

ZPRAVODAJ

geosan
GROUP

MĚSTSKÝ ÚŘAD

Plzeň 4

Obsah

SEZNAMTE SE,

prosím

Strana 3

ESG

report

Strana 6

REVITALIZACE STADIONU

Třebíč

Strana 9

TRADICE A ZÁŽITKY

Nová Horka

Strana 10

NOVÁ BUDOVA ÚŘADU

Plzeň 4

Strana 11

URGENTNÍ PŘÍJEM

Kolín

Strana 12

PARKOVÁNÍ

Pardubice

Strana 13

METRO

Hradčanská

Strana 14

GG CUP

po páte

Strana 15

KŘÍŽOVKA

Strana 16

ZPRAVODAJ

Zpravodaj vydává GEOSAN GROUP a. s.

Sídlo U Nemocnice 430, 280 02 Kolín III
Kancelář U Průhonu 1516/32 170 00 Praha 7
Tel. +420 246 006 111
Web www.geosan-group.cz

Náměty a připomínky ke Zpravodaji
posílejte na: vlasta.koncelova@ggcz.eu

Výroba StudioLumira s. r. o.

Fotografie GEOSAN GROUP & StudioLumira

Zpravodaj slouží pouze pro vnitřní potřeby
GEOSAN GROUP a. s.

Všechna práva vyhrazena.





Ing. František Buršík,
ředitel Závodu
dopravních staveb

Na přelomu roku 2025/2026 došlo u Závodu dopravních staveb k výměně na pozici ředitele. Rádi bychom Vám představili novou posilu týmu, Ing. Františka Buršíka, který na začátku ledna 2026 do naší společnosti nastoupil.

Narodil se v roce 1980 a do svých devíti let vyrůstal zde, v pražských Holešovicích, pár metrů od naší současné adresy. Možná si leckdo z Vás pamatuje tuto pražskou čtvrť té doby. Oprýskané budovy, často bez údržby po mnoho let, obraz zaostalosti hospodaření a stavu státu minulého režimu.

Jak vzpomínáte na tuto dobu?

Máte pravdu, i naše rodina bydlela v takovém domě. Malá okna, společné sociální zařízení, koupelna bez teplé vody. Vykoupání ve vaně znamenalo ohřát ji nejprve na kamnech. Holešovice byla špinavá čtvrť se zápachem místního pivovaru, kde dnes parkujeme...

Mým snem a rodinným přáním byl nový byt v paneláku. To se nakonec podařilo a od roku 1989 se stala mým domovem panelová novostavba na Černém Mostě. Chyběla infrastruktura, chodníky, zeleň, zastávky autobusu i školy... Všude bylo bláto, ale nový byt byl najednou zázrak a luxus. Do školy v poměrně vzdálených Kobylisích jsem jezdil nacpaným autobusem.

O pár let později jste přemýšlel o střední škole. Co jste tehdy zvolil?

Líbily se mi mapy a bavil mě zeměpis. Zvolil jsem Střední školu zeměměřičskou, obor geodézie. Zajímavý obor, maturoval jsem v roce 1999.

A přešel na VŠ se stejným zaměřením?

Na pražské ČVÚT by mě přijali na jiný obor než geodézie, ale touto cestou jsem jít nechtěl. Zvolil jsem tedy VÚT Brno, kde první dva roky byly věnovány všeobecnému vzdělání a teprve poté bylo možné zvolit obor geodézie. Dva roky odkladu volby odborné specializace a širší všeobecný rozhled, který mi otevřel pohled i na jiné obory, mě přivedl k rozhodnutí věnovat se dále jinému zaměření.

Který obor zvítězil?

Zvítězily konstrukce mostů, silnice, železnice... Začal jsem se podrobně zabývat problematikou dopravních staveb. A uvědomil si, že odborná literatura, nabízející množství úžasných informací a zkušeností, je v angličtině.

Ta mi chyběla. Využil jsem tedy nabídku na studijní stáž v USA, nabízející hlavně intenzivní výuku anglického jazyka. Každému, kdo má dnes takovou možnost, vřele doporučuji. Promoce po 6 letech v roce 2005 ukončila má vysokoškolská léta.

...a nastoupil jste do prvního zaměstnání...

Ještě na škole jsem navázal spolupráci s projekční kanceláří SHB a. s. Prostředí zhruba dvaceti mladých lidí se stalo místem mých prvních profesních zkušeností. Jako projektant jsem se podílel na zakázkách např. výstavby tunelu Klimkovice, částí dálnice D11 Praha – Hradec Králové, různých obchvatů, silnic a na několika dalších drobnějších zakázkách.

V roce 2007 jsem přešel jako rozpočtář do společnosti PSVS (Pražské silniční a vodohospodářské stavby a. s.). Po dvou letech se otevřela cesta k významné zakázce, na které jsem jako stavbyvedoucí řešil s kolegou velký projekt v hodnotě 1 mld. korun.

O jakou stavbu tehdy šlo?

O úsek Pražského okruhu, křižovatku s dálnicí D1 – stavba 512. To byla velká škola, tak rozsáhlou zakázku jsme dosud v PSVS a. s. neměli. Od stavbyvedoucího jsem se postupně posunul na pozici vedoucího projektu a řídil tým cca 100 lidí. Od roku 2012 už pod novým názvem společnosti – firmu PSVS a. s. převzal

rakouský koncern PORR. Tato zakázka nás katapultovala do prvních úseků modernizace dálnice D1 u Jihlavy a také u Lokte. Zajímavostí této zakázky byla nutnost opravy před opravou samotnou. D1 byla v tomto úseku v tak bídném stavu, že jsme museli, po dohodě s ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic s. p.) opravit provizorně jeden jízdní pás dálnice tak, aby snesla kamionovou zátěž. Pak spustit v tomto pásu dopravu a na druhé polovině dálnice konečně začít kompletní přestavbu. Poté pásy vystřídat a definitivně opravit i první polovinu dálnice. V tak vyčísleném stavu D1 za provozu to nebyl snadný úkol. Dálnici úplně uzavřít nešlo.

Velmi dobře si asi většina z nás pamatuje na autokros po D1. Pravý pruh byl na mnoha úsecích rozbitý tak, že po cestě z Prahy do Brna to bylo na návštěvu zubaře a auto na výměnu tlumičů.

Ano, byl to tristní stav naší páteřní komunikace. Na D1 ještě ale zůstanu. V souvislosti s rekonstrukcí dálnice vyvstal další problém. Byly to mosty, které neumožňovaly plánované rozšíření dálničního tělesa. Nezbyvalo nic jiného než jejich leckydbýdný stav vyřešit demolicí. Pro takový postup jsme navrhli inovativní, dosud nepoužitý postup, při pouze krátkodobém, většinou nočním omezení dálničního provozu. Ten spočíval v odbourání nosných krajních pilířů a kontrolovaném pádu mostovky na dálniční těleso, předem pokryté ochrannou vrstvou

zeminy nebo stavební suti. Zprvu nesouhlasně vyjádření ŘSD se nám podařilo zvrátit a dnes se tímto způsobem demolují mosty běžně. (Pozn. Zpravodaj – průběh takové demolice můžete shlédnout na <https://www.youtube.com/watch?v=wagYIqSEyl> ve zkrácené podobě během dvou minut).



Od roku 2015 jsem byl pověřen vedením obchodního oddělení s asi patnácti lidmi, o další tři roky později, v roce 2018, jsem jako obchodní a technický ředitel oblasti Čechy zřizoval pobočky společnosti PORR a. s. v různých krajích.

Mezi lety 2021–2023 jsem se zodpovídal představenstvu společnosti za velké zakázky v České republice i na Slovensku, ale bez pravomoci jednotlivé stavby zásadně ovlivňovat nebo řídit. Takový stav mi nevyhovoval a v roce 2023 jsem začal působit jako ředitel oblasti Čechy – západ, která obsahovala kraje od Libereckého až





po Jihočeský. V rámci společnosti PORR se jednalo o rozvojový region, kde bylo třeba získávat dostatečné množství zakázek. To vyžadovalo, podle mých zkušeností, zhruba dva roky kontinuální práce. Po jednom roce ale představenstvo rozhodlo regiony dále nerozvíjet a zrušit. Já se svým týmem jsme se soustředili jen na vodohospodářské zakázky. Ačkoliv byly tyto projekty ziskové a úspěšné, vedení společnosti stále více tlačilo na útlum tohoto oboru.

Zhruba v polovině loňského roku přišla nabídka GEOSANu na řízení Závodu dopravních staveb. Nejprve jsme se vzájemně jen otukávali, ale brzy jsme zjistili, že naše vize na další směřování ZDS se potkávají. Věřím, že můj přístup a zodpovědnost k řešení úkolů povede v dalším období k zisku kvalitních zakázek a efektivitě Závodu dopravních staveb.

Prošel jste si všemi důležitými funkcemi od začínajícího přípravně až po vedoucí pozice. Jak se díváte na současnou situaci

ZDS a jak si představujete budoucí roky jako jeho ředitel?

Máme rozpracovanou důležitou zakázku – Rekonstrukci úpravny vody Želivka. Jde o rozsáhlý projekt, který zajišťuje pitnou vodu Praze a na této stavbě budeme ještě cca 2 roky. Naším dalším důležitým směrem, kterým chceme jít v budoucích letech, jsou čistírny odpadních vod, kanalizační řady a rekonstrukce komunikací. V současné době máme takové projekty rozpracované na čtyřech místech v okolí Prahy. Do portfolia našeho závodu patří zakázky týkající se sanací a ekologických zátěží. Nejrozsáhlejší projekt, který je v současné době v procesu příprav a mezinárodní spolupráce, je akce PRAK – PPP projekt železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla Praha.

V následujícím období bych rád vytvořil funkční obchodní středisko a regionální realizační týmy, které budou čerpat ze znalostí materiálů a aktivně se podílet na zajišťování subdodávek v jednotlivých krajích. GEOSAN si zaslouží být významnou firmou i na poli dopravních staveb.

Pane řediteli, blížíme se k závěru. Nejen prací živ je člověk. Tak jako každého i Vás se zeptáme, jaké jsou Vaše koníčky? Co dělá ředitel o víkendů?

Opravuji starší dům v Mnichovicích, ve kterém bydlíme. Většinu času ale věnuji v Česku nepříliš známému sportu, který se jmenuje pozemní hokej. Spolu se dvěma kolegy vedeme oddíl pozemního hokeje TJ MNICHOVICE, kde k činnosti ve vedení klubu ještě trénuji malé děti do 6 let. Jsem aktivní i v rámci Českého svazu pozemního hokeje, kde působím v představenstvu. Mám dva syny ve věku 18 a 16 let. Starší je úspěšným hráčem pozemního hokeje a reprezentantem ČR v tomto sportu.

Děkujeme Vám za rozhovor a přejeme v dalších letech úspěšná rozhodnutí.

ESG REPORT

Stavíme zodpovědně a nyní se transparentně dělíme o informace v oblasti udržitelnosti. Tu symbolizují tři písmena **ESG**:

- **E – ENVIRONMENTÁLNÍ ODPOVĚDNOST**
(jak se chováme na stavbách k přírodě a okolí)
- **S – SOCIÁLNÍ ODPOVĚDNOST**
(jak se staráme o své lidi)
- **G – ODPOVĚDNÉ ŘÍZENÍ (GOVERNANCE)**
(jak máme nastavena pravidla a že hrajeme fér)

Všechna relevantní data a závazky z reportu nyní chceme prezentovat i Vám – kolegům, zaměstnancům a partnerům, kteří jsou důležitou součástí plnění naší udržitelné mise.

Za předchozí rok 2025 se můžeme ohlédnout nejen směrem k dokončeným projektům, ale především směrem k hodnotám, které máme nastavené jako zásadní pro naše podnikání.

Každá naše stavba přináší zásah do krajiny či urbánního prostoru. Práce ve stavebnictví také znamená, že tato činnost významně ovlivňuje životy současných i budoucích generací. Jako společnost principy ESG integrujeme do našeho podnikání už více než 20 let.

Rozhodli jsme se proto, ač to po nás zákon zatím v plné míře nepožaduje, přistoupit zodpovědně k naší roli generálního dodavatele a vyhodnotit dopady naší práce veřejně, prostřednictvím komplexního ESG reportu.

CO PRO NÁS ZNAMENÁ ESG V PRAXI?

OCHRANA PŘÍRODY /E/

dlouhodobě sanujeme ekologické zátěže, využíváme oběhové hospodářství a rekultivujeme krajinu.

NAŠI LIDÉ /S/

pečujeme o stabilitu, personální pestrost a bezpečnost všech našich kolegů.

DŮVĚRA V OBCHODNÍCH VZTAZÍCH /G/

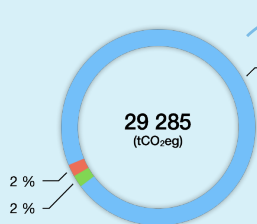
budujeme vztahy založené na transparentnosti a včasném plnění závazků.



UHLÍKOVÁ STOPA - celkové emise skleníkových plynů (2024)

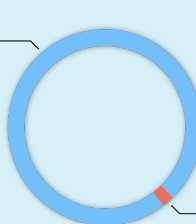
Součástí našeho portfolia jsou mimo jiné rekultivace, ekologické stavby či revitalizace historických objektů, čímž chceme podtrhnout naši aktivní roli v ochraně životního prostředí. Naši uhlíkovou stopu v zásadní míře tvoří nakoupené zboží a služby.

UHLÍKOVÁ STOPA (dle trhu)



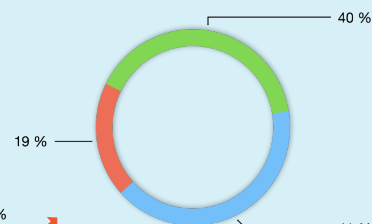
● Scope 1
● Scope 2
● Scope 3

ROZLOŽENÍ ZDROJŮ EMISÍ (ve scope 3)



● Nakoupené zboží a služby
● Ostatní kategorie

ROZLOŽENÍ OSTATNÍCH KATEGORIÍ (ve scope 3)

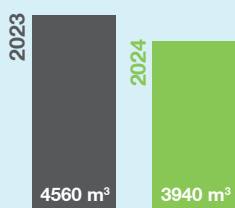


● Odpady vzniklé v rámci provozní činnosti
● Dojíždění zaměstnanců
● Činnosti související s palivy a energiemi

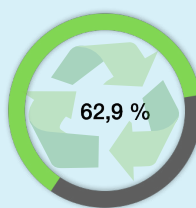
VODA, RECYKLACE A ZDROJE

Naše spotřeba vody se meziročně snížila a zvýšil se podíl recyklovaného odpadu, který nyní tvoří téměř dvě třetiny z celkového odpadu. Na druhou stranu, výraznou měrou se stále na námi spotřebovávané energii podílejí fosilní zdroje – z 86 %.

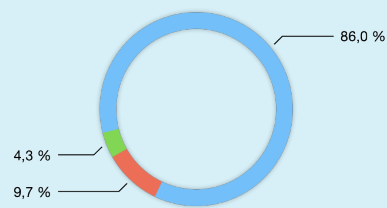
CELKOVÁ SPOTŘEBA VODY



PODÍL RECYKLOVANÉHO ODPADU



PODÍL CELKOVÉ SPOTŘEBY ENERGIE



● Jaderné zdroje
● Obnovitelné zdroje
● Fosilní zdroje

UKAZATELE ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI

Důležitá je pro nás také bezpečnost a zdraví našich zaměstnanců. Na všechny naše zaměstnance se vztahuje systém Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Podíl pracovních úrazů zaměstnanců byl roce 2024 nižší než 1 %.



100 %

Vlastních zaměstnanců na které se vztahuje systém BOZP



0

Úmrtí v důsledku pracovních úrazů a nemocí z povolání



0,8 %

Pracovních úrazů, o nichž je třeba vést záznamy



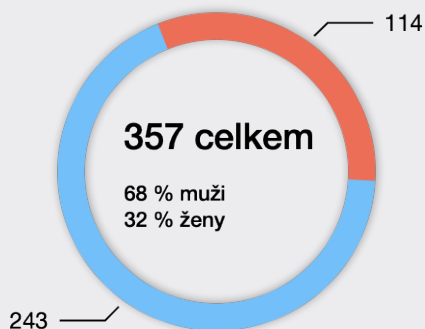
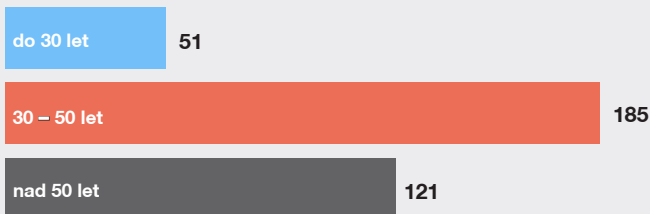
277

Dnů pracovní neschopnosti kvůli úrazům, nehodám, úmrtím nebo nemocem z povolání

ETICKÝ KODEX

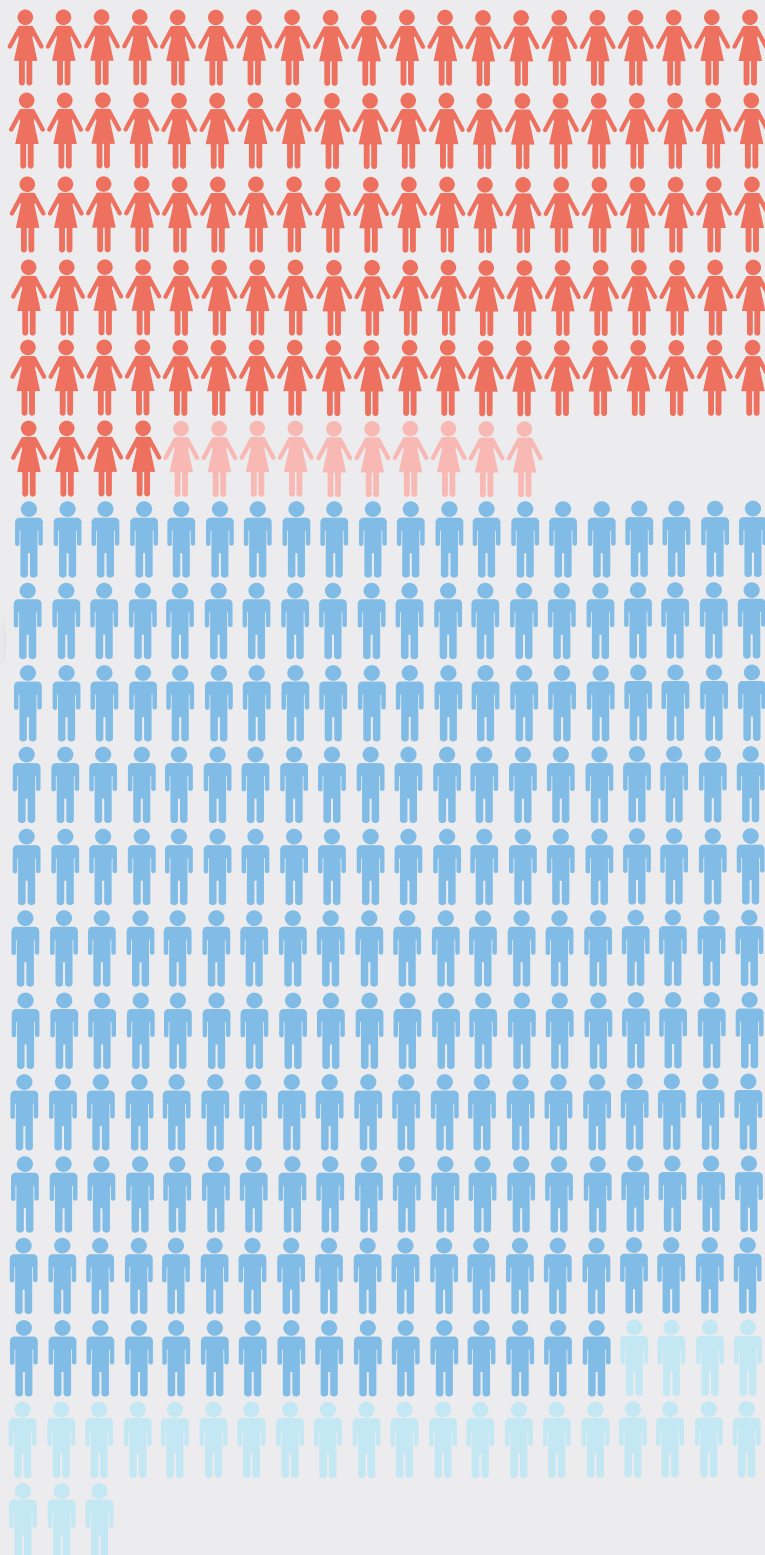
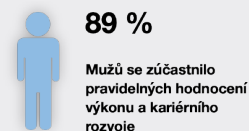
Všechna pravidla máme deklarována v Etickém kodexu, který zahrnuje genderovou a platovou rovnost, zamezení násilí a obtěžování na pracovišti a dále prevenci proti diskriminaci.

Je pro nás důležité dávat prostor ženám. Celkový poměr zaměstnanců je 68 % mužů a 32 % žen.



PROFESNÍ ROZVOJ

Dbáme na kariérní a profesní rozvoj – každý zaměstnanec strávil v roce 2024 přibližně 8 hodin odbornou přípravou či vzděláváním.



KLÍČ K ÚSPĚCHU

Klíčem k úspěchu považujeme firemní kulturu, která je bezpečným prostředím a obsahuje systém prevence či detekce incidentů.

Podrobnější informace naleznete v ESG reportu 2024 na webových stránkách společnosti.

Ing. Jan Zima,
manažer kvality



Revitalizace zimního stadionu Třebíč

Investor:
Město Třebíč

Zakázku realizoval:
Závod pozemních staveb Brno

Po necelých dvou letech jsme začátkem letošního roku dokončili rozsáhlou a nákladnou revitalizaci objektu zimního stadionu v Třebíči. Výsledkem je moderní multifunkční sportovní hala, která splňuje soudobé technické, provozní i energetické požadavky.

Areál vznikl již v 50. letech jako nekryté venkovní kluziště, zasazené do skalnatého svahu v centru města. Na přelomu 70. a 80. let byla zahájena realizace zastřešení haly. První, ještě nedokončená, střešní konstrukce se však během výstavby zřítila. Pod troskami zahynuli dva lidé, ale okolnosti nehody tehdejší režim veřejně nikdy objasnil. Následně byla provedena nová konstrukce zastřešení, která sloužila až do současné revitalizace.

Dokončená rekonstrukce zachovala pouze nosný ocelový skelet hlavní haly, který prošel otryskáním a získal nový ochranný nátěr. Skladba střešního pláště byla kompletně demontována a nahrazena novou skladbou s trapézovým plechem, tepelnou izolací a povlakovou krytinou. Původní dostavby a přístavby v západní části areálu nahradila nová železobetonová konstrukce. Zmizela také stará ledová plocha i původní tribuny, na jejichž místě vyrostlo nové prefabrikované hlediště. Kapacita haly je nyní 2 306 sedadel a 11 míst pro vozíčkáře. Součástí prací byla také úprava dispozic prostorů pro sportovce, modernizace šaten, bufetů, dvou tělocvičen a obnova technologického zázemí. Nový zdroj chladu má výkon 440 kW a doplňuje jej tepelné čerpadlo vzduch–voda o výkonu 230 kW, využívající zbytkové teplo z kompresorů při chlazení.

Realizaci zásadně limitoval fakt, že veškeré práce musely probíhat pod zachovaným nosným skeletem haly. Tato prostorová

omezení v kombinaci s polohou stavby v husté městské zástavbě výrazně komplikovala logistiku i samotnou výstavbu. Nedostatek manipulačních ploch vyžadoval zvolit alternativní postupy montáže i dopravy materiálu.

Dnešní architektonické řešení sjednocuje areál novým opláštěním ze sendvičových panelů s minerální izolací a předřazenou lamelovou fasádou. Jižní betonová stěna s kamenným obkladem byla zachována jako charakteristický prvek původní stavby.

Stadion má primárně sloužit pro lední hokej a veřejné bruslení, nově však umožní konání různých kulturních a společenských akcí.



Stavební úpravy zámku, centrum tradic a zážitků Nová Horka

Investor:

Moravskoslezský kraj

Zakázku realizoval:

Závod pozemních staveb Ostrava

Máme za sebou náročný projekt stavebních úprav památkově chráněného objektu Zámek Nová Horka nedaleko Ostravy. Projekt jsme dokončili ve smluvním termínu a předali bez vad a nedodělků letos v únoru. Rekonstrukce navazovala na předchozí etapu „Dobudování infrastruktury a zázemí (Muzeum pro veřejnost III)“, o které jsme Vás ve Zpravodaji také informovali.

Předmětem zakázky byly stavební a restaurátorské práce ve 2. a 3. nadzemním podlaží s cílem vytvořit prostory budoucího centra tradic a zážitků při zachování památkových hodnot objektu.

Ve 2. NP došlo k dispozičním úpravám hygienického zázemí, opravám podlah, výměně původního jídelního výtahu za nákladní. Obnoveny byly povrchové úpravy stěn a stropů, doplněny a restaurovány dřevěné obklady. Nově upravené prostory jsou koncipovány jako variabilní zázemí pro tematické výstavy, vzdělávací programy, řemeslné workshopy a kulturní setkání veřejnosti.

Ve 3. NP proběhly rozsáhlé demontáže nášlapných vrstev, obkladů a příček. Stavebně-technický průzkum potvrdil nevyhovující stav zhlaví i částí stropních trámů napadených dřevokaznými houbami a hmyzem. Po odkrytí konstrukcí následovala jejich detailní kontrola a v rozsahu stanoveném statikem také výměna poškozených prvků. Poté následovala impregnace, doplnění tepelné izolace foukaným materiálem a realizace nových skladbových vrstev podlah.

Veškeré práce probíhaly ručně bez použití těžké mechanizace s důrazem na ochranu štukové výzdoby, fresek a zachování provozu prohlídkové

trasy v 1. NP. Původní rozvody elektroinstalace, vytápění a elektrické požární signalizace byly úplně odstraněny a nahrazeny novými, vedenými ve skladbě podlah. Masivní parkety se rozebíraly s maximální snahou o jejich zachování, jednotlivé lamely se očistily a uskladnily pro opětovné použití.

Všechny naše zásahy podléhaly předchozímu projednání a schválení orgánů památkové péče. Restaurování dveří, okenic i nástěnných maleb jsme prováděli podle schváleného restaurátorského záměru. V průběhu prací došlo k odkrytí řady historických prvků, včetně původních krbů a dobových vrstev, což si vyžádalo operativní úpravy technologických postupů.

Nově zrekonstruované prostory byly vybrány jako místo oficiálního setkání vlád České a Slovenské republiky, což potvrzuje vysokou úroveň provedených prací i reprezentativní charakter objektu.



Nová budova Úřadu městského obvodu Plzeň 4

Investor:

Statutární město Plzeň

Zakázku realizoval:

Závod pozemních staveb Plzeň

V únoru byla dokončena dvouletá rekonstrukce historické budovy bývalé školy na Habrmannově náměstí v Plzni, která se proměnila v nové sídlo Úřadu městského obvodu Plzeň 4 – Doubravka.

Objekt z roku 1902 sloužil v době svého vzniku jako obecná škola pro 500 žáků. Od roku 2013, kdy se odtud odstěhovala plzeňská konzervatoř, byl prostor prázdný.

Projekt rekonstrukce respektoval původní půdorys historické budovy a zároveň odstranil nevhodnou přístavbu šaten a toalet z 80. let. Na jejím místě vznikla nová dvorana, která rozšířila užžitnou plochu úřadu a stala se centrálním komunikačním prostorem objektu.

Dominantou dvorany jsou dva panoramatické výtahy v prosklených šachtách, zakončené pod světlíkem o rozměrech 8 x 12 m, který zajišťuje přirozené osvětlení interiéru.

Nosný systém původní historické části tvořilo cihlové zdivo s ocelovými stropy, zatímco přístavba byla zděná se stropy z monolitického železobetonu. Rekonstrukce přinesla zásadní proměnu vnitřního uspořádání objektu. V historické části došlo k úplnému odstranění nenosných příček, statickému zajištění nosných konstrukcí, novému podchycení schodiště a zajištění štítových stěn. S ohledem na historický charakter stavby byly stavební práce technicky velmi náročné. Podle doporučení statika bylo nutné zamezit jakémukoliv přenosu vibrací do stavebních konstrukcí, a proto se všechny nové otvory předřezávaly diamantovým lanem a následně ručně rozebíraly.

Na budově vznikla nová fasáda, která vychází z původního architektonického řešení. Nová

část objektu je opatřena provětrávanou fasádou s lepeným velkoformátovým obkladem. Původní krov historické budovy byl nahrazen novou konstrukcí v kombinaci oceli a dřeva, střešní krytinu tvoří keramické tašky.

Objekt má jedno podzemní a tři nadzemní podlaží. Podkroví slouží jako strojovna vzduchotechniky se třemi jednotkami, které přivádějí čerstvý vzduch do obřadní síně, jednacího sálu a hlavního prostoru dvorany. Sklepní prostory plánuje úřad využívat jako archiv.

Součástí projektu bylo ještě vybudování parkovací plochy pro 30 vozidel, podzemní retenční nádrže pro hospodaření s dešťovou vodou a úprava veřejného prostranství se zelení a městským mobiliářem.



Vznik urgentního příjmu Oblastní nemocnice Kolín a. s.

Investor:

Oblastní nemocnice Kolín, a. s.,
nemocnice Středočeského kraje

Zakázku realizuje:

Závod pozemních staveb Hradec Králové

V areálu oblastní nemocnice v Kolíně začneme letos v dubnu s přípravnými pracemi na stavbě nového pavilonu urgentního příjmu. První fáze zahrnuje demolici dnešního pavilonu K, likvidaci studny a nezbytné kácení dřevin, které uvolní prostor pro moderní novostavbu.

Kolínská nemocnice je v současnosti jedinou středočeskou nemocnicí svého typu, která doposud nemá centrální urgentní příjem (tzv. emergency), ačkoliv jeho existenci vyžaduje nařízení Ministerstva zdravotnictví České republiky. Důležitost projektu podtrhují statistiky: ročně do zařízení dorazí zhruba 12 tisíc vozů Zdravotnické záchranné služby s urgentními

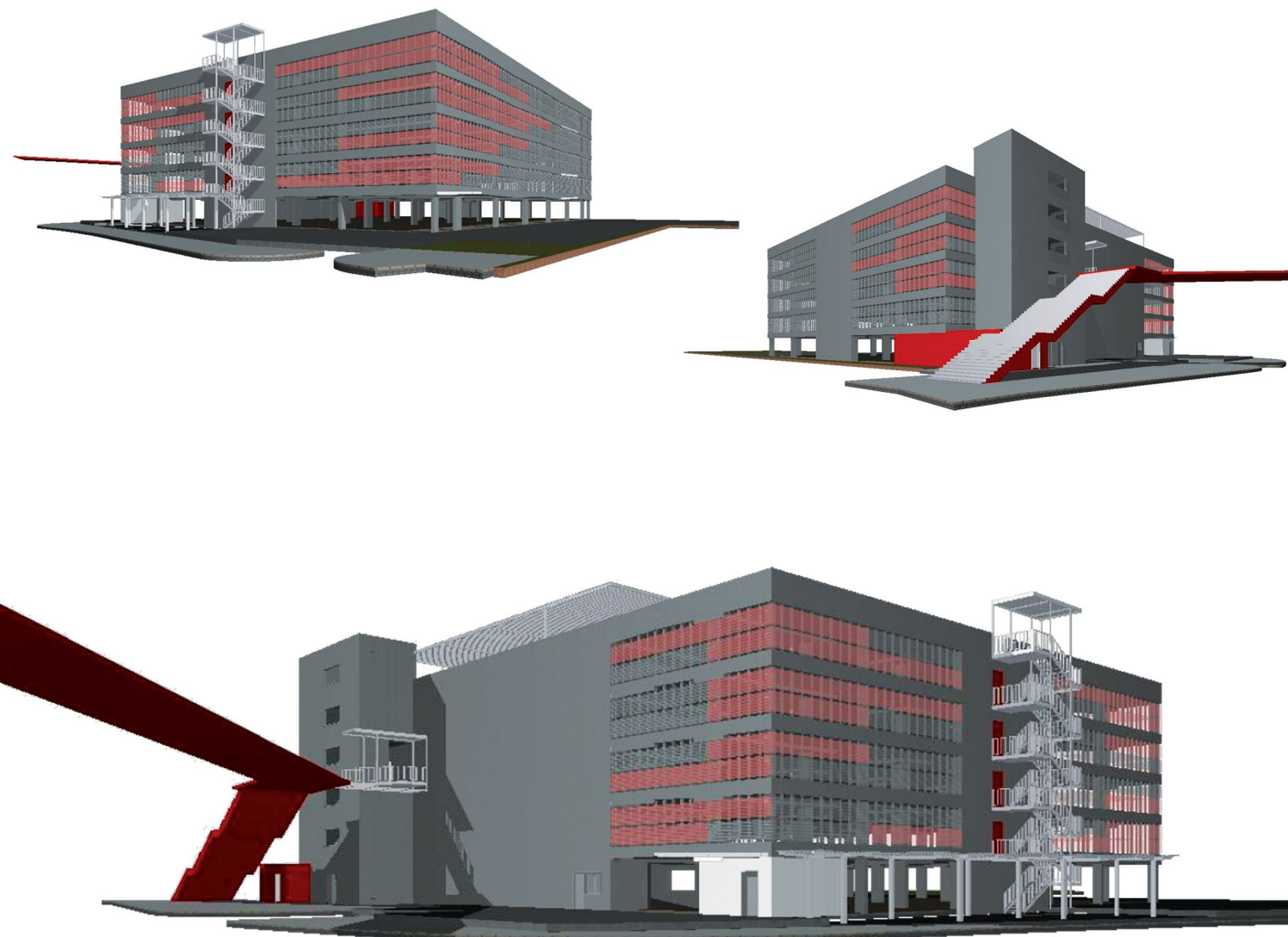
případy, což představuje průměrně 32 sanitek denně. Ambulancemi pak projde přes půl milionu pacientů za rok. Po dokončení nového pavilonu dojde k zásadní změně. Sanitky již nebudou rozvážet pacienty do jednotlivých pavilonů v areálu nemocnice podle diagnóz. Nově zdravotníci všichni dospějí v akutním stavu přijmou na jednom místě, kde odborný personál provede jejich roztrídění podle závažnosti jejich zdravotního stavu.

V suterénu šestipodlažní budovy chce nemocnice prostor využít pro rozšíření centrální sterilizace. V přízemí vznikne recepce s registrací a tříděním pacientů. Projekt zde počítá s novými pracovišti zobrazovacích metod (RTG, CT a ultrazvuk), prostorem pro chirurgické a traumatologické ambulance i pro lékařskou pohotovostní službu. Součástí se stanou také nové interní a neurologické ambulance. Druhé nadzemní podlaží pak nabídne ambulance endocentra (Centrum pro diagnostiku a léčbu endometriózy) a biologické

léčby, mikrobiologické laboratoře a zázemí pro zdravotníky. Poslední podlaží projektant vyhradil třem operačním sálům včetně sálu pro robotickou chirurgii, které propojíme se současným operačním traktem.

Novostavba bude založena na hlubinných pilotech, kotvených do skalního podloží. Skelet budovy je vyprojektován jako železobetonová monolitická konstrukce s fasádou v kombinaci plných a prosklených panelů s kontaktní tepelnou izolací. Nový pavilon urgentního příjmu bude napojen na veškeré sítě nemocnice, včetně areálových rozvodů medicínálních plynů.

Významnou novinkou bude střešní heliport. V současnosti musí Letecká záchranná služba využívat tzv. překlad na pozemní plochu mimo areál, odkud pacienta do nemocnice převáží sanitka. Po dokončení pavilonu přistanou vrtulníky přímo na střeše urgentního příjmu.



Parkovací dům Vápenka Pardubice

Investor:

Dopravní podnik města Pardubic

Zakázku realizuje:

Závod pozemních staveb Hradec Králové

Počátkem letošního roku jsme podepsali smlouvu o dílo na výstavbu parkovacího domu Vápenka v těsné blízkosti Terminálu Jih vedle pardubického hlavního nádraží. Cílem projektu je vytvořit kapacitní, bezpečné a dlouhodobě udržitelné parkovací zařízení s moderní technologií provozu, přípravou pro elektromobilitu, bezbariérovým užíváním a důrazem na nízké provozní náklady.

Projekt bude realizován v systému Design & Build. Tento způsob zadání umožňuje efektivní propojení projekční a realizační fáze.

Původní zadání investora počítalo s pětipodlažním parkovacím domem o minimální kapacitě 300 stání. Na základě detailního

posouzení území a dopravních potřeb byl v rámci optimalizace návrhu objekt rozšířen na šest nadzemních podlaží. Tato úprava navýšila celkovou kapacitu na 407 parkovacích míst. Projekt tak významně posílí dopravní obslužnost lokality, omezí tlak na uliční parkování a zlepší dostupnost městské hromadné dopravy v této části města.

Specifickou součástí přípravy stavby je provedení pyrotechnického průzkumu. Pardubice byly v roce 1944 terčem spojeneckých náletů, během nichž americká a britská letadla svrhla na město více než 11 000 leteckých pum. V podloží se tak mohou dosud nacházet kusy munice, které při dopadu neexplodovaly. Před zahájením zemních prací proto proběhne detailní expertiza s využitím specializovaných detekčních systémů, která zajistí bezpečný průběh výstavby.

Konstrukčně je objekt navržen jako železobetonová monolitická stavba s vysokou únosností a dlouhou životností. Nosný systém

tvoří monolitické sloupy, stěny a stropní desky dimenzované na intenzivní provoz, dlouhodobé zatížení a zvýšené chemické namáhání, typické zejména pro zimní období.

Objekt bude vybaven inteligentním parkovacím systémem, elektronickou požární signalizací, moderními protipožárními instalacemi, nouzovým a únikovým osvětlením i přípravou pro dobíjecí stanice elektromobilů. Zvláštní pozornost bude věnována povrchům jezdových ploch, které musí splňovat vysoké nároky na odolnost vůči chemickému zatížení, a na přehledný navigační systém pro uživatele.

Dokončení stavebních prací je plánováno na jaro příštího roku.



Výměna pohyblivých schodů a modernizace stanice metra Praha

Investor:

Dopravní podnik hl. m. Prahy a. s.

Zakázku realizuje:

Závod pozemních staveb strategických projektů

Letos zahájíme rozsáhlou modernizaci stanice Hradčanská na lince A pražského metra. Tato stanice patří mezi významné dopravní uzly severozápadní části Prahy a denně odbaví tisíce cestujících.

Do provozu byla uvedena již v roce 1978 a po téměř padesáti letech intenzivního využívání ji čeká komplexní obnova technologického i stavebního řešení.

Stanice Hradčanská je ražená trojlodní stanice se šesti pilíři a jednou propojkou mezi nástupišti, přístupná jedním eskalátorovým tunelem. Nástupiště o délce 100 metrů se nachází v hloubce 43 metrů pod terémem, což z ní činí jednu z hlubších stanic linky A.

Architektonický výraz odpovídá době svého vzniku – stěny jsou obloženy kombinací světlého a tmavého kamenného obkladu, podlaha je tvořena žulovou dlažbou středně šedé barvy pokládanou v pásech šířky 600 mm. Charakteristickým prvkem jsou podhledy z eloxovaných konvexních a konkávních kazet v barevné kombinaci Champagne, zlaté a oranžové, které stanici dodávají její nezaměnitelný vizuální charakter.

Při rekonstrukci bude postupováno s maximálním respektem k původnímu architektonickému řešení. Veškeré kamenné obklady budou demontovány a provedeny nově v kameni co nejbližším původnímu materiálu svou barvou i strukturou. Tmavý kámen z nástupiště bude odborně vycištěn a znovu použit, světlý obklad i kamenný sokl budou nahrazeny novými se stejnou barevností. Nerezovým doplňkům – mřížkám vzduchotechniky, technickým dvířkům, svodidlům a dalším prvkům navrátíme jejich původní lesk.

Hlavní část obnovy představuje kompletní výměna pohyblivých schodů, které patří mezi nejvíce zatěžované technologie stanice. Modernizací projde rovněž elektroinstalace, kabelové trasy, osvětlení i systémy měření a regulace. Významnou součástí je rekonstrukce distribuční transformovny, která zajišťuje napájení stanice a jejích technologií. Obnoveny budou také vestibuly a podchody včetně úprav pro lepší orientaci cestujících.

Realizace je plánována na přibližně 18 měsíců a vyžádá si dočasné omezení provozu stanice. Cílem projektu je prodloužit životnost této významné dopravní stavby, zvýšit její bezpečnost i energetickou efektivitu a současně zachovat její charakteristický architektonický výraz pro další desetiletí provozu.

GEOSAN GROUP VÁS ZVE NA TRADIČNÍ SPORTOVNÍ AKCI **teambuilding_vol_5**

čtvrtek 11. 6. 2026 od 9:00 hod.





Restaurace Rosmarina, ulice Vltavanů, 143 00 Praha 4.

Účast prosím potvrďte do 30. 4. 2026

na e-mail: vkonceklova@ggcz.eu



KŘÍŽOVKA

| POMŮCKA: AKROS, MĚNEC, NÁMĚT, TRUHA, UR | ÚŽINA MEZI EVROPOU A MALOU ASIÍ | 1. DÍL TAJENKY | BUŘT S CIBULÍ V OCTOVÉM NÁLEVU | HARMONIE | EUROPEAN HEALTH INSURANCE CARD (ZKR.) |  | PLECHOVÉ HRNCE NA NÁPOJE | CITOSLOVCE KVIČENÍ VEPŘŮ | ŘÍMSKÝMI ČÍSLICEMI 601 | GENIÁLNÍ MISTR HO- LANDSKÉHO MALÍŘSTVÍ |  | LYRICKÁ BÁSEŇ OBSAHUJÍCÍ 14 VERŠŮ | OZÝVAT SE VYSOKÝM PRONIKA- VÝM HLASEM | ZBĚSILA, ZURIVÁ (KNIŽ.) | PRUDKÉ NAPADENÍ NEPŘÍTELE VOJSKEM | |
|---|---|--|---|---|---|---|---|--------------------------------------|---|--|---|---|--|-------------------------------|--|--|
| KULOVITÁ OPUCHLINA, ZPRAV. PO ÚDERU | | | | | | JEMNÝ PRAŠEK K PĚSTĚNÍ POKOŽKY | | | | | BRÝLE | | | | | |
| ZARÍZENÍ K ODTAHO- VÁNÍ | | | | | | TVÁŘ POHÁŘ (KNIŽ.) | | | | | OMOTAT SUMERSKÝ MĚSTSKÝ STÁT | | | | | |
| ZARÍZENÍ K ODVODU PŘEPĚTÍ (MN. Č.) | | | | | | | ODOLNOST ORGANISMU AKAD. MÚZIC. UMĚNÍ (ZKR.) | | | | | | | | | |
| POLSKA AGENCIA PRASOWA (ZKR.) | | | | POVLAK NA PEŘINU HUHŇAL (NÁŘ.) | | | | | ROZBREČE- NÉ DÍTĚ (EXPR.) ZAKRÁTKO | | | | | | | |
| PŘÍRODNÍ ÚKAZ HŘEJÍCÍ A SVÍTÍCÍ | | | | | ODDĚLENÝ PROSTOR VINÁRNÍ DOMÁCKY KATEŘINA | | | | | | ENGEHO INICIÁLY TYČE NAMÁ- HANĚ TAHEM | | | 3. DÍL TAJENKY | MÍT V ÚČTĚ | |
| RVÁČ (HANTEC) | | | | | MOČIT (DĚTSKY) OČKOVAČÍ LÁTKA | | | | | | | TUBERKU- LÓZA (ZKR.) TŘI TRUMFY V TAROKÁCH | | | | |
|  | VERNŮV KAPITÁN NAUTILA | VYPOUŠTĚNÍ ŠKODLIVIN VYDAVATEL- KA KNIH | | | | | | UMĚT PAPÍRKY S DÁVKOU DROGY | | | | | POŠT. KÓD UTAHU SOUZVUK TŘÍ TONŮ | | | |
| HANEBNÉ, NEČESTNÉ | | | | | | | OSADA POD HRADEM ŘEMEN K ŘÍ- ZENÍ KONĚ | | | | | | | | | |
| INICIÁLY PĚVKYNĚ DESTINNOVÉ | | | ŘECKY 'NEJVYŠŠÍ' SMYSL | | | | | | TEPOT OZÝVAT SE JAKO KŮN | | | | | | | |
| ŘÍMSKÝMI ČÍSLICEMI 1 004 | | | | ZLODĚJ AUT 2. DÍL TAJENKY | | | | | | POBÍDKA K RYCHLÉMU ODCHODU 151 (ŘÍMSKY) | | | | | ELEKTRICKY NABITÉ ČÁSTICE | |
| STÁT SE OTYLÝM | | | | | STAROVĚKÝ OBCHODNÍK S PENĚŽÍ ZN. ZLATA | | | | | | OVŠEM (ZAST.) EVAKUAČNÍ KOMISE (ZKR.) | | | | | |
|  | OZEV (KNIŽ.) TRINITRO- TOLUEN (ZKR. NÁZEV) | | | | | MLADÉ DĚVČE (NÁŘ.) LOSOVÁNÍ | | | | | | SPODEK NÁDOBY MŮŽSKÉ JMÉNO | | | | |
| MRTVĚT ZA ZVLÁŠTNÍ- HO POCITU CHVĚNÍ | | | | | | | ČĚTBA (HOVOR.) INIC. HERCE MUNZARA | | | | | | MLUVNICKÁ TŘETÍ OSOBA NÁZEV 'L' | | | |
| PYTLÁK BEZ STŘELNÉ ZBRANĚ | | | | | SEVERSKÝ MOŘSKÝ PTÁK | | | | | ZNALECKÝ POSUDEK | | | | | | |
| LAMÁM VLASTNÍ | | | | | SMYSL K VNÍMÁNÍ DOTYKU | | | | | REVOLVERY S OTÁČIVÝM BUBÍNKEM | | | | | | |

Správné znění tajenky z minulého čísla bylo:
TVOJE ODVAHA OTEVÍRÁ CESTU

Nejrychlejší luštitelé z minulého čísla:

Petr Šolín, přípravař, ZPSSP;

Petr Neshyba, přípravař, ZPSPR;

Vít Spratek, stavbyvedoucí, ZPSO;

Milan Janáček, stavbyvedoucí, ZDS;

Marcela Swaczynová, účetní, ekonomický útvar.