

Metro D je poprvé propojeno s trasou C, rovnou na dvou místech

4.10.2024 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

První úsek pražského metra na budované čtvrté trase D má za sebou další milník. Stavařům se jej podařilo propojit se stávající trasou C, s odstupem několika dnů rovnou na dvou místech - ze spojky C-D prorážkou do čelní stěny rozpletu pravého traťového tunelu za stanicí Pankrác C ve směru na Budějovickou a z povrchu ze stavební jámy před OC Arkády probouráním se do neveřejné části stanice Pankrác C.

Tímto krokem byly zároveň dokončeny veškeré ražby v mezistaničním úseku. Dále se bude razit už jenom v samotných stanicích Pankrác D a Olbrachtova. Stavba prvního úseku metra D běží už zhruba 30 měsíců. V současnosti je vyraženo celkem cca 2600 metrů tunelů a přibližně 84 % celkového objemu ražeb.

Téměř půl kilometru dlouhý (468 metrů) jednokolejný spojovací tunel mezi trasami C-D, který byl v těchto dnech doražen, bude sloužit pro obsluhu linky D a služební jízdy vlakových souprav až do doby, než bude v Písnici pro Děčko postaveno vlastní depo. Do té doby budou vlaky vypravovány ze současného depa Kačerov. Spojka C-D ústí do pravého traťového tunelu stávající trasy C, do tzv. rozbočovací vidlice, která byla vybudována zhruba 30 metrů za samotnou stanicí Pankrác C ještě na začátku 70. let, tj. v době výstavby nejstaršího úseku pražského metra mezi Kačerovem a Florencí (původně Sokolovskou).

V místě probourání se do části stropní konstrukce neveřejné části stanice Pankrác C vznikne nový přestupní koridor mezi stanicemi Pankrác C a D, navazující na eskalátorový tunel přestupu. Obě místa prorážky, resp. probourání se do trasy C jsou půdorysně od sebe vzdálena pouhých cca 50 metrů. I přesto, že je děčko nově propojeno se stávající trasou C, stavební část je na obou místech od provozované z bezpečnostních a technologických důvodů oddělena dočasnými stěnami, které zhotovitelé vybudovali ještě před prorážkou, a to nejen kvůli zamezení pronikání hluku a prachu ze stavby do traťového tunelu a samotné stanice, ale také kvůli zamezení neoprávněného vstupu nepovolaných osob do kolejiště trasy C, nebo naopak do prostor stavby. Dočasné oddělující zdi budou zbourány až po dokončení stavebních prací na prvním úseku děčka.

„Jedná se o historický milník na stavbě metra D, což je aktuálně největší dopravní investice v České republice. Dokončili jsme ražbu všech traťových tunelů a nyní nás čekají ražby již pouze v samotných stanicích Pankrác a Olbrachtova. Novým spojovacím tunelem budou až do doby zprovoznění depa Písnice na lince D jezdit každý den vlaky do depa Kačerov. Z tohoto důvodu musí být zajištěna kompatibilita vlaků na obou linkách, a právě proto také připravujeme automatické metro bez strojvedoucích pro obě dvě trasy,“ uvedl **Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.**

Kromě spojky C-D se v uplynulých týdnech povedlo dokončit všechny ražby traťových tunelů, tj. tunel odbočení do odstavu v plném profilu a samotný odstavný tunel, který bude po zprovoznění sloužit především pro záložní posilové vlaky. V mezistaničním úseku už proto budou probíhat především práce na instalaci izolaci a realizaci definitivního ostění dna a klenby tunelů. Na prvním úseku děčka je zatím dokončena pouze jedna třetina definitivního ostění dna v délce 1060 metrů a necelá pětina (17 %) klenby definitivního ostění v délce 520 metrů.

Ražby budou v dalších měsících probíhat pouze v obou stanicích – Pankrác D a Olbrachtova. V první

jmenované je v současnosti vyraženo 55 % celkového objemu ražeb. Dokončeny nicméně byly například ražby obou výstupních eskalátorových tunelů, jak do OC Arkády (v délce 30 metrů), tak k administrativní budově Gemini (v délce 32 metrů). Do konce letošního roku bude vyražen také eskalátorový tunel pro přestup mezi stanicemi Pankrác D a C v délce včetně přístupové chodby 26 metrů.

Na Olbrachtově byly na konci září dokončeny ražby obou staničních tunelů, každý v délce 210 metrů včetně poslední propojky mezi nimi. Z celkového objemu ražeb stanice je v současnosti dokončeno 76 %. Ražby zde budou pokračovat zejména v neveřejné části stanice technologickým tunelem severním směrem, a dále na obou eskalátorových tunelech. Z jižního je nyní dokončeno zhruba 38 % objemu ražeb, ze severního zatím jen desetina.

V ulici Na Pankráci mezi OC Arkády a administrativní budovou Gemini stavaři dokončují strop první polovinu podchodu, který po celkovém dokončení bude spojit vestibul stanice Pankrác C s tramvajovými zastávkami Pankrác a budovou Gemini, a zde umístěným výstupem, resp. vstupem do stanice Pankrác D. Po dokončení stropu podchodu bude možné položit kolejnice i v těchto místech a prodloužit trať ke křižovatce s ulicí Na Strži. Výstavba druhé poloviny podchodu až ke Gemini bude pokračovat v roce 2026. Zprovoznění tramvajové tratě DPP předpokládá v druhé polovině letošního prosince. Na začátku ledna 2025 pak bude následovat zhruba roční uzavření stanice Pankrác C kvůli budování přestupu s děčkem a její rekonstrukci. Stanice bude pro cestující uzavřena, vlaky metra ji budou pouze projíždět. Jako náhradní doprava pro místní obyvatele a návštěvníky oblasti budou sloužit tramvajové spoje.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2773-metro-d-je-poprve-propojeno-s-trasou-c-rovnou-na-dvou-mistech