

Komerční prezentace společnosti TBG Metrostav

O desítky tisíc kamionů méně. Praha je důkazem, že to funguje

Praha se neustále rozvíjí. Staví se nové byty, kanceláře, školy a školky, obchodní centra nebo parkovací domy, připravuje se také výstavba důležité dopravní infrastruktury. Brzy započnou práce na tolik potřebném vnitřním okruhu (pokračování tunelu Blanka), Radlické radiále, zahájena byla výstavba metra D, připravují se projekty nových mostů městských komunikací a mnoho dalšího.

Všechny tyto stavby spotřebují velké množství stavebního materiálu a značné množství vytěžených hornin a odpadů je potřeba ze staveb také odvézt. To ovšem znamená další zatížení už tak přeplněné pražské dopravy těžkými nákladními automobily.

Brownfieldy se brzy změní

V hlavním městě se stále ještě nachází mnoho lokalit určených k zástavbě. Jedná se zejména oblasti dřívě průmyslové - brownfieldy. Příkladem jsou místa Pražanům dobře známá, jako je například nádraží Bubny v Praze 7, nákladové nádraží Žižkov, oblast Rohanského ostrova na pražském Karlíně, bývalé areály ČKD ve Vysočanech nebo smíchovské nádraží. Tyto lokality, dnes opuštěné a zanedbané, budou v nejbližších letech předmětem intenzivní výstavby.

Podle plánů investorů zde vzniknou moderní čtvrti pro práci i bydlení. Stejně, jako je tomu ve Vídni, v Paříži, v Hamburku či v Kodani, ale také v jiných vyspělých evropských městech. Samozřejmostí je i významné množství zeleně a dostatek prostoru pro přirozené setkávání občanů a jejich kosmopolitní život.

Dopravní infrastrukturu čeká další rozvoj

Z veřejných prostředků se už brzy budou financovat zejména stavby dopravní infrastruktury. 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 Zličově, spojení na letiště Ruzyně, rekonstrukce Libeňského mostu a výstavba nového mostu Holešovice - Karlín. Výstavba metra D již započala. Právě se začínají budovat průzkumné štoly, které budou v budoucnu nahrazeny skutečnými tunely metra.

Zvýšená dopravní zátěž při výstavbě

Základní komoditou, která se při výstavbě používá, je beton. I přes všechny negativní asociace, které slovo beton u veřejnosti vyvolává,

se jedná o jedinečný stavební materiál. Stavět bez betonu takto rozsáhlá díla zkrátka nejde. 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.

Na výše uvedené stavby bude v nejbližších letech spotřebováno několik milionů metrů krychlových betonu a další stovky tisíc kubiků spotřebují každoročně ostatní, menší pražské stavby.

Beton se vyrábí v betonárnách. Ty musejí být co nejbližší místu stavby, aby nedošlo k předčasnému zatvrdnutí čerstvého betonu v autodomíchávači. Ještě složitější je to ve městech s frekventovanou dopravou, kde průjezd městem může trvat i hodinu.

Beton se skládá ze čtyř hlavních surovin - kameniva, cementu, přísad a vody. Ze všech surovin má největší podíl kamenivo, tedy písek a kačírek. V jednom krychlovém metru betonu je asi 1,8 tuny kameniva. Naprostá většina použitelných zdrojů kameniva se nachází na sever od Prahy, v oblastech okolo řeky Vltavy a Labe.

Jeden nákladní kamion přiveze asi 30 tun kameniva. Jestliže bude v Praze v nejbližších letech potřeba několika milionů metrů krychlových betonu, podle odborníků se jedná o více než milion metrů krychlových ročně, znamená to, že do Prahy bude nutné dovézt každý rok skoro dva miliony tun kameniva. To je každý rok přes 60 tisíc nákladních kamionů, které přivezou kamenivo pro betonárny.

O třetinu kamionů méně

Existuje však způsob, jak toto množství nákladních aut výrazně snížit. Všechny výše uvedené stavby jsou v dojezdové vzdálenosti z betonáren Rohanský ostrov a Libeň. Obě betonárny jsou moderní ekologické provozy a splňují přísná kritéria environmentálního managementu ISO 14001. Jejich hlavní výhodou ale je, že jsou na břehu řeky. Kamenivo se tak na tyto betonárny dopravuje loděmi. Stejně, jako je tomu v ostatních vyspělých městech Evropy, kde se tento osvědčený způsob dopravy do center měst využívá již dlouhou dobu.



Betonárna Libeň.

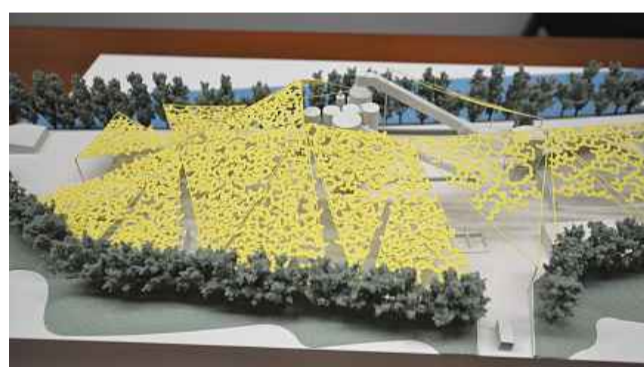


Vídě, Hamburk, Brusel nebo Paříž - to jsou města, kde již mnoho let využívají řeku jako významnou dopravní tepnu pro zásobování města.

Jedna loď uveze stejné množství kameniva jako 33 nákladních kamionů. Betonárny Rohanský ostrov a Libeň dovezou při současné produkci prostřednictvím lodí téměř 400 tisíc tun kameniva a díky tomu přijede do hlavního města každý rok o 13 tisíc kamionů méně. Při uvažované intenzivní výstavbě v blízkých letech lze předpokládat, že se objem kameniva dovezeného na tyto provozy ještě zvýší. Předpokladem je uspořít až 20 tisíc kamionů ročně, tedy přibližně 1/3 všeho kameniva dovezeného do Prahy.

Čtvrt milionu nákladů do Prahy nepřijelo

Obě tyto betonárny plní svou funkci ve městě již mnoho let. Beton z nich byl použit při výstavbě téměř všech důležitých staveb v Praze. Všechny etapy pražského metra, tunely Blanka, Strahovský, Zličov, železniční tunely Nového spo-



Model zastřešení betonárny Rohanský ostrov.

jení, Trojský most, ale také Národní technická knihovna a naposledy také Nová vodní linka Ústřední čistírna odpadních vod - to všechno jsou stavby, jejichž kamenivo bylo do betonáren dopraveno loděmi. Celkově tak za dobu existence těchto betonáren přijelo do Prahy o více než 250 tisíc kamionů méně.

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 hybridní nebo čisté elektrický pohon, lodní zásobování provozoven v centru měst spotřebním zbožím, ale také odvoz odpadu a sutí přímo z náplavek na nábřeží.

Doprava kameniva je tak jen začátek. Poučení lze hledat právě ve městech, jako je Paříž, kde moderní betonárny a překladiště fungují

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

přímo na břehu řeky Seiny, hned vedle kanceláří 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. Svou funkci betonárny Rohanský ostrov i Libeň plní. Jak je vhodné zakomponovat do jejich okolí a dalšího městského plánování, to je výzvou pro management, zastupitele i veřejnost.

