



Zápis z 27. jednání Komise Rady hl. m. Prahy Rada světové památky (dále jen „RSP“), dne 15. 2. 2018

přítomni:	6 členů komise, dle přiložené prezenční listiny (příloha č. 1)
nepřítomni:	5
omluveni:	5 (Mgr. Jiří Vajčner, Ph.D.; Ing. arch. Petr Chotěbor, CSc.; Ing. arch. Petra Melková; Mgr. Filip Kračman; Bc. Blanka Švarcová)
neomluveni:	0
stálí hosté:	1 (Ing. arch. Alena Krusová, CSc.)
omluvení stálí hosté:	3 (PhDr. Ivana Kyzourová; Ing. arch. Tomáš Drdácák; PhDr. Kateřina Bečková)
přizvaní hosté (ad hoc):	Mgr. Petra Kolínská; doc. Ing. arch. Miroslav Cikán; Ing. arch. Jan Sedlák; Ing. Jan Marek; RNDr. Petr Kubala; Karel Kučera)

I. Zahájení

- a) Předseda přivítal přítomné a zahájil jednání.

II. Schválení zápisu z minulého jednání, organizační záležitosti a schválení účasti hostů

- a) RSP většinou členů schválila zápis z minulého jednání (22. 1. 2018) a žádá sekretariát, aby ho podle pravidel předložil Radě HMP a dotčeným věcně příslušným odborům bez zbytečného odkladu.
- b) RSP konsenzem schválila program jednání Komise RSP (viz příloha 2).
- c) RSP konsenzem souhlasila s účastí hostů ad hoc.

III. Stanovisko k vypořádání připomínek z vnějšího připomínkového řízení k návrhu Management plánu Historického centra Prahy

- a) RSP k vypořádání připomínek vnějšího připomínkového řízení k návrhu Management plánu Historického centra Prahy doporučuje celkově následující :



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

- i. u vypořádání připomínek označených jako „komentář“, případně do hlavičky materiálu, doplnit text: „vzhledem k tomu, že nejde o připomínku, ale pouze o komentář, nevypořádává se“
 - ii. nahradit termín „veřejný prostor“ termínem dle zákona: „veřejné prostranství“
 - iii. nahradit, zejména pro anglické znění, všude termín „Pražská památková rezervace“ oficiálním mezinárodním názvem „část 001 statku Historické centrum Prahy“
 - iv. v hlavním textu Management plánu v kapitole „Opatření“ důsledně všude odlišit „Referenční oblasti“, jichž se to, které konkrétní opatření týká, od prováděcího subjektu;
- b) RSP k vypořádání jednotlivých připomínek z vnějšího připomínkového řízení k návrhu Management plánu Historického centra Prahy:
- ad Ab 4 zařadit text retrospektivního prohlášení, sekretariát RSP si vyžádá český překlad od MK ČR
 - ad B 8 vypustit ve způsobu vypořádání slovo „nejasné“
 - ad B 28 označit jako neakceptováno; mezinárodní metodika nebyla v době zpracování Management plánu, zejména zadání jeho struktury, známa
 - ad C 20 opravit dle vyhodnocení připomínkového řízení kapitolu 3 2 2 hlavního textu Management plánu, tj. nahradit sousloví „nedokončenost digitalizace“ pojmem „nedostatečná provázanost“
 - ad C 30 sjednotit hlavní text Management Planu s vypořádáním připomínek
 - ad C 42 upravit terminologii týkající se názvů územně plánovacích dokumentů v souladu s platnými právními předpisy a s přihlédnutím k připomínce MMR
 - ad C 66 text opatření č. 6 v hlavním textu Management Planu rozšířit o relevantní rozhodnutí Výboru pro světové dědictví
 - ad C 69 do vypořádání připomínek doplnit „částečné doplnění“
 - ad C 70 doplnit opatření v hlavním textu Management Planu 24 tak, aby bylo zřejmé, že analytická dokumentace je zdůvodněním pro nepovolení nepřiměřeně dimenzované stavby
 - ad C 80 upravit v hlavním textu Management Planu stávající formulaci na: „Parkování má být zajištěno prioritně vyhrazenou zónou pro rezidenty.“
 - ad C 81 akceptovat, budou odlišeny referenční oblasti od odpovědných subjektů
 - ad Db 15 připomínku neakceptovat a uvést důvody neakceptování
 - ad Dc 1 vypustit sousloví „k úvaze“



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

- ad Dc 3 opravit pravopis
- ad Dc 12 nahradit zkratku „dttto“
- ad Dc 18 odstranit text v obou pravých sloupcích u nadpisu
- ad Dc 32 připomínku akceptovat na jiném místě, například v souvislosti s textem OSJM
- ad I 1 – I 12:
 - a. RSP doporučuje vedení města, aby v zájmu řešení konfliktů mezi různými veřejnými zájmy, jako je zájem na ochraně světového dědictví, na ekologických hodnotách, na rekreačním potenciálu řeky atd., a zájmy skupinovými, posílilo holistické uvažování o využívání řeky pro plavbu cestou přijetí organizačních opatření v poradních orgánech Rady HMP.
 - b. pokud jde o body I 1 - I 12 RSP souhlasí s tím, aby ze zvukového záznamu diskuze byl pořízen písemný záznam (viz příloha č. 3 tohoto zápisu).
 - c. RSP konstatuje, že řada problémů souvisejících s rolí řeky pro uchování světové výjimečné hodnoty statku je spojena nejen s lodními stavbami, ale rovněž s provozem lodní dopravy.
 - d. RSP doporučuje zpracovatelům, aby připomínkované pasáže ještě upřesnili ve smyslu PRO i PROTI argumentů, které odezněly v diskuzi, a to do 14 dnů.
 - e. RSP má za to, že připomínky označené jako „k diskuzi“ mají být označeny slovem „rozpor“ a s tímto označením a v textaci dle bodu *d.* byly podstoupeny do mezinárodního připomínkového řízení.

IV. Závěr

Příští jednání se uskuteční v úterý **6. 3. 2018 od 14.00** v Salonku primátorky, Škodův palác.

Konec zápisu.

Zpracoval: Karel Kučera

Ověřila: Mgr. Simona Vladíková

Schválil: Mgr. Michal Beneš, CSc.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
RADA HL. M. PRAHY

Příloha č. 2

RADA SVĚTOVÉ PAMÁTKY



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
RADA HL. M. PRAHY

dovolují si Vás pozvat na 27. jednání Komise Rady HMP Rady světové památky, která byla ustanovena na základě usnesení Rady HMP č. 1145 ze dne 19. 5. 2015. Jednání se uskuteční:

dne 15. 2. 2018 od 11:00

v Salonku primátorky hl. m. Prahy v 1. patře Škodova paláce, místnost č. 135
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Návrh programu jednání:

1. Zahájení
2. Schválení:
 - účasti hostů ad hoc
 - programu
 - zápisu z minulého jednání a organizačních záležitostí
3. Stanovisko k vypořádání připomínek z vnějšího připomínkového řízení k Management plánu Historického centra Prahy
4. Různé
5. Závěr

Svou účast, prosím, potvrďte prostřednictvím e-mailu: simona.vladikova@praha.eu nebo na telefonním čísle 236 002 096. Zároveň prosíme účastníky jednání, aby počítali s celkovým časem trvání zasedání Komise RSP v délce cca 2,5 hodiny.

Těším se na společné setkání.

Se srdečným pozdravem,

Mgr. Michal Beneš, CSc., v. r.

Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
www.pamatky.praha.eu



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
RADA HL. M. PRAHY

Příloha č. 3

Písemný záznam ze zasedání RSP, část k diskuzi o připomínkách k MgP I 1 – I 12 (42:45 – 1:36:45)

Beneš: Poprosím nejprve odpůrce, nebo připomínkovatele, aby se vyjádřili. My sice váš text máme, znění vašich připomínek...

Kubala: Tak já se chopím slova, pane předsedo. Děkuji. Byť jsem tady jako host, nechtěl bych být drzý, ale ohradil bych se proti mému úvodnímu uvedení, nejsem tady za žádné vodácké lobby. Nechtěl jsem to kom..., já to беру v nadsázce, ale ono to má potom dalekosáhlé dopady. Já jsem tady za státní podnik Povodí Vltavy, který je správcem dopravní, významné dopravní vodní cesty, správcem vodních toků a správcem povodí. Takže veškeré ty věci, které tady zastupujeme a které jsou předmětem našich připomínek, tak vychází z činnosti státního podniku Povodí a naplňování zákonných požadavků a úkolů, které máme uloženy. Čili, nejedná se o žádný lobbying a tak dál. Pravda je ta, že vy jste to tady nezmínil, ale směřuje to k tomu – výstavba nové plavební komory na Smíchově. Já bych si dovolil k tomu říct možná trochu úvod. Neztotožnil jsem se plně teda s vypořádáním, nebo návrhem na vypořádání těch připomínek autory dokumentu tak, jak jsou tady uvedeny a to z jednoho prostého důvodu. Protože mám pocit, že celý tento záměr je chápán trochu jinak, než ve skutečnosti je. A proto jsem rád, že mám možnost tady setkání s Vámi, abych to objasnil.

Beneš: Promiňte, myslíte záměr vybudování plavební komory?

Kubala: Ano.

Beneš: Abychom si rozuměli...

Kubala: Ano, záměr vybudování nové plavební komory, protože to je asi to gros, co se od nás očekává. Ta diskuze k tomu. Tady samozřejmě je nutné připomenout k tomu, že Vltava v úseku celého hlavního města Prahy je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, která je definována Rozhodnutím Evropského Parlamentu a Rady č. 661 z roku 2010 EU, to asi autoři znají. A od toho vyplývají určité mezinárodní podmínky, nebo souvislosti, které se týkají výstavby nebo údržby vodních děl. Dále je vybudování této plavební komory v souladu s dokumentem Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020, s výhledem do roku 2050, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 449 v červnu 2013 a dokumentem dopravní sektorové strategie, která byla přijata usnesením vlády č. 850 v listopadu 2013. Ale já myslím, že důležitější je to další, co řeknu. Všude se tady hovoří v tom dokumentu o, když tak mě opravte, jestli se pletu, беру to opravdu jako diskuzi k té věci, že se jedná o rozšiřování nákladní dopravy. Prosím vás pěkně, to je zcela mylné a ono to vyplývá i z toho vypořádání těch připomínek, které tam je. Řeka jako taková tady v Praze byla daleko dřív než rezervace UNESCO, než cokoliv. Řeka přinášela s sebou život, řeka přinášela rozvoj veškerých aktivit, které tady jsou, a ono v podstatě s tou naší úvodní obecnou připomínkou, myslím si, že se mnou budete souhlasit, že náš dojem je oprávněný k tomu, že místo toho, aby tam byly promítnuty pouze, řeknu, nástroje, podmínky toho managementu, jak má



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

být, tak tam jsou prostě formulace, které výstavbu této komory znemožňují. Jde o to, že já jsem tady teďka za státní podnik Povodí Vltavy, protože jsme přípravu realizace nebo této investice převzali od Ředitelství vodních cest v roce 2017, takže v tom pokračujeme a je nutné si říct jednu věc. Ta komora, která by měla rozšířit, být tedy z pravé strany Dětského ostrova, čili beru po proudu dolů, levý břeh, pravý břeh, tak je dlouhá, tak jak je připravována, 55 metrů, široká 11 metrů. Když to porovnáte se stávající plavební komorou, která je dlouhá asi 175 metrů, tak ani do této nové komory se nevejdou všechna rekreační plavidla, která plují po Praze, jako Vyšehrad a další. Čtyři takovéto lodě se tam nevejdou. Účel této nové plavební komory má být takový, aby z hlediska mnoha různých stížností, z hlediska různých podniků, se kterými se setkáváme nejen my, ale které se řeší v rámci pracovní skupiny, která se týká vodní dopravy v Praze tady v rámci Magistrátu hlavního města Prahy. Tak je to na, řeknu, znečištění ovzduší výfukovými plyny z plavidel, hluk a tak dál. Právě když se podíváte na umístění této plavební komory, tak převážná část by měla sloužit právě k tomu, aby odvedla proplavování těch rekreačních plavidel, nikoliv nákladní dopravu. Ta rekreační plavidla, která v Praze jsou, tak neexistuje žádný legislativní nástroj k tomu, a řeší se to už roky, aby to bylo obdobné, jako na pozemních komunikacích, kde když nějaké auto nesplňuje emisní limity a tak dál, tak mu bude odebrána STK. Tady prostě, co se týká lodní dopravy, nic takového neexistuje. Je nutné to posuzovat i v celém širším kontextu, kdy Praha připravuje nebo má přístav Praha – centrum, a tam v podstatě na základě podmínek provozovatele toho přístavu, což je hlavní město Praha prostřednictvím společností, jak se jmenují, TCP, že jo? Tak. Tak tam určují určité podmínky. Bylo dohodnuto, jakýsi precedens, nebo jakýsi ne precedens, ale jakási vize k tomu, že ti, kteří budou mít umožněno, aby kotvili v tomto přístavu, tak budou muset do nějaké doby změnit motorizaci těch plavidel. To je v dané chvíli takový asi jediný možný regulační nástroj a teď hovořím spíš za Prahu a za státní plavební správu, nikoliv za Povodí Vltavy. Ale jenom chci tady říct, že se to řeší už dlouho a diskutuje se to ve výrazně širším kontextu. To, co se týká stížností, je to nejvytíženější plavební komora v celé střední Evropě, kdy ročně tam máme proplavováno 25 000 – 28 000 proplavení. Takže vzhledem k délce a kapacitě proplavování dochází k tomu, že potom se ta rekreační plavidla shlukují dole pod Karlovým mostem, všude, točí se tam dokola, než se dostanou do té komory. Takže i na základě jednání s městskou částí Praha 1 a dalšími, tato nová plavební komora ulehčí tomu, aby ty lodě tam trávily co nejkratší čas. Protože oni tou čekací dobou někde musí proběhnout. Druhá, další věc, která s tím souvisí, je ta, že zejména potom v odpoledních hodinách, ve večerních hodinách, když odkloníte tu lodní dopravu do této nové, která je až vlastně za Dětským ostrovem, tak nenarušuje žádným, teď beru z hlediska hluku a z hlediska těch výfukových plynů a tak dál, nenarušuje nic, co se týká pravého břehu Vltavy, ale na druhé straně, posouváme ji dál až za Dětský ostrov, od těch obytných budov, které jsou na Janáčkovo nábřeží. Čili to je další pozitivní efekt, který by toto přineslo. Když se podíváte na to, že vodní dopravu prostě nezakážete, nebo nezakážeme, nechci to nikomu vkládat do úst, asi to nikdo ani nechce, že jo? Jedná se, řeknu, chápu to, jako o to, aby tady byl jakýsi regulativ, řekneme si Praha je, nebo Vltava v Praze je nějakým způsobem nasycená a není asi velký, značný



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

zájem k tomu, to dál rozvíjet. Tomu rozumím a to si myslím je v souladu i se závěry té Komise pro lodní dopravu, že těch plavidel, které tady jsou, tak je to akorát na hraně. Čili pod to se asi podepíšeme tady. Ale právě tato plavební komora by výrazně ulehčila tomu provozu a právě by došlo ke snížení těch emisí, došlo by ke snížení hluku, obtěžování obyvatel na Janáčkově nábřeží, snížení a komplikace, shromažďování lodí, právě v dolní vodě v rámci čekacího stání, v horní vodě to není tak znát, protože tam se ta plavidla rozprostřou směrem až k železničnímu mostu a pod Vyšehrad, čili tak plocha/prostor je větší a ono to v praxi funguje opravdu tak, že ty lodě projedou, objedou to k Vyšehradu a zase se shromáždí všechny, aby se proplavily v co největším počtu zase zpátky a de facto toto probíhalo. Máme tady samozřejmě i drobnější sportovní plavidla, které zase z hlediska plavební bezpečnosti nemůžete proplavovat společně s těmito plavidly, a to všechno dochází ke konfliktu. My jsme v dané chvíli, a to chci jenom říci, když jsme to převzali od Ředitelství vodních cest, tak jsme v loňském roce podávali žádost do takzvaného CEFu na financování této plavební komory, dostali jsme to čtrnáct dní před podáním žádosti, tak jsme udělali, co jsme mohli a žádost v CEFu na to nebyla přidělena a nebyla přidělena z toho důvodu, že se nejedná o plavební komoru ve prospěch nákladní dopravy. A ten CEF dává finanční prostředky právě pouze ve prospěch nákladní dopravy, čili beru to jako oporu toho, co my tam v tom rozporujeme, v tom dokumentu, že se opravdu výstavbou této plavební komory nejedná o rozšíření nákladní dopravy. Pokud se týká jejího...

Kolínská: Můžu vás přerušit?

Kubala: No určitě...

Kolínská: Proč jste podávali žádost o prostředky z programu, který podporuje nákladní dopravu, když to není pro nákladní dopravu?

Kubala: My jsme tu žádost podávali, že jsme to, jak jsem říkal, v lednu převzali a ta žádost, od ŘVC, a ta žádost byla vázána ještě na jiný projekt, který byl na plavebním kanále Vraňany-Hořín a muselo to být podáno jako současně. Já vám na tohle vůbec nedokážu odpovědět z hlediska toho, že to bylo roky před tím připravováno Ředitelstvím vodních cest, ale nebylo možné to nepodat, protože pak by nebyl vůbec hodnocený ten projekt dole na kanále Vraňany-Hořín. Čili z tohoto důvodu. Ale chci říct, jakože i toto podporuje de facto tu myšlenku, která tam je, že to není rozpor s nárůstem nákladní dopravy. Další věci, které jsou, co se týká, tak je asi jiné pracovní skupiny. Pracují na určitých projektech city-logistiky a využívání odlehčení centra města Prahy na svážení komunálního odpadu, stavebního materiálu a dalších z centra města právě lodní dopravou, a to řeknu oběma směry, jako dolů do Mělníka, tak případně proti proudu do Radotína, včetně zavážení určitých stavebních materiálů. To je projekt, který se nyní taky na Magistrátu hlavního města Prahy projednává a k tomu samozřejmě slouží i ta komora stávající, která tam je, protože tam ty pontony a ty nákladní lodě, které jsou, proplují. Takže de facto dle mého názoru, a je to dle názoru vysloveně věcného, když to vezmete, že ta rekreační plavidla, která tady jezdí po Praze, většinou jsou to tzv. lodě Maďarky do délky 42 metrů, když si vezmeme délku plavební komory



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

55 metrů, není to o nákladní dopravě. Jsme nyní ve fázi takové, že byla v lednu podána žádost o územní rozhodnutí.

Prošlo to posuzováním EII, kde bylo kladné stanovisko. Máme kladné stanovisko památkářů s tím, že samozřejmě s různými připomínkami a teď řeknu, zásadní připomínka jako k tomu je taková, kdy nesmějí tam být samozřejmě žádné betonové prvky, musí to být obloženo kamenem stejně tak jako je plavební komora Mánes a plavební komora smíchovská. Čili ta celá trasa vlastně má fungovat tak, že bylo by ubráno kus toho rozdělovacího objektu, když tam připlouváte nyní ze spodní vody ke smíchovské komoře. Rozdělení by bylo o kousek výš, ta nová plavební komora v délce jenom 55 metrů by byla teda, řeknu, na pravé straně Dětského ostrova, vjede se do zdrže a komorou Mánes se vypluje dál nahoru. Myslím si, že tady máme i projekt, který se týká pražské náplavky a dalších věcí, který je, počítá s rozvojem lodní dopravy... rozvojem... s využíváním lodní dopravy. Oživením náplavek a tak dál. Já říkám, co máme. Já...

Cikán: Já vím, no...

Kubala: ...takhle to dostáváme, to prostě jenom říkám skutečnost, já k tomu mám taky svůj názor, na to. Jaký to je...

Cikán: Absurdní!

Kubala: ...ne pozitivní, abych řekl pravdu. Takže to jsou věci, které v tomto zohledňuje. Čili já bych jenom chtěl požádat o to, aby na to nebylo nahlíženo, že se jedná o prosazování a budování plavební komory za účelem rozvoje velkoobjemové nákladní dopravy. Tady, i když vezmu z hlediska potom těch vypořádání připomínek, nevím, jestli budeme hovořit od jedné k druhé, ale nemyslím si, že vysvětlení, teď řeknu i pro mě možná jako pro laika, když si tady přečtu: „Je zřejmé“, tady je třeba připomínka tvarové nesourodé stavby. No tak když je odpověď, že je zřejmé, co to je. Nebo na další otázku: „Velkou lodní dopravu, je zřejmé, co to je?“ Já si myslím, že to jako úplně zřejmé není, protože když se potom podíváme a půjdu dál do nějakých norem a věcí, tak samozřejmě víme, že to může vždycky být předmětem diskuze. Tedy mi to přijde, že to bylo tak trochu jako spláchnuto s tím, že je to přeci jasné, co se tím myslí, ale naopak si myslím, že jsou to věci, které mohou být předmětem diskuze a mohou být i použity negativně ve prospěch nebo v neprospěch té výstavby. Samozřejmě, zda ta komora bude nebo nebude, nezáleží jen na Povodí Vltavy, záleží to úplně na jiných indiciích, ale jenom chci, abyste tady slyšeli z hlediska správce vodního toku, že je to vodní dílo, které je potřebné, z hlediska toho, že ve vazbě na počet plavidel, který tady máte, tak se tím může výrazně napomoci a ulehčit levé části břehu a spodní vodě. Nemá to příznivce, samozřejmě, má to i své odpůrce, má to i své příznivce, to je asi jako všechno a o tom to je. Aby v rámci projednávání se samozřejmě hledal nějaký kompromis, toho jsem si plně vědom. Mám tady, můžu vám nechat kolovat některé vizualizace, ale to asi znáte.

Beneš: Tak, když dovolíte. Děkuji vám, děkuji vám, my se případně potom k těm vizualizacím někdy v budoucnu vrátíme, protože beztak má sekretariát úkol připravit nám témata, že my tady, to asi nevíte, pracujeme tak, že každé zasedání s výjimkou těch dvou teď, které máme, kdy pracujeme na těchto dokumentech, jsou tematicky orientovaná.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

Takže nepochybně může, mluvili jsme tady o mostech, mluvili jsme tady o koncepci individuální automobilové dopravy a tak dále. O řece se tady mluvilo taky, toto zas není výsledek jenom jako autorů, ale debat v této Radě, já se k tomu ještě dostanu. Takže vaši nabídku vítám a můžeme, může se ta debata potom prohloubit, i kdyby měla už mít jenom informační ráz. Děkuji vám za váš výklad, váš kolega ho chce doplnit, chcete ho doplnit? A omlouvám se za tu, já jsem řekl vodáckou, jako protože já jsem vodák, jo? Takže se vám omlouvám, že jsem vás zařadil do spolku, do něhož já sám patřím. Když se vám to nelíbilo, neberte to prosím nijak ve zlém. Tak pane kolego, prosím.

Marek: Dobrý den, já jsem...

Beneš: Stručně prosím!

Marek: Jasně. Jan Marek, tady z magistrátu, z odboru rozvoje a financování dopravy. Jinak jsem tajemníkem Komise Rady hlavního města Prahy pro vodní dopravu a chtěl bych říct, že v rámci už prvního jednání této Komise se Komise jednoznačně shodla na tom, že plavební komora Staré Město je potřeba. My jsme tam před tím měli video od Ředitelství silnic a dálnic a podklady a tak dále. A Komise se shodla na tom, že podporuje výstavbu plavební komory Staré Město dle návrhu Ředitelství vodních cest. Samozřejmě ten návrh pak zpracovávalo Povodní Vltavy, nebo to přebíralo od nich. Jak, takhle, každá doprava určitě potřebuje ke svému nějakou infrastrukturu. Já si myslím, že ta komora, nebo vznik té další komory, určitě je vhodný a má smysl a rozhodně podporuje tu rekreační vodní dopravu, těmi malými loděmi. Než jsem sem šel, tak jsem se bavil s kamarádkou, která teda má řidičák na loď a říkala, že jako je velmi problematický opravdu to čekání u těch stávajících plavebních komor, kdy opravdu tam vyčkávají, já nevím, třeba dvě hodiny a pak se proplavují s velkými loděmi a jako je to problematický to vyvazování a tak dále. Ale to je jen jako z hlediska nějakého, z hlediska praxe. Takže určitě, já jako za RFD podporuji vznik plavební komory a myslím si, že samozřejmě záleží na tom, potom, jak se to jakoby technicky udělá a tak dále. Ale podporujeme to.

Beneš: Děkuji. Paní náměstkyně, hned vám dám slovo. Jenom chci upozornit na jednu věc. To, co vy říkáte, rozvoj v podstatě rekreační dopravy je dneska podnikatelská činnost. Je tomu tak. Je tomu tak. Je to prostě součást turistického průmyslu, především. Především. Že jo. My jsme tady v trošku, jako je to zájem, to je v pořádku, jako prostě zájmy jsou. Prostě je to samozřejmě, ale upozorňuji na toto, že toto je určitý aspekt, který bude tato Rada brát v úvahu. Paní náměstkyně, prosím.

Kolínská: No... Tak já myslím, že toto je opravdu jako vážný téma, který nelze redukovat na to, jestli jako chceme, aby jezdilo po Vltavě víc lodí, nebo míň. Tak za prvé, novou komorou, plus to přístaviště, co jsme zřídili, se nepochybně zvyšuje kapacita pro lodě, ne, že ne, jako. To jestli si přejeme víc lodí, nebo ne je jedna věc. Pokud uděláme podmínky, tak tam ty nové lodě přijdou a proto se to ostatně dělá. Druhá věc, a děkuju, že jste to řekl. My nemáme žádné nástroje jak regulovat, co na té řece jezdí, a už existují dokumenty a já je ráda předám, které říkají, jaký devastující účinek ty lodě mají na životní prostředí v Praze. My tady peskujeme auta, řešíme, jak je usměrnit, když bude smog a na té řece je prostě zdroj



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

znečištění, proti kterému jsou ty auta úplně jako takhle malý, jo? Takže bych třeba očekávala, že ruku v ruce se zkapacitňováním budete aktivní i v té regulaci a v nějaké kultivaci toho, co tam jezdí. A třetí věc je, a teď mimo tu komoru, jak to na té řece vypadá, vždyť to tam vypadá šíleně. Prostě. Máme u železničního mostu loď s velkou reklamou na pilsenské pivo, máme tam na náplavce lodě, přes které není vidět na druhý břeh. Jako, podle mě prostě současná situace v lodní dopravě v hlavním městě Praze teda vůbec nepřispívá k nějaké vizuální kultivaci toho města a ta komora to asi ani jako nezhorší, ani nezlepší, když nebude. Takže to je jenom takový jako lakmusový papírek toho celého problému a já bych si třeba myslela, že výměnou za tu komoru, protože mám pocit, že máte dost nabito a prostě si ji prosadíte, takže výměnou za to budete přísný a budete spolupracovat s hlavním městem na celkové regulaci tohoto byznysu. A to, že to je byznys a ne žádná veřejná služba, to je úplně jasné.

Beneš: Děkuji. Paní náměstkyně promluvila z hlediska, a to jsem rád, že jsem to nemusel říkat já, z hlediska veřejného zájmu, který stojí proti, je mi líto, ale proti skupinovému podnikatelskému zájmu. Členové rady, protože tady padla zmínka o stanovisku památkové péče, prosím památkové péče ke komoře a vezmeme to popořadě. Ústav, odbor.

Vladíková: Poprosím jenom o mikrofon.

Beneš: Jak chcete, mně je to jedno.

Skalický: Klidně začnu. My jsme dávali stanovisko, to bylo na EIU, nebo na záměr, jenom? Jedno z toho. Nebylo to ani ÚR, nic takového, bylo to s podmínkami a bylo vydáno teda kladné stanovisko, protože ona to paní náměstkyně tady řekla. Jeden z argumentů, který tady byl, a bylo to diskutováno v širším plénu, nebyl to jenom náš odbor, že právě zdymadlo v podstatě není ten element, který bude výrazně ovlivňovat to dění tady. Pro nás je to, pro město, nebo řekl bych, obecně by to mohla být jenom ta pojistka vůči Povodí, nebo vůči Státní plavební správě a všem ostatním, kteří v tom figurují, nebo říct OK, pojdte se podílet na tom, že začneme společně regulovat tu dopravu v Praze a pak to zdymadlo pro drobné lodě, ale mám pocit, že jsme mluvili o 22 metrech, ne o 40, ale nevím to z hlavy. Tak v podstatě tady může být, protože to skutečně neovlivňuje to město, jo? A v tu chvíli my jsme na tu EIU dali kladné stanovisko, tak jak jsme dali na EIU kladné stanovisko například i na výstavbu u Masarykova nádraží, ale je to pouze EIA s podmínkou, že v dalším stupni projektové dokumentace budou řešeny následné další věci.

Šefců: Tak já asi neřeknu nic zázračného. Jednali jsme, už je to pár let, o podobě zdymadla, nejdřív byla předložena daleko taková, řekněme, hmotnější a esteticky neuspokojivější verze. Ta, kterou jsme potom posuzovali, skutečně asi neznamená sama o sobě nějaký fatální dopad do té krajiny. Nicméně souhlasím plně s tím, že to, co se i mezitím zase ještě rozvinulo v Praze, ať teda jde o takzvanou rekreační dopravu, nebo trvale kotvící lodě, které přibývají, a zdá se, že to nebere konce, včetně tedy doprovodných prvků, jak řekla paní náměstkyně, prostě velkoplošné reklamy, na které nedosáhneme, tak se zdá, že ty vedlejší účinky zřejmě nikdo nemůže nějakým způsobem regulovat, nebo nechce. A je určitě na velkou zamyšlenou, jestli teda na to téma neexistuje nějaká možnost teda se o tom bavit. Protože snažíme se na



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

březích regulovat reklamu, prostě to město uchránit před teda tou hromadnou devastací od všech těch možných prvků a jenom na řece se zdá, jakože není možnost, vlastně. Takže bych taky přivítal, kdybychom v té diskuzi se mohli dopracovat toho, že na té vodní ploše, která je naprosto neoddělitelnou součástí Prahy a máte pravdu, Praha, Vltava tady byla daleko dřív, než vůbec o založení města bylo možno uvažovat, tak bych si velice přál, abychom na tohle téma mohli vézt nějakou kvalifikovanou diskuzi.

Beneš: Děkuji. Ano. Za podporu návrhu předsedy. Já bych členům Rady, ano, já vím, hned to bude. Já bych jenom členům Rady rád připomenul jejich rozhodnutí Rady a to ze 14. 4. 2016, v bodě V. b), cituji: „RSP vzala na vědomí informaci zástupců městské části Praha 1 o jejím záporném stanovisku k výstavbě plavební komory u Dětského ostrova. RSP zdůraznila“, to není jenom výmysl autorů, „zdůraznila důležitost zachování stávajícího vizuálního obrazu řeky pro zachování světově výjimečné hodnoty Prahy. RSP proto zmíněné...“ a dále. RSP podpořila toto stanovisko. Z jednání, abych byl v právu, z jednání se v této věci vyloučili ředitel odboru památkové péče Magistrátu a ředitel odboru památkové péče Ministerstva kultury, protože by se ocitli v konfliktu z hlediska právního řádu a předpisů souvisejících. Tak, teď někdo žádal o slovo. Vy, vy. Tak, pořadí...

Vladíková: První byl pan Vondrášek.

Beneš: První byl pan architekt, prosím.

Vondrášek: No, já se kolem této problematiky, teď nemyslím jen komoru, ale vůbec teda problematiky řeky, kolem toho motám od devadesátých let, více, nebo méně. A vždycky se spoléhalo, až do dneška, na spolupráci všech stran. Nicméně jak to zatím vede, vidíme na té řece, a není to úplně to ono. Každopádně by bylo zcela nezbytné, aby se postavení obce nějakým způsobem zohlednilo v legislativě, aby bylo trošku pevnější a nebylo to jenom na vzájemných dohodách. Já nemám nic proti a Praze 2 to nevadí, plavební komora teda na druhém břehu. Tam to naopak může pomoci, zvláště teda té rekreační složce celého problému. Nicméně na tohle jsem chtěl upozornit, protože jenom dobré slovo a sliby k tomu nepřispějí, si myslím.

Beneš: Děkuji pane architektce, další ještě. Tak dobře, prosím, ano. Pane řediteli...

Kubala: Děkuji za slovo. Já ještě jsem chtěl zareagovat na to, co říkala tady paní náměstkyně. Skoro všechno, co tady zazní, je pravda, ale není tady správně definováno, kdo má jaké odpovědnosti a kdo má jaké kompetence a to je to důležité, právě to, co tady je. Protože upřímně řečeno, vy jste to nazvala slušně nepořádek na řece, teď myslím z hlediska plavidel a té lodní dopravy a tak dále, jak to vypadá chaoticky, z hlediska kotvení lodí, které tam kotví celoročně mezi železničním mostem, Palackým mostem nebo dole. Prosím vás pěkně, toto jsou všechno věci, které máte v ruce vy, jako hlavní město Praha. Protože Praha, na rozdíl od jiných měst v rámci územní působnosti státního podniku Povodí Vltavy, je vlastníkem nábřežních zdí, náplavek a tak dál. Čili, vy si můžete regulovat, co tam kde bude a jak tam bude. Co se týká vlastního provozu na řece, tak to přísluší Státní plavební správě, která podléhá věci a to, co se týká státního podniku



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

Povodí Vltavy, tak jediný, co my můžeme pro tu regulaci udělat je to, kdy de facto po dohodě, nebo schvaluje to potom Státní plavební správa, je třeba nějaké omezení časů pro proplavování tou komorou. Ale jinak veškeré kompetence k tomu máte v ruce vy. My jsme povinni dbát na to, aby ve všech našich vyjádřeních a stanoviscích, které děláme, ať jsou to lodě, které tam kotví samostatně, nebo které plují, tak byly dodržovány podmínky a parametry vodní cesty a ochrany před povodněmi. Ale tady ten guláš, který tam v tom je, opravdu je, že, nezlobte se na mě, že to tak řeknu, jeden odbor to hází druhému a já se setkávám celé ty roky s tím, že moji kolegové ze závodu Dolní Vltava byli kolikrát prostě tlačeni, aby ve svých stanoviscích, které vyjadřovali k něčemu, psali negativní nebo pozitivní věci, které nám absolutně nepřísluší. Já, vedli jsme o tom jednání i s minulými primátory a tak dál, myslím si, že už se toto neděje, ale je nutné ty věci řešit kompetenčně s těmi příslušnými odbory, kterým to patří. A jedinou věc samozřejmě, paní náměstkyně ví, nepotkáváme se poprvé, že jo... Víte, ani nevíte, jakou nám dalo práci třeba, jak podpořit Prahu, co se týká ohňostrojů. To řešíme s paní radní Plamínkovou zase. Protože je to legislativně neošetřeno. Jestliže si začnou střílet z lodí, nikdo nemá možnost jim to zakázat, až teďka jsme našli nějakou kličku přes zákon o geologické službě a tak dál, z hlediska nakládání se střelnými zbraněmi, nebo pod těmito, necituju to prosím vás teď přesně, kdy my jako vlastník pozemku, protože Povodí Vltavy je vlastník nebo vykonává právo hospodařit k pozemkům ve vlastnictví státu, které tvoří koryto vodního toku, můžeme tyto věci zakázat a přijali jsme k tomu nějaká opatření, ale řešíme to dva roky, jsme závislí na spoustě jiných legislativ. A tady vy jste pane architekté říkal dobré slovo, že jo? Dobré slovo je dobré slovo. Já jsem zastáncem toho, že co se slíbí, to se plní a nemyslím si, že bychom něco nenaplnili z toho, co jsme slíbili, ale věřím tomu, že to není tak, jak říkala paní náměstkyně, že když se postaví nová komora, tak že to natáhne a rozbyde ten rozvoj. Ty důvody, které jsem tady říkal, co se týká toho, že to odlehčí té části obyvatel, kteří jsou na Janáčkově nábřeží, tomu, co odlehčí čekací stání dole v části Praha 1, vy jste tady pane předsedo citoval usnesení z roku 2016 a my máme z loňského roku podepsáno memorandum s Prahou 1 právě pro výstavbu plavební komory z těchto důvodů, čili vidíte, jaký to má vývoj vlastně všechno a je to samozřejmě dáno nějaké době, je to dáno i tím, kdo to zastupuje a co se týká té studie těch škodlivých látek, že jo. Nebo při smogu. Tak samozřejmě s ní také seznámil, ale ono některé hodnoty vypadají hrozně a na druhé straně je nutné se pak podívat, jaký to má dopad vlastně na obyvatele, že jo? Ono se to profoukne po té řece dolů a nejde to do stran, tak jako to jde z těch silnic a komunikací. Čili, ale to už zabíhám daleko, pane předsedo. Omlouvám se teďka. Jenom jsem chtěl zareagovat tím, co jsem řekl. Děkuji.

Beneš: Děkuji. Výjimečně jsem byl tolerantní, abyste si nemohl stěžovat, to je moje odměna za to, že jste vy toleroval tu vodáckou lobby na začátku. Ale jinak já, jinak beru slovo, když je to moc dlouhé. Upozorňuji vás na to, to bychom se nikam nedobrali. Tak, autoři. Pane architekté.

Sedlák: Můžu? Asi by bylo dobré teď říct, protože si myslím, že v té diskuzi, a bereme-li to jako diskuzi, ještě nepadly důvody, proč to není dobře. Nebo postavme to takhle.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

Beneš: Ano.

Sedlák: Nebo, které jsou ty protidůvody. Já si myslím, že my jsme tady za to, nebo byli jsme povoláni k tomu, abychom napsali plán, který má ochraňovat hodnoty tohoto statku. Jednou z premis je samozřejmě hodnota té řeky, která se vyvinula, ano v čase, myslím, že se těmi plavebními komorami vyvinula dokonce velmi chytře až geniálně, tím bypassem, který to tam dělá. Tady nepadl ještě jeden argument z mnoha. Že vlastně tímto technickým dílem, které existuje, dokázal vymezit prostor mezi Šitkovským a Staroměstským jezem, do nějž velké lodě nevstupují. Byť by teoreticky mohly přes tu komoru u Mánesa, ale je to pro ně poměrně nevýhodné a nejsou tam. Z čehož se vyvinula jakási subkultura lodiček a vůbec klimatu na ostrovech, především teda na Střeleckém ostrově. Já to neříkám jako jediný aspekt, protože i ta vizuální stránka je samozřejmě pozměněná tou stavbou, ale tady se mění i to, co se snažíme hájit taky a to je ta nehmotná složka té hodnoty toho statku. A myslím si, že nikdo nezabrání tomu, aby ty lodě, které budou transverzovat tento prostor, si nezajely k Národnímu divadlu, si neobjely Střelecký ostrov. Jde o to, že jsou to lodě v měřítku řádově jiném, než ty lodičky samozřejmě. A ty konflikty, které z toho mohou vzejít, asi způsobí, že prohrají ty lodičky, protože asi jsou menší. Myslím si, že nejde o to nějak potírat nebo démonizovat rekreační dopravu z naší strany, to v žádném případě. Ale myslím si, že to i od paní Kolínské nebo jinde, my tady mluvíme o tom, že rozvoj rekreační dopravy má dva aspekty, kvantitativní a kvalitativní. A já se obávám, že ta komora prospěje tomu kvantitativnímu. A tady bych rád slyšel, jestli existují možnosti, jak regulovat vstup do tohoto prostoru řeky. V okamžik, kdy se otevře tou novou plavební komorou, velmi pohodlně.

Beneš: Tak, děkuji. Jasná otázka, prosím o jasnou odpověď.

Kubala: Je to regulovat... Lze to regulovat, tak jako se regulují jinde na základě vyhlášení Státní plavební správy, kdy je vymezena jednoznačně plavební dráha, kudy ta loď musí, tak jak je naváděna do komory, tak má jasně vymezenou bójemi plavební dráhu, kudy se dostane do komory Mánes a dál. Takže nemůže dojít k tomu, aby tam jezdila k Národnímu divadlu, nebo toto i z hlediska těch jezů. Je to v rozporu s plavební bezpečností a dalšími věcmi.

Beneš: Pane architektke, chvíličku...

Sedlák: Jenom maličkost, ten lodičkový prostor jde až k Šitkovskému jezu, že jo?

Beneš: Dobře. Děkuju. Pane architektke...

Cikán: Já těch připomínek mám možná víc. Ony souvisí taky s tou city-logistikou. Pan architekt pochválil, že se jedná o posílení rekreačních lodiček tím, že se rekreační lodě vymezí z toho proudu těch těžkých lodí a tak pochopitelně bude těch těžkých lodí jezdit tou řekou víc a zároveň budou moci zavážet na ten, na všechny břehy, u kterých proti proudu jsou. To znamená i na Prahu 2. Ty, ten těžký náklad, budou posilovat těžkou lodní dopravu, včetně posilování nákladní dopravy na náplavce. To znamená, že ta náplavka v tom programu city-logistiky naprosto zanikne, ta rekreační, kvalitní hodnota, která tam v podstatě teďka tou společností byla přijata, bude vlastně velmi omezena, v podstatě zlikvidována. A



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

to, co jsem vlastně dostal za informace, co tam má vzniknout, včetně překladových jeřábů a překladových ramp a uvolňování té náplavky pro veřejnost až po páté hodině, mi připadá absurdní. To je jeden vliv té, toho trendu posilování lodní dopravy. Potom další aspekt, v zahraničí jsou nakupována stará plavidla, která splnila svoje imisní limity v době, kdy byla vyrobena. To jsou lodě z bývalé NDR vyrobené v 50. letech a tenhle šrot ve své podstatě splňuje ten limit z 50. let a nebylo vlastně jako uvedeno do provozu nějaké legislativní opatření, které by dokázalo omezit ty imise na tu míru, kterou splňují právě ty lodě v západní části Německa, části Hamburku, kudy jsou převáděny na elektrický provoz a podobně. To tady taky není, to znamená, že je tady šrotiště starých lodí. A další, a to se dotýká EII, prosím vás. Protože EIA právě obkroužila tento problém tím, že vlastně ho vyloučila ze svého řešení, protože z hlediska stávající legislativy, tyto imisní limity nemusí řešit, protože na ně není vlastně jako imisní kritérium. Já jsem tu EIU četl. Další kritérium, které ty lodě nemusí splňovat, to je hluk, protože ten hluk, který je vlastně měřitelný na hladině zase prostě, jako není v té normě ošetřen, protože se jedná obvykle o hluk ne z provozu konkrétního technického zařízení, ale jedná se vlastně o ten komplexní hluk z toho využívání pro turismus. To znamená, ty lodě jsou hlučné a celé to koryto vlastně, když si tam někdo uspořádá diskotéku, tak v EIE, cituji volně, nejedná se o hluk, ale o zvuk, který je šířen po hladině a ten vlastně jako nepodléhá žádným hygienickým limitům. To znamená, že ta diskotéka se může po té hladině, protože ten hluk se šíří celým korytem, bude slyšet vlastně jako až v Troji, protože ten hluk prostě jako prochází celou, celým tím hlukovodem té vodní hladiny, protože prostě jako po hladině se ty hluboké tóny... Proto parníky troubí tím hlubokým tónem, protože se ten tón šíří ideálně po hladině. Takže v podstatě až na Zbraslavi bude ta diskoška slyšet, na to taky nejsou žádná omezení. Takže ve své podstatě Praha city-logistika žádné emisní, imisní limity, žádné omezení reklamy, žádné světelné omezení, nic. Žádná omezení. To, co tady řekl kolega o té zvýšené propustnosti pro těžkou dopravu, to znamená, vypustím-li ty malé lodičky, okamžitě se zvedne kapacita pro tu těžkou dopravu. Takže to je ten hlavní argument. Potom další argument, nejedná se o mezinárodní trasu. Protože prostě ta exploatace z těch nevyužívá, nebo nezajišťuje skutečně splavnost řeky z Českých Budějovic až do Hamburku. Jedná se vlastně jako o lokální exploataci, právě v tom rybníku Prahy. Prostě jako kde jsou skupovány v zahraničí, jak jsem řekl, prostě ty vraky z imisním limitem a na úrovni 50. let a těch tady přibývá. My řešíme otázku, jakým způsobem redukovat turismus v centru Prahy, jakým způsobem se s touhle otázkou vypořádat a právě v prostoru nejcennějším, to je vlastně centrální část historického centra Prahy, to je ten obývací, obytný prostor Prahy, prostě jako který je ten, to, ta nejkrásnější hodnota prostě, z kterých vlastně jako je možný obhlédnout všechny ty panoramatické pohledy v obou směrech. Nejen na Hradčany, prostě jako hlavní panoramatický pohled z té smíchovské strany je pohled na Národní divadlo a z druhé strany od Národního divadla právě na tu linii výstavby generace Národního divadla, kde bydlely všechny osobnosti a ta přímá vazba Národní divadlo – smíchovská strana byla evidentní, byla tam Ema Destinová a tak dále.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

Beneš: Děkuji. Děkuji pane architektce. Okamžik. Já bych tomu přidal ještě jeden velmi podstatný argument, který bude asi důležitý pro vedení města. A to je: Praha začíná být skutečně na hranici, jak bych to řekl, přípustnosti, pokud jde o nápor turistického ruchu. My jsme ve stádiu, do kterého se dostaly, začínáme se dostávat do stádia, ve kterém je dneska Barcelona, ve kterém jsou Benátky. A tato města se brání už dalšímu turismu. Víte, že v Benátkách to vede k mamutí investici, přeložení námořního přístavu, právě proto, aby ten turismus tlačili pryč od historického jádra. O Barceloně ani nemluvím. Pokud jde o rekreační plavidla pro turisty, on ten smog není pouze, který to vyvolává, není pouze smog ze spalín a hlukový, ale ono jde taky o smog skutečně akustický, který vůbec nesouvisí jenom s diskotékami. Já nevím, kolik z vás zažilo Paříž by night, to je prostě příšerný, ty želvy, co tam teda plavou pro velkokapacitní pro 300 turistů a teď z toho huláká z magnetofonu nahrávka výkladu ve čtyřech jazycích, podívejte se vlevo, podívejte se vpravo. Pak se člověk nediví, že pařížská radnice řve a dělá, co se dá, protože se vyliďňují nábřeží Seiny. Tam prostě nikdo nechce bydlet, protože toto začíná v šest, v sedm ráno a končí to před půlnocí, jo? Takže prosím vás, zvažujte, já to teď neříkám vám, já to říkám skutečně Radě a těm, kterým tady záleží na únosnosti turistického ruchu, jestli skutečně cesta furt budeme všechno dělat pro to, aby turistický ruch rostl a rostl, až nás přeroste. Já si nemyslím, že jako vše má své meze a už to věděli staří Řekové, říkali všeho s mírou, pokud já se dobře pamatuju. Podle mě skutečně ten, to znečištění povede, bude mít samozřejmě mít své nepochybné ekologické důsledky, ale bude mít důsledky i na to, co je klíčové pro občany Prahy. Já nejsem politik, mocipán. Ale pohoda občana Prahy je to, co by mělo vedení města zajímat v první řadě. Pohoda turisty ho může zajímat až ve druhé řadě. Na to tedy upozorňuji. My jsme, promiňte tento exkurz, my jsme Rada světové památky. Vy jste tady pane řediteli mluvil o určitých mezinárodně právních dokumentech. Upozorňuji vás, že my máme, ale my jsme tady z hlediska, nebo zřízení, z hlediska dokumentů vyšší právní síly. To je vám jasné. Meziústní smlouva je něco trošku jiného než rozhodnutí Rady. Tak, teď jak jste se hlásili? Paní náměstkyně, vyšší bere. Dáma má přednost a pak to vezmeme kolem. Tak paní náměstkyně, prosím.

Kolínská: Jenom jednu větu, já myslím, že závěr téhle té debaty by mohl být třeba v tom, že by členové Komise pro lodní dopravu, nebo vodní dopravu, mohli podpořit a vyzvat tuto Komisi, aby někteří z jejích členů se stali členy té Komise pro vodní dopravu a aby se tato agenda přenesla tady do té Komise tak, aby se ten přístup k vodní dopravě prostě stal více holistický, no.

Marek: Určitě toto můžu navrhnout předsedovi. Samozřejmě členy Komise schvaluje Rada, takže je pak asi na další diskusi...

Beneš: Když dovolíte, pane kolego, já jsem vám nedal slovo, jo? Přednost mají členové Rady.

Marek: Omlouvám se.

Beneš: Pane architektce, prosím.

Vondrášek: Já mám jen technickou, organizační poznámku.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

Beneš: Ale neberte to ve zlém.

Vondrášek: Je mi líto Povodí Vltavy, to se má starat o kvalitu té vodní cesty, ale většina těch připomínek tady míří k organizaci toho, co na té Vltavě pluje a tak dále. A to nám tady chybí někdo z Ministerstva dopravy, potažmo ze Státní plavební správy.

Beneš: Ano. Ano. Přesně tak. Že vy vytváříte podmínky, ale nejste...

Kubala: Ne, je to tak, děkuji. Já jenom tady, já také nejsem politik a jsem členem spolku Vltavan, byť k mému pokročilému věku jeden z těch nejmladších. A taky vstupujeme jako nehmotné kulturní dědictví UNESCO do toho. Takže...

Beneš: Ano, znám, vorařství zapsali do nemateriálního dědictví...

Kubala: Takže jako i z tohoto přístupu. Bydlím na Praze 2 a můžu vám říct, že v létě na náplavku nejdu. Protože tam nejde projít, ne to. Ale rozumím všemu. Rozumím všemu, co vy jste tady řekl, akorát nerozumím, jakou to má vazbu na budování plavební komory. To se na mě nezlobte, to jsou všechno vyjmenované věci, které teďka probíhají, které tady teďka jsou. Ty lodě vám tady jezdí, diskotéky na nich máte, všechno toto je naplňováno teďka, náplavky jsou neregulované, ve vši úctě k magistrátu, upřímně řečeno, dělá si tam každý, co chce k tomu. Víme to, hází se to na Povodí Vltavy, které s tím nic neudělá. Jak říkal pan architekt, chybí tady státní plavební správa, která má ovšem taky z hlediska legislativního určité omezené kompetence k tomuto. A je to to, co říká tady paní náměstkyně. Ano. Můžeme vícero organizací dohromady, samozřejmě pod hlavičkou magistrátu, protože vy k tomu máte největší páku, vytvořit nějaký systém, těžko říct slovo, regulace, protože tam, kde k tomu nemáme legislativní odůvodnění, tak lze něco regulovat, ale prostě vytvoření nějakých těch podmínek. A to já jsem si myslel, i že tady je nějaký plán, který má něco nastínit, jak postupovat v určitých případech, jak některé věci dělat, ale ne, aby se to vyhrotilo, nebo pardon, to je silné slovo, vyhranilo vůči třeba budování jedné věci. A já jsem přesvědčen, že gros přesycení Prahy turistickým ruchem nespočívá v plavební komoře Staré Město a že opravdu, věřte mi, říkám to tady s čistým svědomím, ulehčí to stávajícím obyvatelům tam a nikoliv tomu, že to sem natáhne významný další lodě. Je to tak, věřte mi to.

Beneš: To pane řediteli, takto nebylo míněno. Takto to nebylo míněno. Já osobně k plavební komoře mám takové podezření, víte, já už jsem v té funkci dost dlouho, nemyslím jenom tady jako předseda té Rady, ale já mám hrůzu z českého vynálezu, který se jmenuje salámová metoda, jo? Dnes zvětším plavební komoru, pak ji zase ještě zvětším, prostě postupně se tady přidává, ukrajuje, oni památkáři, kteří tady sedí, moc dobře vědí. Moc dobře vědí, o co jde. Aby ve smyslu zprovoznění, zprůchodnění lodní dopravy postavíme větší plavební komoru. Pak se řekne, ona samozřejmě ta doprava narostla, pak se řekne a ono nám to zase nestačí, my potřebujeme ještě větší a ještě větší a tak dále. Já z tohoto mám docela jako strach, jo? S turismem to, plavební komora, zdánlivě nesouvisí, je to jedno ze zařízení pro turistický



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

ruh, alespoň tak, jak jste o tom mluvil. To nemůžete podseknout. Tak, promiňte extempore předsedy, který má držet zobák a ne tady vykládat něco. Tak teď v pořadí. Pane architektke, vím o vás, prosím další, vy jste se teď hlásil.

Marek: Já jenom, samozřejmě, tu diskuzi spíš teda takhle jak to pozoruji, tak to vnímám, že je to vlastně spíš více o regulaci té vodní dopravy než o jakoby tomu technickému prostředku té samostatné komory. Tak, já si myslím, že ta regulace určitě může být vlastně tématem dalších jednání Komise pro vodní dopravu a tak dále. A je potřeba teda o tom nějak jednat dál. A ne asi jakoby technicky zabít nebo jakoby ten prostředek samotný té komory, ale tu regulaci můžeme nastartovat a tak dále.

Beneš: Tak, děkuji. Pane architektke, vy jste se hlásil.

Cikán: Já k tomu můžu dodat jenom ještě, že hlavní odpůrci jsou vlastně obyvatelé Prahy 5, kteří s tou komorou přímo sousedí, a to znamená, že je tady odpor občanů, pak je tady odpor přímo vedení Prahy 5, která, pokud vím, tak vystupuje proti té komoře dlouhodobě. Vystupovala proti plavební komoře i Praha 1, tuším, že snad v nějakém čase i Praha 2. Nerozumím tomu, proč najednou Praha 2, Praha 1 nejsou vlastně jako v té spolupráci s Prahou 5, která prostě vytváří poměrně asi efektivní tlak na nezbudování. A potom je tady jeden centrální aspekt a to je absence plavební komory v platném územním plánu. To znamená, že ta plavební komora nemá oporu v legislativě. Vůbec.

Beneš: Ano, děkuji. Další. Pane řediteli.

Skalický: Tak, děkuji pane předsedo. Já myslím, že tady veškeré argumenty už zazněly. My bychom nad tímto tématem mohli sedět dalších deset hodin a zřejmě stejně asi nedojdeme k jednotnému názoru. Já samozřejmě za ty léta, co jsem tady, tak vidím takovou trošku, a paní náměstkyně mi promine, to není na ni jako, ale obecně, už za minulého vedení, takovou politickou nechuť řešit náplavky opravdu koncepčně a systémově. Tady se zpracovává nějaká koncepce náplavek, pak se bourá. Částečně tady se zpracovalo řady jiných plánů, byla tady Komise, vůbec, která se týkala nejenom vodní dopravy, ale prostoru kolem řeky. Byla zrušena, protože samozřejmě to komplikovalo určitá voluntaristická rozhodnutí tady, co a jak bude v určitých částech. Ty peníze se tam točí velmi slušný, je to prostor, který ještě není takzvaně rozdělen. To znamená, každý má o to zájem. A týká se to především i té dopravy. I ta dopravní lobby na vodě je velmi silná, má své vazby přes svoji nákladní dopravu, nebo jakoukoliv jinou na politické kruhy a prostě takhle funguje. Já bych byl pro, pojďme pane předsedo samozřejmě na vás, nějakým způsobem tu diskuzi lehce uzavřít, protože si myslím, že toto bude v tomto materiálu stejně předmětem vyjádření v rámci mezinárodního připomínkového řízení, ale především v rámci jednání Rady, která bude muset nějakým způsobem hodnotit případně stanovisko Komise pro vodní dopravu a naší Komise. S tím, že naše Komise samozřejmě může doporučit, že je potřeba řešit to, to, to a to. Tady z těch připomínek k diskuzi to vyplývá, no a samozřejmě já bych byl jenom pro, co říkala i paní náměstkyně, aby se provázaly ty Komise, někteří členové, co tady sedí, byli v minulosti v komisích, členové Komise, která řešila prostředí náplavek a



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RADA HL. M. PRAHY

řeky. Ale pak přišlo nějaké jiné rozhodnutí, aby nebyly ovlivněny jiné vlivové skupiny, a prostě tam nesedí. Jednoduše, to se netýká vás dvou, vůbec, co tady jste, spíš vlastně výš, ale říkám to klidně i na ten mikrofon kvůli přepisu.

Beneš: Ano.

Skalický: Děkuji.

Beneš. Děkuji. Některý z dalších členů Rady? K této věci... Abych mohl začít uzavírat. Ještě někdo z hostů? Ano, ale prosím opravdu stručně.

Kubala: Já pane předsedo, vzhledem k tomu, že jsem pochopil, že se blíží závěr tohoto bodu a opustím toto jednání, tak vám chci poděkovat za to, že jsme naopak dostali možnost se tady vyjádřit.

Beneš: Ještě neděkujte...

Kubala: Ne?

Beneš. ... to za první. A za druhé, na ten závěr si počkejte, protože z něj pro vás vyplyne práce, takže...

Kubala: Toho se nebojím... Ale tím, že neznám teda chod vaší Komise, tak se omlouvám, že jsem to učinil předčasně.

Beneš: Bude to velmi krátké a stručné, ukazuje se, že ta debata se začíná točit v kruhu. Já mám tedy v úmyslu přijmout návrh pana ředitele odboru památkové péče, který konec konců reflektoval i to, co jsem řekl na začátku. Že když jsem vám připomínal cíl našeho jednání, tj. rozhodnout o propuštění tohoto materiálu do mezinárodního připomínkové řízení.

Chci tím říci toto, k bodům ad I – XY. Jo, pan Kučera už se tam najde. Že: ... (dále viz Zápis ze zasedání RSP, bod III. b)