

ZÁVER

Technologickým vývojom cementobetónové vozovky dospeli do štádia, že sa užívateľským komfortom plne vyrovnajú asfaltovým vozovkám, dokonca svojimi viacerými kvalitatívnymi vlastnosťami predčia vozovky asfaltové.

Celkové náklady na výstavbu cementobetónových krytov vozoviek (zriaďovacie náklady a opravy a údržba) sú podstatne nižšie ako u netuhých asfaltových vozov-

iek, kde je pravidelná obnova v cca 5 až 7 ročných cykloch technologickou nevyhnutnosťou.

Slovensko výrazným spôsobom zaostáva v aplikácii cementobetónových krytov vozoviek za priemerom v zahraničí. Tento stav pri dnešnej intenzite dopravy silne prispieva k zhoršujúcemu sa stavu našich dopravných komunikácií.

Je nanajvýš žiadúce, aby sa aj u nás, najmä pri realizácii nových dopravných

stavieb a postupne aj obnovách, aplikovali tuhé cementobetónové kryty vozoviek, ktoré sú v celkovom hodnotení veľmi efektívnymi vozovkami s dlhou životnosťou. Prispelo by to výrazným spôsobom k zlepšeniu stavu našej dopravnej siete.

*Ing. Milan Hudec
Holcím, a. s.
Bratislava*

ŽIVOTNÍ JUBILEUM ING. VLADIMÍRA TVRZNÍKA, CSc.

Jubilant se narodil v listopadu 1923 v Domaslovicích u Českého Dubu. Doba okupace se podepsala na životě jeho rodiny, která byla vystěhovávána z pohraničí, a proto na vysokou školu, fakultu inženýrského stavitelství ČVUT, přichází až v roce 1947. Po jejím ukončení s vyznamenáním v roce 1952, je po krátké projekční praxi přijat ke studiu vědecké aspirantury u profesora Bechyně, které bylo základem jejich celoživotního přátelství. Tématem jeho disertační práce byly betonové obloukové mosty, které úspěšně uplatnil následně v praxi.

Jako projektant Dopravoprojektu v Praze navrhl Ing. Tvrzník obloukový most přes Vltavu ve Zbraslavi o rozpětí 86 m, postavený podle jeho patentu bez skruže technologií samonosné svařované výztuže v letech 1961 až 1964. O deset let později byl podobnou technologií, opět dle jeho návrhu, postaven most přes Ohři u Lokte s rozpětím 126 m. Tato technologie byla uplatněna i při soutěži na přemostění nuselského údolí na počátku 60. let, kdy návrh jubilanta postoupil do druhého kola a byl oceněn odměnou. Kromě technologie samonosné svařované výztuže, kterou uplatnil i při návrhu přemostění Vltavy u Roztok pro zavěšenou konstrukci, byl též iniciátorem výstavby mostů z předpjatého betonu na výsuvné skruži. Konkrétně mostu ve Hvězdonicích na dálnici D1 z počátku 70. let, kdy působil ve funkci ředitele Pragoprojektu, projektového, inženýrského a konzultačního ústavu pro silniční a mostní stavby v Praze. Byl jeho zakladatelem, získal pro něj spolupracovníky, sídlo v Praze 4 Na Ryšánce i pozemky pro výstavbu řadových domků pro zájemce z řad zaměstnanců.

Druhou, neméně úspěšnou oblastí jubilanta, je jeho činnost v zahraničí. V roce 1964 byl přijat v konkurzu na mostního inženýra Generálního ředitelství silnic a mostů (SORB) v Bagdádu, kde setrval do roku 1968. Toto období lze charakterizovat velkým pracovním nasazením jubilanta, který vyprojektoval, dozoroval



a dovedl do realizace řadu mostních projektů, ale současně vytvořil obraz prvotřídního českého stavebního inženýra v Iráku. Toto vše se zúročilo při jeho druhém, téměř sedmiletém pobytu v Bagdádu, tehdy již jako hlavního zahraničního experta SORBu, kdy počet českých inženýrů pod jeho vedením dosáhl až šedesáti, při výstavbě nového mezinárodního letiště.

Z řady dalších zahraničních aktivit jubilanta je nutné zmínit účast v mezinárodním týmu expertů pro posouzení dopravní sítě na celém africkém kontinentu na přelomu let 1968 a 69. Později se zasadil o účast Pragoprojektu na projektu Transsaharské dálnice, resp. supervize významných mostních staveb v Sýrii a v dalších zemích.

Jubilant vždy byl a stále je aktivním účastníkem odborných konferencí, kongresů a autorem celé řady článků

a pojednání, ve kterých se kriticky dotýká problémů současného mostního stavitelství.

Přes svůj důchodový věk spolupracuje s pražskou kanceláří projektové a konzultační firmy Mott MacDonald jako poradce pro mosty. Zde se podílel na kritickém zhodnocení původní koncepce výstavby 80 km dálnice D 47 a na přípravě a zpracování podkladů pro novou koncepci postupu opravy Karlova mostu v Praze.

Za celoživotní práci a aktivitu ve své inženýrské i manažerské činnosti se jubilantovi dostalo řady ocenění jak v zahraničí, zlatá medaile prezidenta SORBu, a některých významných světových stavebních firem, tak u nás. V roce 1999 obdržel mimořádné uznání Ministerstva dopravy a spojů ČR a v roce 2001 čestné členství České betonářské společnosti ČBSI.

Jménem všech dřívějších i dnešních spolupracovníků a všech přátel přejeme Vladimíru Tvrzníkovi další léta plná aktivní činnosti a životní pohody.

Ing. Karel Dahinter, CSc.