

První rok výstavby metra D: vyraženo je 1,6 kilometru tunelů

25.4.2023 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Zhruba před rokem začal Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) s výstavbou prvního úseku metra D Pankrác - Olbrachtova. V současnosti je vyraženo celkem 1,6 kilometru tunelů. Prvních 520 metrů tunelů vzniklo během geologického průzkumu a další více než kilometr, přesně 1 082 metrů, zhotovitelé, konsorcium společností Subterra, HOCHTIEF CZ a STRABAG, vyrazili od zahájení stavby. DPP za loňský a letošní rok investoval do výstavby metra D bezmála 1,8 miliard korun. Ražby na prvním úseku metra D budou probíhat ještě necelé tři roky, zhruba do přelomu let 2025 a 2026. Zahájení výstavby druhého úseku od stanice Olbrachtova po Nové Dvory DPP předpokládá letos na podzim.

Ve středu 26. dubna 2023 v Neveklovské ulici DPP ve spolupráci s konsorciem zhotovitelů otevře také Informační centrum pro veřejnost, které bude k dispozici každou středu v čase od 14 do 17 hodin. Bude sloužit zejména pro občany, kteří nemají přístup k internetu, e-mailu a webovým stránkám metra D (www.dpp.cz/metro-d). Stavbyvedoucí zhotovitelů zde budou zodpovídat dotazy týkající se prvního úseku metra D Pankrác - Olbrachtova. V informačním centru budou k dispozici vizualizace celé stavby prvního úseku metra D, včetně obou stanic a další informační materiály k aktuální výstavbě.

„Stavba metra D je nejen jednou z priorit nového vedení pražské radnice, ale bezpochyby největším dopravním projektem v metropoli v tomto desetiletí. Prvních zhruba 1,6 kilometru tunelů a štol je už vyraženo, další metry a kilometry budou doufejme rychle přibývat,“ říká **Bohuslav Svoboda, primátor hl. m. Prahy.**

„Metro D je bezesporu největší pražská investice tohoto století. Je to investice do budoucnosti pražské dopravy. Pokud vše půjde, tak jak má být, první cestující se v autonomních vozech bez strojvedoucích, projedu už na konci roku 2029. Máme vyražených už 1,6 km nových tunelů metra D. Celkem už bylo od zahájení výstavby vytěženo 67 848 m³ rubaniny a bylo použito 17 831 m³ betonu. Je mi nesmírnou ctí, že jsem jeho stavbu v minulém volebním období měl tu čest podpořit a zahájit jako primátor a nyní v ní v roli náměstka pro dopravu pokračuji se současnou radou. Děkuji všem za úctyhodnou a těžkou práci, kterou na stavbě denně odvádí. Děčko dáme do dekády! Tuto větu jsem pronesl při zahájení geologického průzkumu a stále platí. Současně se také otevírá nové informační centrum, kde se každý, kdo se o metro D zajímá, dozví všechny potřebné informace,“ dodává **Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.**

„Praha bere výstavbu děčka jako příležitost. Odvedli jsme spoustu práce na koordinaci území nad vznikajícími stanicemi, které jsou epicentrem rozvoje. Na Nových dvorech chystáme výstavbu městské čtvrti krátkých vzdáleností s 2 000 tisíci byty, školami, školkami a také kulturním centrem. Moje poděkování směřuje hlavně ke stavařům. Zdař bůh!“ doplňuje **Petr Hlaváček, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast územního a strategického rozvoje.**

„Praha potřebuje kvalitní a dostupnou veřejnou dopravu. Proto jsme se zavázali k pokračování v masivních investicích do jejího rozvoje. Jednou z takových investic budoucnosti pražské dopravy je právě metro D. Budeme jednoznačně usilovat o spolufinancování této stavby státem, podobně jako je tomu v Mnichově, Vídní či Budapešti. Jde o zásadní stavbu národního významu, která pomůže výrazně snížit emise v dopravě a dlouhodobě tak ulevíme životnímu prostředí,“ uvádí **Jana**

Komrsková, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu.

*„Je skvělé sledovat, jak každý měsíc přibývají další metry vyražených tunelů a stavba prvního úseku metra D nabírá na obrátkách. Razit se bude ještě necelé tři roky a v celkovém součtu je před námi ještě minimálně stejná porce štol, ale hlavně ražby obou stanic a hloubení jejich vestibulů. Délkou jsme zhruba v polovině, ale objemově na cca čtvrtině ražeb prvního úseku metra D. My se ale díváme dále, rádi bychom co nejdříve dokončili veřejnou zakázku na stavbu druhého úseku od stanice Olbrachtova po Nové Dvory a letos na podzim začali stavět. Současně intenzivně pracujeme na projektu automatizace trasy C a přípravě veřejné zakázky na nákup automatických vlaků a dopravního systému. Jsem rád, že se nám stavba nové trasy D, i díky významné podpoře vedení města, před více než čtyřmi lety podařila rozehýbat. Je to výsledek společné náročné práce a všem, včetně všech našich předchůdců, kteří k dílu přispěli a přispívají, patří velké díky,“ říká **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP.***

*„Rok práce na nové lince D pražského metra vybízí k ohlédnutí. Do ročního vysvědčení bych všem, kdo se na stavbě podílejí, napsal jedničku. Stavební konsorcium si vede dobře a tato výjimečná stavba i přes svoji složitost zdárně pokračuje. Subterra si váží toho, že je při tom a po mnoha letech znovu staví metro. Zdař bůh!“ doplňuje **Ondřej Fuchs, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Subterra.***

*„HOCHTIEF už 150 let staví svět zítřka. A právě stavba linky D pražského metra je projektem, který naše heslo zcela naplňuje. Díky kolegům i partnerům ve sdružení postupujeme dopředu i přes všechny náročné výzvy, které projekt podobného rozsahu a významu přináší. Věřím, že ve stejném duchu půjdou práce i v následujících letech,“ říká **Tomáš Koranda, předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ.***

*„Při výstavbě stanice metra Olbrachtova jsme ještě před zahájením hloubení šachty museli provést nezbytné přeložky mnoha inženýrských sítí – od optických kabelů, přes kanalizaci až po vodovodní potrubí. Celkem byly realizovány přeložky 5 000 metrů inženýrských sítí a dalších 5 000 metrů nás ještě čeká v oblasti budoucího jižního vestibulu, kde si práce aktuálně vyžádaly dopravní uzavěru ulice Na Strži, za což se místním obyvatelům omlouváme. U severního vestibulu jsme s ohledem na blízkou zástavbu vybudovali v loňském roce protihlukovou halu, v níž je umístěn portálový jeřáb o nosnosti 40 t. Tímto jeřábem vyvážíme na povrch vytěžený materiál a zároveň jím dopravujeme materiál na dno šachty. Nyní se nacházíme 33,5 m pod povrchem a v nejbližší době začneme razit severní propojku stanice a samotné staniční tunely. Hloubení jámy pro jižní vestibul plánujeme zahájit v polovině letošního roku. Kromě tradičních technologií využíváme na stavbě metra D i moderní metody strojního navádění, digitální nástroje a platformy. Za zmínku jistě stojí nástroje jako jsou laserový skener, UAV, 3D modelování a digitální platformy pro sdílení a vizualizace výstupů, které nám pomáhají zvyšovat efektivitu práce,“ uzavírá **Pavel Bryhcín, člen představenstva společnosti STRABAG.***

Společnost Subterra zde vyrazila 174 metrů přístupového tunelu, který bude v další fázi sloužit pro ražby samotné stanice Pankrác D. Ražby dále pokračovaly 50 metrů dlouhou odbočkou k technologickým místnostem stanice, konkrétně strojovně vzduchotechniky, kde zhotovitel dokončil technologický blok Sever v délce 50 metrů. Ražby překonaly jeden z nejsložitějších úseků v bezprostřední blízkosti mostu na ulici 5. května vedoucího nad ulicí Sdružení. V současné době se nacházejí pod budovou Enterprise Office Centre. V současnosti zde společnost Subterra razí technologickou propojku směrem do budoucího tunelu obratových kolejí, aktuálně je z ní vyraženo více než 26 metrů. V létě v této lokalitě začnou ražby samotného tunelu obratových kolejí, a to na obě strany, jak směrem do Krče, tak směrem na Náměstí Bratří Synků.

Na tomto staveništi společnost Subterra provedla přeložky inženýrských sítí (přeložky slaboproudých vedení, ražené přeložky kanalizace, přeložky vody) nutných pro realizaci stavebních jam pro přestupní vestibul mezi linkami C a D a pro výstup na povrch. Poslední krok zahrnuje komplikovanou přeložku páteřního horkovodu. Po jejím dokončení bude na začátku roku 2024 zahájeno hloubení stavební jámy přestupu mezi trasami C a D, kde se zhotoviteli v předstihu podařilo zrealizovat část zápor budoucí stavební jámy. Na začátku letošních letních prázdnin, společnost Subterra začne s realizací stavební jámy pro vybudování přímého výstupu ze stanice Pankrác D na povrch směrem k obchodnímu centru Arkády.

Ze štol vybudované během geologického průzkumu společnost Subterra zrealizovala injektáže pro zpevnění okolí budoucí stanice Pankrác D. V současnosti pokračuje výstavba tří šachet, které budou sloužit pro kompenzační injektáže zajišťující obchodně-administrativní budovu NOLA na Budějovické ulici. V současnosti je vyhloubeno bezmála 50 metrů šachet a zrealizováno více než 6,6 kilometrů vrtů pro injektáže, do kterých stavaři použili více než 926 tun zpevňovacích směsí. Dokončení kompenzačních injektáží na tomto staveništi je podmínkou pro pokračování ražeb dvojkolejného tunelu a rozpletu odstavného tunelu z VO-OL, který bude situovaný právě pod budovou NOLA. Zhotovitel předpokládá, že ražby odstavného tunelu začnou v příštím roce.

VO-OL je největší stavební lokalita prvního úseku metra D. Práce zde probíhají na pěti místech, ze dvou šachet a realizují je společnosti Subterra (jedno místo) a HOCHTIEF CZ (čtyři místa).

Práce na obou staveništích budoucí stanice Olbrachtova provádí společnost STRABAG, která na ulici Na Strži, v uzavřeném úseku od křižovatky s ulicí Antala Staška po křižovatku s Radovou ulicí v současnosti realizuje přeložky inženýrských sítí před samotnou výstavbou jižního vestibulu stanice Olbrachtova. Tyto práce potrvají zhruba do konce letošního června. Na staveništi u supermarketu Albert paralelně probíhají ražby nové kanalizace.

O letních prázdninách bude v uzavřené části ulice Na Strži následovat vrtání pilot, celkový součet jejich délek bude činit 1 300 metrů a zápor v celkové délce 560 metrů, které budou sloužit k zajištění budoucí stavební jámy. Ta bude mít dvě úrovně. Převážná část jižního vestibulu bude relativně mělká, od šesti do osmi metrů, pouze menší část bude v hloubce zhruba 16 metrů. Z této části vestibulu bude vést na nástupiště eskalátorový tunel.

Po dokončení vrtání pilot a výstavby pilotové stěny, zhruba na přelomu léta a podzimu letošního roku, začne samotné hloubení stavební jámy. Z ní zhotovitelé následně budou razit eskalátorový tunel k budoucímu nástupišti stanice, které bude v hloubce cca 31 metrů pod povrchem.

V této lokalitě společnost STRABAG zrealizovala přeložky více než pět kilometrů inženýrských sítí, piloty a zápor v celkové délce bezmála půldruhého kilometru pro zajištění těžní jámy pro výstavbu samotné stanice a severního vestibulu. Vzhledem k tomu, že výstavba stanice Olbrachtova probíhá v blízkosti obytné zástavby, nechal DPP nad touto jamou vybudovat ochrannou halu, jejímž účelem je v maximální možné míře omezit šíření hluku a prachu do okolí stavby. Tento šetrný přístup se DPP osvědčil již při výstavbě prodloužení linky A, stanice Bořislavka.

V současnosti pod ochrannou halou v této lokalitě probíhá hloubení těžní jámy novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM), aktuálně v hloubce necelých 28 metrů. V průběhu léta by měla být těžní jáma dohloubena a z jejího dna bude následovat ražba severní propojky mezi budoucími staničními tunely. Po její dokončení v průběhu posledního čtvrtletí letošního roku pak navážou ražby samotných staničních tunelů (levého i pravého) na oba směry, jak směrem k Pankráci, tak i ve směru do Krče.

Rok výstavby prvního úseku metra D v číslech:

Celková délky vyražených tunelů a štol od zahájení výstavby: 1 082 metrů
Celková délka vyražených tunelů během geologického průzkumu: 520 metrů
Celkem vytěženo rubaniny od zahájení výstavby: 67 848 m³
Celkový objem použitého betonu od zahájení výstavby: 17 831 m³
Celkové množství použité ocelové výztuže: 1 473 tun
Celkové množství použitých ocelových kotev: 206 382 metrů
Celkový objem použitých zpevňujících injektáží: 1 124 tun
Celková délka vrtů pro zpevňující injektáže: 119 330 metrů

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2129-prvni-rok-vystavby-metra-d-vyrazeno-je-1-6-kilometru-tunelu