V Praze začala stavba nové tramvajové tratě Olšanská–Habrová

1.9.2026 - | Dopravní podnik města Praha

Praha, 31. srpna 2026 – Dopravní podnik hl. m Prahy (DPP) dnes slavnostně zahájil výstavbu další nové tramvajové tratě: Olšanská–Habrová. Bude 1,9 kilometru dlouhá, na začátku povede v ose budoucí hlavní třídy rozvojové oblasti Nákladového nádraží Žižkov, v převážné většině ve stopě nepoužívané místní dráhy a na posledních cca 600 metrech využije samotnou původní železniční trať, která projde rekonstrukcí. Tramvajová trať Olšanská–Habrová bude mít šest zastávek a ukončena bude úvratí. Její vybudování zabere 12 měsíců. Postaví ji sdružení tří firem FIRESTA, rekonstrukce, stavby; PEDASTA, dopravní stavby a N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice. Předpokládané náklady výstavby činí 599,2 milionů korun bez DPH. Stavba je spolufinancována Evropskou unií z Programu Doprava 2021–2027. DPP předpokládá zahájení provozu na trati na konci srpna 2027. Díky ní cestující z rozvíjející se oblasti dojedou do centra města přímými tramvajovými spoji za zhruba 15 minut.

Samotná stavba začala už v sobotu 29. srpna 2026 přestavbou první části kolejového rozvětvení v křižovatce ulic Olšanská a Jana Želivského, kde nová trať bude začínat. Zhotovitelé ještě letos dokončí kompletní přestavbu této křižovatky a napojení nové tratě do stávající kolejové sítě. V oblasti Nákladového nádraží Žižkov budou v letošním roce probíhat na stavbě nové tratě zejména zemní práce. Po rozebrání dlažby budou následovat přeložky inženýrských sítí a budování nové dešťové kanalizace. V rámci modrozelené infrastruktury zde vzniknou také dvě akumulační nádrže o objemu 25 a 40 m3 sloužící k zachytávání dešťové vody. Poté začne výstavba samotného tělesa tramvajové tratě, pokládka napájecích kabelů, osazování sloupů trakčního vedení, a nakonec výsadba stromů a další sadové úpravy.

V úseku, kde je zachováno těleso nepoužívané železniční dráhy zhotovitelé původní trať zrekonstruují, položí napájecí kabely a doplní sloupy trakčního vedení. Zrekonstruují také původní odvodnění a v úsecích, kde chybí, vybudují nové.

Nová tramvajová trať bude od křižovatky ulic Olšanská a Jana Želivského pokračovat východním směrem do prostoru bývalého nákladového nádraží. Trať zde bude vést severně od zachované budovy nákladového nádraží v ose budoucí hlavní třídy nové čtvrtě, která zde vznikne v rámci rozvojových projektů a bytové výstavby. Nová ulice bude cca 450 metrů dlouhá a budou na ní dvě tramvajové zastávky: Nákladové nádraží Žižkov a Bernasova. Uliční profil byl navržen architekty s důrazem na kvalitu veřejného prostoru. Během výstavby tramvajové tratě zde proto zhotovitelé podél ní vysází dvě stromořadí celkem 68 kusů dřezovce (Gleditsia triacanthos „Shademaster“). Třetí alej bude zřízena v rámci výstavby sousedního developerského projektu. Pro vytvoření kvalitních podmínek pro růst stromů budou jejich kořenové prostory vyplněny speciálně navrženými substráty s příměsí biouhlu. Dešťová voda z komunikací, chodníků a zastávek bude v tomto úseku odváděna a zasakována ke kořenům stromů. Přebytky dešťové vody budou zadržovány v akumulačních nádržích a využívány k zavlažování zatravněného krytu tramvajové trati.

Dvoukolejná tramvajová trať bude od zastávky Bernasova pokračovat pod most ulice K Červenému dvoru, který během výstavby tratě Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) v souběžné, koordinované investiční akci nahradí novým. Nedaleko mostu vznikne zastávka Třebešín, která bude sloužit obyvatelům stávající zástavby s nabídkou lepšího a přímého spojení do centra města než současné autobusové spoje. Poblíž zastávky Třebešín, v ulici Na Viktorce zhotovitelé postaví trakční

měnírnu Červený dvůr, která bude částečně zasazena do svahu a bude sloužit pro napájení nové tratě.

Od zastávky Třebešín bude dvoukolejná tramvajová trať pokračovat dále směr Jarov v trase někdejší železnice do zastávky Vackov situované nedaleko tamního supermarketu. Také v této oblasti je plánována nová výstavba. Stávající lávka pro pěší Y-516, která se klene nad původní železnicí bude stržena. V rámci výstavby tramvajové tratě zde vnikne přechod pro chodce přes trať a zhotovitelé vybudují také nové chodníky. V úseku vedeném v trase někdejší železnice bude kryt tratě tvořen rozchodníkovými pásy méně náročnými na údržbu a odolnějšími na období sucha.

Do zastávky Vackov bude tramvajová trať standardně dvoukolejná, nicméně zhruba 100 metrů za touto zastávkou se koleje spojí do jedné obousměrně pojížděné koleje. Ta bude maximálně využívat konstrukce zachované místní železniční dráhy. V jednokolejné trati bude další zastávkou Habrová s jediným nástupištěm na severní straně a přístupem ke stejnojmenné ulici. Poslední zastávka Jarov bude umístěna v blízkosti Osikové ulice přímo v obratišti, které bude tvořeno úvratí se dvěma kolejemi a ostrovním nástupištěm. U konečné zastávky Jarov zhotovitelé postaví také nové sociální zázemí pro řidiče tramvají. Jeho budova bude mít ozeleněnou střechu, která přispěje k částečnému zadržování dešťové vody. Provoz v jednokolejném úseku bude elektronicky zabezpečen a jeho délka umožní bezproblémový provoz tramvajové linky ve standardních intervalech.

Výstavba tramvajové tratě Olšanská – Habrová je specifická souběhem s rozsáhlou přestavbou území. Díky koordinovanému plánování již v územní studii začíná výstavba tramvajové tratě v této rozvojové lokalitě na začátku trasy jako jedna z prvních. Bytová výstavba sice už nyní vzniká severně od ní, během následujících 12 měsíců začne na dalších místech. Územní plánování se podepsalo také na konci tratě. Zde je navržena v délce 600 metrů jako jednokolejná trať využívající původní železnici, protože územní plán tady počítá společně se stavbou Městského okruhu se zřízením nové ulice, tzv. Jarovské třídy. Její přesný termín stavby zatím není známý, nicméně bezpochyby vyvolá větší změny. Proto byla tramvajová trať v místě budoucího souběhu zřízena nejúspornějším možným způsobem jako jednokolejná. Po výstavbě Jarovské třídy se i v tomto úseku tramvajová trať promění na dvoukolejnou a bude ukončena obratištěm umožňujícím provoz všech typů tramvají.

Jaromír Beránek, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy: *„Dovést do nově vznikající čtvrti kapacitní kolejové spojení považuji za naprostou nutnost. Takto velká část nového města musí být obsloužena především kvalitní MHD. Je proto výbornou zprávou, že se nám podaří trať vybudovat už v předstihu ve chvíli, kdy na území bývalého brownfieldu stojí teprve menší část plánované zástavby.“*

Petr Hlaváček, náměstka primátora hl. m. Prahy pro oblast územního rozvoje a územního plánu: *„Nákladové nádraží Žižkov je přesně příkladem toho, jak má Praha přistupovat k velkým transformačním územím. Nechceme tady izolované developerské projekty, ale skutečnou městskou čtvrť pro lidi, kde se ruku v ruce plánuje a rozvíjí bydlení s kvalitní veřejnou vybaveností, parky a dopravou – a nová tramvajová trať je důležitou součástí této proměny. A právě takový koordinovaný rozvoj velkých brownfieldů je jedním z principů, na kterých stojí i Metropolitní plán.”*

Michal Vronský, starosta Městské části Praha 3: *„Jedná se o velmi významnou investici pro rozvoj naší městské části. Praha 3 získá kvalitní tramvajové spojení nové čtvrti na Nákladovém nádraží a Jarova se zbytkem Žižkova a Prahy. Na každé stavbě se obvykle vyskytnou nějaké komplikace. Budeme společně s Hlavním městem a DPP dělat maximum pro to, aby byly co nejmenší, a aby lidé měli včas všechny potřebné informace.“*

Jan Šurovský, místopředseda představenstva a technický ředitel DPP – Povrch: *„Jedná se o unikátní projekt konverze již nevyužívané železniční tratě. Velkou zajímavostí bude jednokolejný*

úsek se zabezpečovacím zařízením, které zajistí vypnutí elektrického napájení v případě, že dojde k jízdě dvou vlaků proti sobě. V Praze v pravidelném provozu nebyl žádný jednokolejný úsek provozován od roku 1983, kdy zanikla jednokolejka v Radlicích. V současnosti se provozují v ČR jednokolejné tratě mezi Vratislavicemi a Jabloncem nad Nisou a z Ostravy do Zátiší, což je mimochodem rovněž původem železniční trať.“

Václav Lebeda, vedoucí tiskové sekce a tiskový mluvčí Zastoupení Evropské komise v ČR: *„Rozvoj tramvajové infrastruktury k moderním evropským městům neodmyslitelně patří. Finanční podpora Evropské unie v tomto případě zvýší komfort cestování obyvatel města a zároveň přispěje k jejich lepší mobilitě. Cestujícím také nabídne možnost využívat dopravu, která je rychlá, udržitelná a ohleduplná k životnímu prostředí.“*

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_3432-v-praze-zacala-stavba-nove-tramvajove-trate-olsanska-habrova