

# Mestotvornosť – porovnanie potenciálu nábřeží v Bratislave a Novom Sade

*P. Kardoš, P. Plachtinská: Urbanity – Comparison of the Riversides Potential in Bratislava and Novi Sad. Život. Prostr., Vol. 44, No. 5, p. 248 – 252, 2010.*

Urbanity is characterized as a qualitative aspect of urban structure, as the idea of choice and the needs of residents and visitors. Urbanity and identity, reflected in an urban environment are the following quantities of permanent urbanization process of the concentration of material and spiritual culture. In the identity of the city, urbanity is abstracting mainly through the operational continuity or influence of the quality of character's expression of environment complexity. City-creative complexity of spatial and operational structure is a presumption of urban structure creation in way to ensure satisfaction of the needs and requirements of residents.

These properties are compared in the two selected areas along the Danube waterfront in Bratislava and Novi Sad. Like other major cities, Bratislava is trying to restore city-creative integrity by the Danube waterfront. Indicated potential of both the waterfront gives to Bratislava all assumptions to development.

Necessary changes to the Danube waterfront in Novi Sad should proceed in the direction of rationalization of waterfront areas. This would highlight the development of the city, which would permit the emergence of urban living environment that will meet present as well as the future and which will allow Novi Sad to become a real city on the Danube.

Evaluating the presentation of city-creative activities in terms of development of each city and an indication of the new potential of the waterfront completion is evaluated their preparedness for completing the requirements of human lifestyles and urban society change.

V priestorovom prejave mesta, ako najkomplexnejšej formy ľudského sídlenia, si uvedomujeme kontinuitu vývoja spoločnosti, jej tvorivej aktivity, špecifickosť identity znakov mesta, či kvalitu a celosť jeho častí. Uvedomujeme si to v snahe zhodnotiť jeho najpotrebnejšiu vlastnosť, a tou je mestskosť, v širšom kontexte aj mestotvornosť.

Mestskosť (urbanitu, urbánny potenciál) možno logickým zmyslovým hodnotením zažiť a dostatočne kvalifikovať v sumári, v ktorom sa zhodnocujú prevažne pozitívne (kultúrne) stránky mestského prostredia v celej komplexnosti – hľadiskami aktívneho poznania nárokov a potrieb človeka a spoločnosti. Pre takéto charakteristiky sa mestskosť vníma ako kvalitatívny aspekt urbanistickej štruktúry, čiže ako predstava možnosti výberu a uspokojenia potrieb obyvateľov či návštevníkov. Mestskosť a identita, reflektované v mestskom prostredí sú takto veličinami permanent-

ného urbanizačného procesu sústreďovania hmotnej a duchovnej kultúry. Mestskosť sa v samotnej identite mesta abstrahuje najmä prevádzkovou kontinuitou alebo vplyvom kvality výrazu znakov komplexnosti prostredia. Dosahovanie kvality mestskosti výstižne charakterizuje Alexy (1999), keď tvrdí: Vyššia kvalita, ktorá sa vytvára zákonite následne, dodatočne a dlhodobo, je mestskosť. Jej hodnoty sú ruch, atraktivita, mnohofunkčnosť, identita, rôznorodosť, krása. Meradlom mestskosti je okrem iného napríklad počet ľudí, ktorí sa v priestore pohybujú a zdržiavajú. Čím ich je viac, tým je prostredie z hľadiska mestskej kvality atraktívnejšie.

## Mestotvornosť a komplexnosť mesta

Verejno-spoločenskými priestormi mesta sú predovšetkým lineárne trasy a ich smerovania (ulice, ale aj

nábřežia, atď.) a uzlové priestory (námestia, zhromažďovacie a prírodno-rekreačné priestory), kde sa realizujú osobné a spoločenské aktivity (Krier, 1979). Ony predstavujú základný mestotvorný potenciál, priestorovú a prevádzkovú komplexnosť mesta. Umožňujú uspokojovať potreby a nároky habitantov, viazané na urbánne životné prostredie mimo vlastného bytu a obytného prostredia (Krier, 2001).

Do predstavy komplexnosti mestskej alebo mestotvornej štruktúry patrí aj rieka, ktorá historicky zdôvodnila založenie mnohých vnútrozemských miest a často sa s takýmto mestom delí o pomenovanie. Sú mestá, kde sútok dvoch i viacerých riek vytvoril v meste niekoľko nábřeží (napr. v Lyone vo Francúzsku). Rieka bola spojovacím prvkom mesta s krajinou a bola v pozdĺžnom smere spojovacím prvkom s okolitým svetom. Okrem iného bola mestu akoby prvou železnicou i diaľnicou. Priemyselná revolúcia však spôsobila, že kvôli doprave a iným negatívnym vplyvom sa areály výroby sústreďovali ku riekam, a tak likvidovali nábřežné trasy pre ich mestotvornú funkciu.

Novodobá transformácia výrobných technológií umožnila kultúrne a spoločenské sprístupnenie riek a nábřeží. Tak, ako sa pred päťdesiatimi rokmi v mestách budovali tzv. pešie zóny, dnes sa tvorba nábřeží a nábřežných promenád stáva nástrojom na zacelenie prevádzkovej štruktúry mesta s razantným povýšením ich mestskosti a naplnením atraktívnej mestotvornosti (Carta, 2009).

### Potenciál dunajských nábřeží v Bratislave

Dunaj je so svojimi 2 860 km najdlhšou európskou riekou. Preteká územiaми 10 štátov. Na jeho brehoch vznikli mestá ako: Ulm, Ingolstadt, Regensburg, Passau, Melk, Viedeň, Bratislava, Budapešť, Moháč, Vukovar, Nový Sad, Belehrad, Smederevo, Vidin, Ruse, Galați či Brăila. Dunaj sa stáva prírodnou magistrálou spájajúcou krajiny, má potenciál podporovať rozvoj cestovného ruchu a ekonomickú prosperitu mesta a regiónu. Vďaka veľkým investíciám v Nemecku je prieplav Rýn-Mohan-Dunaj pripravený na plné využitie. Splavná vodná cesta spojí Severné more s Čiernym morom naprieč Európou.

Dunaj je prirodzenou vstupnou bránou do Bratislavy. Na ľavom brehu sa premieta panoráma s charakteristickými dominantami, ako napríklad botanická záhrada, univerzitno-športový areál Lafranconi, PKO, River Park, hotely, galéria, Nám. Ľ. Štúra, múzeum, univerzita, Šafárikovo námestie, Umelecká beseda, Eurovea. Samotná nábřežná promenáda sa využíva v dĺžke cca 3,5 – 4 km. Na pravej strane Dunaja prevládal v minulosti lužný les



Obr. 1. Nábřežná promenáda v Bratislave. Foto: P. Kardoš, 2010

so zdrojmi kvalitnej pitnej vody. V rokoch 1774 – 1776 na jeho časti zriadili prvý verejný park v Európe, dnes Sad Janka Kráľa, neskôr postavili kaviareň Au Café, reštauráciu Leberfinger a divadlo Aréna. Územie celej pravobrežnej strany sa v dôsledku mocenského rozdelenia sveta po II. svetovej vojne nemohlo rozvíjať v zmysle organického rastu mesta južným smerom. Po politickom uvoľnení bol na pravom brehu postavený výstavnícky a kongresový komplex Incheba Expo Bratislava, jej mestotvorný význam ďalej dotvárajú obchodno-spoločenské zariadenia. Na pravobrežnej strane zanechalo 20. storočie nedokončenú a nekomplexnú obytnú zónu. Známa plavba propelerom oddávna zabezpečovala spojenie oboch brehov Dunaja. Na dopravné zabezpečenie nového obytného komplexu Petržalka a na odľahčenie dopravných problémov ľavobrežnej časti mesta postavili tri mosty. Zvýšený horizont kruhovej reštaurácie Bratislava na pylóne Mosta SNP (terajší Nový most) umožňuje zažívať panoramatickú scenériu oboch bratislavských nábřeží.

V súčasnosti sa záujem obyvateľov a magistrátu sústreďuje na kultúrno-spoločenské, relaxačné a obchodné využitie ľavej nábřežnej časti dunajskej promenády (obr. 1). V jej úvodnej i záverečnej časti vznikli podnikateľské komplexy (River Park a Eurovea), ktoré štruktúrou a prejavom módy simulujú mestotvornosť. Areál River Parku sa snaží zhodnocovať atraktivitu nábřežnej promenády pri PKO. Orientuje sa prevažne na byty s výhľadom na Dunaj, hotelové a stravovacie služby. Polyfunkčný parter priamo nadväzuje na fungujúcu nábřežnú promenádu. V panoramatickom pohľade však komplex pôsobí fragmentárne a rozpačito, likviduje optický kontakt časti historického centra mesta s Dunajom.

Mestotvornejšie pôsobí podnikateľský komplex Eurovea v urbanisticky atraktívnej polohe nábřežia. Dotýka sa samotnej promenády, ktorá ústi do veľkory-



Obr. 2. Nábrežná promenáda komplexu Eurovea v Bratislave. Foto: P. Karoš, 2010

Obr. 3. Zažívanie atmosféry z ľavého dunajského brehu. Foto: P. Plachtinská, 2010



sého námestia s objektom divadla a dominantnými monumentmi vývoja štátnosti (obr. 2). Dobrá dostupnosť, možnosť uspokojenia spoločenských a materiálnych potrieb v prostredí s bohatým potenciálom prírodných prvkov, umocneným špecifickou vôňou Dunaja a čerstvým prúdením vzduchu vytvára vyhľadávanú a čoraz obľúbenejšiu oddychovú zónu (obr. 3).

### Potenciál dunajských nábreží v Novom Sade

Nový Sad (srb. Нови Сад alebo *Novi Sad*) je najväčším mestom vo Vojvodine, severnej provincii

Šrbska, ležiace na brehu rieky Dunaj. Žije tu asi 350 tis. obyvateľov. Nový Sad je jedným z najvýznamnejších kultúrnych, univerzitných a hospodárskych centier Srbska.

Na ľavom nábreží Dunaja v Novom Sade možno rozlíšiť niekoľko urbanistických fragmentov na základe funkčných, morfológických, architektonických a psychologických hľadísk. Napríklad územie Šodroša (časť hrádze medzi polostrovmi Kamenjar a Ribarac) sa vyznačuje výnimočne malou zastavanosťou a výnimočne veľkým prirodzeným potenciálom, čím sa stáva významnou oblasťou pre rozvoj rekreačných a športových aktivít.

Na polostrove Ribarac sú okrem hotela pavilónového typu a početných reštaurácií aj malé obytné domčeky. Smer promenády je rovnobežný s riekou, v jeho tesnej blízkosti sa nachádzajú početné pohostinské zariadenia s vonkajším sedením priamo na nábreží. Identita tohto urbanistického fragmentu nadväzuje predovšetkým na existenciu celého radu „domčekov na vode“, čiže malých obytných stavieb, umiestnených na pontónoch a ukotvených v ramene Dunaja. Ďalším významným fragmentom je mestská pláž Štrand – priestor, kde prevažne prírodná krajina, tvorená dvoma ramenami rieky a dvoma polostrovmi, zhodnocuje mestotvornú atmosféru (obr. 4). Tu sa začína „kontaktná zóna“ mestskej štruktúry dunajského nábrežia (v zmysle jasne definovanej siete ulíc a dispozícií blokov). Od pláže Štrand smerom k mostu „Petrovaradinska duža“ je pozdĺž nábrežia situovaný rad mestských blokov s prevládajúcimi obytnými funkciami.

Nasledujúcim fragmentom je časť medzi Bulvárom Cara Lazara a roztváracím mostom. Tento priestor je centrálnou časťou dunajského nábrežia v Novom Sade. I napriek tomu, že je chudobný na mestotvorné funkcie a verejné priestory, napriek nedostatočnej vybavenosti mestotvorným mobiliárom a zeleňou, nedostatočnému osvetleniu a doprave, je jediným verejným nábrežným priestorom mesta. Bývanie sa tu prejavuje v rôznych formách. Jednotlivé budovy stavali v rozličnom čase rôzni autori, tvoria relatívne nekoherentný, ale výrazný celok, v ktorom je vzťah k rieke a vplyv „*genia loci*“ často formovaný kritériami architektov a požiadavkami majiteľov stavieb (Zite, 1967).



Po celej dĺžke nábrežia je zeleň dostatočne zastúpená, je však neplánovaná, neudržiavaná, navyše často zdevastovaná. Existujúce budovy z hmotovo-priestorového hľadiska nie sú budovami organicky viazanými na danú lokalitu, čiže nepatria do kategórie budov, ktoré by sme očakávali pri vode. Napriek tomu patria medzi najkvalitnejšie urbanistické kompozície mesta Nový Sad. Z opačnej strany Dunaja, z petrovaradinského hradu, je to zrejme na prvý pohľad.

Z hľadiska priestorového rozvoja mesta sa najvýznamnejšie koncepčné riešenia vzťahujú k 20. storočiu. Mesto sa rozvíjalo západným, južným aj východným smerom a z oboch strán sa približovalo k nábrežiam tak, aby progresívne využilo všetky prednosti geografickej polohy a eliminovalo hospodárstvo v týchto zónach.

Rozvoj priestorovej štruktúry sa v posledných desaťročiach nespájal so skvalitnením verejných priestorov na nábrežiach napriek tomu, že záujem obyvateľov o ne vzrastal priamo úmerne so zlepšením dostupnosti lokality, predovšetkým vybudovaním hrádze a promenády, pešej zóny Kej Žrtava racije a ciest, ktoré prepojili centrum mesta s nábrežím (obr. 5). I keď systém ciest už existuje, prístup k nábrežiu je stále nedostatočný. Frekventovaná cestná komunikácia, rovnobežná s líniou nábrežia, je pre prechod chodcov a cyklistov pomerne nevhodná. Vzhľadom na nedostatočnú šírku a počet jazdných pruhov, komunikácia nezabezpečuje ani potrebný počet parkovacích miest. Toto všetko bráni rozvoju nábreží a ich verejných mestotvorných priestorov.

Pohľady na rieku z lavičiek často ruší nekultivovaná zeleň. Najväčším nedostatkom nábrežnej promenády je absencia akýchkoľvek stavebných architektonických blokov. Spôsobuje to fyzická bariéra (frekventovaná cesta) medzi promenádou a fasádnym frontom blokovej zástavby na jednej strane a mimoriadne prísne regulatívy, ktoré znemožňujú akúkoľvek výstavbu v blízkosti hrádze na strane druhej. Súkromné investície navyše komplikujú nejasné majetkovo-právne vzťahy.

Nepřítomnosť polyfunkčnej mestotvornej štruktúry napomohla tomu, že sa promenáda stala športovo-rekreačnou zónou. Býva tu veľký počet bežcov, cyk-



Obr. 4. Atmosféra mestskej pláže Štrand v Novom Sade. Foto: P. Plachtinská, 2007

Obr. 5. Pešia zóna Kej Žrtava racije a výhľad na petrovaradinský hrad. Foto: P. Plachtinská, 2006



listov, ľudí na kolobežkách, kolieskových korčuliach, skateboardoch. Bez priestoru pre oddychovú zónu sa každý pohyb promenádou stáva priamočiarym, jasne definovaným začiatočným a konečným bodom.

Pravá strana nábrežia Dunaja v Novom Sade (okrem časti petrovaradinskej promenády, ktorá je riešená podobne ako ľavá promenáda Dunaja petrovaradinského podhradia, neudržiavaného urbánneho fragmentu mimoriadnej hodnoty) nie je vhodná pre peších. Úpätím



Obr. 6. Panoráma z petrovaradínskeho hradu – pohľad na ľavé nábrežie Dunaja. Foto: P. Plachtinská, 2010

petrovaradínskeho hradu vedie iba jedna cestná komunikácia s nedostatočným počtom a šírkou pruhov, čo vylučuje pohyb cyklistov aj motocyklistov (obr. 6).

Nevyhnutné zmeny na oboch stranách rieky by mali postupovať racionálne, nie na základe pravidla „ex novo“, ale s rešpektom k existujúcim priestorom, s cieľom zachovať a vylepšiť.

Prichádzame k záveru, že je nevyhnutné zmenšiť plochy bytových priestorov a programovo obohatiť spomenuté mestské fragmenty. Zóny zelene možno vylepšiť, doplniť a rozložiť iným spôsobom, zachovať. Okrem pláže Štrand je nevyhnutné upraviť aj ostatné mestské pláže.

Vytváraním oddychových priestorov by promenády získali novú atraktivitu a atmosféru. Z hľadiska rozvoja regionálneho turizmu by takéto vylepšenie pomohlo vytvoriť nové pracovné miesta a bolo tak dodatočným profitom pre ekonomiku mesta. Zároveň by sa obraz mesta Nový Sad z perspektívy prístupu do mesta po rieke stal významným nielen pre mesto samotné, ale aj pre ostatné dunajské mestá.

### Porovnanie rozvoja mestotvornosti nábreží Bratislavy a Nového Sadu

Dunajské nábrežia majú veľký význam pre Bratislavu aj pre Nový Sad. Rieka Dunaj zaručuje obom mestám vysoký potenciál využitia. Nábrežia oboch miest dnes majú možnosť prispôbiť sa globálnym, vedecko-technologickým a sociálnym premenám, ktoré dotvoria ich mestotvorný obraz. Hlavnou úlohou oboch rozvojových lokalít je uspokojiť požiadavky na zachovanie kontinuity historického

vývoja a súčasne umožniť vznik živého mestského prostredia. Bratislava a Nový Sad sa musia urbanisticky vyrovnáť so spomenutým zablokovaním rozvoja na oboch stranách rieky. Komplexné urbánne prostredie sa netvorí jednorazovo, širokú škálu priestorových foriem a funkčných väzieb je možné vytvoriť len v dlhodobom urbanizačnom procese. Vytvorenie komplexného plnohodnotného urbánneho prostredia nie je len otázkou koncepcných, technických, ekonomických predpokladov, ale je otázkou času pre vyzrievanie štruktúry (Alexy, 1993). S tým bude súvisieť napr. komponovanie dominantných stavieb v rámci nábreží oboch miest, obohatené o rôzne mestotvorné funkcie. Dôsledným a premysleným formovaním urbánneho prostredia sa zlepší jeho využívanie, uľahčí sa užívateľský pohyb a orientácia, zjednoduší sa vizuálna

identifikácia a zvýši sa jeho sociálna integrácia. Zlepší sa aj čitateľnosť rozdelených priestorov, čo bude v skutočnosti znamenať spojenie častí miest do celku. Z tohoto hľadiska treba budovať pešie prepojenia nábreží a riekou využívať napr. na voľnočasovú mestskú hromadnú dopravu a dobudovať systém nábrežných prístavov (ako napr. na Canal Grande v Benátkach). Podporí to intenzívne prepojenie Bratislavy a Viedne po Dunaji a v širšom kontexte aj Budapešti a Nového Sadu.

### Literatúra

- Alexy, T.: Teória vyzrievania urbanistickej štruktúry. Architektúra a urbanizmus, 27, 1993, 3 – 4, s. 83 – 94.
- Alexy, T.: Vývoj a premena urbanistickej štruktúry. Bratislava : Vydavateľstvo STU, 1999, 105 s.
- Carta, S.: The Blue Thread. In: Lee, J., Lee, U. (eds.): Waterfront; Resewing the City. Plaza and Square in Europe. Seoul : C3, 2009, 220 p.
- Krier, L.: Architektúra. Volba nebo osud. Praha : Academia, 2001, 190 s.
- Krier, R.: Urban Space. London : Academy Editions, 1979, 174 p.
- Zite, K.: Umetničko oblikovanje gradova. Beograd : Gradjevinska knjiga, 1967, 174 p.

Doc. Ing. arch. Peter Kardoš, PhD., [kardos@fa.stuba.sk](mailto:kardos@fa.stuba.sk)  
Dipl. Ing. arch. Petra Plachtinská, [olivaaa@gmail.com](mailto:olivaaa@gmail.com)  
Ústav urbanizmu a územného plánovania Fakulty architektúry Slovenskej technickej univerzity v Bratislave, Námestie slobody 19, 812 45 Bratislava