



## Veřejný přístav Ústí nad Labem – Vaňov, modernizace překladní hrany s povodňovou ochranou plavidel



### ➔ Lokality projektu

Ústecký kraj, okres Ústí nad Labem, Veřejný přístav Ústí nad Labem,  
překladiště ve Vaňově - levý břeh, říční km 767,94 - 768,25

### ➔ Zahájení realizace projektu

Srpen 2009

### ➔ Ukončení realizace projektu

Listopad 2010

### ➔ Cena projektu

Celková cena s DPH 130,46 mil. Kč  
financování z Evropského fondu pro regionální rozvoj 85%  
financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury 15%

### ➔ Investor

Ředitelství vodních cest ČR, Vinohradská 184, 130 52 Praha 3, [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)

### ➔ Projektant

TRANSCONSULT s.r.o., Nerudova 37, 500 02 Hradec Králové

### ➔ Zhotovitel

sdružení „OHL ŽS - AZ SANACE - Vaňov“  
OHL ŽS a.s., Burešova 938/17, 660 02 Brno  
AZ SANACE a.s., Pražská 53, 400 01 Ústí nad Labem

## Účel projektu

Modernizací překladní (břehové) hrany v celkové délce 306,5 m (2 překladní polohy) vytvořit podmínky pro rozvoj, variabilitu a zkvalitňování služeb poskytovaných ve veřejném přístavu. Jedná se zejména o zlepšení efektivity provozu překládky s důrazem na zkvalitnění podmínek pro manipulaci s plavidly a překládaným materiálem, vedoucí ke zvýšení kvality a bezpečnosti všech dějů s překládkou spojených. Tím dojde k výraznému zlepšení vazby nákladní vodní dopravy na ostatní druhy dopravy, a to zejména u překladu zemědělských substrátů a ostatních sypkých materiálů. Dále vznikne možnost rozšíření překládky o kontejnery a nadrozměrné kusy. Vytvořením vhodných podmínek pro překladní činnost s kvalitní návazností na ostatní druhy dopravy bude vytvořen rovněž předpoklad pro odlehčení městských komunikací Ústí nad Labem a Děčína od nákladní silniční dopravy.

Vznik dvou nouzových chráněných míst zabezpečujících možnost bezpečného nouzového vyvázání plavidel při povodních (až do  $Q_{100}$ ) v případě poruchy na plavidle, která znemožní jeho přesun do ochranného přístavu a vznik místa pro bezpečný přístup na hladinu řeky při povodních, který lze využít např. pro Integrovaný záchranný systém České republiky.

## Základní parametry stavby v bodech

### 1. překladní poloha

- ➔ svislá přístavní zeď tvořená kotvenou štetovnicovou stěnou délky 131,5 m
- ➔ užitná délka překladní polohy 120 m
- ➔ výška zdi 11,7 m (5,9 m nad upraveným dnem + 5,8 m osazení do dna)
- ➔ minimální plavební hloubka 2,7 m (výhledově 3,3 m)
- ➔ 8 ks pacholat ve zdi + 4 ks pacholat na koruně + 4 vazací kruhy

### 2. překladní poloha

- ➔ svislá přístavní zeď tvořená kotvenou štetovnicovou stěnou délky 175,0 m
- ➔ užitná délka překladní polohy 163,5 m
- ➔ výška zdi 12 m (6,5 m nad upraveným dnem + 5,5 m osazení do dna)
- ➔ minimální plavební hloubka 3,3 m
- ➔ 12 ks pacholat ve zdi + 6 ks pacholat na koruně + 6 vazacích kruhů



překladní hrana s pohledem na Střekov

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě



## Popis projektu:

Labe je dopravně významnou využívanou vodní cestou třídy Va a je součástí evropské dopravní sítě TEN-T. Přístav Ústí nad Labem, překladiště ve Vaňově je situován na levém břehu Labe ve zdrži jezů Střekov a má statut veřejného přístavu. Kvalitním dopravním napojením na silniční i železniční dopravu má vhodné předpoklady pro funkci multimodálního terminálu.

Veřejný přístav ve Vaňově slouží převážně k překládce písků a sypkých zemědělských substrátů. Překladní hrana byla v celé užité délce cca 1200 m tvořena šikmým svahem s kamenným opevněním, na jehož koruně byla umístěna pacholata. Nakládka substrátů z vagonů a automobilů byla prováděna zejména pomocí pásového dopravníku u provizorní ocelové vodící konstrukce. Výkyvy hladiny Střekovské zdrže způsobované běžným hospodařením s vodou a udržováním plavebních podmínek na volně tekoucím úseku Labe pod Střekovem způsobovaly časté nasedání plavidel na záhozový kámen šikmého břehového opevnění, což vedlo k poškození lodí. Navíc při minimální plavební hladině plavidla stála ve vzdálenosti až 7 m od hrany šikmého břehu. To způsobovalo problémy z hlediska bezpečného a produktivního překládání zboží.

Modernizace stávající překladní (břehové) hrany v délce 306,5 m ve formě výstavby nové svislé přístavní zdi vytvořila prostor pro bezpečnou a efektivní manipulaci se zbožím v rozsahu 2 překladních poloh.

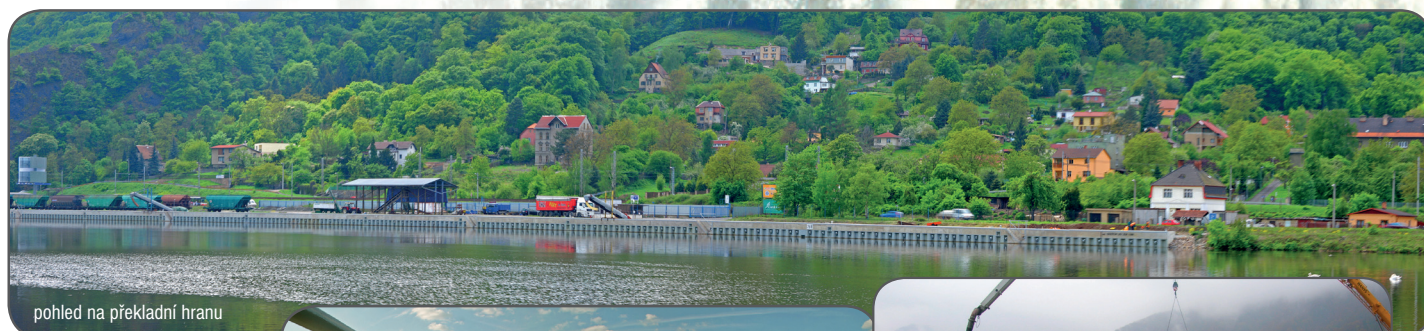
### 1. překladní poloha

První poloha je určena pro překlad kontejnerů, nadrozměrných kusů a import zemědělských substrátů a ostatních sypkých materiálů. Užité délka polohy je 120,0 m, což odpovídá parametrům plavidel Va. třídy, která budou při překládce stát na místě. Konstrukce přístavní zdi je tvořena kotvenou štětovnicovou stěnou s převazujícími ocelobetonovými trámy v koruně zdi. Štětovnice jsou v celém rozsahu zdi osazeny do rýhy hloubené drapákem pod ochranou jílocementové suspenze. Tato technologie výstavby byla stanovena na základě výsledků inženýrskogeologického průzkumu prokazujícího výskyt velkých balvanů znemožňujících beranění. Koruna železobetonové zdi je v úrovni 143,60 m n. m. a její hrana je opancéřována. Celková výška zdi je 11,7 m, výška nad upraveným dnem je 5,90 m, hloubka osazení do dna 5,80 m. Kotvení zdi je předpjatými zemními pramencovými kotvami s trvalou ochranou. Minimální plavební hloubka od minimální plavební hladiny, která je na úrovni 140,40 m n. m., je 2,7 m. Přístavní zeď je vybavena dvěma přístupovými schodišti a vyvazovacími zařízeními (pacholata ve zdi a pacholata s vázacími kruhy na koruně zdi) ve 4 profilech, která umožní nejen bezpečné vyvazování plavidel při nakládce a vykládce, ale také nouzové vyvázání lodí za vysokých vodních stavů, a to až do hladiny při povodních  $Q_{100}$  (143,52 m n. m.). Celkem se jedná o 12 pacholat (8 ve stěně a 4 na koruně zdi) a 4 vázací kruhy. Zavázání zdi do stávajícího břehu je provedeno svahovým kuželem.

### 2. překladní poloha

Druhá poloha je určena pro překlad zemědělských substrátů a ostatních sypkých materiálů určených pro export stabilním pásovým nakládacím zařízením s posunem plavidla během nakládky. Celková užité délka této překladní polohy činí 163,5 m, což umožňuje její využití všemi běžně používanými plavidly na labskovltavské vodní cestě. Technické řešení přístavní zdi je totožné se zdí 1. překladní polohy. Přístavní zeď je vybavena třemi přístupovými schodišti a vyvazovacími zařízeními v 6 profilech, celkem 18 pacholat (12 ve stěně a 6 na koruně zdi) a 6 vázacích kruhů.

Mezi polohami se nachází úsek přístavní zdi délky 10,0 m pro vyrovnání půdorysného lomu mezi oběma polohami.



pohled na překladní hranu



rubová strana překladní hrany



betonáž přístavní zdi