

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.

Návraty k Bôriku



Výherci fotoaparátů



Desaťročie COLASu u nás



Archeológia a cesty



Za cieľom skupiny COLAS sú aktuálne svetové trendy

Spaľujte menej

Najskôr príklad: Na ekologickom summite v Kodani vyhlásili domácu metropolu Dánska za najzelenšie mesto Európy. Aj preto, že štyria z piatich obyvateľov tam necestujú do práce autom. Výsledok ako hrom. Museli mu predchádzať roky práce s ľuďmi. Ekologickú víziu si stanovila aj skupina COLAS. Chce znížiť spotrebu pohonných hmôt o 20 % na hodinu prevádzky, prípadne na kilometer či míľu prepravy. Spustila tiež špeciálnu informačnú kampaň.

ilustračné foto



Henri Morellon.

„Znížme spoločne spotrebu energie“ – tak znie oficiálny slogan. Približne 30 tisíciam vodičov a strojníkov, ktorí po celom svete pracujú pre COLAS, by mali cieľe projektu pripo-

mináť plagáty a nálepky. Tiež vstupy v interných magazínoch, ako je aj ten náš.

Čo viedlo k takémuto cieľu? „Autá a stavebné mechanizmy zhltnú tri štvrtiny celého objemu fosílnych palív, ktorý skupina spotrebuje... Náš cieľ sa dá dosiahnuť, ak budú všetci svedomito pamätať na správne návyky bez toho, aby

sme čakali na nové stroje ako výsledok nejakej technologickéj revolúcie a príchod úsporných vozidiel,“ vysvetľuje Henri Morellon, riaditeľ COLAS-u pre životné prostredie. Skupina od opatrení očakáva úsporu na úrovni 100 miliónov eur za rok.

Tri „prikázania“ – trojaký efekt

„Pre nás je najdôležitejším nástrojom na dosiahnutie úspor inštalácia systému pozostávajúceho z elektronického merania spotreby, prostriedkov navigácie a prenosu dát do centrálného počítača“ vraví Ing. Vojtech Riník, investičný riaditeľ Inžinierskych stavieb Košice.
pokračovanie na str. 3



Noví manažéri v IS

Personálnu zostavu Inžinierskych stavieb posilnili dvaja francúzski manažéri. Prvým je **Francis Grass**, ktorý od 1. januára pôsobí ako námestník generálneho riaditeľa. V minulosti pracoval okrem iného ako zástupca COLAS-u v Maďarsku. Novým procesným a metodickým manažérom sa 15. februára stal **Jaroslav Czepielewski**. **ao**

Krátko

Ďalší mesiac čakania

Najnovší termín pre definitívny podpis úverov na 75 kilometrov diaľnic medzi Martinom a Prešovom je 15. apríl. Minister dopravy Ľubomír Vážny sa na tom dohodol s koncesionárom tohto verejno-súkromného partnerstva (PPP) - spoločnosťou Slovenské diaľnice. Čaká sa stále aj na úver od Európskej investičnej banky (EIB). Od nej by mala ísť až polovica stavebných nákladov na túto cestu, čiže miliarda eur. EIB vyčkáva na rozhodnutie Európskej komisie. Tá posudzuje, ako si Slovensko poradilo s jej environmentálnymi. (Sme, 10.2.2010)

Cena za inováciu

Inžinierske stavby sa ako zhotoviteľ dočkali významného ocenenia za mostný objekt 215-00 na diaľnici Svinia – Prešov západ. V rámci konferencie Betón na Slovensku 2006 – 2010, ktorá sa konala v polovici februára v Žiline, im Slovenský národný komitét fib udelil cenu za inovatívny prístup k realizácii tohto mosta (pozri Stavby Colasu 9/2009). Ďalšie horúce železko sme mali v súboji o najlepšiu betónovú konštrukciu obdobia 2006 – 2010 na Slovensku, súťažili sme s mostom 212 – mimoúrovňovou križovatkou Poprad-západ, na úseku D1 Mengusovce – Jánovce. **tob**

Oprava

V minulom čísle (1/2010) sme nesprávne informovali, že na konferencii fib Betón na Slovensku vystúpi zástupca Inžinierskych stavieb **P. Paulík** s prezentáciou o mostoch na obchvate Trstenej. Táto informácia nie je pravdivá.

Čitateľom sa ospravedľujeme. **ch**

Posledné úpravy v pavilóne primátov bratislavskej ZOO

Skvelé bývanie na dosah

„O tom ani neuvažujeme,“ odpovedá majster **Marek Ujhelyi** na otázku, či stihnú všetko načas. Spod rúk jeho tímu zo závodu 09 Inžinierskych stavieb v Šali a za pomoci rovnako šikovných špecializovaných dodávateľov sa zrodil pavilón pre ľudoopy v bratislavskej ZOO.

Dokončovacie práce sú v plnom prúde. Všetko je podriadené vikendu 24. a 25. apríla, keď sa bude nové bydlisko primátov s veľkou publicitou otvárať v rámci akcie Bratislava pre všetkých. Časový plán sa doteraz darilo dodržiavať. Akurát februárový sneh, ktorý sa nie a nie topíť, trochu znervózňoval. Zoológovia medzitým ešte stále prichádzajú s rôznymi tipmi, ako budúcim chlpatým nájomníkom ešte viac spríjemniť budúci pobyt. Pre stavbárov to potom znamená prácu a niekedy aj

lámanie si hlavy nad tým, ako datočné veci vyfakturovať.

Medzi poslednými požiadavkami figurovali detaily na elektrickom ohradníku – to preto, aby si zvieratká po inak neškodnom kontakte s elektrinou dobre zapamätali, kde už nie je ich miesto. „Sú to absolútne drobnosti. Napríklad zápora na kovových kliečkach musí byť vždy pevne uchytená, lebo inak by ju ľudoop mohol chytiť a začať silno búchať – to by určite ľuďom v okolí nebolo príjemné,“ vraví M. Ujhelyi.

Vnútro je už takmer dokončené. Medzi poslednými objektmi sa finišovalo na úprave umelého vodopádu, kde firma ARS CONDO vykonala nástrek špeciálnym plastom.

O pohodlie návštevníkov sa postarajú aj bambusové lavičky s výhľadom na vnútro pavilónu, chýbať

nebude výťah pre imobilných. Kým sa teda dva orangutany, päť šimpanzov, gibony a časom možno aj gorily nasťahujú do nového, práce je ešte dosť. Ešte že si na ňu mesto a ZOO vybrali tých správnych ľudí.

Anton Oberhauser, foto autor



Úprava vodopádu nástrekom plastovej vrstvy.

Z januárovej odovzdávky

Bezpečnejšie do školy

Nebýva zvykom, aby sa nová stavba otvárala uprostred zimy. Ale stalo sa - dokonca symbolicky pod Vysokými Tatrami. Nezvyčajný dátum vyplýval z termínu zhotovenia; kruhová križovatka v Dolnom Smokovci vznikla v priebehu dvoch mesiacov, októbra a novembra 2009.

„Stretávajú sa tu dve cesty tretej triedy. V blízkosti je škola, preto bola stavba veľmi potrebná. Predtým chýbali chodníky aj priechod pre chodcov,“ vysvetľuje pozadie **Ing. Jaroslava Dzúrová** z technického úseku závodu 03, ktorý stavbu zabezpečoval.

Hlavným stavbyvedúcim bol **Bc. Branislav Pažák**, stavbyvedúcim **Ing. Jozef Janščík**. Práve on zodpovedal za komunikáciu s dodávateľskými firmami, napríklad pri realizácii dopravných značiek. Pokládka asfaltových zmesí prebehla v réžii čaty z Čoltova

pod vedením **Ondreja Tótha** a trvala len tri dni.

Stavbu za 186 400 eur na rozhraní mesta Vysoké Tatry a obce Nová Lesná si objednal Prešovský samosprávny kraj. Necelých 100 000 eur použil z úveru od Európskej investičnej banky, zvyšok z vlastných zdrojov. Hoci všetko znie ako rutina, skutočnosť bola neľahká. Vysporiadanie pozemkov s vlastníkmi pôdy sa pretiahol na vyše dva roky. Požadovali totiž vyše 33 eur (okolo 1 000 Sk) za štvorcový meter, napokon sa so župou dohodli na sume 16,60 eur za m².

Pre krajskú samosprávu z Prešova je to už šiesta kruhová križovatka na cestách II. a III. triedy od roku 2007. Za šesť rokov župa investovala do modernizácie cestnej infraštruktúry viac než 66,39 milióna eur.

ao, korzár, foto bp



Pásku 26. januára za asistencie riaditeľa závodu 03 Jaroslava Belku (druhá sprava) prestrihával prešovský župan Peter Chudík (tretí sprava) a primátor Vysokých Tatier Ján Mokoš (štvrtý sprava).



Po nástreku bude stĺp pripomínať prírodnú skalu.

Spaľujte menej

dokončenie zo str. 1

Doplňuje, že nasadzovanie tejto techniky sa bude rozširovať na ďalšie mechanizmy, pretože doterajšie skúsenosti sú veľmi dobré.

Veľa možností na úspory však majú aj vodiči a strojníci.

Skupina vytipovala tri spôsoby, ako môžu šoféri a obslužný personál dopravných mechanizmov šetriť: **Nenechávajte motory bežať ráno pol hodiny naprázdno** predtým, než sa skutočne pohnete alebo začnete prácu. Po druhé, **šoférsky motor beží nadarmo, vypnite ho po troch minútach**. „Motory sú výsledkom vývoja a výrobcovia tieto kroky vodičom odporúčajú,“ prizvukuje **Philippe Brissonneau**, riaditeľ skupiny pre dopravu a mechanizáciu. „Navrhujeme maličkosti, ktoré však budú mať okamžitú a významnú dosah.“

Investičný riaditeľ COLAS-u CZ **Ing. Pavel Šrámek**, ktorý diskutoval o téme aj s členom predstavenstva **Alainom Jeziornym**, naznačuje, že vyhodnocovanie úspor by mohlo prebiehať na výročnej báze. „Umíme bez väčších problémov porovnať množstvá peňazí, za ktoré sme nakúpili palivo v jednom a vo druhom roce,“ hovorí P. Šrámek.

Okrem jednoznačných finančných úspor, ktoré sú počas krízy viac než vítané, si skupina od svojho projektu sľubuje zníženie environmentálnej záťaže a takisto vyššiu bezpečnosť. Trojaký efekt by však nebol veľký, keby sa s kampaňou nestotožnila väčšina tých, ktorým je určená.

Nastaviť zrkadlo

Projekt prichádza v čase, keď slovenské firmy COLAS-u už nejaký čas pociťujú tlak na znížovanie nákladov. Napríklad CESTY NITRA od 1.4.2009 ukladajú povinnosť dodržiavať normovaných spotrebu aj zamestnancom s osobnými autami. **Ing. Jozef Timko**, vedúci strediska služieb, správy majetku a investícií tvrdí, že aj vodičom nákladných a úžitkových vozidiel sú tieto princípy úspornej práce dobre známe. Tiež totiž zodpovedajú za to, koľko minie vozidlo paliva. Istý problém pre ďalšie zníženie spotreby by však mohol predstavovať fakt, že značná časť nášho

vozového parku už nie je najmladšia. „Chvíľu trvá, kým sa napríklad do UDS-ky ráno natlačí vzduch. Aj 5-10 minút,“ uvádza vodič, ktorý si želal zostať v anonymite.

Budeme teda zvedaví, či kampaň splní očakávania a aké výsledky na Slovensku a v Česku priniesie. COLAS očakáva, že vodičom budú podporu poskytovať skúsení majstri a stavbyvedúci, ďalej bezpečnostní technici a tiež kvalifikovaní zodpovední za ochranu životného prostredia.

Anton Oberhauser, foto archív SC

Tri hlavné posolstvá

1. Nezahrievajte ráno motor príliš dlho
2. Jazdite plynule a bez agresivity
3. Nenechávajte motor bežať naprázdno



Motívy na plagátoch a nálepkách, ktoré skupina plánuje rozoslať po celom svete.

Pred 10 rokmi vstúpila francúzska skupina do slovenských i českých firiem

Dekáda s COLAS-om



Písal sa rok 2000. Slovensko zažívalo zvýšený príliv zahraničných investorov. Trend neobišiel ani sektor cestného stavebníctva. Po dôkladnom zmapovaní trhu v Českej i Slovenskej republike pribudol na zoznam o záujemcov o naše firmy nový hráč – COLAS, v krajine galského kohúta pôsobiaci už od roku 1929. V tomto roku sa na našich stranách chceme obzrieť na prvé desaťročie francúzsko-českého a francúzsko-slovenského spolužitia.

V každej z našich dvoch krajín, zdá sa, dokázali Francúzi pružne zareagovať a použiť trochu odlišný prístup. Aj doma vlastnia početnú skupinu menších a pomerne autonómnych subjektov. Podobný model prevzali v Českej Republike. CESTY NITRA sú iný prípad. Ako hodnotí históriu vstupu COLAS-u s odstupom desaťročia generálny riaditeľ **Ing. Ján Hyža**?

Deväťdesiate roky minulého storočia boli pre CESTY NITRA kľúčovým obdobím. Zlom nastal, keď

sme koncom roka 1995 nastúpili po víťazstve v tendri prvý raz ako priamy zhotoviteľ na samostatnom diaľničnom úseku. Išlo o dobudovanie križovatky dvoch diaľnic severojužného diaľničného ťahu D2 a D61 v Bratislave-Petržalke, jedna smerovala do Maďarska, druhá do Rakúska. Postavili sme tam dve vetvy križovatky a monolitický predpätý päťpoľový most nad D2. Za vyše dva roky, do novembra 1997, sme prestavali 118,36 milióna korún. Je možné, že práve týmto dielom sme

sa dostali do „zorného poľa“ COLAS-u, ktorý tu koncom 90. rokov hľadal vhodné akvizície.

• Ako s odstupom takmer 10 rokov hodnotíte zmeny po vstupe COLAS-u do CIEST NITRA?

Hoci sa to môže zdať prekvapivé, po ich vstupe sa posilnil firemný život a identita. Obnovili sme tradície typu športových hier, ktoré bežali ešte v 80. rokoch. Začali sme

klásť silný dôraz na odbory – presne ako vo Francúzsku. Posilnila sa úloha bezpečnosti a ochrany zdravia. A živo si s kolegami spomíname na prvú reštrukturalizáciu, ktorá začala od roku 2001. Viedli sme dlhé debaty o tom, čo si vo firme ponechať a ktoré aktivity odčleniť. Postupom času sa tento systém spolupráce s dodávateľmi ukázal ako veľmi vhodné riešenie.

red, foto aramis



Ukážková rekonštrukcia historického jadra Skalice sa stala výstavným kusom fortela CIEST NITRA. Fotografia sa nachádza aj v kalendári COLAS-u na rok 2010.

Stavby Colasu sú podnikovými novinami zamestnancov spoločnosti:

O procese vytvárania usmernených trhlín v hydraulicky stmelených vrstvách

Aktívny spoj – riešenie proti trhlinám

Na celom svete sa pri výstavbe vozoviek vo veľkej miere používajú hydraulicky stmelené vrstvy. Každá krajina má však svoje vlastné metódy navrhovania týchto vrstiev a tiež technické požiadavky na zhotovené vrstvy sú rozdielne. V porovnaní so zaužívanou praxou na Slovensku je vo Francúzsku hydraulicky stmelená vrstva hrubšia, dosahuje vyššie pevnosti, no asfaltové vrstvy sú výrazne tenšie.

Základným problémom, vychádzajúcim z hydraulicky stmelených vrstiev, je kopírovanie trhlín až na povrch konštrukcie. Vznik zmrašťovacích trhlín sa všeobecne považuje za nevyhnutný, no namiesto divokých trhlín, ktoré sa pre svoj tvar zle ošetrujú a navyše sa zvyknú rozvírať, je výhodnejšie vytvoriť usmernené trhliny.

ho „noža“ vytvorí ryha potrebnej hĺbky vzhľadom na hrúbku realizovanej vrstvy, do ktorej sa vloží plastový profil s tromi alebo štyrmi vlnkami. Ryha sa následne z oboch strán profilu uzavrie iným dvojhrebovým vibračným zariadením. Predmetná technológia neznižuje výkonnosť a nenarušuje organizáciu zvyčajného postupu pokládky hydraulicky stmelených vrstiev.

k ich degradácii podstatne pomalšie a nevyžadujú špecifickú údržbu.

Uplatnenie tohto procesu vedie k redukcii hrúbky podkladnej vrstvy a k možnosti realizácie jednej vrstvy namiesto vo Francúzsku často aplikovaných dvoch vrstiev z hydraulicky stmelených materiálov.

Široké uplatnenie

Aktívny spoj môže byť použitý pri akomkoľvek type materiálu stmeleného hydraulickým spojivom bez ohľadu na to, aký druh hydraulického spojiva sa použije (cement, špeciálne cestné spojivo, atď.). Využíva

sa aj pre betóny (napr. jazdné pruhy pre autobusy), ako aj pri zlepšovaní podlažia.

Pri zavádzaní tejto technológie sa realizovalo viac ako 50 km skúšobných úsekov, ktoré boli dlhodobou sledované. Všetky výsledky skúšok správania sa vozoviek, ako aj všetky vizuálne pozorovania realizované na týchto stavbách, nevyvrátiteľným spôsobom dokazujú účinnosť procesu vytvárania usmernených trhlín vkladáním aktívneho spoja.

Jean Luc Aubert,
Ing. Zora Abaffyová (CESTY NITRA),
foto CN



Pozdĺžny rez vozovkou s aktívnym spojom.

Aktívny spoj (Joint Actif) je patentovaný procesom vytvárania usmernených trhlín v podkladných vrstvách, ktorý bol vyvinutý skupinou COLAS. Vytvára sa priamo pri pokládke hydraulicky stmelených vrstiev a to ešte pred ich zhutňovaním. Spočíva vo vytvorení priečnej diskontinuity vsunutím prefabrikovaného spoja do vrstvy, zvyčajne v dvoj až trojmetrových vzdialenostiach.

Postup pri aplikácii

Jedným strojovým zariadením sa pomocou vertikálneho vibračného

Takto vytvorený spoj nielenže definuje dĺžku dosky, a tak limituje jej objemové zmeny, ale zároveň aj ošetruje rozhranie a prepojenie jednotlivých takto vytvorených dosiek. Len vďaka svojmu osobitému geometrickému tvaru umožňuje rozložiť vertikálne zaťaženie na viaceré dosky, a tak môže hydraulicky stmelená vrstva fungovať takmer ako kontinuálna doska. Ak sa aj trhliny prekopírujú na povrch vozovky, je tomu tak výrazne neskôr ako pri konštrukcii bez aktívneho spoja. Zvyčajne sú trhliny veľmi jemné a priamočiare. Následne dochádza



Vibračný nôž.



Dvojhrebové vibračné zariadenie.

Prínosy Aktívneho spoja:

- zabezpečuje vytvorenie účinných usmernených trhlín v hydraulicky stmelených podkladných vrstvách;
- prináša úsporu investícií vďaka forme špeciálneho profilu, ktorá umožňuje pokládku hydraulicky stmelených vrstiev v jednej vrstve a zároveň v menšej hrúbke v porovnaní so zvyčajne používanými materiálmi spevnenými hydraulickými spojivami. Hrúbky takto realizovaných hydraulicky stmelených vrstiev sa po zhutnení pohybujú medzi 20 až 32 cm;
- znížením hrúbky hydraulicky stmelených vrstiev sa zníženou spotrebou materiálu znižuje aj energetická náročnosť realizovanej vrstvy, ako aj emisie skleníkových plynov.

Komu išli dve percentá z CIEST NITRA

Onkologickým pacientom i opusteným deťom

Viete, ako môžeme pomôcť bez toho, aby nás to stálo niečo navyše – s výnimkou vyplnenia stručného formulára? Každá jar ponúka šancu. Rozhodnúť, kam pôjdu dve percentá z našich už odvedených daní za predošlý rok, môže každý daňový poplatník. Aj tentoraz sa stačí rozhodnúť a vyplnené tlačivo doručiť na daňový úrad v mieste bydliska do 30. apríla.

Inštitút dvoch percent poznajú aj firmy. Preto neprekvapuje, že zá-

ujem o prostriedky od najväčších platcov (čím vyšší príjem, tým vyššia daň) prejavuje nemalo neziskových organizácií. Ako naložili so svojimi prostriedkami CESTY NITRA?

„Záujemcov je veľa a rozhodujeme sa podľa toho, čo vo firme pokladáme za najväčší verejný prospech. Tiež nechceme zabudnúť na združenia priamo z našich regiónov,“ uvádza Ing. Viera Majerová, finančná riaditeľka spoločnosti.

„Vlani sme odviekli 270 672 sloven-

ských korún (necelých 8 985 eur) z daní zaplatených v roku 2008. Z tejto sumy najviac – 70 000 Sk – od nás dostala Liga proti rakovine Bratislava. Druhú najvyššiu sumu – po 50 000 Sk – sme darovali Nadácii Trnava Trnavčanom a Trenčianskej onkológii. Suma 40 000 Sk poputovala Sociálnym služ-

bám Myjava a tiež združeniu Úsmev ako dar, ktoré podporuje deti z detských domovov. Zvyšok sme poslali Klubu sclerosis multiplex Nitra,“ vypočítava V. Majerová. Spolu darovali CESTY NITRA za posledné tri roky sumu 722 632 Sk, čo je 23 987 eur.

tob



Viac sa o darovaní svojich dvoch percent dozviete na internetovej stránke www.rozhodni.sk, kde nájdete aj zoznam všetkých organizácií oprávnených získať tento príspevok.

Informačné dozvuky z hotového diaľničného úseku D1 Mengusovce - Jánovce

Na hraniciach možností

Veľa superlatívov, no i množstvo zmien a z nich vyplývajúci kopec problémov. Mnoho ľudských príbehov i rekordov. Pohnutý osud sprevádzal 1. úsek stavby diaľnice D1 Mengusovce – Jánovce. Slávnostného otvorenia sa dočkala s niekoľkomesačným oneskorením oproti pôvodnému plánu diaľničnej spoločnosti - 25. novembra 2009. Vodiči úsek využívajú od 5. decembra 2009. Bez ohľadu na peripetie, ktorými si stavba prešla, stojí za to ešte raz sa k tomuto jedinečnému dielu vrátiť. A „posvietime“ si najmä na tunel Bôrik.

Spoločnosť Marti Contractors, ktorá bola s Inžinierskymi stavbami súčasťou zhotoviteľského konzorcia, použila pri raziacich prácach novú rakúsku tunelovaciu metódu (NRTM). Priemerná dĺžka rúr dosahuje 996 m, pričom ľavá je dlhá 999,60 m a pravá 992,81 m. Počas razenia odviezli z rúr takmer 250 000 m³ horniny. Súčasťou prác bolo aj kompletné odvodnenie tunela, ďalej vozovky, kábové trasy a chodníky, vrátane troch únikových ciest. Počas najväčšieho súbehu činností robilo v tuneli okolo 200 pracovníkov.

Kvôli prírode

Stavbári dôsledne dbali na ochranu životného prostredia. Samotný horský výbežok Bôrik nie je veľmi rozľahlý, navyše je to chránená prírodná rezervácia, preto bolo nutné šetriť priestor. „Projektant navrhol využiť tzv. pilierové štôlne. Tak bolo možné umiestniť ústie oboch tunelových rúr veľmi blízko pri sebe a zmenšiť tak záber územia. V praxi to prebehlo tak,



Razenie spodnej klenby pilierovej štôlne od západného portálu.

že po vyhlbení portálu sme vyrazili v úvodných častiach portálov pilierovú štôľnu s prierezom 51 m² (oproti 70 – 90 m² prierezu rúry diaľničného tunela v strede medzi oboma projektovanými rúrami). Podarilo sa tým vytvoriť priestor pre vybetónovanie pevného železobetónového piliera. Následne mohlo začať razenie samotných tunelových rúr,“ približuje Ing. Miroslav Žák z Marti, projektový manažér výstavby Bôrika.

Tunel sa môže pýšiť aj tým, že ako v prvom tuneli na Slovensku boli do betónu sekundárneho ostenia pridávané polypropylénové vlákna, ktoré významne zvyšujú požiaru odolnosť konštrukcie a celkovú bezpečnosť v prípade požiaru.

Inžinierske stavby položili do tunela modernú cementobetónovú vozovku, v každej rúre má šírku sedem metrov. Celková plocha vozovky tak dosiahla 15 000 m². V strede tunela sa nachádza núdzový záliv a na každých 250 metroch je situovaný priebeh do druhej rúry.

Rekordné čísla

Spoločnosť PPA CONTROLL vybudovala technologickú časť tunela za rekordných osem mesiacov, pôvodne sa rátalo s 12-18 mesiacmi. Napájanie tunela zabezpečujú káble celkovej dĺžky 83 km. Ďalších približne 17 km optických a 46 km metalických komunikačných káblov prenáša signály medzi technologickými zariadeniami. „Popri štandardnom signále

mobilných operátorov dokáže v prípade kritickej situácie operátor vstúpiť do rozhlasového vysielania naladeného vodičmi v tuneli,“ uvádza projektový manažér PPA CONTROLL Ing. Slavomír Kubanda.

Firma v časti tzv. virtuálneho tunela pred križovatkou Mengusovce v smere na Poprad inštalovala najväčšiu premennú lamelovú dopravnú značku v SR s plochou 835 x 450 cm a hmotnosťou 3,1 tony. Spolu s ostatnou technológiou zabezpečujúcou plynulý chod dopravy ju riadi autonómny redundantný riadiaci systém technológie a dopravy. V samotnom tuneli žiari celkovo 771 svietidiel. Požiarne svietidlo nad chodníkom in-

formuje o vzdialenosti k najbližšej únikovej ceste, čo je slovenská priemiera. Hlavné vetranie zabezpečuje 16 axiálnych prúdových ventilátorov s priemerom 1,2 m.

Dielo slúži verejnosti teda už tri mesiace. Ak by si však ktokoľvek myslel, že stavbári sú už myslou i telom niekde inde, je na omyle. Prinajmenej u manažéra stavby Ing. Petra Lehotského Mikuša zo závodu 03 Inžinierskych stavieb to ešte neskončilo. „Niektoré veci ešte nie sú dotiahnuté čo sa týka papierov, uzavrieť takúto megastavbu chvíľu trvá.“ Pre tých, čo sa podieľali na diele – od prípravárov, cez majstrov, stavbyvedúcich, manažérov až po robotníkov, stavba možno nekončí nikdy. Vždy si ponechá niečo z ľudí, ktorí na nej nechali kus života.

sc, foto archív IS a SC

Do malej guinessovej

Rekordy v súvislosti s 1. úsekom D1 Mengusovce – Jánovce padali ako hnilé hrušky. Vyniká napríklad sumár výroby asfaltových zmesí v obalovačej súprave (OS) Inžinierskych stavieb vo Veľkej Lomnici. „Predtým sme mali rekord z októbra 2006, keď čaty z našej a čoltovskej obalovačky položili 19 115 ton. Väčšina vtedy šla do úseku D1 Važec - Mengusovce,“ spomína Bc. Branislav Pažák, vedúci OS Veľká Lomnica. Toto číslo sa však nedávno pobrало do histórie. „V máji 2009 sme v Lomnici vyrobili 19 339 ton. Podieľala sa na tom naša a čoltovská čata, ako aj kolegovia z Trebejova, tých potom vystriedala čata z Trenčína (CESTY NITRA, pozri Stavby Colasu z mája 2009). To by ale nestačilo, potrebovali sme ďalších 14 385 ton z obalovačky firmy Eurovia v Kvetnici. Spolu sme v máji prestavali 33 724 ton – to už je poriadna fuška na logistiku aj nervy!“ Veľká Lomnica zlomila aj rekord za celý rok. Vláňajšia výroba obalenej drvy predstavuje 97 096 ton, čo je o vyše 12 000 ton viac ako v dovtedy najsilnejšom roku 2008.



Braňo Pažák na čerstvom asfaltovom koberci.

Nehoda preverila záchranárov

V diaľničnom tuneli Bôrik pri Svite došlo 17. januára k prvej dopravnej nehode. Vodič nevládol riadenie a v južnej rúre tunela smerom do Popradu narazil do betónového výklenku, skadiaľ sa odrazil ďalej k stene tunela. Za autom išlo ďalšie vozidlo, ktoré stihlo ubrzdiť. Vodič vyviazol bez vážnejších zranení. Na miesto okamžite vyrazila posádka hasičov zo stanice v Mengusovciach. Hlásenie o nehode dostali o 16.18, tunel opustili o 17.32, celý zásah trval len hodinu a štvrt.

Korzár, red

Rok 2009 v integrovaném systému řízení

Naše pružnost při změnách

Top-tématem u COLAS-áků bylo v loňském roce sblížení a sjednocování procesů na celorepublikové úrovni. V souladu s naší politikou integrovaného systému řízení jsme pracovali kvalitně, ohleduplně a bezpečně.

Více vlastních odborníků

V roce 2009 se tým integrovaného systému řízení (ISR) ve společnosti COLAS CZ rozrostl a to jak vytvořením funkcí metodických řídicích oblastí ISR, tak přijetím nových pracovníků na pozice bezpečnostních techniků. Při současném obsazení má tedy každý závod specializované pracovníky pro oblast kvality, ochrany životního prostředí a také bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Novinkou je také interní zajištění požární ochrany pod vedením **p. Olgy Volfové**.



Interní auditor SM BOZP Filip Máša (vlevo) při auditu.

Toto zvýšení počtu pracovníků ISR se projeví v lepším servisu, a to nejen pro výrobní provozy. Kolegové jsou nadále průběžně vzdělávání a následně získávají doklady kvalifikace, kterou předpisy nově požadují v poprávkových řízeních.

Normy a certifikáty

V roce 2009 byla v Česku vydána nová norma ČSN EN ISO 9001:2009 Systémy managementu kvality: Požadavky. Jako každý rok máme řadu nových legislativních požadavků pro oblast ochrany životního prostředí a BOZP a normativních požadavků pro oblast kvality. Je samozřejmé, že aktualizované požadavky průběžně zapracováváme do našeho systému řízení. Také změny v oblasti technických předpisů, které proběhly v minulých letech, se staly součástí našich technologických



Jaromír Hanzal na obchvatě Kolína. Všechno je, jak má být.

předpisů. Tyto se dočkají vydání už v první polovině tohoto roku.

V loňském roce se udála podstatná změna v dodavateli certifikačních služeb. Byl to krok koordinovaný na úrovni obou našich zemí. Nově provedly audit dva certifikační orgány, a to SGS Slovakia a Silmos-Q. Posledně jmenovaný subjekt provedl audit systému řízení kvality včetně posouzení technologií, zatímco audit dalšími dvěma systémy řízení – systémem řízení ochrany životního prostředí (EMS) a systémem řízení BOZP provedl SGS Slovakia. Ten pak na základě zprávy od Silmosu-Q posoudil také systém řízení kvality.

Po absolvování výše uvedených auditů je Colas CZ držitelem certifikátu systému řízení kvality včetně přílohy pro technologie od certifikačního orgánu Silmos-Q a certifikáty systému řízení kvality, systému řízení ochrany životního prostředí a systému řízení BOZP od certifikačního orgánu SGS Slovakia. Shrnutím tří posledních certifikátů je Merit Award, což je mezinárodní obdoba „zlatého“ certifikátu.

Deníky připravit!

Přestože při externích auditech nebyly konstatovány systémové neshody, pořád máme co zlepšovat. Mezi nejčastější doporučení celkově patří zvýšení úrovně vedení stavebních deníků. Požadavky na vedení stavebních deníků jsou přitom uvedeny v interní organizační instrukci 1/2007 Stavební deník, která nezvyšuje požadavky vyhlášky č. 499/2006, Sb. o dokumentaci staveb. Nejen z tohoto důvodu budou interní audity stavebních provozů a staveb, část dokumentace, zaměřeny především na tento záznam.

Ing. Markéta Šilhavá, manažer QMS a EMS, red, foto COLAS CZ a archiv SC

Pozorným objektivem

Poručíme větru, dešti?

Letošní zima vejde do historie jako jedna z těch, které měli největší množství sněhu za poslední roky. Několik až příliš štědrých nadílek sužovalo české řidiče týdny a měsíce a pokrývka se udržela prakticky celou zimu. Podle hlášení Českého hydrometeorologického ústavu leželo k 1. únoru na území země 4,5 miliardy kubiků sněhu, co odpovídá 45 miliónům železničních vagónů.

Nehledě na to, že zima není naší hlavní stavební sezónou, bylo nutno ve více případech vyjít s technikou a pomoci při odstraňování následků „bohatého“ sněžení. Tak jako tomu bylo ve druhé polovině ledna na pražské centrále COLAS-u CZ a kolem budovy Závodu Sever.

Zima je už díkybohu za námi, otázka ale přesto zůstává: jsme spokojeni s kvalitou naší zimní údržby a s tím, jak jsme ji zvládli? Udělali jsme vše, co bylo v naší moci?

ao, dv, foto dm



Díky nakládači byla na chodnících nakonec přece jenom zimní idyla se značkou COLAS.

Nejlepší amatérští fotografové z řad COLAS-áků převzali zasloužené ceny

Vášeň pro obrázky

Po většinu minulého roku jste se na stránkách našeho magazínu setkávali s fotosoutěží. Obrázky z tvořivé dílny našich kolegů vám přiblížily známá i méně známá místa našich dvou republik. Nakonec jste hlasovali a vybrali vítěze. Naším úkolem zase bylo navštívit je a výhru odevzdat. Fotoaparát Nikon Coolpix věnovaly COLAS CZ a Inženýrské stavby.

Dáma mnohých tváří

Meno vítazky slovenskej časti fotosúťaže v Stavbách Colasu nebolo až takým veľkým prekvapením. Aspoň nie pre tých, čo osobne poznajú technologickú špecialistku CIEST NITRA **Ing. Zoru Abaffyovú** – v súkromí aj nadšenú amatérsku fotografku. Počas februárovej návštevy v zasneženej Nitre sme ju zastihli v plnom prúde príprav na školenia prvotíniových manažérov



Niektoré z kameňov v zbierke pani Zory.

slovenského COLASu. Ako uznávaná expertka na klasické i netypické asfaltové zmesi prednášala na všetkých troch turnusoch tatranského pracovného stretnutia.

Počas viac ako 22-ročnej kariéry vo firme aktívne vystupovala na konferenciách, školeniach a publikovala články v odborných magazínoch (pozri aj 4. stranu tohto vydania Stavieb Colasu – Joint Actif). No skrýva sa v nej i celý rad ďalších talentov. Už len pohľad do útulnej kancelárie nikoho nenecháva na pochybách – je plná fotografií, kameňov a izbových rastlín. Za svoje dve srdcovky, okrem synov, však spontánne označuje niečo iné: „Milujem hory a lyžovanie.“

Zdá sa, že to srdce má pani Zora poriadne široké. Ako už dobre vedia aj naši čitatelia, dokáže výborne hrať u nás ešte málo známou francúzsku národnú hru pétanque. No s Francúzskom ju spája hlavne znalosť jazyka, vyše 15 rokov tlmočí a prekladá z a do francúzštiny. Ale späť k fotografovaniu. Ak trochu prebrzdíte internet, zistíte, že pre našu výherkyňu nie je naša fotosúťaž jediná, do ktorej sa prihlásila. A keďže jej koničky sa dajú skvele kombinovať, veľmi často fotenie spája s potulkami po horách a zbieraním kame-



Zora Abaffyová (vľavo) preberá cenu z rúk vedúcej redaktorky Stavieb Colasu Kataríny Čániovej.

ňov. „Raz som našla na túre v Tatrách kus žulovej horniny. Niesla som si kameň v náručí a tešila som sa z neho, až kým sa na mňa neboril oproti idúci turista: Odkiaľ máte ten kameň? Zľakla som sa a až po chvíli som pochopila, že aj on taký chce!“, spomína.

A čo víťazná fotka (uverejnená v Stavbách Colasu 12/2009)? „Rada spím, nerada skoro vstávam. No hory u mňa víťazia takmer nad všetkým. V ten deň som začala výstup s baterkou v ruke a na hrade Gýmeš som si počkala s foťákom na statíve na východ slnka.“ Svoju výhru Zora Abaffyová veľmi privítala. „Akurát obidva moje fotoaparáty potrebujú opravu,“ s úsmevom a pragmaticky skonštatovala. **ao**

V kurzu „Kanáry“

Za **Vasilem Ceralem** - výhercem české části soutěže - jsme se vydali do Hradce Králové. Sezónní zaměstnanec zdejšího provozu Závodu Sever se na naše setkání těšil a přišel, přestože právě neběžela stavební sezóna a kraj byl pod sněhem.



Kulturní záběr z „Kanárů“.

Navíc se právě s manželkou a vnučkou chystali na oblíbené Kanárské ostrovy, kde před pár roky vznikla dnes už téměř kulturní fotografie plážového oddychu na COLAS-ácké osušce.

• Gratulujeme k novému fotoaparátu. Čím jste fotil dosud?

Používám D7 Panasonic.

• Máte oblíbené téma pro své obrázky?

Vždycky jsem hodně cestoval, takže znám různá místa doma i v zahraničí. Kdysi to byly země východního bloku. Rumunsko, Bulharsko a tak. Mám je projezděné dokonce na kole. Za jednu dovolenou i 2 000 km! Teď už spíš oddechují. Vybírám si jen moře a pláž. Na Kanárské ostrovy jezdím od roku 2003 a to třeba i dvakrát ročně – nejdřív v září a pak v lednu nebo únoru.

• Do soutěže jste právě vy zaslal nejvíc snímků, tedy vás zaujala. Výhra jistě těší.



„Lopatač“ Vasil Ceral (předtím elektromontér – živnostník) přebírá zaslouženou výhru.

Moc. Ani jsem nedoufal, že já jako „lopaták“ takhle uspěji. Už při první fotce se kolem mě ozývaly hlasy, ze kterých bylo cítit určitou závist. Dokonce od lidí s vyšším vzděláním, kteří se ale neodvážili své záběry zaslat.

• Tedy jste důkazem, že odvážným štěstí přejí. Jak plánujete fotoaparát využít?

Líbí se mi, ale daruji ho manželce. Hned ho vyzkoušíme na dovolené.

ch, foto archiv, mag

Stavby Colasu jsou firemními novinami zaměstnanců společnosti:

Nosníky z mraveniska Pivo a voda v Kysaku

Mosty fascinujú nielen cestárov. Týčia sa do výšok, pútajú pohľady. Ukážka ľudského umu. Dlhá cesta k ich vybudovaniu začína ešte ďaleko od stavby – v halách. Vopred vyrobené nosníky, tvoriace kostru mostov, na miesto privezú, položia na piliere a môže sa na ne začať betónovať a klásť asfaltové zmesi. Redakcia sa vybrala do rodiska týchto neoceniteľných pomocníkov – nosníkov – v Prefe Kysak, jedinej takejto prevádzke Inžinierskych stavieb.

Hneď po príchode vzhľadom na každodennej rušnej reality: pracovníci v modro-čiernych kombinézach, racht strojov, záblesky zvárania. Sledujem práve prvú fázu tvorby nového nosníka. Železiarska partia sa pustila do výroby armatúr. Vedúci čaty **Radoslav Ježo** nastavuje prístroj na ohýbanie betonárskej ocele. Je vedúcim zmeny, po ktorej nastupuje so svojimi ľuďmi **Viktor Mikula**. Teraz **Jaroslav Král** a **Lukáš Kočiško** vkladajú výstuž do pripravenej formy. Pár otočení, cvaknutí a zaraz má iný tvar – „elko, štvorec, kruh, obdĺžnik... Ich dieľo pokračuje ďalej, každý má presne určenú úlohu. Na záver úradujú zvära-



Vedúci Prefy Kysak Ondrej Janoško pri predpätom nosníku – tesne pred dokončením, o pár hodín prepália ocelové laná, ktoré stlačia a tým ešte viac spevnia betónový dielec.



Jozef Broda pri forme na predpätý nosník.

či. Koľko výstuže takto vyrobia za rok? Až 3 000 ton...

Dverami prechádzame z jednej časti haly do druhej. Pracovisku dominujú dva mohutné kovové stroje. „Formy na nosníky“ vysvetľuje a ujíma sa ma vedúci Prefy **Ondrej Janoško**. Zoznámili sme sa pri mojom príchode a teraz mi vysvetľuje celý proces výroby. So skúseným pohľadom pozerá na okolitý ruch. Veď prevádzka je tak trochu jeho dieťaťom. Vedeť ju vyše desať rokov a v IS pracuje už úctyhodných štyridsať šesť.

Dozvedám sa viac o špeciálnych formách. Princíp je jednoduchý. Dve strany pripoja k sebe a uzatvoria z oboch koncov. Nezakrytý ostáva len vrch, kadial' poprúdi betonárska výstuž a betón. Vznikne tak priestor v tvare rímskej jednotky. Teda „ičko“ s čiarkou hore aj dole, prípadne len dole. Práve to je tvar nosníkov. Stlačením gombíka zaraz celou formou otriasajú vibračné rúry s elektromotormi - betón tak dôkladne vyplní každú možnú bublinu. V zime dieľo ešte prikrývajú a vyhrievajú špeciálnymi ohrievačmi. „Chlapi dokážu vyrobiť až dva predpäté, alebo jeden dodatočne predpätý, nosník denne. Celý proces v dvoch zmenách. Prvá umiestni do formy armokoše a ďalšiu betonársku výstuž, čo je asi jeden a pol tony pre jeden nosník. Ďalšia partia poobede vykoná betonáž,“ popisuje práce vedúci.

Rôzne typy

Trh si najviac žiada predpäté kusy o dĺžke 9 až 30 metrov. V roku 2009 ich



Chlapi v akcii - výroba tvárnic.

prevádzka vychrlila 584. Keď si to porovnáme s počtom pracovných dní v roku, tak ide o úctyhodný výkon. „Pre ilustráciu, najdlhší župčiansky most na budovanej diaľnici Prešov – Svinia nesie 416 nosníkov,“ vraví O. Janoško. No to nie je všetko. Na Kysak môže spomínať aj Trstená na Orave. Jeden most tamojšieho obchvatu držia práve tie druhé, dodatočne predpäté I 96, ktorých na Oravu poslali tridsať s dĺžkou 30 metrov.

Aký je medzi nimi rozdiel? „Do predpätých dávame aj špeciálne ocelové laná po celej dĺžke, ktoré po uložení napínáme na požadované predpätie. Po dosiahnutí 80 percent pevnosti betónu, čo nastane za 36 hodín, laná prepálime. Je to riadna rana. Ocelové laná sa trochu scvrknú, čo vidieť aj voľným okom ako mierne vzopätie nosníka. Výsledkom je však pevnejší nosník. Naopak, v dodatočne predpätých nechávame voľné rúry, v ktorých laná napínajú až na stavbe,“ vysvetľuje O. Janoško.

Orientácia po svojom

Už keď som vošiel do tejto časti haly, zdalo sa mi, že zle počujem. A opäť „Pivo!“ kričala chlapi smerom nahor. Hneď na to: „Voda!“ Vypočuje ich niekto? Zisťujem, že tu áno. Slová totiž miera k žeriavnikovi **Marcelovi Hudákovi**. Obrovský stroj, ktorý obsluhuje, chodí v dvadsaťmetrovej výške po kofajniciach na stenách pod strechou haly. Najčastejšie prenáša a leje betón z mohutného koša. Na centimetre presne musí riadiť svoj náklad nad pracoviskom s kolegami. Tí ho usmerňujú. Keby kričali sever-juh, vpravo-vľavo, bolo by to fádne a možno aj komplikovanejšie na orientáciu. Takto je „pivo“ jedna strana, kde za areálom prevádzky stojí reštaurácia, a „voda“ značí opačnú stranu, kde preteká rieka Hornád. Jednoduché ako facka.

Momentálne chlapi vyrábajú betónové tvárnice. Vidavam také na trávnych svahoch popri cestách. Perfektné

Orientčná pomôcka – strana haly bližšie k reštaurácii.

zohratú partiu vedie Prešovčan **František Širota**. Pýtam sa na riziká takého-to zamestnania. „Je to náročné. Kvôli žeriavu a ďalším strojom sme vždy v strehu. K tomu hluk, prach, prievan. Absolvoval som už operáciu platničky, ale na vlastné prevkapanie ešte vládzem a tak v tom pokračujem,“ hodnotí ťažkú prácu.

Rímsy, priepusty....

Chlapi pracujú mimoriadne rýchlo. Hala pripomína mravenisko, ktoré sa mení v priebehu pár hodín – každý meter štvorcový je využitý pre stále ďalší a ďalší výtvar šesťdesiatky zamestnancov. Okrem nosníkov produkujú rad iných betónových prefabrikátov: spomínané tvárnice, rímsy, cestné panely, rámové priepusty, steny pre trafostanice, soklové panely, žumpy, vodomerné šachty, obrubníky... Za minulý rok celkovo 20 584 kusov, na ktoré spolu s nosníkmi spotrebovali vyše 8 000 m³ betónu (ten si sami vyrábajú)! Obrat takmer šesť miliónov eur.

Ak teda najbližšie pôjdete okolo mosta, spomeňte si na kolegov z Prefy Kysak. A možno aj na ich úžasnú antistresovú a orientačnú pomôcku – pivo, voda... Nech žijeme naplno.

Drahošlav Magdoško, foto autor

Vlaňajší ročníka Stavieb Colasu ponúkol pestrý obraz o náročnom roku Od vašej práce k nášmu peru

Radi ste zorientovaní? V redakcii sme sa rozhodli uľahčiť vám návrat k dôležitým článkom minuloročných vydaní, a tak po CESTÁCH NITRA a COLAS-e CZ v minulom čísle prichádzajú na rad Inžinierske stavby. Vlajková loď skupiny na území Slovenskej a Českej republiky si odžila v roku 2009 búrky i úspechy. Raz sme boli spolu hore, inokedy takmer na zemi a potom znova na nohách. Vy ste prežívali krušné i radostné chvíle na stavbách, my zas za počítačom či pri telefónoch. Veríme, že sme boli dobrými sprievodcami.

Finále gigantov

Bol to ďalší rok, v ktorom ľudia začali naplno využívať výsledky našej práce na veľkých stavbách. Pri listovaní ročníkom 2009 medzi nimi nájdeme:

- rozšírenú kanalizáciu a čistiareň odpadových vôd pre Košice (január)
- výrobnú halu pre spoločnosť Valeo (február)
- sklad hutných materiálov pre Tatavagónku Poprad (máj)
- kanalizáciu a vodovod pre povodie Tople v okolí Vranova (september)
- rozšírené obchodné centrum Galéria Košice (júl, november)

Z našich najtradičnejších diel, diaľnic a rýchlostných ciest, sme dokončili úplne:

- D1 Mengusovce - Jánovce s tunelom Bôrik (február, máj, december)
- A sčasti, príp. v polprofile:
 - obchvat R3 Trstená (november)
 - diaľnicu D47 (budúca D1) Bělotín - Hladké Životice, ČR (august, december)

Najviac atramentu ...

... z jednotlivých projektov nám minula diaľnica D1 Mengusovce - Jánovce, km 0-8 s tunelom Bôrik. Detailné situčné reportáže priniesol február, máj a najmä december, keď úsek začal slúžiť verejnosti. Nemožno zabudnúť ani na jún, keď sme priniesli informácie zo stretnutia novinárov z regionálnych a podnikových médií vo Východnej. Základnou časťou ich programu bola prehliadka osemkilometrového úseku od tunela až po Poprad.



D4705 Bělotín - Hladké Životice.

Naše unikáty

Dedičstvo Hydrostavákov zo Šale žije ďalej. Mimoriadne cenný ľudský kapitál odborníkov na stavbu atómových elektrární naplno využívame na megaprojekte Mochovce (apríl). Ťažko nájsť lepších expertov aj v stavbe



Nákupné centrum Galéria Košice.

pre plynárenský priemysel (Veľké Kapušany, október). Pred koncom je už pavilón pre ľudooopy v bratislavskej zoo (september)

Profily kolegov

Firma, to sú najmä ľudia. A o ich práci treba vedieť. V roku 2009 sme vám predstavili obchodnú technickú riaditeľku **Ing. Janu Gejdošovou** (máj) i to, čím práve žil investičný riaditeľ **Ing. Vojtech Riník** (marec). V krátkych profiloch sa objavili **Ing. František Kováč** a **Ing. Tomáš Heč** (august)

zo závodu 09, dlhoroční pracovníci **Jozef Tejbus** (závod 06, september), **Vladimír Pončák** (závod 03, december) a **Jozef Ivan** (závod 06, august) i mladíci **Bc. Viliam Kanovits** (závod 02, jún) a **Patrik Kun** (závod 06, júl).

Najčastejšia téma

Boli a sú ňou PPP projekty. Informácie sme ponúkali od marca až do decembra (s výnimkou mája) v každom čísle Stavieb Colasu. Zostáva veriť, že práce sa po zdĺhavých a namáhavých rokovaniach v najbližšom období skutočne rozbehnú.



R1 Žarnovica - Šašovské Podhradie.

typy asfaltových zmesí (november). Venovali sme sa aj práci pre samosprávne kraje (marec), najmä Banskobystrický (júl), kde sa tiež podieľala čata z Brehova (október).

Od športu po partnerstvá

Ako zodpovedná firma sme sa prejavili aj vlani, hoci aj v kríze. Proti prúdu sme napríklad šli v prijímaní zamestnancov (marec). Pamätali sme aj na našich protifašistických bojovníkov (apríl) či darcov krvi (december). Trvalé partnerstvá sme podporili na Tokajskom festivale (október) či s tenistom **Markom Danišom** (január, júl, august, október, november). No i naši športovci excelovali. **Braňo Pažák** znova vyhral Challenge Ski Colas v Savojských Alpách a družstvo skončilo štvrté (marec). Prešovskí futbalisti sa z celoslovenského firemného turnaja stavebných firiem vrátili s bronzom (jún).

red, foto archív SC, IS

Čo nás ešte čaká

Veľa stavieb sa vlani len rozbíhalo. Niektoré sa stihajú veľmi rýchlo, napríklad D1 Studenec - Beharovce (apríl, máj, august) či 2. etapa R1 Žarnovica - Šašovské Podhradie (jún, október). Pre ďalšie je typický dlhší časový harmonogram (Poprad - Matejovce - máj, november) boj s vlastníkmi pôdy (D1 Svinia - Prešov - apríl, august, september) či inými problémami (R4 Svidník - marec, október).

Veci hýbu svetom

Určujú aj náš život. Od plynovej krízy a zavedenia eura (január), cez cestný zákon (február) a nebezpečné cesty (november) až po povodne (júl).

Lomy i asfalty

Kým je cesta cestou, stane sa veľa vecí. Preto sme sa venovali témam týkajúcim sa našich lomov Maglovec (jún) a Brehov (november), ale aj výrobe asfaltových zmesí v závode 03 - rozhovor s **Ing. Cyrilom Homzom** (február), prírastok v podobe bývalého závodu Aspron (máj), nová obalovačka v Žiline (august) či moderné

Spod pokrievky archeológov na našich stavbách

Tmavá zem

Stretávajú sa pri vytyčovaní stavieb. Obe strany myslia na termíny. Jedni potrebujú začať čím skôr so zemnými prácami, vozením štrku, vrtním pilót. Druhí chcú stihnúť dôkladné preskúmanie tajomstiev pod budúcou cestou či obchodným domom - dozvedieť sa viac o ľuďoch, ktorí tam bývali pred stovkami až tisíckami rokov. Rozličné profesie, a predsa neodlučiteľne patria k sebe.

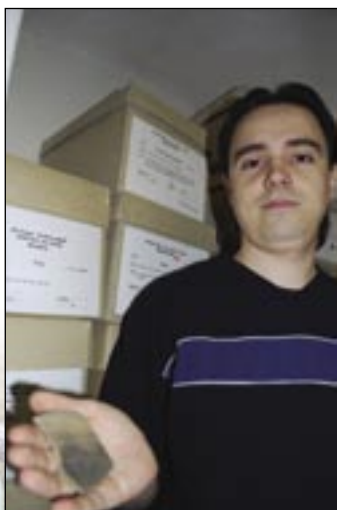
Výskumníci v dnešnej dobe dostávajú štátnu dotáciu len výnimočne. Až vtedy sa pustia do odkrývania lokalít, o ktorých vedia roky. Oveľa častejšími prípadmi sú ale prieskumy iné - pre súkromné, zväčša stavebné firmy. Podľa zákona nemôže byť dielo skolaudované

I aj obchode Lidl na Toryskej ulici. Pri cestách zase s 03. Dávnejšie na okruhu Košíc II aj III, v posledných rokoch napríklad počas úpravy úseku Plešivec – Domica. Poznáme taktiež ľudí zo závodu 06. Veď sme preskúmali podložie diaľnice Prešov – Svinia. A minulý rok sa kole-



Práce pod Spišským hradom.

veštlí objav



Archeológ Mgr. Rastislav Hreha s črepom z lokality pri Župčanoch.

bez archeologickej správy. Každú stavbu tak najprv posudzuje Krajský pamiatkový úrad. Ak ide o čosi väčšie, prípadne na lokalite už v minulosti zaevidovali nejaký nález, stavebník musí zabezpečiť a zafinancovať náležitý výskum. Vyberie si jednu z archeologických spoločností a ide sa na vec. Tá má pritom hneď na úvod ťažkú úlohu. Len pohľadom musí výskumník oceniť celý prieskum v teréne, laboratórne práce aj publikovanie správy. Čo sa však naozaj pod zemou skrýva, to nikto netuší. Prieskum vyjde na asi 0,5 percenta z rozpočtu stavby.

Poznáme sa navzájom

Inžinierske stavby spolupracujú s viacerými archeológmi. Dobrú kooperáciu majú s Archeologickým ústavom Slovenskej akadémie vied. Najstaršia inštitúcia svojho druhu u nás má pobočku tiež v Košiciach. Jej vedúci **PhDr. Július Béreš, CSc.** spomína: „Pracovali sme pre každý závod. S 02 na hale Valeo, Optime

gyňa venovala budovanej D1 Studenec – Beharovce na Spiši.“

Archeológov oslovujú kolegovia z oddelenia prípravy stavieb. V teréne však komunikujú už so stavbyvedúcimi. „Výborne sme si rozumeli s **Ing. Alojzom Koníčkom**. Na kontrolných dňoch sa nám venoval ako prvým. Veľmi praktické, lebo sme hneď vyriešili čo bolo potrebné: operatívnu, požičanie UDS, postriekanie zeminy vodou či iné potreby. Stavbári sa potom mohli venovať svojim veciam i kontrolám a my sme nerušene pracovali,“ hovorí J. Béreš.

Ako hľadajú?

Hneď po vytyčení staveniska nastupujú práve archeológovia. Cestári im poskytujú aspoň jeden bager UDS, ktorý postupne odhrňa orniciu. Pod ňou sa objavuje už svetlá zem a pozorným okom je možné sledovať zmeny. Práve v tejto fáze nesmie dôjsť k zvalcovaniu odkrytého podložja, ktoré by mimoriadne sťažilo výskum.

„Už viem, že napríklad miesta s tmavou zeminou signalizujú ľudské obydlia, hroby či skládky,“ hovorí riaditeľ nového závodu 01 **Ing. Marcel Horváth**, bývalý stavbyvedúci „nulašestky“. Dozvedel sa to aj pri výstavbe spomínanej diaľnice Prešov – Svinia, ktorú počas jeho vedenia „prečesal“ za dva až tri mesiace mladý výskumník **Mgr. Rastislav Hreha**. „Veľmi dobrá, ústretová spolupráca,“ pochvaľuje M. Horváth a archeológ bol tiež spokojný: „Poskytli nám všetko, čo sme potrebovali a dali aj dostatok času na výskum.“

R. Hreha bol na celých deväť kilometrov v úlohe odborného dozoru spočiatku sám. Preskúmal každý centimeter. S výskumom mu neskôr pomáhala kolegyňa **Mgr. Lucia Luščíková** a niekoľko miestnych brigádnikov. Vysvetľuje jav čiernej zeme: „Príbytky a jamy už svojim vznikom narušili pôvodné podložie. Po zániku osídlenia boli postupne zanášané a aj ľudia do nich zvykli odhadzovať rôzne odpady. Preto sa na ich mieste vytvorila práve tmavšia zemina.“

Neklamným znakom ohňa je zase červená farba – prepálená zem. Zbystriť pozornosť samozrejme treba aj pri nájdení kostí či črepín.

D1 cez pravekú dedinu

Kúsok nad Župčanmi našiel R. Hreha v dráhe budúcej cesty pozostatky pravekej osady. Ľudia tu žili už pred vyše 7 000 rokmi. Dnes to obdobie nazývame neolit, čiže mladšia doba kamenná.

Tiež pod Spišským hradom zarezli po tisícročiach opäť svetlo sveta dávnoveké výrobky. „Archeológovia nám ukázali nájdené nádoby i hroty šípov,“ vraví **Štefan Molčan**, stavbyvedúci diaľnice Studenec – Beharovce. Necelé tri mesiace tu pracoval výskumník **PhDr. Marián Soják, PhD.** z pracoviska AÚ SAV v Spišskej Novej Vsi aj Košičanka **L. Luščíková**. Prvý si zobral pod drobnohľad odkryté pohrebisko so stovkami hrobov z doby bronzovej (spred vyše 3 500 rokov), ináč najväčšie dosiaľ objavené na Spiši. Dáma zatiaľ preskúmala cez 160 iných nálezov. „Najzaujímavejšie

boli stredoveké príbytky,“ uvádza archeologička.

Jedným z vôbec najvýznamnejších nálezov spod radlice bagra IS je hrobka germánskeho náčelníka odkrytá pri výstavbe priemyselného parku Poprad - Matejovce v roku 2006 (Stavby Colasu, február 2007).

Aj keď nás teda termíny tlačia zo všetkých strán, nezabúdajme, že naša práca je jedným kúskom skladačky. Tiež archeológovia majú svoje povinnosti. Ak sa dobre vychádza, obe strany len získajú. A stavbári sa môžu dozvedieť zaujímavosti spod povrchu zemského. Stačí sa opýtať.

Drahošlav Magdoško
foto autor



V Poprade – Matejovciach objavená hrobka germánskeho náčelníka zo 4. – 5. storočia obsahovala veľa cenných predmetov – jediný podobný nález na Slovensku, výnimočný aj pre európske dejiny.

Glosa

Jde to i jinak!

Vedle telefonu a knižtisku by jako komunikační vynález tisíciletí zřejmě neměla šanci, ale přesto je životaschopná. A určitě by měla mít svoje místo ve firmách. Řeč je o - nástěnce. Jednu zrovnu mají v Plotišti, závod Sever, provoz Hradec Králové. Mně ani kolegové ze Stavěb Colasu na ni nejdřív oko nezabloudilo. Koneckonců, kdy člověk čte nezajímavé cizí nástěnky, že? Snad jen když právě nevíte co s časem. Například v čekárně u doktora v pondělí ráno mezi kýchnutími. Ale cosí jsem podprahově přeče jen vnímal... A při bližším pohledu mi to došlo. No ne, to jsou přeče naše titulky... Vystřižené tituly ze starších vydání! Zajímavé a vtipně sestavené s poselstvími, u nichž jsou přišpendlené.

noduchého. Nicméně když dostanou útržky z novin takový „druhý život“, pak to autorům padne dobře. Za druhé – ještě stále jsou lidé, kteří se umějí dívat na věci tvořivě. S nimi je jistě zábava. A nakonec drobná rada – nesuďte, že je něco nezajímavé, aniž byste to prozkoumali. Takže: má ještě někdo něco proti nástěnkám...? **ao**



Nástěnka v Plotišti aspiruje na titul Nástěnka roku. Nebo máte ještě lepší? Dejte vědět!

Pochopil jsem nejméně tři věci: Vymýšlet nápadité titulky se prostě vyplácí. Ale věřte, že to není nic jed-

Hostili sme personalistov

Po necelom roku sa na pôde Inžinierskych stavieb opäť stretli personalisti z východného Slovenska, aby pod organizačnou záštitou Združenia pre riadenie a rozvoj ľudských zdrojov prediskutovali novú Zákonníka práce. Diskutovali s odborníčkou naslovovzatou – **JUDr. Zlaticou Balážovou** z Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny, ktorá je zároveň aj hlavným štátnym radcom pre oblasť pracovného práva. Ako dodala pre Stavby Colasu, tak ako jej rady a výklad môžu byť pre personalistov pomocou, i ona dostáva na podobných podujatiach vítanú spätnú väzbu z praxe. **ao**



Zlatica Balážová poskytuje výklad paragrafov zákonníka práce, vpravo šéfkou personalistov v Inžinierskych stavbách Helena Jacková.

Do Starej Lesnej po novom

Jedna tradícia zanikla, druhá sa rodí. Veľa rokov organizovali CESTY NITRA niekoľkoleté školenia v Starej Lesnej. Vo februári a marci sa naši prvotínioví manažéri, stavbyvedúci a ďalší odborníci zúčastnili na dvoch turnu-

soch nového typu školení, ktoré pre všetkých COLAS-ákov zo Slovenska zorganizoval v Hoteli Forton Úsek riadenia ľudských zdrojov IS Košice. Viac sa o školeniach dočítate v budúcom vydaní Stavieb Colasu. **red**

English Summary

Page 1/3

A major awareness campaign was launched group-wide in COLAS. The goal is to cut a fifth of fuel expenses.

Page 2

Francis Grass and Jaroslav Czeplewski from France were appointed to managerial positions

in Inzinierske stavby in January and February, respectively.

The works led by Inzinierske stavby Division 09 are finishing on the pavillion of apes in Bratislava ZOO.

Inzinierske stavby Division 03 built new roundabout in Dolny Smokovec, High Tatras. **ch**

Novinky z odborov

Informácia o situácii v Inžinierskych stavbách v hospodárskej a ekonomickej oblasti za rok 2009, plnenie záväzkov Podnikovej kolektívnej zmluvy na roky 2009 – 2012 v oblasti sociálneho programu, benefitov a ďalších záväzkov a výhľad na rok 2010. O týchto témach hovorilo vedenie spoločnosti so zástupcami odborovej organizácie (ZO IOZ) na stretnutí 8. februára. Strany vyslovili spokojnosť s doterajším pl-

nením PKZ. Zároveň odznela informácia o podpísaní „Dohody o vymedzení vážnych prevádzkových dôvodov, pre ktoré zamestnanec nemôže vykonávať prácu podľa § 142 odseku 4 Zákonníka práce a § 252 C Zákonníka práce“ s účinnosťou od 1.2. do 31.12.2010.

Aktuálny dodatok k PKZ uvádza, že celopodniková dovolenka na rok 2010 sa stanovuje od 23.12. do 31.12. 2010. **ch**

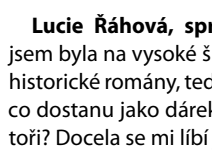
anketa

Březen – stále měsíc knihy?

Na území obou našich republik je ještě stále cítit tradici března jako Měsíce knihy. Knihkupci například nabízejí různé slevy. Uspěchání dnešek nám však jakoby ubírá čas na typicky lidskou činnost – čtení. Jak to vnímají někteří zaměstnanci COLAS-u CZ?



Martin Cablk, provoz Hradec Králové - Už si ani nepamatuji, kdy jsem naposledy četl nějaký román. Spíš odbornou a faktografickou literaturu, kterou potřebuji nebo která mě baví. Když něco čtu, tak většinou na internetu.



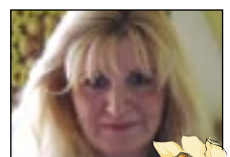
Lucie Řáhová, správa COLAS-u CZ - Když jsem byla na vysoké škole, četla jsem víc, hlavně historické romány, teď už tolik nečtu. Většinou to, co dostanu jako dárek, například na Vánoce. Autoři? Docela se mi líbí jak píše Michal Viewegh.



Ivan Prokop, závod Sever - Teď už moc ne, ale kdysi ano, například klasiky, jako Erich Maria Remarque, nebo Boleslav Prus. Ve firmě dělám už téměř 45 let (od října 1965) a za tu dobu se svět hodně změnil.



Ilona Křováková, provoz Hradec Králové - Knižka je dobrá věc, myslím, že číst by se mělo víc. Já mám ale teď čas pouze na angličtinu, neboť třikrát v týdnu beru hodiny. Ale vzpomínám si, že jsem také měla ráda Remarque.



red, foto mag

Blahoželáme februárovým oslávencom

50 rokov

Miroslav Lorinc závod 02 IS
František Azari závod 02 IS
Jaroslav Surdej závod 03 IS
Anton Dronzek závod 06 IS
Ing. Ľuboš Uher CESTY NITRA

Ján Sládek závod 09 IS
Ing. Miloslav Konečný závod 09 IS
Eduard Rychlý

Čermák a Hrachovec
Jaroslav Hofmann
Čermák a Hrachovec

55 rokov

František Štefancin závod 06 IS
Dominik Holický závod 09 IS
Jitka Fučíková
Čermák a Hrachovec
Stanislav Petr
Čermák a Hrachovec

Jaroslav Hrouda
Čermák a Hrachovec
Rudolf Dufek
Čermák a Hrachovec

65 rokov

Jan Švihel Závod Sever

20 rokov vo firme

Lubomír Malich CESTY NITRA

60 rokov

Ján Hric závod 02 IS
Vojtech Štefan závod 02 IS
Viktor Tuhrín závod 06 IS

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

Druhý raz za sebou vyhral hubársku súťaž v našom magazíne tesár

Zlaté trio kompletne

Napodobnil kolegu. Tesár Filip ANDRAŠČÍK zo závodu 06 Inžinierskych stavieb si odniesol víťazstvo vo vlnajšej Dubákovej lige na stránkach Stavieb Colasu. Za svoj bezmála 1 400-gramový hríb a na jednom mieste nájdených 423 húb mu prvenstvo neuniklo.

Aj tretí ročník súťaže má teda dôstojného víťaza. Filip Andraščík nepopiera, že ho inšpiroval kolega – tesár **Jozef Tartal**, víťaz z roku 2008. Oba ja našli svoje úlovy v pohorí Branisko, známom hubárom zo širokého okolia. „*Bolo to v časti Hradisko, na východe pohoria, popri sosnách.*“ Teda zmiešaný les. Asi dva dni po väčšom daždi. „*A pod lístím. Keď neobačíš, nenajdeš,*“ vraví šarištinou hubár. Kolegyňa hubárka **Agi Lazorčáková** dopĺňa, že rastú aj v čisto bukových lesoch. Rekordný hríb bol vraj úplne bez chybičky, rozpráva pán Andraščík. Žiadne červíky.

Ako hubári skladujú svoje úlovy? „*Sušíme. Aj zamraziť sa môžu. Ako surové tiež, ale 3-4 minúty prevarené vydržia ešte dlhšie. Hliva zemná, podpinky, rýdziky.*“ Tie u Andraščíkovcov šli naposledy.

Akcia s „trojkármí“

Desiaty raz na lyže

Jubilejný 10. ročník napísali preteky „O pohár riaditeľa závodu 03 Inžinierskych stavieb v zjazdovom lyžovaní“, pri zrode ktorých stál bývalý kolega, **Ján Pažák**, otec nášho úspešného reprezentanta na celoCOLAS-áckej úrovni. Tentokrát sa súťaže konali pri chate Štart neďaleko Kežmarku. Medzi mužmi do 39 rokov zašiel najrýchlejší čas **Ing. Branislav Valuch** z domáceho závodu. V kategórii nad 40 rokov zasa dominoval hosťujúci **Ing. Roman Špíchal** zo Slovenskej správy ciest v Košiciach, ten zajazdil aj absolútne najrýchlejší čas a z rúk riaditeľa závodu 03 **Ing. Jaroslava Belku** si prevzal cennú trofej. Medzi ženami triumfovala **Iveta Šimůnková** zo závodu 02. **red**



Na svahu sa to hemžilo skvelými výkonmi.

Rodinné dedičstvo

Pán Filip má takmer 60 rokov a zaujímavú minulosť. Do Hydrostavu nastúpil v šesťdesiatom piate. Raz ho spoločnosť „požičala“ do Doprastavu, potom „delimitovala“ do Inžinierskych stavieb. Štyri roky pracoval v Líbyi, svojho času sa vydal na dráhu živnostníka. Robieval najmä v Nemecku, aj vtedy, keď mu bývalí kolegovia podnosom vo Fričovciach stavali diaľničný obchvat. Posledné tri roky je späť v IS, celkove firme venoval približne 25 rokov. Svoj fach odovzdal aj synovi, Filipovi mladšiemu. Ten pokračuje v otcových šlapajach. A dokáže nielen tesárčinu. Ktovie, keď sa teraz k Fričovciam znova dostáva diaľnica, sa možno o Andraščíkovcoch bude hovoriť ešte viac. Kvôli tesárčine, hubám a možno aj kvôli iným veciam, kde jednoducho vedia, ako na to.

Tretí zlatý dubák je v dobrých rukách.

tob, foto autor

Určite bude dobre vyzerat...



Filip mladší úspešne pokračuje vo fachu svojho otca.



Krížovka s cenou

Kto sa pýta - veľa sa dozvie. Kto sa nepýta - ... (dokončenie výroku je v tajničke).

Po dlhšej prestávke vám znova prinášame krížovku. Máme aj novinku – vyžrebujeme nie jedného, ale dvoch výhercov. Podmienkou je, že nám znenie tajničky zašlete do 24. marca 2010 na adresy uvedené v tiráži alebo priamo na aoberhauser@communicationhouse.com. **Cenu za správne vylúštené sudoku z januárového čísla od nás získava JUDr. Monika SMINČÁKOVÁ z Inžinierskych stavieb.** Srdečne gratulujeme.

Autor: Marián Nagy	nasadím topánku	pokosila	odchylka	privlastňovacie zámene	odporovacia spojka	Pomôcky: Donar, kí, Okáli	dopekla, dohroma	obit' kovem	záhrobie (kníž.)	meno Aliny	lúštil
divadelný záves						grécky boh hromu					
pichal						slov. básnik (Daniel) popruh					
Tajnička											
meno Jarmily					odplata Global Solution						
ženské meno (24. 5.)				slávnostný oblek							
porážka súpera v šachu				kovaním zhotovíť							

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. Mikuláš Varga (037/692 05 12), Ing. Vladimír Budinský (037/692 05 12), Ing. Katarína Egyudová (037/692 05 12), Eva Plšková (+420 733 780 005), Olga Volfová (+420 733 780 008). Web: www.inzinierske-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.