

Hongkongský speciál: tramvajová a ostatní povrchová doprava

29.09 2023 17:52, Lukáš Vrána, Autobusy Tramvaje

Podíl veřejné hromadné dopravy na modal splitu se v Hongkongu pohybuje mezi 88 a 90 procenty, což je jedna z nejvyšších hodnot ve světě. Vedle MTR jakožto heavy rail jsou součástí integrovaného systému městské dopravy v Hongkongu také dva tramvajové provozy, a sice úzkorozchodný na Hong Kong Island a systém se standardním rozchodem na území New Territories. Vedle nich se v dnešním textu zaměříme také na dopravu autobusovou, prostor ale dostane také silniční doprava a cyklisté, na něž v hongkongských ulicích nezbylo místo.

Tramvajová doprava

Systém na ostrově se oficiálně nazývá Hong Kong Tramways a délka tratí s rozchodem 1 067 mm a 120 zastávkami je přibližně 16 km, resp. 30 km při samostatném započtení obou směrů (část sítě je jednosměrná). Byl uveden do provozu roku 1904 v reakci na stoupající počet obyvatel i ekonomický význam tehdejší britské kolonie, čímž se trať stala prvním železničním systémem na Hong Kong Island i na celém území dnešního Speciálního administrativního regionu Hongkong. Roku 1949 byla původně jednokolejná síť zdvoukolejněna, ale od poloviny 20. století téměř nebyla rozšiřována, jelikož pro zlepšení dopravní obslužnosti území bylo v 60. letech rozhodnuto o výstavbě nové podzemní dráhy a dopravní význam tramvajového systému upadal.

Trať vede z blízkosti konečné stanice Island Line Kennedy Town na západě po severním pobřeží Hong Kong Island do blízkosti stanice Shau Kei Wan ve východní části trasy Island Line, kterou poměrně věrně kopíruje. Rozdílem mezi MTR a tramvají z pohledu cestujícího je jednak výrazně nižší rychlost v případě tramvaje způsobená velkým množstvím zastávek, které jsou umístěny přibližně 200 až 300 m od sebe, jednak nižší cena za srovnatelnou vzdálenost, způsobená cenotvorbou snažící

se přilákat více cestujících do povrchové dopravy na úkor MTR. V provozu je zde několik linek, které jsou typicky v centrální části trasy vedeny společně a následně jsou ukončeny v některé ze sedmi smyček, případně jsou vedeny po odlišných trasách v těch úsecích, kde se hlavní trať rozdvojuje. Lákadlem pro fanoušky dopravy může být fakt, že jde o jeden z mála a zároveň nejdelší tramvajový systém na světě, kde jsou provozovány dvoupatrové tramvaje, které jsou zároveň jediným zdejším typem tramvaje; všechny spoje tvoří dvoudveřové sólo vozy s jedněmi shody vedoucími do patra, které jsou již poměrně značného stáří. Popularita tohoto tramvajového systému mezi místními obyvateli však není příliš vysoká, což způsobuje jeho nižší obsazenost, a tramvaje využívají např. nízkopříjmoví obyvatelé, kteří chtějí ušetřit za MTR, nebo osoby cestující do těsné blízkosti tramvajových zastávek. Systém výběru jízdného je odlišný od Light Rail, autobusů i MTR a bez ohledu na vzdálenost se zde aplikuje fixní sazba ve výši 3 HKD, tj. necelých 9 Kč, která je stržena z karty Octopus nebo zaplacena v hotovosti při výstupu předními dveřmi u řidiče, zatímco při nástupu zadními dveřmi cestující žádný doklad nepotřebuje.



Interiér a výhled z druhého patra tramvaje na Hong Kong Island. (foto: Lukáš Vrána)

Jestliže Hong Kong Tramways mohou být vnímány zčásti jako turistická atrakce, toto nelze říct o Light Rail (též Light Rail Transit neboli LRT) provozované na území dvou sousedních New Towns ležících v New Territories, a to Tuen Mun a Yuen Long. Tento tramvajový systém o rozchodu 1 435 mm byl uveden do provozu roku 1988 a do roku 2003 rozšiřován do nynějšího stavu. Je tvořen tratěmi o celkové délce 36,2 km nacházejících se na území dvou výše zmíněných New Towns, které tvoří několik okruhů a jsou propojeny jedinou tratí vedenou v souběhu s linkou MTR Tuen Ma Line. Síť skládající se z 12 linek a 65 stanic slouží především jako napaječ několika stanic na Tuen Ma Line, dříve West Rail Line, a pro lokální obsluhu jednotlivých částí Tuen Mun a Yuen Long New Towns. Maximální rychlost dosahuje 80 km/h, čemuž odpovídá i snaha o minimalizaci úrovňových křížení pro pěší v podobě nadchodů či jejich osazení světelnou signalizací v případě motorové dopravy. Většina tratí vede po samostatném tělese ve středu jízdních pruhů pro automobily a jezdí zde jednopatrové třídveřové tramvaje australské a japonské výroby, které jsou často spojené do soupravy. Rozdílem oproti ostrovnímu systému je rovněž jízdné, kdy cestující mohou z tramvají nastupovat i vystupovat všemi dveřmi a již před vstupem na nástupiště a znovu při jeho opuštění

přikládají kartu Octopus ke čtečce, případně si koupí jednorázovou jízdenku před nástupem do vozu, a to dle zónové platnosti, která je v Hongkongu zavedena pouze zde.



Australský vůz Comeng Phase I LRV ev. č. 1006 přijíždí do jedné ze zastávek v Tuen Mun New Town. (foto: Lukáš Vrána)

Jako tramvaj je označována také Peak Tram, což je lanová dráha vedoucí z centra Hong Kong Island pod vrchol Victoria Peak, nejvyšší horu Hong Kong Island, tyčící se do výšky 552 m n. m. Jak již bylo zmíněno výše, až donedávna byla v plánu výstavba třetího skutečného tramvajového systému na území Hongkongu. Příprava systému, který měl vzniknout na území bývalého letiště Kai Tak a napájet na obou koncích stanice MTR, byla ale v roce 2022 pozastavena z finančních důvodů. Rovněž v současnosti není ve výstavbě žádné prodloužení některé z tramvajových tratí, byť v případě Light Rail je v souvislosti s připravovaným zahuštěním zástavby na severu Hongkongu vlivem Northern Metropolis tato možnost na stole.

Autobusová doprava

Poslední významnou a nepostradatelnou součástí veřejné dopravy v Hongkongu jsou autobusy. Podobně jako v případě tramvají, autobusová doprava slouží jako napaječ kapacitnějšího MTR, případně k němu tvoří alternativu použitelnou i při přerušení provozu podzemní dráhy. V Kowloonu a na Hong Kong Island jde především o dvoupatrové autobusy, jejichž spodní patro je vždy nízkopodlažní, na území New Territories se ve větší míře vyskytují jednopatrové i dvoupatrové modely. Článkové vozy nejsou nikde v Hongkongu provozovány z důvodu jejich vyšší prostorových nároků na úrovni vozovky, a je tak upřednostněno vytvoření potřebné kapacity ve druhém patře. Autobusové linky, kterých je na celém území Hongkongu kolem 700, zde provozují čtyři společnosti, přičemž největší podíl připadá na Kowloon Motor Bus Company s přibližně 420 linkami.



Jedním z autobusových dopravců je také MTR Bus, který provozuje na dvě desítky napaječových linek. Snímek představuje jeden z vozů Volvo B5TL. (zdroj: MTR Corporation)

Vedle dopravy na kratší vzdálenosti v rámci zástavby lze autobusy, které jsou nejčastěji výrobců Alexander Dennis, Volvo či Wright využít také pro přepravu mezi vesnicemi či New Towns v New Territories nebo pro cross-harbour spojení některým z podmořských tunelů. Jízdné se vypočítá v závislosti na vzdálenosti a kartu Octopus je proto třeba přiložit při nástupu předními dveřmi i výstupu zadními dveřmi, případně u řidiče zakoupit jízdenku. Vedle standardních autobusů obvykle dvanáctimetrové délky zde fungují minibusy pro maximálně 19 sedících osob, které obsluhují ulice a čtvrti, kde běžné autobusy neprojedou. Typicky jsou dražší než běžné autobusy, mají delší intervaly a rovněž stáří jejich vozového parku je vyšší. Lze je rozdělit dle nátěru horní části jejich karoserie na zelené minibusy s pevným jízdním řádem a trasou, kterých je zhruba 280, a červené minibusy, které jsou obdobou sdíleného taxi a jezdí především dle požadavků konkrétních cestujících. Autobusy jsou jedinou složkou hongkongské veřejné dopravy, která je v provozu 24 hodin denně, avšak v noční dopravě jsou v provozu samostatné linky, které mají podobně jako v řadě jiných měst před svým číslem písmeno „N“ a fungují zhruba mezi půlnocí a šestou hodinou ranní.

Silniční doprava

I přes jeden z nejvyšších podílů veřejné dopravy na modal splitu na světě existuje v Hongkongu rozsáhlá síť dálnic a rychlostních komunikací, a to jak na území New Territories, tak v Kowloonu a na Hong Kong Island, kde je dopravní situace nejhorší. V rámci Central and Wan Chai Reclamation byl roku 2019 uveden do provozu čtyřkilometrový tunel Central–Wan Chai Bypass odvádějící silniční dopravu ze Central Business District, který je součástí dálnice vedoucí po severním pobřeží Hong

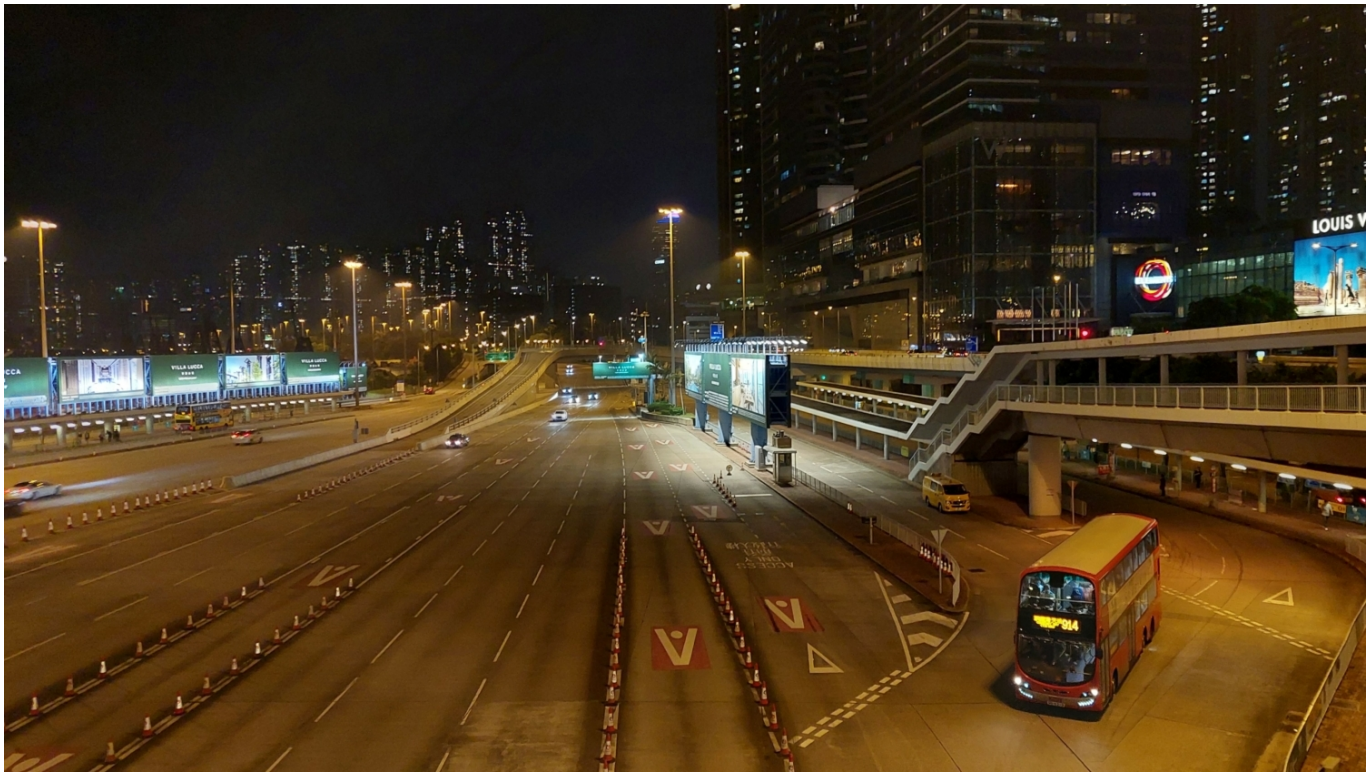
Kong Island. Z projektů ve výstavbě lze zmínit 4,7 km dlouhou Central Kowloon Route v podobě tunelu protínajícího Kowloon ze západu na východ a pokračující dále kolem bývalého letiště Kai Tak, který po dokončení vytvoří dosud chybějící rychlé spojení východu a západu poloostrova Kowloon, jehož severojižní dálniční spojení bylo již součástí Airport Core Programme. Jinou kapitolou jsou projekty zlepšující spojení Hongkongu s okolím, kam se v posledních letech nejvýznamněji zapsal Hong Kong–Zhuhai–Macau Bridge s délkou 55 km, který je nejdelším mostem vedoucím přes vodu na světě a spojuje Hongkong s Macaem, druhým speciálním administrativním regionem Čínské lidové republiky. Na rozdíl od několika silničních i železničního spojení se Shenzhenem, o které je enormní zájem, se však tento šestiproudý most potýká již od uvedení do provozu s nízkým provozem dosahujícím pouze 3 až 4 tisíce vozidel denně, což je přičítáno především malé ekonomické výměně a nízkému počtu obyvatel Macaa v porovnání se Shenzhenem.



Pohled z Lantau Island na část mostu, resp. systému tvořeného třemi mosty a tunelem, spojujícího Hongkong s Macaem. (foto: Lukáš Vrána)

Jelikož přidávání silniční kapacity nedokáže v podobně hustě zalidněném území jako je Hongkong pokrýt veškerou poptávku, která by takto byla nově indukována, byla rovněž přijata řada opatření za účelem odradit potenciální uživatele od používání automobilu. Za nejzajímavější z nich považuji zavedení limitu na maximální počet parkovacích míst na osobu ve všech nových developerských projektech, přičemž minimální hodnota stanovena není. Toto opatření mj. způsobilo, že v Hongkongu jsou nejdražší soukromá parkovací místa na světě, leckdy dražší samotný byt, a zabránilo dalšímu zhoršování kongescí v automobilové dopravě. Vedle toho vedlo k popularitě taxíků, které dle mého odhadu tvoří v běžném provozu třetinu až polovinu všech osobních vozidel a jsou běžně užívané i zdejšími obyvateli. Zároveň to ale vytváří další tlak na veřejnou dopravu, která v těch úsecích, kde by to bylo potřeba nejvíce, již není schopna nabídnout kapacitu pro nové uživatele, jelikož nejvytíženější silniční komunikace v Kowloonu a na Hong Kong Island často kopírují nejvytíženější úseky MTR.
V porovnání s evropskými městy má, možná překvapivě, v každodenní organizaci povrchového provozu v Hongkongu stále velkou prioritu silniční doprava, což lze doložit např. dlouhými čekacími dobami pro pěší na přechodech pro chodce nezřídka přesahujícími minutu od stisknutí poptávkového tlačítka nebo často chybějící zelenou vlnou pro přechod obou oddělených polovin vozovky, avšak

zároveň se nejedná o specifikum Hongkongu.



Severní vjezd do Western Harbour Crossing, který je, podobně jako ostatní podmořské tunely v Hongkongu, zpoplatněný. (foto: Lukáš Vrána)

Cyklodoprava

Zatímco pěší doprava v Hongkongu je cíleně podporována, ať už skrze výstavbu transit-oriented developments nebo formou budování ucelených sítí nadchodů především v oblastech Central Business District a Kowloon Bay, cyklodoprava má pouze marginální význam. V husté zástavbě nejsou vyznačena žádná cykloopatření, jelikož z důvodu šířkových poměrů by mohla vzniknout pouze na úkor snížení kapacity pro silniční a pěší dopravu. Na území New Territories pak existují cyklostezky spojující jednotlivá New Towns a zpřístupňující hongkongskou přírodu, ty jsou ale využívány především k rekreačním účelům, jelikož nevedou dále do centra zástavby. Cyklistika pro každodenní dopravu je tak poměrně nebezpečná a vyžaduje ve většině případů jízdu v provozu, kvůli čemuž je jízdní kolo jako dopravní prostředek na poslední míli využíván minimálně a zastupuje ho pěší doprava, případně taxi. Northern Metropolis sice v tomto ohledu nepřinášejí zásadní změnu, ale se zapojením cyklodopravy se zde na rozdíl od starších generací New Towns počítá hned od počátku, ať už formou oddělené cykloinfrastruktury přímo ve městech nebo v New Territories postupně již zaváděného systému sdílených kol.

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: tramvajová a ostatní povrchová doprava]