

Velký úspěch krátkého buspruhu

31.01 2020 06:57, Redakce, Ostatní

V polovině října 2019 byl v americkém New Yorku zřízen po dlouhé diskuzi vyhrazený pruh pro autobusy (nákladní auta a rezidenty) v části 14. ulice na Manhattanu, která spojuje ostrov napříč v relaci východ–západ.

O zřízení pruhu pro autobusy se hodně mluvilo, několikrát došlo k odložení realizace plánu a v průběhu roku 2019, kdy už bylo jasné, že pruh vznikne a byly prováděny nezbytné přípravy, se ještě město muselo vypořádat s několika protesty místních obyvatel a zájmových skupin, které za možným vyloučením individuální dopravy byť jen z části 14th Street viděli kolaps dopravy celého New Yorku. Jaký je výsledek?

Apokalypsa automobilové dopravy ke smůle kritiků autobusového pruhu nenastala. Město pečlivě od zřízení buspruhu na 14. ulici sbírá data z vedlejších ulic, kam byla doprava ze 14. ulice odkloněna. Nejde přitom o odklon z celé ulice, ale o šest bloků mezi 3. a 9. Avenue. Cestování automobilem v newyorské přepravní špičce (která je sama o sobě značně nepředvídatelná) se v ulicích mezi 12. ulicí a 19. ulicí prodloužilo o 0 až 2 minuty. Výjimku představuje 17. ulice, kde max. míra zpoždění byla vyměřena na 3,4 minuty.

Autobusy oproti tomu značně zrychlily, přičemž je nutno brát v úvahu, že na 14. ulici mají pochopitelně své zastávky (ty jsou v USA obecně zpravidla mnohem hustěji situované než je zvykem u nás) a v pravoúhlé síti ulic se musí vypořádávat také s čekáním na křižovatkách, protože absolutní preferenci v tak hustém provozu, jaký má New York, zkrátka nastavit nelze. Celý buspruh má přitom délku jen cca 1,8 km, avšak nachází se na něm celkem 8 křížení s dalšími komunikacemi. Přesto se podařilo jízdní dobu autobusů na linkách M14A a M14D, které trasu využívají, zrychlit o 9,7 minuty. Autobusy obou linek se na obou koncích trasy proplétají Manhattanem dále, takže opět zabřednou do běžného provozu.

Výsledek zkrácení jízdní doby o 9,7 minuty lze tedy považovat za vynikající. Jízdní doba v rámci samotného buspruhu se měla zkrátit o více než polovinu. Pro dopravce MTA je pozitivní také skutečnost, že rychlejší autobusy přilákaly také nové cestující. Jejich počet stoupl o 24 % v pracovní dny a o 30 % o víkendech. To je pro MTA důležitý signál, protože doposud počet pasažérů v autobusové dopravě v New Yorku klesal (a v celkových počtech klesá i nadále, a to už celých 6 let po sobě). Sekundárním efektem bylo také navýšení počtu cyklistů v rámci městského bikesharingu na 14. ulici o 17 % (od října do ledna). Ještě lepší jsou ve vztahu k cyklistům výsledky pro sousední ulice (12. a 13. ulici), kde byly loni zřízeny samostatné jízdní pruhy, což zvýšilo počet cyklistů až

o 234 %.

Vyhrazení jízdních pruhů znamenalo úpravy signálů na křižovatkách, nové dopravní značení a úpravu silničního povrchu (celý jízdní pás v obou směrech je v červené barvě s bílými nápisy upozorňujícími, že pruhy jsou určeny pouze pro autobusy a nákladní vozidla). V porovnání s výstavbou metra šlo o zanedbatelné položky, které přinesly velký efekt.

Zastánci veřejné dopravy pochopitelně po velkém úspěchu volají po tom, aby se počet buspruhů v rámci New Yorku rozšířil a veřejná doprava se dále zrychlovala. Vynikající výsledky však pravděpodobně překvapily i vedení města, které s podobným scénářem zřejmě nepočítalo a k rychlému rozvíjení dalších buspruhů se staví poněkud rezervovaně. Všichni se obecně shodují, že jistě další vzniknou, kdy a kde ale ponechávají bez odpovědi, resp. náhodně tipují vybrané ulice jako možné kandidáty. Inu, omezování automobilů je v USA poněkud nepopulární.

Libor Hinčica

Url: Velký úspěch krátkého buspruhu