



Nový BRT systém v norském Stavangeru - II. část - Trolejbus nebo elektrobuses?

14.09 2026 21:43, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Ve včerejším prvním díle našeho povídání o BRT systému v norském Stavangeru jsme se podívali na takřka dvacet let příprav města na vybudování kolejové dopravy (tramvaje či vlakotramvaje), která o jediný hlas v krajském zastupitelstvu nakonec musela ustoupit autobusové variantě. Dnešní díl budeme věnovat nadcházejícím krokům města, které byly opět provázeny zdoluhavým výběrem technologie. Proti sobě se tentokrát postavil parciální trolejbus a elektrobuses.

Když bylo v roce 2013 i na vládní úrovni potvrzeno, že stát finančně podpoří projekt BRT systému (*Busway*) namísto tramvají a snahy lokálních politiků o revizi tohoto rozhodnutí už nebyly vyslyšeny, začala intenzivní příprava budoucích autobusových koridorů. Nebylo ovšem jasné, jaký typ autobusů bude na trase provozován, a tak byla v roce 2014 vypracována další srovnávací studie, tentokrát mezi různými pohony.

Jako výchozí byla brána možnost pořízení dieselových vozidel, další možností byly hybridní autobusy (dieselové), plynové (resp. bioplynové) autobusy, elektrobusesy a trolejbusy, potažmo parciální trolejbusy. Elektrobusesy přitom (společně s hybridními autobusy) záhy z hodnocení vypadly. S ohledem na tehdejší technologickou úroveň elektrobusesů bylo totiž konstatováno, že by jejich pořízení bylo velmi nákladné a že se vozidla pro daný účel nehodí, zvláště, když Stavanger tehdy zvažoval pořízení tříčlánkových (24m) vozidel. Taková ve formě elektrobusesu nebyla v dané době na trhu vůbec dostupná.

Do užšího hodnocení se tak dostaly jen dieselové autobusy, (bio)plynové autobusy a trolejbusy. Preferována přitom byla varianta trolejbusu, a to přesto, že její celkové náklady – i při započtení dlouhé životnosti infrastruktury (40 let) a delší kalkulované životnosti vozidel (20 let) – byly pořád o 25 % vyšší než výchozí dieselový model (konkrétně byly náklady jen na infrastrukturu v roce 2015

odhadovány na 775 mil. norských korun, tj. cca 2,37 mld. Kč; dalších 427 mil. norských korun/1,31 mld. Kč měl spolknout nákup vozidel). Město (potažmo kraj) ale opět počítalo s tím, že stát přispěje na realizaci projektu až 50 % veškerých nákladů, takže by se část rozdílu smazala.

Vilje
gir vekst

Bussveien og øvrig bussnett på Nord-Jæren Alternativ fremdriftsteknologi



oktober 2015

06.11.2015

35

Mer informasjon om oss? Se rogfk.no



Propagace trolejbusů coby moderních dopravních prostředků v krajské prezentaci kraje Rogaland z listopadu 2015. (zdroj: Kraj Rogaland)

Dne 20. 10. 2015 krajské zastupitelstvo regionu Rogaland (*Rogaland fylkesting*) přijalo rozhodnutí (FT 66/15), které řešilo otázku postupného přechodu veřejné dopravy na bezemisní, přičemž pro běžné městské linky se v dlouhodobém horizontu počítalo s elektrobusy, zatímco pro BRT systém bylo rozhodnuto, že bude od roku 2021 postupně budován pro trolejbusy.

Podobně jako v případě tramvajových ambicí ale do dění zasáhl nepříznivě stát prostřednictvím ministerstva dopravy, které již v únoru 2016 (tedy po pouhých čtyřech měsících) dal najevo, že sice hodlá dostát svému závazku financovat BRT projekt ve Stavangeru, ale jen v rozsahu základní investice, přičemž na trolejbusovou infrastrukturu pohlížel jako na jakousi nástavbu – něco, co není pro samotný provoz BRT nezbytně důležité a je jen čistě volbou Stavangeru a okolních obcí.

Kraj Rogaland následně vynaložil nemalé snahy na to, aby ministerské úředníky přesvědčil, že trolejbus není jakýmsi technologickým výstřelkem, k čemuž si „na pomoc“ přizval i ministerstvo životního prostředí. Parlament v prosinci 2016 skutečně přijal usnesení, na jehož základě bylo připuštěno, že sice mohou být do 50% státní spoluúčasti na projektech započítány i náklady nezbytné pro vybudování infrastruktury pro bezemisní provoz, avšak je nutné takové bezemisní technologie důsledně posoudit a srovnat (Stavanger přitom „vyhodil“ elektrobus již po prvním kole srovnání pohonů). Pro trolejbusy šlo tedy jen o částečné vítězství. Stát jim neřekl ani jednoznačné „ano“, ale

nevyslovil ani „ne“, jen si kladl další podmínky.

Trolejbusu navíc uškodilo i externí ekonomické posouzení provedené podle státní metodiky mezi prosincem 2015 a červnem 2016, tentokrát pro potřeby ministerstva financí. Provoz BRT systému vzešel z výpočtu při vynaložených financích jako ztrátový, přičemž zatížení investiční akce výstavbou trolejbusové infrastruktury celou kalkulaci (ne zrovna nečekaně) ještě zhoršovalo. Výslovně bylo uvedeno, že trolejbus vychází ze všech posuzovaných variant nejhůře v socioekonomické analýze, přičemž k tíži mu bylo přičítáno i to, že trolejové vedení vede ke ztrátě flexibility systému (jako by snad bylo možné vyhrazené a speciálně pro potřeby BRT systému vybudované buspruhy jednoduše přemístit).



Vizualizace trolejbusu Van Hool Exqui.City v nové zástavbě ve Stavangeru z roku 2015. (zdroj: Kraj Rogaland)

Brzy pak přišla pro trolejbusy další rána, když nizozemský Eindhoven – partnerské město Stavangeru – začal široce propagovat, že od prosince 2016 uvede do provozu na své síti MHD 43 kloubových elektrobusů od VDL. Ve své době šlo skutečně o průlom, avšak zprávy z dalších evropských měst a propagace výrobců autobusů (elektrobusů) dávaly znát, že Eindhoven je sice první vlaštovkou, ale rozhodně ne poslední.

Část politiků v samotném Stavangeru se proto začala od trolejbusů odklánět, když viděla, že existuje možnost zavedení článkových elektrobusů s výrazně nižší cenou na vybudování infrastruktury. Příslib dalšího vývoje baterií (jak se dnes ukazuje plně oprávněný) poté dával naději, že se technologie do doby spuštění BRT systému ve Stavangeru dále posune, takže kritikům poukazujícím na tehdejší nevyzrálост baterií bude sebrán vítr z plachet. Bylo totiž zřejmé, že BRT systém nebude zaveden před rokem 2024, ostatně v roce 2015 byla uzavřena smlouva na provozování městské a regionální dopravy v regionu Rogaland na období let 2016–2024, během něž byl systém uzamknut pro dieselové vozy.

Lokální média psala již 29. 11. 2016 – jen 13 měsíců poté, co krajské zastupitelstvo vybralo

trolejbusy jako nejvhodnější variantu – , že myšlenka na zavedení trolejbusů už nemá většinu v krajském zastupitelstvu. Politická diskuze pokračovala ještě několik měsíců, až dospěla k osudnému 7. březnu 2017, kdy krajské zastupitelstvo revokovalo své původní rozhodnutí z října 2015 a vydalo nové (FT 15/17), v němž bylo uvedeno, že namísto trolejbusů budou na linkách BRT systému nasazeny elektrobusy. Pokud by do roku 2024, kdy bylo předpokládáno uvedení BRT do provozu, nebyla bateriová technologie natolik vyspělá, aby požadavky systému zvládla, mělo být dočasně možné využívat jiné řešení, byť by nebylo bezemisní.

Ačkoli tedy stát (v prosinci 2016, jak jsme zmínili výše) připustil možnost financování trolejbusové infrastruktury, kraj sám na jejich prosazování ztratil zájem a projekt odložil k ledu dříve, než mohlo na celostátní úrovni k rozhodnutí vůbec dojít. Veškeré další přípravné práce se pak už odehrávaly ve znamení zavedení elektrobusů.

Konec II. části

Url: [Nový BRT systém v norském Stavangeru – II. část – Trolejbus nebo elektrobus?](#)