

Tádžikistán, Turkmenistán a Uzbekistán rozvoj dopravy

Karel Steiner

V několika předcházejících číslech revue DOPRAVA vyšlo několik článků zabývajících se proměnami dopravní infrastruktury v rozlehlém regionu střední Asie. V tomto článku, který by měl uzavřít volnou středoasijskou sérii, se budeme zabývat zbývajícími třemi státy, které patří do tohoto regionu, jak byl vymezen na samém začátku.

UZBEKISTÁN

Uzbekistán je se svými 447 400 km² státem o střední velikosti ve vytčeném regionu; je ale státem nejlidnatějším se 25,8 miliony obyvateli (oficiální údaj ke dni 1. 1. 2004). Navíc tento stát má v regionu nejvyšší dynamiku přírůstu obyvatelstva. Díky tomu je státem s velmi mladým obyvatelstvem (průměrnou hodnotou). Uzbeký jazyk patří do turkického okruhu; Uzbekistán je národnostně obdobně pestrý jako ostatní státy v regionu - hovoří se o 130 národnostech. Nábožensky je Uzbekistán výrazně rizikovější oblastí než Kazachstán, který je velice tolerantní a nejsou zde sklony k radikalistickým excesům. Díky tomu, že Uzbekistán má nepokrytější autoritativní režim prezidenta Islama Karimova a poněkud horší hospodářskou situaci, dochází tu čas od času k nepokojům, které zatím vláda umí silově řešit. Rovněž je tu vnímáno nebezpečí vzniku nebo importu islámského extremismu.

Pokud jde o historii, je oblast, kde se rozkládá Uzbekistán nejvíce známou částí regionu se svými památkami v Samarkandu či Buchaře. Vládl zde ve XIV. století Velký Timur (uzbecký: Amir Temur), působil zde lékař Avicenna (Abú Sína) a hvězdář Ulug-Beg, jehož tabulky se používaly ještě ve druhé polovině XX. století.

Dopravní síť

Páteří dopravních sítí je železnice, která však díky budování v rámci většího státního útvaru netvoří na území dnešního Uzbekistánu souvislou síť. Železniční tah od severozápadu z kazašského Bejnevu po průchodu západní částí Karakapalkistánu (autonomní republika v rámci Uzbekistánu) vede podél uzbecko-turkmenských hranic - tu po jedné, tu po druhé straně. Rovněž jih země - Termez na hranicích s Afghánistánem je po železnici dostupný jedině přes území Turkmenistánu. Železnice do Ferganské kotliny na východě země vede přes Tádžikistán. Pro úplnost lze dodat, že jedna z větví železnice mezi hlavním městem Taškentem a historickým Samarkandem vede přes území Kazachstánu, tento úsek je ale ve správě Uzbekické železnice. Železniční síť o úhrnné délce 3 950 km je takto rozdělena na 6 segmentů.

Organizačně současné Uzbekické železnice vznikly na základě někdejší Středoasijské dráhy sovětských železnic. Ze sítě ale byly z větší části vyvedeny úseky, které leží mimo území Uzbekistánu.

Síť silnic má celkovou délku 81 600 km, z toho je 71 237 km asfaltovaných. Je zde také 1 100 km vodních cest.

Plány rozvoje

Uzbekistánu se dotýká projekt TRASEKA, do kterého jsou zařazeny prakticky všechny hlavní železniční tahy a také silniční tahy Bejnevu (Kazachstán) - Nukus - Buchara - Karši - Termez; Nukus - Učkuduk a Buchara - Samarkand.

Existují i záměry na propojení železniční sítě, a to na výstavbu tratě Učkuduk - Šabat a Karaozek - Šabat ve střední a západní části země a Guzar - Kumkurgan na jihu Uzbekistánu. Vzhledem k tomu, že tyto záměry těžko získají podporu programu EU - TACIS, protože jde o tratě, které jsou nějak paralelní stávajícím tratím, byť vedoucím po území jiných států, je jejich osud zatím spíše nejistý.

TURKMENISTÁN

Turkmenistán je druhý největší stát v regionu a také má druhou nejnižší hustotu obyvatelstva. V současnosti je poněkud ve stínu zájmu. Vládně zde režim bývalého aparátčíka - dnes prezidenta Saparmurata Nijazova, který je ukázkou východní despotie s bezmála zbožštělým vládcem (nechává si říkat: „Turkmenbaši“ = otec Turkmenů) v kombinaci s bezmála socialistickou péčí o občany. To umožňují příjmy z ropy a nízký počet obyvatelstva, přestože hospodářská situace není právě nejpříznivější. V síti Turkmenických železnic se jména čtyř stanic nějakým způsobem váží k osobě prezidenta. Turkmenistán je také relativně uzavřený vůči okolí - například v OSŽD se už po dlouhou řadu let nepodílí na činnosti žádné turkmenské zástupce.

Dopravní síť

I v Turkmenistánu je paterí dopravních sítí železnice. Délka sítě činí 2 440 km. Hlavní trasou je železnice z kaspického přístavu Turkmenbaši (dříve Krasnovodsk), která vede směrem východojihovýchodním přes hlavní město Ašchabád do Dušaku, kde se stáčí k severovýchodu a vede přes stanici Im. Saparmurat Turkmenbaši, Mary a Čardžev I do Karakulu v Uzbekistánu a dále do Buchary. Ze stanice Im. Saparmurat Turkmenbaši vede k jihu železnice do Serachsu, kde je nový přechod na Íránské

železnice do Mešchedu. Ze stanice Mary odbočuje trať, která vede také v zásadě jižním směrem do města Kuška na hranicích s afghánskou provincií Herát. Ve stanici Čardžev I se od západu připojuje trať která vede z kazašského Bejnevu přes Karakapalkistán a dále podél turkmensko-uzbecké hranice. O této trati byla řeč výše. Další částí turkmenské (nesouvislé) železniční sítě je trať vedoucí z uzbeckého Karši - Talimardžan - Kerki - Raz. No. 161 - Boldyr (Uzbekistán) do Termezu.

Organizačně současné Turkmenické železnice vznikly z bývalé Turkmenické dráhy sovětských železnic. Byly k nim připojeny tratě na území Turkmenistánu, které dříve patřily Středoasijské dráze.

Silniční síť má celkovou délku 24 000 km, z toho je 19 488 km silnic s asfaltovým povrchem. V Turkmenistánu je 1 300 km vodních cest na řece Amudarja a na Karakumském kanále.

Plány rozvoje

Turkmenistánu se jako důležité tranzitní země v regionu dotýká projekt TRASEKA. Do programu je zařazena prakticky celá železniční síť. Navíc je v mapách projektu uváděn i dosud neexistující úsek Čardžev I - Kerki. Pokud jde o silnice, je zařazen tah z kaspického přístavu Turkmenbaši - Ašchabád - Mary - Kuška - Herát (Afghánistán).

TÁDŽIKISTÁN

Tádžikistán je rozlohou 143 100 km² nejmenším státem v regionu, přestože je bezmála dvakrát větší než Česká republika. Žije tu 6,3 milionů obyvatel. Země je tedy relativně hustě osídlena (44 obyvatel na 1 km²). Přes 90 % rozlohy tvoří hory, takže v osídlených údolích je hustota obyvatelstva výrazně vyšší.

I Tádžikistán je národnostně velice pestrý - uvádí se až 140 národností. Tádžický jazyk a tádžická kultura nepatří do turkického okruhu, jde o okruh perský.

Tádžikistán se v současné době vzpamatovává z období chaosu a občanské války. Rovněž sousedství donedávna značně nestabilního Afghánistánu na stabilitě nepřidávalo. Hlavními hospodářskými komoditami jsou bavlna a hliník. Tádžikistán má zájem přitáhnout zpracovatelský průmysl a zvýšit produkci a vývoz zboží s vyšší přidanou hodnotou.

Dopravní síť

V případě železnic je obtížné u čtyř stávajících tratí hovořit o síti. V jihozápadní části země vstupují na tádžické území dvě železnice z Uzbekistánu. Jedna vede ze Saryyasie do hlavního města Dušanbe a dále do Kofarnichonu. Tato větev je dlouhá 98 km. Druhá vede jižněji z Amuzangu při řece Amudarja do Javanu. a je 228 km dlouhá. Poslední úsek železnice prochází přes Tád-

žikistán na severu z uzbeckého Bekabadu a v Kanibadamu opouští tádžické území, aby se po 107 km „vrátila“ do Uzbekistánu do Ferganské kotliny. Z Kanibadamu pak jižním směrem vede 53 km dlouhá odbočka do Šurabu při hranicích s Kyrgizistánem.

Tratě Tádžických železnic byly dříve součástí bývalé Středoasijské dráhy sovětských železnic.

Silniční síť má celkovou délku 27 767 km. Existuje 200 km vodní cesty po řece Vachš na jihozápadě země.

Plány rozvoje

V oblasti železnic je do projektu TRASE-KA zařazena pouze železniční trať do Javanu. Ze silniční sítě je to tah ze Šarguňu (Uzbekistán) přes Dušanbe do Kara-Myku (Kyrgizistán), dále tah ze Samarkandu (Uzbekistán) přes Penžikent, Dušanbe a Kurgan-Tjube do Kyzylkala v Afghánistánu a ještě tah v trase Kurgan-Tjube – Kuljab – Darvoz – Chorog – Murgab – průsmyk Kulma – Čínská lidová republika.

Existuje záměr na propojení dvou železničních větví na jihozápadě mezi Javanem a Kofarnichonem. Tato železnice by se musela vypořádat s jedním horským hřebem.

Závěr

Je skutečností, že země popisované v tomto článku nejsou z pohledu dopravních záměrů tak dokonale zmapovány jako Kazachstán a Kyrgizistán. Přesto i tyto země představují potenciální trhy nejen co do komponentů dopravních systémů.

Doufám, že tento volný seriál přinesl určité snad zajímavé informace o tomto regionu. Chtěl bych poděkovat především Ing. Pavlu Tikmanovi ze SUDOPU Praha za pomoc při tvorbě této série článků.

(Mapy k článku viz II. strana obálky)

Ing. Karel Steiner, pracovník KPM Consult, a.s.

Úspěšný start Galilea

Koncem prosince byl vypuštěn na oběžnou dráhu první zkušební satelit evropského satelitního navigačního systému Galileo. Satelit GIOVE – A (Galileo In Orbit Validation Element) o váze 600 kg dopravila nosná raketa Starsem Sojuz-Fregat ze základny Bajkonur v Kazachstánu do výšky 24 000 km a byla zde zahájena dálková měření. V dubnu by mělo následovat vypuštění satelitu GIOVE-B.

(Zdroj: Flight International č. 5017, 3. – 9. 1. 2006)

(ČD, GR odbor 04 - ODIS)

Dopravní telematika v regionální veřejné dopravě

František Kopecký, Miroslav Svítek, Karel Steiner



Obr. 1 - ilustrační foto: Rozcestník značených turistických cest na Kubově huti. Foto © autoři.

Veřejná osobní doprava v České republice, především mimo velké sídelní útvary, v současnosti prožívá dosti složité období hledání jak co do kvality, tak také co do potřebného rozsahu s ohledem na dostupné zdroje. Významným pomocníkem k řešení tohoto úkolu mohou být aplikace dopravní telematiky. Touto problematikou se mimo jiné zabývala také odborná konference pořádaná KPM CONSULT, a.s. a Dopravní fakultou ČVUT v Praze dne 21. října 2005.

Úvod

Rozvoj veřejné dopravy je základním úkolem státní správy a územní samosprávy při zabezpečení dopravní obslužnosti území na principech udržitelného rozvoje. Základní podmínkou zvýšení atraktivity veřejné dopravy je nutnost návaznosti jednotlivých spojů a linek všech dopravních prostředků. Proto lze sledovat u nás i v zahraničí snahu o rozvoj takzvaných integrovaných dopravních systémů (IDS). Integrovaná doprava se bezproblémově rozvíjí v rámci městských aglomerací. Jeví se jako nanejvýš účelné organizovat navazující dopravu na větším území, zpravidla v hranicích krajů. Vystává nutnost celý dopravní systém kraje efektivně plánovat, dohlížet, ale i řídit.

Základnou dopravně přepravního řetězce je dopravní infrastruktura - silnice, železnice, vodní toky a dopravní terminály. Rozvoj dopravních cest je nutno plánovat, provoz na dopravních cestách řídit, organizovat a kontrolovat tak, aby doprava byla

bezpečná, nezatěžovala nadměrně životní prostředí a náklady vložené do procesu byly přiměřené. Celý tento proces je dnes možné efektivně sledovat a ovlivňovat množinou dílčích aplikací dopravní telematiky. Kupříkladu doprava měst je řízena světelnými křižovatkami, proměnným značením a pracuje se s obrazovou informací. Dopravci mohou sledovat pohyb dopravního prostředku, pohyb a stav přepravovaného zboží, systémy hromadné dopravy osob jsou řízeny z jednoho centra. Další aplikace umožní dálkově sledovat stav dopravních cest pomocí propojených odbavovacích systémů, bude možno sledovat pohyb cestujících atd.

Pro podporu organizace dopravy se připravují další systémy a aplikace jakými jsou například controlling veřejné dopravy, intermodální a multimodální dopravy, elektronického výběru mytného, poskytování dopravních informací. Podmínkou vzniku a rozvoje těchto nových aplikací je vzájemné sdílení informací ukrytých ve všech subsystémech ITS nebo dopravní technologie celého dopravně přepravního řetězce. Prakticky to znamená zabezpečit technické a technologické vazby mezi jednotlivými aplikacemi bez ohledu na postavení provozovatele té které části dopravně přepravního řetězce. Inteligentní dopravní systémy a služby (ITS), založené na práci s informacemi, poskytnou i služby výrazně podporující rozvoj systémů veřejné dopravy. Je zřejmé, že rozvoj všech systémů s inteligentní podporující dopravní proces je nutno