

Masivní obnova autobusů v Alžírsku

11.10 2026 18:25, Dominik Konečný, Autobusy

Uplynulé dvě dekády proměnily Alžírsko z dopravního hlediska k nepoznání. Bývalá francouzská kolonie získala samostatnost v roce 1962, od níž je (s přestávkou v podání občanské války v 90. letech) relativně stabilní. Zemi však vládne autoritářský politicko-vojenský režim. V posledních letech stát zažívá setrvalý hospodářský růst, který je výrazně podpořen ropným a plynařským průmyslem. Nejdůležitějším exportním partnerem je pak díky své geografické poloze Evropa. Role Alžírska v dovozu energetických surovin do EU navíc vzrostla po ruské invazi na Ukrajinu v roce 2022. Díky tomuto daru přírody si země může dovolit masivní investice do dopravní infrastruktury, které se začaly projevovat zejména po roce 2010.

Už v roce 2007 byl odstartován ambiciózní projekt trans-alžírské dálnice (západ-východ), která propojuje nejhustěji zalidněný sever země. Tento nejdůležitější infrastrukturní projekt se podařilo dokončit v roce 2023 otevřením posledního úseku u tuniských hranic. Podobnou renesanci pak zažívá i železnice, která se dočkala realizace důležité druhé paralelní tratě západ-východ, postupně se rozbíhá i příprava transsaharské železnice, která spojí sever s městem Tamanrasset na jihu země a výhledově i s Nigerem. Rozvíjena byla také příměstská železnice v Alžíru a jeho předměstích.



Alžírsko bylo až do srpna 2026 rájem pro milovníky staré německé techniky. Jednalo se o poslední velké útočiště vozů Mercedes-Benz O 305 a O 307, a to prokazatelně pouze v trojlístku měst Batna, Biskra a Barika, kde dožívaly poslední nižší desítky vozů. Do Alžírska se však dostaly i zajímavé deriváty těchto autobusů – např. autobus na snímku pochází z nizozemského Dordrechtu, karosovaný je přitom místním Den Oudstenem, což je na bočnici zřetelně patrné. Nacházelo se tu též několik vozů Heuliez, taktéž s odlišnou karoserií. Nejvíce „ó tři sta pětek“ se nacházelo v Biskře, přezdívané Brána do Sahary, kde byly nuceny zvládat letní teploty atakující 50 stupňů Celsia. (foto: Jon Hoogendijk)

Velkou proměnou prošla i městská doprava – v hlavním městě Alžíru bylo v roce 2011 otevřeno metro, které se od té doby dočkalo i několika prodloužení, přičemž aktuálně probíhají práce na dalších prodlouženích (a to v případě všech tří větví linky). Ve městě se nacházejí i tramvaje, které v minulosti už kolorit města jednou tvořily, konkrétně v letech 1898 až 1959. Novodobý provoz pak byl otevřen v roce 2011. Nejde přitom o jediný alžírský tramvajový systém – během posledních 15 let se tramvaje objevily ještě v dalších šesti městech.

Poněkud stranou zájmu z hlediska investic zůstávala dlouhou dobu městská autobusová doprava. Poslední velkou investicí byly dodávky několika stovek středněpodlažních autobusů Van Hool A500 (včetně menšího počtu kloubových a dvoukloubových), které skončily (navzdory proklamacím o další spolupráci) poslední objednávkou v roce 2008.

Na tomto místě je třeba přiblížit způsob organizace autobusové dopravy v alžírských městech. Městský dopravní podnik je zpravidla nazýván ETUS*x*[1], tomu pak sekundují ve velké míře soukromníci, kteří nezřídka zajišťují srovnatelné či dokonce větší objemy dopravy jako městský dopravce. Zmíněná poslední velká dodávka autobusů Van Hool mířila výhradně mezi městské dopravní podniky, které si autobusy přerozdělily v rámci celé země. Soukromníci pak autobusy

pořizují z omezených vlastních zdrojů, v důsledku čehož disponují zastaralejším vozovým parkem.



Jeden z posledních provozních Van Hoolů s předfaceliftovými světlomety v zemi projíždí předměstím přístavního města Annaba. V nedávné době ve městě sloužil ještě poslední Renault R312, nyní by již měl být mimo provoz a městu tak vládnou zejména nové Tirsamy, sekundované dalšími čínskými a korejskými vozy. V pozadí se nachází bazilika sv. Augustýna, jeden z mála křesťanských svatostánků v zemi. V dubnu letošního roku baziliku navštívil i papež Lev XIV. (foto: Dominik Konečný)

Potřeby privátních dopravců pak dlouhou dobu uspokojovala zejména místní produkce. Ta je reprezentována závodem SNVI (dříve SONACOME), který tvoří relikt bývalé filiálky francouzského Berlietu. Ten zde vznikl v roce 1957, tedy ještě v době, kdy bylo Alžírsko součástí Francie. Po turbulentním období získávání nezávislosti došlo postupně nejprve k částečnému zestátnění SNVI, načež v 90. letech již bylo SNVI kompletně ve vlastnictví státu. Firma však není dlouhodobě v dobré kondici, stát již několikrát musel odvracet hrozící bankrot a situace se nadále příliš nelepší.

Společnost SNVI (která se zaměřovala na různá těžká nákladní vozidla, nejen autobusy) od počátku vyráběla licenční produkty Berlietu a posléze i Renaultu, který Berliet převzal. Potřeba inovací však byla v Alžírsku malá, a tak se firma i odběratelé spokojili až do roku 2008 s typem SNVI 100, který je alžírskou verzí Berlietu PR100, vyráběným ve Francii již od roku 1971. Krátce před ukončením produkce tou dobou již notně zastaralého vozidla přišlo SNVI poprvé s vlastním typem, když uvedlo na trh stejnojmenný typ autobusu, jenž byl však nadále koncipován jako vysokopodlažní (potažmo středněpodlažní) a jenž je vyráběn dodnes.



Mimo standardní osmiválcovou (!) verzi SNVI 100V8 (Berliet PR100) vznikla i tato zkrácená verze (70L6) s šestiválcem o délce kolem devíti metrů. Jistou zajímavostí je fakt, že zatímco vozy standardní délky byly vyráběny ve dvoudveřovém provedení, naopak (městské) vozy kratší délky byly většinou vyhotoveny se třemi dveřmi. Vozidlo na snímku je nasazeno na fotogenickou pobřežní linku na předměstí hlavního města Alžíru, kam jsou vypravovány desítky vozů v krátkém intervalu. Linka je (prozatím) „okupována“ téměř výhradně vozy SNVI, a to ve všech možných barevných provedeních. (foto: Dominik Konečný)

Od konce 90. let pak SNVI vyrostla konkurence v podobě čínských a korejských vozů. Zatímco role korejských autobusů se začala postupně upozaďovat, ty čínské převzaly většinu trhu. Městští dopravci pak nakupovali také již zmiňované Van Hooly či lokálně vyráběnou první generaci nízkopodlažních Conect od Mercedesu, která zde sjížděla z výrobní linky o poznání déle než v Evropě.

K větší obnově vozového parku autobusů novými vozidly vedla nešťastná událost, jež se odehrála loni v létě. Dne 15. srpna 2025 sjel minibus v hlavním městě do řeky, což si vyžádalo 18 mrtvých a nejméně 24 zraněných. Vyšetřování pak ukázalo na mnoho závad na vozidle, mimo jiné na brzdách a řízení. Nehodu pokryla většina místních médií a v zemi vyvolala velké pozdvižení veřejnosti. Hned další den nařídil prezident republiky Tabbúni v reakci na incident stažení všech autobusů starších 30 let z provozu, a to do 6 měsíců. Poněkud paradoxním faktem zůstává, že účastníkem nehody byl tehdy „teprve“ jednadvacetiletý minibus Isuzu z roku 2004, takže prezidentské nařízení by se jej netýkalo.



Ještě jeden pohled na autobus Van Hool A500, tentokrát již ve verzi s faceliftem předního čela, která byla dodávána od roku 2006. Tento konkrétní vůz byl zachycen v horském městě Batna, které je v současnosti největším provozovatelem těchto autobusů, když disponuje necelými třemi desítkami vozů. Navzdory své poloze více než kilometr nad mořem zde po většinu léta teploty přesahují 30 stupňů Celsia. (foto: Dominik Konečný)

Ačkoliv se prezidentem uváděný termín neukázal být realistický, věci se daly do pohybu a státní aparát začal mapovat počty a stáří autobusů v zemi a zjišťovat možnosti jejich obnovy. Na konci měsíce pak ministerstvo dopravy uvádělo kolem 5 400 (!) autobusů starších 30 let určených k náhradě. Ministr v témže vyjádření zmínil dalších 28 000 autobusů starších 20 let, jejichž náhrada měla být řešena později. V květnu letošního roku pak prezident vystoupil s novým prohlášením, a sice vyřadit z provozu autobusy starší 25 let do 3 měsíců. Ani tohle prohlášení se nepovedlo naplnit, nicméně celá mašinerie se už hýbala.

Ministerská směrnice ze začátku srpna nastolila právní základ pro začátek stahování starých autobusů s okamžitou účinností, obětí první vlny se staly v souladu s nařízením autobusy starší 30 let. Po krátké lhůtě na odstavení starých strojů (a nákup nových) pak začaly razie ve městech. Policie vyrazila do ulic a autobusům odebírala provozní povolení i přímo na linkách za provozu. Ne všichni soukromníci se totiž hodlali ztotožnit s novou politikou státu nebo na nové autobusy zkrátka neměli peníze. Prakticky okamžitě tak začalo docházet k masivním výpadkům spojů, což mělo za následek natahování intervalů a přeplněnost vozů. Situace se značně lišila město od města – některá měla poměrně nové autobusy (např. Alžír), k výpadkům proto nedocházelo tak často, jiná (např. Biskra) disponovala z větší části jen autobusy staršími 30 let. Navzdory všem předsudkům o poměrech v Africe se toto opatření již naplnit podařilo a i v menších městech byl provoz starých autobusů ukončen, byť se to někde prakticky rovnalo zániku místní MHD (tento případ je dokumentován např. ve městě Hammam Soukhna, kde bylo město nuceno stáhnout z provozu jejich jediný autobus).



Nástupce starého licenčního Berlietu PR100 – SNVI 100L6, oproti předchozí generaci pouze šestiválcový. Jak je vidět na fotografii, technicky vzato inženýři ze SNVI příliš daleko ve vývoji nepokročili… Vozy se přitom vyrábí dodnes, autobus na snímku pochází z roku 2024. Stáří alžírských autobusů lze jednoduše určit z jejich poznávací značky, kdy poslední dvě číslice představují kód vilájetu (místní samosprávné jednotky) a další dvě číslice jim předcházející značí rok výroby vozu. V případě ojetin je to pak rok přihlášení vozidla v zemi. (foto: Dominik Konečný)

Ihned po zmíněné nehodě ze srpna 2025 začala vláda jednat o tom, jakým způsobem tak velké množství starých autobusů nahradit. Měsíc po nehodě byl zveřejněn program na dovoz 10 000 nových vozů, které by nahradily všechny autobusy staré 30 a více let a část z věkové kategorie 25–30 let. Aby si mohli nové autobusy dovolit i soukromníci, umožnila vláda zaplatit nejprve pouze 10 % z pořizovací ceny autobusu, 20 % uhradil stát formou dotace a zbylá částka byla rozložena do desetiletého úvěru. I přes státní podporu si zdaleka ne všichni soukromníci nové vozy zakoupili.

Na výběr byly pouze „ryze alžírské“ autobusy – vláda schválila import nových vozů třemi subjekty, které disponovaly potřebnými povoleními. Prakticky se však jedná o pouhé přeprodejce (v drtivé většině) čínských vozů, navzdory vzletným heslům od místních představitelů o znovuzrození alžírského průmyslu. V realitě tak v Alžírsku probíhají maximálně pouze finální práce na vozech. Do země se tímto způsobem dostávají zejména vozy značek Higer, Yutong, a především Tirsam, který přišel s „poalžírštěním“ svých vozidel nejdále, a sice, že opatřil původní autobusy od Zhongtongu svým logem. Nové autobusy Tirsam (Zhongtong LCK6xxxHGN) přitom nejsou ani nízkopodlažní, ne všechny jsou navíc vybaveny rampou pro vozíčkáře. Vybaveny jsou alespoň klimatizací, která je v místním klimatu nezbytností. Pro pohon postačovaly motory emisní kategorie Euro III. Ekologie se ostatně v zemi příliš neřeší, Alžírsko bylo například poslední stát na světě, který přešel na bezolovnatý benzín, a to až v roce 2021.



Na fotografii je zvěčněn jeden z mnoha autobusů Tirsam dodaných v letošním roce, zde konkrétně na předměstí Constantine, města mostů, útesů a roklí, kde nalezneme historické centrum zapsané ve světovém dědictví UNESCO. Z obrázku je na první pohled patrné, že alžírské na vozech není vůbec nic, nýbrž že jde o čínské vozy Zhongtong. Městské autobusy jsou dodávány v devítimetrové a dvanáctimetrové verzi. Nutno dodat, že zejména devítimetrová verze představuje značné snížení kapacity, jelikož jsou (v celé zemi) nasazovány i na vytížené linky. Pro zájezdové účely je pak dodávána verze jedenáctimetrová. (foto: Dominik Konečný)

Autobusy začaly záhy ve velkém připlouvat do země na nákladních lodích. První dodávku 335 vozů Higer z prvního února letošního roku následovalo do konce měsíce ještě dalších pět sérií čítající vždy několik stovek vozů. Celkem tak mělo jen do konce února dorazit 2 258 (!) vozů a další byly na cestě. Autobusy však neputovaly ihned k dopravcům, nejprve je převzala státní organizace ETIV, která připravovala jejich následnou redistribuci po celé zemi. Na řadu přišli nejprve městští dopravci, soukromníci začali přebírat nové vozy až později. Jistou zajímavostí je fakt, že většina vozů se po Alžírsku pohybuje stále na dočasných poznávacích značkách.

Doplňme, že kromě zmíněných čínských autobusů bylo zakoupeno i 308 vozů od německého partnera, v tomto případě jde ale o pouhé minibusy na podvozku Mercedes-Benz Sprinter.



Na závěr článku si ukážeme smutný pohled na jeden z vozů, hrdě se hlásící k Renaultu, který již překročil obávanou hranici 30 let. Navzdory tomu, že většina starých vozů byla po odstavení okamžitě sešrotována, stranou od center měst se dají nalézt již vyřazené autobusy. Zády k fotografovi se pak nachází garáže městského dopravce, toho času již plné vozů značky Tirsam… (foto: Dominik Konečný)

Po masivních dodávkách nových autobusů a zákazem vozů starších 30 let (včetně) tak lze v alžírských městech spatřit nejstarší autobusy z roku 1997. Přesné termíny aplikací dalších fází věkových limitů zveřejněny prozatím nebyly. Brzy by však měly přijít na řadu autobusy starší 25 let, výhledově se počítá i s maximálním stářím pouze 20 let. Kdy se tak stane, ukáže až čas.

---

[1] ETUSx – *Entreprise de Transport Urbain et Suburbain*; za x je poté zpravidla dosazeno počáteční písmeno z názvu města, např. ETUSA v Alžíru. I v tomto systému však najdeme výjimky, kdy je třeba oranská společnost nazývána ETO.

Url: Masivní obnova autobusů v Alžírsku