

Most ako verejný priestor s výhľadom

„Most nie je len cestou z bodu A do bodu B, je to miesto s určitou pobytovou kvalitou. Sprostredkúva pohľad na svet, ktorý z iného miesta nemáte...“

DIETMAR FEICHTINGER,
francúzsky architekt rakúskeho pôvodu

MOST AKO MIESTO S VEĽKOU NADHODNOTOU VÝHLADU nie je vec nová. Každý sa rád na moste zastaví – pohľad do diaľky, na krajinu, mesto, na rieku, na syntézu mesta s riekou, na jeho zrkadlenie na hladine za dňa alebo v noci – to sú zážitky, ktoré nás natrvalo spájajú s miestom a jeho duchom. Mestá, ktoré nemali prístup k rieke, ako Londýn alebo New York, ho dnes práčne hľadajú. Mestá, ktoré ho historicky zdedili, Florencia, Benátky, Paríž či Budapešť si ho chránia a zveľadujú. Keď sa kvalitné nové či historicky dané verejné priestory popri riekach spájajú s náprotivnými nábrežiami mostmi, je šanca nielen mesto novými bezbariérovými prepojeniami oživiť a ukázať ho z novej perspektívy, ale vzniká jedinečná možnosť vytvoriť verejný priestor novej kvality. Čoraz väčšie miesto v kontexte rozvoja mesta, zvýšenia kvality verejného priestoru s cieľom prinavrátiť do vymierajúcich centier miest život, majú mosty pre peších a cyklistov.

Situácia pri vzniku nového mosta je často taká, že **mosty sa stále považujú za čisto úžitkovú stavbu s dopravnou funkciou spájajúcu dva brehy a sú plánované výlučne stavebnými inžiniermi.** Mosty však patria k najviditeľnejším stavbám v krajine či meste. Práve poznanie a vnímanie estetických daností mestskej krajiny, vnímanie mosta ako platformy na spájanie dvoch kvalitatívne rovnakých alebo iných lokalít, ako platformy na vznik nových pohľadov na mesto vo vzťahu k rieke, na riek samotnú a v neposlednom rade možnosti pohybu a správanie sa užívateľa mosta si vyžaduje veľmi citlivý prístup k voľbe tvaroslovia a statického princípu konštrukcie mosta. Nielen zastaviť sa a pokochať sa pohľadom z novej perspektívy, ale na moste doslova pobudnúť, postáť či posediť si: most ako miesto pre komu-



Dietmar Feichtinger: Passerelle Simone-de-Beauvoir, Paris (2006)

nikáciu, most ako miesto pre stretnutia, most ako verejný priestor a dnes už aj most ako priestor pre zeleň.

Trend plánovať od začiatku **most ako verejný priestor so špecifickou kvalitnou architektúrou** sa dá sledovať vo všetkých vyspelých európskych mestách. Je to úloha pre architekta a statika. A je to úloha náročná, pretože estetika mosta je estetiku konštrukčného riešenia, ktoré je práve pri moste tak prezentné, ako pri žiadnej inej stavbe.

Dietmar Feichtinger

Keď som pred viac ako desiatimi rokmi navštívila Paríž a zoznámila som sa s rakúskym architektom Dietmarom Feichtingerom, práve vyhral súťaž na most pre peších v parížskej štvrti Bercy. Most, Passerelle Simone-de-Beauvoir, 12 m široký, 304 m dlhý, ktorého klenba nad Seinou meria celých 190 metrov, dnes spája Národnú knižnicu s Parkom v Bercy a radí sa k najzaujímavejším mostným stavbám súčas-



Oblúbený nemecko-francúzsky most „Dreiländerbrücke“ od architekta Dietmara Feichtingera



Diemar Feichtinger: Butterflybridge – tri mosty pre peších a cyklistov v Kopenhagen (v realizácii)



Thomas Heatherwick, zelený most cez Temžu v Londýne
<http://www.heatherwick.com/garden-bridge/>

nosti.. Za statiku je zodpovedná parížska kancelária RFR, ktorá plánovala aj pyramídu v Louvre. Autor za most dostal niekoľko medzinárodných ocenení, ale asi tým najväčším je jeho obľúbenosť u obyvateľov mesta. Je koncipovaný tak, aby bol pre pasantov za každého počasia komfortný – vždy sa nájdu pri preslnených miestach aj miesta v tieni a naopak. Drevená podlaha mosta je príjemná na posedenie. A ako ukazuje prax – aj na poležanie. Perlička: prvý krát nesie most meno ženy – francúzskej spisovateľky Simone de Beauvoir.

Feichtinger má dnes už za sebou 15 realizácií mostov po celej Európe – v Nemecku, Francúzsku, Belgicku, Dánsku a Fínsku. Všetky majú spoločného menovateľa – sú to mosty pre peších a cyklistov.

O tom, že mosty môžu spájať národy, svedčí ďalší most z jeho pera – „Dreiländerbrücke“ Most medzi tromi krajinami, ktorý spája nemecké mestečko Weil-am-Rhein a francúzskym Huningue z roku 2007. Hoci Weil-am-Rhein má len 30 000 a Huningue niečo pod 7 000 obyvateľov, mostom prejde za rok viac ako milión pasantov, na bicykli alebo peši. Číslo ďaleko prekročilo podmienku partnera EÚ 800.000 ľudí. Len v pracovný deň od 6. do 19. hod. ho v priemere využíva viac ako 2.853 ľudí. Po architektonickej stránke predstavuje oblúk nielen dôležitú súčasť konštrukcie mosta, ale má symbolizovať aj silné prepojenie dvoch európskych krajín. Feichtingerove konštrukcie sú ukotvené na brehoch, riečisko necháva nedotknuté – jeho mosty rieku nezatažujú, jeho mosty na ňu v mestskej krajine upozorňujú, jeho mosty k nej pozývajú.

Feichtingera mosty vždy fascinovali, pre rakúsky denník Standard pri príležitosti súčasnej výstavy Wege und Orte – Cesty a miesta v rakúskom Innsbrucku a Grazi povedal: „Chcem spájať architektúru s konštrukciou. Rád by som dosiahol jednotu vonkajšej estetiky s vnútornými silami a podľa možnosti ľahkosť a eleganciu. Pri snahe, čo najviac konštrukciu vylahčiť, si niekedy kladiem otázku, prečo mosty nevedia lietať.“ Budúci rok sa budeme môcť poprechádzať po troch nových mostoch pre peších a cyklistov v Kopenhagen – Butterfly, z ktorých dva skoro lietajú. Ako „motýlie krídla“ sa zdvihnú od náprotivného brehu, prepustia lodnú dopravu a vedené dokonalou hydraulikou sa oň opäť oprú... „Prečo nevedia mosty lietať?“ hovorí Feichtinger, „-na rozdiel od hmyzu sú predsa len spojené z brehom...“

Thomas Heatherwick

2,33 km dlhá revitalizácia mimoúrovňového kolajiska West Side Freight Line na západe Manhattanu opäť potvrdila, že zeleň je odolná voči klimatickým podmienkam v rôznych výškach a polohách a park High Line prešlávil New York v súčasnosti viac ako muzikály na Broadway. Možno bol Thomas Heatherwick inšpirovaný týmto veľkolepým projektom na konštrukcii nefunkčnej nadzemnej železnice, možno nie. Každopádne vyšiel



High Line v NY – park na mieste nadúrovňového kolajiska nákladnej železnice v západnej časti Manhattanu. Foto: archív autorky

londýnsky architekt a dizajnér spolu s Joannou Lumley zo súťaže na most pre peších a cyklistov, ktorý má spájať sever a juh Londýna, ako víťaz. A londýnsky starosta Boris Johnson – podobne ako newyorský starosta Michael Bloomberg projekt parku High Line – podporil myšlienku „Garden Bridge“ – záhradného mosta nad Temžou. Tvorcovia nadviazali na tradíciu mesta vo vzťahu k zeleni – Londýn má bohaté dedičstvo záhrad, parkov, námestí, ku ktorým dnes pribúdajú zelené fasády a zelené strechy budov a komunitné záhrady. Upravené predzáhradky radových bytových domov vytvárajú typickú atmosféru londýnskych ulíc. Mesto je jedným z najzelenších miest na svete. Zelený záhradný most by chcel v mestskej krajine hlavného mesta Británie atmosférou nadviazať na špecifické autochtónne druhy lužnej krajiny okolo Temže. Na svete je myšlienka zele-



Nový Starý most – jeden z navrhovaných variantov, autor Miroslav Mataščík

ného mosta, mosta ako verejnej záhrady, ako miesta s možnosťou pobytu v zeleni nad riekou – nová kvalita verejného priestoru v meste...

Igor Marko

Škoda len, že zas nás niekto predbehol. Vo februári minulého roka vznikla myšlienka dotvorenia naplánovaného nového „Starého mosta“. Projekt slovenského architekta Igora Marka pôsobiaceho v Londýne obehlo všetky médiá a rozpoltil odbornú verejnosť. Bratislavskí inžinieri versus bratislavskí architekti. Odborné debaty na úrovni mesta i SAS vyústili až do dramatických chvíľ na mestskom zastupiteľstve. Nerada na to spomínam, ale musím, pretože to bola, ako sa hovorí, škola života hlavnej architektky mesta. V súvislosti s myšlienkou „Garden Bridge“ v Londýne sa mi vynárajú jedny z vtedajších argumentov, proti ktorým sme bojovali – že zeleň na mosty nepatrí, lebo tam jednoducho neprežije... Dlhé a neplodné boli diskusie a argumentácie o drevenej podlahe, o dreve v mobiliári, o pobyte na moste v zeleni nad riekou... Nehovoriac o nadhodnote architektonického diela a dizajnu peších a cyklistických lávok, o osvetlení a kvalitnom verejnom priestore. Mohli sme byť prví, mohli sme byť svetoví, ale nebola vôľa, na strane inžinierov, na strane politikov. Či tam bude zeleň alebo ako bude vyzerať mobiliár? Doteraz sa úspešne daní ma od pro-

jektu izolovať, nebola som pri tvorbe dokumentácie, pri výberovom konaní zhotoviteľa – veď je to úžitková stavba. Kým práve vypisujeme ideovú urbanistickú súťaž na riešenie centrálnej severojužnej osi Petržalky v súvislosti s ukotvením električky do urbánneho a prírodného priestoru s jej čoraz významnejšou rolou ako mestotvorného prostriedku MHD – v koridore „Starého mosta“ pôjde električka izolovaná ako rýchlželeznica.

Neplačem nad rozliatym mliekom. Bratislava s novým Starým mostom slávná ako Londýn nebude, ale peší a cyklisti budú mať možnosť prejsť zo Starého mosta na Petržalskú stranu a budú si môcť sadnúť na vysunutých terasách a pokochať pohľadom na starú i novú Bratislavu. Lávky budú dostatočne široké na bicyklovanie aj promenovanie. Bude to most s verejným priestorom aj výhľadom.

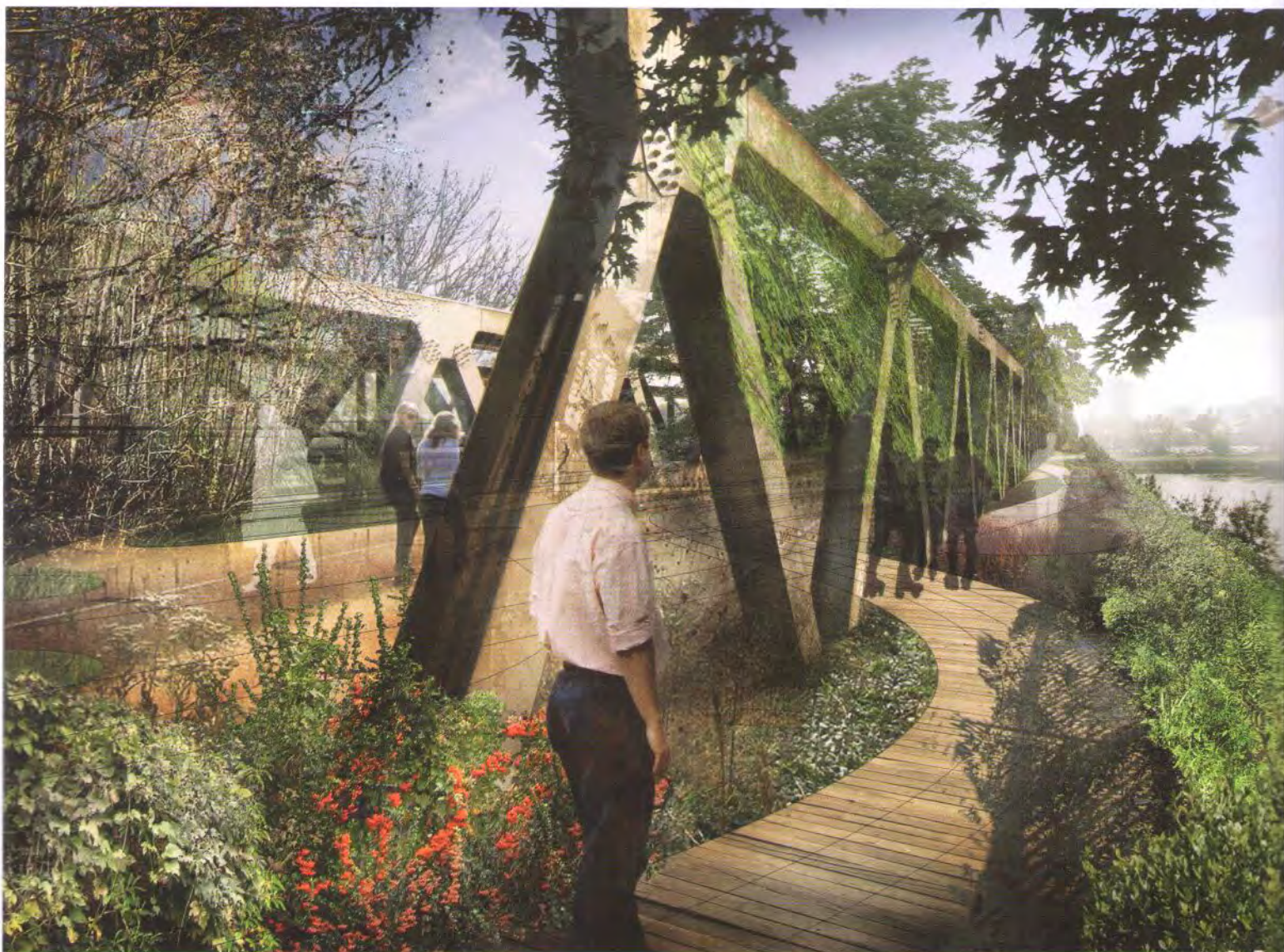
INGRID KONRAD

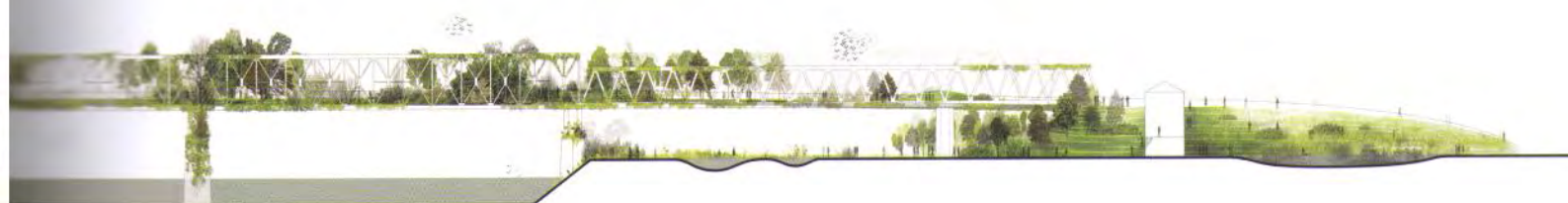
PRAMENE:

<http://www.spottedbylocals.com/paris/passerele-s-de-beauvoir/>
<http://www.aut.cc/html/presse.html>
<http://www.feichtingerarchitectes.com>
<http://www.heatherwick.com/garden-bridge/>
<http://derstandard.at/1375626139293/Einer-flog-uebers-Wasser>



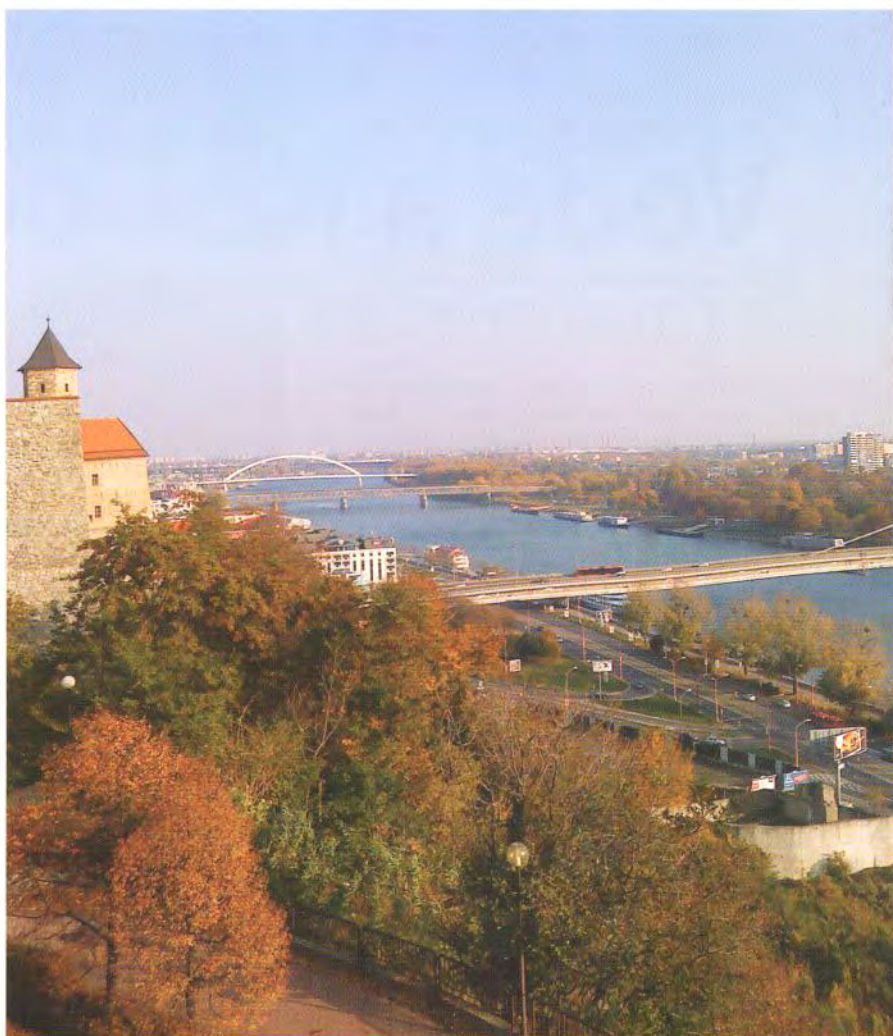
Marko: Promenádný most. Návrh na nový Starý most v Bratislave, 2012. © Marko &Placemakers







Bratislavské mosty v pohľade proti prúdu Dunaja. Foto z helikoptéry: Vladimír Hrdý



Bratislavské mosty, pohľad z Hradného vrchu po prúde Dunaja. Foto: Zoja Droppová