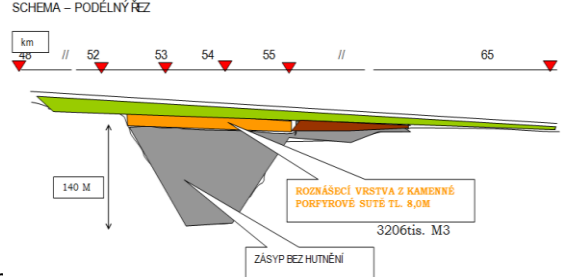
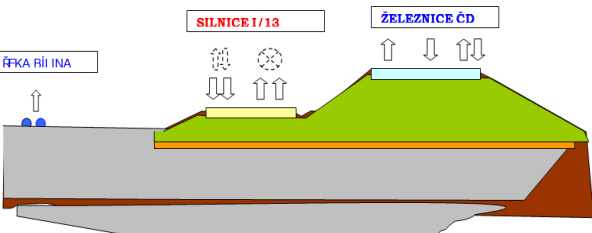





<p>Název díla:</p>	<p>Ervěnický koridor</p>	<p>Období výstavby</p>	<p>1964-1985, přeložky sítí 1979-1985</p>
<p>• Přeložka železniční 2-kolejné tratě, silnice a řeky mezi Mostem a Chomutovem.</p> <p>PŘELOŽKA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ TŘEBUŠICE CHOMUTOV , DEFINITIVNÍ PŘELOŽKA (TCH_DPT), S PŘELOŽKOU SILNICE I /13 A ŘEKY BÍLINY.</p> <p>SCHEMA – PODÉLNÝ ŘEZ</p>  <p>Obr . /schema</p> <p>SCHEMA - PŘÍČNÝ ŘEZ</p> 		<p>Generální projektant</p>	<p>SÚDOP Praha</p>
		<p>Zhotovitel</p>	<p>Stavby silnic a železnic, s. p.</p>
		<p>Uživatel</p>	
		<p>Provozovatel</p>	
		<p>Komentář: Železnici, silnici I. třídy a koryto řeky Bíliny bylo třeba převést přes nezahutněný, zakladačem volně sypaný násyp z jílovitých zemín. Výsledné řešení navrhla -po obsáhlých konzultacích - expertní skupina s prof. Dr. Ing. Aloisem Myslivcem zhruba takto: násyp byl překryt 8 m vysokou vrstvou porfyrové dobře ztuhnuté sítě z úpatí Krušných hor, která tlumí a rovnoměrně plynule vyrovnává vlivy sedání „výsypek“. Po zahájení provozu je polovina tratí určena pro omezený provoz, na druhé polovině se provádí rekonstrukce k odstranění vlivu sedání. Tento postup se průběžně opakuje i na 4-pruhové směrově rozdelené přeložce silnice I/13. Vodoteč byla přeložena do 2 x 2 velkopřůměrových trub (1200 mm), které byly uloženy na rektifikačních stoličkách.</p>	
		<p>Železniční most přes kyjické údolí s vodní nádrží Újezd postavil DOPRASTAV s.p. Délka mostu je 414 bm. Most sloužil také pro provětrávání údolí, které bylo často postihováno hustou mlhou a znečištěným ovzduším. Na koruně železničního násypu je umístěna i železniční zastávka Jirkov.</p> <p>Vlevo: Pohled na most a těleso dráhy v roce 2013. Dole: Stav objektů v roce 1983</p>	
			

Podklady: archiv autora ; Wikipedia, prospekt SSŽ k 35 výročí založení společnosti.

Jméno a kontaktní adresa autora: Ing Jiří Hájek, hajekj.prosek@seznam.cz, tel: +420 739006262



Čtyřkolejná železniční trať je využívána vždy po polovině: 2 koleje jsou pojížděny, u 2 kolejích se opravuje vliv sedání násypového tělesa.

Stavba ervěnického koridoru byla vynucena postupem skrývkových prací v dané lokalitě, kterým v postupu bránily železniční trať, silnice I. třídy, řeka Bílina a další inženýrské sítě. Pro jejich přeložení nebyla k dispozici než jáma po vyuhleném prostoru lomů ČSA a JAN ŠVERMA, kterou bylo ale nutno předem zasypat.

Vlastnímu koridoru předcházela provizorní přeložka, postavená v letech 1977 - 1980

Ervěnický koridor je mohutný násep, který se zvedá ze dna uhelné pánve; začíná u Jirkova a vede po dlouhém násypu územím, kde se až do druhé poloviny 20. století nacházela obec Ervěnice (podle ní nese koridor svůj název) až k železniční stanici Třebušice v Komořanech u Mostu. Jeho délka je přibližně 11 km. Zřízen byl ve vyuhleném prostoru a tvoří základ pro přeložky dopravních a inženýrských sítí.

Po zemním tělese tvořeném důlní výsypkou vede železniční trať č. 130 Ústí nad Labem - Chomutov. Podél severního svahu probíhá silnice I/13 (též i evropská silnice E 442) a ještě blíže lomu Československé armády řeka Bílina svedená do potrubí 4xJs 1200 mm.

Koridor vznikl na hraně lomu ČSA a Jan Šverma (který dalším postupem přešel v lom Vršany). V roce 1964 bylo uvolněno místo pro jeho vytvoření, kdy docházelo k vyuhlení zásob uhlí a postupu směrem od koridoru. S tím jak těžba postupovala, tak byla v místě koridoru zakládána výsypka. V období od roku 1964–1985 bylo na trasu koridoru přemístěno 520 miliónů metrů krychlových skrývkových hmot.^[4] Předpokládalo se, že násep klesne první rok o cca 83 cm a pak bude klesat až o půl metru za rok. Proto tu byly postaveny čtyři koleje – po dvou se jezdilo, další dvě se průběžně opravovaly. Obdobně se postupovalo při překládce silnice a řeky Bíliny.

Součástí železniční části koridoru je i přemostění části vodní nádrže Újezd (viz obr.).

Na konci zatrubnění řeky Bíliny je ve výtokovém objektu malá vodní elektrárna (MVE Ervěnický koridor.)

K tomu ještě komentář z publikace 35. výročí založení SSŽ:

V průběhu výstavby bylo zřejmé, že dochází ke zpoždění. Z jednání na ústředních orgánech vyplynul závěr, že některé práce, zajišťované (dosud) prostřednictvím koncernového podniku DIVIL Komořany, převezme Ministerstvo stavebnictví ČSR, které pak určilo Stavby si Inic a železnic dodavatelem těchto prací. 2. června 1984 byl železniční provoz vlastním koridoru zahájen.

Pozn: text dostatečně nepostihuje technickou ani organizační charakteristiku stavby. Úpravy a doplňky budou vítány a mohou být zaslány na adresu Kanceláře ČSSI (cssi@cssi-cr.cz).

Podklady: archiv autora; Wikipedia, prospekt SSŽ k 35. výročí založení společnosti.

Jméno a kontaktní adresa autora: Ing. Jiří Hájek, hajekj.prosek@seznam.cz, tel: +420 739006262