

Peter Szalay

**Zlyhanie
vertikálneho
mesta**

Definitívne
nedokončené

3

Plató

Plató v architektúre je plochou stavebne vyzdvihnutou nad terén dostatočne vysoko na to, aby z neho bol výhľad do krajiny. Zároveň však plató stanovuje rovinu, je základňou, ktorá prestrešuje prirodzené nerovnosti zemského povrchu, vytvára jasný a abstraktný horizont pre ideálne pôsobenie architektonických perspektív. Je priestorom potenciálu, „zelenou lúkou“, plochou snažiacou sa redukovať svoj kontext, na ktorej sa môže odohrávať zdanlivo čokoľvek. Príliš husté zastavanie by však eliminovalo charakteristiku plató ako voľnej plochy. Vo svojej horizontalite je plató priestorom rovnosti, súčasne však jeho vyzdvihnutie nad zem segreguje, je konštruktom modernej inžinierskej racionality, technoutopického sna o skrotení prírody.

Plány vertikálnej segregácie

„Urbanizmus je veda založená na troch dimenziách, nie dvoch. To prináša prvok výšky, ponúkajúci možnosť oslobodenia priestoru pre modernú dopravu a rekreačné ciele“ (Bod 81. Aténskej charty, 1933).

Tento manifest funkcionalistického urbanizmu, vydaný Le Corbusierom až desať rokov po jeho vzniku, sa stal nesporne najvplyvnejším dokumentom pre plánovanie a prestavbu miest 20. storočia. Bol teoretickou platformou pre globálny boom výstavby miest po druhej svetovej vojne, jedným z východísk premien našej planéty, ktoré dnes zhrňujeme pod názov antropocén.

Už na prelome 19. a 20. storočia sa vertikálne vrstvenie ulíc a mestských priestorov stalo typickou súčasťou populárnych obrazov a publikácií o mestách budúcnosti. Eugène Hénard, francúzsky inžinier a vizionár, vynálezca kruhového objazdu, tvrdil, že „všetko zlo vychádza zo starej tradičnej myšlienky, že cesty musia byť na rovnakej hladine so zemským povrchom“. Citovaný 81. bod Aténskej charty bol v určitom smere legítimizovaním fantázií o viac etážovom mestskom priestore. Architektami a inžiniermi bol po druhej svetovej

vojne rozpracovaný do koncepcie takzvanej „vertikálnej segregácie dopravy“, koncepcie, ktorá ovplyvnila plánovanie architektov a urbanistov aj na Slovensku.

Segregácia automobilovej dopravy od peších chodcov, ich vyzdvihnutie na plató, terasy či mosty, takéto radikálne technické riešenie sa stalo pre obdobie šesťdesiatych a sedemdesiatych rokov 20. storočia charakteristickým spôsobom eliminácie kolíznych situácií v centrách miest. Neboli to len strešné terasy jednotlivých objektov, aké zrealizoval Ivan Matušík na obchodnom a hotelovom komplexe na Kamennom námestí v Bratislave (1960), ale aj celé centrá urbanistických komplexov, ako sídlisko Karlova Ves v Bratislave (1964) či Terasa v Košiciach (1965). Umelo vystavané plató námestí žali úspechy v rade dobových súťaží a urbanistických vízií pre prestavby centier miest na Slovensku. Koncept vertikálnej segregácie dopravy principiálne využili vo väčšine návrhov prestavieb mestského centra Bratislavy, či už to bol projekt priečnej osi Bratislavy spojenej s projektom Slovenského rozhlasu Štefana Svetka (1967), spoločenské centrum na mieste dnešného priestoru Slovenského národného divadla na nábreží Dunaja architektov Jozefa Lacka, Ladislava Kušníra a Ivana Slameňa (1968), Obchodná ulica Ivana Matušíka (1970), a v neposlednom rade aj na opačnej strane rieky, na projekte nového centra južného okrsku — Petržalky — od Jozefa Chovanca a Stanislava Talaša (1972).

Všetci títo architekti si predstavovali spoločenský život centier miest vyzdvihnutý na umelo vystavaných plató, terasách a mostoch. A napriek tomu, že väčšina týchto predstáv zostala len v polohe štúdií, skíc a modelov, vonkoncom ich nemožno zaraďovať k súdobým konceptuálnym futuristickým projektom na pomedzí umenia a architektúry, aké robili rady architektov v zahraničí, ale aj na Slovensku. Spomínané projekty boli zakreslené v oficiálnych územných plánoch a boli nespochybňovanou súčasťou dlhodobej etapizácie socialistickej výstavby miest. Istota architektov, ako aj politikov vychádzala z prijímania komunistickej, ale v širšej miere vedeckej, technooptimistickej ideológie historickej nevyhnutnosti pokroku. Technologický pokrok

a ekonomický rast bol jedinou dynamicky sa vyvíjajúcou premennou v týchto na desaťročia vopred rozplánovaných projektoch. Architekti, inžinieri a ekonómovia týchto diel nepredpokladali ruptúry, krízy a zmeny v spoločnosti, počítali len s vývojom neustále sofistikovanejších technológií a rastom bohatstva spoločnosti, ktorá bude vyžadovať väčší priestorový a funkčný luxus. V takomto progresivistickom zaslepení sa konštruovanie vertikálnej segregácie stalo v určitom zmysle aj segregovaním ľudí, keďže vyzdvihnutie nad terén vždy spôsobuje určité komplikácie pre ľudí s fyzickými alebo aj psychologickými limitmi. Zásadné zmeny vo vnímaní spoločnosti a životnom prostredí a predovšetkým v politickom a ekonomickom systéme krajiny, ktoré nastali po páde socialistického režimu, znamenali pre tieto diela zlom, rozostavané projekty v prostredí trhového hospodárstva stratili svoju realizovateľnosť v dlhodobých perspektívach, ostali len ako zle pochopiteľné fragmenty.

Fragment:

Viacúčelové výstavné zariadenie v Bratislave—Petržalke

Plató takzvaného viacúčelového výstavného zariadenia v Bratislave—Petržalke, dnes známeho ako Incheba, navrhnuté architektom Vladimírom Dedečkom, patrí k najrozsiahlejším realizáciám konceptu vertikálnej segregácie dopravy na Slovensku. Myšlienky vyzdvihnúť verejné pešie komunikácie v tomto prípade spolu s exteriérovými výstavnými plochami nad terén s technickou a dopravnou infraštruktúrou nadväzovali na koncepciu celej novej mestskej časti. Súviseli s plánom stavať ľavobrežné moderné centrum mesta, ako aj centrálnu os najväčšieho sídliska v Československu. Dedečkove terasy a plató neboli preto určené len pre vlastné výstavisko. Architekt vyzdvihol peších na oceľobetónovú platňu stojacu na pilieroch, aby riešil reálne nebezpečenstvo záplav a zároveň sprístupňoval cestu k nábrežiu pre obyvateľov petržalského sídliska, ktorých od neho oddelili bariérou diaľničného obchvatu E58.

Dedeček už pri samotnom projekte jasne definuje vnímanie hierarchie priestorov výstaviska, kde podlažie, ktoré stojí na

teréne, nazýva suterénom a až terasy vyzdvihnuté 5,5 metra nad zem definuje ako prízemie. Jeho terasy mali preklenovať túto bariéru pre peších a riešiť problém komfortného spojenia sídliska s Dunajským nábrežím. Okrem funkčných a spoločenských účelov aj svoju výtvarnú koncepciu vysvetlil tak, že „terasovité zónovanie klesajúce k Dunaju umožňuje výhľad z objektov na panorámu Starého Mesta a zároveň zo Starého Mesta možno vnímať celé hmotové riešenie areálu viacúčelového výstavného zariadenia“.

Architekt výstavbu naplánoval do dvoch etáp, ktoré sa od roku 1974, kedy začal reálne na projekte pracovať, niekoľkokrát menili. Výstavba interhotela na petržalskej strane Einsteinovej ulice, amfiteátra na hranici Pečenského lesa či veľkej hokejovej haly bola vo väčšej či menšej fáze rozpracovanosti nakoniec po páde socializmu a obmene politickej garnitúry zamietnutá. Architekt tak stihol so svojím tímom zrealizovať „len“ komplex administratívnej výškovej budovy s technickým zariadením výstaviska a čiastočne aj veľkú multifunkčnú sálu.

Vadimír Dedeček, patriaci k najvýraznejším a aj najprominentnejším tvorcom povojnového modernizmu na Slovensku, sa po revolúcii v roku 1989 stal verejnosťou azda najkritizovanejším architektom. Jeho projekty boli interpretované cez optiku kritiky totalitného zriadenia, ale aj ako zlyhanie architektonických koncepcií modernizmu ako takého. Po dostavbe objektu SNG v Bratislave bola práve „Incheba“ tou najkritizovanejšou. V porevolučnej atmosfére slobody sa od kolegov architektov a novinárov ušli Dedečkovým dielam mnohé nelichotivé prirovnania, vyčítali im ich „neznášanlivosť s prostredím“, megalomániu, prirovnávali ich k monštrám či dokonca „škuľavému dieťaťu Bratislavy“. Architekt, ktorý sa snažil oponovať a vysvetľovať dôvody výberu takejto koncepcie, bol nakoniec po sprivatizovaní areálu z projektu vyradený. Zrealizovaný fragment Dedečkovho výstaviska na konci milénia dostávali bez jasnejšieho konceptu a v rozpore s ideálmi prvej povojnovej generácie architektov Slovenska. Súčasné výstavisko Incheba víta svojich návštevníkov v halách vstavaných do pôvodného technického podlažia a terasy necháva ležať

nevyužívané ladom. Paradoxne, v jednej z najživšie rozvíjaných lokalít Bratislavy bariéra diaľničnej komunikácie stále zostala nezmenená a dodnes predstavuje kľúčový problém lokality, ku ktorému však nie je zo strany mesta formulovaný jasnejší plán. Moderné idey vertikálnej segregácie dopravy zlyhali, život mesta ostal ekonomicky trizvo žiť na teréne, ponechaný „prirodzenému“ vývoju, ktorý diktuje silný tlak motorovej dopravy. Chodci, pre ktorých sú vymedzené úzke chodníky a riedko osadené lávky cez diaľničný obchvat, sú prirodzene lákaní do uzavretých klimatizovaných priestorov obchodných centier. Prežívať „nebezpečenstvo“ mestského exteriéru mimo motorového vozidla sa tak v týchto centrálnych lokalitách stáva viac súčasťou romantického urbanexploringu než bežnej skúsenosti obyvateľa mesta.

Nostalgia za budúcnosťou

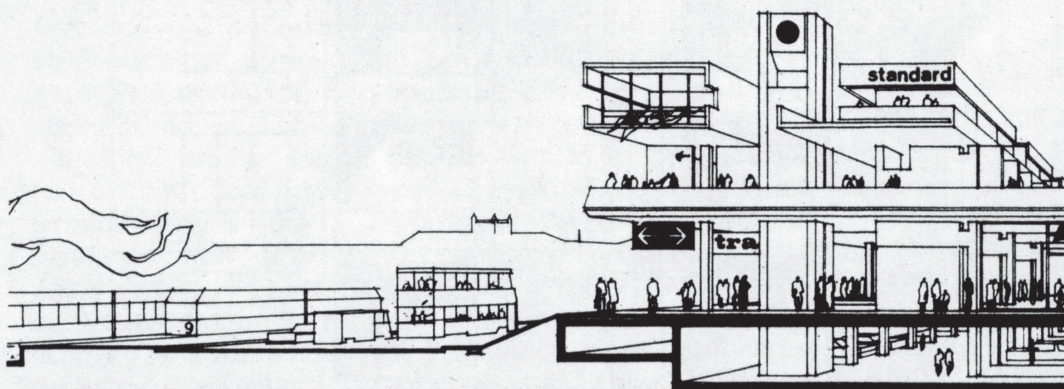
„A budúcnosť? Tá sa javí ešte menej optimistická a oveľa pragmatickejšia“, hovorí Vladimír Dedeček

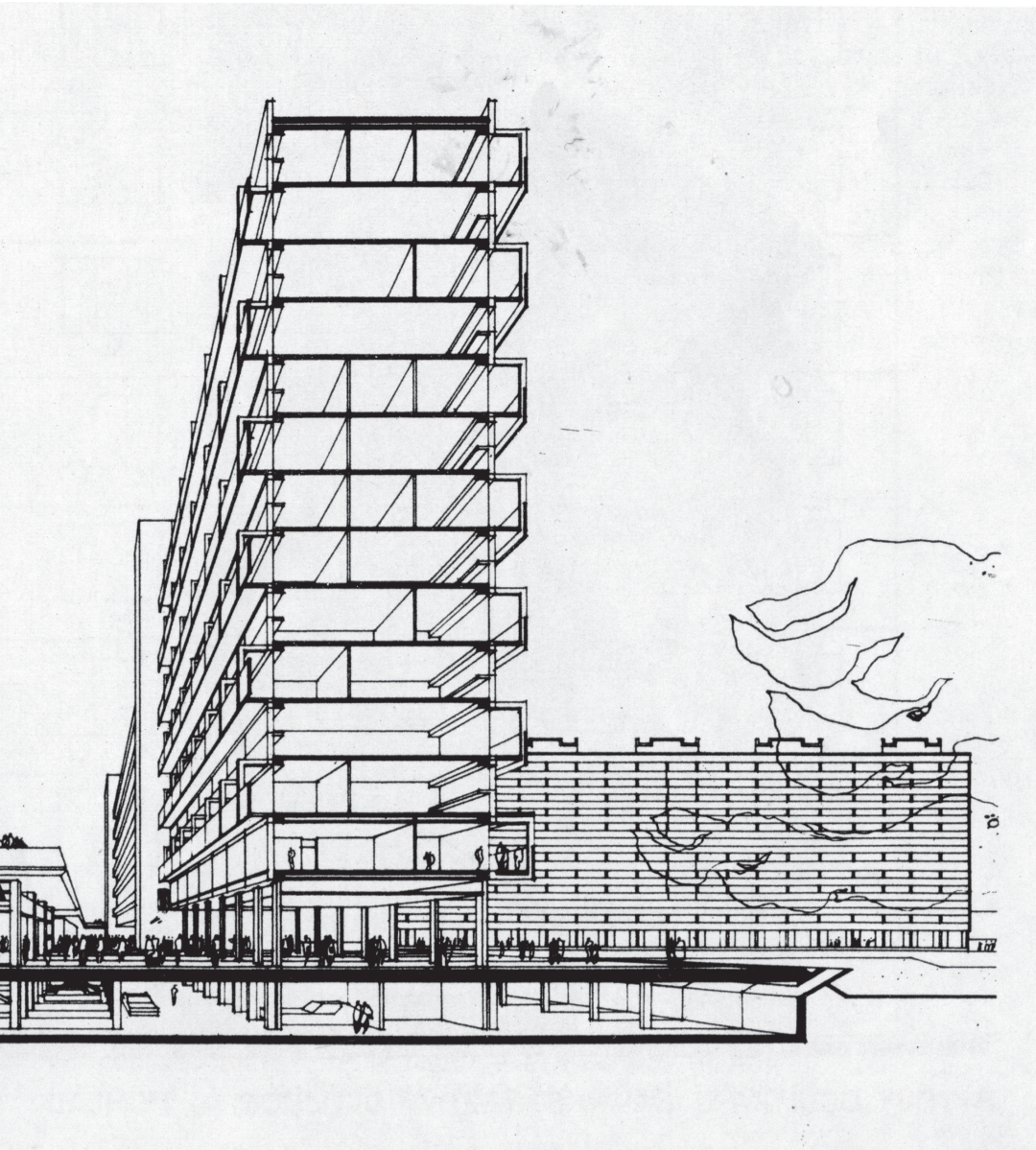
Súčasná „ruinofília“, ako vo svojej eseji z roku 2010 výstižne pomenovala Svetlana Boym dodnes neutíchajúci záujem umelcov, výskumníkov a verejnosti o zanikajúce dedičstvo modernizmu, má svoje korene v strate autenticity „v dobe rastúcej digitálnej éry“. To, čo však túto vlnu ohromenia a nostalgie zo zanikania architektúry odlišuje od dôb „Ruinenlustu“ — obdivovania zostatkov antických a stredovekých stavieb v 19. storočí, však nespočíva len v uvedomení si súčasnej straty materiálnej trvácnosti. Naša dnešná „ruinofília“ či obľuba urbanexploringu je do veľkej miery sledovaním zlyhania samotných radikálnych konceptov a východísk architektúry súčasnosti.

Ruiny modernizmu vnímame do veľkej miery projektívnym pohľadom — pohľadom, ktorý nepripúšťa „právo deštrukcie“. Vidíme v nich mnohokrát predovšetkým neschopnosť vlastníkov, politikov či úradov starať sa o naše prostredie a dedičstvo. Fascinácia pohľadom na rozpadávajúce sa a hrdzavejúce oceľové a betónové konštrukcie, prefabrikované sklenené, keramické či plastové elementy fasád a opustené továrne, liečebné domy či bytovky je

rovnako dôkazom o zlyhaniach sociálnych utópií modernej histórie, ako aj iracionálnosti rastových paradigiem kapitalizmu. Ako tvrdí Douglas Murphy v knihe *The Architecture of Failure* (Architektúra zlyhania), je to „odrazom našej depresívnej politickej situácie“ a znakom chýbajúceho „úprimného radikalizmu“ v súčasnej architektúre. Ruiny modernizmu sa dostali do obrazového repertoáru dystopických vízií budúcnosti. Obrazu zlyhania dnešnej civilizácie antropocénu, v ktorom sme síce tí, ktorí najvýznamnejšie ovplyvňujú premeny planéty, no nami naštartované procesy nás unášajú do nezvratnej katastrofy. Ako výstižne napísal Nicolas Bourriaud, *„ľudstvo sa stáva pozorovateľom aj obeťou vlastnej infraštruktúry“*.

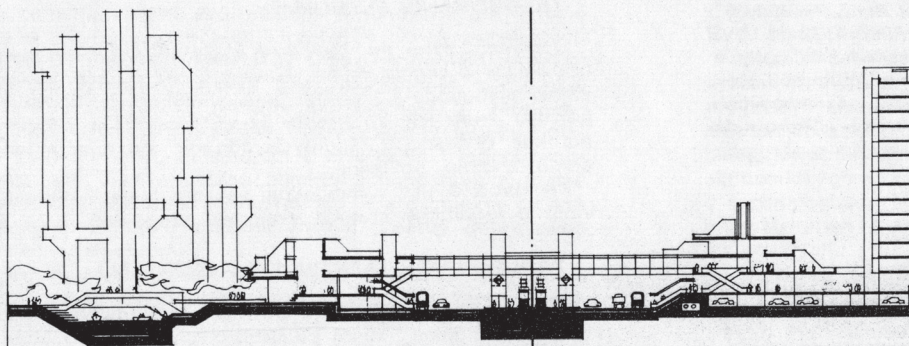
Text vznikol aj vďaka finančnej podpore agentúry VEGA (projekt č. 2/0074/17) a APVV (projekt APVV-16-0584).



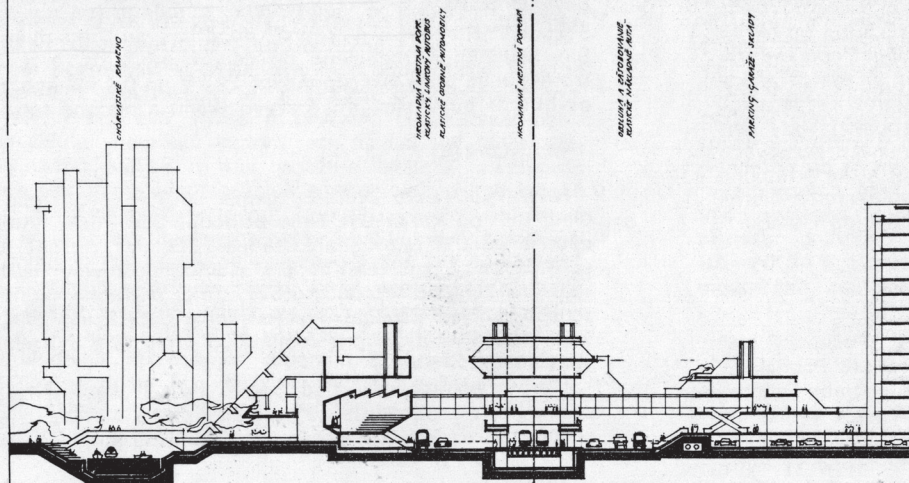


Rezopohľad hlavnou mestskou triedou,
Jozef Chovanec, Stanislav Talaš a kolektív, 1972.
Zdroj: Mestský sektor Bratislava-Petržalka,
zost. Ivan Dvorín. Bratislava: Investing, 1973,
nečíslované.

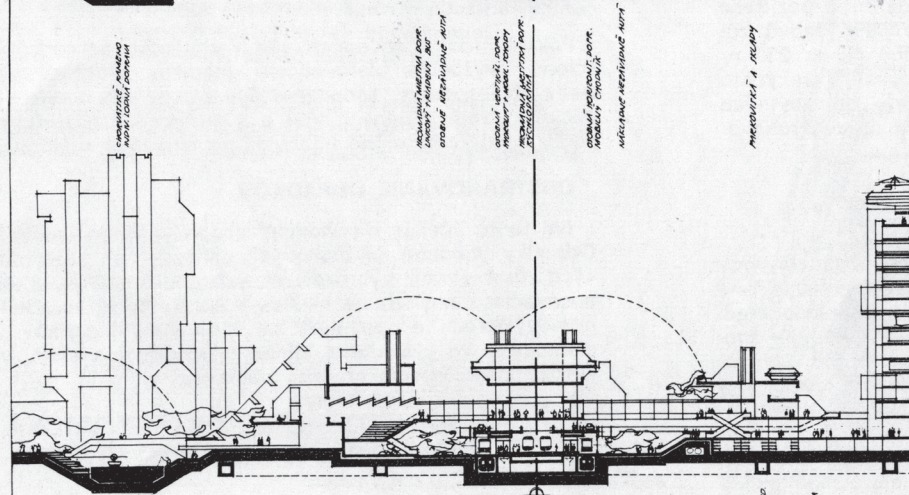
1980

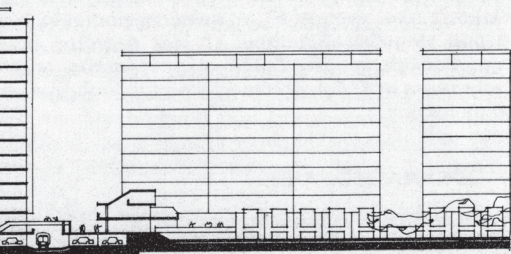


1990



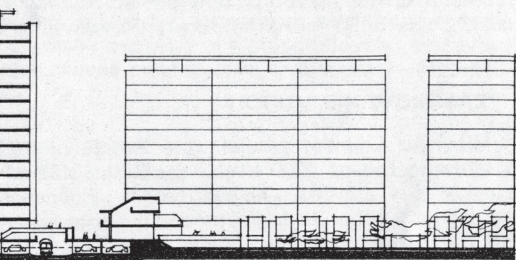
2000





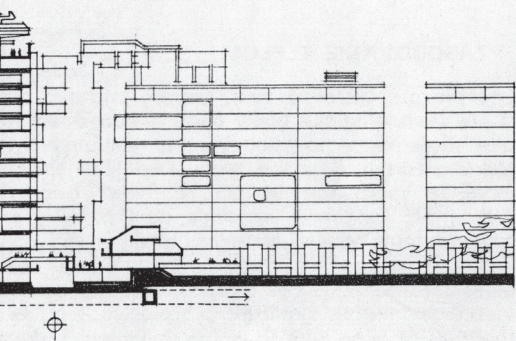
obstavená a srovnávaná

spoločné osobných aut



obstavená a srovnávaná

spoločné osobných aut



Štúdia postupnej premeny
hlavnej mestskej triedy z hľadiska
hromadnej dopravy,
Jozef Chovanec, Stanislav Talaš
a kolektív, 1972.
Zdroj: Mestský sektor Bratislava-
Petržalka, zost. Ivan Dvorín.
Bratislava: Investing, 1973,
nečíslované.

**Autor je historik architektúry
a pôsobí na oddelení architektúry
Slovenskej akadémie vied.**