

Hongkongský speciál: současná podoba systému MTR

28.09 2023 20:23, Lukáš Vrána, Metro

Systém MTR v Hongkongu se v žebříčcích hodnotících veřejnou dopravu nebo specificky metro pravidelně umísťuje mezi nejlepšími na světě. Pokud existuje oblast, v níž se zvlášť vymyká, je to efektivita. Koncepce počítá s MTR neboli heavy rail jako s páteří sítě veřejné dopravy, kterou napájí ostatní linky, především autobusové a v některých oblastech také tramvajové neboli light rail, kterým se Hongkongský speciál rovněž bude věnovat.

Rozsah provozu je v pracovní dny i ve dnech pracovního klidu přibližně 6:00 až 1:00. Tento posun například oproti pražskému metru souvisí s tím, že pracovní doba nejčastěji začíná v 9:00 nebo 9:30 a končí později večer, proto období špiček je přibližně mezi 7:30 a 9:30 v případě ranní špičky a 17:00 až 20:00 v případě večerní špičky. Soupravy na většině linek mají mezi 180 a 219 metry na délku a kolem 3,2 metru na šířku, což ve srovnání se zmíněnou Prahou, kde jsou soupravy dlouhé 96 metrů a široké 2,72 metru, znamená zhruba třikrát větší kapacitu. Ta je zvýšena také podélným uspořádáním sedaček po celé délce vozu a průchodností celé soupravy. Minimální interval činí přibližně 115 sekund na Island Line, 120 sekund na Tsuen Wan Line a kolem 130 sekund na Kwun Tong Line a Tseung Kwan O Line, na dalších linkách pak kolem tří minut. Ačkoli je na všech linkách kromě South Island Line přítomen strojvedoucí, metro jezdí automaticky a ve všech stanicích s výjimkou povrchového úseku East Rail Line jsou nainstalovány stěny oddělující kolejiště od

nástupiště. Především z důvodu častého přelidnění nástupišť jde téměř o nutnost, která pomáhá zamezovat mimořádným událostem. Vstup do placeného prostoru je možný přes turnikety, ale na rozdíl od evropských měst se placená a bezplatná zóna se nacházejí ve společných prostorech a jsou odděleny pouze zábradlím. Od roku 2016 jsou všechny stanice bezbariérově přístupné, nejčastěji pomocí výtahů, vedle toho vždy vedou na nástupiště rovněž eskalátory a pouze někdy je doplňují pevné schody. Rychlost eskalátorů dosahuje 0,8 m/s, což je pro srovnání více než v případě novějších eskalátorů v pražském metru (0,65 m/s) a méně než v případě těch starých (0,9 m/s).



Před vstupem do každé stanice se nacházejí informace o rozsahu provozu zdejších linek. (foto: Lukáš Vrána)

V centrálních oblastech vedou tratě MTR pod zemí, v New Territories a někde též v širším centru jsou vedeny po mostních konstrukcích. Každá linka vyjma Tseung Kwan O Line má tak alespoň jeden mezistaniční úsek vedený po povrchu. Stanice jsou v obou případech až na výjimky ostrovní a podstatnou výhodou podzemních stanic je jejich teplotní komfort díky klimatizaci. Optimální vytíženost, na kterou jsou jízdní řády koncipovány, je přitom vyšší než v evropských městech. To lze ilustrovat na příkladu South Island Line z roku 2016, která byla i přes již známé kapacitní problémy ostatních linek vybudována pro soupravy s délkou pouhých 66 metrů (šířka 3,2 metru je shodná s ostatními linkami), a jezdí v maximálním intervalu přes tři minuty, ačkoliz pohledu evropských standardů by si linka posílení zasloužila, a zároveň zkrácení intervalů nebrání nedostatek souprav. Starší vozy jezdící zejména na Tsuen Wan Line, Island Line a Kwun Tong Line jsou britského původu, zatímco novější soupravy jsou vyrobené v pevninské Číně, případně v Jižní Koreji. Rovněž nejnovějších 93 souprav s marketingovým názvem Q-Train dodávaných postupně od podzimu 2022, které nahradí dosluhující britské vlaky, pochází od čínského výrobce CRRC Qingdao Sifang.

Problémem zůstává přetížení spojů ve špičce v centru a širším centru regionu. Ačkoli nejproblematičtější části sítě, kterou byl dlouhou dobu cross-harbour úsek na Tsuen Wan Line, se ulevilo dokončením paralelního tunelu na East Rail Line v květnu 2022, v některých dnech kapacita nestačí a cestující se vejdou až do druhého nebo třetího spoje. Specifickou situací jsou pak tajfuny, během kterých je přerušena povrchová veřejná doprava, což vede k přetížení MTR jakožto jediné

fungující složky MHD. Přetížení spojů však nastává pouze jednosměrně, tj. ráno směrem do centra a večer směrem z centra, s výjimkou úseku Kwun Tong Line na východě Kowloonu, kde nelze podobně jednoznačně určit převládající směr poptávky ve špičce a přeplněné bývají spoje oběma směry. Zajímavostí je, že vedle cross-harbour úseků jsou podobně vytížené rovněž úseky na hranici New Territories a Kowloonu, jako např. Kowloon Tong – Tai Wai na East Rail Line nebo Tsing Yi – Lai King na Tung Chung Line, zatímco následně v Kowloonu je počet vystupujících stejný nebo vyšší než počet nastupujících cestujících. To souvisí s tím, že soupravy v obou směrech se obvykle zaplní již během dvou až tří počátečních stanic a po zbytek trasy je počet cestujících víceméně stabilní, na rozdíl např. od pražského metra, kde počet cestujících postupně vzrůstá směrem k centru.



Nástupiště Island Line ve stanici Central během tajfunu, kdy se všechny linky potýkají s nedostatečnou kapacitou. (foto: Lukáš Vrána)

V systému MTR existují dvě stanice, které jsou přestupní mezi čtyřmi linkami, a řada dalších stanic, kde stavějí dvě linky. Nejvytíženější přestupní stanicí je po přivedení East Rail Line na Hong Kong Island stanice Admiralty, zatímco druhá stanice rovněž využívaná čtyřmi linkami je formálně tvořena stanicemi dvěma, a to Hong Kong a Central. Vzdáleny jsou přibližně 400 m a propojeny jsou podzemní přestupní chodbou s travelátory, které umožňují vzdálenost překonat cca za 3-4 minuty; travelátory jsou zde obecně využívány na všech delších přestupech, jejichž délka dosahuje nebo přesahuje zhruba délku přestupu ve stanici Můstek v Praze. Odlišná poloha dvou výše uvedených stanic je důsledkem postupující reclamation v rámci série projektů včetně posledního nazvaného Central and Wan Chai Reclamation završeného v roce 2019, vlivem kterých se zužuje šířka průlivu mezi Hong Kong Island a Kowloonem. To také způsobuje, že nejstarší stanice na Island Line a Tsuen Wan Line na pobřeží Hong Kong Island se vzdálily od pobřeží oproti době svého vzniku, a v důsledku snahy zpřístupnit tuto oblast byla stanice Hong Kong, otevřená právě v rámci reclamation roku 1997 společně s komplexem zahrnujícím mj. druhou nejvyšší budovu v Hongkongu, umístěna blíže k nynějšímu nábřeží než starší stanice Central.



Přestupní chodba mezi stanicemi Hong Kong (vzadu) a Central (vpředu). (foto: Lukáš Vrána)

Ačkoli žádné dvě linky nemají společnou nástupní hranu jako např. v Londýně, specifickým případem jsou stanice, kde lze mezi dvěma linkami přestoupit přes nástupiště. Jde o úseky Yau Ma Tei – Prince Edward a North Point – Quarry Bay a stanici Admiralty, přičemž v důsledku snahy, aby byly tyto přestupy co nejsmysluplnější a nejpřínosnější pro cestující, tedy ty nejvytíženější, odjíždí v některých stanicích vlaky z obou kolejí ve stejném směru. Například ve stanici Prince Edward má společné nástupiště Tsuen Wan Line ve směru Central (na jih) a Kwun Tong Line ve směru Tiu Keng Leng (na sever), aby cestující přijíždějící ze severu Tsuen Wan Line mohli přestoupit nejkratším možným způsobem na Kwun Tong Line (a obráceně) již v první stanici, kde se linky setkávají. V následující stanici Mong Kok pak odjíždějí vlaky obou linek ze společného nástupiště shodným směrem, jelikož v opačném případě by se jednalo o tutéž přestupní vazbu jako na Prince Edward, zatímco takto jde o novou vazbu pro cestující pokračující dále na jih druhou linkou než tou, kterou přijeli. Snazšímu přestupu a zároveň rozmělnění přepravních proudů jsou přizpůsobeny i orientační systém a hlášení ve vlacích, které např. přestup z Tsuen Wan Line na Island Line ve směru Kennedy Town indikují až v konečné stanici Central, ačkoli fyzicky možné je přestoupit již v předchozí stanici Admiralty.



Horní patro stanice Admiralty, odkud odjíždí Island Line ve směru Chai Wan (vlevo) a Tsuen Wan Line ve směru Central (vpravo). (foto: Lukáš Vrána)

Stanice mají dva názvy, čínský a anglický, což jsou dva úřední jazyky Hongkongu. V případě čínského názvu jde o kantonštinu psanou tradičními (tj. nezjednodušenými jako v případě mandarínštiny) čínskými znaky a zajímavostí je, že v některých případech se čínský název shoduje s anglickým a je tak pouze přepisem z latinky do čínských znaků, v jiných nikoli. První kategorií jsou typicky originální názvy místních reálií, které mají původ v čínštině, jako např. Tsuen Wan, Kowloon Tong nebo Shek Kip Mei. V případě odlišného čínského a anglického jména jde v některých případech o názvy, které dali lokalitě Britové během jejich nadvlády nad Hongkongem, např. Quarry Bay či Central, v jiných jde o upravenou verzi původního čínského názvu pro snazší anglickou výslovnost, např. Jordan. Většina běžných hlášení, např. následujících stanic, zní jak v kantonštině používané v deltě Perlové řeky, kde leží Hongkong, tak mandarínštině, která je hlavním komunikačním prostředkem v Číně, a angličtině, ovšem dlouhá hlášení jsou pouze v kantonštině a angličtině.

Přestože stanice většiny linek jsou minimálně o 80 metrů delší než v Praze, mají typicky jen jeden vestibul o délce přibližně dvou třetin dané stanice, který je průchozí a nachází se nad stanicí. Výstupy na povrch jsou značeny písmeny a je jich velké množství, přestupní stanice Tsim Sha Tsui, resp. East Tsim Sha Tsui s 27 exity pak údajně drží světový rekord v počtu vstupů, resp. výstupů. Koncepce, která má za cíl snížit počet chodců na povrchu, který je již tak silně frekventovaný, je bezesporu přínosná, ale s o to větším podivem může být, že stanice nemají dva oddělené vestibuly se vstupy na opačných koncích nástupišť, které by zkrátily cestujícím trasu o několik desítek metrů a povrchovou zátěž dále omezily. Za tímto účelem je zejména v Central Business District a Kowloon East vytvořena síť lávek a nadchodů, které jsou zastřešené a některé i klimatizované, což snižuje počet pěších na chodnících, jejichž kapacita v době špiček je přesto zcela vyčerpaná.



Jeden z nadchodů z jejich rozvětvené sítě v Central Business District. (foto: Lukáš Vrána)

Ve vestibulech stanic metra je k dispozici základní občanská vybavenost a všechny stanice včetně těch méně vytížených disponují trafikou, která nejčastěji patří do sítě 7-Eleven nebo Circle K. Díky této strategii se mohou cestující spolehnout, že zde v provozní době metra seženou základní sortiment, což vzhledem ke zdejším klimatických podmínkám často přijde vhod, některé obchody jsou pak otevřeny nonstop. Většina stanic, včetně všech přestupních, disponuje rovněž toaletami, které jsou k dispozici zdarma. Jelikož je v Hongkongu zakázané bezdomovectví, nehrozí jejich znečištění a výskyt patologických jevů jako např. v Evropě, a leckdy jsou tak umístěny ještě před vstupem do placené zóny.



Vestibul stanice Kai Tak, v levé části placená zóna, v pravé části bezplatná zóna. (foto: Lukáš Vrána)

Všechny dopravní prostředky v Hongkongu provozuje společnost MTR Corporation a jsou součástí jednoho integrovaného systému. Jízdné lze pořídit buď jednorázové ve formě papírových jízdenek nebo dlouhodobé na plastovou nebo digitální kartu Octopus, přičemž na základní jízdné není poskytována žádná sleva v případě využití karty oproti jednorázovým jízdenkám, dlouhodobé jízdné pro studenty a seniory je pak poloviční. V obou případech se cena odvíjí od kilometrické vzdálenosti mezi nástupní a výstupní stanicí nebo zastávkou a zároveň nelze překročit 3 hodiny pobytu uvnitř placené zóny, což znamená, že lze během této doby navštívit jakékoli místo v rámci sítě MTR, pakliže cestující neopustí prostory stanice. Jízdné je i přes opakovaná zdražení v minulých letech poměrně levné a např. cesta z Causeway Bay, nákupního srdce Hong Kong Island ležícího na Island Line, do obytné čtvrti Sham Shui Po nacházející se na Tsuen Wan Line v Kowloonu vyjde na 12,8 hongkongských dolarů (HKD), tj. přibližně 36 Kč. Vyšší sazba je strhávána za všechny čtyři cross-harbour úseky, což je i případ výše uvedeného příkladu, a má reflektovat jejich vysokou vytíženost a cestující motivovat k omezení těchto cest. Zajímavostí je, že sazba za využití MTR a autobusu na souběžné trase se liší a autobusy jsou přibližně o čtvrtinu levnější, což má opět přispět ke snížení zátěže MTR. Podobná je situace v případě přívozu mezi Tsim Sha Tsui a Central nebo Wan Chai, který lze využít jako alternativu k Tsuen Wan Line, ve srovnání s níž vychází levněji. Až na výjimky, jako je právě zmíněný přívoz, se neliší jízdné během špičkových a mimošpičkových období nebo v pracovních dnech a o víkendech, ačkoli zavedení vyšší sazby za cesty v době přepravních špiček je rovněž diskutováno.

Jak je patrné, veřejná doprava v Hongkongu v čele s MTR tvoří ucelený a robustní systém a jen MTR denně přepraví 4,7 milionu cestujících. Vzhledem ke geografickým i ekonomickým specifikům Hongkongu a jeho pokračujícímu rozvoji se však MTR potýká s nedostatečnou kapacitou, v čemž se Hongkong nachází v obtížnější situaci než např. Singapur, kde je populace rozložena rovnoměrněji napříč jeho územím. Pro budoucí konkurenceschopnost regionu bude klíčové mimo jiné to, zda dopravní systém zvládne pokrýt potřeby obyvatel, což reflektují existující urbanistické koncepce, které počítají s dopravou jako jedním z pilířů udržitelného růstu Hongkongu.

Hongkongský speciál

Vznik a rozvoj systému MTR

Současná podoba systému MTR

Tramvajová a ostatní povrchová doprava

Doprava ve strategii Hong Kong 2030+

Url: Hongkongský speciál: současná podoba systému MTR