

Stavby Colasu

Čtvrtletník společností skupiny COLAS v České a Slovenské republice

Štvrťročník spoločností skupiny COLAS v Slovenskej a Českej republike

číslo 1 ■ ročník 60 ■ březen ■ marec ■ 2012

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



COLAS CZ: Nová strategie

2..... Hospodárske výsledky

Firmy COLAS-u bojovali o každé euro či korunu

7..... Stavbár ide za robotou a nie naopak

Čo čaká ISK v najbližšom čase

10 ... CESTY NITRA na rázcestí

Výkonný riaditeľ vyzdvihuje dôležitosť komunikácie

12 ... Lidé a jejich nezastupitelné místo

Příběhy a možnosti COLASáků jsou různé

13 ... Najcennejší kapitál

Inžinierske stavby oceňovali zamestnancov

14 ... Jdeme cestou kvality

Každý den tvoříme svou firmu a její pověst

15 ... Atómový vek pre COLAS je na Slovensku

Elektrárň v Mochovciach bližšie k spusteniu

Spoločnosti COLASu v obou našich zemích se přizpůsobují nové situaci na trhu. COLAS CZ není výjimkou. O nové strategii pro příštích pět let čtěte víc na stranách 3-6. Na fotografii z redakčního archivu Lom Čenkov.



Rok v číslech

Hospodářské výsledky 2011

Dosah ekonomické krize, škrty v štátných zákazkách, tvrdá konkurence na trhu oboch našich krajín, tlak na ceny. Výsledok? Zásoba práce, ktorá úplne nezodpovedá našim kapacitám. V strohých číslach o hospodárskych výsledkoch sa ukrýva množstvo zodpovednej, poctivej práce. Porovnanie s rokom 2010 vychádza pre minulý rok nepriaznivejšie, negatívne trendy by sa však v roku 2012 nemali prehĺbovať. Závisí to aj od každého z nás.

	Konsolidovaný obrat Consolidated turnover		Čistý hospodársky výsledok Net Consolidated Result		Počet zamestnancov Number of employees	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
ISK + IS-Lom (v mil. eur)	114,893	64,903	-62,656	-6,291	1117	926
CESTY NITRA (v mil. eur)	38,606	32,838	0,731	-0,425	306	260
COLAS ČR (v mil. Kč)	3 383,715	3 056,366	62,317	62,253	1 200	1 042
COLAS ČR (v mil. eur)	135,349	122,255	2,493	2,490		

Čermák a Hrachovec cítí šanci v regionech



Společnost Čermák a Hrachovec je už šest let nedílnou součástí skupiny COLAS a své dobré jméno získala zejména díky realizaci celé řady projektů výstavby či rekonstrukce inženýrských sítí na území Prahy. Dnes už jí ale je území metropole malé a ráda by se prosadila také v dalších regionech, míří do Středočeského a Plzeňského kraje.

Loni bylo možné její logo vidět například na opravě spojovací komory v pražské ulici Maďarská

či na dokončení rekonstrukce Terronské, rovněž v Praze. Zajímavým projektem byla i rekonstrukce vodovodní sítě u vodojemu Zelená liška.

„Letos budeme zahajovat rekonstrukci vodovodní sítě v aglomeraci Zdice-Chodouň za zhruba 135 milionů korun, vyhráli jsme také tendr na výstavbu kanalizace ve Starém Plzenci,“ říká ředitel firmy Miroslav Volf.

Podle jeho slov se firmě loni podařilo splnit plán, letos ale mají před sebou novou výzvu.

„Náš plán na letošní rok je poněkud v rozporu s trendy českého stavebnictví, počítáme s mírným nárůstem plánovaných čísel,“ připomíná. Již uzavřené zakázky ale prý dávají velkou naději, že se i navýšený plán podaří splnit.

Konkurence na trhu velmi přitvrzuje a je stále těžší s ní bojovat. „Loni jsme například soutěžili výstavbu kanalizace v Říčanech, kde vypsaná cena byla 126 milionů korun. Naše společnost rozpočtovala 100 milionů korun, nabídli jsme 86 milionů korun a nakonec vyhrála nabídka 54 milionů korun,“ přibližuje Miroslav Volf současné dění na stavebním trhu.

tj, foto ČerHra



Cermak and Hrachovec: Chance in new regions

Water and sewerage pipe repair and building company Cermak a Hrachovec wants to expand to regions outside the capital city. This year the firm is already preparing a number of projects in Prague, although competition is tough and prices are pushed too low, according to CEO Miroslav Volf.

Významným projektem firmy Čermák a Hrachovec byla vloni rekonstrukce spojovací komory v Praze.

Cílem zastoupení ve všech krajích

Nová strategie COLASu pomůže překonat složitou situaci na trhu

Rozvinout aktivity firmy do regionů ale i segmentů dopravního a inženýrského stavitelství, kde je tržní podíl společnosti v současné době zanedbatelný nebo nulový, a proměnit tím tento potenciál růstu do konkrétních podnikatelských aktivit společnosti COLAS CZ na území ČR. To jsou hlavní rysy nové firemní strategie pro období 2012 až 2017. O jejích konkrétních dopadech na fungování společnosti jsme si povídali s osobami nejpovolanějšími – předsedou představenstva COLAS CZ Ivo Šimkem a ředitelem pro obchod, strategii a rozvoj Ondřejem Komrskou.

■ S jakými plány jste vstoupili do letošního roku?

I. Šimek: Konec loňského roku a začátek roku letošního jsme věnovali sestavení nového vrcholového vedení společnosti COLAS CZ, analýze fungování firmy a zejména přípravě nové strategie, se kterou chceme reagovat na očekávaný nepříznivý vývoj českého stavebnictví v příštích letech. Půjde zejména o klesající počet stavebních zakázek a obecně investic směřujících do dopravní infrastruktury a zostření již tak tvrdého konkurenčního prostředí. Snažíme se společnost připravit na obtížnější časy. Do vrcholového vedení přišli Ondřej Komrška a Mi-



Ivo Šimek,
předseda představenstva
COLASu CZ

„Nejsme schopni udržet objem zakázek, aniž bychom se nevydali novými směry a nesoustředili se na nové regiony.“

roslava Bžochová, kteří společně s Martinem Stenglem tvoří silný a proaktivní tým. Naším společným a prvořadým cílem je převést firmu přes toto složité období jako sebevědomou a efektivní s jasným pohledem do budoucnosti. Nová strategie sjednocuje zaměstnance i firemní aktivity, otvírá dveře podnikavosti, staví na vzájemné důvěře, respektu a odpovědnosti každého z nás.



Ondřej Komrška,
ředitel pro obchod, strategii
a rozvoj COLASu CZ

„Základním předpokladem úspěšného vstupu do náročného prostředí je restrukturalizace společnosti.“

Ondřej Komrška

Do COLASU CZ přišel teprve v lednu letošního roku, jeho předchozím působištěm byla společnost zabývající se výstavbou mostů a železobetonových konstrukcí. Zde se postupně z pozice mistra vypracoval přes stavbyvedoucího a ředitele střediska až na provozního ředitele. Do COLASU CZ ho nalákal generální ředitel Ivo Šimek, který dával dohromady nový manažerský tým. „Na podzim 2011 mě oslovil pan ředitel Šimek s tím, zda bych nechtěl společně s ním vytvořit novou strategii COLASU CZ a aktivně se podílet na všech plánovaných změnách. Zejména pak otevřít firmu novým příležitostem a novým regionům,“ říká. COLAS CZ je podle jeho slov firma, která určitě potenciál k dalšímu rozvoji má. To on sám volného času příliš nemá, snaží se ho věnovat rodině a postupně návratu ke sportovním aktivitám.

■ Co tedy konkrétně nová strategie přináší?

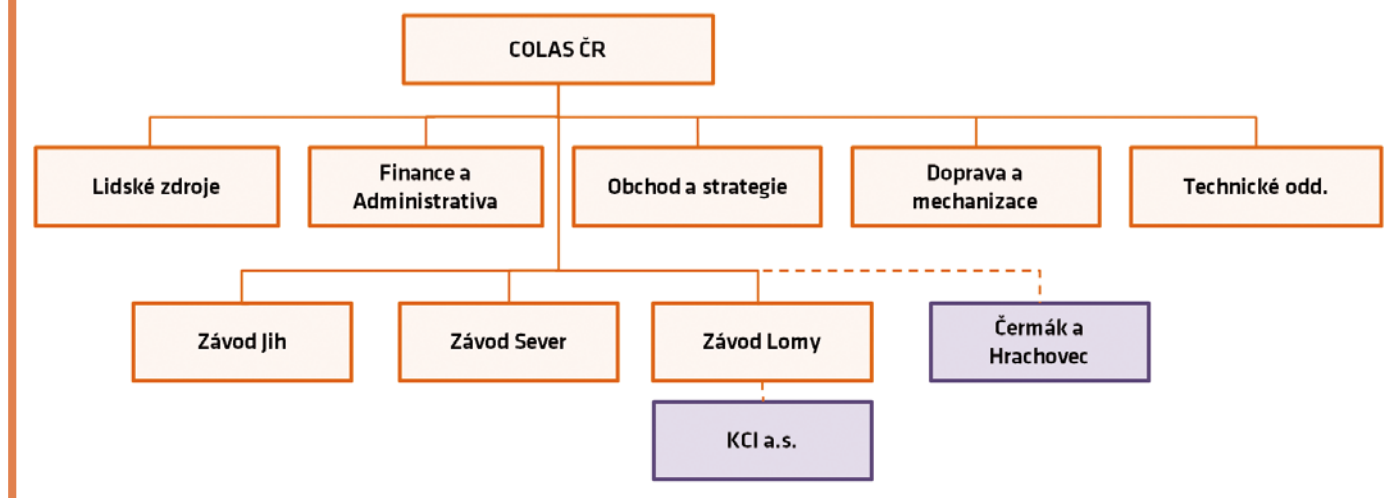
I. Šimek: Na klesající počet stavebních zakázek jsme museli reagovat již v prosinci loňského roku a v některých případech jsme zredukovali počet našich zaměstnanců. To bylo okamžité řešení. Na letošní rok výraznější změny v počtu zaměstnanců neplánujeme.

Daleko důležitější jsou ale opatření dlouhodobější, se kterými přichází nová strategie. Ta má tři základní pilíře. Jednak měníme organizač-



Závod Sever loni realizoval projekt asfaltování odstavných ploch ve Škodě Auto v Mladé Boleslavi.

Organizace COLAS v ČR k 1. lednu 2012



ní strukturu společnosti COLAS CZ, dále zřizujeme dva nové regiony - budoucí závody a v neposlední řadě chceme rozšířit působení firmy na stavebním trhu do dalších sektorů, ve kterých zatím COLAS CZ chyběl.

Naše firma se dosud aktivně prosazovala prakticky pouze v polovině kraji České republiky a ve druhé polovině chyběla. My jsme nyní republiku rozdělili na čtyři územní celky, ve kterých budou do budoucna fungovat čtyři samostatné závody. Od každého ze současných závodů jsme oddělili tři kraje a tím vznikly dva nové regiony. Od závodu Jih jsme oddělili konkrétně kraje Moravskoslezský, Zlínský a Olomoucký a vznikl region Východ a od závodu Sever pak kraje Plzeňský, Karlovarský a Ústecký, čímž vznikl region Západ.

Od nového územního uspořádání si slibujeme zejména to, že budeme schopni případné výpadky zakázek v našich dnes silných regionech nahradit zakázkami v jiných regionech. Nebude to sice hned, předpoklá-

dáme ale, že příští rok už bychom mohli očekávat první výsledky. Jednoznačnou podmínkou všech těchto kroků je udržení režijních nákladů na úrovni roku 2011.

■ Kdy začnou fungovat nové závody a kde budou mít svá centra?

O. Komrská: Nová organizační struktura pro letošní stavební sezónu, ale i ve výhledu střednědobého časového horizontu do roku 2017 byla vytvořena, projednána a schválena, ale její naplnění je dlouhodobý a neustále živý proces. Pro rozvoj nových aktivit je potřeba najít ty správné klíčové lidi, ať už uvnitř nebo vně společnosti, kteří si postupně v souladu s růstem objemu zakázek vybudují kolem sebe týmy odborníků na všech pozicích.

Základní kameny položíme během letošního roku

tak, abychom byli schopni co nejdříve působit na trhu v nových oblastech jako spolehlivý partner potenciálních investorů a rovnocenný subjekt s ostatními konkurenty etablovanými v daném prostředí. Z tohoto pohledu mluvit v první fázi o závodech je přehnané. U regionů vyčleněných ze stávajících závodů se nabízejí jejich přirozená centra, jako je například Ostrava nebo Plzeň, pokud se jedná o nová odvětví s celorepublikovou působností, je otázka sídel ještě otevřená, rozhodně to nemusí být nezbytně Praha.

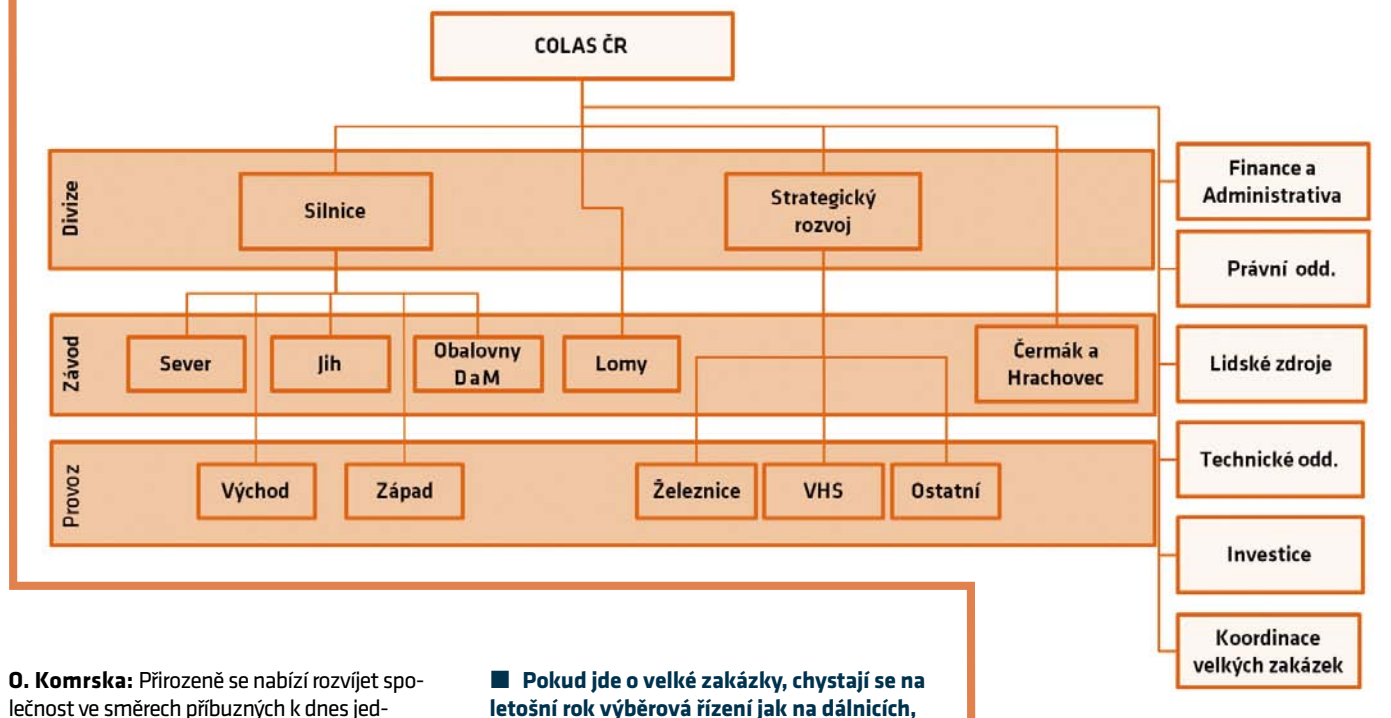
I. Šimek: Současné zastoupení společnosti COLAS CZ v regionech nevedlo k potřebnému efektu a ukázala se potřeba vytvořit samostatné a silné zastoupení i v dalších oblastech. Stávající závody se budou moci koncentrovat na regiony, ve kterých mají silné postavení, nové dostávají do vlnu příležitostí prosadit se na nových trzích.

■ **Počet zakázek ve stavebnictví obecně klesá, cestou je určitě také rozšíření orientace firmy na jiný typ staveb, než tomu bylo dosud. S čím počítá nová strategie v tomto směru?**



Mapa: biographics.cz

Organizační změny plánované v roce 2012



O. Komrška: Přirozeně se nabízí rozvíjet společnost ve směrech příbuzných k dnes jednoznačně dominantnímu silničnímu stavitelství. Základním předpokladem úspěšného vstupu do vysoce konkurenčního a náročného prostředí, jakým jsou například monolitické železobetonové konstrukce, vodohospodářské nebo železniční stavby, je restrukturalizace společnosti. Ta nám umožní poskytnout těmto novým směrům maximální podporu a využít naše stávající kapacity a pozice na trhu jako odrazový můstek k těmto novým příležitostem.

I. Šimek: Momentálně nejsme schopni udržet objem zakázek, aniž bychom se nevydali novými směry a nesoustředili se na nové regiony. Naším strategickým cílem pro příští období je vytvořit podmínky pro růst společnosti ve střednědobém horizontu.

■ Spolupracujete prioritně s veřejným sektorem. Počítáte také se zakázkami pro soukromé investory?

O. Komrška: Samozřejmě i soukromý sektor nabízí zajímavé možnosti. Na druhou stranu jsou zde i značná rizika, a proto je nutné vyhodnocovat každý jednotlivý případ samostatně. Již dnes realizujeme pro soukromé investory celou řadu zakázek, mnozí nás oslovují opakovaně již mnoho let, a my si jejich důvěry velmi vážíme.

■ Pokud jde o velké zakázky, chystají se na letošní rok výběrová řízení jak na dálnicích, tak na železnicích. Půjdete do nich?

I. Šimek: Pokud jde o silniční stavby, chystá se několik zajímavých akcí, které jsou velkou výzvou i pro nás. Na jednu stranu se COLAS CZ soustřeďuje zejména na regionální a komunální zakázky a je vnímán jako velmi silný hráč na této úrovni, na druhou stranu nová strategie vytváří lepší podmínky pro účast firmy i na velkých zakázkách celostátního charakteru, které vypí-

suje Ředitelství silnic a dálnic. Letos by se mělo jednat především o modernizaci dálnice D1, chystá se ale i výstavba moravské části dálnice D1 a dalších dvou úseků na dálnici D3. To všechno jsou projekty, které nás zajímají a na které se

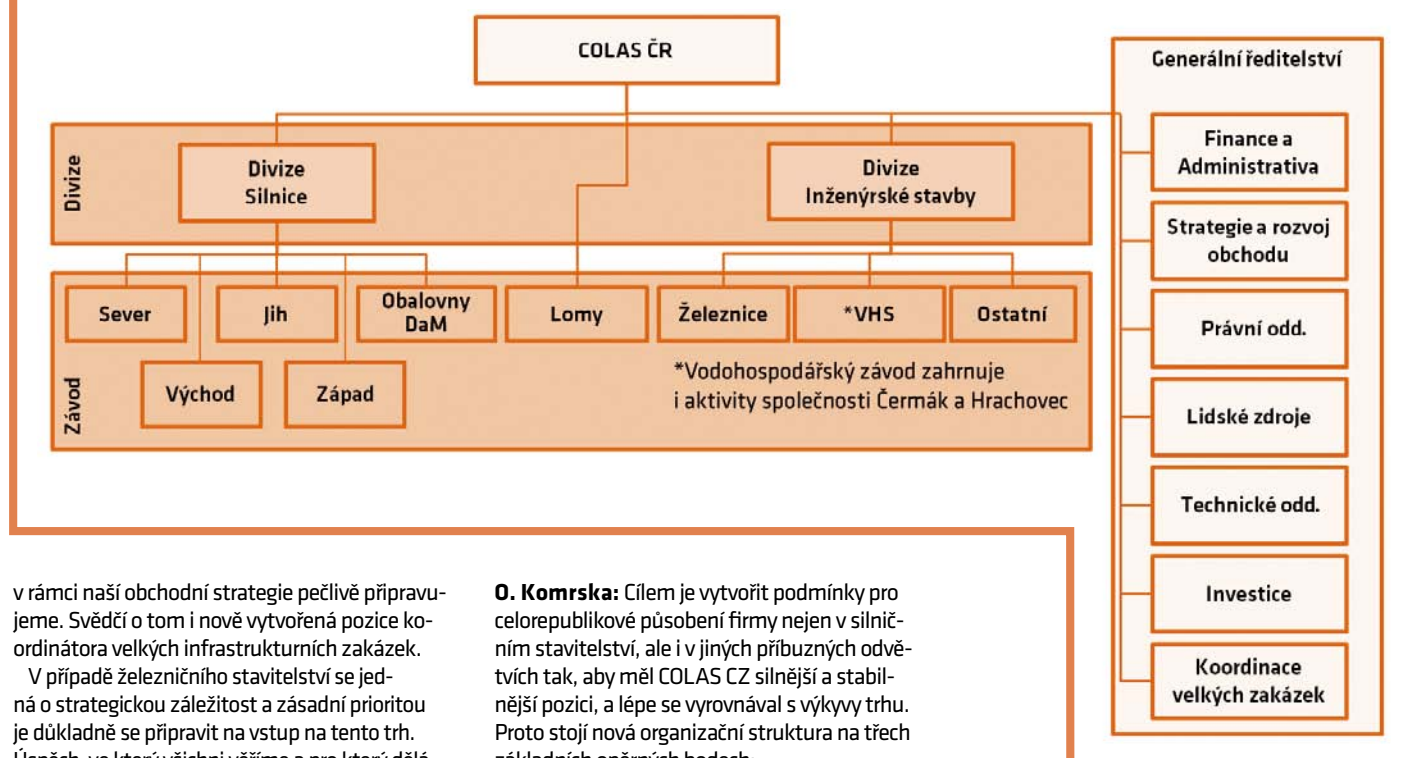
Přeložka silnice Jihlava - Heroltice.



Objem inženýrských staveb podle krajů v roce 2010

	Česká republika	v tom kraje													
		Hlavní město Praha	Středočeský	Jihočeský	Plzeňský	Karlovarský	Ústecký	Liberecký	Královéhradecký	Pardubický	Vysočina	Jihomoravský	Olomoucký	Zlínský	Moravskoslezský
Inženýrské stavby 2010 v mil. Kč	131 030	25 937	12 221	9 610	6 898	7 140	10 984	4 397	4 888	3 828	3 621	15 625	5 149	4 936	15 796
Podíl COLASu v %	1,23	0,81	2,44	0,34	0,00	0,00	0,00	0,00	4,28	6,69	9,06	1,24	0,00	0,00	0,52

Cílová organizace COLAS v ČR v roce 2017



v rámci naší obchodní strategie pečlivě připravujeme. Svědčí o tom i nově vytvořená pozice koordinátora velkých infrastrukturních zakázek.

V případě železničního stavitelství se jedná o strategickou záležitost a zásadní prioritou je důkladně se připravit na vstup na tento trh. Úspěch, ve který všichni věříme a pro který děláme maximum, by společnost COLAS CZ posunul o výrazný kus dopředu z hlediska jejího postavení na trhu i jejího vnímání konkurencí a investory. Využíváme při tom zkušenosti a znalosti společnosti COLAS Rail, jež realizuje stavby na železnicích v Evropě. Snažíme se s těmito specialisty najít společnou cestu, která by nám dveře do železničního stavitelství v ČR pomohla otevřít.

Strategie, kterou nyní prezentujete, počítá s dosažením cílového stavu do roku 2017. Jak bude v tu dobu vypadat COLAS CZ zejména z hlediska organizační struktury?

O. Komrska: Cílem je vytvořit podmínky pro celorepublikové působení firmy nejen v silničním stavitelství, ale i v jiných příbuzných odvětvích tak, aby měl COLAS CZ silnější a stabilnější pozici, a lépe se vyrovnával s výkyvy trhu. Proto stojí nová organizační struktura na třech základních opěrných bodech:

- na divizi silničního stavitelství, která je dále členěna na závody s regionální působností a na samostatný závod Obaloven, dopravy a mechanizace,
- na divizi inženýrského stavitelství se specializovanými závody s celorepublikovou působností a
- na samostatném závodu Lomy tak, jak jej znají naši zaměstnanci již dnes.

Všechny tyto samostatně působící složky získají do budoucna větší podporu z centrály společnosti COLAS CZ. Důležitým aspektem je

optimální nastavení kapacit na všech úrovních s ohledem na celkovou výši režijních nákladů.

Na tomto místě je potřeba vyzdvihnout práci všech kolegů na všech pozicích, kteří po dlouhá léta rozvíjeli COLAS CZ v rámci České republiky. Bez jejich každodenního úsilí by nebylo na co navazovat a dnešní situace by byla jistě mnohem složitější. I proto věřím, že se nám společně podaří novou strategii naplnit a nadále společnost COLAS CZ rozvíjet.

Tomáš Johánek, foto autor a COLAS CZ



Modernizace přístupových komunikací k hraničnímu přechodu s Polskem Olešnice v Orlických horách (provaz Hradec Králové).

New COLAS strategy: designed to overcome difficult market situation

Expansion of corporate activities to all regions - as well as in those transport and engineering construction sectors where the current share is negligible. This is the strategy of COLAS CZ for the next five years. It should result in steady growth potential. The new strategy counts with dividing the Czech Republic into four zones - West and East are expected to join currently active North and South regions. This year, any major lay-offs are not planned. Following the restructuring, COLAS CZ has an ambition to enter the market in sectors including monolithic iron-concrete construction, water-management and railways.

■ Témou dňa sú aktuálne trendy a konkurencieschopnosť na trhu

■ Stavbár ide za robotou a nie naopak

Všetky naše podnikateľské aktivity majú byť ziskové. Budúcnosť slovenského COLAS-u je v integrácii a spolupráci. A tiež v tom, že pre lojálnych a aktívnych zamestnancov zostaneme spoľahlivým zamestnávateľom, uisťuje predseda predstavenstva Inžinierskych stavieb Košice Pavol Kováčik.

Skupina COLAS pôsobí na Slovensku už 12 rokov. Dve jej „vlajkové lode“, Inžinierske stavby Košice (ISK) a CESTY NITRA však majú odlišnú históriu - vrátane tej nedávnej. Kým východoslovenská firma vždy patrila k hráčom pre veľké infraštruktúrne stavby, západoslovenská sa sústreďovala na regionálnu „cestárinu“. Všetko za zmenilo po roku 2008. „Na úroveň z tých čias sa už nedostaneme asi nikdy. Celé naše stavebníctvo štvrtý rok po sebe padá,“ konštatuje P. Kováčik.

Kríza a tlak doby začali COLAS na Slovensku vnútorne zblížovať. Kooperácia Košíc a Nítry bola v minulosti skôr sporadická. Svetlým príkladom je rýchlostná cesta R1 Žarnovica - Šášovské Podhradie (2008 - 2010).

Veľkých zákaziek však dlhodobo skôr ubúda, viac je tých menších. „Ale zase je pri nich kratšia predpríprava, ide to rýchlejšie. Dnes je cieľom užšia spolupráca všetkých častí COLASu na Slovensku a ich výrobných systémov - od spoločných ponúk do súťaží, cez synergie pri obstarávaní materiálov až po používanie najlepších metód a nástrojov. Všetko smeruje k efektívnosti,“ vraví P. Kováčik. Sčítané a podčiarknuté: je to o pružnej reakcii na aktuálne požiadavky trhu.

■ Bližšie zákazníkom

Kým príde koniec recesie v slovenskom stavebníctve a stabilizácia trhu, pokračuje v ISK vnútorná transformácia. „Vlani sme znížili po-

čet závodov a podľa vzoru CIEST NITRA sme prešli na systém regionálnych hospodárskych stredísk,“ dodáva predseda predstavenstva ISK.

S cieľom zladit' vnútorné štruktúry a zjednotiť systémové prístupy má preto závod Cestné staviteľstvo ISK aktuálne šesť regionálnych hospodárskych stredísk - Košice (so sídlom v Trebejove), Prešov, Poprad (Veľká Lomnica), Gemer (Čoltovo), Zemplín (Večec) a Dial'nice s dočasným sídlom v Spišskom Podhradí. Zmeny nastali aj v prípade závodu Pozemné stavby a špeciálne projekty, ktoré sa etablovalo na západe Slovenska - v Trnave. Pôsobnosť závodu Mosty a betónové konštrukcie sa nemení - zostávajú v ČR, ale pracujeme na rozšírení aktivít aj do Poľska, prípadne ďalších krajín.

■ Lepší mzdový systém

Bude sa v tomto roku výrazne meniť počet zamestnancov? „Filozofia stojí na zmene štruktúry. Záleží od ochoty ľudí prispôbiť sa podmienkam. Firma potrebuje pracovníkov, ktorí budú ochotní ísť tam, kde je práca. Dnes sú to pre ISK predovšetkým Mochovce,“ pripomína P. Kováčik.

„Integrácia COLASu na Slovensku zahŕňa i pripravovaný nový systém odmeňovania.



Predseda predstavenstva ISK Pavol Kováčik:
„Niekedy si treba si vybrať medzi „lukratívnym“ sezónnym kontraktom a istotou celoročného zamestnania.“

Zámerom je mať jednotný systém pre všetky tri slovenské spoločnosti, ktorý ale zároveň zohľadňuje regionálne rozdiely.“

Čo ak našim kolegom ponúkne konkurencia lepšie platové podmienky? „Určite nepripravujeme plošné znížovanie miezd. Naopak, našim zámerom je priemerný objem miezd zachovať. Pri takzvaných „lukratívnych“ sezónnych ponukách od konkurencie by sme si mali predovšetkým uvedomiť, že politika ISK je zameraná na dlhodobé partnerstvo s našimi zamestnancami, na vzdelávanie, osobný rozvoj a individuálnu podporu. A treba sa pýtať, čo je lepšie v zimných mesiacoch - byť doma s depozitným kontom a aspoň so základnou mzdou alebo fungovať na sezónnom kontrakte od jari do jesene a v zime byť bez zamestnania. Tu sa tiež spoliehame na stavbyvedúcich, majstrov ale aj na odbory, že podobné ponuky našim kolegom správne vysvetlia.“

Anton Oberhauser, foto autor

V portfóliu ISK chýba momentálne viac takých väčších cestných stavieb, ako bol obchvat Svidníka - rýchlostná cesta R4.



Builder follows job. Not vice versa

Board chairman of ISK Pavol Kovacic stresses the company's effort to be more competitive and flexible in the market. This also includes flexibility on the part of employees. The company is interested in people who do not mind being on the move, offering them secure jobs throughout the year.

Nové úseky ciest pribúdali aj v zime

Priestor pre prosperitu

Rušené mesto pod Tatrami i takmer zabudnutá rozprávková dedinka o pár desiatok kilometrov ďalej. A do tretice oblasť na opačnom konci Slovenska, postihnutá veľkou nezamestnanosťou. Na všetkých týchto miestach sa uplynulú zimu odovzdávali do užívania cesty s „visačkou“ Inžinierskych stavieb. Pre každý región znamenali tieto komunikácie iný krok vpred.

Poprad za vodou

Podtatranské centrum sa dočkalo napojenia na diaľnicu D1 v roku 2009. Odvtedy sa najproblematickejšou tepnou stala mimoriadne frekventovaná severovýchodná výpadovka na Kežmarok. Cez popradskú mestskú časť Matejovce prechádzalo denne až 12 300 áut. Napriek tomu si od čias vydania územného rozhodnutia museli miestni i motoristi počkať na cestu I. triedy Poprad - Kežmarok dlhých 14 rokov. Prvú etapu za 31 miliónov eur odovzdali do užívania 12. decembra 2011.

ISK boli lídrom zhotoviteľského konzorcia s 50 % podielu, zvyšok mali rozdelený Eurovia a Strabag.

Nové asfaltové vrstvy.



Celý úsek má dĺžku 5,5 kilometra, z toho kilometer je súčasťou D1 a bol v prevádzke už dlhšie.

Práca na privádzачi trvala vyše troch rokov. Štyri mostné objekty boli v réžii prešovského závodu ISK, skupina pod vedením hlavného stavbyvedúceho **Petra Paulíka** pracovala na úseku cesty dlhom necelý kilometer. Začínali v závode OZ, práce skončili už ako zamestnanci závodu Cestné stavitelstvo.

Práve P. Paulík si ako jeden z piatich zamestnancov odniesol ocenenie na decembrovom výročnom stretnutí (viac o akcii na strane 13). „Je prísny, ale spravodlivý,“ hodnotí ho cenárka **Gabriela Adamkovičová**. A prípravár **Patrik Halás** dodáva: „Keď vojde do miestnosti a nepozdraví, vidíme, že je zle. Ale aj nepredpokladané problémy si vieme vykomunikovať.“

Pravou rukou P. Paulíkovi bol stavbyvedúci - domorodec, Popradčan **Viliam Kanovits**.

Minister dopravy **Ján Figel'** na slávnostnom otvorení vyzdvihol fakt, že za dva roky vzrástol počet rozostavaných projektov ciest I. triedy



Vynovená cesta II/543 - úsek Spišská Stará Ves - štátna hranica Poľská republika.

z dvoch na vyše 20. „Diaľnice boli preferované, ale sú to cesty I. triedy, ktoré berú viac než 50 % všetkých dopravných výkonov,“ doplnil. Generálny riaditeľ Slovenskej správy ciest **Pavel Pavlásek** zasa pripomenul, že SSC pri tomto projekte prvý raz vo svojej histórii využila služby externého dozora, renomovanej firmy Amberg.

Z „necesty“ cesta

Už o 11 dní skôr ako Matejovčania sa mohli zo svojej cesty potešiť ľudia v dedinke Osturňa. Táto idyllická obec núkajúca úchvatné pohľady na tatranskú panorámu bola doteraz prakticky odrezaná od sveta. Pritom je v nej čo obdivovať - predovšetkým pamiatkovú rezerváciu ľudovej architektúry.

Odchádzajúci minister dopravy Ján Figel' považuje cesty I. triedy za kľúčové.



Aj vďaka Inžinierskym stavbám a ich dodávateľom obec „prišla“ o svoju ťažkú dostupnosť. Zmenila sa na atraktívnejšiu turistickú lokalitu - nehovoriac o veľkom uľahčení pre jej obyvateľov, ktorí museli donedávna dochádzať do práce po starej kostrbatej komunikácii.

Zrekonštruované prepojenie osturnianskej pamiatkovej rezervácie a zámku Niedzica v Poľsku, ktoré vedie cez hraničný prechod Lysá nad Dunajcom, stavali na slovenskej strane ISK. Investorom bola Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja.

„Jeden a pol kilometra cúvania s plne naloženými autami po úzkej obecnej ceste k finišeru, serpentíny, to nám spôsobovalo problémy. Takisto lesníci s naloženými ťahačmi, ktoré na úzkych cestách len tak-tak mihali náš finišer,“ komentuje hlavný stavbyvedúci **Jozef Janščák** z RHS Poprad.

Realizácia sa ani tu nezaobišla bez pomoci Európskeho fondu regionálneho rozvoja, v rámci programu cezhraničnej spolupráce Poľsko - SR 2007 - 2013. Stála 3,25 milióna eur a trvala približne tri roky, do novembra 2011. Spolu s poľským podielom sa cena vyšplhala na 7 miliónov. Obojstranná spolupráca pokračuje stavbou „Modernizácia cestného spojenia Pieninských národných parkov“, na ktorej sa znova budú podieľať Inžinierske stavby.



Juh stredného Slovenska má význam pri tranzite do Maďarska. Na snímke obnovená cesta pri Lenartovciach.

V zabudnutom kraji

Iným spôsobom ukazuje život svoju tvrdú stránku na juhu stredného Slovenska, tam, kde historický región Gemer hraničí s Maďarskom. Málo práce, veľa sociálne odkázaných ľudí. Práve tu sa čoltovské stredisko (RHS Gemer) činilo v lete minulého roka na rekonštrukcii 29 kilometrov cesty medzi Rimavskou Sobotou a Abovcami, vrátane prihraničného úseku pri Lenartovciach.

Banskobystrický samosprávny kraj investoval do prác takmer 2,5 milióna eur, pričom 85 % z tejto sumy získal z Európskeho fondu regionálneho rozvoja. Projekt zahŕňal tiež opravu ôsmich priepustov a jedného mosta ponad železničnú spájajúcu Košice so Zvolenom.

Arpád Demjén z blízkej Tornale, už 30 rokov zamestnanec ISK, si pochvaloval rýchlu a kvalitnú robotu svojich kolegov, ako i počasie, ktoré vlani stavbárom najmä v druhej polovici roka mimoriadne prišlo. „Začali sme v máji a už do konca augusta sme mali položené asfaltové zmesi,“ hovorí. Prítom týchto zmesí položili 31,4 tisíc ton, čo je 30 nákladných vlakov, a pokryli nimi bezmála 190 000 štvorcových metrov vozovky.

A hoci pôvodne sa odovzdanie stavby malo odohrať až v apríli, konalo sa už 24. februára v Rimavskej Seči. Nenechal si ho ujsť ani slovenský minister pôdohospodárstva **Zsolt Simon**.

Napriek tomuto dosiahnutému cieľu je v banskobystrickej župe obrovský potenciál na ďalšie

aktivity. Kraj spravuje takmer 2 500 km ciest nižších tried, pričom podľa župana **Vladimíra Maňku** je vyše 1 000 v zlom stave. V tomto roku sa podarí opraviť 144 km.

Pri tejto zákazke ISK spolu s dodávateľmi inštalovali moderné bezpečnostné prvky, zvislé dopravné značky a merače rýchlosti. „Veľmi sa tešíme z novej cesty a dúfame, že nám prinesie ďalšie možnosti rozvoja,“ uviedla spokojná starostka Rimavskej Seče **Márta Stubendek**.

Priestor pre prosperitu vytvárame vždy trochu inak. Cesty sú kvalitné, teraz sú na rade tí, čo ich využívajú.

Anton Oberhauser, foto autor, BBSK a archív

Pásku v Rimavskej Seči strihajú (sprava) Pavol Kováčik za ISK, minister pôdohospodárstva SR Zsolt Simon a banskobystrický župan Vladimír Maňka.



Space for prosperity

Three new road sections built by ISK were recently inaugurated. The Poprad city under the High Tatras has a new four-lane link toward north-east. The project was under construction for more than three years and cost more than 30 million euros. ISK (represented by two of its divisions) held 50 percent in the manufacturing consortium. A few dozen kilometers north-east, ISK finished a reconstruction of lower-class local road between Osturná folk architecture reserve and Niedzica castle in Poland. The works cost 3,25 million euros. In the south of central Slovakia, near the Hungarian border, ISK last year renovated 29 kilometers of roads, including one bridge - all this worth 2,5 million euros. The three projects were mostly funded by the EU.

Príhovor výkonného riaditeľa

Najdrahší bager stojí na dvore

Vážené kolegyně, vážení kolegovia,

zdá sa, že zima sa definitívne končí a nás čaká stavebná sezóna 2012. Preto mi dovoľte využiť príležitosť a prihovoriť sa Vám ešte skôr, ako sa naplno pustíte do každodennej práce.

Máme za sebou náročný rok 2011 - plný zmien v našej firme, rok pokračovania prepadu stavebnej produkcie. Nebol jednoduchý, ale zvládli sme ho so vztýčenou hlavou. Dobrou správou a pozitívom do budúcnosti je, že pre našu materskú spoločnosť COLAS SA bol úspešný a všetky ekonomické ukazovatele boli aj napriek pokračujúcej kríze lepšie v porovnaní s predošlým rokom.

Aký bude rok 2012? Filozofia koncernu COLAS, ktorého súčasťou sú aj CESTY NITRA, je jasná - sústrediť sa hlavne na hospodársky výsledok a efektívnosť, nielen na výšku obratu. Preto sme oproti predchádzajúcim rokom svoj plán mierne znížili. Zámerom našej spoločnosti na rok 2012 je dosiahnuť obrat vo výške 31 740 000 eur, samozrejme s kladným hospodárskym výsledkom.

Som presvedčený, že ide o plán realistický a spoločne sa nám ho podarí naplniť. Bude

dôležité sústrediť sa na získavanie zákaziek, ktoré prinesú i požadovanú ziskovosť. Znamená to skĺbenie dvoch aktivít. Najprv nacenenie a získanie zákazky a potom aj jej realizácia. Pri dnešnej konkurencii a napnutých cenách je to mnohokrát o dobrých vzťahoch so zákazníkmi a o systéme riadenia stavebných prác.

Som si istý, že si to všetci uvedomujete a tak prístupujete k svojim pracovným povinnostiam, ale na druhej strane „opakovanie je matkou múdrosti.“ Potrebujeme, aby každej činnosti na stavbe predchádzalo precízne plánovanie, príprava a „zdravý sedliacky“ rozum. Stavebné práce musia byť zrealizované kvalitne a s efektívnosťou, ktorá spočíva okrem iného aj v optimálnom využívaní vlastných zdrojov. Touto cestou na Vás apelujem a zároveň prosím o snahu využívať čo v najväčšej miere vlastné „cestárske“ stroje a dopravné prostriedky - keďže určite všetci vieme, že najdrahší bager je ten, čo stojí na dvore. V tejto súvislosti je potrebné denne komunikovať medzi sebou, s kolegami aj strediskami.



Nacenenie a získanie zákazky má rovnako veľký význam ako jej kvalitná realizácia.

Za najdôležitejšiu časť firemnej kultúry osobne považujem komunikáciu. Výsledkom sú dobré vzťahy a dobrý kolektív. Som presvedčený o tom, že sme kvalitný tím. Snahou vedenia spoločnosti je stať sa Vami a verím, že Vy stojíte za spoločnosťou. Budem nesmierne rád, keď sa s každou starostou či dobrým nápadom zveríte svojim kolegom alebo nadriadeným. Nechcem sa opakovať, ale dobré vzťahy, schopnosť komunikovať a aktívny prístup sú najvyššie cenené hodnoty v každej dobrej firme.

Milé kolegyně, milí kolegovia, v stavebnej sezóne 2012 nám všetkým prajem veľa úspechov a „pracovnej pohody“. Teším sa na stretávanie sa s Vami na stavbách či mimo nich.

Juraj Serva

Školenia COLAS-ákov

Hontianska premiéra

CESTY NITRA možno práve založili novú tradíciu. Každoročné pravidelné školenie prvotínových riadiacich zamestnancov po dlhých rokoch neusporiadali vo Vysokých Tatrách. Témy však zostali nanajvyš aktuálne.



„Zišli sme sa v dňoch 6. - 8. februára v hoteli Aquatermal v Dolnej Strehovej. Južné Slovensko nesklamalo a namiesto hôr ponúklo pramene termálnej vody,“ rekapituluje personalistka **Katarína Egyudová** stretnutie v historickom hontianskom regióne.

Prišlo 81 zamestnancov, ktorí si vypočuli prezentácie od histórie COLASu, cez predstavenie aktuálnych technológií, až po ekonomické, právne a samozrejme technicko-výrobné témy. Nechýbaly analýzy neľahkej situácie na trhu.

Prítomní absolvovali kurz poskytovania prvej pomoci, ktorého pravidelné zabezpečenie od zamestnávateľov vyžaduje zákon.

„Školenie nás, verím, dobre vyzbrojilo na nadchádzajúci ťažký rok,“ vyslovila sa K. Egyudová.

Medzitým sa obdobné školenie pre manažérov Inžinierskych stavieb konalo na obvykom mieste - v Starej Lesnej pod Vysokými Tatrami. Väčšina kolegov z českého COLASu tiež prešla pravidelným školením.

red, foto cn

Manažéri CESTY NITRA na školení v Dolnej Strehovej.

Kruhová križovatka pri Senici

Mesto: Dajte ešte 300 metrov

Tesne pred vjazdom do mesta Senica v smere od Trnavy na českú hranicu stavajú CESTY NITRA kruhovú križovatku. Práce sa začali vlni v októbri a v tomto roku budú pokračovať. Medzitým sa však ukazuje, že konečný výsledok bude trochu iný ako pôvodný plán.

Dielo stavia trnavské stredisko pre Slovenskú správu ciest, keďže ide o úsek cesty I. triedy I/51. Pred realizáciou samotnej okružnej križovatky však bolo nutné vybudovať obchádzkovú trasu



Vylepšenie zemnej pláne cementom, pomocou zemnej frézy.

dĺžky 240 m, aby bola zabezpečená plynulá doprava na tejto frekventovanej ceste.

„Až po sfunkčnení obchádzky sme mohli začať s búracími prácami a prekládkou všetkých jestvujúcich inžinierskych sietí, prípadne s vybudovaním nových - dažďovej kanalizácie a verejného osvetlenia. Solídne počasie v novembri a decembri umožnilo dokončiť všetky tieto prekládky,“ vysvetľuje hlavný stavbyvedúci zo strediska Trnava **Jaroslav Lenghardt**.

Avizovaná zmena sa udiala v novom roku. „Mesto Senica nás oslovilo s požiadavkou predĺženia jednej z vetiev križovatky až po neďaleký priemyselný park. To znamená dobudovať viac ako 300 m komunikácie a kanalizácie, čím by sa pôvodný rozpočet 680 000 € bez DPH zvýšil. Momentálne je to ešte v jednaní. Verím ale, že stavbu odovzdáme v pôvodnom termíne - máj 2012,“ podčiarkuje J. Lenghardt.

tob, jl, foto CN

Plus 300 metres

CESTY NITRA is building a roundabout near the entry to town of Senica, the project worth EUR680,000. The town recently asked for a change – to build further 300 metres of the road toward the town, including drainage.



Rozbehnuté práce na kruhovej križovatke pri Senici.

Centrum Myjavy

Spokojnosť s rekonštrukciou

Viac než rok trvala najnovšia oprava námestia na Myjave. Tím zo strediska Trenčín pod vedením stavbyvedúceho **Petra Galbavého** prevzal stavenisko 17. septembra 2010 a mohol sa pustiť do práce.

Mesto Myjava získalo financie na rekonštrukciu z eurofondov, cena diela bez dane predstavovala takmer 919 000 eur. „Termíny sme sa snažili do-

držať, nakoniec sa to podarilo. Dielo sme odovzdali 30. novembra 2011. Čo nás teší, ohlasy Myjavčanov sú pozitívne,“ hodnotí P. Galbavý.

Stavebné objekty zahŕňali nový chodník na promenáde pri rieke Myjava, výsadbu zelene, drobnú architektúru mestského mobiliára, spevnené plochy či rekonštrukciu verejného osvetlenia.

tn, ch, foto - tn

Myjava facelifted

Downtown of west-Slovak town Myjava was reconstructed through EUR918,000-project between September 2010 and November 2011. CESTY NITRA, profit center Trenčín, did the job. The locals are satisfied with the result.

Nové tváre myjavského zrekonštruovaného centra.



Personální ředitelka vstoupila podruhé do téměř stejné řeky

Pracovat v COLASu je srdeční záležitostí

Nová strategie společnosti COLAS CZ počítá s užším svázáním zejména kmenových zaměstnanců se společností. „Máme zde lidi, kteří jsou zapálení pro svou práci a pro značku COLAS. Pracují ve společnosti jen krátce, ale ještě jsem se nesešla se zaměstnancem, který by o svou práci neměl zájem či ho nezajímalo dění ve společnosti,“ říká personální ředitelka COLAS CZ Miroslava Bžochová.

■ Pokud očekáváte od zaměstnanců loajalitu, co jim jako společnost nabízíte?

Hlavní devizou na pracovním trhu dnes je stabilita. Samozřejmě však nezapomínáme ani na benefity, a to hlavně takové, které jsou daňově výhodné pro zaměstnance i zaměstnavatele. Zaměstnancům je poskytován příspěvek na stravování ve formě stravenek a i stravné je stanoveno nad dolním zákonným limitem. Naším zaměstnancům rovněž přispíváme na penzijní či životní připojištění. Hlavně ale investujeme do vzdělávání a dalšího rozvoje našich zaměstnanců. Celá řada zaměstnanců se například vzdělává v jazycích či ve svém oboru. I v budoucnosti budeme v souladu s politikou naší mateřské společnosti investovat do rozvoje

zaměstnanců, chceme mít vzdělané a schopné odborníky.

■ Ovlivní rozsah poskytovaných benefitů nějak úspory, které si žádá ekonomická situace na trhu?

Jsem si plně vědomi ekonomické situace, ale nemyslím si, že benefity, které poskytujeme, bychom měli v současné chvíli omezovat.

■ Jak se zaměstnanců dotkne nová strategie?

Já doufám, že velmi pozitivně a výrazně. Tato nová strategie je zaměřena na to, abychom jako firma měli na českém trhu stabilní a dlouhodobou budoucnost.

■ O kvalitní odborníky je vždy na trhu nouze. Setkáváte se s přetahováním zaměstnanců a jak tomu čelíte?

Samozřejmě se přetahování odborníků nevyhýbá ani nám. Nicméně COLAS CZ má velkou výhodu v tom, že jeho zaměstnanci jsou k němu vázáni silným poutem. Loajalita zde není prázdným pojmem. Naší snahou je toto pouto podporovat. Chceme zaměstnancům nabízet plné využití jejich potenciálu a možnost aktivně se podílet na budoucnosti společnosti.

Rozhodující je, jak si vedení firmy všimá práce jednotlivých zaměstnanců a jak je schopno tuto práci ocenit. Máme zde mnoho lidí, kteří jsou pro práci zapálení a kteří Colasem přímo žijí. Věříme, že loajalita je spíše záležitostí firemní kultury a smysluplnosti odváděné práce, důvěry a vzájemného respektu, ne lepšího automobilu či mobilního telefonu. Důležitá je také komunikace vedení se zaměstnanci, minimálně jednou za měsíc se setkáváme se zástupci zaměstnanců, dobré komunikaci konec konců slouží i tento časopis.

Tomáš Johánek

Pokládka vodicích proužků v ulici Riegrova v Hořici, na fotce Jiří Kuric.



S cennými zkušenostmi

Miroslava Bžochová přišla do společnosti COLAS CZ v listopadu 2011 z papírenského průmyslu. Pracovala jako specialista vzdělávání, vedoucí personálního oddělení i manažerka rozvoje lidských zdrojů ve výrobním závodě. Posledních pět let pak působila v centrále v Oslu, kde se věnovala rozvoji organizace této papírenské nadnárodní společnosti.

„Když jsem se rozhodla vrátit do České republiky, dostala jsem téměř neuvěřitelnou nabídku od společnosti COLAS CZ,“ říká. Nabídka ji zaujala tím, že COLAS CZ stojí před obdobnými výzvami a zásadními rozhodnutími jako její minulý zaměstnavatel před několika lety. Neodolatelná byla zejména možnost aktivně se podílet na vytváření a realizaci nové strategie.

Ač volného času moc nemá, většinu ho věnuje svému synovi, její vášní je cestovat bez cestovek, jen s batohem na zádech. „Jsem velkým optimistou a myslím si, že spousta věcí se dá vyřešit, i když se zpočátku zdají neřešitelné,“ dodává.

Work at COLAS: Matter of Heart

Personnel director of COLAS CZ Miroslava Bžochová hopes the new strategy will positively influence all people in the company. COLAS wants to build on the employees' loyalty and highly values its best employees. Internal communication will also play an important role.



S oceneným zamestnancami ISK za rok 2011

Najcennejší kapitál

Každoročné stretnutie zamestnancov Inžinierskych stavieb okorenila novinka. Predseda predstavenstva Pavol Kováčik odovzdal piatim kolegom vecný dar za výnimočný príspevok k dobrému menu spoločnosti. Ako však jedným dychom dodal, uznanie by si zaslúžili i mnohí ďalší. Niektorých z ocenených redakcia Stavieb Colasu vyspovedala.

■ Erika Hatalová - ukazovateľka cesty

Čo sa nedá zmerať časom

Guide v angličtine znamená sprievodca alebo ukazovateľ cesty. A **Mgr. Erika Hatalová**, vedúca oddelenia prekladu a tlmočenia v Inžinierskych stavbách, je takouto ukazovateľkou cesty.

Má ochotu hľadať, nachádzať, kompletizovať anglické výrazy a dávať ich k dispozícii manažérom, špecialistom, stavbyvedúcim, každému záujemcovi o prácu so svetovým jazykom. Vytvorila pre nich elektronickú príručku odbornej angličtiny Colas ISK English for Work Guide, ktorú neustále dopĺňa, aby im bola cez počítačovú sieť stále k dispozícii – na samoštúdium aj ako ad hoc poradňa.

„Starám sa o to, aby právne dokumenty boli správne preložené. Často na rokovaníach tlmočím, no – ako som postupne zistila – na mnohých som bola akoby barličkou pre na-

šich ľudí, ktorí anglicky vedia veľmi dobre, len im chýbala sebadôvera. Fungovala som ako poisťka, keby niečo nerozumeli. Bolo časovo neúnosné zúčastňovať sa všetkých takýchto stretnutí. Preto som postupne začala vytvárať cvičebnicu,“ vysvetľuje so zaniietením. Žiaria jej pri tom oči a akoby jej celá bytosť bola pozitívne naladená na prácu a ochotu pomáhať.

Dlhé roky bola na voľnej nohe. Prekladala, tlmočila z rôznych oblastí – z každého rožku trošku. To jej ale nestačilo. Túžila hlbšie spoznať tajomstvá jazyka v konkrétnej odbornej oblasti.

„Práca v Inžinierskych stavbách je pre mňa riadnou výzvou,“ vraví: „Viete, koľko je druhov napríklad potrubných materiálov či kanalizačných prác? A tie aj do zmlúv treba správne preložiť. Alebo jednoduché a pritom tak dôležité slovo – bezpečnosť práce – SAFETY. Používa sa v angličtine ten istý výraz ako povedzme pri pojme bezpečnosť štátu? Musím vždy nájsť odpoveď.“

V práci je často už od skorého rána. Rodina ju chápe. Majú tiež vzťah k jazykom.

Riaditeľské ocenenie bolo pre ňu prevapením. Dostala ho len po roku pôsobenia vo firme. Robí však prácu, ktorá sa nedá zmerať časom.

■ Miroslav Marcinko - hovorí aj rukami

Odchovanec spišskonovoveskej drevárskej priemyselovky prišiel do firmy v čase stavby diaľničného privádzača z Košíc do domovského Prešova. „Nikdy som nechcel robiť na stavbe.

Aj v IS som pôvodne chcel zostať asi tak päť rokov,“ hovorí. Život to chcel inak a z Miroslava Marcinka sa stal jeden z najlepších tesárov, akých dnes prešovský závod má. Za tie roky si prešiel mostami na liptovskej diaľnici D1 i na košickom sídlisku KVP, nedávno na rýchlostnej ceste pri Žiari nad Hronom. Donedávna najďalej sa dostal na česko-nemecké hranice pri Rozvadove. Dnes ho možno stretnúť znova v Čechách, na diaľnici D3 pri Tábore. Trojtýždňové turnusy nie sú jednoduché, ale deti už predsa len vyrástli. Pochytili niečo od otca? Vraj vôbec nie. „Obaja by chceli byť učiteľmi, pracovať s deťmi.“ Ak zdedili otcov prístup, zrejme sa nemusia báť, že by sa neuplatnili. Ved' naša otázka znela, či je talent v tesárčine to najdôležitejšie. „Zodpovednosť je viac,“ odpovedá M. Marcinko.

■ Bohumír Bartko - cestár s veľkým C

Prešovčan Bohumír pracuje pre ISK vyše 15 rokov, dnes je zamestnancom závodu Cestné staviteľstvo. Videl a nechal stopu na mnohých cestách – prostredníctvom dlažieb, obrubníkov, betonáže, debnenia, kanalizácií. Ocenenie aj jeho trochu prevapilo. „Keď ma šéf veľmi ťahal na stretnutie do Košíc, začal som niečo tušiť.“ Zaujal zodpovedným prístupom. „Neodíde z roboty, kým neurobí prácu, nielen že padla, tak ideme domov,“ hovorí majster Marián Adamčík. „Bud' poriadne, alebo vôbec,“ skromne reaguje Bohumír.

kčj, tob, foto tob

Spoločne: zľava Miroslav Marcinko, Bohumír Bartko, Anna Weberová (v súčasnosti nie je členkou tímu ISK), Pavol Kováčik, Erika Hatalová a Peter Paulík (o ňom viac na str. 8).



Lomy zaslouží pochvalu

Co se zjistilo během auditů v roce 2011

Certifikační orgán COLASu provedl vloni dva mimořádné audity integrovaného systému řízení (ISŘ = systém řízení kvality + systém řízení ochrany životního prostředí/OŽP + systém řízení BOZP), stejně jako pravidelné dozorové audity systému řízení kvality, systému řízení OŽP a recertifikační audit systému řízení BOZP.

Při mimořádném auditu ISŘ v lednu se nám podařilo rozšířit seznam našich stavebních provozů o České Budějovice a také provoz Sanace. Díky novým kolegům, kteří přešli ze Sangreenu jsme rozšířili seznam technologií o Opravy betonových konstrukcí a Provádění vozovek na mostech, včetně izolačních systémů.

Při mimořádném auditu ISŘ v září byl rozšířen seznam činností uvedených na našich certifikátech o Inženýrské činnosti a především o další technologie takto zajišťované. Tímto jsme zkompletovali technologie uvedené na příloze certifikátu systému řízení kvality.

Od června do prosince 2011 probíhaly pravidelné externí audity ISŘ. V rámci zápisů z těchto auditů byly konstatovány jak nedostatky, tak neshody. Tato negativní zjištění jsou obdobná jako u interních auditů ISŘ.

Veškeré záznamy z externích auditů naleznete ve složce: T:\CCZ\SYSTÉM JAKOSTI\Systemém jakosti\Recertifikace a dohledy\Zprávy z externích auditů.

Co se týče interních auditů ISŘ, byly provedeny na všech stálých provozovnách a na jedné stavbě každého stavebního provozu (mimo České Budějovice). Oproti roku 2010 se výsledky

za celou společnost mírně zlepšily – výrazně se zlepšil výsledek závodu Lomy, stabilně dobrý byl závod Sever.

Nejčastěji přehlížené povinnosti

1. Řízení dokumentace a záznamů

- Dokumenty a záznamy mají být snadno dostupné v aktuální verzi - doporučujeme udělat pořádek v dokumentech. Příkladem může být opět závod Lomy, kde toto bylo provedeno v zimě 2011.
- V případě realizace nápravného opatření k negativnímu zjištění (např. v rámci záznamu z auditu, revize, komplexní prověrky BOZP) musí být proveden záznam o odstranění negativního zjištění - měl by obsahovat alespoň datum a podpis odpovědné osoby. V případě neshody z interního auditu má odpovědná osoba povinnost emailem informovat vedoucího auditora o realizaci nápravného opatření.

2. Realizace díla

- Při převzetí materiálu musí být provedena vstupní kontrola (vizuální kontrola správnosti dodaného produktu s dodacím listem) a provedení této kontroly musí být stvrzeno podpisem na dodacím listě.
- Stavební deníky musí být vedeny v souladu s přílohou č. 5 vyhlášky 499/2006 Sb. – detailně v dalším článku.

3. Ochrana životního prostředí

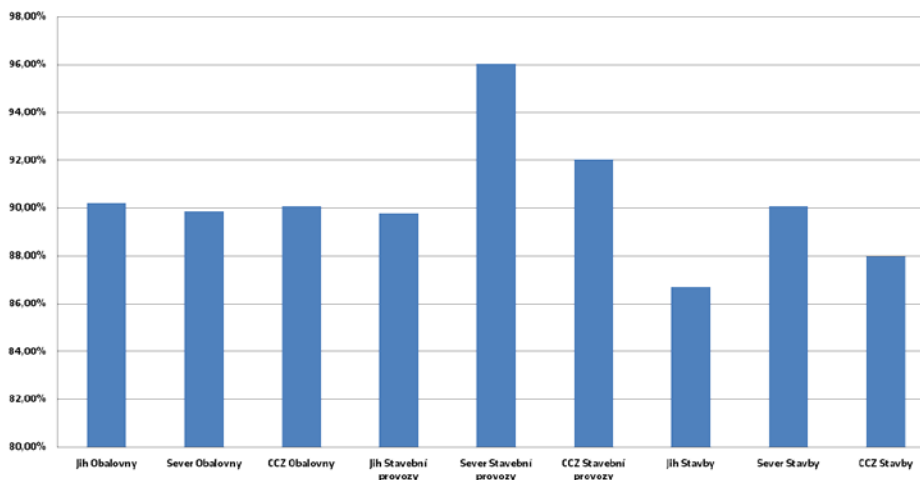
- Bezpečnostní listy pro nebezpečné chemické látky (přípravky a pravidla pro nakládání s benzinem musí být na místě používání) skladování – týká se především skříňových vozů, což řešíme centrálně. Bezpečnostní listy a pravidla pro nakládání s benzinem jsou k dispozici ve složce: T:\CCZ\SYSTÉM JAKOSTI\Systemém jakosti\Ochrana životního prostředí\NCHLP.
- Havarijní souprava musí být k dispozici u látek závadných pro vody - týká se především skříňových vozů (řešíme centrálně).
- Těsnost záchytné jímky musí být jednou za 6 měsíců kontrolována (se zápisem) a jednou za 5 let odzkoušena. Záchytná jímka musí mít vyznačený záchytný objem. Týká se především obaloven.

4. BOZP a PO

- Lékárnička musí být vybavena obsahem s platnou dobou použitelnosti v souladu s traumatologickým plánem. Ten by měl být k dispozici u lékárníčky. Týká se především skříňových vozů (řešíme centrálně).
- Každé pracoviště a také nákladní vůz musí být vybaveny hasicím přístrojem. Týká se především skříňových vozů (řešíme centrálně).
- Místo pro poskytnutí první pomoci a místo pro ohlášení požáru musí být viditelně označeno.
- Registry rizik BOZP musí být vypracovány pro každou stavbu, musí být identifikovatelné (název stavby, datum zpracování, jméno zpracovatele) a musí obsahovat pouze technologie, které na stavbě provádíme vlastními silami.
- Volné okraje výkopů musí být dostatečně zajištěny proti pádu osob do výkopu.
- Pracovníci jsou povinni používat přidělené osobní ochranné pracovní pomůcky, řádně o ně pečovat. Vedoucí pracovníci mají povinnost toto průběžně kontrolovat.
- Pro vázací prostředky musí být vedena evidence, vázací prostředky musí být označeny (nosnost a evidenční číslo) a pravidelně kontrolovány. Platí zákaz používat poškozené vázací prostředky.

Markéta Šilhavá, Olga Volfová

Interní audity 2011 - srovnání stavebních závodů.



Audits in 2011

External and internal audits in COLAS CZ showed better results than in the past, but there is still room for improvements.

Pohl'adnica z Mochoviec

Opreteky s projektom



Nad dokončovými blokmi atómovej elektrárne neďaleko Levice sa pokojne týčia štyri novšie chladiace veže. Na rozdiel od neďalekých štyroch sa z nich zatiaľ nedymí - neklamný znak toho, že tretí a štvrtý blok sú stále vo výstavbe.

Redakcia Stavieb Colasu sa vrátila do Mochoviec po 16 mesiacoch. Medzičasom tu prišli pracovať ďalšie stovky ľudí. V októbri 2010 nebolo po množstve „pracovných“ unimobuniiek v okolí prvej vrátnice ani stopy - teraz sú ich desiatky.

Aj pre Inžinierske stavby, ktoré so zákazkou za 163 miliónov eur patria ku kľúčovým dodávateľom investora - Slovenských elektrární - tu v čase našej návštevy pracuje 248 zamestnancov, z toho 190 robotníkov. Teda podstatne viac než v roku 2010.

Stretávame jednu zo služobne najstarších „Mochovčaniek“ z ISK - **Evu Kováčovú** zo Šale. Zoznamuje nás so svojím oddelením technickej prípravy. Tím sa v poslednom čase rozrástol na osem členov na čele s **Marcelou Brezíkovou**. Tá ochotne vysvetľuje: „Hlavnou úlohou odde-

lenia technickej prípravy je kontrola technickej dokumentácie, vyhodnocovanie pripomienok investora a expedícia odsúhlasenej dokumentácie do realizácie.“

A naozaj, len v čase našej krátkej návštevy musia dve kolegyně poskladať niekoľko veľkých výkresov vytlačených v 11 kópiách a všetko pripraviť na distribúciu.

Tím COLASu v Mochovciach viedol od jesene do jari **Gilles Duchatel**. „Prechádzame množstvom zmien,“ hovorí, „za pochodu musíme reorganizovať náš systém práce a dobehnúť veci, ktoré sú z rôznych dôvodov zameškané.“

Kolegovia čelia neustálym technologickým i organizačným výzvam. Takou bolo zalievanie ťažkého betónu na jeden raz po celom predmetnom úseku reaktorovej sály. Betón so špeciálnou receptúrou vyrobili na objednávku a zrejme

po prvý raz v slovenských podmienkach, pričom aj jeho doprava do srdca budúceho jadrového bloku sa stala sama osebe ukážkou zložitej organizácie a presnej logistiky.

Mimoriadny dôraz sa naďalej kladie na bezpečnosť, čistotu pracoviska. A potreba ľudí naďalej narastá. Do apríla má počet zamestnancov len v radoch Inžinierskych stavieb vzrásť o ďalších 200. Medzitým kolegov zasiahla správa o tragickej smrti troch spolupracovníkov pri autonehode počas návratu do Košíc 5. januára...

Čas sa však nezastavil. ISK s ním bežia opretek - a rovnako so samotným projektom. Tretí blok Mochoviec by mal byť spustený v závere roka 2013. Ešte ďaleko? Len na prvý pohľad. Naši musia už dnes finišovať.

Anton Oberhauser, foto autor a Slovenské elektrárne

Oddelenie technickej prípravy ISK v Mochovciach: vzadu zľava Juraj Demjan, Milan Boledovič, Arpád Vajda, Lubomír Kováč, Marcela Brezíkova, vpredu zľava Helena Hrašková, Eva Kováčová a Lubica Kišucká.



Racing with project

The construction of Mochovce nuclear power plant's two new blocks is fully engaging about 250 employees of ISK, a few more hundreds will be necessary. The giant project worth 163 million euros is moving at a quick pace, although the first of the two new blocks will not come into use earlier than in the late 2013.

Administrativní ředitel Martin Stengl:

Stavebních zakázek je na trhu stále velmi málo



Martin Stengl

České stavebnictví je v krizi a světlo na konci tunelu ještě není vidět. I skupina COLAS své výhledy pro letošní rok tedy vidí poměrně střízlivě. „Loni jsme dosáhli meziročně o deset procent nižšího konsolidovaného obrátu než v roce předchozím, což vzhledem k vývoji na staveb-

ním trhu považují za úspěch. Ještě důležitější je dosažená dvouprocentní čistá ziskovost dle mezinárodních účetních standardů, kdy zisk za rok 2011 je na stejné úrovni jako za rok 2010,“ říká administrativní ředitel společnosti COLAS CZ Martin Stengl.

Podle jeho slov jsou více na letošní rok poměrně opatrné, zatím není na trhu příliš zakázek. „Očekáváme další pokles obrátu o zhruba 10 až 15 procent. Pokles objemu vlastních prováděných prací zdaleka nemusí být tak výrazný,“ upozornil. „Řada firem, které se v minulosti o zakázky menšího rozsahu zajímaly jen okrajově, o ně nyní dost agresivně bojuje. Vzniklý převis stavebních kapacit se projevuje mnohdy až nesmyslnými cenovými úrovněmi, které mohou mít dopad na výslednou kvalitu realizovaných staveb,“ popisuje Martin Stengl současnou situaci na českém trhu.

Ten je opatrný, i pokud jde o chystané tendry na modernizaci dálnice D1 a výstavbu dvou

úseků na dálnici D3. „Není ještě jisté, kdy se výběrová řízení vypíše, jaká bude cenová hladina vítězných nabídek, kdy bude možné započít se stavebními pracemi a jak bezproblémové bude financování ze strany ŘSD. V každém případě je pro nás prioritou získání podílu alespoň v některé z těchto zakázek,“ dodává administrativní ředitel.

tj, foto COLAS CZ

Still not enough work

COLAS CZ Administrative director Martin Stengl expects the continuation of adverse financial situation for construction sector in Czechia this year. Competition is pushing to unrealistic lows. However, COLAS will strive to land a contract in D1 or D3 highways.

Investice

Závod Lomy, nedílná součást skupiny COLAS CZ, dostal v loňském roce výrazného pomocníka - mobilní třístupňové drtič zařízení s tříděním od firmy Metso. „Díky této technologii jsme schopni vyrábět stejně kvalitní drčené kamenivo jako na stacionárních linkách,“ říká ředitel tohoto závodu **Josef Lapšo**.

Kompletní linka je momentálně v provozu v lomu Police. Její největší výhodou je velká výkonnost s minimálním počtem pracovníků. „Odpadla zde přeprava materiálu od lomové stěny k podavači i vývoz konečných frakcí ze

Mobilní drtička kameniva ušetří miliony korun ročně

zásobníků na skládky. Nemusíme již například platit vysoké náklady za elektrickou energii,“ popisuje výhody linky J. Lapšo. Z hlediska ekonomiky společnosti by měla mobilní drtička letos uspořit kolem 3,5 milionu korun.

Mobilní zařízení obsluhují dva týmy po třech lidech, kteří pracují v turnusech. Celá technologie je i dálkově ovládaná a tak je bezpečnější

a jednodušší i její řízení. Transport a příprava k drčení je záležitostí maximálně tří dnů. Vše se přepravuje vcelku, pouze třídič u sekundárního drtiče se musí demontovat a převést samostatně. Podle ředitele závodu Lomy je toto mobilní zařízení pro provoz firmy dostačující, nákup dalšího se zatím neplánuje.

Na letošní rok připravil závod Lomy především změnu technologie v lomu Rančířov. Byl nainstalován nový tercierní drtič HP 3 a vyměnily se třídiče. „Díky této změně podstatně zvýšíme výkon celé technologické linky,“ doplnil Josef Lapšo.

joh, foto archiv



Cost-saving mobile crusher

Mobile three-stage rock crusher is in operation in COLAS CZ. It can be used according to the needs in various quarries. Its biggest advantage is the high performance in combination with remote control and simplicity.

Vydávající: akciové spoločnosti Inžinierske stavby, CESTY NITRA a COLAS CZ. Noviny Stavby Colasu sú nasledovníkom Mostov východu Inžinierskych stavieb, a. s. a Spravodajia CESTY NITRA, a. s. Redakcia: Communication House, s.r.o. Adresa: Štefánikova 6, 040 01, Košice. Telefón: +421 55 623 00 70, +421 911 291 255. e-mail: office@communicationhouse.sk. web: communicationhouse.sk. Vedúci redaktor: Mgr. Anton Oberhauser. Redakčná podpora: Tomáš Johánek, PaedDr. Katarína Eva Čániová. Web: www.iske.sk, www.cestynitra.sk, www.colas.cz, www.cerhra.cz. Grafická príprava: FOGRA studio Košice, Tlač: VIENALA s.r.o. Košice.