

TBG Metrostav Střední Čechy

Komerční prezentace společnosti TBG Metrostav

V Praze o 250 000 nákladních aut méně

Stavebnictví se v Praze nezastavilo. Denně do města přijíždí těžká nákladní auta se stavebním materiálem a stejně tak se i z města odváží značné množství vytěžené horniny či odpadní materiály. Nákladní doprava produkuje velké množství emisí, devastuje silnice, zhoršuje běžně tak silnou dopravu a v neposlední řadě zvyšuje prašnost a hluk. Hlavní město do budoucna plánuje ještě více stavebních projektů a bude tak třeba do města dopravit opravdu velké množství stavebních materiálů. Naštěstí má Praha jednu velkou výhodu: jejím středem protéká řeka...

Na březích Vltavy mají dvě moderní provozovny své přístavy, které maximálně využívají. Právě lodní doprava stavebních materiálů do centra města je budoucností lepšího životního prostředí v Praze.

Dopravní infrastrukturu čeká další rozvoj

V hlavním městě je neustálá potřeba nových bytů, kanceláří, parkovacích domů, škol a dalších pozemních staveb. V centru města se stále nachází mnoho volných lokalit určených k zástavbě, plánují se také masivní investice do dopravní infrastruktury ve městě. Klíčové je dokončení vnitřního městského okruhu od severního vyústění tunelu Blanka přes Balabenu a Jarov až na Průmyslovou ulici, dále propojení Rozvadovské spojky (začátek dálnice D5) s městským okruhem na Zličovské, spojení na letiště Ruzyně, metro D, rekonstrukce Libeňského mostu a výstavba nového mostu Holešovice-Karlín.

Nejpoužívanější stavební materiál

Základní komoditou, která se při výstavbě takto rozsáhlých projektů používá, je beton. Ten se vyrábí v betonárnách, které musejí být co nejblíže místu stavby, aby se stihl dopravit čerstvý na staveniště dřív, než začne jeho tuhnutí a tvrdnutí.

Beton se skládá ze čtyř hlavních surovin - kameniva, cementu, přísad a vody. Až 80 % celého objemu betonu tvoří kamenivo a písek, které se dováží z lomů a pískoven na sever od Prahy. Většina pražských betonáren je zásobována nákladními auty. Jeden kamion přiveze asi 30 tun kameniva. Pokud vezmeme v úvahu odhady odborníků, že bude ročně potřeba více než milion metrů krychlových betonu, tak to znamená dovézt ročně skoro dva milio-

ny tun kameniva, což odpovídá více než 60 tisícům nákladních aut.

Jak nahradit tisíce kamionů ročně?

Existuje způsob, jak toto množství nákladních aut výrazně snížit. Inspiraci můžeme hledat ve Vídni, Hamburku, Londýně, Bruselu či Paříži, kde již mnoho let využívají řeku pro zásobování města. Ani Praha v tomto směru není pozadu. V centru města jsou na břehu Vltavy hned dvě moderní betonárny, které již řadu let využívají říční dopravu.

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, které jsou potřeba pro výrobu betonu, dopravují loděmi. Jedna loď nahradí 33 kamionů. Obě betonárny při současné produkci dopraví prostřednictvím lodí téměř 400 tisíc tun kameniva a díky tomu přijede do hlavního města každý rok o 13 tisíc kamionů méně.

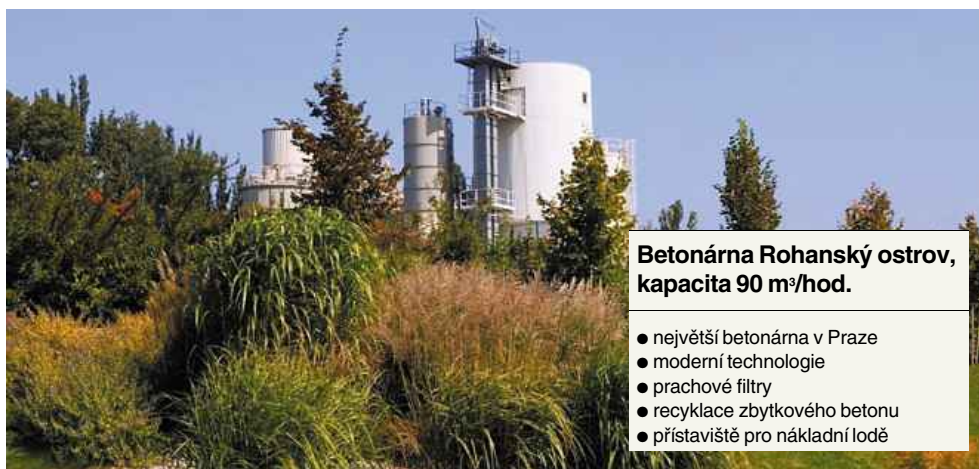
Pro budoucí zvýšenou potřebu betonu je předpokladem uspořít až 20 tisíc kamionů ročně, tedy přibližně 1/3 z celkového množství kameniva dopraveného do Prahy. Za dobu existence těchto betonáren přijelo do Prahy o více než 250 tisíc kamionů méně. Beton z těchto provozoven byl použit při výstavbě téměř 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 ÚČOV atd.

Vltava - největší dálnice v Praze
Lodní doprava po řekách do středů měst je jednoznačně správnou cestou pro budoucnost. Do popředí zájmu se dostávají projekty jako říční city logistika, nákladní lodě na hyb-



Betonárna Libeň,
kapacita 130 m³/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 m³/hod.

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



ridní nebo čistě elektrický pohon, lodní zásobování provozoven v centru měst spotřebním zbožím, ale i odvoz odpadu a sutí.

Doprava kameniva je tak jen začátek. Příkladem může být Paříž, kde moderní betonárny a překladiště fungují přímo na břehu Seiny, hned vedle kanceláří a obytných budov, vhodně zakomponované do svého okolí. Často futuristické designové prvky vkusně zakrývají průmyslový provoz a jeho nevhledné součásti.

Podobné řešení by si zasloužila i Praha. Již nyní jsou obě provozovny nenápadně usazeny do svého prostředí. Rohanská betonárna je ukryta za zeleným valem a okolní chodci často ani netuší, že jdou okolo betonárny. Betonárnu Libeň od řeky dělí cyklostezka a čtyřproudá

silnice z tunelu Blanka, u břehu má jen nenápadný přístav, odkud jsou podzemním kolektorem dopravovány suroviny z lodí. Celý pás u Vltavy je tak volný pro volnočasové aktivity.

Jsou vypracovány návrhy, jak obě betonárny ještě více začlenit do svého okolí. Vizualizace betonárny Libeň (viz. obrázek) představuje zakrytí provozovny pod speciální krycí sítí a obehnutí hradbou ze stromů, keřů a popínavých rostlin. Toto řešení zpříjemní i okolní ovzduší u vjezdu do tunelu Blanka. Krédem betonáren TBG METROSTAV je vyrábět co nejzelenější beton pro Prahu.

Lodní doprava kameniva pro betonárny Rohanský ostrov a Libeň.



1 loď uveze stejné množství kameniva jako 33 nákladních aut

lom, pískovna

betonárna

Ekologické zásobování moderního města betonem

