

Bratislavské mosty cez Dunaj

História súčasných bratislavských mostov je pomerne mladá. Je to dané charakterom rieky, ale najmä spôsobom založenia mesta na jej ľavom brehu. Prvý most, o ktorom sa zachovali písomné správy, postavil v r. 1434 viedenský architekt Gutzel (nevydržal prvú veľkú vodu), neskôr to boli loďkové lanové prevozy a pontónové mosty (1825 – 1891). Ich podobu poznáme z dobových vedút mesta a prvých fotografií. Potrebu prvého skutočného mosta prinieslo až budovanie železničného spojenia so západným Uhorskom (Šopron), keď spojenie mesta s Viedňou zabezpečoval most cez Moravu pri Marchegggu.

Pre výstavbu mostov v meste majú veľký význam dlhodobé vízie rozvoja mesta, vyjadrené v regulačných a neskôr v územných plánoch mesta. Už jeden z prvých plánov (podľa Antala Palóczyho z r. 1914) uvažoval o štyroch mostoch: o starom moste, o moste v Podhradí a o moste ponad zimný prístav, posledný štvrtý most navrhoval v mieste dnešného nového prístavu. Medzivojnové regulačné plány a súťaže na rozvoj mesta, vzhľadom na pohraničnú polohu Petržalky, neuvážovali o ďalších (napr. Jirí Grossman – Alois Balán 1923). Polohu na mieste Nového mosta, ale bez asanácií, navrhol aj architekt Kamil Gross v súťaži v r. 1949. Ešte citlivejšie vyústenie mosta pod hradom riešil plán pod vedením architekta Milana Hladkého z r. 1958. Tento návrh už naznačuje aj most Lafranconi, ale bez diaľničných väzieb. Urbanista Emanuel Hruška tento návrh variantne doplnil o železničný most približne v priestore dnešného mosta Apollo, paralelne s navrhnutou urbanistickou osou Košická ulica. Železničný most na tomto mieste v súťaži v r. 1929 navrhli aj architekti A. Dryák, J. Tvarožek, K. Chlumecký. Ani jeden z plánov však nepočítal s masívnym urbanistickým rozvojom mesta na pravom brehu. Most na západnom okraji mesta navrhol po prvýkrát architekt Kamil Gross v r. 1949, nie však v polohe mosta Lafranconi, v smere na Mlynskú dolinu, ale terénom poza dnešnú zoologickú záhradu. Architekt prof. Ján Svetlík v r. 1954 okrem Starého mosta naznačuje aj polohu v pokračovaní osi Košická.

Územný plán mesta z r. 1963 (architekt Milan Beňuška) už stabilizuje všetkých päť mostov tak, ako ich poznáme dnes – Nový most, Starý most, Most Košická, Prístavný most a Lafranconi. Avšak územný plán z tohto obdobia neumiestňoval diaľnicu do polohy pod Sad J. Kráľa, ale viedol ju popod Petržalku do Rakúska a Maďarska, bez väzby na most Lafranconi. Územný

plán z r. 1966 podľa návrhu architekta Stuchlého už presúva diaľnicu do polohy popod Sad J. Kráľa a vytvára diaľničný tranzit na pravom brehu mesta. Podkladom tohto plánu sa stali výsledky medzinárodnej súťaže na rozvoj Petržalky z r. 1965. Tento rajónový plán ešte nevedie diaľnicu z mosta Lafranconi pozdĺž hranice na Maďarsko, ale vedie ju východným okrajom Petržalky. Diaľnicu pri pohraničnom pásme s Rakúskom prináša až plán z r. 1972. Po r. 1990 sa zásadnou zmenou nárastu dopravy smerom východ – západ ukázala potreba diaľničných obchvatov mesta formou nultého okruhu. Jeho polohu stanovuje územný plán regiónu z r. 1998 (Aurex, FA STU).

Každý z bratislavských mostov má svoju jedinečnú polohu, ich výstavba je poznačená špecifikami doby, v ktorej vznikli. Vo vzájomnom porovnávaní každý z nich predstavuje iný architektonický a konštrukčný princíp.

Starý most bol postavený v r. 1889 – 1890 podľa projektu inžiniera Francois de Sales Cathry. Cisár a kráľ František Jozef sa 31. decembra 1890 zúčastnil na otvorení mosta, ktorý niesol jeho meno. Postavili ho na siedmych pilieroch ako oceľový priehradový, časť s najväčším rozponom nad hlavnou plavebnou dráhou zosilnil oblúk. Gradácia oceľovej priehradoviny smerom od kraja k stredovému oblúku mosta mu dávala typický vzhľad. Mostné teleso malo celkovú dĺžku 460 m a bolo 6,5 m široké. Pôvodne slúžil len pre peších a povozy, neskôr bol pristavaný paralelný železničný most. Gabarit mosta, ktorý je dnes jedným z jeho hlavných problémov, vtedy vyhovoval, keďže výška mosta nad hladinou nerobila problémy vtedajším lodiam (sklopné komíny). Architektonický výraz mosta dotvárali tzv. mýtné domčeky. Jeho názov uvádzali bronzové tabule pri nájazdoch, nad ktorými stáli ozdobné liatinové kandelábre. Od r. 1914 most využívali aj ako súčasť železničného spojenia s Viedňou cez Wolfstahl a Hainburg. Koľajnice s rozchodom 1 345 mm boli zabudované do cestnej časti mosta. V medzivojnovom období niesol meno gen. M. R. Štefánika. V r. 1945 bol vážne poškodený, na pôvodných pilieroch Červená armáda (či skôr jej vojnoví zajatci) postavila nové mostné teleso. Most, rekonštruovaný ako dočasné riešenie, slúžil mestu pod menom Most Červenej armády ako jediný až do r. 1972. V cestnej

časti boli uložené koľaje s rozchodom 1 000 mm pre električky, ktoré jazdili k Sadu J. Kráľa. Povrch vozovky tvorila ľahká drevená „špalíková“ dlažba. Jej odstránením v sedemdesiatych rokoch ako aj nárastom dopravy sa zrejme začali súčasné problémy statiky mosta.

Poloha mosta je jedinečná aj z hľadiska vnímania rieky a pohľadov na siluetu hradného kopca. Aj to bol dôvod umiestnenia lávky pre peších s drevenou podlahou na tejto strane mosta. Rozvoj mesta a nábřežia smerom ku komplexu Eurovea ponúka myšlienku viesť pešiu, resp. cyklistickú trasu aj po jeho druhej strane.

Nový most predstavuje v poradí druhý most, otvorený pod názvom Most SNP v r. 1972. Je výsledkom architektonickej súťaže. Víťazný návrh predstavoval betónový most, realizovaný bol návrh oceľového mosta architektov Jozefa Lacka, Ladislava Kušníra, Ivana Slameňa a statikov Arpáda Tesára a Jozefa Zvaru. Je to cestný jednopylónový, oceľový zavesený most, jediný v Bratislave, ktorý nemá pilier v rieke. Teleso mosta tvorí spojený oceľový nosník zavesený na lanách v troch bodoch. V konštrukcii sú uložené siete technickej infraštruktúry, povrchom vedie štvorprúdová komunikácia, pešie chodníky sú konzolovite vyložené z oceľových bokov o úroveň nižšie. To je aj jedna z menších slabostí mosta – peší majú vďaka plným oceľovým bočniciam len jednostranný výhľad na riekku. Chodec tak, na rozdiel od priehradových mostov, necíti druhú stranu priestoru rieky. Slabšou stránkou mosta je aj absencia priameho napojenia ľavobrežnej pešej promenády na most. Prístup peších je možný až z druhej strany frekventovanej cesty.

Pri pohľade z rieky vytvárajú nosné laná obraz vejára. V priečnom reze sú, na rozdiel od iných podobných mos-

to, ukotvené v pozdĺžnej osi mosta. Týmto spôsobom zavesenia to bol najdlhší most na svete. Podporné piliere na brehoch eliminujú bočné výkyvy. V jednom z nich, na petržalskej strane, umiestnili schodisko a terasy so vstupom do výťahu v pylóne. Ten vyvezie návštevníkov k vyhliaďkovej kaviarni pre 125 osôb vo výške 80 m, presne na úrovni koruny na veži Dómu sv. Martina. Kaviareň vďaka utopickému tvaru získala pomenovanie „ufo“ a priniesla nové jedinečné pozorovacie stanovisko s výhľadom na takmer celé mesto. Pylón umiestnený excentricky na pravom brehu Dunaja a jeho šikmé osadenie dávajú nielen mostu, ale celému priestoru osobitú dynamiku. Známe sú škice autorov, kde takéto vyvážené riešenie profilu priestoru vhodne korešponduje s náprotivným hradom. Túto scénu výrazne narušila veža Aupark-tower. Iná známa perspektíva autorov poukazuje, ako možno cez dvojramenný pylón tvaru A vnímať naraz niekoľko dominant mesta – hrad, Dóm, Slavín a vtedy ešte nepostavenú novú televíznu vežu. Žiaľ, týmto výhľadom dnes arogantne konkurujú obrovské billboardy – inak slabosť všetkých mostov v Bratislave. V r. 2001 bol most vyhlásený za stavbu 20. storočia na Slovensku nielen v kategórii mostné stavby, ale aj ako celkový víťaz ankety. Jedinečnú strohosť architektonického výrazu narušilo necitlivé odstránenie svietidiel vo zvodidlách a ich nahradenie stožiarimi v r. 1998. Súčasný rozvoj svetelnej techniky však umožňuje návrat k pôvodnému spôsobu osvetlenia, a teda aj k originálnemu architektonickému výrazu.

Mostu a jeho architektom sa však ako najväčšie negatívum pripisuje to, že kvôli jeho výstavbe zbúrali značnú časť bratislavského Podhradia. Problematiku treba objasniť aj z iných hľadísk, najmä z pohľadu vývoja dopravy. Mesto, ktoré malo len jeden most, muselo riešiť výstavbou nového mosta dva problémy súčasne – spojiť

Nový most je v Bratislave jediným, ktorý nemá pilier v rieke. Foto: M. Kováč



novozaloženú Petržalku pre 130 000 obyvateľov s centrom a súčasne zabezpečiť tranzit osobnej automobilovej dopravy. Najlepším riešením by bol most vo väzbe na Mlynskú dolinu, ten však neriešil potreby Petržalky. Územným plánom zo šesťdesiatych rokov bol ako ďalší most pre výstavbu zamýšľaný Most Košická, no ten neriešil akútne problémy tranzitu. A tak oproti pôvodnému zámeru architektov mesta ako prvý z nových mostov vznikol štvorpruhový Most SNP, keď paralelným rozšírením Pražskej a Lamačskej cesty a vylúčením električiek z ul. Obrancov mieru (dnes Štefánikova ul.) dočasne zabezpečili aj potreby tranzitu tým, že tieto komunikácie priamo nadväzovali na diaľnicu. Oprávnené možno namietať, či bola potrebná až taká miera asanácií, najmä spôsobom riešenia nájazdov v okolí dómu. Architekt Ján Kočí v r. 1991 navrhol, aby doprava z mosta vyústila rampami súbežnými s nábrežím a otvoril sa tak priestor na znovuvybudovanie štruktúry Staromestskej ulice. Aj tento návrh však predstavuje istý extrém, keď oslabuje spojenie Petržalky s hlbším zázemím centra mesta. Riešenie nájazdov pod dómom je aj jedným z gordických uzlov súčasného návrhu územného plánu zóny Podhradie. Jednoznačne je potrebné prijať priestorovo úspornejšie riešenia. Napriek kontroverznosti mosta je isté jedno – pre rozvoj Petržalky mal most takmer 30 rokov strategický význam, jeho výstavba však zasiahla územie mesta až po Patrónku.

Prístavný most je tretím v poradí výstavby bratislavských mostov. Na výstavbu mosta prebehla v r. 1970 súťaž, v ktorej zvíťazil návrh dvoch paralelných mostov od kol. Jaroslava Víteka. Napokon bol realizovaný dvojpodlažný most, ktorého projekt pripravil Dopravoprojekt a pôvodne niesol meno Most hrdinov Dukly. Je to dvojpodlažný diaľnično – železničný most v priestore

nad ústím starého zimného prístavu. Na prvej výškovej úrovni má železnicu aj osobitné pešie a cyklistické trasy, vedú ním aj inžinierske siete. Ocelovú mohutnú priehradovú konštrukciu nesie jeden pilier excentricky umiestnený v rieke a dva koncové na nábrežiach. Požiadavky na diaľničné parametre vozovkovej časti mosta zadal územný plán mesta. Spojenie diaľnice s mestským dopravným systémom však most nedokáže kapacitne uniesť. Proti rozšíreniu jazdných pruhov na tri sú statici, ale minimálne osobitný tretí pruh pre MHD by bol určite prínosom. Ďalšou, podstatne zásadnejšou možnosťou ako odľahčiť tomuto mostu, je odklonenie diaľnice popod Slovnaft do tzv. nultého okruhu mesta s väzbou na diaľničnú križovatku Jarovce – Viedeň.

Z hľadiska vnímania priestoru poskytoval most dlhé roky, až do vybudovania Mosta Apollo, krásne výhľady na siluetu mesta s hradom. Predpolie mosta tvoria estakády, ale treba povedať, že využívanie priestoru pod nimi má až asociálny charakter. Myšlienka záchytného stanoviska autobusov sa neujala. Takéto tzv. zbytkové priestory predstavujú pomerne veľkú plochu a mesto by malo považovať, ako ich efektívne ale aj esteticky využiť.

Most Lafranconi sprevádzkovali v r. 1992 ako diaľničný most pod názvom Most mládeže. Dnešné pomenovanie dostal po talianskom architektovi Lafranconim, ktorý mal kedysi na mieste internátu vilu. Autormi riešenia mosta sú architekt Štefan Šlachta, statik Šefčík a konštruktér Mušák. Projekt vzišiel zo siedmich súťažných návrhov v r. 1976, výstavba sa začala v r. 1985. Je to prvý betónový most v Bratislave. Pri celkovej dĺžke 760m a šírke 30m má v strede rieky jeden pilier tvaru dvoch podopierajúcich dlaní. Zaujímavý je pohľad mosta – akoby to boli dve telesá vedľa seba. V dutej konštrukcii

Panoramatický pohľad na mesto z vyhládokovej kaviarne na pylóne Nového mosta. Foto: M. Kováč



vedie vodovodné potrubie aj plynovod. Peší a cyklisti majú po oboch stranách k dispozícii chodníky konzolovite umiestnené z bočných stien. Napriek svojej dĺžke sa pomocou jemných oblúkov a lineárnou plasticitou podarilo autorom dosiahnuť dojem subtilnosti. Užívateľom mosta sa otvorili dovtedy neznáme pohľady na hrad, mesto, rieku a na okolitú krajinu lužných lesov. Je z neho vidieť aj hrady Devín, Königswarte a Hainburg. To, že most prešiel lužné lesy na pravom brehu násypom, namiesto dlhšej estakády, je jeho slabšou stránkou. Rozhodnutie viesť diaľnicu cez Mlynskú dolinu vytvorilo priestorovú bariéru a ovplyvnilo aj zoologickú záhradu. Spolu s Prístavným mostom je tento most využívaný ako súčasť dopravného okruhu cez Petržalku pre prístup do centra a východnej časti mesta. Po vybudovaní tunela Sitina most využívajú najmä západné obytné štvrte mesta. Predovšetkým v ranej špičke je vyťažený smer do Petržalky. Aj tu sa dočasné spojenie diaľničnej a mestskej funkcie ukazuje ako dlhodobu neudržateľnú a situáciu môže pomôcť vyriešiť až odklon diaľnice nulovým okruhom cez Karpaty.

Most Apollo (otvorený v r. 2005) je posledným z realizovaných bratislavských mostov. Jeho autorom je Ing. Miroslav Maťaščík. Na rozdiel od predošlých bol projekt mosta prijatý bez architektonickej súťaže. Ide o zavesený oblúkový most, pričom ako inšpirácia zrejme poslúžili podobné mosty v zahraničí, čo znižuje jeho tvarovú originalitu. Originalita mosta sa nesústreďovala na jeho architektonickú koncepciu, ale na riešenie mnohých technických otázok vyplývajúcich napr. z potreby vizuálne kompenzovať skutočnosť, že most nie je situovaný kolmo na rieku. V tomto ohľade treba objektívne konštatovať, že sa s takými problémami vysporiadaval veľmi úspešne. Tvar oblúka nad riekou v meste absentoval. Vonkajšie determinanty, najmä dĺžka príjazdových oblúkov siahajúcich v Petržalke až nad riekou spôsobili, že nosný oblúk mosta nesiahá na druhý breh rieky. Tu sa prejavili negatívne riešenia, keď medzi pôdorysné oblúky nájazdov bola vložená priamka mostného tela. Pri voľbe priamky medzi nájazdovými oblúkmi zrejme zohrala svoje aj originálna technológia výstavby formou otáčania na brehu zmontovaného mosta. Táto excentricita k rieke je pre niekoho zaujímavá, na druhej strane však vyvoláva rozpaky. Inak sa most vyznačuje čistým dizajnom detailov, dobrým farebným riešením a zvládnutým podhľadom. Najmä večer sa vďaka svojmu scénickému osvetleniu javí fotogenicky. S celkovým riešením však nekorešponduje osové usporiadanie stĺpových svietidiel. Mierne naklonenie mosta, ako aj spôsob riešenia zábradlí na okraji vozovky, spôsobujú, že z osobného auta takmer nevidno na riekku a na hrad. Z hľadiska dopravy nemá most vďaka územnému plánu najvhodnejšie riešenie na petržalskej strane, kde dva mosty vyúsťujú do jedného bodu. Most cez Košickú ulicu vhodne spája Petržalku s východným okrajom širšieho



Najnovší z bratislavských mostov sa vďaka svojmu osvetleniu javí fotogenicky. Foto: M. Kováč

centra mesta. Niektorí odborníci vyslovili oprávnenú požiadavku na také technické riešenie, ktoré by umožnilo umiestniť na teleso mosta aj električku (Štrkovec – Košická – Petržalka) tak, ako to bolo v plánoch na rozvoj električkových tratí zo 70-tych rokov. Most bol koncipovaný len ako cestný. Dnes, keď mesto uznalo oprávnenosť rozvoja električkovej zložky hromadnej dopravy, môžeme toto rozhodnutie len ľutovať.

Z hľadiska vnímania bratislavských mostov a scenérie mesta je zaujímavé aj ich vnímanie z lodí. V úsekoch medzi mostmi sa otvárajú nové pohľady na oba brehy Dunaja. Pri vnímaní mestskej krajiny je dôležitá najmä transparentnosť konštrukcie Starého mosta. S výnimkou Mosta Lafranconi majú ostatné štyri mestské mosty zaujímavý rytmus – vzdialenosť medzi nimi je približne rovnaká. Ak by mesto v priestore oproti tunelu rezervovalo miesto pre ľahký električkový most, tento rytmus by sa dotýkal všetkých mostov. Vo víziách mesta je diaľničný most tzv. nulového okruhu vedeného popod Slovnaft. Ak by mesto namiesto tunela popod mesto viedlo TEN-T projekt na letisko cez tento most (ako nový diaľnično-železničný), mohla ho Európska únia podporiť. Výrazne by pomohol odľahčiť dopravnej situácii na Moste Lafranconi a Prístavnom moste. Pre budúce generácie je potrebné držať ako územnú rezervu priestor v pokračovaní Kultúrovej ul., ktorý by zabezpečil spojenie stredu Petržalky s Dolnými Honmi. Známy je tiež návrh na peší most z priestoru Eurovea do novej štvrte na pravom brehu rieky. Aj keď sa Bratislava nestane mestom mostov, budú mať spolu s riekou v jej obraze významné postavenie.

Prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.,
Ústav urbanizmu a územného plánovania Fakulty architektúry Slovenskej technickej univerzity v Bratislave, Námestie slobody 19, 812 45 Bratislava, kovac@fa.stuba.sk