

Stavby Colasu

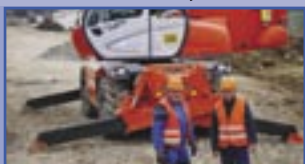
Mesačník spoločností skupiny COLAS v Slovenskej a Českej republike

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

V Južných Čechách



Končí zložitý rok



Úspešné lomy



Zruční jazdci



Poklopali základný kameň ľavého pásu úseku D1 Jablonov - Studenec

Nový začiatok

Zabyslo sa na lepšie časy. Zrušenie prvého balíka PPP projektov na D1 prirodzene nemohlo priniesť stavbárom veľa optimizmu. Už oveľa lepšie znejú slová o tom, že Slovensko nepoľaví v stavaní diaľnic. A od slov tentoraz nebolo ďaleko k činom. Konzorcium s našou účasťou môže začať s prácami na plnom profile úseku pod Spišským hradom.

Diaľnica medzi Jablonovom a Studencom meria 5,2 kilometra. Nestala sa súčasťou PPP, celá sa stavia zo štátneho rozpočtu. „Keď sa nájdú peniaze, sme pripravení

okamžite pokračovať,“ vraveli kolegovia zo závodu 03 Inžinierskych stavieb (IS) pri júnovom slávnostnom otvorení polovičného profilu. Nová vláda využila príležitosť uis-

tiť, že sľuby myslí vážne, financie sa rýchlo našli. Presne 18. novembra sa preto v Studenci mohol po čase znova odohrať tradičný rituál.

Na dva roky

Samotná stavba „ľavého jazdného pásu“ však nebude postupovať takým rýchlym tempom ako v prvej polovici. Veď polprofil bol sprejz-

nený za 14 mesiacov po poklepaní základného kameňa. A to sa ešte prvé tri mesiace nemohlo urobiť takmer nič, lebo v trase sa našli významné archeologické vykopávky.

„Diaľnica s číslom 1 je najdôležitejšou, z hľadiska celoštátneho i medzinárodného... Niektoré úseky ešte chýbajú, ale som rád, že sa práve začína výstavba pod Spišským hradom. Polovičný profil, ktorý tu absenteje, bude do dvoch rokov sfinalizovaný,“ uviedol na upršaných slávnosti minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja **Ján Figel'**. Časový harmonogram by tak mal byť zvládnuteľný i pre stavbárov, i pre štátny rozpočet. Celý úsek

pokračovanie na str. 3



Zľava Dušan Šamudovský z Doprastavu, minister dopravy Ján Figel', šéf NDS Alan Sitár, Gilles Duchatel za IS, Ján Kato z Váhostavu-SK a primátor Studenca Imrich Sivák.



Juhočeská diaľnica vydala prírodné i archeologické poklady

D3 už pod snehom

Keď v polovici novembra zavítala do Čiech zima, mohlo sa bilancovať. Práce v teréne na diaľnici D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí sa pre tento rok už skončili. Šesť percent zákazky patrí Inžinierskym stavbám (IS) ako jednému z členov zhotoviteľského združenia. Závod 09 IS práce za 600 miliónov českých korún (necelých 25 miliónov eur) koordinuje, vlastná realizácia je zatiaľ v rukách SANGREEN-u (mosty) a Závodu Jih COLAS-u CZ (cestné objekty).

Stavbárske akcie sa dlhší čas nedarilo rozbehnúť kvôli meškajúcim výkúpom pozemkov a stavebným povoleniam. V tomto roku sa konečne naplno rozbehli, ani tak ale nejde o štandard. „Náš úsek na diaľnici Tábor – Soběslav prechádza chráneným územím, o ktoré sa stará Agentúra ochrany prírody a krajiny České Budějovice, a Chránenou krajinou oblasťou Blaník. Preto bol pred začatím prác potrebný ornitologický prieskum, ktorý vylúčil hniezdenie vtáctva,“ hovorí prípravár Ing. Tomáš Heč zo závodu 09.

„Medzi chránené druhy patria aj mravce rodu Formica. Ich mraveniská naši spolupracovníci našli a zabezpečili proti poškodeniu, niektoré sme dokonca transportovali na iné miesto. Pred skrývkou ornice sme realizovali zábrany proti obojživelníkom. A napokon, trasa vedie popri rybníkoch, takže sme potrebovali plán pre ich prípadné vypúšťanie a tiež protipovodňový plán.“

A aby toho nebolo dosť, na úseku COLAS-ákov sa nachádzajú aj archeologicky zaujímavé územia, napríklad lokalita Kozí Hrádek.

„Pri podrobnom prieskume objavili archeológovia kamennú pec starú asi 3 000 rokov a tiež táborisko tureckého vojska pre asi 100 000 vojakov. Dokonca pri odstraňovaní starých odpadových nádrží sa našla bomba z II. svetovej vojny. Okamžite sme volali pyrotechnikov,“ dodáva Borek Růžek zo závodu 09.

zářezů a zhruba dvakrát více násypů, další zemní práce také pro Sangreen,“ sumarizuje vedúci prevádzky Miloslav Holý.

Manažér projektu za IS Pavel Kéri či T. Heč trávia v kraji rybníkov aj decembrové dni, keď už krajinu po-



Jedna z opôr mosta 207 na jeseň 2010.

Mosty, na ktorých pracuje SANGREEN, sú vsadené do vzácnych biotopov. „Objekty 206 a 207 premostujú priamo výpusté rybníků Starý Kravín a Nový Kravín a s nimi spjaté biokoridory,“ hovorí stavbyvedúci Pavel Novák.

A keďže v blízkom Táboře sa nachádza jedna z prevádzok COLAS-u CZ, Závodu Jih, je úplne jasné, že na stavbe, čo spojí Prahu s Rakúskom nesmú chýbať.

„Letos jsme pro Inženýrské stavby udělali přibližně 25 000 kubíků

kryla snehová perina. „Od začiatku sme prestavali približne 100 miliónov Kč. Na cestách beží realizácia násypových telies, z mostov sme najďalej na 7-207, kde už môžeme pripravovať mostovku. K tomu treba prirátat preložky sietí a produktovodu.“ Po ukončení roboty v teréne prichádza čas na „papierovú“ sumarizáciu, ďalšie rokovania s investorm, nech je aj na budúci rok v podaní Inžinierskych stavieb a COLAS-u CZ všetko pripravené.

tob, foto COLAS D3

DaM: Nový riaditeľ

Od novembra došlo v organizačnej štruktúre Inžinierskych stavieb Košice k významnejšej zmene. Ing. Vojtech Riník, doterajší investičný riaditeľ spoločnosti, sa tak stal riaditeľom pre dopravu a mechanizáciu v IS a IS Lom. Práve v novembri sa podarilo zavŕšiť aj najväčšiu tohtoročnú investíciu IS za približne milión eur. Vo výrobní prefabrikátov závodu 06 Prefa Kysak vyrobili zamestnanci dva skúšobné nosníky v novej forme, čím sa odsúšala jej funkčnosť. Viac v ďalšom čísle. **ao**

Pre župu hotovo

Oficiálne majú práce, do ktorých Košický samosprávny kraj investoval v druhom polroku 2010, trvať až do konca roka 2011. Inžinierske stavby však už hlásia hotovo na svojej časti medzi obcami Nižný Žipov a Zemplínsky Branč v okrese Trebišov (juhovýchodné Slovensko). Z ciest II. triedy zrekonštruovali vyše šesť a na cestách III. triedy viac ako štyri kilometre. Súčasťou prác v réžii Ing. Jána Sciranaka a jeho kolegov z prevádzky Brehov bola tiež oprava dvoch mostov a sanácia zosuvu po nedávnych povodniach. Cena zákazky presiahla 2 milióny eur bez DPH. **ch**

Ako vyjdeme

Oneskorenie vydávania Stavieb Colasu pôsobilo, že novembrové číslo, ktoré držíte v rukách, je v tomto kalendárnom roku posledným. Očakávame, že decembrové vydanie opustí brány tlačiarne a dostane sa k vám približne 25. 1. 2011.

red

Na (zatiaľ) slepej ceste

Už pol roka je sprejzdnená hlavná časť diaľnice D1 Svinia – Prešov. Systém križovatky na západnom okraji metropoly Šariša však ešte verejnosti neslúži. Dôvodom sú pretrvávajúce problémy s nevysporiadaným pozemkom podnikateľa Petra Jarkovského. Napriek tomu, že vetva križovatky vedúca cez mostný objekt 216 a do centra Prešova sa spojzadní až v bližšie neurčenej budúcnosti, partia zo strediska Ing. Mi-

lana Dziaka na ňom pracovala. „Dokonca októbra sme mali za úlohu urobiť to, čo bolo možné v rámci platného stavebného povolenia. Čo sa týka vrchných asfaltových vrstiev, napokon sme dospeli k dohode, že sa položia, keď to bude aktuálne,“ hovorí M. Dziak. **text a foto tob**

Práce na zatiaľ nespojzdnenej vetve križovatky Prešov západ, most 215 v pozadí je už v prevádzke.



dokončenie zo str. 1

dlhý 5 210 metrov bude stáť 34,2 miliónov eur bez DPH.

Fyzicky sa práce rozbehnú zrejme až na jar „V týchto dňoch prebiehajú v združení rokovania o rozdelení objektov. Po výbere stavebného dozoru nám vybraná projekčná firma doručí dokumentáciu pre vykonanie prác, ktorú stavebný dozor ešte musí schváliť. Podobne ako prvý polprofil, aj tento stavíme cez žltý FIDIC, teda združenie pripravuje a realizuje projektovú dokumentáciu pre stupeň stavebného povolenia a tiež inžiniersku činnosť k vydaniu povolenia. Následne sa púšťame do realizácie,“ sumarizuje **Ing. Peter Lehotský Mikuš**, poverený manažér stavby za IS.

„Tam okolo Levočí“

Výstavba bude zahŕňať dokončenie niekoľkých križovatiek a štyroch mostov, medzi nimi 700-metrového oblúkového, kde sa však po spojznení prvého polprofilu prejavilo chybné riešenie projektu odvodnenia. Riaditeľ Národnej diaľničnej spoločnosti **Alan Sitár** opakovaním problémov do budúcnosti vylúčil.

„Budeme stavať na všetkých skúsenostiach z prvej etapy, identifikovali sme presné príčiny a máme pripravené aj varianty, ktoré nám umožnia eliminovať riziko na minimum.“

Minister Figel' potvrdil, že sa začala aj súťaž na stavebný dozor na výstavbu diaľnice, ktorá mala byť súčasťou zrušeného balíka PPP. Ide o úseky D1 Levoča – Jablonov a Jánovce – Levoča, spolu dlhé 18,5 km (pozri rámček). Rozdelením na dve časti vznikol podľa A. Sitára priestor, aby sa do súťaže prihlásili aj menšie spoloč-



nosti. „Prinesie to vyššiu efektivitu a kvalitu.“

Po výbere dozoru nasleduje súťaž na zhotoviteľa. „Pracujeme na tom, aby sme sa mohli oboch tendrov zúčastniť,“ avizuje obchodotechnická riaditeľka IS **Ing. Jana Gejdošová**. Ministerstvo počíta, že v priebehu roka 2011 dôjde nielen k výberu zhotoviteľov, ale i samotnému začiatku prác. Zostáva dúfať: kiedž by aj v budúcnosti bolo od slov k skutkom takto blízko.

A ešte jedna novinka. Súvisela so silnou zostavou, ktorá klopa la kladivkami na masívny základný kameň. Prvý raz v tejto spoločnosti bol námestník generálneho riaditeľa Inžinierskych stavieb, **Gilles Duchatel**.

Anton Oberhauser, s použitím citátu J. Figela v denníku Korzár, foto archív

Levočská diaľnica

Výstavba dvoch úsekov diaľnice D1 Jánovce - Jablonov okolo Levoče v dĺžke 18,5 kilometra by mohla stáť spolu 360,33 milióna eur bez DPH. Stavebné práce na prvom, 9-kilometrovom úseku od Spišského Štiavnicka po Levoču za predpokladaných 94,65 milióna eur by mali trvať dva a pol roka (914 dní). Druhý úsek v dĺžke 9,5 km, ktorý bude pokračovať po Spišské Podhradie, má stáť 265,68 milióna eur, výstavba je naplánovaná na viac ako tri a štvrt roka. Súčasťou druhého úseku diaľnice bude dvojúrovňový tunel Šibenik dlhý 635,5 metra, ako aj mimoúrovňová križovatka a privádzka Levoča. Stavby oboch častí diaľnice chce štát financovať z prostriedkov Kohézneho fondu Európskej únie a štátneho rozpočtu v rámci Operačného programu Doprava.

Pravda.sk/SITA, 30. 11. 2010

Stavby Colasu sú podnikovými novinami zamestnancov spoločnosti:

Nový začiatok

Pohľad na obec Studenec z miest, kde ľavý jazdný pás nadviaže na už hotový úsek D1 Studenec – Beharovce.

Rozpočty pod lupou



„Potrebujeme mať dokonalý prehľad o jednotlivých stavbách, pomá-hame strážiť pre firmu skutočne každé euro. Preto sme zorganizovali vý-jazd na všetky ťažiskové stavby a prechádzali ich ekonomickú bilanciu. Týkalo sa to aj diaľnice Jablonov – Studenec,“ hovorí **Ing. Marta Šofranková**, ekonomická námestníčka závodu 03 Inžinierskych stavieb. Cestu absolvovala s kolegynami z rovnakých pozícií - **Ing. Annou Weberovou** zo závodu 02 a **Ing. Janou Krišovou** za závod 06. „V kancelárii je pokoj a máme tam všetko čierne na bielom, ale niekedy je nenahraditeľné byť na tvári miesta a na vlastné oči vidieť, čo poznáme hlavne z papierov.“ Slovenské stavebníctvo je v zložitej situácii, firmy COLAS-u nevynímajúc. Preto každá zanedbaná záležitosť aj po finančnej stránke sa môže niekoľ-ko násobne vypomstiť. A naopak, ustrážené náklady môžu mať cenu zla-ta. Na snímke z Prešova Marta Šofranková (v popredí), vedľa nej stavby-vedúci **Igor Sokol** zo závodu 03, vzadu Anna Weberová.

text a foto ao

Pokles prodeje vyvažují levnější trhací práce

Lomy čelily větším tlakům

Na trhu stavby silnic není v Česku ani na Slovensku silnější hráč, který by neměl vlastní lomy. Snižují závislost na cizích surovinových zdrojích a mohou být zdrojem dalšího zisku z prodeje suroviny. Jak se dařilo Závodu Lomy v právě končícím roce? Udělali jsme malý odpočet věcí, které ředitel Bc. Josef LAPŠO jmenoval jako své priority na únorovém školení v Hrotovicích.

• **Pane řediteli, byli jste úspěšní na poli personální organizace lomů, která je nutná vzhledem na věkové složení zaměstnanců? Co se zatím povedlo udělat?**

Dílčí změny. Máme nového bez-

pečnostního technika, je jím Ing. Jan Gréc. Dále bude nový vedoucí lomu Čenkov. Další změny budou následovat příští rok.

• **Ohlásil jste i plán změn v oblasti výroby, konkrétně výběrové**

řízení na dodavatele trhacích prací. Vybrali jste si ho pro všechny své lomy?

Dodavatel trhacích prací nám přinesl zásadní snížení cen. Firma EPC teď pracuje ve všech 12 lomech.

• **Které investice v roce 2010 byly nejdůležitější a kam směřovaly?**

Nebylo jich mnoho, ale podařilo se vyměnit nakladač v lomě Císařský. Další investice směřují do technologií, jako je změna drčení a třídění v Císařském a v Mirošově. Dále jsme museli investovat do čerpání důlní vody v lomě Čenkov, protože začala těžba v dalším zahloubení.

• **Byl rok 2010 lepší nebo horší**

než ten předešlý? Dá se vyslovit prognóza na příští? Mohl by mít útlum stavební výroby nebo nedostatek peněz významnější vliv na poptávku po produktech?

Rok 2010 je horší než rok předešlý. Prodej poklesl o 10 – 15 procent a samozřejmě s tím souvisí i zisk. Příští rok očekáváme další pokles ve stavební výrobě a s tím i v prodeji kameniva.

• **Dá se říct, které konkrétní lomy dosáhly zvláště dobrých výsledků, nebo které chcete pochválit za něco mimořádného?**

Rád bych vypíchl velice dobré výsledky lomů Čenkov, Císařský a Rančářov.

ao, foto COLAS CZ a archiv



Clonový odstřel v lomu Vanov.

Nejvíce na Vysočině

Závod v současnosti čítá deset lomů. Většina z nich je na Vysočině. Tři na Třebíčsku – **Vícenice, Police a Královec**, další tři v okrese Žďár nad Sázavou – **Mirošov, Křoví a Bory. Vanov** leží u Telče na Jihlavsku, strategickou polohu mají zejména lomy v těsném sousedství obaloven; blízko Jihlavy najdete **Rančářov**, na Znojemsku **Tasovice** a nedaleko Prahy **Čenkov**.



Letecká fotografie lomu Rančářov.

Vedoucí lomu Císařský Zdeněk Černý Stavbám Colasu:

Úkoly jsme splnili

Kamenolom Císařský je sesterskou společností COLAS-u CZ, změna v organizační struktuře (třeba přiřazení k závodu Lomy) zatím aktuální není. Na otázky týkající se výroční sumariace odpověděl vedle Josefa Lapšoa i vedoucí „Císařského“ Zdeněk ČERNÝ.

• **Jaký byl rok 2010 z pohledu lomů Císařský a Svržno?**

V mnoha parametrech horší než předešlý rok, přesto se nám podařilo splnit plánované úkoly. Prognóza na příští rok se odhaduje velice těžko. Převažuje mírný pesimismus. Na druhou stranu si myslím, že firmy, které letos od nás nakupovaly kamenivo, budou chtít uplatnění a proto budou hledat zakázky, což zvyšuje šance na prodej našeho produktu.

• **Co byl pro vás největší problém?**

Nejhorší pro nás byla nepřízeň letošního počasí, a proto tím častější poruchy našeho výrobního zařízení. Dále ztráta našeho významného zákazníka. Problémů je samozřejmě víc, ale já říkám, problémy jsou tedy proto, aby se řešily.

red



Zdeněk Černý (vpravo) a mistr Bohuslav Fuzík

Těžká doba prověřila možnosti provozů českého COLAS-u

Závody závodí

Stabilitu a jistotu mnoha posledních let vystřídala v roce 2010 obezřetnost a počítání nákladů. Nechceme vyklidit získané pozice, proto starostlivě přistupujeme ke každé zakázce, od přípravy soutěže po detaily v realizaci. Mezitím máme za sebou další velké úspěchy. Nicméně ty příští bude nutno vybojovat tvrději, než jsme byli zvyklí.

Celosvětová krize a strategický pohled do budoucnosti přinutil i Českou republiku v roce 2010 škrtat. Přísun financí z veřejných zdrojů do dopravní infrastruktury se tak v nejbližších letech drasticky sníží. COLAS čeká udržení místa na slunci. Je ale na co navazovat, i letošní rok to potvrdil.



Unikátní geobuňková struktura na úseku Příseka – Brtnice, provoz Jihlava.

Ve Znojmě, centru jednoho ze dvou stěžejních provozů závodu Jih, se povedlo ve stanoveném termínu v měsíci září dokončit výstavbu autobusového terminálu hromadné dopravy pro domovské město. „Rovněž v termínu jsme Správě a údržbě silnic Jihomoravského kraje předali rekonstrukci silnice III/40826, průtah obcí Žerůtky,“ dodává Ing. Jaroslav Kosík, vedoucí znojemského provozu.

Nadále trvá spolupráce se společností A.S.A. ES Únanov na velké skládce komunálního odpadu, kde byla letos dokončena výstavba nové etapy a částečná rekultivace stávající skládky. „Tento soukromý investor, který velmi dbá na kvalitu provedeného díla, je dlouhodobě spokojen s prací, o čemž svědčí i to, že všechny etapy výstavby nových sektorů a následných rekultivačních prováděl od roku 1994 pouze náš provoz,“ dodává J. Kosík.



Ulice U Hřbitova v Trutnově zkrásněla díky provozu Pardubice.

Exportní projekt – doslovně i obrazně - kolegů ze Znojma se odehrává 230 kilometrů na severovýchod – silnice I/58, obchvat Příboru na Novojičínsku pro Ředitelství silnic a dálnic ČR, kde i v příštím roce bude provoz realizovat rozhodující objem svých prací.



Na nové cyklostezce v Nymburce sa podíleli COLAS-áci z Hradce Králové.

„Pro příští rok usilujeme získat pro nás velice důležitou zakázku - kanalizaci v Ivančicích a okolí,“ říká vedoucí cenového oddělení ve Znojmě Ing. Vladimír Pokorný. Právě provoz Brno, který se letos potýkal s nedostatkem práce, právem upírá svoji pozornost, jak dopadne tato probíhající soutěž za bezmála 600 milionů korun (kolem 24 milionů eur).

Obchvat Moravských Budějovic z dílny kolegů z Třebíče, uvedený do provozu v listopadu, se



Ze školení v Hrotovicích. V popředí zleva Marek Štefl, Ladislav Grof, Miloslava Zrůstová a Vít Břínek.

stal další očekávanou referencí, neocenitelnou pro příští jednání se státními investory.

V Jihlavě rovněž nezháleli. Přeložku Heroltické s délkou 3,2 kilometru a také stavbu Příseka – Brtnice (1,9 kilometru) se podařilo zprovoznit ve stanoveném čase. Ve druhém případě situaci komplikoval fakt, že podloží obsahovalo rybníční bahno, tloušťky místy až 6 metrů.

Za zmínku rovněž stojí ukončení obchvatu mezi Oslavicí a Oslavičkou, na silnici spojující Velké Meziříčí s Třebíčí. Podepsán je provoz Žďár nad Sázavou. Pro provoz Ostrava se stala klíčovou spolupráce na dálnici D4705 (teď už D1) Běloutín – Hladké Životice.

Novou akvizicí v portfoliu obaloven jsou Sudoměřice u Bechyně v Jihočeském kraji.



Nové asfaltové vrstvy na obchvatu Příboru, provoz Znojmo.

Na Severu dva tahouni

Zejména obchvat Kolína a práce na severočeské dálnici D8 Lovosice – Řehlovice zaměstnávaly v letošním roce kolegy ze závodu Sever. Ale vrásky na čelech dělala spousta deště i problémy administrativního rázu. U Kolína, kde těžkosti při vydávání stavebních povolení způsobily odklad uvedení do provozu až o dva roky, se COLAS-áci zabývají výstavbou jak silnice, tak objektů mostů a železnic, přeložkami sítí a stavbou protihlukových stěn. „Letos naši práci pozitivně ovlivnilo zlepšování zemin ukládaných do násypů,“ říká stavbyvedoucí Daniel Veverka, DiS.

Na D8 pokračovala spolupráce závodu Sever a SANGREEN-u. Stavbu nadále komplikují prodlevy způsobené obstrukcemi ekologických aktivistů. Přesto se v posledních měsících podařilo zprůjezdnit objekt 224, na kterém se podílely obě firmy.

Mnohé se udělalo pro města a obce. Velkou akcí pro Strabag a Skanskou si připsal provoz Hradec Králové – spolupráci na silnici I/32 Březhrad – Opatovice za více než 133 milionů korun. Hořice v Podkrkonoší, Česká Skalice, Chlumeck nad Cidlinou nebo Trutnov mají svá centra díky práci provozů Pardubice a Hradec Králové na vyšší úrovni po stránce lepší a estetičtější infrastruktury.

Naši zlatí kluci (a holky)

Závod Čermák a Hrachovec byl na stránkách Staveb Colasu vidět často. Proto jenom stručně vyjmenujeme nejzásadnější akce – práce na tunelu Blanka pro Metrostav a Skanskou, vodovody a kanalizace také na mnoha dalších místech metropole Česka – na Josefově, ve Střešovicích nebo na Vyšehradě. Podstatnou část aktivit tvoří odstraňování havárií, zejména pak vodovodních.

Také společnost SANGREEN má za sebou další úspěšný rok. Své dovednosti v mostním stavitelství kromě Kolína a dálnice D8 prokázali také na dálnici D4705 Běloutín – Hladké Životice nebo na D3 Tábor – Soběslav, kde realizují mosty pro vyššího COLAS-áckého dodavatele (viz str. 2).

Výčet dalších úspěchů by mohl zaplnit několik stran. Tak aspoň stručně zmíníme další úspěšnou obhajobu certifikátů kvality, start projektu Fuelomat, zaměřeného na optimalizaci čerpání pohonných hmot. Dobře se uvedlo školení prvoliniových manažerů v únoru v Hrotovicích. A také se nezapomíná na sportovní klání mezi kolegy. I to nám pomáhá zvládat náročnou dobu, která zcela určitě nekončí.

Anton Oberhauser, foto COLAS CZ

Inžinierske stavby prechádzajú po

Končí sa rok veľkých zmien. Stavebníctvo – a možno ani stavanie ciest – už nebude také ako predtým. To platí aj pre spoločnosť Inžinierske stavby. Po nečakaných zmenách v diaľničnom programe sa musíme prispôsobiť a pripraviť výrobu na ďalšie obdobie. V najbližších mesiacoch sa črtajú isté nádeje na zásobu prác primeranú našim kapacitám, bude ich však ešte potrebné potvrdiť. A zabojsovať o každú zákazku.

Už od začiatku roka 2010 dopadalo na slovenské stavebníctvo ťažké bremeno krízy. Navyše sa začali zbíhať čierne mraky najmä nad prvým balíkom PPP diaľnic, kde sa konzorcium Slovenské diaľnice (vrátane Bouygues, materskej spoločnosti COLAS-u) dlho nedarilo získať od bánk dostatočné záruky. A keď bol tento ťažký oriešok už takmer rozlúsknutý, Európska komisia na základe sťažnosti slovenských ochranárov zablokovala úver od Európskej investičnej banky, kým sa neoverí dosah výstavby úseku Turany – Hubová (časti 1. balíka PPP) na životné prostredie.

Medzitým sa v priebehu roka objavili ďalšie faktory finančnej záťaže, napríklad zavedenie mýta pre nákladné vozidlá. Firma tak nemala inú možnosť, ako nastúpiť cestu najvýznamnejšej reštrukturalizácie od 1. polovice 90-tych rokov. Vyžiadalo si to prepustiť 343 zamestnancov a ďalším vyše 100 nepredĺžiť zmluvy na dobu určitú.

Najväčšie úspechy

Navzdory tvrdému dosahu krízy dosiahli Inžinierske stavby aj v roku 2010 sériu veľkých úspechov. Z nich vystupuje do popredia spoľahlivá koordinácia stavebných prác pri budovaní 3. a 4. bloku **atómovej elektrárne v Mochovciach**. O tomto úspechu zatiaľ vedia najmä zasvätení. No ďalšie diela už začali slúžiť širokej verejnosti. A aj spome-



Finiš prác pod mostom 201 na diaľnici Bělotín – Hladké Životice.

dzi nich vyšli viaceré z dielne šalianskeho závodu 09. Či už **pavilón ľudoopov v bratislavskej ZOO**, ktorý si v súťaži o Stavbu roka odniesol cenu primátora mesta a takisto 4. miesto v hlasovaní verejnosti. Alebo 18-kilometrová diaľnica **Bělotín – Hladké Životice** na severnej Morave, kde firma aj v spolupráci s českými COLAS-ákmi a ďalšími partnermi uspela v tvrdej konkurencii a pod drobnohľadom odbornej a širokej verejnosti. Úsek je od konca augusta prejazdný v plnom profile.

Záujmu sa tešili aj otvorenia diaľničných úsekov na východnom Slovensku začiatkom júna; **Svinia** –



Otvárali sme viaceré úseky diaľnic, aj Svinia – Prešov západ.

Prešov, Studenec – Beharovec v združení s Euroviou a polprofil **Jablónov – Studenec** s Doprastavom a Váhostavom-SK. V októbri sa pridalo sprejazdenie **obchvatu Trstenej (R3)** na severe a v decembri nasleduje finále na **R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie** na strednom Slovensku. Na všetkých týchto piatich cestných stavbách boli hlavnými dodávateľskými závodmi buď prešovský 06, alebo košický 03. Vyzdvihnúť treba aj ďalší cenný moment – odovzdali sme ich načas, niektoré dokonca s predstihom. V tomto výpočte je záhodno spomenúť i opravu diaľničného **mosta Hybica** na Liptove, ktorý po dvoch desaťročiach potreboval vylepšiť kondíciu.

Keď to nejde...

V realizáciách sa však vyskytol i



Betónovanie na moste 216, rýchlostná cesta R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie.

Firma na

sa rodila celé desaťročie, je konečne vo finiši...

Vari najviac sa ľudia, ale napríklad i novinári, zaujímajú o našu prácu tam, kde veľká voda – v tomto roku opäť ničivejšia než v minulosti – poškodí mosty a cesty. Príbehy by o tom mohli rozprávať kolegovia z prešovského závodu. Po oprave **mosta v Plavči** sa pustili do stavby nového **objektu pri Spišskej Novej Vsi**. Ani decembrové mrazy, zdá sa, nepredstavujú vážnu prekážku. Povodeň zo začiatku júna však vážne ohrozovala prevádzky firmy priamo v Košiciach.

Sú i rozostavané akcie, hoci nie toľko, čo po minulé roky. Ako píšeme na strane 2, v južných Čechách pokračujeme na diaľnici **D3 Tábor – Soběslav**, pri Poprade by sa časom mali nájsť financie na dokončenie prepojenia **okolo Matejoviec**. Závod 03 sa popri finalizácii R3 Trstená sústreďuje na rozbeh prác na ľavom páse **D1 Jablónov – Studenec**. Do svojho zoznamu obalovacích súprav si Inžinierske stavby

pravý opak. Meškание. Občas proti nám zahráli okolnosti, na čele s nevyspytateľnou prírodou. Až do týchto dní – poldruha roka po pôvodnom termíne – trvalo, kým sa dokončila oprava zosuvu na **obchvate Svidníka (R4)**. Tiež prešovská **Nábřežná komunikácia**, ktorá



Do prevádzky sme odovzdali aj obchvat Trstenej na rýchloceste R3.

čas ďalšou reštrukturalizáciou

v tomto roku definitívne zaradili Žilinu, kde sa podarilo vyrobiť 15 000 ton asfaltových zmesí. Využili ich popri predaji aj na opravu ciest nižších tried priamo v okolí Žiliny, kde sa činili kolegovia z východoslovenských prevádzok v Trebejove a Brehove. Vedľa stojaca betonáreň, žiaľ, zatiaľ výrobu nerozbehla, nemá dostatočný výrobný program.

Hľadá sa stratégia

COLAS sa vo väčšine krajín profiluje podobne ako v Českej republike či v CESTÁCH NITRA, teda v cest-



Asfaltovanie v areáli kompresorovne zemného plynu vo Veľkých Kapušanoch.

tených...

A aby sme skončili optimisticky: dobrý tip pre postoj k svetu okolo nás sme si všimli v apríli na Dni otvorených dverí v lome Maglovec. Prvá akcia svojho druhu v našich lomoch splnila všetky očakávania a naznačila, čo pomôže prekonať problémy našej každodennosti: otvorenosť, komunikácia a tvrdá práca. A tiež schopnosť dobre poznať svoje silné i slabšie stránky a vedieť ich dobre „predať“ – hoci už aj pri najbližších súťažiach, do ktorých sa chceme zapojiť. A získať tak

rázcestí

nom staviteľstva. V rámci IS sa táto náplň sústreďuje predovšetkým do

Technicom pre košickú technickú univerzitu.



Most Hybica na diaľnici D1, vysoký až 24 metrov, počas opravy.

závodu 03. Ten má na budúci rok popri už spomenutých diaľničných dielach zásobu práce smerovanú najmä do rekonštrukcie vozoviek nižších tried a revitalizácií sídiel.

Naopak, závod 02 bude naďalej pripravený odviešť kvalitu v pozemnom staviteľstve. Ich tohtoročným vrcholom bola nepochybne práca na kompresorovej stanici vo Veľkých Kapušanoch, podieľali sa však aj na náročných a unikátnych zákazkách pre košickú oceľiareň U. S. Steel. Viacero projektov realizovali pre košickú tepláreň. Nerezignujeme ani na spoluprácu so školami. Naopak, jej vyjadrením je kooperácia v združení s firmou Dúha na stavbe informačného centra

Popri závode 02 aj závod 06, špecializovaný na stavanie mostov, bude musieť neustále pružne reagovať na pohyb a požiadavky trhu. Obe divízie tak môžu svojím dielom strategicky prispieť k tomu, že Inžinierske stavby si aj naďalej zachovajú široký záber svojej špecializácie.

Vzostupy a pády

Rekapitulácia dvanástich mesiacov by nebola úplná bez vymenovania ďalších úspechov. Či už ide o cenu, ktorú si odnieslo inovatívne riešenie mosta 215 na križovatke Prešov-západ na betonárskej konferencii Slovenského národného komitétu fib alebo o úspechy na



Marek Jacko (vľavo) a Braňo Pažák o sebe znova dali vedieť na lyžiarskych pretekoch vo Francúzsku.

šich lyžiarov-zjazdárov na Challenge Ski COLAS vo Val d' Isère. Zase úspešné bolo aj futbalové družstvo zo závodu 06 – na turnaji stavebných firiem v Bratislave skončilo štvrté – no drvivá väčšina hráčov sa na jeseň ocitla na zozname prepus-

ďalšiu prácu.

Prirodzene, konkurencia v odvetví je z roka na rok tvrdšia a nie všetci ľudia budú na našej strane. Inžinierske stavby však majú dôvody veriť, že sa v roku 2010 odrazili od dna.

Anton Oberhauser, foto autor



Z dňa otvorených dverí v lome Maglovec sa veľmi tešili aj deti.

Stavby Colasu jsou firemními novinami zaměstnanců společnosti:

Západoslovenskí COLAS-áci sa opäť rozbehli do desiatok obcí

Jedine zabrat' naplno

CESTY NITRA majú za sebou rok tvrdej reality. Získavanie zákaziek bolo raz viac, inokedy menej úspešné. Opäť sme ťažili zo znalosti lokálneho trhu. Výrazne nás podržal fakt, že obce mali k dispozícii európske fondy. Naopak, nepribudlo dosť veľkých projektov, čo v budúcom účtovaní môže chýbať. Zbrane však neskladáme.

Posledných niekoľko rokov sa západoslovenský COLAS vyznačoval vysokou stabilitou ziskovosti, k čomu samozrejme prispelo dobré meno vo všetkých troch krajoch, kde majú CESTY NITRA stredisko – Trenčín, Trnava i domovskej Nitry. Niektoré výkony realizovala firma v spolupráci s Inžinierskymi stavbami, príkladom je v týchto dňoch odovzdávaná rýchlostná cesta Žarnovica – Šášovské Podhradie. Táto stratégia má však aj trochu odvrátenú stranu. „Niekoľko rokov sme pracovali akoby nad svoje mož-



Betónovanie oporného múra na R1 pri Žiari nad Hronom.

nosti – bezo zbytku sme využili šance, ktoré sa nám naskytli,“ hodnotí generálny riaditeľ **Ing. Ján Hyža**. „A teraz, keď situácia šla do normálu a vlastne trochu hlbšie do podnormálu, to môže vyvolať väčšie problémy, než by to bolo za štandardných okolností.“



Pokládka dlažby v rámci humanizácie sídliska Prednádražie, Trnava.



Zvláštna „oválna“ križovatka v Kolárove, okres Komárno.

Napriek tomu by sa zamestnanci ani v budúcom roku nemali obávať o prácu. „Naše ľudské kapacity sme optimalizovali už okolo roku 2003, pri očakávanej zásobe činností nebudeme prepúšťať, ale zatiaľ je predčasné čokoľvek tvrdiť na istotu,“ dodáva personálny manažér **Ing. Mikuláš Varga**.

Vlajkovou loďou strediska Nitry i Trenčína bola v tomto roku práca na spomínanej rýchlocesti na Pohroní. Popri bežných objektoch sa robil oporný múr pri Žiari nad Hronom (Trenčín) či protipovodňové zásahy a revitalizácia obecných prvkov (Nitry).

Do dedín i do Pekla

S vysychajúcim rozpočtom väčšiny obcí a s obmedzeným „mešcom“ aj u samosprávnych krajov zostali v roku 2010 našim tromfom projekty od tých obcí, ktorým sa podarilo dostať k prostriedkom z európskych fondov. Svedomito si počínalo stredisko Trenčín, ktoré sa dostalo až

do dedín ako Vavrečka na Orave, vzdalenej od Trenčína vyše 160 kilometrov či do Rajca, kde revitalizovalo pamiatkovú zónu.

Nitrania pracovali v sídlach ako

vatka vo Kolárove (Nitriansky kraj), ktorá vlastne ani nie je kruhová – má neobvyklý oválny tvar.

Nie všetko sa podarilo. Plánovaná sa spolupráca na stavbe nového mosta cez Váh v Trenčíne, no tender bol zrušený. Z dôvodu nedostatku financií zatiaľ nemohli Trenčania dokončiť ani obchvat Topoľčian, jednu z najväčších zákaziek pre Slovenskú správu ciest.

Čriepky kvality

Veľká investícia roka 2009 – štrkovňa vo Veľkom Grobe – sa v tvrdej konkurencii postupne dostáva do povedomia zákazníkov. „Odstraňovali sme slabé miesta vo výrobe, najmä na suchom triediči, podarilo sa nám dosiahnuť hodinovú kapacitu 400 ton. Snažíme sa o vyššiu efektívnosť aj po stránke obchodnej expedície, napríklad chceme vyjsť v ústrety zákazníkom rozšírením otváracích hodín,“ sumarizuje **Ing. Milan Makatúra**, vedúci Strediska ťažby kameniva a štrkopieskov.

K výpočtu úspechov roka musí patriť aj opätovné obhajovanie cer-



Obec Mníchova Lehota pri Trenčíne sme skrášlili z eurofondov.

ri, rekonštrukcii miestnych komunikácií a pri revitalizáciách centier v celom rade obcí najmä v Trnavskom kraji – Ješkova Ves, Kátlovce, Trebatice, Dolná Krupá... Medzi akciami nechýbala infraštruktúra pre štvrte s individuálnou bytovou výstavbou, napríklad v Petrovej Vsi v okrese Skalica, kde má nová štvrť provokatívny názov Peklo. V Trnave sa domáci podieľali na rôznych projektoch skrášľovania miestnych sídlisk.

Ďalšie diela zrealizovali západníci pre samosprávne kraje – jedným z najkrajších je okružná križo-

tifkátor kvality, vzájomne výhodná spolupráca so školami od vysokých po základné a tiež fakt, že firma nezabúda na svoj región a cestársky stav. Práve preto sa stala generálnym partnerom XV. Dní slovenských cestárov (z atmosféry viac na vedľajšej strane).

Koniec roka je časom, keď sa okrem bilancovania zvykne priat' veľa úspechov do ďalšieho obdobia. CESTY NITRA to budú tentoraz potrebovať v pravom zmysle slova. Zabrat' naplno v roku 2011 pre nich nie je voľba. Je to jediná cesta.

ao, foto a profoto autor

Dni slovenských cestárov tradične vrcholili ródeom sypačov

Zase ich prekvapilo počasie... Kto to kedy videl – sneh v decembri?... Všade odhŕňajú, akurát na našej ulici zase nič... Aj vy si zvyknete občas takto sarkasticky zahromziť na našich cestárov? Možno máte pravdu. V každom prípade je však ich chlebič veľmi ťažký. A práve im začal náročný čas. Zima so snehom a ľadom.

Ako sa vôbec cestári na zimu pripravujú? No pokiaľ bývate v blízkosti rajónu tých devätnástich, čo sa prihlásili na tohtoročné Cestárske ródeu v rámci 15. Dní slovenských cestárov v Nitre, báť sa nemusíte. Borci v oranžových uniformách ukázali svoje jazdecké umenie. Bolo jasné, že si so zimnými cestami poradia rýchlo a šikovne...

Na súťaži zručnosti čaká šoférov vozidiel zimnej údržby niekoľko úskalí. Jazda na čas začína po štarte obchádzaním sudov, nasleduje prejazd nie veľmi širokou bránou, vzápätí cúvanie medzi kužele, akoby do garáže. S presnosťou na cen-

odhŕňanie snehu odohráva na sídlisku plnom áut, umenie presného zastavenia sa vodičom veľmi zide.

Aby boli pre každého rovnaké podmienky, všetci vodiči jazdia na jednom aute. Poskytli ho z Topolčian. A práve Topolčanec **Stano Mraček** dlho kraluje štartovému poľu. Nejazdil síce najrýchlejšie, ale presne zastavil. Viacerí favoriti pohorejú. So štartovým číslom 13 sa



Peter Kováč mieri za víťazstvom.

Bohatieri s pluhom



Preradenie rýchlosti signalizoval kúdol dymu z komína

timetre treba zvládnuť aj spiatocku. Predposlednou prekážkou je slalom a na záver to najťažšie, hoci zdanlivo malina - zastavenie na presnosť, pravým predným kolesom. Práve tam sa láme chlieb. Väčšina účastníkov tu nazbiera najviac trestných sekúnd. Trafíť sa do obdĺžnika je väčší kumšt, ako by ste čakali. Ale keď sa

objavuje na štarte nenápadný domáci zástupca **Peter Kováč**. A napokon je to práve on, ktorý sa dostáva na čelo. Ohroziť ho môže ešte mladý, dravý **Roman Petič** z Trnavy. Zajazdí najrýchlejší čas, ale trestné sekundy ho odsúvajú na druhé miesto, ktoré potom potvrdí v rozboji so Stanom Mračekom.



Peter Kováč pri prezentačnej jazde cti pre Stavby Colasu.



Zľava Roman Petič, Peter Kováč, Stano Mraček.

Vítaz Peter Kováč vychádza Stavbám Colasu v ústrety a berie nás aj na čestné kolo. Vodičom sypača je už 15 rokov, momentálne na správe a údržbe ciest Nitrianskeho samosprávneho kraja. Robotu má rád a veru si spomína, keď museli vychádzať do terénu už v októbri. V tomto čase ho možno stretnete aj v

blízkosti Murgašovej ulice, kde sídli CESTY NITRA, hlavný partner celého podujatia, ktoré sa znova perfektne vydarilo.

Želáme vám, milí čitatelia, aby ste sa túto zimu nestali hlavnou postavou nejakého ródea vy – na neposypanej alebo neupravenej vozovke.

text a foto tob



Takto vyzerá presné zastavenie.

Protihlukové opatrenia v Maglovci zaujali aj zväz výrobcov kameniva

Okolie si nás viac váži

„Kameň pre život.“ Tak nazvalo Slovenské združenie výrobcov kameniva súťaž pre členov, ktorí pamätajú na trvalú udržateľnosť podniku. Spoločnosť IS-Lom – prevádzkovateľ najväčšieho COLAS-áckeho lomu na Slovensku – v Maglovci - prihlásila do súťaže projekty hneď dva. Jeden z nich získal druhé miesto.

„Ide o návrh protihlukových opatrení v našom lome,“ technik riadenia výroby **Ing. Martin Stavníkovič, PhD.** Po znížení prašnosti a sily otrasov z prevádzky teda prišlo na

rad ďalšie zlepšenie. „Hlučnosť sme merali klasickým zvukomerom, ako aj akustickou kamerou. Tá je vhodná na následnú vizualizáciu a identifikáciu zdrojov hluku.“

Podstatou návrhu opatrení bol protihlukový kryt triediča SDT, ktorého účinnosť sa následne vyhodnotila.

„Vykonalé opatrenia sa ukázali ako účinné. Pri meraniach sa zistil útlm v rozmedzí 3 – 5 decibelov, pričom sme z technologických dôvodov nemerali hluk z pozadia,“ dopĺňa M. Stavníkovič.

Maglovčania prihlásili do súťaže

počinov smerujúcich k trvalej udržateľnosti aj svoj aprílový deň otvorených dverí. „Považujeme to za dôležité, lebo ľudia sú tí, kvôli ktorým vlastne robíme aj ostatné opatrenia. A chceme v týchto, ako veríme, dobrých činoch pokračovať. Nemusia nám priniesť ani ocenenia, hoci sa im, samozrejme, potešíme.“

ao, foto autor

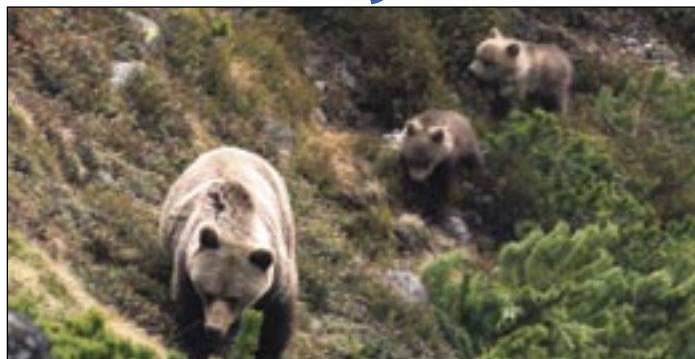


Stav na technologickom triediči SDT pred opatrením (vľavo) a po ňom (v strede). Vpravo záber z procesu merania.

Inšpirácia k výškam

„Aj napriek neľahkej dobe sa festival Vysoké hory Nitra tento rok znova uskutočnil a to už po piaty raz. Opäť sa vydaril, sme radi, že sme si za roky už získali dobrú povest,“ rozpráva **Ing. Katarína Egyudová**, personálna referentka CIEST NITRA a v súkromí aj vášnivá vysokohorská turistka.

Prehliadka filmov a prezentácií o horách a cestovaní prilákala 20. novembra do budovy Mestského úradu v Nitre okolo 800 hostí. Viaceré príspevky uviedli ich autori alebo hlavní hrdinovia, osobnosti z oblasti horolezectva a turistiky zo Slovenska i ČR.



Nechýbal medzi nimi ani uznávaný **Pavol Barabáš**, majiteľ viacerých ocenení z podobných festivalov na celom svete.

Záber z filmu *Strážca divočiny*.

„Po štvrtýkrát sme zorganizovali divácku anketu o najzaujímavejší film podujatia. Návštevníkom sa tento rok najviac páčil *Strážca divočiny*, dokument **Roberta Rajchla** a **Erika Baláza**.“ Ukazuje život zvierat, ako sú medvede a kamzíky, v tatranskej Tichej doline, ktorá patrí medzi posledné človekom takmer nedotknuté prírodné oblasti. „*Samotný R. Rajchl sa víťazstvu veľmi potešil a vyzdvihol organizáciu festivalu, čo zase potešilo nás,*“ dodáva K. Egyudová.

Kiež aj vám slúži tento tip ako inšpirácia. Nemusia to byť práve končiare veľhôr, aj v zime určite dobre padne prechádzka hoci aj v blízkom lese.

ano, foto Arolla Film



Katarína Egyudová (vľavo), jedna z organizátoriek festivalu.

Inžinierske stavby sa partnersky podieľali na košickom Festivale sakrálneho umenia, ktorý spestril kultúrny život v meste v druhej polovici novembra. Jedným z vrcholov série podujatí bol koncert Štát-

Festival sakrálneho umenia

nej filharmónie Košice a dvoch speváckych zborov – košického Collegium Technicum a slovinského akademického zboru Tone Tomšiča z univerzity v Ľubľane. Zaplnenému Domu umenia predniesli vokálno-inštrumentálne diela **Franza Schuberta** popri nich Symfóniu č. 40 „Jupiter“ **Wolfganga Amadea Mozarta**. Vrcholom bola hudobne nekonvenčná Omša č. 5 As Dur, kde burácalo vyše 90 hlasov, ktoré spevom harmonicky dopĺňali symfonický orchester.

ch

Recept pre vás (alebo polovičky, čo rady pečú) Postavte si perníkovú chalúpku

Viete, aká je typická cestárska postava? Podľa viacerých našich kolegov k nej neodmysliteľne patrí veľké bruško. Vzniká tak, že stavbári celý čas nestíhajú jesť a napokon sa „nadalbnú“ až večer... V tomto období roka si svoje brušá väčšinou pestujeme ešte viac. Vyskúšajte si tentoraz „postaviť“ niečo iné ako násyp alebo mostovku. Ozajstnú perníkovú chalúpku.

Pracovný postup

Metličkou vyšľaháme vajcia s cukrom. Prilejeme med a roztopený tuk. Ešte vyšľaháme. Na doske zmiešame múku, sódu bikarbónu, perníkové korenie. Prisypane asi jednu tretinu múky, vymiešame. Polotekutú hmotu vylejeme k zvyšnej múky a vypracujeme cesto. Ak sa nám lepí, môžeme ešte podsypať múkou. Vypracované cesto odložíme do chladničky, najlepšie do ďalšieho dňa.

Na druhý deň cesto vyberieme a necháme vonku zohriať aspoň na 1,5 hodiny pred prípravou. Potom ho rozdelíme na dve časti, aby sa nám lepšie vyvalovalo. Pripravíme si nákses, podľa ktorého potom budeme vykrajovať jednotlivé diely domčeka. Na strechu obdĺžnik 13x19,5 centimetra, na boky obdĺžnik v rozmere 8x10cm. Pri prednom dieli spodok 15 cm, boky 8 cm, strecha 14 cm. Potom vykrojíme dvere 5x3 cm, okná 3x3 cm. Zadný diel vyzerá tak isto ako predný bez dverí a okien. Cesto vyvalkáme na 5-6 mm.

Postupne vykrajujeme jednotlivé diely. Dva na strechu, dva na boky, predný a zadný diel. Na vykrojených častiach potom pomocou slamky vyrežeme diery, cez ktoré prevlečieme stužky. Opatrne preložíme na plech a s papierom na pečenie pečieme pri 180°C cca 8-10 min. Predný diel s oknami a dverami je dobré vykrajovať na plechu.

Po upečení potrieme rozšľahaným vajíčkom. Dierky na jednotlivých dieloch so slamkou opäť vyrezávame. Po vychladení ozdobíme bielkovou polevou podľa fantázie. Necháme vysušiť. Jednotlivé diely spojíme tenkou stuhou. Aby strecha lepšie držala, spojíme tenkou nitou špice predného a zadného dielu. Opatrne položíme strechu a môžeme kolaudovať.

Čo potrebujete

Materiál na skelet:

500g hladkej múky, 1,5 čajovej lyžičky sódy bikarbóny, 3 čajové lyžičky perníkového korenia, 100g rastlinného tuku, 3 vajcia, 225g práškového cukru, 150g medu, vajce na potretie

Povrchová úprava:

bielková poleva: 1 bielok, 130-140g práškového cukru, pár kvapiek citrónovej šťavy, potravinárske farbivo

Pomocný materiál:

3 m tenkej stuhy postrihanej na 30 cm kusy



foto internet

Nájde most v Laose?

29. október

Môj otec Ing. František Seman kedysi pracoval v závode 06 Inžinierskych stavieb v Prešove. V prvej polovici 80-tych rokov chodili stavať most(y) do Laosu. Keďže sa chystám na dovolenku do tých končín sveta, rád by som sa na ten most pozrel - ak ešte existuje. Otec už nežije a ja nepoznám presnú pozíciu mosta - myslím, že to bolo cez rieku Setamok(?)

Možno Vy ešte máte nejaké záznamy o projektoch z tých čias. Ak by ste mi mohli poskytnúť nejakú informáciu o lokalizácii mosta - najlepšie zemepisné súradnice - bol by som veľmi rád.

Ďakujem

Marek Seman

3. november

Dobrý deň pán Seman, ide o dva mosty v Laose, na ceste číslo 09 Sevannakhet - Laobao, ktorá by mala byť spojnícou Laosu a Vietnamu s prístavom Danang. Mosty boli realizované pri osadách Setamok a Sekukam ponad rieky s rovnakými názvami (Setamok, Sekukam). Presnejšiu polohu Vám žiaľ už neviem dať.

Pán Seman, otvorili ste veľmi zaujímavú tému, ktorú si už u nás skutočne takmer nikto nepamätá.

Vašej ceste želim šťastlivý priebeh!

Ing. Pavol Peško,
marketing IS

Spokojné Vianoce v kruhu rodiny a nový rok postavený na pevnom zdraví, bohatý na stretnutia s príjemnými ľuďmi a naplnený radosťou z vydarenej práce Vám želá redakcia Stavieb Colasu.

English Summary

Page 1/3

Inžinierske stavby is a part of consortium assigned to build also the second (left) half of D1 highway section Jablonov – Studenec in east Slovakia. The two-lane construction will cost 34,2 million euros and should be finished in two years.

Page 2

Inžinierske stavby is a part of 4-member association working on D3 highway in southern Bohemia. Their 6,4-percent part on the future passage Tabor – Sobeslav is being realized by COLAS CZ (roads) and SANGREEN (bridges).

Page 4/5

Colas CZ had a difficult year, but the amount of money from contracts has not seen a large

drop. The company (including quarries) is still strong in Vysočina and southern Moravia, as well as in eastern Bohemia and around Prague.

Page 6/7

Inžinierske stavby has been through a difficult year and the restructuring of company is under way. For the future it will be necessary to adapt to the market needs and go for small projects as well.

Page 8

CESTY NITRA is confirming its strong position in districts of western Slovakia, their good results in 2011 will depend on how much work will be contracted with investors, of which many feel shortage of money these months. **ch**

Blahoželáme novembrovým oslávencom

50 rokov

Ladislav Ondria	Závod 06 IS
Lubomír Idunk	CESTY NITRA
Jaroslava Rezková	Závod Jih
Milan Pilař	Závod Sever
Anna Morisková	Závod Lomy
Reinhard Horner	SANGREEN

55 rokov

Jozef Kiss	Závod 03 IS
Milan Škapinec	Závod 03 IS
Ludovít Cmarík	Závod 03 IS
Jozef Grznárik	Závod 09 IS
Ján Lasek	IS-Lom
Slavomír Špaček	Závod Jih
Ing. Zdeněk Řezníček	Závod Jih
Jindřich Matouš	Čermák a Hrachovec

60 rokov

Alojz Gazdik	Závod 02 IS
Mikuláš Chudik	Závod 03 IS
Miloš Klotton	Závod 09 IS

Jana Dufková	Závod Sever
František Laňka	Závod Sever
Antonín Vlček	Závod Sever
František Ďásek	SANGREEN
Zdeněk Tichopád	Čermák a Hrachovec

65 rokov

Jaroslav Novotný	Závod Sever
------------------	-------------

20 rokov vo firme

Luboš Horňák	CESTY NITRA
--------------	-------------

25 rokov vo firme

Roman Stáhel	CESTY NITRA
--------------	-------------

35 rokov vo firme

Marián Klasovský	CESTY NITRA
------------------	-------------

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

Poznávame a súťažíme s desaťročným COLAS-om - finále Amazonským pralesom

Keď otočíte glóbusom, môžete ukázať minimálne na päť svetadielov, kde nájdete kolegov zo skupiny COLAS. Putovali sme po Európe, Afrike, Ázii i Severnej Amerike. Dostali sme sa až k Južnej Amerike. Ideme do finále.

V amazonskom pralesi COLAS-áci pracovali na veľkom projekte (pozri foto). Vystavali cestu k mostu nad riekou Oyapock, vďaka čomu získala Brazília dobré spojenie s Francúzskou Guyanou. Počas stavby minuli 800 000 m³ materiálu, odlesnili 20 hektárov a použili šesťdesiatku strojov. Kanalizácia si vyžiadala výstavbu troch železobetónových konštrukcií vodných stavieb, 16 rybníkov a 21 ki-

lometrov priekop. Vskutku zaujímavý projekt, čo povieť? Aby sa zvieratá v lese mohli voľne pohybovať, vytvorili kolegovia dva biokoridory.

Farby Colasu vidno aj v Austrálii a Novej Kaledónii, Guadelope a na Martiniku. Z Čiech a zo Slovenska čakáme na vaše listy, korešpondenčné lístky a maily.

Kto nám pošle do 20. januára 2011 na adresu redakcie Stavby Colasu, Communication House, Štefánikova 6, 040 01 Košice alebo aoberhauser@communicationhouse.sk aspoň osem správnych odpovedí na desať nižšie uverejnených otázok, zaradíme ho do žrebovania. Pre päť výhercov sme pripravili

lákavé ceny. Prvou je termotaška, v ktorej nájdete nepremokavý obal na mobil, minilekárníčku a cyklomapu s bedekrom z dielne redakcie Stavieb Colasu - Communication House pre objavovanie Horného Abova. Druhá cena sa vám zide v lete - slnečná clona na okno do au-

ta a cyklomapa. Tretí šťastlivec získa pohár, pršiplášť a cyklomapu, štvrtá a piata cena je bohato ilustrovaná kniha Orechová slávnosť autorky **Kataríny Čániovej**, vedúcej redaktorky Stavieb Colasu.

šim/ROUTES
foto ROUTES



Súťažné otázky:

1. V koľkých európskych krajinách pôsobí COLAS?
2. Akú asfaltovú zmes použili kolegové pri vytvorení dlažby v Terra Botanica?
3. Aké zviera je symbolom Madagaskaru?
4. Kedy bol požiarom zničený kráľovský palác v Antananarive, ktorý rekonštruujú colasáci?
5. V ktorej kanadskej provincii sa venujú aj iným stavbám ako cestám?
6. Kedy kanadskí cestári končia sezónu?
7. Koľko ton asfaltovej emulzie a asfaltu vyprodukuje ročne v závode v Phitsanulok?
8. Aký typ ovocných stromov zdobí okolie závodu v Phitsanulok?
9. Ktoré dva štáty spojili novou cestou Colasáci v Južnej Amerike?
10. Čo vytvorili stavbári, aby zabezpečili voľný pohyb zvierat v amazonskom pralesi?

Milí čitatelia,

keďže sa k vám októbrové sudoku dostalo len pred dvoma týždňami, výhercu sme zatiaľ nežrebovali. Jeho či jej meno sa dozvieme v decembrovom čísle. Medzitým prinášame novembrový hlavolam, ktorého riešenie nám môžete zaslať vystrihnuté poštou **do 20. januára 2011** na známu adresu Stavby Colasu, Communication House, Štefánikova 6, 040 01 Košice. Prípadne oskenované alebo vyplnené v tabuľke e-mailom na adresu aoberhauser@communicationhouse.sk - lúšteniu zdar.

S u d o k u

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



Už si aj vy konečne lahnite, oddychujte... a neotravujte.

foto ch (Hladké Životice)

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: +421 55 623 00 70, +421 905 812 883. e-mail: office@communicationhouse.sk. web: communicationhouse.sk. **Vedúca redaktorka:** PaedDr. Katarína Eva Čániová. **Redaktori:**

Mgr. Anton Oberhauser, Mgr. Katarína Šimková. **Redakčná rada:** Ing. Alžbeta Dziačková (+421 55 600 92 19), Ing. Pavol Peško (+421 55 600 93 52), Ing. Ondrej Tomčo (+ 421 55 600 93 97), Ing. Mikuláš Varga (+421 37 692 05 12), Ing. Vladimír Budinský (+421 37 692 05 12), Ing. Katarína Egyudová (+421 37 692 05 12), Eva Plšková (+420 733 780 005), Olga Volfová (+420 733 780 008). Web: www.inzierske-stavby.sk, www.iske.sk, www.colassk.eu, www.colas.cz, www.sangreen.cz, www.cerhra.cz. **Sadzba:** JIRI Tlač: PROGRUP, Tr. KVP 1, 040 23, Košice, tel.: +421 55 645 12 53.