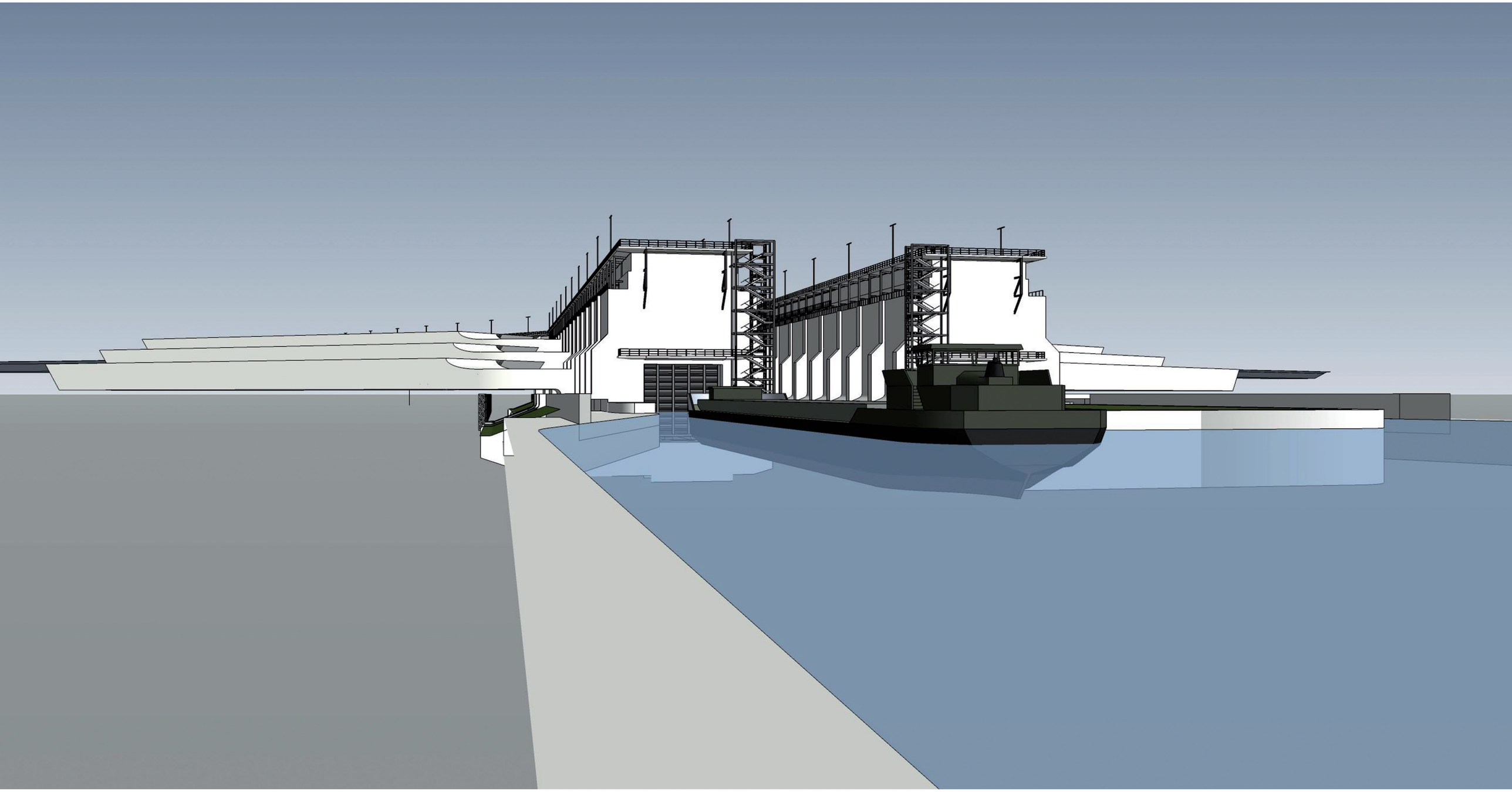


Typologie plavebních komor - průplav Dunaj-Ohře-Labe
Miroslav Kukrál

Prvek průplavu v mírně zvlněné krajině, zvláště jeho valy a zářezy působí jako nepřirozená bariéra, násep dálnice, či obranný val. Tak jej vnímáme z místa pod svahem podle, v naší republice, známých předobrazů.

Koncept

Studie si bere za úkol představit projekt průplavu Dunaj - Ohře - Labe v zpracování jako transevropské dráhy. Průplav významem, měřítkem, i odkazem dalším generacím překračuje naši dobu a hranice. Projekt je zaměřen na občana České republiky jako na investora a snaží se v něm probudit hrdost a velkorysost nad svým darem Evropě.

Provázání s krajinou, mnohdy z hlediska proveditelnosti nutně brutálním zásahem, je možné však typologicky pojednat jednotícím jazykem, kde každá jeho část promlouvá o přesahu celku, pozorovatel pak nevnímá val jako neurčitou dopravní stavbu.

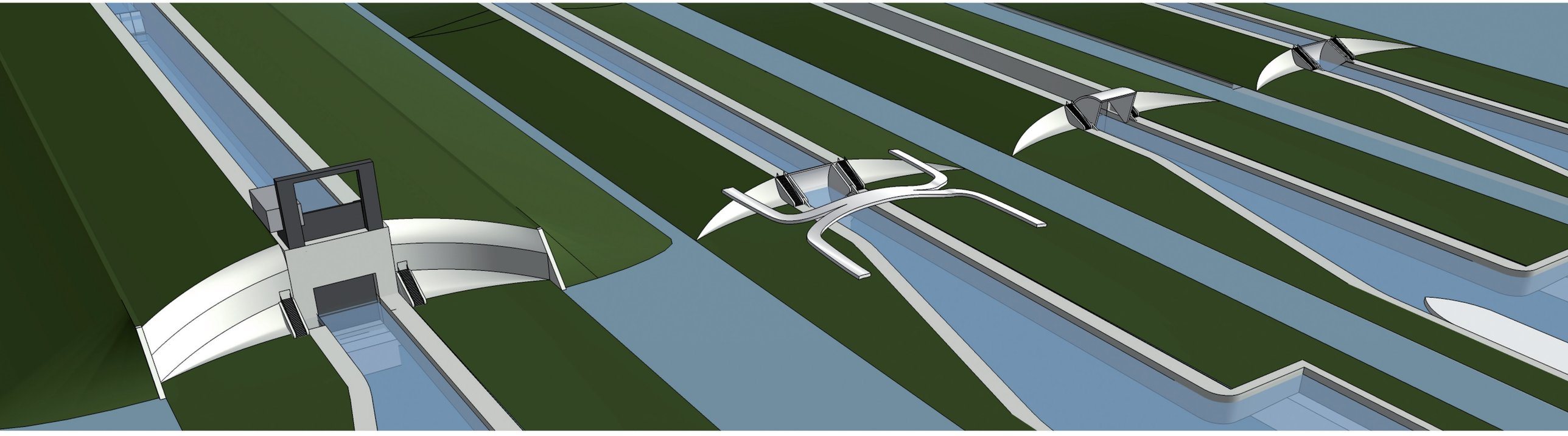
Tvarosloví

Tvarosloví komunikace vodní plochy s krajinou bylo připodobněno úkazu stolové hory. Přirozená morfologie terénu v tisíciletém vývoji reaguje na vodní hladinu jako na pevnou břidlicovou desku. Úpatí hory jsou obrušovány do charakteristické vlny, vertikálně se pak přimykají hraně exaktního tvaru.

Nízké výškové rozdíly v plavební dráze do pěti metrů překonává typ plavební komory, která ve svém tvarovém vyznění i technologickém pojetí působí jako mládě celé „rodiny" stavebních děl průplavu. Terénní vlnu zde nalézáme jen v čele valu komory, přerušenou hlavou výklopných vrat.

Druhým stupněm ve vývoji jazyka plavebních komor - do výšky patnácti metrů, je částečný průnik čelní terénní vlny betonovou masou , kde už pozorujeme náznak poddajnosti terénu. Komora je vybavena na pohled technologicky propracovanějšími zdvižnými tabulovými vraty.

Třetím typem jsou komory do maximální výšky, tj. dvaceti pěti metrů, které lemují úsporné vyrovnávací nádrže. Samotné tělo komory a nádrží je pojednané v betonových hmotách rozrážejících terén v masivních terénních vlnách. Kovové konstukce a četné detaily řešení technogie provozu betonovou jádro obrůstají a popisují měřítko přiznané monumentality.

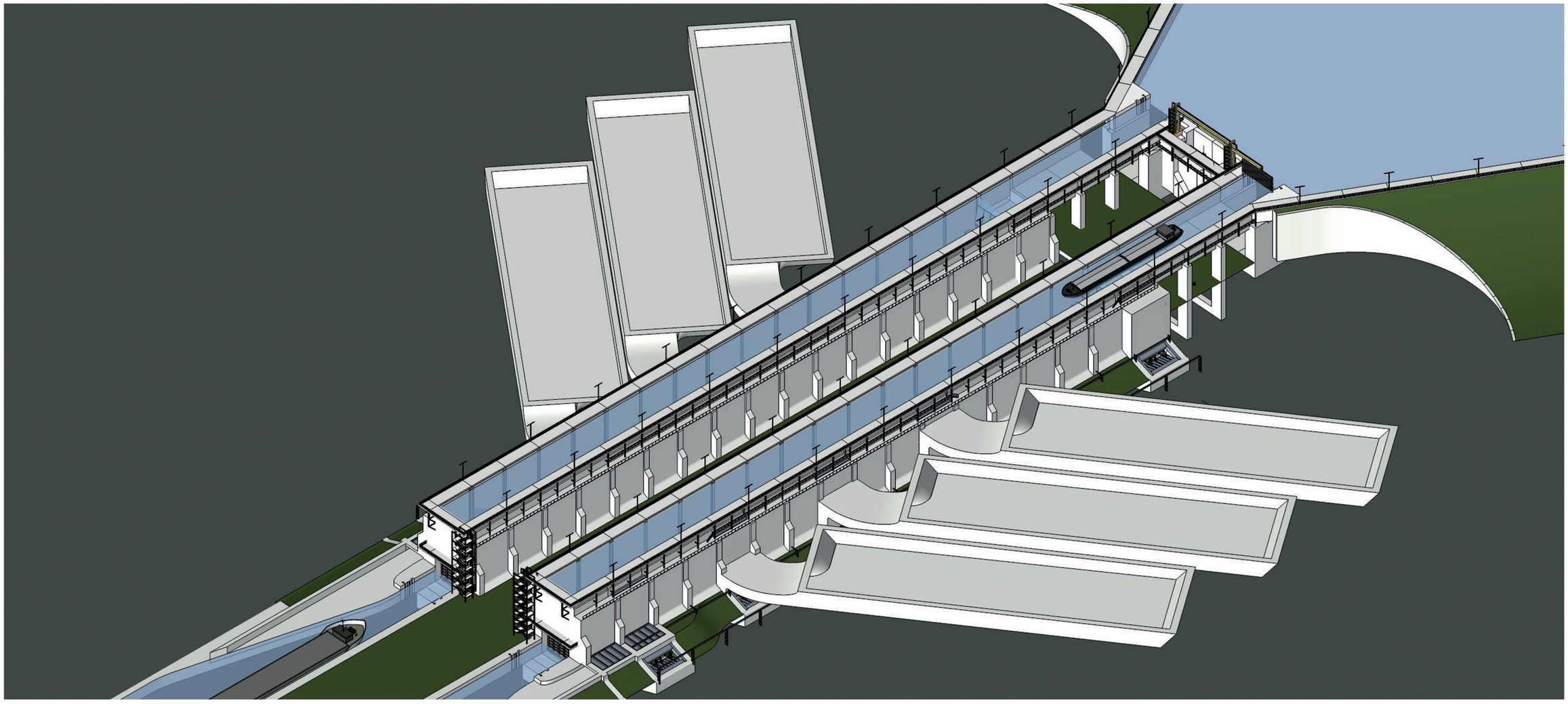


Zcela ojedinělým typem je dvojice komor u Soutoku tří moří. Čtyřiadvacet metrů vysoké plavební komory zde vystupují skoro kolmo z dlouhého terénního zlomu nad jinak rovný terén a své vyrovnávací nádrže pod úhlem rozevírají jako reakci, spíše doplnění původně přírodního valu za nimi.

Samotná hmota dvě stě šedesát metrů dlouhé plavební komory činí nad terén v obludné velikosti a neskrývá své betonové jádro. Procházíme jím a pozorujeme nad námi masivní „potrubí" o průřezu 25m2 vystupující z vyrovnávacích nádrží a nořící se za masivní tlaková vrata, kterých se můžeme dotknout. Jedna po druhé se nádrže vyprazdňují a rozehrávají se ozvěnou kolem nás jako podmořské varhany. Pozorujeme zde a cítíme fungování vodního stroje.

„Rozevření" nádrží je zde užito z více důvodů. Prvním z ních je kompoziční působení v celku soutoku a přilehlé obce. V konceptu celé plavební dráhy je počítáno s tím, že v plavebních trasách bude nejprve postaveno vždy jen jedno ze dvojice zdymadel. Druhé bude přistaveno snad až za desítky let, kdy průplav začne být kapacitně plně využíván z obsazení tuzemských nákladních přístavů. Druhým důvodem je pak ukrytí provozu stavby a následných obslužných komunikací mezi nádrže a tělo zdymadla.

Masa dvacet metrů vysokého valu nad vesnicí, který by komory jinak zakryl působí travnatým povrchem snad jako součást přírody, jsme ale stavěni do role těch, kteří neznají pravdu jeho náplně. Chová se arogantně, dokonce musí být oplocen.



Soutok tří moří

, Severního Baltského a Černého, je samostatným prvkem ohraničeným trojicí bran.
Umístění vzešlé z předešlých studií proveditelnosti nedává možnost opsat soutoku rovnostranný trojúhelník, neumožňuje ani aby navazující plavební dráhy byly napřímeny a propujčily tak důležitost právě tomuto místu a přilehlým obcím nedaleko Přerova. Na soutok je plavebními mosty přímo napojena dvojice nejvyššího typu zdymadel. Pomyslné vymezení prostoru soutoku tak zde má za úkol i udržet rovnováhu významu mezi plavebními drahami.

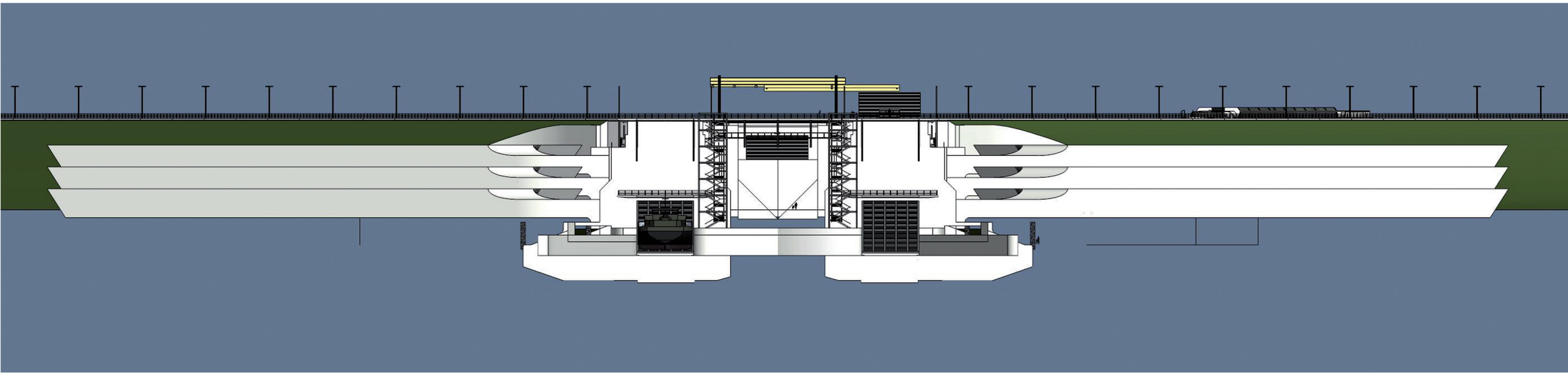
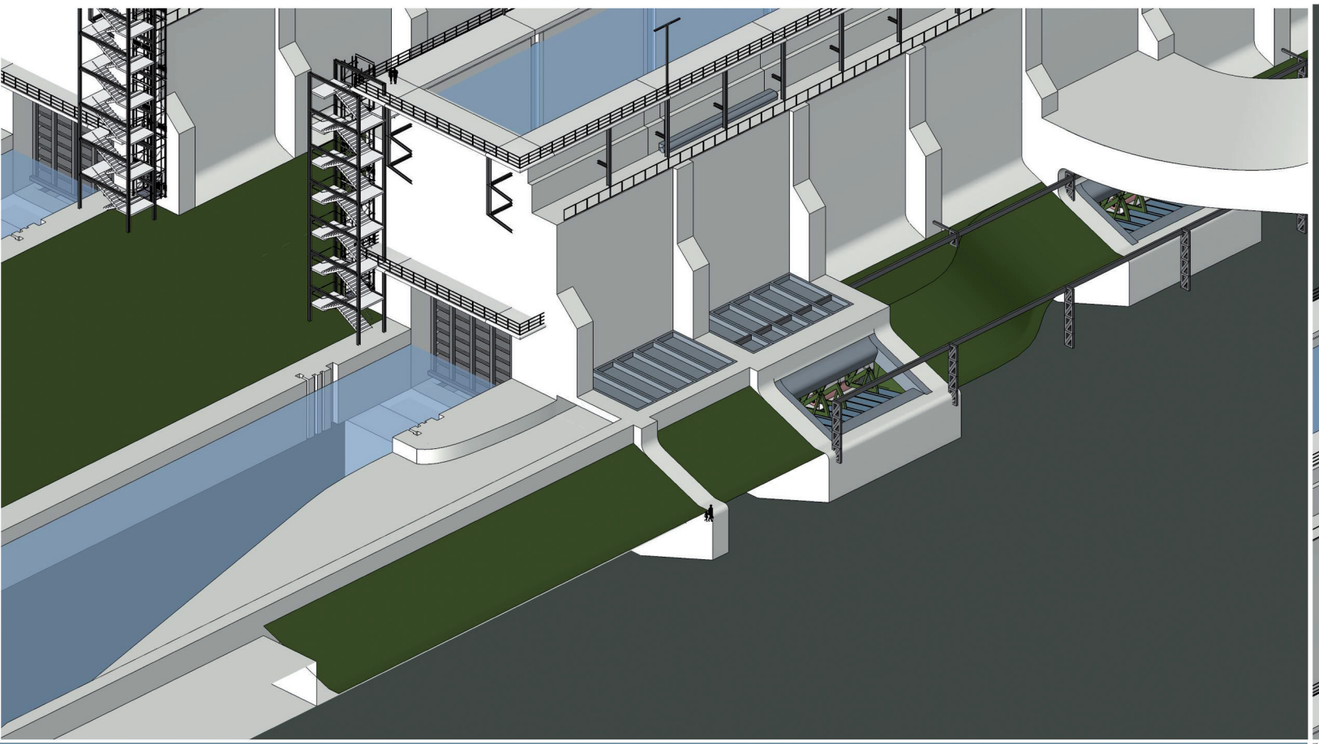
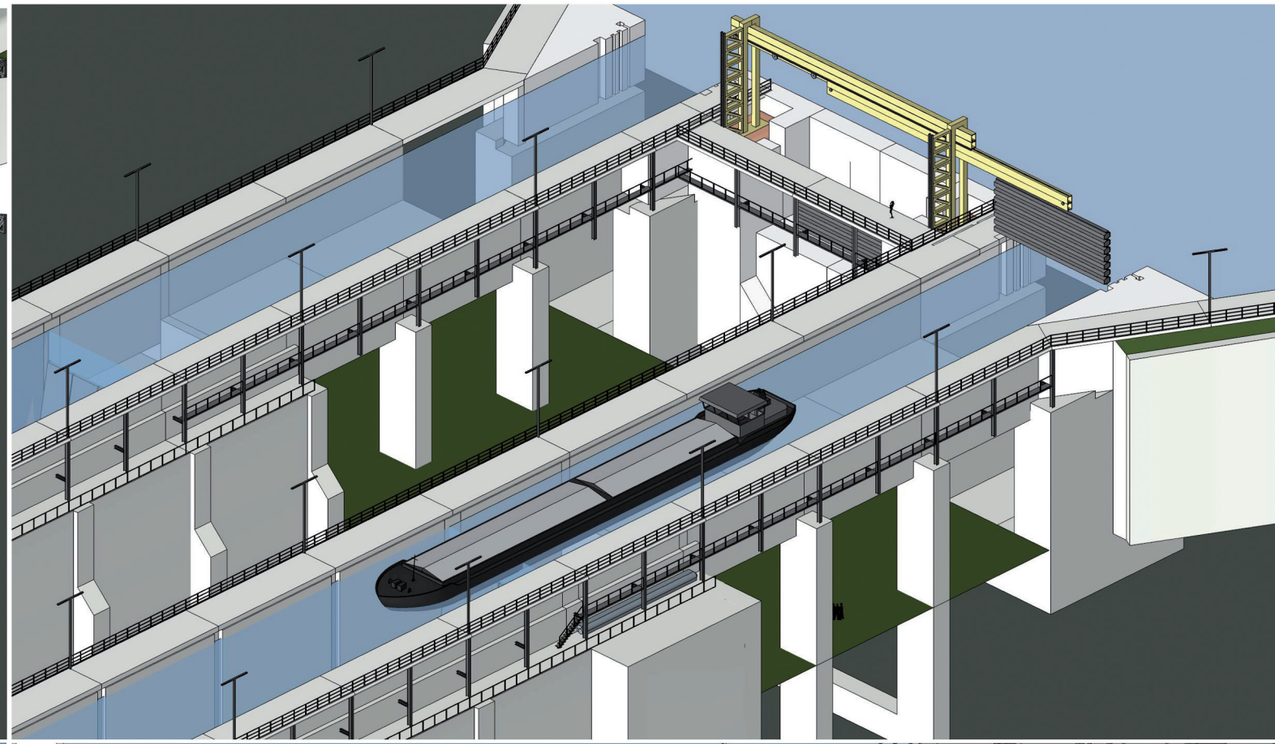
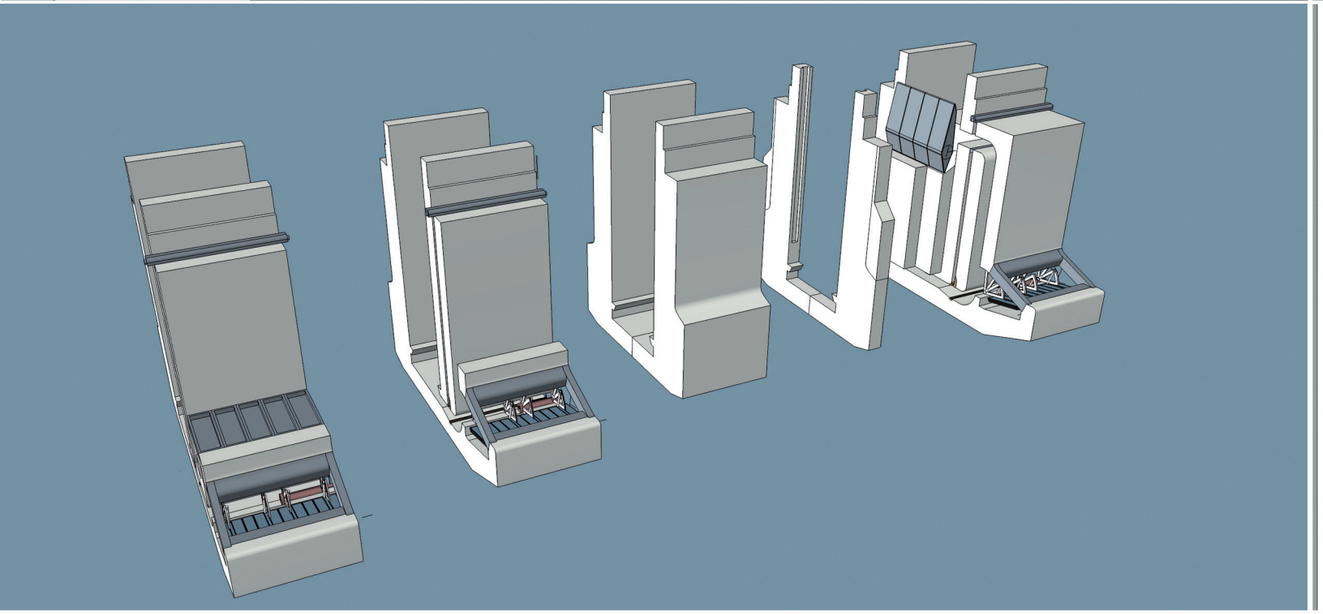
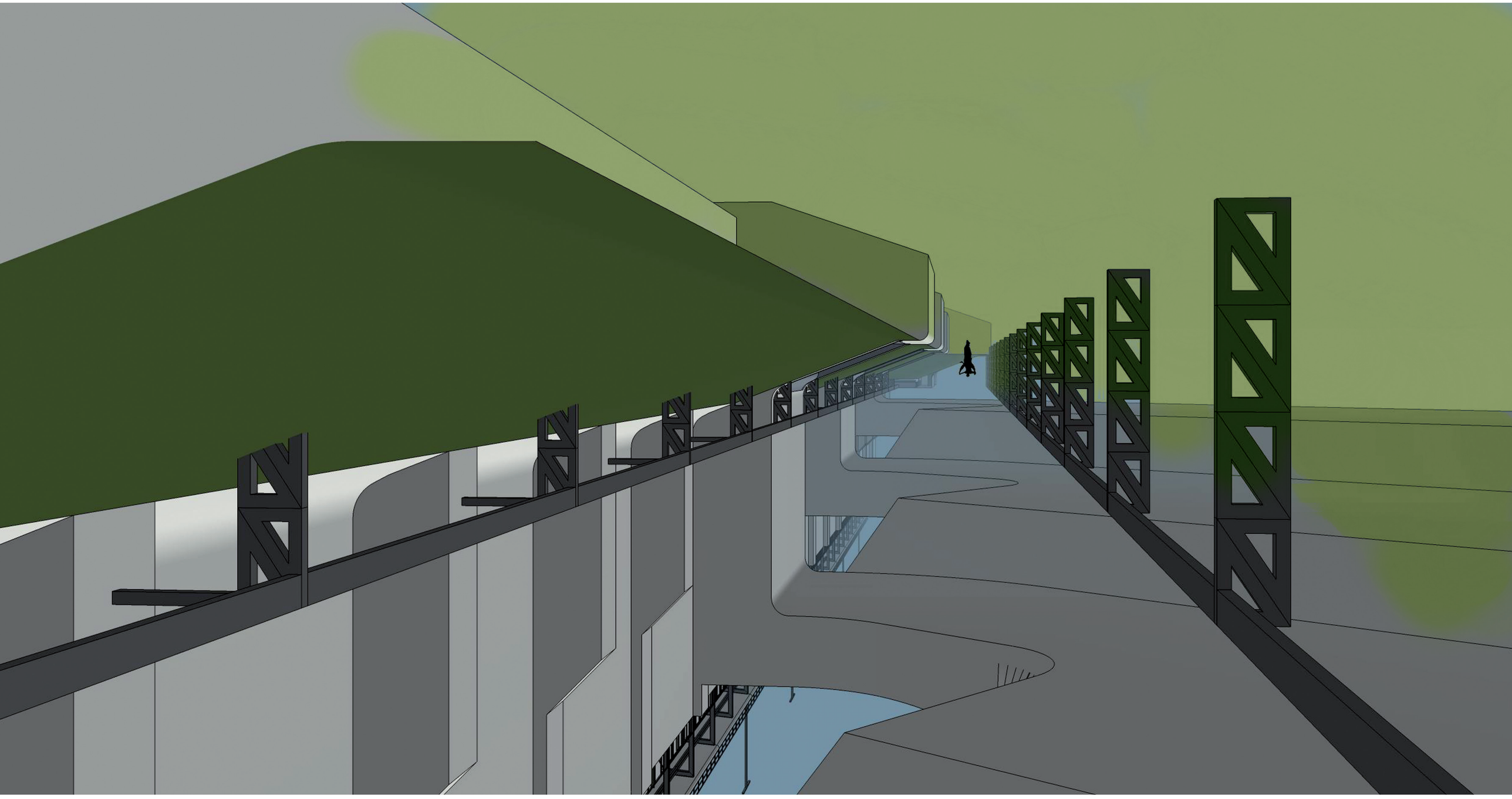
Soutok je navržen jako jednoduchá, mírně vynesená deska, nejvíce rozepisuje myšlenku typologie v návaznosti okolního terénu. Ohraničený prostor slouží i jako příležitostné kotviště a je proto po obvodu osvětlen a vybaven mobiliářem.

Širší souvislosti

Cílem pojednání okolí místa soutoku byla nabídka „bodů zájmu", na každé straně trojúhelníku nejméně po jednom , kde pozorovatel není postaven jen před zcela přehlednou situaci, která by ho jinak nenutila na místě déle setrvávat. Celý soutok je možné po mostech a cyklotrasách obejít.

Prvním z bodů je samotná přímo přilehlá vesnice Luková, která bude mít možnost ve zpětné reakci na novou turistickou destinaci poskytnout občanskou obslužnost celému areálu. V návrhu proto není uvažováno s restauračními provozy i z důvodu nežádoucí vzájemné konkurence.

Druhým je dvojice zdymadel, která je krom vnější strany pochozí koruny návštěvníkům přístupná. Lákadlem jsou i servisní kontroly klapek vyrovnávacích nádrží a vysouvání poloautomatického provizorní hrazení ve spojení soutoku a plavebních mostů.

Třetím je zahradní „altánek" na protilehlé straně soutoku. Dřevěná konstrukce půdorysně připomínající srdce či lipový list poskytuje zastřešení při občerstvení a odpočinku. Vzhledem k odlehlejšímu umístění je uvažována hlavně pro lodní a cyklo turistiku.

Posledním místem návštěvy je i parkoviště, ku vesnici na odvrácené straně zdymadel, na něž přiléhá částečně zastřešený park - muzeum projektu s rozměrnou plastikou České republiky.