

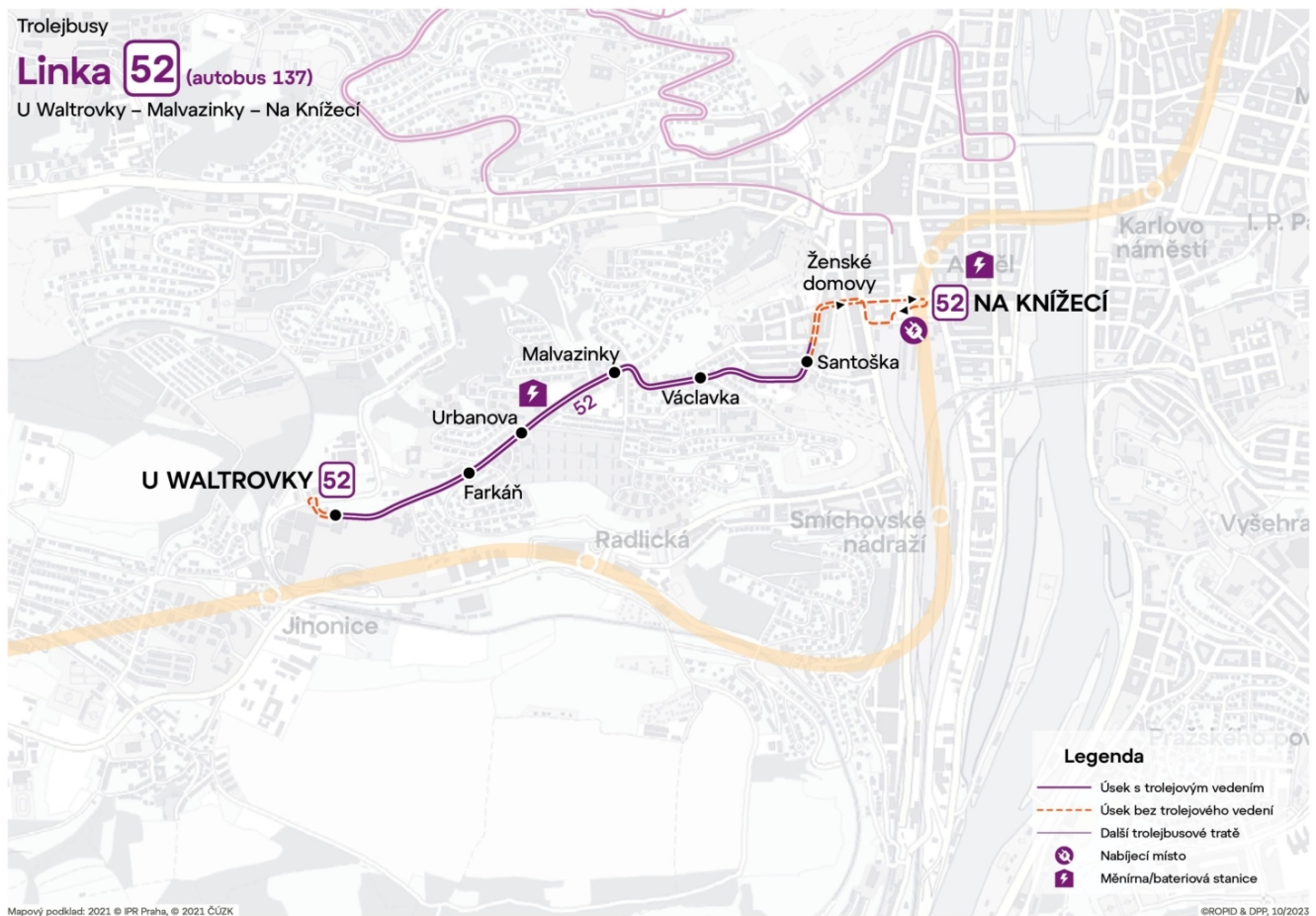


## Trolejbus se po 57 letech vydal k pražské Waltrovce

14.01 2026 20:32, Libor Hinčica, Trolejbusy

První zkušební jízdy se dne 14. 1. 2026 uskutečnily na trase budoucí trolejbusové linky č. 52 (dnes autobusová linka č. 137), která z velké části kopíruje někdejší trolejbusovou linku stejného čísla. Trolejbusy obsluhovaly danou oblast od roku 1939 do roku 1969, přičemž náhrada trolejbusů za autobusy zde jako na jediném místě v Praze neproběhla zcela bez problémů a trolejbusy se na trať ještě musely dočasně vrátit (s autobusovým číslem linky 153), nicméně po zhruba měsíci a půl - dne 31. 5. 1969 - zde vyjely naposledy a na další návrat si musely 57 let počkat.

Návrat trolejbusů v jejich moderní podobě s trakčními bateriemi (tzv. parciální trolejbusy) je součástí širšího plánu Prahy na postupnou elektrifikaci autobusových linek. Prozatím byly do provozu uvedeny dvě linky - 58 a 59, obě v plném rozsahu krátce za sebou v prvním čtvrtletí roku 2024. Letos by se k nim měly přidat další tři linky č. 51, 52 a 53, které nahradí autobusové linky č. 131, 137 a 176. Rada hlavního města Prahy schválila elektrifikaci těchto linek již před šesti lety, konkrétně svým usnesením č. 1130 z 8. 6. 2020, načež záměr posvětil i samotný pražský DP, jeho představenstvo vydalo o několik dnů později - 16. 6. 2020 - vlastní usnesení č. 14/2020/9. Do záměru elektrifikace souboru autobusových linek na levém břehu Vltavy byla původně zahrnuta i linka č. 191, jež měla být ze všech uvedených nejdelší. Její realizace ale byla odsunuta do další etapy.



Trasa linky č. 52 s vyznačením zatrolejovaných a nezatrolejovaných úseků. (zdroj: DPP)

Projektovou dokumentaci všech čtyř linek vypracovala společnost Pragoprojekt, a. s., zhotovitel stavby elektrifikace autobusové linky č. 137 byl vybrán až v srpnu 2024, kdy si vítězství ve veřejné zakázce odneslo sdružení společností OHLA ŽS a Elektrizace Praha, jež nabídlo cenu 185,9 mil. Kč bez DPH (součástí této investice však bylo také vybudování dalších nabíjecích stání v garážích Řepy).

Fakticky byly práce na trase staronové linky č. 52 zahájeny již dříve, neboť projekt trolejbusové tratě ovlivňoval i budoucí podobu Peroutkovy ulice, jejíž rekonstrukci ve své režii zajišťovala Technická správa komunikací (TSK Praha) a která již dříve zadala zakázku na tuto opravu firmě Strabag, jež pak zahájila stavební činnosti od července 2024 a na „svém“ úseku stavby zhotovila většinu potřebných prvků pro budoucí trolejbusovou trať.

Linka č. 137 byla elektrifikována (ve smyslu stavební infrastruktury) v takřka celé své trase. Trolejové vedení je zavěšeno od zastávky Santoška až k zastávce U Waltrovky. Zatrolejovat tak chybí jen koncová smyčka přes okružní křižovatku a úsek Santoška – Na Knížecí, přičemž v autobusovém terminálu Na Knížecí byla vybudována nabíjecí místa.



Pražský DP ze zkoušky zveřejnil plošně prozatím pouze video, a tak pro ilustraci článku musíme vzít zavděk výřezem z něj. První jízda trolejbusu k Waltrovce dne 14. 1. 2026. (zdroj: video DPP)

Právě v terminálu Na Knížecí dne 14. 1. 2026 začala okolo 12. hodiny první část tzv. pantografové zkoušky, byť zde šlo o čistou formalitu. Testování se tradičně zúčastnil pražský vůz Škoda 24 Tr ev. č. 508, který není využíván pro pravidelný provoz a který je - na rozdíl od ostatních pražských trolejbusů - vybaven dieselagregátem. Právě za využití dieselagregátu se trolejbus přesunul do zastávky Santoška, kde došlo k natrolejení a první jízdě pod napětím, jež započala přibližně ve 12:20. Trolejbus jel pomalou rychlostí okolo 15 km/h, přičemž jej po celou dobu „pronásledoval“ trolejový montážní vůz, z něhož pracovníci DPP pozorovali stav trolejí a chování sběračů. Stejným způsobem se trolejbus vrátil i zpět. Jeho cesta tentokrát nepokračovala až do terminálu Na Knížecí, ale za zastávkou Santoška se otočil vůz v křižovatce a opět se natrolejil, přičemž druhá jízda již proběhla plnou rychlostí. Okolo čtvrt na dvě odpoledne se vrátil trolejbus do terminálu Na Knížecí, čímž byly zkoušky dokončeny.

V nadcházejících týdnech se předpokládají ještě drobné úpravy infrastruktury a dokončovací práce, předpoklad zahájení pravidelného provozu je na jaře 2026. Pro provoz na lince si pražský DP pořídil sedm trolejbusů Božankaya SNG 12T a čtyři trolejbusy SOR TNS 12.

Url: [Trolejbus se po 57 letech vydal k pražské Waltrovce](#)