

Virus v roli urbanisty? New York na prahu významné změny

09.01 2021 16:37, Libor Hinčica, Autobusy Ostatní

Přezdívka betonová džungle je pro New York přiléhavým pojmenováním. Procházíte-li se ulicemi Manhattanu, nemůžete si nepovšimnout absence zeleně. Vysoké budovy natlačené na sebe jsou nalepené okolo chodníků, a ty se zase sousedí s několika pruhy silničních komunikací, prakticky permanentně zacpaných automobily. Zeleň a kvalitní veřejný prostor jsou něčím, čeho se v New Yorku občanům města ani jeho návštěvníkům nedostává. Obrovská plocha Central Parku sice působí impozantně a v noci i strašidelně, ostatně ti z nás, kteří viděli Sám doma 2, dobře vědí, že z *„parku se občas nevrátí ani policajt“*, jediný park ale nemůže vyvážit obecný nedostatek volného veřejného prostoru v tomto pulzujícím městě omývaného vlnami East Riveru a Hudsonu.

Ulice přecpané automobily znevýhodňují užití městské autobusové dopravy. Lidé preferují jednoznačně rychlou síť metra pod zemí, případně pěší chůzi. Ne všechny části města jsou však tak dobře obslouženy metrem, jako nejslavnější část Manhattan, a tak lidem, kteří využívají městskou dopravu, nezbývá, než vzít zavděk autobusům a doufat, že se při jízdě vyhnou ucpaným ulicím. New York sice řeší i projekt tramvaje (v oblasti Brooklynu a Queensu), plánování se ale neuvěřitelným způsobem táhne a nejoptimističtější prognózy hovoří o možném zprovoznění nejdříve v roce 2029. Město se ovšem snaží průběžně zavádět vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy. Na Manhattanu byl ten první na 14th Street do provozu zkušebně uveden v říjnu 2019 a sklidit obrovský úspěch. Cesta autobusem se přes relativně krátkou délku (1,8 km) zkrátila o takřka 10 minut, což přineslo nové cestující (o 24 % více v pracovní dny a o 30 % více o víkendech). V červnu 2020, kdy měl New York za sebou první velkou vlnu čínského viru a snažil se přijít se zlepšeními i v oblasti veřejné dopravy, potvrdila administrativa, že hodlá vyhrazený pruh na 14th Street nejen zachovat trvale, ale ještě jej prodloužit o 1,3 km prodloužit od 1st Avenue až po Avenue C.



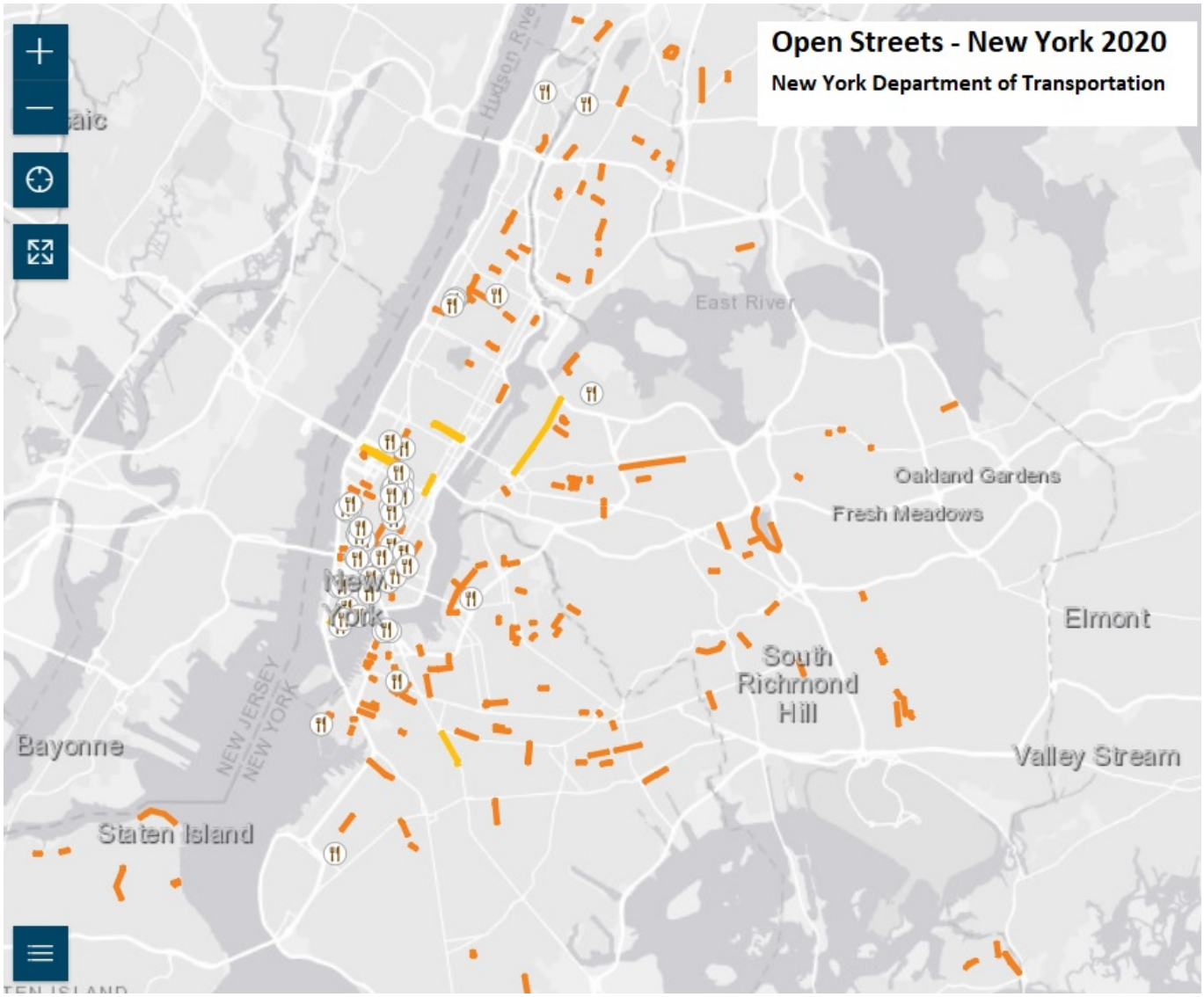
Bylo by nesprávné myslet si, že New York doposud žádné vyhrazené jízdní pruhy neměl. Tento snímek například pochází z roku 2013. Faktem ovšem zůstává, že se New York do prosazování preferenčních opatření pro MHD příliš nehrnul. (zdroj: Wikipedia.org)

Nešlo ale o jedinou významnou změnu na poli podpory městské autobusové dopravy. Ještě v červnu 2020 byly do provozu uvedeny další dva úseky s prioritním provozem autobusů. Na Main Street v Queensu byl vytvořen zhruba 0,5 km dlouhý vyhrazený pruh pro autobusy navazující na metro linky číslo 7. Také zde už New York měl zkušenost z předešlých let, neboť na ulici byla zavedena již v roce 2018 pro autobusy alespoň preferenční opatření, což samo o sobě postačovalo k meziročnímu navýšení cestovní rychlosti o 23 %. Jelikož po ulici je přepraveno denně okolo 150 000 pasažérů, byla zahrnuta do plánu na vytvoření vyhrazených jízdních pruhů mezi prvními. Další ulice, která byla již v červnu upravena pro rychlejší jízdu autobusů, byla 149th Street v Bronxu, kde vznikly vyhrazené jízdní pruhy o délce cca 4,4 km. Denně využívá tuto část ulice okolo 55 000 cestujících.

Do konce roku 2020 poté následovalo dalších 6 nových úseků. New York přitom rozlišuje mezi projekty úpravy ulic při využití prostých vyhrazených jízdních pruhů (*bus lane*), anebo zcela segregované koridory (*busway*). Koridorů vzniklo celkem pět. Kromě již zmíněného půlkilometrového úseku na Main Street v Queensu šlo ještě o 1,5 km dlouhý úsek na Jamaica Avenue (rovněž v Queensu), 1 km dlouhý úsek na Jay Street v Brooklynu a dvojici koridorů přímo na Manhattanu na 5th Avenue (1,8 km) a na 181st Street (1 km).

Vyhrazené jízdní pruhy přibyly v Queensu na Merrick Boulevardu, a to o délce více než 10 km. Ještě o něco delší jsou pak pruhy určené pro potřeby autobusů na Staten Islandu na Hylan Boulevardu, kde by mělo jít o úsek dlouhý dokonce 10,6 km. Další dvě prioritní opatření na 14th Street a 149th

Street v Bronxu jsme si již prozradili.



Přehled tzv. Open Streets na mapě New Yorku (zdroj: https://www1.nyc.gov)

V součtu každopádně vzniklo zhruba 32,2 km (20 mil) nových vyhrazených úseků pro provoz autobusů, z toho 5,6 km ve formě vyhrazených koridorů 26,6 km ve formě vyhrazených jízdních pruhů. Na těchto úsecích bylo před zavedením preferenčních opatření přepraveno okolo 744 000 cestujících denně.

Přestože se nejedná o první úseky s vyhrazenými jízdními pruhy pro autobusy v New Yorku, jejich zavádění nabralo rychlejší spád, a to i v souvislosti s krizí, kterou si město prošlo začátkem roku v souvislosti s příchodem koronaviru. Město se totiž dostalo do pozice, kdy urychlilo přijímání dříve velmi nepopulárních rozhodnutí, které narážely na zájmy různých skupin obyvatel i obecné mentální nastavení, kdy jsou jen nerady dělány ústupky, které by vedly k omezení využívání automobilů, a to i přesto, že velká část občanů New Yorku zpravidla auto ani nevlastní.



Děti ani dospělí rozhodně s přeměnou ulic na hřiště či sportoviště problém nemají. (foto: Street Lab)

Kromě zavádění koridorů a vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy, které si vždy ukousnou část z prostoru určeného dříve také automobilům, přišla významná změna i v problematice využívání veřejného prostoru. New York učinil něco, co bylo do té doby nepředstavitelné. Aby zabránil přelidnění ulic poté, co byl omezen pohyb osob, rozhodl se – dočasně – věnovat pár ulic občanům a uzavřít je pro veškerý provoz s výjimkou bezpečnostních složek (integrovaného záchranného systému) a residentů v případě, že v lokalitě parkují. Výjimku mělo i nezbytné zásobování a případně i veřejná doprava, pokud lokalitou musela projíždět, v takových případech ale bylo nutné jet sníženou rychlostí max. 8 km/h (5 MPH). Celkem bylo pro občany vyhrazeno v časech od 8 ráno do 8 večer 87 ulic či částí ulic o souhrnné délce 100 mil (160 km), přičemž počet byl průběžně navyšován. Projekt dostal název Open Streets, k čemuž se následně přidaly i názvy Open Restaurants a Open Storefronts. Dva poslední zmíněné projekty umožnily obchodníkům využívat volné prostranství ulic pro rozšíření jejich provozoven. Bylo tak možné zvětšit prodejní plochu vytvořením v Evropě populárních zahrádek restaurací, či prodejních stojanů před výkladními skříněmi. Tím mělo být umožněno obchodníkům zvýšit tržby a kompenzovat tak alespoň částečně ztráty, které vznikly v době uzavření provozoven v rámci tzv. první vlny Covidu-19.

Program Open Streets byl natolik úspěšný, že se jej město rozhodlo prodloužit, byť s poklesem venkovní teploty pochopitelně počet občanů v ulicích poklesl. Celkově vzato se ale projekt ukázal jako mimořádně úspěšný. Město nyní ale stojí na zvláštním rozcestí. Občané se totiž nechtějí rozšířeného veřejného prostoru vzdát a požadují, aby šlo o změnu trvalou. Vedení města přitom avizovalo, že se diskuzi na toto téma nebrání. Automobilový provoz sice odklonem z tradičních tras částečně poškozen byl, benefity však, zdá se, převažují nad negativními dopady.



Ulice sice žádnými zásadními změnami neprošly, přesto si občané a nejrůznější organizace dokázali s jejich zvelebením a změnou role rychle vypořádat. (foto: Street Lab)

Ulice jsou ale prozatím stále jen silnicemi, byť se zákazem vjezdu. Vznikají tak iniciativy, kdy za jednou z nich stojí například i prestižní The Times, které se snaží město popohnat k tomu, aby ulice „vrácené občanům“ udělalo pro život mnohem příznivější a doplnilo do ulic New Yorku tolik chybějící veřejný prostor. Přicházejí tak nové nápady na rozdělení ulic do zelených pásů, doplnění v New Yorku zcela nedostatečné infrastruktury veřejných toalet, nových hřišť i cyklostezek, včetně úvah o vytvoření rychlých pruhů cyklostezek tak, jak jsou využívány například v Kodani. Podobně se uvažuje o vytvoření uzavřených bloků bez možnosti vjezdu aut atp. Vzorem jsou přitom především moderní evropská města, jako například zmíněná dánská metropole.

Nenáviděný virus se tak může z dlouhodobé perspektivy stát katalyzátorem pozitivních změn v městském plánování New Yorku, které se pozitivně promítnou do života občanů a které mohou výrazně ovlivnit také roli veřejné dopravy ve městě, především té povrchové – autobusové.

Url: Virus v roli urbanisty? New York na prahu významné změny