

ZAJÍMAVOST

in.ihned.cz/zahranici



jí, o kolik lze cenu ještě vyšroubovat. Některé ceny vzrostly za poslední dva roky o sto procent a dvojí ceny pro turisty a cizince jsou v Laosu na denním pořádku.

Vzhledem k minimu silnic a jejich dezolátnímu stavu byla ještě donedávna nejpohodlnější variantou cesta lodí, což se dodnes odráží na její vyšší ceně. Dnes ale zemi brázdí kromě lokálních autobusů a pick-upů přízpůsobných pro přepravu osob i „luxusní“ VIP autobusy, kde se nemusíte krčit s koleny pod bradou – komfort, za který si rádi připlatíte, obzvláště čeká-li vás třeba šestnáctihodinový noční přejezd. Na některá místa ale silnice nevedou a lodě jsou jejich jediným spojením se zbytkem země. Laosané ale mají tendenci lodě bez ohledu na velikost přetěžovat, a to zejména v případě přepravy turistů s bagáží. Čas od času stačí jeden neopatrný pohyb, a lidé i náklad projdou křtem vodou Mekongu.

Pokud jde o vozovky, ještě horší situace panuje v sousední Kambodži. Dokonce i nejfrekventovanější silnice mezi městem Siem Reap, u něhož leží slavný a miliony lidí navštěvovaný Angkor Wat, a státní hranicí s Thajskem je vyasfaltovaná pouze zčásti, zbytek je jen široká, ale neuvěřitelně prašná uježděná „polňačka“. Zbytek Kambodži se dopravní infrastrukturou

od Laosu neliší natolik, aby stálo za to ji samostatně rozebírat. V oblastech mimo turistické trasy je její úroveň většinou o něco horší, než je tomu u jejího severního souseda.

Vietnam

Vietnam je zemí malých motocyklů – skútrů. Automobily jsou mezi nimi zpravidla v naprosté menšině. Provoz je hustý, ve špičce připomínají jednosměrné ulice nepřekonatelný řvoucí a troubící proud. Nejvíce šokující je v tomto směru Ho Či Mínovo Město, jemuž Vietnamci na jihu dodnes říkají v tichém vzdoru Saigon.

Neuvěřitelné prolínání proudů motorek a kol jsem na jedné z větších křižovatek vydržel pozorovat téměř hodinu. Vietnam je ve srovnání s Thajskem hektičtější, uspěchanější a nebezpečnější. Vietnamci nejsou příliš dobří řidiči a také zdaleka nejsou tak opatrní.

Helmy jako povinná součást výstroje byly zavedeny teprve na počátku tohoto roku a někteří Vietnamci vzali pokyn doslova – člověka s motohelmou na hlavě lze potkat v autobusu, v obchodě i na rybách.

Naproti tomu si často řidiči vůbec nelámou hlavu s rozbitými světly svých strojů a tam, kde je nižší provoz, jezdí a předjíždějí často zběsile a nebezpečně.

Evropský řidič netuší, co to je opravdová dopravní špička. Vietnamský Saigon je z hlediska toho, co je ještě v městské dopravě možné, šokujícím unikátem.

JIŘÍ NOSEK

Foto: Autor
www.jirinosek.eu

I v noci a bez světel. Některé mladí Vietnamci si z této disciplíny dokonce udělali adrenalinový sport. K běžným specifickým zde patří také jízda v protisměru podél chodníku, a to i v ulicích s obousměrnými pruhy. Samostatnou kapitolou je schopnost Vietnamců přepravovat cokoli na čemkoli v jakémkoli množství, až se pod zbožím ztrácí i samotný řidič a jeho dopravní prostředek.

Doprava vlaky a dálkovými VIP autobusy je bezpečná a pohodlná, u spojů pro místní je potřeba jako kdekoli v jihovýchodní Asii počítat s naprostou nouzí o místo pro končetiny i širší ramena. Mikrobusesy jsou obsazené do posledního místa, do vozidla běžného pro dvanáct Evropanů se vejde dvaadvacet Vietnamců se dvěma dětmi. Po pětihodinové jízdě takovým „autobusem“ už nebudete nikdy nadávat na málo prostoru v českých dopravních prostředcích. Možná ani v MHD při nejvyšší dopravní špičce. ■

