Tisková zpráva

Den D pro metro D – stavba čtvrté trasy pražské podzemky zahájena

Praha, 21. dubna 2022 – Nedaleko stávající stanice Pankrác C, v lokalitě PAD2, dnes hl. m. Praha, Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) a zhotovitelé slavnostně zahájili jednu z nejvýznamnějších dopravních staveb desetiletí nejen v Praze, ale i celé ČR – výstavbu metra D, konkrétně prvního úseku I.D1a Pankrác – Olbrachtova. Jedná se o nejsložitější část celé trasy, jejíž součástí jsou dvě stanice, z toho jedna přestupní, a celkem téměř tři kilometry nejrůznějších tunelů. Výstavba bude probíhat v šesti lokalitách následujících cca 90 měsíců, první ražby zahájili zhotovitelé už v těchto dnech. Úsek Pankrác D – Olbrachtova postaví mezinárodní „Sdružení Metro I.D“ společností Subterra, HOCHTIEF CZ, STRABAG, HOCHTIEF Infrastructure a Ed. Züblin. Dokončení nejen prvního úseku, ale i celého metra D, a jeho zprovoznění DPP předpokládá na konci roku 2029.

„Tohle je určitě jeden z nejdůležitějších momentů, který v roli primátora zažívám. Po více než 40 letech zahajujeme stavbu nové linky pražského metra. Dotáhli jsme to, a to i díky tomu, že se podařilo dohodnout se s vlastníky potřebných pozemků. Metro D patřilo mezi naše klíčové priority už před volbami. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších současných investic nejen pro Prahu, ale i pro celou Českou republiku. Geologický průzkum jsme odstartovali už v červnu 2019, tedy půl roku po nástupu do funkce, a teď na něj navazujeme zahájením samotné stavby. Teď už ‚déčku‘ nestojí nic v cestě,“ uvedl **Zdeněk Hřib, primátor hlavního města Prahy**.

„Dnes je den D pro celou Prahu. Hlavní město začalo stavět novou linku naposledy před více než 43 lety. Konkrétně 1. října 1978 a dnes, ve čtvrtek 21. dubna 2022, začínáme stavět čtvrtou trasu pražského metra, linku D. Tisíce hodin mravenčí práce a úsilí mnoha lidí stály za to. I přes všechna příkoří se nám podařilo dotáhnout jednu z nejvýznamnějších investic v Praze i České republice. Metro je nejrychlejší a nejpohodlnější způsob dopravy po městě a tento luxus brzy získají Pražané z další části Prahy. Metro D ale není pouze reakce na dlouhodobě neřešenou dopravní situaci v jižní části města. Metro D je také příležitost pro další rozvoj, trávení volného času, nové bydlení pro Pražany i podnikatelské příležitosti. Metro do území přivádí vedle kvalitní veřejné dopravy i nový potenciál a život. Zároveň je to příležitost i pro stávající infrastrukturu. Nová linka bude plně automatizovaná, nakoupíme pro ni nejmodernější automatické soupravy. A při té příležitosti taky zmodernizujeme i linku C,“ řekl **Adam Scheinherr, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP**.

„Výstavba metra D je strategickou investicí Prahy i z pohledu městského rozpočtu. Roky se hlavní město připravovalo na financování této významné stavební akce, za což v minulosti sklízelo neoprávněnou kritiku. Právě díky úsporám je však nyní Praha připravena stavbu zahájit. Souběžně

jednáme s Evropskou investiční bankou o úvěru a nadále také apelujeme na stát, aby Praze s touto nadregionální dopravní stavbou finančně pomohl,“ uvedl **Pavel Vyhnánek, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast financí a rozpočtu**.

„Čtvrtá linka metra je pro Prahu zásadní krok. Pro mě je nyní nejdůležitější, že dneškem jsme dokázali, že prosperující zahraniční města pro nás nejsou jen inspirací, ale příkladem, který následujeme. A nejedná se jen o zlepšení městské dopravy, které je evidentní. Na stavbu nové linky metra navazuje několik záměrů, které jsme koordinovali a několik let připravovali. Těším se na nový přestup na vlak na nádraží Krč, nové okolí nemocnice Krč s náměstím před Thomayerovou nemocnicí, městskou čtvrť na Nových Dvorech, novou stanici Libuš a její okolí nebo na stanici v Písnici, kde bude stát nové P+R parkoviště a veřejný prostor rekreačního charakteru navazující na okolní krajinu. Jsem rád, že mohu být u toho,“ dodal **Petr Hlaváček, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast územního rozvoje a územního plánu**.

„Metru D už nic nestojí v cestě. Jsem velice rád, že se nám povedlo zahájit stavbu této pro Prahu klíčové dopravní tepny, která významně zlepší propojení jižní části města. Jdeme tak cestou rychlé, bezpečné a velkokapacitní dopravy, která zároveň zaručuje zdravější ovzduší pro Pražany,“ doplnil **Petr Hlubuček, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast infrastruktury, životního prostředí a bezpečnosti hl. m. Prahy a člen dozorčí rady DPP**.

„Dnešní den je dalším významným milníkem pro Prahu, nicméně zahájení stavby předchází kromě zpracování projektu obrovská řada kroků, které jsme museli udělat a zabraly tisíce hodin práce. Jedním z klíčových, když někde chceme stavět, je mít ke stavbě potřebné pozemky, což byla mravenčí práce, protože ne všechny pozemky potřebné ke stavbě metra Praze patřily. Museli jsme vést stovky hodin jednání, a nakonec jsme dospěli ke zdárnému cíli, když se nám podařilo uzavřít celou řadu dohod a směn, tak abychom vlastnili potřebné pozemky ke stavbě metra, což se na počátku zdálo být neřešitelný úkol a v minulém volebním období vypadalo, že na tom může celá stavba trasy metra D spadnout. Proto jsem rád, že mravenčí práce desítek úředníků a právníků a vypjaté složité jednání vedou k cíli, zvládli jsme majetkoprávně vypořádat tyto komplikované lokality a Praha díky tomu může začít se stavbou metra D,“ uvedl **Jan Chabr, radní hl. m. Prahy pro oblast správy majetku a majetkových podílů**.

„Výstavba metra D je jedním z hlavních cílů naší strategie. Za uplynulé více než tři roky jsme na přípravě tohoto projektu odvedli ohromný kus práce, jehož výsledkem je dnešní zahájení stavby trasy D pražského metra. Proto na tomto místě chci poděkovat především kolegům v DPP a všem, kteří se na tom podíleli, a našemu akcionáři, hlavnímu městu Praze za podporu. Po 12 letech začínáme v Praze opět stavět metro a po 43 letech novou, čtvrtou trasu. Metro D bude mít zásadní

dopad na MHD v jižní části Prahy. Díky metru D přivedeme do Prahy metro s plně automatizovaným provozem a posuneme tím technologickou úroveň stávajícího systému pražského metra o generaci výše. Dnes slavnostně začínáme se stavbou první etapy nové trasy. Pevně věřím, že příští rok na podzim budeme moct rozšířit stavbu o druhý úsek Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory, tj. stavět v plném rozsahu Pankrác – Nové Dvory, na který jsme získali pravomocné stavební povolení. Jak jsme uvedli při jeho získání, na nic nečekáme, metro D za uplynulé desítky let nabralo velké a zbytečné zpoždění, které nejvíce pociťují obyvatelé a návštěvníci této části Prahy. Proto po nezbytných přípravách, realizaci monitoringu a pasportizaci jsme v těchto dnech současně zahájili první ražby," řekl **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP**.

„Část neviditelné práce v podobě velmi pečlivé přípravy je za námi, ta hlavní – viditelná – je nyní před námi. Čeká nás stavba přestupní stanice Pankrác D – nejsložitější část dnes zahajovaného projektu. Naše práce budou probíhat celkem z pěti stavenišť. Se stavbou metra má Subterra bohaté zkušenosti, jak z minulosti v Praze, tak i ze současnosti v zahraničí. Těšíme se, až se naše stroje zakousnou do země a k dílu přistoupíme s plnou profesionalitou a zodpovědností. Zdař Bůh!" Tímto tradičním hornickým pozdravem zakončil svůj komentář **Ondřej Fuchs, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Subterra**, která je lídrem konsorcia zhotovitelů prvního úseku metra D.

„Výstavbou prvního úseku nové trasy metra D naše společnost navazuje na geologický průzkum, který jsme v této lokalitě prováděli od roku 2019. Zkušenosti získané během geologického průzkumu, ale i z jiných, námi realizovaných projektů spjatých s pražským metrem, naplno uplatníme při práci na asi nejsložitější etapě výstavby nové linky metra D, kterou je právě úsek Pankrác – Olbrachtova. Je pro nás přirozeně velkou ctí, že se můžeme podílet na výstavbě nové linky pražského metra, nejdůležitějším dopravním projektu v Praze, kde budou uplatněny nejmodernější dopravní technologie," dodal **Tomáš Koranda, předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ**.

„Je nám ctí, že se můžeme podílet na realizaci projektu, který je významným investičním počinem hlavního města Prahy směrem k rozvoji veřejné dopravy. Stavební práce, které navážou na předchozí geologický průzkum, budou probíhat v obtížných geologických podmínkách. Věřím, že se s partnery ve sdružení s touto stavební výzvou vypořádáme ke spokojenosti všech Pražanů, kteří na novou linku metra již dlouho čekají. V rámci zahajované stavby bude mít STRABAG na starosti především výstavbu stanice Olbrachtova. Jedná se o atypickou dvoulodní stanici v obtížných geologických poměrech. Celý úsek I.D1a je ražený, s výjimkou vestibulů, a bude prováděn takzvanou novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM), tedy klasickou ražbou pomocí mechanického rozpojování hornin s průběžným zajišťováním čelby a výrubu," doplnil **Ondřej Novák, předseda představenstva společnosti STRABAG**.

Tisková zpráva

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 obratové 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 m^3 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 „déčka“ a tři prvenství

Pankrác D bude jednolodní 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 jednolodní 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. Kolejiště bude v hloubce 33 metrů pod povrchem. Za samotnou stanicí směrem k Náměstí Bratří Synků bude navazovat kromě traťového také tunel obratových 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 ústit 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 ústit 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.

Tisková zpráva

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 dvojlodní 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.

Základní informace o prvním úseku I.D1a Pankrác – Olbrachtova:

<u>Stanice Pankrác D</u>

- Délka: 305 metrů, šířka 23 metrů, výška 19 – 22 metrů
- Předpokládaný vytěžený objem rubaniny: cca 135 tisíc m^3

- Výška nadloží nad stropem stanice: 20,7 metrů
- Hloubka kolejiště: 33 metrů pod terénem

Stanice Olbrachtova

- Délka: 221 metrů, šířka 32 metrů, výška 10 metrů
- Předpokládaný vytěžený objem rubaniny: cca 85 tisíc m^3
- Výška nadloží nad stropem stanice: 20 – 25 metrů
- Hloubka kolejiště: 30 metrů pod terénem

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

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

Jak šel čas s metrem D

- Druhá polovina 60. let – první koncepce trasy metra D
- 1983 – poslední zpracovaná dokumentace, ve které je trasa metra D ještě vedena zhruba ve stopě pravobřežní tramvajové trati z Modřan na Palackého náměstí a větvení trasy C s odbočkou z Pankráce směrem do Krče a na Lhotku
- 1991 – první studie samostatné trasy metra D v rozsahu Náměstí Míru – Zálesí, později prodloužena na Nové Dvory
- 1992 – studie alternativní dopravy a variantní studie vedení provozních úseků metra D
- 1993 – 2001 – stagnace přípravy metra D vzhledem ke změnám priorit, zejména prodloužení linky C do Letňan
- 2001 – podrobné prověření úseku I.D Nové Dvory – Náměstí Míru ve variantě klasického metra z důvodu připravovaného vyhlášení stavební uzávěry pro trasy městské kolejové dopravy
- 2004 – 2006 – zpracovány další variantní srovnávací studie metra D se zaměřením na alternativu lehkého metra
- 2010 – 2011 – zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a EIA; první koncepce metra D s novým dopravním systémem s automatickým provozem; vedení trasy a poloha stanic územně stabilizována a promítnuta do procesu změny územního plánu hl. m. Prahy

- 2012 – vydání EIA
- 2014 – úspěšně završeno územní řízení, územní rozhodnutí na celou trasu Náměstí Míru – Depo Písnice nabylo právní moci v červenci 2014
- 2015 – dokončena Studie proveditelnosti
- 2016 – vysoutěžen zpracovatel projektové dokumentace pro výběr zhotovitele
- 2017 – zahájení prací na projektové dokumentaci pro provedení stavby; studie fázování výstavby
- 2018 – zahájení příprav výtvarných soutěží na všechny stanice v úseku I.D
- 2019 – v červnu zahájen geologický průzkum metra D; sněmovním tiskem č. 191 vešla v platnost novela zákona č. 266/1994 Sb. (o drahách), umožňující automatický provoz metra; územní rozhodnutí pro celou trasu Metro I.D (Náměstí Míru – Depo Písnice) na konci roku 2019 prodlouženo o pět let; 30. prosince 2019 podána žádost o stavební povolení pro úsek Pankrác – Nové Dvory
- 2020 – v lednu vyhlášení veřejné zakázky na zhotovitele stavby a dodavatele monitoringu a pasportizace prvního úseku metra D Pankrác – Olbrachtova; v dubnu prodloužení EIA do listopadu 2024 a v červnu změna vyhlášky 177/1995 umožňující automatický provoz metra
- 2021 – vysoutěžení zhotovitele i dodavatele monitoringu a pasportizace pro stavbu prvního úseku metra D, tj. I.D1a Pankrác D – Olbrachtova
- 24. 3. 2022 – DPP získal pravomocné stavební povolení

Více informací o metru D je k dispozici na webových stránkách DPP na: www.dpp.cz/metro-d/.

Kontakty pro více informací:
E-mail: tiskoveoddeleni@dpp.cz

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) je největším dopravcem zajišťujícím městskou hromadnou dopravu v České republice. Obsluhuje celkem 143 autobusových linek, 1 trolejbusovou linku, dále 26 denních, 9 nočních tramvajových linek a 3 linky metra. K 1. 1. 2022 DPP vlastnil 1 203 autobusů,1 trolejbus, 802 tramvajových vozů a 146 vlakových souprav metra. Podnik měl k 1. 1. 2022 celkem 10 965 zaměstnanců v evidenčním stavu, z toho 4 282 řidičů MHD. Jediným akcionářem DPP je hlavní město Praha. Více informací o DPP naleznete na dpp.cz.