
Konverze průmyslového areálu Vysočany

Fakulta architektura ČVUT

Diplomní projekt
Letní semestr 2011/2012
Vedoucí práce: Ing arch. Jan Aulík
Ústav: 15127 Ústav navrhování I.
Autor: Jan Doubek

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Jan Dobeš
AR 2011/2012, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) KONVERZE PRŮMYSLOVÉHO AREÁLU

(AJ) THE TRANSFORMATION OF INDUSTRIAL AREA

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Ing. arch. Jan Aulík	Ústav: 15127
Oponent práce:	Ing. arch. Ondřej Hlinský	

Klíčová slova
(česká):

Anotace
(česká):
Konverze průmyslového území bývalého ČKD v Praze Vysočanech. Cílem projektu bylo zabránit plošné asanaci území a zachovat tak její urbanistickou paměť. Součástí projektu je návrh galerie s grafickou dílnou v blízkosti stanice metra Kolbenova.

Anotace
(anglická):
Transformation of former industrial area in Prague Vysocany. The aim of the project was to hinder sweeping demolition of the area and thus maintain its built memory. A part of a project is design of gallery and graphic workshop near Kolbenova metro station.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 6. ledna 2012

podpis autora-diplomanta



Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

Úvod

"Vysočanům, Libni, zdaleka se vyhni"

Zefektivňování výroby, restrukturalizace, globalizace, outsourcing. Celá odvětví průmyslu se doslova přes noc stanou bezpředmětnými a zbytečnými, zaměstnanci jsou propouštěni, stroje utichají, stovky areálů a tisíce objektů se postupně ponoří do nekonečného ticha.

Ekonomická transformace, v západní Evropě probíhající již přibližně od sedmdesátých let, k nám dorazila se zpožděním, avšak výrazně akcelerovaná odeznáním efektů plánované ekonomiky a rozpadem celého východního bloku.

Zanechala po sobě kilometry čtvereční rezavějícího a pozvolna se rozkládajícího průmyslového odkazu minulých generací. Její následky postupně přerůstají v nepřehlédnutelný problém. Rozsáhlé tovární kolosy mnoh

de tvoří významnou část územních celků. Jejich náhlý zánik, tak často narušuje integritu čtvrtí, měst i celých regionů.

Dané lokality jsou často odsouzeny do zvláštního stavu čekání. Čekání na nové uplatnění či demolici. Přičemž nalézt nové funkce starým objektům není snadné.

Situace není až tak dramatická v místech, kde fabriky pozvolna prorostly městskou tkání. Zde naopak zánik továren otevřel nové možnosti využití území, ať už se jedná o konverze původních objektů nebo o novou výstavbu na jejich místě.

O poznání komplikovanější stav nastává u rozlehlých opuštěných industriálních areálů, které jsou s městskou zástavbou spojeny pouze velmi neochotně. Přesně takovým územím je bývalé vysočanské ČKD.

Cílem projektu bylo zabránit plošné asanaci tohoto souboru autentické průmyslové architektury a zachovat tím urbanistickou paměť industriálních Vysočan.

Vysočany v kontextu vývoje Prahy

Vysočany byly po většinu své existence malou vesnicí s několika usedlostmi daleko za hradbami Prahy. Situace se mění v průběhu 18. století, dosud samostatná pražská města jsou spojena v jeden celek. Nastává hospodářský rozvoj a postupně také roste i počet obyvatel.

Počátek 19. století přinese sice v důsledku napoleonských válek krátké období hospodářské stagnace poznamenané ještě také státním bankrotem v roce 1811, záhy však přichází oživení, vznikají první továrny s parním pohonem a přibývá počet pracovních míst. Pro tyto nové průmyslové stavby však nebylo v těsné Praze místo, musí tedy hledat pozemky za hranicemi města. Obce v sousedství pražských hradeb se tak začínají rozvíjet, postupně se rozrůstají, a tak vznikají první pražská předměstí. Výjimku zde tvoří Karlín, který vznikl úředním nařízením. Výstavba úzkostlivě pravoúhlých bloků v bezprostřední blízkosti hradeb města byla zahájena v roce 1817, v roce 1822 zde byl zřízen i nový přístav. Všechna tato předměstí jsou s centrem Prahy propojena prvotními radiálními vazbami historických cest. V případě Vysočan to byla cesta směřující k Mladé Boleslavi (Královská třída). Ta tvořila základ osy Karlín - Libeň - Vysočany. U Palmovky se z ní oddělovala cesta, která pokračovala jižní trasou dále na východ až k

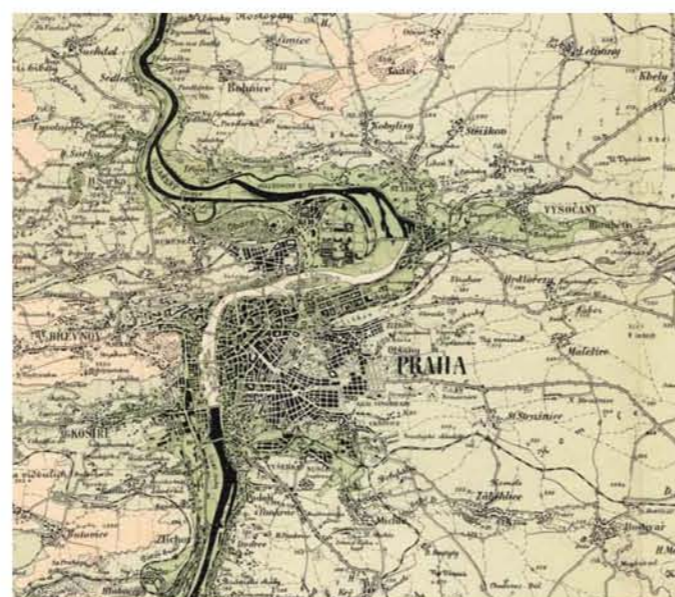
Poděbradům (Poděbradova třída). Obě tyto silnice kolem sebe v průběhu času nashromáždí velkou část pražského průmyslu.

Důležitý předpoklad pro bouřlivý rozvoj pražských předměstí utvořila katastrofálně neúspěšná prusko-rakouská válka v roce 1866. Její výsledek posvětil rozhodnutí zbourat pražské hradby, což umožnilo lepší spojení Prahy s obcemi za jejími bývalými hradbami, které již nebylo limitováno omezeným množstvím bran do města. Některé obce s Prahou okamžitě srostly, jiným to Prahu alespoň významně přiblížilo. Rychlost rozvoje obcí (hlavně průmyslu v nich) zásadně ovlivnilo také budování železnic.

Kontinuálně na Prahu v té době navazují Karlín, Smíchov a Vinohrady. Ostatní předměstí jsou od Prahy více vzdálena a rozvíjí se tedy hlavně kolem jader původních obcí. Ještě na počátku 20. století většinu pražských předměstí od sebe oddělují volné plochy. Nicméně hledání levných pozemků postupně posouvá nově zakládaný průmysl do stále větší vzdálenosti od historického jádra Prahy. Z toho těží také Vysočany, které nabízí velké množství levných rovinatých pozemků v blízkosti železnice.



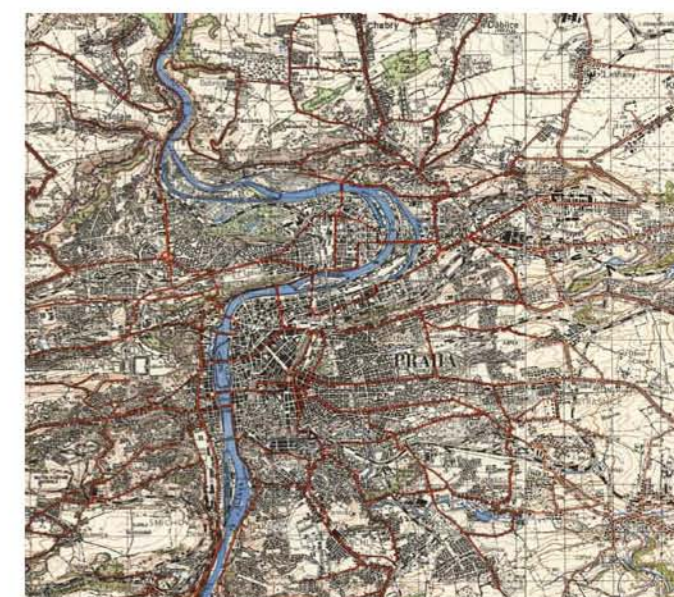
1836-1852
II. VOJENSKÉ MAPOVÁNÍ



1918
BĚLOHLAVOVA MAPA



1943
ORIENTAČNÍ PLÁN PRAHY



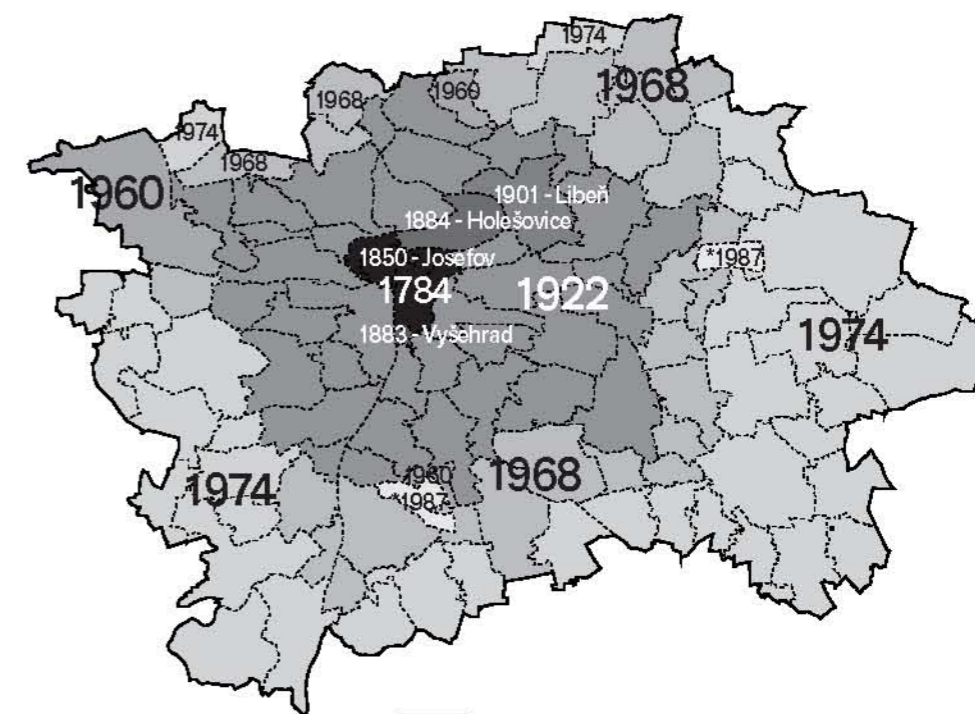
1952
TOPOGRAFICKÁ MAPA PRAHY

Rozšiřování Prahy

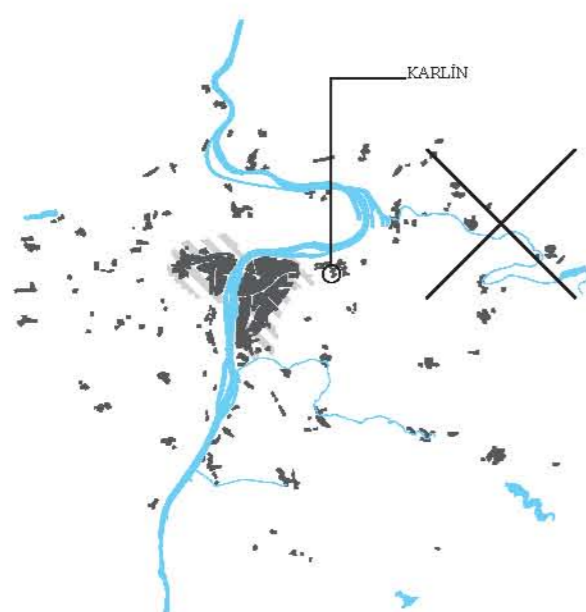
V průběhu 20. století začínají předměstí pozvolna srůstat, fyzicky i administrativně. Postupně se více či méně ochotně spojují do souvislé městské krajiny. Rostoucí Praha má stále větší gravitaci, a tak podněcuje nejen růst stávajících, ale i vznik dalších satelitů Prahy. Se vzdávající vzdáleností od středu města, však tato gravitace slabne a

nová předměstí již nemají dostatečnou sílu na to, aby se s vnitřní Prahou propojila.

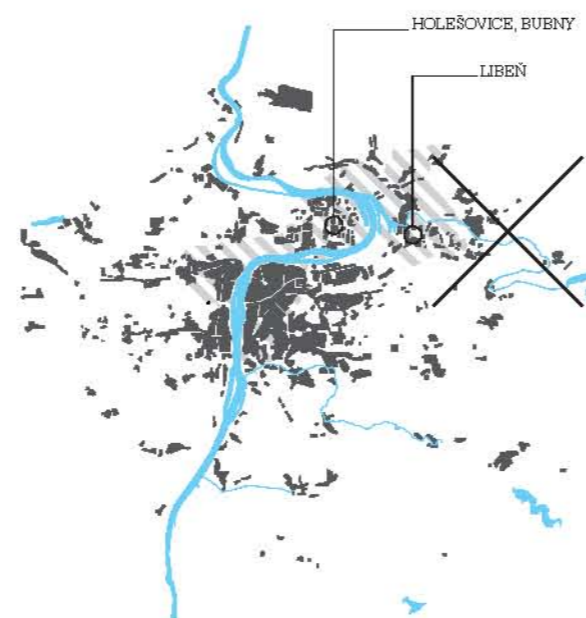
Za první republiky se říkalo, že s Vysočanskými továrnami končí město a začíná zemědělská krajina. To platí koneckonců dodnes, jenom zemědělskou krajinu vystřídala rozmělněná a neurčitá periferie.



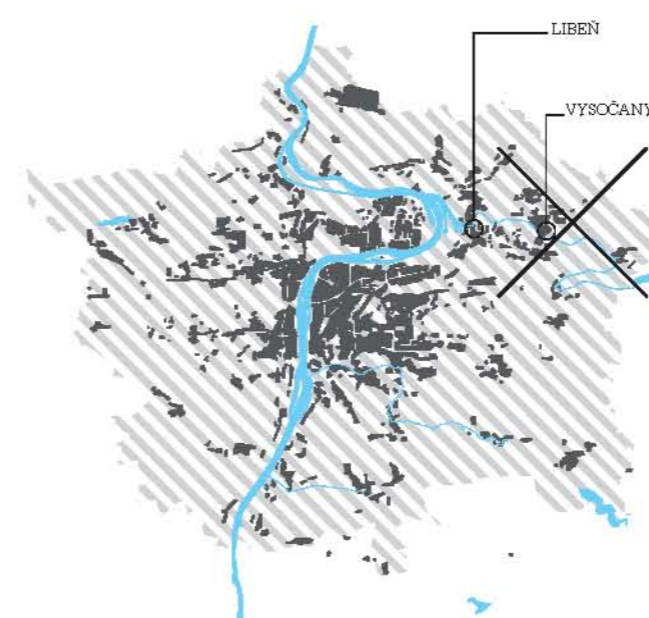
Rozšiřování Prahy
PODLE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ
ZDROJ: ČSÚ



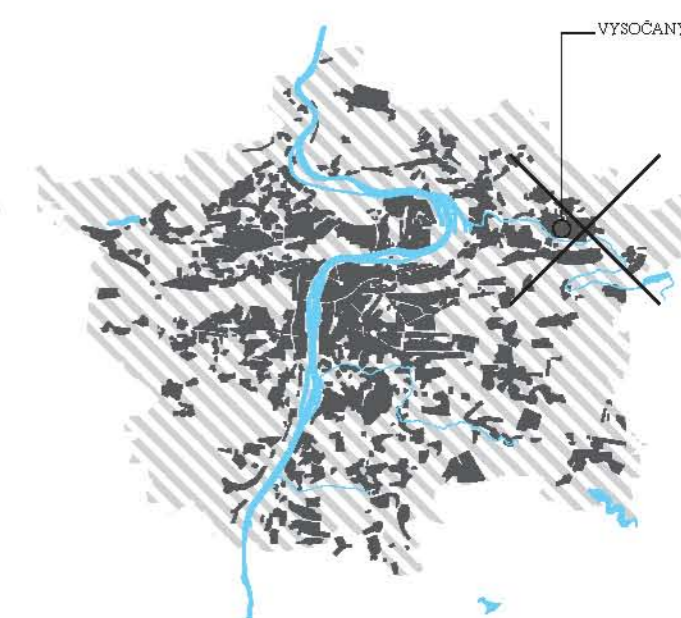
1850
PRAHA SJEDNOCENÁ V HRADBÁCH



1910
PRAHA PO PŘIHOJENÍ HOLEŠOVIC A LIBEŇ



1922
VELKÁ PRAHA



1945
POVÁLEČNÁ PRAHA

Přehled historického vývoje Vysočan

Předindustriální vývoj obce

Vysočany vznikly jako osada na souběhu cest při běhu potoka Rokytky. Vůbec poprvé se o nich zmiňuje darovací listina Václava I. z roku 1239, ve které král věnoval 128 vsí (mezi nimi i Vysočany) Kladrubskému konventu Benediktýnů. Tehdy obec tvořilo pouze několik zemědělských usedlostí, které byly navíc od sebe poměrně daleko. Nově nabytý majetek začal klášter brzy po částech rozprodávat. Vysočany se tak ocitají v rukách mnoha různých a na tehdejší poměry odtud značně vzdálených majitelů. Ti své usedlosti přímo nespravovali, využívali pouze jejich výnos. V důsledku toho se ve Vysočanech nevytvořilo přirozené centrum obce. Nevznikla zde náves ani kostel, natož škola či rychta. Za střed Vysočan tak byla považována vysočanská tvrz založená v první polovině 14. století. Poslední pozůstatky této tvrze, malý fragment ohradní zdi a dva nízké domy, lze najít jižně od nedávno dostavěného hotelu Clarion a nákupního centra Fenix.

V roce 1803 probíhá výstavba císařské silnice z Prahy na Kbely a dále pak na Mladou Boleslav. Ta je vybudována v trase starší, v té době již nevyhovující cesty. Vysočany tak dostávají novou širokou zpevněnou silnici

(budoucí Královskou třídou), která bude hrát velkou roli v rozvoji Vysočan. Právě na ní totiž roku 1835 otevírá Bedřich Frey svůj cukrovar – předzvěst vysočanské průmyslové budoucnosti. Přesto ještě v polovině 19. století zůstávají Vysočany malou ospalou obcí s pouhými 600 obyvateli a 58 domy.

Obec ležela až do 70. let 19. století uprostřed luk, polí a zahrad s roztroušenými hospodářskými dvory, mlýny a letními sídly bohatých Pražanů. Krajina se zde velmi podobala nedalekým Viničným horám (Vinohrady a Žižkov), z dnešního pohledu možná trochu překvapivě, s nimi Vysočany sdílely také tradici vinařství. Víno se zde na jižních svazích Proseka pěstovalo od raného středověku. V první polovině 19. století však vinice postupně ustupují sadům a polím, poslední upomínkou na tuto dlouhou tradici přetrvává do dnešní doby pouze vinice Máchalka.

Hlavním podnětem pro nenadálý růst Vysočan znamenal příchod železnice. Ta na jižní část katastru obce vstupuje sice již roku 1845. Tato trať však pro obec neměla příliš velký význam, jednak byla od jádra Vysočan velmi vzdálena, avšak také tudy zprvu pouze procházela. Nádraží

zde bylo zřízeno až výrazně později a to v roce 1877 (v současnosti nese jméno Praha Libeň), kolem tohoto nádraží vzniká v 90. letech 19. století relativně samostatná čtvrť zvaná Nové Vysočany. Staré a Nové Vysočany se ale nikdy nedokázaly propojit.

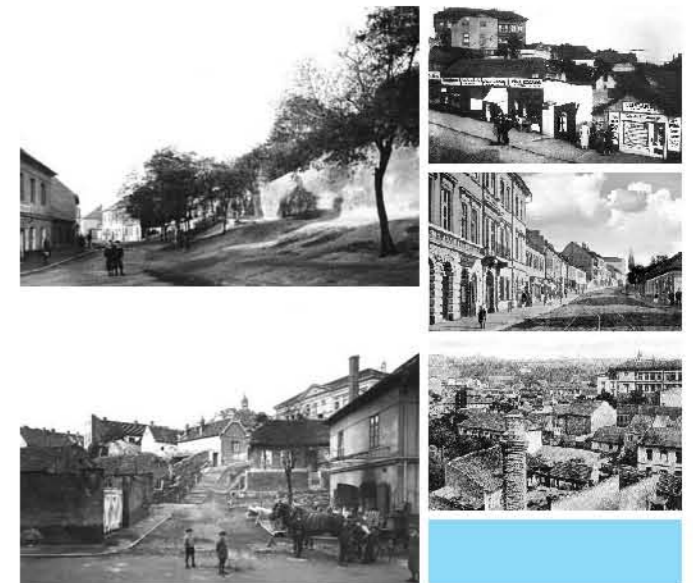
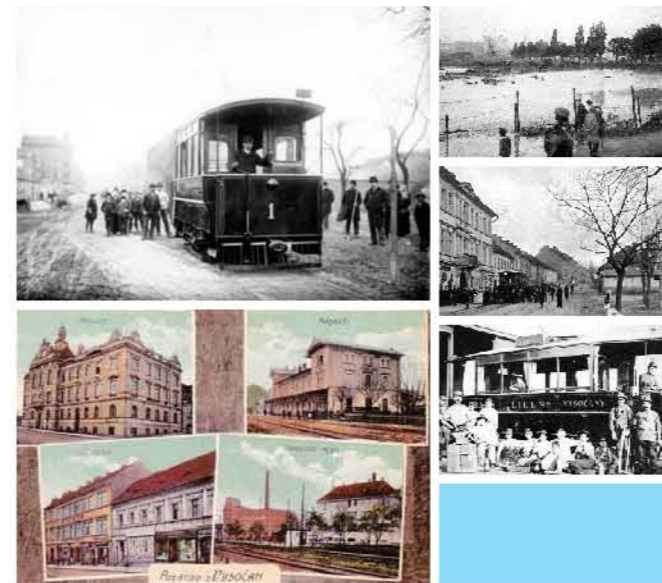
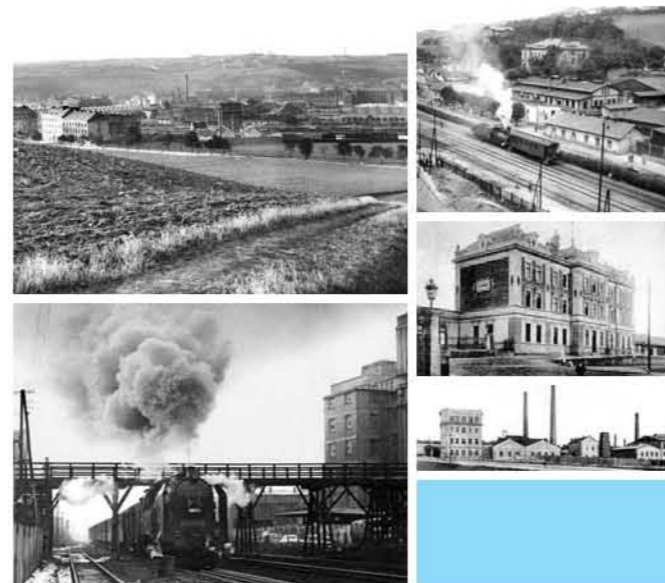
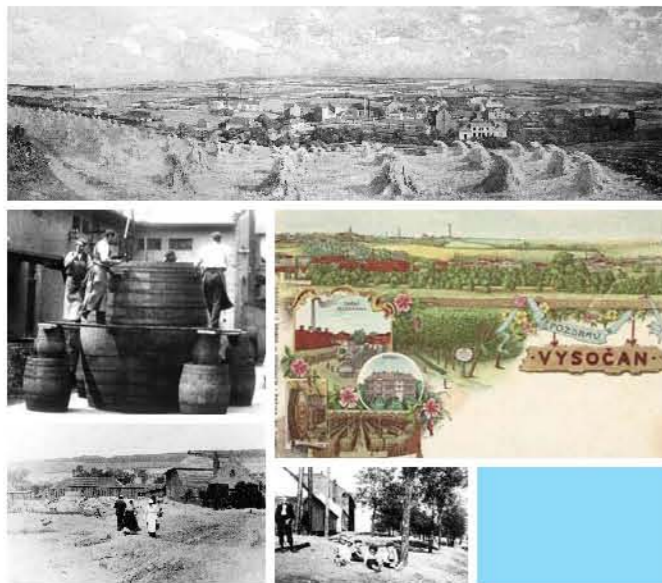
Svého vlastního nádraží poblíž středu starých Vysočan se tak obec dočkala v roce 1872, kdy sem po úpatí Proseka přivedla koleje nejdříve Turnovsko-kralupsko-pražská a poté, o rok později, i Severozápadní dráha směřující z Lysé nad Labem na pražský Těšnov. Tato trať Vysočany velmi výrazně přiblížila Praze, z hlediska budoucího vývoje však měla ještě jeden význam, protнула dosavadní hlavní dopravní tepnu – císařskou silnici (Královskou třídou). Navíc umístění obou tratí v zářezu proseckých svahů vyzdviho kolejiště neúměrně nad okolí. Zprvu zde byl sice zřízen úrovňový přejezd, avšak ten musel být kvůli častým nehodám zrušen. Dnes tato silnice (ulice Pod Pekárnami) neslavně končí v náspu. Podjezd byl zřízen blíže k nádraží, v tehdejší severní části Freyovy ulice (dnešní Jandova). S rozvojem Vysočan na konci 19. století se na Královskou třídou napojila dnešní Kolbenova ulice, která do té doby sloužila pouze jako pol-

ní cesta. V průběhu 20. století se právě kolem ní soustředí značná část vysočanského průmyslu.

Víceméně náhodná srostlice selských dvorů Starých Vysočan byla v té době pozvolna doplňována jedinou pravidelnou zástavbou obestavovaním Královské třídy v místě dnešní Sokolovské ulice. Později, pak také přibývaly domy mezi Sokolovskou a Vysočanským nádražím.

V porovnání s ostatními obcemi v okolí Prahy (budoucími pražskými předměstími) však rozvoj obce v 19. století nebyl nijak bouřlivý. Například ještě na počátku 20. století, v době kdy na Žižkově žije již více jak 60 000 obyvatel, napočítají Vysočany pouhé 4 000. Vysočany totiž nebyly příhodným místem pro vznik rozsáhlejší obytné zástavby.

Hlavním důvodem byla poměrně velká vzdálenost od Prahy, z níž cesta pěšky do Vysočan trvala déle než hodinu. Vysočany se tedy nemohly stát další dělnickou noclehárnou Prahy nabízející levné a dostupné bydlení, kterého bylo ve vnitřní Praze stálý nedostatek.



Přehled historického vývoje Vysočan

Industriální Vysočany

Tím, kdo nakonec povýšil poklidnou obec na rušné město, byl průmysl. K zemědělským usedlostem postupem času přibývají malé řemeslnické dílny, cukrovar, pivovar a v průběhu 90. let 19. století pak třeba Freyova parní mlékárna nebo vinné sklepy firmy Tauber&Fischl v těsném sousedství Vysočanského nádraží.

Velký potenciál Vysočan rozeznal Emil Kolben a tak zde se svým společníkem Karlem Bondym v roce 1896 zakládá elektrotechnickou továrnu. Základy budoucího areálu umístil strategicky mezi železniční trať a dnešní Kolbenovu ulici. Koncem ledna 1897 firma dostavěla první stálé budovy, výroba se okamžitě začíná rozrůstat a přinášet stále více pracovních příležitostí. Tento úspěšný vstup Kolbenovy společnosti nastartoval nebývalý rozvoj Vysočan. Ještě roku 1898 je do srdce starých Vysočan prodloužena tramvajová trať z Nové Balabenky. Tento počín Vysočany významně přiblížil Praze, zvláště pak, vezmeme-li v úvahu, že v roce 1901 byla k Praze připojena sousední Libeň. Rychle přibývají velké průmyslové továrny i malé provozovny a s tím roste také potřeba bydlení. Nové domy byly od počátku dvacátého století zakládány v relativně pravidelném rastru parcel v návaznosti na historické jádro starých Vysočan. Hned v roce 1902, tedy pouze 6 let po otevření Kolbenovy společnosti, byla obec povýšena na město.

Jedním z důvodů tak rychlého vývoje bylo i to, že koncem 19. století se v sousedním Kačínu a Libni začíná negativně projevovat postupný ne-

dostatek volných ploch pro další rozšiřování průmyslové výroby. Tohoto nebezpečí si byl samotný Emil Kolben dobře vědom, a tak hned v roce 1898 prozřívavě přikoupil další rozsáhlé pozemky podél dnešní Kolbenovy ulice na východ od stávajících objektů, aby tím zajistil své společnosti možnost budoucího růstu. V tomto ohledu měly Vysočany obrovskou výhodu, průmysl zde totiž mohl takřka neomezeně expandovat stranou do zemědělské krajiny. To také koneckonců hrálo zásadní úlohu i při vzniku mamutího kolosu ČKD. Hlavní obchodní partneři Kolbenovy společnosti - První českomoravská továrna na stroje v Libni a Breitfeld, Daněk a spol. v Karlíně - totiž neměly zajištěny plochy pro rozšiřování výroby, a tak se pro ně jedinou možností stala postupná fúze všech tří společností. Tím byl vytvořen základ budoucího rozsáhlého monofunkčního areálu, jehož výsledná rozloha činila více než 27 hektarů. Levné, rovinné pozemky byly přitom zformovány příznačným způsobem do rozsáhlých pravouhlých bloků. Na rozdíl od sousedního Kačína či Holešovic, kde z důvodu nedostatku volných ploch, továrny postupně prorostly obytnými bloky, Vysočany tento nedostatek místa netrápil. Vedle relativně nedotčené a stále ještě spíše venkovské zástavby, tak mohlo vyrůst nové město, odlišné jak svým účelem, tak i měřítkem.

Mezi lety 1905 až 1910 probíhá úprava koryta Rokytky. Pravidelně se totiž při záplavách rozlévala do okolní nivy a také velmi často měnila své kory-

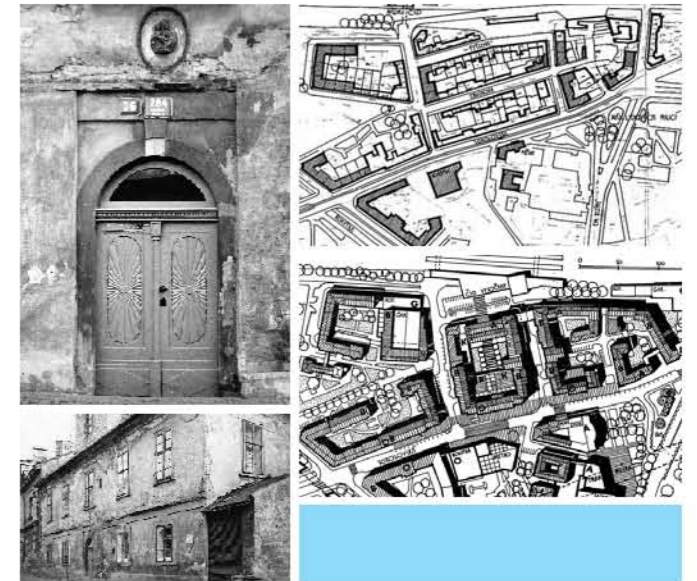
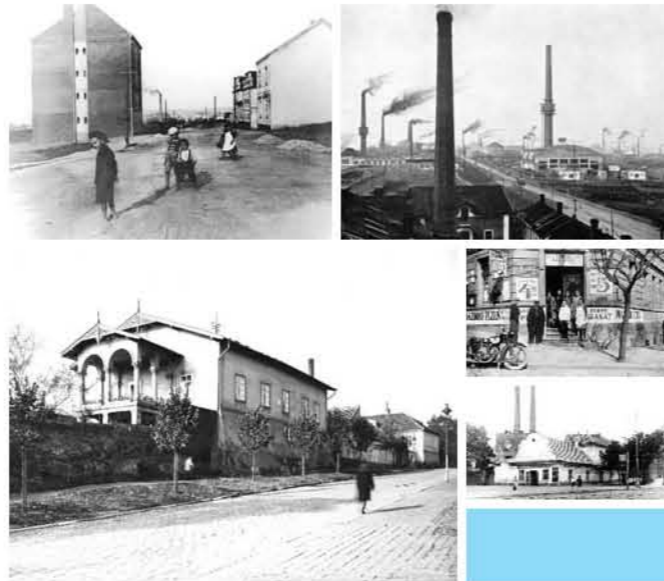
to. Ještě před první světovou válkou je ve Vysočanech postavena Odkolkova továrna na chléb. Od téhož roku mají Vysočany i svou radnici.

V roce 1922 byly Vysočany s již více než 8500 obyvateli připojeny k Velké Praze. Během éry první republiky tu vznikaly další nové závody - továrna na letadla Aero, Vysočanská spalovna a teplárna, továrna na svařovací plyn AGA, továrna na výrobky slaboproudé elektrotechniky Always, a mnoho dalších. Mezi roky 1931-1932 na volném pozemku naproti ČKD zbudovalo Ministerstvo pošt a telegrafů své ústřední skladiště. Dobrovolnou sbírkou byl po delších průtazích postaven také první kostel - Svatyně Krista krále v Kolbenově ulici. I když v době svého v době vzniku stál v polích, dnes je obestaven blokem obytných domů. Městská výstavba totiž pokračovala dále směrem k průmyslovému areálu. Docházelo též k zahušťování původní zástavby, která ovšem jen pomalu a velmi neochotně ustupovala novostavbám.

Vysočany se již od počátku 20. století potýkají s nedostatečnou nabídkou levného ubytování pro nejhudší dělníky. Mnozí lidé, kteří si nemohou dovézt platit ani ten nejnižší nájem, jsou dokonce nuceni přespávat ve vyřazených železničních vagoncích, kavárnách proseckých skal, nebo si na neúrodných a těžko přístupných pozemcích za hranicemi města, i přes hrozby tvrdého postihu, stavět jednoduché ilegální přístřešky. Tato situace se však s tím, jak se rozrůstala průmyslová výroba, měnila na neúnosnou. Někteří majitelé se snaží nastalé situace využít, pronajímají malé

části svých ladem ležících pozemků a před úřady je potom naoko vedou jako zahrádky. Tímto způsobem také začíná vznikat v roce 1926 východně od posledních vysočanských továrních hal kolonie Čína. Město si začíná uvědomovat, že není v jeho silách těmto nouzovým koloniím bránit a tak je neochotně schvaluje. Pohlíží na ně jen jako na dočasné stavby. Nastupující hospodářská krize a všeobecně neutěšená hospodářská situace dělníků na přelomu 20. a 30. let donutí město ještě k dalšímu činu. V roce 1930 se totiž rozhodlo uvolnit část svých pozemků pro výstavbu dělnické kolonie. Mezi kolonií Čína a tovární halou vysočanské Aerovky, tak vzniká oficiální kolonie „Za Aero“. Až do začátku 2. světové války byl vysočanský průmyslový areál i jeho produkce neustále rozšiřovány. Z ČKD se mezitím stal jeden z největších evropských strojírenských gigantů. Za války byla vysočanská ČKD přejmenována na Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik AG a přeorientována na válečnou výrobu. Podobný osud potkal i Aero a další vysočanské podniky. Pro potřeby německé letecké výroby za války vznikla Hala č. 19.

Na samotném konci války však pro Vysočany přichází do té doby největší katastrofa - spojenecký nálet. Ten má za cíl zničit libeňský a vysočanský průmysl. Leteckého bombardování, které přišlo dne 25. března 1945, srovnalo nejen valnou část Vysočanské industriální krajiny se zemí, ale i řadu okolních domů.



Přehled historického vývoje Vysočan

Vysočany po druhé světové válce

Po válce nastává obnova Vysočan. Hned od roku 1945 také začíná probíhat znárodnění výroby. Výroba se pozvolna vzpamatovává z poválečné krize a rychlá stavební obnova vrací během několika let areál do své původní kondice. V té době nastává také vrchol rozvoje Vysočan, odtud však bohužel vedla cesta jen dolů. Zatímco první polovinu 20. století lze označit jako období rozkvětu Vysočan, tu druhou můžeme nazvat obdobím degenerace a destrukce.

Po znárodnění drtivou většinu podniků postihla série reorganizací. Celá řada podniků se z Vysočan navždy vytratí, některé nadobro zaniknou, jiné přesunou svou výrobu jinde (Aero) a další jsou naopak do Vysočan přesunuty (Praga, součásti ČKD od roku 1927). Společnost ČKD do své struktury zapojuje stále další a další průmyslové podniky (např. smíchovské Ringhofferovy závody). To podnítilo nebývale prudký rozvoj koncernu a rozsáhlou výstavbu nových výrobních prostor na rozhraní Libně a Vysočan. Těmito dostavbami, postupným připojováním sousedních továren a výrobních provozů, se původně oddělené areály Kolbenky ve Vysočanech a Českomoravské strojírny v Libni časem téměř propojily do celistvé plochy průmyslové krajiny. Obsluhu tohoto gigantického areálu a dalších menších fabrik v okolí zajišťoval systém vleček navazující na

předávací nádraží Praha-Východ, které bylo nově vybudované v souvislosti s přestavbou nádraží Praha-Libeň v roce 1965. Vlečkou byly také nově propojeny nádraží Praha-Libeň s Praha-Vysočany.

Při budování vleček se necitlivě přetnula kolonie Čína, ve stejné době také zanikl jeden blok kolonie Za Aero. Zbylé části obou kolonií na konci 80. let podlehnou rozšiřování zdejších fabrik. Na jejich místě dnes stojí obrovské sklady prodejny nábytku a firmy Pepsi-Cola.

Bytová zástavba mezitím dodatečně obrůstá vysočanské továrny. Avšak dodnes je zřetelné znát, že se původní části obce s bloky průmyslových staveb nikdy tak úplně nepropojily.

V druhé polovině dvacátého století získávají Vysočany za podivných okolností své ústřední prostranství. Narovnání a rozšiřování Freyovy ulice pro provoz trolejbusů v roce 1958 si totiž vyžádá necitlivou demolici okolních historických domů a selských dvorů. Z původního jádra obce se tak stává volná zatravněná plocha, skrz kterou probíhá čtyřproudá hlavní silnice. Na konci 80. let byla tato volná plocha dále rozšířena zbouráním zbytků statku a Freyovy mlékárny. Místo je dodnes rozříznuté, ačkoliv získalo název Náměstí OSN (dříve Lidových milicí), považovat tento neurčitě

ohraničený veřejný prostor za náměstí je při nejmenším velmi odvážné. Ani nedávná výstavba velkého obchodního centra a kongresového hotelu prozatím nepozdvihla tento prostor nad úroveň přestupní stanice městské dopravy.

V roce 1967 je jako spojnice Vysočan a nově vybudovaného sídliště Prosek zprovozněna vysočanská estakáda, té padnou za obětí statky Jetelka a Fleišnerka.

Dalším zásahem do tkáně Starých Vysočan byla také asanace původní zástavby mezi Vysočanským nádražím a Sokolovskou ulicí z konce 80. let. Chronicky zanedbaná údržba vyústila k zoufalému činu, srovnat se zemí i poslední historické zbytky Vysočan. Vysočany tím nadobro ztratily svoji předindustriální minulost.

Katastrofálně podfinancovaný gigant ČKD se postupem doby přeměnil ve zbytněného molocho. Kvalita produkce pozvolna upadá, výrobky přestávají být konkurenceschopné. Podnik se tak musí čím dál více orientovat pouze na trhy východního bloku a rozvojových zemí.

Převrat v roce 1989 zastihl Vysočany v ne příliš lichotivém stavu. S ekonomickým kolapsem po rozpadu východního bloku ztratila ČKD svá

největší odbytiště. Svou pozici dokázala uhájit jen v nemnoha rozvojových státech, najít nová odbytiště na trzích vyspělých států se jí však nepodařilo. V roce 1994 stát privatizuje ČKD Praha a kontrolní balík akcií získává společnost Inpro, která v roce 1998 dovádí ČKD na pokraj bankrotu. Naprostá většina výroby v areálu ČKD končí, část sice přechází do jiných továren, zbytek ovšem zaniká úplně. V areálu Kolbenky došlo v roce 2002 k rozsáhlým demolicím s nadějí na lukrativnější využití zdejších pozemků, avšak i po 10 letech tyto uvolněné parcely zejí prázdnotou. Celému areálu nyní hrozí zánik, může se tak stát, že tím Vysočany přijdou i o svou industriální minulost.

Na konci 90. let se začíná stavět nový úsek metra B z Českomoravské na Černý Most. Stanice Vysočanská byla otevřena v roce 1998, přes stanici Kolbenova však metro až do roku 2001 pouze projíždí. V roce 2002 tedy po 90 letech byla konečně dostavěna východní část budovy radnice. V roce 2008 zahajuje provoz Clarion Congress Hotel Prague a Galerie Fénix na Náměstí OSN.



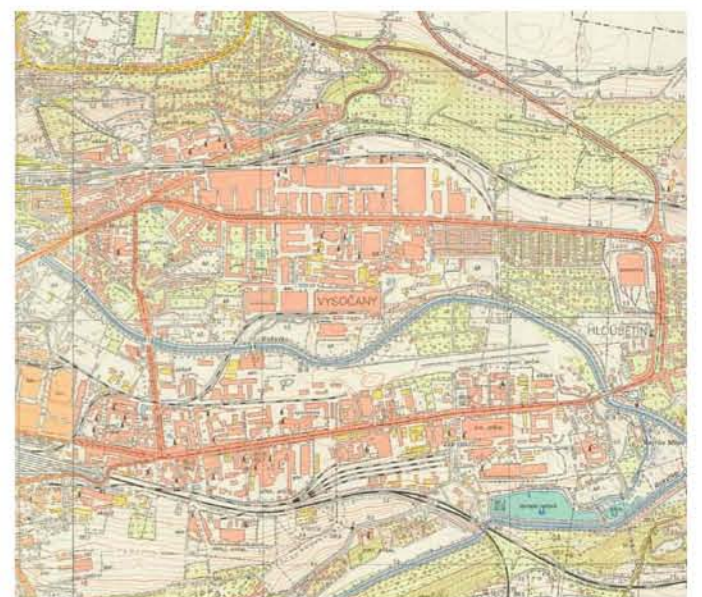
1720
MÜLLEROVA MAPA



1845
STABILNÍ KATASTR

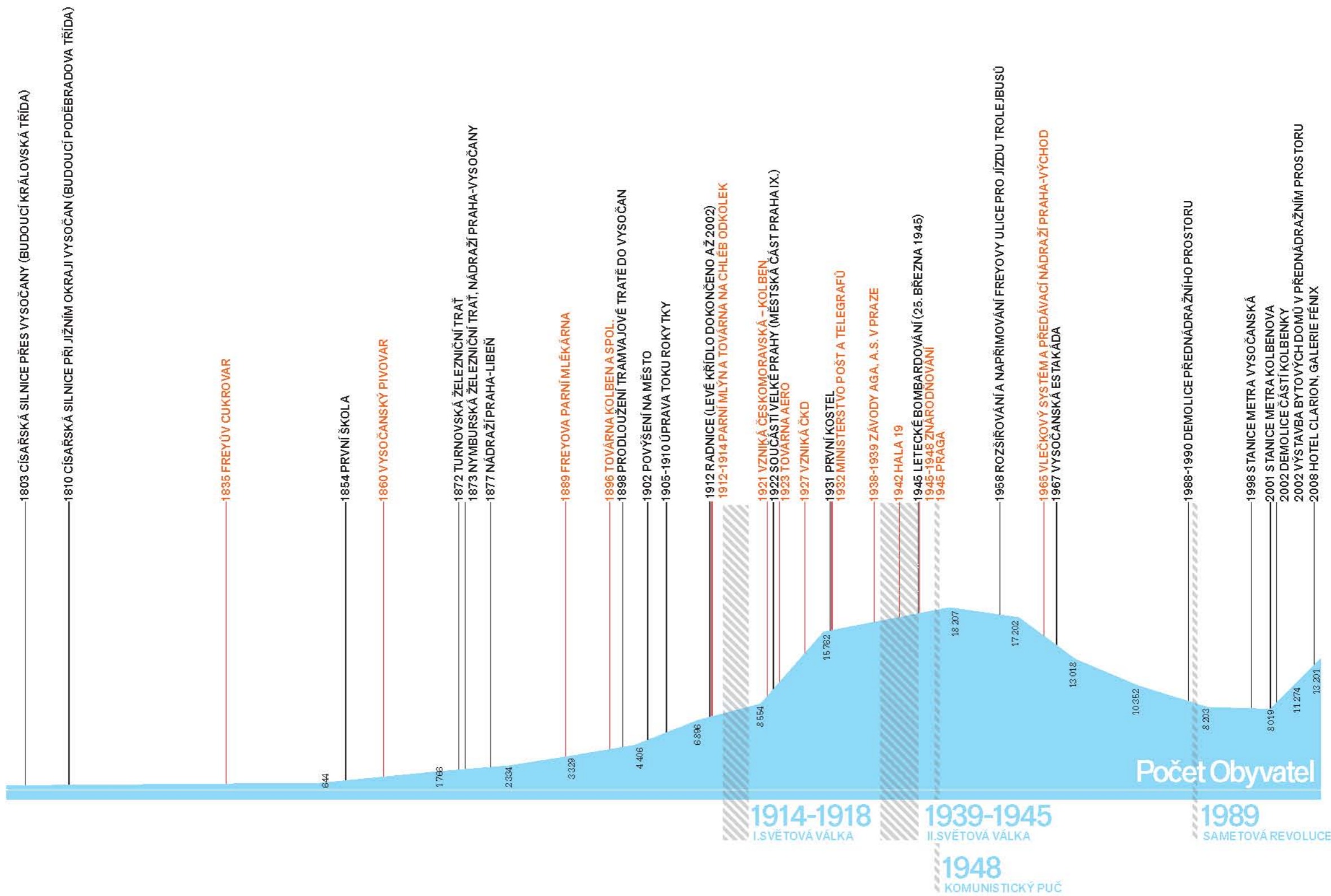


1943
ORIENTAČNÍ PLÁN



1952
TOPOGRAFICKÁ MAPA

Historická osa, vývoj počtu obyvatel

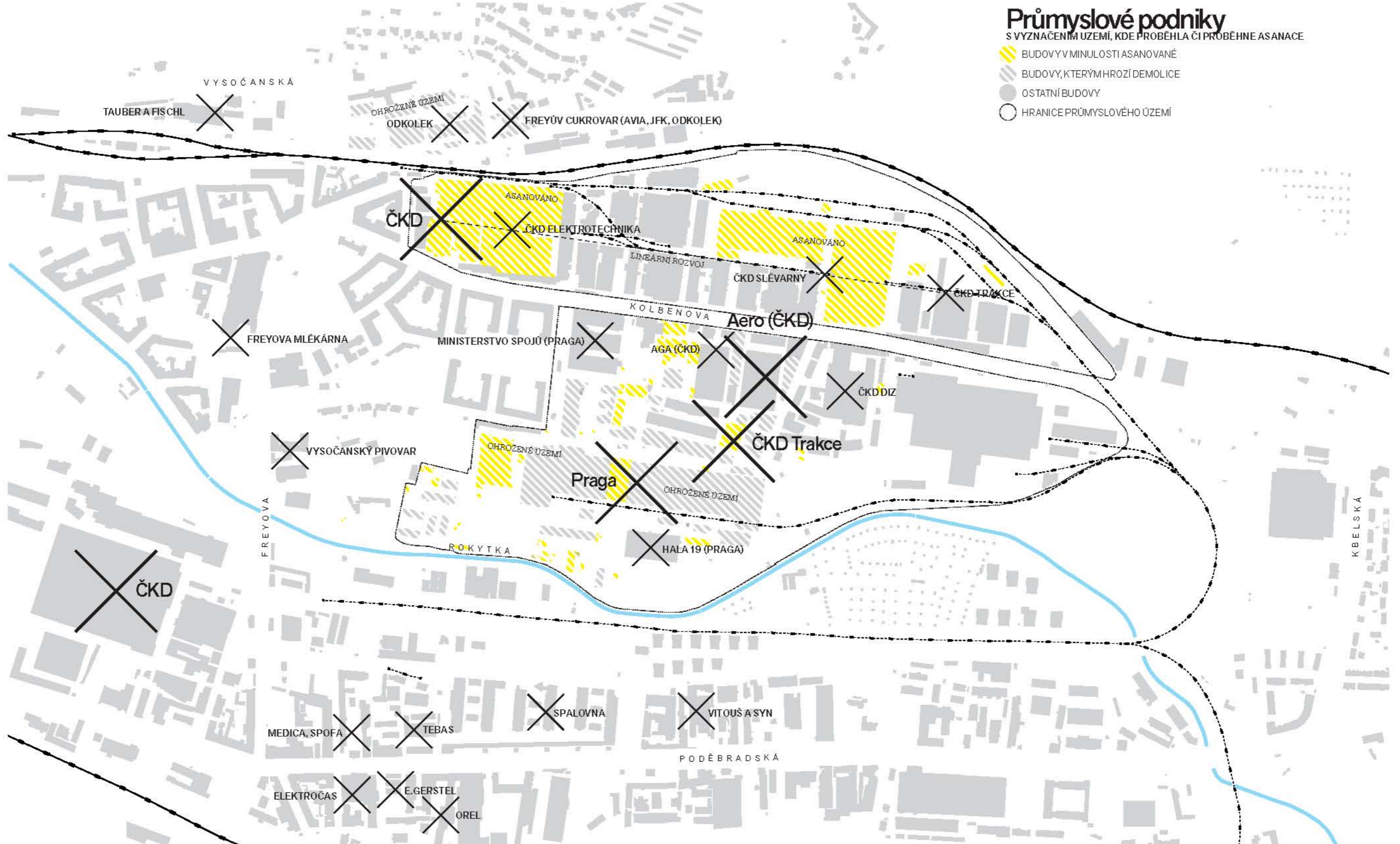


Průmyslové podniky ve Vysočanech

Hlavní část průmyslového území je rozdělena ulicí Kolbenovou na dvě části. Severní část sloužila výhradně společnosti ČKD. Její rozvoj byl lineární ze západní části směrem k východu ve velkorysých průmyslových blocích.

Jižní část má o poznání komplikovanější historii i strukturu, sídlilo zde mnoho menších i větších podniků. Nejvýznamnější z těchto firem zmiňují

niže. Avšak i tato část areálu byla postupně po druhé světové válce pohlcena znárodněným molochem ČKD. Přesto má stále území převažující charakter jednotlivých průmyslových dvorů s přímým přístupem do ulice.



Letecké snímky průmyslového území



1938



1953



1975



1988



1996



2001



2004



2009

Průmyslové podniky mimo hlavní část průmyslového území

Cukrovar

Bedřich Frey staší si v dnešní ulici Ke Klíčovu pronajímá část zdejšího statku a zakládá zde cukrovar. Cukrovar je sice roku 1915 uzavřen, avšak v opuštěných budovách nachází své útočiště mnoho mladých začínajících firem a konstruktérů (např. Avia či motocyklový konstruktér J. F. Koch). Objekty cukrovaru byly poté roku 1929 přestavěny a po válce se staly součástí areálu sousedních Odkolkových mlýnů. Ačkoliv objekty přetrvaly dodnes, svoji původní podobu již ničím nepřipomínají, navíc zejí prázdnotou a chátrají.



CUKROVAR

Pivovar

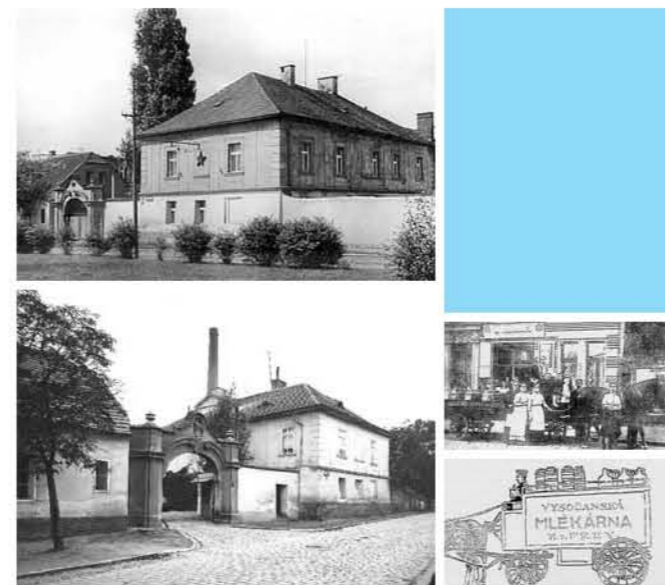
V roce 1860 byl ve Vysočanech založen pivovarů. Ruční výroba, přechází od roku 1896 na strojní, poháněnou parou. Roku 1914 výroba piva ustala, od té doby byl v objektu provozován pouze hostinec a ještě později hudební škola. Západní polovina budov byla v roce 1956 stržena při napřimování a rozšiřování Freyovy ulice. Dnes ve zbytku opraveného pivovaru sídlí různé firmy a část budov slouží jako restaurace s hotelem.



PIVOVAR

Mlékárna

V roce 1889 byl ve stodole rodinného statku Freyových (bývalá vysočanská tvrz) zahájen provoz parní mlékárny. Mlékárna byla brzy rozšířena o další budovy a postupně se z ní stává jeden z nejvýznamnějších producentů mléka v Praze. Statek je při spojeneckém náletu v roce 1945 poničen. Podnik je poté znárodněn a prochází rozsáhlou rekonstrukcí. Roku 1963 spojením s Pražským mlékárenským průmyslem vznikl národní podnik Lakto. Objekty mlékárny jsou posléze zbořeny při napřimování Freyovy ulice v 80. letech. Na jejím místě stojí hotel Clarion, nákupní centrum Fénix a přístavba radnice.



MLÉKÁRNA

Odkolek

ARCHITEKT: HUBERT GESSNER
POSTAVENO: 1913, POPOŽÁRU OBNOVENO 1918

Roku 1912 došlo k přeměně firmy Fr. Odkolek na akciovou společnost a téhož roku bylo rozhodnuto o přestěhování firmy do nových prostor ve Vysočanech. Roku 1913 byl dokončen v ulici Ke Klíčovu vedle Freyova cukrovaru pamí mlýn a továrna na chléb. Továrna, která je spuštěna 8. května 1913, byla tehdy největší a nejmodernější pekárnou v celém Rakousku-Uhersku. Areál tvořilo železobetonové obilné sílo, čistírna s mlýnicí, moučnice a pekárna. Na objekty zezadu navazují budovy elektrocentrály, strojovny a kotelny s komínem. Budova mlýnice vyhořela a tak její dnešní podoba pochází z roku 1918. Návrhem byl opět pověřen architekt Gessner. V devadesátých letech zde byla výroba ukončena. Správní budova areálu byla vyhlášena kulturní památkou. Ostatní objekty chátrají a hrozí jim demolice.



ODKOLEK
HISTORICKÉ FOTOGRAFIE

Průmyslové podniky v hlavní části průmyslového území

ČKD

Továrnu založil 29. 10. 1896 se svým společníkem Karlem Bondym ze zahraničí čestně se navrátilší Emil Kolben, který v předchozích letech zastával post šéfinženýra ve společnostech Edison Machine Company (předchůdce General Electric) a Oerlikon. Velmi ho ovlivnilo setkání s Nikolou Teslou a tak se nově založená společnost věnuje – v té době jako jedna z mála – střídavému proudu. Právě to stojí za jejím neuvěřitelným úspěchem, kdy se z malé výroby během několika let stane světově proslulý podnik. Zároveň s tím firma naprosto pozmění Vysočany, do té doby ještě relativně idylickou vesnici. V průběhu 20. století se osudy ČKD a Vysočan natolik prolou, že by postupně obě jména mohla být považována za synonyma.

Základ budoucího areálu byl umístěn mezi železniční tratí a silnicí Pod pekárnami severně od Kolbenovy ulice. Firma zde začínala v provizorní malé dřevěné dílně, avšak hned v lednu 1897 byl dokončen první stálý výrobní objekt. Během pouhého jednoho roku se pak zdejší výroba několikanásobně rozrostla. Záběr produkce se postupně rozšiřuje,

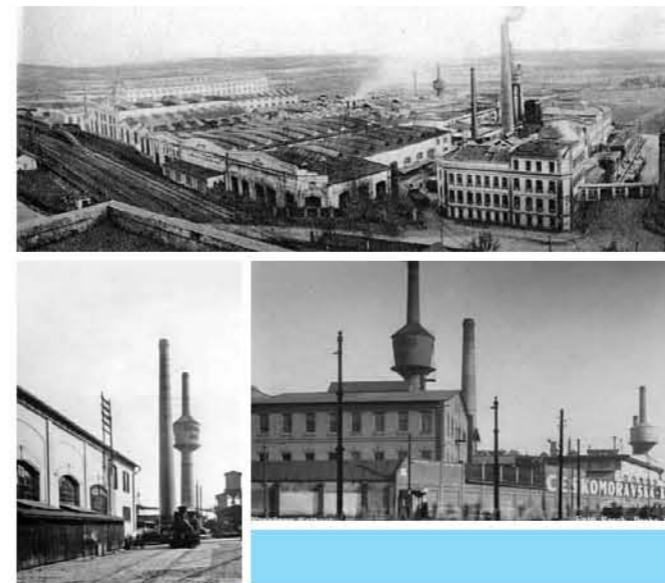
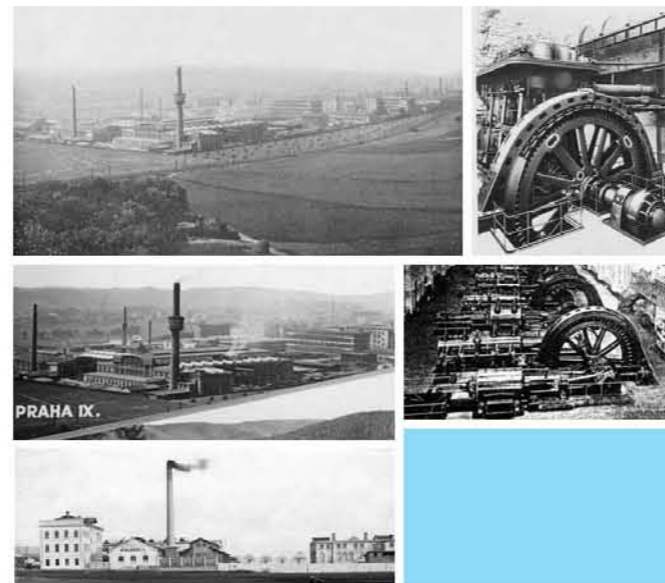
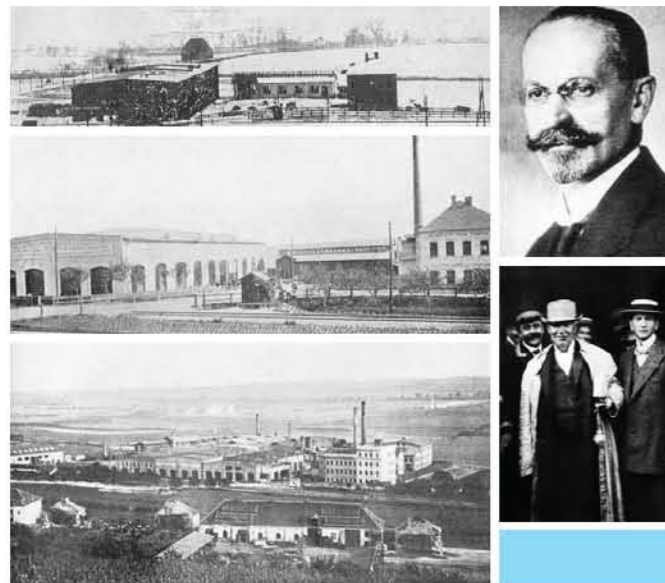
společnost dodává kompletní sortiment silnoproudých elektrických strojů a vyrábí rovněž přístroje pro vysoké a nízké napětí. Dva roky po svém založení firma fúzovala se společností Pražská a. s. za vzniku Elektrotechnické a. s. a také vyhrála soutěž na výstavbu první pražské elektrárny. V té době také firma prozíravě přikoupila další rozsáhlé pozemky podél ulice Kolbenova na východ od stávajících objektů, aby si tím zajistila možnost budoucího růstu. Výsledná rozloha celého areálu tak činila více než 27 hektarů. To hrálo zásadní roli při vytváření ČKD. Obchodní partneři Kolbenovy Elektrotechnické a. s. totiž neměli zajištěnou plochu pro další rozšiřování své produkce. V roce 1921 proběhla fúze s První českomoravskou továrnou na stroje v Libni a v roce 1927 ještě s někdejší Breitfeld, Daněk a spol. a vzniká jeden z největších evropských strojírenských gigantů – Českomoravská-Kolben-Daněk. Areál i produkce byly za první republiky dále rozšiřovány.

Za druhé světové války byla společnost přejmenována na Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik AG a vyráběla hlavně těžkou techniku pro

Wehrmacht. Konce války se nedožil Emil Kolben, byl zatčen maskovanými příslušníky gestapa a deportován do koncentračního tábora Terezín, kde 3. července 1943 umírá.

Při americkém náletu 25. března 1945 byl podnik těžce poškozen. Velkou část vysočanského i libeňského průmyslového areálu tehdy bombardování srovnalo se zemí. Po válce se výroba pod slavnou značkou postupně vzpamatovávala z poválečné krize a většina objektů byla postupně obnovována. Po znárodnění prodělala továrna sérii reorganizací, zapojila do své struktury další průmyslové podniky např. smíchovské Ringhofferovy závody (jednotlivé pobočky za své jméno získaly přídomek jako Stalin-grad či Dukla). Podnítilo to prudký rozvoj koncernu a tím i další rozsáhlou výstavbu nových výrobních prostor na rozhraní Libně a Vysočan. Těmito dostavbami, postupným připojováním sousedních továren a výrobních provozů, se původně oddělené areály Kolbenky ve Vysočanech a Českomoravské strojírny v Libni časem téměř propojily do celistvé plochy průmyslové krajiny. Obsluhu tohoto gigantického areálu ČKD a dalších

menších fabrik v okolí zajišťoval systém vleček zaústěných do nádraží Praha-Libeň a Praha-Vysočany. S tím jak se ČKD postupně měnila ve zbytného molocha, upadala kvalita produkce. Po roce 1990 většina výroby zanikla, část přešla do jiných továren a v areálu Kolbenky došlo v roce 2002 k rozsáhlým demolicím. Většina výrobních objektů dnes již rovněž vzala za své, nicméně dochovala se například budova skladu strojů, železobetonová budova expedice a další výrobní objekty. Východně v areálu se dochovala slévárna s modelárnou, která je jako jediná stále v provozu. Sídlí zde společnost Agma, která se zde věnuje výrobě odlitků z hliníku a bronzu. Montovaná chladicí věž jako jediná původní stavba ČKD dosáhla památkové ochrany v roce 2004.



Průmyslové podniky v hlavní části průmyslového území

Aero

ARCHITEKT: JINDŘICH FREIWALD & JAROSLAV BÖHM
POSTAVENO: 1923

V roce 1923 bylo přijato rozhodnutí přestěhovat Aero do nově vybudovaného moderního areálu na okraji Vysočan. Charakteristickou siluetu továrny tvořila vícelodní železobetonová hala postavená kolmo k ulici těsně za dnešní stanicí metra Kolbenova. Avšak naprostá většina prvorepublikových objektů letecké výroby Aero padla za obětí spojeneckému náletu na samém konci války. Hlavní hala byla kompletně zničena a roku 1947 na jejím místě vznikla nová hala, která je v současnosti pouze sporadicky využívána jako filmové ateliéry. Nálet přežila bez úhony pouze skupina objektů postavená podél západního okraje podél ulice Na černé strouze, které sloužilo výrobě automobilů - doplňkovému programu firmy Aero. V současnosti je tato část zrekonstruována a pronajímána jako kanceláře, v přízemí se nachází supermarket. Roku 1946 došlo ke znárodnění všech soukromých firem spjatých s leteckou výrobou a spojení do jedné organizace s názvem Letecké závody, národní podnik. Výroba letadel byla v roce 1953 přenesena do hangárů v Letňanech. Ve Vysočanech zůstala v takzvaném „Bílém domě“ pouze letecká konstrukční kancelář. V současnosti objekt slouží jako administrativní budova.

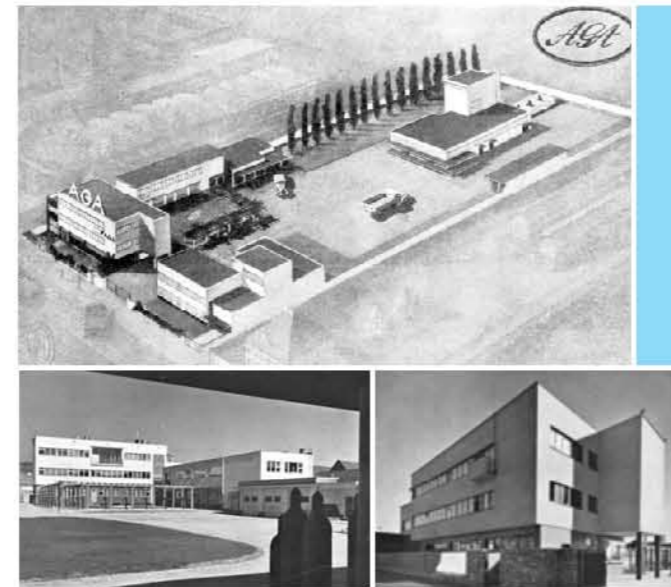


AERO

Závody AGA, a.s.

ARCHITEKT: FRANTIŠEK ALBERT LIBRA
POSTAVENO: 1938 - 1939

Továrna na výrobu dissous plynu a kyslíku AGA se nalézala na protáhlém pozemku při západním okraji továrny Aero. Továrna tvořily objekty plynárny, kyslíkárny, skladiště, sociálního zázemí a kancelářské budovy s pásovými okny. V suterénu budovy byla kotelna, v přízemí místnosti pro styk s odběrateli, v I. patře kanceláře a ve II. patře byt ředitele. Dvorní křídlo obsahovalo byty zaměstnanců a garáže, v přízemí hygienická zařízení a jídelnu. Po druhé světové válce se však dissous plyn přestal vyrábět, areál připadl podniku ČKD-Trakce. V sedmdesátých letech byl areál z valné části přestavěn, většina budov ustoupila jiným výrobním objektům. Administrativní budova je nyní pod památkovou ochranou.



AGA

Ministerstvo pošt a telegrafů

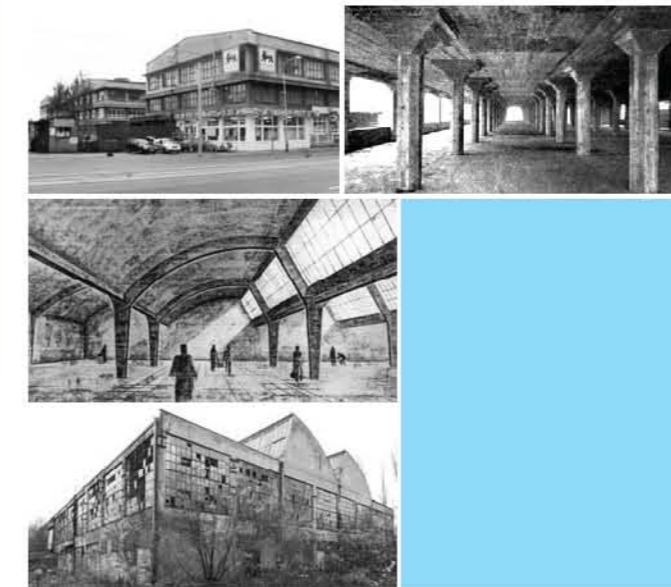
ARCHITEKT: JOSEF KALOUS
POSTAVENO: HALAE 1931 - 1932, KOMÍN 1934 - 1935

Ministerstvo čerstvě založené republiky nutně potřebovalo nové budovy. Mezi lety 1931-1932 bylo na volném pozemku naproti ČKD ve Vysočanech postaveno jeho ústřední skladiště. Později byla přistavěna také kotelna a límcový komín s vodojemem, který zásoboval užitkovou vodou celý areál. Tento komín se na rozdíl od obdobných konstrukcí v sousedních areálech zachoval dodnes, kotelna se však nedochovala. Jako poslední komín tohoto druhu v Praze byl spolu s halou E prohlášen kulturní památkou.

Hala č. 19

PROJEKTANTI: FRANZ ANTON DISCHINGER, ULRICH FINSTERWALDER
POSTAVENO: 1942

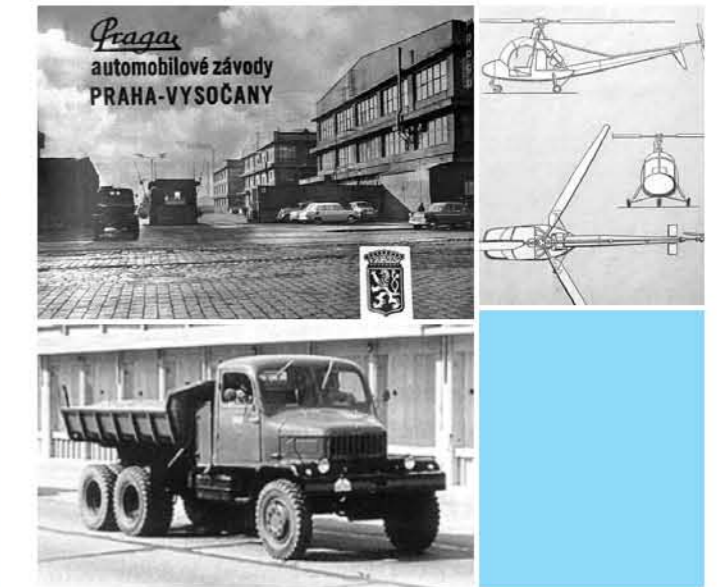
Hala byla postavena pro potřeby německé válečné výroby jako součást továrny na letadla a motory Junkers. Při stavbě byl použit systém tenkých betonových skořepin Zeiss-Dywidag. Podobných staveb bylo do konce války postaveno celkem 33. Po válce hala připadla společnosti Praga. Stavba byla vyhlášena kulturní památkou, avšak i přesto je dnes uvažováno o její demolici.



MINISTERSTVO POŠT
HALA 19

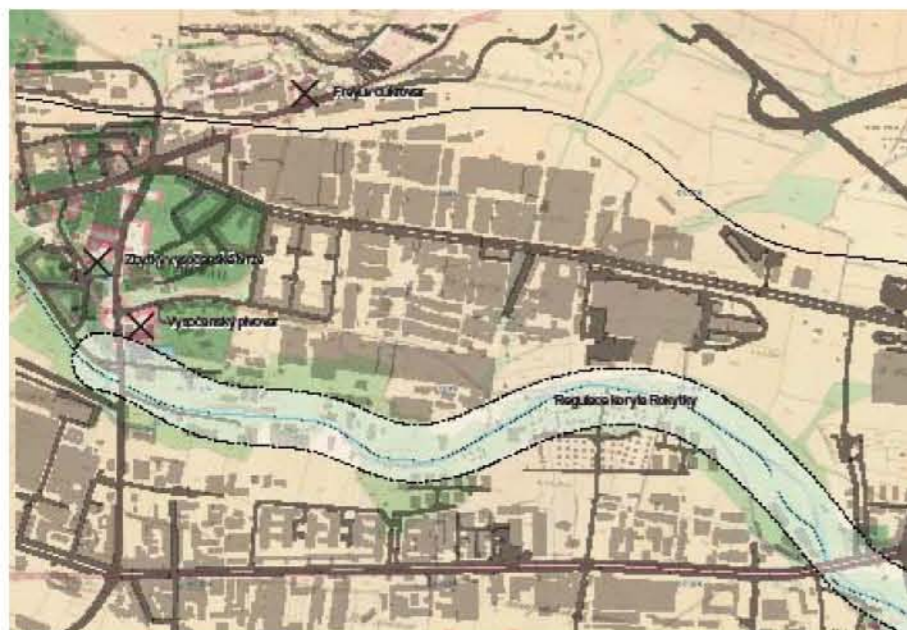
Praga

Praga vznikla jako společný projekt První česko-moravské továrny na stroje v Praze a Ringhofferových závodů v roce 1908 (v roce 1927 se stala součástí ČKD). Při spojeneckém náletu byla v Libni zničena naprostá většina provozů pro výrobu společnosti. Jejich vývoj a produkce byl proto po válce převeden do prostor bývalých poštovních skladů a haly č. 19 ve Vysočanech. Zde pokračovala výroba nákladních vozů a městských autobusů, pomalu též docházelo k obnově výroby osobních vozů. V roce 1948 byla společnost znárodněna a výroba osobních vozů poté zastavena. Ve spolupráci s konstrukčním oddělením znárodněné Aerovky byl zahájen vývoj prvního československého vrtulníku. V roce 1952 v objektu haly č. 19 přichází na svět terénní nákladní vůz Praga V3S (vojenský třítunový speciál) a dva roky poté taky prototyp vrtulníku HC-2 Helicopter Baby. Vládním usnesením se 1. ledna 1961 značka Praga stává součástí národního podniku Automobilové závody Letňany. V průběhu 90. let byla výroba ukončena a naprosté většině objektů hrozí demolice.



PRAGA
HISTORICKÉ FOTOGRAFIE

Porovnání struktury Vysočan



POROVNÁNÍ SOUČASNÉ STRUKTURY STOPOGRAFICKOU MAPOU Z ROKU 1962

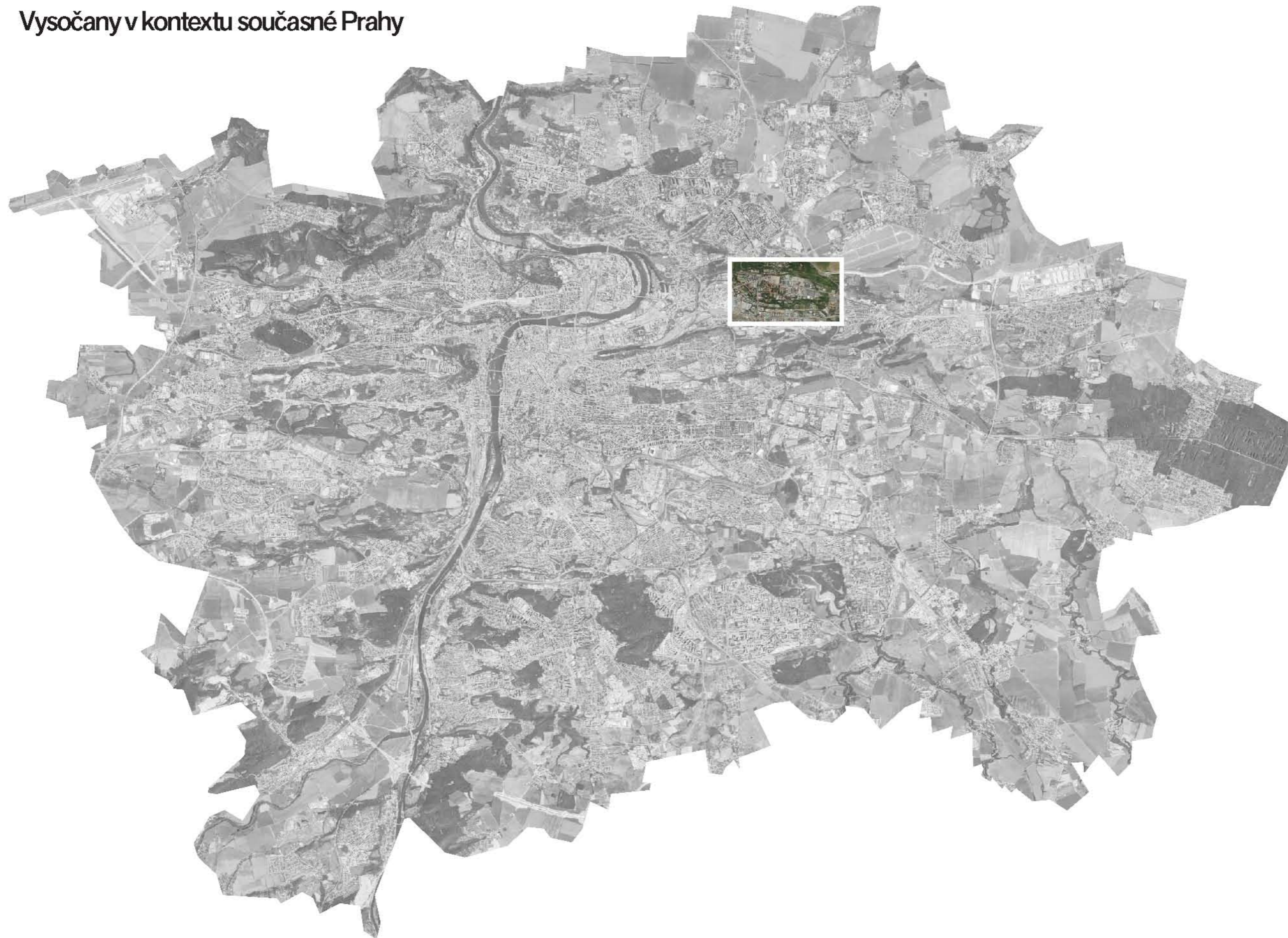


POROVNÁNÍ SOUČASNÉ STRUKTURY VYSOČAN S MAPOU STABILNÍHO KATASTRU Z 1. POLOVINY 19. STOLETÍ

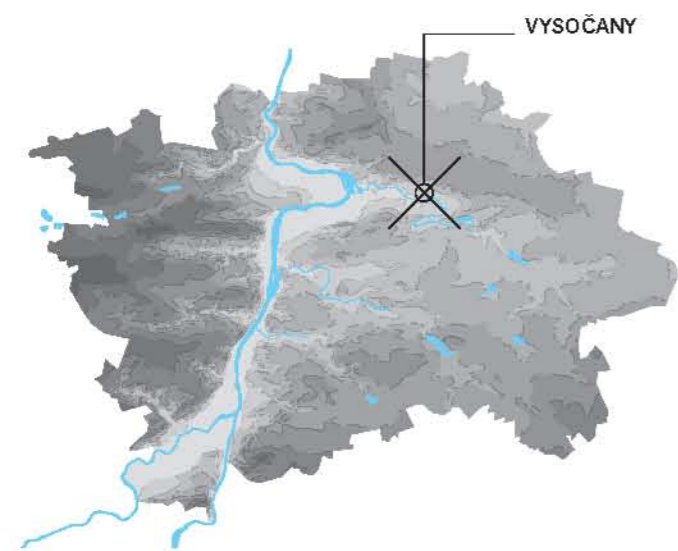


POROVNÁNÍ SOUČASNÉ STRUKTURY VYSOČAN S ÚZEMNÍM PLÁNEM Z ROKU 1964

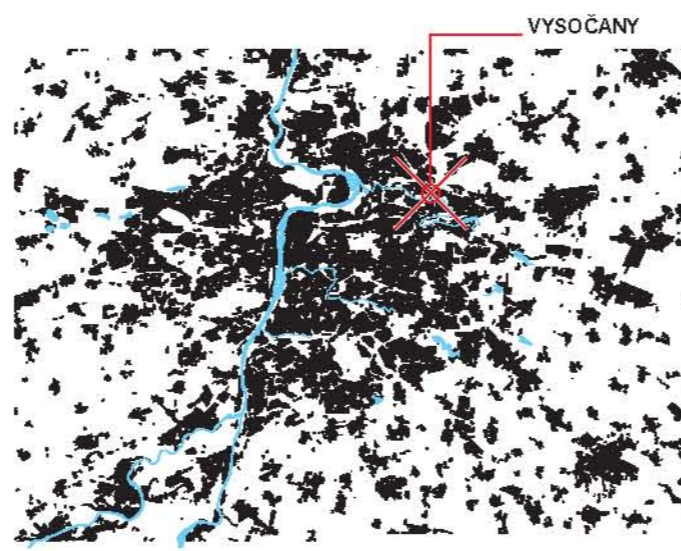
Vysočany v kontextu současné Prahy



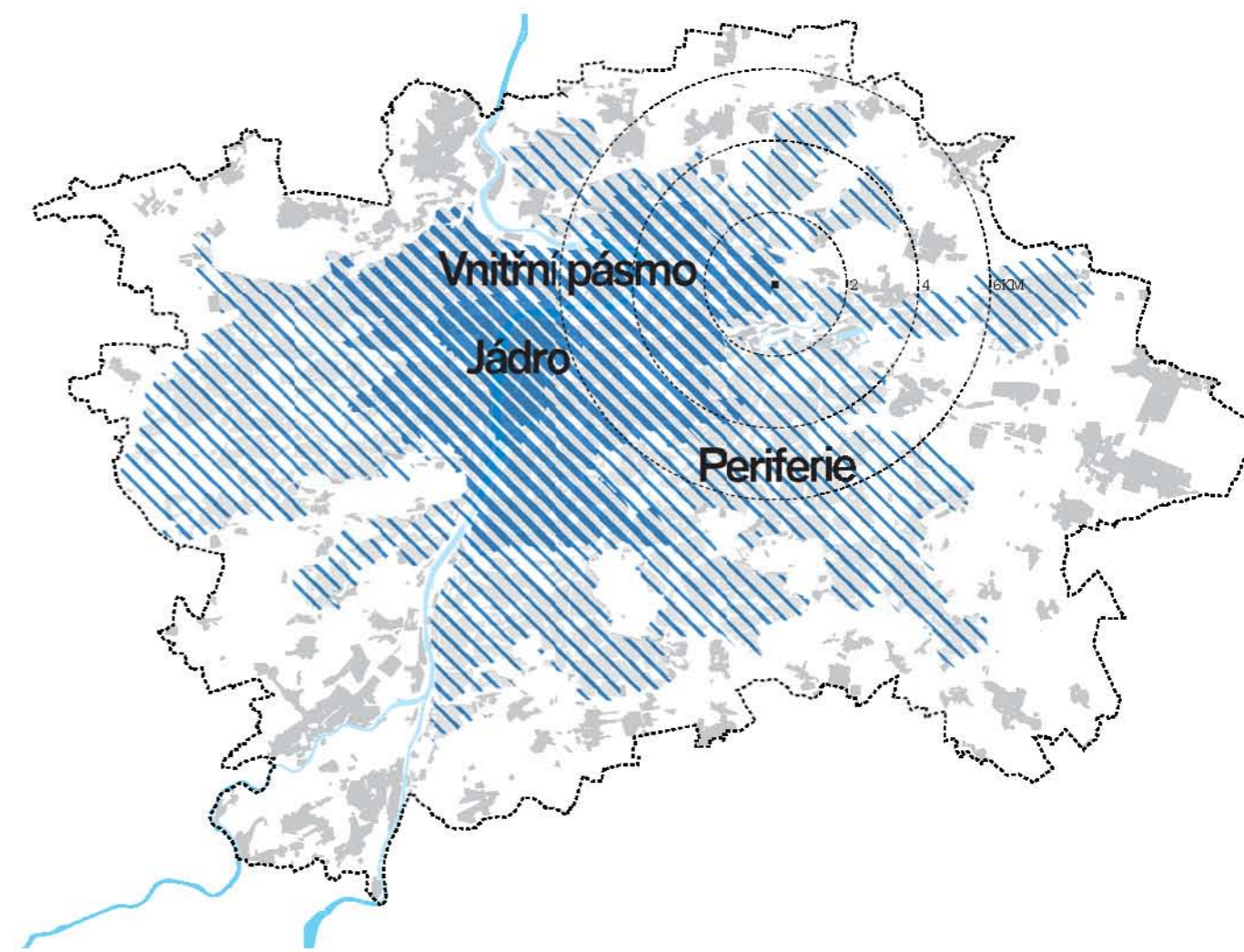
Vysočany v kontextu současné Prahy



Geomorfologie

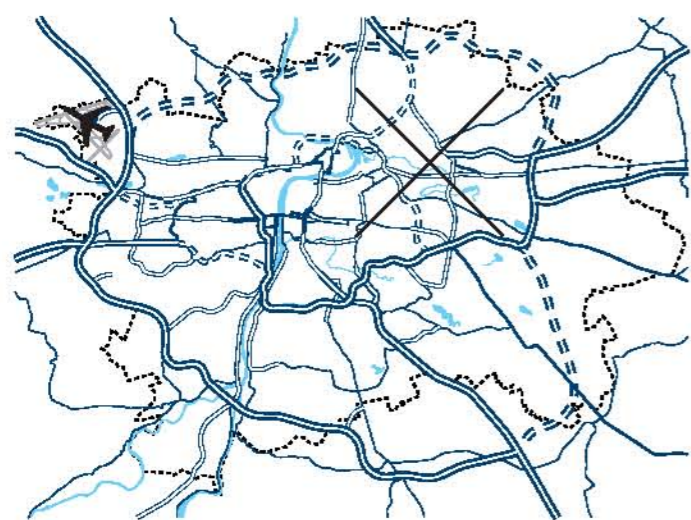


Struktura zástavby
ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ V PRAZE A OKOLÍ

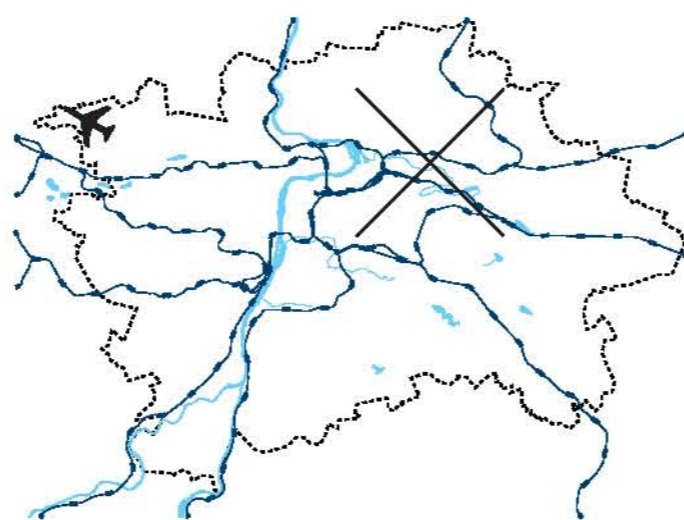


Klasifikace zástavby
PRAHA

Vysočany v kontextu současné Prahy



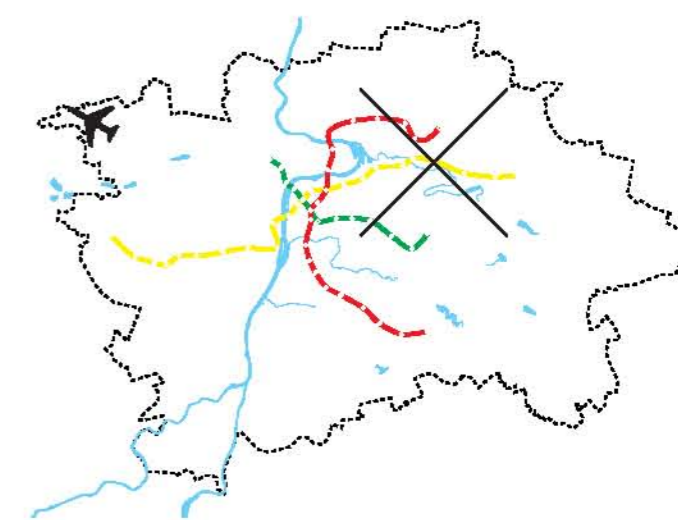
Silnice



Železnice

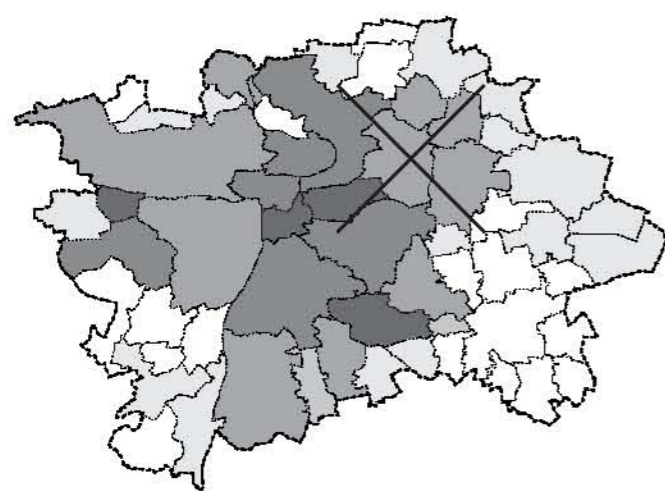


Tramvaje



Metro

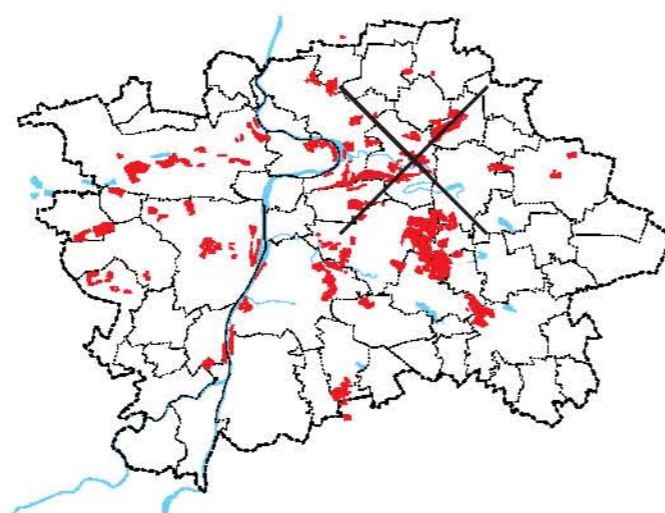
Vysočany v kontextu současné Prahy



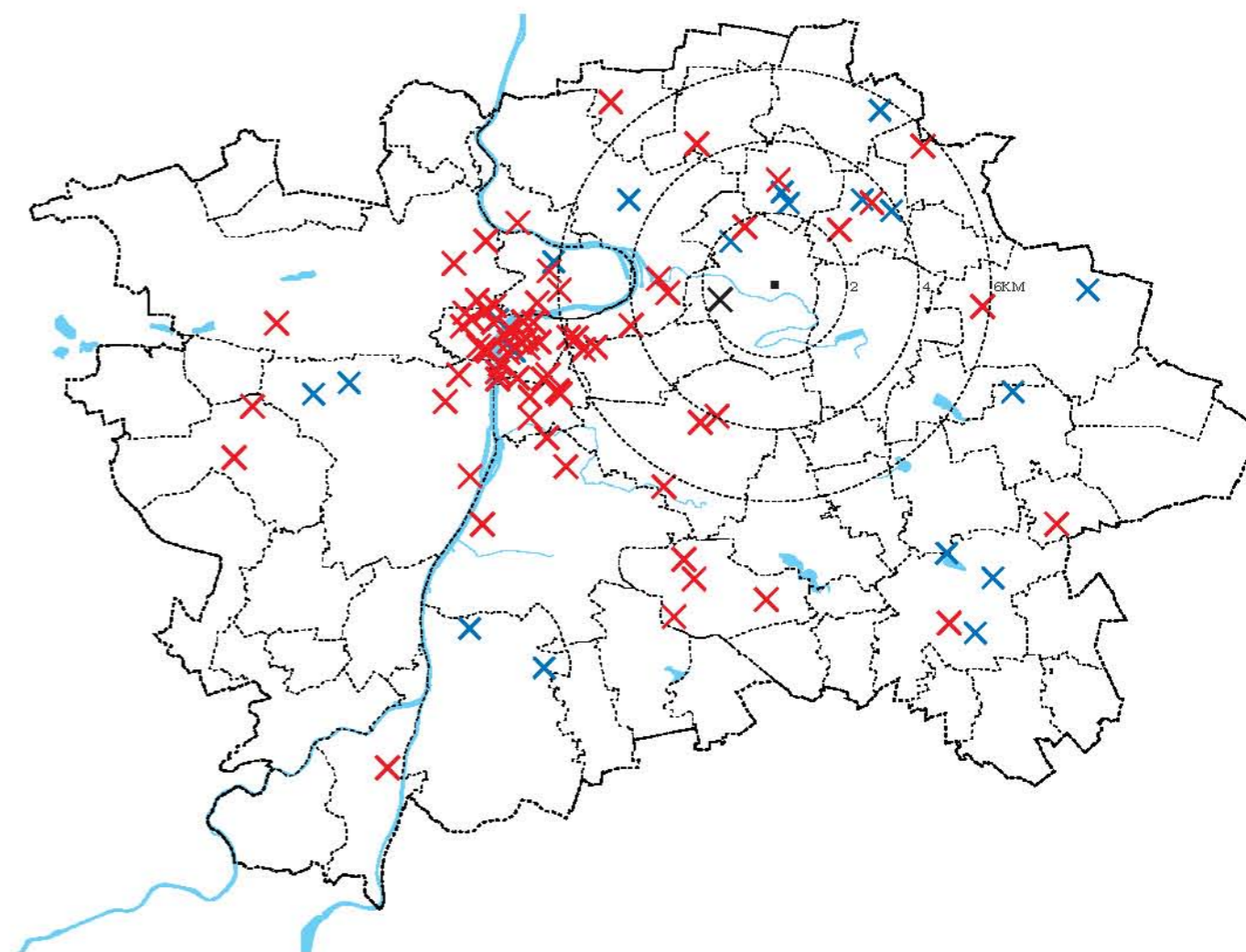
Hustota zalidnění

OBYVATEL NA KM2 (2009)
ZDROJ: ČSÚ

- 63-499
- 500-999
- 1000-3999
- 4000-5999
- 6000+



Plochy průmyslu

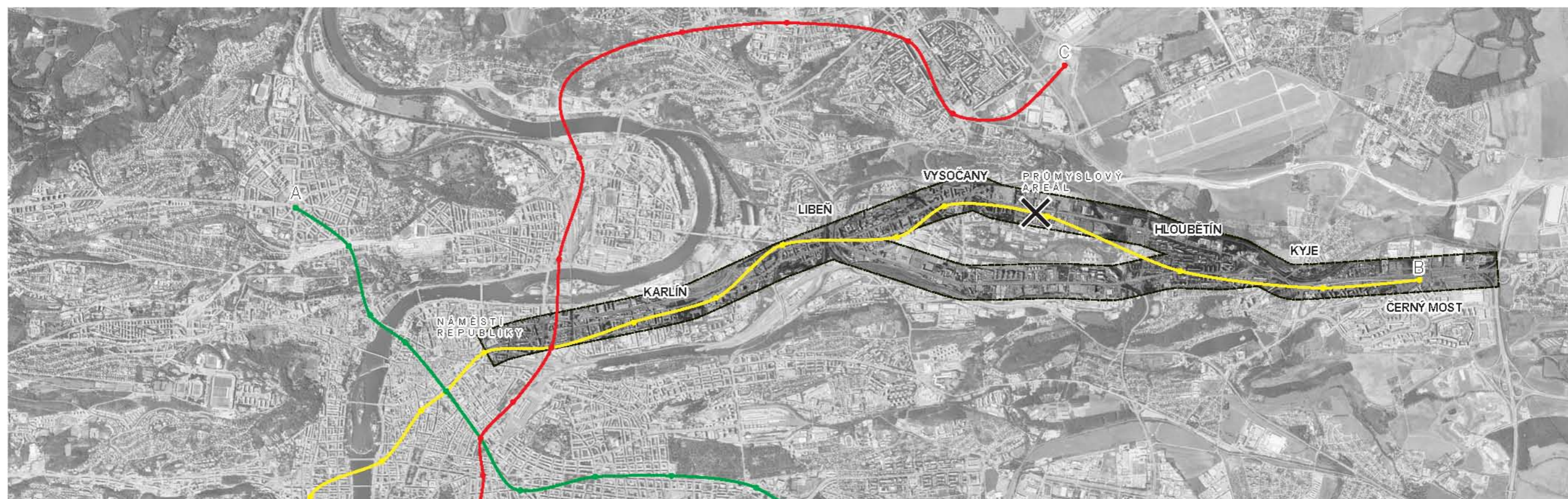
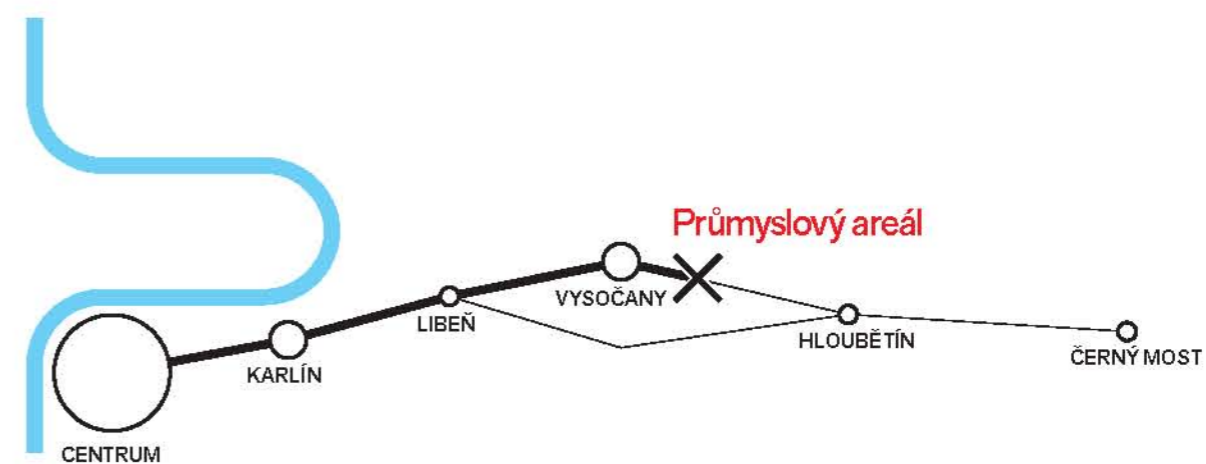


Kulturní zařízení

ROZLOŽENÍ VÝZNAMNÝCH KULTURNÍCH INSTITUCÍ V PRAZE (2009)
ZDROJ: URM (2010)

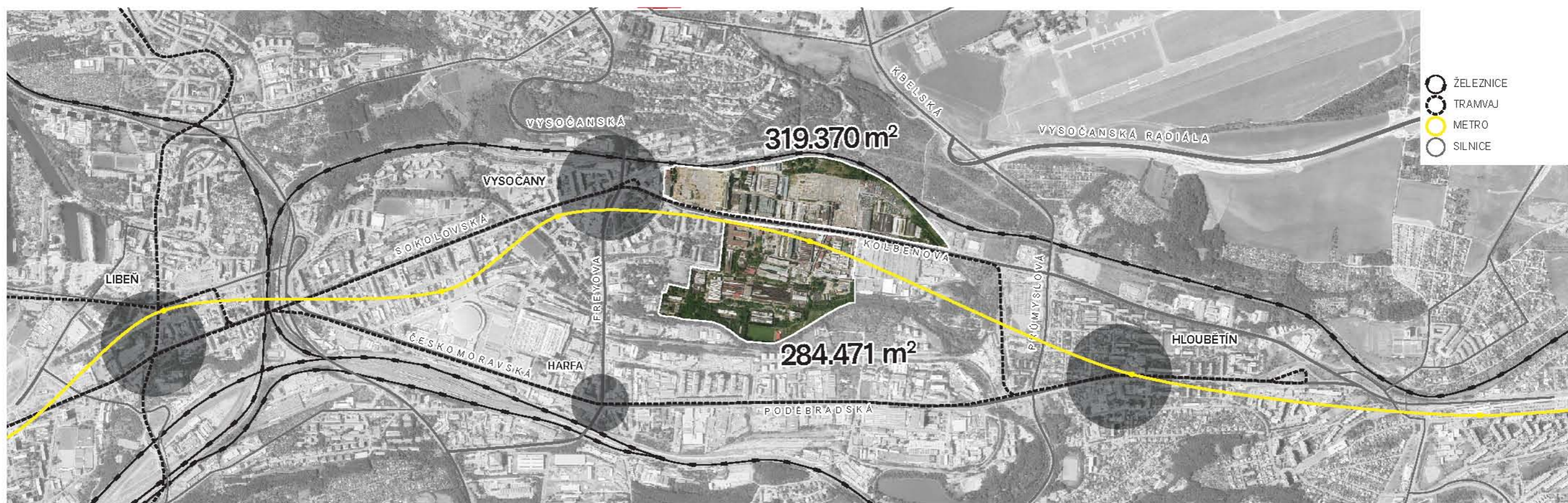
- × KULTURNÍ INSTITUCE
- × VÝSTAVNÍ KOMPLEXY
- × MULTIFUNKČNÍ HALA

Návaznost na radiální osu



1:50 000

Návaznosti



1:20 000

Lokální návaznosti na průmyslový areál



1 ROZTRŽIŠTĚNÉ HISTORICKÉ JÁDRO



2 NEURČITÝ PARK



3 BLOKY A POBLOKY (30-50.LÉTA)



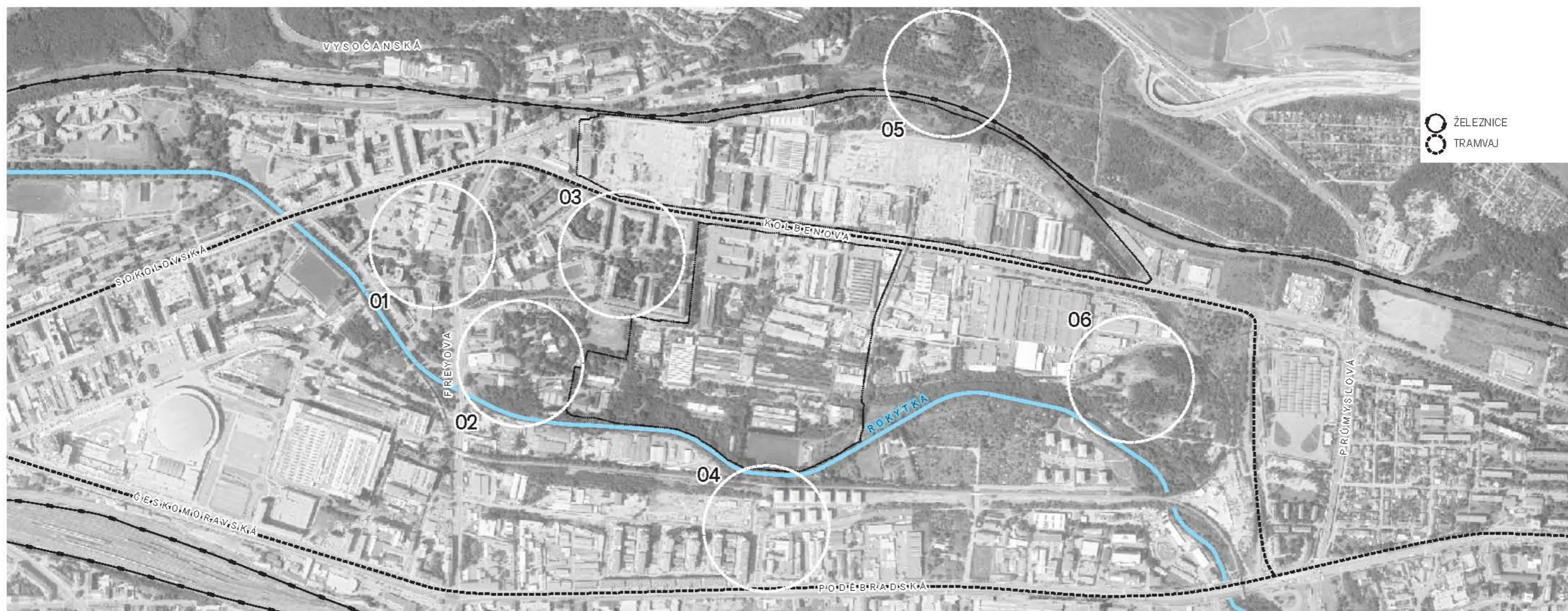
4 ČÁSTEČNĚ REVITALIZOVANÉ ÚZEMÍ
BYTOVÁ VÝSTAVBA



5 INDIVIDUÁLNÍ BYTOVÁ VÝSTAVBA
SIZOLAČNÍ ZELENÍ



6 POSTINDUSTRIÁLNÍ ÚZEMÍ NIHOHO



1:10 000

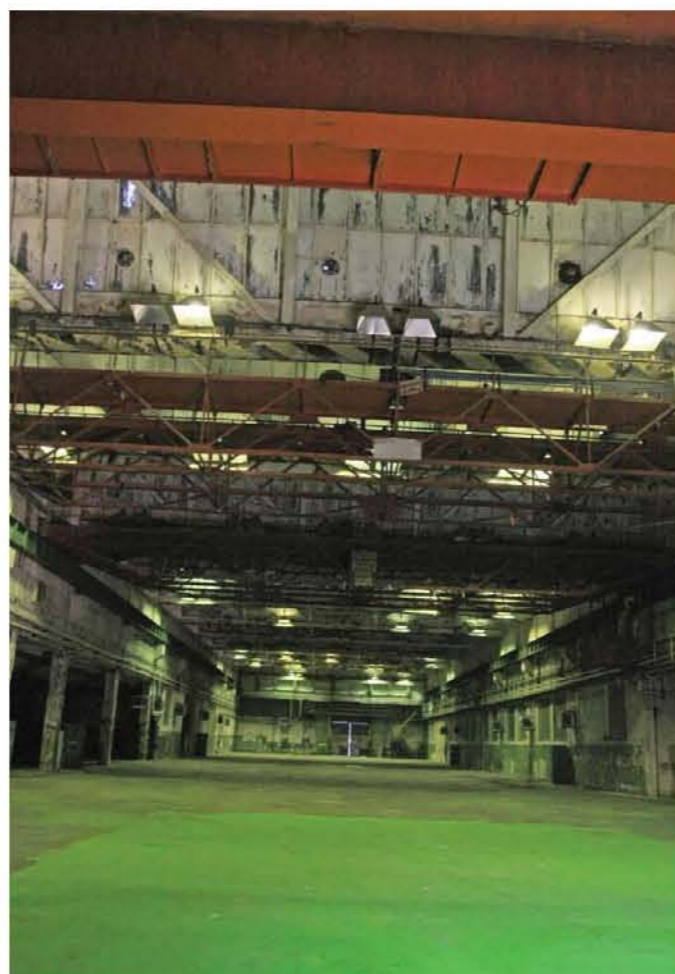
Fotografie průmyslového areálu



Fotografie průmyslových staveb



PRAGA



AERO



ULIČKA VEDLE AERA



PRAGA

Ortofotomapa průmyslového areálu



1:7 500

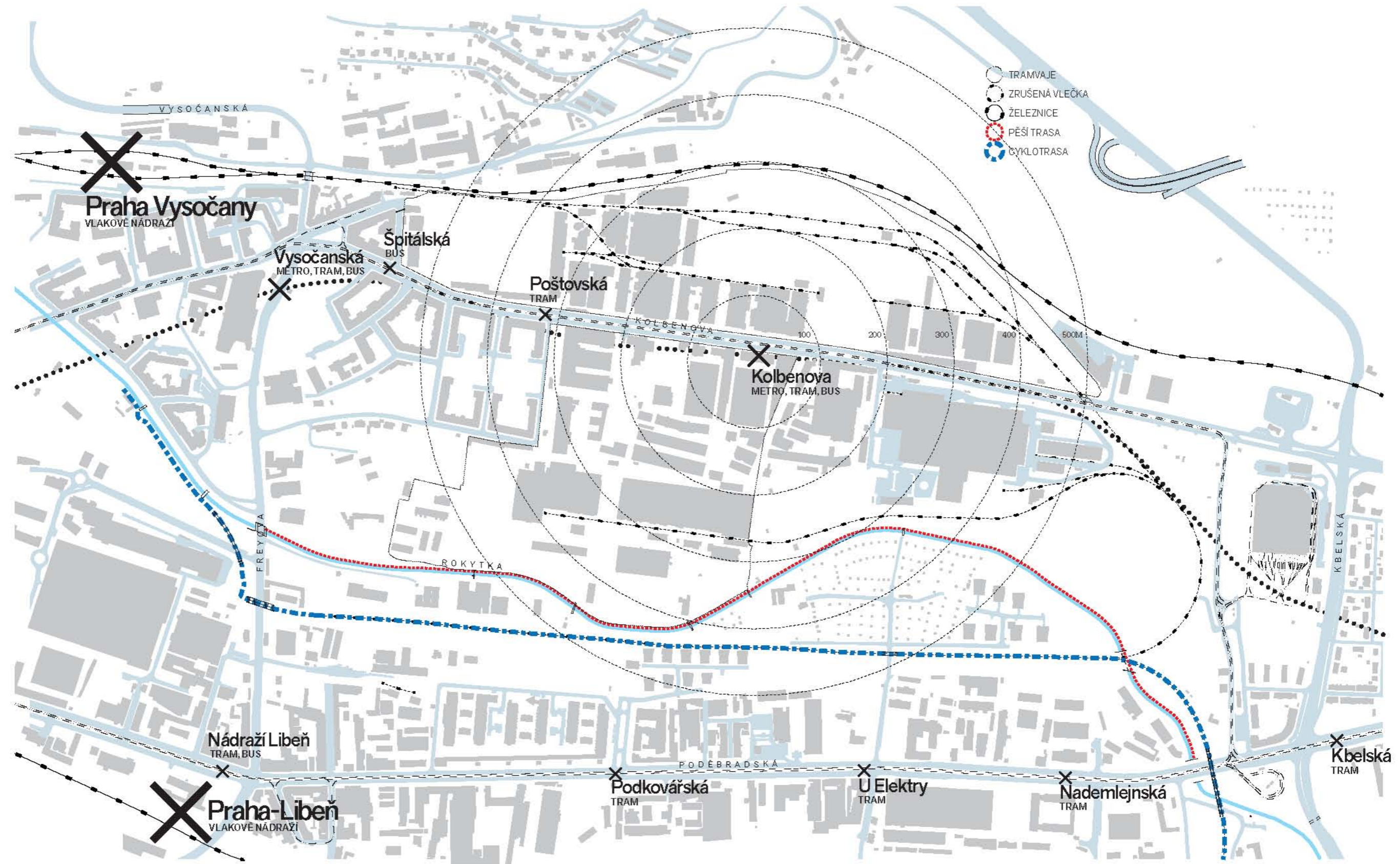
Struktura zástavby Vysočan



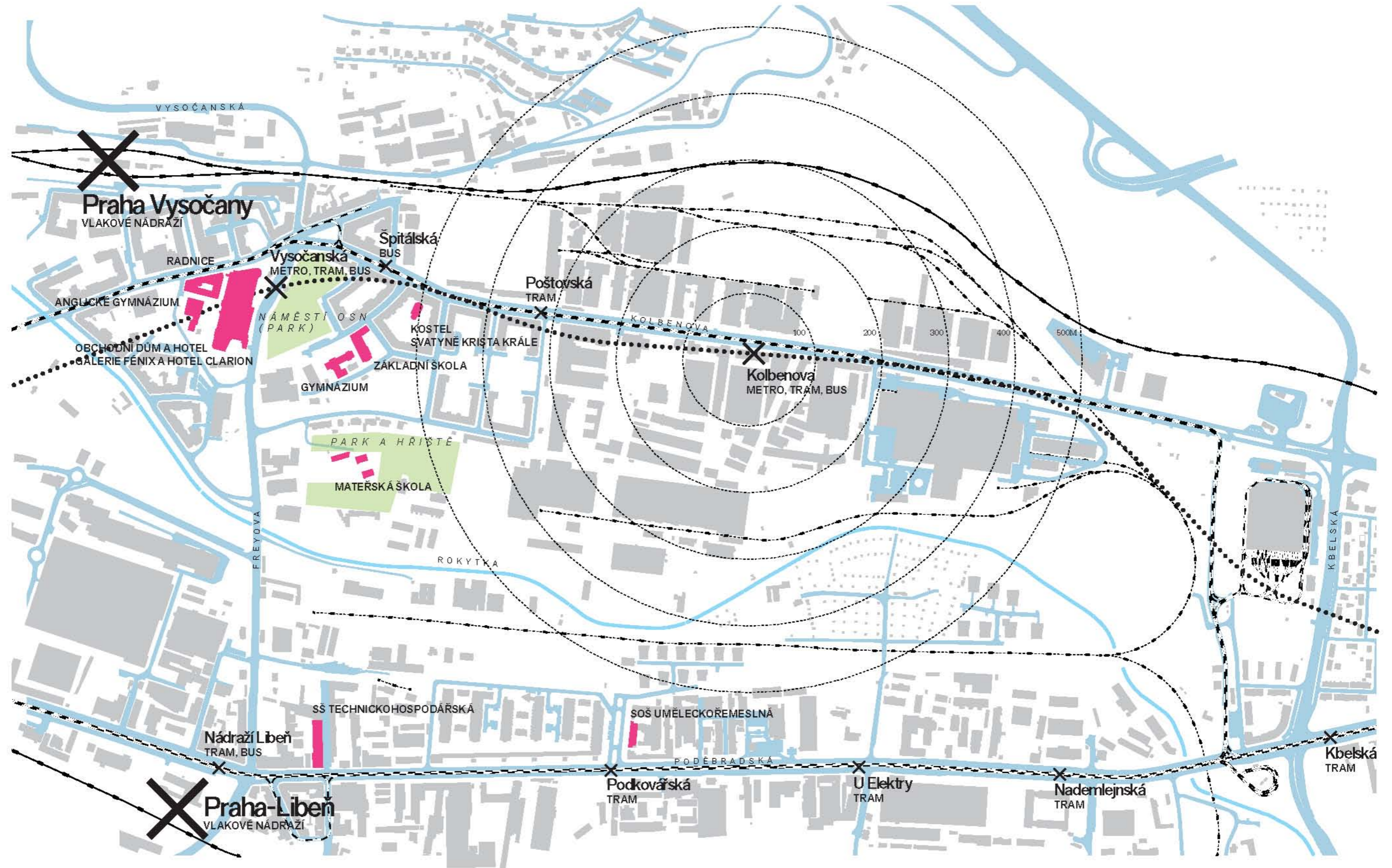
Struktura zástavby

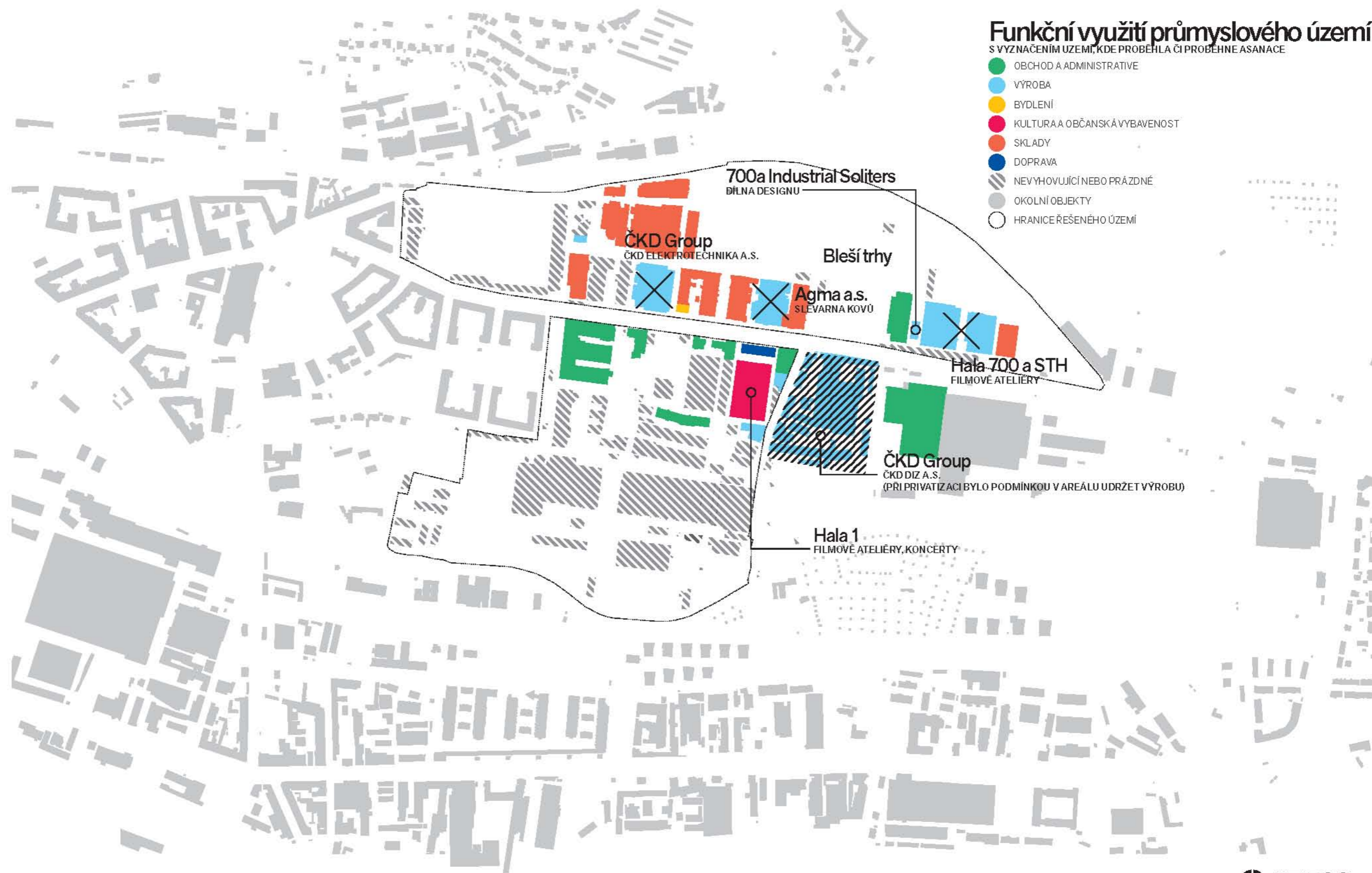
○ HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Doprava



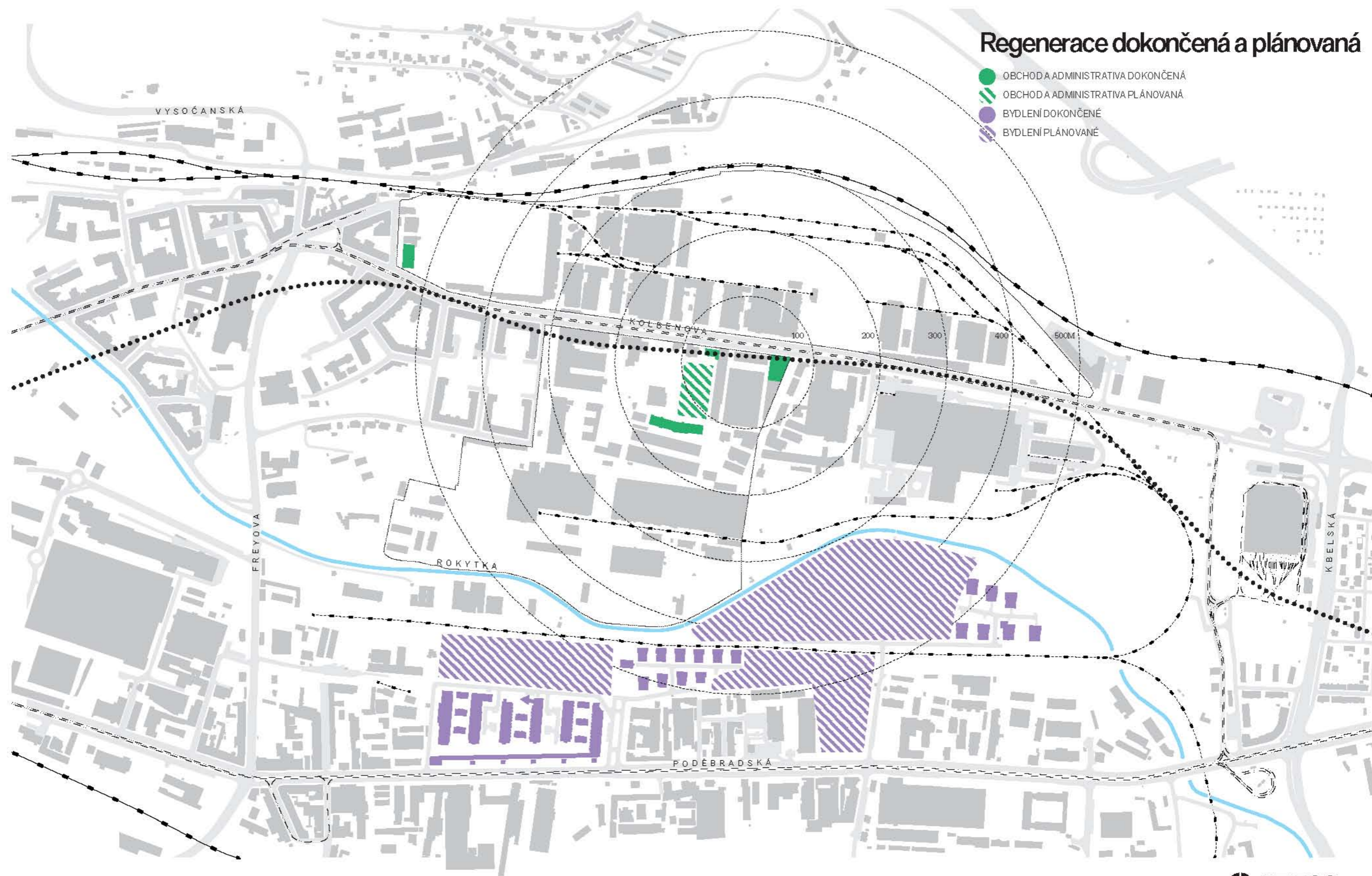
Rozložení občanské vybavenosti v návaznosti na dopravu





Regenerace dokončená a plánovaná

- OBCHOD A ADMINISTRATIVA DOKONČENÁ
- ▨ OBCHOD A ADMINISTRATIVA PLÁNOVANÁ
- BYDLNÍ DOKONČENÉ
- ▨ BYDLNÍ PLÁNOVANÉ



Urbanismus

Na rozdíl od sousedního Karlína či Holešovic, kde továrny postupně prostly obytnými bloky, vzniklo ve Vysočanech, stranou od původního jádra obce, obrovské průmyslové území. Takto rozsáhlá koncentrace industriálních staveb se však velmi obtížně regeneruje. Nejsnazším řešením je plošná demolice, vymazání hmotné minulosti místa a naplánování nové městské čtvrti pro tisíce a desetitisíce nových spokojených obyvatel. Stav předtím a potom se diametrálně odlišuje, území postrádá kontinuitu.

Je přznačné, že s tím, jak roste počet chráněných území a staveb, roste i počet území odsouzených k plošné asanaci -k radikálnímu přepsání urbanistické minulosti. Obadva tyto stavby však ve svém důsledku způsobují degeneraci městské tkáně. To je koneckonců patrné i z následků asanace historické části Vysočan, kde nová zástavba staré jádro nedokázala nahradit a celé Vysočany tím byly degradovány.

Ve svém projektu jsem se snažil právě takové plošné asanaci území zabránit a zachovat tím urbanistickou paměť území, podpořit kontinuitu jeho vývoje.

Soustředil jsem se spíše na zapojování území do širšího rámce a navázání areálu na strukturu Vysočan tak, aby město plynule přecházelo do průmyslové krajiny. Velmi podstatné pro budoucí přerod průmyslového území jsou především jeho okraje, dnes tvořené neprostupnými zdmi, které toto napojení znemožňují. Areál je tedy nutné uvolnit ze sevření těchto zdí a plotů a zpřístupnit ho veřejnosti.

Z areálu budou odstraněny pouze zcela nehodnotné a nadbytečné stavby. Drtivá většina z nich jsou jednopodlažní objekty postavené v 60. až 80.

letech minulého století, které jsou dnes již ve velmi špatném technickém stavu. Ponechané budovy jsou v demoličním plánu klasifikovány podle jejich architektonických kvalit a míry jejich důležitosti z hlediska urbanismu areálu.

Urbanismus je založený na regeneraci a substituci stávajících objektů a také na postupném doplňování území novými stavbami tak, aby nešlo žádný stav označit za finální, definitivní a tudíž neměnný. Území by si mělo ponechat potenciál náhody a stát se mnohoznačným a různorodým. Příliš pevná urbanistická vize by totiž areálu mohla spíše uškodit. Zabránila by jejímu přirozenému rozvoji, což by mohlo vyústit k odsouzení areálu do dalšího stavu čekání. Návrh by tedy neměl být chápan jako rigidní a příliš restriktivní, spíše by měl poskytnout základní osnovu rozvoje území.

Hlavní osou území je ulice Kolbenova, která areál rozděluje na jeho severní a jižní část. Kolmo na ní se pak napojují osy vedlejší. Provázanost území podporují nově navržené cesty souběžné s ulicí Kolbenovou, které se na své západní straně přirozeně napojují na stávající strukturu Vysočan.

Za důležité ohnisko považuji stanici metra Kolbenova, která slouží jako místo vstupu do území pro velké množství obyvatel Prahy.

Důležitý impuls pro obnovu průmyslového území by mohlo přinést propojení Kolbenovy ulice s ulicí Poděbradskou. Transformace území podél těchto souběžných ulic oddělených říčkou Rokytkou, totiž doposud probíhají odděleně a nevyužívá se výhod, které by jejich spojení mohlo přinést oběma lokalitám. Nové rezidenční domy stavěné kolem ulice Poděbradské, by tak snadno mohly získat napojení na stanici metra.

Zároveň tato bytová výstavba postrádá občanskou vybavenost, která by mohla postupně vznikat v opuštěných továrních halách Kolbenky. Právě tuto vedlejší osu spojující stanici metra s nově postaveným rezidenčním územím na druhém břehu Rokytky považuji za velmi důležitou a dále ji podrobněji zpracovávám.

Z hlediska struktury nové zástavby se snažím na Vysočany plynule navázat a přejít na velkorysé hmoty průmyslových staveb. Pouze bezprostředně na jádro Vysočan navazuji konvenční blokovou strukturou, která se mi v této lokalitě zdá jako vhodná protiváha k protější straně ulice Kolbenova. Ulicí Pod pekárnami, která v současnosti končí v železničním náspu, protahuji do areálu Kolbenky.

Souvislý pás zeleně v okolí říčky Rokytky rozšiřuji směrem do hloubi areálu a navrhuji zde park, který dále propojují se stávajícími lokálními parky v okolí a náměstím OSN. Části území navracím jeho dřívější charakter městské louky.

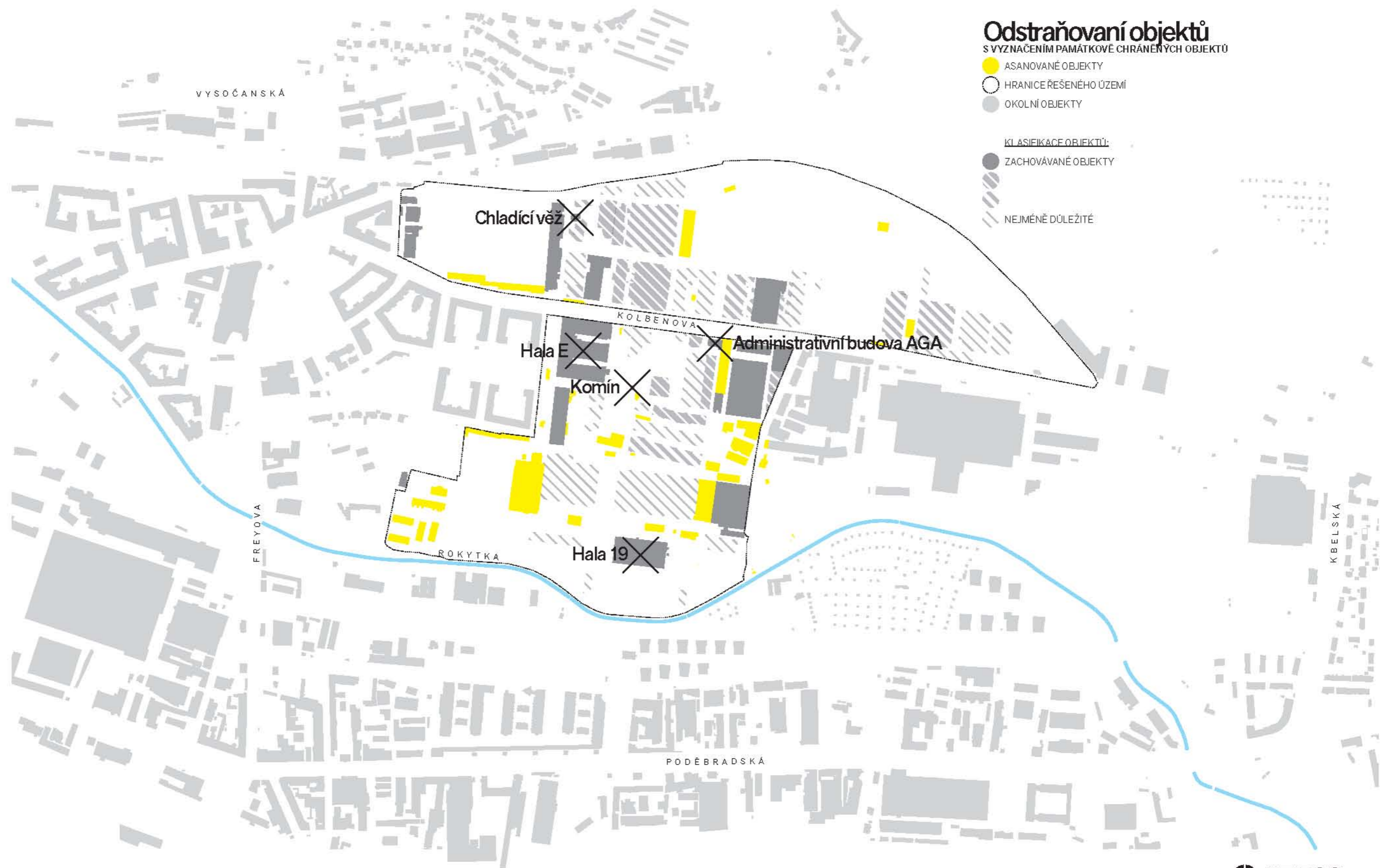
V severní části odděluji území od železniční trati pásem izolační zeleně. Ve stopách dřívějších vleček vzniknou nové cyklostezky napojené na stávající systém pražských cyklostezek. Jako budoucí cyklostezku by však šlo využít i opuštěné těleso tratě Vysočany - Těšnov.

Z hlediska funkčního využití bude areál mixem funkcí. Míra definice funkcí by však měla zůstat malá. Mělo by být pouze zabráněno vytváření velkých souvislých monofunkčních ploch. Následující funkční rozdělení je tak spíše pouze informativní. Směrem k Vysočanům a hlouběji v areálu bude dominovat bydlení. V ulici Kolbenova pak administratíva a ob-

chody. Plochy pro možnou výrobu jsou při východním okraji areálu a v okolí stále fungujících továren. Domnívám se však, že i tato výroba bude postupně utíchat, na jejím místě by pak mohla vzniknout nová městská rezidenční výstavba.

Kombinace velké plochy po demolici sléváren ČKD s výbornou dopravní dostupností umožnila v místě naproti stanici metra Kolbenova vytvořit velmi svéráznou a živelnou, ale o to snad i pravější formu trhu, bleší trh. Toto využití území, které má i po deseti letech charakter nechtěného provizoria, se snažím jasně prostorově vymezit a ohraničit. Nenuším ho, v budoucnu zde předpokládám vznik náměstí.

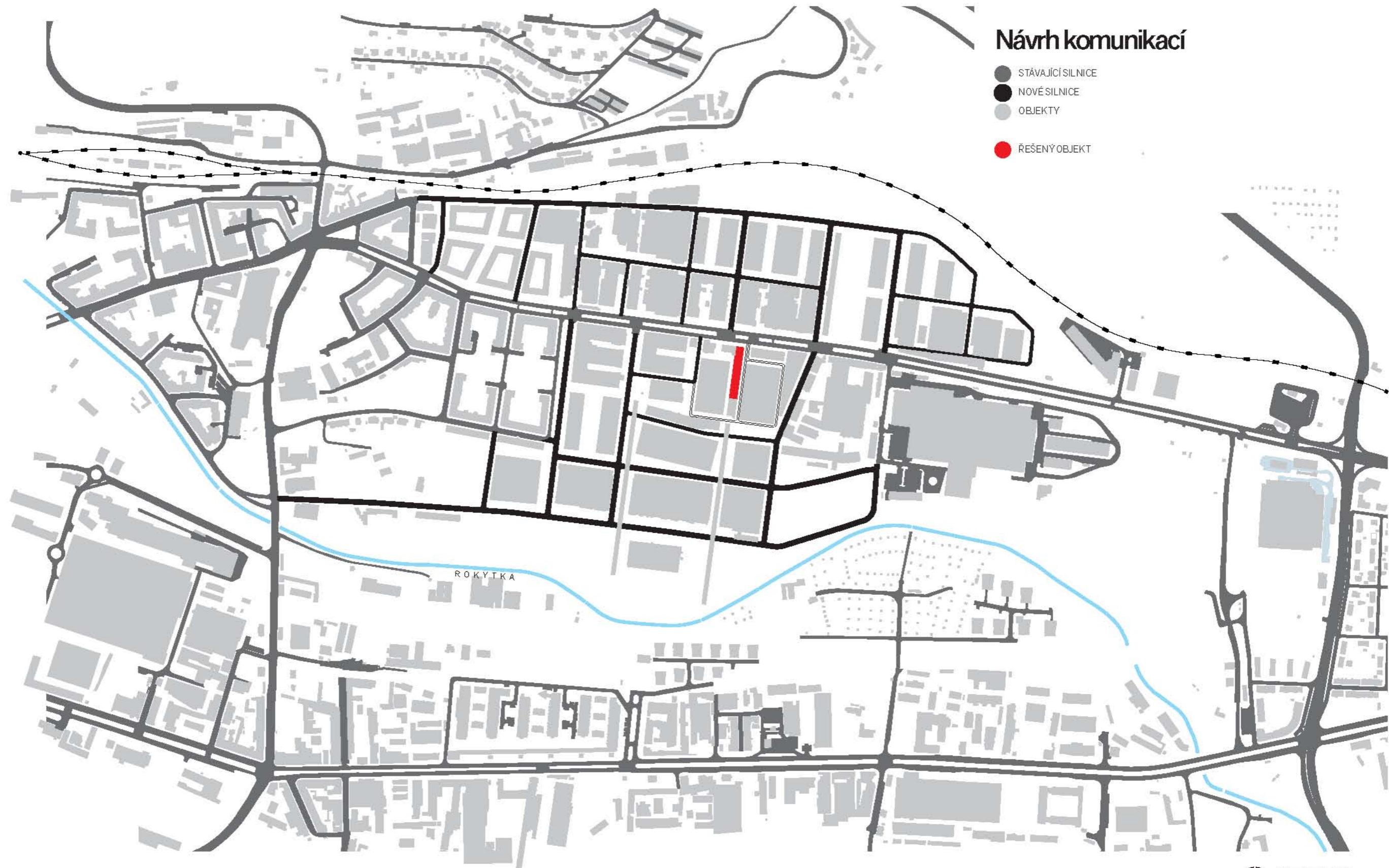
Jako podrobnější urbanistickou studii (landscape architekturu) zpracovávám cestu spojující ulici Kolbenovu s ulicí Poděbradskou. Tato spojnice, která propojuje obě území, by se mohla stát důležitým místem pro obnovu a konverzi areálu.



Návrh struktury zástavby

- STÁVAJÍCÍ OBJEKTY
- NOVÉ OBJEKTY
- REŠENÝ OBJEKT





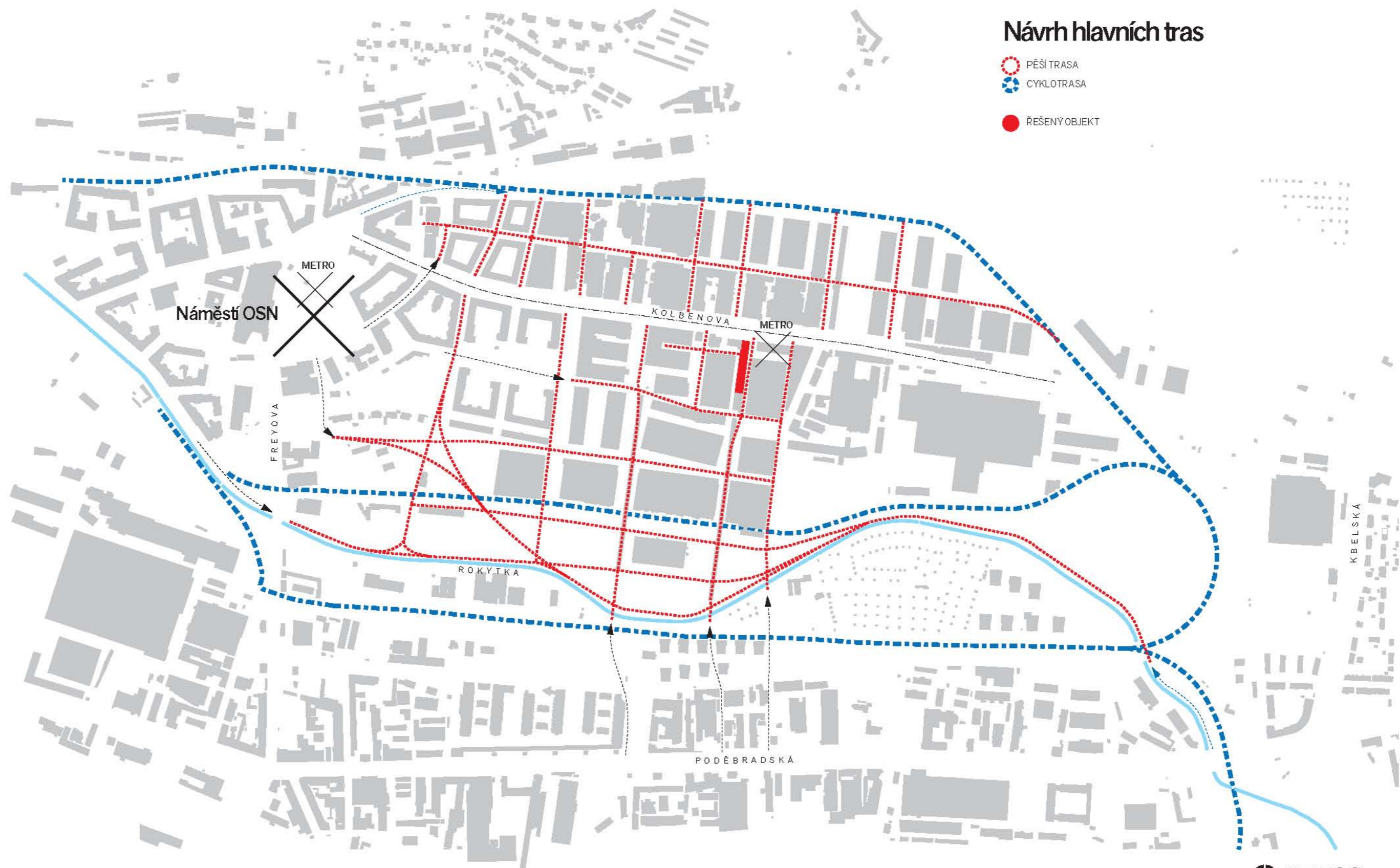
Návrh komunikací

- STÁVAJÍCÍ SILNICE
- NOVÉ SILNICE
- OBJEKTY
- ŘEŠENÝ OBJEKT

ROKYTKA

Návrh hlavních tras

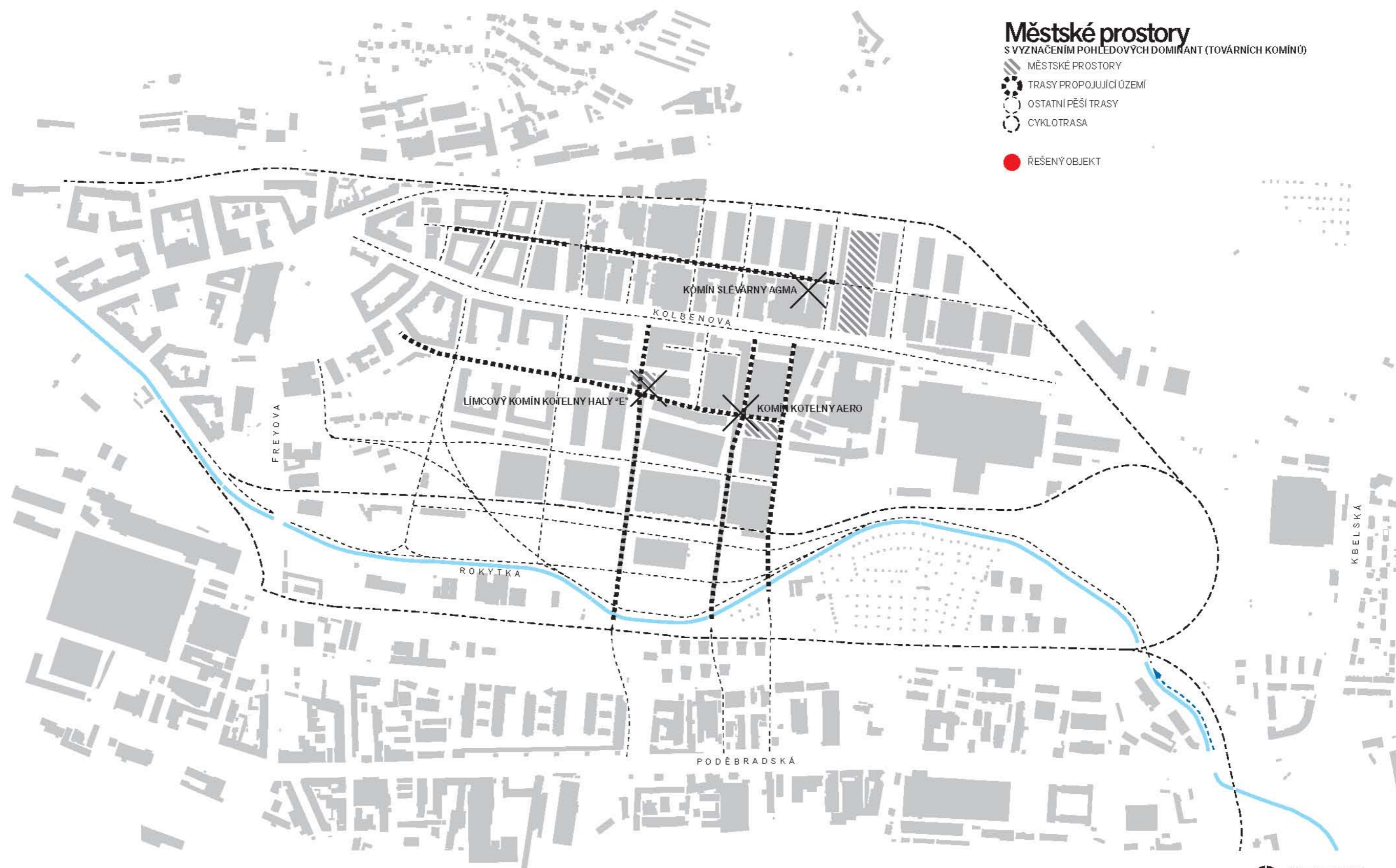
-  PĚŠÍ TRASA
-  CYKLOTRASA
-  ŘEŠENÝ OBJEKT



Městské prostory

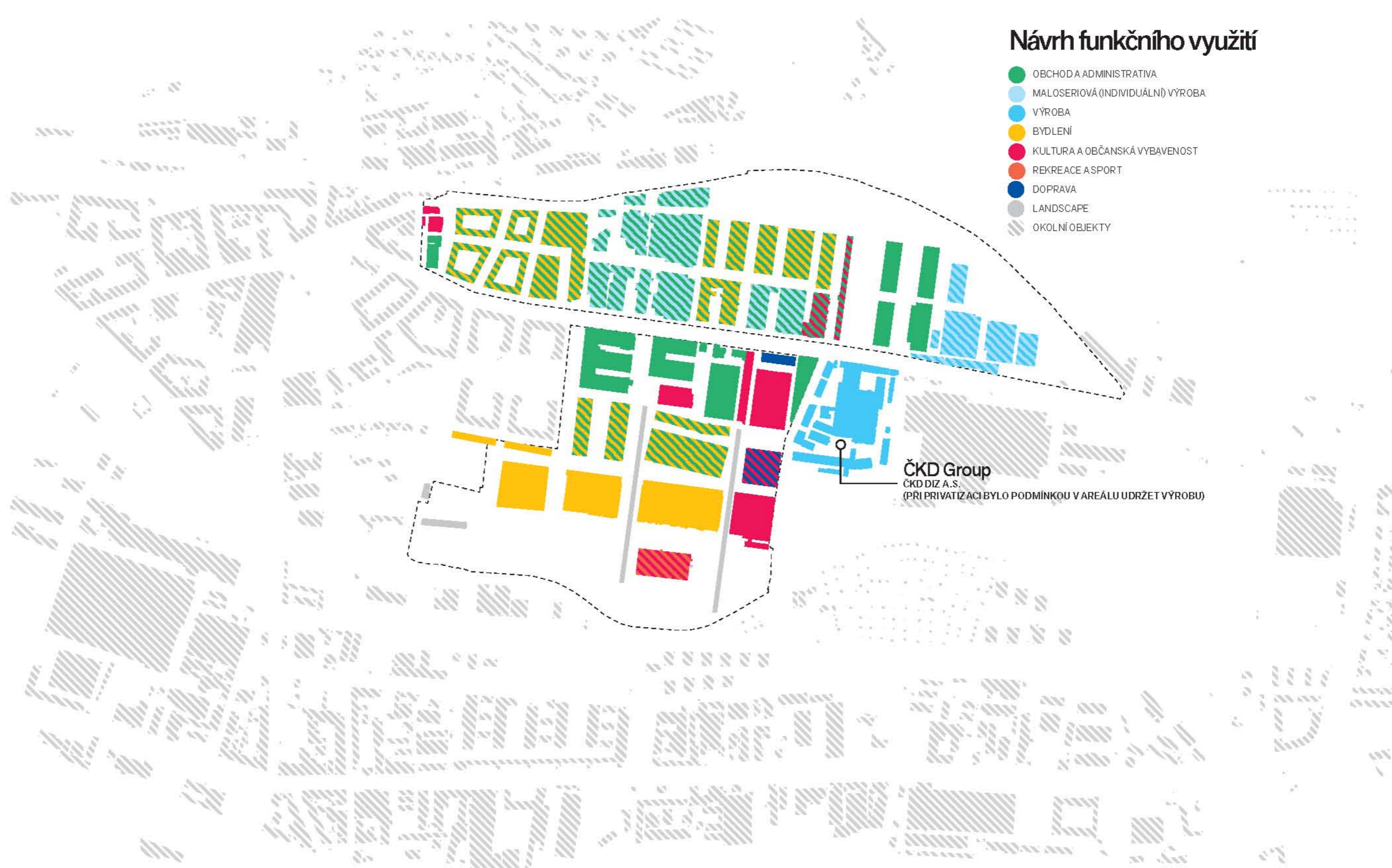
S VYZNAČENÍM POHLEDOVÝCH DOMINANT (TOVÁRNÍCH KOMÍNŮ)

- MĚSTSKÉ PROSTORY
- TRASY PROPOJUJÍCÍ ÚZEMÍ
- OSTATNÍ PĚŠÍ TRASY
- CYKLOTRASA
- ŘEŠENÝ OBJEKT

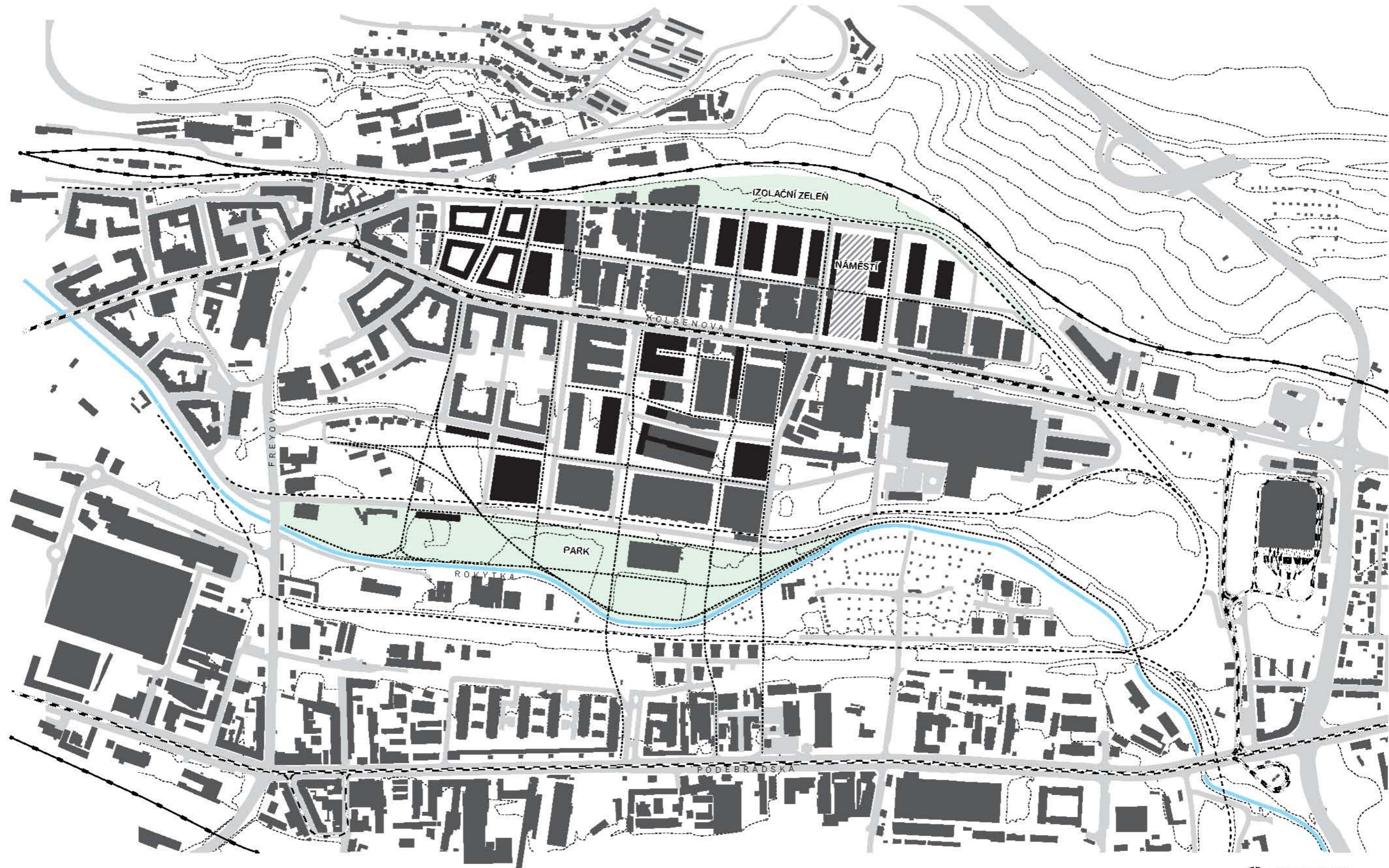


Návrh funkčního využití

- OBCHOD A ADMINISTRATIVA
- MALOSERIOVÁ (INDIVIDUÁLNÍ) VÝROBA
- VÝROBA
- BYDLNÍ
- KULTURA A OBČANSKÁ VYBAVENOST
- REKREACE A SPORT
- DOPRAVA
- LANDSCAPE
- OKOLNÍ OBJEKTY



ČKD Group
ČKD DIZ A.S.
(PŘI PRIVATIZACI BYLO PODMÍNKOU V AREÁLU UDRŽET VÝROBU)



Galerie

Přerod území je dlouhodobá záležitost a i přes všechnu opatrnost se z místa může nadobro vytratit původní specifická atmosféra. Proto jsem se rozhodl navrhnout budovu, která by umožnila vytvořit předěl mezi novým a starým, mezi historií a budoucností areálu. Budova, která může s územím koexistovat, i když se její bezprostřední okolí rapidně promění.

Při provádění analýzy území jsem zjistil, že s prostředím Vysočanské továrny Aero je spojena postava grafika Vladimíra Boudníka, jedné z nejvýznamnějších osobností české výtvarné scény 20. století. Ten, v drsných podmínkách průmyslové výroby, našel takřka nevyčerpatelný zdroj inspirace pro svou tvorbu a pro zdokonalování svých novátor-ských grafických technik. Boudník zde navíc od roku 1955 vedl výtvarný kroužek, kde pro svou naprosto unikátní techniku dokázal zapálit i své spolupracovníky.

Proto jsem se rozhodl, že vhodným objektem bude nová galerie, přičemž důraz by spočíval v něčem jiném než v pouhém přechovávání děl Vladimíra Boudníka. Spolu s galerií by zde měla vzniknout platforma-gra-

fická dílna, ve které by přizvaní umělci mohli vytvářet svá díla a současně prostor, ve kterém by si návštěvníci mohli vyzkoušet různé techniky grafiky. Hlavním motivem by se mohl stát právě přerod/zánik posledního velkého průmyslového celku v Praze.

Při hledání vhodného objektu pro výstavbu galerie jsem se soustředil na okolí metra Kolbenova, aby tato stavba navazovala na cestu spojující Kolbenovu ulici s ulicí Poděbradskou. V bezprostřední blízkosti této stanice stojí budova bývalé navijárny motorů továrny Aero. Ta prošla v 90. letech nepříliš zdařilou rekonstrukcí, která ji z architektonického hlediska znehodnotila. Hmota této stavby má však urbanistický význam. Objekt tvoří hranici mezi bývalými továrnami Aero a Aga. Jeho demolicí (plánováno vlastníkem) by se nejen neúměrně rozšířila boční ulice v bezprostřední blízkosti stanice metra Kolbenova, avšak zároveň by přímo za touto stan-

icí vznikl koridor souběžný s Kolbenovou ulicí, který by přenesl těžiště pohybu osob hlouběji do areálu a význam Kolbenovy ulice by se tímto snížil.

K objektu cívkárný těsně přiléhá administrativní budova závodu AGA, která vznikla v pozdější době a nyní je památkově chráněna. Tato stavba je svou hmotou a provozem orientována opačným směrem než Navijárna. Ve své zadní části na objekt navazuje budova kotelny s komínem.

Na místě cívkárný proto navrhuji nový objekt galerie, který by kontinuálně navázal na současný objem budovy. Stavba se snaží zabránit rozměnění Kolbenovy ulice a zároveň také zachovat charakter postraních uliček okolo továrny Aero.

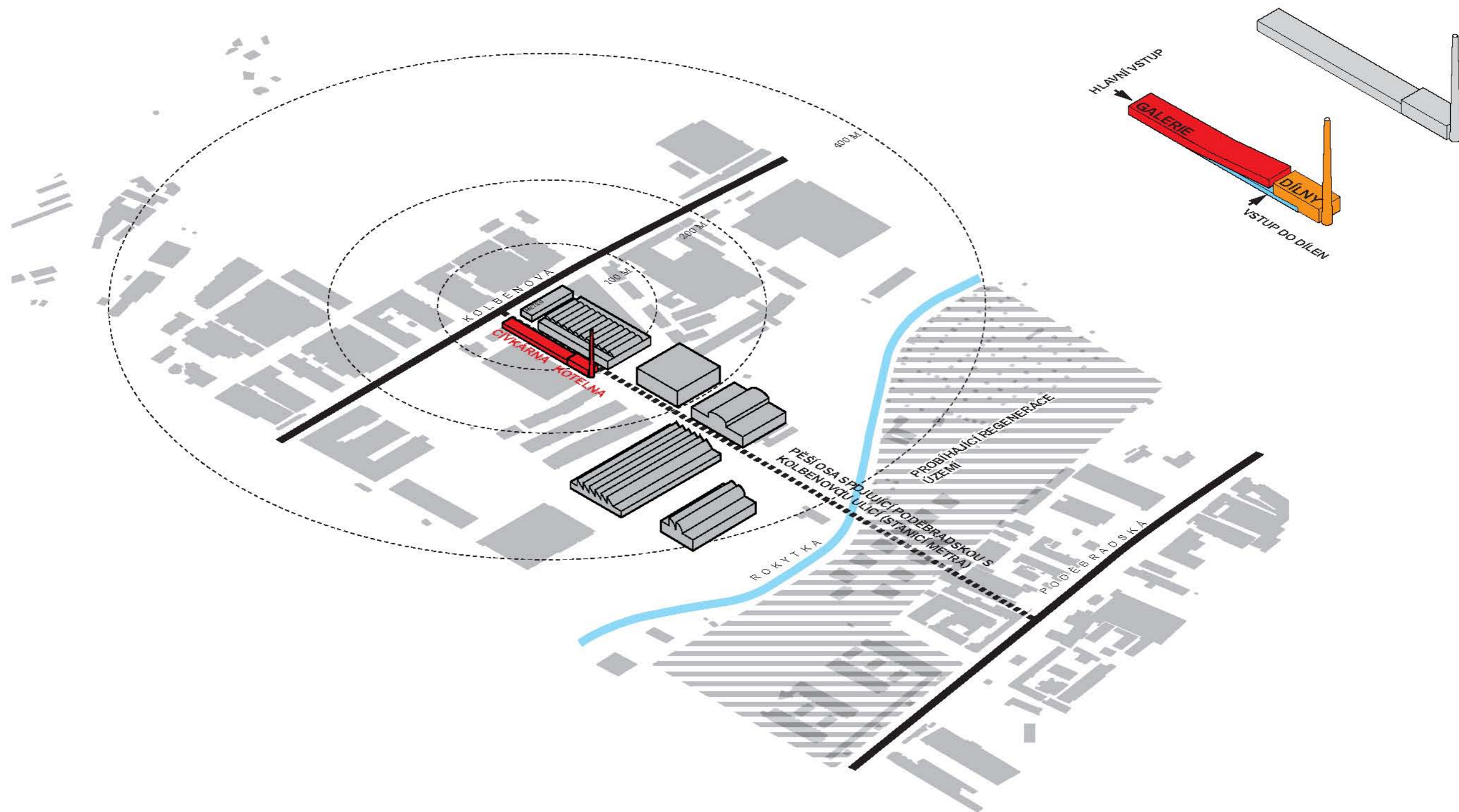
Vzhledem k tomu, že se dochoval pouze malý zlomek tvorby Vladimíra Boudníka, bude hlavní část stavby tvořit galerie pro dočasně výstavy, která bude zároveň sloužit jako univerzální multifunkční prostor. Prostor

přejde do druhého patra, kde bude umístěna stálá expozice, výběr z děl Vladimíra Boudníka a jeho kolegů.

V objektu kotelny navrhuji grafickou dílnu a dílnu k opracování matic, která bude využívána při provozování workshopů a kurzů pro veřejnost. Součástí objektu galerie v přízemí je také kavárna, knihkupectví a nezbytné kancelářské zázemí pro vedení galerie. V podzemním podlaží bude umístěn depozitář, pomocné sklady, sprchy, šatny pro personál, toalety pro návštěvníky, strojovna vzduchotechniky a další proozy.

V budově nelze vybudovat podzemní garáže, avšak vzhledem k velmi malé vzdálenosti od stanice metra se předpokládá, že většina návštěvníků využije městské hromadné dopravy. Zároveň budou ve vedlejším objektu Kolben Cube vyhrazena garážová stání pro potřeby galerie a jejich návštěvníků.

Schémata



Vladimír Boudník

Níže zmíněné texty jsou vesměs (není-li uvedeno jinak) výňatky z publikace *Grafik Vladimír Boudník* od Vladislava Merhauta (vydáno nakladatelstvím Torst v roce 2009).

Ke sdělení - předání určité vize dál - jim stačil vhodný objekt, zeď, člověk se schopností vidět, mluvit, pohybovat se a jeho gesto, kterým vymezuje a své sdělení dotváří. To považoval Boudník za maximum a tvrdil, že jestliže se někdy v budoucnosti budou dělat obrazy třeba buldozerem, že to bude pouze aplikace jejich teorii. Vlastně ji tehdy předvídal landart. Ale cílem explosionalistů nebylo diváka znásilňovat a vnucovat mu svoji pevnou verzi viděného. Naopak. Explosionalisté chtěli v divákovi vyvolat jeho vlastní reakce na pozorované tvary, chtěli zjišťovat jeho obrazotvornost a vyprovokovat jej k aktivní spolupráci při dotvoření konečné vize. A ta se nemusela shodovat s vizí tvůrce, jestliže divák měl zcela jiné životní zkušenosti a předpokládaný model u něho vzbuzoval odlišné pocity. (str.55)

Manifest explosionismu č. 1

24. března 1949 - Praha

... Rozhlédněte se kolem sebe! Na špinavou zeď, mramor, léta, dřeva... co vidíte, je vaše nitro. Nepodceňujte skvrny. Objedte je prstem, překreslete na papír... zmocňujte se svého nitra. Proč se dávat stále ovlivňovat cizími vzory a epigonsky se jim plazit u nohou? Tvořte z vlastních podnětů. Máte co světu říci! Věřím, že z vašich řad vyrostou noví géniové. Géniové zdravého života.

Budou i konzervativní jedinci, kteří budou tvrdit, že v tvoření „podle skvrn“ převládají náhody. Já však tvrdím, že v onom způsobu je více důslednosti, citu a výtvarné kázně než ve způsobu, v němž se duševní představy real-

izují manýrou, paušálním skicováním nebo dokonce za použití fotografie, odpovídající zhruba představám...

Manifest explosionismu č. 2

V Praze dne 15. dubna 1949, Čechy

... Obraz nesmí být momentkou. K tomu účelu slouží fotografie. Obraz musí být i „filmovým pásem o nesčíslném množství napětí a psychologických explozí zhuštěných do nehybné plochy a předvedených v nekonečně krátkém čase za součinnosti divákovy pohybové fantazie.“

„Dnešní malířství (umění) nemá zpodobňovat bodově, výsekové zevnějšek, nýbrž má snůškou tvarů hýbat mozkem člověka. Dnešní divák nesmí být otrokem a poddaným toho, co se mu předkládá, ale musí se zapojit a spoluvytvářet dílo, neboť uvědomme si, že žijeme ve XX. Století. Explosionismus povyšuje diváka z prachu středověké udivenosti do poloh, v nichž se může cítit svobodným a fantazií překypujícím člověkem...“ (str. 74) Poznámka explosionismu, strojopis Vladimíra Boudníka, Archiv Vladislava Merhauta

„Je-li někdo barvoslepý, zdůrazníme barvu strukturou. Je-li slepý, může zaznít hudba.“ (Str. 73)

1955

Když jim předvedl, jak snadno a rychle se jejich běžnými nástroji dá vytvořit matrice, ze které po vytištění vznikne obrázek, strhl celou lavinu dělnické grafické produkce. (...) Výtvarné schopnosti dělníků byly samozřejmě omezené, na realisticky zpracované portréty, postavy i jiné výjevy neměli školení a cvik, ale když jim Boudník ukázal, že i změřt

čar, ornamentů či různých tvarů neidentifikovatelného významu může esteticky znamenitě působit, vznikla ve Vysočanech celá „škola nové grafiky“, která o několik let předstihla oficiální vývoj moderního umění u nás. (Str. 140)

K výrobě matic používal Boudník i jeho „žáci“ různé odštířky odpadních duralových plechů z duralu, mědi, zinku či jiných materiálů, do kterých šlo ocelovou rýsovací jehlou dobře rýt. Ty již měly něco za sebou, prošly určitým výrobním procesem, který na jejich povrchu někde zanechal stopy v podobě vrypů, vtlačů, prohlubní po úderech atp. Nedaly se srovnávat s vyleštěným povrchem zinkové destičky připravené k použití pro klasickou grafickou techniku. Když pak Boudník tiskl grafiku z těchto matic, všiml si, že grafický přepis náhodných poranění desky je mnohdy daleko zajímavější než hlavní motiv díla. Chopil se tedy tohoto principu záměrně a začal matrice zpracovávat kladivem, sekal do nich různými nástroji, vtlačoval liseň kusy odpadních materiálů po obrábění, aby se velkým tlakem co nejlépe otiskly stopy nástrojů na obrobku, vrážel do nich kousky pilníků a pil, některé matrice perforoval, propaloval je autogenem či jím naopak dělal na desku návarky (na ocelové matrice též naváňel elektrickým obloukem „housesky“), ostříhal nepravidelně okraje matic na nekonvenční formáty, prostě dělal, co ho napadlo a co mu průmyslové prostředí poskytl. (str. 140)

Obsah i zpracování grafický listů byly unikátní, zcela nové, neměly nikde (patrně na celém světě) obdoby. Inspirován podstatou vzniku této nové techniky nazval ji nejprve spontánním grafickým projevem, ale kvůli onomu aktivnímu přístupu ke zpracování matrice ji zanedlouho přejmenoval na aktivní grafiku. (str. 141)

1959

„Grafiky jsou vytvářeny novou technikou. Nazval jsem ji strukturální. Na plechovou desku kreslíme nitrobarvou (ředěnou dle potřeby), smíchanou

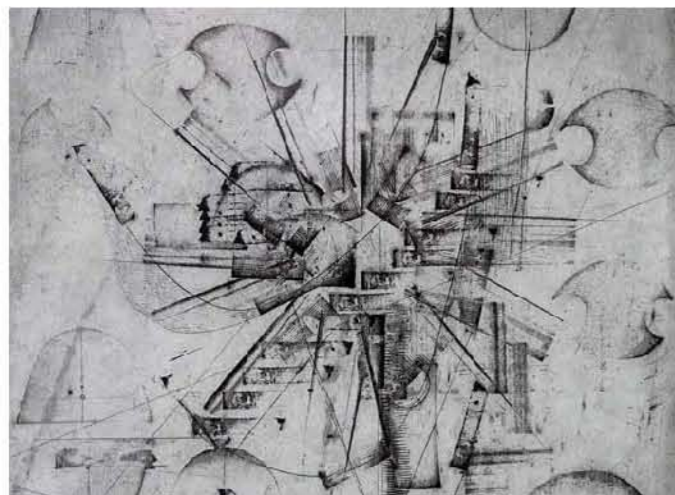
s pískem. Vznikne kresba se strukturou, určená hrubostí písku, do níž po uschnutí zatíráme barvu a tiskneme jako běžnou grafiku.“ (Vladimír Boudník: Z korespondence II.(1956-1968), Pražská imaginace, Praha 1994, s. 26),(str. 191)

1965

Magnetická grafika je obdoba grafiky strukturální, je založena na stejném principu, jen do směsi zdisťující lak jsou přimíchány ocelové piliny. V ještě tekutém stavu pojícího laku Boudník položil matrici na silný elektromagnet, při jehož zapnutí se ocelové částičky strukturální hmoty působením magnetických siločar srovnaly do vějířovitých útvarů, kopírujících tvary retortů magnetů. (...) Byl to opět vliv továrního prostředí, které Boudník využil pro svoji tvorbu - silné elektromagnety se zde používaly pro upínání ocelových obrobků při broušení naplocho. (str.262)

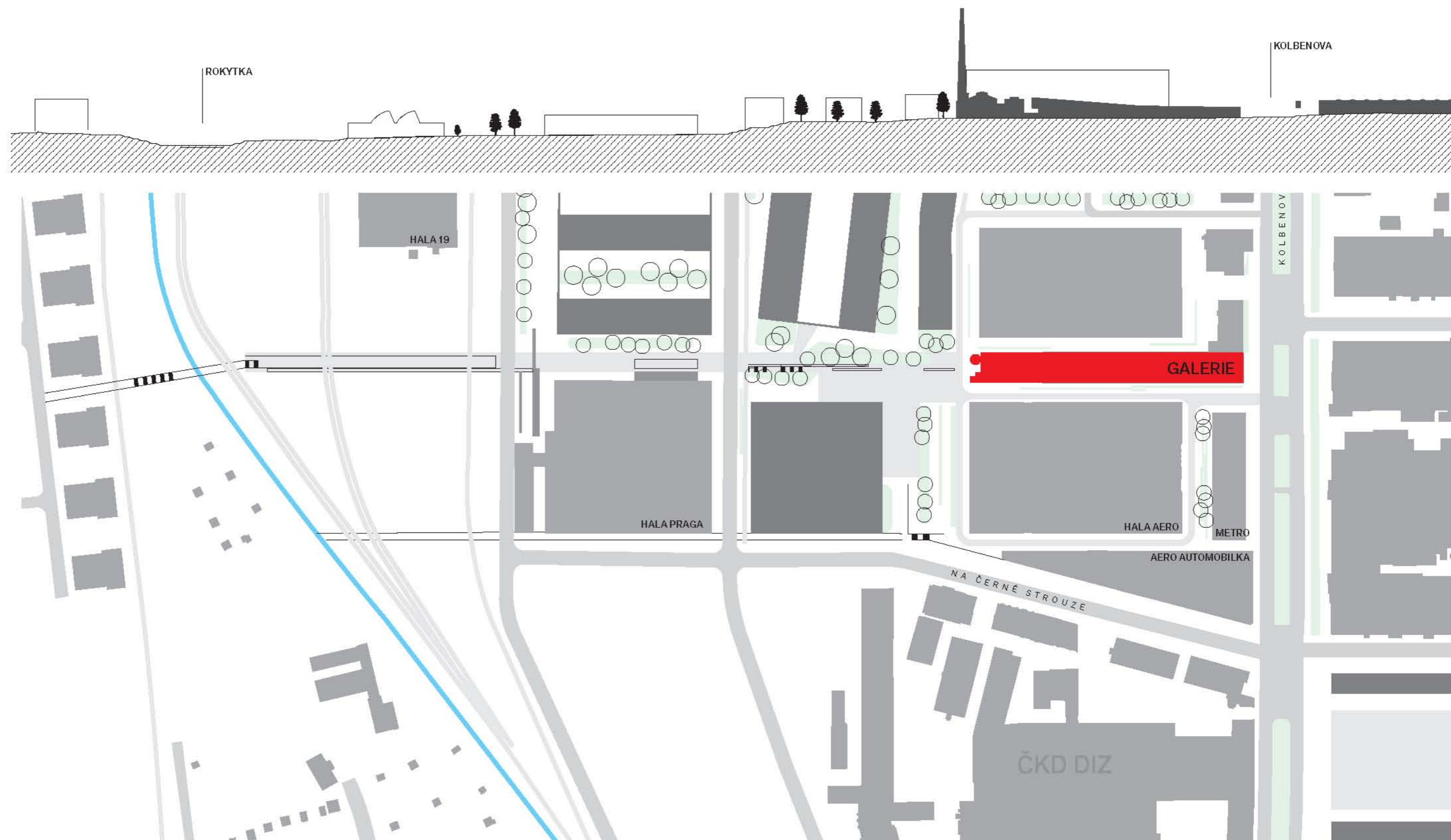
Při svých experimentech zkoušel Boudník též lept rzi a exhumovanou grafiku. Vzal několik železných destiček menšího formátu a přes voskový kryt nebo jen mastnou křidu na ně kreslil. Destičky pak v továrně (na vystřikově) zahrabal a nechal působit přírodní síly. Po jednom či dvou měsících je „exhumoval“ kryt odstranil, zatřel barvou a po vytisknutí zvědavě zkoumal, jak koroze zapracovala na čarách kresby. (str. 262)

Při leptání rzi postupoval podobně, jen destičky nezahrabával, nechal na jejich povrchu působit déšť a povětrnostní podmínky. (str. 262)



Situace a řez

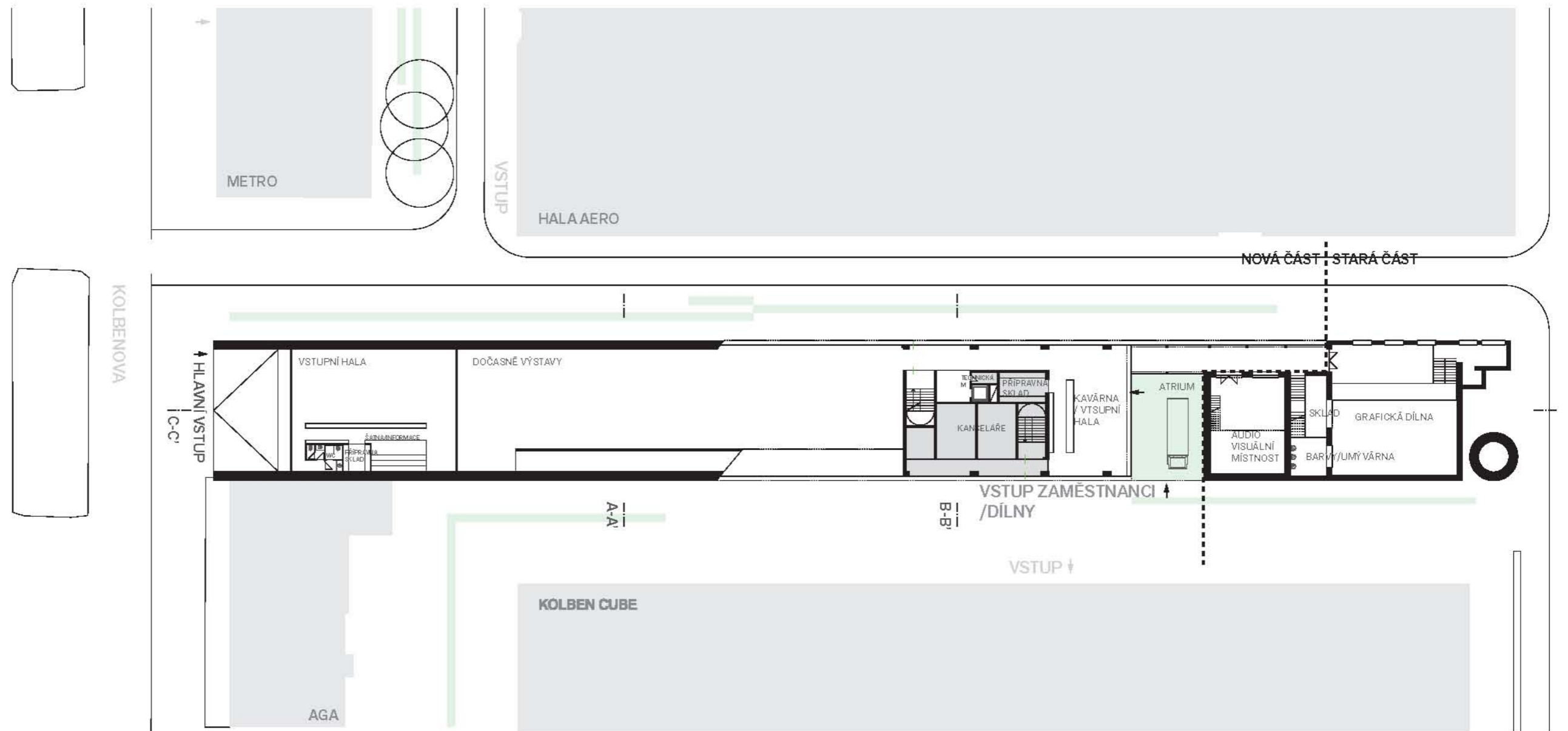
1:2 000



Půdorysy

1. NP

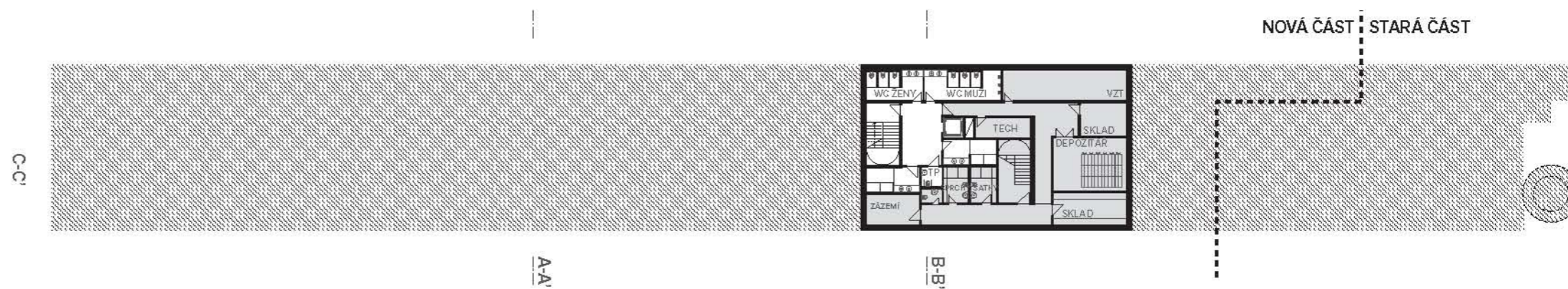
M 1:500



Půdorysy

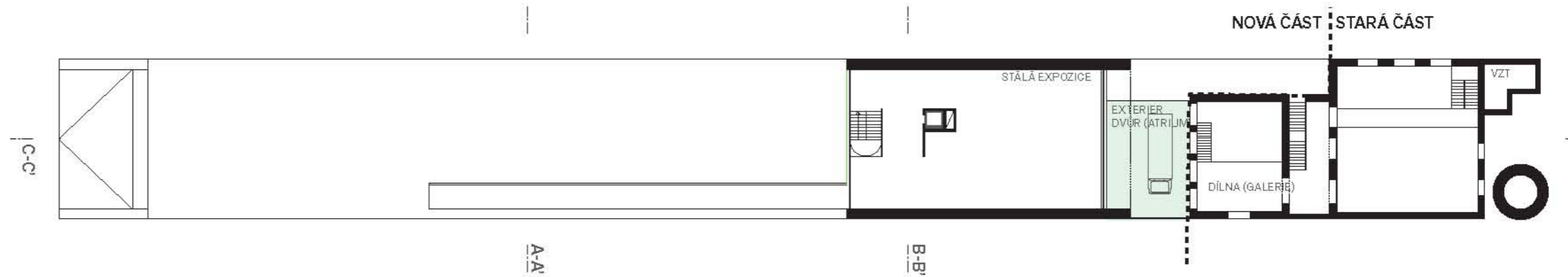
1. PP

M 1:500

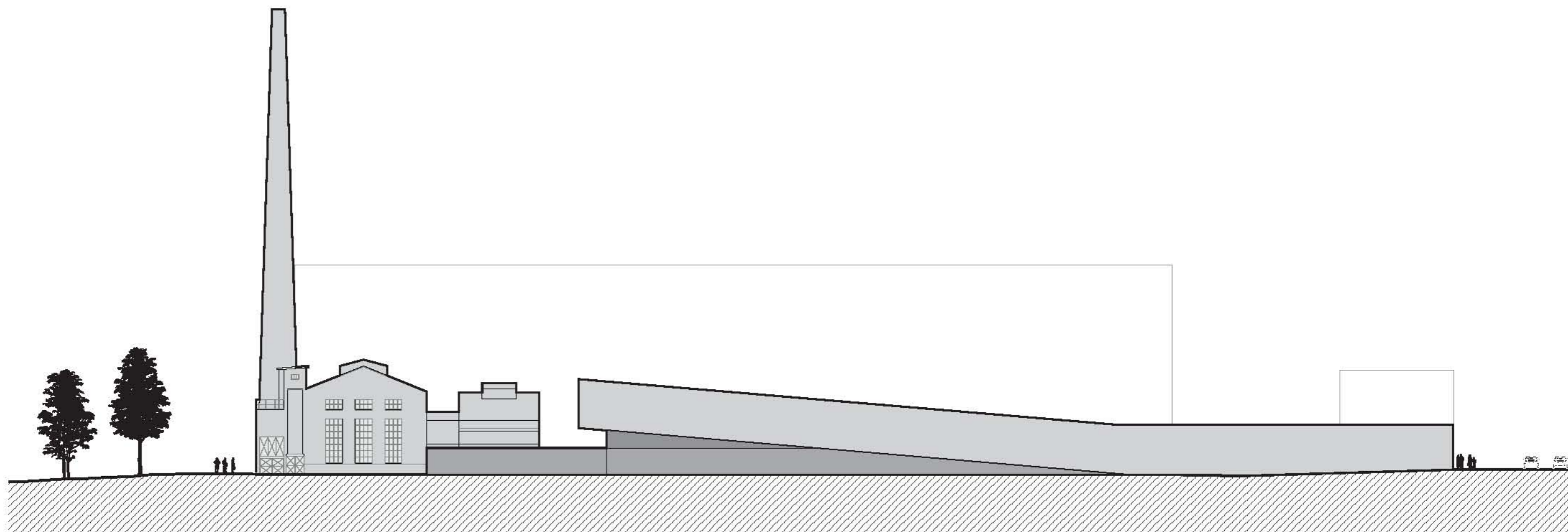


2. NP

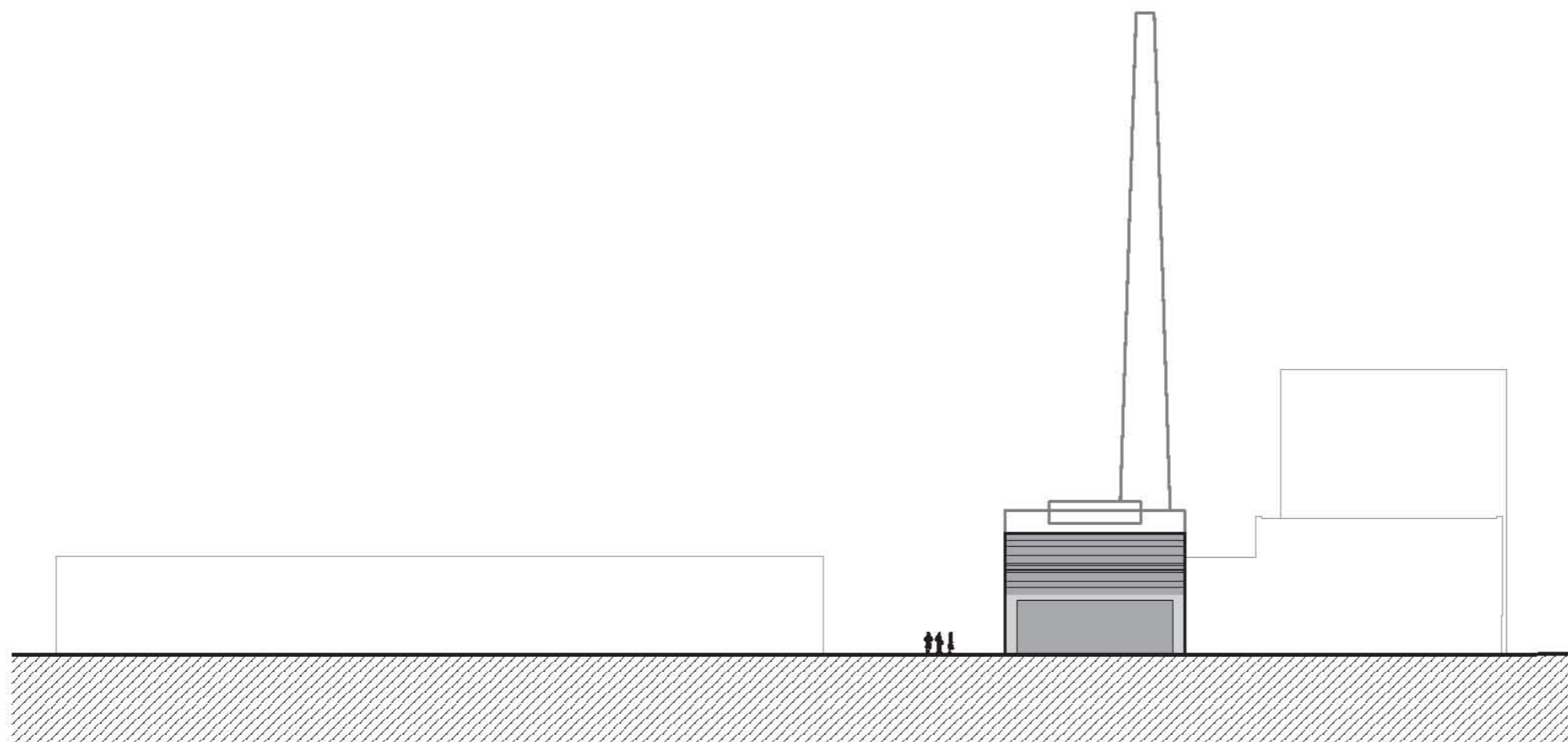
M 1:500



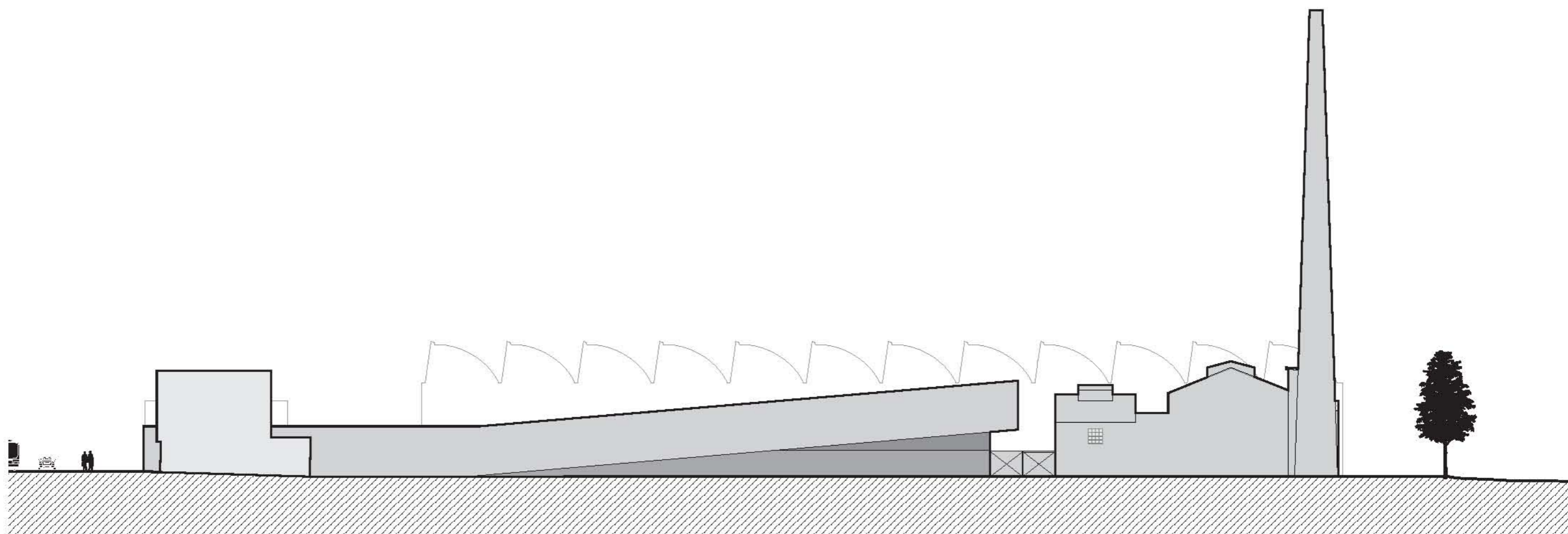
Pohled východní
M 1:500



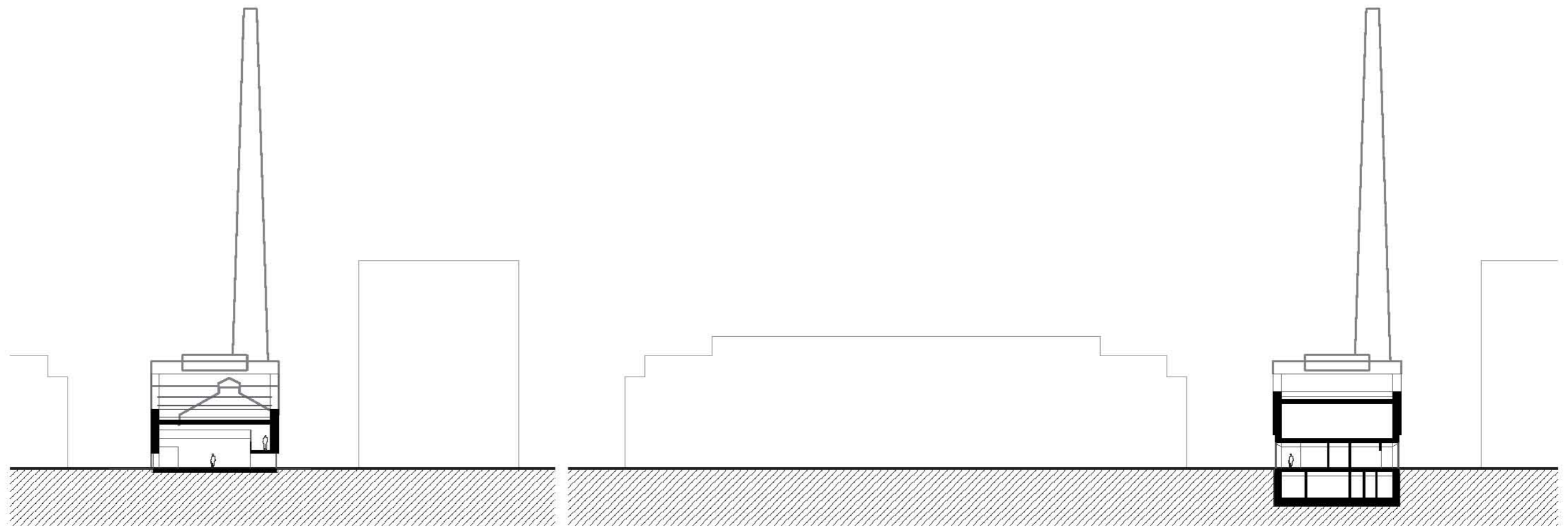
Pohled severní
M 1:500



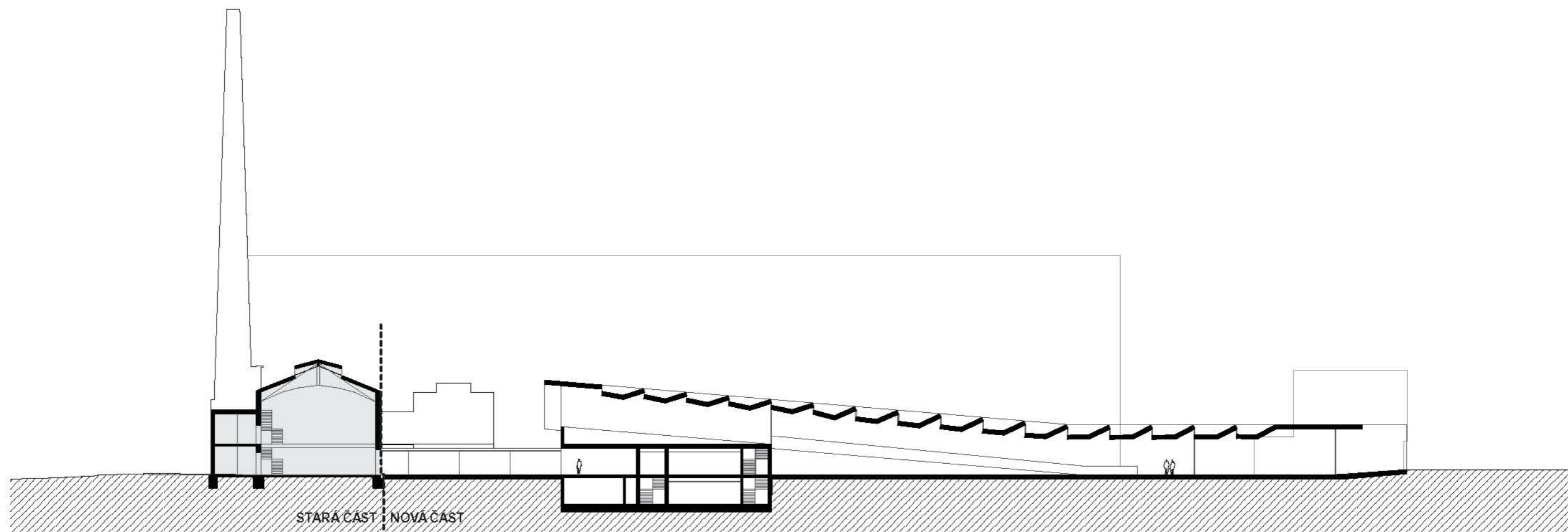
Pohled západní
M 1:500



Příčný řez A-A a B-B
M 1:500

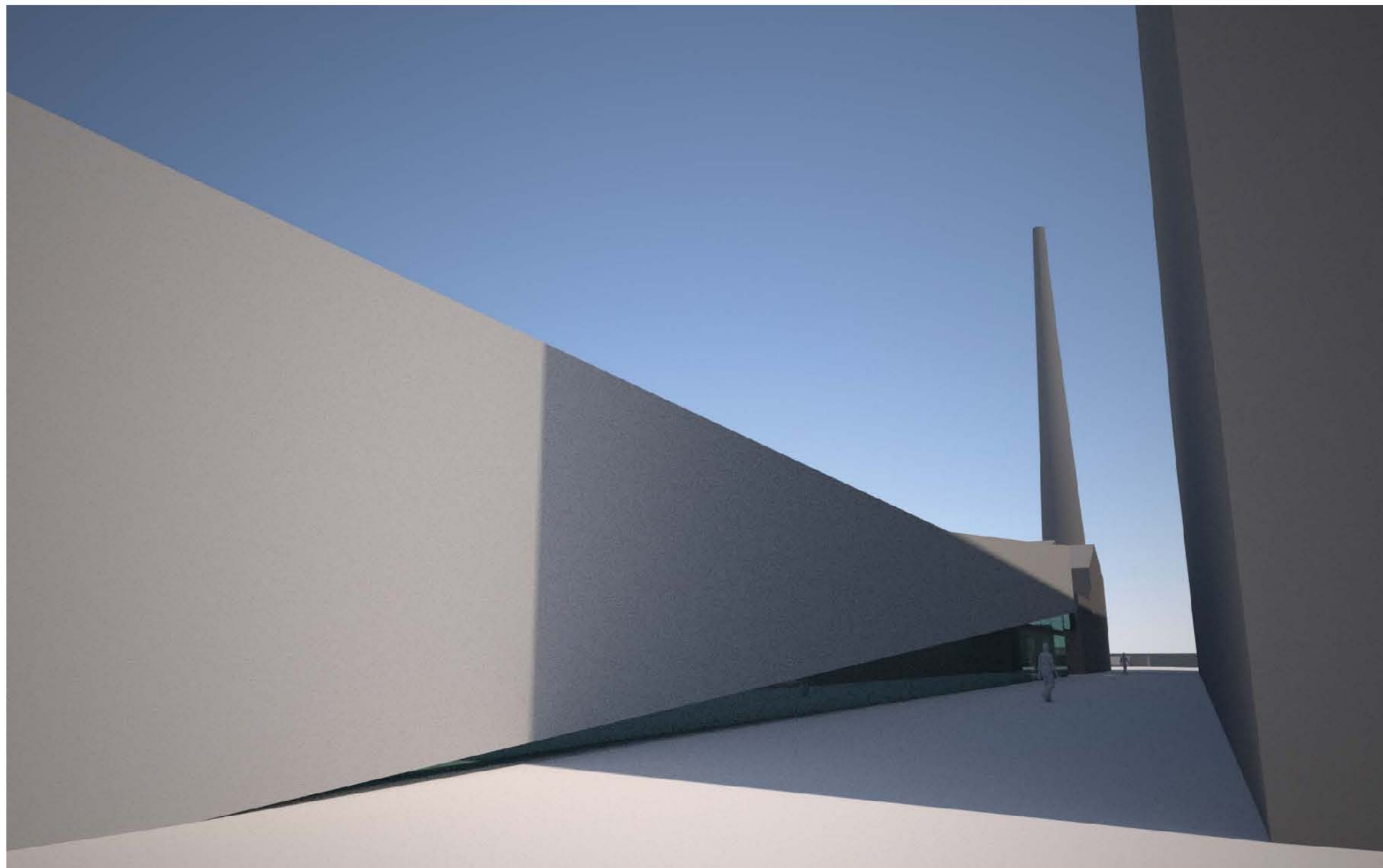


Podélný řez
M 1:500



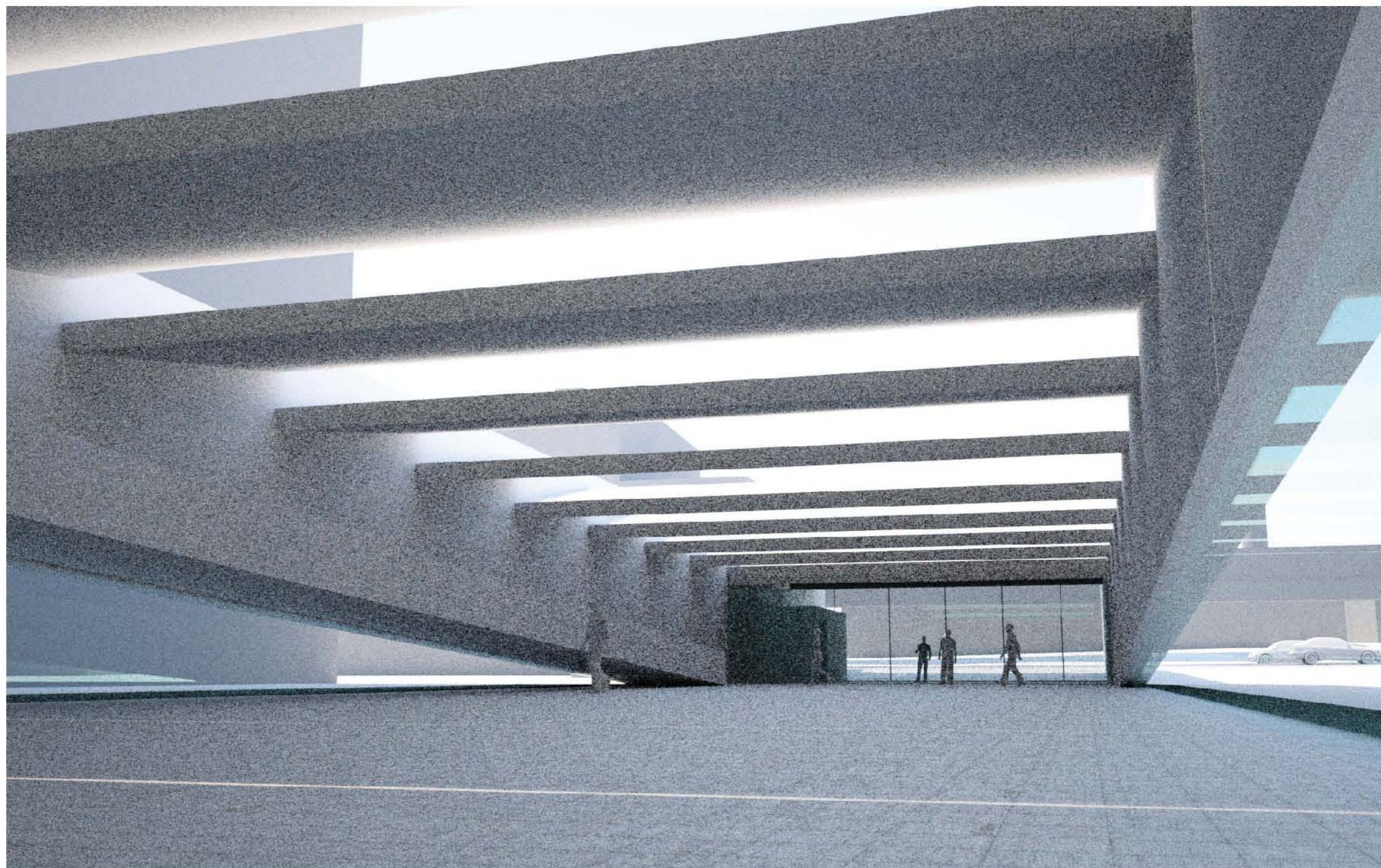
Vizualizace

Exteriér

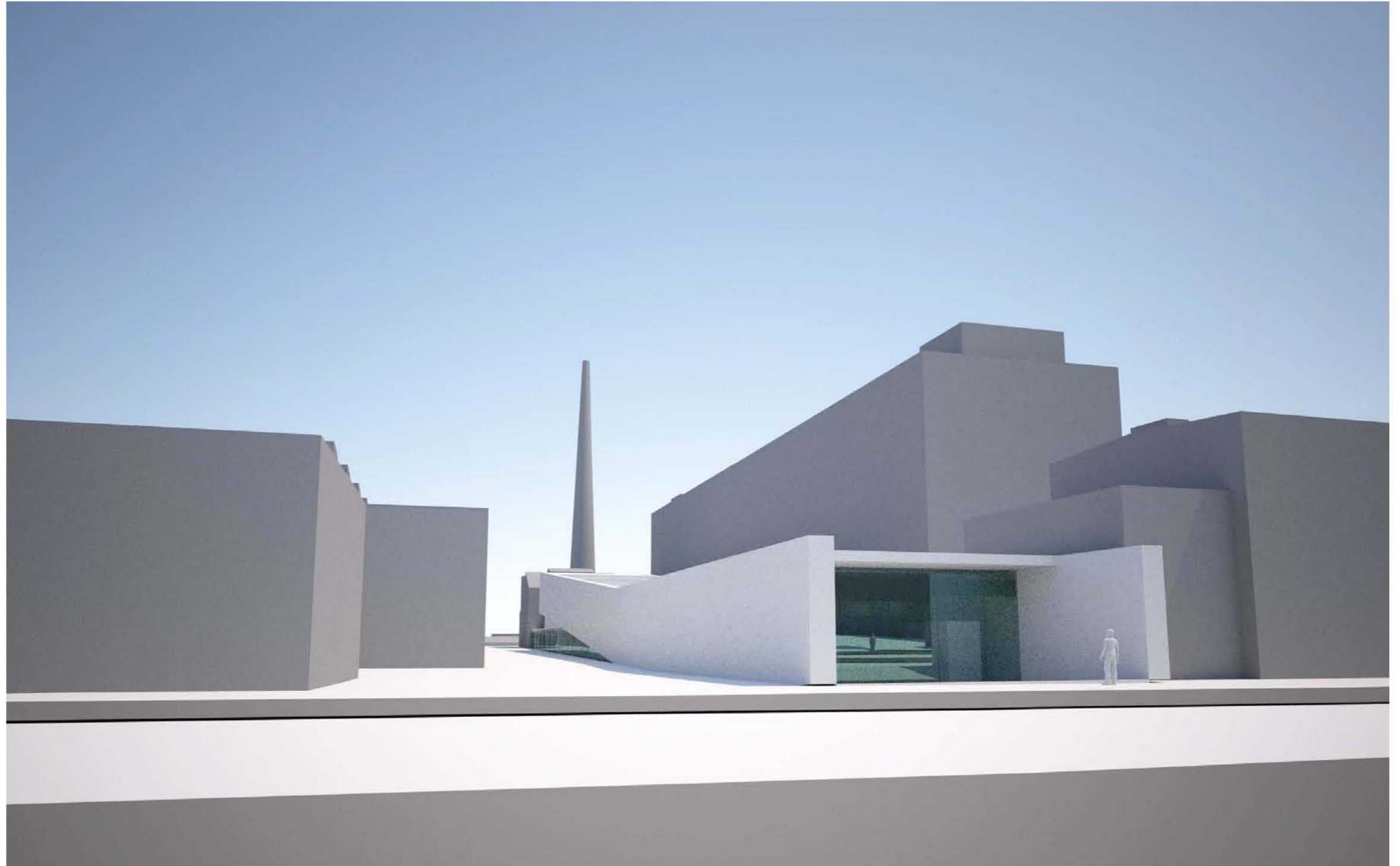


Vizualizace

Exteriér







Literatura a zdroje

Mapové podklady

Útvar rozvoje hlavního města Prahy (<http://www.urm.cz>)
Geoportál hlavního města Prahy (<http://www.praha.eu>)
Výzkumný ústav geodetický (<http://www.vugik.cz/>)
Český úřad zeměměřičký a katastrální (<http://www.cuzk.cz>)
Historický ústav Akademie věd České republiky (<http://www.hiu.cas.cz>)
Google mapy (<http://maps.google.cz>)

Historické fotografie, plány staveb

Městská část Praha 9
Stavební úřad městské části Praha 9
Státní oblastní archiv v Praze
Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT (<http://vcpd.cvut.cz>)
Fabriky.cz (<http://www.fabriky.cz>)
Server Válka (<http://www.valka.cz>)
Muzeum cenných papírů (<http://www.das-mcp.cz>)
Sokol Vysočany (<http://www.sokolvysočany.unas.cz>)

Literatura

HISTORIE VYSOČAN

Když se Vysočany staly městem (Městská část Praha 9, 2010)
Vysočanské fragmenty (2010)
konzultováno s Miroslavem Kurandou (Vlastivědný klub Rokytka)

URBANISMUS

Urban Pioneers (Klaus Overmeyer (Ed.), Jovis, 2007)
The Public Chance (Aurora Fernández Per, Javier Arpa, a+t architecture publishers, 2008)
Open City (Tim Rieniets, Jennifer Sigler, Kees Christiaanse (Ed.), SUN Architecture, 2009)
Between Times (Sabrina Lindemann, Iris Schutten (ed.), SUN Architecture, 2010)

Megacities (Steef Buijs, Wendy Tan, Deviana Tunas (ed.), 010 Publishers, 2010)

VLADIMÍR BOUDNÍK

Grafik Vladimír Boudník (Vladislav Merhaut, Torst, 2010)
Vladimír Boudník - Mezi avantgardou a undergroundem (Zdenek Primus (ed.), Gallery, 2004)

FILMY A DOKUMENTY K DÍLU VLADIMÍRA BOUDNÍKA

Perličky na dně (povídka Automat Svět, režie - Věra Chytilová, 1965)
Něžný barbar (režie - Petr Koliha, 1989)
Vladimír Boudník (Cyklus "Příběhy obrazů a soch", režie - Aleš Kisil, 1999)
Explosionalista Vladimír Boudník (Cyklus "Nevyjasněná úmrtí", režie - Jordi Nuubó, 1998)
Vladimír Boudník (Cyklus "S profesorem Františkem Dvořákem za moderními českými výtvarníky", režie - Jan Hojtaš, 2010)

Další zdroje

Codeco (<http://www.codeco.cz>)
VHE (<http://www.vhe.cz>)
Aero (<http://www.aero.cz>)
ČKD Group (<http://www.ckd.cz>)
Galerie Fénix (<http://www.galeriefenix.eu>)
Wikipedie, otevřená encyklopedie (<http://www.wikipedia.org>)