

DIAGNOSTIKA A PRÍPRAVA REKONŠTRUKCIE BÝVALÉHO ŽELEZNIČNÉHO TUNELA PRI OŽĎANOCH

DIAGNOSTIC SURVEY AND RECONSTRUCTION OF THE FORMER RAILWAY TUNNEL NEAR THE VILLAGE OF OŽĎANY

TEXT Peter Havlíček, Peter Paulík, Jakub Gašpárek

Článok sa zaoberá diagnostikou bývalého železničného tunela pri obci Ožďany a jeho rekonštrukciou. Tento 160 m dlhý tunel je prvým opusteným železničným tunelom na Slovensku, ktorý bude po rekonštrukcii slúžiť v rámci novej cyklotrasy.

This article deals with a diagnostics of a former railway tunnel near the village of Ožďany and its reconstruction. This 160 m long tunnel is going to be the first abandoned railway tunnel in Slovakia, which will serve, after its reconstruction, on a new cycling route.

Na území Slovenska boli za posledných 20 rokov zrušené štyri železničné trate patriace pod správu Železníc Slovenskej republiky (ŽSR). Ako hlavný dôvod zrušenia je uvádzaný vo väčšine prípadov nezáujem o prevádzkovanie dopravy na trati zo strany dopravcov a ich nevyhovujúci technický stav. Táto situácia komplikuje životy najmä občanom menších obcí, ktorí túto dopravu často využívali v minulosti a dnes sa musia spoľahnúť len na autobusovú dopravu, prípadne individuálnu automobilovú dopravu. Tieto staré, už nevyužívané trate postupne rýchlo zarastajú vegetáciou a sú odsúdené na úplný zánik. S požiadavkami na ekologickosť dopravy a zvyšujúcimi sa nárokmi na ochranu životného prostredia môžu tieto trate dostať druhú šancu vo forme cyklistickej infraštruktúry, ktorá môže slúžiť nie len na presun, ale aj na oddych. To si vyžaduje rozsiahlu rekonštrukciu a prebudovanie celej trate tak, aby vyhovovala normám pre cyklistickú infraštruktúru, vrátane rekonštrukcie všetkých objektov na trati ako sú mosty a priepusty. Vedenie cyklotrás cez tunely je na Slovensku veľkou raritou a ich počet je veľmi malý. Novo budovaná cyklotra-

sa Rimavská Sobota – Poltár sa zaraďuje medzi tieto rarity a bude vedená starým, približne 160 metrov dlhým železničným tunelom. Bude to prvá cyklotrasa na Slovensku, ktorá povedie cez bývalý nevyužívaný železničný tunel. Na účely zrealizovania takéhoto projektu je nutné vykonať diagnostiku a navrhnúť vhodný spôsob rekonštrukcie na ďalšie predĺženie životnosti.

História

Železničný tunel v Ožďanoch bol vybudovaný na trati č. 175 Rimavská Sobota – Poltár rakúskou tunelovacou metódou a bol uvedený do prevádzky v roku 1912 [1]. Tunel bol budovaný postupne podľa schémy na obr. 1, so začiatkom s razením spodnej smerovej štôlne (1), z ktorej sa prešlo zálomom (2) ku stropu, kde sa vyzarila horná štôlňa (3). Z nej sa potom rúbalo do strán a do hĺbky na šírku celej kaloty. Práce boli organizované postupne po pásoch – pracovných záberoch –, pravdepodobne na šírku jedného segmentu dlhého 6 m, so stálym dopĺňovaním výdrevy. Celkový počet segmentov je 26. Po vyrúbaní kaloty sa prerazila stropná časť medzi hornou a spodnou štôl-

ňou a horná časť výdrevy sa podoprela zdola stĺpmi. Následne sa prešlo k výlomu celého profilu (5) a betonáži základov k záveru klenby (6–8). V ostení boli počas jeho betonáže vynechané odvodňovacie otvory, nakoľko v minulosti neexistovali technologické postupy a vhodné materiály na izolovanie ostenia, ktorými mohla voda odtekať z priestoru za ostením. Tunel bol navrhnutý ako jednokoľajový a z dôvodu bezpečnosti sa v tuneli nachádzajú celkovo štyri výklenky cca v jeho tretinách dĺžky. Schematický priečny rez tunelovou rúrou je na obr. 2. Pri vstupných portáloch tunela sa nachádzajú gravitačné betónové oporné múry s krídlami dĺžky 9,2 až 10,6 m. Dĺžka tunela je okolo 160 m.

Diagnostický prieskum tunela v Ožďanoch

Diagnostický prieskum sa vykonával len v rozsahu podľa zadania a finančných možností investora, aj keď vzhľadom na dĺžku tunela a rozsah porúch by si prieskum vyžadoval väčší objem prác. Podrobné zameranie tunela sa uskutočnilo v prvej polovici roku 2019 a bolo realizované firmou ProPonti v spolupráci s Katedrou