

náš COLAS

Časopis společností skupiny COLAS v České a Slovenské republice
Časopis spoločností skupiny COLAS v Slovenskej a Českej republike

● číslo 2 ● ročník 67 ● červen / jún 2018



Most Generála Pattona v Plzni



náš COLAS

Editorialy

2-3

Editorial ředitele COLASu pro ČR a SR,
rozhovor s generálním ředitelem
COLASu na Slovensku

Aktuálně / aktuálně

4-5

Investice závodu Obalovny / Pokládka
asfaltových směsí

Téma

6-11

Hlavní články z obou republik:

Noví košičtí súrodenci / Most Generála
Pattona v Plzni – rekonstrukce pokračuje

Kaleidoskop

12-13

Výběr některých významných akcí

Stavby / technologie

14-17

Aktuality z dění v našich společnostech,
zajímavé zakázky a novinky v provozech

Ľudia / lidé

18-19

Ján Hreha / Michaela Hladíková

Servis / bezpečnost

20-21

Spektrum

22-23

Časopis Náš COLAS

Vydávají společnosti COLAS CZ, a.s., Silnice
Horšovský Týn a.s., Inžinierske stavby, a. s.
a CESTY NITRA, a.s.

Redakční tým: Markéta Altrichterová,
Katarína Pancáková.

Grafické zpracování, sazba a tisk:
Agentura Bravissimo, Znojmo.

Redaktoři: Eva Obůrková (Česko), Anton
Oberhauser, Communication House, s.r.o.
(Slovensko).

Časopis Náš COLAS je na Slovensku
nasledovníkom Mostov východu
Inžinierskych stavieb, a. s. a Spravodaja
CESTY NITRA, a.s.

www.colas.cz

www.iske.sk

www.cestynitra.sk

Kontaktní e-mail:

marketa.altrichterova@colas.cz

Stále zbývá spousta práce

COLAS v České republice a na Slovensku
v posledních letech udělal velký krok
přepředu.

Samozřejmě bezpečnost, i když dosažení
nulové hodnoty pracovních úrazů je nekončící
boj.

Efektivita. V oblasti mechanizace včetně
vybavení lomů, výroby modifikovaného
asfaltu v Holubicích a obaloven (Zvolen,
Čabaj, Rančířov, ...) došlo k velkým změnám
a zlepšením. Investovali jsme do nové
mechanizace: betonový finišer a zvýšili
produktivitu lepší přípravou a organizací
našich staveb.

Velký rozvoj v oblasti vzdělávání: pro všechny
zaměstnance od dělníků po manažery.

Obchodní rozvoj: v oblasti soukromého
trhu Jaguar, nové provozy v Banské Bystrici
a Karlových Varech, nové stavební aktivity
v Košicích.

Ale nejdůležitější částí naší firmy jste
především VY všichni.

Žádná firma se nemůže udržetelně a se
ziskem rozvíjet bez zapojení svých
zaměstnanců. Já ale vím, že vaše zapojení



je na takové úrovni, že můžeme být
REFERENČNÍ FIRMOU.

Jsem velmi pyšný na to, že jsem v posledních
šesti letech vedl společnost v České
a Slovenské republice. Udělala se krásná
práce a jsem si jistý, že v následujících
letech napíšete další krásné stránky historie
COLASu.

Odcházím do Francie, do další společnosti
skupiny COLAS a přeji vám všem i svému
nástupci úspěch do nadcházejících let.
Ještě jednou děkuji a přeji hodně štěstí...
UP TO YOU TO OPEN THE WAY in the Czech
Republic and Slovakia.

Eric Biguet

regionální ředitel COLASu pro Českou
republiku a Slovensko

Still many things to do

COLAS in the Czech Republic and Slovakia did nice improvement during the past years. Safety obviously, even if it's a never ended fight to reach the target 0 zero accident. Efficiency. Many changes and improvement of our equipment, quarries lines, PmB plant in Holubice and Hot Mix Plants (Zvolen, Cabaj, Rancirov, ...), investment in new equipment: concrete paver, and increase of our productivity with a better preparation and organization of our jobsite. Trainings: Great development: for all the employees from the operators to the managers. Business Development: Private Market with Jaguar, New territory with Banska Bystrica and Karlovy Vary, New activities with Buildings in Kosice. But the MOST important element of our organization is above all: YOU. No company can develop sustainably and profitably without the involvement of its employees. But I know that yours is at the level we need to be the REFERENCE COMPANY. I am particularly proud to have managed the Czech and Slovak entities for the last 6 years. Beautiful things have been done and I am sure you will write some beautiful pages of the history of COLAS in the coming years. So I leave the area to join another entity of COLAS in France and wish you all and my successor, all the success you deserve for the next years.

Thank you again and good luck...

UP TO YOU TO OPEN THE WAY in the Czech Republic and Slovakia.

Eric Biguet

Area Manager Czech Republic and Slovakia



Nový generálny riaditeľ COLASu v SR Cyril Pinault

Po tom, čo riadil dva najväčšie projekty cestného staviteľstva slovenského COLASu za posledné tri roky, nastupuje **Cyril Pinault** v júni na post generálneho manažéra skupiny COLAS pre SR. Slovensko je krajinou, kvôli ktorej sa ocitol späť v našej spoločnosti. Nahrádza **Philippa Corbela**, ktorého kroky smerujú do vzdialeného Turkménska.

Za necelé tri roky som spoznal tunajší tím a dúfam, že toho spolu dokážeme veľa. Chcem, aby COLAS s partnermi vysúťažil veľký diaľničný projekt.

Pán Pinault, prezradte niečo o svojej kariére... Ako dlho ste v COLASe a čo ešte máte za sebou?

V COLASe som začínal roku 1994 vo Francúzsku ako asistent stavbyvedúceho. Po roku som sa stal stavbyvedúcim a dva roky nato vedúcim strediska. Po 10 rokoch som z firmy odišiel do inej spoločnosti, ktorá sa za môjho pôsobenia rozrástla za päť rokov z 20 na 250 ľudí, bol som tam riaditeľom pre cestné stavby. Potom som pracoval pre francúzsku skupinu v Číne, viedol som závod so 400 zamestnancami na výstavbu potrubí a ďalších sieťových projektov, popri Číne aj vo Vietname a Thajsku. No a v roku 2015 som nastúpil ako manažér projektu výstavby R2 Ruskovce – Pravotice, odkiaľ som vlni v auguste prešiel na Jaguar Land Rover.

Na čo dobré po Philippovi Corbelovi nadväzujete?

Vďaka Philippovi a jeho tímom je v SR priaznivá situácia. Máme ešte veľa práce, ale z organizačnej stránky sme na tom dobre.

Aké sú vaše priority pre najbližšiu dobu? Kam by ste chceli COLAS posunúť?

Najskôr by som chcel stabilizovať mostný závod a Prefu Kysak, aby boli čím skôr zase v zisku. Mojim cieľom je získať pre COLAS jeden veľký projekt, aby sme naplnili ciele pre rok 2019. Rád by som tiež zlepšil kvalitu práce na staveniskách z hľadiska ziskovosti a bezpečnosti.

Národná diaľničná avizovala na tento rok vypísanie balíka tendrov. Už je rozhodnuté, či sa do nich zapojíme samostatne alebo v konzorciách?

P. Corbel tu nastavil stratégiu; zapojíme sa s partnermi, aby sme mali dosť kapacít a zdrojov.

Aj na východe SR pozorujeme rozmach práce pre súkromných investorov. Aký dôraz kladie COLAS na pozemné stavby a špeciálne projekty, ktoré netvorí jadro prác skupiny v medzinárodnom meradle?

K stratégii patrí mať rôznorodé aktivity, aby sme klientovi poskytli ucelenú ponuku. Táto diverzifikácia aktivít tiež pomôže v budúcnosti, ak by sa znížila zásoba prác v cestnom staviteľstve. Súkromné zákazky by mali tvoriť okolo 30 % aktivít. Treba sa pripraviť aj na to, že prívod peňazí z eurofondov sa postupne zastaví.

Váš aktuálny odkaz zamestnancom?

Za posledné roky sme sa veľmi zlepšili v kvalite a výsledkoch. Chcem

v tom pokračovať a viac do tohto procesu zaangažovať nižších manažérov. Po dva a pol roku na Slovensku poznám tunajší trh, náš tím a viem, že spolu dokážeme veľké veci.

Čo rád robíte vo voľnom čase – ak nejaký zostane?

Rád som so svojimi deťmi, chodíme spolu na výlety, spoznávame nové miesta a kultúry. Ak to čas dovolí, venujem sa športovému fitnessu, tenisu a jazde na terénnych motorkách.

Kde dnes žijú vaši najbližší?

Som rozvedený a moje tri deti žijú vo Francúzsku. Raz za dva-tri týždne ich navštevujem a snažím sa, aby spoznávali Slovensko a okolité štáty. Mám 18- a 10-ročnú dcéru, syn má 13.

New COLAS Slovakia GM

Cyril Pinault worked for COLAS in 1994–2004, then came back in 2015 – to Slovakia, where he has managed projects R2 and Jaguar Land Rover. Now he is replacing Philippe Corbel as CEO of COLAS in Slovakia. Cyril's main goal is to find one big project – possible a new highway section with partners – to make sure the company can achieve the objective in 2019. Among the main targets is also to keep or improve the site performance in terms of profit and safety. According to the new CEO, work for private clients should constitute 30% of the activities, in order not to suffer when lacking tender from public money. It's also to be anticipated when drawing of the EU funds will end.

Plánované investice závodu Obalovny na rok 2018

V posledních letech závod Obalovny nerealizoval žádnou velkou a významnou investici v podobě zcela nové obalovny nebo kompletní výměny, vesměs šlo jen o dílčí úpravy technologií, říká Pavel Šrámek, vedoucí závodu Obalovny. Rok 2018 bude počátkem velkých změn. Kterých míst se budou týkat?

Obalovna Sedlnice

U obalovny v oblasti Východ bude v zimě kompletně snesena stávající technologie a bude instalována nová s důrazem na vyšší výkon a na možnost použití recyklátu.

Nová obalovna pro oblast Západ v Karlovarském kraji

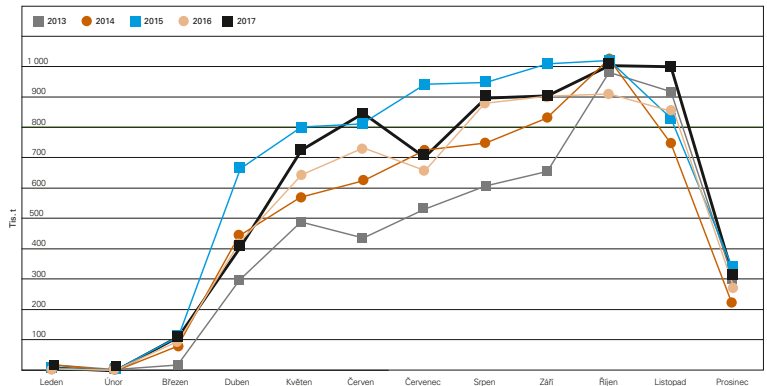
Oblast má v současnosti k dispozici jedinou obalovnu, a to Valdorf v rámci Silnice Horšovský Týn. V současné době probíhá projektová příprava nové obalovny pro Karlovarský kraj. Asfaltovou směs z této nové obalovny bychom rádi začali dodávat na začátku roku 2019.

Obalovna Čenkov

Také zde se připravuje výměna technologie; ta současná přestala vyhovovat vysokým nárokům trhu v oblasti Středočeského kraje a města Prahy. Chceme zde instalovat výkonnější technologii zhruba na úrovni 240 tun za hodinu, kde navíc bude možné přidávat v rámci výroby recyklát – R-materiál.

Skupina COLAS vyrobila v roce 2017 celkem necelých 713 tis. tun asfaltových směsí. Znamená to, že náš podíl na trhu kolísá kolem 10 až 11%.

Rok	Tis. t
2007	6 984,60
2008	7 076,60
2009	6 668,10
2010	5 897,10
2011	5 617,00
2012	5 459,50
2013	5 152,90
2014	6 063,10
2015	7 662,10
2016	6 402,80
2017	7 078,04



Výroba asfaltových směsí v ČR v minulých letech po měsících.

Obalovna Soutice

Všichni v COLASu ví, že na obalovně v Souticích je naše vůbec nejstarší technologie, navíc už předtím byla použita v zahraničí. Chceme ji vyměnit za technologii obalovny z Čenkova, doplněnou novými prvky a vybavenou tak, aby odpovídala dnešní době. Součástí investice bude také kompletní rekonstrukce skládek kameniva s možností zastřešení jemných frakcí a R-materiálu.

Obalovna Tasovice

Pro rok 2018 připravujeme investice pro tuto obalovnu, kde také probíhá výstavba nových skládek pro uložení recyklátu a R-materiálu a jeho třídění, v květnu se bude dokončovat instalace části technologie, která bude recyklát přidávat do míchačky obalovny.

Obalovna Valdorf

Probíhá rekonstrukce skládkového hospodářství pro uložení kameniva, investice bude dál pokračovat prostorem pro ukládání a třídění recyklátu včetně jeho zastřešení, a nejspíše v zimě bychom měli instalovat i technologii pro přidávání recyklátu do směsi.

Technologie Foam Asfalt

Jedna z technologií pro výrobu teplých asfaltových směsí si svoje místo na trhu musí v budoucnu teprve vydobýt. Snížením výrobní teploty horkých asfaltových směsí dokážeme šetřit energii a zlepšíme i pracovní podmínky finišerových čet při pokládce. V neposlední řadě můžeme trochu přispět i ke zlepšení životního prostředí.

Planned investment of HAMP Agency for 2018:

There has been hardly any major investment regarding a purchase of a new HAMP or its complete replacement in the HAMP Agency within the recent years. 2018 year is therefore an outset of huge changes, including mainly replacement of technologies, construction or reconstruction of aggregate/recycled material disposal sites etc., however, a brand new HAMP is also projected in the Karlovy Vary region.

Jaký je stavbyvedoucí, taková je i pokládka...

...říká Miloš Trutnovský, který už rok zastává funkci interního trenéra finišerových čet. U samotných začátků jeho nové pozice stál pan Gérard Bonneau z Francie, nyní již pracuje samostatně: objíždí finišerové čety, předává zkušenosti a praktické rady ohledně asfaltových směsí, strojů i jejich výbavy.



„V samých začátcích jsem jezdil s Gérardem, postupně přebíral jeho know how a upravoval si ho podle svých zkušeností, současných poznatků a nových materiálů,“ říká **Miloš Trutnovský**. „V současné době si už jedu po svém; objíždím jednotlivé finišerové čety, dohlížím na kvalitu pokládky a v rámci firmy společně sjednocujeme technologické postupy.“ Každá četa ale vyžaduje jiný přístup: u dobře fungující party stačí půldenní teoretická část a pak třeba jedna směna v terénu, ale jiné, například nově nastupující, potřebují více opakovaných návštěv. Školení probíhají hlavně v terénu a přímo u finišeru, teorie se probírá v učebnách. Úspěch mělo únorové setkání stavbyvedoucích pokládek,

kteří zahrnovalo jak teoretickou část s technologickým manažerem **Milošem Kašpárkem**, prezentaci technologie geokompozitů a předávání know-how mezi stavbyvedoucími, tak návštěvu areálu Škoda Auto v Mladé Boleslavi. Na večerní bowling se ke stavbyvedoucím přidalo vedení společnosti.

„K dispozici máme i vlastní příručku pro stavbyvedoucí a pokládky, kterou jsme připravili společně s kolegy stavbyvedoucími a kvalitáři,“ poznamenává Miloš Trutnovský. „Ti, co v oboru pracují dlouhá léta, ji nepotřebují, ale pro nově nastupující stavbyvedoucí i dělníky má kniha své opodstatnění.“ Pan Trutnovský je stavbyvedoucím u finišerové čety na oblasti Sever, takže

funkci interního trenéra musí skloubit s vlastní prací. V partě už má svého zástupce, mladého stavbyvedoucího, který přebírá práci s četou, když Miloš Trutnovský školí.

„Nechci prudit, chci poradit a působit jako partner, ne kontrola,“ dodává, „informace proto dávám dál rozumnou formou. Chci, aby se lidem dostaly pod kůži, aby se změnilы špatné navykuté postupy, zaběhnuté zvyklosti a pohled „je to položený, je to černý, je to dobrý“. Je potřeba, aby vše bylo správné z technologického hlediska, abychom se vyhnuli následným reklamácím, které stojí mraky peněz.“ Lektor je se stavbyvedoucími od pokládek v telefonickém kontaktu a konzultují průběžně problémy na stavbách.

The result of work reflects the quality of site manager: Miloš Trutnovský has been training the COLAS CZ paving crews for a year already. He used to cooperate with Gérard Bonneau from France, however, currently he is self-sufficient, frequents individual paving crews, supervises the quality of paving and, within the framework of our company, unifies the technological processes. Trainings take place mainly on sites while the paver is in operation, theory is taught in lecture rooms. There is a company booklet designated for site managers and paving crews available as well. "I do not intend to bother anyone, I just want to advise and serve as a partner, not as an inspection," he adds.

Eperia s cenou

Na 23. ročníku sůtaže Stavba roka 2017 bodovalo aj dielo, na ktorom sa realizátorsky podieľali Inžinierske stavby. Nákupné centrum Eperia Shopping Mall v Prešove z investičného portfólia J&T Estate získalo cenu za vysokú kvalitu realizácie od Zväzu stavebných podnikateľov Slovenska. Závod Cestné stavitelstvo Východ na stavbe v priebehu minulého roka vykonal práce za 1,1 milióna eur – od betónových a asfaltových plôch cez dlažby až po križovatku so svetelnou signalizáciou a dopravnými značkami. Projektovým manažérom za ISK bol Rudolf Franko.

Eperia wins prize: At the Construction of the Year 2017 ceremony, held in April 2018, the Eperia Shopping Mall in Prešov (east Slovakia) won one of prizes – for excellent quality of work. Paved areas and traffic infrastructure were built by ISK, Roads agency Slovakia-east.

Zošikmený priečny spoj v predpisoch

Dlhoročný externý školiťel z Francúzska **Gérard Bonneau** školiťel na Slovensku v druhej polovici apríla pracovníkov rôzneho zaradenia. V ISK sa popri zamestnancoch, ktorí s pokládkou asfaltových zmesí prichádzajú do priameho kontaktu, zúčastnili prednášok aj zástupcovia prípravárov, novoprijatí všeobecní majstri a kolegovia, ktorí nesú zodpovednosť za dielo a mali by ho vedieť dozorovať a skontrolovať. CESTY NITRA tentoraz prizvali na výklad experta všetky svoje asfaltové čaty. Pre ich členov bolo školenie praktické v tom, že sa mohli zamerať na pochopenie súvislostí, ktoré im pri výklade priamo pri

finišéri môžu uniknúť. Podľa hlavnej technologičky pre asfaltové zmesi **Zory Abaffyovej**, ktorá pánu Bonneauovi tlmočila a zároveň prispôbovala výklad slovenským podmienkam, boli kľúčové informácie o správnej realizácii pracovných spojov – priečnych aj pozdĺžnych. Mimoriadne dôležité je, že do slovenských rezortných predpisov sa od decembra 2017 podarilo presadiť možnosť realizácie zošíkmeného priečného spoja. Klientom tak môžeme odporučiť, že takéto spoje zvyšujú trvácnosť namáhaných úsekov ciest a oproti zapílenému priečnemu spoju sú aj komfortnejšie z hľadiska užívateľov ciest.

In Slovakia, April 2018 trainings with Gérard Bonneau were attended by newly-hired foremen and asphalt-laying teams, among others. Meanwhile, since 2017, the bevelled transverse joint in laying procedure is featured in Slovak regulations – this solution has long been endorsed by COLAS for their clients.



Pri frekventovanej križovatke v centre Košíc vyrastú dve 10-poschodové veže kancelárskeho centra DUETT Business Residence. Dielo za vyše 9 miliónov eur realizuje závod Pozemné stavby spoločnosti ISK pre košickú developerskú firmu a v jej útrobách budú kancelárie priamo na predaj.

Noví košickí súrodenci

Pred necelým rokom obkolesili jednu z posledných väčších voľných plôch v centre Košíc reklamné bannery s nápismi COLAS a ISK. Toto silné zviditeľnenie našich značiek nasledovalo potom, čo Inžinierske stavby uzavreli zmluvu s miestnou firmou Jantárová Development. Dohoda sa týka výstavby dvojice 10-poschodových administratívnych budov s príznačným názvom Duett Business Residence.

So stavbami pre privátnych investorov sa aj na východe Slovenska roztrhlo vrece a dopyt po kancelárskych priestoroch v Košiciach neutícha.

V rovnakom čase ako projekt „Duett“ stavia závod Špeciálne projekty aj budovu Ecopoint II a popri dokončovaní ďalších projektov (II. etapa novej

obytnej zóny Zelená stráň, obytný dom Floriánska) rozbehli aj budovanie predajne potravín spoločnosti Klas v okrajovej štvrti Lingov.

Svoju návštevu na stavenisku, kde sa rodí dvojica rovnako vysokých, ale rozdielne „štíhlych“ súrodencov, absolvujem v druhej polovici apríla. V tom čase už tím okolo projektového manažéra **Tomáša Kuchára** vytiahol do výšky šesť nadzemných podlaží prvej budovy. Čakajú ich ešte ďalšie štyri. Manažér mi vysvetľuje, že developer už predal priestory v celej prvej a aj v časti druhej budovy – ktorej stavba tak už tiež dostala zelenú. Kým širší súrodenec by mal byť hotový do záveru októbra, na štíhlejšieho majú ISK čas do začiatku roka 2019.



Realizačný tím závodu Pozemné stavby na diele DUETT – zľava stavbyvedúci Calin Albu, majster Jozef Baltés, projektový manažér Tomáš Kuchár a majster Peter Reľovský

Málo miesta, veľa vody

Technologicky a projektovo nejde podľa Tomáša Kuchára o príliš výnimočnú stavbu. Pri ich dlhoročných skúsenostiach bol tak najzložitejším faktorom malý operačný priestor, ktorý sa ale v centre mesta pri takomto projekte dá očakávať. „Zeminu z výkopov bolo potrebné okamžite odvázať. Počas realizácie podzemných podlaží sme mali v zemi osadené štetovnicové steny na zabezpečenie stavebnej jamy. V hĺbke štyroch metrov sme totiž nemohli postupovať štandardným spádovaním,“

hovorí projektový manažér. Vzhľadom na blízkosť rieky Hornád sa stavbári museli popasovať aj s vysokou hladinou

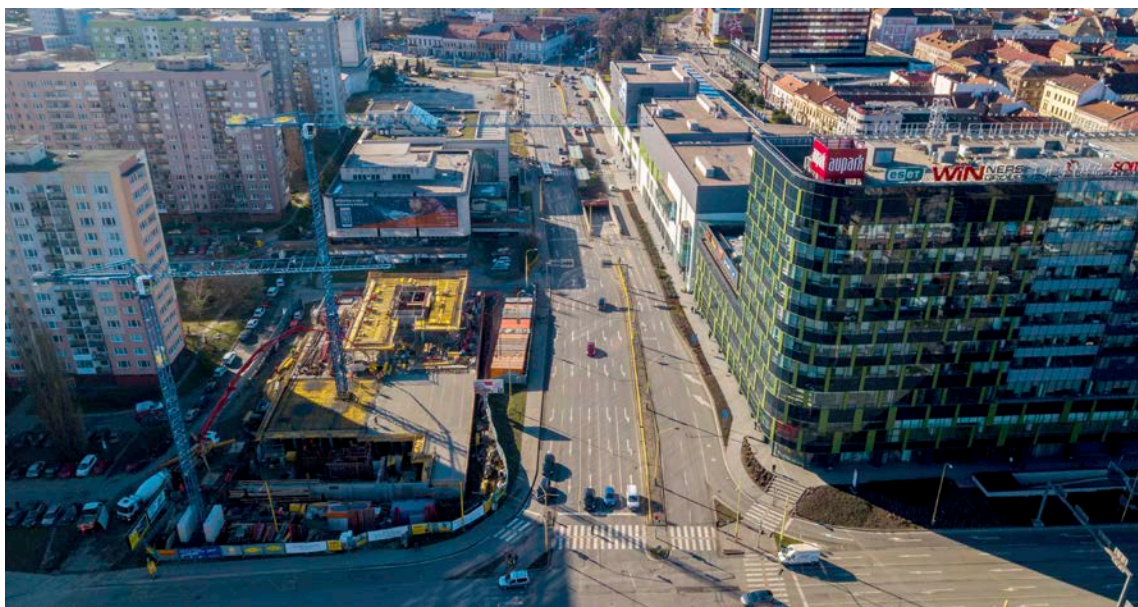
špár boli umiestnené špeciálne tesniace prvky. Spodná stavba tak vytvorila vodonepriepustný „sarkofág.“ Posledná

Spodná stavba vytvorila vodovzdorný sarkofág, využívame studne a čerpadlá.

spodnej vody. „Bola tesne nad úrovňou základovej špáry. Vytvorili sme si systém štyroch studní a odčerpávali ju pomocou výkonných čerpadiel.“ Využil sa vodostavebný betón a do pracovných

nezасыpaná studňa slúžila ešte počas realizácie nadzemných podlaží pre potreby stavbárov, aby nečerpali z verejného vodovodu a ušetrili tak finančné prostriedky.

Kvôli silne zastavanému okoliu bolo potrebné na stavbe DUETT využiť štetovnicové steny





V apríli 2018 bola prvá z budov DUETT vytiahnutá do výšky šiesteho nadzemného podlažia a stavbári sa chystali pustiť do druhej, štíhlejšej budovy.

Nosnú konštrukciu budov tvorí železobetónový skelet, realizovaný monolitickým liatím betónu. Zvonku bude na budove viditeľná predsadená fasáda, podobná tej na susednom obchodno-administratívnom centre Aupark. Materiálovo aj farebne by okolie malo spolu ladiť, o to viac, že sa stavia blízko pamiatkovej zóny.

Personálne obsadenie

Tomášovi Kuchárovi pomáha na Duett Business Residence skúsený stavbyvedúci Čalín Albu (jeho kroky čoskoro zamieria do exotického Turkménska), sekundujú mu majstri **Jozef Baltes, Michal Rigda a Peter Reľovský.**

Hlavným stavbyvedúcim na diele Eco-POINT 2 je **Marek Popovič** (ktorý sa podieľal aj na prvej budove), majstrami sú **Marek Bílý, Marek Kollár a Peter Kováč.**

Predajňa spoločnosti Klas vzniká pod rukami projektového manažéra **Petra Ščerbáka**, majstrom je **Ladislav Magura.**

Rady závodu posilnili dvaja noví vyškolení výrobní zamestnanci.

Ďalšia skupina zamestnancov pod vedením Petra Ščerbáka sa presunula na výstavbu kompresorovej stanice pre prepravcu plynu Eustream pri Lakšárskej Novej Vsi na Záhorí.

Veže DUETT musia štýlovo ladiť s okolím.

„Budovy Duett majú dve podzemné podlažia, na mínus druhom budú garáže, na mínus prvom ďalšie, plus predajňa potravín. Na prízemie príde kaviareň a otvorená terasa so zeleňou, kde sa dá aktuálne uložiť množstvo materiálu pre ďalší postup prác. Podlažia administratívnej budovy sú riešené v obidvoch budovách obdobne. Na každom budú štyri kancelárie na predaj. Odovzdáme ich vo forme takzvaného holopriestoru. Každý vlastník bude mať napojenie na elektrinu, podnapojenie vody, kanalizácie, vzduchotechniky a vykurovania kombinovaného s chladením“, sumarizuje Tomáš Kuchár.

Celková zmluvná cena druhej budovy dosiahne 3,012 milióny eur bez DPH, s prvou budovou dohromady to bude vyše 9 miliónov.

EcoPOINT 2 opäť zelený

Podobne ako prvá budova na Magnezitárskej ulici, aj jej „dvojča“ EcoPOINT 2 za 5,8 miliónov eur (bez DPH) patrí do kategórie zelených budov. „Tentokrát bude certifikovaný na systém BREAM“, vysvetľuje Tomáš Kuchár. „Dodávané materiály a postupy sú ekologické, využívame čo najviac lokálnych zdrojov.“ Ide aj o ďalšie detaily, napríklad

recyklát v zásypoch či vo finálnej fáze vodovodné batérie nastavené na optimálny odber. „Urobili sme 30 vrtov do hĺbky 130-metrov. Energia horúcej vody sa následne pomocou tepelných čerpadiel využíva na vyhrievanie aj chladenie. Vzhľadom na to, že nájomcami budú hlavne firmy z oblasti informačných technológií, vnútorné práce nie sú také náročné ako boli v prvej budove, kde sídli zdravotnícka firma,“ uzatvára projektový manažér.

***New siblings in Košice:** Special works agency in Košice has been busy building a number of projects for private investors. Among them is DUETT Business Residence duo of office buildings for over nine million euros, built right in the downtown of city. Lack of space near the site and high level of underground water were special challenges. The underground construction is completely watertight. The project should be completed by winter. Elsewhere in the city, green building EcoPOINT 2 is almost finished, using thermal water as a chief energy source. Among the soon-to-be-completed works are also residential buildings Zelená stráň – 2nd stage, the block of flats on Floriánska Street and the brand-new Lingov shopping center for the local groceries seller Klas.*

Ďalšie košické „dvojčky“ – zelené budovy administratívneho centra EcoPOINT, vznikli s odstupom niekoľkých rokov. Pod pozemkom sa v hĺbke 130 metrov nachádza horúca voda, čo sa prejaví hlavne pri energetickej bilancii prevádzky budov. V susedstve je priestor ešte na vybudovanie podobného „trojčata.“





Most generála Pattona, rekonstrukce levého mostu ve směru z centra města Plzně na Karlovy Vary. Investoři zvažovali několik variant oprav, od čisté sanace nosné konstrukce s výměnou příslušenství přes rozsáhlejší rekonstrukce až po výstavbu zcela nových mostních konstrukcí. Nakonec se rozhodlo, že dojde na kompletní sanaci spodní stavby i nosné konstrukce, novou vyrovnávací spáženou desku a výstavbu tramvajových tratí, rekonstrukci chodníků společně s vybudováním cyklostezky, obnovu schodišť, přeložky sítí a trakčního vedení i nové osvětlení.

Most Generála Pattona v Plzni

Rekonstrukce pokračuje

Loni na jaře zahájila společnost COLAS CZ rekonstrukci mostu. Jde o jednu z nejdůležitějších a nejvytíženějších dopravních tepen města, která přes řeku Mži, Tyršovu ulici, Lochotínskou ulici a přes cyklostezku převádí pozemní komunikaci I/20, tramvajovou trať, chodník pro peší a po rekonstrukci nově i cyklostezku.

Výstavba mostu generála Pattona ev. č. 20-036..1 a ..2 započala roku 1967 a byla dokončena roku 1972. Tehdejší

most Antonína Zápotockého byl součástí severojižního průtahu Plzně a spojil centrum města se severním předměstím. Od roku

1990 nese jméno Generála Pattona. Z hlediska směrového řešení je veden v přímém úseku a jeho šikmost



Demontáž stávající tramvajové trati.

demolice tramvajové trati, místo ní byla položena provizorní asfaltová vrstva. Tramvajový provoz byl v této chvíli pomocí povrchových kolejových spojek / výhybek typu Californien osazených na začátku a konci úseků obousměrných, a to po tramvajové trati pravého mostu. Dále bylo provedeno osazení nových sloupů trakčního vedení a následně převěšení závěsů trakčního vedení.

Pokračování první etapy

Ve 2. fázi proběhlo frézování stávající vozovky a demolice původní římsy včetně mostního zábradlí a vyrovnávací desky. Byla také provedena demolice mostních dilatačních závěrů na obou opěrách v šířce platné pro fázi 2. V této fázi také proběhl výkop přechodové oblasti za opěrami a demolice stávající přechodové desky v potřebném rozsahu.

V původních záměrech rekonstrukce bylo také uvažováno s demolicí závěrných zídek a s repasí původních válcových jednosměrných ložisek na opěrách. Po obnažení závěrných zídek a provedení zkoušek na stávajících betonech, které odhalily vysoký stupeň jeho degradace, bylo přistoupeno k nutné demolicí úložného prahu opěry a kompletní výměně mostních ložisek. Z tohoto důvodu bylo nutné zvednout nosnou konstrukci pomocí hydraulických lisů, uložených na provizorní skruži PIŽMO, a následně ji provizorně uložit na provizorní kluzné stolice, a to do doby, než budou osazena definitivní ocelová kalotová ložiska.

je 91 g. Tvoří jej dvě samostatné nosné konstrukce o šesti polích, a to délek 22,6 + 23,1 + 42,0 + 51,3 + 41,0 + 22,6 m, které jsou odděleny středovou spárou. Celková délka obou nosných konstrukcí je shodná, a to 203,9 m. Nosnou konstrukci

tvoří 4komora s krátkými konzolami, šířka nosné konstrukce je 15,3 m. Výška nosné konstrukce je 1,2 m, u pilíře P4 a P5 je však náběh až na výšku nosné konstrukce 2,6 m.

Zahájení rekonstrukce

Rekonstrukce mostu generála Pattona probíhá ve dvou etapách. V 1. etapě, která probíhala v roce 2017, byl rekonstruován levý most ve směru z centra města Plzně na Karlovy Vary. Ve 2. etapě, která bude probíhat letos, přijde na řadu rekonstrukce pravého mostu v opačném směru. V roce 2018 proběhne také celoplošná sanace nosné konstrukce a spodní stavby. S dokončením stavby se počítá v roce 2019, kdy by stavební práce už neměly omezovat provoz.

Hydraulické lisy a provizorní ocelové stolice pro zvedání nosné konstrukce.



I/20 Plzeň, most generála Pattona
ev. č. 20-036..1 a ..2

Objednatel: ŘSD ČR a Statutární město Plzeň

Zhotovitel: společnost Plzeň, most gen. Pattona CCZ-CRL, vedoucí společník COLAS CZ, a.s.

Autorský dozor: Pontex s.r.o.

Technický dozor stavby: Woring s.r.o.

Letos bude rekonstruován pravý most, vedoucí od Karlových Varů do centra Plzně.

První etapa byla rozdělena na čtyři fáze, a to z důvodu zachování provozu ve dvou jízdních pružích. V 1. fázi byla provedena

Samotná demolice úložného prahu probíhala diamantovými řeznými lany, která rozřezala úložný blok na jednotlivé

Reconstruction of General Patton's Bridge advances to its second year: The project is executed in two stages. In the first one, performed in 2017, the left bridge (in the direction from the city centre to Karlovy Vary) was reconstructed. In the other one, to be performed this year, reconstruction of the right bridge in the opposite direction is to get underway. In 2018, a full-scale redevelopment of the supporting structure and substructure will be carried out. Completion of the project is expected in 2019, when construction works should no longer restrict traffic.



Výkop přechodové oblasti se záporovým pažením



Bednění nového úložného prahu a pohled na novou přeložku plynovodu



Pohled na provizorní skruží PIŽMO (podpěření nosné konstrukce)

části. Následně byly tyto části vytaženy přes přechodovou oblast a odvezeny. Tento postup byl zvolen na základě nedostatečného prostoru na lici opěry.

v šířce 2,0 m, která slouží pro pěší provoz na mostě. Mostní římsa byla také opatřena plastovými chráničkami s protahovací šachtou pro převedení inženýrských sítí.

Průběh letošních prací bude stejný jako loni, jen na římsě nebude cyklostezka.

Dokončení první a zahájení druhé etapy

Po provedení demoličních prací následovala výstavba nových částí opěry a nové vyrovnávací železobetonové desky, spřažené pomocí kotevnic trnů HILTI HCC-B s původní komorovou konstrukcí. Následovalo osazení nového dilatačního závěru se sníženou hlučností, pokládka izolačních vrstev a zbudování nové římsy

Poté byly položeny asfaltové vozovkové vrstvy a na závěr bylo osazeno nové mostní zábradlí. Před uzavřením vstupních otvorů do komory spřaženou deskou byla také provedena důkladná pasportizace dutin komory a diagnostika vybraných kabelů vnitřního předpětí a jejich zakotvení. V druhé fázi 1. etapy byla také realizována montáž přeložky plynovodního potrubí.

Ve třetí fázi 1. etapy probíhaly demoliční a betonářské práce podobně jako ve druhé fázi. Nyní ovšem přibyla realizace tramvajové trati, po jejímž dokončení byl tramvajový provoz na trati zdvoukolejněn. Ve čtvrté fázi byla dokončena římsa v místě cyklostezky v šířce 2,5 m a osazeny odvodňovací obrubníky. Římsa již měla svou finální šířku 4,5 m. Po dokončení římsy se provoz na mostě i na chodnících na zimní měsíce obnovil.

Letos bude probíhat druhá etapa. Průběh bude stejný jako v první etapě, ovšem s tím rozdílem, že na římsě nebude cyklostezka. Z toho důvodu bude římsa široká pouze 2,25 m a odpadně fáze 4. V roce 2018 bude také probíhat celoplošná sanace nosné konstrukce a spodní stavby, a to souběžně s etapou 2.

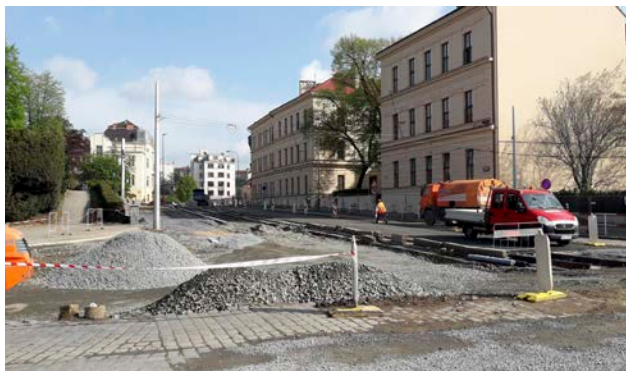
Betonáž nové vyrovnávací desky.



Mostní opěra po demolici závěrné zídky a úložného prahu



Kaleidoskop



1. Zenklova 1. etapa, Praha 8

Investor: Technická správa komunikací hl. m. Prahy a.s.

Termín dokončení prací: 10/2018

Cena: **48,80 mil. Kč** bez DPH



3. I/69: Vizovice, ul. Chrástěšovská – Lutonina, etapa 1

Investor: ŘSD ČR

Termín dokončení prací: 08/2018

Cena: **10,04 mil. Kč** bez DPH



4. I/38 Želetava – hranice kraje

Investor: ŘSD ČR

Termín dokončení prací: 10/2019

Cena za COLAS CZ: **86,65 mil. Kč** bez DPH



2. D6 estakáda Chlumeček



Investor: ŘSD ČR

Termín dokončení prací: 05/2018

Cena za COLAS CZ: **10,27 mil. Kč** bez DPH



SÚS Horšovský Týn a.s.

5. Rekonstrukce Masarykovy ulice, Horšovský Týn

Investor: SÚS Plzeňského kraje, p.o.
a Město Horšovský Týn

Termín dokončení prací: 09/2018

Cena: **30,45 mil. Kč** bez DPH





CESTY NITRA

WE OPEN THE WAY

1. Rekonštrukcia križoviek na cestách I. tried, III. etapa – I/76 Štúrovo, Nánanská ulica

Investor: Slovenská správa ciest

Dokončenie: 3/2019

Cena: 1,38 milióna € bez DPH



CESTY NITRA

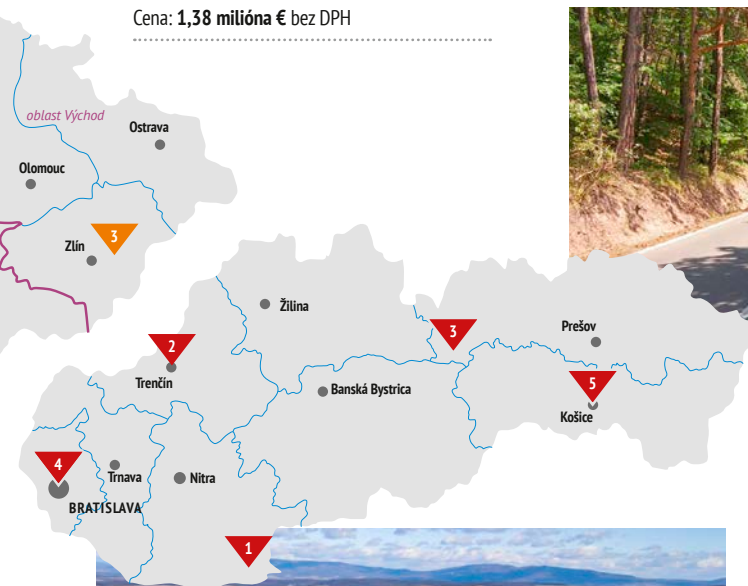
WE OPEN THE WAY

2. Štadión AS Trenčín – požiarne nádrž, vodovod a kanalizácie vrátane prípojok

Investor: AS TRENČÍN, a.s.

Dokončenie: 12/2018

Cena: 2,29 milióna € bez DPH



ISK

WE OPEN THE WAY

3. Hranovnica – zosuv, riešenie havarijného stavu po zosuve svahu a časti vozovky I/66

Investor: Slovenská správa ciest

Dokončenie: 11/2017

Cena: 2,24 milióna € bez DPH



ISK

WE OPEN THE WAY

5. ZELENÁ STRÁŇ – Residential park II. etapa

Investor: NES – PAN MARADA Development, s.r.o. Košice

Dokončenie: 06/2018

Cena: 4,75 milióna € bez DPH

CESTY NITRA

WE OPEN THE WAY

4. Petržalská tržnica – zmena dokončenej stavby budovy TERNO – Realizácia spevnených plôch

Investor: STABIL a.s.

Dokončenie: 2/2018

Cena: 86 970 € bez DPH



Tím Banská Bystrica: pre lesníkov i cyklistov

Najmladšie a najvýhodnejšie stredisko spoločnosti CESTY NITRA si postupne a neúnavne buduje pozíciu dôležitého hráča v cestnom staviteľstve na strednom Slovensku. V tomto roku má naplánované výkony za 5 miliónov eur, pričom k záveru apríla boli práce za takmer 2 milióny už zazmluvnené.

Dôležitým míľnikom pre stredisko bola v roku 2017 zákazka za 2,7 milióna eur, kde sa podieľalo na realizácii rýchlostnej cesty R2 Zvolen-východ – Pstruša pre zhotoviteľské združenie CORSAN Corviam. „Ohlasy sú veľmi dobré, investor vyslovil spokojnosť s kvalitou asfaltových povrchov, hlavne čo sa týka rovinnosti,“ poznamenáva vedúci strediska **Gabriel Varga**.

Zima 2018 rýchlemu štartu prác nepriala. Asfaltové čaty z Banskej Bystrice sa dostali k slovu až v apríli, a to na prvú rekonštrukciu pre samosprávny kraj (BBSK) v rámci zákazky za vyše 300 tisíc eur. Šlo o úseky Breziny – Dubové, Očová, Mičiná, Trnavá Hora - Nevoľné – Kremnica. „Očakávame, že vzhľadom na zlý technický

stav ciest v správe BBSK čoskoro budeme úspešní aj pri získavaní ďalších úsekov rekonštrukčných prác,“ podotýka G. Varga. Za úspech sa dá označiť víťazstvo v tendri o realizáciu Cyklistického chodníka ESC – Podlavice, Banská Bystrica za 509 tisíc eur, kde CESTY NITRA uspeli v silnej konkurencii. Do konštrukcie chodníka s dĺžkou 1 630 m zabudujú 1 580 ton asfaltových zmesí

Slovenska. Popri komunikáciách v celkovej dĺžke 10 km zahŕňa zákazka rekonštrukciu rámových a rúrových priepustov. Práce prebiehajú za plnej prevádzky, a teda dobrej koordinácie s urbáriatom. V tomto roku by sme ich mali ukončiť“ dodáva G. Varga. A keďže sa blížila komunálne voľby, oddelenie prípravy na čele s **Júliusom Kučerom** sa snaží kontaktovať starostov

V tendri na výstavbu cyklochodníka uspeli v silnej konkurencii.

a 450 m³ cementovej hmoty CBGM. „Termin ukončenia je február 2019, no radi by sme ho skrátili, aby sa cyklistická verejnosť mohla po chodníku previezť už tento rok,“ hovorí šéf strediska.

Medzi ďalšie väčšie stavby patrí budovanie protipožiarnych ciest a nádrží pre urbársku spoločnosť v Jakubanoch na severovýchode

a primátorov v kraji s cieľom ponúknuť spoluprácu pri rekonštrukcii miestnych komunikácií. „Okrem odbornej pomoci máme alternatívne technické riešenia. Je rozpracovaných mnoho ponúk pre súkromných klientov – či už s technológiami pri budovaní ciest alebo spevnených plôch.“

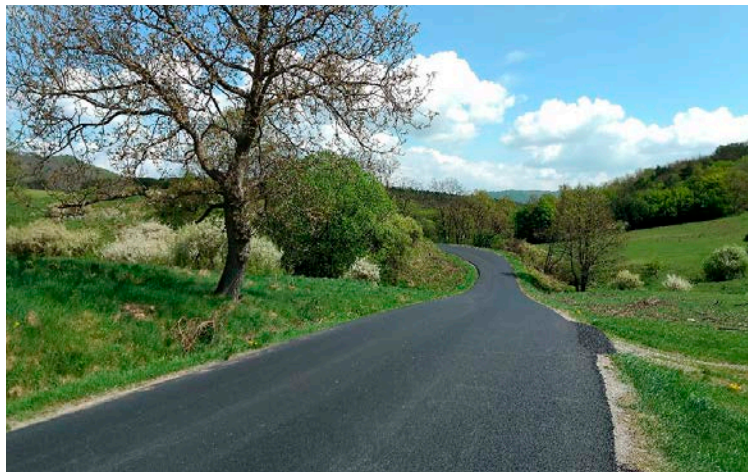
Lukáš Popovič / redakcia

***Banská Bystrica agency – wide portfolio:** The easternmost and youngest agency of CESTY NITRA company has completed works on the motorway and this year it landed a number of interesting contracts – including the building of new cycling path, a road inside a forest in north-east Slovakia and reconstruction of local lower class roads. More of the latter are expected in the second half of 2018.*

VĽAVO – Práce na cyklistickom chodníku na okraji Banskej Bystrice si. vyžiadali aj výrub stromov.
VPRAVO – Zrekonštruovaný úsek Breziny–Dubové v okrese Zvolen pre Banskobystrickú župu.



Naša mechanizácia pri práci na obrusnej vrstve na R2 Zvolen-východ–Pstruša, úsek bol odovzdaný v minulom roku



Extrakcia spojiva z asfaltovej zmesi: kľúčový prvý týždeň

Téma sa sprvoti ocitla na stole na podnet nášho nákupného oddelenia. Ako by sme mali technicky argumentovať pri jednaniach s dodávateľmi asfaltov (bitúmenov)? Ako to však často býva, téma si začala žiť vlastným životom. Interná laboratórna štúdia napokon priniesla veľmi zaujímavé a poučné výsledky.

Poznať a určiť kontrolné parametre bolo pre toto skúmanie dôležité, pretože bitúmenov je trhu veľké množstvo a to od rôznych výrobcov (i rafinérii). „Ako štandard na porovnanie sme vybrali cestný asfalt 50/70, ktorý pri výrobe našich asfaltových zmesí bežne používame,“ hovorí **Peter Briatka**, technický riaditeľ COLASu v SR. Základná otázka znela, do akej miery ovplyvňuje nakúpený bitúmen kvalitu našich zmesí. Na skúmanie sme vybrali jednu z najvyrábanejších, AC 11 O, II (obrusná, tzv. dvojková) a použili

mäknutia. Všetky vyhoveli. Jeden bol mierne mimo limitu, no „na strane bezpečnosti“ – bol tvrdší.

Následne sa spravili skúšky asfaltových zmesí. Zmesi vykazovali zvýšenú medzerovitosť, avšak mali štandardnú čiaru zrnitosti a keďže šlo o komparatívnu štúdiu, vyššia medzerovitosť sa ďalej nijako neriešila. Všetky bitúmeny vyžadovali použitie prínavostnej prísady (tá je obzvlášť dôležitá pri vulkanickom



V Centrálnej stavebnej skúšobni ISK v Košiciach prebiehajú laboratórne skúšky. Na snímke Oliver Lazorčák.

Zmesi v podstate vyhoveli aj z pohľadu citlivosti na vodu, hoci tento ukazovateľ si žiada hlbšiu samostatnú štúdiu.

Čo sme sa naučili

Najvýznamnejšie zistenie z tejto štúdie sa týka poklesu vyextrahovateľného spojiva v čase. V deň výroby asfaltovej zmesi sa z nej dá extrakciou dostať prakticky všetok nadávkovaný bitúmen. No zistili sme, že už v priebehu 56 dní po vyrobení zmesi môže byť množstvo vyextrahovateľného bitúmenu až od 0,6 % nižšie. „Najzásadnejší pokles nastáva v prvých siedmich dňoch. Musíme ešte zistiť absorpciu bitúmenu medzi 2. a 5. dňom po vyrobení zmesi. Už teraz nám táto štúdia dáva argument pre zákazníkov, ktorí by mohli namietat, že vinu za prípadný nižší zistený obsah spojiva nesú naši pracovníci na obalovacej súprave. Táto nezávislá štúdia ukáže aj to, výsledky extrakcií akých starých zmesí sa majú zahŕňať do sledovania kvality asfaltových zmesí. V úlohe naďalej pokračujeme, aby sme určili konkrétny priebeh absorpcie bitúmenu počas prvých 7 dní,“ uzatvára P. Briatka.

Zistený obsah vyextrahovateľného spojiva z asfaltovej zmesi nie je možné stotožniť s nadávkovaným množstvom bitúmenu. Priemerný rozdiel činí 0,3 %.

sme do nej len jeden druh kameniva. „To všetko pre to, aby sme eliminovali čo najviac premenných,“ dodáva P. Briatka.

Najprv bez prekvapení

Na zistenie potrebných údajov sme v laboratóriu vykonali základné skúšky bitúmenov – penetráciu a teplotu bodu

kamenive, ktoré vyrábame v lome Maglovec na východnom Slovensku), dokonca spĺňali aj prísne požiadavky (pre „jednotkové triedy“) na odolnosť voči trvalým deformáciám, ktorých dôsledky poznáme pod ľudovým názvom „vyjazdené koľaje“, hoci sa to pri „dvojkovej“ triede zmesí nevyžaduje.

Binder level in asphalt mix drops in first week: Tests on extraction of bitumen from asphalt mix have brought interesting results. It was shown that during the first week (especially between days two and five), the level of absorption grows rather considerably. The tests continue, but it can be said that there is no correlation between the detected level of the binder and the bitumen added to the mixture during manufacturing process at HAMP.

Oprava dálnice D10 u Brandýsa nad Labem

Na jaře začala první etapa rekonstrukce dálnice D10, a to v úseku kolem Brandýsa nad Labem od kilometru 9,985 až po 14,375. Zatím se týká pouze pravého jízdního pruhu ve směru z Prahy směrem na Mladou Boleslav, ale Ředitelství silnic a dálnic by rádo ještě letos stihlo opravit další části dálnice až k Benátkám nad Jizerou; zbývající úseky se teprve soutěží.

Opraven bude povrch dálnice místy včetně rekonstrukce ložních a podkladních vrstev a systému odvodnění, budou také nainstalována nová svodidla. Ve dvou úsecích zhruba 200 metrů dlouhých dojde na opravy celé konstrukce dálnice.

„Začali jsme od 9. dubna a za dva a půl dne se vyřezovalo zhruba 12,5 tisíce tun asfaltu, asi tři tisíce tun betonu, vybouraly

se asi tři kilometry monolitických obrubníků a demontovaly tři kilometry starých svodidel,“ vypočítává hlavní stavbyvedoucí **Jan Lukšo**. Koncem dubna už bylo na dvou dvousetmetrových úsecích položeno nové souvrství, tedy šterkové vrstvy, stabilizace a tři vrstvy asfaltových směsí, v celé délce 4,5 km

jako se bourací práce jely na tři frézy, i standardní průběh denní pokládky asfaltových směsí zaměstnal současně tři finišery. Na jeden den jsme na plný výkon zapřáhli tři obalovny,“ dodává Jan Lukšo. Od 9. května se uzavírka změní a pojedou se rychlý pruh směrem na Mladou Boleslav, tedy druhá půlka komunikace. Některé práce jako pokládky obrusných vrstev se budou provádět až v samém závěru stavby při plné uzavírce.

Standardní doba výstavby nebývá tak krátká jako u této stavby, šedesát dní je na 4,5 km dlouhý úsek dálnice opravdu málo, navíc situace se zkomplikovala bouráním mostu Zápy, který na stavbu

Reconstruction of the D10 highway near Brandýs nad Labem: During a very tight completion period of 60 days, highway surface between km 9.985 and 14.375 will be repaired, incl. local reconstruction of binder and base courses as well as the drainage. New crash barriers will be installed too. In two 200-metre-long sections, all the pavement courses will be replaced.

Na rekonstrukci 4,5 km dlouhého úseku dálnice D10 má firma pouhých šedesát dní.

byla položena ložná vrstva, vybudovány necelé tři kilometry betonových odvodňovacích žlabů (tzv. curbking) a začala se montovat svodidla. „Podobně

bezprostředně navazuje. „Kvůli zhoršené dopravní situaci máme příslibemý prodloužený termín v řádu deseti až patnácti dnů, s dokončením počítáme kolem 13. června,“ dodává Jan Lukšo. „Držíme ale původní harmonogram, protože byly nasmlouvány velké kapacity strojů, obalovny, betonárny... zkrátka všechno tak, abychom zakázku za šedesát dní stihli.“

Na logisticky a organizačně docela náročné zakázce Jan Lukšo zaučuje dva mladé stavbyvedoucí. Doufá, že jim tahle stavba hodně dá, a jestli to prý přežijí, tak z nich možná něco bude. :) Na snímku bagrování pro plnou konstrukci.



D 10 Radonice – Hlavenec první etapa

Investor: ŘSD ČR

Cena: 71,5 milionů Kč bez DPH

Termín zahájení: 9. dubna 2018

Plánované uvedení do provozu:
13. června 2018

Stavební úpravy silnice u vojenského prostoru Libavá

O silnici, která je v dnešních mapách zanesená jako II/441, měří 36,6 km, prochází dvěma kraji a vede z Velkého Újezdu do Mankovic, se vyprávějí legendy, podobně jako o vojenském újezdu Libavá. Ostatně silnice do něj dlouho patřila a nebyla zakreslená v běžných automapách. Z asfaltu dnes vystupují hrany staré panelové cesty, po níž prý jezdily tanky a těžká vojenská technika.

Před dvěma lety se vojenský výcvikový prostor Libavá výrazně zmenšil, vyčlenili se z něj nové obce a Olomoucký kraj převzal do své správy dvacet sedm

kilometrů komunikací. Právě v okolí Kozlova, jedné z nových vesnic, na staré panelce lemující okraj vojenského prostoru, aktuálně probíhají stavební úpravy.

„Předmětem zakázky jsou stavební úpravy stávající silnice II/441 v Kozlově v celkové délce 2,89 km a v Potštátě v celkové délce 8,750 km,“ říká stavbyvedoucí **Luděk Horák**. Ačkoli jde vesměs o rutinní práce, tedy vyfrézování živičných a betonových starých ploch, výměny podkladních vrstev a pokládku asfaltových vrstev, stavba má celou řadu úskalí. Vedle krátkého termínu je to probíhající těžba dřeva ve vojenském prostoru po kůrovcové a větrné kalamitě, a tudíž stovky nákladních aut, které po silnici denně jezdí. Veškeré opravy navíc

probíhají za provozu a jen s částečnými uzavěrami, protože pro dopravní obslužnost malých obcí v regionu jiná komunikace neexistuje. Rekonstrukce se týká rovněž mostu před Potštátěm a dvou mostů přímo v Potštátě. Jeden z nich podle Ludka Horáka místním velmi komplikuje život, protože leží přímo uprostřed obce na křižovatce dalších komunikací a částečně vede pod opravovaným úsekem.

Rekonstrukce se týká dvou úseků komunikace II/441, konce stavby od sebe dělí přibližně dvacet kilometrů.

Na rozdíl od jiných staveb není na Potštátě nutné omezení dopravy v opravovaných úsecích, běžný provoz (pokud odhlédneme od probíhající těžby dřeva) je tu minimální.



Při předávání staveniště na začátku března ještě na Potštátě ležely závěje sněhu.

Construction changes near the military area Libavá:

The project involves reconstruction of roadways totalling 11.64 km as well as that of 3 bridges near/in Potštát municipality. Although the work is nothing out of the ordinary, quite tight deadline and work under only partial closures due to rather heavy traffic have to be taken into account.

II/441 křiž. R35 – hr. kraje Moravskoslezského

Investor: Správa silnic Olomouckého kraje

Realizace: COLAS CZ, a.s. (56 %) a SWIETELSKY stavební s.r.o. (44 %)

Cena: předpokládaná 141 351 611 Kč

Termín zahájení: březen 2018

Plánované uvedení do provozu: srpen 2018



Ján Hreha: V stavbárčine sa cítim doma

V spoločnosti CESTY NITRA pôsobí rovnako dlho ako hlavný akcionár COLAS – 18 rokov. Od asistenta stavbyvedúceho si prešiel oddelením marketingu, prípravy výroby a cien od roku 2004 prakticky nepretržite pracuje ako stavbyvedúci. Aký je však **Ján Hreha** ako človek a manažér? Čo má za sebou a čo pred sebou? Niečo prezradil pre Náš COLAS.

Školy a vzdelanie

Odmalička ma v rodine, škole, v práci aj pri športe viedli k tomu, aby som sa – bez ohľadu na to, čo robím – snažil konkurovať aj tým najlepším. Absolvoval som Stavebnú fakultu STU Bratislava, odbor Inžinierske konštrukcie a dopravné stavby. Už ako zamestnanec CIEST NITRA som si šesť semestrov dopĺňal vedomosti na Žilinskej univerzite v oblasti cestných tunelov so zameraním na ich vozovky. Mám aj odbornú spôsobilosť stavbyvedúceho a stavebného dozoru.

Aj v práci je dôležité plniť sľuby, hovorí stavbyvedúci Ján Hreha z nitrianskeho strediska.

Cesta do nitry

Narodil som sa v Bardejove, vyrastal v Kračúnovciach v okrese Svidník. S priateľkou od Topoľčian, dnes už manželkou, sme po škole uvažovali, kde budeme bývať a rozhodnutie padlo na Nitru. Nehladali sme si prácu podľa toho, kto čo ponúka, ale čo sme naozaj chceli. Mimochodom, polovicu života som prežil na východe a polovicu na západe Slovenska, a tak dodnes nechápem, prečo sa ľudia delia na východniarov a západniarov.

Prístup k životu

Plne si uvedomujem, že moje vedomosti a skúsenosti sa dajú uplatniť v rôznych odvetviach, ale v cestnom stavebníctve sa cítim doma. Aj ja mám svoje sny. Darí sa mi ich plniť aj vďaka cieľavedomej, zodpovednej a poctivej práci. Najdôležitejšia je pre mňa životná pohoda. A tá sa dá dosiahnuť iba s empatickými partnermi.

Práca s ľuďmi

S ľuďmi, či už s riadenými pracovníkmi alebo zákazníkmi, je to asi najnáročnejšia časť mojej práce. Neexistuje jednoznačná definícia, ako to správne robiť. Spravidla vždy narazíte na nejaký problém. Jediným kľúčom k riešeniu je neustála komunikácia. Dôležité je plniť sľuby. A určite sa lepšie robí, keď ľudia presne vedia, čo sa od koho očakáva a navzájom sa chápeme. Predstava výsledku musí byť v prvom rade v ich hlavách, nielen v mojej.

Roky pokroku

To, čo sa nám ešte pred krízou zdalo nedosiahnuteľné, je dnes realita – či už vo vzťahu ku kvalite, bezpečnosti, ale aj

technickému vybaveniu. Zmeny, ktoré nastali posilnením postavenia zákazníka a zjavne vyššou konkurenciou, nás prinútili aj k zmenám v našom vlastnom myslení a pri odstraňovaní rezerv.

Naši klienti

Spolupracoval som prakticky so všetkými druhmi zákazníkov – od ciest všetkých tried po spevnené plochy pre súkromných klientov. Pre mňa sú vždy osobnou aj odbornou výzvou stavby diaľnic a rýchlostných ciest. Národnú diaľničnú spoločnosť považujem na naše pomery za technicky a odborne najnáročnejšieho klienta. Pre rast firmy a jej zamestnancov však nie je nič lepšie ako náročný zákazník.

Pre rast firmy a jej ľudí nie je nič lepšie ako náročný zákazník.

Rodinný život

Keďže máme s manželkou tri ešte pomerne malé deti, náš voľný čas sa prevažne točí okolo nich – mimoškolské aktivity, krúžky, vystúpenia. Je úžasné načúvať ich názorom a preberať s nimi rôzne témy. Každého z nich zaujíma niečo iné, sú veľmi šikovné a som na nich tak naozaj otcovsky hrdý.

Dovolenka

Konečne aj najmladšia dcéra začala sama lyžovať, tak v zime sa snažíme tráviť víkendy na svahoch. V lete milujeme kúpanie a aspoň na týždeň chceme mať spoločnú dovolenku. Niekedy je dosť náročné časovo to sklbiť...

Ak by som nebol stavbárom...

Určite by som chcel byť lesníkom, alebo niečím vo výlučnom spojení s prírodou. Vždy by som však investoval hlavne do detí, ich vzdelania a poznania, lebo budúcnosť nebude patriť – ako nás presvedčajú médiá – novým technológiám, ale práve našim deťom. A samozrejme aj do prírody. Aby modrá planéta ostala modrou.

I feel at home at our sites: CESTY NITRA / COLAS employee for 18 years, site manager Ján Hreha says there is nothing better for improvement and development than demanding clients. He considers highway agency NDS to be such a client. At work, Ján's focus is on communication within the team and at fulfilling the promises. Considering the past 10 years after crisis, he thinks COLAS has come a long, excellent way towards competitiveness and quality.

Michaela Hladíková: cestování, koníčky a volný čas

Michaela Hladíková pracuje jako kalkulant v obchodním oddělení oblasti Jih a společně s deseti techniky zajišťuje práci pro několik desítek zaměstnanců provozovny ve Žďáru nad Sázavou. Připravuje nabídky pro výběrová řízení, a když firma zakázku získá, prochází jejíma rukama smlouvy, veškeré nutné doklady pro stavbyvedoucí, vyřizování uzávěrek a dopravních omezení, kromě toho také domlouvá a objednává subdodávky a materiály.

Jak jsem si vybrala svou profesi?

Chtěla jsem být architekt, hodně jsem malovala a odjakživa jsem chtěla pracovat ve stavebnictví. Za komunistů jsem architekturu studovat nemohla, naštěstí na stavební průmyslovku jsem se dostala, ale na obor dopravní stavby. Po studiu jsem nastoupila do Brna na Keramoprojekt jako projektantka, pak jsem se vrátila do Žďáru. Teď už jsem patnáctý rok v COLASu a věnuju se přípravě dopravních staveb.

* 1965 Jihlava

Studia: SPŠ stavební v Brně, obor dopravní stavby

Podruhé vdaná, manžel je kolega z COLASu, ve společnosti pracuje 15 let. Zajímavost: kvůli cestování se začala na stará kolena učit anglicky

Splněný sen

Vždycky jsem toužila po seskoku padákem. V Kunovicích jsem si domluvila tandemový seskok z výšky 4 500 metrů s profesionálním instruktorem, který se tam narodil a na kunovickém letišti vyrůstal a pořád pracuje. Nebyl to proto obyčejný seskok z letadla a šup na zem, jaký zažijete při seskoku objednaném přes agenturu, takže zatímco ostatní už byli dávno dole, my pořád kroužili nad krajinou. Byl to nezapomenutelný zážitek a moc jsem si to užila.

Společný rodinný koníček

Rádi spolu cestujeme. Každý rok si v zimním období vybereme nějakou lokalitu a vycestujeme do teplých krajů, na čtrnáct dní nebo i o něco déle, podle toho, jak daleko jedeme. Já si tím zároveň plním sny. A zrovna když jsme



Domácí mazlíčci, bratři krátkosrstý Jerry a chlupáč Tom

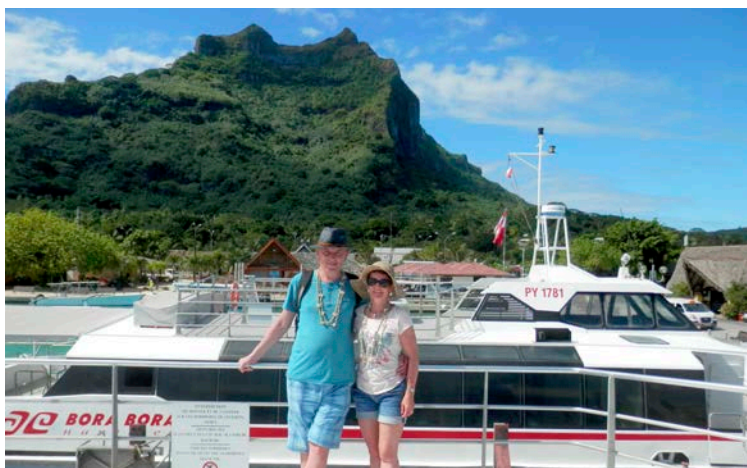
byli na poslední dovolené, měla jsem 53 let, takže to byl i velice krásný dárek k narozeninám. Po návratu jsme společně s manželem kolegy ve firmě překvapili dobře utajenou svatbou.

Překvapení pro kolegy i přátele: svatba v Kostarice!

Jak si vyčistím hlavu

Zhruba před patnácti lety jsem si koupila první brusle a začala jezdit na oválu ve sportovním areálu Ski hotelu u Nového Města na Moravě. Před pár lety jsem objevila novou cyklostezku z Přibyslavi do Sázavy, kde je krásná příroda, přes Sázavu vede devět mostů a je to pro mne uklidňující. Kromě toho ráda jezdím na kole a na běžkách, ráda také chodím na procházky do lesa a relax je pro mne i vaření, hlavně o víkendech. Mám ráda asijskou a středomořskou kuchyni, a ani se nebojím ochutnávat věci, které by jiní nejedli – například mořské plody. Miluju hlavně krevety, korýše a ústřice.

Michaela Hladíková – travelling, hobbies and leisure time: Michaela Hladíková joined COLAS CZ 15 years ago. She works as a cost clerk under the Agency Roads – South. Michaela is keen on travelling, likes in-line skating, cross-country skiing, cycling, strolling in the woods as well as cooking.



Mým snem bylo podívat se na ostrov Bora-Bora ve Francouzské Polynésii. Dala jsem si to jako první větší cestu za exotikou k pedesátinám, dál jsme navštívili Filipíny i Vietnam, byli jsme v Keni a na západním pobřeží Afriky.

Hluk. Nebezpečí, které dělníci podceňují

Jak vlastně hluk poškozuje sluch?

Sluch je jedním z nejcennějších smyslů, přitom je velmi citlivý a lehce zranitelný. Nadměrný hluk může dočasně přerušit nervové spoje ve vnitřním uchu se sluchovým nervem a tím způsobit poruchu sluchu. Tento jev se nazývá „dočasný posun prahu slyšení“ a jakmile expozice hluku skončí, pomalu se vytratí. Regenerace sluchu pak může trvat několik hodin až několik dní. **Posun prahu slyšení začíná už na hladinách hluku překračujících 80 dB.**

Jakmile tedy pociťujete zvýšení prahu slyšení, berte to jako první signál únavy vašeho sluchového ústrojí hlukem. Další práce v hlučném prostředí bez použití ochrany sluchu je pro vás vysoce riziková!

V důsledku působení dlouhotrvajícího, opakovaného nebo velmi intenzivního hluku může dojít ke zničení vláskových buněk a trvalému posunu sluchového prahu. Poškozené vláskové buňky nemají schopnost regenerace a nikdy znova nedorostou. Proto jejich odumření znamená **trvalé poškození sluchu**, neboť je narušen přenos zvuku z vnitřního ucha na sluchový nerv a dále do mozku. Taková sluchová vada se projevuje špatnou srozumitelností některých hlásek a tím i zhoršeným porozuměním řeči. Hluk může vyvolat také „zvonění v uších“ (tinnitus). Lidé trpící „zvoněním v uších“ slyší různé – ve skutečnosti neexistující – zvuky jako zvonění, hučení, pulsování nebo pískání. Tato sluchová vada může být pro člověka, který jí trpí, psychicky velmi těžko snesitelná.

Mohou si uši na hluk zvyknout?

Uši si na hluk „zvyknout“ nemohou. Hluk nebo hlasitá hudba může poškodit sluch každého člověka a sluch si nelze proti tomuto poškození nějak „otužovat“. Citlivost a zranitelnost sluchu každého člověka je individuální, ale nikdo neví dopředu, jak citlivý je jeho sluch, dokud si jej nepoškodí. **Záludnost poškození sluchu**

Noise. Danger underestimated on sites by workers: As the human impairment of hearing exposed to noise over 80 dB is irreversible, it is inevitable to protect yourself in such environment. Site managers are responsible for staff facilities on site, workers are obliged to use them. This issue has been raised on various OHS trainings, incl. Safety week in Slovakia in 2017.

hlukem spočívá v tom, že je obvykle nebolestivé a postupné. Proto si mnohdy člověk vůbec neuvědomí, že sluch ztrácí. Když si konečně všimnete, že se něco děje (hůře slyšíte, jste přecitlivělí na hluk, zvoní vám v uších), je už příliš pozdě, protože hlukem způsobené **poškození sluchu je nevratné**, jelikož vláskové buňky ve vnitřním uchu se neumí zregenerovat. Pokud máte dojem, že jste na hluk zvyklí a vaše uši jsou „otužilé“, pravděpodobně už máte do určité míry poškozený sluch. Sluchadla pro nedoslýchavé nikomu sluch nevrátí, pouze umožní využít jeho zbytky.

Nebezpečný impulzní hluk

Impulzní hluk jsou **velmi hlasité zvuky nad 140 dB** (impulzy), trvající méně než jednu sekundu, následované intervalem s nízkým hlukem – například výstřel, údery bucharu, nýtovačky, lisy. Lidský sluch není schopen přizpůsobit se těmto zvukům, jež mohou být velmi bolestivé.

Impulzní hluk může způsobit okamžité těžké trvalé poškození sluchu.

Riziko škodlivého účinku hluku se hodnotí z hlediska osmihodinové doby pracovního dne nebo z hlediska pracovního týdne sestávajícího z pěti osmihodinových pracovních dnů. Jestliže je překročen přípustný expoziční limit 85 dB, musí zaměstnavatel zajistit, aby zaměstnanci používali osobní ochranné pracovní prostředky.

Pracuji na stavbě v hlučném prostředí, musím si chránit sluch?

Ano, zejména při práci s hlučnými stroji nebo v jejich blízkosti. Stavbyvedoucí odpovídá za vybavenost zaměstnanců v hlučném provozu špunty nebo pracovními sluchátky. Zaměstnanec je pak povinen je při práci používat. Součástí práce stavbyvedoucího je naopak používání vyžadovat a kontrolovat. Každý zaměstnanec musí dle Zákoníku práce dbát o svou vlastní bezpečnost a dodržovat pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při

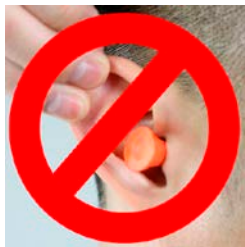
práci. Zaměstnanec je povinen dodržovat pracovní postupy včetně bezpečnostních opatření a používat osobní ochranné pracovní prostředky, které mu byly zaměstnavatelem přiděleny.

K čemu jsou špunty do uší?

Špunty do uší nebo také ucpávky do uší jsou základním osobním ochranným pracovním prostředkem. Zasouvají se do ušního kanálku a chrání před škodlivým hlukem. Využívají se jako prostředek ochrany sluchu před hlukem nízkých frekvencí, který se považuje za nejvíce škodlivý; při stejné hlasitosti se totiž zdají nízké frekvence tišší. Špunty mohou potlačit hluk o 20 až 40 dB v závislosti na materiálu špuntů.

Jak poznáte, že máte chrániče sluchu správně zavedené?

Pěnové chrániče před zasunutím do zvukovodu **srolujte otáčivým pohybem** mezi palcem a ukazovákem na co nejmenší průměr a co nejrychleji **vsuňte co nejhlouběji do ucha.**



Při čelním pohledu do zrcadla by neměly být chrániče vidět, rozhodně **nesmí trčít z uší**. Při bočním pohledu by měly být chrániče zasunuté co nejvíce ve zvukovodu. Když zkusíte třít prsty o sebe v blízkosti ucha, neměli byste nic slyšet. Zároveň, když zkusíte promluvit, svůj vlastní hlas slyšíte zesíleně. Usazení chráničů je třeba v případě potřeby průběžně opravovat – některé typy ušních zátek mohou při pohybech uš a mluvení vyjždět z uší.

Komunikace a slyšitelnost výstražných signálů

Používání chráničů sluchu může vést ke zhoršené komunikaci. Varovné, výstražné a vyzývací signály v hlučném prostředí by měly být zvoleny tak, aby je uživatelé chráničů sluchu mohli slyšet. Slyšitelnost signálů musí být v praxi ověřena.

Bezpečnostné povedomie zlepšujú videá

Aj v slovenskom COLASe patria osobné ochranné a pracovné pomôcky (OOPP), vrátane tých na ochranu sluchu (pozri stranu 20), medzi prioritné témy. V roku 2017 bolo pripravené „Safety video“ zamerané na dôležitosť ich používania. „Premietame ho pravidelne na vstupných a periodických školeniach,“ hovorí **Maroš Mosný**, manažér bezpečnosti COLAS SK. Pre rok 2018 bola ako ďalšia dôležitá oblasť vytipovaná práca počas premávky. „Naše nové video vyzdvihne správnu organizáciu a inštaláciu bezpečnostného značenia a všetkých ochranných prvkov, ktoré chránia našich pracovníkov pred nebezpečnými a nežiaducimi situáciami počas práce v premávke.“ COLAS Slovakia - týždeň bezpečnosti 2017



<https://www.youtube.com/watch?v=JXUVmsBsl30>

Prví odporúčani zamestnanci už u nás

Nedostok kvalitných ľudí pociťuje celé stavebníctvo a najskôr to tak zostane ešte niekoľko rokov. COLAS v našich krajinách – a nelen v nich – v tejto súvislosti siahajú po osvedčenom postupe, referenčnom bonuse.

Ide o pozývanie nášho kvalifikovaného známeho do spoločnosti, v ktorej

pracujeme, a zároveň odporúčanie jeho či jej služieb zamestnávateľovi.

„V pracovnom pomere v spoločnosti Inžinierske stavby sme do začiatku mája zaznamenali deväť takýchto zamestnancov,“ hovorí **Ivana Billá** z oddelenia ľudských zdrojov.

„Najviac z tejto skupiny, konkrétne traja zamestnanci, boli prijatí na po-

ziciu majster/asistent stavbyvedúceho. Máme po dvoch nových po dvoch nových stavebných robotníkoch a tesároch.“ Deviatku nováčikov v ISK dopĺňujú strojník cestných a stavebných strojov a vodič nákladného auta. Bonus za odporúčanie bol tak začiatkom apríla vyplatený v troch prípadoch a nasledovať by mali ďalšie.

V spoločnosti CESTY NITRA boli k spomínanej polovici apríla traja noví zamestnanci, odporúčení zo

strany kolegov. V dvoch prípadoch šlo o stavebných robotníkov, v treťom o odborníka na pozíciu rozpočtár-kalkulant.

Známa múdrosť odporozovaná zo života, že totiž medzi najsilnejšie druhy reklamy patria osobné referencie, sa tak opäť ukazuje ako pravdivá. Slovenský COLAS ponecháva referenčný bonus v platnosti a očakáva, že budeme dobrými „vyslancami“ svojej spoločnosti v očiach verejnosti, zvlášť v okruhu našich známych.

Referred employees settled in company: Following the introduction of a referral bonus, Slovak companies of COLAS group have already boarded a number of employees recommended by other COLAS employees.

COLAS zavádza e-learning

E-learning je už zavedená a relatívne dlhú dobu používaná metóda školení s využitím výpočetní techniky a internetu. Je rýchly, spoľahlivý a jednoduchý, môžete sa mu venovať od svojho počítača, v čase, ktorý sa vám hodí, není ani omezený počet opakovaní; zkrátka keď niekomu test nevyjde napoprvé, môže si jej urobiť opakovaně. Navíc proškolení je prúkazné a dobre sa kontroluje, jak se ukázalo už loni při pilotní verzi e-learningu, použité pro testování.

„Obsah e-learningu včetně testových otázek připravují naši interní lektoři, což jsou hlavně kolegové z oddělení BOZP; ti také odpoví na případné dotazy,“ říká **Marcela Drotárová**, HR Specialista – Vzdělávání. „V tomto roce chceme e-learning využít hlavně na periodické školení bezpečnosti, požární ochrany a povinné školení řidičů. Formou e-learningu bude například probíhat i vstupní školení nováčků v případě, když nastupuje jeden člověk anebo mimo

obvyklý termín, kdy nemá smysl pořádat klasický úvodní den Vítejte v COLASu, spojený s informacemi a povinnými školeními.“

Aktuálně je připravený kurz na etický kodex, ovšem množství jednoduchých a srozumitelných témat, kdy je potřeba aktuálně proškolení velké množství lidí,

se bude postupně rozšiřovat. K nim bude patřit i odborná slovní zásoba a terminologie v angličtině, týkající se silniční, lomů, strojů a dalších pojmů používaných v COLASu. První pozvánky do e-learningu s termínem, dokdy mají test urobiť, dostane část zamestnanců e-mailem už během letošního jara a léta.

COLAS CZ implementing e-learning: As e-learning proved very effective, easy and reliable, this year, COLAS CZ intends to take advantage of this tool mainly for periodic OHS and fire prevention trainings as well as that for drivers. E-learning will also be utilized for new coming colleagues. Number of trainings through e-learning is bound to gradually extend.

Projekt COPERNIC



V prvých letošných číslach sme predstavili projekt DMS. Nyní o ňom prezradíme zase niečo viac.

Po pravdĕ a na rovinu musím priznať, že od začiatku roku venujeme veškerou pozornosť hlavne agendĕ smluv, ktorá je veľmi rozsáhlá. Vedli sme lokálnu diskuziu o tom, ak by mal proces vypadáť, a celkom dobre šla i jednaná centrálna o nastavení serverů a požadovaných prístupů. Jenže pak se ktomu přidala obnova IT infrastruktury,

problĕmy s datacentrom, zpomalení síťĕ, prostĕ čas, kdy vám okolnosti přejí tak, že jedinĕ, co se vám povede je leda rozklepat legendární nejtek (...a pozvolna začínáte chápat Františka Koudeľku, jenž bodĕ sjednával odložení zápasu na 14tĕho přístího měsíce, až všechno najede do lepších čísel).

Kritické dny DMS nakonec za nezmĕrného úsilí nás všech přestálo jen s mírnou prodlevou, a dokonce jsme stihli v ranĕ fázi nadefinovat proces pro všechny typy smluv, a to od jeho začátku až do konce. Smlouvy o Dílo

COPERNIC Project: Digitalisation is today a key factor. The project of DMS we introduced last time is our answer to market challenges we are facing. As it's simultaneously part of CM for future Coupa, I am glad to inform, the effort of last months turned to fruitful result and thanks to contribution of all of us, the solution for all types of contracts has been completed. Contracts of Works then join the system when business case emerges. And the rest types of contracts (FA, purchasing, leasing, renting etc.) begin their virtual life with a draft contract. When e-approval flow starts based on matrix, we talk about high speed-up of the current paper process. Modern technologies are utilized, e.g. OCR (Optical Characters Recognition), streamlining the DMS even more. This fall, stay tuned ;-)

tedy zahájí svou elektronickou pouť již vytvořením obchodního případu a ty ostatní, ať už jsou to rámcové, nákupní, leasingové či jiné, začnou žít svůj virtuální život od návrhu smlouvy. Až tato data na vstupu obĕhnou elektronickým schvalováním dle nadefinovaných matic a na konci z DMS vypadne finální smlouva s interním číslem, bude to opravdu tak trochu jako scĕnka z filmu „Jáchyme, hoď ho do stroje...“, ale to vše nás již na podzim čeká. SoD budou mít navíc čárový kód, aby zpĕtnĕ naskenovaný doklad s podpisem našel cestu ke svým elektronickým kamarádům, tedy dokumentaci, ke které patří.

Vzájemně provázány budou i dodatky a subdodávky. Řešení využívá současné moderní technologie, mezi nimiž např. OCR (Op-

tical Characters Recognition = optické rozeznávání znaků) zajistí vytĕžení potřebných údajů přímo z textu, takže z naskenovaného dokladu získáme nejen obrázek, ale i data. Ta poputují do příslušných políček, jež zjednoduší vyhledávání, třídĕní a podpoří online reporting. Navíc se nám nabízí možnost vlastní konfigurace, což znamená, že po zavedení první platformy bude naše IT moci prostředí rozvíjet a postupně doplňovat o další procesy, třeba schválení dovolených, docházek či vyúčtování služebních cest.

Závĕrem nezbyvá než dodat, že ulehčení našeho pracovního dne je opravdu za dvěma, a doufám, že již nebude žádná další „chebná elektrónka E13“.

Růžena Kentošová
Copernic Deployment Project Manager

Odišla Helenka Gonová

Navštívila nedávno redakciu Nášho Colasu. Neohlásene. Len tak – ako sa máme, čím žijeme. Spontánnosť a smiech charakterizovali **Helenku Gonovú**, dlhoročnú vedúcu redaktorku novín Mosty východu – predchodcu časopisu Náš Colas zo strany ISK. Celý svoj produktívny život pripravovala články, fotografie z činnosti Inžinierskych stavieb. Odišla do novinárskeho a stavbárskeho neba v máji vo veku 69 rokov. Čest jej vzácnej pamiatke!

Katarína Čianiová

Z oboch strán Slovenska

Vyšĕ sto stavyvedúciĕch, ich zástupcov a majstrov spolu so šĕfmi stredísk a vedením spoločností zažilo deň, na aký sa nezabúda. Po prvý raz sa stretli títo COLASáci z oboch koncov Slovenska na jednom mieste. Namierili si to do Šamorína pri Bratislave na premiérový „Construction Day.“ Riaditeľ COLASu v krajine Philippe Corbel uďal na úvod tón celému dňu – sústredĕním sa na praktické tĕmy z výroby. Následne celý program prebehol v 10-členných skupinách, pričom v každej z nich bol jeden či dvaja manažĕri. Celý deň sa rozoberali konkrétne tĕmy našej stavebnej praxe a hovorcovia skupín ich prezentovali bez pomoci powerpointu. Prebralo sa množstvo otázok, našlo veľa riešení. Podujatie malo veľký úspech, čo potvrdila aj mimoriadne pozitívna spätná väzba od účastníkov. Deň prebehol za organizačnej podpory vzdelávacej spoločnosti Timan.



Nejlepší zaměstnanec

skupiny Colas v ČR - 2 ročník



Zleva: T. Vodička, Z. Straková, F. Ticháček, J. Nevosadová (pod ním ☺), P. Jílková, T. Krones, M. Ochranová, E. Biguet, J. Lukšo, R. Komenda, P. Litera, M. Křimský a P. Broža

Ocenění získali mimo jiné tyto kolegové:

Jana Nevosadová, hlavní účetní závodu Doprava a mechanizace a závodu Obalovny, u COLASu od 1985

Milan Křimský, stavbyvedoucí oblasti Západ, u COLASu od 2014

Tomáš Vodička, stavbyvedoucí oblasti Mosty a monolitické konstrukce, u COLASu od 2015

Marie Ochranová, kalkulant oblasti Jih (t.č. v důchodu), u COLASu od 1974, v důchodu od konce 2017

Jan Lukšo, hlavní stavbyvedoucí oblasti Sever, u COLASu od 2006

Zuzana Straková, HR specialista na Head Office, u COLASu od 2015

Radek Komenda, technik kvality na Head Office, u COLASu od 2016

Pavel Litera, vedoucí provozu závodu Obalovny, u COLASu od 2000

Petr Broža, vedoucí lomu u závodu Lomy, u COLASu od 1988

Filip Ticháček, stavbyvedoucí Silnic Horšovský Týn, u SHT od 2007

Druhé společné setkání v ČR

Druhé společné setkání zaměstnanců skupiny COLAS v České republice se konalo 20. a 21. března 2018 ve Špindlerově Mlýně v Hotelu Harmony. Akce se zúčastnilo více než 350 zaměstnanců z divize Silniční stavitelství, finančního oddělení, závodu Doprava a mechanizace, Obalovny či Lomy včetně administrátorů zdravotních prohlídek. Během dne probíhala různá školení, která se odehrávala v blocích podle divizí. Zahrnovala jak aktuální témata BOZP a ekonomická, tak přednášky týkající se obaloven, privátních zakázek, velkých

projektů a dalších činností. Večer patřil společenskému programu, na němž byli vyhlášeni nejlepší zaměstnanci za rok 2017.

V rámci večera vystoupil jak generální ředitel společnosti COLAS CZ, a.s., Tomáš Krones, tak výkonný ředitel za COLAS v České republice a na Slovensku Eric Biguet, kteří shrnuli a zhodnotili uplynulý rok a seznámili zaměstnance s cíli a plány pro rok 2018. Večer pokračoval v neformálním duchu za doprovodu hudby.



Obchodné centrum v košickej okrajovej štvrti Lingov vyrástlo za niekoľko mesiacov vďaka realizátorskému závodu Pozemné stavby a špeciálne projekty spoločnosti ISK. Medzi ďalšie stavby z ich dielne na teritóriu domovského mesta patria kancelárske budovy DUETT a EcoPOINT 2, ktoré sa pýšia zaujímavými realizačnými a energetickými riešeniami. Závod zároveň pokračuje vo výstavbe obytných domov a vracia sa k realizácii špeciálnych zákaziek pre strategických klientov. Viac na stranách 6-8.

This shopping center in Lingov outskirts of Košice is one of projects carried out by Special Works agency of ISK company in and near their home city. There are also new residential and office buildings fresh off their portfolio and the agency makes its way back to orders from strategic clients (such as Eustream gas transporter). More on pages 6-8.

