

GLOBALOKÁLNO

Dálniční odpočívky Pávov na 111 km D1

autorka: Tereza Dvořáková

Dálniční komunikaci můžeme vnímat, jako součást celoevropské dálniční sítě, stejně tak jako autonomní těleso prořezávající krajinu, přízrak s vlastními pravidly, estetikou, žargónem, subkulturou... socio-ekonomicko-kulturní černou díru.

I přesto, že koncept lineární dálniční dopravy byl rozšířen převážně v první polovině 20. století, estetiku na automobilovou dopravu navázanou dnes vnímáme jako ryze postmoderní. Jsme plně konfrontováni se světem neudržitelných hodnot a globalokálních střetů.

Česká dálnice D1 nán nabízí obraz korporáty a komercí ovládaných odpočívek na jejichž provoz a podobu zatím ŘSD vlastní vinou nemá značný vliv. Charakteristický je jev, kdy jsou odpočívky opuštěné a přeplněné zároveň. Je zřejmé, že odpočinek je zde přesunut na platformu konzumerismu.

Vybrané odpočívky Pávov na 111 km jsou jedny z nejstarších na D1. V současné době jsou v neutěšeném stavu. Budovy chátrajících motorestů jsou dlouhodobě mimo provoz a tak jsou na místě úvahy o smyslu jejich existence.

Ačkoli se, námi navrhované, budovy na odpočívce Pávov P a Pávov L po formální stránce liší, tak prostředí a provozní nároky jsou založeny na společných tezích a východiscích. Obě protilehlé odpočívky se v průběhu práce jedna do druhé promítaly. Je důležité, že jsou dvě, a po svém boku.

Téma dálniční odpočívky je vyzývavé, avšak značně profánní. Diplomová práce byla vědomě směřována k nevýstřednímu výsledku. Naneštěstí se mi postupně před očima rýsuje jev, kdy se stavba svým nevýstředním charakterem stává výstřední.

Pokud přistoupím na žargon a metodologii ateliéru, pod jehož střechou práci provádím, měla bych být schopna pojmenovat sloh, ve kterém je budova ve svém zobrazení vyvedena. Hovořím-li o materialitě zobrazované stavby, mohu snad pojmenování směřovat ke Kritickému regionalismu. Pokud mám pojmenovat formu, nemohu se zbavit pocitu inverzního zobrazení perónů pražského metra v historické části města.

Samotná stavba funguje jako hraniční čára, lépe řečeno hraniční těleso. Ve svém konvexním prolomení směrem do krajiny je dlouhá přes 100 metrů. Jasně uzavírá plochu odpočívky, jinak vymezené lesem. Otevírá se směrem výhledu do dála Vysočiny, ve svém objetí drží zdánlivě nekonečně žluté řepkové pole, jehož rozsah a podoba ještě více upozorňuje na absenci původního lesa. Dům rozevívá křídla, jako dravý orel nad vesnicí, jejíž jméno nese i tato odpočívka, která jako nekontextuální prvek dálniční infrastruktury s Pávovem samotným významně nesouvisí.

Nicota se stává žádoucím prvkem odpočívky. Ve spojení s lineárním dálničním tělesem je jedním z těch jevů, který ve mně vzbuzuje sentiment. Je však otázkou, zda by po formální a materiálové stránce samotné Ředitelství silnic a dálnic ČR nezvládlo zpracovat odpočívku ještě nicotněji.

Urbánní řešení odpočívky považuji za silnou stránku návrhu. Prostorové uspořádání počítá se zachováním stávajícího přístřešku benzínové stanice s možností čerpání paliva, zatímco se stávajícím obchodem benzínky a motelem již návrh nepočítá. Součástí práce tedy byla snaha o maximální začlenění přístřešku do soustavy urbánních prvků odpočívky a vytvoření konzistentního dojmu.

Dálnice je stále využívána v nejhojnějším počtu automobily osobními, avšak kamiony jsou díky své velikosti těmi nejvýraznější. Dnes rekonstruovaná dálnice D1 dosud nebyla pro takto intenzivní provoz TIR uzpůsobena a stejně tak ani k ní přidružené odpočívky. Otázky kapacit stání pro nákladní automobily jsou hojně diskutovány a je nezbytné zhodnotit rovněž udržitelnost či nezbytnost nákladní automobilové dopravy.

Území je uzpůsobeno k parkování osobních automobilů, nákladních automobilů, autobusů a karavanů a nabízí prostor pro relaxaci osob užívajících různých dopravních prostředků. Při navrhování je důležité si uvědomovat, že například řidiči nákladních automobilů a pasažéři osobních automobilů mají jiné nároky na odpočinek, zdržují se na odpočívce jinak dlouho a nezdá se, že tyto skupiny snaží sobě navzájem vyhýbat.

Pro osobní automobily jsou parkovací stání standardní podoby v blízkosti budovy, která je těžištěm odpočívky - horizontální prostorovou dominantou. Stavba nabízí restauraci, obchod s prádelnou a veřejná WC, kde jsou všechny prostory volně přístupné ze zastřešené terasy, která následuje tvar domu v celé jeho délce. Před budovou, směrem k benzínové stanici, je předprostor poskytující piknikové stoly a dětské hřiště, to vše pod rouškou volně rostoucích bříz a borovic, které D1 doprovázejí takřka v celé délce. Na opačné straně, po průchodu mezi jednotlivými buňkami budovy, je možnost strávit čas na vykonzolidované terase hledící do dálky.

Také louka s názvem Parking and picnic, kde mají automobily možnost stát odděleně a na rozvolněném prostranství, ke každému vozu v bezprostřední blízkosti náleží zázemí vhodné pro venkovní občerstvení z vlastních zdrojů.

Stání pro nákladní automobily jsou vyvedeny dle standardních parametrů ŘSD, v jejich prostoru jsou dvě menší budovy naplňující funkci veřejných WC, sprch, shromaždiště většího množství odpadů, piknikové stoly a posilovací hřiště.

Na odpočívce je mimo čerpání paliva možné dobíjení vozů na elektropohon, v počtu 16-ti stojanů.

Návrh podle klasifikace ŘSD můžeme označit, jako odpočívku středního rozsahu s větší kapacitou osobních automobilů, opodstatněnou rozsáhlým provozním zázemím.

Krajinné řešení bylo doprovázeno snahou o provázání odpočívky s okolním prostředím pomocí místních elementů. Jako nově vysazované dřeviny - primárně v oblasti parkoviště a předprostoru hlavní budovy, jsou zvoleny břízy a borovice, pojízdné a pochozí povrchy - krom hlavní asfaltové komunikace, jsou navrženy ze skladebných materiálů umožňujících maximální propustnost a vsakování vody. V místech stání pro nákladní automobily je navržen povrch šterkový s podkladem zohledňujícím vysokotonážní vozidla. Ostrůvky jsou vyvedeny z tradiční betonové zámkové dlažby. Parkovací stání pro osobní automobily jsou navrženy z běžně dostupných betonových zatravnovacích prefabrikátů - ovšem s ohledem na pohodlný výstup z automobilu jsou lemována hladkým betonem. V předprostoru budovy je povrch plošně zpracován kameny a oblázky s prorůstající trávou. Jím pak procházejí chodníky ze zelené zámkové dlažby. Obláskovým trávníkem je také vymezena pojízdná komunikace v území Parking and picnic a piknikové stoly jsou posazeny na desky z hrutého betonu.

Pro pohyb pěších, v prostoru dopravních komunikací v rámci odpočívky, jsou určeny pruhy značené žlutým nátěrem na asfaltu.

Územím odpočívky v západní části protéká potok s kultivovaným korytem a retenční nádrží. Do blízkosti tohoto jezírka, v malebném skalnatém lese na hraně dálnice, je v návrhu přesunut stávající Symbolický hřbitov obětí dálnice D1. Místo umožňuje vytvoření intimní pietní atmosféry přímo na rozhraní přírodního prostředí a neúprosne přítomnosti dálničního tělesa.

V rámci snahy o navázání na místní kontext nově vzniká žlutá turistická stezka spojující obě odpočívky s existující pěší strukturou. Stezka vede po stávajícím dálničním nadjezdu, který spojuje odpočívky a není hojně využívaný motoristy. Je možné také využít stávajícího podchodu pod dálnicí, ten ústí v bezprostřední blízkosti potoka, který je v místě podchodu zatrubněn, a tak protéká směrem dolů na protější odpočívku.

Pokud sledujeme konkrétní dálniční odpočívku v měřítku zohledňujícím polohu odpadkových košů, pochopitelně získáváme pomyslné koňské klapky na oči. Je nezbytné zachovat si vědomí toho, že „jedna odpočívka jaro nedělá“ a v případě D1 je třeba pohlížet na rekonstrukci odpočívky systematicky, zohledňovat metrum, ve kterém se mají střídat odpočívky různých velikostí, krajinné prvky, polohy měst přidružených k dálničnímu tělesu, dálniční křížení, sjezdy, nájezdy atd. Nezbytnou součástí je vyvázání se z velmi nevýhodných smluv uzavřených mezi ŘSD a provozovateli odpočívky uzavřených v průběhu raných devadesátých let. Také zvýšený důraz na údržbu, úklid, zpracování odpadů a dohled nad dodržováním obecných a dopravních pravidel. Je žádoucí, aby ŘSD vystoupilo ze stínu státního molocha a snad si i vzalo za své heslo „Make ŘSD great again“, které se v počátku naší práce stalo hlavním motivem.

Jedním z nejdůležitějších východisek je vědomí, že architektura, i přesto, že má na člověka značný vliv, není nástrojem ke změně společnosti.