



Lyon oznámil masivní přechod k elektrické MHD. S trolejbusy v čele

23.10 2018 19:59, Redakce, Nezařazené

Postupný výmaz dieselových autobusů z ulic Lyonu. Náhrada především trolejbusy a parciálními trolejbusy. Rozšíření trolejbusových tratí. Toto je strategie, kterou 14. září 2018 představil Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (zkr. SYTRAL; instituce podobná Ropidu).

Testy, testy a nakonec i výsledek

Lyon již několik let, přesně od roku 2013 do roku 2017, zkoušel různé možnosti, jak postupně přejít od spalovacích motorů k alternativním pohonům. Po dlouhé době výzkumů a šetření došel k tomuto závěru: diesely bude nutné nahrazovat především trolejbusy. Jedině tak se vyhoví francouzské národní strategii nazvané "energetický přechod" (*transition énergétique*), která byla nadefinována zákonem 2015-992 ze dne 15. srpna 2015. Ta totiž kromě obecných cílů přikazuje v článku 37 státu, jeho veřejným institucím, územním společenstvím a jejich uskupením, stejně jako správcům veřejné dopravy v Paříži a Lyonu (v druhém případě tedy Sytral), aby, pokud vykazují vozový park s více než 20 autobusy a autokary, kterými zajišťují pravidelné či zakázkové služby veřejné přepravy osob, při obnově svého vozidlového parku pořizovaly od 1. ledna 2020 minimálně v 50% podílu a od 1. ledna 2025 zcela "autobusy a autokary s nízkými emisemi", tak jak se nadefinují příslušným dekretem.

Dále se pak v zákoně dočítáme, že vozidla s nízkými emisemi jsou obecně definována jako "elektrická vozidla nebo plně motorizovaná vozidla s jakýmkoli zdroji energie produkujícími nízké emise skleníkových plynů a atmosférických znečišťovatelů."

Autobusy a autokary s nízkými emisemi nadefinoval až dekret 2017-23 z 11. ledna 2017, a to jako:

- "Vozidla, jejichž motorizace je elektrická, včetně vozidel napájených vodíkovým palivovým článkem, nebo používá plynové palivo, pokud je složka spotřebovávaného plynu obnovitelného původu" (od 1. ledna 2020 má činit složka plynu obnovitelného původu 20 % a od 1. ledna 2025 30 %).
- "Vozidla, jejichž motorizace je elektricky-hybridní nebo používá plyná paliva, nebo vozidla,

jejichž motory jsou konstruovány tak, aby fungovaly pouze s palivy převážně z obnovitelných zdrojů.”

O trolejbusích se v zákoně ani dekretu nehovoří ani slovo, nicméně nejsou z definice vyloučeny. A tak zatímco Paříž již začala masivně poptávat elektrobusey, Lyon vsadil především na dopravní prostředek, který se mu již osvědčil, a to trolejbus. V polovině září tohoto roku Lyon přišel s tím, že hned čtyři linky do roku 2022 zatrolejuje a nasadí na nich klasické trolejbusy a další dvě linky zatrolejuje do roku 2024 a nasadí na ně také klasické trolejbusy. Jedná se o linky C6, 19, 25, 38 (do roku 2022), C5 a C25 (do roku 2024).

Přehled trasování linek je tento (viz mapku níže).

- C5 Cordeliers - Cité internationale - Rillieux - Vancia;
- C6 Part-Dieu - Gare de Vaise - Ecully Le Perollier;
- C25 Part-Dieu - Parilly - Saint Priest;
- 19 Hôtel de Ville - Gorge de loup - Ecully Le Perollier;
- 25 Part-Dieu - Montchat - Bron Sept Chemins;
- 38 Part-Dieu - Cuire - Caluire Bascule.

Stávající trolejbusovou linku C13 posílí Lyon nákupem dvacítky nových parciálních článkových trolejbusů do roku 2020. Parciální trolejbusy jsou potřeba kvůli projektu Part-Dieu, který předpokládá revitalizaci celé jedné oblasti v okolí významného lyonského nádraží, kvůli čemuž musela být nedávno trolej v dané oblasti snesena. Na jednu linku, C16 Charpennes - Surville, slíbil SYTRAL nasadit elektrobusey s pomalým (nočním) nabíjením a na další Zi6 vodíkové autobusy, které budou využívat lokálně produkovaný vodík. V případě poslední zmíněné linky se má jednat spíše o experimentální provoz.

SYTRAL se ve své tiskové zprávě nestyděl napsat rovnou, že bude převážně nakupovat trolejbusy či parciální trolejbusy, nicméně pro jistotu přece jen použil v příloženém plánu pojem “elektrické autobusy”. Novináři samozřejmě většinově o trolejbusích nepsali a raději vypichovali pouze linku C16, na kterou má putovat 11 elektrobuseů, případně raději hovořili o “čistých autobusech” (*bus propres*), neboť trolejbusy pod vlivem letité masivní propagandy jednoduše nepůsobí “sexy”, i kdyby vypadaly sebelépe. Pokud se plán Sytralu podaří uskutečnit, bude se jednat o první masivní expanzi trolejbusů v tomto městě po více než 4 dekadách.

Nakoupit bude třeba nejprve 69 trolejbusů, do roku 2025 by jich mělo být ale pořízeno ještě dalších 131. Kromě 11 elektrobuseů s pomalým nabíjením by se však do stejného data mělo pořídit ještě dalších 39 vozidel. Jakých, to se zatím neví. Sytral se pochlubil, že národní strategii naplní o 5 let dříve, protože od roku 2020 bude nakupovat jen čistá vozidla.

Důvod, proč nemíní sázet v masivnějším měřítku na elektrobusy, ale trolejbusy, SYTRAL vysvětlil následovně: *“Údržba a odstavování vozidel ve vozovkách byly rovněž studovány, elektrobusy nebo plynové autobusy potřebují zvláštní a objemná zařízení pro jejich nabití (doplnění).”*

Další na obzoru?

Jiný francouzský trolejbusový provoz, Saint-Étienne, momentálně vyhodnocuje výběrové řízení na 25 parciálních trolejbusů. S jejich pomocí má být nevelký provoz nejen nadále zachován, ale i rozšířen. Do třetího trolejbusového provozu ve Francii (ta už jich dnes více nemá), Limoges, poputují dva parciální trolejbusy s výzbrojí [Škoda](#), na další čtyři existuje opce, která bude zřejmě využita.

Po letech testování bude do trolejbusů investovat dále například i švýcarský Curych, neboť hodlá dvě frekventované autobusové linky, 69 a 80, v dohledné době převést na trolejbusové, přičemž část provozu se bude odehrávat s pomocí nově vybudovaných trolejí a část s pomocí baterií. Jak v nedávném [rozhovoru](#) vysvětluje David Sorg, vedoucí projektu Elektrobusstrategie eBus pracující pro místního dopravce Verkehrsbetriebe Zürich, vyšel jim parciální trolejbus z možných alternativ jako nejlepší. Ani tam, kde se trolejbusy ekonomicky nevyplatí zavádět, nebude elektrobusy dopravce prozatím pouštět, a namísto nich bude volit hybridní autobusy. Jelikož je rozhovor, ve kterém se potvrzuje, že i v budoucnosti bude trolejbus páteří curyšské dopravy, zajímavý a vytahováním některých vět by mohlo dojít k velkému zkreslení, budeme se tomuto tématu samostatně věnovat zřejmě někdy jindy.

A šag nazad?

Jako krok vzad ovšem může být hodnocen návrh nové dopravní [strategie rozvoje automobilové a městské pozemní dopravy](#) Ruské federace do roku 2030 publikovaný před pár dny ruským ministerstvem dopravy. Ten sice totiž počítá s parciálními trolejbusy, ale na klasické jaksi již “zapomíná”. Strategie působí poměrně povrchně, neboť odůvodnění některých kroků zcela chybí. Přitom některá ruská města nadále klasickou trolejbusovou dopravu rozvíjejí, a sice třeba Krasnodar či Novorossijsk.

Text: Vít Hinčica

Url: [Lyon oznámil masivní přechod k elektrické MHD. S trolejbusy v čele](#)