



Most

VÝPRAVNÍ BUDOVA ŽELEZNIČNÍ STANICE MOST
STAVEBNĚHISTORICKÝ PRŮZKUM

Výpravní budova - Železniční nádraží Most

STAVEBNĚHISTORICKÝ PRŮZKUM

Název objektu:	Výpravní budova železniční stanice Most
Adresa:	Železniční stanice Most,. Ul. Nádražní 774, 434 01 Most, parc. č. 6934 a 6935, k. ú. Most II
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zpracovatel:	doc. Ing. arch. Karel Hájek, PhD., doc. Ing. arch. Lenka Popelová, Ph.D., prof. Ing. arch. Tomáš Šenberger, spolupráce Ing. arch. Jan Kuták
Datum zpracování:	05. 2023 – 08. 2023

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI

1. ÚVOD A VYMEZENÍ PRŮZKUMU

Základní údaje

Vymezení průzkumu

2. ANOTACE

3. HISTORICKÝ/ARCHIVNÍ PRŮZKUM

Historický/archivní průzkum

Seznam literatury a dalších pramenů

Seznam archivů a výběr plánové dokumentace a písemností

4. POPIS

Urbanistický koncept, veřejná prostranství

Prostorový koncept, dispozice

Nosná konstrukce

Obvodový plášť, stavební materiály

Interiéry

Výtvarná díla

5. DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY

6. STAVEBNÍ HISTORIE

7. HODNOCENÍ OBJEKTU

Památková péče a objekt

Památková hodnota objektu z hlediska současného výzkumu

Hodnotné stavebně architektonické prvky a detaily

Závady

Doporučení k plánované adaptaci pro novou funkci

8. NÁMĚTY PRO DALŠÍ NAKLÁDÁNÍ S OBJEKTEM

PŘÍLOHY

9. HISTORICKÁ DOKUMENTACE

9a. Plánová dokumentace

Pozn.: Historická plánová dokumentace je pouze v digitální podobě

9b. Fotodokumentace a archivní materiály

10. DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

10a. Situace, zaměření

10b. Fotodokumentace

11. GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

1. ÚVOD A VYMEZENÍ PRŮZKUMU

Základní údaje

Vymezení průzkumu

Základní údaje

Název objektu: Železniční stanice Most

Adresa: Železniční stanice Most, výpravní budova. Ul. Nádražní 774, 434 01 Most, parc. č. 6934 a 6935, k. ú. Most II

Projektant: Státní ústav dopravního projektování

Odpovědný projektant: Václav Dědek

Autor projektu: Jan Reiterman

Přednádražní prostor a interiér: Josef Danda

Investor: Koridor Most

Generální projektant: SÚDOP Praha

Prováděcí závod: Stavby silnic a železnic

Vročení: stavba 1969-1974, uvedení do provozu 1. 9. 1977

Památková ochrana: není památkově chráněno, je uvedeno jako hodnotná stavba v tzv. Soupisu Památkového katalogu pod katalogovým číslem 1000016578, v rámci výzkumného projektu NAKI II DG16P02R007, Analýza a prezentace hodnot moderní architektury 60. a 70. let 20. století jako součást národní a kulturní identity ČR.¹ Sekcí pro ochranu architektury 20. stol. při ČNK ICOMOS byl objekt navržen k možné památkové ochraně (viz dále).²

¹ Viz <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-most-11151646>, stav k 10. 7. 2023.

² VORLÍK, Petr (ed.). Náměty na kulturní památky – pracovní skupina pro poválečnou architekturu při ČNK ICOMOS, 2017.

Vymezení průzkumu

Tento stavebněhistorický průzkum (dále jen SHP) vznikl z podnětu objednatele Správy železnic, státní organizace. SHP bude využit jako jeden podkladů v rámci zadání architektonické soutěže na modernizaci této výpravní budovy.

Vzhledem ke stáří objektu – méně než 50 let, a jeho víceméně autentickému stavu bez viditelných a známých zásadních přestaveb, je důraz v předloženém SHP kladen na základní stavebně-architektonický průzkum. Cílem byl především průzkum in situ, rešerše odborné literatury a vzhledem k časovým možnostem v omezené míře i archivní průzkum.

Předložené SHP je obecně provedeno dle certifikované metodiky NPÚ (*Metodika stavebně historického průzkumu*, NPÚ, 2015, dále jen „Metodika“³.) a dodržuje její předepsanou strukturu. Nicméně při průzkumech i hodnocení se vycházelo ze specifických přístupů ke kulturnímu dědictví poválečné architektury definovaných zejména projektem Národního památkového ústavu (dále NPÚ), a to projektu NAKI II 60/70,⁴ na kterém se zpracovatelé doc. Lenka Popelová a prof. Tomáš Šenberger podíleli. Hodnocení tak vychází zejména z *Metodiky hodnocení kulturně historické, architektonické, typologické a konstrukční kvality staveb 2. poloviny 20. století vzhledem k jejich (možné) památkové ochraně*, vydané NPÚ v roce 2020⁵, která definuje základní hodnoty poválečné architektury, které je potřeba jak identifikovat, tak je chránit. Dále SHP vychází z dřívějších průzkumů a publikací doc. Karla Hájka, který se dlouhodobě věnoval osobnosti Josefa Dandy a samozřejmě rešerši dobové literatury a archivních průzkumů. V daném časovém období nebylo možné ověřit některé informace, zejména v oblasti dohledání kompletních archivních materiálů.

Vzhledem k tomu, že zkoumaná stavba byla realizovaná cca před 50. lety a neprošla zásadní přestavbou a ve své původní funkci byla celou dobu využívána, považovali zpracovatelé SHP vyhotovení výkresů stavebního vývoje za bezpředmětné. V průběhu existence budovy byly prováděny drobné dispoziční úpravy, které ale nezměnily charakter stavby. Výsledkem průzkumu je shrnutí historie, podrobný popis stavu, a zejména pak jednotlivých hodnot zkoumané stavby, dále obecné náměty pro potřeby vlastníka objektu, zvláště v souvislosti s připravovanou modernizací stavby.

³ BERÁNEK, Jan, MACEK, Pert. *Metodika stavebněhistorického průzkumu*. Praha: NPÚ, 2015

⁴ *Analýza a prezentace hodnot moderní architektury 60. a 70. let 20. století jako součásti národní a kulturní identity ČR*. DG - Program na podporu aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje národní a kulturní identity na léta 2016 až 2022 (NAKI II). NPÚ, FSv ČVUT v Praze, ad.

⁵ VRABELOVÁ, Renata, GORYCZKOVÁ, Naďa, POPELOVÁ, Lenka, SEDLÁKOVÁ, Radomíra, ŠENBERGER, Tomáš, ŠKRANC, Pavel, URLICH, Petr. *Metodika hodnocení a ochrany staveb z 2. poloviny 20. století (se zaměřením na architektonické dědictví 60. a 70. let) vzhledem k jejich (možné) památkové ochraně*. Ostrava: NPÚ, 2020.

Prostorové vymezení: objekt nádraží je pro přehlednost členěn na následující části: přednádražní prostor, výpravní budova na celky A, B, C, D, E a kolejiště s nástupišti.

Dilatační spáry, kolmé k podélnému půdorysu výpravní budovy, dělí přirozeně stavbu na pět dilatačních celků, používaných i v provozním značení:

část A, jihovýchodní konec s administrativou ad., provozy, bývalým restauračním provozem a původní halou ČSAD

část B, odjezdová hala

část C, výšková budova s administrativou, zdravotním střediskem a přechodným a trvalým bydlením (nocležny a byty)

část D, příjezdová hala (v patře kulturní sál)

část E, severozápadní přístavek (původní pošta)

2. ANOTACE

Roku 1963 byla odsouhlasena likvidace tzv. starého Mostu z důvodu rozšíření ploch těžby (usnesení vlády č. 180 z 26. března 1964). V rámci budování nového města a jeho infrastruktury bylo vystavěno i nové nádraží, nahrazující historické, které bylo následně zbořené. Nádraží patří mezi objekty na přeložce trati ve směru Oldřichov u Duchcova – Chomutov, využívající částečně původní trať Pražsko – Duchcovské dráhy. Bylo situováno na severovýchodním okraji nově budovaného města, kde vytvořilo jeho nejvýznamnější vstupní část. K městu se otvíralo rozsáhlým přednádražním prostorem. Je součástí dopravní infrastruktury města tzv. Mosteckého koridoru.

Nádraží bylo postaveno byla mezi lety 1969-1977 v duchu tzv. mezinárodním stylu. Zkolaudováno bylo v roce 1977 (1. 9. 1977 předáno do trvalého provozu). Autorem projektu nového nádražního komplexu byl Jan Reiterman, výpravní budovu navrhl architekt Václav Dědek. Návrhem interiéru a přednádraží byl pověřen zkušený architekt nádražních budov Josef Danda. Stavbu tvoří pět propojených hmot (v SHP členěných na objekty A, B, C, D, E) obsahujících všechny základní proozy: velkou odjezdovou a malou příjezdovou halu, administrativní a provozní části - součástí byly též poštovní úřad, restaurace, bufet a drobné prodejny. Ty jsou s jedním bočním a třemi ostrovními nástupišti spojeny dvojicí podchodů. Samostatný podchod ve východní části budovy zajišťuje propojení do oblasti za kolejíštěm a do čtvrti Rudolice. Kompozice nádražní hmoty graduje ve vysoké vertikále služebního traktu, která se uplatňuje i v dálkových pohledech z města a objekt se tak rovněž výrazně propojuje s okolní krajinou a uplatňuje v dálkových pohledech. Nejvýznamnějším motivem stavby je její lapidární hmotové řešení spočívající na kontrastu horizontální odbavovací haly a dominantně se uplatňující zmíněné vertikály služebního traktu. Hlavním architektonickým motivem exteriéru i interiéru je prosklená stěna vstupního průčelí umožňující vzájemné průhledy mezi halou a přednádražním prostorem. Budova není památkově chráněná, nicméně její památkové hodnoty byly definovány v tzv. Soupise Památkového katalogu NPÚ⁶ a sekci pro ochranu architektury 20. stol. při ČNK ICOMOS byl objekt navržen k možné památkové ochraně (viz dále).⁷

Na výstavbě se podíleli dobově významní architekti v oblasti dopravních staveb:

Ing. arch. Jan Reiterman (1921 - 1986), projektant SUDOP (výpravní budova žst. Most, výpravní budova žst. Ostrava hl.n.)

Václav Dědek (1924-1993), projektant SUDOP (přestavba výpravní budovy žst. Ústí nad Labem, výpravní budova žst. Most)

Josef Danda (1906 -1999), významný český architekt zaměřený na dopravní (dražní) stavby, projektant SUDOP (výpravní budovy žst. Teplice nad Bečvou, Klatovy, Třinec Lovosice, Ostrava Vítkovice, Cheb, spolupráce Pardubice, Most, Praha hl. n., a.d).

⁶ <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-most-11151646>, stav k 10. 7. 2023.

⁷ VORLÍK, Petr, BRŮHOVÁ, Klára, ZIKMUND, Jan, GUZIK, Hubert, POPELOVÁ, Lenka a kol. Česká poválečná architektura „pod ochranou a bez“. *Zprávy památkové péče*, 2017, 77(4), 456-462.

3. HISTORICKÝ/ARCHIVNÍ PRŮZKUM

Historický/archivní průzkum

Seznam literatury a dalších pramenů

Seznam archivů a výběr plánové dokumentace a písemností

Historický a archivní průzkum

Historie vzniku nádraží byla podrobně popsána v publikaci Josefa Dandy. *Naše železniční nádraží*.⁸ Současnou interpretaci nabízí publikace Karla Hájka.⁹ Současný SHP posouvá toto poznání dále k ucelenější interpretaci s cílem definovat podrobněji hlavní hodnotné prvky a zasadit nádraží i do širší interpretace v rámci hodnocení naší architektury 70. let.

Historie místa a archeologie

*“Původní mostecká stanice (v němčině Brüx) byla postavena několik kilometrů severozápadním směrem od polohy novějšího nádraží a zprovozněna 8. října 1870 společností Společnost c.k. privilegované Ústecko-teplické dráhy na trati do Chomutova. Další své tratě do Mostu v letech 1872 až 1876 přivedly i společnosti Buštěhradská dráha a Duchcovsko-podmokelská dráha. Po zestátnění soukromých společností v Rakousku-Uhersku po roce 1908 pak obsluhovala stanici jedna společnost, Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), po roce 1918 pak správu převzaly Československé státní dráhy.”*¹⁰

Vznik projektu, vztah k vývoji železniční infrastruktury

*“V roce 1965 začaly demolice starého Mostu. Z důvodu rozšiřování hnědouhelného lomu ČSLA bylo koncem 60. let 20. století rozhodnuto o demolici velké části původního města Most, včetně starého nádraží, traťové přeložce a elektrizaci trati. S výstavbou koridoru se počítalo také s vybudováním nového nádraží. Souvisí s výstavbou tzv. Mosteckého koridoru, do kterého byla svedena řeka Bílina, železnice, tramvajová trať do Litvínova a také rychlostní silnice.”*¹¹

Forma projektu vnímaná v širším kontextu a v kontextu tvorby jejích architektů

Výpravní budova je výrazným solitérem, uplatňujícím se i v dálkových pohledech a krajinných souvislostech. Nádraží se, při pohledu z centra města a přístupových cest, vizuálně uplatňuje na pozadí kopců, k sounáležitosti s krajinou přispívala i jeho barevnost a forma - tvůrci V. Dědek a J. Reiterman zvolili pro jeho kompozici horizontální hmotu odbavovací haly, z níž vyrůstá výrazná vertikála administrativního objektu, tvořící právě v dálkových pohledech

⁸ DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS), 1988.

⁹ HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2007.

¹⁰ Viz internetové zdroje.

¹¹ Viz internetové zdroje.

výraznou dominantu. Ačkoli architekti pracovali v intencích tzv. mezinárodního stylu, dosáhli velmi citlivého a zajímavého řešení, které je i dobově typické pro reprezentativní architekturu té doby obecně. Patrná zde byla i snaha o tzv. „gesamtkunstwerk“ (tj. řešení stavby komplexně od celku k výtvarného detailu se zakomponováním uměleckých děl).

Vývoj projektu a realizace

Vznik komplexu nového nádraží v Mostě úzce souvisí s přesunem tohoto města za účelem rozšíření oblastí těžby energetického hnědého uhlí. Spolu s likvidací původní zástavby byla opuštěna také stávající železniční stanice. Železniční trať, která ustoupila těžbě uhlí, byla přeložena společně s tranzitní silniční komunikací do nově trasovaného dopravního koridoru.

Nově vzniklé nádraží soustřeďuje železniční i autobusovou dopravu. Výpravní budova je výrazným solitérem severního okraje města. Nově vybudované město Most je situováno v rozsáhlé údolní rovině řeky Bíliny, obklopeno jednak vrchy Středohoří s dominantou Hněvína a dále svahy Krušných Hor. Nádraží se, při pohledu z centra města a přístupových cest, vizuálně uplatňuje na pozadí kopců. Jeho kompozice je tvořena horizontální hmotou odbavovací haly, z níž vyrůstá výrazná vertikála služebního objektu, tvořící v dálkových pohledech dominantu. Dispozičně je nádraží rozděleno na odjezdovou a příjezdovou halu. Ty jsou s jedním bočním a třemi ostrovními nástupišti spojeny dvojicí podchodů. Obě haly jsou půdorysně nestejně velké. Mezi větší odjezdovou a menší příjezdovou je vložen blok odbavení zavazadel, který je s nástupišti spojen zavazadlovým tunelem. Nad touto částí je vztyčen patnáctipodlažní objekt služební části stanice, obsahující administrativní prostory, sdělovací a zabezpečovací zařízení, nocležny vlakového personálu a služební byty zaměstnanců. Na opačné straně navazuje hala autobusového nádraží a gastronomických provozů. Architekt Danda je v případě mosteckého nádraží spoluautorem interiéru a přednádražního prostoru stavby.

Nejvýznamnějším motivem stavby je její lapidární hmotové řešení spočívající na kontrastu horizontální odbavovací haly a dominantně se uplatňující vertikály služebního traktu. Hlavním architektonickým motivem exteriéru i interiéru jinak vcelku konvenční stavby je prosklená stěna vstupního průčelí umožňující vzájemné průhledy mezi halou a přednádražním prostorem. Tato dvanáct metrů vysoká skleněná stěna přechází na obě strany a výrazně sjednocuje převýšenou odjezdovou halu s dvoupodlažními bočními trakty příjezdové haly a haly autobusového nádraží. V interiéru haly je jedna z bočních stěn osazena uměleckou výzdobou symbolických reliéfů s tematikou hornictví a energetiky. Tato stěna je obložena pískovcovými deskami a její součástí byl i původní, dnes již zrušený, plastický sokl pro umístění interiérové zeleně. Před touto stěnou je situována klidová čekací zóna. Druhá boční stěna s informační tabulí o vlakových spojkách je prosklená a spojuje odjezdovou halu s prostorem bufetu a patrové restaurace. Čelní stěna směrem ke kolejišti soustřeďuje osobní pokladny, informační kancelář, vstupy na nástupiště a čekárny. Světelná římsa sloužící zároveň jako nosič orientačního systému, přechází částečně i na boční stěny nad průchody do sousedních prostor příjezdové a autobusové haly. Strop haly z barevných plastických a kovových kazet je rytmicky členěn osvětlovacími zářivkovými tělesy a větracími mřížkami. Dalším výrazným prvkem interiéru je řada štíhlých ocelových sloupů nosné konstrukce podpírajících konzolu, která ukončuje prosklenou stěnu hlavního průčelí. Jejich intenzivně žlutá barva spolu s bronzovými reliéfy v interiéru dominuje. Výrazně se uplatňují

na pozadí světlých a tmavých odstínů šedi žulových desek dlažby a korespondují se světlými a nažloutlými barvami obkladů stěn i s hliníkovými konstrukcemi v interiéru.

Objekt výpravní budovy vyrůstající z rozsáhlé plochy přednádražního prostoru je řešen jako čistě geometrický útvar s vyváženou proporcí dvou hmot horizontální haly a vertikální výškové budovy. Kontrast obou částí je zdůrazněn materiálovým řešením jejich povrchových úprav. Železobetonová konstrukce výškové budovy vyběhá do druhého nadzemního podlaží a v přesahující části tvoří mohutný rám na dvojici kamenem obložených pilířů. Na této platformě spočívá ocelová konstrukce vyšších jedenácti podlaží. Celá výšková budova je obložena hliníkovými sendvičovými panely s výplněmi z tmavozeleného skla. Ocelová konstrukce prosklené čelní stěny horizontální haly je členěna svislými profily s hliníkovým obkladem. Předstupující markýzy, zvýrazňující vstupy do jednotlivých částí nádražní budovy a výrazná horizontální římsa ukončující prosklenou stěnu, jsou opatřeny kovovým obkladem z profilovaného hliníku.

Boční fasády a střešní nástavba ustupujícího podlaží jsou povrchově upraveny omítkou smetanově bílé barvy.

Před výpravní budovou je vytvořen rozsáhlý přednádražní prostor. Přístup pro pěší od města a zastávek tramvajové rychlodráhy je umožněn širokým pěším koridorem překračujícím tranzitní silniční komunikaci, vedenou v zářezu souběžně se železnicí. Příjezd do hlavově uspořádaného přednádraží je oddělený k nástupištím autobusového nádraží a se samostatnou komunikací pro vozidla taxi a automobilovou dopravu. Z této komunikace je obsluhován také snížený manipulační dvůr nádražní pošty. Z oblasti autobusového nádraží je přístupný hospodářský dvůr výpravní budovy se zásobováním gastronomických provozů. Mezi východní a západní částí přednádraží, do kterých se soustřeďuje návazná autobusová doprava a individuální automobilová doprava, byl před hlavním průčelím horizontální výpravní části výpravní budovy původně vytvořen rozsáhlý pěší prostor s rozptylovými plochami a parkovou úpravou, doplněnou vodní nádrží s vodotryskem. Přednádražní prostor byl v nedávné době výrazně přestavěn ve prospěch dopravní funkce (přesun autobusového nádraží, rozšíření parkovacích stání) a ztratil tak svůj původní charakter.

Výpravní budova osobního nádraží v Mostě byla uvedena do zkušebního provozu v roce 1974 (do trvalého provozu předána v roce 1977). Stavba je navržena v duchu mezinárodního slohu počátku sedmdesátých let minulého století. Její lapidární architektonická kompozice a výrazná barevnost v odstínech žluté a tmavě zelenomodré měla za cíl dosáhnout dostatečného vyznění ve výrazně uměle přetvořené okolní krajině. Návrh zároveň podtrhoval význam dopravního terminálu nově vzniklého města Mostu. Vyznění hmotové čistoty stavby bylo podřízeno dokonce spojení nástupiště s odbavovací halou. Bylo vyřešeno podchody, ačkoli vzhledem k výškovému uspořádání, kdy kolejiště leží o čtyři metry pod úrovní přednádraží, by logickým požadavkem na vytvoření co nejkratší spojnice bylo vybudování nadchodu, popřípadě situování výpravní budovy nad kolejiště. V případě mosteckého nádraží musí cestující při cestě na nástupiště překonávat nepříznivý ztracený spád. Dnes již není možné s dostatečnou jistotou určit důvody, které k tomuto nezvyklému řešení autory vedly. Jako pravděpodobné se jeví estetická hlediska a obavy, že konstrukce nadchodů a schodišť na nástupiště by narušovaly jednoduché ortogonální linie stavby. Pragmatičtější důvodem mohlo být postupné zprovoznění jednotlivých částí rozsáhlé dopravní stavby, v rámci níž řešení kolejiště časově výrazněji předcházelo výstavbě výpravní budovy a nebylo tedy zcela jasné, jakým způsobem bude vzájemné propojení realizováno. V tomto případě mohlo být zvoleno jako provozně účelnější varianta vybudování samostatných podchodů pod novými ostrovními nástupišti bez přímého napojení do výpravní budovy.

Seznam literatury a dalších pramenů

Obecně k architektuře 60. a 70. let 20. století a její ochraně

DRÁPAL, Jaroslav. Úvahy o geometrické analýze prostoru a o soudobé architektuře. *Architektura ČSSR*, 1966.

MICHL, Jan. *Realizace a projekty v současné architektuře*. Praha: 1978.

ŠEVČÍK, Oldřich, BENEŠ, Ondřej. *Architektura 60. let: „zlatá šedesátá léta“ v české architektuře 20. století*. Praha: Grada, 2009.

URLICH, Petr (ed.), VORLÍK, Petr, FILSAKOVÁ, Beryl, ANDRÁŠIOVÁ, Katarína, POPELOVÁ, Lenka. *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků*. Praha: Nakl. ČVUT v Praze, 2006.

STRAKOŠ, Martin. Pozdnímu modernismu na stopě. Proč a jak chránit či nechránit architekturu 2. poloviny 20. století. In *Obnova památek 2011. Co s architekturou 60. a 70. let 20. století?* Praha: Studio Axis, 2011, s. 9-18.

STRAKOŠ, Martin. Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton. Kapitoly o archi - tektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu. Ostrava: Národní památkový ústav, 2014.

STRAKOŠ, Martin. Architektura železničních nádraží druhé poloviny 20. století, jejich umělecká výzdoba a památková péče. *Zprávy památkové péče* 75., 2015, č. 5, s. 433-444.

ŠVÁCHA, Rostislav. Česká architektura 1956-1963. In JUDLOVÁ, Marie (ed.). *Ohnis - ka znovuzrození: české umění 1956-1963 (katalog)*. Praha: Galerie hlavního města Prahy, 1994, s. 243-257.

ŠVÁCHA, Rostislav; PLATOVSKÁ, Marie (eds.). *Dějiny českého výtvarného umění VI. (1958–2000)/1*. Praha: Academia, 2007.

VORLÍK, Petr, BRŮHOVÁ, Klára, ZIKMUND, Jan, GUZIK, Hubert, POPELOVÁ, Lenka a kol. Česká poválečná architektura „pod ochranou a bez“. *Zprávy památkové péče*, 2017, 77(4), 456-462.

VORLÍK, Petr (ed.). *Náměty na kulturní památky – pracovní skupina pro poválečnou architekturu při ČNK ICOMOS*, 2017.

VRABELOVÁ, Renata, GORYCZKOVÁ, Naďa, POPELOVÁ, Lenka, SEDLÁKOVÁ, Radomíra, ŠENBERGER, Tomáš, ŠKRANC, Pavel, URLICH, Petr. *Metodika hodnocení a ochrany staveb z 2. poloviny 20. století (se zaměřením na architektonické dědictví 60. a 70. let) vzhledem k jejich (možné) památkové ochraně*. Ostrava: NPÚ, 2020.

Most, historie a urbanismus

ANDERJCHOVÁ Petra a kol. *Most, zánik a zrození*. Ústí nad Labem: Národní památkový ústav, ÚOP Ústí nad Labem, 2023.

KREJČÍ, Václav. *Most: Zánik historického města, výstavba nového města - z deníku architekta Václava Krejčího*. Statutární město Ústí nad Labem, 2008.

FRÖLICOVÁ, Zdeňka, MANNLOVÁ-RAKOVÁ, Heide. *MOST 1932/1982. Počátky, vývoj a proměny města Mostu*. MNV Most, 1982.

NEMETOVÁ, Michaela. *Sídelní struktura města Mostu po roce 1945 (bakalářská práce)*, 2012.

Obecně k dané typologii a historii nádraží

DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS), 1988.

HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení v Praze, 2007.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS), 1991.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. I. díl*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2003.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. II. díl*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2005.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. III. díl. První část*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2009.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. III. díl. Druhá část*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2009.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. IV. První část*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2013.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. IV. díl. Druhá část*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2015.

VONKA, Stanislav. *Most – rekonstrukce výpravní budovy – ZSS, STP*. Dalovice, 2018.

Metodiky a právní dokumenty

BERÁNEK, Jan, Jana, MACEK (eds.), BERÁNKOVÁ, Lucie, ČEVONOVÁ, Petr, PARNÝ, Michal, ZÁHORKA, Jindřich, ZAHRADNÍK, Pavel. *Metodika stavebněhistorického průzkumu*. Praha: NPÚ, 2015.

VRABELOVÁ, Renata, GORYCZKOVÁ, Naďa, POPELOVÁ, Lenka, SEDLÁKOVÁ, Radomíra, ŠENBERGER, Tomáš, ŠKRANC, Pavel, URLICH, Petr. *Metodika hodnocení a ochrany staveb z 2. poloviny 20. století (se zaměřením na architektonické dědictví 60. a 70. let) vzhledem k jejich (možné) památkové ochraně*. Ostrava: NPÚ, 2020.

Internetové odkazy

<https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-most-11151646>

https://geoportal.npu.cz/webappbuilder/apps/93/?se=Prostorov%C4%9B%20identifika%C4%8Dn%C3%AD%20prvky%20IISP&la=6&fk0=IDOB_PG&fv0=1326550&zo=1

SUDOP revue, č. 4, 2017. Dostupné z <https://www.sudop.cz/admin-data/storage/get/207-sudop-revue-2017-04.pdf>

Mostecké nádraží bude celé bezbariérové a moderní - Mostecký deník (denik.cz), https://mostecky.denik.cz/zpravy_region/mostecke-nadrazi-bude-cele-bezbarierove-a-moderni-20170902.html

<https://www.mesto-most.cz/nadrazi/d-14773>

Železniční stanice Most | České dráhy (cd.cz), <https://www.cd.cz/stanice/5453399/>

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Most_\(m%C4%Bsto\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Most_(m%C4%Bsto))
<https://www.sudop.cz/admin-data/storage/get/207-sudop-revue-2017-04.pdf>
https://mostecky.denik.cz/zpravy_region/mostecke-nadrazi-bude-cele-bezbarierove-a-moderni-20170902.html
Nádraží: Město Most (mesto-most.cz), <https://www.mesto-most.cz/nadrazi/d-14773>
<https://www.cd.cz/stanice/5453399/>
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Most_\(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Most_(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD))
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Most_\(m%C4%Bsto\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Most_(m%C4%Bsto))
https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/stary-most-vstava-z-mrtvych-projdete-se-zmizelym-mestem.A071026_160848_igcechy_tom/foto
http://starymost.wz.cz/zrod_noveho_mostu.html
http://starymost.wz.cz/centrum_mesta.html
http://starymost.wz.cz/dulezite_stavby_noveho_mostu.html#koridor
<http://www.muzeum-most.cz/indexcs.php>

Seznam archivů a výběr plánové dokumentace a písemností

Zaměření stávajícího stavu výpravní budovy - 2018, Kancelář stavebního inženýrství s. r. o. Dalovice (poskytnuto objednatelem)
České dráhy, a. s., Generální ředitelství – Odbor 04 detašované pracoviště v Července, fond Československé státní dráhy, s. p. (1950-1992)
Národní archiv v Praze, fond Josef Danda, Dr. Ing. arch., nezpracováno
SOA Litoměřice

Výběr plánové dokumentace:

**A. Současný stav - zaměření 2018 - Kancelář stavebního inženýrství s. r. o.
Dalovice (poskytnuto objednatelem – uvedeno v digitální verzi)**

01	technická zpráva	
02	katastrální situace	m 1:2000
03	koordinační situace	m 1:200
04	půdorys 1.np – část „A“	m 1:100
05	půdorys 1.np – část „B“	m 1:100
06	půdorys 1.np – část „C“	m 1:100
07	půdorys 1.np – část „D“	m 1:100
08	půdorys 1.np – část „E“	m 1:100
09	půdorys 2.np – část „A“	m 1:100
10	půdorys 2.np – část „B“	m 1:100
11	půdorys 2.np – část „C“	m 1:100
12	půdorys 2.np – část „D“	m 1:100
13	půdorys 2.np – část „E“	m 1:100
14	půdorys 3.np – část „A“	m 1:100
15	půdorys 3.np – část „B“	m 1:100
16	půdorys 3.np – část „C“	m 1:100
17	půdorys 3.np – část „D“	m 1:100
18	půdorys 3.np – část „E“	m 1:100
19	půdorys 4.np – část „A“	m 1:100
20	půdorys 4.np – část „B“	m 1:100
21	půdorys 4.np – část „C“	m 1:100
22	půdorys 4.np – část „D“	m 1:100
23	půdorys 4.np – část „E“	m 1:100
24	půdorys 5.np	m 1:100

25	půdorys 6.np	m 1:100
26	půdorys 7.np	m 1:100
27	půdorys 8.np	m 1:100
28	půdorys 9.np	m 1:100
29	půdorys 10.np	m 1:100
30	půdorys 11.np	m 1:100
31	půdorys 12.np	m 1:100
32	půdorys 13.np	m 1:100
33	půdorys 14.np	m 1:100
34	půdorys 15.np	m 1:100
35	střecha nad 15.np	m 1:100
36	řez 1-1	m 1:100
37	řez 2-2	m 1:100
38	řez 3-3	m 1:100
39	pohled jihozápadní	m 1:100
40	pohled jihovýchodní	m 1:100
41	pohled severovýchodní	m 1:100
42	pohled severozápadní	m 1:100
43	půdorys 1.np – část „A“ – TZB	m 1:100
44	půdorys 1.np – část „B“ – TZB	m 1:100
45	půdorys 1.np – část „C“ – TZB	m 1:100
46	půdorys 1.np – část „D“ – TZB	m 1:100
47	půdorys 1.np – část „E“ – TZB	m 1:100
48	půdorys 2.np – část „A“ – TZB	m 1:100
49	půdorys 2.np – část „B“ – TZB	m 1:100
50	půdorys 2.np – část „C“ – TZB	m 1:100

51	půdorys 2.np – část „D“ – TZB	m 1:100	62	půdorys 6.np – TZB	m 1:100
52	půdorys 2.np – část „E“ – TZB	m 1:100	63	půdorys 7.np – TZB	m 1:100
53	půdorys 3.np – část „A“ – TZB	m 1:100	64	půdorys 8.np – TZB	m 1:100
54	půdorys 3.np – část „B“ – TZB	m 1:100	65	půdorys 9.np – TZB	m 1:100
55	půdorys 3.np – část „C“ – TZB	m 1:100	66	půdorys 10.np – TZB	m 1:100
56	půdorys 3.np – část „D“ – TZB	m 1:100	67	půdorys 11.np – TZB	m 1:100
57	půdorys 3.np – část „E“ – TZB	m 1:100	68	půdorys 12.np – TZB	m 1:100
58	půdorys 4.np – část „A“ – TZB	m 1:100	69	půdorys 13.np – TZB	m 1:100
59	půdorys 4.np – část „C“ – TZB	m 1:100	70	půdorys 14.np – TZB	m 1:100
60	půdorys 4.np – část „D“ – TZB	m 1:100	71	půdorys 15.np – TZB	m 1:100
61	půdorys 5.np – TZB	m 1:100			

B. Kolaudační výkresy stavby (poskytnuto objednatelem – uvedeno v digitální verzi)

4. POPIS

Urbanistický koncept, veřejná prostranství

Prostorový koncept, dispozice

Nosná konstrukce

Obvodový plášť, stavební materiály

Interiéry

Výtvarná díla

Urbanistický koncept, veřejná prostranství

Železniční stanice Most se nachází na trati č. 130 Ústí nad Labem - Chomutov, severně od centra nového Mostu u městské části Rudolice. Na jihozápadní straně kolejíště je umístěná výpravní budova, podchodem spojená se třemi krytými nástupišti. Mezi výpravní budovou a rychlostní komunikací E442/13 je rozsáhlý přednádražní prostor dnes s veřejnými parkovišti a zastávkami autobusů. Směrem k jihovýchodu prostor pokračuje bývalým autobusovým nádražím, dnes zrušeným. Hlavní orientace výpravní budovy sleduje směr kolejí a tvoří předěl mezi prostorem nádraží s nástupišti a venkovním veřejným prostorem s parkovišti a zastávkami autobusů.

Prostorový koncept, dispozice

Vlastní výpravní budova č. p. 774 je v organismu města Most dominantní stavba, s jasnou prostorovou kompozicí, založenou na vyvážené sestavě horizontálních a vertikálních hmot. Kompozice je charakteristická pro stavby projektované v období 70. let 20. století, pracující obecně s konceptem výškové budovy a její podnože (to bylo typické zejm. pro administrativní budovy, ale i hotely). Hlavní, podélná, horizontální hmota výpravní budovy, je doplněn a vyvážena výškovou stavbou ubytovny s administrativou, kompozičně zařazené zhruba do jedné čtvrtiny délky spodní stavby. Převážně halová vstupní budova je směrem do kolejíště rozšířena o jakousi paralelní, sníženou část, která na koncích přesahuje hlavní budovu v podobě prodloužených bočních křídel. Celá kompozice relativně samostatných hmot je potvrzena i rozdílným řešením fasád. Kvůli terénní situaci je výškové uspořádání celého nádraží nestandardní. Vstupní podlaží výpravní budovy s navazujícím přednádražním prostorem je umístěn na horní úrovni (2.NP), vlastní kolejíště s nástupišti pak o úroveň níže (1.NP). Z haly výpravní budovy se tak schází schodištěm na první nástupiště a odtud pak po schodišti do podchodu k dalším nástupištím. Horizontální hmota budovy má půdorysné rozměry cca 170m x 28m a je složena ze dvou paralelních částí. Přední, vstupní část výpravní budovy, je dlouhá 110m, hluboká 18m, vysoká téměř 12m, a obsahuje především halové prostory pro cestující - směrem od jihovýchodu nejprve příjezdovou halu, uprostřed největší odjezdovou halu a na severozápadě původní bufet a bývalou halou pro ČSAD, dnes zrušenou. Příjezdová i odjezdová hala je vzhledem k celkové konfiguraci terénu umístěna ve 2. NP, tedy o podlaží výše oproti úrovni kolejíště, uvažované jako 1.NP. Nad ní, ve 3.NP je společenský sál, odjezdová hala je na celou výšku budovy. Část s původním bufetem a halou pro ČSAD je rovněž na úrovni 2. NP a ve 3.NP je prostor bývalé restaurace, spojené s odjezdovou

halou jednoramenným schodištěm. Nad částí půdorysu restaurace je do prostoru vložené mezipatro (galerie) dřívější kavárny, přístupné z podlaží restaurace točitým schodištěm.

Směrem ke kolejišti se nachází zadní, třípodlažní část (1. – 3.NP), hluboká 9m a řešená převážně jako dispoziční dvoutrakt. Obsahuje prostory pro zaměstnance, provozní prostory nádraží a prostory pošty. Do této části jsou vložena i schodiště a eskalátor pro cestující do prostoru nástupišť, a schodiště a výtahy pro personál. V jihovýchodním a severozápadním čele budovy překračuje zadní část přední halu v podobě trojtraktových přístavků – na jihovýchodě o cca 42m, na severozápadě o cca 12m. Severozápadní přístavek je v 1.NP směrem ke vstupu rozšířený o trafostanici a nákladní vjezd a vstup do podchodu. Na hranici mezi příjezdovou a odjezdovou halou je umístěna výšková budova, řešená jako dispoziční trojtrakt s hloubkou 15m a délkou 36m. Budova má celkem 15 podlaží s celkovou výškou přes 52m. Vstup do budovy je z přednádražního prostoru do 2.NP. Budova má hlavní reprezentativní schodiště (1 + 2 ramena) a dva nové výtahy. Využívaná je jako administrativa (drážní i pronajímaná dalším subjektům), ubytovna a byty a je zde umístěné v několika patrech i zdravotní středisko.

Nosná konstrukce

Hlavní nosná konstrukce převažující části výpravní budovy je montovaný železobetonový skelet (pravděpodobně na základě systému MS 69), tvořený pilíři v základní modulové síti 6m x 6m (doplněné chodbovým traktem v modulu 2m), průvlaky a stropními panely. Vstupní část výškové budovy je přes dvě podlaží v prvním travé realizovaná jako monolitický železobetonový skelet, s rozponem na celou šířku budovy. Průvlak nad 3.NP, má průřez 1,5 x 2,5 m a je podporován dvojicí sloupů přes dvě podlaží o rozměrech 0,6 x 1,45 m. Střešní nástavba v 15. NP výškové budovy, je rovněž monolitická, železobetonová. Halová, 18m hluboká přední část výpravní budovy, má od úrovně 2. NP ocelovou konstrukci, realizovanou jako strop 3. NP jihovýchodní a severozápadní haly a jako plochá střecha nad celou, 110m dlouhou budovou. Konstrukce stropu je kombinovaná, kruhové ocelové sloupy, ocelové průvlaky a železobetonové stropní desky. Střechu tvoří ocelová příhradová konstrukce, podepřená na straně vstupního průčelí sloupy z ocelových trubek na celou výšku stavby, ustoupených o 3 m od proskleného průčelí hal.

Dilatační spáry, kolmé k podélnému tvaru budovy, dělí stavbu na pět dilatačních celků, používaných i v provozním značení. Část A, jihovýchodní konec s bývalým restauračním provozem a halou ČSAD, část B, odjezdová hala, část C, výšková budova, část D, příjezdová hala a část E, severozápadní přístavek.

Obvodový plášť, stavební materiály

Kompozičnímu členění budovy na tři hmoty (horizontální vstupní haly, provozní přístavba a výšková budova) odpovídá i různé členění fasád. V zásadě jde o jeden použitý princip zavěšeného skládaného lehkého obvodového pláště, ale vždy použitý v odlišné kombinaci modulu nebo typu zasklení. Nejvýraznější je na celou výšku (cca 12m), kompletně prosklené jihozápadní průčelí vstupní halové části, se zvýrazněným vertikálním rastrem hliníkových profilů v rozteči 1 500mm. Jemné, horizontální členění sice sleduje místně vložená podlaží, ale zachovává průhledné sklo i v parapetní části. Pravidelný rastr není porušený ani vstupními otvory (odjezdová a příjezdová hala), ani vstupním prostorem výškové budovy. Výrazná atika, obložená trapézovým plechem, potvrzuje horizontální charakter halové části. Štitové stěny jsou plné, omítnuté. Vstupy do hal jsou chráněny předsazenými markýzami, obloženými také trapézovým plechem. Krytý vstup do výškové budovy je zvýrazněný vysokým travertinovým obkladem, rámujícím předsazenou část stavby.

V provozním, třípodlažním přístavku, je zavěšený plášť použitý ve 2. a 3. NP, ve svislém členění střídavě s roztečí 2 x 1 200 mm s okenními otvory a 1 x 600 mm jako plné meziokenní vložky. Neprůhledné skleněné parapetní a meziokenní panely mají zelenomodrou (petrolejovou) barvu. Soklová část (1. NP) je převážně plná, omítnutá, s vloženými jednotlivými okenními nebo dveřními otvory. Aktuální barva omítek je okrově žlutá, ve spodní úrovni stěn je keramický obklad (kabřinec), ze světle béžových pásků. Vstupy do 2. NP v jihovýchodním křídle (E) jsou vsazeny do plné stěny.

Fasády výškové budovy (C) jsou od 4. NP do 14. NP rovněž ze zavěšeného obvodového pláště, shodného s provozním přístavkem. Štítové stěny jsou rastrované v modulu 1 200 mm (na krajích 600 mm), střídavě s panely s okenními otvory nebo s kompletně neprůhlednými panely. Severozápadní štít je až na jedno okno ve středu každého podlaží plný, severovýchodní je naopak z větší části prosklený. Boční fasády jsou opět ve svislém střídavém rastru obvodového pláště 2 x 1200 mm s okny a 1 x 600 mm jako plná meziokenní vložka. Poslední konstrukční modul je krytý na obou dlouhých průčelích jen neprůhlednými panely. Barva neprůhledných skleněných částí je modrozelená (petrolejová). Poslední 15. podlaží je řešené jako střešní, ustoupené, obvodové stěny jsou plné, s vloženými otvory. Výšková budova je shodně s halovou částí ukončena výrazným atikovým pásem. Okenní výplně v lehkém obvodovém plášti byly později vyměněny za plastová okna. Významným prvkem výškové budovy jsou dva pilíře umožňující průchod po přístupových komunikacích. Jsou zajímavé zkosným tvarem i kamenným obkladem.

Interiéry

1. NP, provozní přístavek, úroveň kolejiště

1. NP je otevřený do prostoru 1. nástupiště a obsahuje především provozní prostory nádraží - šatny personálu, kanceláře, sklady, dílny, technologické místnosti. V části A (jihovýchodní konec) se vedle akumulátorovny a trafostanice nachází i veřejné schodiště spojující 2. NP s podchodem na úrovni 1. PP. V části E (severovýchodní konec) je 1. NP díky terénnímu rozdílu cca ze 2/3 nad terénem. Provozní interiéry nevykazují zvláštní architektonické hodnoty, jsou utilitární a byly již několikrát upravovány, včetně výměny oken a dveří. Z pohledu interiéru jsou významná pouze dvě schodiště, spojující příjezdovou a odjezdovou halu s prvním nástupištěm.

Schodiště do příjezdové haly je složeno ze dvou paralelních, jednoramenných schodišť a mezi ně vloženého eskalátoru. Prostor schodiště je shodně s navazující příjezdovou halou obložený leštěným travertinem. Schodišťové stupně jsou kamenné žulové. Zábradlí je jednoduché, kovové, na stěnách pouze madlo, ve středu vyplněné pravidelnými stojinami. Podhled je z perforovaných hliníkových desek (původně bílých), typu FeAl. Svítidla plochá, novodobá, pravděpodobně s LED zdroji, umístěná v daném rytmickém členění.

Schodiště do příjezdové haly je složeno ze dvou paralelních, jednoramenných schodišť, celkové šířky cca 2 x 3 m. Prostor schodiště je shodně s navazující odjezdovou halou obložený leštěným travertinem. V čele (nadpraží) schodiště je přes celou šířku vložený pás z 10 čtverců hliníkového rastru, vyplněného žlutým neprůhledným lisovaným sklem. Schodišťové stupně jsou kamenné žulové. Zábradlí je jednoduché, kovové, na stěnách pouze madlo, ve středu

vyplněné pravidelnými stojinami. Podhled je z perforovaných hliníkových desek (původně bílých), typu FeAl. Svítidla plochá, novodobá, pravděpodobně s LED zdroji.

2.NP, 3.NP halová část

Hlavní, vstupní podlaží je z pohledu interiérového řešení nejzajímavější. Jde o tři halové část stavby, které zásadním způsobem určují charakter celé výpravní budovy. Jedná se o odjezdovou halu (dilatační část B), příjezdovou halu (dilatační část D) a restaurační část (dilatační část A).

Odjezdová hala (dilatační část B) má impozantní půdorysné rozměry 15 m x 48 m, a výšku 9,25 m. Celé průčelí do přednádražního prostoru je na výšku přes 10 m prosklené a dodává tak hale pocit otevřenosti s dostatkem světla a možností nerušeného výhledu a kontaktu s exteriérem. Prostor je dnes členěn pouze jednou řadou kruhových ocelových sloupů. Podlaha je původní z kamenných desek. Desky ve dvou barvách (světle a tmavě šedá) jsou složeny do geometrického vzoru, který jednak upravuje celkové měřítko prostoru a zároveň zpřehledňuje a částečně i organizuje funkční plochy haly. Podhled je z perforovaných plechových lamel (FeAl), původně bílých (?). Osvětlení je řešeno do podhledu vsazenými zářivkovými svítidly v pravidelném rytmizovaném rastru. Některá tělesa jsou náhodně nahrazena soudobými (ploché, přisazené, pravděpodobně s LED zdroji), ale jiné velikosti než původní svítidla.

Vnitřní, průčelní dlouhá stěna, je horizontálně rozdělena na „parter“, s výškou cca 3m, který obsahuje vedle centrálně umístěného schodiště na nástupiště pokladny a drobné obchody. Stěna je členěna v rastru 6 m přiznanými pilíři (pouze na výšku spodní úrovně), které jsou shodně s parapetními částmi obloženy leštěným travertinem s elegantním detailem „výplně“ čela tmavším leštěným kamenem (mramor). V průběhu úprav (např. nové pokladny), bylo původní řešení nahrazeno keramickými obklady podobné barevnosti, ale s jinými detaily. Novodobé jsou i prosklené výplně pokladen i výkladce některých obchodů (např. Relay). Některé prosklené části, včetně dveří, zůstaly původní, ve variantě rámu „ocel-hliník“.

Horní část odjezdové haly, v rozsahu přes 6 m je plná, krytá svislými děrovanými plechovými lamelami, střídavě ve dvou barvách 2 x bílá, 3 x žlutá, 2 x bílá. Na této ploše je dodatečně umístěna rozměrná informační tabule (Pragotron) a hodiny s číslicovým ukazatelem času. Do plechového obkladu jsou v pravidelných intervalech vloženy obdélníkové výdechy vzduchotechniky, dnes provedené jako horizontální hliníkové žaluzie. Obě horizontální části – spodní i vrchní jsou dnes poměrně necitlivě odděleny výrazně modrým informačním pásem.

Boční, krátké stěny, jsou řešeny výrazně architektonicky. Levá (ve směru od vstupu) je svisle složena ze dvou částí. Směrem od okna kratší část (cca 1/3 délky stěny) je rozdělena na horizontální pásy kamenného obkladu (neleštěný travertin) a výtvarně složených sklobetonových tvarovek. Zbylá část, s průchodem do příjezdové haly, je řešena jako výtvarná stěna, obložená neleštěnými travertinovými deskami – v tomto jediném případě „na vazbu“, a doplněná dalšími dvěma barevnými odstíny obkladu. V horní části byly v rámci daného kompozičního záměru umístěny dva čtvercové reliéfy (vzhledem ke způsobu osazení z lehkého materiálu, pravděpodobně patinované sádry) s motivem chemie a hornictví a energetiky. Kvůli novodobým úpravám byl reliéf hornictví a energetiky odstraněn a pravděpodobně zlikvidován (nepodařilo se jej dohledat). Pravá boční stěna je rozdělena svisle zhruba na dvě poloviny. Levá polovina,

s průchodem do další části odbavovací budovy, je plná, obložená leštěným travertinem. Pravá polovina je kompletně prosklená, v parteru se vstupními dveřmi do původního bufetu, horní prosklení vede do prostoru bývalé restaurace. Dnes jsou průhledy do nevyužitých částí zakryty různými polepy.

Příjezdová hala (dilatační část D) má půdorysnou plochu 18 m x 15 m, světlou výšku cca 3 m. Strop je podepřen sloupy z ocelových trubek v rastru 6 m x 4,5 m a 6 m x 3 m. Do prostoru je dnes na pravé straně od vstupu vestaven box kavárny. Vstupní osa pokračuje schodišti a eskalátorem, vedoucím z 1. NP z prostoru prvního nástupiště. Plné stěny jsou v celém rozsahu obloženy leštěným travertinem. Vstupy a prosklené části do provozního přístavku jsou převážně původní, s rámy v konstrukčním provedení „ocel-hliník“. Severozápadní, štítová stěna je prolomena novodobými dvoukřídlovými dveřmi, a jsou na ní osazeny nevzhledné radiátory UT. Podhledy jsou shodné s ostatními halovými částmi - z perforovaných plechových lamel (FeAl), původně krémově bílých. Osvětlení bylo řešeno do podhledu vsazenými zářivkovými svítidly v pravidelném rastru, dnes jsou již nekompletní, částečně nahrazeny novodobými z různých časových etap. Podlaha je z kamenných desek s geometrickým vzorem ve dvou odstínech šedé, shodně s podlahou odjezdové haly, odkud sem průběžně procházejí a tím celý prostor opticky spojují.

Nad příjezdovou halou (3. NP) je společenský sál půdorysných rozměrů 18 m x 18 m, s výškou 5,5 m. Střechu nese kovová konstrukce podepřená kruhovými sloupy v rastru 6 m x 4,5 m a u fasády 6 m x 3 m. Prosklená stěna na celou výšku jihozápadního průčelí je opatřena jednoduchým kovovým zábradlím, shodným se zábradlím v restauraci (část A). Řešení stropu (podhled, osvětlení) je identické se stropy v částech A a B.

Restaurační část (dilatační část A) je dnes nevyužitá, uzavřená. Interiéry původního bufetu (2. NP v návaznosti na odjezdovou halu) a navazující bývalé haly ČSAD (později cukrárny) jsou odstraněny až na nosnou konstrukci. Místně jsou ještě zachovány pozůstatky travertinových obkladů. V 3. NP, nad prostorem bufetu a haly ČSAD, je prostor restaurace rozměru 24 m x 11 m, s výškou cca 6 m, s prosklenou stěnou do odjezdové haly a s poměrně dobře zachovaným interiérem. Výrazným prvkem interiéru je dobové, točité ocelové schodiště na galerii, kde byla umístěna kavárna. Kromě schodiště jsou zajímavými prvky i dva typy zábradlí. U prosklené stěny je jednoduché, svisle členěné kovové zábradlí. Zábradlí galerie je výtvarně řešené – jednoduchá kovová konstrukce stojek a madla je vyplněna plnými deskami s nepravidelně rozmístěnými kruhovými otvory a odkazuje až k estetice bruselského stylu. Společný podhled (restaurace a kavárna) je opět z perforovaných plechových lamel (FeAl), původně bílých (?). Osvětlení je řešeno do podhledu vsazenými zářivkovými svítidly v pravidelném rastru, dnes již nekompletní, částečně schází, částečně jsou nahrazena novodobými z různých časových etap. Nášlapná vrstva podlah nebyla zjištěna. Restaurace je ze 2. NP s odjezdovou halou spojeno jednoramenným kovovým schodištěm, dnes uzavřeným provizorní mříží. V návaznosti na restauraci jsou pod galerií umístěna šatna a WC návštěvníků, dnes v torzálním stavu.

Vstup do výškové budovy (dilatační část C) se nachází z přednádražního prostoru do 2. NP budovy. Vstup, krytý představeným horním podlažím stavby, je v interiéru minimální, v podstatě pouze zádveří s navazujícím reprezentativním schodištěm a vstupy do dvou výtahů. Interiéry jsou novodobé, pocházejí z nedávných stavebních úprav.

2.NP, 3.NP, provozní přístavek (dilatační celky A, B, D, E) je třípodlažní, z pohledu interiérů řešený jako chodbový dvoutrakt, na přesahujících koncích (A a E) jako trojtrakt. V části A, B a E jsou samostatná dvouramenná schodiště, propojující všechna podlaží budovy. Do přesahující části přístavku v části A je vloženo schodiště do podchodu pod celým nádražím, směrem k severovýchodu do městské části Rudolice. V kontaktu s halovou částí jsou na úrovni 2.NP umístěna některá vybavení pro cestující (WC, pokladny, drobné služby). 3.NP je převážně věnované provozním prostorům, kancelářím, nocležně a také bývalému zázemí restaurace (kuchyň, přípravny. ad.). Provozní interiéry nevykazují zvláštní architektonické hodnoty, jsou utilitární a byly již několikrát upravovány, případně jsou zcela nevyužívané. Severovýchodní část E je řešená jako zcela samostatná trojtraktová budova, přístupná jak z 1.NP, z prostoru 1. nástupiště, tak i z přednádražního prostoru. Podlaží jsou propojena dvouramenným schodištěm a 1. a 2. NP také dvojicí nákladních výtahů. Zcela univerzální budova je dnes až na několik místností v 1.NP prázdná, neudržovaná.

4.NP – 15.NP, výšková budova (dilatační celek C) je z pohledu interiéru řešená jako klasický chodbový trojtrakt. Vertikální komunikace (reprezentativní 1 + 2 ramenné schodiště, dva výtahy) prošla nedávno revitalizací. Mezi 4. NP a 6. NP je do severovýchodního travé vloženo ještě jedno dvouramenné schodiště. 15. podlaží je střešní, ustoupené, využívané jako archiv. Ze 14. NP je propojeno pouze točitým ocelovým schodištěm. V prostoru funkčního zdravotního střediska jsou dochované pozůstatky původního mobiliáře (lavice) i původních kovových podhledů. Budova je dnes využívána jen z části a prochází postupnou úpravou jednotlivých podlaží pro různé účely – zdravotnictví, administrativa, ubytování.

Výtvarná díla

Za výtvarná díla je možné považovat i výtvarně řešené architektonické prvky a detaily v odjezdové hale a v bývalé restaurační části (J. Danda?). Jednoznačně se to týká levé boční stěny odjezdové haly (ve směru od vstupu), komponované z několika barevně a materiálově rozlišných obkladových materiálů (kámen, sklo) a doplněné – dnes již pouze jedním – sochařským reliéfem Jiřího Bradáčka „Chemie“ (zobrazující laborantku se zkumavkou, v pozadí stožáry vysokého napětí, chladírenské věže elektrárny a destilační kolonu). Vpravo dole sign. J. Bradáček 1976. Druhý, dnes již deinstalovaný reliéf zobrazoval Hornictví. Materiál reliéfu nebyl ověřen, zřejmě se jedná o patinovanou sádku. Na Nádraží v Mostě byla v odborné literatuře zmiňována i tvorba Benjamína Hejla (1924 Písek – 1993 Praha), významného sklářského výtvarníka. Experimentoval s plochým a tepelně tvarovaným sklem určeným pro architekturu. Tvořil skleněné mříže s natavovanými částmi, sklo prohýbané za tepla do formy, stěny se zatavovanými dráty apod. Na nádraží v Mostě (z dalších nádraží se jeho tvorba nachází ve Vítkovcích a v Chebu) by mohlo jít o výtvarně složené sklobetonové tvarovky na levé boční stěně haly (při pohledu od vstupu) a prosklení v prostoru schodiště k odjezdovému podchodu.

Za výtvarné dílo je nutné považovat i dobové řešení točitého ocelového schodiště na galerii restaurace a na ně navazující zábradlí s individuálně řešenou výplní deskami s nepravidelně rozmístěnými kruhovými otvory odkazující až k estetice tzv. bruselského stylu. V čele (nadpraží) schodiště v příjezdové hale je přes celou šířku vložený pás z 10 čtverců hliníkového rastru, vyplněného žlutým neprůhledným lisovaným sklem, který byl v původní dokumentaci označen jako výtvarné dílo.

5. DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY

Roku 2018 by proveden stavebně technický průzkumu s názvem Most – rekonstrukce výpravní budovy – ZSS, STP.¹²

Objednavatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem

Železniční stanice Most, výpravní budova, Ul. Nádražní 774, 434 01 Most, parc. č. 6934 a 6935, k. ú. Most II

Zpracovatel: Kancelář stavebního inženýrství s. r. o., Botanická 256, 360 02 Dalovice, IČ: 25 22 45 81, DIČ: CZ25224581

Rozsah stavebně technického průzkumu:

- Podrobná vizuální prohlídka a fotodokumentace
- Nedestruktivní zkoušky pevnosti, karbonatace a vlhkosti:
- Nedestruktivní zjištění pevnosti betonu nosných konstrukcí
- Stanovení hloubky karbonatace betonu nosných konstrukcí
- Nedestruktivní měření vlhkosti střešních konstrukcí
- Stanovení hloubky uložení výztuže
- Odborný odhad koroze výztuže
- Chemická analýza odebraných vzorků betonu, posouzení možnosti použití hlinitanových cementů
- Určení typu a skladby stropních konstrukcí, včetně rozměrů a umístění výztuže
- Vyhodnocení stavebního stavu vybraných konstrukcí
- Výpočet zatížitelnosti vybraných konstrukcí
- Návrh na optimalizaci konstrukční části budovy ve dvou variantách, rámcový návrh na opravu nebo sanaci nosných konstrukcí

¹² VONKA, Stanislav. Most – rekonstrukce výpravní budovy – ZSS, STP. Dalovice, 2018.

6. STAVEBNÍ HISTORIE

Vzhledem k tomu, že budova slouží od svého vzniku až dosud stejnému účelu a nebyla nijak zásadně přestavovaná, eviduje následující chronologický přehled výstavbu objektu a pak pouze dílčí stavební zásahy, související jednak s běžnými úpravami dispozic, tak i se změnami technického vybavení. Žádná z evidovaných úprav nezasáhla zásadním způsobem do původního konceptu stavby, ani jinak zásadně nepoškodila její konstrukční nebo materiálové řešení. Častější změny, doložené plánovou dokumentací nebo stavebním řízením, jsou zaznamenány až po roce 1990, v souvislosti se změnami nájemců jednotlivých prodejních ploch, nebo přímo se změnou majitele objektu.

Základní časové milníky objektu:

Mostecký koridor, jehož součástí je také železniční trať, byl budován v letech 1966 – 1979.

Komplex nádraží byl realizován etapovitě mezi lety 1969-1977 jako součást výstavby nového města Most.

Výpravní budova byla předávána do zkušebního provozu postupně od roku 1975. Zkolaudována byla v roce 1977 a 1. 9. 1977 předána do trvalého provozu.

Stavební a provozní úpravy přednádražního prostoru, úprava autobusového terminálu, zvětšení počtu parkovacích stání, úprava celkového dopravního řešení – 2010 (příprava stavby, projekt) - 2014 (realizace)

Stavební úpravy v interiéru odjezdové haly – 2002 (vznik ČD centra, úpravy komerčních ploch).

7. HODNOCENÍ OBJEKTU

Památková péče a objekt

Památková hodnota objektu z hlediska současného výzkumu

Hodnotné stavebně architektonické prvky a detaily

Závady

Doporučení k plánované adaptaci pro novou funkci

Památková péče a objekt

Památková ochrana: není památkově chráněno, je uvedeno jako hodnotná stavba v tzv. Soupisu Památkového katalogu pod katalogovým číslem 1000016578, v rámci výzkumného projektu NAKI II DG16P02R007, Analýza a prezentace hodnot moderní architektury 60. a 70. let 20. století jako součást národní a kulturní identity ČR.¹³ Úkolem tohoto projektu bylo identifikovat kvalitní stavby z daného období, které by potencionálně mohly být v zájmu památkové péče a úzký vzorek vybrat přímo k ochraně.

Dle záznamu v PK k. č. 1000016578 je *“Budova nádraží se nachází severovýchodně od centrálního okrsku nového Mostu. Samostatně stojící budova zahrnuje nejen výpravní budovu, ale i administrativní a provozní část. Poloha je omezena z jedné strany železničním koridorem a z druhé strany hlavní komunikací přivádějící dopravu do města. Hmoty tvoří trojice objemů. Dvě hmoty jsou vodorovné, od sebe výškově posunuté. Níže položená hranolová hmota při dráze je na obdélném půdorysu a má tři patra. Druhá hranolová plocha je kratší o dvou patrech. Tyto hmoty jsou vzájemně zakleslé. Přibližně ve třetině jejich spojení je protíná 12 podlažní vertikální hmota. Hlavní vstup je od silnice z předprostoru nádraží. Výšková budova na obdélném půdorysu je zakončena plochou střechou a s lomenou střešní nástavbou. Hmota půdorysně přesahuje přes obě horizontální hmoty a směrem do města je vyvýšena na sloupech. Nad sloupy je výrazný, plný sokl. Podélné fasády jsou členěny v pravidelném rastru. Dvě stejné osy odděluje užší pole. Poslední dvě dvojice polí na severní straně fasády jsou plné. Ostatní osy tvoří na výšku obdélné okenní otvory. Výplně mají podobu jednokřídlých, výklopných rámců bílé barvy. Příčné fasády jsou členěny opět pravidelným rastrem, kdy na středu šířky je jeden okenní otvor osazený jednokřídlým rámem bílé barvy. Fasády jsou ukončeny plnou římsou. Střešní nástavba protáhlého tvaru má ve třetině délky směrem dovnitř zlomenou střechu. Fasády jsou prolomeny jednou řadou okenních otvorů, které jsou na šířku obdélné.”*¹⁴

Co se týče památkové hodnoty je dle NPÚ nádraží *“součástí souboru staveb, které vznikly v jednom časovém úseku pro přeložku trati ve směru Oldřichov u Duchcova - Chomutov. Nádraží ve větších městech jsou řešena individuálně. Nejhodnotnější jsou spolu s Mostem nádraží v Bílině a Duchcově. Budova je řešena v duchu mezinárodního stylu. Zajímavé je i funkční spojení administrativní části a nádražního provozu. Objekt nese znaky dobové estetiky,*

¹³ Viz <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-most-11151646>, stav k 10. 7. 2023.

¹⁴ <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-most-11151646>.

*jakož i použití typických až nadstandardních materiálů.*¹⁵ NPÚ tedy stavbu shledává hodnotnou zejména z hlediska typologického řešení a typické dobové formy a to v souvislosti i s další dobovou tvorbou.

Sekcí pro ochranu architektury 20. stol. při ČNK ICOMOS byl objekt navržen ve vypracovaném seznamu, předaném MK k možné památkové ochraně. Hodnocen byl jako významná stavba 2. pol. 20. stol. a to zejména pro své typologické řešení a typické dobové formy. Současně se v publikovaném dokumentu navrhovalo k ochraně centrum nového mostu, jakožto u nás výjimečného příkladu nově založeného osídlení s významnými občanskými stavbami.¹⁶

Jelikož se nádraží bylo, a to zcela logicky, umístěno mimo nově budované centra města, až na jeho severovýchodně, kde je součástí dopravní infrastruktury města tzv. Mosteckého koridoru, stojí tak kvůli své odloučené poloze trochu mimo odborný zájem současné kunsthistorie, která se opakovaně soustřeďuje pouze na centrální část mostu, která by mohla být prohlášena (a byla též doporučena ČNK ICOMOS) MPZ. Mírný odborný nezájem bychom mohli taky přisuzovat preferování kunsthistorického výzkumu občanské vybavenosti nad dopravní infrastrukturou, což je častý jev.

Památková hodnota objektu z hlediska současného výzkumu

Současný průzkum se ztotožňuje se základními hodnotami, které byly nastíněny NPÚ i ČNK ICOMOS. Tyto hodnoty SHP rozvádí podrobněji a vychází při tom z Metodiky hodnocení kulturně historické, architektonické, typologické a konstrukční kvality staveb 2. poloviny 20. století vzhledem k jejich (možné) památkové ochraně, vydané NPÚ v roce 2020,¹⁷ která detailněji popisuje specifické kvality architektury daného období, tak odlišné od staveb historických (specifika typologická, formová a estetická, konstrukční a výtvarná).

Urbanistické hodnocení:

Výpravní budova je výrazným solitérem, uplatňujícím se i v dálkových pohledech. V organismu města Most dominantní stavba, s jasnou prostorovou kompozicí, založenou na vyvážené sestavě horizontálních a vertikálních hmot. Tvůrci objektu zvolili pro jeho kompozici horizontální hmotu odbavovací haly, z níž vyrůstá výrazná vertikála služebního objektu, tvořící nad dopravním koridorem výraznou pohledovou dominantu v severní části města, která působí až monumentálně. Hmota nádraží by měla být zachována pro svou celistvou kompozici a jistou monumentálnost. Výrazným prvkem je i přednádražní prostor, který by měl být reprezentativním vstupem do města. Pokud organismus nového měst Mostu chápeme jako celek, pak k němu neoddělitelně patří i objekt

¹⁵ <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-most-11151646>.

¹⁶ VORLÍK, Petr, BRŮHOVÁ, Klára, ZIKMUND, Jan, GUZIK, Hubert, POPELOVÁ, Lenka a kol. Česká poválečná architektura „pod ochranou a bez“. *Zprávy památkové péče*, 2017, 77(4), 456-462.

¹⁷ VRABELOVÁ, Renata, GORYCZKOVÁ, Naďa, POPELOVÁ, Lenka, SEDLÁKOVÁ, Radomíra, ŠENBERGER, Tomáš, ŠKRANC, Pavel, URLICH, Petr. *Metodika hodnocení a ochrany staveb z 2. poloviny 20. století (se zaměřením na architektonické dědictví 60. a 70. let) vzhledem k jejich (možné) památkové ochraně*. Ostrava: NPÚ, 2020.

nádraží a jeho umístění v rámci Koridoru i okolní krajiny. Historicky se s městem více propojoval i skrze výtvarně komponované přednádraží se zelení a dnes zrušeným vodním prvkem, ke kterému se bohužel nepodařilo dohledat bližší údaje.

Hodnocení objektu z kulturněhistorického hlediska:

Nádraží v Mostě je příkladem nadstandardní stavby, jejíž historie je spojená s budováním nového Mostu. Jednalo se o jednu z nejvýznamnějších urbanistických akcí svého druhu u nás, v rámci níž vzniklo množství významných reprezentativních staveb, mezi něž mostecké nádraží bez pochyby patří. Z kulturněhistorického hlediska se v tomto kontextu jedná o významnou stavbu.

Hodnocení z uměleckohistorického a estetického hlediska:

Stavba je významná i z uměleckohistorického a estetického hlediska. Na výstavbě se podíleli dobově významní architekti v oblasti dopravních staveb: Ing. arch. Jan Reiterman, Václav Dědek a Josef Danda, zaměření na teorii i praxi. Ačkoli architekti pracovali v intencích tzv. mezinárodního stylu, dosáhli velmi citlivého a zajímavého řešení spojujícího jak technickou, tak výtvarnou složku návrhu (SHP podrobně popsano). Budova tak představuje formu typickou pro reprezentativní architekturu dané doby obecně. Patrná zde byla i snaha o estetizaci stavby a tedy tvorbu tzv. gesamtkunstwerku (tj. řešení stavby komplexně od celku k výtvarnému detailu se zakomponováním uměleckých děl).

Hodnocení objektu z typologického hlediska:

Dispozičně je nádraží rozděleno na odjezdovou a příjezdovou halu. Ty jsou s jedním bočním a třemi ostrovními nástupišti spojeny dvojicí podchodů. Obě haly jsou půdorysně nesteréjně velké. Mezi větší odjezdovou a menší příjezdovou je vložen blok odbavení zavazadel, který je s nástupišti spojen zavazadlovým tunelem. Nad touto částí je vztyčen patnáctipodlažní objekt služební části stanice, obsahující administrativní prostory, sdělovací a zabezpečovací zařízení, nocležny vlakového personálu a služební byty zaměstnanců. Na opačné straně navazuje hala autobusového nádraží a gastronomických provozů. Nádraží představuje tedy komplexní projekt, charakteristický pro tvorbu daných architektů i dobový názor na danou typologii.

Můžeme zde odcitovat z hodnocení SUDOP, že budova: „Patří mezi reprezentativní příklady dané typologie. Jak je shrnuto v publikaci SUDOP “Odpovědný projektant pozemního objektu, což u malého objektu často byl konstruktér či konstruktérka, koordinuje minimálně 6 profesí, u větších objektů je to až 15 profesí, včetně těch technologických. Účast, nebo alespoň spoluúčast architekta na velkých samostatných pozemních stavbách se předpokládala. Skloubení architektonicko výtvarného vzhledu s provozními požadavky takového objektu je obtížné a často i složité řešitelné. V posledních letech se už naštěstí podařilo, aby u velkých železničních staveb byl vedle hlavního inženýra určen hlavní architekt. A tak se už začíná dařit i sjednocení architektonického vzhledu objektů v jednotlivých stanicích. Znalost a zkušenost projektantů roste s časem a zejména s velkými a složitými stavbami. S takovými projektanty se

vytváří příznivé podmínky pro úspěšnou činnost střediska. Největší rozkvět zažilo pražské středisko v letech, kdy v čele pracovních úseků (ateliérů) byli zkušení odborníci Dr. Ing. arch. Josef Danda, Dr. Ing. arch. Jaroslav Otruba a Ing. arch. Jan Reiterman.”¹⁸

Hodnota prostorového konceptu, formy a konstrukce

Kompozice je charakteristická pro stavby projektované v období 70. let 20. století, pracující obecně s konceptem výškové budovy a její podnože (to bylo typické zejm. pro administrativní budovy, ale i hotely). Hlavní, podélná, horizontální hmota výpravní budovy, je doplněn a vyvážena výškovou stavbou ubytovny s administrativou, kompozičně zařazené zhruba do jedné čtvrtiny délky spodní stavby. Převážně halová vstupní budova je směrem do kolejiště rozšířena o jakousi paralelní, sníženou část, která na koncích přesahuje hlavní budovu v podobě prodloužených bočních křídel. Celá kompozice relativně samostatných hmot je potvrzena i rozdílným řešením fasád.

Nejvýznamnějším motivem stavby je její lapidární hmotové řešení spočívající na kontrastu horizontální odbavovací haly a dominantně se uplatňující vertikály služebního traktu. Hlavním architektonickým motivem exteriéru i interiéru je prosklená stěna vstupního průčelí umožňující vzájemné průhledy mezi halou a přednádražním prostorem. Tato dvanáct metrů vysoká skleněná stěna přechází na obě strany a výrazně sjednocuje převýšenou odjezdovou halu s dvoupodlažními bočními trakty příjezdové haly a haly autobusového nádraží, a v této podobě by měla být i zachována. V exteriéru je to hlavní pojednání jednotlivých ploch objemů (plný/prázdný) a jejich materiálové kvality (sklo, kamenný obklad).

Výtvarná díla

Za výtvarná díla je možné považovat i výtvarně řešené architektonické prvky a detaily v odjezdové hale a v bývalé restaurační části (J. Danda?). U levé boční stěny odjezdové haly (ve směru od vstupu), komponované z barevně a materiálově rozlišných obkladových materiálů (kámen, sklo) a doplněné – dnes již pouze jedním – sochařským reliéfem Jiřího Bradáčka „Chemie“ zřejmě z opatinované sádky. Druhý, dnes již deinstalovaný reliéf zobrazující Hornictví by bylo záhodno dohledat, pokud ještě existuje vrátit na původní místo.

V odborné literatuře je zmiňována i tvorba Benjamína Hejlka (1924 Písek – 1993 Praha), významného sklářského výtvarníka pro nádraží. Je nutno potvrdit, zda jde o výtvarně složené sklobetonové tvarovky na levé boční stěně haly (od vstupu) a schodiště v příjezdové hale, nad nímž je přes celou šířku vložený pás z 10 čtverců hliníkového rastru, vyplněný žlutým neprůhledným lisovaným sklem, který byl v původní dokumentaci označen jako výtvarné dílo.

Za výtvarné dílo je nutné považovat i dobové řešení točitého ocelového schodiště na galerii restaurace a na ně navazující zábradlí s individuálně řešenou výplní deskami s nepravidelně rozmístěnými kruhovými otvory odkazující až k estetice tzv. bruselského stylu.

¹⁸ Viz <https://www.sudop.cz/admin-data/storage/get/207-sudop-revue-2017-04.pdf>.

Za výtvarnou hodnotu lze považovat i barevný koncept nádraží jak v interiéru, tak exteriéru. Dále pak systémy rastrového uspořádání obkladů a dlažeb a jejich návaznosti, reps. např. průběžnost podlah mezi jednotlivými částmi objektu. Obecně představuje formu dobově typického, komplexně pojatého architektonického řešení - fasády, vnitřní obklady a dlažby, zábradlí, schodiště, výtvarná díla.

Hodnota integrity a autenticity

Hodnocení kvality dochovaného stavebního díla se v případě mosteckého nádraží opírá o poměrně krátký čas existence stavby v poměru k jiným budovám (zde cca 45 let existence). Nádraží je dodnes dochované ve velké integritě a autenticitě co se týče původního prostorového konceptu, dispozičního a konstrukčního řešení a zejména pak množství povrchů, které by bylo dobré ochránit. Je příkladem snahy o vytvoření dobově typického gesamtkunstwerku, a jako u reprezentativní stavby tedy byly použity kvalitnější materiály na obklady a dlažby a byla do ní zintegrována umělecká díla či nadstandardní detaily.

Hodnotou je i po dnes zachovaná původní funkce, kterou i přes drobné nedostatky plní dodnes. Teprve aktuálně, po cca 45 letech – i když dostatečně univerzální – objekt vyžaduje aktivní zásah formou obnovy stavební substance, tak případně i částečnou změnu funkce, která napomůže danému objektu přežít a získat nové kvality. Jelikož nádraží dříve nabízelo mnoho funkcí, které postupně zanikaly, bude nutné se zamyslet právě nad zpestřením funkční náplně reagující na současné společenské potřeby (funkčních příkladů toho je v zahraničí celá řada).

Hodnocení objektu z památkového hlediska:

Nádraží i kvůli své poloze stojí trochu mimo odborný zájem současné kunsthistorie. Budova není památkově chráněná. Nicméně její památkové hodnoty byly definovány v tzv. Soupise Památkového katalogu NPÚ (viz. Výše). Jako hodnotná stavba byl identifikován i ČNK ICOMOS, Sekcí pro ochranu architektury 20. stol. při ČNK ICOMOS. Oba subjekty hodnotily zejména typologickou kvalitu a dobovou estetiku na vysoké úrovni a snahu vytvořit dobově typický tzv. gesamtkunstwerk (komplexní architektonické dílo), např. užitím nadstandardních materiálů.¹⁹

S tímto hodnocením se ztotožňuje i toto SHP, které upozorňuje v detailu i na jeho kvality typologické, originalitu půdorysně-prostorového řešení, zajímavost a dobovou typičnost formy mezinárodního stylu s detaily, které se dají interpretovat v intencích bruselského stylu, jež stavbu jinak působící dosti stroze velmi zjemňují a propůjčují jí jistou originalitu a napětí mezi těmito dvěma póly. Tvůrci V. Dědek a J. Reiterman zvolili pro kompozici horizontální hmotu odbavovací haly, z níž vyrůstá výrazná vertikála administrativního objektu, a doplňující objekty, jež kompozici vyvažují – toto členění by mělo zůstat zachováno i v budoucnu. Celek představuje provázaný organismus objemů i linie vertikál a horizontál, a to i v jejich zdůraznění barevně materiálovým řešením fasád. Nejvýraznější prvek dvanáct metrů vysoká skleněná stěna odjezdové haly by měla být jakožto ústřední prvek kompozice zachována.

Stavba nevykazuje žádné zásadní konstrukční vady. Je nutné řešit současnými technologiemi obnovu zasklení odjezdové haly, resp. náhradu technicky nevyhovujícího obvodového pláště stavby. SHP upozorňuje zejména na autenticitu a integritu interiérů, jejich barevnost a materiálové řešení

¹⁹ VORLÍK, Petr, BRŮHOVÁ, Klára, ZIKMUND, Jan, GUZIK, Hubert, POPELOVÁ, Lenka a kol. Česká poválečná architektura „pod ochranou a bez“. *Zprávy památkové péče*, 2017, 77(4), 456-462.

dlažeb a obkladů, které je nepochybnou kvalitou, stejně jako výtvarné detaily (skleněné detaily v odjezdové hale – tvárnice, stěna nad schody, točité schody se zábradlím v bývalé kavárně).

Hodnotné stavebně architektonické prvky a detaily

Z hlediska SHP jsou definovány následující obecné skupiny hodnotných stavebně architektonických prvků a detailů:

- *prostorový koncept - celek*

Rozhodující kvalitou výpravní budovy je její harmonický prostorový koncept, založený na kombinaci několika hmot, vyjádřených jak v objemech, tak i v detailním řešení fasád. Odpovídá sice období vzniku a je dokladem vyspělého řešení dané typologie s promyšleným návrhem jednotlivých vazeb.

- *prostorový koncept - interiéry*

Významnou kvalitou prostorového konceptu je důsledné strukturování jednotlivých částí budovy dle účelu. Z hlediska prostorového uspořádání i interiérového řešení je nejvýznamnější vstupní část, sestavená z několika různě velkých veřejných prostorů, vložených pod jednu střechu do haly s výškou 12 m a délkou cca 110 m. Příjezdová hala se sálem ve 3.NP (část celku D), odjezdová hala (část celku B) a restaurační část 2. NP - 4. NP (část celku A) jsou na sobě částečně nezávislé, a přitom díky vložení do architektonicky jednoduché halové stavby tvoří jeden nedělitelný celek.

- *fasádní plášť*

Řešení obvodového pláště výpravní budovy potvrzuje její hmotové uspořádání. Tři relativně nezávislé objemy (vstupní hala, provozní přístavek, výšková budovy) jsou osazeny jednotným lehkým skládaným obvodovým pláštěm, s různým rastrováním a použitými výplněmi. Nejvýraznější je na celou výšku (cca 12 m), kompletně prosklené jihozápadní průčelí vstupní halové části, se zvýrazněným vertikálním rastrem hliníkových profilů s roztečí 1 500 mm, a ukončené výraznou atikou, potvrzující horizontální charakter stavby. Fasádu výškové budovy i provozního přístavku tvoří podobný lehký obvodový plášť z různě sestavených rastrů hliníkových profilů s roztečemi 1 200 mm a 600 mm. Rastry jsou vyplněny okenními otvory, převážně otvíravými, a neprůhlednými skleněnými panely (parapety, nadpraží, meziokenní vložky) v barvě modrozelené (petrolejová). U výškové budovy se jedná o zachování formy a obkladu dvou zmíněných pilířů a pásu obkladů fasády travertinem.

- *materiály a výrazné detaily v interiéru*

Z pohledu použitých materiálů a detailů v interiérech je hodnotné řešení částí pro cestující – příjezdová a odjezdová hala a pozůstatky restaurační části. V obou halách jsou to obklady stěn leštěným travertinem a kamenné dlažby ve dvou barevných odstínech. V odjezdové hale jsou jednoznačně významné obě boční stěny, řešené jako výtvarné dílo. Nezanedbatelný je i elegantní dobový detail obkladu sloupů jinou barvou mramoru. Za zmínku stojí i rastrová výplň (hliník, lisované barevné sklo) nadpraží nástupního schodiště. Dobovou atmosféru vhodně navozují i původní informační tabule a číslicové hodiny. V restaurační části (3. NP a 4.NP) je dochované točité schodiště a výtvarně zpracované zábradlí galerie (původní kavárna).

- *výtvarná díla a zeleň*

- Za výtvarná díla je možné považovat výtvarně řešené architektonické prvky a detaily v odjezdové hale a v bývalé restaurační části (J. Danda?). Je to zejména levá boční stěna odjezdové haly komponovaná z barevně a materiálově rozlišných obkladových materiálů (kámen, a sklobetonové tvarovky) a doplněná reliéfem Jiřího Bradáčka „Chemie“ zřejmě z patinované sádry. Druhý, dnes již deinstalovaný reliéf zobrazující Hornictví a energetiku by bylo záhodno dohledat, pokud ještě existuje, vrátit na původní místo. V příjezdové hale by se dále mohlo jednat o pás nad schodištěm složený z 10 čtverců hliníkového rastru, vyplněného žlutým neprůhledným lisovaným sklem, který byl v původní dokumentaci označen jako výtvarné dílo. U skleněných děl by mělo dojít k průzkumu, zda se nejedná o tvorbu Benjamina Hejlka (sklobetonové tvárnice, stěna). Zachovat je nutno točité ocelové schodiště na galerii restaurace a na ně navazující zábradlí s individuálně řešenou výplní deskami s nepravidelně rozmístěnými kruhovými otvory, odkazující až k estetice tzv. bruselského stylu.
- Za výtvarnou hodnotu lze považovat i celkový barevný koncept nádraží jak v interiéru, tak exteriéru. Dále pak systémy rastrového uspořádání obkladů stěn leštěným travertinem a sloupů dalším odstínem mramoru a kamenné dlažby ve dvou barevných odstínech a zejména jejich návaznosti, resp. např. průběžné řešení rastrů dlažeb mezi jednotlivými částmi objektu (viz výše *materiály a výrazné detaily v interiéru*).
- Jisté rehabilitace by měl doznat přednádraží, které historicky bylo součástí i výtvarného konceptu budovy. Dnes slouží čistě funkčně k přístupu k nástupišťům autobusového nádraží a se samostatnou komunikací pro vozidla taxi a automobilovou dopravu. K zvažení je možná volná rehabilitace k parkové úpravě s vodní nádrží s vodotryskem, dvěma charakteristickými prvky přednádražních prostorů navrhovaných Josefem Dandou.

Závady

Stavebně-technické závady

Nosné konstrukce budovy, tvořené kombinací ocelového a montovaným železobetonovým skeletu, je bez jakýchkoliv viditelných poruch. V jednotlivých prvcích nebyly nalezeny žádné trhliny nebo jiné poruchy, které by svědčily o jejich poškození nebo přečerpání únosnosti prvků. Úložné spáry mezi stropními panely jsou lokálně potrhane vlasovými trhlínami. Konstrukce nevykazují žádná vybočení ve vodorovném nebo svislém směru a ani nebyly nalezeny žádné poruchy, které by svědčily o možném poškození v založení objektů nebo o změnách v základové půdě.

Lehký obvodový plášť je z hlediska konstrukčního s výrazně sníženou funkčností a téměř zcela nefunkční z hlediska tepelně technických vlastností. Panely jsou dožilé a lokálně dochází k zatékání do spár mezi panely. Spáry mezi panely jsou potrhane vlasovými trhlínami, ale panely nejsou vybočené ve vodorovném směru. Skleněné tabule na povrchu panelů jsou nepoškozené.²⁰

Střešní konstrukce jsou funkční, trhliny v ploše střešní krytiny jsou pouze vlasové. Na styku střešního pláště s atikami nad obvodovými zdmi dochází ke vzniku trhlín, do kterých lokálně a velmi omezeně zatéká.

²⁰ VONKA, Stanislav. Most – rekonstrukce výpravní budovy – ZSS, STP. Dalovice, 2018

Stropní konstrukce nad halami pro veřejnost je tvořena prostorovou příhradovou vazníkovou konstrukcí. Celá konstrukce i jednotlivé prvky jsou neporušené a jsou zcela bez koroze. Jednotlivé nosné příhradové prvky nejsou vybočené ve vodorovném ani ve svislém směru. Celá konstrukce je plně funkční. Skleněné výplně průčelí jsou funkční a bez poruch.

Architektonické závady

Není úkolem SHP upozorňovat na některé nedostatky v původním architektonickém řešení, nicméně v průběhu existence stavby se některé nedostatky projeví a bylo by vhodné na ně při připravované adaptaci reagovat. Jde zejména o některé nekoordinované úpravy, provázející umísťování komerčních ploch (kiosků) v prostoru haly. Poněkud formálně a schematicky, v rozporu s původním záměrem, rovněž působí umístění tmavomodrého pásu orientačního systému podél stěn haly nebo zabránění průhledu mezi halou a prostorem restaurace doplněním polepů na prosklenou stěnu.

8. NÁMĚTY PRO DALŠÍ NAKLÁDÁNÍ S OBJEKTEM A JEHO MODERNIZACI

V průběhu dalších projektových prací mohou být podle potřeby provedeny další dílčí stavebně-technické průzkumy jednotlivých konstrukčních celků objektu. Příprava projektu rekonstrukce objektu by měla zohlednit stávající architektonické řešení stavby a závěry tohoto SHP. Ať již bude plánovaná rekonstrukce (modernizace) objektu řešena přímým zadáním nebo formou soutěže o návrh (architektonické soutěže), je třeba především s dostatečnou erudicí definovat záměry budoucího využití objektu (stavební a provozní program). Je třeba rovněž předem stanovit limitní a okrajové podmínky pro projekt, který definuje možnou míru stavebních zásahů do objektu:

- 8.1 Pro připravované budoucí stavební aktivity je třeba reflektovat výše popsané hodnoty stavby. V obecné rovině by očekávané zásahy do stavby měly zachovat rozumnou míru autenticity a integrity, v kontextu s novou funkcí, která umožní nekonfliktní a efektivní využívání v další časové etapě. Tím se rozumí dochování aspektů určujících charakter budovy v půdoryse, objemu, konstrukci, včetně použitých materiálů, především v obkladových materiálech a na členění fasád.
- 8.2 Klíčové pro zachování stávajících kvalit je ochota akceptovat objekt nejenom jako dopravní stavbu, ale také jako jednu z kompozičních i architektonických dominant města Most. To předpokládá spolupráci všech zainteresovaných subjektů, nejenom vlastníka či správce objektu, ale také aktivní přístup statutárního města, případně kraje.
- 8.3 Vzhledem k výrazně solitérnímu řešení stavby je třeba zabránit vzniku jiných objemově a především výškově výrazných staveb v jejím nejbližším okolí.
- 8.4 Mělo by být zabráněno neuváženým redukcím celkového objemu stavby (např. demolicím některých jejích částí) a měla by být zachována její celková hmotová kompozice. Tu reprezentuje uspořádání do tří základních hmot – nižší podélný provozní trakt, situovaný ke kolejišti, hranolová hmota halové části, otevírající se do přednádraží směrem k městu (původní odjezdová hala, příjezdová hala a hala autobusového nádraží) s výrazně proskleným zavěšeným obvodovým pláštěm a vertikála výškové administrativní a ubytovací budovy, doplňující kompozici stavby a tvořící výraznou dominantu v dálkových pohledech z města i okolní krajiny.
- 8.5 Pro zachování kvalit exteriérového řešení je důležité především nalezení kvalitní náhrady stávajícího, dnes již nevyhovujícího obvodového pláště při zachování principů jeho řešení (základní členění, orientační velikosti jednotlivých prvků, akcentace původní halové části objektu). Vzhledem k orientaci jednotlivých průčelí a rozsahu fasád se mj. nabízí aktivní využití integrovaných fotovoltaických systémů do prosklených částí obvodového pláště. Ty mohou přispět k výraznému zlepšení celkové energetické bilance stavby i ochraně interiéru před přehříváním.
- 8.6 Pro zachování kvality interiérového řešení je klíčová celková proporce odjezdové haly (jedné z největších u nás, vizuálně připomínající spíše halu letištní) s výrazným rastroem nosných ocelových sloupů. Podhled odjezdové haly by měl i nadále zůstat ve stávajícím výškovém uspořádání (včetně jeho rastrování vestavěnými svítidly i při jejich novém uspořádání a technickém řešení). Měl by být rovněž zachován princip vizuálního a provozního propojení všech tří halových prostorů (zachovat možnost průchodu celou halovou částí), a to i v případě jejich odlišného využití oproti stávajícímu stavu.

8.7 Východní stěnu haly (při pohledu od vstupu z přednádraží vlevo) je třeba chápat jako uceleně navržené dílo na pomezí designu a výtvarného umění. Proto je vhodné přistoupit k její obnově jako celku. Rovněž západní stěně (mezi halou a původní restaurací) je třeba věnovat zvýšenou pozornost při zachování principů původního návrhu. Při této obnově je možné v přiměřené míře uplatnit nové prvky, ovšem při zachování původní kompozice návrhu, zahrnující především následující prvky:

8.7.1 - oprava původního kamenného obkladu stěn a kamenných dlažeb (oprava poškozených částí).

8.7.2 - revitalizace původních skleněných tvarovek, prosvětlujících přilehlý schodišťový prostor a při umělém osvětlení vytvářející světelný „ornament“ v ploše stěny. Tyto tvarovky byly v rámci zvýšení protipožárního zabezpečení schodišťového prostoru ze strany schodiště necitlivě zazděny. Pokud by se nepodařilo obnovit jejich původní prosvětlovací funkci, je možné uvažovat např. o doplnění umělého prosvětlení.

8.7.3 - obnova soklu stěny pro umístění zeleně (možnost adekvátního moderního řešení). S tím souvisí rovněž potřeba celkového návrhu užití zeleně v objektu, aby se do budoucna zabránilo nekonceptnímu a nahodilému řešení.

8.7.4 - doplnění chybějícího reliéfu na stěně. Možnost jeho nahrazení (příp. nahrazení obou reliéfů) novými výtvarnými díly (v původní velikosti a proporci).

8.7.5 - obnova prosvětleného pásu nad úrovní přízemí, původně nesoucího orientační systém (vč. posouzení možnosti osazení novým orientačním systémem nebo využití pro označení komerčních ploch).

8.7.6 - zachování průhledu mezi halou a původní restaurací, a to i v případě změny funkčního využití této části objektu, včetně dořešení plochy navazující plné stěny (především zabránění umísťování velkoplošných reklamních nosičů, a to v celém prostoru haly).

8.8 Větší míru zásahu naopak umožňuje podlaží na úrovni nástupiště, které se vizuálně ani dispozičně ve stávajícím stavu výrazněji neuplatňuje. Rovněž trakt bývalého poštovního provozu lze výrazněji adaptovat pro nové využití, vč. nového řešení stávajícího manipulačního dvora a objektu garáží, zapuštěných do terénu.

Následující uváděné náměty lze chápat jako nezávazná doporučení pro možné úvahy o směřování projektu rekonstrukce stavby.

8.9 Stávající kryt CO není vzhledem k prostorovým poměrům stavby aktuálně využitelný, přitom je intaktně dochovaný. Bylo by proto vhodné jej nelikvidovat, ale naopak zachovat jako připomínku minulosti, neboť náklady vynaložené na změnu účely by nebyly adekvátní přínosům u objektu s dostatkem jiných využitelných ploch. Změna by znamenala pouze ztrátu autentických prostor, které jsou v dobrém stavebně-technickém stavu.

8.10 Rozsáhlý prostor původního kulturního sálu bude vyžadovat úvahy o novém využití. Jeho stavební úpravy (např. doplnění patra) nejsou pravděpodobně nezbytné a bylo by vhodné jej zachovat v jeho monumentální proporci jako prostorovou rezervu. Možné je jeho dočasné využití (např. jako ateliér pro realizaci rozsáhlejších výtvarných děl uměleckých škol, apod.). V úvahu přichází také umístění expozice Správy železnic se

zaměřením na drážní infrastrukturu, pozemní a inženýrské stavby našich drah. Taková dosud u nás chybí (existující železniční a technická muzea se zaměřují většinou pouze na kolejová vozidla) a tak významná organizace, jakou Správa železnic je, by si přitom podobnou prezentaci jistě zasloužila. Zde by se mohl uplatnit synergický efekt např. s nedalekým muzejním depozitářem Národního technického muzea v Chomutově.

- 8.11 Vzhledem k uvažované změně přístupu na jednotlivá nástupiště a za kolejiště náhradou trojice podchodů jedním nadchodem je vhodné zvážit způsob jeho napojení do dispozice stavby. Při této příležitosti se nabízí úvaha o otevření stávající plné severní stěny odjezdové haly. Dnes skrytá a nepříliš využitá část provozního traktu za ní by se mohla stát částečně otevřenou spojnici, propojující jednotlivé halové prostory v úrovni 3. NP a zajišťující kontakt s novým nadchodem. Zároveň by mohlo dojít k vizuálně atraktivnímu otevření severní stěny haly vytvořením průhledů v severní fasádě objektu.
- 8.12 Dále je vhodné zvážit možné zpřístupnění střechy a využití posledního ustupujícího podlaží výškového traktu budovy, které dnes plní v podstatě pouze estetickou úlohu v dálkových pohledech. Jeho potenciál je především v jedinečných pohledech jak na město, tak především na okolní krajinu (blízký vrch Špičák, vzdálenější masiv Krušných hor, Českého středohoří, ale i pohledy na postupně rekultivovanou oblast v místech původní důlní činnosti).

Přestože se mohou výše uvedené náměty řešení jevit jako nadbytečné, je třeba mít na zřeteli, že žst. Most v dohledné budoucnosti čeká výrazná proměna v souvislosti s připravovanou rekonstrukcí železniční tratě. Rovněž se předpokládá, že v delším časovém horizontu se město Most stane jedním z tarifních bodů, přímo obsluhovaných novým segmentem plánované vysokorychlostní železniční dopravy.

Snad se tato stavba v budoucnu dočká zasloužené rekonstrukce, jež by svojí erudicí nesetřela architektonické kvality původního řešení, ale vytvořila moderní dopravní stavbu, odpovídající funkční náplní, dispozičním i materiálovým řešením požadavkům střední Evropy jedenadvacátého století.



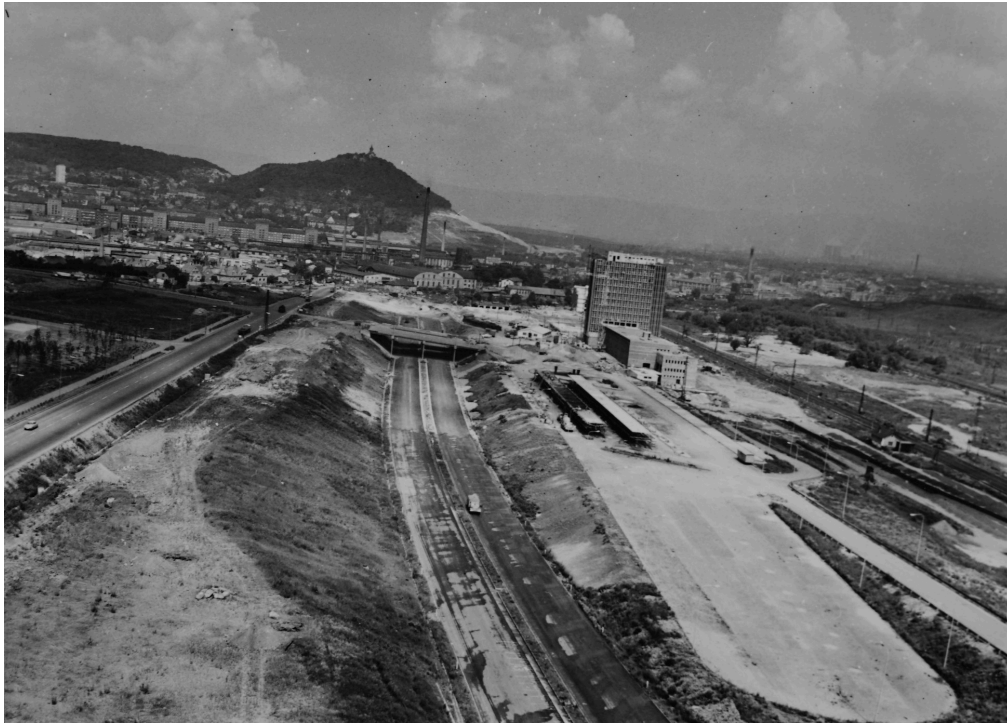
9b. HISTORICKÁ DOKUMENTACE - Fotodokumentace a archivní materiály



Historické nádraží v Mostě kolem roku 1900. Zdroj: <https://www.mesto-most.cz/nadrazi/d-14773>.



Pohled na tzv. Koridor a nádraží v Mostě. Zdroj: FRÖLICOVÁ, Zdeňka, MANNLOVÁ-RAKOVÁ, Heide. *MOST 1932/1982. Počátky, vývoj a proměny města Mostu*. MNV Most, 1982 a archiv SOA Litoměřice.



Pohled na tzv. Koridor a nádraží v Mostě. Zdroj: archiv SOA Litoměřice.



Místopředseda české vlády s. Rázl uvádí do provozu silniční provoz koridoru
SKLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ DOKONČENÉHO KORIDORU
V MOSTĚ, KTERÝ SE STAVĚL OD ROKU 1967 - 1980



Vedoucí tajemník ÚV KSČ UnL Hajm zahajuje
 provoz přestřižením pásky. Tím je zahájen
 provoz železničního uzlu koridoru
 první vlak projel novým nádražím Most



Fotografie z výstavby. Zdroj: archiv SOA Litoměřice.



Fotografie z výstavby. Zdroj: archiv SOA Litoměřice.



Nádraží v Mostě na dobových fotografiích (kolem r. 1978 vpravo a při výstavbě).

Zdroj: <https://www.mesto-most.cz/nadrazi/d-14773> a SOA Litoměřice.



Pohled od města. Zdroj: FRÖLICOVÁ, Zdeňka, MANNLOVÁ-RAKOVÁ, Heide. *MOST 1932/1982. Počátky, vývoj a proměny města Mostu*. MNV Most, 1982.



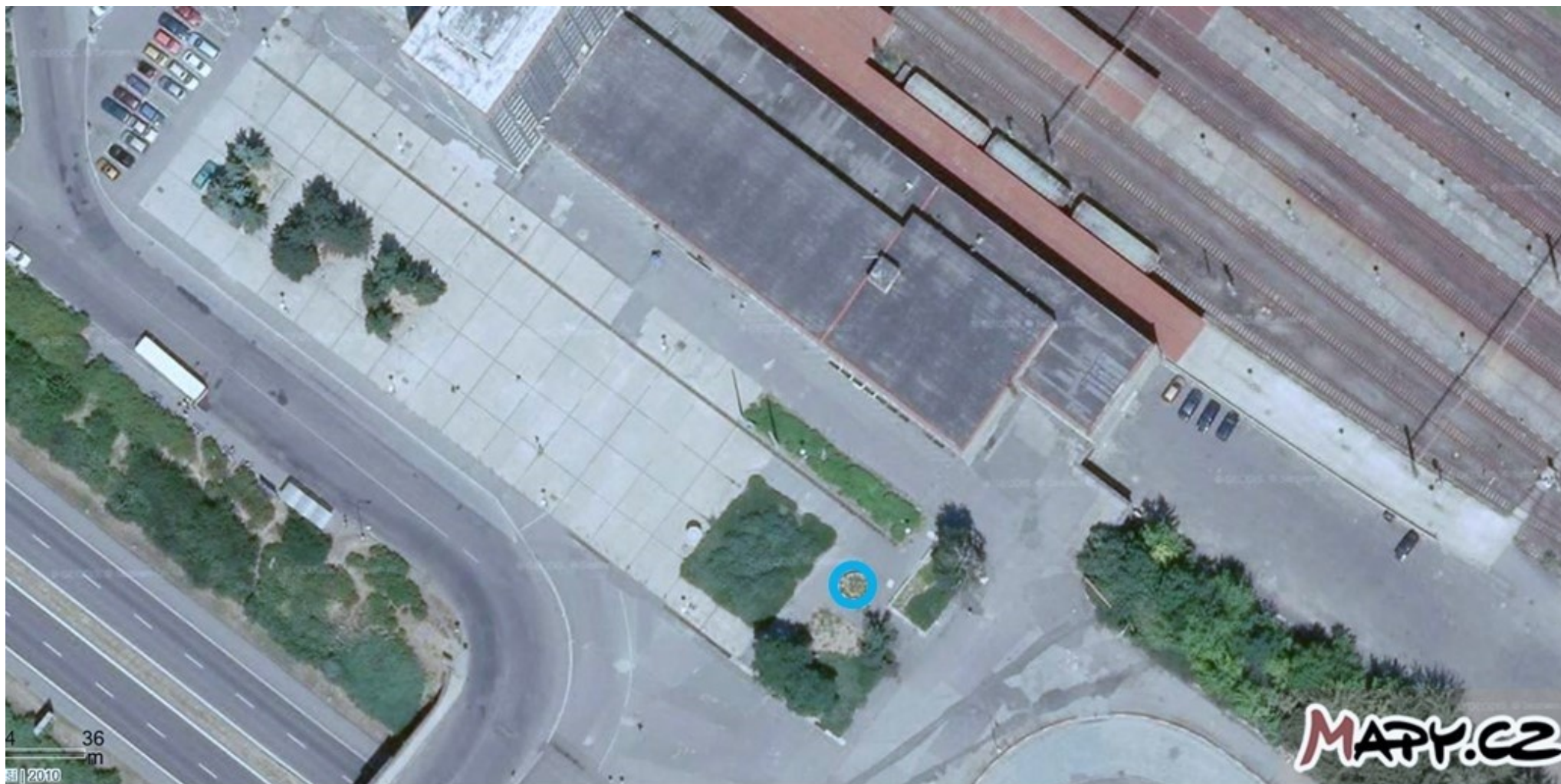
Dobové snímky. Zdroj: FRÖLICOVÁ, Zdeňka, MANNLOVÁ-RAKOVÁ, Heide. *MOST 1932/1982. Počátky, vývoj a proměny města Mostu*. MNV Most, 1982.



Nádraží v Mostě na dobové fotografii. Zdroj: archiv Karla Hájka.

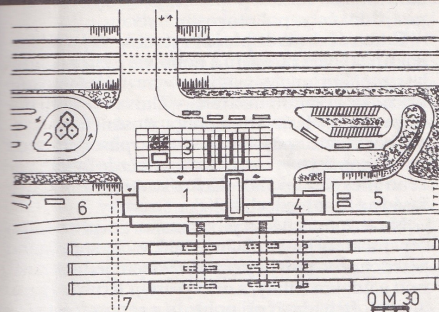


Zaniklé prvky: vydlážděný přednádražní prostor se zelení a zbytky vodního prvku v roce 2010. Zdroj: mapy.cz.



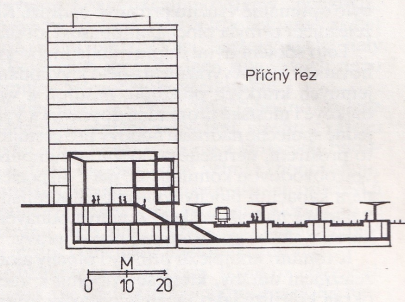
rozsáhlá pěší plocha se zelení a torzem vodního prvku v přednádražním prostoru - stav před rekonstrukcí (ortofoto z roku 2010 převzato z: www.mapy.cz)

Zaniklé prvky: vydlážděný přednádražní prostor se zelení a zbytky vodního prvku v roce 2010. Zdroj: mapy.cz.



NÁDRAŽÍ ČSD a ČSAD MOST

Investor: Koridor Most
 Generální projektant: SÚDOP Praha
 Odpovědný projektant: Václav Dědek
 Autor projektu: Jan Reiterman
 Interiér: Josef Danda
 Prováděcí závod: Stavby silnic a železnic
 Obestavěný prostor: 62 000 m³
 Dokončeno: 1974

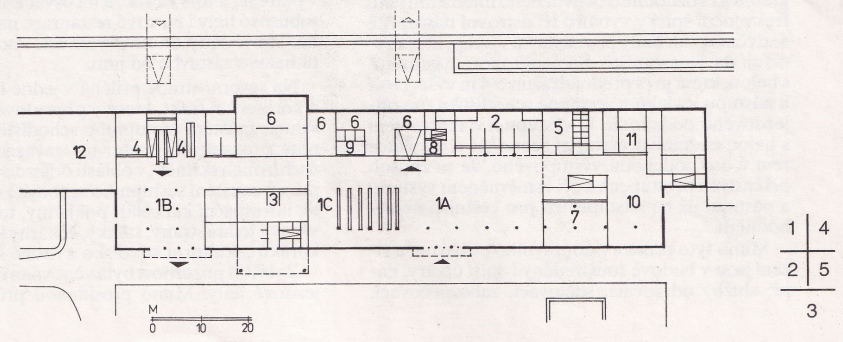


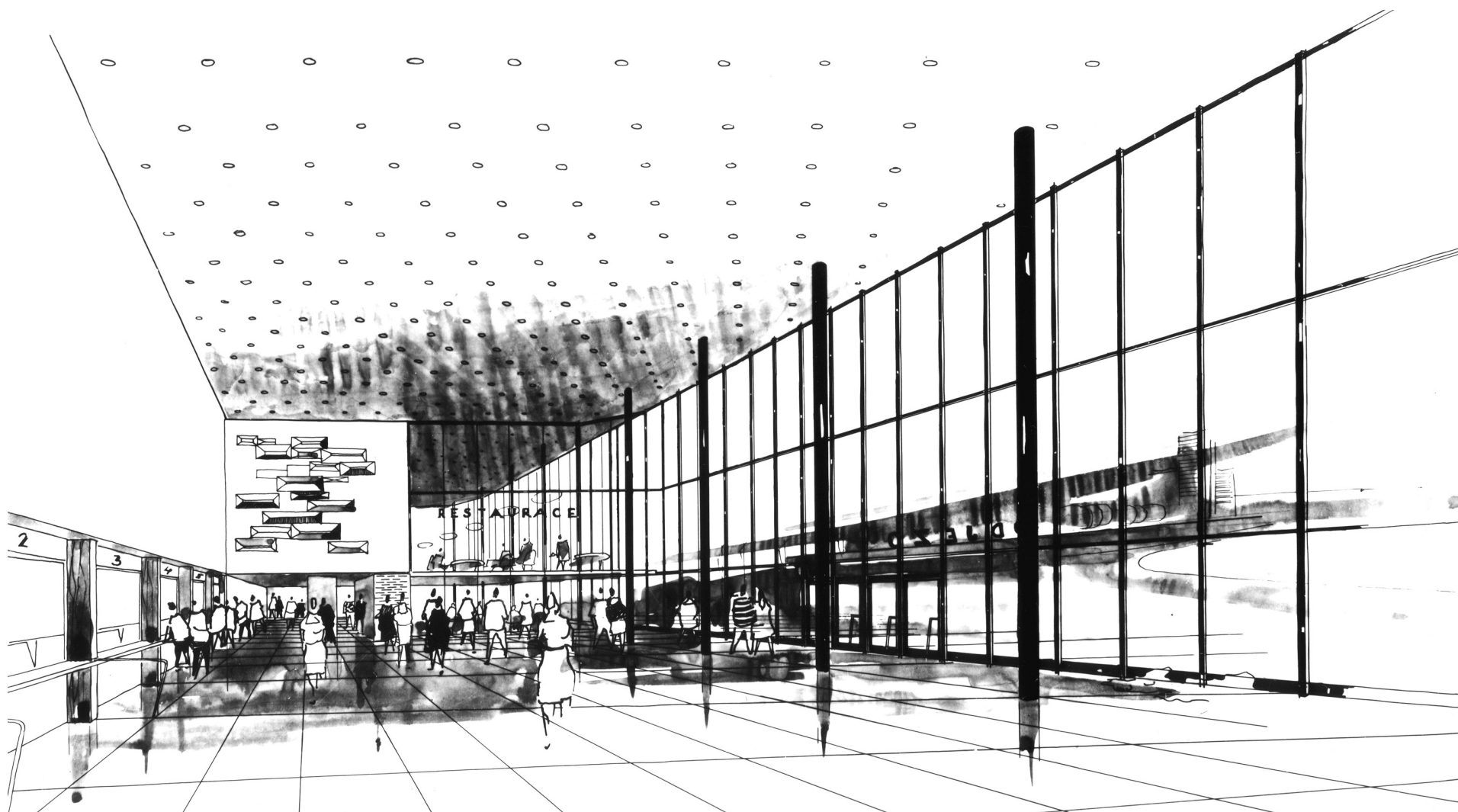
1 Situace: 1 – budova nádraží, 2 – ČSAD, 3 – přednádraží, 4 – pošta, 5 – poštovní dvůr, 6 – staniční dvůr, 7 – veřejný podchod pro pěší

2 Pohled z přednádraží

3 Půdorys přízemí: 1A, 1C – odjezdová hala, 1B – příjezdová hala, 2 – pokladny, 3 – podej, výdej zavazadel, 4 – úschovna, 5 – WC, umývárny, 6 – čekárny, 7 – bufet – restaurace v 1. patře, 8 – informace, 9 – stánky, 10 – čekárna ČSAD, 11 – pokladny ČSAD, 12 – pošta

4 Pohled z haly





Nádraží Most, skica interiéru odjezdové haly. Zdroj: archiv Karla Hájka.



Odjezdová hala nádraží v Mostě na dobové fotografii. Zdroj: soukromý archiv Karla Hájka.



Dobová fotografie odjezdové haly. Zdroj: FRÖLICOVÁ, Zdeňka, MANNLOVÁ-RAKOVÁ, Heide. *MOST 1932/1982. Počátky, vývoj a proměny města Mostu*. MNV Most, 1982.



Odjezdová hala s původním mobiliářem. Zdroj: archiv Karla Hájka.



Zaniklé prvky v interiéru: mobiliář, informační systém. Zdroj: archiv SŽ.



Zaniklé prvky a kvality v interiéru: transparentní průhled mezi restauračním zařízením a odjezdovou halou. Zdroj: archiv SŽ.



10a. DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU - Situace, zaměření



SITUACE KATASTRÁLNÍ

výkres

PODKLADEM PRO VÝKRES JE ZAMĚŘENÍ SKUTEČNÉHO STAVU, PROVEDENÉ KANCELÁŘÍ STAVEBNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ING. TRNKOU, ING. DAVIDEM A ZODPOVĚDNÝM PROJEKTANTEM ING. VONKOUJ) V TERMÍNU 05/2018. VÝKRESY VE FORMÁTU PDF JSOU PŘILOŽENY K ELEKTRONICKÉ VERZI SHP.

DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

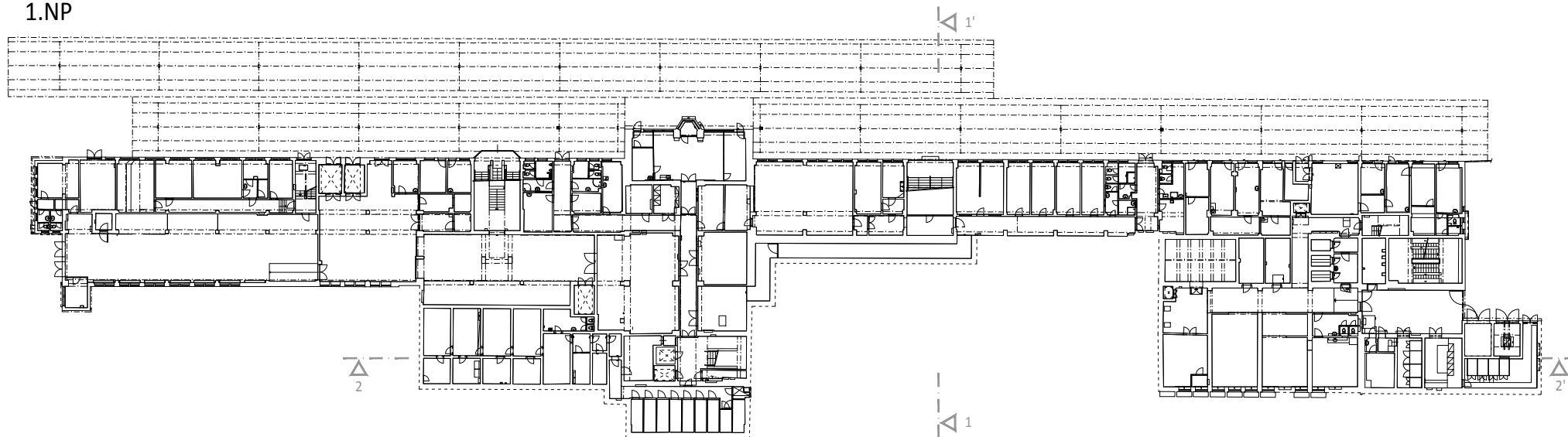


orientace

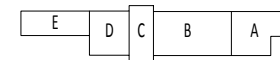
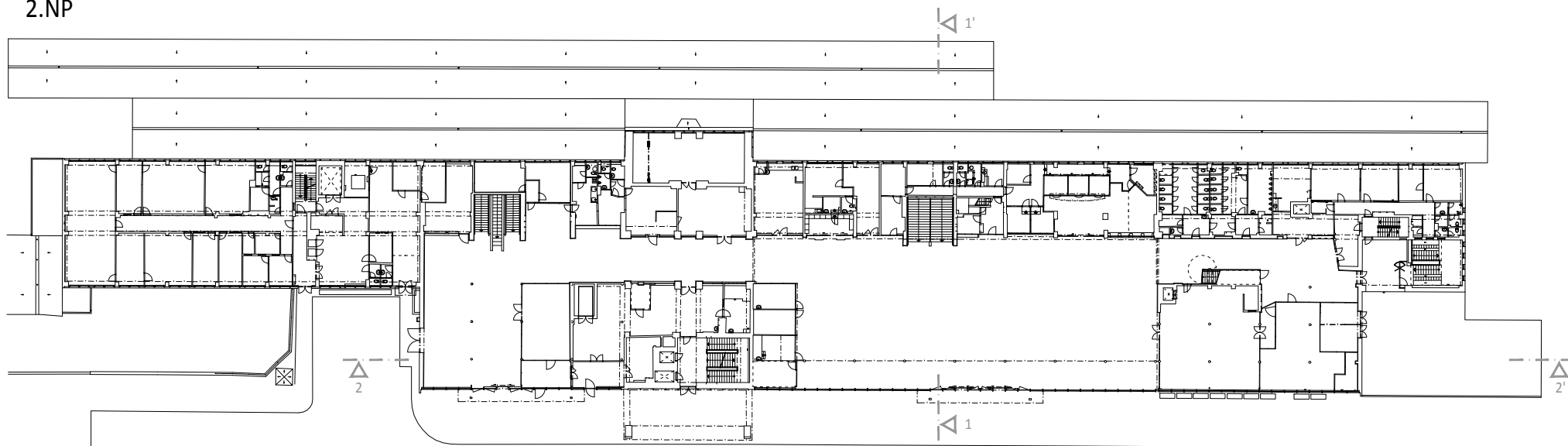
0 20 100 m

poměrové měřítko

1.NP



2.NP



PŮDORYSY

výkres

PODKLADEM PRO VÝKRES JE ZAMĚŘENÍ SKUTEČNÉHO STAVU, PROVEDENÉ KANCELÁŘÍ STAVEBNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ING. TRNKOU, ING. DAVIDEM A ZODPOVĚDNÝM PROJEKTANTEM ING. VONKOU) V TERMÍNU 05/2018. VÝKRESY VE FORMÁTU PDF JSOU PŘILOŽENY K ELEKTRONICKÉ VERZI SHP.



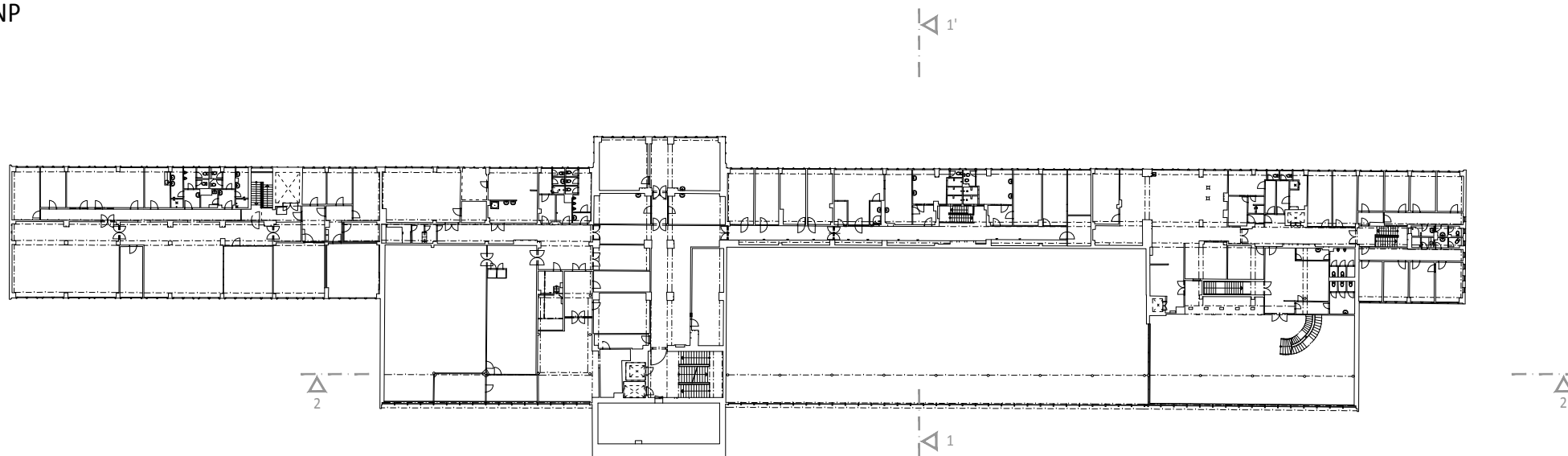
orientace

DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

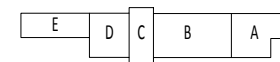
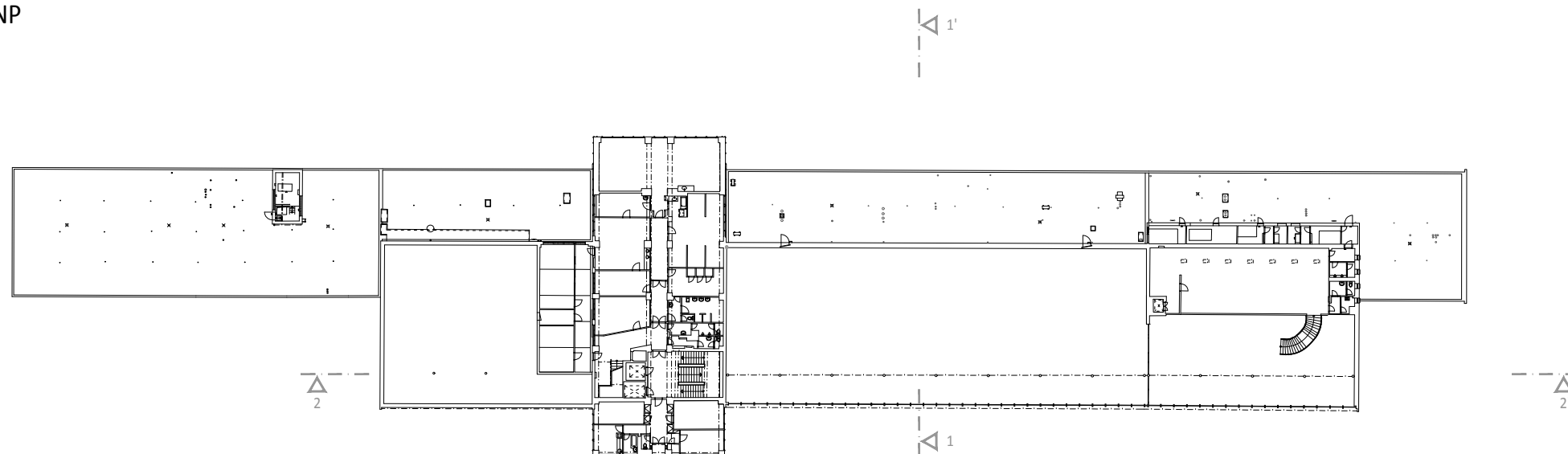
0 10 50 m

poměrové měřítko

3.NP



4.NP



PŮDORYSY
výkres

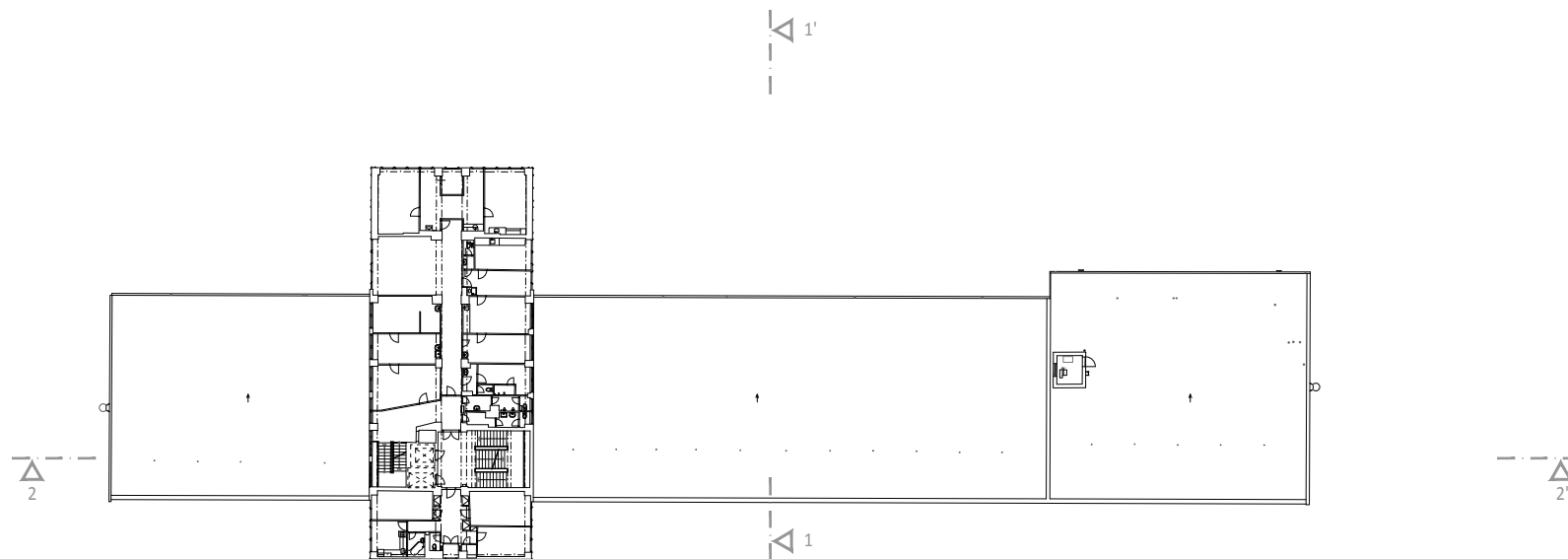
PODKLADEM PRO VÝKRES JE ZAMĚŘENÍ SKUTEČNÉHO STAVU, PROVEDENÉ KANCELÁŘÍ STAVEBNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ING. TRNKOU, ING. DAVIDEM A ZODPOVĚDNÝM PROJEKTANTEM ING. VONKOU) V TERMÍNU 05/2018. VÝKRESY VE FORMÁTU PDF JSOU PŘILOŽENY K ELEKTRONICKÉ VERZI SHP.



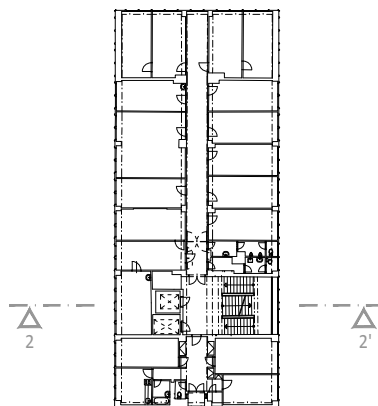
DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

0 10 50 m
poměrové měřítko

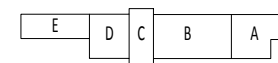
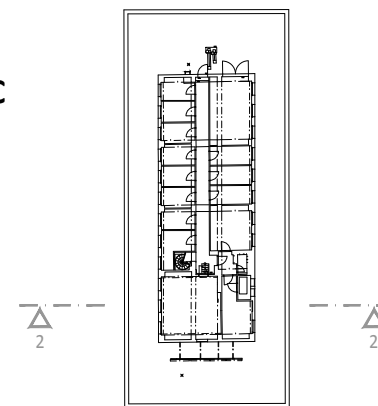
5.NP



6.NP
ČÁST OBJEKTU C



15.NP
ČÁST OBJEKTU C



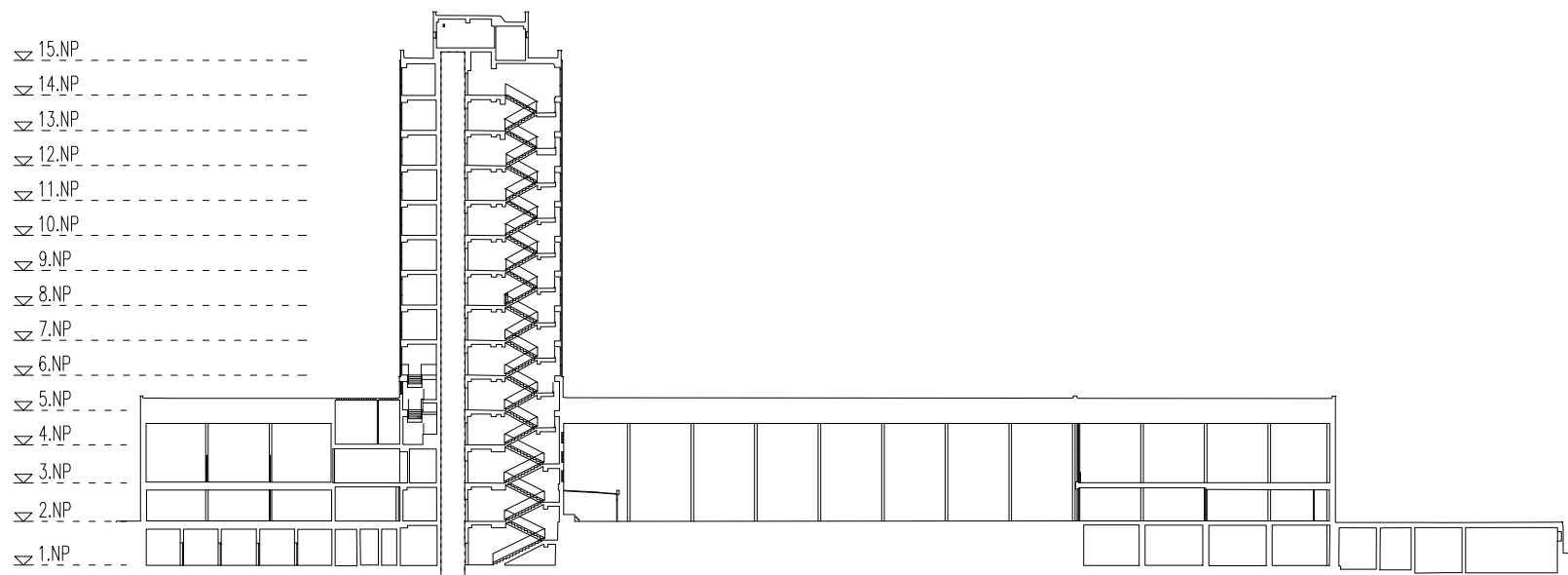
PŮDORYSY
výkres

PODKLADEM PRO VÝKRES JE ZAMĚŘENÍ SKUTEČNÉHO STAVU, PROVEDENÉ KANCELÁŘÍ STAVEBNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ING. TRNKOU, ING. DAVIDEM A ZODPOVĚDNÝM PROJEKTANTEM ING. VONKOU) V TERMÍNU 05/2018. VÝKRESY VE FORMÁTU PDF JSOU PŘILOŽENY K ELEKTRONICKÉ VERZI SHP.

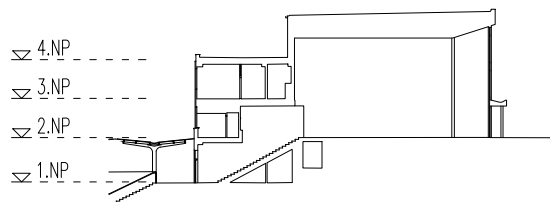


DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

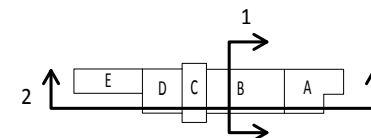
0 10 50 m
poměrové měřítko



ŘEZ 2-2'



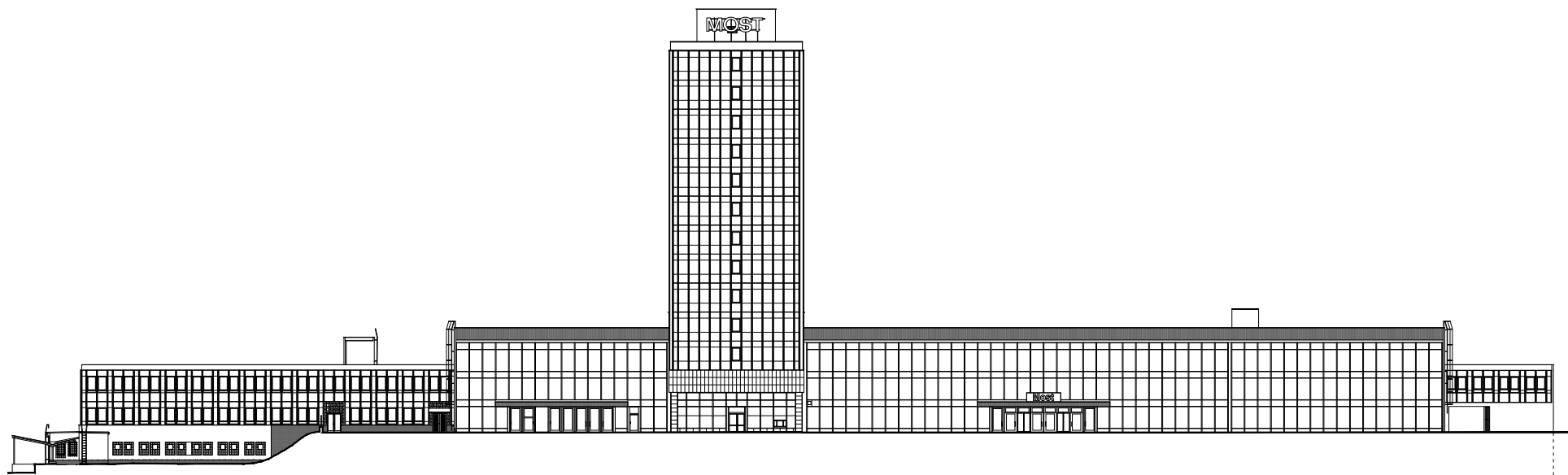
ŘEZ 1-1'



DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

0 10 50 m

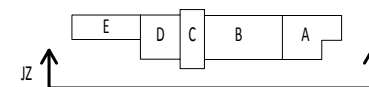
poměrové měřítko



POHLED JZ

výkres

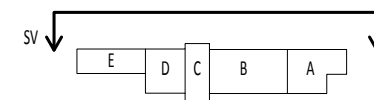
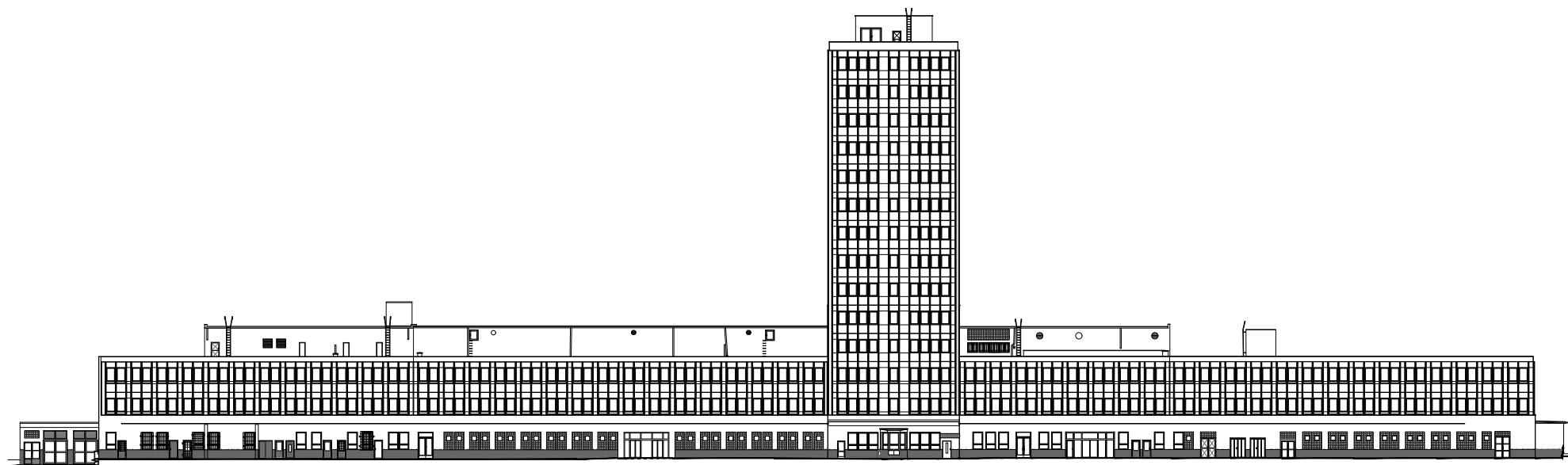
PODKLADEM PRO VÝKRES JE ZAMĚŘENÍ SKUTEČNÉHO STAVU, PROVEDENÉ KANCELÁŘÍ STAVEBNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ING. TRNKOU, ING. DAVIDEM A ZODPOVĚDNÝM PROJEKTANTEM ING. VONKOU) V TERMÍNU 05/2018. VÝKRESY VE FORMÁTU PDF JSOU PŘILOŽENY K ELEKTRONICKÉ VERZI SHP.



DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

0 10 50 m

poměrové měřítko



POHLED SV

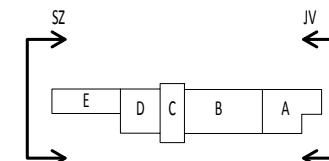
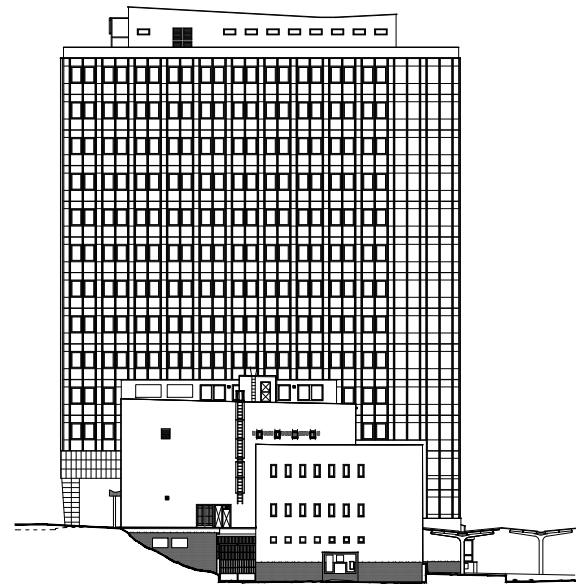
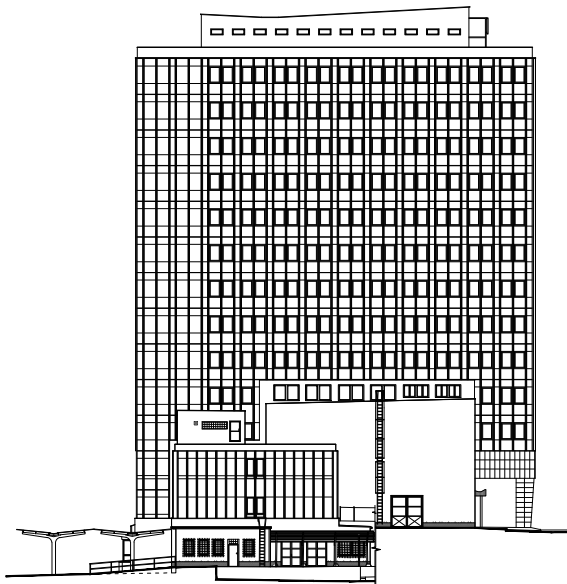
výkres

PODKLADEM PRO VÝKRES JE ZAMĚŘENÍ SKUTEČNÉHO STAVU, PROVEDENÉ KANCELÁŘÍ STAVEBNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ING. TRNKOU, ING. DAVIDEM A ZODPOVĚDNÝM PROJEKTANTEM ING. VONKOU) V TERMÍNU 05/2018. VÝKRESY VE FORMÁTU PDF JSOU PŘILOŽENY K ELEKTRONICKÉ VERZI SHP.

DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

0 10 50 m

poměrové měřítko



POHLED SZ a JV
výkres

PODKLADEM PRO VÝKRES JE ZAMĚŘENÍ SKUTEČNÉHO STAVU, PROVEDENÉ KANCELÁŘÍ STAVEBNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ING. TRNKOU, ING. DAVIDEM A ZODPOVĚDNÝM PROJEKTANTEM ING. VONKOU) V TERMÍNU 05/2018. VÝKRESY VE FORMÁTU PDF JSOU PŘILOŽENY K ELEKTRONICKÉ VERZI SHP.

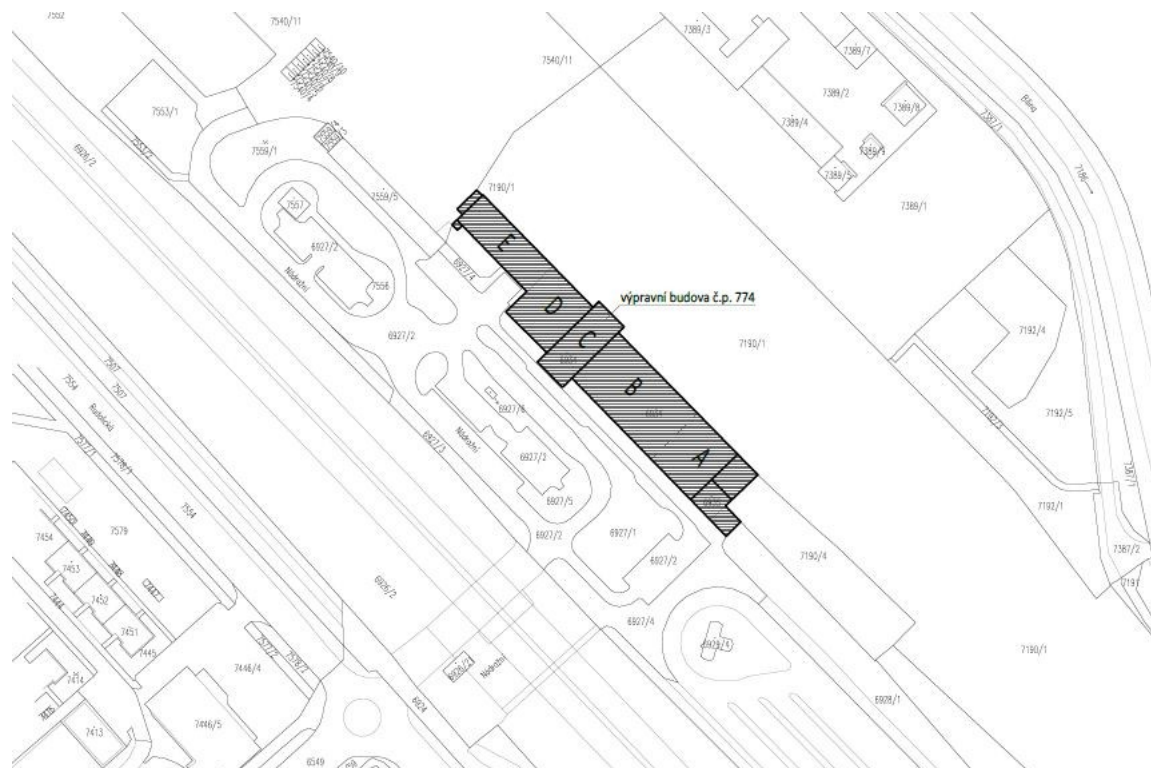
DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

0 10 50 m

poměrové měřítko



10b. DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU - Fotodokumentace



Členění objektu.

Poznámka: tato příloha zachycuje současný stav objektu a pokud je uvedeno, tak i důležité prvky parteru a interiéru, které v nedávné minulosti zanikly.



Město Most z ptačí perspektivy. Urbanistické souvislosti. Zdroj: <https://www.imostecko.cz/mesto-most/>.



Přednádražní prostor a pohled směrem k městu. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Přednádražní prostor. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Bývalé autobusové nádraží a boční křídlo budovy A. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



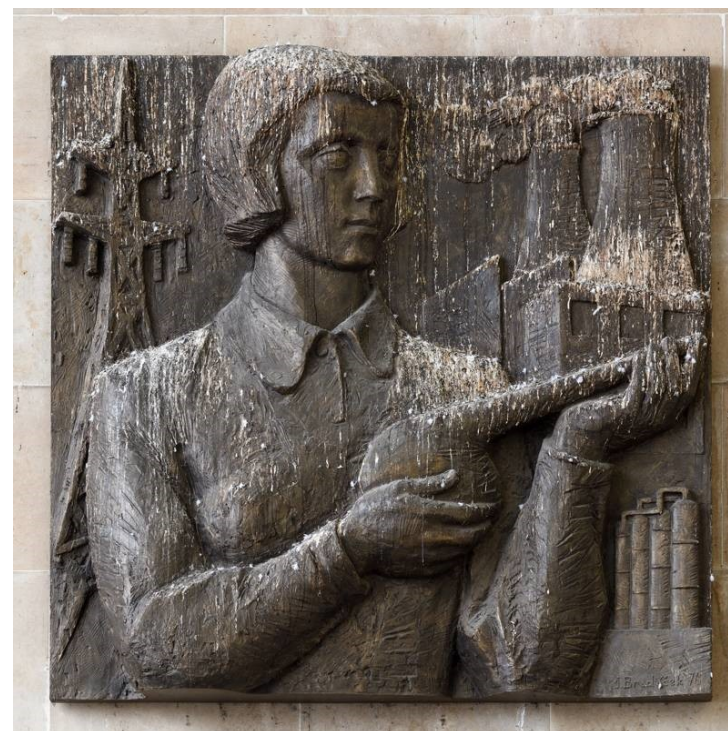
Budva ze strany kolejíště. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Přednádražní prostor a detaily vstupu části B - odjezdové haly. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část B - odjezdová hala. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část B - odjezdová hala a detaily výtvarného členění obkladu. Výtvarné dílo Chemie.

Zdroj: vlevo, nedatováno, SŽ, vpravo nahoře viz <https://pamatkovykatalog.cz/relief-chemie-23303888> a foto dole - autoři SHP, červen 2023.



Část B - odjezdová hala a detaily výtvarného členění obkladu a soklu stěny.
Zdroj: foto SŽ.



Část B - odjezdová hala a detaily výtvarného členění obkladu a soklu stěny.
Zdroj: foto SŽ.



Část B - odjezdová hala a detaily výtvarného členění obkladu stěn a stropu. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část B - odjezdová hala a detaily výtvarného členění obkladu a průchod se prosklenou stěnou.
Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.

ODJEZD					
CÍLOVÁ STANICE	SMĚR JÍZDY	DRUH VLAKU	PRAVIDELNÝ ODJEZD	ZPOŽDĚNÍ	NÁST.
PRAHA HL. N.	ÚSTÍ N.L. HL.N.	R	10.25		3
Litoměřice horní n.		Os	10.27		1
Kadaň-předměstí	CHOMUTOV	Os	11.01		3
DECIN		Os	11.01		1
RAKOVNÍK	LOUNY	Os	11.03		4
PLZEN	ZATEC	R	11.15		4
CHEB	CHOMUTOV	R	11.30		3



Část B - odjezdová hala a detaily informační tabule Pragotron.
Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.

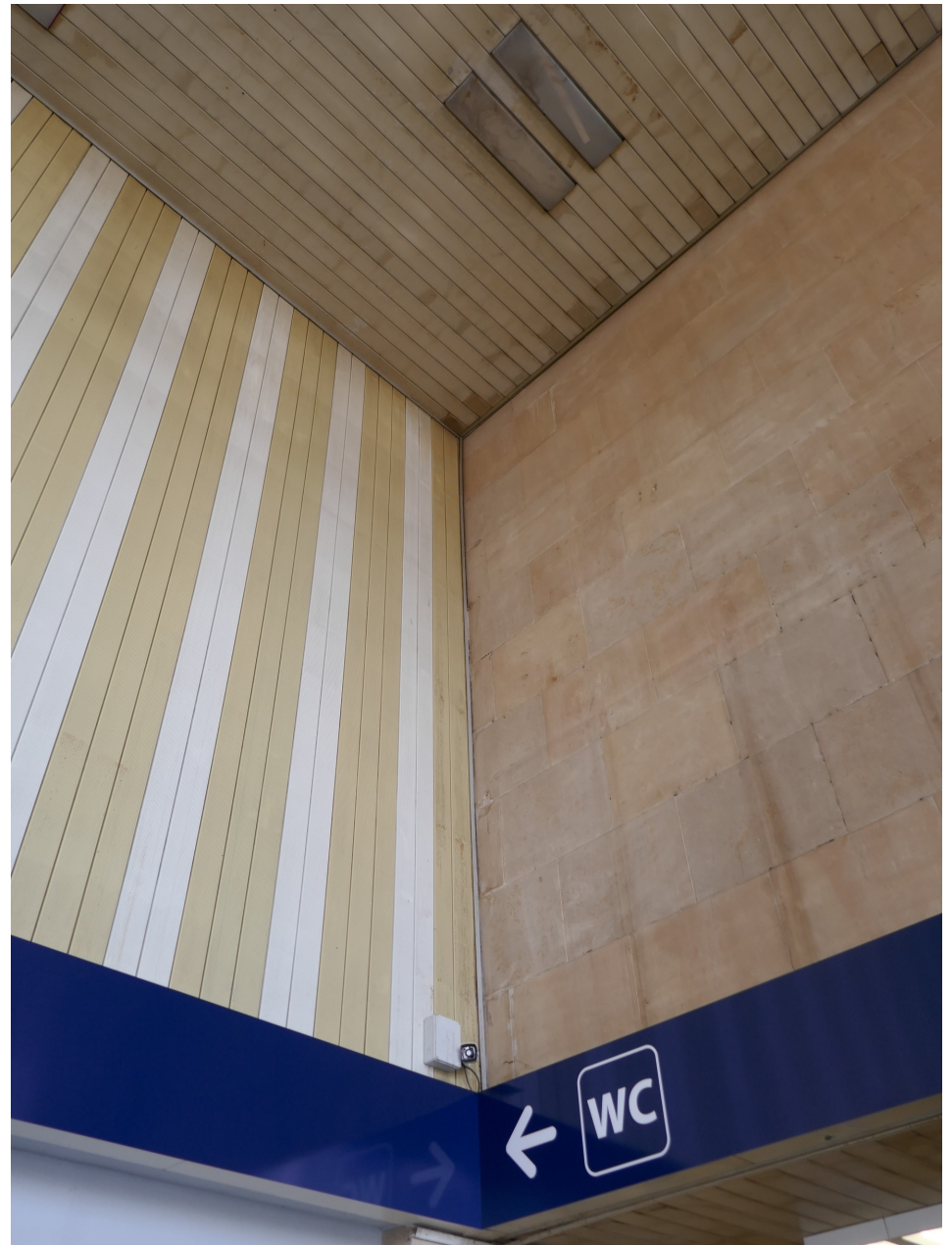


ODJEZD					
CÍLOVÁ STANICE	SMĚR JÍZDY	DRUH VLAKU	PRÁVIDELNÝ ODJEZD	ZPOŽDĚNÍ	NÁST.
PRAHA HL. N.	USTÍ N.L. HL.N.	R	10.25	3	
Litoměřice horní n.		Os	10.27	1	
Kadaň-předměstí	CHOMUTOV	Os	11.01	3	
DECIN		Os	11.01	1	
RAKOVNIK	LOUNY	Os	11.03	4	
PLZEN	ZATEC	R	11.15	4	
CHEB	CHOMUTOV	R	11.30	3	

Část B - odjezdová hala a detaily výtvarného členění obkladu. Průchod do části A.
Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část A - spojující koridor části A. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část B - odjezdová hala a detaily výtvarného členění dlažby a obkladů. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část A - jihovýchodní konec s bývalým restauračním provozem. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023 (vlevo) a SŽ, nedatováno (vpravo).



Část A - jihovýchodní konec s bývalým restauračním provozem. Detaily. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



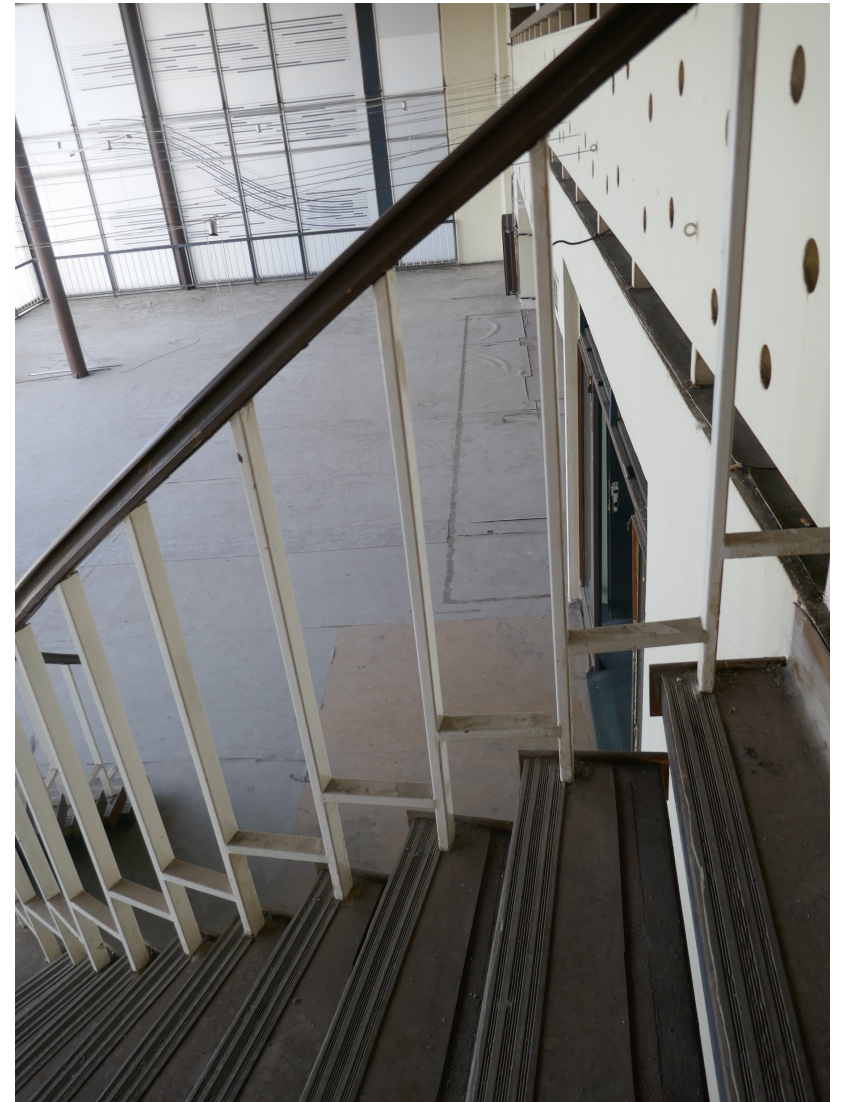
Část A - jihovýchodní konec s bývalým restauračním provozem. Detail točitých schodů a zábradlí. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část A - schody v bývalém restauračním provozu. Zdroj: SŽ, nedatováno.



Část A - jihovýchodní konec s bývalým restauračním provozem. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část A - jihovýchodní konec s bývalým restauračním provozem. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část A, jihovýchodní konec s bývalým restauračním provozem, detaily zázemí. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část A - jihovýchodní konec s bývalým bufetem a čekárnou ČSAD. Detaily dlažeb a obkladů.
Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Spojovací budova mezi částmi A - D. Detaily povrchů a dlažeb. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část C, výšková budova - administrativa, zdravotní středisko. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023 a https://ispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=1326197.



Část C - výšková budova. Detail fasády. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část C - výšková budova. Detaily fasády a parteru. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část C - modernizované komunikační jádro. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



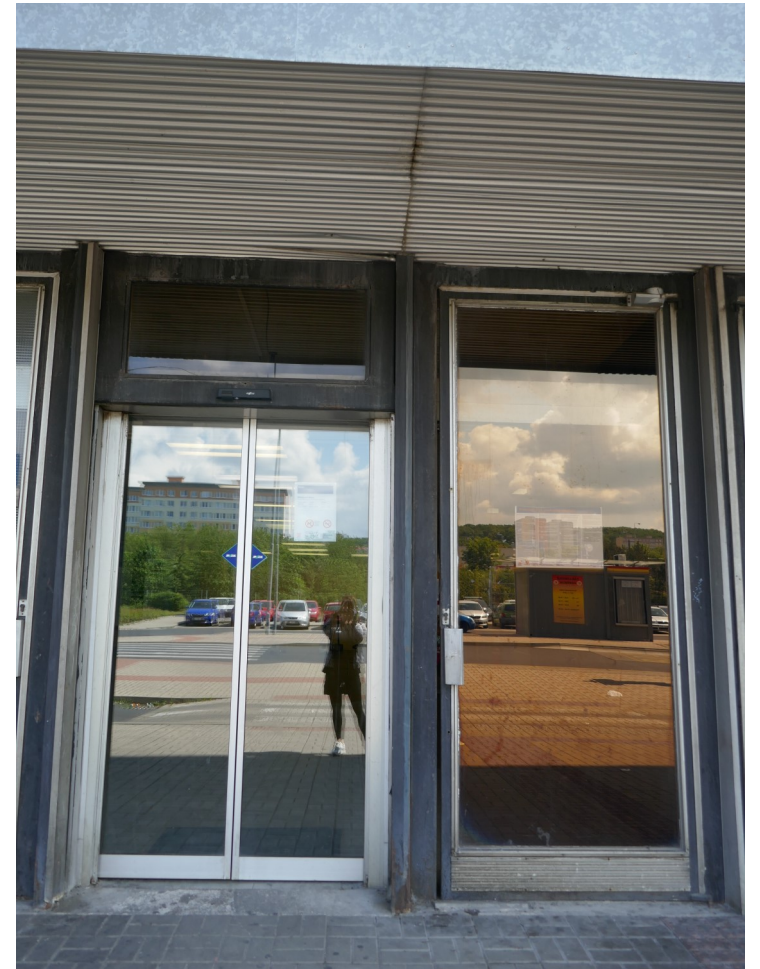
Část C - modernizované komunikační jádro a typické patro před modernizací. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část C - zdravotní středisko a komunikace. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



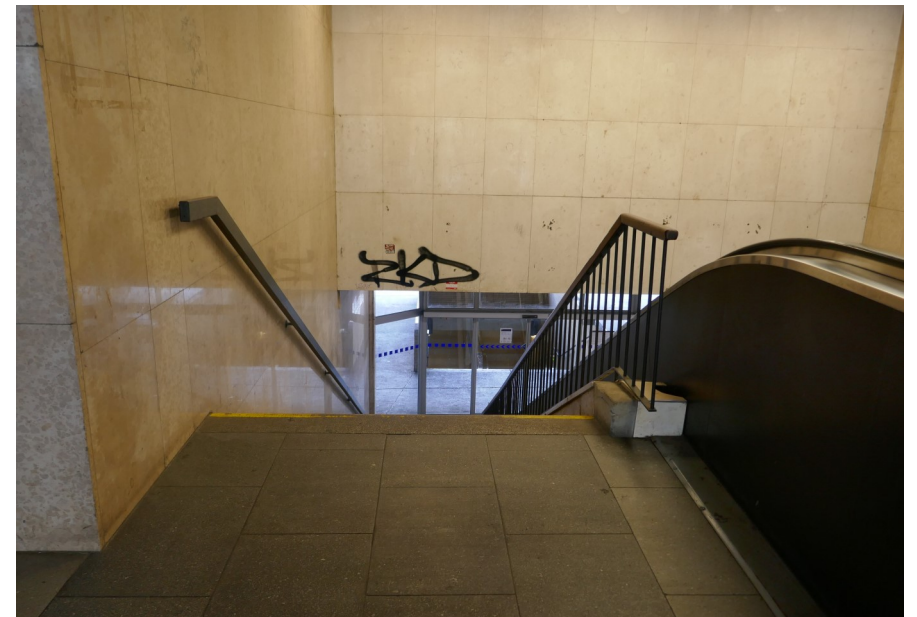
Část C - zdravotní středisko, interiér. Podhledy. Zdroj: foto SŽ.



Část D - příjezdová hala, v patře kulturní sál. Detail vstupu. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část D - příjezdová hala a propojující chodba. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část D - příjezdová hala, detail schodiště a eskalátoru. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část D - výstup na perón. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část D - bývalý kulturní sál v patře. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část D - bývalý kulturní sál v patře. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



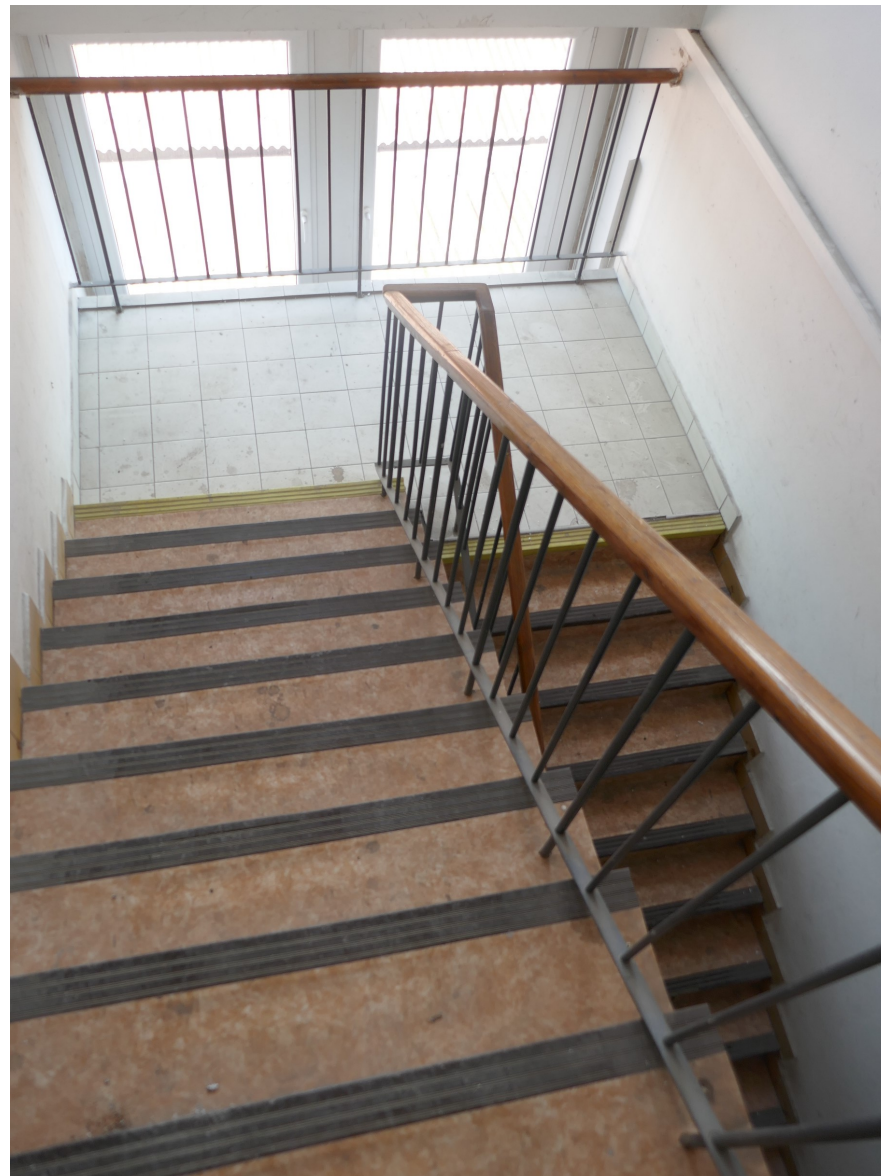
Část D - peróny. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část E - severozápadní přístavek, pohledy na fasády. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část E - severozápadní přístavek. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



Část E - severozápadní přístavek. Zdroj: foto autoři SHP, červen 2023.



11. GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU



SITUACE KATASTRÁLNÍ

výkres

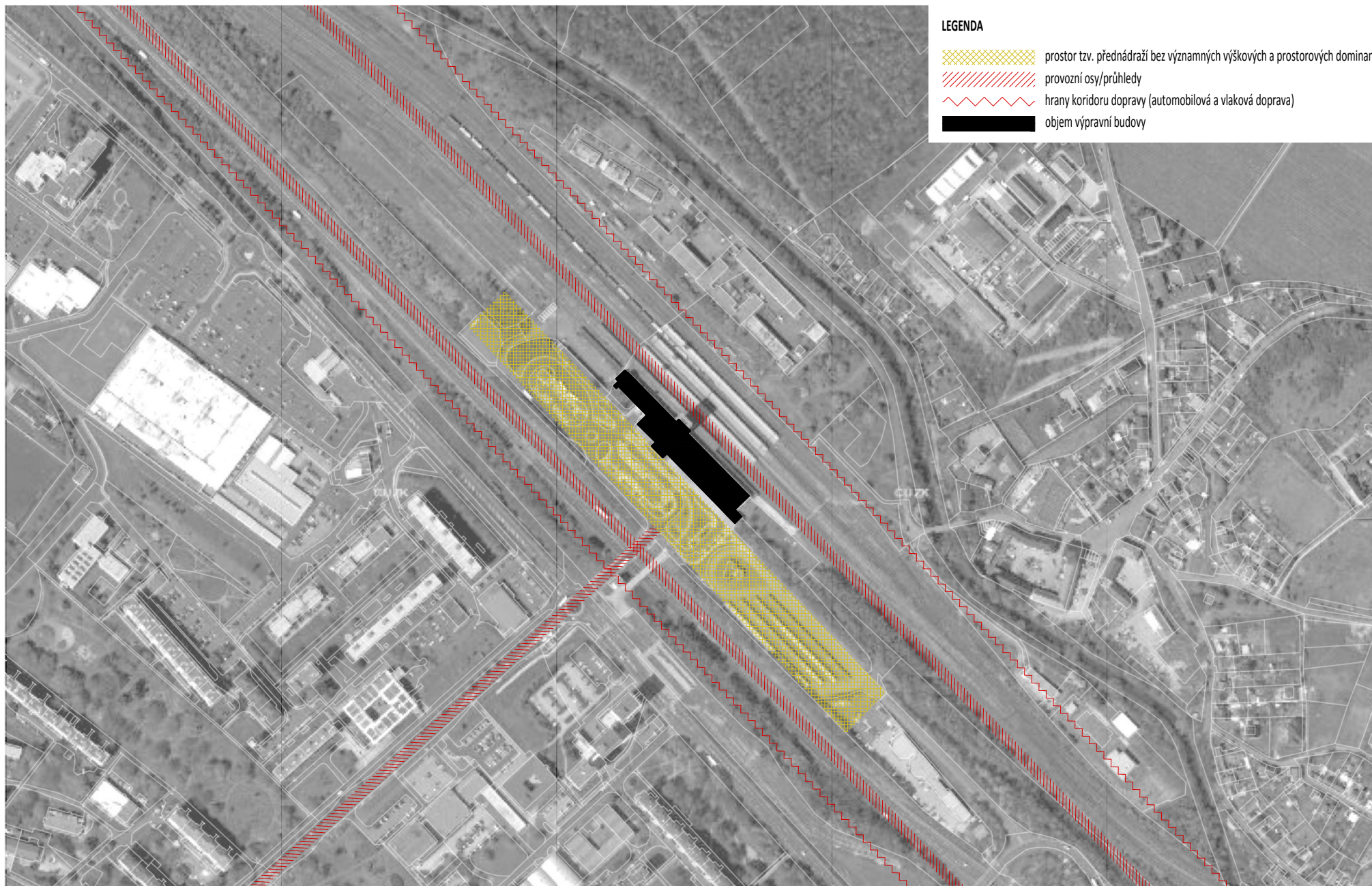
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU



orientace

0 20 100 m

poměrové měřítko



LEGENDA

-  prostor tzv. přednádraží bez významných výškových a prostorových dominant
-  provozní osy/průhledy
-  hrany koridoru dopravy (automobilová a vlaková doprava)
-  objem výpravní budovy

SCHEMATICKÁ SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ – ORTOFOTO

výkres

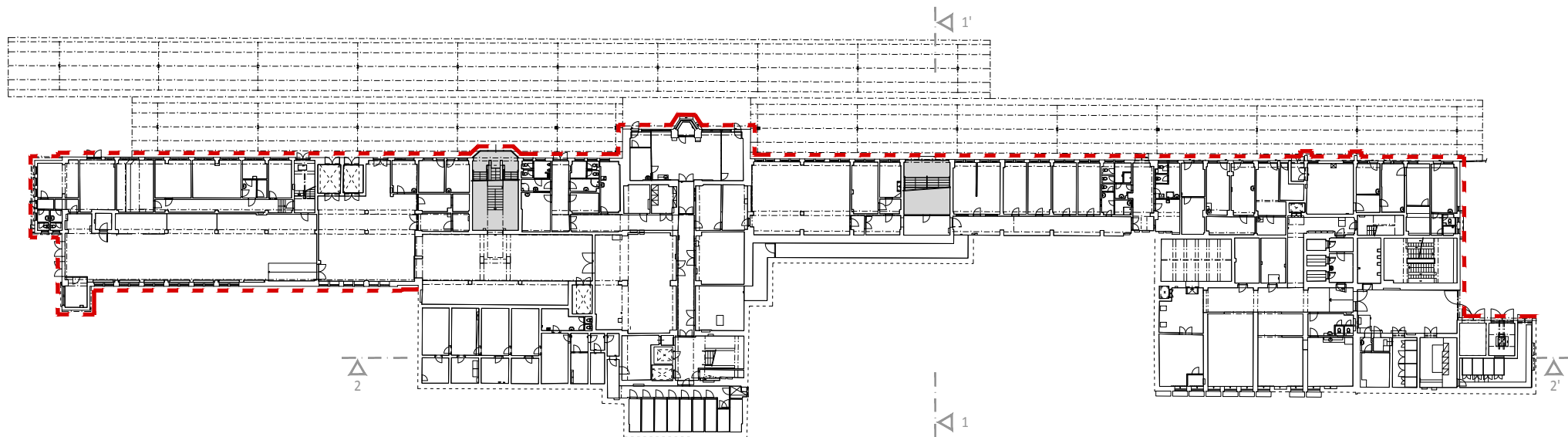
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU



orientace

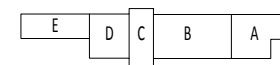
0 50 250 m

poměrové měřítko



LEGENDA

- - - hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



PŮDORYS 1.NP

výkres

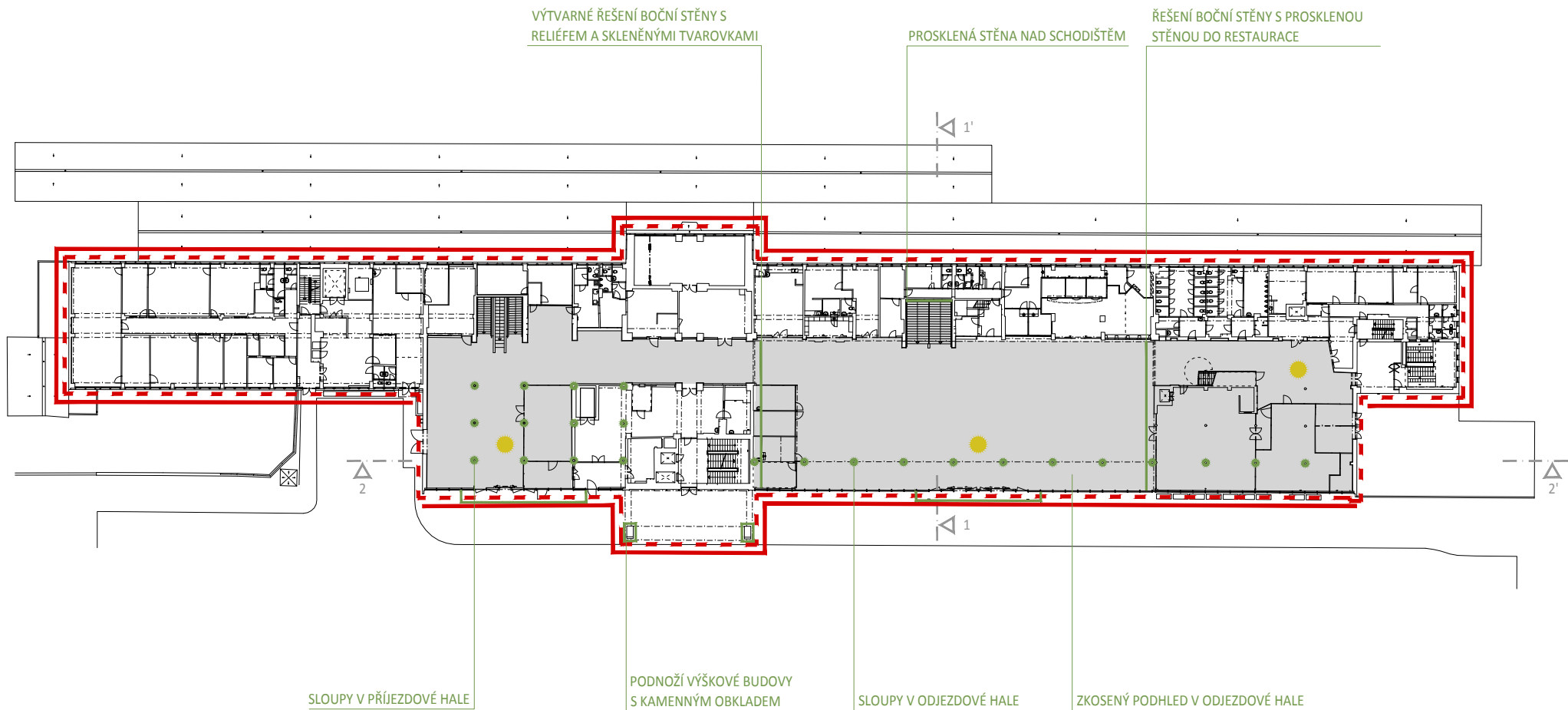


orientace

GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

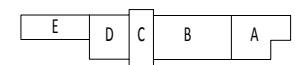
0 10 50 m

poměrové měřítko



LEGENDA

- hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



PŮDORYS 2.NP

výkres



orientace

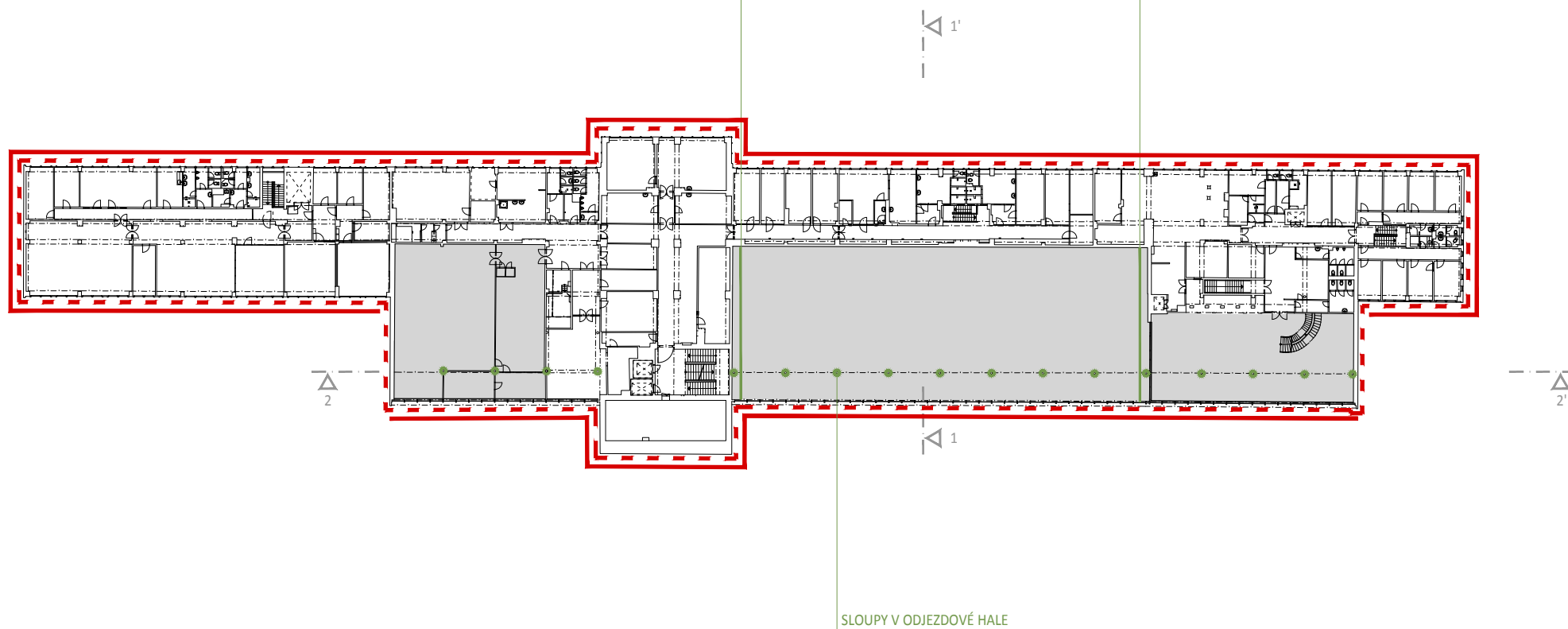
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

0 10 50 m

poměrové měřítko

VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ BOČNÍ STĚNY S
RELIÉFEM A SKLENĚNÝMI TVAROVKAMI

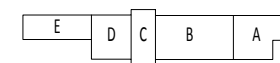
ŘEŠENÍ BOČNÍ STĚNY S PROSKLENOU
STĚNOU DO RESTAURACE



SLOUPY V ODJEZDOVÉ HALE

LEGENDA

- hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



PŮDORYS 3.NP

výkres



orientace

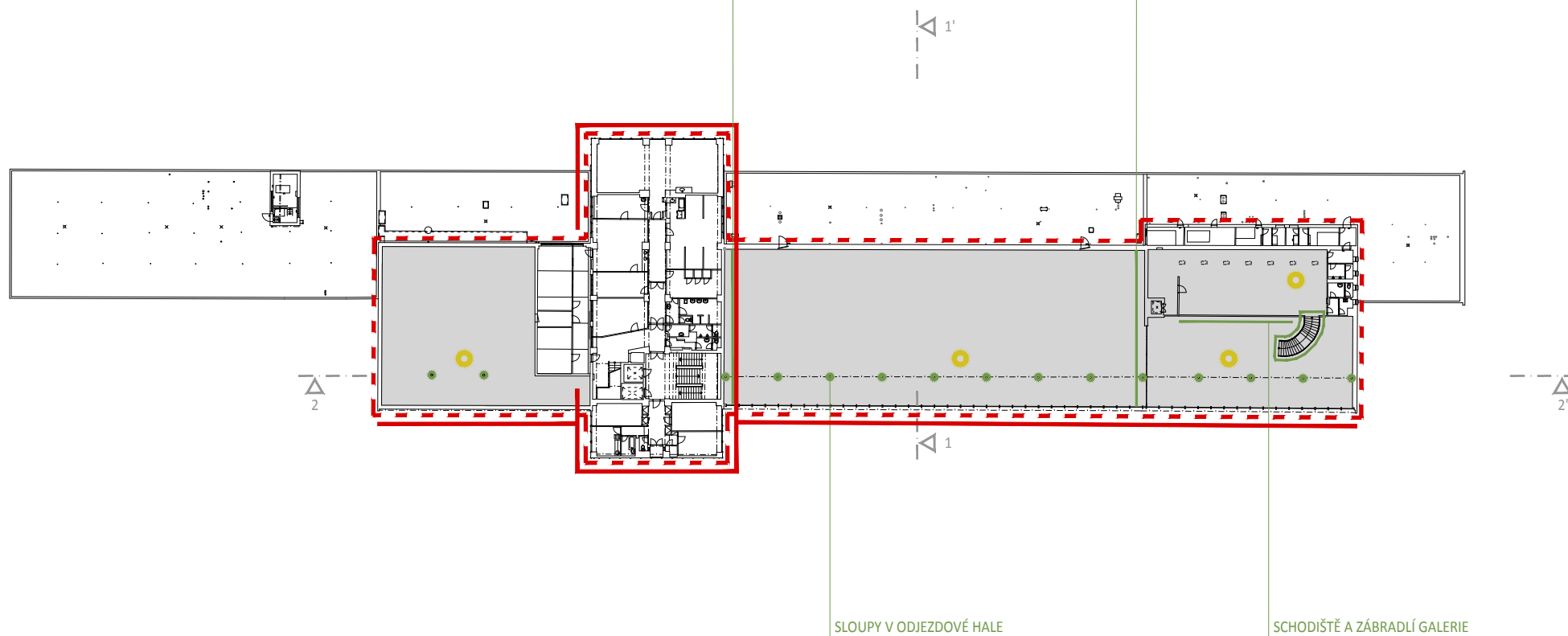
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

0 10 50 m

poměrové měřítko

VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ BOČNÍ STĚNY S
RELIÉFEM A SKLENĚNÝMI TVAROVKAMI

ŘEŠENÍ BOČNÍ STĚNY S PROSKLENOU
STĚNOU DO RESTAURACE

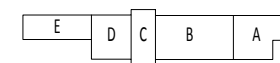


SLOUPY V ODJEZDOVÉ HALE

SCHODIŠTĚ A ZÁBRADLÍ GALERIE

LEGENDA

- hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



PŮDORYS 4.NP

výkres

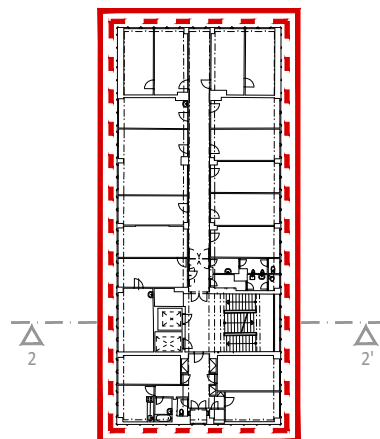


orientace

GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

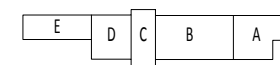
0 10 50 m

poměrové měřítko



LEGENDA

- - - - - hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- ⊙ hodnotný pohled s rastroem svítidel
- ⊙ hodnotné podlahy s rastroem dlažby



PŮDORYS 10.NP
výkres

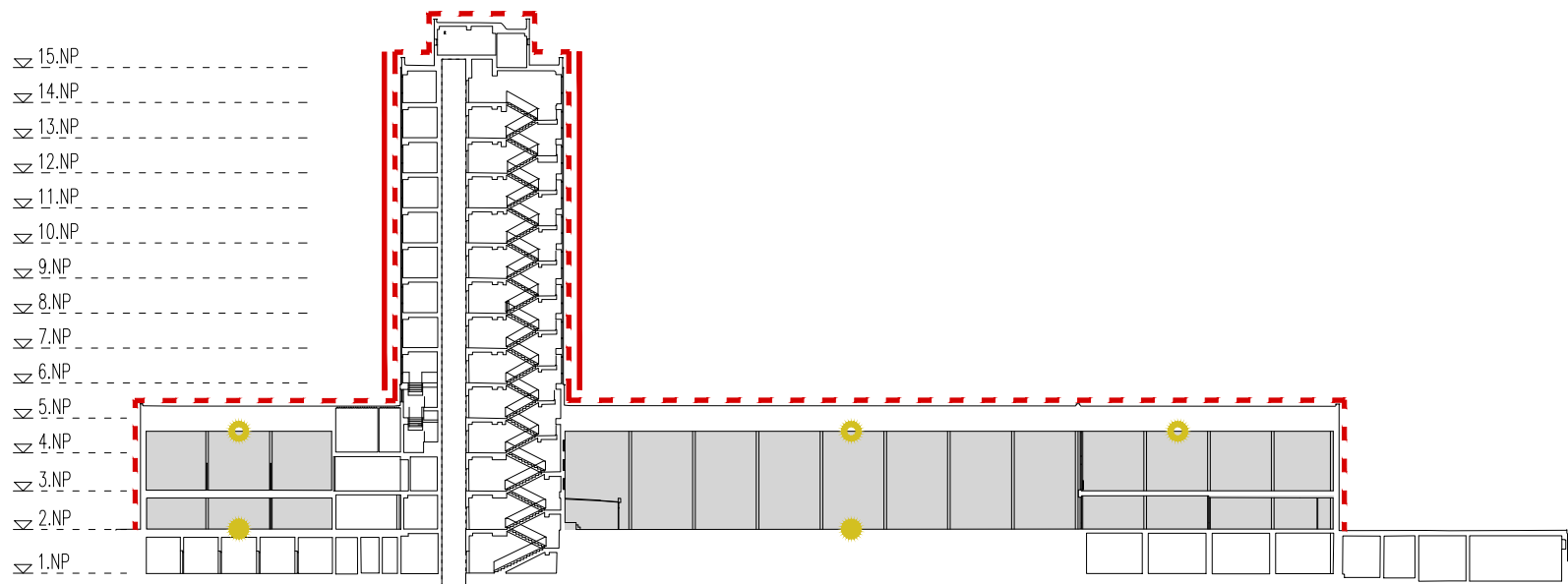


orientace

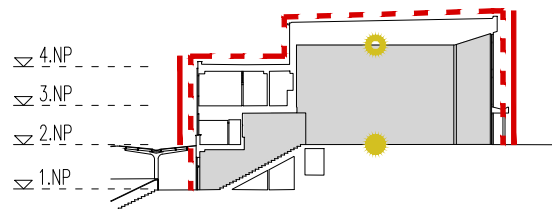
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

0 10 50 m

poměrové měřítko



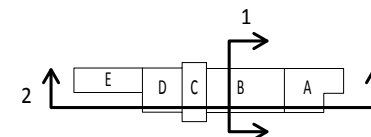
ŘEZ 2-2'



ŘEZ 1-1'

LEGENDA

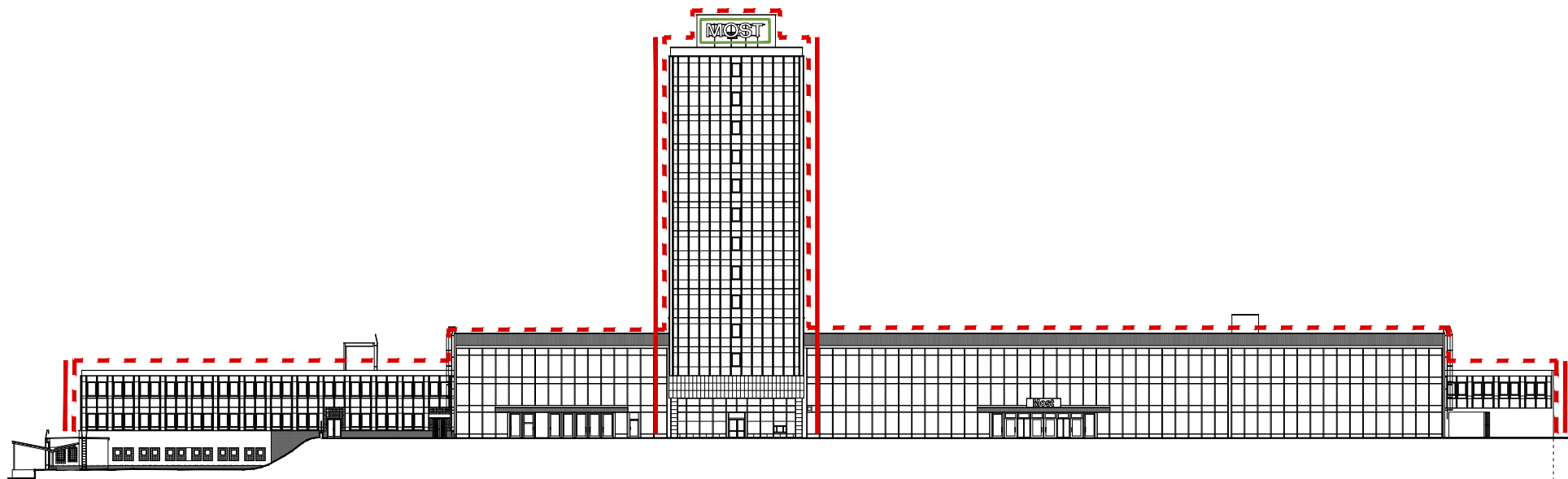
- hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- ☼ hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

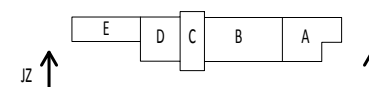
0 10 50 m

poměrové měřítko



LEGENDA

- hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- ⊙ hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



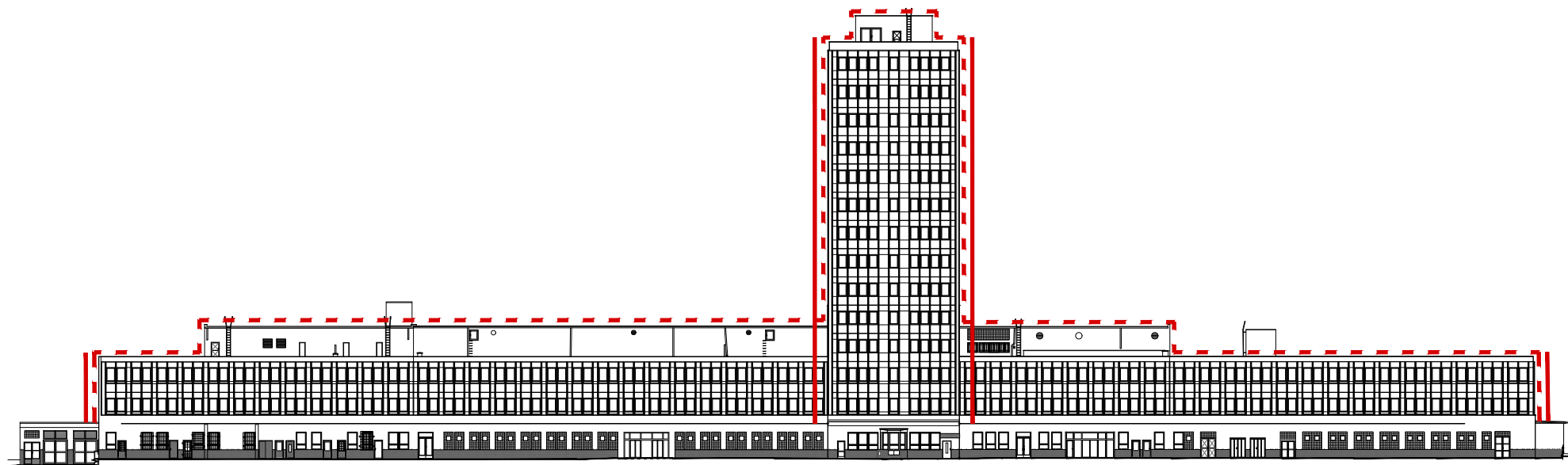
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

0 10 50 m

poměrové měřítko

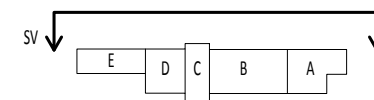
POHLED JZ

výkres



LEGENDA

- - - hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- ⊙ hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



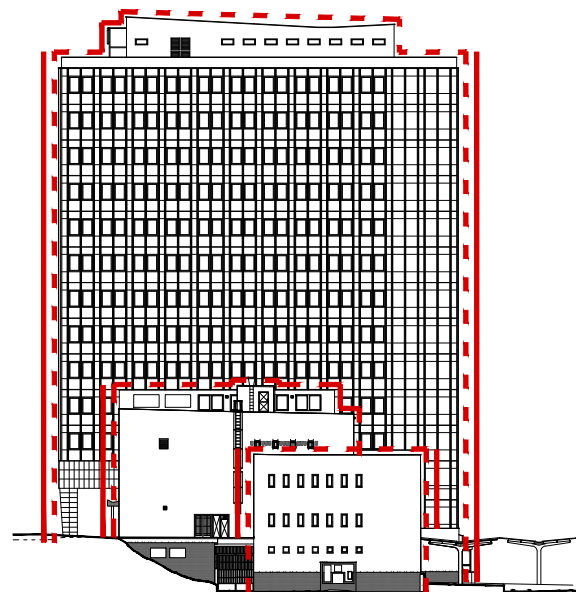
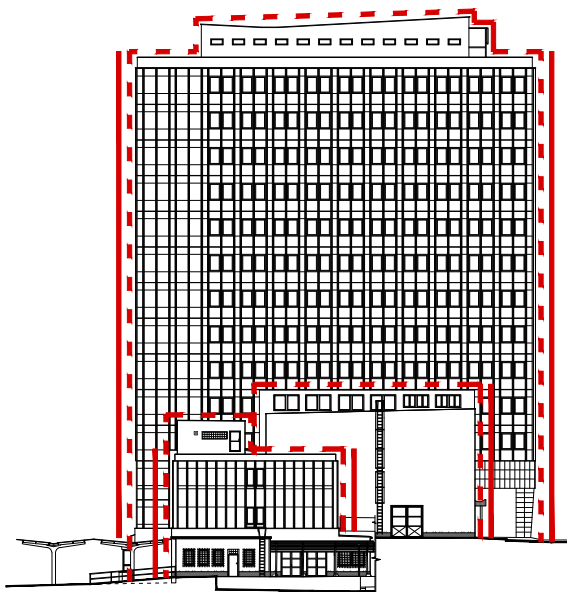
POHLED SV

výkres

GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

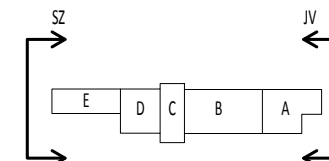
0 10 50 m

poměrové měřítko



LEGENDA

- hodnotný prostorový koncept
- hodnotný fasádní plášť
- ▒ prostory spoluvytvářející podstatu objektu
- hodnotné stavebně-architektonické prvky a detaily
- ⊙ hodnotný pohled s rastroem svítidel
- hodnotné podlahy s rastroem dlažby



GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

0 10 50 m

poměrové měřítko

POHLED SZ a JV

výkres