



PRÍHOVOR

Vážení členovia a členky Slovenskej cestnej spoločnosti,



na valnom zhromaždení Slovenskej cestnej spoločnosti (SCS), ktoré sa konalo dňa 18.4.2006 bola zhodnotená činnosť spoločnosti za uplynulý rok, prediskutovali sa otázky ďalšieho smerovania spoločnosti a definovali sa aj odporúčenia a úlohy na najbližšie obdobie. Celkovo bola činnosť SCS hodnotená ako úspešná, pretože sa naplnil vytýčený program a splnili stanovené úlohy. Aj z pohľadu ZSVTS je SCS hodnotená ako jedna z najaktívnejších a najlepšie fungujúcich spoločností, zo 49 spoločností, ktoré sú združené v tomto zväze.

Napriek zreteľnému zvýšeniu aktivity v poslednom období, najmä v oblasti popularizácie spoločnosti a prezentácie jej činnosti, v oblasti rozširovania členskej základne, zahraničnej spolupráce, organizovania odborných podujatí, procesu reštrukturalizácie spoločnosti, práce s pobočkami atď., je potrebné venovať pozornosť niektorým ďalším námetom pre zlepšenie činnosti, ktoré vyplynuli z rokovania valného zhromaždenia a z uskutočnenej ankety.

Napriek zreteľnému zvýšeniu aktivity v poslednom období, najmä v oblasti popularizácie spoločnosti a prezentácie jej činnosti, v oblasti rozširovania členskej základne, zahraničnej spolupráce, organizovania odborných podujatí, procesu reštrukturalizácie spoločnosti, práce s pobočkami atď., je potrebné venovať pozornosť niektorým ďalším námetom pre zlepšenie činnosti, ktoré vyplynuli z rokovania valného zhromaždenia a z uskutočnenej ankety.

Preto v ďalšom období chceme ešte ďalej skvalitniť činnosť spoločnosti a ešte aktívnejšie sa venovať najmä otázkam budovania organizačných zložiek SCS

v regiónoch, spolupráci so samosprávnymi krajmi a ďalšiemu zlepšeniu spolupráce centra s pobočkami. Ďalej sa chceme viac zamerať na činnosť odborných sekcií, s cieľom podporiť výskum, technickú normalizáciu a riešenie odborných problémov, zamerať sa na aktívnejšie pôsobenie SCS vo Svetovej cestnej asociácii (A-IPCR/PIARC), užšiu spoluprácu s MDPT SR a štátnou správou a na spoluprácu s vysokými školami, najmä v oblasti vzdelávania. Samostatnú pozornosť chceme začať venovať vytvoreniu systému šírenia odborných informácií a výsledkov výskumu prostredníctvom prevádzky tzv. centra výmeny informácií.

Vážení členovia a členky cestnej spoločnosti, v poslednom období predsedníctvo SCS zaznamenáva zvýšenie záujmu o členstvo v cestnej spoločnosti, najmä zo strany firemných členov a cítime aj nárast podpory činnosti zo strany členskej základne. To je veľmi potešiteľné a dôležité pre udržanie súčasnej úrovne, resp. pre ešte lepšiu činnosť cestnej spoločnosti v budúcnosti a aktívnejšie napĺňanie jej poslania, zvyšovanie cestárskeho povedomia a zjednocovanie odborníkov pôsobiacich v cestnom hospodárstve a cestnom staviteľstve na Slovensku.

Pevne verím, že k naplneniu týchto myšlienok prispeje aj XI. ročník Dní slovenských cestárov v Žiline, kde sa úprimne teším na stretnutie s mnohými z Vás.

host'. doc. Ing. Ján Šedivý, CSc.
predseda SCS

KALENDÁR ODBORNÝCH PODUJATÍ NA ROK 2006

12. – 13. október 2006	XI. ročník: DNI SLOVENSKÝCH CESTÁROV (Žilina)
17. - 18. október 2006	SILNIČNÍ KONFERENCE 2006 (Liberec, Česká republika)
19. – 22. október 2006	TRANSPED/COMMA (Praha, Česká republika)
25. – 27. november 2006	ON SAFE ROADS IN THE XXI CENTURY (Budapešť, Maďarsko)
09. – 10. november 2006	seminár: BESIDIDO (Brno, Česká republika)
09. – 11. november 2006	13. ročník stavebnej výstavy: FORARCH 2006 (České Budejovice, Česká republika)
06. – 07. november 2006	34. konferencia: ZAKLÁDÁNÍ STAVEB BRNO 2006 (Brno, Česká republika)
21. – 22. november 2006	XI. seminár Ivana Poliačka (Bratislava)
06. – 08. december 2006	5. medzinárodná konferencia: DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA V MESTÁCH (Žilina)

HISTÓRIA CIEST (2)

Medzi prvé nariadenia o ríšskych cestách v Rakúsko-uhorskej monarchii boli zverejnené v Tereziánskom patente, ktorý bol vydaný 17. marca 1778. Za vlády Márie Terézie sa uskutočnilo veľa reforiem týkajúcich sa správy, hospodárstva a v sociálnej oblasti, ktoré smerovali k upevneniu centralizovanej absolutistickej monarchie, najmä rozvoj priemyslu a obchodu.

Pre hlavné obchodné (ríšske) cesty v Tereziánskom patente bola určená samostatná oblasť týkajúca sa správy, údržby, výstavby, ako aj cestnému personálu. V preambule patentu panovníčka uviedla nasledovné:

Ja, kráľovná Mária Terézia z Božej milosti, rímska cisárovná – vdova, kráľovná Uhorska, Česka atď. nariaďujeme každému a všetkým našim poslušným obyvateľom v zemiach, poddaným a vazalom akéhokoľvek stavu a hodnosti Svoju zemepánsku milosť oznamujeme toto: súčasný stav obchodných ciest nie je z väčšej časti vybudovaný, vznikajú veľké problémy počas premávky obchodných vozov i povozov pre cestujúcich. Aj napriek tomu, že sa vynaložilo značné množstvo materiálov, práce a finančných prostriedkov, rozhodli sme sa obchodné cesty pravidelne budovať podľa miestnych podmienok. Aby tento náš prospešný návrh nebol zmarený, je potrebné trvale a miernym nákladom udržiavať dobrý stav na ríšskych cestách.



V prípade porušenia tohto zákona nariaďujem toto:

° Keďže náš cestársky personál a najmä cestári bývajú často urážaní nadávkami a hrozbami, ba aj fyzickým násilím, chceme tomu zabrániť, aby násilníci boli potrestaní: 6 ríšskymi toliarmi, pri častejších priestupkoch až 12 ríšskymi toliarmi, navyše tým, ktorí pohrdajú našim ustanovením navrhujeme ako odstrašujúce použiť telesné tresty.

° Našou najmilostivejšou vôľou je, aby všade, kde je to možné, mala vlastná vozovka 3,5 až 4 siah, obojstranné bankety 3 stopy a všetky priekopy 3 šírky chodidiel. Tam, kde je cestu potrebné preložiť a novo vybudovať, nariaďujeme všetkým vrchnostiam a majiteľom pozemkom bez odporu a bez prekážok, ako aj proti oddaľovaniu s výkupom od svojich priliehajúcich pozemkov, aby odstúpili bez rozdielu, či sa to týka pozemkov pánskych alebo sedliackych. Za odobratie pozemkov stanovuje sa táto schéma pre odškodnenie a vyvlastnenie: za ovocné záhrady, vinice a polia za 1 štvorcovú siahu 10 kr., lúky 8 kr., porasty lesov a ostatné druhy pozemkov mimo obce 6 kr.

° Nech sa nikto neopováži do cestných priekop ukladať drevo, kameň hnoj a pod., alebo inak poškodzovať, napr. pasením dobytka, poškodzovať zábradlie, každý taký priestupok musí byť potrestaný dvojnásobnou výškou zo spôsobenej škody. Ak ide o poddaného, ktorý zapríčinil poškodenie, musí byť ihneď krajským vojenským úradom zadržaný a prinútený spôsobenú škodu upraviť a zaplatiť poplatok za vojenskú asistenciu. Ak je dobytok cestármi pristihnutý v priekopách, musí zaplatiť pokutu 1 toliar za každý kus dobytka.

° Tam, kde sú pri cestách poorané polia, majú byť úvrate poorané naprieč o šírke 3 siah, aby priekopy a hrázde neboli poškodzované. V prípade porušenia tohto nariadenia určuje sa pokuta vo výške 6 toliarov, u podaných v prípade priestupku namiesto pokuty 6 toliarov musí byť použitý trest podľa § 10.

° Nové budovy v blízkosti obchodných ciest musia byť vo vzdialenosti minimálne 2 siah. V prípade porušenia, môže byť objekt zbúraný vojskom na jeho náklady, pokiaľ predtým neoznámil príslušnému cestnému komisárovi stavebnú čiaru, ako aj výšku budovy.

° Prísne nariaďujeme po vydaní nášho patentu, aby akékoľvek vodovody, výlevky z domu, výtoky z maštali na cestu alebo vedľa cesty boli v priebehu 6 týždňov odstránené. V prípade nedodržania tejto lehoty, budú majitelia domov potrestaní 10 toliarmi.

° Keďže naše nariadenie ešte pred vydaním patentu o škodlivosti preťaženia povozov sa na komerčných cestách nedodržuje a jazdí sa väčšinou ťažkými povozmi, ktoré sú preťažené o viacej než 100 centov, pričom sa cesty značne poškodzujú, preto nie je povolené naložiť na jeden voz viac než 60 centov. Kto tento zákon poruší, bude zakaždým bezohľadne pokutovaný 10 zlatých a zároveň u najbližšej mýtnej stanice zaplatí pokutu alebo zloží kauciu.

° Všetci povozníci s nákladom 30 centov, ktorí idú z kopca, musia mať namontovanú drevenú alebo železnú šupku (brzdu) o šírke 7 palcov. Kto by toto nariadenie porušil, dostane pokutu 4 zlaté, pri opakovaní 8 zlatých.

° Podľa nadriadení vyplývajúcich z tohto patentu, vymáhajú sa pokuty tak, že 2/3 pokút sú odvedené do pokladne nášho cestného riaditeľstva a 1/3 nech je daná udavačovi alebo tomu, kto páchatel'a pristihol bez ohľadu na to, či ide o našich mýtnych alebo cestných úradníkov.

Taktiež nariaďujeme pri našej nemilosti a citel'ných ťažkých trestoch všetkým vrchnostiam, súdom a ich úradníkom, taktiež všetkým našim komorným a cestným úradníkom, ako aj súkromným vyberačom mýt a závor a všetkým, ktorí majú moc, aby sa starali o zachovanie tohto nášho zákona pri jeho uplatňovaní a aby nášmu cestnému personálu, kedykoľvek o to požiadajú, poskytovali právnu a účinnú asistenciu.

Článok je spracovaný podľa „Sbírky zákonů, nařízení a předpisů pro státní službu stavební v republice Československé“, svazek III. silniční stavby, vydané Ministerstvom verejných prác v roku 1925 v Prahe.

Ing. Alojz Medvec

ZAHRANIČNÁ SPOLUPRÁCA

Spoločné rokovanie predsedníctiev SCS a ČSS

V dňoch 12.-13.9.2006, takmer presne po roku, sa uskutočnilo ďalšie spoločné rokovanie členov predsedníctiev Slovenskej cestnej spoločnosti (SCS) a České silniční společnosti (ČSS). Tento rok stretnutie organizovala SCS a uskutočnilo sa v Novom Smokovci.

Program rokovania bol bohatý, pokiaľ ide o stanovené témy a navyiac bol ešte doplnený technickými exkurziami s odborným výkladom na stavbách R1 Rudno nad Hronom - Žarnovica a D1 Važec – Mengusovce.

Vlastné rokovanie bolo venované týmto témam:

- bezpečnosť cestnej premávky (Európska charta),
- bezpečnosť v cestných tuneloch a bezpečnostný audit,
- správa a prevádzka regionálnych ciest,
- správa a prevádzka mostných objektov (prehliadková činnosť, vedenie technickej evidencie, hospodárenie s mostami),
- aktivita členov v AIPCR a príprava na svetový cestný kongres v Paríži,
- plán činnosti a vzájomná spolupráca.

Zhrnutie základných poznatkov z rokovania:

- partneri z ČSS odporučili SCS, aby sa stala signatárom Európskej charty BCP, pričom sľúbili pomôcť svojimi skúsenosťami z procesu prípravy potrebných podkladov,
- obe spoločnosti budú podporovať organizovanie seminárov venovaných problematike BCP a budú podporovať vzdelávanie v tejto oblasti na univerzitách,
- situácia v správe a prevádzke ciest - rozdielna situácia v jednotlivých krajoch (rôzna štruktúra, aktivita a prístup), postupujúca privatizácia, chýba konkurenčné prostredie, väčšie finančné zdroje pre regionálne cesty - využívajú sa



pôžičky z EU a európskych bánk, problémy so zabezpečením jednotného systému v oblasti technickej evidencie a číslovania ciest a pod.,

- nevyjasnené problémy týkajúce sa zodpovednosti za bezpečnosť v tuneloch (MD alebo stavebné úrady),
- stav mostov neuspokojivý, problémy s mostami nad diaľnicami, nedostatočná prehliadková činnosť, chýbajúci systém,
- aktivity v AIPCR - účasť zo SR na rokovaníach technických výborov nedostatočná, dôvodom je finančne náročná účasť - treba hľadať spôsob financovania, informovanie o stave prípravy príspevkov na cestný kongres,
- SCS bude naďalej podporovať vydávanie odborného časopisu Silniční obzor a bude hľadať cesty pre zvýšenie jeho odoberania na Slovensku.

host. doc. Ing. Ján Šedivý, CSc.

KONFERENCIE, SEMINÁRE, VÝSTAVY

Významné stavby pozemných komunikácií v Chorvátsku a Taliansku

V dňoch 29. máj - 3. jún 2006 Slovenská cestná spoločnosť pripravila a uskutočnila technickú exkurziu s návštevou krajín Maďarsko, Chorvátsko, Taliansko a Rakúsko. Bola pokračovaním zámeru SCS umožniť záujemcom oboznámiť sa so skúsenosťami, stavom rozvoja v cestnom staviteľstve a cestnej infraštruktúre v krajinách EÚ. Získať prehľad o spôsobe financovania, o zaujímavých technických riešeniach výstavby diaľnic, ciest, mostov a tunelov a umožniť tiež prehliadku významných realizovaných stavieb.

Zúčastnilo sa jej 38 pracovníkov takmer zo všetkých odvetví cestného hospodárstva (z oblasti prípravy, výstavby a správy ciest a diaľnic, štátnej správy, výskumu a školstva).

Bola tematickým pokračovaním exkurzie, ktorá sa konala v minulom roku v termíne 27.5. – 1.6. 2005 „AUTOSTRÁDNE VIADUKTY A TUNELY“ na stavbách: VIADUKT ČRNI KAL (Koper–Slovinsko), VIADUKT MILLAU (Millau – Francúzsko), AUTOSTRÁDNY TUNEL STRENGEN (Strogen – Rakúsko).



Trasa exkurzie : Bratislava – MR - Zagreb – Zadar – Petrčane – Sveti Rok – Šibenik – Krka – Baška Voda – Dubrovnik – Baška Voda – Trogir – Split – trajekt – Ancona – San Marino – Bologna – Lido di Jesolo – Udine – Klagenfurt – Bratislava (cca 2.800 km).



V úvodný deň tematickej exkurzie sme si vypočuli prednášku prof. Jure Radiča zo „*Stavebnej fakulty Zagrebskej univerzity*“ na tému „Chorvátska cestná sieť - rozvoj a výstavba“ s prezentáciou.

Bola objasnená filozofia rozvoja cestnej, ale najmä diaľničnej siete po vzniku novej Chorvátskej republiky.

Diaľničná sieť predpokladá prepojenie významných miest Chorvátska a vytvára podmienky pre plynulú dopravu v prímorskej rekreačnej oblasti Jadranského mora, ktoré patrí do kľúčových oblastí hospodárstva republiky.

Po vytvorení koncepcie siete, boli stanovené podmienky financovania prijatého zámeru. Základom financovania je stanovený podiel z dane uhľovodíkových palív 30% a kombinovaný so zdrojmi z úverov a iných zahraničných zdrojov. Takáto možnosť umožnila výstavbu z pôvodných 393 km diaľničnej siete pri vzniku samostatnej republiky na 1.019 km užívaných v súčasnosti (2006) a predpoklad ukončenia 482 km do 3 rokov (do roku 2009).

Celková dĺžka diaľničnej siete v roku 2009 bude 1.501 km. Náplň tematického zájazdu na území Chorvátska bola preto konfrontáciou predneseného, s realitou a zhodnotením technickej úrovne a konkrétnych riešení v realizácii.

Po prednáške prešli sme úsek diaľnice Zagreb - Zadar

Z významnejších novorealizovaných stavieb bola stavba Sveti Rok – Maslenica v dl. 15 km realizovaná v náročnom horskom teréne (prechodom z vnútrozemia k prímorskej oblasti). Niveleta na tomto úseku klesá o 420 m. Stavba obsahuje 3 tunely a 4 viadukty. Terén je priečne mimoriadne strmý (sklon terénu až 32°) a prechádza zo zárezov až do 50 m strmých svahov, ktoré nebolo možné upraviť v prirodzenom sklone. Najkritickejšie násypy boli riešené kotveným „Terramesh systémom - EUROGABIONS fy. MACCAFERRI“. Takto zriadený svah v max. výške 36 m a dl 130 m bol súčasťou konkrétnej prehliadky.



Zaujímavým riešením ochrany strmých svahov pred padaním skál je riešenie záchytných sietí, v spodnej časti naplnené betónovými blokmi.

Spoločensko-kultúrnym doplnkom exkurzie boli prehliadky mesta Šibenik (UNESCO) a Národného parku KRKA, ktorý po jeho vyhlásení v roku 1985 a po vojne bol zrekonštruovaný a znovu otvorený.

Po bežnej prehliadke sme pokračovali v trase na Split, kde v súčasnosti prevádzkovaný úsek diaľnice končí a rozostavaný je úsek Split – Makarská.

Zároveň s prípravou Diaľnice Makarská – Dubrovnik, sú realizované úpravy na prímorskej magistrále E65 pre zvýšenie bezpečnosti a komfortu dopravy. Podľa informácie prednesenej v rámci koncepcie v súvislosti s prípravou vstupu Chorvátska do EÚ a realitou, že pobrežie Dalmácie – spojenie s Dubrovnikom - je prerušené územím Republiky Čierna Hora, predpokladá sa vedenie diaľnice premostením na polostrov Pelješac a s návratom pred Dubrovnikom. Zaujímavým bol nový most Dr. Franja Tuđmana dl 518 m, pred novou časťou mesta Dubrovnik.



Súčasťou kultúrno-spoločenskej časti pred odchodom do Talianska trajektom, bola prehliadka historickej pamiatky – Mesta Dubrovnik a miest Trogir (UNESCO) a Split.

Po príchode do Talianska, fy. MACCAFERRI nám prezentovala realizáciu stabilizácie skalných brál na morskom pobreží technológiou kotvených tráv.

Po prehliadke Diaľnice Ancona – Rimini, štátu San Marino, predmetom záujmu bola prehliadka stavu diaľnic Rimini – Bologna – Benátky – Udine – Klagenfurt. Kultúrno-spoločenským doplnkom bola prehliadka hradu Hochosterwitz pri Klagenfurte.

Zaujímavým bolo rozširovanie diaľnice Graz – Viedeň, juhovýchodný obchvat Viedne po Schwechat s 5-3 pruhovým tunelom, špecifickou konštrukciou portálových krídel a rozostavaný úsek diaľnice ku hranici so SR Kitsee – Jarovce.

Exkurzia bola ukončená 3.6.2006 a podľa vyjadrení účastníkov v závere, splnila ich očakávanie. Pre budúci rok sa očakáva „Svetový cestný kongres 2007 – PARÍŽ“ a (s prihliadnutím na relatívnu dostupnosť), tematický zájazd k jeho konaniu s poznávaním rozvoja ciest v tranzitných ale aj v cieľovej krajine.

Ing. Štefan Škoda

Q – 2006 & Cestná konferencia

V kúpeľnom meste Rajecké Teplice sa v dňoch 3.-4. mája 2006 uskutočnila 8. medzinárodná konferencia s názvom: Q - 2006 & Cestná konferencia. Záštitu nad ňou prevzal minister dopravy, pôšt a telekomunikácií Pavol Prokopovič a rektor Žilinskej univerzity Ján Bujňák. Na konferencii sa zúčastnilo vyše 200 odborníkov pôsobiach v oblasti cestného hospodárstva, zo 7 štátov Európy. Konferencia bola zorganizovaná v spolupráci Žilinskej univerzity a Slovenskej cestnej spoločnosti ZSVTS pod gesciou odborných garantov: Jána Mikolaja - vedúceho Katedry technológie a manažmentu stavieb ŽU a Jána Šedivého, predsedu Slovenskej cestnej spoločnosti ZSVTS.

Program 8. medzinárodnej konferencie bol venovaný týmto základným okruhom problémov:

- koncepcia prípravy, výstavby a financovania cestných komunikácií,
- spoplatnenie cestných komunikácií,
- systémy hospodárenia, asset manažment,
- technológie výstavby cestných komunikácií,
- systém kvality.



V príspevkoch – najmä zahraničných účastníkov – sa prezentovali výhody jednotlivých systémov spoplatnenia s naliehavým upozornením na veľmi zodpovednú prípravu zavedenia systému výberu poplatkov na technickej a ekonomickej základni. Boli uvedené aj výsledky z doteraz vykonaných analýz prípravy spoplatnenia diaľnic a ciest na Slovensku, výhody a nevýhody spoplatnenia a analýzy dopadu na užívateľov.

Počas medzinárodnej konferencie boli autormi súhrnných správ prezentované niektoré odporúčania, ktoré môžu prispieť k vyššej kvalite realizovaných líniových dopravných stavieb a prevádzke na nich. Účastníci konferencie sa mohli oboznámiť s novými metódami návrhu, stavby, údržby, opráv a rekonštrukcie cestných komunikácií a financovaním výstavby a rekonštrukcie ciest a diaľnic s účasťou súkromného kapitálu (PPP).

Podľa najdôležitejších záverov konferencie by sa mali využívať skúsenosti zahraničných inštitúcií získané pri zavádzaní a využívaní elektronického systému spoplatnenia

a využívať technológie zvyšujúce kvalitu realizovaných stavebných činností a výrobkov používaných v konštrukcii líniových dopravných stavieb.

Prednášajúci sa zaoberali aj problematikou technológie výstavby betónových vozoviek, problematikou zosuvných



území súvisiacich s trasovaním pripravovaných diaľničných úsekov, životnosti asfaltom stmelovaných materiálov, nových technológií na báze recyklovaných materiálov a pozornosť bola venovaná aj poznatkom z výskumu pre využitie v dimenzačných metódach.

Časť konferencie bola venovaná novým formám a metódam vzdelávania. V zmysle záverov konferencie sa odporúča prispôbovať vzdelávanie odborníkov (bakalárov, inžinierov a doktorandov) celoeurópskym požiadavkám a aktuálnym potrebám praxe.



Súčasťou 8. medzinárodnej konferencie bola aj ukážka diagnostickej techniky Cestnej databanky Slovenskej správy ciest na zber dát pozdĺžnych a priečných nerovností vozoviek (Profilograph GE), drsnosti (Skiddometer BV 11), únosnosti (KUAB 50) a vykonávanie vizuálnych prehľadov stavu povrchu vozoviek (Videocar).

host'. doc. Ing. Ján Šedivý, CSc.

PREDSTAVUJEME FIREMNÝCH ČLENOV

C.S.BITUNOVA

C.S.BITUNOVA je organickou súčasťou jedného z najväčších stavebných koncernov v Európe Bauholding STRABAG SE.

Jej náplňou je výroba kationaktívnych asfaltových emulzií rôznych druhov a ich uplatnenie v technológiách zameraných na údržbu a opravy pozemných komunikácií ako aj u rekonštrukčných a investičných stavieb.

C.S.BITUNOVA v rámci koncernu je začlenená do medzinárodného zoskupenia BITUNOVA INTERNATIONAL, kde sú zoskupené sesterské organizácie s podobným zameraním z Rakúska, Česka, Nemecka, Poľska, Maďarska, Rumunska, Slovinska a Ukrajiny. Toto zoskupenie vytvára vynikajúce technické zázemie, ktoré umožňuje stále zdokonaľovanie a rozširovanie emulzných technológií s využívaním overených a kvalitných vstupných materiálov.

C.S.BITUNOVA bola založená v roku 1992 a bola priekopníkom emulzných technológií na Slovensku, kde dovtedy v tejto oblasti neboli žiadne skúsenosti. V sídle spoločnosti sme v roku 1992 za päť mesiacov vybudovali výrobnú asfaltových emulzií, ktorá v tom čase patrila medzi najmodernejšie v Európe. V prvom roku existencie spoločnosti sme sa zamerali na výrobu rýchloštiepných kationaktívnych asfaltových emulzií a položili 1,1 mil. m² náterových úprav na štátnych cestách na celom území Slovenska. Žiaľ záujem o náterové úpravy medziročne sústavne klesá, aj keď je to technológia, ktorá asi najviac vyhovuje súčasnému stavu cestnej siete na obnovu jej prevádzkovej spôsobilosti. Vysokú životnosť týchto úprav dokumentuje skutočnosť, že ešte aj dnes je časť náterových úprav z roku 1992 bez následnej opravy. Pokles záujmu o náterové úpravy je spôsobený hlavne tým, že vyžaduje dlhší čas na stabilizáciu po položení a jedná sa i o technológiu, ktorá vyžaduje zvýšenú prácnosť pri údržbe.

Naša spoločnosť si už pri svojom vzniku vytýčila cieľ sústavne zdokonaľovať a rozširovať emulzné technológie. V roku 1995 sme rozšírili našu činnosť o emulzné mikrokoberce typu MULTIMAC, ktoré sa stali najrozšírenejšou technológiou v oblasti tenkovrstvových úprav na všetkých druhoch pozemných komunikácií, bez ohľadu na dopravné zaťaženie. Postupne sa stali dôležitou technológiou na obnovu prevádzkovej spôsobilosti aj pre diaľnice a vysoko zaťažené komunikácie. Emulzné mikrokoberce zvýšili svoju účinnosť aj vďaka možnosti vyrovnania povrchu pred pokládkou výkonnými frézami s nivelačným zariadením. Vyznačujú sa vysokou makrodrsnosťou, čo významne ovplyvňuje zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky hlavne za dažďa a v zimnom období. Životnosť emulzných mikrokobercov pri správnej voľbe presahuje desať rokov. Okrem štandardných mikrokobercových úprav sme neskôr začali

s pokládkou farebných mikrokobercov COLORMAC, ktoré ponúkame vo farbách červená, modrá, zelená a žltá. COLORMAC zelenej farby sme položili na námestí SNP v Banskej Bystrici a červenej farby napr. na cyklistických pruhoch na Železnej studničke v Bratislave. Pre farebné úpravy zatiaľ nevidíme širšie uplatnenie, ale majú budúcnosť hlavne pri zvýraznení bezpečnostných pruhov, alebo pri architektonickom dotvorení intravilánov miest a obcí. Ich širšiemu uplatneniu bráni predovšetkým cena, ktorá je asi trikrát vyššia ako u normálnych emulzných mikrokobercov.



Ďalším zaujímavým prínosom pre cestné hospodárstvo je výroba rýchloštiepných vysprávkových emulzií s obsahom asfaltu 60 – 65 % pre opravy lokálnych porúch tryskovou metódou s použitím kameniva 2-5, resp. 2-8.

Trysková metóda priniesla do údržby pozemných komunikácií vyššou produktivitou oproti tradičným spôsobom, možnosť rýchlejšieho uvedenia ciest do prevádzkyschopného stavu hlavne po zimnom období. V súčasnej zložitej ekonomickej situácii je významným prvkom tiež pre mestá a obce na sanáciu miestnych a mestských komunikácií. Výhodou tejto technológie je, že nevyžaduje vybúranie porušenej obrusnej vrstvy v mieste poruchy, ale všetky potrebné činnosti ako vyčistenie, napenetovanie stykovej plochy, vyplnenie obalovanou zmesou a zhutnenie robí naraz, pričom ošetrí nielen samotný výtlk, ale aj narušený kryt v jeho okolí. Trysková metóda je významným pomocníkom aj pri príprave úsekov ciest pre obnovu prevádzkovej spôsobilosti emulzným náterom, alebo mikrokobercom. Pre lokálne opravy ciest poskytujeme tiež alternatívne riešenie pomocou obalovaných zmesí za studena s názvom CANADER-MIX.

Tieto zmesi dodávame prevažne balené vo vreciach váhy 25 kg a sú určené predovšetkým na opravy lokálnych porúch a výtlkov v zimnom a predjarnom období pri teplotách ovzdušia až do -10 °C. 3-5 cm a dokonalé zhutnenie.

Hlavnou podmienkou pre ich trvalú funkciu je zabudovanie po vrstvách hrúbky cca 3-5 cm a dokonalé zhutnenie. V letnom období sa CANADER-MIX používa hlavne pri ojedinelých výtlkoch, alebo na odľahlých úsekoch ciest od obalovacích centier, kde použitie horúcich zmesí sa javí nerentabilné. V poslednom období obalované zmesi za studena používajú tiež správcovia inžinierskych sietí pri poruchách a prekopávkach ciest.



Za významný prínos pre kvalitu v cestnom hospodárstve považujeme v posledných rokoch rozširovanie spojovacích a infiltračných postrekov, ktoré zabezpečujeme vlastnými postrekovacími zariadeniami SCHÄFER, alebo poskytujeme rýchloštiepne emulzie s obsahom asfaltu 40, 50 alebo 60% našim partnerom v rámci celého Slovenska. Emulzie vyrábame obyčajné, alebo modifikované prevažne latexom. Vďaka technickému zázemiu BITUNOVA INTERNATIONAL dokážeme riešiť aj mimoriadne požiadavky. Takto sme vyrobili aj vysoko viskóznou modifikovanú emulziu pre spojovací postrek na obnovu opevnenia bre-

hov elektrárenskej nádrže Čierny Váh. Tu sme vyrobili aj vysoko viskóznou emulziu hlavne modifikovanú latexom s obsahom asfaltu 68% na uzatvárací náter opevnenia brehov.

Ďalším rozšírením nášho výrobného programu v posledných rokoch bola výroba pomalyštiepných asfaltových emulzií pre hĺbkovú recykláž za studena. Tieto emulzie zatiaľ vyvážame výlučne do Českej republiky, kde technológia recykláže za studena je už bežnou pre rehabilitáciu konštrukčných vrstiev vozovky. Táto technológia má veľkú budúcnosť hlavne preto, že využíva už zabudované materiály v konštrukcii vozovky, ktorá za dobu prevádzky stratila únosnosť a stabilitu. Recyklážne technológie sú vysoko produktívne a nevytvárajú odpady. Určite čoskoro nájdú svoje miesto aj pri rekonštrukcii ciest na Slovensku.

Kationaktívne asfaltové emulzie vyrábané vo výrobní vo Zvolene sa uplatňujú nielen na Slovensku, ale vďaka úzkej spolupráci so sesterskou spoločnosťou BOHEMIA BITUNOVA každoročne vyvážame 2/3 výroby do Českej republiky, čo svedčí o vysokej kvalite emulzie, lebo v Čechách emulzné technológie majú veľkú tradíciu a vďaka domácim firmám musia čeliť značnej konkurencii.

Naše skúsenosti a poznatky získané pri takmer 15 ročnej činnosti v oblasti emulzných technológií uplatňujeme aj v spolupráci s výskumom a v legislatívnej oblasti, kde sa v poslednom období podieľame tiež na transformácii európskych noriem pre emulzie, emulzné technológie a skúšobníctvo.

Spoločnosť C.S.BITUNOVA vlastní od roku 1998 certifikát systému riadenia ISO 9001 a od roku 2005 vlastní certifikát vnútropodnikovej kontroly SK 09.

Ing. Karol Štraus
riaditeľ spoločnosti
C.S.BITUNOVA spol. s r.o.

PREDSTAVUJEME SKUPINOVÝCH ČLENOV

Pobočka Slovenskej cestnej spoločnosti pri VÚD a.s. Žilina

Pobočka Slovenskej cestnej spoločnosti pri Výskumnom ústave dopravní, a.s. Žilina bola založená v roku 2005. Počtom členskej základne patrí pobočka medzi najmenšie (v súčasnosti 8 členov).

Už v prvom roku činnosti pobočky, novembri 2005, sme v Bratislave pre United Nations Trans-European North – South Motorway organizovali medzinárodný workshop pod názvom „1st TEM Master Plan Follow-up meeting“. V júni 2006 sme v Bratislave organizovali medzinárodný seminár

pod názvom „TEM Master Plan Forecasting Methodology Workshop“.

Pre predsedníctvo Slovenskej cestnej spoločnosti naša pobočka zabezpečuje vydávanie štvrťročníka „Spravodaj SCS“ a prevádzku novej internetovej stránky (www.cestnaspol.sk).

Pobočka sa podujala organizovať pre pracovníkov cestného hospodárstva technické exkurzie s cieľom poskytnúť účastníkom technickej exkurzie informácie o aktuálnom stave a očakávanom vývoji v oblasti cestného rezortu,



úspešných projektoch v cestnom staviteľstve, o príprave a výstavbe cestnej siete v krajinách Európskej únie a zároveň obohatiť účastníkov o nové poznatky.

Exkurzia je určená pre odbornú verejnosť z cestného hospodárstva.

Koncom roka 2005 sa začali prípravy na I. technickú exkurziu s názvom „Cestami Európskej únie I.“ do Rakúska. V rámci technickej exkurzie sme pre účastníkov pripravili prehliadku novej rýchlostnej cesty S1 Schwechat – Vösendorf, ktorá je súčasťou nového viedenského okruhu a prevádzku súkromnej alpskej cesty Felbertauernstrasse. Súčasťou kultúrnej časti technickej exkurzie bola návšteva mestečka Hallstatt, ktoré je zapísané ako kultúrne dedičstvo UNESCO, ďalej kláštor v Melku, zámokký hotel Ort v meste Gmunden, najväčšie vodopády v Rakúsku - Krimml a tiež sme navštívili kúpeľné mesto Bad Gastein.

V čase uzávierky tohto čísla Spravodaja SCS sa uskutočnila 2. technickú exkurziu „Cestami Európskej únie II.“ do Rakúska. V rámci exkurzie sa účastníci oboznámili s postupom prác na výstavbe diaľnice A6 Kitsee – Parndorf, ktorá diaľnične prepojí Bratislavu a Viedeň. Lákadlom bola aj prehliadka mostných objektov na alpských diaľniciach a rýchlostných cestách (obr. 1), no predovšetkým prehliadka vysokohorských ciest Maltatal a Grossglocknerstrasse (obr. 2). V rámci kultúrnej časti účastníci technickej exkurzie navštívili aj Múzeum Porsche v meste Gmünd (obr. 3), Múzeum alpskej prírody a absolvovali prehliadku okolia vodného diela Kölnbrein.

V budúcom roku pobočka pripravuje



je dve technické exkurzie do krajín Európskej únie.

Technická exkurzia Cestami EÚ III. je plánovaná po cestách Českej republiky, Nemecka a Rakúska, spojená s prehliadkami výstavby diaľnic A94 a A6 v Nemecku, D8 v Českej republike, prehliadka zámok kráľa Ludwiga II. Bavorského, návšteva svetoznámeho kúpeľného mesta Karlove Vary, návšteva múzea automobilky Škoda.

Technická exkurzia Cestami EÚ IV. je naplánovaná po cestách Francúzska a Švajčiarska. Nosným programom bude návšteva 23. svetového cestného kongresu v Paríži.

Zároveň sa pobočka chce zamerať aj na organizovanie firemných prezentačných workshopov.

Všetkým cestárom želim veľa úspechov, elánu, dobrú spoluprácu s našou pobočkou a účastníkom technických exkurzií veľa nových poznatkov a námetov.

Ing. Peter Hronský
predseda pobočky



Srdečne blahoželáme našmu jubilantovi:

Ing. Dušan Štofa
60 rokov, člen predsedníctva SCS
Regionálne cesty Bratislava a.s.



Navždy nás opustil:

prof. Ing. Ján Čorej, CSc.
27.8.1942 – 25.7.2006

Spravodaj SCS pre členov Slovenskej cestnej spoločnosti vydáva Slovenská cestná spoločnosť • Redakčná rada: host' doc. Ing. Ján Šedivý, CSc., Ing. Dušan Štofa, prof. Ing. Ivan Gschwendt, Dr.Sc., Ing. Alojz Medvec • Grafický návrh a tlač: pobočka Slovenskej cestnej spoločnosti pri VUD, a.s. Žilina • Adresa: Čučoriedková 6, 821 07 Bratislava • Telefón: 02/43410195 • Fax: 02/43428035 • E-mail: spravodaj@cestnaspol.sk • Nepredajné