

V Praze dne 14. 12. 2015

**Jednání na SPS Praha – omezení rekreační plavby v Praze**

Přítomni:

Ing. Beneš, Ing. Leffler, Ing. Novotný, Ing. Toman, Ing. Wolf, J. Fexa, M. Imramovský

Na úvod jednání představitelé APL požádali o provedení zápisu z jednání, ale Ing. Beneš toto odmítl. S odůvodněním, že jelikož se v běžné praxi zápisy z jednání mimo správní řízení nepořizují a APL svůj záměr pořídit zápis předem neuvedla, sekretářka má v tuto chvíli jinou neodkladnou práci. Zápis tedy dělal provizorně v ruce pan Fexa, později ho přepsal Ing. Novotný. Předem se omlouváme, pokud dojde k jakékoli nepřesnosti. Snahou bylo zaznamenat průběh jednání co nejvěrohodněji.

Ředitel SPS pobočky Praha Ing. Beneš na úvod vysvětlil záměr SPS Praha omezit způsob plavby na plavbu ve výtlaku v Praze od Štvanice po železniční most Praha-Braník (most Inteligence), s krátkým přerušením v Podolí – přesněji diskutováno později.

Dále vytkl APL nepřesnost v uvádění tohoto záměru na webu APL dle předchozího jednání. Ing. Novotný se omluvil za případné drobné nepřesnosti, které byly nejspíš způsobeny chybějícím zápisem a pouze ústním předáváním informací z minulé schůzky.

Ing. Novotný na úvod přednesl stanovisko APL k plánovanému omezení rekreační plavby v Praze. V hlavních bodech uvedl, že:

1. Toto omezení je pro firmy APL i pro uživatele motorových člunů naprosto zásadní, velmi významné a výrazně je může poškodit. Zejména v oblasti Podolí a Modřan je tradiční místo, dlouhé cca 8 km, kde se historicky vždy plulo s motorovými čluny. Je zde dlouhý široký úsek Vltavy, je zde mnoho firem prodávajících lodě a příslušenství a také mnoho přístavišť, marin a klubů vodního motorismu. Zakázat zde plavbu ve skluzu by bylo obrovským zásahem do života těchto firem a majitelů lodí.
2. APL nemůže z principu souhlasit s omezením rychlosti formou omezení plavby na výtlačnou plavbu. Moderní rekreační lodě jsou konstruovány pro plavbu ve skluzu, mají širokou plochou záď, zejména lehčí lodě jdou do skluzu již při rychlostech okolo 10-15 km/h. Plout ve výtlaku pro ně znamená plout rychlostí maximálně cca 5-8 km/h, což je naprosto bezdůvodně a zbytečně pomalé. Zákaz plavby ve skluzu téměř přes celou Prahu je pro tyto lodě skoro totéž, jako kdyby zde měly zakázánu plavbu úplně.
3. V principu je pro APL přijatelné omezení rychlosti plavby v určitých krátkých a zdůvodněných úsecích, a to standardním způsobem – značkou zakazující plavbu rychleji než je znak. Určitě ale ne zákazem plavby ve skluzu.
4. APL chápe, že je v určitých místech silný provoz, a že je potřeba jednat o předcházení nebezpečných situací. Toho se ale dá dosáhnout mnoha jinými způsoby, než zákazem plavby ve skluzu. Tak, aby došlo k co nejmenšímu vlivu na rekreační plavbu. Například veslaři a kanoisté by měli dodržovat Pravidla plavebního provozu a neměli by plout bez doprovodu a v rojnici v plavební dráze. Trénující děti by neměli plout v plavební dráze vůbec, měli by mít vyčleněnu svoji dráhu bójkami. A Policie a SPS by toto měla kontrolovat.
5. APL dále nemůže také souhlasit s příliš velkým rozsahem omezení po téměř celé Praze a po celý rok. Ke zvýšenému provozu dochází jen v určitém čase – jen asi 3 měsíce v létě, a to pouze v odpoledních hodinách. A jen na dvou místech – proti nábřeží Na Františku díky mnoha velkým osobním lodím a v Podolí proti Žlutým lázním díky mnoha trénujícím kanoistům a veslařům. Zde by mohl být přijat na přechodnou část roku určitý režim pro všechny zúčastněné, ale jinde je to podle názoru APL zbytečné.
6. Na závěr Ing. Novotný uvedl, že se nám nelíbí, že SPS dá okamžitě a stoprocentně na názor jednoho člověka – pana Doktora a operuje s jeho stanoviskem, jako kdyby to bylo stanovisko celého Českého olympijského výboru. Pan Doktor není ani členem předsednictva ČOV, ani členem jeho Výkonného výboru. Dle našich informací ani nehovoří za všechny kluby veslařů či kanoistů v Praze. Členem Výkonného výboru za kanoisty není pan Doktor, ale Jaroslav Pollert. Ten se ovšem nijak k situaci v Praze nevyjadřuje, ani kluby se nijak nevyjadřují. Není známý jejich názor. Dalším členem Výkonného výboru za jachtaře je pan Karel Bauer a ten se naopak spolu s předsednictvem ČSJ vyjadřuje jednoznačně proti zákazu plavby ve skluzu. Tato oblast Prahy je významná nejen pro kanoisty, ale i pro jachtaře.
7. APL se chtělo s panem Doktorem sejít a vysvětlit si stanoviska a najít rozumné řešení – pan Doktor ale schůzku odmítl. Pro nás to není důvěryhodný partner. Z jeho dopisu je navíc zřejmé, že problematice plavby motorovými čluny moc nerozumí. APL se domnívá, že stanovisko pana Doktora určitě nelze brát jako oficiální stanovisko Českého olympijského výboru a upřímně se diví, že SPS jeho stanovisku přikládá tak velkou váhu.
8. Bylo by dobré, kdyby SPS neoperovala se stanoviskem pana Doktora jako se stanoviskem všech sportovců, ani jako se stanoviskem ČOV. Naopak by dle APL bylo dobré, kdyby SPS získala názor širší skupiny zúčastněných stran – místních klubů, a to jak veslařů a kanoistů, tak klubů jachtařských a klubů vodních motoristů. Dále názor majitelů marin a jejich zákazníků, kteří zde kotví. A dále názor firem, které v oblasti působí. Těm by plánované opatření mohlo přinést velké ztráty. A nakonec přihlédnout také k názoru Českého svazu jachtingu a ČANY.
9. Na závěr Ing. Novotný zdůraznil, že se plánovaným omezením na plavbu ve výtlaku zásadně nesouhlasí nejen APL, ale všechny další organizace, kterých se to týká – Český svaz jachtingu, ČANY, Český svaz vodního motorismu, Asociace malých a středních podniků a Česká asociace vodních skútrů.

Po přednesení názoru APL Ing. Novotným se rozpoutala široká diskuze. Ing. Beneš vysvětloval plánovaný zákaz plavby mimo výtlačný režim v uvedeném úseku Prahy intenzitou provozu rekreačních plavidel mnoha druhů a značným množstvím plovoucích zařízení u břehu. Plavidlo, které chce plout v kluzu, se vždy dostane nejprve do přechodového režimu a v tu chvíli dělá velkou vlnu, kterou ohrožuje ostatní lodě a plovoucí zařízení, poté přejde do plavby v kluzu, kdy je v hustém plavebním provozu nebezpečné především svou rychlostí

Pan Fexa, Imramovský, Toman a Wolf v několika vstupech argumentovali tím, že tato chvíle je jen krátká a samozřejmě je na odpovědnosti každého vůdce plavidla, aby tento přechod do skluzu provedl v místě, kde neohrozí jiné lodě.

Státní plavební správa, stejně jako Policie ČR, musí bohužel konstatovat, že odpovědnost vůdců plavidel není na takové úrovni, aby dobrovolně zachovávali přiměřenou opatrnost podle § 29 zákona o vnitrozemské plavbě a respektovali Desatero pro plavbu na Vltavě v Praze, které vzniklo právě za účelem ohleduplného skloubení všech aktivit v přetíženém úseku Vltavy.

K bodům 1, 2 a 3 SPS připomíná, že plavba nebude omezena v celém úseku Podolí a Modřan a dále je třeba uvést, že neexistuje hodnota rychlosti, při které by bylo možné bezpečně provádět dosavadní činnosti na vodní cestě a současně by při této rychlosti buď neplula většina malých plavidel se strojním pohonem právě v přechodovém režimu, nebo neplula již nebezpečně rychle. Proto je řešením výtlačný režim.

K bodu 4 SPS potvrzuje, že samozřejmě pro veslaře a kanoisty také platí Pravidla plavebního provozu (z nichž ta zásadní jsou obsažena v Desateru), která jsou i z jejich strany porušována. Kontroly SPS či Policie ČR se zaměřují rovněž na sportovce a jejich doprovod.

K bodu 5 zkušenosti SPS a Policie ČR ukazují, že plavidla veslařů a kanoistů jsou na Vltavě v Praze provozována větší část roku, než rekreační plavidla se strojním pohonem.

K bodům 6 – 9 SPS připomíná, že na jednání 11. 11. 2015 jasně zaznělo, že stanovisko ČOV není jediným podnětem k úpravě podmínek plavby v Praze, ale Policie ČR konstatuje porušování Desatera ze strany vůdců malých plavidel se strojním pohonem i ze strany sportovců a navrhuje zavést režim plavby ve výtlaku v úseku od PK Štvanice po Barrandovský most. Dále Sdružení pražských plavidel navrhuje omezení v úseku od Hlávkova mostu po železniční most na Smíchově a rovněž Státní plavební správa má vlastní informace o ohrožování bezpečnosti a plynulosti plavby v Praze. S organizacemi, které po schůzce 11. 11. 2015 poskytly písemné stanovisko, Státní plavební správa rovněž jedná.

Nejprve byla diskutována oblast ve vnitřní Praze, na základě stížnosti provozovatelů velké plavby. Konkrétně nebylo uvedeno koho. Údajně nějaká loď dělala otočky na místě a poškodila nástupní můstek osobní plavby – ale nakonec se ukázalo, že šlo o ojedinělý případ a k žádné větší škodě nedošlo. Žádná jiná nehoda nebyla. SPS má navíc dle současných pravidel právo pokutovat kohokoli, kdo záměrně udělá škodu jinému. Dle názoru APL zde není žádný důvod přijímat v celém úseku zákaz plavby ve skluzu, stačilo by na letní měsíce omezit rychlost u nábřeží Na Františku na cca 30-40 km/h. Vzhledem k tomu, že ale nedošlo k žádné nehodě, stav nehod je nula, je možná i toto opatření dle názoru APL přemrštěné.

SPS nemůže souhlasit, že uvedený případ, kdy neukázněná plavidla ohrožují kotvící plavidla a plovoucí zařízení, je ojedinělý. Tyto situace se opakují, bohužel nejsou zdokumentované. Jejich výskyt potvrzuje také stanovisko Sdružení pražských plavidel. Rychlost 30-40 km/h je rychlost, při které i malá plavidla délky do 20 m vytváří nebezpečné vlnobití.

Dále byl diskutován úsek od Smíchovské komory po komoru v Modřanech. Zde se řeší podnět pana Doktora od kanoistů. Diskuze o této oblasti trvala nejdéle.

Pan Novotný znovu upozornil na to, že většina člunů jsou malé nafukovací čluny nebo malé hliníkové čluny v délkách 3-5m, s motory nejčastěji 5-10 Hp a váhou od 30 do cca 200 kg. Tyto čluny ani při plavbě ve skluzu, ani v přechodovém režimu, nedělají vlnu téměř žádnou, nebo možná o výšce do 10 cm. Ve skluzu plují rychlostí okolo 15-30 km/h. Těchto člunů je nejvíc a plánovaný zákaz plavby ve skluzu je pro ně tedy zcela zbytečný, nikoho plavbou ve skluzu neohrožují.

Ing. Beneš upřesnil názor SPS ohledně místa, kde by měl být zákaz plavby mimo výtlačný režim – od Smíchovské komory po vjezd do přístavu Praha-Podolí a pak od botelu Racek po železniční most Praha-Braník. Vedla se široká diskuze ohledně těchto míst a nedošlo se k jednoznačnému závěru.

Představitelé APL v diskuzi také několikrát navrhli různá jiná řešení:

1. omezení rychlosti plavebním znakem
2. omezení tvorby velkých vln plavebním znakem
3. obě omezení pouze pro určité nejfrekventovanější krátké úseky a jen v časovém období, kdy to má smysl. Např. jen v létě a jen odpoledne od 14-18,00 – jindy jsou přece ty děti ve škole
4. trénink kanoistů, o které jde panu Doktorovi, vyčlenit do zvláštní dráhy, která bude sloužit tréninku sportovců směřujících na olympiádu – a nepouštět je do plavební dráhy, kde plují velké lodě, rekreační motorové lodě, plachetnice atd.

Ing. Beneš několikrát uvedl, že SPS nemá záměr udělat dráhu pro kanoisty. Jako důvod uvedl, že toto už chtěli udělat před několika lety, ale že všichni byli proti, i Český svaz vodního motorismu. Po polemice, zda je to skutečně pravda, pan Fexa a Imramovský navrhli, aby se SPS dotázalo na tuto variantu u ČSVM znovu, protože podle jejich názoru motoristé vždy naopak navrhovali vyčlenit pro kanoisty a veslaře část Vltavy a oddělit je od plavební dráhy pro motorové lodě. Podle SPS samotná existence dráhy otázku vlnobití nevyřeší, dráha by křížila trasu přívozů, byly by v ní umístěny půjčovny a došlo by k celkovému zúžení plavební dráhy, pro velká plavidla by vznikla úžina a ani rekreační motorová plavidla by nezískala žádný prostor pro rychlejší plavbu.

Dále APL upozornilo na to, že se řeší bezpečnost plavby, ale že k žádným nehodám nedošlo. Všechny názory, že vodní skútry a lodě plují nebezpečně, nejsou založeny na ničem jiném, než osobním pocitu pár lidí a nejspíš nejsou pravdivé a opodstatněné. Vodní skútry nedělají žádnou vlnu, jsou výborně manévrovatelné, umí se dobře vyhnout překážce a mají účinnou brzdu. Jinde ve světě jsou používány pro své vlastnosti jako záchranná plavidla. I Ing. Beneš a pan Leffler přiznali, že přes jejich obavy nebyla letos zaznamenána se skútrem žádná plavební nehoda, větší problémy jsou s běžnými plavidly.. Proč by se jim tedy měla zakazovat plavba ve skluzu? Dle APL by stačilo dát znak omezení rychlosti u Žlutých lázní na 40 km/h.

Jak již SPS uvedla, konkrétní rychlost není řešením a už vůbec ne rychlost 40 km/h, která je bez ohledu na vlnobití v Praze nepřiměřená. Navíc hledáme univerzální řešení, platné pro všechny druhy plavidel.

APL se domnívá, že není žádný zřejmý důvod tak výrazně omezovat rekreační plavbu. Lze přijmout jiná a přiměřenější opatření.

Pan Fexa uvedl, že jde spíš o snahu nějakých skupin lidí poškodit a zakázat plavbu motorovými čluny kvůli závisti, než o snahu o bezpečnost. Navržené opatření zákazu plavby ve skluzu totiž spíš poškozuje majitele motorových a nafukovacích člunů, než aby pomohlo bezpečnosti provozu.

Na závěr Ing. Beneš uvedl, že plavební sezona začíná až v červnu a do té doby je dost času tuto věc dále diskutovat. Na dotaz APL sdělil, že předpokládá přijetí nějaké úpravy do sezóny. Vznikla dohoda, že APL do cca 10. – 15. 1. zpracuje svůj návrh, jak řešit bezpečnost v nejvíce frekventovaných úsecích Vltavy v Praze.

V APL kvůli tomuto problému vzniká pracovní skupina, která má dát své stanovisko.

Za APL zapsali

Jiří Fexa

Petr Novotný