

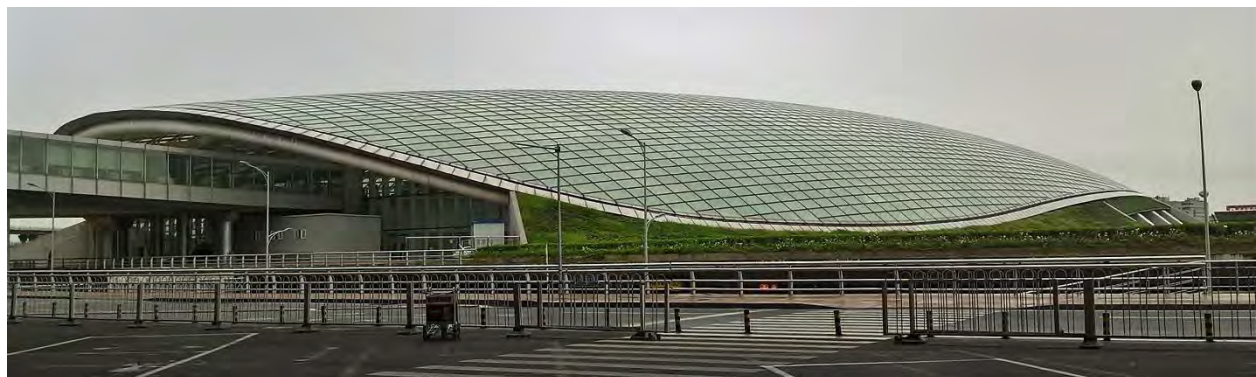
ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

z cesty do ČÍNY v srpnu 2019 zařazené do programu SMART CITY – SMART COMMUNITY

Velkorysé dopravní stavby a moderní dopravní prostředky byly hlavním cílem cesty do Číny. Přestože jsme měli hodně informací nastudováno dopředu, skutečnost naše očekávání bohatě předčila. Předmětem zájmu byly pochopitelně také výškové budovy, a to nejen mrakodrapy v „down town“, kterými se čínské metropole pyšní a předhánějí v jejich výstavbě, ale také výškové budovy pro bydlení, které se v Číně stávají domovem milionů obyvatel a vznikají i v historických městech, jejichž prohlídku jsme do programu pochopitelně také zařadili, abychom získali ucelený dojem. Výškové budovy nad 120 m většinou vroubí předměstí, kam je zavedena městská či příměstská doprava, ale ustupují jim i staré domy v centru měst. I to je v souladu s trendem SMART CITIES. Převažujícím dojmem z Číny je stavební boom, zeleň a pořádek.

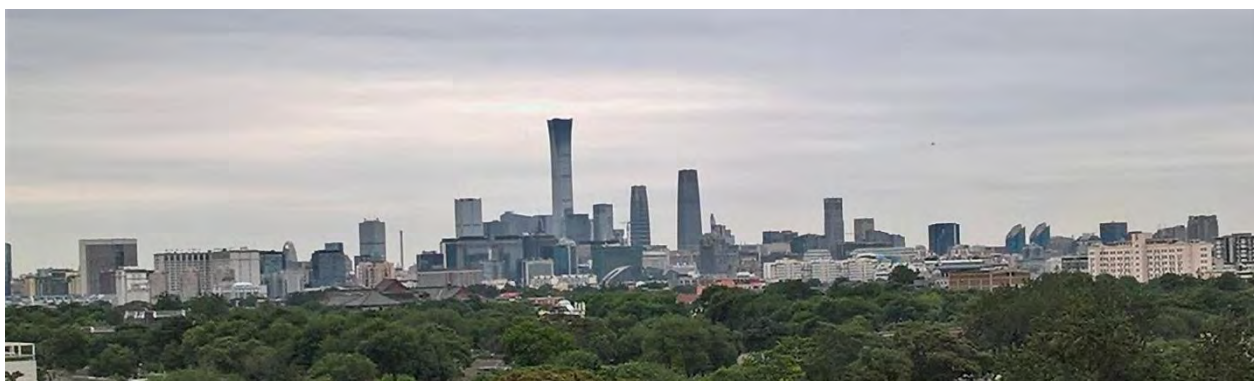
Z Prahy jsme letěli přes Dubai (stop ouwer 4 hodiny), meteorology avizovaný hurikán nad Čínou už se vyřádl a přistáli jsme excelentně. Přílet do Pekingu nám „opepřily“ pasové a celní formality, které v Číně formalitami vskutku nejsou, ale poté už na nás čekaly lepší zážitky.

Hned při východu z letiště k busu bylo krásně vidět moderní odbavovací halu:



Z letiště jsme jeli do zahradní restaurace na výbornou večeři, čímž jsme zahájili sérii ochutnávek jídel čínské kuchyně a nebyli jsme nikde zklamáni. Náš hotel v Pekingu byl vybrán tak, aby si zájemci mohli centrum města prohlédnout i sami – tedy v těsné blízkosti Zakázaného města. Uvítali jsme, že hotelové pokoje byly vkusně zařízeny, pohodlné velké postele s dostatečně velkými příkrývkami a dvěma druhy polštářů, což po dlouhém letu ocenili hlavně ti, kdo mají potíže s krční páteří ... a skvěle vyřešena koupelna.

Hlavní město Peking (24 mil obyvatel) je srostlicí historických památek a moderní výstavby, což bylo vidět hned při návštěvě Chrámu nebes, který příkladem harmonie a symboliky čínské architektury a nabízí také výhled na nejvyšší budovu Pekingu (nikoli Číny) China Zun Tower:



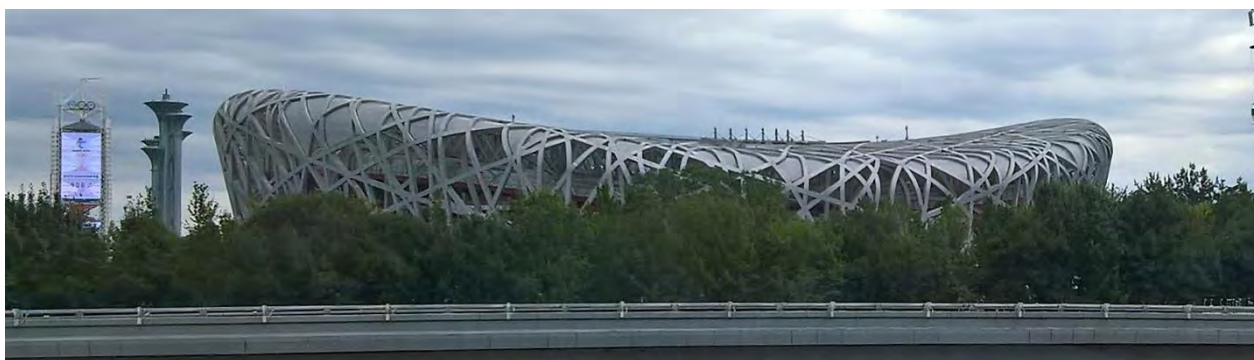
(Architekti: Farrells, Kohn Pedersen Fox | 528 m | 108 pater | stavba zahájena v září 2011 a dokončena v listopadu 2017). China Zun Tower vypadá moc hezky; budova je dámsky „projmutá v pase“ a o tom, proč byla její stavba na čas pozastavena, se spekuluje. Jedna z teorií je, že z veřejně přístupné vyhlídky v nejvyšších patrech by byla dohlédnutelná místa, která mají být očím turistů skryta... (a fakt je, že tuto stavbu průvodkyně k prohlídce nezařadila :)).

Nemohli jsme vynechat prohlídku mizících pekingských uliček – hutongů. Původně měly všechny ustoupit moderní výstavbě, ale v poslední chvíli bylo rozhodnuto o zachování alespoň jejich části. Podle slov průvodce jde o velmi lukrativní – i když ne zcela pohodlné – bydlení, protože majitelé vlastní i pozemek pod těmito domky. Spojili jsme to s návštěvou Bubnové věže, která sloužila jako vojenská pozorovatelná a dnes je turistickou atrakcí. Peking má 7 dopravních okruhů, které rozdělují město i podle ceny nájemného v nepřímé úměře od jeho centra, 16 linek metra, vyřešenou příměstskou dopravu ... a přesto je zde často dopravní kolaps. Kvalitní vozy mnoha světových značek se spolu s busy vinou v dlouhých kolonách. Díky pomalému posunu našeho busu bylo dobře vidět na dopravní uzly s mnoha úrovněmi křížení, ale také zeleň, která pod všemi dopravními stavbami přímo bují, zlepšuje životní prostředí a je viditelně udržovaná. Pokud totiž někdo v Číně ztratí práci, dostává sociální dávky, ovšem jen za předpokladu, že vykonává prospěšné práce...



Veřejné stavby Pekingů a okolí – moderní i historické:

Stadiony Olympijských her 2008 jsou rozesety po celém městě, jádro však tvoří několik působivých staveb – tzv. vlaštovčí hnízdo – Národní stadion, vodní kostka – plavecký stadion a další.



Velkou čínskou zeď, symbol odloučenosti Číny, jsme pochopitelně vynechat nemohli, na strážní věž č. 16 nás vyvezla lanovka a mohli jsme se projít po hradbách ... ale o požitku z pozorování této stavby se popravdě nedalo moc mluvit, neb tam bylo v době naší návštěvy opravdu dost plno.



Cestou zpět jsme navštívili hrobky mingských císařů, stavební unikáty objevené poměrně nedávno (1980). Třináct hrobek, přístupných tzv. Cestou duchů je rozeseto na ploše 40 km², navštívit jsme mohli hrobku Dingling s jedinou přístupnou pohřební komorou císaře Wanliho.

Další den jsme měli na programu Zakázané město – komplex dokončený roku 1420, odkud vládlo 24 císařů po bezmála 500 let. Cestou jsme prohlédli pěší zónu a na Náměstí nebeského klidu jsme míjeli několikakilometrovou frontu lidí čekajících na to, aby se mohli poklonit Maovi v mauzoleu... děti na nás vesele mávaly, nikdo nepředbíhal, zajisté i proto, že pořádek byl zajišťován jak zábranami, tak policisty a kamerami:



I v Zakázaném městě jsme si nemohli na nedostatek zájemců o prohlídku stěžovat. Stáli jsme před vchodem na jednom z nádvoří jako při nástupu na spartakiádě asi 20 minut. Sousední (čínské) skupiny byly okřikovány přísnými průvodci a neúprosně řazeny do vojensky vyrovnaných dvojic. Na každém ze čtyř nádvoří bylo jako v mraveništi, a to prý byla návštěvnost letos omezena na „pouhých“ 80 000 osob denně. Naše vstupenky proto musely být zajištěny dlouho dopředu.



Vydechli jsme v parku Jingshan (Uhelný vrch), kde byl z pavilonu Wanchengting dobrý výhled na Zakázané město o 9 999 budovách, zbudované v rovině a vydali se za dalšími stavebními skvosty.



Letní palác sloužil císařům dynastie Qing jako útočiště před letním vedrem, a to jsme potřebovali i my. Areálu dominuje Hora dlouhého života s věží Buddhovy vůně, Dlouhá chodba (728 metrů) s více než 14 000 malbami. Kolem známého a fotogenického „plovoucího pavilovu“ bylo ještě možné volně procházet, ale u místa srazu - Zahrady ctnosti a harmonie s třípodlažní stavbou opery – už bylo obtížné si davem razit cestu.

Xi'an byl v **průběhu 4000 let sídelním městem jedenácti dynastií**, vrcholného rozkvětu dosáhl za Tangů (618 – 907). Do Xi'anu jsme dojeli pohodlně rychlovlakem (310 km/h). Cestou z nádraží jsme si prohlédli celé shluky výškových budov situovaných v blízkosti stanic příměstské železnice. Xi'an má 10 mil obyvatel, 4 linky metra, 16 příměstských tratí a je – jak vidno z předchozího – napojen na VRT, stanice je moderní odbavovací budovou. Z památek Xi'anu nelze nezmínit neporušené městské hradby o obvodu 14 km. Na opevnění vysoké až 18 metrů lze vystoupit a projít nebo projet se po valech na kole. Historické centrum města obklopuje zástavba výškových obytných budov.



Z dalších historických staveb nás zaujaly zejména Malá pagoda divoké husy, vysoká 43 metrů z období dynastie Tang a Velká pagoda divoké husy, Dayanta z roku 652 n.l., vysoká 64 metrů.

Terakotová armáda byla objevena až roku 1974, a to díky disciplinovanosti jednoho z rolníků, který si chtěl na svém pozemku vyhloubit studnu. Měla chránit hrobku Shihuangdiho, který Čínu před 2200 lety sjednotil. Ve třech jamách bylo odkryto přes 8000 vojáků, lučištníků a koní. Každý bojovník byl původně polychromovaný a má osobitý výraz tváře. 1,5 km západně se zvedá dosud neprozkoumaný kopec, zřejmě mohyla císaře. Poblíž byly objeveny dva bronzové válečné vozy v položivotní velikosti.

Veliké horko, všude plno lidí a hluku, takže někteří ze zbabělejších účastníků místo tlačence u pohřebních jam (všimněte si postaviček na ochozech u fotky vlevo) dali přednost pohodlnému pozorování replik nerozeznatelných od originálů a filmu o historii a odkrytí této památky v klimatizované kavárně:

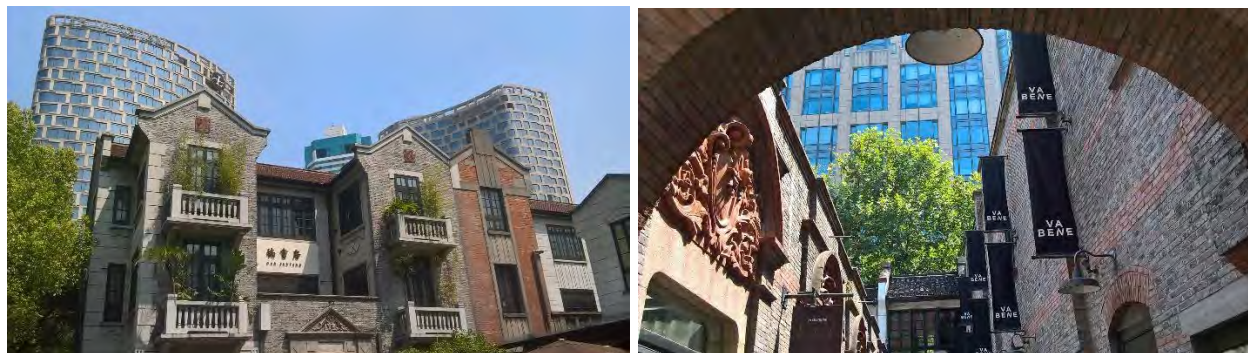


Trasu ze Xi'anu do Šanghaje jsme absolvovali rychlovlakem přes noc, vyspaní do růžova na velmi pohodlné posteli ve dvouúžkovém kupé, plynulou jízdu lze pro spaní jen doporučit!

Šanghaj je největším čínským městem (25 mil obyvatel) se statutem samosprávného města. Až do 19. století byla nevýznamným okresním městem, ke změně došlo po britsko-čínské válce, po níž bylo město rozděleno na koncese, stalo se volným přístavem a třetím finančním centrem na světě.

V dopoledním světle - byť trochu pokaženém smogem - jsme si užili vyhlídku z televizní věže Perla Orientu a obdivovali jsme zejména mrakodrap Shanghai Tower (632 metrů, 128 pater) v blízkosti slavného „otevřáku“ na lahve v moderní čtvrti Pudong. Shanghai Tower získal v roce 2015 CENU za nejkrásnější a nejekologičtější mrakodrap na světě a pyšní se mj. nejrychlejším výtahem na světě od japonské společnosti Mitsubishi Electronics Corporation (74km/h). Na Sanghajske věži se nachází několik ekologických prvků jako dvojvrstvá izolační fasáda, díky které není v budově v létě horko a v zimě naopak budovu hřeje. Dešťová voda se dostává do nádrží pod budovou, kde se připraví na použití přímo v mrakodrapu. U vrcholu budovy jsou větrné turbíny s vertikální osou otáčení, které produkují přibližně 350 000 kWh za rok, takže fungují jako doplňkový zdroj energie.

Mnohé zaujala prohlídka anglické čtvrti s nízkými koloniálními stavbami z počátku 20. století obklíčených moderními výškovými budovami, které těm koloniálním nahlíží přes ramena a tvoří vskutku zajímavý souzvuk:



Promenáda Bund v srpnu 2019 nabídla tento pohled:



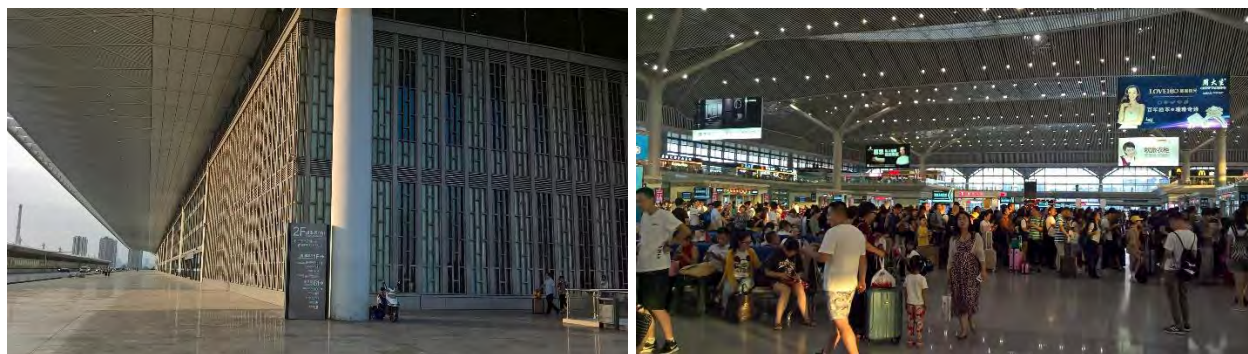
Za návštěvu stálo také město Su-čou, cca 50 km od Šanghaje, kde se snaží získat bydlení v levnějších bytech moderní výstavby i ti, kdo za práci jezdí denně do Šanghaje:



Nás do Su-čou přilákala Zahrada Pokorného úředníka z 16. století, stavební památka je zapsaná na listině UNESCO jako mistrovské dílo své doby. Na zpáteční cestě jsme absolvovali plavbu po vodním kanálu typického městečka Tongli. Něco jako Kampa kombinovaná s Benátkami ... a pohádkovou scénérii doplňovaly čínské krasavice:



Čekal nás další přejezd do Hongkongu. Nová nádraží pro rychlovlaky – ač jsou řešena velkoryse - nejsou pro počet cestujících nijak naddimenzovaná:



Při nastupování jsme si vychutnali elegantní tvary vlaku, na jehož rychlost až 350 km/hod a plynulost jízdy jsme se už těšili. Pohodlí sedadel 1. třídy ocenili i ti, kdo by z časových důvodů dali přednost letu.



Přejezd se konal za dne, proto nám umožnil také rychloprohlídku venkova. Zde jsou ještě k vidění nízké domy, některé z nich velmi honosné ... a přesto i sem vnikla výšková zástavba.



Hongkong **je světovou** Mekkou obchodu, jsou zde až 5x vyšší platy než průměry v ostatních částech země a Číňani sem mohou na návštěvu omezeně, cca 4x ročně na týden. Hongkong má dnes 7-8 mil. obyvatel. Bývalá britská kolonie (navrácená Číně 1997) má v rámci ČLR do roku 2047 zaručen zvláštní status.

Na Viktoriin štít - nejvyšší bod na ostrově (552 m.n.m.) - s vyhlídkou na město Hongkong a protější poloostrov Kowloon s novou výškovou dominantou mrakodrapem Sky 100



jsme jeli busem, i když je možné sem vyjet lanovkou, ale sjížděli jsme hned poté k zátocě Repulse na jižní straně ostrova s písčitou pláží, kde je i budova pobřežní hlídky ve starém čínském stylu a sochy božstev Guan Yin a Tin Hau v zahradách. Zajímavý je Aberdeen, kde ještě stále žijí lidé v plovoucích obydlích. Tradiční oběd jsme měli v obří plovoucí restauraci. Poté nás přilákala prohlídka špičkové architektury kolem Centrálního náměstí a vydali jsme se i veřejným přívozem do Kowloonu, na nábřeží s vyhlídkou na mrakodrapy Hongkongu.

Hongkong jezdí „britsky“ vlevo a má velmi sofistikovaný dopravní systém, jehož osou je 10 linek metra, z nichž dvě se napojují na stanici vysokorychlostní železnice. Jízdenky v metru se kupují samoobslužně: na dotykové obrazovce se zadá stanice, na displeji je objeven výše jízdného a do příslušných otvorů se nasoukají bankovky, nebo vhodí mince. Poté vypadne jízdenka, kterou si přečte vstupní automat a výstupní ji „zblajzne“ a projde recyklací. Zde nehrozí, že někdo spadne pod vlak, nástupiště jsou uzavřena průhlednými tubusy s dveřmi, kde na centimetr přesně zastaví dveře od vagonu příjezdícího vlaku. Nad každými dveřmi ve vagonech je světelné informační návěstí, kde se vlak právě pohybuje včetně směru, kterým jede:



Nástupiště křížících se linek (či spíše linek se „dotýkajících“) jsou většinou ve stejné úrovni a navigace k nástupišťům či výstupu je skvělá. Ve vestibulu každé stanice je plánec s uvedením větších hotelů či komerčních zón a číslem východu nejbližšího k nim.

Metro je doplněno sítí busů v kopcích a linkami tramvají v rovině - obé v „doubledecker“ provedení:



Jízda po 55 km dlouhém mostě a podmořským tunelem na sousední Macao byla opravdovým zážitkem a vyvrcholením cesty; proto byla načasována na její závěr. Návrh i projekce této jedinečné dopravní stavby byla zajištěna čínskými odborníky, výstavba za pomoci holandských a německých společností probíhala - zejména pro nás - v neuvěřitelně krátkém období: zahájena byla na jaře 2012 a dokončena v říjnu 2018. Podmořský tunel v délce 6,5 km je uložen natolik hluboko, aby nebránil vplutí velkých lodí do přístavu v Hongkongu. Doba návratnosti z vybraného mýtného se počítala na 6 let, ale po zpomalení ekonomického boomu v Číně (z 9 % na „pouhých“ 7 % HDP) se uvažuje o návratnosti do 10 let. Náš bus pod mýtnými branami projížděl hazardérskou rychlostí cca 70 km/hod, přesto čidla vždy včas zvedla závory.



MACAO je bývalá portugalská kolonie a má stejný vstupní režim jako Hongkong. Historické jádro města bylo zařazeno na listinu UNESCO. Macao je rovněž vyhlášené svými kasiny, je zvané Monte Carlo Orientu.

Poslední den strávený v Hongkongu jsme do Kowloonu dojeli pro změnu podmořským tunelem, abychom se výtahem vznesli na vyhlídkovou plošinu nedávno dokončené nejvyšší stavby v Hongkongu (490 m),

mrakodrapu Sky 100 s vyhlídkovou plošinou ve výši 393 metrů. Cestou na ostrov Lantau, kam bylo přesunuto letiště z Kowloonu kvůli nevyhovující krátké vzletové dráze z Kai Tak, jsme se zastavili obdivovat 2,2 km dlouhý elegantní visutý most světového architekta Normena Foster. Při větru má most výkyv až 3 metry na každou stranu.



Dlouhou lanovkou, ze které je výhled na nové letiště, jsme se přes několik kopců a údolí přiblížili k obří soše sedícího Buddhy (24 m) poblíž kláštera Po Lin, poté jsme s časovým předstihem jeli na letiště, kde se očekávaly kvůli nedávným demonstracím přísné kontroly, leč nebyly nijak dramatické.



Původní hongkongské letiště Kai Tak bylo Achillovou patou tohoto světového obchodního centra a noční můrou pilotů, kteří k němu museli doslova prokličkovávat mezi mrakodrapy. Nestačilo kapacitně, ale došlo zde i k řadě leteckých nehod. Stavba nového letiště na Lantau byla zahájena v září roku 1991 a dokončena v červenci 1998. Vznikl tak jeden z nejmodernějších vzdušných přístavů světa. Denně je zde odbavováno pět set letadel. Letiště je zbudované na násypu vyrvaném moři a pro pohodlí cestujících je mj. vybaveno sprchami a toaletami s bidety. Tyto vymoženosti jsme rádi použili a letiště jsme mohli obdivovat cca 4 hodiny, než jsme nastoupili k letu přes Dubai do Prahy.

Nelze tvrdit, že jsme Čínu poznali, ale cíle cesty – poznat stavebnictví Číny a moderní dopravní prostředky – bylo i v poměrně krátké době dosaženo.

Ač Čína nepatří mezi země striktně dodržující lidská práva (a pod dohledem kamer jsme byli opravdu často), je potřeba konstatovat, že jsme se tu cítili bezpečně.

A kvalitu dopravní infrastruktury a zejména tempo, se kterým vzniká, můžeme jen závidět.