

# Na stavbě prvního úseku metra D je vyražen první kilometr tunelů a osazena poslední soška svaté Barbory

2.12.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

**Požehnání svaté Barboře je staletá hornická tradice, která se dodržuje dodnes.**

Horníci podle ní zapalovali své ochránkyni ve štolách svíce, které nechávali na její svátek 4. prosince hořet celou noc. Tzv. Barbořino světlo jim za to osvětlovalo temnotu i po celý rok následující.

Autorem 45 centimetrů vysoké sošky z lipového dřeva je profesor Stefan Brüggerhoff, řezbář a současně majitel hornického muzea v německé Bochumi. Patronce horníků a stavařů, ochránkyni a pomocnici v nouzi na stavbě stanice Olbrachtova požehnal Petr Šleich, farní vikář z římskokatolické farnosti u kostela Panny Marie Královny míru z Prahy-Lhotky. Je to poslední, čtvrtá soška svaté Barbory osazená na stavbě prvního úseku metra D. První dvě zhotovitelé nainstalovali při zahájení geologického průzkumu na staveništích VO-OL a PAD4, třetí dohlíží na ražby přístupového tunelu a následně i samotné stanice v lokalitě PAD1b.

*„Se stavbou metra D zatím jedeme podle harmonogramu. Vyhloubili jsme tisíce tun zeminy, přeložili více než pět kilometrů inženýrských sítí a proinvestovali první miliardu. Nyní začínáme hloubit v další lokalitě – přístupovou těžní jámu do prostor budoucí stanice metra Olbrachtova. Věřím, že hala, kterou stavbu zakrýváme, ochrání obyvatele v blízkosti stavby před prachem a hlukem,“* řekl Adam Scheinherr, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.

*„Na stavbě prvního úseku metra D Pankrác – Olbrachtova máme vyražen první kilometr tunelů a štol. Z celkového objemu je to nicméně teprve zhruba první desetina. Nejdále jsme s ražbami mezistaničního tunelu, který by měl být v celé délce doražen až k budoucí stanici Olbrachtova předběžně na konci března 2023, pokud budou práce pokračovat podle harmonogramu. Zatím se to zhotovitelům daří. Přeji kolegům, aby práce na výstavbě budoucí stanice Olbrachtova probíhaly podle plánů a dílo se dařilo,“* uvedl Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP.

*„Přeji všem kolegům, kteří na stavbě pracují, aby práce v podzemí probíhaly hladce, tak jak si naplánovali. Jejich technické znalosti a odborné zkušenosti jsou pro mne zárukou bezpečného průběhu všech prací, které mají před sebou,“* uvedl za společnost STRABAG, která tuto část stavby realizuje, Pavel Bryhcín, člen představenstva.

## Co se povedlo zrealizovat za prvních sedm měsíců výstavby metra D v jednotlivých lokalitách:

### ■ PAD1b (u nájezdové rampy z ulice Na Strži směrem na magistrálu, tj. k ulici 5. května)

Společnost Subterra zde vyrazila 174 metrů přístupového tunelu, který bude v další fázi sloužit pro ražby samotné stanice Pankrác D. Kromě toho je vyraženo 16 metrů odbočky směrem k budoucí strojovně vzduchotechniky pro stanici Pankrác D. Ražby probíhají pomocí trhačích prací a strojového rozpojování tunel bagrem. V další fázi zde bude Subterra pokračovat v ražbách strojovny vzduchotechniky, technologického tunelu a tunelu pro obrátové koleje. Jako poslední bude provedena ražba samotné stanice Pankrác D.

## ■ PAD2 (u OC Arkády, u křižovatky ulic Na Strži a Na Pankráci)

Na tomto staveništi společnost Subterra provedla přeložky inženýrských sítí (přeložky slaboproudých vedení, ražené přeložky kanalizace, přeložky vody) nutných pro realizaci stavební jámy pro přestupní vestibul mezi linkami C a D. V současnosti probíhají přípravné práce pro přeložku horkovodu, a dále vrtání zápor pro budoucí stavební jámu přestupu mezi trasami C a D.

## ■ PAD4 (u budovy České pošty, u křižovatky ulic Na Strži a Budějovická)

Ze štol vybudované během geologického průzkumu společnost Subterra zrealizovala injektáže pro zpevnění okolí budoucí stanice Pankrác D. V současnosti zde probíhá výstavba tří šachet, které budou sloužit k realizaci kompenzačních injektáží zajišťujících obchodně-administrativní budovu NOLA na Budějovické ulici.

## ■ VO-OL (v ulici Na Strži u hřbitova Zelená liška)

Jedná se o největší stavební lokalitu prvního úseku metra D. Práce zde probíhají na třech místech a realizují je společnosti Subterra a HOCHTIEF CZ. Ve směru na Pankrác společnost Subterra razí patní štolu budoucí stanice Pankrác D. Navazuje na levou část mezistaničního tunelu, který zde zhotovitelé vybudovali v průběhu geologického průzkumu. V současnosti je vyraženo 90 metrů patní štol, tj. zhruba necelá jedna osmina stanice Pankrác D. Ve směru k budoucí stanici Olbrachtova společnost HOCHTIEF CZ vyrazila 175 metrů dvoukolejného a 36 metrů levého jednokolejného mezistaničního tunelu. Ražby jsou nyní zhruba v oblasti tzv. rozpletu, tj. místa, kde se dvoukolejní tunel mění na dva samostatné jednokolejní, a kde vznikne také tunelové propojení tratí C a D. Ražby budou dále pokračovat v levém a následně i pravém traťovém tunelu až ke stanici Olbrachtova. Kromě toho společnost HOCHTIEF CZ v této lokalitě ze samostatné šachty razí budoucí strojovnu vzduchotechniky pro celý mezistaniční úsek Pankrác D – Olbrachtova. V současnosti je z ní vyraženo prvních 26 metrů.

## ■ OL 2 (u křižovatky ulic Na Strži a Jeremenkova)

V místě budoucí stanice Olbrachtova, kde staví společnost STRABAG, probíhaly od druhé poloviny letošního dubna přípravné práce, přeložky více než pět kilometrů inženýrských sítí a realizace pilot a zápor v celkové délce bezmála půldruhého kilometru pro zajištění těžní jámy. Vzhledem k tomu, že výstavba stanice Olbrachtova probíhá v blízkosti obytné zástavby, nechal DPP nad touto jámou 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, konkrétně na současné stanici Bořislavka. V protihlukové hale je umístěn portálový jeřáb, který je využíván pro transport vytěženého materiálu na povrch, a také pro dopravu veškerého materiálu určeného pro zabudování do konstrukcí budoucí stanice. Celkem by měl přesunout více než 300 tisíc tun materiálu.

## Aktuální výstavba metra D v číslech:

- Celková délky vyražených tunelů a štol od zahájení výstavby: **534 metrů**
- Celková délka vyražených tunelů během geologického průzkumu: **499 metrů**
- Celkem vytěženo rubaniny od zahájení výstavby: **37 500 m<sup>3</sup>**
- Celkový objem použitého betonu od zahájení výstavby: **10 800 m<sup>3</sup>**
- Celkové množství použité ocelové výztuže: **1 750 tun**
- Celkové množství použitých ocelových kotev: **54 400 metrů**
- Celkový objem použitých injektáží: **319 tun**
- Celková délka vrtů pro injektáže: **17 700 metrů**

[https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/na\\_stavbe\\_prvniho\\_useku\\_metra\\_d\\_je.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/na_stavbe_prvniho_useku_metra_d_je.html)