



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 4. ROČNÍK

01/2011



TÉMA

NOVÁ TECHNOLOGIE RAŽBY

SERIÁL
HISTORIE
PRAŽSKÉHO METRA
10. DÍL

ROZHOVOR
S ING. JAROSLAVOU
TRNKOVOU, MČ PRAHA 6

AKTUÁLNĚ
REVITALIZACE
BUDOVY HL. NÁDRAŽÍ
V PRAZE



Vážení přátelé, milí čtenáři!

bývá zvykem, že Vás na tomto místě informujeme, na jakých projektech naše společnost pracuje, které připravuje, či která díla byla dokončena podle návrhů našich projektantů. Stále intenzivně vnímáme, že ekonomická a zakázková krize ještě neskončila, což ve svém důsledku přináší redukci investic do dopravních staveb ze strany MD, úsporná opatření přijímají i soukromí developeři. A s tlakem na snížení ceny se omezují i náklady projektové.

Přesto přese všechno rozjždíme projektování nové trasy metra D, zpracování projektů pro realizaci prodloužení trasy metra A, podílíme se na modernizaci železniční tratě Veselí–Dobruška. V neposlední řadě se naši projektanti uplatňují i při zahraničních zakázkách, příkladem je projekt nové trasy metra v Sofii.

Všech projektů si vážíme, nicméně čeho si nejvíce považujeme, je skutečnost, že jsme stále nebyli nuceni propouštět své zaměstnance!

Na závěr jsem si ponechal pozvánku do našeho gourmet okénka. V letošním roce Vám postupně představíme čtyři vyhlášené české kuchaře, kteří nejen že jsou špičkou ve svém oboru, ale ve svých restauracích vaří především z produktů českých biofarem.

Hezké čtení Vám přeje

JIŘÍ POKORNÝ,
předseda představenstva
a předseda redakční rady

Obsah

Seriál

02 Historie pražského metra – 10. díl

Připravujeme

03 Příprava metra v Sofii

Aktuálně

04 Účast Metroprojektu na Městském okruhu

06 Revitalizace budovy hlavního nádraží v Praze

Téma

08 Nová technologie ražby

Rozhovor

10 s Ing. Jaroslavou Trnkovou, CSc., zastupitelkou městské části Praha 6

Gourmet okénko

11 Jiří Štíft, šéfkuchař restaurace Essensia, Mandarin Hotel

Ze života společnosti

12 Reportáž ze zimních sportovních her

Foto na obálce:

Jiří Vítek, METROPROJEKT

06 Aktuálně
ŽST Praha hlavní nádraží – pochyblivé chodníky



08 Téma
Sestavování dílů TBM v montážní šachtě



Historie pražského metra (10. díl)

III. etapu výstavby pražského metra lze charakterizovat jako období rozšiřování sítě a realizace servisních staveb.

Lokalizace druhého depa v síti metra v Praze na území Hostivaře měla za následek dlouhou spojku od dosavadní konečné ve stanici Želivského. Aby došlo k jejímu dopravnímu využití, byla v roce 1987 na území starých Strašnic vybudována stanice Strašnická, za níž je připraveno odbočení větve trati do Zahradního Města plánovaným IV. úsekem. Stanice je velmi mělce založena a hloubená z povrchu. Svým řešením je určitou analogií stanice Dejvická na opačném konci trati. Na východním konci trati A byla v roce 1990 otevřena stanice Skalka. Při její výstavbě byly použity poměrně náročné po-

stupy na provozované spojce do depa Hostivař, které bylo stavěno v letech 1981–1988. Pro zlepšení dopravní obsluhy hostivařsko-malešické průmyslové zóny byla v letech 2000–2005





Sofie III. metrodiametr

V listopadu 2010 jsme zahájili práce na zpracování projektové dokumentace III. linky metra v Sofii. Metro v Sofii má v současnosti jednu trasu v provozu a druhá se právě staví. Nyní jsme ve fázi zpracování ověřovací studie, na základě které bude rozhodnuto o vedení trasy.

Třetí metrodiametr spojuje jihozápadní část města s východní. V okrajových částech města je trasa vedena po povrchu v koridoru stávající tramvajové tratě. V centru města bude trasa metra vedena pod povrchem. Zatímco povrchová trasa je směrově stabilizovaná a řeší se pouze její výškové řešení, v centru se zpracovávají tři varianty

podpovrchové trasy, s raženými tunely metodou TBM. Po zpracování technických návrhů bude probíhat jejich vyhodnocení z hlediska ekonomického, provozního a užitného. Délka trasy je zhruba 14 km a počet stanic 17 až 21 v závislosti na jednotlivých variantách. Součástí trasy bude i nové depo.

VLADIMÍR SEIDL ■



04 Aktuálně
MO, úsek Pražský most–Špejchar, provádění podzemních stěn



◀ Metro Sofie III. diametr – varianty vedení tras v centru města

v depu v hale bývalé myčky vagonů zbudována stanice Depo Hostivař.

Na západním konci Prahy se již od roku 1979 projektoval III. úsek trati B spojující Smíchovské nádraží s okrajem Jihozápadního Města. V roce 1983, kdy byla výstavba zahájena, obývalo tuto městskou část již přes 60 000 obyvatel, kteří se denně potýkali se zoufalými podmínkami MHD. Tento úsek obsahuje tři stanice (Radlická, Jinonice a Nové Butovice). Stanice Jinonice je konstruována jako ražená trojlodní s nejspolehlivějším typem pilířové stanice

„pražského typu“. Svým výrazem navazují nové stanice na charakter ostatních stanic trasy B. Tento úsek byl dán do provozu v roce 1988.

Za stanicí Florenc směrem do Karlína a Libně již v té době vrcholily práce na pokračování II. úseku trati B se stanicemi Křížkova, Invalidovna, Palmovka a Českomoravská. Příprava tohoto úseku byla poznamenána důraznou preferencí dopravní obsluhy průmyslové zóny Karlína, Libně a Vysočan. V současné době již prakticky žádná z továren těžkého průmyslu nefunguje, území

se mění na smíšenou městskou zástavbu a do budoucna se očekává další rozvoj v tomto duchu. Kromě stanice Palmovka, která je hloubená z povrchu, jsou tyto stanice ražené pilířové trojlodní. Vestibul stanice Křížkova v Thámově ulici je svědkem nesmyslného politického zákazu jakéhokoli zásahu do nároží s Křížkovou ulicí směrem k dnes již neexistující továrně ČKD Dukla. Interiéry stanic plně navazují na charakter nástupištních prostorů stanic I. úseku. II. úsek trati B byl uveden do provozu v listopadu 1990. **EVŽEN KYLLAR ■**



Zleva doprava:

◀ Tunel za stanicí Strašnická
◀ Stavba stanice Skalka
◀ Stavba stanice Radlická
◀ Stavba stanice Jinonice

[připravujeme]

[seriál]

Účast Metroprojektu na výstavbě Městského okruhu

METROPROJEKT Praha a.s. je zhotovitelem všech stupňů projektové dokumentace zejména stavební části stavby pražského městského okruhu (MO) č. 0080 Prašný most–Špejchar, která je součástí souboru staveb v úseku Myslbekova–Pelc Tyrolka. Vybraná varianta trasy je populární pod názvem „Tunelový komplex Blanka“, což vychází z iniciály čtvrti Bubeneč, kterou trasa podchází. Dana – Dejvice a Hana – Holešovice ostrouhaly.



Foto: archiv METROPROJEKT Praha a.s., SATRA, spol. s r. o.

Úsek je sice poměrně krátký (zhruba 0,7 km z celkové délky cca 5 km), ale náročný velmi těsnou vazbou s trasou metra A, vestibulem stanice Hradčanská a s výhledovým koridorem a stanicí železniční rychlodráhy Praha–Kladno s odbočkou na letiště Praha–Ruzyně. Pro navazující stavby č. 9515 a č. 0079 zpracovává Metroprojekt dokumentaci pro veškeré stavby tramvajových tratí s příslušenstvím a pro vybrané elektro-technické stavební objekty a provozní soubory. Projektová dokumentace je již z rozhodující části hotova, nyní se pokračuje zejména ve výkonu autorského dozoru.

Stavba byla zahájena na jaře 2008. Bylo nutno provést přeložky inženýrských sítí, demolice budov a původních povrchů, zemní práce a odbourání podchodu a přístupů na nástupiště tramvajové trati z vestibulu metra. Podzemní část stavby tvoří dvojice tunelů obdélníkového tvaru se společnou střední

dělicí stěnou (šířka vozovky o dvou pružích je 8 m, od připojení ramp spojujících podzemní komunikace s pozemními pak má pak šířku 11,5 m a tři pruhy, po obou stranách je obslužný chodník šířky 1 m). Tunely jsou navrženy pro průjezdný profil výšky 4,8 m. Ve střední dělicí stěně mezi sousedními tunely jsou tři technické průchody opatřené protipožárními dveřmi. Ve stejném staničení jsou u obvodových stěn zřízeny niky pro sestup do technických prostor, ze kterých je rovněž možno projít do druhého tunelu a dále do technických chodeb o rozměrech 2,4 x 2,4 m umístěných v podélné ose obou tunelů.

Technické vybavení tunelů tvoří elektrická požární signalizace, kamerový dohled všech prostor, SOS skříní a místního rozhlasu pro informování cestujících a řízení jejich případné evakuace.

Výstavba tunelů probíhala po částech ze stavebních jam vytěžených do úrovně stropní desky. Stavební jámy

► Vkládání armokošů do rýh pro podzemní stěny

Zleva doprava:

► Letecký pohled na západní část staveniště stavby č. 0080

► Nový vstup do podchodu na stanici Hradčanská.

► Pohled na východní část staveniště stavby č. 0080 jeden rok před zprovozněním povrchů





◀ Bourání severní části podchodu metra stanice Hradčanské

◀ Výstavba pražského městského okruhu – celková situace

byly zajištěny kotveným záporovým pažením. Z této úrovně se prováděly podzemní stěny. Obvodové i střední stěny jsou navrženy jako konstrukční a jsou tedy současně nosnými stěnami tunelů. V další fázi se prováděla betonáž stropní desky. Poté následovalo postupné odtěžování zeminy pod stropem tunelu a betonáž základové desky tunelů včetně technických chodeb. V poslední fázi budou tunely opatřeny vozovkou a vstrojeny.

Po 2,5 roku výstavby se k 1. 9. 2010 podařilo obnovit v definitivní podobě tramvajovou trať a severní vozovku ulice M. Horákové. Zprovozněn byl přestavěný podchod pod celou komunikací a zrekonstruovaný vestibul. Nové moderní řešení přestupního uzlu u stanice metra Hradčanská se setkalo s příznivým ohlasem pražské veřejnosti. K dořešení pěších vazeb v této části stavby chybí provedení podchodu pod železniční trať, vedoucího z vestibulu metra

do Dejvické ulice. Příčinou jsou majetkoprávní vztahy – výkup stávající budovy.

K 1. 6. 2011 se připravuje dokončení a zprovoznění jižní vozovky včetně signalizace přechodu pro pěší u Státního archivu a vysázení stromů na jižním chodníku. Na podzim během výluky v železniční stanici Praha–Dejvice se plánuje rekonstrukce definitivního bubenečského zhlaví včetně úrovněového přechodu pro pěší. Tímto bude možno považovat výstavbu povrchů stavby téměř za dokončenou, vyjma napojení do definitivní podoby křižovatky Prašný most, což se předpokládá v roce 2012.

Celá stavba bude dokončena otevřením dopravy v tunelech a zprovozněním vjezdových a výjezdových ramp, čímž se propojí pozemní a podzemní prostor a provoz. Výstavba v podzemí stavby zatím plynule pokračuje.

**PAVEL BURIAN,
ZBYNĚK PĚNKA, JOSEF PITÍN ■**



◀ Nová tramvajová zastávka Hradčanská



◀ Vytěžený tunel





► Odbavovací hala – přístup do ČD infocentra

Modernizace železniční stanice Praha hlavní nádraží

Nejen svým rozsahem a investičním nákladem, ale především provázaností všeho, co lze ve stavebním oboru provázat, od rekonstrukce dopravního uzlu přes obnovu památkově chráněného objektu v centru města, se řadí mezi projekty vybočující z řady jiných.

▼ Průčelí historické budovy nádraží

Modernizace železniční stanice Praha hlavní nádraží je páteřním projektem italského investora Grandi Stazioni v České republice. METROPROJEKT Praha je od počátku generálním projektantem a zpracovatelem všech stupňů dokumentace.

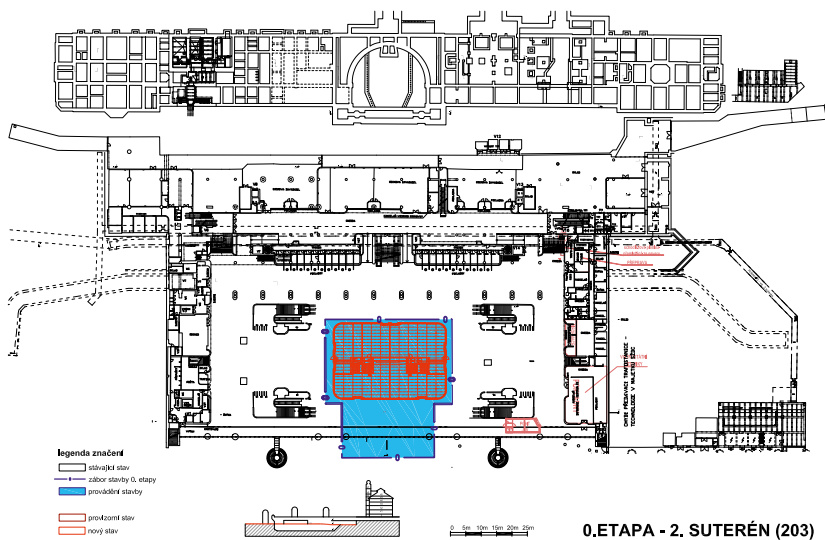
Stavba sama o sobě je v ČR jedinečná svým konstrukčním uspořádáním a dimenzí. Kombinuje prvky mostních konstrukcí ze 40metrových ocelových vazníků, kloubově uložené stropní

desky pojižděné magistrálou a secesní zděné konstrukce Fantovy budovy zastřešené několika typy krovů a kleneb. Do takto rozmanité, citlivé a značně namáhané konstrukce se investor rozhodl vstoupit velkými konstrukčními a technologickými zásahy tak, aby byly splněny veškeré moderní požadavky pro provoz nádraží při otevření nových komerčních prostor.

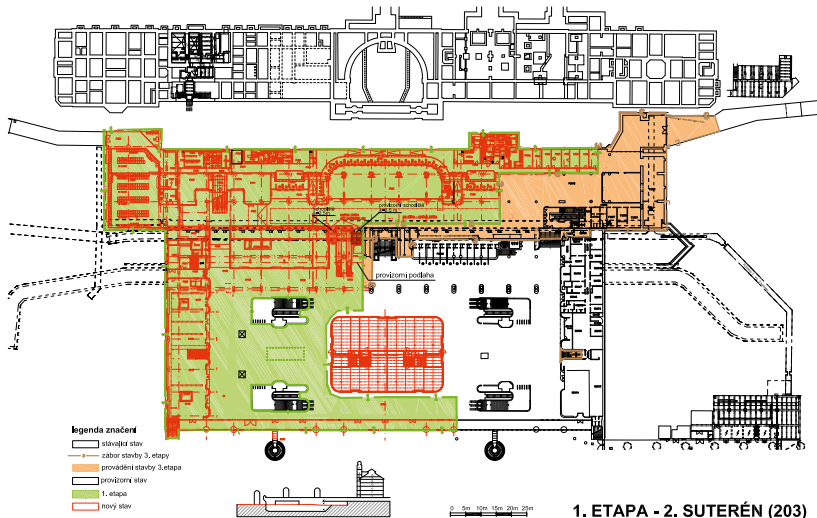
Nejvíce omezujícím faktorem celé rekonstrukce byla a je nutnost zachování

provozu nádraží po celou dobu výstavby, neboť hala slouží rovněž jako vestibul metra, podchod pro pěší či jako stanice některých autobusů. Objekt prochází celá řada tranzitních sítí, je napojen na dvě trafostanice, některá technologická zařízení musí být energeticky zálohována, a to po celou dobu výstavby. Historická část objektu Fantova budova je z technologického hlediska jednodušší, o to větší pozornost museli projektanti věnovat statickým a základovým podmínkám. Objekt nové haly i Fantovy budovy vykazoval značné poruchy stavebních konstrukcí i sítí, velkým problémem je především zatékání z úrovně magistrály, velké pohyby stropních konstrukcí či chemický





0. ETAPA - 2. SUTERÉN (203)



1. ETAPA - 2. SUTERÉN (203)

znečištěné zdivo suterénních prostor z popraskaných rozvodů. Rekonstrukce musela navazovat na sousední stavbu – Modernizace západní části kolejíště – a musela s ní být koordinována. S ohledem na výše uvedené omezující podmínky byla celá rekonstrukce rozdělena do šesti etap.

V „nulté“ etapě byly zprovozněny nové obchodní plochy v centrální části haly – tzv. Ostrov G. Tento vestavěný objekt musel být od počátku konstruován s ohledem na fakt, že stojí na stropu metra, a především s ohledem na požadavky požární bezpečnosti. Statickou a požárníckou lahůdkou pak byl dodatečný požadavek investora na umístění prodejny knih v horním patře. Musela být zprovozněna nová 150m³ nádrž pro samohasící zařízení, byly vytvořeny průrazy pro odkouření začleněné do stávajících prosklených věží na úrovni magistrály. V rámci této etapy byla se značnými statickými úpravami vybudována nová WC v jižním podchodu. Aby došlo k výškovému

vyrovnaní prostor s jižním podchodem, bylo celkem odtěženo přes 450 m³ základové zeminy. Proběhly sanace vlhkého zdiva, podchytávky, ztužení pilířů či zesilování základů. Tato etapa byla pro veřejnost otevřena v prosinci 2007.

1. etapa byla prostorově nejobsáhlejší. Zahrnuje více než polovinu rekonstrukce Nové odbavovací haly a třetinu suterénu Fantovy budovy. Během této etapy se vybuďovala více než polovina veškerých technologických zařízení, nové řídicí a kontrolní středisko – velín. Podmínkou dalšího postupu stavby bylo především otevření nových pokladen – nového ČD centra s „letištním“ systémem odbavení. V této fázi výstavby došlo k velkým zásahům do železobetonových nosných konstrukcí, byly provedeny nové ztužující a nosné prvky. Velkým problémem byly úpravy proti zatékání, především v místech dilatací. Z majetkoprávních a finančních důvodů se nemohlo přistoupit k celkové rekonstrukci izolačních vrstev, což by vyžadovalo plné odstavení magistrály



a parkoviště. Poruchy se tudíž řešily zevnitř objektu systémem řízených svodů a tlakových injektáží. Projektanti se rovněž museli vypořádat s malou výškou vnitřních prostor, do kterých se musela vtěsnat rozměrná vedení samohasícího zařízení, množství kabelů a především vzduchotechniky a potrubí pro odvod tepla a kouře. Celá 1. etapa byla slavnostně otevřena v červnu 2009 za účasti představitelů italské vlády, zástupců ČD a investora Grandi Stazioni.

Po ukončení této etapy došlo k menším stavebním pauzám, neboť náklady celé rekonstrukce se pomalu začaly vzdalovat představám investora. Důsledkem těchto nesnází bylo přistoupení k mnoha úsporným opatřením, která bohužel přinesla snížení materiálové kvality některých prvků, a k úpravám architektonických představ. V průběhu těchto procesů došlo i k několika změnám v pracovních týmech jak na straně zhotovitele, tak na straně projektantů a zástupců investora.

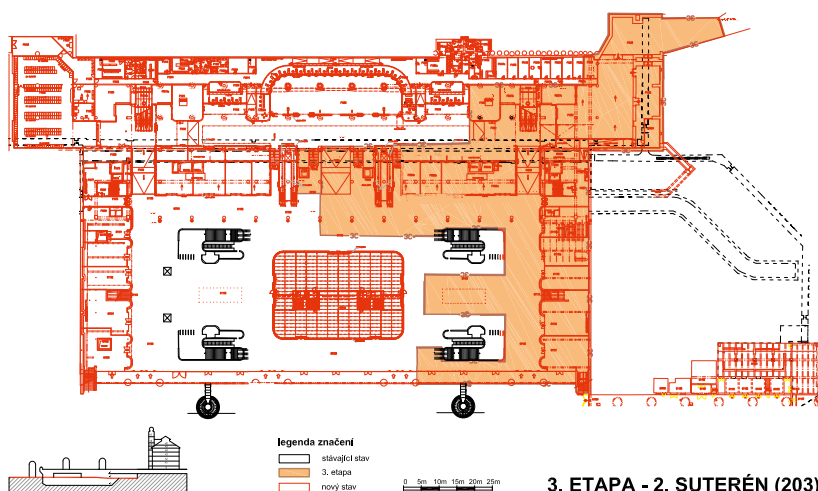
▲ Odbavovací hala – obchodní vybavenost



▲ Výtah pro imobilní cestující



► Pohled do odbavovací haly



Další etapa výstavby byla složena z původní 2. a 3. do jedné tzv. třetí etapy. Ta zahrnovala dokončení nové odbavovací haly a zbylou část suterénu Fantovy budovy, především technologické prostory. Vzhledem ke zkušenostem z předchozí etapy byl průběh této části méně problematický. Úspěšné otevření třetí etapy proběhlo na sklonku roku 2010, čímž se zakončila nejrozsáhlejší a nejobtížnější část rekonstrukce hlavního nádraží v Praze, neboť se jednalo o rekonstrukci „živého“ technologicko-dopravního uzlu s atypickou a výrazně namáhanou konstrukcí a především pod bedlivým dozorem veřejnosti i zástupců státní a městské správy.

V současné době probíhají poslední úpravy v suterénní části Fantovy budovy, které svým zakončením v březnu letošního roku udělají definitivní tečku za rekonstrukcí takzvaných úrovní 198, 205 a 210.

Další etapy 4., 5. a 6. jsou již „pouze“ ve Fantově budově či na úrovni

magistrály. Pro tyto etapy se v současné době dokončuje dokumentace Změna DSP, neboť došlo ke změně požadavků investora a vlastníka objektů na některé části rekonstrukce. Po dokončení této dokumentace končí i úkol Metroprojektu na stanici Praha hlavní nádraží, neboť prováděcí projekty etap 4–6 již nejsou součástí smlouveného kontraktu.

Pro METROPROJEKT Praha a. s. je rekonstrukce žst. Praha hlavní nádraží dalším milníkem, kdy firma prokázala schopnost zareagovat na požadavky v segmentu rekonstrukcí a kde její projektanti dokázali spojit své znalosti z dopravních staveb s pro ně novými prvky z oblasti rekonstrukcí historických i novodobých stavebních objektů. Zeptáte-li se kohokoliv z týmu zpracovatelů, „jaké to bylo?“, asi nedostanete jednoznačnou odpověď. Účast na „hlaváku“ je prostě kus života, na který se nezapomíná.

LIBOR MARTÍNEK,
hlavní inženýr projektu

Foto: Jiří Vítek ■



Pro provádění ražených jednokolejných tunelů na stavbě „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická“ METROPROJEKT Praha navrhl, aby byly tunely vyraženy pomocí razicích strojů TBM místo v posledních 20 letech běžně používané nové rakouské tunelovací metody. Tento návrh naší firmy byl akceptován investorem a v tomto duchu byly zpracovány všechny přípravné projekty. Zvolený způsob ražby přináší mnoho výhod, jako je například minimalizování rizika poklesů při ražbách, dosahování vysokých denních výkonů (až 30m denně) nebo že za strojem zůstává hotové definitivní ostění.

Dodavatel stavby, firma Metrostav, a. s., si vybral razicí štít od světového lídra v oblasti tunelovacích strojů – od firmy Herrenknecht z německého Schwana. Zástup-





Nová technologie ražby tunelů na pražském metru

Snem celé stávající generace tunelářů v České republice bylo použití nejmodernější technologie ražby tunelů – štítů TBM na některé z tunelových staveb v ČR.

ci firem METROPROJEKT Praha a. s., Metrostav, a. s., Dopravního podniku hlavního města Prahy, a. s., a IDS, a. s., se ve dnech 14.–15. 12. 2010 zúčastnili v sídle firmy Herrenknecht převzetí prvního ze dvou štítů vyrobených pro pražské metro. Při této příležitosti nám byla umožněna prohlídka kompletních výrobních, vývojových a učebních prostor firmy. Firmou Herrenknecht nás

provázel, odborný výklad přednášel a na naše otázky ochotně odpovídal projektový vedoucí pro štíty pražského metra Patrick Rennkamp. Během procházení jednotlivými halami jsme postupně viděli zrod těchto složitých strojů od masivních odlitků hlav štítů, jejich opracování na obrovských soustruzích a frézách přes výrobu složitých hydraulických rozvodů až po oživení

samotného stroje pomocí elektronických přístrojů a výkonných počítačů. Až tehdy si člověk uvědomí neuvěřitelnou složitost celého zhruba 100 m dlouhého stroje a napadne ho, že je to společně s lety do vesmíru nebo ropnými plošinami jeden ze strojařských vrcholů lidstva.

V poslední hale nás čekal sestavený a kompletně oživený štít s číslem S609 (firma čísluje postupně všechny vyrobené štíty od svého založení) určený pro ražbu pražského metra. Hlava štítu má průměr 6060 mm, délka stroje je necelých 100 m a vnitřní průměr montovaného ostění 5300 mm. Štít byl již téměř plně funkční, hlava se točila, jako by se nemohla dočkat, až se zakousne do pražského podloží, a celý štít se leskl novotou. Na ochranném plášti štítu se hrdě vyjímal logo všech zúčastněných stran – nebo vlastně ne, jedno logo tam chybělo – můžete hádat jaké. Ano, zrovna to nejdůležitější, logo METROPROJEKTU Praha. Toto drobné opomenutí nám samozřejmě zkazilo náladu, ale přesto doufáme, že do zahájení ražeb bude vše napraveno.

Po prohlídce výrobních prostor nám byl nastíněn budoucí vývoj tunelovacích mechanismů. V blízké době by měly existovat stroje, které budou schopny razit tunelové spojky z jednoho TBM tunelu do druhého, ražba eskalátorových tunelů bude v budoucnu také prováděna jednoduše pomocí razicích strojů, stejně tak i hluboké šachty.

A co se děje se štítem v současné době? Po přejímce štítu u Herrenknechta byl celý stroj kompletně rozebrán a je postupně dopravován do Prahy na staveniště na Vypichu, kde je nyní zkompletován ve stavební jámě a připravuje se na brzké zahájení ražby prvního tunelu směrem ke stanici Dejvická.

**TOMÁŠ URBÁNEK,
JOSEF KUŇÁK ■**

◀ **Návštěva ve výrobní hale firmy Herrenknecht**



Zleva doprava:

◀ **Spouštění dílů TBM do montážní šachty**
◀ **Montáž přední části TBM**
◀ **Montáž řezné hlavy TBM**



Ing. Jaroslava Trnková, CSc.

- Absolventka Fakulty inženýrského stavitelství ČVUT Praha, specializace hydrotechnika
- 2 roky projektantka Státního ústavu pro typizaci a vývoj zemědělských a lesnických staveb
- 7 let projektantka Pražského projektového ústavu
- 25 let odborná profesorka Střední průmyslové školy stavební Praha, Dušní
- 5 let supervize vodohospodářských staveb Ředitelství silnic a dálnic Praha
- 11 let uvolněná zastupitelka Městské části Praha 6, z toho 7 let ve funkci místostarostky

■ **Šedm let místostarostka městské části Praha 6, další čtyři roky koordinátorka strategického rozvoje, dnes členka zastupitelstva MČ Praha 6. Jak byste své působení ve službách občanům zhodnotila? Co se vám podařilo prosadit? A kde naopak cítíte svůj dluh?**

Ve své gesci jsem měla nejdříve sociálně-zdravotní oblast, dopravu a životní prostředí, později i školství. Podařilo se nám výrazně navýšit granty do sociálních projektů, zahájili jsme projekt komplexní rekonstrukce všech budov základních i mateřských škol. Stála jsem u zrodu dohody MČ Praha 6 s letištěm Praha-Ruzyně garantující ze strany letiště taková opatření, která determinují jeho činnost ve prospěch ochrany životního prostředí. Za velký úspěch ale považuji zahájení výstavby prodloužení metra trasy A ze stanice Dejvická do stanice Motol.

Rozhovor s Ing. Jaroslavou Trnkovou, CSc., zastupitelkou MČ Praha 6

Jako neúspěch vnímám, že nebyla zahájena modernizace Buštěhradské dráhy a že se mi nepodařilo prosadit výstavbu malometrážních startovacích bytů, ale doufám, že na mou snahu navážou kolegyně v současné koalici.

■ **Pro rozvoj dopravy v hlavním městě je Praha 6 klíčovou oblastí. Dokončení tunelového komplexu Blanka umožní opět otevřít otázku zklidnění severojižní magistrály a vyloučení tranzitní dopravy z centra Prahy. Nejprve rok 2011, později 2012. Troufáte si odhadnout, kdy je reálné zprovoznění této části městského okruhu?**

Dokončení tunelového komplexu Blanka nebo lépe výstavba Městského okruhu Holešovice–Malovanka mělo termín prosinec 2012. Dnes je známo, že tento termín byl opět posunut a to nemluvíme o tom, že současně měla být, když už ne dokončena, tedy alespoň zahájena, výstavba severozápadní části Pražského okruhu Ruzyně–Březiněves. Takže netroufám.

■ **Tunelový komplex Blanka bude nejdelší městský tunel v Evropě, bude i nejdelším tunelem v ČR. Prozradíte i další jeho nej?**

Bude v tuto chvíli zcela jistě i tunelem nejmodernější a nejvelkoryseji vybaveným zejména co do bezpečnosti provozu, což jistě potvrdí i projektanti Metroprojektu. Bohužel je a bude také asi nejdiskutovanějším, a to jak ze strany odborníků, tak ze strany laické veřejnosti.

■ **Stále aktuální téma, stále nové studie, nové názory. Stejná zůstává pouze otázka. Jak se co nejrychleji a nejpohodlněji dopravit na letiště? Vlakem, tramvají, metrem...? Vy osobně preferujete kterou variantu? A proč?**

Preferuji kolejové spojení a v dresu Městské části Praha 6 metro. Jako nejrychlejší se to jeví konkrétně i nyní,

kdy varianta vlaku se posunula, zatímco metro se již staví. Modernizaci Buštěhradské dráhy nicméně stále považuji za nezbytnou, ale její využití slouží trochu jiným účelům. Nejlepší je kombinace obou variant s přestupními uzly. To je ale na dlouhé povídání.

■ **Umíte odhadnout, kdy padne definitivní rozhodnutí?**

Myslím, že odborná rozhodnutí již padla a projektová příprava je ve stavu vysoké rozpracovanosti. Pokud ale jde o termíny realizace – věštit si netroufám, protože v této otázce se jedná o politické rozhodnutí na nejvyšší úrovni.

■ **Vloni v dubnu se slavnostně poklepalo na základní kámen stavby prodloužení metra A z Dejvic do Motola. Současně se zahájil výstavby se ale objevila i petice občanů z Červeného Vrchu, kteří se obávají o statiku svých domů. Jsou obavy na místě?**

Na petici občanů reagovala samospráva MČ zřízením expertního týmu složeného z odborníků z oboru zakládání staveb a podzemních staveb. Předseda tohoto týmu by měl v těchto dnech předat posudek posuzující oprávněnost předložené petice z hlediska technického. S ohledem na použitou technologii se ale nedomnívám, že by měla být obava na místě. Kromě toho jsme iniciovali u zhotovitele stavby posouzení možnosti použití bezpečnějších postupů i u stavebních objektů propojujících obě tunelové trouby metra.

■ **Neohrozí občanské iniciativy průběh stavebních prací a v neposlední řadě i výslednou cenu vyvolanými investicemi?**

Aktivita občanských iniciativ jsou legitimní, ale současně je třeba po jejich prošetření a posouzení a po případném použití potřebných opravných opatření přijmout neodkladně definitivní rozhodnutí o dalším postupu. Vypořádání tak musí být jednoznačně ukončeno a ne-

může být bez závažného podkladu dále protahováno.

■ **MČ Praha 6 se díky plánované revitalizaci nádraží Praha-Dejvice dostala do hledáčku velkých developerů. Jak se daří vybalancovat potřeby MČ potažmo občanů se zájmy developera?**

Městská část připomínkovala záměry na využití tohoto prostoru a uplatnila své požadavky i námět u zpracovatele dokumentace. Kromě toho máme zpracovanou i námětovou studii na řešení části tohoto prostoru v bezprostřední blízkosti stanice Hradčanská. Všechny tyto materiály byly projednány v odborných komisích a doporučení poskytnuta k jejich využití v dalším stupni projektové přípravy. V tomto směru spolupracuje samospráva ruku v ruce s odborem územního rozvoje.

■ **Kvalitu života ve městě vedle dobré a dostupné infrastruktury ovlivňuje i kvalita veřejného prostoru. MČ rozjízdí kampaň „Tady jsme doma“. S jakou reakcí občanů jste se setkali? Jak se zapojili?**

Kampaň se nejvýznamněji projevuje v oblasti péče o životní prostředí, kvality parků a hřišť, má ale i část výchovnou, a to nejen spolupráci se školami. Nicméně snaha, aby občané považovali městské prostředí, v němž žijí, opravdu za svůj domov, je běh na dlouhou trať.

■ **Jste známa jako výborná kuchařka. Kdybyste nás měla pozvat na slavnostní oběd, čím byste se pochlubila?**

Teď jsem opravdu zaskočená. Nevím, zda jsem skutečně dobrá kuchařka, ale opravdu ráda vařím. Asi bych vás pozvala na svíčkovou s brusinkami a s knedlíkem nebo na špikované plátky na smetaně se sardelkou, brusinkami a širokými nudlemi.

■ **A obráceně, kdybyste si mohla vybrat, kam byste na Praze 6 zavítala za gurmánským zážitkem?**

Protože můj manžel má také rád dobrou kuchyni, zajdeme občas rádi do Posezení u Čiriny, ačkoliv je v Praze 2. V Praze 6 jsme si oblíbili řeckou restauraci Kavala, občas zajdeme do pizzerie Fabiáno. Kromě dobrého jídla je ve všech těchto podnicích příjemné přátelské prostředí, personál si vás pamatuje a ví, co vám má doporučit. ■

Jiří Štíft

„Kuchařina je hezké řemeslo,“ říká energický, zdravě ctižádostivý Jirka Štíft, šéfkuchař restaurace Essensia v Mandarin hotelu. „Ta práce spojuje všechno, co mám rád.“



■ **Dáváš přednost nějaké kuchyni?**

Já mám rád dobré jídlo. Nemůžu říct, že preferuju italskou, francouzskou nebo asijskou kuchyni. Každý den není chuť na stejné jídlo. Jídlo má být čerstvě uvařené, má být z dobrých surovin, ideálně sezonních, nesmí být ošizené.

■ **Chtěl bys někdy mít svou restauraci?**

Určitě, do budoucna. Ono být majitel nebo šéfkuchař je velký rozdíl. Kdysi jsem neúspěšně podnikal. Jsem teď už trochu chytřejší, vím, jak se vyvarovat předešlých chyb. Chtěl bych něco rozumného, kde by mě to těšilo, a ne abych se uhnul k smrti. Chci vařit dobré jídlo, za které se můžu postavit, ideálně pro čtyřicet padesát lidí.

■ **Jak vnímáš současnou gastronomickou situaci v Čechách?**

Tady začal boom vaření. Lidi baví vařit. Začaly fungovat kulinářské školy, lidi doma sledují kuchařské reality show. Konečně přestali vařit herci a zpěvačky a dostávají prostor kuchaři. Myslím, že to je takový začátek. Tím, že se lidi začali víc zajímat o jídlo, vyžadují i lepší kvalitu v restauracích. Přibývá restaurací střední třídy, kde se dá dobře najíst. Hlavně v Praze, i když i mimo ni jsem už taky zažil dobré jídlo. Dobře uvařené z místních surovin vlastní výroby, hezky upravené na talíři a za férové peníze. Ale pořád je co dohánět. V Itálii jsem kdysi vařil v malém městečku, čtyřicet kilometrů od Modeny. V místě, kde máš pocit, že tam jednou za měsíc přijede akorát tak kombajn, ale byla to michelinská restaurace a každý večer byla plná. To je pak paráda!

(z knihy Biomenu – top šéfkuchaři vaří z produktů českých biofarem) ■



Jiří Štíft

šéfkuchař,
restaurace
Essensia
*1974 Praha

1992–1995

Různé pražské
restaurace,
kuchař

1995–1998

Restaurace
U Ševce

Matouše,
šéfkuchař

1996–1998

Hotel Intercontinental
Praha,
demi chef de
partie

1998–1999

Zaoceánská
loď Queen
Elizabeth II,
demi chef

1999–2009

Hotel Radisson
SAS Alcron,
šéfkuchař

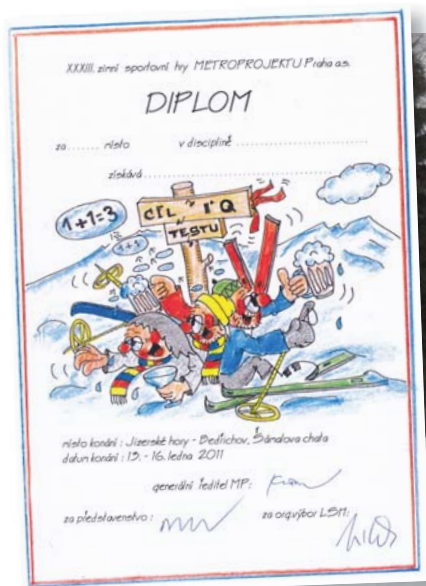
od června 2009

Mandarin
Oriental Hotel,
restaurace
Essensia,
šéfkuchař

◀ Vepřová líčka
s krupkovým
rizotem a med-
vědím česnekem

XXXIII. zimní sportovní hry

Ve dnech 13. až 16. ledna 2011 se konaly již XXXIII. zimní sportovní hry Metroprojektu.



► Na startu
IQ-krossu

► Start žen



Místem konání her byla opět Šámalova chata na Nové louce v Jizerských horách. Počasí nám moc nepřálo, ale na náladě se to neprojevilo. Jako jindy jsme soutěžili v běhu, štafetě a IQ-krossu.

TOM TOMÁŠEK ■

► Vyčerpání,
ale konečně
v cíli



METROPROJEKT INFORMUJE • firemní časopis • redakční rada: Ing. Jiří Pokorný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. arch. Evžen Kyllar, Ing. Zbyněk Pěnka, Ing. Václav Valeš, Ing. Dana Sklenaříková • Vydává METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2
• IČO: 45271895 • ev. č. MK ČR E 18232 • redakce@metroprojekt.cz

Výsledky XXXIII. ZSH

Běh mužů

1.	Jakub Huml	28:03
2.	Honza Martinec	28:06
3.	Vláda Michalička	28:14

Běh ženy

1.	Eva Krámková	39:08
2.	Radka Mládková	39:26
3.	Ivana Gottwaldová	46:42

Štafety

1.	Michalička, Gottwaldová, Huml	48:10
2.	Lipovčan, Krámková, Martinec	48:48
3.	Hončl, Mládková, Krása	49:29

IQ-kross

1.	Gottwaldová, Krása, Seidl	51:00
2.	Krámková, Lipovčan, Novák	56:13
3.	Kloudová, Kochánek, Vítek	56:34

Jubilea

Začátek roku byl ve znamení oslav mnoha životních jubileí. Své kulatiny slavili **Pavla Křížová, Luďka Kešnerová, Jana Němečková, Petr Ryboň, Alexandr Moucha, Vladimír Cigánek, Miroslav Novák, Pavel Burian, Jan Pešata a Jana Pecharová.** Všem jubilantům přeje redakce pevné zdraví a stále veselou mysl. ■