

**Středisko správy a údržby dálnice
Přerov**
Pelčák a partner architekti



Středisko údržby dálnice

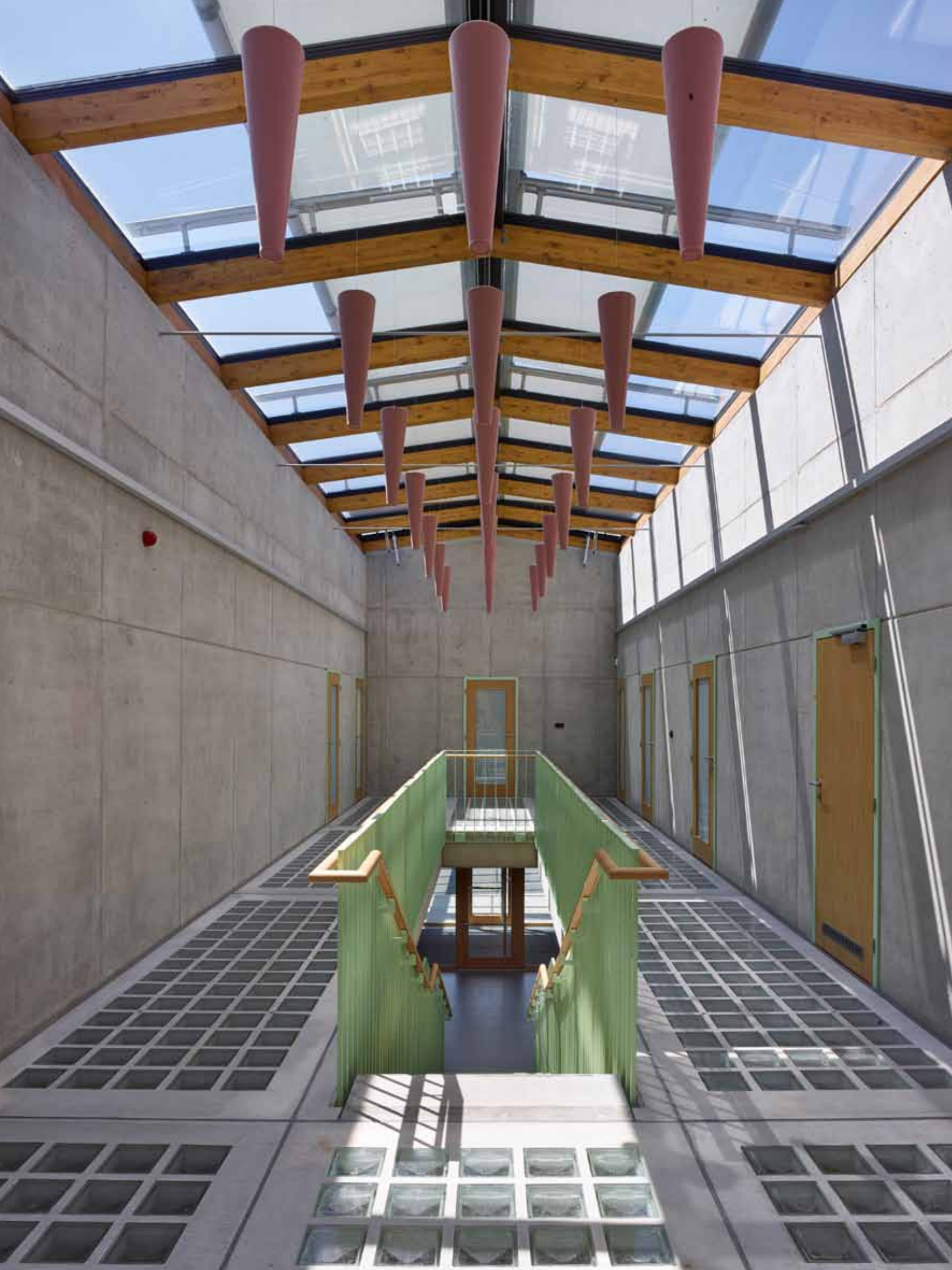
Jedná se o první realizaci nové řady Střediska správy a údržby dálnic (dosud byl užíván původní model z počátku 70. let), kterou na konci první dekády tohoto století naše kancelář společně s ŘSD vyvíjela. Areál je analogií hospodářského dvorce v krajině. Jednotlivé objekty jsou uskupeny do podélných traktů po obvodu ústředního manipulačního dvora tvaru obdélníka. Jeho delší strana je rovnoběžná s dálnicí. Do něj jsou vstupy a vraty orientována průčelí všech staveb na jeho hranách. Od dálnice je tento prostor chráněn souvislou stavební frontou tvořenou velkými objekty dílen a garáží. Areál má prosté a lapidární formy, neboť bude vnímán především z auta rychle jedoucího po dálnici. Jednotlivé provozy střediska jsou logicky uspořádány do kompaktních částí základních geometrických tvarů sestavených do jednoduché a srozumitelné kompozice

celku. Zároveň jsou redukovány velikosti obestavěných prostorů a zastavěných ploch a tím je podpořena investiční i provozní úspornost. Správní budova určená pro stálý pobyt a práci zaměstnanců má oproti industriálním objektům garáží a autodílen drobnější, lidské měřítko i výraznější detail. Jejím jádrem je komunikační hala, jejíž sklobetonová podlaha a střešní světlík zajišťují interiéru dostatek přirozeného světla. Je umístěna přímo u vjezdu do areálu. Ten má formu vstupní brány, jejíž monumentalita je dána velikostí projíždějících vozů a mechanismů. Druhou velikostí a prostým tvarem přirozeně monumentální stavbou je sklad soli situovaný v čele dvora. Objekty a budovy areálu spolu tvoří jednotný celek formálně sjednocený architektonickými prostředky a prvky, jakými jsou např. společná základní modulační tvary střech, proporce a členění výplní

otvorů či materiálové a barevné řešení fasád. Charakteristickým prvkem areálu je jeho materialita čili výrazné užití dřeva. To je kromě fasád všech objektů použito i na konstrukci a v interiéru správní budovy. Jeho volba není náhodná. Zapojuje areál do krajiny, ve které nezanechává uhlíkovou stopu. Zejména však svým přírodním, organickým a tedy „měkkým“ charakterem zakládá příjemné prostředí pro zaměstnance střediska, kteří mimo ně pracují v neosobním a nebezpečném prostoru dálnice. Původní, půdorysnou geometrií pravidelný a prostorově zcela kompaktní návrh areálu musel být v průběhu projektové přípravy upraven, protože existující zemědělský objekt, na jehož ploše bylo v projektu dálnice středisko umístěno, se nakonec nepodařilo vykoupit.

AUTORSKÁ ZPRÁVA

STAVBA DETAIL 4/2021





CENTRE OF MOTORWAY MANAGEMENT AND MAINTENANCE, PŘEROV

This project concerns the first Centre of Motorway Management and Maintenance pertaining to the effective series developed and implemented by our studio in collaboration with the Road and Motorway Directorate at the end of the first decade of this century (so far, the original model from the 1970s was used). The premises look like a farmstead in the landscape. Individual civil structures are grouped to form longitudinal wings along the central rectangular yard intended for material handling. The longer side of the yard runs parallel to the motorway. The fronts of all civil structures along the sides facing the yard are equipped with entrances and gates. The area is isolated from the motorway by the fronted civil structures housing repair shops and garages. The premises have been designed in a simple and concise style as they will be perceived in particular from vehicles quickly moving along the motorway. Individual operations of the Centre

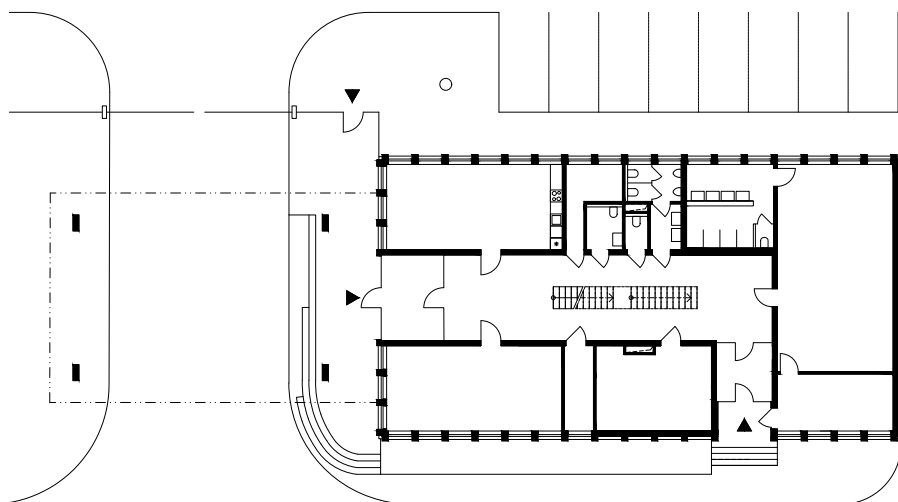
are logically arranged to form compact sectors with geometrical shapes resulting in an overall simple and comprehensive composition. In addition, the sizes of the enclosed volume and covered areas pertaining to the Centre have been reduced, thus accentuating the investment and operational economy of the project. Unlike the industrial type of the civil structures of the garages and vehicle maintenance shops, the administration building designed for the full-time presence and work activities of the employees has a finer, human-like scale and a more distinctive detail as well. Its core is formed by the communication hall whose glass concrete floor and a roof light provide the interior with sufficient natural light. The administration building is situated next to the premises entrance. The entrance is designed as an admission gate the monumentality of which is commensurate to the size of passing vehicles and mechanisms. Another building, naturally monumental due to its size and simple shape, is the salt warehouse situated in the front of the yard. The civil structures and buildings of the premises form a uniform complex, formally united by

the architectural means and elements, such as the common basic modulation, the shapes of the roofs, the proportions as well as the colour scheme of the façades. However, the characteristic feature of the premises is its materiality, meaning the extensive utilization of wood. In addition to the facades of all the civil structures, we used this material for the interior structure of the administration building. The choice of wood is not accidental. It allows to integrate the premises into the landscape where they leave no carbon footprint. In particular due to its natural, organic, and “soft” character, the material helps create a pleasant environment for the Centre employees who otherwise work in the impersonal and dangerous area of the motorway. We had to redesign the original, spatially completely compact design of the premises with a regular geometry of the ground plan in the course of the project preparation as the existing farmstead, within the limits of which the Centre was originally situated, was finally unavailable for purchase.

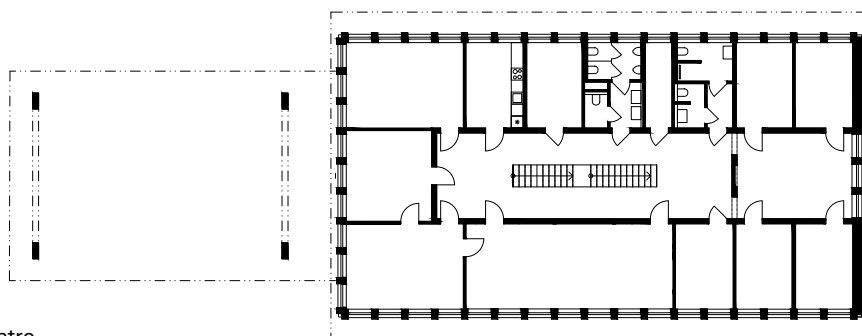
ARCHITECT'S REPORT

STAVBA DETAIL 4/2021

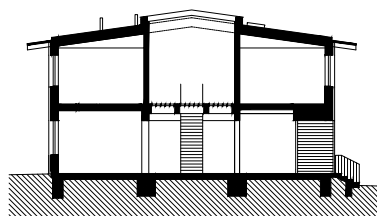




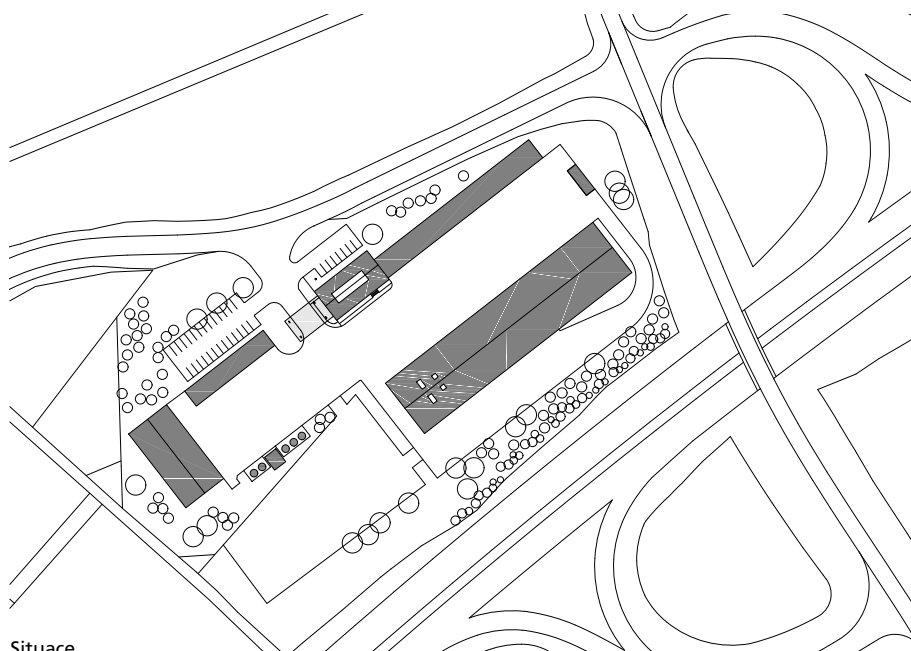
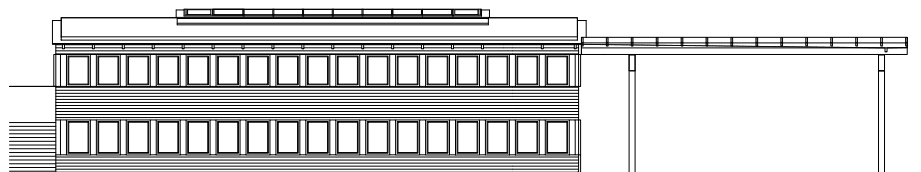
Půdorys přízemí



Půdorys 1. patro



Příčný řez



Situace

Místo stavby / Building location:

Přerov II – Předmostí

Autoři / Architects: Miroslava Blechová,
Viktor Kvita, Petr Pelčák, Petr Uhrín / Pelčák
a partner architekti

Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Správa Brno

Spolupráce / Cooperation: Ateliér DPK,
HP consult, JP Statika, PK Sklenář, Eva
Wagnerová

Zastavěná plocha / Built-up area: 4 988 m²

Užitná plocha / Usable area: 5 117 m²

Plocha pozemku / Plot area: 19 150 m²

Obestavěný prostor / Enclosed

volume: 37 850 m³

Projekt / Design phase: 2012–2019

Realizace / Implementation: 2019–2021

Foto: Filip Šlapal





MARTINA MERTO VÁ

Dálnicím navzdory

Čtyřicetitisícový Přerov je město s nezaslouženě špatnou pověstí. Synonymem hanácké metropole se stal ucpaný dopravní průtah. Pod siluetou renezančního zámku si dopálení řidiči sotva představí malebné středověké jádro. Jedovatá modř skleněných zábradlí tranzitního mostu zase brání výhledu na velkorysá nábřeží Bečvy, jakými rozhodně neoplývá kdekteré české město. Jen zasvěcení pak něco tuší o nadstandardní vrstvě místní meziválečné architektury. V nekonečných kolonách se mohou těšit ze špičky tehdejší stavební produkce. Bohuslav Fuchs pro Přerov navrhl první obytný dům s ocelovou konstrukcí. S ohledem na dobu vzniku (1930) tak předběhl i Le Corbusiera. Míjíme ho v zácpě u nádraží. Pro téhož progresivního investora, Středomoravské elektrárny (SME) nakreslili administrativu jiní talentovaní architekti, Oskar a Elly Oehlerovi. Památkově chráněný objekt si vychutnáte, když čekáte na třetí zelenou v téže frontě aut. Tak bychom mohli pokračovat.¹

S vidinou zlepšení dopravní situace Přerovští kvitují novostavbu estakády, která obyvatelům sídliště Předmostí nedávno vyrostla přímo pod nosem. Koncepty dopravních řešení 80. let prošly v Přerově po revoluci evidentně jen malými změnami. Smyslem spojnice mezi centrem města a silnicí

na Olomouc a budoucí dálnici na Ostravu je samozřejmě „ulevit dopravě“, odvést tranzitní přepravu a na oplátku přivést *plynule* do města více osobních aut. Nechejme teď stranou dlouhodobý dopad takového razantního zářezu do organismu města.

Teprve generace po nás zhodnotí přínos systematicky budované, státem bez debat podporované sítě dálničních tahů, která jaksi samozřejmě mění k horšímu malebnou českou krajinu. Zatímco její cena je nevyčíslitelná, o ceně kilometru postavené (i nepostavené) dálnice víme své. Často jsou to horentní sumy, pro laika včetně mě jen těžko představitelné v povrchu asfaltu, který má být kýženou úlevou pro mnohá česká města. Co všechno potom obnáší údržba dálnic, o tom se mnohým ani nezdá.

Na rozdíl od *cestmistrovství*, pod nímž se skrývá péče o silnice nižší třídy, se o české dálnice starají *střediska správy a údržby Ředitelství silnic a dálnic ČR*. Jedno nové stojí v Přerově, poblíž křížení zmiňované estakády a vysněného desetikilometrového obchvatu Přerova, který zacelí prostorovou díru (i jinak děravé) „dé jedničky“. Vidět opravdu rozlehlou novostavbu zaplněnou způli solí (1500 tun!) a dozvědět se, že vystačí na pouhou jednu sezónu a zhruba 14km dálnice z Přerova do Lipníku nad Bečvou,

uvádí pozorovatele do reálného dálničního světa. Jemu má sloužit nový prototyp střediska, který nahrazuje typologii z počátku 70. let. Volba architektonického studia pro toto zadání přitahuje pozornost světa architektonického. Dosud se v Čechách tyto dva světy protnuly jen málokdy.

V portfoliu prací ateliéru *Pelčák a partner architekti* běžně nenalistujeme stavby dopravní infrastruktury. Pár zásadních realizací však najdeme v přilehlém regionu. Vůbec první, správně budovu Povodí Moravy v Olomouci kreslil šéf ateliéru Petr Pelčák společně s Petrem Hrušou v půli 90. let minulého století. Architektonické časopisy obletěla také Pelčákova kaple v nedalekém Oseku nad Bečvou z roku 2017. Obě stavby pojí dobře promyšlený vztah k místu, jež pro ně bylo určeno. Otázkou *místa* a jeho zásadním vlivem na utváření architektury se Petr Pelčák zabýval v minulosti i ve svém teoretickém díle.² Po sklonku milénia se u nás také začal hojně skloňovat termín moderní či kritický regionalismus. Petr Pelčák se debat o něm přímo účastnil, ačkoliv vždy spíše v roli kritika, který zůstává ve střehu. Pro charakterizování přerovského areálu však vůbec není od věci tento zavátý pojem oprášit. Mezi aspekty regionalismu, pomineme-li obvykle dominující rovinu respektu

POZNÁMKY:

1 K architektonickým dějinám Přerova viz např. Klára Jenišťová (ed.), *Kapitoly z výtvarné kultury města Přerova*. Architektura, výtvarné realizace, design, Přerov 2017.

2 Petr Pelčák, *Místo jako určující a inspirující prvek architektury: výklad významu místa pro vlastní tvorbu*, Brno 2004.

3 Ibidem, s. 9.



k lokální identitě, patří schopnost důslednější abstrakce *místa* a jeho sociálního kontextu.

V Přerově, na staveništi údržby dálnice, se ocitáme na hraně města a volné, zemědělské krajiny. Místní část Předmostí, kdysi samostatná obec, byla pohlcena mateřským městem. Venkovský charakter pozměnila nejdříve vilová čtvrť, posléze panelové sídliště. Navazuje několik málo průmyslových provozů (zatím žádná nelidská logistická hala) a krajina se navzdory hanácké rovině zvedá do terénní vlny, která tvoří pozadí nového střediska. Mění barvy podle ročních dob a sadby.

Toto přirozené kontinuum mezi urbanizovaným prostředím a krajinou brzy (a definitivně) přetne dálnice. Nové středisko její údržby zůstane na straně krajiny, v předpolí polí. Ne náhodou střídá doslouživší zemědělské družstvo, charakteristický prvek moravského venkova, který násilně vystřídal *ulicovky* hanáckých velkostatků. Doby, kdy jsme na ně nadávali, pominuly tak rychle, jak rychle nám zemědělskou krajinu ukusují ocelové sklady. Omšelé sedlové střechy typizovaných řad jednotných zemědělských družstev v porovnání s nimi paradoxně – a nutně retrospektivně – uměly krajinu za- bydlit lépe.

Vzpomínám si na zážitek z cest po Holandsku a Dánsku, kdy nebylo možné jedinou utilitární stavbu na kraji tamních měst a vesnic označit za ošklivou. O to horší byl návrat domů a postřeh přesně opačný. Pravidelnými rodinnými cestami z Olomouce na jih jsem měla možnost v posledním roce sledovat pozoruhodný jev – ano, na přerovské parcele, o níž je tu řeč. Aniž bych tušila, co se chystá, každou další cestu jsem se těšila, jak budovaný areál sestávající z několika objektů – každý jiný, ale stejného rodu – dál poroste. Když se objevily nízké sedlové střechy na lepených dřevěných vaznicích přecházejících vnější zdivo, bylo to jasné. „Tohle musel dělat architekt!“ říkala jsem dětem.

Už u tenisové haly pro Litomyšl z let 1998–2001 operoval Petr Pelčák se slovem *zdrženlivost*. Tehdy do svahu pod les vložil strohý objem haly se sedlovou střechou. Cementotřískové desky fasád protínané „vrstevnicemi“ měly „neagresivní“ šedou barvu, díky níž „hmota splývala“ se stínem lesa. Architekt si vzal za cíl nenarušit předměstský krajinný ráz.³ Litomyšlská realizace se nabízí pro srovnání, stejně tak ale zemědělská hala, stržená teprve nedávno.

Objemy jednotlivých provozů jsou soustředěné kolem rozlehlého nádvoří pro

manipulaci těžké techniky. Lehce tancují, mění se materiály, konstrukční sestavy – vždy podle své funkce. Nezapomenutelným zážitkem je betonová síň pro sůl s průzory pod střechou (nebeská solnička), dětem utkví monumentální hala, jíž mohou napříč projíždět zbrusu nové sypací vozy. Naopak soustředěným a přívětivým dojmem působí malá administračka s vrátnicí. Útlé centrální schodiště s horním osvětlením – ani o centimetr navíc –, sklobetonové podlahy dvorany v patře, hráškové zelená zábradlí a rámy dveří do zasedačky, kanceláří a ložnic pro dělníky, to vše je trestí úsporného provozu s nápadným odkazem k funkcionalismu – ať už tomu brněnskému, nebo přerovskému. Paralela, kterou autoři možná rádi neuslyší. Funkčnosti je podřízena i vstupní brána do areálu, patrně jediné slabší místo celku. Obrácený sklon prosklené sedlové střechy se ostře potkává se štítem administrativní budovy a naráží na subtilnost jejích fasád.

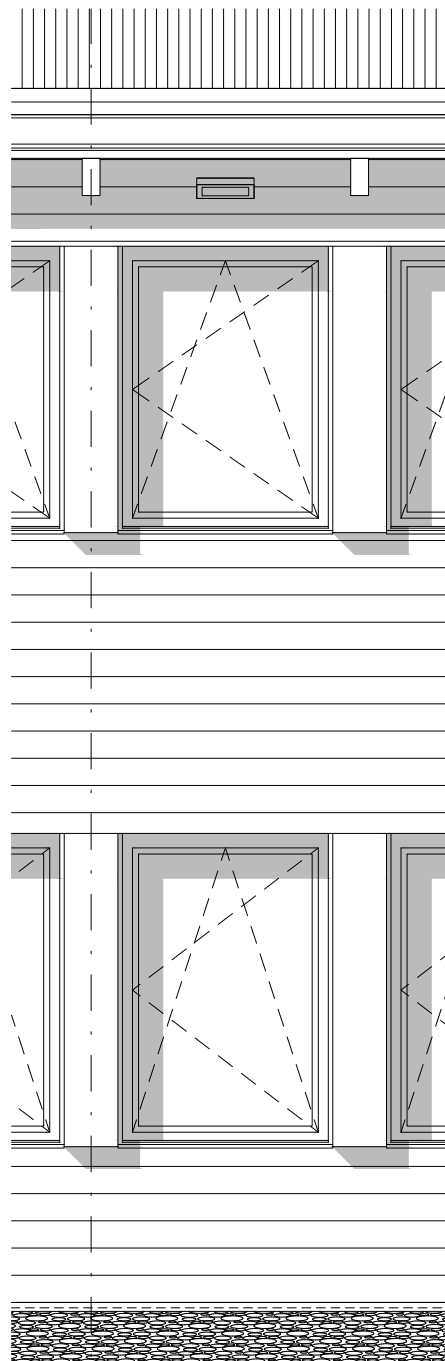
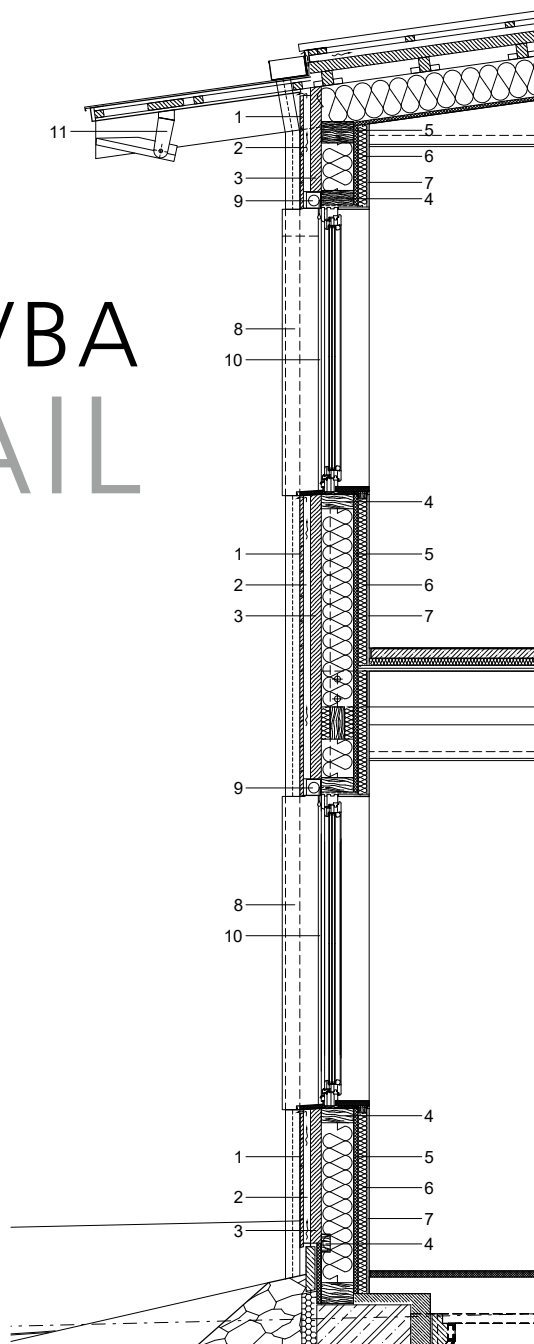
Na druhou stranu však razantně dimenzovaná brána rámuje výhled do krajiny, kterou bychom si chtěli uchovat. Zešedlou po vláčení, s vynecháním řepky v pěstebním cyklu. Dotýkáme se širšího sociálního kontextu *kritického regionalismu* – architekt Pelčák s kolegy uměli postavit správnou budovu údržby dálnic navzdory dálnicím.

Detail fasády správní budovy

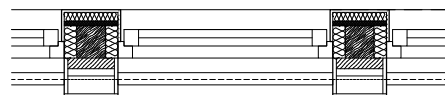
Svislý řez fasádou 1:40

Pohled na fasádu 1:40

STAVBA DETAIL



- 1 MODŘÍNOVÁ VODOROVNÁ PRKNA SE SKRYTÝM KOTVENÍM (FASÁDNÍ KLIP)
- 2 VERTIKÁLNÍ ROŠT Z LATÍ + VĚTRANÁ MEZERA
- 3 HYDROFOBIZOVANÉ DŘEVOVLÁKNITÉ DESKY
- 4 RÁM Z LEPENÉHO DŘEVA
- 5 INSTALAČNÍ MEZERA VYPLNĚNÁ HYDROFOBIZOVANOU MINERÁLNÍ PLSTÍ
- 6 OSB DESKA NA PERO A DRÁŽKU
- 7 SDK DESKA S POVRCHOVOU ÚPRAVOU
- 8 MODŘÍNOVÁ PRKNA
- 9 KRYCÍ BOX PRO SCREENOVOU ROLETU
- 10 VODÍCÍ LANKO PRO POJEZD ŽALUZIE
- 11 AREÁLOVÉ OSVĚTLENÍ



Horizontální řez fasádou 1:40

