

Zde je nové obří město, které se staví mimo Peking

[N nyadagbladet.se/kultur/har-ar-nya-jattestaden-som-byggs-utanfor-beijing](https://nyadagbladet.se/kultur/har-ar-nya-jattestaden-som-byggs-utanfor-beijing)

kulturní

Moderní Čína

- V roce 2017 čínský prezident Si Ťin-pching oznámil plány na vybudování zbrusu nového města, ve kterém by žilo až 5,6 milionu lidí, aby ulevilo hlavnímu městu Pekingu.
- Nya Dagbladet byla jedním z prvních zahraničních médií, která byla na místě ve futuristickém Xiong'anu – městě popisovaném jako pohled do Číny budoucnosti.

publikováno včera 14:02

- od Markuse Anderssona

























Xiongův sestřih

Kontrola plateb Xiong'an

Policejní kontrola Xiong'an

Model Xiong'an

Model Xiong'an

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

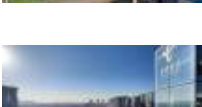
Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2

Model Xiong'an 2







Poliskontroll in till Xiong'an. Foto: Nya Dagbladet

Asi 100 kilometrů od Pekingu leží Xiong'an, oblast, která se ještě před deseti lety skládala převážně z mokřadů. Na základě přímého rozhodnutí prezidenta země Si Ťin-pchinga zde bylo od nuly postaveno město pod přímým dohledem Ústředního výboru Komunistické strany Číny a také s určitým osobním příspěvím prezidenta.

– Práce je podporována v rámci osobního plánování generálního tajemníka Si Ťin-pchinga, který jí věnoval mnoho úsilí, řekl Zhang Gaoli, člen politbyra ústředního výboru strany a vedoucí rozvojové skupiny pro region hlavního města.



Oficiální vstupní značka do Xiong'anu. Foto: Nya Dagbladet.

Projekt je přirovnáván k ekonomické zóně v Shenzhen, která je zamýšlena jako alternativa k zóně volného obchodu v Hongkongu – a také k oblasti Pudong v Šanghaji, která je mimo Čínu často považována za něco jako národní mezník. Shenzhen, dnes s více než 17 miliony obyvatel, je popisován jako průkopník pro 80. léta, Pudong pro 90. léta, zatímco Xiongan je popisován jako součást takzvané „strategie tisíciletí“ Číny a vedoucí cesta pro 21. století.

Část „strategie tisíciletí“

Pomalou se začaly využívat dálnice ven do města, kde je dokončeno přibližně 50 procent stavby a většina města by měla být hotová do roku 2030. První, co nás na silnici potká, je kontrola mýta na dálnici. O něco později nás čeká policejní kontrola, která vyžaduje identifikaci každého,

kdo usiluje o vstup do města, včetně čínských občanů. Obecné vysvětlení tohoto typu kontrol odkazuje na skutečnost, že musí chránit před teroristickými činy.



Šéfredaktor Nya Dagbladet Markus Andersson navštíví rozsáhlou mokřadní oblast za městem, která prošla rozsáhlou ekologickou očišťovnou.

Foto: Nya Dagbladet.

Nyní se přistěhovalo něco málo přes 120 000 lidí, protože funkce, které hlavní město nepovažovalo za nezbytné, byly postupně přemístěny do Xiong'anu, který je s Pekingem spojen vysokorychlostní železnicí s 50minutovou přepravní trasou. Mezi funkcemi, které budou zpočátku přesunuty, jsou fakulty ze čtyř největších pekingských univerzit a ústředí několika velkých veřejných společností, včetně z telekomunikačního průmyslu a chemické výroby.

Kromě odlehčení hlavnímu městu je Xiong'an také popisován jako rozvojové centrum pro „ekonomický trojúhelník“ spolu s Pekingem a Tianjinem, blízkým městem v severní Číně s 11 miliony obyvatel.

“Chytré město”

Xiong'an je popisován jako „chytré město“, kde základní myšlenkou při plánování je takzvané 15minutové město, kde obyvatelé musí být schopni uspokojit základní potřeby v okruhu maximálně 15 minut chůze. Ve městě se testují samořiditelné autobusy, ale zatím s dohlížejícím řidičem. Když jedeme na testovací trasu městem, nastává situace, kdy se před autobusem objeví ručně ovládané auto, které rychle zabrzdí a vyhne se nebezpečí. Brzdění však není ani měkké, ani plynulé a je zdůrazněno, že technologie je stále ve vývoji, aby mohla být ještě jemnější.



Model Xiong'anu a jeho různých zón pro obchodní kanceláře, finance, bydlení, výzkum a vzdělávání. Foto: Nya Dagbladet

Pro koordinaci dopravy prostřednictvím pokročilého monitorovacího systému je ve městě vyhrazen speciální komplex a autobusy přímo interagují s okolím. Vedle veřejné dopravy se zdá být myšlenkou také upravit město tak, aby obyvatelé mohli mít osobní vozidla. Žádná parkovací místa nebudou nad zemí, ale důsledně byla vybudována pod zemí všude v různých městských komplexech budov.

Čínský ministr zahraničí Wang Yi popisuje Xiongan jako pilotní projekt k „řešení nemoci velkých měst“ s cílem „přijít s novou cestou, kterou lze replikovat“.

– Nová oblast Xiongan představuje budoucnost Číny, vede světový trend a dává předtuchu budoucího směru rozvoje lidstva, říká Yi.



Nenechte si znovu ujít žádnou novinku!

Přihlaste se k odběru našeho newsletteru ještě dnes!

Zúčastněte se necenzurovaných zpráv – oproštěných od průmyslových zájmů a politické korektnosti z nejširšího zcela nezávislého švédského deníku – každý týden.