



## DP Praha postaví novou budovu vozovny Hloubětín

10.01 2018 14:45, Redakce, Nezařazené

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) je nucen rozšířit omezení provozu v deponační hale vozovny Hloubětín, kde je již přes čtyři roky provoz částečně omezen z důvodu závad konstrukce střechy. Od pondělí 15. ledna 2018 bude z bezpečnostních důvodů toto opatření rozšířeno na celou halu odstavů tramvají, která bude uzavřena pro veškerý pravidelný provoz. Aktuální výsledky diagnostického sledování konstrukce střechy haly, prováděného kontinuálně od roku 2014, již neumožňují garantovat bezpečný provoz haly. DPP proto počítá s výstavbou nové budovy vozovny Hloubětín. Preventivní opatření by nemělo mít žádný vliv na rozsah a kvalitu služeb pro cestující pražské MHD.

Tramvajová vozovna v Hloubětíně je nejmladší z pražských vozoven, byla vybudována v letech 1949 – 1951, přesto je stavební konstrukce hloubětínské vozovny v havarijním stavu. Důvodem je použití velmi odlehčené konstrukce střechy, kterou tvoří celkem 65 železobetonových monolitických skořepin navržených po sovětském vzoru z důvodu nedostatku oceli v tehdejším Československu. Tato neobvyklá konstrukce dnes však dosluhuje, mj. i kvůli nedodržení technologií při stavbě.

V roce 2013 byla při provozních kontrolách odhalena deformace střechy. Okamžitě byly zadány statické posudky, které prokázaly významné poruchy střešní konstrukce. Velká část z nich pochází již z doby výstavby, kdy se nepodařilo střechu zrealizovat tak, jak ji architekti a projektanti navrhli. Tloušťka betonové konstrukce byla v projektu navržena pouze pět centimetrů, přičemž podle současných technických norem by již takováto konstrukce nesměla být navržena. Tloušťka betonových vrstev byla již při výstavbě technologickou nekázní a obtížností zhotovení stavby dostupnými prostředky proti projektu místy oslabena až o 60 %, kvalita betonu nedosahuje předepsaných hodnot a výztuže jsou umístěny odlišně od návrhu. Tyto faktory významně snížily životnost střešní konstrukce.

V roce 2014 byl vypracován plán správy a údržby konstrukce, na jehož základě byl stanoven způsob a četnost provádění kontrol a podmínky dočasného užívání objektu. Vybrané střešní skořepiny byly podepřeny, v části haly byl zakázán běžný provoz tramvají a byl zaveden nepřetržitý automatický monitoring části konstrukce. Od roku 2016 tedy investiční úsek DPP připravuje projekt „Výstavba nové vozovny Hloubětín“, který počítá s demolicí stávající haly a výstavbou nové.

Během periodického sledování v posledním čtvrtletí roku 2017 bylo vyhodnoceno, že dochází

k dalšímu zhoršení stavebního stavu střešní konstrukce. Ve smyslu opatření uvedených v platném plánu správy a údržby není možné nadále zajistit bezpečnost osob a tramvajového provozu pod střešní konstrukcí a současnými měřicími metodami není možné predikovat případné zřícení narušené konstrukce střechy. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o preventivním uzavření haly vozovny pro veškerý provoz a zabezpečení technologií a inženýrských sítí v hale.

*„Technický stav střechy tvořené železobetonovými monolitickými skořepinami se bohužel v poslední době zhoršil. Na základě sdělení společnosti Pontex s.r.o. je DPP nucen rozšířit omezení provozu ve vozovně Hloubětín, kde je již přes čtyři roky provoz částečně omezen z důvodu závad konstrukce střechy,“* uvedl Jan Šurovský, technický ředitel DPP.

Za stanovených bezpečnostních opatření bude areál vozovny nadále fungovat ve výrazně omezeném provozu. Počet tramvají ve vozovně bude snížen o cca 40 % na 80 vozů, jež budou odstaveny pouze na dvoře vozovny. Zbylé tramvaje budou vypravovány z jiných areálů DPP. Práce zaměstnanců i pohyb tramvají bude nadále umožněn pouze v těch částech vozovny, u kterých nehrozí nebezpečí v případě havárie střešní konstrukce haly odstavů.

### **Projekt nové vozovny**

DPP zvažoval i variantu opravy stávající střechy, která je díky použití unikátní technologie vizuálně zajímavá. Mj. i proto, že část zaměstnanců považovala tuto halu za symbol pokrokovosti nejmladší pražské vozovny. Podrobné studie však ukázaly, že oprava není možná. Náhradu střešní konstrukce nelze provést bez demolice celé haly. Statici proto jednoznačně doporučili stržení budovy a výstavbu zcela nové haly. Ze stávajících budov zůstanou zachovány haly s myčkou tramvají a soustruhem pro údržbu kol.

*„Již od začátku mého působení v DPP kladu důraz na to, aby se stav této vozovny finálně vyřešil. Zpracované studie jednoznačně prokázaly, že dotčená střecha je neopravitelná, proto omezujeme provoz ve vozovně a chystáme projekt nové haly. Jsem rád, že v současné době již máme úspěšně vyhodnocen dopad vlivu této stavby na životní prostředí a podánu žádost o územní rozhodnutí. Ještě v letošním roce je plánováno zažádat s podrobnějším projektem i o stavební povolení. Novou budovu vozovny bychom chtěli začít stavět již příští rok s tím, že hotová by měla být nejpozději do konce roku 2021,“* říká Martin Gillar, generální ředitel a předseda představenstva DPP a dodává: *„Výstavba nové budovy vozovny Hloubětín je příležitostí pro využití inovativních technologií s nižší energetickou náročností, které jsou šetrné k životnímu prostředí.“*

Celkové předpokládané náklady stavby činí cca 1,6 miliardy Kč a jako investice významně rozvíjející stávající infrastrukturu budou předmětem žádosti o spolufinancování z dotačních programů Evropské unie, která může přispět až 85 % hodnoty uznatelných nákladů.

TZ DPP

Url: [DP Praha postaví novou budovu vozovny Hloubětín](#)