

DPP zahájil zkušební provoz na trolejbusových linkách 51 a 53

26.6.2026 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy - Dpp.cz

Praha, 26. června 2026 - Praha má další dvě nové trolejbusové tratě. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) dokončil výstavbu infrastruktury pro trolejbusové linky 51 Bořislavka - Hradčanská a 53 Karlovo náměstí - Stadion Strahov v rámci projektů elektrifikace autobusových linek 131 a 176. Dnes DPP na obou trolejbusových linkách 51 a 53 zahájil zkušební provoz s cestujícími. Trolejbusy se tak díky lince 51 vrací do míst, kde před 90 lety začal v Praze jejich provoz a díky lince 53 tam, kde byl v říjnu 1972 ukončen. Nyní lze říct, že na několik desítek let přerušen.

Praha, 26. června 2026 - Praha má další dvě nové trolejbusové tratě. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) dokončil výstavbu infrastruktury pro trolejbusové linky 51 Bořislavka - Hradčanská a 53 Karlovo náměstí - Stadion Strahov v rámci projektů elektrifikace autobusových linek 131 a 176. Dnes DPP na obou trolejbusových linkách 51 a 53 zahájil zkušební provoz s cestujícími. Trolejbusy se tak díky lince 51 vrací do míst, kde před 90 lety začal v Praze jejich provoz a díky lince 53 tam, kde byl v říjnu 1972 ukončen. Nyní lze říct, že na několik desítek let přerušen.

DPP v rámci těchto dvou investičních akcí postavil v součtu více než 15 kilometrů trolejového vedení pro napájení a nabíjení trolejbusů (měřeno jednostopě), dvě nové měnirny (U Matěje pro linku 51 a Strahov pro linku 53) a 451 trakčních stožárů, které v naprosté většině slouží i pro veřejné osvětlení. Výstavbu infrastruktury pro trolejbusovou linku 51 realizovalo sdružení společností Elektrolina a Elektrizace železnic Praha. Infrastrukturu pro linku 53 vybudovala společnost Elektrizace železnic Praha. Stavební náklady na obě linky v součtu činily 616,53 milionů korun. Oba projekty elektrifikace autobusových linek 131 a 176 jsou spolufinancovány Evropskou unií z Národního plánu obnovy.

FOTO: DPP - Václav Holíč.

FOTO: DPP - Václav Holíč.

FOTO: DPP - Václav Holíč.

FOTO: DPP - Václav Holíč.

První pravidelný spoj s cestujícími na trolejbusové lince 51 vyjel dnes z obratiště Bořislavka v 10:56. Obdobně na trolejbusové lince 53 první pravidelný spoj s cestujícími odjel z Karlova náměstí směr Stadion Strahov ve 12:28. Provoz na obou trolejbusových linkách 51 a 53, obdobně jako na lince 52, na které výstavbu infrastruktury DPP dokončil letos v dubnu, je zatím zajišťován po jednom vloženém pořadí nad rámec jízdních řádů autobusových linek 131 a 176, resp. 137. Zahájení plného trolejbusového provozu a překlopení autobusových linek 131, 137 a 176 na trolejbusové 51, 52 a 53 proběhne postupně po dokončení akceptační procedury a převzetí nových trolejbusů Bozankaya SNG 12T do majetku DPP. Všechny 30 nových trolejbusů Bozankaya SNG 12T, které si DPP objednal v loňském roce, je vyrobeno a nachází se v garážích DPP Řepy a Klíčův. Akceptační procedura aktuálně probíhá na 20 vozidlech, přičemž u sedmi z nich, které byly objednány i dodány jako první, je v pokročilé fázi.

Na lince 51 při jízdě z Hradčanské na Bořislavku pojedou trolejbusy v prvním úseku po zastávku

Zelená v režimu na baterii. Trolejové vedení začíná v zastávce Zelená, kde se trolejbusy připojí k troleji a následně v celém úseku až na Bořislavku pojedou pod trolejí. V opačném směru pojedou trolejbusy v režimu na baterii z nástupní zastávky Bořislavka až do zastávky Sušická, kde je opět připojovací místo. Pod trolejí dojedou až do ulice Zelená, kde na náměstíčku kousek před Dejvickým divadlem za jízdy stáhnou sběrače a na Hradčanskou opět dojedou v režimu na baterii. Kromě úseku Bořislavka – Zelená je trolejová nabíjecí stopa vybudována také v odstavech v autobusové a trolejbusové otočce u stanice metra Bořislavka.

S ohledem na historické spojení pražské trolejbusové dopravy s lokalitou u svatého Matěje, kde v roce 1936 zahájila provoz první pražská trolejbusová linka K, později přecíslovaná na 51, vznikla pro možnost příležitostného provozu speciálních historických jízd zajišťovaných z nedalekého Muzea MHD DPP ve Střešovicích také krátká trolejová odbočka do obratiště Na Pískách. Aby historické trolejbusy mohly na této trati plnohodnotně jezdit na speciálních jízdách, byla trolejová stopa v Zelené ulici ve směru z Hanspaulky zaústěna do protisměrné stopy sjezdovou výhybkou. Díky tomu tento okruh mohou využít i historické trolejbusy. Trolejové stopy v obratišti Na Pískách budou v blízké budoucnosti pravidelně sloužit k nabíjení elektrobuses s dvoupólovou technologií na linkách do Nebušic a Tuchoměřic. V rámci této investiční akce bylo postaveno celkem 7 790 metrů trolejového vedení (měřeno jednostopě).

Provoz trolejbusů na lince 51 bude napájen ze zbrusu nové měnárny U Matěje, kterou DPP vybudoval v terénním zlomu mezi ulicemi Na Štáhlovce a Na Mičánci, ideálně téměř v polovině trasy. V návaznosti na dokončení stavby dojde k ozelenění okolí budovy měnárny včetně části fasády popínavými rostlinami. V rámci výstavby infrastruktury pro trolejbusovou linku 51 DPP položil také zhruba 20 kilometrů kabelového vedení. Jeho pokládka a instalace sloupů trakčního vedení probíhala v koordinaci s rekonstrukcí části Šárecké ulice a křižovatky Šárecká x Matějská, kterou realizovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK).

Při jízdě z Karlova náměstí začíná trolejové vedení u Dienzenhoferových sadů, trolejbusy se budou připojovat v nejbližší zastávce Arbesovo náměstí. Až na Strahov pojedou trolejbusy již pod trolejovým vedením, které pokrývá celý úsek prudkého stoupání. Na Strahově trolejové vedení zatím končí u nově vybudované měnárny. Do výstupní a nástupní zastávky Stadion Strahov bude trolejové vedení dotaženo současně s výstavbou nové tramvajové tratě Malovanka – Strahov a společného přestupního terminálu. Při jízdě do centra se budou trolejbusy na lince 53 proto zatím připojovat k troleji v zastávce U Palaty. Z ní trolejbusy dojedou pod trolejí opět k Dienzenhoferovým sadům, kde při jízdě k předmostí Jiráskova mostu sběrače stáhnou. Zbytek tratě na Karlovo náměstí pojedou trolejbusy v režimu na baterie. Na Karlově náměstí vznikla v rámci této investiční akce krátká nabíjecí stopa, kterou budou trolejbusy využívat k dobíjení baterií a do budoucna bude připravena pro nabíjení elektrobuses, které by se mohly objevit na lince 148. Kolem Dienzenhoferových sadů je trolejbusová stopa z centra a do centra z operativních důvodů propojena.

Pro napájení trolejbusové tratě Karlovo náměstí – Stadion Strahov budou sloužit dvě měnárny: Hřebenka a Strahov. Měnična Hřebenka v Zapově ulici původně sloužila pro napájení původní trolejbusové trati na Strahov. Po zhruba 54 letech se opět vrací ke svému původnímu účelu, kromě napájení tramvajových tratí bude sloužit i pro trolejbusový provoz. Do budoucna bude sloužit také pro napájení trolejbusové tratě 56, na kterou se změní stávající autobusová linka 191. Zbrusu nová měnična Strahov bude také sloužit jak pro napájení trolejbusového provozu na linkách 53, 56, tak pro připravovanou tramvajovou trať Malovanka – Strahov. V rámci výstavby infrastruktury pro trolejbusovou linku 53 DPP položil zhruba 20 kilometrů kabelového vedení. Celková délka trolejového vedení, měřeno jednostopě, u linky 53 činí 7 522,5 metrů.

„Pokračujeme v elektrizaci veřejné dopravy v Praze. Budujeme metro D a nové tramvajové tratě, nakupujeme elektrobuses. Stavíme také nové trolejbusové tratě, které vedou do kopcovitých lokalit

nebo nahrazují vytížené autobusové linky obsluhované kloubovými vozidly. Dnešním dnem zprovozňujeme již čtvrtou a pátou trolejbusovou linku v novodobé pražské historii – po lince do Čakovic, na letiště Václava Havla a na Malvazinky. Zajímavostí je, že přes Hanspaulku vedla úplně první pražská trolejbusová linka již ve 30. letech minulého století, a naopak linka na Strahov byla tou, která v 70. letech uzavírala první kapitolu historie trolejbusů v Praze. Věřím, že cestující ocení návrat trolejbusů především díky jejich tichému a lokálně bezemisnímu provozu,” říká **Jaromír Beránek, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.**

„Elektrifikace této důležité spojnice mezi Smíchovem a Strahovem představuje významný krok k tišší a ekologičtější dopravě. Jsem rád, že se podařilo realizovat projekt, který zlepší komfort cestujících i kvalitu života obyvatel Prahy 5. Nové trolejbusy spojují výhody bezemisního provozu s flexibilitou bateriového pohonu, což je pro členitý terén naší městské části ideální řešení,” doplňuje **Lukáš Herold, starosta Městské části Praha 5.**

„Zprovoznění linky 51 představuje pro Hanspaulku i Babu skvělou zprávu a krok k čistšímu ovzduší. Co se týká moderní povrchové dopravy, jsou tiché trolejbusy jasnou volbou, kterou plně podporuji, ačkoli dlouhodobou budoucnost vidím v plně bateriových vozech,” říká **Jakub Stárek, starosta Městské části Praha 6.**

„Nové trolejbusové linky přispějí k ještě čistější, modernější a pohodlnější dopravě v hlavním městě. Sto procent investic do jejich výstavby pokryjí evropské prostředky z Národního plánu obnovy. Je to konkrétní příklad toho, jak evropské investice pomáhají naplňovat cíle čisté mobility a zároveň přinášejí každodenní užitek Pražanům i návštěvníkům města,” říká **Václav Lebeda ze Zastoupení Evropské komise v ČR.**

„Jsme rádi, že Národní plán obnovy zahrnuje i tolik potřebné projekty týkající se dopravní infrastruktury v Praze. Děkujeme DPP za jejich úspěšnou realizaci a přejeme, ať dobře slouží široké veřejnosti,” uzavírá **Kim Králík, ředitel Odboru koordinace Národního plánu obnovy z Ministerstva průmyslu a obchodu ČR.**

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_3381-dpp-zahajil-zkusebni-provo-z-na-trolejbusovych-linkach-51-a-53