

Nová vozovna 2023 **PMDP**

„Největší výzva
v novodobé historii plzeňského
dopravního podniku.“

Historie
vozovny

Plán
rekonstrukce

Průběh
rekonstrukce

Proč
byla třeba
rekonstrukce?

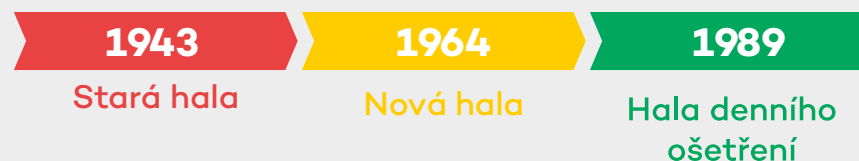
Zhodnocení
rekonstrukce

01 Historie vozovny

Vozovna Slovany slouží Plzeňanům již od roku 1943, kdy byla postavena její první budova. Další haly a budovy byly přistavovány, jak rostl provoz tramvají ve městě.



Chronologicky byly haly vystavěny v tomto pořadí: Stará hala již ve zmiňovaném roce 1943, následovala Nová hala v roce 1964 a nakonec Hala denního ošetření a kontrolních prohlídek, která byla postavena v roce 1989.



Systém kolejiště byl postupně doplňován spolu s přibývajícím halami určenými pro odstav tramvají. Kromě těchto hal se v areálu nacházely i další budovy, jejichž účely byly různé. Mezi nejdůležitější patřila budova výpravny s měnícírou a neméně důležitá byla i samotná budova úseku drážní cesty.

V posledních letech došlo k rozvoji činností PMDP, a tak ke stávajícím provozům horního vedení a vrchní stavby přibýly ve vozovně nové provozy veřejného osvětlení a světelného signalizačního zařízení.



Původní vjezd do areálu vozovny.



Původní Nová hala.



Čelní pohled na Starou halu.



Původní hala Denního ošetření a kontrolních prohlídek.

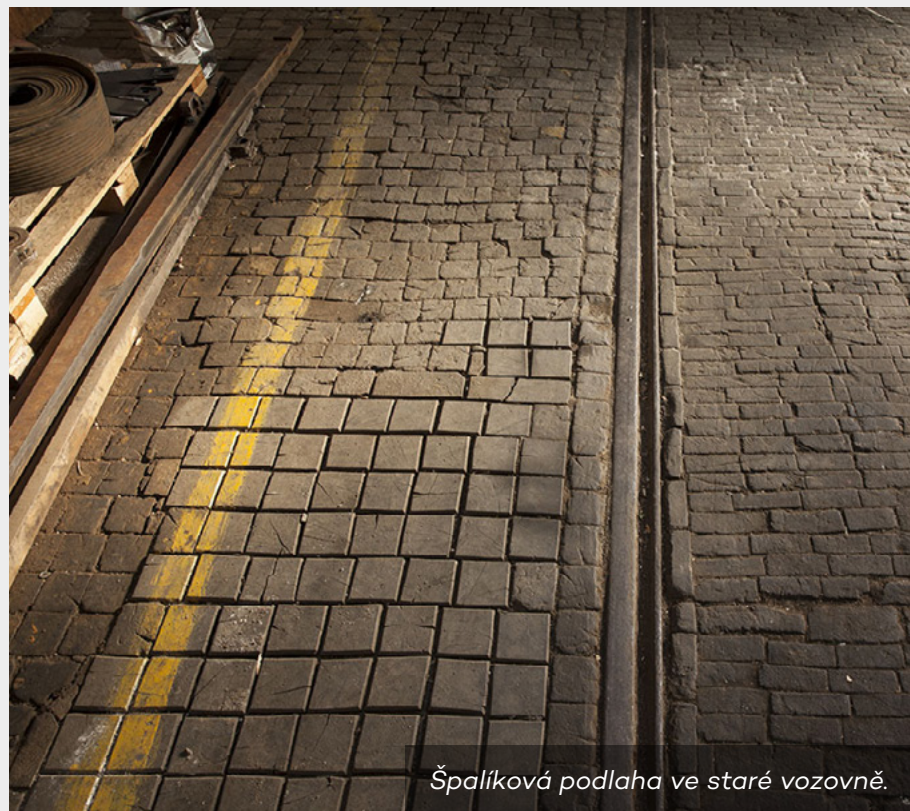
02

Proč byla třeba rekonstrukce?

Stávající stav areálu vozovny již dlouhodobě nevyhovoval současnému provozu.

Nevyhovující podmínky lze shrnout celkem do čtyř úrovní. První úrovní byl **havarijný stav** všech hal, dále **hluková zátěž** z provozu vozovny vzhledem ke svému okolí, **nedostatečná kapacita** pro odstav tramvají a neutěšený **provoz údržby** tramvajových vozidel za podmínek, které panovaly ve Staré hale.

Především z těchto důvodů začaly v roce 2014 přípravné práce na odstranění alespoň havarijních stavů kolejí v halách sloužících pro opravy a odstav tramvají. Z odborného posouzení však vyplynulo, že stav je dlouhodobě neudržitelný.



Špalíková podlaha ve staré vozovně.



Havarijní stav upevnění kolejnic.



Historické vozy v původní Staré hale.





*Zázemí pro zaměstnance
značně neodpovídající
dnešním standardům.*





*Sociální zázemí pro
zaměstnance údržby
tramvají.*



*Nedostatečná kapacita
odstavu vozů.*





*Vozovně chyběla tramvajová
myčka, vozy se myly ručně.*



*Nevyhovující skladové
prostory.*



03 *Plán rekonstrukce*

V roce 2017 byl městem Plzeň potvrzen záměr na návrh nové tramvajové vozovny v jejím stávajícím areálu. Nedlouho nato byla vypsaná soutěž na zhotovitele projektové dokumentace, kterou vyhrálo sdružení dvou projekčních firem (METROPROJEKT Praha a.s. a Mott MacDonald spol. s r.o.) pod názvem „**MP+MMD - Vozovna Slovany**“ a ještě na podzim téhož roku se rozběhly práce na Konceptu technického řešení (KTR).

Jako velký problém se ukázalo splnění hlukového limitu pro provoz nové vozovny, která je posuzována jako kterýkoliv jiný průmyslový areál umístěný v bytové zástavbě. Vozovna je po celý den v provozu téměř nepřetržitě a úřady požadovaly **splnění přísných nočních hlukových limitů**. Plány rozvržení budov bylo proto nutné změnit.

Výjezd z vozovny byl přeložen z původní západní strany na jih areálu a pro odstínění hluku z provozu vozovny od bytových domů byla na místě stávajícího vjezdu navržena třípodlažní provozně-administrativní budova. Ze stejného důvodu muselo dojít i k úplnému zakrytí výjezdových kolejí z nové haly.



Administrativní budova, která mimo jiné odstíní hluk od bytové zástavby.

Na rekonstrukci se podařilo, díky významnému přispění ÚKEP, získat **dotaci**, která pokryla více jak třetinu celkových nákladů stavby vyčíslených na 1,8 mld. Kč.

Celá vozovna je navržena v konceptu **modrozelené infrastruktury**, který je založen na principu odpovědného nakládání s dešťovou vodou. Do tohoto konceptu je zahrnuta i zelená střecha o výměře cca 13,5 tisíce m², myčka a závlahový systém pro ozeleněné zdi budov. Vozovna tak přispěje ke snížení teplotního zatížení okolí, prašnosti a obecně ke zlepšení mikroklima pro danou oblast.

Kromě nesrovnatelně vyšší **kvality technického vybavení** poskytne vozovna **nové zázemí pro zaměstnance**.

Na podzim roku 2020 tak začala předáním staveniště jedna z největších akcí v novodobé historii PMDP – rekonstrukce vozovny Slovany.



Březen 2017

vypsání **veřejné zakázky** na vypracování projektu

Srpen 2017

podepsání smlouvy se **zhotovitelem projektové dokumentace** – sdružením dvou firem (METROPROJEKT Praha a.s. a Mott MacDonald spol. s r.o.) pod názvem „MP+MMD – Vozovna Slovany“

Listopad 2018

podání žádosti o vydání **územního rozhodnutí**

Červen 2019

podepsána smlouva s Evropskou investiční bankou na čerpání úvěru pro **financování rekonstrukce**

Březen 2020

vypsáno výběrové řízení na zhotovitele stavby

Červen 2020

stavební povolení nabylo právní moci

Září 2020

podepsání **smlouvy se zhotovitelem** rekonstrukce – konsorciem tří firem (Metrostav a.s., BERGER BOHEMIA a.s. a TSS Grade, a.s.) pod společným názvem „Společnost Vozovna Slovany“

Říjen 2020

získání **dotace**

13. října 2020

ZAHÁJENÍ REKONSTRUKCE

04

Průběh rekonstrukce

Vzhledem k tomu, že se jedná o **jedinou** plzeňskou tramvajovou vozovnu, musela celá rekonstrukce **probíhat za jejího plného provozu**. Dalším rizikem této akce byl **krátký termín** pro realizaci vyplývající z dotačních podmínek.

Samotná rekonstrukce byla zahájena v prvním listopadovém týdnu roku 2020 postupnou demolicí objektů v areálu vozovny.

V souběhu začaly i stavební práce na přilehlém úseku Slovanské aleje, kde bylo nutné přeložení vodovodních řadů a nezbytně nutné úpravy na kanalizačních přípojkách. Postupně byly přeloženy veškeré inženýrské sítě – veřejné osvětlení, telekomunikační zařízení, ČEZ a plyn.

Tato část stavby se ukázala jako nejkomplikovanější, podklady poskytnuté správci technické infrastruktury úplně neodpovídaly skutečnosti. Materiály z výkopů určené pro zpětné zásypy částečně nevyhovovaly a bylo nutné je nahradit nakupovaným materiálem. Také se objevily zrádné kaverny.

Kromě technických a technologických problémů, se kterými jsme se potýkali během realizace, nás v plné síle zasáhli nejdříve restrikce v období koronavirové epidemie, a aby toho nebylo málo, tak po uvolnění a krátkém zklidnění situace nám zejména personální zajištění na stavbě zkomplikovala válka na Ukrajině.





Příprava montážního kanálu pro provizorní halu vývazu.



Demolice původní Nové haly.



Torzo výjezdových vrat původní Nové haly.



Základové patky pro ocelové sloupky nové haly oprav a údržby tramvají (OÚT).



Základy nové haly OÚT.



Výstavba areálové kanalizace.



Ocelová konstrukce nové haly OÚT.



*Výstavba montážního kanálu
v hale OÚT.*



*Výstavba kolejiště na Slovanské aleji,
vjezd do nové vozovny.*



*Pohled z haly odstavů pro tramvaje směrem na
nově vznikající provozně-administrativní budovu.*



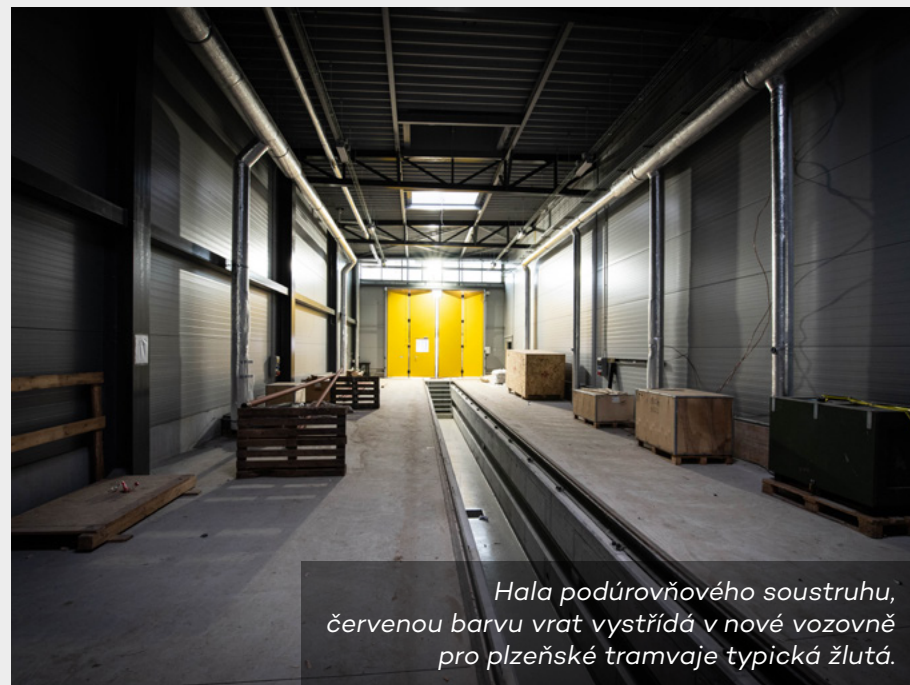
Výstavba kabelovodu pro trakční kabely.



*Podzemní prostor pod měnirnou. Prozatím
prázdný, následně naplněn kabelovými rozvody.*



Opláštění měnírny má za úkol ochránit zaměstnance a zařízení v okolí měnírny před elektromagnetickým zářením.



Hala podúrovňového soustruhu, červenou barvu vrat vystřídá v nové vozovně pro plzeňské tramvaje typická žlutá.



Realizace podkladního betonu v nové hale pro odstav tramvají.



Pohled na halu oprav a údržby tramvají. Opláštění budovy signalizuje již brzké zahájení provozu.





Březen 2022 - první technicko-bezpečnostní zkouška jízdy tramvají v nové hale určené na opravy a údržby vozů.



První zkouška myčky. Doposud jsme tramvaje myli ručně.



Zkouška proběhla na jedničku, týden nato jsme halu začali používat.



Červen 2022 - dokončuje se konstrukce garáží střediska vrchní stavby. Současně pokračují práce na administrativní budově. Z vnitřní části už je budova opláštěná, z čelní strany se na tom ještě pracuje.





05

Zhodnocení rekonstrukce



Dne 21. února 2023 byl zaveden poslední zkušební provoz a po 29 měsících tak končí rozsáhlá rekonstrukce areálu vozovny, na které se podílelo zhruba 950 osob.

Kromě nesrovnatelně vyšší kvality technického vybavení, například automatické myčky tramvají využívající také dešťovou vodu, či moderního podúrovňového soustruhu na obrábění ojetých kol tramvají, poskytne vozovna nové zázemí pro zaměstnance a mnohem lépe a citlivěji je řešeno i její sousedství v těsné blízkosti obytné zóny.

Nová vozovna se od té staré liší nejen technickými parametry, ale i rozmístěním jednotlivých pracovišť.

V rámci výstavby vozovny byly vybudovány zejména tyto objekty:

OÚT (hala oprav a údržby tramvají)

- › Ocelová jednopodlažní hala s vloženým dvoupodlažním vestavkem.
- › V hale probíhá lehká údržba tramvají, nachází se zde myčka, měření diagnostiky kol, moderní podúrovňové soustružnické pracoviště, systém pro doplňování písku do tramvají, centrální vysavač a další zařízení.

ODT (hala odstavu tramvají)

- › Remizovací haly a zakrytá harfa, tramvaje jsou zde odstavovány a v noci probíhá jejich očista.
- › Hala měří 124 metrů a celkem je zde možné odstavit 52 vozů o délce 33 metrů a 7 vozů o délce 15 metrů. Kapacita vozovny tak počítá i s rozšířením tramvajové dopravy do nových lokalit Plzně.

VST (objekty vrchní stavby)

- › Garáže, dílny a skladové haly s vestavkem pro kanceláře a šatny.

PAB (provozně-administrativní budova)

- › Hlavní vstup do vozovny.
- › Podsklepený železobetonový třípodlažní skelet, obvodový plášť tvoří prosklená systémová fasáda.
- › Kromě administrativní části je součástí objektu i trakční měnárna, výpravna, dílny a sklady, šatny zaměstnanců a kantýna.

Součástí rekonstrukce byly také drobné stavby a zařízení, výstavba oplocení a nová vrátnice včetně realizace úprav Slovanské aleje.

V prvním pololetí 2023 nás čeká náročné **stěhování do nových prostor** vozovny, kde se dokončuje vybavení interiérů nábytkem a dalším zařízením.

V první etapě dojde do konce března k přestěhování technického ředitele, střediska horního vedení, vrchní stavby a veřejného osvětlení, jejichž provizorní zázemí tvořilo po dobu rekonstrukce vozovny pronajímané „buňkoviště“ v areálu Světovar, původní vojenské garáže a pronajaté plochy pro skladování materiálů.

Ve druhé etapě se následně během dubna přestěhuje středisko světelné signalizace, které provizorně sídlí na Denisovo nábřeží.

V závěrečné třetí etapě se společně s celým úsekem generálního ředitele (centrální sekretariát, personální a mzdové odd., právní odd., odd. marketingu, odd. vnitřní kontroly a kvality) v květnu přestěhují také zbývající střediska technického úseku (středisko investice a správa majetku a odd. rozvoje a přípravy investic a energetik).

Ještě před slavnostním otevřením vozovny Slovany získal projekt rekonstrukce vozovny svoje první ocenění, a to hned za **první místo v prestižní soutěži** Global Light Rail Awards v kategorii Nejlepší stavby nad 50 mil. EUR.







