

Základní informace

Trasa D:

Celková provozní délka: 10,6 kilometrů

Trasa: Náměstí Míru – Depo Písnice

Počet stanic: 10 – Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác D, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice.

Celkové předpokládané budoucí náklady na výstavbu celé trasy D: 97,79 miliard korun

Čtyři etapy výstavby trasy D pražského metra:

Výstavba čtvrté trasy pražského metra, trasy D, je rozdělena dle náročnosti do čtyř na sebe postupně navazujících etap. Práce začínají na nejnáročnějším úseku, jehož výstavba potrvá nejdéle, až sedm a půl roku. Jako poslední naopak vznikne nejjednodušší úsek, kde stavební práce zaberou pouze zhruba čtyři roky. V první etapě, označované jako I.D1a, DPP a sdružení zhotovitelů postaví úsek Pankrác D – Olbrachtova. Na ni naváže druhý úsek, označovaný jako I.D1b, Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory. Veřejnou zakázku na zhotovitele tohoto úseku DPP vyhlásí v nejbližších týdnech, přičemž stavbu plánuje zahájit na podzim 2023. V rámci této fáze vzniknou tři stanice: Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory a tři mezistaniční tunely, počínaje tím za stanicí Olbrachtova. Třetí v pořadí by se měl začít stavět úsek z Pankráce směrem do centra Prahy, tj. I.D3 Náměstí Bratří Synků – Náměstí Míru, s předpokladem zahájení na konci jara 2024. Jako poslední DPP plánuje na podzim 2025 zahájit výstavbu úseku I.D2 Libuš – Depo Písnice, kde vzniknou tři stanice, mezistaniční traťové tunely a také samotné depo pro vlaky linky D. Dokončení a zprovoznění všech úseků DPP předpokládá na podzim 2029.

První úsek I.D1a Pankrác – Olbrachtova: tři kilometry tunelů a rubanina, která by naplnila Džbán:

Stavba prvního úseku trasy D bude probíhat na celkem šesti lokalitách označovaných jako PAD1b, PAD2, PAD4, VO-OL, OL1 a OL2 (PAD = Pankrác D, VO-OL = větrací objekt Olbrachtova, OL = Olbrachtova), které jsou rozloženy kolem ulice Na Strži od nájezdové rampy na ulici 5. května ve směru do centra až po křižovatku ulic Na Strži a Antala Staška. Na čtyřech z těchto lokalit (PAD1b, PAD4, VO-OL a OL1) DPP prováděl od června 2019 geologický průzkum, zhotovitelé na něj navážou samotnou stavbou prvního úseku trasy D. Hlavními lokalitami, ze kterých budou probíhat ražby tunelů a stanic, budou PAD1b, VO-OL a OL1. Ražby v tomto úseku trasy D budou zhotovitelé realizovat novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM). Tato metoda byla při výstavbě pražského metra poprvé použita v 90. letech při ražbě levého jednokolejného traťového tunelu mezi stanicemi Kolbenova a Hloubětín v rámci prodloužení trasy B (úsek IV.B), naposledy pak při stavbě prodloužení trasy A z Dejvické do stanice Nemocnice Motol.

V rámci první etapy stavby zhotovitelé postaví dvě stanice – Pankrác D a Olbrachtova, mezistaniční traťové tunely, tunel pro obrátové koleje, odstavný tunel, technologické tunely pro vzduchotechniku, spojku mezi tratěmi C a D, a v neposlední řadě několik eskalátorových tunelů pro výstupy do vestibulů. Z provozního pohledu (staničení) bude první úsek trasy D měřit 1,3 kilometru, nicméně bude v této etapě potřebné vyrazit celkem téměř tři kilometry tunelů, což představuje cca 300 tisíc m³ rubaniny. To je téměř stejný objem jako má vodní nádrž Džbán, nebo pro představu: rubanina by pokryla celé Václavské náměstí do výšky zhruba sedmi metrů nebo největší náměstí v ČR, Karlovo, do výšky necelých čtyř metrů. Pokud by z vytěžené rubaniny zedníci postavili zeď širokou půl metru a vysokou dva metry, vzdušnou čarou by vedla z Prahy až do Bratislavy.

Pankrác D – největší stanice „děčka“ a tři prvenství:

Pankrác D bude jednodílná přestupní stanice s bočními nástupišti. Bude to největší stanice na celé trase D a bude mít hned tři prvenství v rámci pražského metra: bude to první přestupní stanice ražená NRTM, první jednodílná přestupní stanice a první přestupní stanice s bočními nástupišti. Ražby stanice budou probíhat ze dvou směrů, z lokality PAD1b a VO-OL, vestibuly budou hloubené ze stavební jámy v lokalitě PAD2, ve které dnes slavnostně začala stavba metra D. Kolejště bude v hloubce 33 metrů pod povrchem. Za samotnou stanicí směrem k Náměstí Bratří Synků bude navazovat kromě traťového také tunel obrátových kolejí dlouhý 168 metrů a technologický tunel pro vzduchotechniku a její strojovnu. Kromě toho zde zhotovitelé vyrazí a vybudují přestupní tunel na trasu C, který bude ústít do jižního čela stávající stanice Pankrác C a dva výstupy, které povedou do vestibulů Arkády a Gemini.

Mezistaniční tunel a spojka mezi trasami D a C:

Ze stanice Pankrác D povede traťový tunel směrem ke stanici Olbrachtova. Délka tohoto úseku je 675 metrů. První část, necelých 400 metrů, bude vedena jako dvojkolejný traťový tunel, od ústí spojky mezi trasami D a C pak jako dva jednokolejné tunely až do stanice Olbrachtova. Za stanicí Pankrác D směrem do Krče zhotovitelé vybudují odstavný tunel, který bude sloužit pro odstavení posilových vlaků nebo souprav se závadou. Na odstavný tunel bude navazovat technologický tunel pro vzduchotechniku a její strojovnu, zakončen bude šachtou s větracím objektem na povrchu.

Do doby, než trasa D bude mít vlastní depo Písnice, automatické vlaky pro linky D i C bude DPP vypravovat ze stávajícího depa Kačerov. K tomu bude primárně sloužit spojka mezi tratěmi D a C, kterou zhotovitelé vybudují v této etapě. Spojka měří bezmála půl kilometru (468 metrů), na této vzdálenosti překonává výškový gradient 15 metrů mezi tratěmi D a C. Na lince C bude spojka ústít do odbočky, která byla na jižní straně stanice Pankrác C vybudována již v 70. letech minulého století a počítalo se s ní pro napojení budoucí trasy D.

Ražby mezistaničních tunelů budou probíhat z lokality VO-OL v hloubce cca 35 metrů pod povrchem. Ve směru na Pankrác zhotovitelé navážou na dílo vytvořené během geologického průzkumu a vyrazí tunel v plném profilu až k patě stanice Pankrác D. Současně s tím budou probíhat ražby traťových tunelů i opačným směrem ke stanici Olbrachtova. Zhotovitelé zde vyrazí tunely v celkové délce 1 908 metrů. Právě v lokalitě VO-OL už v těchto dnech začaly první ražby trasy D.

Olbrachtova – první stanice pražského metra s nástupišti v oblouku:

Závěrečnou část prvního úseku I.D1a metra D představuje stanice Olbrachtova. Je tvořena dvěma staničními tunely v oblouku s vnitřními nástupišti, mezi kterými budou tři propojky. Ze severní a jižní propojky budou současně vést výstupy na povrchu do dvou vestibulů. Jižní vestibul bude situován na rohu ulic Na Strži a Antala Staška, severní pak na rohu ulic Na Strži a Jeremenkova. Součástí stanice bude také technologický tunel pro vzduchotechniku a další zařízení nutné pro chod stanice. I Olbrachtova bude mít několik prvenství – bude to první ražená dvojdílná stanice v pražském metru a bude první s nástupišti v oblouku tratě.

Fáze výstavby prvního úseku I.D1a Pankrác – Olbrachtova:

V první fázi výstavby úseku Pankrác – Olbrachtova v letošním a příštím roce budou na jednotlivých lokalitách probíhat přeložky inženýrských sítí, na které pak naváže hloubení přístupových šachet nezbytných pro ražbu samotných stanic metra. Z lokality VO-OL budou současně probíhat ražby tunelů mezistaničního úseku oběma směry, z lokality PAD1b pak ražba cca 142 metrů dlouhého přístupového tunelu potřebného pro výstavbu samotné stanice Pankrác D.

Ve druhé fázi v letech 2024 a 2025 budou probíhat ražby obou stanic, tj. Pankrác D (z lokalit PAD1b a VO-OL) a Olbrachtova (z lokalit VO-OL a OL2) a hloubení stavebních jam potřebných pro výstavbu budoucích vestibulů (lokality PAD2, OL1 a OL2). Současně budou

dokončeny ražby tunelů mezistaničního úseku včetně spojky mezi trasami D a C. Kromě toho začnou ražby eskalátorových tunelů.

Ve třetí fázi výstavby budou probíhat betonáže definitivního ostění tunelů a stanic metra, budování hloubených vestibulů stanic a dokončování všech vnitřních konstrukcí nezbytných pro montáž technologií potřebných pro provoz metra.

V závěrečné fázi, v letech 2028 a 2029, budou zhotovitelé instalovat veškeré technologie, provedou povrchové úpravy v okolí budoucích stanic, včetně sadových úprav, tj. výsadby keřů a stromů. Na jednotlivých lokalitách nechá DPP vysázet celkem 141 nových vzrostlých stromů s obvodem kmene minimálně 12–18 cm a se zapěstovanou korunou, dále 7 028 listnatých nízkých keřů a 3 675 trvalek, okrasných trav a cibulovin. Na konci roku 2029 DPP předpokládá zprovoznění trasy D pražského metra.

První úsek I.D1a Pankrác – Olbrachtova:

Stanice Pankrác D

- Délka: 305 metrů, šířka 23 metrů, výška 19 – 22 metrů
- Předpokládaný vytěžený objem rubaniny: cca 135 tisíc m³
- Výška nadloží nad stropem stanice: 20,7 metrů
- Hloubka kolejíště: 33 metrů pod terénem

Stanice Olbrachtova

- Délka: 221 metrů, šířka 32 metrů, výška 10 metrů
- Předpokládaný vytěžený objem rubaniny: cca 85 tisíc m³
- Výška nadloží nad stropem stanice: 20 – 25 metrů
- Hloubka kolejíště: 30 metrů pod terénem

Celkové předpokládané náklady na výstavbu úseku I.D1a včetně monitoringu a pasportizace činí 14,54 miliard korun.