

Posouzení poddolovaného území v trase rekonstrukce železniční tratě v úseku Chomutov - Kyjice

Posouzení trasy plánované rekonstrukce železniční tratě v úseku Chomutov - Kyjice znalcem v oboru těžba, vlivy poddolování je zpracováno na základě objednávky zaslané elektronickou zprávou dne 27.11.2020 paní Martinou Urbanovou ze společnosti PROJEKT servis spol. s r.o. se sídlem v Praze 9, u Elektry 830/2b.

Výsledkem posouzení je zhodnotit trasu plánované rekonstrukce s ohledem na ČSN 73 0039 „Navrhování objektů na poddolovaných územích“ a v případě potřeby navrhnout omezující opatření pro projektovaný stavební záměr.

Objednatel znalci poskytl:

- Přílohu „Celková situace stavby“ z projektu „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“ z 10/2019 se zákresem rozsahu rekonstrukce na podkladu mapy povrchu v měřítku 1 : 10 000.
- Vyjádření ČGS k dokumentaci pro stavební povolení „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“ čj. ČGS-441/20/615*SOG-441/0611/2020 ze dne 26. srpna 2020.

Pro objektivní posouzení poddolovaného území bylo nutné:

- prostudovat dochovanou mapovou a písemnou dokumentaci předmětné oblasti ve Státním okresním archivu Most, pracoviště Velebudice (SOA Velebudice).
- prostudovat on – line aplikaci České geologické služby „Důlní díla a poddolování“.
- prostudovat dostupné archivované geologické vrty zkoumané oblasti.
- provést pochůzku zkoumané oblasti a blízkého okolí.

Součástí vyjádření ČGS je stručný popis geologické situace, charakteristika ložisek nerostných surovin a prognózních zdrojů a posouzení území z hlediska svahových nestabilit, včetně výčtu poddolovaných území popř. starých důlních děl s uvedením ID podle evidence ČGS, která by svojí polohou mohla ovlivnit plánovanou rekonstrukci. Bezprostředně do trasy železniční tratě zasahují tato důlní díla:

- Štola Jirkov – štola Marie (ID 1207).
- Jáma Bahnschacht (ID 3745) ústící do hlavní odtěžovací chodby.

Pro posouzení úložních podmínek uhelné sloje byly vybrány vrty z povrchu s psaným profilem Ot27, Ot34, Ot42 a Co204. Podle těchto vrtů se první uhlonosné vrstvy vyskytují v proměnlivé hloubce od 20 do 50 metrů. V žádném z těchto vrtů se ale nejedná o čistou uhelnou sloj, ale pouze o vrstvy jílu uhelnatého, lupku uhelného, xylitu apod., tedy o vrstvy s malým stupněm prouhelnění. Tyto vrstvy se vyznačují i velmi malou výhřevností

(do 10 MJ/kg), vysokou popelnatostí a znečištěním. Těžba těchto vrstev probíhala v minulosti z důvodu příznivé dostupnosti v malých hloubkách ve velmi omezeném rozsahu pomocí mělkých jam a šachtiček, popř. drobných dolů. Zpravidla neměla těžba dlouhého trvání pro silné přítoky vody. Nejrozšířenější dobývací metodou v tomto období bylo chodbicování. Při chodbicování se v uhelné sloji razily paralelně probíhající směrné a příčné chodby, mezi nimiž se ponechávaly uhelné pilíře, které se zpravidla již nedobývaly. Vyuhlený prostor se zpravidla nezakládal. Postupem času docházelo k samovolným závalům, zaplňování vytěžených prostor úlomky z nadstropu a z nadloží a prostor nad těmito důlními díly se konsolidoval. Jámy se po ukončení těžby zpravidla zasypaly vhodným materiálem – pískem, hlušinou, sutí nebo kaolinem.

V SOA Velebudice byla dohledána mapa z roku 1872 se zákresem jámy Bahnschacht včetně jednoduchého profilu. Podle tohoto profilu byla jáma 27 metrů hluboká, z toho 4,2 m tvořily uhlonosné vrstvy a 22,8 m nadložní vrstvy. Zajímavou informací je hladina důlních vod v hloubce cca 23 m. Ke štolě Marie nebyly dohledány žádné informace.

Po zhodnocení úložních poměrů, charakteru důlních děl a s ohledem na dobu provozování hornické činnosti (18. a 19. století) lze konstatovat, že stará důlní díla jáma Bahnschacht a štola Marie neovlivní rekonstrukci trati v úseku Kyjice – Chomutov a je možné stavbu ve smyslu ČSN 73 0039 „Navrhování objektů na poddolovaných územích“ zařadit do skupiny stavenišť „Staveniště V.“, tzn., že je možné stavbu založit na základě únosnosti základových půd bez omezujících opatření.

Po dobu realizace stavby doporučuji v terénu vhodným způsobem (dřevěným kolíkem, informační cedulkou apod.) vyznačit polohu jámy Bahnschacht ve staničení 60,411 km a polohu štoly Marie v úseku staničení od 57,609 km do 57,897 km (staničení odečtena z poskytnuté přílohy „Celková situace stavby“).

Posouzení jsem vypracoval jako znalec jmenovaný rozhodnutím Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8.11.2011, č.j. Spr 5848/2010-24 v oboru těžba, odvětví těžba uhlí, specializace hlubinné dobývání hnědého uhlí a vlivy poddolování.

Posouzení je zpracováno v rozsahu 2 stran.

V Mostě, 10.12.2020


Ing. Petr Stanislav

Pod Vinicí 64, 434 01 Most

