

fotodokumentace současného stavu































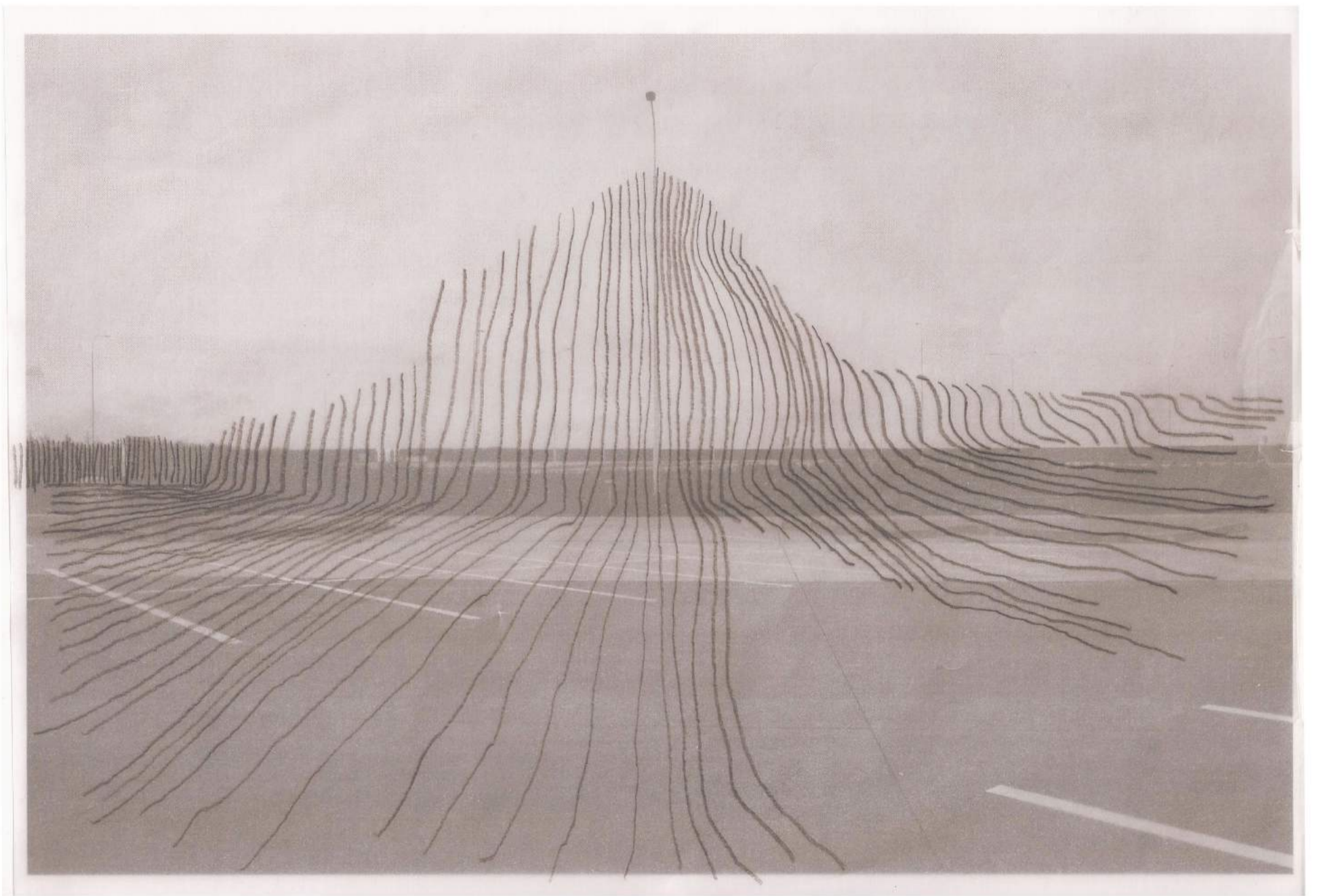


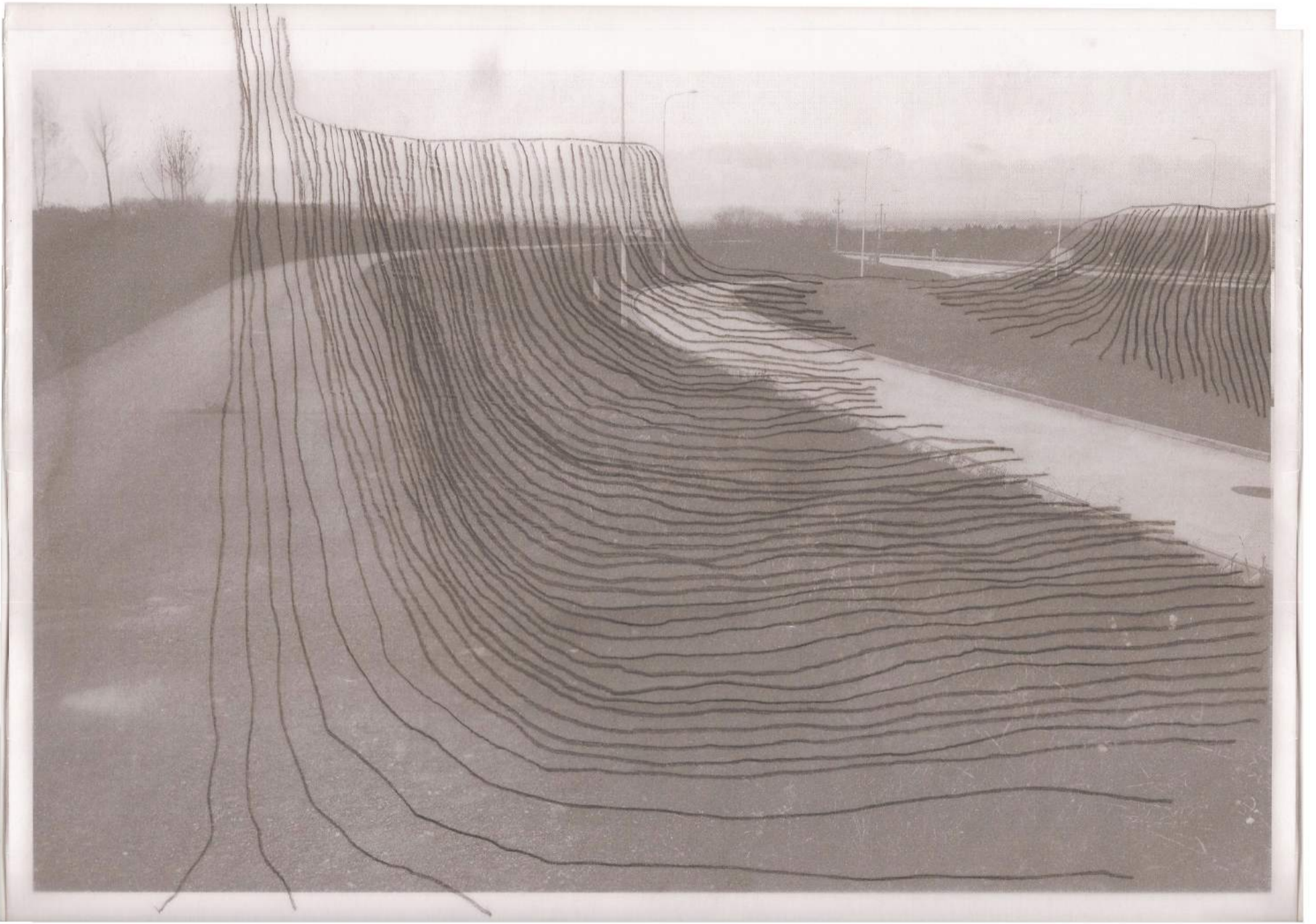


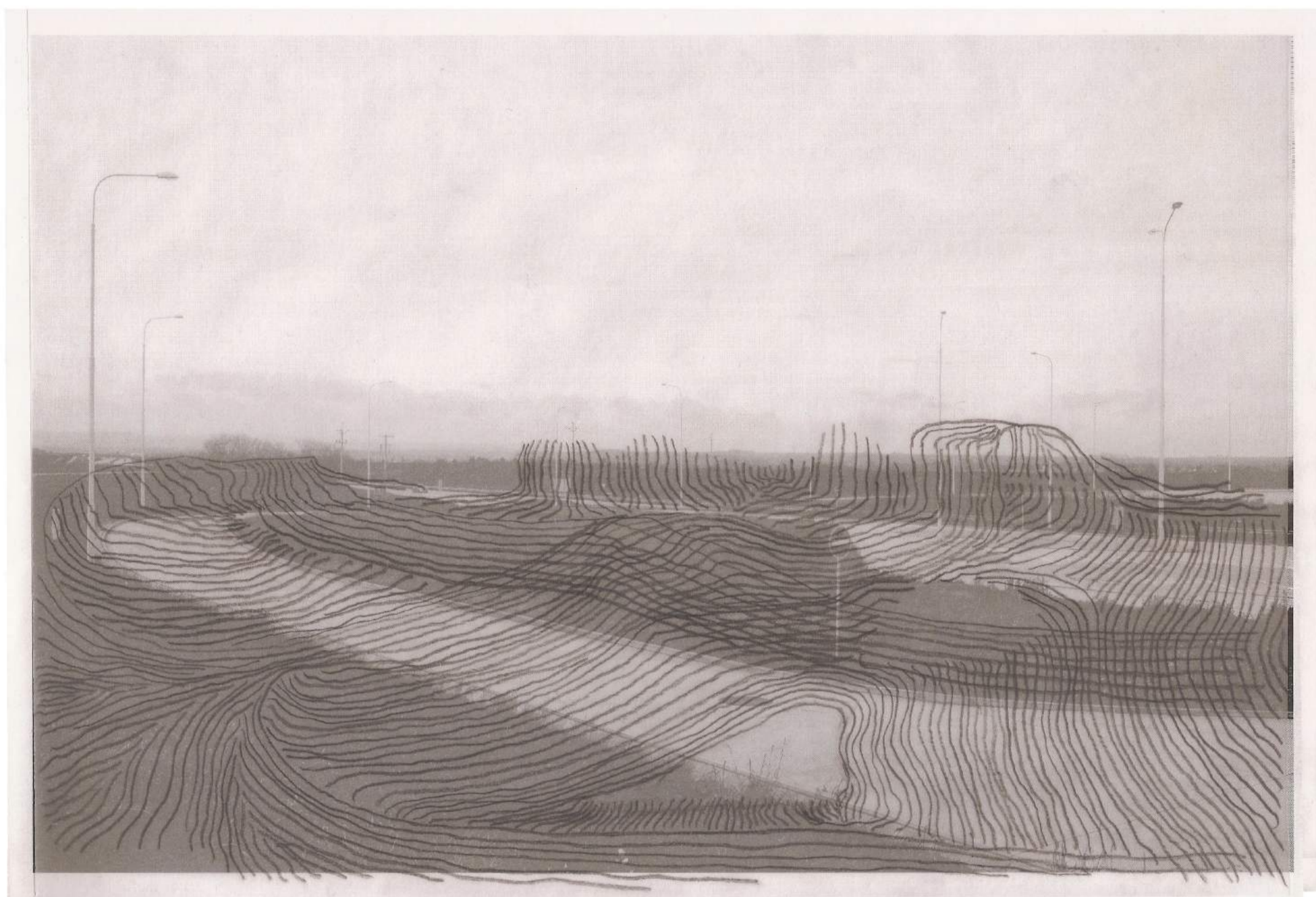




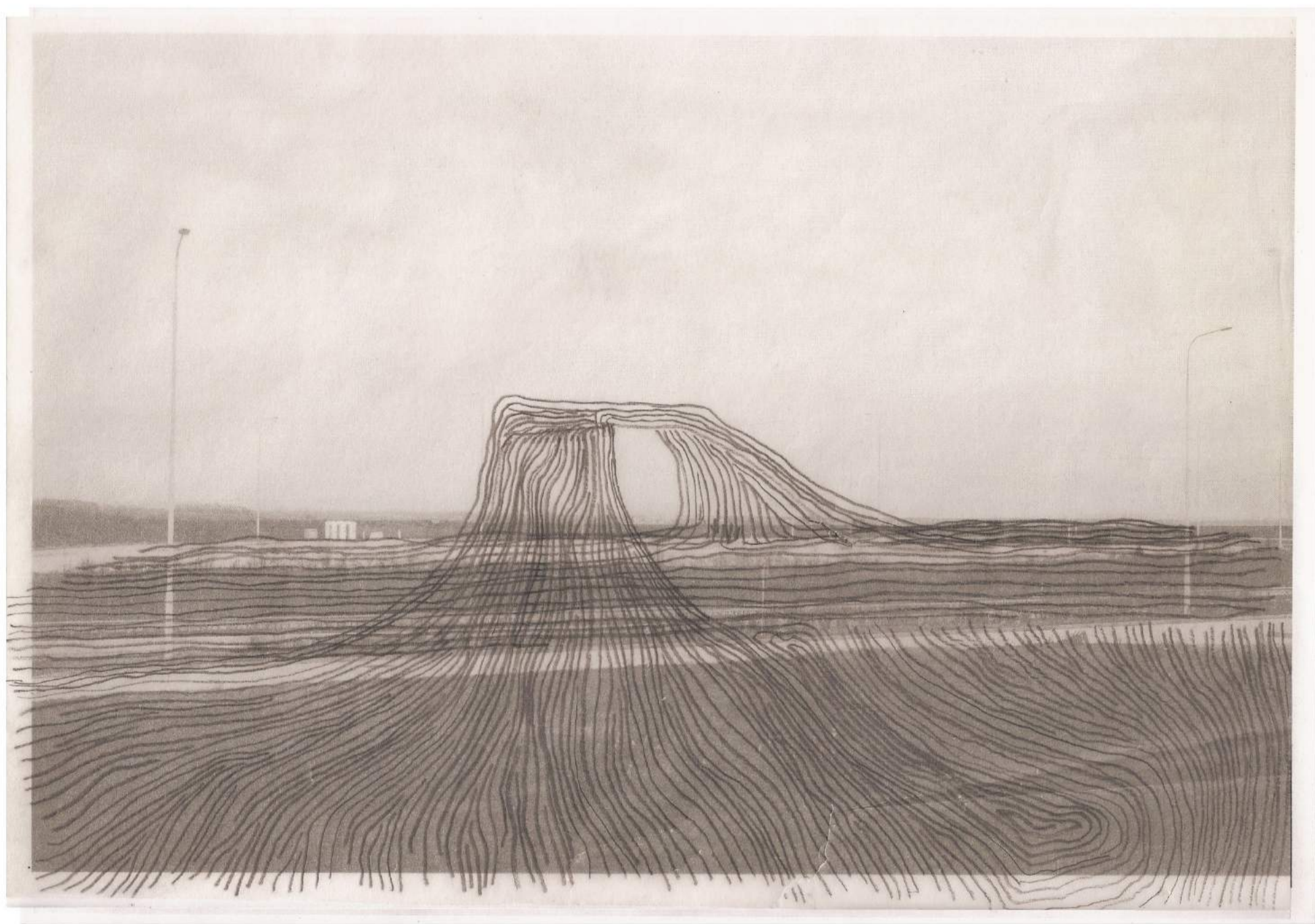














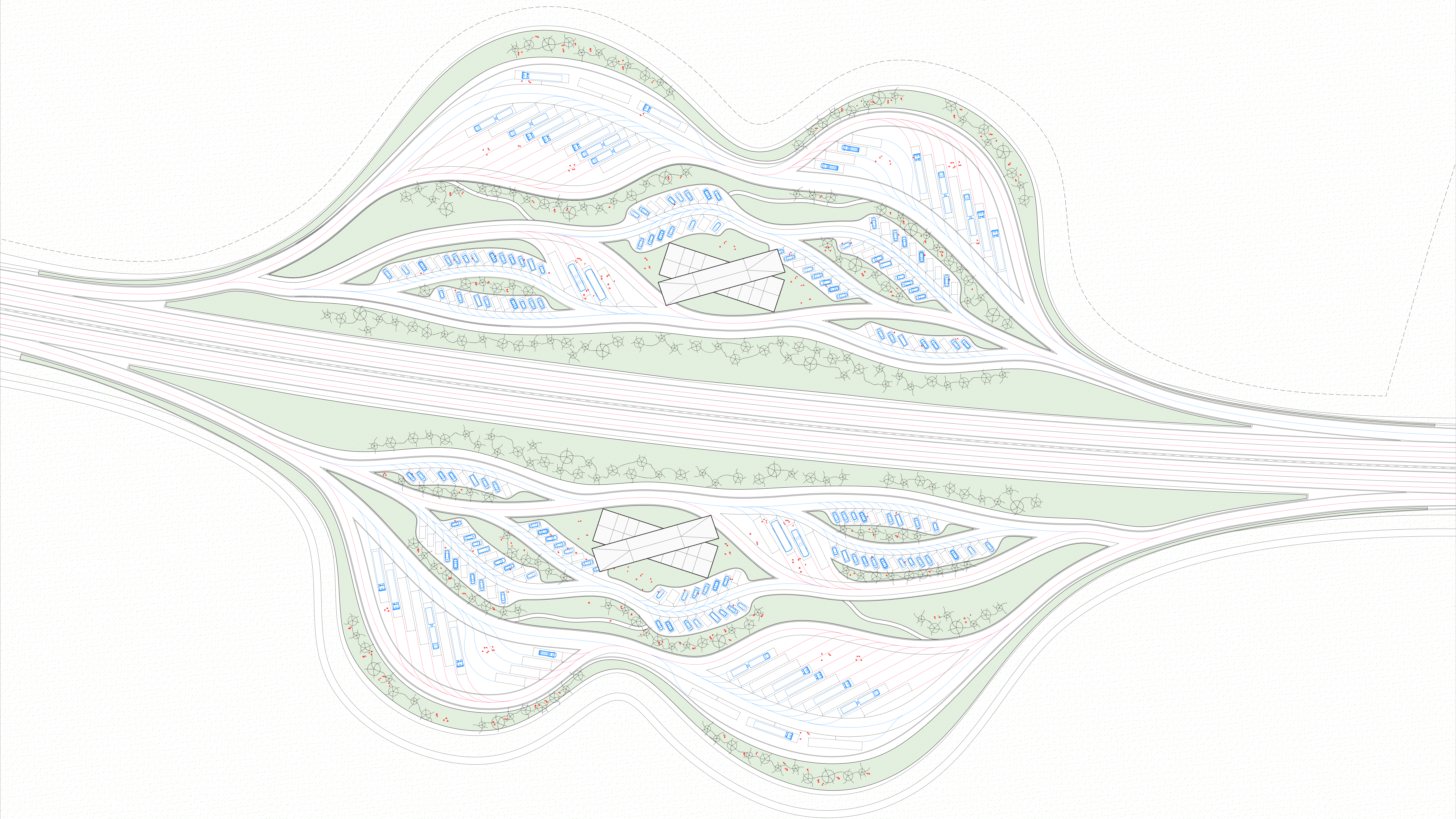
mapa výhled dokončené dálniční síť ČR propojující jednotlivé regiony a krajská města zejména s Prahou jako hlavním městem; rok 2040

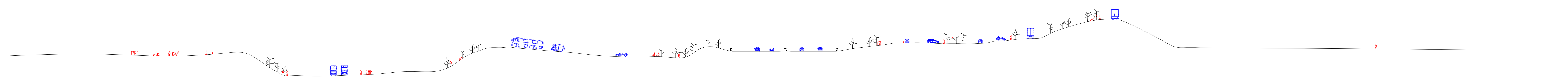
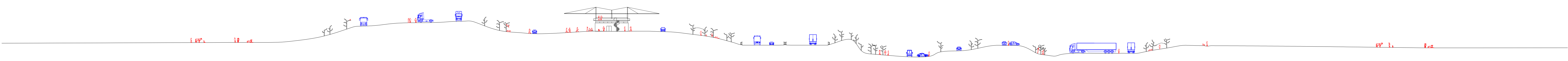


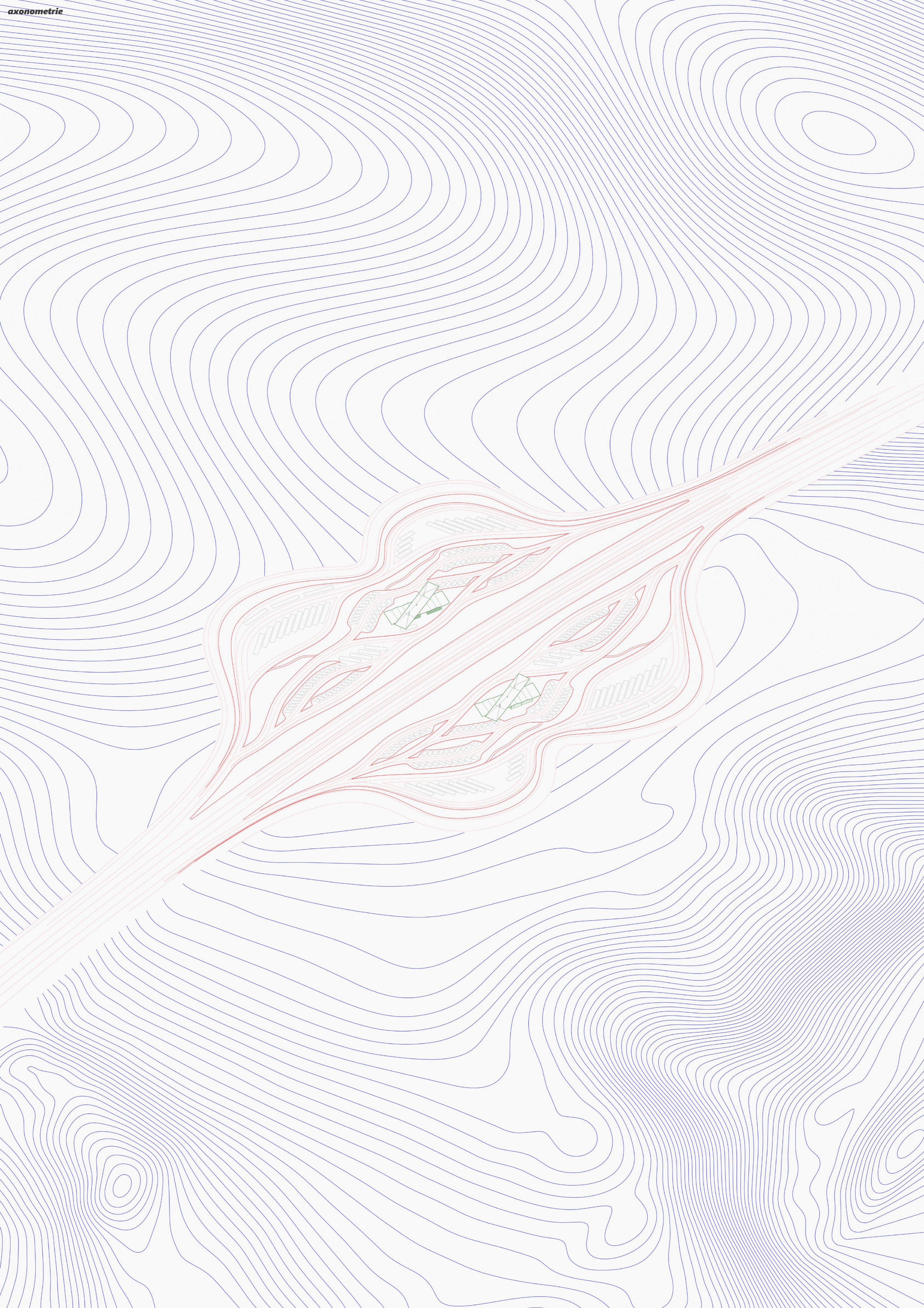
dálnice d1 nejdelší český dálniční tah; Praha – Brno – Ostrava – Polsko; po dokončení bude měřít 376,5 km; je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T a panevropských dopravních koridorů

odpočívka celkem 66 odpočívek; levá strana 32 odpočívek, pravá strana 28 odpočívek; levá-pravá strana 6 odpočívek; velká odpočívka 28, malá odpočívka 38; s čerpací stanicí 43, bez čerpací stanice 23

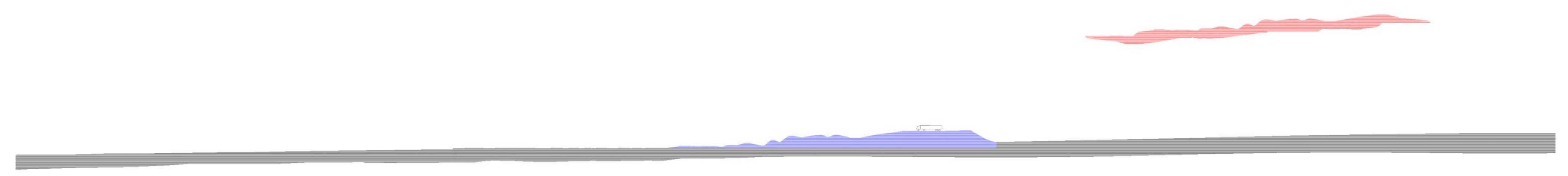




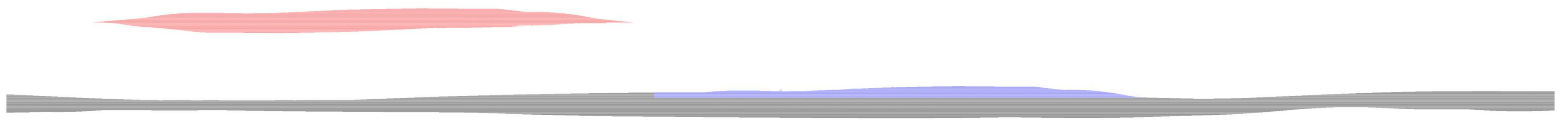




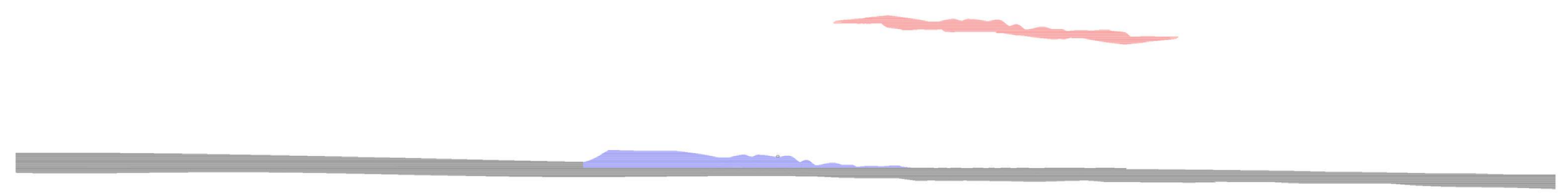
východní



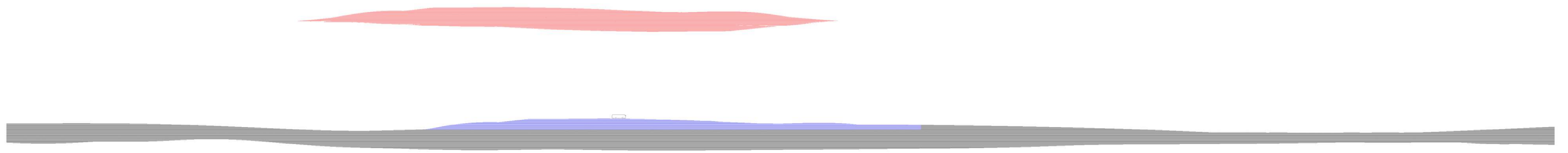
jižní

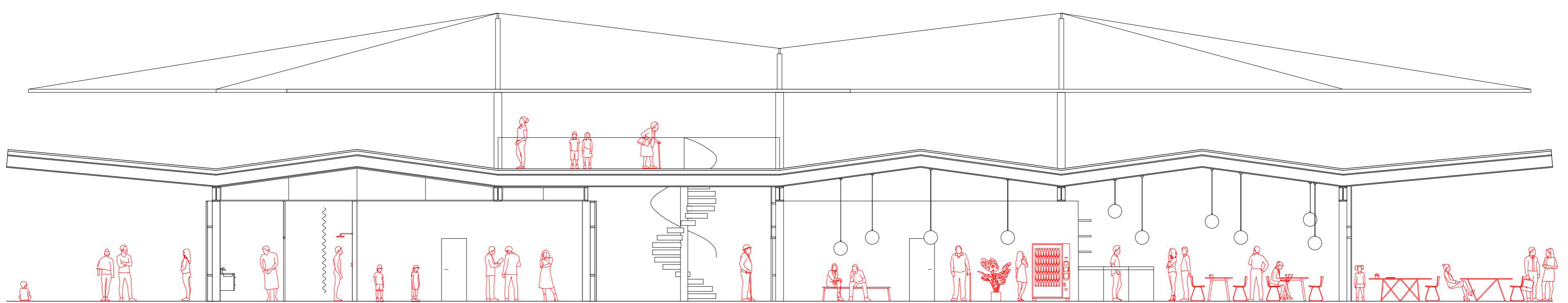
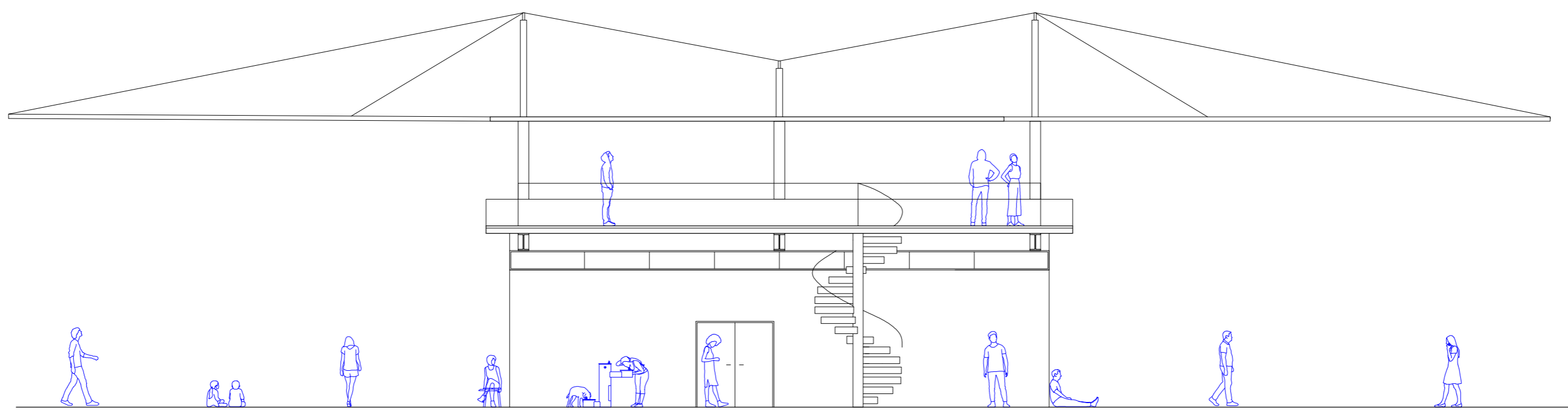


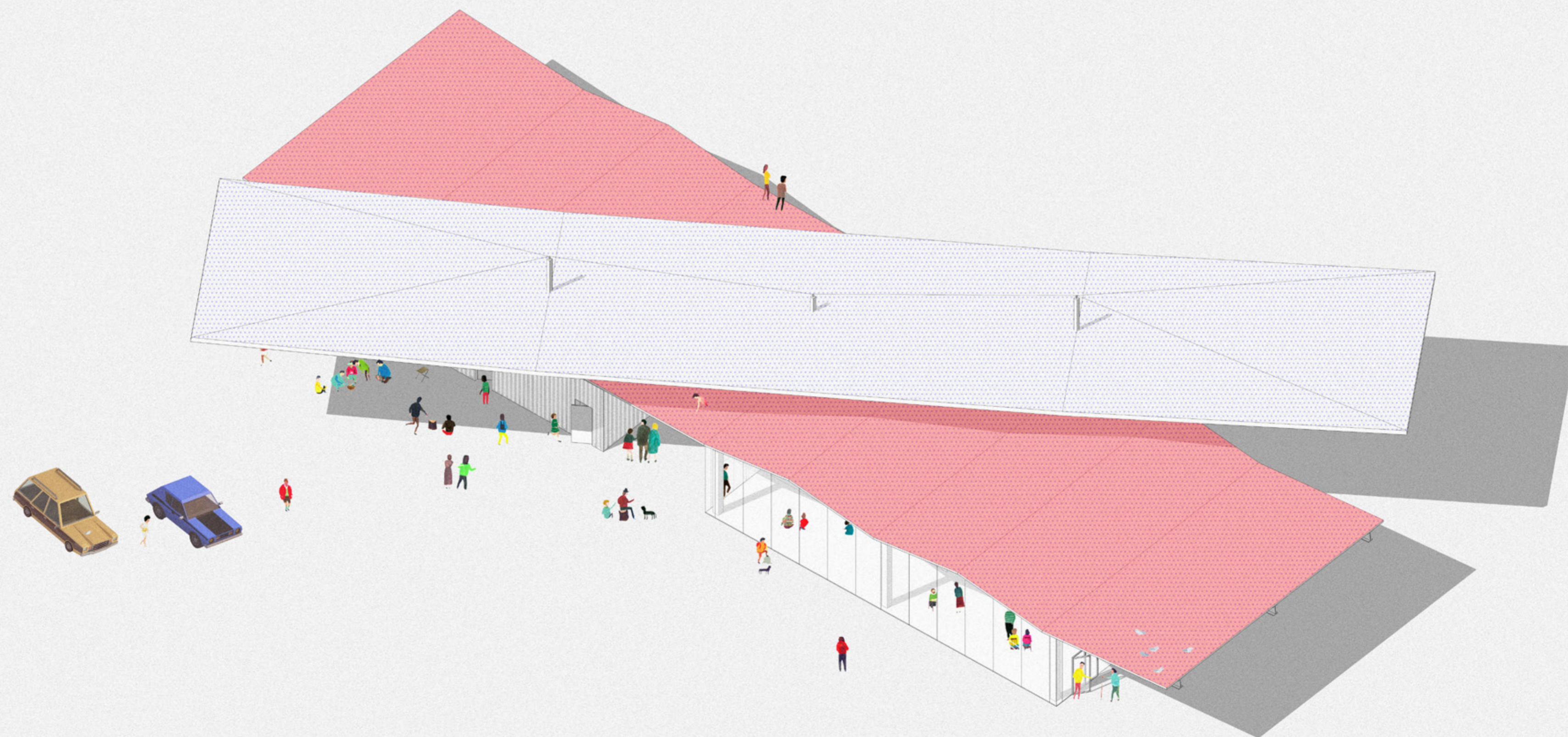
západní



severní





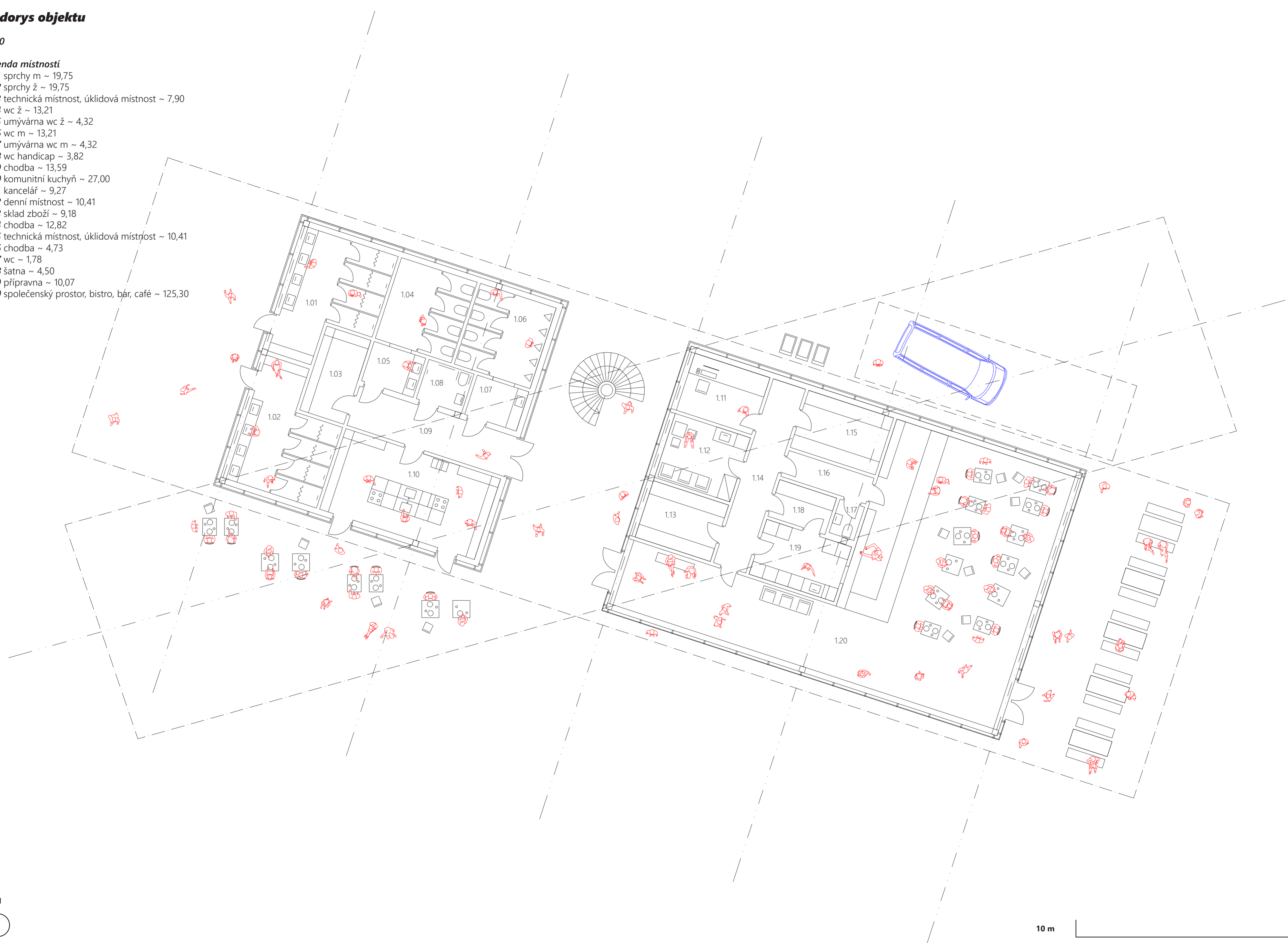


půdorys objektu

1:100

legenda místností

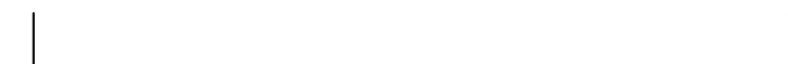
- 1.01 sprchy m ~ 19,75
- 1.02 sprchy ž ~ 19,75
- 1.03 technická místnost, úklidová místnost ~ 7,90
- 1.04 wc ž ~ 13,21
- 1.05 umývárna wc ž ~ 4,32
- 1.06 wc m ~ 13,21
- 1.07 umývárna wc m ~ 4,32
- 1.08 wc handicap ~ 3,82
- 1.09 chodba ~ 13,59
- 1.10 komunitní kuchyň ~ 27,00
- 1.11 kancelář ~ 9,27
- 1.12 denní místnost ~ 10,41
- 1.13 sklad zboží ~ 9,18
- 1.14 chodba ~ 12,82
- 1.15 technická místnost, úklidová místnost ~ 10,41
- 1.16 chodba ~ 4,73
- 1.17 wc ~ 1,78
- 1.18 šatna ~ 4,50
- 1.19 přípravná ~ 10,07
- 1.20 společenský prostor, bistro, bár, café ~ 125,30



N



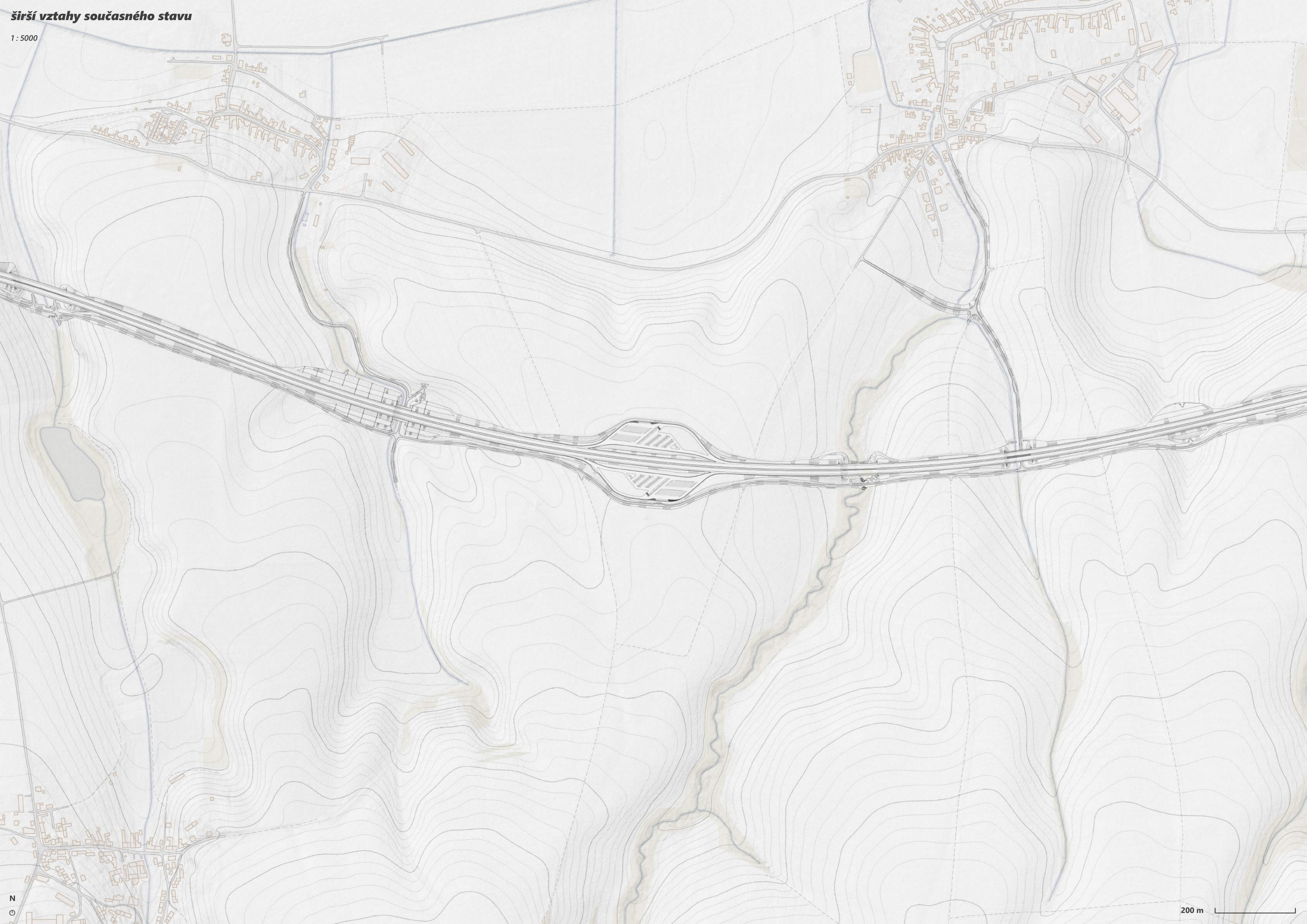
10 m





širší vztahy současného stavu

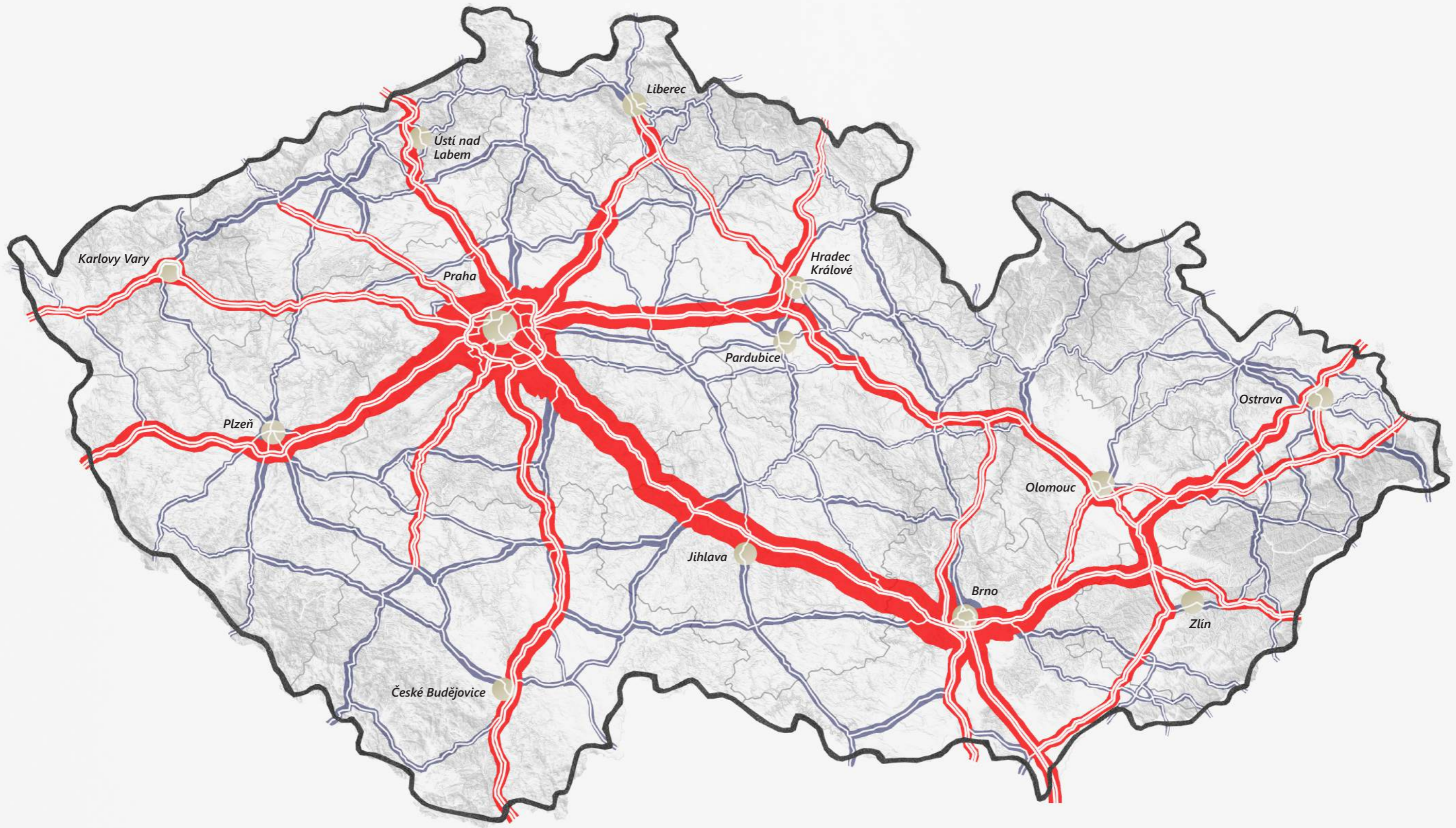
1:5000



200 m

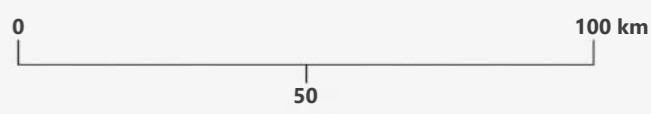
intenzita dopravy 2040

prognóza intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy silniční síť ČR v roce 2040; zdroj CityPlan



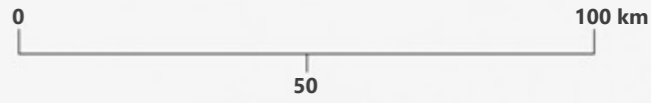
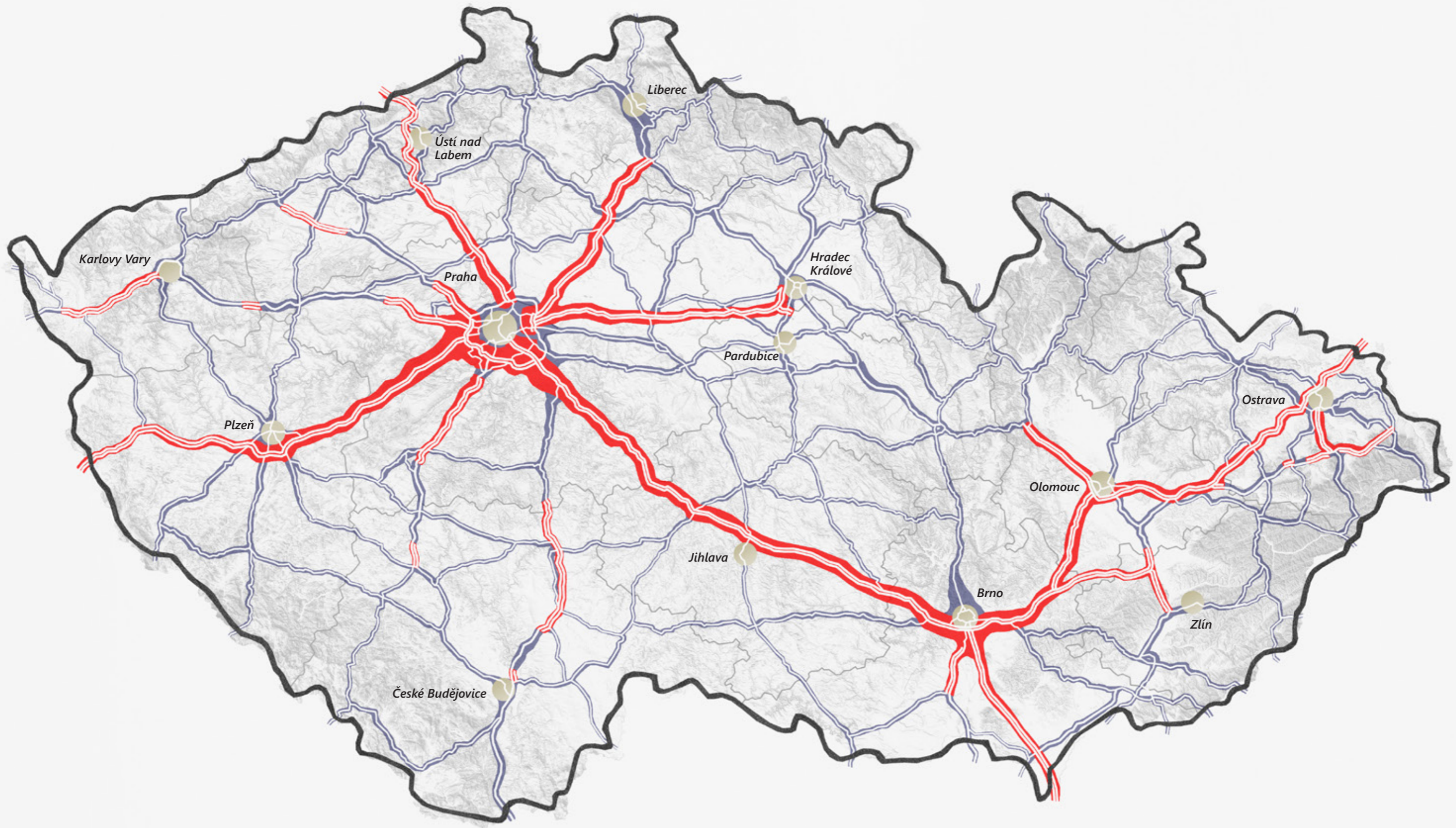
dálnice

silnice I. třídy



intenzita dopravy 2016

analýza intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy silniční síť ČR v roce 2016; zdroj ŘSD



Ačkoliv v Evropě existuje mezinárodní dopravní konsenzus ohledně značení, rychlosti jízdy či propojování hospodářsky, kulturně a společensky nejvýznamnějších regionů, jejich specifika se liší v závislosti na geografických či společenských podmínkách. Dálniční odpočívadlo je „kulturní vizitkou“ jednotlivých zemí. Je místem kde se střetávají lidé různých sociálních skupin a národností. Budování dálničních odpočívádek u nás spadá do kompetence státu, který jejich současný nevyhovující stav a počet dosud neřeší a raději prostory pronajímá třetím stranám - nadnárodním korporacím, které je obhospodařují po svém. Z hlavního dopravního tahu tuzemska se tak stává pole čerpacích stanic s fastfoodovými řetězci a na odpočívky bez nutnosti konzumovat nezbyvá místo. Momentálně se otevírá jedinečná příležitost, jelikož při dobudování dálniční sítě ČR nutně vzniká i potenciál pro vytváření nových dálničních odpočívádek bez zatížení korporátními vlivy. Jelikož je současná síť čerpacích stanic již přesycena, nadnárodní korporace nejeví zájem o nové dálniční odpočívky na nově budovaných úsecích dálnic. Stát tak má možnost pojmout jejich vzezření po svém.

Proměna způsobu dopravy, společenské nastavení a nastupující „trendy“ generace éry sociálních sítí předznamenávají, že globální mindset musí nutně zasáhnout i do událostí z cest. Na cestách se tak budeme jako běžní pocestní, řidiči kamionů, manažeři na služební cestě a rodiny směřující z Chorvatska či do Polska kromě nekonečných sítí dálnic střetávat též s mikrokosmem globalokálního potenciálu okolí dálničního tělesa – geografických specifik i aktivit okolních obcí, místních farmářů, řezníků, zelinářů, ovocnářů, kteří mají možnost z nedalekých obcí distribuovat na odpočívky své produkty.

Dynamický tvar odpočívky plynule navazuje na dálniční těleso a křivky tras kolektoru se dále vlévají do sběrných tras a parkovacích ploch tvořící Českou kotlinu, která však stále respektuje klasické schéma typových dálničních odpočívádek. Česká kotlina v sobě koncipuje lokální výrazové prostředky a nabízí kromě místa pro odpočinek také rekreační plochu, sociální a společenské zázemí, přičemž naplňuje

potřeby pro řidiče osobních automobilů, karavanů, nákladních aut i osazenstva autobusových zájezdů.

Pocestní mají možnost výběru - okusit lokální speciality místní komunity - na podzim husa, v zimě bramboračka, na jaře chřest, v létě lečo a jako dezert bublanina či jablečný štrúdl a tak přispět k lokální ekonomické prosperitě. Eventuálně si mohou svépomocí občerstvení připravit z vlastních zásob v prostorách komunitní kuchyně. Sezónní prodej klobásky s křenem, svíčkové, chřestu na másle, domácích langošů, dukátových buchtíček se šodó, švestkových knedlíků, kuřecích prs s broskví, krůt na mandlích, gulášů, kance na šípkové se šesti či kyselé čočky se tak mísí s odlišnostmi mezinárodní kuchyně, kterou si náhodní pocestní přiváží s sebou do České kotliny při cestě za dalšími zítřky.

Terén vykopán na jedné straně je využit na straně druhé a vytváří inverzní krajinu jež splývá s okolním prostředím. Území je členěno clustery parkovacích ploch rovnoměrně rozprostřených po ploše odpočívky. Budova se sociálním a společenským zázemím utváří pomyslné centrum odpočívky a funguje jako místo globalokálních „setkání“. Dopravní a parkovací schéma kopíruje schéma tradičních dálničních odpočívádek. Dálniční těleso vplouvá do tras kolektorů, které se větví do sběrných komunikací a parkovacích ploch. Průjezdne trasy vyrovnávají jednotlivé výškové úrovně parkovacích ploch. Řidič je tak přirozeně veden krajinou a orientuje se pomocí terénních zálivů a povrchů (kolektor – asphalt, sběrné komunikace a parkovací plochy – cementobeton, pochozí plocha – zámková dlažba, rekreační plocha – kombinace zámkové dlažby a polyuretanového povrchu. Prefabrikované betonové konstrukce stínění pak navíc plní funkci světelnou a signalizační, přičemž též fungují jako nosná konstrukce pro cvičební prvky. Prostředí parafrázuje dosavadní tuzemské řešení těchto typů staveb a nabízí alternativní cestu, kterou se dálniční odpočívky mohou v budoucnu ubírat – netradiční způsob utváří unikátní přestávku pro cestovatele z Čech, Polska, Evropy i zámoří, a to při cestě tam i zpátky.

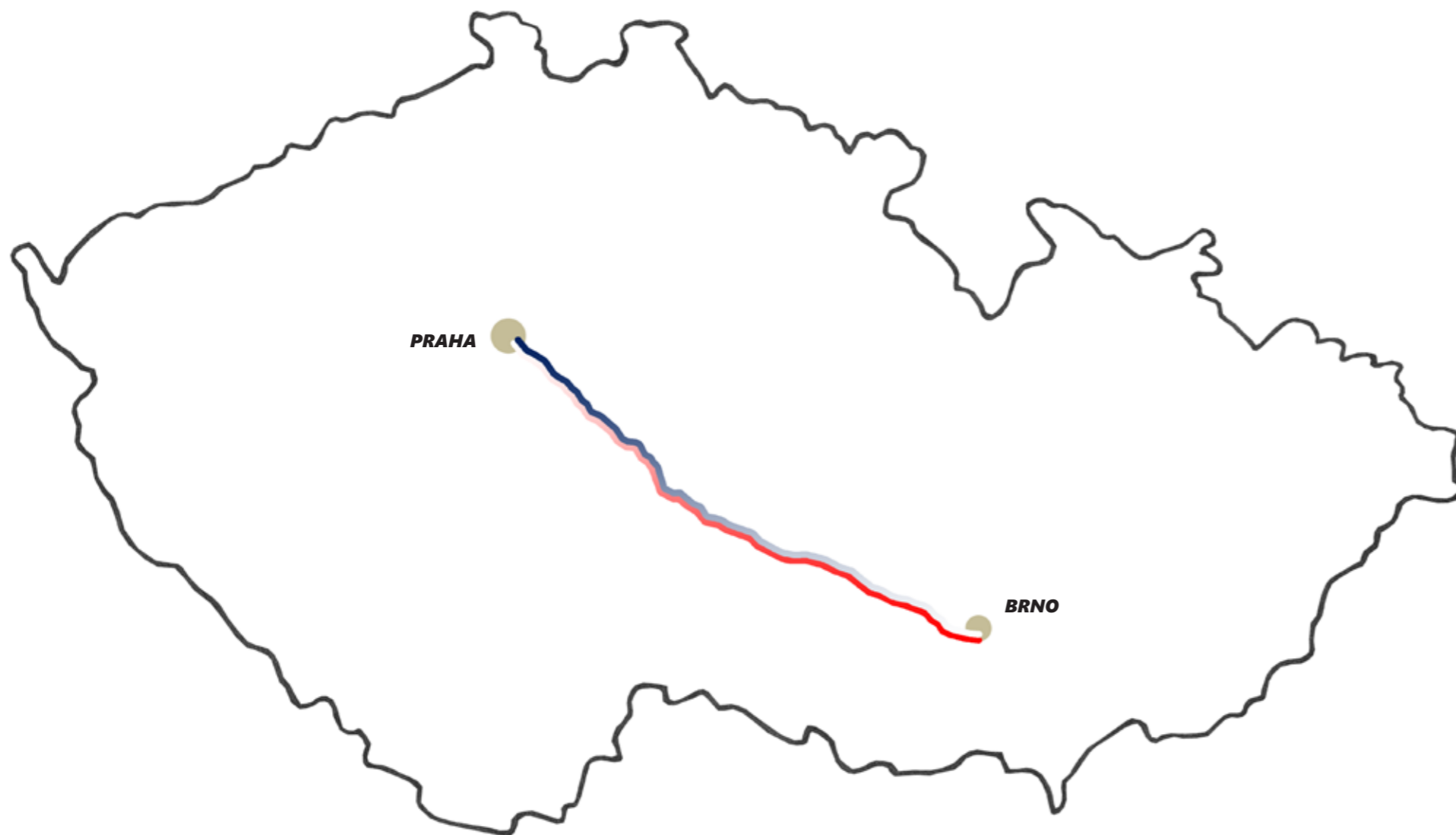
d1 videozáznam

Videozáznam zachycuje průjezd dálnicí D1 z pohledu řidiče v nejvytíženějším úseku Brno - Praha a Praha - Brno s přihlédnutím k zachycení současného prostředí dálničních odpočívek, které jsou toho času v provozu. Zachyceno 21. 4. 2019.

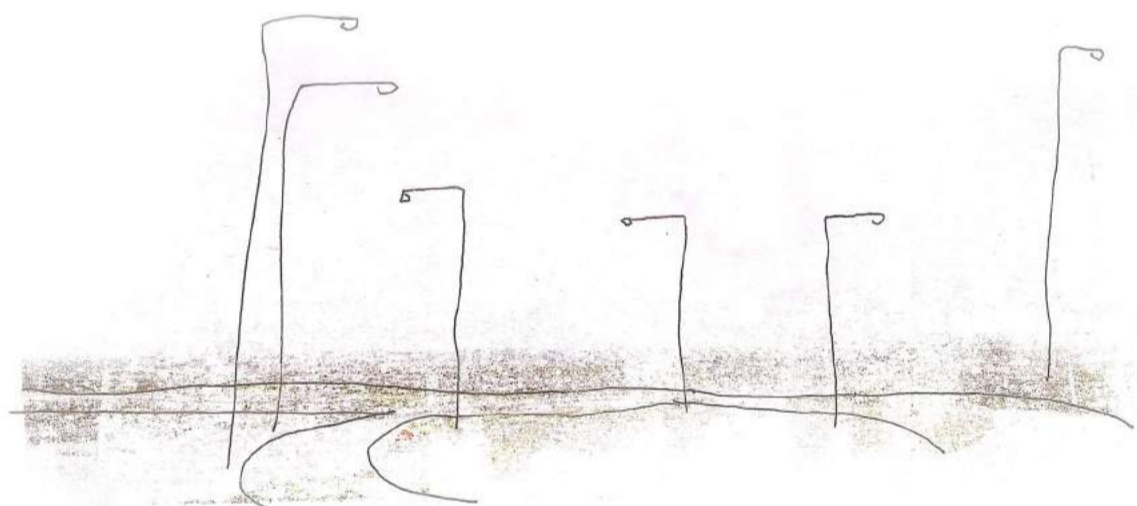
BRNO - PRAHA 198 km zachyceno 21 odpočívek

PRAHA - BRNO 198 km zachyceno 17 odpočívek

video bit.ly/d1_odpocivky ~ youtube.com/watch?v=m-WUJ4N5ODc







zadání

mikrokosmos na cestách

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci tzv. „Mikrokosmu na cestách“. Na cestách se totiž kromě dopravní infrastruktury propojující politicky, hospodářsky i kulturně nejdůležitější centra vnitrostátního a mezinárodního významu, pocitu svobody a nadšení z vytyčeného cíle či měnícího se rázu krajiny, střetáváme hlavně s přidruženou obsluhou automobilové dopravy – s fyzickými atributy dopravních prvků a staveb, jež představují velmi silné prostředky budování identity krajiny, kterou projíždíme.

Práce si klade za cíl prověření významu čerpacích stanic a přidružených staveb dálniční infrastruktury jako urbanistického elementu. Způsob dopravy vždy ovlivňoval urbánní prostředí a čerpací stanice představují platformu reflektující měnící se způsob užívání dopravních prostředků, technologický pokrok či ekonomicko-společensko-sociální vztahy. Vývoj lze sledovat od prvních čerpacích stanic v hromadných garážích přes architektonický rukopis čerpacích stanic třicátých let, unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí až po předpokládaný vývoj směrem k autonomním dopravním prostředkům a proměně navazující infrastruktury.

diplomová práce
vysoké učení technické v brně
fakulta architektury

bc. marek svoboda
2018/19

vedoucí práce

ing. arch. march jan kristek, ph.d.
ing. arch. jaroslav sedlák

obsah

8
10
12
14
18
20
38
48
50
52
54
56
58
60
62

případová studie dálniční odpočívky
odpočívky na d1
intenzita dopravy
výhledová mapa
odpočívka křenovice
širší vztahy současného stavu
fotodokumentace současného stavu
návrh
situace širších vztahů
axonometrie
vizualizace & perspektivy
půdorysy
řezy
pohledy
detail & konstrukce
průvodní zpráva

MIKROKOSMOS
NA
CESTÁCH

odpočívky na d1

odpočívky na d1

dálnice d1 nejdelší český dálniční tah; Praha ~ Brno ~ Ostrava ~ Polsko; po dokončení bude měřit 376,5 km; je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T a panevropských dopravních koridorů
odpočívky celkem 66 odpočívek; levá strana 32 odpočívek, pravá strana 28 odpočívek, levá~pravá strana 6 odpočívek; velká odpočívka 28, malá odpočívka 38; s čerpací stanicí 43, bez čerpací stanice 23
mapa výhled dokončené dálniční sítě ČR; rok 2040 Návrh odpočívek vychází z prognóz navrhuji odpočívky na základě prognóz,, plánů či poznatků z analýz bla bla teoretických východisek ... co chybí co nechybí atd
Videozáznam zachycuje průjezd dálnicí D1 z pohledu řidiče v nejvytíženějších úsecích Brno - Praha a Praha - Brno s přihlédnutím k zachycení současného prostředí dálničních odpočívek, které jsou toho času v provozu. Zachyceno 21. 4. 2019.

BRNO - PRAHA 198 km zachyceno 21 odpočívek

PRAHA - BRNO 198 km zachyceno 17 odpočívek

video bit.ly/d1_odpocivky ~ youtube.com/watch?v=m-WUJ4N5ODc

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš uspěchaní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající č jenž odhaluje negativní stránky automobilismu a s ním spojeného životního stylu. Samotný proces transportu se stává cí

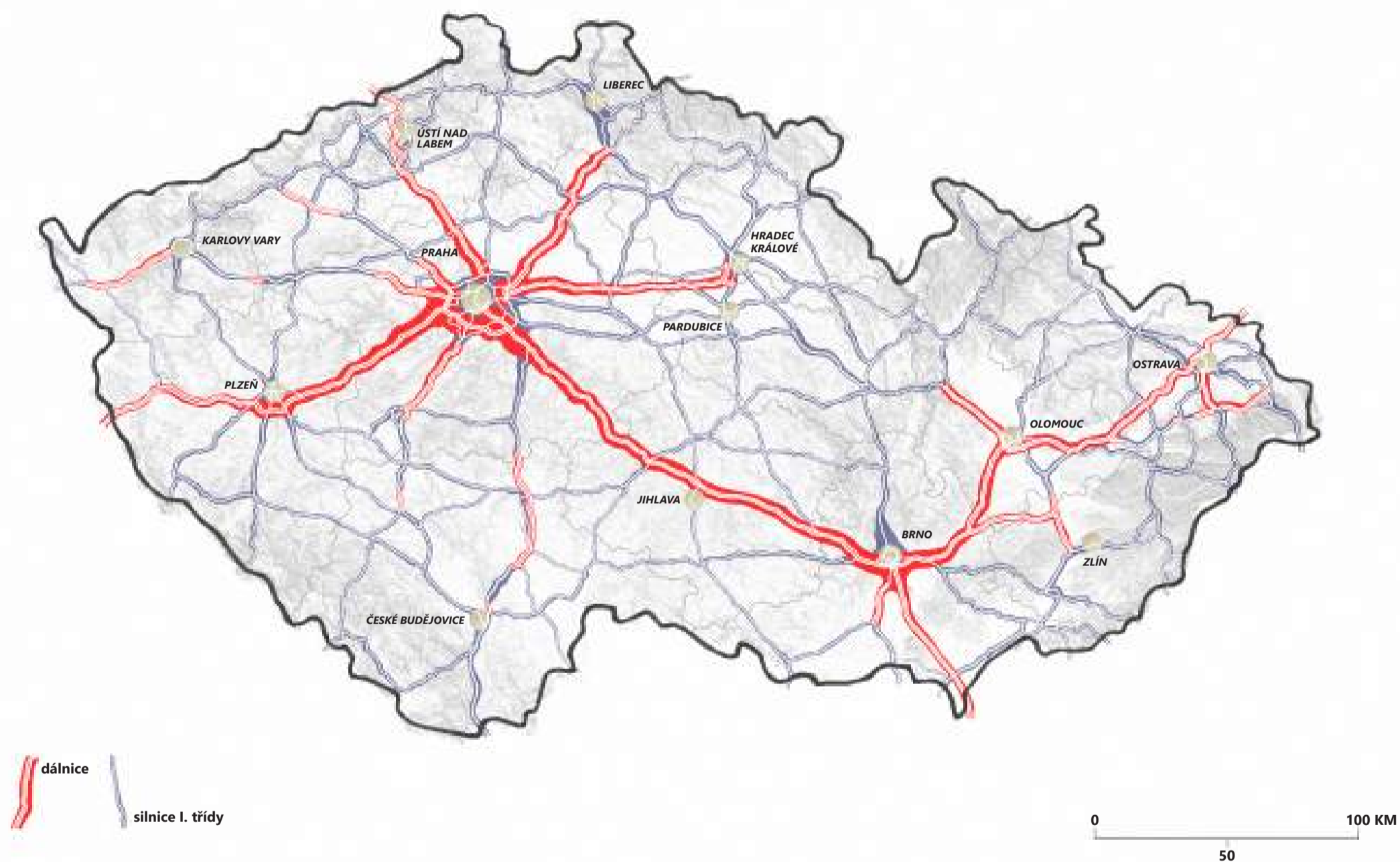


BENZÍNKY ?

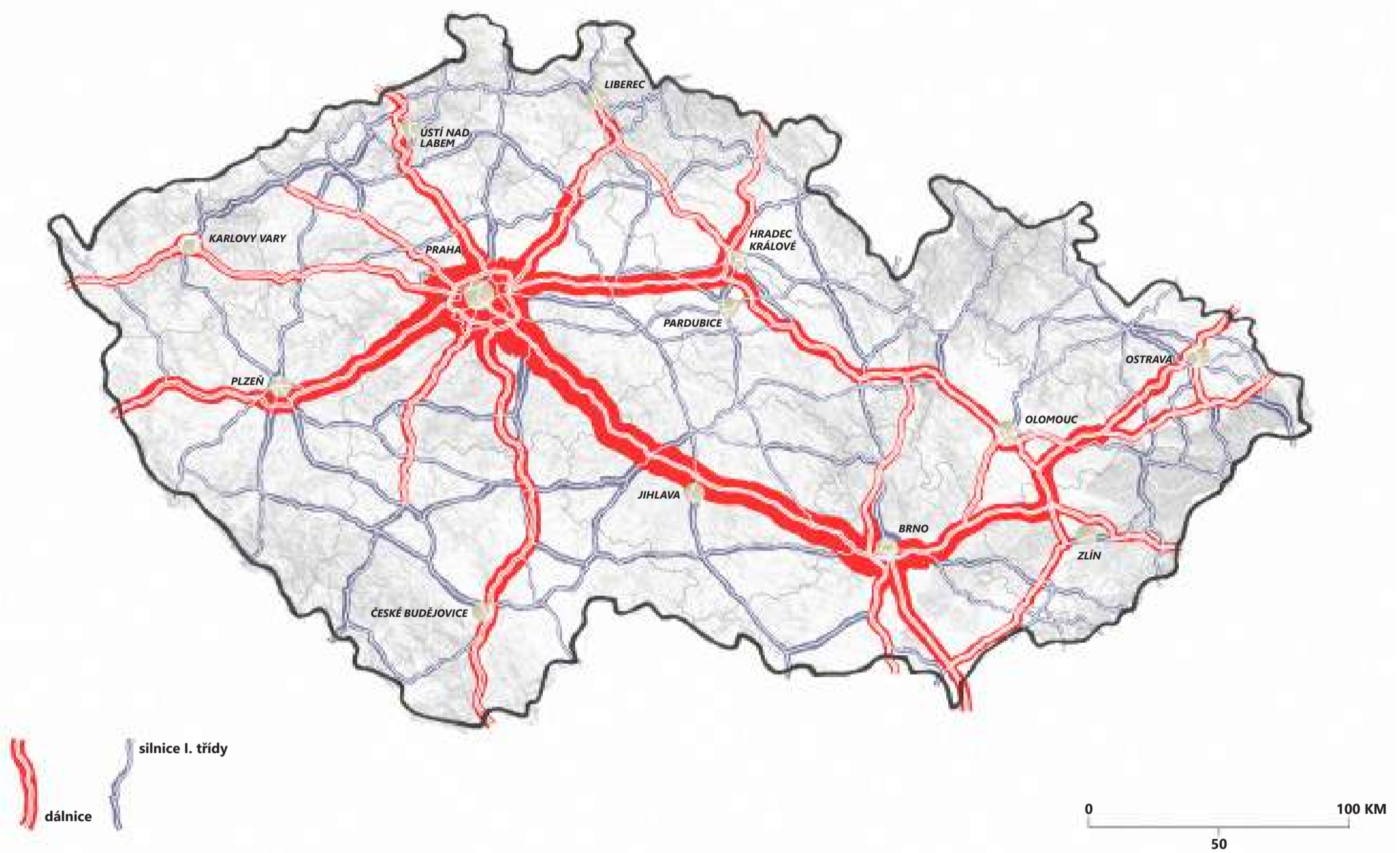
ODPOČÍVKY !

intenzita dopravy

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?



Analýza intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2016. Zdroj ŘSD.



Prognóza intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2040. Zdroj CityPlan.

výhledová mapa

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

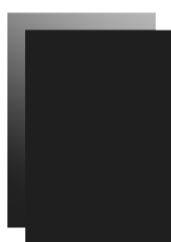
„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívok, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívok.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

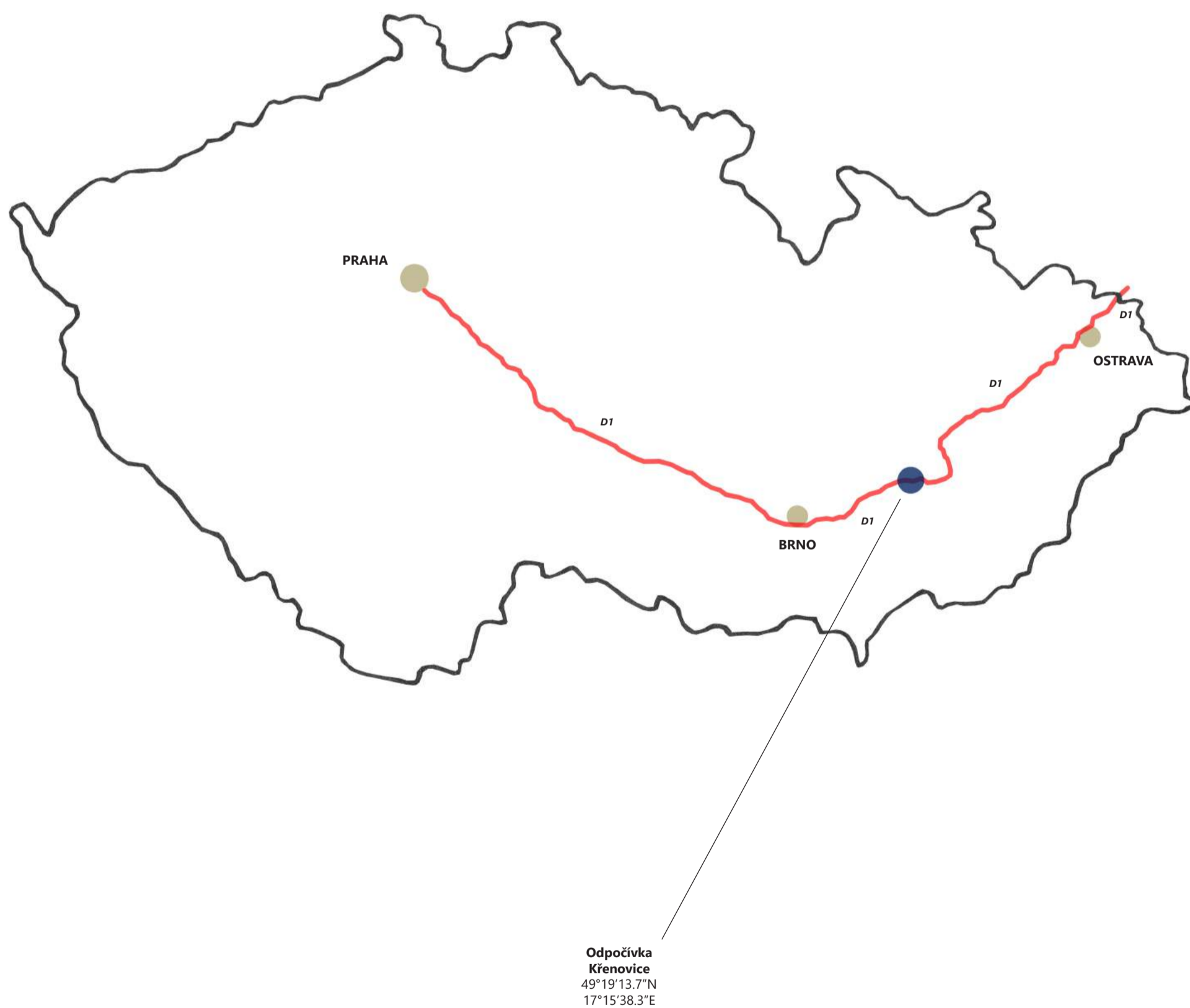
Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,

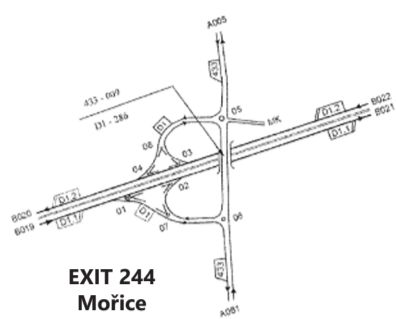


viz příloha **odpočívky na d1**

odpočívka křenovice

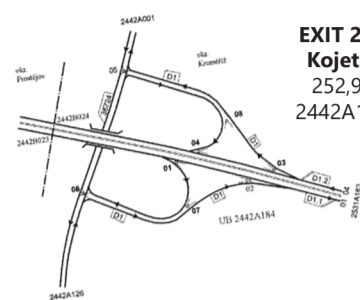
Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?





EXIT 244
Mořice
 244,49
 2442A181

Odpočívka
Křenovice
 49°19'13.7"N
 17°15'38.3"E



EXIT 253
Kojetín
 252,96
 2442A184



Ortofotografie úseku mezi dvěma exity dálnice D1, kde se nachází odpočívka Křenovice. Stav v roce 2018. Zdroj ČÚZK.

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívek, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívek.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



Ortofotografie odpočívky Křenovice, která je v provozu od dubna 2016. Stav v roce 2018. Zdroj ČÚZK.

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

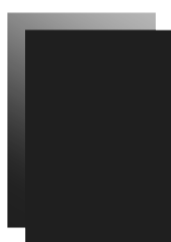
„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívek, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívek.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **širší vztahy současného stavu**

fotodokumentace současného stavu





































Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

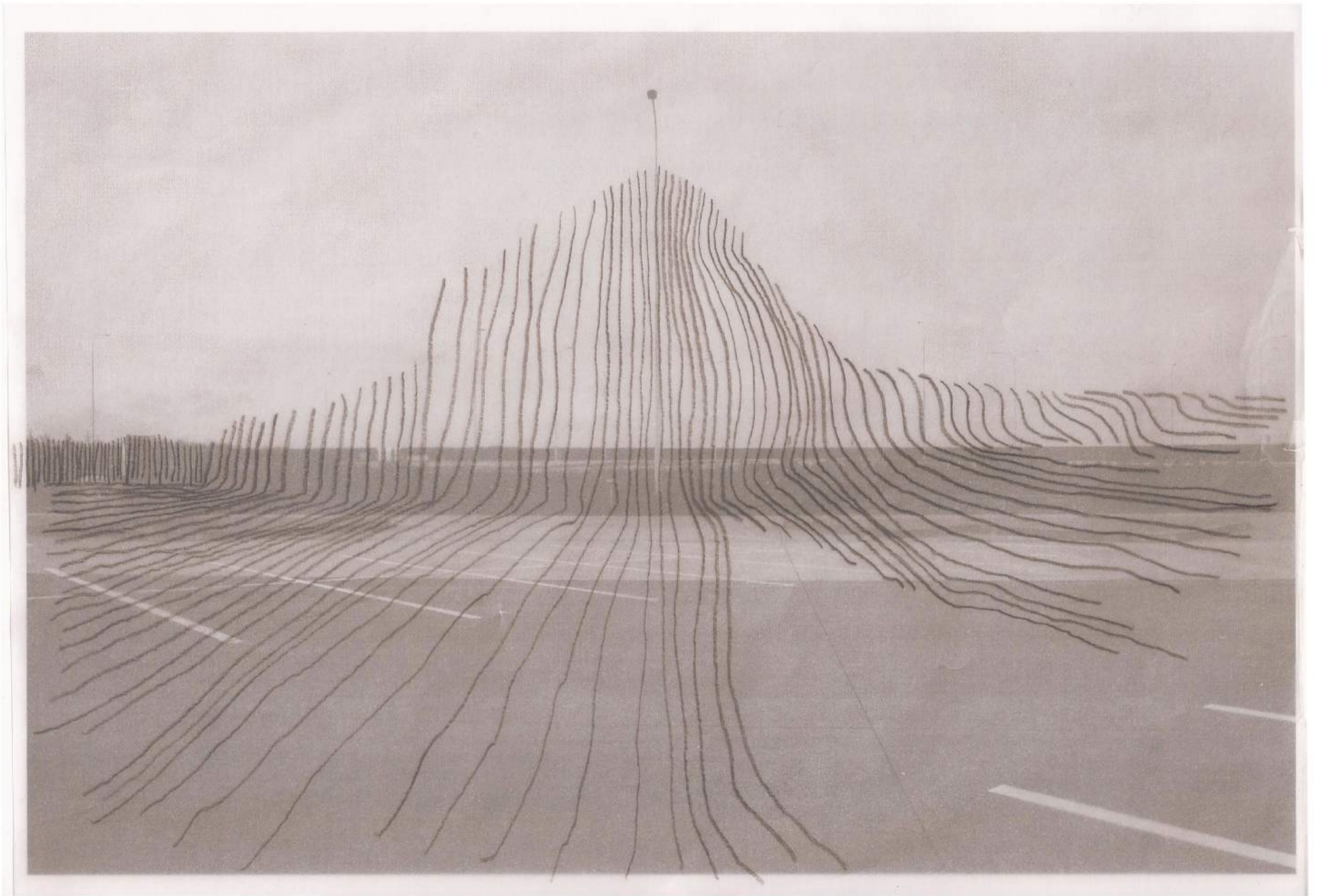
Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívok, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívok.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

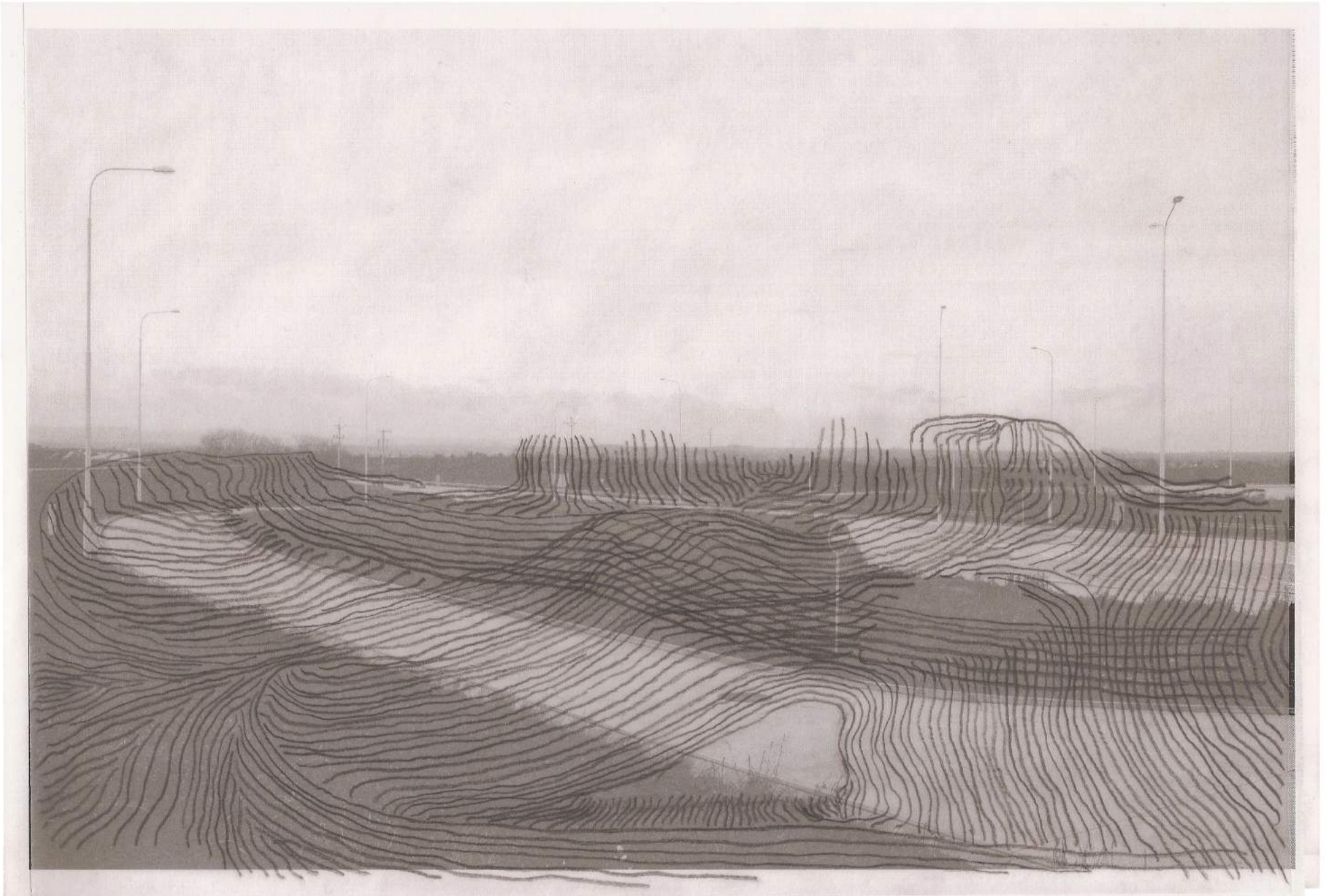
Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



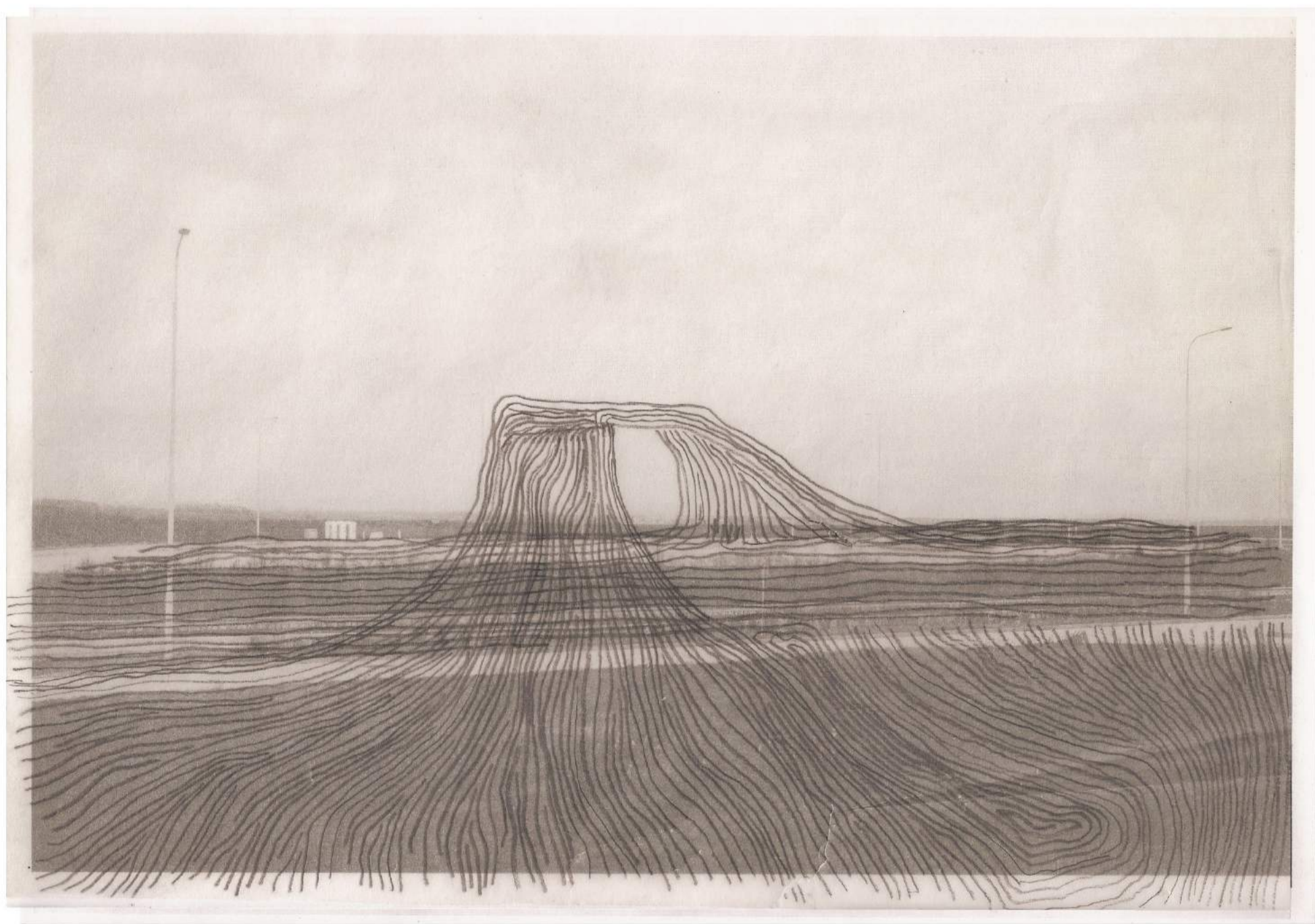














Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

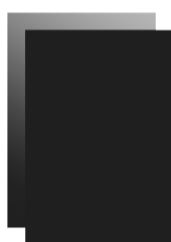
„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívok, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlídá ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívok.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **situace širších vztahů**

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívek, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívek.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **axonometrie**

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívek, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívek.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **vizualizace & perspektivy**

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívok, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívok.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **půdorysy**

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívek, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlídá ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívek.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **řezy**

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

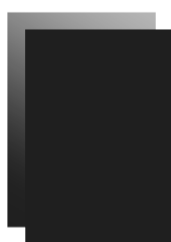
„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívok, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívok.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **pohledy**

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

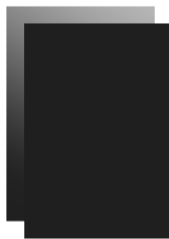
„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívok, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívok.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtoku nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,



viz příloha **pohledy**

Potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež společně s infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely či odpočívky tvoří prvky silniční dopravní sítě, která za svou velmi krátkou existenci prošla výraznou transformací. Dopravní prostředek jako symbol svobody pak počal utvářet tzv. „mikrokosmos na cestách“, v němž je umožněno naplnění rituální potřeby odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva. Jak se místa pro tyto funkce utváří a jaké jsou jejich motivační náplně?

Nekonečné sítě dálnic, miliardy lidí v pohybu, miliony dopravních prostředků. Oproti jiným dopravním odvětvím obsluhuje automobilová doprava největší množství obyvatel planety. Právě díky tomuto fenoménu je člověk neustále v pohybu. Již Blaise Pascal definoval ve svých *Myšlenkách*, že „v naší přirozenosti je pohyb, úplný klid znamená smrt“.¹ Neustálý pohyb je dle něj podstatou našeho bytí a je jedno, zda se jedná o krátkou procházku nebo o dobrodružnou cestu do dalekých krajín. Pohyb jako symbol svobody v člověku probouzí kus snílka či dobrodruha, ať už jezdí autobusem nebo na mopedu.² Motorismus s ním spjatý navíc začal od základu ovlivňovat strukturu osídlení a též životní styl obyvatelstva.

„Auta v historii lidstva sehrála a sehrávají stále mnoho nezastupitelných rolí. Lidé v nich jezdí do práce, na dovolenou, případně v nich přespávají, někdy dokonce počínají své budoucí děti, a občas se v nich někteří příliš úspěšní potomci i narodí.“³

Právě potřeba pohybu člověka vyústila v existenci dnešních dálničních sítí, jež jsou v pravidelných intervalech protkány infrastrukturními stavbami jako jsou čerpací stanice, motoresty, motely, či odpočívky. Stejně jako samotné dopravní sítě, i tyto elementy prošly po dobu jejich existence výraznou transformací. Poptávka po odpočinku, nabytí energie či doplnění paliva v průběhu uplynulého století, kdy se u nás počala formovat automobilová doprava, vyústila v existenci „mikrokosmu na cestách“ - bizarního světa propojujícího anonymitu rychle se střídajících aut a kamionů s ustálenými prostorově sociálními prvky. Tento mikrokosmos je po dobu své existence kontinuálně redefinován vývojem dálničních sítí a proměnou zmíněných přidružených staveb dálniční infrastruktury.

Současné konkurenční boje nadnárodních korporací, jež momentálně spravují drtivou většinu prostor čerpacích stanic - dálničních odpočívok, nepříznivě předznamenávají vývoj blízké budoucnosti a zároveň potvrzují trend postupného mizení motorestů a motelů z tuzemské dálniční mapy tradičních míst k odpočinku. Čerpací stanice z hlediska vztahu k člověku, fenoménu pohybu a architektonickému designu prošly od prvních benzinových stojanů v garážích přes architektonický rukopis stanic třicátých let až po unifikované stavby korporátních firem posledního půlstoletí výraznou transformací. Rukopis architekta střídá korporátní design, zatímco unifikovaná komercializace prostor dálničního tělesa přehlíží ekonomické poměry v jednotlivých regionech a státní správa považuje vidinu zisku s potřebami člověka, což negativně ovlivňuje konečný vzhled dálničních odpočívok.

„Ze skepticky racionálního hlediska je automobil dobře či hůře sestavená hromada plechu, umožňující člověku vyvinout běžně nedostupnou rychlost ke snazšímu překonávání vzdálenosti z bodu A do bodu B.“⁴

Již od počátku 20. století se díky vzrůstající exponenciální křivce výroby automobilů a narůstající četnosti využití tohoto technického výtvarného nutně počala formovat nová urbanistická odvětví a architektonické typologie reagující na tuto novou realitu v životě člověka, neboť „jakákoliv úvaha o autu a automobilismu musí obsáhnout nejen auto, ale rovněž s ním spojené externality ... silniční síť, dálnice,

seznam příloh

MAP Markus Ambach Projekte - Urbane Künste Ruhr (eds.), B1|A40 Die Schönheit der großen Straße / The Beauty of the Grand Road. Wienand Verlag, Köln 2014.

Miroslav Štochl - Zeno Čížmář, Benzina v proměnách času. 2008.

Ondřej Horák - Monika Sybolová, Benzinka nikdy neskončila, protože nikdy nezačala. in: Ondřej Horák (ed.), Benzinka. 2012.

Ondřej Horák, Červen 2006. in: Ondřej Horák (ed.), Benzinka. 2012.

Pavel Sterec, Červenec 2007. in: Ondřej Horák (ed.), Benzinka. 2012.

Ondřej Chrobák, Hoši od Zlaté podkovy. in: Ondřej Horák (ed.), Benzinka. 2012.

Tereza Jindrová, I v náporech větru. in: Ondřej Horák (ed.), Benzinka. 2012.

Markus Ambach, B1|A40 – Město navrhuje samo sebe. in: Markéta Březovská - Jan Kristek (eds.), Boj o prostor / Architektura jako společenská praxe. ARCHA, Zlín 2013.

Michael Zinganel, Zločin se vyplácí! Zločin jako konstrukční síla urbánního plánování a městské zkušenosti. in: Markéta Březovská - Jan Kristek (eds.), Boj o prostor / Architektura jako společenská praxe. ARCHA, Zlín 2013.

F. Stránský - M. Černý, Dálnice. NADAS, Praha 1977.

Deklarace o stavbě mezinárodních silnic. OSN – EHK, Ženeva, 1950. in: F. Stránský - M. Černý, Dálnice. NADAS, Praha 1977.

Auta. Fotograf, 27/2016.

Roland Barthes, The New Citroen. Mythologies, 27th printing, London: Hill and Wang, 1972, in: Auta. Fotograf, 27/2016.

Gebrian vs. Billboardy. in: Gebrian vs. [internetový pořad]. Česká republika, Stream.cz, 2017.

Gebrian vs. D1. in: Gebrian vs. [internetový pořad]. Česká republika, Stream.cz, 2017, 18 min.

Denise Scott Brown - Robert Venturi - Steven Izenour, Learning from Las Vegas. MIT Press, 1972.

Anežka Bartlová (ed.), Manuál monumentu. UMPRUM, 2016.

Blaise Pascal, Myšlenky. Odeon, 1973.

Flavien Menu (ed.), New Commons for Europe. Spector Books, Leipzig 2018.

