



3. marca 2026

Tunel Španí Háj je prerazený! Práce v úseku trate Poprad-Tatry – Vydrník pokračujú

Razenie kľúčového objektu modernizácie trate Poprad – Košice sa začalo **18. júna 2025** a už 26. februára 2026 došlo k prerazeniu poslednej časti tunela s dĺžkou 711 metrov. Pri priemernom dennom postupe razenia približne 3,5 metra ide o mimoriadne priaznivý časový výsledok, ktorý potvrdzuje vysokú technickú pripravenosť aj efektívnu organizáciu výstavby tohto náročného dopravného diela.

ŠPANÍ HÁJ – Tunel dosahuje celkovú dĺžku 711 m, pričom razená časť predstavuje 672 m. Na oboch portáloch sa tunelrazil aj hĺbeným spôsobom v dĺžke 36 m na východnom portáli a 3 m na západnom portáli. Razenie prebiehalo v 60 technologických blokoch so štandardnou dĺžkou bloku 12 m. Súčasťou tunelovej rúry je aj 28 výklenkov slúžiacich na prevádzkové a bezpečnostné účely.

„Rýchle a zároveň precízne razenie tunela je výsledkom dôsledného plánovania, odbornej pripravenosti a flexibilného prístupu realizačného tímu. Som rád, že aj napriek vysokej technickej náročnosti ide o efektívny posun v rámci tejto stavby,“ zhodnotil generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Miroslav Garaj.

Tunel Španí háj sa nachádza na okraji geomorfologického celku Kozie chrbty, ktorý je charakteristický výraznou geologickou rozmanitosťou a výskytom strategických nerastných surovín. Trasa železničného tunela zároveň zasahuje do územia bývalého dobývacieho priestoru uránových rúd.

Zásadným faktorom, ktorý mal výrazný vplyv na realizáciu, bola aj skutočnosť, že rozsah a presná poloha historických banských diel, rovnako ako intenzita uránovej mineralizácie horninového masívu, neboli v čase spracovania projektovej dokumentácie úplne známe. Dostupné archívne materiály neposkytovali dostatočne presné informácie o priebehu pôvodných dobývacích priestorov, ani o výskyte lokálnych geochemických anomálií, pričom tieto podmienky sa naplno prejavili až počas samotného razenia tunela.

Stret s historickými banskými dielami

V dôsledku intenzívnej historickej banskej činnosti tunelová trasa pôdorysne križovala viaceré opustené banské diela, ktorých presná poloha nebola vždy jednoznačne zdokumentovaná. Táto skutočnosť bola pre Združenie pod Dubinou výzvou. Počas razenia sa preto priebežne robili kontrolné predvrty slúžiace na overenie ich skutočnej polohy a vzdialenosti od obrysu razeného tunela.

V úsekoch, kde sa staré banské priestory nachádzali v bezprostrednej blízkosti razeného profilu, boli identifikované dutiny preventívne vyplnené betónovou zmesou. Cieľom týchto opatrení bolo eliminovať negatívny vplyv voľných priestorov na stabilitu horninového masívu, zabezpečiť dlhodobú spoľahlivosť železničnej infraštruktúry a zachovať vysokú úroveň bezpečnosti prevádzky. Systematický a operatívny prístup realizačného tímu tak významne prispel k minimalizácii geotechnických rizík počas výstavby aj následnej prevádzky tunela.



3. marca 2026

Monitoring uránových minerálov

Počas razenia bol v niektorých úsekoch potvrdený zvýšený obsah uránových minerálov v rúbanine, čo si vyžiadalo priebežné prispôsobovanie nielen technologických postupov, ale aj spôsobu nakladania s vyťaženou horninou či režimu jej dočasného uskladnenia. Musel sa tiež zvýšiť dôraz na operatívny inžinierskogeologický monitoring a pružné reagovanie realizačného tímu na aktuálne podmienky na čelbe razenia.

Vzhľadom na špecifické geologické pomery územia a historickú ťažbu uránovej rudy sa počas celej výstavby tunela venovala mimoriadna pozornosť radiačnej bezpečnosti. Vyťažená hornina bola denne kontrolovaná na prítomnosť rádioaktívnych izotopov, pričom výsledky meraní boli priebežne vyhodnocované v spolupráci s odborné spôsobilými pracovníkmi. Súčasťou bezpečnostných opatrení bolo aj kontinuálne monitorovanie ovzdušia v tuneli so zameraním na koncentrácie radónu, umožňujúce okamžitú reakciu pri prípadnom zvýšení hodnôt.

Zabezpečenie radiačnej ochrany

Všetci pracovníci pôsobiaci v podzemí boli vybavení osobnými dozimetrami na sledovanie individuálnej radiačnej záťaže. Popri operatívnych meraniach sa pravidelne vykonávali aj laboratórne analýzy horninového materiálu, ktoré určovali jeho ďalšie využitie v stavebných konštrukciách alebo potrebu uplatnenia osobitného režimu nakladania.

Prijaté opatrenia umožnili realizáciu výstavby tunela bez negatívneho vplyvu na zdravie pracovníkov, a zároveň bez rizika pre okolité životné prostredie.

Pre budúcu prevádzku tunela sa navrhli také konštrukčné riešenia, ktoré zaručia plnohodnotnú ochranu pred účinkami ionizujúceho žiarenia. Primárne aj sekundárne ostenie tunela, kombinujúce striekaný betón s monolitickou železobetónovou konštrukciou, vytvára účinnú bariéru, ktorá spoľahlivo tieni prípadné zvyškové prírodné žiarenie horninového masívu. Tento komplexný prístup zabezpečuje, že tunel bude bezpečný nielen počas výstavby, ale aj po celú dobu svojej prevádzky.

O ŽSR – správcovi infraštruktúry

ŽSR sú správcom infraštruktúry a podľa zákona sú prevádzkovateľom železničnej dráhy na území Slovenska. Vyplýva im z toho povinnosť zabezpečovať a obsluhovať celoštátne a regionálne dráhy a organizovať na týchto dráhach dopravu pre všetkých prevádzkovateľov dopravy v zmysle dopravnej politiky štátu, a to bez akýchkoľvek diskriminačných obmedzení. V svojom portfóliu majú ŽSR v správe železničné trate (normálneho, širokého aj úzkeho rozchodu), trakčné vedenia, železničné tunely a mosty, železničné priecestia či železničné stanice.

Petra Lániková
hovorkyňa

hovorca@zsr.sk
+421 902 082 531



zeleznice_slovenskejrepubliky



Železnice Slovenskej republiky – ŽSR



Železnice Slovenskej republiky