

Expanze metra v Číně

05.01 2016 08:50, Redakce, Nezařazené

Čínský ekonomický růst byl spojen také s vysokou migrací obyvatelstva do velkých měst, která ovšem nezřídka neměla na enormní nárůst obyvatelstva připravený dopravní systém. Situaci nezachraňovaly ani obrovské silnice a dálnice, protože počet aut stejně po čase převyšoval kapacitu silniční sítě. To kromě zvýšení doby přepravy znamenalo také zhoršení životního prostředí, na které v nejlidnatější zemi světa není ve jménu posilování ekonomiky brán takový ohled jako v zemích západní Evropy. Podle nedávné studie vědců z kalifornské univerzity může znečištěné ovzduší za každé šesté předčasné úmrtí v Číně (denně tak díky špatnému vzduchu má zemřít okolo 4 000 lidí). V listopadu 2015 pak byla naměřena rekordní hodnota znečištění ovzduší v severovýchodní Číně, kdy byly nejvyšší povolené limity stanovené Světovou zdravotnickou organizací dlouhodobě překročovány více než padesátkrát. Čína se ovšem snaží alespoň v některých oblastech znečištění ovzduší eliminovat a jedním z účinných prostředků je také podpora ekologické veřejné dopravy. V posledních letech tak můžeme sledovat v říši středu, jak je Čína také někdy nazývaná, velkou expanzi rychlých dopravních systémů na bázi metra.

Dosud poslední nově otevřený provoz metra bychom nalezli ve městě Nan-čchang. Tento název patrně většině čtenářů nic neřekne, nicméně město ležící v severní části provincie Ťiang-si není žádným drobečkem a žije v něm okolo 4,9 mil. obyvatel, přičemž v rámci Číny je známé pro svou bohatou historii a coby důležitý železniční uzel. První trasa místního metra byla otevřena dne 26. 12. 2015, má nyní 28,7 km a 24 stanic. Ve výstavbě je již prodloužení stávající trasy, dále druhá linka a plánovány jsou další tři. Interval na lince č. 1 je nyní ve špičkových časech 2 minuty a nasazovány jsou šestivozové soupravy vyrobené významným čínským producentem CNR Čchang-čchun, který zatím dodal 27 jednotek označovaných jako typ B.

Pokud se ohlédneme do historie, zjistíme, že první metro na pevninském území Číny bylo uvedeno do provozu až 1. 10. 1969, a to v hlavním městě Pekingu. Dnes se jedná o druhý největší systém metra na světě, který zahrnuje 18 tras. Prvenství ve velikosti metra patří jinému čínskému městu, Šanghaji, které má sice „jen“ 14 tras metra, jeho síť je ale s 538 km o 11 km delší než ta v Pekingu. Jako metro se navíc Šanghaji počítá někdy také samostatný systém Maglev, což je vysokorychlostní dráha spojující město s letištěm, která zvládá díky průměrné rychlosti 220 km/h urazit 30km vzdálenost k letišti za 8 minut, ve vybraných časech však jízdní doba klesá na pouhých 7 minut a 20 vteřin (při průměrné rychlosti 254 km/h). První trasa obrovského systému metra přitom byla v Šanghaji spuštěna teprve 28. 5. 1993 (systém Maglev je pak v provozu od 31. 12. 2002). V průběhu 90. let

vznikl ještě jeden systém, a sice ve městě Kanton, kde byla první trasa metra otevřena dne 28. 6. 1997 a dnes jich zde můžeme napočítat již osm. Na konci 20. století tak v Číně fungovaly pouhé čtyři systémy metra. Kromě trojice výše zmíněných (Peking, Šanghaj a Kanton) šlo ještě o Hongkong. Ten byl až do roku 1997 pod správou Britů a vyvíjel se odlišně. Dodnes pak figuruje coby zvláštní správní oblast Čínské lidové republiky s vlastním systémem. Zárodky metra v Hongkongu se začaly rodit už v roce 1910, kdy byla zprovozněna trať dnešní východní linky, jež však byla oficiálně železnicí a elektrifikována byla až v osmdesátých letech. Za rok spuštění provozu hongkongského metra se tak všeobecně považuje až rok 1979.

Pravý boom stavby nových systémů metra v dalších městech Číny, z nichž všechny jsou situovány ve východní či jižní části země, nastal až po roce 2000. Dnes bychom v Číně napočítali celkem 24 provozů metra, jejichž přehled přinášíme v samostatné tabulce. Budeme-li samostatně počítat zmiňovaný systém Maglev (v tabulce je uveden zvlášť), je systémů dokonce 25. Nejkratší bychom nalezli ve městě Čching-tao na pobřeží Žlutého moře, kde je v provozu zatím pouze jediná trasa o délce 12 km. Tento systém byl ovšem otevřen teprve nedávno, konkrétně dne 16. 12. 2015. Všechny systémy metra postavené v období let 2002–2005 (celkem 6 měst) se podařilo v dalších letech dále rozvíjet a síť metra ve všech městech dnes přesahuje již 125 km. Oproti tomu ve 14 provozech otevřených v období let 2010–2015 můžeme často nalézt jen jednu linku metra a délka tratí se pohybuje kolem 30–50 km. Na druhé straně se však předpokládá, že i zde budou trasy metra – ať již v podzemí či nadzemí – dále expandovat.

V roce 2016 se předpokládá zprovoznění 7 nových systémů, o rok později by měly přibýt další tři a v roce 2018 rovněž tři. Mezi městy, kde se očekává otevření metra v roce 2018, je i Urumči, které bude prvním provozem metra na západě Číny.

Doplňme, že na dodávkách pro metra participují také vybrané české firmy. Například společnost AMiT dodává palubní počítače pro nové jednotky metra pro Hongkong, zatímco Škoda Electric participovala v minulosti na výrobě 40 jednotek pro město Su-čou, pro něž dodala elektrickou výzbroj. Dalších 40 šestivozových vlaků – rovněž s českou elektrickou výzbrojí – je pak momentálně ve výrobě.

Url: Expanze metra v Číně