

Stavby Colasu

Čtvrtletník společností skupiny COLAS v České a Slovenské republice

Štvrťročník spoločností skupiny COLAS v Slovenskej a Českej republike

číslo 2 ■ ročník 59 ■ december ■ prosinec ■ 2011

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



Boj se zubem času

2 Opatrný optimizmus

Ako hodnotia uplynulé obdobie topmanažéri našich firiem.

6 COLAS na diaľniciach

V južných Čechách i na Spiši pribúdajú kilometre štvorprúdoviek.

8 Hydrocyklón vo Veľkom Grobe

Ako získať mimoriadne čisté kamenivo drobných frakcií do 6 mm.

10 ... České obchvaty

Kolínu chybí do zprůjezdnění ještě rok, kolem Příboru se už jezdí.

11.... V slovenských regiónoch

Dokončujeme projekty, na ktorých sme roky pracovali.

12 ... Rekordní rok pro Císařský

Čtyři pětiny své letošní produkce prodal Závod Lomy společnosti COLAS CZ externím zákazníkům.

14 ... COLAS = nejenom práce

I sport patří k naší identitě, životaschopnou akcí je COLAS Cup.

Zaměstnanci společnosti Čermák a Hrachovec svádějí takřka každodenní souboj s haváriemi vodovodních a kanalizačních řadů. Více v reportáži na str. 4 a 5.



Za nami rok 2011

Opatrný optimizmus

■ Jak hodnotíte COLAS CZ a pozici na trhu po několika měsících ve funkci předsedy představenstva? Očekával jste něco podobného, nebo jste snad překvapeni?



Colas CZ

Editoriál Dobrá správa

Milí čtenáři Stavieb Colasu,

kol'ko dobrých správ počujete každý deň? A kol'ko ste ich počuli o slovenskom a českom stavebníctve v roku 2011? Dúfame, že jednu ste práve dostali. Podnikový magazín pre takmer 2,5 tisíce ľudí sa vracia k svojim čitateľom - s cieľom nájsť si ďalších.

Naposledy sme vyšli koncom januára. Dnes držíte v rukách nový časopis. Mal by spájať, no predovšetkým informovať COLAS-ákov z Českej i Slovenskej republiky o živote v ich firmách. O tom, čo v poslednom čase dokázali, čím v náročnej súčasnosti žijú. V tomto vydaní sme sa snažili zachytiť čo najviac významných momentov roka 2011.

Značka COLAS sa v Česku i na Slovensku udomácnila a stala sa súčasťou stavebných trhov, ktoré po skvelých rokoch prežívajú ťažšie časy. Stavby Colasu tiež chcú prispievať k spoločnej identite, vyzdvihovať bohaté skúsenosti i veľký potenciál našich ľudí.

Počas roka 2012 budeme vychádzať ako štvrtročník - napoly český, napoly slovenský. Zároveň chceme potvrdiť pozíciu tretích najstarších podnikových novín na Slovensku - keďže náš prvý predchodca začal vychádzať pod názvom Trať Družby už v roku 1952.

Želáme Vám, aby ste mohli stránky svojho časopisu naďalej plniť zaujímavými správami o kvalitnej práci. A aby ste sa aj vďaka nemu cítili dobre informovanými zamestnancami svojej firmy.

Redakcia



■ Ivo Šimek, předseda představenstva COLAS-u CZ

Posilnit přítomnost

Skupina COLAS v ČR patří bezesporu mezi desítku nejsilnějších stavebních firem. Dvouciferné růsty jejího obrátu v letech 2001-07 jsou obdivuhodné a svědčí o vysoké profesionalitě všech jejích zaměstnanců.

Překvapivá je pro mě fyzická přítomnost skupiny COLAS v méně než polovině krajů ČR a ústup společnosti SanGreen ze stavebního trhu s novostavbami a konstrukcemi mostních objektů.

Neočekával jsem též nízkou úroveň spolupráce mezi jednotlivými firmami skupiny COLAS v rámci zemí středoevropského regionu.

V tradičně silných regionech skupiny COLAS v ČR mě potěšila úzká součinnost s našimi klienty a odborná pomoc při hledání optimálních technických a dopravně-logistických řešení.

Ivo Šimek (47) přišel do COLAS-u z firmy Metrostav, kde dva roky působil jako ředitel pro Polsko. Předtím mimo jiné pracoval dvanáct let ve stavební společnosti SGB Hünnebeck Cz, kterou v letech 2004 - 2004 také řídil. Předsedou představenstva COLAS CZ je od června. Od roku 2002 je radním ve svém bydlišti, Zručí nad Sázavou.

Boosting presence.

Ivo Šimek, the board chairman of COLAS CZ as of June 2011, is surprised that despite a top ten position in the market, the company is represented in fewer than half of Czechia's regions. He is pleased to see good cooperation with clients; he would welcome a higher level of synergy in Central European COLAS.

Niektoré dni sú mimoriadne. Spríjemňujú život, prinášajú rôzne zážitky. A posilňujú naše putá s okolím. Tak ako prezentácia nákladných vozidiel značky Volvo v lome Maglovec, kde ťaží firma IS-Lom.



Ked' sa pred tromi rokmi prevládala svetom prvá vlna krízy, zdalo sa, že stavebníctvo unikne. Opak bol pravdou. Na náš sektor doľahla neskôr, no zato s väčšou intenzitou. Situáciu v Českej a Slovenskej republike ešte zhoršili politicky motivované rozhodnutia, najmä škrtý vo verejných zdrojoch. Ako rekapitulujú uplynulý rok topmanažéri našich spoločností? Položili sme im štyri otázky:



■ Juraj Serva, výkonný riaditeľ Ciest Nitra

Boj o každú zákazku

1. Veľmi náročný. Pokračoval prepad na stavebnom trhu. Spoločnosť sa musela vyrovnávať s viacerými personálnymi zmenami a nedokázali sme sa vyhnúť prepúšťaniu. Napriek tomu sme v konkurencii obstáli, i keď s horšími výsledkami, ako sme si predsavzali. Rok končíme so vztýčenou hlavou, za čo patrí vďaka všetkým mojim kolegom.

2. S kolegami sme si vytvorili dobré vzťahy. Do voľní si povedať, že CESTY NITRA mi prirástli k srdcu. Vyzdvihol by som prienik trenčianskeho strediska na trh v regióne Žiliny, čím kompenzovalo chýbajúce výkony. V Žiline sa podarilo naplno rozbehnúť obalovačiu úpravu, ktorá rozhodnutím akcionára prešla pod nás a v tomto roku z hľadiska vyrobených množstiev patrí medzi najlepšie v regióne. Darilo sa aj nitrianskemu stredisku a obalovačkám. Trnavčania sa presadili v Bratislave, kde sme v nabitej konkurencii dlhšie chýbali.

3. Som realista. Očakávam rok podobný tomu. Bude nutné pobiť sa o každú zákazku. Politická situácia tiež optimizmu nepridáva. Bol by som nesmierne rád, keby sa sesterskej spoločnosti Inžinierske stavby podarilo uspieť v bojoch o diaľničné stavby. CESTY NITRA sa budú snažiť naďalej získavať množstvo drobných, súkromných zákaziek a zachovať si nezávislosť od verejných financií a veľkých štátnych zákaziek, ktorých je nedostatok. Tiež sa zameriame na zvýšenie efektívnosti a optimalizáciu výroby asfaltových zmesí.

4. Obhájiť pozíciu, na ktorej sme sa v posledných rokoch pohybovali a rozšíriť pôsobenie do regiónov stredného Slovenska.

1. Ako hodnotíte rok globálne za svoju firmu?
2. Na čo ste za posledné obdobie najviac hrdí?
3. Aký rok 2012 očakávate, na čo sa zameriate?
4. Čo vnímate ako najťažšiu úlohu týchto dní?

Juraj Serva (33) pochádza zo Žiliny. Do spoločnosti CESTY NITRA prišiel z firmy Doprava, pre ktorú pracoval takmer 10 rokov, okrem iného na diaľničných stavbách a rekonštrukcii diaľničného privádzača k letisku v Baku. Pôsobil tiež ako investičný riaditeľ kúpeľov v Rajeckých Tepliciach. Po štyroch mesiacoch vo funkcii technického námestníka je od septembra 2011 výkonným riaditeľom.



■ Pavol Kováčik, předseda představenstva Inžinierskych stavieb Košice

Len kvalita a efektivita

1. Aj keď sme čakali oživenie trhu, prognózy sa nenaplnili. Pokles pokračuje. Situácia sa dotýka našej základnej náplne práce, v tom sme s ostatnými stavebnými firmami na jednej lodi. Pre Inžinierske stavby to bol však najmä rok reštrukturalizácie, zjednodušili sme organizáciu, vyriešili dlhoročné nakopené problémy. Nezanebateľnou bola zmena loga, ktorá nás viac priblížila k vizuálnej identite COLAS-u.

2. V minulom roku nám klesol medziročný obrát až o 45 percent. V tomto sa nám podarilo negatívny vývoj významne zabrzdiť. Hoci sme ešte v strate, číselne sme približne tam, kde sme predpokladali. Už to je pozitívne. A zásluhu na tom majú hlavne tí kolegovia, ktorí pochopili zmenu a aktívne pomáhali.

3. Máme stabilizačnú stratégiu a opatrnú prognózu, obrát chceme minimálne udržať na úrovni roka 2011. Treba povedať, že sme sa museli viac orientovať na menšie stavby, čím sa viac ako v minulosti podobáme Cestám Nitra a COLAS-u CZ. Napriek tomu zostávame jedinou firmou minimálne na východnom Slovensku, ktorá robí nielen dopravnú

infraštruktúru, ale i priemyselné stavby a špeciálne projekty.

4. Zmena pre nás prišla skokom. Ešte stále je prioritou číslo jeden zvýšenie efektívnosti. Tým skôr, že ceny v stavebníctve klesli niekde až o polovicu. Tomu musíme prispôbiť náklady. Ďalšie prepúšťanie zamestnancov momentálne nepredpokladáme. Určite budeme potrebovať viac špecializovaných robotníkov, viac profesionálnych, najmä na obsluhu stavebných mechanizmov, ale aj pre priemyselné stavby. Chýbajú nám kvalitní prípravári a rozpočtári. Takže povieme sa a robme ešte lepšie a efektívnejšie, inú možnosť nemáme.



Nová štruktúra ISK

Pozemné stavby a špeciálne projekty - to je názov závodu, ktorý vznikol zlúčením bývalých závodov 02 a 09. V Košiciach sídli aj závod Cestné staviteľstvo, ktorý nadväzuje na históriu závodu 03. Prešov je domovom závodu Mosty a betónové konštrukcie, pretransformovaného zo závodu 06.

What is your evaluation of 2011 and prognosis for 2012?

Pavol Kováčik, board chairman of Inžinierske stavby Košice: The success, if there was one, was to slow down the massive drop in our turnover. We had to focus on smaller, road infrastructure projects, where we have come closer to the profile of Cesty Nitra and COLAS CZ. However, special projects and industrial activities are still among our strong assets. We are seeking specialised workers, welders as well as, for example, cost estimators.

Juraj Serva, executive director of Cesty Nitra: Our results are a fraction worse than we expected, but I am still proud of my colleagues. We have compensated losses in traditional regions by breakthrough to Žilina and Bratislava. In 2012, the company will try to get smaller projects again, as public contracts are scarce. Political situation is difficult, the construction sector is still posting losses.

Opravy vodovodních a kanalizačních řadů v Praze

Boj se zubem času

Zvoní telefon. Službu konající technik se okamžitě hlásí. Volají z Centrálního dispečinku Pražských vodáren a kanalizací. Někde něco prasklo. I doslovně. „Budeme vás potřebovat v Praze 8 v Čimické. Ale pospězte si, vytéká to přímo v ulici na vozovku. Děkujeme.“

Na podobné telefonáty jsou u Čermáka a Hrachovce zvyklí. Dokonce jsou na ně stavěni. Praha je z hlediska vodovodních a kanalizačních sítí rozdělena na devět zón neboli pracovních okresů Pražských vodovodů a kanalizací a COLAS-áci z Řeporyjí odpovídají za pět z nich. K tomu mají sedm pohotovostních vozidel. „Vyskytuje se kolem 30 až 40 poruch za týden. Je to nevyzpytatelné“, říká Ing. Josef Němec. Právě on je ve firmě „přes havárie.“ Jen zřídka dostane zakázku jiného typu. A něco si už tady prožil...

Padli do oka

Na jedno datum Josef Němec nezapomene, dokud bude živ. Psal se 26. leden roku 2006. Na

Sokolské ulici v centru metropole, poblíž Národního muzea, praská velký vodovodní řad. I na přilehlých ulicích je záhy po kotníky vody. Doprava ve velké části velkoměsta kolabuje. Situaci se podaří zvládnout až za týden, jde totiž o jednu z největších havárií v novodobé historii. Ještě k tomu všemu je urostřed zimy, teplota vzduchu celou dobu klesá k -15 stupňům.

„Tehdy jsme nepřetržitě pracovali celý týden jako hlavní dodavatel opravy, opravu a dokončení komunikace pro nás provedla firma DAP. Jen pro ilustraci: ručními elektrickými bruskami jsme ve výkopu obrušovali silnostěnnou litinovou troubu DN 900mm skoro sto let starou tak, aby se její vnější průměr snížil cca o 50mm a šla nasadit příslušná tvarovka. Na této úpravě pracovali vždy dva „brusiči“, kteří se s další dvojicí střídali po dvaceti minutách. Toto broušení trvalo asi 36 hodin a vystřídalo se na něm asi 20 pracovníků... PVK tehdy ještě měly své montéry, ale opravu vzhledem k množství nasazených pracovníků zadaly nám.“ Právě tenkrát na sebe firma Čermák a Hrachovec opět upozornila město. Smlouva o dlouhodobé spolupráci s PVK byla podepsána krátce poté.

Do části Starého města a přilehlých čtvrtí vyjíždějí poměrně často, i když se tady hlavní

město snaží investovat (viz článek o Pařížské a okolí v září 2010). „To víte, některé řady jsou litinové ještě z 90. let 19. století, další hrdlové litinové trouby pochází z dob první republiky. Sídliště vystavěná v 70. letech a 80. let 20. století mají většinou odpovídající litinové a ocelové řady, náchylné ke korozi, což obzvlášť platí o tzv. polské litině“

Když to praskne

Pracovníci od Čermáka a Hrachovce většinou zasahují na menších řadech, řádově při opravách za statisíce korun. Jsou ale i větší akce. „Ročně jich uděláme tak asi za 150 milionů. Většinou musíme diagnostikovat poruchu a poškozené roury vyměnit. Logistika je důležitá, v metropoli jakou je Praha, je čas velice vzácný,“ dodává výrobní náměstek Ing. Petr Lukeš.

Havárie se dělí do tří kategorií. „Každou zadanou opravu je ale nutné řešit nonstop do kompletního dokončení. Proto máme 24-hodinovou poruchovou službu. Většinu oprav ale u nás objednávají PVK v běžné pracovní době, od pondělí do pátku od sedmi do patnácti.“ A jak probíhá vylepšený proces komunikace?

Fight Against Time

Čermák a Hrachovec company is responsible for repairing damaged water and sewerage pipes in more than half a territory of Czech capital, Prague. The most serious cases are repaired day and night. Five employees are usually dispatched to accident sites, their aim is to finish the fixing quickly so that supplies are restored as soon as possible.



„Mistr příslušného okresu PVK vždy předá našemu mistrovi staveniště se všemi doklady a zašle samostatnou objednávku faxem na sídlo firmy. Každé ráno tedy přijde seznam aktuálních havárií. Naši mistři řeší převzetí opravy havárie standardně jako převzetí staveniště se všemi náležitostmi tj. vymezení záboru, provizorní dopravní značení, vytyčení podzemních vedení atd.“

Kolotoč se nezastaví

Na typickou průměrně závažnou akci vyjíždí jeden technik, dva kopáči a dva montéři. Pracují až do úplného dokončení opravy.

Josef Němec vzpomíná na jeden z nejsložitějších zásahů poslední doby, z března 2011.



Vocetářova ulice, Praha 8.

„Přihodilo se to ve čtvrtek odpoledne na vltavském ostrovu Císařská louka v městské části Praha 5 - Smíchov. Pracovali jsme nepřetržitě takřka celé tři dny ve složitých terénních podmínkách, ve vodě a bahně, pod neustálou kontrolou pracovníků PVK, protože se jednalo o opravu důležitého vodovodního přívaděče spojujícího dva vltavské břehy. V těsné blízkosti opravovaného potrubí leželo ve výkopu jeho „dvojče,“ které v tu chvíli přepravovalo v důsledku havárie dvojnásobné množství vody, než na které byla tato „stará roura“ zvyklá.

My jsme se modlili, aby to vydržela a neutopila nás. Nakonec to vše dobře dopadlo a naši pracovníci šli po třech dnech v sobotu ráno, sice zablácení a unavení, ale přece jenom spát.“

Dokončení akce prostě znamená, že jsou blíž k další. A pak následuje další. Kolotoč havárií a oprav se zřejmě tak brzy nezastaví. No kolegově od Čermáka a Hrachovce to berou s nadhledem - koneckonců, je to přece jejich práce.

Anton Oberhauser,
foto: archiv Čermák a Hrachovec

Budějovická ulice, Praha 4.



Patočkova ulice, Praha 6.



Císařská louka, Praha 5.



Heldova ulice, Praha 10.



Spolupráca kolegov z oboch našich krajín robí na juhu Čiech dobré meno

Trinástka s betónom

Členstvo v združení, ktoré stavia 25-kilometrový úsek diaľnice D3 Tábor – Soběslav, ponúka Inžinierskym stavbám (člen združenia) i ich kolegom z COLAS-u CZ, Závod Jih množstvo príležitostí presvedčiť o kvalitách. Rok 2011 zrekapituloval pripravár Ing. Tomáš Heč z Inžinierskych stavieb.

„Časť pridelená IS predstavuje vo finančnom objeme približne 6,4 % (600 mil. Kč, asi 24 mil. eur) z celkovej zmluvnej ceny. Realizujeme 22 stavebných objektov. Z nich 10 - z toho osem cestných vrátane 1,4 km hlavnej trasy diaľnice a dva vodohospodárske objekty - robí pre nás COLAS CZ. Bilancia zemných prác presahuje 250 tisíc m³.

Päť mostných objektov a tri protihlukové steny stavia prešovský závod Mosty a betónové konštrukcie. V tomto roku sme zabudovali skoro 13 000 m³ betónu. Zvyšné tri prekládky elektrických vedení a preložku produktovodu pre nás urobili subdodávatelia.“



Tím IS pred mostom 222 zľava: Hlavný stavbyvedúci Ing. Pavel Aksamit, stavbyvedúci Miroslav Staško, projektmanažér Pavel Kéri

V zemi hotovo

„Tento rok bežíme naplno. Na zemných prácach sme zrealizovali 180 tisíc m³ násypov, čo znamená, že na 95 % sú výkopy a násypy hotové. V budúcom roku nasledujú konštrukčné vrstvy vozoviek, odvodnenie, zvodidlá a ostatné práce. Na všetkých mostoch s výnimkou 221 už máme za sebou i mostné nosné konštrukcie.“

Most 206 cez výpust rybníka Starý Kravín a biokoridor na konci mesiaca jún



Stavby Colasu

V roku 2012 nás čakajú rímsy, izolácie, vozovky, príslušenstvá a dokončovacie práce.

Na najdlhšom mostnom objekte 206, ktorý meria 163 metrov, sme pomocou výsuvnej skruže zrealizovali všetkých 10 etáp - po päť na oboch mostoch. Jedna etapa je priemere 36 metrov dlhá, obsahuje 320 m³ betónu. Skvelý tím na čele s Ing. Pavlom Aksamitom realizoval jednu etapu každých 14 dní, takže sme dokázali týchto 10 etáp mostnej nosnej konštrukcie

zhotoviť asi za päť mesiacov. Tento nádherný výkon obdivujú nielen pracovníci TDI (technický dozor investora), ale aj členovia združenia D3.

Začiatkom novembra sa nám s výborným výsledkom podarila ďalšia technicky veľmi náročná úloha. Mostovku nadjazdu 222, čo predstavuje 959 m³ betónu, sme realizovali pomocou dvoch čerpadiel a dvoch betonárok 13 hodín cez noc. Na tejto stavbe je to zatiaľ najväčšia betónová jedného dilatáčného celku.

Tento rok sme prestavali 243 miliónov českých korún. Vecný a finančný harmonogram s plánovaným hospodárskym výsledkom sa nám podarilo splniť na 108 %. Za to patrí všetkým našim robotníkom, THP pracovníkom, stavbyvedúcim, vedúcemu strediska HS 490 Ing. Františkovi Pastorekovi a vedeniu závodu Mosty a betónové konštrukcie veľké poďakovanie.“

th, foto mbk

Thirteen with concrete

Inžinierske stavby are working on 6.4 percent of the contract on building 25 kilometers of D3 highway in southern Bohemia. About half of the objects are built by COLAS CZ. In recent months, the team succeeded in casting two major concrete bridge constructions - quickly and with high quality.

Na diaľnici Jablonov - Studenec lepšia kontrola a optimálni ľudia

Šťastie prišlo pripraveným

Už rok je vo výstavbe prvý úsek diaľnice D1, kde začali práce v tomto volebnom období. Ide o ľavý jazdný pás úseku Jablonov - Studenec na Spiši, kde je od júna 2010 sprejadený dvojpruh pravý, idúci paralelne s cestou I. triedy. Inžinierske stavby figurujú v zhotoviteľskom združení spolu s lídrom Doprastavom a tretím členom Váhostavom-SK. Do užívania by týchto 5,2 kilometra malo pribudnúť o rok.

„Fyzicky sme začali stavať v apríli 2011,“ hovorí manažér projektu za IS Ing. Peter Lehotský Mikuš. Inžinierske siete boli preložené v prvej etape, preto bolo tentoraz jednoduchšie pustiť sa do zemných prác. Pôvodne mali byť všetky násypy sendvičové (dve vrstvy zeminy zo stavby a jedna stužujúca kamenistá z lomu). Kvalita zeminy zo stavby však bola natoľko vysoká, že násyp v dĺžke 1325 metrov mohol vzniknúť z nej, nemusel sa kupovať ďalší materiál.

Personálne sa stavba blíži k ideálnemu stavu. „Máme kvalitára, čo je dôležité pre bezproblémové odsúhlasenie vykonanej roboty. Zrealizované práce tak idú hneď do fakturácie, aj firma má peniaze skôr. Nemusi sa vytvárať nedokončená výroba, ktorá síce kryje výkon, ale hotovosť chýba. Tiež je dôležité včas si odsúhlasiť stavebné materiály, čo chceme použiť. V čase ich zabudovania nevznikajú problémy s dozorom a iné omeškania vo výstavbe,“ konkretizuje P. Lehotský. Rečou čísel majú IS na stavbe sedem technicko-hospodárskych zamestnancov, 18 robotníkov, 8 - 12 vodičov nákladnej dopravy a 8 - 13 strojníkov.

Svah spevnený tvárniciami nad korytom potoka Margecianska.



Úvod zemných prác pri oblúkovom moste 205 (stavia Doprastav).

Vedenie spoločnosti oproti minulosti zaviedlo rôzne formy kontroly nákladov. „Najprv sme museli vypracovať tzv. Objectiv, ktorý „nakrmita“ vlastná kalkulácia stavbyvedúceho. Tým sa potvrdila marža, ktorú môžeme na stavbe dosiahnuť. Nebolo to jednoduché a vyskytli sa chyby, ale je to prvý krok, aby tím na stavbe pracoval s kalkuláciami a zároveň vedel, čo koľko stojí,“ analyzuje manažér. Kolegovia zároveň získajú skúsenosti, aby sa omylom v budúcnosti vyhli.

Flexibilní

Tohtoročný plán Inžinierske stavby naplnili, hoci nie v pôvodnej štruktúre prác. „Pretože líder združenia nám nepripravil stavenisko v křižovatke Spišské Podhradie, vypadli isté zemné práce a časť kanalizácie diaľnice. Nahradili sme to väčším rozsahom na iných úsekoch. Kolegovia mostári na jeseň pridali a tiež splnili plán. Na jarný štart sme pripravení dobre.“

Peter Lehotský teda hodnotí rok ako vydarovaný. „Asi platí, že šťastie praje pripraveným. Mali sme veľmi dobré počasie. A aj keď v júli pršalo, dokázali sme robotu preorganizovať. Tento prístup sa nám vypláca i naďalej. Trasa diaľnice počas výstavby sa priebežne upravuje. Napríklad pri násypoch sa priebežne robia odvodňovacie žľaby, upravujú sa svahy (ornicou alebo spevnením polovegetačnými tvárniciami). Za hranicou trvalého záberu terén upravujeme do pôvodného stavu. Aj to bola predstava celého realizačného tímu. Stavebný dozor a objednávateľ sú tiež spokojní.“

cs, red, foto IS

Luck for the prepared

The only highway construction, in which ISK currently participates in Slovakia, is D1 Jablonov - Studenec in east Slovakia. The two lanes of left half are being built in a consortium with Doprastav and Vahostav, the project will cost 34.2 million euros. New internal methods have been applied by ISK to ensure cost control and work flexibility.

Rozdelenie prác

Okrem úseku od km 0,000 po 1,325 (spomínaného v hlavnom článku) majú IS v réžii aj opačný krajný úsek - od km 3,950 po 5,209. Zvyšok úseku robí Doprastav. Celková cena diela sa vyšplhá na 34,2 mil. eur. Inžinierske stavby, závod Mosty a betónové konštrukcie, realizujú aj jeden trojpoľový monolitický most (objekt 201). Na ňom pracovalo od štyroch až po 18 pracovníkov.

Stavby Colasu

Progresívne spracovanie kameniva

Hydrocyklón v štrkovni Veľký Grob

S hydrocyklónmi sa stretávame stále častejšie v baníctve, v kameňolomoch a štrkovniach, no i v papierenskom či chemickom priemysle. CESTY NITRA spracúvajú piesok v štrkovni Veľký Grob práve technológiou hydrocyklónu od francúzskej spoločnosti Sotres.

Hydrocyklón využíva odstredivú silu z rotačného prúdenia vo valcovo-kužeľovej nádobe, ktorá umožňuje mechanické odľučovanie hrubších častíc z prívádzaného prúdu vodnej suspenzie a zároveň sa odstraňujú najjemnejšie častice. Častice s mernou hmotnosťou väčšou ako kvapalina sa vytláčajú k stene hydrocyklónu, klesajú po nej a otvorom na dne sa odvádzajú. Zmes vody a piesku, prípadne drobného drveného kameniva, sa privádza do hydrocyklónu cez prítokovú trysku, odpadová voda je odvádzaná v jeho osi.

Detaily riešenia

Prívod materiálu do hydrocyklónu zabezpečuje čerpanie suspenzie – veľmi riedkej zmesi drobného kameniva vo vode, ktorej merná hmotnosť sa pohybuje v rozmedzí od 1,2 do 1,25 kg.m⁻³. Čím nižšia, tým lepšie výsledky.

Hydrocyklóny pracujú väčšinou s tlakom v rozmedzí 90 až 120 kPa. Nedeliteľnou súčasťou zariadenia je čerpadlo a vibračný odvodňovač. Čerpadlá sa používajú odstredivé kalové, zväčša zvnútra obložené kaučukovým anti-abrazívnym materiálom.

Prebytočnú vodu z materiálu vystupujúceho z hydrocyklónu je nevyhnutné odstrániť pomocou vibračného odvodňovača, pretože v dolnej časti cyklónu tvorí asi polovicu objemu. To pred-

stavuje 70 % pevných častíc a 30 % vody z hľadiska hmotnosti, čo ešte nie je možné považovať za finálny produkt. Finálny produkt má po odvodnení na vibračnom odvodňovači vlhkosť 15 až 20 %.

Čo sa týka technologickej vody, pri požadovanom výkone hydrocyklónu 100 ton.h⁻¹ a s cieľom mať výslednú frakciu 0/4 mm s menej ako 10 % častíc menších ako 80 μm je potrebných 220 m³ za hodinu. Odpadová voda sa zachytáva buď v odkalovacích nádržiach alebo sa na čistenie vody využíva recyklačná stanica, čo je ekologickejšie riešenie.

Výhody hydrocyklónu

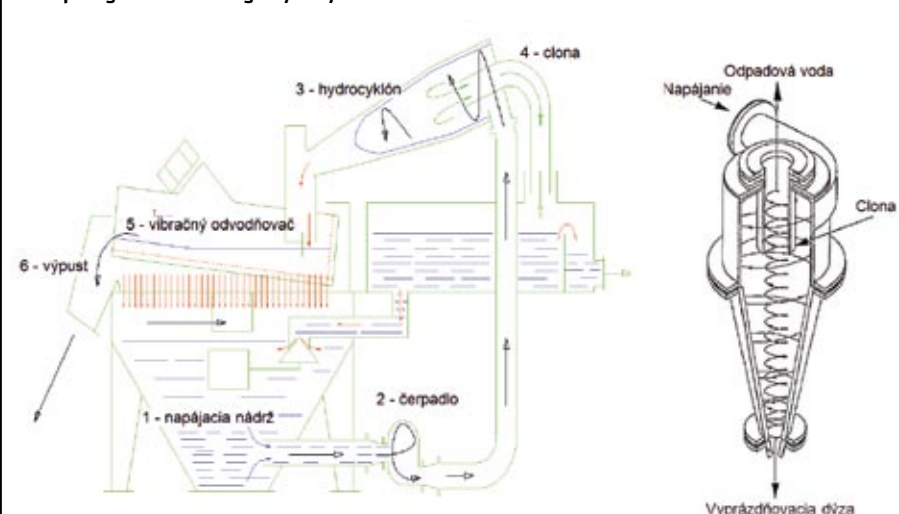
Technológiu hydrocyklónu vo Francúzsku bežne využívajú na výrobu prírodného ťaženého alebo drveného kameniva frakcie 0 až 6 mm. Cieľom je odstrániť mokrou cestou častice do 60 až 80 μm, čo eliminuje organické častice, nečistoty, hliny a íly, tiež prach z drvených drobných frakcií. Metóda zároveň umožňuje rešpektovať výrobné normy z pohľadu požiadaviek na čistotu a percento jemných častíc, osobitne pre materiály určené na výrobu asfaltových zmesí alebo betónov.

Vo Francúzsku sa hydrocyklóny používajú vo väčšine výrobní piesku a drobného drveného kameniva frakcie 0/4(6) pre kamenivo do betónov a asfaltových zmesí, pre filtračné či keramické priemyselné piesky.

Použitím technológie hydrocyklónu získame mimoriadne čisté kamenivo drobných frakcií do 6 mm, ktoré vyhovuje i najnáročnejším kritériám na obsah jemných častíc.

Ing. Zora Abaffyová,
vedúca laboratórných činností COLAS-u v SR

Princíp fungovania technológie hydrocyklónu



Voda premiešaná s pieskom alebo drobným drveným kamenivom je vpúšťaná do napájacej nádrže pod hydrocyklónom (1). Nádrž musí byť kužeľovitá umiestnená hrotom nadol, aby sa zabránilo usadzovaniu a nepravidelnému zásobovaniu čerpadla (2). Čím je napájacia nádrž umiestnená vyššie, tým je prevádzka plynulejšia v prípade, ak musí čerpadlo absorbovať náhodné zmeny toku. Zmes vody a piesku alebo drobného drveného kameniva je tangenciálne vstrekaná pomocou čerpadla cez prítokovú trysku do hydrocyklónu (3). Takto vstreknutá zmes vody a piesku alebo drobného drveného kameniva sa dostáva do rotačného pohybu vo valcovej a kónickej časti hydrocyklónu. Odstredivý pohyb vyvoláva podtlakom separáciu tekutín od pevných častíc. Nežiaduce zložky zmesi sú spolu s odpadovou vodou vynášané stredom cez clonu hydrocyklónu (4). Pevné a ťažké častice vystavené odstredivej sile klesajú špirálovitým pohybom pozdĺž stien kužeľa a cez vyprázdňovaciu dýzu smerujú na vibračný odvodňovač (5). Takto vody zbaavený piesok alebo drobné drvené kamenivo prepadáva do výsycky a vynášací pás ho dopravuje na skládku.

Hydrocyclone

Using this method helps to deliver very clean aggregates of fractions with thickness up to 6 millimeters. These comply with very strict criteria respecting content of delicate particles.

Nový nosník IST-EN/08

Prevádzke Kysak vyrábajú Inžinierske stavby nový typ predpätých mostných prefabrikátov. Týmto článkom nadväzujeme na predstavenie najväčšej investície firmy v roku 2010 z predchádzajúceho čísla Stavieb Colasu.

Inžinierske stavby patria dlhé roky medzi dodávateľov prefabrikovaných nosníkov na báze predpätého železobetónu. Výroba nosníkov IST-97 prebiehala približne 10 rokov na jednej linke s dvoma predpínacími stendmi. Najväčšou slabinou linky bola konštrukcia kotevných blokov napínacích stendov, ktorá neumožňovala pozvoľné uvoľňovanie - odkotvenie predpätia. To vplývalo na opotrebovanie linky.

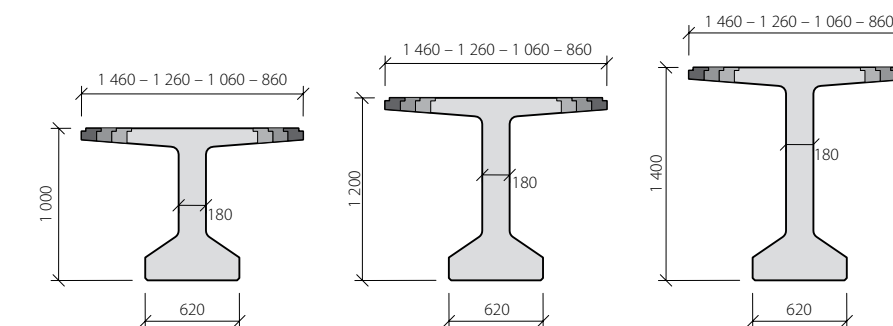
IS preto v roku 2008 pristúpili ku komplexnej inovácii výroby predpätých prvkov. Výroba nových mostných predpätých prefabrikátov mala zodpovedať požiadavkám nových technických noriem STN EN 1992-1-1 a STN EN 1992-2 a ich národných príloh, ako aj potrebám vysokej kvality výrobku.

Inovácia linky

Na oboch koncoch linky sa vybudovali nové kotevné bloky. Na pasívnej strane boli ocelové konzoly navarené na prvky pôvodného systému. Na odkotvovacej strane sa vybudovali nové železobetónové gravitačné bloky, ktoré predĺžili linku na 68 m. Do tzv. kaps týchto blokov sa osadili výklopné ocelové konzoly. Pomocou dvoch hydraulických valcov umožňujú pozvoľna vnášať predpätie do vyrábaného prefabrikátu.

Komplexnou inováciou prešla aj forma na výrobu mostných prefabrikátov. Projektant a výrobca formy, talianska firma CAAB, zvolil pri typovom rozsahu nosníkov s dĺžkou 15 - 32 m formu s pevnou podlahou a odnímateľným a hydraulicky ovládaným bočným debnením s dvoma vložkami pri výške nosníkov 1,0 - 1,2 - 1,4 m.

Kotevné bloky umožňujú kotvenie lán v zmenených rozstupoch a väčšiu variabilitu polohy predpínacej výstuže v prefabrikáte. Stendy majú vyššiu únosnosť. Linka sa lepšie ovláda,



je výrazne menej hlučná a má automaticky riadený výhrev. Svojou kapacitou umožňuje vyrobiť ročne asi 20-tisíc bežných metrov nosníkov, čo predstavuje približne 30- až 32-tisíc m² nosných konštrukcií mostov.

Nosník pod lupou

Výsledkom úzkej spolupráce so spoločnosťou Projstar-PK bol návrh vopred predpätých prefabrikovaných nosníkov IST-EN/08 s dĺžkou 15 - 18 m (výška 1 m), 21 - 24 m (výška 1,2 m), 27 - 32 m (výška 1,4 m), so šírkou hornej príruby 0,86 - 1,46 m.

Nosníky možno vyrábať aj v ľubovoľných dĺžkach. Používa sa betón triedy C 45/55 XD1, XF2, XC4-CIO, 1-Dmax16 a vopred predpätá predpínacia výstuž - laná Ls15,2 - 15,7 mm s pevnosťou až 1 860 MPa. Optimálna osová

vzdialenosť v priečnom reze pri použití katalogových nosníkov je 1,5 m, minimálna 0,9 m a môže sa zväčšiť až na približne 1,8 m.

Nové nosníky IST-EN/08 sa môžu kombinovať s dodatočne predpätými 4-lanovým káblami, majú zvýšenú únosnosť (stačí menší počet nosníkov na jednotlivé šírky mostov), variabilné široké horné príruby (nepotrebuje stratené debnenie na stavbe) a zväčšené uhly šikmých plôch na dolnej prírube (nevznikajú vzduchové dutiny). Vzhľadom na súčasný slabší dopyt na trhu sa výroba začala až v apríli 2011, keď sa vyrobili nosníky s dĺžkou 21 m, výškou 1,1 m a bez hornej príruby. Celkovo sa do septembra tohto roka na novej linke vyrobilo približne 1 400 bežných metrov nosníkov s rôznymi dĺžkami v celkovom objeme 350 m³.

Ing. Eduard Sedlák, Ing. Vladimír Molčan,
doc. Ing. Milan Chandoga, red, foto IS

COLAS-áci u obchvatu Kolína

Ještě rok čekání

Za necelou jednu šestinu rozpočtovaných dvou miliard korun - tedy 313,5 milionu (12,5 milionu eur) - staví COLAS cz jako subdodavatel na obchvatu Kolína. A staví už tři roky, přičemž si řidiči na ulehčení dopravy ve městě vzdáleném 70 kilometrů východně od Prahy budou muset počkat ještě rok. Nikoli však vinou stavbařů.

„Již od počátku vznikala různá sdružení obcí a místních občanů, kteří jsou proti výstavbě obchvatu. To způsobovalo problémy s vydáváním stavebních povolení. Kromě toho je v těchto místech nevhodná zemina. Bez úpravy ji nelze použít a musíme to řešit přidáním pojiv. Předpokládaný termín zprovoznění celé trasy obchvatu byl tak posunut na podzim 2012,“ rekapituluje stavbyvedoucí Daniel Veverka.

COLAS CZ, Závod Sever je zde dodavatelem pro Strabag, který vede sdružení s PSVS a Metrostavem. Pro COLAS pracovalo dalších šest dodavatelů technologických částí, v průměru 30 lidí. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR Praha.

Rychlejší o 10 dní

„V tomto roce jsme dokončovali zejména silniční objekty pro odlehčení dopravy od průjezdu města Kolína, které s výstavbou obchvatu souvisí. Konkrétně přeložky dvou tříd komunikací,“ upřesňuje D. Veverka.

Jednou z nich byla přeložka Polepské ulice na Uhlířské Janovice. „K jejímu zprovoznění ji bylo nutné uzavřít v místě napojení a zajistit objízdni trasu do města přes Kutnou Horu.“

Úkol to nebyl jednoduchý. „Jelikož se jedná o velmi frekventovanou komunikaci, investor žádal o co nejkratší lhůtu výstavby. Bylo ale nut-



Úsek v užívání od října.

One more year

The bypass of Kolin in central Czech Republic will be ready next year. The contract for COLAS here is at 12,5 million euros, in November the company succeeded in building a relocation of a busy local road, ten days ahead of the plan.

né demontovat stávající komunikaci v délce 200 metrů, kompletně ji odstranit, zpevnit podloží, doplnit objem cca 2000 m³ ukládané zeminy do úrovně silniční pláně, provést konstrukční vrstvy a také vodorovně a svislé dopravní značení,“ opisuje nelehkou sbírku úkolů stavbyvedoucí.

Plán investor stanovil na jeden měsíc, ale týmu silničníků se ho podařilo zkrátit o 10 dní. Komunikace tak byla připravena již 21. listopadu. Zásahu má i dobré počasí, „v tomto období spíše výjimečné“, ale především úsilí našich kolegů.

toB, foto ZS

Úspěšný cíl pro lídra sdružení

Kolem Příboru



COLAS vystupoval na stavbě Příbor - obchvatu jako vedoucí sdružení.

Podzim 2011 vstupuje do kronik COLAS-u CZ. Společně s partnery jsme dokončili více než miliardovou stavbu obchvatu města Příbor v Moravskoslezském kraji. Slavnostní uvedení do provozu se odehrálo 24. listopadu.

Více než dva roky byl Příbor stěžejní akcí Závodu Jih, zejména pak kolegů ze Znojma. Vedoucí postavení ve sdružení, stále pouze výjimečné, nás zavazovalo. O to větší může teď být naše spokojenost s hotovým dílem. Tým kolem

Příbor bypassed

Příbor in north-east Moravia has a new road bypassing the town. COLAS CZ led the consortium of building companies, the price of works exceeded 55 million euros.

stavbyvedoucího Ing. Jaroslava Maršíka navazoval na práci, kterou více než jeden rok vedl domácí, severomoravský matador Ing. Zdeněk Řezníček.

COLAS stavěl část obchvatu kolem Koprivnice - Lubiny a také 2,6 kilometru kolem samotného Příboru. Společně s Alpine Bau CZ a Edikt ve sdružení realizovali 350 000 m³ zemních prací, 150 000 m² komunikace s asfaltovým povrchem a 40 000 m² s cementobetonovým krytem. Výstavba hlavní trasy I/58 a I/48 s navazujícími komunikacemi činila 8,9 km a opravené komunikace byly v délce 5 km. Na stavbě se nachází sedm mostních objektů.

Celková investice ze strany ŘSD ČR činí 1 386 047 254 Kč (více než 55 milionů eur) včetně DPH. Stavba byla spolufinancována Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

red, foto Jih

Cez Prešov pohodlnejšie

Slávnostná dohra

Len 1 300 metrov štvorprúdovej cesty v širšom centre Prešova sa kvôli nevysporiadaným pozemkom nedarilo dokončiť celých 10 rokov. Až keď sa na jeseň 2009 veci pohli z mŕtveho bodu, bolo možné pokračovať. Napokon bola Nábřežná komunikácia, súčasť cesty I/68, otvorená pre vodičov 18. mája tohto roku.

Stavba za 12 miliónov eur odklonila podstatnú časť dopravy z časti centra krajského mesta. Kvalita života miestnym obyvateľom neklesla, celý úsek totiž lemujú protihlukové steny.

Podstatná časť záverečnej fázy prác bola hotová ku koncu vlaňajška. Život stavbárom komplikovali najmä sprísnené predpisy plynárenských stavieb (pozri SC 9/2010). Úsek slávnostne odovzdali 3. júna, nenechal si to ujsť ani minister

dopravy Ján Figel'. Pre Prešov, ktorý dlhodobo trpí dopravnou preťaženosťou, to bol skutočne významný okamih. Ďalším by sa malo stať dokončenie úseku po križovatku ZVL.

toB, foto SITA - Viktor Zamborský

Festive ending

Since May 2011, Presov city in eastern Slovakia has a new 1,3 km long road section worth EUR12 million. The project (started in 1999) was long at a standstill, due to a deadlock with land owners.

Predseda predstavenstva ISK Pavol Kováčik a minister Ján Figel' počas otvorenia Nábřežnej.



Popradčania o krok d'alej



Necessary lane

Traffic in Poprad-Matejovce is getting easier in December 2012. The consortium led by ISK has finished a new four-lane road section. ISK itself built four bridges and 900 metres of the road, the project cost over 30 million euros.

Šesťpoľový most 202 po povodniach v roku 2010.

Privádzač ako sol'

Tento december si budú zrejme v dobrom pamätať vodiči z Popradu a najmä obyvatelia tunajšej mestskej časti Matejovce. Po troch rokoch tu Inžinierske stavby ako líder združenia odovzdávajú do užívania diaľničný privádzač v smere na Kežmarok a Starú Ľubovňu. Frekvencia dopravy v tejto časti podtatranského centra už dávno presiahla kapacitu existujúcich komunikácií.

Slovenská správa ciest investovala do diela vyše 30 miliónov eur. Moderná štvorprúdovka meria 6,5 kilometra. Inžinierske stavby, menovite závod Cestné staviteľ'stvo, postavili 900 metrov. Na okraji Matejoviec zasa prešovský závod dokončil štyri mostné objekty. Po minuloročných povodniach bolo tohtoročné počasie milosrdné a tak všetko dôležité stihli načas. Tri z mostov vedú priamo trasou cesty, ďalší smeruje k miestnej železničnej stanici.

Celkove Inžinierske stavby prestavali 50 % prác, v združení figurovali aj Strabag a Eurovia.

red, foto ch

Cestné staviteľ'stvo sa nenudí

Zákaziek pribúda

Hoci oproti minulým rokom sa objem práce pre Inžinierske stavby zo známych dôvodov znížil, situácia je iná v absolútnom počte stavieb. Príčinní sa o to najmä kolegovia zo závodu Cestné staviteľ'stvo, ktorým sa v tomto roku podarilo získať veľké množstvo zákaziek pre samosprávne kraje, obce a mestá, najmä na východnom Slovensku. Profilom výroby sa tak priblížili kolegom v Cestách Nitra, ako i v COLAS-e CZ.

Najnovším odovzdaným prírastkom sa stalo zmodernizované spojenie medzi Osturňou na severovýchode Slovenska a Niedzicou v Poľsku. Stavbu spolufinancoval Európsky fond regionálneho rozvoja a o jej význame pre región svedčíla i prítomnosť vysokých cirkevných hodnostárov z oboch strán hranice počas slávnostného otvorenia 1. decembra.

Stavba trvala takmer tri roky a na slovenskej strane sa zmodernizovalo vyše 13,5 kilometra ciest nižších tried. Vznikol i takmer 2 km dlhý chodník, zrekonštruované sú tri mosty a jedna lávka. Cena s DPH dosiahla takmer 3,25 milióna eur.

toB

Growing number

Although ISK has recently plummeted in terms of work volumes, the absolute number of projects is actually growing. Road Construction profit center is working on numerous sites for the benefit of towns, communities and regional administrations.

Ne všem lomům to jde stejně dobře

Rekordní rok pro Císařský

Přibližně čtyři pětiny své letošní produkce prodal Závod Lomy společnosti COLAS CZ externím zákazníkům. Hospodaření jednotlivých provozů charakterizuje spíše nevyrovnanost, říká v interview ředitel závodu Ing. Josef Lapšo.



Josef Lapšo, ředitel Závodu Lomy.

Jakými změnami prošel letos váš závod? Jsou stále všechny lomy v provozu? Uvažuje se o rozšiřování současných dobývacích prostorů nebo naopak o utlumení současných akcí?

Letošní rok nebyl pro závod Lomy jednoduchý. Propad tržeb dosáhne asi 16 %, v tunách kolem 13 %. Všechny lomy byly v provozu, i když v některých případech byla výroba velmi omezená. Snížení prodeje se projevilo zvláště v oblasti Znojemska, kde propad tržeb dosáhl 50 %. Velký propad zaznamenaly i Svržno, Vanov a Rančítov. Naopak velmi dobře si vede kamenolom Císařský, kde mají prodej v objemu 450 000 tun, což je jeho nejlepší výsledek v historii vlastnictví Colasu. Za tři měsíce od srpna do října jsme prodali 184 000 tun a trend pokračoval podobně i v listopadu.

Jak se změnil počet zaměstnanců od konce loňska?

Došlo ke snížení počtu pracovníků v jednotlivých lomech. Z tohoto důvodu bylo pro nás organizačně velmi náročné zajistit se sníženým počtem lidí výrobu na všech místech. Výsledkem je snížení mzdových nákladů a také snížení plateb za elektrickou energii.

O který typ výroby měli letos zákazníci největší zájem a kde naopak menší?

V letošním roce jsme zaznamenali větší zájem o levnější frakce a to velikosti 0-63 mm, 0-32 mm a frakce 32-63. Velký úspěch měla instalace technologie MZK v lomě Čenkov. Díky



Zemní práce v lomu Císařský na severu Čech.

Letecký pohled na lom Křoví na Žďársku.



tomu jsme vyrobili a prodali 20 000 tun frakce 0-32. Naopak je propad prodeje u frakcí 8-11, 8-16 a 16-22 mm.

Kolik procent z vaší produkce přibližně zůstalo v COLAS-u a jaké množství jste prodali externím zákazníkům?

Naše stavební závody odebraly zhruba 20 % výrobků, ostatní zákazníci 80 %.

Ptal se Anton Oberhauser, foto Lomy

Year in quarries

COLAS CZ quarries had a difficult year, revenues are dropping some 20 pct on the year, the number of employees has also fallen. On the other hand, the Kamenolom Císařský company in northern Bohemia reported extraordinarily good results.

Stavby Colasu

Čistěji a bezpečněji

Z bývalé ČOV skanzen

Jihozápadně od Brna se jihomoravští COLAS-áci podílejí na významném vodohospodářském projektu s názvem Zlepšení kvality vody v řekách Jihlava a Svatka nad nádrží Nové Mlýny. Jde o typickou akci tohoto druhu financovanou převážně ze zdrojů EU – výstavbu a rekonstrukci kanalizace, rekonstrukci a intenzifikaci čistírny odpadních vod (ČOV) Ivančice a vodovodních řadů.

Rozpočet činí 561 milionů korun (asi 22,5 milionů eur) bez daně, z toho ČOV stojí 159 mil. Kč. Realizační tým tvoří sdružení OHL ŽS - COLAS CZ.

„Stavba se nachází v katastru měst Ivančice a Oslavany a obce Padochov. Celková délka kanalizace představuje 17 661 m, u vodovodu je to 10 610 m,“ upřesňuje stavbyvedoucí Ing. Stanislav Kovařík z provozu Brno, zástupce vedoucího projektu stavby za sdružení.

Součástí stavby je též výtlačk odpadních vod do Ivančic z bývalé ČOV Oslavany, která bude přebudována na velkou čerpací stanici a její část poslouží jako skanzen. Po rekonstrukci ČOV bude její kapacita 20 000 EQ – tedy odpovídající 20 tisícům obyvatel.

Zápas s podmínkami

I tady nebyly výjimečné nečekané situace. „Třeba protlak pod železnicí v délce 17 m a průměru potrubí DN 1400 při vysoké hladině spodní vody a ve velmi nesoudržných zemích. U Padochova jsme zase narazili na skalní podloží, kde nutno používat výkonná buračnická kladiva. Za zmínku stojí kanalizační shybka z litiny pod řekou Oslavou, kterou se chystáme realizovat v zimním období.“

Stavba kromě výtlačku z Oslavany se nachází celá v zastavěné části měst a obcí, z toho vyplývá velká hustota ostatních podzemních vedení.

„Těmto inženýrským sítím se musíme operativně vyhýbat, neboť velmi často jsou ve skutečnosti jinde, než uvádí projektová dokumentace.“

Dílo pro investora - Svazek vodovodů a kanalizací Ivančice by mělo být hotovo asi za rok. Práce začaly 30. května, v současnosti je už pod zemí asi 40 % vodovodů.

Cleaner and safer

COLAS Brno squad helps in increasing quality of water and sewerage pipes within a framework of EU-sponsored project worth 22,5 million euros. They must cope with hard soil and incorrectly documented utilities, among other problems.



Tvrký kámen (hornina třídy 5-7) v Padochově. Práce v realizaci Colas Brno.

Cesty Nitra doma

Opět krajšie obce

Revitalizáciou, obnovou či rekonstrukciou si v roku 2011 prešlo opäť množstvo slovenských obcí, najmä ich centier. V rajóne trnavského strediska Ciest Nitra ich nájdeme hneď niekoľko. Čerstvým príkladom je Cífer, kde tím pod vedením stavbyvedúceho Ing. Jaroslava Lenghardta prestaval necelých 779 tisíc eur.

red, foto cntt

More neater villages

CESTY NITRA has revitalised a number of villages and communities in 2011 - such as Cífer in one of their home regions, near Trnava.



Stavby Colasu

Hranice našich možností padají

Colas = nejenom práce

Udržování tradic je tak staré jako lidstvo samo. Různé akce na utužení týmového ducha a k lepšímu poznávání kolegů - i sebe sama - k tradicím našich firem neodmyslitelně patří. A i když těžká a rychlá současnost nám chce ubrat z volného času, ti, kteří si jej najdou, bezesporu nelitují. Odchází plni pozitivních zážitků, občas dokonce i jako vítězové.

Na rozdíl od některých oblíbených firemních akcí, na které kvůli chudým létům nezbylo, COLAS Cup v Mladé Boleslavi si uchovává životaschopnost a úroveň. **Pavel Keller** stál u zrodu. A i jako ředitel závodu Sever zůstává tento Mladoboleslavák hlavním organizátorem a duší tohoto sportovního klání. Už teď zve na osmý ročník, který by se měl konat na sklonku této zimy.

ao, foto autor



U Pavla Kellera to všechno začíná. I doslova. Na různé disciplíny se právě hlásí Martin Prudký z provozu Hradec Králové.

Honza Šilhán z hostitelské Mladé Boleslavi pomáhá vybalovat krásné, nablýskané poháry. Aby těměř nikdo na COLAS Cup-u nepřišel zkrátka.



Stavby Colasu

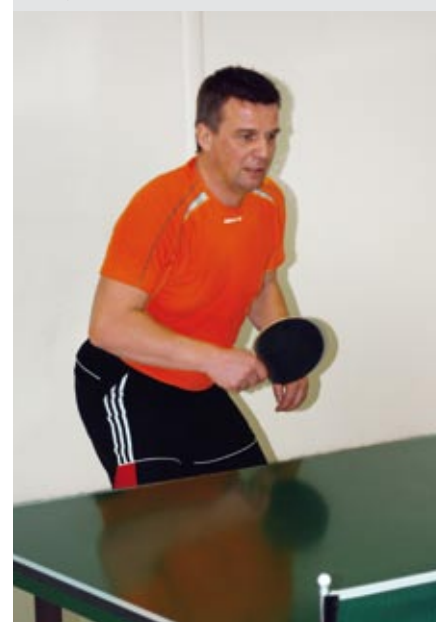
Snad největší nasazení je vidět na tenisu. Dvojice Šrámek - Plouzenec, Keller - Pytlík nebo Volf - Hrachovec (na snímku Miloš Hrachovec) si to nesmířitelně rozdávají, nedarují si jediný fiftýn.



Stolnotenisový míček rychle létá ze strany na stranu. Výjimkou nejsou ani rakety v rukou něžných stvoření - našich COLAS-aček. Jednou z nich je Eva Kaislerová.



Investiční ředitel Pavel Šrámek je většinou k poražení jen stěží.



Aspoň na chvíli si oddechnout... A proč ne? V popředí Jana Pavlů, za ní Kateřina Vojáčková.



O prestiž jde také na bowlingu, o který je největší zájem. Soutěžící mají za úkol sehrát tři hry a součet získaných bodů rozhoduje o vítězích. Favorité nemají na různých ustlano. Házi Miloše Ferstová.



Ubrečený „colasáček“ za poslední místo v každém sportu. Pro muže i pro ženy. Vzbuzuje soucit a jak lidé přicházejí, každý by chtěl právě jeho... Někteří tudíž odhadují své šance právě a jenom na získání těchto ceny útechy.



Stavby Colasu

Not just work
Colas employees are among those honouring traditions of sport and other relax activities with colleagues. COLAS Cup in Mlada Boleslav continues despite hard times befalling construction companies in both Czechia and Slovakia.

Zo sveta

Vitajte u bonobov



Pavilón primátov, ktorý postavili Inžinierske stavby pre ZOO Bratislava, má zaujímavú paralelu vo Francúzsku. V októbri 2010 dostalo stredisko Bonnefoy Palmier, súčasť Sacer Atlantique, neobvyklú ponuku od rezervácie l'udoopov La Vallée des Signes. Objednávka znela: pripravte miesto na bývanie pre našich nových obyvateľov, deväť bonobov. Vedenie parku zamýšľalo pre tieto primáty voľný výbeh, no zároveň mali byť návštevníci v bezpečí.

Keďže bonobovia sa boja vody, padlo rozhodnutie postaviť 500 metrov dlhý a 10 metrov široký kanál medzi zalesneným hektárovým ostrovom, kde opice žijú a vyhládokovým stanovišťom pre návštevníkov.

Ľudia z Bonnefoy Palmier mali náročnú úlohu dokončiť okrajové múry a vodotesnú geomembránu na piesčitej pôde do stanoveného termínu. Park bol totiž znovuotvorený začiatkom apríla. Stavbárov spomalili snehové búrky minulej zimy. A tiež sa museli vyrovnáť s nadšením l'udoopov, ktoré sa navôkol potulovali a chceli sa dostať von. Napriek všetkému bol „ostrov bonobov“ dokončený načas. Otvorili ho najvyšší predstavitelia miestneho departementu Vienne.

ROUTES, red

Šimpanzy bonobo si nový domov obľúbili.

Hovoríme k veci

Príručka na pokračovanie

Aj vám, hoci ste angličtinári, robí problém odborná slovná zásoba - technická, obchodná či právnická? V Inžinierskych stavbách sa zrodil nápad - koordinácia príručky na pokračovanie, ktorú dostávajú študenti jazykových kurzov vo firme, ako aj iní záujemcovia o jazyk. „Volá sa Colas ISK English for Work Guide. Určená je na samoštúdium a jej súčasťou je interaktívna elektronická komunikácia s účastníkmi kurzu,“ hovorí autorka projektu Mgr. Erika Hatalová, vedúca oddelenia prekladu a tlmočenia v ISK. Jednotlivé kapitoly sa každé dva týždne zasielajú elektronicky do firemných e-mailových schránok. Odpovede na úlohy z predošlej kapitoly prichádzajú medzi dvoma lekciami.

Praktická cvičebnica prináša rôzne aspekty angličtiny a slovné zásoby v reálnom pracovnom kontexte, praktické vysvetlenia dôležitých jazykových otázok, precvičovanie preberaných tém, glosáre pojmov i prekladové cvičenia.

tob



Podporili sme tradíciu

Umenie s nami

Inžinierske stavby prispeli k zdarnému priebehu najstaršej kultúrnej akcie, ktorá vznikla na území ich domovských Košíc po roku 1989. Stali sa reklamným partnerom Dní sakrálneho umenia, ktoré sa vo viacerých náboženských i sekulárnych priestoroch mesta konali od 13. do 27. novembra.

Koncerty, výstavy, potulky, hudobno-literárne pásma, zborový spev či bábkové divadlo ponúkli možnosť zastaviť sa v každodennom zhone a uvažovať o duchovnom rozmere človeka. Nechýbal ani program chasidských priesní a záverečný ekumenický koncert.

Partnerstvo Inžinierskych stavieb bolo prvou podporou pre kultúrne podujatie po dlhšom čase a pripomenulo, že napriek náročnému obdobiu spoločnosť chce i naďalej prispievať do komunity, v ktorej pôsobí.

red



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, +421 911 291 255. e-mail: office@communicationhouse.sk. web: communicationhouse.sk. Zodpovedný redaktor Mgr. Anton Oberhauser. Redakčná podpora: PaedDr. Katarína Eva Čániová. Web: www.iske.sk, www.cestynitra.sk, www.colas.cz, www.sangreen.cz, www.cerhra.cz. Grafická príprava: FOGRA studio Košice, Tlač: VIENALA s.r.o. Košice.