

První rok výstavby vozovny Hloubětín v Praze: dokončena je základní konstrukce nové odstavné haly pro tramvaje

31.8.2023 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Téměř před rokem začal Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) s výstavbou nové vozovny Hloubětín.

V současnosti je dokončena montáž nosného systému hlavního objektu, tj. haly pro odstav a údržbu tramvají, a většina jejího opláštění. Tvoří jej 238 sloupů a ocelových konstrukcí o celkové hmotnosti více než 800 tun. V areálu vozovny jsou dokončeny také všechny demoliční a vyklízecí práce v objemu 24 tisíc kubíků, většina zemních prací v rozsahu 42 tisíc kubíků včetně přeložek inženýrských sítí zatím v délce 1,1 kilometru. Výstavba nových objektů vozovny je nyní zhruba v polovině. Zhotovitelé stavby jsou společnosti VCES z francouzské skupiny Bouygues Construction a Chládek a Tintěra, Pardubice ze skupiny Enteria.

Na stavbě haly pro odstav a údržbu tramvají nyní zhotovitelé pokračují v montáži opláštění a střechy včetně tepelného a hydroizolačního souvrství o celkové ploše cca 14 500 m², což je zhruba velikost dvou fotbalových hřišť. Celá střecha a fasády haly by měly být dokončeny v průběhu letošního podzimu, aby v nadcházející zimní sezóně mohly stavební práce pokračovat uvnitř samotné haly. Tam zhotovitelé v současnosti budují podlahové konstrukce, rozvody inženýrských sítí (např. kanalizace, vodovodu, vzduchotechniky), inspekční jámy pro tramvaje včetně nosných podpor kolejí a další součásti. V sousední hale údržby, ze které zůstala pouze část pláště, nyní probíhá výstavba inženýrských sítí a konstrukčních vrstev podlahy.

Paralelně s halou odstavů a údržby pro tramvaje vznikají v severní části areálu vozovny u Kolbenovy ulice další budovy, které budou sloužit pro podnikové provoz. Konkrétně pro Vrchní stavbu DPP, která v Praze realizuje údržbu, opravy a rekonstrukce tramvajových tratí, a také pro Vnitropodnikovou dopravu DPP, která zde bude mít servisní zázemí pro nákladní a speciální automobily. V současnosti jsou zde vybudovány základy a suterény objektů, do konce letošního roku zhotovitelé dokončí jejich hrubou stavbu.

„Novou a moderní tramvajovou vozovnu Praha potřebuje jako sůl. Hloubětínská bude nejmodernější v ČR, ekologicky velmi šetrná a energeticky soběstačná. Na části střechy odstavné haly necháme nainstalovat fotovoltaické panely k pokrytí spotřeby elektřiny na provoz vozovny s možností dalšího rozšíření, na jižní a východní fasádu osadíme solární panely k teplovzdušnému dotápní haly denního ošetření. Hlavní vytápní bude kaskádou tepelných čerpadel, vzduchotechnika bude vybavena rekuperačními jednotkami. K mytí tramvají budeme používat zachycenou dešťovou vodu a tzv. šedou vodu z umyvadel a sprchových koutů budeme využívat ke splachování. Odpadní vody z mycí linky pak recyklovat v místní čistírně odpadních vod. Vysázíme zde také 17 nových stromů a více než 3 200 nových keřů a květin. Vzhledem k plánovanému rozvoji tramvajové sítě v Praze, chystanému nákupu až 200 nových tramvají věřím, že Hloubětín není poslední nová vozovna v Praze, ale v dohledné budoucnosti budeme moci postavit vozovnu také na jihu Prahy, která by obsluhovala tuto oblast,“ říká **Zdeněk Hříb, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.**

„Výstavba moderní vozovny Hloubětín je svým rozsahem a náklady v současnosti naší největší investiční akcí v rámci rozvoje Povrchu, tj. tramvajové, autobusové či trolejbusové infrastruktury.

Jejím zprovozněním především skokově zlepšíme pracovní podmínky všem kolegům, kteří se musí bez ohledu na roční období či počasí starat o hloubětínské tramvaje dočasně odstavované pod širým nebem v našich Ústředních dílnách v Hostivaři. Novou vozovnu potřebujeme také z ekonomického hlediska, protože současné rozložení tramvají způsobuje vysoké nájezdové kilometry při jejich vypravování do provozu. Na druhé straně mě mrzí, že jsme na tak významný projekt zatím nedostali žádné dotace, i když jsme o ně žádali. Budeme nicméně o ně i dál usilovat v rámci nových dotačních titulů,” dodává **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP.**

„Čtyři roky po odstřelu původní deponovací haly se blížíme k momentu, kdy budeme mít hotovou alespoň hrubou stavbu té nové. Příští měsíc předpokládáme pokládku prvních kolejnic, do konce letošního roku by měly být hotovy hrubé stavby všech objektů a v nové hale pro odstav a údržbu také dokončeno kolejiště. Máme před sebou zhruba stejně dlouhé, ale řekl bych stavebně náročnější období, kdy nové objekty budeme muset vybavit veškerými technologiemi počínaje rozvody, přes zvedáky, lávky, lakovnu, myčku až po tepelná čerpadla a před uvedením do provozu vše vyzkoušet. I přesto, že celý areál vozovny je jedno velké staveniště, během celé výstavby fungují a musí nadále fungovat dva provozy: energocentrum a hala soustruhu,” doplňuje **Jan Šurovský, člen představenstva a technický ředitel DPP - Povrch** a dodává: *„Vozovna Hloubětín byla od počátku své existence nositelem pokroku a byly zde často deponovány tramvaje nových typů. Nová vozovna může navázat na tradici své zbořené předchůdkyně, vzhledem k tomu, že nyní po dlouhé době probíhá veřejná zakázka na nákup až 200 nových tramvají pro Prahu, přičemž první z nich mají být dodány do konce roku 2025. Je zcela logické, že do nové vozovny patří nové tramvaje.“*

„V rámci realizace nové tramvajové vozovny v Hloubětíně používáme betony CEMEX Vertua se sníženou uhlíkovou stopou. Dalším naším příspěvkem k omezení emisí CO₂ je využití recyklátů v podkladních vrstvách a pro provizorní komunikace,” uzavírá **Zdeněk Pokorný, člen představenstva a generální ředitel společnosti VCES.**

Výstavba nové vozovny Hloubětín začala 6. září 2022. Nejdříve bylo potřebné dokončit demoliční práce např. původního energocentra a dalších objektů, a odvézt nevyužitelný materiál a suť. Celkem se jednalo o 24 tisíc kubíků materiálu, což představuje zhruba desetinásobek součtu objemu obou venkovních bazénů v Podolí. Paralelně s tím probíhaly přeložky inženýrských sítí a zemní práce na stavební jámě budoucí haly pro odstav a údržbu tramvají a dalších objektů v celkovém objemu cca 42 tisíc kubíků, což je zhruba 17tinásobek vnějších bazénů v Podolí. Vrtání prvních pilot pro statické zajištění stavební jámy i pro samotné základy haly začalo v říjnu 2022 a trvalo do letošního února. Piloty zde mají celkovou délku 900 metrů a plocha záporových stěn je zhruba 1250 m². Od letošního března zhotovitelé pokračovali v budování betonových konstrukcí a základů haly, které spotřebovaly zhruba 6 500 kubíků betonu a cca 750 tun ocelových výztuží. V květnu dělníci zahájili montáž nosného systému nové haly, kterou tvoří 238 sloupů a provázaných ocelových konstrukcí, z nichž 167 přímo nese střechu.

Společně se zakládáním nové haly pro odstav a údržbu tramvají zhotovitelé vybudovaly také nový technologický kolektor, který vede od současného energocentra, a ve kterém budou uloženy přívody inženýrských sítí do samotné haly. Kolektor má výšku 3,5 metru, šířku 2 metry a je dlouhý 115 metrů. Vzhledem ke členitosti pozemku areálu vozovny a jeho pozici vůči Kolbenově ulici bylo potřebné postavit také několik opěrných zdí. Nejviditelnější je zhruba 150 metrů dlouhá a 4,5 metrů vysoká zeď severně od nové odstavné haly. Nad ní museli zhotovitelé vybudovat druhou zeď k zajištění samotné Kolbenovy ulice a současně stavební jámy pro dvě nové budovy pro Vrchní stavbu a Vnitropodnikovou dopravu DPP. Tvoří ji cca 80 pilot v celkové délce 720 metrů.

Naopak v dolní části areálu vozovny, nedaleko od současné administrativní budovy zhotovitelé postavili retenční nádrž k zachytávání dešťové vody ze střech, jejíž vnitřní objem je 310 kubíků. V současnosti je hotova také hrubá stavba přístavby administrativní budovy, která bude sloužit jako

garáže, dílny a sklady potřebné pro provoz vlastní vozovny.

Realizace během prvního roku výstavby:

Rozsah demolice zbývajících staveb v areálu – 24 000 m³

Rozsah zemních prací pro nové objekty – 42 000 m³

Délka pilot pro zakládání haly – 900 m

Objem betonových konstrukcí – 6 500 m³

Objem použitých ocelových výztuží – 750 t

Objem ocelových konstrukcí pro odstavnou halu – 800 t

Délka přeložek inženýrských sítí a výstavba nové kanalizace – 1 100 m

Plánované realizace do konce výstavby:

Výstavba komunikací a parkoviště – 27 500 m²

Počet nově vybudovaných kolejí v halách – 24 (z toho 17 kolejí v části haly pro odstav, 5 kolejí v části haly denního ošetření a 2 koleje v hale pro mytí tramvají)

Celková délka tramvajových kolejí – 4 038 m

Terénní úpravy – 8 275 m²

Travnaté plochy – 6 365 m²

Počet vysázených nových stromů – 17 ks

Počet vysázených keřů a květin – 3 214 ks

Kapacita nové haly:

Předpokládané celkové náklady na výstavbu nové vozovny Hloubětín jsou téměř 1,9 miliardy korun, což zahrnuje přípravu projektu, bourání staré haly, odvoz sutin a výstavbu první etapy, tj. nového energocentra. Předpokládané stavební náklady na nynější hlavní fázi výstavby činí 1,354 miliardy korun.

Původní vozovna Hloubětín, zprovozněna v roce 1951, přestala sloužit svému účelu v lednu 2018, kdy několik let nepřetržitě sledované závady střešní konstrukce odstavné haly dospěly do stádia, kdy již nebylo možné v hale garantovat bezpečný provoz. Na jaře 2019 DPP v areálu Ústředních dílen v Hostivaři vybudoval a zprovoznil odstavné kolejiště, kde jsou od té doby dočasně odstavovány hloubětínské tramvaje. Střechu odstavné haly vozovny nechal DPP odstřelit 24. srpna 2019 a následující měsíce v této části areálu probíhaly bourací práce a odvoz sutě.

Na projektu nové vozovny Hloubětín začal DPP pracovat v roce 2014 studií proveditelnosti. V roce 2017 DPP získal na novou stavbu kladné stanovisko vlivu na životní prostředí (EIA), o rok později územní rozhodnutí a povolení k demolici staré vozovny. Na začátku roku 2020 získal všechna pravomocná stavební povolení a mohl začít s přípravami realizační fáze. Na začátku listopadu 2020 DPP zahájil výstavbu energocentra, tj. 1. etapy nové vozovny Hloubětín, které uvedl do provozu v říjnu 2021. V červnu 2022 DPP ve veřejné zakázce vysoutěžil zhotovitele stavby nové vozovny a podepsal s ním smlouvu.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2295-prvni-rok-vystavby-vozovny-hloubetin-v-praze-dokoncena-je-zakladni-konstrukce-nove-odstavne-haly-pro-tramvaje