



Začala ražba tunelu metra pod Panamským průplavem

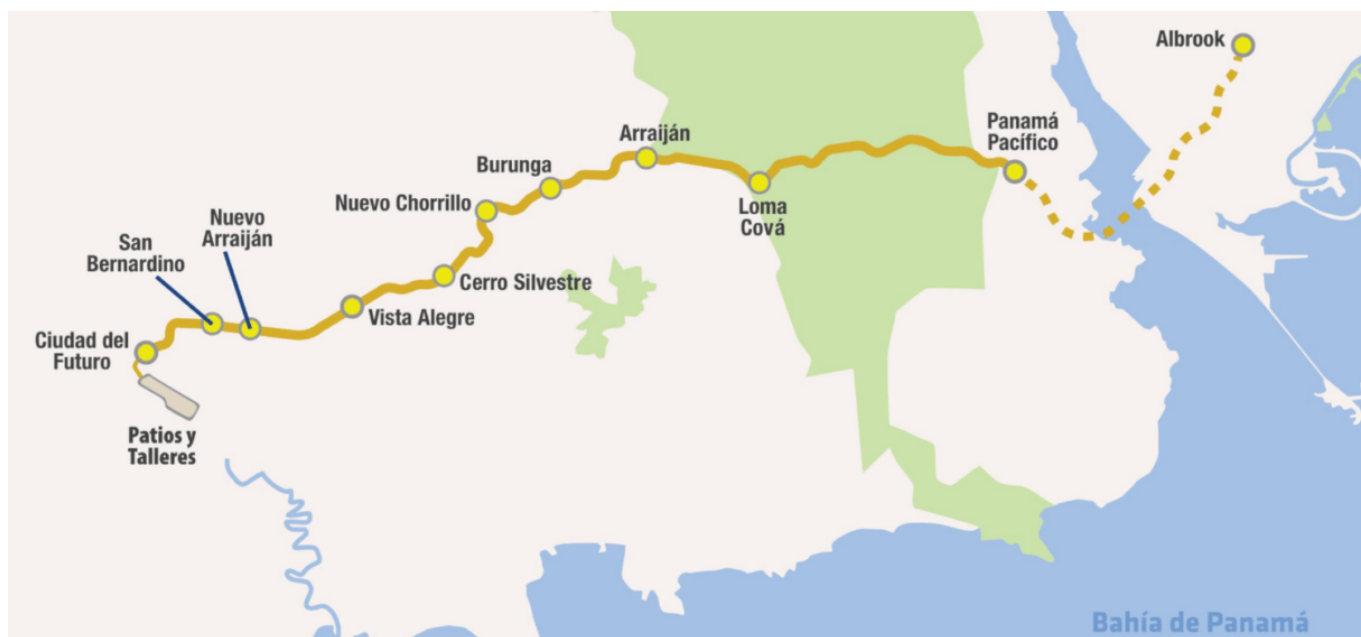
22.09 2024 14:38, Vít Hinčica, Metro

[Síť metra](#) v hlavním městě Panamy, Ciudad de Panamá, se nadále rozšiřuje. Dne 22. 2. 2021 byla zahájena stavba třetí linky metra Albrook - Ciudad del Futuro a ve středu 18. září 2024 začala slavnostním aktem ražba tunelu podzemní části této linky. Ražený tunel, jenž bude mít délku zhruba 4,5 km, bude směřovat pod Panamským průplavem mimo hlavní město, a to do provincie Panamá Oeste ležící na západní straně průplavu. Ražbu tunelu provede čínská společnost China Railway Tunnel Group, kterou si loni nasmlouvalo korejské konsorcium HPH složené z firem Hyundai E&C (51 %), POSCO E&C (29 %) and Hyundai Engineering (20 %).



Viadukt v provincii Panamá Oeste na snímku z června 2024. (foto: Metro de Panamá)

Korejské konsorcium zakázku na vyprojektování a výstavbu třetí linky panamského metra v hodnotě 2 844 096 495,89 USD smluvně získalo na počátku roku 2020. Původně bylo v plánu překlenout Panamský průplav v pořadí už čtvrtým mostem, nicméně vláda v únoru 2020 rozhodla o tom, že metro bude překonávat Panamský průplav podzemím. Tím očekávaná cena investice do třetí linky metra vzrostla na 3,159 mld. dolarů (dnes asi 70 mld. Kč); i kontrakt na návrh a výstavbu tunelu metra však získalo korejské konsorcium HPH, které si tak mohlo vybrat, kdo mu tunel postaví.



Plánek třetí linky metra. (zdroj: Cotrans/BID/Metro de Panamá)



Model s původním návrhem překročení Panamského průplavu. Vpravo vidíme staříčkový most Puente de las Américas z počátku 60. let 20. století a vlevo plánovaný most, jehož středem mělo monorailové metro jezdit. Nakonec bude jezdit metro tunelem. (foto: Newsroom Panama)

Třetí linka metra, jež má mít v první fázi délku 25 km a 14 stanic a v druhé fázi má přibrat ještě dalších 9 km délky, začala být plánována už v době, kdy se otevírala první linka panamského metra, jehož provoz byl slavnostně zahájen 5. dubna 2014. Tendr na vyprojektování a výstavbu této linky byl pak vypsán nedlouho před tím, než se otevřela linka č. 2, zprovozněná 25. dubna 2019. Výsledky tohoto tendru byly oznámeny na podzim roku 2019. Podpis s vítězem se ale přehoupnul do roku 2020, protože jeden z uchazečů podal protest.



Na snímku ze září 2024 vidíme stavbu nadzemního tělesa metra v provincii Panamá Oeste, nedaleko Panamského průplavu. (foto: autor)

První dvě linky panamského metra stavělo konsorcium španělské firmy FCC a a brazilské firmy Odebrecht, která před pár lety proslula známou korupční aférou. Třetí linku metra chtěla stavět také FCC, která však před podáním nabídek vyměnila Odebrecht za mexickou společnost CISCA a jihokorejskou SKEC. Kromě tohoto a vítězného korejského konsorcia chtělo ještě v zakázce na třetí linku metra uspět konsorcium, které zformovala španělská Acciona s čínskou společností Power, to ale podalo horší nabídku. Konsorcium s FCC pak bylo vyloučeno, proti čemuž vzneslo protest.



Na jiném snímku ze září 2024 vidíme staveniště v blízkosti intermodálního terminálu Albroom. (foto: autor)

Třetí linka měla být dokončena za 54 měsíců od podpisu smlouvy, tj. za 4,5 roku, avšak právě přehodnocení způsobu, jakým bude Panamský průplav překročen, vedlo k poměrně významnému přehodnocení termínu její dostavby. Linka č. 3 je sice už nyní, co se délky týče, stavebně rozpracovaná z 63 %, dalšímu výraznějšímu posunu v její stavbě ale brání právě onen tunel, jenž by měl být proražen v červenci 2026. Zprovoznění celé třetí linky se nyní očekává v roce 2028.



Slavnostní akt z 18. září 2024. (foto: Metro de Panamá)

Specifikem třetí linky je, že bude řešena jako monorail, zatímco předchozí dvě linky metra jsou řešeny jako klasické železniční tratě. Všechny soupravy pro třetí linku, kterých bude 26 a budou mít šest vozů, dodá japonská společnost Hitachi. První ze souprav se dostala v Japonsku na testy loni a do Panamy dorazila na počátku roku 2024. Všechny soupravy dodají Japonci do konce příštího roku, tedy daleko dříve, než bude linka č. 3 dokončena. Nicméně nejedná se o překvapení, Japonci se totiž jali dodržet původně stanovené termíny a nežádali o posunutí.



Monorail pro třetí linku panamského metra. (foto: Hitachi Rail)

Japonsko také celou stavbu panamského metra financuje prostřednictvím velmi výhodné půjčky. Výstavba třetí linky ovšem přivábila nejen tři asijské státy, protože celkem jsou do stavby linky č. 3 zapojeny firmy a lidé z více než 20 zemí světa.



Na tomto ne příliš povedeném leteckém snímku ze září 2024 vidíme místo, odkud ražba probíhá. Při detailním zkoumání lze vidět žebrovní zahloubené betonové koryto, ve kterém byl tunelovací stroj smontován. (foto: autor)



Intermodální terminál Albright, jehož součástí je největší autobusové nádraží v zemi. Právě u něj se budou stýkat linky č. 1 a 3 panamského metra. Foceno z přechodové nadzemní lávky, která je také zobrazena na snímku níže, směrem ke koncové stanici linky metra č. 1. (foto: autor)



Razicí štít pro třetí linku dorazil z Německa po částech do panamského atlantického přístavu Colón v loňském roce a jeho jednotlivé části byly následně přesunuty na západní břeh průplavu, na dohled od hlavního města. Tam byl štít smontován a od 3. září 2024 s ním byly prováděny technicko-kontrolní zkoušky. Jméno, které štít nese, je jednoduché: Panamá. Úkolem mohutného, 93m dlouhého stroje bude vytvořit jednu troubu o průměru 13,5 m, která bude ve svém nejhlubším místě uložena 65 m pod mořským povrchem. Očekává se, že při průměrném denním pracovním tempu okolo 8 lineárních metrů a započtení nezbytných technických přestávek by měl štít každý měsíc ukousnout z hornin 220 m délky.



Vchody do podzemních stanic panamského metra nejsou nijak opulentní a mají relativně strohý a málokdy se odlišující styl. (foto: autor)

Ačkoli provincie Panamá Oeste není zatím vůbec nijak hustě obydlená, je z hlavního města přímo přístupná jenom mostem Puente de las Américas, a tak se v blízkosti tohoto mostu a přímo na něm tvoří čím dál větší dopravní zácpy, kterým by mělo nové metro ulevit. Nová linka metra začíná v místě, kde končí linka č. 1, a to u největšího autobusového nádraží v zemi, Albrook (za autobusovým nádražím se nachází ještě menší stejnojmenné mezinárodní letiště). Z metra se na toto nádraží člověk dostane po nadzemní lávce. Právě na autobusové nádraží Albrook směřují z provincie Panamá Oeste každý den desítky autobusů, z nichž by část mělo metro spolehlivě nahradit.



Provoz panamského metra, které je podzemní jen částečně, a to jen na lince č. 1, zajišťuje 26 pětivozových souprav Metropolis od Alstomu vyráběných ve Španělsku. Prvních 20 souprav bylo dodáno ve třívozovém provedení, později ale bylo rozhodnuto o nákupu dalších 6 pětivozových vlaků a doplnění těch prvních o dva vozy. (foto: autor)



Prostředí jedné z nadzemních stanic. (foto: autor)

Závěrem ještě uvedme, že systém panamského metra je uživatelsky velmi přívětivý. K použití stačí běžná bankovní karta. Tu je zpravidla možné použít na jednom z okrajových turniketů (kartu je nutné pro vypočtení správného jízdného použít i při průchodem turniketem ven ze systému). Jízdné si je možné kupovat i přes kartu MetroBus, kterou si je možné pořídit v automatech za dva dolary (automaty ovšem akceptují zpravidla jen jednodolarové bankovky, proto si je obvykle nutné měnit peníze na vybraných pokladních místech, pokud člověk tyto bankovky nemá). Penězi dobítá karta MetroBus je vhodná pro časté jízdy a dá se na rozdíl od bankovních karet použít i v městských autobusech nebo pro platbu poplatku na některých nástupištích terminálu Albrook, pokud člověk míní využít příměstské nebo meziměstské autobusy. Panamské metro je také mimořádně čisté a klidné, na čemž mají podíl nejen kamerové systémy a častý úklid, ale i rozsáhlé edukační kampaně. V metru je také poměrně malé množství reklam a jsou umístěny tak, aby nezastiňovaly informační panely a hlavní přístupy k nástupištím, schodům, dveřím a východům.



Interiér soupravy metra od Alstomu. (foto: autor)

Url: [Začala ražba tunelu metra pod Panamským průplavem](#)