



## Tramvajové projekty v Maroku

21.12 2017 19:42, Redakce, Nezařazené

V Maroku momentálně jezdí tramvaje pouze ve dvou městech, a sice v Casablance a Rabatu, přičemž ve druhém zmíněném případě obsluhují tramvaje i sousední město Salé. Nejprve byly tramvaje zprovozněny v hlavním městě Maroka, a sice 18. května 2011, Casablanca, která má šestkrát více obyvatel než Rabat, a sice přes 3,360 mil., se dočkala otevření svého provozu až 12. prosince 2012. Další města se měla brzy přidat, a sice Meknes (fran. *Meknès*), Fás (fran. *Fès*) a Nador, všechna rovněž ležící v severní části země, nicméně hlavní propagátor těchto iniciativ, společnost Alstom, nenašel v době, kdy hospodářská krize pomalu odcházela, velký ohlas, protože na velkorysé záměry neměla zmíněná města po řadě nedokončených či zastavených infrastrukturních projektů po celé zemi chuť, a tak se další navrhované provozy zachovaly akorát na papíře projektantů a stejně tak nebyla viditelná vůle rozšiřovat první dvě realizované sítě. Nicméně příznivý vývoj posledních let už kolotoč s tramvajovými plány opět roztočil, a tak se budou rozvíjet nejen nové úseky či tratě v rámci stávajících sítí, ale možná i nové provozy.

### Casablanca

Casablanská síť vykazuje délku 31 km a má podobu jedné hlavní trati Sidi Moumen - Facultés, ze které se odpojuje větev k pobřeží Atlantského oceánu, kde je konečná zvaná Ain Diab Plage. Na této síti je momentálně v provozu pouze jedna linka č. 1, která začíná v Sidi Moumen, ale má dvě možné konečné, tudíž je třeba sledovat, co mají tramvaje na světelných transparentech zrovna napsáno. Nicméně uváděná větev má v budoucnosti sloužit lince č. 2, pro kterou ještě není zcela dostavěna trať (viz obr. 1). Otevření právě popsané sítě o délce 31 km se uskutečnilo najednou a historické záznamy dosud nepamatují, že by se kdy v jeden moment otevřelo v nějakém městě více km tramvajových tratí. Casablanskou tramvajovou síť provozuje RATP Développement (zkr. RATP Dev) přes svou pobočku Casa Tram. RATP Dev je společností patřící do skupiny RATP, neboli pařížského provozovatele MHD. RATP Dev je momentálně přítomna ve 14 zemích světa, od Brazílie až po Jižní Koreu.

U hlavní trati již bylo při jejím jižním konci zahájeno prodloužení o další více než 2 km na novou konečnou Lissasfa. Nicméně práce se před několika měsíci zastavily a stavba proto nyní připomíná kolonádu, podél které se, jak se lze přesvědčit ze snímků níže, hromadí nepořádek. V příštím roce ale má být dle místní samosprávy hotovo.



Konečná Facultés a prodloužení směrem k nové konečné Lissasfa.



































































Stavba dráhy pro linku č. 2, jež má mít délku 22 km, se rovněž dala do pohybu, a to roku 2015, a má být hotova také v roce 2018. Na snímcích níže vidíme, jak vypadá napojení nové infrastruktury do větve linky č. 1 vedené k oceánu. Právě popsané dva projekty si vyžádají investici ve výši asi 10 mld. Kč. Již nyní se připravují nebo alespoň plánují další dvě linky, existují ale i smělé vize rozvíjet tramvaje ještě více. Pochopitelně se tak děje nebo má dít s pomocí úvěrů.

Uvedme, že tramvajový systém není z uživatelského hlediska úplně komfortní. Odbavení cestujících probíhá na zastávkách přes turnikety, automaty na prodej jízdenek stojí mimo zastávky a jejich funkčnost je omezená - některé odmítají přijímat bankovky, nebo přijímají jen vybrané bankovky, platit kartou se dá zřejmě jen se štěstím a vydané jízdenky nejsou zhodnocovány vždy tak, jak by měly: kromě základní 8dirhamové (cca 19 Kč) se dá koupit i 14dirhamová na dvě cesty, jenže druhá cesta nemusí být po vložení vydané jízdenky turnikety akceptována, takže pak nezbývá, než se obrátit na zaměstnance, kteří jsou na zastávkách přítomni a žádat je o pomoc. Kvůli turniketům a omezené šířce nástupišť je pohyb cestujících na zastávkách usměrněný tak, že na jedné straně nástupišť je vchod a na druhé východ, takže si člověk může na delších zastávkách udělat i poněkud dlouhou procházku, než se vůbec dostane tam, kam chce.

















Tramvaje jezdí značně plné, a to i přesto, že jsou nasazovány jednosměrně Citadis 302 permanentně spojené záděmi k sobě do vlaků o celkové délce 65 m. Údržbu souprav měl provádět po dobu 15 let za 190 mil. dirhamů (cca 450 mil. Kč) Alstom, jenže po méně než dvou letech provozu tramvají se roku 2014 kvůli „smluvním odchylkám“ rozhodl na tento závazek rezignovat, a tak se od té doby o soupravy stará provozující společnost RATP Dev s experty s mateřské společnosti RATP.



Zastávka L'Oasis.























Facultés.







T 1

Station Facultés Terminus

محطة الكليات النهاية

35



© Copyright: Brain Solutions S.A.S. • Maroc Aljezira • Toute reproduction est interdite.



Zastávka Achouhada.





























Zastávka Ali Yafa.













U zast. Place des Nations Unies.



## Rabat-Salé

V Rabatu jezdí od května 2011 dvě linky, L1 a L2, obsluhující síť ve formě X o délce 19 km. Obě linky se nejen kříží, ale mají i společný 3km úsek s pěti zastávkami. Stejně tak obě obsluhují sousední město Salé, které s Rabatem vytváří významnou aglomeraci. Provozovatelem tohoto systému je opět francouzský podnik, tentokrát Veolia Transdev.

V roce 2019 by mělo dojít k otevření dalších úseků o délce 7 km, které se budou týkat linky L2. Ta se na svém jižním konci (viz schéma vpravo) rozšíří do čtvrti Yacoub El Mansour (2,4 km) a na tom druhém po třídě Zarbia pronikne do čtvrtí Moulay Ismail a Kariat. Král Mohammed VI tyto stavby v souhrnné hodnotě 1,7 mld. dirhamů (cca 4 mld. Kč) odstartoval svou přítomností na slavnostním zahájení prací dne 23. října 2017. Pro daná prodloužení již byly objednány nové soupravy v počtu 22 ks, o čemž jsme na tomto webu [informovali](#) v listopadu 2017.

Tramvajový systém plní očekávání co do přepravní poptávky, neboť do konce října 2017 bylo přepraveno 164 mil. cestujících, což odpovídá asi 110 tisícům osob denně. Kromě toho vytvořil okolo 400 stálých pracovních míst a měl přispět k redukci oxidu uhličitého o 10 tisíc tun ročně. I proto se připravují další prodloužení linky L2, ale i linky L1.

Na následujících snímcích se můžeme na stávající provoz podívat. Uvedme, že i zde mají jednosměrné Citadis 302, které jsou k sobě pospojovány do dvojic svými záděmi, nadto ale ještě



disponuje dopravce 6 obousměrnými tramvajemi téhož typu. Nákup jízdenek se děje podobně jako v Casablance na zastávkách, nicméně znehodnocování jízdenek (6 dirhamů stojí jedna) se děje na palubě vozů. Po voze pak chodí průvodčí, kteří označené jízdenky kontrolují. Každá obyčejná jízdenka má platnost hodinu a umožňuje jeden přestup na druhou linku. Na zastávkách se dále pohybují zaměstnanci provozující společnosti, kteří lidem pomáhají. Na zastávkách jsou i někdy prodejní místa, standardem jsou však všude automaty.



Zastávka Bab el Had.









Mezi Rabatem a Salé.







Konečná Hassan II.







Zastávka Bab Lamrissa.



Most vedoucí do Rabatu.











Zastávka Tabriquet.





Zastávka Tabriquet.















Nedaleko konečné Hay Karima.



Konečná Hay Karima.





















Konečná Hay Karima.





Konečná Madinat al Irfane.













U konečné Madinat al Irfane.







U zastávky Place al Jouane.



















Linka č. 2, pohled směrem k zastávce Bab Chellah.



Zastávka Place al Jouane na lince č. L2.





Konečná Hôpital Moulay Youssef



Konečná Hôpital Moulay Youssef.





U zastávky Sidi Mohamed Ben Abdellah.



U zastávky Place de Russie.



U zastávky Place de Russie.





U historického centra.







U nádraží.









Další snímky už zachycují prodloužení od nemocnice Moulay Youssef dále na jih a dále prodloužení od konečné Hassan II k východu. Zatím toho ale k vidění moc není, neboť práce se teprve rozbíhají.





Prodloužení od nemocnice Moulay Youssef.











Prodloužení od konečné Hassan II.













## Další města

Jak již bylo uvedeno výše, i další města se měla dočkat svých tramvají. Po konečném odchodu hospodářské krize zatím ale projevil zájem jen Fás, který se svými více než 1,1 milionů obyvatel nemá kapacitní dopravní prostředek. Fás se přitom nachází v kopcovitém terénu a je poměrně rozlehlým městem, tudíž se v něm stavba tramvaje nejeví jako špatný nápad. Bližší podrobnosti k projektu ale prozatím nejsou známy, nicméně kromě tramvaje by někteří tamní činovníci viděli ve svém městě rádi i lanovou dráhu.

*Text a neoznačené foto: Vít Hinčica*

Url: [Tramvajové projekty v Maroku](#)