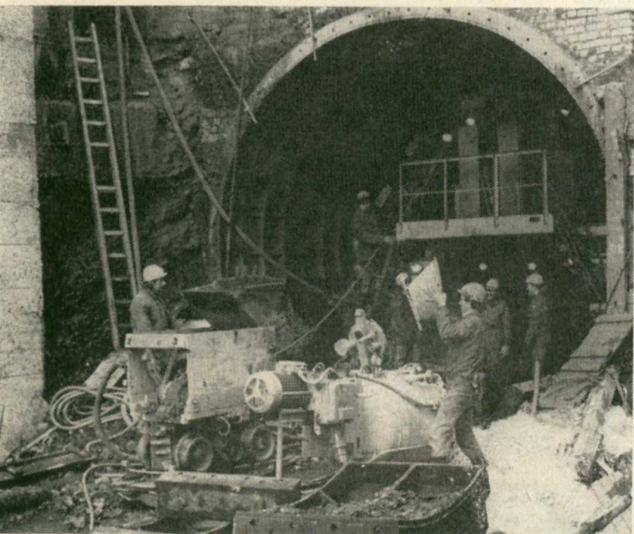
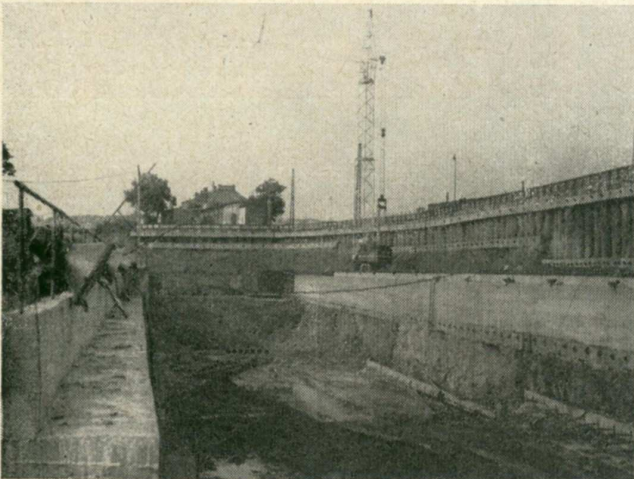




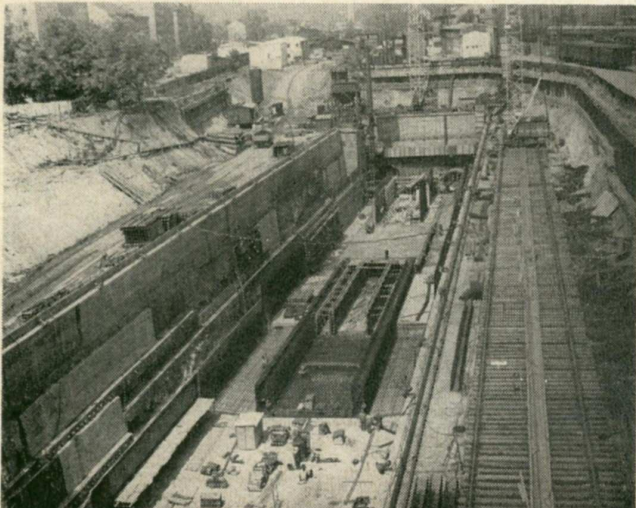
▲ květen 1979

▼ červenec 1980



▲ prosinec 1980 — zahájení ražby traťového tunelu

▼ květen 1981



Pokud se náhodou potřebujete dostat z Florencie k holešovické elektrárně či někam sem do těchto míst, máte v podstatě na vybranou dvě možnosti: buď si počkáte na některou z tramvají a trpělivě se přenesete přes všechny nástrahy a zlomyslnosti semaforů a zapchaných křižovatek, anebo se vydáte na tu zhruba dva a půl kilometru dlouhou štreku pěšky. Druhá varianta je sice méně pohodlná, ale jste-li trochu slušní chodci, pravděpodobně rychlejší.

V příštím roce se však tyto dva základní způsoby rozšíří ještě o jeden; nejrychlejší a nejpohodlnější zároveň. Vlak metra projede tuto vzdálenost za pár minut.

Celou trať ze stanice Sokolovská do budoucí konečné stanice Fučíkova, obnášející něco málo přes dva kilometry, můžete projít takřka již „suchou nohou“ už teď; poslední traťové tunely se razily koncem minulého roku. Dnes je prakticky po celé délce položen podkladní beton a na několika úsecích jsou už připraveny koleje. Všude svítí žárovky a reflektor, nasazený na ochranné přílbě, se zdá víceméně pro parádu. Jen stružky vody v sběrných kanálech naznačují, že jste vlastně několik metrů pod úrovní Vltavy a že to tu takhle vypadá teprve pár měsíců.

Provozní úsek III C pražského metra je sice ze všech dosavadních „díků“, po nichž metro v hlavním městě vznikalo, nejkratší, ale zdaleka ne nejjednodušší. O tom do jisté míry svědčí i fakt, že se prakticky dva roky diskutovalo o způsobu, jak určitá místa dělat. Klasický tunelářský i hloubený z otevřené jámy mají svá pro i proti. Trasa C je poměrně mělká, což svádí k práci z povrchu; navíc tato metoda má i ekonomické výhody — kilometr vychází v průměru na půl až tři čtvrtě miliardy korun, zatímco ražený tunel docela určitě vyjde nejméně na miliardu. Nehrozí nebezpečí zavalů a celý postup je i technicky jednodušší. Jenže — všechno je relativní. Umíte si představit, co by takový otevřený výkop, třeba mezi stanicí Sokolovskou a vltavským břehem, udělal za paseku v pražské dopravě? Navíc v jednom z jejich uzlových bodů? A na kolik by vyšla provizorní náhradní opatření?

Zvažovat takového problémy ve všech souvislostech jistě není

POTOPENÁ

jednoduché — i když zase dva roky nepředstavují nijak krátkou dobu. Potvrzuje to pouze fakt, že stavba, jakou je metro, musí mít v koncepci dostatečnou perspektivu; že se zkrátka nedá dělat z roku na rok. Nakonec — a vzhledem k životu ve městě to bylo jistě správné rozhodnutí — zvítězil tunelářský, ražený způsob.

Pět pater pod zemí

Cesta tunelem ze Sokolovské na druhý břeh Vltavy netrvá pěšky ani deset minut. Jdete, a vlastně vám ani nepřipadá nijak zvláštní, že máte šest sedm metrů nad hlavou řeku. Proč taky — tohle vlhké šero tady dole je všude stejné a představuje svět sám pro sebe; kráčíte stále stejným prostředím, vyhýbáte se zbytkům výztuže a úlomkům sutě a jen zkusmo, podle času a rychlosti chůze, můžete zkusit odhadnout, kde nad vámi končí řeka a začíná břeh. A pak se náhle vpředu objeví bílá skvrna. Za ní tunel končí. Jste na stanici Vltavská; na čtrnácté stanici trasy C pražského metra. Stojíte na dně obrovité, dvě stě metrů dlouhé betonové krabice, pětadvacet metrů pod povrchem země, čtrnáct metrů pod hladinou Vltavy a — do třetice — jedenáct metrů pod úrovní spodní vody. Připadáte si jako uprostřed nedokončeného světlíku; okolo stoupají vzhůru mohutné betonové stěny, z nichž na nejrůznějších místech čouhají pokroucené železné pruty armatur, a vysoko, až docela nahoře, se tyčí proti nebi ramena tří jeřábů, jako zobany podivných dávných ptáků.

Popravdě řečeno, k představě stanice má tenhle železobetonový chaos ještě hodně daleko, ale na druhé straně si najednou všimnete, že vlastně místo, na němž stojíte, je jediné ještě otevřené, a že před vámi už vyplňuje celý prostor pěti pater; že se vlastně jakoby díváte dovnitř rozestavěného činžáku, kterému chybí prů-

čelí. V okamžiku, kdy čtete tyto řádky, je všechno dávno jinak. Poslední, nultý díl této stanice, kterým se vyťahovaly na povrch z tunelů všechny dále nepotřebné věci, je také pod střechou. Visuté stropy zapadly na svá místa koncem února — a tímto okamžikem vlastně skončila hrubá stavba třetího provozního úseku trasy C.

Celá pětipodlažní betonová krabice připomíná potopenou loď. Skutečnost, že dno tohoto kolosu leží jedenáct metrů pod hladinou spodní vody, nadělala spoustu patálií při vlastní výstavbě. Ze všech stran chrčela do otevřené jámy voda. A nebyly to žádné stružky; každou vteřinu sem přitékalo zhruba čtyři až šest litrů — a to už vydá na docela obstojný potok. Během výstavby se tato voda průběžně odstraňovala několika čerpadly, které pracovaly — a dosud pracují — čtyřadvacet hodin denně. Jenomže po odevzdání stavby do provozu se motory těchto pump zastaví. Statici ale spočítali, že vztlak přitékající vody je větší než váha celé stanice. A tak najednou vznikl problém, jak zařídit, aby tahle potopená stanice zůstala potopená i nadále a nevyplavala na povrch. Všechno vyřešila jakási betonová římsa, obepínající zvnějšku stěny stanice. Slouží vlastně jako kotva. V samém závěru výstavby se prostor mezi stanicí a okolním prostředím zaleje řídkým betonem a tahle římsa, po zatvrdnutí této cementové kaše, znemožní jakýkoliv nežádoucí pohyb.

Když se táhne za jeden provaz

Vyprávění v kanceláři hlavního stavbyvedoucího stanice Vltavská ing. Jiřího Junka přerušil telefon. Bylo páteční odpoledne, za okny ležel čerstvý sníh a i během celého rozhovoru telefon na psacím stole vyzváněl o sto šest. Zvláštní. Na jiných stavbách bývá touhle dobou už klid. Jen snad poslední opozdílci ještě spěchají, aby byli co nejdřív venku z chladné šatny. Tady se ovšem narychlo řešil čerstvý problém: U jednoho z jeřábů vypadlo lano z vodící kladky. A pod ním čekaly tři „pantofle“ plné betonu na uložení

STANICE

do staničního dna. Sehnat pojízdnou dílnu takhle nahonem je kumšt i kdykoliv v týdnu; v pátek odpoledne se to pohybuje na pomezí zázraku. A tak drnčely telefony znovu; na nejrůznějších místech k lidem zastávajícím rozdílné funkce. Pojízdná dílna se kupodivu našla. Betonáž mohla pokračovat i v sobotu dopoledne.

Najednou se přestáváte divit, proč máte z výkladu ing. Jiřího Junka o průběhu výstavby podivný pocit, že tady jde snad všechno samo. Materiály přicházejí na stavbu včas a v dohodnutých termínech. A nejde o maličkosti, nýbrž o desetitisíce tun betonu, železa, šterkopísků. Výstavba této stanice totiž vychází suma sumarum na sto osmdesát miliónů korun. A staví ji všehovšudy třicet lidí. Přitom ti zdejší betonáři, zámečníci, tesaři nebo údržbáři nejsou žádní vybraní machři, sehnání dohromady ze všech koutů podniku. Mají už za sebou řádku zkušeností, přirozeně, metro se už buduje nějaký ten rok, ale v průměru se svými znalostmi řemesla nijak výrazně neliší od svých kolegů na jiných stavbách. Chtějí si vydělat, jako ostatně všichni všude, ale rozdíl je třeba trochu v tom, že se v Metrostavu stalo pravidlem: Aby sis vydělal peníze, musíš odevzdat odpovídající práci. A když pak tohle pravidlo dirigují v praxi mistři nebo parťáci, jakým je například Jaroslav Šimák, může se zdát, že jde opravdu všechno skoro samo. Je to člověk, který bude účtu už svými fyzickými dispozicemi. Prostě chlap jako hora, který prý když křikne, „hele, Pepíku, popadni to z druhé strany“, tak k dotyčnému předmětu pádí hned dva, protože jeden by sám s tou „druhou stranou“ zaručeně ani nehnul. Jenže jen v té síle ta jeho autorita nespočívá. On se navíc ještě umí divat, kde je co potřeba zařídit, nečeká, až mu někdo řekne „udělej to a to“, protože co je v dané chvíli důležité, dokáže rozpoznat sám.

Jistě — můžete si říci, že v tom hraje roli i kus štěstí, že se na jedné stavbě sejde pár takovýchto lidí. Ale je to opravdu jenom náhoda, že jsou všichni na jedné stavbě? I kdyby těch náhod

bylo víc najednou, nedokážou ani všechny dohromady odůvodnit, proč právě na metru platí na samém konci výstavby stejné termíny, jaké byly určeny na jejím začátku.

Garáže nad nástupištěm

V současné době probíhají na stanici Vltavská — a stejně tak i na celém úseku trasy III C — dokončovací práce. Betonáře a tesaře vystřídali řemeslníci, kteří obkládají vnitřní stěny keramickými tvarovkami, pokládají kabely, natahují dráhy, montují sanitární keramiku, technologická zařízení atd. Začala poslední etapa prací, finiš, který potrvá až do posledního dne.

Je toho spousta, protože celá stanice představuje dvě stě tisíc krychlových metrů obestavěného prostoru. Pět podlaží pod zemí, z nichž cestujícím je vyhrazena nepoměrně menší část. Zbytek — s výjimkou jednoho technologického patra — bude sloužit jako velkokapacitní garáž pro vozy pražské sanitní služby.

A samozřejmě nejde pouze o to, co je pod zemí. Po více než pěti letech dostane konečně novou a „civilizovanější“ podobu celé okolí severního předmostí Hlávkova mostu. Popravdě řečeno, tahle část Prahy nikdy moc krásy nepobrala; stávaly zde typické předměstské činžáky, doplněné několika omšelými ohradami zastaralých provozoven a kolejištěm bubenského nádraží. Tenhle obraz už patří definitivně minulosti. Složitá mimoúrovňová křižovatka a metro změnilo jeho tvář od základu. Autor stanice Vltavská ing. arch. Vladimír Uhlíř se snažil z tohoto exponovaného prostředí vytěžit maximum. Po dokončení bude na místě někdejšího kolejiště, jako nedílná součást podzemního komplexu, systém stupňovitých teras s centrální fontánou, lavičkami a zelení. Samozřejmě nějakou oázu klidu uprostřed města, jaká vznikla na stanici Malostranská, zde rozhodně nenajdete; v místě, kde zároveň sviští po Severojihlávské magistrále denně desítky tisíc aut a kudy projíždějí tramvaje a autobusy městské hromadné dopravy, může být o tičem prostředí těžko řeč. Nicméně celkový vzhled bude nepochybně o sto procent lepší.

Město neměří svůj čas hodinami. A z tohoto pohledu těch bezmála šest let, během nichž pozvolna probíhala proměna severního předmostí Hlávkova mostu, představuje pouhý okamžik. Výsledný efekt je mnohonásobně vyšší. Vzato všechno dohromady, potřeby více než dvě a půl miliardy a několik let času, abyste se z Florence dostali k Vltavě u mostu Barikádníků za dvě až tři minuty. Jenže pro život města jsou tyhle miliardy peněz k nezaplacení.

ri

Snímky: Jiří Junek

červenec 1982

