



Středoškolská technika 2015

Setkání a prezentace prací středoškolských studentů na ČVUT

Železniční stanice Most

Jana Pricová

Vyšší odborná škola a střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní, Děčín, p.o.
Čs. Armády 10, Děčín 405 02

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou práci vypracovala samostatně a použila jsem pouze podklady (literaturu, projekty, SW atd.) uvedené v seznamu vloženém v práci. Nemám závažný důvod proti zpřístupňování této práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) v platném znění.

V Děčíně dne 11.5.2015

Poděkování.

Děkuji své matce, za velkou morální podporu a za čas, který věnovala mým dotazům.

ANOTACE:

Ve své práci se věnuji železniční stanici Most z pohledu její historie, polohy, současného stavu a uskutečněných modernizací. Popisuji zde dosud nevybudovaný bezbariérový přístup, modernizaci původně hrůzného podchodu do obce Rudolice, přestavbu původního mostu přes rychlostí silnici ve směru od Teplic na Chomutov a přestavbu přednádražních prostor na autobusový terminál. Dále bych se chtěla zaměřit na a využití vnitřních prostor nádražní budovy. Tato práce pro mě má osobní přínos hlavně díky nově nabytým informacím a zkušenostem.

Klíčová slova: Železniční stanice, podchod, most, dopravní terminál, nástupiště.

ANOTATION:

In my work , I'm dedicating to railway station of Most city from view of their history , position , present condition a realized modernizations . I'm describing not built barrier free entry so far, modernization of - in past - creepy walk-through to village Rudolice, rebuilding of original bridge across high-speed way in direction from Teplice city to Chomutov city and rebuilding of area in front of railway station and bus terminal . As a next , I would like to aim to exploitation of inner places of station building . This work means a personal acquisition to me , because of new informations and experience I got by.

Key worlds : Railstation, Underway, Bridge, Travel Terminal, Platform

Obsah

Úvod	- 5 -
1. Budova nádraží Starý Most	- 6 -
1.1 Historie.....	- 6 -
1.2 Poloha starého nádraží	- 7 -
2. Vlakové nádraží Most – město.....	- 8 -
2.1 Historie.....	- 8 -
2.2 Poloha železniční stanice Most – město	- 9 -
2.3 Využití prostor	- 9 -
3. Podchod do obce Rudolice nad Bílinou.....	- 11 -
4. Modernizace prostoru před nádražím.....	- 13 -
4.1 Most k nádraží	- 13 -
4.2 Rekonstrukce dopravního terminálu	- 13 -
4.3 Rekonstrukce nástupišť	- 14 -
Závěr	- 15 -
Seznam zdrojů:	- 16 -
Seznam obrázků	- 17 -

Úvod

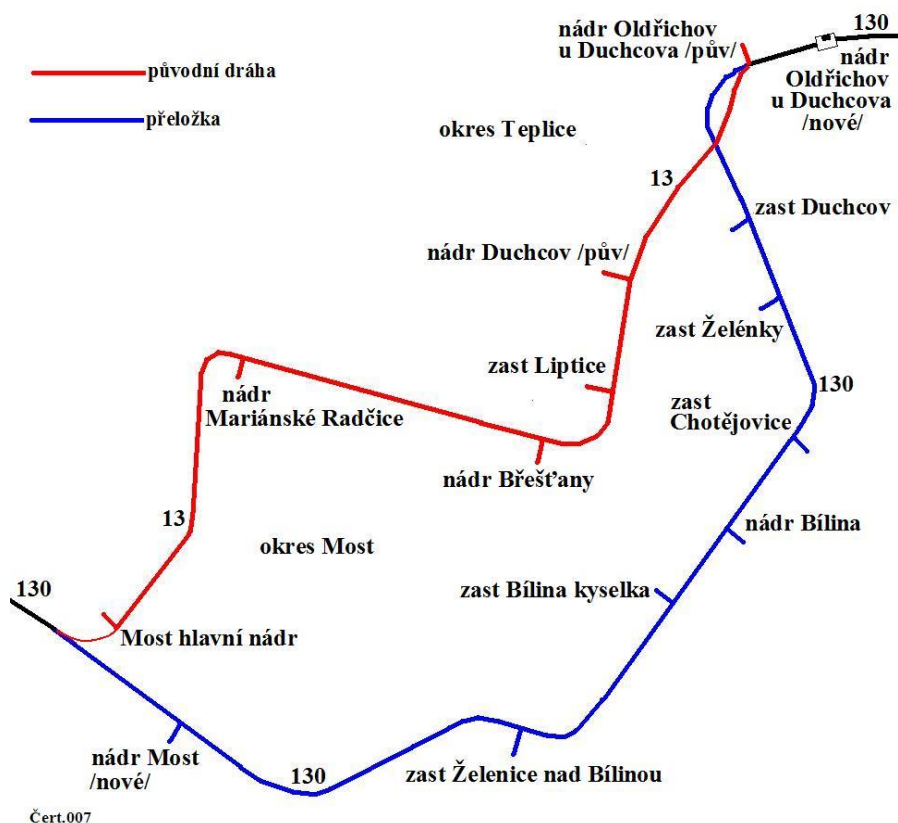
Železniční stanice ve starém Mostě zanikla, stejně jako zbytek města a okolních vesnic, kvůli vytěžení sta milionů tun uhlí. Ve druhé polovině šedesátých let ustoupila část obce Rudolice výstavbě nového koridoru, nádražní budově a autobusovému nádraží. Od té doby, hlavně v posledních letech, prostory kolem nádraží prošly několika modernizacemi. Právě modernizací bych se chtěla věnovat ve své práci. Chtěla bych porovnat současný stav železniční stanice s minulým a zavzpomínat nad historií původní stanice ve Starém Mostě. Myslím si, že je vhodné zmínit také podchod, který vede do obce Rudolice a byl donedávna považován jako nejodpudivější a nejnebezpečnější v širokém okolí.

1.2 Poloha starého nádraží

Původní železniční stanice ležela na trati číslo 13, která vedla z Trmic přes již zaniklou stanici Duchcov, do starého Mostu a odtud do Chomutova. Provoz na této trati byl zahájen roku 1858 a celková délka původní dráhy byla 44 km.

Z pohledu zaniklého města ležela nádražní budova v blízkosti cukrovaru a fotbalového stadionu. K nádraží se dalo dostat například přes park u nádraží nebo kolem kina Svět a také kolem budovy SHD.

2



Obrázek 2

² Zdroj: <http://zrus-zan-zel.blog.cz/0811/130-trmice-duchcov-most-chomutov-i>

2. Vlakové nádraží Most – město

2.1 Historie

Jako se ze starého Mostu stěhovali lidé do nově vybudovaného města, stěhovala se i železniční doprava a to do nově vystavěné nádražní budovy. Ta byla navržena architektem Václavem Dědkem. Budova, ač je vzdálena centru města, je velmi dobře dopravně zabezpečena. Před nádražní budovou nalezneme například autobusové nádraží, taxislužbu, stanoviště MHD, dříve i policejní stanici a poštu. Nádraží je koncipováno jako seskupení halových prostor s dopravní částí, kde nejvýrazněji vystupuje výšková služební budova. Jednotlivé části nádražní budovy byly do služebního provozu přebírány postupně a kolaudovány byly také zvlášť. Nejdříve byly zkolaudovány prostory doplňkových služeb (bufet, restaurace, autobusová čekárna). Později, konkrétně na podzim roku 1976 a na jaře roku 1977 byly předvedeny tratě Obrnice – Most a Ústí nad Labem – Chomutov na koleje 9 a 7. V létě roku 1977 byla pak zkolaudována výpravní budova. Značných změn se prostory dočkaly v 90. letech, kdy se v příjezdové i odjezdové hale objevily nejrůznější stánky a prodejny, které zaplnily opuštěná místa po již nepotřebných provozech, nebo vznikly na zcela novém místě. Největší úpravou však prošla odjezdová hala v roce 2002, tehdy došlo k přestavbě osobních pokladen a jejich zázemí společně s bývalou čekárnou na nové prostory nazývané ČD centrum. V něm mohou lidé získat informace o vlakových spojeních, opatřit si mezinárodní jízdenku, nebo si zakoupit upomínkové předměty spojené s vlakovou dopravou. Je tu umístěna také provozovna mostecké MHD. Prostory po nádražní restauraci se pro jednu chvíli změnili na tzv. Army shop (obchod s vojenským oblečením), v současné době jsou však opět opuštěné, využívají se jen původní sklady ve sklepech a to jako sklad ovoce a zeleniny.³



Obrázek 3

³ Zdroj: <http://www.mesto-most.cz/nadrazi/d-14773>

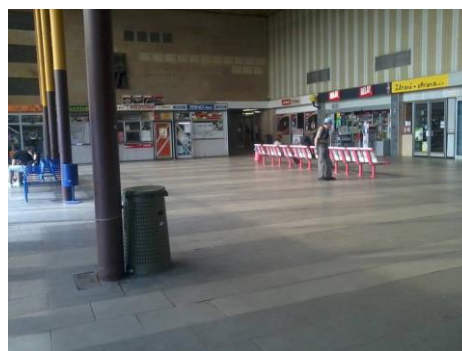
V této chvíli je přednádraží prostor i most vedoucí k nádraží po velké rekonstrukci. Autobusové nádraží padlo do rukou soukromého vlastníka a chátra, veškerá autobusová doprava se tedy přemístila do prostor před nádražím.

2.2 Poloha železniční stanice Most – město

Železniční stanice Most leží na trati č. 130 v blízkosti rychlostní silnice ve směru od Teplic na Chomutov. Budova Mosteckého nádraží slouží i jako přístupová cesta z obce Rudolice nad Bílinou do Mostu. Přímo v prostorech stanice se nachází tzv. Rudolický podchod, který má nevábnou minulost. Před nádražní budovou nalezneme autobusový terminál, ze kterého odjíždějí jak linkové autobusy, tak MHD. Na autobusový terminál navazuje nově zrekonstruovaný most nad rychlostní silnicí, a hned za ním nalezneme zastávku tramvaje. Přesto, že nádražní budova leží v podstatě na konci města, je velmi dobře dopravně obsloužena a není problém se od ní dostat do všech částí města.

2.3 Využití prostor

Příjezdová hala Mosteckého nádraží je velmi dobře vybavena pro cestující. Nalezneme zde například trafiku, pekárnu firmy Baker, květinářství, menší obchody s občerstvením, hospodu, kadeřnictví, cestovní kancelář nebo malý obchod se zdravou výživou. Bohužel i přes tyto služby je velká část haly nevyužita, a postrádá základní věci jako např. výtahy nebo jinak provedený bezbariérový přístup. Informace o příjezdech a odjezdech vlaků nalezneme kromě informačních tabulí i v ČD centru, kde si dále můžeme zajistit i průkaz na Mostecké MHD, koupit si mezinárodní jízdenku nebo místenku, pořídit si kartu ISIC nebo zakoupit upomínkové předměty. Celému nádraží vévodí patnáctipatrová služební budova, ve které nalezneme kanceláře, služební byty, lékařské ordinace, ubytovnu nebo nocležnu vlakových čet tzv. útulek.⁴



Obrázek 4

⁴ Zdroj: Vlastní fotoarchiv

2.4 Přístupové cesty na nástupiště

Přesto že v letech 2014-2015 prošly některé prostory nádraží rekonstrukcí, stále v této stanici nenaleznete bezbariérový přístup, který by se dal využít nezávisle na pomoci jiných. V žst Most musí vozíčkář zažádat 48 hodin předem o přistavení vlaku na první nástupiště a možnost použití služebního výtahu z prostor úschovny zavazadel. Další možností je zažádat o asistenci a to 24 hodin předem. Tuto žádost vyplní žadatel s pověřeným zaměstnancem (pokladníkem) na pokladní přepážce. Pokladník se zákazníkem vyplní číslo objednávky, kontakt na zákazníka (adresa, telefon.), uvede, zda se jedná o asistenci či ne, jestli handicapovaný bude mít průvodce či ne, typ vozíku a to jestli se jedná o elektrický nebo mechanický a žadatel musí souhlasit s dalšími podmínkami.

Všudypřítomné schody nejsou problémem jen pro vozíčkáře ale pro všechny osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, dále také pro matky s dětmi a starší cestující. Příjezdová a odjezdová hala je oproti prvnímu nástupišti vyvýšena o 4m a celá stanice je vybavena pouze jedním eskalátorem a to do zadní části nádraží, kde často můžete potkat osoby vyvolávající odpor nebo pohoršení. Bezbariérový přístup by se dal vyřešit přesunutím úschovny zavazadel a služby ČD kurýr do prosklených prostor bývalé restaurace a tím by si veřejnosti zpřístupnil výtah alespoň na první nástupiště.⁵



Obrázek 5

⁵ Zdroj: Vlastní fotoarchiv

3. Podchod do obce Rudolice nad Bílinou

Podchod, který leží také v prostorech železniční stanice, byl ještě donedávna hrozbou pro občany Rudolic. Sto metrů dlouhý podchod byl zdevastovaný, často se stával útočištěm nepřizpůsobivých, bezdomovců nebo drogově závislých. V poslední době spíše připomínal skládku. Po petici, kterou podepsali téměř všichni občané Rudolic, rozhodlo vedení města Most o v pořadí již čtvrtou opravu podchodu. Občané Rudolic však byli zásadně proti, hájili se tím, že další oprava nemá cenu, jsou to zbytečné investice a podchod se brzy dostane do stejného stavu jako před rekonstrukcí. Rudoličtí navrhovali prokopání podchodu který vede k nástupištím až na stranu Rudolic, to však město zavrhl z důvodu soukromého vlastnictví pozemku, kde by případně mohl být vstup do podchodu. Dalším návrhem byla lávka vedoucí nad tratí, ta by však byla kvůli nutnosti vybudování výtahu pro bezbariérový přístup velmi drahá (předběžné výpočty uvádějí přes 35 milionů korun). Město Most nakonec 29.10.2013 uzavřelo smlouvu s Chomutovskou firmou L.A.INTERIÉR s.r.o., která nabídla cenu 2.232.049,07 Kč bez DPH a termín dokončení 6.2.2014. Tato firma nakonec zakázku předala o den dřív a město zaplatilo 2.160.061,19 Kč.⁶

Obrázek 7



Obrázek 6



⁶ Zdroj: http://mostecky.denik.cz/zpravy_region/most-znovu-necha-opravit-strasny-podchod-do-rudolic-20131016.html

10. března 2014 město oficiálně otevřelo Rudolický podchod, který je monitorován patnácti kamerami, zabezpečen turniketem a čtečkou na elektromagnetické karty, které obdrželi občané Rudolic od městské policie. Lidé, kteří nežijí v Rudolicích a budou chtít podchodem projít, mohou zazvonit na zvonek u turniketu. Městská policie jim na dálku otevře. Maminky s kočárky nebo lidé se špatnou schopností pohybu či orientace mohou městskou policii požádat o asistenci při průchodu podchodem a městská policie vyšle hlídku. Bohužel i v tomto podchodu chybí bezbariérový přístup a nájezdy pro kočárky nejsou velikostně přizpůsobené současným kočárkům. Další nevýhodou je, že pokud chce matka otevřít vchod pro kočárky a jde sama, musí kočárek nechat venku, projít turniketem a otevřít zevnitř dveře. Dveře se navíc otevírají ven, proto je tento vstup značně nepraktický.⁷



Obrázek 8

⁷ Zdroj: Vlastní fotoarchiv

4. Modernizace prostoru před nádražím

4.1 Most k nádraží

Technický stav mostu vedoucího k nádraží byl po více než čtyřiceti letech tak špatný, že město rozhodlo most zbourat a vybudovat zde nový. Třicet metrů širokou lávku pro pěší a cyklisty, která byla za minulého režimu využívána pro prvomájové průvody, nahradili dvě moderní lávky, zvlášť pro pěší a zvlášť pro cyklisty. Starý most se začal bourat v sedm hodin ráno, v neděli 7. 9. 2014. Demolice starého mostu přinesla značné potíže zejména řidičům, kteří chtěli využít silnice číslo I/13. Auta do dvanácti tun přejížděli po Rudolické ulici a auta těžší z již zmiňované silnice I/13 sjížděli na křižovatce u Chanova a po Pražské a Čepirožské ulici jeli směrem na Komořany, u nichž se na hlavní trasu vrátili. Celková rekonstrukce mostu nad hlavním tahem z Teplic do Chomutova, kterou provedla firma EUROVIA CS, vyšla město Most na 32 milionů korun. Oprava mostu vedoucího k nádraží byla dokončena v dubnu roku 2014, tím však neskončila dopravní omezení, přímo k budově nádraží stále zůstal zákaz vjezdu z důvodu rekonstrukce přednádražích prostor na dopravní terminál.

4.2 Rekonstrukce dopravního terminálu

Prioritním cílem projektu, který započal v květnu roku 2014, bylo zlepšení kvality provozu veřejné dopravy v této lokalitě a také zvýšení bezpečnosti provozu a to i pro chodce. Předmětem projektu bylo provedení dopravních úprav v prostoru před nádražím ČD. Byly zde vytvořeny nové zastávky MHD poblíž vstupu do nádražní budovy, nová parkovací místa pro veřejnost, vozidla ČD, Policie ČR a České pošty. Před nádražní budovou je i nadále zachována pěší zóna, přerušovaná nově vybudovanými parkovišti. Celá tato modernizace stála 29 186 211,69 Kč, z toho necelých 25 milionů město získalo na dotacích.⁸



Obrázek 9

⁸Zdroj: http://www.kotaca.cz/fotogalerie.php?clanek_id=201&foto_id=972&podrubrika_id=56

4.3 Rekonstrukce nástupišť

V listopadu roku 2014 se rekonstrukce dočkala i samotná nástupiště, a to po čtyřiceti letech. Projekt financovala Správa železniční a dopravní cesty a právě proto jsou zrekonstruována jen 3 nástupiště a to jen z části. První nástupiště stejně jako budova nádraží je ve vlastnictví ČD. Stavbaři vyměnili zastřešení nad nástupišti, protože staré už bylo v nevyhovujícím stavu. Ve starém zastřešení se často objevovali prorezlé otvory, kterými zatékalo na nástupiště, v zimě se tvořilo náledí a často docházelo k úrazům. Opraveny byly také hrany nástupiště, zde byly položeny nové betonové desky s výrazným žlutým označením bezpečnostní zóny. Bohužel se těchto desek dočkalo jen čtvrté a třetí nástupiště. Druhé nástupiště je nově zastřešeno a natřeno. Celkově tato rekonstrukce vyšla SŽDC na 10,7 milionů korun.⁹



Obrázek 10



Obrázek 11

⁹Zdroj: http://mostecky.denik.cz/zpravy_region/konecne-v-moste-opravuji-nadrazi-zatim-jen-nastupiste-20141112.html

Závěr

Přesto že město Most společně se SŽDC zajistilo v minulých letech rozsáhlé modernizace přes čtyřicet let starého nádraží, stále zde chybí žádaný bezbariérový přístup. Právě ten by měl být pro ČD prioritou. Bohužel ČD se do žádných modernizací nezapojuje a budova nádraží tak chátrá. Řešením tohoto problému by mohla být spolupráce ČD a SŽDC a.s. jejichž prostředníkem by mělo být právě město Most. Město by také nemělo financovat ubytovnu v posledním patře výškové budovy. Zde jsou ubytováni převážně občané, kteří pobírají tzv. hmotnou nouzi a přes den obsazují právě prostory nádraží, kde žebrají, veřejné prostory využívají k neetickým aktivitám a vůči cestujícím vzbuzují odpor, často i pohoršení. Dále by bylo na místě, zavést například kamerový systém nebo hlídky PČR v zájmu ochrany cestujících a jejich majetku.

Seznam zdrojů:

<http://www.mesto-most.cz/> [3. 3. 2015]

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/265029-podchod-u-rudolic-nove-monitoruji-kamery-a-policie/> [5. 3. 2015]

Seznam obrázků

Obrázek 1	- 6 -
Obrázek 2	- 7 -
Obrázek 3	- 8 -
Obrázek 4	- 9 -
Obrázek 5	- 10 -
Obrázek 7	- 11 -
Obrázek 6	- 11 -
Obrázek 8	- 12 -
Obrázek 9	- 13 -
Obrázek 10	- 14 -
Obrázek 11	-15-