

Nekonečná stavba soluňského metra

25.06 2017 07:32, Redakce, Nezařazené

V Řecku se dosud může podzemní dráhou chlubit jen hlavní město Atény. Roku 2006 se sice začala nová podzemní dráha stavět i v Soluni, jenže dosud nebyl dokončen ani kilometr trati. My se dnes krátce na nekonečnou ságu výstavby soluňského metra podíváme.

Návrh na zřízení podzemní dráhy v dnes druhém největším městě Řecka byl poprvé vysloven nedlouho po první světové válce, kdy byla započata přestavba Soluně a plánovala se i výstavba nových čtvrtí, nicméně tehdy zůstalo jen u smělé ideje. V 80. letech 20. století se otázka metra začala skloňovat vážněji, a to dokonce tak, že se pod částí tamní třídy Egnatia podařilo v druhé polovině oné dekády vyhloubit krátký tunel, nicméně financování stavby bylo nedostatečné, takže se v tomto počinu dále nepokračovalo. Až do počátků tohoto milénia probíhalo několik pokusů o vybudování metra, jenže ty obvykle zamrzly na sporech při výběrových řízeních, jejichž výsledky neúspěšní uchazeči napadali. Na jaře 1999 se sice s velkou pompou oznámilo, že metro bude vybudováno do roku 2006, jenže teprve ve druhém uvedeném roce se opravdu začalo stavět.

Kontrakt v původní hodnotě zhruba 800 milionů eur udělený řecko-italskému konsorciu v roce 2005 a podepsaný roku 2006 předpokládal zřízení více než 9 km dlouhé linky se 13 stanicemi vedené přibližně ve směru severozápad – jihovýchod, a to od tzv. nové železniční stanice na jihovýchodně ležící konečnou Nea Elvetia, za kterou měla trať ještě pokračovat do depa (viz mapku níže). Metro bylo navrženo v kodaňském stylu, tedy bezpilotní a se soupravami připomínajícími lehké metro.

Nicméně světová hospodářská krize a také významné archeologické nálezy na místě tří budoucích stanic průběh výstavby významně zabrzdily, až se muselo v podstatě celé dílo na čas zakonzervovat. Jakmile se opět našly potřebné finanční prostředky, z nichž největší podíl poskytuje Evropská unie, začaly se práce pozvolna vracet do původního tempa. Již roku 2014 se, ovšem po zhruba 5letém zpoždění, začala realizovat druhá fáze místního podzemního systému, kterou reprezentuje odbočná větev Patrikiou – Mikra (viz mapu níže; za stanicí Mikra se výhledově předpokládá dobudování trati až k mezinárodními letišti). Do budoucna se ještě uvažuje o odbočné větvi vedené ze stanice Dimokratias (předposlední stanice před novou železniční stanicí) do severně ležící čtvrti Efkarpia i prodloužení hlavní trati dále za novou železniční stanici. Kromě toho se ještě

uvažovalo o tom, že hlavní trať bude v úseku Papafi – Nea Elvetia doplněna o druhou trať, která bude obsluhovat severněji ležící části centra, ale toto už je momentálně spíše úkol pro další generace.

Místo budoucí stanice Venizelou, na kterém jsou archeologické nálezy velmi bohaté.

Za dodavatele celkem 18 vlaků byla už roku 2006 a poté ještě opakovaně označena společnost AnsaldoBreda (dnes Hitachi Rail Italy), ta má však, respektive její nástupce, první soupravu vzhledem k minulým událostem dodat teprve v létě příštího roku. Pokud vše půjde dobře, měli by se místní občané dočkat po přibližně 100 letech od prvního návrhu na vznik podzemní dráhy první jízdy a po 15letém čekání i odstranění stavenišť v centru města, která nejenže město nezkrášlují, ale hlavně představují nemalý problém v organizaci zdejší povrchové dopravy.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: Nekonečná stavba soluňského metra