

## Vážení čtenáři, kolegové tuneláři,

(v tom správném a dobrém slova smyslu), do vašich rukou se dostává další číslo našeho časopisu Tunel, časopisu České tunelářské asociace a Slovenskej tunelárskej asociácie. Je skutečností, že v České republice na rozdíl od Slovenska nepanují zrovna časy hojnosti, ba co více je zřejmé, že ani jen tak panovat nezačnou. V tuto chvíli se vlastně realizuje pouze železniční tunel u Ejpovic na Plzeňsku, pokud nepočítáme doposud nezprovozněné dva tunely na dálnici D8 (Prackovice, Radejčín). Ani příprava dalších projektů zatím nepředstavuje pozitivní vyhlídky. Na Slovensku je stav o poznání lepší s probíhající výstavbou tunelů Považský Chlmec, Ovčiarско, Svrčinovec, Poľana, Žilina a Višňové a s celou řadou dalších připravovaných projektů.

Přes tuto skutečnost a s přihlédnutím k faktu, že právě proběhla konference Podzemní stavby Praha 2016, kde se aktuální projekty dostatečně představily, je velice příjemné, že i toto číslo časopisu Tunel přináší nové články z tunelářského prostředí České republiky. To není nacionalistická proklamace, ale jednak příjemné zjištění, že stále máme řadu zajímavých témat z oblasti výstavby a provozu tunelů, o které je přínosné se podělit, ale zároveň i pobídkou pro všechny účastníky slovenských projektů, aby se se svými zkušenostmi a poznatky rozdělili se čtenáři časopisu.

V krátkosti mi prosím dovoluje obsah tohoto čísla představit.

Velká část časopisu je věnována požární bezpečnosti tunelových staveb. Téma mnohokrát probírané, často až zneužívané, ale zcela nepochybně závažné. Na otázky využití protipožárních, nebo spíše požárně odolných materiálů z produkce společnosti Promat, včetně jejich aplikace na tunelovém komplexu Blanka, odpovídají první dva články. Navíc doplněné o téma provedených požárních zkoušek v tunelu Runehamar v Norsku.

Šíří informací o tunelovém komplexu Blanka pak doplňuje podrobný popis požárního větrání shrnující zkušenosti projektanta od prvotních úvah až po odzkoušení, doladění a ověření realizovaného díla. Posledním tématem na téma Blanky, přesněji tunelů Brusnického, Dejvického a Bubenečského, je odpověď všem pochybovačům o technických důvodech, resp. dopravní vhodnosti a funkčnosti této výjimečné stavby. Už prvotní zkušenosti z provozu tunelu totiž potvrzují předpoklady a cíle projektu.

A abychom se netočili jen okolo tunelového komplexu Blanka, můžeme najít řadu zajímavých informací o rozsahu železničních tunelových staveb, ale i jejich budování a technických specifikách v sousedním Německu. Tento článek rozhodně vede k zamyšlení. Stejně tak i jediný článek s geotechnickým tématem o ražbě v poruchových zónách. Jako by se zdálo, že s odlivem projektů zmizely i technické a teoretické problémy při jejich realizaci. Myslím, že by tomu mělo být právě naopak a že bychom měli přechodné období (v to pevně věřím) využít pro rozšíření našich vlastních znalostí a zkušeností o zkušenosti přenesené. A právě proto zde jsou stránky časopisu Tunel!

Věřím milé čtenářky a milí čtenáři, že aktuální číslo časopisu Tunel se řadí k množství čísel časopisu předešlých a patřících svou odbornou úrovní k ceněným časopisům i mimo české a slovenské kraje. Věřím, že budou pro vás informace zajímavé a přínosné, a že se ke stránkám časopisu budete i nadále rádi vracet.

Srdečně zdraví

*Ing. PAVEL ŠOUREK, člen redakční rady a odborný redaktor*

## Dear readers and colleagues,

arriving in your hand is the new issue of our Tunel journal published by the Czech Tunnelling Association and the Slovak Tunnelling Association. It is the fact that the presence is not just the time of abundance that, in contrast with the Slovak Republic, currently reigns in the Czech Republic, but what's more, it is obvious that it will not any soon. As a matter of fact, the railway tunnel near Ejpovice in the region of Plzeň is the only tunnel being currently under construction, if we do not count in the two tunnels on the D8 motorway which have not been brought into service yet (the Prackovice and Radejčín). Not even the preparation of new projects for the time being represents positive outlooks. The condition in Slovakia with the ongoing construction of the Považský Chlmec, Ovčiarско, Svrčinovec, Poľana, Žilina and Višňové tunnels and a number of other projects under preparation is considerably better.

Despite this fact and with respect to the fact that the conference Underground Construction Prague 2016, where the current projects were sufficiently introduced, has just ended, it is very nice that even this Tunel journal issue brings new papers from the environment of tunnel builders in the Czech Republic. This is not a nationalistic proclamation. It is a pleasant finding that we still have many interesting topics from the field of construction and operation of tunnels sharing of which is beneficial, and, in addition, it is encouragement for all participants in Slovakian projects to share their experience and knowledge with the journal readers.

Allow me, please, to briefly introduce the content of this issue.

A large part of the journal is dedicated to the fire safety of tunnel structures. This topic has been many times discussed, often even misused, but undoubtedly serious. Questions regarding the use of fireproof, or rather fire resisting materials from the production program of the company of Promat, including their application to the Blanka complex of tunnels, are answered by two initial papers. They are in addition complemented by the topic of fire tests carried out in the Runehamar tunnel, Norway.

The broad information about the Blanka complex of tunnels is further complemented by a detailed description of the fire ventilation summing up the experience of the designer from initial considerations up to testing, tuning and verifying the completed work. The last paper on the topic of the Blanka, more specifically the Brusnice, Dejvice and Bubeneč tunnels, provides an answer to all doubters regarding technical reasons, respectively traffic suitability and functionality of this exceptional project. The reason is that even the initial experience from the complex of tunnels confirms the correctness of the project assumptions and objectives.

And, not to circle only round the Blanka complex of tunnels, we can find lots of interesting information about the extent of railway tunnel structures, their construction and technical specifications in neighbouring Germany. This paper certainly leads to rumination. The same applies to the only paper on a geotechnical theme about driving tunnels through fault zones. It seems as if technical and theoretical problems of the realisation of tunnels have disappeared with the outflow of tunnel construction projects. I suppose that it should be just the opposite and we should use the interim period (I firmly believe that interim) for expanding our own knowledge and experience to cover even transferred experience. And this is just the reason why Tunel journal pages are here!

I believe, dear readers, that the current issue of Tunel journal rates itself among the many previous issues belonging through their professional level among journals valued even outside Czech and Slovakian countries. I believe that the information will be interesting and beneficial for you and you will be happy to return to the journal pages even in the future.

Cordially greeting you

*Ing. PAVEL ŠOUREK, Member of the Editorial Board and Technical Editor*

