



## Méně než 10 let. Jediný africký trolejbusový provoz byl zrušen

16.01 2026 20:14, Libor Hinčica, Trolejbusy

Africký kontinent je opět bez trolejbusů. V marocké Marrákeši, která v roce 2017 zprovoznila zcela nový systém (šlo o první trolejbusový provoz v Africe od roku 1986, kdy dojezdily trolejbusy v jihoafrickém Johannesburgu), se nepodařilo jedinou místní linku udržet ani deset let. V souvislosti se změnou dopravců a linkového vedení došlo od prosince 2025 k začlenění někdejší trolejbusového koridoru do delší trasy, která je obsluhována již pouze autobusy. Nutno říci, že trolejbusový provoz nebyl právě úspěšný, a i když se po přerušení provozu v roce 2022 podařilo vozidla ještě vrátit na linku, nasazován byl obvykle jen jeden vůz. Pojďme si události okolo marrákešského trolejbusového provozu přiblížit chronologicky.

Dne 29. 9. 2017 byl zaveden provoz na trase Bab Doukkala - Al Massira. Linka byla od počátku koncipována pro využití parciálních trolejbusů, tj. z celkové délky 7 km byla zatrolejována jen část, konkrétně přibližně 4 km (řada zdrojů uvádí jako celkovou délku trasy 11 km, údaj 7 km vychází z marockých zdrojů i vlastního měření, přičemž někdy lze narazit i na údaj 8,8 km, který ale zahrnuje i úsek v centru, jenž nebyl postaven, pozn. autora). Stavbu realizovaly z větší části čínské společnosti, přičemž z Číny pocházela i vozidla. Ta vyrobila společnost *Yangzijiang* (někdy též udávaná jako *Dongfeng Yangtse*, což byl její název do roku 2016) a nesla obchodní jméno Veyron G92 a složitější čínské typové značení WG6120BEVHR. Objednáno bylo 15 trolejbusů, avšak dodáno bylo jen deset.

Důvodem nedodání zbylých pěti kusů byly nejspíše finanční problémy, do nichž se výrobce dostal a které vyvrcholily v roce 2020 faktickým bankrotem společnosti, jež musela být následně restrukturalizována. Podle fotografií z roku 2023 je přitom zřejmé, že všech 5 dalších trolejbusů pro Marrákeš bylo vyrobeno (jen nedošlo k jejich fyzickému dodání), a navíc byl podle všeho takřka dokončen i jeden článkový vůz. I kloubové trolejbusy měly podle původních prognóz do Marrákeše

zamířit (v roce 2017 se hovořilo o 20 vozech pro druhou linku), přesněji řečeno podle dostupné studie vypracované mezi lety 2016 až 2018 měly být dokonce všechny vozy budoucího BRT (resp. BHNS, což je francouzská zkratka pro totéž) systému pouze článkové a důvod, proč byly pořízeny pro první etapu pouze 12m vozy, se nepodařilo autorovi dopátrat.



Trolejbusů bylo původně objednáno 15, ale do města dorazilo jen 10 vozů, ačkoli vyrobeno bylo prokazatelně všech patnáct kusů. (foto: Mateusz Smoła)

Plánovány byly původně čtyři BRT (BHNS) linky sdílející centrální úsek Koutoubia - Bab Doukkala, a následně se větvící do různých směrů. Podle plánovaných konečných byly pojmenovány Massira (8,8 km; právě zde trolejbusy vyjely, byť ve zkrácené trase jen ke konečné Bab Doukkala), M'Hamid (10 km), Gare Routière (9 km) a Sidi Youssef Ben Ali (9 km). Finální stav počítal s flotilou 48 kloubových vozidel (z nichž pouze 4 měla být rezervní).

Projekt zavedení elektrické veřejné dopravy na bázi elektrobusů (parciálních trolejbusů) byl součástí zasedání OSN s názvem COP22, které Marrákeš hostila v listopadu 2016 a na němž se coby hostitelské město chtělo blýsknout nějakým mimořádným projektem s ekologickým dopadem, který měl představovat konkrétní závazek města k udržitelnosti a snížení uhlíkové stopy. Podle některých zdrojů se mělo podařit dodat trolejbusy ještě před summitem, na němž už měli být hosté vozidly (v režimu elektrobusů) přepravováni, to se zdá ale značně nepravděpodobné, protože marocké noviny informují o dodávce vozidel až 4. 7. 2017. K samotnému uvedení první linky do provozu došlo zmíněného 29. září 2017.

Slavnostní otevření trolejbusové linky však mělo své podstatné „ale“. Provedení trolejové infrastruktury nemělo být vyhotoveno v souladu s předpisy a místní úřady dlouho odmítaly vydat povolení pro provoz na trati. Trolejbusy tak sice na linku vyjely, ale více než dva roky využívaly pouze instalovaných trakčních baterií, tzn. fungovaly výhradně v režimu elektrobusu. Teprve od (nejspíše)

3. 2. 2020 mělo být používáno trolejového vedení, a tak teprve od tohoto data lze hovořit o skutečném trolejbusovém provozu.

Jak často byla trolejová infrastruktura využívána, není bohužel jasné. Podle některých informací byly například v létě 2021 trolejbusy opět používány pouze jako elektrobuses s nabíjením ve vozovně, a to kvůli blíže nespecifikovaným technickým problémům. Dne 22. 3. 2022 došlo ke - zde již s jistotou zmapovanému - stržení troleje projíždějícím nákladním automobilem, což vedlo k úplnému zastavení provozu. Vozy již neměly být používány ani jako čisté elektrobuses, protože kapacita baterií měla být pro tento účel už příliš nízká.



Autobusy s trolejbusy koridor nesdílely, což bylo poněkud absurdní. V časech špičky postávaly v dopravních zácpách, zatímco po koridoru projel trolejbus jen 2x za hodinu. (foto: Mateusz Smoła)

Zde se hodí doplnit, že trolejbusy Veyron G92 (WG6120BEVHR) byly - jak je pro čínskou trolejbusovou produkci v posledních letech typické - technicky spíše elektrobuses, kdy primárním zdrojem energie pro pohon byla vždy trakční baterie a sběrače sloužily jen pro nabíjení baterií. Při demontáži baterií tedy nemohlo vozidlo fungovat samostatně jako klasický trolejbus. Jaká byla konkrétní hodnota kapacity elektrické energie v bateriích marrákešských vozů, bohužel nevíme, avšak z jiných aplikací téhož výrobce v Číně se lze domnívat, že mohlo jít o 120-150 kWh (což by korespondovalo i s dalšími vozidly čínské provenience z té doby). Je zřejmé, že pokud byla vozidla po dobu několika let využívána jen v režimu elektrobusesů bez průběžného opakovaného nabíjení, musela baterie degradovat podstatně rychleji, než bylo plánováno (přičemž ani původní deklarovaná životnost nebyla nikterak závratná a činila jen osm let). Proto se nejspíše po 22. březnu 2022 muselo již na provoz v čistě bateriovém módu rezignovat.

Oprava poškozené troleje měla být naplánována na listopad 2022, avšak zda se v tomto termínu opravdu uskutečnila, opět nelze s jistotou potvrdit. K obnově provozu mělo dojít zřejmě až na jaře

2023, a to jen se třemi vozy z desíti. Už od léta byly provozovány jen dva trolejbusy a od jara 2024 jen jediný vůz, který páteřní BRT linku (!) obsluhoval ve zhruba hodinovém intervalu v časech od cca 7:00 do 21:00. Jízdní řád vyvěšen nebyl. Jízdní doba trvala zhruba 20–25 minut s tím, že z jedné konečné se vyjíždělo obvykle v celou hodinu a z východní koncové stanice v blízkosti centra o půl. Trolejbusy využívaly BRT koridor samostatně, přestože souběžně byly vedeny další autobusové linky, jejichž autobusy ale ve špičkách postávaly v kolonách. Koncová stanice v centru pak nebyla s autobusovými linkami sdílena, takže cestující museli na přestup kráčet zhruba 150 m pěšky. Ve směru do centra (tj. ke konečné Bab Doukkala) jezdily trolejbusy na trakční baterie, ačkoli na úseku bylo vybudováno trolejové vedení obousměrně. Naopak z centra jezdil trolejbus pod trolejí a nabíjel se. Tento systém byl důsledně dodržován, a tak lze předpokládat, že trolej ve směru ke smyčce Bab Doukkala patrně nebyla pod napětím (či byla poškozená).



Dohledat údaje o trolejbusech v Marrákeši je mimořádně obtížné. Shoda nepanuje ani na tom, kolik vlastně původně zřízení trolejbusového koridoru stálo. (foto: Mateusz Smoła)

Marrákeš se v uplynulých letech dále zabývala možností zřízení dalších BRT (BHNS) linek, nicméně idea použití trolejbusů byla v bližší neupřesněném čase opuštěna. Město opakovaně slibovalo, že bude postupně přecházet na bezemisní provoz, nově vypsané výběrové řízení na provozovatele MHD z 19. 7. 2025 ale velké požadavky na nasazení elektrobusů (o trolejbusech nemluvě) nestanovilo. Od 14. 12. 2025 převzala městskou dopravu od společnosti ALSA firma Supratours spadající pod státní dráhy ONCF (*Office National des Chemins de Fer*), která by měla postupně zařadit do provozu 349 nových autobusů, z nichž bylo od poloviny prosince uvedeno do provozu 207, které všechny vyrobil čínský Yutong. V uvedeném počtu 349 vozidel má být zahrnuto pouze 15 elektrobusů, u nichž nelze vyloučit, že budou sloužit na původně trolejbusové lince (jedná se ostatně o identický počet vozů, jaký byl původně pro tuto linku objednan).

Samotné elektrobusy prozatím dodány nebyly. Představitelé města sice v prosinci hovořili o jejich brzkém doručení, ve skutečnosti na ně ale v dané době běželo teprve výběrové řízení, do nějž se nabídky podávaly až 14. ledna 2026. Soutěž přitom nevypisoval dopravce, město Marrákeš, ani jiná marocká entita, nýbrž Jižní Korea, konkrétně státem řízená agentura KOICA, která zastřešuje jihokorejskou rozvojovou pomoc. Smlouva s Jihokorejci slibující pořízení původně 20 elektrobusů byla podepsána již v květnu 2023, avšak nákup se uskuteční až v roce letošním a bude zahrnovat jen 15 vozů. Jejich cena - včetně nabíjecí infrastruktury a výměny baterií (po cca 7 letech provozu) - má činit max. 7 mil. amerických dolarů (cca 146 mil. Kč; průměrně tedy půjde o zhruba 9,8 mil. Kč na vůz).



Trolejbusy jezdily ve směru do centra města výhradně na baterii, ačkoli zde trolejové vedení bylo zřízeno. (foto: Mateusz Smoła)

U trolejbusů je situace s jejich původní cenovkou složitější, protože různé (i přímo marocké) zdroje uvádějí sumy s opravdu velkým rozptylem, což si můžeme ilustrovat právě na příkladu ceny vozidel. Zatímco jeden článek uvádí, že za vozidla bylo vynaloženo 25 miliónů marockých dirhamů, což by tehdy odpovídalo pouhým 56,22 miliónům korun (tj. jen 5,62 mil. Kč/vůz), jiné hovoří o 60 mil. dirhamů (zhruba 135 mil. Kč, resp. 13,5 mil. Kč/vůz). Podobně jsou obrovské rozptyly i v deklarovaných cenách za stavbu BRT koridoru - od 131 mil. dirhamů až do 210 mil. dirhamů (tj. přibližně od 295 mil. Kč do 472,5 mil. Kč). Ačkoli je zřejmé, že samotný koridor bude používán dál, velká část investice zahrnující stavbu trolejbusové infrastruktury byla brzkým uzavřením provozu zmařena.

Zbývá poslední otázka - kdy byl vlastně trolejbusový provoz v Marrákeši uzavřen. Milovníky exaktních dat ovšem budeme muset zklamat. Předpokládalo se, že trolejbusy dojezdí k 14. 12. 2025 (resp. o den dříve) společně se změnou dopravce. Spolupracovník naší redakce, jenž Marrákeš

navštívil počátkem prosince, ale uvedl, že v době jeho návštěvy už trolejbusy nejezdily (nelze nicméně vyloučit, že mohlo jít o dočasné - byť několikadenní - přerušení a že se následně ještě vrátily, byť se to jeví nepravděpodobné). Naopak v listopadu 2025 trolejbusy ještě provozovány byly, neboť právě z tohoto období pochází fotografie ilustrující tento článek.

Url: [Méně než 10 let. Jediný africký trolejbusový provoz byl zrušen](#)