

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Katedra biotechnických úprav krajiny



**Fakulta životního
prostředí**

URBANISTICKÝ VÝVOJ MĚSTA MOST

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Olga Nekardová

Bakalant: Simona Augustová

2016

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra biotechnických úprav krajiny

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Simona Augustová

Územní technická a správní služba

Název práce

Urbanistický vývoj města Most

Název anglicky

The urban development of Most city

Cíle práce

Cílem práce je vypracovat literární rešerši zaměřenou na urbanistický vývoj města Most.

Metodika

Bakalářská práce bude zpracována formou literární rešerše na základě studia odborné literatury (domácí i zahraniční) vztahující se k městu Most se zaměřením na jeho urbanistický vývoj a historii a studium částí jednotlivých územních plánů platných v období 1945-2002. Součástí práce bude také srovnání mapových částí územně-plánovací dokumentace se skutečnou realizací.

Práce bude rozdělena do několika částí:

1. Úvod a cíle práce
2. Metodika
3. Vlastní práce o urbanistickém vývoji města Most (přírodní podmínky, historie města, urbanistický vývoj města Most v jednotlivých obdobích od počátku 20. století, dochované kulturní památky, rekultivační projekty)
4. Diskuse a závěr

Doporučený rozsah práce

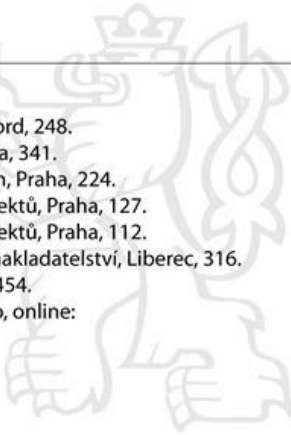
min. 40 stran, včetně tabulek, obrázků a grafů

Klíčová slova

urbanismus, územní plánování, Most, rekultivace

Doporučené zdroje informací

Hall P., 2002: Urban and Regional Planning. Routledge, Oxford, 248.
Hrůza J., 1977: Slovník moderního urbanismu, Odeon, Praha, 341.
Lynch K., 2004: Obraz města: The Image of the City. Polygon, Praha, 224.
Maier K., 2000: Urbanistická čítanka 1. Česká komora architektů, Praha, 127.
Maier K., 2003: Urbanistická čítanka 2. Česká komora architektů, Praha, 112.
Mannlová-Raková H., 1982: Most 1932-1982. Severočeské nakladatelství, Liberec, 316.
Pokorná L. et al., 2000: Kniha o Mostecku. Dialog, Litvínov, 454.
ÚÚR, 2014: Časopis Urbanismus a územní rozvoj, ÚÚR, Brno, online:
<http://www.uur.cz/default.asp?ID=19>, cit. 11.6.2014.



Předběžný termín obhajoby

2015/06 (červen)

Vedoucí práce

Ing. Olga Čermáková

Elektronicky schváleno dne 22. 9. 2014

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 9. 2014

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Děkan

V Praze dne 09. 04. 2015

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: „Urbanistický vývoj města Most“ vypracovala samostatně pod vedením Ing. Olgy Nekardové. Uvedla jsem všechny použité podklady a literární zdroje, ze kterých jsem čerpala.

V Praze dne 12. dubna 2016

.....
Simona Augustová

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí bakalářské práce Ing. Olze Nekardové za odbornou i metodickou pomoc a náměty ke zpracování. Zvláštní dík patří také mé rodině, za podporu a vytvořené podmínky pro studium.

Abstrakt

Záměrem bakalářské práce je přiblížit urbanistický vývoj města Mostu a popsat dle plánovací dokumentace jeho strukturu, vývoj vybraných částí města od historie po současnost. V úvodní části je nastíněna charakteristika mostecké oblasti, vývoj zástavby kolem řeky Bíliny a stručná historie města. Hlavní část práce se již zabývá změnami v první polovině 20. století, kdy zástavba expanduje za hranice bývalých městských hradeb, rozšiřuje se industriální spektrum obohacené o chemický průmysl vázaný na kvalitní hnědé uhlí. Následují úžeji zaměřené kapitoly věnující se problematice územního plánování a urbanistickému vývoji spojenému s výstavbou jednotlivých částí nového města Mostu. Závěrečná část blíže specifikuje rekultivovaná území v okolí města, přibližuje historické památky a pojednává o připravovaných projektech města.

Klíčová slova: Most, rekultivace, urbanismus, územní plánování

Abstract

The aim of this thesis is to describe the urban development of the city of Most and its structure according to planning documents, development of particular parts of the city from the past to the present. The introductory part outlines the characteristics of the Most region, the development of buildings along the river Bílina and familiarizes with a brief history of the city. The main part is focused on changes in the first half of the 20th century, when the area expands beyond the former city walls, the industrial spectrum is enriched by the chemical industry tied to the good quality brown coal. There are following chapters more specifically dealing with the issue of spatial planning and urban development associated with the construction of the individual parts of the new city of Most. The final part specifies the reclaimed area around the city, describes its historical monuments and deals with the upcoming projects of the city.

Keywords: The city of Most, restoration, urbanism, spatial planning

Obsah

1	Úvod.....	10
2	Cíle.....	12
3	Urbanistický vývoj města	13
3.1	Definice územního plánování a urbanismu	13
3.1.1	Územní plánování	13
3.1.2	Urbanismus	13
3.1.3	Vývoj urbanismu.....	14
3.2	Mostecký region	20
3.2.1	Geografická pozice a širší vztahy	20
3.2.2	Přírodní podmínky	21
3.2.3	Geologický vývoj.....	22
3.3	Historie města Mostu.....	24
3.3.1	Prehistorie	24
3.3.2	Historie.....	24
3.3.3	Industriální období	26
3.4	Stručný nástin městské zástavby v průběhu minulých století	27
3.5	Most na počátku 20. století.....	30
3.6	Plánování za protektorátu	32
3.7	Vývoj Mostu v letech 1945-1960.....	33
3.7.1	Stalingradská čtvrť	33
3.7.2	Podžatecká čtvrť.....	34
3.7.3	Likvidace historického města.....	36
3.8	Výstavba nového Mostu od roku 1960 po současnost	38
3.8.1	Podžatecká čtvrť - Výstavba	40
3.8.2	Družstevní čtvrť	40
3.8.3	Severní čtvrť.....	41
3.8.4	Čtvrť Bohumila Šmerala	41
3.8.5	Zahradní čtvrť	42
3.8.6	Sídlště Chanov	43
3.8.7	Centrum města	43
3.8.8	Čtvrť Liščí vrch a Výsluní	45
3.8.9	Most po roce 1990.....	47
3.8.10	Projekt dostavby Centra	49
4	Most a jeho hodnoty	53
4.1	Analýza vytvořené urbanistické struktury dle územních plánů města Mostu zdokumentované pomocí výstupů GIS	53
4.2	Administrativní členění	58
4.3	Sociografická analýza.....	61
4.4	Urbanistická struktura Mostu	63

4.4.1	Prostorové uspořádání	63
4.4.2	Funkční struktura	64
4.4.3	Rozložení počtu obyvatel	64
4.5	Historické památky města	66
4.5.1	Děkanský kostel Nanebevzetí Panny Marie.....	66
4.5.2	Špitální kostel.....	66
4.5.3	Hrad Hněvín	66
4.5.4	Kasárna Most	67
4.6	Realizované projekty na rekultivovaném území	68
4.6.1	Hipodrom Most	68
4.6.2	Vodní nádrž Matylda.....	69
4.6.3	Autodrom	69
4.6.4	Mostecké vinice	70
4.6.5	Lom Benedikt.....	70
4.6.6	Mostecké jezero	71
4.7	Připravované projekty ve správním obvodu města	73
4.7.1	Zlepšení urbanistické hodnoty města Mostu.....	73
4.7.2	Dostavba a zvýšení estetické hodnoty centra města	74
4.7.3	Podpora a zajištění kvalitního bydlení ve městě	74
5	Diskuse.....	76
6	Závěr	79
7	Fotodokumentace.....	80
8	Literatura a použité zdroje	85
9	Seznam obrázků a tabulek	88

1 Úvod

Život a zánik města Mostu, kde renesance nahrazovala gotiku a baroko renesanci, města, které se po staletí rozvíjelo, aniž by si bylo vědomo existence vzácných nerostných surovin ve svém podzemí a které během několika desetiletí změnilo svou podobu k nepoznání, představuje unikát, který nemá ve světě obdoby.

Příběh o historickém městě, které bylo na základě rozhodnutí vlády Československé socialistické republiky zničeno pro vyšší zájmy průmyslové prosperity státu a následně ve druhé polovině 20. století vystavěno jako město nové, je všeobecně znám a to nejenom díky ideologické propagaci, ale i publikacím, které se před rokem 1989 i po něm, touto problematikou zabývaly. Otázky urbanistických kvalit odsuzovaných i obdivovaných, které zde vznikly a důležité mezníky při plánování a budování města, které ovlivnily jeho urbánní vývoj, dosud zpracovány nebyly. Právě tyto rozsáhlé proměny města byly podnětem k výběru tématu mé bakalářské práce. Dalším aspektem, který mne vedl k akcentaci města Mostu, bylo připomenout historicko-politické události, které měly rozhodující vliv na jeho výstavbu i výslednou architektonickou a urbánní hodnotu právě v době, kdy se problematika prolomení územních ekologických limitů těžby, ve výhledu posledních několika let i současných měsíců, stává opět aktuálním tématem a vyvolává vlny rozporuplných emocí.

Předkládaná bakalářská práce je zaměřena na urbanistický vývoj Mostu a to v období od roku 1945 po současnost. Důležitými dějinnými mezníky, které vytvoří rámec pro uchopení urbanistického vývoje, se tak stane konec druhé světové války, odsun německého obyvatelstva a znovuosídlení pohraničí. Následují kapitoly zaměřené na rozsáhlou proměnu městské zástavby ve 20. století a z tohoto období především 60. a 70. léta, nastolení totalitního režimu a extenzivního budování průmyslové základny státu, které se stalo jedním z hlavních činitelů utváření socialistického hornického města, kdy vlivem rychle pokračující těžby a demolice starého města, došlo k jeho nejvýznamnějšímu urbanistickému vývoji a bytové výstavbě.

Práce samotná vychází z písemných a ikonografických pramenů uložených v Oblastním archivu města a Okresním muzeu v Mostě. Historické reálie byly čerpány z odborných studií místních historiků Zdeňky Fröhlichové, Haide Mainnlové - Rakové (1982) a Libuše Pokorné (2000) a soudobých místních kronik.

Mezi nejnovější literaturu popisující vývoj města Mostu patří Historický atlas měst České republiky svazek č. 26 Most Roberta Šimůnka (2014), která je díky obsahové stránce a grafickému zpracování v podobě map a plánů města Mostu velice zdařilá a poskytla mi stěžejní materiál pro předkládanou bakalářskou práci. Takto rozsáhlé téma si vyžádalo komplexní náhled na celou problematiku urbanismu a pro pochopení veškerého dění i přístupů při utváření nového města bylo nutné prostudovat díla Jiřího Hruzy a Josefa Zajíce, jediných autorů, kteří se ve svém díle Vývoj urbanismu I. z roku 1995 a navazujícím literárním díle Vývoj urbanismu II. z roku 1996 zabývají vývojem urbanismu od pravěku po 20. století.

Stejně tak důležité bylo studium podkladů územního a strategického plánování z historického fondu města, aby bylo možné všechny získané poznatky zpracovat a následně porovnat s plánovanou a realizovanou výstavbou. Při analýze této územně plánovací dokumentace, byla uplatněna komparativní metoda (srovnání, porovnání, studium shod, podobností a odchylek) a při studiu jednotlivých částí města jsem vycházela i z dostupných mapových podkladů.

Pro dokreslení tématu předkládané bakalářské práce, mi velice pomohly paměti architekta Václava Krejčího (2008), který jako hlavní projektant stál u zrodu nového Mostu.

2 Cíle

Předkládaná bakalářská práce si klade za cíl zevrubně popsat záměry a praktickou aplikaci urbanistických řešení na vybraném územním celku a poté analyzovat jednotlivé urbanistické počiny pomocí územně plánovací dokumentace města. Získat ucelený přehled, jak se město plánovalo a vyvíjelo, porovnat návrhy, záměry realizace, případné odchylky či změny. V současném organizmu sídla pak identifikovat dochované urbanistické hodnoty a analyzovat, jak se na nich podílelo či nepodílelo plánování.

3 Urbanistický vývoj města

3.1 Definice územního plánování a urbanismu

Územní plánování je soustavnou činností, která řeší uspořádání daného území tak, aby vytvořený organický celek byl schopný dalšího vývoje. Formou vyhotovené dokumentace reguluje činnost člověka v krajině.

Urbanismus je oproti územnímu plánování soubor vědeckých a uměleckých metod a postupů, které se uplatňují při řešení měst, ale i jiných sídlištních celků, krajiny a celých širších územních jednotek s důrazem na tvorbu životního prostředí.

3.1.1 Územní plánování

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů definuje cíle územního plánování:

- „*Územní plánování zajišťuje kompletně a soustavně funkční využití a prostorové uspořádání území, stanoví zásady jeho organizace a následně věcně i časově koordinuje výstavbu i jiné činnosti ovlivňující rozvoj území.*“

- „*Územní plánování zabezpečuje a vytváří předpoklady pro trvalý soulad kulturních, civilizačních a přírodních hodnot v území, především se zřetelem na ochranu životního prostředí – jeho hlavních složek, vody, půdy a ovzduší.*“

Ustanovení § 43 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů stanoví základní koncepci rozvoje území obce a ochranu jeho hodnot. Výše uvedené zákonné ustanovení určuje plošné a prostorové uspořádání krajiny, koncepci veřejné infrastruktury, dále vymezuje zastavěné území, plochy a koridory a to zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby i k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území. Pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy stanoví podmínky pro jejich využití.

3.1.2 Urbanismus

„Urbanismus je stupňování významu měst a podílu městského obyvatelstva v průběhu rozvoje ekonomických, technických a společenských prvků, principů a jevů typických pro město v územní a hospodářsko-společenské struktuře země“ (Štván 1967).

Hrůza et Zajíc (1995) definují urbanismus jako výraz odvozený z latinského slova pro město. Oproti územnímu plánování vznikl teprve nedávno, ale plánování a výstavba měst byla, prováděna již ve středověku. Urbanistickou činnost uplatnili lidé již v dobách, kdy se rozhodli svá sídla, z počátku pouze zemědělského charakteru, stavět jako sídla trvalá a s následným rozvojem plánování jej měnili na městský typ bydlení.

Urbanismus lze považovat za vědecko-uměleckou disciplínu, která vytváří teoretický základ pro územní plánování. Hexner (1983), popisuje cíle urbanismu jako ucelené uspořádání osídlení. Koncepti urbanismu jako takovou, která by měla vytvořit zdravé životní prostředí v souladu se společenskou činností, výrobou a bydlením.

Musil (1996) popisuje urbanismus jako aplikovaný vědní obor, který se zabývá plánováním a výstavbou měst z hlediska technického, architektonického (estetického) a územního. Urbanismus uplatňuje své postupy a metody pro cílené ovlivňování a vytváření jednotlivých částí osídlení.

3.1.3 Vývoj urbanismu

Počátky urbanismu - Pravěk a Starověk

Díky poznatkům z archeologických nálezů můžeme objevovat a studovat vliv lidské činnosti na krajinu okolo nás. Pro počátky osídlení jsou typická sídla dočasného charakteru díky častým přesunům pravěkého člověka (lovce a sběrače) za potravou. Stálá sídla si člověk budoval, až s přechodem od kočovného způsobu života, kdy se začal usazovat na jednom konkrétním místě, shromažďoval poznatky o přírodních podmínkách tohoto území a postupně zakládal první sídla poblíž vodních zdrojů, pěstoval plodiny a domestikoval zvířata. V této době ještě nelze odvodit určité principy vnitřního uspořádání sídel, neboť archeologické nálezy nejčastěji dokládají pouze jednotlivé budovy nebo pohřebiště (Dudák 2000).

Do období 3. - 4. tisíciletí před našim letopočtem patří starověká civilizace tzv. Dvojříčí (prostor mezi Eufratem a Tygridem) v Mezopotámii, ve které nalzáme první základní urbanistické prvky v podobě umístění a rozvržení tržnice, okolních zahrad a zeleně, vodních ploch, domů a cest. V dalších starověkých městech, již samostatně oddělených hradbami od okolní krajiny, na území např. Číny, Egypta a Indie nebo Jižní Ameriky se v období starověku objevují první pravidelné půdorysy a složité vnitřní dispozice staveb a nalezena je i jednoduchá technická infrastruktura (Hrůza et Zajíc 1995). Ačkoliv se z měst zachovaly pouze části základů jejich staveb

ukryté pod zemí, dávají nám alespoň představu o městských půdorysech vytvořených ve starověku. Základ znalostí člověka o sídlech vytvořily stavby velkých starověkých civilizací od Blízkého Východu přes Asii až po Ameriku. O to obdivuhodnější je to, jakým způsobem se tyto národy vypořádali se založením sídla, vyhledali pro něj umístění a následně jej uspořádali. Právě ve starověku byly prvně stanoveny a také v praxi zrealizovány mnohé dodnes platné principy plánování a stavby měst. Posláním antiky tkví v tom, že vytvořila základy sídelní soustavy ve značné části Evropy a též koncepce pro celý následující vývoj urbanistické teorie i budoucí praxi.

Vznik současné sídelní struktury - Středověk

Jak bylo naznačeno výše, existovali na prahu středověku vyspělé městské civilizace. Města v první fázi středověku vznikala postupně z rozrůstajících se osad, tam kde byly nejlepší hospodářské, dopravní i přírodní podmínky. Ve středověku též neexistoval žádný spis věnující se zakládání měst, stavitelství a jejich vnitřnímu uspořádání. Základem veškerého dění byla Bible, ve které nalezneme popisy měst i domů, obraz ideálního města i pravidla jeho výstavby (Staňková 2002).

Nejstarší středověká města byla organicky rostlá. Navazovala často na starší osídlení. Pověštinou to byly pozůstatky římských měst, hradiště hradu nebo kláštera, nebo též tržištní osady. Jejich půdorysy se vytvářely stavbou domů a náměstí a měly tvar vzniklý rozšířením cesty či křižovatky. Nová města se vyznačovala naopak svou pravidelností a měly tvar pravidelného čtyřúhelníku (Syrový et al. 1977).

Uliční síť a umístění hlavního tržiště bylo výchozím dispozičním prvkem nově vytvořeného středověkého města, ovšem u těch organicky rostlých měst uliční síť kopírovala dávné obchodní cesty. Velkou roli hrálo u organicky rostlých tak u nově vzniklých měst opevnění. Mimo městských bran budovaných při hlavních obchodních cestách, byla do opevnění vkládána i branka k vodě při nejdůležitějších vstupech do města. Kostel obklopený hřbitovem byla první veřejná budova středověkého města. Až později byly budovány radnice a ve větších městech kláštery a špitály. Středověká města měla poměrně jednodušší urbanistickou kompozici s porovnáním s antickými městy, která měla vybudovaný komfort v podobě vodovodu a kanalizace. Naopak středověká města vytvořila základ dnešní sídelní soustavy, ve své době naplňovala požadavky rozvoje obchodu, náboženství i řemesel a dodnes patří mezi nejcennější kulturní památky (Hrůza et Zajíc 1995).

Přestavba středověkých měst - Novověk

Urbanismus novověku ovlivnilo renesanční umění, zcela nový směr, který se obrací zpět k antice. Hrůza et Zajíc (1996) uvádí, že urbanismus s jeho počátky vznikly právě v renesanci, která tehdejší gotická města ovlivnila, obohatila i přetvářela. Renesanční urbanismus poprvé chápe ulice, náměstí a skupiny budov jako vzájemně provázané prostorové soubory, které uplatňují především symetrii. Na rozdíl od středověku, renesance vytvořila jednoznačná pravidla, která formulují optimální řešení měst, postupů a jejich výstavbu. V renesanci bylo za ideální město pokládáno to s půdorysem ve tvaru hvězdice, s radiálně i okružně situovanými ulicemi sbíhajícími se k centrálnímu prostoru s výraznými objekty a sochařskými díly (Koutný 2004). Renesanční období nevnímá město pouze jako prostor s jednotlivými budovami. Prvně je město a jeho geometrická forma nadřazená nad jednotlivé stavby. V renesančním období proniká do městského interiéru také více zeleň (Staňková 2002). Pro renesanci jsou typické stavby v podobě městských šlechtických paláců, vily se zahradami nebo zámky. Renesanční umění pozměňuje město v detailech, do prostoru vnáší barevnost. Další umělecko-architektonický sloh, který ovlivnil urbanismus je baroko a klasicismus. Ve stylu baroka jsou přestavovány starší stavby církevní i světské paláce, kostely, kláštery a fary. Budovy získaly nová průčelí. Do městských prostorů byly vkládány morové a mariánské sloupy a kašny. V této souvislosti mluvíme o barokizaci historických měst. V barokním urbanismu se oproti renesanci, která upřednostňovala především symetrii, mění názor na přírodní podmínky a důmyslné využívání přírodních komponent, zvláště terénu, vodních ploch, zeleně a celé krajiny, které byly do této doby vnímány jako překážky (Hrůza et Zajíc 1996). Barokní urbanismus stejně jako renesance chápal město jako celek. Oproti renesanci jsou již v tomto celku, uplatňovány polycentrické kompozice. Při vymezení určitého územního celku se o městu již uvažuje jako o celku, který je přímo spjatý s přírodou a okolní krajinou. Baroko si je již vědomo emocionálního působení těchto prvků. Umělecký směr klasicismus se nedotýkal významnějších urbanistických koncepcí, spíše se uplatnil při přestavbě sídel šlechty nebo církve, nejzřetelněji pak při vytváření zámeckých areálů obklopených zahradami.

Vznik velkoměsta - 19. století

V 19. století si velké metropole jako např. Řím, Washington, Petrohrad nebo Paříž se svou Versailles, nemohly vystačit s půdorysem limitovaným renesančním nebo středověkým opevněním. V těchto metropolích a později i v ostatních městech, v menším měřítku začínají vznikat velkolepé urbanistické koncepce, které své principy uplatňují ještě ve 20. nebo dokonce v 21. století (Hrůza 1965).

Na začátku tohoto století si řada měst zachovávala stávající půdorys, začala však uplatňovat snahu o rekonstrukci, o zlepšení životních podmínek a odmítala nadměrně přelidněné, zastaralé městské zástavby s žalostnými hygienickými podmínkami, ve kterých se mísily všechny funkční složky. Tyto okolnosti následně vedly v řadě měst k asanacím. Všechny tyto snahy měly stejné nedostatky, zlepšovaly pouze jednotlivé části měst, nikoli však celý celek (Švidkovskij 1966).

Při samotné výstavbě města si stavitelé stále více uvědomovali význam dopravních tras pro město. Takto vznikla základní myšlenka koncepce lineárního města. Trasa komunikace, nebo kolejová trať se staly základní koncepční linií pro město a jeho výstavba byla podřízena dopravě, neboť doprava tvořila základní osu půdorysů měst a v konečné fázi ovlivnila i cenu pozemků ve městě. Lineární město rozdělilo území města na zóny bydlení, vybavenosti a výroby (Hrůza 1965).

Nejvíce výraznou koncepcí zrozenou ke konci 19. století avšak uplatněnou převážně ve století 20. byla myšlenka zahradních měst. Pomocí této koncepce zahradního města mělo dojít ke zlepšení životních podmínek ve městě a myšlenka samotná, měla dopomoci regulovat rozrůstání měst a snížením počtů obyvatel, kteří se rozhodnou opustit velká města a postupně začnou vyhledávat malá zahradní města s nízkou hustotou zastavění, s řadovými domky a zahradami. Zahradní město se vyznačovalo koncentricky situovanými zónami bydlení, rekreace a výroby (Koutný 2004).

Závěrem lze konstatovat, že vznik velkoměsta a jeho urbanismus v 19. století ovlivnil neustále se zvyšující rozvoj průmyslu a dopravy a tím narůstající podíl městského obyvatelstva (Koutný 2004). Nebyla to lehká doba, jednak pro stoupence moderní architektury, která se uplatňovala při řešení jednotlivých budov i městských prostorů a ani pro ty, kteří ctili historické hodnoty a museli přihlížet demolicím památek, které nahradily měšťanské a činžovní domy a kancelářské budovy.

Ve všech souvislostech ovšem nelze hovořit pouze o nedostacích. Urbanismus dodnes pracuje s většinou postupů a nástrojů, které byly vytvořeny právě v tomto století. Formovalo se zákonodárství, vznikaly první regulační plány, budovaly

se první vodovody, kanalizace a sítě veřejné dopravy, stoupal význam přírodních podmínek ve městě a byla vymezena i první chráněná území (Hrůza 1965).

Soudobé město - 20. století

Ve znamení urbanizačních procesů se vyznačovalo i 20. století. Hlavní tématem se stávají městské aglomerace. Urbanisté hledají řešení pro usměrňování výstavby, snaží se poznat a vyřešit problémy vzniklé pokračujícím rozrůstáním měst.

Je vytvářena metodika územního plánování nikoliv pouze měst, ale také celých oblastí, formuluje se regionální plánování. V první polovině 20. století se výrazně uplatňuje funkcionalistický urbanismus, který vychází z požadavků účelného řešení jednotlivých staveb z hlediska provozních a materiálových funkcí. Stoupenci organizace, pod názvem „Mezinárodní kongres moderní architektury“ (CIAM), kteří se snažili uplatňovat moderní směry urbanismu a architektury vydali prohlášení, ve kterém jsou stanoveny základní funkce urbanismu, kterými jsou bydlení, práce a oddych a předmětem urbanismu je poté využití území, organizace dopravy a legislativy. Prohlášení CIAM zdůrazňuje stanovení velikosti zastavěné a volné plochy městského prostoru, či hustotu obyvatel (Hrůza et Zajíc 1996). Principy formulované funkcionalistickým hnutím se o třicet let později staly hlavním obsahem kongresu známým pod názvem Athénská charta, který vyjadřoval myšlenky moderní architektury a specifikoval základní funkce urbanismu, kterými jsou bydlení, práce, rekreace a doprava. Dle těchto čtyř základních funkcí se pak v plánu určí poloha a struktura určitého sektoru. Athénská charta např. zkoumala a zdůrazňovala nutnost plánovat města v rámci většího území, plán města měl být nahrazen plánem regionu. Athénská charta se stala závazným dokumentem a její závěry byly uplatňovány v praxi zejména po druhé světové válce při obnově měst, kdy se uplatnily náměty jako typizované půdorysy, montáž domů z velkých stavebních elementů, multifunkční obytné soubory (Hrůza 2002). Typické pro 20. století se staly kromě zahradních měst rozsáhlé sídlištní soubory, které se vyznačují stejnými znaky. První budovaná sídliště z 50. let jsou z pohledu urbanismu a architektury celkem zdařilá. Převládá cihlová zástavba, doplněná řadovými domky. S rozvojem panelové technologie vznikají sídliště přesahující vlastní města. Vystihují je jednotné znaky, mnohapatrové uniformní obytné domy tvořené ze stejných továrních částí, monotónnost urbanistického a architektonického řešení, obtížná orientace, nedostatek

prostoru pro sdružování. Náhradou je pouze komfortnější životní standard (Hrůza 1974).

3.2 Mostecký region

3.2.1 Geografická pozice a širší vztahy

Město Most se nachází v mělké pánevní krajině obklopen Českým Středohořím a Žateckou pánví. Mosteckou pánev řadíme do Krušnohorské soustavy, kterou vytvářely procesy vrásnění a také vulkanická činnost, díky níž vznikly vrchy v jeho okolí, kterými jsou Hněvín, Široký vrch, Špičák, Ressler a dále pak Lajsník. Krušné hory tvoří nejvýraznější krajinnou složku. Samotné město tvoří celek umístěný v západní části Ústeckého kraje (obr. č. 1) v povodí řeky Bíliny.



Obrázek 1: Poloha města ve správní území Ústeckého kraje (Magistrát města Mostu 2014)

Na severu hraničí město Most se spolkovou republikou Německo, na západě s Chomutovem, na východě s Teplicemi a na jihu s Louny. Most a Litvínov jsou významná města Mostecká, tvoří okrajové městské celky pánve. Vzájemně vytvářejí dvojměstí. Tato města byla vždy úzce spjata s existencí nerostného bohatství a průmyslového potenciálu, který tak těžce poznamenal krajinu nacházející se v jejich okolí. Nejenom vulkanická činnost s procesy vrásnění dlouhodobě utvářely reliéf mostecké krajiny. Především to byl člověk, který značně poznamenal okolní krajinu povrchovou těžbou uhlí. Povrchové doly dosahovaly hloubky až 150 m pod úroveň terénu a okolní výsypky měly výšku do 100 m (Krejčí 2008).

Mostecký region lze rozdělit na tři odlišné celky, které tvoří oblast pánevní, horskou a zemědělskou. Pánevní oblast Mostecka je centrem chemického průmyslu, energetiky a těžby hnědého uhlí. Nacházejí se zde největší urbanistické celky Most, Litvínov v jejich okolí jsou umístěny chemické závody, průmyslové podniky a povrchové hnědouhelné doly. V této oblasti je původní krajina nejvíce pozměněna a ovlivněna zásahy lidské činnosti.

V pánevní oblasti je soustředěn také největší počet obyvatel, neboť městské prostředí vytváří nejenom více pracovních příležitostí, kulturního i odpočinkového využití, ale především dostupnou základní infrastrukturu, která byla v minulém století pro horské oblasti Krušných hor zejména v zimním období velice obtížná. V této oblasti docházelo k postupnému vysídlování okrajových horských částí, obyvatelé ztratili zájem o půdu i život v horách. V dnešní době je situace v horských oblastech Krušných hor zcela opačná. Díky ekonomické prosperitě i větší kupní síle se stávají horské oblasti opět atraktivním prostředím a to nejenom k rekreaci, ale především k bydlení. Zemědělská oblast se nachází na jihu Mostecka, kde přechází do Žatecké pánve a Českého středohoří. Nerostné bohatství Mostecké pánve negativně ovlivnilo i význam zemědělství. Jihovýchodní část Mostecka tvoří dnes jen malá část orné půdy vzhledem k záborům k těžební činnosti a zakládání průmyslových zón v pánevní části.

Systém elektrické energie, na který je se svým zázemím napojeno město Most, zajišťuje teplárna v Komořanech. Zemní plyn pro město zajišťuje předávací stanice v Bylanech. Zde je Most napojen také na tranzitní plynovod. Severočeské vodovody a kanalizace a.s. umožňují dodávku pitné vody, která je z části z Krušných hor a Ohře, neboť město Most nemá vlastní vodní zdroje. Jako zdroje vody jsou pro Most využívány nádrže Janov, Přísečnice a Fláje. Vodovod v Mostě má tři tlaková pásma. Čistírna odpadních vod je v Chanově. Zajišťuje čištění odpadní vody z města i vzdálenějších čtvrtí. Kanalizační síť města je neustále rozšiřována. Stoková síť je jednotná. Oddílná je pouze na Zahražanech v nejstarší části města. Silniční síť je tvořena radiálními komunikacemi, které doplňují komunikace nižších tříd (Olžbut 2002).

3.2.2 Přírodní podmínky

Mostecko a jeho klimatické poměry jsou velmi výrazně ovlivňovány polohou území a krajinnými tvary a určeny závětrnou polohou v dešťovém stínu strmých do českého

vnitrozemí zlomených Krušných hor. Návětrné mírné krušnohorské svahy jsou chladné, větrné s velkou oblačností a vysokými srážkami. Průměrné roční srážky jsou v Mostě 474 mm, naproti tomu v horských obcích až 900 mm. Podkrušnohoří je daleko teplejší, suché, ale i tady je poměrně vysoká oblačnost a málo slunečního svitu (Beneš et al. 2004).

Celá oblast Mostecka je z hlediska kvality ovzduší vlivem geografických a klimatických podmínek problematická a její poloha mezi Českým středohořím, Krušnými horami a Doupovskými horami ji předurčuje k častému výskytu inverzních situací. Severočeská hnědouhelná pánev patřila v minulosti z hlediska znečištění ovzduší k těm nejvíce zatíženým. Od 90. let minulého století se však kvalita ovzduší významně zlepšuje. Přesto patří tento region i nadále mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší v České republice. Největším a nejvýznamnějším problémem řešeného území v minulosti bylo znečištění ovzduší oxidem siřičitým. Toto zatížení se podařilo snížit, a to díky instalaci odsiřovacích zařízení a snížením průmyslové výroby. Současným problémem je znečištění ovzduší suspendovanými částicemi velikostní frakce do 10 µm (PM10). Ke kvalitě ovzduší přispívá ekologický způsob dálkového vytápění. Inverzní stavy způsobené reliéfem okolní krajiny však zůstaly. (Magistrát města Mostu 2014).

3.2.3 Geologický vývoj

Vlastní podobu podkrušnohorské oblasti zásadně ovlivnilo vrásnění, denudace a tektonická činnost. Její složitá geologická skladba se formovala již ve starohorách. Krušnohorské krystalinikum je nejstarším geologickým útvarem na Mostecku. Zahrnuje nejstarší usazeniny a vyvřeliny, převážně krystalické břidlice, které se z části metamorfovaly na ruly a ortoruly, svory a kvarcity. Vývoj krystalinika byl ukončen ve svrchních prvohorách. Na území mostecké pánve jej zakrývají sedimenty. Během karbonu se vytvořily rozsáhlé černouhelné pánve. Sedimentace se sopečnou činností v nich pokračovala až do permu. Po celý trias, juru a spodní křídou byla celá oblast Českého masívu souší. Teprve ve svrchní křídě, v důsledku alpinského vrásnění, nastává rozsáhlá mořská transgrese mostecké oblasti včetně Krušných hor, čímž se vytvořily sedimenty pískovce a slídy. Na konci křídou moře ustoupilo, došlo k erozi a srovnání terénu. Tropické podnebí působící následující období na usazené horniny vytvářelo typický profil kaolinického zvětrávání žuly, který vedl k přeměně živců na jílové minerály a vzniku ložisek kaolinu.

Koncem oligocénu dochází v důsledku horotvorných procesů v alpsko-karpatské oblasti k tektonickým pohybům, které nejvíce ovlivnily geomorfologický vývoj Krušných hor. Intenzivní erupce vedly ke vzniku Českého středohoří a Doupovských hor složených z vyvěřelých čedičů, trachytů a fonolitů. Ve vytvořeném sopečném pohoří vznikala mělká, plošně omezená jezera, jejichž dna tvořily spláchnuté usazeniny organogenních hornin, jako vápence a diatomity. Po skončení hlavní fáze vulkanické činnosti docházelo opět působením subtropického klimatu ke zvětrávání vyvěřelin a tufů, případně splachování vyvěřelin do existujících depresí. Z jezer se postupně stávaly uhlotvorné bažiny, močály a rašeliniště. V subtropickém klimatu se z tlející nahromaděné vegetace tvořila uhelná sloj o mocnosti až 30 metrů. Uhlenná sloj v oblasti jezer a velkých řek je rozdělena do více lávek, neboť docházelo k častému střídání dílčích sedimentačních prostředků. Zvýšením hladiny pánevního jezera byla uhlotvorná sedimentace ukončena. Převážnou část svrchní vrstvy severočeské pánve tvoří sedimenty jílu a jílovce (Beneš et al. 2004; Kolektiv autorů 1982).

3.3 Historie města Mostu

3.3.1 Prehistorie

Nejstarší doklady osídlení člověka na Mostecku byly nalezeny na lokalitě Písečný vrch u Bečova. Skalní převis v jihozápadní části kopce ukryval lidské výrobky, středně paleolitického člověka. Křemencový lom, který se zde nacházel, využíval pravěký člověk jako surovinový zdroj v následných časových horizontech až do střední doby bronzové tedy 15. stol. př. n. l. (Beneš et al. 2004; Krejčí 2008).

3.3.2 Historie

První písemnou zmínku o Mostu nacházíme v Kosmově Kronice české v letech 1039 a 1040 n. l. Název města je odvozen od brodu a později mostu přes řeku Bílinu na hlavní zemské stezce z Prahy do Saska. Tato obchodní cesta, byla pro město zásadní, neboť díky obchodu s obilím, které bylo vyváženo přes Krušnohoří do Saska, se město velkou rychlostí ekonomicky rozvíjelo.

V první polovině 13. století se celé území dostávalo do popředí zájmu díky vzestupu potenciálu mostecké krajiny v okolí a přechodu přes řeku Bílinu i s rostoucím významem hradu postaveného v letech 1238–1248 na místě původní tvrze na vrchu Hněvín. Most, tehdy ještě jako tržní osada, představoval raně feudální aglomeraci městského typu se dvěma kostely, tržištěm a poměrně rozsáhlými vinicemi, které byly rozšiřovány na všechny vhodné jižní svahy v jeho okolí.

Ve 14. století již patřilo vinařství k nejvýnosnějším odvětvím zemědělské výroby v kraji. Pozornost se ke Krušným horám obrátila také díky dobývání mědi a především stříbra. Most nikdy nebyl báňským městem, plnil pouze funkci obchodního zázemí bohatých horních měst ve svém okolí a tímto těžil z výtěžku stříbrného podnikání (Pokorná 2000). Během tohoto století docházelo k zahušťování městské zástavby do souvislých řad.

Roku 1455 město postihl velký požár, ovšem jeho následky nebyly tak ničivé jako následky požáru rozpoutaného roku 1515, který byl pro město ničující. Vyhořelo skoro celé město a plameny zcela poničily jeho gotickou tvářnost. Během této katastrofy uhořelo skoro 400 obyvatel. Od ničivých plamenů se podařilo uchránit pouze hrad situovaný jihozápadně nad městem na vrchu Hněvín (obr. č. 2).



Obrázek 2: Most 1602 (Šimůnek 2014, mapový list č. 52)

Pravděpodobnost, že Most zaujme po neštěstí opět své výsadní místo, které zaujímal, byla po tak rozsáhlém požáru velmi malá. Ovšem paradoxně právě tento ničivý požár zvýšil zájem krále Vladislava Jagelonského o město samotné a o jeho znovuobnovení na město královské. Most získal povolení uspořádat odpustkovou sbírku, díky níž mohly být zahájeny práce na obnově vnitřního města. Chrám Nanebevzetí Panny Marie je vrcholným dílem mistra saské pozdní gotiky Jakuba Heilmanna a jedním z největších gotických kostelů na území Čech (Krejčí 2008).

Během třicetileté války zastihla město další zkáza v podobě Švédských vojsk, která vtrhla do města a plnila jej s vidinou dobýt hrad Hněvín. Válka znemožnila městu další rozvoj zemědělství a přispěla i k úpadku rudného dolování. V německém prostředí se rychle šířilo luterství, proto rekatolizace po třicetileté válce dopadla na Most obzvláště tvrdě. Mnoho protestantů odešlo z města do Saska. Slibný ekonomický rozvoj a demografický rozmach se zastavil. Most prožíval svou vývojovou stagnaci (Pokorná 2000).

Obtížnou poválečnou situaci Most překonal až na konci 18. století, kdy se začaly konsolidovat jeho hospodářské poměry. Most zůstal stále městem především s řemeslnou výrobou a rozsáhlým zemědělským a lesním hospodářstvím a navazujícím obchodem s obilím. I přesto do města pomalu pronikala průmyslová výroba. Na počátku 19. století začalo město těžit ve vlastní režii uhlí u Janova a na dole Jitřenka v Kaulangeru (Šimůnek et al. 2014).

V polovině 19. století po uplatnění změn ve společenských vztazích prosazených buržoazní revolucí v letech 1848 – 1849 byla prováděna reforma správy rakouského

státu. Most se stal sídlem politického okresu, krajského a okresního soudu (Pokorná 2000).

3.3.3 Industriální období

Ještě počátkem 60. let 19. století byl Most na rozdíl od jiných měst, kde se již během první poloviny 19. století rozvíjela různá průmyslová odvětví bez větších průmyslových podniků. Těžbu hnědého uhlí, která se sporadicky objevovala již od 17. století na povrchových výchozech uhelných slojí, provozována malovýrobním způsobem zvaným selské dobývání, nebylo možné ještě považovat za průmyslové podnikání. Teprve v roce 1867 byla založena v Mostě sklárna průmyslového charakteru, později změněna na cukrovar. Od 70 let 19. století průběžně vyrůstala v příměstských částech Mostu a jeho okolí řada průmyslových podniků např. továrna na výrobu porcelánu, ocelárna a o devět let později byl zahájen provoz továrny na obvazový materiál. Převrat ve vývoji města znamenala stavba hlavní podkrušnohorské železniční dráhy z Ústí nad Labem do Teplic, která byla v roce 1867 prodloužena do Duchcova a během roku 1870 dospěla přes Most, až do Chomutova. Vznikla tak nová dopravní osa s pravidelnou osobní i nákladní dopravou, která propojila Mostecko s vnitrozemím a silně ovlivnila celkovou industrializaci oblasti (Šimůnek et al. 2014).

Vznikaly jedny z prvních těžařských společností, které ovládly převážnou část uhelné pánve a které investovaly do modernizace těžebních technologií a sekundárně stimulovaly rozvoj průmyslu závislého na uhlí, jako zdroji energie. Se zvyšováním těžby hnědého uhlí vyrůstaly těžní věže v bezprostřední blízkosti okolí Mostu, které byly projevem první technické exploatace krajiny. Most se stal hlavním střediskem těžby hnědého uhlí a centrem severočeského hnědouhelného revíru (Krejčí 2008).

3.4 Stručný nástin městské zástavby v průběhu minulých století

Nejstarší městská zástavba pozdně románského Mostu se srocovala okolo trojúhelníkového I. náměstí, zvaného Tržní, jehož vidlicový půdorys vyplynul z přirozeného sledování původních dálkových cest přicházejících od Prahy a Žatce a jehož výsledná plocha 0,72 ha nebyla příliš velká. Zřejmě z tohoto důvodu bylo do mosteckého půdorysu následně včleněno II. náměstí Minoritů o rozloze 0,4 ha s čtyřúhelníkovým tvarem, které neodpovídalo žádné komunikační trase. Původní městský útvar starší lokace kolem prvního trojúhelního a druhého obdélného náměstí byl chráněn na severozápadě řekou Bílinou a močály Komořanského jezera a jižně okolními svahy Hněvína, v jehož okolí se vyskytovaly ještě další dva sídelní útvary. Ves Svatého Václava, která byla k městu připojena následně roku 1508 a na návrší zvaném Taschenberg stará osada (Gnewin most), vedená v bederním rejstříku města z roku 1525 jako předměstí a připojena k městu až v roce 1849 (Mannlová-Raková et Fröhlichová 1982).

Krátce po polovině 13. století umožnila dosavadní osnova půdorysu velmi organické napojení nového celku na jihovýchodním okraji města za druhým náměstím. Nová část města byla tvořena do podoby typického města přemyslovské doby, kterým byl pravidelný šachovnicový rozvrh půdorysu. Součtem jednotlivých stavebních parcel vznikaly pravidelné bloky domů, které dělila pravidelná síť úzkých ulic (Hvězdné, Rozmarýnové, Kulové a U Jeptišek), které se sbíhaly ke koutům pravidelného čtvercového III. náměstí zvané také Gymnaziální. Připojením nového šachovnicového útvaru ke starému nepravidelnému městu vznikl složitý celek, v němž žádná z jeho skladebných jednotek nebyla zrušena, pouze se přes starou románskou síť položila nová komunikační síť gotická. Celou kompozici charakterizovala organická provázanost, díky níž se stal Most jedno z nejlépe půdorysně vyřešených středověkých měst z hlediska své funkčnosti (Pokorná 2000). K zahušťování městské zástavby docházelo až během 14. století. Tehdy se definitivně stabilizoval městský půdorys. K dotvoření okolní krajiny přispěl kromě královského hradu na vrchu Hněvín i klášter Magdalenitek se dvěma kostely vystavěnými na Zahražanech, nacházejících se za městem při úpatí Hněvína. Nejpozději před rokem 1351 existovala za městem při pražské silnici stavba městského špitálu sv. Ducha (Šimůnek et al. 2014).

Během 15. století se díky válečné i politické situaci na půdorysu města nic zásadního nezměnilo. Ve vnitřním městě byl vystavěn pouze nový klášter Sedmi radostí Panny Marie u hradeb v jihozápadním koutě III. náměstí (Novák 2005).

V první čtvrtině 16. století při obnově města po požáru, byla původní dřevěná a hrázděná patra domů nahrazována již kamennými patry a charakteristické rysy původní gotické městské zástavby tím byly smazány. Uplatnila se saská a pozdní gotika s nastávající renesancí (Mannlová-Raková et Fröhlichová 1982). V Mostě se stavěly nové domy vybavené velkými mázhauzy v přízemí a rozlehlými obytnými síněmi v patrech. V období obnovy měl Most uvnitř hradeb 312 domů a na předměstí v jihovýchodní a severozápadní části města za Pražskou a Jezerní bránou dalších 82 domů. Nejvíce zastavěným prostorem města bylo I. náměstí s počtem 41 domů. Jednoznačnou dominantou města byl v jihozápadní části I. náměstí farní kostel Nanebevzetí Panny Marie a v jihovýchodní části II. náměstí stavba kláštera minoritů s kostelem sv. Františka Serafinského. Rozloha vnitřního města činila 18 ha (Petržilka 2014).

Od poslední třetiny 17. století zasáhlo celé Podkrušnohoří velkolepý rozmach barokní architektury, která umělecky přetvářela celou okolní krajinu. Nejvýrazněji se barokní umění uplatnilo na kostele Minoritů a kostele řádu Magdalenitek. Zde vznikl velký komplex okrasných zahrad, který s městem spojila působivá křížová cesta. Most se po obnově stal se svou parkovou i urbanistickou úpravou opět působivým městem (Pokorná 2000).

V souvislosti s rozšiřováním cest a výstavbou komunikací v 19. století směrem k Teplicím, Žatci a Chomutovu, byly postupně bořeny jeho brány a hradby. Byla zahájena částečná regulace řeky Bíliny. Největším regulačním zásahem ovšem bylo vysoušení Komořanského jezera roku 1835. Regulační plán města z roku 1875 začlenil do katastru Pražské předměstí, kde vznikaly převážně průmyslové podniky. Dále rozšiřovaly město severovýchodním směrem rozšířením předměstí Taschenberg, později tzv. Teplické předměstí. V rychlém sledu, podle okamžité potřeby s tvrdou linií nových ulic sledující staré směry původních cest zde vyrůstaly novostavby, které rušily stará měřítka uvnitř i na předměstích města. Všechna bývalá předměstí, která dříve město obklopovala, splynula se starým městem v jeden urbanistický celek. Dobový stavební program byl rozvíjen ve formě pseudorenesanční. Okolní nezastavěné plochy kolem původního města byly zaplněny

souvislými řadami domů a změnily tak dosavadní charakter města Mostu (Kuča 2000).

V urbanistické situaci aglomerace, znamenala železnice zcela nový prvek a trvale ovlivnila další urbanistický vývoj města. Těžiště novodobého urbanistického vývoje se přeneslo do blízkosti nově založeného nádraží u Starováclavské návsi, která byla zcela přestavěna a zregulována. Na přelomu 19. a 20. století se město postupně rozrůstá pouze v prostoru bývalé Pražské brány, kde vznikla sadová úprava s promenádou (Pokorná 2000).

3.5 Most na počátku 20. století

Rozsáhlá stavební činnost, která je průvodním jevem měnicích se podmíněk a poměrů, pokračuje i počátkem 20. století. Most byl rozdělen do několika městských částí. Jednak to bylo historické jádro s parkovým okruhem, další městskou část tvořila nádražní čtvrť se svou činžovní velkoměstskou blokovou zástavbou na Teplickém předměstí. Jihovýchod města tzv. Pražské předměstí zaujímala mimo hřbitova a nemocnice především průmyslová zóna, která vtiskla této části města specifický urbanistický a architektonický ráz. Mnoho hospodářských budov a areálů z uvedeného období se vyznačovala vysokou architektonickou hodnotou. Nový pivovar, mohutné cukrovary, ale především přádelna RICO, kterou projektoval Francz Griesbach a Gustav Ditrich, jejíž nové provozní budovy byly zachovány do současnosti.

Most vykazoval stabilitu nejenom sociální, ale především ekonomickou. Proto město investovalo finanční prostředky především do technické infrastruktury. Roku 1901 byla uvedena do provozu první elektrárna a následně došlo ke zřízení úzkokolejné meziměstské elektrické dráhy, která vedla trasou z Mostu přes Kopisty a Litvínov do Janova pod Krušné hory. Výrazem pokroku byla také elektrifikace celého městského jádra i předměstí (Kuča 2000).

Město se mohlo rozvíjet pouze směrem na jih k zahražanské cestě a podél žatecké silnice. Zde byl roku 1908 vybudován velký komplex nových kasáren. Provedena byla parková úprava Zahražanského areálu, kde bylo možné na rozsáhlém území zahájit výstavbu vilové čtvrti. Část této výstavby, která nese název U města Chersonu je zachována dodnes (Šimůnek et al. 2014).

Rozšíření města podle plánu z roku 1932 probíhalo v podobě vilové zástavby mezi jihovýchodním úpatím hradu Hněvín a žateckou silnicí. Zde byly upřednostněny projekty malých vilových domků od architekta Františka A. Libry tvořící jakousi kolonii ovlivněnou teorií zahradního města. Došlo tak k urbanistickému spojení do té doby volně stojící bývalého kláštera na Zahražanech k němuž vedla pouze poutní cesta, ze které vznikla ulice Gorenzova (nyní ulice Žižkova). Od nových kasáren tuto vilovou zástavbu oddělila ulice Červená (J. Opletala). Urbanisticky zajímavě řešenou dosud stojící výstavbu malometrážních domků, které tvoří souvislou uliční frontu Jakobovy ulice (Jugoslávské) se podařilo uskutečnit v prostoru za kasárnami, od kterých touto postupující výstavbou vznikaly ulice

Lauterbachova (Partyzánská), Trietzova (Dukelská), Rotterova (Prokopa Diviše), Kutschery (Jožky Jabůrkové) a Bertholdova (Jana Vrby). Stavební dějiny historického Mostu končí zhruba ve 30. letech 20. století (Kuča 2000).

3.6 Plánování za protektorátu

Od roku 1938 až do konce války při okupaci Československého pohraničí nacistickým Německem byl Most včleněn do sudetské župy. Záhy se díky svému vybudovanému průmyslu i nerostnému bohatství stal důležitým centrem pro budování válečného průmyslu s pevně stanoveným výrobním programem.

Dle vyjádření Ústavu pro výzkumné práce (Deutsche Arbeitsfront) nebyly bytové poměry v kraji, pro tak plánovanou rozsáhlou chemickou výrobu v závodu Sudetenländische Treibstoffwerke A. G. v Záluží mezi Mostem a Horním Litvínovem uspokojivé. Předmětem urbanistických studií se tedy stala bytová výstavba pro budoucí zaměstnance těchto chemických závodů. Její rozvoj se mohl realizovat pouze na rozsáhlých pozemcích mezi Resslerem a Širokým vrchem v západní části města, neboť tyto pozemky do budoucna neohrožovala těžební činnost v jeho okolí.

Regulační plán (Soll-Plan) z roku 1941 zpracovaný architektem Rudolfem Rölligem vyznačil trasu nové komunikace k chemickým závodům v Záluží s průtahem kolem východní strany historického jádra města Mostu.

Na Zahražanech (od r. 1938 Kappellenfeld) se začalo se stavbou domů s levnými byty menší velikosti. Tato výstavba byla organizována Obecně prospěšnou společností pro výstavbu bytů a sídlišť (Neue Heimat) německé pracovní fronty. Na vilovou čtvrť nacházející se na úpatí Hněvína roku 1942 navázala výstavba sídliště, které se rozkládalo mezi ulicí Jugoslávskou a ulicí Prokopa Holého a na jihu jej uzavírala ulice Partyzánská (Kudrnáč 1984).

Původní urbanistická studie plánovala rozšíření obytného celku souběžně s dnešní Alejí Boženy Němcové jihozápadně směrem k rozestavěnému sídlišti (Die Siedlung Brüx II am Rösselberg) Most II na Ressleru, kde od roku 1943 probíhala výstavba bytů pro pracovníky nově otevřeného chemického závodu v Záluží, realizována společností Wohnung – A. G. Reichswerke Hermann Göring z Litvínova. Tento urbanistický záměr se však uskutečnil jen částečně. Teprve dvouletkové plánování z roku 1946 využilo tento nezastavěný prostor z let válečných pro výstavbu rodinných domů. Urbanistický celek s dělnickými domy s uzavřenými dvory „kasárenského vzhledu“ je dnes zachován pouze z části. Městskou část Zahražany a Ressler poškodilo spojenecké bombardování města na jaře roku 1945 (Novák 2005).

3.7 Vývoj Mostu v letech 1945-1960

Sledujeme-li z dostupných historických pramenů poválečný urbanistický vývoj, byl Mostecký region předurčen k dynamickému rozvoji a na dalších čtyřicet let se stal průmyslově zatíženou oblastí s nebývalou stavební aktivitou. Odsunem německých obyvatel v poválečných letech bylo ukončeno dlouhodobé soužití německého a českého obyvatelstva v této oblasti. Znovuosídlení pohraničí a následná nově vznikající skladba obyvatel, přicházejících především za prací, si bohužel nevytvořila hlubší vazbu k městu samotnému ani k jeho historii. Lhostejnost, apatie a chybějící sounáležitost obyvatel se zdejším okolím vedla k naprostému nezájmu udržet krajinné i městské hodnoty. Snadněji pak zejména politické a ekonomické události určily mosteckou hnědouhelnou pánev jako hlavní ekonomickou oporu při obnově nově vznikajícího československého státu a prosadily tak zásadní zásahy do životního prostředí a zdraví obyvatel. V prvních poválečných letech, bylo nutné urovnat správní záležitosti regionu. Byl obnoven politický okres Most, zahrnující soudní okresy Most, Horní Litvínov a Hora Svaté Kateřiny (Pokorná 1991). Zřizovaly se první národní výbory plnící funkci orgánu státní moci. Národní výbor města Mostu byl nucen řešit jeho nevyhovující předválečnou strukturu dopravní sítě, inženýrské sítě ale především nevyhovující bytovou situaci. Opuštěné domy po odsunutých německých obyvatelích byly již přeplněny novými osídlenci, dlouhodobě neudržované a ve špatných hygienických podmínkách. Budoucí rozvoj města tedy určil zákon o dvouletém hospodářském plánu přijatý Národním shromážděním jako závazná norma pro rekonstrukci a plánovanou poválečnou výstavbu, především v průmyslových oblastech (Šimůnek et al. 2014).

3.7.1 Stalingradská čtvrť

Výstavbu bytů pro horníky stanovil nově vytvořený regulační plán z roku 1946 architektů Jiřího Novotného a Karla Kuthana. Navázal tak na vytyčený plán města Mostu z roku 1941, který se německému aparátu nepodařilo zrealizovat.

Na rozestavěná německá sídliště na Zahražanech a Ressleru navázala urbanistická koncepce tvořená hornickými bytovými celky, ve kterých vzniklo přes pět set bytů. Zástavbu sídliště nezvaného Zdař bůh (od r. 1948 Stalingrad) tvořily patrové bytové domy a uzavřené domovní bloky, které se řadily podél nových vrstevnicových ulic (nyní ulice U náraziště a Pod studánkou) mezi budoucí třídu Slovenského národního

povstání a úbočí vrchu Ressler. Celá tato stavební kompozice, která utvářela Stalingradskou čtvrť, zaplnila území mezi alejí Boženy Němcové a čtvrtí rodinných domků západně od kasáren, až po ulici Prokopa Holého, čímž došlo k územnímu propojení se Zahražany. Od roku 1948 tvořily všechny urbanistické celky válečného i poválečného sídliště spolu se secesní meziválečnou vilovou čtvrtí a kasárenami základ nového Mostu, tak jak jej známe dnes (Stibor 1947).

3.7.2 Podžatecká čtvrť

Do 50. let 20. století bylo z urbanistického hlediska území v nejatraktivnější poloze při úpatí Mosteckých vrchů Ressler a Široký vrch uskutečněnou výstavbou vyčerpáno. Projekt dvouletkového sídliště vypracovaný Ing. arch. Jiřím Štursou určil prostor pro další výstavbu mezi žateckou silnicí a na východě vytvořenou novou třídou Budovatelů. Domy zde byly řazeny podélně nebo kolmo a na tuto stavební koncepci byl východně uplatněn tzv. systém „prší“ (ulice A. Dvořáka, M. Alše, J. Arbese, J. Dobrovského). Celkově celý urbanistický celek navázal severně na sídliště Zahražany a vytvořil okrajovou část budoucího nového Mostu. Upřednostnila se zástavba vyššími tří, čtyř a pětipatrovými domy (Štursa 1948).

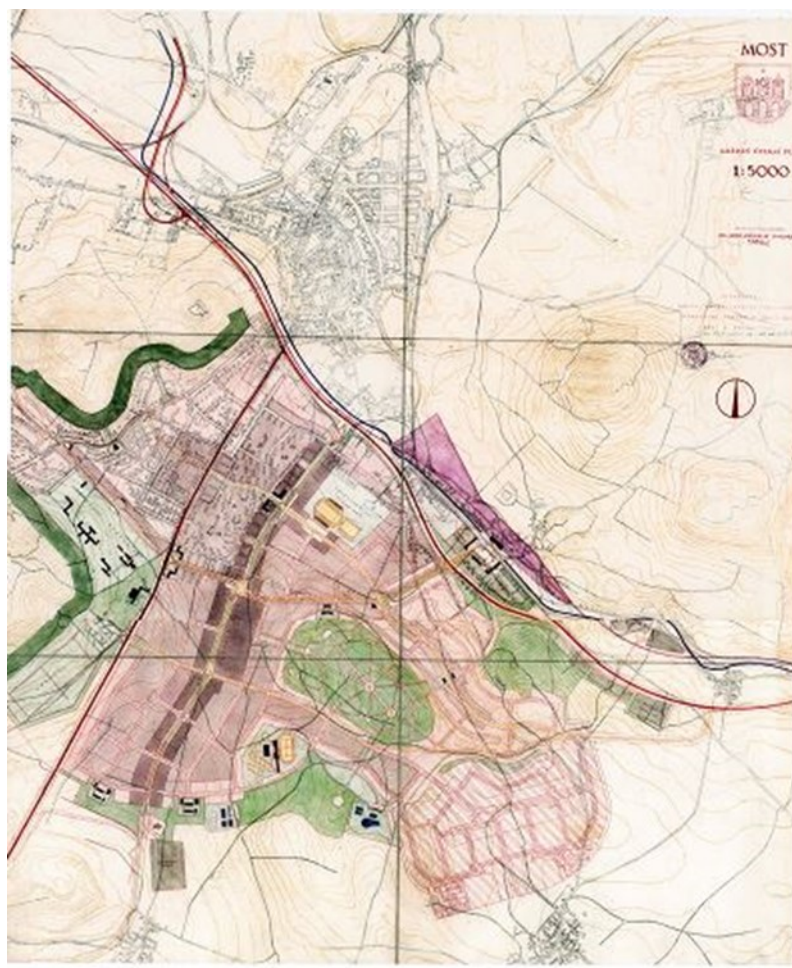
Výsledná podoba dokončeného sídliště Podžatecká se od původního plánovaného projektu liší a jeho stávající podobu určil po roce 1960 projekt architektů Jaroslava Pokorného a Josefa Jemelky ovlivněný tvaroslovím socialistického realismu.

Čtvrť Podžatecká měla plnit funkci samostatného satelitu, nezávislého na městském centru historického města, ve kterém byl již proveden geologický průzkum, který potvrdil naleziště půl milionu tun lehce dobyvatelného uhlí. Z tohoto důvodu se od padesátých let urbanistické koncepce města Mostu současně řídily tzv. rajonovými studiemi, které pro budoucí plánování určily stavební pozemky v okolí města s ohledem na umístění využitelných uhelných slojí (Krejčí 2008).

Závazným podkladem pro budoucí územní plánování se v letech 1955 - 1957 stala první architektonicko – urbanistická studie Mostu, která předpokládala, že Most dosáhne devadesáti tisíc obyvatel s desetitisícovou rezervou. Tento urbanistický rozbor již rozděloval město na dvě části, starý Most a nový Most (Šimůnek et al. 2014).

Podle této studie architekt Jaroslav Pokorný vypracoval v roce 1960 směrný územní plán města Mostu na velikost 100 000 tisíc obyvatel, který poprvé oficiálně předpokládal částečnou likvidaci starého města (obr. č. 3). Doporučil ponechat

historické jádro města a do jeho nové části přemístit pouze vybrané historické památky.



Obrázek 3: Směrný územní plán 1960 (Státní okresní archiv Most)

Výstavba čtvrti Podžatecká podle nového územního plánu od roku 1960 pokračovala postupně jihovýchodním směrem až na hranici budoucí třídy Budovatelů. Tato komunikace byla definitivně dle nového směrného územního plánu určena jako dopravní tepna města ve směru severojižním. Vedla souběžně s žateckou silnicí a na jihu tato nová výpadevová silnice sledovala okraj rozprostírajícího se dolu Hrabák. Na severním konci ústila k Chomutovské ulici (nyní severní okraj města Mostu) (Pokorný 1960). Zde vyrostly čtyři pětipodlažní mohutné obytné domy na půdorysu písmene E s otevřenými dvory do sídliště, obchody v přízemí a průjezdy orientovanými do hlavní městské komunikace.

Třída Budovatelů měla plnit funkci širokého městského odpočinkového bulváru s tramvajovou tratí uprostřed zavedenou až do plánované okrajové průmyslové části

Velebudice na jihu města. Zastavěna byla pouze její západní část až k rozhraní budoucího centra nového města. Zde třídu Budovatelů s ulicí Československé armády (původní žateckou silnicí) propojila ulice Josefa Skupy a navázala na hlavní ulici Slovenského národního povstání na zastavěnou severní stranu Stalingradské čtvrti, pokračující později do okrajové části Mostu Souše (Novák 2012).

Podél severní strany ulice Josefa Skupy byly na volných prostranstvích kolmo k této komunikaci zasazeny obytné domy. Celá stavební kompozice až k žatecké silnici vytvořila polootevřené dvory z dvakrát pravoúhle zalomených domů. Zástavba hlavního bulváru Budovatelů ani třídy Josefa Skupy nevytvořila ucelenější uliční prostor. Kompozičně pouze uzavřela severní a východní část Podžatecké čtvrti (Kuča 2000). Společně se Zahražany a Stalingradskou čtvrtí i přesto tvoří dnes ty části města, které respektují potřebu přirozeného životního prostoru a prostředí.

3.7.3 Likvidace historického města

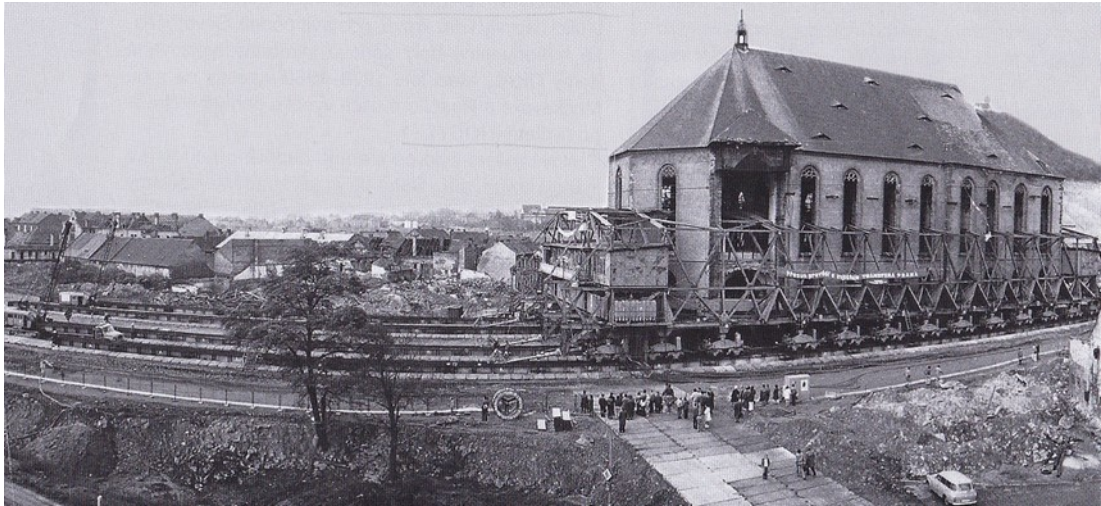
Územní plán z roku 1960 ještě zachovával historické jádro Mostu. Město již neinvestovalo do oprav budov, neprováděli se rekonstrukce inženýrských sítí a finanční výdaje byly uvolňovány pouze na běžný chod města a údržbu správních úřadů, zdravotních, kulturních i školských zařízení. Nové části města plnily doposud pouze funkci ubytovací, s pozemky ve svém okolí bez terénních úprav a se zaostávající kanalizační a vodovodní sítí (Novák 2005). V Mostě tak vznikla anomální situace. Vedle sebe žila dvě města, jedno historické s naprosto nevyhovujícími hygienickými podmínkami k bydlení, ale s veškerou městskou vybaveností, bez které město nemůže existovat. Oproti tomu město s novými byty s veškerým příslušenstvím, ovšem s neúplnou základní vybaveností a zcela bez vyšší vybavenosti městské (Krejčí 2008).

Politický tlak sílil a důrazně vyžadoval zahájit báňské činnosti na uhelném pilíři historického centra. Za těchto okolností bylo velmi snadné prosadit a realizovat tak zrůdnou myšlenku, jako byla úplná likvidace historického města Mostu.

Od roku 1964 se na základě Usnesení vlády Československé socialistické republiky č. 180 o dostavbě nového Mostu a likvidaci staré části města nový Most s konečnou platností budoval jako samostatný městský celek bez závislosti na městě původním a bez návaznosti na jeho historický půdorys a strukturu (Krejčí 2008).

Vysídlení a demoliční práce probíhaly postupně od roku 1965 až do úplné likvidace starého města roku 1984. Demoliční výměr Mostu byl vystaven nejenom na stávající

výstavbu a historickou část města, ale i na většinu průmyslových objektů. Nakonec bylo ustoupeno od likvidace podniku RICO, továrny na výrobu porcelánu a zachráněna byla i kaple sv. Ducha se špitálem. Transfer mosteckého děkanského kostela Nanebevzetí Panny Marie (obr. č. 4) o celých 341 metrech z míst uhelného pilíře, se stal symbolem zániku starého Mostu, jehož historickou hodnotu navždy pohltila finanční kalkulace miliónů tun hnědého uhlí (Šimůnek et al. 2014).



Obrázek 4: Transfer kostela 1975 (Šimůnek et al. 2014, obr. č. 90)

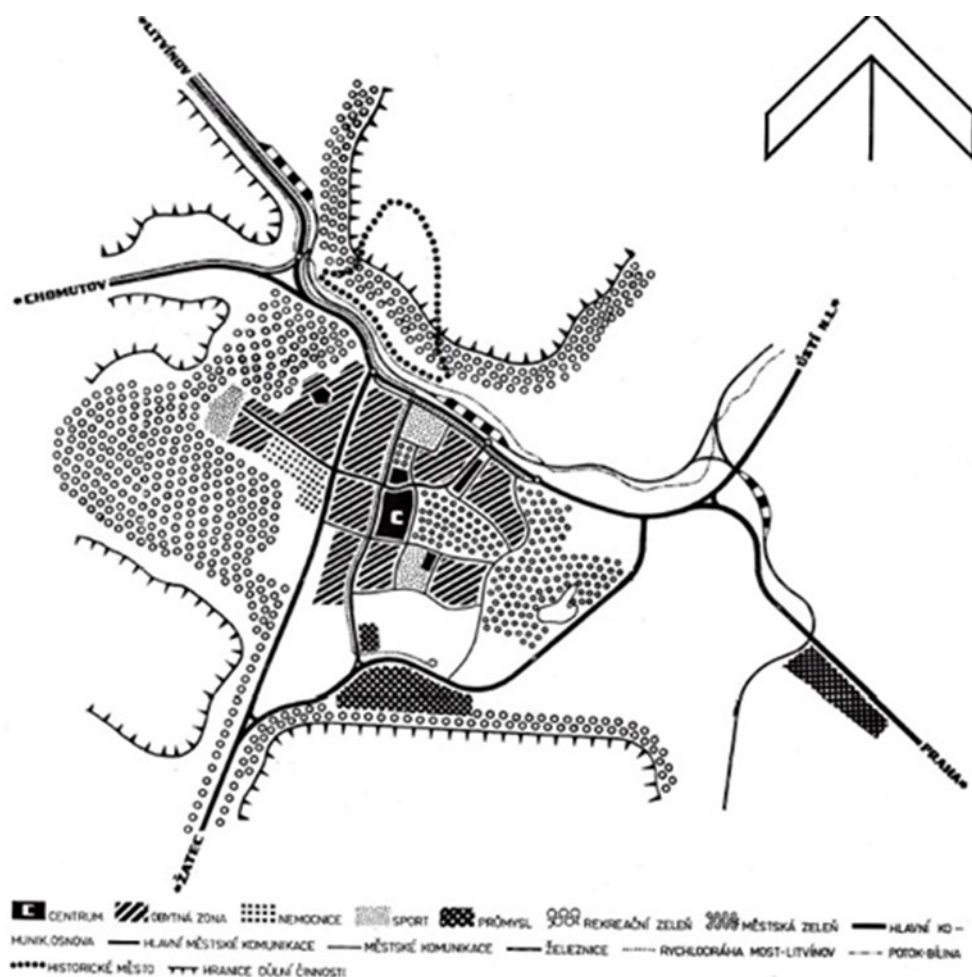
Naprosté a bezohledné drancování uhelných zásob, bez veškerých zábran, vedlo k nevyčísitelným a nezvratným ztrátám historické hodnoty, k destrukci historických sídel i celé mostecké krajiny, pro kterou bohužel neexistuje žádný způsob rekultivace.

3.8 Výstavba nového Mostu od roku 1960 po současnost

Druhá polovina 20. století probíhala v Mostě ve znamení likvidace a socialistického budování. Naplno bylo možné sledovat tíživý obraz města, který byl umocněn plněním národohospodářského plánu tehdejšího Československa.

Neujasněnost v pojetí města v souvislosti s koncepcí hnědouhelné pánve ztěžovala městské plánování a znamenala neustálé změny územní přípravy. Demolice města a postupné vyuhlení vedla k několika investičním záměrům a nakonec přispěla k další revizi směrného územního plánu z roku 1960.

Nový Směrný územní plán Mostu zpracoval architekt Václav Krejčí roku 1963 již se sníženou kapacitou města na šedesát pět tisíc obyvatel s pětitisícovou rezervou (obr. č. 5).



Obrázek 5: Směrný územní plán města 1963 (Krejčí 2008)

Vytyčil nové rozsáhlé centrum, které mělo plošně zaujímat prostor v návaznosti na tehdy rozestavěnou třídu Budovatelů. Nově se uvažovalo vybudovat rozsáhlý park

Šibeník přímo v centru nového města a zlepšit tím zhoršené přírodní podmínky ve městě. Dle směrného územního plánu byla severní hranice nového Mostu vymezena podél okrajové linie nového města s cílem vytěžit zde přednostně zásoby uhlí a umístit zde nový koridor, který by soustředil veškerou automobilovou, železniční a tramvajovou dopravu. Plánována byla přeložka řeky Bíliny a všech inženýrských sítí. Ve směru východním se město nejvíce otevíralo do krajiny i zde se však na jeho východní hranici nacházel v intravilánu města i se svou vnější výsypkou malý otevřený lom Benedikt. Do východní části bylo plánováno umístit základní komunikační kostru města tvořenou státní silnicí I. třídy č. 15 a č. 27, přerušenu otevřeným lomem Hrabák. Město měla po obvodu propojovat a navazovat na městskou komunikační síť v podobě městského komunikačního kříže. Třidu Budovatelů propojila severojižním směrem od budoucího sportovního areálu k Velebudicím a od západu na východ směrem od obce Souš přes čtvrt Stalingradskou končící u budoucího hlavního nádraží. Obě větve komunikace se měli rozvíjet do okružní komunikace vytvořené kolem veřejného parku Šibeník a tvořit tak komunikační okruh kolem centra města a následně pokračovat k rekultivovanému lomu Benedikt.

Na tuto základní dopravní osnovu města měly být napojeny hlavní obvody města i s průmyslovými areály ve Velebudicích a Sedleci. Nový územní plán měl rozvíjet bytovou výstavbu s ohledem na komplexnější využití urbanistického hlediska. Rozčlenil nový Most na sedm městských obvodů a zdůraznil jejich funkční charakter (obr. č. 5). Obytnou funkci měla plnit bytová výstavba pod Hněvínem, Ressellem, na Zahražanech a Podžatecké. Dále pak měli vzniknout nové obvody Podžatecká - Výstavba, Družstevní čtvrt' a čtvrt' Bohumila Šmerala. Pro sport a rekreaci byl vymezen obvod Severní a Zahradní čtvrt'. Návrh také určil území posledních dvou obvodů průmyslového a komunálního areálu ve Velebudicích a Sedleci (Krejčí 1963).

Okolní krajina se stoupající potřebou uhlí byla stále více devastována a tvořily ji už jen rozsáhlé výsypky a doly přímo v extravilánu města. Ve směrném územním plánu byla již navržena postupná rekultivace narušeného území města, která byla naplánována vždy do zahájení bytové výstavby. Na dnešní podobu města měla koncepce okamžité rekultivace tedy značný vliv. Vycházela ze zásady okamžitého provedení rekultivace a to jak u nově založených tak u pokračujících výsypek, bez čekání na jejich ukončení.

Jižní hranice města byla vymezena Velebudickou výsypkou, která měla být rekultivována postupným sypáním, výsadbou ochranného pásu, před nímž se nacházelo území připraveno pro výstavbu průmyslového areálu. Za Širokým vrchem a Hněvínem se postupující těžbou rozvíjel důl Vrbenský, který dle směrného územního plánu měl projít rekultivací nevrženou lesoparkovou úpravou, včetně vybudování vodní plochy s možností zřít zde sportovní areál. Na jihozápadě se rozkládala plocha dolu Hrabák. Tento lom měl být rekultivován pro svazarmovské účely. Lom Benedikt byl navržen ve směrném územním plánu pro rekreační zázemí města, které by navazovalo na veřejný park Šibeník (Krejčí 2008).

3.8.1 Podžatecká čtvrť - Výstavba

Roku 1965 tedy začala nová etapa vývoje města Mostu. Dnešní třída Budovatelů převzala definitivně úlohu hlavní komunikace a výstavba pokračovala na rozhraní ulice Josefa Skupy směrem na jih od r. 1965 již pod názvem třída Klementa Gottwalda. Vznikala jako obdélná plocha rozšířeného města, kterou na jihu vymezovala ulice Pionýrů a Zdeňka Štěpánka, západně byla již výstavba omezena okrajem dolu Hrabák (ulice Báňská), na východě pak ulicemi Pod Šibeníkem a Jiřího z Poděbrad. Cihlové domy postupně nahrazovaly domy vystavěné novou technologií, pomocí panelů. K tomuto účelu přispělo otevření jedné z prvních paneláren v tehdejší Československu umístěné do okraje severní části nového Mostu. Dominantou tohoto obvodu byla stavba báňských staveb dokončená roku 1968 podle projektu architekta Mojmíra Böhma (Kuča 2000).

3.8.2 Družstevní čtvrť

Tato z větší části obytná čtvrť byla na jižní hranici města vymezena areálem dopravních podniků. Podél východní části třídy Klementa Gottwalda pokračovala její pravidelná panelová zástavba, na kterou byl kladen hlavní důraz severně až k ulici Jiřího Průchy. Vystavěn byl dům občanské vybavenosti Kosmos s podzemními garážemi a tržnice, která měla být náhradou za tržnici na zrušeném II. náměstí ve starém městě. Později sem byla umístěna z tohoto náměstí i městská kašna. Návrh sice neplánoval výstavbu obchodního centra Rozkvět dle návrhu architekta Jiřího Burdy z roku 1963, ale nakonec byla výstavba realizována na počátku roku 1970. Důvodem byla zaostávající občanská vybavenost v novém městě. Celá městská část byla zakončena umístěním Domu peněžnictví spojeným s Domem obuvi (nyní ulice

Jaroslava Průchy). Severovýchodní část území, přiléhající k centrálnímu parku Šibeník, byla určena pro nové městské centrum (Šimůnek et al. 2014).

Dostavbou jižní části třídy Klementa Gottwalda a části Družstevní dokončených v polovině 70 let se začala formovat na několik dalších let charakteristická tvář města Mostu. Minimum zeleně a odpočinkových zón, úzké chodníky a pravidelná opakující se panelová zástavba se stále zvyšujícím počtem podlaží u budovaných domů (Novák 2012). Nové město získalo výrazně protáhlý tvar severojižním směrem, rozšířený západně o dosavadní oblast Zahražan. Skutečné uliční prostory zde nevznikaly. Uplatněna byla pouze funkcionalistická volná zástavba panelových domů orientovaná směrem k hlavní komunikaci (Kuča 2000).

3.8.3 Severní čtvrť

Koncem 70. let 20. století začala výstavba nových částí města východně od třídy Budovatelů. V počátcích budovaná jako oddělené sídlištní komplexy kolem vrchu Šibeník. Severní čtvrť vybudovaná mezi ulicí Moskevskou, U stadionu a Bělehradskou, patří dnes mezi nejlépe urbanisticky hodnocené části města Mostu. Architekt J. Rokyta navrhl Severní čtvrť velmi rozvolněně, ulice byly koncipovány dostatečně široké, mezi domy ponechal prostory pro budoucí zeleň. V její severní části byla vytyčena plocha pro sportovní zázemí města. V letech 1974 až 1977 zde byla vybudována sportovní hala i s ubytovnou pro sportovce. Velký důraz byl kladen na vznik centrálního parku, později nazýván Střed, který měl plnit funkci relaxační zóny pro obyvatele severní části města s kaskádovitě propojenými bazénky a velkým podílem florální dekorace. Na sportovní halu navázal areál letního atletického stadionu a prostor základní školy s vlastním do svahu zakomponovaným plaveckým bazénem a tělocvičnou (Šimůnek et al. 2014).

3.8.4 Čtvrť Bohumila Šmerala

Tato plánovaná zástavba projektovaná již v roce 1955 architekty Krejčím a Holubem, na kterou později navázal architekt Wieden, byla na rozdíl od severní čtvrti koncipována především jako čtvrť obytného charakteru. Tento návrh si vyžádal velké úpravy terénu, které vyžadovala příkrost vrchu Šibeník a Lajsník, kam byla budoucí zástavba směřována. Tvořena byla převážně čtyřpodlažními domy umístěnými v hlubokých zářezech terénu podél komunikace (nyní ulice F. L. Čelakovského, Rudolická, Pod Lajsníkem). Postupně byly do stoupajícího terénu

vkładány řadové sėriově vyráběné typizované domy OKAL. V návaznosti na výstavbu nové hlavní komunikace, která oddělovala koridor, kam byly soustředěny všechny inženýrské sítě, včetně přeložky řeky Bíliny a následně kumulováno dopravní zázemí města v podobě vlakového a autobusového nádraží, byly ve vyústění Moskevské a Rudolické ulice vybudovány domy hotelového bydlení (HOBY). Moskevskou ulici vytvořenou jako širokou komunikaci spojující vlakové a autobusové nádraží s centrem města zdobí objekt knihovny, navržený opět architektem Františkem Kameníkem. Je velice zajímavě situován do svahu, vytváří prostor nejenom pro knihovnu, ale také kino, kavárnu a výstavní síň. Mimo zdravotního střediska byla podélně komunikace soustředěna státní správa města a justice Okresního města umístěná do budovy soudu a Sboru národní bezpečnosti, dnes sídlo Policie České republiky (Šimůnek et al. 2014).

3.8.5 Zahradní čtvrt'

Od rozvolněného a velkorysého projektování bylo při plánování výstavby Zahradní čtvrti bohužel ustoupeno a územní plán byl pro tuto výstavbu několikrát přepracován. Konečná realizace bytových jednotek probíhala v letech 1970 – 1976 dle projektu architekta F. Kameníka. Do plánu byly zahrnuty byty v panelové zástavbě, která vyrostla jižně od vyvýšeniny vrchu Šibeník, dnes ohraničená ulicemi Jana Palacha, Topolovou, Lipovou a Višňovou. V souladu se zavedeným schématem projektu zaměřeným na sociálně funkční aspekt, bylo na území Zahradní čtvrti opět vybudováno zdravotní středisko, základní a mateřské školy a nákupní středisko Máj, do něhož bylo dočasně přemístěno městské divadlo z historického Mostu. V roce 1973 byla zahájena výstavba největšího obytného bloku v Severočeském kraji v dnešní ulici Javorová. Zajímavostí je změna v počtu jeho podlaží se změnou terénu. Dle sklonu terénu naplánoval architekt František Kameník do této městské části také výstavbu rozsáhlého nekrytého termálního koupaliště. Na tento areál navázala v letech 1978 – 1980 opět bytová výstavba od architektů Zikmunda a Rokyty. Prostor na severní straně koupaliště zaplnila stavba střední průmyslové školy z roku 1981, která uzavírá výstavbu posledního plánovaného obvodu dle směrného územního plánu z roku 1963 (Šimůnek et al. 2014).

3.8.6 Sídliště Chanov

V průběhu likvidace starého města Mostu bylo vystěhováno několik tisíc rodin a přesun obyvatel do nového města se vztahoval i na Romské menšiny v Mostě. Jelikož počátkem sedmdesátých let existovalo vládní usnesení o integraci a asimilaci Romů do většinové české populace, byl v Mostě tento záměr prosazen a do roku 1978 bylo vybudováno zvláštní sídliště na území historické obce Chanov. Náklady na výstavbu 328 bytových jednotek činily 27 880 000 Kč a další 10 720 000 Kč na výstavbu budovy školy (Novák 2012). Proces asimilace se však československým úřadům na území obce Most nezdařil, romská komunita přesídlená do chanovského sídliště, byla v podstatě z tohoto procesu izolována. V současné době lze mluvit o Romské menšině umístěné do sídliště Chanov v Mostě, jako o marginalizované kulturní společnosti.

Lewis (1968) definoval kulturu chudoby následovně „*Kultura chudoby je ta, jejíž členové jsou nositeli specifického kulturního vzorce, který je vylučuje z většinové společnosti*“. Chanovské sídliště se stalo pro město vyloučenou lokalitou pro oblast bydlení. V současné době je napůl vybydleným ghettem a jedinou zachovalou budovou tohoto sídlištního celku je základní škola. Město vynakládá nemalé finanční prostředky na údržbu veřejných prostranství a demoliční práce, ale především musí řešit otázku bezpečnosti v této lokalitě.

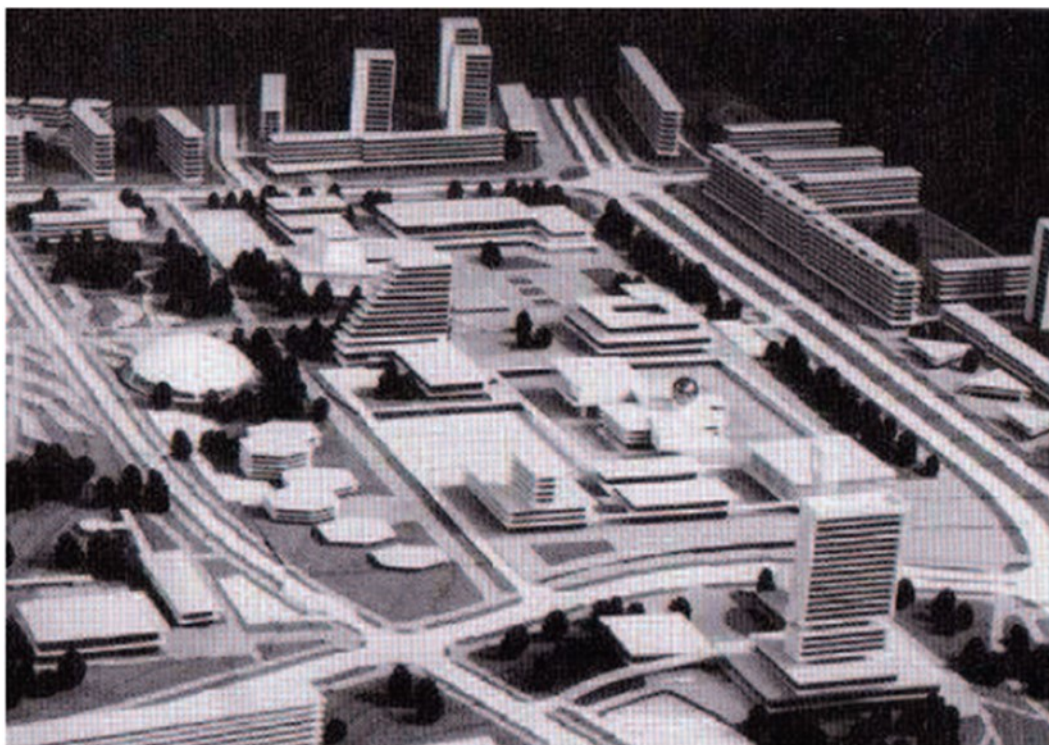
3.8.7 Centrum města

Směrný územní plán města Mostu architekta Jaroslava Pokorného, vymezil prostor centra křížením dvou hlavních komunikačních os, třídy Budovatelů a ulice Moskevské, stanovil jeho jižní hranici ulicí Jaroslava Průchy již v roce 1960. V jeho návaznosti vyhlásil krajský národní výbor soutěž na urbanistické a architektonické dořešení středu nového města.

Druhý nejvýše hodnocený soutěžní projekt (obr. č. 6) vytvořili architekti Václav Křeji a Jaroslav Vejl, kteří během let 1961 – 1966 rozpracovali dílčí potřebné podklady a v roce 1967 předložili samostatný podrobný územní plán centra města. Propojení centra s parkem Šibeník, zůstalo i nadále hlavním kompozičním činitelem. Výškový rozdíl území centra plán vyřešil rozdělením do třech funkčně diferencovaných úrovní. První prostor v severní části centra vytvářel soubor rozvinutých staveb. Prostorově dominuje této části stavba kulturního domu Repre,

kteřou obklopujı́ kompaktnı́ budova pořty, obchodnı́ho centra Prior, hotelu Murom (nynı́ Cascade) a objekt Okresnı́ho a Nrodnı́ho vı́boru (nynı́ Magistrat męsta Mostu). Stavby objektu družstev a vı́stavnı́ch pavilonů se vı́raznę uplatnily ve druhém parteru. Do jı́znı́ části centra byly situovány spojitę objekty kina a restaurace. Poslednı́ prostor vytvořily oddychovę plochy při úpatı́ vrchu řibenı́ku obohacenę v jeho jihovı́chodnı́ části o objekt okresnı́ho vı́boru komunistickę strany. Centrum bylo rozčlenęno dle nękolika funkcı́ na hlavnı́ prostor shromařřovacího a kulturnı́ho námęstı́ a prostor obchodnı́ho centra. Oddychovę prostor s vodnı́mi plochami navázal na společenské objekty v centru męsta a propojil promenadnı́ cestou centrum s parkem řibenı́k. Zápahnı́ část centra męsta dotvořila poděl třídy Budovatelů vı́stavba pavilonů na půdorysu trojůhelnı́ka, které fungovaly, jako centrum sluřeb (Krejčı́ 1967; Krejčı́ 2008).

Hlavnı́ vı́škovou kompozičnı́ dominantu, která vřdy jasnę určovala střed męsta, plnily v historicky utvářených męstech stavby kostelů nebo radnice. Pripomı́naly tak duchovnı́ a společenský vı́znam męstského jadra. V Mostě se při tvorbě a realizaci męstského středu vı́stavba takových staveb neslučovala s ideologickým programem. Jako hlavnı́, kompozičnę a ideovę vyhovujı́cı́ stavbu tedy zvolil architekt Václav Krejčı́ budovu Odborovęho ředitelství Severočeských hnědohelných dolů. Umı́řtena byla do zelenę sadovęho námęstı́ v severnı́ části centra męsta. Objekt měl být odkazem na tradici a hlavnę vı́znam męsta, pro které se těžba uhlı́, s likvidací historickęho Mostu, stala jeho jedinou devı́zou (Krejčı́ 2008).



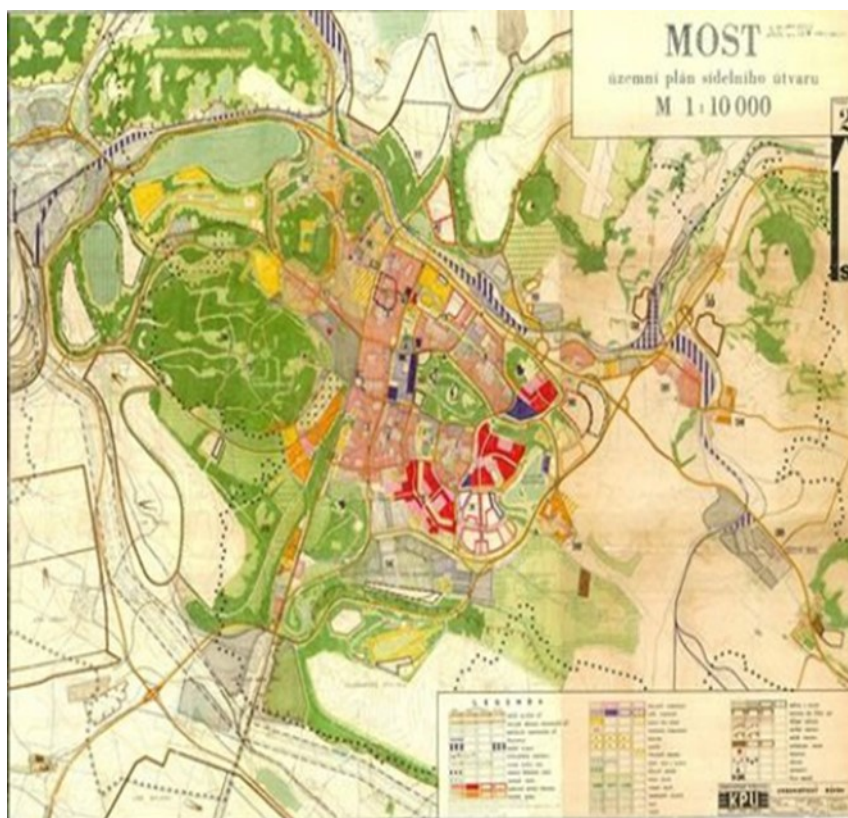
Obrázek 6: Centrum města – urbanistický návrh (Krejčí 2008)

Časové rozmezí pěti let 1969 – 1974, ve kterém se počítalo s výstavbou obchodního domu Prior, budovy národních výborů, hotelu a kulturního domu, se nepodařilo naplnit a samotné dokončení centra se opozdilo oproti harmonogramu, který určoval zahájení těžby a likvidaci starého města, zhruba o dalších pět let. K výstavbě původně plánovaných objektů (kina a restaurace, objekt družstev, výstavní pavilony, víceúčelové haly, okresní muzeum, památník Mostecké stávkový, Dům pionýrů a mládeže) vůbec nedošlo. Záměr územního plánu architekta Václava Krejčího, budil dojem torzální nedokončenosti, centrum tvořily solitérní budovy a ani přes nesporně architektonicky hodnotnou koncepci se nepodařilo vytvořit klasické městské centrum veškerého dění ve městě (Novák 2005).

3.8.8 Čtvrť Liščí vrch a Výsluní

Důvodem vytvořit Územní plán sídelního útvaru Most (obr. č. 7) byl v roce 1980 nejenom značný rozvoj těžby hnědého uhlí a likvidace obcí v okolí města, ale také narůstající rozvoj energetiky a chemického průmyslu a sním spojený demografický nárůst obyvatel, stěhujících se do města za práci. Devastace vyvolané těžbou uhlí a exhalace elektráren i chemických závodů ve velké míře znehodnocovali životní

prostředí a ohrožovaly zdraví obyvatel města. Cílem územního plánu bylo kromě nové bytové výstavby hlavně dořešit koncepci a dostavbu celoměstského centra a na centrum navazujícího parku Šibeník. Vyčleněny byly dostatečně kapacitně vyhovující plochy pro zeleň, rekreaci i pro rozvoj bytové zástavby rodinných domků. Bylo potřeba dokončit komunikační síť a vymežit další plochy pro sklady a průmysl. Hlavním cílem územního plánu bylo zajistit výstavbu městské vybavenosti, která byla oproti původním plánům velice opožděna. Plánována byla hydrologická rekultivace hnědouhelných lomů Vrbenský a Matylda. Za tímto lomem měl být vybudován budoucí autodrom města Mostu. Na Velebudické výsypce se plánovalo po ukončené rekultivaci umístit dostihovou dráhu (Gajda 1980).



Obrázek 7: Most - Územní plán 1980 (Magistrát města Mostu)

Investiční činnost probíhala v tomto období velice intenzivně a nová zástavba se měla soustředit východním a jižním směrem od stávající zástavby směrem k obchvatu města. Systém vytvořených sedmi obvodů města, dle směrného územního plánu z roku 1963 se počátkem 80. let minulého století stal nedostatečným. Mezi lety

1982-1990 proto vznikaly další obvody města, jejichž výstavbou byl pověřen opět architekt František Kameník. Bohužel v období výstavby čtvrti Liščí vrch již nešlo o estetiku, jako při realizaci obvodu Severní čtvrť a čtvrť Bohumila Šmerala. Autor se navrátil ve své koncepci sídlištní architektury vytvářející mezidvory, které obklopují vysoké panelové osmipodlažní domy. Hlavní důraz byl kladen na parkovací plochy poblíž těchto domů. Se zvyšujícím počtem obyvatel, kdy v roce 1970 jich bylo okolo 53 000 a v roce 1980 již 61 543 byla v obou obvodech v plánech pro výstavbu zvýšena hustota z původních 230 až 250 obyvatel/ha na 350 až 370 obyvatel/ha. Tato rozsáhlá a velice zhušťující se výstavba, v souvislosti se zvolenými výškovými parametry domů, umístěných na druhém nejvyšším zastavěném prostranství města, se tak jistě neplánovaně, stala jeho rozsáhlou dominantou (Šimůnek et al. 2014).

V případě výstavby obvodu Výsluní, která byla realizovaná od poloviny 80. let a to řazením panelových domů, které respektovalo směr vrstevnic svahu, na kterém tento sídlištní celek vznikal, bylo nutností rozmělnit zaostávající výstavbu občanské vybavenosti, které reprezentovaly základní a mateřské školy, vybudovaný rozsáhlý obchodní komplex Kahan s Městským domem zábavy Medúza. Pro obyvatele vytvořených čtvrtí i částečně přiléhajících čtvrtí Družstevní a Zahradní se tento komplex stal neoficiálním středem města (Šimůnek et al. 2014).

3.8.9 Most po roce 1990

Jeden z prvních projektů na dotvoření centra nového města Mostu byl zadán Útvarem hlavního architekta města již v roce 1975. Kolektiv architektů z katedry urbanismu fakulty architektury v Praze Luboš Doutlík, Karel Marhold, Jan Mužík a Luděk Todl studii dokončili až v roce 1977 tedy v době, kdy bylo centrum značně rozestavěné a u většiny staveb se ještě ani nezačalo s jejich realizací. Navrhovali dát prostoru tvořící centrum města větší kompaktnost a provázanost a vytvořit tak funkčně diferencovanou soustavu zastavění, zvláště pokud se vytváří centrum města bez jakékoli urbanisticko-prostorové kontinuity (Doutlík et al. 1977).

Autoři se snažili upozornit na nepřiliš dobrou koncepci centra založené na rozptýlené mnohofunkční skladbě hmot již dávno překonané. Studie celkově naznačuje a doporučuje reflexi k dobové urbanistické teorii o výstavbě nových městských částí tak, jak ji formuloval ve své knize *Obraz města (The Image of the City)* z roku 1960 americký teoretik environmentálního urbanismu Kevin Lynch.

Lynch (1960) vychází z teorie o obrazu města (image). Tedy z té, kterou si vytváří sami jeho obyvatelé. Takový to obraz města vzniká pouze za předpokladu, že má hmotné prostředí k tomuto dané předpoklady. Jsou definovány pojmy jako identita sídla a jeho struktury (imageability), jeho výraznost a čitelnost. Mezi nejdůležitější prvky, které spoluvytvářejí obraz města, zařazuje „*cesty*“ (dráhy pohybu, soustředění prvků a funkcí), „*významné body*“ (vyčleňují se ze svého okolí, optické prvky, štíty, věže), „*okraje*“ (lineárně uzavírají, oddělují prvky jako švy), „*oblasti*“ (samostatné plošné části města), „*uzly*“ (strategická místa, křížení nebo koncentrace funkcí). Město, které trpí nedostatkem těchto prvků, stává se neobyvatelným.

Podobně jako Lynch definuje Christian Norberg – Schulz pojmy jako „*místa, cesty a oblasti*“. Považuje „*centra*“ (místa), jako základní jednotky existenční jistoty a centralizaci jako nejsilnější lidskou potřebu a pocit bezpečí. Člověk potřebuje ve svém městě prostředí zvláštního charakteru, cesty s počátkem a cílem i ohniska, která jsou charakteristickými místy (Schulz 1971).

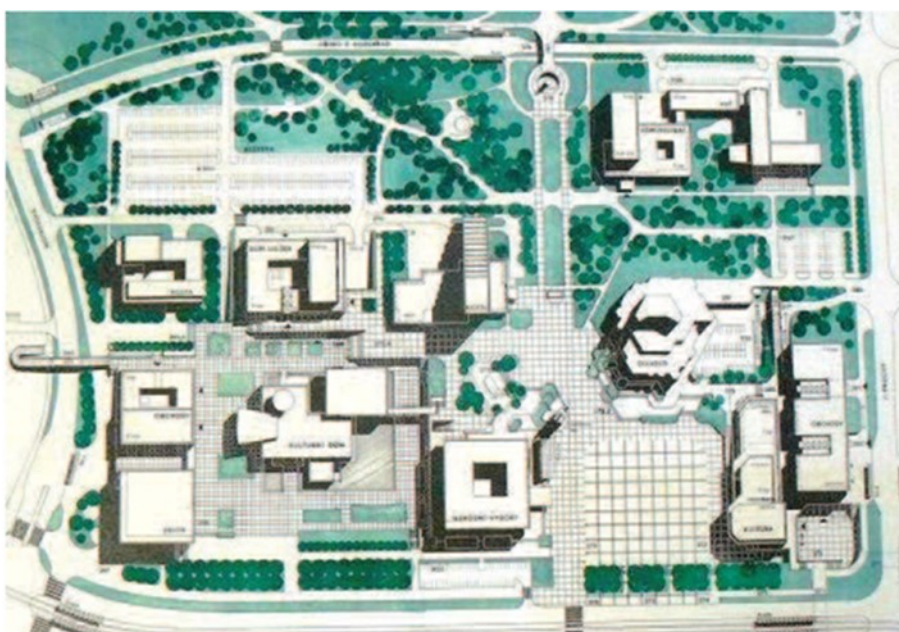
Vedle Lynchových teorií a Schulzova konceptu existenciálního prostoru je třeba zmínit práce Michaela Trieba, které hledají uplatnění pro dosavadní teorie a výzkumy v urbanistické praxi. Trieb (1974) specifikuje dva druhy prostředí, v nich člověk rozvíjí svou činnost. Prostředí objektivně „*existující a prožité*“. Obraz města pak odpovídá prožitému prostředí a vytváří „*konfiguraci archetypů lidské zkušenosti s prostředím*“.

Podle výzkumu nazvaného „Obraz města Mostu“ z roku 1978 publikovaného v časopisu Architektura autorů Jiřího Ševčíka, Jana Bendy a Jany Bendové, obyvatelé stále srovnávali budované město s původní strukturou města starého Mostu. Dle výsledků tohoto výzkumu umožňovala struktura starého města snadnou orientaci a identifikaci s místem a jeho dominantními prvky - uzly, které charakterizovala jeho tři náměstí. Opačně však specifikovali dotázaní obyvatelé obraz města nového, které charakterizují namísto ulic a náměstí jednotlivé budovy a rozlehlý střed města v nich vzbuzuje spíše nepříjemné pocity. Hledají prostor pro soustředování, obcházení a sociální komunikaci a typický pohyb do středu, který mají v živé paměti z historického města. Autoři článku kriticky zhodnotili již dávno překonanou urbanistickou koncepci nových sídelních útvarů zejména souborů sídlištního typu tvořenou dle zásad funkčního města, vyhlášené organizací CIAM a rozvedenou v Athénské chartě v roce 1933.

Centrum města, které bylo navrženo ve smyslu volné kompozice soliterních budov v homogenním prostoru, ve svých vztazích překročilo myslitelné měřítko. Uzel v pravém slova smyslu, tak jak je můžeme sledovat ve starém městě, v novém Mostě bohužel chybí (Ševčík et al. 1978).

3.8.10 Projekt dostavby Centra

Nehostinná podoba centra nového Mostu směřovala již v roce 1992 k vypsání urbanistické soutěže, na jejímž základě vypracoval architekt Šimeček návrh regulace centrální části města (obr. č. 8).



Obrázek 8: Studie dostavby centra – (Státní okresní archiv Most)

Koncepce dostavby řešila proměnu dosavadní volné plochy centra s jednotlivými soliterními budovami v intenzivně zastavěné území se skutečnými náměstími a ulicemi. Základem byla stabilizace pěších tras a definice centrálních prostorů. Do prostoru bývalého shromaždiště mezi divadlo Pracujících od architekta Klimeše z let 1980 až 1985 a nynějším Magistrátem města Mostu bylo věleno trojúhelníkové náměstí, osazeno morovým sloupem s kašnou přemístěnou z historického města Mostu, osázeno lipovým stromořadím (obr. č. 9).

Následně vybudované Druhé náměstí zaujalo prostor mezi budovou reprezentačního domu města Mostu a terasami pod hotelem Cascade. Zachován zůstal i jeho

čtyřúhelníkový půdorys, jaký mělo stejnojmenné náměstí ve starém městě. Z náměstí byla v roce 2006 vyvedena lávka pro pěší, která spojila celý centrální komplex se samostatně stojící budovou pošty. Kromě úprav samotného centra docházelo také k zahušťování zástavby na doposud volných prostranstvích (nové provozovny, budovy veřejné správy atd.).

Most se touto uskutečněnou výstavbou konečně dočkal nového centra. Poslední stavbou postavenou v průběhu devadesátých let situovanou do prostoru mezi divadlo a ulici Jaroslava Průchy byl nový bankovní dům České spořitelny (Kuča 2000).

K uzavření trojúhelníkového náměstí došlo následně až v roce 2008, kdy byl dostavěn obchodní komplex Central s bytovými jednotkami Odeon. Tato stavba oddělila třídu Budovatelů od Prvního náměstí.



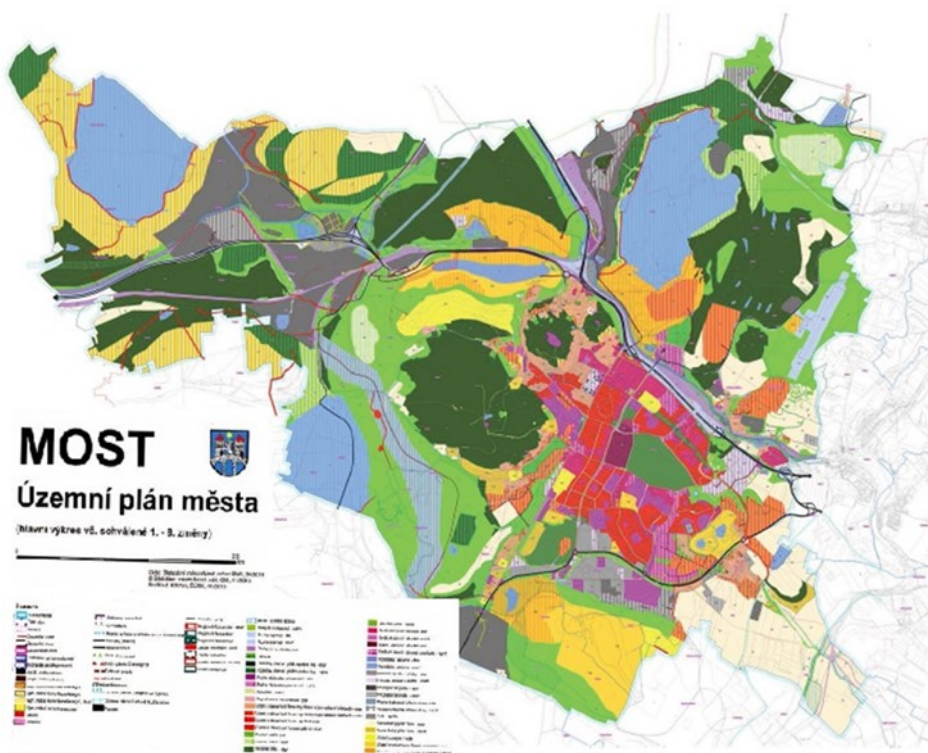
Obrázek 9: 1. náměstí v Mostě (<https://www.mesto-most.cz>)

Rok 1989 přinesl městu Most nejenom politické změny, ale především možnost od základu přehodnotit požadavky centrálního plánování již bez ideologických zásad a komunistického diktátu. Umožnil městu návrat ke své historii a alespoň částečně nahradit ztrátu způsobenou politikou z normalizačních let.

Město se od roku 1990 postupně rozlévalo do krajiny díky výstavbě nových rodinných domků na samotných okrajích města ve čtvrti pod Ressellem v okolí vrchu Lajsníku a východně od Benediktu, která navázala na plánovanou koncepci z 80. let

Most se bohužel proměňoval také vlivem nákupních center(Šimůnek et al. 2014). K tomuto účelu byl využit brownfield v blízkosti koridoru v severozápadní části města. Postupně zde byla vytvořena obchodní zóna s prodejny spotřebního zboží a čerpacími stanicemi. Na opačném konci města podél ulice Velebudická se na počátku tisíciletí začala formovat výstavbou hypermarketů další rozsáhlá nákupní zóna.

Hlavním cílem Územního plánu z roku 2002 bylo vytvořit takové podmínky, které by město rozvíjely po všech stránkách (obr. č. 10). Plánoval rozvoj všech druhů rozvojových ploch a vytvářel kvalitní podmínky pro podnikatelské aktivity, které upřednostnili technologie šetrné k životnímu prostředí. Omezoval výstavbu velkokapacitních obytných domů a nákupních center a vytyčil pozemky v okolí města pro výstavbu rodinných domků na území pod městským hřbitovem v jihozápadní části města a vedle Benediktu. Dotvořil a zajistil vyhovující občanskou a technickou vybavenost do stávající bytové výstavby. Devastaci životního prostředí v nejbližším okolí starého a nového Mostu kompenzoval plánovanou realizací hydrologickou a lesnickou rekultivací krajiny.



Obrázek 10: Územní plán města Mostu 2002 (Šimůnek 2014, mapový list č. 34)

Územní plán podléhal velkému množství změn. V roce 2013 byla schválena jeho devátá změna. Tyto změny postupně navrhovaly umístění rozvojových lokalit, regeneraci bytového fondu, řešení dopravy v klidu a upravovaly průběžně kapacitu potřebných nových výrobních i obytných ploch vycházející z vývoje nezaměstnanosti po útlumu těžby a restrukturalizaci chemického průmyslu s hlavním cílem, že ani náhradní pracovní příležitosti a nová výroba nesmí zhoršovat životní prostředí obyvatel města Mostu. Převážně se jednalo o změny související s využitím funkční ploch, na kterých by v budoucnu mohly být realizovány záměry týkající se změn ve využití ploch z průmyslové výroby na území pro rekreaci nebo zájmové činnosti, nebo o využití části území s převažující funkcí bydlení a části ostatní zeleň na funkční využití pro zemědělskou výrobu (Olžbut 2002).

Došlo např. k obnovení historických vinic na vrchu Hněvíně a Širokém vrchu, začlenění návrhu pro projekt „Western park Most“, k rozšíření golfového hřiště na Velebudické výsypce, k dalšímu rozvoji vodní plochy Matylida, nebo k využití největší plochy v okolí u samotného jezera Most pro individuální výstavbu, rekreaci i sport.

4 Most a jeho hodnoty

4.1 Analýza vytvořené urbanistické struktury dle územních plánů města Mostu zdokumentované pomocí výstupů GIS

Vývoj cílů územních plánů mezi lety 1960 – 2002 ve vztahu k urbanistickému vývoji města byl značně proměnlivý. Zcela jistě prvořadým komplexním cílem z urbanistického hlediska měly v územních plánech funkce rekreace, průmyslové výroby a prioritu poskytnou v co nejkratší době bydlení pro obyvatele z okolních vesnic zanikajících z důvodu postupující těžby a likvidací historického města Mostu. V období po roce 1960, ještě před vlastním budování nových obytných částí města, bylo realizováno přeložení hlavní komunikace, železnice, tramvajové trati a koryta řeky Bíliny do jednotlivého pásu infrastruktury na okraji nového města.

Dle územních plánů z roku 1960 a z roku 1963 následovala realizace hlavní městské okružní komunikace s napojením na vlakové a autobusové nádraží, příprava a realizace pro výstavbu zdravotního komplexu a vymezení plochy pro městský hřbitov. V jižní části města byl upraven terén pro budoucí městský park a umístěn dopravní podnik města Mostu a Litvínova.

V letech 1960 až 1970 začala podle koncepce územního plánu výstavba hlavních obytných čtvrtí (obr. č. 11) s návazností na zástavbu sestávající z 1. obvodu (domy pod Hněvínem a Širokým vrchem, včetně Zahražan) 2. obvodu (podél ulic Žatecké, Josefa Skupy a třídy Budovatelů) vytvářející Podžateckou čtvrť, 3. obvodu (Podžatecká-Výstavba), 4. obvodu (Čtvrť Družstevní).



Obrázek 11: Ortofotomapa Mostu 1964 (Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba 1. - 4. obvodu

V období po roce 1970 byla dokončena hlavní dopravní tepna města ve směru severojižním třída Budovatelů. Započaty byly práce na dopravním koridoru na severním okraji města a v jeho jižní části za pásmem sadů, byla realizována výstavba průmyslového areálu Velebudice. Rozšířen byl hřbitov jihozápadním směrem a dokončeny byly úpravy vrchu Ressler a realizace sportovního areálu Benedikt.

V letech 1970 až 1980 pokračovala výstavba hlavních obytných čtvrtí (obr. č. 12) dle směrného územního plánu z roku 1963 a to následovně realizací výstavby centra, 5. obvodu (Severní čtvrť), 6. obvodu (Čtvrť Bohumila Šmerala) a 7. obvodu (Zahradní čtvrť).



Obrázek 12: Ortofotomapa Mostu 1975 (Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba 5. -7. obvodu

Vzhledem ke snížení navržené velikosti města z původně plánovaných 100 000 na pouhých 65 000 obyvatel, nebyla realizována rozsáhlá výstavba obytných částí na pozemcích v jihovýchodní části města. Postaven nebyl sportovní areál na okraji města původně plánovaný v jeho jižní části. Zásadní změnu znamenala úplná likvidace historického města, se kterou se před revizí územním plánem z roku 1960 nepočítalo.

V období po roce 1980 byly realizovány projekty rekultivací lomu Vrbenský, kde byl vybudován areál autodromu s následnou hydrologickou rekultivací na vodní nádrž Matylda. Na Velebudické výsypce byla uskutečněna výstavba dostihové dráhy a jižně od hřbitova byly vybudovány tenisové kurty. V 80. letech byl kladen v územním plánu hlavní důraz na výstavbu objektů základní a vyšší vybavenosti městské, která byla doposud velmi nedostatečná.

Sedm vytvořených obvodů se již počátkem 80. let zdálo být nedostatečných. Z tohoto důvodu se přistoupilo k návrhu dalších dvou obytných obvodů (obr. č. 13).

Od roku 1980 vznikala 8. obvod (čtvrť Výsluní) a mezi lety 1985 až 1990 byl vytvořen 9. obvod (čtvrť Liščí vrch).



Obrázek 13: Ortofotomapa Mostu 1982 (Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba 8. - 9. obvodu

V období po roce 1990 až 2002 jsou realizovány lesnické a hydrologické rekultivace lomu Most, výstavba skladových prostor ve východní části Lajsníku a v severní části při okraji města objektů smíšeného území městského. Vybudovány byly naučné stezky na Širokém vrchu a v okolí jezera Most.



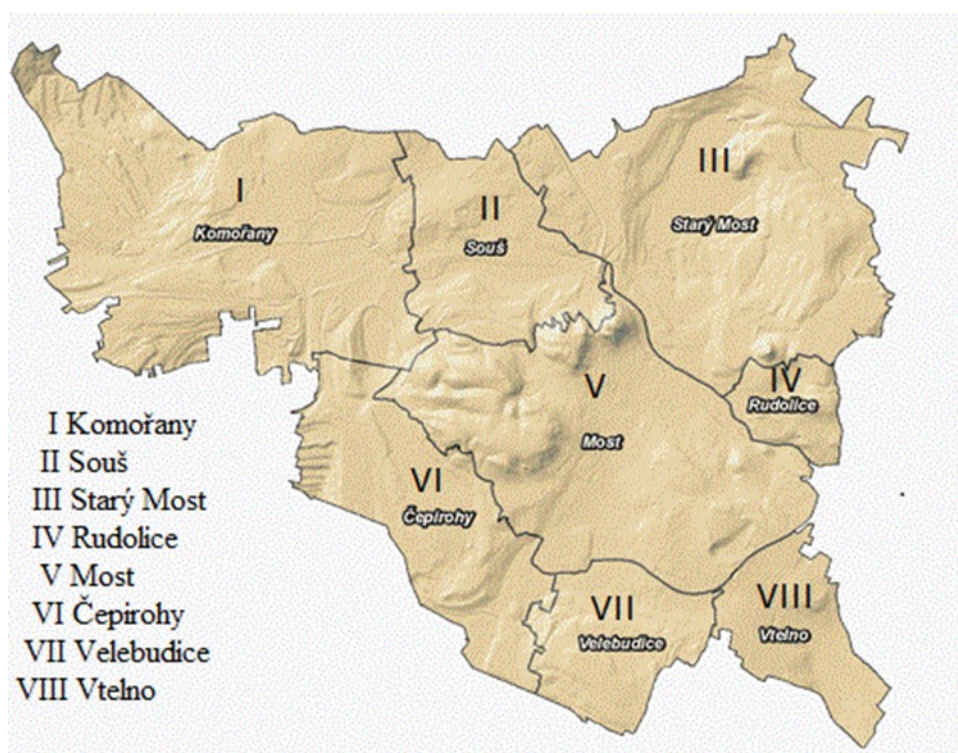
Obrázek 14: Ortofotomapa Mostu 2003 (Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba rodinných domů

Dle koncepce územního plánu z roku 2002, který omezoval výstavbu velkokapacitních obytných domů, byla realizovaná obytná zástavba dalších obvodů (obr. č. 14) sestávající z rodinných domů na okrajích města (pod Resslem a v okolí Benediktu). Obytná výstavba se prakticky od územního plánu neodchýlila, realizována nebyla pouze v okolí Děkanského kostela a částečně na úbočí vrchu Lajsník.

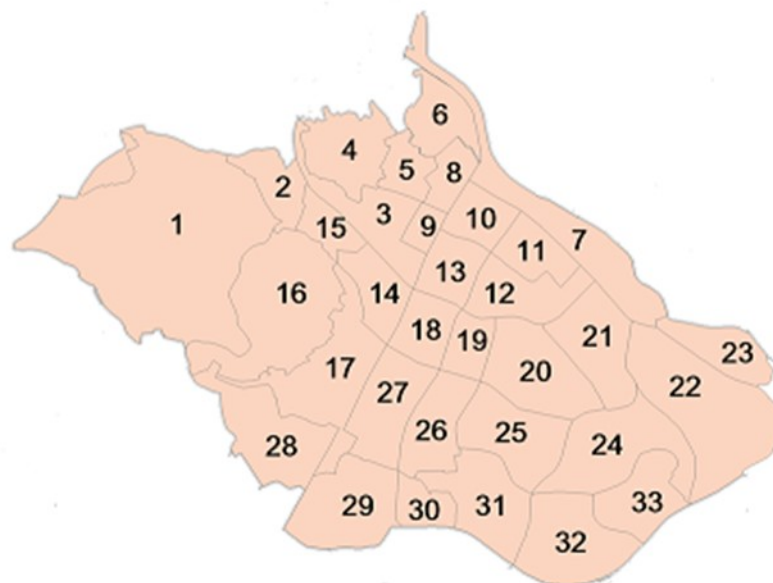
4.2 Administrativní členění

V současné době je město administrativně rozčleněno do osmi částí obce.

Komořany, Souš, Starý Most, Rudolice, Most, Čepirohy, Velebudice a Vtelno (obr. č. 17). Tyto místní části obce se rozdělují na 61 urbanistických obvodů, tvořící základní sídelní jednotky. Místní část Most tvoří celkem 33 urbanistických obvodů (obr. č. 18, tab. č. 1). Ostatní místní části Mostu tvoří zbývajících 28 urbanistických obvodů (obr. č. 15, tab. č. 2).



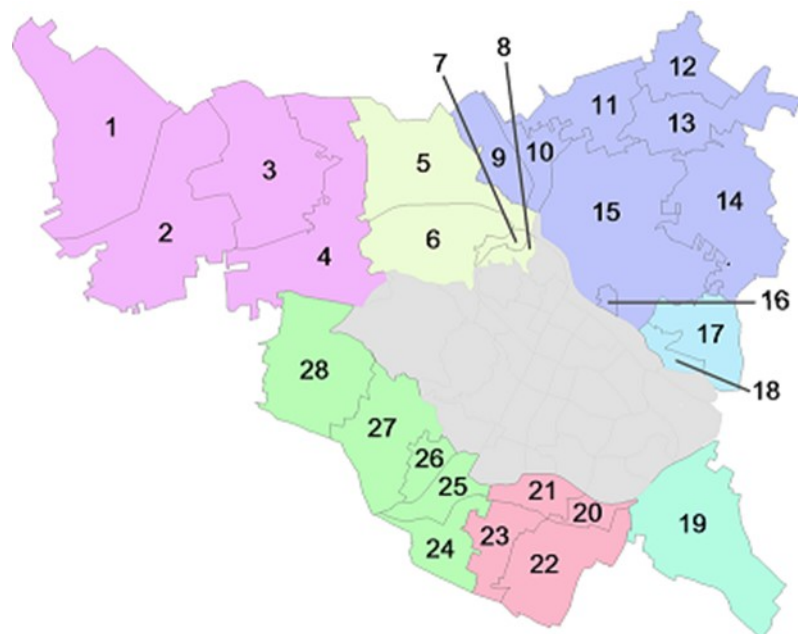
Obrázek 15: Členění místních částí Mostu (Magistrát města Mostu)



Obrázek 16: Místní část města V Most (<https://cs.wikipedia.cz>)

1. Ressler	12. U stadionu	23. Sídliště - Chanov
2. Na ovčíně	13. Podžatecká - jih	24. Liščí Vrch
3. Pod Širokým vrchem	14. Nemocnice	25. Skřivánčí vrch
4. Široký vrch	15. U koupaliště	26. Obránců míru
5. Zahražany	16. Ressler - východ	27. Fibichova
6. Vrch Hněvín	17. U hřbitova	28. Čepirožská výšina
7. Koridor	18. Most pod nemocnicí	29. Lesopark Hrabák
8. U průmyslové školy	19. Střed	30. Dopravní podnik
9. Opletalova	20. Šibeník	31. Výsluní
10. Podžatecká - sever	21. Pod Šibeníkem	32. Na sadech
11. Nad nádražím	22. Lajsník	33. Benedikt

Tabulka 1: Urbanistický obvod V – část Most (Územně identifikační registr ČR)



Obrázek 17: Místní části města I-IV a VI-VIII (<https://cs.wikipedia.cz>)

Komořany	Starý Most	Rudolice nad Bílinou	Čepirohy
1. Dřínov	9. Kopistská výsypka	17. Keřový vrch	24. Obvod Bylany
2. Ervěnice	10. Nákladové nádraží	18. Rudolice	25. Čepirohy-východ
3. Komořany	11. Kopisty	Vtelnno	26. Čepirohy-západ
4. Třebušice	12. Konobrže	19. Vtelnno	27. Slatinice
Souš	13. Pařidla	Velebudice	28. Hořany
5. Kopistská výsypka	14. Střimice	20. Skyřice	
6. Autodrom	15. Starý Most	21. Velebudice	
7. Souš	16. U dolů	22. Dostihy - východ	
8. Na novém světě		23. Dostihy - západ	

Tabulka 2: Urbanistické obvody I-IV a VI-VII ostatní části Mostu (Územně identifikační registr ČR)

4.3 Sociografická analýza

Vývoj počtu obyvatel

Město most má rozlohu 8 694 ha a k 1. 1. 2015 měl 67 089 obyvatel. Největší nárůst počtu obyvatel byl v Mostě od 70. do 90. let a to díky rozvoji těžebního a dalšího průmyslu, naopak od roku 2000 vývoj počtu obyvatel mírně klesá (tab. č. 3).

Počet obyvatel v Mostě (1869-2014)	
Rok	Počet obyvatel
1869	11262
1880	18649
1890	27292
1900	40701
1910	48621
1921	51727
1930	56751
1950	46328
1961	56857
1970	61158
1980	61543
1991	70670
2001	68263
2011	65193
2014	67089

Tabulka 3: Vývoj počtu obyvatel (Český statistický úřad 2015)

Bydlení

Mezi lety 1946 až 1990 (tab. č. 4) bylo v Mostě postaveno více jak 94% bytů. Proto je z pohledu charakteru bydlení v Mostě relativně mladý bytový fond. Po roce 1990 došlo prakticky k zastavení výstavby bytů v bytových domech a naopak se intenzivně rozvíjela výstavba rodinných domů. V současné době se bydlení rozvíjí především v okrajových částech města Vtelno a Souš.

V samotném městě panelová sídliště představují typ bydlení, které obyvatelé naopak opouští a stěhují se do zástavby, která byla budována v 50. a 60. letech minulého století. V těchto nejatraktivnějších lokalitách z hlediska bydlení, vznikají díky probíhajícím rekonstrukcím bytových domů nadstandartní byty.

Závažným problémem města se z hlediska bydlení stávají sociálně vyloučená území sídliště Chanov a bloků 95-100 v zástavbě v okolí tř. Budovatelů z 50. let 20. století (Město Most 2013).

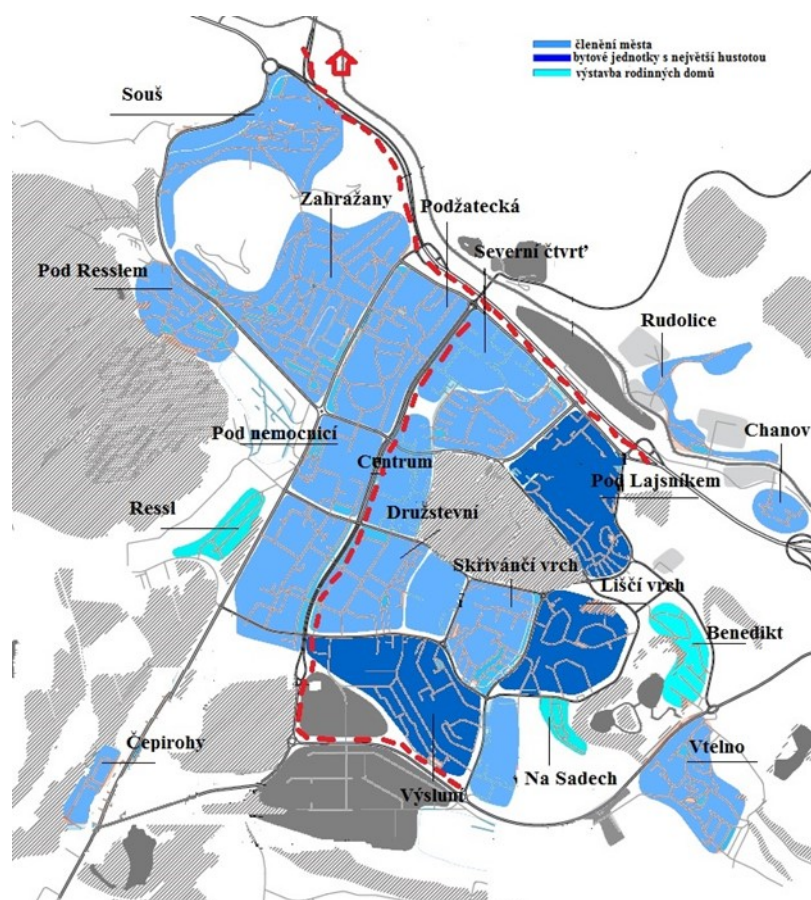
Počet domů * počty domů (starý a nový Most do roku 1980)	
Rok	Počet domů
1930	12 513
1950	13 921
1961	11 628
1971	10 609
1980	8 925
1991	9 084
2001	9 319
2011	10 296

Tabulka 4: Počet domů v Mostě (Český statistický úřad 2015)

4.4 Urbanistická struktura Mostu

4.4.1 Prostorové uspořádání

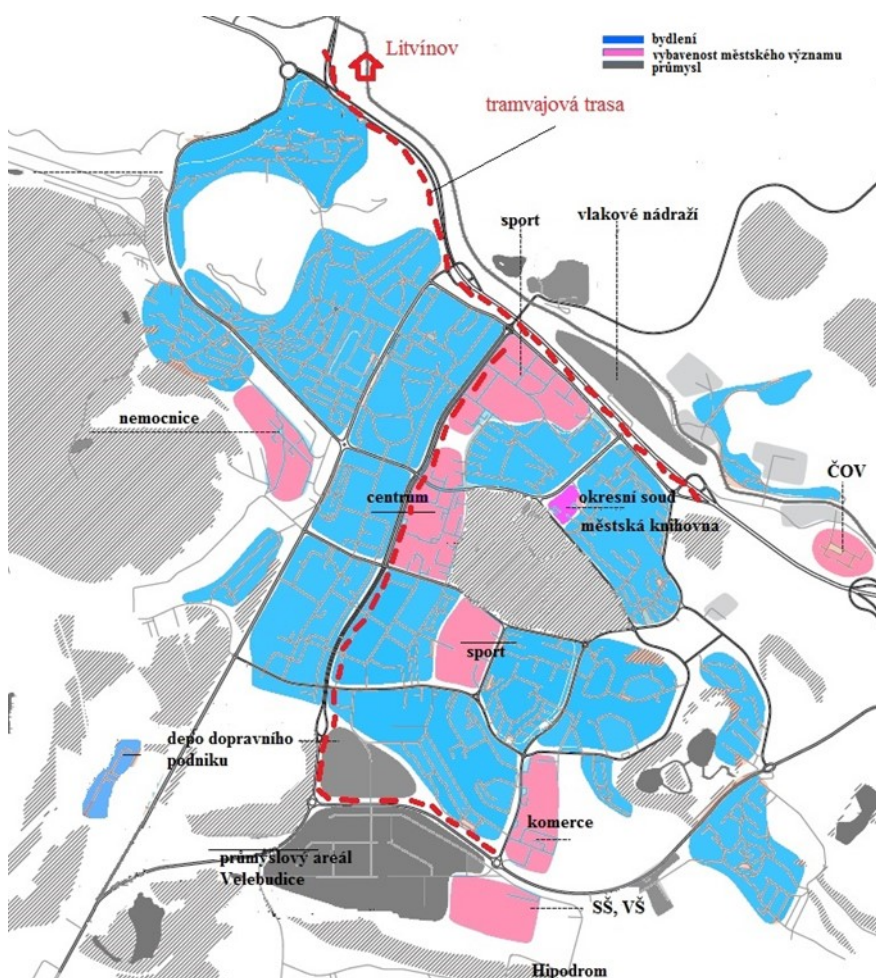
Struktura samotného města je těžko čitelná a jeho těžiště neformálně tvoří nejhustěji osídlené oblasti Pod Lajsníkem, Výslunní a Liščí vrch. Tyto oblasti nijak nekomunikují s formálním centrem města. Park Šibeník, který se postupnou dostavbou dostal do středu osídlení, působí jako okraj města a ještě tak ztěžuje jeho čtení. Členění města na obytné prostorové jednotky vychází z koncepce ze 70. let (obr. č. 18). Panelová sídliště reprezentují z větší části charakteristickou strukturu města Mostu. V panelovém domě žije přibližně 65 % obyvatel. Alternativu tohoto bydlení nabízí výstavba individuálních rodinných domů v jeho okrajových částech z posledních let Na Sadech, Benedikt, Ressler (obr. č. 18). V samotném městě je v poslední době trendem snaha o stěhování obyvatel z velkých sídlišť do starší zástavby, která byla budována v 50. a 60. letech minulého století a kde není zástavba tak nahuštěná.



Obrázek 18: Prostorové uspořádání města (GIS města Mostu, Mapový server města Most) upraveno Augustová

4.4.2 Funkční struktura

Zónovaná funkční struktura Mostu vychází z modernistického principu zónování města. Město je členěno na obytné obvody, areály městské vybavenosti a průmyslové areály. Centrální plochy vybavenosti městského významu zastupují centrum města (budova radnice, divadla), areál nemocnice, městská knihovna, budova okresního soudu a další správních úřadů, areál vysokých a středních škol, sportoviště (koupaliště, aquadrom). Plochy průmyslového charakteru tvoří okrajové části města (průmyslový areál Velebudice a nádraží). Města Most a Litvínov propojuje tramvajová trasa (obr. č. 19).

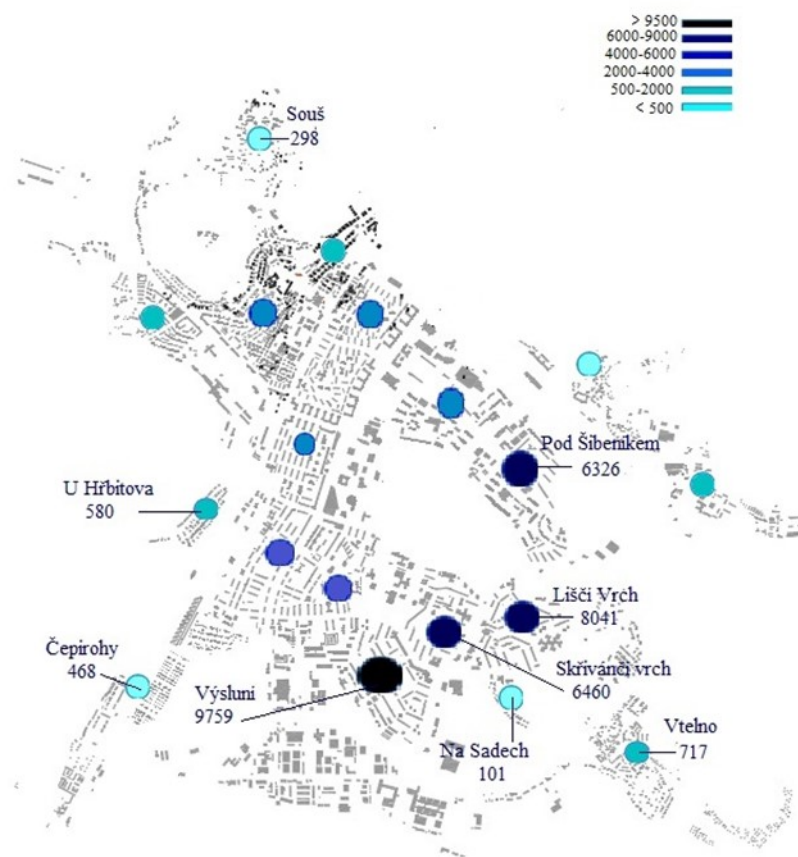


Obrázek 19: Funkční struktura Města (GIS města Mostu, Mapový server města Most) upraveno Augustová

4.4.3 Rozložení počtu obyvatel

V Mostě je cca 771 obyvatel na 1 km². Když se do celkové plochy nezapočítají průmyslové oblasti a vodní plochy, pak se hustota zvýší k hodnotě 3 175 obyvatel na 1 km². Největší hustotu obyvatel dosahuje základní sídelní jednotka Výsluní

s počtem 9759 obyvatel. Následují základní sídelní jednotky Liščí vrch s počtem 8041 obyvatel, Skřiváncí vrch se 6460 obyvateli a Pod Šibeníkem s počtem 6325 obyvatel (obr. č. 20). Vysoká koncentrace obyvatel významně snižuje atraktivitu bydlení v těchto lokalitách. V samotném středu města je naopak nedostatek trvale žijících obyvatel. Naopak nejmenšího počtu obyvatel dosahují sídelní jednotky Na Sadech s počtem 101 obyvatel a U Hřbitova s počtem 580 obyvatel umístěných v okrajových částech města tvořených převážně rodinnými domy a v urbanistických obvodech Souš (obr. č. 20).



Obrázek 20: Hustota osídlení (Český statistický úřad 2015) upraveno Augustová

4.5 Historické památky města

4.5.1 Děkanský kostel Nanebevzetí Panny Marie

Gotický kostel patří mezi naše nejcennější historické památky česko-saské sakrální architektury z přelomu období gotiky a renesance u nás. Stavba kostela byla zahájena roku 1517 a výstavba trvala až do začátku 17. století. Při likvidaci historického města byl kostel roku 1975 přesunut do vzdálenosti 341 m na bývalé Pražské předměstí, aby vytvořil historickou dominantu nového Mostu. Nově zpřístupněn veřejnosti byl v roce 1988. K opětovnému vysvěcení kostela došlo roku 1993. V interiéru kostela je instalována expozice gotického a renesančního umění severozápadních Čech, suterén kostela slouží jako výstavní prostor Galerie výtvarného umění v Mostě. V blízkosti děkanského kostela byl v roce 2011 postaven a vysvěcen dřevěný pravoslavný chrám Nanebevstoupení Páně a svatého mučedníka Valentýna. Celá lokalita s děkanským kostelem, pravoslavným kostelem a jezerem Most má do budoucna velký potenciál uspět jako nadregionální turistický cíl (Město Most 2015).

4.5.2 Špitální kostel

Kostel sv. Ducha je nejstarší dochovanou, slohově čistou gotickou stavbou v Mostě. Jedná se o malou jednolodní stavbu obdélníkového půdorysu s hrotitým profilovaným portálem na jižní straně. Městský špitál v barokním stylu tvoří jeho druhou část, ke kostelu přistavěnou. Jeho výstavba se datuje do první třetiny 14. století. V roce 1995 byla ukončena rekonstrukce této historické památky města. V současnosti je využíván jako galerie výtvarného umění v Mostě a v jeho prostorách se konají výstavy i koncerty vážné hudby komorního charakteru (Město Most 2015).

4.5.3 Hrad Hněvín

Jedna z největších dominant Mostecka a charakteristický symbol města Mostu. Dřevěná tvrz postavena na vrch Hněvín již v 9. století a později přestavěna na kamenný hrad. Archeologické výzkumy provedené v 70. letech 20. století prokázaly, že předchůdcem hradu bylo slovanské sídliště. V roce 1595 hrad koupilo město Most. Dispozice hradu byla trojúhelná a dvojdílná. Hradní jádro obsahovalo vysokou okrouhlou věž, starý palác s kaplí a královským sálem, nový palác a čtverhrannou věž. V roce 1879 byla na základech hradu zahájena stavba výletní

restaurace, napodobující původní styl pevnosti. Rekonstrukce byla dokončena na počátku 20. století dostavěním z části původní věže. Dnes je zde restaurace, vyhlídka a v areálu hradu je umístěna i hvězdárna (Město Most 2015).

4.5.4 Kasárna Most

S výstavbou jezdeckých kasáren s počtem 18 budov se započalo v roce 1906. Následně byly pozemky zaknihovány na město Most. Objekty projektoval mostecký stavitel Friedrich Kny, který se údajně inspiroval ve vojenské pevnosti Josefov. Po dlouhých letech v roce 1994 byl objekt armádou opuštěn a v rámci privatizace rozprodán jednotlivým podnikatelským subjektům, které dnes využívají většinu budov. Tuto secesní památku v roce 2007 rozhodlo Ministerstvo kultury o zapsání jezdeckých kasáren na seznam kulturních památek, mimo jiné také proto, aby se předešlo jejich případné demolici (Město Most 2014).

4.6 Realizované projekty na rekultivovaném území

Rekultivace je dlouhodobý, víceoborový proces řízených úprav silně poškozeného území, jejichž smyslem je uvedení narušených pozemků do společensky žádoucího stavu.

Cílem koncepce je dosažení vyváženého vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudružnost společenství obyvatel území.

Krajinné změny na Mostecku jsou nejviditelnější místní lidskou činností posledních 50 let. Vznik povrchových dolů a následných vnějších i vnitřních výsypek neodmyslitelně patří k rozvinutému těžebnímu průmyslu na Mostecku. Tyto krajinné změny s sebou přinášejí i nové pojetí krajiny a využití ploch.

Pro okolní krajinu Mostu byla zvolena skladba zemědělských, lesnických, hydrologických a sportovně rekreačních způsobů rekultivací, kdy určitá část bude ponechána přirozenému vývoji. V současnosti je upřednostněna rekultivace lesnická a hydrologická realizována na plochách, které neslouží k hospodářskému účelu. Plynulý postup rekultivací v okolní krajině města Mostu, narušenou v minulosti hlubinnou i povrchovou těžbou, posilují ekologickou stabilitu v krajině a garantují vznik ekologicky cenné, ekonomicky potenciální a esteticky a rekreačně hodnotné krajiny, které budou dominovat lesy a všestranně využitelná jezera (Město Most 2012).

4.6.1 Hipodrom Most

Záměr ze 70. let minulého století měl v plánu vybudovat na největší Velebudické výsypce rekultivační park, jako areál odpočinku a zdraví, jehož dominantou se stane dostihová dráha. Začal se realizovat již v roce 1965 (obr. č. 21). Dle směrného územního plánu z roku 1963 se začal postupně prostor v nejspodnější části Velebudické výsypky postupně zalesňovat. Následně byl v předstihu vysázen ochranný pás zeleně o šířce 80-100 metrů, na který měla navazovat postupující rekultivace. Velebudická výsypka byla vytvářena z nadložních zemín závodu Jan Šverma (Krejčí 2008). Stavba mostecké dostihové dráhy je nejen u nás, ale i v evropském měřítku unikátní záležitostí. Výstavba započala roku 1978 a úvodní dostihový den byl upořádán již v září 1997. Hipodrom patří mezi čtyři dostihová závodiště nejvyšší kategorie A v České republice (Štýs 2010a).



Obrázek 21: Velebudická výsypka po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 49)

4.6.2 Vodní nádrž Matylida

Příměstský areál Matylida (obr. č. 22) byl umístěn do prostoru bývalého povrchového dolu Vrbenský do blízkosti obce Souš. Výsledkem je kvalitní, sportovně rekreační areál s centrem v podobě vodní nádrže s řadou sportovišť a pláží ve svém okolí (Štýs 2009b). Úpravou celé břehové linie o velikosti 4 km vznikla cyklistická in-line dráha. Matylida je využívána nejenom ke sportu, rybářství ale nově byla tato rekreační oblast rozšířena o možnost sezonního autokempu.



Obrázek 22: Lom Vrbenský po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 50)

4.6.3 Autodrom

Prostor terasovité výsypky bývalého dolu Vrbenský nedaleko od vodní nádrže Matylida nejlépe odpovídal pro umístění automobilového závodiště, jehož výstavba započala roku 1978 (obr. č. 23). Na autodromu se konají na státní i mezinárodní úrovni nejenom automobilové a cyklistické závody, ale i soutěže tahačů. Rychlostní okruh je nejenom lákadlem pro automobilové turisty ale nově vybudovaný multifunkční polygon se stal nejmodernějším výcvikovým a testovacím areálem bezpečné jízdy ve střední Evropě (Štýs 2010b).



Obrázek 23: Lom Vrbenský po rekultivaci – Autodrom (Štýs 2010b, Mostecké listy č. 1)

4.6.4 Mostecké vinice

Vinná réva se pěstovala v Mostě již v dávné historii. Od sedmdesátých let minulého století je opět využívána jako rekultivační plodina, když je vysazena vinice Barbora na výsypce dolu Hrabák v okolí Čepiroh (obr. č. 24) a na teplé jižní svahy vrchu Špičák v Rudolicích. Vinice po několika letech opět vytvořili významný krajinný prvek také na úpatí Širokého vrchu i na historických terasách Hněvína, kde vinice nesoucí název Nebeská patří mezi nejvýše položené vinice u nás. V budoucnu město plánuje obnovit vinohrady i na vrchu Lajsník, kde se víno pěstovalo již ve středověku. V samotném Mostě, nebo v jeho okolí se nachází zhruba 74 ha vinic (Štýs 2009c).



Obrázek 24: Čepirožská výsypka po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 49)

4.6.5 Lom Benedikt

Sportovně rekreační areál byl pojmenován podle povrchového lomu Benedikt, který byl po ukončení těžby zatopen a vytvořil vyhledávanou vodní plochu (obr. č. 25). Neustálý únik z podloží vedl k rozhodnutí o změně dispozičního řešení lokality. Část vodní plochy byla zasypána a vznikly dvě menší nádrže. Zavezená plocha

v jejich okolí byla velmi účelně využita pro klidovou zónu s biocentrem, rekreační plochu s plážemi, dětským areálem a několika sportovišti. Obvodová komunikace byla upravena na pěší i cyklistické stezky. Od roku 2000, kdy byla celá rekonstrukce dokončena a areál zpřístupněn veřejnosti, je dnešní Benedikt nejenom úspěšnou rekultivační akcí, ale velmi využívaný městský sportovně rekreační areál (Štýs 2009a).



Obrázek 25: Lom Benedikt po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 50)

4.6.6 Mostecké jezero

Jezero vzniklo na místě bývalého královského města na území bývalé těžební lokality Lěžáky. Samotný lom je částečně zatopen vytvořením neprůtočného jezera. Svou rozlohou vytváří nejenom výrazný prvek v krajině, ale spolu s dalšími jezery v okolí Mostu výrazně ovlivňuje klimatické podmínky. S velikostí hladiny 311ha, maximální hloubkou, která dosahuje 75 metrů, se řadí mezi největší jezera v České republice (obr. č. 26). Ostatní plochy v rekultivovaném okolí mosteckého jezera nebudou tvořit jen travnaté pláže s přístavištěm, vytvořen bude i příměstský park, jehož součástí bude zmenšenina bývalého historického Mostu, nebo arboretum. Celý tento úsek výsypkové krajiny se stává velmi cenou, zdravou a krásnou krajinnou zónou, která vytváří společně s Mosteckým jezerem jedinečnou příměstskou oblast (Město Most 2012).



Obrázek 26: Lom Most po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 50)

4.7 Přípravované projekty ve správním obvodu města

Město Most dlouhodobě usiluje o to, aby vytvořilo podmínky pro harmonicky uspořádané území města s prvořadým cílem zajistit jeho udržitelný rozvoj. Z hlediska udržitelného rozvoje, má Most specifické charakteristiky, které úzce souvisí s těžbou hnědého uhlí a následnými rekultivacemi. V oblasti územního plánování vedení města usiluje o to, aby dosáhlo rovnováhy mezi územními podmínkami pro soudržnost společenství obyvatel, hospodářský vývoj města a především pro příznivé životní prostředí.

Strategický plán rozvoje města Mostu je dokumentem, který od roku 2012 v časovém horizontu osmi let charakterizuje komplexní vnější i vnitřní pohled na město s cílem rozvíjet hospodářskou prosperitu i sociální stabilitu města a je využíván pro strategické i operativní plánování, rozhodování a koordinaci strategických aktivit týkajících se rozvoje města.

Akční plány města Mostu rozpracovávají dlouhodobou strategii města na kratší časová období. Akční plán zahrnující rozvoj města po stránce urbanismu a bydlení je rozdělen do tří cílů.

- Zlepšení urbanistické hodnoty města
- Dostavba a zvýšení estetické hodnoty centra města
- Podpora a zajištění kvalitního bydlení ve městě

4.7.1 Zlepšení urbanistické hodnoty města Mostu

Součástí tohoto záměru je koordinovat rozvoj území a optimálně využít plochy na území města z hlediska funkčního využití. Zvýšit urbanistickou a architektonickou hodnotu jednotlivých částí města.

- **Integrovaný program rozvoje města DEMOS** je projektem, který je určený pro regeneraci deprivovaných městských zón. V Mostě se jedná o zlepšení kvality bydlení obyvatel sociálně vyloučených lokalit bloků 95-100 nacházejících se v části města Podžatecká na tř. Budovatelů a bytových domů na sídlišti Chanov.

Projekt je rozdělen na dvě části. Rekonstrukce veřejných prostor a regenerace bytových domů s výstupem, který zahrnuje úpravu veřejných prostranství (pěší propojení obou vyloučených lokalit), dopravní dostupnost těchto částí, zvýšení ploch revitalizovaného území a počtu regenerovaných bytů.

- **Podpora lokality u kostela Nanebevzetí Panny Marie a jezera Most** je projektem, který je zaměřen především na kulturní a rekreační význam těchto lokalit, které jsou územím města s velkým potenciálem, a město usiluje o to, aby se v budoucnu tyto lokality staly hlavní rozvojovou oblastí města Most s cílem vybudovat v těchto lokalitách např. středisko Starý Most - MiniMost a arboretum, oddychové pobřežní zóny a cyklistické a turistické trasy u jezera Most i v jeho okolí.

4.7.2 Dostavba a zvýšení estetické hodnoty centra města

Cílem tohoto záměru je zlepšení stavu centra města. Centrum města koncipované v 70. letech, jako rozsáhlá volná plocha s jednotlivě situovanými solitárními objekty je z hlediska moderní architektury nevyhovující. Prioritou projektu je napojení centra na síť městských parků.

Úprava veřejných prostranství

U některých veřejných prostorů je třeba zahájit rekonstrukci a u některých dříve vybraných ploch byly již dříve zpracovány studie např. Park Střed. Město má i další vybrané lokality s cílem upravit a přestavět je na příjemné klidové zóny parkového charakteru. Např. území mezi ulicemi Zdeňka Štěpánka a Ke Koupališti, Na Ovčíně.

Rekonstrukce kulturního domu REPRE

V rámci rekonstrukce kulturního domu Repre dojde nejdříve k demolici stávajícího objektu. Následně bude vybudováno nové multifunkční centrum. Cílem návrhu rekonstrukce je kromě venkovních a vnitřních prostor, vytvořit centrální pěší zóny města v souladu s funkcí budov navazující na I. náměstí. Obnovit městskou zeleň a vodní plochy v centru města.

4.7.3 Podpora a zajištění kvalitního bydlení ve městě

Revitalizace sídlišť

V oblasti bydlení je prioritou města především revitalizace sídlišť a přiléhajících veřejných prostranství, parkování a opravy pěších komunikací v nejvíce ohrožených lokalitách sídliště Liščí vrch a Výsluní. Město podporuje vlastníky objektů a bytová družstva ve zkvalitnění života obyvatel na sídlištích pomocí finančního nástroje v podobě integrovaného programu rozvoje města JESSICA, který byl schválen Ministerstvem pro místní rozvoj již v roce 2013 a umožňuje čerpání zvýhodněných úvěrů vlastníky nemovitostí např. na zateplení obvodového pláště domu, nebo

vnitřních konstrukcí či pořízení, modernizace a rekonstrukce technického vybavení bytového domu (Město Most 2013).

Město Most má mimo projektů již zmiňovaných v rámci strategického rozvoje města i jiné připravované projekty, které již byly schváleny a jsou připraveny k realizaci či realizovány a které nelze opomenout např. revitalizace břehové linie jezera Matylka s následnou výstavbou hotelu, vybudování sportovně rekreačního areálu Most – Velebudice, nebo obnovení silnice z Mostu do Mariánských Radčic (Ústecký kraj 2016). I tyto projekty budou pro budoucí plánování předmětem hodnocení, zda jejich uskutečnění či neuskutečnění bylo nebo naopak nebylo pro město Most přínosem.

5 Diskuse

Budování města je jedním z největších lidských činů. Forma města ovšem bude vždy svědectvím o společnosti a o době ve kterém vznikalo a rozvíjelo se. Námětem k diskuzi se tedy stává vývoj města Mostu přibližně od 2. poloviny 20. století do současnosti. Tedy období, kdy Most prošel vzhledem ke svému bohatému historickému vývoji především svou rozsáhlou proměnou.

Město Most bylo budováno jako zcela nový urbanistický celek. Nalezneme zde několik projevů urbanistických koncepcí od dvacátých po devadesátá léta, od prvních bytových celků tzv. dvouletek, přes kompozici uplatňující socialistický realismus a následnou rozvolněnou funkcionalistickou zástavbu, až k postmodernímu městskému centru a nakonec k hromadné sídlištní výstavbě.

Období šedesátých let se v Mostě vyznačovalo především rozrůstající výstavbou bytů určenou pro přemístění obyvatel ze starého Mostu. Po rozhodnutí zbourat starobylé město Most a vytěžit zásoby kvalitního hnědého uhlí, se postupně upravovaly územní plány tak, aby odpovídaly navrženému záměru. Největší část města byla vybudována právě v 60. a 70. letech. Bohužel na urychlenou výstavbu narážela nedokončená úprava okolí a město bylo po dlouhou dobu vnímáno jako staveniště. Zlepšit obraz města v očích široké veřejnosti se stále nedařilo.

Plány architektů byly realizovány pod tlakem funkcionářů, se závažnými nedostatky stavebními i funkčními. Léta normalizace neumožnila rozvíjejícímu se městu žádné neplánované urbanistické a architektonické počiny. Realizace bytové výstavby, tvořená pod neustálým tlakem nutně nahradit stavební fond likvidovaného historického Mostu, přinesla novému Mostu bohužel velké množství negativních stránek. Městu po dlouhá léta scházelo centrum jako tradiční historické jádro města. Problém tkvěl v prostorovém pojetí městského centra a v jeho následné realizaci jako rozsáhlé volné plochy s jednotlivě situovanými soliterními budovami, kterému chyběly ucelené a zřetelně formulované uliční prostory. Výstavba samotného centra, pro materiálové, finanční i dodavatelské nedostatky trvala několik desetiletí a v době svého dokončení, již takto vytvořené centrální prostředí bohužel nevyhovovalo potřebným nárokům. Obyvatelé postrádali historické vazby k městu způsobené absencí historických objektů. Jedinou historickou spojnicí tvořila pozdně gotická stavba děkanského kostela Nanebevzetí Panny Marie, která se stala izolovaným solitérem na periférii nového města.

Samostatnou otázkou je sídlištní výstavba. Je pochopitelné, že k tak velkému množství obyvatel, pro které bylo nové město plánováno i vzhledem k náročnosti vybudovat v poměrně krátkém čase vyhovující ubytování, byla zvolená bytová výstavba postupně realizována od cihlové zástavby do podoby příliš uniformních a nepříliš funkčních panelových sídlištních celků. Urbanistická koncepce nového Mostu nebyla bohužel od počátku jednotná. Jakékoliv sofistikovanější plány podléhaly náhlým změnám reagujícím na velmi neutěšenou bytovou situaci. Díky rostoucímu tlaku na množství nových bytů, tak došlo k vyprofilování jednotných požadavků na výstavbu nových městských čtvrtí.

Příkladem míjení plánů a praktického uplatnění městských celků jsou např. Severní čtvrť a její v podstatě nevyužívaný park Střed, nebo opuštěné tržiště ve čtvrti Družstevní. Při bližším zkoumání výstavby nových sídlištních celků lze vysledovat, jak parkové prostory, odpočinkové zóny a dostatečně velké zelené plochy ve větší míře uplatněny v koncepci městských čtvrtí např. Zahražany, Podžatecká nebo Bohumila Šmerala, byly postupně při výstavbě čtvrtí Výsluní a Liščí Vrch omezeny na minimum, ve prospěch zhušťující se bytové zástavby a parkovacích ploch. Pro tyto lokality jsou to bohužel dominantní znaky a bydlení v nich je degradováno na pouhé přežívání bez možnosti relaxace a komunikace.

Po roce 1980 pokračovala plánovaná dostavba centra a výstavba zbývajících obvodů města. S dokončením jejich výstavby nový Most dospěl do podoby obřího sídliště. Dlouhá léta byl vnímán jako město postrádající spojitost historickou i sociální.

Most charakterizovala také rozsáhlá důlní činnost, která nenapravitelně ničila půvabnou část okolní krajiny a stav životního prostředí na Mostecku. Díky finančním prostředkům, kterých mělo město dostatek, prošlo rozsáhlé okolí kolem Mostu dlouhým a náročným procesem rekultivace. Výsypky po rekultivaci jsou seskupením a morfologií krajinou umělou, nicméně revitalizovanou a navrácenou k rozmanitému využití.

Při hodnocení urbanistického vývoje by nebylo správné opomenout výhody, které městu nová výstavba naopak přinesla. Především umístění hlavního dopravního koridoru na okraji města umožňující praktické propojení všech silničních tahů a vyvedení tranzitní dopravy za hranice města. Široké komunikace zajišťují plynulou dopravu i během dopravní špičky ve městě. Možnost využití nejmodernější koncepce při realizaci a výstavbě inženýrských sítí a kanalizace, pro budování objektů infrastruktury.

Teoreticky se mohl nový Most stát městem s moderní architekturou a urbanismem. Tento potenciál byl bohužel zejména díky faktorům politickým a ekonomickým rozmělněn do pragmatické, užitkové výstavby obytných domů, doplněn občanskou vybaveností. Aspekt umělecký se stal v období normalizace okrajovým. Přesto v Mostě lze nalézt architektonicky hodnotné stavby. Především budovu Městského divadla, Kulturní dům Repre, sportovní halu Most, budova Okresní knihovny, nebo stavba Mosteckého muzea se svými zahradními prostory obohacené o drobné kulturní památky přemístěné do těchto zahrad ze zaniklých obcí v okolí Mostu.

Rok 1989 přinesl změny ve vlastnických poměrech města a požadavky centrálního plánování nahradily potřeby konkrétních investorů. S konečnou platností je ukončena výstavba panelových sídlišť, které jsou charakteristické pro strukturu města Mostu. Za alternativu kvalitnějšího bydlení můžeme v okrajových částech města považovat výstavbu rodinných domů. Nejatraktivnější městskou část Mostu tvoří dnešní Zahražany a Podžatecká budované od konce 19. století do šedesátých let 20. století. Jejich stavební vývoj byl výstavbou nemocnice, výškového obytného domu Luna, hotelového komplexu Širák, Autodromu a vodní plochy Matylda a několika desítek rodinných domů prakticky ukončen. Tato urbanistická řešení ještě respektují potřebu přirozeného životního prostředí a prostoru.

V roce 2006 Most získal na své hodnotě dostavbou kulturně společenského podnikatelského a komerčního centra města, umístěného v prolukách a na volných plochách v centrální části, které tvořily stávající prostor města. Její účel nebyl jen zaplnit urbanisticky prázdný prostor, ale především vytvořit obchodně a společensky chybějící parter města.

V současné době prochází město neustálou revitalizací stávajících objektů a po převodu panelových bytů do osobního vlastnictví postupně dochází i na oživení a rekonstrukci panelových sídlišť a díky barevným úpravám fasád se změnil vzhled jednotvárných sídlišť na kompozici různě barevných staveb. Intravilán města je urbanisticky i architektonicky daný a neměnný. Těžiště města bohužel neformálně stále vytvářejí nejvíce osídlené sídlištní oblasti a s rostoucí kupní silou i nákupní centra v jeho okolí. Ve své historické době byl Most skutečně atraktivním místem k životu, nicméně vývojem událostí je bohužel městem, které lidé opouštějí.

6 Závěr

Urbanistický vývoj města Most názorně charakterizuje důležitou etapu urbanismu 20. století. Sídlní rozvoj města ovlivněný historickými událostmi, sociálním a národnostním složením obyvatel a zejména svým prvotním postavením preferované průmyslové oblasti, vytvářel nelichotivé specifické prostředí, se kterým se musela zdejší urbanistická produkce vypořádat.

Při podrobné analýze plánovací dokumentace města a ve výsledném porovnání samotné realizace utváření sídelního útvaru, vlastností prostoru či budov a vazeb mezi nimi, nebo uspořádání území s cennou urbanistickou kompozicí se prokázal značný vliv politických a ekonomických faktorů, které v dlouhodobém horizontu poškodily urbanistickou hodnotu města.

Práce neměla za cíl bezmezně kritizovat, ale seznámit čtenáře s historií a předešlým vývojem města a napomoci v budoucí snaze o plnohodnotné plánování sídel a především podnítit zájem o další rozvoj obce. Upozornit na slabé stránky realizace v dlouhodobém horizontu, kde je plánování ovlivněno proměnami politickými, ale i ekonomickými a prokázat, že pro úspěšné plánování sídel je kvalitní územní plán pouze takový, který vzniká a realizuje se pro potřebu města a jeho obyvatel.

Přes veškerá negativa má město Most spoustu kvalit. Především krajinný rámeček a do budoucna ohromný rekreační potenciál ve svém okolí. Obecně se dá říci, že zájem a péče o krajinu, zaznamenala velmi pozitivní vývoj. Je kladen hlavně důraz na ochranu architektonických hodnot území a trvale udržitelný rozvoj. Pouze takový přístup zajistí prosperitu současných obyvatel a ochrání všechny kulturní a přírodní cennosti území i pro generace budoucí.

Největším nebezpečím nejbližší budoucnosti pro danou oblast Mostecké hnědouhelné pánve je riziko prolomení územních ekologických limitů těžby. Nezbyvá než doufat, že společnost ve vývoji dospěla tak daleko, že nebude opakovat minulé chyby a bude se snažit uchovávat a chránit co nejvíce z krajiny, jež jí byla svěřena.

7 Fotodokumentace



Obrázek 27: Čtvrť Zahražany a Podžatecká v pozadí nový Most



Obrázek 28: Čtvrť Výsluní a Liščí vrch (pohled z vrchu Ressler)



Obrázek 29: Park Střed – v pozadí budova SHD Komes



Obrázek 30: Střed města - hlavní komunikační kříž města



Obrázek 31: Přesunutý kostel (pohled z vrchu Hněvín)



Obrázek 32: Budova bývalých kasáren v Mostě



Obrázek 33: Hotel Cascade



Obrázek 34: Budova Městského divadla v Mostě



Obrázek 35: Hrad Hněvín

8 Literatura a použité zdroje

BENEŠ E., BUREŠ S., GOLL D., HELLMICH M., JANEČEK A., KINDLOVÁ A., PĚKŘÍMEK R., POKORNÁ L., ŠTÝS S., ULRICH J., 2004: Mostecko regionální vlastivěda. Nakladatelství Hněvín, Most.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD ČR, 2015: Portál databáze, registry, Praha, online: <https://www.czso.cz/csu/czso/historicky-lexikon-obci-ceske-republiky-2001-8771jn6lu9>, cit. 21.12.2015.

DOU TLÍK L., MARHOLD K., MUŽÍK J., TODL L., 1997: Průvodní zpráva - Most centrum. ONV Most, Státní okresní archiv Most: 8-11.

DUDÁK V., 2000: Encyklopedie světové architektury: Od menhiru k dekonstruktivismu, díl 2 L-Ž. Baset, Praha.

GAJDA M., 1980: Územní plán sídelního útvaru Most. Krajský projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic, Ústí nad Labem.

HEXNER M., 1983: Územní plánování. Vydavatelství ČVUT, Praha.

HRŮZA J., 1965: Teorie města. Československá akademie věd, Praha.

HRŮZA J., 1974: Hledání soudobého města. Obelisk, Praha.

HRŮZA J., 2002: Charty moderního urbanismu. Agora, Praha.

HRŮZA J., ZAJÍC J., 1995: Vývoj urbanismu I. Vydavatelství ČVUT, Praha.

HRŮZA J., ZAJÍC J., 1996: Vývoj urbanismu II. Vydavatelství ČVUT, Praha.

KOUTNÝ J., 2004: Moderní urbanistické koncepce (Vývoj urbanistických koncepcí). Ústav územního rozvoje, Brno: 14.

KOLEKTIV AUTORŮ., 1982: Mostecko – minulost a současnost. Mostecká uhelná společnost a.s., Most.

KREJČÍ V., 1963: Směrný územní plán města Mostu. Krajský projektový ústav, Ústí nad Labem.

KREJČÍ V., 1967: Most – střed, průvodní zpráva k upřesnění PÚP. ONV Most, Státní okresní archiv, Most.

KREJČÍ V., 2008: Most, zánik a vznik města. Nakladatelství AA, a.s., Most.

KUČA K., 2000: Města a městečka v Čechách, díl M-L. Libri, Praha.

KUDRNÁČ A., 1984: Stavební vývoj města Mostu. Rukopis (uložený ve Státním okresním archivu Most), Most.

LEWIS O., 1968: The Culture of Poverty, V: Cohen, Y.: Man in Adaptation. I. The Biosocial Background of Personality. Chicago University Press, Chicago.

LYNCH K., 1960: The Image of the City. MIT Press, Cambridge Massachusetts.

- MAGISTRÁT MĚSTA MOSTU-ODBOR ROZVOJE A DOTACÍ, 2014: Územně analytické podklady ORP Most, 3. úplná aktualizace, Most online: http://www.mesto-most.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=9959&id_dokumenty=22028, cit. 15.5.2015.
- MANNDLOVÁ-RAKOVÁ H., FRÖHLICHOVÁ Z., 1982: Most 1932-1982. Severočeské nakladatelství, Ústí nad Labem.
- MARHOLD K., 1996: Sídla urbanistická typologie II. Vydavatelství ČVUT, Praha.
- MĚSTO MOST., 2012: Proměny Mostecka, publikace o proměnách krajiny Mostecka. Most, online:http://www.mesto-most.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=9959&id_dokumenty=12935, cit. 12.3.2015.
- MĚSTO MOST., 2013: Strategický plán rozvoje města Mostu do roku 2020. Most, online:<http://www.mesto-most.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta-mostu-do-roku-2020/d-13755/p1=51>, cit. 20.1.2016.
- MĚSTO MOST., 2014: Kasárna Most. Oficiální web města Mostu, online: <http://www.mesto-most.cz/kasarna/d-4053>, cit. 12.3.2015.
- MĚSTO MOST., 2015: Památky ve městě. Oficiální web města Mostu – turistika, online: <http://www.mesto-most.cz/pamatky-ve-meste/ds-1497/p1=1229>, cit. 12.3.2015.
- MUSIL J., 1996: Urbanismus. In: Velký sociologický slovník, 2. svazek. P-Z. Karolinum, Praha.
- NOVÁK V., 2005: Magický Most. Nakladatelství Hněvín, Most.
- NOVÁK V., 2012: Most, nedokončené město. Nakladatelství Hněvín, Most.
- OLŽBUT A., 2002: Územní plán města Mostu. Statutární město Most, Most.
- PETRŽILKA R., 2014: Dějiny města Mostu v datech. Nakladatelství Hněvín, Most.
- POKORNÁ L., 1991: Města ČSFR. ČTK Pressfoto, Praha.
- POKORNÁ L., 2000: Kniha o Mostecku. Dialog, Litvínov.
- POKORNÝ J., 1960: Směrný územní plán Mostu 1960. ONV Most, Státní okresní archiv, Most.
- SCHULZ CH. N., 1971, Existence Space and Architecture. Praeger Publishers, London.
- STAŇKOVÁ J., 2002: Architektura v proměnách tisíciletí. Sobotáles, Praha.
- STIBOR O., 1947: Hornické sídliště na Zahražanech a Koňském vrchu v Mostě. Architektura ČSR VI. č. 1. Unie architektů ČSR, Praha:1-2.
- SYROVÝ B. et al., 1977: Architektura – svědectví dob: přehled vývoje stavitelství a architektury. Státní nakladatelství technické literatury, Praha.

ŠEVČÍK J., BENDA J., BENDOVI I., 1978: *Obraz města Mostu. Architektura a Urbanismus XII*, č. 3. Ústav stavebnictví a architektury, Svaz československých architektů, Praha: 165-178.

ŠIMŮNEK R. et al., 2014: *Historický atlas měst České republiky*, svazek č. 26 Most. Historický ústav Akademie věd ČR, Praha.

ŠTÝS S., 2009a: *Hydrologické rekultivace, Sportovně rekreační areál Benedikt. Mostecké listy č. 6 Statutární město Most*, Most: 4.

ŠTÝS S., 2009b: *Hydrologické rekultivace, Vodní nádrž Matylda. Mostecké listy č. 8 Statutární město Most*, Most: 4.

ŠTÝS S., 2009c: *Vinohradské rekultivace. Mostecké listy č. 9 Statutární město Most*, Most: 4.

ŠTÝS S., 2010a: *Rekultivace Velebudické výsypky. Mostecké listy č. 4 Statutární město Most*, Most: 4-5.

ŠTÝS S., 2010b: *Sportovní areál Autodrom původně vznikl jako rekultivační akce. Mostecké listy č. 1 Statutární město Most*, Most: 4.

ŠTURSA J., 1948: *Vzorové sídliště v Mostě. Architektura ČSR VII. č. 6-7 Unie architektů ČSR*, Praha: 201-211.

ŠTVÁN J., 1967: *Urbanizace a struktura měst. Výzkumný ústav architektury*, Brno.

ŠVIDSKOVSKIJ O. A., 1966: *Urbanismus socialistického Československa. Československá akademie věd*, Praha.

TRIEB M., 1974: *Stadtgestaltung: Theorie und Praxis*, In: *Bauwelt-Fundamente Band 43*. Bertelsmann, Düsseldorf.

ÚSTECKÝ KRAJ., 2016: *Celkový přehled prověřených projektů Ústeckého kraje*, příloha č. 16, online: http://www.kr-ustecky.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1690020, cit. 23.1.2016.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

9 Seznam obrázků a tabulek

<i>Obrázek 1: Poloha města ve správní území Ústeckého kraje (Magistrát města Mostu 2014)</i>	<i>20</i>
<i>Obrázek 2: Most 1602 (Šimůnek 2014, mapový list č. 52).....</i>	<i>25</i>
<i>Obrázek 3: Směrný územní plán 1960 (Státní okresní archiv Most)</i>	<i>35</i>
<i>Obrázek 4: Transfer kostela 1975 (Šimůnek et al. 2014, obr. č. 90)</i>	<i>37</i>
<i>Obrázek 5: Směrný Územní plán města 1963 (Krejčí 2008)</i>	<i>38</i>
<i>Obrázek 6: Centrum města – urbanistický návrh (Krejčí 2008).....</i>	<i>45</i>
<i>Obrázek 7: Most - Územní plán 1980 (Magistrát města Mostu)</i>	<i>46</i>
<i>Obrázek 8: Studie dostavby centra – (Státní okresní archiv Most)</i>	<i>49</i>
<i>Obrázek 9: 1. náměstí v Mostě (https://www.mesto-most.cz)</i>	<i>50</i>
<i>Obrázek 10: Územní plán města Mostu 2002 (Šimůnek 2014, mapový list č. 34).....</i>	<i>51</i>
<i>Obrázek 11: Ortofotomapa Mostu 1964 ((Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba 1. - 4. obvodu.....</i>	<i>54</i>
<i>Obrázek 12: Ortofotomapa Mostu 1975 (Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba 5. -7. obvodu.....</i>	<i>55</i>
<i>Obrázek 13: Ortofotomapa Mostu 1982 (Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba 8. - 9. obvodu.....</i>	<i>56</i>
<i>Obrázek 14: Ortofotomapa Mostu 2003 (Ministerstvo vnitra ČR - VGHMÚř Dobruška - Publikováno na mapovém serveru města Mostu) zakreslena nová zástavba rodinných domů.....</i>	<i>57</i>
<i>Obrázek 15: Členění místních částí Mostu (Magistrát města Mostu).....</i>	<i>58</i>
<i>Obrázek 16: Místní část města V Most (https://cs.wikipedia.cz)</i>	<i>59</i>
<i>Obrázek 17: Místní části města I-IV a VI-VIII (https://cs.wikipedia.cz)</i>	<i>60</i>
<i>Obrázek 18: Prostorové upřádání města (GIS města Mostu, Mapový server města Most) upraveno Augustová</i>	<i>63</i>
<i>Obrázek 19: Funkční struktura Města (GIS města Mostu, Mapový server města Most) upraveno Augustová.....</i>	<i>64</i>
<i>Obrázek 20: Hustota osídlení (Český statistický úřad 2015) upraveno Augustová... </i>	<i>65</i>
<i>Obrázek 21: Velebudická výsypka po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 49)</i>	<i>69</i>
<i>Obrázek 22: Lom Vrbenský po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 50) 69</i>	

<i>Obrázek 23: Lom Vrbenský po rekultivaci – Autodrom (Štýs 2010b, Mostecké listy č. 1)</i>	<i>70</i>
<i>Obrázek 24: Čepirožská výsypka po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 49)</i>	<i>70</i>
<i>Obrázek 25: Lom Benedikt po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 50) .</i>	<i>71</i>
<i>Obrázek 26: Lom Most po rekultivaci (Šimůnek et al. 2014, mapový list č. 50)</i>	<i>72</i>
<i>Obrázek 27: Čtvrť Zahražany a Podžatecká v pozadí nový Most.....</i>	<i>80</i>
<i>Obrázek 28: Čtvrť Výsluní a Liščí vrch (pohled z vrchu Ressler).....</i>	<i>80</i>
<i>Obrázek 29: Park Střed – v pozadí budova SHD Komes.....</i>	<i>81</i>
<i>Obrázek 30: Střed města - hlavní komunikační kříž města</i>	<i>81</i>
<i>Obrázek 31: Přesunutý kostel (pohled z vrchu Hněvín).....</i>	<i>82</i>
<i>Obrázek 32: Budova bývalých kasáren v Mostě</i>	<i>82</i>
<i>Obrázek 33: Hotel Cascade</i>	<i>83</i>
<i>Obrázek 34: Budova Městského divadla v Mostě</i>	<i>83</i>
<i>Obrázek 35: Hrad Hněvín.....</i>	<i>84</i>
<i>Tabulka 1: Urbanistický obvod V – část Most (Územně identifikační registr ČR)....</i>	<i>59</i>
<i>Tabulka 2: Urbanistické obvody I-IV a VI-VII ostatní části Mostu (Územně identifikační registr ČR).....</i>	<i>60</i>
<i>Tabulka 3: Vývoj počtu obyvatel (Český statistický úřad 2015)</i>	<i>61</i>
<i>Tabulka 4: Počet domů v Mostě (Český statistický úřad 2015)</i>	<i>62</i>