



## Budou v Brestu opět trolejbusy?

07.12 2019 10:05, Redakce, Nezařazené

Velkou mediální přestřelku zažilo v minulém měsíci západofrancouzské město Brest. Kandidát na primátora Marc Coatanéa reprezentující politickou koalici Marchons pour Brest ! totiž vytáhl do komunálních voleb, které se konají v březnu 2020, s nečekaným tahákem: namísto výstavby nové tramvajové trati přišel s nápadem vybudovat ve městě trolejbusovou síť. Stávající vedení radnice tento nápad vydráždil natolik, že místní francouzská média věnovala oběma stranám poměrně nečekané množství prostoru.

Za normálních okolností by tento nápad nevzbudil žádný velký rozruch, nicméně v koalici Marchons pour Brest ! je zastoupena strana La République en marche, kterou roku 2016 založil úřadující prezident Emmanuel Macron a která má již nyní ve Francii velmi silné postavení (momentálně drží majoritu křesel v dolní komoře parlamentu), načež šance na úspěch této koalice v Brestu nejsou vůbec mizivé, byť druhou politickou stranou v koalici je poměrně nevýznamná strana Mouvement démocrate.

Momentálně na brestské radnici vládou socialisté s podporou menších, většinou levicově orientovaných stran. Ti také prosazovali výstavbu další tramvajové trati o délce 5,4 km, která by vedla od vlakového nádraží k nemocnici Cavale-Blanche, čímž by byl existující tramvajová trať, jež se na svém východním konci dělí na dvě větve, překřížena v úrovni centra města. Na novou trať měl být dále navázán metrobusevý koridor o délce 4 km, na který by byl nasazován zhruba tucet elektrobusů. Marc Coatanéa ovšem přišel v listopadu 2019 s tím, že náklady na tuto iniciativu jsou zbytečně vysoké a její ekonomická udržitelnost pochybná. Namísto toho navrhl zřídit v Brestu nový dopravní systém, a sice trolejbus. Dle jeho názoru by trolejbusy přinesly daleko více užitku než další tramvajová trať. Namísto 5,4 km nové tramvajové trati a metrobusevého koridoru v souhrnné hodnotě 180 mil. eur by totiž bylo možno za dvoutřetinovou částku, tj. 120 mil. eur, postavit 31km síť trolejbusů (cena jednoho km by tedy byla, při plném zatrolejování sítě, zhruba 15 mil. Kč).

Zatímco stávající vedení radnice začalo trolejbusy kritizovat s argumenty, že jejich kapacita bude nižší než u tramvají a že se mj. jedná retrofuturistický projekt, [Marc Coatanéa](#) kontroval, že trolejbusy moderní koncepce mohou mít kapacitu až 200 osob a ne jen 120, jak uvádí jeho oponenti. Dále prohlásil, že výstavba trolejbusové infrastruktury by pro místní obyvatele a podnikatele znamenala daleko menší zátěž, protože s sebou nenese těžké práce na civilní infrastruktuře a byla by rychlejší. Upozornil, že tramvajové koleje zakonzervují městský rozvoj v určité relaci na minimálně 50 let, zatímco trasu trolejbusu je možné přesouvat flexibilněji a že za stejné, ba i nižší náklady je

možné mít mnohonásobně větší obsluhu jiným ekologickým druhem dopravy. Parciální trolejbusy umožňují dle koalice vyhnout se instalaci trolejového vedení na zhruba 25 až 40 % sítě a překonávat překážky při mimořádných událostech, a tak by trolejové vedení nemuselo být instalováno tam, kde by to nebylo z různých příčin možné nebo považováno za nevhodné.

Jím vedená koalice také tvrdě kritizuje případné pořizování elektrobusů, které jsou navrhovány pro obsluhu míst, do kterých by již připravovaná tramvajová trať nezasahovala. Na svém [webu](#) mimo jiné koalice uvádí:

*„Navzdory nižším jednotkovým nákladům na nákup vozidel je elektrobus v provozu třikrát dražší a především mnohem škodlivější než trolejbus nové generace. Má totiž, v závislosti na modelech, 2 až 10krát více baterií než trolejbus nové generace, protože je poháněn výhradně díky nim. Výroba a recyklace baterií je však stále velmi znečišťující. Elektrobusy kromě toho potřebují, mimo noční nabíjení, alespoň jedno nabití během dne, což zpomaluje jejich provozní dobu. Pro stejnou úroveň služeb je tak potřeba většího vozového parku a drahých nabíjecích stanic po celé síti.“*

Koalice dodává, že nadto vše by si situace v Brestu vyžadovala instalaci dalších baterií, které by se vypořádávaly s přetížením sítě v době nočního nabíjení.

Na závěr připomeňme, že trolejbusy již jezdily v Brestu mezi léty 1947 až 1970. Několik let již v něm jezdí tramvaje i lanovka (viz [zde](#)).

*Text: Vít Hinčica*

Url: [Budou v Brestu opět trolejbusy?](#)