

Když se z parciálních trolejbusů stanou elektrobusy

21.12 2017 09:39, Redakce, Nezařazené

Následujícím příspěvkem se podíváme do nevšední destinace, ve které letos otevřeli trolejbusový provoz, nicméně nedlouho po tomto aktu začaly trolejbusy jezdit výhradně se staženými sběrači, čímž se z nich de facto staly elektrobusy. Jmenovitě zavítáme do marockého Marrákeše čítajícího okolo milionu obyvatel.

Zpoždění a ještě fiasko

Jak jsme již informovali loni, nový trolejbusový provoz, který je koncipován jako BRT systém, měl být zprovozněn již roku 2016. Konkrétně se počítalo s tím, že se tak stane ještě při příležitosti konání listopadové konference OSN o změně klimatu, avšak tehdy došlo pouze na první zkušební jízdy. Starosta Marrákeše se pak v druhé polovině března 2017 dušoval, že se systém zprovozní v dubnu, ale ani toho měsíce trolejbusy nevyjely.

Provoz trolejbusů, které byly dodány coby parciální, s kapacitními bateriemi, se tak spustil až 29. září 2017. Na vině prý bylo získání všech předepsaných certifikátů ze strany marockého ministerstva dopravy a logistiky, neboť vozidla dorazila do Maroka již na podzim 2016. Tehdy se uvádělo, že jich přišlo 15, pak se ale objevila zpráva, že jich je jen deset, a toto nižší číslo bylo naší redakci potvrzeno zaměstnancem koncesionářské společnosti Alsa v tomto prosinci. Zbývajících pět vozů by ale mělo být ještě dodáno.

Trolejbusy čínského výrobce Yangtse začaly jezdit na jediné lince zvané BRT 1, která je trasována od západní hranice centra Marrákeše směrem k západnímu okraji města, a to výhradně po třídě Hassan II. Trolejbusy mají na většině 7,5 km dlouhé trasy vyhrazené středové pruhy oddělené od okolního provozu. Zatrolejovaný úsek o délce 3 km se nachází blíže druhému zmíněnému bodu, zbytek je bez drátů. Trolejové vedení je napájené z měnírny umístěné ve vozovně, jež byla zřízena u západní konečné, u které se vozy otáčejí bez pomocí trolejového vedení na malém kruhovém objezdu. Měnírna měla být přitom poháněna sluneční energií, a to díky sluneční elektrárně, která měla být ve vozovně nainstalována a mít výkon 1 MW, nicméně nic takového evidentně vybudováno nebylo.

Krátce po otevření trolejbusového provozu se navíc objevily problémy, které se dle informací redakce mají týkat špatné instalace trolejového vedení. To si následně vyžádalo vyloučení provozu vozidel

s nasazenými sběrači a namísto toho jezdí vozy už přes dva měsíce výhradně na baterie a dobíjeny mají být pomocí sběračů pouze na krátkém úseku umístěném ve vozovně. Fakt, že nelze využívat trolejové vedení a vozy je nutné nabíjet stacionárně, fakticky znamená, že se parciální trolejbusy konvertovaly (minimálně dočasně) na elektrobusy. Protože na vyhrazené těleso nemají přístup jiné prostředky MHD, je momentálně marrákešský počin de facto prvním elektrobusovým BRT koridorem na světě. Dle údajů koncesionáře Alsa vydrží plně nabité trolejbusy v provozu 90 minut, nicméně je zřejmé, že zatím vydrží i déle. Ostatně provozní rychlost vozů je poměrně malá, a to pravděpodobně právě kvůli snaze nevyčerpávat kapacitu baterií příliš rychle.

Dle údajů Alsy je problém s trolejovým vedením řešen a měl by být i vyřešen. Nicméně další BRT koridory, které byly plánovány, již podle všeho nebudou s vrchním vedením, avšak těžko soudit, zda právě kvůli špatné zkušenosti s tímto projektem, kdy dodavateli vozidel a stavby BRT koridorů byly jiné subjekty. Projekt si nicméně tak jako tak již dříve vysloužil kritiku. Dle některých je zavádění parciálních trolejbusů, případně elektrobusů, na Maroko zbytečným luxusem, dle jiných zase nedošlo k naplnění původních plánů a slibů, které počítaly mimo jiné s tím, že namísto obyčejných zastávek budou cestujícím k dispozici stanice známé z nových tramvajových provozů uzpůsobené pro rychlé a kapacitní odbavení, namísto 12m vozidel budou zakoupená 18m a 24m a nákup jízdenek bude možný už na zastávkách a ne u řidiče. Kritika kromě toho padá i na nekoncepčnost plánovaných koridorů a jiní zase soudí, že se po vzoru Rabatu a Casablancy mělo město pustit do budování tramvajových tratí, které také byly zvažovány.

Dodáme, že celkem bylo zatím zaškoleno 24 řidičů, kteří zajišťují denní provoz s intervaly 6 až 12 minut od pondělí do soboty a 12 minut v neděli a o svátcích. Cena jízdného je 4 dirhamy (asi 10 Kč) za jednu jízdu. Interiér vozidel je zařízený jednoduše. Poptávka po novém dopravním prostředku zatím není s výjimkou špiček nijak zvlášť silná.


100 % ÉLECTRIQUE
100 % كهربائي
Marrakech s'engage à
protéger son environnement
مراكش تلتزم بحماية بيئتها


BUS CITY
ZERO EMISSION
بدون انبعاثات غازية


100 % ÉLECTRIQUE
100 % كهربائي


100 % ELECTRIQUE
100 % كهربائي






Sortie
خروج
Entrée
الدخول


BUS CITY












100 % ÉLECTRIQUE
100 % كهربائي






FRAMACO




Règlement intérieur







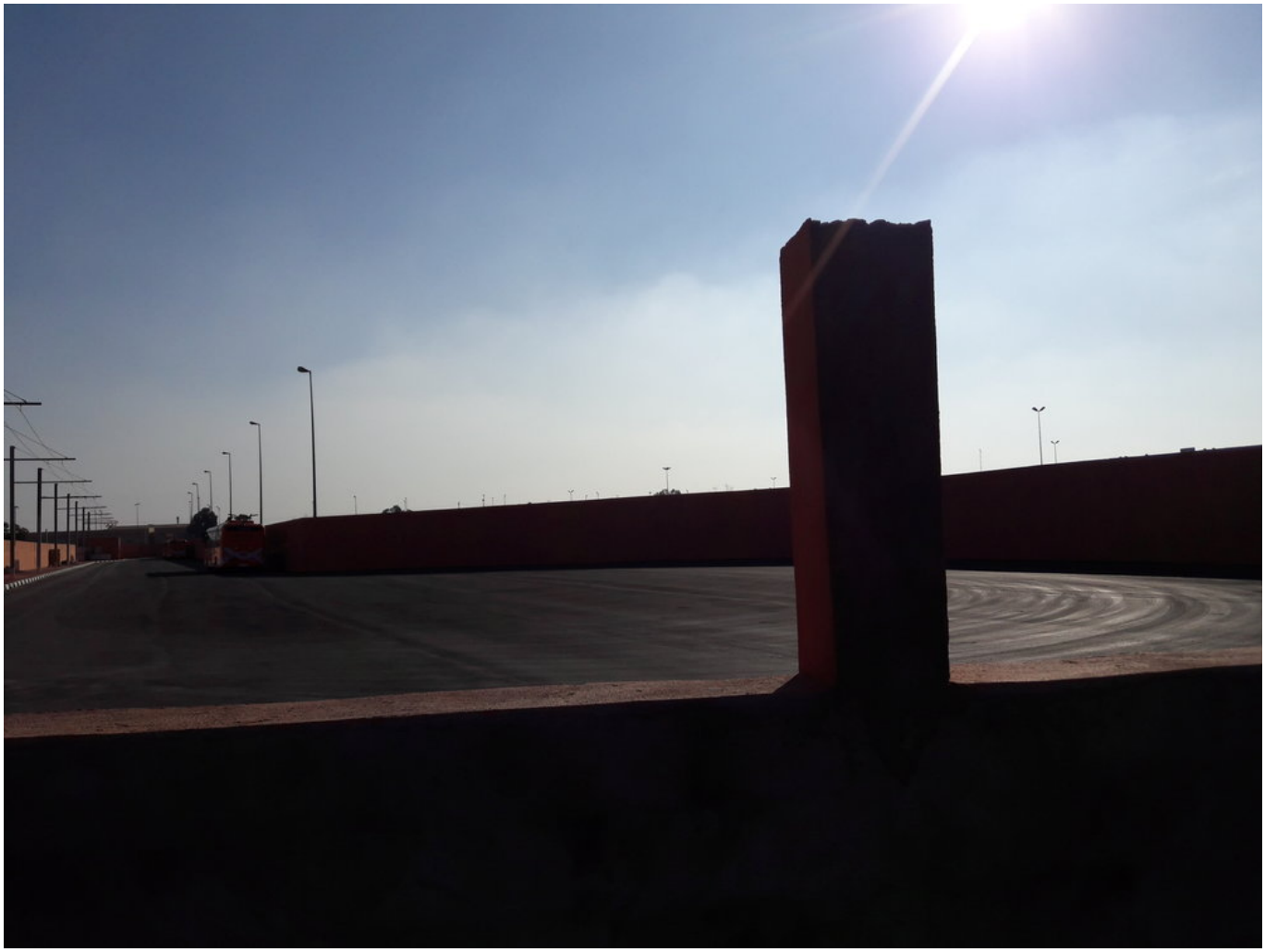





























47156 | 26




100% ELECTRIQUE
100 %







Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Video z celé jízdy zde.

Url: Když se z parciálních trolejbusů stanou elektrobusy