

Ing. Karel Hladký, VÚHU, a.s.

Ervěnický koridor - jeho zrod, realizace a význam z hlediska báňsko-technického

Úvod

Se změnou politických poměrů po roce 1989 dochází u nás k zásadnímu přehodnocení, mimo jiné i v oblasti těžby nerostných surovin. Hlavním argumentem jsou devastační účinky těžby, nemírné či neúměrné tempo čerpání zásob a ekonomika těžby. Těžba a úprava těchto surovin byla do značné míry dotována státem. Po odbourání státních dotací začaly fungovat tržní mechanismy a řada organizací z tohoto důvodu zanikla či v krátké době zanikne.

Nejinak je tomu i při těžbě hnědého uhlí, která je označována za hlavní devastační prvek v severočeském regionu. Na devastaci území se samozřejmě velkou měrou podílí i oblast spotřeby hnědého uhlí, neboť největším odběratelem jsou elektrárny, situované v blízkosti uhelných lomů v pánvi. Zplodiny ze spalování hnědého uhlí jsou dalším hlavním zdrojem devastace území, mající negativní vliv na celé osídlení pánve.

Řešení této situace není jednoduché a není také krátkodobou záležitostí. Nejdostupnějším a nejrychlejším způsobem řešení je zásah do oblastí spotřeby, čili mimo jiné nahrazení hnědého uhlí jiným médiem, jehož spalování nevykazuje tolik škodlivých zplodin. Potom je nasnadě i útlum v těžbě hnědého uhlí, čímž bude dosaženo i zmírnění plošné devastace území při převážně používaném lomovém způsobu dobývání. Opatření v této oblasti jsou shrnuta ve vládním usnesení č. 444/91, kde jsou stanoveny mj. územní limity pro jednotlivé lokality Severočeského hnědouhelného revíru.

Hlavním a poněkud jednostranným argumentem odpůrců těžby v pánvi je tvrzení, že dochází k totální devastaci území zpřetrháním původních vazeb a narušení ekosystému krajiny, které již nelze vrátit původní funkci. Někdy dokonce tato argumentace zní z úst "ochránců přírody" jako obvinění, že devastace je hlavním cílem těžby a pracovníci těžebních organizací si v této devastaci obzvláště libují.

Je pravdou, že změny z titulu těžby jsou mnohdy nevratné, ale nelze těžební organizace obviňovat z toho, že pro zahlazení následků těžby nic neudělaly a že jejich počínání bylo zcela bezkoncepční. V této souvislosti je v hodnocení následků těžby a jejich eliminaci potlačován faktor času, protože vše v báňské činnosti je záležitost dlouhodobá, zpravidla přesahující život jedné generace. Totéž platí i pro přírodní děje.

Jedním z příkladů koncepčního a dlouhodobého řešení je výstavba Ervěnického koridoru, který je situován ve vyuhlených prostorách lomů Šverma a Čs. armády. Realizace Ervěnického koridoru umožnila nejen plynulé uvolňování předpolí lomů v enormně exponovaném území pro těžbu, ale také vrácení původní funkce do přirozeného údolí řeky Bíliny, zejména z hlediska komunikačního spojení oblastí Mostu a Chomutova a z hlediska vodohospodářského řešení oblasti. O jeho realizaci a významu z báňsko-technického hlediska pojednává tento článek.

1. Podmínky rozvoje lomů Komořanské oblasti

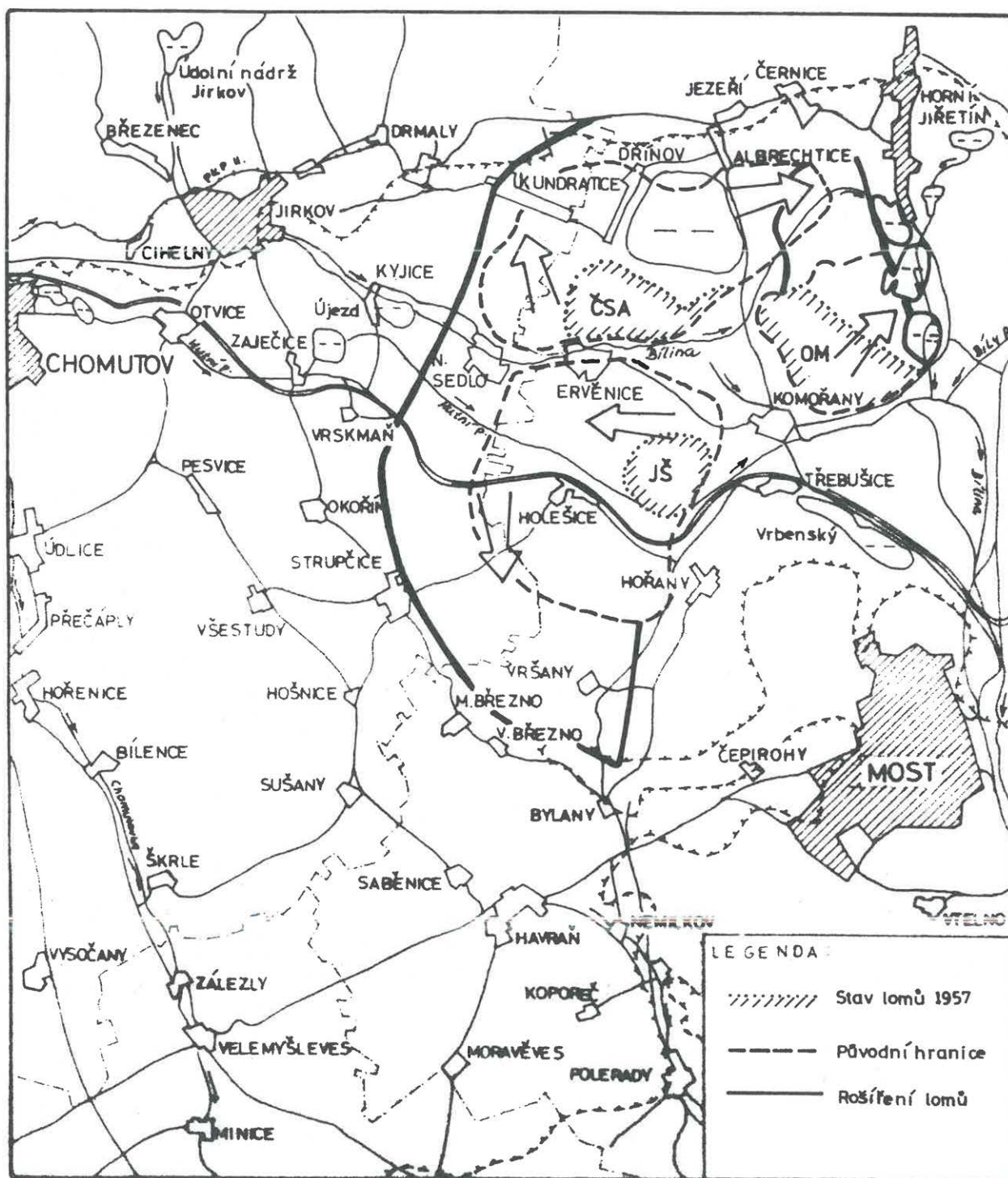
Počátek intenzivního rozvoje lomů Komořanské oblasti spadá do válečného období, kdy byly tyto lomy určeny jako surovinová základna jednak pro chemický kombinát, jehož hlavním produktem byly pohonné hmoty, a jednak pro zdejší elektrárny, jejichž výstavba byla spolu s chemickým kombinátem zahájena po obsazení pohraničí Německem. Byla to především vlastní elektrárna chemického kombinátu a elektrárny Komořany a Ervěnice II. Z územního hlediska jsou lomy situovány v údolí říčky Bíliny, která celé území včetně přilehlé oblasti Krušných hor odvodňuje. Územím dále procházely páteřní silniční a železniční komunikace, které spojovaly oblast Mostu a Litvínova s oblastí Chomutova a Jirkova.

Původně byl řešen rozvoj každého z lomů samostatně ve svých dobývacích prostorech, které do značné míry respektovaly povrchové objekty. V té době se nepředpokládalo úplné vytěžení uhelné sloje až k výchozu na úpatí Krušných hor. Teprve v průběhu druhé poloviny padesátých let je propracována řada variant rozvoje jednotlivých lomů na úrovni řešení oblasti se vzájemnými vazbami. Z těchto variant pak vyplývalo, že zásadním problémem rozvoje lomů Komořanské oblasti, kromě technických problémů spojených se vstupem porubních front lomů do větších hloubek a problematiky dobývání strmě uložených partií na výchozu sloje na úpatí Krušných hor, je vyřešení územních střetů (obr. 1).

V období od konce padesátých let byla silně rozvíjena oblast Chomutovska a byla vybudována městská aglomerace Chomutov - Jirkov, kam byla také převážně situována náhradní bytová výstavba za zrušené obce. Tím se zvýšila důležitost perfektního a co nejkratšího komunikačního spojení mezi oblastmi Most - Litvínov a Chomutov - Jirkov. Hlavním problémem však z pochopitelných důvodů bylo vyřešení vodohospodářské situace v oblasti. Bylo třeba nalézt takové řešení, které by umožnilo nejen odvedení vod z této oblasti a ochranu lomů, ale také zajištění bezporuchového zásobování průmyslových podniků Mostecka užitkovou vodou. Vyřešení tohoto problému bylo pak klíčovým momentem pro uskutečnění záměru úplného vyrubání sloje v celé šířce pánve.

Již v padesátých letech byl v duchu tehdejších poznatků a záměrů vybudován vodohospodářský systém, který po určitou dobu splňoval požadované funkce. Hlavním objektem tohoto systému byla retenční nádrž Dřínov, která spolu s nádržemi Nové Sedlo a Kyjice a Kyjickým přivaděčem chránila lomy od západu. Dále byla vybudována nádrž na Loupnici, která umožnila ochranu od východu. Vybudováním podkrušnohorského přivaděče a nádrže Jiřetín II bylo pak zajištěno i zásobování oblasti užitkovou vodou, když hlavním zásobním a havarijním prostorem byla nádrž Dřínov. Vybudováním tzv. III. etapy podkrušnohorského přivaděče a nádrže Zaječice se prostor pro těžbu lomů Šverma a Čs. armády dále rozšířil. Umožnil přechodné spojení front obou lomů a vytvoření společné vnitřní výsypky, jakož i další postup porubních front až ke trati ČSD Třebušice - Chomutov na straně Dolu J. Šverma a k podkrušnohorskému přivaděči a Dřínovské nádrži na straně Dolu Čs. armády (obr. 2). Nutno poznamenat, že trať v úseku Třebušice - Holešice byla již vlastně přeložkou, která byla provedena v padesátých letech.

Současně s tím muselo být zrušeno silniční spojení po silnici II/253, která jako nejfrekventovanější umožňovala nejkratší spojení mezi Mostem a Chomutovem. Frekvence této zrušené silnice byla převedena spojkou Komořany - Albrechtice do silnice I/13 a na silnici, odbočující ze silnice I/27 v Havraní a vedoucí přes Saběnice, Sušany, Hošnice, Všestudy a Pesvice do Otvic, kde se rovněž napojuje na silnici I/13.



OBR. 1 - ROZVOJ LOMŮ KOMOŘANSKÉ OBLASTI



OBR. 2 - STAV VODOHOSPODÁŘSKÝCH OBJEKTŮ PŘED PŘEVEDENÍM DO EK

2. Vlastní řešení

Za těchto podmínek bylo zřejmé, že provoz Dolu Čs. armády by musel být ukončen na hranici podkrušnohorský přivaděč - Dřínovská nádrž a postup Dolu Jan Šverma by umožnila pouze další jižní přeložka trati ČSD.

Tím, že by bylo umožněno propojení obou lomů a zřízení společných výsypek, nabízela se možnost vytvořit dalším postupem lomů a jejich výsypek těleso, do něhož by byly přeložky provedeny. Jednou z možností, jak časově sladit postupy lomů, bylo stanovení nových hranic dobývacích prostorů, a tím stanovení základních proporcí jak na straně porubní fronty, tak na společné vnitřní výsypce. Pak by se porubní fronty lomů k uvedeným překážkám přiblížily teprve tehdy, až bude těleso vnitřních výsypek v potřebné šířce vysypáno a navíc s dostatečnou časovou rezervou, nutnou pro vlastní výstavbu přeložek. Již v roce 1960 byl na Dole J. Šverma zpracován Ing. Z. Vránou návrh na rozšíření dobývacího prostoru Dolu Jan Šverma směrem na západ, do prostoru obce Nové Sedlo. Zvětšení dobývacího prostoru se prodloužily porubní fronty lomu na 4,0 až 4,5 km a tím se zpomalil postup dolu ve směru k trati ČSD. Současně na postupech vnitřních výsypek Ing. Z. Vrána prokázal, že lze těleso vnitřních výsypek dosypat v takovém čase, aby bylo možno provést přeložku trati přímo do tělesa výsypek do definitivní polohy bez další jižní přeložky. V návaznosti na tyto práce byla zkoumána možnost převedení řeky Bíliny ve vztahu k postupu Dolu Čs. armády v případě jeho rekonstrukce a intenzifikace. Podmínkou plynulého postupu bylo rovněž vyhověno, a tak se pomalu rodil Ervěnický koridor. Z těchto prací bylo již zřejmé, že myšlenka přeložení trati ČSD, řeky Bíliny a silnice I/13 do tělesa Ervěnického koridoru je reálná a prakticky znamená nejvýhodnější řešení. Navíc byla jako náhrada za nádrž Dřínov navržena nádrž pod Jirkovem, která by svým objemem nahradila Dřínovskou nádrž ve všech jejích funkcích, tzn. retenční (ochrannou), akumulaci a havarijní a navíc umožňovala lepší využití vody z povodí horní Bíliny. To vše se odehrálo v letech 1960 - 1963.

3. Těleso koridoru

Jak již bylo uvedeno, je těleso Ervěnického koridoru tvořeno společnými vnitřními výsypkami. Původní propočet stanovil objem nutného tělesa na 420 mil. m³. Těleso mělo být nasypáno v průběhu 20 let. Průměrná výška násypu je 110 m, nejvyšší mocnost násypu 130 m, největší převýšení 170 m. Násyp je založen na ukloněné podložce.

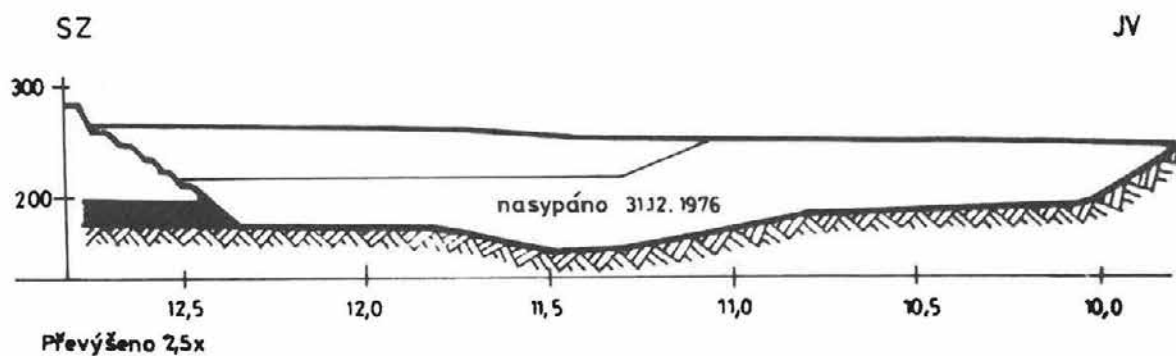
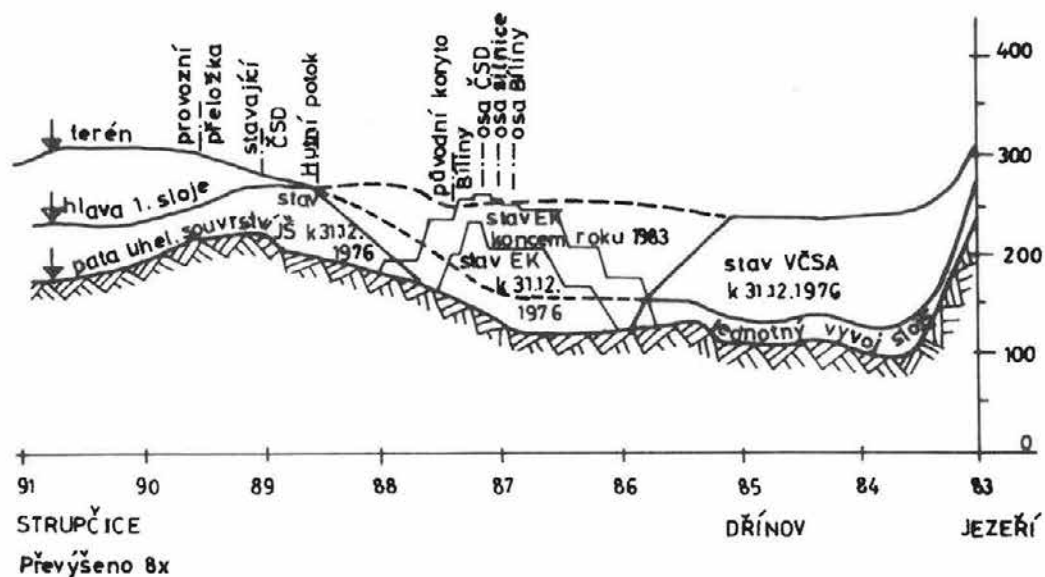
Těleso tvoří v podstatě 4 výsypkové etáže. Situace v příčném profilu je schematicky znázorněna na obr. 3. Podélný profil v trase řeky Bíliny objasňuje postupy sypání obr. 4.

Konečné uspořádání temene výsypky vyplynulo z požadavku výškového a směrového napojení a je patrné z obr. 3. Generální sklony svahů byly stanoveny posudkem VÚHU v Mostě ze září 1970 a pro maximální převýšení byly stanoveny na straně Dolu J. Šverma 1 : 6,5 a na straně Dolu Čs. armády 1 : 7,7, a to za předpokladu vhodného ukládání zakládacích materiálů a dokonalého odvodnění podložky.

Z těchto podmínek pak vyplývá vedení tras přeložek, jejich délky a napojení do celého stávajícího systému. Základní údaje o délkách přeložek: trať ČSD po nasypání tělesa v délce 5,0 km, řeka Bílina v délce 3,1 km a silnice v délce 3,6 km (obr. 5). To vše na ne zcela konsolidovaném tělese, přičemž poslední 2 km, vztaženo ve směru od Komořan, lze charakterizovat jako čerstvý násyp provedený báňskou technologií bez hutnění s mocností až 110 m. Tato skutečnost měla bezesporu vliv na provedení přeložek. Proto bylo

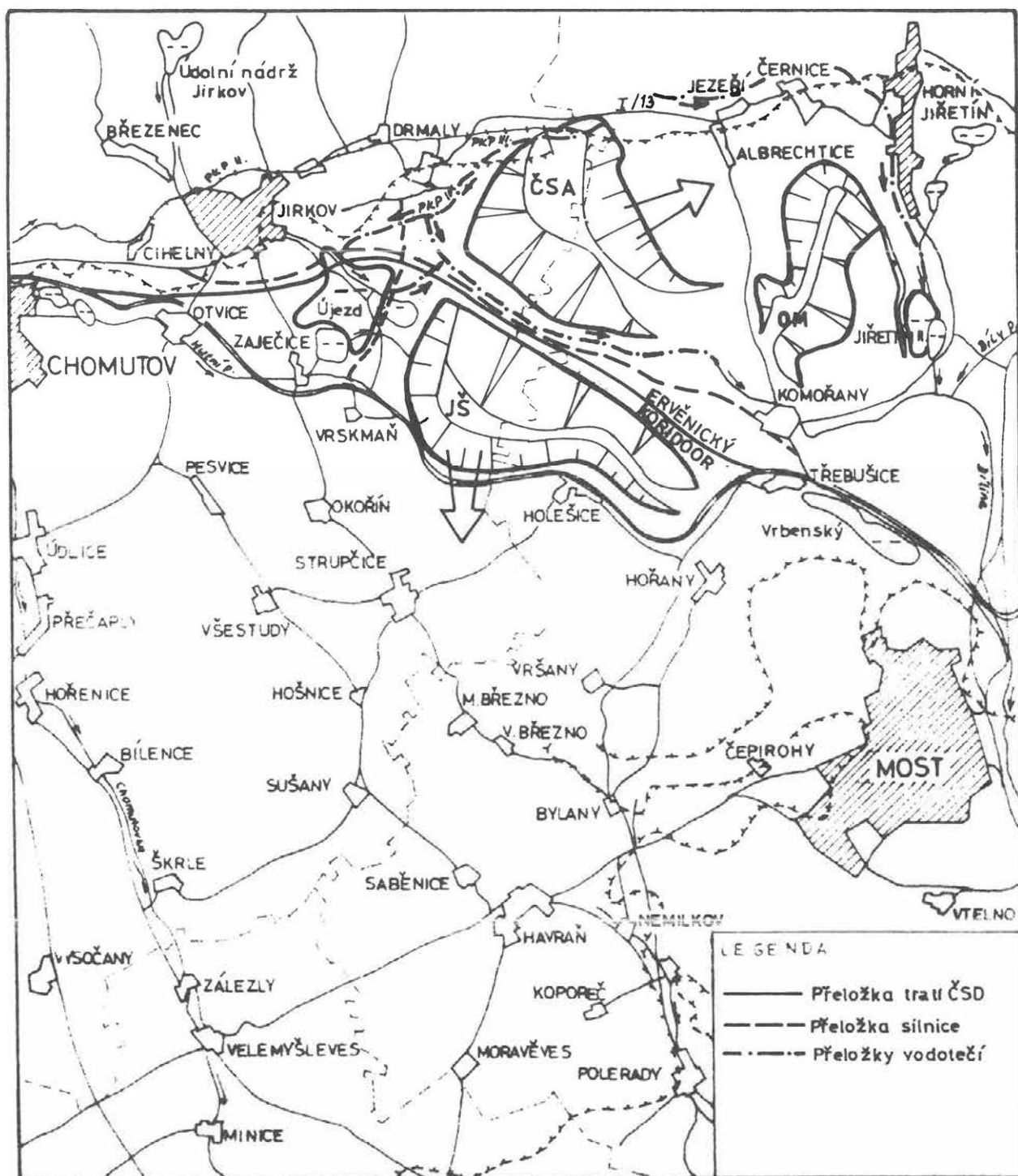
OBR. 3

PŘÍČNÝ PROFIL ÚZEMÍ JŠ A VČSA PO SOUŘADNICI 800



OBR. 4

PODÉLNÝ PROFIL V OSE BÍLINY



OBR. 5 - EK - DEFINITIVNÍ STAV PO ROCE 1984

rozhodnuto o převedení řeky Bíliny v první fázi potrubním o světlosti 4 x 1200 mm a provedení přeložky trati v úseku km 3,0 až 5,0 jako čtyřkolejnou, aby bylo možné vždy 2 koleje pojíždět a u 2 kolejí upravovat niveletu.

4. Výstavba Ervěnického koridoru

Sypání tělesa Ervěnického koridoru bylo zahájeno zakládáním na vnitřní výsypce lomu J. Šverma v roce 1957. Již tehdy byly zakládány partie, do kterých byla později provedena přeložka trati ČSD. Vnitřní výsypka lomu J. Šverma byla postupně vybavována výkonnými zakladači typu ZD 1800, resp. ZD 2100 (1958 - Z 59, 1967 - Z 73) a Z 2000 (Z 78). Z 2000 byl na stranu lomu J. Šverma převeden ze strany lomu Čs. armády (od r. 1973) v r. 1982. Na straně lomu J. Šverma byly zakládány také hmoty z lomu Čs. armády zakladačem Z 50, který byl převeden na nejsvrchnější etáž vnitřní výsypky lomu J. Šverma z Nové Albrechtické výsypky v roce 1962.

Úklon sloje na lomu Čs. armády umožnil nasazení výkonných zakladačů na vnitřní výsypce teprve od r. 1966, kdy byl nasazen zakladač typu ZD 2100 (Z 71). Do té doby byly hmoty do vnitřní výsypky zakládány pouze lopatovými rýpadly a převážná část skrývkových hmot byla zakládána na vnějších výsypkách Albrechtické, Hornojířetínské a od roku 1966 na Růžodolské výsypce.

Zakládání jednotlivých etáží bylo vedeno z otočných bodů obou lomů. Postupy pro propojení jam obou lomů byly řízeny operativně tak, aby bylo zajištěno maximální využívání volného prostoru, zejména na demarkaci lomů v projektované trase Ervěnického koridoru. Vznikem národního podniku v r. 1962, který sdružoval lomy Komořanské oblasti, byly možnosti koordinace mezi lomy výrazně organizačně podpořeny. V šedesátých letech byly rozvíjeny především spodní etáže výsypky a zakladač Z 50 zasypával prostor poblíž otočného bodu lomu Jan Šverma, kde se již tvarovalo temeno výsypky pro přeložku trati ČSD k napojení na stanici Třebošice. V sedmdesátých letech, zejména v 1. polovině, byly zasypávány spodní partie výsypky na proniku jam obou lomů a zakladač Z 50 dosypával k okolnímu terénu v prostoru bývalých Ervěnic. Zakládání bylo plynulé a dařilo se naplňovat plánované objemy. V postupu obou lomů však vznikaly disproporce a bylo nutné na ně reagovat změnou plánovaných tras přeložek posunem osy koridoru ve směru do prostoru lomu Čs. armády. Posunutím osy koridoru se zvyšoval nutný objem hmot pro vytvoření výsypkového tělesa. To také způsobilo, kromě změny sklonu svahů, že se nutný objem zvýšil ze 430 mil. m³ na 520 mil. m³ (vše v rostlé zemině). V roce 1975 bylo dosaženo západního bočního svahu lomů a mohl začít postup tímto směrem i s ostatními etážemi a těleso koridoru rozšiřovat jak jižním směrem (do lomu J. Šverma), tak směrem severním (do lomu Čs. armády).

Finálním obdobím sypání tělesa koridoru bylo období od roku 1977 do roku 1983, kdy se počala tvarovat poslední cca 2 km dlouhá část (obr. 4) pro napojení na terén na západních bočních svazích lomů. V té době také teprve začala intenzivní projektová příprava u investorů přeložek. Sypání již bylo úzce koordinováno s požadavky investorů a projektantů prostřednictvím řídicí skupiny, ve které byli hlavní inženýři projektů (BPT, SUDOP, Hydroprojekt a Pragoprojekt), investorů (Správa výstavby železnic v sč. prostoru, SIÚ Liberec, VRV Praha), ředitelství SHD a národního podniku Doly V.I.Lenina Komořany. Po počátečních potížích byly akce zaplánovány do státního plánu, což vedlo ke zvýšení zájmu a dozoru ze strany resortních ministerstev účastníků výstavby. V roce 1978 byly zahájeny dílčí stavby akcí navazujících na přeložky.

V popisovaném období byla zahájena úplná rekonstrukce lomu Čs. armády za

plného provozu. Tato skutečnost poměrně negativně ovlivnila průběh dalšího sypání na straně lomu Čs. armády. Proti původním předpokladům bylo nutné zakládat na nejsvrchnějších etážích i hmoty od technologických celků TC 2 (zakladače Z 82, Z 84). Menší manévrovací schopnost těchto zakladačů (typ ZP 6600) a způsob sypání bez pojezdu stroje při sypání pouze vytáčením výložníku, spolu s odlišnou dynamikou toku materiálu (2x až 3x více materiálu v čase než u klasických strojů), způsobil řadu problémů jak technologických, tak stabilitních. Zejména v tzv. 8. úseku přeložky Bíliny (cca km 2,0 přeložky trati ČSD), kde se podařilo udržet stabilní svahy pouze za cenu maximálního nasazení pomocné mechanizace. Zde je nutné zdůraznit výborné vlastnosti buldozerů Caterpillar a Komatsu, bez nichž by nebylo možné potřebný objem prací zvládnout. Tyto komplikace a problémy měly negativní vliv na termíny báňské připravenosti, které se posunuly proti původním předpokladům až o dva roky.

Nejvíce problémů bylo při dosypávání převýšené části pro přeložku trati zakladačem Z 50 především z důvodu malých manévrovacích možností stroje. Zakladač vlastně jediným zúženým "prstem" tuto převýšenou část vytvářel při zpětném zásypu při ústupu stroje od západních bočních svahů. V této souvislosti také termín dokončení tělesa výrazně ovlivnil požadavek na založení (k tomu těžba i doprava) tzv. roznášecí vrstvy z podkrušnohorských kamenitých svahových sutí z předpolí lomu Čs. armády k rozložení možných bodových poklesů. Svahové sutě bylo nutné těžít a zakládat odlišnou malostrojovou technologií a v celkovém objemu 1,2 mil m³ rostlé zeminy postupně uložit na trase 5 km jako nejsvrchnější vrstvu na temeni Ervěnického koridoru.

Od doby dokončení tělesa Ervěnického koridoru v minimálním rozsahu, aby bylo možné uvést přeložky do provozu, uplynulo deset let. Za tuto dobu postup obou vnitřních výsypek, které se teprve dosypáním koridoru definitivně oddělily, dále plynule pokračoval. Na lomu Čs. armády byla zcela obměněna technologie a na lomu J. Šverma byla klasická technologie doplněna o technologický celek TC 2, jehož zakladač byl nasazen na nejsvrchnější etáži výsypky s plynulým navázáním na niveletu přeložky trati ČSD.

I v období těsně po dosypání minimálního tvaru tělesa docházelo na straně lomu Čs. armády k projevům nestability v úseku DPD č. 117 resp. 106 (kritický úsek koridoru č. 8), které se díky technickým zkušenostem odpovědných pracovníků podniku a závodu Čs. armády ze sypání koridoru podařilo zvládnout tak, že neměly na objekty přeložek žádný vliv. Dnes lze konstatovat, že obě výsypky jsou živou částí natolik vzdáleny, a díky zkušenostem se zajišťováním stability při sypání koridoru tak stabilní, že provoz přeložek už nemůže být provozem výsypek ovlivněn.

5. Charakteristika přeložek

Realizace přeložek inženýrských zařízení do Ervěnického koridoru umožnila v první řadě plné uvolnění předpolí lomů Čs. armády a J. Šverma. Do Ervěnického koridoru byla přeložena trať ČSD Třebošice - Chomutov, silnice I/13 a řeka Bílina. S každou z těchto přeložek souvisela řada dalších akcí, aby mohly přeložky plnit svoji funkci. Podle jednotlivých přeložek je třeba vyjmenovat následující stavby, které na přeložky do Ervěnického koridoru navazovaly:

Přeložka trati ČSD - byla provedena v celém úseku Třebošice - Chomutov do zcela nové trasy s menším stoupáním a posléze v celém úseku elektrifikována. Byly vybudovány nové železniční stanice Chomutov - zastávka, Jirkov, Kyjice a nové osobní nádraží Třebošice.

Přeložka silnice I/13 - byla provedena v úseku Komořany - Jirkov jako čtyřproudová silnice dálničního typu s předpokladem napojení na koridor Most na jedné straně a již realizovaného kapacitního propojení aglomerace Jirkov - Chomutov na straně druhé. Současně s tím bylo vybudováno nové severojižní propojení Vysoká Pec - Vrskmaň.

Přeložka řeky Bíliny - byla součástí souboru staveb Náhradní opatření za nádrž Dřínov, který nově komplexně řešil vodohospodářské poměry v oblasti od Jirkova k Mostu, tzn. horního povodí řeky Bíliny. Hlavním cílem souboru staveb byla jednak ochrana lomů Komořanské oblasti, jednak ochrana území před velkými vodami, jejich zploštění a odvedení a v neposlední řadě zajištění plynulého zásobování podniků Mostecká užitkovou vodou.

Součástí souboru staveb byly:

- **Nádrž Újezd**
Suchý polder o objemu 6 mil. m³ pro zachycené povodňové vlny s regulovaným odtokem na Ervěnický koridor.
- **Přeložka podkrušnohorského přivaděče vody z Ohře (PKP) IV. etapa**
Svedení spolu s vodami Vesnického (Kundratického) potoka do Ervěnického koridoru s odlehčením do Nádrže Újezd
- **Úpravy koryta Bíliny v Jirkově**
- **Převedení Bíliny přes Ervěnický koridor**
V první fázi potrubím 4 x 1200 mm, jehož kapacita 15 m³/sec spolu s retenčním účinkem Nádrže Újezd umožní bezproblémové odvedení velkých vod z povodí horní Bíliny přes Ervěnický koridor. Součástí je také tzv. havarijní koryto, které by při případné poruše na potrubí zamezilo proniknutí vody do výsypky lomu Čs. armády.
- **Úprava koryta Bíliny**
V úseku od Ervěnického koridoru po jez Jiřetín (zkapacitnění na 15 m³/sec), umožňující také zásobování CHZ Litvínov přes nádrž Jiřetín II.
- **Zdvojení potrubního přivaděče**
užitkové vody z čerpací stanice Stranná na Ohři pro zásobování průmyslových podniků Mostecká užitkovou vodou i při nízkých průtocích v Bílině (vazba na nádrž Nechanice).
- **Přeložka Šramnického a Černického potoka**
(kombinace štol ražených v krystaliniku a volným korytem) pro bezprostřední ochranu lomu Čs. armády a uvolnění předpolí lomu pro další postup lomu za rok 2000.
- **Zkapacitnění koryta Bíliny**
V úseku jez Jiřetín - koridor Most 15 m³/sec na 60 m³/sec pro řešení změny odtokových poměrů, vyvolaných přeložkou Šramnického a Černického potoka, a řešení odtokových poměrů z oblasti Litvínovských potoků.
- **Havarijní zdroj vody pro CHZ**
Samostatný vodovod z Flájí, který mj. posiluje kapacitu veřejného vodovodu do Mostu.

Náklad na realizaci vyjmenovaného komplexu staveb přesáhl 4,0 miliardy Kč a byl realizován v podstatě během deseti let. Desetiletý provoz těchto

zařízení prokázal, že náklady byly vynaloženy efektivně a ovlivní území mezi Mostem a Chomutovem na další dlouhé období i při případném útlumu hornické činnosti. Přehledná situace je zakreslena na obr. 5.

6. Význam výstavby Ervěnického koridoru z hlediska báňsko-technického

Přínosy realizace tělesa Ervěnického koridoru a provedených přeložek inženýrských zařízení lze rozdělit do několika skupin:

Uvolnění předpolí lomů bylo hlavním cílem výstavby koridoru a provedení přeložek. Pro lom J. Šverma byl přeložkou trati uvolněn celý zbytek dobývacího prostoru, zmenšený o objem, který byl vyčleněn pro lom Vršany a části tzv. Šverma III pod obcemi Třebušice a Komořany. Od r. 1985 do roku 1993 bylo na lomu J. Šverma vytěženo 85,1 mil. t uhlí, do ukončení těžby zbývá ještě vytěžit dalších 64,8 mil. tun. Zbytek zásob v poli Holešice bude vytěžen dalším postupem lomu Vršany. Provedení přeložky Bíliny, Šramnického a Černického potoka a silnice I/13 znamenalo pro lom lom Čs. armády uvolnění zásob prakticky z celého DP Ervěnice, tzn. pro I. ekonomickou etapu. Od roku 1985 do roku 1993 včetně bylo vytěženo 71,7 mil. tun uhlí a k dosažení pilíře obce Černice s respektováním pilíře Souboru památek Jezeří se vytěží cca do roku 2010 dalších 107,3 mil. t uhlí. Efekt pro lom Čs. armády poněkud snižuje právě ponechání pilíře Souboru památek Jezeří, který váže cca 100,0 mil. tun uhlí.

Organizační a koordinační činnost byla základním předpokladem pro úspěšnou realizaci všech prací na Ervěnickém koridoru. Zde se prokázalo, že lze tak dlouhodobě cíleně vytvářené těleso organizačně i technicky zvládnout nejen z hlediska báňského provozu, ale také koordinovat tuto činnost s požadavky následného využití území, které jsou profesně daleko náročnější na provedení než samotná báňská činnost.

Přínosy v oblasti technologické lze rozdělit do dvou vzájemně provázaných disciplín. V první řadě to byly problémy stabilitní, od nichž se zásahy do technologie především odvozovaly. Zde je nutné zdůraznit, že s realizací tohoto díla nebyly v revíru (a z hlediska použitých materiálů ani ve světě) využitelné zkušenosti a začínalo se prakticky od základního výzkumu přímo "za pochodu". Ani se zakládáním zakládací řady TC 2 (ZP 6600) s pásovou dopravou nebyly velké zkušenosti. Z oblasti technologických podmínek pro realizaci díla, které ze sypání tělesa koridoru nově vyplynuly, je nutné jmenovat odvodnění podložky výsypky systémem drénů, sypání etáže po vrstvách, směrování hmot podle místa uložení ve skryvkovém profilu z hlediska pevnostních parametrů a v neposlední řadě využití pomocné mechanizace při překonávání projevů nestability a při konečných úpravách pro báňskou připravenost.

V oblasti přínosů pro následné využití území přinesla realizace Ervěnického koridoru především průkaz, že i na stavebním způsobem v podstatě nepřipraveném a z hlediska zakládání staveb zcela neobvyklém nově vytvořeném terénu, lze budovat díla, která kladou na změnu nivelety vysoké nároky. Pro eliminaci dopadů dodatečného sedání byly voleny nové netradiční způsoby provedení. Význam realizace Ervěnického koridoru lze vidět také v tom, že s tímto způsobem výstavby se seznámila širší technická základna z oboru stavebnictví a po počáteční nedůvěře se dokázala s problémy výstavby vypořádat se ctí.

Závěr

Realizace tělesa Ervěnického koridoru a přeložek inženýrských zařízení prokázala, že lze dlouhodobě cíleně řídit provoz při těžební činnosti tak, aby byly vytvořeny podmínky pro následné využití území. V tomto případě pro realizaci nákladných a náročných inženýrských zařízení, která se stala zárodkem budoucího užití území a ve své funkci výrazně zlepšila předchozí stav. Byl to v podstatě první případ u nás, kdy se do podobného území situovala zařízení, která kladou vysoké nároky na udržení nivelety. Že se toto obrovské (a podle mého názoru ne zcela doceněné) dílo podařilo, dosvědčuje desetiletý provoz těchto zařízení.

Poznatky a zkušenosti, které byly poprvé při realizaci tohoto díla získány, budou bezesporu využívány i nadále jak v báňském provozu, tak i v ostatních zúčastněných profesích.

Zároveň také realizace Ervěnického koridoru demonstruje, jak je celý proces dobývání od otvírky až po následnou úpravu území dlouhodobý, kdy jej život jedné generace mnohdy ani neobsáhne. Proto je vhodné čas od času udělat jakousi retrospektivu a připomenout si, jak se dílo začalo rodit, jak probíhala výstavba, jaké zkušenosti přinesla a jak využít poznatky pro další činnost. Proto považuji uspořádání semináře "10 let Ervěnického koridoru" za účelné. Je poněkud ironické, že je to právě v době, kdy se hnědouhelné hornictví dostává do útlumu a tento stav zčásti devalvuje ono úsilí, na kterém jsme se podíleli.

Literatura

Hladký K.: Význam stavby EK pro další rozvoj povrchové těžby SHR. - Sborník ze semináře - VÚHU 11.1978

Loužecký M., Petrovský V.: Ervěnický koridor, ojedinělé báňské dílo v československém hornictví - Uhlí 3/1987