

Stavby Colasu

Mesačník spoločností skupiny COLAS v Slovenskej a Českej republike

Noviny Stavby Colasu sú nasledovníkom Mostov východu Inžinierskych stavieb, a. s. a Spravodaja CESTY NITRA, a. s.

Na Morave do cieľa



Žilinský začiatok



Největší a po svém



Podhradie ožilo



Štrkovňa Velký Grob - Čadíky signálom expanzie COLAS-u na západe Slovenska

Štart (takmer) naostro

Jedenásty august. Obyčajný letný deň. No pre CESTY NITRA a COLAS deň mimoriadne významný. Po rokoch plánov a takmer 16 mesiacoch príprav na mieste sa rozbieha skúšobná prevádzka technologickej linky na štrkovni vo Velkom Grobe. Najväčšia investícia skupiny na území SR a ČR za posledné obdobie tak začína vracat vložené prostriedky.

Chotár obce Velký Grob, blízko Pustých Úľan. Rozhranie Podunajskej roviny a Trnavskej pahorkatiny, bohaté na kvalitné štrkopiesky. Za posledné tri roky tu vzniklo niekoľko nových štrkovní. Tá COLAS-ácka je najväčšia, pozemok má plochu 158 hektárov. Stavebné mechanizmy, štrkovisko s neodmysliteľným jazerom. A predovšetkým nová linka z dielne svetového lídra, spoločnosti Metso Minerals. Doteraz stála 1,4 milióna eur. Redaktori Stavieb Colasu sú zvedaví na jej rozbeh.

Nie sú sami. V druhý deň po skú-

šobnom štarte vedie do Veľkého Grobu aj cesta generálneho manažéra COLAS-u pre oblasť ČR a SR, **Ing. Jaroslava Jarábka, MBA**. Na mieste je technický námestník CIEST NITRA **Ing. Juraj Cabadaj**, jeho kolega, vedúci strediska **Ing. Dušan Madola**, starosta Veľkého Grobu **Dr. Ladislav Andor** i zástupcovia spoločnosti Technológie Slovensko, ktorá linku postavila. Skúšobná prevádzka trvá 15 dní a počas nej je nutné vychytať všetky „muchy“. Aby po spustení šlo všetko hladko.

Najmä do betónov

Technologická linka je nastavená tak, aby spracovala 400 ton štrkopieskov za hodinu. Znamená to **triedenie a pranie** suroviny. Mokrým triedením prechádzajú frakcie 0/4, 4/8, 8/16 a 16/22. „Najjemnejšiu frakciu 0/4 ako jedinú na Slovensku prepierame špeciálnym zariadením hydrocyklónom, čím ju zbavujeme najmenších ílovitých častíc,“ upresňuje D. Madola. Perspektívne sa počíta aj s **drvením ka-**

meniva. „Či sa to opláti, uvidíme z praxe. Záleží, koľko bude nadsitného kameňa.“

Štrkopiesok je nevyhnutnou zložkou do betonárskych výrobkov (betóny, malty) či zámkových dlažieb. Naopak do asfaltových zmesí sa veľmi nehodí. Znamená to, že COLAS chce výrobky najmä predávať a zaručiť tak návratnosť investície? „V budúcnosti chceme investovať do utlmenej Prefy Hlohovec,“ upozorňuje na strategický plán J. Cabadaj. pokračovanie na str. 3



Počas skúšobnej prevádzky technologickej linky treba dávať pozor na každý detail. Vie to aj generálny riaditeľ COLAS-u pre Českú a Slovenskú republiku Jaroslav Jarábek (vpravo). Spolu s ním sledujú násypku so štrkopieskom Juraj Cabadaj a Dušan Madola (vľavo) zo spoločnosti CESTY NITRA.

Momentálne sa zo 158 ha pozemku využíva 44. Pri predpokladanej kapacite 800 000 ton za rok má ložisko perspektívu na 68 rokov. Vrstva štrkopieskov siaha do hĺbky približne 40 metrov, teraz sa ťaží približne do siedmich. Do polovice augusta vybrali mechanizmy približne 60 000 kubíkov.

Inžinierske stavby majú na dohľad záver prác na Via Moravici

Koľko stojí

„Ak by sme to nestihli, tak Inžinierske stavby v Čechách skončili,“ so štipkou nadsádzky konštatuje manažér projektu Ing. František KOVÁČ z závodu 09. Hovorí samozrejme o budovanom diaľničnom úseku D4705 Bělotín - Hladké Životice na severnej Morave. Mimoriadne kontrolné dni na stavbe navštevuje česká stavebná „smotánka“ na čele s generálnym riaditeľom Ředitelství silnic a dálnic, rovnako ako susedný úsek D4706 Hladké Životice - Bílovec.

povešť

Dôvod takého veľkého záujmu? Samozrejme peniaze. Vo februári dostali obidva úseky injekciu z verejných finančných zdrojov, konkrétne zo Státního fondu dopravní infrastruktúry. Pod jednou podmienkou - sprejazdniť úseky v novembri 2009. František Kováč však nevyzerá, že sa mu pod takýmto ultimátom roztrasú kolenná. Svojich kolegov a dodávateľov pozná a vie, že to dokáže. Napriek ťažkostiam - od ničivých povodní až po poruchy finišéra. V hre je meno a dobrá povest' firmy. A nielen IS, ale celého COLAS-u.

Kľúčový bude august a september. Od 1.8. začala pokládka asfaltových zmesí. A keďže ide o ďalší referenčný úsek aj pre stredisko závodu 06 pre cementobetónové vozovky, termíny znejú: pravá strana (smer Brno - Ostrava) do 15.9., ľavá strana do 30.9.

Za každým z týchto čísel sa skrýva veľké odhodlanie. Vyžaduje si to skvelú organizáciu, logistiku. A snáď aj kúsok šťastia a menej dažďa.

ao, foto mag

Viac o atmosfére na stavbe čítajte na strane 4.

Hydrostavákom sa stal hneď po vysokej škole, roku 1981. Začínal na vodnom diele Kráľová nad Váhom pri Sereďi. Jeho ďalší pracovný život sa spája so sústavou vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros - jednak s výstavbou v polovici 80. rokov a potom s prehradením Dunaja - variant C

Vizitka Františka Kováča

a vodné dielo Čunovo (1991). Medzitým v rokoch 1986 - 1991 bol výročným riaditeľom závodu a skúsenosti získaval aj na stavbe tranzitného plynovodu na Ukrajine. Od roku 1995 pôsobil ako výrobnotechnický námestník Hydrostavu Komárno, hoci po maďarsky nerozpráva. Nasledovali cesty - práca na východnom portáli tunela Branisko, diaľničné úseky Hybe - Važec, Nemšová - Ladce a Ladce - Sverepec.



Štát zrejme dá záruku na výstavbu častí D1 cez PPP

Štát by mal poskytnúť záruku do výšky 800 miliónov eur (24,1 miliardy Sk) na úver od Európskej investičnej banky (EIB) na výstavbu 75-kilometrov severnej časti diaľnice D1 medzi Martinom a Prešovom. EIB prispeje miliardou eur (asi 30 miliárd Sk) na financovanie stavby prostredníctvom projektu verejno-súkromného partnerstva (PPP).

Záruku štát poskytne konzorcium pod vedením francúzskej firmy Bouygues (majoritný akcionár COLAS-u), ktoré súťaž na stavbu diaľni-

ce vyhralo. Ministerstvo financií návrh zdôvodnilo tým, že pre svetovú finančnú krízu by skupina firiem záruku od komerčných bánk prakticky nezískala. Po poskytnutí štátnej záruky má EIB väčšiu istotu, že sa jej pôžička vráti. Pokiaľ by totiž dlžné konzorcium peniaze nesplácalo, uhradí sumu do výšky záruky štát. Výstavba úsekov diaľnice, ktorá má po dokončení spojiť Bratislavu s Košicami, bude podľa skorších informácií štát viac ako tri miliardy eur (90 miliárd korún).

Štát rozbehol tri súťaže na PPP projekty, v čase globálnej finančnej a hospodárskej krízy však majú záujemcovia o stavbu infraštruktúry ťažší prístup k peniazom. Budovanie ciest s využitím súkromných peňazí by sa malo podľa vlády zrýchliť, pribudnúť má okolo 150 kilometrov diaľnic. Ako prvé by sa mali naplno spustiť stavebné práce na rýchlostnej ceste R1 medzi Nitrou a Banskou Bystricou

ČTK/Sme.sk (5.8.), red,
ilustračné foto archív IS

poznámka

Menej obetí?

V záplave zlých správ sa občas ujímajú aj tie dobré. Tak ako začiatkom augusta, keď polícia oznámila, že za prvý polrok zomrelo na slovenských cestách najmenej ľudí za ostatných 19 rokov. Tento trend musia ale potvrdiť ešte najbližšie mesiace a roky. Aby bolo jasné, či menej tragických havárií nespôsobil hlavne strach z masnejších euro-pokút. Ak vezmeme absolútne číslo, aj 178 obetí autonehody je za šesť mesiacov dosť. V každom prípade pokles počtu smrteľných úrazov znamená dobrú správu aj pre všetkých nás, ktorí komunikácie staviame. Tešíme sa, že tiež zásluhou COLAS-u pribudne v najbližších mesiacoch niekoľko úsekov nahrádzajúcich nešťastné cesty smrti - či už pri Prešove, pod Spišským hradom alebo pri Hliníku nad Hronom. Aby sa však stali skutočnosťou načas, bude potrebné priniesť ešte mnoho obetí - tých našich, pracovných. A ich počet klesať asi nebude. Možno skôr naopak.

tob

Štart (takmer) naostro

dokončenie zo str. 1

Životné prostredie a obec

Aj ťažba štrkopiesku je vlastne bankský projekt a ako taký musí prejsť náročným schvaľovacím procesom, vrátane vypracovania štúdie o dosahu na životné prostredie (EIA). Väčšina podobných plánov naráža na spontánny odpor verejnosti, podnecovaný rôznymi ekologickými aktivistami. Čo na to miestny starosta L. Andor? Ako odborník so skúsenosťami z ministerstva životného prostredia oceňuje modernosť. „Celý projekt, vrátane EIA a ťažby, je z celoslovenského hľadiska vzorový,“ hovorí, poukazujúc aj na rešpekt pre vtáčie územie zahrnuté do zóny Natura 2000. Nezanedbateľná je aj šanca pre miestnych obyvateľov získať približne sedem pracovných miest.

Ďalšie plus sa týka priamo ekológie - v štrkovni je prirodzene nižšia prašnosť než v klasickom lome, naj-

mä vďaka všadeprítomnej vode. Kal ako vedľajší produkt mokrého triedenia odvádzajú potrubia do špeciálnych nádrží zvaných kalové kazy.

Budúcnosť

Ako býva zvykom, štrkovisko sa pri vyhlbovaní naplňa vodou. Mimoschodom čistou, tyrkysovo zelenou. Nečudo, že najmä v lete láka. To je ale nebezpečné. Preto COLAS-áci už majú poruke tabuľu zakazujúcu kúpanie. Časom sa na jazero plánuje umiestnenie plávajúceho drapákového bagra schopného hlbkovej ťažby až do 40 metrov. Neskôr by sa namiesto nákladných áut mal materiál do násypky pohybovať po sústave pásových dopravníkov. To si samozrejme vyžiada ďalšie investície. Či to bude podľa plánu už v priebehu najbližších rokov, ukáže čas.

Anton Oberhauser,
foto Drahoslav Magdoško

Nové stredisko

Investícia do štrkovne pri Veľkom Grobe si vyžiadala aj organizačné úpravy. V spoločnosti CESTY NITRA sa k trom strediskám vzniknutých na geografickom princípe pridalo štvrté – Stredisko ťažby kameniva a štrkopieskov. Zahŕňa dve prevádzky – okrem Veľkého Grobu aj staršiu, lom Čierne Kľačany pri Zlatých Moravciach. V oboch nateraz pracuje šesť ľudí. Vedúcim nového strediska je Ing. Dušan Madola, donedávna šéf lomu v Čiernych Kľačanoch.

Stručne

Uvidia nás

V dňoch 22. a 23. septembra sa vo Francúzsku koná medzinárodný míting COLAS-u. Súčasťou programu budú videoprezentácie mapujúce činnosť firiem z jednotlivých geografických oblastí, ktoré skupina zastrešuje. V letných mesiacoch ste preto mohli na niektorých stavbách pod vedením inžinierskych stavieb stretnúť kameramana. Konkrétne na čoskoro hotovom úseku diaľnice D1 Mengusovce – Jánovce, kilometer 0-8 s tunelom Bôrik, na pavilóne primátov v bratislavskej ZOO a na severomoravskej diaľnici D4705. Práve tieto naše diela predstavíme v krátkom videofilme.

Vranov za nimi

Veľký projekt budovania vodovodov a kanalizácií v meste Vranov nad Topľou a okolí je prakticky v cieľi. Inžinierske stavby boli pre obstarávateľa - Východoslovenskú vodárenskú spoločnosť - hlavným dodávateľom stavebných prác. Rozpočet celej akcie presiahol 42,5 milióna eur. Viac v budúcich číslach magazínu.

red

Stavby Colasu sú podnikovými novinami zamestnancov spoločnosti:



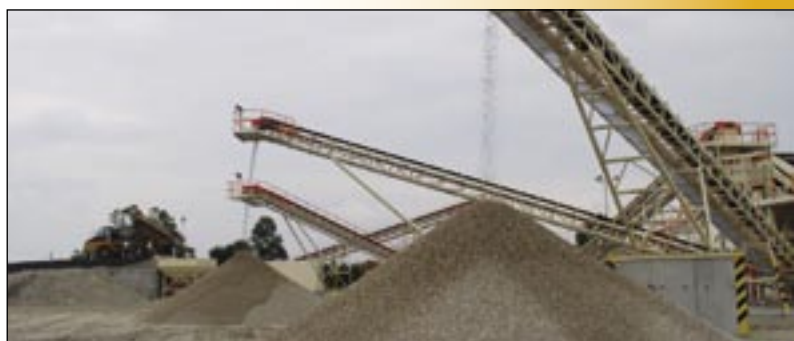
Linka v prevádzke: materiál do dumpera



Z plošiny pri veľine dobre vidieť násypku



Štrkopiesok smeruje na triedenie



Padajú jednotlivé frakcie



Kal sa odvádzza do nádrže

Život uprostred ticha

Keď odídete, zostane tu mŕtvo. Tak vraj hovorí stavbárom niektorí miestni obyvatelia. Sme na rozhraní Olomouckého a Moravskosliezského kraja. Zvlnená, kopcovitá krajina. Z vrškov, po ktorých sa vinie nová diaľnica, dovidieť až na Oravu. Pritom je to dosť husto osídlená oblasť, odkiaľ nemáte ďaleko do veľkých miest – Ostravy, Olomouca. A v okolí celá kopa menších – Nový Jičín, Kopřivnice, Příbor,



Vedúci finišera Tomáš Nachaj z prešovského závodu 06.

Hranice, Valašské Meziříčí. Práve úsek Běloutín – Hladké Životice sa ale nachádza mimo od veľkého ruchu. Diaľnica sa tu stavia už tri roky, no krajina si predsa zachováva svoj pokoj a čistú prírodu. Pod najdlhším mostom v trase diaľnice, prakticky uprostred dediny, sme dokonca vyplašili zajaca. Priamo v Hladkých Životiciach vyrástli v dočasnom susedstve stavbárskych buniek krásne rodinné domy. Nová štvrť pre tých, ktorým Via Moravia zobrala pôvodný domov...

Augustový deň. Sivé oblaky vyzerajú hrozivo, ale sú milosrdné. Ukazuje sa sln-

ko. Sme v trase cesty. Hoci zaneprázdnený, manažér stavby **František Kováč** zo závodu 09 Inžinierskych stavieb ochotne sprevádza. Najskôr vychádzame na cestné teleso, kde sa pripravuje pokládka cementobetónovej vozovky. Náš starý známy, finišer Wirtgen SP 1600, je tu už tretí mesiac. Partiu vedie **Tomáš Nachaj** z prešovského závodu 06 IS. Skupiny z východného Slovenska sú dve, menia sa každú stredu. Doháňajú, čo kvôli povodňam a dažďom zameškali. Finišer má toho tiež občas dosť, technik musí kvôli oprave prísť až z Prahy... Ale ak je dobrý deň, stihne sa toho dosť – rekord je až 540 metrov CB krytu. F. Kováč nám vysvetľuje, čo ide podoň – nie cementová stabilizácia ako na Slovensku, ale ekologickejšie riešenie, mechanicky spevnené kamenivo (MZK). Približne 89 % z neho tvorí frakcia 0/32, zvyšok je jemná frakcia 0/4. Celé MZK dobre drží pohromade. A je ho tu na okolí vo vhodnom pomere dosť. Akurát hlavou vítajú obavy, či dva lomy budú stíhať záverečný dopyt. Denná potreba mimo zásob je 3 600 ton... Skúste si predstaviť.

Už z diaľky púta našu pozornosť ekodukt za 86 miliónov českých korún. Po prihode so zajacom je nám jasné jeho



Jindřich Jindra a František Kováč diskutujú.

opodstatnenie. Do prostredia sa vizuálne hodí, drevené zábradlie vytvára peknú siluetu.

Presúvame sa k mostu, druhému najdlhšiemu v trase (840 metrov). Prichádza **Jindřich Jindra** z firmy SMP CZ, aby s manažérom projektu prebral možnosti aktuálnych riešení. Ako sa vám spolupracuje s pánom Kováčom, znie naša otázka. A

pán Jindra okamžite odvetí: „Kéž by byl v Čechách dýll!“ F. Kováč opláca rovnakou mincou, keď sa s ním vraciame autom na základňu. Sú to veľkí profesionáli, radosť s nimi robiť, vraví na adresu SMP. Na druhej strane, českí „dozori“ s nami trochu „cvičia“, dodáva. Nečudo. O diaľnici a meškaniach s ňou spojených sa veľa píše aj v českých médiách. Veľa času sa strátilo aj vyvlastňovaním. U jedného Čecho-američana to trvalo rok. Proste nechcel, aby mu cez pozemok viedla diaľnica. Približne 430 ľudí a 135 strojov je na diaľnici D4705 naďalej v stálej permanencii.

Dodávateľov sa vystriedalo takmer 30. Celé dielo má byť hotové v auguste 2010. V týchto dňoch by mal byť už známy presný dátum polovičného sprejazdnenia v novembri 2009. V zimnom období čaká na IS a ich partnerov sezónna údržba stavby. Tak, aby ju vodiči medzi Brnom a Ostravou mohli využívať čo najpohodlnejšie.

Tono Oberhauser,
foto Draho Magdoško



Vrstva mechanicky spevneného kameniva pri ekodukte.

Pod najdlhším mostom 215, dlhým 860 metrov. Stál 400 miliónov ČK. Aj tu bol projektovým manažérom J. Jindra

ÚSEK V ČÍSLACH

Diaľnica D4705 Běloutín - Hladké Životice

dĺžka úseku	18 kilometrov
dĺžka CB krytu	11 370m
dĺžka asfaltového krytu	6 630m
počet mostov v trase	16
počet nadjazdov	5 + 1 ekodukt
počet rekonštruovaných mostov	12
zmluvná cena stavby	3,309 mld CZK (128,5 mil. eur)

Nová obalovačka a betonáreň odrazovým mostíkom na severozápad SR

Čakanie sa skončilo



Obalovačacia súprava AMMANN počas skúšobnej prevádzky.

Avizovali sme to už vlni. Napokon je to tu. Inžinierske stavby sprevádzkovali svoju kľúčovú obalovačiacu súpravu a v jej bezprostrednom susedstve aj betonáreň. Miesto? Žilina - Mojšova Lúčka. Strategicky na severozápade Slovenska.

Betonáreň, ktorá spočiatku bude uspokojovať najmä vnútorné potreby firmy, patrí do strediska zá-

vodu 06 v Ľuboticiach pri Prešove s vedúcim **Gabrielom Lackom**. Šéfom obalovačky je **Ing. Branislav Valuch** zo závodu 03. V priebehu augusta bežala skúšobná prevádzka a všetky potrebné testy vzhľadom na platné európske normy.

Prvé výsledky vyvolané novou investíciou COLAS-u na doteraz pannerskej pôde ovládanej konkuren-



Betonáreň je vedľa obalovačky, v peknom okolí.

ciou sú povzbudivé. IS získali právo realizovať časť rekonštrukcií ciest III. triedy v správe Žilinského samosprávneho kraja. Z 11 úsekov, ktoré sú predmetom zákazky „Skvalitnenie dopravnej infraštruktúry v historickom regióne Horné Považie“, budú IS pracovať na trasách Terchová

– Štefanová, Zádubnie – Žilina a Čičmany – Fačkov s celkovou dĺžkou takmer osem kilometrov, v hodnote vyše 930 000 eur bez DPH.

Čakanie sa skončilo, prišiel čas, aby COLAS-e preukázal svoje kvality aj v tomto kúte Slovenska.

tob, foto Branislav Valuch

O rádiu a výjazde

Čakanie sa oplátilo

Bolo to už ako obohratá pesnička, ktorá totálne otravuje. Horšie ako „Vyrobená pre mňa“ od Desmodu. Každý rozhlasový dopravný servis v normálnej dennej hodine to hlásil. Týždne v máji, týždne v júni... „Pod Strečnom pracujú cestári... Hlásite zdržanie okolo dvoch hodín v oboch smeroch... Obísť to môžete cez Terchovú...“ Šoféra, čo je nablízku, až strasie. Už trochu menej publicity malo ukončenie prác. A tak sme si ani neuvedomili, že sa Strečno z dopravného servisu vytratilo. Až raz... Vraciame sa domov do Košíc z pracovného výjazdu na severnej Morave. A tu za Žilinou zrazu prekvapenie. Rozšírená trojpruhová vozovka! Najskôr dvojpruh v smere na Martin, nato vidíme dvojpruh v protismere. Nuž, hovoríme si, čakanie stálo za to. „Toto miesto, až po Lipotov, je najzaťaženejšie na Slovensku. Je tu šanca urobiť ešte v úseku po Iľvachnovú minimálne 25 kilometrov striedavých trojpruhov. Bez nárokov na stavebné úpravy, bez nárokov na to, aby sme zaberali pôdu,“ cítame vyjadrenie riaditeľa Slovenskej správy ciest Žilina **Ivana Hlavoňa**. Iste, kým sa dočkáme zvyšných úsekov diaľnice D1, pomôžu aj trojpruhy. Už len vyriešiť cestu aj pre cyklistov, pre ktorých je teraz Strečno nebezpečnejšie.

tob

otázka pre

Ing. Katarínu Hanellovú, ABT a TPO, správa spoločnosti IS:



Od začiatku roka počula verejnosť prostredníctvom médií o niekoľkých závažných pracovných úrazoch na stavbe diaľnice pri Považskej Bystrici. Má stavebná spoločnosť pri veľkých projektoch

za úlohu informovať aj nemocnice, že sa na istom mieste stavia a že existuje prípadné vyššie riziko úrazu?

Stavebná firma (zhotoviteľ) to nemusí nemocniciam oznamovať. Stavebník, čiže fyzická alebo právnická osoba, z podnetu ktorej sa stavba realizuje, má za úlohu pred začatím prác na stavenisku zaslať na príslušný inšpektorát práce oznámenie o začatí prác. Obsahová stránka tohto oznámenia je stanovená nariadením vlády o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko. Poskytuje mnohé informácie, vrátane údajov o maximálnom počte zamestnancov na stavenisku a mien spoločností, ktoré sa budú na výstavbe podieľať. Avšak ani toto oznámenie nemá informačný charakter pre zdravotníctvo, slúži len pre informácie inšpekcii práce.

red

S chutí se chopili Příboru

Nakrojili miliardu

V okolí severomoravského městečka Příbor se lžíce bagrů už zahřívají do půdy. Obchvat staví od dubna sdružení, na jehož čele stojí COLAS CZ. Zakázka za více než miliardu korun bez DPH je největší, jakou čeští „colasáci“ dosud vedli. Letošku dominují přípravné a zemní práce.



Hlavní stavbyvedoucí Ing. Zdeněk Řezníček (vlevo) je domácí a dobře zná místní poměry. Na fotografii v rozhovoru s autorem článku.

Velikostí má stavba primát. Generální ředitel Ing. Jaroslav Jarábek, MBA, doufá, že firmu nasměruje k ještě větším projektům: „Cením si této zakázky. Velké stavby jsou totiž jakýsi zásobník práce do budoucna.“

Zaměstnanci závodu Jih si věří. „Nemělo by nás nic překvapit,“ říká během naší návštěvy stavbyvedoucí Dušan Spousta. „Máme dost zkušeností.“

Ale přece jen se pojistili. Kontakty mají totiž hodnotu zlata. Proto speciálně na tento projekt přijali do firmy Ing. Zdeněk Řezníček. Má bohaté dvacetileté zkušenosti v železničním stavitelství, silnicím věnoval dalších čtrnáct roků. A bydlí nedaleko - u Frenštátu pod Radhoštěm, takže místní poměry zná výborně. Stal se hlavním stavbyvedoucím. Termíny stavby jsou mu zcela jasné: „Do konce roku dokončíme hlavní zemní práce. Záleží samozřejmě, zda budeme mít všechna stavební povolení, které zatím nejsou kompletní. V říjnu 2010 odevzdáme silnici v Lubině, v září 2011 pak samotný obchvat města.“

Příprava zaostává

Výkup pozemků je problémem u mnohých staveb. „Skoro každá druhá parcela zatím není dořešená. Nákladní vozy proto musí tato místa objíždět,“ říká D. Spousta. „Některí majitelé zřejmě navrhnou vysokou cenu, jiní z principu nech-

Už je nezastaví... COLAS CZ se pustil do nové silnice u Lubiny.



Stavba by neměla přinést nečekaná překvapení, avšak výkup pozemků probíhá zatím pomalu. Stavbyvedoucí Dušan Spousta.

tějí prodávat zemědělskou půdu, i když ji už nevyužívají.“

Během výkopů také narazili na početné žárové hroby, které jsou staré několik tisíc roků. Proto museli nastoupit archeologové, kteří objevené nálezy už prozkoumali.

A počasí? To stavbařům ani v nejmenším nepomáhá. V létě přšelo v kuse skoro čtyřicet dní. Záplavy způsobily v okolí značné škody. Budované obchvatu se sice přímo nedotkly, ale mokrá půda bránila intenzitě prací.

Takže prozatím nic vážněji nenarušilo časový plán projektu. Z předpokládáných 60 000 m³ odkopů už mají polovinu.

Co stavějí

Nový úsek silnice I/58 zahrnuje výstavbu čtyřproudového obchvatu města v délce 3700 metrů i s mimoúrovňovou křižovatkou na jejím severním konci. V „balíku“ je rovněž 1600 metrů dlouhá část už existující I/58 (s dvěma pruhy) přes nedalekou Lubinu, městskou část Kopřivnice. Tuhle silnici zčásti kompletně zrekonstruují, zčásti postaví nanovo, protože současná má několik zbytečných zatáček. „Trasa má velký význam,“ opisuje důvody projektu hlavní stavbyvedoucí. „Patří k hlavním výpadovkám z Ostravska. Spojuje ho se

Slovenskem i Polskem. Mimoúrovňová křižovatka zase navede dopravu na D47 a oběmení tak komunikace přes naše městečka.“

Jednotlivé úseky si podělili členové Sdružení Příbor – obchvat. Jeho vedoucí společnost, COLAS CZ, postaví jižní část – silnici v Lubině a 2,6 km obchvatu. O další kilometr silnice a křižovátku se postará Alpine CZ. Třetí firma, Edikt, vybuduje tři mosty. „Jeden z nich pro jednokolejovou železnici, která vede po násypu,“ ukazuje nám místo D. Spousta. „Násyp provrtají, ale bude nutné i podkopání.“

Vyrostou i další tři mosty – ty už v režii „colasáků“. Využijí zkušenosti zaměstnanců dceřiné společnosti SANGREEN.

Momentálně na úsecích COLAS-CZ pracuje osm chlapů ze Znojma. Nedaleko je sice ostravské středisko, práce však má dost a to znojemské poskytuje přece jen lepší kapacity pro velkou stavbu. Chlapi se ubytovali v prostorách obalovny střediska v Sedlnici. Pracují na přeložkách pod plánovanou silnici u Lubiny. Právě tato část se kvůli množství inženýrských sítí zdá nejkomplicovanější. „Povede odtud i odbočka do blízké průmyslové zóny,“ ukončuje naši prohlídku stavbyvedoucí D. Spousta.

Drahošlav Magdoško
foto ao

Spolupráce na Moravě Dokončují mosty

Finiš na dálnici D47 vrcholí (více na str. 2 a 4). Pro Inženýrské stavby zde zabezpečují některé práce i čeští kolegové – COLAS CZ a SANGREEN. Navštívili jsme je přímo v terénu.

Na mostě 216 u Hladkých Životic jsme zastihli asfaltérskou četou ze Znojma. To bylo pro nás docela překvapení, protože vozovka bude cementobetonová. „Úseky na mostech i s padesátimetrovými přesahy před a za nimi musí být z asfaltové směsi. Beton by mohl popraskat při rezonancích, které způsobí provoz,“ vysvětluje nám projektový manažér **Ing. František Kováč** z IS. Další podrobnosti se už

dobře vědí, že do poloviny listopadu musí svoje úseky ukončit.

Spolupráce IS s českými partnery se však projevuje i dál. Na jiném místě potkáváme pracovníky SANGREEN-u. Doprovází nás stavbyvedoucí **Ing. Dušan Bobek** s mistrem **Petrem Žiakem**. Chlapi právě montují římsy na mostě č. 207, který je s 850 metry nejdelší. Využívají dva vozíky s pětidením cyklem. Výsledkem každého cyk-



Asfaltérská parta ze Znojma. Zleva Leoš Zeman, Milan Mráz, David Mikulec a Marian Pokorný.

dozvídáme od party, která je u colasáckého oranžového válce. Mistr **Rostislav Široký** nás seznamuje s jejich úkoly. Právě začínají. „Čekají nás úseky na všech šestnácti přemostěních. Tenhle je první,“ konkretizuje mistr.

Seznamujeme se s chlapy. Parta je už roky sehraná. Jezdí z domu na celý týden a ubytování jsou v nedalekém Příboru. Tam pracují na obchvatu města i jejich kolegové ze střediska. Na D47 se střídají s partou z Brna. V srpnu jim počasí nepřálo, ale moc

lu je třicet osazených metrů z obou stran. Po každé etapě následuje přesouvání a opětovné spojování stroje. Jde o subdodavatelské práce, ale postavili také celé mosty. „Ve vlastní režii jsme se postarali o čtyři,“ připomíná stavbyvedoucí. Jsou dlouhé od 25 do 70 metrů. Největší mezi Veselým a Hynčicemi a u Suchodolu nad Odrou. „Nebyly mimořádně náročné, nicméně je to pro nás cenná zkušenost,“ dodává mistr.

V říjnu budou s pracemi hotoví.

mag



Ing. Dušan Bobek a Petr Žiak při kontrole krytí.

Stavby Colasu jsou firemními novinami zaměstnanců společnosti:



Mozaika z regionů

Vlastními silami

SANGREEN-u má na kontě další významný počín v historii firmy. Na budovaném úseku R6 Tisová – Kamenný dvůr dokončil svoje zatím největší dílo. Plnostěnný dvoutrámový otevřený most s osmi poli je s křídly dlouhý 326 metrů, výška pilířů 13,5 metru. Překlenul botanickou lokalitu se vzácnými rostlinami. Během výstavby zaměstnanci vyzkoušeli výsuvnou skruž. Jde o první velký most, který SANGREEN postavil výhradně vlastními prostředky. Koncem září odevzdají v podstatě celou stavbu, do konce roku jim zůstanou už jen menší dokončovací práce jako dlažby, nátěry nebo začistění. Od října bude řidičům sloužit jedna strana uvedeného úseku. Celou silnici dají do provozu během příštího roku. Usnadní jízdu do Chebu a k německým hranicím.



Největší pýcha firmy SANGREEN – most SO 201 na silnici R6.

Végécol čeká na svou šanci

V červenci se COLAS CZ ocitl v užším výběru soutěže o rekonstrukci chodníku na Vyšehradě. Rozsah plánovaných prací nelákal velikostí (200 m²), lukrativní pro závod Sever byla spíše lokalita v známé historické zóně. Zadavatel - Národní kulturní památka Vyšehrad, příspěvková organizace Hlavního města Praha - chtěl ekologický a na pohled příjemný povrch, proto byl ve hře bezbarevný Végécol. Ale nakonec se vítězem nestal. Rozhodla totiž okamžitá možnost použití. Vybraná směs Terraway System se klade za studena a dá se po ní chodit už druhý den. Tepelně zpracovaný Végécol potřebuje týden.

Současná krize nutí samosprávy šetřit. Oddychové zóny městských center prostě nejsou prioritou. Podobných nabídek je proto v současnosti málo.

Kostky už minulostí

Obyvatelům Oslavan nedaleko Brna slouží nová silnice. Závod Jih slavnostně odevzdal 17. července do užívání poslední dvě ze čtyř etap, které zabezpečily více než dvojkilometrový průjezd obcí. Výraznou změnou je výměna původních kamenných kostek za asfalt. Nebudou už tak trpět ani podvozky aut, ani kvůli hluku obyvatelé. Práce si od roku 2005 vyžádaly více než sto milionů korun. Kompletní rekonstrukce hlavní komunikace 2/393 je včetně nových chodníků, kanalizace a oprav objízdkových tras. Postaralo se o ně středisko Brno – Modřice.

dra, foto Ing. Jaroslav Zíma

Stavba pod hradom rastie každý deň

Chuťovka

Krásna panoráma s mohutným Spišským hradom iste púta pohľady každého vodiča. Za stovky rokov je svedkom mnohých zmien. Aj v súčasnosti sa krajina pod jeho zručaninami pretvára. Rukami človeka. Presnejšie ľudí z viacerých cestných firiem. Významný podiel na tom majú zamestnanci Inžinierskych stavieb. Zmena bude pritom mimoriadne rýchla. Veď za necelý rok a pol vyrastie úplne nová diaľnica.

Základné kamene poklepali v apríli a o rok už budú tadiaľ prechádzať autá. Stavba sa preto mení každým dňom. My sme úsek Studenec - Behárovce navštívili v jedno horúce augustové poludnie. Z diaľky to bola idyla. Hrad na obzore prežiarovaný slnkom, tropická teplota lákala k sieste. No zblízka sme hneď vhupli do reality. Intenzívne práce. Na západ od hradného vrchu už stihli položiť štrkové podložia, na východe ešte zápolili s reguláciou potoka a priepustmi. Uprostred sa už týčili piliere budovaného mosta 212. Pri nich nás oboznámil so situá-

pre výstavbu vyše piatich kilometrov. Pôjde zatiaľ len o jeden diaľničný pruh, teda de facto dvojrúrovňovú cestu. Termínom je tiež október 2010.

Bleskové premostenie

Jedným z prvých krokov na úseku IS Studenec - Behárovce bolo presmerovanie toku Podhorského potoka. Tečie k blízkym Bijacovciam. Pôvodne si to mieril do stredu plánovanej cesty. Keďže po novom križuje komunikáciu prvej triedy k spomínanej obci, prekrenuli ho



Možno pod najkrajšími slovenskými hradbami: stavbyvedúci Štefan Molčan a Albert Timko na moste 215, ktorí ľudia zo závodu 06 postavili za dva a pol mesiaca.

ciu stavbyvedúci závodu 06 **Štefan Molčan**. Skoro trojkilometrový úsek si IS ako hlavný dodávateľ rozdelili s Euroviou. V máji 2010 spustia pravý pruh a v októbri celú cestu. Stavbyvedúci je pokojný: „Sme rozbehnutí a technologicky nejde o náročnú stavbu.“

Najťažší býva často začiatok. Úvodné skoordovanie prác vždy vyžaduje časovú rezervu. A ako je známe aj z iných stavieb, upršané leto neprialo cestárom. Spôsobený malý sklz dvoch týždňov sa však dá ľahko dobehnúť.

Inžinierske stavby odštartovali aj na nasledujúcom úseku Jablonov - Studenec. Spolu s Doprastavom a Váhostavom-SK tvoria konzorcium

mostom 215. Ostrieľaní pracovníci závodu 06 to stihli za dva a pol mesiaca. „Bola to chuťovka,“ hovorí Š. Molčan. A stavbyvedúci **Albert Timko** dopĺňa parametre: „Ide o dvanásť metrový jednopólový most z IST nosníkov.“

V čase našej návštevy to najviac vrelo na spomínanom diaľničnom objekte 212. Nákladné autá, žeravy, ľudia v prilbách. Únavné slnko ich nezadržalo. Trojpólový most zkladala Eurovia až po vrchy pilierov. Od podporných skruží ho dokončia „inžinieri“. Na niektorých už aj pracovali. Jedno vedia naisto. Do konca roka musí byť hotový, aby na jar stihli samotnú cestu.

dm

foto autor



Pracovníci František Hanušovský (v modrom) a Milan Macej skladajú tzv. staxa veže k pilierom mosta 212.

Prečítali sme za vás

NDS: Dostavbu obchvatu blokuje Jarkovský!

Korzár, 4.8.2009

Necelý osemkilometrový úsek diaľnice D1 pred Prešovom stavajú viac ako tri roky. Je už takmer hotový. Stále nedoriešená je však záležitosť vysporiadania pozemkov. Časť vlastní prešovský podnikateľ **Peter Jarkovský**. „Vlastník nie je spokojný s cenou. Jeho požiadavka je neprimeraná, 24-tisíc korún (797 €),“ vraví riaditeľ Národnej diaľničnej (NDS) **Igor Choma**. Podľa neho je cena znaleckého posudku stanovená na 4-tisíc korún (133 €) za meter štvorcový. P. Jarkovský o spomínanej cene nevie nič. Podľa znalca, ktorý mu urobil posudok v roku 2007, má pozemok hodnotu 3,3 tisíc korún (110 €) za meter štvorcový. „Navyš, oni chcú iba polovicu celého pozemku. Ja im nechcem predat iba polovicu. Lebo druhú nevyužijem na stavbu autosalónu, je tam ochranné pásmo. Preto som žiadal, aby odo mňa kúpili celok,“ doplnil.

Jarkovský poskytol Korzáru návrh kúpnej zmluvy, podľa ktorej mu NDS núka 41 eur za meter štvorcový plus 20-percentné navýšenie. Hovorca NDS **Marcel Jánošík** trval na tom, že mu ponúkli cenu 4-tisíc korún (133 €) a odmietol situáciu riešiť cez médiá. Uviedol len: „Pracujeme na riešení, ktorého výsledkom bude fakt, že diaľnicu D1 na úseku Svinia - Prešov západ sprevádzkujeme, otvoríme a dovedieme ju do mesta Prešov.“

redakčne krátené, foto Stavby Colasu



Most 215 je hlavným objektom križovatky Prešov západ.

Práce na ostro sledovanom úseku do hlavného mesta

Tlak verejnosti

Autá v rýchlom slede jedno za druhým od rána do večera... Najfrekventovanejší slovenský diaľničný úsek medzi Bratislavou a Trnavou je pre stavbárov tvrdým orieškom pri každej rekonštrukcii. Neutíchajúca premávka dáva od začiatku mája zabráť aj zamestnancom CIEST NITRA. Budujú nové pripájače pri niekoľkých odpočívadlách a križovatkách. To všetko v rozmeroch, ktoré rátajú s budúcim rozšírením diaľnice na šesť pruhov.

Práce prebiehajú v mimoriadne vysokom tempe. Pôvodný dátum odovzdania na konci októbra dokonca posunuli o mesiac skôr. „Všetci ťahajú naplno, aj cez víkendy a sviatky,“ vysvetľuje stavbyvedúci **Ing. Ľubomír Rác**. Chlapi z bratislavskej prevádzky strediska v Trnave pracujú kým je denné svetlo. „Robíme rýchlo a veľa,“ zhodnocuje stručne aj robotník **Peter Praj**, ktorý je vo firme už 23 rokov a má s čím porovnávať.

„Prvé čo sme počuli od dozoru pri prevzatí stavby bolo, že sme na najvyťaženejšej diaľnici,“ hovorí L. Rác. A onedlho aj zistili, čo to obnáša. „Národná diaľničná spoločnosť mala napríklad telefonáty, v ktorých sa šoféri sťažovali, že robotníci nepracujú, ale jedia či čítajú noviny. Išlo pritom vždy o obedňajšie prestávky,“ vraví hlavný stavbyvedúci o tom, ako si ľudia pozorne všimajú tento úsek. Diaľnica je jednoducho pod drobnohľadom netrpezlivých vodičov, ktorí sa ponáhľajú do metropoly. Tlak verejnosti znáša najmä Národná diaľničná spoločnosť (NDS), ktorá sa snaží čo najmenej zaťažovať stavebné firmy takýmito sťažnosťami. „Spolupráca je výborná. Berú to na svoje plecica. Zabezpečujú všetko rýchlo tiež pri údržbe či presmerovaní dopravy. Väčšinou v noci, aby sme od rána mohli pracovať,“ pochvaľuje stavbyvedúci.

Investícia do budúcnosti

Ide v podstate o dve zákazky: úseky Bratislava – Senec a Senec – Trnava. CESTY NITRA začali s oboma súbežne. Cieľom je úprava odbočovacích a pripájacích pruhov pri odpočívadlách Triblavina, Čataj i Zeleneč a križovatkách Vajnory, Senec, Blatné ako aj Trnava. Keď teda renovujú cesty, pripravujú ich zároveň na rozmery, ktoré si vyžiada budúce rozšírenie diaľnice. Tá bude mať čoskoro šesť pruhov, avšak iba s úzkymi krajnicami, pretože sprejazdniť aj odstavný koridor. Pôjde



Také vysoké tempo prác si Peter Praj nepamätá počas dvadsaťročných skúseností v CESTÁCH NITRA.



Osádzanie prefabrikovaných nosníkov na moste 057 pri odpočívadle Zeleneč.



Stavbyvedúci Ing. Ľubomír Rác (vľavo) a Ľuboš Benovič. Na mieste, kde stoja, končil pôvodný most pred rozšírením.

teda o akúsi diaľnicu v núdzovom režime. Odstavné pruhy plánuje dobudovať NDS až neskôr, pravdepodobne od roku 2015. Vtedy sa



V polovici augusta nastúpil na pozíciu šoféra Dušan Riečičiar.

takpovediac vyplnia úseky medzi súčasnými stavbami, kde už s riadnymi krajnicami rátajú.

S časom zápolia aj Váhostav a Doprastav. Súčasne s prácami CIEST NITRA totiž upravujú stredný deliaci pás. Na miestach, kde naši skončili, odkláňajú dopravu do nového pruhu na kraji diaľnice. Práce sú tak navzájom podmienené.

Pre CESTY tu pod dohľadom vedúceho prevádzky **Ľubomíra Idunka** pracuje spolu s dodávateľmi vyše 60 ľudí. Položili 20 000 m² asfaltových zmesí a premiestnili 13 000 m³ zeminy. Nejde však len o jednoduché rozšírenie cesty. Na diaľnici sú

desiatky mostov, ktoré budú musieť byť postupne taktiež zväčšené. Trnavčania v prebiehajúcich zákazkách upravili dva z nich. „Na mostnom objekte 057 sme zložili tri staré nosníky a postavili deväť nových,“ rozpráva o „svojom“ moste stavbyvedúci **Ľuboš Benovič**. Pribudli podpory i opory. Na ďalší most pri Vajnoroch dohliada **Ing. Ľubomír Balážik**. Zaujímavosťou oboch diel je, že sú jedinými, kde je na tomto úseku diaľnice pripojenie cez most.

Zaslúžený oddych

Posledný zverený objekt, križovatku Vajnory, odovzdajú 21. septembra. Až vtedy si vydýchnu. A môžu vyčerpať dovolenky, ku ktorým sa len ťažko mohli dostať v hektických letných mesiacoch. Pre L. Ráca a ďalších však stavba ešte neskončí.

„Bude treba odstrániť prípadné nedostatky, zabezpečiť preberacie konanie a dokončiť všetku dokumentáciu,“ vraví stavbyvedúci. Potom si nájde čas na oddych a začne sa venovať aj koníčkum. Najmä futbalu, ktorému najviac holdujú v trnavskom stredisku. „Hráme hlavne mimo letnej sezóny, keď je hodne práce. Zúčastňujeme sa aj turnajov.“ L. Rác je v CESTÁCH NITRA deviaty rok. Prešiel viacerými pozíciami, napríklad na príprave, no napokon si ho získal ruch v teréne: „Na stavbe sa mi páči najviac.“ Bez vzťahu k tejto práci by to jednoducho nešlo.

Drahošlav Magdoško
foto autor, dokumentácia CN

Diplomová práca zo živej unikátnej stavby vyniesla prestížne uznanie

Za vodou

Prepojenie školy a praxe na Slovensku (ale zrejme nielen u nás) všeobecne pokrívajú. Len pred dvoma mesiacmi sme sa na stránkach Stavieb Colasu zamýšľali nad náročnou situáciou, akej čelia mladí odborníci po skončení školy. No existujú aj živé príklady svedčiace o opaku. Jedným z nich je Ing. Tomáš HEČ.

O čerstvom absolventovi bratislavskej stavebnej fakulty na Slovenskej technickej univerzite môžeme bez obáv tvrdiť, že svojimi skúsenosťami z prípravy stavieb je už „za vodou.“ Na rozdiel od kolegov zo stavebného fachu, ktorí si svoje pracovné ostrohy brúsia až po škole, u Tomáša to bolo ešte počas štúdia.

Rodinné dedičstvo

Je synom dlhoročných stavbárov **Jozefa a Jolany Hečovcov**, pracovníkov závodu 09. Dôležitejšie však bolo, že počas posledného ročníka inžinierskeho štúdia bol už aj on zamestnancom IS. Hoci popri škole pracoval, ani jeho samozrejme neobišla povinnosť napísať diplomovú prácu. Kde vzal tému?

„Zvolil som si prácu na pavilóne primátov v bratislavskej ZOO, kde som začal ako asistent pripravára

a pokračoval ako pripravár stavby“, hovorí Tomáš Heč. Nadšená z výberu témy bola aj samotná riaditeľka ZOO, **Ing. Miroslava Šavelová**.

Propagácia a ocenenie

V Tomášovom prípade teda zafungovalo všetko ako celok – roz-



Tomáša Heča nájdete v týchto týždňoch na stavbe diaľnice D4705 na Morave

skúseností

behnúť pripravárska prax, potreba vypracovania diplomovej práce a najmä unikátny projekt samotného pavilónu. „Stavba je veľmi zaujímavá svojim architektonickým a konštrukčným riešením. Napríklad typmi materiálov: je tu betón, drevo, polykarbonát, bezpečnostné sklo, tiež details ako posuvné vráta, umelé skaly. Okrem stabilne ná-

ročných ukazovateľov kvality bolo nutné splniť špecifické požiadavky zoológov,“ upresňuje novopečený inžinier T. Heč.

Téma bola teda dostatočne objavná a novátorská. Zároveň výrazne spropagovala prácu Inžinierskych stavieb v akademickej i odbornej obci. Napríklad na obhajobe diplomovej práce sa zúčastnil **Doc. Ing.**

Lubomír Cais, CSc. z Technickej univerzity Košice. Dielo Tomáša Heča vyhodnotili ako jednu zo štyroch najlepších diplomových prác z celého ročníka. Náš kolega si okrem toho odniesol aj cenu Slovenskej komory stavebných inžinierov.

Tomu sa hovorí rozbeh ako hrom. Tomášovi gratulujeme.

ao, foto dra, archív SC

Za volantom

Kilometre zodpovednosti

„Nové služobné auto som dostal v júli 2008. Za necelý rok mal tachometer 50 000 km. V zime sa pritom nevyužívalo,“ hovorí nám **Jozef Ivan**, zamestnanec závodu 06. Stretnúť ho môžete na stavbe rýchlostnej cesty R1 pri Žarnovici. Je šoférom a tých kilometrov najazdil podstatne viac aj na iných vozidlách. Už ich ani neráta. „Nastúpil som do Inžinierskych stavieb pred dvadsiatimi siedmimi rokmi. Najprv ako vodič buldozéra, potom cisterny pre betón. Stále absolvujem potrebné školenia, aby mi neprepadla kvalifikácia.“ V súčasnosti totiž vozí ešte cennejší náklad. Svojich kolegov. Za všetkých vodičov hovorí: „Je to náročné. Naša práca je o vysokej zodpovednosti. Sme vždy v strehu.“

Okrem šoférovania robí všetko, čím pomôže na stavenisku. Menšie nutné nákupy, rozvoz obedov, preusun ľudí i materiálu po jednotlivých úsekoch. Na súčasnej stavbe pozná každého kolegu. A sú dobrá partia.

O svoje auto sa nielen stará, ale tiež ho vylepšuje. Napríklad plechové steny úložného priestoru sú príliš tenké. Rúry aj iný prenášaný materiál ich zvykol ľahko poobíjať. Preto mu chlapi z prešovskej dielne podľa jeho návrhov namontovali do polovice výšky stien polystyrén aj s plechom. V podlahe sa zase objavili skoby kvôli uchyteniu.

A ako spomína na početné stavby, ktorými prešiel? „Vždy je to pestré. Práca však zbehnú rýchlo a už je koniec roka. No za všetky poviem most Márie Valérie v Štúrove. Veľmi zaujímavá stavba,“ hovorí a doplňuje so smiechom: „Možno aj preto, že na moste nebolo blato, ako je to bežné na zemi.“

Od šoférovania si už môže doma v Hanušovciach nad Topľou po práci oddýchnuť. Jeho 19-ročný syn totiž nedávno získal vodičský preukaz. Rodičom hneď odkázal: „Už vás budem vozit ja.“

mag, foto autor



Jozef Ivan má na konte iste státisíce kilometrov.

Šanca na skvelé ceny trvá (Foto) súťažíme

V minulom čísle sme uverejnili fotografie dvoch prvých účastníkov našej veľkej súťaže o digitálne fotoaparáty. Zároveň sme sa od vás dozvedeli, že doba určená pre hlasovanie je príliš krátka. Aj preto do redakcie nedošiel žiaden preferenčný mail či list! Mierne teda upravujeme pravidlá. Prieběžné hlasovanie o menšie vecné ceny v jednotlivých mesiacoch sa ruší, pretože do uzávierky novín máme vždy iba niekoľko dní. Ostáva však to hlavné. Každý mesiac uverejníme jednu z vami zaslaných fotiek z jedného miesta. Všetci môžete podporiť ktorúkoľvek z nich. Teda aj tú, ktorú sme publikovali už v minulých číslach. Víťazom sa stane záber s najväčším počtom hlasov. Držíme palce súťažiacim. Podporte ich svojimi hlasmi!

3



Ceral pozýva na návštevu Babičky v obci Ratibořice (Náchodsko).

4



Vysokohorská turistka Katarína Egyudová dáva tip na zimu (ale aj leto): „ostrov“ Sivý vrch v Západných Tatrách, ktorý obmýva more oblakov.

5



Ing. Peter Benko láka do Košíc s atmosférou pohody na hlavnej ulice.

English Summary

Page 1/3

The largest investment of COLAS in Czech and Slovak Republics this year, the gravel-processing line near Velký Grob in western Slovakia, entered trial operation in August. So far, the technology cost 1,4 million euros and more investments are coming up.

Page 2/4

Inžinierske stavby division 09 is at the helm of highway D4705 construction in northern Moravia (Czech Republic). The state institutions are closely following the works. Half-profile of the highway is due to be opened in November.

Page 6

COLAS CZ division South realizes a bypass road at town of Příbor in northern Moravia. With more than one billion CZK it is the most valued project in the company's history. The largest part of terrain works will be finished this year. Drivers will enjoy the new road in september 2011.

Page 8

CESTY NITRA has been working on widening the most-negotiated highway link of Slovakia, between Trnava and the capital Bratislava.

ch

... anketa ... anketa ...

Nakupujete v zahraničí?

Najmä prvá polovica roka bola v znamení silného eura a slabších mien susedných štátov z Visegrádskej štvorky. Zaujímalo nás: Chodia aj naši kolegovia nakupovať za hranice?

Agnesa Lazorčáková, správa IS Košice:

Chodí hlavne môj syn s priateľkou, hlavne do Zary. Ja som bola v Miskolci, ale len raz.

Pavol Fraňo, CESTY NITRA (Lom Čierne Kľačany):

Nechodím. Od nás zo Zlatých Moraviec je to dosť ďaleko. Ale počas dovolenky v Roháčoch sme boli raz v Poľsku. Práve cez túto dovolenku mi dala jedna kočka presne túto istú otázku.

Mária Iličková, závod 06 IS Prešov:

Chodievam nakupovať mäso do Leluchowa v Poľsku. Ale to už niekoľko rokov. Je to od nás 51 km a väčší nákup sa oplatí.

Za dobrým kolegom

V utorok 28. júla sa príbuzní a známi navždy rozlúčili s Jánom Osifčínom. Zomrel vo veku 58 rokov. Pre Inžinierske stavby pracoval od roku 1978 až do roku 2006, keď odišiel do predčasného dôchodku. „Bol to odborník, veď na pojazdnej dielni robil od vyučenia,“ hovorí kolega **Štefan Jasaň**. Prešli spolu celé východné Slovensko, plynovody, vodovody. Na poslednej vetve plynovodu boli v kuse dva roky - od Trnavy po Lučenec a Rimavskú Sobotu. Posledné tri-štyri roky s ním spolupracoval na zámočnickej dielni pán **Ondrej Šutor**. Vraví: „Bol to pracovitý človek, povahovo bezproblémový, s každým sa snažil dobre vychádzať. Vždy hľadal, ako sa niečo dá urobiť, nie prečo sa to nedá. Kolegom chýbal, keď odišiel do predčasného dôchodku.“

Žiaľ, teraz chýba ešte viac.

red

Blahoželáme augustovým oslávencom

50 rokov

JMilan Girovský	závod 02 IS
Imrich Sedlák	závod 03 IS
Ján Česelka	závod 03 IS
Matej Medvec	závod 03 IS
Michal Sanči	závod 03 IS
Pavel Kéri	závod 09 IS
Jaroslav Kubát	závod Jih
Jiří Gorol	Čermák a Hrachovec

55 rokov

Lubomír Filip	závod 02 IS
Juraj Hačevský	závod 02 IS
Luboslav Lukač	závod 03 IS
Jozef Vaško	závod 03 IS
Štefan Molčan	závod 06 IS
Miloslava Žáková	závod Jih
Milan Švaříček	závod Jih
Miroslav Sobotka	závod Jih
Jaroslav Pospíchal	závod Jih

Josef Kosik	závod Jih
-------------	-----------

60 rokov

Milan Vyšohlíd	závod Sever
Petr Hick	závod Sever
Zdeněk Hadrovský	Čermák a Hrachovec

65 rokov

Štefan Takács	závod 09 IS
Stanislav Datínský	závod Lomy

Pracovné jubileá CESTY NITRA

Daniela Šišková	20 rokov
Edita Vičeková	30 rokov
Vladimír Kavický	30 rokov

Vedenie spoločnosti ako aj redakcia želá v ďalšom živote veľa pracovných a osobných úspechov.

Letom-svetom s COLAS-ákmi

Po stopách biblického korábu

Partia Nitrianskeho horského spolku si zapísala vzácnu čiarku do zoznamu dobytých vrcholov, 5 165 metrov vysoký Ararat. Táto legendárna hora na hranici dnešného Turecka, Iránu a Arménska je známa najmä tým, že na jej úbočí „pristála“ Noemova archa po opadnutí vôd biblickej potopy.

„Z Istanbulu sme k Araratu sme cestovali 24 hodín autobusom. Ale nie hocijakým, k našim službám bol aj steward. Na samotný vrch sme vystupovali tiež z tureckej strany. Trvalo to päť dní s využitím dvoch výškových táborov. Po dni výstupu do každého z nich nasledoval deň aklimatizácie. Ráno sme vyrážali o tretej-štvrtjej hodine. Spali sme v stanoch na kameňoch, čo bolo dobré na rozdiel od vlašajška, keď sme boli v Pamíre a ľadovec pod nami stále pukal. Nič príjemné,“ rozpráva **Katarína Egyudová**, zamestnankyňa spoločnosti CESTY NITRA a vášnivá vysokohorská turistka. „Museli sme si zaplatiť povolenie na výstup a horského vodcu, bez sprievodcu sa na Ararat vystúpiť nedá. S batožinou nám pomohli kone. Videli sme veľa vojakov, kedysi táto časť

patrila Arménsku. Samotné územie ale obývajú Kurdi. Už deti tam musia zarabať, turistom predávajú vreckovky a iné veci. Mali veľký záujem o naše cukríky.“ Celá cesta po Turecku trvala NI-HOS-ákom dva týždne.

dra, tob,
foto archív K.Egyudovej



V obkolesení kurdských detí.



Katarína so sprievodcom Nurim. Vraj bola pre Kurdov príliš chudá.

Tenisti v Perzii

Exotikou dýchajú aj niektoré kúty sveta, kde hráva svoje zápasy tenista **Marko Daniš**, podporovaný IS. Koncom júla ho aj s otcom a trénerom Adriánom zavialo do Iránu. „Je tu výborná atmosféra,“ napísal Stavbám Colasu A. Daniš. „Ludia sú tu veľmi milí a prajní. Na Markovom zápase vo dvojhre bolo na centrálnom dvorci okolo 1 000 divákov. Areál v Teheráne je rozsiahly, s mnohými športoviskami.“ A na záver pridal Adrián ešte jeden zaujímavý postreh. „Vládne tu úplný pokoj.“

Navštívili ste aj vy exotické končiny alebo zaujímavé miesta našej planéty? Podelte sa s nami o zážitky a zašlite fotografie. Radi ich v Stavbách Colasu uverejníme.

Križovka s cenou

Absolútny anonym je... (tajnička) v čistej obálke. (Autorom výroku je Stano Radič.)

Opäť je tu križovka – pre všetkých lúštitelov a zároveň pre českých milovníkov slovenského jazyka. Znenie tajničky posielajte na poštovú adresu uvedenú v tiráži alebo mailom na aoberhauser@communicationhouse.sk do 23. septembra 2009.

red

Stany roztrúsené medzi kameňmi sopečného pôvodu.

JÚLOVÉ SUDOKU

Výhercom ceny za správne vylúštený hlavolam z júlového vydania je Patrik Havrda zo spoločnosti SANGREEN.

8	7	1	5	2	6	4	3	9
2	5	6	4	3	9	7	8	1
9	4	3	8	7	1	2	6	5
5	8	4	7	1	2	6	9	3
6	9	7	3	5	4	8	1	2
1	3	2	9	6	8	5	4	7
4	1	9	2	8	5	3	7	6
7	6	5	1	4	3	9	2	8
3	2	8	6	9	7	1	5	4

Autor: Marián Nagy	Open Office (skr.)	snímač údajov	trvalý účes (hov.)	matka Romula a Rema	priateľ (teleg.)	Pomôcky: rea, rk, aa, seladón, esp	zbijaj	kráčam	náradie na rúbanie	obyvatelka Krácie
naostro						2. časť tajničky				
vyjmúc, až na						prudký zásah druh kyslíka				
prvá žena Španielsko					peče na povrchu oddelenie					
Ethiopia News Agency				odborový zväz ampérvávit			sečná zbraň New York			
elegán (pejor.)								ŠPZ Rychnov nad Křežnou		
1. časť tajničky								kancelárska skratka		

Stavby Colasu

Vydávajú: akciové spoločnosti Inžinierske stavby, CESTY NITRA a COLAS CZ. Noviny Stavby Colasu sú nasledovníkom Mostov východu Inžinierskych stavieb, a. s. a Spravodaja CESTY NITRA, a. s. **Redakcia:** Communication House, s.r.o. **Adresa:** Štefánikova 6, 040 01, Košice. Telefón: 055/623 00 70, 0905 812 883. e-mail: office@communicationhouse.sk. web: communicationhouse.sk. **Vedúca redaktorka:** Dr. Katarína Eva Čániová. **Redaktori:**

Mgr. Anton Oberhauser, Mgr. Drahoslav Magdoško. **Redakčná podpora:** Ing. Dušan Vojtech (+420 286 003 505). **Redakčná rada:** Ing. Alžbeta Dziačková (055/600 92 19), Ing. Pavol Peško (055/600 93 52), Ing. Ondrej Tomčo (055/600 93 97), Ing. Monika Petriková - Župčanová (055/600 92 13), Ing. Mikuláš Varga (037/692 05 12), Ing. Vladimír Budinský (037/692 05 12), Ing. Katarína Egyudová (037/692 05 12). Web: www.inzineriske-stavby.sk, www.iske.sk, www.colassk.eu, www.colas.cz, www.sangreen.cz, www.cerhra.cz. **Sadzba:** JIRI Tlač: Grafika, a.s., Tr. KVP 1, 040 11, Košice, tel.: 055/645 12 53.