



Hongkongský speciál: doprava ve strategii Hong Kong 2030+

30.09 2023 18:56, Lukáš Vrána, Metro

Stávající přístup k městskému plánování v Hongkongu cílí na zlepšování liveability (česky obyvatelnosti či životní úrovně) regionu, pro níž je doprava jakožto denně využívaná služba jednou z klíčových složek. Za tímto účelem vznikla koncepce Hong Kong 2030+, která je nynějším rámcovým podkladem pro rozvoj Hongkongu a jejíž druhé a revidované vydání s výhledem do roku 2050 bylo publikované před čtyřmi lety. Strategie se neomezuje pouze na nekonečné budování nové infrastruktury reagující na stavající problémy, její snahou je změnit existující plánovací paradigma, které řadu z těchto komplikací zapříčinilo. Doprava je v jejím rámci řešena v koordinaci s dlouhodobými cíli v dalších oblastech, ať už jde o ekonomickou výkonnost regionu, ochranu životního prostředí či work-life balance, čímž bude zároveň zajištěna co nejvyšší efektivita investovaných finančních prostředků.

Zčásti vychází ze stávající best practice (tj. z řešení, která se již v praxi osvědčila), jako je zakládání New Towns či cílené snižování modal splitu automobilové dopravy od poloviny 20. století, zčásti přichází s novými koncepty, které mají za cíl vyřešit přetrvávající problémy, jako je nedostupnost bydlení, kvůli níž přibližně 280 tisíc osob žije v subdivided units. Jde zejména o multi-pronged approach, za kterým se skrývá kombinace více potenciálních zdrojů pro budoucí land reclamation a který má zvýšit její tempo tváří v tvář klesajícímu množství vhodných lokalit. Cílem má být vytyčení několika rozvojových koridorů napříč Hongkongem, které se budou zaměřovat na specifická odvětví průmyslu, služeb a výzkumu za účelem jejich zefektivnění a zlepšení integrace s pevninskou Čínou, a v neposlední řadě důraz na work-life balance, tedy pracovní-životní rovnováhu, který zahrnuje

výstavbu čtvrtí přívětivějších k bezmotorové dopravě či rovnoměrnější využívání MTR v obou směrech po celý den skrze koncept transit-oriented development (TOD), který bude vysvětlen dále.



Plánovaný rozvoj sítě MTR představený hongkongskou obdobou pražského integráčka. (zdroj: MTR Corporation)

Řešení problému přetížení dopravní sítě dle Hong Kong 2030+ by se dalo shrnout do dvou rovin, a

sice výstavby nové infrastruktury v existující zástavbě a změny plánovacího paradigmatu. Prvně jmenovaná zahrnuje především vybudování jedenácté linky s pracovním názvem East Kowloon Line mezi Diamond Hill a Po Lam, která uleví Kwun Tong Line a Tseung Kwan O Line v měla by být zprovozněna na přelomu 20. a 30. let. V oblasti Central Business District se však výstavba nové linky neplánuje, a to především z toho důvodu, že by ostatní povrchová infrastruktura nebyla schopna nové cestující pojmout. Strategie rozvoje z roku 2014 tak namísto přivedení nové linky navrhuje pouze kratší prodloužení dvou již existujících linek, Tung Chung Line a Tseung Kwan O Line, která by měla naopak zátěž na povrchu snížit. Intenzivně diskutovanou otázkou je dopravní obsluha bývalého letiště Kai Tak a převedším Kai Tak Runway Area, tedy bývalé ranveje letiště Kai Tak, kde postupně vzniká nová zástavba. Za nejvýhodnější byl dlouho považován vznik tramvajového systému nezávislého na dvou dalších již existujících tramvajových sítích v Hongkongu, který však byl v roce 2022 zavržen z důvodu přílišné finanční náročnosti poté, co se na jeho spolufinancování nechtěli dostatečně podílet tamní developři.



Vizualizace stanice Kwu Tung na budoucí tangenicální lince Northern Link. Způsob [prezentace](#) nových projektů metra veřejnosti by měl být příkladem. (zdroj: MTR Corporation)

Změna plánovacího paradigmatu, která zastřešuje sérii dalších opatření na řešení současných dopravních problémů regionu, má více úrovní. Výstavba nové infrastruktury pro veřejnou dopravu jde ruku v ruce s výstavbou New Towns, která slouží k zajištění bydlení pro populační přírůstek Hongkongu již od zahájení programu na přelomu 50. a 60. let minulého století. Zatímco v první etapě vznikala New Towns v blízkosti městského jádra, v pozdějších etapách byla nová sídla postupně budována dále a dále od Kowloonu na území New Territories. S využitím této strategie, která je i přes dílčí nedostatky hodnocena jako úspěšná a do jisté míry i jediná možná, počítá i strategie Hong Kong 2030+.



Interiéry stanice Ngau Tam Mei na plánované Northern Link. Různá barevnost stanic MTR má cestujícím pomoci s orientací. (zdroj: MTR Corporation)

V srpnu 2022 byla schválena výstavba nové linky označované nyní jako Northern Link, která na rozdíl od výše zmíněné East Kowloon Line prochází dnes rurálními oblastmi, které získají na významu v budoucnu. Po svém dokončení spojí Tuen Ma Line na východě s East Rail Line na severu a bude sloužit jako tangenciální spojení New Territories, které je dnes zajišťováno pouze autobusy, a rovněž nabídne nové spojení k hranicím pevninské Číny. Z důvodu jednodušších povolenacích procesů a zároveň rychlejší výstavby má být budování zahájeno již v letošním roce a linka pak zprovozněna v roce 2027, což by mělo ulevit síti MTR v Kowloonu. Právě v těchto převážně rurálních oblastech na severu regionu a na přilehlé reclaimed land má dojít k nejvýznamnějšímu populačnímu nárůstu, kdy v rámci výstavby komplexu čtvrtí „Northern Metropolis“ by zde měla být vytvořena kapacita pro 2,5 milionu obyvatel, jejichž dopravní osu bude tvořit Northern Link. Na rozdíl od předchozích etap New Towns, které vytvořily silnou jednosměrnou a nerovnoměrnou poptávku ve špičkových hodinách, má Northern Metropolis vytvořit rovněž odpovídající počet pracovních míst, jako např. skrze technologický park poblíž Lok Ma Chau budovaný ve spolupráci hongkongské a shenzhenské samosprávy, což má posílit spolupráci Hongkongu a pevninské Číny v technologicky náročných oborech.



Sha Tin New Town, jedno z prvních New Towns ze 60. let postavené v blízkosti hongkongského městského jádra. (foto: Lukáš Vrána)

Nynější koncepce tak usiluje o to, aby New Towns vybudovaná v rámci Northern Metropolis nesloužila převážně jako noclehárny, ale zabezpečila všechny funkce občanské vybavenosti. To by v ideálním případě mělo zlepšit work-life balance a vést k rovnoměrnějšímu rozložení přepravních proudů na stávajících radiálních linkách MTR i plánované tangenciální lince Northern Link do obou směrů, jelikož problémem v současnosti není ve většině lokalit kapacita samotná, ale její nerovnoměrné využití. Na tomto místě je dobré zmínit, že rovněž při výstavbě předchozích New Towns se počáteční plány a výsledek ne vždy potkaly, kdy např. Tung Chung New Town mělo být původně třikrát větší, tudíž je možné, že i parametry Northern Metropolis doznají změn v reakci na aktuální potřeby regionu, potíže při výstavbě nebo finanční limity. Jako pokračování Northern Metropolis lze vnímat projekt označovaný jako Lantau Tomorrow, East Lantau nebo Harbour Metropolis, což je skupina umělých ostrovů mezi Hong Kong Island a Lantau Island rovněž navržených v plánovací strategii Hong Kong 2030+. Ačkoli na papíře je již rozpracována řada detailů včetně dopravního spojení novými linkami MTR, praktická realizace tohoto projektu, který by se stal nejdražším land reclamation projektem v historii lidstva, naráží na řadu úskalí, od environmentálních po finanční, a jeho osud je nejistý.



Mapa plánovaných New Towns v rámci Northern Metropolis. (zdroj: Hong Kong SAR Government)

Jediným způsobem, jak z hlediska dopravy udržet podobně hustě zalidněný region jako Hongkong v chodu, je maximální prioritizace veřejné dopravy. Její modal split v Hongkongu dlouhodobě činí mezi 88 a 90 procenty, což je jedna z nejvyšších, ne-li nejvyšší hodnota na světě, a jeví se jako velice obtížné až nemožné zvýšit tento podíl nad 92 procent. Pro srovnání lze uvést, že v Praze, která si ve srovnání s jinými evropskými metropolemi rozhodně nevede špatně, je modal split veřejné dopravy mezi 45 a 50 procenty. Již existující i nově připravovaná New Towns proto upřednostňují udržitelné způsoby dopravy, a to kolejovou dopravu na dlouhé vzdálenosti a pěší dopravu jako dopravu na poslední míli. Zlepšování prostupnosti pro pěší neboli walkability je tak jedním z hlavních cílů současného městského plánování v regionu a za tímto účelem jsou jak celá New Towns, tak menší obytné soubory budovány jako transit-oriented developments (TODs) za využití modelu „rail+property“. TOD umísťuje maximální množství občanské vybavenosti i bydlení v docházkové vzdálenosti od uzlů a stanic veřejné dopravy, kde jsou koncentrovány v nejvyšší hustotě, což má za cíl vytvořit koncept česky označovaný jako město krátkých vzdáleností. Zároveň dbá na dobrou dostupnost bezmotorovými způsoby dopravy, čímž jednak eliminuje množství emisí skleníkových plynů a další negativní externality motorové dopravy a jednak činí město dostupnější pro nízkopříjmové a jinak znevýhodněné skupiny obyvatel, které si nemohou dovolit využívat nákladnější způsoby dopravy, což je zvláště přínosné v případě Hongkongu jakožto jednoho z nejdražších měst na světě. Ukázkovým příkladem je development v okolí stanice Kowloon v západním Kowloonu, který kombinuje výškovou obytnou zástavbu, obchodní centrum, autobusový terminál a park, které jsou bezbariérově dostupné ze stanice MTR nacházející se v jejich středu, zatímco silniční doprava zde má minimální prostor.

Cílem výše zmíněného modelu „rail+property“, který se již několik desetiletí využívá při budování stanic MTR, je zajištění návratnosti investice do výstavby metra a v Hongkongu je usnadněn díky

tomu, že veškerá půda (s výjimkou jediného objektu, St. John's Cathedral) patří hongkongské vládě, která je pronajímá na dlouhá časová období, typicky 99 let. Podstatou modelu „rail+property“ je, že pozemky v okolí stanice jsou soutěženy v otevřeném tendru a developer, který nabídne nejvyšší cenu, je může zastavět. Je však limitován např. požadavky na poměr soukromého bydlení a public housing, zastoupení obchodů, služeb či občanské vybavenosti, navíc musí předem daný podíl svého zisku odvádět MTR Corporation. Vzhledem k velmi vysokým cenám půdy v Hongkongu se model ukázal jako úspěšný a jako příklad udržitelného rozvoje byl následován dalšími, především asijskými metropolemi, jejichž vysoká hustota zalidnění snižuje náklady na provozování veřejné dopravy v porovnání s těmi evropskými nebo americkými; zároveň jsou tak emise z dopravy v asijských městech v přepočtu na obyvatele nižší než v evropských a především amerických městech a doprava je zde dostupnější pro seniory nebo osoby bez řidičského oprávnění. Příkladem TOD může být také koncept 15-minute city, který se aplikuje v některých čtvrtích v Londýně nebo v americkém Portlandu a snaží se umístit všechny základní složky občanské vybavenosti v okruhu 15 minut chůze od místa bydliště. Rozdílem oproti Hongkongu je především skutečnost, že jde o již existující zástavbu, jejíž vlastnictví je navíc rozděleno mezi velké množství subjektů, což strategické plánování komplikuje.



Pohled na budoucí stanici Au Tau na Northern Link. (zdroj: MTR Corporation)

Nad rámec modelu „rail+property“ vypíchneme dvě zajímavosti, které souvisejí specificky s okolím stanice Kowloon. Tou první je In-Town Check-In, který je možný rovněž v sousední stanici Hong Kong na Hong Kong Island. Tato služba umožňuje cestujícím na letiště využívajícím Airport Express odbavit svá zavazadla před nástupem do spoje Airport Expressu v době 24 hodin až 90 minut před časem odletu, přičemž zavazadla jsou následně odeslána na letiště v nákladní části vlaku. Druhou zajímavostí je zdejší umístění konečné stanice vysokorychlostní železnice Hong Kong West Kowloon mezi stanicemi MTR Kowloon a Austin, která nabízí přímé spojení s hlavními centry delty Perlové řeky, jako jsou Shenzhen či Guangzhou, i Šanghají a dalšími městy v pevninské části Číny. VRT mezi Shenzhenem a Hongkongem, která byla uvedena do provozu v roce 2018, je postavená na rychlost

200 km/h a umožňuje překonat vzdálenost mezi Hongkongem a stanicí Shenzhen Futian nacházející se v shenzhenském Central Business District za 14 minut. Díky navazujícím částem VRT, které jsou postavené nejčastěji na 300 až 350 km/h, se lze bez přestupu dostat do hlavního města Pekingu ležícího zhruba 1950 km severně za 8,5 hodiny a například do přibližně 850 km vzdálené Changsha za 3,5 hodiny. Ačkoli během pandemie covid-19 byla VRT mezi Hongkongem a Shenzhenem po dobu téměř tří let uzavřena, znovuobnovením provozu na počátku roku 2023 získává Hongkong rychlé a kapacitní spojení s pevninskou Čínou, což má umožnit hlubší ekonomickou integraci obou oblastí, jelikož síť VRT v Číně je v současnosti delší než souhrnná délka VRT ve všech ostatních státech světa.

Na závěr zmiňme, že v případě Hongkongu nepřichází v potaz jiná možnost než absolutní důraz na kapacitní veřejnou dopravu, tedy MTR doplněné o návazné spoje zajišťované autobusy, případně tramvajemi nebo obdobným Light Rail systémem. Vyčerpání lokalit vhodných pro nové obytné čtvrti a nemožnost dále zahušťovat existující zástavbu na jednu stranu staví Hongkong před vážný problém, pokud chce zajistit přesídlení obyvatel žijících v subdivided units a umožnit pokračování populačního růstu. Z dopravního hlediska to ale také znamená, že plánování dopravní obslužnosti nových čtvrtí začíná od nuly, což Hongkongu poskytuje větší prostor pro zvyšování podílu udržitelné dopravy a zapojení konceptů, které neřeší dopravu izolovaně, ale ruku v ruce s dalšími aktivitami obyvatel regionu, což by mělo zajistit rovněž její vyšší efektivitu rozložením poptávky mezi více přepravních směrů a dopravních prostředků.

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: doprava ve strategii Hong Kong 2030+](#)