

Pro:	Komise Rady HMP pro vodní dopravu		
Přítomni:	Mgr. Daniel Štěpán, Ing. Michael Trnka, CSc., Ing. Hynek Beneš, Ing. Jan Bukovský Ph.D., Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Petr Hejma, Tomáš Kolařík, RNDr. Petr Kubala, Ing. Radek Lacko, Ing. arch. Pavla Melková (v z. Ing. arch. Kristina Ullmannová), Ing. Jan Nejedlý, Mgr. Klára Němcová, Ing. Petr Smolka (v z. PhDr. Ing. Matěj Fichtner), Tomáš Polanecký, Jan Wolf, Ing. Jan Marek		
Omluveni:	Adriana Krnáčová, Richard Bureš, Daniel Hodek, Ing. Tomáš Kaas		
Přizváni:	Zdeněk Bergman, PhDr. Ing. Matěj Fichtner, Ing. Jří Sládek, Ing. arch. Kristina Ullmannová		
Věc	Zápis ze sedmého jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro vodní dopravu ze dne 13. 3. 2018		
Zpracoval	tajemník - Ing. Jan Marek	Počet stran 8	Datum 21. 3. 2018

Jednání vedl předseda komise Mgr. Daniel Štěpán.

Jelikož jednání komise je neveřejné a na jednání jsou přítomni hosté, musí komise hlasovat o účasti hostů.

Hlasování o účasti hostů: pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0

Účast hostů na jednání byla schválena.

Program:

1. Kontrola plnění úkolů
2. Informace o rekonstrukci náplavek
3. Informace o stavu Pražských Vltavských mostů
4. Berounka jako rekreační cesta
5. Různé

Bod č. 1

Mgr. Daniel Štěpán, předseda komise: Nemáme žádné nesplněné úkoly.

Návrh usnesení: Komise bere na vědomí, že nemá žádné nesplněné úkoly.

Hlasování: pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod č. 2

Ing. Jan Nejedlý: Započaly revitalizační změny, tak aby mohlo být přístaviště na Hořejším nábřeží změněno na přístav. Následně dojde k úpravám jednotlivých kobek, tak aby mohl být zajištěn celoroční provoz. Zásadní úpravy Rašínova nábřeží budou spočívat v zasítování kobek. Přípojné sítě (bez kanalizace) povedou pod zemí. Na Dvořákově nábřeží také dojde k úpravám kobek zasítování a to včetně kanalizace. Uzavírání náplavky bude probíhat po etapách. První fáze by měla probíhat v letošním roce a na jaře příštího roku. Navazovat bude druhá fáze a její nejzásadnějším bodem bude projednání bezpečnostních úprav zejména projednání rozsahu úprav na Rašínově nábřeží. Připravuje se napojení kamerového systému na náplavkách do městského kamerového systému. Druhá fáze bude dokončena do roku 2022.

Kolařík: Plánují se veřejné toalety?

Ing. Nejedlý: V kobkách není mnoho volného prostoru, ale přesto budou toalety zřízeny. V druhé fázi zajištění přístavů je definována možnost výměny stávajících nástupních můstků a plovoucích zařízení na nástupní terminály, které by zajišťovaly kompletní zázemí pro odbavení osobní lodní dopravy.

Kolařík: Bude se rekonstruovat Bubenské nábřeží? Obrátil se na mě Český svaz vodního motorismu. Jaké jsou možnosti rekreační plavby a jejich kotvení na náplavkách?

Ing. Nejedlý: Bubenské nábřeží nemáme ve správě. V posledních dnech jsem komunikoval s panem Hagenem, který měl obdobné dotazy. Využití pro malou plavbu stejně jako pro ostatní plavidla, která využívají vodní cestu v prostoru přístavů a přístavišť, které máme ve správě, se řídí osazeným plavebním značením. Na našich náplavkách jsou pro pozice definována i různá využití. A krátkodobé využití pro nekomerční plavidla je jednou z nich. Každé plavidlo, které chce využít břehové hrany, má podle plavebního značení za povinnost se nahlásit. Pokud se plavidlo potřebuje krátkodobě vyvázat na dlouhodobě kotvící plavidlo, tak se také musí nahlásit. Může to nahlásit po dohodě s vlastníkem pozice, anebo to může nahlásit sám vlastník dané pozice. Pokud je plněna povolená šířka, je vyvázání umožněno ve většině případů.

Ing. Michael Trnka: Na rekonstrukci Bubenského nábřeží bylo vydáno územní rozhodnutí. Nyní probíhá stavební řízení na úpravu celého Bubenského nábřeží (od ulice Komunardů k Libeňskému mostu). V prostoru u drtírny se jedná o zatravnění a volnočasové aktivity. Počítá se zachováním nábřežní zdi a se stáním osobních plavidel případně nákladního plavidla. Od drtírny nahoru se počítá se stáním malých plavidel.

Kolařík: Mohli bychom dostat shrnuté informace o náplavkách písemně?

Mgr. Štěpán: Ano, poptáme podklad u kolegů.

Návrh usnesení: Komise bere na vědomí podané informace k rekonstrukci náplavek.

Hlasování: pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0
Usnesení bylo schváleno.

Bod č. 3

PhDr. Ing. Matěj Fichtner, TSK hl. m. Prahy, a.s.: V předstihu jsme pro vás připravili materiál. Jsou zde vyjmenovány mosty a k nim jsou doplněny základní parametry a stavební stavy jednotlivých mostů. Hlávkům most vyžaduje rekonstrukci a máme pro ni připravenou projektovou dokumentaci. Památkáři měli připomínku, že z hlediska ochrany mostu chtějí být u realizace, aby byla dodržena koncepce památkové ochrany. Z hlediska zákona o zadávání veřejných zakázek bude toto velmi obtížně dosažitelné. Rekonstrukce velmi výrazně ovlivní dopravu. Nyní připravujeme zadávací řízení pro komplexní diagnostiku, která má detailně zmapovat stav mostu.

Volf: Jedná se o památkáře státní z Ministerstva kultury ČR. Nyní se staví pod Hlávkovým mostem kolektor pro veškeré inženýrské sítě.

Ing. Trnka: Nás zajímá Hlávkův most a to zejména kvůli podjezdným výškám. Chtěli jsme poprosit o zvážení možnosti zvýšení podjezdné výšky, ať už trvale nebo zvedacím mostem. Dnes velké kajutové lodě končí ve zdrži Trojského jezu.

PhDr. Fichtner: Vzhledem k budoucí rekonstrukci Libeňského mostu bude pravděpodobně instalováno mostní provizorium, což může ovlivnit podjezdnou výšku.

Ing. Hynek Beneš: Platná legislativa vyžaduje, aby u rekonstruovaného mostu byla zajištěna jeho minimální podjezdná výška 5,25 m.

Polanecký: Nedovedu si představit obslužnost hl. m. Prahy, když bude zavřen Barrandovský most.

Kolařík: Na vodní cestě do Hlávkova mostu máme podjezdné výšky mezi 6 - 7 metry. Hlávkův most nyní tvoří špunt na dopravní cestě v centrální části Prahy. Mezi Mělníkem a přístavem Holešovice se budou zvedat mosty za cca 1 mld. Kč. Chtěl bych apelovat, aby se zintenzivnila spolupráce mezi orgány Ministerstva dopravy ČR a hl. m. Prahou. Kdy bude Hlávkův most rekonstruován?

PhDr. Fichtner: Termín je obtížné odhadnout, protože je zde hodně nejistot. Zhruba rok bude trvat diagnostika. Následně bude dopracována projektová dokumentace a dále výběr zhotovitele. V projektové dokumentaci bude předepsán technologický postup, od kterého se budou odvíjet další termíny.

Kolařík: Jaká je podjezdná výška u nově stavěných mostů?

Ing. Beneš: Při rekonstrukci mostních objektů, při nichž nedochází k výměně, nebo zásadní stavební úpravě konstrukce, musí být zachována podjezdná výška před rekonstrukcí. V případě jiné rekonstrukce je podjezdná výška stejná jako při rekonstrukci, nejméně však 5,25m. Tedy bude záležet na typu rekonstrukce.

Mgr. Klára Němcová: Zdvížení mostu při rekonstrukci musí nastat, jinak by nebylo možné obdržet závazné stanovisko našeho úřadu.

Návrh usnesení: Komise bere na vědomí informaci o stavu Pražských mostů.

Hlasování: pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod č. 4

Ing. Michael Trnka, CSc., místopředseda komise: O ponechání Berounky zařazené mezi vodními cestami je nyní diskuze na Středočeském kraji. Chtěl bych poprosit, zdali se můžeme shodnout na tom, že podporujeme zachování Berounky, jako vodní cesty dopravně významné využitelné v zákonu 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě. S tím, že bychom požádali ŘVC ČR, aby zanalyzovalo možnosti řešení podjezdné výšky i pro lávku v Radotíně.

Bergman: ŘVC ČR za tehdejšího ředitele zpracovalo „nevhodnou“ projektovou dokumentaci ve třídě jedna. Projekt je třeba přepracovat, proto jsme založili Karlštejnský splavnovací spolek, z.s. a jsem také předsedou Vševltauského spolku. Záměr je pro kraj přínosem a projekt nenaruší ekologii krajiny. Plánovaný kanál v Lipencích a na Zbraslavi území jedině pomůže, zejména z hlediska sportu a rekreace. Také provozujeme vyhlídkové plavby po Berounce a přívoz Kazín.

Ing. Lubomír Fojtů: Podporujeme, aby Berounka zůstala zařazena ve vyhlášce, tak jak je, tedy jako vodní dopravní cesta. V současné době po dohodě s Ministerstvem dopravy ČR připravujeme zpracování marketingové studie, která by měla definovat přínosy rekreační plavby. A dále budeme hledat technická řešení. K pěší lávce v Radotíně by se měl vyjádřit plavební úřad, který musí stanovit, na jakou výšku musí být lávka projektována.

Bergman: Byl bych rád, kdybychom (za oba spolky) byli přizváni k projednávání studie. Nový projekt musí být v souladu s povodím Vltavy i s plavební správou.

RNDr. Petr Kubala: Je nutné problematiku vnímat v kontextu. Splavnění Vltavy do Českých Budějovic také neprobíhá mediálně dobře. My to podporujeme, ale hovoříme o tom, co by měli dělat starostové jiných obcí. Je třeba vhodně zvolit strategii a maximálně využít při jednání Středočeský kraj. Zájmy obcí jsou různé.

Kolařík: Měli bychom přijmout usnesení ve prospěch zachování rekreační berounské vodní cesty. Vodní cesta není zatříděná. ŘVC ČR by mělo zohlednit připomínky a názory obcí.

Bergman: Mediální cesta musí být moudře zvolena. Požádal bych pana ředitele ŘVC ČR o prohlášení, že industriální splavnění Berounky, tedy původní projekt, je nevhodný.

Ing. Fojtů: ŘVC ČR není nositelem strategie. My jsme pouze investoři. Strategie se rozhoduje na Ministerstvu dopravy ČR. My pouze vykonáváme dopravní politiku Ministerstva dopravy ČR.

Návrh usnesení: Komise Rady HMP pro vodní dopravu žádá, aby vodní cesta Berounka zůstala mezi dopravně významnými vodními cestami využitelnými v zákonu 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě.

Hlasování: pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod č. 5

RNDr. Petr Kubala: Dne 15. 2. 2018 jsem se účastnil jednání Komise Rady HMP světové památky. Předmětem bylo vypořádání vnějšího připomínkového řízení k dokumentu „Management plán ochrany světového kulturního dědictví“. K dokumentu jsme zasílali připomínky, které se především týkaly plavební komory Staré město. V dokumentu byla velmi zavádějícím způsobem zpochybňována potřebnost této plavební komory. Dokument není z hlediska výstavby regulačního charakteru, ale měl by stanovovat podmínky provozování a pečování o majetek. Z jednání jsem navnímal, že plavba v Praze nemá žádnou podporu. Paní náměstkyně Mgr. Kolínská měla značné výhrady vůči plavbě. Na jednání bylo často zmiňováno, že výstavba plavební komory Staré město je pro rozvoj nákladní dopravy. V diskuzi jsem se snažil vysvětlit právě důvody významu této nové komory, která bude sloužit k rozložení dopravy. Dále k tomu, aby se zkrátily čekací doby stání. Obyvatelé Hořejšího nábřeží si stěžují zejména na hluk. Nová plavební komora by mohla být provozována takovým způsobem, aby přes den odlehčila provozu a zkrátila čekací doby. Ve večerních hodinách by na ní mohl být převeden provoz z Hořejšího nábřeží, což by mělo pozitivní výsledek z hlediska hluku na obyvatele. V roce 2017 jsme podepsali memorandum s MČ Praha 1 v rámci podpory pro vybudování této komory. I zde na komisi jsme se shodli, že výstavba je prioritní. Bohužel MČ Praha 5 je neustále proti. Veškeré argumenty proti této komoře byly vesměs regulačního charakteru např. na lodích hraje hudba, kotví na náplavkách mnoho lodí atd. Výsledek z jednání je takový, že připomínky byly posunuty do dalšího kola k projednání. Komisi také vadilo, že ve vizualizaci nebyly vidět lodě. My tedy připravíme novou vizualizaci. Zápis z komise zatím není. Z jednání jsem nabyl dojmu, že účastníci jednání neví, že existuje tato komise. Bylo by vhodné, aby obě komise Rady HMP se potkali na společném jednání.

Mgr. Štěpán: Děkuji za podněty. Považuji za vhodné zorganizovat společné jednání.

Mgr. Němcová: Na magistrátu vznikla ještě komise pro řešení smogové situace. V určité části se zde také řeší vodní doprava. Za posledních 10 let počet osobních motorových lodí nevzrostl a jedná se o 50-60 plavidel. 40 % z nich prošlo remotorizací. Pokud byly lodě remotorizovány, splňují směrnici z roku 2004, ve které jsou stanoveny emisní limity v rámci celé Evropy. V Evropě se také nikde neměří emisní limity lodních motorových jednotek. Maximálně přibývají plovoucí zařízení, která však neobsahují motorovou jednotku. Nyní se snažíme postavit emisní limity z vodní dopravy proti emisním limitům z nákladní silniční dopravy. Předběžné výsledky hovoří ve prospěch lodní dopravy.

Mgr. Štěpán: Spolupracujete na tom s panem doc. Vojtíškem?

Mgr. Němcová: Ne. Toto probíhá pouze v rámci našeho úřadu.

Ing. Hejma: Čekáme na novou plavební komoru. Řešíme stížnosti obyvatel na fronty lodí na malostranské části. Bylo by vhodné začít nějakou širší diskuzi s MČ Praha 5. Nerozumím, proč tato městská část nesouhlasí s výstavbou nové plavební komory.

Mgr. Štěpán: Určitě pana starostu MČ Prahy 5 přizveme na jednání.

RNDr. Kubala: Běh událostí je výrazně rychlejší, než setkávání na našich komisích. V lednu letošního roku bylo zahájeno územní řízení.

Ing. Ulmanová: Dnes jsme na poradě architektů o problematice hovořili. Mezi architekty není shoda k problematice výstavby nové plavební komory. Hlavním argumentem je obava z toho, že se zásadně zvýší množství velkých výletních lodí. A také jde o režim plavby na řece. Dále panuje obava, že budou omezeny malé lodě ve prospěch velkých výletních lodí.

Mgr. Němcová: Regulace velkých plavidel existuje a je dána možností stání těchto lodí. Počet lodí výrazně nevzrostl, protože nemají kde stát, protože kapacita stání je již naplněna. Plavební komora se buduje pro rekreační plavbu.

Ing. Beneš: Nová komora bude mít stejné parametry jako komora Mánes tedy max. délka 55 m a šířka 11 m.

RNDr. Kubala: Kdybychom důsledně proplavovali na Smíchovské komoře, tak jak se má, tak ta situace je výrazně horší. Nepřibývá velkých lodí, ale malých rekreačních. Malé lodě by se neměly proplavovat s velkými. V případě, kdybychom striktně dodržovali proplavování, tak situaci výrazně vyhrotíme.

Kolařík: Stálo by za to zvážit možnosti dotací pro remotorizaci zbývajících 60 % osobních lodí. Na Ministerstvu dopravy ČR existuje dotační program. Bohužel stát nemůže dotovat osobní plavbu.

Ing. Trnka: Praha má i jiné možnosti, jak regulovat dopravu např. délka nájemného u stání na nábřežních zdech. Dotace na remotorizaci se mi zdají nefér vůči provozovatelům, kteří remotorizaci hradili ze svých prostředků. Je tedy věcí TCP, jaké zaujme stanovisko k případnému zvýhodnění.

Ing. Hejma: Do kdy by měla být dokončena remotorizace lodí?

Mgr. Němcová: To nebylo stanoveno.

Bergman: V Čertovce jsme tlačeni do toho, abychom na lodích používali elektromotory. Nyní budeme dávat do provozu loď, která bude mít hybridní pohon, což je minimálně 4 x dražší, nežli diesellový motor s platným certifikátem.

Kolařík: Navrhují na další jednání téma metropolitního plánu, který stanovuje umístění přístavů. Zatím je metropolitní plán v rozporu se státní koncepcí vodní dopravy. S tímto tématem souvisí i projekt Soutok a úprava přístavu Radotín pro kombinovanou dopravu.

Ing. Trnka: Není to Metropolitní plán, ale jeho návrh. Nyní musíme vycházet z platného územního plánu.

Ing. Hejma: Na stůl jste dostali informaci od Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR. Byl jsem požádán, abych vás poinformoval o akci hudební hasičská fontána. Jedná se o akci k výročí ke vzniku samostatného československého státu. Je záměr provést hasičskou fontánu, která by se skládala cca z 200 proudnic a přenosných čerpadel. Vytvoří se tak "živé" vodní proudy pohybující se v duchu hudební choreografie za podpory světelných efektů. Akce se bude účastnit cca 1000 hasičů a bude provedena 2. června 2018. Chtěli jsme požádat, aby tato informace byla vzata na vědomí a chtěli jsme požádat o spolupráci a podporu.

Ing. Beneš: Bude to akce na sledované vodní cestě za omezení vodního provozu, proto k tomu musíme vydávat povolení. Prosím organizátora, aby se obrátil na nás o povolení.

Ing. Nejedlý: Již nějaká koordinace k dané akci probíhá.

Návrh usnesení: Komise Rady HMP pro vodní dopravu bere na vědomí informaci ředitele RNDr. Kubaly k nové plavební komoře. Žádáme všechny členy komise, aby informovali své okolí o objektivních přínosech plavební komory Staré město.

Hlasování: pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Komise Rady HMP pro vodní dopravu bere na vědomí informaci a podporuje akci Hudební hasičská fontána 2018.

Hlasování: pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Polanecký: Myslím, že by bylo vhodné informovat veřejnost o pozitivech nové plavební komory Staré město.

Ing. Trnka: Prodiskutuji s investorem akce, zdali by podpořili větší informovanost veřejnosti.

Mgr. Štěpán: Také toto beru, jako dobrý podnět. Budu informovat kolegy.