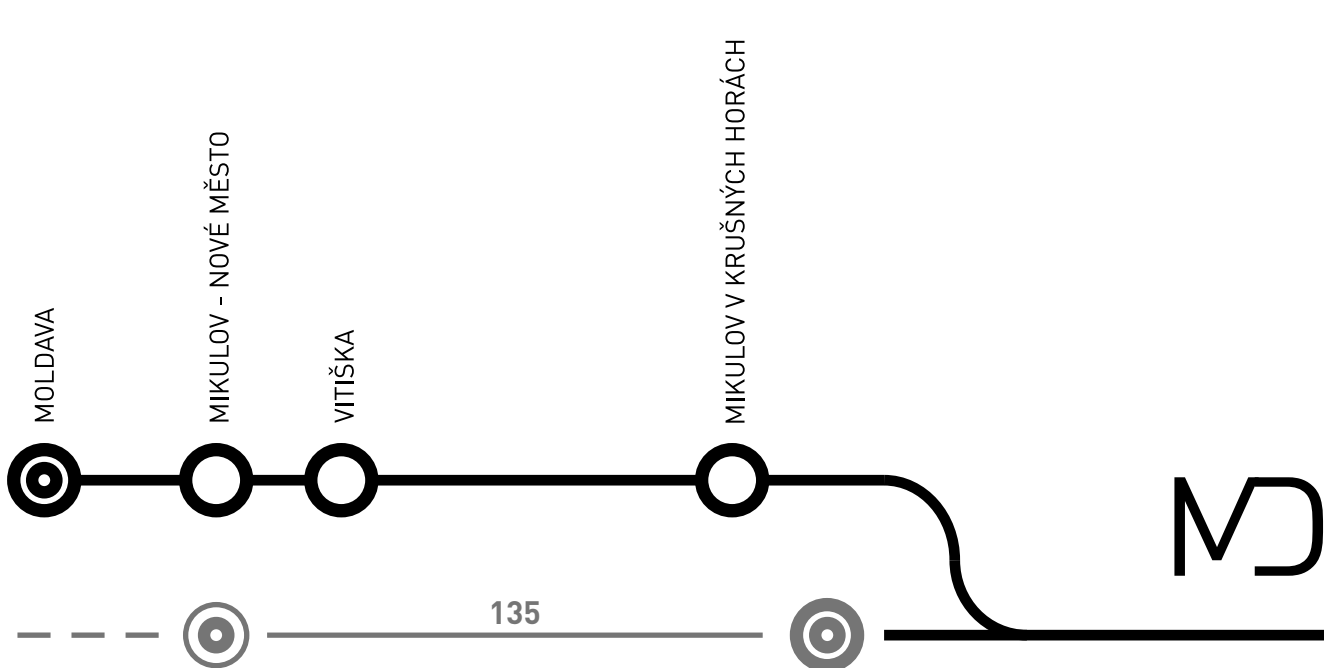


MOLDAVSKÁ DRÁHA | MD

Moldavská horská dráha Most – Fiebberg Inženýrská též Teplický Semmering byla oficiálně zprovozněna 18. května 1885. Byla vybudována společností Pražsko-duchovské dráhy v Čechách a Lipsko-drážednou železniční společností Čáslav předvedla za účelem nákladní dopravy. V roce 1918 se jednalo o technicky unikátní horskou trať, která pomocí tunelů, viaduktů a úroňové státnice v Dubí překonala značné stoupání na krátké vzdálenosti. Na přibližně 50 a 60 let minulého století poskytl a dopravní sávekšního materiálu pro převážně řáje. V současnosti je celoročně obilným dopravním prostředkem za sportem a turistickou do Krudských hor. Dráha je v úseku Louka v Litvínově - Moldava od roku 1998 chráněna jako kulturní památka České republiky.

Celý úsek trati číslo 135 z Dubí na Moldavu prochází celou velkou částí obytnou a zastavěnou částí Krudských hor, která je sice velmi hustě zastavěná, a v cílové státnici se přibližuje ke státní hranici se Spolkovou republikou Německo. V oblasti trati číslo 135 je navrhována umístění či přestavba nebo renovace celkem tří zastávek. Konkretně se jedná o nové zastavěné zastávky Vitkica a dále státnice (dél zastávky Mikulov - Nové Město a Moldava. U zastávky Vitkica vznikne nové nástupiště kvůli obsluhování horské turistické chaty v bezprostřední blízkosti. V Mikulově se jedná o celkovou revitalizaci prostoru přednádraží a nové umělého přestupního uzlu autobusové a vlakové dopravy, kolárnou či lyžárnou, toaletami a několika místy na parkování. Na konečné zastávce Moldava je vyvířena pomocí pradávného principu přestupního uzlu autobus - vlak nová struktura objektivně zlepšující původní architekturu technicky významnou budovu nádraží. Na Moldavě je též revitalizován prostor přednádraží s možností parkování pro osobní automobily a odděleného stání pro autobusy, dále je umístěna také kolárna či lyžárna a poté celé nové zastavěné nástupiště s několika přidruženými funkcemi (informace, prodej lístků, občerstvení, toalety). U všech státnic je kladen důraz na architektonickou a funkční jednotnost. Materiálově řešení odpovídá místním stavebním tradicím. Hmotové řešení území však uměle nerozděluje a nedejří a v neposlední řadě je celý návrh velmi abstraktní a původním objektem dráhy. Návrh by měl vyjádřit orientaci a služby v cílové oblasti.



Železniční viadukt nad obcí Hrob



Viadukt před zastávkou Vitkica



Nádražní budova na Moldavě



Viadukt v Hrobě



Viadukt v Hrobě



Historické foto nádraží na Moldavě

V celém úseku trati 135 a konkrétně na všech dotčených zastávkách bylo dbáno na vytvoření jednotného designu, tzv. in situ. Tento design a architektonický záměr vyvíjel a pomáhal doručovat Janek Závada. Konkrétně v úseku trati 135 se jedná o kontrasty stavebního či sociálního charakteru. V místech zářahu ve většině případech chybí napojení na veřejnou infrastrukturu (MHD, turistika, sport) a celá lokalita tímto velmi trpí. Ve všech třech případech zásahů je dbáno na jasné definování a určení potřeb existujících nebo navrhovaných objektů.

A Vitkica
V nové zbudované zastávce Vitkica je umístěn nástupní ostrov přístupný přes trať. Na nástupiště vede mimo schodů také bezbariérová rampa. Celé nástupiště začíná ihned na konci železničního viaduktu v údolí Mikulova. V místě zastávky je umístěn polouzavřený přístřešek s možností odpočinku na lavicích. Dále je na desce zastávky umístěna tabule s jízdním řádem a objednávkou vlaků. Nechytí ani základní mobilní typ odpadkových košů, lavic a osvětlení.

B Mikulov - Nové Město
Revitalizace zastávky Mikulov - Nové Město se díky novému stavebnímu zářahu v podobě přestupního uzlu autobus - vlak stává daleko více přístupný pro turisty a místní občany. V bezprostřední blízkosti, ihned vedle stávající budovy nádraží, je umístěna malá parkoviště pro osobní automobily. V budově nádraží je také v návrhu počítáno s výhledem prostorů pro možnou čekárnu či bufet. Přes silnici přístupná nová struktura zastávky nabízí možnost uložení kol či tří, volenosti zajištění hygienické potřeby a také posazení při čekání na spoj v polouzavřené hmotě.

C Moldava
Nevětší zásah do území a zároveň nejrazantnější přeměna se objevuje právě na Moldavě. V okolí dnešní budovy nádraží i na historickém smrtku naproti chybí jakkoliv plocha pro organizované parkování, přestupy nebo odpočinek. Přes proto je na západní straně původní budovy nádraží umístěn parkoviště pro 27 aut. Dále je nové na východní straně umístěna kolárna či lyžárna s místem pro posazení a také obráběcí pro autobusy. Samotné ostrovní nástupiště je přístupné na obou jeho koncích pomocí bezbariérových ramp. Důležitým prvkem je vlak vyjíždí stávající budovy nádraží jako jakkoliv litru mezi přestupy autobus - vlak. Toho je docíleno umozňním prostupu zastávkou s novou nástupiště pro vlaky přes historickou budovu čekárny a autobusovému nástupnímu umístěním před budovou. Na vlakovém nástupišti je tedy postavena nová struktura s několika přidruženými funkcemi (toalety, prodej jízdenek, bufet).

Čistota a unifikace
Výrazným a společným prvkem v celém návrhu je kromě vytvoření číselného logotypu MD také použití materiálů a detailů převážně betonové desky. Smyslem tohoto vyvíjení betonového panelu oproti sférické rovině je unifikace a zároveň číselnost návrhu jako skupiny. Z hlediska materiálových celků návrh pracuje s betonovými přepážkami, monolitickým bezpečnostním a difúzními prvky. Ty jsou v různých zřetelích a díky použití vertikální ale segmentu zabudují či přitahují stěny. Toto dřevěné vertikální členění evokuje a připomíná čtené zelené přitahování objektů. V celém návrhu se objevuje také řada autorských materiálů (lavičky a rostlinného materiálu). Nedílnou součástí projektu jsou také parkové úpravy, výsadba a tvorba stromů na místech přednádraží.

Materiálové řešení
V celém návrhu se objevuje dřevěné světlé dřevní materiály. Tento prvek je vytvořen z řezaných dubových trámů, které jsou spojeny jako kaskáda a napojeny jednotlivými trámy a křídly přestavěné sadami. Hlavní materiálové řešení je v podstatě směrem zářahových tyčů. Trámy rozměru 150x150mm jsou usazeny v betonovém základu pomocí ocelových trnů. Výšky trámů vystupujících nad úroveň povrchu roviny o 100mm zabírají například ci vstupu mimo strom, uspořádané místa, volnostní hodnoty prostor mezi jednotlivými trámy je 200mm, osová vzdálenost je 400mm. Dalším materiálem, který se ve všech zastávkách objevuje, je beton - konkrétně prefabrikované dílce. Ty jsou součástí s dílnou, zvláště příprava a výroba. V částech s nutným zastavením (lyžárna/čekárna) je konstruována doplněna a bezpečnostní hráz sítí. Veškeré prostory jsou nezastřešeny a nevytápěny.

Údržbovnost a nakládání s odpady
Nové zařízení TZB - zejména spláskové kanalizační vedení - je napojeno na současnou síť, dešťové kanalizační vedení je pomocí sítí z roviny střechy ovládnuto gravitačním systémem do jímky, kde se nakládá filtrát, a dále se vyvážá pro splachování WC nebo jako technická voda. Vodovodní rozvody jsou řešeny z povrchových příkopů. Hmotové vedení je v minimální možné míře. Veškeré rozvody a jímky jsou uloženy v nezájemné hloubce a samotné potrubí je zastíněno.

