

Hongkongský speciál: vznik a rozvoj systému MTR

27.09 2023 18:21, Lukáš Vrána, Metro

Sérií celkem čtyř textů přiblížíme čtenářům podobu veřejné hromadné dopravy v asijském Hongkongu, jenž patří mezi nejhustěji osídlené oblasti světa. Tato skutečnost pochopitelně klade vysoké nároky nejen na samotný existující dopravní systém, ale také na jeho rozvoj, který se odehrává v harmonii s městským plánováním. Hongkongský speciál postupně nabídne pohled do historie i současnosti systému metra MTR, nastíní jeho budoucnost dle strategie Hong Kong 2030+ a zaměří se také na povrchové módy dopravy. A to nejen z dopravního, ale rovněž z urbanistického pohledu.

Hongkong je speciálním administrativním regionem Čínské lidové republiky, jejíž součástí je od roku 1997, kdy byl vrácen Číně ze strany Velké Británie. Vlivem své strategické polohy se stal již během předchozí britské koloniální správy globálním centrem finančních služeb a jedním z nejvýznamnějších dopravních uzlů ve východní Asii. Vedle toho, že region se stal jedním z nejvyspělejších oblastí Asie, se také rapidně zvýšila hongkongská populace ze 750 tisíc v roce 1945 na 6,5 milionů v roce 1997. Tento rapidní nárůst s sebou nesl vysoké nároky na dopravní infrastrukturu, která byla pro každodenní fungování hongkongské ekonomiky orientované na zahraniční kapitál klíčová.

Pro základní orientaci v následujícím textu úvodem zmíníme, že Hongkong (originálně Hong Kong), se dělí na poloostrov Kowloon nacházející se na asijské pevnině, ostrov Hong Kong Island oddělený od Kowloonu průlivem Victoria Harbour a New Territorries (Nová teritoria) zahrnující všechna ostatní území Hongkongu ležící převážně na pevnině. New Territories tvoří více než tři čtvrtiny rozlohy Hongkongu a žije zde kolem 3,7 mil. osob, což je více než polovina jeho nynější populace čítající nyní 7,4 mil. obyvatel. Faktory determinující současnou podobu systému MTR, které se budeme blíže věnovat v následujícím textu této série, jsou především extrémní hustota zalidnění, hornatý povrch a nerovnoměrné rozložení pracovních míst, stejně jako bytových příležitostí napříč regionem.



Typická scenérie New Territories. V pozadí zástavba poloostrova Kowloon. (foto: Lukáš Vrána)

Dlouhodobým problémem Hongkongu je nedostatek zastavitelných pozemků, který je již přibližně od 80. let 19. století řešen skrze land reclamation (česky nejčastěji rekultivace nebo zúrodnění), jehož podstatou je vytvoření pevniny na místě původního moře. Díky reclamation se rozloha Hongkongu zvýšila asi o 7 procent, přičemž na reclamined land dnes žije 27 procent obyvatel Hongkongu a nachází se zde nové letiště Hong Kong International Airport otevřené v roce 1997, zábavní park Disneyland i část Central Business District. Reliéf Hongkongu velice hornatý a velká část přírody je součástí Country Parks (ekvivalent chráněné krajinné oblasti či přírodního parku), což znemožňuje nebo přinejmenším komplikuje další rozšíření zástavby hlouběji do vnitrozemí. Z tohoto důvodu je pouze 24 procent rozlohy Hongkongu zastavěno, přičemž kolem 25 procent zastavěného území tvoří

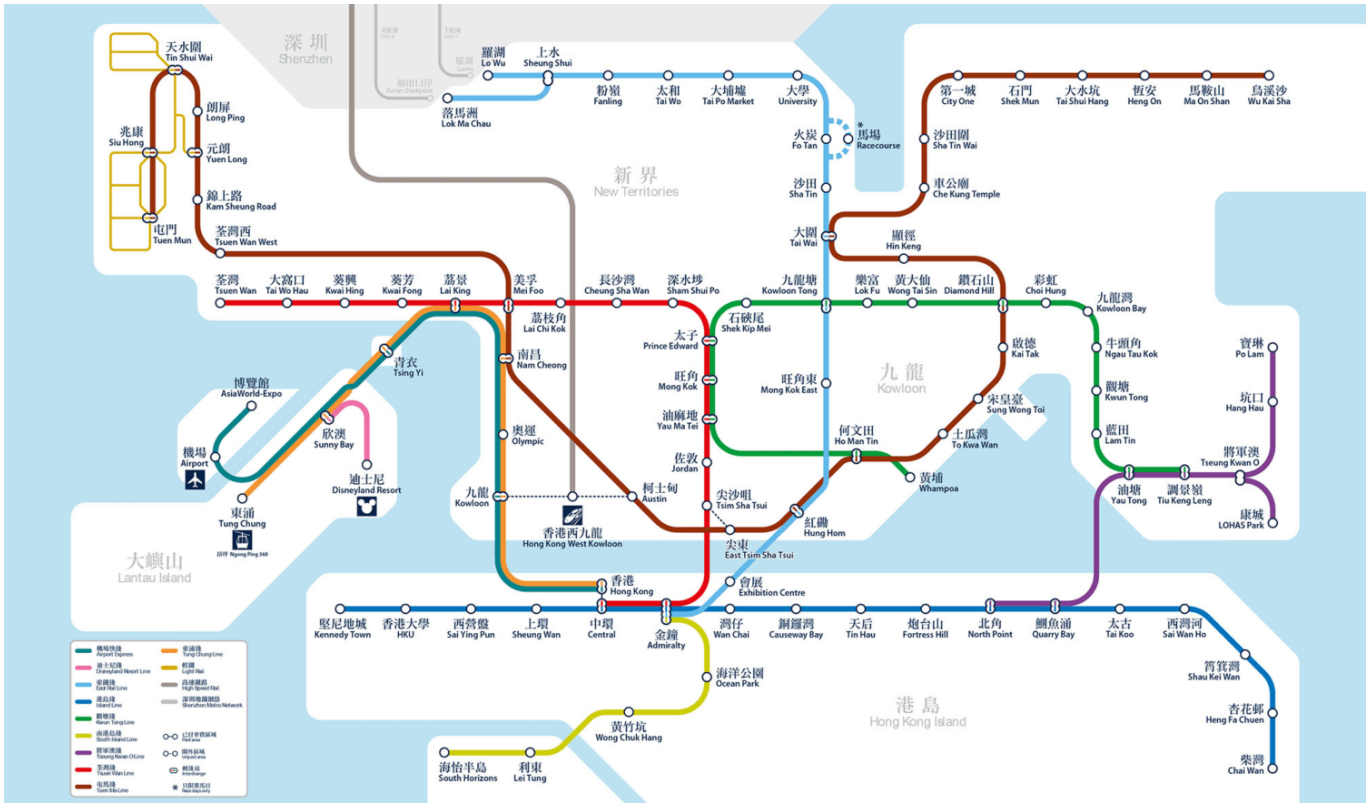
reclaimed land, tedy původně moře. Pokud vezmeme v potaz, že hustota zalidnění Hongkongu, která je po Macau, Monaku, Singapuru čtvrtá nejvyšší na světě, je udávána na celkovou rozlohu území, lépe pochopíme enormní poptávku, s níž se dopravní systém Hongkongu potýká. Nerovnoměrnost zalidnění je také jedním ze zásadních rozdílů mezi Singapurem a Hongkongem, vlivem kterých Hongkong působí na laika jako násobně hustěji zalidněný.



Pohled na Hong Kong International Airport z blízkosti hory Lin Fa Shan. (foto: Lukáš Vrána)

Veřejná doprava v Hongkongu je tvořená sítí metra známého pod označením MTR (Mass Transit Railway), autobusovými linkami, dvěma tramvajovými systémy (Light Rail a Hong Kong Tramways), přívozy a lanovou dráhou Peak Tram. Systém MTR, který je páteří veřejné dopravy zodpovědnou za více než 50 procent přepravních výkonů, se skládá z deseti linek, z nichž osm lze považovat za standardní linky metra a dvě slouží specifické poptávce.

Vývoj jak MTR, tak celého dopravního systému Hongkongu je úzce spjatý s městským plánováním. Jeho důležitost je zapříčiněna omezenou rozlohou a s tím spojenou nutností účelného nakládání s dostupnou půdou a land reclamation, která je doprovázena výstavbou nových linek MTR a rozšířením těch stávajících.



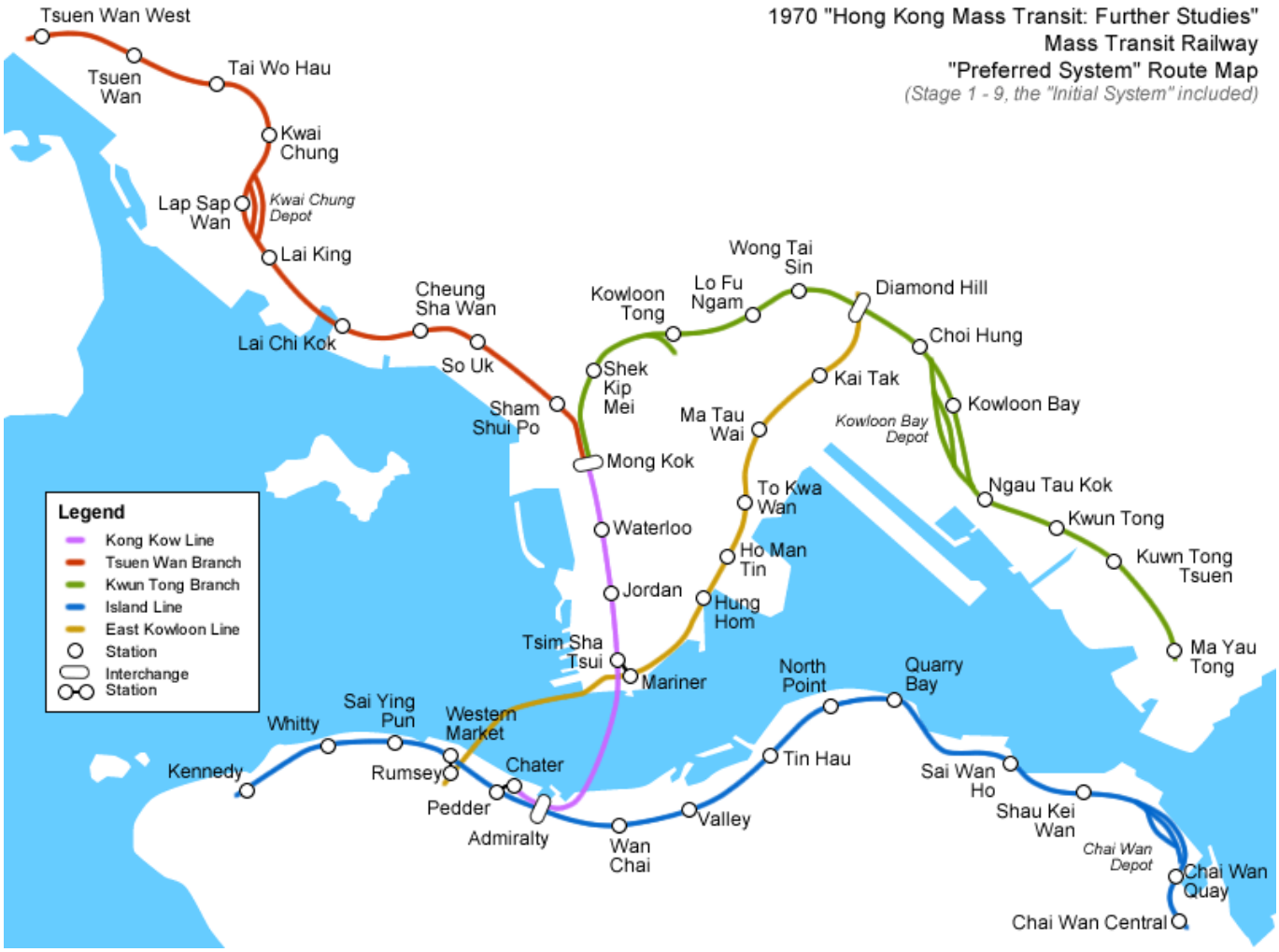
Současný rozsah systému MTR. (zdroj: MTR Corporation)

Celková délka MTR je 174,7 km a počet stanic po posledním rozšíření v květnu 2022 činí 98. Po pekingském metru otevřeném v roce 1971 jde o druhý nejstarší systém metra na území dnešní Číny, svou nynější délkou však za systémy otevřenými o několik desetiletí později zaostává. Jelikož Hongkong je ekonomicky i demograficky v pokročilejší fázi vývoje než pevninská Čína, je nárůst zdejší populace ve druhé polovině 20. století a v 21. století pozvolnější, což znamená nižší potřebu reagovat rozvojem sítě metra. Naopak pevninská Čína zaznamenala ekonomický rozvoj spojený s masivní urbanizací až na přelomu 20. a 21. století, což společně s do té doby zastaralou infrastrukturou vedlo k masivní modernizaci včetně výstavby metra. I proto metro v sousedním Shenzhenu rozkládajícím se přímo za hraniční bariérou oddělující Speciální administrativní region Hongkong od pevninské Číny, jehož první úsek metra byl otevřen v roce 2004, má dnes již 547 km a 303 stanic. Růst tohoto města je impozantní i na čínské poměry; zatímco v roce 1990 mělo 1,6 milionu obyvatel, o třicet let později to bylo již více než 17 milionů.

60. a 70. léta

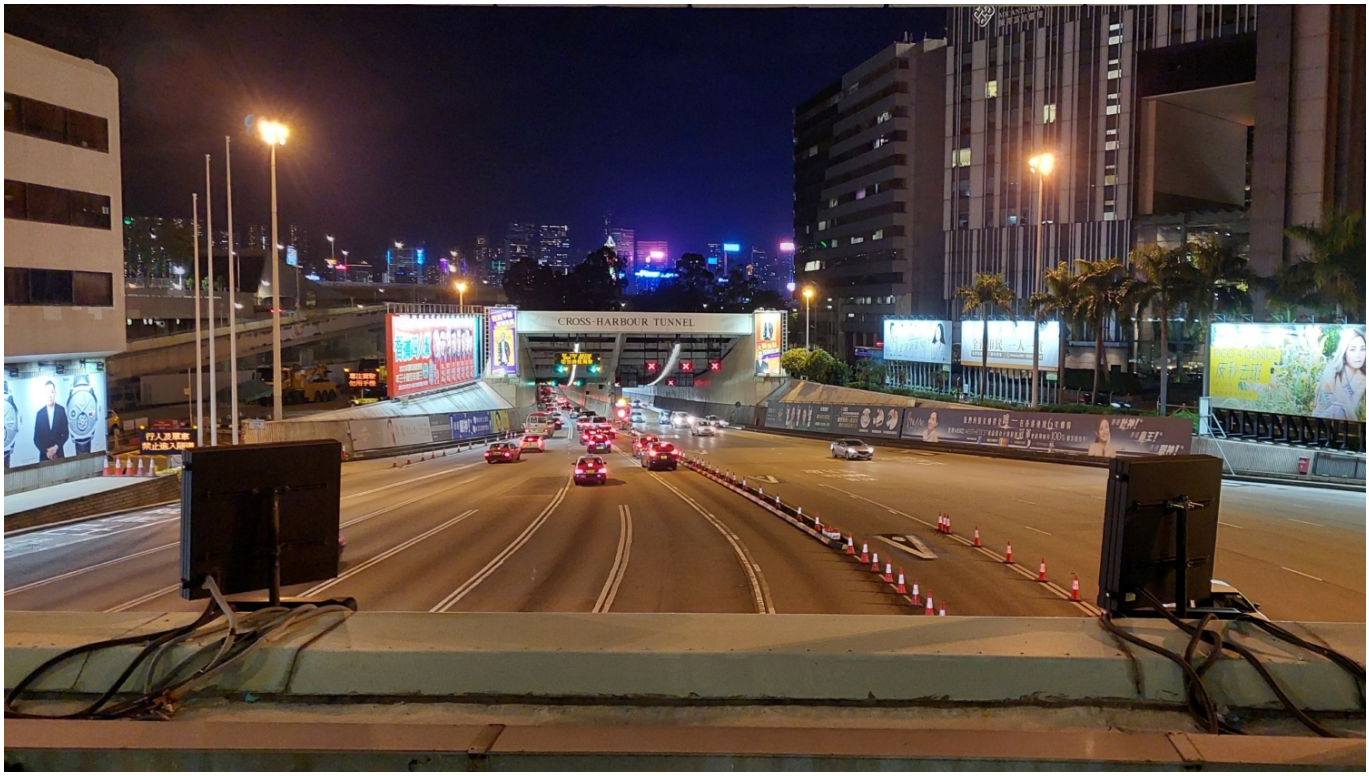
Vybudování metra v Hongkongu začalo být prověřováno v 60. letech 20. století v reakci na rostoucí intenzitu individuální automobilové dopravy, které přestávaly stačit stávající komunikace, a predikovaný nárůst počtu obyvatel. Původní koncepce, jež byla opakovaně revidována před zahájením výstavby i později během 20. i 21. století, počítala se čtyřmi linkami. Z nich Tsuen Wan Line [vyslovováno tšin wan] a Island Line se zhruba shodovaly s jejich dnešními trasami, což lze přičítat i tomu, že trasy procházejí oblastmi, které již v době vzniku první ucelené koncepce v roce 1967 byly zastavěné. Naproti tomu většina linek vzniklých od 90. let, případně pozdější prodloužení některých starších linek, prochází oblastmi, jejichž výstavba nevznikala organicky v průběhu řady desetiletí, ale účelově ve formě New Towns, sídel vzniklých na zelené louce po vzoru obdobného modelu zakládání měst ve Velké Británii. Jelikož skutečný populační růst předčil původní demografické prognózy, bylo nutné upravit a rozšířit síť metra oproti původním návrhům ze 60. a 70. let tak, aby pokryla poptávku, např. skrze integrovaný „rail+property“ model rozvoje (bude

představeno v dalších textech).



Návrh konečného stavu sítě MTR z roku 1970, z něhož byla v této podobě realizována fialová linka (dnes Tsuen Wan Line), většina béžové linky (dnes Kwun Tong Line) a část modré linky (dnes Island Line). (zdroj: wikipedia.en, autor: Mtrkwt)

Výstavba prvního úseku MTR byla zahájena v listopadu 1975 a za necelé čtyři roky, 1. října 1979, byla uvedena do provozu jeho první část mezi stanicemi Shek Kip Mei a Kwun Tong. Navazující úsek mezi Shek Kip Mei a Tsim Sha Tsui (výslovnost pro Čecha překvapivě [tšim sa tšui]) vedoucí středem poloostrova Kowloon byl zprovozněn o dva měsíce později a závěrečná část mezi stanicemi Tsim Sha Tsui a Chater (dnes Central) pod Victoria Harbour v únoru 1980. Jednalo se o druhé spojení pevniny a Hong Kong Island a zároveň jejich první železniční spojnici, přičemž silniční Cross Harbour Tunnel, dnes jeden ze tří silničních tunelů vedoucích mezi Hong Kong Island a Kowloonem, byl otevřen v roce 1972. Za zmínku stojí, že dnes tato trasa netvoří jednu linku MTR a nelze ji tak absolvovat bez přestupu; zatímco úsek mezi Prince Edward a Kwun Tong je součástí Kwun Tong Line, úsek mezi stanicemi Prince Edward a Central obsluhuje Tsuen Wan Line.



Kowloonský portál Cross Harbour Tunnelu, nejstarší spojnice Hong Kong Islanda asijské pevniny; budovy v pozadí se nacházejí na Hong Kong Island. (foto: Lukáš Vrána)

Ještě v průběhu výstavby tohoto úseku bylo schváleno prodloužení dnešní Tsuen Wan Line ze stanice Prince Edward na severozápad do Tsuen Wan New Town, jednoho z prvních New Towns v Hongkongu postaveného v rámci první generace výstavby těchto sídel v 60. letech minulého století. Úsek budovaný od listopadu 1978 byl zprovozněn v květnu 1982, kdy došlo k převedení úseku mezi Central a Prince Edward na Tsuen Wan Line, čímž vznikly dvě oddělené linky. Jelikož prodloužení dále na sever nedává smysl a plánované prodloužení o jednu stanici na jihu nebylo dosud realizováno, funguje tato trasa od roku 1982 do současnosti v nezměněné podobě. Úvahy o prodloužení na jih, případně jihozápad Hong Kong Island vzaly za své také z toho důvodu, že Tsuen Wan Line je v cross-harbour úseku (tj. úseku spojujícím pevninu s ostrovem) dlouhodobě za hranou svých kapacitních možností, a proto byla upřednostněna dále na jih výstavba South Island Line jako nové linky, která má navíc nižší kapacitu oproti Tsuen Wan Line.

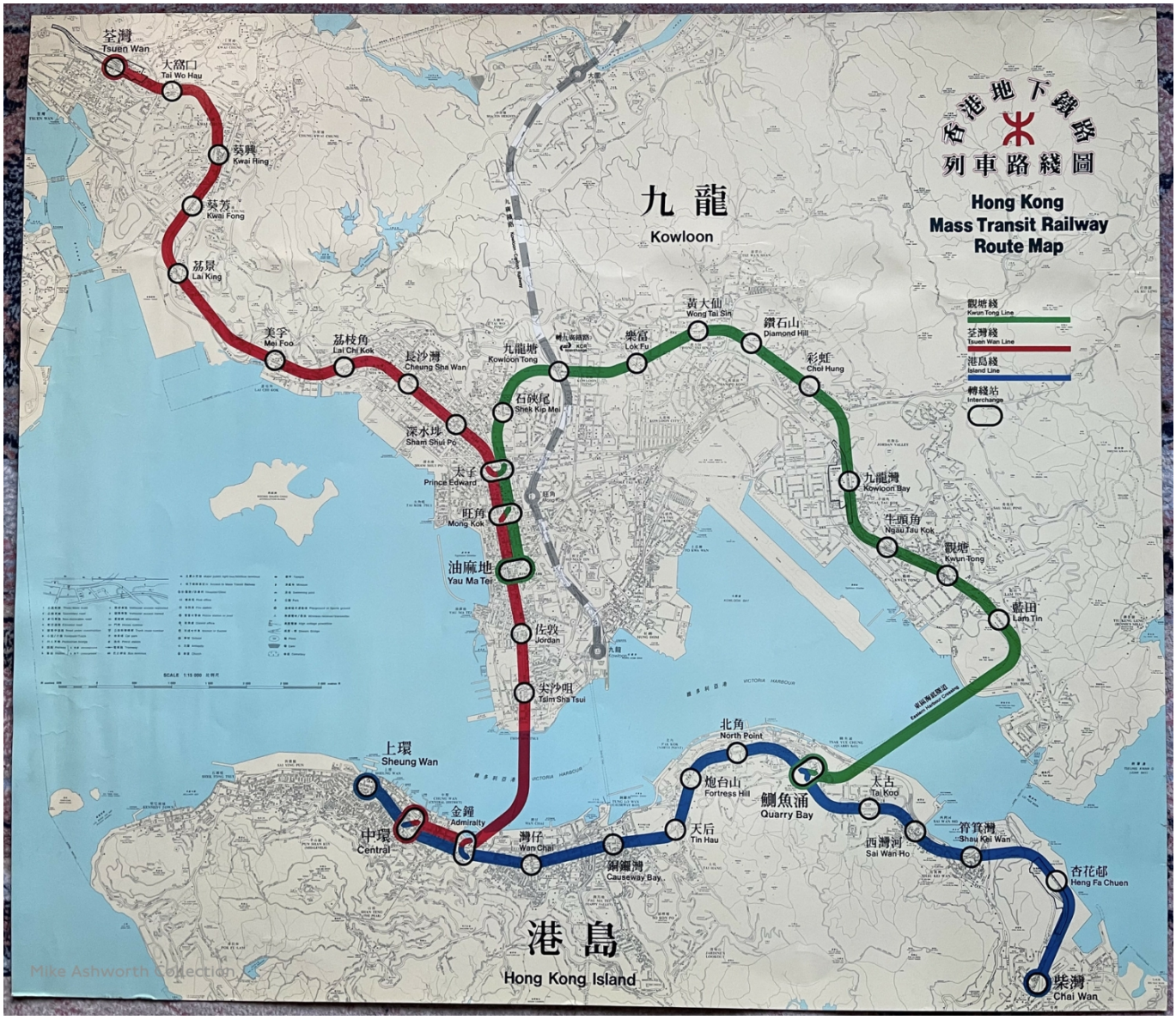
V době výstavby prvních linek MTR v Hongkongu již existovala železniční trať vedoucí v severojižním směru, která jej na severu spojovala s pevninskou Čínou a na jihu končila ve stanici Hung Hom v jižním cípu Kowloonu. Tato nejstarší trať na území dnešního Hongkongu, která byla známá jako Kowloon – Canton Railway, byla vybudována mezi lety 1906 a 1910 na základě dohody mezi Čínou a Velkou Británií. Jejím účelem bylo podpořit vzájemný obchod mezi pevninou a Hongkongem, který byl od roku 1898 na dobu 99 let ze strany Číny postoupen pod britskou koloniální správu. Trať byla v průběhu 70. let 20. století zdvoukolejněna a elektrifikována, ale ještě řadu dalších desetiletí zůstávala mimo systém MTR, ačkoli plnila obdobnou funkci jako právě budované linky metra.

80. léta

Třetí linka metra, která byla až do roku 2016 jedinou, která se nacházela pouze na území Hong Kong Island, je Island Line, jejíž první úsek vedoucí z Admiralty východním směrem po severním pobřeží ostrova na Chai Wan byl otevřen v květnu 1985. O rok později byla následně linka prodloužena o dvě stanice západním směrem do stanice Sheung Wan, která se na dlouhou dobu stala její konečnou.

V úseku Admiralty – Central posiluje již existující Tsuen Wan Line, ačkoli podzemní trasy obou linek vedou jinudy, a pro přestup z Tsuen Wan Line západním směrem tak lze využít obě stanice, zatímco při cestě na východ Hong Kong Island je jedinou smysluplnou přestupní stanicí již první společná stanice Admiralty. V roce 1986 tak byl dokončen svazek Tsuen Wan Line a Island Line, který tvoří i dnes páteřní část MTR v centrální části Hongkongu včetně jeho Central Business District. Ten se během 70. let zformoval v okolí stanic Central, Admiralty, Wan Chai (nejedná se o Chai Wan, v originálním čínském zápise nejde jen o prohození dvou slov, jeden ze dvou čínských znaků je odlišný), Causeway Bay a Sheung Wan.

Problémem zůstávala obsluha východních převážně rezidenčních a hustě zalidněných částí Hongkongu, které se navíc ukázaly jako vhodné pro budoucí reclamation, což zvýšilo potřebu razantně posílit jejich dopravní infrastrukturu. Jelikož již existující Kwun Tong Line by jednak nebyla kapacitně dostačující pro obsluhu rozsáhlých bytových komplexů, jednak by nezajišťovala přímé spojení východního Hongkongu s Hong Kong Island, bylo rozhodnuto o výstavbě druhého tunelu spojujícího Hong Kong Island s pevninou. Eastern Harbour Crossing zahrnující dálniční a železniční tunel, které bylo budované od roku 1984, se otevřelo v září 1989, čímž vzniklo druhé silniční i kolejové spojení Hong Kong Island a Kowloonu, ačkoli na rozdíl od staršího neústí přímo na poloostrově Kowloon, ale v oblasti označované jako New Kowloon. Servis v druhém cross-harbour úseku zajišťovala Kwun Tong Line prodloužená z předchozí stanice Kwun Tong, která se na dobu 13 let podívala na Hong Kong Island, než byla v roce 2002 přesměrována a nahrazena Tseung Kwan O Line.



Mapa MTR na přelomu 80. a 90. let obsahující pouze tři nejstarší linky a část dnešní East Rail Line, tehdy ještě jako železnici. (zdroj: Flickr.com, autor: mikeyashworth)

90. léta

Význam Hongkongu jako mezinárodního finančního centra s sebou nesl zvyšující se nároky na jeho spojení se světem, které však stávající letiště Kai Tak neuspokojovalo. Ačkoli v době zprovoznění v roce 1925 se nacházelo mimo bytovou zástavbu, rozmach Hongkongu v následujících desetiletích způsobil, že postupem času bylo letiště ze všech tří stran tvořených pevninou obestavěno. Kvůli nepřijatelné hlukové zátěži a nedostatečné kapacitě letiště Kai Tak bez možnosti jeho dalšího rozšíření bylo rozhodnuto o vybudování nového letiště Hong Kong International Airport (HKIA) na reclaimed ostrově Chek Lap Kok poblíž již existujícího ostrova Lantau, který je největším ostrovem Hongkongu. Vedle samotného přemístění letiště došlo k realizovaci souvisejících projektů v rámci Airport Core Programme, čímž se výstavba HKIA a související infrastruktury s cenou přes 20 miliard amerických dolarů stala nejdražším letištním projektem v historii a tento prim drží dodnes. Airport Core Programme zahrnul mimo jiné výstavbu dvou linek MTR, a sice Tung Chung Line a Airport Express, reclamation několika desítek hektarů půdy v Kowloonu i na Hong Kong Island, výstavbu třetího podmořského spojení pevniny s Hong Kong Island nebo souboru dálnic na severozápadě Hongkongu.

Tung Chung Line a Airport Express sdílejí svou infrastrukturu, k čemuž bylo přistoupeno z důvodu snížení finanční náročnosti projektu, a zároveň jsou jedinými dvěma linkami v Hongkongu, které mají společnou jízdní dráhu. Výjimkou jsou stanice, které jsou oddělené pro obě linky z důvodu odlišného tarifu, kdy na Airport Express s výjimkou ranní špičky ve směru do centra neplatí standardní jízdné; Airport Express navíc nestaví v každé stanici na trase, ale pouze v několika nejdůležitějších. Výstavba těchto dvou linek byla zahájena v roce 1994 v koordinaci s blížícím se dokončením HKIA a do provozu byly uvedeny v červnu 1998 v případě Tung Chung Line, resp. v den otevření nového letiště 6. července 1998 v případě Airport Express. Kowloon tak získal své třetí železniční i silniční spojení s Hong Kong Island v podobě Western Harbour Crossing, otevřeného pro silniční dopravu již v roce 1997. Ačkoli je tunel s intenzitou dopravy 180 000 vozidel denně včetně zhruba 90 autobusových linek nejvytíženějším cross-harbour spojením, jedná se v případě silniční dopravy zřejmě také o poslední podobné spojení, jelikož prioritou lokálních autorit není podpora, ale útlum automobilové dopravy kvůli nedostatečné kapacitě okolní silniční sítě. Jako zajímavost lze uvést, že při předání Hongkongu pod čínskou správu v roce 1997, tedy ještě před dokončením Airport Core Programme, měla síť MTR 43 km, což je pouze necelá čtvrtina její nynější délky.



Interiér spoje na lince Airport Express. (foto: Lukáš Vrána)

Na začátku tisíciletí

Téměř dnešní podobu získala krátce po roce 2000 železniční síť na východě Hongkongu, kde byla nejprve z důvodu přetíženosti úseku mezi Quarry Bay a North Point na Island Line v roce 2001 prodloužena Kwun Tong Line o jednu stanici po trase Island Line. Podobně jako v případě staršího souběžného úseku na Island Line mezi Admiralty a Central, ani zde nová trať zcela nekopíruje starší trasu, ačkoli konečná stanice North Point se s ní nachází na společných nástupištích. Již od roku 1999 se budovala Tseung Kwan O Line, jejíž trať je v úseku mezi stanicemi Yau Tong a Tiu Keng Leng čtyřkolejná a slouží rovněž Kwun Tong Line. Ta sem byla přesměrovaná z Hong Kong Island, kam do stanic North Point a Quarry Bay byla jako náhrada za Kwun Tong Line odkloněnou na Tiu Keng Leng přivedena právě Tseung Kwan O Line, která převzala i cross-harbour úsek. Její konečnou stanicí je Po Lam, kam od zprovoznění v roce 2002 do roku 2009 jezdily standardně všechny vlaky,

než došlo k rozdvojení tratě z důvodu zajištění obslužnosti nového obytného komplexu ležícího na reclaimed land jižně od existujícího Tseung Kwan O New Town. Tseung Kwan O Line tím stala druhou linkou MTR v Hongkongu, která se na svém konci dělí do dvou větví, a sice severní se dvěma stanicemi vedoucí na Po Lam a jižní s jedinou stanicí LOHAS Park pojmenovanou podle komerčního názvu komplexu. První linkou rozdělenou na dvě větve je East Rail Line, která na svém severním konci od roku 2007 vede ke hranici Hongkongu a pevninské Číny. Popularita přeshraničního spojení v průběhu let díky posilující obchodní a kulturní výměně mezi Hongkongem a pevninskou Čínou výrazně rostla, což vedlo ke snaze posílit nedostačující kapacitu prostor stávajícího hraničního přechodu. Vedle dosavadní příhraniční stanice Lo Wu byla tak několik kilometrů východně od ní otevřena stanice Lok Ma Chau s novým hraničním zázemím. V obou případech jde o hraniční přechody určené pouze pro pěší, na které na straně pevninské Číny navazují linky 4 a 10 shenzhenského metra v případě Lok Ma Chau a linka 1 v případě Lo Wu.

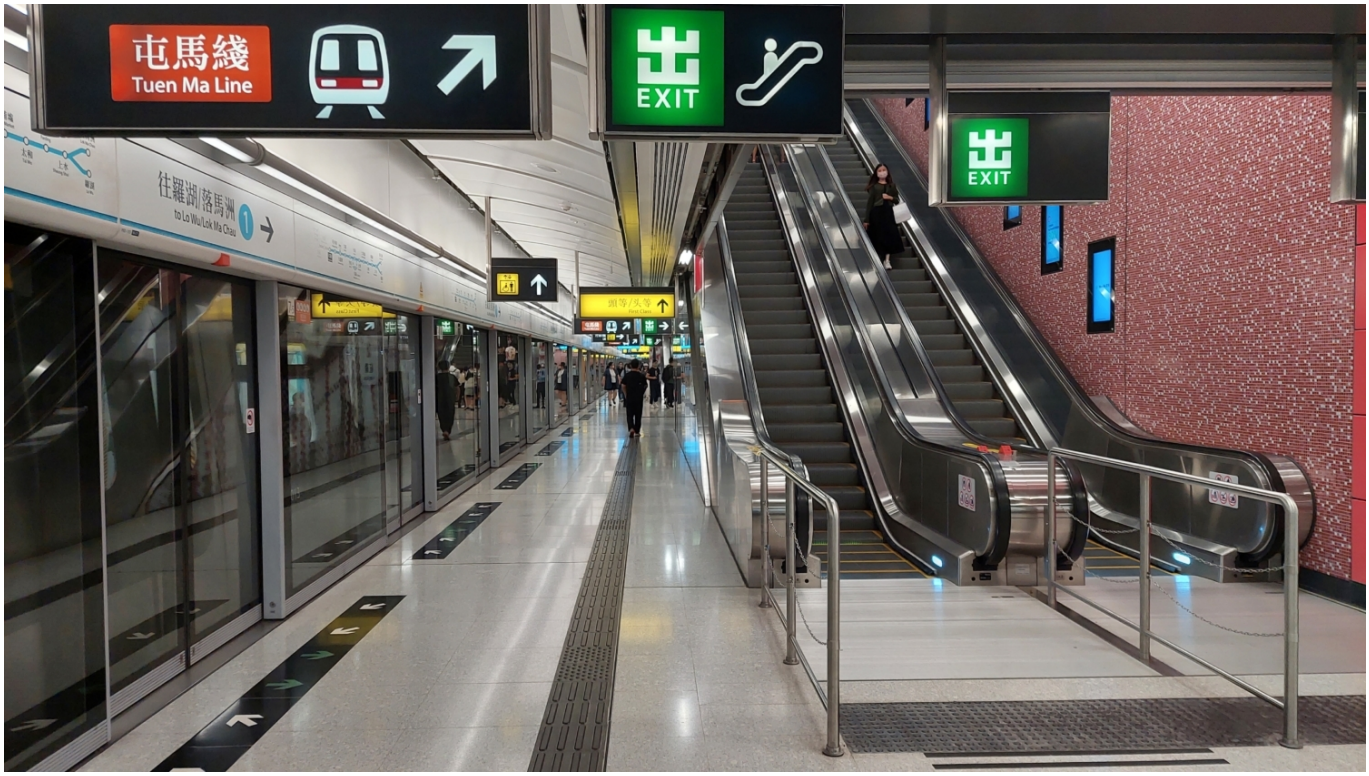
Land reclamation podél západního pobřeží poloostrova Kowloon umožnila otevření stanic Nam Cheong a Sunny Bay na Tung Chung Line, která zde doposud nestavěla. Poměrně bizarně může působit stanice Sunny Bay, jejíž téměř výhradní účel je přestup na Disneyland Resort Line uvedenou do provozu společně s otevřením Disneylandu v Hongkongu v září 2005, který je pátým podobným zábavním parkem na světě. Disneyland Resort Line má pouze dvě stanice a jak zdejší soupravy, tak konečná stanice Disneyland Resort využívají motivy od studia Disney.



Kýčovitá stanice Disneyland Resort s vpravo stojící soupravou s okny připomínajícími slavného Mickey Mouse. (foto: Lukáš Vrána)

Z dopravního hlediska podstatnější ale bylo zprovoznění dvou nových linek převážně na území New Territories, a sice první etapa West Rail Line v prosinci 2003 obsluhující Tuen Mun New Town na severozápadě a celá Ma On Shan Line na den přesně o rok později obsluhující stejnojmenné New Town na východě regionu. Zatímco Ma On Shan Line nepokračovala dále do Kowloonu, kam bylo nutné přestoupit East Rail Line, West Rail Line ve své druhé etapě otevřené v srpnu 2009 zčásti kopírovala trasu Tung Chung Line, jejichž jedinou společnou stanicí byl Nam Cheong. Sousední stanice Austin umístěná v západní části poloostrova Kowloon se pak nachází v těsné blízkosti

budoucí železniční stanice West Kowloon, konečné stanice vysokorychlostní trati spojující Hongkong s pevninskou Čínou zprovozněné roku 2018. Druhá etapa West Rail Line z roku 2009 označovaná jako South Kowloon Link také zčásti využila již existující koleje mezi stanicemi East Tsim Sha Tsui a Hung Hom, které původně patřily Kowloon – Canton Railway, resp. jejímu tunelovému prodloužení o jednu stanici z roku 2004. Tím došlo po pěti letech ke zkrácení Kowloon – Canton Railway do své původní trasy končící v Hung Homu. Nyní se však již nejednalo o Kowloon – Canton Railway, ale o East Rail Line spadající pod MTR, kam byla celá tato železniční trať integrována v roce 2007. I po tomto roce si však uchovala některá specifika toho, že se jednalo o železnici, např. jde o jedinou linku v síti MTR, kde se v soupravě nachází rovněž jeden vůz s první třídou.



Nástupiště East Rail Line ve stanici Ho Man Tin, v pozadí lze spatřit žlutou ceduli indikující umístění vozu první třídy v rámci soupravy. (foto: Lukáš Vrána)

Po roce 2010

V roce 2010 tak měla síť MTR již 10 linek, což je stejný počet, jako má v současnosti, a zároveň West Rail Line nebyla propojena s Ma On Shan Line, tudíž se jednalo o dvě nezávislé linky. Když posléze došlo k otevření nové, zatím poslední, linky MTR, jejich počet se dočasně zvýšil na 11. O čtyři roky později, v prosinci 2014 došlo po téměř 30 letech k prodloužení Island Line, a to západním směrem z Sheung Wanu na Kennedy Town, čímž obě dvě nejprestižnější univerzity v Hongkongu získaly kapacitní kolejové napojení na dopravní síť. Zajímavostí je pojmenování stanice obsluhující The University of Hong Kong (Hongkongská univerzita) jako HKU dle anglické zkratky této univerzity, jelikož název University byl již dříve použit pro jinou stanici ležící na East Rail Line, která obsluhuje Chinese University of Hong Kong (Čínská univerzita v Hongkongu). V Kowloonu byla roku 2016 prodloužena Kwun Town Line o dvě stanice z dosavadní konečné Yau Ma Tei do stanice Whampoa, která je na hongkongské poměry atypicky pouze jednokolejná z důvodu finančních úspor. Kvůli příliš krátkým intervalům v ranní a odpolední špičce polovina spojů končí již v mezilehlé stanici Ho Man Tin, zatímco v ostatních obdobích dne, kdy se zde vlaky stihnou vykřižovat, je obsluhována všemi spoji.



Jeden ze vstupů do později otevřené stanice HKU, před nímž se nachází sloup dříve postaveného mostu pro silniční komunikaci linoucí se mezi obytnými bloky. (foto: Lukáš Vrána)

Doposud poslední linkou MTR uvedenou v Hongkongu do provozu je South Island Line spojující Admiralty na severním pobřeží Hong Kong Island s jižním pobřežím ostrova, které je vedle existence běžné zástavby také významnou rekreační oblastí s řadou luxusních nemovitostí, plážemi a několika rozsáhlými kotvišti jachet. Ačkoli i ostatní linky jsou automatizované, je South Island Line první linkou MTR, jejíž soupravy nemají stanoviště strojvedoucího; navzdory tomu ji ale vždy doprovází drážní zaměstnanec. Výstavba linky probíhala od roku 2009 do prosince 2014, kdy byla otevřena v celé své délce, čímž na dobu 7 let rozšířila počet linek MTR na 11, doposud nejvyšší počet. Nově vybudovaná část přestupní stanice Admiralty zahrnuje přestupní prostory, které jsou vedle South Island Line určeny rovněž pro pozdější stanici East Rail Line nacházející se jednu úroveň nad South Island Line, avšak které v prvních letech provozu sloužily pouze pro tuto linku, jelikož prodloužení East Rail Line bylo v roce 2014 teprve v počátku výstavby.

Patrně nejrozsáhlejším projektem MTR v této dekádě i celém dosavadním průběhu 21. století byla výstavba projektu Sha Tin to Central Link. Ten zahrnoval jako fázi II již zmíněné prodloužení East Rail Line z Hung Homu na Admiralty včetně cross-harbour úseku, čímž vzniklo čtvrté a doposud poslední železniční spojení Kowloonu a Hong Kong Island, a výstavbu nové tratě s osmi stanicemi mezi stanicemi Tai Wai a Hung Hom označovanou jako fáze I, která prochází kolem bývalého letiště Kai Tak, kde postupně vzniká nová obytná čtvrť. Podobně jako ve všech předchozích případech spojení Kowloonu a Hong Kong Island, i cross-harbour úsek East Rail Line je veden v podvodním tunelu, nikoli po mostě. Jelikož Victoria Harbour je silně používaný lodní dopravou a zároveň na obou stranách průlivu se kvůli existující zástavbě trať musí zanořit pod zem, nebylo by možné dovést ji natolik vysoko, aby most nevytvářel omezující požadavky na rozměry proplouvajících lodí, navíc by představoval narušení zdejšího panoramatu.

Trať tvořící první fázi projektu spojuje na jihu dosavadní West Rail Line ukončenou v Hung Homu a na severu Ma On Shan Line ukončenou v Tai Wai, proto bylo rozhodnuto o sloučení obou linek do jedné spojené skrze novou trať. Původně se mělo jednat minimálně o dvě nezávislé linky mimo jiné

z důvodu odlišné vytíženosti východní a západní větve Tuen Ma Line, která je i přes pokračující výstavbu ve východním Kowloonu stále patrná a měla by být odstraněna až zprovozněním Northern Linku v první polovině 30. let, který uleví západní větvi Tuen Ma Line. Přivedení a následné ukončení dvou nových linek v centru města by ale znamenalo nutnost přestupu a tím snížení atraktivity tohoto spojení a zvýšení počtu pěších na některých klíčových uzlech, což nebylo žádoucí. Otevřením 11 km dlouhého tunelu, který se stal centrální částí nové linky, nejprve v únoru 2020 mezi Tai Wai a Kai Takem a následně v červnu 2021 mezi Kai Takem a Hung Homem, vznikla dosud nejdelší trasa MTR v Hongkongu z hlediska délky i počtu stanic, jež měří celkem 56,2 km a čítá 27 stanic a která byla pojmenována Tuen Ma Line dle prvních částí názvů obou New Towns, které spojuje. Dokončením první fáze Sha Tin to Central Link, která byla budována od roku 2012 a vlivem zpoždění otevřena v květnu 2022, vzniklo alternativní spojení mezi Kowloonem a Hong Kong Island pod Victoria Harbour s jednou mezilehlou stanicí Exhibition Centre zajišťující přímý přístup na výstaviště. Tím došlo poprvé v historii k přímému kolejovému propojení hranic pevninské Číny s Hong Kong Island, které ulevilo přetíženému paralelnímu cross-harbour úseku na Tsuen Wan Line a v menší míře rovněž silničnímu Cross Harbour Tunnelu.



Displej ve stanici Yuen Long informující cestující mj. o obsazenosti následující soupravy. (foto: Lukáš Vrána)

Dokončením celého projektu Sha Tin to Central Link v květnu 2022 zároveň poprvé od zahájení budování MTR v roce 1975 došlo k situaci, kdy není budován žádný úsek ani stanice MTR. Ačkoli se v průběhu uplynulých desetiletí k podstatně zvýšila kvalita veřejné dopravy v Hongkongu, zdaleka to neznamená, že by byly vyřešeny všechny jeho dopravní problémy. Jde spíše o důsledek faktu, že land reclamation nepostupuje dostatečně rychle, aby mohly být budovány projekty spojené se vznikem nových New Towns na reclaimed land. V neposlední řadě je důvodem také dlouhodobá snaha o řešení nevyhovujících podmínek obyvatel žijících v subdivided units, což jsou již tak malé byty rozdělené přepážkami mezi více rodin sdílejících sociální zařízení, které se nacházejí ve starších čtvrtích. Ty by sice potřebovaly další posílení veřejné dopravy, které nelze realizovat jinak než výstavbou nové linky MTR, avšak s výhledem na potenciální pokles hustoty zalidnění přesídlením části těchto obyvatel do nových public housing, tj. sociálního bydlení, na předměstích a reclaimed

land není zahušťování sítě MTR ve stávající zástavbě jednoznačnou prioritou.

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: vznik a rozvoj systému MTR