

50

1969—2019

PRAGOPROJEKT





KOLEKTIV AUTORŮ
PRAGOPROJEKT 1969–2019

50

1969—2019
PRAGOPROJEKT

KNIHA BYLA VYDÁNA U PŘÍLEŽITOSTI
50. VÝROČÍ ZALOŽENÍ

Vážení zaměstnanci, obchodní partneři, přátelé,

nechtěl bych, aby publikace, kterou držíte v ruce, byla chápána jako jakási nostalgická vzpomínka na krásná minulá léta. Následujícími stránkami jsme chtěli vzdát hold všem těm, kteří se v minulosti zasloužili o to, že společnost nesoucí obchodní značku Pragoprojekt se dočkala svého padesátiletého jubilea ve výborné kondici, plna energie a dychtivého očekávání let dalších. Kdosi moudrý řekl, že mládí není v letech, ale v myšlenkách. Jsem velice rád, že se minulým generacím, o kterých v knize hovoříme, podařilo vychovat nové, stejně smýšlející, profesně velmi zdatné nástupce a předat jim nejen technické znalosti, zapálení pro řemeslo, ale i touhu jít v poznání dál, zavádět nejnovější technologie, učit se nové postupy a na prvé místo klást kvalitu a týmové pojetí spolupráce. Proto mohu s hrdostí konstatovat, že oslaivenkyně, ač padesátiletá, je stále mladá a já pevně věřím, že mladá ještě dlouho zůstane.

V průběhu let se velmi změnilo technické prostředí, ve kterém jsou stavby navrhovány. Rozvoj výpočetní techniky přinesl výrazně přesnější a mnohonásobně rychlejší postupy. Tento trend bude bezpochyby nadále pokračovat. Zcela jistě i tuto profesi časem ovládne robotizace, která převezme komplexní řešení problematiky. Vrcholové rozhodování však, dle mého názoru, vždy zůstane v rukou komplexně technicky schopného a ekonomicky smýšlejícího profesionála. Jsem si jist, že Pragoprojekt obstojí díky velmi schopným pracovníkům i v tomto prostředí.

Můj osobní upřímný dík za špičkovou práci patří všem kolegům, minulým i stávajícím a nejen jim. Poděkovat se sluší i těm, kteří stojí na pomyslné „druhé straně“, zejména našim investorům a ostatním obchodním partnerům, neboť dopravní stavitelství v minulosti bylo a zůstává i nadále velmi komplikovanou disciplínou závislou především na erudici a zápalu pro věc všech zúčastněných. Bez vzájemné souhry projektantů, investorů, dozorců staveb a v neposlední řadě i veřejnoprávních orgánů nelze velké stavby realizovat. Velmi si proto vážím toho, že Pragoprojekt měl možnost být v uplynulých padesáti letech platným členem takových kvalitních týmů, díky kterým byla připravena a zrealizována řada významných tuzemských i zahraničních staveb, které dodnes velmi dobře slouží jejich účelu. Jsem přesvědčen, že i ty stavby, na nichž v současnosti spolupracujeme, ať se jedná o stavby rozestavěné nebo připravované, budou minimálně stejně kvalitní.

Společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. přeji, aby totéž mohl konstatovat i můj nástupce, až bude hodnotit tu další „padesátku“. Pevně věřím, že všichni další pracovníci se i v budoucnosti ztotožní s filozofií, kterou obchodní značka Pragoprojekt doposud zastávala.



Ing. Marek Svoboda
předseda představenstva

PŘED VZNIKEM SPOLEČNOSTI



1 Dálnice D1, MÚK Průhonice, po zprovoznění v roce 1971

V roce 1948 vznikl ze soukromých projekčních kanceláří státní ústav pro projektování silnic a mostů s názvem Stavoprojekt.

V padesátých letech byla po dalších reorganizacích silniční, mostní a železniční složka Stavoprojektu začleněna k 1. 10. 1952 do nově vzniklého subjektu – Státního ústavu železničního projektování (SUŽELPROJEKT). Tato organizace, kromě přípravy železničních staveb, zajišťovala rovněž projektové práce v oboru silničního hospodářství. Po další reorganizaci a sloučení ministerstva železnic a ministerstva dopravy došlo k začlenění SUŽELPROJEKTU do nově vzniklého Státního ústavu dopravního projektování v Praze (SUDOP), který byl založen 17. 11. 1953.

Hlavním úkolem nově vzniklého subjektu bylo zajistit komplexní projektové práce pro resort, a to nejen pro oblast železnic, ale rovněž pro oblast silničních staveb. Projektové práce silničních staveb byly soustředěny v samostatném středisku pro projektování silnic a silničních mostů vedeném Ing. Zdeňkem Nucem. Středisko sídlilo v Křížkové 2, v Praze 8-Karlíně. V tomto období byly projekčně připraveny např. výpádovka v Chuchli, včetně mostu přes Berouнку, a rekonstrukce státních silnic.

Se zvyšujícími se požadavky na obnovu, respektive výstavbu nové silniční sítě, vyvstala potřeba vyšších kapacit a větší specializace v silničním projektování. Nezbytnou se ukázala také potřeba koordinovat činnosti na velkých dopravních silničních stavbách v rámci celé Československé republiky, a to především s ohledem na tehdy široce diskutovaný záměr dokončit v minulosti zahájenou výstavbu dálnice z Prahy do Brna a realizovat novostavbu dálnice z Brna do Bratislavy.

Na podkladě opatření ministerstva dopravy č. j. 201061/1960 bylo od 1. července 1960 silniční oddělení



2 Rozestavěný most budoucí dálnice D1 v roce 1956

SUDOPu převedeno do nové společnosti s celostátní působností – Dopravoprojektu Bratislava. Sídlem nové společnosti se stala Bratislava s dvěma pobočnými závody, a to v Brně – Dopravoprojekt Brno a v Praze – Dopravoprojekt Praha. Každý závod řešil silniční projekty především podle své územní působnosti.



3 Most přes řeky Vltavu a Otavu u Zvíkova o celkové délce 252 m a rozpětí 48 + 84 + 84 + 48 m

Ředitelem pražského závodu Dopravoprojektu se stal Ing. Zdeněk Nuc. V silniční či mostní profesi působili od 60. let další významní odborníci, jako Ing. Josef Marek, Ing. Jan B. Věk, Ing. Josef Vrzák, CSc., Ing. Vladimír Tvrzník, CSc., Ing. Mirko Šenkýř, Ing. Jiří Grim, Ing. Ivan Sitař, Ing. Josef Adamec, Ing. Jiří Beneš a další. V rámci rozvoje a růstu požadavků na projektové práce byl pražský závod rozšířen o další pobočky, a to v Liberci vedena Ing. Vlastimilem Štruncem, v Karlových Varech vedena Ing. Vratislavem Baumem a v Českých Budějovicích vedena Ing. Janem Benešem.

Nadřízeným orgánem Dopravoprojektu Bratislava v té době byla Správa pro dopravu Ministerstva vnitra Československé socialistické republiky (ČSSR). Projektový ústav SUDOP zůstal nadále v působnosti Ministerstva dopravy.

Po vydání usnesení vlády ČSSR č. 286/1963 o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací byla poprvé vymezena celistvá síť dálnic na území ČSSR, z čehož na území České republiky bylo plánováno 1 131 km dálnic. Následně byla zahájena projektová příprava významných dopravních staveb. Dopravoprojekt Praha se v období šedesátých let podílel na projektech několika úseků dálnice D1 mezi Prahou a Brnem. Dal základ pro trasy nových kapacitních rychlostních silnic R10 Praha – Mladá Boleslav a R4 Lahovice – Zbraslav –

Řitka. Řešil silniční síť a její změny v souvislosti s výstavbou vodního díla Švihov (přehrady na Želivce). Příkladem dobře zvládnuté projektové práce je přeložka silnice II/159 v Českém Krumlově s obchvatem starého města.



4 Přeložka silnice I/4 u Jiloviště s nadjezdem

V této době byl vyprojektován a později i realizován most z předpjatého betonu přes Jizeru v Kořenově na silnici I/10 do Harrachova. Most je situován ve směrovém oblouku o poloměru $R = 80$ m, má 2 pole po 42 m. Řešení mostu v tak malém poloměru směrového oblouku bylo v ČSSR průkopnické.



6 Přeložka silnice I/6 u Karlových Varů

Z navržených monolitických a prefabrikovaných mostů je možno uvést např. most přes Ohři v Citicích – 2 x 42 m. Od roku 1960 byla zahájena realizace prvních rámových a spojitých monolitických konstrukcí větších rozpětí, jako byl most přes Vltavu v Týně nad Vltavou s rozpětím středního pole 57,5 m a přemostění Labe v Pardubicích s rozpětím středního pole 70 m.

Aby projekty dopravních staveb byly připravovány komplexně, vznikaly základy specializovaných oddělení pro zeměměřické a geologické průzkumy, pro projektování vodohospodářských objektů a přeložek inženýrských sítí a také pro tzv. projekty organizace výstavby. V té době veškerá investiční činnost byla centrálně plánovaná, o zakázky se nesoutěžilo a neexistovaly



5 Silnice I/23, most přes Vltavu v Týně nad Vltavou

podstatné problémy ani s pozemky, ani s intenzivnější ochranou životního prostředí. Projekty se podrobně projednávaly s budoucími zhotoviteli s cílem najít optimální řešení. Záleželo především na erudici a zkušenostech inženýrů a projektantů.

V roce 1965 ústav vyslal své první odborné pracovníky do Iráku, později do Afganistanu a následně přejímal akce v Německé demokratické republice, Spolkové republice Německo a v Barmě.

Události roku 1968 vyústily v rozdělení Dopravoprojektu Bratislava na tři samostatné ústavy, tj. Dopravoprojekt Bratislava, Dopravoprojekt Brno a od 1. 4. 1969 Prago-projekt Praha, projektový a konzultační ústav pro silniční a mostní stavby.



8 Přeložka silnice I/10, most přes řeku Jizeru u Kořenova



7 Most Závodu míru ve Zbraslavi. První obloukový most na světě postavený metodou samonosné svařované výztuže (bez potřeby bednění).

1969–1979

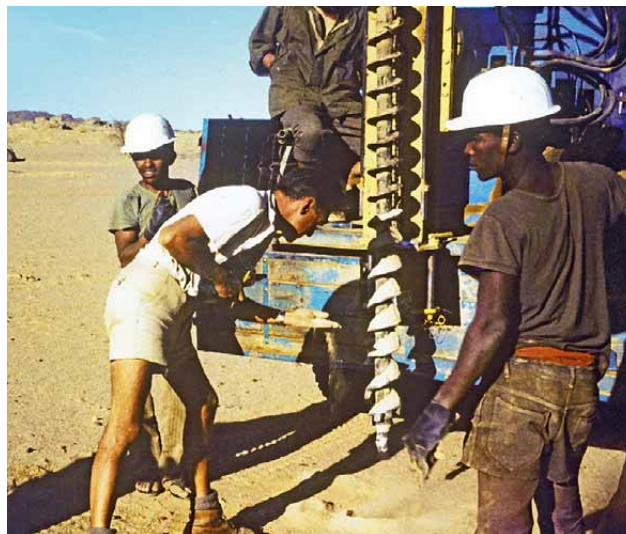


9 Dálnice D1, stavba 005 Mirošovice – Šternov

V letech 1969–1979 se dostávají do popředí otázky dopravního inženýrství, postupně se začínají projektovat tahy dálniční sítě, městské komunikace včetně tramvajových a trolejbusových tratí městské hromadné dopravy a zařízení nekelejevé, tj. autobusové a nákladní dopravy ČSAD. Ústav rozšířil své působení o projekci účelových pozemních budov a dopravních zařízení, zahrnujících zejména nadzemní a podzemní vedení, a to včetně přípravy přeložek a novostaveb linek velmi vysokého napětí. Ústav založil i vlastní skupinu inženýrsko-geologického průzkumu, geodetickou skupinu a vlastní skupinu architektů. Díky tomuto kroku mohl poskytovat komplexnost nabízených služeb.



10 Rychlostní silnice R10, most přes Jizeru u Tuřic



12 Průzkumné práce na Transsaharské magistrále

Ústav byl od počátku ve styku s řadou významných ústavů a vysokých škol, což mu umožnilo udržovat vysokou technickou úroveň zaměstnanců a tím i technickou a ekonomickou úroveň jeho projektů. Společnost navázala na spolupráci v zahraničí, započatou ještě v rámci Dopravoprojektu Praha. V Iráku pracovala dlouhodobě skupina silničářů a mostářů. V roce 1971–1975 se ústav zúčastnil spolu se šesti světovými projekčními organizacemi realizace projekčních prací na Transsaharské magistrále.



11 Rychlostní silnice R10, úsek Řitka – Mníšek – Voznice

Pragoprojekt zahájil činnost pod vedením:



Ing. Vladimír Tvrzník, CSc.
ředitel

Nastoupil v roce 1955 do Stavoprojektu a dále pracoval v Dopravoprojektu Praha. V letech 1960–1965 projektoval a dozoroval stavbu mostu ve Zbraslavi (první obloukový železobetonový most v ČSSR bez lešení a bednění, se samonosnou svařovanou výztuží), v letech 1965–1969 pracoval jako expert na stavbě mostů v Iráku.

Ing. Břetislav Nesvadba
zastupující ředitel od roku 1978

Do Pragoprojektu nastoupil jako vedoucí střediska speciálních profesí v roce 1972. Navíc byl pověřen organizačními úkoly (stavba nového sídla společnosti v Praze 4 – budova Ryšánka, zavádění inženýringu speciálních zvláštních staveb apod.).

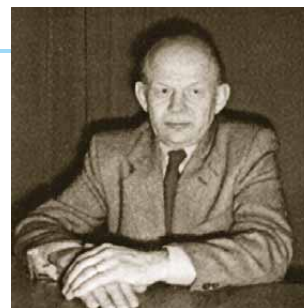


Ing. Oldřich Drozda
technický náměstek od roku 1975

Od roku 1958 působil ve Stavoprojektu a následně v Dopravoprojektu Praha. Byl pověřován vedením projektů nejobtížnějších silničních staveb, např. Teplice jižní spojka, studie dálnice D5 Praha – Plzeň – Rozvadov aj.

JUDr. Antonín Prell
ekonomický náměstek od roku 1969

Nastoupil do Stavoprojektu Praha v roce 1955 a následně do Dopravoprojektu Praha. V Pragoprojektu zastával pozici ekonomického náměstka od jeho vzniku.

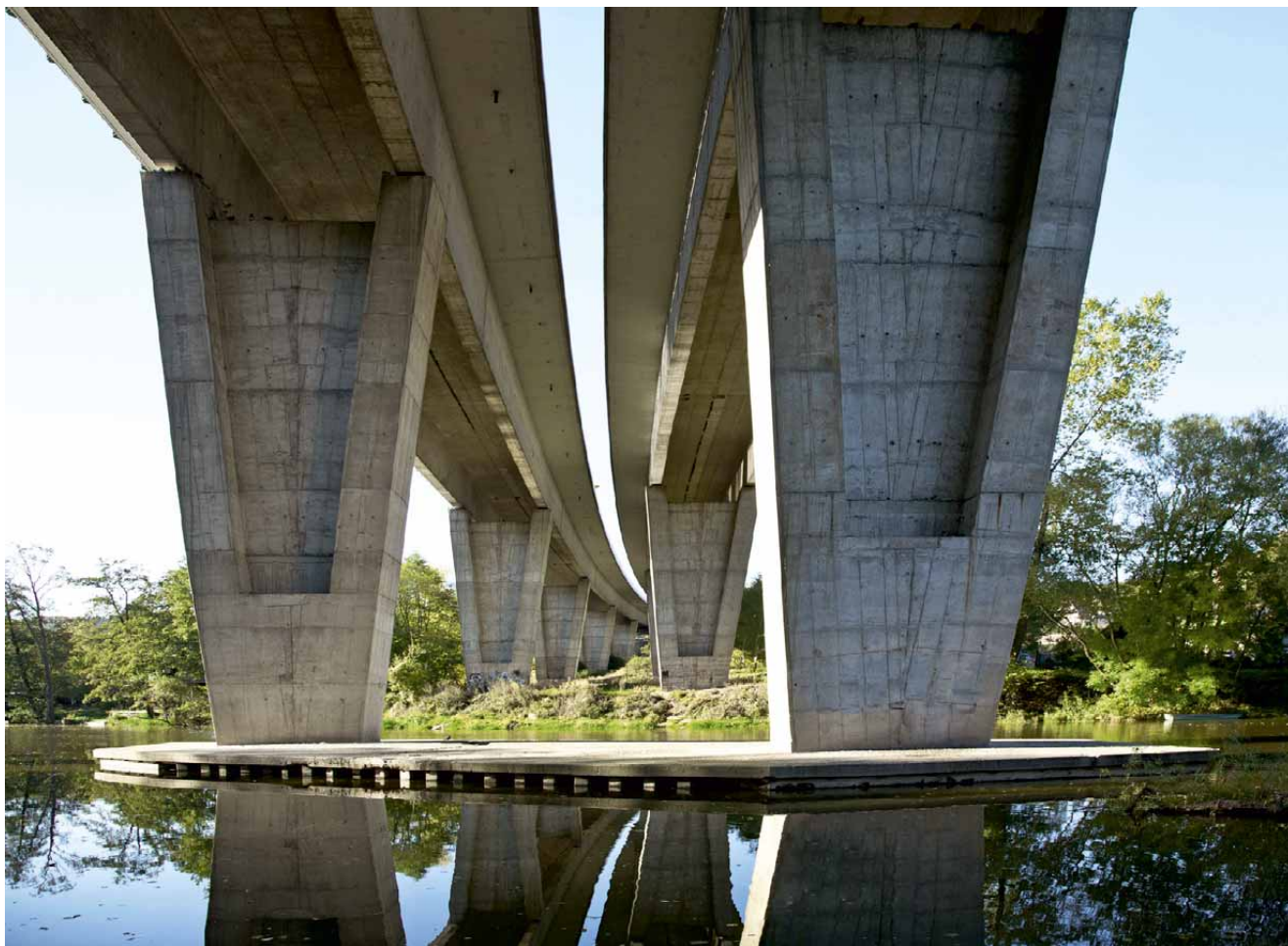


Ing. Lumír Borovička, CSc.
vedoucí technického útvaru od roku 1977

Do roku 1961 pracoval v Dopravoprojektu Bratislava (projektant, vedoucí mostního střediska), v letech 1962–1975 ve Výzkumném ústavu inženýrských staveb v Bratislavě (vědecký pracovník v oboru mostů). V letech 1960–1964 projektoval a dozoroval stavbu mostů technologií letmé montáže, 1969–1973 pracoval jako expert OSN v Sýrii v oboru silnic a mostů.

Z REALIZOVANÝCH STAVEB

SILNICE A DÁLNICE



13 *Dálnice D1, most přes Sázavu ve Hvězdonicích*

Mezi prvními stavbami, které Pragoprojekt projektoval, byly zejména stavby v tehdejší Severočeském, Západočeském, Jihočeském, Středočeském a Východočeském kraji. Mezi významné projektové stavby patří např. silnice I/34 v Jindřichově Hradci, která odklání provoz z centra starého města a umožňuje tím bezkolizní průjezd nákladních vozidel.



14 Silnice I/6 u Lokte

Z extravilánových úseků se jedná o rekonstrukci silnice I/35 v úseku Ohrazenice – Liberec s mimoúrovňovým odbočením na Jablonec nad Nisou a dále o odstranění úrovnového křížení s dráhou a nebezpečných zatáček a stoupání silnice I/7 u Chlumčan.

Mezi nejvýznamnější kapacitní silnice patří čtyřpruhová výpadová silnice I/4 z Prahy až po Jíloviště, s parametry blízkými dálničním parametrům.



15 Přeložka silnice I/4 mimo Řitku



16 Rekonstrukce silnice I/7 u Chlumčan



17 Přeložka silnice R4 u Cukráku

V úseku silnice I/13 Karlovy Vary – Ostrov – Lesov si zejména provoz těžkých nákladních vozidel vynutil čtyřpruhovou silnici s mimoúrovňovým řešením křižovatek i přípojek.

Postupně se v těchto letech prováděla rekonstrukce silnice I/6 Praha – Karlovy Vary, např. přeložka u Žalmanova.

Celý tah silnice I/10 Praha – Mladá Boleslav – Turnov v délce více než 70 km na evropském tahu E14 (nyní E65)



18 Přestavba silnice I/13 Lesov – Ostrov



19 Silnice I/13 Karlovy Vary – Ostrov

byl postupně přebudován na rychlostní čtyřpruhovou silnici s mimoúrovňovými křižovatkami.

Ústav byl pověřen řešením zpřístupnění rekreačních horských a pohraničních oblastí. Projektovat rekonstrukci



20 Rekonstrukce silnice I/6 u Žalmanova



21 Silnice II/278 (nyní I/65) Rádelský mlýn – Rychnov

silnice II/296 Maršov – Pec pod Sněžkou v údolí Úpy v Krkonoších, přeložku silnice Cheb – Pomezí nad Ohří a rekonstrukci silnice I/8 v úseku Teplice – Cínovec se stoupacím pruhem pro těžkou nákladní dopravu.

Od roku 1965 se Dopravoprojekt Praha a následně Pragoprojekt jako generální projektant intenzivně věnoval projektové přípravě dálničních tahů, a to úseků dálnice D1 Praha – Brno (v délce 42,9 km) a dálnici D5 Praha – Plzeň – Rozvadov (v délce 145 km).

Pragoprojekt si, díky schopnostem svých pracovníků získaných z domácích i zahraničních zkušeností, v prvních



22 Přeložka silnice I/35 v Hořicích, I. a II. etapa

deseti letech své existence vydobyl významnou pozici mezi projekčními a konzultačními firmami nejenom v zemích tehdejšího východního bloku. Vedení ústavu si dokázalo v obtížných podmínkách vytvořit silnou pozici umožňující držet krok v rámci hardwarového i softwarové-



23 Mimoúrovňová křižovatka Koničkův mlýn na přeložce silnice I/7



25 Přeložka silnice I/3 Hostišov

ho vybavení a know-how, které bylo kvalitativně srovnatelné se světovými firmami.

Rychlý nárůst osobní a nákladní dopravy v tomto období se projevil zejména zvýšenými požadavky na řešení dopravy ve městech.



24 Dálnice D1, most Pišť přes vodní nádrž Švihov v km 76,5, celková délka 229 m. Most je tvořen ocelovou spojitou konstrukcí o třech polích v délce 66 + 92,5 + 66 m.

MĚSTSKÉ KOMUNIKACE

Ústav reagoval na změny vytvořením střediska městské dopravy, které se speciálně těmito problémy zabývalo. Jednalo se nejen o otázky vlastního řešení jednotlivých tras, ale často celého komplexu dopravy ve městě. Dopravní části dříve zpracovaných územních plánů jen zřídka odpovídaly reálnému růstu a významu dopravy ve městě. Proto bylo nutné řešit především dopravní generely, včetně sčítání dopravy, vyhodnocování přepravních vztahů a z toho vyplývajících návrhů dopravních sítí měst nebo jejich částí, jak tomu bylo např. v Kutné Hoře, Kladně, Chomutově a dalších městech.



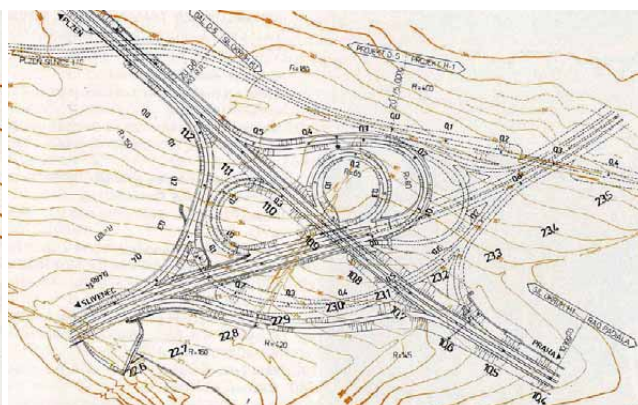
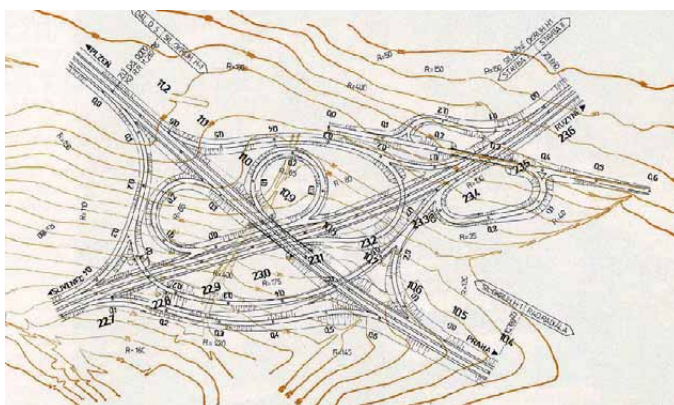
26 Rekonstrukce silnice II/238 v Kladně

Rozvoj hlavního města Prahy, zejména v šedesátých letech, přivedl pražskou dopravu do tíživé situace. Rok 1970 znamenal počátek intenzivního úsilí o komplexní řešení dopravní koncepce města včetně pražského železničního uzlu, systému městské hromadné dopravy a základního komunikačního systému v Praze (ZAKOS).

Návrh této koncepce obsahoval více než 200 km nových kapacitních komunikací v Praze. Sestával z tří městských okruhů – vnějšího, středního a vnitřního – a z devíti radiál – Prosecké, Vysočanské, Žižkovské, Strašnické, Pankrácké, Chuchelské, Radlické, Břevnovské a Veleslavínské.

Pragoprojekt se na projektové přípravě Základního komunikačního systému podílel pracemi na vnějším okruhu v úseku Slivenec – Třebonice, na Radlické radiále a částech výstupní barrandovské komunikace. Složitá křižovatka dálničního typu byla navržena v prostoru vnějšího okruhu u Třebonic, na křížení dálnice D5 a Radlické radiály s vnějším okruhem H1.

Na řešení náročné městské dopravy v Plzni se Pragoprojekt podílel vyprojektováním průtahu silnice I/5. Průtah zahrnuje kromě složitého komunikačního řešení všechny přeložky inženýrských sítí a velmi náročné mostní objekty, jako je železniční nadjezd Gambinus, most přes řeku Mži a Radbuzu, dále opěrnou nábrežní zeď podél Mže, podchody a rekonstrukci hlavní obchodní třídy v Plzni – Třída 1. Máje, včetně rekonstrukce tramvajové tratě.



27 28 Variantní návrh řešení mimoúrovňové křižovatky dálnice D5 a Silničního okruhu kolem Prahy H1 navržené koncem sedmdesátých let



29 Mimoúrovňová okružní křižovatka na přeložce silnice I/27 u Pekla v Plzni



31 Rozvadovská spojka ve Stodůlkách

MOSTY A TUNELY



30 Dálnice D1, most přes Sázavu u Hvězdonic

Při projektování dálničních mostů dosáhly některé projekty špičkové světové úrovně. Jednalo se především o dálniční most přes Sázavu ve Hvězdonicích, kde původně připravovaná technologie letmé betonáže byla změněna na provádění spojitého nosníku pomocí výsuvné skruže. Této technologii bylo na mostě ve Hvězdonicích použito jak v projektu, tak i při realizaci poprvé v ČSSR. Stejnou technologií byl později navržen dálniční most přes údolí Berounky a Litavky v Berouně, dlouhý více než 700 m.

Pragoprojekt vyprojektoval i obloukový most přes Ohři na silnici I/6 u Lokte.



32 Model mostu přes řeku Ohři na přeložce silnice I/6

Most byl navržen a v letech 1972–1975 a proveden „B systémem“. Bylo to druhé provedení obloukového mostu zmíněnou metodou (světlosti 126 m) a po roce 1945 realizace největšího betonového obloukového mostu v ČSSR.

Koncem sedmdesátých let se začaly projektovat silniční a železniční ocelové mosty nebo spřažené ocelobetonové mosty. Pro přemostění čtyřpruhových rychlostních komunikací v místech, kde z bezpečnostních důvodů nebyla



34 Výstavba mostu přes řeku Ohři na přeložce silnice I/6



33 Most přes řeku Ohři na přeložce silnice I/6



35 Dálnice D5, most přes Berounku

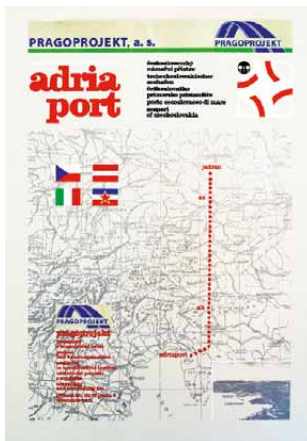


37 Rekonstrukce Čechova mostu v Praze

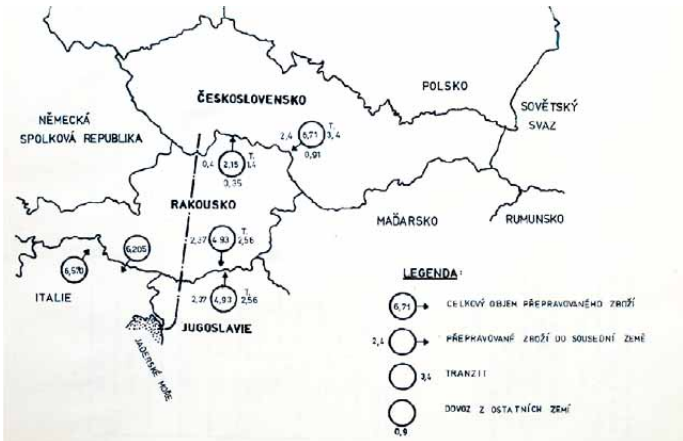
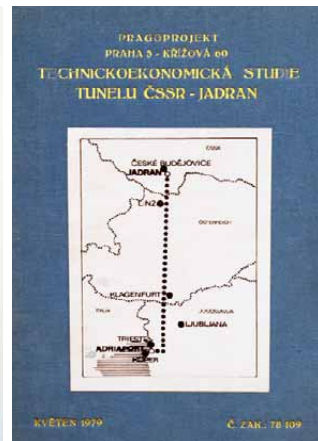
umístována stojka do středního dělicího pásu, byl už v Čechách navržen větší počet spřažených konstrukcí (okruh H1, Radlická radiála, přeložka silnice I/10 Praha – Brandýs nad Labem atd.) Proto byla v rámci mostního střediska vytvořena specializovaná skupina projektantů ocelářů, kteří se kromě ocelových mostů (např. rekonstrukce mostu Svatopluka Čecha v Praze) věnovali rovněž diagnostickým pracím.

Mimořádně zajímavou zakázkou, kterou zpracoval Pragoprojekt v letech 1978–1979 byla technicko-ekonomická studie „Tunel ČSSR – Jadran“. Jednalo se o železnič-

ní tunel s počátečním bodem u Českých Budějovic a s koncovým bodem v přístavu Koper v tehdejší Jugoslávii (nyní Slovinsku). Celková délka tratě byla 410 km, z toho v tunelu bylo 345 km (72 km jednokolejný a 273 km dvoukolejný tunel). Na trase bylo 9 mostů s celkovou délkou 12,7 km a 16 výhyben pro křížení vlaků (z toho 11 podzemních). Doba výstavby byla předpokládána 30 let. Velkou nevýhodou tohoto technicky řešitelného díla byly investiční náklady ve výši 258 mld. Kčs v tehdejší cenové úrovni. Tato studie dodnes budí zájem a čas od času je prezentována v odborných kruzích.



36 Projekt tunelu „ČSSR – JADRAN“



POZEMNÍ STAVBY, JINÉ KONSTRUKCE

Ateliér pozemních staveb měl velmi rozmanité oblasti projekční působnosti – stavby pro údržbu pozemních komunikací (administrativní budovy n. p. Silnice, objekty pro jejich materiálně strojní a výrobní zařízení), pozemní

stavby na dálnicích (cestmistrovství, vybavení odpočívek), administrativní a obytné soubory jiných podniků rezortního ministerstva i vlastní sídliště Ryšánka.



38 40 Sídlíště Ryšánka



MĚSTSKÁ DOPRAVA A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Koncepce hromadné městské dopravy byla řešena prostřednictvím rozvoje trakční dopravy, tj. tramvajové a trolejbusové. Mezi nejvýznamnější stavby připravované Pragoprojektem patří modernizace tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou.



39 Trolejbus 14Tr v Plzni



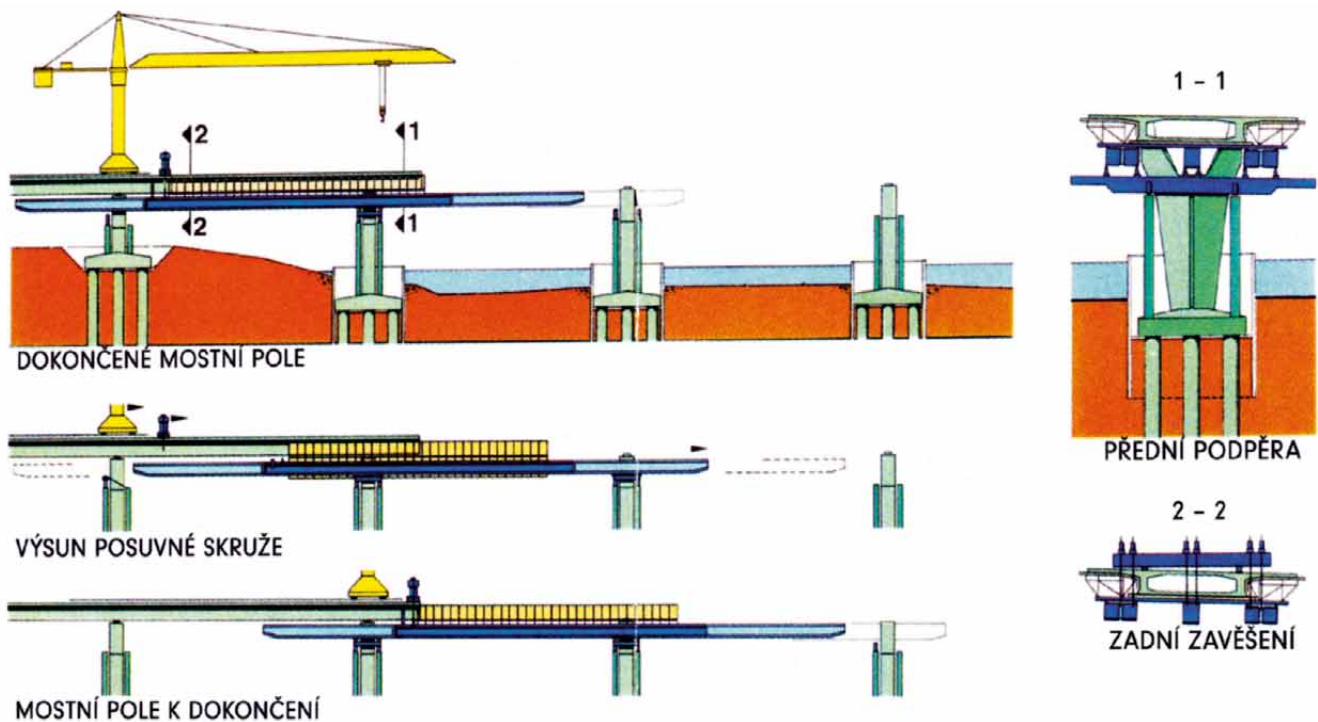
41 Rekonstrukce tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou

Dále byly realizovány projektové práce zejména na rozšíření a přípravě nových systémů trolejbusových tratí v zahraničí.

Náplň Pragoprojektu se rozšířila o inženýrskou činnost při přípravě staveb spočívající zejména v jejich projednání s územními a veřejnoprávními orgány a s budoucími dodavateli. Ve stadiu realizace byl v rámci přímé inženýrské

činnosti zajišťován výkon technického dozoru, koordinace prací a dodávek mezi přímými dodavateli a spolupráce s investorem při převímce dokončených dodávek. Po vlastním dokončení stavby inženýring zajišťoval ve spolupráci s investorem a uživateli komplexní vyzkoušení dokončených dodávek a uvedení stavby do trvalého provozu.

ZAHRANIČNÍ ČINNOST



42 Návrh výstavby mostu Jadiriyah v Bagdádu – schéma montáže

Transsaharská magistrála

Na žádost vlád Alžírsko, Mali, Nigérie a Tuniska poskytla Organizace spojených národů v letech 1966 až 1976 pomoc při plánování a projektové přípravě silnice v délce 1 500 km vedené napříč Saharou ve směru sever – jih. OSN uzavřela kontrakt v hodnotě 3 mil. \$ s transsahar-

ským konsorciem složeným ze šesti projekčních a inženýrských organizací (Polytechna ČSSR, Pragoprojekt ČSSR, SÚDOP ČSSR, SETEO INT Francie, L. Valois Kanada, Hydrogeo Itálie) na výběr trasy z předurčených území a vypracování úvodních průzkumů a projektů včetně

kalkulace nákladů pro sekce celkové délky 872 km, vypracování realizačních projektů v délce 632 km.

Projekt silnice procházející největší pouští světa si vyžádal řešení neobvyklých problémů: vátý písek, větrná eroze, škody při náhlých povodních, nedostatek vodních zdrojů při stavbě, nutnost užití místních materiálů, rozsáhlé neobydlené oblasti. Transsaharské konsorcium dohodlo vytvoření speciálních pracovních týmů pro geologii, hydrologii, geotechniku, geodézii, fotogrammetrii, průzkum stavebních materiálů, vlastní projekt silnice a technologie provádění. Pragoprojekt spolupracoval ve všech týmech kromě hydrogeologie a průzkumu materiálů.

První úsek Transsaharské dálnice v Alžíru mezi In Salah a Tamanrassetem (602 km) byl dokončen a uveden do provozu koncem sedmdesátých let. Výstavba dalších úseků pokračovala do osmdesátých let.



44 Transsaharská silnice Salah (Alžír) – Gao (Mali) – Arlit (Niger)

Silnice Taslooja – Quaradagh – Derbendikhan v Iráku

Na základě kontraktu se státní organizací pro silnice a mosty v Iráku vypracoval Pragoprojekt v letech 1974–1976 stavební projekt silnice délky téměř 80 km v obtížném horském terénu severního Iráku.

Šířka silnice v koruně byla 10,0 m, asfaltová vozovka 6,0 m. Součástí projektu byl geologický průzkum, zaměření terénu, vytyčení osy a průzkum materiálů pro stavbu.

Projekty mostů v Iráku

Most v km 7,21 silnice Taslooja – Derbendikhan
rozpětí 2 x 30 m, železobetonový skříňový průřez nosné konstrukce, zakládání plošné, krajní opěry masivní

Garmat Ali
rozpětí polí 11 x 37 m, šířka mostu 13,35 m, nosná konstrukce z 99 nosníků z prefabrikovaného předpjatého betonu se spřaženou deskou mostovky, zakládání plošné i na pilotách

Guiyara
rozpětí polí 7 x 54 m, prefabrikované předpjaté nosníky, zakládání na pilotách

Mosul
most přes Tigris délky 650 m ve třech variantách; prefabrikáty spřažené, se zavěšeným betonovým obloukem, rozpětí 170 m s vysouváním mostovky na rozpětí polí 52 m



43 45 Mostní objekty na dálničních stavbách v Iráku

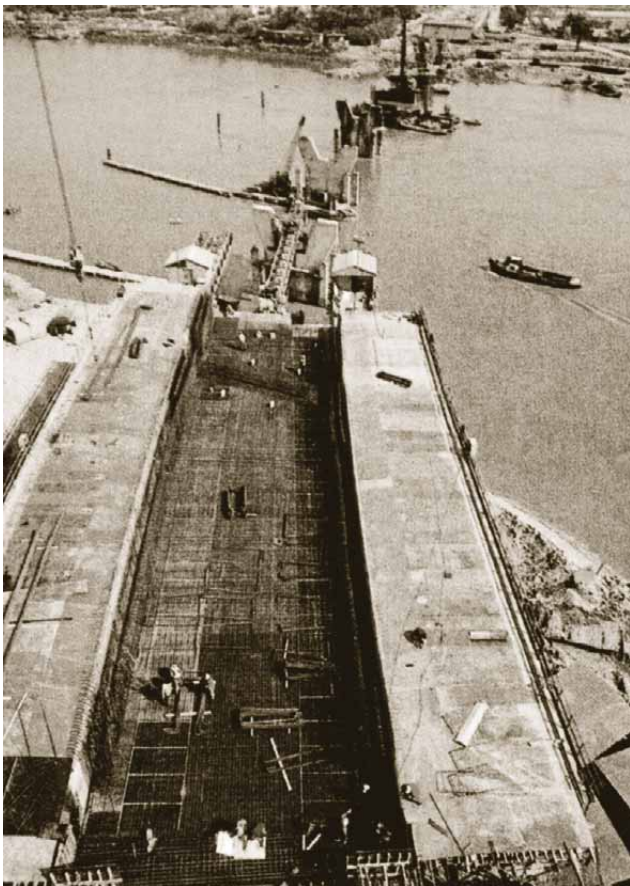




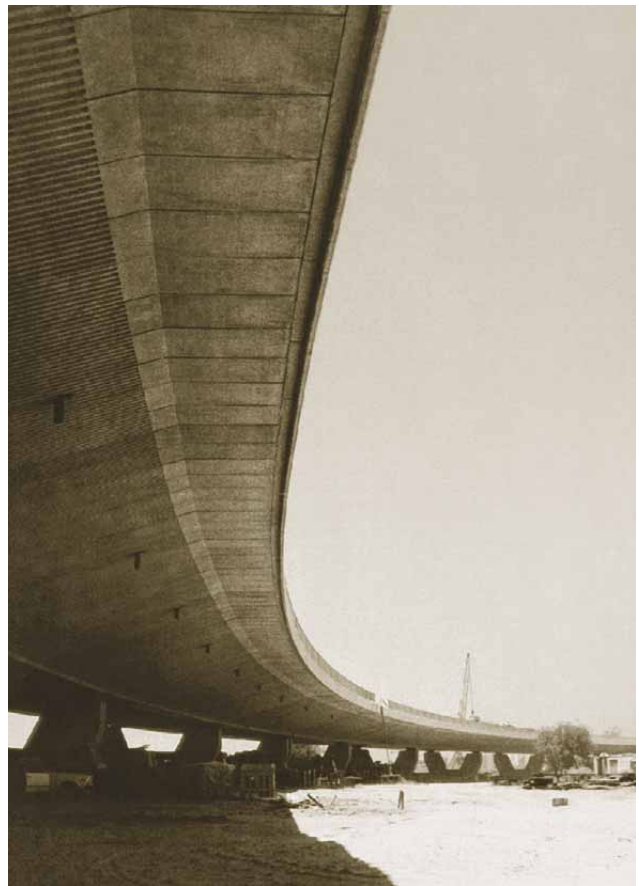
46 Most Garmat Ali na silnici Basrah – Amara – Bagdád



48 Most přes řeku Tigris v Iráku



47 49 Most Jadiriyah v Bagdádu (Irák) délky 1 281 m



Pracovníci ústavu vykonávali supervizi 17 mostů, většinou velkých délek, přes řeky Eufrat a Tigris, jako příklad je možné uvést most v Kufě: 13 polí po 57 m, předpjaté prefabrikované nosníky se spřaženou železobetonovou deskou mostovky, spodní stavba železobetonové bárky na

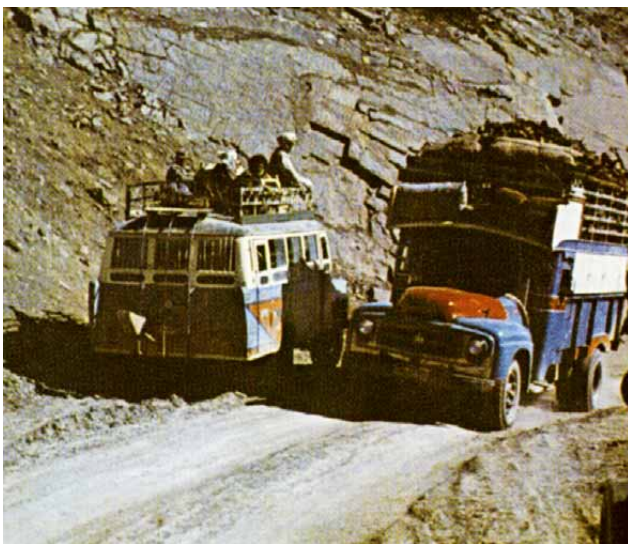
pilotách. Současně ústav zajišťoval supervizi a kontrolu realizace stavby mezinárodního letiště v Bagdádu, která zahrnovala vybudování 4 km nových vzletových a přistávacích drah včetně souvisejících stavebních objektů.



50 Mezinárodní letiště v Bagdádu

Silnice a mosty v Afganistanu

V letech 1968–1969 prováděl Pragoprojekt supervize na některých stavbách v Afganistanu. Stavby prováděly soukromé firmy nebo jednotky afgánské armády.



51 Silnice a silniční doprava v Afganistanu v 70. letech

Jednalo se o stavby:

- 14 km dlouhý úsek horské hlavní silnice mezi městy Gardez a Khost v provincii Pahtia
- most přes řeku Šamal v km 58 uvedené silnice o třech polích, délka mostu 56 m
- most Lahatiga na téže silnici celkové délky 42 m
- dva mosty přes řeku Gardez na silnici Gardez – Ghazi



52 Mostní objekt v Afganistanu, na kterém Pragoprojekt prováděl v letech 1968–1969 supervizi.

Dopravní expertizy v Laosu

Na příkaz vlády ČSSR se pracovník ústavu Ing. L. Boro-
vička, CSc., účastnil dvou misí komise expertů zemí
RVHP do Laosu. Na obnovu silniční sítě byla Pragopro-

jektem vypracována doporučení, která byla následně
realizována.

Zavedení trolejbusové dopravy v zahraničí

V roce 1973 byla navázána úspěšná spolupráce s PZO Škodaexport při vývozu investičních celků, týkajících se městské hromadné dopravy (trolejbusy). Tato spolupráce byla uplatňována při zpracování nabídek pro zahraniční partnery, hlavně však při zpracování studií a projektů pro investiční celky.

Trolejbusy v Kábulu (Afganistan)

Formou studií byly nejprve řešeny otázky dopravně energetické a ekonomické (autobus – trolejbus). Samotný projekt byl zpracován Pragoprojektem v letech 1974–1975. Projekt obsahoval kromě dopravně ekonomického

rozboru i návrh technologie dílen, vozovny řešení tras trolejového vedení a trakčních kabelů, řešení depa, měření atd. Stavba byla zahájena v roce 1977 a ukončena v roce 1979. Délka tratí činila 24,5 km.

Pro navržený rozsah dopravy bylo dodáno do Kábulu 86 trolejbusů československé výroby.

Pragoprojekt dále zpracoval v roce 1979 pod záštitou Škodaexportu studii zavedení trolejbusové dopravy v hlavním městě Barmy Rangúnu.

VÝPOČETNÍ TECHNIKA

V období sedmdesátých let došlo k prudkému rozvoji využití výpočetní techniky. Velká výpočetní technika byla reprezentována počítačem M 6000. Střediska společnosti včetně mimopražských byla vybavována stolními kalku-

látory a programovatelnými kapesními kalkulačkami. V témže období byl vytvořen programový systém SILNICE, který se stal základem dosud používaného programového balíku RoadPAC.



53 54 Výpočetní středisko Pragoprojektu



DOPROVODNÉ PROFESE

Sílící tlak na kvalitu a rozsah poskytovaných služeb si vyžádal zvyšování vybavenosti skupiny inženýrské geologie a skupiny geodézie.

Skupina inženýrské geologie

S ohledem na skladbu, velikost a množství zakázek v Pragoprojektu se jevílo účelné organizovat inženýrsko-geologickou službu podle těchto zásad:

- celkový geologický posudek byl prováděn pracovníky Pragoprojektu
- získání vzorků z velkých (hlubokých) sond, jejich roz-



55 Geodetické práce

bory a vyhodnocení bylo zadáváno specializovaným organizacím (např. Stavební geologie, n. p.), s tím, že závěrečné posudky zpracovali pracovníci Pragoprojektu

Skupina geodézie

Práce zeměměřické skupiny byla převážně zaměřena na pořizování geodetických podkladů pro vypracování projektové dokumentace všech stupňů. Zajišťovala situační a výšková zaměření zájmových území a jejich zpracování v různých měřítkách, vytyčení tras přímo v terénu, zaměřování příčných a podélných profilů, zjišťování a zaměřování podzemních inženýrských sítí.



56 Pracovníci Pragoprojektu při průzkumných pracích v terénu

1979–1989



57 Dálnice D5, Vráž u Berouna

Koncem sedmdesátých a v osmdesátých letech si Pragoprojekt upevňoval svou pozici významného projektového a inženýrského ústavu na domácím i zahraničním trhu. Řízením firmy byl v roce 1978 pověřen Ing. Břetislav Nesvadba.

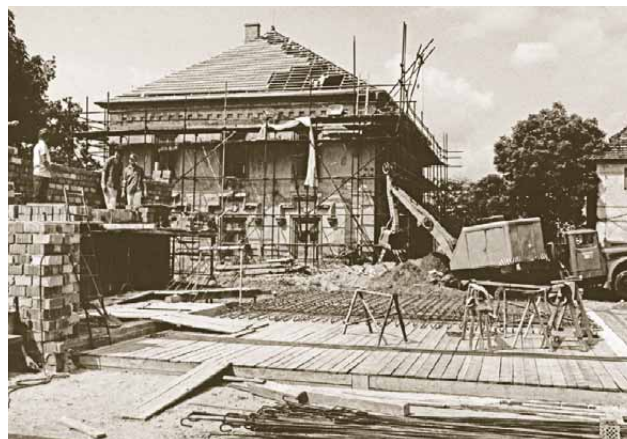
Pro rozvoj a další zkvalitnění práce ústavu bylo významné zprovoznění zrekonstruovaného areálu usedlosti Ryšánka s novou budovou projektových ateliérů v roce 1984, včetně výstavby či rekonstrukce objektů pro mimopražská pracoviště.

Unesením vlády č. 58 z 25. 2. 1988 byl Pragoprojekt jako jediná samostatná projektová organizace v působnosti ústředních orgánů vybrán a zařazen do Komplexního experimentu zvýšení samostatnosti a odpovědnosti hospodářských organizací za efektivní rozvoj. Na základě vyhodnocení úspěšnosti tohoto experimentu se stal od 1. ledna 1989 Pragoprojekt státním podnikem.

NOVÉ SÍDLO PRAGOPROJEKTU

V roce 1971 získal Pragoprojekt usedlost Ryšánka v Praze 4 s přilehlým parkem a dalšími sousedními pozemky. Jde o památkově chráněnou stavbu, kterou odborníci cení jako typickou viničnou usedlost. Přísný požadavek orgánů

státní památkové péče chránit důsledně vzhled usedlosti, zabránit v maximální míře kácení vzrostlých stromů v parku a zachovat panoráma krčské stráně, vyvolal zpracování mnoha variant hmotového řešení nového objektu.



58 59 60 61 Rekonstrukce sídla společnosti na Ryšánce

Konečným výsledkem jednání byla prostorová skladba buněk, které tvoří nízkou a dlouhou stavbu orientovanou ve směru východ – západ podél vrstevnice.

Hlavními objekty byly „zámeček“ (rekonstruované zemědělské sídlo), pomocné provozy (rekonstruované hospodářské objekty) a nová provozní budova (ateliéry).

Celkový náklad stavby činil 40 miliónů Kčs.

Stavba byla prováděna formou dodavatelského inženýringu Pragoprojektu a veškeré práce hlavní stavební výroby byly zajišťovány vlastními pracovníky nově zřízeného střediska výstavby. Práce pomocné stavební výroby

a veškeré dodávky strojů a zařízení byly zajištěny u odborných organizací.

Objekt projektových ateliérů je svým objemem největším stavebním objektem v areálu. Při dispozičním řešení vycházel zpracovatel projektu z velikosti prostoru potřebného pro základní pracovní jednotku, tj. projektovou skupinu, která má 6–8 pracovníků.

Prostorová skladba buněk vytváří třípodlažní křídla objektu orientovaná na západ a východ. Střední čtyřpodlažní část obsahuje prostory pro vedení projektových útvarů a sociální zařízení. Jižní fasády buněk jsou zapuštěny oproti lici budovy. V lici budovy je pohyblivá fasáda vytvořená žaluziemi, které jsou ovládány z místností. Celková kompozice objektu byla dimenzována na požadovaný počet 178 pracovníků pěti výrobních odborů.



62 64 Nové budovy ateliérů po dokončení



63 Sídlo společnosti po dokončení

Z REALIZOVANÝCH STAVEB SILNICE A DÁLNICE



65 Výstupní barrandovská komunikace (nyní ulice K Barrandovu)

Hlavní pozornost byla v tomto období zaměřena na projektování zejména dálnic, rychlostních silnic a obchvatů měst. Pragoprojekt vyprojektoval dálnici D5 v úseku Praha – Ejpovice, která byla uváděna do provozu postupně v letech 1983–1992, a úseky současné dálnice D6 (dříve R6) Pavlov – Nové Strašecí uváděné do provozu v letech 1985–1994 a většinu úseků dálnice D10 (původně H10 a později R10) Praha – Ohrazenice, uváděných do provozu v letech 1972–1992.

Dále byla zpracována kompletní studie dálnice D3 Praha – České Budějovice – Kaplice nebo D8 Praha – Ústí nad Labem – NDR. Ze širokého spektra silničních staveb je možno uvést např. stavby I/6 průtah silnice Karlovy Vary západ realizovaný v letech 1987–2002, I/13 Karlovy Vary



66 Rychlostní silnice R10 u Ohrazenic

průtah I. stavba, I/20 obchvat Písku uvedený postupně do provozu v letech 1984–2001, I/35 Liberec – Stráž nad Nisou (1986–1992) a dále na silnici I/3, I/4, I/7, I/8 a I/10.

Pragoprojekt se podílel na realizaci významných silničních staveb i v řadě našich měst. V Praze se jedná o Radlickou radiálu v úseku Třebonice – Jihozápadní Město. Barrandovská výstupní komunikace propojila Městský a Pražský okruh čtyřpruhovou místní komunikací.

Další stavby byly realizovány na silnicích I. třídy v Plzni, Liberci, Českých Budějovicích a Karlových Varech, kde byla úspěšně navržena a následně zrealizována rekonstrukce křižovatky v Karlových Varech na silnici I/6.



67 Rekonstrukce křižovatky na náměstí Republiky v Karlových Varech



69 Rychlostní silnice R4, obchvat Dobříše



68 Dálnice D5 u Zdic

MĚSTSKÁ DOPRAVA

Řešení městské hromadné dopravy bylo zaměřeno především na modernizaci, rozšiřování a novou výstavbu trolejbusových a tramvajových tratí, a to včetně souvisejícího servisu u obchodních partnerů. Jednalo se o poskytování služeb v rozsahu inženýrské činnosti, dopravních průzkumů, geologických a geofyzikálních průzkumů, vyhodnocení výskytu bludných proudů včetně návrhů opatření, trakčních kabelových a trolejových vedení včetně technologie.

Pragoprojekt se tak v osmdesátých letech podílel na výstavbě nových investičních celků ve městech:

- Ústí nad Labem – trolejbusová doprava
- České Budějovice – trolejbusová doprava
- Chomutov – Jirkov – tramvajová trať
- Zlín – trolejbusová doprava
- Považská Bystrica – trolejbusová doprava
- Plzeň – tramvajová doprava

Pragoprojekt zpracoval studie možného zavedení trolejbusové dopravy v Kladně, Karlových Varech a Sokolově. Za zmínku rovněž stojí zpracování studií realizovatelnosti dopravní obsluhy Krkonoš pomocí trolejbusové dopravy (1976–1989).



70 Trolejbusová doprava v Gottwaldové (Zlín)



1. JÍZDA TROLEJBUSEM V ÚSTÍ NAD LABEM · 1. ČERVENCE 1988

71 Pamětní jízdenka k zavedení trolejbusové dopravy v Ústí nad Labem do provozu



72 Tramvajová trať v Plzni

MOSTNÍ OBJEKTY

V mostní profesi vyvíjel Pragoprojekt i nadále aktivity v zahraničí, zejména v Iráku, Sýrii, Laosu, Afganistanu, Alžírsku, Kuvajtu a Spojených arabských emirátech.



73 Rychlostní silnice R10, most přes Jizeru u Svijan

V tuzemsku byl jedním z nejvýznamnějších mostních objektů navržených Pragoprojektem most přes Berounku na dálnici D5 – v kategorii D 26,5/120 v délce 721,5 m o 15 polích, navržený ze dvou samostatných železobetonových konstrukcí z předpjatého betonu v pravostranném oblouku s proměnným sklonem, realizovaný metodou výsuvné skruže.

Na rychlostní silnici R10 byl mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví vybudován 330 m dlouhý most přes Labe (provoz zahájen v roce 1981), a mezi Tuřicemi a Předměřicemi nad Jizerou most přes údolí Jizery dlouhý 463 m (v provozu od roku 1977), na hranici Středočeského kraje most přes Jizeru délky 343 m a most přes železniční trať délky 272 m (provoz na úseku s oběma mosty byl zahájen v roce 1992).

V oboru mostních staveb Pragoprojekt zajišťoval rovněž komplexní práce v oboru diagnostiky mostů.



74 Dálnice D5, most v Berouně

POZEMNÍ STAVBY

Mezi významné projekty tohoto období patří např. středisko správy a údržby silnic a dálnic v Bavorsyni (zprovozněno v roce 1983), autobusové nádraží v Ústí nad Labem (zprovozněno v roce 1983) nebo vybavení dálnic, skládající se z odpočívek, z motelů (např. motel Drahelčice).



75 Středisko správy údržby silnic Jindřichův Hradec



77 Autobusové nádraží Ústí nad Labem

V těchto letech se dle projektu Pragoprojekt realizovalo sídliště Ryšánka.

ZAHRANIČNÍ ČINNOST

V letech 1979–1989 se experti Pragoprojektu podíleli na výstavbě 1 100 km dlouhé „Expressway No. 1 Rutba – Bagdád – Basra“ a na kontrole 500 km projektu „Expressway No. 2 z Bagdádu do Mosulu“ dánské firmy COWI. Dále je nutné uvést Jadiriyah a Daura Bridges v Bagdádu, čtvrtý a pátý mosulský most přes Tigris, otočný most přes Shatt-al-Arab v Basře, spolupráci při stavbě nového mezinárodního bagdádského letiště a návrh tunelu Um-Quaser v závěru této mise.



76 Most přes řeku Orontes v Sýrii



78 Most Jadiriyah v Bagdádu, Irák

Činnost expertů Pragoprojektu nebyla zaměřena pouze na Irák. V letech 1980–1981 byl proveden průzkum staveniště pro metalurgický výzkumný areál ve státě Imo v Nigérii a v letech 1987–1995 projekty mostů a vodohospodářských objektů v Kuvajtu.

V roce 1983 Pragoprojekt navrhl systém veřejné hromadné dopravy v Lusace v Zambii a v roce 1986 v Kinshase v Zaire. V roce 1983 poskytl technickou pomoc při řešení městské hromadné dopravy městům v Kolumbii, Peru, Ecuadoru, Mexiku, Indii a v Pákistánu. V roce 1987 řešil

trolejbusovou dopravu ve švédském Linköpingu. V letech 1987–1988 Pragoprojekt navrhl rovněž rozšíření trolejbusové dopravy v Kábulu.

Pragoprojekt v rámci zahraniční spolupráce úzce kooperoval s příslušnými podniky zahraničního obchodu, kterými byly PZO Polytechna, Strojexport, Škodaexport, Media, aj. Současně Pragoprojekt obdržel výjimku k samostatnému zahraničnímu podnikání v oblasti Gulfu, která umožnila vyšší operativnost, rychlost i vyšší ekonomický přínos v rámci zajišťování obchodní spolupráce.

VÝPOČETNÍ TECHNIKA

V tomto období se Pragoprojekt spolu s Dopravoprojektem stal garantem projektu TEM pro Československo, což měl být ucelený systém pro sjednocení projekčních i stavebních fází budování mezinárodní dálnice Sever – Jih z Gdaňsku přes ČSSR, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko, Jugoslávii a Řecko až do Turecka. Pro tento projekt byl uvolněn počítačový systém HOPS, vyvinutý ve Velké Británii a zahrnující nejen standardní programy pro tech-

nická řešení dálnice, ale i programy pro optimalizaci nákladů na stavební práce.

Po uvolnění některých dovozových restrikcí byl počítač M6000 doplněn tehdy moderním zařízením PDP 11–34 a PDP 11–84 a přibyl další plotter. Pro nové technologie byly odladěny speciální programy pro statický výpočet, především mostní program Tm18.



79 80 Výpočetní středisko v osmdesátých letech



1989–1999



81 Silnice II/272, most Bohumila Hrabala (Litolský most)

Koncem osmdesátých let docházelo ve společnosti k mnoha společenským i politickým změnám. Jednalo se zejména o rozšíření vlivu zaměstnanců na chod firem, vznikaly Rady pracujících, Dozorčí rady, zaváděly se volby ředitelů a celkově se projevovaly snahy o provedení co nejvíce změn. Tyto skutečnosti se samozřejmě dotkly i Pragoprojektu a měly dopady na snížení počtu zaměstnanců a realizovaných prací.

Novým společenským podmínkám se musel Pragoprojekt velmi rychle přizpůsobit, aby si zachoval svou existenci. Ze státního podniku se společnost v rámci první vlny kuponové privatizace transformovala na státní akciovou společnost. Jmenování představenstva akciové společnosti proběhlo 27. 12. 1991 na základě souhlasu zakladatele společnosti, tj. Fondu národního majetku, s účinností od 1. 1. 1992.

V průběhu devadesátých let se společnost rozšířila o dceřiné společnosti TUBES, s. r. o. realizující zejména projektové práce v podzemí a PROMO, s. r. o. zaměřenou na ocelové mosty a konstrukce. Společnost disponovala dvěma zahraničními kancelářemi, a to ve Spojených



82 Silnice II/263 u Rumburka

arabských emirátech a společným podnikem TAE v Taškentu (Uzbekistán). Od roku 1992 se společnost zaměřila na spolupráci s Evropskou komisí a Evropskou bankou pro rekonstrukci a rozvoj. V roce 1998 Pragoprojekt zavedl do své činnosti systém řízení jakosti a získal certifikát potvrzující jeho shodu s normami ISO řady 9000. Díky svému odbornému záběru a realizacím dopravních staveb „na klíč“ uzavřel Pragoprojekt smlouvy o spolupráci se Škodou holding a ČKD holding.

Výrobní činnost společnosti se rozšířila o vývoj a výhradní zastoupení dodávky trakčních komponentů a trakčních stožárů ve spolupráci s Odborným učilištěm v Chomutově. Tato činnost se stala stěžejní zejména pro realizace nových trolejbusových tratí v Českých Budějovicích, Chomutově – Jirkově, rekonstrukcí a novostaveb tramvajových tratí v Liberci, Praze a dalších městech.



83 Segmentový most přes vodní nádrž Skalka u Chebu

Z REALIZOVANÝCH STAVEB

SILNICE A DÁLNICE

Pragoprojekt pokračoval ve zpracování dokumentace na stavbu dálnice D5 510/IA,B, Ejpovice – Černice – Útušice, D5 510/III most přes Úslavu na obchvatu Plzně, D5 511 Sulkov – Benešovice délky 29,4 km. V letech 1995–1996 byla zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí dálnice D3 staveb 0305 Voračice – Mezno (20,5 km) a 0306/I Mezno – Chotoviny (6,5 km). Současně se Pragoprojekt podílel jako koordinátor projektových prací na stavbách D3 0302–0304. V roce 1995 byla zpracována studie dálnice D47 Chropyně – Bílovec a v roce 1996 dokumentace pro územní rozhodnutí na stavbu 0805 Lovosice – Řehlovice dálnice D8. V roce 1996 zpracoval

Pragoprojekt dokumentaci pro stavební povolení stavby SOKP 516 Třebonice – Řepy uvedenou do provozu v roce 2000, na přelomu osmdesátých a devadesátých let dokumentaci na stavbu Severní obchvat Cheb – 1. stavba v kategorii S11,5 jako polovina budoucího čtyřpruhu.

V roce 1999 zpracoval Pragoprojekt dokumentaci k územnímu rozhodnutí na stavbu I/6 Karlovy Vary, 2. stavba zprovozněná v roce 2007 a v roce 1998 dokumentaci pro stavební povolení na opravu rychlostní silnice R10 (nyní D10), která byla spolufinancována z předvstupního fondu PHARE Evropské unie.



84 Dálnice D5, most přes řeku Úslavu před dokončením navazujících staveb



85 Silniční okruh kolem Prahy, stavba 516 Třebonice – Řepy



86 Silnice I/6, obchvat Chebu



87 Silnice I/10 u Hodkovic

Pragoprojekt se projekčně podílel na přestavbě silnice I/35 na rychlostní silnici R35 v úseku Ohrazenice – Hodkovice – Rádelský Mlýn.

Na silnici I/4 byl navržen a v letech 1993–2007 realizován soubor staveb Nová Houžná – Hliniště – Strážný – hranice ČR/SRN, který výrazně zlepšil propojení České republiky a Spolkové republiky Německo směrem na Pasov.

Na silnici I/34 byl v letech 1997–1999 vybudován 6,6 km dlouhý úsek České Budějovice – Lišov v kategorii S 22,5/80.

Na silnici I/13 byla dle projektu Pragoprojektu v letech 1999–2002 realizována velmi důležitá křižovatka Komořany.

Po přijetí Zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí byli již v roce 1993 zaměstnanci Pragoprojektu autorizováni pro zpracování dokumentací



88 Silnice I/4, přeložka Nová Houžná – Hliniště

hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (dokumentace EIA) podle tohoto zákona. Prvním významným projektem v této oblasti byla spoluúčasť v mezinárodním týmu na zpracování dokumentace EIA na dálnici D5 v úseku Plzeň – Rozvadov.

Z mnoha dalších dokumentací EIA je možné uvést:

- průtah silnice I/6 Karlovy Vary – západ
- dálnice D47 Lipník nad Bečvou – Bělotín
- zkušební plochy technického vývoje ŠKODA AUTO, a. s. Mladá Boleslav
- dálnice D1 Hybe – Prešov pro Slovenskou republiku



89 Dálnice D5, křižovatka Plzeň-centrum se silnicí I. tř. č. 20



90 Škoda Mladá Boleslav, zkušební dráha

MĚSTSKÁ DOPRAVA

Významnými akcemi z oblasti městské dopravy bylo v tomto období rozšíření trolejbusové dopravy v Teplicích v letech 1995–1998, v Děčíně byl podle návrhu Pragoprojektu v roce 1996 rozšířen dopravní závod. V rámci tramvajových tratí byly realizovány projektové práce na části novostavby tramvajové trati Braník – sídliště Modřany.

Mezi nejvýznamnější akce dále patří příprava a realizace projektu Trolejbusové dopravy Chomutov – Jirkov (1992–1995).

Generálním projektantem celého systému byl Pragoprojekt, který zajišťoval vlastními kapacitami projektovou



91 Tramvajová trať Braník – Modřany v Praze



92 Trolejbusy Chomutov – Jirkov

dokumentaci od počáteční studie přes dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení až po dokumentaci realizační. Celá tato stavba byla Pragoprojektem realizována formou dodavatelského inženýringu jako stavba



94 Tramvajová doprava v Liberci, Pragoprojekt zajišťoval dodávku trakčních stožárů

„na klíč“. Výstavba celého systému včetně dodávky 25 kusů trolejbusů Škoda TR15 si vyžádala investiční náklady cca 530 mil. Kč a trvala 34 měsíců.

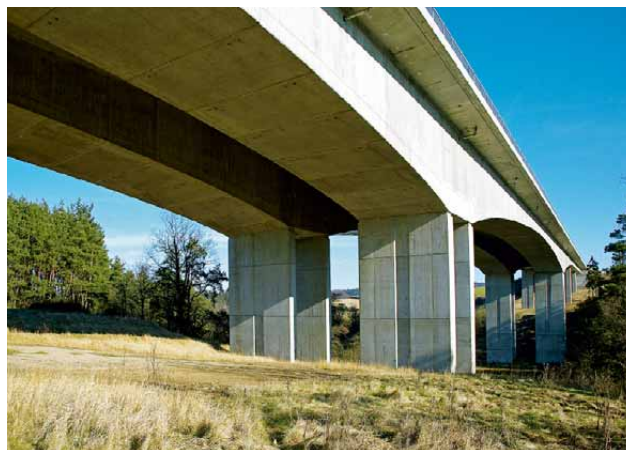
MOSTY A TUNELY

Z významných mostů navržených a realizovaných v tomto období je nutné uvést most přes Úslavu na stavbě 0510/III dálnice D5. Jedná se o 12tipolový most délky 531 m s maximální výškou 24,5 m, realizovaný v letech 1996–1999. Rozpětí polí je 37 + 48 + 56 + 4 x 58 + 56 +

48 + 37 m. Konstrukce je tvořena monolitickými spojitými předpjatými betonovými komůrkovými nosníky. Na stavbě dálnice D5 0511 je největší stavbou most přes údolí Úhlavky o délce 374 m a výšce 44 m.



93 Dálnice D5, most přes Úslavu



95 Dálnice D5, most přes Úhlavku

Konstrukce mostu je letmo betonovaná a částečně betonovaná na skruži. Most má pět polí s rozpětími 38 + 53 + 72 + 130 + 67 m.

Podle návrhu Pragoprojektu byl v roce 1997 realizován další velký most ve Vojtanově.

Litolský most (most Bohumila Hrabala), vyprojektovaný Pragoprojektem v roce 1998, převádí silnici II/272 přes řeku Labe nedaleko městské části Lysé nad Labem – Litol. Most byl dokončen v roce 2001. Jedná se o ocelovou konstrukci o třech polích délky 200 m, rozpětí jednotlivých polí je 1 x 36 m a 128 m. Most je široký 15,73 m, vysoký 14 m.

Dalším významným mostem, na kterém se Pragoprojekt spolupodílel, je Mariánský most v Ústí nad Labem. Tento



96 Silnice II/272, most Litol



97 99 Dálnice D5, tunel Valík

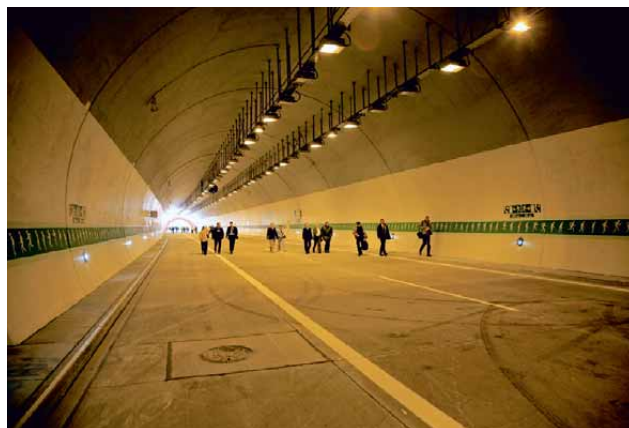
ocelový most s pylonem výšky 75 m tvoří konstrukce o dvou polích 123,5 m + 55,5 m a zavěšení hlavního pole je realizováno systémem 15 párů kabelů. Most byl realizován v letech 1995–1998.

Na stavbě 0510/IB Černice – Útušice je podle návrhu Pragoprojektu realizován tunel pod vrchem Valík v kategorii T 11,5/80.

Tunel je složen ze dvou samostatných tubusů, severní tubus má délku 390 m a jižní 380 m. Šířka tubusu je 13,5 m, šířka mezi chodníky je 11,5 m. Vozovka je tvořena dvěma jízdními pruhy (3,75 m) a jedním nouzovým pruhem (3,25 m).

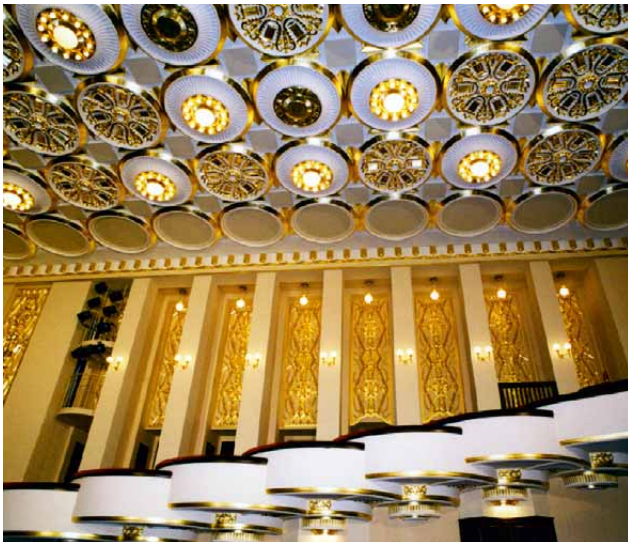


98 Mariánský most v Ústí nad Labem



POZEMNÍ STAVBY

Mezi nejvýznamnější stavby patří rekonstrukce Krušnohorského divadla v Teplicích. Stavba byla městem Teplice Pragoprojektu zadána k realizaci v roce 1996 jako stavba „na klíč“. Celá akce byla rozdělena do dvou částí – divadelní restaurace a vlastní divadelní prostory, hlediště a jeviště. Předmět stavby se týkal celkové rekonstrukce vč. restaurátorských prací. Akce byla dokončena v termínu 30. 11. 1997.



100 102 103 Krušnohorské divadlo v Teplicích



V těchto letech Pragoprojekt zpracoval projektové dokumentace čerpacích stanic pohonných hmot zejména pro společnosti Agip, Benzina, JET a Conoco.



101 Rodinné domy Nebušice

Dalšími realizovanými projekty pozemních staveb byly Motel ATOL na dálnici D5 u Rudné (realizace 1991), rekonstrukce divadla Kalich v Praze (realizace 1998–1999) a satelitní výstavba 145 rodinných domků v Praze Nebušicích (realizace 1995–1996).



104 Čerpací stanice pohonných hmot „Benzina“

ZAHRANIČNÍ ČINNOST

Mezi nejvýznamnější zahraniční aktivitu společnosti patřilo vybudování nového trolejbusového provozu v Teheránu (Írán) v letech 1991–1993, a to ve spolupráci se Škodaexportem, která představovala komplexní dodávku stavby „na klíč“ v rozsahu vybudování 14 km trolejbusových tratí, 65 ks trolejbusů Tr 15 a vozovny vč. technického a technologického vybavení.

V roce 1996 bylo zpracováno řešení veřejné dopravy v hlavním městě Bosny a Hercegoviny Sarajevu.

V roce 1997 byla řešena městská hromadná doprava v paraguayské metropoli Asunciónu a v roce 1998 v salvadorském San Salvadoru.



105 107 Trolejbusový provoz v Teheránu (Írán)

V oblasti silničních staveb Pragoprojekt zajišťoval v letech 1998–1999 zpracování Feasibility Study dálnice A373 (SilkRoad) pro Uzbekistán včetně školení uzbeckých odborníků. Projektové práce zahrnovaly vypracování technicko-ekonomické studie vedení dálnice v trase tzv. Hedvábné stezky v úseku Pungan – hranice Kyrgyzstánu procházející územím Ferganské doliny. Součástí byl technický návrh typizovaných stavebních objektů mostů a tunelů.



106 Studie proveditelnosti, Pungan – hranice Kyrgyzstánu

VÝPOČETNÍ TECHNIKA

S nástupem a následným prudkým vývojem personálních počítačů se otevřela možnost dalšího vývoje SW systému projektování silnic – RoadPAC, nejprve pod operačním systémem MS-DOS, následně pak v prostředí Windows. Nový SW RoadPAC byl kompatibilní pro všechny typy počítačů IBM a proto ho začala společnost ekonomicky využívat.

Pragoprojekt se tak stal významným dodavatelem programů pro projektování silnic pro Českou a Slovenskou republiku.



108 Výpočetní středisko Pragoprojektu

1999–2009



109 Dálnice D5, most přes Úhlovu a tunel Valík

V letech 2006–2008 byly připravovány a realizovány významné dopravní stavby, které souvisely s čerpáním finančních prostředků z OPD (Operačního programu doprava) a ROP (Regionálních operačních programů) krajů. Počínaje rokem 2008 došlo k postupnému snižování výdajů do dopravní infrastruktury, které bylo vyvoláno

začínající krizí, která se plně projevila v roce 2009 a v letech navazujících.

Pragoprojekt vyjma akvizic společností PROMO, s. r. o., TUBES, s. r. o. a padesátiprocentního podílu ve společnosti TAE v Uzbekistánu, koupil v roce 2004 menšinový podíl ve společnosti Alfa 04, a. s. na Slovensku.

Z REALIZOVANÝCH STAVEB SILNICE A DÁLNICE

Tato dekáda byla pro výstavbu dopravní infrastruktury příznivá a Pragoprojekt připravoval projekty pro řadu významných staveb, a to zejména stavby na silničním okruhu kolem Prahy, nyní Pražském okruhu.

Jednalo se o:

- stavbu 513 Vestec – Lahovice délky 8,337 km s mostem přes Vltavu, přivaděčem Vestec a Komořanským tunelem, realizovanou v letech 2006–2010

- stavbu 512 D1 – Vestec délky 8,750 km, realizovanou v letech 2008–2013, s uvedením do provozu v roce 2010
- stavbu 518 Ruzyně – Suchdol a technickou studii stavby 520 Satalice – Březiněves



110 Silniční okruh kolem Prahy, stavba 513 Vestec – Lahovice

Na dálnici D47 byla v roce 2003 zpracována dokumentace pro stavební povolení na stavbu 4704 Bílovec – Ostrava, Rudná délky 11,677 km s tunelem Klimkovice.

V letech 2008–2013 pokračovala výstavba dálnice D3 podle návrhu Pragoprojektu v úseku Soběslav – Veselí nad Lužnicí v délce 8,715 km. V roce 2007 byla zprovozněna I. etapa stavby 0305/I Nová Hospoda – Mezno.

Na rychlostní silnici R4, nyní dálnici D4, byly v roce 2002–2003 zpracovány projekty pro stavby R4 – silnice I/20, křižovatka Nová Hospoda, zprovozněné v roce 2007.



111 Dálnice D3 u Chotovin

Na rychlostní silnici R6 byl v roce 2004 vyprojektován úsek Jenišov – Nové Sedlo v délce 5,188 km, uvedený do provozu v roce 2010 a úsek Nové Sedlo – Sokolov v délce 7,482 km, uvedený do provozu v roce 2012. Tři stavby byly vyprojektovány i na rychlostní silnici R7. První z nich byla MÚK Vysočany v letech 2005–2006, uvedená do provozu v roce 2009, druhá v letech 2006–2007 MÚK Vysočany – MÚK Droužkovice v délce 9,444 km a třetí stavba MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice délky 6,391 km. Tyto stavby byly zprovozněny v roce 2013.



113 Rychlostní silnice R4, křižovatka Nová Hospoda



112 Rychlostní silnice R7, stavba MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice



114 116 Rychlostní silnice R7, MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice



Pokračovala i projektová příprava stavby 0805 Lovosice – Řehlovice dálnice D8, která se z důvodu neustálých odvolání ekologických aktivistů značně protáhla. Úsek Lovosice – Bílinka byl zprovozněn v roce 2012 a celá zbývající trasa až v prosinci 2016. Na dálnici D11 byla vyprojektována stavba 1105–2 Osičky – Hradec Králové délky 11,850 km. Vzhledem k problémům se získáním pozemků od soukromého vlastníka se projektová příprava i realizace celého úseku protáhla na více než 10 let a úsek byl uveden do provozu až v roce 2017.

Úsek po MÚK Sedlice na dálnici D11 byl uveden do provozu v prosinci 2006 s provizorním připojením na silnici II/333 u Libišan, které bylo v roce 2009 posunuto k Praskačce. Celý úsek až do Kuklen byl dokončen v roce 2017. V návaznosti na stavbu dálnice D11 pokračovala i výstavba rychlostní silnice R35 Sedlice – Opatovice s rozsáhlou mimoúrovňovou křižovatkou Opatovice, která byla uvedena do provozu současně s dálnicí D11 v prosinci 2006.



115 Dálnice D8, stavba 0805 u Řehlovic

Dostavba MÚK však pokračovala až do roku 2009, ale estakáda na hlavní trase D35 byla z důvodů přijatých úsporných opatření dokončena až v letech 2010–2015. Využita však bude až po dokončení úseku Opatovice – Časy, jehož výstavba byla zahájena v roce 2019.



117 Dálnice D11, provizorní ukončení v místě budoucí MÚK Sedlice



118 Dálnice D11, MÚK Sedlice



119 Dálnice D11, MÚK Opatovice

V letech 2002–2004 bylo zpracováno zkapacitnění rychlostní silnice R35 Hodkovice – Rádelský Mlýn.

Dalšími významnými stavbami realizovanými podle projektů Pragoprojektu jsou např. propojení okruhů v Českých Budějovicích s využitím silnice I/34, uvedené do provozu v roce 2012, nebo mimoúrovňová křižovatka Třebošice v letech 2008–2010. Byla zpracována doku-



120 Rychlostní silnice R35, Hodkovice – Rádelský Mlýn

mentace všech stupňů, na silnici I/9 Líbeznice – obchvat, uvedené do provozu v roce 2012, na stavbu I/7 Křimov – Hora Sv. Šebestiána, realizované v letech 2003–2005 a byl připraven obchvat silnice I/9 a I/16 v Mělníku v roce 2009.

Další významnou stavbou, která v budoucnu propojí dálnici D6, bylo zajištění komplexní projektové přípravy průtahu Karlovými Vary na silnici I/6, který byl realizován v letech 2004–2008.

Pozornost byla věnována i rekonstrukcím silnic. Jako příklad je možné uvést rekonstrukci silnice I/3 D1 – Benešov v roce 2000, opravu silnice I/3 Tábor – Litvínovi-



121 Silnice I/7, Křimov – Hora sv. Šebestiána



122 123 Silnice I/6, Karlovy Vary – západ, 2. stavba



124 Kruhová křižovatka Turnov



ce v letech 2000–2001, rekonstrukci silnice I/20 v okrese Prachatice v roce 2001 a rekonstrukci silnice I/14 Jablo-

nec nad Nisou – Tanvald v letech 2007–2010. Přípravovány byly rovněž menší stavby jako např. vybudování okružní křižovatky v Turnově v roce 2005.

Ve vazbě na projektování silnic a dálnic byla dále rozvíjena činnost na projektech ochrany životního prostředí podle Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č. 244/1992 Sb., který byl nahrazen zákonem č. 100/2001Sb. V roce 2000 byla zpracována EIA stavby SOKP 511 D1 – Běchovice, v roce 2007 EIA „středočeské“ dálnice D3 stavby 0301–0303 a v letech 2009–2010 EIA na dálnici D49 Fryšták – státní hranice ČR/SR. Byla zpracována i celá řada oznámení záměrů v souladu s novým zákonem z roku 2001, např. v roce 2008 na silnici II/240 Velvary – obchvat a na silnici II/331 Stará Boleslav – obchvat.

KOMUNIKACE A MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Značné množství staveb podle návrhu Pragoprojektu bylo realizováno i v intravilánu měst. Nejvýznamnější skupinou jsou rekonstrukce tramvajových tratí (RTT) a staveb s nimi souvisejícími.

Jako příklady je možné uvést:

- RTT Vodičkova ulice v Praze, 2001
- RTT Libeňský most v Praze, 2003–2008
- RTT Ulice Milady Horákové v Praze, 2005
- RTT Dělnická – Libeňský most v Praze, DÚR, DSP, RDS, 2005–2012
- RTT Mikulášské náměstí v Plzni, 2006
- Nová dvoukolejná tramvajová trať v úseku zastávka U Lomu – Krejčího – Dobiášova (sídlíště Rochlice II v Liberci), DÚR, 2006
- RTT Myslíkova v Praze, DÚR, DSP, DZS, 2006–2010
- Vozovna Vokovice, rekonstrukce vjezdu, posouzení možností úprav, Praha, 2006
- Tramvajová trať Plotní, Brno, 2007
- Studie tramvajové trati v Litvínově, Smetanova ulice, 2007
- RTT Jaromírova – Na Slupi, Praha, 2007
- Tramvajová trať Liberec-Rochlice, 2007–2009



125 Tramvajová trať v ulici Vodičkova, Praha



127 Tramvajová trať v ulici Komunardů, Praha

Pokračovaly rovněž práce na projektech přeložek trolejbusových tratí po celé ČR.

MOSTY A TUNELY, KOLEKTORY



126 Silniční okruh kolem Prahy, stavba 513 Vestec – Lahovice, most přes Vltavu

Na stavbě SOKP 513 Vestec – Lahovice byl postaven podle projektu Pragoprojektu most přes železniční trať a řeku Vltavu v délce 225,0 m.

Most přes Lužnici tvořil samostatnou stavbu dálnice D3 0308B a v km 101–102 přechází železniční trať Tábor – České Budějovice, silnici I/3, vysokotlakové plynovody,



128 Dálnice D3, estakáda u Veselí nad Lužnicí

obslužná vedení a řeku Lužnici se slepým ramenem a širokou inundací. Jedná se o mostní estakádu délky 1 056 m o 22 polích, z nichž největší má délku 65 m. Most tvoří dvě samostatné konstrukce z předpjatého betonu, zvláště pro každý jízdní směr.

Na stavbě nynější rychlostní silnice R7 MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice je realizována 375 m dlouhá estakáda přes železniční trať Cheb – Chomutov u Panského rybníka.

Na stavbě 0805 Lovosice – Řehlovice je nejdelším mostem estakáda Prackovice se samostatnou konstrukcí pro každý



130 Dálnice D8, stavba 805 estakáda Prackovice

směr. Levý most je dlouhý 458 m a rozpětí polí je $36 + 9 \times 48 + 36$ m, pravý most měří 554 m a rozpětí polí je $36 + 11 \times 48 + 36$ m.

Rozsáhlá byla i činnost v oblasti podzemních staveb. Součástí stavby Pražského okruhu 513 Vestec – Lahovice byl i Komořanský tunel, který prochází Komořanskou strání do údolí Vltavy dvěma samostatnými rourami. Levá ve stoupání má délku 1 937 m a tři jízdní pruhy, pravá v klesání má délku 1 923 m a dva jízdní pruhy.

Propojení U Prazdroje – Lobežská zahrnovalo vybudování sběrné městské komunikace propojující křižovatky ulic



129 Rychlostní silnice R7, MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice



131 Plzeň, přemostění přes trať ČD U Prazdroje

Železniční, Lobežská a ul. U Prazdroje. Mezi nejvýznamnější stavební objekty patří Most přes trať ČD se spráženou ocelobetonovou konstrukcí. Most zahrnuje 8 polí o rozpětí 31–58 m. Celkové rozpětí 6 polí v hlavní trase přemostění je 253,3 m. Stavba byla realizována v letech 2000–2002.

Na severní části Pražského okruhu byl v letech 2000–2004 navržen na stavbě 518 Ruzyně – Suchdol 1 800 m dlouhý tunel celkem s 6 jízdními pruhy. Další příprava stavby byla



132 Silniční okruh kolem Prahy, stavba 513 Lahovice – Vestec, tunel Komořany

s ohledem na absenci územního plánu hl. m. Prahy pozastavena až do roku 2018.

Na dálnici D5 Pragoprojekt zajišťoval projektovou přípravu stavby 0510/IB Černice – Útušice zahrnující rovněž tunel Valík délky 390 m. Realizace stavby proběhla v letech 2003–2006.

Ve stínu těchto významných tunelů nezůstávají ani podzemní díla pro inženýrské stavby v centru Prahy. V letech 2000–2001 zpracoval Pragoprojekt projekt na 1 300 m dlouhý kolektor Centrum I. A se 450 m přípojek, v letech 2001–2007 kolektor Vodičkova a Revoluční.



133 Dálnice D5, tunel Valík – západní portály



134 Praha, kolektor Vodičkova

INŽENÝRSKÁ ČINNOST, TECHNICKÉ DOZORY, TECHNICKÁ ASISTENCE

Pragoprojekt, v návaznosti na zvyšující se požadavky investorů na komplexnost poskytovaných služeb, založil samostatná střediska inženýringu, technických dozorů a technické asistence.

Středisko inženýringu zajišťuje pro objednatele komplexní majetkoprávní vypořádání staveb v rozsahu zajišťování majetkoprávní agendy všech typů smluv v rámci trvalého i dočasného záboru staveb. Současně jsou zajišťována požadovaná stanoviska dotčených orgánů a organizací pro podání žádosti o územní rozhodnutí a stavební povolení. Tato činnost se stává součástí v podstatě každé zakázky na projektové práce novostaveb a rekonstrukcí dopravních staveb bez ohledu na technickou náročnost a velikost stavby.



135 Poděbrady, most přes Labe



136 Silnice II/503, Nymburk, most přes Labe

Středisko technických dozorů zajišťuje pro investory na stavbách výkon technického dozoru stavebníka a dohled nad zajišťováním bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Technický dozor stavebníka byl realizován nejen na velkých dopravních stavbách D47 4707 (realizace 09/2004–05/2008), D6 Praha – Pavlov (realizace 05/2005–12/2008), D30305 (realizace 04/2006–12/2007), ale také na stavbách běžného charakteru včetně oprav komunikací II. a III. tříd. Velmi významné práce byly realizovány pro Ředitelství vodních cest při rekonstrukci mostů v Poděbradech a Nymburce, které mají za úkol umožnit splavnění Labe podle požadavků EU.

Středisko technické asistence zajišťuje expertní činnost, posuzování staveb a hodnocení efektivity metodou HDM 4. Jako příklady je možné uvést dlouhodobou technickou asistenci v rámci investičního programu PHARE pro Ministerstvo pro místní rozvoj (1999–2004), technickou asistenci na programu výstavby českých dálnic s využitím prostředků EIB (1999–2003), technickou asistenci na projektech financovaných z fondu ISPA (např. dálnice D11, stavba 1105, dálnice D8 0805, 0807, popř. D5 stavba 0510), vyhodnocení investičních záměrů včetně ekonomického vyhodnocení dálnice D3 Praha – Nová Hospoda (2007), technickou asistenci a posouzení staveb z hlediska zařazení do kategorií typové úrovně rizika nesouladu se zákonem č. 137/2006 Sb. pro stavbu SOKP 513 a 514 (2009–2012).



137 Silnice I/38, most přes Labe u Nymburka

POZEMNÍ STAVBY

Mezi nejvýznamnější stavby v tomto období patří rekonstrukce paláce U Hybernů v Praze v letech 1999–2000 a 2003, dostavba základní školy v Praze-Satalicích v letech 1999–2000, rekonstrukce Švandova divadla v Praze v letech 2000–2002 a dále pak rekonstrukce Vrchlického divadla v Lounech v roce 2001. SSÚD Chotoviny na dálnici D3 a SSÚD Řehlovice na dálnici D8 v letech 2000–2007, výstavba nových bytových domů v Praze-Lysolajích v roce 2003. Další významnou stavbou byla celková rekonstrukce budovy Hudebního divadla Karlín, realizovaná v roce 2006 podle projektové dokumentace Pragoprojektu. Projekt zahrnoval rekonstrukci historické budovy včetně sálu a zázemí divadla.



138 Palác U Hybernů

Dalšími stavbami byla dostavba a modernizace SSÚD Rudná na dálnici D5 realizovaná v letech 2007–2010, rekonstrukce vybraných pavilonů Fakultní Thomayerovy nemocnice s poliklinikou v roce 2008 a dostavba administrativní budovy v Praze 4, ulice Zelený pruh v letech 2008–2010.



139 140 Rekonstrukce Hudebního divadla Karlín

ZAHRANIČNÍ ČINNOST

Na počátku nového století byla pro kostarickou metropoli San José navržena trať LRT (Light Rapid Transit) a v letech 2002–2004 byl pro region Abú Zabí ve Spojených arabských emirátech zpracován návrh Roadmaintenance. Pro Kazachstán byla v roce 2007 navržena okružní křižovatka Azizbekova.

Další zahraniční spolupráce byla orientována na Slovenskou republiku, kde se společnost podílela na projektových pracích tunelu Horelica v letech 2002–2004 a 2007–2008 (druhá tunelová trouba), na spolupráci na dálnici D3 Svrčinovec – Skalité a na rychlostní silnici R2 Gombasek – Včeláre. Po roce 2000 se středisko podzemních staveb podílelo na přípravě bratislavského metra.

VÝPOČETNÍ TECHNIKA

V tomto období se další vývoj systému RoadPAC soustředil na interaktivní intuitivní ovládání systému a nové způsoby grafického zobrazování výsledků v CAD prostředí. Byly doplněny nové funkce, především vytyčovací funkce a jazykové verze. Programy byly nově vybaveny interaktivními manuály s on-line přístupem. U programů, u kterých je to účelné, tj. směrové řešení a výškové řešení (niveleta), byl doplněn interaktivní způsob zadávání vstupních dat.

U dalších programů byla zavedena automatika při vytváření vstupních dat. Systém byl vybaven novým digi-

tálním terénním modelem schopným zpracovávat prakticky neomezené objemy vstupních dat a doplněn o řešení mimoúrovňových a okružních křižovatek. Jako další modul byl doplněn program KanVod pro navrhování kanalizací a jiných potrubních systémů.

Ke konci tohoto období společnost zahájila činnosti spojené s digitalizací interních procesů, především pro řízení obchodní činnosti, plánování a řízení výrobních procesů. Postupně tak byly uváděny do provozu aplikační systémy pro evidenci nabídek, smluv a zakázek. Zahájeny byly rovněž činnosti spojené s vývojem Intranetu.

2009–2019



141 Silnice I/44, Červenohorské sedlo – jih

Ekonomická deprese, která v letech 2009–2013 postihla celé hospodářství České republiky a investiční výstavbu zejména, se samozřejmě dotkla i vývoje ve společnosti.

Po roce 2014 docházelo k postupnému oživení investiční výstavby v ČR souvisejícím s hospodářským růstem v celé Evropě. Celospolečenský požadavek na přípravu projektů pro čerpání finančních prostředků z národních a evropských zdrojů byl doprovázen zejména vysokou potřebou přípravy projektů a inženýrské činnosti ze strany investorských organizací, tj. zejména Ředitelství silnic a dálnic ČR, obcí, měst a krajů.

Zaměstnanci Pragoprojektu, zejména díky svým technickým kvalitám a znalostem, jsou součástí pracovních skupin, redakčních rad při revizích a aktualizacích norem, předpisů a rezortních směrnic v hlavních oborech činnosti společnosti (silnice, mosty, tunely). Pragoprojekt se tak podílel nebo přímo koordinuje zpracování např.:

- Směrnic pro dokumentaci staveb pozemních komunikací.
- Obchodních podmínek staveb pozemních komunikací (červený, žlutý, bílý FIDIC).
- Metodického pokynu pro výkon stavebního dozoru na pozemních komunikacích.
- Revizí ČSN, aj.

Normalizační činnost společnosti vyústila v řízení mezinárodní spolupráce evropské normalizace v oblastech vymezených pověřením Ministerstva dopravy. V roce 2009 byl navíc společnosti udělen statut Centra technické normalizace v oblastech stanovených Ústavem normalizace, měření a zkušebnictví.

Zaměstnanci Pragoprojektu jsou zastoupeni v řadě odborných organizací, kterými jsou např. Hospodářská komora ČR, Česká silniční společnost, Český svaz stavebních inženýrů, Svaz podnikatelů ve stavebnictví, Česká asociace konzultačních inženýrů, Česká asociace inženýrských geologů, Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků, ITA/AITES – Český tunelářský komitét, a další.

V návaznosti na vysokou odbornou zdatnost a zkušenost pracovníků poskytuje Pragoprojekt komplexní služby nejenom v projektové, ale zejména také konzultační činnosti pro investory. Jedná se např. o koordinační práce při přípravě dálničních tahů (dálnice D1, D3, D4) včetně související majetkoprávní podpory a následné realizace.

Pragoprojekt v roce 2006 převzal výkon činnosti sekretariátu Sdružení pro výstavbu silnic Praha, které tvoří samostatné středisko společnosti. Pod záštitou Pragopro-

jektu jsou tak zajišťovány různé odborné akce, konference, školení a současně je vydáván časopis *Silnice mosty* (od roku 2018 *Silnice + mosty*).

Společnost současně klade vysoký důraz na zajišťování kvality. Již od devadesátých let disponuje certifikovaným systémem jakosti, který je neustále vylepšován a doplňován. Stávající certifikovaný systém managementu zahrnuje systém jakosti dle ČSN EN ISO 9001, systém na ochranu životního prostředí dle ČSN EN ISO 14001 a systém bezpečnosti práce dle OHSAS 18001. Společnost v roce 2017 zavedla Etický kodex, který stanovuje zákonný rámec chování společnosti a společenského jednání.



142 Dálnice D3, MÚK Veselí nad Lužnicí



143 Dálnice D8, most Vchýnice

Z REALIZOVANÝCH STAVEB SILNICE A DÁLNICE

Podstatný úbytek zakázek v letech 2009–2012 se projevil zejména v omezení rozsahu přípravy a realizace velkých dopravních staveb. V letech 2009–2011 byla dokončována stavební realizace velkých dopravních staveb, které čerpaly finanční prostředky z OPD I, na kterých společnost spolupracovala se zhotovitelem jako projektant realizační dokumentace stavby.

Jednalo se zejména o stavby:

- SOKP 513 Lahovice – Vestec (realizace 2008–2010)
- SOKP 512 Vestec – D1 (realizace 2008–2010)
- D1 0135 Kroměříž–východ – Říkovice (realizace 2008–2010)
- D7 MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice (realizace 2010–2013)
- D7 MÚK Vysočany – MÚK Droužkovice (realizace 2010–2013)
- D6 Nové Sedlo – Sokolov (realizace 2009–2013)
- D4 Mirovice – Třebkov (realizace 2008–2010)
- I/9 Líbeznice, obchvat (realizace 2008–2011)



146 Dálnice D7, MÚK Vysočany – MÚK Droužkovice



147 Dálnice D7, MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice



144 145 Dálnice D7, MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice



148 Silnice I/9, obchvat Líbeznice

Po roce 2013 Pragoprojekt uspěl v řadě významných zakázek na projektové práce, jakými byly zejména stavby:

D3 310/1 Úsilné – Hodějovice (projekčně a inženýrsky zajištěno 2013–2019), stavba délky 7,2 km zahrnuje mimo jiné tunel Pohůrka. Stavba byla zahájena v roce 2019 s předpokládaným dokončením v roce 2022.

D35 Opatovice – Časy (projekčně zajištěno 2013–2018). Tato stavba délky 12,6 km zahrnuje významný stavební objekt mostní estakády přes Labe délky 1062 m. Realizace stavby se předpokládá v letech 2019–2022.

D3, stavba 0301–0303 (projekčně zajištěno 2017–2019). Stavba v délce více než 25 km zahrnuje náročné stavební objekty mostů, tunelů a přeložek silnic II. a III. tříd. Stavba je svým rozsahem a technickou náročností výjimečná a patří mezi nejvýznamnější dopravní stavby připravované Pragoprojektem po roce 1989.

Dále byly připraveny dílčí stavební úseky Modernizace D1, konkrétně úseky 3, 4, 6, 7, 19, které byly po svém projekčním dokončení ihned realizovány.

Na dálnici D4 jako součást připravovaného projektu PPP je připravována stavba Mirovice, rozšíření délky 3,6 km zahrnuje rozšíření stávající přeložky silnice I/4 realizované v letech 1984–1985.

Na dálnici D6 byly připraveny stavby Hořesedly, přeložka a Hořovičky, obchvat ve Středočeském kraji. V Karlovarském kraji byly dočasně projektové práce na jednotlivých



149 Silnice I/9, MÚK Sosnová

stavbách pozastaveny z důvodu zajišťování nového stanoviska hodnocení vlivu stavby na životní prostředí investorem.

Na dálnici D7 byla dokončena projektová příprava 3,5 km dlouhého obchvatu Panenského Týnce, jehož realizace se předpokládá v letech 2019–2022.

Na silnicích prvních tříd byly projekčně připraveny zejména stavby přeložek silnic a obchvatů měst a obcí. Na silnici I/3 byl projekčně připraven obchvat Olbramovic délky 3,4 km převádějící dopravu z nevyhovujícího průtahu obcí, na silnici I/38 byla připravena stavba obchvatu Havlíčkova Brodu délky 4,1 km s předpokládaným zahájením stavby v roce 2019.

Na silnici I/9 byla projekčně připravena a v letech 2008–2011 realizována stavba MUK Sosnová, která tvoří západní obchvat měst Nový Bor a Česká Lípa, a to jako součástí první etapy jeho výstavby.

Kromě hlavních silničních tahů probíhají rovněž intenzivní projektové práce na silnicích II. a III. třídy, a to včetně projekčních prací na cyklostezkách a cyklotrasách zejména ve Středočeském, Jihočeském a Libereckém kraji. Typickým příkladem je stavba SOKP 512 D1 – Jesenice – Vestec – Psáry, přeložka II/105 v návaznosti na úpravy pro SOKP stavba 512, realizace 2017–2018, projektová dokumentace a výkon technického dozoru stavebníka Pragoprojekt.



150 Dálnice D35, Opatovice – Časy, vizualizace

KOMUNIKACE A MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Na místních komunikacích byly realizovány komplexní projektové práce zejména na Městském okruhu v Plzni na staybách Domažlická – Křimická a Křimická – Karlovarská. V Českých Budějovicích Severní spojka s využitím silnice I/20.

V projektech souvisejících s rekonstrukcí a rozvojem tramvajové dopravy byly realizovány významné projekty



151 Zkušební trolejbusová trať v Prosecké ulici v Praze



152 153 Rekonstrukce tramvajové trati ve Vršovické ulici v Praze

především v hl. m. Praze. Projekty byly zaměřeny na drobné rekonstrukce trakčního vedení a kolejové sítě a současně i na velké investiční akce. Projektově byly zajištěny práce na rekonstrukcích tramvajových tratí ulic Moskevská, Francouzská, Vršovická, Starostrašnická, Nádražní – Na Zlíchově, rekonstrukce trolejového vedení na trati Braník – Modřany, popř. rozšíření odstaveného kolejíště v depu Hostivař. V roce 2020 bude zahájena projektová příprava první tramvajové trati směřující za hranice města do Středočeského kraje Kobylysy – Zdiby.

Z trolejbusových tratí byla realizována příprava výstavby trolejbusových tratí v Hradci Králové, Jihlavě, Českých Budějovicích a Teplicích. Pragoprojekt se velmi významně zasloužil o realizaci opětovného zavedení trolejbusové linky do hl. m. Prahy prostřednictvím tzv. „parciálních trolejbusů“, kdy projekčně připravil testovací trolejbusovou dvoustopovou trať v Prosecké ulici a v současnosti se věnuje projekční přípravě elektrifikace linky č. 140 propojující Palmovku s Letňany, Čakovicemi a Miškovicemi. Za zmínku rovněž stojí práce na studijním prověření realizovatelnosti rozšíření parciálních trolejbusů do Středočeského kraje.



MOSTY A TUNELY, KOLEKTORY

Z mostních staveb byly projekčně realizovány významné mostní stavby:

Městský okruh Domažlická – Křimická v Plzni, SO 201
Most v km 0,610-0,907

Silniční most o 8 polích, nosná konstrukce je tvořena spojitým spřaženým ocelobetonovým nosníkem. Založení je hlubinné na velkopřůměrových pilotách, rozpětí polí 2 x 24,0 + 36,0 + 4 x 45,0 + 33,0 m, délka nosné konstrukce 298,4 m.

I/20 České Budějovice, severní spojka, DSP/IČ – SO 202
– Most přes Vltavu

Most převádí severní spojku v Českých Budějovicích přes inundaci a koryto řeky Vltavy a je navržen jako zavěšený most s ohybově měkkou mostovkou a tuhými pylony – z tohoto důvodu je mostovka do pylonů vetknuta. Konstrukci mostu tvoří spojitý trémový nosník dvoutrémového průřezu z předpjatého betonu, který je na pylonu zavěšen pomocí mostních závěsů. Rozpětí polí činí 80,0 + 162,0 + 80,0 m. Postup výstavby je navržen technologií letmé betonáže z důvodu nutnosti zachování plavebního provozu na řece Vltava. Pylony jsou navrženy v příčném

řezu do tvaru písmena „V“ s horním ztužením pomocí železobetonového táhla. Založení je navrženo hlubinné pomocí velkopřůměrových pilot.

R35 Sedlice – Opatovice, dostavba estakády SO 206.2

Estakáda na silnici R35 – nyní dálnici D35, v km 2,95–4,10 SO 206.1(+ větev 7, 8), 206.2 (+větev 3, 4) (tzv. třetí patro) s napojením na rondel SO 111 v km 3,550.



155 Dálnice D11, MÚK Sedlice



154 Městský okruh v Plzni, stavba Domažlická – Křimická

Trvalý kolmý betonový podélně předpjatý most komorového průřezu s horní mostovkou s neomezenou volnou výškou, ve směrovém oblouku a ve výškovém zakružovacím oblouku. Rozpětí polí hlavního mostu 35,8 až 61,0 m, celková délka mostu 242 m. Stěnové opěry tvaru „U“, vnitřní stěnové pilíře, zakládání hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách.

Dálnice D 35 Opatovice – Časy – SO 202 Estakáda přes inundační území Labe

Přemostění tvoří dva nezávislé předpjaté trémové mosty dvoutrémového (most 1 – přes inundační území Labe) a komorového průřezu s podélnými náběhy (most 2 – přes koryto Labe) s rozpětím polí (měřeno v ose D35) most 1: 32,0 + 18 x 45,0 + 32,0 m, most 2: 45,0 + 80,0 + 45,0 m. Mosty budou založeny hlubinně na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

II/272, Lysá nad Labem – rekonstrukce mostu ev. č. 272-006 přes trať ČD Kolín – Všetaty a přes MK

Demolice a novostavba mostu nad železniční tratí Praha – Lysá nad Labem – Kolín. Délka mostu je 210,42 m, celková délka přemostění spolu s přístupovými rampami činí 421 m. Nový most o devíti polích je navržen jako jedno-podlažní s horní mostovkou, nepohyblivý, kolmý,



156 158 II/272 Lysá nad Labem, rekonstrukce mostu přes trať

železobetonový, trémový, prefabrikovaný, hybridně předpjatý s monolitickou železobetonovou spřahující a jako ocelový 4 trémový spojitý (3 pole) uložený na ložiscích. Kromě velkých mostních staveb byly realizovány projektové práce všech stupňů na menších mostech pro rekonstrukce nebo přeložky silnic I., II. popř. III. tříd ve správě ŘSD ČR a krajů, např.:

- II/275 Křinec most ev. č. 275-010
- II/331 Sojovice, rekonstrukce mostu ev. č. 331-008

Z tunelových staveb se Pragoprojekt podílel na koordinaci a projektových pracích na tunelech dálnice D3 staveb 0301–0303 a stavby 0310/I, vč. odvodňovací štolý.



157 Silnice II/275, most Křinec



TECHNICKÉ DOZORY, INŽENÝRSKÁ ČINNOST, TECHNICKÁ ASISTENCE

Středisko stavebních dozorů provádělo dohled nad realizací SOKP stavba 514 Lahovice – Slivenec. Následovaly stavební dozory zejména na velkých dálničních stavbách, tj. zejména dálnice D48 a navazujících přeložkách silnic I. třídy. Jednalo se např. o stavbu D48 Rychaltice – Frýdek-Místek, stavby I/11 Mokré Lazce – hranice okresu Opava, Ostrava a staveb dálnice D3 308 C, 309/I a 309/III.



159 Silniční okruh kolem Prahy, stavba 514, most Lahovice – Slivenec

Na dálnici D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí délky 25,01 km, D3 308C a 309/III bylo součástí výkonu stavebního dozoru zajišťování komplexního výkonu správce stavby dle smluvních podmínek FIDIC.

V současné době zajišťuje Pragoprojekt komplexní výkon správce stavby dle smluvních podmínek FIDIC na



160 Dálnice D3, most přes rybník Koberný

stavbách D3 310/I a 310/II a stavební dozory na stavbě dálnice D11 1107 Smiřice – Jaroměř (realizace 2018–2021) a dílčích úsecích modernizované dálnice D1, D11 v km 0–7,8 a D3 310/I.

Vyjma výkonu technického dozoru stavebníka na velkých dopravních stavbách realizuje Pragoprojekt rovněž dozorování menších staveb silnic II. a III. třídy.



161 Silnice II/603, Radějovice – Babice

Středisko inženýrské činnosti zajišťovalo komplexní práce na výkonu inženýrské činnosti k územnímu rozhodnutí a stavebnímu povolení včetně majetkoprávního vypořádání staveb, které byly samostatně získány v rámci zpracování příslušného stupně projektové dokumentace. Středisko inženýrské činnosti zajišťuje rovněž odbornou a koordinační podporu investorům při zajišťování majetkoprávní přípravy celých tahů, tj. zejména dálnice D3, D4, D11, popř. technickou podporu pro menší stavby na úrovni krajů. Mezi nejvýznamnější zakázky patří zejména zajištění územního rozhodnutí pro dálnici D3, stavby 0301-0303 včetně navazujících přívaděčů a majetkoprávní vypořádání a vyvedení stavby D8 0805 Lovosice – Řehlovice.

Středisko technické asistence pokračuje ve zpracování záměrů projektů včetně ekonomického hodnocení HDM4, v expertízách zpracovaných projektových dokumentacích jinými zhotoviteli popř. v kontrole a zařídění víceprací při realizaci staveb dle zákona o zadávání veřejných zakázek.



162 Dálnice D8, stavba 0805 Lovosice – Řehlovice

ZAHRANIČNÍ ČINNOST

V letech 2009–2010 pokračovala spolupráce se Slovenskou republikou na dálnici D1 na úsecích s velkými tunely Dubná Skala – Ivachnová, Jánovce – Jablonov a Fričov-

ce – Svinia, a to v návaznosti na činnost dceřiné společnosti Alfa 04, a. s. Úspěšně byla realizována zakázka nového dopravního značení v okolí Bratislavy.

VÝPOČETNÍ TECHNIKA

Ovládací i kreslicí část systému RoadPAC prošla začátkem tohoto období kompletním přepracováním. Část kreslicí byla, kromě AutoCADu, dále rozšířena o další CAD systémy. Nejprve BricsCAD a později i ZWCAD. To se ukázalo jako krok správným směrem, protože obliba těchto alternativních CAD systémů byla u živnostníků a (nejen) menších firem značná. Výpočetní část systému byla také zmodernizována kompletním přepracováním několika výpočetních programů. Systém byl doplněn o práci se silničním příslušenstvím, vznikl nový program Spojené příčné řezy. V současné době jsou do RoadPACu postupně implementovány nástroje pro práci s BIM (Building Information Modeling) s možností napojení na rozpočtářské systémy a systémy řízení staveb.

Průběžně byly aktualizovány a doplňovány dle potřeb společnosti veškeré stávající aplikační systémy pro řízení výroby. Významnou modernizací prošel především systém pro evidenci nabídek a smluv, který v současné době plně odpovídá potřebám společnosti a pokrývá kompletní portfolio evidenčních, schvalovacích a kontrolních činností.

Z důvodu zvýšení flexibility jsme zavedli „spolupráci na dálku“, když jsme propojili všechny naše lokality video-konferenčními hovory, a díky tomu mezi sebou můžeme velmi operativně sdílet veškeré potřebné informace.

VÝHLED DO BUDOUCNOSTI

Cílem společnosti v dalších letech je udržení stabilního týmu zaměstnanců a vysoké odborné úrovně společnosti. Snahou bude i nadále zlepšovat pracovní podmínky pro všechny zaměstnance společnosti (HW a SW vybavení pracovišť, ergonomie pracoviště, atp.), vytvářet prostor pro jejich profesní a kariérní růst (lukrativní zakázky, podpora vzdělávání, atp.) a podporovat je v dalších činnostech (příspěvky, firemní benefity, atp.).

Z hlediska zajištění stability a další prosperity společnosti v navazujících letech plánuje společnost v nejbližším období pokračovat v generační obměně vedoucích pozic společnosti.

I nadále budeme usilovat o rozvoj dlouhodobých partnerství s našimi zákazníky. Chceme, aby naše vztahy byly založeny na důvěře a ochotě spolupracovat. V tomto ohledu jsou naše cíle jednoznačně směřovány na neustálé zlepšování kvality námi poskytovaných služeb.

Čekají nás náročné výzvy, které nejen pro nás, ale i celý obor našeho podnikání budou znamenat změny v myšlení i zavedených postupech. Hovoříme především o „Společnosti 4.0“, tedy příchodu nových myšlenek a technologií spojených s masivní digitalizací a robotizací procesů s cílem zvýšení efektivity a kvality výroby a služeb a zvýšení konkurenceschopnosti. V případě oboru naší činnosti jsou to především činnosti a postupy související s digitalizací procesu stavebnictví a naplňováním Koncepce zavádění metody BIM v České republice.

Z hlediska konkrétních kroků naší společnosti to znamená (nad rámec rutinně zajišťovaných činností) především další intenzivní rozvoj systémů pro projektování RoadPAC a KanVod, pokračování v realizaci pilotních projektů BIM, uplatňování nových poznatků v procesech implementace

BIM do prostředí naší společnosti a v neposlední řadě související úprava nebo zavádění nových postupů spojených s připravovanou novelizací stavebního zákona. Tyto činnosti samozřejmě vyvolají potřebu úprav nebo budování nové, moderní počítačové infrastruktury, potřebu nákupu a implementace nových moderních softwarových a datově-komunikačních platforem a další související úkony. Digitalizace procesů rovněž vyvolává potřebu celkové modernizace interních systémů zajišťujících chod společnosti, především systémů pro evidenci zakázek vč. navazujících aplikací pro řízení výroby, příp. digitalizaci dosud nedigitalizovaných agend. Z pohledu výroby půjde o změnu procesů, technologií a myšlení zaměstnanců, kde stěžejním prvkem je týmová spolupráce s cílem realizovat projekt moderním a efektivním způsobem při zachování požadované kvality. Jednotlivé projektové týmy bude postupně nutné na tento nový, moderní způsob práce a nové, moderní myšlení nastavit. Na všechny tyto výzvy je společnost připravena.

Neméně důležitou činností společnosti, stejně jako v mnoha předchozích letech, bude podpora a propagace oboru. Společnost Pragoprojekt je připravena i nadále pokračovat ve svých aktivitách, tj. v pořádání a podpoře odborných akcí, v aktivní účasti v pracovních skupinách zájmových sdružení a při vytváření odborných předpisů, v podpoře „školních“ aktivit směřujících k rozšíření povědomí o našem oboru mezi studenty, v publikačních činnostech.

Prostě a jednoduše – chceme být v té druhé „50“ u všeho, co nás baví, co nás motivuje, co nás posouvá a co je pro náš obor přínosné. A chceme být společností, která je přátelská a do které se nejen naši zaměstnanci rádi vracejí.

VEDENÍ SPOLEČNOSTI V ROCE 2019



Ing. Marek Svoboda
předseda představenstva

absolvoval České vysoké učení technické v Praze, obor elektrotechnika v roce 1970, v Pragoprojektu je od roku 1971, pracoval jako specialista elektro, dále od roku 1985 pracoval jako vedoucí střediska MDS a od roku 1995 je předsedou představenstva společnosti.

Ing. Renata Jiříková
předsedkyně dozorčí rady a představitel managementu

absolvovala České vysoké učení technické v Praze, stavební fakultu v roce 1983 a ve stejném roce nastoupila do Pragoprojektu, střediska výpočetní techniky, poté střediska MDS. V devadesátých letech řídila ateliér inženýringu, koordinovala investorskou přípravu a realizaci zavedení trolejbusové dopravy v Chomutově a dále vedla rekonstrukci Krušnohorského divadla v Teplicích. Od roku 2000 je součástí vrcholového managementu společnosti.



Ing. Ivan Rybák
technický ředitel

absolvoval České vysoké učení technické v Praze, obor konstrukce a dopravní stavby v roce 1995, v Pragoprojektu, ateliéru Liberec je od roku 1996, kde zajišťoval projektové práce na různých pozicích. V roce 2010 koordinoval opravy silnic po povodních v Libereckém kraji. Od roku 2011 zastává pozici technického ředitele společnosti.



Ing. Jan Zapletal
ředitel ateliéru Praha I

absolvoval Fakultu dopravní Českého vysokého učení technického v Praze, obor dopravní infrastruktura v území, a Pedagogickou fakultu Univerzity Karlovy, obojí v roce 2004. Ve společnosti pracuje od dob svých vysokoškolských studií. Začínal jako řadový projektant dopravního značení, později měl na starosti technickou koordinaci velkých silničních projektů. Od roku 2011 vedl skupinu dopravního inženýrství. Od roku 2015 je ředitelem ateliéru Praha I, kde má na starosti smluvní a organizační vedení největších zakázek všech stupňů dokumentace od studií až po realizační dokumentace stavby. Mezi stěžejní stavby patří zejména Modernizace dálnice D1.



Ing. Dagmar Šimlerová
ředitelka ateliéru Praha II

absolvovala České vysoké učení technické v Praze, obor konstrukce a dopravní stavby, specializace mosty v roce 1979. V Pragoprojektu je od roku 2002, kde zajišťovala projektové práce na různých pozicích. Od roku 2008 byla výrobní ředitelkou, po roce 2011 projektovým manažerem a od roku 2012 zastává pozici ředitele ateliéru Praha II.



Pavel Kačírek
ředitel ateliéru České Budějovice

absolvoval Střední průmyslovou školu stavební v Českých Budějovicích, obor dopravní stavby v roce 2002. Do Pragoprojektu, ateliéru České Budějovice nastoupil v roce 2003, kde zajišťoval na různých pozicích zejména projektovou přípravu dálnice D3. Od roku 2016 zastává pozici ředitele ateliéru České Budějovice.

Ing. Milan Strnad
ředitel ateliéru Liberec

absolvoval České vysoké učení technické v Praze, obor konstrukce a dopravní stavby v roce 1986. V Pragoprojektu je od roku 1987 v ateliéru Liberec, kde zajišťoval projektové práce na různých pozicích, v posledních letech na pozici hlavního inženýra projektu. Nejvýznamnější stavbou, kterou Ing. Strnad řídil jako hlavní inženýr projektu, je cca 30 km dlouhý úsek dálnice D3 ve Středočeském kraji. Od roku 1996 zastává pozici ředitele ateliéru.



Ing. Pavel Šlapa
ředitel ateliéru Karlovy Vary

absolvoval České vysoké učení technické v Praze, obor konstrukce a dopravní stavby v roce 2007, kdy současně nastoupil do společnosti Pragoprojekt, ateliéru Karlovy Vary, kde zajišťoval projektové práce v různých pozicích včetně hlavního inženýra projektu. Jeho činnost byla zaměřena zejména na stavbu dálnice D6. Od roku 2016 zastává pozici ředitele ateliéru Karlovy Vary.

VYZNAMENÁNÍ ZAMĚSTNANCŮ PRAGOPROJEKTU A OCENĚNÍ VÝZNAMNÝCH PROJEKTŮ

Za dobu 50 let existence Pragoprojektu byly vynikající výsledky práce zaměstnanců oceněny mnoha vyznamenáními na celostátní, rezortní i podnikové úrovni. Rovněž byly oceněny kvalitní projekty rozsáhlých i menších dopravních staveb. Z nedávných ocenění jmenujme zejména:

Medaile prof. Špůrka
za zásluhy o Českou silniční společnost

2006 - Ing. Vladimír Veselý (bronzová)
2007 - Ing. Zdeněk Trčka (bronzová)

2010 - Ing. Jan Švarc (bronzová)
2011 - Ing. Vladimír Veselý (stříbrná)
2012 - Ing. Miloslav Müller (bronzová)
2012 - Ing. Zdeněk Trčka (stříbrná)
2013 - Ing. Vratislav Škvor (bronzová)
2015 - Ing. Jan Švarc (stříbrná)

Titul Osobnost stavitelství 2012 udělila SIA ČR – Rada výstavby **Ing. Vladimíru Veselému**.

Ing. Jan Froněk se v roce 2014 stal osobností stavitelství Karlovarského kraje.

V posledních letech obdržel Pragoprojekt za významné projekty tato ocenění:

2001 Referenční list primátora hl. m. Prahy za realizovanou zakázku pro **hlavní město Prahu** s profesionální odborností, v požadované kvalitě a termínu.

2003 Stavba roku Plzeňského kraje 2003, **Propojení křižovatky U Prazdroje – Lobežská přes trať ČD.**

2004 Nejlepší stavba Karlovarského kraje 2004, **Silnice I/6 Nové Sedlo – Sokolov.**

Cena hejtmana Zlínského kraje v soutěži Stavba roku 2004 a Čestné uznání v soutěži Stavba roku 2004, **Uherské Hradiště, přeložka silnice I/50, obchvat II.**



163 Silnice I/35, Hodkovice – Rádelský mlýn

2005 Dopravní stavba roku 2005, **Ústí nad Labem – Žižkova II. C – estakáda nad Bílinou.**

Cena ministra dopravy ČR, **Dálnice D5, stavba 0510/IA Ejpvovice – Černice, 2005.**

2006 Cena Inženýrské Komory, Komunikace **R6 Karlovy Vary – západ 2. stavba.**

Stavba roku Plzeňského kraje 2006, **Dálniční tunel Valík.**

2007 Cena primátora hlavního města Prahy, Titul Architekt roku 2007 a Titul Architekt roku 2007 (cena veřejnosti), **Rekonstrukce Hudebního divadla v Karlíně.**

Stavba Karlovarského kraje 2007, **Rekonstrukce Sokolovské ulice – Karlovy Vary**, diplom za II. místo.

2008 Cena ABF – Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství za použitou inovaci a uplatněnou tech-

nologii na stavbě č. 9646 **Kolektor Centrum I. A etapa 0004 Vodičkova, Praha.**

2010 Stavba Karlovarského kraje 2010 – II. místo za projekt **R6 Karlovy Vary – Olšová Vrata.**

Stavba roku 2010 – Cena Státního fondu dopravní infrastruktury za stavbu **R35 Hradec Králové (Sedlice) – Opatovice.**

2011 Titul Česká dopravní stavba roku 2010 v kategorii A Dopravní stavby získala stavba Silniční okruh kolem Prahy, stavba **SOKP 513 Vestec – Lahovice**, jejíž projekt zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Praha ve spolupráci s firmami IKP Consulting Engineers, s.r.o. a Pontex, spol. s r.o.

Druhý titul Česká dopravní stavba roku 2010 v kategorii A Dopravní stavby získala stavba **Most přes Vltavu na dálničním okruhu kolem Prahy**, jejíž projekt zajišťoval Pontex, spol. s r.o. a Pragoprojekt, a.s. Ateliér Praha zajišťoval funkci koordinátora realizační dokumentace stavby.

Cenu ministra dopravy v této soutěži v kategorii A Dopravní stavby získala stavba **I/34 Česká Bělá obchvat**, jejímž projektantem byl Pragoprojekt, a.s., ateliér České Budějovice.

Cenu primátora hlavního města Prahy v této soutěži v kategorii A Dopravní stavby získala stavba **Silniční okruh kolem Prahy, úsek 512**, jejíž projekt zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Praha v rámci Sdružení Pragoprojekt/Valbek – SOKP 512.

V rámci celostátní soutěže STAVBA ROKU 2011, kterou vypsala Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Svaz podnikatelů ve stavebnictví České republiky, Economia, a. s. a časopis Stavitel, získala **Výstavba Jihozápadní části Pražského okruhu** titul STAVBA ROKU 2011, Cenu státního fondu dopravní infrastruktury a Cenu veřejnosti hlavního města Prahy. Na zpracování projektové dokumentace tohoto úseku, který se skládá ze tří staveb, se významnou měrou podílel Pragoprojekt, a.s.

Titul Prestižní stavba Vysočiny 2010 v rámci soutěže Stavba Vysočiny 2010 v kategorii Stavby dopravní, inženýrské a vodohospodářské získala stavba **I/34 Česká Bělá obchvat**, jejímž projektantem byl Pragoprojekt, a.s., ateliér České Budějovice.



164 Dálnice D0, stavba 513 a 514, MÚK Lahovice

2012 Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě roku 2011 v kategorii A Dopravní stavby získala stavba **Dálnice D1, stavba 0135 Kroměříž východ – Říkovice**, jejíž projekt zajišťovalo Sdružení Pragoprojekt, a.s., Viapont, s. r. o.

2013 Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě a cenu České silniční společnosti za rok 2012 v kategorii A Dopravní stavby získala stavba **R6 Nové Sedlo – Sokolov**, jejíž projekt zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Karlovy Vary. Titul byl udělen této stavbě čtyřpruhové rychlostní silnice za neobvyklé technické řešení a rozšíření mostovky stávajících mostních objektů.



165 Silnice II/275, most Křinec

2014 Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě a cenu České komory autorizovaných inženýrů a techniků pro projektanta za rok 2013 v kategorii A Dopravní stavby získala stavba **R7 MÚK Droužkovice – MÚK Nové Spořice**, jejíž projekt zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Liberec. Titul byl udělen této stavbě čtyřpruhové rychlostní silnice za návrh v lokalitě s mimořádně obtížnými geologickými podmínkami pro zakládání a za realizaci v území s vysokými nároky na ochranu životního prostředí.

Cenu ČKAIT pro projektanta obdržel za tento projekt **Ing. Květoslav Janatka**.

Cenu Development news za rok 2013 získala stavba **Most na dálnici D3 přes Lužnici**, jejíž projekt zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Praha II. Cena byla udělena této stavbě za kvalitní a technicky zajímavé řešení významného dálničního mostu na

dálnici, která propojí Prahu s Českými Budějovicemi. Její pokračování s navazující rychlostní silnicí zajistí propojení s rakouskou rychlostní silnicí S10.

Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2013 získala **rekonstrukce historického mostu ev. č. 00315– 1 v obci Libeň**, pro kterou Pragoprojekt, a.s., ateliér Praha II, zajišťoval kompletní projektovou dokumentaci.

2015 Cenu ŘSD ČR v soutěži Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2014 v kategorii A – dopravní stavby získala stavba **Výstavba dálnice D3 0308A Soběslav –**



166 Dálnice D8, stavba 0805, tunel Radejčín

Veselí nad Lužnicí a D3 0308B Most přes Lužnici, jejíž projekt zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Praha II.

Společnost Pragoprojekt, a.s. získala v rámci CZECH TOP 100 skóringové ocenění **Czech Stability Award** a zařadila se tak mezi nejstabilnější firmy v České republice.

2016 Cenu ŘSD ČR v soutěži Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2015 v kategorii A – dopravní stavby získala stavba **R35 MÚK Opatovice, dostavba estakády**, jejíž projekt zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Liberec a ateliér Praha II.

2017 Cenu SFDI v soutěži Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2016 v kategorii A1 – silniční a dálniční stavby získala stavba **II/275 Křinec, most ev.**

č. **275–010**, jejíž projektovou dokumentaci zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér Praha II.

Cenu Svazu průmyslu a dopravy České republiky v soutěži Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2016 v kategorii A1.2 – silniční a dálniční stavby do 150 mil. Kč získala stavba **I/9, I/16 Mělník obchvat, 1. stavba**, jejíž projektovou dokumentaci zajišťoval Pragoprojekt, a.s.

Cenu časopisu STAVTEL v soutěži Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2016 v kategorii A1.1 – silniční a dálniční stavby nad 150 mil. Kč získala stavba **D8 – Tunel Radejčín**, jejíž projektovou dokumentaci zajišťoval Pragoprojekt, a.s.

2018 Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2017 v kategorii A1.1 – silniční a dálniční stavby nad 150 mil. Kč získala stavba **Silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih**. Společnost Pragoprojekt, a.s. zpracovala pro toto dílo realizační dokumentaci stavby. Stavba dále získala cenu časopisu STAVTEL.

Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě za rok 2017 v kategorii A1.2 – silniční a dálniční stavby do 150 mil. Kč

získala stavba **II/150 Brzotice, rekonstrukce mostu ev. č. 150–012**. Společnost Pragoprojekt, a.s. zajišťovala pro tuto stavbu technický dozor investora, výkon koordinátora BOZP na staveništi a výkon ekologického dozoru (EMS).

Cenu Ředitelství silnic a dálnic ČR za rok 2017 v kategorii A1.1 – silniční a dálniční stavby nad 150 mil. Kč získala stavba **D4 Skalka – křižovatka II/118, Příbram**. Společnost Pragoprojekt, a.s. zpracovala pro toto dílo realizační dokumentaci stavby.

Cenu České silniční společnosti za rok 2017 v kategorii A1.1 – silniční a dálniční stavby nad 150 mil. Kč získala stavba **D3 0309/III Borek – Úsilné**. Společnost Pragoprojekt, a.s. zpracovala pro toto dílo dokumentaci pro stavební povolení, zajišťovala pro investora majetkoprávní a inženýrskou činnost a výkon správce stavby.

2019 **Dálnice D3 0309 /III Borek – Úsilné** získala titul „PRESTA“ – prestižní stavba jižních Čech.

Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě a cenu ŘSD ČR získala stavba **Dálnice D3, stavba 0309/III Borek – Úsilné**, jejíž projektovou dokumentaci zajišťoval Pragoprojekt, a.s., ateliér České Budějovice.



167 Dopravní stavba, dopravní technologie, výrazná inovace v dopravě – ocenění stavby II/275 Křinec, most ev. č. 275–010



168 Dopravní stavba, dopravní technologie, výrazná inovace v dopravě – ocenění stavby Dálnice D3, 0309/III, Borek – Úsilné

50 LET PRAGOPROJEKTU OČIMA EXTERNÍCH SPOLUPRACOVNÍKŮ

Ing. Josef Kubovský

S pojmem Pragoprojekt se setkávám prakticky celý svůj profesní život. Začalo to v roce 1980 po mém nástupu do prvního zaměstnání u n. p. Silnice Ústí nad Labem se sídlem v Teplicích. Spolu s mladými kolegy jsem byl vyslán na stáž do Prahy do Pragoprojektu, kde jsme se seznamovali s programy pro projektování dálnic a silnic. V té době se jednalo o moderní metodu s využitím počítačové techniky a programováním pomocí děrných štítků. Tyto programy již Pragoprojekt běžně využíval, což se nám tehdy zdálo jako vrchol techniky. Pragoprojekt byl totiž vždy v tomto směru na výši.

Později jsem se postupně setkával s činností Pragoprojektu na různých pozicích, které jsem zastával, ať už jako projektant, poté pracovník Ústavu silničního hospodářství, který se pak postupně přetvářel až na dnešní Ředitelství silnic a dálnic ČR, nebo zaměstnanec Ministerstva dopravy. Rozsah spolupráce a kontaktů byl různý, a to rovněž v závislosti na okolním dění.

Spolupráce byla a je kvalitní, podařilo se nám společně vyřešit celou řadu složitých problémů týkajících se nejen projektových prací, ale i majetkoprávní přípravy staveb. Odborné konzultace a výměna názorů s touto firmou se mi vždy osvědčila.

Ing. Václav Matyáš

Mám-li hovořit o Pragoprojektu, dovolím si být trochu osobní. Tento projekční ústav je pro mne spojen neodlučně se jmény Marka Svobody nebo Vladimíra Veselého. Obdivoval jsem vždy a dodnes mám úctu a respekt ke všem projektantům Pragoprojektu, které jsem na své cestě stavbařským světem poznal. V té bohaté historii je to o celé řadě úžasných projektů v inženýrském stavitelství a to jak doma, tak i v zahraničí. Složitá, originální, technická i rozsahem mimořádná díla, která díky kvalitnímu stavebnímu dodavateli byla zhmotněna ve stavby, které získaly celou řadu ocenění v různých soutěžích, oceňuje jak odborná, tak i laická veřejnost.

Pragoprojekt díky vysoké kvalitě svých odborníků, dobrému jménu, technické erudici specialistů a zásluhou moudrého vedení si trvale udržuje místo na špičce v náročném konkurenčním prostředí.

Přeji Pragoprojektu, aby na této pozici vytrval.

Ing. Jaromír Schling

Dopravní infrastruktura se stala předmětem mého zájmu, když jsem se v roce 1996 stal poslancem a členem Hospodářského výboru. Bylo mi jasné, že při projednávání zákonů z této oblasti musím hledat oporu v odbornících, kteří se touto problematikou zabývají profesionálně a dlouhodobě. Samozřejmě jsem hledal a našel ji ve sféře akademické, ale také jsem si uvědomoval, že je důležité naslouchat lidem z praxe – projektantům a stavbařům. Když jsem v roce 2000 vystřídal na Ministerstvu dopravy Antonína Peltráma, znal jsem už řadu lidí, jejichž názorům bylo dobře naslouchat! Mohl bych zde uvádět mnoho jmen, ale zůstanu u jednoho. Marek Svoboda! Poznal jsem ho jako člověka, který není jenom manažerem projektové firmy bojujícím s konkurenty o veřejné zakázky. Brzy jsem zjistil, že jeho uvažování je daleko širší, koncepční. Především budování dálniční sítě celé České republiky viděl vždy v souvislostech a z hlediska potřeb národního hospodářství. Mnohé její části Pragoprojekt skutečně „namaloval“, mnohé další na realizaci čekají, přestože se jejich projekty začaly připravovat v minulém století.

Každá firma ucházející se o veřejné zakázky se „utkává“ s veřejnou správou. S investorskými organizacemi, ministerstvy, samosprávami a stavebními úřady. Pragoprojekt, reprezentovaný Markem Svobodou, vždy byl chápán jako firma, která v těchto půtkách nesleduje jen svůj vlastní profit.

Pragoprojekt se pod vedením Marka Svobody stal významným článkem oboru silničního stavitelství v České republice. Nepochybuji o tom, že své kvality bude prokazovat i v dalších desetiletích, a nejen v ČR!

Ing. Gustáv Slamečka

V letech 2007–2011 jsem byl ředitelem Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) v kombinaci s tříměsíčním působením na Ministerstvu dopravy ve funkci náměstka ministra a 14 měsíců v pozici ministra dopravy. To bylo období, kdy jsem měl možnost spolupracovat s Pragoprojektem, jmenovitě s jeho předsedou představenstva Ing. Markem Svobodou. Pragoprojekt byl významným partnerem státu při budování dálniční sítě. Nebyl samozřejmě jediným, ale při této příležitosti bych rád osobně ocenil výjimečné pracovní nasazení a přístup Marka Svobody, který byl vždy připraven pomoci cennou radou. Vzpomínám hlavně na dokončení propojení brněnské a plzeňské dálnice jižní částí Pražského okruhu, za což mu patří nejen můj osobní dík, ale hlavně vděk desetitisíců motoristů.

Dovolte, abych popřál Pragoprojektu a jeho zaměstnancům k výročí společnosti mnoho dalších projektů, na které budou hrdí a které nám všem budou dobře sloužit.

Ing. Pavel Šejna

Jako pracovník bývalého Federálního ministerstva dopravy, které bylo v té době generálním investorem výstavby dálnic, jsem byl v kontaktu s Pragoprojektem prakticky od samého začátku od roku 1969, neboť Pragoprojekt byl jedním ze 4 generálních projektantů první československé dálnice Praha – Brno – Bratislava, realizované v letech 1967 až 1980. V počátku vznikající výstavby dálnic se Pragoprojekt podílel na formování technických požadavků, zejména pokud jde o parametry, vybavení a kvalitu, ale i nároků na bezpečnost a environmentální potřeby a ochranu životního prostředí. Proto i zásluhou Pragoprojektu vzniklo významné dopravní dílo na vysoké technické úrovni, citlivě začleněné do krajiny, které při mimořádné dopravní důležitosti bylo ekonomicky velice příznivé.

Bližší jsem pak spolupracoval s vedením Pragoprojektu v letech 2002 až 2008 ve funkci ředitele odboru pozemních komunikací MD ČR. Za tu dobu Pragoprojekt vyrostl v uznávanou projektovou společnost, využívající moderní metody projektování, včetně ekonomického posuzování investic metodou HDM–4, multikriteriálního hodnocení variant metodou hodnotové analýzy i posuzování vlivu na životní prostředí EIA. Vznikaly tak projekty vysoké kvality,

kteří obdržely každoročně řadu ocenění. V současné době využívá Pragoprojekt nejmodernější programový systém pro automatizované projektování silnic a dálnic RoadPAC, včetně modelování trasy, dalších grafických příloh a výpočtů a díky vysoké úrovni zpracovaných projektů získával Pragoprojekt řadu zakázek i v zahraničí.

Za období existence Pragoprojektu můžeme sledovat trvalý růst rozsahu inženýrských činností, zvyšování kvalitativních ukazatelů a dosahování jedinečných výsledků. Chtěl bych proto Pragoprojektu popřát do dalších let, aby si udržel dosavadní trend a nadále šířil dobré jméno projektantů silnic a dálnic u nás i v zahraničí.

Ing. Vladimír Vorel

Do kontaktu s Pragoprojektem jsem přicházel nejprve v období 1977–1990, kdy jsem pracoval v Ústavu silničního hospodářství ve funkci technického náměstka ředitele. V té době byla projektová příprava silničních staveb v Čechách uložena v převážné míře Pragoprojektu, který byl přímo řízený Ministerstvem vnitra ČSR – Správou pro dopravu. Ke zpracování projektů poskytoval Ústav silničního hospodářství příslušné podklady z celostátního silničního plánu a ve smyslu usnesení vlády č. 182/1971 posuzoval projektovou dokumentaci investičních staveb a velkých oprav na vymezených tazích vybrané silniční sítě.

V důsledku prudkého rozvoje automobilizace způsobujícího značné kapacitní problémy na silniční síti, bylo nutno po roce 1970 podstatně zvýšit objem výstavby a oprav silnic. Současně s tím došlo i k podstatnému zvýšení nároků na rozsah a kvalitu projektů. To vše si vyžádalo rychlý rozvoj projektové kapacity Pragoprojektu, a to jak v počtech pracovníků a jejich specializaci, tak i v odborné úrovni a technickém vybavení. Vysoká úroveň zpracování projektů se projevila jak při zpracování projektů staveb dálnic a silnic pro motorová vozidla (dnešní dálnice D4, D6, D7 a D10), tak i projektů staveb silnic na vymezených tazích i ostatních dopravně důležitých silnicích. Zvláštní pozornost byla věnována projektům stavby obchvatů měst a obcí a stavby nových mostů. Velký počet realizovaných staveb silnic a dálnic v uvedeném období přispěl k výraznému zlepšení kritické dopravní situace na silniční síti.

Po změně politických poměrů v roce 1990 došlo ke změnám v organizaci silniční správy a k nástupu tržní ekonomiky v hospodářské oblasti. V rámci těchto změn byl Pragoprojekt privatizován na akciovou společnost.

V období 1991–1996 jsem pracoval ve funkci ředitele Správy silničního fondu ČR (od roku 1975 Ředitelství silnic ČR), v období 1997–2006 v Ředitelství silnic a dálnic ČR ve funkcích ředitele výstavby a technického ředitele. Vzájemné vztahy mezi ŘSD ČR a Pragoprojektem probíhaly na smluvním základě. Při tom výběr zhotovitele projektové dokumentace i dalších zakázek probíhal většinou na základě zákona o zadávání veřejných zakázek. Oproti dřívějšímu období se podstatně zvýšila náročnost zpracovávaných projektových dokumentací staveb silnic a dálnic o řešení požadavků plynoucích z nových zákonných předpisů a směrnic EU na ochranu životního prostředí a přírody, ochranu osobního vlast-

nictví, řešení vazeb na územně plánovací dokumentaci a možnosti projednání případných kolizí s dotčenými subjekty. Vzhledem k vyšší náročnosti zpracování projektových dokumentací velkých staveb nebo jejich specifickému charakteru se ve zvýšené míře uplatnilo sdružování zhotovitelů projektových dokumentací. Nově se rozšířil rozsah zadávaných zakázek Pragoprojektu o řadu činností v předprojektové přípravě staveb silnic a dálnic, při projednávání zpracovaných dokumentací staveb s dotčenými subjekty, majetkoprávní přípravě, dozoru na stavbách i závěrečném hodnocení dokončených staveb. Opomenout nelze spolupráci při zpracování technických norem a předpisů, metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity staveb pozemních komunikací, atp. Za zabezpečení zvýšených požadavků na řešení nových požadavků na zpracování projektových dokumentací staveb silnic i dalších nových činností ve spolupráci se silniční správou je třeba Pragoprojektu poděkovat.



169 Silnice I/44, Červenohorské sedlo, jih

50 LET PRAGOPROJEKTU Z POHLEDU BÝVALÝCH VEDOUCÍCH ZAMĚSTNANCŮ

Ing. Miloslav Müller

Celý svůj profesní život jsem prakticky měl spojený s Pragoprojektem. Nastoupil jsem dva roky po jeho založení (respektive přejmenování původní projekční kanceláře) v roce 1971, ale již před tím jsem zde zpracovával svoji diplomovou práci. Ta předurčila také mé prvotní profesní kroky jako projektanta a doprovázela mě až do odchodu do důchodu. Jednalo se o Pražský okruh, ať již se v minulosti jmenoval H1, SOKP nebo Vnější okruh. Bohužel ani do dnešní doby není okruh dokončený, i když ve svých začátcích byl Ministerstvem dopravy preferován, ale po převzetí od „města“ byl potlačen a „Praha“ začala preferovat Městský okruh. Až když se Pražský okruh vrátil zpět do gesce Ředitelství silnic a dálnic ČR, opět se příprava a výstavba obnovily. To dokumentuje i moje práce, kdy jsem se cca po dvaceti pěti letech vrátil ke svému projektovému úkolu na stavbu 516 tehdy Silničního okruhu kolem Prahy. To již bylo po vstupu do EU, a jak víme, došlo k podstatnému nárůstu dopravy a starý PÚ již nevyhovoval. Za jeden za svých největších profesních úspěchů považuji prosazení změny této části okruhu ze čtyřpruhového na šestipruhový, a to za cenu obrovského pracovního nasazení, hlavně na poli projednávání této změny. Na závěr svého působení v projekci jsem vykonával autorský dozor na stavbě 512 Pražského okruhu, ale to již ve funkci technického ředitele.

Mezi zmíněným začátkem a koncem mého působení v Pragoprojektu byla poměrně dlouhá doba, naplněná zajímavou prací na různých projektech pozemních komunikací od přeložek, oprav, obchvatů, průtahů až po rychlostní silnice a dálnice, a to v různých pracovních pozicích a funkcích. Jako velkou školu jsem bral své působení v severních Čechách, a to hlavně v Ústí nad Labem, kde na Malém obchvatu stála komunikace asi pouze jednu dvanáctinu všech ostatních nákladů, které tvořily podchody, kolektory, přeložky všech možných elektrosítí, ale i plynovodů, parovodů, horkovodů, acetylenovodů atp. Na Mostecku pro změnu vedla nová komunikace na ještě se tvořících výsypkách, kde jsme v projektu počítali s násypem a při realizaci jsme se zde museli nakonec zaříznout do čerstvé výsypky. S tím souviselo i obrovské sedání komunikace, které jsme však dopředu predikovali a tak

následně nedocházelo ani k reklamacím. K severočeským pracím náležela také silnice I/8 od Průtahu Dubí přes Dubí – Cínovec včetně hraničního úseku, celnice a odstavných parkovišť. Projednávání a koordinace s německou stranou vedla k prvotnímu záměru otevření nového přechodu Moldava. Další rozsáhlou prací v regionu byla Silnice I/13 Chanov – Bílina od studie souboru staveb až po realizaci třetí stavby.

To, co mě na projektování již od školy nejvíce bavilo, bylo trasování. K němu jsem se dostal při navrhování trasy dálnice D3 v Jihočeském kraji, stejně jako trasy dálnice D5 v úseku Benešovice – Rozvadov a nové trasy silnice I/21. Součástí bylo i umístění čerpacích stanic, odpočivek a dalších zařízení a jejich projednání s příslušnými orgány a organizacemi. Na to navazovalo zpracování hraničních úseků včetně celnic Rozvadov, Dolní Dvořiště a jejich projednávání s německou respektive rakouskou stranou.

Zkušenosti s projednáváním hraničních přechodů mi pomohly k tomu, že jsem byl vybrán spolu s dalšími kolegy pro práci ve společnosti VAC Berlín, kterou koupila západoněmecká společnost a která chtěla svou působnost rozšířit i do Čech. Zde jsme spolupracovali na projektech mnoha staveb, zvláště na průtazích a obchvatech měst, rekonstrukcích dálnic včetně dálnice A13 Drážďany – Berlín. Zjistili jsme, že společná práce by byla z hlediska technického bezproblémová a ověřili jsme si, že znalosti naše a německých kolegů jsou minimálně na stejné výši. Největší rozdíl a mnohá poučení jsme však našli v technických předpisech tzv. Richtliních a hlavně pak ve způsobu projednávání dokumentací, které má jasný řád se stanovenými postupy a kompetencemi hlavně vůči „veřejnosti – občanským iniciativám“.

Nakonec Pragoprojekt nesouhlasil s převzetím německou stranou. Ještě dávno před tím jsem však měl ještě jednu zkušenost se zahraničním projektem a tou byla Transsaharská magistrála – Alžírsko – Mali – Niger, kterou zpracovával náš starší kolega a my, jako mladíci, jsme mu pomáhali. Zde jsme se nejen seznámili s jinými zásadami navrhování trasy, ale i s jinými metodami projektování do letecké stereofotogrammetrie, ze které bylo možné odečítat prostorové souřadnice.

Již během mé projekční činnosti jsem se účastnil na vedení diplomových prací, působil jako člen komise při obhajobách diplomových prací na ČVUT Praha a občas publikoval v časopisech, spolupracoval na revizi norem nebo tvorbě technických předpisů. Tyto mé zkušenosti mě nakonec přivedly do technického odboru. Tam jsem pak pokračoval v této činnosti a začal se podílet i na různých školeních od pracovníků ŘSD ČR, krajů, dopravních policejních složek až po školení kolegů z Uzbekistánu, kam pro změnu Pragoprojekt směřoval rozšíření své činnosti do zahraničí a podílel se na projektech znovu obnovované „Hedvábné cesty“ přes Uzbekistán.

V technickém odboru jsme s dalšími zkušenými kolegy pracovali na technickém rozvoji a kontrole zpracovávaných projektů v Pragoprojektu. Dále jsme se věnovali publikační a školicí činnosti a tvorbě a revizi technických předpisů pro Ministerstvo dopravy a norem pro ÚNMZ. Tato činnost nás následně předurčila k tomu, že nás ÚNMZ jmenovalo Centrem technické normalizace. V té době jsme rovněž plnili funkci vedoucího projektu Isprofond pro přejímání evropských norem pro stavbu vozovek a stali jsme se členy komisí pro posuzování norem a technických předpisů včetně vedení těchto komisí.

Školicí činnost mě přivedla i ke školení pro střední průmyslové školy stavební. Při jeho přípravě jsem zjistil, že se žáci učí ze stejných učebnic, z jakých jsem se učil já v době studií na SPŠS, tj. před cca čtyřiceti lety. Toto pak vedlo k velmi zajímavé práci na recenzi všech učebnic pro tyto školy, které zpracovali na základě našeho zjištění odborní učitelé jednotlivých stavebních průmyslových škol. Rovněž jsem měl rozsáhlou přednášku při školení budoucích bezpečnostních auditorů a později jsem se stal i jedním z těchto auditorů. V důchodu na bezpečnostních auditech nebo inspekcích stále spolupracuji.

Mezi mé odborné činnosti patřila i účast na některých výzkumných úkolech jako člena výzkumného týmu a později jako člena hodnotící komise MD pro výzkumné a vývojové projekty a od roku 2010 jako zpravodaje Technologické agentury ČR pro výzkumné a vývojové projekty.

Po návratu z VAC Berlín jsem složil zkoušku autorizovaného inženýra a práci v České komoře autorizovaných inženýrů se v různých činnostech – přednášky, školení, místopředseda zkušební komise, aktiv dopravních staveb, připomínkování norem, předpisů, zákonů – věnuji i v současné době.

A na co nejraději vzpomínám? Asi na své začátky, kdy byl člověk mladý a na projekty bylo dost času, na přímou spolupráci projektanta se zkušenými zástupci investora a dodavatele, od kterých se člověk jako elév měl vždy co učit. Také na své starší kolegy, kteří mnozí ještě pracovali na předválečném opevnění Československa a měli nejen obrovské technické zkušenosti, ale byli to i ušlechtilé lidské osobnosti. Rád vzpomínám na další kolegy, vrstevníky, se kterými jsme měli i společné mimopracovní zájmy, ať se to týkalo účasti nebo organizaci sportovních her, aktivních rodinných dovolených na podnikových zařízeních na Ljpně, hraní volejbalu nebo i organizací (spolu s ŘSD ČR) a účasti na volejbalových turnajích s pražskými stavebními podniky. V neposlední řadě jsou to i posezení u táboráku nebo v hospůdkách za zvuku kytar a vzpomínání, které pokračují až dodnes.

Náš podnik od svého začátku sídlil nejdříve v provizoriu u nádraží Smíchov, potom se rozšířil do provizoria v Branické ulici a částečně začal již působit v zámečku na Ryšánce. Současně začala již jeho rekonstrukce a výstavba ateliérů. Po jejich dokončení jsme se všichni sestěhovali a Pragoprojekt se stal jednou z největších projekčních společností. Výhodou takové společnosti bylo, že měla velké skupiny specialistů, zaměřených na specifika liniových staveb. Ty jsou nezbytné nejen pro zpracování jednotlivých částí projektu, ale jsou v neposlední řadě i odborným zázemím – konzultanty pro vedoucí nebo hlavní inženýry projektu. Po „revoluci“, kdy začaly působit odstředivé síly a počet zaměstnanců se zmenšoval, podařilo se zachovat alespoň strukturu specialistů, což je velice dobré. V té době jsem také já přemýšlel jak dál, ale bylo mi jasné, že když chci dělat „velké stavby“ a ne „chodníky“, musím být ve „velké firmě“ s dobrým zázemím. Přál bych Pragoprojektu, aby zůstal velkou organizací s dobrým technickým renomé.

Ing. Jaroslav Ptáček

Do firmy Pragoprojekt jsem nastoupil v roce 1971, kdy jsem dostal nabídku od vedení firmy na spolupráci při zakládání projektového útvaru pro městskou dopravu (MDS). Po založení tohoto útvaru jsem byl jmenován vedoucím střediska, které se postupně podařilo rozšířit až na 80 pracovníků. Zprvu bylo nosnou činností střediska MDS především zpracování projektové dokumentace pro DP Liberec jako například dokumentace pro rekonstrukci tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou a ÚDI Plzeň,

průtah silnice I/5 Plzní a Rekonstrukce Třídy 1. máje a řady dalších menších akcí pro toto město. Kromě toho jsme zahájili spolupráci i s dalšími dopravními podniky v celé ČR.

Úspěšná činnost v tuzemsku nám dala příležitost spolupracovat na zahraničních zakázkách. Jako první to byl Škodaexport, pro který jsme zpracovali jednostupňový projekt pro zavedení trolejbusové dopravy v hlavním městě Afgánistánu Kábulu, kde jsme se zúčastnili i realizace této tratě. Ta však byla po její výstavbě válkou zcela zničena. Další akcí pro Škodaexport byla studie na zavedení trolejbusové dopravy v hlavním městě Barmy tehdejším Rangúnu. Pro Pragoinvest to byla studie na zavedení tramvajové dopravy v hlavním městě Zambie Lusace. Kromě toho jsme zpracovali i několik studií na zavedení městské dopravy pro řadu měst v Jižní Americe.

Aktivní činnost jsem ukončil odchodem do důchodu v roce 1999.

Závěrem bych chtěl připomenout i výbornou pracovní a přátelskou atmosféru, která se v Pragoprojektu vytvořila i přispěním vedení ústavu a vyslovit přání, aby se stejně úspěšně jako dosud dařilo Pragoprojektu i v budoucnu.

Ing. Petr Serafín

Jsem velmi potěšen možností přispět jako bývalý zaměstnanec a akcionář do této výroční publikace. Je to pro mne příležitostí v dnešní uspěchané době na chvíli vzpomínat na část svého produktivního života, kterou jsem strávil v Pragoprojektu Praha (PGP). Působil jsem zde 13 let, jako muž středního věku, od svých čtyřicátin, tj. od roku 1992. Zastával jsem různé pracovní pozice: např. ekonomický ředitel, ředitel odboru zakázky, ředitel ateliéru inženýringu a pozemních staveb a v letech 1995 až do svého odchodu v roce 2004 člen tříčlenného představenstva.

Jako nynější ředitel odboru stavebnictví a stavebních hmot Ministerstva průmyslu a obchodu stále při své činnosti využívám zkušeností, které jsem získal v PGP (stavební právo, právo veřejných zakázek). Mám tuto výhodu zejména ve vztahu k Ministerstvu dopravy (např. při projednávání speciální legislativy a metodik v oboru pozemních komunikací, činnosti pracovních skupin aj.), kdy se snažím přispět k prosazování jednodušších podmínek pro přípravu a realizaci těchto staveb.

Vážím si spolupráce s tehdejšími zkušenými kolegy (vesměs staršími než já) např. s dřívějším generálním

ředitelem Vladimírem Veselým, obchodním ředitelem Vráťou Škvorem, technickým ředitelem Mílou Múllerem, výborným HIPem Frantou Jehlíkem, z pozemáků Pepou Miňovským, Liborem Brožkem (to nebyl pozemák), který už bohužel není mezi námi, Vladimírem Ježkem a v neposlední řadě (tedy samozřejmě v řadě první) s Markem Svobodou a celou řadou dalších (ať se kamarádi na mne nezlobí, že jsem všechny nezmínil, ale bylo by to na další půl stránky). Hodně praktického jsem se od nich naučil a sám jsem se snažil taky přispět „rukou k dílu“. Zažil jsem v PGP mnoho hektického, ale zároveň vesměs příjemného. Rád vzpomínám na fajn kolektiv, přátele, kamarády a kamarádky, z nichž se s některými občas scházím (např. při kytáře s Jardou Jeníčkem a dalšími) dodnes.

Protože předpokládám, že většina pamětníků bude vzpomínat na spolupráci s investory a zhotoviteli dopravních staveb a nerad bych některé věci opakoval, zaměřím se na své období působení v oboru pozemních staveb a inženýringu. Velmi zajímavá byla např. má nezapomenutelná zkušenost při projektování a realizaci výstavby Švandova divadla s Ing. arch. Davidem Vávrou a jeho gejzírem různých nápadů při výkonu architektonického dozoru, což rekrutovalo řadu diskuzí (někdy i hlasitějších) o změnách stavby na kontrolních dnech. Dodnes s oblibou líčím např. jeho návrh na změnu barevného řešení foyeru těsně před dokončením a slavnostní premiérou (nakonec se to stihlo, ale šlo téměř o hodiny). Mé „divočejší“ vzpomínky na architekty patří též výstavbě Mariánského mostu přes Labe v Ústí nad Labem ve druhé polovině devadesátých let a jeho autoru Ing. arch. Romanu Kouckému (nyní profesor na FA ČVUT). Inspirující do budoucna byla pro mne tehdy i účast na vytváření a rozšiřování skupiny technických dozorů (např. na D5, D3, pro krajské investory), inženýring na D47 a řada dalších akcí. Utkvěla mi v paměti také činnost Sdružení pro výstavbu silnic (kde jsem mnoho let působil jako vedoucí týmu pro legislativu), které vytváří zázemí pro optimalizaci vztahů mezi investorskou, projektovou a zhotovitelskou sférou, jakož i platformu pro tvorbu technických předpisů, a jehož agendu nyní zajišťuje PGP.

Vzpomínám rovněž na každoroční výjezdní zasedání HIPů a ostatních pracovníků na Lipně, příjemné zážitky na pravidelných sportovních hrách za účasti sesterských organizací Dopravoprojekt Brno a Dopravoprojekt Bratislava (spojených s výměnou zkušeností), „zahradní slavnosti“ a další akce. Vůbec prostředí sídla firmy v areálu usedlosti Ryšánka s krásnými prostory „zámečku“, rozlehlou zahradou s rybníčky, ale i ateliéry (až na tu klimati-

zaci) bylo snad nejpříjemnější za mého pracovního působení.

Konec vzpomínání! Závěrem přeji Pragoprojekt, aby i v rámci další padesátky zůstal minimálně tak úspěšnou firmou jako dosud, své aktivity ještě rozšiřoval, investoři resp. objednatelé byli s jeho výsledky spokojeni a zaměstnanci se zde cítili dobře.

Ing. Vratislav Škvor

ČVUT, fakultu stavební obor KD jsem ukončil v prosinci 1967 a následně jsem nastoupil do Vojenských staveb. Po 5leté praxi v laboratoři betonu a projekci, jsem přešel do špičkového projektového ústavu Pragoprojekt, kde jsem pracoval od roku 1975 po celou dobu, až do roku 2018. V letech 1975 až 1991 jsem jako HIP byl ve funkci vedoucího silniční skupiny, následně jsem přešel do roku 1997 na funkci ředitele ateliéru silnic, dálnic a ŽP, dále do roku 2009 jsem byl ve funkci obchodního ředitele, do roku 2011 výrobního ředitele. Od roku 2011 jsem řídil činnost technických dozorců na stavbách a fungoval jako asistent správce stavby.

Připomenutí významných projektů v ČR nebo na Slovensku

Během své profesní činnosti jsem se podílel na řadě projektů jak v ČR, tak i v zahraničí. Po cca 5 měsících od nástupu jsem na příkaz ředitele Ing. Tvrzníka odjel s celou svou silniční skupinou na Slovensko a ve Vysokých Tatrách jsme během 3 měsíců zaměřili a vytyčili silnice na hraniční přechod s Polskem Podspády – Lysá Polana a následně již v Praze vypracovali projekty. V dalších letech jsem vypracoval řadu úvodních projektů, DSP a RDS, z nichž nejvýznamnější byly Výstupní Barrandovská komunikace, městské komunikace v Ústí nad Labem, silnice I. třídy, dálnice D3, D5, D47, R10, R35. V posledních letech jsem působil jako asistent správce stavby na souboru staveb R48 a silnici I/11 Mokré Lazce.

Realizaci silnice I/11 Mokré Lazce se dvěma dlouhými a vysokými ocelovými mosty (cca 350 a 520 m) v celkové hodnotě cca 3,6 mld. Kč považuji za velmi zdařilou. Byla spolufinancována s EU a finanční vypořádání proběhlo dobře.

Na D5 v úseku Plzeň – Rozvadov jsem se svým ateliérem a nově sestavenou skupinou zajišťoval TDI. Tato nová činnost na stavbě proběhla velmi dobře a byla počátkem dnešních zakázek na TDI nejen pro ŘSD, ale i pro ostatní investory.

Práce na projektech pro zahraniční partnery nebo práce v zahraničí

Kromě činnosti v ČR jsem pracoval 5 let v Iráku (1981–1983 a 1987–1990) na řadě městských komunikací (Bagdád – Abu Ghraib, Basra, Mosul), dálnici Bagdád – Basra, letišti Basra a dalších akcích.

Období a chvíle, na které nejraději vzpomínám

Při pohledu zpět cítím uspokojení ze své práce. Stavby, které jsem připravoval, byly skutečně postaveny a po silnicích a dálnicích se jezdí jak v ČR, tak i v cizině. Rád vzpomínám na svou práci na Slovensku, ale i na běžnou a zajímavou práci v PGP se svými kolegy – přáteli. Pracovalo se nám dobře a z práce jsme měli radost.

Je těžké vypíchnout, co bylo nejhezčí, ale v každém kraji (ŘSD ČR, VHMP VIS, TSK Praha) to bylo jiné, avšak vždy se mi podařilo najít dobré spolupracovníky, se kterými jsem byl naladěný na stejnou notu, tj. postavit komunikaci a jezdit po ní. (Praha R10, D5, D3), České Budějovice (D3), Ostrava (R48), Olomouc I/44, Brno D47 a další).

Na závěr několik slov k jubilující společnosti

Co říci na závěr? Jsem rád, že jsem mohl pracovat ve špičkové odborné společnosti, která si na základě odbornosti svých zaměstnanců vždy udržovala vysoký standard.

Do dalších let společnosti Pragoprojekt, a.s. přeji, aby si tento vysoký standard udržela a dosáhla dalších úspěchů, jako za naší generace.

Ing. Vladimír Veselý

Zaměstnán v Dopravoprojektu a Pragoprojektu:
15. 6. 1960–31. 3. 2016

Funkce:

projektant mostního střediska, expert PGP v Iráku, pracovník TO, vedoucí střediska mostů, ředitel společnosti, generální ředitel, vedoucí skupiny konzultantů na projektech spolufinancovaných EIB

Shrnout 56 let života a práce v jedné organizaci do krátké prezentace v rozsahu několika řádek není jednoduchý úkol. Přesto rozmanitost práce v naší projektové a konzultační společnosti po celou tuto dobu byla natolik rozsáhlá a zajímavá nejen díky neustále se měnícím podmínkám i technickému pokroku, že je opravdu na co vzpomínat a pocit dobře vykonané práce je vzhledem ke

stavbám, s nimiž se člověk i po letech setkává a které stále dobře slouží svému účelu, velmi silný. Nechci se zde ale jednotlivými významnými stavbami podrobně zabývat, ty budou jistě dostatečně popsány v jednotlivých kapitolách této knihy. Spíš se chci z hlediska času a svého působení ve společnosti zmínit o některých skutečnostech, které celý vývoj Pragoprojekt provázely, či utvářely.

Nastupoval jsem v roce 1960 jako mladý konstruktér po absolvování PŠ stavební do mostařské skupiny pana inženýra Jana B. Věka, kde prvními projekty byly mosty na D1 u Mirošovic a most přes Jizeru v Kořenově. Po absolvování dvouleté základní vojenské služby, kdy u ženijního útvaru jsem stavěl mosty přes Dunaj a jiné slovenské řeky, mne hned po návratu čekalo večerní studium při zaměstnání na Stavební fakultě ČVUT. Mladý kolektiv projektantů byl od samého počátku vždy velice přátelský, vstřícný a soudržný a to jak v otázkách pracovních, tak i mimopracovních. Samozřejmostí byla častá sportovní klání a tradice, která se udržuje až dodnes, se staly pravidelné letní a mnohdy i zimní sportovní hry mezi středisky a po rozdělení Dopravoprojektu Bratislava v roce 1969 i mezi nově vzniklými společnostmi. Významnou úlohu v životě firmy tehdy hrála organizace ROH, která organizovala mnoho zajímavých činností a do níž se řada nás mladých aktivně zapojila. Oblíbené byly zejména možnosti rekreace v podnikové chatě v Přední Výtoni na Lipně, tehdy ještě v uzavřeném hraničním pásmu, i v bulharském Kiteniu. V této souvislosti nelze nezpomenout na dlouholetého předsedu ZV ROH pana Zdeňka Housera.

Po vzniku Pragoprojektu v roce 1969 nastala další éra firmy s postupným zaváděním výpočetní techniky do projektových prací (první počítač M 6000 s výkonem jednoduchého PC zabíral celou jednu místnost), nicméně v té době byly ve výpočetním středisku za účasti Ing. Ivana Sitaře, Ing. Dagmar Millerové, Ing. Neugebauera a dalších položeny základy pro tvorbu později úspěšných programových systémů pro návrhy silnic i mostů. Byly rozšířeny pracovní prostory nástavbou patra objektu na Smíchově a odjezdem ředitele Ing. Vladimíra Tvrzníka, CSc. s první skupinou tří expertů do Bagdádu v roce 1978 byly ve spolupráci s PZO Polytechna zahájeny významné zahraniční aktivity na Středním východě, u Státní organizace pro silnice a mosty – SORB v Bagdádu. Řízení firmy se v té době na 10 let ujal Ing. Břetislav Nesvadba. V Iráku po tuto dobu pracovala často až stovka našich expertů při intenzivní výstavbě dopravní infrastruktury a při stavbě nového Bagdádského mezinárodního

letiště. Za zmínku zde stojí výstavba 1 100 km dlouhé Expressway No. 1 Rutba – Bagdád – Basra, kontrola 500 km projektu Expressway No. 2 z Bagdádu do Mosulu dánské firmy COWI, Jadiriya a Daura Bridges v Bagdádu, čtvrtý a pátý mosulský most přes Tigris, otočný most přes Shatt-al-Arab v Basře a mnoho dalších. Naši inženýři v náročných podmínkách vždy plně obstáli a získali kromě profesních zkušeností i řadu cenných kontaktů na zahraniční partnery. A všichni určitě ocenili také možnosti během svého několikaletého pobytu procestovat a poznat významná historická místa a památky počátků civilizace nejen v Iráku, ale i v mnoha okolních zemích. Bohužel, ale téměř po celou tuto dobu probíhala v zemi válka mezi Irákem a Íránem a tak naše aktivity skončily v roce 1989 nucenou evakuací všech expertů, mnohdy i za dramatických okolností, zpět domů. Jedním z pozitivních důsledků ekonomické výhodnosti zahraničních činností byla ale možnost vybudovat si s podporou nadřízené Správy pro dopravu a svépomocí nové sídlo firmy v Praze Na Ryšánce a postupně modernizovat i sídla mimopražských ateliérů v Českých Budějovicích, Liberci a v Karlových Varech. Takže fyzicky schopní zaměstnanci měli možnost si i několikrát za měsíc protáhnout svaly při stavebních pracích.

Přišel rok 1988 a s ním i společenské a politické změny – rozšíření vlivu zaměstnanců na chod firem, Rady pracujících, Dozorčí rady, volby ředitele a snahy po zavedení maxima možných změn. Pragoprojekt se celá léta vyznačoval velmi kultivovaným prostředím ve vztazích mezi zaměstnanci. A tak ve firmě našla před rokem 1989 své možné uplatnění i řada pracovníků, kterým v režimu nebylo dovoleno působit ve svém původním oboru. A tak snad i proto nezbytné změny v naší firmě neprobíhaly v bouřlivých náladách roku 1989 a přechod do nových podmínek, i když často nervózní či bolestný, proběhl v poměrně stabilním prostředí. Velikost firmy se postupně zmenšila z cca 470 zaměstnanců na zhruba 250, oddělením vznikly nové firmy Pontex a Valbek, avšak zbytek společnosti se stabilizoval a přizpůsobil novým požadavkům. Samostatnou kapitolou pak bylo období privatizace, které vyvrcholilo založením akciové společnosti Pragoprojekt v roce 1993. Osobně jsem si toto období jako ředitel společnosti opravdu „užil“. Vždyť jedna z variant privatizačního projektu počítala i s možností využít nové objekty Na Ryšánce pro Domov amerických důchodců! Hlavními akcionáři se staly velké investiční fondy, které ale měly zájem především o hmotný majetek firmy, nikoliv o její hlavní kapitál, který spočíval v odborné úrovni a schopnostech lidského potenciálu. Dalším vývojem se však

podařilo vzniklou akcionářskou strukturu změnit a dnes je PRAGOPROJEKT ve výlučném vlastnictví jednoho majitele.

Rád bych se ještě zmínil o věci, kterou jsem vždy ve své práci považoval za mimořádně důležitou. Tím byly vazby na vnější svět a snaha být co nejlíže u tvorby pravidel a prostředí, v němž naše společnost působila. A tak jsme s kolegou Ing. Jiřím Plíčkou založili v roce 1992 CACE – Českou asociaci konzultačních inženýrů a stali se členy evropských a světových organizací EFCA a FIDIC. S ní jsme měli možnost být u tvorby mnoha profesních pravidel, předpisů i zákonů, Pragoprojekt byl a dodnes je aktivním členem Sdružení pro výstavbu silnic Praha,

projektanty jsem zastupoval ve Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR i v SIA ČR – Radě výstavby. Tam všude jsme nalézali nejen zdroj informací, ale především možnost „do toho mluvit“.

Závěrem bych s pocitem, že „to vše stálo za to“, popřál našim následníkům a celému Pragoprojektu, aby si i v budoucnu zachovali tu výjimečnou atmosféru, která vždy ve firmě panovala a aby si Pragoprojekt i nadále udržel vynikající kvalitu a své vedoucí postavení na čele pelotonu firem, pracujících v tom krásném oboru, jakým budování dopravní infrastruktury je.

SEZNAM ZKRATEK

AD	autorský dozor
BIM	Building Information Modeling
ČR	Česká republika
ČSSR	Československá socialistická republika
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
DP	dopravní podnik
DSP	dokumentace pro vydání stavební povolení
DÚR	dokumentace pro vydání územního rozhodnutí
EIA	Environmental Impact Assessment – Vyhodnocení vlivů na životní prostředí
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
FIDIC	Fédération Internationale des Ingénieurs Conseils – Mezinárodní federace konzultačních inženýrů
HDM-4	software pro ekonomické hodnocení silničních staveb
HIP	hlavní inženýr projektu
HW	hardware
IČ	inženýrská činnost
IROP/ROP	Integrovaný regionální operační program/Regionální operační program
MDS	středisko městské dopravy a specialistů
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
NDR	Německá demokratická republika
NKP	národní kulturní památka
OPD	Operační program doprava
PGP	Pragoprojekt
PZO	podnik zahraničního obchodu
RDS	realizační dokumentace stavby
ROH	Revoluční odborové hnutí
RTT	rekonstrukce tramvajové trati
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
SRN	Spolková republika Německo
SW	software
TSK	Technická správa komunikací
TT	tramvajová/trolejbusová trať
VD-ZDS	vybrané dokumenty zadávací dokumentace stavby
ZAKOS	Základní komunikační systém v Praze

ZDROJE FOTOGRAFIÍ A DALŠÍCH PŘÍLOH

Archiv Pragoprojektu
Josef Hebr
Václav Lídí
Jan Šurovský
ŘSD ČR

KONTAKTY

Sídlo společnosti

PRAGOPROJEKT, a.s.

K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4

tel: +420 226 066 111

e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz

Ateliéry, kanceláře

Ateliér České Budějovice

Čechova 50, 370 01 České Budějovice

tel.: +420 386 303 234

e-mail: pavel.kacirek@cb.pragoprojekt.cz

Ateliér Karlovy Vary

Vítězná 2012/26, 360 01 Karlovy Vary

tel. +420 353 303 211

e-mail: pavel.slapa@kv.pragoprojekt.cz

Ateliér Liberec

Dvořákova 623/10, 460 01 Liberec

tel. +420 485 234 511

e-mail: milan.strnad@li.pragoprojekt.cz

Autoři
Kolektiv Pragoprojektu, a.s.

Grafická úprava, sazba
Jarina Šimůnková

Technická a obrazová redakce
Josef Hebr

Jazyková redakce
Jana Novotná

Tisk
TISKAP Praha 10

Praha 2019





Společnost Pragoprojekt se v průběhu padesáti let působení na trhu projektových a konzultačních služeb vypracovala mezi lídry ve svém oboru. Má široké domácí i zahraniční zkušenosti, zahrnující poskytování služeb se zaměřením na projektové práce silničních a dálničních staveb včetně mostů, tunelů, pozemních staveb, kolektorů a staveb souvisejících s městskou hromadnou dopravou. Kromě projektových prací společnost zajišťuje komplexní výkon inženýrských činností včetně výkonu technického dozoru stavebníka, technickou asistenci, supervizi a ekonomické posuzování investic. Komplexnost poskytovaných služeb s využitím vlastního softwaru na projektování liniových staveb RoadPAC umožňuje předat zákazníkovi dílo v požadované kvalitě, s vysokou technickou hodnotou. Vysoce odborně způsobilý tým pracovníků společnosti je schopen zajistit velmi složité a technicky náročné stavby vlastními kapacitami, a to nejenom v nosných profesích, ale i ve většině doprovodných profesních specializací – vodohospodáři, geodeti, geologové, specialisté elektro silno a slaboproud a další.

Obchodní značka Pragoprojekt je zárukou dlouhodobé stability, vysoké kvality a zodpovědného přístupu k práci v oboru dopravních staveb.