

PONTEX, s. r. o.

Před dvanácti lety se rozhodovalo o způsobu privatizace mnoha českých firem. Vedoucí inženýři střediska Mosty projektové firmy Pragoprojekt nebyli spokojeni se zařazením firmy do kupónové privatizace. Sdíleli přesvědčení, že hodnota firmy spočívá především v týmu zkušených pracovníků, nikoli v majetku. Rozhodli se raději odejít a začít podnikat podle vlastních představ. Od roku 1991 do současnosti postupně firma rostla z původních 33 na téměř 80 pracovníků a obrat se zvýšil více než desetinásobně, v roce 2002 přesáhl 117 mil. Kč, z toho 85 % jsou vlastní výkony v projektové a konzultační činnosti. Pontex, s. r. o., má střediska v Praze, Českých Budějovicích, Plzni a Bratislavě a zajišťuje pro investory a stavební firmy kompletní projektový servis nejen pro mostní a inženýrské stavby, ale i pro stavby pozemních komunikací se všemi doprovodnými objekty. V prosinci 1998 byl zaveden certifikovaný systém jakosti podle ISO 9001.

Prvním cílem po zahájení činnosti bylo finančně stabilizovat firmu a investovat do moderního vybavení pro projektování a diagnostické průzkumy. Díky zkušenostem a kontaktům z předcházejícího období byla již v roce 1993 firma velmi dobře zavedena na českém trhu projektových prací a začala se prosazovat i v zahraničí. Přispěly k tomu i znalosti z dlouholetého působení v Iráku, kde v době rozsáhlé výstavby komunikací za přítomnosti projektových a stavebních kapacit z celého světa úspěšně pracovala skupina československých inženýrů pod vedením ing. Vladimíra Trzvníka, CSc. Práce v mezinárodní konkurenci je stálým podnětem pro udržování technické úrovně, jazykových dovedností a pružnosti ve vztahu ke klientům. Projektanti Pontexu, s. r. o., jsou známi snahou navrhovat funkčně promyšlené konstrukce s přiměřenými náklady na výstavbu a budoucí provoz. Naší strategií je hledat pro klienty co největší užitnou hodnotu za přijatelné náklady. Přitom spolupracujeme s celou řadou specialistů tak, aby dílo bylo po všech stránkách vyvážené a optimální. O úspěšnosti firemní strategie svědčí mnoho dlouhodobě spokojených klientů a dosažená ocenění za významné konstrukce.

V oboru projektování mostů a inženýrských staveb je snahou firmy poskytovat dokonalý servis v širokém rozsahu. Provádíme běžné a hlavní prohlídky, komplexní diagnostický průzkum konstrukcí, všechny stupně projektové dokumentace, inženýrskou činnost, technický dozor a supervizi staveb, zatěžovací zkoušky a správní činnosti. Výhodou vlastního diagnostického průzkumu je přesné získání podkladů pro určení stavu konstrukce, výpočet zatížitelnosti nebo další projektové práce, podle požadavků objednavatele. Od roku 2001 provádí Pontex zatěžovací zkoušky mostů.

Zatímco dříve převládaly projekty a práce pro investory, nyní tvoří polovinu činnosti projektové práce pro zhotovitele staveb. Dobré znalosti technologie staveb umožňují nacházet alternativní řešení, se kterými zhotovitel uspěje v nabídkových řízeních na realizaci staveb. Tak vznikly i projekty velkých přemostění jako letmo betonované mosty přes Úhlavku na dálnici D5 u Kladruhu, přes Ohří na dálnici D8 u Doksan, a dále most na pražském silničním okruhu u Ruzyně. Projektanti Pontexu navrhují mosty ze všech materiálů a pro všechny technologie výstavby, vždy podle místních podmínek a požadavků klienta.

Pro malá rozpětí se často navrhuje monolitické deskové nebo trémové konstrukce. Po negativních zkušenostech s typizovanými tenkostěnnými nosníky typu KA-xx a I-xx vyvinul Pontex, s. r. o., ve

spolupráci s SSŽ, a. s., OZ 9, nosníky T-93 pro spřažené mosty jednoduché i spojitě o rozpětí do 24 m, později byly nosníky za účasti dalších partnerů doplněny pro délky do 34 m pod názvem Petra. Pro střední rozpětí do 45 m se osvědčily monolitické dvoutřémové konstrukce na výsuvné skruži, které z hlediska nákladů, rychlosti výstavby a minimální údržby těžko nacházejí konkurenci (mosty na silnicích I. třídy u Havlíčkova Brodu, u Chebu, u Pelhřimova, na dálnici D5 přes Radbuzu, estakády mostu na D8 u Doksan, most na PSO u Ruzyně s komorovými trámy). V posledních letech jsme přispěli k inovaci segmentové technologie SMP Construction, a. s., která nyní odpovídá současným evropským standardům a pro některé mosty do rozpětí 60 m je velmi vhodná (mosty na silnici I/7 u Chomutova, přes České údolí u Plzně, na dálnici D5 přes Úhlavu). Pro střední rozpětí bývají vhodné spřažené konstrukce (mosty Vehlovice, přes Obmické nádraží, přes hlavní nádraží v Plzni–Lobezská) a pro železniční stavby a obtížné podmínky bývají preferovány ocelové konstrukce (most přes Jizeru v Líšném, železniční mosty přes Ohří v Karlových Varech, přes Jizeru v Turnově a přes Radbuzu v Plzni). Konstrukčně i urbanisticky jsou zajímavé lávky (Praha–Chodov, Ejpovice, Opava, Káraný, Poděbrady, Plzeň–Černice). Mezi technicky složité stavby patřily rekonstrukce mostů (např. historický most v Rabštejně nad Střelou, most přes řeku Teplou u Bečova, Čechův most v Praze, most přes Ohří v Postoloprtě, most přes nádraží ČD v Berouně, betonový oblouk o rozpětí 114 m ve Štěchovicích, ocelový most E. Beneše přes Labe v Ústí nad Labem o rozpětí 183 m, most přes Jizeru v Turnově, Žďákovský most, výměna roštů metra v Nuselském mostě) a zesilování mostů volnými kabely (most přes Labe v Hradci Králové, mosty Sedlice a Koberovice na dálnici D1).

K nejvýznamnějším akcím patří supervize všech mostních objektů na dálnici D5 mezi Plzní a Rozvadovem v letech 1995 až 1997 pro ŘSD ČR a probíhající supervize stavby mostu Košická přes Dunaj v Bratislavě. Ve sdružení s britskou firmou Faber-Maunsell Ltd. zde Pontex, s. r. o., zajišťuje kontrolu projektu, konzultace při výběrovém řízení a výstavbě podle smluvních podmínek FIDIC pro Metro Bratislava, a. s., a Evropskou investiční banku.

Od roku 1993 realizuje Pontex, s. r. o., asi 10 % činnosti v zahraničí. Z počátku to byly zakázky v SRN (např. vysouvaný most Schermbeck, dvě konstrukce budov American Business Center v Berlíně), Rakousku a Holandsku, později se aktivita přenesla na dálný východ do Malajsie (most přes Sungai Dinding) a na Taiwan (vysokorychlostní trať – účast na projektech osmnácti letmo betonovaných mostů pro T.Y.Lin – Taiwan a dvě stanice pro britskou firmu FaberMaunsell). Přes potíže s financováním a schvalováním nových projektů v dopravní infrastruktuře se zdá, že projektových prací v oboru mostních, inženýrských a dopravních staveb bude i nadále dost. Na úspěšné roky chceme navázat a udržet stabilní pozici mezi nejlepšími v oboru i za podmínek otevřenějšího evropského prostředí. Protože jsme přesvědčeni, že síla firmy je v lidech, rádi mezi sebou uvítáme mladé i zkušené projektanty, kteří chtějí navrhovat zajímavé a kvalitní konstrukce.

Ing. Václav Hvizdal, Ing. Milan Kalný, Ing. Vladislav Vodička
jednatelé společnosti PONTEX, s. r. o.

Bezová 1658, 147 14 Praha 4

tel.: 244 462 219, fax : 244 461 038, e-mail: pontex@pontex.cz



Návrh přemostění údolí Sázavy na dálnici D3 – oblouk o rozpětí 250 m
Proposed crossing of the Sázava valley on the D3 motorway – arch, 250 m span

Nejdelší most v ČR na pražském silničním okruhu u Ruzyně
The longest Czech bridge on the Prague ring road at Ruzyně



Betonový most v Postoloprtch z roku 1909 po rekonstrukci
Concrete bridge at Postoloprty dated 1909 after rehabilitation

Montáž segmentového mostu na silnici I/7 u Chomutova
Erection of the segmental bridge on the I/7 highway at Chomutov





*Letmá betonáž mostu přes Ohři u Doksany na dálnici D8
Balanced cantilevered bridge over the Ohře at Doksany on the
D8 motorway*

*Detail opěry lávky přes dálniční přivaděč u Ejpovice
Abutment detail of the footway over the freeway at Ejpovice*



*Diagnostický průzkum mostu v Klášterci nad Ohří
Inspection and assesment of the bridge at Klášterec nad Ohří*



*Letmá betonáž oblouků s vyvěšováním, Sungai
Dinding, Malaysia
Balanced cantilevering with back-stays, Sungai
Dinding, Malaysia*

*Most na nově otevřeném silničním obchvatu Pelhřimova
The bridge on the recently opened Pelhřimov bypass*

