

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

ÚSTAV DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ (K612)



VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ

Praha, 2010

Jan Hora 2 55

Akademický rok 2010/2011

VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ ČÍNA – LONDÝN

[1]



Asi žádná jiná země neprožívá v současnosti takový rozvoj jako Čína. Byť zde mnoho lidí žije pod hranicí chudoby, vládní místa chtějí dát okolnímu světu jasně najevo, kdože chce být světovým lídrem. Důkazem mohou být třeba vysoce ambiciózní plány, které by železniční přepravě daly zcela novou dimenzi.

Čína hodlá vybudovat nejen rozsáhlou vnitrozemskou železniční síť, ale hodlá expandovat i do zahraničí. Prvotním cílem jsou asijské státy, odkud Číňané chtějí

dovážet průmyslové suroviny. Zde se jedná především o náhradu nepříliš bezpečné a pomalé lodní dopravy, na moři zažili Číňané v poslední době několik přepadení ze strany pirátů. Ovšem, koncem příští dekády, tedy někdy kolem roku 2020, by měla stát zbrusu nová železniční trať spojující čínskou metropoli Peking i s Londýnem. Tato dvě města přitom od sebe dělí 8 100 kilometrů.

Čína? Železniční špička

V oblasti železniční dopravy je východní Asie na špičce už nějaký čas. Zprvu zde vládli Japonci, jejich rychlý vlak Šinkanzen brázdí železnice již od roku 1964. V poslední době zde však přebírá otěže Čína. Například souprava nazvaná Harmony Express zvládne tisícikilometrovou vzdálenost mezi městy Kanton a Wu-Chan za dvě a tři čtvrtě hodiny. To znamená, že se řítí rychlostí 400 kilometrů za hodinu. Na našich tratích si o takových výkonech můžeme nechat jen zdát, Pendolinu trvá cesta z Prahy do Ostravy dlouhá 356 kilometrů více než tři hodiny.

V roce 2015 by na území Číny mělo stát 30 000 kilometrů zcela nových vysokorychlostních tratí. Některé z nich budou klasické rychlovlaky, využívající standardní tratě, některé použijí princip maglev. Maglev je například již nyní využíván na trati mezi šanghajským letištěm a vnitřním městem. Po dokončení vnitrozemské sítě se zrak Číňanů zaměří na výstavbu železnic, které „Říši středu“ propojí nejen s Asií, ale i s Evropou.

Navrhované trasy

[1] V reálném socialismu se Češi příliš často do zahraničí nedostali. Vysněnou destinací bylo Bulharsko, 1 500 kilometrů dlouhá cesta nepříliš čistým vlakem tam trvala tři dny. Stejnou dobu by v roce 2020 měl cestující strávit na trase mezi Singapurem a Londýnem, přičemž vzdálenost mezi oběma místy přesahuje 10 000 km. Cesta mezi Pekingem a Londýnem by měla trvat pouhé dva dny. Běžná rychlost vlaků by se zde měla pohybovat kolem tří set kilometrů v hodině. „Naším cílem je, aby se tyto vlaky pohybovaly téměř tak rychle jako letadla,“ uvedl Wang Meng-šu, člen čínské strojírenské akademie

V čínském plánu jsou tři hlavní tratě. Ta první by měla spojit Peking a Singapur. Po druhé trati by rychlovlaky mířily přes čínské vnitrozemí do Kazachstánu, odtud dále do Ruska, Německa a konečnou stanicí by měly ve zmíněném Londýně. Třetí strategická dráha by spojila Čínu s Indií, Pákistánem a Íránem. I z těchto destinací je patrné, kde Čína hledá své životní zájmy. Výměnou za výstavbu vysokorychlostní trati na svém území nabídnou asijské státy Číně své suroviny.

[2]



Největší projekt v historii

Čínané si již osvojili nové technologie, které jsou potřeba k výstavbě rychlodrah. Jejich tajemství sice ještě nedávno přísně střežily společnosti jako Alstom, Bombardier, Kawasaki nebo Siemens, dnes už však vše potřebné zvesela vyrábí čínský průmysl. A zahraniční firmy jsou rády, že mohou tu a tam dodat nějakou tu součástku pro tak obrovský trh, jakým ten čínský bezesporu je. Výroba vysokorychlostních vlaků, tedy souprav, které jsou schopné dosáhnout rychlosti alespoň 250 kilometrů v hodině, je už v Číně v plném proudu.

Ostatně, každá firma se jistě s potěšením zúčastní největšího projektu výstavby infrastruktury v dějinách. Mnoho smluv už je podepsáno, na čínsko-barmské hranici se již začalo stavět. Problémem může být třeba různý rozchod kolejí v jednotlivých státech, Čínané jednoznačně upřednostňují, aby se stavělo podle jejich not. Čína používá rozchod železnic 1435 milimetrů, je tedy stejný jako v Evropě, ale například ruské železnice jsou široké 1520 milimetrů. Ale Čína nakonec jistě svou vůli prosadí, byť zatím přesvědčili jen Vietnamce.

Závěr

Již v této fázi projektu je však nepochybné, že takto náročná investice bude více než na čemkoli jiném záviset na stabilním růstu čínského HDP, účasti zahraničních partnerů (model realizace železničních projektů v konsorciu si Čínané nyní zkoušejí společně se Siemensem v Saudské Arábii) a také na překonání řady technických a politických překážek. K

těm technickým bude patřit především různý rozchod tratě, který se zřejmě bude muset řešit (jako nyní u „standardních“ vlaků) překládkou (Čína se však pokouší ostatní státy přesvědčit o výhodnosti vlastního standardu – zatím se jí to podařilo pouze u Vietnamu). Politicko-technickým problémem pak bude nutnost několika vóz při přejezdu řady hraničních přechodů.

Ambiciózní projekty čínských plánovačů nejsou však vždy přijímány s bezvýhradným nadšením a to ani v samotné ČLR, jak ukazuje kupř. sporný případ rozšíření Maglevu ze Šanghaje do města Hangzhou, kde již vysokorychlostní trať funguje. Místní úřady ve snaze využít prostředky ze stimulačního balíčku a přijít s dalším infrastrukturním projektem oprášily již jednou zavržený plán propojit tato města a setkaly se s odporem místních obyvatel i některých odborníků. Některé poznatky z dřívějších i současných pokusů o propojení ČLR s Evropou po železnici ukazují, že dopravci nebudou mít v dohledné době zřejmě k dispozici spolehlivou a výhodnější variantu dopravy oproti námořním lodím.

Text

[1] *21@století* [online]. 16.7.2010 [cit. 2010-12-29]. Vlakem z Pekingu do Londýna za pouhé tři dny . Dostupné z WWW: <<http://www.21stoleti.cz/view.php?cislocclanku=2010071615>>.

Obrázky

[1] *Lidovky.cz* [online]. 9.3.2010 [cit. 2010-12-29]. Čína chce protáhnout vysokorychlostní železnici až do Evropy. Dostupné z WWW: <http://byznys.lidovky.cz/cina-chce-protahnout-vysokorychlostni-zeleznici-az-do-evropy-pbv-/ln-doprava.asp?c=A100309_152846_ln-doprava_nev>.

[2] *The TransportPolitic* [online]. 9.3.2010 [cit. 2010-12-29]. Čína prosazuje své ambice Transcontinental s masivní železniční plánu. Dostupné z WWW: <<http://translate.google.cz/translate?hl=cs&langpair=en|cs&u=http://www.thetransportpolitic.com/2010/03/09/china-promotes-its-transcontinental-ambitions-with-massive-rail-plan/>>.