



TISKOVÁ ZPRÁVA

Začaly práce na proměně historického zdymadla Hořín na Vltavě

Praha, 18. června 2019 – Symbolickým poklepáním na ocelové pachole pro vyvazování lodí dnes byla zahájena velká proměna památkově chráněného zdymadla Hořín na Vltavě u Mělníka. Kameníci začali rozebírat zdivo z roku 1905, aby se vjezd do plavební komory rozšířil a nově jim propluly i moderní vysoké lodě. Za rok se tyto kameny vrátí zpět na unikátní novou konstrukci zdvižného mostu, který zachová původní památkově chráněný vzhled zdymadla. Tento projekt spolufinancovaný Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy CEF zajistí zvýšení plavebních parametrů Vltavské vodní cesty do Prahy.

„Modernizace Vltavské vodní cesty z Mělníka do Prahy se dnes dostává do své vrcholné fáze, kdy začínáme odstraňovat úzký profil dolního ohlaví na plavební komoře Hořín. Je pozoruhodné, že mimořádně zdařilé zdymadlo nadčasově navržené architektem Františkem Sanderem i po 114 letech odpovídá potřebám současné transevropské dopravní sítě TEN-T. Jediným limitem omezujícím proplouvání lodí je nízká podjezdná výška, která často zabrání lodím dosáhnout Prahy. Na lodích se musí demontovat nástavby i kormidelny a plavba je tak velmi obtížná,“ uvedl ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR jako investora projektu. „Jsem rád, že se podařilo s architekty a památkáři nalézt přijatelné stavební řešení a po řadě let diskuzí se dnes rozbíhají stavební práce. Společně s probíhající přestavbou dalších mostů na plavebním kanále do Vraňan bude úzké místo podjezdné výšky v roce 2021 odstraněno a provozovatelé vodní dopravy se tak dočkají moderní Vltavské vodní cesty,“ dodal.

Stavbu Úprava ohlaví Plavební komory Hořín realizuje dodavatel Metrostav a.s. se stavebními náklady 378 mil. Kč včetně DPH a práce budou dokončeny do března 2021.

„Podjezdná výška na dolním ohlaví plavební komory, která dnes často klesá i pod 4,5 m, bude novým pohyblivým mostem zvýšena na 7,0 m. Moderní osobní lodě s více palubami i nákladní lodě s kontejnery tak budou moci bezpečně plout z Labe až do Prahy. Zároveň bude ohlaví plavební komory rozšířeno z 11 m na 12 m, což je druhý parametr evropských vodních cest. Tímto naplníme cíl dobrého plavebního stavu vodních cest. Věřím, že se pak podaří část těžké kamionové dopravy dostat ze silnic na lodě a snížit zatížení měst těžkými auty s odpadem a stavebním materiálem,“ upřesnil ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Projekt společně s modernizací rejd plavební komory Praha - Štvanice svým cílem dosáhnout dobrý plavební stav hlavní transevropské dopravní sítě TEN-T na Vltavské vodní cestě uspěl v roce 2017 u Evropské komise a získal financování z grantu Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy, který dosáhne 10,7 mil. EUR.

„Těší nás, že můžeme svými znalostmi, zkušenostmi a technologickým vybavením přispět ke zlepšení užitných parametrů plavební komory Hořín pro uživatele lodní dopravy. Při úpravě horní a dolní rejd plavební komory budeme stavební práce provádět s maximálním ohledem

Po vodě – ekologicky, levně a v pohodě

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



**Spolufinancováno Nástrojem Evropské
unie pro propojení Evropy**



**ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST
ČESKÉ REPUBLIKY**

TISKOVÁ ZPRÁVA

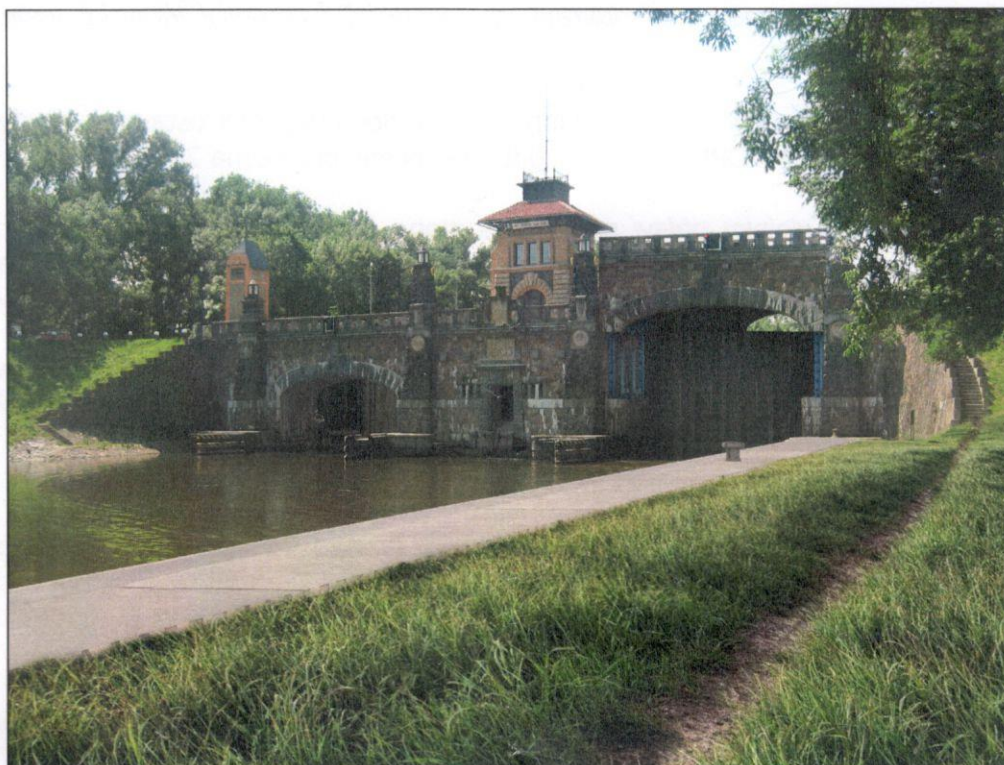
na životní prostředí, obyvatele a skutečnost, že plavební komora je technickou památkou," říká ing. Milan Veselský, ředitel šesté divize Metrostavu, která se specializuje na vodní díla.

Práce budou probíhat jen v rámci velké plavební komory, kdy stávající dolní ohlaví bude rozebráno a most bude nahrazen unikátním zdvižným ocelovým mostem obloženým původním kamenem. Pro proplutí vysokých lodí se bude celý most pomocí hydraulických válců až o 4 m zdvihát. V normálním stavu pak bude zdymadlo vypadat jako dnes a charakter technické památky nebude narušen, naopak bude sloužit i nadále. Pro rozšíření vjezdu z 11 m na 12 m bude v tzv. dolní rejdě vybudována svislá stěna obložená kamenem a rozšíří se i stávající horní vrata plavební komory.

Po celou dobu provádění stavebních prací bude zachováno propojení pro pěší a cyklisty přes zdymadlo. Od včerejšího dne je v provozu přívoz, který nahrazuje právě rozebíraný most. Plavební provoz velkou plavební komorou pak bude přerušen od 1. července 2019 do března 2020.

Projekt zvýšení parametrů Vltavy z Mělníka do Prahy včetně rekonstrukce 10 mostů a prohloubení koryta na ponor 2,20 m s celkovými náklady kolem 2 mld. Kč bude dokončen v roce 2021 a kromě EU je financován Státním fondem dopravní infrastruktury.

Vizualizace stavby:



Po vodě – ekologicky, levně a v pohodě

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