

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.

To naj pre primáty

Stredoeurópsky unikát

Anglicky lépe

Z lásky k autám



Inžinierske stavby dokončili vodárenskú megastavbu na východe

Voda pre Vranov

Opäť sme menili štatistiky. Stále nízky stupeň napojenosti východoslovenských domácností na vodárenskú infraštruktúru pomohli vylepšiť Inžinierske stavby. Ukončili projekt Vranov – pitná voda a kanalizácia v povodí rieky Topľa. V skúšobnej prevádzke sú všetky štyri čistiarnie odpadových vôd, celých deväťdesiatšesť kilometrov vodovodov a osemdesiatšesť kilometrov kanalizácie. Výsledky rozsiahlych trojročných prác tak už slúžia ľuďom.

Objednávateľom bola Východoslovenská vodárenská spoločnosť. Zákazku s balíčkom 42,5 miliónov eur zvládli zamestnanci závodu 02.

„Náročnosť projektu spôsobovala rozsiahle územie, na ktorom sme pracovali. Išlo o tridsaťkilometrovú plochu od Hanušoviec až po Sačurov. A tiež skoro celé mesto Vranov nad Topľou,“ popisuje výrobný námestník **Ing. Alojz Koníček**.

Najväčšia „ČOV-ka“ vznikla v Lomnici – vranovskej mestskej

časti. Stavby Colasu ju navštívili tesne pred odovzdaním. Moderná a príjemne pôsobiaca prevádzková budova, veľín aj komplex nádrží žiarili novotou. Vyrástli na pôvodne poľnohospodárskom pozemku. Pomôžu staršej čistiarni, ktorá už nestačila rastúcim potrebám mesta.

Ľudia z IS odvedli tiež kus práce pre okolité obce. Východné Slovensko je totiž známe nižším podielom pripojenosti na verejný vodovod (72,2% domácností) a kanalizáciu (51,5%),



Pracovali vo väčšine vranovských ulíc... V popredí Miroslav Sokol.

Uskladňovacie nádrže kalu na konci komplexu čistiarnie odpadových vôd v Lomnici.

Dve cesty

V prvej polovici septembra prekvapila informácia spoza rieky Moravy. Nepríjemne. Česká Skanska do začiatku budúceho roka prepustí 1 200 ľudí. O prácu prišiel každý šiesty zamestnanec najväčšej stavebnej firmy v krajine. Dve tretiny z uvoľnených ľudí sú robotníci zo stavieb, čo kvôli poklesu množstva zákaziek nemajú prácu.

Informácia zaujala aj na Slovensku, pretože tu Skanska pôsobí tiež a vie sa o nej, že svojich zamestnancov dokáže oceniť - aj finančne. Zdá sa však, že práve tu je v období krízy a ekonomickej recesie kameň úrazu. Skanska sa vydala cestou takej personálnej politiky, ktorá sa stala viacerým jej zamestnancom nakoniec osudnou. Stavebná produkcia v ČR v prvom polroku medziročne klesla o 4,8 percenta a za celý rok sa očakáva pokles 6,5 až 8 percent. Objem zákaziek v celom sektore spadol medziročne o takmer desatinu - na 184 miliárd korún v prvom polroku. Slovenské čísla nie sú príliš odlišné. V takých podmienkach bolo udržanie zamestnanosti na predošlej úrovni nemožné.

Triezvejšia a opatrnejšia dlhodobá stratégia spoločností zo skupiny COLAS sa teraz ukazuje ako lepšie riešenie. Napríklad tým, že spoločnosť s nižším počtom zamestnancov ľahšie prežijú náročnejšie obdobia. Keďže zákaziek viac, môžu osloviť externé firmy. Naša zásoba práce najmä na štátnych objednávkach je stále solídna, i keď nové stavby do nej nepribúdajú takým tempom ako v minulosti. Čaká sa na štart PPP stavieb, niektoré projekty si dokonca vyžiadali prijímanie zamestnancov. Je síce pravda, že naše platy môžu zaostávať za niektorými konkurenčnými firmami, pre COLAS však cesta stability zostáva prioritou aj v nestabilnom období. Tak ako kedykoľvek v minulosti.

ao, ilustračné foto archív



Každý z nás má vplyv

• V súčasnosti sa veľa hovorí o tom, že spoločnosti na Slovensku znižujú objem rôznych výhod - benefitov - pre svojich zamestnancov. Ako sú na tom Inžinierske stavby?

Helena Jacková, riaditeľka úseku riadenia ľudských zdrojov IS:

U nás sme zatiaľ nepristúpili k redukcii benefitov a ani to neplánujeme. Na druhej strane by som chcela apelovať na kolegov, aby pri každodennej práci nezabúdali na zásady hospodárnosti. Tlak na financie je značný. Aj úsporným správaním môžeme veľa ušetriť a tak vlastne investovať do seba.

ao

Najväčšia cestná zákazka o krok ďalej

V pohybe

Materská spoločnosť Inžinierskych stavieb Colas pripojila 23. septembra svoj podpis k druhému dodatku koncesnej zmluvy na výstavbu zvyšných úsekov diaľnice D1 medzi Martinom a Prešovom. Ide o projekt typu PPP. Dôvodom dodatku je predĺženie lehoty na finančné uzavretie. V čase ekonomickej krízy sú rokovania s bankami náročnejšie a vyžadujú viac času. Novým termínom sa stal 15. február 2010.



Rokovania budú dlhé, ale blíži sa čas, kedy stavbári premietnu plány do terénu. Špecialista oddelenia prípravy stavieb Ing. Ondrej Tomčo.

Zákazka sa odlišuje od klasických stavieb. Kým hodnoty bežných zákaziek na diaľničné úseky sú na úrovni rádovo stoviek miliónov eur, PPP projekt ráta s investičnými nákladmi pre všetky zvyšné nedostavané časti so sumou 2,4 miliardy.

Prípravári a cenári majú tiež viac práce. Vysvetľuje Ing. Ondrej Tomčo, špecialista oddelenia prípravy stavieb: „Nepôjde iba o realizáciu, v ktorej by sme postavili cestu podľa dokumentácie obstarávateľa. Tu sa musíme postarať aj o samotné vypracovanie projektovej dokumentácie a nesieme plnú zodpovednosť za akékoľvek zmeny, ktoré navrhujeme i riziká s tým spojené. Navyše koncesionár musí zabezpečiť financovanie projektu, prevádzkovanie a údržbu príslušných úsekov diaľnice po dobu tridsiatich rokov.“

Inak tiež pristúpili k príprave ponuky. Kým vo väčšine prípadov ich tvorí technický úsek na správu spoločnosti, tentoraz je O. Tomčo koordinátorom tímu pozostávajúceho aj zo zástupcov závodov 03 a 06. Na technickom úseku sa totiž berú viac do úvahy širšie hľadiská, závody zase vidia vďaka realizácii zákaziek aj inak skryté náklady. Cieľom je teda súlad oboch predstáv.

pokračovanie na str. 5

Ťažký prvý polrok

Skupina COLAS zaznamenala v prvom polroku konsolidované tržby v objeme 5,116 miliardy eur, čo je oproti rovnakému objemu vlnajšia pokles o 9,2 %. Čistý zisk skupiny poklesol o 55 %, na hodnotu 58 miliónov eur. V samotnom Francúzsku sa tržby znížili o 11,1 %, vo zvyšku Európy celkovo o 14 %. Výrazný pokles postihol Belgicko, Írsko, Maďarsko a Rumunsko.

IS čakajú zlepšenie

Inžinierske stavby Košice vykázali v prvom polroku tohto roka stratu 9,25 miliónov eur, pričom v rovnakom období vlnajšia bola firma v mínuse 3,62 mil. eur.

Výnosy klesli v prvých šiestich mesiacoch medziročne o 10,4 % na 82,21 mil. eur (2,48 miliardy Sk). Za celý rok podnik predpokladá zrealizovať objem výroby vo výške 226 mil. eur, ako informoval vo svojej polročnej správe za rok 2009.

Rečou finančníkov

Finančnú situáciu IS zaťažovali v prvom polroku vysoké potreby zdrojov pre bankové záruky súvisiace s verejnými súťažami a realizačnými zárukami. Vývoj pohľadávok, záväzkov, zásob, likvidity a úverovej zaťaženosti bol však adekvátny k potrebám výroby a financovanie spoločnosti bolo rovnomerné s občasnými výkyvmi.

Doterajší vývoj hospodárenia v tomto roku a celková situácia na stavebnom trhu v oblasti plnenia plánovaných objemov na rozostavaných stavbách nasvedčujú, že plánované zámery sa podarí naplniť.

red, internet

Voda pre Vranov

dokončenie zo str. 1

čo je približne o 10% menej ako celoštátny priemer. V posledných rokoch sa však obce do spoločnej siete pripájajú. Viac stavbyvedúci **Ing. Ján Šaliga**: „V rámci zákazky sme priviedli kanalizáciu do Vechca, Hermanoviec, Skrabského a Kamenej Poruby. Taktiež do Hencoviec a Bystreho, kde pribudli aj menšie čističky odpadových vôd.“ V tzv. 2. etape rozšírili zároveň čistiaci komplex v obci Sol'. Väčšinu ukončili k 31. augustu, len v niekoľkých lokalitách finišujú do konca októbra.

Cezhraničná spolupráca

Pri stavbe nádrží ČOV podali najnáročnejšie výkony. „Betónovali sme vo dne i v noci. Tento proces jednoducho nemožno prerušiť s



Stavbyvedúceho Ing. Jána Šaligu ešte čaká skompletizovanie obsahlej dokumentácie.



Celkom nová ČOV Lomnica.

koncom pracovného času,” vysvetľuje J. Šaliga. Kedysi pracoval na čistiarniach v Levoči a Kežmarku. Doba sa však zmenila a nové technológie spracovania kalu aj jeho príjemne prekvapili. Tu sa o ne postarala česká firma VHZ – DIS. Prvýkrát spolupracovala s Inžinierskymi stavbami a obe strany končili projekt spokojne. Jej zástupca, projektant elektro **Ing. Radovan Šabatka**, pozná areál v Lomnici dôverne. Prekvapujúce je, že kal vôbec necítiť. „Dobrá čistička nesmrdí,” vysvetľoval. „Zahŕňacie procesy spúšťajú piesok či kornáre. Odstraňujú ich mechanizmy v systéme nádrží na začiatku komplexu.“

Samozrejmosťou je anaeróbna nádrž. Kedysi sa totiž chemické prvky, najmä fosfor, vylučovali výhradne vhaňaním vzduchu. Ako vedľajší produkt však vznikali nebezpečné dusitany. V súčasnosti sa samé vy-

zrážajú tým, že istý čas je kal ponechaný bez prístupu kyslíka.

Pre silné žalúdky

Súčasťou zákazky bola výmena kanalizácie a vodovodov vo Vranove. Ako posledné šli na rad ulice Ondavská a Bernolákova. Prácu viedol majster **Ing. Pavol Pôbiš**. „Napájali sme postupne každý dom. Málortový domáci však poznal miesto starej prípojky. Hľadanie nás stálo veľa času,” povedal nám pri obhliadke terénu. „Psychický tlak znásoboval fakt, že tadiaľ vedie telekomunikačný kábel a hlavné privody plynu i vody. Všetko nedostatočne zakreslené. Obávali sme sa preseknutia pri výkopoch.“

V praxi to vyzeralo tak, že po nájdení starej kanalizácie odpojili prípojku vedúcu k domu a premiestnili ju k novému potrubiu. Zdanlivo jednoduché. Avšak realitu zneprijemňoval obsah pôvodnej, zrazu otvorenej kanalizácie. „Pravdupovediac, išlo o nevďačnú prácu. Len pre silné žalúdky,” popisoval mladý majster.

Nemilý, ale pre obyvateľov osobný výkon majú za sebou. A Vranov s okolím sa pridávajú k oblastiam, ktoré výrazne profitovali z možnosti využiť peniaze z Európskej únie na pozdvihnutie kvality života. Z eurofondov sa pokrylo 80 percent vranovského megaprojektu.

mag, ao, foto mag

Stručne

Oravská lastovička

Otvorenie necelých dvoch kilometrov obchvatu oravského mesta Trstená sa chystá na 11. novembra. Ide približne o štvrtinu celého diela, ktoré by malo združenie Váhostav-SK – Inžinierske stavby dokončiť o dva roky. Prvá lastovička však už pomôže uľahčiť dopravu na frekventovanej spojnici s Poľskom.

Posun vo Svidníku

Žiaľ, nie k lepšiemu. Na východnej trase do Poľska si mesto Svidník bude musieť na odbremenenie hlavne od kamiónovej dopravy ešte počkať. Následky júnovej povodne boli horšie, než sa na prvý pohľad zdalo. Otvorenie dlho očakávaného obchvatu sa tak posúva pravdepodobne na apríl 2010.

Spoločne vo väčšom

Inžinierske stavby a COLAS CZ sa opäť zúčastnia Silničnickej konferencie v Karlových Varech. Po minuloročnej prvej spoločnej prezentácii sa tentoraz v dňoch 13. – 14. októbra predstavia v rozľahlejšom stánku. Účasť bude tradične veľmi vysoká. V čase uzávierky novín bolo nahlásených takmer 900 účastníkov.

Partner cestárov

Odbornými prednáškami aj športovými podujatiami bol nabitý 8. – 9. október v Banskej Bystrici. Zišli sa tu zástupcovia investorov aj stavebných firiem na populárnych Dňoch slovenských cestárov. Inžinierske stavby sa stali jedným z partnerov podujatia.

V ďalšom kraji

CESTY NITRA v tomto volebnom roku pracujú už pre tretí samosprávny kraj. Po Nitrianskom and Trnavskom prišiel na rad Trenčín. Viac prinesieme v niektorom z budúcich čísel.

red

Komunikovať sa vypláca

Nie všetko bolo na hornom Zemplíne ideálne. Mnohí Vranovčania napríklad vôbec netušili, prečo majú celé mesiace rozkopané ulice. Až do poslednej chvíle. Dokonca ani na Ondavskej ulici, ktorá bola výrazne rozrytá ešte v polovici septembra. Viacerí obyvatelia boli prekvapení a nemali potuchy o novej čistiarni odpadových vôd. „Keby si dali tú námahu a boli nám oznámili, čo sa tu vlastne robí, ľudia by možno neboli takí otrávení. Prekážal nám najmä hluk a počas letných horúčav aj prach,” komentuje miestna obyvateľka.

Inžinierske stavby už nejaký čas označujú svoje projekty a pomocou tabúl sa ospravedlňujú za dočasné obmedzenia. Aj takto sa môžu budovať mosty medzi ľuďmi a firmami. Možno by o podobnom prístupe k občanom na viacerých miestach v rámci rozpracovaných projektov mohli považovať aj ďalšie spoločnosti. Ich imidž to iste nepokazí. **ao**

Stavby Colasu sú podnikovými novinami zamestnancov spoločnosti:

Poník sa už nevie dočkať nových susedov

Vždy v strehu

Vyššie deväťdesiat miliónov v reči korún, vyššie tri milióny v eurách. Tolko mesto Bratislava investuje do moderného pavilónu primátov - teda poloopíc, opíc a ľudoopov - v tamojšej zoologickej záhrade. Prestíž jednoducho niečo stojí. Navyše, niektoré veci sa peniazmi sotva dajú merať. Napríklad výborná povest', ktorú prácou na objekte potvrdili Inžinierske stavby (IS).

Povest' je ale nutné potvrdzovať každý deň tvrdou robotou. „Aj po ukončení bude treba ešte mnoho vecí,“ naznačuje **Marek Ujhelyi** zo závodu 09 IS ďalšiu nezvyčajnú stránku unikátnej stavby. Práce majú byť podľa plánu hotové v decembri. Osrstění nájomníci sa ale nenastahujú do nového domova skôr než v apríli 2010. Práve na to majster naráža. Vzhľadom na čas nutný na nasťahovanie zvierat a skúšobnú prevádzku musia stavbári do poslednej chvíle počítať s ďalšími možnými zmenami v projekte. Nebudú veľké, ale po doterajších skúsenostiach sa dá očakávať ich väčší počet. Je preto nutné byť takpovediac „v strehu“. Ľudia z IS budú musieť byť „poruke“ prakticky až do samotného sprístupnenia pavilónu verejnosti. „Orangutany dovezieme ešte do konca tohto roka a ďalšie zvieratá zrejme začiatkom budúceho,“ konkretizuje „ubytovací“ plán riaditeľka ZOO **Ing. Miloslava Šavelová**.

Dôvod?

Zoológia permanentne kráča rýchlo dopredu a niektoré veci, ktoré boli len nedávno takmer nespochybniteľné, sú dnes prekonané - nahradil ich nový prístup. „Ako pre každú modernú zoológickú záhradu, tak aj pre bratislavskú je nesmierne dôležité, aby sa zvieratá v uzavretých priestoroch cítili čo najlepšie, aby sa ich životné podmienky čo najviac približovali tým vo voľnej



Ľudovít Vereš (vľavo) a Viktor Gála na lešení striekajú steny budovy farebným náterom.

prírode. Dohliadame na ich blahobyť, správnu životosprávu a výživu. Chovné zariadenie musí poskytnúť možnosti pre obohacovanie života. Práve v prípade primátov je to nesmierne dôle-



Na bydlisko svojich susedov primátov je zvedavý aj poník Bono.

žitie vzhľadom na ich vysokú inteligenciu a tiež aby sme zabránili frustráciám z nudy,“ vysvetľuje M. Šavelová. Práce navyše sú obzvlášť náročné na prípravu. Všetko treba zachytiť aj na papieri, v zmenách a dodatkoch k zmluve. Podľa toho prispôbiť fakturáciu. Bratislavská ZOO chce držať krok so zvyškom sveta aj v chove primátov a tomu sa musí všetko podriadiť.

„Špecifické detaily meníme za pochodu. Napríklad uchytenie mreží, alebo ich zamykanie,“ konkretizuje M. Ujhelyi. Takéto jedinečné práce často na celom území Slovenska a Česka robí len hŕstka firiem. A zavolať spoľahlivých fachmanov je síce možno drahšie, ale v konečnom dôsledku nesporne výhodnejšie. Niektorí z poddodávateľov robia dokonca aj na projekte samotnom. „Veľa vecí sú prototypy. Trebárs prepúšťacie posuvné vrátka - koľajničky, šnek, motor, to všetko je jedinečné,“ doplňuje majster. Už len z týchto dôvodov je dodržanie časového plánu zo strany stavbárov obdivuhodným výkonom.



Zľava Ján Vaclav, Stanislav Čúzy a Ľudovít Szabo pri pokládke zámkovej dlažby.

Vyniká krásou

Aj v septembri bolo na stavbe živo až do osemnástej hodiny. Na týždňovky chodievala zo Šale skupina približne 15 ľudí. Dokončovacie práce smerujúce najmä k estetike a účelnosti hotového diela sú ešte v plnom prúde. Už teraz je však možné pavilón predstaviť. Hlavná budova ponese farebné nátery v rôznych jemných odtieňoch. Pod kupolou z modrého lexanu, ktorý má dobré tepelnoizolačné vlastnosti, budú mať primáty okrem iného umelý vodopád a teplota vnútri bude konštantná počas celého roka. Chlpatým obyvateľom iste ulahodí umelé skaly, kde sa po skompaktnej polyuretánovej penou finále robí pomocou cementovej povrchovej úpravy. Hospodárska budova vhodne zapadá do okolia svojou fasádou z agátového dreva.

Čakajú všetci

Objekt bude dominantou celej ZOO. Obyvať ho budú orangutany bornejské, gibony zlatolíce, komby veľkouché, komby Garnettove a šimpanzy učenív. Na svojich nových susedov sú dokonca zvedaví ďalší obyvatelia. Príkladom je poník Bono, ktorého ohrada susedí s budúcim veľkým výbehom ľudoopov. Ukladanie zámkovej dlažby kolegami zo závodu 09 sa stretlo s jeho neutíchajúcim záujmom. Chlapom to pripomenulo úsmevnú príhodu, keď inak tiché prostredie v okolí prác na pavilóne narušil práve dotýknutý kopytník. Krátko po tom, čo mu priviedli partnerku. Svojim erdžaním pozdravil aj Stavby Colasu.

Anton Oberhauser, foto autor

Pohľad na pavilón zozadu. V popredí výbehy.



Umelé skaly iste poskytnú nájomníkom mnoho stimulov.



Prešov – Svinia čaká na posledné stavebné povolenia

Obrus položený

Výše sedemkilometrový diaľničný úsek Prešov – Svinia je z 95% hotový. Do konca septembra položili „inžinieri“ obrusné asfaltové vrstvy na celej trase okrem križovatky Prešov-Západ. Vybudovali tiež napojenie budúcej diaľnice na súčasnú komunikáciu pri Chminianskej Novej Vsi. Aj s mostami na jeseň končia.

Na diaľnici tak prebiehajú posledné práce. Hovorí **Ing. Katarína Hava-dejová**, samostatná technická pracovníčka závodu 06: „Na mostoch osadzujeme rímsoy, zábradlia i zvodidlá. Pri diaľnici upravujeme svahy, sadíme stromy a kríky. Do polovice novembra sme okrem prešovskej kri-

žovatky hotoví. S dopravným značným a informačným systémom však počkáme na dokončenie celej diaľnice.“

Plánovaný termín odovzdania na konci novembra sa totiž iste presunie. Na jar. Chýbajú stavebné povolenia na nevysporiadaný pozemok, ktorý blokuje dokončenie mohutnej križovatky pri vjazde do šarišskej metropoly. Národná diaľničná spoločnosť sa zatiaľ nedohodla s majiteľom lokality. Na tomto kľúčovom mieste sú všetky napojenia na telekomunikačný kábel, vodovod i plynovod. Bez prístupu k nim sa ďalej nepohnú.

dm, foto autor



Úprava svahov a kladenie kociek začiatkom jesene. Pracovníci závodu 06 Marján Sochovič (vľavo) a František Jenča.

V pohybe

dokončenie zo str. 2

Diaľnicu chceme

Nasledujúce mesiace sa budú niest v znamení horúcich diskusií s bankami. Jednu miliardu eur má zafinancovať Európska investičná banka, ale len ak sa štát zaručí za 80% úveru. Na zvyšnú sumu prispeje zrejme spolu až dvadsať osem komerčných bánk pod vedením Bank of Scotland.

Otáznik visí nad mnohými pozemkami. Figurujú na nich neznámi vlastníci. Podľa ministra dopravy **Lubomíra Vážneho** to však môže byť aj výhodou. Nebránia totiž vý-

stavbe a ak sa nahlásia, dostanú peniaze. Komplikovanejšia situácia je na území obcí Bertotovce a Svinia, kde nie je isté, či sú majiteľmi osoby zapísané v katastrí. „Môže sa stať, že Národná diaľničná spoločnosť odkúpi pozemky od toho, komu nepatria a naopak, nezaplatí tomu, komu pozemok patrí,“ povedal denníku Sme Ľ. Vážny.

Hoci definitívne termíny ešte nie sú isté, vláda diaľnicu chce a konzorcium začne s prípravnými prácami ešte v polovici októbra. „Všetko je v pohybe,“ uzatvára tému s otvoreným koncom O. Tomčo.

mag, foto autor



Jedinečný most 215. Deviatori medzi jednotlivými piliermi budú napínať káble, ktoré pribudnú koncom októbra.

IS dokončujú na križovatke Vydu-manec (diaľnica D1 Svinia – Prešov-západ) aj jedinečný most s pracovným názvom 215. Prvýkrát v celom stredoeurópskom regióne využívajú technológiu, pri ktorej časť nos-

predpätie mosta. Ako keď zatlačíte za oba konce pravítka. Technológia znižuje potrebné množstvo betónu a zároveň zefektívňuje využitie jeho základnej vlastnosti – pevnosti v tlaku.

Prvý v strednej Európe

ných predpínacích káblov povedie nie vo vnútri stavby, ale v potrubiach pod ňou. „Riešenie umožňuje štíhlejšiu, vzdušnejšiu konštrukciu mosta, ktorá zaujme odbornú aj laickú verejnosť,“ komentuje **Ing. Jozef Šinaľ**, vedúci oddelenia prípravy stavieb závodu 06.

V prípade „215-tyky“ je týchto lán pätnásť a ďalších voľných káblov až dvadsaťštyri. Tie sú ukotvené a predopnuté nad každým pilierom. Prenos napätia do nosnej konštrukcie zabezpečuje deviator. Výsledným stavom je neustále

Samotný proces predpínania skoro 350 metrov dlhého desaťpoľového mosta uskutočnia na konci októbra napnutím voľných (externých) lán. Do PE-potrubia s káblami následne injektujú cementové mlieko, ktoré ich ochráni pred koróziou z vlhkosti. Efektívne budú aj piliere. Tvarom „V“ ladia s deviatormi, pričom stredná tmavšia časť sa opticky odlišuje od svetlejších okrajov. Pri Prešove teda vzniká pútavá dominantna s aspirantúrou na Stavbu roka v SR.

dra, foto Ing. Jozef Šinaľ

Česko-slovenský kalendár pre rok 2010

Každý sa nájde

Členovia skupiny Colas na Slovensku a v Česku spolupracujú pri spoločnom projekte - kalendári pre budúci rok. Miesto si nájdu vybrané diela všetkých firiem s komentárom v oboch národných jazykoch a angličtine. Pomysel-

nou niťou, ktorá bude spájať všetky zábery sa stane myšlienka Realizujeme Vaše predstavy. Zaujme prevedenie. Nepôjde len o klasické fotografie. Prekryje ich aj maľba na priesvitnom papieri. Je sa na čo tešiť. **red**

Obchod je také o etice

Vystoupit ze zaběhaných kolejí

Má za sebou bohaté zkušenosti ve sféře průmyslu i reklamy. Do Prahy ho přivedla touha po změně a už téměř rok je vedoucím marketingu COLAS-u CZ. Ing. Dušana VOJTECHA jsme se zeptali na jeho pracovní plány i hobby.

• **Jaké byly nejdůležitější mezníky ve vaší kariéře, která vás přivedla i do této firmy? A proč právě stavebnictví?**

Mezníků je určitě víc. Snad ten největší byl, když jsem v roce 1998 odešel z Košic trvaleji pracovat do Bratislavy. Jako Košičanovi mi srdce bije pro rodné město a proto jsem i dnes kriticky vůči jeho správě. Přestože původně stavbař nejsem, s touto činností jsem se setkával stále chtít-nechtít. Ať už bylo potřebné něco opravit doma u rodičů, nebo když jsem se osamostatnil. A také v práci. Například ve VSŽ, když firma „zdědila“ po federaci ro-

zestavěný KTUK Dolinskaja. Později v Chemosvitu Svit při vzniku stroje pro potlač folií nebo v SSE Žilina při technologii HDO. Bez stavebnictví nebo jen líznutí o některou jeho část to prostě nejde.

• **Co byste rád prosadil na současných pozicích?**

Všichni se dnes setkáváme s množstvím nabídek na zboží nebo služby, ale jenom málo z nich skutečně splní to, co slibuje. A to je problém. Problém v etice jeden mezi druhým, ať už jsme osobou nebo firmou. Proto mým letošním cílem je etická komunikace

ve vztahu k našim firemním partnerům, ale také uvnitř firmy mezi rodinou „colasáků“ na obou stranách řeky Moravy.

• **Firma chce růst a zlepšovat svou pozici na českém trhu. Jaké kroky v tomto směru podnikáte?**

Povědomí je základem pro to, aby se na vás, jako dodavatele, někdo obrátil. Skupina COLAS pracuje zejména v oblasti veřejných a komunitních projektů. V dnešní nelehké době je důležité dosáhnout za málo peněz optimální výsledek. Proto se orientujeme na budování značky prostřednictvím odborných veletrhů a výstav na jedné straně a na úzkou spolupráci se samosprávou na straně druhé. Letos jsme společně se skupinou ze Slovenska vystavovali na IBF Brno a čeká nás ještě prezentace na konferenci Silnice v Karlových Varech. Nevynecháváme ani komunikaci s veřejností prostřednictvím upravených a označených areálů našich provozů nebo i vizáží pracovních strojů a vozidel. V této oblasti je skutečně co zlepšovat, abychom sjednotili vizuální projev společnosti jako celku.

• **Do České republiky jste se jako Slovák přistěhoval ještě před nástupem na současnou pozici. Jaký vztah máte k novému bydlišti?**

Prahu jsem poprvé zažil spolu s otcem v roce 1977. Věnoval se mi tedy plně dva týdny. Bylo to náročné, navštěvovali jsme různé zajímavosti. Město znal velice dobře jako student Karlovy univerzity ještě za

první republiky. Takže tady někde jsou asi základy vztahu k stověžatě. Pak přišlo období studia na Technické univerzitě Košice. Naše katedra úzce spolupracovala s Českým vysokým učením technickým. Zastávám názor, že je dobré jednou za čas opustit zaběhané koleje a teritorium. Potom člověk ztratí slepotu, v níž se denně pohybuje.

• **Vaše práce vyžaduje být vždy otevřený novým myšlenkám. Jak přicházíte k nápadům?**

Nejčastěji v noci, když všechno kolem spí, nebo po přiměřeném sportovním výkonu. Kdysi jsem hrál hokej a fotbal. Dnes je to horská cyklistika, běžky a golf. Ke golfu jsem měl velký despekt jako k něčemu snobskému, ale tady, v Čechách, se stal sportem i pro širší veřejnost. Cenově je na úrovni sjezdového lyžování. Patří k němu pohoda a správná etika. Hodně čtu, především ekonomickou literaturu, ale také cestopisy. A radost mi dělají moje rozkvetlé orchideje.

• **Záliby pomáhají udržet životní rovnováhu. A co vás motivuje k dalšímu postupu?**

Výzva něco za sebou nechat, tak jak to dělal košický župan Ján Rummann. (*Podporoval kulturní a hospodářský život na východě Slovenska, žil v letech 1876 – 1925, pozn. redaktora*)

Děkujeme za rozhovor.

dm, foto dokumentace
Ing. Dušan Vojtech



Jednou za čas i recese... Ing. Dušan Vojtech (vpravo) s bývalými kolegy z reklamní agentury.

Probíhají audity

Změna certifikačního orgánu

Členové skupiny Colas na obou stranách řeky Moravy splnili zásadní úkol pro rok 2009: společnou certifikační firmou se stala SGS Slovakia, člen celosvětové společnosti s centrálou ve Švýcarsku. Právě vykonává kompletní audity v Kamenolomu Císařská a u Čermáka a Hrachovce. V COLAS-u CZ a SANGREEN-u se zaměřil na životní prostředí a BOZP. Už od července je totiž u nich pod

drobnohledem systém kvality, který prověřuje ještě Silmos-Q - původní auditor firem. Své výsledky však odevzdá nástupci a ten pak vydá certifikát kvality. SGS Slovakia zachová stejné ceny za recertifikační proces, jaké byly u předchůdců a vydaná osvědčení podle ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001 jsou na území ČR platné v rámci multilaterální dohody. dra

Odezvy z kurzů angličtiny

Virtuálně i živě

První běh výuky angličtiny, který od dubna poskytla škola Berlitz, má po ukončení na začátku podzimu pestré ohlasy. Zúčastnili se ho zaměstnanci COLAS-u CZ a SANGREEN-u, kteří cizí jazyk využijí při své práci. Celkově více než šedesát lidí. Nešlo o běžný kurz. „Většina si vyzkoušela virtuální lekce prostřednictvím počítače a internetu. V dohodnutou dobu navázali spojení s lektorem, který přednášel častokrát z opačné konce zeměkoule,“ vysvětluje

Mgr. Monika Mohňáková, samostatná pracovnice útvaru vzdělávání. Žádná skupina neměla lektora z ČR. Většinou to vyhovovalo. Někteří začátečníci by ale ocenili start v rodném jazyce, což však není filozofií Berlitzu. Jiní pocítovali absenci přímého kontaktu s učitelem. Proto v dalším běhu kurzů, který právě začíná, budou převládat klasické lekce ve skupinách a lektoři přijdou na provozy. Mnozí ale dále využijí virtuální učebnu. mag

V Praze získali reputaci a míří dál

Mosty nerostou na zahrádkách

Září se ukázalo jako jeden z mezníků pro zkušenosti pracovníků SANGREEN-u. Dokončili více než třístametrový most na rychlostní komunikaci R6 před Chebem. Je to největší stavba v devatenáctileté historii firmy. Rozšiřují teda pole působnosti. Není tomu tak dávno, co se specializovali výhradně na rekonstrukce. Nyní budují zejména vlastní díla.

Hlavní myšlenkou při založení firmy v roce 1990 bylo poskytnout moderní materiály na stavbu železobetonových konstrukcí. Na východ od bývalé „železné opony“ se tím tenkrát nikdo nezabýval. Stavěly se mosty, přehrady, budovy, ale chyběly kvalitní směsi na opravu po určitých letech provozu. Na betonu totiž nedrží cokoliv. Zakladatelé SANGREEN-u s kontakty v Austrálii měli potřebné know-how. Stali se průkopníky v České republice. „Naši lidé například vynalezli tzv. PermaPatch. Špičkovou hmotu, která zabezpečuje soudržnost s betonovým podkladem,“ připomíná současný ředitel Ing. Jaroslav Zíma. Zakázek na opravu poškozených staveb měli brzy dost a tak samotnou výrobu směsí posunuli jiné firmě (Redrock). V roce 2000 přešli pod skupinu COLAS.



Firma roste a získává zkušenosti z výstavby mostů. Ředitel SANGREEN-u Ing. Jaroslav Zíma.

Těsně před dokončením. Do Chebu už řidiči přijedou po novém mostě.

Nové obzory

Z mnohých zakázek můžeme uvést opravu Slapské přehrady v letech 2004 až 2006. Renomé si však SANGREEN získal hlavně na mohutném Barrandovském mostě. „Konkurenci se do této zakázky nechtělo. Jde totiž o nejvytíženější pražský most. Navíc všechny sanace musí probíhat bez omezení provozu. My jsme to však zvládli. A od té doby každoročně rekonstruujeme částí mostu,“ opisuje začátky projektu v roce 2002 J. Zíma.

Změna vlastníků na přelomu tisíciletí se projevila v nových projektech. Členství v celosvětové skupině posunulo ambice firmy ještě výš. Začala mosty i budovat. Ředitel říká: „Sanacní práce tvořily v roce 2001 skoro 100% našeho obrátu. Teď je to desetina. Zbytek jsou novostavby.“

Nové zaměření není žádná náhoda. V SANGREEN-u už předtím pracovali odborníci na mostní konstrukce. Vždyť většina oprav se týká právě těchto objektů. Stavby zvýšily rovněž přítok financí. Zatímco před necelými deseti lety měla firma obrát cca 100 milionů Kč, v současnosti přesahuje 300 milionů. Letošní plán na 340 milionů stěhuje komplikovaná celosvětová ekonomická situace.

Vychovávají odborníky

Na podzim odevzdávají mosty na D47 a R6. Příští rok se chystají na D8 před Ústím nad Labem, D3 u Tábora a na obchvat Kolína. Rostoucí poptávka se projevuje ve zvyšování počtu zaměstnanců. „Hledáme lidi s elánem a zájmem. Na trhu ale není moc ostřílených odborníků, musíme si tedy své vychovat,“ říká ředitel. „Ale zůstává u nás jen desetina přijatých.“ Důvod? „Většina například nechce cestovat. Rádi by pracovali je-

nom v místě bydliště. Mosty však nerostou na zahrádkách, za stavbami je nutné dojíždět.“

Ruchu a kvapu v stavebnictví se dnes nedá vyhnout. Patrik Havrda, referent MTZ, který



Obchodní ředitel Ing. Václav Pánek.

nastoupil před necelým rokem, je však spokojený: „Připravuji nabídky a smlouvy. Je to různorodá práce, žádný stereotyp.“ Obchodní agendu rostoucí firmy nese na svých bedrech už od roku 1995 obchodní ředitel Ing. Václav Pánek. Jak to zvládá? „Snažím se nepoddát stresu. Zakousnout se do projektu a vyřešit ho,“ říká. „A také aktivitami mimo práce. Prostě tu zátěž vybíhat.“

Zocelení

Sport má u hodně lidí ze SANGREEN-u své pevné místo. V roce 2007 vyhráli fotbalový COLAS Cup. Každý červenec je můžete potkat i na Slapské přehradě. „Zúčastňujeme se na místním triatlonu. Plavání 450 metrů, dalších 32 kilometrů kolo a ještě 4,5 kilometru běhu. Je to makačka, ale akci jsme si oblíbili a jezdíme sem už roky,“ pochvaluje J. Zíma. Tentokrát soutěžili kromě ředitele i V. Pánek, P. Havrda a Ing. Pavel Broda. Pěkná účast, vždyť celkově přišlo více než šedesát odvážlivců.

Tedy „Sangriňáky“ udržují v dobré kondici nejen mosty.

Drahošlav Magdoško
foto autor a Ing. Jaroslav Zíma

Soutěž o knihu

Uhádněte, co vyjadřuje název SANGREEN !

- kombinaci slov sanace a anglického „green“, příjmení australského zakladatele
- kombinaci slov sanace a anglického „green“, zelený, oblíbené barvy prvních majitelů firmy
- kombinaci slov sanace a anglického „green“, zelený, vyjadřující ekologické inovace při vzniku firmy

Svoji odpověď zašlete mailem na adresu dmagdosko@communication-house.sk do 22. října 2009 a vylosovaný výherce získá knihu povídek inspirovanou každodenními příběhy - Orechovú slávnosť.

Stavby Colasu jsou firemními novinami zaměstnanců společnosti:



Colas CZ



Linka pri Velkom Grobe spracúva kamenivo v špičkovej kvalite Technológia k (naším) službám

Od čias priemyselnej revolúcie sa ľudia predbiehajú vo vymýšľaní riešení, ktoré by uľahčili prácu a život. Búrlivým rozvojom najmä v posledných desaťročiach prešlo odvetvie ťažobného priemyslu. Po čerstvých príkladoch najmodernejšej technológie netreba chodiť ďaleko – stačí zísť do Veľkého Grobu, k linke na spracovanie prírodného štrkopiesku. Spustili ju CESTY NITRA.

Už v minulom čísle sme vám projekt v kocke predstavili. Teraz sa bližšie pozrieme na samotnú technologickú linku. Fínska firma Metso Minerals ako generálny dodávateľ poskytla strojné zariadenia, Trnavčania zo spoločnosti Technológia Slovensko dodali ostatné prvky, postarali sa o montáž a dohliadali na skúšobnú prevádzku. Tá sa v týchto dňoch končí.

Suchý spôsob

Linka je navrhnutá tak, aby surovina mohla prechádzať úpravou v dvoch režimoch – suchom i mokrom. Obslužný personál si vo velíne na monitore navolí príslušný režim. Nastaviť sa dá aj hodinový výkon v percentách. Pri ovládanom

Podsítna frakcia 0/22 mm sa po putovaní cez dopravníky nakoniec dostane do dvojcestného sklzu. Ako už názov napovedá, pod ním sú ďalšie dva dopravníky, označené B05 a B04, ktorých prevádzka sa nastavuje podľa aktuálnych potrieb.

Pri ukončení činnosti linky veliaci pracovník najskôr zastaví navážanie kameniva do násypky a postupne sa automaticky odstavujú zariadenia linky, vždy v poradí, v akom cez ne surovina prechádzala.

Mokrý spôsob

Najjemnejšia frakcia 0/4 mm sa získava pomocou mokrého cyklu, s použitím technologickej vody. Pásová váha



Po dobrej spolupráci. Dušan Madola, vedúci Strediska ťažby kameniva a štrkopieskov CIEST NITRA (vľavo) s Romanom Moravčíkom, technikom Technológií Slovensko.

Najdrobnejšie kamenivo sa v špeciálnom zariadení zvanom Sotres odvodňuje (hydrocyklónom na báze odstredivých síl) a svoju púť linkou končí na ďalšej skládke. Pred vypínaním systému sa čaká na vyprázdnenie Sotresu. Čerpadlo čistej technologickej vody a čerpadlo kalovej vody sa vypínajú ako posledné.

ska bola práve linka pre CESTY NITRA prvou, ktorú postavili na takýto veľký výkon, až 400 ton za hodinu. Tiež sa po prvý raz stretli s oddeľovaním najjemnejšej frakcie 0/4 mm výlučne hydrocyklónom. „So záujmom sme čakali, ako to dopadne, ale všetci sme spokojní,“ hodnotí konateľ Technológií Slovensko

Eduard Kotleba.

Sú spokojní

Pre spoločnosť Technológia Sloven-

tob, foto dm



Frakciu na každej skládke identifikuje aj tabuľa.

pulte sa nachádzajú tiež vyhodnocovacie jednotky pásových váh, prvá je situovaná v spodnej časti úvodného pásového dopravníka B02.

Len čo surovina opustí vyklápači priestor dumpera či nákladného auta, padá do vstupnej násypky. Z nej sa pásovým podávačom dostáva na dopravník B02. Ten prepravuje štrkopiesok na vibračný triedič. Tu dochádza k samotnému triedeniu frakcií. Nadsítna 63/+ mm padá priamo na zemnú skládku. Frakcia 22/63 mm pokračuje na ďalší dopravník a na ďalšiu zemnú skládku. V tejto fáze sa pre budúcnosť počíta s predvznaním frakcií od 22/63 až po 4/8 mm.

č. 2 na dopravníku B07 váži frakciu 0/4 mm a zároveň reguluje chod dopravníka B05, tzv. dávkovacieho. Pásová váha má nastavený výkon 200 t/h frakcie 0/4, po prekročení riadiaci systém automaticky spomalí dopravník B05 a ten podáva menej frakcie 0/22 na dopravník B06.

Úvod mokrého procesu je totožný so suchým. Frakcia 0/22 následne putuje cez B05 a B06 až do rozplavovacieho žlabu nad vibračným triedičom. V žlabu sa zmieša s vodou a zmes padá na vrchnú sitovú plochu, čím sa dosahuje skoršie a kvalitnejšie triedenie. Frakcie od hrubšej po jemnejšiu (16/22, 8/16, 4/8) postupne padajú na zemné skládky.

Pestrý personál

Pracovné osadenstvo linky sa kompletizuje v týchto dňoch. Isté je, že sa zišlo z rôznych končín a je rôzneho veku. Nechýbajú mladí. Majster Ing. Roland Szilágyi bude prevádzku riadiť. Pochádza z Borše, obce na juhovýchode Slovenska, neďaleko maďarských hraníc. Do Veľkého Grobu to má absolvent fakulty BERG košickej technickej univerzity skoro 500 kilometrov. Vo velíne mu robí spoločnosť elektrikár Dušan Hyža. Na mieste nájde prácu približne 12 ľudí, z toho asi polovica bude miestnych.



Elektrikár Dušan Hyža riadi proces z velína, vpravo Roland Szilágyi dozerá na prevádzku.

Aj keby Marián Laták žil pred 70 rokmi, o prácu má postarané – hoci u gangstrov

Živí svedkovia

Keď stretnete tohto skromného muža, zrejme vám nenapadne, že práve on má výnimočného koníčka. Aspoň malá indícia? Na CESTÁCH NITRA v Trnave pracuje ako vodič, teraz na úžitkovom vozidle zvanom UDS. K motorom má teda blízko. Uhádli ste? Koníčkom Mariána LATÁKA sú historické autá - veterány.



Hrdý majiteľ: Marián Laták ukazuje fotografiu „gangsterského“ citroëna (1938).

Marián je sám už tak trochu veteránom. So stavbárčinou spojil svoj život ako mladík v roku 1968. Za štyri desaťročia kariéry vodiča sa s motorovými vozidlami vo firme zblížil z rôznych strán. V súkromí sa postupne „našiel“ v oživovaní starých áut, živých svedkov minulosti. Tie nielen starostlivo upravuje do pôvodného stavu aj v najmenších detailoch, ale tiež opravuje. „U kamaráta v dielni sme robili cadillac so 16-valcovým motorom. Bolo to pre pána z Novák - inak veľmi dobrého, charakterného človeka,“ hovorí. Naznačuje tým aj prirodzený fakt – ľudia „od veteránov“ sa väčšinou dobre poznajú.



Tatra 57 A počas veterán rely v Banskej Štiavnici.

A čo jeho vlastná zbierka? Asi najkrajším aj najvzácnejším exemplárom, ktorý doteraz dal do poriadku, je Citroën 11 B z roku 1938. Čierny, robustný. Nečudo, že „bol známy ako gangsterský voz,“ ako objasňuje Marián. Ktovie, či by sa za starých čias dobre neuzivil ako opravár elegantných áut po záťahoch v podsvetí...

Aj ďalšie dve vozidlá, ktoré vypiplal, pochádzajú z II. svetovej vojny. Československá Tatra 57 A aj motorka nemeckej výroby NSU 251 OSL zišli z výrobných pásov v tridsiatom siedmom. Dvojkolesový tátoš je momentálne zapožičaný do galantského múzea.

Ďalšia Tatra sa už blýska

Oveľa viac príležitostí na prevetranie pojazdných krásavcov sa vyskytuje na neziskových podujatiach. Medzi ne patrí už tradičná Trnavská stovka alebo klubový zraz v Smoleniciach, ktorý sa konal aj tento rok v polovici augusta. Sú to príležitosti, kde sa schádzajú kamaráti, rodina. Neraz veteráni ukazujú svoje veľké srdcia a podelia sa aj o to málo, čo majú navyše - napríklad s mentálne postihnutými deťmi. Pamätnou udalosťou bola veterán rely „500 kilometrov slovenských“ v roku 1999, keď s Tatrou prešli krajinu od západu na východ a popri tom aj do poľských miest ako Nowy Sacz či Krynica.

minulých čias

Momentálne Marián Laták pracuje na ďalšej Tatre, model 57 z roku 1932. Už výrazne pokročil.

„Karoséria sa oplechuje, výdrevu vo vnútri je už hotová, chróm, prístrojová doska takisto, aj drevená podlaha,“ opisuje auto, ktoré v dobe svojho vzniku malo slúžiť predovšetkým strednej vrstve. Pracovať na tatrovke je o niečo ľahšie ako na citroëne, kde originálne súčiastky z Francúzska sa síce dali zohnať, ale zato za dosť vysokú cenu.

Mariána môžeme smelo nazvať žijúcou legendou trnavských dopravákov i otcom štyroch veteránov ciest. Ďalšiu podobnú črtu – už bez akejkoľvek snahy – získal v práci. Tak trochu s povzdychom hovorí: „Nikdy, za celých mojich 40 rokov vo firme som nejazdil na novom aute...“

Anton Oberhauser, foto autor, archív Mariána Latáka a Daniela Prelovského



Marián Laták s Erikou Prelovskou, sediacou v sajdkáre manželovho motocykla Harley Davidson.

Ďalší do partie

Marián Laták nie je vo firme osamotený. Ďalším „veteránistom“ z trnavského strediska CIEST NITRA je Daniel Prelovský - majiteľ unikátneho Harley Davidsona 750 z roku 1942 a vzácneho Jeepu Willys vyrobeného o dva roky neskôr. Tento skvost bol neodmysliteľnou súčasťou výzbroje americkej armády počas II. svetovej vojny.



Priviedol diaľnicu domov

Celý život chodieval za prácou na týždňovky, teraz prišla stavba k nemu. Pod Spišský hrad. A nie náhodou. „V novembri odchádzam do dôchodku. Diaľničný úsek Studenec – Beharovce, ktorý budujú Inžinierske stavby, prechádza okolo mojej obce. Požiadal som preto na zvyšný polrok o preloženie z pracoviska na obchvate Trstenej na Orave,“ vraví **Jozef Tejbus** zo závodu 06, rodák z Bijacoviec. Povolenie dostal, a tak pomáha na svojom poslednom cestnom diele. „Pre IS pracujem štyridsaťdva rokov. Nastúpil som rovno po vojenskej službe,“ hovorí. Svoje celoživotné úsilie zasvätil jednému zamestnávateľovi.

Kolegovia ho dobre poznajú. Keď sa pri návšteve staveniska spišskej diaľnice pýtame pracovníkov na niekoho, kto z prítomných pracuje vo firme najdlhšie, všetci ukazujú jedným smerom a vravia rovnaké meno. To jeho.

Narába so železom, viaže armatúry, ale tiež pomáha so všetkým, čo treba. My sa s ním rozprávame pri prekopávaní kanalizačného priepustu.

Prvú veľkú stavbu zažil koncom šesťdesiatych rokov na Štrbskom plese. Vytvorili objekty pre lyžiarske majstrovstvá sveta v 1970-tom. Nasledovali nespočetné projekty. Narýchlo spomína aspoň most Podtureň i ďalší pri Fričovciach smerom do Lipoviec, diaľnicu Ladce – Sverepec a dobre pozná aj Česko – D1 pri Rozvadove vznikla aj jeho zásluhou.

Na odvedenú prácu je hrdý, ale blížiaci sa odpočinok ho teší. Zaslúžene. S IS však nekončí. Nielenže svoju poslednú stavbu bude mať na dohľad, ale o novinkách sa dozvie aj od syna Ondreja. Tiež pracuje pre „inžinierov“.

dra
foto autor



Jozef Tejbus (vpravo) s kolegom-kamarátom Jozefom Olšovským.

V spätnom zrkadle

Kolegiálny kolega

Každého šoféra potešia na cestách prejavy solidarity. O jeden z nich sa s nami podelil riaditeľ IS-Lomu **Ing. Ján Kačeňák**: „V polovici septembra som šiel pracovne do Banskej Štiavnice. Na horskom priechode Donovaly ma pribrzdila dlhá, vlečuca sa kolóna áut. V zákrute som zbadal „vinníka“. Plne naložený kamión. A s logom Inžinierskych stavieb. Keďže som sa ponáhľal, pocity boli všelijaké. No na vrchole sa zrazu uhol na úseku so širšou krajinou. Pustil nás pred seba ihneď, keď mohol. Klobúk dole, bol to správny človek.“ Pri obiehaní si aj obzrel nákladiak. Ťahač Liaz Maxi. Firemné číslo 203.

Zistili sme, že vodičom kamiónu je **Jaroslav Straka** zo závodu 06. „Sledujem spätné zrkadlá a vždy keď sa dá, nechám sa obehnúť,“ vraví v mobilnom telefóne. Na závode ho totiž nezastihnute. Stále je na cestách. „Moje vozidlo je staršieho dáta, nemôžem ísť rýchlejšie. Nemá napríklad retardér, ktorý automaticky spomaľuje jazdu z kopca, a preto mám vtedy nohu stále na brzde. Musím ísť jednoducho pomalšie hore aj dole oproti modernejším strojom.“ V IS pracuje už od roku 1975. Na súčasný kamión si zvykol a hoci nie je najrýchlejší, nemenil by.

Rýchlosť predsa nie je všetko. Dôležitý je tiež prístup. **mag**

Prečítali sme za vás

Spišská nekropola má viac ako tritisíc rokov

Spišský Korzár, 5.9.2009

Práce na výstavbe diaľnice D1 Beharovce – Studenec (okres Levoča) odkryli zaujímavý nález. Pohrebisko otomanskej kultúry pri Spišskom Podhradí ukrýva vyše dvesto hrobov. Hoci ide o štvrté pohrebisko na Spiši, počtom hrobov je zatiaľ najrozsiahlejšie. Archeológovia odhadujú, že lokalita môže ukrývať do tisíc hrobov. Pohrebisko (nekropola) je staré 3500 až 3700 rokov.

„Evidovali sme tu takmer bezvýznamnú lokalitu pravekých a stredovekých črepov, no až prvý zásah USD do pôdy odkryl významné nálezisko,“ zdôraznil vedúci archeologického výskumu **Marián Soják** zo SAV. Práve výstavba diaľnice pomáha sčasti odkrývať históriu Spiša. Tá je plná zaujímavých okamihov. Jeden z nich chytil za srdce aj archeológov v novoobjavenej lokalite. „Medzi hrobmi sa nachádzal jediný dvojhrob. Keď sme ho odkryli, našli sme muža ležiaceho na pravom boku, doslova v objatí so ženou, ležiacou na ľavom boku. Tento nález nás doslova dojal,“ prezradil M. Soják. Či archeologický nález neovplyvní dobudovanie diaľničného úseku sme sa opýtali aj hovorca Národnej diaľničnej spoločnosti **Marcela Jánošíka**. Tá predpokladá odovzdanie stavby do užívania na jeseň budúceho roka. „Stavba beží podľa harmonogramu. Systém výstavby je flexibilný, práce pokračujú na inom úseku, kým neprebehne archeologický výskum. Termín ukončenia stavby to nijako neovplyvní,“ dodal hovorca NDS. **redakčne krátené**



Jeden z objavených hrobov odfotil Ing. Vlastimil Fečo.

Zmena dodávateľa stravovacích služieb pre IS Schuťou do jedálne

Kvalitné porcie v príjemnom prostredí. To je od konca septembra každodenným cieľom firmy ISS Facility Services - nového prevádzkovateľa kuchyne s jedálňou na prízemí Inžinierskych stavieb. Nespokojnosť so službami predchádzajúceho nájomcu sa totiž odzrkadlila v zmene dodávateľa. Podmienkami pri výberovom konaní boli: varenie v kuchyni (nie donáška) a spojenie služieb bufetu s jedálňou. Výsledok? „Chutilo nám. Tešili sme sa na znovuotvorenie priestorov. Doteraz sme si jedlo objednávali alebo nosili z domu ako väčšina zamestnancov,“ povedali pri prvej návšteve **Ing. Jaroslava Džúrová** a **Ing. Iveta Imlingová** zo závodu 03.

Z rozdielu ceny lístka a jedla si zamestnanci môžu dokúpiť ovocie alebo sladkosť. Ranný hlad pomôže zahnať ponuka bufetu otvoreného od siedmej hodiny (do štrnástej).

Vďaka veľkému oknu pri výdajni porcií každý ľahko nahliadne aj do

kuchyne. Nie náhodou. Pre firmu je totiž čistota na prvom mieste. Stravníci sa tak o tom sami presvedčia.

Možno aj iným

Komunikáciu s novým dodávateľom mala na starosti riaditeľka Úseku ľudských zdrojov **Helena Jacková**: „Firma nás oslovila profesionalitou. Všetci sú veľmi pozitívni ľudia. Roky pracujú vo sfére cateringu a naše priestory sú pre nich príležitosťou na získanie reputácie v Košiciach, kde dosiaľ nemali prevádzku.“

Návštevníci si nemusia jedlá vyberať deň vopred, stačí zaplatiť na mieste v hotovosti alebo stravným lístkom. Má to výhodu aj pre ISS Facility Services. „Veríme, že k nám budú prichádzať tiež pracovníci iných podnikov v okolí,“ hovorí šéfkuchár **Gabriel Džadžovský**. V budúcnosti by firma rada vyvážala stravu ešte do širšieho okruhu, minimálne v meste. **dm, foto autor**



Obed už nemusí byť v kancelárii. Na fotografii **Ing. Jaroslava Džúrová** a šéfkuchár **Gabriel Džadžovský**.

English Summary

Page 1/3

A large project of waterpipes, sewers and wastewater plants has been completed near the east-Slovak town of Vranov nad Topľou. The entire package cost 42.5 million euros, 80 percent of was provided by EU funds. Inžinierske stavby Division 02 was the main supplier of construction.

Page 2

Public-private-partnership pro-

ject of completing the missing parts of D1 highway in northern Slovakia has been postponed. The consortium including COLAS is going to negotiate with banks the terms and conditions of project.

Page 4

Inžinierske stavby Division 09 is in the final stages of building the EUR 3,3-million pavillion for primates in Bratislava ZOO.

ch

Čo vieme

o prasacej chrípke?

V tomto roku sa vo svete objavil nový typ chrípkového ochorenia horných dýchacích ciest, ktoré často spôsobuje komplikácie, napríklad zápal pľúc. Táto chrípka, známa ako prasacia, postihuje všetky vekové skupiny. Spôsobuje ju vírus A (H1,N1) - kombinácia prasacieho, vtáčieho a ľudského vírusu chrípky. S blížiacou sa zimou stúpa pravdepodobnosť ochorenia, k obzretnosti nabáda svojich zamestnancov aj skupina COLAS.

• Aké má nová chrípka príznaky?

Horúčky nad 39 stupňov, suchý dráždivý kašeľ, bolesti hlavy a svalov, nádcha, zápal hrdla, slabosť a únava.

• Ako sa prenáša?

Vírus sa prenáša kvapkami sekrétov z nosa a úst (pri kýchaní, kašľaní, hore) alebo priamym kontaktom (neumyté ruky). Ochorenie sa prejaví po 1 až 8 dňoch, je vysoko prenosné už od začiatku nakazenia.

• Môžem jesť bravčovinu?

Prasacia chrípka sa nešíri konzumáciou mäsa.

• Existuje vakcína? Dá sa táto chrípka liečiť?

Existujú lieky uľahčujúce priebeh a trvanie choroby. Zásob by malo byť dost. Vakcína na novú chrípku sa pripravuje.

• Ako je to s prevenciou proti sezónnej „bežnej chrípke“?

Najvhodnejšou prevenciou zostáva očkovanie. Stačí navštíviť svojho lekára, ktorý predpíše vakcínu a zaočkuje vás. Všetky náklady spojené s očkovaním proti chrípke hradia zdravotné poisťovne od 1.10.2009.

• Dá sa proti chrípke chrániť?

Pri každom type chrípky platí, že je dobré často si umývať ruky, vyhýbať sa styku s chorými, jesť ovocie a zeleninu bohaté na vitamíny A a C. V zime je cenným zdrojom kyslá kapusta.

• Čo robiť, ak ochorím?

V prípade, že sa u Vás prejavia príznaky chrípkového ochorenia navštívte svojho lekára, ktorý určí postup liečby.

red, Medison

Blahoželáme septembrovým oslávencom

50 rokov

Vladimír Kačmár závod 03 IS
Katarína Bujanská závod 06 IS
Milan Kohút závod 09 IS
Vlastimil Helikar závod Sever
Marie Cuplová závod Lomy

55 rokov

Katarína Bruncová závod 02 IS
Valéria Kožariková závod 02 IS
Ladislav Babáči závod 02 IS
Michal Glevaňák závod 03 IS
Ing. Michal Rusnačko závod 03 IS
Michal Lojka závod 06 IS
Jindřich Maštera závod Jih
Miloš Volešák Čermák a Hrachovec

60 rokov

Ing. Ivan Liška závod 02 IS
Vladimír Suchý závod 03 IS
Alexander Nagy závod 03 IS
Marián Greif závod 06 IS
Jozef Pekarčík závod 09 IS
Vojtech Čičo závod 09 IS
Stanislav Kováčik správa IS
Jozef Janík CESTY NITRA
František Strakatý závod Sever

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

Hubári sa prebrali



Filip Andraščík s takmer 140-dekovým dubákom.

Veľmi príjemné prekvapenie. Už sa zdalo, že tohtoročná hubačka na stránky Stavieb Colasu ani nedorazí. Ale nesklamali ste, naši milí hubári. Uverejňujeme krásne kúsky **Filipa Andraščíka** z Fričoviec, pracovníka závodu 06 Inžinierskych stavieb. „Tento môj úlovok som našiel na Branisku. Hríb ma váhu 1,37 kg, suchohrívov je 423 kusov a ako doplnok mám tam aj 4 hríby,“ napísal nám. O tom, či prvou cenou v Dubákovej lige bude aj tento rok tradičný zlatý privesok, sa rozhodne čoskoro. Víťaza každopádne cena neminie. Zapojte sa tiež – výzva platí pre ČR aj SR! **ch**



Je ich naozaj 423?

Hlasujte za kolegov !

Fotoaparát na dosah

Záujem rastie a redakcia dostáva ďalšie zábery pre veľkú súťaž o dva digitálne fotoaparáty. Odvážlivcom, ktorí sa zapojili do hry, pomôže čo najviac hlasov. Podporte preto kolegov mailom na našu adresu office@communicationhouse.sk s číslom fotky. Hlasovať môžete za jednu z tých, ktoré sme dosiaľ uverejnili. A určite sa tiež svojimi fotografiami pridajte do súťaže. **red**

6



Hrádek u Nechanic objektívom Vasila Cerala.



7

Miron Vavrička so synom pri potulkách po Bratislave.

8



Finišerska čata z Mladej Boleslavi sa vybrala na výlet do obce Kýta. Zaslal Jindřich Doleček.

Septembrové sudoku

Milovníkov japonského hlavolamu môžeme znova potešiť. Vybrali sme pre vás náročnejšie sudoku, s tretím stupňom obtiažnosti zo štyroch. Veríme však, že pre našich skalných i ďalších lúštitelov nebude predstavovať nevládnuteľný rébus. Ale pozor: na vyriešené hlavolamy čakáme **len do 21. októbra** na adrese aoberhauser@communicationhouse.sk.

Tajnička krížovky z augustového čísla: Absolútny anonym je **prázdny list** v čistej obálke. Cenu vyhráva **Ing. Martina Kolibárová** zo závodu 06 Inžinierskych stavieb. Gratulujeme! **red**

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

Stavby Colasu

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

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