



MHMPP07VB94Z

STEJNOPIS 2

Memorandum**ve věci zpřístupnění mola na nábřeží Edvarda Beneše**

č. S/ŘVC/122/OSE/Inom/2016 (číslo smlouvy v evidenci ŘVC ČR)
06/ORZ/2016 (číslo smlouvy v evidenci MČ Praha 7)
INO/29/01/003285/2016 (číslo smlouvy v CESu)

Účastníci memoranda

Městská část Praha 7

se sídlem: Nábřeží kpt. Jaroše 1000, 17000 Praha 7
IČ: 0063754
jednající: Mgr. Jan Čížinský, starosta MČ Praha 7

a

Ředitelství vodních cest ČR

se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IČ: 67981801
jednající: Ing. Lubomír Fojtů, ředitel ŘVC ČR

a

Hl. m. Praha

se sídlem Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
IČ: 00064581
jednající: Petr Dolínek, náměstek primátorky hl. m. Prahy

Preambule

Záměrem memoranda je zabezpečit spolupráci na využívání přístavního mola na nábřeží Edvarda Beneše v Praze 7 pro vodní dopravu i pro širokou veřejnost jako veřejného a přívětivého prostoru. Účastníci memoranda prohlašují, že vyvinou maximální úsilí k zatraktivnění prostředí nejen pro stání plavidel, pro cestující využívající toto molo, ale také i pro širokou veřejnost a to v návaznosti na principy Koncepte pražských břehů (výňatek je v příloze č.1), zpracované Kanceláří veřejného prostoru, Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy a schválených usnesením Rady hl. m. Prahy č. 162 ze dne 4. 2. 2014.

Článek 1

Za účelem dosažení shora vymezeného si zúčastněné strany definují společné záměry a úkoly:

- 1) částečné uvolnění Dvořákova nábřeží a přesunutí části jeho nyní přetíženého provozu na nábřeží Edvarda Beneše. Za tímto účelem bude rozšířena funkce „železného nábřeží“ na levém břehu i pro výstup a nástup cestujících, kde ŘVC ČR molo upraví na pochůznou plochu a doplní další potřebné vybavení pro zajištění dostatečné atraktivity. Provoz bude ŘVC ČR jako provozovatel koordinovat v rámci řízení provozu přístavu v této části vltavské vodní cesty,
Termín: červen 2017 (dokončení úpravy přístavního mola)
- 2) zajištění organizace přístupu k přístavnímu molu v podobě nastavení podmínek pro nástup a výstup cestujících z autobusů u nábřeží Edvarda Beneše a časově regulovaného zastavení vozidel pro zásobování plavidel na silničních rampách u Čechova mostu a u Štefáníkova mostu v místě napojení

přístupu ke hrázdnímu domku Rudolfovy štolý, nebo v jiné vhodné lokalitě po dohodě mezi ŘVC ČR, hl. m. Praha a MČ Praha 7.

Termín: listopad 2016, v návaznosti na zkušenosti z provozu v průběhu roku 2016

- 3) pěší propojení v blízkosti řeky mezi Čechovým a Štefánikovým mostem přes „železné“ nábřeží Edvarda Beneše bude zajištěno otevřením mola pro veřejnost v režimu přístavního řádu, kterým bude s ohledem na zajištění bezpečnosti zvlášť upraven noční provoz. Režim bude vyhodnocen v rámci ročního zkušebního provozu, na jehož základě bude rozhodnuto o dalších podmínkách přístupu veřejnosti. V případě narušování veřejného pořádku bude hl. m. Praha a MČ Praha 7 tyto situace operativně řešit a při soustavnějších obtížích bude upřednostněno řešení umožňující trvalé zachování přístupu veřejnosti.

Termín: červen 2017 (dokončení úpravy přístavního mola)

- 4) zatraktivnění zeleného pruhu poblíž hrázdního domku (tzv. Pichlova domu) Rudolfovy štolý (pozemky parc. č. 2113, 2114, 2115, 2116 v k.ú. Holešovice) bude zajištěno pravidelnou údržbou výše uvedených pozemků v majetku hl. m. Prahy, ze strany hl. m. Prahy, v případě pozemku parc. č. 2113 t.č. ve svěžené správě MČ Praha 7, ze strany MČ Praha 7, stavební úpravou přístupu pro pěší na lávku přístaviště ze strany hl. m. Prahy a umožněním užívání hrázdního domku Rudolfovy štolý pro účely zázemí obsluhy zajišťující údržbu a bezpečný provoz přístaviště formou nájmu správě přístavu ŘVC ČR s právem přístupu k technologii Rudolfovy štolý.

Termín: září 2017

Článek II

Memorandum nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu všemi jeho účastníky a uzavírá se na dobu neurčitou. Po splnění záměrů a úkolů uvedených v článku I memoranda budou všichni účastníci dbát řádného udržování majetku a trvalého plnění uvedených cílů. Memorandum je vyhotoveno ve 3 (slovy „třech“) stejnopisech s platností originálu. Všichni jeho účastníci obdrželi po jednom vyhotovení. Smluvní strany výslovně souhlasí s tím, aby tato smlouva byla uvedena v Centrální evidenci smluv (CES) vedené hl. m. Prahou, která je veřejně přístupná a která obsahuje údaje o smluvních podmínkách, předmětu smlouvy, číselné označení této smlouvy a datum jejího podpisu. Smluvní strany prohlašují, že skutečnosti uvedené v této smlouvě nepovažují za obchodní tajemství ve smyslu ustanovení § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a udělují svolení k jejich užití a zveřejnění bez stanovení jakýchkoliv dalších podmínek. Smluvní strany výslovně sjednávají, že uveřejnění této smlouvy v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv) zajistí hl. m. Praha.

V Praze dne 22. 11. 2016

Mgr. Jan Čížinský
starosta MČ Praha 7



V Praze dne 29. 11. 2016

Ing. Lubomír Fojtů
ředitel ŘVC ČR



V Praze dne 16. 11. 2016

Petr Dolínek, náměstek
primátorky hl. m. Prahy

Nábřeží Edvarda Beneše ("železné nábřeží")

Nové vybudované nástupní molo je ve vlastnictví ŘVC ČR a v současné době se téměř vůbec nepoužívá, mimo jiné i z důvodu poškození při povodni v létě 2013 a při automobilové nehodě. Toto nábřeží by mělo být předáno do správy města, aby ho mohlo být flexibilně použito pro jeho komplexní rozvoj.

Do této části navrhujeme, po zprovoznění nástupního mola, umístit lodě, které dnes stojí místy až ve čtyřech řadách na Dvořákově nábřeží nebo mají svá trvalá místa v zóně Centrum, kde by mělo dojít k jejich redukci. Mohou zde být rovněž sezónně umístěny návštěvnické hotelové lodě.

Nábřeží Edvarda Beneše má výhodnou polohu také vzhledem k možnostem parkování turistických autobusů (na levém břehu pod Čechovým a Štefánkovým mostem). Pro jeho plnohodnotné využití je potřebné umožnit pro veřejnost komfortní nástup a výstup pro osobní lodě. Možnosti dopravní obsluhy levého nábřeží v tomto úseku umožňují přesunout na něj velkou část zásobování a servisních činností lodí. Může se zde odehrávat zásobování lodí, čerpání pohonných hmot, napojení na média, odčerpání odpadu apod. Nezbytné je prověřit možné maximální zatížení konstrukce a možný počet lodí. Následně je nutné výhledově investovat do takových opatření, která zajistí funkce vyplývající z Koncepce.

Částečným umístěním lodí k nábřeží Edvarda Beneše je možné dosáhnout uvolnění cennějšího Dvořákova nábřeží s pobytovým potenciálem veřejného prostoru. Rozšíření přístaviště na oba břehy naopak napomůže vytvořit ucelenou atmosféru „městského přístavu“.

V delším časovém horizontu navrhujeme kompletní přestavbu mola tak, aby plnilo podobnou funkci jako stávající náplavky, tj. s možností pohybu pěších bez omezení, s napojením na horní úroveň nábřeží na obou koncích. Tím se i toto nábřeží stane plnohodnotným veřejným prostorem. Rozšířením profilu nábřeží Edvarda Beneše na spodní úroveň se vyřeší problémy s vysokým dopravním zatížením alepší se pohyb chodců a cyklistů.

V tomto úseku by měla i nadále stát tankovací loď pro osobní lodě.

Citace komplexního popisu celého úseku nábřeží z dokumentu Koncepce pražských břehů (strana 238 - 240)

Nábřeží Edvarda Beneše

Současný stav a charakter

Nábřeží Edvarda Beneše se nachází na levém břehu Vltavy pod Letenskými sady mezi Čechovým a Štefáníkovým mostem. Jde o dopravní spojnici Holešovic a Malé Strany s návazností na město přes Štefáníkův most navazující na ulici Revoluční a Letenský tunel a přes Čechův most navazující na Pařížskou ulici. Cesta z Malé Strany do Bubnů vedla pod Letnou již historicky.

Charakter místa je dán úzkým prostorem mezi nábřežní zdí a opěrnou stěnou pod prudkým svahem Letenského vrchu. Tento profil je dopravně značně zatížen. Úzký profil, tramvajová trať a dopravní zátěž snižují kvalitu pěšího průchodu a průjezdu na kole.

Jako hlavní spojnice s okolním městem fungují mosty v prodloužení os významných městských ulic – Pařížské a Revoluční. Na mosty navazují i přístupové cesty a schodiště na Letnou. Chodníky na mostech a cesty letenského svahu jsou odříznuty dopravně vytiženou silnicí a nejsou dostatečně provázané s nábřežní hranou, po které dnes jednostranně vede chodník pro pěší.

Předpolí mostů v současnosti slouží jako záchytné parkoviště turistických autobusů s přestupem na výletní lodě nebo jako výchozí bod do centra Prahy. Autobusy často zužují už tak úzké podchody v patách mostů. Mezi oběma mosty je v současné době vybudováno utilitární železné molo, které slouží jako přístup k lodím kotvicím v přístavu podél nábřežní zdi. Toto molo není pro veřejnost přístupné.

Návaznosti pro pěší a cyklistický pohyb jsou v současné době, vzhledem k úzkému profilu a velkému dopravnímu vytížení nábřeží, značně omezeny. Pěší vazby mezi Letenskými sady a nábřežím jsou realizované pouze na předpolích obou mostů v návaznosti na zaústění cest ze sadů.

Historické propojení Revoluční ulice (Štefáníkova mostu) a Letenské pláně představovala první pozemní lanová dráha v Praze z roku 1900, která byla později nahrazena pohyblivým schodištěm. V dnešní době toto propojení zastává pevné parkové schodiště, které z důvodu vyústění Letenského tunelu nemá komfortní pěší návaznost na Štefáníkův most.

Prostor „ostrova“ mezi břehem Vltavy a silnicí v místě zaústění historické Rudolfovy štoly je navzdory nákladné rekonstrukci využíván pouze jako parkovací plocha obsluhy čerpací stanice lodí. Samotná Rudolfova štola není zpřístupněna.

Koncepce

Charakter a význam

Nábřeží by mělo svým charakterem reflektovat svůj primární účel – pohyb po nábřeží. Nábřeží Edvarda Beneše je významnou spojnici Holešovic a Malé Strany a zároveň centra města

Jako jediné spojnice s okolním městem zde fungují dva mosty, na které navazují i přístupové cesty a schodiště na Letnou. Paty mostů tvoří již dnes dva aktivní body, které fungují jako výstupní stanice turistických autobusů. Je potřeba zaměřit maximální pozornost na umožnění kvalitního průchodu podél břehu řeky a vytvoření návaznosti na Letnou i město. Předpolí mostů je třeba kvalitněji napojit na přístupová místa Letenských sadů – schodiště a parkové cesty ústící u mostů. V podchodech obou mostů je třeba zajistit bezpečný a komfortní průchod přerozdělením současné komunikace pomocí lokálního přerušení parkovacího pásu autobusů. Dlouhodobá stání autobusů v průjezdech pod mosty by bylo vhodné přeměnit pouze na krátkodobá zastavení pro nastoupení a vystoupení se zákazem stání a benefit volného prostoru využít pro posílení kontinuálního kvalitního a bezpečného pěšího průchodu a cyklistického průjezdu po nábřeží.

Tmavé a nebezpečné průchody pod mosty, sloužící jako jediná průchodná místa cesty podél břehu, je nutné prioritně zkultivovat. Kultivace průchodů by měla spočívat např. v kvalitním osvětlení, častém úklidu apod. V případě Štefánikova mostu je potřeba kultivace průchodu pod mostem aktuální, vzhledem k velkému dopravnímu zatížení horní ulice při ústí Letenského tunelu. Pro lepší napojení pěších cest po mostě, z Letné a podél břehu by byla vhodná přestavba schodiště spojujícího most a nábřeží a doplnění chybějícího schodiště na druhé straně mostu směrem k Rudolfově štolě. Pro kvalitní, v současné době chybějící propojení nábřeží Edvarda Beneše a Letenských sadů by v tomto místě bylo vhodné prověřit možnost alternativního znovuoživení první lanové dráhy ve formě výťahu od ústí Letenského tunelu na Letnou k dnešní letní restauraci. K této problematice viz kapitola 2.2.3.6.2 Nábřeží Kapitána Jaroše.

Dolní úroveň

Přístav Centrum Sever by měl sloužit jako kotviště osobních lodí v centru města. V první fázi je nutné aktivovat železné molo a provést technická opatření, aby mohlo být využíváno pro účely přístavu. Společně s těmito úpravami je potřeba provést kultivaci předpolí obou mostů. Na nábřeží Edvarda Beneše by mělo být umístěno plovoucí zařízení pro tankování pohonných hmot a dále by tady měly být zabezpečeny podmínky pro napojení osobních lodí na média, odčerpání kalů a odvoz odpadů.

V další fázi je potřeba prověřit možnosti rozšíření „železné náplavky“ až k nábřežní zdi a možnost obměny jejího povrchu vhodný nástup a výstup zákazníků osobních lodí a zásobování. V dlouhodobém časovém horizontu navrhujeme zabývat se otázkou kompletní přestavby mola, aby mohlo plnit podobnou funkci jako stávající náplavky, tj. možnost pohybu pěších bez omezení napojením na horní úroveň nábřeží na obou koncích.

V prostoru Rudolfovy štolý mezi břehem Vltavy a silnicí by mělo být prověřeno využití plochy pro potřeby přístavu včetně alespoň částečného zpřístupnění Rudolfovy štolý. Jakékoli budované zázemí přístavu musí v tomto místě zachovat charakter místa a prostupnost pro veřejnost podél břehu řeky.

Pro posílení obyvatelnosti a všeobecné sociální kontroly prostoru je potřebné vytvořit celkovou koncepci osvětlení náplavky. Nejvhodnější umístění světelných zdrojů je pod hranu vykonzolovaného chodníku. Toto umístění zajistí možnost dostatečně osvětlit prostor a zároveň bude zařízení chráněno před rizikem zasažení vodou při záplavách.