



ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Úprava ohlaví plavební komory Hořín



**Spolufinancováno Nástrojem Evropské
unie pro propojení Evropy**



Lokalita projektu

Středočeský kraj, řeka Vltava, plavební kanál Vraňany - Hořín, ř. km 1,00

Realizace projektu

3/2019 - 3/2021

Stavební náklady

378 000 000 Kč bez DPH

Financování

85% EU - Nástroj pro propojení Evropy CEF, 15% Státní fond dopravní infrastruktury

Investor

Ředitelství vodních cest ČR, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, www.rvccr.cz

Projektant

Valbek spol. s r.o., Vaňurova 505/17, Liberec III - Jeřáb, 460 07 Liberec

Zhotovitel

Metrostav a.s., Koželužská 2450/4, 180 00 Praha 8

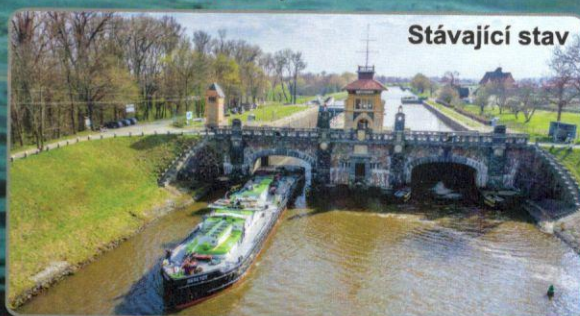
Cíl projektu

Úprava ohlaví velké plavební komory Hořín na parametry vodní cesty třídy Va. Hlavním cílem je zvýšení podjezdové výšky v profilu dolního ohlaví, které je zároveň mostem, ze současné klesající i pod 4 m na novou výšku 7 m. Bude tak umožněna bezpečná plavba moderních vysokých osobních lodí i nákladních lodí s kontejnery a objemným nákladem.

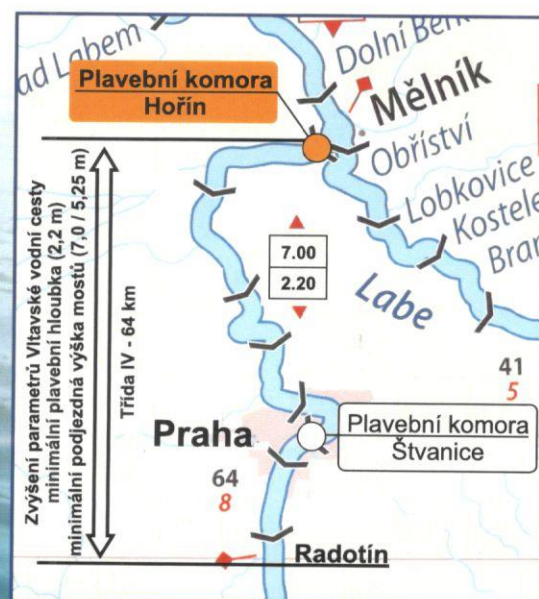
- Dosažení minimální podjezdové výšky 7 m
- Dosažení užité šířky plavební komory 12 m
- Zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu plavební komory

Akce je součástí komplexního projektu Zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty, jehož součástí je i modernizace plavební komory Štvanice, zvyšování podjezdových výšek mostů v úseku Mělník - Praha, zvýšení ponorů a další akce směřující k zabezpečení bezpečnosti a spolehlivosti plavby.

Akce je zaměřena na odstranění úzkých míst na Labsko-vltavské vodní cestě, která je součástí koridoru hlavní sítě TEN-T Orient/Východní středomoří v úseku Hamburg - Drážďany - Praha - Pardubice, s cílem zajištění dobré splavnosti a rozložení dopravního zatížení koridoru širším využíváním vnitrozemské vodní dopravy.



Stávající stav



Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

Vydává Ředitelství vodních cest ČR, červen 2019, www.rvccr.cz

Popis projektu

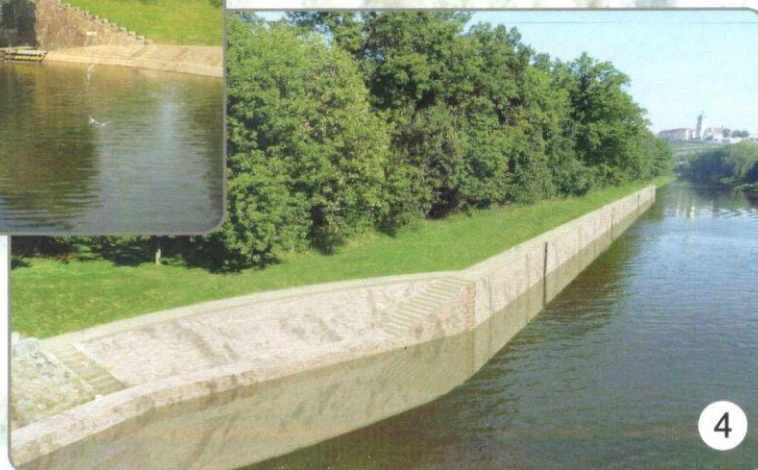
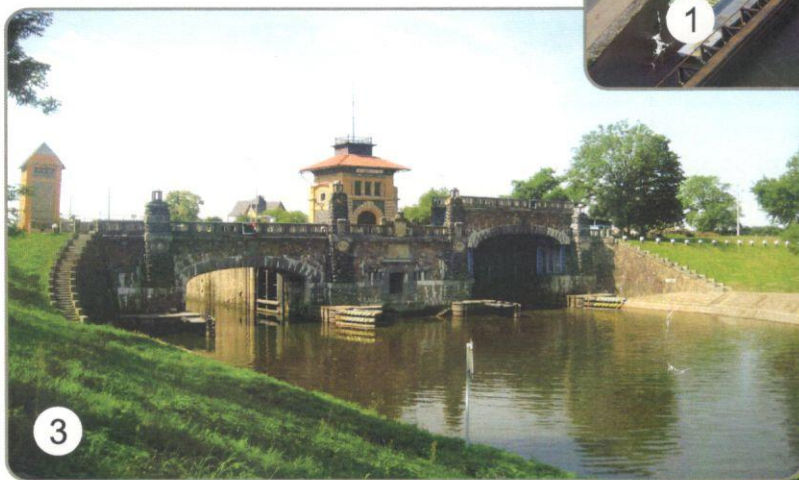
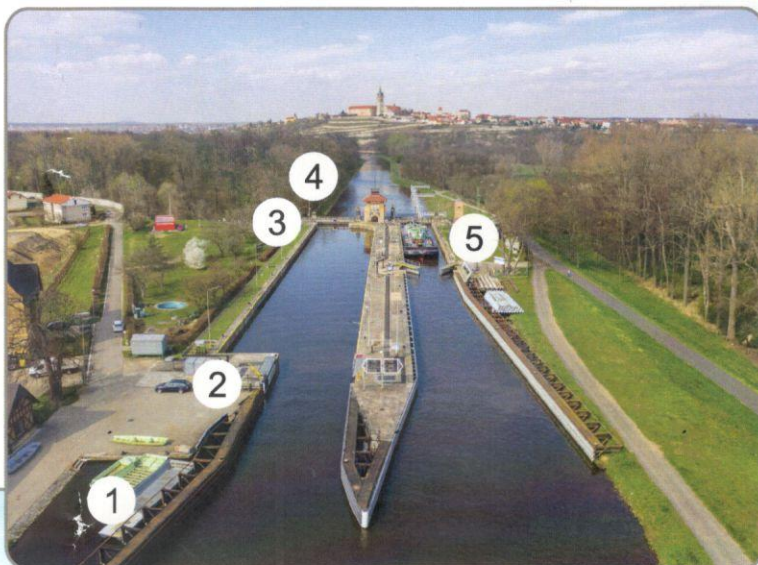
Zdymadlo v Hoříně je kulturní a technickou památkou a dokladem dobové technické úrovně počátku 20. století. Proto bude postupováno s maximální šetrností a veškeré nové konstrukce budou odpovídat jak materiálem, tak kamenickým zpracováním stávajícím plavebním komorám. Doplnění novým kamenným obložením bude provedeno odpovídajícím druhem kamene a šířkou spár.

Celkové úpravy velké plavební komory Hořín vč. dolní a horní rejdy

- ➔ úprava dolního ohlavi velké plavební komory - zdvižný most s minimální podjezdnou výškou 7 m (3)
- ➔ úprava horního (2) i dolního (3) ohlavi velké plavební komory - užitná šířka 12 m
- ➔ osazení horních (2) a dolních (3) vrat v nové šířce vč. související technologie
- ➔ úprava horní rejdy u levého břehu horního plavebního kanálu - posunutí stávajících svodidel (1)
- ➔ úprava dolní rejdy (4) u levého břehu dolního plavebního kanálu - zřízení svislé stěny umožňující natočení plavidla šířky 11,4 m pro zaplutí do dolního ohlavi
- ➔ přeložka inženýrských sítí vedených vozovkou západního oblouku mostu a v dotčených částech plavební komory
- ➔ žádné úpravy malé plavební komory (5)

Cílové parametry - vodní cesta třídy Va

- ➔ rozměry návrhového plavidla: 137,0 x 11,4 m
- ➔ užitná šířka plavební komory 12,0 m
- ➔ minimální podjezdná výška 7,0 m nad nejvyšší plavební hladinou
- ➔ minimální plavební hloubka pro návrhová plavidla: 2,5 m (2,2 m ponor + 0,3 m marže)



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy



Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor.
Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Akce je spolufinancována z prostředků
Státního fondu dopravní infrastruktury.