



### Jednoduchosť s francúzskym pôvabom

Typizácia a uniformita, toľko spájané s výrobnými prevádzkami, sú len predsudkami. Zdanlivo sterilná architektúra výrobných hál môže prekvapíť dôvtipom a šarmantnými detailmi. Príkladom je aj technologicky najmodernejší závod skupiny PSA Peugeot Citroën v Trnave. Jeho kvalitná „clos couvert“ (franc. prekrytá ohrada) odoláva vonkajším vplyvom prostredia, zabezpečuje tepelnú a zvukovú pohodu a pritom pôsobí pôvabne.

Primárnou funkciou závodu PSA Peugeot Citroën Slovakia v Trnave je výroba automobilov. Z tejto premisy vychádzalo aj využitie pozemku a hmotové rozloženie hál. Komplex zahŕňa štyri výrobné jednotky: lisovňu, zvarovňu, lakovňu a montážnu halu. Na efektívne fungovanie prevádzky je nevyhnutné, aby boli tieto časti vzájomne prepojené. Prevádzky spájajú nadzemné tunely, ktorými sa presúvajú nielen karosérie, ale zabezpečuje sa nimi aj distribúcia všetkých médií potrebných na výrobný proces. Hala lisovne je interiérovú priamo prepojená so zvarovňou, zvarovňa je nadzemným tunelom prepojená s lakovňou a tá zasa tunelom s montážnou halou, z ktorej už vychádza hotové auto. Komplex dopĺňajú budovy so sekundárnymi funkciami, napr. budova riaditeľstva, centrálnej údržby, energocentra, expedície vozidiel, dispečingu železničnej vlečky alebo objekty, ako sú čistiareň odpadových vôd, retenčná nádrž, centrálna skládka odpadov atď.

Za zdanlivo jednoduchými a skromne vyzerajúcimi halami sa skrýva precízna architektonická práca, ktorú okliešťovali obmedzené rozpočtové podmienky. Do všetkých objektov

automobilky sa zaviedol jednotný rukopis exteriérových a interiérových prvkov. Výraz interiérových stavieb a vstavovaných častí v halách sa flexibilne prispôbil potrebám a podmienkam výrobných technológií a toku výroby. Architektonický prístup sa v týchto podmienkach prejavil predovšetkým v dôvtipe osadenia vstavovaných častí a pri rešpektovaní zákonov jednotlivých druhov prúdnic v jednotlivých výrobných prevádzkach.

#### Realizácia

Trnavská prevádzka bola ideálnym miestom na zúročenie bohatých skúseností skupiny PSA, ktoré sa osvedčili najmä pri poslednom exportnom projekte v Brazílii. Na jar 2003 sa začalo so zemnými prácami. Prvým objektom vo výstavbe bola lisovňa. Jej zakladanie na pilótach komplikovalo sprasované podlažie. Všetky dôležité stavby automobilky sa realizovali v rokoch 2004 až 2005. Popritom sa postupne inštalovala a spúšťala do skúšobnej prevádzky aj výrobná technológia. Projekty financované skupinou PSA Peugeot Citroën neboli jediné, ktoré sa v tom čase budovali. V areáli sa uskutočňovali aj projekty štátnej pomoci, napr. vonkajšie komunikácie s parkoviskami, inžinierske siete, železničná vlečka atď. Stavebné práce skončili na jar roku 2006. V júni odštartovala sériová výroba modelu Peugeot 207. Realizovať taký rozsiahly projekt v stanovených termínoch umožnili najmä modulovosť a prefabrikácia halových objektov. Tieto vlastnosti nechávajú výrobným kapacitám hál otvorené dvere. V budúcnosti ich totiž možno relatívne jednoducho rozšíriť. Napriek rýchlemu tempu výstavby je výsledkom kvalitná realizácia. Zdanlivá jednoduchosť obvodového plášťa tkvie v kvalitne zvládnutých detailoch, ktorých realizácia si vyžadovala zručnosť a využitie technických poznatkov. Realizátori sa zaskveli najmä pri vyhotovení

## Referenčný objekt



prestupov inštalácií cez plochú strechu, osadení výplní do obvodového plášťa, atiky či pri detailoch kotvenia prístreškov do obvodovej konštrukcie.

### **Materiálová báza**

Obvodová konštrukcia sa musí technológiou výstavby prispôbiť svojmu budúcemu účelu. Osobitne priemyselné stavby musia zodpovedať požiadavkám výrobných technológií a zabezpečiť potrebné podmienky na nerušený chod výroby. Práve preto neponúkajú priemyselné objekty priestor na uplatnenie najhorúcejších novín z oblasti stavebníctva. Objekty automobilového závodu v Trnave sú postavené z osvedčených materiálov, s ktorými mal investor predchádzajúce skúsenosti. Krátke obdobie výstavby s presne stanovenými termínmi podmienilo aplikáciu známych stavebných postupov a materiálov dostupných na trhu. Pri plánovanej kadencii výroby 55 vozidiel za hodinu, nesmel nastať akýkoľvek sklz vo výstavbe.

V zadaní na realizáciu plochých striech a obvodových plášťov žiadal investor ľahké, skladané strešné a fasádne plášte, do ktorých sa aplikovala tepelná izolácia. Na fasáde s plochou 64 000 m<sup>2</sup> sa uplatnila izolácia NOBASIL FRN s hrúbkou 120 mm. Na strešné plášte s plochou 246 000 m<sup>2</sup> sa odporučil NOBASIL SPN s hrúbkou 80 mm a NOBASIL SPE s hrúbkou 60 mm. Časť strechy sa pokryla plošným natavovaním SBS bitúmenového pásu na zakotvený NOBASIL SPE, ktorý sa navyše penetroval bitúmenom. Napriek tomu, že časť realizácie zateplenia prebiehala v náročných zimných podmienkach, vďaka operatívnosti dodávok a kvalitnému servisu sa Knauf Insulation podarilo stavbu dokončiť a všetky zúčastnené strany boli spokojné. Objekty si nevyžadujú špeciálnu údržbu. Pracovníci PSA Peugeot Citroën v Trnave sa pri údržbe orientujú najmä na výplne obvodových konštrukcií, napr. automatické brány, okná a dvere.

Katarína Dudáková/Foto: PSA Peugeot Citroën Slovakia

### **Názov stavby: výrobný závod PSA Peugeot Citroën Slovakia**

Investor:	PSA Peugeot Citroën
Miesto stavby:	Trnava-Zavar
Autori projektu:	PSA Peugeot Citroën
Realizačná spoločnosť:	PSA Peugeot Citroën
Začiatok výstavby:	2003
Ukončenie výstavby:	2006
Zastavaná plocha:	212 000 m <sup>2</sup> (výrobné haly) + administratíva, centrálna údržba, expedícia atď.
Izolácie Knauf Insulation:	NOBASIL FRN/120 mm - 64 000 m <sup>2</sup> NOBASIL SPN/80 mm - 246 000 m <sup>2</sup> NOBASIL SPE/60 mm - 246 000 m <sup>2</sup>

