

Metro duchů v Cincinnati – II. závěrečná část – využití tunelů metra

13.09 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Včera jsme si představili projekt metra v americkém Cincinnati, které bylo z velké části rozestavěno, ale nedočkalo se svého dokončení kvůli neúměrnému navyšování nákladů i kvůli silné mediální kampani, která byla proti metru vedena. V roce 1929 tak byla stavba zastavena. Oficiálně se přitom hovořilo o tom, že se jedná jen o dočasné pozastavení do doby, než město nalezne finanční prostředky na dokončení trasy. Jaká ale byla skutečnost?

Stanice metra zůstaly po roce 1929 zakonzervovány a v roce 1936 byl Klub inženýrů v Cincinnati (Engineers' Club of Cincinnati) pověřen ze strany města vypracováním studie, která měla navrhnout případné další využití rozestavěné infrastruktury. Problémem ovšem bylo, že podle názorů se rozestavěné tunely hodily pouze pro jediný účel – pro provoz metra. Zpráva však uváděla, že metro už nemá pro město opodstatnění. Plány na jeho výstavbu tak měly být zapomenuty. V roce 1939 přišlo město s dalším návrhem na využití tunelů pod městem – do podzemí chtělo převést automobilovou dopravu. Tunely se ale ukázaly pro tento účel jako nevhodné. Jen o rok později se poprvé začalo hovořit o tom, že by přece jen mohlo být metro dokončeno. Do podzemí měly být podle návrhu skupiny expertů převedeny postupně všechny tramvajové a trolejbusové linky vedené po povrchu. Takový projekt by byl ale velice drahý a Cincinnati mělo na počátku 40. let rozběhnuto hned několik významných dopravních projektů, takže návrh na dostavbu metra (a jeho rozšíření) příliš velkou podporu nenašel. V roce 1941 navíc USA vstoupily do druhé světové války, takže projekty typu stavby metra byly odsouzeny k čekání na konec války.

V souvislosti s napadením Spojených států ze strany japonské armády se přitom zvažovalo další netradiční využití tunelů metra v Cincinnati. Ačkoli Ohio je dostatečně vzdálené od pobřeží, panovaly obavy, že by Japonci mohli získat strategické pozice v Tichomoří a zahájit nálety na Spojené státy. Tunely v Cincinnati proto byly zvažovány jako protiletadlové kryty, vzhledem k vývoji války v Pacifiku se ale od této myšlenky záhy ustoupilo, neboť bylo zřejmé, že nálety na americké vnitrozemí se pohybují v říši snů. Další možnost využití tunelů pro vojenské (i komerční účely) se jevilo ve formě úpravy na sklady, případně jako cesta pro nákladní automobily (pro zásobování centra města). Stejně

jako v předešlých případech se ani tentokrát nepodařilo žádnou z těchto myšlenek přetavit ve skutečnost. Po skončení druhé světové války se městská plánovací komise rozhodla, že projekt metra definitivně odloží k ledu. Znovu se počítalo s tím, že případné využití by mělo být spojováno hlavně s automobily (například pro převedení silnice číslo 75 do alespoň jednoho z tubusů). Později se v padesátých letech použil jeden z tunelů pro vedení vodního potrubí o průměru 1,3 m. Položení potrubí v tunelu mělo ušetřit cca 300 000 dolarů v porovnání se situací, kdy by muselo město hradit výstavbu zcela nového kolektoru. Zajímavostí však bylo, že vodovodní řad byl řešen v rámci výstavby tak, aby jej bylo možné poměrně jednoduše demontovat, a to pro případ, že by v budoucnu vyvstala potřeba přece jen oživit projekt metra. K tomu ale nedošlo.

V roce 1966 byly konečně vyplaceny poslední peníze za vydané dluhopisy z roku 1920. Celková výše finančních prostředků, které město muselo za dluhopisy vyplatit, se vyšplhala na 13 019 982, 45 dolarů. Ve stejné době se objevil další z kuriózních nápadů na využití tunelu, konkrétně coby netradiční sklad vína, do nějž by měli přístup i turisté. Plán z dílny firmy Meier’s Wine Cellars Inc. zkrachoval zejména na absenci potřebných stavebních povolení pro možné využití tunelů. V 70. letech se zase zvažovalo, že by se mohl v části tunelů vytvořit noční klub a obchodní centrum. Takové využití tunelů ale nechtěl zase nikdo pojistit. V roce 1986 město nabídlo prostory metra filmařům. Zájem o využití tunelu měli například tvůrci filmu Batman navždy, nakonec ale upřednostnili jiné kulisy, a tak se i přes velkou snahu města nepodařilo nikdy filmaře do metra dostat.

Hodí se uvést, že město si v 80. letech opět pohrávalo s myšlenkou moderní rychlé městské dopravy na bázi kolejových vozidel. Idea spuštění metra a tramvají (resp. lehké železnice) byla zanesena do dlouhodobé vize města, která operovala s obdobím do roku 2000. Opravdu seriózně se ale o využití tunelů hovořilo až v roce 2002, kdy se plánovala výstavba regionální železnice v Cincinnati a okolí. Navrhován byl opravdu rozsáhlý systém, který počítal s výstavbou v průběhu 30 let (náklady by přitom byly okolo 2,6 mld. dolarů). Projekt nazvaný jako MetroMoves předpokládal financování skrze zvýšení daňového odvodu v obvodu Hamilton, a to o pouhého půl centu. Voliči se ale v hlasování poněkud překvapivě postavili proti projektu metra a v poměru 2:1 (přesněji 68 %) dali projektu stopku. Město přitom zahájilo již stavbu další podzemní stanice budoucí dráhy, která je známá jako Riverfront Transit Center. Zamýšlený přestupní bod mezi vlaky MetroMoves a autobusy zůstal nakonec využit jen autobusy (a nově tramvajemi), které zde mohou odbavit až 20 000 cestujících denně. Díky absenci kolejové dopravy ovšem bylo využití přestupního terminálu od jeho otevření v roce 2003 podstatně skromnější a celý projekt zřízení přestupního terminálu byl kritizován. Cincinnati ovšem kuriózně získalo další stanici metra, kterou metro (resp. jeho obdoba) zřejmě nikdy nepojede.

Město má v současné době výhodu, že tunely metra, které slouží jako zázemí bezdomovcům a sprejerům, jsou stále v dobré kondici, a to jednak díky kvalitnímu způsobu stavby ve 20. letech 20. století, ale také díky nutnosti udržovat silnici Central Parkway vedenou v ose tunelů, čímž je zajištěna také dostatečná údržba tunelů. V roce 2008 bylo spočteno, že jednoduchá údržba tunelů spolkne cca 2,6 mil. dolarů, zasypání pomocí odpadu by vyšlo město na 19 mil. dolarů a dostavba metra na 100,5 mil. dolarů. Převedení zmiňovaného vodovodního potrubí by si vyžádalo investici ve výši 14 mil. dolarů. Vedle vodovodu se přitom v tunelu mezitím usídlila také vybraná kabeláž.

Když byla v roce 1929 přerušena stavba metra, bylo podél ulice Central Parkway vybudováno celkem 7 stanic metra. Čtyři byly řešeny jako podzemní a tři jako nadzemní. Zatímco podzemní stanice existují dodnes, ty nadzemní byly během výstavby silnice I-75 v 60. letech zdemolovány. Samostatně lze pak hovořit jako o stanici metra také o zmíněném terminálu Riverfront Transit Center z roku 2003, byť zde se od počátku počítalo také s dalším využitím pro ostatní druhy dopravy.

Vystavěné tunely mají délku okolo 4 km a mají minimální šířku 4 m a výšku 4,72 m. V tunelech se nacházejí také dřevěné pražce, na které ale nebyly nikdy umístěny kolejnice. Podobně jako

v tramvajové síti se zde počítalo s využitím pensylvánského rozchodu 1 588 mm. Max. rychlost souprav metra v tunelu měla být 64 km/h.

Metro v Cincinnati se stalo posledním systémem metra, jehož stavba byla zahájena v rámci tzv. první etapy rozvoje metra v USA, která je ohraničena obdobím do začátku druhé světové války (tj. v případě USA do r. 1941). Na rozdíl od ostatních měst, v nichž se podařilo metro (či nadzemku) otevřít, zůstaly Cincinnati jen prázdné tunely a další stavby (nadjezdy atp.), které připomínají ambiciózní projekt rychlé městské dopravy ve městě, který se nikdy nepodařilo dotáhnout do konce.

Url: Metro duchů v Cincinnati – II. závěrečná část – využití tunelů metra