

Stavby Colasu

Mesačník společností skupiny COLAS v Slovenskej a Českej republike

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

Užite si Galériu



Dom do minulosti



O císarské vätě



Bezpečnejšie s nami



Časť obchvatu Trstenej odovzdaná

Kadiaľ ísť najrýchlejšie na Hornú Oravu? Popri Roháčoch od Liptovského Mikuláša po klukatej horskej ceste? Alebo hlavným ťahom z Ružomberka, na ktorom sa vytvárajú dlhé kolóny? Skúsili sme druhú možnosť. Nevyšla. Nasledovalo povestné plazenie sa za nákladmi skoro šesťdesiat kilometrov až do

Trstenej tesne pred hranicami s Poľskom. Miestna dopravná situácia odžitá na vlastnej koži. Našťastie, schyluje sa k zlepšeniu. Úvodným krokom je úsek obchvatu spomínaného mesta, ktorý dokončili Inžinierske stavby. Práve jeho slávnostné otvorenie sa stalo dôvodom našej redakčnej cesty.

Prvý prejazd

Združenie R3 - Trstená síce vedie Váhostav, no IS sa pustili až do 77 % celej stavby. Zo siedmich kilometrov sprejzdniť v polovici novembra prvé dva smerom od poľskej hranice.

Terén novej cesty naznačuje mohutné výkopy. Zemina nie je veľmi vhodná pre spätné využitie. „*Našťastie nie je to také zlé, využijeme asi 60 percent z odkopov,*“ komentuje rozostavané dielo stavbyvedúci **Alexander Sninčák**. Dokončili už väčšinu zemných prác. Len kvôli prezimovaniu ponechali hrubšie vrstvy, z ktorých na jar stiahnu dobrehého pol metra nasiaknutého vodou a ľadom.

Nepraje im počasie s množstvom zrážok v kombinácii s ílovitým podložíom. Na poplach boli ešte pár hodín pred otvorením. Časť násypu na novom úseku začal podmyvať prúd vody, ktorý sa dosiaľ ukrýval. Drenáž nestačila. „*Hneď sme poslali bager, aby vyhlbil rigol ústiacy do blízkeho potoka,*“ ukazuje nám priamo na mieste majster **Marián Adamčík**.

Násypy spevnili aj tzv. klincovaním, keď do nich nabili nespočetné roxory, ktoré ukotvili cementotorkréovou výstužou – teda ocelovým pletivom s nastriekaným betónom. Zeminou tak nepohnú ani miestne prírodné vrtochy. Tie nepotešili tiež mostárov zo závodu 06. Za všetkých **Ing. Milan Dziak**, vedúci strediska Ľubotice. „*Ťažký prístup na stavenisko. Tu mal byť bonusový príplatok na cenu.*“

Nekonečná trpelivosť Trstenčanov pretavená do sochy svätice.



Nechýbalo strihanie páskou ako sa patrí.

Finále o rok

Vodičom sprístupnili teda zatiaľ dva z celkovo až sedem kilometrov dlhého obchvatu. Nová komunikácia ešte neobchádza celé mesto, ale v jeho centre sa dočasne pripája na

pôvodnú, stále funkčnú cestu. Domácich ale teší aj to. Primátor Trstenej **Ing. Jozef Ďubjak**: „*Pre mesto ide o stavbu storočia. Nielen kvôli finančnému objemu prác, ale hlavne*

pokračovanie na str. 3

Slávnostne na novom úseku: majstri z Inžinierskych stavieb (zľava) Ing. Miroslav Šírilla, Peter Jurčo a Marián Adamčík.



Realita vonkajšieho okruhu Prešova vychádza z hustej hmly

Koniec kalvárie?

Ako dlho priemerne trvá výstavba 1 300 metrov štvorprúdovej cesty na okraji väčšieho mesta? Optimálne niekoľko mesiacov. V Prešove sa Nábřežná komunikácia takejto dĺžky, súčasť cesty I/68, rodí už desať rokov.

Za nemalé pozornosti médií odovzdal 30. októbra kľúč od svojho domu primátorovi Prešova **Oto Druharovský**. Práve ten pán, čo sa ako posledný zo susedov roky nevedel dohodnúť s mestom a Slovenskou správou ciest a odmietal sa vystáhnovať. Riešenie prijateľné pre všetkých sa napokon našlo (pozri článok vpravo). Radnicu a Slovenskú správu ciest stálo skoro 200 000 eur.

Šiesteho novembra konečne prevzali dom stavbári, presnejšie tí zo strediska HS 430 závodu 03 Inžinierskych stavieb. Demolácia však nebola možná hneď. „Búracie práce si vyžiadali dôkladnú prípravu. Dôležité bolo odstrániť azbesto-cementovú krytinu zo strechy, kvôli možnému negatívnemu dosahu na životné prostredie. A to vie podľa predpisov urobiť len špecializovaná firma. Treba ju štandardne vybrať a samotná práca trvá asi týždeň,“ ho-

vorí čerstvý vedúci strediska HS 430 a vedúci projektu Nábřežná I/68, **Ing. Drahomír Fečo**.

pokračovanie na str. 10



Manažér stavby Drahomír Fečo na nedávno sprejzadnanej ulici Pod Kalváriou. Na snímke vidieť protihlukové steny i čiastočné obmedzenie dopravy.

Medzi mŕtvymi stenami

Návšteva domu, ktorý to má spočítané, nesie v sebe niečo nostalgické a zároveň tiesnivé. Čítate tu plynúť čas. Akosi hmatateľnejšie, naliehavejšie. Vnímate, že o pár dní už tento pocit nebude môcť zažiť. To miesto bude totiž minulosťou. Kedysi medzi týmito stenami iste panovala príjemná rodinná atmosféra. Každodenné radosti a starosti... Tieto úvahy však tu a teraz stále viac vytláča stuchlina, vlhkosť, ostrý pach po strohoch, ktorými tu nedlho predtým odstraňovali zárubne či podlahy.

Kvôli bezpečnejšej a rýchlejšej demolácii. Vypínače sú vytrhané, dvere vybraté z verají a uložené na kopy, pod balkónom kopa drevených trosiek. Rodina je už presťahovaná do nového domu, hneď na vedľajšom pozemku. Až donedávna vraj tvrdili, že v dome „odsúdenom na smrť“ sa ešte býva. Stavbárom, ktorí pripravovali budovu na zbúranie, to tak nepripadalo. Mali pocit, že z neho život unikol už dávnejšie. I tak však dom s adresou Pod Kalváriou 44 prežil oveľa viac, než mu bolo súdené. **tob**



Takto to vyzerá v dome pred demoláciou.

Inžinierske stavby pomohli sprístupniť viac zábavy a nákupov

Idú s dobou

Rozšírené obchodno-zábavné centrum Galéria na košickom sídlisku Terasa je realitou. Má výbornú dostupnosť - aj z centra mesta sa doň dostanete hromadnou dopravou za najlacnejší cestovný lístok. Zabaví, rozptýli i nasýti - jednoducho ide s dobou v tom najmodernejšom zmysle. Inžinierske stavby za o to významne pričinili.

Pre košickú firmu sa po prestížnej obnove Hlavnej ulice, niekoľkonásobnej rekonštrukcii budovy ústavného súdu, či ťažisku prác na križovatke Prešovská - Sečovská stala nová Galéria ďalšou referenčnou stavbou na území domovského mesta. Nebolo to však vôbec jednoduché. Už len fakt, že obnovy existujúcich diel či dopravná a vodohospodárska infraštruktúra je niečo celkom iné ako moderná pozemná stavba, má svoju váhu. Tentoraz treba prirátat náročný termín a niekoľkokrát upravovaný projekt.

Veľké ambície

Nová Galéria bola zvláštna už svojím architektonickým riešením. Zvonku netypická fialová - so skleneným bočným priečelím. Zvnútra pripravila pre návštevníkov prekvapenie.

Prízemie a tri poschodia prepojené vo vzduchu vodným stĺpom, ktorý na špicu zakončuje palma.

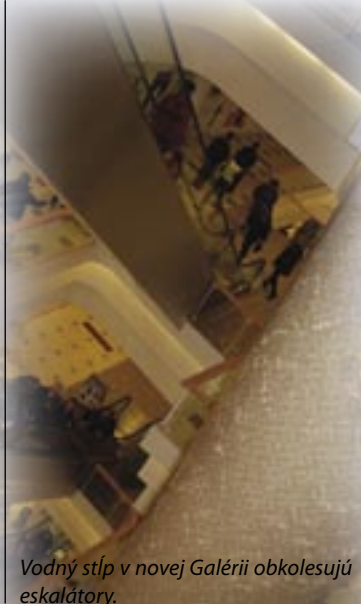
Prístavba k existujúcemu cen-

pokračovanie na str. 4

Fakty o Galérii

Investorom je developerská a správovská spoločnosť Saller. Celková výmera obchodov po rozšírení o vyše 16-tisíc m² dosahuje spolu 30 000 m² predajnej plochy.

Medzi nových nájomcov štvorpodlažnej prístavby patria New Yorker, Takko Fashion, Reno, Orsay, Tommy Hilfiger, Exisport, Fann parfumerie či Dráčik. Obnovená bude predajňa Deichmann. Zábavu a oddych majú poskytnúť aj detský kútik, bowlingová herňa a kasíno. Z fastfoodových značiek sú zastúpené Subway, Mr. Kebab a Bongiorno. Veľa priestorov pritom v čase otvárania zívalo prázdnotou, pribúdať by mali postupne. Viacero avizovaných značiek však už svoj zámer prehodnotilo a v centre nebudú.



Vodný stĺp v novej Galérii obkolesujú eskalátory.

Prvý prejazd

dokončenie zo str. 1

kvôli zvýšeniu bezpečnosti obyvateľov a ochrany životného prostredia. Každá zmena k lepšiemu má veľký význam.

Vyskytli sa aj menšie zmeny projektu. Napríklad okrem mostov na budovanej ceste majú jeden, ktorý prechádza ponad ňu (s označením 208). Stavajú ho teraz dlhší ako pôvodne rátali. Momentálne totiž preklenuje dvojrúdrový obchvat, no raz tade, verne, pôjde diaľnica, ktorá potrebuje viac priestoru. Tak prečo sa nepripraviť vopred. Kompletná stavba poteší obyva-

teľov, ktorí si vydýchnu od tranzitu, až na jeseň 2011. No predsa len tu spustia premávku predčasne, možno už o rok skôr.

Drahošlav Magdoško
foto autor, J. Mravec, K. Čániová

Zmena projektu si vyžiadala predĺženie mosta s označením 208.



Po kolesá v bahne... Špeciálny bager nazývaný „pavúk“ pri vykopávaní rigolu.



Gotické základy kostola sv. Martina v Trsteneň sa ešte neprestali chvieť. Centrom mesta stále denne prechádzajú stovky kamiónov smerujúcich do Poľska.

Pripravení na prezimovanie

O krok bližšie ku Kežmarku

**Pod Tatrami sú Inžinierske stavby v neustálej permanencii. Koncom novembra odovzdali diaľnicu D1 Mengusovce – Jánovce (viac v budúcom čísle) a zároveň budujú privádzač medzi Popradom a Kežmarkom, ktorý ju pre-
tína.**

Dielo rozdelili zadávatelia na tri úseky. Prvý a tretí financuje Slovenská správa ciest. Prostredný zabezpečuje Národná diaľničná spoločnosť – ide o miesto, kde sa cesta križuje s D1. Zamestnanci závodu 02 sa pustili od jari do kompletnej tretej časti s dĺžkou jedného kilometra. Pred zimou bilancujú. Hovorí majster **Bc. Viliam Kanovits**: „Dokončili sme skoro dvestometrový oporný múr aj s rímsami. Teraz vyčnieva len vyše metra, no v násype sa skrýva ďalších šesť. V posledných týž-

dňoch sme tiež preložili tristometrový úsek existujúcej komunikácie. Hlavné zemné práce sú teda hotové, na jar začneme s pokládkou zmesi.“

„Inžinieri“ pritom zabezpečujú práce s elektrickou aj na prvom úseku a ľudia zo závodu 06 všetkým mostným objektom. Zvyšok si rozdelili Eurovia a Strabag.

Stavba novej cesty I/67 potrvá do konca roka 2011. Vtedy doprava cez Matejovce, mestskú časť Popradu, konečne trochu utíchne a vodiči tiež nebudú musieť prechádzať popri miestnom kľukatom priemyselnom parku.

Už sa črtajú ďalšie plány. V. Kanovits žije cestným staviteľstvom a číta všetky novinky. Z vlastných zdrojov informuje: „Od 2013 bude možno

pokračovanie na str. 5

Sľub splnili

Inžinierske stavby s partnermi splnili sľub. Podľa plánu odovzdali 25. novembra do užívania diaľničný úsek D4705 Bělotín – Hladké Životice v polovičnom profile. Meria 18 kilometrov a po budúročnom ukončení bude podľa zmluvy stáť 3,3 miliardy českých korún (128,5 mil. eur). V rovnaký deň sa vodiči na Morave dočkali aj sprejzadnenia susednej stavby D4706 Hladké Životice – Bílovec, ako aj obchvatu Hladkých Životíc. Slávnosti sa zúčastnili český minister dopravy Gustáv Slamečka či generálny riaditeľ českého Riaditeľstva ciest a diaľnic Alfred Brunclík. Viac v decembrových Stavbách Colasu.

PPP v Inžinierskych stavbách

Inžinierske stavby už rozbehli prípravné práce na úsekoch, ktorých výstavba by sa mala naplno rozbehnúť v rámci projektov verejno-súkromného partnerstva (PPP) v roku 2010. Najmä v réžii IS bude 11 217 metrov dlhý úsek Fričovce – Svinia. Nie však vylúčený ani vklad IS do 18-kilometrovej diaľnice medzi Jánovcami a Jablonovom.

Stavby Colasu sú podnikovými novinami zamestnancov spoločnosti:

Idú s dobou

dokončenie zo str. 2

tru sa začala v apríli 2008, pôvodne mala byť ukončená po vyše roku. Ale, slovami starostu mestskej časti Košice-Západ **Pavla Mutafova**, došlo k niektorým konštrukčným zmenám a doplnkom.

Z rozšírenej Galérie by sa malo stať centrum sídliska aj na trávenie voľného času. A nielen pod strechou. Pred centrom vzniklo námestie, kde sa budú môcť uspora-

Kompletná Galéria – vľavo „stará“, vpravo nová.

dovať rozličné podujatia. Súčasťou má byť fontána a nad ňou systém mobilného pódia, ktorý ju bude v prípade akcií prekryvať. Na mieste už je mobilná zeleň v kontajneroch.

Otvorenie brán prilákalo 29. októbra stovky ľudí. „Nová Galéria sa mi páči. Prišli sme dnes hlavne kvôli tomu, aby sme videli, ako vyzerá. Je veľmi moderná,“ hovorí Štefan, Košičan v strednom veku. Študentka

Simona má iný názor, prístavba v nej vyvoláva dojem chaosu: „Stále sa to niekam točí, na každom kroku schodisko. Fontána podľa mňa zaberá príliš veľa miesta. Musím sa naučiť orientovať sa tu,“ priznáva. Páči sa jej ale tretie poschodie. Práve tam sa nachádza bohatá ponuka jedál a nápojov v rôznych prevádzkach a tiež nové multikino so štyrmi premietacími sálami.

Ľudia celkovo priaznivo reagujú na architektúru centra, uvádza hovorkyňa Galérie **Zuzana Borovská**. „Menej kladne hodnotia neúplnú obsadenosť centra. Po otvorení prevádzok všetkých nájomcov OC Galéria si však myslím, že tento pocit odbúrame,“ uzatvára.

Anton Oberhauser, TREND, foto ao



Na najvyššom poschodí je priestraný food court so stravovacími prevádzkami.



Otvorenie prilákalo návštevníkov rôzneho veku.

Zelená zákazníkovi

Novú predajňu otvoril reťazec Kaufland v Bánovciach nad Bebravou. Podarilo sa to v plánovanom termíne – na konci novembra – aj vďaka tradične kvalitnej a rýchlej práci **CIEST NITRA**. Predvianočná nákupná horúčka tak zrejme neobíde ani tento supermarket.

Ak trochu nadsadíme, trenčianska skupina pod vedením **Michala Rolinčina** sa najskôr opäť musela postarať o pevnú pôdu pod nohami. V podobe spevnených plôch, parkovísk a kvalitných komunikácií. Rovnako ako pri niektorých príbuzných stavbách, prácam na komplexe predajne predchádzala výstavba kruhovej križovatky. Pri nákupných zónach pomaly nevynutnosť.

„Stavba stála 695 000 eur bez dane. Začali sme v polovici júla. Križovatka bola na rade ako prvá, ukončili sme ju k 31. augustu,“ re-

kapituluje stavbyvedúci.

Vyskúšali si prácu v najrôznejšom počasí – aj v zime, ktorá sa ohlásila v polovici októbra.



Michal Rolinčin (vľavo) so spolupracovníkmi začínali v Bánovciach uprostred leta.

„Nespomalilo nás to. Na spevnených plochách, parkoviskách a komunikáciách sme pracovali podľa plánu do prvej polovice novembra.“ Trenčianske stredisko sa tak vmesilo do časového harmonogramu. Podľa neho od konca novembra už môžu Bánovčania v novom supermarkete nakupovať.

Čo bolo z pohľadu M. Rolinčina najťažšie? „Výstavba kruhovej križovatky si vyžiadala niekoľko etáp, lebo sme šli počas plnej premávky. Pokiaľ ide o spevnené plochy a komunikácie, najväčší problém spočíval v uvoľňovaní jednotlivých častí staveniska. Vždy sme sa oň delili s niekoľkými dodávateľmi naraz, ale plynulosť sa vďaka dobrej spolupráci ani raz vážne nenarušila.“

tob, foto cntn

O krok bližšie ku Kežmarku

dokončenie zo str. 3

nasledovať nový úsek Kežmarok – Spišská Belá. Víziou je celkové prepojenie s Bardejovom a Svidníkom.“ Aký termín vidí reálny? „To netipujem, no pri tempe výstavby na Slovensku i pár desaťročí. Na druhej strane si treba uvedomiť, že po druhej svetovej vojne u nás bolo minimum asfaltových ciest. Inak dotedy všade kládli kameň. Utopické plány za komunizmu na bleskovú zmenu sa naplnili len sčasti. Napríklad diaľničné prepojenie Bratislava – Košice predpokladali eš-

te v šesťdesiatomšom na rok 1991!“ prekvapuje majster.

Cesty možno nerastú, ako by sme chceli. No pri tomto krátkom exkurze do minulosti si predsa môžeme povedať, že sa urobil riadny kus práce. Aj pri Matejovciach.

mag, foto autor

Pavol Urban zo závodu 02, krompašský rodák, zarovnáva betón na opornom múre. Ide o mravenčíu prácu. Za deň však zvládne 48 metrov.



Spoločne hryzú jeden kopec Mieria do stredu

Nestáva sa často, aby kameň ťažili dve firmy na jednom mieste naraz. Pri Brehove je to tak. Z jednej strany na sopečný andezit bohatého Veľkého vrchu sa zahryzáva náš IS-Lom, z druhej má prevádzku ďalší kolega z brandže. Colasácke stroje už prenikajú dovnútra, k najlepším zdrojom kameňa.

Abý o spoločníkov nebola núdza, IS-Lom sa delí o areál s obalovacím strediskom Inžinierskych stavieb, u ktorého je vlastne v podnájme (písali sme o ňom v minulom čísle novin). Nazvime to partnerská rozluka s bezproblémovým spolunažívaním. Kedysi totiž ťažba kameňa prebiehala v réžii IS. Pred tromi rokmi úlohu prevzal centrálny lom z Maglovca. Delbu podnikli vzor materskej spoločnosti Colas, v ktorej sú lomy organizované samostatne.

Susedná ťažobná lokalita na spoločnom kopci patrí Eurovii. Je trochu väčšia, no niekoľko rokov tu už kameň nedolujú.

Nielen domáci

Zo siedmich zamestnancov pochádza väčšina z okolia. Výnimku tvorí **Milan Ruščanský** bývalý v Snine: „Pracoval som tam na obalovačke Inžinierskych stavieb. Keď ju zrušili, ponúkli mi miesto v Brehove.“ Kvôli diaľke zvykne na prevádzke prespávať ako na týždňovkách. V rokoch, keď firma nezabezpečovala strážnu službu, sa ujal aj nočného dohľadu.

Ďalším cezpoľným je vedúci, Košičan **Ing. Zoltán Mitro**, ktorý pochvaľuje spoluprácu s kolegami z IS aj obcou Brehove: „Po každej stránke – profesionálnej aj ľudskej.“

Stroje veľa pamätajú

Región trápi vysoká nezamestnanosť a slabý príliv financií. Odráža sa to tiež na technike, do ktorej sa toľko neinvestuje. „Roky výroby strojov sú matuzalemské. Najstarší má letopočet 1984, najnovší 1991 a u nás svoju púť aj pomaly končia,“ vraví vedúci. Lom je v prevádzke presne



Milan Ruščanský patrí k dlhoročným zamestnancom. Dochádza sem zo Sniny.

30 rokov a už pred IS vystriedal niekoľkých vlastníkov.

Zatiaľ sa im s údržbou darí. V zime sa jej opäť poverujú a výrobu obnovia asi v marci. „Väčšina stavebných firiem začína až vtedy. A keď sú mrazy, pásy na linke aj tak prešmykujú a neunesú kameň,“ vysvetľuje majster **Mikuláš Štefuca**. Pracuje tu od príchodu IS. Býval tiež strelmajstrom, no v súčasnosti zabezpečujú odstrel externisti dva-trikrát do roka.

Ročne vyprodukuje 35 – 40 000 ton kameniva. Z toho asi 60 % smeruje na účely Inžinierskych stavieb, tretina pre Východoslovenskú vodohospodársku spoločnosť a zvyšok súkromníkom či pre jednorazové zákazky väčších firiem. Vyvážajú do michalovského, košického, vranovského a trebišovského okresu. V prípade záplav v okolitej nížine pomáhajú ratovať domovy i ľudské životy tzv. batary – nadrozmerne balvany, ktoré sa nezmetia do drvičov. Čo sa týka technológie, primárny drvič je čelustový, kuželové zase pracujú na sekundári a terciári. O rozdelenie suroviny sa starajú dva dvojplôšne triediče a linku tvorí desať dopravných pásov.

Budúci rok najkvalitnejšie

V 2009 urobili dôležitý krok. Z. Mitro o téme, ktorá hýbe lomom: „V posledných mesiacoch sme presunuli ťažbu priamo do centra Veľkého vrchu. Predpokladáme dosiahnutie maximálnej kvality kameňa. Menej odpadu pomôže aj životnému prostrediu.“

Partie brehovských prevádzok Inžinierskych stavieb a IS-Lomu teda vykračujú k ďalšiemu roku zaujímavého spoluzitania.

Drahošlav Magdoško
foto autor



Partia brehovského lomu. Zľava František Sineri, Milan Ruščanský, Alexander Szűcs, Mikuláš Štefuca, Ján Lasek, František Džuppon a Ing. Zoltán Mitro.

„Cukrová vata“ do celé republiky Čertovsky dobrá skála

„Podle legendy kdysi dávno letěl nad našim krajem čert. Nesl obrovský balvan. Najednou uviděl babičku s nůží plnou sedraných bot. Jak dlouho půjdu do Drážďan? Zeptal se. Právě jdu odtud. Cestou jsem zchodila všechny tyhle boty, bázně mu odpověděla. Čerta rozzuřilo, že bude muset letět ještě tak dlouho. Shodil náklad na zem a zmizel.... Pohádka má dobrý konec. Pro Colas CZ určitě. Právě z této skály - kopce totiž náš provoz odebírá čedič,“ seznamuje nás s „nejstarší“ historií lomu Císařský jeho vedoucí Zdeněk ČERNÝ. A že jde o opravdu čertovsky vydařenou surovinu, dokazuje i vysoký počet dlouholetých odběratelů.

Zdejší kámen okouzlí snad každého. Tvoří pěti i šestiboké pruty, které připomínají mohutné varhany. Vypadají jako kamenný vodopád a vznikly sloupovitým rozpadem čediče. Lom, v němž začali s těžbou už před první světovou válkou, najdete nedaleko nejsevernějšího českého města

na železniční a silniční svršky. Letos byly trendem také zásypy pro komunální kanalizaci.

Zdejší kámen se může pochválit mimořádnými chemickými vlastnostmi, díky kterým je vyhledávaným artiklem pro výrobu vaty na zateplení budov. Ta sklená se již stala minulos-



Silvie Slavíková se sedmiletými zkušenostmi v lomě sleduje vážení nákladů a fakturace.



Vedoucí lomu Císařský Ing. Zdeněk Černý (vlevo) a mistr Bohuslav Fůzík. V pozadí letecký pohled na kopec s těžbou a provozem.

Šluknova. Více než královské jméno získal podle regionu, který takto domáci nazývají odnepaměti. Kvůli jakési stěně hraničních kopců se sem dostanete jenom z jihu, po necelých třech hodinách jízdy autem z Prahy.

Vyvázejí až k Ostravě

Skoro polovina roční třístatisícové tunové produkce míří do obaloven, část na jiné stavební účely, například

tí, v kurzu je čedič. V ČR není lokalita s vhodnější surovinou na tento účel než právě v lomu Císařský. Prostě izoluje nejlíp. Asi jsou za tím skutečně čerti z horoucích pekel. Proto firmy jako Saint-Gobain-Orsil z Častolovic u Hradce Králové a Rockwool až z Bohumína neváhají s dopravou sopeční horniny z tohoto skrytého kouta severních Čech. V některých letech odeberou skoro 60 tisíc tun.

Na první pohled zvláštnost. Vata z kamene? Získávají ji roztavením suroviny (od 1 200 °C). Okamžitě do hmoty foukají vzduch, čím se vytvoří jakési vlasy, které se namotávají na válec. A pak už stačí vytvarovat praktické obdélníkové bloky jaké známe ze stavebnických obchodů. Mimochodem na podobném principu se vyrábí i cukrová vata.

Samostatní

Císařský má spolu s lomem Svržno (západní Čechy) speciální postavení v hierarchii Závodu Lomy. Oba tvoří samostatný organizační prvek s názvem Kamenolom Císařský, který je sesterskou společností COLAS-u CZ. Prokuristou se stal ředitel „Lomů“ Ing. Pavel Vokáč. Je to způsobené pozdější koupí skupiny Colas (v roce 2005), před kterou už tvořili společný celek. I po vstupu do colasácké party mají především vlastní odběratele. Obalovny lomu jsou od ostatních příliš daleko, proto je kamením nemůžou ve větší míře zásobovat.

Císařský, ku kterému je nejbližší středisko v Mladé Boleslavi, prodává externím firmám průměrně 95 procent suroviny. Letos to bude i více. A Svržno expeduje celou produkci svého kamene – amfibolitu (proměněné horniny z krystalické břidlice). Vedoucí Jan Šulan je spokojený: „Dosáhneme 250 tisíc

tun, co je nárůst o čtvrtinu proti minulému roku. Pomohla nám k tomu stavba nového železničního koridoru na trase Plzeň – Cheb.“

Protože musí být plně samostatní, je získávání zakázek denním chlebíčkem. „Oslovujeme a obíháme firmy, přizpůsobujeme ceny. Máme stále partnery, které si musíme udržet,“ říká vedoucí lomu Císařský Z. Černý.

Nastoupil sem před šestnácti lety, kdy přesešel z elektrotechniky. Ovládal totiž plynule němčinu a proto se ujal obchodování s německými firmami, které ve velkém odebíraly místní kámen. Boom zájmu zpoza hranic skončil s nástupem třetího tisíciletí. Pozornost se proto obrátila na vlastní území – Čechy. To už byl vedoucím.

Nicméně odbyt stěžuje neobvyklá poloha lomu. „Přístupový prostor máme jen na jihu. Kamiony s nákladem musejí ujet padesát kilometrů, než se dosta-

pokračování na další straně



Kamion s čedičem na výrobě prvotřídní izolační vaty brzy vystartuje na zpáteční cestu do Bohumína nedaleko Ostravy. Bagr naloží třicetitunový náklad na šestkrát. Jeho lžiče poslouchá Jiřího Štefka, který zde pracuje devatenáct roků.

Nejekologičtější obalovna Bašnice na stranách Routes V nabídce asfaltové směsi

Na sluncem ozářených stromech visí šťavnaté ovoce. Oběd je ještě daleko a tak si odtrhnete hrušku. Procházíte se podél květinových záhonů a okrasných keřů. Hotový relax. Přichází k vám místní zaměstnanec v oranžové vestě, s nímž vyřídíte dokumentaci. Vždyť jste přece v areálu stavební firmy a máte převzít materiál na pokládku nového chodníku.

Ne, nejde o fikci. Vykresluje zážitek, jaký se může stát návštěvníkům střediska obalovna u východočeské obce Bašnice nedaleko Hradce Králové. Nejmodernější technologie zde skloubily se vsudypřítomnou zelení. Mimořádně ekologický provoz, který splňuje ISO 14001, upoutal i pozornost redaktorů korporativního magazínu Routes. Vychází pro Colas na celém světě nákladem 45 tisíc kusů ve francouzštině a 5 tisíc kusů v angličtině. V posledním čísle vyšel článek, v němž se věnovali čistotnému českému středisku. Navštívil ho také **Henri Molleron**, environmentální ředitel celé skupiny.

Ekologická špička

Obalovnu uvedli do provozu na podzim roku 2000. Vyrostla na části pozemku bývalého cukrovaru. Obsahuje to nejlepší v rámci COLAS-u CZ. Vedoucí **Pavel Litera** chválí technologii: „Velkým plusem je, že jsme všechno dostali nové. Žádný „sekáč“ ze spřítelešné ciziny, který pak slouží jako odstraš-

ující příklad toho, jak v dnešní době nemá obalovna vypadat.“

Novináře z Routes i H. Mollerona zaujaly pokrokové novinky. Už projekt počítal se zpevněním všech manipulačních ploch a se zazeněním areálu. Povrchové vody jsou odvedeny do odlučovače ropných látek. Nehrozí tak znečištění podzemních vod. Odpadová voda z administrativní budovy končí v ČOV. Skládku pracovníků drtí zakrývá střecha, což pomáhá při sušení a ohřívání kameniva. Následně také před působením emisí na životní prostředí. Na výstupu linky zase osadili tkaninový filtr GARANT. „Výsledek je úžasný. Emisní limit na tuhé znečišťující látky máme v Česku 20 miligramů na metr kubický. Tento filtr i po devíti letech provozu bez výměny filtračních tkanin dosahuje hodnoty v desetínách miligramů,“ vyzdvihuje účinek filtru vedoucí.

Přestože se prašnosti na žádném takovém pracovišti nedá zcela zabránit, úspěšně ji omezují pravidelným čištěním zpevněných ploch i případným kropením vodou. Odpady v ma-

Čertovskydobráskála

dokončení ze strany 6

nou z našeho zeměpisného výběžku na vhodnou křížovátku,“ vysvětluje vedoucí. Přesto se jim v severních Čechách daří. Je to po Rančířově druhý nejproduktivnější z dvanácti colasáckých lomů v České republice.

Údržba dá zabrat

Od administrativní budovy na úpatí kopce je to k vrcholovým úsekům lomu Císařský až sto výškových metrů. Kamenivo proto dolů dopravují pásy přerušované mezikládkami a drtičkami. Areál dokonce protíná veřejná komunikace s běžným provozem, pod níž díky tunelu kamenivo putuje ještě hlouběji.

A jak hodnotit provoz? Mistr **Borislav Fůzík** říká: „Před dvěma ro-

ky jsme zmodernizovali linku. Kámen, který dodáváme na výrobu vaty, má však proti jinému exportu mimořádně velké rozměry. Vyžadují to odběratelé. Měří proto 120 až 220 milimetrů proti běžným formátům do 63 mm. Jsou to tak dvaceti či třicetikilogramové balvany. Ty zatěžují pásy, letí často setrvačností a ničí všechno, co jim přijde do cesty. Stroje ledva vydrží sezónu.“ V zimě během dvojměsíční pauzy proto vždy sahají na dno své vynalézavosti, aby opravili celý komplex. Je to věčný koloběh, který je opět čeká.

Pokud tedy budete někdy zateplovat dům, podívejte se na výrobce vaty, kterou jste koupili. V případě, že jde o domácího producenta, byl by v tom čert, aby jejím rodištěm nebyl lom Císařský.

Drahošlav Magdoško
foto auto

Stavby Colasu jsou firemními novinami zaměstnanců společnosti:



Vítejte před administrativní budovou obalovny v Bašnicích!

i čerstvé hrušky

ximálně možné míře třídí a v spolupráci s firmou A.S.A odvázejí na určené skládky.

H. Molleron v Routes ocenil i kooperaci našich obaloven: „V České republice spolupracují ve skupinách po třech až pěti a dělí se o nové poznatky. Jejich vedoucí se tak cítí méně izolovaní.“

Zeleň vede

V Bašnicích plánují ještě další zlepšení. Například zastřešení všech skládek kameniva i zateplení administrativní budovy. S dobrým kolektivem je všechno možné. „Bez svých kolegů si správný chod obalovny neumím ani představit. Většina z nich zde pracuje od samého začátku. Pracoviště prakticky vybudovali a na přístupu k němu to je vidět. Ať už jde o údržbu technologie nebo o zeleň, která dává našemu provozu osobitý ráz,“ říká P. Litera.

Partu – a dobrou – tvoří: **Jaroslav Prokeš** - elektrikář, balič **Jiří Zvoníček**, **Jaroslav Čáslavský** obsluhuje nakladač, strojníci **Josef Fikar** a **Martin Stejskal** i laborantka **Marcela**

Menclová a z expedice **Jana Tóthová**. K novému pracovišti se všichni postavili po svém. Vysadili množství okrasných keřů i stromů a nevynechali ani ovocné. Vedoucí na ně nedá dopustit: „Můžeme si tak pochutnat na vlastních třešních, jablkách i hruškách. Tedy - pokud nejsou návštěvníci a dopravci rychlejší.“

O sezónní květinovou výzdobu pečuje M. Menclová. „Pěstuje muškáty, petúnie a růže, které nám nepokrytě závidí dámy z nedalekých obcí,“ hodnotí její práci navíc P. Litera.

Je jasné, že H. Mollerona čekalo na kontrolní návštěvě jedno překvapení za druhým. Vedle čistoty a promyšleného hospodaření s odpady určitě tak brzy nezapomene ani na upravené záhony a muškáty ověšené vchod do zdejší budovy.

Nový provoz tedy zaměstnanci posunuli ještě dál. Nyní je čeká zimní údržba a příští rok opět kolotoč výroby... a také nová úroda ovoce i krása květů.

mag, foto P. Litera

Práce v číslech

Komponenty pro obalovnu Bašnice dodala firma Teltomat. Maximem je hodinový výkon 120 tun. Během devíti let existence zde vyrobili 630 tisíc tun asfaltových směsí prakticky všech druhů včetně barevných, z toho v letošním roku cca 80 tisíc. Podílejí se zejména na rekonstrukci silniční sítě v okolí i na výstavbě ploch u průmyslových a zemědělských objektů. Mezi největší zakázky patří oprava nedaleké silnice I/35 a výstavba některých objektů na dálnici D11. Letos, kdy není zrovna vstřícná doba pro stavebnictví, je největší akcí úsek Vidochov – Stupá (7 500 tun položených směsí) a Vrchovina u Nové Paky (2 600 tun).

dra



Colas CZ



Pomáhame likvidovať nebezpečné úseky. Prispieť však musia i vodiči

Cestám smrti zvoní do hrobu

Nevšimol si ich vari len hazardér. Neuvedomujú si, že o chvíľu mohol sebe alebo i iným „pomôcť“ k rozšíreniu smutnej štatistiky. Pre väčšinu vodičov znamenali tichú, no dôraznú pripomienku. Napríklad pred Popradom v smere od Prešova, pri Jánovciach. Alebo medzi Nitrou a Zlatými Moravcami. Biele tabule s čiernymi krížmi. Symbolicky zobrazujúcimi počet ľudí, ktorí práve tu stratili to najcennejšie. Život.

Svojou čiernou identitou si „cesty smrti“ vybojovali aj výhodu. Mnohí vodiči boli na nich aspoň podvedome opatrnejší. Dnes môžu byť radi, že úsekov so zlou povestou pomaly ubúda. A nás môže zas tešiť, že k tomu prácou pre Národnú diaľničnú spoločnosť prispievajú aj spoločnosti zo skupiny COLAS.

Už len zopár mesiacov chýba do sprejazdnenia úseku Svinia – Prešov západ. Ten, ako všetci dúfajú, dá zabudnúť na úzku a k hazardu zvädzajúcu cestu I. triedy pri Malom Šariši a Župčanoch. Inžinierske stavby sa počas realizácie stretávali len s pozitívnymi ohlasmi zo strany investora. Škoda len, že kvôli nedoriešeným vlastníckym vzťahom na okraji Prešova sa naň bude čakať o štyri mesiace dlhšie. Ďalšie kritické úseky pod Spišským hradom, najmä nebezpečnú ú-

ku cestu stromoradiem neďaleko tuneľa Branisko, by mal nahradiť úsek od Beharoviec po Jablonov tiež už začiatkom najbližšieho leta.

CESTY NITRA zase hlásia koniec na rýchlostnej ceste R1, kde pracovali na 1. etape medzi Žarnovicou a Šášovským Podhradím a na 2. etape vedno s Inžinierskymi stavbami budú pokračovať ešte do jesene 2010. Úsek za Žiarom nad Hronom v smere na Nitru tiež dlhodobo patril k postrachom.

Niekomu sa aj toto tempo miznutia nebezpečných úsekov môže zdať pomalé. Nadávať však nepomôže. Je to skôr možnosť pre každého vodiča z-

myslieť sa aj nad svojím prístupom k jazde. Auto je pre nás síce užitočný a prakticky nenahraditeľný pomocník, ale zároveň sa v rukách nezodpovedného piráta stáva smrtiacou zbraňou. Možno sa nám úseky smrti časom podarí z našej mapy vygumovať. Vše-

obecne. Pre ľudí, ktorí nechávajú každý rok životy na vozovkách, zostanú práve tie „ich“ miesta úsekmi smrti. A im už nezáleží na tom, či zo štatistik toto miesto vychádza ako bezpečné...

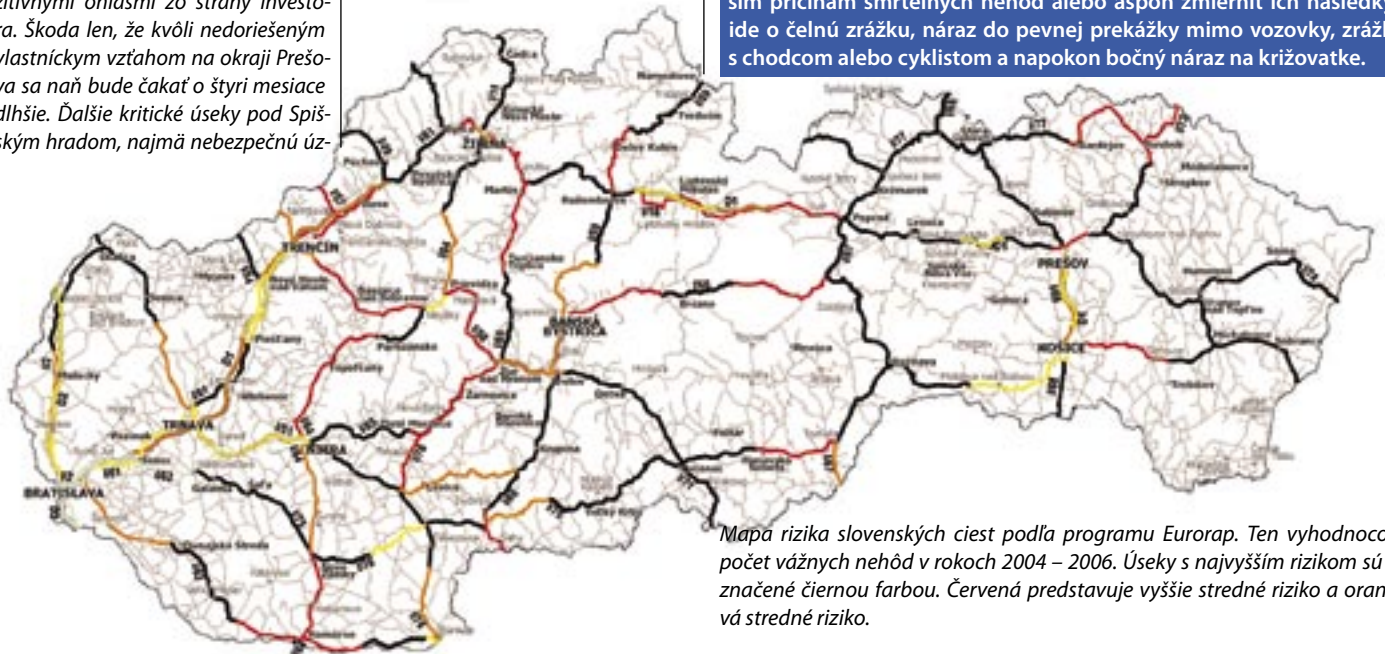
ao

Prečítali sme za vás

Riziko skrývajú tri štvrtiny slovenských ciest

Pravda.sk, 14.10.2009

Slovensku sa stále nedarí vygumovať z mapy nebezpečné cesty. Odborník na bezpečnosť ciest Martin Juck zo Slovenského autoturistického klubu hovorí o posledných piatich rokoch ako o období bez zmeny. „Slovensko má stále asi len 17 percent bezpečných ciest, 9 percent je stred a zvyšok sú úseky s vysokým rizikom.“ Prvé priečky problematických trás dlhodobo obsadzuje cesta I/18, ktorá sa tiahne naprieč celým severným Slovenskom od Bytče až za Poprad. Najhoršie čísla však má trasa Nitra – Orovnica, známa zlatomoravská cesta, kde v rokoch 2006 až 2008 zahynulo alebo sa ťažko zranilo až 67 ľudí. „Zdokonalenie starej cesty je pritom v mnohých prípadoch lacnejšie ako stavba úplne novej,“ naznačil Juck. Dobrá cesta by mala dokázať zabrániť štyrom najčastejším príčinám smrteľných nehôd alebo aspoň zmierniť ich následky – ide o čelnú zrážku, náraz do pevnej prekážky mimo vozovky, zrážku s chodcom alebo cyklistom a napokon bočný náraz na križovatke.



Mapa rizika slovenských ciest podľa programu Eurorap. Ten vyhodnocoval počet vážnych nehôd v rokoch 2004 – 2006. Úseky s najvyšším rizikom sú vyznačené čiernou farbou. Červená predstavuje vyššie stredné riziko a oranžová stredné riziko.

Naše ďalšie plody

Nový príspevok k bezpečnosti si môžu zaknihovať CESTY NITRA. Ich vklad do rozširovania diaľnice D1 medzi Bratislavou a Trnavou môžu vodiči od 12. novembra využívať. Rozšírenie 38-kilometrového úseku vyšlo na 33,06 milióna eur. CESTY NITRA položili spolu 20 000 m² asfaltových zmesí a upravili aj dva mosty (pozri Stavby Colasu 8/2009). Práce majú najneskôr v roku 2013 pokračovať, do roku 2014 by mala byť trasa hotová vrátane opravených nadjazdov a mostov.

V pruhoch, ktoré sú užšie ako štandardné, sa v súčasnosti už jazdí rýchlosťou 130 kilometrov za hodinu. V každom smere prejde diaľničným úsekom od Bratislavy po Trnavu denne od 36 000 do 45 000 vozidiel. Šoféri si musia zvyknúť. Podľa odborníkov je však lepšie mať tri jazdné pruhy ako dva jazdné a jeden odstavňý.

tob, Pravda, foto CN

CESTY NITRA pracovali aj pri Senci.



Trnavské čriečky

CESTY NITRA mali aj v tomto roku značný podiel svojich prác na menších projektoch pre mestá a obce. Po dva príklady sme zažili do strediska Trnava.

Rodinná štvrť v Hlohovci



Od mája do októbra bol **Ing. Juraj Halmo** so svojimi spolupracovníkmi v permanentii na Ulici Timravy v Hlohovci. Vytvorili 27 nových pozemkov pre individuálnu bytovú výstavbu v podstate na zelenej lúke – vybudovali celkovú infraštruktúru so všetkými inžinierskymi sieťami. Od komunikácie a spevnených plôch, cez vodovod, kanalizáciu, verejné osvetlenie a plynovod až po prekládku telefónnych vedení a rozvody nízkeho napätia. V spolupráci so strediskom Nitra, ktoré sa pod vedením **Ing. Daniela Snováka** pričínalo o vodovod a plynovod, stavbu úspešne odovzdali 14. októbra.

V celej kráse

Už tri mesiace môžu Trnavčania i motoristi idúci cez mesto využívať nádherné dielo našich kolegov z CIEST NITRA (stredisko Trnava) a ich dodávateľov. Presne 3. septembra prebehla kolaudácia i slávnostné prestrihnutie pásky. Kruhovú križovatku oficiálne nazvaná „Komunikačné prepojenie ulíc Trstínska a Cukrová“ v skutočnosti prepája aj Ružindolskú ulicu, odkiaľ bolo dielo za približne 2,5 milióna eur odфотографované. Redakcia si počkala na veľký obrázok, zachytávajúci dielo v jeho plnej nádhere. Vďaka za foto patrí **Ing. Danici Maguľovej** z Mestského úradu v Trnave. Ľudia na čele so stavbyve-

dúcom **Ing. Jaroslavom Lenghardtom** sa postarali o to, aby celá stavba vznikla presne podľa časového plánu. Most cez Trnávku dokončili ako posledný. „V dnešnej dobe je výstavba mostov ojedinelá. Som rád, že dodávateľ stavby dokončil dielo v stanovenom termíne,“ uviedol pre médiá primátor Trnavy **Štefan Bošňák** po slávnostnom akte. Nové premostenie Trnávky vymenilo úzku lávku. Je dlhé asi 12 metrov a široké v priemere 20 metrov. Má dva jazdné pruhy, jeden pripojovací a jeden odbovovací pruh. Zástupcovia mesta uvažujú, že v budúcnosti dostane most aj meno. **ao**

Miestna komunikácia vo Voderadoch



Rekonštrukcia miestnej komunikácie na Kandijskej ulici vo Voderadoch trvala od augusta do októbra 2009. Išlo o celkovú výmenu konštrukcie cesty, ktorá utrpela počas budovania obecnej kanalizácie. Vzhľadom na obmedzenú šírku ulice bolo možné položiť komunikáciu len štyri metre širokú. Na celej ceste, vrátane vjazdov k rodinným domom, sa nachádza zámková dlažba. Na obrázku kladie skupina pod vedením majstra **Jozefa Pečimuta** cementovú stabilizáciu.

Jaroslav Lenghardt, red, foto cntt



Generálny riaditeľ CIEST NITRA **Ján Hyža** (vľavo) prestrihol pásku spolu s primátorom **Štefanom Bošňákom** (foto: Patrik Pokorný).

Pohľad na jednu z najdôležitejších stavieb roka pre mesto i stredisko CIEST NITRA (foto: Danica Maguľová).



Ciel' zostať medzi elitou

V centrálnej stavebnej skúšobni Inžinierskych stavieb (IS) stále prebiehajú laboratórne skúšky teplých asfaltových zmesí. Výsledky by mali byť známe do konca roka. Otázkou zostáva, či si nové moderné technológie cestných kobercov získajú všeobecnú obľubu.

Aj slovenskí a českí COLAS-áci využívajú vďaka príslušnosti k medzinárodnej skupine prístup k najmodernejším technológiám priamo z prostredia materskej firmy. Nádej v súčasnosti vkladáme práve do tzv. teplých asfaltov. Čím sa odlišujú od klasických horúcich?

„Pripravujú sa pri 120 stupňoch Celzia oproti 160-170 stupňom u bežných zmesí. Táto nižšia teplota predstavuje výraznú úsporu energie, teda plynu či oleja,“ vysvetľuje technolog Ing. Marián Hudák z oddelenia rozvoja a vývoja IS. No nielen to. „Môžu sa transportovať na značne dlhšiu vzdialenosť a aj hutnenie môže prebiehať dlhšie, čo má tiež svoje výhody.“ Na rozdiel od konkurenčných firiem, ktoré ponúkajú podobné produkty napríklad na báze zeolitu, COLAS pri teplých zmesiach využíva tekutú chemickú prísadu CWM (produkovanú spoločnosťou CHEMORAN). Tá zvyšuje príľnavosť (adhezivitu) spojiva ku kamenivu. Ako vždy, je potrebné veľmi presne

pridávať potrebné množstvo.

Ďalšou špecialitou COLAS-u sú ultratenké asfaltové koberce. Oproti klasickým štvorcetimetrovým obrusným vrstvám majú hrúbku len 15 (až 20) milimetrov. Aké plusy prinášajú? Približuje M. Hudák: „Ultratenké asfaltové zmesi majú rovnaké (a častokrát aj lepšie) vlastnosti ako klasické obrusné vrstvy vozoviek s tým rozdielom, že sa pokladajú v polovičných hrúbkach, teda netreba ich také množstvo. Majú aj väčšiu medzerovitosť a tým sú schopné lepšie odvádzať vodu z povrchu vozovky a takisto viac pohlcovať hluk vznikajúci pri kontakte pneumatiky vozidla s vozovkou.“

Zaujímú?

V čom by mohol byť problém pre uplatnenie týchto moderných, ekologických produktov na slovenskom trhu? „Na teplé asfaltové zmesi zatiaľ slovenské normy príliš nepamätajú. V norme STN 73 6121 - Stavba vo-



V posledných rokoch sú esom z technologickej dielne Inžinierskych stavieb cementobetónové vozovky.

zoviek. Hutnené asfaltové vrstvy – je uvedené, že asfaltová zmes musí mať určitú teplotu pri rozprestieraní (ako príklad ACo 11-II musí mať min. 140-150°C – samozrejme je to pre každú asfaltovú zmes iné). To znamená, že verejná správa, napríklad samosprávne kraj, si ju u nás môžu objednať. Obyčajne to však nerobia, pretože sa vo väčšine prípadov držia platných STN. Na rozdiel napríklad od súkromných investorov,“ konkretizuje M. Hudák.

Čo môžu firmy urobiť, aby aj takéto zmesi boli do noriem zahrnuté? „Jedine to, že ich budú ponúkať súkromným investorom a po určitom čase, keď budeme schopní deklarovať zhodnú kvalitu s asfaltovými zmesami vyrábanými za horúca, začnú (možno) požadovať aj takéto zmesi. Ľudia väčšinou nemajú radi zmenu, neradi skúšajú niečo nové. A aj tak je vo všeobecnosti tento proces dosť komplikovaný.“

tob, foto IS

Koniec kalvárie?

dokončenie zo str. 2

Až potom môže prísť na rad preložka miestnych a diaľkových telekomunikačných káblov. „Ich nová trasa vedie podľa projektu priamo pod domom. Bez preloženia káblov nie je možné realizovať ďalšie podzemné vedenia - plynové, vodovodné, elektrické, kanalizáciu.“ Materiál na tieto práce už majú IS dávno pripravený. Medzitým pracovali napríklad na provizórnom oplotení stavbou dotknutých pozemkov. To, čo

vnímajú vodiči a obyvatelia, teda stavebné objekty, budú pre zhotoviteľov, zdá sa, ľahším orieškom. „Prác na podzemných vedeniach sa najviac bojím, nedá sa tu s ničím počítať na isto, stále niečo prekvapí a samozrejme komplikuje výstavbu“ vraví o prípravných prácach D. Fečo.

Nielen akademická bezpečnosť

Dlhé čakanie na obchvat určite



Rastislav Petra (vpravo) a Ladislav Urban zo závodu 03 pracovali v novembri aj na provizórnom oplotení v blízkosti demolovaného domu.

Žilina je vzorová

Stále čakáme na rozbehnutie prác na novej obľavovacej súprave a betonárni v Žiline. Je jasné, že vzhľadom na snahu COLAS-u zostať medzi technologickou elitou sa aj nová prevádzka musí vyznačovať vysokou kvalitou. Samozrejmosťou je preto okrem OS AMMANN Uniglobe 160 a betonárne SCHWING/Stetter aj výborne riešené štrkové hospodárstvo, vráťanie dobrej ochrany najjemnejšej frakcie kameniva 0/2 pred dažďom.

nepridalo kvalite života na Ulici 17. novembra, kde sa nachádza aj areál Prešovskej univerzity. Doteraz je akademická štvrť aj jednou z najzaťaženejších dopravných tepien v širšom centre, keďže cez ňu prechádza ťah z Košíc na Poprad. Po desiatich rokoch čakania môžeme konečne povedať: už čoskoro by sa to malo zmeniť a študenti by mali do školy chodiť bezpečnejšie.

Termín ukončenia Nábrežnej – záver roka 2010 – však závisí do veľkej miery aj od včasnosti odovzdania vykonávacích projektov. Projektanti majú v tomto roku práce nad hlavu. A pritom stále platí, že bez projektov v ruke sa robiť nedá.

O tom, že veci sa hýbu, však niet pochyb. Len 20. októbra odovzdali IS do úplného užívania 379 metrov dlhú časť Nábrežnej komunikácie, zvanú I. úsek na ulici Pod Kalváriou. Aj ten má toho za sebou dost.

„Stavba začala v roku 2003, v apríli 2004 SSC práce pozastavila. Do roku 2007 sa robilo len na preložkách a až v júli 2007 pokračovali všetky stavebné práce,“ rekapituluje D. Fečo. Zaujímavosťou sú protihlukové steny, niektoré z priehľadného metakrylátu, iné vegetačné, obrastené špeciálnymi rastlinami. Tie na nich onedlho vytvoria hustý porast. Za stenami sú po oboch stranách štvorprúdovej cesty obslužné komunikácie s najvyššou povolenou rýchlosťou 20 km/h.

Obrazná „kalvária“ sa teda zrejme pomaly končí. V roku 2010 by sa mal Prešov viditeľne stať mestom, kde celospoločenský záujem o užívanie kvalitných ciest nie je len akousi „lepšou popoluškou“. Zostáva veriť, že sprejzndenie diaľnice Prešov – Svinia s križovatkou západ (máj) a Nábrežnej (záver roka) už nič neodloží.

Anton Oberhauser, foto autor

Nitriansky festival zapája aj deti

Ťahákom skvelé filmy

Účasť na festivale Vysoké hory Nitra z roka na rok rastie. V prvú novemberovú sobotu privítali na mestskom úrade opäť stovky návštevníkov, aj v spolupráci s firmou CESTY NITRA.

Fanúškovia si mohli v tomto roku prostredníctvom filmov a prezentácií zúčastniť na Nový Zéland, Kamčatku, Omán, Himaláje, Čínu či Novú Guineu. „Našími hosťami boli uznávaný filmár **Pavol Barabáš**,

nosič a chatár z Chaty pod Rysmi **Viktor Beránek**, lezec **Vladimír Linek** alebo **Ivan Marton**,” uviedla členka organizačného tímu Ing. **Katarína Együdová**, známa slovenským Colasákom aj ako personalistka CIEST NITRA. Je nadšenou členkou Nitrianskeho horského spolku, ktorý festival zorganizoval už po štvrtý raz, spolu so Slovenským vysokohorským turistickým spolkom.

Z premietnutých snímok sa naj-



Vlado Linek (druhý zľava), jeden z najlepších slovenských horolezcov, druhý sprava nitriansky horolezec Richard Nyéki, prvá sprava Katarína Együdová.

Marko s Karolom

Zaujímavú novinku prezradil Stavbám Colasu **Adrián Daniš**. Jeho syn **Marko**, ktorý má vo svojej slubnej tenisovej kariére už niekoľko rokov podporu Inžinierskych stavieb, v posledných týždňoch hráčsky rastie pod vedením **Karola Kuče-**

ru. Tento náš bývalý daviscupový reprezentant je niekdajšou šestkou svetového tenisového rebríčka. Práve jeho skúsenosti môžu Markovi otvoriť cestu k vyšším priečkam a ďalším úspechom.

red, foto ad



Marko Daniš počas turnaja v Rwande.

English Summary

Page 1/3

Inžinierske stavby and Vahostav-SK finished the first two kilometers of R3 road bypassing the town of Trstena in the northern Slovakia, near the Polish border.

Page 2/4

Expanded shopping and leisure center Galeria in Kosice opened its gates to the public on October 29. The construction of new building, including four storeys and a unique water-pillar, was coordina-

ted by Inžinierske stavby Division 02. The total shopping area exceeds 30,000 square metres.

Page 2/10

Inžinierske stavby Division 03 is preparing the continuation of Nabrežna communication in regional city Presov in east Slovakia. The okay follows the many-year halt caused by unsolved property issues and paves the way for the future bypass of Presov downtown.

ch

viac páčil film legendárneho Viktora Beránka 365 dní nad oblakmi. Zachytáva štyri ročné obdobia v živote vysokohorských nosičov a približuje ich bežné dni v horách a na najvyššie položených chatách vo Vysokých Tatrách - Chate pod Rysmi (2 250 m). Divákov zaujala aj prezentácia známeho horolezca Vladimíra Lineka, ktorý zhrnul 35 rokov svojho pôsobenia - osem expedícií do Afriky, Južnej a Severnej Ameriky, Grónska, Himalájí, Karakoram.

Po druhý raz sa súčasťou festivalu

stal deň pre žiakov základných škôl. V spolupráci so Správou CHKO Ponnitrie si vyše 400 detí pozrelo filmy a prezentácie o Slovensku. „Chceme tak upevniť environmentálne povedomie a vzťah detí k pohybovým aktivitám v prírode,” doplnila K. Együdová. Takáto aktivita je zatial na Slovensku unikátom. Zato už ozaj tradičnou sprievodnou akciou je výstava fotografií od rôznych autorov, amatérov nevynímajúc.

Dovidenia 13. novembra 2010.

red, internet, foto CN

Blahoželáme novembrovým oslávencom

50 rokov

Pavol Weber	závod 02 IS
Pavol Huceľ	závod 02 IS
Jiří Pavlík	závod Jih
Miroslav Fiček	Čermák a Hrachovec
Vítězslav Reiter	Čermák a Hrachovec

55 rokov

Ing. Mária Blénessyová	závod 03 IS
Zoltán Juhász	závod 06 IS
Jozef Pažma	závod 09 IS
Jozef Illéš	závod 09 IS
Jan Zeman	závod Sever
Bohumil Fazekaš	závod Sever
Karel Deutschmann	Čermák a Hrachovec

60 rokov

Rudolf Kappel	závod 03 IS
Arpád Izsák	závod 09 IS
Ing. Karol Hagovský	správa IS
Stanislav Kratochvíl	závod Jih
Jindřich Prokop	závod Sever
Jiří Aust st.	závod Sever

65 rokov

Ivan Prokop	závod Sever
-------------	-------------

20 rokov vo firme

František Guniš	CESTY NITRA
-----------------	-------------

25 rokov vo firme

Jozef Kretík	CESTY NITRA
--------------	-------------

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

Súťaž a recept

Čoskoro výsledky

Fotosúťaž vo finále!

Veľká súťaž o dva fotoaparáty – jeden pre českého a druhý slovenského coláska-reportéra – sa končí. Uverejňujeme posledné zábery. V nasledujúcom čísle sa dozvieme mená šťastných výhercov.

10



Zora Abaffyová si nenechala ujsť západ slnka z okna zručaniny hradu Gymeš pri Nitre.



11

Tatry sú domovom aj turistov z ČR. Jana Pavlů.

12



Moravské mestočko Luhačovice ponúka aj veselú pastvu pre oči. Poslal Jaroslav Stašek.

OKTÓBROVÉ SUDOKU

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

Sudoku

Ani v tomto čísle nesmie chýbať obľúbený japonský číselný hlavolam. Tentoraz je opäť z tých náročnejších, má úroveň tri. Z októbrových úspešných lúštitelov sme vyžrebovali **Slávku Orlovskú** z Inžinierskych stavieb. Gratulujeme. Na vyriešené novembrové sudoku čakáme do 20. januára 2010. **red**

Rýchlo sa končí záverečné obdobie, v ktorom sa môžete prihlásiť do súťaže o zlatý prívěsok v tvare dubáka: pošlite obrázok z tohtoročnej hubačky buď s najťažším hříbom alebo s čo najväčším počtom nájdených húb. Pre vás, ktorým tento rok huby nebrali, máme aspoň recept. Nabudúce ho vyskúšajte – dobrú chuť!

Juhočeský hubník

Potrebujeme: 350 g čerstvých hříbov, 6 rožkov, mlieko, 2 lyžice krupice, 5 strúčikov cesnaku, 3 vajcia, 1 cibuľu, soľ, mleté čierne korenie, majoránku, tuk na vymastenie plechu

Postup: Huby nakrájame a krátko orestujeme, rožky nakrájame na kocky a vložíme do mlieka,

aby nasiakli. Pridáme k nim orestované huby, krupicu, nadrobno nakrájanú cibuľu, vajcia, vytlačený cesnak, soľ, piepor a majoránku. Misu na zapekanie vymastíme tukom, naplníme zmesou, opäť pokvapkáme tukom a v rúre pečieme asi 25 minút. Podávame so zeleninovým šalátom.

zdroj: www.recepty.eu, foto Mária Pavlíková



Krásny úlovok sa tento rok podaril aj Márii Pavlíkovej z Inžinierskych stavieb Košice.

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

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.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.