



Výstavbu metra v Bogotě provází problémy

20.09 2024 14:47, Vít Hinčica, Metro

Hlavní město Kolumbie buduje od roku 2021 svou první linku metra, která bude výhradně v nadzemním provedení. Tendr na její výstavbu vyhrálo [v roce 2019](#) konsorcium APCA Transmimetro, ve kterém byly zastoupené čínské firmy China Harbour Engineering Company Limited (s 85% podílem) a XI'AN Rail Transportation Group Company Limited (s 15% podílem). Tyto firmy následně založily v Kolumbii společnost METRO LÍNEA 1 S.A.S., která je za stavbu první linky bogotského metra přímo odpovědná. Vypisovatelem tendru byla městem Bogota na konci roku 2016 účelově zřízená společnost Empresa Metro de Bogotá S. A., jejímž úkolem je výstavbu na území hlavního města Kolumbie plánovat a řídit.



Stavba první linky metra nedaleko centra Bogoty na snímku ze září 2024. (foto: autor)

Ačkoli kontrakt na stavbu města byl s vítězným konsorciem podepsán už 27. listopadu 2019, do léta tohoto roku se podařilo zrealizovat jen třetinu naplánovaných stavebních prací svázaných se zavedením první linky metra na území Bogoty a estakáda coby hlavní a zároveň nejviditelnější část této linky registruje významné zpoždění. Zatímco už letos měla estakáda co do objemu provedených prací být nejméně z jedné pětiny hotová, není k dnešnímu dni hotová ani z jedné šestiny. Kromě toho bylo zjištěno, že schválené náklady celé akce budou významně překročeny a už nyní se tak musí hledat nové zdroje financování.



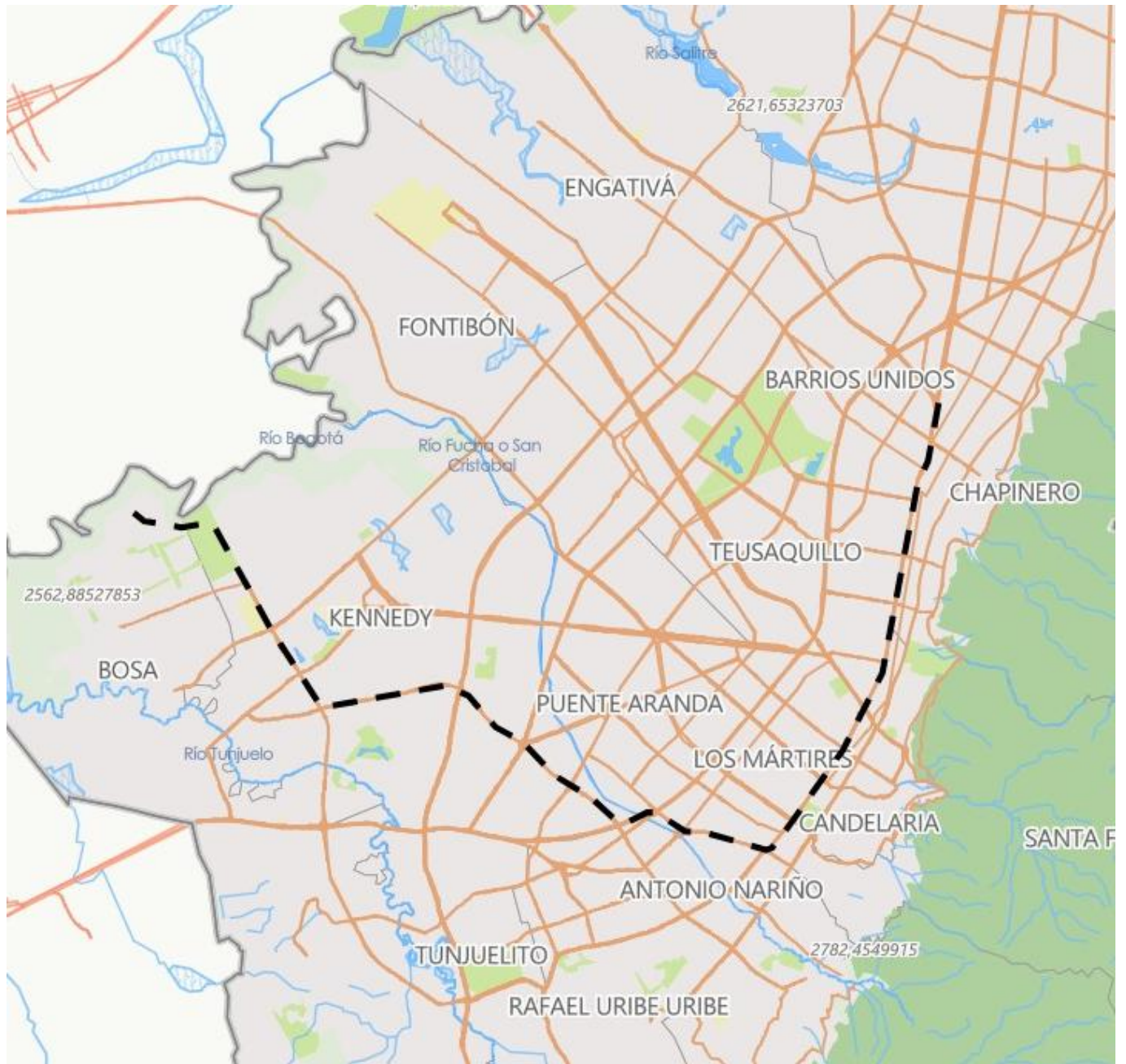
V minulosti měla Bogota tramvaje a také trolejbusy. Oba dva tyto dopravní systémy byly bez milosti zrušeny. Památky po nich lze ale stále někde nalézt. (foto: -vh-)

Celá situace jenom vyvolává nespokojenost u místních obyvatel, kteří nevidí pomyslné světlo na konci tunelu, ačkoli už dlouhé měsíce trpí různé uzavírky, které mají dopad na obchodní činnost i celkový život ve městě. Místní média shrnula několik zásadních faktorů, které přispěly k akumulaci takto velkého zpoždění při výstavbě nového systému metra. Tím prvním je ten, že přidělené finanční prostředky byly neefektivně distribuovány a vynaloženy, takže na některé důležité stavební práce se nyní nedostává potřebných peněz. Některá média dokonce otevřeně zmiňují korupci, která měla vést k tomu, že se nemalá část peněz jednoduše někam vytratila. Stavba metra má mimochodem přidělenou dozorující společnost, ta ale nebyla vybrána transparentně výběrovým řízením, jak bylo slibováno, ale přímým zadáním, jak je v Latinské Americe ostatně častým zvykem, proto je otázkou, nakolik tato kontrola funguje. Druhým faktorem zpoždění má být komplikovaná byrokracie. Na vydání některých administrativních rozhodnutí či schvalování stavebních plánů se má čekat neúměrně dlouho a ani výkupy pozemků nebyly snadné. Je však otázkou, zda je opravdu na vině byrokracie, nebo jen neznalost kolumbijského práva a norem, a tedy i případná nepřipravenost zhotovitele prací na kolumbijskou realitu. Třetím problémem mají být nečekané problémy s terénem, které si vyžadují předělávky již schválených projektů. Nabízí se tedy i tady otázka, zda byl proveden dostatečný geologický průzkum, nebo se jedná jen od účelově vymyšlenou omluvu.



Základem páteře místní MHD je systém [TransMilenio](#). Ten ovšem není úplně uživatelsky přívětivý, například možnost platby bankovními kartami je dosud značně omezená a stejně tak nejsou dostupné ani přehledné jízdni řády. (foto: -vh-)

Kritika ze strany opozice či některých veřejných institucí navíc byla v tomto roce ochotně ventilována místními médii, a tak se široká veřejnost mohla mimo jiné dozvědět, že radnice vítězné čínské konsorcium, které metro buduje, pokutuje jen sporadicky a nedostatečně, a tím vznikají obyvatelům města kromě časových ztrát i finanční ztráty. Vedení bogotské radnice nejprve nechtělo problémy s metrem otevřeně přiznávat, nicméně zalepit všem občanům oči tak, aby neviděli, že se na ulicích města spíše nepracuje než pracuje, nemohlo, a tak nakonec muselo uspořádat v srpnu tohoto roku tiskovou konferenci, na které uvedlo, že si je vědomo toho, že ne vše probíhá dle plánu a že provádí nápravná opatření. Některé nedostatky ovšem vedení radnice na dané tiskové konferenci dementovalo nebo zlehčovalo.



Trasování první linky metra. Celkem bude mít 16 stanic. Projekty na 15 z nich nebyly napoprvé schváleny a musejí být přepracovávány. Dílny budou na západním konci trasy. (zdroj: Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital)



Pilíře nového systému metra rostou pomalu. Snímek je z června 2024. (foto: Empresa de Metro de Bogotá)

Vedení bogotské radnice si v srpnu tohoto roku ještě udělalo výlet do Medellín, aby se nechalo inspirovat tamním úspěšným systémem metra, které začalo fungovat už roku 1995. Výsledkem tohoto výletu bylo konstatování, že aplikace některých principů z medellínského metra na to bogotské by mohla být přínosná. Je sice pravdou, že i konečná cena za účet medellínského metra byla daleko vyšší, než se původně plánovalo, první linka bogotského metra však má zřejmě už nyní nakročeno mezi top desítku nejvíce předražených a zároveň opožděných projektů metra světa, ačkoli bude tato linka výhradně nadzemní. Radnice Bogoty nicméně už aktivně strádá plány na výstavbu minimálně dalších dvou linek metra.

Url: [Výstavbu metra v Bogotě provází problémy](#)