

VIA COLAS

Veľká fotosúťaž na strane 18!

2019

Časopis spoločností skupiny COLAS v Česku, Slovensku a Poľsku

> číslo 3 > september 2019

Ukončená stavba v Štúrove



Košická
futbalová aréna

Spojenia
s históriou

COLAS



téma čísla

8-9

Aktuality z mostného závodu – zaostrené na Košickú futbalovú arénu

3-6

editoriály

Renaud Roussel, regionálny riaditeľ pre Poľsko, Česko a Slovensko

Cyril Pinault, generálny riaditeľ COLASu v SR

Predstavuje sa Tatjana Friščíč

7

cesty západ

Štúrovský projekt zdarma ukončený
Obytný súbor v Čunove

10-11

v krajoch

Cesty Východ: Plejáda projektov pre župy

Archeopark – moderný projekt s nádychom histórie

12

línové stavby

ČOV a kanalizácia
Trhovište-Bánovce: hotovo!

13

portrét

Jozef Jurko: S tradíciou v rodine

14-15

história a pamätníci

Starina – stále mladá
Živé rodinné striebro

16

profil

Gabriel Vjeszt: Projektové myslenie do tendrov

17-18

bozp / servis / spektrum

Nebezpečný hluk
Novinky pre zamestnancov
Veľká fotosúťaž

19

spoločné chvíle

Športové hry COLAS Slovakia
Zasad' strom – make a home

VIA COLAS



▲ V regiónoch štartujú rekonštrukcie ciest (strana 10).



▲ Archeologický rozmer zákazky pre trnavskú župu (strana 11).



▲ Od dokončenia vodárenskej nádrže Starina prešlo 30 rokov (strana 14).



▲ Vyše 40 rokov v jednej spoločnosti (strana 15).

Na titulnej strane



▲ Pohľad na ukončenú kruhovú križovatku a zrekonštruovanú Nánanskú cestu v Štúrove. Stavba za vyše 1,8 milióna eur bez DPH bola odovzdaná do užívania v júni po vyše roku prác v réžii strediska Nitra.

V úsilí nesmieme poľaviť

Zdravím vás všetkých, aj v tomto vydaní magazínu Via COLAS by som najprv chcel pripomenúť to najvýznamnejšie z uplynulých troch mesiacov, ako i to, čo nás čaká v nasledujúcom období. Ďalej si predstavíme kolegyňu ako čerstvý príklad spolupráce v našom regióne, kde si nedávno našla nové pracovisko. Rada sa s vami podelí o svoje skúsenosti z prvých mesiacov pôsobenia v novej krajine.

Rok výrazne pokročil, pracovné činnosti všade napredujú a pred sebou máme už len niekoľko rozhodujúcich mesiacov, ktoré ukážu, aký bude koniec roka. Najdôležitejšou udalosťou v skupine bolo vymenovanie **Fredérica Gardesa**, generálneho riaditeľa medzinárodnej divízie (DGI) za nového generálneho riaditeľa spoločnosti COLAS S.A. Funkciu prevzal po Hervé Le Boucouvi 14. mája 2019.

Iniciatíva One Colas nachádza svoje ďalšie uplatnenie v lomoch, pri asfaltérskych prácach, na veľkých projektoch, v oblasti marketingu a komunikácie. Skupina podporuje všetky dostupné možnosti svojho synergického rozvoja.

Na začiatku roka 2020 zorganizuje skupina po dvoch rokoch opäť Medzinárodné dni COLASu vrátane futbalového turnaja tímov jednotlivých krajín a súťaže bežeckých družstiev. Aj toto podujatie v Paríži



▲ Renaud Roussel, generálny riaditeľ Colasu pre oblasť Poľsko, ČR a SR.

vyjadruje pranie zlepšovať súčinnosť medzi nami všetkými.

Aktuality z regiónu

V **Českej republike** pokračujú práce na mnohých stavbách, medzi nimi i veľké diaľničné projekty D3, D48, obchvat Veľkého Beranova či železničná stavba v Pačejove. V rámci rozvoja spoločnosti prebieha výstavba novej obalovacej súpravy v Karlových Varoch. Výsledky činnosti lomov a oblastí Juh sú za prvý polrok veľmi dobré,

čím sa bude môcť vyrovnáť sklz ostatných divízií.

Na **Slovensku** prebiehajú činnosti cestného staviteľstva porovnateľne s rokom 2018. K nepríjemnému prekvapeniu došlo v segmente pozemných stavieb. Na viacerých zákazkách sme zaznamenali veľké straty, ktoré krajina nedokáže vykryť vlastnými silami. Vrcholom štvrtroka bolo dosiahnutie dohody a priaznivých podmienok ukončenia stavby Jaguar Land Rover. Na druhej stra-

ne očakávame vyhlásenie ďalších veľkých súťaží, čo bude znamenať rušný záver roka pre kalkulantov a rozpočtárov. Darí sa závodu Mosty a betónové konštrukcie, ktorý napĺňa očakávania zo začiatku roka, najmä vo výrobe prefabrikovaných dielcov. Proces zlučovania firiem Inžinierske stavby a CESTY NITRA pokračuje vznikom spoločnosti COLAS Slovakia, ktorá čoskoro nahradí obe svoje predchodkyne.

V **Poľsku** uplynulo prvých 100 dní od akvizície obchodného podielu spoločnosti Skanska. Integrácia pokračuje nastavovaním procesov a komunikácie. Pravidelne sa konajú integračné porady, pričom dôkladne sledujeme plnenie akčného plánu vo všetkých prevádzkových a odborných útvaroch.

Stretávame sa aj s ťažkosťami. Keďže sme museli začať s procesom schvaľovania zmesí s obsahom recyklátu úplne nanovo, bude to trvať 6 mesiacov. Tieto asfaltové zmesi momentálne nemôžeme predávať v rovnakej cene ako konkurencia. Z pohľadu lokalít je aj naša úspešnosť v súťažiach rôzna. Dobré sa darí externému predaju asfaltových zmesí a lomového kameniva. V nových oblastiach trhu si musíme nájsť svoje miesto, dostať sa do povedomia zákazníkov ako i obchodných partnerov a subdodávateľov. Najviac komplikácií sa objavuje na juhu. Aby sme sa aj tu etablovali a udržali si svoju pozíciu aj dlhodobo, musíme takpovediac naskočiť na idúci vlak. O dobrom priebehu integrácie však svedčí celkový nárast zásoby práce.



▲ Seminár vo Varšave – zľava T. Krones, C. Pinault, S. Picaut, R. Roussel.

V úsilí nesmieme poľaviť, aby sa podarilo splniť plány i v celoštátnom rozsahu.

Byť si stále bližší

Medzi veľké očakávané udalosti v zóne Európy patrí predkvalifikačný turnaj pre finále v Paríži v roku 2020. Predkvalifikácia sa uskutoční v Krakove v polovici novembra, pričom do finále postúpia 2 národné tímy z 12 krajín. A koncom septembra sa v Budapešti opäť pobeží maratón.

Na prehĺbenie vzájomnej súčinnosti medzi našimi krajinami využívame rozmanité nástroje. Začiatkom júla som sa stretol s generálnymi riaditeľmi spoločností v našom regióne, **Sébastienom Picautom, Tomášom Kronesom a Cyrilom Pinaultom**. Cieľom pracovného seminára vo Varšave bola výmena osvedčených postupov a hľadanie nástrojov, ktoré pomôžu zlepšiť spoluprácu. Možnosti synergie sú v zlepšení obchodnej spolupráce medzi Českom a Poľskom

pri výstavbe cementobetónových krytov vozoviek, pri cezhraničných výberových konaniach na dodávku asfaltových zmesí medzi viacerými spoločnosťami (napr. COLAS Polska by mohol dodávať asfaltové zmesi na stavby COLAS CZ v pohraničí). Pod vedením COLAS Slovakia pripravujeme spoločný nákup motorovej nafty pre všetky tri krajiny a koordinujeme zmluvné podmienky na nákup asfaltu.

Na záver by som chcel pripomenúť, že sila skupiny sa opiera aj o synergiu medzi jednotlivcami. Zamestnanci COLASu môžu využívať pracovnú mobilitu vo vnútroštátnom, európskom či celosvetovom rozsahu. Vaše oddelenie ľudských zdrojov vám poskytne potrebné informácie. A v tomto vydaní časopisu Via COLAS vám svoj príbeh internej mobility porozpráva **Tatjana Friščíć**.

Prajem vám príjemné čítanie.

Renaud Roussel ◀

Chopila som sa tejto šance



Volám sa **Tatjana Friščíć** a v skupine COLAS pracujem už vyše 11 rokov. Pred nástupom do COLAS Polska som pracovala ako riaditeľka pre právne vzťahy a ľudské zdroje v spoločnosti COLAS Hrvatska, kde som riadila úsek právnych vzťahov a ľudských zdrojov spoločností skupiny v Chorvátsku a Slovinsku.

Vedená vlastnou motiváciou som už pred niekoľkými rokmi prejavila záujem o prácu v rámci skupiny COLAS v zahraničí. Hľadala som vhodnú pracovnú pozíciu pre uplatnenie svojej kvalifikácie a popritom som sa venovala osobnému i profesionálnemu rozvoju. V súvislosti s akvizíciou a plánom rozvoja novej činnosti v Poľsku som dostala ponuku na miesto riaditeľky pre právne vzťahy s poverením riadiť nielen právny odbor, ale i následnú integráciu firmy. Bolo to presne to, čo som chcela. Ponuku na svoju prvú prácu v zahraničí som prijala.

Čo bolo najťažšie na začiatku?

Byť ďaleko od rodiny a priateľov a prispôbovať sa potrebám novej práce v novej spoločnosti. Nie je to ľahké – byť sama, bez možnosti prežívať veci spoločne s niekým blízkym. Existujú síce videoaplikácie a ďalšie technologické vymoženosti, tie však nikdy nenahradia teplo objatia milovaného človeka.

V čom vidíte najväčšie kultúrne rozdiely medzi vlastnou krajinou a vaším novým pracoviskom?

Rozdiely sú v spôsobe života, v postojoch a správaní ľudí. Nechcem ich však súdiť, ani porovnávať s kultúrou domovskej krajiny. Teraz som tu a musím byť ochotná prijať rozdiely a iné spôsoby, ako robiť veci inak. Celé je to o schopnosti prispôbiť sa.

Ako to hodnotíte s odstupom času?

Mesiac cestovania po Poľsku mi pomohol zoznámiť sa s krajinou a jej usporiadaním. Tiež mi to umožnilo ujasniť si vlastné očakávania, čo by som chcela počas svojej zahraničnej pracovnej cesty dosiahnuť. Po pár mesiacoch som si uvedomila, že práca v Poľsku bude zaujímavou cestou s novými kolegami a skvelou príležitosťou na vlastný rozvoj.

Ako by ste teda zhodnotili svoje pôsobenie v Poľsku po 4 mesiacoch?

Najväčšou prekážkou – či už pri

nadväzovaní vzťahov alebo vytváraní vlastného miesta v novej organizácii – je naďalej jazyková bariéra. Chcela by som vedieť komunikovať so svojimi kolegami v ich domacom jazyku a zmenšiť tak následky nedorozumení medzi nami, zlepšiť tímovú prácu a produktivitu jednotlivcov. Urobím všetko pre to, aby som túto prekážku prekonala.

V čom vidíte prínos mobility?

Keď sa sťahujete do novej krajiny, opúšťate zónu pohodlia. Dostávate sa do úplne nových situácií a prostredia, ktoré vás môže najprv desiť. Avšak to všetko je podnetom pre váš intelektuálny, osobnostný i profesionálny rast. Toto považujem za najväčší prínos mobility.

Prečo je podľa vás dôležitá mobilita v rámci skupiny?

Pre pridanú hodnotu a obojstranný prospech, ktorý prináša pre spoločnosť i zamestnancov. Umožňuje prenos zručností a znalostí, rozvoj talentov i spoznanie firemnej kultúry, modelov a hodnôt. Je príležitosťou pre budovanie kultúrnej inteligencie, pre kariérny postup i rozvoj odbornej kvalifikácie, čo môže priniesť ďalší postup zamestnanca v podnikovej hierarchii.

Čo ste sa doteraz v Poľsku naučili?

Keď ste vyslaní na prácu v zahraničí, život sa vám v mnohom veľmi zmení. Bez ohľadu na to je práca v zahraničí skúsenosťou i výzvou, ktorá sa napokon stáva obohatením osobného i profesionálneho života.

Práca v zahraničí vám dá všestranný rast, hovorí Tatjana. ◀

Slovenský COLAS na križovatke

Závody na západnom aj východnom Slovensku majú solídnu zásobu práce a momentálne prechádzajú výnimočným obdobím, ktoré vyústi do dlho plánovaného zlúčenia. Neočakávané problémy, ktoré sa nedávno objavili na jednom zo závodov, však vyvolávajú pochybnosti o budúcom rozsahu našej činnosti, hovorí generálny riaditeľ **Cyril Pinault**.



Foto: COLAS SK

Pán Pinault, máme tu koniec leta, aké sú novinky zo súťaží o veľké projekty?

Pokiaľ ide o jednu z nich, obchvat Šale, po otvorení obálok sa ukázalo, že naša cena bola výrazne vyššia ako najlacnejšia ponuka. Na základe jedného tendra je ťažké analyzovať príčiny, ale náš tím pre tendrovanie veľkých projektov bude mať príležitosť detailnejšie preskúmať okolnosti a v budúcnosti sa im prispôbiť. Ďalšou skúškou bude porovnanie našej ponuky s ostatnými v súťaži na výstavbu rýchlostnej cesty R2 úsek Šaca – Košické Oľšany 2 etapa. Naším cieľom je byť konkurencieschopní voči porovnateľným veľkým stavebným spoločnostiam ako my.

Do oboch tendrov sme šli ako konzorcium s Váhstavom. Aké sú výhody tohto obchodného partnerstva?

Ak potrebujeme konzorčného partnera, je to kvôli referenciám alebo technológiám, ktorými sami nedisponujeme. Rovnako je výhodné zdieľať prípadné riziká. Snažíme sa vždy nájsť najlepšieho možného partnera z hľadiska obchodnej, technickej a finančnej spolupráce.

Prednedávnom sa zistilo, že závod Špeciálne projekty má vážne problémy. Poznáme už dôvody a vieme, čo z toho si vziať ako poučenie?

Áno, na tomto závode čelíme závažným problémom. Stále hľadáme základné príčiny. Existuje niekoľko dôvodov – pochybenia v priebehu výberových konaní, verejného obstarávania, zlé manažovanie stavieb – skutočne takmer všade. Zatiaľ nepoznáme konečnú výšku finančných strát, ale situácia je skutočne dramatická. Dá sa povedať, že vedenie závodu porušilo pravidlá korektného manažmentu a správy. Samozrejme to bol veľký šok – a obrovské sklamanie. Momentálne sme zaviedli na závode dočasný manažment, aby sme klientom boli naďalej schopní poskytnúť čo najlepšie služby. Potom, čo budeme poznať konečné čísla, vyhodnotíme najlepší spôsob, ako pokračovať v projektoch a nakoniec sa rozhodneme, aké činnosti na tomto závode. Samozrejme budeme o tom informovať kolegov z iných krajín, aby k podobným situáciám už nedošlo.

Bude to mať vplyv na proces zlúčenia?

Áno, môže to mať vplyv na celý priebeh zlúčenia, v závislosti od výšky konečných finančných strát. Zatiaľ však zlučovanie prebieha podľa dohodnutého časového plánu a malo byť ukončené ku koncu roka 2019.

Takže CESTY NITRA sa stanú súčasťou COLAS Slovakia od 1. 1. 2020?

Áno, účtovne a finančne od 1. januára 2020,

po právnej stránke zhruba v polovici februára. Stále prebieha informačná kampaň medzi zamestnancami aj klientami. Čo sa týka nového sídla spoločnosti, malo by byť hotové v marci alebo apríli. Medzitým v júni tohto roka som sa zúčastnil Športových hier vo Zvolene a na túto udalosť, ktorá úspešne spojila zamestnancov COLAS-u na Slovensku, počúvam len pozitívne ohlasy.

Sakými projektami za posledné mesiace ste spokojný?

Som rád, že stavba Living Park v Nitre, projekt závodu Mosty a betónové konštrukcie sa opäť rozbehli. Naši kolegovia tiež začali práce na niekoľkých mostoch na východe Slovenska a spolupráca s maďarským COLAS-om na projekte M30 sa vyvíja tiež pozitívne. Rovnako ma teší projekt Košickej Futbalovej Arény. Toto všetko svedčí o tom, že reštart závodu v minulom roku prebehol dobre. Čo sa týka cestných závodov, na východe máme nové projekty pre Košický aj Prešovský samosprávny kraj a na západe rovnako zaujímavé projekty – Trnava sa zameriava na súkromných klientov, Trenčín na lesné cesty a Nitra na asfaltárske práce.

A čo výsledky v oblasti bezpečnosti za rok 2019 k dnešnému dňu?

Neustále sa musíme sústrediť na predchádzanie úrazom, zopár sa ich vyskytlo v Prefe Kysak. Napriek tomu, že išlo o drobné poranenia, oddelenie BOZP ich prešetrilo a navrhlo opatrenia, aby sa neopakovali. Každý musí pamätať na povinné nosenie OOPP a dbať na bezpečnú organizáciu práce prevádzok aj stavieb. Chcel by som tiež oceniť bezpečnostnú kampaň „Tu pracuje môj ocko“ – myšlienka pôvodne z Dánska sa úspešne uchytila v celej Európe. ◀

Práce v Štúrove ukončené

3. júna sa konalo slávnostné odovzdanie stavby „Rekonštrukcia križovatiek na cestách I. tried, III. Etapa - I/76 Štúrovo, Nánanská“ do užívania. Jestvujúca vozovka bola nahradená novou



▲ Strihanie pásky na novej ceste v Štúrove.

a súčasne sa rozšírila na 8,0 m. Pozdĺž komunikácie sa vybudovali cyklistické pruhy. Súčasťou stavby v rámci technického riešenia bolo prebudovanie pôvodnej priešečnej križovatky ciest I/76 a miestnych komunikácií na jednopruhovú okružnú križovatku s bypassom (smer Nána – Komárno).

Vedúci realizátorského strediska Nitra **Juraj Varga** vyzdvihol prácu svojho tímu na čele so stavbyvedúcim **Jánom Bédim** a majstrom **Jánom Lajdom**. Osobitne ocenil fakt, že sa nám spolu so zástupcami miestnej komunity podarilo

presvedčiť projektantov a investora, aby sa ako prvá rekonštruovala ulica vedúca k obľúbenému kúpalisku Vadaš. Táto turistická atrakcia patrí medzi päť najnavštevovanejších akvaparkov v republike.

Slávnostné otvorenie sa konalo za účasti ministra dopravy **Árpáda Érseka**. ◀

Viac fotografií tu:



Obytný súbor v Čunove

Dobré meno COLASu v oblasti Bratislavy si môžeme upevniť na stavbe obytného súboru Konopiská, ktorý začalo stredisko Trenčín realizovať v mestskej časti Čunovo.

Investor, spoločnosť Čunovo Development, nám zveril prvú etapu zákazky za vyše 2,33 milióna eur bez DPH – s možnosťou opcie na ďalšie etapy. Práce reálne prebiehajú od polovice augusta a mali by finišovať v máji 2020.

Ide o stavbu na kľúč, medzi stavebné objekty však patria aj prekládky už existujúcich optických káblov či plynovodného potrubia DN 150. „Objektová sústava tiež

obsahuje vybudovanie splaškovej kanalizácie, odvodnenie komunikácie formou vsakovacích systémov, zrealizovanie plynovodu a vodovodu, verejného osvetlenia, trafostanice, vysokého napätia a vybudovanie jednotlivých prípojok budúcim obyvateľom,” vraví stavbyvedúci **Tomáš Žiaček**.



▲ Zemné práce na zákazke Konopiská pri Bratislave-Čunove.

Viac-menej vlastnými kapacitami vybudujú CESTY NITRA komunikácie, chodníky, cyklotrasu, kompletne zrekonštruujú prístupovú komunikáciu na Petržalskej ulici, kde vzniknú nové zastávky pre obytný súbor, a nové pripájacie a odbočovacie jazdné pruhy.

Obytný súbor v rámci 1. etapy má 58 stavebných parciel, tiež vybudovanie novej škôlky a oddychového parku. V rámci projektovej dokumentácie sa realizovali aj inžinierskogeologické prieskumy, podľa výsledkov by mala byť spodná hladina Dunaja v hĺbke cca 4 m, čo by nemalo ovplyvniť práce ani na inžinierskych sieťach. ◀

Prefa – pre nás i pre svet

Maďarsko, Čadca i Bratislava – aj na tieto miesta aktuálne smerujú betónové prefabrikáty z nášho výrobného strediska v Kysaku, ktoré je súčasťou mostného závodu COLAS Slovakia.

Na čele tímu Prefa Kysak je vyše roka **Marek Dzugas**, ktorý sa ku COLASu pripojil v roku 2014, keď sme stavali obchvat Bánoviec nad Bebravou (R2). Pre Via COLAS zhŕňa najdôležitejšie zákazky strediska v tomto období. „V rámci COLASu máme do marca 2020 dodať 384 nosníkov na mosty v rámci stavby cesty M30 v Maďarsku, ktorú realizujú naši tamajší kolegovia. Objavila sa už prvá zákazka na identické prefabrikáty aj pre spoločnosť Strabag.

Zatiaľ znie na necelých 100 kusov.

Naším významným zákazníkom je združenie, ktoré realizuje stavbu diaľnice D4/R7 pri Bratislave. Dodáme tam štyri druhy soklových panelov, spolu 8500 kusov, ako spodnú súčasť protihlukových stien. Dostali sme odtiaľ ďalšiu zákazku – na 2370 atypických rímsových prefabrikátov tvaru C. Stanú sa súčasťou mosta cez Dunaj. Vyrábať začneme v septembri, dodať by sme ich mali v novembri.

Zákazníci majú záujem aj o naše cestné panely. Významnou zákazkou sú rímsy v počte 600 kusov pre firmu Hastra, ktoré smerujú na obchvat Čadce. Pre Euroviu by sme mali dodať ďalších 300, táto firma je i odberateľom našich ihlanových betónových bariér známych ako toblerone.“

Za interný úspech môžeme označiť nedávnu opravu jedného z posuvných žeriavov. V jeho blízkosti sme tak získali skladovacie plochu pre malé prefabrikáty do 12,5 tony. Oprave predchádzala „brigáda“, počas ktorej sme z tejto provizórnej „sklady“ vyviezli 650 ton železného šrotu.



▲ Na bočnej strane prefabrikátu je napísaný „rodný list“ – dátum výroby a typ produktu.



▲ Najväčší z kysackých žeriavov.

Futbal v Košiciach píše novú éru...

... aspoň čo sa týka moderného štadióna. Košická futbalová aréna (KFA) vyrastá na území niekdajšieho

mestského Všešportového areálu, kde k športoviskám pribúdali v posledných rokoch hlavne obchodné centrá.

Lukratívna stavba priniesla príležitosť aj pre COLAS. Konkrétne v Prefe Kysak vyrobili



▲ Súčasťou tímu COLASu sú majstri **Štefan Talarovič** a **Miloš Kazimír**, päťica zamestnancov pochádzajúcich zo západného Slovenska i ďalší skúsení kolegovia z mostného závodu.

betónové prefabrikáty, z ktorých boli vystavané dve tribúny – nazvané A a C. Tie pojmu približne 6000 divákov. Mestská organizácia KFA by rada čo najskôr pokračovala s výstavbou ďalších tribún (2. a 3. etapa), čím by kapacita stúpila na približne 12 tisíc návštevníkov.

Termíny realizácie boli neúprosné. „Prefabrikované prvky sme na obe tribúny ukládali od 7. marca do 14. júla,“ hovorí stavbyvedúci na diele,

Dominik Chovanec.

Najľahšie „schodíky“ vážia okolo

300 kíl a najťažší tribúnový nosník 20 ton – ide o hlavnú časť konštrukcie, na ktorú sa montujú lavice a jednotlivé sedačky. Tribúna má 19 úrovní, ktoré zodpovedajú radom sedadiel.

Gro štadióna tak vyrástlo prakticky za 4 mesiace – vrátane víkendov a turnusov, ku ktorým bolo nutné pri organizácii práce siahnuť. „Vo vrcholnej fáze sme museli vyskladať 5 montážnych partii,“ vraví Dominik. Ich jadro bolo zložené z necelých dvoch desiatok kmeňových zamestnancov mostného závodu, pričom niektorí pochádzajú zo

západného Slovenska – majú za sebou práce na atómovej elektrárni Mochovce, na rekonštrukcii českej diaľnice D1 či projekte Jaguar Land Rover.

Učili sa za pochodu

Pre všetkých kolegov z mostného závodu bola futbalová aréna úplne novou skúsenosťou. Znamenalo to učiť sa priebežne množstvo vecí. Dokumentácia – výrobné i montážne výkresy – sa spracúvala až počas realizácie. Začať museli s tribúnou C, v tom čase neboli k tribúne A (ktorá obsahuje fasádnu konštrukciu a hlavnú budovu), prakticky ešte žiadne výkresy.

„Situácia si vyžadovala dennú komunikáciu s projektantom. Nešlo o bežný skelet, aký staviame pre výrobné závody alebo obchodné reťazce. Bolo tu množstvo detailov typu, ako sa majú jednotlivé časti konštrukcie zmontovať,“ objasňuje Dominik. „Technologický postup montáže vyžadoval, aby sa tzv. zálievky robili vopred. Vyžadovala sa milimetrová presnosť.“ Žiada sa tu použiť športový výraz: „Takpovediac sme sa tu museli poriadne vyhrať.“ V istej chvíli bola Prefa Kysak doslova zavalená požiadavkami. Vypomôcť s výrobou musela iná, „menšia“ prefa.

Naši kolegovia zvyknúť na mostné stavby sa naučili skutočne veľa. „Železiari, betonári či montážnici podporných konštrukcií zvládli celú prácu na výbornú.“ ◀



▲ Tribúna A začiatkom augusta.

Zaujímavosti o Košickej futbalovej aréne

- Strecha z lexanu a trapézového plechu pokrýva divácke miesta o 1,5 metra, mali by byť teda dobre chránení pred dažďom.
- V 1. etape bolo namontovaných 1 847 kubíkov prefabrikátov.
- Opcia na 2. a 3. etapu by mala byť známa v najbližších týždňoch.
- Počas ďalších etáp nebude možné na montáž využívať ihrisko, pretože je už zrealizovaná časť konštrukcie trávnikára vrátane odvodnenia, zavlažovania a vyhrievania.
- Prvá etapa mala pre COLAS rozpočet 1,175 milióna eur, ďalšie dve budú stáť 1,05 milióna bez DPH.

Cesty Východ: plejáda projektov pre župy

Prešovský aj Košický samosprávny kraj sa pustili do obnovy desiatok kilometrov ciest vo svojej správe. Z ponúknutého koláča sa COLASu podarilo „odhryznúť“ slušné sústo, čo znamená kvalitnú zásobu práce nielen pre zvyšok tohto roka.



▲ Riaditeľ závodu Cestné staviteľstvo Východ Marek Kozlay poskytuje interview novinárom na Spiši.

Projekt „Modernizácia cesty II/545 v úseku Kapušany – Demjata“ prináša opravu cesty v intraviláne uzlovej obce Kapušany v dĺžke 1325 metrov a ďalších 5383 metrov v extraviláne medzi obcami na komunikácii spájajúcej okresy Prešov a Bardejov.

V rámci Kapušian bude Cestné staviteľstvo Východ obnovovať tri cestné objekty, dva priepusty a tri mosty, v extraviláne na COLASákov čakajú štyri cestné telesá, tri mosty a deväť priepustov. Tím povedie skúsený stavbyvedúci **Lubomír Gmitro**, na mostoch im bude pomáhať partia z mostného závodu pod vedením **Dominika Chovanca**. Na mostných objektoch sa už od

polovice augusta usilovne pracuje. Dielo má hodnotu vyše 4,6 milióna eur bez DPH a hotové by malo byť v lete 2020. Práce sa naplno rozbehli v polovici augusta. Zaujímavosťou pri realizácii, ktorú Prešovský samosprávny kraj v poslednom čase požaduje ako štandard, je aplikácia dvojkotvovej oceľovej mreže na spevnenie asfaltu.

Dva roky na tepne Spiša

Z portfólia projektov pre Košický samosprávny kraj vyniká rekonštrukcia 25-kilometrového úseku od Spišských Vlách až po hranicu okresu Košice-okolie. Zákazka za 5 miliónov eur (vrátane DPH) je prestížna, no zároveň náročná. Cesta je totiž priamou spojniciou

dolného Spiša s mestami Spišská Nová Ves a Košice, bude ju teda nutné opravovať za plnej premávky. Komunikácia je dnes v nevyhovujúcom stave napríklad z hľadiska úzkeho profilu cestného telesa, do veľkej miery bude preto podstatné aj bezpečnostné hľadisko realizácie. Práce sú naplánované na dva roky, počas ktorých sa vodiči budú musieť vyzbrojiť značnou dávkou trpezlivosti.

Medzi prestížne, hoci rozsahom menšie zákazky, patrí aj obnova cesty v starej banskej obci Čučma v okrese Rožňava. Nebola kompletne opravená 27 rokov a viackrát ju poškodili povodne. Teraz COLASáci kompletne vymenia konštrukciu vozovky, doplnia dláždené priekopy, odvodňovacie a priekopové žľaby, vymenia čelo priepustu aj poklapy šácht. Súčasťou projektu je výstavba oporného múra pozdĺž Rožňavského potoka. ◀



▲ Poklepanie základného kameňa v závere júna v Kapušanoch.

Archeopark – moderný projekt s nádychom histórie

Cezhraničná archeologická lokalita Mikulčice (ČR) – Kopčany (SR) patrí medzi významné centrá ovplyvnené misiou Cyrila a Metoda v 9. storočí n. l. Slovenská strana zatiaľ zaostáva v úrovni vybudovania expozície a návštevníckeho centra, postupne sa to však začína meniť a krajiny sa prepájajú. Dôkazom je vybudovanie lávky pre peších a cyklistov ponad rieku Moravu a súvisiaci infraštruktúrny projekt v rámci tohto archeoparku za necelých 665 tisíc eur bez DPH. Trnavský samosprávny kraj ho zveril tamojšiemu stredisku CESTY NITRA a realizácia trvá od vlaňajšieho do tohto septembra.

Most ponad Moravu je dlhý 143 metrov, zrealizovala ho firma Stavokov Trenčín pre českú stranu. Súčasťou nášho úseku je 12-metrový most cez miestny potok Tvrdonický kanál. Oceľovú konštrukciu zakrývajú drevené „podvaly“ rozmeru 160 x 260 mm. Projekt zahŕňa i 1 km cyklotrasy,



▲ Bituclair pieskovej farby sme vyrobili na OS Smolenice s kamenivom z neďalekej Bukovej.

1,4 km chodníkov pre peších a cyklistov a osadenie mobiliára.

Bituclair z COLASu

„Kilometrový cyklochodník má finálnu vrstvu zo zmesi Bituclair so šírkou 2 x 1,5 metra. Vedľa neho povedú pásy pre peších z kameniva šírky 2 x 0,75 metra. V tomto úseku sme zrealizovali dve vyhladky v prieseku príslušného lesného porastu so 16-metrovou vyvýšenou drevenou lávkou a lavičkami,“ hovorí stavbyvedúci z trnavského strediska **Pavol Velický**. Práce bolo potrebné operatívne prerušovať kvôli aktivitám z českej strany, keďže na stavbu cyklotrasy vedie jediná prístupová cesta.

Na lávku ponad Tvrdonický kanál nadväzuje Veľkomoravská cesta, teda chodník pre peších, ktorý prechádza okolo srdca celej lokality – románskeho kostolíka sv. Margity Antiochijskej z 9. storočia. Aj tento je dlhý 1 km a finálnu vrstvu tvorí zmes vápence 0/4 zmiešaného s pieskom. Výkopové práce pri kostole sa realizovali v úzkej súčinnosti s archeológom.



▲ Ústredný bod lokality – kostol z 9. storočia.

Ďalším objektom je Baroková cesta – chodník pre peších a cyklistov s občasným pojazdom pre zásobovanie tzv. kačenárne, ktorú má v úmysle miestna samospráva tiež zrekonštruovať a vytvoriť tak miesto pre odpočinok turistov a múzeum nálezov z lokality. Finálna úprava tohto chodníka je šedé kamenivo 0/4.

„Na celom úseku Veľkomoravskej aj Barokovej cesty sme zemné a výkopové práce realizovali len za použitia ručného náradia. Všetok výkopový materiál bol ručne preosiaty. Tento postup bol daný stanoviskom Krajského pamiatkového úradu Trnava kvôli realizácii v mieste dôležitého archeologického územia. ◀

ČOV a kanál na Zemplíne

V letných mesiacoch odovzdalo združenie na čele so spoločnosťou COLAS Slovakia do užívania stavbu Trhovište – Bánovce nad Ondavou, kanalizácia a čistiareň odpadových vôd za takmer 11,5 milióna eur bez DPH. Práce pre Východoslovenskú vodárenskú spoločnosť vykonávali zamestnanci závodu Cestné staviteľstvo Východ približne 18 mesiacov.

V záverečnej fáze prác vypomohli realizačnému tímu zo zemplínskeho strediska kolegovia z Gemera a Popradu – s cieľom dodržať náročný časový harmonogram.

Počas zhotovovania diela sa vyskytli najrôznejšie prekážky – nájdenie archeologických vykopávok, zmeny projektu a čakanie na súvisiace súhlasy správcov komunikácií, zmeny typu kanalizač-

ných šácht či spôsobe vykonávania spätných zásypov.

Popri novej ČOV projekt zahŕňal šesť prečerpávacích staníc, celková dĺžka kanalizačnej stoky a výtlačných potrubí v obciach dosiahla 13,9 km.

Aktuálne beží ročná skúšobná prevádzka, ľudia sa po dočasnej kaulaudácii postupne napájajú na novú kanalizačnú sieť. ◀



▲ Kľúčová zostava robotníkov na stavbe: zľava Pavol Hvizdoš, Ján Sčislák, Ladislav Hovanec, Vladimír Kačmár, Miloš Pusztai, Štefan Adamčík, Mikuláš Grega a Rastislav Keder.



▲ Výsledkom stavby je aj modernejší, upravenejší vzhľad obcí.



▲ Úplne nová čistiareň odpadových vôd pri Bánovciach nad Ondavou.



▲ ČOV je už v skúšobnej prevádzke.

Jozef Jurko – s tradíciou v rodine

Môže pomôcť ušetriť státisíce eur, posilniť dôveru zákazníkov a prehĺbiť vzťahy s ďalšími partnermi pri príprave a realizácii našich stavieb.

Čo má taký potenciál? Odbornosť geotechnika. Špeciálna pozícia tohto druhu je v COLAS Europe zatiaľ jediná. A zastáva ju Slovák Jozef Jurko.

Na rozdiel od dobre známych geodetov, ktorých úloha pri väčšine stavieb spočíva v ich presnom zameriavaní, geotechnici sa zaoberajú vzťahom medzi stavbou a podloží, na ktorom je postavená. Ich úlohou je vypočítať, za akých podmienok bude stabilná, do akej miery bude podlažie únosné – a jednoduchšie povedané, či stavba nezačne o niekoľko rokov či dokonca mesiacov nepredvídateľne „sadať.“

Geotechnický prieskum by mal byť súčasťou štandardného projektu stavby. Prax však ukazuje, že zďaleka to tak nie je vždy. Bez geotechnického posudku je vyššie riziko, že niektoré pomery v podlaží ostanú nepovšimnuté alebo zanedbané. Dôsledkom môže byť nežiaduca svahová porucha – zosuv, aký si v COLASe pamätáme na obchvate Svidníka v roku 2009 či na úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice v roku 2016.

Predvídajú manažéri

Európsky COLAS chcel k téme pristupovať, slovami **Thierryho LeRocha**, „otvorene a čestne.“ Voľba padla na Jozefa. Náš tím posilnil v roku 2016. Jednou z prvých zákaziek, ktorej sa venoval, bol práve úsek R2 v Trenčianskom kraji. „Na niektorých miestach sa geotechnický pohľad ukázal užitočný. Bez neho by zosuvy pravdepodobne vyvolali dodatočné náklady, v jednom prípade až 780 tisíc eur,“ hovorí.

Zóna COLAS Europe zahŕňa od roku 2018 spolu 12 krajín. Prioritu pre geotechnic-

ké posudzovanie majú naďalej veľké stavby s vysokým rozpočtom. Napríklad české diaľnice D3 a D48 – obchvaty Českých Budějovic a Nového Jičína. Jozef užšie spolupracuje aj s maďarským projektantom v rámci stavby M30 smerom od Miškovca k slovenským hraniciam. Geotechnické konzultácie a praktické analýzy sú obzvlášť vhodné v oblastiach s pestrou geologickou stavbou – v rámci COLAS Europe nimi disponujú okrem Česka či Slovenska aj Chorvátsko, Slovinsko či Švajčiarsko.

Aký prístup zvolíť?

Jozefovi Jurkovi sa pri komunikácii osvedčuje diplomatický prístup. „Ide o to, aby sme so zákazníkom vymysleli príbeh a riešenie problému, kde nezrovnalosti v projekte nepripíšeme jednému konkrétnemu vinníkovi. Skôr chceme za pomoci faktov presvedčiť zákazníka o správnosti nášho pohľadu. Nedotkneme sa ničieho ega a klient si sám uvedomí, akým ťažkostiam sa pri realizácii



▲ Geotechnik skúma vzťah medzi stavbou a podloží.

diela vyhne vďaka geotechnickej konzultácii,“ hovorí.

Jozefa ste mohli stretnúť aj v Nitre na stavbe Jaguar Land Rover. „Mali sme tam napríklad 30 stavebných jám s množstvom štetovnicových stien, ktorých osadenie si tiež vyžadovalo konkrétnu analýzu geotechnických rizík a prípravu projektu inštalácie.“

Geotechnický prieskum tak dodáva projektu – doslova aj obrazne – hlbší rozmer a najmä spodná časť stavby dostáva pečať spoľahlivosti. Geotechnika má veľkú budúcnosť, pretože pomáha nielen pri príprave stavieb a pri špecifikácii po víťazstvách v tendroch, ale aj pri rozpracovanej realizácii stavebného diela. ◀

S japonskou skúsenosťou

Jozef Jurko pochádza zo stavbárskej rodiny. V inžinierskych stavbách roky pôsobil jeho otec a v COLASe pracuje aj Jozefov brat Jaroslav. Po skončení štúdií inžinierskej geológie a hydrogeológie na UK Bratislava sa Jozef zamestnal v geotechnickej firme v Ústí nad Labem a neskôr absolvoval 4 roky postgraduálneho štúdia na univerzite v japonskom meste Kjótó. Získal tam doktorát zo zosuvov. Pracoval vo firme Fugro GeoConsulting Belgium, ktorá sa zaoberá najmodernejšími metódami prieskumov morského dna a geotechnickou konzultáciou. Momentálne žije aj s rodinou v Prešove, čím napĺňa potrebu vlastnú mnohým Slovákom v zahraničí – nakoniec sa usadiť doma. I tak však trávi približne 40 percent roka na pracovných cestách po svete. „Vyhovuje mi domov na Slovensku v kombinácii s medzinárodným rozmerom mojej práce.“

Starina – stále mladá

Dátum 27. marca 1989 znamenal po vyše 19 mesiacoch ukončenie napúšťania vodárenskej nádrže Starina na severovýchodnom Slovensku. Ak by sa raz niekto pokúsil určiť, ktorých 10 našich stavieb, má najväčší spoločenský význam, táto



▲ Vzácnny záber z budovania vodného diela.



▲ Združený funkčný objekt dnes.
Foto: Irena Maličká
(Irene Photography)

rozhodne bude medzi nimi. Veď aj po 30 rokoch je dielo vo vynikajúcom stave a jeho vybudovanie – v reakcii na nedostatočné zásobovanie východného Slovenska pitnou vodou – sa ukazuje ako mimoriadne prezieravý krok.

Samotné rozhodnutie o vybudovaní Stariny vraj padlo presne 1. decembra 1972 v Humennom. Po vyše 47 rokoch, 19. septembra 2019, sa konala v Snine odborná konferencia „Vodná nádrž Starina - 30 rokov trvalej prevádzky“, ktorú zorganizoval Slovenský vodohospodársky podnik v spolupráci so spoločnosťou COLAS Slovakia.

Súčasťou podujatia bola premiéra úplne nového 13-minútového filmu režiséra a dokumentaristu **Pavla Šteca**, v ktorom vystupujú aj priami aktéri vtedajších dní – generálny projektant **Josef Vorlíček**, vtedajší predseda kraja a neskôr slovenský prezident Rudolf Schuster či náš bývalý kolega **Juraj Motyčka**, ktorý so skupinou mladých kolegov prišiel na stavbu ako čerstvý absolvent vysokej školy.

So stavbou sa stále spájajú mnohé prvenstvá a unikáty. Spomeňme aspoň tie najvýznamnejšie:

- Ide o najväčšiu vodárenskú nádrž na Slovensku; celkový objem vody predstavuje 59,80 miliónov m³;
- Zatopená plocha má rozlohu 311,4 ha, domovy muselo opustiť 3500 ľudí zo 7 zaniknutých obcí – Dara, Ostružnica, Ruské, Smolník, Starina, Veľká Poľana a Zvala;
- Inžinierske stavby boli generálnym dodávateľom diela, práce prebiehali v rokoch 1981 – 1988;
- Zemná, sypaná hrádza je vysoká

50 metrov, dlhá 345 a široká 7 m; vnútro hrádze je tvorené ílom, ktorí tvorí tesnenie, piesky sú po oboch stranách ílu, nasleduje štrk a zemina, toto zloženie dodáva flexibilitu a trvácnosť;

- Vodné dielo je dobre naprojektované (napr. dvojité tesnenie dilatčných škár, trojradová injekčná clona), preto do injekčných chodieb nezateká; reálne priesaky sú oproti projektovným len desatinové;
- Koruna hrádze za 30 rokov klesla iba o 60 cm – mimoriadny úkaz pri jej výške;
- Do hrádze navozili nákladné „tatrovky“ údajne toľko piesku, že by ak by sa postavili jedna za druhú, vytvorili by súvislý rad „od Stakčína až do Londýna“;
- Združený funkčný objekt obsahuje kruhový, nehradený prepád s dĺžkou hrany 37 m a kapacitou 292 m³ za sekundu;
- Trasa vodovodu vedie cez Sninu, Humenné a Vranov do Hanušoviec nad Topľou, následne prečerpávací stanica smeruje vodu do Košíc a Prešova;
- V súčasnosti je zásobovanie vody využívané na 50 % výkon cca 500 litrov/s, celková trasa vodovodu zo Stakčína do Košíc meria 135 kilometrov.

Význam Stariny presahuje jej vodohospodárske úlohy. Zasahuje do územia Národného parku Poloniny a jej vody môžu pri splnení podmienok využívať aj rekreační vodáci. Stala sa symbolom svojho regiónu, v blízkosti jej brehov vzniklo a vzniká mnoho krásnych fotografií, ktoré znova a znova zachytávajú krásu vodnej hladiny uprostred zachovanej prírody. ◀

Živé rodinné striebro

Keď začala **Anna Bilá** pracovať pre Inžinierske stavby v Košiciach a **Peter Darnady** pre Cestné stavby v Nitre, písal sa rok 1976. V tom čase sa naši futbalisti stali majstrami Európy a na hudobnom nebi vládla švédka skupina ABBA. Anna i Peter sú v našich radoch stále – ako služobne najstarší zamestnanci slovenského COLASu.

Od autožeriavov k vagónu

Za 43 rokov najazdil strojník a vodič Peter Darnady na služobných motorových vozidlách státisíce kilometrov. Len za volantom Renaultu, ktorým posledných 14 rokov často ťahá náves s asfaltovou zmesou, to odhaduje na 500–600 tisíc. Začínal na tatrovkách – mobilných žeriavoch 111, 148 a 815. Nejaký čas vozieval aj vápenec.

Zákazky pre Cestné stavby a neskôr CESTY NITRA ho povodili krížom-krážom. Od maďarských a rakúskych hraníc pri Bratislave, cez veľké projekty pri Lučenci a na rýchlostných cestách v okolí Zvolena či Žiaru nad Hronom, až po týždňovky s východoslovenskými COLASákmi v dosahu obalovacej súpravy Čoltovo.

„Keď som začínal, pracovné tempo bolo pomalšie ako dnes,“ hovorí.



„Žijeme v uponáhľanej dobe. Niekedy prideme robiť na zákazku, kde už horí termín odovzdania.“ Peter sa však už v mladosti naučil zodpovednosti. A tento prístup spolu s nekonfliktnou povahou sa mu stále vyplácal. „Občas musím v kabíne v tejto rušnej dobe precediť cez zuby ostré slová,“ priznáva. Ale dodáva, že tých pár ľudí, ktorí si ešte pamätajú „staré časy“, ostáva verných svojej firme aj pre jej dobré meno. A ako si udržiaval formu? „Kedysi aktívne futbalom. Pomáhali rekondičné pobyty, prechádzky v prírode, občas k synovi na stavbu domu...“ Dnes je to stále futbal – aj keď sa mu už venuje hlavne ako fanúšik. V neposlednom rade ďakuje kolektívu a vedeniu za dlhoročné pracovné spolunažívanie, podporu a toleranciu. Vďačný je i za vytvorené priateľstvá.

Stojí si za svojim

Anna Bilá prežíva svoje záverečné pracovné týždne na finančnom oddelení COLASu Slovakia, no živo si spomína aj na svoje účtovnícke začiatky v IS Košice. „V roku 1976 ma pridělili na oddelenie národohospodárskej evidencie.“ Pracovný život spojila so závodom O2, ktorý sa venoval líniovým stavbám ako plynovody či vodárenská nádrž Starina. V roku 2013 prešla na správu spoločnosti, no zostala jej starostlivosť o závod Špeciálne projekty.

Jej pracovné zadelenie si neustále vyžadovalo učiť sa. Krok musela držať s novými typmi účtov, nástupom počítačov, softvérovými nástrojmi COLASu. Popritom stíhala školit kolegyniu. Podľa nej kolektív musí držať spolu. „Nie je



▲ Anna (uprostred) s kolegyniami z finančného oddelenia – (zľava) Gabrielou, Teréziou a Monikou

dobré, ak niekto chce za každú cenu vyčnievať.“ Samotná Anna si veľmi váži najmä profesionálnu a ľudskú spoluprácu s dlhoročnou nadriadenou, **Alžbetou Džakovou**.

Prišla k nám ako tiché 19-ročné dievča. Za vyše 40 rokov ju práca tak vyformovala, že dnes si môže smelo stať pevne za slovom. V číslach sa vyzná – a tie nepustia. Tak ju vnímajú aj kolegynie. „Anka si vie vždy obhájiť to, čo vraví. No zároveň k nám bola vždy ústretová, ochotná pomôcť,“ hovorí Terka.

Annina kariéra bola plná čísel. Lásku k nim formovali už učiteľia na základnej a strednej škole. Dnes už veľa uzávierok pred sebou nemá... „Svoju prácu som mala rada preto, lebo v nej všetko so všetkým súvisí a nakoniec uvidíte výsledok.“

Prajeme Anne i Petrovi ešte veľa úspešných výsledkov. ◀

Gabriel Vjeszt: do tendrov prináša projektové myslenie

Veľkú stavbu pre Jaguar Land Rover sme už síce zdarne dokončili, no kontakty, ktoré tam vznikli, prinášajú ďalej svoje ovocie.

Živým dôkazom je Gabriel Vjeszt, projektový manažér slovenského COLASu, ktorý koordinuje prípravu našich ponúk hlavne pre veľké súťaže.

Ako ste sa dostali do kontaktu s COLASom?

V roku 2014 som absolvoval štipendijný program na univerzite v anglickom Surrey. Už počas štúdia som pracoval aj ako stavbyvedúci pre veľkú britskú stavebnú spoločnosť. To trvalo až do roku 2016, keď som dostal ponuku podieľať sa na príprave projektu Jaguar Land Rover ako externý konzultant – aj vďaka už nadobudnutým skúsenostiam zo stavebníctva a určite aj preto, že pochádzam zo Slovenska a závod mal byť postavený pri Nitre.

Čoho sa týkala vaša práca?

Hlavne šlo o to, aby definitívny rozpočet stavby bol prijateľný pre obe strany a aby práce boli vykonané včas. Postupne som riešil správu a manažment stavby, harmonogram prác. V tom čase, písal sa rok 2017, prišiel ako manažér projektu na Jaguar Cyril Pinault. Vychádzali sme spolu korektne a na mnohé veci zdieľame spoločný názor, preto keď prišla ponuka, dlho som neváhal. Aktuálne uzatváram prvý rok v COLASe.

Na starosti máte prípravu veľkých tendrov. Ako vnímate túto značnú



zodpovednosť a zároveň dôveru, ktorú do vás firma vkladá?

Ako veľkú výzvu. Fascinuje ma príprava veľkých stavieb – aj preto, že pri nej spolupracujú ľudia z viacerých oddelení a vzniká multifunkčný tím. Uvedomujem si, že máme ako firma na čom pracovať. Myslím však, že sme od februárového tendra na severný obchvat Prešova prešli už dosť dlhú cestu. Na súťaže na výstavbu úseku R2 Šaca – Košické Olšany 2. etapa a na obchvat Šale sme sa pripravovali čo najlepšie. Podstatná bola efektívna deľba úloh a komunikácia medzi závodmi.

Obzvlášť v čom sme sa potrebovali zlepšiť?

Uvedomil som si, že sa potrebujem znova a znova pýtať, čo je potrebné zlepšiť a čo môžeme zmeniť. Zistil

som, že nám dlhodobo chýba spätná väzba od ľudí. Musíme si ceniť hlavne stavbyvedúcich, ktorí nám vedia povedať z praxe, čo je nacené dobre a čo menej. Bez nich si neporadíme, nevieme, do akej miery je naša ponuka skutočne realističtá. Odborníkov asi nikdy nie je dosť, preto musíme dobre počúvať tých, ktorých máme, využiť ich skúsenosti a to, v čom sú dobrí.

A v čom teda sme dobrí ako tím?

Všímam si, že v spoločnosti máme skúsených odborníkov na každom závode a spoločne ako projektový tím máme lepší prehľad. Kľúčová je komunikácia, aby ľudia komunikovali medzi závodmi, navzájom si pomáhali a odbúravali „bariéru“ jednotlivých závodov. Každý závod ma svoje špecifické znalosti, ktoré môžu pomôcť iným závodom. Myslím si že práve v tomto je sila tímu a v tomto spočíva naša „colasácka“ sila.

Gabriel, náš tím ste posilnili v čase, keď sa z dvoch silných spoločností stáva jedna ešte silnejšia. Ako na vás – ako na nováčika – pôsobí toto spojenie?

Verím, že veci, ktoré sa dejú, sa dejú v správnom čase. Preto verím, že vznik jednotnej firmy COLAS Slovakia odzrkadľuje prirodzený vývoj a že práve teraz je pre našu fúziu ten vhodný moment. ◀

Týždeň bezpečnosti upozornil na hluk

Celosvetová týždenná kampaň spoločnosti COLAS aj v tomto roku šírila rovnakú tému medzi 58000 pracovníkmi v 54 krajinách sveta. Vyžadovalo si to serióznu prípravu materiálov v rôznych jazykoch a koordináciu všetkých zainteresovaných zložiek.

Hluk – mnohokrát podceňované riziko s neodvratiteľnými následkami.



▲ Školenia na tému hluk prebehli v závere júna na riaditeľstvách firiem COLAS Slovakia a CESTY NITRA a na vybraných staveniskách. Záber zo stavby Obytného domu Floriánska v Košiciach.

Dlhodobé vystavenie nad hranicu 85 decibelov (dB) môže viesť k trvalému poškodeniu sluchu, až k jeho následnej úplnej strate. Hluk zaraďujeme medzi najrozšírenejšie škodlivé faktory pracovného prostredia.

Majme uši otvorené

Kým sme sa téme nezačali venovať, len málokto si uvedomoval dennodenné nástrahy, ktoré na náš sluch číhajú. Už aj zvoniaci telefón či manuálne náradie sú na hranici, ktorej dlhodobá intenzita začína zanechávať nežiaduce následky.

Smetiarske auto, elektrická vrtačka, motorová píla a väčšina stavebnej techniky predstavujú zdroje hluku, ktoré si vyžadujú ochranu sluchu vhodnými osobnými ochrannými pracovnými prostriedkami (OOPP). Nie vždy to je samozrejmosťou a ľudia to stále dosť podceňujú. OOPP však účinne eliminuje alebo obmedzí škodlivé účinky hluku v pracovnom prostredí.

Vedeli ste?

- Strata sluchu je najbežnejšou priemyselnou chorobou a že počet ľudí v Európe s problémami sluchu je väčší ako počet obyvateľov Francúzska;
- Hluk má účinok na kardiovaskulárny systém, čo spôsobuje uvoľnenie katecholamínov a zvýšenie krvného tlaku. Prítomnosť katecholamínov (adrenalin, epinefrín) v krvi úzko súvisí so stresom. Preto hluk na pracovisku prispieva k pracovnému stresu.
- Hladina hluku sťažuje porozumenie a komunikáciu, čo zvyšuje pravdepodobnosť úrazov;
- Klasické slúchadlá do uší na najvyššej hlasitosti môžu dosiahnuť až 105 dB, čo predstavuje 10-násobne väčší hluk ako bezpečný limit 85 dB.

Vnímajme zvuky okolo seba s vážnosťou a nepodceňujeme riziko. Neoberajme sa vedome o zmyslový orgán, ktorý robí náš život plnohodnotným. ◀

Sprievodné korporátne video upozorňuje na podcenenie tohto rizika a jeho možné následky.



Stravné a služobné cesty

Od 1. júla je v platnosti opatrenie ministerstva práce o sumách stravného. Základná suma sa zvýšila zo 4,80 € na 5,10 €. Aj **hodnota stravného lístka** (hodnota na stravovacej karte) poskytovaná zamestnancom na deň stúpla od júla v slovenských spoločnostiach COLASu na úroveň **5,10 €**. Z tejto sumy hradí zamestnanec **1,40 €**.

Suma 5,10 € patrí zamestnancovi v rámci stravného aj pri tuzemských pracovných cestách trvajúcich 5 až 12 hodín. Pre časové pásmo 12 – 18 hodín platí pre služobné cesty suma 7,60 eura a nad 18 hodín suma 11,60 eura.

Od 1. septembra sa v slovenských spoločnostiach COLASu upravil aj formulár na príkaz na pracovnú ces-

tu. Najväčšou zmenou je možnosť uviesť v rámci jednej pracovnej cesty viacero miest výkonu práce. **Príkaz na pracovnú cestu** nebude teda nutne vypísať na každý deň jednotlivovo. Pozor však na to, že **vyúčtovanie pracovnej cesty** ostáva v nezmenej podobe. ◀

COLAS 1929 – 2019

Spoločnosť COLAS si pripomína 90 rokov svojej existencie. Co všetko má za sebou?

- Vznikla pod názvom Sociétés Routière Colas (SRC) a už počas prvého desaťročia expandovala z Francúzska do Afriky a Karibiku;
- V tom čase bola hlavným akcionárom firma Royal Dutch Shell;
- Napriek II. svetovej vojne sa značka SRC stala lídrom v stavbe ciest vo Francúzsku;
- V 50. rokoch Shell predal kontrolný podiel akcií. V SRC vzniklo samostatné technické oddelenie a centrálné laboratórium v Bonneuil-sur-Marne;
- 60. roky priniesli vstup na akciovú burzu, príchod na severoamerický trh a začiatok podnikania v lomoch;
- Medzi prvými inováciami bol Colflex (70. roky);
- V 80. rokoch sa SRC premenovala na COLAS, rozhodujúci podiel získal Bouygues. Značka sa objavila v Ázii a na ostrovoch v Indickom oceáne;
- 90. roky priniesli expanziu do Európy; do firmy CESTY NITRA vstúpil COLAS v roku 2000,



- do ISK o 4 roky neskôr;
- Úvodná dekáda 21. storočia znamenala vytvorenie divízie Colas Rail, príchod do Austrálie či rastlinné spojivo Végécol;
- COLAS v súčasnosti pôsobí v 54 krajinách 5 kontinentov, jeho ročné tržby dosahujú 13,2 miliardy eur a pracuje preň 58 tisíc zamestnancov. ◀

Prvé SPOLOČNÉ športové hry

Príremiéra, na ktorú sa bude ešte dlho spomínať. V poslednom júnovom týždni sa osem družstiev z našich závodov a stredísk zišlo vo Zvolene, aby oslávili prvé športové hry pre celý slovenský COLAS. Dúfame, že sa založila nová tradícia, veď zápore-

nia boli čestné – a veľmi vyrovnané, takže o rok môžu disciplíny dopadnúť celkom inak. Prvé skončilo generálne riaditeľstvo CESTY NITRA spolu s obaľovačkami so ziskom 56 bodov. O jediný bod za nimi obsadilo pomyselnú striebornú priečku gene-



▲ Víťazi – GR CESTY NITRA + OS

rálne riaditeľstvo COLAS Slovakia z Košíc nasledované strediskom Trenčín s počtom bodov 52.

Súťažilo sa vo futbale, tenise, bedminton, volejbale, bowlingu, slalome s fúrikom, hode budzogaňom a pití piva. ◀



ZASAĎ STROM – MAKE A HOME

Projekt „Zasad' strom make a home“ je súčasťou celosvetového environmentálneho programu.

Radí by sme sa stali jeho súčas-

ťou a prispeli tak k zlepšeniu nášho životného prostredia.

Výsadbu na Slovensku môžeme podporiť aj online hlasovaním.

Nájdete si na to chvíľku? ◀

Viac informácií nájdete tu:



Zachyťte moment a získajte zážitok!

Pri príležitosti vzniku COLAS Slovakia vydávame limitovanú edíciu spomienkovej fotoknihy, s fotografiami od vzniku Inžinierskych stavieb a spoločnosti CESTY NITRA, až po ich zlúčenie, spolu s krásnymi originálnymi grafikami pôvodných sídel spoločností.

Aj Vy môžete takú vlastniť, ak nám do **15. novembra 2019** na adresu media@colas-sk.sk pošlete vašu originálnu fotografiu v kategórii:

- Stavby
- Prevádzky/Výrobné
- Ľudia/profily

V každej kategórii vyberie redakčná rada spolu s generálnym riaditeľom víťaznú fotografiu a víťazi získajú cenu v podobe fotoknihy.

ČESKO



VIA COLAS

▲ Colas CZ postavil novú okružnú križovatku v obci Brumov-Bylnice v pohorí Biele Karpaty. Vďaka tomuto projektu financovaného z verejných zdrojov bude doprava na ceste I/57 medzi Zlínskym a susedným Trenčianskym krajom bezpečnejšia.

Rozšírenie regionálnej cesty č. 160, úsek Sowia Góra – Miedzzychód v Poľsku. Stavba mosta ponad rieku Wartu v Miedzzychóde zahŕňala okrem iného nový trojpoľový objekt dlhý 140 metrov, prízjazdové cesty, kruhovú križovatku, chodníky a cyklocestu, osvetlenie, kanalizáciu a bezpečnostné prvky. ▼



POĽSKO