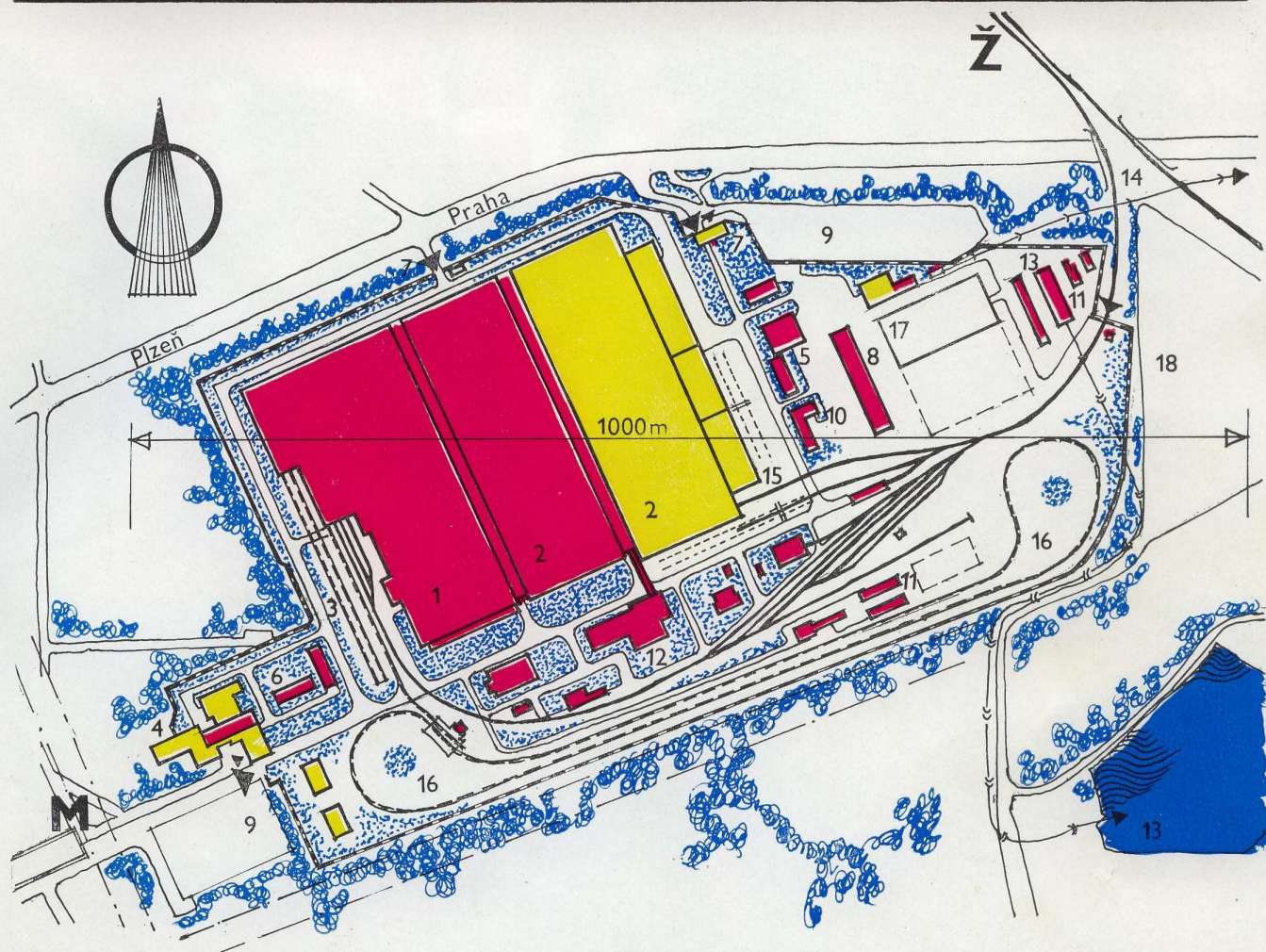


# KRYSTALY—UZLY—ČLÁNKY



## ČKD TATRA ZLIČÍN

Seznámení s jednou z největších staveb současnosti v Praze zcela nepochybně do našeho cyklu patří nejen pro její rozsah a protože se jedná o největšího světového výrobce tramvají, ale především pro význam této stavby v celkovém rozvoji hlavního města Prahy. Jde o mimořádně rozsáhlou krystalickou strukturu strojírenské výroby, která má ve starém smíchovském závodě více než stodesetiletou tradici výroby dopravních prostředků pro městskou dopravu. Přitom vlastní závod — vagónka — byl založen již v roce 1852. Tradice tedy nesporně mimořádná, což mimo jiné rozhodlo o zahájení stavby nového závodu v roce 1981. Umožní to rovněž rozmotat složitý uzel v centru dnešního Smíchova, kde stará Tatrovka již nestačí současným potřebám a jen mimořádnou obětavostí pracovního kolektivu se udržuje vysoký výkon a kvalita výrobků. Před 130 lety byla vagónka za „hradbami“, dnes však stojí v cestě vyústění Strahovského tunelu a rehabilitaci jedné z centrálních oblastí města.

Bez nadsázky lze říci, že výstavba Tatrovky ve Zličíně se řadí k dlouholetým snům koncepce rozvoje města. Objemem prací je to stavba srovnatelná se sídlištěm Prosek, Bohnice nebo s Palácem kultury. Rokládá se na 44 ha a vznikne tu 212 000 m<sup>2</sup> podlahových ploch. Plocha dosavadního závodu na Smíchově je 55 000 m<sup>2</sup>. Výroba v cílovém roce výstavby v počtu 1 800 tramvajových jednotek bude dosahovat přes čtyři miliardy korun ve výkonech, v závodě bude 2 500 pracovníků. O rozsahu a struktuře celé stavby alespoň schematicky vypovídá připojený obrázek s vyznačením délky staveniště.

Nový závod Tatra byl vyprojektován Kovoprojektou jako komplex, který zajišťuje všechny fáze výroby tramvají i všechny obslužné funkce výroby. Je navržen na vysoké úrovni automatizace a řízení výroby typové řady tramvají — prvním typem jsou tříčlankové tramvaje, z nichž první čtyři už jezdí v ulicích Prahy. Od tohoto

typu budou odvozeny další varianty. Stavební a architektonické řešení je založeno na principu výrobního monobloku. Celý soubor, který realizuje jako generální dodavatel Konstruktiva, je rozdělen na pět staveb. První stavba, zahrnující přípravu staveniště, byla ukončena v termínu v roce 1984, druhá stavba — vlečkový systém, v minulém roce rovněž v termínu. V současné době je ve vysokém stupni rozestavěnosti další stavba — západní hala, montáž, lakovny a hrubé stavby tramvají, která byla zahájena v roce 1984 a dokončena bude v roce 1990. Čtvrtá stavba, zahrnující výrobu dílů a podvozků, bude zahájena v příštím roce a pátá završí celý proces výstavby v roce 1994. Vysoký stupeň rozestavěnosti třetí stavby je jedním z důvodů zařazení do našeho seriálu. Z části této stavby totiž v závěru letošního roku už vyjede prvních deset tramvají a postupně, jak bude stavba dokončována, se počítá s tím, že zhruba za rok bude celá montáž probíhat v novém závodě. Co to znamená a bude znamenat pro náběh výroby a současně pokračující stavbu s postupným útlumem některých činností na Smíchově, není třeba rozvádět. Půjde o řadu nových forem spolupráce všech partnerů výstavby s uživatelem a o postupné otevírání smíchovského prostoru dnešní Tatrovky pro potřeby města. Na připojeném obrázku schematicky přibližujeme ojedinelost tohoto souboru staveb.

Připravuje: Jiří Petřík

### Legenda

1 — HLAVNÍ VÝROBNÍ BUDOVA MONTÁŽI; 2 — VÝROBNÍ HALY DÍLŮ, PODVOZKŮ A SKLADY; 3 — ZKUŠEBNÍ KOLEJE; 4 — VSTUPNÍ BLOK — VEDENÍ PODNIKU; 5 — ZÁVODNÍ KUCHYŇE, LABORATORE; 6 — VÝPOČETNÍ A ZDRAVOTNÍ STŘEDISKO; 7 — VRÁTNICE; 8 — GARÁŽE; 9 — PARKOVISTĚ; 10 — POZARNÍ STANICE; 11 — SKLADY; 12 — ENERGOSEKTOR; 13 — SEDIMENTACE DEŠTOVÝCH VOD; 14 — VLEČKOVÝ MOST; 15 — CENTRÁLNÍ VYKLÁDKA; 16 — ZAJÍZDEČI TRATĚ; 17 — POMOČNÉ PROVOZY; 18 — ZARÍZENÍ STANOVISTĚ.  
M — KONEČNÁ STANICE METRA TRASY B VE ZLIČÍNĚ; Ž — ŽELEZNIČNÍ STANICE;  
ČERVENÁ — STAVBY DOKONČENÉ A ROZESTAVĚNÉ; ŽLUTÁ — STAVBY PŘIPRAVOVANÉ PRO ROK 1989–94; MODRÁ — ZELEN.