

P Ř E H L E D

dotazů, připomínek a podnětů členů Zastupitelstva hl.m. Prahy přednesených na 38. zasedání ZHMP dne 24.4.2014

Termín vyřízení: - dotazů, připomínek a podnětů členů ZHMP
přednesených na 38. ZHMP dne 24.4.2014:
24.5. 2014

Ú S T N Í

INT.- č. 38/1- Ing. Marie Kousalíková

– *interpelace směřovala na radního doc. Martina Dlouhého*

ve věci aktuálního a budoucího stavu projektů v oblasti sociální péče

na interpelaci reagoval doc. Martin Dlouhý

stenozáznam předán doc. Martinovi Dlouhému k písemné reakci

P. Kousalíková: Pan radní Dlouhý rozeslal ve středu odpoledne médiím tiskovou zprávu s titulkem. Nebýt tunelu, stříhalo by se víc. Kdo četl dále, dozvěděl se, že tisková zpráva má novinářům sdělit, že pan radní Dlouhý přestříhl pásku nového sociálního, zdravotního zařízení pro Alzheimer, navíc on tento projekt nezahajoval, zahajoval ho úplně někdo jiný.

Jenže pan radní k tomu ještě dodal toto, cituji: „Je mi líto, když uvážím, kolik podobně prospěšných projektů mohlo k oblasti sociální péče vzniknout, kdyby mně a mým kolegům nezanechali naši předchůdci problémy s předraženými projekty. Tunely z minulosti pohltily valnou část zdrojů, z nichž mohly být financovány i další prospěšná zařízení tohoto typu.“ Konec citace.

Myslím si, že kdyby tomu tak bylo, pokud se jedná o tunel Blanka, to jsem z té zprávy, tomu jsem neporozuměla, tak by mohly být tisíce takových zařízení. Ale já si myslím, že zase až tolik bychom jich potom nepotřebovali, že by to bylo zbytečné. Ale určitě by se ty peníze použily i na něco jiného, ale myslím, že i doprava v Praze je jeden z velmi důležitých aspektů, které Praha potřebuje, nejenom sociální oblast.

Ale protože jsem z té zprávy úplně přesně nevyrozuměla, co má pan Dlouhý na mysli, proto jsem tady, proto to interpeluji a mám tři jasné otázky.

Za první, jaké tunely měl konkrétně pan radní na mysli.

Za druhé, uvedení konkrétních částek a případů, na které v neurčité větě naráží, a jaké projekty má v plánu představit on, aby případně nestříhal pásy u projektů, které byly započaty už v minulosti. Děkuji.

Prim. Hudeček: Děkuji. Pane radní, prosím.

P. Dlouhý: Děkuji.

P. Kousalíková: Pane primátore, vzhledem k tomu, že chci konkrétní čísla, nepředpokládám, že by tato konkrétní čísla měl pan radní u sebe, tak prosím o písemnou odpověď.

Prim. Hudeček: Pane radní, tím jste byl takto tázán.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Doc. Ing. Mgr. Martin Dlouhý, Dr., MSc.
Radní pro zdravotnictví, sociální politiku a bydlení

Odpověď na interpelaci paní zastupitelce Ing. Marii Kousalíkové

Vážená paní kolegyně,

dovolte, abych Vám odpověděl v požadované písemné formě na Vaši interpelaci, tak jak mi byla položena dle stenozáznamu z jednání ZHMP dne 24. 4. 2014. Pro přesnost nejprve uvádím samotnou interpelaci:

P. Kousalíková: Pan radní Dlouhý rozeslal ve středu odpoledne médiím tiskovou zprávu s titulkem. Nebýt tunelu, stříhalo by se víc. Kdo četl dále, dozvěděl se, že tisková zpráva má novinářům sdělit, že pan radní Dlouhý přestříhl pásku nového sociálního, zdravotního zařízení pro Alzheimer, navíc on tento projekt nezahajoval, zahajoval ho úplně někdo jiný. Jenže pan radní k tomu ještě dodal toto, cituji: „Je mi líto, když uvážím, kolik podobně prospěšných projektů mohlo k oblasti sociální péče vzniknout, kdyby mně a mým kolegům nezanechali naši předchůdci problémy s předraženými projekty. Tunely z minulosti pohltily valnou část zdrojů, z nichž mohly být financovány i další prospěšná zařízení tohoto typu.“ Konec citace.

Myslím si, že kdyby tomu tak bylo, pokud se jedná o tunel Blanka, to jsem z té zprávy, tomu jsem neporozuměla, tak by mohly být tisíce takových zařízení. Ale já si myslím, že zase až tolik bychom jich potom nepotřebovali, že by to bylo zbytečné. Ale určitě by se ty peníze použily i na něco jiného, ale myslím, že i doprava v Praze je jeden z velmi důležitých aspektů, které Praha potřebuje, nejenom sociální oblast.

Ale protože jsem z té zprávy úplně přesně nevyrozuměla, co má pan Dlouhý na mysli, proto jsem tady, proto to interpeluji a mám tři jasné otázky.

Za prvé, jaké tunely měl konkrétně pan radní na mysli.

Za druhé, uvedení konkrétních částek a případů, na které v neurčité větě naráží, a jaké projekty má v plánu představit on, aby případně nestříhal pásy u projektů, které byly započaty už v minulosti. Děkuji.

Pane primátore, vzhledem k tomu, že chci konkrétní čísla, nepředpokládám, že by tato konkrétní čísla měl pan radní u sebe, tak prosím o písemnou odpověď.

Pro přesnost uvádím též podstatnou část Vámi zmíněné tiskové zprávy, která byla vydána v souvislosti s otevřením nového pracoviště DS Malešice.

Radní Dlouhý: Nebýt „tunelů“, stříhalo by se víc

Specializované pracoviště pro postižené Alzheimerovou chorobou se 23. dubna slavnostně otevřelo v pražských Malešicích při zdejším Domově pro seniory. Společně s jeho ředitelem Evženem Kokešem přestříhl pásku i radní hl. m. Prahy Martin Dlouhý.

„Zdejší tým pečuje o své klienty na příkladně profesionální úrovni. Upřímně mě proto těší, že nyní můžeme slavnostně zpřístupnit nový pavilon, který dá jejich službám ještě hodnotnější

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
tel.: +420 236 002 813
e-mail: martin.dlouhy@praha.eu, www.praha.eu

rozměr. Současně je mi ovšem líto, když uvážím, kolik podobně prospěšných projektů mohlo v oblasti sociální péče vzniknout, kdyby mě a mým kolegům nezanechali naši předchůdci problémy s předraženými projekty. 'Tunely' z minulosti pohltily valnou část zdrojů, z nichž mohly být financovány i další prospěšná zařízení nejenom pro seniory, ale i pro děti a ostatní obyvatele města," uvedl kategoricky na akci Martin Dlouhý, pod jehož gesci spadá oblast zdravotnictví, sociálních věcí a bydlení. Alzheimer centrum v rámci Domova pro seniory začne poskytovat sociální pobytovou službu "domov se zvláštním režimem" již koncem dubna. Jeho celková kapacita pojme 30 lůžek a je určeno pro klienty s Alzheimerovou chorobou. Klientům jsou v něm k dispozici obývací hala s jídelním koutem, společenská místnost, tělocvična, keramická dílna i speciální relaxační místnost. Dokončená stavba je navíc oproti podobným projektům zcela jedinečná. Její propojení s hlavní budovou Domova totiž umožňuje zapojení těchto klientů do společných aktivit s ostatními klienty stávajícího Domova. V důsledku tohoto řešení tak už senioři nezůstávají izolováni ve vlastním zařízení, ale jsou v kontaktu s ostatními. U příležitosti slavnostního otevření promluvil rovněž ředitel Domova pro seniory Evžen Kokeš, který mj. zmínil: „Přítomnosti pana radního Dlouhého si skutečně ceníme, protože na úspěšném dokončení projektu se i on a jeho lidé zasloužili skutečně velkou měrou.“

1. Jaké tunely měl pan radní na mysli?

Při otvírání pracoviště v Malešicích jsem se vyjádřil o „tunelech“ dvojsmyslně, narážel jsme tedy jak opravdový „tunel“ Blanka, tak na „tunely“ ve smyslu neúčelnosti a nehospodárnosti investic ze strany HMP. Osobně si myslím, že zdravotnictví, sociální služby, ale také školství jsou oblasti, které by si v hlavním městě zasloužily více finančních prostředků. Za vysoké částky vynaložené v jiných projektech bychom možná dnes měli modernizovány domovy důchodců, DOZP, školy a další zdravotnická, sociální a školská zařízení.

2. Uvedení konkrétní částek a případů?

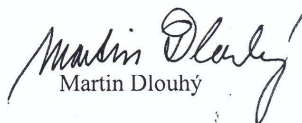
Co se týče tunelu Blanka, je třeba si klást otázku, zda byl postaven hospodárným způsobem. Např. bývalý primátor Pavel Bém uvedl v ČT dne 22. 11. 2013 hovoří o zvýšení ceny o 10 mld. Kč, a to z 25,5 mld. Kč na 36 mld. Kč. Sám označil toto zvýšení za absurdní a neodůvodnitelné. Zřejmě druhým mediálně nejsledovanějším je případ karty Opencard, který skončil obviněním celé Rady HMP. Projekt karty Opencard stál HMP, DPP a městské knihovny v období 2006-2013 celkem 1 377 369 262 Kč. Přitom dodnes HMP není majitelem základních prvků systému. Byly to účelně a hospodárně vynaložené prostředky? Prokázat je to ovšem obtížné. Např. od vyšetřovací komise se dozvídáme, že „*Smlouvy Prahy s firmou Haguess na kartu opencard musel připravovat diletant, který postavil magistrát do naprosto nevýhodné pozice. Sněmovní vyšetřovací komisi to řekl Valdemar Linek z firmy Nexia AP, která před pěti lety zpracovala hloubkovou prověrku projektu..... Výsledky auditu prý řadu lidí, kteří se na něm ze strany města podíleli, šokovaly. Skončil velkým problémem na straně hlavního města, neboť finanční prostředky byly vydávány neefektivně, město nemělo provoz pod kontrolou, byly uzavřeny velmi nevýhodné smlouvy. Město projekt fakticky neřídilo, do provozu nebyla uvedena funkcionální v plném rozsahu, která byla fakticky zaplácena,*“ shrnul Linek (Zdroj: Aktuálně.cz)

3. Jaké projekty má v plánu představit?

Především jsme se zaměřili na dokončení již rozestavěných objektů. Jak tedy říkáte, ano stříhám pásky u projektů, které jsem nezačal. Jde však o projekty, jejichž výstavba byla z různých důvodů protahována.

DS Malešice Alzheimer Centrum, stavba dokončena v srpnu 2013. Chyběly však finance na vybavení. DS Zahradní město, stavba není dokončena, v průběhu loňského roku byla na 5 měsíců stavba pozastavena z důvodu nedostatečných finančních zdrojů. U dvou pražských domovů pro seniory DS Háje a DS Chodov byly připraveny projekty na zateplení budov, oba projekty byly pozastaveny z důvodu nedostatečných finančních zdrojů, nicméně tyto investice bude nutné v následujících letech realizovat, nejde jen o současnou vysokou energetickou náročnost budov, ale i např. o výměnu oken, která jsou v havarijním stavu, a jejichž výměna byla součástí těchto projektů. V DS Ďáblice již několik let probíhá, z důvodu nedostatečných finančních prostředků, postupná rekonstrukce sociálních zařízení. V současné době se snaží HMP získat na dokončení této rekonstrukce i finanční prostředky přes programové financování prostřednictvím dotačního titulu MPSV. Připravujeme např. výstavbu nové budovy Domova pro seniory Pyšely, a to ve spolupráci s církevní organizací.

Dlouhodobě je plánována výstavba tří domácností v DOZP Odlochovice, jako náhrada objektu tohoto zařízení v Ratměřicích, který bude nutné v návaznosti na restituce opustit. Jak také jistě víte, dlouhodobým záměrem hlavního města je stavba administrativní budovy ZZS HMP. Na programu květnového zastupitelstva HMP je odkup pozemku. V rámci koncepce bezdomovectví usilujeme o zřízení nového denního centra.


Martin Dlouhý

V Praze dne 23. května 2014

INT.- č. 38/2 – Mgr. Marta Semelová
- interpelace směřovala na primátora hl. m. Prahy

k obsahu otevřeného dopisu 17 odborových svazů Dopravního podniku adresovaného primátorovi hl. m. Prahy ohledně případné postupné privatizace Dopravního podniku

na interpelaci reagoval primátor hl. m. Prahy a radní Jiří Pařízek

stenozáznam předán primátorovi hl. m. Prahy a radnímu Ing. Jiřímu Pařízkovi k písemné reakci – jedna společná odpověď v garanci primátora hl. m. Prahy

P. Semelová: Děkuji. Vážený pane primátore, chtěla bych se věnovat otevřenému dopisu, který jste obdržel od 17 odborových svazů Dopravního podniku, ve kterém upozorňují na některé záležitosti, které je pochopitelně, ale myslím si, že ani nás by neměly nechávat v klidu. Jedná se o čtyři body, v nichž upozorňují na to a nesouhlasí s tím, aby docházelo k případné postupné privatizaci Dopravního podniku

První bod se týká založení firmy Operátor a. s., kdy by mělo dojít nejen k zajištění činností, které poskytovala Haguess, a. s., firma, ale i k zamezení kontroly Dopravního podniku Praha nad finančními toky, vyplývajícími z jím poskytovaných služeb, zejména z jízdného.

Druhý bod se týká Dopravní cesty Tramvaje, vyvedení Dopravní cesty Tramvaje mimo Dopravní podnik Praha v době, kdy po dlouhých letech omezené údržby došlo úsilím vedení Dopravního podniku Praha k rapidnímu zefektivnění oprav a údržby, kdy je Dopravní cesta Tramvaje na vzestupné kvalitě. Je sice možné krátkodobě vykazovat úspory, vyplývající z tohoto vyvedení, ale není možné, jak dokazují zkušenosti od jiných dopravců, kteří šli obdobnou cestou, aby se jednalo o setrvalý stav. Vyvedením Dopravní cesty Tramvaje by byla ohrožena bezpečnost přepravy cestujících a výrazně zhoršena komunikace při řešení krizových dopravních opatření.

Třetí bod, tady jde o vyvedení Dopravní cesty Metro mimo Dopravní podnik. Praha opět v době, kdy je údržba podfinancována, není její převedení externímu subjektu podle názoru 17 odborových svazů efektivní. Zároveň by tím krokem došlo ke značnému riziku v oblasti zajištění bezpečnosti provozu a jeho plynulosti. Již rozdělení metra do jednotek v podřízenosti několika odborných ředitelů znamená omezenější možnosti řízení procesů, nutných k zajištění provozu metra.

A konečně čtvrtý bod, vyvedení autobusů mimo Dopravní podnik Praha ve formě nízkonákladové dopravy považují odboráři z dlouhodobého hlediska za neefektivní z důvodu zajištění dopravy při živelných pohromách, když žádný jiný dopravce Praze nepomohl s náhradní dopravou.

Zároveň odboráři vyjadřují to, že pocítují nevhodný postup jediného vlastníka Dopravních podniků Praha, který umožňuje prostřednictvím firmy ROPID poskytovat služby jinými dopravci za podmínek podstatně nižších, než za jakých poskytuje Dopravní podnik Praha zejména v oblasti standardů kvality.

Vím, že doprava spadá pod někoho jiného, ne pod vás, nicméně ten dopis otevřený byl adresován vám, kdy žádají od vás neprodlenou komunikaci vás jako primátora a politicky odpovědných radních za tyto oblasti k výše uvedeným problémům se zástupci odborových organizací, působících v Dopravním podniku. Proto jsem směřovala tuto interpelaci na vás. Děkuji.

Prim. Hudeček: Děkuji. Pokud já mám na ni odpovědět, pak to udělám písemně, protože jsem o tom z logiky věci obeznámen málo, ale poprosím i pana radního Pařízka, zda by mohl teď to malinko osvětlit.

P. Pařízek: Děkuji, pane primátore, za slovo. Já bych to vzal podle jednotlivých bodů, jak tady paní kolegyně zmiňovala. Za prvé tam bylo zmiňováno založení firmy Operátor Opencard. Přípomínka směřovala k tomu, že by mohlo dojít k zamezení kontroly Dopravního podniku nad finančními toky. Já se domnívám, že my všichni, hl. m. Praha, Rada, ROPID jak organizátor Pražské hromadné dopravy máme zájem, aby probíhala kontrola tržeb, které jsou vybrané.

My tím vlastním založením Operátora neříkáme, kdo bude prodejcem jízdného, resp. čím jménem se bude jízdné prodávat. V současné době to také prodává externí firma a prodává to jménem Dopravního podniku. K tomu ta poznámka.

Za druhé a za třetí, druhá a třetí poznámka byla směřována k vyvedení Dopravní cesty Tramvaje, resp. Dopravní cesty Metro. Tady mohu takto prohlásit, že nejsou činěny žádné kroky k vyvedení jak jedné, tak druhé dopravní cesty mimo Dopravní podnik.

Přípomněl bych poslední transformaci Dopravního podniku, která probíhala v letech 2004, 5 a 6, kdy bylo přistoupeno k procesnímu řízení. Tenkrát bylo zvažováno, jak dále z hlediska dopravní cesty. Jestli vytvořit jednu dopravní cestu, jestli vytvořit dvě dopravní cesty, nebo jestli to jenom případně dělat po vzoru Českých drah. Po zabezpečení a zpracování svod analýzy bylo tenkrát rozhodnuto, že budou dvě dopravní cesty, že nebude vytvářen další speciální podnik.

Proč dvě dopravní cesty? Na to je jednoduchá odpověď, ale samozřejmě podkladů k tomu bylo mnohem, mnohem více. Ten hlavní důvod byl, že tam je výrazná odlišnost dopravní cesty té povrchové a té podpovrchové. Možná na připomenutí, je logické, že zabezpečovací zařízení dole v metru je úplně jiné než nahoře na povrchu pro tramvaje.

Trošku bych se vymezil vůči omezenější možnosti řízení procesů, nutných k zajištění provozu metra, jak už bylo zmiňováno. Já se s tímto nemůžu ztotožnit. Víte, ona každá změna přináší pozitiva a přináší určité úspory, což k tomuto byla směřována, tato tehdejší transformace Dopravního podniku, a také zároveň přináší určité změny v organizaci. Je logické, když jsme do roku 2004 měli tři frakce, tzn., metro, tramvaje, autobusy, tak na tom, když to řeknu, jednom organizačním útvaru bylo všechno, všechno, co se týkalo personalistiky, všechno, co se týkalo účetnictví, řízení provozu, co se týkalo i opravárenství.

Jak už jsem říkal před chvílíčkou, od roku 2007 bylo přistoupeno k procesnímu řízení, což znamená, že se pouze stejné procesy daly pod úroveň technického ředitele. Víte, i v tehdejší pyramidálním stylu řízení technický ředitel odpovídal za techniku, tzn., vozový park metra, tramvají, autobusů, byť u těchto divizí byl svůj vlastní ředitel.

Poslední připomínka směřovala k vyvedení autobusů mimo Dopravní podnik. Opět nejsou činěny žádné kroky, které by směřovaly k prodeji garáží nebo k prodeji nějaké organizační jednotky. Samozřejmě zase naopak kolegové mají pravdu tady v tom, že v oblasti autobusové dopravy jsme v tvrdém, podtrhávám slovo tvrdém konkurenčním boji. Je to tak, že okolní dopravci působí i na snižování ceny, a říkám ceny, ne kvality, dopravních výkonů v autobusové trakti.

Co je důležité, je tady napadena společnost ROPID. Musím to odmítnout. Dopravní podnik má úplně stejné standardy kvality, jaké mají ostatní dopravci. Dá se to říct obráceně. Ostatní dopravci mají úplně stejné standardy kvality jako Dopravní podnik. Tyto standardy kvality vycházejí z evropské normy. Ta popisuje měření, vyhodnocování standardů kvality a popisuje oblasti, které se mají sledovat. Je to např. spolehlivost, čistota atd., dodržování jízdních řádů. Tyto všechny standardy kvality jsou vyvěšeny na webových stránkách společnosti ROPID.

Prim. Hudeček: Děkuji. Dojde písemná odpověď. Paní magistro, prosím, ještě máte další doplňující.

P. Semelová: Chtěla jsem poděkovat za odpovědi na jednotlivé body, vítám to, že by neměly být činěny žádné kroky k vyvedení mimo Dopravní podnik. Jsem ráda i za to, že bude písemná odpověď na konkrétní námitky, nicméně přece jenom bych se ještě vrátila k dotazu na pana primátora, protože jak už jsem řekla, odborové organizace žádají setkání s vámi a s odpovědnými osobami, tak předpokládám, že zřejmě ještě nedošlo k tomuto setkání.

Chci se proto zeptat, zda plánujete takové jednání a kdy, v jaké časové relaci.

Prim. Hudeček: Děkuji. Ke schůzce nepochybně dojde, dochází k nim relativně pravidelně jednou za dlouhou dobu, a teď není naplánovaná na nejbližší období. Není naplánovaná. Žádné datum teď nevím.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Ing. Jiří Pařízek
RADNÍ HL. M. PRAHY PRO OBLAST DOPRAVY

V Praze dne 20.5.2014
Č. j. SE9 252/14
MHMP636985/2014

Vážená paní zastupitelko,

Dovoluji si tímto reagovat na Vaši ústní interpelaci č. 38/2 ze dne 24.4.2014.

Založení firmy Operátor Opencard. Vaše připomínka směřovala k tomu, že by mohlo dojít k zamezení kontroly Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s (dále jen DPP) nad finančními toky. Co se týče výběru tržeb z jízdného, zde založením nové společnosti Operátor Opencard nedochází k žádné změně. Jízdní doklady jsou prodávány na jméno Dopravního podniku, tak jak stanoví příslušná legislativa, a Dopravní podnik má nad vybíranými tržbami z jízdného plnou kontrolu. Pokud by někdy v budoucnosti mělo dojít k situaci, že společnost Operátor Opencard bude zajišťovat prodej jízdného, musí být tyto aspekty zachovány, tj. jízdní doklady musí být prodávány jménem dopravce a ten musí mít zachovány plnou kontrolu nad finančními toky plynoucími z tržeb z jízdného.

Druhá a třetí poznámka byla směřována k vyvedení Dopravní cesty Tramvaje a Dopravní cesty Metro. Mohu prohlásit, že nejsou činěny žádné kroky k vyvedení jak jedné, tak druhé dopravní cesty mimo DPP. Připomněl bych poslední transformaci DPP, která probíhala v letech 2004-2006, kdy bylo přistoupeno k procesnímu řízení. Tenkrát bylo zvažováno, jak dále z hlediska dopravní cesty. Jestli vytvořit jednu dopravní cestu, jestli vytvořit dvě dopravní cesty, nebo jestli to případně dělat po vzoru naší železnice. Po zabezpečení a zpracování SWOT analýzy bylo tenkrát rozhodnuto, že budou dvě dopravní cesty, že nebude vytvářen další speciální podnik.

Proč dvě dopravní cesty? Na to je jednoduchá odpověď, ale samozřejmě podkladů k tomu bylo mnohem více. Ten hlavní důvod byl ve výrazné odlišnosti povrchové a podpovrchové dopravní cesty. Je logické, že na dopravní cestu v metru, vč. např. zabezpečovacího zařízení jsou kladeny zcela jiné nároky než na dopravní cestu pro tramvaje. Vymezil bych se vůči omezenější možnosti řízení procesů, nutných k zajištění provozu metra, jak jste zmínila v interpelaci. S tímto tvrzením se nemohu ztotožnit. Každá změna přináší pozitivum a přináší určité úspory - k tomuto byla směřována tehdejší transformace DPP a také zároveň přináší určité změny v organizaci. Je logické, když DPP do roku 2004 měl tři divize, tzn., metro, tramvaje, autobusy, tak na jednom organizačním útvaru bylo všechno, co se týkalo personalistiky, účetnictví, řízení provozu i opravárenství. Jak už bylo zmíněno, od roku 2005 bylo přistoupeno k procesnímu řízení, což znamená, že se pouze stejné procesy (zejména doprava a technika) soustředily pod přímé řízení odborných ředitelů. I v tehdejší pyramidálnímu stylu řízení technický ředitel odpovídal za techniku, tzn. vozový park metra, tramvají i autobusů, byt' tehdy existovali ještě ředitelé divizí.

Poslední připomínka směřovala k vyvedení autobusů mimo DPP. Opět nejsou činěny žádné kroky, které by směřovaly k prodeji garáží nebo k prodeji nějaké organizační jednotky. Samozřejmě je pravda, že v oblasti autobusové dopravy jsme v tvrdém, podtrhávám slovo tvrdém, konkurenčním boji. Je to tak, že okolní dopravci působí i na snižování ceny, nikoliv však kvality dopravních výkonů v autobusové dopravě.

Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1
tel. 236 002 848
email. jiri.parizek@praha.eu

Co je důležité, že byla napadena společnost ROPID. To musím odmítnout. DPP má úplně stejné standardy kvality, jaké mají ostatní dopravci. Dá se to říct obráceně. Ostatní dopravci mají úplně stejné standardy kvality jako DPP. Tyto standardy kvality vycházejí z evropské normy. Ta popisuje měření, vyhodnocování standardů kvality a popisuje oblasti, které se mají sledovat. Je to např. spolehlivost, čistota, dodržování jízdních řádů atd. Tyto všechny standardy kvality jsou vyvěšeny na webových stránkách společnosti ROPID.

S pozdravem



Ing. Jiří Pařízek
radní pro dopravu hl. m. Prahy

Vážená paní
Mgr. Marta Semelová

*Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1
tel. 236 002 848
email. jiri.parizek@praha.eu*

INT.- č. 38/3 Mgr. Marta Semelová

– interpelace směřovala **na radního doc. Martina Dlouhého**

k případnému využití finančních prostředků získaných z privatizace bytů zpět do oblasti bydlení, zvláště pak v oblasti sociálního bydlení

na interpelaci reagoval doc. Martin Dlouhý

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

P. Semelová: Tato interpelace bude stručnější. Jak proběhlo tiskem, hl. m. Praha získá z privatizace bytů zhruba 4 miliardy korun. Neříkám, že v tuto chvíli, ale poté, co proběhnou všechny vlny. My jsme už v uplynulém období, ale i v tomto žádali, aby peníze, které se získají z privatizace bytů, šly zpět do bydlení, případně do sociální oblasti, ale hlavně do bydlení, ať už je to na rekonstrukci, výstavbu a další, protože je známo, že Praze chybí startovací byty, sociální byty, chybí malometrážní byty, byty pro seniory a další. Ohroženy jsou mladé rodiny, ohroženi jsou také ti, kteří opouštějí dětské domovy, kteří se mnohdy dostávají na ulici, a samozřejmě velká skupina seniorů. Musíme vnímat i to, že v Praze je víc jak 4 tisíce lidí bez přístřeší. To jsou všechno problémy, které by měly být řešeny.

Nicméně v tisku se vyjádřil pan radní Dlouhý v tom smyslu, že peníze nejsou nijak účelově vázány a že se mohou rozpustit v rozpočtu nebo zůstat v rezervě. Já si myslím, že takové rozpuštění v rozpočtu není správné, že by skutečně mělo být použito na účely, o kterých jsem hovořila. Chtěla bych se proto jako zodpovědného radního zeptat, jaký je skutečný stav, co bude s penězi, co plánujete. Děkuji.

Prim. Hudeček: Děkuji. Poprosím, pane radní.

P. Dlouhý: Děkuji za slovo. Skutečnost je taková, že podle platných pravidel, co se týče transformace bytového fondu, tak tam není nikde napsáno, co se s těmi penězi má provést. Víím, že za tehdejší koalici ODS a ČSSD byl jakýsi boj o to, že by tam mělo být nějaké ustanovení, že aspoň ta část peněz by měly být zase zpátky investována do bytového fondu. Nakonec se to však nestalo a v pravidlech nic takového není, čili ty peníze, které získáváme z privatizace, jsou přesně tak, jak jsem řekl, příjmem hl. m. Prahy a nejsou nijak účelově vázány. Čili přijdou na účet a Praha je může použít na cokoli.

Moje plány nemohou existovat, protože plán, který existuje, je rozpočet, a peníze z bytů jsou peníze jako každé jiné podle současných pravidel. Čili můžou být použity jak na projekty, o kterých mluvíte, můžou být použity na splácení dluhů, můžou být použity na cokoli jiného. Jsou to peníze a jejich určení není.

Prim. Hudeček: Děkuji. Paní magistro, ještě máte doplňující otázku?

P. Semelová: Ano, děkuji. Já tomu rozumím, že jsou určitá platná pravidla, nicméně prostě se mi přičí to, že můžou být tyto peníze použity na cokoli. Hl. m. Praha i městské části se více méně zbavily bytového fondu, což já považuji za chybu, protože právě teď nejsou pro potřebné byty, které by město a jednotlivé městské části měly pro ně mít. Myslím si, že pokud už došlo k privatizaci a dochází a bude docházet dál, že skutečně peníze by měly být určeny právě na sociální účely, resp. na bydlení.

Chci se proto ještě jednou zeptat, jestli vy, která jste zodpovědný právě za sociální politiku hl. města, jestli budete prosazovat v Radě použití prostředků na tyto účely.

P. Dlouhý: Já takové projekty průběžně prosazuji, jenom chci třeba upozornit na tisk, který sice je v malé částce, ale dneska jsme schválili na Zastupitelstvu vlastně menší dotaci Praze 8 na výstavbu, rekonstrukci azylového domu. A když se podíváte, tak tam právě je, že část částky, která tam je, je, že ty peníze šly z rezervy hl. města. Tyto peníze právě na tyto projekty posíláme.

Prim. Hudeček: Děkuji.

P Í S E M N É

INT.- č. 38/4 Petr Dolínek

interpelace směřovala na primátora hl. m. Prahy

k požadavku na prověření zákonnosti postupu Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy při posuzování dokumentace pro změnu stavby „Rezidenční čtvrť Sladovny – Podbaba“

text interpelace předán k písemné reakci primátorovi hl. m. Prahy

V Praze dne 24. dubna 2014

Vážený pane primátore,

dovoluji se na Vás obrátit se žádostí o vysvětlení postupu Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy při posuzování dokumentace pro změnu stavby, jejímž předmětem je „Rezidenční čtvrť Sladovny – Pobaba“ na pozemcích parcelní číslo 2715/1 a 2715/2 v katastrálním území Dejvice. Původní záměr bylo vystavit na místě historického objektu, který byl bez příslušného povolení v roce 2007 střen a kompletně zdemolován, její repliku. Stavební úřad pro Prahu 6 jasně rozhodl, že má vzniknout „replika původních objektů sladoven včetně typických komínů“. Vzhledem k platnému územnímu plánu, kde je pozemek určen jak všeobecně smíšený, mělo být převažující využití objektu pro kancelářské účely. Původní záměr také byl zhodnocen z hlediska jeho dopadů na celkovou zátěž na okolní oblasti.

Nicméně v této chvíli se s přispěním Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy z celého projektu stává naddimenzovaná, monstrózní stavba, která se naprosto rozchází z původním záměrem. Vzniká tak čistě obytný komplex, který co do objemu vůbec neodpovídá předpokladu vybudování repliky historické sladovny. Namísto smíšeného využití bude objekt čistě obytný. Navíc se přibližně o desetinu zvýšil objem celkové hmoty stavby. Investor, nyní společnost KEMPZ House s.r.o., se přitom odvolává na to, že má souhlasné vyjádření Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, které umožnilo změnu dokumentace stavby v průběhu její realizace, včetně změny využití objektu.

Na celém případě je velmi zneklidňující nejen to, že Institut plánování a rozvoje vůbec nezohlednil připomínky a kritiku účastníků správního-územního řízení z řad místních obyvatel a občanských sdružení, ale především skutečnost, že podle mého názoru jednoznačně překročil své pravomoci. Zřizovací listina jasně stanoví jeho kompetence, které mají především koncepční, strategickou a výzkumnou povahu. Jsem toho názoru, že v tomto případě neměl Institut plánování a rozvoje vydávat souhlasné stanovisko ke změně stavby před jejím dokončením, zejména s přihlédnutím na zásadní změnu jejího budoucího využití. Zároveň je ve stanovisku IPR HMP závažící skutečnost, že souhlas s výjimečně přípustným využitím objektu v ploše SV – všeobecně obytné pro funkci bydlení se vztahuje a novostavbu na pozemních par. č. 978 a 979 v katastrálním území Holešovice. Jak jsem již zmínil, projekt „sladovny“ má však být realizován na pozemcích parcelní číslo 2715/1 a 2715/2 v katastrálním území Dejvice.

Proto bych Vás, pane primátore, rád požádal o prověření zákonnosti a regulérnosti postupu Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Také bych Vás rád požádal o prověření nesouladu mezi čísly pozemků, které jsou předmětem stanoviska IPR HMP. V neposlední řadě bych Vás tímto vyzval k tomu, aby hlavní město Praha při rozhodování o souladu stavebních projektů s územním plánem respektovalo připomínky místních obyvatel, což se v tomto případě rozhodně nestalo.

Předem děkuji za Vaši odpověď.

S pozdravem



Petr Dolínek
Zastupitel hlavního města Prahy

Vážený pan
RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.
Primátor hl. m. Prahy



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.
Primátor hlavního města Prahy

V Praze dne 27. května 2014
Č.j.: S-MHMP 637180/2014

Vážený pane zastupiteli,

reaguji tímto na Vaši interpelaci č. 38/4/ ze dne 24. 4. 2014.

Ve své interpelaci poukazujete na, dle Vašeho mínění, nesprávný postup ze strany Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (zkráceně) v souvislosti se změnou stavby „Rezidenční čtvrť Sladovny – Podbaba, Praha 6 na pozemcích parc.č. 2715/1 a 2715/2 v k. ú. Dejvice. Po prošetření Vaší stížnosti Vám sdělují následující:

1. Dne 14. 1. 2014 obdržel IPR Praha od MHMP – SUP žádost o vyjádření k dokumentaci pro změnu stavby. Předmětem žádosti bylo posouzení dokumentace změny stavby z hlediska výjimečné přípustnosti a z hlediska umístění plovoucí značky ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy ve funkční ploše SV - všeobecně smíšené.

IPR Praha odůvodňuje své vyjádření vydané dne 4. 3. 2014 pod č. j. IPR 00431/14 následovně :

- a. IPR Praha se v době obdržení žádosti vyjadřoval k výjimečně přípustné stavbě nebo využití v souladu s přílohou C. odůvodnění Opatření obecné povahy č. 6/2009 vydaného usnesením ZHMP č.30/86 ze dne 22. 10. 2009 změnou Z1000/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, ve znění pozdějších změn a úprav.

Postup při umístění výjimečně přípustné stavby

Hlavní město Praha je na základě § 85 odst.(1) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, účastníkem územního řízení (i v případě územního řízení o umístění výjimečně přípustné stavby definované UP SU hl.m.Prahy).

V tomto řízení hlavní město Praha postupuje následujícím způsobem:

1) Příslušný stavební úřad, kterému povolení výjimečně přípustné stavby náleží, si vyžádá k umístění výjimečně přípustné stavby stanovisko:

a) Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (dnes IPR Praha),

b) městské části, na jejímž území má být výjimečně přípustná stavba umístěna.

2) Dojde-li ke shodě mezi stanovisky Útvaru rozvoje hlavního města Prahy (dnes IPR Praha) a městské části, vydá příslušný stavební úřad rozhodnutí (územní rozhodnutí, stavební povolení), podle povahy shodných stanovisek.

3) Nedojde-li ke shodě mezi stanovisky Útvaru rozvoje hlavního města Prahy (dnes IPR Praha) a městské části, bude negativní stanovisko jedné z výše jmenovaných stran uplatněno v rámci správního řízení jako připomínka účastníka řízení a stavební úřad bude ve věci postupovat v souladu se stavebním zákonem.

- b. Při posuzování záměru z hlediska umístění plovoucí značky ZP jsme zjistili, že předepsaná plocha parkové zeleně, vyjádřená touto značkou, již byla umístěna rozhodnutím Odboru územního rozhodování MHMP ze dne 3. 7. 2001 pod č.j. MHMP/133135/00/OUR/JZ/Kat.

2. Reakce na další dotazy skryté v textu interpelace :

- a. *K otázce původního záměru, postavit na místě historického objektu repliku původního objektu sladoven, včetně typických kominů a k příspěví IPR Praha ke vzniku čistě obytné, o desetinu větší stavby, která se rozchází s původním záměrem sdělujeme :*

Posouzení záměru výstavby repliky původního objektu, o kterém rozhodl Stavební úřad MČ Praha 6, je zcela v pravomoci stavebního úřadu. Navýšený objem změněné stavby splňuje kód míry využití území F, který je v dané funkční ploše stanoven.

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
tel.: 236 003 400, fax: 236 007 106
e-mail: tomas.hudecek@praha.eu, www.praha.eu

- b. *Ke skutečnosti, že se investor odvolává na souhlasné vyjádření IPR Praha umožňující změnu stavby před jejím dokončením sdělujeme :*

Souhlasné vyjádření IPR Praha samo o sobě neopravňuje ke změně stavby před jejím dokončením. Jde o jedno z vyjádření, které v době podání žádosti sloužilo jako podklad pro rozhodnutí o výjimečně přípustném využití stavby. Samo rozhodnutí o výjimečně přípustném využití stavby je však v pravomoci stavebního úřadu, podobně jako rozhodnutí o změně stavby před jejím dokončením. Současný proces povolení výjimečně přípustného funkčního využití viz. bod d.

- c. *K výtce, že IPR Praha nezohlednil připomínky účastníků územního řízení sdělujeme :*

IPR Praha není orgánem státní správy a tudíž nevede žádná správní řízení, je účastníkem územního řízení zastupujícím hlavní město Prahu jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. (1) stavebního zákona a je tedy v rovnocenném postavení vůči ostatním účastníkům. Jako takový není o připomínkách ostatních účastníků správního řízení informován. Rozhodování o připomínkách účastníků správního řízení je v pravomoci stavebního úřadu.

- d. *K otázce překročení pravomocí a kompetencí IPR Praha stanovených ve zřizovací listině sdělujeme :*

V době doručení žádosti a jejího posouzení se IPR Praha, dle stavu platného do 28. 3. 2014, vyjadřoval k výjimečně přípustným stavbám nebo využití v souladu s přílohou C. Opatření obecné povahy č. 6/2009, jak je uvedeno v bodě 1.

Na základě výzvy MMR, kterou jsme prostřednictvím SUP MHMP obdrželi 2. 5. 2014, tato kompetence v současné době přísluší stavebním úřadům, původní postup již není platný. IPR Praha aktuálně vyjadřuje názor k výjimečné přípustnosti jako součást celkového vyjádření k záměru.

- e. *Vysvětlení vztahu záměru na pozemcích parc.č. 2715/1 a 2715/2 v k. ú. Dejvice k novostavbě na pozemcích parc.č. 978 a 979 v k.ú. Holešovice :*

Posuzovaný záměr nemá k pozemkům v k.ú. Holešovice žádný vztah. Jedná se o písařskou chybu, která již byla opravena.

S pozdravem



Vážený pan
Petr Dolínek

INT.- č. 38/5 Bc. Ondřej Pecha

interpelace směřovala Radu HMP

ve věci přechodu dohledu nad řízením dopravy v hlavním městě Praze z Policie ČR na civilní zaměstnance TSK

pisemná interpelace předána k písemné reakci náměstkovi primátora hl. m. Prahy Nouzovi

Bc. Odřej Pecha – interpelace ZHMP 24. 04. 2014

Vážený pane primátore, Rado, kolegyně a kolegové, dámy a pánové,

Na minulém zasedání Zastupitelstva hlavního města Prahy jsme schválili tisk (viz. tisk ZHMP Z-2489 k záměru OMI MHMP na realizaci veřejné zakázky Dodatečné stavební práce při realizaci staveb č. 9515 Myslbekova - Špejchar, č. 0080 Prašný Most ...neboli velínů tunelového komplexu Blanka. V tomto tisku mne zarazila skutečnost, že od 01. 05 .2014 má dojít vlastně k přechodu od řízení a dohledu nad dopravou v Praze na civilní zaměstnance TSK. V současné době je tento dohled a řízení dopravy v Praze zajišťován policií ČR z Pracoviště Na Bojišti, kde je instalována Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDŘÚ). Jinými slovy toto pracoviště bude doplněno dispečery TSK, kteří tam ovšem budou čistě navíc (smysluplné úkoly pro ně neexistují, rozsah činnosti HDŘÚ se od 1.5. nemění), a jejich jediným úkolem bude, naučit se obsluhovat systém od operátorů PČR, tak aby mohli tuto činnost od PČR převzít.

Praha má s policií ČR uzavřenou smlouvu již 20 let o řízení a dohledem nad dopravou v Praze. 20 let se ladí a precizuje řízení narůstající dopravy v Praze a dnes má být tento úkol převeden na TSK? Mimo jiné práce policistů není hrazena z rozpočtu hl. m. Prahy. Za daleko závažnější však považují další dvě skutečnosti. Za prvé proč právě v této chvíli ? proč se Rada hl. m. Prahy rozhodla pro přechod z Policie ČR na TSK 4 měsíce před plánovaným spuštěním tunelu Blanka? Pro dopravu v hl. m. Praze tak zásadní projekt? Z logiky věci je přeci jasné, že daleko kvalitněji tento projekt urídí Policie ČR s 20-ti lety zkušeností s řízením dopravy v Praze.

Za druhé, v případě, že místa policistů obsazují zaměstnanci TSK, nemají ze zákona možnost „radiového a operačního odposlechu Policie ČR“, neb se jedná o civilní složky. „Civilové“ mohou pouze zavolat na operační centrálu PČR, která pak musí ověřit vzniklou situaci a teprve potom nějak reagovat. V rámci IZS tak může vzniknout prodleva až v desítkách minut. Víím, že se to může zdát jako banální problém, ale v Brně s tím mají velký problém a již nejednou na to doplatili.

Žádný objektivní důvod pro tuto zásadní a nevratnou systémovou změnu, přechodu dohledu a řízení dopravy v Praze z Policie ČR na TSK neexistuje a nebyl nikdy prezentován. Pokud se věc zrealizuje, budou její přímé důsledky následující:

- zhoršení kvality a efektivnosti řízení dopravy v Praze, zejména v případě dopravních nehod a jiných mimořádných událostí, díky objektivně oslabené komunikační a kompetenční vazbě HDRÚ na PČR a další složky IZS (viz důvody, které jsem uvedl výše)
- větší personální zatížení pro PČR a také hl. m. Prahu, při zajišťování specifických úkolů, jako jsou doprovody chráněných osob, společenské a sportovní akce,
- přímé finanční náklady hl. m. Prahy na zajišťování obsluhy HDRÚ (PČR poskytuje tuto službu Praze zdarma).
- v případě, že projekt bude realizován do zprovoznění tunelového komplexu Blanka, lze díky nezacvičené a zcela nezkušené obsluze, očekávat závažné problémy ve zkušebním provozu Blanky a v případě vzniku mimořádné události je vysoké riziko nezvládnutí situace a ohrožení životů a zdraví osob.

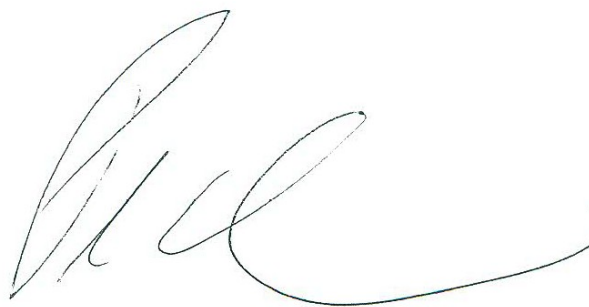
Závěrem, bych se Vás tedy vážená Rado zeptal a požádal tak o písemnou odpověď, na základě jakých důvodů jste přistoupili k přechodu od řízení a dohledu dopravy v hl. m. Praze z Policie ČR na TSK?

Proč jste o tak zásadní a nevratné systémové změně neinformovali zastupitelstvo hl. m. Prahy ?

O kolik zaměstnanců TSK celkem vzroste či kolik jich již za tímto účelem přijala ?

Jaké jsou celkové finanční náklady této nevratné systémové změny ?

Existuje již Policií ČR schválený dodatek (či podepsaná výpověď) k současné, fungující smlouvě ?





HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Ing. Jiří Nouza
náměstek primátora hlavního města Prahy

V Praze dne 23. května 2014

Č. j.: MHMP 759496/2014

Vážený pane zastupiteli,

dovoluji si reagovat na Vaší interpelaci č. 38/5, kterou jste vznesl na zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 24. dubna t. r.

V úvodu mi dovoluji ocitovat společné tiskové prohlášení Policie ČR a Technické správy komunikací hl. m. Prahy (dále jen „TSK“).

„Od 1. května 2014 se v Hlavní dopravní řídicí ústředně (HDŘÚ), někdy také s nadsázkou nazývané dopravním mozkem města, k policistům dopravní služby krajského ředitelství policie (KŘP) hl. m. Prahy přidají dispečerů a specialisté Technické správy komunikací hl. m. Prahy. Dohoda vychází z usnesení Rady hlavního města Prahy z února letošního roku.

„Sloučením činnosti policistů a specialistů TSK dojde ke zvýšení možnosti využívání všech informačních a řídicích systémů, které jsou v HDŘÚ a na celém území města instalovány,“ uvedl Ing. Jiří Nouza, náměstek primátora.

Společné využívání všech telematických systémů umožní poskytovat rychlejší a kvalitnější informace o dopravě v Praze, řešit aktuální i dlouhodobější problémy v řízení městského silničního provozu a zvyšovat bezpečnost dopravy. „Pro nás je velmi důležité, že budeme moci rychleji a operativněji spolupracovat s Technickou správou komunikací, která se významně podílí na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve městě,“ sdělil plk. Ing. Zdeněk Bezouška, náměstek ředitele KŘP hl. m. Prahy.

Správu a výstavbu systému centrálního řízení dopravy v metropoli zajišťuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy, nově se bude tedy podílet i na využívání těchto systémů. „Věřím, že společná práce našich dopravních inženýrů a dalších specialistů povede k rychlejší kooperaci činností jednotlivých složek podílejících se na řízení dopravy na území hlavního města a plnému využití všech telematických systémů vybudovaných zčásti i z fondů EU,“ dodává Ing. Ladislav Pivec, šéf TSK.“

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
tel.: 236 003 146
e-mail: jiri.nouza@praha.eu
www.praha.eu

1/4

Dále k Vaší interpelaci uvádím, že HDRÚ je centrálou, jejímž cílem bylo a je zautomatizovat všechny dostupné telematické systémy, kterými hlavní město Praha disponuje, za účelem nastavení mechanismů a koordinátů pro dohled nad řízením dopravy ve městě. Z logiky věci vyplývá, že řízení dopravy z HDRÚ se stává jistým „přežitkem“, jelikož dnešní moderní technologie umožňuje nastavení řídicích automatik tak, aby lidským faktorem byla co možná nejméně ovlivnitelná, a to ve snaze o maximální možnou eliminaci jakýchkoliv zásahů do nastaveného systému. Z uvedeného pak dále vyplývá, že termín řízení dopravy prostřednictvím implementované technologie v HDRÚ je překonaný. I proto se do popředí dostává opakovaně zmiňovaný termín „dohled nad řízením dopravy“, kterým je koordinována bezpečnost a plynulost silničního provozu v běžném stavu a režimu dopravy s výjimkou případů mimořádných či případů spadajících do kategorie zvláštního zřetele.

Rozsah činností operátorů dopravy TSK je přesně definován a vymezen a není tedy pravdou, že jejich role je něčím navíc (naopak jde o jasně deklarovanou nezastupitelnost této role, kterou policie nemá ve svých možnostech zajistit). Lze se ztotožnit s uvedeným faktem, že se operátoři dopravy TSK budou od kolegů policistů řadu věcí učit. Jde ovšem o přirozený vjem, kdy mají-li zajišťovat komplexní servis ve formě dopravně inženýrské podpory systému či dohled nad technickým stavem funkčnosti systému, musí být detailně obeznámeni s jeho správným fungováním.

Rozbor otázek proč zrovna nyní vstupuje TSK do „role hlavního aktéra“ je zcela zřejmá a jasná. Moderní dopravní ústředny poskytují komfortní servis a pracovní podmínky pro jejich operátory – dispečery. A tak tomu je i v případě pražské HDRÚ, byť jsme si vědomi, že je stále co zlepšovat a zdokonalovat. Její obsluha v charakteru zmíněné komfortnosti pak není přímo úměrná potřebě priority řízení dopravy v Praze, ale dohledu nad automatizovaným řízením dopravy v Praze, což jak vyplývá z obsahu obou forem definicí je diametrálně odlišný pohled i statut funkčnosti dopravní ústředny. V kontextu s těmito údaji je dále tedy dáno, že uniformovaný policista je forma jistého pražského „přepychu“, který ve skutečnosti není nezbytný, ale naopak dopravní inženýr, znalý pražských dopravních vazeb a vztahů, je platným „instrumentem“ pro dohled nad pražskou dopravou. Spolu s technickou podporou a poskytovateli dalších dopravních dat se stává zásadním prvkem pro fungování všech dopravních mechanismů, které HDRÚ nabízí a automobilové veřejnosti poskytuje. Prakticky lze na interpelaci odpovědět tak, že postupný přechod činností na operátory dopravy za TSK započal pozdě a měl být v těchto dnech a týdnech již dokončen.

„Radiový a operační odposlech Policie ČR“ – zaměstnanci TSK pracující v prostorách HDRÚ jsou vázáni písemným prohlášením o povinné mlčenlivosti i přesto jsou z minulosti deklarována vzájemně respektovaná opatření, při nichž zaměstnanci TSK při radiových hlášeních policie, ze kterých lze dovodit tok informací podléhající zvláštnímu režimu, nejsou bezprostředně přítomni. Současně je nutné zmínit, že stávající využívaná technologie je vyspělá a natolik robustní, že vytváří podmínky pro přenos potřebných dat a informací k cílovému zdroji v reálné krátkém časovém okamžiku, proto o časovém prodlužení přenosů informací nelze v žádném případě hovořit. Paradoxem pak je zmíněné řídicí centrum v Brně, ze kterého jsou k dispozici přesně opačné výstupy o plném funkčním procesu a pozitivních zkušenostech (viz. příloha).

Každá systémová změna má mít svůj logický vývoj. Proto o objektivitě postupného plánovaného přechodu dohledu nad řízením dopravy v Praze z Policie ČR na zaměstnance TSK nelze v žádném případě pochybovat. Nikdy nikdo netvrdil, že řízením dopravy v Praze se Policie ČR v budoucnu nebude zabývat nebo že by jim tato zákony garantovaná oprávnění chtěl někdo upřít. Dospívá se k názoru, že již nastal správný okamžik k zahájení další etapy vývoje uspořádání pracovišť v prostorách HDRÚ tak, aby samotné uspořádání mělo smysl a umožňovalo tak optimální a ucelené využívání všech zde dostupných technologií v režimu on-line všemi, kteří k danému ovládní technologií ve všech spektrech jejich zastoupení mají předurčena oprávnění. Proto je třeba se distancovat od takových rčení, jako např. „zhoršení kvality a efektivnosti řízení dopravy v Praze“, oslabená komunikační a kompetenční vazba HDRÚ na PČR“, „větší personální zatížení pro PČR a hl. m. Prahu“ a další, které v interpelaci zazněly, jelikož v nich nelze spatřit žádné doložitelné opodstatnění.

Zcela samostatně je třeba reagovat na bod, ve kterém je uvedeno „vysoké riziko nevládnutí situace a ohrožení života a zdraví osob“ v souvislosti s nezacvičením nezkušených obsluh před spuštěním TKB do zkušebního provozu. Z celého obsahu interpelace není zcela zřejmé, o jakém projektu se ve skutečnosti hovoří – píše. TSK vyslala jasný signál, že je nezbytné pro další kvalitní a vysoce profesionální fungování HDRÚ ve všech svých nezastupitelných činnostech, vytvořit a do praxe zavést, a to ve spolupráci s KŘ PČR hl. m. Prahy „Provozně – organizační řád“, ve kterém budou jasně a transparentně deklarována veškerá práva a z nich plynoucí povinnosti pro zajišťování BESIPu a dohledu nad pražskou dopravou všemi aktivními účastníky. Tento základní řídicí dokument HDRÚ je ve stádiu finalizace stran TSK s tím, že bude dán Policii ČR do připomínkového řízení a k doplnění jejich činností. Současně je zcela jasné, že má-li být zajišťován bezproblémový a funkční systém, musí být všem těm, kteří jej obsluhují, vytvořeno optimální pracovní prostředí a podmínky pro výkon jejich práce. A tomu do současných dní tak nebylo, tedy lze o zrealizovaném kroku hovořit jako o kroku směřujícím k dosažení optimalizace.

Současně jen pro pořádek je třeba připomenout, že podnět k tomuto řešení byl dán rozhodnutím Výboru dopravy ZHMP v roce 2006 a dále zcivilnění HDŘÚ bylo dohodnuto v říjnu 2009 za účasti 1. náměstka primátora HMP JUDr. Blažka a ředitele PČŘ KŘ Praha plk. Červíčka. Naposledy řešení této problematiky bylo uloženo usnesením Rady HMP č. 2165 z 19. listopadu 2013 a usnesením Rady HMP č. 193 z 11. února 2014.

Vážený pane zastupiteli, věřím, že jsem Vám zodpověděl na všechny Vaše dotazy.

S pozdravem

Ing. Jiří Nouza
náměstek primátora hl. m. Prahy

Příloha:
vyjádření Brněnských komunikací a. s.
vyjádření Magistrátu města Brna

Vážený pan
Bc. Ondřej Pecha
ZHMP

Příloha

Vyjádření Brněnských komunikací a.s. (období TSK IIMP)

Spouštěcím aktem celého převodu řízení dopravy byl dopis – žádost o změnu správy centrálního řízení dopravy ve městě Brně ředitele Městského ředitelství Brno PČR pplk. JUDr. Jaroslava Vaňka primátorovi (RNDr. Petr Duchoň). Druhým krokem bylo zrušení skupiny ASŘ MSP (Automatický systém řízení městského silničního provozu) na základě ustanovení §2, úkoly policie, odst. 1) Zákona č. 283/1991Sb., o Policii ČR, v platném znění, „**přísluší policii dohlížet na bezpečnost a plynulost silničního provozu a spolupůsobit při jeho řízení**“. Zákon tedy nespécifikuje, že by měla policie uvedenou činnost vykonávat, ale má při ní pouze spolupůsobit. Uvedený akt byl vstřícně akceptován městem Brnem a schválen rozhodnutím Rady města Brna č.j. RM4/1629 ze dne 5.6.2003.

Zmíněné převzetí centrálního řízení dopravy ve městě Brně, tzn. nejen SSZ a dopravní ústředny ale i dohled a řízení tunelových staveb bylo prakticky provedeno k 1.8.2004.

Od té doby je prakticky ovládání a dohled včetně technického dohledu jednotlivých dopravních ústředí (DÚ) a řídicích systému (ŘS) – tunely, zádržné systémy, navádění na parkoviště, dopravní informace - prováděno v civilní sféře a to jak vlastními silami BKOM tak i dodavatelským způsobem. Vlastní zásahy do řízení dopravy prostřednictvím DÚ a ŘS jsou prováděny dispečery – operátory, což jsou pracovníci BKOM.

Po téměř desetiletých zkušenostech můžeme říci, a dokládají to i vyjádření PČR i zástupců města, že tento model se osvědčil. Je velmi úzká spolupráce s ÚDI (jedna společnost), ale i s PČR a to jak s městským ředitelstvím tak i krajským. Svědčí o tom velmi dobře hodnocená spolupráce při doprovodech významných osob na území města Brna tak i masivnější akce jako byla návštěva prezidentů 4 zemí, 14 ministrů zemědělství a rybolovu EU, Brno město uprostřed Evropy a další.

S odstupem času můžeme říci, že tento model řízení dopravy ve městě se plně osvědčil a lze jeho aplikaci doporučit i v dalších městech ČR, a to zejména proto, že:

1. váže na strategické dokumenty města jako např. Dopravní telematika ve městě Brně, navázané na investice města
2. sleduje priority dopravní politiky města, zejména preferenci MHD
3. zajišťuje provázanost plánování, realizace, správy a údržby
4. z jednoho místa (centrálního technického dispečinku BKOM) je možné ovládat a dohlížet veškeré prvky dynamické i statické dopravy ve městě

Zdraví

Ing. Nekula Roman
správní ředitel
Brněnské komunikace a.s.

Vyjádření OD MMB:

Za Odbor dopravy Magistrátu města Brna jednoznačně podporuji Variantu řízení ústředny z pozice správce komunikace a to z následujících důvodů:

- řízení dopravy prostřednictvím Světelné signalizace která je centrálně napojena na řídicí ústřednu ve vlastnictví města Brna ve městě Brně bylo realizováno převzetím staré řídicí ústředny od PČR v roce 2004 v návaznosti na § 69, 70 a 75 zákona 361/2000, Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- za tuto dobu se plně osvědčila její funkčnost v běžném životě města Brna, zvláště při dopravně významných akcích (např. návštěvy 21 prezidentů v rámci EÚ, festival Brno uprostřed Evropy, veletrhy, mimořádné výjezdy v rámci jednotného záchranného systému apod., mimořádné zátěže dopravního skeletu města)
- statutární město Brno schválilo v roce 2007 STRATEGIE ROZVOJE DOPRAVNÍ TELEMATIKY VE MĚSTĚ BRNĚ (v ZMB), která plně podpořila výše zmíněný model řízení dopravy, jako kvalitní nástroj řešení organizace dynamické dopravy
- PČR se podle zákona vyjadřuje ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích (vyjadřují se k stanovení dopravního značení a k signálním plánům)
- PČR neřeší technickou vybavenost pracoviště řízení dopravy (ústředny byla převzata od PČR ve velmi zanedbaném technické stavu)
- Úkolem PČR je dozor nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, nikoliv ovládání řídicí ústředny (celý řídicí systém vč. ústředny je v majetku města)
- organizace dopravy je plně v kompetenci obce a využíváme řídicí ústřednu k zajištění koncepce týkající se preference vozidel MHD na jednotlivých křižovatkách apod.
- dopravní ústředna plně navazuje na poskytování informací (DIC – dopravně informační centrum), které je zřízeno v Brně i Praze a plně jej řídí správce komunikace, kde jsou důležité vazby na řízení dopravy jak veřejné hromadné tak i individuální

S pozdravem

Ing. Vladimír Bielko
vedoucí odboru dopravy



Magistrát města Brna
Kounicova 67a, 601 67 Brno