

Plavební komora České Vrbné včetně horní a dolní rejdy

Plavební komora o spádu 7 m umožní plavidlům překonání jezu České Vrbné - tedy přechod z horní zdrže do dolní a naopak. Dispozičně je vysunuta do horní vody, aby lépe spolupůsobila s okolní krajinou. Je zde navržena osvědčená železobetonová polorámová konstrukce. V horním ohlavi budou osazena klapková vrata s nepřímým plněním jednostranným krátkým obtokem a v dolním ohlavi pak desková jednokřídlá vrata s přímým prázdněním. V obou rejdách, tvořených štětovou stěnou, jsou umístěna čekací stání pro malá a návrhová plavidla. Návrh plavební komory byl ověřován na matematickém a fyzikálním modelu. Z velínu plavební komory bude možné novým řídicím systémem ovládat plavební i jezové prvky včetně vjezdu do přístavu.



Zajištění plavební hloubky ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou

Požadovaná hloubka 1,6 m bude zajištěna prohrábkou dna v délce 4 km pod jezem České Vrbné. Minimální šířka plavební dráhy je 20 m, což je dodrženo v celé délce úpravy, vyjma úseku mezi železničním mostem a ústím Dehtářského potoka, kde to nedovoluje stávající šířka koryta. Plavební dráha je v tomto úseku užší, proto zde vznikne plavební úžina vyznačená plavebním značením. Hladina je trvale udržována jezem Hluboká nad Vltavou dokončeným v roce 1935.



Akce bude spolufinancována Evropskou unií z Evropského regionálního rozvojového fondu prostřednictvím Operačního programu Doprava a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury

Vydává Ředitelství vodních cest ČR, srpen 2008, www.rvccr.cz



Dokončení vltavské vodní cesty České Budějovice - Hluboká nad Vltavou



Lokalita projektu

Jihočeský kraj, Vltava, říční km. 229,1-239,6

Realizace projektu

2008 - 2010

Cena projektu

financování ze SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury) a z EU (Evropská unie)

Investor

Ředitelství vodních cest ČR, Vinohradská 184, 130 52 Praha 3, www.rvccr.cz

Provozovatel

Ředitelství vodních cest ČR - ochranný přístav České Vrbné a přístaviště Lannova loděnice
Povodí Vltavy, s. p. - zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdržích jezů České Vrbné a Hluboká nad Vltavou
- modernizace jezu České Vrbné a plavební komora

Cíl projektu

Cílem staveb I. úseku celého projektu je splavnit Vltavu mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou pro rekreační plavbu. Po dokončení, které se předpokládá v roce 2010, spojí tento úsek v délce 8,9 km dvě velká centra turistického ruchu Jihočeského kraje po vodní cestě a umožní tak rozvoj další oblasti dopravy - plavby po řece. Splavněním úseku až po Týn nad Vltavou se jihočeská Vltava plavebně napojí na nádrž Vodního díla Orlík a tím výrazně rozšíří turistický potenciál o celou Orlickou nádrž na Vltavě a Otavě.

Projekt se skládá ze souboru staveb

- ➔ zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu Hluboká n/Vlt. v délce 4000 m
- ➔ koncové přístaviště Lannova loděnice pro stání lodí délky 60 m
- ➔ modernizace jezu České Vrbné osazením dvou klapek o hrazené výšce 3,0 m
- ➔ plavební komora České Vrbné třídy I o spádu až 7 m
- ➔ ochranný přístav České Vrbné pro 23 malých plavidel a min. 2 osobní lodě
- ➔ zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu České Vrbné včetně obratiště

Rekreační plavba a historie vltavské vodní cesty

Rekreační plavba se postupně v Evropě stává důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem. Splavněním Vltavy v úseku mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou se dokončí vývoj plavby na Vltavě, která je zde provozována od nepaměti. Jezy s propustmi pro vory zde vznikaly již od 14. století. Posledními vybudovanými vodními díly byly přehradní nádrže Hněvkovice a Kořensko dokončené v roce 1991. Splavná Vltava v tuto chvíli končí v Týně nad Vltavou a je přerušena Slapskou a Orlickou přehradou. Na zbývající trase do Českých Budějovic v délce 33 km jsou vybudovány jezy, je však nutné dobudovat plavební zařízení.



Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

Parametry vodní cesty

- třída I (pro plavidla o nosnosti do 300 tun)
- rozměry plavebních komor - délka 45 m, šířka 6 m a hloubka 3 m
- plavební hloubka - v 1. etapě 1,6 m a v budoucnu 2,7 m
- výhledový parametr podjezdné výšky mostů 5,25 m

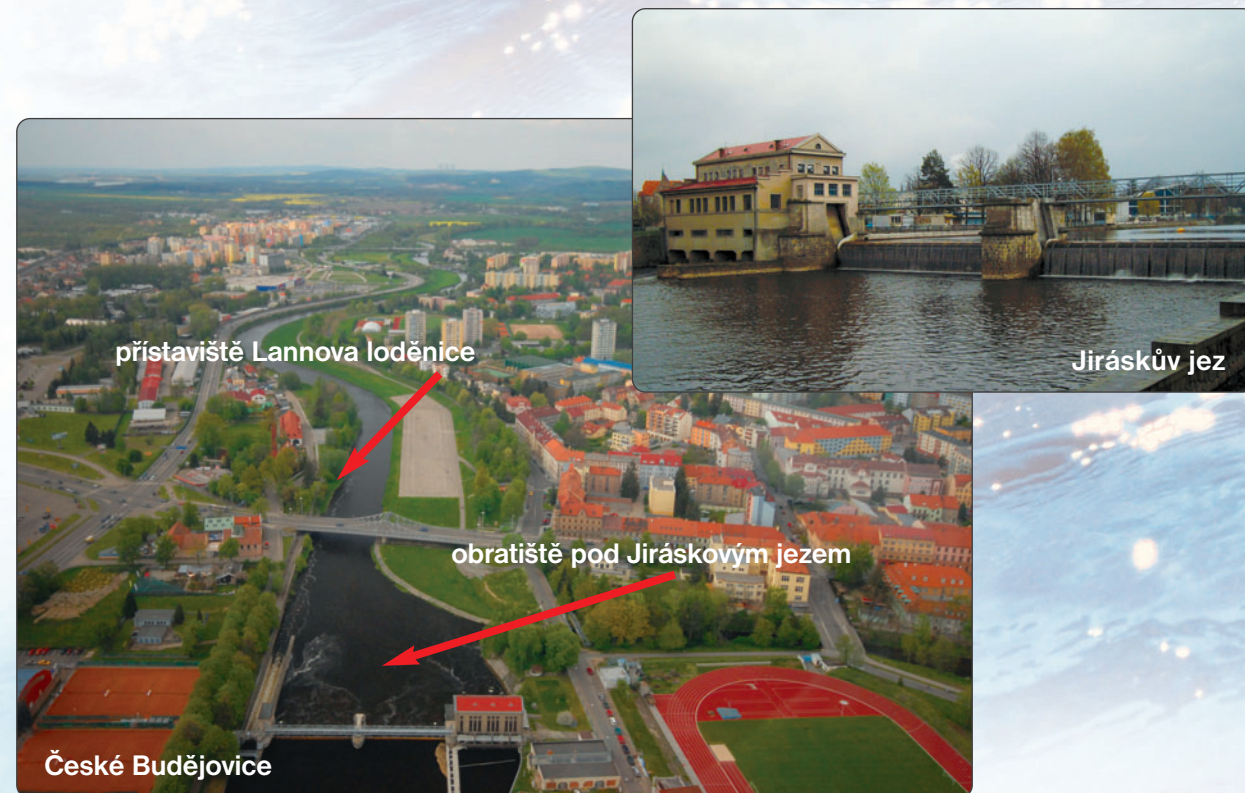
Popis projektu

Upravovaný úsek začíná pod Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích, kde navazuje na záměry projektu "Město a voda" připravovaného Městem České Budějovice. Ukončen je nad jezem Hluboká nad Vltavou.

Projekt se skládá z několika na sebe navazujících staveb:

Zajištění plavební hloubky ve zdrži České Vrbné

Požadovaná hloubka 1,6 m bude zajištěna prohrábkou dna a vybudováním obratiště pod Jiráskovým jezem umožňující otáčení lodí délky až 43 m. Zahloubení dna vyžaduje zajištění stabilizace vývaru stávajícího jezu a vorové propusti. Stavba navazuje na protipovodňovou prohrábkou koryta řeky v dalším úseku realizovanou ve zdrži jezu České Vrbné Povodím Vltavy, s.p.

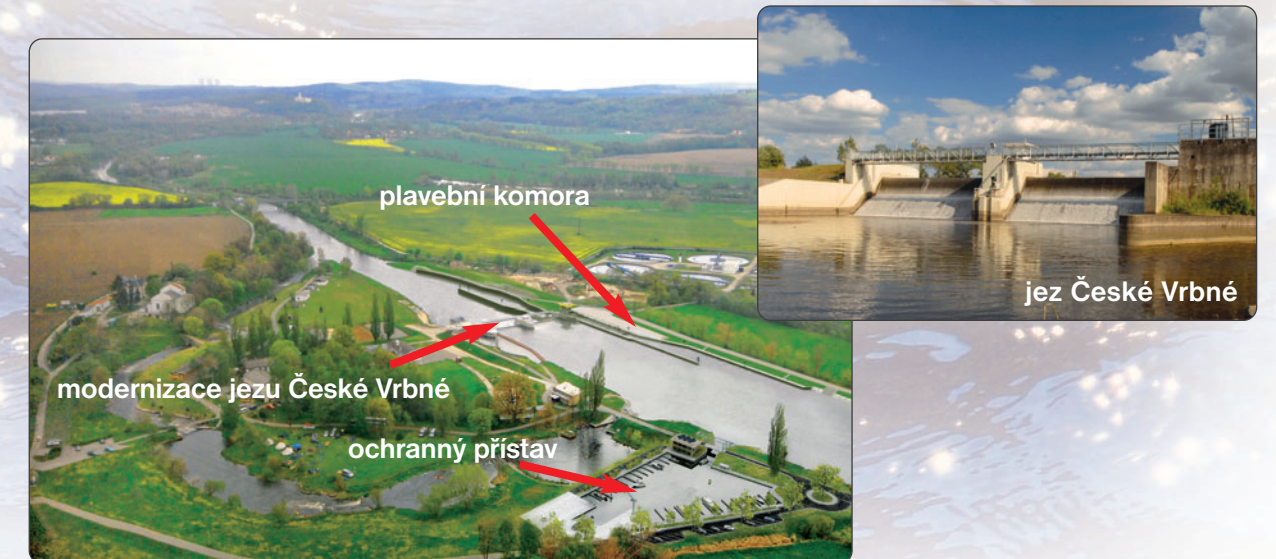


Koncové přístaviště Lannova loděnice

V prostoru bývalé Lannovy loděnice pod Dlouhým mostem bude vybudováno přístaviště pro krátkodobé stání návrhových osobních lodí a malých plavidel celkové délky 60 m. Bude tak zajištěn bezpečný nástup a výstup cestujících v centru města.

Modernizace jezu České Vrbné

Jez uvedený do provozu v roce 1968 slouží jako stabilizační stupeň koryta s energetickým využitím spádu ve vodní elektrárně umístěné na levém břehu. Na jezu budou současné hydrostatické sektory nahrazeny podpíranými klapkami šířky 22,5 m a hrazené výšky 3 m. V této souvislosti dojde ke stavebním úpravám přelivné plochy a stávajících pilířů včetně nátoku do elektrárny. Smyslem je využít spolehlivější hradící konstrukce, udržovat plavební hladinu bez nutných rozsáhlých úprav ve zdrži, zlepšit manévrovací prostor pro správu řeky při zimním režimu (ledochod) a při povodňových situacích.



Ochranný přístav České Vrbné

V prostoru nad současným jezem, v místě původního koryta řeky zaniklého stavbou jezu v roce 1968, bude na levém břehu vybudován ochranný přístav pro 23 malých plavidel a min. 2 osobní lodě. Jeho hlavní funkce spočívá v zajištění prostoru pro bezpečné stání plavidel za vysokých vodních stavů i mimo plavební sezónu a také vytvoření zázemí, potřebného v rámci běžného provozu plavidel. Bazén má trojúhelníkový půdorys opatřený sjezdem pro spouštění plavidel a servisním centrem. Přístavní hrana je tvořena svislou stěnou z ocelových štetovnic a pevným molem šířky 3 m, podél které bude možné krátkodobé i dlouhodobé stání malých plavidel. Přemostění vjezdu do bazénu je řešeno mostem s podjezdnou výškou pro plavidla 5,25 m.

