

Do francouzského Nancy se vrátily trolejbusy

06.04 2025 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy

Přestavba někdejšího systému tzv. tramvaje na pneumatikách na klasický trolejbusový provoz využívající tříčlánkové trolejbusy o délce 25 m je ve francouzském Nancy u konce. Dne 5. 4. 2025 došlo ke slavnostnímu zahájení provozu na rekonstruované trase linky T1, a to za mimořádné pozornosti médií i veřejnosti.

Připomeňme, že v Nancy fakticky nikdy trolejbusy jezdit nepřestaly a tzv. tramvaj na pneumatikách, která sloužila cestujícím od února 2001, byla také trolejbusem, byť se směrovým vedením v části trasy. Systém navržený Bombardierem se ukázal jako propadák (konkurenční od Translohru si v počátcích sice také nevedl o mnoho lépe, přesto se podařilo většinu jeho nedostatků – byť za zvýšených nákladů – eliminovat), takže výrobce později od tohoto dříve široce propagovaného způsobu dopravy upustil, čímž nechal na holičkách jediná dvě města, která slibům o vynikajících jízdních parametrech uvěřila – Nancy a Caen. Zatímco Caen se rozhodlo nahradit problémový dopravní prostředek klasickou tramvají (vyjela zde v roce 2019), Nancy delší dobu přemítalo, jakým směrem se vydat. I zde byla původně preferována tramvaj (ta opravdová), jenomže vysoké převýšení v části trasy by bylo možno kolejovým vozidlem překonat jen za mimořádně vysokých nákladů a s diskutabilním přínosem pro cestující. A tak padla volba na osvědčený trolejbus.



HESS prozatím dodal 18 z 25 objednaných vozů lighTram o délce 25 m. (foto: Frank Wonneberger)

Prakticky to znamenalo pořízení nové generace 25m vozidel náhradou za dosluhující vozy od Bombardieru, které však už nebudou využívat onu vodicí kolejnici. Bohužel další úseky s trolejovým vedením ve městě – pozůstatek dříve existujících tratí, na něž po dostavbě tramvaje na pneumatikách už překvapivě trolejbusy nevyjely (ačkoli bylo dodáno sedm nových vozů AnsaldoBreda F22) – nebyly do plánu obnovy konvenčních trolejbusů zahrnuty, byť v rámci spuštění staronového systému dne 5. 4. 2025 zaznělo z úst starosty, že se s trolejbusy nebo *„alespoň s elektrobusy“* počítá i na dalších relacích (konkrétně byla uvedena jako nejpravděpodobnější stávající linka T3).

Vodicí kolejnice umožňovala starším vozidlům minimalizovat uliční zábor, především při jízdě v obloucích. Náhradu tedy nešlo realizovat prostou výměnou flotily a muselo se přistoupit k celkové rekonstrukci ulic, v nichž byla dosud vodicí kolejnice používána. Vyhrazené jízdní pruhy se zvětšily z dřívějších 5,5 m na 6 m, což si vynutilo i přesuny trakčních stožárů. Velkorysá přestavba ve výsledku znamenala, že původní trať byla v celé délce snesena a nahrazena novou. Úprav se dočkaly i zastávky, jejichž počet klesl z 28 na 25.

Vozidla v počtu 25 kusů si Nancy objednalo u švýcarského výrobce HESS. Ten dodal první vůz již 12. 3. 2024, přesně rok poté, co se naposledy rozjely městem původní tramvaje na pneumatikách. Zkušební jízdy ale začaly až 16. 10. 2024 (nejprve jen na části trati), neboť projekt se dostal do skluzu, a to mj. v důsledku řady archeologických nálezů objevených v době budování. Původně avizovaný termín spuštění provozu v září 2024 se tak postupně došoupal až k 5. dubnu 2025.



Trolejbusy se vrátily do ulic Nancy 5. 4. 2025. (foto: Frank Wonneberger)

Otevření bylo velkou společenskou událostí, kterou po desáté hodině ráno odstartoval amatérský cyklistický závod v trase koridoru linky T1 (Nancy je s cyklistickou velmi úzce spjato; hned několikrát bylo mj. součástí etap slavné Tour de France), po němž následoval i turistický pochod. Hlavním dějištěm se stalo prostranství před místní katedrálou Notre-Dame de l'Annonciation, kde se shromáždila více než tisícovka lidí, kterým čekání krátila hudební vystoupení. Naproti sobě se u katedrály postavily trolejbusy ev. č. 12 a 16, které už přivezly také některé hosty, včetně starosty města. Před přestřižením pásky nechyběla tradičně přehlídka řečníků z řad politické reprezentace nejrůznějších úrovní (včetně celostátní), ale i dopravce, kterého zastupovala ředitelka místní odnože Keolisu.

Po nezbytných ceremoniích se pozvaní hosté odebrali pryč trolejbusem ev. č. 17, zatímco ostatní si mohli užít svezení pravidelnými spoji, z nichž ten první měl opustit zastávku Jean-Jaurès ve 14:26. V sobotu bylo vypraveno postupně s pasažéry 15 kurzů, což postačuje na 10 km dlouhé trase pro udržení 7minutového intervalu. První den provozu nicméně poznamenal velký zájem cestujících, což se projevovalo v nedodržování stanovené jízdní doby a v rozpadu taktu. Vedle vysokého počtu pasažérů na tom měla svůj podíl i stále ne zcela vyladěná preference na křižovatkách, takže lze bezpochyby očekávat v nadcházejících týdnech v souvislosti s linkou T1 ještě vybrané úpravy.

Do budoucna by měl rozestup mezi spoji klesnout v pracovních dnech (ve špičce) na 5 minut, k čemuž bude zapotřebí 21 vozů. HESS sice ještě v říjnu 2024 uvedl, že vozidla budou dodána včas (ostatně ve městě se již tehdy nacházelo 10 z 25 vozů), uvedený příslib se mu ale nepodařilo splnit. Původní lhůta dodání trolejbusů uplynula 2. 1. 2025 a výrobce nestihl do té doby dodat žádný z dalších objednaných vozů. Jejich přísun se znovu rozeběhl až v březnu, kdy bylo narychlo přepraveno ještě osm trolejbusů, i tak má ale Nancy momentálně k dispozici jen 18 z 25 vozů.

Dodávka těch chybějících by měla proběhnout v nadcházejících týdnech.

Url: Do francouzského Nancy se vrátily trolejbusy