

První úsek metra D Pankrác - Olbrachtova je proražen v celé své délce

1.12.2023 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

První úsek pražského metra na budované trase D je propojen v celé stavební délce z budoucí stanice Olbrachtova až po tunel pro obrátové koleje za budoucí stanicí Pankrác D ve směru na náměstí Bratří Synků.

Stalo se tak díky prorážce v levém staničním tunelu mezi neveřejnou a veřejnou částí stanice Olbrachtova, čímž se navzájem propojila nejvzdálenější staveniště. Vzhledem k povrchu se místo prorážky nachází zhruba v místě křížení ulic Na Strži a Jeremenkova. Po zhruba 19 měsících od zahájení stavby je na prvním úseku metra D vyraženo více než 2100 metrů tunelů či štol a zhruba 60 % celkového objemu ražeb.

*„Na stavbě prvního úseku Děčka máme za sebou další milník – propojení nejvzdálenějších stavenišť. Za uplynulý půlrok přibylo dalších zhruba 600 metrů tunelů a štol, což vychází na průměrné tempo 100 metrů za měsíc. Celkem máme hotovo úctyhodných 2,1 kilometru tunelů a štol ve složitých geologických podmínkách, nicméně ještě zhruba jedna třetina je před námi. V objemu ražeb nás čeká nejvíc práce na obou stanicích, kde naopak máme zatím vyraženou jen zhruba jednu třetinu objemu. Děkuji všem za kvalitní práci, kterou na stavbě metra D denně odvádí,“ říká **Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.***

*„Metro D se netýká jen dopravy a není jen tunelem v zemi. Je na něj navázaná i řada záměrů a plánů Prahy týkajících se územního rozvoje, řešíme i úpravy a stavbu připojených městských čtvrtí – například Nové Dvory, Libuš nebo Písnice. Jsem rád, že v nedávné době jsme jako hlavní město Praha vyjednali s Českou poštou odkup klíčových pozemků v lokalitě Na Strži v blízkosti Pankráce. Budeme tak moct přímo nad přestupní stanicí vybudovat například dostupné bydlení nebo další vybavenost,“ dodává **Petr Hlaváček, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast územního a strategického rozvoje.***

*„Nová linka Metra D do budoucna nepochybně navýší přepravní kapacitu veřejné dopravy Praze a nahradí tím individuální automobilovou i autobusovou dopravu v jižní části města. Metro je nejvíce využívaným veřejným dopravním prostředkem ve městě. Je to logické, metru nic nestojí v cestě a na rozdíl třeba od tramvají a autobusů, ho v provozu nezpožďují auta. Denně ho využije okolo 1 330 520 cestujících (v roce 2022), ročně pak 338 136 000 milionů cestujících, což tvoří 33,66 % podíl v rámci PID. V uplynulém roce pak v celoročním součtu pražskou veřejnou dopravu využilo více než 1 004 534 120 cestujících. Metro společně s nově budovanou trolejbusovou sítí patří mezi nejúspěšnější typy dopravy ve městě, a to i s ohledem na naplňování klimatického plánu. Těšíme se také na nové inovativní prvky. Nejdříve začnou jezdit nové soupravy metra bez řidičů na metru C, v budoucnosti také právě na nově stavěné lince metra D,“ říká **Jana Komrsková, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu.***

„Těší mě, že stavba prvního úseku metra D probíhá podle harmonogramu, pevně věřím a přeji zhotovitelům, aby to tak bylo i nadále. I přesto, že už máme zhruba 60 % objemu ražeb za sebou, budou pokračovat cca ještě dva roky, do konce roku 2025. Na tomto místě bych připomněl, že zhruba za rok, v lednu 2025 budeme muset kvůli budování přestupů na 12 měsíců stanici Pankrác uzavřít, vlaky jí budou jen projíždět. Metro D ale není je výstavba tunelů, štol či stanic, ale také dopravní systém, který bude na Děčku plně automatický. V současnosti společně s hl. m. Prahou připravujeme také projekt automatizace linky C, abychom mohli v jedné veřejné zakázce nakoupit

vlaků a dopravní systém pro obě linky. Díky tomu bychom se měli dostat na výhodnější jednotkové ceny, současně nám to umožní až o 20 % zvýšit kapacitu na nejvytíženější lince C a v neposlední řadě modernizovat vozový park metra," říká **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP**.

„Subterra je lídrem stavebního uskupení, které stavbu celého prvního úseku realizuje a má za ni odpovědnost. Že jsme v této pozici neklamali a metro stavět umíme, toho je snad dosažený pokrok ve výstavbě, který dnes vidíme, dostatečným důkazem. Jsem rád, že na této stavbě budeme i v příštím roce, kdy si Subterra připomene svých 60 let v podzemí,“ dodává **Ondřej Fuchs, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Subterra**.

„Je mi potěšením, že jsme vám dnes společně s partnery ve sdružení mohli ukázat výsledky práce, kterou jsme zde za posledních 18 měsíců odvedli. Měsíce intenzivní práce našich odborníků byla dnes pomyslně korunována prorážkou do nově budované stanice Olbrachtova. Za tu dobu jsme jen na naší části vyrazili téměř 1500 metrů tunelů, vyrazili a odvezli 99 001 m³ horniny a použili 28 070 m³ stříkaného betonu. Po dnešní návštěvě musí být zjevné, že tuto mimořádně důležitou a sledovanou stavbu provádí vysoce specializované firmy, které disponují nejen rozsáhlými zkušenostmi z tunelových staveb, ale i týmy složenými z nejlepších odborníků ve svém oboru,“ říká **Tomáš Koranda předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ**.

„Společnost STRABAG v současné době intenzivně pracuje na ražbě stanice Olbrachtova, která je zajímavá tím, že je jednou z nejmenších v systému pražského metra a unikátní tím, že její nástupiště bude v oblouku. STRABAG vnímá tuto stavbu jako velkou příležitost a jako most mezi současným stavebnictvím a jeho budoucností, a tak k ní i přistupuje. Proto na stavbě používá moderní digitální technologie,“ uzavírá **Martin Bašár, technický ředitel společnosti STRABAG**.

Ze šachty vyhloubené během geologického průzkumu zde společnost Subterra vyrazila přístupovou štolu v délce 174 metrů směrem k mostu na ulici 5. května nad ulicí Sdružení. Ze šachty je vyražena odbočka a strojovna vzduchotechniky v délce bezmála 50 metrů. Z ní ražby pokračovaly technologickým tunelem (v délce 50 metrů) a navazující technologickou propojkou (v délce 43 metrů), ze které zhotovitelé vyrazili tunel obrátových kolejí jak ve směru k samotné stanici Pankrác (v délce 72 metrů), tak směrem na náměstí Bratří Synků (v délce 91 metrů). V současnosti zde probíhají ražby demontážní komory (směr náměstí Bratří Synků), která bude sloužit pro ražby navazujícího úseku Pankrác D – Náměstí Míru. V opačném směru bude pokračovat výrub samotné stanice Pankrác D.

Na tomto staveništi společnost Subterra po většinu času realizovala komplikované přeložky celé řady inženýrských sítí včetně potřebných ražeb (např. slaboproudých vedení, kanalizace, vodovodu), aby bylo možné začít s hloubením stavební jámy, která bude sloužit k vybudování přestupního vestibulu mezi linkami C a D, pro výstup do OC Arkády a do uliční úrovně. Kromě toho zde zhotovitelé také dokončili dočasnou přeložku páteřního horkovodu, díky čemuž mohli zrealizovat záporné stavební jámy a zahájit samotné hloubení stavební jámy. V současnosti je vytěženo sedm metrů z celkových dvanácti. V místě zaústění budoucího eskalátoru je jáma lokálně prohloubena až na 27 metrů. Po dokončení hloubení zde budou zhotovitelé zhruba od března 2024 pokračovat s ražbami eskalátorových tunelů.

Společnost Subterra na tomto staveništi navázala na geologický průzkum a po zahájení výstavby zrealizovala 21 kilometrů vrtů a spotřebovala 295 tun injektážních pryskyřic do okolí samotné stanice Pankrác D sloužících ke zpevnění souvrství. Ve směru k budoucí stanici Olbrachtova zhotovitelé vyrazili tři šachty, ze kterých provedli kompenzační injektáže k zajištění administrativně-obchodní budovy NOLA na ulici Na Strži (do roku 1989 sídlo Okresního výboru KSČ). Toto opatření umožňuje ze staveniště VO-OL zahájit ražby rozpletu a tunelu pro odstav vlaků, který bude situovaný

právě pod budovou NOLA. Z přestupní chodby vyražené v rámci geologického průzkumu zhotovitelé začali s výrubem pravé části samotné stanice Pankrác D (aktuálně je dokončeno 115 metrů ze 130). Ražby této stanice jsou rozděleny na 12 dílů, přičemž v současnosti jsou dokončeny tři z nich. V rámci probíhajících ražeb zde došlo v uplynulých dnech k prorážce ze staveniště PAD4 do tunelu obratových kolejí, díky čemuž jsou staveniště PAD4 a PAD1b propojeny.

Stavební jáma se nachází zhruba uprostřed budoucího mezistaničního tunelu, ražby a další činnosti zde proto probíhají na několika pracovištích oběma směry, jak na Pankrác i na Olbrachtovu.

Společnost STRABAG zde dokončila přeložky inženýrských sítí a ražby nové kanalizace. Díky tomu od letošních letních prázdnin mohla zahájit vrtání pilot a budování zápor pro stavební jámu. Pilotová stěna a zápor byly dokončeny na začátku letošního podzimu. V současnosti zde probíhá hloubení stavební jámy. Po jeho dokončení na něj v příštím roce navážou ražby eskalátorového tunelu na nástupiště stanice a následně výstavba samotného jižního vestibulu.

V této lokalitě společnost STRABAG zrealizovala přeložky více než pěti kilometrů inženýrských sítí, piloty a zápor pro stavební jámu. Následně zde nechal DPP vybudovat ochrannou halu, jejímž účelem je v maximální možné míře omezit šíření hluku a prachu do okolí stavby. Pod ochrannou halou zhotovitelé vyhloubili 33 metrů hlubokou šachtu, z níž vyrazili severní propojku mezi staničními tunely. Z ní severním směrem (na Pankrác, ke staveništi VO-OL) vyrazili čtyři metry k místu dnešní slavnostní prorážky. V opačném jižním směru (k budoucí stanici Nádraží Krč) probíhají ražby veřejné části levého a pravého staničního tunelu. V případě levého tunelu je v současnosti vyraženo necelých 20 metrů, z pravého čtyři. Do konce letošního a v příštím roce zde budou probíhat ražby obou staničních tunelů. Ražby samotné stanice Olbrachtova jsou rozděleny do pěti technologických dílů, v současnosti je dokončeno půldruhého z nich.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2407-prvni-usek-metra-d-pankrac-olbrachtova-je-prorazen-v-cele-sve-delce