

Svou balíkovou tramvaj zkoušejí i Francouzi

17.09 2024 17:43, Libor Hinčica, Tramvaje

Po německém Schwerinu, v němž se v průběhu jednoho roku (od podzimu 2022 do podzimu 2023) testoval provoz tramvaje pro přepravu balíků v kooperaci s DHL – Deutsche Post, se nyní do obdobného experimentu, byť časově výrazně kratšího, pustili i ve Francii. V kooperaci města Štrasburk (Strasbourg), jejího dopravního podniku (CTS), výrobce Alstom a francouzské pošty (La Poste) se zrodil projekt přepravy zásilek v tramvajích na lince B. Zkušební provoz má probíhat od 16. 9. do 26. 10. 2024.

Zásilky mají být nakládány na nádraží Hœnheim vždy v 9:30 (některé zdroje uvádějí 9:00, pozn. autora) do tramvaje linky B a putovat v doprovodu jednoho zaměstnance pošty k zastávce Broglie v centru města, kde již bude čekat další zaměstnanec La Poste, jenž si poštu převezme a postupně je vyskládá na nákladní jízdné kolo či kola, kterým(i) pak zajistí rozvoz po centru města. Během více než měsíčního zkušebního provozu se očekává, že kromě ranní přepravy přibude ještě odpolední spoj (ve 14:30 z Hœnheimu).

Přeprava je realizována v přední části vozu, kde jsou první dveře určeny výhradně pro nakládku a vykládku pošty. Nabalené pytle musí být posádka schopná naskladnit a vyskladnit během 30 vteřin, práci jim usnadňuje fakt, že jsou zásilky připraveny na transportním prostředku (rudlu). V blízkosti dveří se dvojice rudlů odstaví a jednoduše připevní k madlům pomocí popruhů, žádné speciální úpravy se pro přepravu pošty zřejmě na vozidlech neodehrály, z autorem dohledatelných fotografií alespoň nejsou zřejmé. Přepravní kapacita vozů se kvůli balíkům má snížit po dobu přepravy o zhruba 12 míst.

Účelem zkoušek je ověřit, zda by přeprava balíků mohla koexistovat vedle transportu pasažérů bez vlivu na jízdní řád a pohodlí cestujících. Leitmotivem celé iniciativy je pochopitelně snížení emisí, přičemž je poukazováno na to, že přeprava zboží v rámci Štrasburku představuje zhruba 20 % veškeré dopravy ve městě, zabírá 30 % kapacity silnic a je zodpovědná za 50 % spotřeby nafty, takže

celkově má být zodpovědná za cca 25 % emisí skleníkových plynů.

V tomto výčtu je ale zahrnuta veškerá doprava zboží (včetně například zásobování prodejen), takže si lze jen obtížně představit, že by případný přesun balíků pošty na koleje s těmito čísly výrazně zahýbal. Je však nezbytné, aby město alespoň vytvářelo dojem, že plní své závazky *„pro udržitelnou a bezuhlíkovou městskou logistiku“*, k nimž se v loňském roce přihlásilo, podobně také francouzská pošta musí vykazovat činnost ve směru budování *„udržitelné městské mobility v regionech“*, když už podepsala řadu kooperačních smluv (mj. i právě se Štrasburkem).

Projekty přepravy pošty v tramvajích se v posledních letech vynořují čím dál častěji s tím, jak stoupá využití doručovacích služeb a e-shopů. Po testovací fázi ale dosud vždy došlo jen k vyhodnocení „užitečných výsledků“, načež se na projekty zapomene.

Url: Svou balíkovou tramvaj zkoušejí i Francouzi