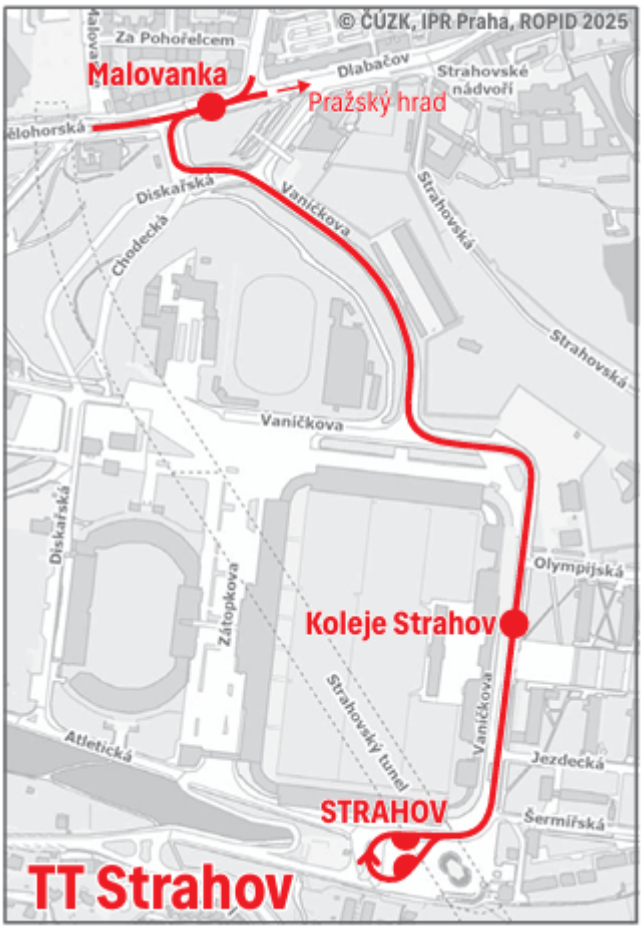


Tramvajovou trať na Strahov postaví sdružení vedené Elektrizací železnic Praha

22.08 2026 17:58, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) uzavřel dne 21. 8. 2026 smlouvu na výstavbu tramvajové trati Malovanka – Strahov se sdružením „TT Malovanka“, jež je tvořené firmami Elektrizace železnic Praha a. s., FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. a PEDASTA dopravní stavby, s.r.o. Náklady na vybudování 1,22 km dlouhé tratě se vyšplhají na 824,2 mil. Kč.

Studie tramvajové tratě na Strahov byla vypracována v roce 2016, nikoli však v režii pražského DP, ale Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), který si zadal její vypracování u Metroprojektu společně s dalšími třemi tramvajovými tratěmi (tramvajová trať Podbaba – Suchdol/Troja, tramvajová trať Kobylisy a tramvajová trať Štěrboholy). Studie strahovské trati byla v koncepční fázi zpracována ve třech variantách, z nichž byla zvolena pro bližší dopracování ta prostřední. Vzájemně se jednotlivé verze lišily ve způsobu napojení na stávající tramvajovou trať u smyčky Malovanka, tj. na ulici Bělohorskou. Právě zamýšlená rekonstrukce ulice Bělohorské přitom byla spouštěčem pro prověření vytvoření nové odbočné tramvajové tratě. Její vedení v těsném sousedství Strahovského stadionu bylo na rozdíl od zaústění do Bělohorské ulice s ohledem na prostorové možnosti v podstatě dáno, a tak zde více variant prověřováno nebylo.



Vedení tramvajové trati na Strahov. Původně zamýšlený název konečná „Stadion Strahov“ se v mezičase změnil na pouhý „Strahov“. (zdroj: ROPID)

Poněkud nenápadně zrozený záměr začal v dalších měsících nabírat jasnější kontury. Rada hl. m. Prahy schválila svým usnesením č. 1079 ze dne 3. 6. 2019 projektovou přípravu záměru, která spadla na bedra pražskému DP. Ten pak připravil veškeré podklady pro zahájení zadávacího řízení na zhotovitele této dokumentace. Soutěž byla vypsána dne 16. 7. 2020 a na konci téhož roku (9. 12. 2020) došlo k podpisu smlouvy se sdružením společností Pragoprojekt a SUDOP Praha, které zhotovilo projekt za částku 14 418 500 Kč. Dopravní podnik přitom výslovně uvedl, že projekt má vycházet z původní studie vyhotovené v roce 2016 ze strany IPR.

Ve výše uvedené sumě bezmála 14,5 mil. Kč bylo zahrnuto také vypracování předběžné hlukové studie, vypracování dokumentace pro společné územní a stavební řízení, získání pravomocného povolení pro provedení stavby i autorský dozor během realizace díla. Dodatkem s ohledem na větší množství provedených víceprací se v prosinci 2023 navýšila cena díla o dalších 5 301 400 Kč, čímž se současně podařilo zajistit získání všech podkladů v termínu, který umožňoval zařazení stavby strahovské trati mezi projekty kofinancované EU.

Pravomocné povolení záměru stavby získal pražský DP dne 12. 11. 2024, přičemž ve své tiskové zprávě tehdy dopravce uváděl, že hodlá výběrové řízení na zhotovitele 1,22 km dlouhé trati se dvěma zastávkami (Koleje Strahov a Stadion Strahov, resp. Strahov) vypsat a uzavřít v roce 2025, samotné stavební práce pak měly být zahájeny v roce 2026 a dílo mělo být předáno do užívání v roce 2027. Náklady na stavbu byly tehdy odhadovány na 800 mil. Kč bez DPH.



Odbočení nové tramvajové tratě na Strahov z Bělohorské ulice na vizualizaci DPP. (zdroj: DPP)

Významným milníkem byl pak 14. leden 2025, kdy byl záměr výstavby trati zařazen do plánu na získání dotace z Operačního programu Doprava. Celkové náklady projektu zde byly vyčísleny na 1 113 721 241 Kč, přičemž dotace mohla pokrýt max. 776 465 264,10 Kč (69,72 %).

Výběrové řízení na zhotovitele stavby bylo vypsáno dne 6. 10. 2025, termín pro podání nabídek se protáhl do 23. 1. 2026, přičemž zadavatel v mezičase musel poskytnout celkem 21 vysvětlení zadávací dokumentace. Odhadovaná hodnota zakázky byla stanovena na 1,02 mld. Kč.

O počtu účastníků nebylo dosud oficiálně informováno, DP však již zveřejnil smlouvu s vítězem. Z ní vyplývá, že se konečnou cenovkou za vyhotovení díla podařilo významně srazit, a to na přesně 824 265 450,07 Kč, tedy o takřka 20 %.

Vedle tramvajové trati se smyčkou u stadionu bude součástí stavby i kompletní rekonstrukce části ulice Bělohorské, rekonstrukce a rozšíření ulice Vaníčkovy a nový koncový terminál, dále podzemní retenční nádrže na dešťovou vodu, přeložky inženýrských sítí, nové chodníky i vozovky atp. Součástí bude rovněž nová zastávka Malovanka, která se ale bude nacházet na stávající tramvajové trati na Bělohorské ulici (stávající zastávky budou zrušeny, ty nové se pak budou nacházet o cca 100–130 m blíže centru). Pro napájení nové tramvajové trati bude použita měnírna Strahov, která byla vybudována pro potřeby trolejbusové tratě (linky č. 53) již s potřebnou rezervou pro napájení budoucí tramvajové spojnice.



Konečná Strahov na vizualizaci. Zatímco tramvají Škoda 15T se zde dočkáme, na eCitaro v Praze to prozatím nevypadá… (zdroj: DPP)

Zhotovitel by měl celé dílo (včetně dokončení přípravné fáze) dokončit do 585 dnů od předání staveniště, reálně tak lze očekávat dokončení zřejmě v létě 2028.

Předpokládá se, že novou trať budou obsluhovat dvě nové linky. Linka č. 28 by měla být v provozu pouze v pracovních dnech a spojovat Strahov s Nádražím Podbaba. Sloužit má především studentům z vysokoškolských kolejí na Strahově, kteří se tak snadno dostanou k areálu budov ČVUT v Dejvicích. Počítat se zde má s nasazením pouze sólo vozů T3R.PLF. Pokud k tomu skutečně dojde, bude tím popřeno dřívější tvrzení, že nízkopodlažní „té trojky“ budou do budoucna sloužit výhradně na nočních linkách.

Druhá linka ponese č. 29. Na ní se již počítá s ekvivalentem „dvojčete“ vozů T3. Provozována má být celotýdenně v trase Strahov – Kubánské náměstí s klikatým vedením přes Strossmayerovo náměstí, Náměstí Republiky, Václavské náměstí a Náměstí Míru.

Url: Tramvajovou trať na Strahov postaví sdružení vedené Elektrizací železnic Praha