

náš COLAS

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

● číslo 3 ● ročník 66 ● září / september 2017

Nová OS Cabaj v Nitre



COLAS

náš COLAS

str 3 editorial

Editorial generálního ředitele COLASu v SR

str 4 zeptali jsme se

Rozhovor s generálním ředitelem COLASu CZ

str 5 aktuálně

Závod Lomy: výroba MZK a KSC

Časopis Náš COLAS

Vydávají společnosti COLAS CZ, a.s.,
Silnice Horšovský Týn a.s.,
Inženýrské 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
nasledovníkem Mostov východu
Inženýrských staveb, a. s. a Spravodaja
CESTY NITRA, a.s.

www.colas.cz
www.iske.sk
www.cestynitra.sk

Kontaktní e-mail:
marketa.altrichterova@colas.cz

Na titulnej strane: nová obalovacia súprava
Cabaj (viac na strane 16).



str 6-11 téma



Přinášíme aktuální informace z úseků 10 a 20 na D1,
jejichž modernizace začala na jaře.

Tři pohledy na dálnice: Velké projekty na D1 a D48 / Východ oživa súkromnými zákazkami

Hlavní články z obou republik: Pracujeme na dvou úsecích D1 a „silnici smrtí“ I/48
měníme na D48 / V portfoliu prac Cestného staviteľstva na východnom Slovensku
pribúdajú diela pre pre súkromných investorov.

str 12-13 kaleidoskop

Výběr některých významných akcí,
kterými se COLASáci mohou chlubit



str 14-17 stavby / nové projekty

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

Novinka na našich stavbách:
finišer Wirtgen SP 1500 /
Největší dopravní novostavba
Vysočiny / Moderná
obalovačka posilnila flotilu /
Na pomoc zásobovaniu

str 18-19 ľudia

COLASáci ako ich možno nepoznáte
alebo Profily zaujímavých ľudí

Dalibor Beneš /
Danka Ščavnická

str 20-21 BOZP

Jak probíhal Týden bezpečnosti 2017
v Česku a na Slovensku a pár
užitečných rad

Ako na stres na pracovisku /
Zdraví a fyzická kondice /
Starajme sa o seba

str 22-23 spektrum

Dobré zprávy o novinkách a působení
firem ze skupiny COLAS ve svém okolí

Spolužitie lomu s obcou / Projekt
COPERNIC / COLAS prodal spoločnosť
Čermák a Hrachovec / COLAS Team
Cup 2018 / Školení strojníků

Všestranne na vysokej úrovni



Milí kolegovia,

od začiatku roka sme ako zhotoviteľ prác podpísali
niekoľko významných stavebných projektov. Patria medzi
ne Duett, Zelená stráň – II. etapa v Košiciach, predajňa Lidl
v Prešove, modernizácia diaľnice D1 – Úsek 20 v Českej
republike v spolupráci s COLASom CZ. Tiež Mierové
námestie v Trenčíne, sanácia cesty po zosuve pôdy pri
Hranovnici pre Slovenskú správu ciest a množstvo ďalších
kontraktov.

V polovici augusta vrcholili rokovania so spoločnosťou
Jaguar Land Rover o podpise zmluvy na zhotovenie celej
infraštruktúry ich závodu pri Nitre. S ďalšími dôležitými
klientmi sme finalizovali dôležité kontrakty v Bratislave,
Košiciach a iných mestách.

Teraz potrebujeme byť pripravení a ukázať, že prácu
na týchto zaujímavých dielach dobre zvládneme. To
znamená, prirodzene, práce nielen vykonať, ale zároveň
plniť naše záväzky z hľadiska dodržania rozpočtu, úrovne
kvality, ochrany životného prostredia a samozrejme
bezpečnosti.

Zmluvy sú podpísané, nastupuje realizácia. Tak to dajme!

Philippe CORBEL

Generálny riaditeľ COLASu v SR

Performing with top commitment

Dear all,

we have signed, from the beginning of the year, some
important projects such as Duett, Zelená stráň II in Košice,
LIDL store in Prešov, D1 Modernisation – Section 20 in the
Czech Republic (with COLAS CZ), Peace Square in Trenčín,
Hranovnica landslide for Slovak Roads Administration (SSC)
and a lot of other contracts.

In mid-August, we were in closed discussions with Jaguar
Land Rover to sign the whole contract for infrastructure,
and with some other private clients to finalise important
contracts in Bratislava, Kosice and other cities.

Now, we need to be ready and show that we are able to
perform these interesting sites. Performing a site means, of
course, doing it, but also keeping our commitments in terms
of budget, quality, environment and of course safety.

The contracts are signed, remains the construction part:
So, just do it!

Philippe Corbel
General Manager of COLAS in Slovakia



Letošní rok se vyvíjí podle plánu

Začátek roku se nám trochu zbrzdil, i díky počasí jsme začali později, než se původně plánovalo, nicméně prodlení se během dalších měsíců celkem daří dohnat. A čím je letošní rok zvláštní? Je nadupaný událostmi, říká **Tomáš Krones**, generální ředitel COLAS CZ, a.s. Kromě pro COLAS typických malých a středně velkých zakázek v regionech tento rok zahajujeme tři velké projekty. Na D1 se naplno rozběhly práce na úsecích 10 a 20, koncem června jsme poklepali základní kámen stavby D48 Rybí–Rychaltice. Tam budeme ve sdružení se společností Swietelsky a Metrostav v následujících třech a půl letech realizovat stavbu za více než dvě miliardy, na níž s 20% podílem představuje naše část prací něco přes 400 milionů.

Jaké velké projekty čekají COLAS v dalších letech?

ŘSD letos prozatím vyhlásilo tendry na patnáct velkých projektů řádově za desítky miliard korun. Ambicí COLASu je samozřejmě některý či některé z nich vyhrát. Velké zakázky, vesměs na následující tři až čtyři roky, v dnešní době nejsou o velkých ziskových maržích, ale o dostatku práce, který máme pro naše lidi, technice i vybavení. Jde o zakázky rozprostřené napříč celou republikou; ve všech případech jsme prošli kvalifikací, ve více než polovině z nich jsme ve sdružení s firmami Hochtief CZ, a.s. a M – SILNICE a.s.

Práce je letos zhruba tolik, jak jste očekával?

Plníme plán tak, jak byl definován, a to včetně ziskovosti; to je hlavní sdělení. Plán se daří plnit i ve spoustě menších tendrů v denních zakázkách i v obalovnách, nad plán jedou lomy.

Totéž platí pro divizi mostů, která už dnes má smluvně podchyceno více zakázek, než kolik podle plánu má pro letošní rok mít. Ukazatel „work on hand“, tedy zakázek, které máme v ruce, je v polovině roku kolem 80 % a ve stavební divizi dokonce 85 %.

Je obtížné v téhle době sehnat dobré zaměstnance?

Situace na trhu práce je pro firmy – a zvláště firmy stavební – velmi tristní. Česká republika má téměř plnou zaměstnanost a hledat nové kvalitní lidi je velmi obtížné. Proto bych všem chtěl poděkovat, že cítí ke COLASu loajalitu, že jsou s námi i v téhle době a neodcházejí jinam, ba dokonce se k nám vracejí od konkurence. Až se to jednou změní a opět přijde nějaká krize nebo ochlazení ekonomiky, ke svým lidem se dál budeme chovat stejně jako dnes. COLAS je velká

jistota dobrého zaměstnavatele, u něhož je spokojenost zaměstnanců na prvním místě. Vždy to tak bylo a tak to také zůstane.

Sezona je v plném proudu a práce probíhají pod obrovským časovým tlakem. Na co je třeba dávat pozor?

Musíme neustále dbát na bezpečnost práce našich lidí na stavbách a v provozech. Od začátku roku se našim zaměstnancům staly tři úrazy. Musíme být ostražití a velmi striktní v dodržování pravidel. Bezpečnost práce je naše totální priorita, a to platí pro všechny naše aktivity.

Co byste lidem z COLASu vzkázal na závěr?

Pokračujte, jen tak dál. Do této doby plníme, co jsme si stanovili, jedeme podle plánu a přáním pro zbývající čtyři měsíce je, aby to tak šlo i nadále. A ještě jednou velké poděkování všem za práci, kterou odvádějí!

Závod Lomy: výroba MZK a KSC

Kromě běžných materiálů i specializovaných produktů, jako jsou drážní štěrk či kamenivo pro vodní stavby, vyrábí závod Lomy i mechanicky zpevněné kamenivo (MZK). Nyní se sortiment rozšířil o míchání KSC, kameniva stmeleného cementem.

Výroba MZK není nijak složitý proces. Podle požadované receptury se několik frakcí kameniva smíchá s vodou. Celý proces včetně vody dávkované přes proporcionální ventil řídí počítač. Pro výrobu KSC jsme do linky přidali další technologické prvky, říká výrobní náměstek **Karel Jonáš**. Nechali jsme zrepasovat cementovou násypku, do níž se doveze cement a šnekovým dopravníkem se přesune na malý dopravník s tenzometrickým vážením, které hlídá jeho množství. Další šnekový dopravník přesune cement do míchačky, kde se smíchá s příslušnými frakcemi kameniva a s vodou. Proces je podobný jako příprava MZK, ale stoupají nároky na čištění strojů.

Aby cement neztvrdnul, nesmí se k němu dostat vzdušná vlhkost, zároveň se po každém ukončení výroby musí důkladně

proplachovat jak dopravníky, tak míchačka, kde hmota ulpívá na stěnách. Zatvrdlé zbytky cementu navíc nesmějí zůstat ani v násypce, odkud by se mohly dostat při dalším míchání do MZK.

Zařízení, které vidíte na snímku, je nyní umístěno v lomu Bory u Velkého Meziříčí. Jde o starší linku, dovezenou před zhruba patnácti lety z Belgie, doplněnou novými prvky i technologiemi a vybavenou šnekovými dopravníky. Protože jde o semimobilní zařízení, linka se vždy přesune tam, kde bude právě potřeba; ještě během léta se objeví na dálnici D1, úseku 20. Na míchání MZK máme tento typ linky v lomech Bory a Čenkov, menší linka je v Rančihově, vypočítává Karel Jonáš. Technické zařízení pro míchání KSC se dá připojit ke každé z nich.

Výroba MZK a KSC: **1/** Zásobníky s jednotlivými frakcemi; **pod nimi se pohybuje sběrný pás, kam se kamenivo sesype** **2/** míchačka, kde se materiál promíchá s vodou **3/** nádrž na vodu **4/** velín, odkud celý proces řídí počítač **5/** linka na KSC a cementová násypka se šnekovým dopravníkem **6/** pás, který finální výrobek přepraví do expedičního zásobníku



Co je co?

MZK, mechanicky zpevněné kamenivo, se používá jako spodní nebo horní podkladní vrstva vozovek, odstavných letištních či parkovacích ploch, ramp, nájezdů, ale i jako podkladní vrstva pro podlahové konstrukce v halách v závislosti na třídě dopravního či provozního zatížení.

KSC, kamenivo stmelené cementem, je směs kameniva s přesně určenou zrnitostí, cementu a vody. Používá se většinou jako podkladní vrstva chodníků a odstavných ploch, ale také pro stavby silnic I. třídy a dálnic.

Obě směsi se rozprostírají a ukládají v jedné nebo více vrstvách většinou finišery nebo grejdry, hutnění probíhá válcováním. Pokládka se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0 °C.

Quarries Agency – production of mineral concrete (MZK) and cement bound granular mixture (KSC): Apart from common materials and specialized products, Quarries agency also produces MZK and, newly, their range of products was expanded of KSC. The article describes the production process as well as utilizing of these products.

Current year going according to plan

The construction season was delayed at the beginning of the year, also due to the weather conditions. Despite this, we have so far managed to make up for the lost time. And what makes this year special? It is packed with projects, says **Tomáš Krones**, COLAS CZ General Director. Apart from small- and middle-scale commissions in regions, which are typical for COLAS, it is a year of 3 major projects. Work on the D1 highway sections 10 and 20 were initiated, in late June we lay a cornerstone of the D48 highway Rybí-Rychaltice construction project. In this project, we are in consortium with Swietelsky and Metrostav, and over the next 3.5 years, we will be executing the project worth more than 2 B CZK, where our 20% share of workload will be worth over 400 M CZK.

What major projects await COLAS in years to come? Directorate of Roads and Motorways (ŘSD) has so far invited tenders for 15 major projects that are worth

tens of billions of CZK. The COLAS's objective is obviously to be awarded some of them. Large projects, mostly for the following 3 or 4 years, are currently not a matter of large profit margins but a question of sufficient work opportunity we can offer to all our employees, and of machinery and equipment. These projects will be performed throughout the country; in all tender proceedings we have already met the requested criteria, and in more than half of them, we cooperate in consortiums with Hochtief CZ a.s. and M-SILNICE a.s.

Is the volume of work as large as you expected?

We have been fulfilling the plan as it was pre-defined, incl. profitability; that is the major message. We have also been able to meet the budget in a number of smaller-scale tenders, in daily contracts as well as HAMPs, quarries have exceeded the expected budget. The same is also true regarding Bridges and Reinforced Structures Agency that has already contracted more

projects than was estimated for this year. The "work on hand" index, i.e. current contracted projects index, has, as of mid-2017, reached around 80 % and, in the Roads Agency even 85 %.

The construction season is in full swing and the work is being executed under a huge time pressure. What is necessary to bear in mind?

We incessantly have to focus on the safety of our staff on sites as well as in profit centres. Since the beginning of this year, 3 employees have been injured. We have to stay alert and very strict regarding the safety precautions. The work safety is our top priority, and this is applicable to all our activities.

What message would you send to COLAS employees?

Carry on, keep up the good work. Up till now, we have been fulfilling everything that had been planned and our wish for the remaining 4 months is that everything keeps on going well. And once again, I would like to express my thanks to all for their brilliant work!



Oba modernizované úseky D1 mají podobnou délku cca 6,5 km a tudíž i podobnou dobu výstavby. Modernizace budou probíhat dvě stavební sezóny. Desítka by měla být uvedena do provozu v listopadu 2018, dvacítko již v červenci téhož roku.

Tři pohledy na dálnice: Velké projekty na D1 a D48

V letošním roce zahájil COLAS CZ realizaci tří velkých projektů. V polovině března začala modernizace úseku 20 na D1, poslední březnový den se připojil úsek 10. Trojlístek doplňuje stavba D48 Rybí–Rychaltice v Moravskoslezském kraji, jejíž základní kámen byl poklepán ve čtvrtek 29. června.

Po úsecích 9 a 14 se naše společnost podílí na rekonstrukci dalších dvou částí dálnice D1. Úsek 10 sahá

od mimoúrovňové křižovatky Hořice (exit 75) k mimoúrovňové křižovatce Koberovice (exit 81). Stavba byla zahájena

v pátek 31. března nutnými výsádkami a montáží dočasných svodidel, do provozu by měla být uvedena v listopadu 2018.

Desítka s Eurovii

Na úseku 10 se COLAS CZ podílí se společnostmi EUROVIA CS, a.s. a EUROVIA Beton GmbH. Na naše práce připadá 50 % z ceny díla, o zbytek se podělí ostatní členové.

Podobně jako na jiných úsecích i na desítce spočívá úprava v rozšíření vozovky o 0,75 m na vnější strany dálnice tak, aby výsledná šířka zpevnění činila minimálně 11,5 metru v každém jízdním pásu. V rámci stavby, již šéfuje **Petr Magera**, bude provedena úprava šesti přejezdů středního dělicího pásu, přidavných pruhů, modernizace mostních objektů, úprava odvodnění, inženýrských sítí a dopravního značení, rovněž budou doplněny zpevněné plochy u SOS hlásek. Modernizace se dotkne i pěti mostních objektů, dvou propustků a původního dálničního mostu přes vodní nádrž Švihov.

I když se na úseku 10 samozřejmě potýkáme s běžnými problémy co se týče financí a času, zatím stíháme všechny milníky a jsme tam, kde máme být, komentuje situaci **Max Kokočev**, ředitel oblasti Velké projekty.

Tento úsek je z pohledu realizace a sledování pro COLAS CZ výhodnější a jednodušší, protože se tu většina prací

provádí subdodavatelským způsobem, v provádění asfalterských prací se počítá se zapojením oblasti Sever. Čarou přes rozpočet jsou personální problémy, z našeho týmu odešel v rámci zkušební doby jeden přípravař, takže bude nutné sehnat nového člověka.

Na dálnici se potýkáme s běžnými problémy, ale zatím stíháme všechny milníky a jsme tam, kde máme být.

Dvacítka se slovenskými kolegy

Úsek 20, jehož modernizace byla zahájena v sobotu 18. března, zahrnuje část dálnice mezi mimoúrovňovou křižovatkou Velké Meziříčí (exit 146) a mimoúrovňovou křižovatkou Lhotka (exit 153). Pro tento projekt je uzavřena smlouva mezi naší společností a partnerskou slovenskou firmou ISK, Inžinierske stavby Košice. Vedoucím členem tohoto sdružení je COLAS CZ a ten také provádí veškeré práce spojené s rekonstrukcí dálnice včetně cementobetonového krytu. Jedinou výjimkou, kterou má na starosti ISK, jsou mostní objekty. V rámci stavby budou rovněž prodlouženy přejezdy středního dělicího pásu a přidavných pruhů, modernizace se dotkne devíti mostních objektů a osmi propustků. Stavbu vede **Jiří Kárník**.

V současné době pracujeme na kanalizaci ve středním dělicím pásu, komentuje situaci **Max Kokočev**. Máme mírný časový skluz, protože nás při práci na provizorním rozšíření zdrželo počasí; v podstatě dva týdny nepřetržitě pršelo, což nás určitě zpomalilo a trochu to ovlivnilo i následující

technologické postupy a samotný proces výstavby. Navíc jsme ještě museli čelit nepříznivým podmínkám, které jsme objevili teprve po odkrytí nebo odkopání krajnice a bylo nutné zlepšit únosnost podloží. V současné době jsme přibližně 12 až 14 dní ve skluzu a všechny práce musíme dokončit během července, jinak budeme ze strany zákazníka penalizováni. Ani s vybouráním kanalizace to není jednoduché; projekt předpokládal určité množství obetonování stávající kanalizační roury, které je ve skutečnosti větší, než se čekalo. Tady budeme určitě žádat o proplacení víceprací, dodává **Max Kokočev**. Navíc právě tím, že jsme museli provést určité práce v rámci vylepšení podloží, které původní projekt nepředpokládal, stálo nás to něco navíc, takže jsme teď oproti plánu v mínusu.

Při vybourávání kanalizace ve středním dělicím pásu se často reálná situace liší od toho, co předpokládají projektanti. Na dálnici bylo například obetonování kanalizační roury větší, než se čekalo a rovněž bylo potřeba vylepšit podloží.

Na začátku září se na úseku 20 poprvé zapojí do práce nový finišer Wirtgen SP 1500. Před zahájením pokládky cementobetonového krytu bylo nutné stroj dle požadavků zákazníka vyzkoušet nanečisto a teprve potom mohl být přesunut na stavbu dálnice.





Slavnostní poklepání základního kamene stavby D48 Rybí–Rychaltice v Moravskoslezském kraji se odehrálo ve čtvrtek 29. června.

Na druhou stranu zatím se nám daří soutěžit jak materiály, tak případné subdodávky za ceny, které jsou pro nás příznivé, takže v tomto smyslu výsledek projektu dorovná naše ztráty.

Na stavbě D48 Rybí–Rychaltice budeme hodně prací řešit subdodavatelsky.

Proměna „silnice smrti“ I/48 na D48

Úsek čtyřproudé komunikace Rybí–Rychaltice je poslední, který chybí propojení Rybí s Frýdkem-Místkem. Ten se začne budovat příští rok, zároveň půjde o přípoj na D1 přes Bělotín směrem na Ostravu a Olomouc.

Podle investora stavby, Ředitelství silnic a dálnic, se v současnosti jedná o jeden z nejnebezpečnějších úseků silnic I. třídy, kde docházelo k tragickým nehodám. Při přestavbě bude mimo jiné doplněn střední dělicí pruh, budou osazena svodidla vyšší zádržné úrovně, dojde také k úpravě povrchů a vodorovného dopravního značení.

Three views of highways – Large Projects Agency on D1 and D48 highway: This year, COLAS CZ initiated work on three major projects – sections 10 and 20 of the D1 highway and D48 Rybí–Rychaltice. All three projects are being performed in consortium of companies. At the beginning of September, a newly purchased concrete Wirtgen paver will be engaged in the section 20. Both modernized D1 sections are of a similar length – 6.5 km, therefore the execution period is, in case of section 10, till November 2018, and the latter one till July 2018.

O stavbu 11,5 km dlouhého úseku nové dálnice D48 mělo zájem sedm uchazečů, vítězem soutěže se stala společnost sdružující firmy Metrostav, a.s., Swietelsky s.r.o. a COLAS CZ, a.s. s nabídnutou cenou 2 069 023 420,15 Kč.

Z časového hlediska naše část prací s 20% podílem, tedy 400 milionů rozložených do čtyř let, nepředstavuje až tak velkou zakázku, ale je pro nás zajímavá kvůli pokládce cementobetonového krytu a využití nového finišeru, říká Max Kokočev. Navíc se hned vedle stavby nachází naše obalovna, takže projekt je pro nás výhodný i kvůli dojezdové vzdálenosti.

Pro naši oblast je to první zkušenost s tak velkou stavbou; nemáme takové personální a strojní vybavení jako jiné regiony a podobně velké stavby nejsme schopni realizovat vlastními kapacitami, kromě pokládky asfaltových vrstev a mechanicky

zpevněného kameniva musíme vesměs všechno řešit subdodavatelsky, komentuje situaci **Roman Hradil**, vedoucí obchodního oddělení oblasti Východ. Proto jsme si vybrali objekty, které jsme schopni realizovat s určitou marží i jistotou výsledku. Jde například o přeložky veškerých elektroobjektů, opěrné gabionové zdi v zářezích podél dálnice, a se společností Swietelsky se COLAS CZ dělí o úpravu vedlejších komunikací. Naše společnost si dále vybrala asi nejsložitější dopravní uzel, který na stavbě vznikne. Jde o místo u města Příbor, kde vyroste nová okružní křižovatka s rameny a opěrnými zdmi na násypu vyšším než 6 metrů. Kruhový objezd je naplánovaný v místě se složitými geotechnickými podmínkami. Na místě realizace opěrných zdí došlo k sesuvu svahu při povodních v roce 1997, upozorňuje Roman Hradil. Právě kvůli složitým geotechnickým poměrům je stavba sledovaná vedením společnosti a spolupracujeme s Jozefem Jurkem, geotechnikem pro centrální Evropu. S ním řešíme veškeré varianty a hledáme řešení, aby nedošlo k dalším sesuvům; toho se opravdu chceme vyvarovat.

Unikátním místem na úseku 10 dálnice D1 je dvoupatrový most přes jedno z ramen vodní nádrže Švihov. Spodní patro vzniklo v roce 1939 pro plánovanou dálnici Praha–Brno, dnes však slouží jen pro místní dopravu. Současná D1 byla vybudovaná v horním patře na nových pilířích, starší most nebylo možné využít kvůli příliš strmému stoupání i klesání.



Košické Business Centrum Tesla 2. Realizáciu inžinierskych sietí a spevnených plôch koordinovali Inžinierske stavby. Cena zákazky dosahuje okolo 1,4 milióna eur bez DPH.

Východ oživa súkromnými zákazkami

Optimistické výhľady o náraste stavebnej činnosti súkromných investorov na východe Slovenska sa začínajú naplňovať. Je potešiteľné, že tento trend zachytili aj Inžinierske stavby. Svedčí o tom pomerne bohatý zoznam zákaziek, ktorý sa COLASákom podarilo vysúťažiť pre tento rok.

Pre závod Cestné staviteľstvo sa zákazky v privátnej sfére stali vitaným zdrojom práce, keďže verejný sektor, teda štát a samospráva, tohtoročným množstvom tendrov zaostáva za očakávaním. Naplň činnosti východoslovenských „cestárov“

sa preto začína nápadne podobáť na ich kolegov zo západného Slovenska, najmä z okolia Bratislavy. Podieľajú sa na príprave infraštruktúry športovísk, nových priemyselných podnikov i developerských projektov.

Medzi posledné spomenuté patrí budova BCT (Business Centrum Tesla) 2 v rušnej biznis zóne mestskej časti Juh, na juhozápade Košíc. Staví ju obchodná spoločnosť Panská z portfólia skupiny Penta.



Košické Business Centrum Tesla 2

(RHS). Tím COLASu posilnil pred tromi rokmi. Priniesol si bohaté skúsenosti z prác pre vodárenské spoločnosti a iných infraštruktúrnych projektov. Na BCT 2 má vo svojom tíme 12 kmeňových zamestnancov a príležitostne aj strojníkov – a dozerá aj na rad dodávateľských firiem.

Na základe našich meraní a návrhov doplnil investor projekt BCT 2. Osvedčili sa tu naše skúsenosti.

sme mali vybudovať, sa mala podľa projektu napojiť do existujúceho zberného potrubia – avšak ani to sme nenašli, vymenúva Michal Krcho najväčšie „prekvapenia“ stavby. Veci neurýchlil ani fakt, že projektanti vodohospodárskeho diela z Bratislavy si stavenisko počas realizácie prác ani raz neprišli pozrieť osobne.

Predtým ako sa – pravdepodobne už v priebehu septembra – do budovy nastahujú nájomníci, zrealizovali ISK na pozemku BCT 2 práce za 1,34 milióna eur. „Šlo o vybudovanie dažďovej a splaškovej kanalizácie, vodovodu, plynovodu a spevnené plochy – vnútorné komunikácie, pešie plochy, parkoviská a dopravné napojenie,“ zhrňa stavbyvedúci **Michal Krcho** z košického prešovského hospodárskeho strediska

Čarovanie na počkanie

Ako sa dalo očakávať, stavbu sprevádzali prísne termíny – no ako to už býva pri developerských projektoch tohto typu, množstvo dodávateľov na jednom mieste v rovnakom čase bolo potrebné dobre koordinovať. A to nikdy nie je ľahké. Navyše, pridružili sa nečakané komplikácie: „Pri výkopových prácach sme pod úrovňou terénu narazili na staré betónové pätky a veľké základy niekdajších budov, o ktorých nikto nevedel. Alebo splašková kanalizácia, ktorú

„Aktualizáciu projektov urobili na základe zistených skutočností a meraní v teréne pracovníkmi ISK a na základe nášho návrhu riešenia,“ komentuje Michal. Celkovo si však COLASáci, investor a stavebný dozor na diele výborne rozumeli a všetky problémy sa snažili riešiť rozumne a s chladnou hlavou. Aj keď sa z času na čas nedalo vyhnúť tomu, že ukončené časti diela sa musel kvôli niečomu prerábať. Raz boli spevnené plochy už pripravené na kladenie rôznych typov dlažieb a CBGM, keď sa prišlo na to, že investor pozabudol na uloženie rôznych typov káblov (vysoké a nízke napätie, verejné osvetlenie, káble pre ponorné čerpadlá

Pracovníci na BCT 2: Horný rad zľava doprava: Jozef Vasilíšin, Vladimír Tomečko (za ním), Róbert Kačo, Csaba Mitera, Daniel Lajoš, Michal Krcho, Peter Laskovič, majster Filip Lakatoš, Jozef Baran, dolný rad zľava doprava: František Baran, Jozef Bujňák, Ján Mitera.



Pokiaľ to bolo možné v interakcii s množstvom dodávateľov, snažili sme sa v utorok mať hotový harmonogram prác do konca týždňa, hovorí stavbyvedúci na BCT 2 Michal Krcho.



Vľavo – Časť pripravené pláne pri budovanom prešovskom obchodno-zábavnom centre Eperia. Vpravo – Detail pokládky kociek do žulového chodníka na stavbe BCT 2.



Dobré vzťahy v tíme pomáhajú zvládať nečakané situácie.

ESP) pod konštrukčné vrstvy vozoviek, parkovísk a chodníkov. Nasledovalo opätovné prekopanie spevnených plôch inými spoločnosťami. Zmena projektu, vyvolaná investorom, sa dotkla aj veľkej parkovacej plochy, ktorá mala byť sčasti asfaltová a sčasti pokrytá zatravnými tvárnicami. „Nakoniec sa

má celá pokryť zatravnovacou dlažbou; a dodanie (výroba) 3 000 m² predsa nejaký čas trvá,“ hovorí Michal Krcho. „Teda sme denne čarovali – presúvali veci, menili poradie činností, upravovali harmonogram. Veríme, že nám tieto „viac-menej“ práce, ktoré sme predložili v dodatkoch, investor odsúhlasí.“

Časť tímu na stavbe Eperia: zľava Pavol Hovanec, Pavol Uebersax, Milan Palušek, majster Jozef Skonc, stavbyvedúci Rudolf Franko, Vladimír Kačmár, Peter Čuha.



Dynamic development of region: Eastern Slovak road teams are busy on private-funded projects. These include Business Center Tesla 2 in Košice and Eperia shopping and leisure mall in Prešov. The sum of work at each of these projects is worth over 1 million euros for the COLAS company. The standard list of works includes laying of underground utilities and complete supply of paved areas. The works are complicated, as the site is always full of other suppliers working on their part of activities. Sometimes the road workers need to do some activities repeatedly, as the previously completed areas have been demolished in order to lay further cables or perform other necessary works. Meanwhile, COLAS strives to maintain good communication with all parties involved.

Test menom Eperia

Eperia je slovo odvodené od maďarského názvu Prešova – Eperjes. Názov Eperia ponesie nové obchodno-zábavné centrum na najväčšom sídlisku mesta, na Sekčove. Investor J&T Real Estate by ho chcel otvoriť už v novembri tohto roka. COLASáci tu realizujú práce za vyše 1,1 milióna eur pre objednávateľa prác, firmu VSV Consulting. Náročná koordinácia, rôzne prerábky a revízie už urobených prác a veľké množstvo subdodávateľov aj tu predstavujú pre kolegov z Cestného staviteľstva test ich schopností. „Je veľmi zložitá, prakticky nemožné zhotoviť ucelené celky stavby,“ hovorí stavbyvedúci **Rudolf Franko**. Prispôsobivosť, rýchle reakcie a schopnosť prichádzať s náhradnými riešeniami – ale v celkovom duchu stavebných prác – sú preto veľmi potrebné. Na stavbe dohromady položia 3 700 m² betónových plôch, 7 000 m² asfaltových a vyše 9 tisíc „štvorákov“ zámkovej dlažby, z čoho vyše 50 % budú tvoriť parkoviská a zvyšok chodníky. „Čaká nás aj budovanie križovatky so svetelnou signalizáciou, obrubníky, realizácia vodorovných aj zvislých dopravných značiek,“ dodáva Rudolf Franko, ktorý koordinuje dielo s majstrom **Jozefom Skoncom**. Nemálo starostí im spôsobili aj tohtoročné silné búrky – metropolu Šariša postihli do konca júla štyri. Sú však rozhodnutí dodržať všetky termíny a naďalej úzko komunikujú s objednávateľom aj investorom.

Kaleidoskop



COLAS
COLAS CZ

1. I/38 Stonařov-Dlouhá Brtnice
Investor: ŘSD ČR
Termín dokončení prací: 10/2017
Cena: 77,80 mil. Kč bez DPH

COLAS
COLAS CZ

3. Jáchymov, ul. Mincovní
Investor: Město Jáchymov
Termín dokončení prací: 06/2017
Cena: 6,17 mil. Kč bez DPH

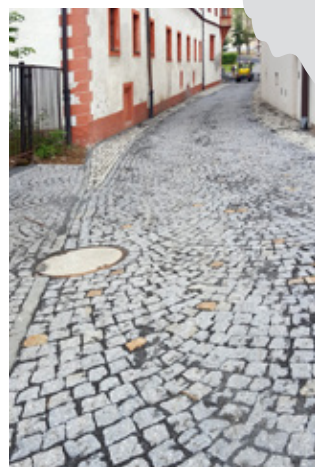
COLAS
COLAS CZ

4. Oprava povrchu II/608 Travčice – III/24056 Hrdly
Investor: SÚS Ústeckého kraje, p.o.
Termín dokončení prací: 07/2017
Cena: 6,61 mil. Kč bez DPH



COLAS
COLAS CZ

2. I/54 Slavkov-Strání
Investor: ŘSD ČR
Termín dokončení prací: 07/2017
Cena: 8,36 mil. Kč bez DPH



CESTY NITRA
WE OPEN THE WAY

6. Zvýšení bezpečnosti na cestách II. a III. třídy na rok 2016 – II. etapa
Investor: RSÚC Nitra
Termín dokončení prací: august 2017
Cena: 1,75 milióna € bez DPH



ISK
WE OPEN THE WAY

1. Prefabrikovaná konštrukcia
Investor: Obchodné centrum Tulip Center, Martin
Termín dokončenia prác: september 2017
Cena: 600 tisíc € bez DPH



CESTY NITRA
WE OPEN THE WAY

5. Sport & Retail park Slnčnice – Bratislava, Južné mesto, areál Sever, areál Juh, PARK
Investor: IMOS Brno a.s. – org. zložka
Termín dokončenia prác: jún 2017
Cena: 603 tisíc € bez DPH



ISK
WE OPEN THE WAY

2. Autoumyváreň Rožňava
Investor: best AUTOMAX s.r.o.
Termín dokončenia prác: máj 2017
Cena: 11 448 € bez DPH



CESTY NITRA
WE OPEN THE WAY

3. Rekonštrukcia MK Šrobárova
Investor: mesto Tmava
Termín dokončenia prác: september 2017
Cena: 533 tisíc € bez DPH

ISK
WE OPEN THE WAY

4. Rekonštrukcia MK Velická ulica
Investor: Mesto Poprad
Termín dokončenia prác: august 2017
Cena: 173,3 tisíc € bez DPH



Novinka na našich stavbách: finišer Wirtgen SP 1500

Jednou z priorit společnosti COLAS jsou investice do moderních technologií. Nově se strojní park rozrostl o finišer Wirtgen SP 1500, který se v srpnu poprvé zapojil do pokládky horní vrstvy cementobetonového krytu vozovky na úseku 20 dálnice D1.

Zatímco starší generace těchto strojů dosahovala hmotnosti až 120 tun, finišer Wirtgen SP 1500 vybavený motorem Caterpillar C11ATAAC s výkonem 287 kW váží „pouhých“ 56 tun. Díky tomu je mobilnější a náklady na provoz jsou nižší, vysvětluje **Milan Provazník**, ředitel závodu Doprava a mechanizace. Stroj může pokládat vozovku v šířce od 5 metrů do 12 metrů, v plném zatížení dosahuje pracovní rychlosti 3 metry za minutu.

Podle obchodního ředitele **Tomáše Hlaváčka** vedlo k pořízení finišeru několik důvodů. Prvním byl fakt, že obchodní podmínky veřejných zakázek, které se vypisují na D1 a dalších projektech,

již v dnešní době neumožňují zadávat pokládku betonového krytu dalším subdodavatelům. Investor a zadavatel, tedy ŘSD, zkrátka vyžaduje, aby střešní práce prováděl uchazeč vlastními kapacitami.

Nový finišer: proč zadávat ven práci, kterou si můžeme udělat sami?

Druhý důvod: v České republice pro betonové finišery je a bude práce i do budoucna, ať už na velkých projektech, tak na menších zakázkách pro soukromý sektor. A konečně třetí důvod: proč zadávat ven práci, kterou si můžeme udělat sami? Ve skupině COLAS

máme s touto technologií dostatek zkušeností, říká **Tomáš Hlaváček**, navíc ve střední Evropě máme ještě starší finišer SP 1600, který pracoval i v České republice na D47 a pak následně na Slovensku a v Maďarsku. Jde ovšem o nejtěžší finišer, který Wirtgen vyrábí, vhodný na novostavby dálnic, nikoli na rekonstrukce. Nakonec proto padlo rozhodnutí o pořízení nového finišeru na horní cementobetonový kryt, spodní vrstvu bude pokládat odlehčený starší Wirtgen SP 1600.

Podle **Maxe Kokočeva**, ředitele oblasti Velké projekty, nový finišer dorazil v srpnu

rovnou na stavbu dvacítky. Bohužel se nepodařilo sehnat zkušenou posádku z České republiky, protože jde o velmi specifickou práci a okruh lidí je tak malý, že bychom je museli „krást“ našim konkurentům, doplňuje **Max Kokočev**. Máme proto zajištěnou posádku z Turecka, ovšem během samotné pokládky bychom určitě měli rádi u procesu pokládky nejméně tři, ideálně čtyři a více lidí, aby se zaučili a v budoucnosti mohli rozšířit naše finišerové čety.

*Ideální stroj, který by šel použít na všechno, se podle **Tomáše Hlaváčka** hledá složitě. Šetnactistovka je natolik těžká, že na menší zakázky použít nelze, a je příliš velká i na rekonstrukci dálnice. Nový finišer Wirtgen SP 1500 (na snímku) je pro rekonstrukce dálnic lepší volbou.*

New equipment on our sites – Wirtgen SP 1500 paver: For one of the COLAS CZ's priorities is investment in modern technologies, a new Wirtgen SP 1500 paver will expand the company's machinery from August 2017. The machine is able to lay a pavement in the width between 5 to 12 m, reaching the working speed of 3 m/min. at full performance. The paver will be immediately utilized in the section 20 of the D1 highway modernization project executed by a consortium of companies, incl. COLAS CZ.

Největší dopravní novostavba Vysočiny

Přes Ústřašín, Ondřejov a Myslotín denně projížděly tisíce osobních a nákladních vozidel. Zvýšený hluk, prašnost i nebezpečí úrazu při přecházení skončily pro jejich obyvatele letos 1. srpna, kdy byl dlouho očekávaný obchvat slavnostně otevřen.

Nový, 5,4 kilometrů dlouhý obchvat, který odvádí tranzitní dopravu ze tří obcí na Vysočině, navazuje na už dříve dokončený obchvat Božejova. Náš úsek je dlouhý 1,8 km a byl technicky nejsložitější, říká stavbyvedoucí **Pavel Duba**. Máme tady nehlubší zářez, nejvyšší násyp i nejdelší most. Z devíti nově budovaných mostů na celé trase jsou na našem úseku čtyři, a to včetně největšího čtyřpolového, který realizovala subdodavatelská firma.

Monolitický, 128 metrů dlouhý most ve směrovém i výškovém oblouku není jen nejdelší, ale také nejsložitější a **Pavel Duba** o něm mluví jako o chuťovce, kde se problémy vršily od začátku do konce. Ta stavba jako by byla začarovaná; na co se sáhlo, to se nedařilo, a každý, kdo se na něm podílel, prý musel řešit



Momentálně největší dopravní novostavbou na Vysočině je obchvat kolem Ondřejova, Myslotína a Ústřašína, část silnice I/34 z Pelhřimova do Kamenice nad Lipou.

nejrůznější problémy. Naopak bez komplikací probíhala výstavba 31 metrů dlouhého monolitického jednopolevého betonového mostu, na kterém pracovali naši mostaři z oblasti Mosty a monolitické konstrukce.

Nový obchvat dnes končí přibližně 500 metrů před Pelhřimovem, kde by se měl v budoucnu napojit na západní obchvat města. Existovala určitá vize, že

až tahle stavba skončí, plynule se nastoupí právě na jeho realizaci, ale to bude tak za deset let, odhaduje **Pavel Duba**.

Západní obchvat Pelhřimova s napojením na silnici I/19 směr Tábor a II/112 směr Vlašim je sice v územním plánu města zanesen už od roku 2010, ale jeho stavba se stále odkládá; neoptimističtější varianta v současné době hovoří o letech 2021–2023.

The major COLAS construction project in Vysočina region: The I/34 Božejov–Ondřejov–Pelhřimov project includes a 5.4 km long bypass diverting the traffic from three municipalities in Vysočina region. COLAS CZ's section is 1.8 km long, however, the most difficult in terms of technology comprising the deepest cutting, the highest embankment and the largest bridge. Out of the total number of 9 bridges, our section consists of 4 of them, incl. the largest one, a 4-pole bridge.



Pravou rukou stavbyvedoucího Pavla Duby je Irena Musilová, která má na starosti výhradně práce COLASu.



Pavel Duba „otevřel“ I/34. Jak dodává Irena Musilová, stříhat pásku ho nenechali, tak se alespoň ujal slova ☺

I/34 Božejov–Ondřejov–Pelhřimov

Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Jihlava

Zhotovitel: Sdružení Božejov (Swietelsky stavební s. r. o., STRABAG a. s., COLAS CZ, a. s.)

Cena: 468 milionů Kč bez DPH, podíl COLAS CZ cca 158 milionů

Zahájení: duben 2015

Uvedení do provozu: srpen 2017

Dokončení stavby: listopad 2017

Moderná obalovačka posilnila flotilu

Po minuloročnom schválení investície zo strany COLASu obnovili CESTY NITRA výrobu asfaltových zmesí Cabaj. Vďaka novému stroju Ammann Unibatch 180p sú spoločnosti COLASu na Slovensku opäť lepšie pripravené na stavby a projekty.

Máme 9 obalovacích súprav (OS), z toho päť je vysokovýkonných. Dňom D sa stal 10. máj, keď tím v Cabaji vyprodukoval prvú skúšobnú tonu asfaltovej zmesi. Viac o novej OS blízko Nitry povedal vedúci strediska výroby asfaltových zmesí, **Branislav Valuch**.

Ako dlho bola v prevádzke stará OS a prečo sa pristúpilo k investícii do novej?

Tam, kde teraz stojí nová Ammann Unibatch 180p, bola v 60. rokoch postavená obalovačka LINNHOFF, tú v roku 1973 nahradila OS TELTOMAT V. Štyri desaťročia sú pre tento stroj samozrejme dlhá doba, preto z dôvodu častej poruchovosti a samozrejme nedostatočnej kapacity (60 ton za hodinu) sme pristúpili k výmene súpravy.

Ako sa pristúpilo k riešeniu investície a prečo napokon toto riešenie?

Vlani sme vypracovali investičnú požiadavku na výmenu obalovacej súpravy a rekonštrukciu areálu, ktorú akcionár odsúhlasil. Samozrejme, pomohlo nám získanie zákazky Jaguar Land Rover v Nitre.

Ako dlho trvali prípravy a kedy sa začalo s odstraňovaním starej OS? Kedy vyrobila poslednú zmes?

Keďže minulý rok sme postavili OS Zvolen a vedeli sme, do čoho ideme, špeciálne sme sa nepripravovali. Prebehli stretnutia s firmou Ammann v rámci doladenia technológie a s projektantom v súvislosti so základaním

New HAMP at Cabaj: Near Nitra, a new Ammann Unibatch 180p has been installed by CESTY NITRA. The new HAMP has production capacity of 180 tonnes of asphalt mixtures per hour. The fifth Ammann in the CESTY NITRA portfolio has increased the number of HAMPs in Slovakia's COLAS to nine. Later this year, the whole site will be modernised and the environment arranged.

stavby. S rozoberaním starej Teltomatky, ktoré trvalo asi tri týždne, sme začali vo februári (v januári bola tiež rozobraná Teltomatka v Rybníku, kde sme ukončili výrobu asfaltových zmesí). Posledné tony na Cabaji sme vyrobili v decembri 2016.

Čo vieme o detailoch stroja?

Nový stroj Ammann Unibatch 180p znamená, že CESTY NITRA vlastní už len OS značky AMMANN – nachádzajú sa v Žiline, Mníchovej Lehotě, Smoleniciach, Zvolene a Cabaji. Je to úplne iný stroj ako jeho predchodca. Výkon má 180 t/h, kapacita je teda oproti „Teltomatke“ trojnásobná.

Kolko ľudí je súčasťou personálu OS?

Posádka ostala rovnaká – sú to **Vladimír Klučka, Jozef Galus, Pavel Kováčik** a **Alžbeta Kováčová**. Vedúcim OS Cabaj je **Štefan Valach**.

Aké školenia potrebovali absolvovať pred štartom prevádzky?

Prebehlo zaškolenie priamo od technikov zo spoločnosti Ammann.

Aké sú rozmery novej OS a aké prídavné zariadenia či objekty si vyžiadala?

Obalovačka stojí pôdorysne približne na rovnakom mieste ako pôvodná Teltomatka. Poloha násypníkov, sušiaceho bubna a samotnej veže je takmer identická. Tiež sme zachovali pôvodný dopravný plán areálu. Pribudol nám zásobník na R-materiál, namiesto dvoch horizontálnych nádrží na asfalt vykurovaných plynovým ohrevom máme tri vertikálne nádrže s 30-centimetrovou izoláciou vykurované elektrickou energiou. Sme vybavení aj zariadením na vyrábanie penoasfaltu.

Beží už výroba v novej OS naplno?

Od výroby prvej pokusnej zmesi ubehli približne štyri mesiace. Momentálne OS funguje naplno, aj keď za stáleho dolaďovania detailov, čo je však v tomto prípade normálna vec. Obalovačka je nová a stroj je nutné nastaviť.

Aké úpravy okolia vás tento rok ešte čakajú?

Celková investícia zahŕňa výmenu stroja a taktiež kompletnú rekonštrukciu areálu. Tá obsahuje demoláciu starej budovy a jej nahradenie novým bunkoviskom, opravu spevnených plôch, výmenu elektrických káblov a trafostanice, prípravu novej žumpy, rekonštrukciu štrkového hospodárstva, oploenie, osvetlenie a sadové úpravy.

Nová obalovacia súprava stojí na mieste svojej predchodkyne, pribudol však nový zásobník na sypké materiály a tri vertikálne nádrže na elektrinu.



V logistickom parku v Lozorne majú svoje priestory hlavne dodávatelia pre automobilový priemysel. Aktuálne sa na renovovaných vozovkách používa asfaltovo-betónový kryt.

Na pomoc zásobovaniu

Hoci sa o nich veľa nehovorí, logistické parky neoddeliteľne patria k modernému spôsobu nášho života. Často si ani neuvedomujeme, koľko rôznych ciest urobí náš obľúbený tovar skôr, než si ho kúpime v obchode či nákupnom centre a koľkými stanovišťami prejde, kým sa dostane k spotrebiteľovi.

Na dočasné skladovanie rôzneho spotrebného tovaru najčastejšie slúžia haly v logistických centrách v blízkosti veľkých miest. Pohyb veľkého množstva kamiónov v parkoch si vyžaduje pomerne častú rekonštrukciu vnútorných

komunikácií. CESTY NITRA už niekoľko rokov spolupracujú s viacerými developermi a správcami logistických parkov. A to na oboch stranách Malých Karpát – v oblasti Senca pri diaľnici D1 aj na Záhorí pri D2.

Práve na Záhorí sa nachádza P3 Park Lozorno, kde v lete realizovali zákazku kolegovia z trnavského strediska spoločnosti CESTY NITRA. „Išlo o úpravu v areáli, konkrétne rekonštrukciu cesty v parku v dvoch etapách – prvá za 180 tisíc, druhá za 90 tisíc eur“, konkretizuje šéf strediska **Lubomír Rác**.

Projects of Trnava agency: CESTY NITRA roads unit in Trnava has been active in logistics parks and also in cooperation with carmaker PSA Peugeot Citroen. Much of the works were done during summer halt in production. These included the application of asphalt-concrete layer on the reconstructed roads and activities on temporary gravel and concrete areas.

Francúzske spojenie

CESTY NITRA sa stali spoľahlivým partnerom pre automobilku PSA Peugeot Citroen, konkrétne pre jej výrobný závod v domovskej Trnave. „Doteraz sme tu v roku 2017 získali päť zákaziek spolu za približne 200 tisíc eur“, sumarizuje **Lubomír Rác**. Veľkú časť zrealizovali tiež počas letnej odstávky výroby. Pracovný tím viedol stavbyvedúci **Pavol Velický** a majster **Štefan Privozník**. Zo strany klienta boli objednané práce na dočasných štrkových a betónových plochách či oprava komunikácií. Na snímke zásyp technologickej jamy.



Dalibor Beneš: Život v jednom kole (a na kole)

Dalibor Beneš působí ve stavebnictví celý svůj profesní život. Už během doktorského studia pracoval jako stavební technik u firmy Firesta, dále jako R&D inženýr výzkumu a vývoje v centru integrovaného navrhování progresivních stavebních konstrukcí Cideas. Ve společnost Strabag a.s. působil od roku 2012 jako stavebně technický manažer a do naší společnosti přichází z firmy Cemex, kde vykonával pozici projektového manažera pro infrastrukturní projekty. Jako asistent při doktorském studiu na stavební fakultě VUT v Brně byl i na několika zahraničních stážích, například v Portugalsku, Indonésii a Bulharsku.



Nejzajímavější zahraniční stáž

Během zahraničních pobytů si člověk udělá jinou představu, jak to ve světě chodí, nejenom v rámci běžného života, ale i co se týká stavařiny. Velká výzva byla Indonésie, kde jsem musel jak vydržet celý rok, tak komunikovat s místními lidmi v rámci různých projektů. Indonésané jsou ohledně časových dohod hodně laxní a co si domluvíte, to nemusí platit.

Velká výzva byla Indonésie, kde jsem musel vydržet celý rok

Dopravní infrastruktura

Byl jsem ve městě Bandung, což je druhé největší město na Jávě. Navrhli ho Holanďané, kteří tamní kolonie spravovali, nicméně bylo dimenzované pro dva a půl milionu obyvatel a v této chvíli tam žije již pět a půl milionu lidí. Infrastruktura byla velmi špatná a cesty byly v dost katastrofálním stavu; výtluky se třeba opravovaly tak, že se do nich nasypaly odpadky.

Indonéská kuchyně?

Hlavním jídelním artiklem je rýže na milion způsobů, ne příliš mnoho kvalitního masa a relativně hodně ovoce a zeleniny. I díky bojovému sportu Pencak Silat, kterému jsem se věnoval a byl pořád v pohybu, jsem tam zhubl asi patnáct kilo a od té doby nesnáším pálivá a ostrá jídla.

* 1983 v Hranicích

Ve firmě: od června zástupce technického manažera COLAS CZ, a.s.

Studia: Střední průmyslová škola stavební materiály v Hranicích a Stavební fakulta VUT v Brně

Rodina: svobodný, bezdětný

Koníček, který mě drží nejdéle?

Horské kolo, tedy adrenalinové sjíždění kopců, surfing, freeride lyžování a cestování. V Indonésii jsem si koupil motorku a procestoval celou Sumatru a Jávu, několikrát jsem byl na Bali a dalších ostrovech, byl jsem v Japonsku a Ázerbájdžanu, v Maroku, na Madeiře, Maltě, Sardinii i v Norsku. Letos jsem toho moc nestihl, ale někdy bych se chtěl podívat na Nový Zéland, s horským kolem.

Jak si nejlépe vyčistím hlavu?

Sportem. Občas v posilovně, občas na kole; jezdívám do Modřan a na Točnou, kde jsou v lesích udělané singletraily. Mám rád také Jeseníky a Kouty nad Desnou, i když z tamních tratí pro sjezdová kola mě kdysi odvážela sanitka, Beskydy a Lysou horu, což je největší skialpinistická hora na Moravě a dobře se dá sjíždět i na kole. A rád mám i rakouský Saalbach, kde jsou kromě klasických bikeparkových tras i enduro traily.

Dalibor Beneš – always on the go (and on a bike): Dalibor Beneš joined COLAS CZ in June 2017 as a Deputy Technical Manager. He likes adrenaline bike downhill, surfing, freeride skiing as well as travelling.

Danka Ščavnická: Dáma z kameňolomu

Do Maglovca prišla pracovať približne v čase, keď IS-LOM s.r.o., Maglovec, vznikla ako dcérska spoločnosť Inžinierskych stavieb.

Prešovčanka Danka Ščavnická nemá do práce ďaleko – len asi 10 kilometrov. Keď však v roku 1998 uspela vo výberovom konaní, vôbec nevedela, do čoho ide. Do dediny Vyšná Šebastová, na okraji ktorej sa kameňolom nachádza, zavítala po prvý raz v živote.

Frakcie? Čo je to?

Spomína si, že prvý deň v novej práci bolo daždivo a najprv sa jej zdalo, že v lome niet ani živej duše. Prišla práve uprostred rekonštrukcie administratívnej budovy a sťahovania. Keď jej vtedajší vedúci lomu, pán Pavlovič, vložil do ruky cenník frakcií, nerozumela. No rýchlo sa zorientovala a pochopila, že slovom frakcia v spojení s číslami sa v lomárskej terminológii označuje kamenivo rôznej hrúbky – frakcia 0/4, 4/8, 8/16 a podobne. Čísla znamenajú milimetre.

Obchodníčka aj oficiálne

Dlhé roky pôsobila ako asistentka výkonného riaditeľa. Pamätá si všetky veľké zmeny. Od čias, keď ešte fungovala kamenárska výroba, cez príchod COLASu v roku 2004 až po nástup krízy a následný stavebný útlm. „Koncom 90. rokov nás tu bolo ešte okolo osemdesiat. V súčasnosti v lome Maglovec pracuje 21 zamestnancov. Prišiel šikovný mladý manažér výroby

Róbert Kredatus, stále je tu náš dlhoročný technik a bezpečák **Martin Šarocký**. Aktuálne máme poskladaný dobrý tím“, pochvaľuje si Danka. Ona sama sa prakticky od začiatku starala administratívne aj o zákazníkov, hoci s nimi priamo nejednala. No od roku 2014 má v náplni práce aj toto – ako manažérka predaja. Región Prešova pozná veľmi dobre. „V poslednom čase sa objavilo viacero nových menších firiem, ale vracajú sa aj staré.“ Predaj majú v Maglovci dobre organizovaný. Expedíciu vedia denne vybaviť od 6. až do 19. hodiny, po dohode aj v sobotu.

Osobný kontakt nenahradíš

Dnes Danka okrem bežnej agendy hlavne veľa cestuje. Po organizačných zmenách v roku 2014 IS-Lom zabezpečuje predaj kameniva aj z lomu Čierne Kľačany neďaleko Nitry. Znamenalo to častejšie „výlety“ autom na západ krajiny. Dnes má už i tu vytvorenú sieť kontaktov. „Keď si voláme, vravia, prídte, porozprávame sa pri káve, čo je nové“, hovorí. V poslednom čase často cestuje aj do Poľska. „I tam je stavebníctvo v recesii, ale podarilo sa nám dohodnúť napríklad zákazku na juhovýchode krajiny v oblasti Krosna a Sanoku, kde náš kameň použijú pri rekonštrukcii asfaltových povrchov ciest.“ A tak v deň nášho rozhovoru čakalo pri lome už ráno 10 poľských nákladných áut.

Komunikatívne gény sa dedia

Danka prišla do Maglovca už ako mama dvoch detí. A obe po nej zjavne zdedili chuť komunikovať. Hoci aj v cudzom jazyku. Dnes 35-ročná dcéra Barbara žije v Grécku a niekoľko rokov pracuje pre najväčšiu leteckú spoločnosť v krajine. Syn Peter (29) po úspešnom absolvovaní štúdia medzinárodných vzťahov v zahraničí zakotvil ako zamestnanec medzinárodnej spoločnosti v Portugalsku, kde sa tiež



Danka Ščavnická má v kancelárii na mape označené všetky lomy v regióne. Vedomosti o nich jej pomáhajú v snahe uspieť na trhu s kamenivom z Maglovca.

venuje obchodu. „Často sa cez internet rozprávame o našich obchodných úspechoch, porovnávame skúsenosti“, smeje sa Danka.

Z kopca je lom na dohľad

Dáma z kameňolomu vstáva už skoro dve desaťročia o 4:15 ráno. Pracovná doba začína v Maglovci od nepamäti o šiestej. Zato o pol tretej popoludní „padla“ iba málokedy. „Práca je naozaj dosť, povedala by som, že viac ako v minulosti, aj preto, že nás je menej.“ Keď nastane víkend, alebo trocha voľného času, mieri Danka do záhradkárskej osady na prešovskej Kalvárii. „Okrem kosenia a jednoduchého pestovania zeleniny v záhradke iba oddychujem.“ Nevychne sa však ani rozmyšľaniu o práci. „Zo záhrady na kopci totiž vidím až do nášho lomu.“ Na dôchodok, zdá sa, Danka ešte veľmi nemyslí. Rada je súčasťou firmy, ktorá napreduje, práca ju stále baví. Žije aj firemnými rozpočtovými plánmi a ich napĺňanie jej leží na srdci. „Dúfame, že sa podarí naše kamenivo v čo najväčšom objeme umiestniť pri výstavbe dlho očakávaného obchvatu Prešova“, poznamenáva. Čas čoskoro ukáže, nakoľko úspešní budú v ostrom konkurenčnom boji.

Týden bezpečnosti 2017

Ako na stres na pracovisku

So stresom v práci sa dnes stretávame všetci, no najväčšiu záťaž obvykle prežívajú naši stavbyvedúci a majstri počas vrcholiacej stavebnej sezóny.

Dôraz na bezpečnosť, kvalitu a **šetrenie zdrojov** potrebujú prvolínioví manažéri denne kombinovať s **osobným** či **telefonickým** kontaktom s dodávateľmi, klientom, dozorom i členmi vlastných tímov. Sledovanie a meranie stresu na pracovisku sa všeobecne na svete

iba začína rozvíjať. Pomôcť však môžu overené postupy, ktoré platia aj v iných oblastiach života. Podľa výsledkov skúmania na jednej z austrálskych univerzít sa manažérom odporúča využitie štandardnej metodiky riadenia rizika „Nájdí, vyhodnoť a oprav“.

Zdraví a fyzická kondície

Týden bezpečnosti zahájili vedúci pracovníci na jednotlivých pracoviskách. Po rozdání všech podkladů a s pomocí instruktážních videí zaměstnanci po celý týden testovali úroveň své fyzické kondice. Závěrečné vyhodnocení výsledků testů je vynikající. Téměř polovina zaměstnanců je ve velmi dobré fyzické kondici.

safety week 2017

Do programu Týdne bezpečnosti jsme zařadili i další aktivity. Na pracovištích probíhalo školení BOZP, PO (za spolupráce HZS) a havarijní připravenosti. Pomocí „opilých brýlí“ si zaměstnanci vyzkoušeli,

jak alkohol působí na rychlost reakcí, na rovnováhu a jak zkrsluje vidění. Také jsme uspořádali fotbalový zápas týmu COLAS CZ s týmem Čermák a Hrachovec. Několik pracovišť navštívili smluvní lékaři, kteří pracoviště zkontrolovali a v rámci kontroly provedli školení první pomoci.

Školení havarijní připravenosti na obalovně Bradle.



NÁJDI, VYHODNOŤ A OPRAV

SLEDUJ

všímajte si zmeny v správaní členov tímu; zvážte možnosti dovoleniek či iných povolených absencií v práci;

POČÚVAJ

čo ľudí trápi? Je viac sťažností a ospravedlnení ako predtým? Zvýšila sa citlivosť na konflikty?

MYSLI

odporované veci analyzujte a rozoberte, ako prispievajú k stresu. Zamyslite sa, akým vlastným podielom prispievate k stresu – nechajte sa vyjadriť členov tímu;

DISKUTUJ

pohovorte si so svojimi ľuďmi aj individuálne, nielen skupinovo. Požiadajte o pomoc personálne oddelenie;

KONAJ

Zostavte si plán na zníženie, vyváženie a lepšie zvládanie stresu. Najlepšie ako celý tím.

Celkem tyto akce probíhaly na 34 pracovištích a zúčastnilo se jich 421 zaměstnanců. Po celý týden objížděli bezpečnostní technici pracoviště a stavby, kde pořádali školení „toolbox“.

Školení o rizicích práce v kanceláři proběhlo v sídle společnosti.



Starajme sa o seba

Týždeň bezpečnosti v celej skupine COLAS obrátil pozornosť na nás. Ukázal, že popri správaní či používaní OOPP rozhoduje o bezpečnosti práce aj náš zdravotný stav.

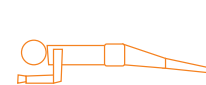
Vyvážená a kvalitná strava, správny oddych a efektívne zvládanie stresu pomáhajú nielen psychicky, ale aj po fyzickej stránke. Leto sme mohli využiť na zlepšenie svojej kondície. Pokračovať môžeme i na jeseň aj v zime.

Štart našej bezpečnostno-zdravotnej kampane v Nitre obohatila svojou prítomnosťou **Romana Komárňanská**. Ako bežkyňa má osobný rekord v maratóne pod tri hodiny a polmaratón zvládnutý pod 1:23 hodiny. No nielen to. Ako bežecká trénerka

motivuje iných k dosahovaniu osobných cieľov. Jej krédo znie: Nemusíte porážať iných, stačí, ak pravidelne víťazíte nad sebou. Premietnutím tém Týždňa bezpečnosti do praxe pútavo prispela k priebehu stretnutia.

Každá skupina inak

Zdravotný stav našich robotníkov môžeme celkovo označiť za dobrý. „Na typickej stavbe, kde realizujeme spevnené plochy, máme v rôznych fázach rozličné typy prác a aktivít. Namáhané je pri nich rovnomerne celé telo,“ hovorí stavbyvedúci **Michal**



Chrbát v rovine s podložkou, boky nadol, napíname svaly trupu.



Podrep s rovným chrbtom.



Boky nahor, chrbát rovný, napíname trup. Ramená v pohodlnej polohe.



Výdych, stahujeme brúcho, krk podporený rukami.



Vtiahneme sedacie svaly a dvíhame križ z podložky.



Bežkyňa a trénerka poukázala na užitočnosť fyzickej aktivity príkladmi z praxe.

Health in our hands: Sleep, Balance, Strength and Flexibility, Overall Fitness – these pillars of our health are necessary not only for site workers, but also for office employees. The fitness level of our workers is satisfactory. Among the highlights of Safety Week was the Nitra presentation by runner/trainer Romana Komárňanská.

Krcho z Cestného staviťstva Východ. Osobitnú skupinu tvoria technicko-hospodárski zamestnanci, ktorí pracujú väčšinou v sedavej polohe za počítačom.

safety week 2017

Pozor si musia dávať na držanie tela a starať sa o zrak. Odborníci odporúčajú aspoň raz za hodinu sa prejsť, ponaťahovať svalstvo. Zdravie sa nám môže podlomiť aj následkom dlhotrvajúceho stresu. Pod tlakom sú najmä stavbyvedúci a majstri, ktorí denne čelia termínom a nárokov stavebného diela. (pozri str. 20)

PILIERE ZDRAVIA V KOCKE

TELESNÁ ROVNOVÁHA

- prívleť úrazov vzniká následkom pádu;
- tréning rovnováhy pomáha rozcvičeniu, sústredeniu pozornosti, zlepšuje polohové reflexy.

CELKOVÁ FYZICKÁ ZDATNOSŤ

- dobrá kondícia znižuje riziko úrazu a únavy. Podstatným ukazovateľom našej kondície je srdcový tep a rýchlosť dýchania;
- denne cvičte dýchacie cvičenia;
- pred vyčerpaním svalov si oddýchnite, nikdy netlačte organizmus do preťaženia;
- pite dosť vody – na stavbe každých 15 minút, v kancelárii raz za hodinu;
- ak cítite stres, nájdite si čas na relaxačné cvičenia.

SILA A OHYBNOSŤ SVALOV

- čím sú svaly silnejšie, tým je práca menej únavná;
- svaly musia denne prijímať podnety na udržiavanie pohybového potenciálu, tak si chránime aj kĺby;
- napínanie svalstva (strečing) je výborný spôsob regenerácie organizmu zo stresu a dennej záťaže.

SPÁNOK

- počas spánku sa zotavujeme, dopĺňame energiu a obnovujeme tkanivá;
- ku kvalitnému spánku potrebujeme: chladok v izbe, tmu, ticho, pozitívne myšlienky na uvoľnenie mysle, dobré lôžko, 2–3 hodiny pred spaním ľahké jedlo a najmä – dostatok času.

Spolužitie lomu s obcou

„Krásny, tvrdý modrastý kameň, robia z neho kocky na cesty a chodníky, obdĺžniky na fundamenty domov, na železničné mosty, ba aj na náhrobné kamene.“ Takto sa o kameňolome „pod Magľovcom“ v časoch prvej Československej republiky zmieňuje nová knižka poviedok, ktorá vznikla na objednávku obce Vyšná Šebastová.

Práve v jej chotári sa najväčší slovenský lom COLASu nachádza. Starostom obce je **Stanislav Šváby**. Otázka po rokoch zostáva rovnaká: ako sa im žije v susedstve lomu dnes?

Nepriaznivý dosah na ľudí sa minimalizuje.

„Dlhé roky so spoločnosťou IS-Lom úzko komunikujeme. Cítíme, že v lome sa veci menia. Úpravy výrobného procesu spôsobili, že otrasy pri odstreloch kameňa dnes už prakticky vôbec necítíme. Ľudia, ktorí majú domy bližšie k lomu, sa občas sťažujú na prach. Ale ten skôr súvisí s premávkou ťažkých nákladných vozidiel. Počas veterných dní sa víri na príjazdovce

komunikácii. Navrhli sme teda pravidelné zavlažovanie vnútroareálových vozoviek“, vraví starosta. „Sme spokojní aj s opatrením, aby autá, ktoré vezú cez obec malú frakciu kameniva, mali náklad zakrytý

plachtou. A tiež sme privítali, že sa im pri odchode z lomu umývajú kolesá.“ IS-Lom a Vyšná Šebastová (pôvodný názov Šebeš) majú už niekoľko rokov uzavreté memorandum – do obce dodávajúme

Quarry in community: Magľovec quarry, the largest of COLAS in Slovakia, is maintaining good relations with the village of Vyšná Šebastová in its vicinity. In the past years, the measures were made to reduce dust from the quarry drifting to the people's homes: by covering all trucks loaded with small aggregate, washing dust off their wheels and keeping internal roads in the quarry wet.

bezodplatne kameň, ktorý sa využíva na rôzne účely, naposledy na úpravu chodníka pri obecnom úrade. Už na budúci rok by mal vzniknúť aspoň na jednej strane hlavnej ulice asi kilometer nového chodníka. V tomto roku COLAS podporili aj futbalový oddiel, ktorý hrá miestnu súťaž (6. ligu Oblastného futbalového zväzu v Prešovskom kraji). V budúcom roku sa v obci chystajú zorganizovať 30. ročník bežeckých pretekov Šebešská pätnásťka.



Starosta Vyšnej Šebastovej si pochvaľuje spoluprácu s COLASom.

Projekt COPENIC

Bilance se obvykle dělá vají na konci roku. Mně ale odvědy sedělo k bilan-cím o dost víc září. Horké dny rozjásaného léta se najednou zklidní, my nabíráme druhý dech a díváme se dopředu, kde nám ještě pořád zbývá dost času udělat vše proto, aby nás výsledek na konci roku těšil.

Těžko předstírat, že projekt Copenic pro nás všechny nebyl za první půlrok náročný. Byl. V lednu a únoru gradoval čas intenzivních školení, v březnu jsme oficiálně s novou sezónou spustili do provozu dispečerskou aplikaci E-Dispatch, od dubna máme v testování modul pro velké projekty Primavera, a v květnu jsme zavedli nástroj pro plánování středních a menších staveb E-Prepa. Tempo náročné i pro zkušené běžce. I proto musím poděkovat za pozitivní přístup a osobní vklad každého z vás, jakkoliv změn nebylo málo. Ale kdo už být i jednou kupoval alespoň novou televizi, ví, že nákupem vše nekončí. Máme tři nástroje, ale stejně jako tu televizi, je musíme nejdříve naladit. Přizpůsobit, aby fungovaly,

jak potřebujeme. O to nám jde především. Abychom mohli předvídat a zabránit problémům dříve než přijdou, zakázky musí procházet formální přípravou, rozpočet a postup prací být monitorován, a zdroje plánovány. A navíc musí být celý tento proces efektivní a nástroje sloužit našim stavařům při každodenní práci tak, aby se opět mohli zaměřit na svou hlavní činnost: optimalizaci zakázky a vztahy se zákazníkem. Tak dokážeme posunout naše podnikání o krok dál před konkurenci, protože to je náš skutečný cíl. Jako každé „ladění“, ani toto nebude jednoduché. Právě

proto se mu budeme intenzivně věnovat v následujících měsících. Mimochodem, taky vám to s tou televizí pokaždé přijde tak těžké? A taky vám pokaždé, po pár dnech vztekání jak vám to nejde, že půl návodu chybí a že byste vážně, ALE VÁŽNĚ, chtěli vidět toho, kdo tu pixli vymyslel, nakonec přece jen zafunguje? ☺

Příjemné babí léto a na zážitky bohatý zbytek roku.

Růžena Kentošová,
Copernic Deployment
Project Manager

COPENIC Project: Despite the time demanding beginning of the year when our intensive trainings escalated, the E-Dispatch application was launched at the start of the construction season, the Primavera mode for large projects has been being tested and the E-Prepa tool for planning the middle- and small-scale projects was implemented, there is no room to rest now because the time has come to modify all of it so that it serves its purpose as efficiently as possible.



COLAS prodal společnost Čermák a Hrachovec

COLAS SA, člen skupiny Bouygues a současně naše mateřská společnost, se rozhodla prodat svůj 100% podíl ve společnosti Čermák a Hrachovec (ČH). Transakce byla uzavřena na přelomu července a srpna.

Rozhodnutí o prodeji ČH bylo přijato na základě strategie skupiny COLAS zaměřit se v budoucnosti na českém trhu zejména na svoje klíčové aktivity, tedy především silniční a železniční stavitelství, stavby mostů a navazující

průmyslová odvětví (lomy, obalovny). „Rozhodli jsme se upravit strukturu našich aktiv v České republice směrem k našim klíčovým aktivitám. Prostředky získané prodejem ČH tak budou v převážné míře použity pro posílení

COLAS sold "Čermák a Hrachovec" company:
This is to announce that COLAS SA, a member of Bouygues Group, has decided to sell its 100% share in "Čermák a Hrachovec" (ČH) company. The transaction was concluded at the turn of July - August. The decision to sell ČH has been taken based on the COLAS strategy to focus on its core business activities in the Czech Republic in the future, i.e. road construction works, railways, bridges and industries (quarries and hot asphalt mixing plants). "We've decided to re-allocate our assets in the Czech Republic towards our core business activities. Thus sources coming from this transaction would be used mainly for strengthening our position of one of the leaders of the Czech road construction market," stated **Eric Biguet**, Chairman of the Board of COLAS CZ.

naší pozice jednoho z lídrů českého silničního stavitelství," komentoval prodej ČH předseda představenstva COLAS CZ, **Eric Biguet**.



COLAS Team Cup 2018

Podpora základních hodnot, týmového ducha, přátelství a solidarity a také překonání vlastních limitů, to jsou hlavní důvody, které vedly k vyhlášení akce COLAS Team Cup.

Soutěží se ve dvou sportovních disciplínách, a to v malé kopané a bězích na 10 km, půlmaratonu a maratonu. Podmínkou je věk nad 18 let a dlouhodobá smlouva. V kopané nás bude reprezentovat „A“ tým společnosti COLAS CZ ve složení Jaroslav Havlíček, Lukáš Krajčíř, Oldřich Jakl, Jan Čáp, Luboš Macák, Roman Hradil, Martin

Kresta a Pavel Blaško. Do finále v malé kopané, které se bude konat v Paříži na začátku února 2018, postoupí vítěz

Středoevropského turnaje. Kdo to bude? O průběžných výsledcích vás budeme informovat v dalších číslech.

ŠKOLENÍ STROJNÍKŮ

Šanci na zvýšení kvalifikace pro dělníky je školení strojníků. Deset dělníků bude mít během zimních měsíců příležitost projít školením a získat průkaz strojníka podle vyhlášky 77/65 Sb., případně řidičský průkaz skupiny T. COLAS CZ tak získá nové strojníky a dělníci si zvýší kvalifikaci. Podmínkou je, aby dělník pracoval v naší společnosti nejméně dva roky a zavázal se pro další zaměstnání ve společnosti kvalifikační dohodou.



V úterý 1. srpna byl zahájen provoz na novém úseku silnice I/34 mezi Božejovem a Pelhřimovem. Největší dopravní novostavba na Vysočině obchází v délce 5,4 km tři obce a COLAS CZ zde spolupracoval se společnostmi Swietelsky stavební a Strabag. Obchvat je sice v provozu, ale stavba včetně vedlejších komunikací by měla být dokončena až v listopadu 2017.

On Tuesday August 1st, 2017, a new section of the I/34 road between Božejov and Pelhřimov was opened to traffic. The major COLAS construction project in Vysočina region (in a length of 5.4 km) diverts the traffic from 3 municipalities. COLAS CZ participated in the project in a consortium of companies with Swietelsky stavební and Strabag. The bypass is already in operation, however, the final work on site, incl. side roads, should be completed in November 2017.

