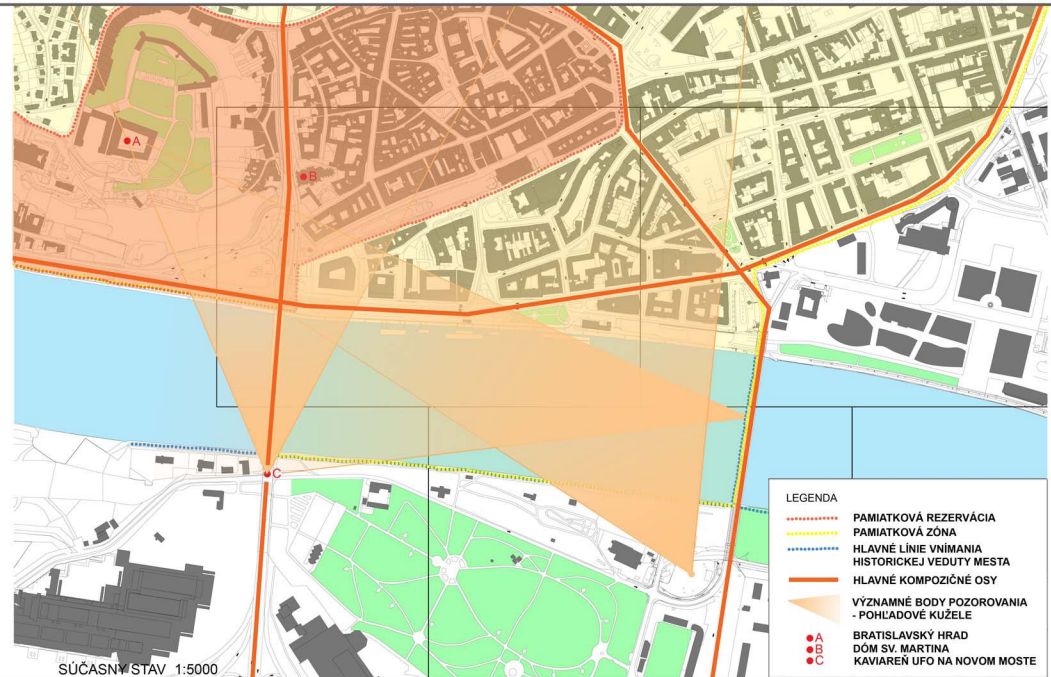
H - Sad Janka Kráľa

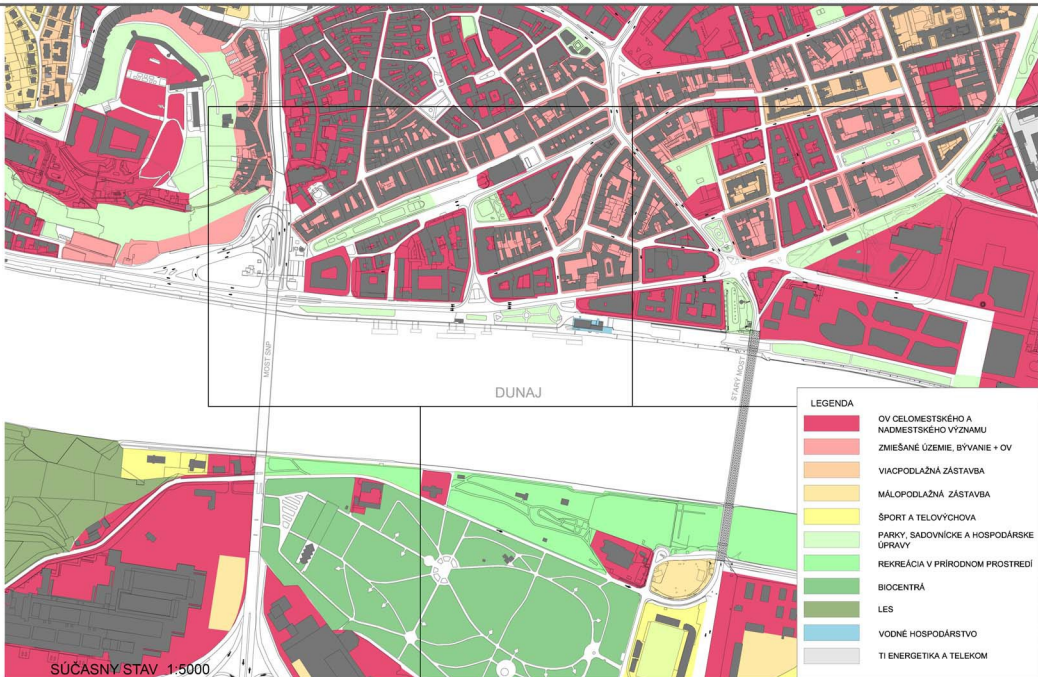


G - Mestská pláž

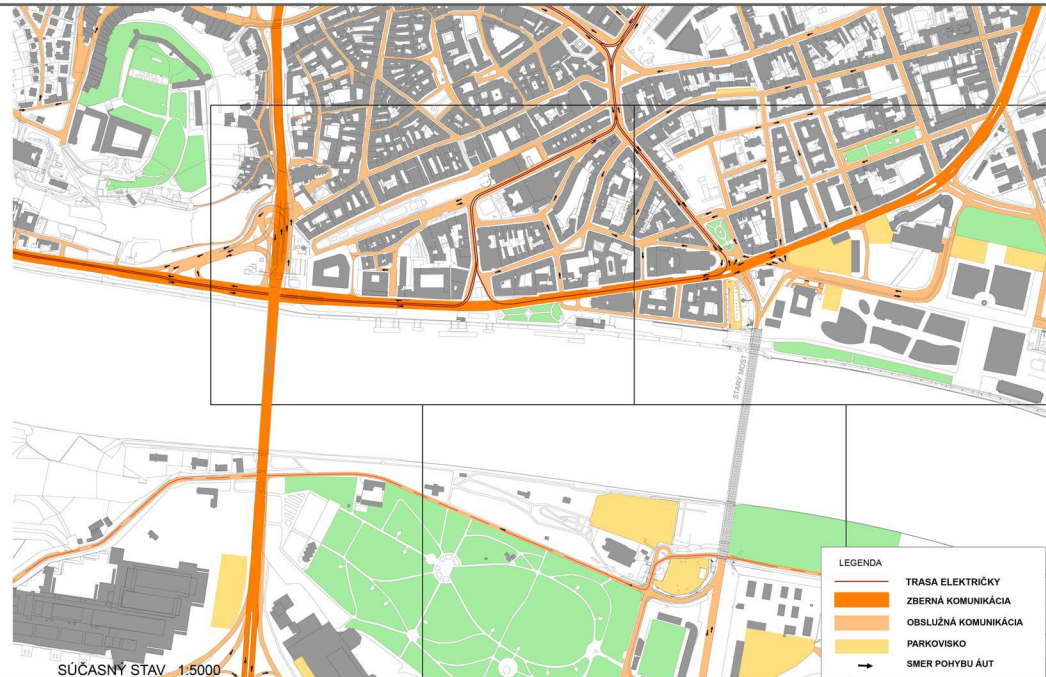


F - Koncert na Tyršovom nábreží







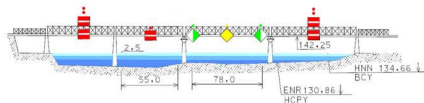
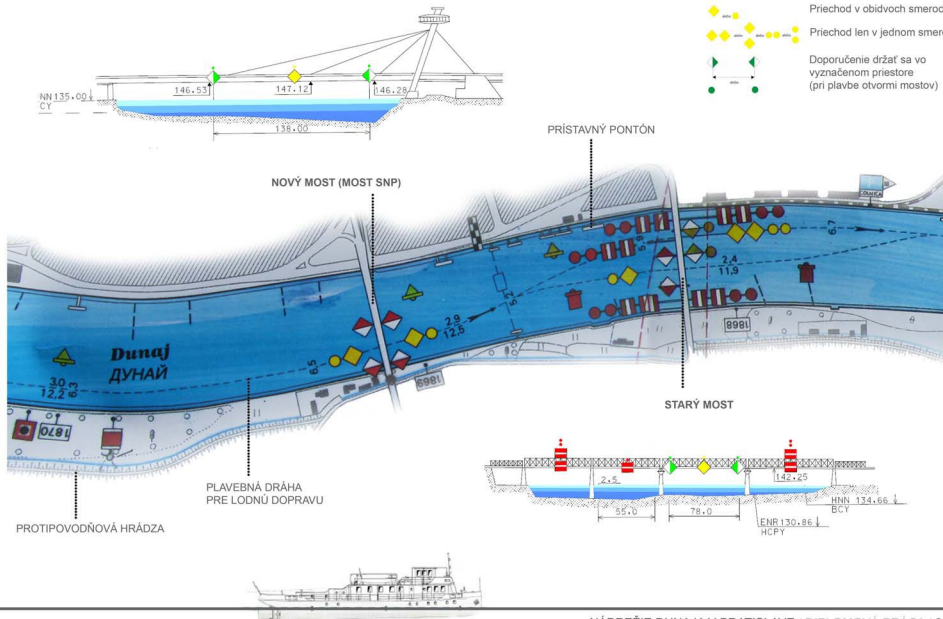


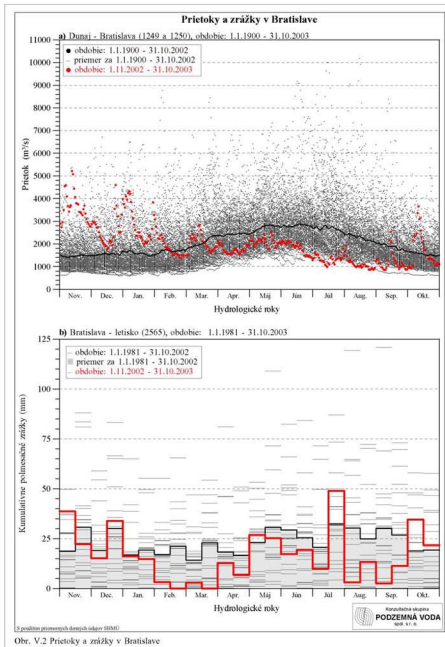




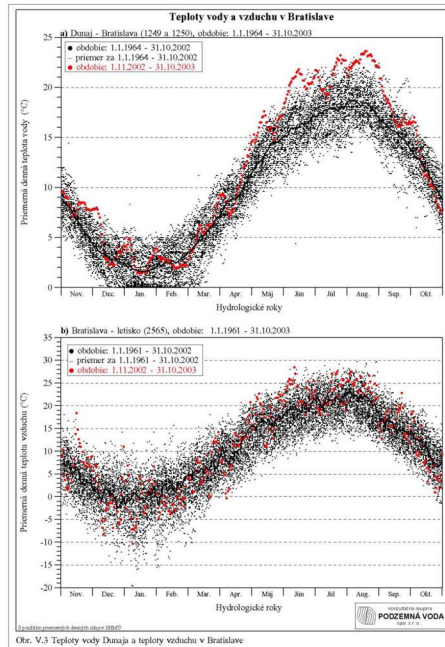
## SIGNÁLNE ZNAKY

-  Zákaz preplávania  
 Priechod v oboch smeroch  
 Priechod len v jednom smere  
 Doporučenie držať sa vo vyznačenom priestore (pri plavbe otvorní mostov)

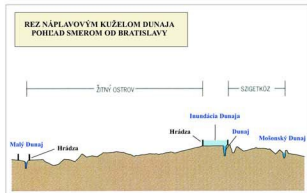
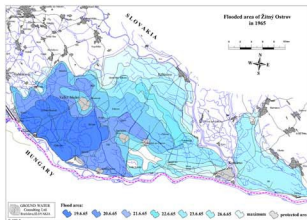




Obr. V.2 Prietoky a zrážky v Bratislave



Obr. V.3 Teploty vody Dunaja a teploty vzduchu v Bratislave



V minulých desaťročiach bolo územie Slovenska často postihované povodňami a od roku 1996 počet povodní značne vzrástol. Z historického hľadiska sa na Dunaji vyskytlo 100 ničivých povodní za posledných 500 rokov, štatisticky sa teda vyskytne 1 povodeň za každých 5 rokov.

#### Povodne na Dunaji v Bratislave (r. 1897 – 2002)

	Vodný stav (cm)	Prietok	Dátum	
1	991	10 370 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	16. 08. 2002	
2	984	10 400 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	15. 07. 1954	
3	970	10 870 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	19. 09. 1899	
5	940	10 040 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	04. 08. 1897	
6	924	3 640 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	14. 03. 1947	ľadová povodeň*
7	917	9 224 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	16. 06. 1965	
8	912	1 700 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	07. 03. 1956	ľad. povodeň*
9	888	8 715 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	05. 07. 1975	
10	886	8 810 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	17. 02. 1923	ľad. povodeň*
11	882	8 615 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	12. 09. 1920	
12	859	9 430 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	06. 08. 1991	
13	872	8 560 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	24. 03. 2002	
14	822	2 350 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	05. 03. 1940	ľad. povodeň*
15	807	7 430 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	09. 07. 1997	
16	806	7 315 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	17. 08. 1959	
17	805	7 300 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup>	06. 06. 1940	

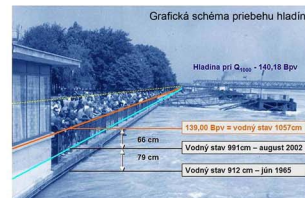
\* Ľadové povodne vznikajú náhlým vzduťím hladiny ľadových záťarasom.

V roku 2002 sa v Dunaji vyskytli dve navzájom nezávislé veľké povodne. Zrážky v hornej časti povodia Dunaja, ktoré len v obmedzenej miere podporilo topenie snehu, spôsobili v marci 2002 povodňovú vlnu, ktorá kulminovala 24. marca 2002 maximálnym prietokom  $Q_{max} = 8 474 \text{ m}^3/\text{s}$ . Ďalšia povodňová príša v auguste 2002. Už na začiatku augusta prebehla prvá časť povodňovej vlny, ktorá kulminovala v profile vodomernej stanice Devín prietokom  $Q_{max} = 7 000 \text{ m}^3/\text{s}$ . Po krátkotrvajúcom poklese prišla v dôsledku pretrvávajúcich zrážok hlavná povodňová vlna s kulmináciou 16. augusta 2002 pri maximálnom prietoku vody v stanici Devín  $Q_{max} = 10 390 \text{ m}^3/\text{s}$ , čo je doteraz 3. najväčší povodňový prietok od začiatku regulárnych pozorovaní, hneď za povodňami v rokoch 1899 a 1954.

Vodné značky podporujú tzv. povodňovú pamäť laickej i odbornej verejnosti. Ich význam je nedoceníteľný pri rekonštrukcii historických povodní, pri kalibrácii matematických modelov priebehu hladín, ale aj pri územno-plánovacej činnosti v intravilánoch sídiel. A v mnohých prípadoch sú i svedkami histórie danej doby.



Námestie korunačného pahorka a okolie sochy Márie Terézie, zaplavené veľkou povodňou v septembri 1899



Rok 1965, nástupište propeleru, prietok 9224 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>



Rok 2002

Úsek Dunaja v rkm 1 868,140 ~ 1 869,100

Ochrana je navrhnutá na povodňový prietok v Dunaji

Kóta návrhovej hladiny :

Kóta ochrany :

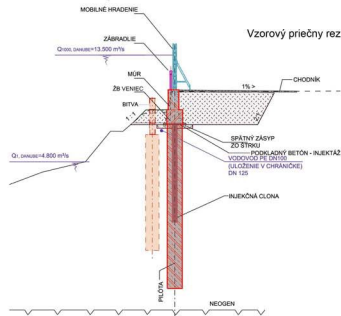
Celková dĺžka ochrannej línie :

$Q_{1000} = 13\,500 \text{ m}^3\text{s}^{-1} + 0,50 \text{ m}$  prevýšenia.

139,85 m n.m. až 140,45 m n.m.

140,35 m n.m. až 140,95 m n.m v pozdĺžnom sklone.

1 016 m.



Vzorový priečný rez

Povodňová ochrana je v úseku medzi Starým mostom a Novým mostom rozdelená do dvoch častí.

V úseku medzi Starým mostom a osobným prístavom je vedená pozdĺž Fajnorovho nábrežia a v úseku medzi osobným prístavom a Novým mostom je vedená priamo na brehu Dunaja v trase existujúceho múrika.

Realizácia tryskovej injektáže



Výstup protipovodňového múrika

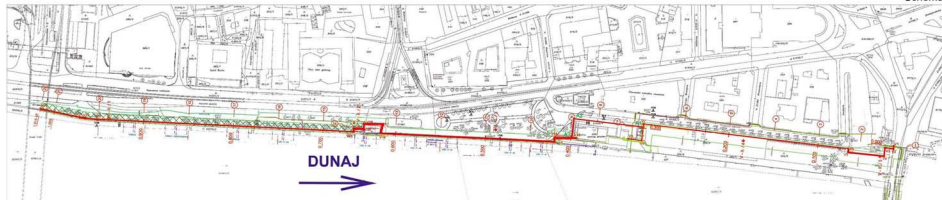


Kontrolná montáž mobilného hradenia



Ochranná línia je navrhnutá v dvoch výškových úrovniach. Konštrukciu ochrany tvorí nábrežný protipovodňový múrik založený na veľkopiomerových pióloch. Múrik má výšku cca. 1,0 m nad úrovňou promenádneho chodníka. Múrik bude vybavený zabetónovanými prvkami na osadenie mobilného hradenia výšky cca. 1,4 m. Otvory v protipovodňovom múriku vrátane otvoru na Štúrovom námestí budú hradené mobilným hradením už od úrovne chodníka. Podložie múrika je utesnené konštrukčnou podzemnou stenou.

Schéma





Úsek Dunaja v rkm 1868,1 – 1869,2

Ochrana je navrhnutá na povodňový prietok v Dunaji s možnosťou provizórneho nadvýšenia s požadovanou bezpečnosťou.

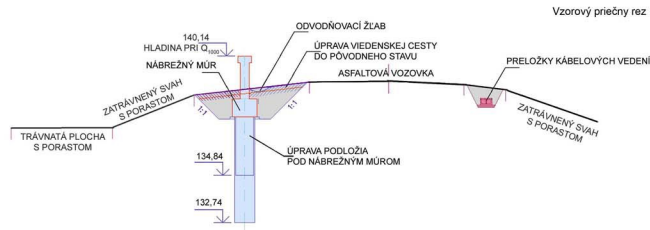
Kóta návrhovej hladiny a ochrany :

Celková dĺžka ochrannej línie :

$Q_{1000} = 13\,000 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$  bez prevýšenia,

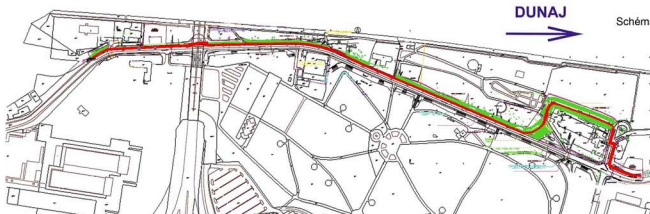
139,92 m n.m. až 140,50 m n.m.

1209,6 m.



Ochranná línia je tvorená protipovodňovým nábrežným múrikom prevyšujúcim súčasný terén (korunu Viedenskej cesty) o 1,0 m.

Pri divadle Aréna, kde tvorí zároveň aj oporný múr je výška cca 2,0 m. Šírka múru je 0,4 m. Súčasťou protipovodňovej línie sú aj mobilné protipovodňové zábrany, ktoré budú inštalované v komunikačných prerušeníach múrika v dĺžke cca 269,28 m.



Vizualizácia protipovodňového múrika pred divadlom Aréna



Počas prechádzky v rámci exkurzie po bratislavskom nábreží som fotografovala ľudí, ktorých sme tam stretli. Prečo? Lebo je dôležité zamyslieť sa nad tým, kto tam chodí, prečo, koľko tam strávi času, s kým, čo robí, čo potrebuje, očakáva ... sú to otázky, ktoré nám pomáhajú nazrieť do života nábrežia. A je dôležité hľadať na ne odpovede, pretože práve tí, ktorí tam trávajú svoj čas, sú našimi „zadavateľmi“.



- kto tam chodí ... ?
- čo tam robí ... ?
- ako dlho ... ?
- čo k tomu potrebuje ... ?

#### ATRAKTIVITA

... turisti, pracovné cesty, návštevy, domáci, ...



#### ŠPORT

... bicyklovanie, inline korčuľovanie, beh, preliezky, lezecká stena, ...



#### BEZBARIEROVOŠŤ A BEZPEČNOSŤ

... od najmladších po najstarších ...



#### SLUŽBY

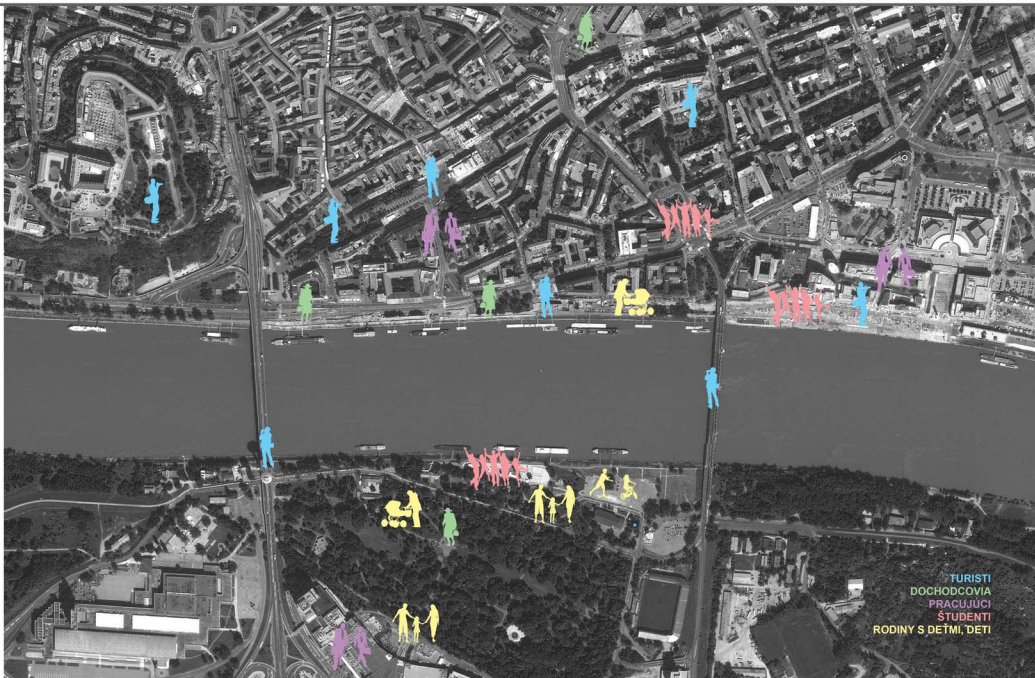
... meetingpoint, wifi, park, trhy, koncert, zmrzlina, noviny, ...



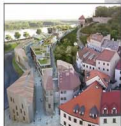
#### ODDYCH, RELAX

... mestský mobiliár, schody, pontóny, tráva, ...



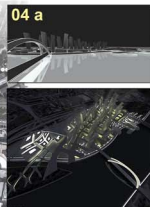




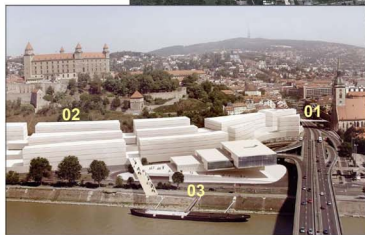


01. Prvý finančne i časovo nenáročný zásah rieši pešie prepojenie mostom medzi námestím Dómu Sv. Martina a podzámkovými schodmi, ktoré vedú na hrad. Autormi projektu sú Ilja Skocek a Rado Zelik.

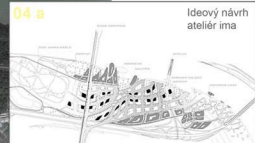
02. Nová Vydrica by mala mať viaceré znaky tej niekdajšej: voľný prieťah na Dóm sv. Martina, obnova ulíc Vydrická, Floriánska a Oeserov rad, materiály na fasádach domov by mali pripomínať tie v uličkách Korza. Ráta sa aj s prvkami drobnej architektúry – so sochami, pitnými fontánkami, schodiskami či brečtanom Vydrice by mala podľa tvorcov konceptu získať pôvodnú atmosféru.



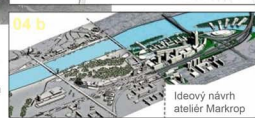
01. Územie Celomestského centra Petržalka je so svojou rozlohou, dostupnosťou a lokalitou asi najlukratívnejším prázdnym pozemkom v meste.



03. Tretia vízia nadväzuje v diplomovom projekte Michala Kríštofa vytvorením novodobej cesty z Hviezdoslavovho námestia na Hrad cez novú Vydricu a spája Hrad, Vydricu, Hviezdoslavovo námestie s nábrežím. Projekt zahŕňa okrem pešieho spojenia program kultúrneho využitia, ktorý zapadá do programovej skladby nábrežia a Hviezdoslavovho námestia a zároveň z urbanistického hľadiska uzatvára priestor Hviezdoslavovho námestia.

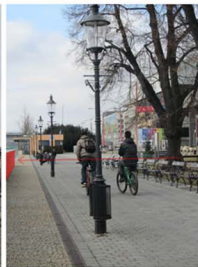


Ideový návrh  
ateliér ima



Ideový návrh  
ateliér Markrop





## NÁMESTIE Ľ. ŠTÚRA



- dopravný uzol, chaos
- nevyužitý potenciál miesta
- minimálny kontakt s riekou
- kvôli povodňovej stene znemožnený výhľad na Dunaj
- návaznosť na park a Slovenskú národnú galériu



## OSOBNÝ PRÍSTAV



- návaznosť na okolie
- bezbariérovosť,
- len komunikačná funkcia, bez prístupu k rieke
- parkovanie naokolo, protipovodňová ochrana
- chátranie, zastaralé, „čierna diera“
- veľké priestory nedostatočne využívané



## PROMENÁDA



- z lavičiek je pohľad na betónovú protipovodňovú stenu, výhľad z nich na rieku Dunaj nie je možný
- bez pohodlného prístupu k vode, žiaden kontakt s hladinou
- úzky priestor
- jedna funkcia, neprepojené nástupy
- „zákaz vstupu na ponton ...“
- ohraničenie z každej strany



## STARÝ MOST



- nedostatočná plavebná výška
- uzavretý most pre vlak, auta, MHD
- nevyhovujúci stav, nedostupnosť
- lávka úzka pre oboja smery (chodci, cyklisti, psičkári, ...)
- zanedbané okolie

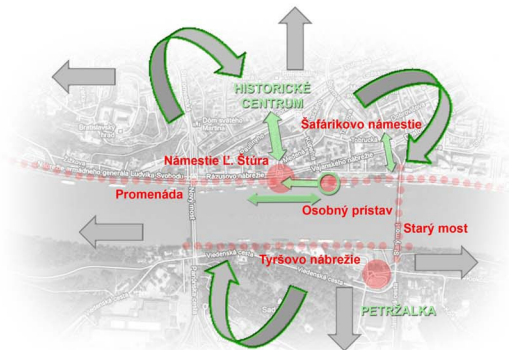


## TYRŠOVO NÁBREŽIE



- bez atraktivity
- veľká plocha, hluché miesto
- zanedbaný mestský mobiliár
- porušené spevnené plochy
- Divadlo Aréna s vodnou vežou minimálne využitie
- dostavby - „prílepký“, chaotická zástavba rôznorodost stavebných materiálov



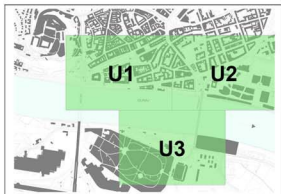


- pohľad „v meste“ nie „nad mestom“
- etapizácia výstavby
- kombinácia menších a väčších úprav/zásahov
- vzájomné prepojenie v rámci celku s nadväznosťou na okolie
- vyzdvihnúť kvality a potenciál prostredia
- nábrežie ako spojovací prvok historického centra a sídliska Petržalka
- MHDunaj, Dunaj TAXI alebo Propeler ako súčasť hromadnej dopravy



**SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)**

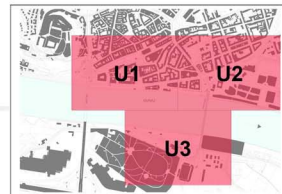
- centrum v blízkosti rieky
- významné inštitúcie v nábrežnej zástavbe (divadlá, múzea, ministerstvá,...)
- lodná doprava, prístav
- dostupná vzdialenosť
- fungujúca časť nábrežia (Eurovea)

**PRÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)**

- potenciál nevyužívaných plôch v atraktívnej lokalite
- prepojenie historického centra s nábrežím
- predpoklad vysokej návštevnosti obyvateľov i turistov
- funkčná pestrosť, variabilita
- rieka Dunaj ako mestotvorný prvok

**SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)**

- doprava (bariéra, neprehľadnosť)
- bez priamej návaznosti centra na nábrežie
- nekontinuita pešej promenády
- absencia kultivovaného verejného priestranstva na významných miestach
- prístup k vode

**HROZBY (THREATS)**

- dopravné preťaženie
- neprehľadnosť, rôzne výškové úrovne
- vplyvom zastavania nábrežia, úbytok zelene, zníženie atraktivity územia
- sezónne využitie
- protipovodňová ochrana

S W  
O T

Štúrovo námestie, v centre medzi Novým a Starým mostom, je jedným z nástupných priestorov k nábrežiu Dunaja z historického centra. Ohraničujú ho významné budovy ako Slovenská filharmónia, Slovenská národná galéria a Ministerstvo životného prostredia. Tvori nielen odstupovú zónu pre vyniknutie hodnotnej architektúry, ale aj dôležitý dopravný uzol.

### PRÍBEH NÁMESTIA LUDOVITA ŠTÚRA

Kedysi námestím plynula voda **dunajského ramena** okolo ostrova, ktorého meno je Bratislavčanom dodnes známe - Grössling. Samotné námestie začalo vznikať v prvej polovici 18. storočia, keď zvyšok tohto ramena a zálivu zasypali.

Korunovácie pripomínal tuncajší **korunovačný kopec**, ktorý v 16. storočí stál na dnešnej Mostovej ulici. Mária Terézia ho však v roku 1773 nechala rozobrať a okolo roku 1776 dal postaviť nový podľa projektu F. Hillebrandta. Ten sa používal pri slávnostných korunovačných ceremonióch. Kopček však preložením korunovácií do Budína stratil svoj pôvodný význam, a tak ho v roku 1870 rozobrali.

Na niekdajšom Königsbergerplatz alebo Krönungshugelplatz slávnostne odhalili súsošie bratislavského sochára Jána Fadrusza zobrazujúce cisárovnu. Písal sa vtedy rok 1897 a jedenásťmetrové **súsošie Márie Terézie** v dvojnásobnej životnej veľkosti tu stálo do roku 1921. V októbri v tomto roku bolo nešťetne zničené. Súsošie bolo postavené z najkvalitnejšieho bieleho mramoru z Carrary, jeho postavec bol zo sivej žuly z Rakúska. Úlomky sochy sa v súčasnosti nachádzajú v Bratislave a Budapešti. Dôvodom bolo politické napätie a snaha bývalého uhorského kráľa Karola o návrat.

O sedemnáť rokov neskôr postavili na námestí **sochu Milana Rastislava Štefánika** s pylónom so známou plastikou leva držiaceho štít so štátnym znakom. Údaje na Hitlerov podnet (Die Katze muss gehen!) bola "mačka" v roku 1940 odstránená.

Štefánik bol v 50 -tych rokoch nahradený **súsoším Ludovita Štúra**, na čele s Ludovítom Štúrom, kodifikátorom spisovného slovenského jazyka (1843).

V súčasnosti abstraktná socha Šturovcov sa síce nachádza v strede námestia, ktoré však i napriek tomu pôsobí chaoticky. Okolo súsošia sa nekompromisne križujú trate električky, cesty áut a hŕby chodcov, ktorí si tento uzol vyberajú pre priblíženie sa k rieke. Toto reprezentačné námestie je degradované premávkou hrozujúcou turistov. Tí namiesto obdivovania a vnímania atmosféry miesta, sledujú semafor.



1897 - SOCHA MÁRIE TERÉZIE



1938 - PYLÓN S LEVOM



1942 - SOCHA M.R. ŠTEFÁNIKA



SÚSOŠIE LUDOVITA ŠTÚRA



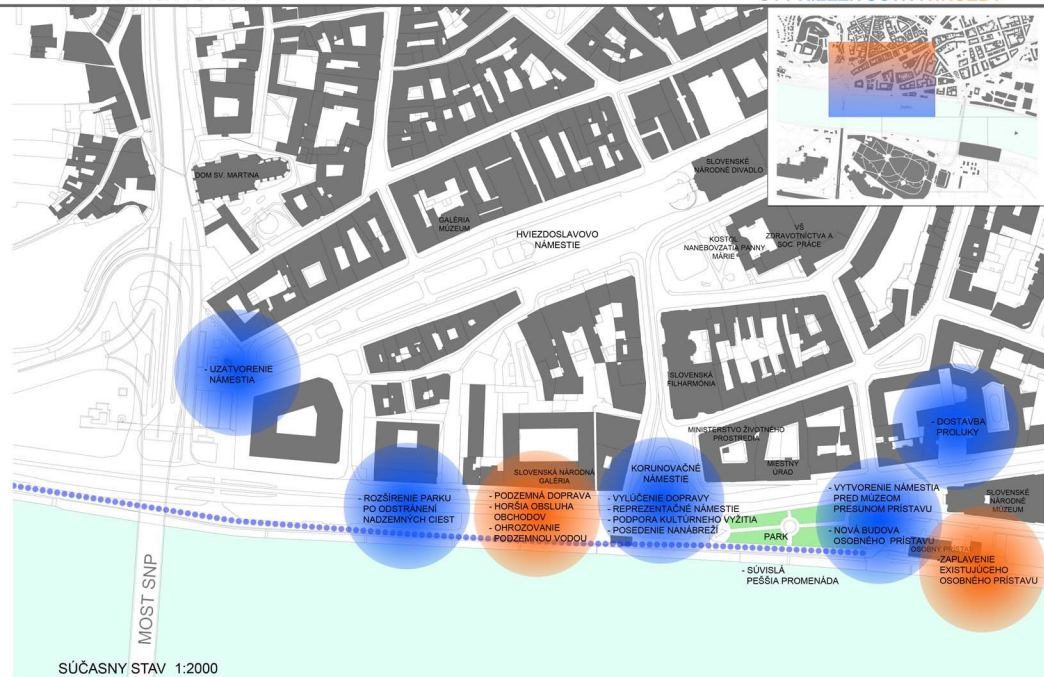
1940 - PROMENÁDA NA DUNAJSKOM NÁBREŽÍ

V 20-tom storočí z nábrežia námestia premávala loď Propeler do Petržalky. Taktiež tu bola konečná legendárnej električky do Viedne. Neodmysliteľnou súčasťou bola promenáda po nábrežnej línii Dunaja.











## NÁMESTIE Ľ. ŠTÚRA



## „ KORUNOVAČNÉ “ NÁBREŽIE

- využitie potenciálu a identity miesta
- obnovenie korunovačného pahorku
- rozšírenie smerom k rieke
- kontakt s hladinou
- prepojenie s parkom, aktivity

## PROMENÁDA



## DVOJITÁ PROMENÁDA

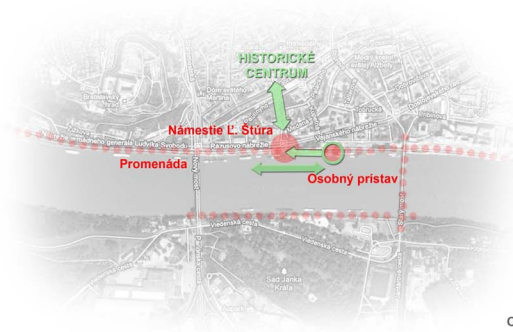
- kontakt s hladinou
- prepojenie, kontinualita pozdĺž nábrežia
- rozšírenie na určitých miestach, aby vzniklo verejné priestranstvo
- bezbariérovosť

## OSOBNÝ PRÍSTAV



## UVÍTACÍ PRÍSTAV, INFORMAČNÝ PAVILÓN

- prvé čo uvidia turisti (welcome point)
- prezentovať Bratislavu
- presun na Námestie Ľ. Štúra, uvoľnenie priestranstva pred Slov. nár. múzeom
- prepojenie na centrum



## MESTO MÁRIE TERÉZIE

V 18. storočí sa Bratislava stala nielen najväčším a najvýznamnejším mestom Slovenska, ale i celého Uhorského kráľovstva. V tomto storočí uhorská aristokracia postavila veľa nádherných palácov, množstvo kostolov, kláštorov a ďalších cirkevných budov. Hrad bol rozšírený, objavili sa nové ulice a počet obyvateľov vzrástol štvornásobne. Schádzal sa tu uhorský parlament, boli tu korunovaní králi a kráľovné, kultúrny a spoločenský život prekvital.

Mesto zažilo najväčší rozmach za vlády Márie Terézie (1740 – 1780). Po nástupe na trón začala riadiť výstavbu a rozvoj mesta. Stavebná kancelária Uhorskej kráľovskej komory, ktorá viedla výstavbu vládných budov, nariadila celý rad veľkých projektov vrátane palácov a vodárne. Veľké stavebné práce sa vykonali aj na hrade, ktorý sa stal kráľovským sídlom a centrom spoločenského a politického života na najvyššej úrovni. Následná vláda Jozefa II. znamenala pre Bratislavu úpadok, keďže stratila svoje postavenie hlavného mesta Uhorského kráľovstva. V roku 1783 nariadil Jozef presťahovanie Miestodržiteľskej rady a ďalších centrálnych úradov do Budína a 13. mája vzal do Viedne kráľovskú korunu, ktorá bola dovtedy strážená na Bratislavskom hrade. Bratislava sa z hlavného mesta krajiny zmenila opäť na provinčné mesto.

## KORUNOVAČNÝ PAHOROK

Korunovačný pahorok v jeho poslednej podobe postavili na býv. Korunovačnom námestí (nám. Ľ. Štúra) na príkaz Márie Terézie v roku 1775. Autorom projektu bol cisársky architekt Fr.A. Hillebrandt. Pahorok stál na námestí do roku 1870, keď ho zbúrali kvôli regulácii nábrežia Dunaja. Jednalo sa o kopček navesený zo zeminy zozbieranej zo všetkých krajinských žúp, na ktorom sa nachádzali tri rampy lemované balustrádami, spojené na vrchole. Pahorok slúžil počas korunovačných slávností, keď na ňom panovník v jazdeckej pozícii deklaroval svoju povinnosť chrániť krajinu proti všetkým nepriateľom (svihnutím meča na všetky štyri svetové strany). Pahorok bol odstránený v roku 1870 s úmyslom nahradiť ho v krátkej dobe artefaktom alebo pomníkom.

## KORUNOVAČNÉ SLAVNOSTI DNES

Tradicia korunovácií v Bratislave každoročne znovu oživa v prvý septembrový víkend, aby pripomenula slávnú minulosť mesta. Slávnostný sprievod ulicami, ale aj rytierske turnaje, vystúpenia kaukilorov, brušných tanečníč ci vrhačov ohňa ponúkajú príležitosť na zábavu v uliciach Starého Mesta.

## KRÁĽOVSKÁ KORUNOVAČNÁ CESTA

Trasa prehladky nás zavedie k najvýznamnejším miestam, kde sa odohrával slávnostný ceremoniál korunovácií. Časť trasy pôvodného korunovačného sprievodu je dnes vyznačená 178 mosadznými doštičkami s korunkami zapustenými v dlažbe. Korunovačná cesta začína pri Dóme sv. Martina. Slávnú minulosť nám pripomína neúplný zoznam korunovaných hláv na ľavej strane presbytéria dómu a replika svätoštefanskej koruny nachádzajúca sa na vrchole 85 m vysokej veže, vážiaca neuvieriteľných 300 kg. Prepoštskou, Ventúrkou a Sedlánskou ulicou sa presunieme na Hlavné námestie k Starej radnici, ktorá slúžila ako sídlo úradov, justície a mestskej stráže a vznikla spojením viacerých domov v 15. storočí. Od radnice pokračuje kráľovská korunovačná cesta po Františkánskom námestí do kostola františkánov a odtiaľ cez Bielu ulicu k Michalskej bráne. Pod Michalskou bránou sa dnes nachádza nultý bod ukazujúci smer a vzdialenosť Bratislavy do 29 metropol sveta. Trasa pokračuje cez Michalskú, Ventúrkú a Strakovu ulicu. Cestou môžete navštíviť množstvo kavaričiek, nachádzajúcich sa v centre a po krátkej prestávke sa presunúť k nábrežiu Dunaja k miestu, kde sa kedysi nachádzal korunovačný pahorok.



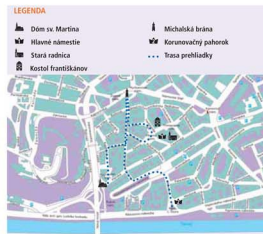
Bratislava vo vrcholnom období panovania Márie Terézie



18. storočie, korunovačná ceremónia na korunovačnom pahorku



Stav na Korunovačnom námestí okolo polovice 19. storočia



## LEGENDA

- Dóm sv. Martina
- Hlavné námestie
- Stará radnica
- Kostol františkánov
- Michalská brána
- Korunovačný pahorok
- Trasa prehladky



**PROJEKT : Promenáda na vode, Design Factory (Martin Paško, Zoran Michalčák), 2008-2009**

Zámerom autorov projektu je vytvorenie vysoko kvalitného verejného priestoru pre ľudí a príjemnej kultúrnej atmosféry v celej dĺžke nábrežia medzi Starým a Novým mostom, zároveň rozšírenie pešej zóny Starého Mesta o korzo na Dunaji či vytvorenie atraktívnych podmienok pre oddych. Pozitívom projektu je podľa Michalčáka vytvorenie tichej promenády, nezaťaženej hlukom z okolitých rušných komunikácií, umiestnená by tu mala byť aj prenosná stromová zeleň.

"Promenáda bude vytvorená z 11 plávajúcich vzájomne prepojených pontónov, takže aj v prípade premenlivej hladiny Dunaja bude vždy v optimálnej výške k vode. Kulminácia hladiny je až do ôsmich metrov," spresnil Paško. Celá dĺžka promenády bude verejne prístupná obyvateľom a návštevníkom Bratislavy, pričom všetky prístupy budú bezbariérové.

Vybudovanie promenády, respektíve výroba všetkých pontónov by mala trvať tri až štyri roky, následne pontóny ukotvia pri nábreží. Náklady na plávajúcu promenádu sú približne 66 miliónov €.

"Mimoriadnou výhodou celého projektu je samotný proces zhotovenia promenády na pontónoch mimo územia hlavného mesta, čím sa eliminujú negatívne vplyvy stavebných prác v samotnom centre Bratislavy. Jednoduchý systém kotvenia umožní celú dokončenú Promenádu na vode dopraviť po Dunaji do Bratislavy a následne jednotlivé pontóny ukotviť na pripravené miesta," uviedol Michalčák. Promenáda na vode nebude zasahovať do protipovodňovej ochrany. Je zároveň navrhnutá tak, že v prípade dosiahnutia určitého stupňa povodňovej aktivity dokáže zotrvať v núdzovom režime.





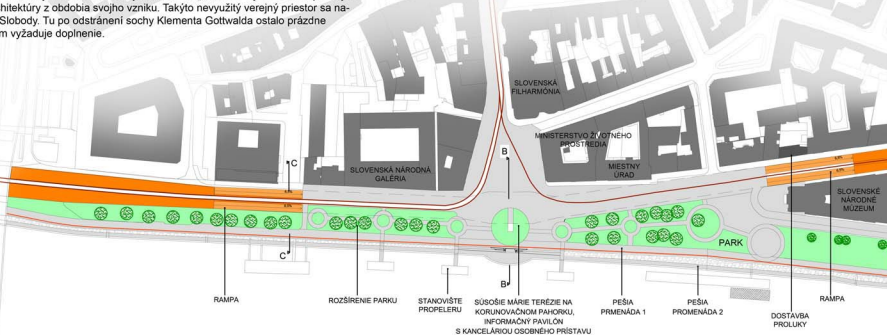
## KORUNOVAČNÉ NÁMESTIE (NÁBREŽIE)

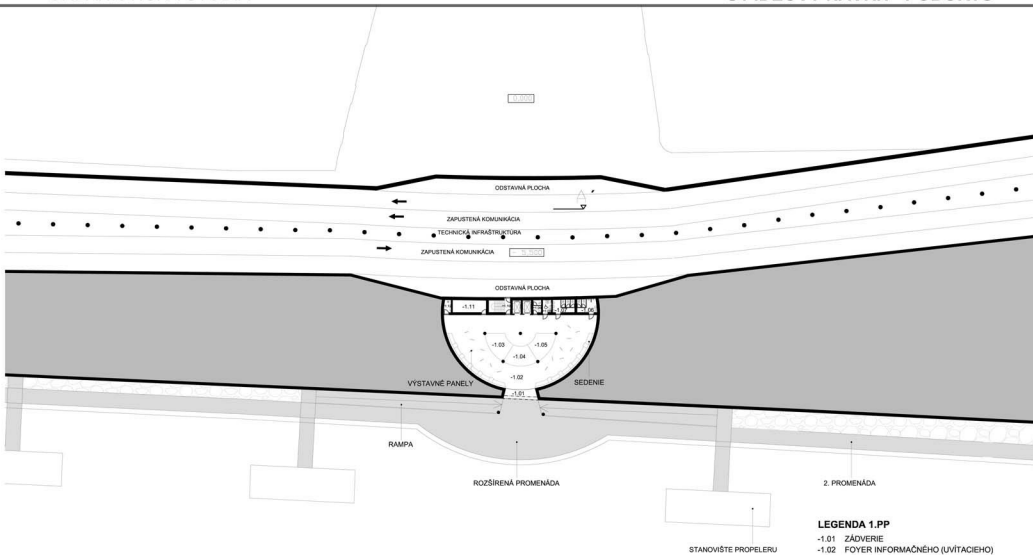
U1 predstavuje prvé riešené územie ohraničené z východu Mostom SNP a zo západnej strany Slovenským národným múzeom. V návrhu sme sa zamerali na riešenie reprezentačného námestia Ľ. Štúra, námestím pred múzeom a dopravnou situáciou, ktorá degraduje toto verejné priestranstvo pred významnými budovami.

Dôležitým aspektom v ideovom koncepte bolo prepojenie historického centra s nábrežím, keďže je to jeden z uzlov prístupu z centra na nábrežie, navyše priamo napojené na Hviezdoslavovo námestie. Námestie Ľ. Štúra má významnú historickú minulosť, ako miesto pripomínajúce korunovácie, tradičnú nábrežnú promenádu, trasu Viedenskej električky a dopravy po rieke Dunaj budovou Propeleru a Osobného prístavu. Hlavnou myšlienkou ideového konceptu je obnovenie ducha a identity miesta prostredníctvom korunovačného pohorku, presunutím cestnej dopravy do tunelu a tak vzniku verejného priestoru, podpory električkovej a lodnej dopravy ako mestotvorného prvku.

Súčasná socha „Štúrovcí“ od významného sochára Tibora Bártfaya predstavuje dielo z obdobia prelomu 70.-80. rokov. Svojím charakterom nekorešponduje so ziadnym architektonickým objektom na námestí, ktoré tvoria prevažne neoslohové stavby z obdobia druhej polovice 19. storočia. Tie tvorili vhodnú kulisu sochy Márie Terézie, preto navrhujeme reinkštaláciu susedia Márie Terézie a tak prinavrátenie identity miesta. Sochársky cenné dielo „Štúrovcí“ by sa oveľa lepšie vynímalo v prostredí architektúry z obdobia svojho vzniku. Takýto nevyužitý verejný priestor sa nachádza na námestí Slobody. Tu po odstránení sochy Klementa Gottwalda ostalo prázdne miesto, ktoré si priam vyžaduje doplnenie.

- TRASA ELEKTRIČKY
- ZBERNÁ KOMUNIKÁCIA
- RAMPA
- PARK
- PEŠIA ZÓNA
- CYKLOTRASA

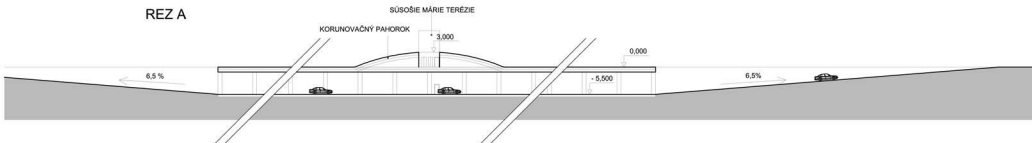


**LEGENDA 1.PP**

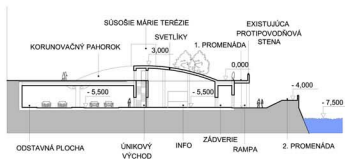
- 1.01 ZÁDVERIE
- 1.02 FOYER INFORMAČNÉHO (UVÍTACIEHO) PAVILÓNU - IDENTITA BRATISLAVY
- 1.03 OBČERSTVENIE
- 1.04 INFO
- 1.05 KANCELÁRIA OSOBNÉHO PRÍSTAVU
- 1.06 WC PÁNI
- 1.07 WC DÁMY
- 1.08 WC HENDIKEP
- 1.09 WC PERSONÁL
- 1.10 ÚNIKOVÉ SCHODIŠTE
- 1.11 TECHNICKÉ ZÁZEMIE
- 1.12 UPRATOVACIA MIESTNOSŤ



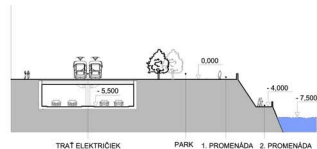
REZ A

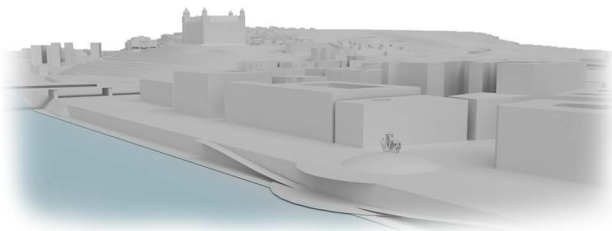
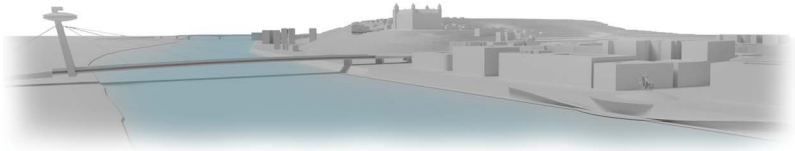


REZ B



REZ C





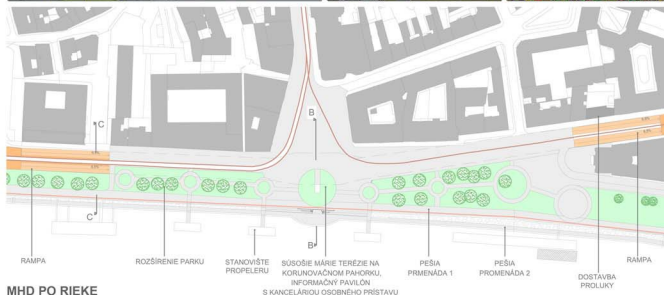
## PAHOROK

CALIFORNIA ACADEMY OF SCIENCES, RENZO PIANO, 2005-08



## DVOJITÁ PROMENÁDA

BIG ARCHITECTS, CHICAGO NAVY PIER



## MHD PO RIEKE

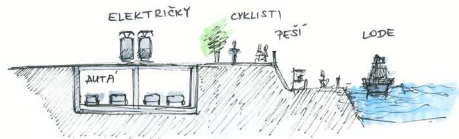
CHICAGO WATERTAXI







- priamy prechod z Hviezdoslavovho námestia cez korunovačný pahorok (informačný pavilón) na nábrežie



- doprava, cestná doprava ponorená, nábrežná promenáda v dvoch úrovniach



- vyvýšenie sedenia v parku, mobilné, ne prekonanie proti povodňovej steny ako pohľadovej bariéry



### ŠAFÁRIKOVO NÁMESTIE

Šafárikovo námestie (kedysi König András-Platz) sa nachádza medzi komunikáciami Vajanského nábrežie a Dostojevského rad a medzi ulicami Štúrova, Dobrovičova a Gondova. Medzi výrazné objekty patrí secesný dom na rohu s Dostojevského radom. V strede námestia je malý parčík s Kačacou fontánou od autora Roberta Kúhmayera z roku 1914. Pôvodne historické umelecké oploenie parčíka bolo začiatkom 21. storočia kvôli zlému stavu kompletne vymenené a nahradené presnou replikou.

### UNIVERZITA KOMENSKÉHO

Univerzita Komenského v Bratislave je najstaršia a najväčšia slovenská univerzita. Vznikla v roku 1919 na základe súťaže, ktorú vyhral akademický architekt František Krupka, ktorý prišiel na Slovensko roku 1919 z Viedne, kde pracoval v ateliéri svetoznámeho secesného architekta, moravského rodáka J. M. Olbricha. Vo svojej dobe bola prvou vysokou školou na území Slovenska, ktorá poskytovala možnosť získať najvyššie vzdelanie v slovenskom jazyku.

### STARÝ MOST

Starý most (pôvodne: Most Františka Jozefa, po prvej svetovej vojne Štefánikov most, po druhej svetovej vojne Most Červenej armády) je najstarší most cez Dunaj v Bratislave. Pozostáva zo železnej konštrukcie vyrobenej vo Vítkovických železiarňach, umiestnenej na kamenných pilieroch. Je dlhý 460 m. Je na ňom drevený chodník a jednokojavová železničná trať (ktorá nepokračuje na žiadnom konci mosta) a do roku 2010 tu bola aj dvojpruhová cestná komunikácia. Následne bola pre havarijný stav mosta demontovaná. Most je momentálne prístupný len chodcom a cyklistom.

V budúcnosti po rekonštrukcii mosta sa bude používať výlučne na električkovú dopravu a záchranné zložky. Električková trať bude na súčasnú sieť napojená na Šafárikovom námestí. Stavbebné povolenie bolo vydané v marci 2012, reálny začiatok stavby sa predpokladá na jar 2013.

V súčasnosti je Šafárikovo námestie komplikovanou križovatkou s množstvom vjazdov a výjazdov. S tým súvisí situácia so samotným Starým mostom, ktorého riešenie sa z roka na rok odkladá. Ako aj obľúbená mestská časť Eurovea s Novým slovenským národným divadlom, ktorá však v kultivovanej nábrežnej zóne nemá pokračovanie. A namiesto verejných atraktívnych plôch je na nábreží parkovisko, ohradené ihrisko, protipovodňová stena či pontóny so zákazom vstupu. A predsa tak blízko, hneď za rohom je hŕb študentov, ktorý by nové nábrežie privítal.

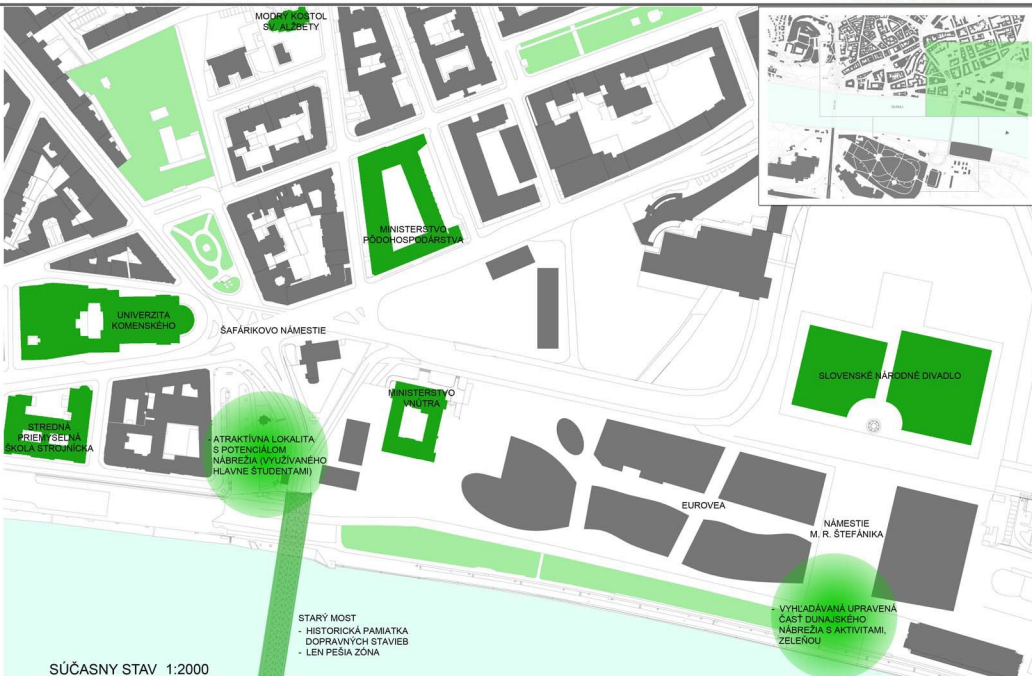


UNIVERZITA KOMENSKÉHO

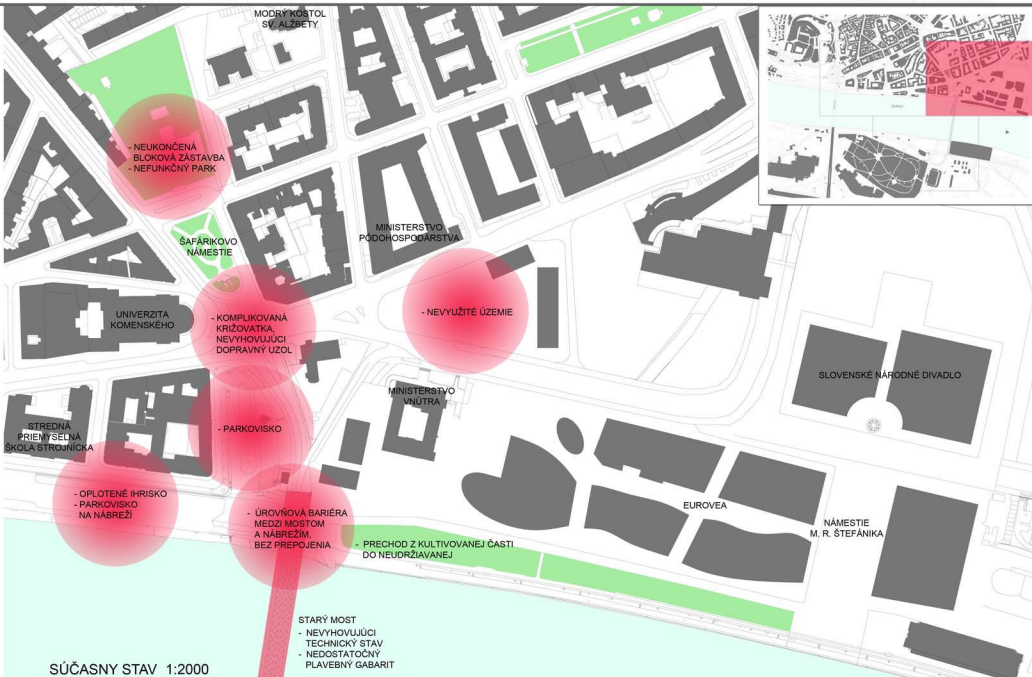
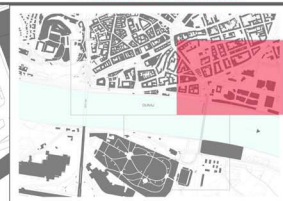


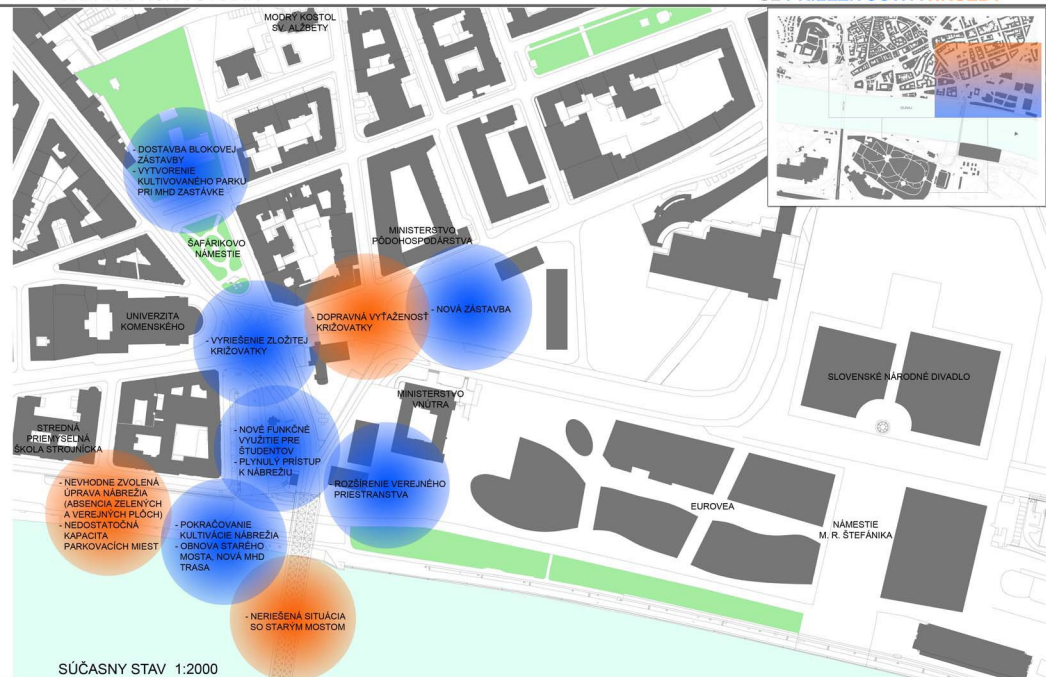
STARÝ MOST

SÚČASNÝ STAV 1:2000



SÚČASNÝ STAV 1:2000











od východu, v popredí lodné mlyny, 1903



pohľad z mesta, 1903



pohľad z Petržalky, pred 2. svet. vojnou



takto skončil most za 2. svet. vojny

Starý most (pôvodne: Most Františka Jozefa, Franz-Josef-Brücke, Ferencz József-híd, po prvej svetovej vojne Štefánikov most, po druhej svetovej vojne Most Červenej armády) je najstarší (ešte stojaci) most cez Dunaj v Bratislave. Pozostáva zo železnej konštrukcie vyrobenej vo Vítkovických železniarňach, umiestnenej na kamenných pilieroch. Je dlhý 460 m. Je na ňom drevený chodník a jednokofajová železničná trať (ktorá nepokračuje na žiadnom konci mosta).

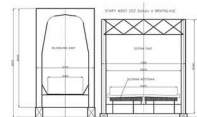
## DEJINY

Most bol postavený v rokoch 1889 - 1890 a bol pomenovaný po rakúskom cisárovi, uhorskom kráľovi Františkovi Jozefovi I., ktorý sa slávnostného otvorenia osobne zúčastnil. Jednalo sa o kombinovaný most pre cestnú, železničnú a pešiu dopravu.

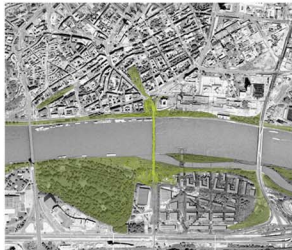
Nachádzal sa na železničnej trati Bratislava - Szombathely, otvorenej v tom istom roku. V čase prvej česko-slovenskej republiky sa volal Štefánikov most a premávala cez neho tzv. Viedenská električka, ktorej kofaje boli usadené na cestnej časti mostu. Pred oslobodením mesta koncom druhej svetovej vojny bola ustupujúcou nemeckou armádou oceľová časť zničená a jeden pilier bol poškodený. Po dobytí Bratislavy sovietskymi vojskami postavila Červená armáda a jej nemeckí vojnoví zajatci dnešný most. Hoci bol vtedy zamýšľaný ako dočasné riešenie, používa sa tento most dodnes.

Na cestnej časti mostu boli opätovne uložené električkové kofaje, ktorej trať bola po skončení existencie Viedenskej električky skrátená až po Sad Janka Kráľa. Po tejto obnovení trati premávala električka MHD do roku 1961, dôvodom ukončenia električkovej trate bol pomaly zhoršujúci stav mostu a postupné zahusťovanie dopravy po moste.

Železničná doprava na jednokofajovej kofaji železničnej časti mostu slúžila až do roku 1983, kedy bola premiestnená na železničnú časť prístavného mostu. Pri rekonštrukcii mostu v roku 1984 bola železničná trať na mestskej a petržalskej časti odstránená, ale na moste ostala a na cestnej časti mostu sa nahradila drevená mostovka za betónovú. To sa nakoniec stalo pre most osudným, most pod náporom hustej dopravy začal vďaka betónovej mostovke výrazne klesať. Od 31. decembra 2008 bola cestná časť obmedzená len pre vozidlá MHD, od 15. mája 2010 sa pre kritický stav uzavrel a v priebehu toho roku začali rekonštrukčné práce, počas ktorých urobili sanáciu mostných pilierov a odstránili betónovú mostovku o hmotnosti 28 ton. V roku 2011 bola popri prerušení rekonštrukčných prác opätovne sprístupnená pešia časť mostu pre chodcov a cyklistov.



PROJEKT : Zelený (starý) most, FoRM Associates London (Igor Marko, Petra Havelská)



Starý most sa svojou históriou a charakteristickou siluetou stal symbolom spojenia dvoch brehov s rozdielnym urbanistickým vývojom. Je jediným mostom, ktorý má priame pešie napojenie na mesto a jeho industriálna konštrukcia má paradoxne ľudskú a mestskú mierku. Najstarší bratislavský most už v súčasnosti nespĺňa niektoré technické kritériá a jeho budúcnosť sa stala aktuálnou témou. Náš návrh je príspevkom do otvorenej diskusie, ktorá v dynamickom rozvoji mesta nesmie chybať.

Mosty Bratislavu a Bratislavčanov nespájajú. Naopak, skôr rozdeľujú. Starý most má šancu byť INÝ a mal by sa stať mostom pre ľudí. Návrh Zeleného mostu je pokusom o vytvorenie jeho novej identity. Existujúci most sa pretransformuje na čisto peší most – park. Iba čas a ľudia vytvoria jeho nový príbeh. Mal by to byť príbeh živého a neustále sa meniaceho organizmu.

Most ako kontinuálna časť zelenej krajiny vytvára prepojenie medzi novým lineárnym parkom na ľavom brehu Dunaja a neformálnou zelenou pravou stranou, kde sa napája na hrádzu a Sad Janka Kráľa. Scénický park nie je len spojnica, ale aj plnohodnotným verejným priestorom, ktorého kompozíciu tvoria mikropriestory individuálneho a intimného charakteru.



## LEGENDA

-  TRASA ELEKTRIČKY
-  ZBERNÁ KOMUNIKÁCIA
-  PARK
-  PEŠIA ZÓNA
-  CYKLOTRASA

## ŠÁFARIKOVO NÁMESTIE

Súčasnú námestie, dopravné komplikovaná križovatka s množstvom vjazdov a výjazdov, bolo nahradené priestorovo jednoduchším - kruhovým objazdom. V návrhu počítame s realizáciou obnovy Starého mosta, kde je navrhovaná nová obojsmerná trasa električky spájajúca historické centrum Bratislavy s protihľadú nábrežnou časťou Dunaja - s Petržalkou. Most bude ďalej určený pre cyklistov a peších. V návrhu sú zachovávané oba Mýtné domčeky, severný slúži ako múzeum a južný ako reštaurácia. Záujemcovia tu nájdú faktografické informácie o Bratislave.

Hlavným konceptom je priestorové a dopravné zjednodušenie križovatky v spojitosti s navádzajúcim pásom zelene smerujúcim z centra mesta na nábrežie. Univerzita Komenského, inštitúcia s vysokou intenzitou pohybu ľudí, ktorej chýba rozptyľový predpriestor, napomáha rozšírenie verejného priestoru k zvýšeniu atraktivity. Študenti vychádzajúci z univerzity majú možnosť pokračovať v páse zelene, ktorý ich navádza k nábrežiu alebo si môžu zísť do kaviarničky Umelka či počkat' si na električku pri Kačacej fontáne. Pás zelene začína študentským parkom, v ktorej sa nachádza mýtny domček a pokračuje v nábrežnej časti, kde sú sústredené ďalšie možnosti pre voľný čas. Pokračuje 2 úrovňová promenáda pre peších, cyklistov, psíkárov, mamičky s deťmi, študentov, dôchodcov, turistov, ... až smerom k Evrovey.

Pre ucelenie urbanistického konceptu sme navrhli blokovú dostavbu v chýbajúcich častiach.

## REFERENCIE



KRUHOVÝ OBJAZD, KOŠICE



STADTPARK, GRAZ



STARÝ MOST, MESTSKÉ ZÁSAHY

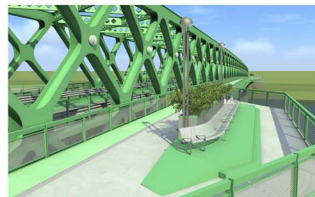
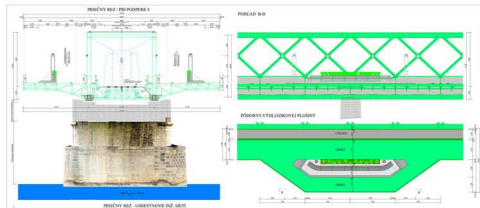
NÁBREŽNÁ  
CYKLOTRASAPEŠIA  
PRIMENÁDA 1PEŠIA  
PRIMENÁDA 2STUDENTSKÝ  
PARK  
KRUHOVÝ  
OBJAZDNOVÁ TRASA  
ELEKTRIČKYDOSTAVBA  
BLOKOV

NÁVRH 1:2000

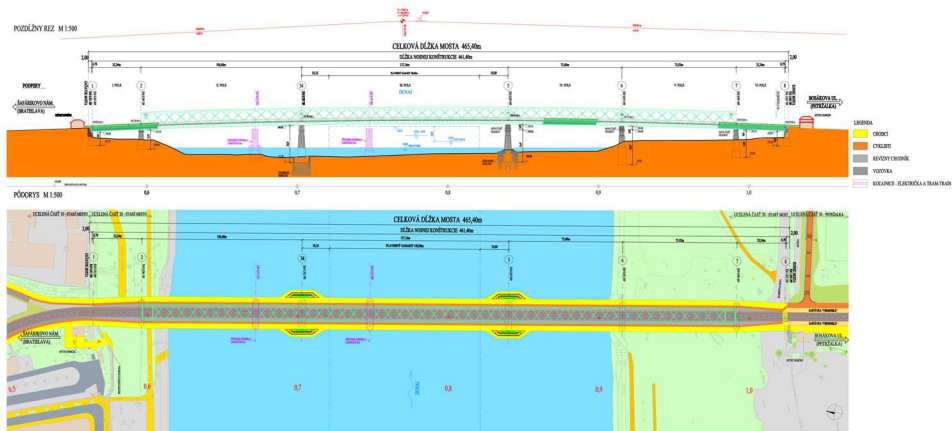
Dlho očakávaná rekonštrukcia bratislavského Starého mosta a budovanie prvej časti električkovej trate do Petržalky sa začne začiatkom leta. Nový Starý most a prvá časť kofajovej trate Šafárikovo námestie - Bosákova musí byť hotová do konca roka 2015. To je podmienka, aby mesto mohlo čerpať na projekt nenávratný finančný príspevok z Operačného programu Doprava. Mesto plánuje projekt ukončiť v polovici roka 2015. Ak by vznikli problémy, budú mať polročnú rezervu.

Hlavné mesto má už na projekt rekonštrukcie Starého mosta a vybudovanie prvej časti električkovej trate zo Šafárikovho námestia po Bosákovu všetky platné stavebné povolenia. Koncom januára vyhlásili medzinárodnú verejnú súťaž na zhotoviteľa stavby. Jednou z podmienok tendra je, že budúci zhotoviteľ stavby musí mať za posledné tri roky skúsenosti s výstavbou mosta ponad tečúci tok. Keďže za posledné tri roky na Slovensku takýto projekt nebol, mesto v súťaži očakáva medzinárodné konzorcium zložené z domácich a zahraničných firiem. Zákazka je na výške 68 miliónov eur bez DPH, na novú konštrukciu mosta by malo ísť 35 miliónov eur. Súťažné podklady si prevzalo 40 záujemcov. O víťazovi rozhodne cena. Mesto ešte vyhlási tender na externý stavebný dozor, túto podmienku dostalo od ministerstva dopravy.

V prvej etape vybudovania električkovej trate do Petržalky vymenia starú konštrukciu mosta ponad Dunaj za novú. Súčasná šírka 90 metrov pre preplávanie lodí sa zmení pri novej konštrukcii na 135 metrov, dve piloty sa odstránia a nahradia sa jednou. Pre peších a cyklistov na Starom moste vybudujú 4,5 metra široké lávky po oboch stranách mosta. Zákazka zahŕňa aj vybudovanie novej estakády pri štadióne Artmedia a rozšírenie estakády









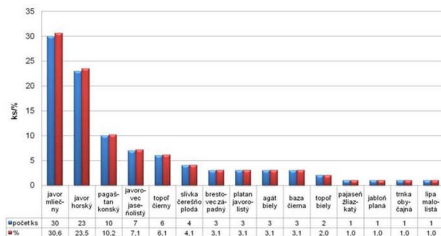
Dopravné stavby v centrách miest sú v západnej Európe úzko späté so zatriktívením verejného priestoru, s prioritným dôrazom na verejnú, pešiu a cyklistickú dopravu. Občianska iniciatíva Lepšia doprava preto spracovala návrh na vlastné dopravné riešenie priestoru Šafárikovho námestia.

Riešenie, ktoré navrhuje Lepšia doprava:

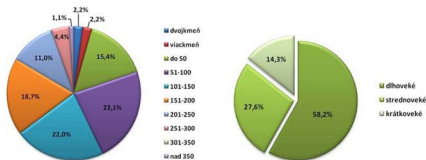
- zhodnotenie výnimočného priestoru pred budovou Univerzity Komenského;
- polohu električkových zastávok priamo pred parčíkom a univerzitou;
- obmedzenie a čiastočné vylúčenie áut na Štúrovej ulici, avšak ponechanie ulice pre obsluhu centra;
- zachovanie prestupného uzla MHD – posunutie zastávky autobusov na Dostojevského rade smerom k Novému mostu bližšie ku križovatke; v opačnom smere zachádzanie autobusov na električkovú trať a prestup na hrane z električkovej zastávky;
- priame línie pohybu chodcov a cyklistov zo Starého mosta na Štúrova a opačne;
- na Štúrovej ulici upokojenie dopravy, bezbariérové riešenie ulice, zväčšenie priestoru pre chodcov a celkové estetické pozdvihnutie aj v nadväznosti na revitalizáciu parku na Šafárikovom námestí.



Hodnotená lokalita je situovaná pozdĺž ľavého brehu Dunaja v úseku medzi Starým mostom a Novým mostom na Fajnorovom, Vajanského a Rázusovom nábreží v mestskej časti Bratislava-Staré mesto. Na lokalite bolo individuálne hodnotených 91 ks stromov a plošne 7 skupín krovin. Celkovo bolo určených 15 druhov drevín.



Početné a percentuálne zastúpenie druhov drevín hodnoteného územia



Percentuálne zastúpenie kategórií obvodu stromov (cm)

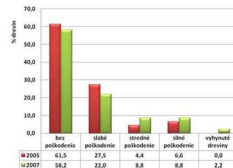
Dreviny z hľadiska relatívne dosiahnuteľného veku (%)



V korunách stromov na nábreží rozšírený výskyt poloparazitickej rastliny imela bieleho (*Viscum album*)



Javor horský (*Acer pseudoplatanus*) na Fajnorovom nábreží so silne poškodeným kmeňom



Percentuálne zastúpenie stupňov poškodenia stromov



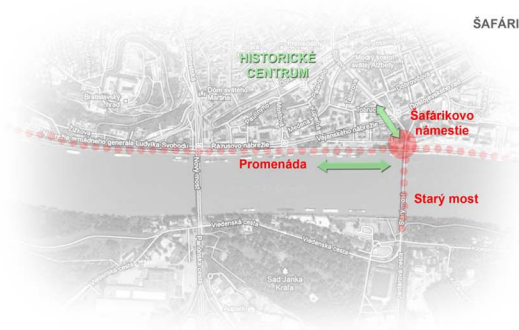
Percentuálne zastúpenie stupňov poškodenia stromov



Na Rázusovom nábreží vzniklo nové stromoradie 34 ks platanov javorolistých (*Platanus x hispanica*)



Platan javorolistý (*Platanus x hispanica*) nahradil jedince pagaštana konského (*Aesculus hippocastanum*)



## ŠAFÁRIKOVO NÁMESTIE

NÁMESTIE NIELEN PRE DOPRAVU,  
ALE AJ L'UDI

- vyriešenie dopravnej situácie
- priestor pre študentov - študentský park
- námestie otvorené nábrežiu
- zelený pás navádzajúci na nábrežie
- pokračovanie promenády

## STARÝ MOST



## VYHLIADKOVÝ MOST

- najkrajší výhľad na panorámu Bratislavský hrad – Nový most
- trasa pre peších, cyklistov, inline korčuliarov, psičkarov, kočky
- prepojenie Starého mesta a Petržalky
- industriálna stopa

## LEGENDA

-  TRASA ELEKTRIČKY
-  ZBERNÁ KOMUNIKÁCIA
-  PARK
-  PEŠIA ZÓNA
-  CYKLOTRASA

## ŠAFÁRIKOV NÁMESTIE

Druhé územie U2 je pokračovaním riešených plôch smerom na východ. Začína Slovenským národným múzeom a pokračuje ďalej na východ až po koniec mestskej časti Eurovea. V Južnej časti sa zaoberáme aj problematikou Starého mosta, predovšetkým jeho dopravnej funkcie a napojenie na existujúcu mestskú komunikačnú sieť.

V návrhu vychádzame z posledných schválených projektov na rekonštrukciu mostu zo zachovaním pôvodného architektonického výrazu. Most bude slúžiť chodom, cyklistom a električkovým dráham v oboch smeroch. Cez obnovený Starý most je navrhovaná nová obojsmerná trasa električky spájajúca historické centrum Bratislavy s protihľadnou nábrežnou časťou Dunaja - s Petržalkou. Most bude ďalej určený pre cyklistov a peších. V návrhu sú zachovávané oba Mýtné domčeky, severný slúži ako múzeum a južný ako reštaurácia. Záujemcovia tu nájdu faktografické informácie o Bratislave.

Hlavným konceptom je priestorové a dopravné zjednodušenie križovatky v spojitosti s navádzajúcim pásom zelene smerujúcim z centra mesta na nábrežie. Univerzite Komenského, inštitúcii s vysokou intenzitou pohybu ľudí, ktorej chýba rozptyľový predpriestor, napomáha rozšírenie verejného priestoru k zvýšeniu atraktivity. Študenti vychádzajúci z univerzity majú možnosť pokračovať v páse zelene, ktorý ich navádza k nábrežiu alebo si môžu zísť do kaviarničky Umelka či počkať si na električku pri Kačacej fontáne. Pás zelene poblíž univerzity je špecifikovaný ako študentský park, v ktorom sa nachádza meetingpoint, odpočinkový mestský mobiliár,... a pokračuje v nábrežnej časti, kde sú sústredené ďalšie možnosti pre voľný čas. Pokračuje 2 úrovňová promenáda pre peších, cyklistov, psíčkarov, mamičky s deťmi, študentov, dôchodcov, turistov, ... až smerom k Eurovee. Navrhujeme sprístupniť ihrisko na Fajnornom nábreží, ktoré je dnes ohradené a tak nedostatočne využívané. Taktiež preorganizovanie parkovacích miest prispieva k ucelenejšiemu priestorovému dojmu, spolu v kombinácii so zeleňou nepôsobí rušivo.

Pre ucelenie urbanistického konceptu sme navrhli blokovoú stavbu v chýbajúcich častiach.

NÁBREŽNÁ  
CYKLOTRASA

PEŠIA  
PRIMENÁDA 1

PEŠIA  
PRIMENÁDA 2

MEETING  
POINT

ŠTUDENSKÝ  
PARK

NOVÁ TRASA  
ELEKTRIČKY

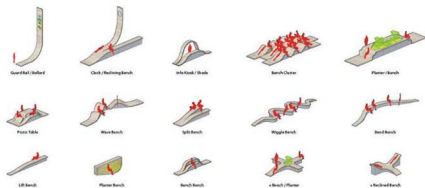
DOSTAVBA  
BLOKOV

NÁVRH 1:2000



### ŠTUDENTSKÝ PARK - MOBILIÁR

BIG ARCHITECTS, CHICAGO NAVY PIER

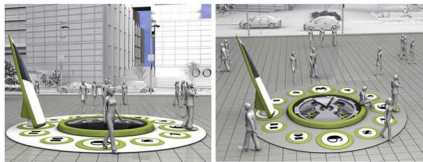


KEHBEL FLORIAN, NEMECKO



### MEETINGPOINT

MEETINGPOINT SOLAR CLOCK, YANKO DESIGN





ÚZEMIE 3 je z opačného brehu vnímané ako bujný pás zelene. Je to vďaka husto zarastenému SADU JANKA KRÁĽA a nezastavaným nábrežím. Plochy pred historickým sadom sú určené na rozliv rieky v čase záplav, preto vystavba trvalo obytných objektov nie je možná.

Na tomto území sa nachádzajú dve pamiatkovo chránené stavby a to Divadlo Aréna a historická Vodná veža. DIVADLO ARÉNA patrí svojou tradíciou medzi najstaršie divadlá v Bratislave. Založené bolo v roku 1828 na petržalskom brehu Dunaja, v blízkosti historického verejného parku. Spočiatku slúžilo ako letné divadlo – nekrytý amfiteáter, odtiaľ názov Aréna. V roku 1898 na jej mieste postavili novú divadelnú budovu, ktorej vzhľad ostal odvtedy až do dnešnej doby takmer nezmenený. Divadlo je multižánrové, hrá sa v ňom súčasne i klasická činohra, opera, muzikál, tanečné predstavenia a hrajú sa v ňom popové, rockové a džezové koncerty. Od roku 2003 Divadlo Aréna spolu s Univerzitou Komenského každoročne organizuje jedinečný projekt: Detskú Univerzitu Komenského. Počas letných prázdnin tu majú stovky detí z celého Slovenska vo veku 9 až 14 rokov možnosť študovať za podmienok ako vysokoškolskí študenti (na imatrikuláciu dostanú indexy a na promócií diplomy absolventa).

Nábrežie dopĺňa sezónne využívaná T-COM PLÁŽ. Ponúka opalovanie na piesočnatom povrchu a rôzne športoviská ako plážový volejbal, plážový futbal, plážová hádzaná, trampolína, SixCupové koše, pétanque, bedminton, stolný tenis, stolný futbal, minifutbal, hádzanie šípkami, frisbee, streetbasket, počiatočná športových potrieb, piesková pláž, čítareň, Thajské masáže, detské ihriská, bar, akcie.

Na rozľahlej ploche pred divadlom sa príležitostne konajú koncerty, stojí tu Cirkus, alebo kočový Lunapark.

V blízkosti stojí aj futbalový štadión FC ARMENIA PETRŽALKÁ, ktorý v súčasnej dobe podlieha demolácii.

Na jeho pozemku sa plánuje umiestnenie pridružených stavieb k rekonštrukcii mosta. O využití pozemku po dokončení mosta sa doposiaľ nerozhodlo.

INUNDAČNÉ ÚZEMIE

DIVADLO  
ARÉNAVODNÁ  
VEŽA

PARKOVISKO

FC ARMENIA  
PETRŽALKÁ

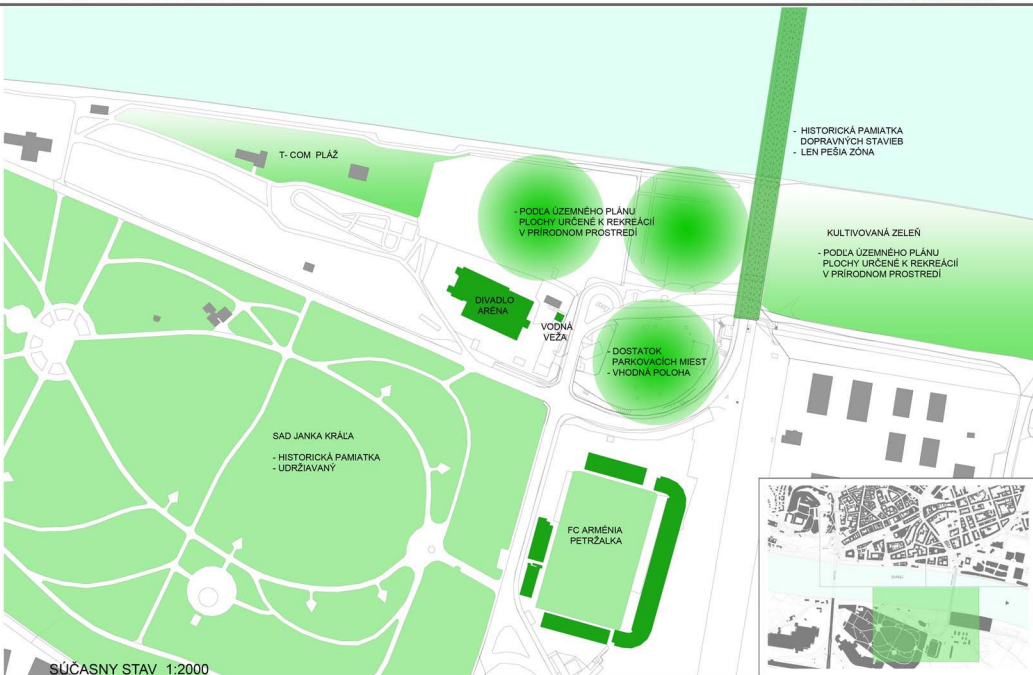
VOLNÁ PLOCHA PRE AKCIE

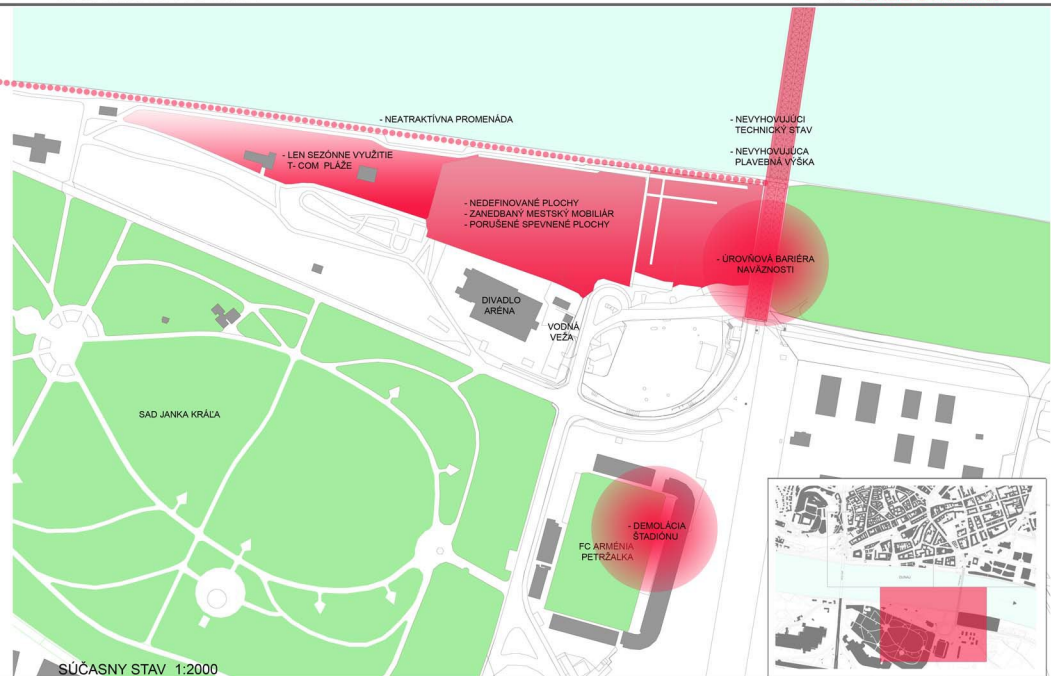
VODNÁ VEŽA, DIVADLO ARÉNA

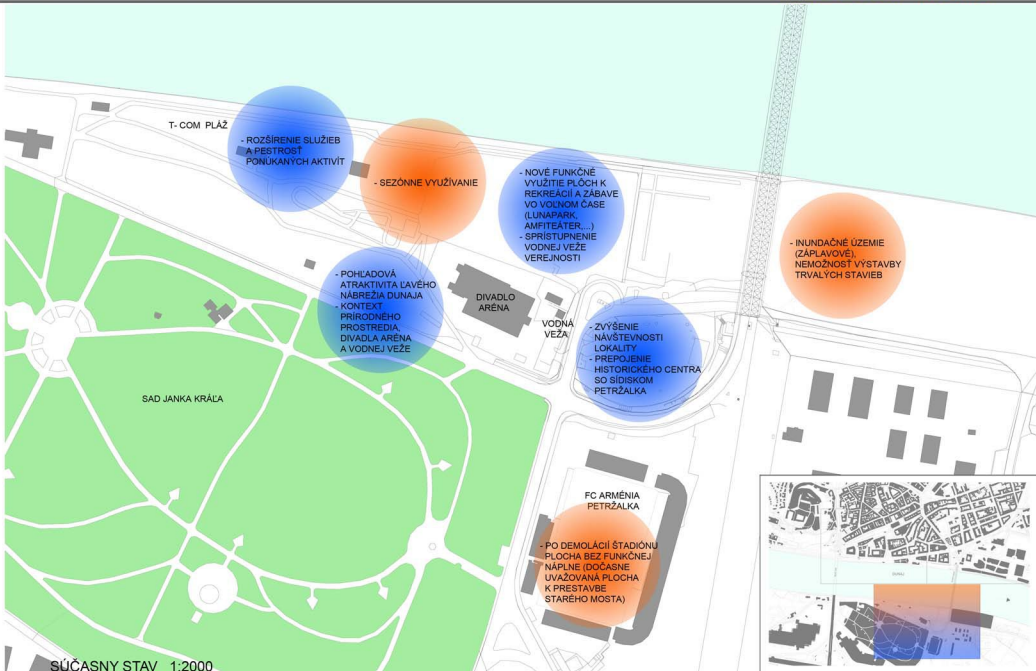
T-COM PLÁŽ

SÚČASNÝ STAV 1:2000

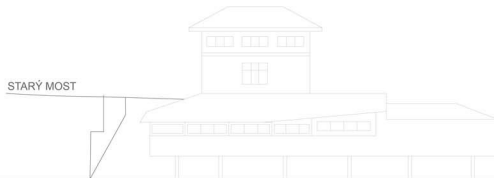




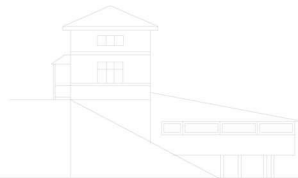




ZÁPADNÁ FASÁDA



SEVERNÁ FASÁDA



PÓDORYS - PŮVODNÁ ČASŤ



FOTODOKUMENTÁCIA



Pôvodne bez prístavby

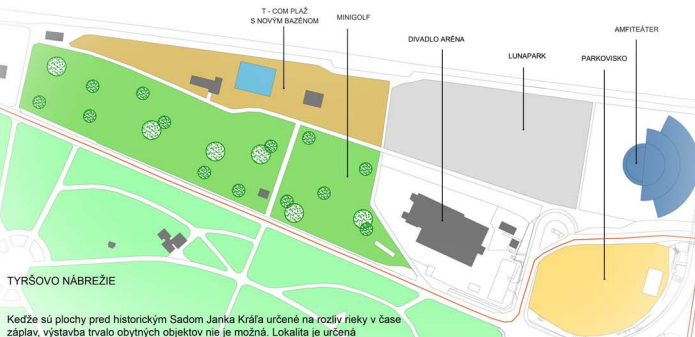


S prístavbou, rozšírenie reštaurácie



Interiér





#### TYRŠOVO NÁBREŽIE

Keďže sú plochy pred historickým Sadom Janka Kráľa určené na rozlív rieky v čase záplav, výstavba trvalo obýtných objektov nie je možná. Lokalita je určená predovšetkým pre oddych, relax, športové a zábavné využitie.

Na tomto území sme v časti T - COM pláže navrhli bazén pre rozšírenie ponuky služieb. Južne od T - COM pláže sa nachádza Minigolf v lesoparkovej úprave. Hneď vedľa sa nachádza stávajúci objekt Divadla Aréna s Vodnou vežou. Vodná veža bude nanovo sprístupnená verejnosti ako vyhliadková veža. Divadlo Aréna bude mať k dispozícii nový exteriérový amfiteáter na vystúpenia pod holým nebom s krásnym pozadím - panorámou Bratislavy. Amfiteáter mimo predstavení slúži ako vyhliadkové posedenie, keďže odtiaľto sú tie najkrajšie pohľady na vedutu Bratislavy. Predpokladá sa návštevnosť z rad študentov pobliž z Univerzity Komenského či Strednej priemyselnej školy strojníckej alebo aj obyvateľov Petržalky, ktorý ho majú cestou do centra mesta. Plocha pred amfiteátrom a Divadlom Aréna je určená pre Lunapark, ktorý tu mal v minulosti svoje miesto. Ruské kolo, kolotoče, dráhy... vytvárajú zaujímavý protipól k ľavoberežnej časti historického mesta v blízkosti Sadu Janka Kráľa s Lanovým centrom. Plocha je taktiež príležitostne využívaná na koncerty či festivaly.

#### REFERENCIE



ZÁBAVNÝ PARK PRATER, VIENNA



AMFITEÁTER, DIVADLA, KONCERTY



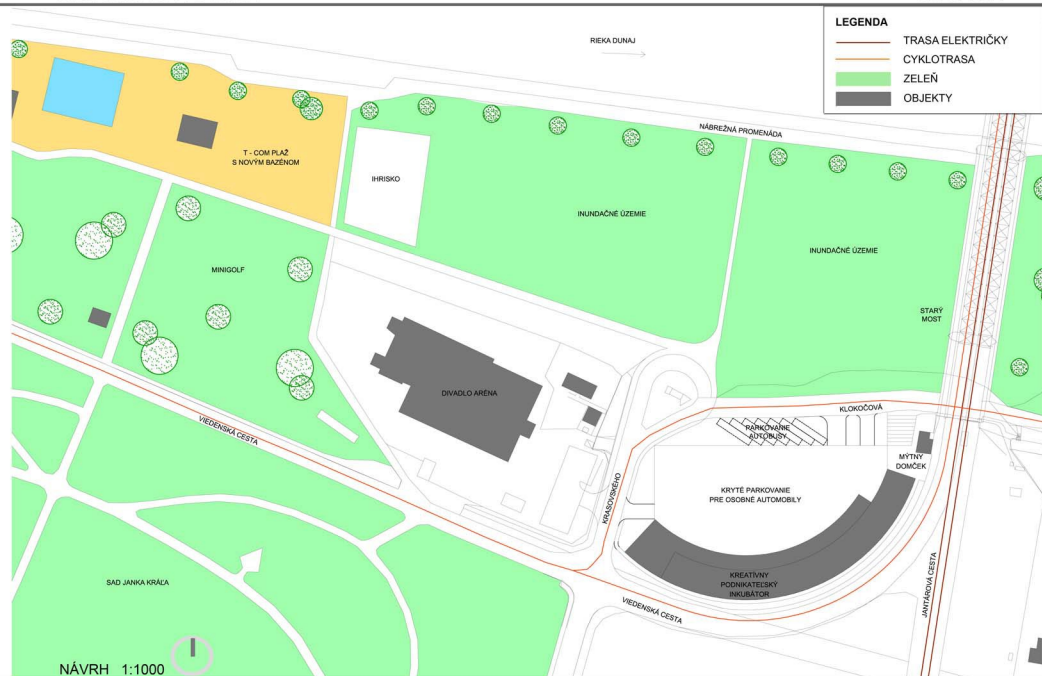
PLAŽ S KÚPALISKOM



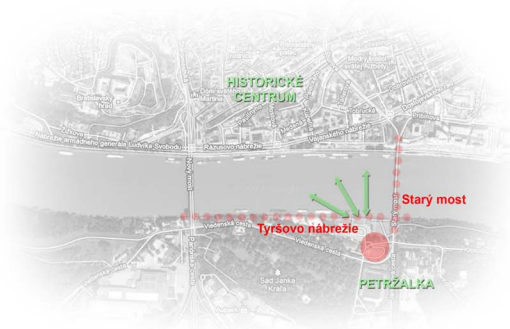


## LEGENDA

- TRASA ELEKTRIČKY
- CYKLOTRASA
- ZELEŇ
- OBJEKTY



NÁVRH 1:1000



TYRŠOVO NÁBREŽIE → TYRŠOVO „OŽIVENÉ“ NÁBREŽIE

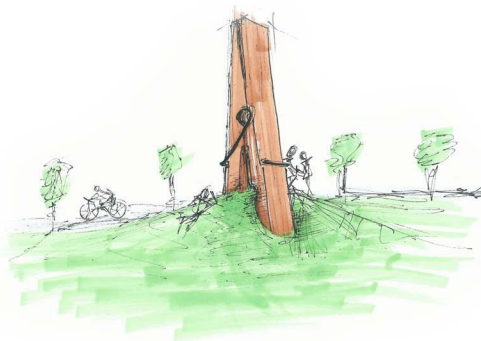
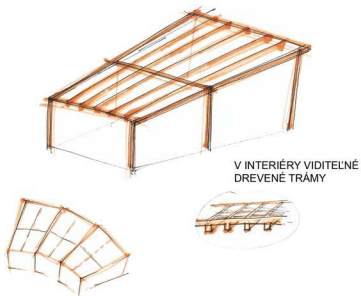
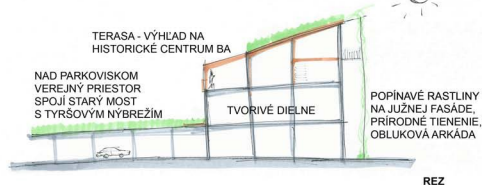
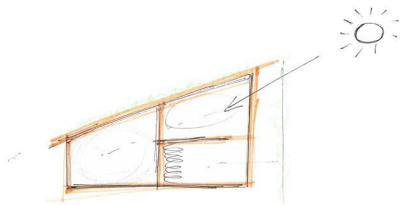
- sprístupnenie Vodnej veže verejnosti
- nový jednotný mestský mobiliár, pavilónky, výtvarné inštalácie
- aktivity v Divadle Aréna spojené s predstaveniami na nábreží
- udržiavané komunikácie, atraktívne prostredie
- nová funkčná náplň - Kreatívny podnikateľský inkubátor

### KONCEPT

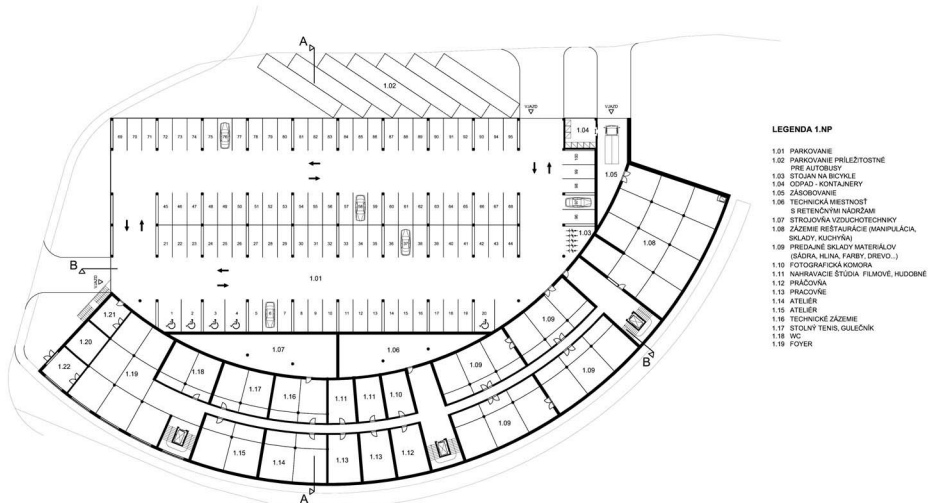
Hlavnou myšlienkou je hľadisko na vedutu Bratislavy. Hmota je v tvare obluku terasovito odstupňovaná ako hľadisko.

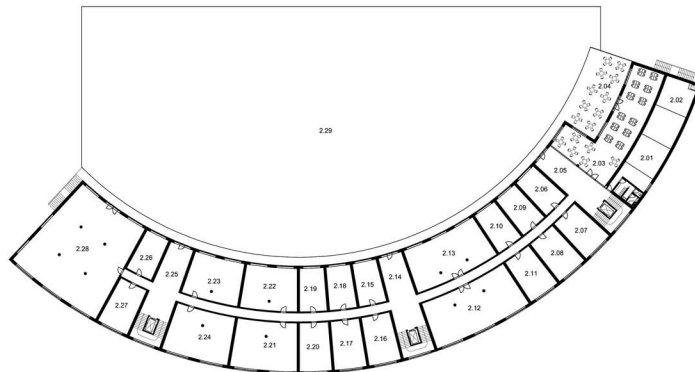


OBYTNÝ ATELIÉR



TERÉNNY VAL - PROTIPOVODŇOVÁ HRÁDZA - PARKOVÁ ÚPRAVA

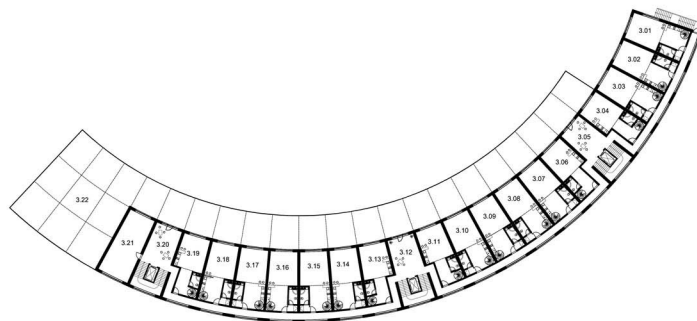




## LEGENDA 2.NP

- 2.01 ZÁZEMIE ZAMESTNANCOV
- 2.02 PRÍPRAVA
- 2.03 RESTAURÁCIA
- 2.04 VONKAJŠIE SEDENIE NA TERASE
- 2.05 MEETING ROOM
- 2.06 ARCHITEKTI
- 2.07 DESIGNERI
- 2.08 FOTOGRAFÍ
- 2.09 MOBILNÉ APLIKÁCIE
- 2.10 GAMIFIKÁCIA
- 2.11 PROGRAMÁTORI
- 2.12 KNŽNICA
- 2.13 OPENSPACE KANCELÁRIA
- 2.14 MEETING ROOM
- 2.15 - 2.20 COWORKINGOVÉ KANCELÁRIE
- 2.21 HUDBOVÁ UČEBŇA
- 2.22 DIVADELNÁ UČEBŇA
- 2.23 VÝTVARNÁ DIELŇA
- 2.24 KERAMIKA
- 2.25 MEETING ROOM
- 2.26 ŠATNE
- 2.27 WC
- 2.28 SÁLA (PREDNÁŠKY, BESEDY, VYSTAVY, TANEC)
- 2.29 PLATO NAD PARKOVISKOM, VEREJNÝ PRIESTOR S INŠTALACIAMI



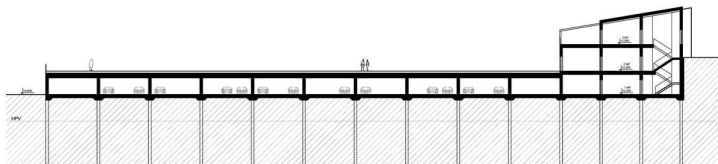
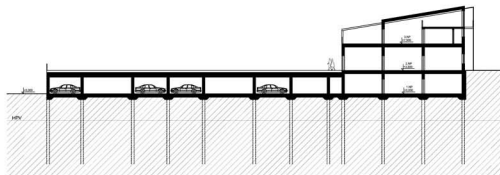


## LEGENDA 3.NP

- 3.01 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.02 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.03 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.04 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.05 SCHODISTOVÝ PRIESTOR, POSEDENIE
- 3.06 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.07 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.08 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.09 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.10 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.11 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.12 SCHODISTOVÝ PRIESTOR, POSEDENIE
- 3.13 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.14 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.15 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.16 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.17 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.18 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.19 MEZONETOVÝ OBYTNÝ ATELIER
- 3.20 SCHODISTOVÝ PRIESTOR, POSEDENIE
- 3.21 ATELIER
- 3.22 TERASA







**KONŠTRUKČNÝ SYSTÉM**

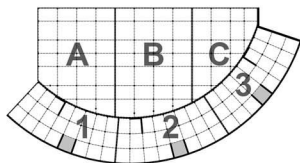
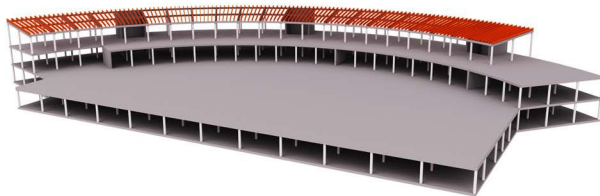
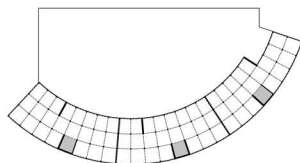
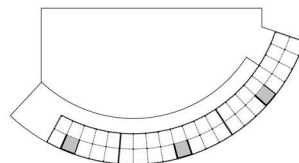
Hlavná stavba je oblúkového tvaru, doplnená pravouhlým parkoviskom. Oblúk je výhodný tvar z hľadiska statiky.

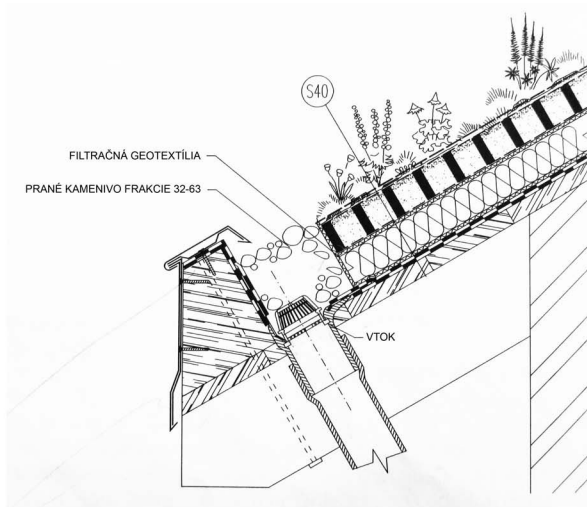
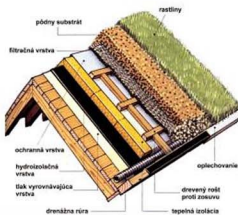
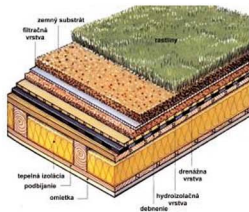
Obojsmerný skeletový konštrukčný systém s križom armovanými doskami, v oboj strane po obvode stužujúce rebro.

Oblúčková stavba je rozdelená na 3 dilatácie celky, v každom je schodištové jadro s evakuačným výťahom. V spodnom podlaží stužujúce steny tvaru L dopĺňajú stuženie voči povodňovej vlne.

Zložitý geologický pomery v inundačnom území predurčujú základanie na pilótach v hĺbke 10 metrov.

Konštrukcia je ŽB, 3.NP s drevenou stropnou konštrukciou s viditeľnými drevenými prvkami.

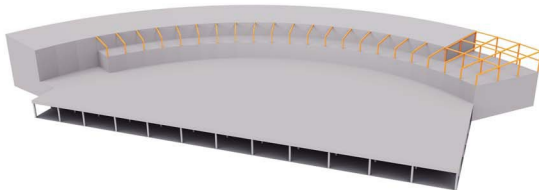
**1.NP****2.NP****3.NP**





## MATERIÁLY

Z materiálov sú zastúpené železobetón na konštrukčné časti, stavba je omietnutá bielou omietkou so sivým nádycom. Konštrukcia obohatená o drevené prvky v exteriéry i interiéry. Okenné otvory s dreveným rámom. Na zábradlie sú použité drevené laty, u niektorých sklo. Strecha je zatravnená. Pred krytým parkoviskom je terén spevnený zatravnňovacími tvárniciami (spevnený povrch a zároveň prepúšťa vodu) pre príležitostné parkovanie autobusov. Prakovisko pre osobné autá je kryté perforovaným cortenovým plechom, ktorý môže byť rôzne výtvarne s tvárnený.



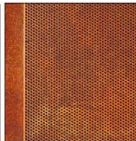
BETÓN



OMIETKA



SKLO

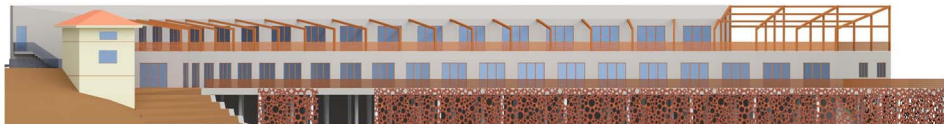
PERFOROVANÝ  
CORTENOVÝ PLECH

DREVO

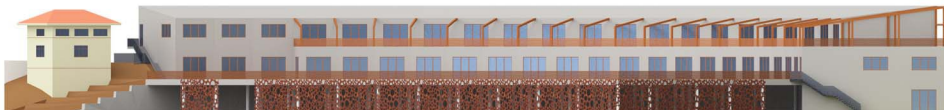
ZATVÁRŇOVACIE  
TVÁRNICE

TRÁVA





SV



SZ







## BIBLIOGRAFIA

FRENCH H. : New Urban Housing, Laurence King Publishing Ltd, 2006  
Zuschnitt 47 : Das flache Dach, proHolz Austria, September 2012

## ČLÁNKY

bratislava.sme.sk/c/4823298/s-dobou-sa-na-namesti-meni-aj-sochy.html  
panorama.sk/go/clanky/201.asp?lang=sk  
bratislava.sme.sk/c/3949071/cast-nabrezia-vyzera-ako-uzemie-nikoho.html  
topky.sk/cl/10/430756/V-Bratislave-chcu-vytvorit-plavajucu-pr-  
bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id\_org=700000&id=11035807&p1=11050343  
topky.sk/gl/136734/1086066/Bratislava-potrebuje-europske-ries-  
enia--nie-Safarikovo-namestie-spred-30-rokov#infopanel

## ŠTÚDIE

PLACHTINSKÁ P. : Nábřeží na globálnom horizonte, 2008  
ŠOLTÉSOVÁ E. : "River as a double hug" (e-book publikácia)  
BOHUŠ M., RUŽIČKOVÁ J., LEHOTSKÁ B. : Dunaj, jeho ekosystémy a ľudská činnosť, 2011  
KRIŠTOF M. : Diplomová práca Rybné námestie - Rybné nábřeží, 2011  
Predbežné hodnotenie povodňového rizika v číastkovom povodí Dunaja, 2011  
Publikácia o projekte : Bratislava - protipovodňová ochrana  
Evidenčný list pamätihodnosti mesta Bratislavy : Korunovačný pahorok  
Brožúra : Korunovačná BA SJ

## INTERNET

wikipedia.org  
bos-bratislava.sk  
bratislava.sk  
gabcikovo.gov.sk  
ba.foxy.sk  
zamky.sk  
blog.hdrshooter.net

## KONZULTÁCIE



SLOVENSKÝ  
VODOHOSPODÁRSKY  
PODNIK, š.p.

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, š.p.  
OZ Bratislava, Karloveská 2, 842 17 Bratislava  
www.svp.sk  
Kontaktná osoba : Dpt. Dušan Krajčí  
- údaje a mapy protipovodňovej ochrany

ING. STANISLAV PROKEŠ  
- doprava

DOC. ING. IVANA ŽABIČKOVÁ, CSC.  
- statika stavebných konštrukcií

ING. JAROSLAV ŠTIKAR  
- skladby stavebných konštrukcií

