

Komerční prezentace společnosti TBG Metrostav

# Ekologická dálnice skrz Prahu

Praha v posledních letech zažívá stavební boom. Do města tak dennodenně proudí těžká nákladní auta se stavebním materiálem a stejně tak z města odváží značné množství vytěžené horniny či odpadní materiály. Běžně by taková potřeba stavebního materiálu znamenala výrazné zhoršení již tak přetížené dopravy v Praze. Ovšem velikou výhodou Prahy je existence dvou moderních provozoven na výrobu betonu, které jsou v centru Prahy, a hlavně jsou zásobovány zejména lodní dopravou.

Praha čeká v příštích letech velký stavební rozvoj, vedle neustálé potřeby nových bytů, kanceláří, parkovacích domů, škol a dalších pozemních staveb by měla být konečně zahájena výstavba metra D, dostavba vnitřního městského okruhu, Radlická radiála, nové mosty, lávky i opravy stávajících staveb.

**Potřeba stavebních materiálů**  
Základní komoditou, která se při výstavbě takto velkých projektů používá, je beton. Přestože je beton vnímán veřejností spíše negativně, ze stavebního hlediska se jedná o jedinečný a nenahraditelný stavební materiál. Stavět bez betonu pro město tak potřebná stavební díla nelze. Beton se používá všude na světě a při správném použití a kvalitním architektonickém návrhu z něho lze vytvořit konstrukce nejen funkční, ale také esteticky působivé.

#### Zásobování Prahy

Beton se vyrábí v betonárnách a na stavby se dopravuje autodomíchávači. Od chvíle, kdy je vyroben, by měl být nejpozději do 90 minut zpracován, poté začíná tvrdnout. Betonárny tak musejí být co nejblíže místu stavby, aby při transportu nedošlo k předčasnému zatvrdnutí čerstvého betonu v autodomíchávači.

Krátká dopravní vzdálenost mezi betonárnou a stavbou platí ve městech s frekventovanou dopravou dvojnásob - v dopravní špičce může trvat průjezd Prahou kolikrát i více než hodinu. Navíc umístění betonárny v centru města znamená nejen rychlou dopravu na stavby po celém městě, ale i krátké dopravní vzdálenosti a tím menší zátěž pro silnice a celkovou dopravu v Praze.

Pokud vezmeme v úvahu, že se v nejbližších letech očekává spotře-

ba pro výstavbu několik milionů metrů krychlových betonu, pak je jakékoliv ušetření dopravních cest významné.

#### Nejpoužívanější stavební materiál

Beton se skládá ze čtyř hlavních surovin - kameniva, cementu, přísad a vody. Až 80 % celého objemu betonu tvoří kamenivo, tedy písek a kačirek.

Nejbližší použitelné zdroje kameniva, lomy a pískovny, se nacházejí na sever od Prahy, v oblastech okolo řeky Vltavy a Labe. Jeden nákladní kamion uveze asi 30 tun kameniva. Pro očekávanou potřebu betonu v Praze, podle odborníků více než milion metrů krychlových ročně, to znamená dovézt každý rok skoro dva miliony tun kameniva. To je ročně, jen pro betonárny, přes 60 tisíc nákladních kamionů.

#### O 250 tisíc kamionů méně

Existuje způsob, jak toto množství nákladních aut výrazně snížit, příkladem můžeme hledat v ostatních vyspělých městech Evropy. Vídeň, Hamburk, Londýn, Brusel nebo Paříž - to všechno jsou města, kde již mnoho let využívají řeku jako významnou dopravní tepnu pro zásobování města.

Ani Praha v tomto směru není pozadu. V centru města jsou hned dvě moderní betonárny, které jsou na břehu řeky Vltavy a již řadu let využívají říční dopravu kameniva. Betonárna Rohanský ostrov a betonárna Libeň jsou moderní ekologické provozovny, které splňují přísná kritéria environmentálního managementu ISO 14001 a mají přístaviště pro dopravní lodě. Až 80 % všech surovin (kamenivo), které jsou potřeba pro výrobu betonu se tak dopraví loděmi.

Jedna loď v dopravě kameniva nahradí 33 nákladních kamionů. Obě betonárny při současné produkci



**Betonárna Libeň, kapacita 130 m<sup>3</sup>/hod.**

- moderní technologie
- prachové filtry
- recyklace zbytkového betonu
- přístaviště pro nákladní lodě s podzemním kolektorem pro dopravu kameniva
- betonárna 300 metrů od břehu – volný prostor pro cyklisty, bruslaře i auta na městském okruhu

**Betonárna Rohanský ostrov, kapacita 90 m<sup>3</sup>/hod.**

- největší betonárna v Praze
- moderní technologie
- prachové filtry
- recyklace zbytkového betonu
- přístaviště pro nákladní lodě



dopraví prostřednictvím lodí téměř 400 tisíc tun kameniva a díky tomu přijede do hlavního města každý rok o 13 tisíc kamionů méně. Pro budoucí zvýšenou potřebu betonu se objem kameniva dovezeného lodí na tyto provozovny ještě zvýší. Předpokladem je uspořit až 20 tisíc kamionů ročně, tedy přibližně 1/3 z celkového množství kameniva dopraveného do Prahy. Celkově již za dobu existence těchto betonáren přijelo do Prahy o více než 250 tisíc kamionů méně.

Beton z těchto provozoven byl použit při výstavbě téměř všech důležitých staveb v Praze: všechny etapy pražského metra, tunely Blanka, Strahovský, Zličov, železniční tunely Nového spojení, Trojský most, ale také Národní technická knihovna a naposledy také Nová vodní linka Ústřední čistírny odpadních vod atd.

#### V Praze jako v Paříži

Lodní doprava po řekách do středů měst je jednoznačně správnou cestou pro budoucnost. Poučení lze hledat právě ve městech, jako je Paříž, kde moderní betonárny a překladiště fungují přímo na břehu řeky Seiny, hned vedle kancelá-

ří a obytných budov, vhodně zakomponované do svého okolí. Často futuristické designové prvky vkusně zakrývají průmyslový provoz a jeho nevzhledné součásti.

Podobné řešení by si zasloužila i Praha. Přestože je Rohanská betonárna ukryta zeleným valem a okolní chodci často ani netuší, že jdou okolo betonárny, byly vypracovány návrhy, jak obě betonárny ještě více začlenit do svého okolí. Vizualizace představuje pokrytí provozoven pod speciální krycí sítě a betonárnu Libeň, stejně jako Rohanský provoz, ještě doplnit hradbami ze stromů, keřů a popínavých rostlin. Uvažuje se, že druhotným efektem tohoto řešení a vyššího ozelenění areálů Libeň bude v letních měsících lokální snížení teploty, zvlhčení prostoru a snížení prašnosti v okolí silnice.

Cílem návrhů je rozpoutání debaty o možných alternativách, jak betonárny vhodně zakomponovat do jejich okolí a dalšího městského plánování.

Lodní doprava kameniva pro betonárny Rohanský ostrov a Libeň.



1 loď uveze stejné množství kameniva jako 33 nákladňáků



=



Ekologické zásobování moderního města betonem

Po Vltavě s betonem

Ročně o 10 000 nákladňáků v Praze méně



Zjistěte více na: [www.tbgmestrostav.cz](http://www.tbgmestrostav.cz)

