

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 énergetique*), 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 Sytralu), 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 jakýmikoli 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 plynná paliva, nebo vozidla,*

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

O trolejbusech se v zákoně ani dekretu nehovoří ani slovo, nicméně nejsou z definice vyloučeny. A tak zatímco Paříž již začala masivně poptávat elektrobusy, 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 elektrobusy 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 přiloženém plánku pojem “elektrické autobusy”. Novináři samozřejmě většinově o trolejbusech nepsali a raději vypichovali pouze linku C16, na kterou má putovat 11 elektrobusů, 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 dekádách.

Nakoupit bude třeba nejprve 69 trolejbusů, do roku 2025 by jich mělo být ale pořízeno ještě dalších 131. Kromě 11 elektrobusů 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 neplní sázet v masivnějším měřítku na elektrobusy, ale trolejbusy, SYTRAL vysvětlil následovně: "*Údržba a odstavování vozidel ve vozovnách 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