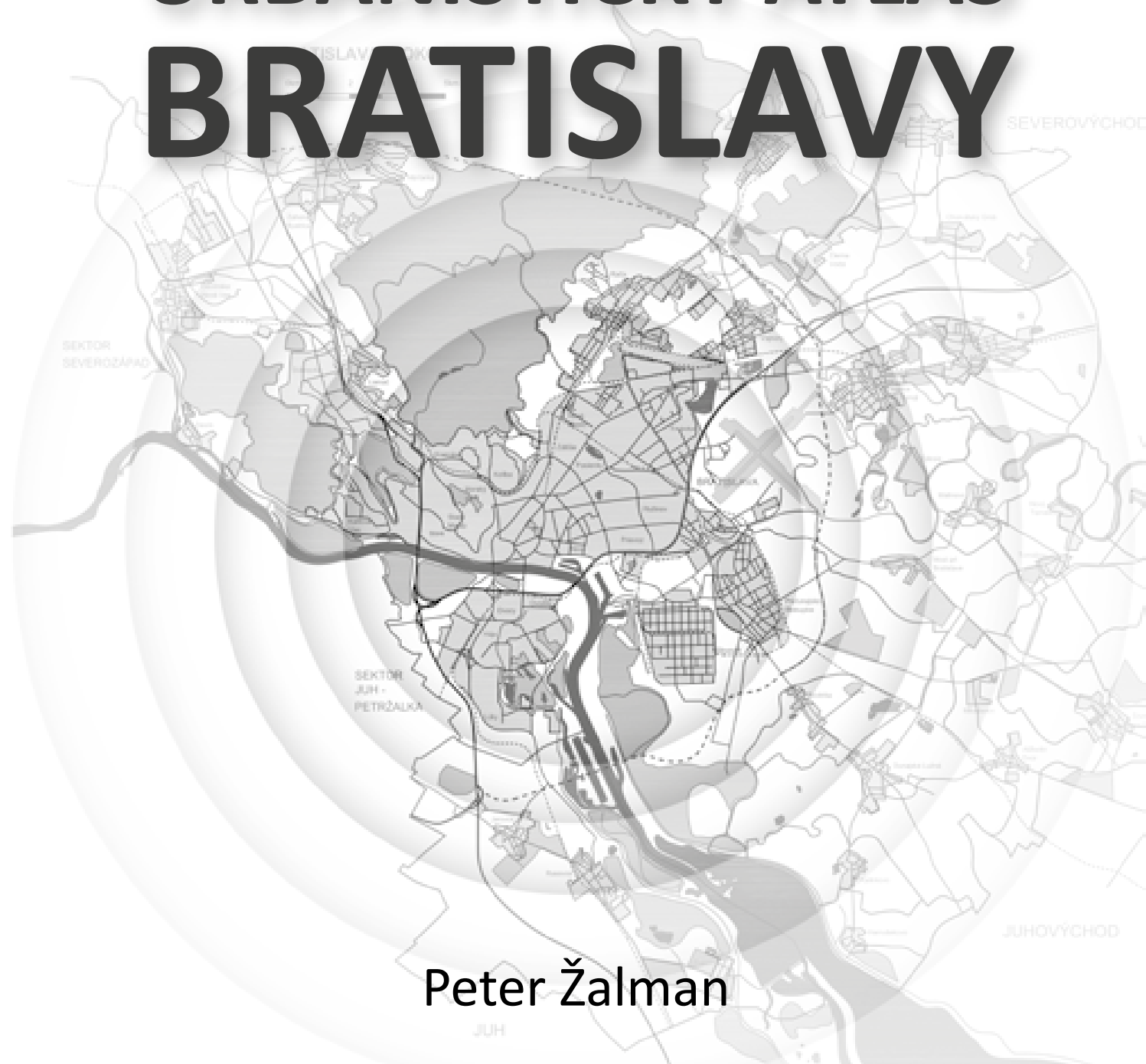


1.

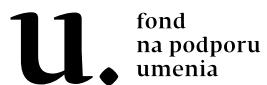
# URBANISTICKÝ ATLAS BRATISLAVY



Peter Žalman

JUH

Hlavný partner projektu:  
Fond na podporu umenia



Tento projekt bol podporený  
z verejných zdrojov poskytnutých  
Fondom na podporu umenia.  
Publikácia reprezentuje výlučne názor autora  
a fond nezodpovedá za obsah publikácie.

Za obsah a pôvodnosť publikácie  
zodpovedá autor.

© Peter Žalman 2016

© Peter Gura 2016

Grafická úprava: Peter Gura

Vydal: GDA VISUAL s.r.o.

[www.gdavisual.com](http://www.gdavisual.com)

Vydanie: prvé

Náklad: 400 ks

ISBN 978 - 80 - 972542 - 0 - 9

# URBANISTICKÝ ATLAS BRATISLAVY

## OBSAH:

Časť 1.	Obsah .....	3
	Úvod .....	5
	Resumé v anglickom jazyku .....	8
	Recenzie, Veľká Bratislava .....	9
	Nové členenie a demografia .....	10
	Použitá literatúra, zdroje, poznámky .....	14
List 2.	<b>Mesto a širšie okolie</b> Európa a Bratislava, Región Centrope, Centrope a Bratislava Slovensko a Bratislava, Región Viedeň - Bratislava, Projekt BAUM, Bratislava - rozvoj východ, Prognóza Š. Svetko a kol. Veľká Bratislava	
List 3.	<b>História Bratislavy, 20. storočie</b> História 20. storočia, Súčasný, mesto a jeho okolie, Bratislava - - Schémy 1900, 1930, 1950, 1990, Panelové bývanie 1950 - 1990	
List 4.	<b>História Bratislavy, 20. storočie</b> Bratislava - výstavba 1990 - súčasnosť, Bratislava Centrum - 1990 - - Súčasný, Bratislava - konverzia priemyselných zón 1990 - 2010	
List 5.	<b>Bratislava územné plány</b> Schéma- prehľad 20. storočia - súčasnosť, Zastavovací plán 1917, Regulačný plán 1924, Zastavovací plán 1949, Územný plán 1954	
List 6.	<b>Bratislava územné plány</b> Smerný Územný plán 1963, Urbanistická štúdia T. Alexy a kol. 1987, Územný plán 2007 Bratislava a okolie 1990 - 1950, 1950 - 1990, súčasný, Bratislava schémy dekoncentrácie	

- List 7. **Veľká Bratislava, členenie + schémy,**  
Sektor A1 - Centrum, Sektor A2 - mesto západ, Sektor A3 - mesto juh,  
Sektor A4 - MČ Jarovce, Rusovce, Čunovo
- List 8. **Veľká Bratislava, členenie + schémy,**  
Sektor B1 - mesto severovýchod, Sektor B2- mesto juhovýchod,  
Sektor B3 - mesto severozápad, Okolie Bratislavy - sektory C1,C2,C3,  
Širšie okolie Bratislavy - sektory D1, D2, D3
- List 9. **Bratislava kompaktné mesto,**  
revitalizácia, zahusťovanie  
Zóna Chalúpkova, Priestor Filiálka, zóna Prístavna, Nivy - západ,  
zóna Istrochem
- List 10. **Bratislava kompaktné mesto, rozvojové územia**  
Nábrežie Dunaja, Petržalka - Centrum pri Dunaji, Petržalka - centrálna  
Os, Nové Vajnory, Zóna Pálenisko, Domové Role, Areál Slovnaft,  
Zóna Pharos, Podkarpatský pás - Horská ulica, zóna Lamač - Bory
- List 11. **Bratislava siete, automobilová a koľajová doprava**  
Veľká Bratislava - vonkajší okruh, Prímestská koľajová doprava,  
Integrovaná doprava v Bratislave
- List 12. **Bratislava siete, automobilová a koľajová doprava**  
Základný komunikačný systém mesta, ZÁKOS - centrum mesta,  
Vnútorý koľajový okruh mesta, Cyklotrasy v meste

## Úvod

Bratislava sa neustále mení, to je osud zaujímavých miest. Niečo sa nám, čo tu žijeme, páči, ale sú aj veci, ktoré sa nám nepáčia. Niekedy máme pocit, akoby Bratislavu nikto neriadil, z čoho vyplýva nárast problémov, úbytok zelene, zmena centra atď. Developeři, ktorí sa vedia orientovať v spleti zákonov, zastavujú postupne zaujímavé miesta a budujú mesto, ktoré bude ťažko obývateľné, stráca svoj niekdajší (i terajší) genius loci. Mesto bez duše – zlá predstava. Stačí si pripomenúť, ako bol vymazaný z mapy mesta po roku 2000 celý industriál (priemyselné areály) v centre a jeho okolí.

Žijeme v dobe, kedy sa dramaticky zmenil pomer chápania a reakcií na spoločné a individuálne. Virtuálne chápeme potrebu riešení problémov celku, ale chceme mať čím ďalej viac individuálnych práv (a niektorí aj majetku). Mesto nie je možné rozvíjať bez rešpektovania (presnejšieho definovania) potrieb celku a väčších súborov, častí. Sebeckosť individuí však často bráni niekedy aj jednoduchým krokom. Uplatňovanie práva sa postupne zúžilo na definovanie hraníc svojho Ja. Táto krátka úvaha sa dá najlepšie pochopiť na problematike parkovania automobilov a zvýšenia podielu hromadnej dopravy na pohybe obyvateľov v meste – postupne nahradiť auto električkou, vlakom, autobusom, bicyklom, obnoviť peší pohyb, zveľadiť (spoločné) verejné priestory...

Je to ako v rozprávke o troch grošoch. Keď sa kráľ pýtal cestára, ako to, že vyžije z troch grošov, ten mu odvetil: „Ale ja jeden dávam synovi, jeden vraciam otcovi a len jeden je môj.“ My sme zabudli dávať jeden groš na budúcnosť – odmietli sme územné plánovanie, chýba vôľa dodržiavať aj platné regulatívy, nieto vypracovať si nové – nové pre väčšiu Bratislavu. Bez definovania väčšieho celku, jeho rozmerov, parametrov, vlastností, nie je možné dobre riešiť rozvoj častí ani centra. Má Bratislava málo alebo veľa zelene? Záleží od výmery celku, ale aj od možnosti dostať sa do upravenej zelene, ktorej je v okolí zastavaných území dostatok. Dokedy budú okupovať chodníky v meste automobily? Pokiaľ nebude dopracovaná koncepcia integrovanej hromadnej dopravy pre Veľkú Bratislavu. Koľko rokov to bude trvať? Budú naše deti a vnúčatá čakať doma, bez možnosti vypočutia a reálnej zmeny 10 – 15 rokov?

Otázok možno položiť určite aj viac. Základná je: Kedy bude mať Bratislava spracovaný Strategický plán územného rozvoja? V tomto volebnom období sa to asi nestane, ale mohlo by sa začať... aspoň premýšľať v širších súvislostiach.

V súčasnosti uskutočňujú dôležité rozhodnutia len skupinou niekoľkých vyvolených - zvolených zástupcov vo voľbách na štyri roky. Uplynulé obdobie (od roku 1990) obsahovalo veľa paradoxov – popri raste určitých oblastí, počiatku formovania aglomerácie, sme boli aj svedkami neriešenia starších problémov mesta, jeho centra. Naša legislatíva si akosi nevníma potreby a možnosti mesta, akým je Bratislava: Patria okolité obce - satelity k mestu alebo do iných okresov, bez priamej väzby na Magistrát? Publikácia definuje variant nového územného členenia Bratislavy aj za hranicami dnešného katastra.

Obraz Bratislavy sa vytváral stáročia. Úvodné časti publikácie sa venujú vývoju mesta v 20. storočí a v uplynulých 25 rokoch. Mesto nie je divadelná scéna, kde je možné počas jedného večera vymeniť kulisy podľa potreby viackrát. Budovanie mesta tiež vytvára scenériu, ktorá obsahuje budovy – slúži ľuďom a celej spoločnosti. Podstatný rozdiel medzi mestom a divadlom je v tom, že v meste je výmena kulís veľmi pomalým, zložitým a nákladným procesom. Niekedy sa ukáže, že nové kulisy sa javia ako nevhodné krátko po osadení, a proces výmeny je takmer nemožný.<sup>1</sup>

Súčasný nástroje územného plánovania sa ukázali ako neschopné reagovať na stále sa meniace vstupy a podmienky. Mnohé väčšie európske mestá v súvislosti s kritickým rozvojom reorganizovali mestskú správu, založili nové inštitúcie či platformy, ktoré umožňujú dlhodobý výskum a medziodvetvovú diskusiu. Ďalším spoločným znakom úspešne sa transformujúcich miest je vytvorenie vízie či stratégie určujúcej budúci rozvoj, priority mesta. Úspešné mestá sa vzájomne inšpirujú, preberajú skúsenosti, zároveň sú však v konkurenčnom postavení. Napríklad Praha má čitateľnú Stratégiu pre Prahu, Stratégiu bývania, pripravuje sa Metropolitný plán Praha 2050.<sup>2</sup> Viedeň dlhodobo systematicky pracuje so širokým okruhom odborníkov na svojom rozvoji. Brno má niekoľko rokov fungujúci Integrovaný systém dopravy, zatiaľ čo Bratislava



Porovnanie vnútorného dopravného okruhu Brna a Bratislavy - obe mestá majú síce rozdielnu zástavbu, urbanistickú štruktúru, ale sú porovnateľné veľkosti, počtom obyvateľov a dĺžkou okruhu - približne 17,6 km. Stav Bratislava - nedobudovaná severná časť - Bajkalská - Pionierska - Jaskov rad - Pražská - 3,4 km dĺžky v náročnej zástavbe. Brno - funkčný okruh má 3 tunely, dĺžky 400, 1300, 400 metrov, viacero mimoúrovňových križovatiek. Celkovo chýba pre lepšiu priepustnosť a funkčnosť základného okruhu v Bratislave cca 3350 m komunikácie v zložitom teréne, 5 mimoúrovňových križovatiek, alt. 1100 m tunela. Celý úsek je v zastavanom území mesta a realizovateľný len postupne s vysokými nákladmi, nielen finančnými. Zároveň je pre zdravé, normálne fungovanie Bratislavy nevyhnutný, nestačí len okruh D4, alebo Vonkajší okruh - Galvaniho - Bojnická - Račianska: ten je úplne nevybudovaný, ale rovnako potrebný. Mesto sa nedá obísť zo severu, všetku, aj nárazovú dopravu prenáša trasa D1 a DŽM.

Urbanistický atlas Bratislava člení Bratislavu a jej okolie na časti – sektory podľa urbanistických kritérií, zohľadňuje geomorfologické danosti územia, založenú a rozvíjajúcu sa sieť sídel. Niektorí urbanisti tvrdia, že Bratislava je málo zastavaná, je tu nízka hustota zástavby. Chceme miliónové husto zastavané mesto, bez vnútornej zelene, s výškovými obytnými budovami? Dnes pripomína Bratislava – rozliata do okolia – zhora skôr pestrý koberec, urbanizovanú krajinu s nezastavanými, aj zelenými a poľnohospodárskymi plochami – a tak by to asi malo ostať. Určite do obdobia, kým sa nedoplní dopravná infraštruktúra. Nielen cestná sieť, ale najmä koľaje, prímestská doprava s kultúrnymi zastávkami a jednou novou, čistou železničnou stanicou. Bratislava má 80 kilometrov železníc, ktoré dnes minimálne využíva na dennú prepravu z „pyžamových“ predmestí do centra a späť. Rozvoj koľajovej a cestnej dopravy je témou šiestej časti publikácie. Mesto Brno má zapojených do integrovaného systému dopravy 600 obcí zo svojho širšieho okolia, Bratislava zatiaľ 40. Brno svoj systém budovalo a rozvíja 10 - 15 rokov<sup>8</sup>, Bratislava je stále na začiatku.

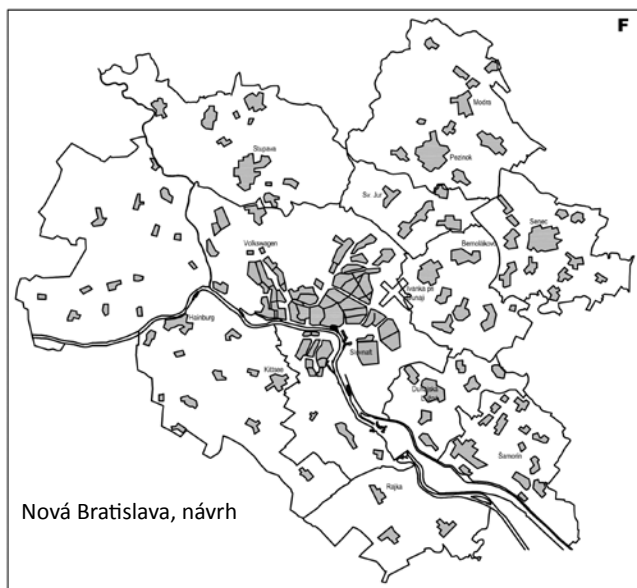
Publikácia Urbanistický atlas Bratislavy obsahuje veľa obrázkov, škíc. Urbanizmus má exaktný základ, reálne podklady, čo však nevyklučuje rôzne formálne prejavy, hľadanie výtvarnej skratky. Tému rozvoja a histórie Bratislavy ako celku aj s víziou budúcnosti skúma autor niekoľko rokov, prezentované sú aj čiastkové skice, podklady z minulých štúdií, výsledky vlastného pozorovania, prieskumu. Zverejňovanie akejkoľvek časti podlieha Autorskému zákonu.

Rozpracovaná je aj ďalšia časť, ktorá mapuje bezprostredné okolie mesta, tri sektory na východ od hraníc dnešného katastra. Dnes je tu evidovaných v 18 obciach viac ako 50 tisíc obyvateľov, z ktorých väčšina dochádza do mesta. Demografia - tabuľky, tvoria prílohu publikácie. Sú tu katastre mesta a jeho okolia s počtom prihlásených obyvateľov na matrike, úrade. Vo Veľkej Bratislave dnes (údaje rok 2015) žije - je prihlásených cca 620 tisíc obyvateľov.

Reálne je to určite viac - odhad autora. Je - do 750 tisíc + dochádzajúci... Aglomerácia Bratislava nemá stanovené hranice, veľkosť, ďalšie charakteristiky, parametre, potreby ...

Základným cieľom vedenia mesta do budúcnosti by mala byť premena Bratislavy na mesto bez parkovania automobilov na chodníkoch a v zeleni. Parciálny cieľ, ale jeho naplnenie si vyžiada veľa rokov a veľa iných krokov. Vitalita hlavného mesta generuje rozvoj celého štátu. V európskych mestách s vysokým indexom kvality života je zrejmy dôraz na tzv. sociálny a intelektuálny kapitál – t. j. sociálnu súdržnosť, kvalitu vzdelania a intelektuálne zázemie, spoločenské hodnoty a kultúru. Mladým môžeme ponúknuť alternatívu postupnej dlhohodobej zmeny Bratislavy na mesto, kde sa dá dobre žiť. Premena Bratislavy si bude vyžadovať nielen premýšľanie, ale aj množstvo konkrétnych činností a práce, kde je zastúpenie novej generácie nevyhnutné. Nastupujúca generácia nebude čakať ďalších 15 rokov, kým mesto a vedenie štátu začne riešiť koordinovane a premyslene problémy hlavného mesta štátu.

architekt Peter Žalman, september 2016



## Bratislava - Urban Atlas

Over the past 20 years, Bratislava saw a period of considerable development. The city's modern history dates back to the 20th century – to the year 1918 which marked the formation of the Republic of Czechoslovakia with Bratislava as Slovakia's metropolitan city. From the very beginning, the capital's asymmetric location within the country was putting it at a certain disadvantage. Almost all central institutions, universities and other institutions of higher education were headquartered in the capital city. After 1990, a new situation was established and Bratislava opened up to cooperation with the West and her further development. Important factors were the establishment of an independent Slovak Republic and the country's accession into the European Union. In Central Europe, the Centrope region was gradually formed to join together cities and territories of four countries (Austria, Czech Republic, Hungary, and Slovakia). One priority for the future is the cooperation between Vienna and Bratislava – two capital cities on the banks of the Danube River located 60 kilometers from each other. The Study will cover the city's developmental stages throughout the 20th century – from a provincial city in the Austro-Hungarian monarchy to a dynamic modern city at the end of the century. During the 20th century, Bratislava's population doubled twice. At the present day, she again is standing on the threshold of a new stage of her boom.

In terms of demographic characteristics, although the core city only has 0.5 million inhabitants, one-fifth of Slovakia's population is currently in everyday direct contact with Bratislava and the surrounding vicinity. The population of Slovakia is approx. 5.45 million.

Currently, the problems of the city's development and its further developmental strategy is gaining more and more prominence. The most important topic is the vicinity, not the core or the city center; the neighborhoods that surround the center. The topic of Greater Bratislava, Bratislava as a metropolitan city, and Bratislava as part of a Vienna-Bratislava twin-city partnership has the same importance as redefining the relationships between Bratislava on the one hand and Trnava and Nitra on the other. The latter two are the closest Slovakia's major cities east from the capital (60 and 80 kms, respectively). The development of the vicinity does not mean an areal expansion of the city. This leads to a situation where

the resolutions of problems existing within the city are omitted (in Bratislava, the primary problem is the completion of the basic communication system and mass rail transportation).

The process of changing the urban landscape in Bratislava had been similar to that in other European cities of a comparable size, but it only took place later. The „rural – non-countryside“ has begun to take over more and more territory around the city. A large number of apartments have been built in the city, especially in the out-of-town areas, which now attract new inhabitants (not only those from Slovakia) to move to Bratislava. The adjacent rural areas and the landscape are citifying due to the expanding suburbanization, the entire picture of the landscape is changing. Most of the rural population commute to work in the city every day. Even the border areas in Austria and Hungary can now be regarded as Bratislava's rural vicinity. The main motivations are more passable roads to the downtown district of Bratislava and substantially cheaper parcels for the construction of new homes. Bratislava's natural pressure on its hinterland removes the barriers such as state borders, official language or differences in legislation. It's not only that a big city infiltrates the rural area, but it actually absorbs it.

Since its founding, Bratislava has developed along the banks of a river, near a ford across the Danube. In the 19th century, the river and the Carpathian Mountains directed the city's development more to the east (the Nobel factory, new residential quarters next to the downtown area). In the second half of the 20th century, the city was rapidly growing with the areas to the north, west and south of the downtown area being developed. Currently, new stimuli are being presented and further development, particularly the revitalization of original industrial zones and undeveloped areas, is again directing the city's progress towards the east.

The Book containing a drawing of a belt extending to the west (Austria) and south (Hungary). Vision also includes working models in 1/100,000 and 1/25,000 scales.

Vision Bratislava 2050 presents new themes for the development of the city and its vicinity, and the revitalization of the urban landscape. Instead of the period the boom of developers – start a period of sustainability.



## Predhovor alebo Niekoľko poznámok a postrehov k Urbanistickému atlasu Bratislavy

Nižšie uvedené poznámky som písal pri čítaní ako okamžitú reflexiu na moje vnímanie práve čítaného textu – Urbanistického atlasu Bratislavy v textových dokumentoch, ktoré teraz pre názornosť dopĺňajú mapy – potrebná súčasť každého atlasu. Pre komplexné a odborné posúdenie by si to vyžadovalo vrátiť sa k týmto poznámkam a systematicky ich usporiadať a doplniť, tu je len pár postrehov.

Celý text vnímam ako autorskú výpoveď architekta, ktorý týmto vyjadruje svoj názor na doterajší urbanistický vývoj mesta Bratislavy, na základe ktorého následne vyjadruje svoje názory na možné ďalšie riešenia. Najväčšie pozitívum textu vidím v snahe orientovať riešenie ďalšieho urbanistického rozvoja mesta Bratislavy v kontexte s jeho okolím. Toto riešenie si však bude vyžadovať aj iné (nové) vnímanie formálnych podmienok – zmenu legislatívy, zmenu egocentrického vnímania zástupcov jednotlivých územných jednotiek „svojho územia“, nekonvenčné prístupy k rokovaniam a negociáciám medzi dotknutými subjektami a pod.

Pre úspešný a rozumný rozvoj mesta a okolitých obcí v zázemí bude zrejme potrebné prísť k iným ako doteraz bežne zaužívaným postupom, a to nie len v oblasti územného plánovania. Vytvorenie podmienok pre racionálny, teda efektívny a udržateľný rozvoj mesta a jeho obcí si bude vyžadovať ochotu a vôľu všetkých zúčastnených ku kompromisným záverom. Pritom nepôjde iba o samosprávne orgány dotknutých obcí, ale aj o štátne orgány, čo však veľmi úzko súvisí s legislatívnymi podmienkami. Rozhodne je však text Urbanistického atlasu Bratislavy architekta Petra Žalmana významným príspevkom do diskusie o ďalšom smerovaní urbanizmu Bratislavy, fundovaným projektom, ako túto diskusiu usmerniť a navrhnúť aj možné riešenia.

Ing. arch. Vojtech Hrdina, PhD., 2015

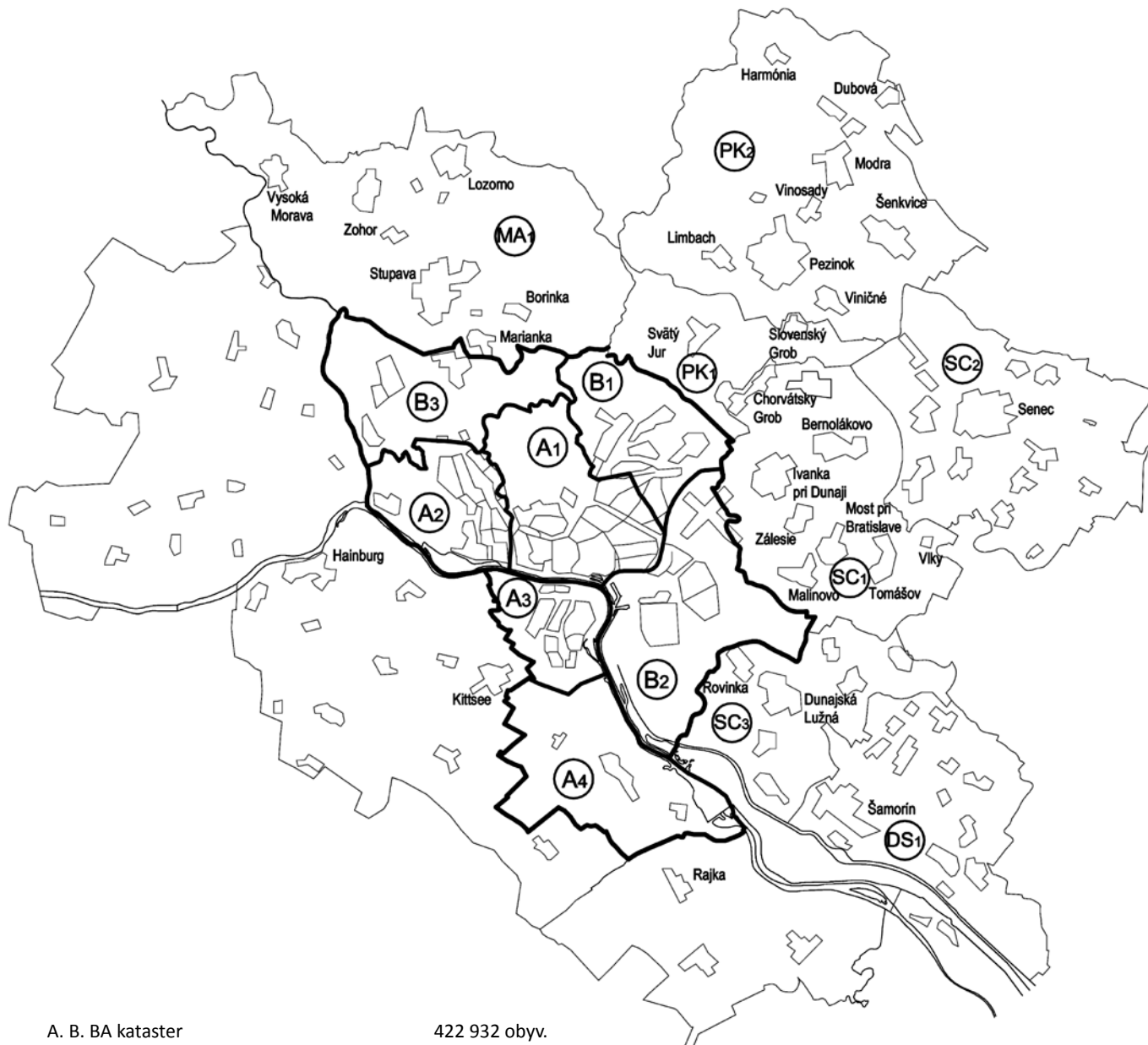
Kolega architekt Peter Žalman sa formou Vízie rozvoja Bratislavy zaoberá dlhšie obdobie, o čom svedčí predložená publikácia. Bratislava mala aj v 20. storočí viacero impulzov a preto považujem za prínos zoraďenie a zdokumentovanie historického vývoja mesta - 3. - 6. časť publikácie. Výstup - časová os s umiestnením všetkých významných plánov k rozvoju mesta dáva dobrý prehľad o vývoji Bratislavy. Dôležitá je aj časť - nové členenie Bratislavy. Autor správne začleňuje do aglomerácie aj časť územia Rakúska a Maďarska. Doporučujem pri akomkoľvek stanovovaní urbanistických hraníc, nového členenia aglomerácie dodržiavať dnešné katastrálne hranice. Vytváranie nových územných častí, sektorov naprieč dnešných hraníc katastrov obcí, alebo mestských častí spôsobí problémy. Publikácia Urbanistický atlas Bratislavy je rozhodne prínosom k urbanizmu a územnému rozvoju miest a hľadaniu nových východísk pre jeho nový rozvoj.

Z vlastnej praxe poznám aký je zložitý proces komunikácie v trojuholníku mesto - investor - verejnosť. Publikácia Urbanistický atlas Bratislavy je vhodným prospektom k tejto komunikácii.

Ing. arch. Vladimír Hrdý, 2015

Schéma Veľká Bratislava zobrazuje Bratislavský a Trnavský kraj + 18 obcí Rakúska /projekt BAUM/- tu sa dnes rozprestiera aglomerácia Bratislava





A. B. BA kataster	422 932 obyv.
C. BA okolie ( PK1 + SC1 + SC3 )	50 707 obyv.
D. BA širšie okolie ( MA1 + PK2+ SC2 + DS1 )	116 640 obyv.
spolu A - O	590 279 obyv.
spolu s BAUM A MR	622 005 obyv.

Údaje z wikipédie, stav k 31.12.2015

<b>A1</b>	sektor Centrum	148.563 obyv.
<b>A2</b>	mesto Západ	74.757 obyv.
<b>A3</b>	sektor Petržalka	103.935 obyv.
<b>A4</b>	MČ Jarovce, Rusovce, Čunovo	6.953 obyv.
<b>B1</b>	mesto SV	26.347 obyv.
<b>B2</b>	mesto JV	41.758 obyv.
<b>B3</b>	mesto SZ	20.619 obyv.
<b>BA</b> kataster		422.932 obyv.

### PK 1

1. Svätý Jur	5.523 obyv.
2. Slovenský Grob	2.846 obyv.
Spolu sektor PK 1	8.369 obyv.
Hustota zástavby	198,1 obyv/km <sup>2</sup>

### SC 1

1. Ivanka pri Dunaji	6.384 obyv.
2. Zálesie	1.875 obyv.
3. Bernolákovo	6.408 obyv.
4. Malinovo	2.570 obyv.
5. Most pri Bratislave + Studené	2.780 obyv.
6. Tomášov	2.469 obyv.
7. Vlky	415 obyv.
8. Chorvátsky Grob + Čierna Voda	5.040 obyv.
Spolu sektor SC 1	27.941 obyv.
Hustota zástavby	222,0 obyv/km <sup>2</sup>

### SC 3

1. Rovinka	3.262 obyv.
2. Dunajská Lužná	5.794 obyv.
3. Kalinkovo	1.273 obyv.
4. Hamuliakovo	1.803 obyv.
5. Miloslavov + Alžbetin Dvor	2.265 obyv.
Spolu sektor SC 3	14.397 obyv.
Hustota zástavby	185,7 obyv/km <sup>2</sup>

### MA 1

1. Stupava	10.597 obyv.
2. Bořinka	747 obyv.
3. Marianka	1.864 obyv.
4. Zohor	3.302 obyv.
5. Lozorno	2.965 obyv.
6. Vysoká pri Morave	2.247 obyv.
Spolu sektor MA 1	21.722 obyv.
Hustota zástavby	110 obyv/km <sup>2</sup>

### PK 2

1. Limbach	1.959 obyv.
2. Pezinok	22.467 obyv.
3. Viničné	2.316 obyv.
4. Vinosady	1.311 obyv.
5. Šenkvice	4.711 obyv.
6. Modra	8.901 obyv.
7. Dubová	1.010 obyv.
Spolu sektor PK 2	42.675 obyv.
Hustota zástavby	219,7 obyv/km <sup>2</sup>

### SC 2

1. Veľký Biel	2.446 obyv.
2. Nová Dedinka	2.431 obyv.
3. Tureň	1.115 obyv.
4. Senec	18.658 obyv.
5. Boldog	445 obyv.
6. Réca	1.445 obyv.
7. Kráľová pri Senci	1.845 obyv.
8. Kostolná pri Dunaji	618 obyv.
9. Hrubý Šúr	908 obyv.
10. Hurbanova Ves	306 obyv.
11. Hrubá Borša	709 obyv.
12. Nový Svet	94 obyv.
Spolu sektor SC 2	31.020 obyv.
Hustota zástavby	265,0 obyv/km <sup>2</sup>

### DS 1

1. Šamorín	13.147 obyv.
2. Kvetoslavov	1.207 obyv.
3. Hviezdoslavov	1.153 obyv.
4. Mierovo	461 obyv.
5. Veľká Paka	942 obyv.
6. Báč	558 obyv.
7. Trnávka	490 obyv.
8. Rohovce	1.204 obyv.
9. Kyselica	155 obyv.
10. Vojka nad Dunajom	453 obyv.
11. Dobrohošť	463 obyv.
12. Štvrtok na Ostrove	1.750 obyv.
Spolu sektor DS 1	21.983 obyv.
Hustota zástavby	158 obyv/km <sup>2</sup>

### BAUM

1. Marchegg	2.937 obyv.
2. Lassee	2.711 obyv.
3. Engelhartsstetten	1.959 obyv.
4. Eckartsau	1.244 obyv.
5. Hainburg	6.376 obyv.
6. Wolfsthal	1.001 obyv.
7. Berg	867 obyv.
8. Hundsheim	544 obyv.
9. Bad Deutch Altenburg	1.629 obyv.
10. Edelstal	651 obyv.
11. Kittsee	2.710 obyv.
12. Prellenkirchen	1.538 obyv.
13. Pama	1.116 obyv.
14. Deutsch Jahrndorf	606 obyv.
Spolu sektor	25.889 obyv.

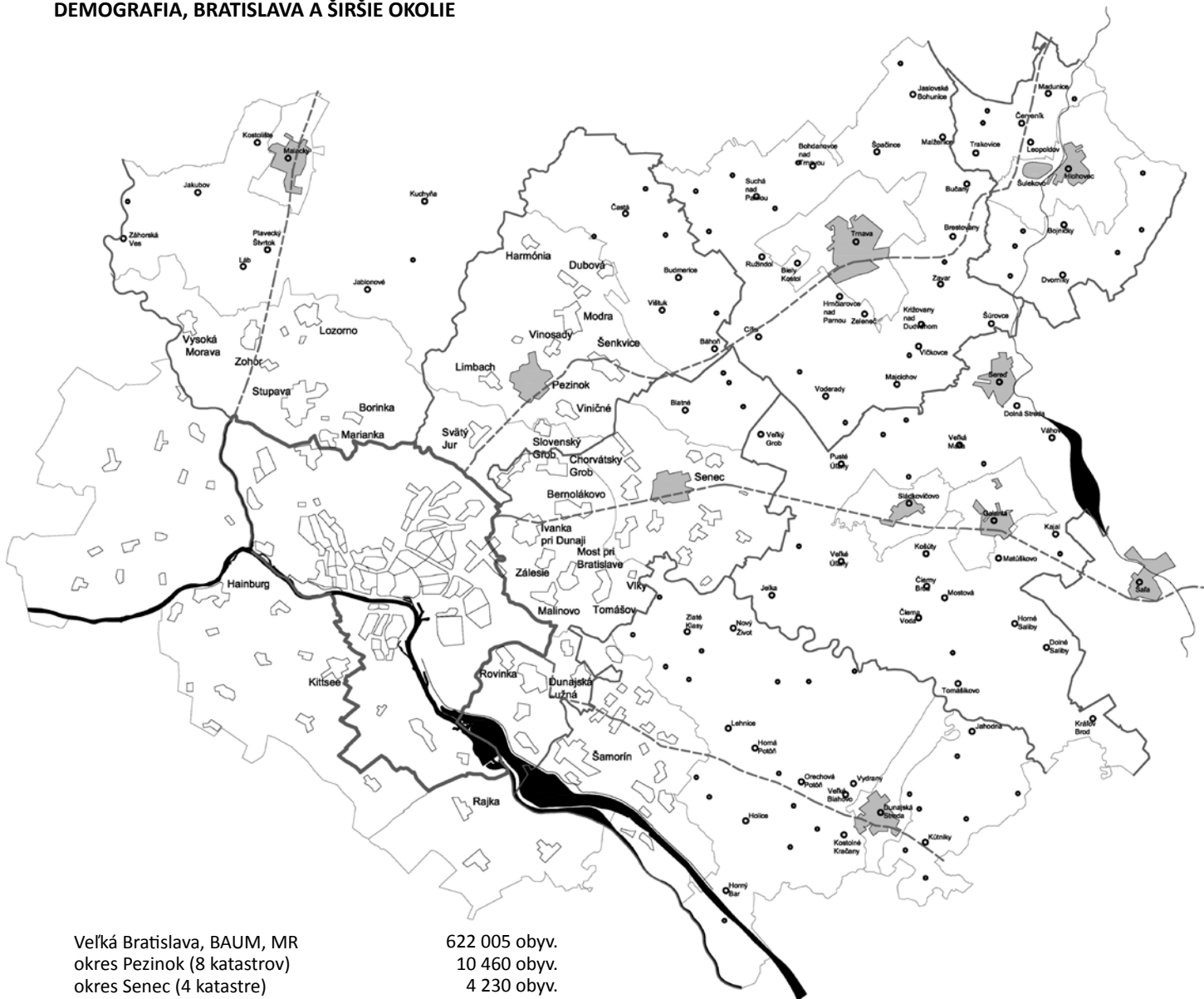
### Maďarsko

1. Rajka	2.550 obyv.
2. Bezenye	1.426 obyv.
3. Dunakiliti	1.861 obyv.
Spolu sektor	5.837 obyv.
Hustota zástavby	50,5 obyv/km <sup>2</sup>

Schéma zobrazuje územie Veľkej Bratislavy, ktoré obsahuje okrem dnešného katastra aj nadväzujúce územia štyroch okresov, 50 katastrov sídel a miest + 18 katastrov Rakúska a 3 v Maďarsku. Popis, vysvetlenie je v publikácii (časť 7,8) Tabuľková príloha uvádza údaje z matrik k 31.12.2015. Veľká Bratislava mala podľa tohto rozsahu 622-tisíc obyvateľov (trvale prihlásených). Denný, týždenný pohyb, migrácia je iná otázka. Doteraz nemáme pres-

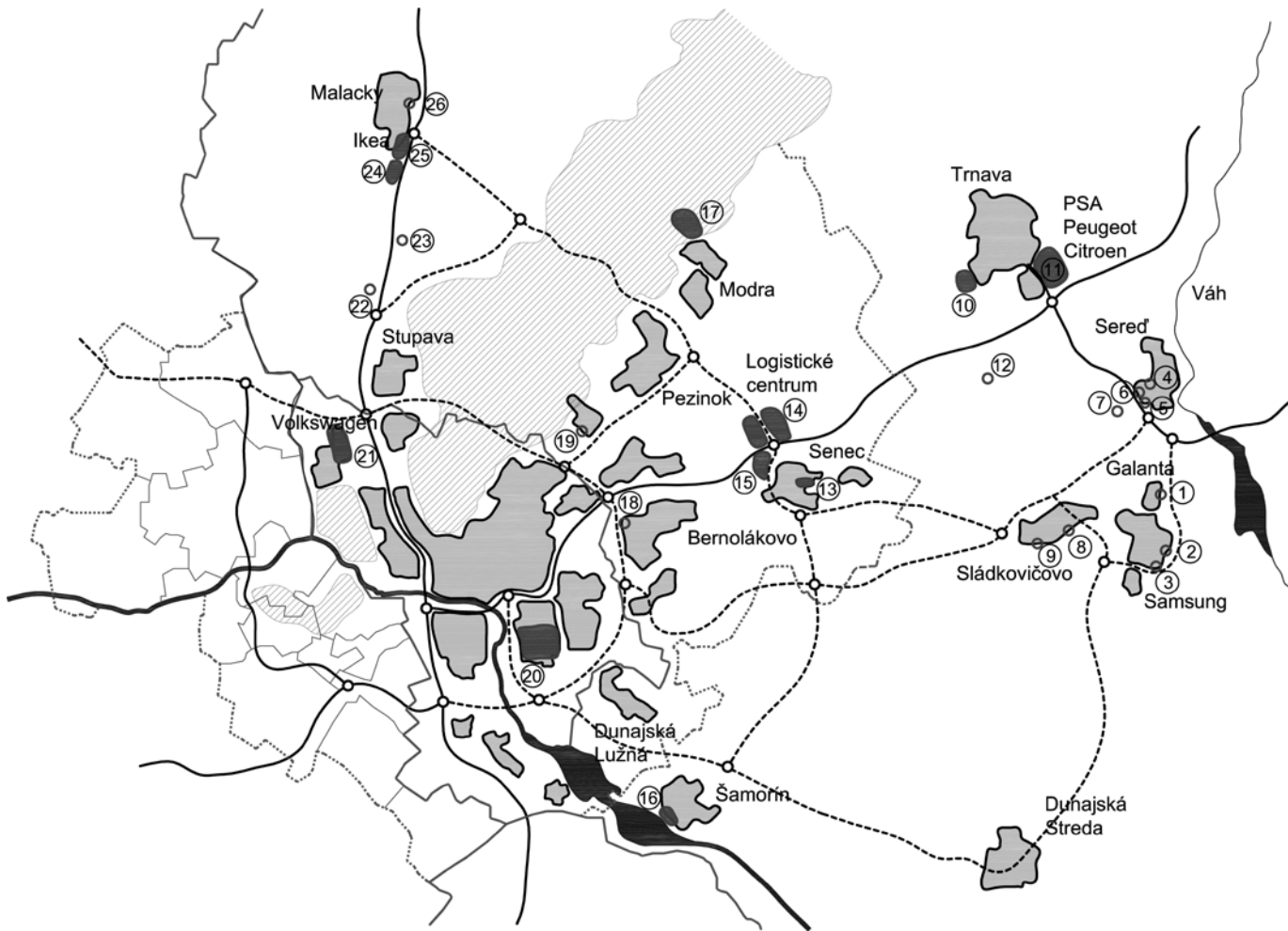
nejšie údaje o vyššom počte obyvateľov. Odhady uvádzajú od 750 - 800-tisíc obyvateľov denne prítomných vo Veľkej Bratislave. Reziidenčná suburbanizácia a obsadenosť (prenájmy) bytov v BA aj okolitých mestách a sídlach nie sú prebádané, zdokladované. Okrem pohybu značného počtu pracovníkov (aj študentov) do aglomerácie Bratislava je tu aj pohyb veľkého počtu obyvateľov SR do zahraničia, mimo územie SR.

## DEMOGRAFIA, BRATISLAVA A ŠIRŠIE OKOLIE



Veľká Bratislava, BAUM, MR	622 005 obyv.
okres Pezinok (8 katastrov)	10 460 obyv.
okres Senec (4 katastre)	4 230 obyv.
okres Galanta (27 katastrov)	77 771 obyv.
okres Hlohovec (16 katastrov)	41 643 obyv.
okres Tmava (29 katastrov)	110 209 obyv.
okres Dunajská Streda (35 katastrov)	61 132 obyv.
okres Malacký (9 katastrov)	28 830 obyv.
<hr/>	
SPOLU	956 280 obyv.

## AGLOMERÁCIA BRATISLAVA - NEREZIDENČNÁ SUBURBANIZÁCIA, PRIEMYSEL, LOGISTIKA, AREÁLY, SLUŽBY



V širšom zázemí aglomerácie Veľká Bratislava, ktoré obsahuje ďalšie katastre (128) okolitých 7 okresov bolo registrovaných k 31. 12. 2015 do 1 milióna obyvateľov. Dopravná dostupnosť do jadra aglomerácie - BA je do 1 hodiny. Dôležitým kritériom pri vymedzení tohto územia bol aj dnešný rozsah nerezidenčnej suburbanizácie - rozmiestnenie výroby, skladov, logistiky, služieb v okolí Bratislavy. Najväčší logistický park - Senec je do 10 km od hraníc katastra BA. Pritom mesto Senec má vlastné sídla v okolí,

s ktorými tvorí menšiu aglomeráciu. Počet obyvateľov 18 (Senec + 18-tisíc obyv (obce), výhľad do 15 rokov do 50 tisíc. Hranice okresu sú dnes úplne mimo prebiehajúci suburbanizačný proces. Mesto Trnava má podobný charakter rastu ako Bratislava - pokles v jadrovom meste a nárast v okolí. Územie na schéme obsahuje 4 veľké areály - Volkswagen, Slovnaft, PSA Peugeot, Samsung + množstvo skladových, logistických centier (okrem Senca).

## Zoznam použitej literatúry, zdroje, obrazový materiál, škie, foto:

### 1. časť, Úvod:

1. Jiří Hrůza: Urbanizmus svetových veľkomet, I díl, skriptum ČVUT Praha 2003, str.163
2. Kolektív autorov: Strategický rámec Prahy, plánování a rozvoj metropole v 21.století, Pracovní podklad 2014, vyd. IPR Praha / Institut prostorového rozvoje
3. Dominik Perrault + kolektív: Bratislava Metropolis vyd. SAS Bratislava 2013, ISBN
4. Lucie Stejskalová: Myslet Mesto, VŠUP Praha 2014, str.247,263
5. Le Grand Paris/s/, katalóg k výstave architektonických návrhov, amc Paris, 2009.
6. Peter Žalman: Ukážme si svoje city, časopis Projekt č. /2010, str
8. Časopis Urbanita 4/ 2010, Vojtech Hrdina a Ľubomír Klaučo: Územný plán je večným zladovaním protichodných požiadaviek, str. 53  
Zdroje: konzultácia s ing.arch.V.Hrdinom, spol. Aurex, projektant VÚC BA 11/2014  
Jiří Hrůza: Urbanizmus svetových veľkomet, I díl, skriptum ČVUT Praha 2003  
Barbora Vacková, Lucie Galčanová, Slavomíra Ferenčuhová: Třetí město, vyd. Pavel Mervart Brno, 2011  
Konferencia: Zahusťovanie mesta, 17.04.2012 Bratislava, org. Inštitút urbánneho rozvoja + Magistrát hl. m. SR – BA  
Foto modelu, autor + Tomáš Paštéka  
Schémy Veľká Bratislava – Peter Žalman

### 2.list, Širšie okolie

9. Podklad zo Slovenského domu CENTROPE od Ing.arch. T. Mikušovej, Internet: stránka CENTROPE
10. schéma a text, – Peter Žalman
11. Internet: stránka MDVaRZ SR – Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001
12. Časopis ASB 10 / 2007, Ľudo Petránsky: Diaľnice budú – odkazuje vláda SR !, str.64
13. Časopis ASB 6-7 / 2015, Mária Nováková: Projekt Trans-Banube, str.31
14. Časopis Projekt 6 / 2006, štúdia VI::BRA / Viedeň – Bratislava /, str. 38 - 41
15. Časopis Projekt 5 / 2013, štúdia BAUM, str. 31 - 34, zdroj: konzultácia s ing.arch.V.Hrdým, Magistrát hl.m.SR BA
16. Časopis Projekt 4 / 266 / 83, I. Jankovich: Urbanisticko – architektonické štúdie spracované pre Bratislavu v ŠPTÚ, str. 23 – 26
- 16b. schéma a text, – Peter Žalman

### 3.list, História

17. Kolektív autorov: Dejiny Bratislavy, Obzor, Bratislava, 1982,
18. Časopis Urbanita 3 / 2010, Ing.arch. Jelena Hudcovská, PhD: Rozvoj vidieka v blízkosti mesta – Bratislavský samosprávny kraj
19. M.Ouředníček, P.Špačková, J.Novák: Sub Urbs- Krajina, Sídla, Lidé, vyd. Academia Praha, 2013
20. Schémy mesta prekreslené z máp Geodézie a kartografie Bratislava, autor
21. Časopis Architektúra a Urbanizmus č. , H. Moravčíková: Panelové sídliská v BA, stručný prehľad
22. schéma a text, – Peter Žalman,  
zdroje: Martin Kusý st.: Architektúra na Slovensku Slovensku v XX.storočí, vyd. Bradlo, Bratislava, 1995  
P. Dvořák: Piata kniha o Bratislave, vyd. Rak, 2013,

### 4.list, Centrum výstavba 1990 - súčasnosť

23. Peter Žalman: Architektonický Atlas centra Bratislavy 1989-1999, vyd. Peter Žalman
24. Tomáš Berka, Ján Bahna: Vily nad Bratislavou, vyd. Marenčin PT Bratislava, 2013
25. Peter Žalman: Architektonický Atlas Bratislavy 1970-2007, 2007, vyd. P.Ž
26. Viera Obuchová: Priemyselná Bratislava, vyd. Marenčin PT, Bratislava 2009
27. schéma a text, – Peter Žalman
28. foto, archív Peter Žalman,  
zdroje: M. Dulla, H. Moravčíková.: Architektúra Slovenska XX. storočie, H. Moravčíková.: Atlas panelovej výstavby

### 5. list, Územné plány XX. storočie

29. Kolektív autorov: Dejiny Bratislavy, Obzor, Bratislava, 1982, str. 261
30. F.Landa: K odvolání ředitele IPR P.Hlaváčka, čas ERA 21, č. 05/2016
32. Dušan Kedro: Sedemdesiat rokov Územných plánov – BA, časopis Projekt Č.1 / 1988, str. 4 – 9
31. Foltýn, L.: Slovenská architektúra a česká avantgarda 1918 – 1936, vyd. SAS, Bratislava, 1993, str. 39
33. Čas. Projekt, M. Beňuška.: Sedem územných plánov pre Bratislavu, str.180
34. Čas. Projekt 7 – 8 / 1991, Milan Beňuška: Od priameho plánu po súčasnosť, str. 4 – 14
35. Schémy – Peter Žalman

### 6.list Územné plány XX.storočie II

36. Časopis Projekt, príloha: Tibor Alexy, urbanistická tvorba, vydal SAS, Bratislava, 2008
37. Časopis Projekt 4 / 266 / 83, I. Jankovich: Urbanisticko – architektonické štúdie spracované pre Bratislavu v ŠPTÚ, str. 23 – 26
38. Peter Kováčik: Predpoklady rozvoja hl.m. BA, časopis Projekt 1 / 1988, str.12
39. Čas. ARCH 2/2001: G. Čech: Územný plán mesta BA – koncept riešenia, var.

40. Časopis ASB 7 / 2007, Nový územný plán BA vstupuje do platnosti, str. 10  
 41. Škice – autor – Peter Žalman, Časopis Projekt 6 / 2006, časopis Informácie 6 / 2007  
 42. Jiří Hruža: Slovník soudobého Urbanismu, Odeon Praha 1977, str.236,  
 Zdroje: Peter Žalman: Ekonomické aspekty formovania štruktúry osídlenia, dizertačná práca, FA STU Bratislava, 1988, školiteľ: doc. E. Švecová  
 Martin Kusý, st.: Architektúra na Slovensku v XX.storočí, 1995  
 Z. Málik: Urbanizace a rozvoj systému osídlení MVT ČSR VÚVA, Praha, 1976  
 Skreslený mapový podklad z dostupných turistických a geodetických máp Bratislavy.  
 Použité boli mapy mesta BA z r.: 1910, 1932, 1957, 1964

#### **7. a 8. list Veľká Bratislava - členenie**

43. Internet: údaje o počte obyvateľov, výmerách katastra, hustota zástavby  
 44. Schémy + text Peter Žalman, mapové podklady samostatne skreslené

#### **9. list Bratislava - kompaktné mesto**

43. Schéma Kompaktné mesto, Peter Žalman, Internet: reality.etrend.sk, www.stavebne-forum.sk  
 44. UŠ-Z Chalúpkova, ing.arch. Jela Plencnerová, Bratislava 2008, následne ÚPN-Z, proces neuzavretý. Podklad z r. 2008  
 45. Projekt stavby, ateliér Siebert Talaš, pred výstavbou  
 46. Projekt stavby, 3 objekty, vizualizácia použitá so súhlasom investora  
 47. Projekt TEN-T, príprava v rokoch 2008-2010, Dopravoprojekt Bratislava  
 48. konzultácia Ing. Maruniak, GR ŽSR Klemensova BA, škica, text, foto P. Žalman  
 49. foto, Peter Žalman  
 50. konzultácia Ing.arch. VI.Hrdý, Magistrát BA, (do r.2015), škica, text, P. Žalman  
 51. Podklad ateliér Paňák – Kusý, škica, text P. Žalman, vizualizácia použitá so súhlasom architektov

#### **10. list Bratislava - kompaktné mesto II.**

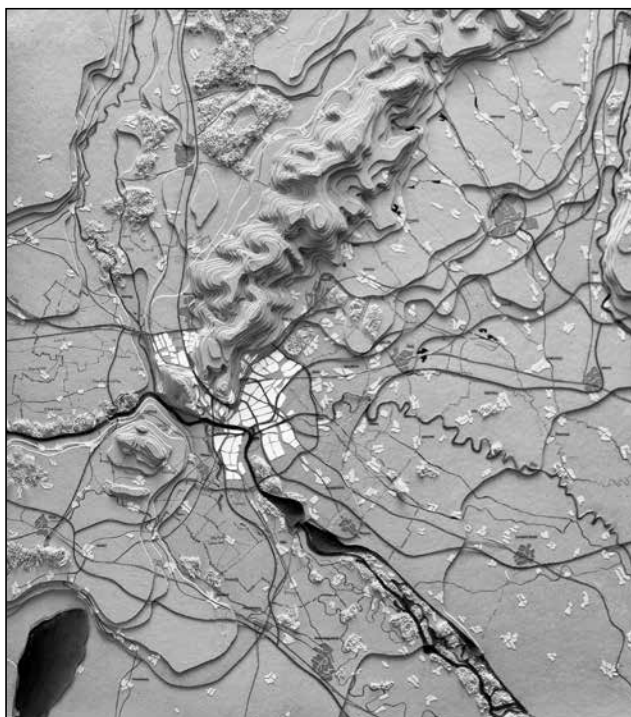
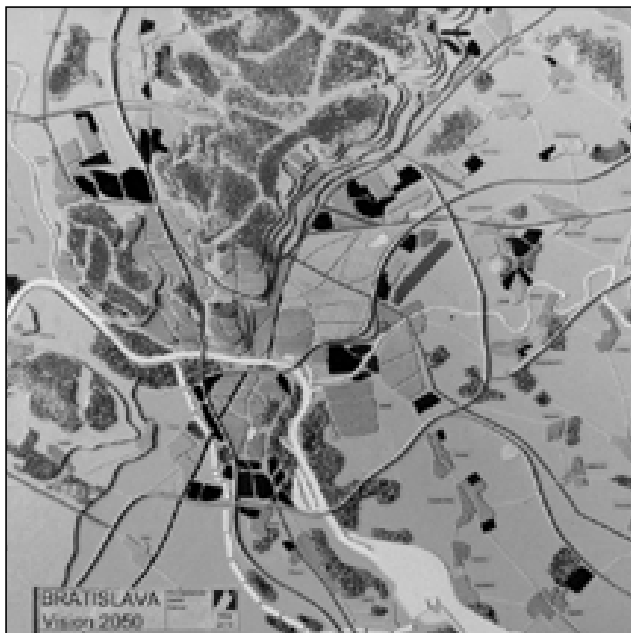
52. Schéma Nábřežie Dunaja, Peter Žalman  
 53. Rozpracované projekty:, rôzny stupeň prípravy od štúdie, zámeru po zač. výstavby  
 54. Bratislava Petržalka Petržalka centrum, UŠ, 2004-2006 architekti Marko, Hrdý Kropiláková, Bratislava, nákras použitý so súhlasom autorov  
 55. Schéma a text Petržalka-centrálne os, Peter Žalman, Architektonická súťaž 2012, ing.arch.B.Kováč a kol, víťaz, nerealizované  
 56. Schéma a text Nové Vajnory, Peter Žalman, podklad internet  
 57. škica, text P. Žalman, podklad ateliér Jančina, UŠ rok 2013  
 58. text a schéma areál Slovnafť, Peter Žalman  
 59. schéma - podklady architektov, ateliér Compas, použité so súhlasom archit.  
 60. text a schéma Pharos, Zlaté piesky, Peter Žalman, podklad, internet: ÚPN-Z Zlaté Piesky - ing.arch.Škorupa,  
 61. Schéma Podkarpatský pás, Peter Žalman, konzultácie s ing.arch. Kocka, MČ BA Nové mesto  
 62. text a schéma P. Žalman  
 Zdroje: internet: webnoviny.sk, skyscrapercity.com,  
 Tatiana Hrnčiarová: Krajinná – ekologické podmienky rozvoja BA, Veda,  
 Bratislava, 2006, Publikácia SAV o BA, kolektív autorov  
 Konferencia: Zahusťovanie mesta, 17. 04. 2012 Bratislava, org. Inštitút urbánneho rozvoja + Magistrát hl. m. SR – BA  
 Ján Komrská: Zvyšovanie hustoty zástavby a urb. stabilita, čas. Urbanita 1/2012, str. 18,  
 V. Hrdý: Možnosti a predpoklady rozvoja funkčného využitia územia IV. Kvadrantu BA, prac. materiál Magistrát hl.m. SR, 2002

#### **11. list Bratislava- siete, automobilová a koľajová doprava**

63. text a schéma Dopravné okruhy BA rok 2035, Peter Žalman  
 64. Územný Generel dopravy hl.mesta SR Bratislavy, rok 2015  
 65. Štúdia uskutočniteľnosti želez.uzla Bratislava, od r. 2016  
 66. text a schéma Vonkajší okruh Bratislavy, Peter Žalman  
 67. text a schéma Prímestská kofaj.doprava veľká BA, peter Žalman  
 68. text a schéma Integrovaná doprava v BA, Peter Žalman  
 69. text a schéma železnice a zastávky ISD, Peter Žalman  
 Zdroje: podklady ŽSR, Valentín Filo: Horizonty dopravy, Železnica Bratislavy,  
 Zborník, 1999, konzultácia s Ing. M. Maruniakom  
 Schéma č.69 podklad Dopravoprojekt BA, konzult. s Ing.arch.A. Horváthom

#### **12. list Bratislava- siete, automobilová a koľajová doprava II**

70. text a schéma Základný komunikačný systém mesta, Peter Žalman  
 71. text a schéma Tunel Kamzík, Peter Žalman  
 72. text a schéma Vnútorň okruh električka, Peter Žalman  
 73. text a schéma + foto Východné nádražie, Peter Žalman  
 74. text a vizualizácia, Peter Žalman, uverejnené v: Mestské zásahy BA, 2015



Súčasťou prác na Atlase bolo aj vyhotovenie pracovných modelov Bratislavy v M 1:100 000, M 1:50 000 a M 1:25 000.

**Ing. arch. Peter Žalman, CSc.,** (nar. 1953)

1978 - SVŠT Fakulta architektúry, Bratislava, 1989 titul CSc.,  
 1978 - 1989 Stavoprojekt Bratislava š. p., samostatný projektant,  
 1989 - 1990 riaditeľ, od 1991 autorizovaný architekt, slobodné povolanie, vybrané projekty: Múzeum moderného umenia, Danubiana, rekonštrukcia Augustinský dom B. Štiavnica, Terasové domy na Jamnického ul., bytový dom Novosvetská-Šulekova, architektonické riešenie pamätníka Holokaustu v Bratislave, štúdie revitalizácie cukrovarov Trnava, Sládkovičovo, Šurany. Štúdia revitalizácie Teplárne v Bratislave (zápis budovy od D.Jurkoviča do zoznamu NKP), Územný plán zóny Bratislava Cvernovka, autor mnohých projektov RD, prestavba RD sološnicka 1 BA, 1995 - 2005 externé pôsobenie ako hosťujúci docent na Fakulte architektúry STU v Bratislave. Autor viacerých odborných článkov, Architektonický atlas Bratislava 1972 - 2002, autor 1. časti Architektonický atlas centra Bratislavy 1989 - 1999, 2. časť. Získal veľa cien vo verejných architektonických a urbanistických súťažiach. Viceprezident Spolku Architektov Slovenska; voľný čas: turistika, cestovanie.

Osobitné poďakovanie autora patrí: ing.arch. Jane Kosorínskej za spracovanie grafických podkladov podľa škíc.