

Omlazovací kúra lyonských trolejbusů

19.05 2018 16:54, Redakce, Nezařazené

Jedním ze tří francouzských měst, ve kterých se nacházejí klasické trolejbusy, je i Lyon (dalšími dvěma jsou Limoges a Saint-Étienne). Tamní síť je největší ve Francii, nicméně svého vrcholu dosáhla už dávno, a to zhruba okolo roku 1959, kdy byl její rozsah oproti dnešku přibližně dvojnásobný.

Poslední prodloužení lyonské trolejbusové sítě se otevíralo dne 20. ledna 2011, od té doby probíhaly už jen průběžné modernizace trolejové infrastruktury, která je dnes na valné většině tratí již nová. I letos se, v souvislosti s rekonstrukcí ulic, trolejové vedení rekonstruuje, a to přímo v širším centru města.

Jádro vozového parku tvoří v současnosti sólo vozy Irisbus Cristalis ETB 12 vyrobené v počtu 69 ks v letech 2000 až 2003 a kloubové vozy Irisbus Cristalis ETB 18 vyrobené v počtu 55 kusů v letech 2002 až 2010. V parku je pak ještě evidováno všech sedm 10m vozů MAN NMT 222 dodaných roku 1999.

Zatímco typ Cristalis ETB 12 je v Lyonu dosud v plném počtu, u typu ETB 18 už došlo k vyřazení jednoho vozu. A právě celkem 123 disponibilních vozidel Cristalis ETB 12 a ETB 18 je předmětem generální opravy, kterou zahájil před dvěma léty jejich vlastník, a sice Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL; instituce podobná Ropidu).

Akci spustil SYTRAL proto, že vozy jezdí v provozu okolo 15 let a jsou tedy víceméně na půli své životnosti. Cena každé této renovace není úplně malá a je vyčíslena na 120 až 160 tisíc eur, nicméně zahrnuje kompletní odstrojení vozidla, prověření, očistu a případně výměnu některých jeho komponent, a následné zkompletování vozidla do původního stavu. Úpravy a očisty se dočkává i interiér, který si rovněž říkal o hlubší údržbu (není bez povšimnutí, že řada cestujících se ve Francii nechová k vozidlům veřejné dopravy zrovna ohleduplně), celkové vnitřní i vnější provedení vozidel ovšem změn nedozná.

Po provedených generálních opravách by měla být vozidlům garantována životnost po dalších 20 let. Délka jedné kúry je v průměru 12 týdnů pro sólo vozidlo a 15 až 16 týdnů pro kloubové vozidlo. Rozpočet celé akce je asi 16 milion eur a je na ni nasazeno okolo 15 techniků Sytralu. Většina renovací se bude dít v letošním a příštím roce a poslední omlazené vozy vyjedou z ústředních dílen ve Villeurbanne (město u východních hranic Lyonu) v roce 2020.

Generálkování vozidel je však nutné i z jiného důvodu. Trolejbusy jsou dnes nasazovány na 8 linek. Pět z těchto linek je standardních (C4, C11, C13, C14, C18) a zbývající tři kapacitní, a sice C1, C2, C3 (nazývány jsou jako *lignes fortes*, tj. „silné linky“, některé úseky jsou řešeny ve stylu BRT systémů). Na některé linky, které se tváří jako trolejbusové, jsou však nasazovány i autobusy, a je tomu tak i proto, že vozidla ETB 12 nebyla v posledních letech provozně příliš spolehlivá. Nicméně ani po ukončení generálních oprav není jisté, zda budou všechny linky plně v režii trolejbusů.

SYTRAL ovšem uvedl, že trolejbusy plánuje zachovávat, neboť patří ke kulturnímu dědictví města. Kromě toho nyní za 55 milionů eur vytváří z centra města směrem na východ, v trase linky C3, jež je dnes z poloviny dočasně obsluhována autobusy, dlouhý BRT koridor, na kterém by měly působit výhradně trolejbusy, přičemž silniční doprava bude značně omezena a „divoké“ parkování na okrajích chodníků také. Pokud SYTRAL dostojí svým starším slovům z roku 2016, bude okolo roku 2020 vypsán tendr i na nová vozidla, která však zřejmě nebudou plně francouzské provenience, neboť posledním čistě francouzským trolejbusem byl Cristalis, jehož výroba roku 2011 skončila.

Současně s tím už ale Lyon nějaký ten pátek koketuje s elektrobusy, nicméně vše zatím nedozrálo do většího stádia než toho zkušebního, a zdá se, že jim Lyon v dalších letech přednost dávat nebude. Kapacita v Lyonu zkoušených vozidel byla spíše skromná a dojezd nijak velký. V nedaleké Ženevě například nasazení elektrobusu značky TOSA do komerčního provozu nedopadlo vůbec dobře. Vozidlo, za kterými stojí mj. podniky Hess a ABB a které se nabíjí průběžně na zastávkách a poté na konečných, vyjelo s velkou slávou 10. prosince 2017 na trasu linky č. 23 letiště – Carouge a v provozu se ukázalo jen několik hodin, načež bylo bez dalšího zdůvodnění odstaveno z provozu a teprve v polovině března se opět ukázalo s cestujícími. Celkem se počítá v Ženevě s provozem 12 takových vozů, na větší rozšíření provozu elektrobusů to ale prozatím nevypadá.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: Omlazovací kúra lyonských trolejbusů