

Pro:	Komise Rady HMP pro vodní dopravu		
Přítomni:	Mgr. Daniel Štěpán, Ing. Michael Trnka, CSc., Ing. Hynek Beneš, Ing. Jan Bukovský Ph.D., Daniel Hodek, Tomáš Kolařík, RNDr. Petr Kubala (v. z. Ing. Jiří Friedel), Ing. Jan Nejedlý, Ing. Petr Smolka, Ing. Pavel Šustr, Ing. arch. Kristina Ullmannová, Jan Wolf, Ing. Jan Marek		
Omluveni:	Adriana Krnáčová, Richard Bureš, Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Petr Hejma, JUDr. Tomáš Homola, Ing. Radek Lacko, Mgr. Klára Němcová, Tomáš Polanecký		
Přizváni:	Ing. arch. Jan Kadlas, Ing. Iva Schneiderová		
Věc	Zápis z devátého jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro vodní dopravu ze dne 4. 9. 2018		
Zpracoval	tajemník - Ing. Jan Marek	Počet stran 6	Datum 14. 9. 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: 12 proti: 0 zdržel se: 0

Účast hostů na jednání byla schválena.

Program:

1. Kontrola úkolů
2. Možnosti podpory remotorizace plavidel využívajících přístavů hl. m. Prahy
3. Různé

Předseda komise Mgr. Daniel Štěpán na návrh IPR Praha zařadil do bodu různé prezentaci koncepční studie nábřeží Stromovky.

Hlasování o programu: pro:12 proti: 0 zdržel se: 0

Program byl schválen.

Bod č. 1

Mgr. Štěpán: Momentálně nemáme žádné nesplněné úkoly.

Bod č. 2

Mgr. Štěpán: O dané problematice se bavíme více než rok. 40 % lodí, které remotorizované nejsou, produkují nechtěné exhalace, což nám potvrdil i Michal Vojtíšek z ČVUT. Chceme podpořit remotorizaci lodí, a proto navrhuji následující usnesení: Komise Rady HMP pro vodní dopravu, žádá Radu HMP, aby uložila provozovateli městských přístavů v hl. m. Praze společnosti TCP upravit nájemní smlouvy pro stání plavidel, tak aby provozovatelé plavidla, která splňují emisní limity dle normy, platili nižší nájemné a byla jim garantována delší doba nájmu. Toto ustanovení by se týkalo plavidel vyrobených po roce 1945 s původním motorem. Na tato plavidla by se hledělo jako na plavidlo splňující limity.

Ing. Nejedlý: Chceme podporovat remotorizovaná plavidla. Zdlouhavější bude úprava smluvních vztahů, neboť dlouhodobější nájmy uzavírá město.

Kolařík: Může Praha nějakým způsobem motivovat finančně majitele lodí k jejich remotorizaci?

Mgr. Štěpán: 60 % lodí je již remotorizovaných. Bylo by nespravedlivé a nesystémové nyní poskytovat některým majitelům finanční příspěvky na remotorizaci, neboť majitelé již remotorizovaných lodí by byli v podstatě znevýhodněni.

Ing. Bukovský: ŘVC ČR je mimo jiné provozovatelem přístaviště na nábřeží Edvarda Beneše a jednoznačně podporuje tuto aktivitu. Podporu remotorizace považujeme za pozitivní motivaci provozovatelů, aby se starali o svá plavidla. Ti, kdo již vložili finanční prostředky na remotorizaci, by měli mít logicky nyní výhodu. Není tedy důvod finančně podporovat majitele, kteří více znečišťují životní prostředí. Přesné definování plavidel by mělo být předmětem nějaké pracovní skupiny.

Ing. Beneš: Při hlasování se musím zdržet, neboť jako státní úředník musím sledovat, zdali plavidlo je či není provozuschopné podle platné legislativy. Jako soukromá osoba tuto iniciativu podporuji.

Ing. arch. Ullmannová: Máme nějaký nástroj na kontrolu těchto limitů? Vítám tuto pozitivní motivaci.

Mgr. Štěpán: Od doby vyhlášení bude přechodná doba např. 2 roky. Ten, kdo nesplní remotorizaci do dvou let, bude mu hrozit vypovězení smlouvy, která je dnes uzavírána na dobu neurčitou.

Ing. Trnka: Výrobci garantují určité parametry motorů v době výroby a následně garantují, že v okamžiku, kdy se provozovatel o motor správně stará, tak motor splňuje emisní limity, na které je vyroben i nadále. Správní plavební správa při prohlídkách plavidel následně kontroluje, zdali je motor správně udržován. Toto je kontrola, že motory splňují emisní limity.

Ing. Trnka: Poprosil bych ředitele Ing. Beneše, zdali by po jednání vedl diskuzi s panem Ing. Nejedlým a Ing. Bukovským a pokusili se zpracovat návrh předpisu.

Návrh usnesení: Komise Rady HMP pro vodní dopravu, žádá Radu HMP, aby uložila provozovateli městských přístavů v hl. m. Praze společnosti TCP, upravit nájemní smlouvy pro stání plavidel, tak aby provozovatelé za plavidla, která splňují emisní limity, platili nižší nájemné a byla jim garantovaná delší doba nájmu. Ustanovení by se týkalo plavidel vyrobených po roce 1945. Na plavidla vyrobená před rokem 1945 a mající původní motor se bude hledět, jako na plavidla splňující limity. Komise utváří pracovní skupinu za účasti Ing. Beneše, Ing. Bukovského a Ing. Nejedlého, kteří zpracují limity, které budou muset motory splňovat a to do 21. 9. 2018.

Hlasování: pro: 11 proti: 0 zdržel se: 1

Usnesení bylo schváleno.

Ing. Bukovský: ŘVC ČR bude následně aplikovat definované a přijaté limity na přístavišti na nábreží Edvarda Beneše, kde jsme provozovatelem. Chceme, aby v celé Praze byly stejné respektive srovnatelné podmínky.

Bod č. 3

Ing. arch. Jan Kadlas, IPR Praha: Představil připravenou prezentaci k přemostění plavebního kanálu u Stromovky. Komise toto již řešila na minulém jednání dne 30. 5. 2018. Spolupracovali jsme s ŘVC ČR. Praha připravuje koncepci Cisařského ostrova a jeho širšího okolí. Konflikt je v požadavku na podjezdnou výšku a na příčné propojení břehů. Lávka v poloze dole bude mít podjezdnou výšku 2,8 m. Předpokládáme pevný řád zvedání lávky. Podjezdná výška je však v rozporu s požadavky Státní plavební správy, která požaduje podjezdnou výšku 3,6 m v poloze dole v celé šíři plavebního profilu a upřednostnění vodní dopravy. V případě, že budeme dodržovat podmínky Státní plavební správy, nedostaneme se na břehu na pozemky, které jsou ve vlastnictví státu případně hl. m. Prahy. Rádi bychom studií uzavřeli.

Mgr. Štěpán: Již na minulém jednání paní ředitelka Státní plavební správy Mgr. Klára Němcová uvedla, že podjezdná výška 3,6 m je limitní.

Ing. Trnka: Ve studii se nepracuje se změnou polohy lávky. V případě, že lávku posuneme, může mít podjezdnou výšku 3,6 m. V případě, že lávka bude splňovat limity, bude vystavěná Ředitelstvím vodních cest ČR a hl. m. Praha nemusí investovat do projektu.

Ing. arch. Kadlas: Poloha lávky byla zadána na základě požadavku MČ Praha 7. Toto uspořádání lépe umožňuje oddělení silniční dopravy od pěší a cyklistické dopravy. Zajímalo by nás, kde kotví loď záchranného systému a odkud budou připlouvat a také jejich rozměry. Je možné, že lávka by mohla směrem k břehům klesat se svojí výškou.

Ing. Trnka: I v tomto případě, byste ke studii měli přistupovat tvůrčím způsobem a neměli byste se striktně držet dané trasy. Naopak byste měli hledat možná propojení

mezi Stromovkou a Císařským ostrovem, která splní podmínky, tedy že propojí Císařský ostrov a dodrží podjezdnou výšku.

Ing. arch. Kadlas: Jiná alternativa umístění lávky nesplní podmínky na příčné propojení, které nám byly dány do začátku.

Ing. Beneš: Podjezdná výška 7 m ve zdviženém stavu musí být zajištěna v celém profilu. Myslím, že toto dává dostatečný předpoklad pro řešení tvaru lávky.

Kolařík: Všichni jsou rádi, že se mosty zvedají a že bude celá Vltavská vodní cesta až po Slapy mít podjezdnou výšku 7 m. Dle vyhlášky má být minimální podjezdná výška 5,25 m. Takže podjezdná výška 3,6 m, kterou požaduje Státní plavební správa, je výrazným kompromisním řešením. V případě, že by byl most vybudován nízký, tak by musel být stále zvednutý pro plavbu.

Mgr. Štěpán: Jasně zde zaznělo, že 3,6 m podjezdná výška je ústupkem ve směru k IPR Praha.

Ing. arch. Kadlas: Naším cílem je definovat optimální urbanistické řešení. My tedy území ze studie vyjmeme, s tím, že území musí být dopracováno. K tomu bychom připojili zápis z dnešního jednání a z 30. 5. 2018. S tímto výsledkem bychom studií poskytli všem ostatním investorům.

Mgr. Štěpán: Můžete prověřit zde navrhovanou variantu? Tedy studie by obsahovala obě varianty s pečlivým popisem.

Ing. arch. Kadlas: Takto my však studii neprojednáme, neboť dotčené městské části s tím nebudou souhlasit.

Ing. Bukovský: Na toto téma nejsem zcela připraven, protože jsem nepočítal s tím, že bude předmětem dnešního jednání. Dnes nemůžeme dojít k finálnímu řešení a nemůžeme zde projektovat. U majetkoprávního posouzení je důležité zjistit, z jakých příčin jsou pozemky nedostupné. Okrajové podmínky pro vyvlastnění jsou splněny, protože se jedná o dopravní stavbu ve veřejném zájmu. Další otázkou je, zdali se situace trochu nezměnila po kolapsu Trojské lávky.

Ing. arch. Ullmannová: Počítáme s tím, že v Tróji na stejném místě bude vystavena jiná lávka. Tato studie není prvním návrhem. K tématu proběhla řada projektových výborů. Snažíme se všechny dotčené dostat k jednacímu stolu. Jde nám o hledání rozumného řešení a kompromisního řešení všech zájmů v oblasti.

Ing. Nejedlý: Na minulém jednání byla jasně daná Státní plavební správou podmínka. Dnes zaznělo, že je to navíc kompromisním řešením ze strany Státní plavební správy, tak nerozumím tomu, že dnes nám je představováno toto řešení.

Kolařík: Chtěl bych se zeptat na projekt zvednutí stávajícího silničního mostu.

Ing. Bukovský: V rámci projektu na zvýšení stávajícího silničního mostu na 7 m nebyla uvažována žádná změna parametrů mostu. Tedy stávající most by byl zvednut o necelé dva metry nahoru. Konstrukce by byla zachována. Opěry by byly zvýšeny. Počítá se s tím, že dojde k jiným sklonům ramp na obou březích. Což je v současné době neprojednatelné, protože sklony neodpovídají potřebám bezbariérového provozu. Hledáme jiné řešení.

Ing. Schneiderová: U mostu se velmi špatně vypořádáváme s požadavky na bezbariérovost. Rampy tvoří bariéry.

Ing. Beneš: Také nejsem připraven, na diskuzi k tomuto tématu. Musím však konstatovat, že v první fázi projektu s námi podjezdná výška diskutována nebyla. O existenci návrhu na podjezdnou výšku 2,8 m jsme se dozvěděli náhodně. Následně jsme iniciovali jednání s IPR Praha. Zásadní problém je v tom, že se podjezdná výška neurčila jako neměnná. Předpokládal jsem, že vyjádření paní ředitelky Státní plavební správy Mgr. Němcové bylo natolik jednoznačné, že o dané problematice již není třeba diskutovat.

Kolařík: Několikrát jsem se snažil iniciovat, aby na jednání komise bylo zařazeno téma Metropolitního plánu. Bylo nám řečeno, že IPR Praha je přetížen a že nemá kapacity. Žádám o zařazení na další jednání.

Ing. arch. Ullmannová: Pokusím se to zajistit, ale u nás v Campu, kde jsou lepší technické podmínky. Uplynula však lhůta pro připomínky.

Prezenční listina

Komise RADY hl. m. Prahy pro vodní dopravu

Datum jednání: 4. 9. 2018

Jméno	Funkce	Podpis
Mgr. Daniel Štěpán, zastupitel hl. m. Prahy	předseda	
Ing. Michael Trnka, CSc., poradce náměstka primátorky hl. m. Prahy	místopředseda	
Adriana Krnáčová, primátorka hl. m. Prahy	členka	
Ing. Hynek Beneš, ředitel Státní plavební správa – pobočka Praha	člen	
Ing. Jan Bukovský Ph.D., zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR	člen	
Richard Bureš, zástupce starosty MČ Praha 1	člen	
Ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR	člen	
Ing. Petr Hejma, zastupitel MČ Praha 1	člen	
Daniel Hodek, 1. zástupce starosty MČ Praha 1	člen	
JUDr. Tomáš Homola, radní MČ Praha 5	člen	
Tomáš Kolařík, ředitel, Plavba a vodní cesty o.p.s.	člen	
RNDr. Petr Kubala, generální ředitel Povodí Vltavy, státní podnik	člen	
Ing. Radek Lacko, radní hl. m. Prahy	člen	
Ing. Jan Nejedlý, koordinátor správy náplavek Trade centre Praha a.s.	člen	
Mgr. Klára Němcová, ředitelka Státní plavební správa	členka	
Tomáš Polanecký, zástupce Českého veslařského svazu	člen	
Ing. Petr Smolka, generální ředitel TSK hl. m. Prahy, a.s.	člen	
Ing. Pavel Šustr, pověřený řízením RFD MHMP	člen	
Ing. arch. Kristina Ullmannová, vedoucí Kanceláře veřejného prostoru IPR Praha	členka	
Jan Wolf, radní hl. m. Prahy	člen	
Ing. Jan Marek, odbor rozvoje a financování dopravy MHMP	tajemník	