



Jediný africký trolejbusový provoz je od března mimo provoz

09.12 2022 21:19, Libor Hinčica, Trolejbusy

V marocké Marrákeši bychom našli jediný trolejbusový provoz na africkém kontinentě. Do provozu byl oficiálně uveden na podzim 2017, dlouhou dobu byly ale místní trolejbusy nasazovány jen v režimu jízdy na baterie a trolejové vedení začalo být používáno až od 3. 2. 2020. Od března letošního roku jsou však trolejbusy bez užitku odstaveny ve vozovně.

Sázka na trolejbusy v Marrákeši byla bezpochyby překvapivá, vzhledem k předpokládanému režimu provozu ale rozhodně ne nelogická. Navržen byl tzv. *Bus Rapid Transit* systém, u něhož se počítalo s jízdou ve vyhrazených jízdnicích pružích v krátkých intervalech, přičemž na rovinaté trase dlouhé 8 km bylo zavěšeno trolejové vedení v délce 3 km, jež mělo sloužit k nabíjení trakčních baterií vozidel. Celý projekt byl, stejně jako řada dalších v Africe, zaštitěn čínským kapitálem. Čínská strana měla být zodpovědná za návrh systému, vybudování potřebné infrastruktury i dodávku vozidel, jichž mělo být pro první linku objednáno 15 ve standardní délce od výrobce Dongfeng Yangtse (typ Veyron G92), dodáno však bylo jen deset trolejbusů. Provoz byl sice slavnostně zahájen 29. 9. 2017, jenomže místní úřady nevydaly povolení pro užívání trolejové infrastruktury, u níž měly být nalezeny významné nedostatky. Řešení problémů mělo zabrat dva roky, než se podařilo od 3. 2. 2020 konečně zahájit provoz tak, jak bylo původně plánováno. Současně se hovořilo o tom, že vznikne ještě druhá linka B o délce 9 km, na níž měly být provozovány tentokrát už článkové trolejbusy z produkce téhož dodavatele. Vše ale skončilo jen u hezkých vizualizací, přičemž je obtížné dopátrat se v marockých zdrojích informací, co stojí za odkladem (či úplným zrušením) projektu.

Momentálně přitom není v provozu už ani první trolejbusová trasa. Dne 22. 3. 2022 mělo dojít ke stržení části trolejového vedení projíždějícím popelářským vozem, jehož řidič zapomněl spustit rameno jeřábu určené pro nadzdvihávání kontejnerů. Poškození nemělo být nijak fatální, přesto

došlo k odstavení všech trolejbusů ve vozovně. Infrastruktura nebyla až do dnešních dnů opravena a nic nenasvědčuje tomu, že by se to mělo v dohledné době změnit. Město ani dopravce nijak nereagují na podněty ze zahraničí stran případné pomoci při obnově dopravy a o trolejbusích už nereferují ani média. Zvláštností je, že namísto trolejbusů nebyla zavedena žádná adekvátní náhradní doprava. Cestující jsou stejně jako před postavením trolejbusové tratě (potažmo BRT systému) závislí jen na službách místních náhodně jezdících maršrutek.

Je otázkou, zda se trolejbusy na silnice vůbec někdy vrátí. Využívání čínských trolejbusů především v prvních dvou letech provozu jen v bateriovém režimu znamenalo, že se baterie opotřebovaly více, než bylo původně počítáno (navíc se mělo pouze na baterie – opět kvůli problémům s trolejovým vedením – jezdit minimálně i během letních měsíců roku 2021). Ještě před stržením trolejového vedení tak měly baterie vozidel vykazovat rozsáhlé výpadky funkčnosti, přičemž náklady na jejich výměnu město vyčíslilo na 20 mil. marockých dinárů (42,6 mil. Kč), což lze vzhledem k velikosti flotily pouhých 10 vozidel považovat za cenu více než dvojnásobně nadsazenou.

Marrákeš nicméně hledá cokoli, co lze použít jako argument na to, aby byl BRT systém prezentován jako špatné rozhodnutí minulosti. Poukazuje se například na to, že solární elektrárna, která byla vybudována pro napájení trati, může dodávat elektrický proud pouze během dne, když svítí slunce. Toto zjištění muselo být jistě šokující a lze jej srovnat snad jen s dnes už legendární reportáží televize Nova, v níž bylo dokázáno, že v minusových teplotách zmrzne voda. Na druhé straně, abychom Marrákeši úplně nekřivdili, solární elektrárna se měla potýkat s častými výpadky i v případě, že bylo dostatek slunečního svitu. Důvodem mělo být její údajně nekvalitní provedení, kdy solární panely významně degradovaly. Pro město znamenalo přerušování napájení ze solární elektrárny nutnost odebírat elektřinu ze sítě, což jej mělo měsíčně stát okolo 70 000 až 80 000 dinárů (cca 150–170 tisíc korun), s nimiž v nákladech původně nebylo počítáno.

Navíc projekt byl vskutku diskutabilní od samotného počátku a starosta Marrákeše byl opozicí kritizován, že se v přípravě záměru pracovalo od počátku s nerealistickými daty. Už v létě roku 2018 – necelý rok po spuštění provozu – bylo informováno o tom, že linka si nezvládne vydělat ani na pokrytí mzdových nákladů. Trolejbusy mělo denně využít jen okolo 2 500 cestujících a příjem z jízdného měl činit okolo 500 dinárů (zhruba 1 100 Kč) denně. Z tohoto důvodu nemělo dojít ani k avizovanému dokoupení dalších trolejbusů, kterých tak zůstalo jen 10 z původně objednaných patnácti, a opce na dalších 15 vozů vůbec nebyla využita.

Draze vybudovaný systém (infrastruktura a vozidla měly vyjít na přibližně na 240 mil. marockých dinárů, tj. cca 511 mil. Kč), tak vůbec neslouží účelu, pro který vznikl, a zdá se, že se trolejbusy jen tak na silnici Marrákeše nevrátí, pokud tedy vůbec kdy.

Url: [Jediný africký trolejbusový provoz je od března mimo provoz](#)