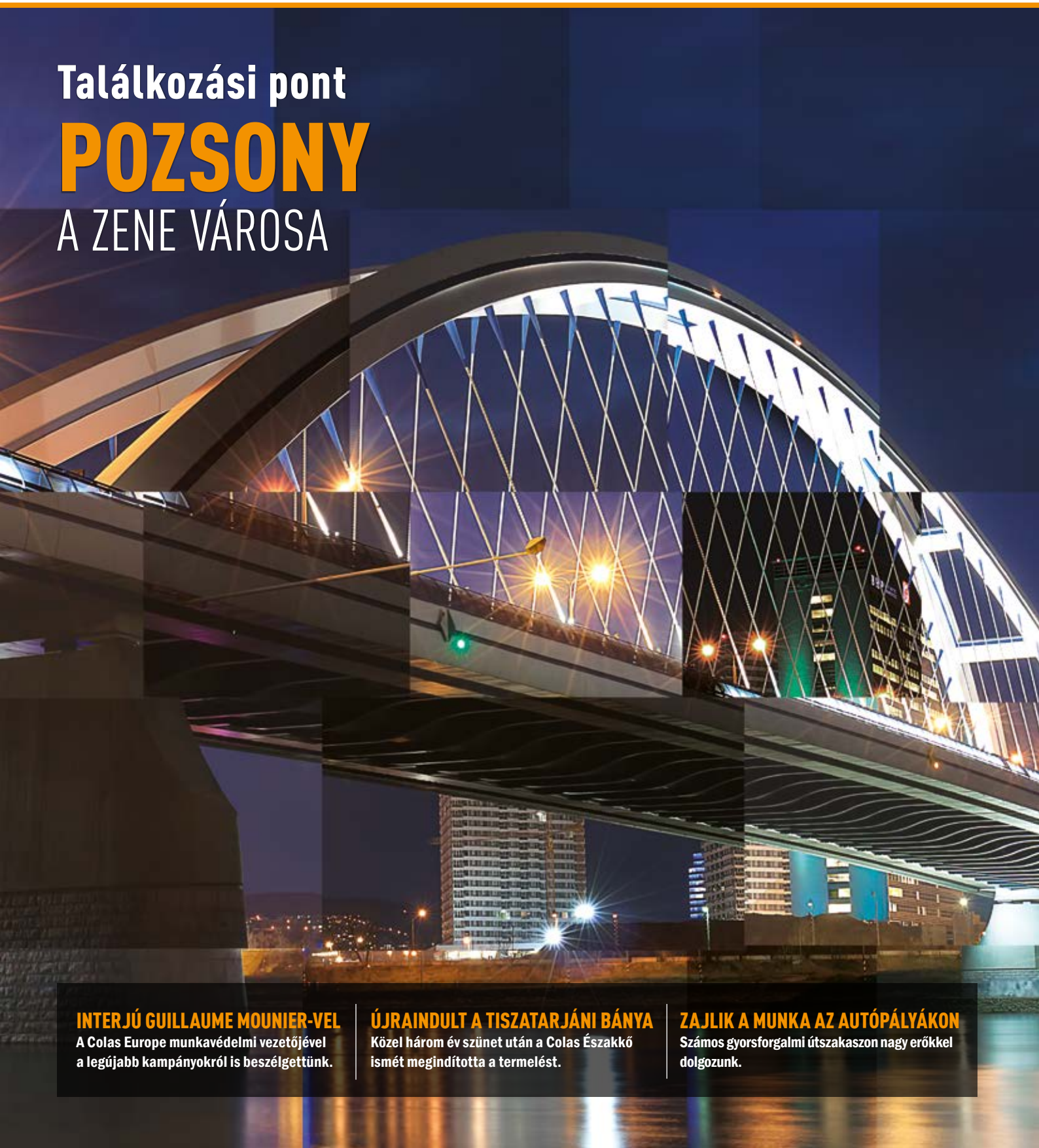
COLAS HUNGÁRIA · COLAS ÚT · COLAS ALTERRA · COLAS KÖZLEKEDÉSÉPÍTŐ · COLAS ÉSZAKKŐ · COLAS-BAYER

MOZAIK

2019. JÚLIUS XXIII. évf. 2. szám

A COLAS CSOPORT MAGAZINJA



Találkozási pont POZSONY A ZENE VÁROSA

INTERJÚ GUILLAUME MOUNIER-VEL
A Colas Europe munkavédelmi vezetőjével a legújabb kampányokról is beszélgettünk.

ÚJRAINDULT A TISZATARJÁNI BÁNYA
Közel három év szünet után a Colas Északkő ismét megindította a termelést.

ZAJLIK A MUNKA AZ AUTÓPÁLYÁKON
Számos gyorsforgalmi útszakaszon nagy erőkkel dolgozunk.

Az én apukám is itt dolgozik!

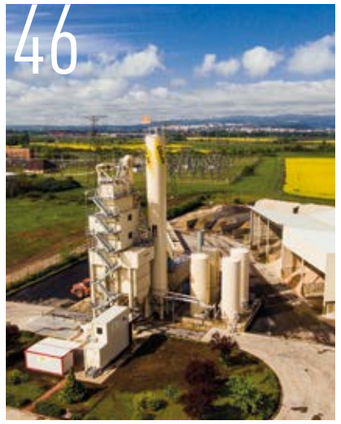
FOTÓPÁLYÁZAT

Fotózd le a kampány-logót valamilyen kreatív formában és
– töltsd fel az Instagramra #mydadworksherecontest hashtaggel
– vagy küldd el a fotód a cec1@colas.com e-mail-címre.

A pályázat időtartama: 2019. 07. 01–2019. 08. 31

COLAS

Az én apukám is itt dolgozik!



14 HÍDÉPÍTÉSI MUNKÁK NYUGAT-MAGYARORSZÁGON
A dunántúli hídépítő főmérnökség csapatáról, eddigi eredményeiről és jelenlegi munkáiról.

40 TALÁLKOZÁSI PONT: POZSONY
Szlovákia fővárosa alig két és fél óra közúton, és számtalan izgalmas látnivalót kínál.

46 KEVERŐTELEPEK KORSZERŰBBEN
Felsőzsolcára új keverő érkezett, a korábbi berendezés Jánosházára került.

FÓKUSZBAN
OLDALSZÁM 2–13
>> Hírek
>> Interjú Guillaume Mounier-vel
>> Interjú Görbedi Lászlóval
>> Interjú Dudás Istvánnal
>> Újraindult a tiszatarjáni bánya
>> Segítségnyújtás az M25-ös autóútnál

MUNKÁINK
OLDALSZÁM 14–29
>> Hídépítési munkák Nyugat-Magyarországon
>> Próbaüzem Pincehelyen
>> Burkolatfelújítás az M1-es autópályán
>> Kecskeméten dolgozik a Colas Út
>> Forgalomba helyeztük a turbó körforgalmat az 51-es úton
>> Készül az M30-as autópálya utolsó szakasza
>> Folytatódik a munka az M4-esen

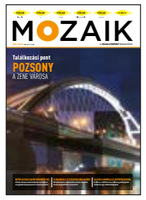
MUNKATÁRSAINK
OLDALSZÁM 30–37
>> Portrék

SAFETY
OLDALSZÁM 38–39
>> Az én apukám is itt dolgozik

KITEKINTŐ
OLDALSZÁM 40–43
>> Találkozási pont: Pozsony
>> „Hogy lehet így futni?!” Ultrabalaton 2019

TECHNOLÓGIA ÉS GÉPÉSZET
OLDALSZÁM 44–49
>> Pályaszerkezetek méretezése
>> Keverőtelepek korszerűbben
>> Bányabemutató: Nógrádkövesd (Szanda-bánya)

BESZÁMOLÓ
OLDALSZÁM 50–54
>> Családi nap a Vasúttörténeti Parkban
>> Colas Europe Top Management Days



A **COLAS CSOPORT** MAGAZINJA
2019. JÚLIUS **XXIII. évf. 2. szám**

FELELŐS KIADÓ Sokorai István *elnök-vezérigazgató*
FŐSZERKESZTŐ Szakács-Fehérváry Gábor
SZERKESZTŐBIZOTTSÁG Bekes Csaba, Gonda József, Kertész Viktória, Szendrői-Kovách Kristóf

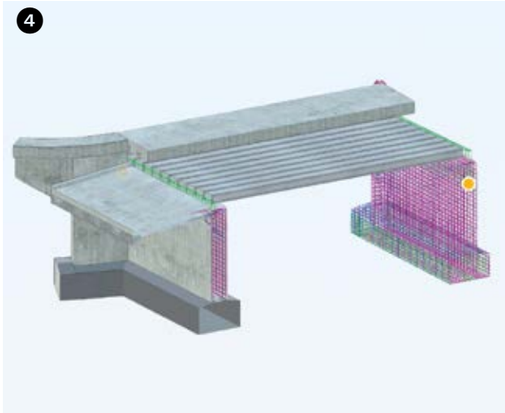
SZERKESZTŐSÉG
1113 Budapest, Bocskai út 73.
T.: +36 (1) 883 1000
F.: +36 (1) 883 1008
E-mail: ujsag@colas.hu
www.colas.hu

PROJEKTKOORDINÁTOR Csák Szilárd
TIPOGRÁFIA Portik Zsuzsanna, Horváth Vivien
KORREKTOR Mandler Judit
FOTÓ Nagy Balázs, Koffein Média, Thinkstock, Getty Images
CÍMLAPFOTÓ A pozsonyi Apollo híd éjszakai kivilágításban *(Fotó: Thinkstock)*
A COLAS HUNGÁRIA MEGBÍZÁSÁBÓL KIADJA
media koffein Koffein Média Kft.

szöveg: **Rajcsányi Ferenc, Szakács-Fehérváry Gábor, Bekes Csaba, Sáfrány József**
fotó: **Colas SA, Sáfrány József, Bischoff Magyarország Kft.**

2

4



5

6

1. SIKERES AUDITOK A CÉGCSOPORTBAN

A korábban megszokottak szerint idén tavasszal is megkezdődött a cégcsoport IIR rendszerének cégenkénti auditja, melyeket továbbra is a Bureau Veritas Magyarország Kft. végez. Az audit során párhuzamosan vizsgálják a minőségirányítás, a környezetirányítás, a munkavédelem, valamint a Colas Alterra Zrt. esetében az energiairányítás követelményeit is. Májusban a cégcsoport három cége vizsgázott sikeresen: a Colas Hungária Zrt. és a Colas Közlekedésépítő Zrt. összevont auditja során a Technológiai Igazgatóság központi és kéthelyi laboratóriumát, a monori gépészeti telephelyet, a tatai irodát, valamint a M30-as autópálya építésének működését ellenőrizték. A Colas Alterra Zrt. esetében a gyöngyösi és budaörsi telephelyek tevékenységére és a telephelyekhez kapcsolódó több projekt célirányos ellenőrzésére fókuszált az audit. Az eddig lezajlott auditok rendszerszintű hibát nem állapítottak meg, viszont eseti észrevételek helyenként előfordultak, amelyekre fokozott figyelmet fordítunk a jövőben. Nyáron kerül sor a Colas Út Zrt. Nyugat-magyarországi Területi igazgatóságának és a Colas Északkő Kft. bányainak auditjára, ősszel pedig a Colas-Bayer Zrt. szervezetét fogja a tanúsító cég ellenőrizni.

2. VÁLTOZÁSOK A 90 ÉVES COLASNÁL

1929. május 16-án alakult meg a Société Routière Colas, vagyis a Colas Útépítő Vállalat. Az idén 90. évét ünneplő cégnél felsővezetői változások is életbe léptek május közepén. Az eddigi elnök-vezérigazgatói pozíció kettévált: Hervé Le Bouc úr, a Colas SA eddigi elnök-vezérigazgatója megmarad az igazgatótanács elnökének, az új vezérigazgató pedig a Colas eddigi nemzetközi igazgatója, Frédéric Gardès lesz.

3. ÚJ PROJEKTEK A COLAS ALTERRÁNÁL

- Orbánhegy csapadékvíz-főgyűjtőcsatorna megépítése, megrendelő a Budapest Főváros XXIII. Kerület Soroksár Önkormányzata.
- A Liget Budapest projekt keretében megvalósuló létesítményekhez kapcsolódó hírközlési alépítményhálózat, valamint a Park II. ütemének gyengeáramú hálózat kiépítése, megrendelő a Városliget Ingatlanfejlesztő Zrt.
- MPK utótisztító tavaiból a 2. tósor bélelése és műszaki védelmével kapcsolatos munkák, megrendelő a MOL Petrolkémia Zrt.
- Gázhálózaton végzett rekonstrukciós és gázhálózat-optimalizációs munkák, megrendelő az NKM Földgázhálózati Kft.

4. HÍDÉPÍTÉS A III. KERÜLETBEN

Sikeresen pályáztunk a Budapest Közút által kiírt, az Aranyhegyi-patak feletti közúti híd átépítésére. A meglévő híd műszaki állapota, geometriai kialakítása, vonalvezetése, valamint a gazdasági szempontok együttesen egy új híd építését indokolták, ami a meglévő mellé, az Aranyhegyi-patakot 90 fokban keresztezve épül. A projekt megvalósítását nehezíti az óbudai vasútállomás közelsége a föld alatti közművel és a szűk, 150 napos átfutási idő. Ebben a projektben folytatjuk a korábban sajópüspöki hídátépítés kapcsán is használt BIM modellezést, illetve vizsgáljuk az új technológia használhatóságát a híd- és műtárgyépítési folyamatokban.

5. KÖZÚTI HÍD ÁTÉPÍTÉSE

A Colas Közlekedésépítő újabb budapesti hidat épít át. A meglévő kőhidat az 1880-1890-es évek környékén építhették, és bár az azóta eltelt időben javítás, újrabetonozás, újraaszfaltozás is történt, a nem megfelelő állapotú, geometriájú, szigeteletlen hidat újra kell építeni. A meglévő híd helyére egy korszerű, horganyzott, hullámosított acéllemez szerkezet kerül monolit homlokfalakkal, melyre terméskő burkolat kerül, ezzel is megpróbálva emlékezni a régi boltozott kőhídra.

6. ÚJ PROJEKT A COLAS-BAYERNÉL

Az Alphagon Ingatlanfejlesztő Kft. a Colas-Bayer Zrt.-t bízta meg a Budapest XI. kerületében, a Dombóvári út és a Nádorliget út sarkán épülő Alphagon irodaház kiviteli terveinek elkészítésével és generálkivitelezésével. Az 5+2 szintes, 4700 négyzetméter bérbe adható területtel rendelkező épület fejlesztője a német Bischoff & Compagnons Property Networks GmbH, amely főként irodai és szállodai projektekre specializálódott. A pályázat sikerében a Colas regionális együttműködése is közrejátszott, hiszen nagy segítségünkre volt a szlovákiai Colas, ami már két kassai referenciával is büszkélkedhet a Bischoffnál.

NEWS

1. SUCCESSFUL AUDITS AT THE GROUP

In line with the practice of previous years, a comprehensive audit for the Group's IMS system went ahead this spring at all subsidiaries. As usual, the audit is being conducted by Bureau Veritas Magyarország Kft. As part of the procedure, requirements concerning quality management, environmental management, health and safety, and – in case of Colas Alterra Zrt. – energy management are being reviewed. In May, three members of the Group passed the test: under a joint audit of Colas Hungária Zrt. and Colas Közlekedésépítő Zrt., the central laboratory and the Kéthely laboratory of the Technology Directorate, the Monor equipment depot, the Tata offices, and the M30 motorway site were put under the magnifying glass. As for Colas Alterra Zrt., the inspection focused on the Gyöngyös and Budaörs facilities, as well as multiple projects linked to the two establishments. These audits have not identified any system-level deficiency, but occasional remarks were made, which will be in focus. Audits concerning the Western Hungarian Regional Directorate of Colas Út Zrt. and the quarries of Colas Északkő Kft. will follow in the summer, and subsequently, the certifying body will review the Colas-Bayer Zrt. organisation in the autumn.

2. CHANGES AT 90-YEAR-OLD COLAS

Société Routière Colas, AKA Colas Road Construction Company, was founded on 16 May 1929. In mid-May, changes took place in connection with the 90-year-old firm's top management. The positions of chairman and CEO were separated from each other: Mr Hervé Le Bouc, who used to fill both roles, remained the chairman of the board of directors, while Colas' former international director, Mr. Frédéric Gardès, became the new CEO.

3. NEW PROJECTS AT COLAS ALTERRA

- Construction of the Orbán Hill main stormwater collector; Client: Local Government of Budapest's District XXIII (Soroksár)
- Telecommunication substructure network for facilities to be constructed under the Liget Budapest Project, and establishment of a low-voltage network in phase II of the park; Client: Városliget Ingatlanfejlesztő Zrt.
- Works regarding the lining and technical protection of the second row of ponds from the post-treatment ponds of MPK; Client: MOL Petrolkémia Zrt.
- Gas line reconstruction and gas network optimisation works; Client: NKM Földgázhálózati Kft.

4. BRIDGE CONSTRUCTION IN DISTRICT III

We have competed successfully in a tender for reconstructing a public road bridge above Aranyhegyi creek, conducted by road operator Budapest Közút. The technical condition, geometry, alignment and economic aspects all justified the construction of a new bridge, which will be set up next to the existing structure to cross the creek at a 90-degree angle. The project is complicated by the proximity of the Óbuda railway station, plenty of underground utility lines, and the especially tight, 150-day deadline. As part of the scheme, we will utilise BIM modelling – previously tested at the Sajópüspöki bridge renovation job – and we are exploring the possibilities of the new technology in connection with bridge and other structural construction procedures.

5. PUBLIC ROAD BRIDGE REMODELLING

Colas Közlekedésépítő is to rebuild another bridge in Budapest. The existing stone structure was probably erected in the late 1800s, and although it has undergone repairs and repaving since, it needs to be rebuilt due to its unsuitable condition, disadvantageous geometry, and lack of waterproofing. The old bridge will be substituted with a state-of-the-art, galvanized, corrugated steel structure with monolith headwalls. As a reminder of the old stone bridge, the headwalls will be covered with natural stone.

6. NEW PROJECT AT COLAS-BAYER

Alphagon Ingatlanfejlesztő Kft. has tasked Colas-Bayer Zrt. with drawing up the construction designs and carrying out general construction works for the Alphagon office building, which is to be erected on the corner of Dombóvári Rd and Nádorliget Rd in Budapest's District XI. The 5+2-level building with 4,700 square metres of office space is being developed by German company Bischoff & Compagnons Property Networks GmbH, which specialises mainly in office- and hotel projects. Regional cooperation also contributed to the success of the bid, since the Slovakia Colas Group was able to help us out with two references at Bischoff.

A Colas Europe munkavédelmi vezetőjével az európai országok legfőbb kihívásairól és a jelenleg is zajló projektekről beszélgettünk.

INTERJÚ GUILLAUME MOUNIER-VEL

interjú: **Szakács-Fehérváry Gábor**
fotó: **Berkes Krisztina**

Munka- és környezetvédelem terén végzett tanulmányait követően Bretagne-ban szerzett diplomát Guillaume Mounier. Katonai szolgálatát nukleáris és vegyvédelmi feladatokra kiképzett tűzoltóként töltötte, majd Lyonban vállalt munkát, ahol vegyipari vállalatok külső auditálását végezte.
Négy évvel később egy állványzatokkal és zsalurendszerekkel foglalkozó angol vállalathoz került. 2009-ben csatlakozott a Colas csoport SMAC nevű, épületek szigetelésére szakosodott francia leányvállalatához, ahol öt évvel később már a környezetvédelemért, minőségért és munkavédelemért felelős területi igazgató feladatait látta el.
2017 nyarán figyelt fel a Colas Europe állásajánlatára, melyre – mivel szívesen fedez fel új kultúrákat és országokat – jelentkezett is. Jelenlegi pozícióját 2017 novembere óta tölti be Bécsben.

MOZAIK: Melyek a legfontosabb feladatai a Colas Europe munkavédelmi vezetőjeként?
GUILLAUME MOUNIER: Első számú kötelességem, hogy biztosítsam a régióban a globális biztonsági és környezetvédelmi célkitűzések teljesítését. Ehhez meg kell bizonyosodnom róla, hogy mindenki betartja az európai, illetve a helyi előírásokat, és természetesen a cégcsoporton belüli szabályokat is. Emellett meg kell teremtenem a hatékony kommunikáció feltételeit a 12 tagország közt, amely elengedhetetlen ahhoz, hogy a helyi munka- és környezetvédelmi vezetők együtt tudjanak működni, és megoszthassák egymással tapasztalataikat. Fontos, hogy a jó gyakorlatok mellett megosszuk egymással a problémáinkat is, ez ugyanis nagyban segíti a megoldások megtalálását.
A fentieken túl minden évben én vagyok az egész Európát érintő munkavédelmi kampány felelőse is.

M.: Melyek a legkomolyabb kihívások, amelyekkel a régió országaiban szembesült?
G. M.: Munkám során a nyelvi kérdések jelentik a legnagyobb kihívást. Még ha minden munkavédelmi vezető beszél is angolul, például az összes dokumentum és külső audit a helyi nyelveken íródik, emiatt olykor nem könnyű a dokumentumok és a tapasztalatok megosztása. Az is hátrány, hogy tolmácsokra van szükségem, ha felkeresem valamelyik munkaterületet, ez pedig egyfajta virtuális sorompót von a dolgozók és közém. Szintén kihívást jelentenek az egyes országok közti különbségek. Nemcsak a törvények és egyéb előírások térnek el egymástól, de mindenhol mások a szokások, a szervezetek, a kultúra is. Ezeket nem lehet egységesíteni, így meg kell érteni a működésüket, és amennyire lehet, ehhez kell igazítanunk a tevékenységünket.

M.: Mit jeleznek a biztonsági mutatóink, és melyek lesznek a következő évek legfajsúlyosabb témái?
G. M.: Biztonsági mutatóink arra engednek következtetni, hogy még van hova fejlődnünk az építőipari projektek előkészítése és organizációja terén. Bár a projektek előkészítése egyre jobb, ha váratlan helyzet adódik (például ütemezési vagy műszaki probléma, esetleg változnak a megrendelő elvárásai), időnként hajlamosak vagyunk rögtönözni. Ilyenkor inkább csak a probléma megoldását és a megrendelői elégedettséget tartjuk szem előtt. Ügyfeleink szemében ez akár pozitív vonásnak is tűnhet, viszont a dolgozókra nézve veszélyeket rejthet magában. Fontos, hogy ezt megértessük ügyfeleinkkel. Még ha a biztonságos munka nem is tűnik a leggyorsabb és legolcsóbb megoldásnak, végül mindenkinek ez lesz a legjobb. Csak a biztonságos munka a jó munka!

M.: Mi a legfőbb célja a nemrég útjára indult „Az én apukám is itt dolgozik!" kampánynak?
G. M.: 2018-ban már készítettünk néhány plakátot, melyek a dolgozókat figyelmeztették a forgalom közelében végzett munkák jelentette kockázatokra. Egy intenzív kampány részeként idén ismét kiemelt figyelmet szentelünk a témának. A kampány logója tartalmazza a legfontosabb üzenetet, melyet kimondottan úgy terveztünk, hogy megragadja az úthasználók figyelmét. Ezzel a már jól ismert figyelmeztető tábla helyére egy gyerekrajz lép, melyet a Colas Europe-nál dolgozó egyik kolléga gyereke készített. A logó szövegét összesen 13 nyelvre fordítottuk le.
A legfontosabb cél, hogy rávilágítsunk a munkások, a sofőrök és a családtagok közti kapocsra, hiszen a közúti balesetek mindhárom csoportra nézve komoly következményekkel járnak. A kampány az év végéig tart, és számos eseményt foglal magába. A „mydadworkshere" Instagram-oldalon például hamarosan fotópályázat veszi kezdetét.

M.: Ezzel párhuzamosan pedig továbbra is sor kerül a Safety Weekre. Idén mik voltak a főbb célok?
G. M.: Így van, a júniusban megrendezett Safety Week a másik fontos éves eseményünk volt. Múlt évben a függőségek álltak a középpontban, idén pedig a zajokkal kapcsolatos veszélyekre koncentráltunk. Mint minden évben, a Colas leányvállalatai idén is sokszínű programokkal készültek, hogy felhívják a figyelmet a legjobb munkavédelmi gyakorlatokra.

INTERVIEW WITH GUILLAUME MOUNIER

We sat down with the health and safety manager of Colas Europe to talk about the most pressing challenges in the Colas Europe region, and about some ongoing projects.
Guillaume Mounier enrolled in HSE graduate studies in Brittany, in the west of France. After his military service as a fireman, Mounier specialized in nuclear and chemical hazards, and found his first job in Lyon, working as an external auditor for industrial and chemical companies.
Four years later, he started to work for an English scaffolding and formwork company as a safety technician and later as a safety manager. Then, in 2009, he had the opportunity to join the Colas Group in one of its French subsidiaries called SMAC. At that company, specialized in the insulating and waterproofing of buildings, he filled the position of safety, quality and environment technician, and 5 years later he was promoted to quality, health, safety and environment area manager. During the summer of 2017, he discovered that Colas Europe was looking for someone in Vienna. Interested in discovering new cultures and new countries, he decided to apply. He started in his current position in November 2017.

Mozaik: What are your main duties as HS manager of Colas Europe?
Guillaume Mounier: As a safety and environment manager of Colas Europe, my main duties are to ensure global safety and environment goals within the area, to be sure that everyone respects the European regulations, the local ones and, of course, the Colas' policies. One of my other main focuses is to establish efficient communication among the 12 countries in order for every HSE country manager to cooperate and share their experiences. By sharing good practices and also problems, we are more capable to solve them. Moreover, each year, I'm in charge of creating a safety campaign for the entire zone of Europe.

M.: What are the main challenges you face in the countries of the region?
G.M.: One of the main challenges I have to face in my position is languages. Even if all managers speak English, all the documents, external audits, etc. are obviously written in the local language. So it's not always easy to understand, or to share, documents and experiences. Moreover, I need some "translators" when I'm visiting some construction sites. This creates a virtual barrier between workers and me. The second challenge is the differences between countries: legal differences, in regulations but also in their activities, habits, culture and organization. You can't standardize; you have to understand how they work and adapt our actions as much as we can.

M.: What do our safety figures show? What are the hot topics going forward?
G.M.: Our safety figures show that we still have some improvements to make in the preparation and organization of construction projects. Projects are better and better prepared, but when some unpredictable situations emerge (e.g. timing problems, technical problems, changes in client instructions), we sometimes improvise. We mainly focus on a solution to the problem, and we think about our customers and how to satisfy them. Even though an approach might be seen as good practice in the eyes of our customers, it could sometimes be dangerous for our workers.
We also have to make our customers understand that even though working safely seems not to be the fastest and cheapest way, it's the best way for everyone in the end. A safe job is a job well done!

M.: The 'My dad works here' campaign has just been launched. What is the main purpose of this campaign?
G.M.: In 2018, we made some posters to alert workers about the risk on construction sites in traffic. This year, the topic was reintroduced as a part of a full intensive campaign. The message is incorporated in the main campaign logo created specifically to attract the attention of road users. A kid's drawing (drawn by the child of a Colas Europe employee) has replaced a well-known road sign for road works. The logo has been translated into 13 foreign languages.
The aim is to emphasize the connection between road workers, road users and family members, as road accidents have significant consequences for all three groups. The campaign, which includes several events, will run until the end of the year. For instance, a photo contest is set to start soon on the "mydadworkshere" Instagram page.

M.: Meanwhile, Safety Week is just around the corner. What were this year's main targets?
G.M.: The other main event we have each year is a safety week, organized in June. Last year it focused on the topic of addiction. This year was dedicated to noise and related danger. As usual, various event were organized throughout the subsidiaries to remind everyone of the best safety practices, as at all subsidiaries in Colas Group.

interjú: **Szakács-Fehérváry Gábor**
fotó: **Nagy Balázs**

INTERJÚ GÖRBEDI LÁSZLÓVAL

A Colas Alterra vezérigazgatójával a nagy projektekről, a jövőbeni tervekről és új irányokról beszélgettünk.

MOZAIK: Bár volt néhány mérsékeltebb éve az Alterrának, mostanában megint felfelé ível a pálya. Minek köszönhető ez?
GÖRBEDI LÁSZLÓ: Tulajdonképpen a piac sajátossága, hogy elég nagyok a kilengések. 2015 és 2016 volt a két mély évünk: 2015 egyenesen negatív csúcs volt az Alterra életében 7,5 milliárdos forgalommal, ami komoly veszteség. Ehhez képest tavaly ez már 22,3 milliárd volt, idén pedig talán ezt is felülmúljuk. Bár a nagyon kis számok értelemszerűen nem jók, a nagyon nagyok sem: ez a mostani 20 milliárd körüli forgalom a határainkat feszegeti, legalábbis ezzel a 220 fővel. Mindenképpen jó, hogy vannak nagy projektjeink, hiszen kis túlzással egy nagy projekttel sincs több munka, mint egy kicsivel. Hogy miért éppen ez az év lett ennyire jó? Nos, 2015–16-ban készítettük elő azokat a projekteket, amiket végül aláírtunk, és mostanra realizálódnak.

M.: Hogy állnak az említett nagy projektek?
G. L.: A Velencei-tó rehabilitációjának befejezése 2022-ben lesz majd esedékes, de van egy másik nagy árvízvédelmi projektünk az Alsó-Tiszán. Ez eredetileg idén fejeződött volna be, de megrendelői csúszások miatt a jövő év közepén fog csak. Az 1-es villamossal gyakorlatilag készen vagyunk, de az átadás szerintem átcsúszik jövő évre, mert a kelenföldi végállomáson lévő váltórendszer-kezelő épületének engedélye nincs meg még. Addig is egy ideiglenes épülettel el lehet indítani a villamost, és hamarosan indítjuk a próbajáratot. Vannak keretszerződéseink is, amik a jövő év végére befejeződnek.

M.: Ezek miket tartalmaznak?
G. L.: Főleg országos szintű csatornázást, szennyvíztisztítást – sajnos ezek befejezésével ez a piac megszűnik. Nem jó hír, mert az elmúlt években ez a terület adta a forgalmunk vázát, éppen ezért újabb piacokat kell keresnünk. Terveim szerint nagyobb erőkkel visszatérünk Budapestre, hiszen most is a városi közlekedésnek, a kötött pályás közlekedésnek a piacvezetői vagyunk. Ezt szeretnénk is megtartani, várjuk a villamosépítéseket és HÉV-felújítást. Belevágtunk időközben a hulladékgazdálkodásba, és a jövőben folytatjuk az Országos Vízügyi Főfelügyelőség által meghirdetett programokban való részvételt is. Most a legutolsó siófoki vízbevezetési műtárgyfelújítás, a Sió-csatorna kotrása és a partfal újraépítése a feladat. Ezen a pályázaton már kihirdettek minket nyertesként, alá van írva a szerződés. Ez a program folytatódik majd a Balaton környékén, amiben részt tudunk venni.

M.: Szerkezetépítési feladataitok is voltak mostanában.
G. L.: Igen, az Elite Park egy ilyen projekt volt. Pályáztunk a második ütemére is, de azt egyelőre a megbízó lefújta, mert úgy érzi, hogy nem rentábilis.

M.: Folytatnátok ezt az irányt a továbbiakban?
G. L.: Maximum a szerkezetépítést. Nem vagyunk magasépítők, és nem is szeretnénk ezzel foglalkozni, ez a Colas-Bayer feladata. Három éve szerződtünk le az Elite Park projektre, amikor elég rosszul állt a szénánk, és jó ötletnek tűnt belevágni valami újba. Végül alvállalkozókkal, de a megbízónk nagy megelégedésére fejeztük be a munkát.

M.: A csősajtoló gép számára is láttok feladatokat?
G. L.: Épp most nyertünk vele egy munkát: az Orbánhegyen egy csapadékvíz-csatornát kell kiépítenünk, ami a jövőbeni fejlesztéseket is be tudja fogadni. Az elmúlt években Magyarországon nem nagyon ment ez a gép, sőt továbbra is azt vallom, hogy Nyugat-Európa irányába nincs nekünk piacunk vele. Inkább Lengyelországra lenne érdemes fókuszálni: ott jó hírünk van, tudunk a leendő projektekről, kollégáink voltak ottani tervezőirodáknál. Amit mindenképp megemlítenék még, az a munkatér-határolás, a szádlemezverés. Kimondottan azon dolgozom most, hogy felfejlesszük ezt az ágat. Vásároltunk új lemezeket, vállalkoztunk kisebb munkákkal külsősöknek, például most vasúti sín alatt sajtoltunk át éppen. A lényeg, hogy ehhez megvan a tudásunk, megvan a gépparkállományunk, és megvan hozzá a munkás is, aki megcsinálja. Ezt a jövőben meg szeretnénk erősíteni, hiszen akár egy magasépítési projektnél is hasznos lehet.

M.: Az 1-es villamosnál is jól vizsgázott már ez a módszer, ugye?
G. L.: Kiválóan vizsgázott. Ez azért is jó példa, mert a saját embereink dolgoztak a saját projektjeinken, a saját gépeinkkel, viszont másik egységnek. Az elmúlt években volt némi átalakítás a menedzsment második szintjében, nekem pedig régi álmom teljesül, hogy egyetlen Alterra legyen, az igazgatóságok végre ne egymás ellenfelei, hanem barátai legyenek, és dolgozzanak együtt. Ez az elmúlt években megvalósult, brigádokat cserélgettünk, egyik dolgozott a másiknak, gépet adtunk kölcsön gépkezelővel, tehát kezd valódi szimbiózis kialakulni. Őszintén azt gondolom, hogy az Alterránál dolgozni jó, nemcsak a feltételek miatt, amiket multiként a cégcsoport biztosítani tud, hanem amiatt is, mert az emberállomány jó hangulatú, nagy szaktudással bír, és valóban egy nagy családként működnek. Most nem csak pénzügyileg, de mentálisan is nagyon jó állapotban van az Alterra – remélem, még sokáig kitart ez a lendület.

INTERVIEW WITH COLAS ALTERRA CEO LÁSZLÓ GÖRBEDI

Mozaik: Although Alterra had a few modest years, the company is now back on the upswing. What would you attribute this to?
László Görbedi: Basically, heavy fluctuation is one of this market's peculiarities. 2015 and 2016 were our two low years: in fact, 2015 brought a downturn for Alterra with a turnover of HUF 7.5 billion, which is a notable loss. In contrast, we delivered HUF 22.3 billion last year, and we might even surpass that in 2019.

M.: How are your major projects progressing?
L.G.: The Lake Velence rehabilitation is set to be completed in 2022, but we also have another large-scale flood control job on the lower Tisza river. Originally, the latter was supposed to be finished this year, but completion was postponed to mid-2020 due to delays on the client's side. We are practically finished with Tramline 1, but the handover will most probably take place next year, because a permit is missing for the switch system operator station at the Kelenföld terminal. In addition, we have some framework agreements, which are scheduled to be concluded by the end of next year.

M.: What is the content of these framework agreements?
L.G.: Mainly nationwide sewage system and sewage treatment works – unfortunately, this market will be depleted once these projects come to an end. This is not good news, as this area provided the backbone of our turnover in past years, so we will be forced to seek out new markets. According to my plans, we will concentrate even more intensely on Budapest – after all, we are the market leaders in urban transport, particularly rail transit networks. We intend to hold on to this position, thus we are awaiting tramline construction and commuter railway renovation projects. Meanwhile, we have been engaged in waste management, and will continue to participate in programmes launched by the General Directorate of Water Management. At the moment, our responsibilities include the renovation of the last water inlet structure at Siófok, the dredging of the Sió channel, and the remodelling of the adjacent riverbank walls. We have already been announced as winners in this tender, and the contract has also been signed. This programme will go on near Lake Balaton, and we will surely be able to participate.

M.: Do you foresee any jobs for the pipe jacking equipment?
L.G.: We have just secured a job with that equipment: we will have to install a stormwater sewer on Orbán Hill, which will be able to support further developments in the area. In past years, the pipe-jacking equipment has not been used much in Hungary, and I still believe that we have no market to conquer with it in Western Europe. Instead, we should concentrate on Poland: we have a great reputation there, we are aware of upcoming projects, and our colleagues have been to the local design offices. I would also like to mention workpit shoring and sheet piling. Currently, I am working devotedly to develop this line of business. We have procured new sheet piles, and we have undertaken smaller works for external parties – for instance, we have just completed jacking operations under some railway tracks. Most importantly, we have the knowledge for this, the equipment, and the workers to carry out the jobs. In future, we would like to reinforce this area, as it might even come in handy for building construction projects.

interjú: **Szakács-Fehérváry Gábor**
fotó: **Nagy Balázs**

INTERJÚ DUDÁS ISTVÁNNAL

A Colas Hungária frissen kinevezett gépészeti igazgatójával az új kihívásokról, feladatokról beszélgettünk.

István Cegléden született, ott végezte alapfokú iskoláit. Később Egerbe került, ahol honvédségi pályára lépett, és a Nemzetvédelmi Egyetemen végzett. 2008-ban szerelt le és nézett új kihívások után az akkori Danubius Beton Kft.-nél mint budapesti karbantartási előadó. Nyolc évet töltött a cégnél, és termelési vezetőként távozott. Harminchat betongyár, öt kavicsbánya és három térkőgyár tartozott hozzá. 2015 nyarán csatlakozott a Colashoz, amikor a Colas Alterra gépészeti vezetője lett. Feleségével két gyermeket nevelnek.

MOZAIK: Mi volt az első feladatod a Colasnál?

DUDÁS ISTVÁN: Az Alterra vezetésével és Görbedi László támogatásával átalakítottuk a gépészetet: háromszorosára emeltük a létszámot, és bővítettük tevékenységi körünket is. Ez piaci szükségszerűség volt, muszáj volt a megváltozott környezethez alakítani a gépészetet is.

M.: Mire ezzel elkészültetek, ismét váltottál. Nehéz volt a művedet hátrahagyni?

D. I.: Igen, az volt. A saját gyermekemnek érzem ezt a projektet, és könnyebb lett volna pár év múlva továbblépni, ha már kiheverte a gyermekbetegségeit. Azért is nagyon sajnáltam, mert nagyon jó csapatot alakítottunk ki.

TIZENKÉT ÉVNYI ÉPÍTŐIPARI TAPASZTALATOM VAN, TERMELÉSI TERÜLETRŐL ÉS VEZETŐI POZÍCIÓKBÓL EGYARÁNT.

M.: Idén május elsejétől töltöd be a gépészeti igazgatói pozíciót. Miben lesz más az új munkaköröd?

D. I.: Úgy látom, hogy teljesen eltérő, noha a környezet és a céges kultúra ismerős. De egészen más szintű, más súlyú a munka – itt a hangsúly a rendszereken és a szervezeten van. Számomra talán az lesz a legnagyobb váltás, hogy hajlamos vagyok elveszni a részletekben, amit ez a pozíció nem fog lehetővé tenni. Cserébe viszont a felszabaduló energiáimat az új kihívásokra fordíthatom.

M.: Elképzelhető, hogy a holdingnál is sor kerül egy olyan átalakítási folyamatra, amilyet korábban már levezényeltél?

D. I.: Magamat ismerve lesznek változások, hiszen más a vezetői stílusom, mint az elődömnek, és bizonyára lesznek olyan meglátásaim, amiket az eddigi tapasztalataimnak köszönhetek – végül is tizenkét évnyi építőipari tapasztalatom van, termelési területről és vezetői pozíciókból egyaránt. Ugyanakkor semmiképp nem akarok öncélúan belenyúlni jól működő folyamatokba, így az elsődleges célom, hogy megértsem a rendszert. Egyébként öt teljesen különálló tevékenységi körről van szó: közműépítés, szerkezetépítés, bányászat, útépítés és magasépítés. Valószínűleg nem feladatom megtanulni, hogy is működik ez az öt piaci szegmens, az viszont igen, hogy az alapvető bizalmat megteremtsem. Így derül majd ki az, hogy miben tudja a gépészet a részterületek munkáját a leghatékonyabban támogatni, hogyan tudunk a lehető legnagyobb profitra szert tenni, hogyan tudjuk piaci jelenlétünket erősíteni, és hogy vehet át a központi gépészet bizonyos, például adminisztratív terheket a leányvállalatok gépészeteitől.

M.: Milyen a viszonyod a kollégákkal?

D. I.: Azt remélem, hogy az Alterránál jó viszonyt ápoltam mindenkivel, és ezt szeretném a jövőben is megtartani. A holdingos kollégákkal eddig nem volt túl szoros a kapcsolatunk, de ez most biztosan változni fog – ugyanez igaz a leányvállalatok gépészeti vezetőire. A korábbiakból kiindulva úgy érzem, jól ki fogok jönni mindenkivel, ez pedig egy jó és erős csapat lesz. A franciákkal évente egyszer vagy kétszer szoktak Európa-szintű találkozókat tartani, éppen most volt egy Budaörsön. A Colas Europe gépészeti igazgatója – akivel egyébként nagyjából egyszerre érkeztünk a céghez – a támogatásáról biztosított.

M.: A következő hónapok operatív feladatai közül mit emelnél ki?

D. I.: Fut jelenleg egy földmunkagépes tender meglévő gépek cseréjére, amit a beszerzéssel közösen koordinálunk. Ezenkívül elkészült a felsőzsolcai keverő, és elkészülőben van Jánosházán is. A közeljövőben indul a tállyai kapacitásbővítés, az erre vonatkozó megbeszélések már elkezdődtek, illetve folyamatban vannak a kihasználatlan területek, ingatlanok eladásai. Meg kell említenem a gyöngyösi emulzióüzem rendbetételét is. Mindemellett azt is elhatároztam, hogy az összes egységet, üzemet és projektet személyesen is felkeresem.

INTERVIEW WITH ISTVÁN DUDÁS, FRESHLY-APPOINTED EQUIPMENT DIRECTOR OF COLAS HUNGÁRIA

István was born in Cegléd, where he completed his primary- and secondary school studies. Subsequently, he moved to Eger to pursue a military career, and earned a diploma at the National Defence University. After his honourable discharge in 2008, he sought new challenges at Danubius Beton Kft. as maintenance supervisor in Budapest. He joined Colas in the summer of 2015, when he became the equipment manager of Colas Alterra. István and his wife are raising two children.

Mozaik: Could you tell us about your first assignment at Colas?

István Dudás: In cooperation with the management of Alterra and support from László Görbedi, we have completely transformed the equipment department: in addition to tripling the headcount, this meant broadening our scope of activities. This move was dictated by the market; we had no choice but to adapt the equipment division to a changed environment.

M.: Once this was done, you were on the move again. Was it hard to leave your achievement behind?

I.D.: Indeed, it was. I treated the project as my own child, and it would have been easier to move on a bit later, after it had been through its initial teething troubles. Not to mention that we put together a great team, which made it that much harder to leave.

M.: You have been equipment director since 1 May of this year. In what ways is your new job different?

I.D.: As I see it, the new position is a totally different kettle of fish, although the environment and the corporate culture are familiar. However, work is done on a completely different level here, as the emphasis is on systems and the organisation. As perhaps the greatest change for me, I tend to get lost in details, which will not be possible in this position. In exchange for this, I can channel my freed-up energies into new challenges.

M.: Will the holding company undergo a transformation perhaps similar to the one you have already conducted?

I.D.: Knowing myself, there will definitely be changes, since my management style is different from my predecessor's. At the same time, I'm determined to avoid interfering with smoothly-running processes just for the sake of change, and my primary goal for now is to understand the system. By the way, we are talking about five completely different spheres of activities here: utility construction, structural construction, mining, road construction and building construction. Most probably, I'm not expected to learn how each of these market sub sectors work, but creating fundamental trust is clearly one of my tasks.

M.: In terms of operations, which upcoming tasks do you consider the most crucial?

I.D.: At the moment, we are running a tender for replacing earthwork machinery, which is managed in collaboration with the purchasing department. Furthermore, the Felsőzsolca mixing plant has just been set up, and the one in Jánosháza is almost ready. The near future will see the launch of a capacity enhancement scheme in Tállya, and the related negotiations are already under way, while the process of selling unused plots and properties is ongoing. I also have to mention the fixing-up of the Gyöngyös emulsion plant. Aside from all of these, I'm determined to visit each of the units, plants and projects in person.

ÚJRAINDULT A TISZATARJÁNI BÁNYA

A Colas Északkő Kft. márciusban újraindította termelését Tiszatarjánban, közel három év szünet után. A kitermelés a felszínről elérhető készletekkel kezdődik.

szöveg: **dr. Kertész Botond**
fotó: **Nagy Balázs**

A KÖVETKEZŐ 16 HÓNAPBAN MINTEGY 400 EZER TONNA KAVICSOS HOMOKOT ÉS AGYAGOT FOGUNK KITERMELNI.

A tiszatarjáni kavics- és agyagbányában több mint tizenöt éve nem végeztünk saját üzemeltetést, az elmúlt időszakban a bánya többnyire haszonbérletben működött, az utolsó három évben pedig teljesen leállt.
A nagyjából 100 hektáros bányatelken belül, néhány méter vastagságú agyagréteg alatt, átlagosan 0/8 mm frakciójú kavicsos-homok készlet található, 10-23 méter vastagságban. Az átlagos frakcióméret a mélységgel növekszik. Terveink szerint a következő időszakban a felszínről elérhető készleteket fogjuk kitermelni, maximum ötméteres víz alatti mélységig. A kitermelést dobóvedres kotrókkal és egyéb termelőeszközökkel, alvállalkozó bevonásával végezzük. Ezzel egységesebb vízrajzot is tudunk biztosítani a kisebb-nagyobb tavakkal szétszabdalt területen.
Az ennél mélyebben fekvő készletek kitermeléséhez már egészen más technológia szükséges. A felelős műszaki vezetést saját kollégáink látják el, akik napi szinten ellenőrzik a kitermelést és kiszállítást.
A következő 16 hónapban mintegy 400 ezer tonna kavicsos homokot és agyagot fogunk kitermelni, melyet a MOL Polyol-üzem tiszaújvárosi beruházásához értékesítünk.
Az anyagot elsősorban területfeltöltésre fogják felhasználni, és a tállyai bányaüzemből szállított zúzottkő-felszínre terítik. Ezzel az anyaggal együtt így már összesen 600 ezer tonnás privát megrendelést szereztünk a MOL által megbízott ThyssenKrupp Industrial Solutions A. G. cégtől.
A feladat teljesítéséhez folyamatos termelésre és jó időjárásra, enyhe télre is szükség lesz, mert a napi 1500 tonnás szállítási mennyiséget mindenképpen biztosítanunk kell.

TISZATARJÁN QUARRY BACK IN ACTION

In March of this year, Colas Északkő Kft. re-launched production in Tiszatarján after a 3-year hiatus. The gravel- and clay mine had not been operated by the company for over 15 years, as it was on lease for most of that time, and the site had been shut down for the last three years.
On a mining plot that spreads out over roughly 100 hectares, a clay layer comprised of a few metres covers a 10-23-metre-thick deposit of gravelly sand whose average fraction is 0/8 mm.
Now, the plan is to extract deposits accessible from the surface, down to a depth of five metres below sea level. The mining is being carried out with dragline excavators and other pieces of equipment, with assistance from a subcontractor. Extracting deposits at a greater depth would require a completely different technology.
In the upcoming 16 months, we will excavate some 400,000 tonnes of gravelly sand and clay, which will be purchased by MOL for its Tiszaújváros polyol plant investment.
Including the latest deal, we have also secured separate orders for 600,000 tonnes from MOL's contractor, ThyssenKrupp Industrial Solutions A.G.

HEVES MEGYEI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
VEZETŐJE

Tárgy: Köszönetnyilvánítás
Ea.:
Tel.: 36/522-111

Sokorai István elnök-vezérigazgató úr

COLAS Hungária zRt.

1113 Budapest
Bocskai u. 73.
hungaria@colas.hu

Tisztelt Elnök-Vezérigazgató Úr!

Tájékoztatom, hogy 2019. 06. 17-én 11:50 órakor az M3 autópálya 108+100 km szelvényében egy lengyel diákokat és kísérőiket szállító Iveco busz a pályatestről az árokba lehaladt, majd a vadterelő hálót átszakítva az M25 autóút épülő felüljárójánál lévő töltésnek ütközött. A buszon utazó 33 személy közül 7 fő könnyű sérülésecket szenvedett.

A Colas Hungária zRt. helyszínen dolgozó munkatársai azonnal megkezdték az utasok mentését, az orvosi ellátást és a rendőri intézkedést követően aktívan közreműködtek a helyszínen maradt személyek és csomagjaik elszállításában, ideiglenes elhelyezésében és ellátásában.

Külön köszönet illeti Galla Gábor építésvezető urat, aki soron kívül intézkedett az építési területen szervizát létesítésére, a helyszínre irányította az M25 projektiroda személyszállító járműveit, valamint gondoskodott a helyszínen maradt 25 fő elhelyezéséről és ellátásáról a projektirodában.

Kérem tolmácsolja köszönetemet és kiemelt elismerésemet a Colas Hungária zRt. M25 Projektiroda valamennyi munkatársának, akik a balesetnél külön felkérés nélkül, gyorsan, hatékonyan, állampolgári és munkaköri kötelességeiken túl is segítséget nyújtottak abban, hogy a baleset részesei néhány órán belül folytathassák útjukat.

Segítő közreműködésüket és együttműködésüket köszönöm!

Eger, 2019. június 18.

Tisztelettel:

Czinege László r. dandártábornok
rendőrségi főtanácsos
megyei rendőrfőkapitány

SEGÍTSÉGNYÚJTÁS AZ M25-ÖS AUTÓÚTNÁL

szöveg: **Szakács-Fehérváry Gábor**
fotó: **Szabó Máté**

Nagy megtiszteltetés érte a Colas csapatát, hiszen Heves megye rendőrfőkapitánya, Czinege László dandártábornok levélben köszönte meg egy baleset során nyújtott segítségünket.

A szerencsétlen eset június 17-én az M3-as autópályán történt, ahol a 108+100 kilométerszelvénynél egy külföldi diákokat szállító busz az útpályáról az árokba hajtott, majd a vadhálót átszakítva az M25-ös autóút épülő felüljárójánál lévő töltésnek ütközött.
A Colas Hungária helyszínen dolgozó csapata azonnal a segítségükre sietett, és megkezdték a mentést, az utasok ellátását, a rendőri intézkedés után pedig továbbra is aktívan közreműködtek.
A Sokorai István elnök-vezérigazgató úrnak címzett másnapi levelében Czinege László az M25 Projektiroda valamennyi munkatársának megköszönte a segítséget, külön kiemelve Galla Gábor építésvezető szerepét, aki soron kívül intézkedett és segítette a mentést, a helyszínen maradtak ellátását, elhelyezését.
Bár a legjobb az, ha nem történik baleset, amikor mégis baj van, kollégáink igyekeznek minden tőlük telhető segítséget megadni az érintetteknek. Az M25 Projektiroda teljes csapatának ezúton is köszönjük példaértékű hozzáállásukat.

A fotón balról jobbra: Sass Bálint, Várnai Erika, Sámson Zoltán, Taskó Tamás, Kocsel György, Galla Gábor, Katona Árpád, Ambrusz János, Papp Gergely, Vajda Zoltán, Sánta Tibor, Papik Andrea, Szabó Máté, Marozsán András, Katona Péter, Antek Krisztina, Farkas Enikő, Kertész Marianna, Pelle József

KOLLÉGÁINK PÉLDAÉRTÉKŰ HELYTÁLLÁSA SOKAT SEGÍTETT A MENTÉS SORÁN, MINDEN LEHETSÉGES ESZKÖZT MEGMOZGATTAK.

COLAS ASSISTS IN EMERGENCY NEAR THE M25

The Colas team received a great honour, as the police chief of Heves County, major general László Czinege, wrote us a letter to thank us for helping out in an emergency situation.
The unfortunate accident occurred on 17 June on the M3 motorway, where a bus carrying foreign students drove off the road at chainage 108+100. After hitting a ditch and breaking through the game fence, the runaway vehicle crashed into the embankment at the spot where the overpass of the M25 is being constructed.
Colleagues from Colas Hungária working on the site did not hesitate, and started rescuing the children and administering first aid right away. They also continued to cooperate actively in the rescue effort after the arrival of the emergency services.
In his letter addressed to chairman-CEO István Sokorai, the police chief thanked each and every employee of the M25 project office for their assistance. In particular, he expressed his gratitude to site manager Gábor Galla, who reacted quickly, having a great role in helping the rescue operation and taking the best possible care of the people in need.
Of course, having no accidents is the best option, but if things go sideways, our colleagues are always devoted to lending a hand.
We would hereby like to thank the entire team of the M25 project office for their exemplary behaviour.

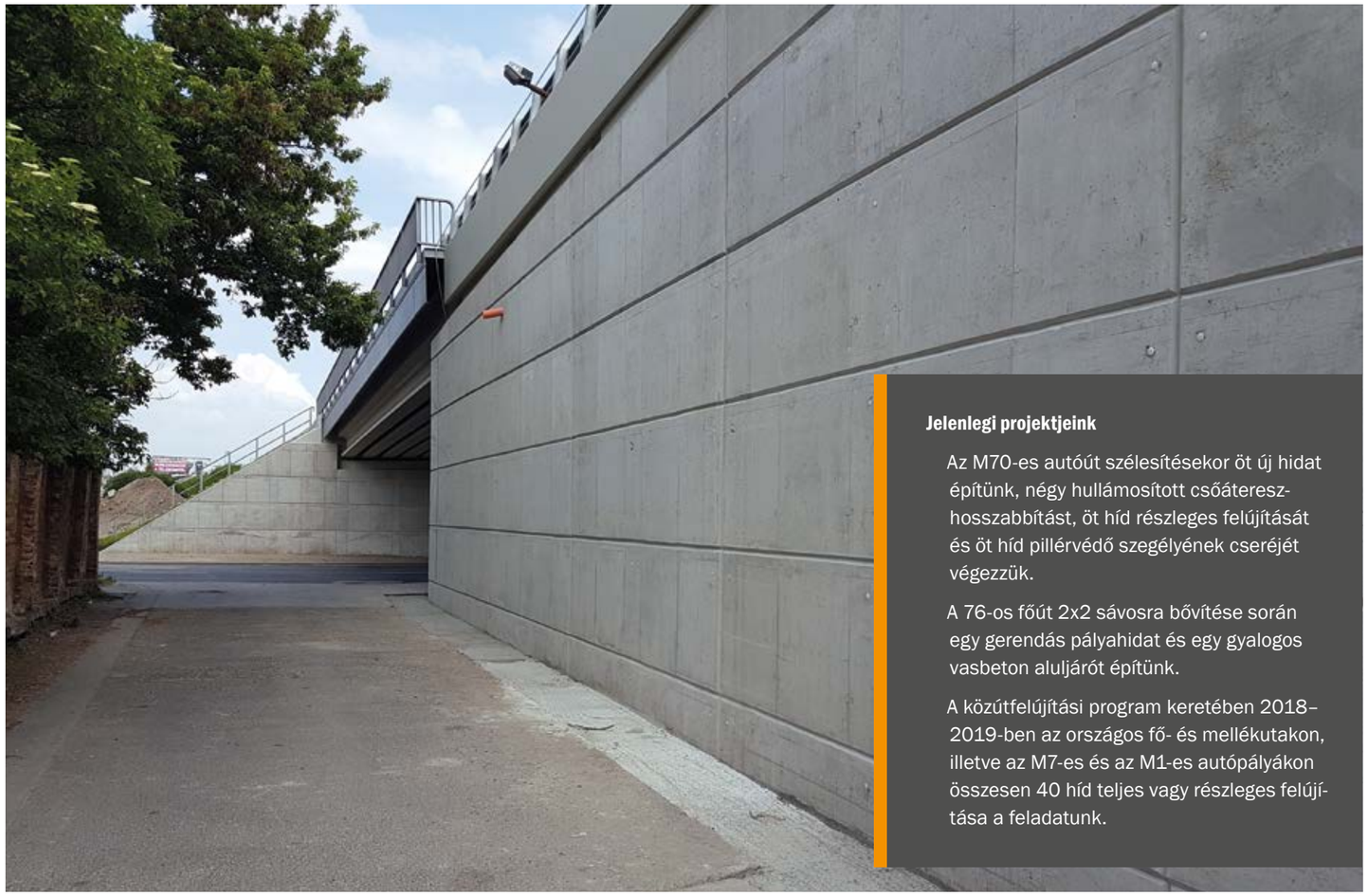
szöveg: **Melkovics Huba**
fotó: **Colas, Nagy Balázs**

HÍDÉPÍTÉSI MUNKÁK NYUGAT-MAGYARORSZÁGON

Tízéves fennállása alatt átlagosan tíz fővel működött a dunántúli hídépítő főmérnökség, akik sűrű, változatos, izgalomban és élményekben teli esztendőket tudhatnak maguk mögött.

Egy évtizede indult útjára a Colas Hungáriánál egy csapat mint a hídépítések legfőbb felelőse a Dunától nyugatra. Az előzetes tárgyalások eredményeképpen a Colas Út – akkori nevén Colas Építő – azonnal meglátta a lehetőséget egy rutinnal és tapasztalattal felvértezett szakembergárdában, akikre nyugodt szívvel rábízhatja azokat a munkarészeket, amelyek eddig teherként nyomták a vállukat. A mindkét fél számára gyümölcsöző kapcsolat azóta is töretlen.

MEGÉPÍTETTÜNK TÖBB MINT 9 KILOMÉTER CÖLÖPÖT, BEÉPÍTETTÜNK 14 KILOMÉTERNÉL IS TÖBB HÍDGERENDÁT, BESZERELTÜNK KÖZEL NÉGYEZER TONNA BETONACÉLT ÉS BEDOLGOZTUNK 26 EZER KÖBMÉTERNÉL IS TÖBB SZERKEZETI BETONT.



Jelenlegi projektjeink

Az M70-es autóút szélesítésekor öt új hidat építünk, négy hullámosított csőáteresz-hosszabbítást, öt híd részleges felújítását és öt híd pillérvédő szegélyének cseréjét végezzük.

A 76-os főút 2x2 sávosra bővítése során egy gerendás pályahidat és egy gyalogos vasbeton aluljárót építünk.

A közútfelújítási program keretében 2018–2019-ben az országos fő- és mellékutakon, illetve az M7-es és az M1-es autópályákon összesen 40 híd teljes vagy részleges felújítása a feladatunk.

A HÍDÉPÍTŐ GÁRDA

Az új csapat kilenc fővel indult 2009-ben. Akkor még csak az M6-os autópálya építése mellett vágtunk bele vidéki hídépítési feladatokba is, a valódi főmérnökségi formát csak 2010 tavaszán vettük fel. Az elmúlt tíz évben sok dolgot megélt a csapat: voltak kollégák, akik elmentek, olyanok is, akik visszatértek, és természetesen új tagokkal is bővült a csapat. Bár a név többször is változott, a hozzáállás sosem.

HULLÁMVÖLGYEK ÉS HEGYEK

A csapat élete az építőiparban megszokott módon zajlott, ami nem mindig egyszerű. Nehéz követni a munkaellátottság igényelte tempót, főleg létszám tekintetében. A létszám csak az induláskor volt optimális: a válság idején úgy tűnt, hirtelen túl sokan lettünk, fellendüléskor pedig rettentően kevesen. A létszám hét és húsz fő között folyamatosan mozgott. Igyekeztünk mindig a jövőbe tekinteni és erősíteni a több lábon állást. Mikor a közbeszerzéses pályázatokból nem jött elegendő hídépítési feladat, új irányokba is elindultunk: építettünk így városi fürdőt, pályáztunk szélerőmű-alapozásra, és minden kisebb munkát is igyekeztünk megfogni.

BESZÉDES SZÁMOK

Megépítettünk több mint 9 kilométer cölöpöt, beépítettünk 14 kilométernél is több hídgerendát, beszereltünk közel négyezer tonna betonacélt és bedolgoztunk 26 ezer köbméternél is több szerkezeti betont.
Az elkészített betonbevonatok mennyisége hozzávetőlegesen 40 ezer négyzetméter, ami öt teljes futballpályánál is nagyobb.

SOKRÉTŰ KIHÍVÁSOK

Mind az új építésű hidak, mind a felújítandók közt voltak egyszerűbben megoldhatók és problémásabbak is.

BÁN ÉVA
munkahelyi mérnök

A több mint 5 év alatt nagyon megszerettem a tatai csapatot. Jobb környezetet és kollégákat nem is kívánhatnék. Igazán jó dolog, hogy még a sport terén is adódnak lehetőségek a Colasnál.

KONDÁKOR ANTAL
munkahelyi mérnök

Könnyen be tudtam illeszkedni ebbe a fiatalos csapatba. Kezdő hídépítő lévén mindennap új ismeretekkel gazdagodom, akár helyszíni irányítói, akár vállalkozási tevékenységről legyen is szó.

KARANCSI ANDRÁS
művezető

Nagyon szeretek itt dolgozni. Megbecsültnek érzem magam. Mindig van új kihívás, fejlődési lehetőség. Imádom! Életem egyik legjobb döntése volt, hogy idejöttem!

MOLNÁR MIHÁLYNÉ GYÖNGYI
technológus

Az elmúlt években több hídépítési projekten dolgoztam, de egy-egy új híd elkészülte mindig jó érzéssel tölt el és szakmailag mindig egy kicsit gazdagabbnak érzem magam. Nagyon feszített a tempó, de mégis jó ott dolgozni, ahol a kollegák segítik, a vezetők elismerik a munkámat. A hidasoknál ilyen csapatba kerültem.

JUHÁSZ KINGA
gazdasági munkatárs

A cégnél közel egy éve kezdtem dolgozni, nagyon megszerettem a munkámat és a csapatot is. Úgy gondolom, nem csupán kollegiális, hanem baráti a viszonyunk. Szerencsésnek érzem magam, hogy velük dolgozhatok.

BALLA GYŐZŐ
építésvezető

Működött a Colas mágnes. Kitérőm során dolgoztam kisméretű cégnél és nagyvállalatnál is, a végállomást mégis ismét a Colas jelentette. Itt sok tapasztalt és lelkiismeretes kollégával dolgozok együtt, akiktől nem feltétlenül csak szakmaiságot tanulhatok.

MÓRICZ SÁNDOR
művezető

Jöttem, láttam, maradok! Nagyon régen, egy szerencsés véletlennek köszönhetően kerültem ide. Elsőre olyannak tűnt, mint bármely másik cég. Azonban az évek alatt megtapasztaltam azt a bizalmat és elismerést, amit addig soha sehol. Ez megerősít abban nap, mint nap, hogy a legjobb helyen vagyok.

MELKOVICS HUBA
főmérnök

Igazán felemelő érzés, hogy amerre csak járok-kelek a Dunántúlon, mindig lehet találni egy hidat, amihez van valami kötődésünk. Nem hiába, nagyon sok helyen dolgoztunk az elmúlt évtizedben. Érdekes feladatok, kiváló csapat. Mi kellhet még?

ÚJ ÉPÍTÉS

Utóbbiak közé sorolhatjuk a 8-as és 72-es főutak kereszteződésébe épített csomóponti új hidat Veszprém mellett. Egy nem szokványos kialakítású hidat álmodott ide a tervező: kéttámaszú, háromnyílású híd épült. Érvényét is vesztette az egyetemen tanult szabály, miszerint a támaszok száma mindig eggyel több, mint a nyílásoké. Ehhez természetesen kellett valami trükk: a támaszok nem a híd szélein helyezkedtek el, hanem egy „V" támasz kialakításával az első nyílások alatt, középen. Így a híd felszerkezete a két szélső nyílásban monolit volt, a középsőben pedig gerendás. Erre a nem szokványos megoldásra azért volt szükség, mert az elválasztó sávba nem lehetett alátámasztást tenni, és akkor még nem ismertük a 40 méteres hídgerendákat. A projekt esetén az alapozás is tartogatott meglepetéseket. A két támasz közt csak alig negyven méter volt, de az egyik támasznál sziklát kellett hasítani-bontani, a másiknál pedig cölöpözésre volt szükség. Ez a híd azóta is valódi kedvenc: különleges és kecses kialakításával örök hírnevet szerzett magának.

FELÚJÍTÁS

A felújítandó hidak között az egyik legszebb, de egyben legelgondolkodtatóbb munka a rátóti híd felújítása volt. Ez a híd a 8-as főút Vas megyei szakaszán van, az országhatár előtt nem sokkal. Mivel ezen az úton arányaiban akkora a kamionforgalom, mint az M1-es autópályán, így a kétirányú forgalom folyamatos fenntartása alapelvárás volt a projekt teljes ideje alatt. A híd állapota olyan rossz volt – ami a bontási, felülettisztítási munkák során csak romlott –, hogy az utolsó percben voltunk a felújítással. A közúti forgalom elterelése mellett még a híd alatt futó vasúti forgalmat is figyelembe kellett venni egy olyan volumenű átépítés során, ahol teljes mértékű megerősítést kellett végrehajtani a hídon. A felszerkezet állapotát jól tükrözi, hogy felül a teljes felületén erősítő vasbetonlemez-építést kellett végezni, illetve az alsó övek megerősítése is szükségessé vált szénszál szalagok beépítésével. A maga nemében nagyon különleges és szép feladat volt. Immár négy éve átadtuk, de a mai napig nem kellett rajta garanciális feladatot elvégezni – ritkaság, de ilyen is van.

JELENLEGI PROJEKTJEINK

- Az M70-es autóút szélesítésekor öt új hidat építünk, négy hullámosított csőáteresz-hosszabbítást, öt híd részleges felújítását és öt híd pillérvédő szegélyének cseréjét végezzük.
- A 76-os főút 2x2 sávosra bővítése során egy gerendás pályahidat és egy gyalogos vasbeton aluljárót építünk.
- A közútfelújítási program keretében 2018–2019-ben az országos fő- és mellékutakon, illetve az M7-es és az M1-es autópályákon összesen 40 híd teljes vagy részleges felújítása a feladatunk.

LEGYEN SZÓ AKÁR ÚJ HÍDRÓL, AKÁR FELÚJÍTÁSRÓL – AMI A MUNKÁK NAGYJÁBÓL EGYHARMADÁT TESZI KI –, SZERETÜNK HIDAT ÉPÍTENI, ÉS ELHIVATOTTAN VÁGTUNK BELE MINDEN FELADATBA.

BUILDING BRIDGES IS WHAT WE DO

Throughout its 10-year-long history, the Transdanubian Chief Bridge Engineering Unit has operated with an average headcount of 10 people, who have enjoyed a lively, colourful decade full of excitement. The team started out with nine members in 2009, when they were just testing their strength on smaller bridge-building projects to complement the construction of the M6, and were not officially a chief engineering unit until the spring of 2010.

One could call the life of the crew typical for those working in the construction sector - not always easy. Adapting the pace to the actual workload is hard, especially when it comes to headcount. Although the number fluctuated constantly between seven and 20, the unit strived to look to the future and put a great emphasis on diversification.

When public tenders failed to deliver enough bridge jobs, they started to look elsewhere, building swimming pools, entering tenders for wind turbine foundations, and trying to chase down smaller jobs. Regardless of whether it was about building new bridges or renovating existing ones – the activities which constitute roughly one third of their enterprise – they tackled each task with plenty of devotion.

In the past decade, the unit has accumulated over HUF 8 billion in turnover, which is a splendid result from the building and remodelling of structures. On aggregate, the unit has built more than 9 km of piles, installed some 14 km of bridge girders, while using up nearly 4,000 tonnes of rebar and over 26,000 cubic metres of structural concrete. The quantity of applied concrete coating layers adds up to roughly 40,000 square metres, which is larger than five standard football pitches.

Both new bridge projects and renovation works bore simpler and more complicated tasks. For instance, a new interchange bridge outside Veszprém required a special support design, and the refurbishment of the Rátót bridge on the Vas county section of Main Road 8 was one of the toughest nuts to crack. At the moment, our bridge specialists are building five new bridges on the M70 project, but they are also engaged in works on Main Road 76, as well as national main and side roads under the Public Road Renovation Programme. Simultaneously, they have to tackle the complete or partial renovation of 40 bridges on the M1 and M7 motorways.

szöveg: **Szilaski Ádám**
fotó: **Szilaski Ádám**

PRÓBAÜZEM PINCEHELYEN

A Tolna megyei nagyközség szennyvíztisztító telepe hamarosan munkába áll, július végén befejeződhet a próbaüzem.

A Colas Alterra Zrt. Martonvásár, Gyúró, Ráckeresztúr, Tordas, Pincehely, Bátaszék, Báta, valamint Tapolca településeken szennyvíztisztító telepek létesítését és csatornahálózatok fejlesztési feladatait végzi az „Észak- és közép-dunántúli szennyvízelvezetési és -kezelési fejlesztés” elnevezésű projekt keretében. Ráckeresztúr és Tapolca településeken a próbaüzemek már sikeresen lezárultak és megtörtént a műszaki átadás-átvétel is. A többi területen, köztük a pincehelyi szennyvíztisztító telep esetében is, próbaüzem van folyamatban. A nagyközségben 2018 februárjában kezdődtek meg a munkálatok, idén január végén pedig el is indult a szennyvíztisztító telep hat hónapos próbaüzeme, ami magában foglalja a település csatornarendszerének próbaüzemét is. Pincehelyen a lakossági szennyvizet korábban szippantóautóval gyűjtötték össze és a település melletti ürítőhelyen kezelték. A mostani beruházás keretében a teljes település csatornázása megtörtént, a gravitációs rendszeren összegyűjtött szennyvizet a hálózati átemelők juttatják el az új szennyvíztisztító telepre. A telepen biológiai szennyvíztisztítás történik, úgynevezett „tömbösített műtárgy” végzi a tisztítást, kapacitása naponta 225 köbméter. A tisztításhoz szükséges folyamatok egy térben zajlanak le egymást követve, és a központi irányítórendszer által meghatározott ideig tartanak: ciklikusan ismétlődik a levegőztetés, ülepítés, iszap és tisztított víz elvétele. A tisztítás során keletkezett szennyvíziszapot iszapvíztelenítő csigáspréssel víztelenítik, amit ezt követően tengelyen szállítanak el. Az elkészült csatornahálózat jelenleg problémamentesen működik, az új szennyvíztisztító telep tisztítási hatásfoka pedig a labormérések alapján megfelelő.

FŐBB MENNYISÉGEK

HÁLÓZATI ÁTEMELŐ: 9 db

GRAVITÁCIÓS GERINCCSATORNA: 18,2 km

D90-D160 ÁTMÉRŐJŰ NYOMÓVEZETÉK: 4,1 km

GRAVITÁCIÓS HÁZI BEKÖTÉS: 1074 db

HÁZI ÁTEMELŐ: 27 db

TRIAL PERIOD AT PINCEHELY

Colas Alterra Zrt. is currently working to establish sewage treatment plants and develop sewer networks for the settlements of Martonvásár, Gyúró, Ráckeresztúr, Tordas, Pincehely, Bátaszék, Báta, and Tapolca.
In Ráczkeresztúr and Tapolca, operational trials have been closed successfully, and technical handover procedures concluded.
On the remaining areas, including the Pincehely treatment plant, the testing phase is still in progress. Works in the village commenced in February 2018, and the plant's 6-month-long trial period, which also covers the tests for the local sewer network, began in late January this year.
Previously, sewage was collected in Pincehely with septic tank trucks. Under the current investment, a sewer network for the entire village has been installed, and sewage collected by a gravity drain system is delivered to the new plant by transfer stations.
The biological treatment technology of the facility enables a capacity of 225 cubic metres/day. So far, the installed network has not exhibited any issues, and the treatment plant’s efficiency has been verified by laboratory tests. The trial run is expected to come to a close by 30 July.

szöveg: **Bécsi Balázs**
fotó: **Koffein Média**

BURKOLATFELÚJÍTÁS AZ M1-ES AUTÓPÁLYÁN

A Budapest–Hegyeshalom autópálya jobb oldalán, összesen 5888 méteren dolgozott a Colas Út.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. közbeszerzési eljárásán a Colas Út Zrt. nyerte el a 2017. évi útfelújítási program keretein belül az M1-es, Budapest–Hegyeshalom autópálya jobb oldalán a 54+770 és a 60+658 kilométerszelvények közötti szakasz burkolatfelújítását, összesen 1 milliárd 688 millió forint szerződéses összegért.

A felújítás részét képezte a kopóréteg profilba marása és burkolaterősítése az előző és leálló sávokban, továbbá méretezett aszfalterősítés a haladósávban hidegremix technológiával. Ezenfelül a leálló és előző sávok 15 százalékában teljes pályaszerkezet-cserét végeztünk.

A tervezési szakaszon található műtárgyakon végzendő kismértékű beavatkozások is a feladataink közé tartoztak. Az előző sáv rétegrendje 4,0 cm AC 11 kopó (mF), pályaszerkezet-csere esetén lokálisan 4,0 cm AC 11 kopó (mF), 8 cm AC22 kötő (mF) aszfalt kötőréteg, 8 cm AC22 alapréteg, 25 cm FZKA 0/56 alapréteg, triaxiális georács, 25 cm FZKA 0/56 alapréteg, tiaxiális georács, nem szőtt geotextília, 10 cm FZKA 0/56 alapréteg. A haladó sáv rétegrendje 4,0 cm AC 11 kopó (mF), 8 cm AC22 kötő (mF) kötőréteg, 8 cm AC22 alapréteg, 20 cm C12/15 beton Remix alapréteg, lokálisan 20 cm helyszíni meszes stabilizáció ott, ahol teherbírási problémák vannak. Leállósáv rétegrendeje 4,0 cm AC 11 kopó (mF), 8 cm AC22 kötő (mF) aszfalt kötőréteg, lokálisan az előző sávhoz hasonlóan 4,0 cm AC 11 kopó (mF), 8 cm AC22 kötő (mF) aszfalt kötőréteg, 8 cm AC22 alapréteg, 25 cm FZKA 0/56 alapréteg, triaxiális georács, 25 cm FZKA 0/56 alapréteg, triaxiális georács, nem szőtt geotextília, 10 cm FZKA 0/56 alapréteg. A hidakon 4,0 cm AC 11 kopó (mF) kopóréteg, 8,0 cm AC 22 kötő (mF) kötőréteget építettünk be. Összesen 80 nap állt rendelkezésünkre, hogy a felújítást elvégezzük, melyből a teljes időtartam 20 százalékában éjszakai munkavégzésre is szükség volt.

Az aszfaltot a töltéstavai keverőtelepünkről szállítottuk, maga a felújítás pedig két ütemben készült: az elsőben a haladó- és a leállósávok, a másodikban pedig az előzősáv készült el, mivel folyamatosan biztosítanunk kellett a 2+1+1 forgalmi rendet a rendkívül nagy forgalmi terhelés miatt. A feszített tempó ellenére első osztályú minőségben adhattuk át az ország legnagyobb forgalmát lebonyolító autópályáját az arra utazóknak.

A PROJEKT SZÁMOKBAN

4 CM FELETTI MARÁS: 10 400 m³

HELYSZÍNI ÚJRAHASZNOSÍTÁS HIDEGREMIX TECHNOLÓGIÁVAL: 5210 m³

AC 22 ALAP (F): 10 400 t

AC22 KÖTŐ (MF): 8670 t

AC 11 KOPÓ (MF): 6460 t

KRAFTOLÁS: 7230 m

PADKARENDEZÉS: 11 780 m²

VÍZELVEZEZŐSZEGÉLYÉPÍTÉS: 2370 m

PAVEMENT RECONSTRUCTION COMPLETED ON M1

In a public procurement procedure conducted by road operator Magyar Közút Nonprofit Zrt., Colas Út Zrt. was tasked with renovating pavement on the right-hand side of the M1 motorway's carriageway between chainages 54+770 and 60+658 km. The contract awarded to the Colas subsidiary is worth HUF 1.688 billion.

Recently completed, the job entailed the profiling and reinforcement of the wearing course in the passing lane and the hard shoulder, as well as the reinforcement of the asphalt pavement with cold remix technology in the driving lane. In addition, 15% of the complete pavement structure on the passing lane and hard shoulder was replaced. The company also carried out smaller tasks on the section's engineering structures.

With only a total of 80 days to wrap up the reconditioning, night shifts were necessary in 20% of the period in question. Asphalt was provided from our Töltéstava mixing plant.

Reconstruction was split into two phases: the first stage affected the driving lane and the hard shoulder, while the passing lane was refurbished subsequently, because high traffic loads required us to keep 2+1+1 lanes open at all times. Despite the tight schedule, we were determined to hand over first-rate quality to drivers on the country's busiest motorway.

szöveg: **Kincses Bence, Láda Péter**
fotó: **Kincses Bence**

KECSKEMÉTEN DOLGOZIK A COLAS ÚT

Négy munkaterületen is jelen vagyunk a legnagyobb Bács-Kiskun megyei településen: csomópontok, körforgalom és feltáró út épül.

Májusban kezdtük meg Kecskemét Homokbányán a Déli feltáró út építését. A tervezett út az 53101 jelű ballószögi bekötő út és az 53102 jelű helvéciai bekötő út között biztosít közúti kapcsolatot új, helyi összekötő útként. A fejlesztés célja, hogy a jelenleg kiépítetlen 3-6 méter széles földút helyén egy mintegy 642 méter hosszú, 7 méter széles aszfaltburkolatú közút épüljön, süllyesztett szegélymegtámasztással, 1,5-1,5 méter szélességű útpadkával, kétoldali szikkasztó árkokkal. A projekt része a Rosta utca kiépítése 133 méter hosszon a Homok szem utcai csomópontig, ezzel hálózati kapcsolatot biztosítva Homokbánya városrésszel. Az érintett szakasz jelenleg zöld terület. A burkolatépítési munkák előtt több közmű kiváltása is szükséges, a területen gáz-, ivóvíz-, szennyvíz- és elektromos vezeték található. A 20 kV-os elektromos szabadvezeték-hálózatot 1807 méteren váltjuk ki a hozzá kapcsolódó közvilágítási hálózattal együtt. A meglévő NA 250 ivóvízhálózatot 332 méter hosszban D 315 KPE vezetékre cseréljük, védőcsővel ellátva. Az önkormányzat külön megbízására további 400 méter gázelosztó vezetéket és 130 méter szennyvízhálózatot kiváltunk.

Az útépítésen kívül két csomópontot is korszerűsítünk: az Irinyi út–Március 15. utca és a Mártírok útja–Klebelsberg út kereszteződésében jelzőlámpát telepítünk, és megtörténik a közvilágítás korszerűsítése is. Előbbi esetén minden csomóponti ág kiegészül egy önálló jobbra kanyarodó vagy egy gyorsító sávval, utóbbi esetén a Klebelsberg úton mindkét irányban többlet forgalmi sávot alakítunk ki a balra kanyarodó járművek részére. A Mártírok útján a meglévő autóbusz-megálló helyén akadálymentesített buszöböl és peron épül. A két fejlesztés az IKOP „Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsony padlós autóbuszok beszerzésével II. szakasz” című projekt keretében valósul meg, a kivitelezések értéke összesen 259 millió forint.
Már a tavalyi évben megkezdődött a negyedik nagyszabású projekt a városban, melynek célja a Bem utca és a Kuruc körút közötti nagy forgalmú, jelzőlámpás csomópontban egy úgynevezett turbó körforgalom kialakítása, valamint a gyalogos és kerékpáros áthaladás biztonságos megoldása.

COLAS ÚT GETS BUSY IN KECSKEMÉT

We are simultaneously present on four job sites in Kecskemét, the capital of Bács-Kiskun County, building junctions, a roundabout and a connecting road. In the Homokbánya neighbourhood of Kecskemét, we began constructing the so-called Southern Connecting Road in May. Once completed, this new stretch will establish a local road link between access road 53101 to Ballószög and access road 53102 to Helvécia. The goal of the development is to replace an existing undeveloped 3 to 6-metre-wide dirt road with a 642-metre-long, 7-metre-wide asphalt-paved section, including curbs, one-and-a-half-metre-wide shoulders on both sides, and evaporation ditches. To create a link with the Homokbánya residential area, the project comprises the paving of 133 metres of Rosta St on 133 metres up to the Homokszem St intersection. Besides road construction, we are modernising two junctions: in both the Irinyi Rd – Március 15. St and the Mártírok Rd – Klebelsberg Rd intersections, and are also currently installing traffic lights, while the public lighting network undergoes a significant upgrade. At the former location, a separate right-turn or accelerating lane will be added to each branch of the junction. Meanwhile, we are establishing new lanes on Klebelsberg Rd for vehicles turning left. On Mártírok Rd, a handicapped-accessible bus hub and platform will replace the existing bus stop.
Our fourth large-scale project in the city, commenced last year, serves to create a turbo roundabout to replace the conventional intersection of Bem St and Kuruc Blvd. The project is set to ease congestion and provide safer crossing for cyclists and pedestrians.

szöveg: **Szabó Zoltán Gábor**
fotó: **Szabó Zoltán Gábor**

FORGALOMBA HELYEZTÜK A TURBÓ KÖRFORGALMAT AZ 51-ES ÚTON

Jóval a május 31-i határidő előtt már teljes szélességében használatba vehették az 51-es főút közlekedői a Dunaharasztiban épült turbó körforgalmat.

A csomópont átalakításával az iparterületről az 51-es számú főútra történő kijutás vált könnyebbé. Itt a forgalom az utóbbi időkben olyan mértékben megnőtt, hogy az csúcsidőben a teljes környék közlekedését ellehetetlenítette, a helyzetet pedig csak tovább nehezíti az M0-s felújítása.
Eredetileg a város végénél, épp a Colas Út aszfaltkeverőjének utcájánál, a Puskás Tivadar utcai csomópontban is épült volna körforgalom, ám időközben kiderült, hogy egy nagy dán cég költözne Dunaharasztira milliárdos beruházással és komoly logisztikai háttérrel, valamint a Coca-Cola HBC Magyarország is nagy beruházásra készül a városban, így az iparterület következő csomópontjában sürgőssé vált a munka.
A munkákat 2018 szeptemberében kezdtük. A körforgalom építése egy rövidebb szakaszon ivóvízvezeték, gázvezeték és hírközlési hálózat kiváltásokat tett szükségessé. Az építési határok között kétsávosra szélesítettük az 51-es főutat, és teljes szerkezetben átépült a Gábor Áron utca a körforgalom rávezető ágain. Az új forgalmi rend forgalomtechnikai kialakításához két portálszerkezet is épült.
A fejlesztés által a Colas is könnyebben megközelíthető lett – ám reméljük, hogy a Puskás Tivadar utcai csomópont is megépül majd.

TURBO ROUNDABOUT COMMISSIONED ON ROAD 51

Motorists travelling on Main Road 51 took possession of a turbo roundabout built in Dunaharaszti well ahead of the 31 May deadline. With the upgraded junction, access from the adjacent industrial area to Main Road 51 has been eased. At the spot in question, traffic became so heavy in the past couple of years that it caused considerable congestion in the entire area, and the situation was only made worse by renovations on the M0.
Originally, another roundabout would have been set up at the Puskás Tivadar St junction on the outskirts of the city (coincidentally, at the end of the street where Colas Út's asphalt mixing plant is located). In the meantime, a Danish company is moving to Dunaharaszti in a multi-billion-forint investment, and Coca-Cola HBC Magyarország is also planning a similar step, which made project completion urgent at the junction leading to the industrial park.
Construction activities began in September 2018. On a shorter section, the job required the relocation of water-, gas- and telecommunication lines. Within the limits of the project, we have widened Main Road 51 to 2x2 lanes, and Gábor Áron St has been completely remodelled near the legs of the roundabout. To support the new traffic order, two brand new gantries have also been installed.
The development also facilitates access to Colas' nearby facility. Nevertheless, we hope that the Puskás Tivadar St junction will also undergo a similar upgrade in the near future.

szöveg: **Molnár József**
fotó: **Nagy Balázs**

KÉSZÜL AZ M30-AS
AUTÓPÁLYA UTOLSÓ SZAKASZA

A hiányzó, több mint 24 kilométeres szakaszon napi 20 ezer m³ töltés épül a Colas Út és a Colas Hungária konzorciuma jóvoltából.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megrendelésével a Colas Út Zrt. és Colas Hungária Zrt. alkotta konzorcium kivitelezésében valósul meg az M30-as autópálya utolsó, hiányzó szakasza.
A Szikszó és Encs közötti 24,2 km hosszúságú részre 2017 decemberében írtuk alá a szerződést 44 hónapos átfutási idővel. A teljes szerződéses összeg 75,4 milliárd forint, melyből konzorciumvezetőként a Colas Út Zrt. 55,4 milliárd forint értékben végzi a tervezési, út-, víz- és közműépítési, illetve magasépítési munkák jelentős részét.
A szerződés fő eleme – a 2x2 sávos klasszikus autópálya – mellett egyéb feladataink is vannak. Külön szintű csomópontokat építünk Halmaj és Encs városoknál, elvégezzük a főpályát keresztező öt országos főút korrekcióját, 48 önkormányzati földutat építünk ki és kétoldali komplex pihenőhelyet létesítünk Csodáb térségében. Az Encsi Autópálya Mérnökség és Rendőrség komplett kiépítése, 45 önálló építménszámú közmű kiváltása és 21 hídműtárgy építése szintén a mi feladatunk.
A munkaterület 2018. júliusi átvétele után nekiláttunk az előkészítő munkálatoknak. Az organizációs tervek szerinti depóhelyek feltöltésével és a területek megközelítését biztosító mintegy 18 km hosszúságú szórt kőburkolattal ellátott stabilizált szállítóút-hálózat kiépítésével a munkaterületen is beindult az élet.
A kiviteli terv készítési és jóváhagyási folyamatának előrehaladtával 2018 őszétől a kivitelezési munkák is elkezdődtek. Mivel a projekt befejezése előtt több mint tíz helyszínen kell a megépített projektelemeket ideiglenesen forgalomba helyezni, a feladatok gyorsítása érdekében a munkaterületet 2-3 kilométeres, egymástól független szakaszra bontottuk nagytömegű földmunkák tekintetében. Jelenleg e földmunkák látványos részei zajlanak: a Szikszó és Aszaló közötti domboldal mintegy 11 méteres bevágásának kitermelése és magas töltések építése mellett a külön szintű csomópontok területén is elindultak a munkák. A munkavégzés intenzitását mutatja, hogy naponta mintegy 20 ezer m³ földműanyagot építünk be, amihez átlagosan 120-130 teherautó és 50-60 nehézgép munkájának összehangolása szükséges. Terveink szerint 2019 július végétől a pályaszerkezeti rétegek beépítése is elkezdődik.

A PROJEKT SZÁMOKBAN:

HUMUSZLESZEDÉS: 630 000 m³

BEVÁGÁS: 980 000 m³

TÖLTÉSÉPÍTÉS: 2 600 000 m³

JAVÍTÓ- ÉS VÉDŐRÉTEG: 460 000 m³

CKT: 140 000 m³

ASZFALT PÁLYASZERKEZETI RÉTEGEK: 345 000 t

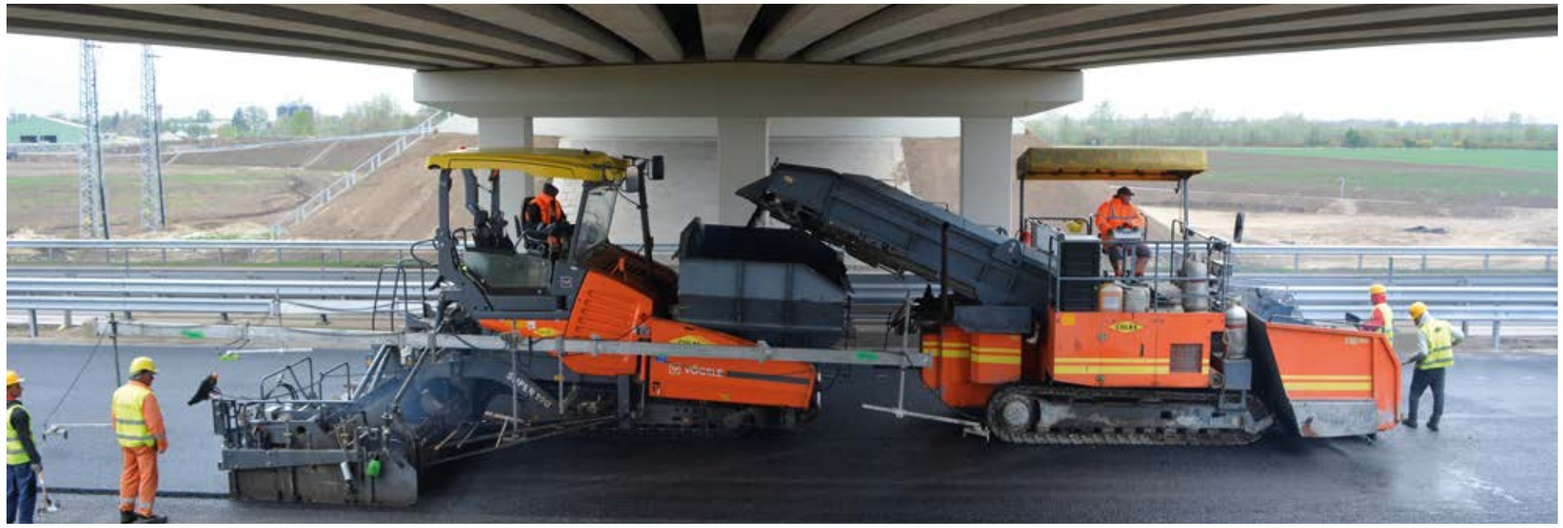
WORK UNDER WAY ON LAST SECTION OF M30

After sealing a deal with the National Infrastructure Development Agency, a consortium of Colas Út Zrt. and Colas Hungária Zrt. is set to build the last, missing piece of the M30 motorway. The deal for the 24.2-kilometre-long Szikszó-Encs leg was inked in December 2017, which left us with a total of 44 months to complete the job. The complete contractual amount is HUF 75.4 billion – in line with a breakdown among the Colas firms, consortium leader Colas Út will perform the lion's share of design-, road construction-, water engineering- and public utility works for HUF 55.4 billion.
Besides the core element of the contract – a classic 2x2-lane motorway – we have also been engaged to perform other duties. For instance, we will set up multi-level interchanges outside the cities of Halmaj and Encs, carry out corrections on five main roads that cross the carriageway, establish 48 local dirt roads to be operated by nearby local governments, and build a pair of complex rest areas in the vicinity of Csodáb. Erecting an operation and maintenance centre plus police station at Encs, relocating 45 separate utility lines, and constructing 21 bridges also fall within the scope of our work.
Currently, dramatic aspects of large-scale earthworks are roaring ahead: in addition to removing soil from an 11-metre-deep cut near Szikszó and Aszaló and the construction of high embankments, activities have commenced on forthcoming multi-level interchanges. As a figure that illustrates the monumental nature of the job, we are installing some 20,000 cubic metres of materials each day, which requires coordination between 120-130 trucks and 50-60 heavy machines. According to plan, pavement installation will begin in July 2019.

szöveg: **Kaiber Krisztián**
fotó: **Szakács-Fehérváry Gábor, Nagy Zsolt**

FOLYTATÓDIK A MUNKA AZ M4-ESEN

Újabb fejezetéhez érkezett az M4-es gyorsforgalmi út Albertirsa–Cegléd közötti szakaszának kivitelezési munkája.



A szerződést még 2016 decemberében írtuk alá, ezt követően pedig 2017 tavaszán kezdte meg a kivitelezési munkákat a Colas Út Zrt., a Colas Közlekedésépítő Zrt. és a Colas Hungária Zrt. alkotta konzorcium a Colas Út Zrt. vezetésével. A projekt összértéke közel 20,5 milliárd forint, mely a korábban elnyert munkákhoz képest kimagaslóan magas vállalási ár. A feladat nehézsége, hogy a 4-es számú főút kiemelkedően nagy forgalma mellett kell dolgozni, a 2x1 sávot mindig biztosítva az utazóközönség számára. A projekt keretében a 4-es számú főút az 58+821 és a 73+235 kilométerszelvények között közel 14,5 kilométer hosszan 2x2 sávossá bővült. Négy új külön szintű csomóponttal, illetve a meglévő MOL-kutak bővítésével egy komplex pihenőpár is készült, a szükséges közműkiváltások pedig már tavaly elkészültek.
2018 augusztusában határidő előtt sikeresen forgalomba helyeztünk egy 8 kilométer hosszú főpályaszakaszt és a hozzá kapcsolódó két külön szintű csomópontot. Idén június közepén tervezzük forgalomba helyezni további öt kilométernyi főpályaszakaszt, a fennmaradó két felüljáróval és a komplex pihenőpárral együtt. A főpálya hátralévő 1,5 kilométer hosszú szakasza idén szeptember végére készül el.

FŐBB MENNYISÉGEK:

TÖLTÉS: 616 000 m³

JAVÍTÓ-FAGYVÉDŐ RÉTEG: 206 000 m³

CKT: 38 000 m³

ASZFALT: 130 000 t

SZALAGKORLÁT: 61 000 fm

SMOOTH OPERATIONS ON THE M4

Construction work on the Albertirsa-Cegléd section of the M4 motorway has recently entered a new chapter. The consortium uniting Colas Út Zrt. (as consortium leader), Colas Közlekedésépítő Zrt. and Colas Hungária Zrt. was engaged by the client in December 2016, opening the way for activities to commence in spring 2017. With an overall contractual value of HUF 20.5 billion, the project is respectable among the jobs secured by Hungarian Colas subsidiaries in recent years.
However, the tasks at hand are not without complications: our crews must work within traffic on one of the country's busiest roads, while also keeping 2x1 lanes open for motorists at all times. As part of the investment, Main Road 4 is being widened to 2x2 lanes on nearly 14.5 kilometres between chainages 58+821 and 73+235. Meanwhile we are building four brand new multi-level interchanges and a pair of complex rest areas by expanding two existing MOL filling stations. Notably, all the necessary public utility relocations were completed before the end of 2018.
In August 2018, we put into operation an 8-kilometre long section from the main carriageway together with the adjacent two interchanges ahead of the deadline. Another 5 kilometres of main carriageway with the remaining two overpasses and the rest areas are scheduled to be opened to traffic in mid June. As the finishing touch, the last one-and-a-half kilometres of pavement will be completed by the end of September.

BAJZÁK EDIT

▶ COLAS ALTERRA

Edit 2004 nyarán érkezett irodavezetőnek Balástyára, később a fővárosba került, hogy részt vegyen a Budapesti Központi Szennyvíztisztító építésén. Útja a Központi Igazgatóságra vezetett, ahol vezérigazgatói asszisztensként helyezkedett el. Immár kilencedik éve Görbedi László munkáját támogatva koordinálja az igazgatóság életét. Az aktív pihenés híve, szereti a természetet, de boldogan szaladgál kisunokája után is.

SZABÓ ANITA

▶ COLAS HUNGÁRIA

Anita hat éve dolgozik a Colas Hungáriánál a cégcsoport tárgyieszköz-könyvelőjeként. Szeret utazni, kirándulni, és az utóbbi időben egyre többet kertészkedik. Igazán büszke rá, hogy egy remek csapattal egy remek helyen dolgozhat.

KURAI LOTTI

► COLAS TECHNOLÓGIA

Ez év januárjában kezdett dolgozni Lotti egységvezetőként Felsőzsolcán. Munkája során a kivitelezéshez szükséges laborméréseket koordinálja, főleg az épülő M30-as autópálya kapcsán. Szereti, hogy munkája látványos és változatos, szabadidejében pedig szeret utazni, világot látni, lovagolni.

SÁFRÁNY JÓZSEF

► COLAS KÖZLEKEDÉSÉPÍTŐ

2017 áprilisa óta erősíti József a Colas hídépítő csapatát munkahelyi mérnökként. Kimondottan büszke a közelmúltban lezárult 25-ös főút sajópüspöki hídjának átépítésére. Szabadidejében fallabdázik, focizik, illetve új otthonukat csinosítják.

MOLNÁR JÓZSEF

► COLAS ÚT

2016 augusztusa óta dolgozik építésvezetőként a Colas Út Kelet-magyarországi Igazgatóságán. Jelenleg az M30-as autópálya-építési projekt csapatát erősíti. Szabadidejét legszívesebben hegyvidéki túrázással és új hobbiként motorozással tölti.

DÉZSI DORINA

► COLAS ÉSZAKKŐ

2017 tavaszán került Dorina a Colashoz, a nógrádkövesdi üzemben mérlegkezelőként dolgozik. Szabadidejében lovagol, vadászik, quadozik, de legtöbb idejét a kutyáival tölti, akikkel országos szintű kiállításokra is jár.

EDIT BAJZÁK
► COLAS ALTERRA
Edit was hired in the summer of 2004 to oversee the company's office at Balástya. Subsequently, she relocated to Budapest to participate in the construction of the Budapest Central Wastewater Treatment Plant. Her career led her to the Central Directorate, where she became the assistant to the CEO. For the past nine years, Edit has been coordinating the functioning of the Directorate as the right hand of László Görbedi. She is fond of active recreation: she loves nature, and is happy to run after her grandchild.

ANITA SZABÓ
► COLAS HUNGÁRIA
Anita has been with Colas Hungária for six years as the Group's accountant for tangible assets. She loves travelling and hiking, and lately she has also taken up gardening. She takes real pride in working with a great team at a great workplace.

LOTTI KURAI
► COLAS TECHNOLOGY DIRECTORATE
Lotti joined us this January to head our lab unit at Felsőzsolca. In the course of her work, she coordinates mandatory laboratory measurements for projects, mostly in connection with the M30 motorway project. She loves that her job is spectacular and out of the ordinary. As for pastime activities, Lotti enjoys travelling, exploring the world, and horse riding.

JÓZSEF SÁFRÁNY
► COLAS KÖZLEKEDÉSÉPÍTŐ
József has been a member of Colas' bridge-building team as a site engineer since April 2017. He is incredibly proud of the recently-completed bridge renovation project on Main Road 25 near Sajópüspöki. His favourite pastime activities include squash and football, and he also finds the time to decorate with his family their new home.

JÓZSEF MOLNÁR
► COLAS ÚT
József has been working as a site manager at Colas Út's Eastern Hungarian Directorate since August 2016. At the moment, he is a member of the M30 motorway construction team. He enjoys hiking in the mountains and, as a new hobby, riding motorbikes.

DORINA DÉZSI
► COLAS ÉSZAKKŐ
Dorina, who works as a weighbridge operator in the Nógrádkövesd plant, arrived at Colas in the spring of 2017. In her free time, she often goes horse riding, hunting, or drives all-terrain vehicles. However, she spends most of her time with her dogs, even taking them to national dog shows.

ATTILA VAS
► COLAS BAYER
Attila started two years ago at a company known as Bayer-CFE at the time, and he is currently filling the position of chief site manager. He is grateful for the chance to work in such a fine team, and he is especially proud of the Duna Terasz Prémium residential building. He prefers spending his time off with his children and other loved ones.

VAS ATTILA
► COLAS-BAYER
Attila két éve érkezett az akkor még Bayer-CFE néven jegyzett céghez, ahol azóta fő-építésvezetőként tevékenykedik. Hálás azért, hogy ilyen nagyszerű csapatban dolgozhat, különösen büszke a Duna Terasz Prémium lakóépületre. A szabadidejét a gyermekeivel, szeretteivel tölti.

szöveg: **Szakács-Fehérváry Gábor**
fotó: **Colas**

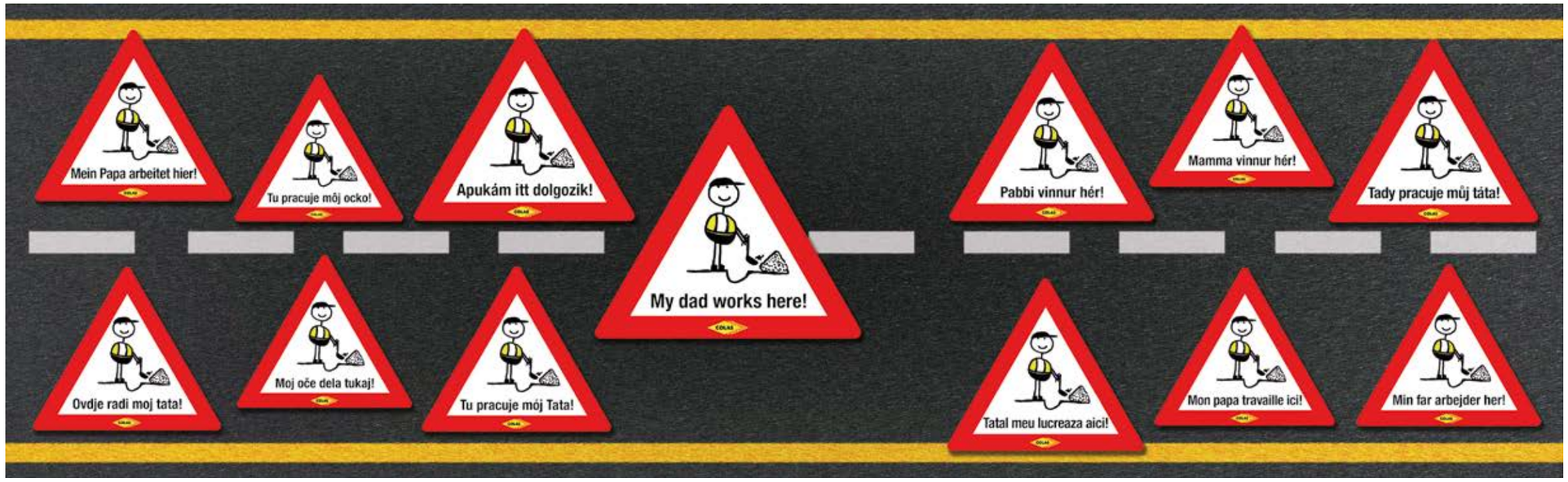
AZ ÉN APUKÁM IS ITT DOLGOZIK

Európa-szerte elindult a Magyarországon 4 éve futó biztonsági kampány.

Mivel tevékenységeink középpontjában az útépítés áll, a közúti közlekedés biztonsága nemcsak a hétköznapjainkban játszik jelentős szerepet. A közúti közlekedés biztonsága nagyban függ az utak használóitól. A közúti forgalom által érintett munkaterületek még abban az esetben is automatikusan kockázatnak vannak kitéve, ha az adott terület organizációja és biztosítottsága tökéletes. Dacára minden erőfeszítésnek és baleset-megelőzési intézkedésnek, az elmúlt évtizedben az építési munkaterületeken tizenegy halálos balesetet okoztak harmadik felek által vezetett gépjárművek. A cégcsoporton belül ez a halálos balesetek második leggyakoribb oka a közúti balesetek mögött.
A tavalyi évben a Colas Europe közúti forgalom által érintett munkaterületein két halálos baleset is történt, melyek oka a közlekedők figyelmetlenségében és a munkaterületet keresztező járművek helytelenül megválasztott sebességében keresendő. Magyarországon 2015 óta használjuk „Az én apukám is itt dolgozik” táblákat a forgalom alatti munkaterületeken. A Magyarországon jól ismert, és a különböző visszajelzések és sajtóvisszhang alapján népszerű üzenet – úgy tűnik – célba ér, hiszen nálunk szerencsére eddig nem történt ilyen jellegű halálos baleset.

A WHO ADATAI SZERINT CSAK TAVALY 1,35 MILLIÓ EMBER HALT MEG VILÁGSZERTE VALAMILYEN KÖZLEKEDÉSI BALESETBEN.

Bár nem lehetséges az összes közlekedő magatartásának közvetlen szabályozása és ellenőrzése, képesek vagyunk azt befolyásolni. Figyelmeztetni tudjuk a sofőröket a sebesség csökkentésére, illetve fel tudjuk hívni a figyelmüket, hogy elgondolkodjanak és változtassanak szokásaikon. A Colas Europe mindezek miatt a teljes régióban elindítja az erőteljes vizuális hatású biztonsági kampányt, melynek célja a közlekedők figyelmének felkeltése, illetve a forgalom által érintett munkaterületeken dolgozó kollégáinkra leselkedő kockázatok csökkentése.



MY DAD WORKS HERE, TOO

With road construction at the heart of our activities, road safety is a crucial element of our daily business.
However, road safety relies heavily on those who utilize the road. Having a perfectly organized and secured construction site that is subject to road traffic and third-party vehicles on a daily basis automatically involves a certain amount of risk.
Despite all efforts and accident prevention measures, 11 fatal accidents were caused in the last decade by third-party vehicles crossing construction sites subjected to traffic. In fact, this is the second most common cause of fatal accidents within the Group, just after road accidents.
Last year, two fatal accidents occurred on Colas Europe´s construction sites within traffic caused by lack of attention on the part of public drivers, or as a result of those crossing through our construction sites at excessive speed.
The “My dad works here, too” signs have been in use since 2015 at Hungarian work sites exposed to third-party traffic. Various feedback from the public and media attention suggest that the campaign has gained broad recognition in Hungary, and the message seems to have reached its target audience, as no fatal accidents in the country have been attributed to the aforementioned reasons up to this point.
Even though we cannot control the behaviour of all road users, we can certainly influence the situation by alerting drivers to reduce their speed, grabbing their attention, and making them think and change their habits.
Motivated by these facts, Colas Europe chose to launch a visually powerful safety campaign in the entire region with the aim of increasing drivers' awareness and reducing the risk faced by our employees working on sites traversed by traffic.

szöveg: **Mátyás Lara**
fotó: **Thinkstock**

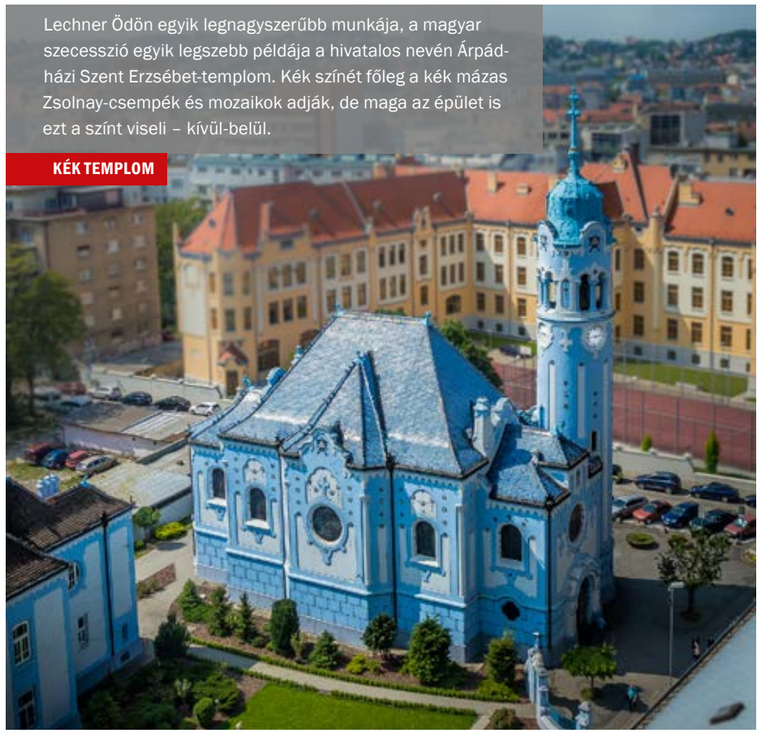
TALÁLKOZÁSI PONT:

POZSONY

Szlovákia fővárosa, egyben az ország kulturális, kereskedelmi és ipari központja. A Budapest–Pozsony távolságot autóval alig két és fél óra alatt le lehet küzdeni – a kis kirándulás pedig garantáltan sok látnivalót tartogat.

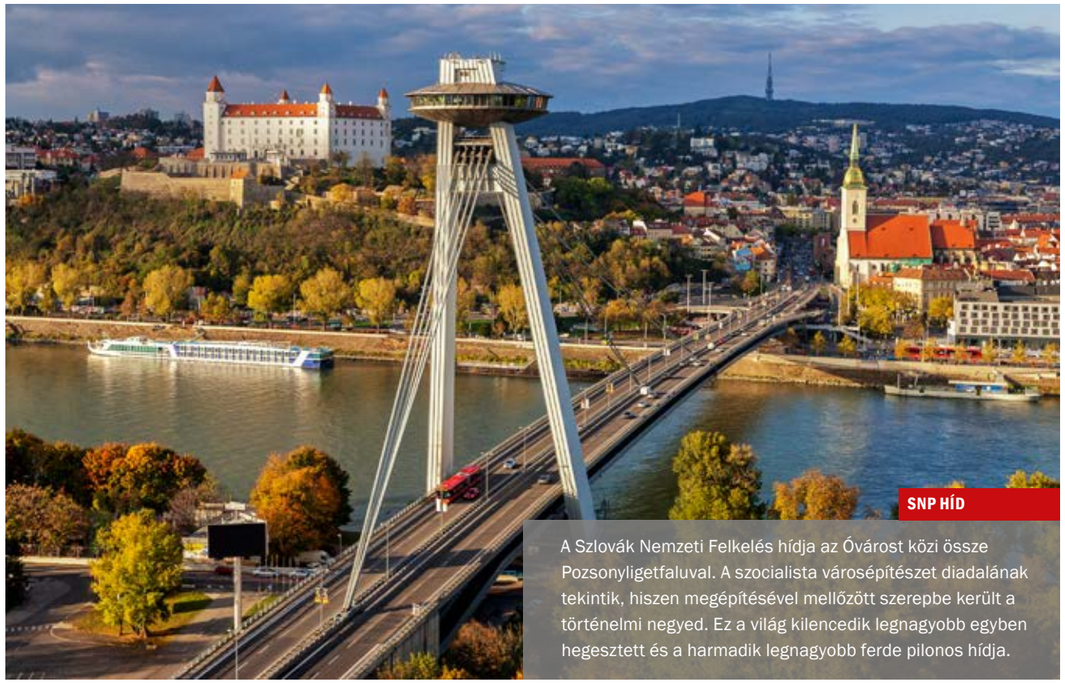
A Szlovák Nemzeti Színház két helyen tartja előadásait: egy modern komplexumban az új, Eurovea negyedben, illetve egy csodás, régi épületben. Ez utóbbit 1884 és 1886 között eklektikus stílusban tervezte Fellner Ferdinánd és Helmer Henrik bécsi építész. Ma az opera- és balett-társulat székhelye.

A SZLOVÁK NEMZETI SZÍNHÁZ RÉGI ÉPÜLETE



Lechner Ödön egyik legnagyszerűbb munkája, a magyar szecesszió egyik legszebb példája a hivatalos nevén Árpád-házi Szent Erzsébet-templom. Kék színét főleg a kék mázas Zsolnay-csempék és mozaikok adják, de maga az épület is ezt a színt viseli – kívül-belül.

KÉK TEMPLOM



SNP HÍD

A Szlovák Nemzeti Felkelés hídja az Óvárost közi össze Pozsonyligetfaluval. A szocialista városépítészet diadalának tekintik, hiszen megépítésével mellőzött szerepbe került a történelmi negyed. Ez a világ kilencedik legnagyobb egyben hegesztett és a harmadik legnagyobb ferde pilonos hídja.

A Duna és Morva összefolyásánál, egy több mint 200 méter magas kőszirten áll Szlovákia legöregebb, közel 1200 éves vára. A legenda szerint egy nemes lovag és egy apáca kéz a kézben vetette le magát a Dunába, üldözőik elől menekülve – ezen a helyen emelkedett ki a szikla a vízből.

DÉVÉNY VÁRA

MEETING POINT: BRATISLAVA

As well as being its capital city, Bratislava is the cultural, economic and industrial centre of Slovakia. Travelling from Budapest to Bratislava by car hardly takes two and a half hours, and the attractions of the latter definitely make the short trip worthwhile.

Starting with a walk by the castle is perhaps the best way of exploring Bratislava, continuing with walking through the old town and seeing the Gothic-style St. Martin's Cathedral. The old structure of the Slovak National Theatre should also be on one's list – the company of the theatre stages its performances at two separate locations: a modern complex at the Eurovea district, and the old neo-Renaissance venue, which was erected according to the plans of Viennese architects Fellner & Helmer between 1884 and 1886.

One of the greatest works of Ödön Lechner and a true gem of Hungarian secessionist architecture, the Church of St. Elizabeth is a sight for sore eyes. The building is characterised by the heavily used light blue colour on both the outside and inside, including unique Zsolnay mosaics and painted ceramics.

Walking across the Bridge of the Slovak National Uprising, one is faced with a triumph of modern civil engineering, as the structure above the Danube is the 9th largest welded bridge in the world.

Just outside Bratislava, one can find Devín Castle shrouded in a mist of legends: according to one popular myth, a noble knight and runaway nun leaped from here to certain death to avoid being captured, and a steep cliff emerged from the water at the exact spot where they were engulfed by the waves. Whether the story is true or not, the castle overlooking the surrounding countryside from the massive, 200-metre-tall peak has remained a mesmerising sight for almost 1200 years.

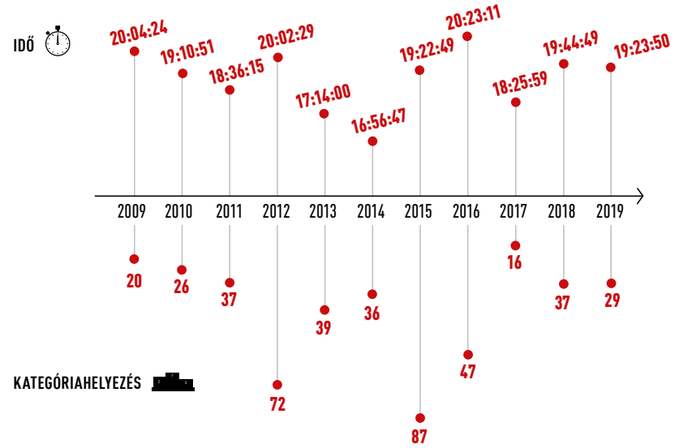
szöveg: **Szakács-Fehérváry Gábor**
fotó: **Colas+**

„HOGY LEHET ÍGY FUTNI?!” ULTRABALATON 2019

A Colas Ultrabalaton csapata, a Colas+ idén sem hagyta ki a Balaton-kerülő versenyt, és 11. alkalommal is sikeresen teljesítette a 220 kilométeres távot.

FUTÓINK A SAJÁT MAGUKKAL SZEMBEN FELÁLLÍTOTT ELVÁRÁSOKKAL VERSENYEZTEK, AMI TALÁN MÉG NAGYOBB KIHÍVÁS ELÉ ÁLLÍTOTT MINDENKIT.

EDDIGI UB EREDMÉNYEINK:
(COLAS+)



Az idén május 11-én 13. alkalommal megrendezett futóversenyt immár óriási érdeklődés övezi. A versenyekre fél évvel korábban nyílik meg a regisztráció lehetősége, de a rendelkezésre álló nevezési helyek pillanatok alatt betelnek, és a rendszer túlterheltsége miatt a korábbi három-négy csapat helyett idén csupán a Colas+ tudta időben leadni nevezését a 10-13 fős céges csapatok kategóriájában. Az összetétel azonban úgy alakult, hogy majdnem minden leányvállalat képviseltetni tudta magát a csapatban. Jövőre talán már a Colas-Bayer is be tud csatlakozni legalább egy „all star” csapatba a Colas Hungária, a Colas Út, a Colas Alterra, a Colas Közlekedésépítő és a Colas Északkő mellé. A különböző Colas-csapatok közötti házi verseny hiányában a futók csak a saját magukkal szemben felállított elvárásokkal versenyeztek, ami talán még nagyobb kihívás elé állított mindenkit. És ha ez még nem lett volna elegendő próbatétel, éjjel fél egykor eleredt eső, amely Balatonmáriafürdőtől egészen Csopakig, 110 kilométeren keresztül nem kímélt sem futót, sem biciklis kísérőt. A délután 2 óra 51 perckor, napsütésben elstartolt csapat végül napsütésben is ért célba 19 órával, 23 perccel, 50 másodperccel és 220 kilométerrel később, a korábbi évek balatonaligai versenyközpontja helyett idén már Balatonfüreden.

A csapat átlagtempója kilométerenként 5 perc 17 másodperc volt, ami az előkelő 29. helyre rangsorolta a csapatot, megjavítva ezzel a tavalyi 37. helyezést és 19:44:49-es időt. „Hogy lehet így futni?!” – kérdezte egy épp megelőzött futó este 11 óra felé valahol Keszthely és Fenékpuszta között. Valahogy így. Gratulálunk minden résztvevőnek a kiemelkedő eredményért! Jövőre veletek ugyanitt!

CSAPATKAPITÁNY:
KELEMEN GERGŐ

FUTÓK:
BÁN ÉVA
HOLLÓ LÁSZLÓ
KELEMEN GERGŐ
KENGYEL ÁDÁM
KIRÁLY LAJOS
NYITRAI BALÁZS
OROSZ GÁBOR
PÉNZES RÓBERT
PILISY PÉTER
RAJCSÁNYI FERENC
RUBUS PÉTER
SÁMSON ZOLTÁN
STUMMER ERNŐ

BICIKLIS KÍSÉRŐK:
BALOGH MÁRIA
DERECSKEI KRISZTINA
MÓRICZ KINGA
POSZPISEK ANIKÓ
SZAKÁCS-FEHÉRVÁRY GÁBOR
UTTÓ GYÖRGY

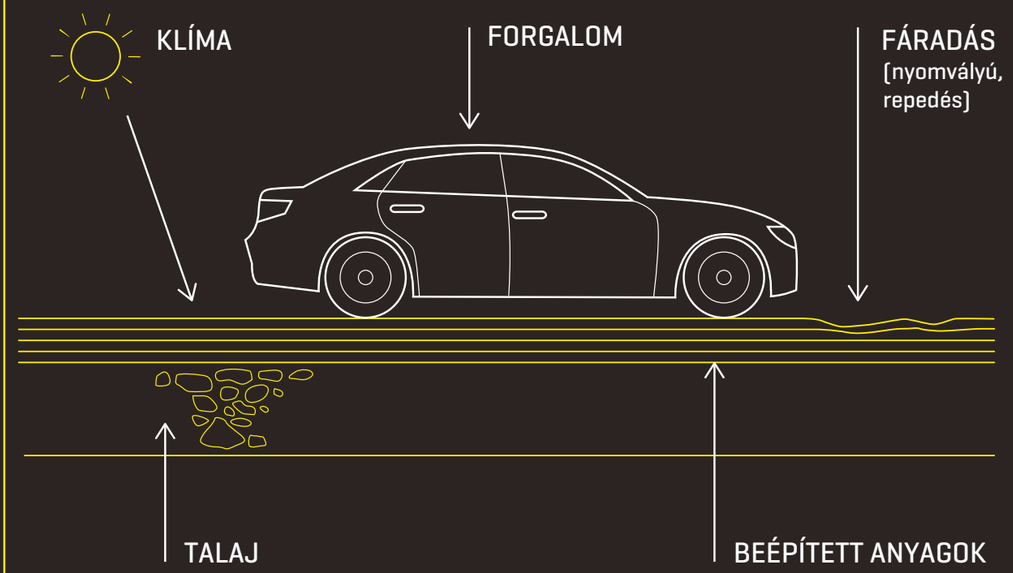
“HOW CAN SOMEONE RUN LIKE THAT?!” – ULTRABALATON 2019

Over the years, a footrace around Lake Balaton – held for the 13th time on 11 May 2019 – has gained tremendous popularity. Due to a technical glitch, only Colas+ was able to submit their entry in time in the 10-13-strong team category, whereas the company used to field three or four teams in previous years.
Coincidentally, however, our sole team had members from almost all Colas subsidiaries in its ranks.
Without the in-house rivalry between different Colas squads, runners were only up against their own targets and expectations, which perhaps gave them an even tougher challenge.
Ultimately, the team completed the 220 kilometres in 19 hours, 23 minutes and 50 seconds of the race which had begun at 2:51 pm. With this result, Colas+ set an average pace of 5 minutes and 17 seconds for each kilometre, which placed them in an excellent 29th place. This meant that they also managed to top last year’s 37th ranking and time of 19:44:49.
“How can someone run like that?!” asked a runner who had just been overtaken around 11 am somewhere between Keszthely and Fenékpuszta. Well, like this.
Congratulations to all participants for setting a new company record! Same time, next year...

PÁLYASZERKEZETEK, MÉRETEZÉS

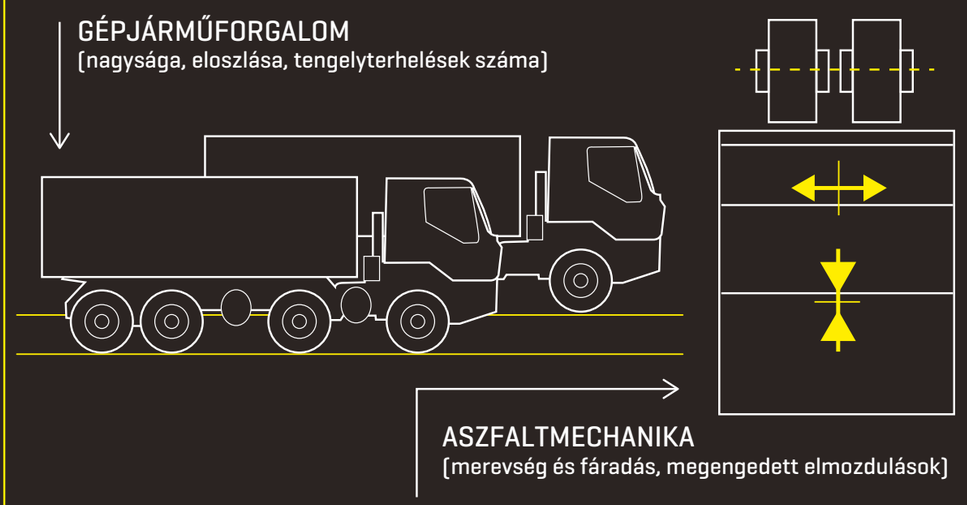
ÚJ PÁLYASZERKEZETEK

1. A PÁLYASZERKEZET-IGÉNYBEVÉTELI KÖVETELMÉNYEK MEGHATÁROZÁSA



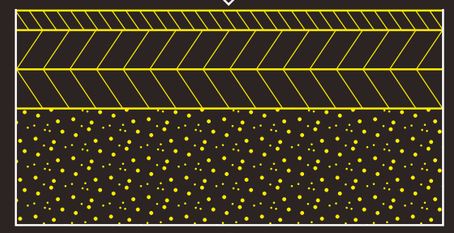
A klimatikus hatások (hőmérséklet, víz stb.) okozta tönkremenetelek elkerülése (pl. termikus repedés), és a forgalmi terhelés hatására bekövetkező burkolati igénybevételek (pl. nyomvályúsodás, fáradási repedés) meghatározása.

2. PEREMFELTÉTELEK MEGADÁSA



Tervezési paraméterek a méretezéshez: tervezési forgalom és a tervezett szerkezet mechanikai (megengedett) határértékeinek megadása.

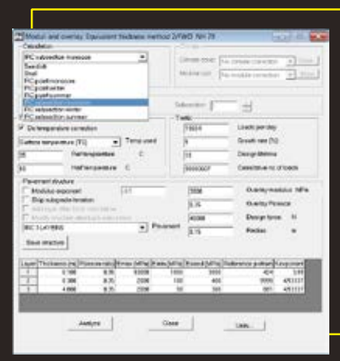
3. PÁLYASZERKEZETI MODELL

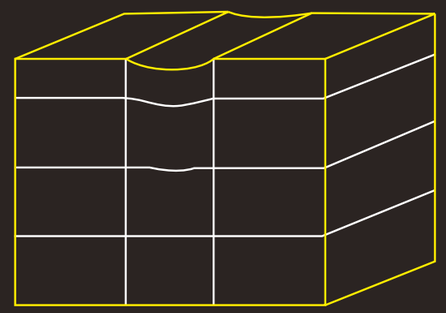


A rétegek mértékadó jellemzőinek megadása: vastagság, modulus, együtt mozgás, elmozdulások, feszültségek a rétegekben és réteghatárokon.

A pályaszerkezeti modell paramétereinek változtatása, ha szükséges.

4. PÁLYASZERKEZETI MÉRETEZÉS

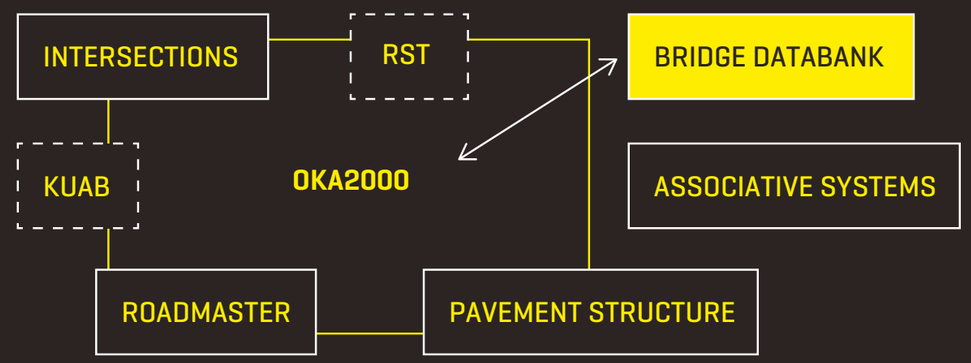




Méretezési (tervező) szoftverek: VEM (véges-elem) programok, ALIZÉ (francia LCPC) , Shell-Bisar stb. segítségével a modell elemeinek változtatásával szimuláljuk a pályaszerkezet megfelelőségét.

MEGLÉVŐ PÁLYASZERKEZETEK

KOMPLETT PÁLYASZERKEZETI DIAGNOSZTIKA AZ ALÁBBI VIZSGÁLATI MÓDSZEREKKEL



KEVERŐTELEPEK KORSZERŰBBEN

szöveg: **Horváth Christian, Szendrői-Kovách Kristóf**
fotó: **Nagy Balázs**

Vadonatúj keverőt szerzett be a Colas Út Felsőzsolcára, az eddig itt üzemelő berendezés pedig Jánosházára került.

A Colas Út Zrt. a tavalyi év végén újabb jelentős fejlesztésről döntött. A Jánosházán üzemelő Gencor típusú aszfaltkeverő vitathatatlanul megérett a cserére: gyakori műszaki problémái többször is akadályozták a termelést, az amerikai gyártmányú berendezés nehéz szervizelése, illetve időigényes alkatrészrendelése pedig szintén megnehezítette a folyamatos kiszolgálást. A keverő magas energiafelhasználása sokszor gazdaságtalan üzemeltetéshez vezetett.

A vezetőség úgy döntött, hogy az eddig Felsőzsolcán üzemben lévő Benninghoven TBA 180 típusú keverőt áthelyezik Jánosházára, Felsőzsolcára pedig egy teljesen új, Ammann Unibatch 240 típusú keverőgépet vásárolnak.

A döntés több szempontból is indokolt volt: a hazai útépítés élvonalába tartozva mindig a minőséget és a fejlődést képviseltük. A felsőzsolcai üzem az északmagyarországi régiót szolgálja ki, ami nem csak az egyik legiparosodottabb terület, de egyre több munkával is lát el minket. A növekvő állami megrendelések szükségessé tették a fejlesztést.

Az érintett önkormányzatok támogatása és segítsége, valamint az engedélyező hatóságok hatékony együttműködése is kellett ahhoz, hogy a kivitelezésben résztvevő munkatársak lelkiismeretes munkájának eredményeként rövid időn belül fölépíthessük az új üzemet.

Az átépítés a megbízhatóbb működés mellett a teljesítmény növekedésével is járt: Jánosházán az eddigi 120 tonnáról 180 tonnára növekedett az óránkénti kapacitás, a folyamatos gyártást pedig egy 190 tonnás készanyag-tároló is segíti.

A beruházás a bontási feladatokkal kezdődött, mely után a statikai terveknek megfelelő alapozási munkálatok, illetve a térbetonok elkészítése vette kezdetét. 2019 februárjában a körülmények már lehetővé tették a keverő összeállításának megkezdését.

Az összeszereléssel párhuzamosan a kőanyag deponálására szolgáló terület átalakítása is megvalósult. A beruházás során a teljes depóniaterület és a megközelítő utak is szilárd burkolatot kaptak. A sikeres próbaüzemek után a keverőtelep április végén megkezdhette működését, idén 80 000 tonna aszfalt gyártása van tervben. Tavaly novemberben Felsőzsolcán is megindultak a bontási munkálatok, majd a téli fagyokkal dacolva január második felére készültek el a vasbeton alapok. Ezután három hónap leforgása alatt sikerült felépítenünk a több mint 1 milliárd forint beruházási értékű aszfaltkeverőt, 100 százalékosan saját forrásból, a tulajdonosok támogatásával. Az új AMMANN Unibatch 240P keverőgép óránként 240 tonna aszfaltot képes előállítani bármilyen időjárási körülmények között. A csúcsminőséget képviselő keverőtelephez 8 előadagoló, bitumenhabosító rendszerrel kialakított bitumenrendszer, 4 db elektromos fűtésű bitumentároló tartály, két 50 köbméteres mészkő siló, egy 80 köbméteres sajátporsiló, valamint hat – összesen 300 tonna kapacitású – készanyag-tároló tartozik.

A keverőtelepen természetesen recycling rendszer is működik, különálló mart aszfalt előadagolóval, így Felsőzsolcán is képesek vagyunk mart aszfaltból, környezetbarát módon olyan új aszfaltkeveréket előállítani, amely a legszigorúbb európai uniós környezetvédelmi előírásoknak is megfelel!

Az idei évben reményeink szerint közel 100 000 tonna aszfalt gyártását tervezzük a felsőzsolcai keverőn.

A megújult aszfaltkeverő ünnepélyes átadására május 10-én került sor, a környék országgyűlési képviselői, polgármesterei, a NIF és vállalatcsoportunk vezetői, megrendelőink és munkatársaink jelenlétében.

STATE-OF-THE-ART MIXING PLANTS IN FELSŐZSOLCA AND JÁNOSHÁZA

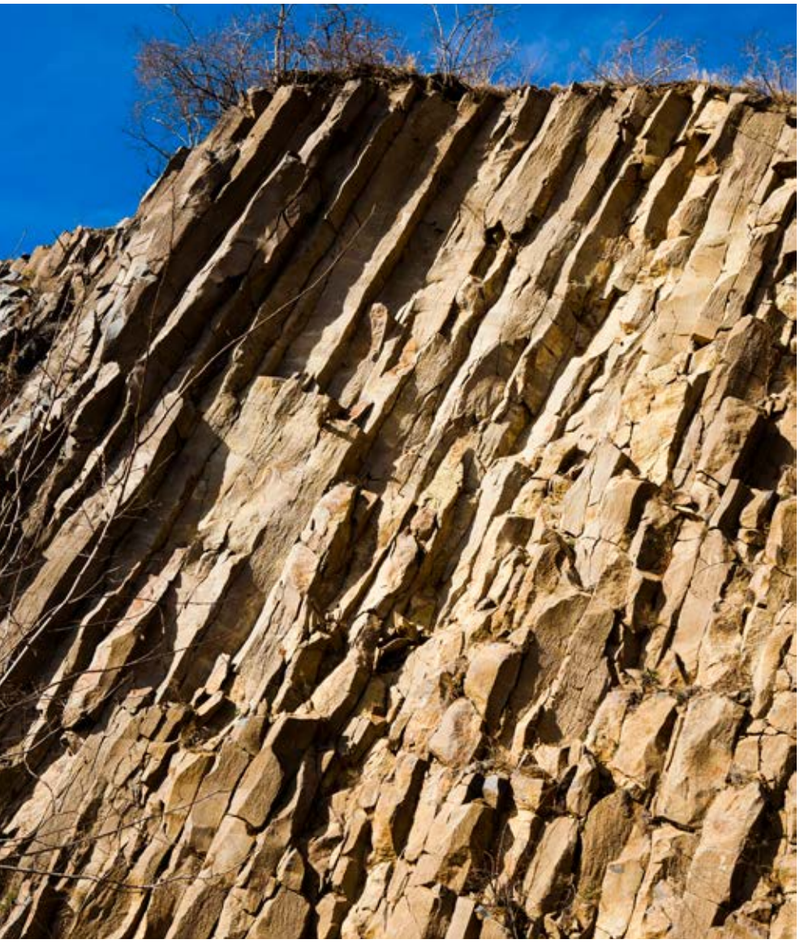
In the last few months of 2018, Colas Út Zrt. decided to set another series of developments into motion. It was high time to replace the outdated Gencor asphalt mixing plant that had operated in Jánosháza, which led management to relocate the Benninghoven TBA 180 mixing machine from Felsőzsolca to Jánosháza, and to purchase a brand new Ammann Unibatch 240 hotmix plant to continue production in Felsőzsolca. That step was rational for numerous factors: first of all, Colas has always spearheaded the Hungarian road construction sector in terms of quality and development. The Felsőzsolca facility provides asphalt for Northern Hungary, which – in addition to being one of the most industrialised areas in the country – is home to an increasing number of projects conducted by the enterprise. To put it another way, the development was rendered necessary by the recent boom in public projects. In addition to more reliable operation, the upgrades have also brought about an increase in output: hourly production capacity went from 120 to 180 tonnes in Jánosháza, while continuous production is supported by a product bin suitable for storing 190 tonnes of material.

Almost simultaneously, we managed to install a new mixing plant in Felsőzsolca in just three months. That HUF 1 billion investment was funded entirely from the company's own resources with backing from the proprietors. When run at full capacity, the AMMANN Unibatch 240P mixing plant is capable of churning out 240 tonnes of asphalt per hour, regardless of weather conditions. Naturally, a recycling system with a dedicated feeder for milled-up asphalt is also in use at the site, which enables us to manufacture hotmix from reclaimed asphalt in an eco-friendly way while complying with the strictest EU environmental regulations. According to our estimates, nearly 100,000 tonnes of asphalt will be mixed at Felsőzsolca this year. The handover ceremony for the new equipment took place on 10 May in the presence of MPs and mayors from the region, representatives of the National Infrastructure Development Agency, the managers of the Hungarian Colas Group, our clients and our employees.

szöveg: **Csík Zoltán**
fotó: **Nagy Balázs**

BÁNYABEMUTATÓ: NÓGRÁDKÖVESD (SZANDA-BÁNYA)

A tavalyi évben a nógrádkövesdi üzem több mint 380 ezer tonna andezittel szolgálta ki az építőipart.



A nógrádkövesdi üzemhez jelenleg két bánya tartozik: a Fogacs-hegyi Bercel I., illetve a Szanda I. andezitbányák. Előbbi Bercel községtől másfél kilométerre fekszik, egy kettős kiemelkedés nyugati oldalán – ezek a dombok piroxén-andezit lávatakaróval borították. Utóbbi Szanda-váralja településtől egy kilométerre található. Szanda bányát 1925-ben nyitották meg a Pest–Nógrád megye Rt. tulajdonában lévő, szandai Péter-hegyen, amelyet ma „B-bányaként” tartunk nyilván. A követ faállványú kötélpálya siklón szállították Nógrádkövesdre, ahonnan vasúti vagonokban juttatták el a megrendelőknek. 1948-ban kezdték el építeni Nógrádkövesden a kőbánya feldolgozó telepét a Galga-patak két oldalán a vasútállomással szemben, amelyet 1952-ben fejeztek be, és ezzel elkezdődött a nagyüzemi kőfeldolgozás. 1948-ban nyitották meg a Szent Péter-hegyen az új kőbányát a szovjet mérnök, Vladimír Kicenko irányításával. Kiépítették a vasállványú kötélpályákat a nógrádkövesdi feldolgozóig, és a Pestvidéki Kőbánya Vállalat szervezeti felépítése is változott. A legnagyobb szervezeti kiterjedést az 1970-es években érte el, amikor a nógrádkövesdi központhoz tartozott a nógrádkövesdi üzemen kívül a szobi, a leányvári, a sóskúti és a keszegi, valamint a visegrádi kőbányaüzem is. Az 1970-es években végrehajtott beruházásokkal lehetővé vált a KZ termékek gyártása, felújították a kötélpályákat a Dorogi Szénbánya Vállalat segítségével. Már ekkor látni lehetett, hogy a kötélpályák kapacitása a szűk keresztmetszet, három műszakos termelésnél maximum 2700 tonna. A társaságot 1991-ben privatizálták, és 1996-ban került a Colas tulajdonába. A feldolgozóüzem a községben helyezkedett el, és az 50-es, 60-as évek technológiáját használta. Felújítás helyett a telep megszüntetésére és egy teljesen új üzem felépítésére került sor 1999–2000-ben Bercel-bányán. Ettől kezdve a Szanda-bányában a termelés szünetelt. Az új üzem korszerűsítése azóta sem állt meg: törőgépcserén, porleválasztó vibrátor beépítésén kívül a mobil géppark megújítása is folyamatos, illetve vagonrakó berendezéssel is rendelkezik. 2016-tól, a megnövekedett kőigény miatt, Szanda-bányát újra hadra fogtuk, és az ott lerobbantott kőzetet szintén a berceli technológián dolgozzuk fel.

A bányákban az ásványi nyersanyag jövesztése robbantással történik. Különböző típusú törő- és osztályozó berendezések alkalmazásával jelenleg 8-10-féle terméket állítunk elő. Az üzem az utóbbi öt évben átlagosan 233 000 tonna andezitet értékesített, 2018-ban pedig 383 000 tonnát. Főleg aszfaltalapanyagként, útépítési célra, különböző betonkeverékekhez, valamint vízépítéshez használják fel termékeinket. Legfőbb vásárlóink a Budapest környéki aszfaltkeveréket gyártó vállalkozások, de idén például már Szarvason található keverőtelepre is szállítottunk alapanyagot. Jelenleg 16 fő dolgozik az üzemben, a szandai felrakást-átszállítást pedig alvállalkozó végzi.
A Colas Északkő kiemelt figyelmet fordít a környezet és természet megóvására. A szandai kőbányában jelen van a kiemelten védett uhu, amely megtanult együtt élni a bányászattal. Úgy gondoljuk, hogy tevékenységünk mind a környezetünkben élő emberekkel, mind a biodiverzitás megőrzésének támogatásával együtt, felelősségteljesen folytatható.

COLAS MINES: INTRODUCING NÓGRÁDKÖVESD

Presently, two andesite quarries belong to the Nógrádkövesd plant: Bercel I on Fogacs Hill and Szanda I. The latter of the mines was opened in 1925 on Szent Péter Hill, outside the village of Szanda, and the site is known today as the “B quarry”.
In 1948, construction work began on a processing plant on the banks of Galga Creek, opposite the Nógrádkövesd railway station. The plant's completion in 1952 ushered in industrialised production. Also in 1948, the gates of a new quarry were opened on Szent Péter Hill under the supervision of a Soviet engineer, Vladimír Kicenko. A series of investments implemented in the 1970s enabled the production of “KZ” (special crushed stone) products; meanwhile, the cableways were also renovated. However, it became apparent that the capacity of the cableways – maximum 2,700 tonnes for production in three shifts – represented a serious bottleneck.
After the fall of socialism, the company was privatised in 1991, and was ultimately acquired by Colas in 1996. Instead of refurbishment, the new proprietor chose to shut down the old plant and build a completely new facility reliant on the Bercel quarry in 1999-2000. This also led to the suspension of production in the Szanda quarry.
Modernisation efforts at the new plant have been ongoing ever since: in addition to the replacement of crushers and installation of dust-separating vibrators, the revamping of mobile equipment has been continuous, and a railcar-loading device has also been put in place. Due to a rising demand for aggregates, the Szanda quarry has been back in action since 2016.
In the past five years, the plant has sold an annual average of 233,000 tonnes of andesite, 383,000 tonnes of that in 2018 alone.
Our products are mainly used as base material for asphalt mixtures, for road construction purposes, in various concrete mixtures, as well as in water engineering applications.

szöveg: **Gonda József**
fotó: **MAÚT, Getty Images**

CSALÁDI NAP A VASÚTTÖRTÉNETI PARKBAN

A 25 éves Magyar Út- és Vasútügyi Társaság és a Hídépítők Egyesülete közös programot szervezett májusban.

A bárki számára nyilvános rendezvényen előzetes regisztrációval több száz látogató vett részt. A látogatók és a hidászszakma képviselőinek köszöntése után Sal László, az A-Híd Zrt. vezérigazgatója és Bokros Levente, Csömör plébánosa jelképesen átadta Nepomuki Szent János, a folyók, hidak, hajósok, vízimolnárok és halászok védőszentjének szobrát.

A délelőtt során Mónus József többszörös íjász világrekorder bemutatóját nézhették meg az érdeklődők, majd kezdetét vette a szakmai hídépítő verseny, ahol kivitelezők, tervezők, megbízók, üzemeltetők, egyetemek és a honvédség csapatai versengtek egymással. A Harmónia Rend Band gyerekkórus műsora után dr. Horváth Béla, a DKH vezérigazgatója a díjakat is átadta.

A rendezvény teljes ideje alatt az út-, vasút- és hídépítéshez kapcsolódó érdekes szakmai bemutatók és interaktív programok biztosították a kikapcsolódást mind a szakma, mind a nagyközönség számára. Volt tészta- és papírhídépítés gyerekeknek és felnőtteknek, kvíz és interaktív játékok, arcfestés és ugrálóvár. Ezenkívül lehetett kisvasúttal vonatozni, megnézni, sőt kipróbálni egy valódi úthengert és betonmixert vagy épp VR szemüvegen keresztül a biztonságos munkavégzéssel ismerkedni. Az egészség jegyében szűrőkamion is volt a helyszínen, illetve sok egyéb izgalmas program várta a kicsiket és nagyokat.

FAMILY DAY AT BUDAPEST RAILWAY MUSEUM

The 25-year-old Hungarian Road- and Railway Society organised a joint event with the Bridge Builders' Society in May.

The event, which was open to anyone following a simple registration, was attended by several hundred visitors. Subsequent to a brief welcome speech, A-Híd Zrt. CEO László Sal and the vicar of Csömör, Levente Bokros, unveiled a statue of Saint John of Nepomuk, the patron saint of rivers, bridges, seamen, fishermen, and bridge builders.

In the morning, guests were entertained by József Mónus, who holds several world records in archery. Afterwards, a bridge-building contest began with the participation of teams from contractors, designers, clients, operators, universities, and the Hungarian armed forces. Following a concert by the Harmónia Rend Band Children's Choir, Dr Horváth Béla, the CEO of DKH, handed out awards.

During the entire event, interesting presentations and interactive programmes were available for both professionals and the general public. Kids and adults could build bridges from pasta and paper, or participate in quizzes and interactive games, while bouncy castles awaited the little ones. In addition, guests had a chance to go on train rides, check out and even try driving a road roller or a mixer truck, or acquaint themselves with safe working conditions with the help of VR glasses. Besides the wide range of colourful programmes, a mobile health lab was also on site.

COLAS EUROPE TOP MANAGEMENT DAYS

Első alkalommal Budapesten rendeztek a Colas Europe régióhoz tartozó tizenkét ország Colas vállalatainak felső-vezetői számára találkozót.

szöveg: **Szakács-Fehérváry Gábor**
fotó: **Szervezők**

Március 20–21-én a budapesti Kempinski Hotel adott otthont az első ízben megrendezett Colas Europe Top Management találkozónak. A rendezvényen a régióhoz tartozó mindegyik ország képviseltette magát: Ausztria, Belgium, Csehország, Dánia, Horvátország, Izland, Lengyelország, Magyarország, Románia, Svájc, Szlovákia és Szlovénia Colas vállalatainak 165 vezetője gyűlt össze a magyar fővárosban. A szervező a Colas Europe bécsi menedzsmentje volt, akik meghívására Frédéric Gardès, a Colas SA új vezérigazgatója is részt vett az eseményen. A programok március 20-án este az Európa hajón kezdődtek egy vacsorával és hajós városnézéssel egybekötött megnyitó fogadáson, ahol Thierry Le Roch, a Colas Europe igazgatója köszöntötte az egybegyűlteket. A másnapi konferencia a Kempinski Hotel nagytermében zajlott, ahol Le Roch úr és Aurélien Courson, a Colas Europe gazdasági igazgatója bemutatták a régió 2018-as gazdasági mutatóit és a jövőre vonatkozó stratégiai irányokat, melyek között kiemelt szerepet kapott a tevékenységek diverzifikálása. Az ezt követő prezentációsorozat is ezt tűzte ki célul: Sokorai István elnök-vezérigazgató a magyar cégcsoport nagy projektek lebonyolításában szerzett szakértelméről beszélt, majd Sigthor Sigurdsson és Hans Oluf Krog, Dánia és Izland országvezetői mutatták be munkáikat és fejlesztéseiket. Őket a Colas Belgium képviseletében Pierre Majoral követte, aki a liège-i villamos nemrég indult PPP projektjét mutatta be, ami a cég történetének egyik legnagyobb projektje. Ezt követően Cyril Pinault, a szlovák országvezető a magasépítési üzletágról, François Emmanuel Hilaire, a román Colas vezetője pedig az aszfalt- és zúzottkő-ipari stratégiáról tartott előadást. Sébastien Picaut és Renaud Roussel a lengyel Colas képviseletében a cég magánpiaci munkáiról beszélt, Walter Draxler pedig a Colas Ausztria által gyártott különleges bitumentermékekről számolt be. A Colas egyik svájci bányája, az Arvel üzem újraindításáról Andreas Rogenmoser országvezető beszélt, Sinisa Koscak a horvát és szlovén munkákat

A RÉSZTVEVŐK A COLAS JÖVŐJÉVEL, ERŐSSÉGÉVEL, RUGALMASSÁGÁVAL ÉS A MOBILITÁSSAL KAPCSOLATOS TÉMÁKAT DOLGOZTAK KI A MŰHELYMUNKA SORÁN.

mutatta be, Tomas Krones, a cseh Colas első embere pedig a bányászati üzletágról tartott előadást. Az országvezetők rövid bemutatóját követően Carlo Ratti, az MIT professzora tartott egyórás előadást a közlekedés és mobilitás jövőjéről, de az expozéra szánt idő kevésnek bizonyult, mert számos kolléga tett fel kérdést az előadás végeztével. A folytatásban Frédéric Gardès és Benoit Clément de Givry ismertette a One Colas és a Route 22 stratégiai célkitűzéseit, amelyek a közös alapelvek mentén működő sokféle tevékenységi kör kettősségére épülnek. A délután folyamán workshopokban dolgozták fel a résztvevők a Colas jövőjével, erősségével, rugalmasságával és a mobilitással kapcsolatos témákat, majd a csapatok egy-egy képviselője prezentálta az eredményeket a hallgatóságnak. A konferencia zárásaként újból Frédéric Gardèsé volt a szó, aki bemutatta a Colas nemzetközi stratégiáját, illetve a jövőben várható akvizíciókat és szervezeti változásokat. A délután hátralévő részét a vendégek csapatépítő versengéssel töltötték a MOM Sportban, majd a rendezvény egy gálavacsorával zárult a Vigadó impozáns nagytermében. A kétnapos rendezvény számos alkalmat adott a különböző országok kollégái közötti eszmecserére, ezért reméljük, hogy két év múlva ismét sor kerülhet egy hasonló rendezvényre valamelyik európai országban.

COLAS EUROPE TOP MANAGEMENT DAYS

On 20-21 March, Kempinski Hotel Budapest hosted the first-ever Colas Europe meeting of Top Management. The new CEO of Colas SA, Frédéric Gardès, accepted the invitation of the organiser, Colas Europe's Vienna-based management, and travelled to Hungary to take part in the event.
The conference was held in the Kempinski Hotel's grand room, where Colas Europe's General Manager Thierry Le Roch and Financial Director Aurélien Courson presented the region's economic indicators for 2018, as well as a strategic vision for the future.
The subsequent series of presentations served a similar goal: Chairman-CEO István Sokorai elaborated on the Hungarian Group's expertise gained during the implementation of major projects. Following, county managers Sigthor Sigurdsson of Iceland and Hans Oluf Krog of Denmark introduced their positions and development projects to those in attendance. They were followed by Pierre Majoral in the colours of Colas Belgium, who presented the recently-commenced Liège tramway PPP project. Slovakia country manager Cyril Pinault spoke of his division's building construction branch, and the head of the Colas subsidiary in Romania, François Emmanuel Hilaire, delivered a presentation on asphalt- and aggregate-industry strategies. Representing Colas Poland, Sébastien Picaut and Renaud Roussel gave an account of the firm's works in the private sector, whereas Walter Draxler introduced special bitumen products manufactured by Colas Austria. Re-opening one of Colas' Swiss mines, the Arvel plant, served as the topic of a speech delivered by country manager Andreas Rogenmoser. Sinisa Koscak presented jobs in Croatia and Slovenia, and the head of the Czech Republic Colas subsidiary, Tomas Krones, outlined their mining business.
Following short presentations by country managers, MIT professor Carlo Ratti held a 1-hour lecture on the future of transport and mobility. For the next item on the agenda, Frédéric Gardès and Benoit Clément de Givry informed the audience of the strategic objectives of One Colas and Route 22.
That afternoon, participants formed small workshop groups to discuss topics concerning mobility, as well as the future, strengths and flexibility of Colas.
To wrap up the conference, Frédéric Gardès presented the international strategy of Colas. The remainder of the afternoon featured a team-building competition, and the event closed with a gala dinner that evening.
The 2-day gathering provided numerous opportunities for colleagues from various country divisions to exchange ideas. In two years' time another of them will get the chance to host a similar event.

„RAJZOLJ A MOZAIKNAK” GYEREKRAJZ PÁLYÁZAT 2019 NYERTESEI

Balla Zalán (5 éves)

Vass Máté (8 éves)

Vajda Lilla (9 éves)

Vajda Zoltán (7 éves)

Villányi Dorka (10 éves)