Oponentský posudek diplomové práce Vojtěcha Berana
Přestavba dálniční odpočívky Pávov

Škola architektury AVU, červen 2020

oponentka: Karolina Jirkalová

Projekt dálničního odpočívadla nepatří mezi vysněné úlohy a architektům se ostatně na stůl ani moc často nedostane. Téma v zásadě utilitární, od něhož nikdo nic nečeká, natankovat, odskočit si, něco sníst a vyrazit dál. Místo bez kontextu, bez vazeb na okolí, ponořené do hukotu aut. Jakási kapsa, vyboulení dálnice – jinudy se se nedostanete ani tam ani ven. Dá se tato typologie vůbec posunout někam dál za řemeslné zvládnutí jednotlivých budov a odstavných ploch?

Vojtěch Beran si v zadání diplomové vytknul tři ambicióznější cíle: podpořit **kvalitní odpočinek** uživatelů, vyvážit **vztah mezi krajinou a dopravní infrastrukturou**, a nakonec také otevřít téma celkové koncepce **dálničních odpočívadel a jejich role ve 21. století**. Jsou to dobře zvolená, byť nelehká témata, která lze dobře využít i při hodnocení předložené práce

Odpočinek

Motiv odpočinku je vetknut už v samotném názvu řešeného komplexu – jde o „odpočívku“, lidově „odpočívadlo“. Od čeho a jak si ale zde může uživatel dálnice odpočinout? Vojta dobře tuší, že jde primárně o odpočinek akustický a vizuální, a to jak pro řidiče, tak pro spolucestující. Svým řešením vytváří v zásadě dvě zóny s různou mírou izolace od vjemů dálnice. Celý areál je za protihlukovou zdí, navíc mu autor vrací přirozený sklon terénu, který se svažuje od dálnice dolů, směrem k lesu. Druhou, intimnější zónu pak vytváří ve „véčku“ dvora mezi dvěma křídly budovy – restaurací a obchodem se zázemím. Tady už se dá na svět dálnic skoro zapomenout, s domem za zády hledíte do lesa. Tímto hlediskem se dá vysvětlit i jinak trochu nešikovné umístění křídla s restaurací ve vzdálenější poloze vůči parkovišti – z jeho oken nevidíte zaparkovaná auta ani kamiony, ale díváte se buď do dvora nebo do lesa.

To bohužel nefunguje v případě stání pro karavany, Vojta jim sice připravil jakýsi kemp pod borovicemi, nicméně ho umístil nejblíž k dálnici. Ti, kteří by zde potenciálně mohli strávit více času a stát se třeba i jakousi spojnicí dálničního světa s okolní krajinou, dostali nevděčné místo mezi dálnicí, čerpacími stojany a obslužnou komunikací. Specifický druh uživatelů odpočívadla pak tvoří řidiči kamionů, kteří se podle rešerší autora spíše drží stranou, mají vlastní zásoby jídla a většinu času prospí v kabině. Proto jim v návrhu patří místo v zadní části areálu, s vlastním hygienickým zázemím. Jsou však i lidé, které svět aut, nekonečných dálnic, dálek a pohybu fascinuje – na ty Vojta myslel v podobě vyhlídky na nejvyšším bodě střechy, která je umístěna přímo nad dálnicí.

Z utilitární dálniční estetiky plných hladkých ploch pak autor čerpá i základní formální principy budovy – z odstupu lze velkorysé střešní křídlo číst jako torzo nedokončeného projektu dálničního mostu, jeho svažující se prohnutý tvar má v sobě dynamiku pohybu, vertikální desky schodiště i vzdálenějšího zázemí pro řidiče kamionů odkazují k obřím dálniční cedulím. Také fasády jsou pojaty jako monochromní plochy bez detailu. Vše jako by ještě jelo v měřítku dálnice, letmých pohledů z okna, kdy není čas zaostřit na detaily a svět dostává podobu jakési grafiky – plná, prázdná, černá, bílá, vše ostatní jsou jen čmouhy.

Měřítko chodce či zevlouna, který zastavil svou zběsilou jízdu dálničním koridorem a rozhlíží se s kávou v ruce, se do návrhu prosazuje jen se skřípěním zubů. Stavba je nekompromisní, pocitově tvrdá, připomíná až jakýsi odlitek – a nepomáhá ani snaha o zapojení archetypálních prvku, jako je dvůr, krb či lavice. Koncepční nekompromisnost a formální jednota si zde vybírají svou daň.

Krajina

Smířit a provázat dálniční infrastrukturu s krajinou zkouší Vojta několika způsoby. Lze velmi kvitovat návrat místa k původní morfologii, která od dálnice postupně mírně klesá směrem k lesu s potokem. Odpočívadlo se tak odpoutává od dokonale srovnané a vykroužené vozovky, která přirozenou morfologii krajiny popírá, nebo aspoň mírní. Zcela neostré jsou záměrně také hranice mezi samotným odpočívadlem a jeho upravenými plochami a sousedním lesem. Podobně „přechodový" charakter má také velké křídlo střechy porostlé trávou – od ostře řezaného nejvyššího bodu nad dálnicí pomalu klesá směrem do krajiny, rozdvojuje se, změkčuje, zaobluje…

Krajina by v tomto konceptu měla přicházet až k samotným stavbám a zpevněným plochám prolínat se s nimi. Ve vizualizacích však tento princip zůstává sotva načatý, na krajinářské či zahradní řešení asi nezbyl čas a zůstal z nich jen prořídlý trávník. A to i prostoru odpočinkového dvora, kde se parková či zahradní úprava volně přecházející v sousední les vyloženě nabízí. Právě ona by mohla znaveným řidičům přinést kýžený odpočinek.

A jsme u zelené. Snad proto, že má tato barva přinést úlevu očím, jí Vojta pokryl fasády obou křídel. Obávám se však, že zelená v kontextu krajiny je velmi riskantní volbou. Její odstín v sousedství opravdové zeleně listů, stonků a jehlic často působí falešně a chemicky. Připomíná vojenské bunkry a maskování, v horším případě pak estetiku pastelových zateplených fasád 90. a nultých let. V případě Vojtova projektu ji snad od této konotace zachrání kombinace s červenou a žlutou, které spíš navozují nostalgickou atmosféru obrazů Kamila Lhotáka.

Dálnice ve 21. století

Realita dálniční sítě a dopravy vůbec má však k prvorepublikové nostalgii daleko – modernistické opojení zmizelo již před půl stoletím, závislost však navzdory čím dál silnější kocovině roste. Slibovanou úvahu nad celkovou koncepcí dálničních odpočívadel a jejich role ve 21. století práce Vojtěcha Berana nepřinesla. Zůstal v zásadě u podoby a funkce, kterou mají odpočívky dnes. Nebo přece? Na začátku jsem zmínila, že deska, zastřešující čerpací stanici, restauraci, obchod i další provozy, evokuje torzo dálničního mostu. Zvedá se od terénu, spojuje dva pruhy v jeden, míří nad dálnici, kde je náhle ostře ukončeno. Střecha, stejně jako celé okolí odpočívadla, má podle představ autora postupně zarůst trávou s diviznami. Kdyby se ve vizualizacích trochu odvázal, mohla příroda postupně celou strukturu pohltit a místo Kamila Lhotáka bychom tu měli postapokalyptický výjev. Anebo utopii, kdy drahé, hlučné dálnice, bezohledně rozdělující krajinu a její obyvatele již nebudeme potřebovat a příroda si opuštěné území vezme zpátky?

Navrhuji Vojtěchu Beranovi udělení titulu MgA a klasifikaci velmi dobře.