



MOZAIK

2017. ÁPRILIS XXI. évf. 1. szám

A COLAS CSOPORT MAGAZINJA

Találkozási pont

VESZPRÉM

A VÁROS, AHOL MINDENKI OTTHON
ÉREZHETI MAGÁT



INTERJÚ A CED VEZÉR- IGAZGATÓJÁVAL

A Colas csoport ereje a munkaerőben rejlik – vallja Thierry Le Roch'.

ÁTALAKULÁS A CÉG- CSOPORTBAN

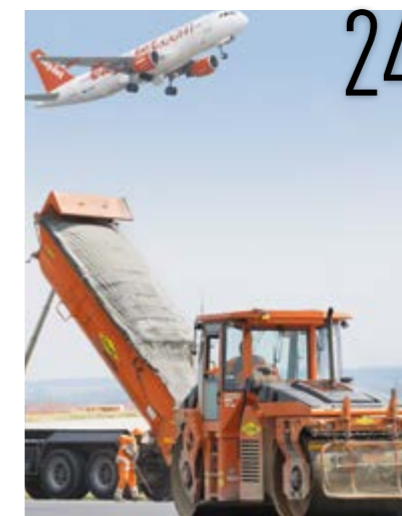
A Közlekedésépítő létrehozásával a cégvezetés régi terve vált valóra.

ÉPÜL A 47-ES ÚT HÓDMEZŐVÁSÁR- HELYT ELKERÜLŐ SZAKASZA

A beruházás során megépítjük Magyarország legmagasabban futó körforgalmi csomópontját.

Ez a hivatásom.
Felveszem
a felszerelésem.

És te?



8 INTERJÚ TAKÁCS ATTILÁVAL

Takarékoskodjunk az energiával, ez a legfontosabb, állítja a Colas Északkő hamarosan nyugdíjba vonuló energetikai vezetője.

24 REPÜLŐTÉREN DOLGOZOTT A FRANCIA COLAS

A párizsi Charles de Gaulle repülőtér 2-es kifutópályájának felújítására mindössze két hónap állt rendelkezésre.

40 TÖBB MINT 100 ÉVE TERMEL A SZOBI ANDEZITBÁNYA

A Colas Északkő andezitbányája 1900 óta működik Szob és Márianosztra területén.

CÍMLAPON

34-35 Veszprém példaértékűen őrzi gazdag múltját, ám töretlenül nyit az új felé: éttermek, bisztrók, kávézók, cukrászdák és szálláshelyek széles kínálata várja a látogatókat. A város magával ragadó hangulatának és a barátságos légkörnek köszönhetően itt mindenki otthon érezheti magát.

Címlapfotó: Veszprém látképe háttérben a várnegyeddal (Fotó: Nagy Balázs)



A COLAS CSOPORT MAGAZINJA
2017. ÁPRILIS XXI. évfolyam 1. szám

FELELŐS KIADÓ Sokorai István elnök-vezérigazgató
FŐSZERKESZTŐ Szakács-Fehérvári Gábor
SZERKESZTŐBIZOTTSÁG Gonda József,
Jaszenák Zsuzsanna, Bekes Csaba,
Molnár Gergely

SZERKESZTŐSÉG 1113 Budapest,
Bocskai út 73.
T.: +36 (1) 883 1000
F.: +36 (1) 883 1008
e-mail: ujsag@colas.hu



www.colas.hu

FÓKUSZBAN

OLDALSZÁM 2-11

- >> Hírek
- >> „A legjobbnak kell lennünk” – interjú Thierry Le Roch'-kal
- >> Interjú Takács Attilával
- >> Átalakulás a cégcsoportban

MUNKÁINK

OLDALSZÁM 12-23

- >> Gyalogos és kerékpáros sétányt építünk a pesti rakparton
- >> Mederrendezés Székesfehérváron
- >> Tengelysúlymérő állomást építünk az M43-as autópályán
- >> Szaporodó munkák Jászfényszaru városában
- >> Zajlik a munka a LEGO-gyár területén
- >> A Tatabányai Ipari Parkban dolgozik a Colas Út
- >> Elkerülő utat építünk Hódmezővásárhelynél

KÜLFÖLDI MUNKÁINK

OLDALSZÁM 24-27

- >> Repülőtéren dolgozott a francia Colas

MUNKATÁRSAINK

OLDALSZÁM 28-33

KITEKINTŐ

OLDALSZÁM 34-39

- >> Veszprém: A város, ahol mindenki otthon érezheti magát
- >> A híd több, mint átkelés egy akadályon

TECHNOLÓGIA ÉS GÉPÉSZET

OLDALSZÁM 40-45

- >> Több mint 100 éve termel a szobi andezitbánya
- >> Fedett zútottkő-tároló épül Töltéstaván
- >> Négy új rakodógép a Colas Útnál
- >> Modulusz vizsgálatokat végzett a Központi Laboratórium

BESZÁMOLÓ

OLDALSZÁM 46-48

- >> Technológiai képzés Monoron
- >> Őrzés-védelmi értekezlet Tarcalon

PROJEKTKOORDINÁTOR CSÁK SZILÁRD

TIPOGRÁFIA HORVÁTH VIVIEN

KORREKTOR MANDLER JUDIT

FOTÓ NAGY BALÁZS, THINKSTOCK

A COLAS HUNGÁRIA MEGBÍZÁSÁBÓL KIADJA

media koffeein Koffein Media Kft.

A biztonság a Colas legfontosabb értéke!



szöveg: Tamás Ádám, Thuróczy Lajos, Kugli László
fotó: Thuróczy Lajos, Thinkstock



1 Répcelakon dolgozott a Colas Út

A Pallér Csarnok Kft. alvállalkozójaként a Colas Út Zrt. végezte a Patrongyártó Kft. új csarnokához tartozó utépítési munkákat. A projekt során több mint 1300 folyóméter szegélyt, 860 tonna aszfaltot, 400 köbméter Ckt burkolatot és 315 négyzetméter térkő burkolatot építettünk. A munka 50 százalékával 2016-ban elkészültünk, a befejezési határidő 2017. március 31. volt. A beruházás összértéke megközelíti a 30 millió forintot.

2 Befejeztük a munkát a Bocskai úton

A XI. kerületi Bocskai út Karolina út és Fehérvári út közti szakasza a Colas Út Zrt. kivitelezésében újult meg. Még a műszaki átadás-átvétel időszaka alatt is több változtatási kérésnek tettünk eleget mind a megrendelő, mind az üzemeltető részéről. A projekt szerződéses összege a szerződésmódosítással és pótmunkákkal végül 394 millió forintról 455 millió forintra növekedett. Bár az eljárás elhúzódott, az eredetileg is igen összetett projekt végül a lakók, a helyi önkormányzat és a környezetvédők igényeinek megfelelően zárult.

3 Megvannak a tanúsítási auditok időpontjai

A cégcsoport integrált irányítási rendszereinek tanúsítását a továbbiakban

is a Bureau Veritas Magyarország Kft. végzi. A tanúsítási folyamat helyszíni szemléit az alábbi időpontokban fogják végezni az auditorok:

- Colas Hungária Zrt.: április 18–21.
- Colas Alterra Zrt.: május 15–19.
- Colas Út Zrt.: június 6–9.
- Colas Északkelet Zrt.: június 12–14.
- Colas Közlekedésépítő Kft.: június 19–21.

A minőség- és környezetirányítási rendszerszabványok jelentősen megváltoztak, idén már az új előírások szerint kell a tanúsítást elvégeznünk. Ennek megfelelően irányítási rendszereinket is át kell alakítani, módosítani, fejleszteni. Épp ezért fokozott hangsúlyt kapnak az évindító képzések, melyeket – a korábbi évekhez hasonlóan – több helyszínen, munkakörcsoportos bontásban fogunk tartani.

4 Mi is csatlakozhatunk az EOCE programhoz

Idén a Colas magyarországi cégcsoportja Európából harmadikként – Dánia és Csehország után – csatlakozhatott a Colas SA által létrehozott és szponzorált EOCE (Environmental Officers/Correspondent Environmental) programhoz. A program célja a tulajdonos által meghatározott környezetvédelmi prioritásokhoz kapcsolódó fejlesztések

nemzetközi tapasztalatcserén alapuló elősegítése, valamint a résztvevő országok, cégek vezérigazgatói által jóváhagyott témakörökben fejlesztési programok megvalósítása. A fejlesztési terület kiválasztását követően a programba bevont országok környezetvédelmi vezetőinek látogatása következik. Az egyes látogatásokon a kiválasztott témákkal kapcsolatos megbeszélésekre és interjúkra kerül sor a szakterületen dolgozó kollégák bevonásával. A budapesti látogatásra február 20–21-én került sor. A következő lépés a fejlesztési javaslatok, illetve a folyamatszabályozások kidolgozása és jóváhagyása, majd ezek gyakorlatba való átültetése lesz, amit 2017 júniusáig kell elvégeznünk.

5 Az M4-es gyorsforgalmi út újabb szakaszán dolgozunk

Sikeresen szerepelt a Colas Út Zrt., a Colas Közlekedésépítő Kft. és a Colas Hungária Zrt. mint közös ajánlattevő a NIF által kiírt tenderen. Az M4-es gyorsforgalmi útra kiírt közbeszerzési eljárás az M0-s és Cegléd közötti szakasz építése, átépítése két szakaszra tagolódik, a konzorcium a második építési szakaszt nyerte el az 58+821 és 73+235 kilométerszelvények között. A főpálya 2x2 sávú lesz a meglévő 4-es út bővítésével, korszerűsítésével.

NEWS

1. COLAS ÚT BUILDS ROADS IN RÉPCELAK

As the subcontractor of Pallér Csarnok Kft., Colas Út is currently performing road-construction works related to the new industrial hall of Patrongyártó Kft. The project entails the installation of 1,300 metres of kerbs, 860 tonnes of asphalt, 400 cubic metres of Ckt road base, and 315 square metres of decorative pavement. We have completed 50% of the job in 2016, while our deadline for the remaining part was 31 March 2017. The aggregate value of the investment amounts to almost 30 million forints.

2. WORKS COMPLETED ON BOCSKAI ROAD

A section of Bocskai Road (between Karolina Road and Fehérvári Road) in Budapest's District XI has been renovated by Colas Út Zrt. Even after the commencement of the technical handover procedure, we fulfilled multiple variation requests coming from both the client and the operator of the road. Ultimately, the value of the contract increased from 394 to 455 million forints after the amendments and the additional works. Although the technical handover lasted longer than expected, the rather complex project was completed to the satisfaction of the residents, the local government, and environmental activists.

3. DATES SET FOR CERTIFICATION AUDITS

In the future, the certification of the Group's integrated-management systems will be carried out by Bureau Veritas Magyarország Kft. The site reviews for the certification procedure are to be conducted by the auditors on the below dates:

- Colas Hungária Zrt.: 18-21 April
- Colas Alterra Zrt.: 15-19 May
- Colas Út Zrt.: 6-9 June
- Colas Északkelet Zrt.: 12-14 June
- Colas Közlekedésépítő Zrt.: 19-21 June

The standards regarding quality- and environmental-management systems have undergone substantial changes, meaning that we'll have to pass the certification in line with the new specifications. Consequently, the affected management systems need to be re-adjusted, modified, and developed. This requires us to place special emphasis on year-starting trainings, which – similarly to previous years – will be held separately for each field, and at several locations.

4. COLAS HUNGARY JOINS THE EOCE PROGRAMME

As the third European subsidiary after its Danish and Czech counterparts, the Hungarian Colas Group had the opportunity in 2017 to join the EOCE (Environmental Officers/

Correspondent Environmental) programme, which has been founded and sponsored by Colas SA. Through an international exchange of ideas, and the implementation of development programmes related to topics approved by CEOs from the member countries, the initiative aims to expedite developments linked to environmental priorities. The identification of the development area is followed by the visit of environmental managers of the participating nations. Each visit provides an opportunity for consultations and interviews in connection with selected themes, with the involvement of the experts of the given area. The visit to Budapest took place on 20-21 February. As a subsequent step, development proposals and procedures are to be worked out, be followed by the implementation of the concepts into practice until June 2017.

5. COLAS WINS M4 CONTRACT

Colas Út Zrt., Colas Közlekedésépítő Kft., and Colas Hungária Zrt. submitted a successful joint bid for the tender announced by the National Infrastructure Development Agency. The public procurement procedure split the construction/reconstruction of the M0-Cegléd section of the M4 into two parts – the Colas consortium has been awarded the second of those parts, located



A szakaszon négy új híd is épül, illetve a meglévő MOL-kutak bővítésével egy komplex pihenőpár is készül. A vállalkozási szerződést 2016. december 19-én írtuk alá, a kivitelezési munkákra 33 hónap áll rendelkezésünkre.

6 Közép-európai technológiai vezetők találkozása

Közép-európai technológiavezetői találkozó volt 2017. január 25-én Budapesten egy közép-európai központi laboratórium lehetőségeinek előkészítésére, ahol Thierry Le Roch' európai régióigazgató, Philippe Chifflet európai technológiai igazgató, Philippe Raffin CST- (párizsi Campus-) igazgató, Puchard Zoltán magyarországi technológiai igazgató és a közép-európai technológiai vezetők vettek részt. A találkozót a Gazdaságos és környezetbarát utak címmel tartott szeminárium keretében rendezték.

7 Elfogadta pályázatunkat az NKFI

Elfogadták a Hosszabb élettartamú aszfaltkeverék-típusok kifejlesztése, speciális adalékanyag hozzákeverésével című Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatalhoz (NKFI) benyújtott pályázatunkat, így a teljes, 192 millió forintos költségvetésből

89 millió forintot a magyar állam támogat. Még tavaly decemberben, a sikeresen egyeztetett szerződéses feltételek rögzítése és a szerződés aláírása után 40 millió forint előleget kapunk. A kutatási projektet 2018. december 31-ig kell befejeznünk, melynek része egy új hidegvisselkedés-vizsgáló berendezés beszerzése is.

8 Pályaszerkezetek méretezése Alizé szoftverrel

Az európai technológiai igazgató vezetésével és a párizsi campus (CST) közreműködésével február elején a Technológiai Igazgatóságon kétnapos elméleti és gyakorlati képzés zajlott a pályaszerkezetek méretezéséről. A CST-ből Laura Lioux tartott előadásokat a Colas közép-európai vezető szakemberei részére, akik megismerkednek az Alizé szoftver használatával is. Szó volt az új és meglévő szerkezetek felújításához szükséges feltételekről, a pályaszerkezetek szilárdsági követelményeiről, valamint az eddigi méretezési gyakorlatok tapasztalatairól is.

9 Idén is volt MINNOTECH konferencia

2017. január végén már másodszor rendezték meg az ÉMI által



szervezett MINNOTECH konferenciát, amely a hazai építésügyi innováció és a kormányzat ágazati célkitűzéseinek fóruma. A konferencián a Colas képviseletében Puchard Zoltán technológiai igazgató Környezet- és energia-kímélő technológiák és öko-innováció az építőanyagoknál címmel tartott plenáris előadást. Az építőipari K+F eredmények és együttműködések bemutatására is sor került az állami beruházói, az ipari vállalkozási szektor, valamint a felsőoktatás oldaláról.

10 Informatikai beruházásokkal indul az év

Újabb „közérzetjavító” informatikai beruházásokkal kezdjük a 2017-es évet. Átstrukturáljuk a központi iroda wifi hálózatát, hogy az épület minden részében megfelelő térrővel tudjuk kiszolgálni az igényeket. Elkezdtük a kiöregedett, 3-4 éves notebookok és asztali gépek cseréjét, mobiltelefonról is elérhető kamerás megfigyelő rendszert építettünk ki a Colas Alterra Dagály utcai projektjénél, ezenkívül pedig tesztelés alatt áll az általunk fejlesztett iktatóprogram 3.0-s korszerűsített verziója is.



NEWS

between chainages 58+821 and 73+235. The main carriageway will have 2x2 lanes after the widening and modernisation of the existing pavement of main road 4. We are to build four new bridges, and the assignment also covers the establishment of a pair of complex rest areas by expanding existing MOL fuel stations. We signed the contract on 19 December 2016, and we have a total of 33 months to complete the job.

6. CENTRAL EUROPEAN TECHNOLOGY MANAGERS MEET IN BUDAPEST

For the sake of making preparations for a Central European laboratory, the region's technology managers met in Budapest on 25 January 2017. Attendees included European regional director Thierry Le Roch', European technology director Philippe Chifflet, CST (Paris Campus) director Philippe Raffin, Hungarian technology director Zoltán Puchard, and technology managers from Central European subsidiaries. The gathering was organised as part of the "Cost-efficient and eco-friendly roads" seminar.

7. NRDI APPROVES COLAS TENDER

The National Research, Development and Innovation Office (NRDI) has approved

our tender entitled "The development of durable asphalt mixtures through the addition of special aggregates". Therefore, the Hungarian State will cover 89 million forints from the 192-million-forint overall budget of the project. Following the successful negotiation of the contractual terms and the signature of the agreement, we received an advance payment in December. The research project - which involves the procurement of a device for testing cold behaviour - is to be wrapped up by 31 December 2018.

8. PAVEMENT-STRUCTURE DESIGN WITH THE ALIZÉ SOFTWARE

Under the supervision of the European technology director, and the cooperation of the Paris Campus (CST), a two-day theoretical and practical pavement-structure design training took place at the Technology Directorate. On behalf of the CST, Laura Lioux held presentations for leading experts of Colas from the Central European region, who also had the chance to familiarise themselves with the Alizé software. Further topics included the conditions necessary for the reconstruction of existing structures, strength criteria of pavement structures, and past experience regarding design practices.

9. SECOND-ANNUAL MINNOTECH CONFERENCE

In late January 2017, ÉMI (Non-Profit LLC for Quality Control and Innovation in Building) organised the second MINNOTECH conference, which serves as a forum for discussing Hungarian construction innovation and the targets set by governmental organisations. In representation of Colas, technology director Zoltán Puchard held a lecture on "Eco-friendly and energy-saving technologies and eco-innovation in connection with construction materials". State investors, the contractor community, and institutions of higher education also presented the most important and most interesting R+D results and cooperations.

10. 2017 STARTS WITH IT INVESTMENTS

We began the new year with "comfort-enhancing" IT investments. We are currently restructuring the wifi network at the company headquarters in order to provide suitable reception in every corner of the building. We have also started to replace worn-out, 3-4-year-old notebooks and desktop computers. A video-surveillance system - accessible from mobile phones - has been installed at the Dagály Street project of Colas Alterra. In addition, the updated 3.0 version of the filing software is also being tested.

interjú: Szakács-Fehérvári Gábor
fotó: Nagy Balázs

„A LEGJOBBNAK KELL LENNÜNK”

A COLAS CSOPORT EREJE A MUNKAERŐBEN
REJLIK – VALLJA THIERRY LE ROCH', A COLAS
KÖZÉP-EURÓPAI VEZÉRIGAZGATÓJA.

Legújabb interjúorozatunkban a Közép-Európai Igazgatóság (CED) vezetőségét kérdezzük régióink kihívásairól, feladatairól. Elsőként a CED vezérigazgatójával beszélgettünk. Thierry Le Roch' szerint az egyik legfontosabb feladatunk, hogy megtartsuk és tovább képezzük szakembereinket.

MOZAIK: Hogyan értékelné Magyarországot, illetve a többi közép-európai ország múlt évi teljesítményét?

THIERRY LE ROCH': Az elmúlt év a kivárási jegyében telt, több országban is a pályázatok kiírására vártunk. Számos tender végül nem indult el a hiányzó – műszaki vagy környezetvédelmi – tanulmányok, politikai jellegű problémák, forráshiány vagy más okok miatt. A körülményekhez képest azonban úgy vélem, a teljesítményünk megfelelő volt.

M: Mire számít 2017-ben a régióval és Magyarországgal kapcsolatban?

TLR: 2017-ben a 2015-ös évhez mérhető fejlődést várunk. Ismét növekedni fog

a forgalmunk és munkáink jövedelmezősége is. Magyarországtól kiváltképp jó eredményeket várok, hiszen 2016 végén több komoly projekt is kezdetét vette, több esetben is meglehetősen sikeresen pályáztunk. Biztos vagyok abban, hogy idén minden tevékenységünk (kisebb és nagyobb projektek, bányászat stb.) pozitív eredményt hoz majd.

M: Véleménye szerint milyen kihívásokkal kell szembenéznünk a régióban az elkövetkező néhány évben?

TLR: A legfőbb kihívás az infrastruktúra-fejlesztéssel kapcsolatos uniós források elapadása vagy jelentős csökkenése lesz 2020 körül, melyből következik a projektek alacsony számából adódó kiélezett verseny, illetve a projektek összetettségének fokozódása. A következő években az állami beruházások nem fogják tudni fenntartani az infrastruktúra fejlesztését és karbantartását, ehhez sok országban túl magas az államadósság szintje. A jövőben ezeket a beruházásokat a felhasználóknak kell majd megfizetniük, ezért a finanszírozás

GONDOSAN MEG KELL VÁLOGATNUNK A BEFEKTETÉSEINKET, ÍGY BIZTOSÍTVÁ, HOGY RENDELKEZÉSÜNKRE ÁLLJANAK A MUNKÁK ELVÉGZÉSÉHEZ SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK.

új módjaira kell áttérni, például a PPP-konstrukciókra. Az új tenderek összetettebbek és költségesebbek is lesznek.

M: Milyen változásokra van szükség annak érdekében, hogy sikeresek maradjunk?


TLR: Ahhoz, hogy a jövőben is sikeresek maradjunk, meg kell tartanunk és tovább

kell képeznünk a szakembereinket. A legjobbnak kell lennünk. Ennek kulcsa a jó munkaerő, ebben rejlik a cégcsoport ereje. Fontos a pontosság, és emellett növelnünk kell a hatékonyságunkat a gyakorlatban is. Gondosan meg kell válogatnunk a befektetéseinket, így biztosítva, hogy rendelkezésünkre álljanak a munkák elvégzéséhez szükséges eszközök. Bővítenünk kell ügyfeleink körét mind az állami szférában, mind a magán-szektorban. Végül, de nem utolsósorban folyamatosan új megoldásokban kell gondolkoznunk, napról napra fejlődve.

A LEGFŐBB KIHÍVÁS AZ INFRASTRUKTÚRA- FEJLESZTÉSSEL KAPCSOLATOS UNIÓS FORRÁSOK ELAPADÁSA VAGY JELENTŐS CSÖKKENÉSE LESZ 2020 KÖRÜL.



INTERVIEW WITH THIERRY LE ROCH'

 In our latest series of interviews, we were curious about the opinions of CED's leadership on the challenges and tasks lying ahead in the region. First off, we sat down with the General Manager for Central Europe. According to Mr Thierry Le Roch', keeping and training our teams is of key importance.

Mozaik: How would you evaluate the performance of the Central European countries and Hungary last year?

Thierry Le Roch': Last year was a year of waiting. In many countries, we were waiting for the tenders. They were not launched due to studies that were not done (technical and environmental), to political problems, to financing, and so on. Due to the context, our performance was correct.

M: What are your expectations for 2017 for the region and Hungary?

TLR: We expect a good year in 2017, as good as 2015. Our turnover will grow again and also the profitability. I have lot of expectations from Hungary. At the end of 2016, big projects were launched and we were quite successful. This year, all our activities (daily business, big projects, quarries, etc.), I'm sure, will contribute positively.

M: What challenges do we have to face, in your opinion, in the following few years in the region?

TLR: The main challenges we will face are the end or the reduction of the EU funds for infrastructures around 2020, strong competition due to the lack of projects, and the increasing complexity of the projects. In the coming years, public investments will not sustain the development and the maintenance of infrastructures anymore. The level of debts in many countries is too high. In the future, users will be the payers. So new ways will have to be used, found, created: PPP, for instance. And tenders will be more complex and costly.

M: What changes will we have to implement to be able to remain successful in the future?

TLR: To be successful in the future we have to keep and train our teams. We have to be the best. The manpower is the key point, the strength of the group. We must be accurate and improve our studies and efficiencies on sites. We have to invest selectively, just to be sure that we have good equipment and tools to perform our jobs. We need to enlarge our clients' portfolios (private and public) and our competencies. Last, but not least, we must think "outside the box" every time and to "move" every day!

INTERJÚ TAKÁCS ATTILÁVAL

TAKÁCS ATTILA IMMÁR 40 ÉVE DOLGOZIK AZ ÉSZAKKŐNÉL. HAMAROSAN NYUGDÍJBA VONUL, DE A LEGFONTOSABBNAK MÉG MINDIG AZT TARTJA, HOGY TAKARÉKOSKODJUNK AZ ENERGIÁVAL.

Takács Attila a Colas Északkő Kft. energetikai vezetője, a tavalyi év végéig egyben a cég munkavédelmi vezetője is. Attila 1977. március 7-én kezdett energetikusként dolgozni az „Északkő” Tokajvidéki Kőbányák üzemigazgatóságán, Tályán.

MOZAIK: Hogyan kerültél kapcsolatba a céggel, mikor kezdted itt dolgozni?
TAKÁCS ATTILA: Már édesapám is kőbányász volt a legnagyobb kőbányaüzemünkben, Tályán. Gyerekkoromban gyakran vitt magával és megmutatta a számomra addig ismeretlen, óriásnak tűnő gépeket.

Jártam a tályai, a tarcali, a gönci és még a szobi kőbányában is. Akkor természetesen még nem gondoltam, hogy egyszer én is kőbányász leszek, és sokszor megfordulok majd ezekben az üzemekben. 1977 és 1980 között a Tokajvidéki üzemek energiagazdálkodásával, villamos

„KERESNÜNK KELL A LEHETŐSÉGEKET VÁLLALATI SZINTEN IS, MELYEK LEHET, HOGY NÉHA CSAK APRÓSÁGOK, DE ALKALMAZÁSUKKAL ÉSZREVÉTELLENÜL SPÓROLHATUNK.”



berendezések javításával, karbantartásával kapcsolatos feladatokat láttam el, majd az igazgatóságok 1980-ban megszűntek, mi pedig bekerültünk a tarcali központba, így vállalati szinten folytattam az energetikai munkát.

M: Hogyan emlékszel erre az időszakra vissza? Mi volt a te feladatod?

TA: Az itt eltöltött negyven év alatt sok mindent átéltem, megtapasztaltam. Tanúja lehettem a bányák fejlődésének, automatizálásának, változásainak, mely a privatizációt követően a Colas segítségével valósult meg. Az 1987 és 1989 közötti időszakban megbízott energetikai osztályvezető voltam, majd 1989-től 1991-ig energetikai osztályvezetőként dolgoztam.

interjú: Kertész Viktória
fotó: Nagy Balázs

2016. december 31-ig energetikai és munkavédelmi vezetői feladatokat láttam el, jelenleg energetikai vezető vagyok. Egyik legfontosabb feladatomban a hatékony energiagazdálkodás biztosítása, ennek érdekében több éven keresztül intéztem csoportszinten a szabadpiaci villamosenergia-pályázatokat, -beszerzést. A vagyonvédelemmel kapcsolatos biztonsági tevékenységek felügyelete, ellenőrzése szintén az én feladatomban, ahogy a társaság központjában lévő gépjárművek irányítása is. Ezenkívül a Colas Északkő Bányászati Kft. Szakszervezeti Bizottsága által 1992-ben alapított Kőbányászokért Alapítvány kuratóriumi tagja is vagyok.

M: A rengeteg emlék, elismerés közül mire vagy a legbüszkébb?

TA: Jó érzéssel tölt el, hogy 2016. december 2-án a Szent Borbála-napi országos központi ünnepségen a bányászattal kapcsolatos tevékenységemért átvehettem a Szent Borbála-érem miniszteri kitüntetést.


M: Szerinted mi az, amiben a Colas Északkőnek még fejlődnie kellene?

TA: Ma már tudjuk, hogy a globális felmelegedés elsősorban az üvegházhatású gázoknak, főként a szén-dioxidnak, illetve az emberiség egyre energiaéhesebb életmódjának köszönhető. A jólét hajszolása közben hajlamosak vagyunk megfeledkezni saját jövőnkéről. Minden embernek együttesen kell tennie a mértékelt energiafelhasználás ellen, ezért azt tartanám fontosnak és szükségesnek, hogy az energiával takarékosan bánjunk és csökkentjük fogyasztásunkat. Keresnünk kell a lehetőségeket vállalati szinten is, melyek lehet, hogy néha csak apróságok, de alkalmazásukkal észrevétlenül spórolhatunk.

M: Pár hónap és elkezdődnek a megérdemelt nyugdíjas évek. Milyen terveid vannak a jövőre nézve?

TA: Számomra a legfontosabb az egészség. Szeretnék a családommal sokat kirándulni, a természetet járni. Szeretek kertészkedni és barkácsolni. Kertes házban lakunk, sok gyümölcsfával, szőlővel. Ha jó a termés, tudok készíteni egy kis bort, a gyümölcsökből pedig lekvárokat, aszalványokat. Esetleg pálinkát is főzünk, amivel aztán szívesen kínálom meg a barátokat.

INTERVIEW WITH ATTILA TAKÁCS

 Attila Takács is the energetics manager of Colas Északkő Kft., and he also filled the health-and-safety supervisor position at the company until the end of last year.

Mozaik: How did you first get in touch with the company, and when did you start working here?

Attila Takács: Back in the day, my father used to work as a miner in Tály. When I was a kid, he often took me to his workplace, and showed me the enormous pieces of machinery I was unfamiliar with until that point. At that time, I had no idea that I would follow in his footsteps and become a miner to work on the very same sites one day. Between 1977 and 1980, I fulfilled duties concerning the energy management of the plants in the Tokaj region. In 1980, we were reassigned to the Tarcfal headquarters, and I continued to deal with the energetics of the entire firm.

M: How do you remember that era? What was your role?

AT: I have been through a lot during the 40 years spent here. I witnessed the development of the quarries, which gained momentum with the help of Colas after the privatisations. Between 1987 and 1989, I was the deputy manager of the energetics department, which I went on to head from 1989 to 1991. Until 31 December 2016, I also worked as the company's health-and-safety supervisor, and I'm currently the energetics manager of Colas Északkő. One of my most important tasks is to ensure an efficient management of energy – in order to achieve this aim, I was in charge of the tendering of service providers and the procurement of electric power from the free market for several years. Overseeing security activities is also one of my responsibilities, similarly to managing the motor vehicles at the company headquarters.

M: Among the countless memories and recognitions, which one gives you the greatest pride?

AT: On 2 December 2016, I received the Saint Barbara Medal at the national Saint Barbara Day event for my achievements in the mining industry, which filled me with joy.

M: Where do you see room for further improvement at Colas Északkő?

AT: We have become aware that global warming is mainly attributable to greenhouse gases and the increasingly energy-hungry lifestyle of mankind. In pursuit of our own comfort, we tend to neglect our own future. In my opinion, people should come together and make joint efforts to cut excessive energy consumption – to this end, I consider saving energy and reducing our consumption to be crucial. We have to seek the opportunities – also on the company's level – which may seem like small things, but should help us save energy without even noticing it.

ÁTALAKULÁS A CÉGCSOPORTBAN

A COLAS KÖZLEKEDÉSÉPÍTŐ LÉTREHOZÁSÁVAL
A CÉGVEZETÉS RÉGI TERVE VÁLT VALÓRA.



szöveg: Sebestény Péter
fotó: Nagy Balázs

2016 végén a Colas Csoport új tagjaként létrejött a Colas Közlekedésépítő Kft., amely máris három nagy projektben vesz részt. A holding és az eddigi a Colas Hungária részeként, de önálló szervezeti egységként működő Nagy Létesítmények Főigazgatósága (NLFI) különválasztása a cégvezetés régi szándéka volt.

A különböző referenciák pályázati felhasználása mindaddig nem tette ésszerűvé az önállóodást, a jelenlegi közbeszerzési környezetben azonban elérkezettnek láttuk az időt, hogy egy hosszabb távú folyamat során önálló ter-


melőegységként hívjuk életre a cégcsoport új tagját, a Colas Közlekedésépítőt. Az NLFI-ből az új cégbe fokozatosan kerül át a termelés és ezzel együtt a dolgozók, akik közül a fizikai létszám már teljes egészében az új céget erősíti. 2017-ben az NLFI forgalmának mintegy 40 százaléka a Közlekedésépítőben fog realizálódni, a cél pedig az, hogy 2019-re a teljes termelőtevékenység átkerüljön az új cégbe. A Közlekedésépítő két egységre, egy szerkezet- és egy útépítési igazgatóságra tagolódik, vagyis tulajdonképpen meg-egyezik az NLFI korábbi felépítésével. Reméljük, hogy a munkák bővülésével

A LEGELŐREHALADOTTABB NAGY PROJEKTEN, AZ M35-ÖS AUTÓPÁLYÁN A PÁLYASZERKEZET-ÉPÍTÉS MÁR A KÖZLEKEDÉSÉPÍTŐ FELADATA LESZ.

a létszám is növekedni fog, a bővüléssel együtt pedig – várhatóan még idén – a kft. cégforma is megváltozik. Az átalakulás után a cég zártkörűen működő részvénytársaságként folytatja az autópálya- és hídépítési munkákat.

A Közlekedésépítő jelenleg három nagy projektben vesz részt. A 47-es út Hódmezővásárhelyt elkerülő szakaszán már folyamatban vannak a műtárgyak alapozási munkái, az M4-es autópálya Ceglédet elkerülő szakaszán pedig egy két kilométeres, új csomóponttal ellátott szakaszt már önállóan fog kivitelezni a cég, a műtárgyak egy részével együtt. A legelőrehaladottabb nagy projekten, az M35-ös autópályán a pályaszerkezet-építés már szintén a Közlekedésépítő feladata lesz. A jövőben az új nagy projektek pályázatain – ahol lehetséges – elsősorban a Colas Közlekedésépítő fog pályázni, és reméljük, nyerni is. A cégátalakítás hosszabb távú folyamat, melynek első lépéseit az elmúlt időszakban sikeresen megtettük.

HUNGARIAN COLAS GROUP UNDERGOES TRANSFORMATION

 As the newest member of the Hungarian Colas Group, Colas Közlekedésépítő Kft. (Colas Transport Infrastructure Builder LLC) was established in late 2016, and has already participated in three large-scale projects since then. The management has been pondering the separation of the holding company and the Major Projects Division (MPD) – which operated under Colas Hungária, but as an autonomous unit – for a long time. Up to this point, the use of various references for tendering purposes rendered the split unreasonable. However, in the current public-procurement environment, we saw a window of opportunity for bringing Colas Közlekedésépítő to life as part of the Group's long-term strategy. The reassignment of production – and of employees – to the new firm from the MPD is continuous, and the transfer of our physical staff has already been completed. In 2017, some 40% of the MPD's turnover will be realised in Közlekedésépítő, and if everything goes according to plan, the entire production activity will be carried over to the new company by 2019.

Közlekedésépítő is composed of two departments: a structural-construction directorate and a road-construction directorate, which means that its internal organisation is basically identical with that of the MPD. As works keep flowing in, we hope that the new subsidiary's headcount will also grow, and the expansion will lead to – presumably, before the end of the year – a change in the current Kft. (LLC) company form. Subsequently, the company will pursue motorway and bridge construction works as a Zrt. (PLC).

At the moment, Közlekedésépítő is engaged in three extensive projects. On the Hódmezővásárhely bypass section of road 47, foundation works are already in progress for engineering structures. In connection with the Cegléd bypass of motorway M4, the newly formed company will construct a 2-kilometre-long stretch (including a new interchange and some of the structures) autonomously. As for the project in the most advanced stage, motorway M35, Közlekedésépítő will be responsible for pavement-structure construction works. Whenever possible, Colas Közlekedésépítő will submit the – hopefully successful – bids for future large-scale tenders. The corporate transformation is a long-term process, the first challenges of which have been tackled successfully.





GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS SÉTÁNYT ÉPÍTÜNK A PESTI RAKPARTON

A VIZES VILÁGBAJNOKSÁGHOZ KAPCSOLÓDÓAN A DUNA-PARTON TEVÉKENYKEDIK A COLAS ALTERRA.

Idén Magyarországon rendezik a 17. FINA úszó-, vízilabda-, műugró-, műúszó- és nyíltvízi világbajnokságot, melynek egyik fő helyszíne Budapest. A készülődés részeként a pesti rakparton a Kossuth tér és a Dagály fürdő között gyalogos és kerékpáros sétányt épül,

amely biztosítja a kapcsolatot a belváros és a Dagály úszókomplexum között. A Colas Alterra Zrt. és Budapest Főváros Önkormányzata 2016. október 7-én írta alá a szerződést, melynek nettó összértéke 1 130 000 223 forint. A munkaterületet október 12-én vettük át,

a kivitelezésre alig több mint öt hónap állt rendelkezésünkre, a befejezési határidő április eleje volt. A projekt keretén belül egy hét méter széles gyalogos és kerékpárutat építünk utcabútorokkal, a sétány melletti tereprendezéssel együtt. Az úton négy méter

szöveg: Szilaski Ádám
fotó: Gál Gergely

széles gyalogos felületet és 2x1,25 méter széles kerékpársávot alakítunk ki. A szerződés szerint a Népfürdő utca, Duna-part, Dráva utca és az Árpád híd által határolt szakaszon fő feladataink a következők:

- a funkció nélkül maradt vasbeton szerkezetek, támfalak, aszfaltburkolatok elbontása,
- földmunkák, tereprendezési munkák mintegy 25 000 négyzetméteren,
- kerékpár- és gyalogosút építési munkái a Duna partján 1152 folyóméter hosszúságban,
- aszfaltozás 3500 négyzetméteren,
- térkő burkolat építése 7600 négyzetméteren,
- műtárgyépítési munkák, új támfalak építése 430 köbméter szerkezeti beton felhasználásával,
- fapótlási és zöldfelület-rendezési munkák,
- tájépítészeti feladatok,
- felszíni közműépítési munkák, közvilágítás, térvilágítás a sétány teljes hosszán, a Vizai utcai emlékműnél, valamint az Árpád híd melletti új sétánynál 67 darab új közvilágítási lámpa elhelyezése és 1750 folyó-

méteren elektromos kábelhálózat kialakítása,

- utcabútorok, korlátok, kerítések elhelyezése.

A tényleges kivitelezés megkezdése előtt – tekintettel a szűkös határidőre – sok szervezési feladatot át kellett gondolni. A kivitelezés sarkalatos pontja volt az egyes építési helyszínek megközelíthetősége, illetve nehézséget jelentett a párhuzamosan folyó munkák esetén az építési anyagok folyamatos biztosítása. A sétány több ponton beszűkül, így a kétirányú forgalom nem minden esetben tartható fenn. A folyamatosság érdekében a sétányt három szakaszra osztottuk fel. A középső és a déli szakasz között kialakítottunk egy ideiglenes kiszolgáló utat, ezzel biztosítva a járművek ki- és behajtását.

A munkák ütemezése is ehhez a három szakaszhoz igazodik, szigorú betartásuk elengedhetetlen a hatékony és gyors kivitelezéshez. A munkák megkezdésekor a geodéziai kitézéseket követően kiderült, hogy a tervezett gyalogos sétány süllyesztett szegélye a kiviteli tervek alapján nem építhető meg, mivel


AZ ÉPÜLŐ GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS SÉTÁNY A BELVÁROST KAPCSOLJA MAJD ÖSSZE A DAGÁLY ÚSZÓKOMPLEXUMMAL.



a szegélyek szakszerű megtámasztása a védmű megbontásával sem lehetséges. Javaslatunkra a sétányt a kiviteli tervektől eltérően 30-70 centiméterrel eltoltuk keleti irányba, biztosítva ezzel a szegélyek megtámasztásához szükséges helyet, valamint megóvva a védművet a felesleges bontási munkáktól.

A kivitelezést a téli hónapok nehezítették, így az utolsó hetekre meglehetősen sok teendő maradt. Reményeink szerint az átadást követően mind a világbajnokság alatt, mind pedig az azt követő időszakban esztétikus látvány és élmény fogadja a Duna-parton sétálni és kerékpározni vágyókat.

COLAS BUILDS PROMENADE ALONG THE DANUBE FOR PEDESTRIANS AND CYCLISTS

 This year, Hungary will host the 17th FINA World Aquatics Championships, with Budapest as the event's central venue. As part of the preparations, a pedestrian and cyclist promenade is being constructed on the left bank of the Danube (Pest) between Kossuth Square and the Dagály Swimming Complex, with the goal of providing a link between the city centre and the brand-new swimming arena.

Colas Alterra Zrt. and the Local Government of Budapest signed the corresponding contract on 7 October 2016 in a value of 1,130,000,223 forints.

The project requires us to build a 7-metre-wide walkway and bicycle road, including the landscaping of the adjacent areas and the installation of park furniture. The road itself comprises a 4-metre-wide strip reserved for pedestrians and two 1.25-metre-wide lanes for cyclists. Our contract also specifies the demolition of elements that are no longer needed, the performance of earthworks, laying asphalt, and the construction of decorative pavement sections and engineering structures. Furthermore, we must build the related surface utilities, and replace missing trees. Landscaping and the installation of railings and park furniture are also among the various duties undertaken by Colas.

The accessibility of various work-site sections proved to be one of the project's most critical points, and the continuous delivery of building materials was also a considerable challenge in the case of works performed simultaneously. For the sake of continuity, the promenade was split into three sections: northern, southern, and middle. A temporary service route was maintained between the middle and the southern sections, thus ensuring the access of vehicles. The time schedule of works was also adapted to this breakdown, and avoiding any deviations was the cornerstone of a quick and effective work performance. Construction activities were hindered by the harsh winter weather, leaving us with a lot to do in the last weeks of the project. We trust that the result will please the general public, and many pedestrians and cyclists will enjoy the scenic view both during and after the World Championships.

MEDERRENDEZÉS SZÉKESFEHÉRVÁRON

szöveg: Németh István
fotó: Németh István, Thinkstock

A BIZTONSÁGOSABB CSAPADÉKELVEZETÉST IS SEGÍTI A SZÉKESFEHÉRVÁRI VARGA-CSATORNA UTOLSÓ SZAKASZÁNAK MEDERRENDEZÉSE.

A székesfehérvári Varga-csatorna mederrendezésébe az önkormányzat megbízására fogtunk bele. A csatorna a város felszíni vízvezetési rendszerének része, napjainkban pedig egyre fontosabb szerepet tölt be. Utolsó szakaszának mederrendezésével immár egy

rendszerben lehet kezelni a távolabbi városrészek csapadékcatornáit, és biztonságosan el lehet vezetni az egyre gyakrabban előforduló, rövid idő alatt lehulló extrém mennyiségű csapadékot. A Székesfehérvári Városüzemeltetési és Közműellátási Iroda tervei szerint

megépítettünk egy vasbeton „U” elemekkel burkolt kisvízi medret és a nagyobb mennyiségű csapadék biztonságos levezetését elősegítő gyepphézagos elemekkel ellátott rézsűburkolatot az átmeneti szakaszok természetes burkolásával együtt. A belváros és




a Palotavárosi lakótelep közötti kapcsolatot egy keretelemes átereszt beépítésével biztosítottuk, amely felváltotta a régi, csak gyalogosforgalomra alkalmas hidacskaát. A beruházás keretében felújítottuk a Börgyár utca burkolatát az érintett szakaszon, és új szalagkorlátot is építettünk. Az eredetileg tervezett január 12-i befejezés helyett – mintegy karácsonyi ajándékként – december 14-én megtörtént a műszaki átadást.

A kivitelezés során igyekeztünk minél nagyobb figyelmet fordítani a környezet védelmére, megóvására is, a tervezett fakivágást a felére csökkentettük, a területrendezés után pedig negyven facsemetét ültettünk ki, ami reményeink szerint néhány év

Székesfehérvár – közismert becenevén a „Királyok városa” – a középkorban az ország egyik fővárosa, a királyi koronázások és temetkezések helyszíne volt. A török fennhatóságot követően a 17. században a város fejlődése a várfalakon kívül is megnövekedett a nagy számban betelepülő magyar, cseh, osztrák, morva és német nemzetiségű polgárságnak köszönhetően. Az első telepések közül keveseknek jutott hely a belvárosban, így elsősorban Palota- és Rácvárosban telepedtek le. A patakokkal, árkokkal, csatornákkal sűrűn szabdaltságot teremtő terület alkalmas volt a vízért igénylő iparosok (csapók, tímárok, tobakok) megtelepedéséhez. A Gaja, a Varga és a Malom csatornának már nem csak az akkori mocsaras-lápos terület vízvezetésében volt fontos szerepük, hanem a fejlődésnek indult ipar igényeit is kiszolgálták. A területen korán megjelentek a vízígényes mesterségekkel, főként a bőrkiállításokkal foglalkozók, ennek emlékét még ma is őrzi néhány utcanev, mint például a Börgyár dűlő vagy a Tobak utca. A kezdeti kis házi műhelyek, mint amilyen hajdanán a Rác utca 17.-ben a Kistormási-háznál is volt, később nagy gyárakká fejlődtek. Az egykori kis tobakos és tímárműhelyek helyén a Tobak utcában a 19. század második felében már két börgyár is működött.

múlva kellemes lakókörnyezetet biztosít az itt élőknek. Ehhez hozzájárul az is, hogy időközben egy másik beruházás eredményeként már új út köti össze a lakótelepet a várossal. A sikeres átadáson túl annak is nagyon örültünk, hogy Székesfehérvár polgármestere sajtótájékoztatót tartott az elkészült beruházásról és a városfejlesztés egyéb kérdéseiről.

BED REGULATION IN SZÉKESFEHÉRVÁR

 We commenced the regulation works of the Varga Channel in Székesfehérvár following the corresponding order from the local authority. The channel is part of the city's surface-drainage network, and its role is becoming increasingly important in the system. The regulation of its last segment opens the possibility for the unified management of suburban stormwater drains, and accomplishes the drainage of waters from extremely intense rainfalls, which tend to occur increasingly often. Pursuant to the designs drawn up by the Székesfehérvár Office of City Management and Public Utilities, we constructed a bed paved with reinforced-concrete "U" units, and the turf-block-covered slope pavement serving to drain larger quantities of stormwater. In addition, we also built natural stone pavements on some intermediate sections. The connection between the city centre and the Palotaváros residential district was ensured with the installation of a box culvert, which replaced an old bridge suitable only for pedestrian traffic. As part of the investment, we reconstructed the pavement on the affected section of Börgyár Street, where we also set up new guardrails. As a sort of Christmas present, the technical handover was completed on 14 December, instead of the originally planned date of 12 January. Throughout the construction works, we devoted special attention to protecting and preserving the environment: we halved the quantity of tree cuttings, and planted 40 saplings after finishing the landscaping-work phase. Within a couple of years, the trees will hopefully contribute to a more pleasant residential area. The same purpose is served by a parallel investment that resulted in a new road between the district and the city centre. Subsequent to the handover, the mayor of Székesfehérvár held a press conference on the completion of the project and other topics concerning urban development.

szöveg: Márki Péter
fotó: Vrabély Róbert, Thinkstock

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. közbeszerzési eljárásán nyertes, Colas Út Zrt. és Swarco Traffic Hungária Kft. alkotta konzorcium építheti át az M43-as autópálya 31+320 kilométerszelvényénél lévő kéthalmi pihenőhelyet. A nettó 715 millió forintos beruházás eredményeként a jelenleg használaton kívüli kéthalmi pihenőhely területén kétoldali tengelysúly- és össztömegmérő állomás, továbbá egyszerű pihenőhely épül. Az összetett projektben társaságunk 48,7 százalékos részesedéssel konzorciumvezetőként vesz részt.

A PROJEKT SZÁMOKBAN

CKT-4: 241 m³

CP BETON: 129 m³

ASZFALT: 521 tonna

TÉRBURKOLAT: 769 m²

SZEGÉLYÉPÍTÉS: 865 m

BURKOLATIJEL-

FESTÉS: 708 m²

CSAPADÉKCSATORNA-

ÉPÍTÉS: 101 m

VÍZELLÁTÓ VEZETÉK

ÉPÍTÉSE: 510 m

SZENNYVÍZELVEZETŐ

CSATORNA ÉPÍTÉSE: 73 m

Az M43-as autópálya Makótól az országhatárig tartó szakaszát 2015 nyarán adták át, de az eredetileg komplex pihenőhelynek szánt kéthalmi pihenőhelyen csak az útburkolat készült el. Az új autópálya-szakasznak köszönhetően az erre haladó teherforgalom könnyen el tudja kerülni a jelenleg a nagylaki határátkelőhelyen működő tengelysúlymérő állomást, így szükségessé vált egy új állomás kiépítése. A projekt megvalósítására a kéthalmi pihenő területe tűnt a legalkalmasabbnak.

A pihenőhely mindkét oldalán építünk 1-1 mérlegházat, mellék helyiség-épületet a hozzá tartozó épületgépészettel, továbbá a mérőházakhoz kapcsolódó



COLAS BUILDS WEIGH STATION ON THE M43

After prevailing in the public procurement procedure conducted by Magyar Közút Nonprofit Zrt., the consortium formed by Colas Út Zrt. and Swarco Traffic Hungária Kft. was entrusted with rebuilding the Kéthalmi rest area located at chainage 31+320 of motorway M43. The investment – valued at net 715 million forints – targets the construction of weigh stations and simple rest areas along both carriageways, on the area of the currently unused facility. With a share of 48.7%, Colas is participating in the complex project as the consortium leader.

On both the left- and right-side rest areas, we will set up sanitary buildings, weigh stations, and the adjacent reinforced-concrete inspection pits, which will house the scales for measuring axle loads and overall vehicle weight. Our duties also include the dismantling of the measuring devices at the Nagylak weigh station, their relocation to the new site, as well as their commissioning and subsequent certification.

In addition, we will place pre-screening stations on the roads running parallel with the motorway – including professional cameras, an automatic number-plate recognition system, and pavement sensors linked to the variable-message signs. These features aid communication with the drivers of commercial vehicles, instructing them to drive through or to pull over to the checkpoint. As part of the public utility work phase, we are to drill a 250-metre-deep well on the northern side of the station, which will supply the facility with potable water. Building the well's service building and setting up the water-purifying technologies required for ensuring suitable water quality are also among our duties.

The establishment of the weigh station calls for major changes in the existing traffic-engineering elements, and we will also install benches, tables, and waste bins, enabling the rest area to fulfil its intended function. Given the complexity of the job, the 105-day deadline – not including the winter break – that is prescribed for the project is rather tight. A superb level of coordination and work organisation is vital for complying with the deadline. So far, progress has been in line with the pre-set time schedule, and in all probability, we will be able to complete the job by April 2017, as originally planned.

összetettsége miatt rendkívül szoros, melyet csak jól összehangolt és szervezett munkavégzéssel lehet megvalósítani. A projekt jelenleg az ütemezésnek megfelelően halad, így a 2017. április végi határidőre várhatóan elkészülünk.

TENGELYSÚLYMÉRŐ ÁLLOMÁST ÉPÍTÜNK AZ M43-AS AUTÓPÁLYÁN

A COLAS ÚT ÉS A SWARCO TRAFFIC HUNGÁRIA KONZORCIUMA A KÉTHALMI PIHENŐHELY TERÜLETÉN DOLGOZIK.

szöveg: Földesi Csaba
fotó: Rubus Péter

SZAPORODÓ MUNKÁK JÁSZFÉNYSZARU VÁROSÁBAN

A COLAS ÚT MÁR AZ IPARI PARKBAN
ÉPÜLŐ THYSSENKRUPP GYÁRHOZ KAPCSO-
LÓDÓ ÚTÉPÍTÉSI MUNKÁKON IS DOLGOZIK.

A Colas Út Zrt. 2015 óta ismét nagy erővel dolgozik Jászfényszaru városban. Kezdetben két nagyobb munkát sikerült elnyernünk összesen nettó 495 millió forint értékben: a 3106 jelű út 10+861 és 17+858 számú kilométerszelvények közötti szakaszának felújítási munkáit, illetve 12 utca felújítását járdaépítéssel, útfelújítással, az ivóvízvezetékek cseréjével. Mindkét munkát határidőre, a megrendelő megelégedettségére végeztük el, ráadásul a városvezetéssel és a műszaki dolgozókkal is nagyon jó viszony alakult ki. A tapasztalatok alapján úgy érezzük, a járszági városban szeretnek velünk


dolgozni és mi is szeretünk Jászfényszarun dolgozni. A jó kapcsolatnak is köszönhető, hogy 2016 júliusában sikerült egy újabb nagy munkát megnyernünk a település ipari parkjában. A Jászfényszaru Ipari Centrumban jelenleg is olyan sikeres cégek működnek, mint például a Samsung, de emellett több tárgyalás, beruházás, bővítés zajlik a területen. Ezek egyike a Thyssenkrupp zöldmezős beruházása. A gyár hamarosan már Jászfényszarun is gyárt kormányrendszereket és hengerfejbe integrált vezérműtengelyeket. A termelést még idén szeretnék megkezdeni, ennek

érdekében a területen 2 új gyártócsarnok, 1 szociális épület, 1 tesztépület és 1 portaépület épül – az ezekhez tartozó belső útépítési és járdaépítési munkákat végzi a Colas Út. A munkát ezúttal nem az önkormányzat, hanem a Grabarics Építő Kft. mint generál kivitelező rendelte meg. A kivitelezés ideje alatt meg kellett küzdenünk minden egyes négyzetcentiméternyi munkaterület megszerzéséért és megővéséért. Az építkezésen csúcsidőben több mint 40 cég dolgozott, több száz fővel. A mi feladataink közül még hátravan 500 négyzetméter térköves és kulékavicsos járda és 800 folyóméter kerti szegély építése, illetve a végleges forgalomtechnikai munkák elvégzése az útburkolati jelek felfestésével és táblázással.



**FŐBB SZERZŐDÖTT
MENNYISÉGEK**
**FAGYVÉDŐ RÉTEG HOMOKOS
KAVICSBÓL: 1246 m³**
M22 MECHANIKAI STABILIZÁCIÓ KÉSZÍTÉSE: 4878 m³
CKT ÚTALAP: 3621 m³
TÉRKŐFEKTETÉS: 20 500 m²
SZEGÉLYÉPÍTÉS: 4717 m

A WIDENING ARRAY OF WORKS IN THE CITY OF JÁSZFÉNYSZARU

 Since 2015, Colas Út Zrt. has been involved in large-scale works in the city of Jászfényszaru, some 60 kilometres east of Budapest. Initially, we managed to secure two major jobs in a combined value of 495 million forints: the reconstruction works for road 3106 between chainages 10+861-17+858, and the restoration of 12 streets complete with sidewalk construction, pavement renovation, and the replacement of drinking-water lines. We completed both assignments to the satisfaction of our clients, and within the specified deadlines. Meanwhile, Colas formed an exceptionally good working relationship with both city officials and local technical professionals. Based on our experience, we sense that the people of the town found our cooperation fruitful, and the feeling is certainly mutual, as we also enjoyed working in Jászfényszaru. In July 2016, partly owing to these excellent ties, we succeeded in clinching another important job – this time, in the city's industrial park. A number of well-known firms – such as Samsung – already operate in the Jászfényszaru Industrial Centre, and several investments and expansion projects are also under negotiation or preparation. One of these is the greenfield investment of Thyssenkrupp. The company is planning to manufacture steering systems and cylinder-head-cover modules with integrated assembled camshafts, and they intend to kick off production before the end of the year. To achieve this goal, two new production halls, a social building, a testing facility, and a guardhouse is being constructed at the plant – Colas Út is performing the associated internal road- and walkway-construction works. In this case, the order did not come from the local government, but from the general contractor, Grabarics Építő Kft. During the construction phase, we had to literally fight to acquire and secure each square centimetre of the site, which – unfortunately – wasn't always successful. At the peak of the works, over 40 companies were present on the area with hundreds of employees. From our duties, the construction of 500 square metres of walkways and 800 metres of garden kerbs are pending, as well as the installation of permanent traffic-engineering elements, such as road markings and traffic signs. The extension of the final deadline is still in progress – in our opinion, late March or mid-April could be a realistic target for concluding the works.



szöveg: Lada Péter
fotó: Pörnczi Bálint

ZAJLIK A MUNKA A LEGO-GYÁR TERÜLETÉN



BÁR A LEGNAGYOBB LÉLEGZETVÉTELŰ MUNKÁKAT ÁTÜTEMEZTÜK, TOVÁBBRA IS AKTÍVAN JELEN VAGYUNK NYÍREGYHÁZÁN.

2016 októberében átütemeztük a nyíregyházi LEGO játékelemgyár bővítésének nagyobb volumenű munkáit, egy kisebb raktárpépület, úgynevezett box highbay, azaz dobozalapú magasraktár kivitelezési munkái azonban megkezdődtek. A nagyjából 7900 négyzetméter területű épület alapozási munkáihoz tartozó nagy tömegű földmunkák kapcsán a lavírsík kialakítását és az alaplemez alatti ágyazat készítését a Colas Út Zrt. végzi. A cölöpözés még tavaly elkészült, az ágyazat beépítését 2017 márciusában kezdtük.

Emellett továbbra is jelen vagyunk a gyár területén zajló egyéb kivitelezési munkákkal kapcsolatban. A közelmúltban építettünk át egy felvonulási utat, valamint feladataink közé tartozott a LEGO által megvásárolt további területek tereprendezése is. Februárban megkezdtük egy 7200 négyzetméteres ideiglenes parkoló kialakítását, amely a megnövekedett személygépjármű-forgalom miatt vált szükségessé. 2017 áprilisában a hulladékártató épülethez kapcsolódó 2000 négyzetméteres terület aszfaltozása is a mi feladatunk lesz.



WORKS UNDER WAY AT THE LEGO FACTORY

Although large-scale works concerning the expansion of the Nyíregyháza LEGO toy-brick factory were re-scheduled in October 2016, we have commenced construction of the so-called box high bay, a smaller storage unit. In connection with the high-volume earthworks required for the foundation of the roughly 7,900-square-metre building, Colas Út Zrt. was tasked with forming the load-bearing subgrade and preparing the bedding under the foundation slab. Piling operations were concluded last year, and we are to commence the installation of the bedding in March 2017.

Furthermore, we are engaged in a number of other construction works on the area of the plant. Recently, we rebuilt a service road, and our assignment also includes landscaping works on some neighbouring plots purchased by LEGO. Depending on the weather conditions, we will begin setting up a temporary parking lot in February 2017, which was rendered necessary by increased vehicle traffic. In April 2017, we are to install asphalt pavement on a 2,000-square-metre area adjacent to the factory's waste-storage facility.

szöveg: Ernyey Péter
fotó: Ernyey Péter

A TATABÁNYAI IPARI PARKBAN DOLGOZIK A COLAS ÚT

EGY ÚJ RAKTÁRCSARNOK KIVITELEZÉSÉHEZ KAPCSOLÓDÓ ÚTÉPÍTÉSI MUNKÁKAT VÉGEZZÜK A TÉRSÉGBEN IGEN JELENTŐS IPARI PARKBAN.

A Colas Út Zrt. végzi a Tatabányai Ipari Parkon belül működő CTPark Kft. közel 30 000 négyzetméteres új raktárcsarnokának kivitelezéséhez tartozó útépítési munkákat. A projekt keretén belül megépítünk egy 850 méter hosszú kiszolgáló utat, 41 kamiondokkoló- és parkolóállást, valamint az üzemhez tartozó 150 személygépkocsi-parkolót. A kivitelezés során beépítünk 1100 köb-

méter FZKA útalapot, 2100 köbméter Ckt burkolatalapot, 3200 tonna aszfaltot, 6900 négyzetméter térkő burkolatot és 1800 folyóméter szegélykövet. Némiképp nehezíti a dolgunkat, hogy az építési munkák nagy részét a téli, kora tavaszi időszakban kell elvégezni, a számos szakági kivitelező párhuzamos munkavégzése miatt pedig megfelelően kell koordinálni a folyamatokat.



BEÉPÍTETT MENNYISÉGEK
FZKA ÚTALAP: 1100 m³
CKT BURKOLATALAP: 2100 m³
ASZFALT: 3200 t
TÉRKŐ BURKOLAT: 6900 m²
SZEGÉLYKŐ: 1800 fm

COLAS ÚT ENGAGED IN WORKS AT THE TATABÁNYA INDUSTRIAL PARK

Colas Út Zrt. is currently carrying out the road-construction works related to the new 30,000-square-metre warehouse of CTPark Kft., a company based in the Tatabánya Industrial Park. The project requires us to build an 850-metre-long service road, 41 lorry-loading docks, and a parking lot for 150 cars.

As part of the construction, we will install 1,100 cubic metres of FZKA road base, 2,100 cubic metres of Ckt pavement base layer, 3,200 tonnes of asphalt, 6,900 square metres of decorative pavement, and 1,800 metres of kerb blocks.

As a slight hindrance, the bulk of the construction job has to be performed in the winter and early spring seasons, while we also have to keep an eye on proper coordination due to the simultaneous presence of numerous specialised contractors on the site.

The Tatabánya Industrial Park was established to present an efficient solution for the employment problems of the city and the surrounding region: it is intended to play a key role in creating a vast number of new jobs, while also stimulating technological development, as well as the formation and preservation of a highly-diversified industrial culture. Following the town's initiative in 1997, the industrial park was among the first of its kind in Hungary. As a result of rapid expansion, the park currently occupies plots belonging to the administrative area of two different settlements: Tatabánya and neighbouring Környe.

szöveg: Oláh Péter
fotó: Szabó Máté



ELKERÜLŐ UTAT ÉPÍTÜNK HÓDMEZŐVÁSÁRHELYNÉL

A NAGYSZABÁSÚ BERUHÁZÁS SORÁN MEGÉPÍTJÜK MAGYARORSZÁG LEGMAGASABBAN FUTÓ KÖRFORGALMI CSOMÓPONTJÁT.


2016. október 24-én a NIF Zrt. aláírta a 47-es főút Hódmezővásárhelyt északról elkerülő szakaszának kivitelezésére vonatkozó szerződést a Colas Út Zrt., a Colas Hungária Zrt., a Colas Közlekedésépítő Kft. és a Délút Kft. konzorciumával. A projekt magában foglalja a 13 kilométer hosszú szakasz kivitelezési munkáin kívül a kiviteli tervek elkészítését és engedélyeztetését is. A konzorciumon belül, mint a Colas cégcsoport új zászlóshajója, a Colas Közlekedésépítő Kft. végzi a műtárgyépítések 98 százalékát. A teljes műtárgyépítés volumene eléri a 6,2 milliárd forintot. A projekt különlegessége az elkerülő út végcsomópontjának hídcsomópontja, amely Hódmezővásárhely kapujaként egy körforgalmat emel a 47-es főút és az amellet szorosan haladó vasút fölé. A körforgalom megépítése a legkritikusabb pont a kivitelezés során, ugyanis a szerződésünk szerint már 2018. március 24-én ideiglenesen forgalomba kell helyeznünk.

Ez az átfutási idő – tekintve, hogy mindössze egy nyár áll a rendelkezésünkre – igencsak próbára fogja tenni a konzorcium teljesítőképességét. A megépülő műtárgycsoport Magyarország legmagasabban futó körforgalmi csomópontja lesz (nagyjából 4 méterrel lesz magasabb, mint a budaörsi csomópont), összesen 9 hídja pedig az elkövetkező években alapvető hídépítési referenciaként szolgál majd. A kilenc híd közül három öszvér szerkezetű, négy előre gyártott vasbeton gerendás híd, kettő pedig monolit szekrényhíd, amelyet az MO-s déli szektorának kivitelezése óta nem építettünk. A 127-es számú végcsomóponton kívül még három híd épül az új szakaszon. Egy a 130-as jelű vasútvonal Szentés–Hódmezővásárhely közti szakaszán, egy gyalogos és kerékpáros aluljáró, illetve a 45-ös út forgalmát a 47-es út fölött átvezető híd. A szerződés kötés után az építető nagyon hamar, 2016. november 3-án átadta a munkaterületet, a konzorciumi partnerek pedig – példamutatóan egységben – óriási erővel hozzá is kezdtek az olyan akadályok elhárításának, mint a lőszermentesítés, közműkiváltások, régészeti munkagödörök megszüntetése. Ennek eredményeként az eredeti ütemezésnek megfelelően, 2017. január közepén elkezdtek a hidak alapozási munkáit. Sajnos a rendkívüli hideg egész januárban kitartott, az elmúlt harminc év egyik leghidegebb hónapjában a hőmérő gyakran még –18 foknál is kevesebbet mutatott. A szélsőséges időjárás próbára tette mind az embereket, mind a gépek tűrőképességét. Szakadtak a hidraulikák, dugultak a pumpák, dideregtek a kezek.

A HIDAKRÓL SZÁMOKBAN:
80 CM ÁTMÉRŐJŰ FÚRT CÖLÖP: 5600 m
30×30-AS ELŐRE GYÁRTOTT VERT CÖLÖP: 7500 fm
SZERKEZETI ACÉL: 330 t
HÍDGERENDA: 6300 fm
SZERKEZETI BETON: 13 000 m³
LEGNAGYOBB TÁMASZKÖZ: 40 m
LEGHOSSZABB HÍD: 220 m

A február sem hozott sok könnyebbséget az időjárás szempontjából: a hőmérséklet ugyan valamennyit emelkedett, de a több napon keresztül lezúduló eső a fagyott talajon pillanatok alatt sártengerré változtatta a teljes környéket, jelentősen akadályozva ezzel az alapozási munkákat. Mindennek ellenére már elkezdtek építeni az első falakat és pilléreket, nagyon reménykedünk a kedvező márciusi időjárásban, és felkészülünk a feszített tempójú munkavégzésre, hogy a munkák biztonságosan elkészüljenek a jövő évi ideiglenes forgalomba helyezéshez.

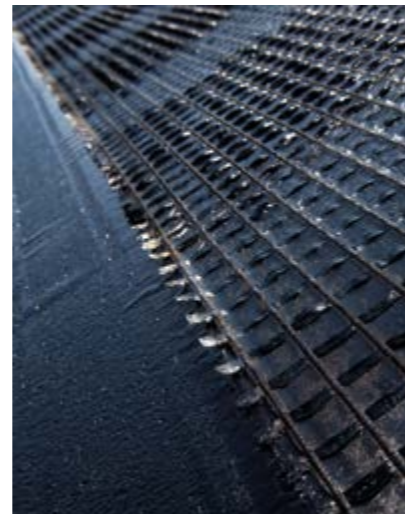
COLAS BEGINS WORKS ON HÓDMEZŐVÁSÁRHELY BYPASS

 On 24 October 2016, the National Infrastructure Development Agency and the consortium uniting Colas Út Zrt., Colas Hungária Zrt., Colas Közlekedésépítő Kft., and Délút Kft. signed the contract for a new segment of main road 47 to bypass Hódmezővásárhely from the north. In addition to building the 13-kilometre-long road section, the project also includes the preparation of the construction designs and the obtaining of the necessary permits. Within the consortium, the new flagship of the Hungarian Colas Group, Colas Közlekedésépítő Kft., is to perform 98% of the works on engineering structures – the aggregate value of which is over 6.2 billion forints. A group of bridges located at the terminal point of the bypass road is perhaps the most unique element of the project. As a symbolic gate to the city, the structures elevate a vast roundabout above main road 47 and the parallel railway line. The construction of this roundabout is the most critical step of the investment, as our contract requires us to open it to traffic temporarily until 24 March 2018. The short construction period – considering that only one summer season will be available for the works – will truly put the consortium to the test. The structure is set to become the highest elevated roundabout interchange in Hungary (approximately 4 metres higher than the Budaörs interchange), and the nine bridges comprising the system will serve as a paramount bridge-construction reference for the company. Out of the nine bridges, three are to be built with composite structures, four with pre-cast reinforced-concrete girders, and the remaining two bridges will be built with monolithic box girders – the likes of which haven't been constructed by either of the Colas companies since the Dulácska viaduct. In addition to the terminal interchange, three further bridges will be erected on the section. Following the signature of the contract, the client wasted no time and handed over the job site on 3 November 2016, allowing us to kick off foundation works for the bridges in mid-January. Despite freezing temperatures in the first month of the year, we made significant progress, and we are already building the first walls and piers. With high hopes for favourable weather conditions in March, we have prepared for an intense pace of work performance in order to ensure completion by the deadline.

szöveg: Colas SA
fotó: Joachim Bertrand / Colas

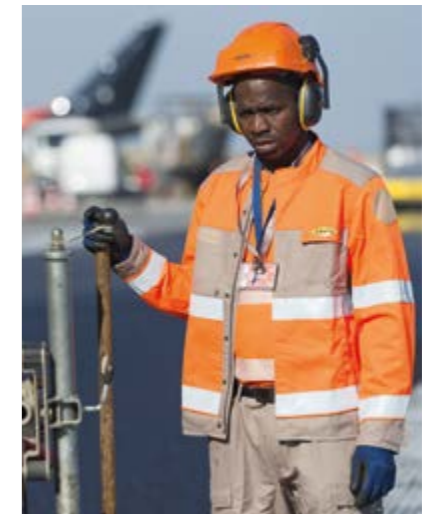
REPÜLŐTÉREN DOLGOZOTT A FRANCIA COLAS

A COLAS ÎLE-DE-FRANCE NORMANDIE ALIG TÖBB, MINT KÉT HÓNAP ALATT ÚJÍTOTTA FEL A PÁRIZSI CHARLES DE GAULLE REPÜLŐTÉR 2-ES KIFUTÓPÁLYÁJÁT.



A Colas Île-de-France Normandie (IDFN) csapata a Colas Grands Travaux-val közösen 2016. június elején kezdte meg a kivitelezést, az első lépés a Roméo elnevezésű gurulóút rehabilitációja volt. Ezután július közepén kezdődött a 2-es kifutópálya felújítása négy kilométer hosszúságban. A feladat rendkívül összetett volt: először a kifutópálya burkolatát kellett felmarni, a meglévő betonlapot és padkát elbontani mintegy 20 000 négyzetméteren. A projekt része volt az új pályaszerkezet megépítése, az aszfaltozás, a csatornázás és a vonal menti vízelvezetés kiépítése,

a burkolati jelek felfestése és a világítás telepítése. Csúcsidőszakban több mint 250 ember dolgozott a területen. A munkálatok a labdarúgó-EB után kezdődtek, hogy a kivitelezés ne zavarja az erős légi forgalmat. A teljes felújítás – köszönhetően az egész Colas Csoport mozgósításának – alig több, mint két hónapot vett igénybe, és szeptember végén be is fejeződött. A szűk határidők, a szigorú biztonsági előírások miatt a Colas IDFN úgy döntött, hogy a helyszínen telepít egy aszfaltkeverő telepet, egy mobil törőgépet, valamint egy laboratóriumot. Ezekkel a felszerelésekkel tudta biztosítani





a nagyszabású projekt határidőre történő megvalósítását és szavatolni az elvégzett munka minőségét. A projekt méretét jól mutatja, hogy a Colas tizenöt egysége és leányvállalata vett részt az előkészítésben és a megvalósításban. A Wallers-i kőbánya (Colas Észak-Picardie) biztosította



például a 80 000 tonna mészkő zúzott követ, a Cosson a bontott beton-alapok összetörését és a 100 000 tonna felmárt aszfalt újrahasznosítását végezte. A kivitelezés igazi csapatmunka volt, mindenki hozzátette a magáét, ki alapanyaggal, ki gépekkel, technológiával vagy munkával


járult hozzá a projekt sikeréhez. Mindezeknek köszönhetően öt hónapos előkészítés és tízhetes kivitelezési időszak után adta át a párizsi Charles de Gaulle repülőtér 2-es kifutópályáját a Colas IDFN. A teljes felújítást követően a kifutót 2016 októberében nyitották meg újra a repülőgépek előtt.



A RENDKÍVÜL ÖSSZETETT PROJEKTBEN A COLAS TIZENÖT EGYSÉGE ÉS LEÁNYVÁLLALATA VETT RÉSZT AKTÍVAN.



FRENCH COLAS SUBSIDIARIES ACE AIRPORT JOB

 In cooperation with Colas Grands Travaux, the team of Colas Île-de-France Normandie (IDFN) kicked off the works in June 2016 with the rehabilitation of taxiway Romeo. In mid-July, the reconstruction of runway 2 followed in a length of 4 kilometres. The job was exceptionally complex: in the first stage, the pavement of the runway had to be milled up to allow the demolition of the concrete base and kerbs on no less than 20,000 square metres. The project entailed the construction of the new pavement structure, laying asphalt, the establishment of the drainage network, the application of pavement markings, and the installation of the lighting system. In the peak period, over 250 people worked on the site.

In order to prevent the construction operations from interfering with the increased air traffic, the works started after the European football championship, and the complete renovation – thanks to the mobilisation of the entire Colas Group – was wrapped up by the end of September, taking just over two months. Due to tight deadlines and strict safety regulations, Colas IDFN opted to set up an asphalt-mixing plant, a mobile crusher, and a laboratory on site. These pieces of equipment enabled the company to comply with the deadlines of the large-scale project and to guarantee the quality of the performed works.

The extent of the job is well illustrated by the fact that 15 Colas units and subsidiaries participated in its preparation and realisation. For instance, the quarry of Wallers (Colas Nord Picardie) supplied 80,000 tonnes of crushed limestone, while Cosson was engaged in breaking up the demolished concrete slabs and recycling the milled-up asphalt layers. The construction was a textbook example of teamwork: each unit did its part, contributing to the success of the job by providing base materials, machinery, technology, or manpower. As a result of this collaboration, IDFN handed over runway 2 of the Paris Charles de Gaulle Airport after five months of preparations and a construction period of ten weeks. Following the comprehensive renovation, the runway was reopened to aircraft in October 2016.

AZ ÉV DOLGOZÓI 2016



PUCHARD ZOLTÁN

► **TECHNOLÓGIAI IGAZGATÓ,
COLAS HUNGÁRIA**

Zoltán 2004 óta dolgozik a cégcsoportnál a Colas Hungária technológiai igazgatójaként. Nagyon büszke arra, hogy az útépitési technológiák innovációja területén világszerte élen járó Colas cégcsoport egyik legjobban felszerelt laboratóriuma Budapesten található. Technológiai igazgatóként számos kihívással találkozik nap mint nap, a munkája mellett számos szakmai bizottságban vesz részt. Zoltán munkája elismeréseként 2017-ben Arany mérföldkő díjat vehetett át.



SÁFÁR ENDRE

► **MŰSZAKI SZAKÉRTŐ,
COLAS ALTERRA**

Endre 1998-ban került az Alterrához fejlesztési csoportvezetőként. Azóta különböző pozíciókban foglalkozik az Alterra műszaki jellegű problémáinak megoldásával, jelenleg műszaki szakértőként dolgozik a cégnél. Kollégáival nagyon jó a kapcsolata, minden helyzetben számíthatnak egymásra. Felnőtt fia az Egyesült Államokban él. Endre nagyon élvezi a természet közelségét, emellett a komolyzene, az olvasás és biciklizés jelent számára igazi kikapcsolódást.



APRÓ BARNABÁS

► **BÁNYAMÉRNÖK,
COLAS ÉSZAKKŐ**

Barnabás 2008 januárjában csatlakozott a Colas Hungária csapatához, ahol kezdetben műszaki asszisztensként, később mérnökként segítette a közép-európai bányászati igazgató munkáját. 2014 októberétől a Colas Északkő csapatát erősíti mint bányamérnök. Hogy munkáját még magasabb színvonalon végezhesse, jelenleg földmérő mérnök szakon tanul. Kevés szabadidejét feleségével és 11 éves lányával tölti.



SÁNTHA GYULA

► **JOGTANÁCSOS, COLAS ÚT**

Gyula öt éve erősíti a cégcsoportot, jelenleg a Colas Út jogtanácsosaként dolgozik. Munkája mellett fontos számára a család, sok időt tölt négyéves kislányával, Lucával. Szabadidejében szívesen hódol a kultúrának és a sportoknak egyaránt, két kedvenc hobbija az olvasás és a futás.

VÁRNAI ERIKA

► PROJEKT GAZDASÁGI VEZETŐ, COLAS NLF

Erika 2011-ben kezdett dolgozni a Nagy Létesítmények Főigazgatóságánál, jelenleg az M35-ös projekt gazdasági vezetője.

Miskolcon él, egy tízéves kislánya van, aki imád focizni, így szabadidejük nagy részét a futballtornák teszik ki.



OUR COLLEAGUES

🇬🇧 ZOLTÁN PUCHARD

► TECHNOLOGY DIRECTOR, COLAS HUNGÁRIA

Zoltán has been with the Hungarian Colas Group since 2004 as the technology director of Colas Hungária. Since Colas is one of the companies spearheading the innovation of road-construction technologies worldwide, Zoltán takes a lot of pride in the fact that Budapest is home to one of the international Group's best-equipped laboratories. As a technology director, he faces numerous challenges each day, while he also participates in the work of several professional committees in addition to his daily tasks. In recognition of his achievements, Zoltán was honoured with the "Golden Milestone" Award in 2017.

ENDRE SÁFÁR

► TECHNICAL EXPERT, COLAS ALTERRA

Endre was hired by Alterra in 1998 as a development team leader. Since then, he has been dedicated to solving the company's technical issues in various positions - at the moment, he is employed as a technical expert. He has an excellent work relationship with his colleagues, as they can count on each other in every situation. Endre, whose grown-up son lives in the United States, enjoys being close to nature - in addition, his favourite pastime activities include enjoying classical music, reading, and cycling.

BARNABÁS APRÓ

► MINING ENGINEER, COLAS ÉSZAKKŐ

Barnabás joined the team of Colas Hungária in January 2008. Initially, he supported the work of the Central European mining director as a technical assistant, and subsequently as an engineer. In October 2014, he completed his transfer to Colas Északkő to become a mining engineer. In order to fulfil his duties with an even higher standard of expertise, he is currently enrolled in a training programme to be qualified as a land survey engineer. Barnabás spends the little free time he has with his wife and 11-year-old daughter.

GYULA SÁNTHA

► LEGAL COUNSEL, COLAS ÚT

Gyula has been backing the work of the Group for five years, and he currently works as the legal counsel for Colas Út. He is a true family man: when not on the job, he prefers to spend time with his four-year-old daughter, Luca. Gyula also enjoys devoting time to both culture and sports, as his favourite hobbies include reading and running.

ERIKA VÁRNAI

► FINANCIAL SUPERVISOR, COLAS MPD

Erika started working for the Major Projects Division in 2011, and she is currently overseeing the finances of the M35 project. She lives in Miskolc, and has a teenage son who loves playing football - no wonder most of their free time is taken up by football tournaments.

VESZPRÉM:

A VÁROS, AHOL MINDENKI OTTHON ÉREZHETI MAGÁT

HAZÁNK EGYIK LEGKEDVESEBB, LEGÉLHETŐBB VÁROSA VESZPRÉM, AMI MÁR RÉG TÚLNŐTT AZON, HOGY CSAK A KIRÁLYNÉK VÁROSAKÉNT EMLEGESSÜK.

Veszprém csendes, visszahúzó város. Figyelni kell rá, megismerni és megszeretni. Sokat kell bóklászni utcáin, terein, hogy megértsük sajátos lelkületét. Hallgatni kell a harangzúgást, figyelni kell a falait, épületeit. Veszprém dombjai és völgyei, boltívei és tornyai, a lejtős, szűk utcák és

a tágas terek sok olyan titkot rejtenek, melyek felfedezésre várnak. Eltévedni nem lehet, mert a középnyelven mindig ott a veszprémi vár. Így van ez már évszázadok óta, hiszen a vár nagyjából a X. században épült egy a völgyből kiemelkedő sziklagérinten. A szabálytalan alaprajzú, festői

szépségű barokk és klasszicista paloták beépített várnegyed számos egyházi, tudományos és művészeti intézmény otthona, élénk forgalmú turisztikai célpont. Veszprém városáról legtöbbször a Királyné városának becenevén jut eszünkbe, köszönhetően Gizella királynénak,

szöveg: Mátyás Lara
fotó: Nagy Balázs

akinek Veszprém a kedvenc tartózkodási helye volt. Később évszázadokon át a veszprémi püspökök koronázták meg a magyar királynékat, és viselték a királyné kancellárjának címét. A városnak fontos szerepe volt a kereszténység bevezetéséért vívott harcban is, hiszen István királyunk itt győzte le Koppány seregeit. Kedvező földrajzi adottságainak köszönhetően Veszprémnek szinte mindig kiemelt gazdasági-társadalmi szerepe volt az országban, ma pedig valószínűleg az egyik legélhetőbb, legkedvesebb város hazánkban. Egyetemi városként mindig nyüzsgő és élettel teli, ráadásul kiemelkedően gazdag kulturális és szórakozási lehetőségeket kínál. Két színháza, a nyáron egymást érő fesztiválok, az új építésű Hangvilla, az ötezer férőhelyes Veszprém Aréna, a Balaton kellemes, de nem tolatkodó közelsége, páratlan szépségű és hangulatú belvárosa méltán emeli a legkedveltebb városok közé. A Fejes-völgyben bújik meg a Kittenberger Kálmán Növény- és Vadaspark, ahol a nagy kedvencek mellett különleges állatritkaságok élnek. Az állatkert mellett a Veszprém-völgy felújított rendezvény-



tere, sétaútvonalai, játszóterei csábítják a kicsiket és a nagyokat is aktív pihenésre, kikapcsolódásra. A város töretlenül nyit az új felé: az éttermek, bisztrók, kávézók, cukrászdák, vendéglátóhelyek és szálláshelyek kifogástalan minőségben várják a látogatókat. Emellett azonban Veszprém példaértékűen őrzi gazdag múltját.

VESZPRÉM A LEGMAGASABBAN FEKVŐ MEGYESZÉKHELY: ÁTLAGOSAN 260-270 MÉTERREL TALÁLHATÓ A TENGERSZINT FÖLÖTT.



A vár ma is nagyon szép állapotban várja a sétálni vágyókat, tövében a Tűztorony is látogatható, a régi épületek szinte mind felújítva, kicsinosodva ölelik körül a visszhangzó tereket. A város magával ragadó hangulata, a barátságos fogadtatás garantálja, hogy mindenki otthon érezze magát Veszprémben – egy hétfélegre vagy egy életen át.

MEETING POINT: VESZPRÉM –
A CITY FOR ALL SEASONS

 Veszprém is a quiet, serene city about 100 kilometres southwest of Budapest. Falling in love with it requires visitors to pay attention and explore its secrets: to stroll down its streets and squares while soaking up the atmosphere. Fortunately, getting lost is out of the question, because the castle of Veszprém is always there, towering in the centre of the city as a beacon. This has been the case for hundreds of years, as the mighty castle was built onto the ridge rising above the valley in the 10th century. Filled with picturesque Baroque and Classical palaces, the castle district is home to numerous institutions of religion, science, and art, while also being a popular destination among tourists. Veszprém was the favourite residence of Queen Gisela, earning it the nickname "City of Queens" among Hungarians. The town also had an important role in the effort to convert Hungary to Christianity, as this was the spot where the country's first king, Saint Stephen, defeated Koppány, a rebellious pagan leader. Owing to its favourable geographical position, Veszprém has always retained its leading economic and social role through the ages, to become one of the most liveable and charming cities in Hungary. As a university town, it is always vivid and lively, offering an astonishing variety of cultural programmes and entertainment. Its two theatres, the series of countless festivals in the summer, the newly built Hangvilla music hall, the 5,000-seat Veszprém Arena, the pleasant proximity of Lake Balaton, and the unparalleled character of the city centre certainly lift Veszprém to rank among the most popular tourist destinations in the country. The Kittenberger Kálmán Zoo and Botanic Gardens is hidden in the Fejes Valley, showcasing kids' most favourite animals along with some rarely seen species. Besides the zoo, the recently renovated open-air venues, walkways, and playgrounds provide active recreation for people of all ages. Evidently, the city is open to embracing the new: visitors are awaited by a flawless quality of restaurants, bistros, cafés, pastry shops, and hotels. Meanwhile, Veszprém does an exemplary job in safeguarding its rich historical past: the castle has been preserved in an excellent condition, and the same can be said about the medieval fire lookout tower standing nearby. The old buildings that surround the echoing squares have been refurbished and redecored with the utmost attention to detail. This captivating charisma and the friendly locals guarantee that one would always feel home in Veszprém – weather staying for a weekend or for a lifetime.

SANTIAGO CALATRAVA A MA ÉLŐ EGYIK LEGHÍRESEBB ÉPÍTÉSZ, MÉRNÖK, AKI SZOBORSZERŰ ÉPÍTMÉNYEIVEL ÚJ SZÍNT HOZOTT A MÉRNÖKI LÉTESÍTMÉNYEK TERVEZÉSÉBE.



Valencia: Művészetek városa

szöveg: Mátyás Lara
fotó: Thinkstock, flickr



Turning Torso, Malmö



Autostrada A1 hidak, Olaszország

„A HÍD TÖBB, MINT ÁTKELÉS „ EGY AKADÁLYON

A spanyol származású Santiago Calatrava építész, mérnök – de nevezhetjük éppen szobrásznak is –, akinek kézjegye, hogy még a kifejezetten funkcionális mérnöki létesítmények tervezésénél is erőteljes, szimbolikus formákkal dolgozik, valóságos műalkotássá emelve azokat. A klasszikus épületek mellett hidak, vasútállomások, repülőterek, buszpályaudvarok fűződnek a nevéhez, s a jellegzetes, organikus formákat idéző építményei messziről felismerhetők. Munkái egyszerre modern, high-tech alkotások, és sokszor természeti formákra emlékeztető építmények: a szemlélők kagylókhoz, madarakhoz, fákhoz, hangszerekhez, különböző állatok csontvázához hasonlították épületeit. Santiago Calatrava 1951. július 28-án született Benimámetben, Valencia közelében. Diplomáját a valenciai Építész-

és Iparművész Egyetemen szerezte 1975-ben, majd a Zürichi Svájci Szövetségi Műszaki Intézetben építőmérnöki tanulmányokat folytatott. A doktori cím megszerzését követően építészirodát nyitott Zürichben. Először egyedül dolgozott, csak ügyvéd felesége, Roberta segített neki. Tetőtér-beépítéseket, bejárásokat, apróságokat tervezett ebben az időben. Később a Calatrava Valls SA irodákat nyitott Valenciában és Párizsban. 2000-ben a cég már 40 építész, mérnököt és technikust alkalmazott, s ez a szám azóta is folyamatosan növekszik. Már Calatrava pályájának kezdetén meghatározók voltak a hidak és a különböző vasútállomások, első nagyobb volumenű megbízásai egyike (társzerzőként) az 1971-ben leégett luzerni vasútállomás fogadócsarnokának rekonstrukciója volt (1983–1989). A spanyol építész

ezzel párhuzamosan tervezte a zürichi Stadelhofen állomást, ami szintén ennek az időszaknak az egyik kiemelkedő műve. A kezdeti sikerek után hamarosan jöttek az újabb megbízások. Az 1994-ben megépült lyoni Saint-Exupéry vasútállomás tetőszerkezete hatalmas vasbeton szárnyra emlékeztet, mintha egy ősi madárszerű lény készülne éppen elrugaszkodni. Az épület a nagy sebességű TGV vonatok megállóját és a repülőtéri terminált köti össze, amit Calatrava egy 180 méteres vasbeton és üveg hídkompozícióval valósított meg. A szárnymotívum azóta számos épületben visszaköszönt. Az 1998-as liszaboni világkiállítás szimbolikus és tényleges kapujaként épült meg Calatrava állomás-épülete, a Gare do Oriente. Az épület feladata volt, hogy komplex közlekedési csomópontként ideiglenesen kiszolgálja



Margaret Hunt Hill Bridge, Dallas

„A HIDAK ENERGIÁT TÖLTENEK A TÁJBA. SZERINTEM HIDAT ÉPÍTENI SZIMBOLIKUS GESZTUS, AMELY EGYSZERRE KAPCSOLÓDIK AZ ÁTKELŐK IGÉNYEIHEZ ÉS EGY AKADÁLY LEGYŐZÉSÉHEZ.”

Centre for Architecture Art Design and Urban Studies ezt a kitüntetést minden évben annak az építésznek ítéli oda, aki terveivel és megvalósult munkáival az európai humanizmus szellemét képviseli, új utat nyit a kortárs építészetben. „Nem az a felelősségük, hogy a kommunális épületeket a lehető legolcsóbban, hanem hogy a legszebben valósítsák meg. Művészet nemcsak a múzeumokban,

hanem az utcán is van; minden, amit használunk, megfogunk, közlekedünk rajta mindennap. Hidak, állomások, repülőterek: a társadalom kiszolgálására épültek. Kézzelfogható termékek, amik túlélnek minket, az örökség, amit az utánunk következőknek hagyunk. A jó építészet mindenkinek jó, nem beszélve azokról, akik a megbízást adják” – nyilatkozta egy 2000-ben adott interjúban. A még mindig rendkívül aktív Calatrava az elmúlt tíz évben is olyan figyelemre méltó építményeket tervezett, mint a Húrok hídja Jeruzsálemben, egy ellenmondásos megítélésű gyaloghíd a velencei Canal Grande felett, TGV vasútállomás a belgiumi Liege-ben, a Samuel Beckett-híd Dublinban vagy épp a Béke hídja Calgaryban. Érdekes megemlíteni, hogy Olaszországban például autópályahidak tervei is kerültek ki a keze közül, melyek bár messzemenőig funkcionálisak, mégis magukon viselik Calatrava jellegzetes vonásait. Talán a legtöbb kritika Calatrava legutóbbi, 2016-ban átadott állomásépületét, a klasszikus értelemben pályaudvarnak

nem is nevezhető New York-i World Trade Center közlekedési csomópontot illeti. A monumentális, szárnyaló épület építési ideje és költségvetése is jócskán elszállt a tervezettekhez képest. A hét évvel megsűszött és költségeiben megduplázódott, végeredményben 4 milliárd dollárba került, és a kért változtatások ellenére is ízig-vérig Calatrava elképzeléseit tükrözi.



Samuel Beckett-híd, Írország

a világhiállítás közönségét, átszállási kapcsolatot létesítve a különböző típusú vasútvonalak, a metró, a busz és az autós forgalom között. A pályaudvarnak fontos szerepe volt abban is, hogy a korábban a vasút által egymástól elvágtatott vízpartot és a várost összenyissa, közöttük tényleges kaput teremtsen. A magasított vágányok alatt szabályos agora jött létre üzletekkel, padokkal, nagyvonalú térhasználattal. Santiago Calatrava neve általában a nagyközönség számára sem ismeretlen, kézjegyévé vált jellegzetes íves vonalvezetését, emblematikus megoldásait sokan felismerik. De amennyire ismert, ugyanannyira ellentmondásos is munkásságának megítélése. Vannak, akik szemfényvesztő, monumentális giccsnek tartják, mások istenítik hatalmas csarnokszerkezeteinek könnyedségét, hídjai légyes íveit, bravúros mérnöki megoldásait. A kortárs építészet neofuturistának tartott, vizionárius alakja 2015-ben elnyerte az Európai Építészet Díját. A díjat adományozó, athéni székhelyű European




Peace Bridge, Kanada

„A MODERN HIDAK MŰALKOTÁSOK LEHETNEK – ÉLETTELEI ELEMEL, MELYEK FORMÁT ADNAK A HASZNOS MINDENNAPOKNAK.”



Belgium, Liege

“A BRIDGE IS MUCH MORE THAN A WAY TO CROSS AN OBSTACLE”

 Spanish architect and engineer – but it is also safe to call him a sculptor – Santiago Calatrava is widely known for working with powerful, symbolic shapes, even when designing functional engineering structures, morphing them into pure pieces of art. In addition to conventional buildings, structures like bridges, train stations, airports, and bus terminals bear the marks of his imagination, and his constructions, which often feature striking organic patterns, are unmistakable. His works forge modern, high-tech creations into buildings resembling natural formations, reminding onlookers of seashells, birds, trees, musical instruments, or animal skeletons. Santiago Calatrava was born on 28 July 1951 in Benimámet, outside Valencia. After earning his diploma at the Polytechnic University of Valencia, he enrolled in the Swiss Federal Institute of Technology in Zürich in 1975. Right from the start, bridges and various railway facilities occupied a central role in Calatrava's career: one of his first major assignments (as co-designer) was the reconstruction of the concourse at the Lucerne railway station (1983-1989), which had burned to the ground in 1971. Simultaneously, the Spanish architect drew up the plans for the Zürich Stadelhofen railway station, which is considered one of the most exceptional building designs of its era. Initial success was soon followed by new assignments. The structure of the Lyon Saint-Exupéry train station – built in 1994 – resembles a gigantic steel-and-concrete wing, as if some kind of prehistoric bird-like creature was preparing to take off. The building also links the station for the high-speed TGV trains and the airport terminal, which Calatrava solved with a 180-metre-long glass-and-concrete bridge. Since then, wing-like patterns have made their return on several of his buildings. Calatrava's railway station, the Gare do Oriente, constituted both the symbolic and actual gate to the 1998 Lisbon World Exposition. As a complex transport hub, the facility had the role of serving the expo visitors by providing an intermodal transfer point between several railway and bus lines.

The neo-futurist visionary received the coveted European Prize for Architecture in 2015. Each year, the prestigious prize is awarded by the Athens-based European Centre for Architecture Art Design and Urban Studies to influential architects who have changed and challenged the direction of contemporary architecture, and who have embodied a more humane and intellectual approach to architecture. “Our responsibility does not lie in creating communal buildings at the lowest price possible, but rather in striving for the most beautiful form. Art is not restricted to museums: it's out there on the streets; it takes shape in objects we hold in our hands, work with, or use for transportation every day. Bridges, stations, airports: they are built to serve society. Down-to-earth products that survive us, representing the heritage we leave behind. Good architecture is good for the people – not to mention the clients who place the order,” said Santiago Calatrava in a 2000 interview. The Spanish master is still very active – in the past ten years, he has designed such remarkable constructions as the Bridge of Strings in Jerusalem, a controversial footbridge over the Grand Canal in Venice, a station for TGV trains in Liège, the Samuel Beckett Bridge in Dublin, or the Peace Bridge in Calgary. It is worth mentioning that Calatrava also conceived designs for motorway bridges (in Italy, for instance), which carry his distinctive trademarks, and yet remain purely functional. His latest creation, the New York World Trade Center Transportation Hub, was handed over in 2016, and has been the target of harsh criticism ever since. The monumental building – which is very far from a conventional railway station – has been lambasted because of both its cost and delays in the construction works: the hub was completed seven years behind schedule, while the original estimated budget doubled, reaching 4 billion dollars. Despite the alterations he was forced to make along the way, the building represents Calatrava's ideals to the last inch.

szöveg: Rabecz Péter
fotó: Rabecz Péter

TÖBB MINT 100 ÉVE TERMEL A SZOBI ANDEZITBÁNYA


A COLAS ÉSZAKKŐ ANDEZITBÁNYÁJA 1900 ÓTA MŰKÖDIK
A PEST MEGYEI SZOB ÉS MÁRIANOSZTRA TERÜLETÉN.

A bányüzem Pest megyében, a Börzsöny déli részén, a Dunától északra, Szob város és Márianosztra község területén fekszik. Az üzemnek három része van: a Malomvölgyi bánya, a Csák-hegyi bánya és a bányatelep Szob nyugati szélén, ahol jelenleg a vasúti rakodás történik. A bánya hasznos ásványanyaga amfibol- és biotitamfibol-andezit, amit a Csák-hegy szubvulkáni kúpja rejt mintegy 200 méter vastagságban. A területen 1835-ben indult meg az ipari kőbányászat, a fő termék az útépitési kő volt a Csák-hegyi bányából. 1900-ban nyílt meg a ma is termelő Malomvölgyi

feketekőbánya, amely az itt bányászott kékesfekete andezitről kapta a nevét. 1909-ben a kézi törést felváltotta a gépi törés és osztályozás, a folyamathoz kisvasúttal szállították a kitermelt kőzetet Szobra. Az államosítás után az 1960-as években az üzem Pestvidéki Kőbánya Vállalat Szobi üzeme néven termelt. Időközben az előtörés-osztályozás a kapacitás duplázása mellett felköltözött a Malomvölgyi bányába, csökkentve ezzel a környezetterhelést. 1981-ben a Csák-hegyi bányában megszűnt a kézi kőfaragás, és csak a Malomvölgyi bánya termelt tovább, ahogy napjainkban is. Jelenleg 18-an dolgoznak az üzemben, ahol a fő profil a vasúti ágyazati kőtermelés, de emellett gyártunk minden egyéb piaci igényt kielégítő zúzott és osztályozott kőterméket. Az üzemben dolgozók megfelelő szaktudással és tapasztalattal rendelkeznek ahhoz, hogy piacképes minőségű és mennyiségű bányászati terméket állítsunk elő. Ehhez a kőzetet fúrás-robbantásos technológiával jövesztjük, majd lánctalpas rakodógép és speciális bányai dömperek segítségével juttatjuk

el a feldolgozó technológiához. A kőzet megfelelő méretűre töréséhez pófás, kúpos és röpitőtörőket használunk. A tört andezit szétválogatása nehéz osztályozókkal történik. A tavalyi évben sikerült a korábban megalapozatlanul megállapított NATURA2000 korlátozást részben megszüntetni, így az andezittermelés jövője újra hosszú távon biztosított a szobi bányüzemben.

OVER 100 YEARS OF PRODUCTION IN THE SZOB ANDESITE QUARRY

 The Szob quarry - located in Pest County on the southern slopes of the Börzsöny Mountains, north of the Danube on the outskirts of Szob and Márianosztra - is composed of three distinct sections: the Malomvölgy mine, the Csákhegy mine, and the processing plant, where the products are loaded onto trains. The primary minerals of the quarry are amphibole and biotite-amphibole andesite, hidden under the sub-volcanic dome of Csák Hill in a thickness of approximately 200 metres. Industrial stone quarrying began on the area in 1835 - at that time, the main product was road-construction stone material from the Csákhegy mine. The Malomvölgy "black" quarry, which received its name after the bluish-black andesite extracted here, was opened in 1900, and has remained operational ever since. In 1909 manual crushing was replaced by mechanical crushing and screening procedures, and extracted material was transported by narrow-gauge railway to Szob for processing. Following the communist-era nationalisations, the facility operated under the supervision of the Pestvidéki Kőbánya Vállalat (Pest Region Quarrying Company) in the 1960s. Meanwhile, pre-crushing and screening capacities were doubled, and the related procedures were relocated to the Malomvölgy mine, thus reducing stress to the environment. In 1981, manual stonecutting was discontinued in the Csákhegy mine, restricting production to the Malomvölgy mine, which is still the case today. Currently, 18 people are employed by the plant, where aggregates are produced mainly for railway-ballast purposes, but crushed and graded stone materials are also produced for all other types of applications. The employees are in possession of the suitable skills and experience that enables the facility to deliver quarrying products in marketable quantity and quality. For this, primary fragmentation is carried out by means of drilling and blasting. Subsequently, the fragmented material is loaded onto special off-highway dumper trucks with crawler excavators, to be transported to the processing equipment. Jaw, impact, and cone crushers are used for breaking up the stone into the desired sizes. Ultimately, crushed andesite is graded with heavy-duty screening machines. Last year, we managed to have unreasonably imposed NATURA2000 restrictions partially lifted, securing the future of andesite production in the Szob mining plant.

JELENLEG 18-AN DOLGOZNAK AZ ÜZEMEN, AHOL A FŐ PROFIL A VASÚTI ÁGYAZATI KŐTERMELÉS.



szöveg: Bányavári Csaba
fotó: Bognár Szabolcs

FEDETT ZÚZOTTKŐ-TÁROLÓ ÉPÜL TÖLTÉSTAVÁN

A GYŐR MELLETTI KÖZSÉGBEN TALÁLHATÓ ASZFALTKEVERŐ TELEPÜNKÖN JANUÁRBAN KEZDTÜNK DOLGOZNI A DEPÓTÉR KORSZERŰSÍTÉSÉN.

A HTM STABIL Építő és Szolgáltató Kft.-vel kötött szerződés alapján nekiláttunk a töltéstava aszfaltkeverő telepünkön létesítendő acélszerkezetű, fedett zúzottkő-tároló kivitelezési munkáinak. Az új tároló a korábban épült mart aszfalt-tároló terveinek mintájára készül anyai

különbséggel, hogy ebben az esetben az érkező anyagok könnyebb lebillenthetősége miatt magasabb belső térre van szükség. Az igények alapján elkészültek az új tervek és lezajlott az engedélyeztetés. A hét keretállásos, acélszerkezetű, hullámlemez fedésű épület az oldalak

felől nyitott, a keretlábak a geotechnikai szakvélemény alapján a megfelelő mélységű alapozási síkon elhelyezett vasbeton pontalapokra támaszkodnak. Az építési engedélyt 2016. december 20-án kaptuk meg, a tényleges munkát január 10-én kezdtük meg a munkaterület átadásával, átvételével, a fedett szín pontos padlósíkjának meghatározásával. Az alapozást két nappal később, január 12-én el is kezdtük.

Az elmúlt hetekben megtörtént az alapgödör kiemelése, a talajcsere az alapozási sík alatt, a vasszerelési munkák, a zsaluzás és betonozás, a földvisszatöltés. Az alapozás után megkezdődött az acélkeretek helyszínre szállítása, amelyek decemberben folyamatosan készültek egy lakatosműhelyben, így a telepen tulajdonképpen csak az előkészített darabokat kell összeállítani.

**AZ ÚJ TÁROLÓ
A KORÁBBI MART
ASZFALT-TÁROLÓ
TERVEINEK
MINTÁJÁRA KÉSZÜL,
IGAZODVA A SPECIÁLIS
IGÉNYEKHEZ.**



AGGREGATE-STORAGE FACILITY UNDER CONSTRUCTION IN TÖLTÉSTAVA

 Based on our contract with HTM STABIL Építő és Szolgáltató Kft., we set out to perform the construction works for the steel-structure covered aggregate-storage facility to be established on our Töltéstava asphalt-mixing site. The new building follows the design of the previously constructed asphalt-storage unit, but with a larger interior clearance allowing the unloading of dumper trucks inside. Following the negotiation of the specifications, the new designs had been drawn up and the necessary permits had been obtained. The seven-section steel-frame structure is covered with corrugated sheets, and is open from the sides. Compliant to the geotechnical expert's opinion, the columns of the frame rest on reinforced-concrete-pier foundations installed onto the load-bearing subgrade. The building permit was issued on 20 December 2016, and actual works were kicked off on 10 January, when we took over the job site, and defined the exact floor level of the covered storage space. We started foundation-laying works two days later, on 12 January. The past weeks were spent with the excavation of the foundation pit, soil exchange under the foundation level, metal-fitting works, formwork construction, concreting operations, and soil refilling. Once the foundations had been completed, the delivery of steel frames began. Throughout December, components of the steel structure were prepared in a workshop, leaving only the assembly of the pre-fabricated units to be carried out on the site.

szöveg: Wolf József
fotó: Wolf József

NÉGY ÚJ RAKODÓGÉP A COLAS ÚTNÁL




KÉTHELYI, TÖLTÉSTAVAI, DUNAHARASZTI ÉS DEBRECENI ÜZEMEIT ÚJ RAKODÓGÉPEKKEL BŐVÍTETTE A COLAS ÚT.

Az új munkagépek mindegyike Volvo L110H típusú gumikerekes homlokrakodó, melyek üzemi tömege 20,7 tonna. A gyártó a legmodernebb technológiával szerelte fel gépeit, ezek közül csak párat említve: a 259 LE-s teljesítményű motorok a legszigorúbb Stage IV-es környezetvédelmi normák emissziós értékeinek is megfelelnek, a gépeket kipufogógáz-utókezelő rendszerrel látták el, és fejlett hidraulika-rendszerrel rendelkeznek. Ez utóbbinak része a bekapcsolható gémlengés-csillapítás, ami akkor tesz jó szolgálatot, ha a teherrel nagyobb távolságokat kell megtenni. A felszereltséget tolatókamera, automata központi zsírzó rendszer, valamint a gép egész környezetét megvilágító munkalámpák teszik teljessé.

Az már szinte magától értetődik, hogy a kabin kialakításánál is a biztonságra törekedtek a konstruktor mérnökei, és a vezetőfülkét úgy alakították ki, hogy mind borulásnál, mind rázuhanó terhek esetén megvédje a gépkezelőt (ROPS/FOPS). Az ergonomikus kialakításnak köszönhetően a műszerfal áttekinthető, a vezérlők könnyen elérhető helyre kerültek, a nagy üvegfelület pedig jó rálátást enged a teljes munkaterületre. Érdemes külön megemlíteni a gép Caretrack GSM információs rendszerét, amelynek révén a gép paraméterei online is követhetők, beleértve a pontos helymeghatározást, az üzemanyag-fogyasztást, illetve a meghibásodásra, valamint a karbantartásra figyelmeztető üzeneteket.

**A 3,5 KÖBMÉTERES
KANÁLLAL SZERELT
ÚJ HOMLOKRÁKÓK
HATÉKONYABBÁ
TESZIK A RAKODÁST
A COLAS ÚT
TELEPHELYEIN.**

COLAS ÚT RECEIVES FOUR NEW FRONT LOADERS

 The new machines are Volvo L110H wheel loaders with an operating weight of 20.7 tonnes. The manufacturer fitted its products with the latest technologies, including 259-horsepower engines, which meet the demanding Stage IV emission reduction requirements. The loaders are also equipped with external exhaust gas recirculation technology and a state-of-the-art hydraulic system. The latter includes an advanced boom-suspension system, which reduces the bouncing of the bucket – this comes in handy when the vehicles have to cover larger distances with heavy loads. The list of equipment is completed by a rear-view camera, an automated centralised lubrication system, and work lights providing 360-degree illumination of the environment. It is almost needless to mention that the highest possible level of safety is a basic feature on the Volvos: the cabin was designed to protect the operator against both a potential rollover and falling objects (ROPS/FOPS), while it also features ergonomically placed controls, clear displays, and large glass surfaces for all-around visibility. It is worth pointing out the Caretrack GSM information system mounted onto the machines, which allows the online monitoring of the loader's parameters – such as its exact position, fuel consumption, and warnings indicating malfunctions or required maintenance.

szöveg: Gonda József
fotó: Thinkstock

A MÉRÉSEKkel egy a közelmúltban elkészült tervezési útmutató validálásához nyújtunk segítséget.

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megrendelésére, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) megbízásából a Colas Hungária Zrt. Technológiai Igazgatósága is részt vett a pályaszerkezetek jellemző merevségi értékeinek validációs célú felmérésében. A szabályozás korszerűsítése során elkészült az Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezésének alternatív módszere című tervezői útmutató, amelynek validálásához valós fűrt mintákon, reprezentatív módon végzett merevségvizsgálatokra van szükség. A program célja az volt, hogy az alternatív méretezési eljárásához statisztikai alapon meghatározott paramétereket biztosítson. A vizsgálatban pályaszerkezeti kopó-, kötő- és alapréteggként beépített aszfaltkeverékek is szerepeltek. A méréseket az elmúlt években megvalósult gyorsforgalmi projektek pályaszerkezetéből vett fűrt mintákon kellett elvégezni, összesen mintegy 100 fűrási szelvényben, így biztosítva az eredmények statisztikai használhatóságát. A NIF Zrt.-vel történt egyeztetés alapján az általunk kivitelezett projektek közül az alábbi szakaszokon végeztünk mintavételt, illetve vizsgáltuk meg rétegek szerint a merevségi modulust:


- M3-as autópálya Nyíregyháza és a 49-es sz. főút közötti szakasza
- 4-es sz. főút, debreceni elkerülő
- 5-ös sz. főút, mórahalmi elkerülő
- 76-os és 86-os sz. főutak, Nádasd-Katafa elkerülő
- M86-os autópálya Szeleste és Hegyfalu közötti szakasza
- 88-as sz. főút Sárvárt elkerülő szakasza

Vizsgált projektenként 6-10 mintát fűrtünk, ezekből legalább 4 mintát – az aszfaltkeverék szórásának

AZ ELEMZÉS SORÁN ÖSSZESEN HAT PROJEKTET VIZSGÁLTUNK, MINDEGYIK HELYSZÍNEN LEGALÁBB 6-10 MINTÁT VETTÜNK.

vizsgálatához – megközelítőleg egy helyről. Ezekből a fűrt mintákból kettőt rétegenként szétvágunk, kettőt pedig egyben, illetve közpíntaként vizsgálunk. A kontrollmérés esetén az egyes csoportokban kapott eredményekből háromszor 2-2 próbatestet javasolt több laboratóriumban is megmérni a későbbiekben. Ezek az eredmények – amennyiben tendenciózus eltérést mutatnak – a mérési eredmények korrigálására szolgálhatnak. A statisztikai kiértékelés során adódó nem értelmezhető eltérések esetén, amennyiben a kontrollmérés sem egyértelműsíti, javasolt a keverékek összetételének ellenőrzése is. A vizsgálatokat 2016 őszén a Colas által épített szakaszokon a Colas Hungária Technológiai Igazgatóságának Központi Laboratóriuma végezte, a Strabag-szakaszokon a TPA, a Duna Aszfalt-szakaszokon pedig a Hódút labor. A mintavételekhez a forgalomterelést a Magyar Közút biztosította térítésmentesen. A vizsgálati eredményeket a NIF megbízásából az Intelligens Utak Kft. dolgozza fel és értékeli.

COLAS HUNGÁRIA PERFORMS STIFFNESS TESTS

 On assignment from the Ministry of National Development, and under the direct order of the Hungarian Transport Administration, Colas Hungária Zrt. has recently participated in a survey targeting the validation of stiffness values typical to various kinds of pavement structures. As part of the initiative to update regulations, a handbook was drawn up for designers, entitled "The alternative method for designing asphalt-paved roadbed structures". The validation of the new guidelines required representative stiffness tests performed on core samples. The goal of the programme was to assign statistics-based parameters to the alternative design principles, and the survey covered asphalt mixtures used in all three pavement courses (wearing, binding, base). Following negotiations with the National Infrastructure Development Agency, we acquired samples from the following sections built by Colas, and measured stiffness moduli for each pavement layer:

- Motorway M3, section between Nyíregyháza and main road 49
- Main road 4, Debrecen bypass section
- Main road 5, Mórhalom bypass section
- Main roads 76 and 86, Nádasd-Katafa bypass section
- Motorway M86, Szeleste-Hegyfalu section
- Main road 88, Sárvár bypass section

We collected 6-10 samples per project location. On each site, four samples were taken relatively close to each other to examine the deviation of asphalt mixtures. From these drilled-up samples, two were cut up into layers, and two were tested in whole. For control measurements, it is advised to test three pairs of core samples in multiple laboratories. Should tendentious deviations appear, the results could serve to correct the outcome of the measurements.

MODULUS VIZSGÁLATOKAT VÉGEZETT A KÖZPONTI LABORATÓRIUM

A TECHNOLÓGIAI IGAZGATÓSÁG
RENDSZERESEN MEGRENDEZETT
TALÁLKOZÓJÁN EZÚTTAL MINTEGY
50-EN VETTEK RÉSZT.

TECHNOLÓGIAI KÉPZÉS MONORON

Ebben az évben február 8–10. között Monoron rendezték meg a Technológiai Igazgatóság munkatársainak éves oktatási-képzési találkozóját. A tartalmas és színvonalas előadásokat felvonultató belső továbbképzés programjain – meghívott vendégeinken kívül – mintegy 50-en vettek részt.

Bevezetőjében Puchard Zoltán technológiai igazgató kitért az előttünk álló legfontosabb feladatokra és célokra, majd az első napon azokat az előadásokat hallgattuk meg, amelyek mindig

szöveg: Gonda József
fotó: Thinkstock


A TALÁLKOZÓN A LEÁNYVÁLLALATOK VEZETŐI IS JELEN VOLTAK.

kötelező részét képezik a programnak (munkavédelem, minőség- és környezetirányítás). Ezt követően a második napon a meghívott vendégek előadásai domináltak, melyek mindegyike egy-egy szakmai kérdést járt körül.

Megtiszteltetlek bennünket jelenlétükkel és prezentációikkal a leányvállalatok első számú vezetői is: Zsiga György, a Colas Út vezérigazgatója, Sebestény Péter, a Nagy Létesítmények Főigazgatójának igazgatója, Görbedi László, a Colas Alterra vezérigazgatója és dr. Révész Margit HR-igazgató. Meghívott előadónk volt Philippe Chifflet, a Colas közép-európai technológiai igazgatója, dr. Kisgyörgy Lajos, a Budapesti Műszaki Egyetem docense, Szerencsi Gábor szolgáltatási igazgató a Magyar Közúttól és Barna Zsolt, az Értékterv ügyvezetője.

Az előadások nagyon színesek és sokoldalúak voltak. Sok mindent megtudtunk az integrált irányítási rendszer elemeiről – minőség, környezet, biztonság és egészség –, illetve lezajlott a kötelező éves munkavédelmi és tűzvédelmi oktatás is. Belső előadásaink között több téma is kiemelt jelentőséget kapott: ilyen volt a kutatás-fejlesztés és az innovációs témák, az égetéssel bitumentartalom-meghatározás, és az új műszaki előírások várható változásai. Természetesen egy játékos vetélkedő keretében csapatépítésre is kihasználtuk az alkalmat. A továbbképzés elérte célját, hiszen az ismeretek átadása, megosztása mellett remek alkalom volt a kikapcsolódásra és egymás megismerésére is, ami elősegíti a közös feladatok megoldását, valamint a csoportszintű technológiai-laboratóriumi feladatok ellátásához szükséges közös munkavégzést is.

TECHNOLOGICAL TRAINING IN MONOR

 The annual training event for the employees of the Technology Directorate was held between 8 and 10 February in Monor. In addition to the invited guests, the internal training – which featured a wide range of useful, high-standard presentations – was joined by 50 people.

In his introduction, technology director Zoltán Puchard summed up the most important tasks and targets ahead of us, while the rest of the first day was taken up by the regular presentations that form an indispensable part of the programme each year. The second day was dominated by the lectures of the invited guests, each of them dedicated to a specific professional topic. The top managers of Hungarian Colas subsidiaries also graced us with their presence and speeches: György Zsiga, the CEO of Colas Út; Péter Sebestény, the director of the Major Projects Division; László Görbedi, the CEO of Colas Alterra; as well as HR director Dr. Margit Révész.

The list of invited lecturers included Philippe Chifflet, the Colas Central European technology director; Dr. Lajos Kisgyörgy, the associate professor of the Budapest University of Technology; services manager Gábor Szerencsi from Magyar Közút; and Zsolt Barna, the CEO of Értékterv.

The presentations proved to be colourful and thought-provoking, as usual. We learned the lot about the elements of the integrated management system – quality, environment, health and safety – and the participants also passed the mandatory annual fire-prevention and health-and-safety training. Some of the lectures concentrated on highly actual topics – such as research, development and innovation, ignition-method asphalt testing, or the expected changes related to new technical specifications. Naturally, we also found the time to partake in a series of playful contests for the sake of team building. It is safe to say that the event reached its objective: besides sharing and passing on knowledge, it provided an excellent opportunity for some rest and relaxation and making new acquaintances, which will help us reach our joint goals and enhance the cooperation required for performing group-level technological-laboratory duties.

szöveg: Takács Attila
fotó: Thinkstock

ŐRZÉS-VÉDELMI ÉRTEKEZLET TARCALON

A TALÁLKOZÓN ÁTTEKINTETTÉK A COLAS ÉSZAKKŐ BÁNYÁIBAN TÖRTÉNT ESEMÉNYEKET ÉS ELISMERTÉK A VAGYONŐRÖK LELKIISMERETES MUNKÁJÁT.



2016. október 4-én a Colas Északkő Bányászati Kft. tarcali központjában őrzés-védelmi értekezletet tartottak, melynek témája az őrzés-védelem alakulása volt a Colas Északkő üzeimben 2011. áprilisától. Az értekezleten a megbízott Civil Biztonsági Szolgálat Zrt. és az S-System Service Kft. vezetői, illetve az üzemekben szolgálatot teljesítő vagyonőrök vettek részt. A központi kameraszobában 14 monitoron összesen 50 üzemi kamera képe látható. Az itt szolgálatot teljesítő vagyonőrök feladata a beérkező adatok figyelemmel kísérése, a kamerák által megfigyelt munkafolyamatok, munkaterületek ellenőrzése, az ott előforduló hibák, szabályszegések feltárása. Az értekezleten Cseh Zoltán ügyvezető köszöntötte a résztvevőket, majd

a kameraszoba megtekintése után a találkozó a CÉK rakamazi oktatási központjában folytatódott. Takács Attila ismertette a 2011. áprilistól bekövetkezett eseményeket, káreseteket, amiből megállapítható volt, hogy a legtöbb probléma a nógrádkövesdi és a recski üzemben volt. Tarcalon, Bodrogkeresztúron és Gyöngyössolymoson a vizsgált időszakban esemény nem történt. 2015-ben, illetve 2016. októberéig a Colas Északkő üzeimben semmilyen esemény nem történt, ami az élőerős őrzés lelkiismeretes, hatékony munkájának és az ezt támogató technikának köszönhető. Az értekezlet végén két vagyonőrt, akik munkájukat nagy odaadással és lelkiismeretesen végezték, jutalomban részesítették.

SECURITY MEETING IN TARCAL

 On 4 October 2016, a security meeting was held in the Tarcali headquarters of Colas Északkő Bányászati Kft., focusing on the processes and events of security in Colas Északkő plants since April 2011. The gathering was joined by managers from subcontractors Civil Biztonsági Szolgálat Zrt. and S-System Service Kft., as well as the security guards working in the facilities. In the central surveillance room, images from 50 cameras can be displayed on 14 monitors. Security guards assigned to this post are tasked with monitoring the incoming feeds, controlling the sites and procedures with video surveillance, and investigating any breaches or irregularities. The participants were greeted by managing director Zoltán Cseh, and – following a visit to the surveillance room – the programme continued in the training centre of CÉK in Rakamaz. Attila Takács listed the events and mishaps that had taken place since April 2011 – the bulk of the problems occurred in the Recski and Nógrádkövesdi plants, while Tarcali, Bodrogkeresztúr, and Gyöngyössolymos proved to be the most secure locations with zero events. Between 1 January 2015 and October 2016, the facilities of Colas Északkő were free of any notable event, which is attributable to the commitment of the security guards and to the supporting technical solutions. To conclude the meeting, two guards were rewarded for their dedicated and thorough work.

COLAS

Ez a hivatásom.
Felveszem
a felszerelésem.

És te?



A biztonság a Colas legfontosabb értéke!



COLAS GYERMEKRAJZOK



Szappan Zsófia (8): Megyünk a Balatonra