Začala stavba dalšího úseku metra D od stanice Olbrachtova na Nové Dvory

19.6.2026 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

U křižovatky Libušské a Kunratické ulice v Praze 4, na staveništi ND1 dnes Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) slavnostně zahájil stavbu dalšího úseku metra D od stanice Olbrachtova na Nové Dvory. Tento týden zde skutečně začaly první stavební práce: hloubení portálu přístupového tunelu pro ražby budoucí stanice Nové Dvory. Také první ražby na tomto úseku začnou zde, a to ve druhé polovině letošního srpna. V rámci této investiční akce stavaři vyrazí traťové tunely od Písnice až po stanici Olbrachtova, vybudují další tři stanice s pracovními názvy Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory, a kromě dopravního a řídicího systému nainstalují veškeré technologie do celého nejkratšího provozovatelného úseku metra D Pankrác – Nové Dvory. Stavba bude probíhat 72 měsíců na celkem 13 zařízeních s využitím razicích tunelovacích strojů (TBM) a nové rakouské tunelovací metody (NRTM). Úsek metra D od stanice Olbrachtova na Nové Dvory postaví česko-německé sdružení společností Subterra, HOCHTIEF CZ, HOCHTIEF Infrastructure a BeMo Tunneling za 29,99 miliard korun bez DPH. Po dokončení stavby DPP předpokládá zprovoznění metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory ve druhé polovině roku 2032. Detailní informace o metru D jsou na dpp.cz/metro-d.

Úsek metra I.D1b Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory, který DPP aktuálně začal stavět, navazuje na úsek I.D1a Pankrác – Olbrachtova, jehož výstavba probíhá od dubna 2022. Oba úseky tvoří jeden dopravní celek s obratovými kolejemi ve stanicích Pankrác a Nové Dvory a současně nejkratší, samostatně provozovatelný úsek metra D o pěti stanicích. I když úsek I.D1b navazuje na stanici Olbrachtova, bude se razit z opačného konce, od jihu, z největšího zařízení staveniště, které vznikne v místě dosavadní retenční nádrže Rezerva v Písnici u Kunratické spojky. Součástí zařízení staveniště bude stavební jáma se dvěma portály, ve které technici postupně zkompletují oba razicí stroje TBM pro levý a pravý traťový tunel směrem k budoucí stanici Nové Dvory. Tato stavební jáma bude do budoucna sloužit také pro ražby traťového tunelu ke konečné stanici Depo Písnice.

Z portálů Rezerva stroje TBM vyrazí oba traťové tunely až ke stanici Nové Dvory, tj. také pod budoucími stanicemi Písnice a Libuš, jejichž výstavbu bude DPP realizovat samostatně v další etapě po získání povolení záměru stavby a vysoutěžení zhotovitele. Jednolodní stanice Nové Dvory bude největší, nejhlubší (s nástupištěm v hloubce 33 metrů) a jedinou raženou v úseku I.D1b. Její naprostá většina bude vyražena novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM) ze staveniště ND1, ze zhruba 300 metrů dlouhého přístupového tunelu. Pouze malá část neveřejné části podél tunelu pro odstav bude vyražena TBM.

Přes stanici Nové Dvory budou razicí stroje protaženy po dočasných konstrukcích a za stanicí budou pokračovat v ražbách traťových tunelů ke stanici Nemocnice Krč, která bude hloubená. Přes samotnou stanici Nemocnice Krč budou razicí stroje opět protaženy. Za ní je bude čekat poslední úsek: vyrazit traťové tunely k budoucí stanici metra Nádraží Krč, kde budou zhruba v prostoru ulice Před Nádražím rozebrány a odvezeny.

Stanice Nádraží Krč bude jedinou povrchovou stanicí metra D, jejíž kolejiště a prosklené boční nástupiště budou umístěny na mostě nad údolím Kunratického potoka. Pouze její vestibuly budou hloubeny. Jižní bude součástí nové budovy samotného železničního nádraží, severní bude zapuštěn do terénu pod Jižní spojkou. V oblasti Nádraží Krč bude nutné celý prostor pod stávající železniční stanicí a kolejištěm stabilizovat injektážemi, protože samotné ražby metra zde budou probíhat pouze

zhruba 5–6 metrů pod povrchem.

Po překonání Jižní spojky, pod kterou bude traťový tunel vyražen, bude stavba pokračovat zhruba 100 metrů dlouhým hloubeným úsekem. V tomto nejmělčím místě bude metro D podjíždět pod Sulickou a Branickou ulicí. Za Branickou ulicí vzniknou dva portály, ze kterých stavaři pomocí NRTM vyrazí oba jednokolejné traťové tunely do stanice Olbrachtova.

Stavbu úseku metra I.D1b budou stavaři realizovat z celkem 13 zařízení stavenišť. U budoucí stanice Nádraží Krč vznikne celkem pět zařízení stavenišť, z nichž tři budou dlouhodobá. Ze staveniště NZ4 u Branické ulice se budou realizovat hloubené dvoukolejné traťové tunely překonávající Sulickou a Branickou ulici, a také ražby zbylého úseku ke stanici Olbrachtova. Ze zařízení staveniště NZ2 se bude realizovat jižní vestibul stanice, ze staveniště NZ3 severní vestibul a podchod pod Jižní spojkou.

U budoucí stanice Nemocnice Krč bude jedno velké zařízení staveniště NEK1 umístěné mezi ulicemi Pod Višňovkou, Zálesí a Vídeňská, přímo naproti parkovišti u Thomayerovy nemocnice. Z tohoto staveniště se bude realizovat celá hloubená stanice a její jižní vestibul. Severní vestibul stanice vznikne jako součást výstavby soukromého developerského projektu v oblasti.

Na Nových Dvorech bude celkem šest zařízení stavenišť, z toho čtyři dlouhodobá. Z hlavního zařízení staveniště ND1 na ploše téměř čtyř hektarů budou probíhat ražby všech objektů – samotné stanice metra, výhybny, obratového tunelu, tunelu větvení tras s případnou odbočkou do Modřan a všech technologických tunelů. V současnosti je toto zařízení staveniště v nejpokročilejší fázi přípravy. Tento týden zde proběhla skrývka ornice a odtěžení zeminy z vrchní části samotné stavební jámy. V následujících cca dvou měsících zde stavaři budou hloubit stavební jámu a ve druhé polovině letošního srpna na to navážou ražbami zhruba 300 metrů dlouhého přístupového tunelu směřujícího na severozápad. Ražby přístupového tunelu, jehož dvě třetiny budou v budoucnu sloužit jako větrací tunel, potrvají cca šest měsíců. V prvním čtvrtletí roku 2027 začnou ražby samotné stanice Nové Dvory.

Zařízení staveniště ND2 u supermarketu Lidl bude sloužit k výstavbě severního vestibulu a eskalátorového tunelu. Ze zařízení staveniště ND3 vedle budovy České pošty na rohu Libušské a Durychovy ulice budou zhotovitelé stavět jižní vestibul, eskalátorový tunel a výtah z úrovně nástupiště do uliční úrovně. Staveniště ND4 bude určeno pro budování větrací šachty stanice Nové Dvory.

Razicí tunelovací stroje TBM se vyrábějí na klíč na základě specifikace projektu a geologických poměrů v dané lokalitě. Oba stroje pro úsek I.D1b zhotovitelé již objednali. Vyrobí je německá společnost Herrenknecht, která se na ně specializuje. Jejich stroje razily například úsek metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol nebo nejdelší železniční tunel na světě – Gotthardský úpatní tunel. Samotné ražby TBM budou zahájeny příští rok po dodání a zkompletování obou strojů. Jenom samotná kompletace jednoho tunelovacího stroje ve stavební jámě zabere zhruba necelé tři měsíce.

Základní informace o stavbě úseku I.D1b od Olbrachtovy na Nové Dvory

- Celková délka ražeb TBM: 9 600 metrů
- Celková délka ražeb NRTM: 2 600 metrů (z toho 1 050 metrů ve stanici Nové Dvory)
- Celková délka hloubených tunelů: 102 metrů

Stanice Nádraží Krč – povrchová

- Délka: 224 metrů, šířka 19 až necelých 70 metrů, výška 8–30 metrů
- Výška zásypu nad stropem stanice: cca 1 metr
- Hloubka kolejiště: povrchová stanice

Stanice Nemocnice Krč – hloubená

- Délka: 208 metrů, šířka 20-21 metrů, výška 19-28 metrů
- Výška zásypu nad stropem stanice: cca 2,5 metru
- Hloubka kolejiště: 17 metrů pod terénem

Stanice Nové Dvory – ražená, jednolodní

- Délka: 208 metrů, šířka 23 metrů, výška 16 metrů
- Výška nadloží nad stropem stanice: 20–21 metrů
- Hloubka kolejiště: 33 metrů pod terénem

Citace k využití

„Velké město musí myslet dopředu. Metro D je důkazem, že Praha nezůstává stát na místě, ale připravuje se na budoucnos,“ říká **Bohuslav Svoboda, primátor hl. m. Prahy**.

„Nenechali jsme se zastavit obstrukcemi a další úsek 'déčka' je konečně realitou. Pro město je to obrovský pozitivní impuls, který pražskou MHD posune zase o podstatný kus dopředu. Metro D totiž nepřinese jen rychlé a ekologické spojení z Pankráce na Nové Dvory do konce roku 2032 nebo nové autonomní vozy. Je to hlavně základní stavební kámen pro vznik moderních městských čtvrtí s novým bytovým fondem, občanskou vybaveností a zelení. Chceme, aby nová výstavba rostla tam, kde už je připravena kapacitní kolejová doprava nebo moderní dopravní terminál, a ne tam, kde by generovala další tisíce aut v kolonách. Vize moderního města krátkých vzdáleností a tzv. transit-oriented development je pro rozvoj Prahy zásadní. Výstavba dalšího úseku metra D dává Praze prostor pro její zdravý rozvoj, aby mladé rodiny nemusely odcházet za bydlením za hranice metropole, protože se z něj cítí být vytlačováni. Ať to tu žije!” dodává **Jaromír Beránek, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy**.

"*Přínos nové linky metra nespočívá jen ve zlepšení dopravní obslužnosti, ale také v proměně širokého okolí jednotlivých stanic. Na Pankráci dojde k revitalizaci veřejných prostranství podle návrhu IPR. U stanic Nádraží Krč a Nemocnice Krč se nám podařilo dosáhnout dohody s vlastníky na podobě kultivovaného rozvoje území a definitivně tak odblokovat další postup projektu. Díky práci Pražské developerské společnosti zároveň vznikne na Nových Dvorech a v Libuši výstavba dostupného bydlení,“* říká **Petr Hlaváček, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast územního rozvoje a územního plánu**.

„Jsem rád, že se konečně začíná stavět a velké sídelní celky na jihu Prahy se napojí na páteřní síť metra. Cesta k zahájení nebyla přímočará – teprve po zamítnutí rozkladu u ÚOHS mohla Praha přistoupit k realizaci další etapy. Jde přitom o jednu z největších investic, pro niž hlavní město dlouhodobě udržovalo vysoké finanční rezervy. Nasměrování více než třiceti miliard korun do tohoto projektu znamená využití prostředků k původnímu účelu – namísto toho, aby přebývaly na účtech a vytvářely tlak na příležitostné výdaje. Souběžně se stavbou trasy D je vypsaná veřejná zakázka na automatizaci a nové soupravy metra. Ty budou představovat další investici v hodnotě až osmdesáti miliard korun a přinesou autonomní způsob řízení provozu na této lince. Výsledkem by měl být spolehlivější a rychlejší provoz s kratšími intervaly a nižšími provozními náklady,“ říká **Zdeněk**

Kovařík, radní hl. m. Prahy pro oblast finanční politiky, fondů a podpory podnikání a dodává: *„Po těchto rozsáhlých investicích zůstává otázkou přístup města k cenové struktuře jízdného. Intenzita investic do pražské MHD je vysoká, zatímco roční cena jízdného zůstává velmi nízká. Aby byla tato úroveň investic dlouhodobě udržitelná, bude třeba nastavit jízdné tak, aby rozpočet města nenesl celou tíhu finančních závazků Dopravního podniku.*"

„Trasa metra D povede z větší části Prahou 4 a je tak nejdůležitější infrastrukturní stavbou v naší městské části. Přestože je výstavba pro nás náročná, stavbu jednoznačně vítáme a podporujeme. Obyvatelé po dokončení trasy D nebudou muset zdlouhavě cestovat autobusy a přestupovat a mimopražští řidiči nebudou muset zajíždět hluboko do města. To vše zlepší nejen dopravu a cestování obyvatel, ale prospěje ovzduší a zlepší životní prostředí. Metro rovněž razantně promění podobu Prahy 4, kdy na řadě míst vzniknou doslova celé nové části města,“ dodává **Ondřej Kubín, starosta Prahy 4**.

„Zahájením navazujícího úseku metra D mezi Olbrachtovou a Novými Dvory vstupujeme do další, technicky velmi náročné části projektu. Oproti rozestavěné etapě Pankrác–Olbrachtova jde o rozsáhlejší úsek, kde budou využity i razicí stroje TBM. Stanice Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory navíc budou mít odlišné konstrukce – povrchovou, hloubenou a raženou. Vážíme si možnosti uplatnit zkušenosti našich kolegů – špičkových odborníků – a realizovat projekt, který nejen zlepší cestování obyvatelům i návštěvníkům Prahy, ale také výrazně promění podobu jižní části města. Zdař Bůh!“ Tradičním hornickým pozdravem zakončuje svůj komentář **Ondřej Fuchs, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Subterra,** která je lídrem konsorcia zhotovitelů stavby úseku I.D1b od Olbrachtovy na Nové Dvory.

„Metro D je jednou z nejvýznamnějších veřejných investic současnosti a jsme hrdí, že se na jejím budování můžeme podílet. Zahájení výstavby úseku Olbrachtova – Nové Dvory otevírá další etapu projektu, který zásadně ovlivní budoucí podobu dopravy v hlavním městě. Díky spojení zkušeností společností v našem sdružení a využití špičkových technologií jsme připraveni všechny náročné práce, které nás čekají, úspěšně realizovat. Linka D se po svém dokončení stane technologicky nejvyspělejší trasou pražského metra a první linkou s automatickým bezobslužným provozem. Věřím, že výsledkem bude moderní, udržitelná dopravní infrastruktura, která bude Pražanům sloužit po mnoho desetiletí,“ říká **Tomáš Koranda, předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ**.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_3368-zacala-stavba-dalsiho-useku-metra-d-od-stanice-olbrachtova-na-nove-dvory