

**P Ř E H L E D**  
**dotazů, připomínek a podnětů členů Zastupitelstva hl.m.**  
**Prahy přednesených na 17. zasedání ZHMP**  
**dne 29.4.2004 + odpovědi**

---

(podle § 24 odst. 4 Jednacího řádu ZHMP)

*(Schváleno v Radě HMP dne 4.5.2004)*

**Termín vyřízení: 29.5.2004**

**P Í S E M N Ě**

Nebyly předloženy.

**Ú S T N Í**

**JUDr. Vítězslav J a r o š**

**k INT. - č. 17/1**

k poděkování za vyřízení jeho 4 interpelací podaných na minulých zasedáních ZHMP.

Vzato na vědomí.

**MUDr. Zdeněk B a š n ý**

**k INT. - č. 17/2**

k využití objektu čp. 1977 Na Cihlářce 6, Praha 5, včetně funkčně souvisejících pozemků v k.ú. Smíchov.

Předáno k vyřízení radnímu Klegovi.  
Bude odpovězeno písemně.

**Odpověď:**

V Praze dne 25.5.2004

Vážený kolego,

Vaše vystoupení na jednání ZHMP dne 29.4.2004 i návrh zdravotního a sociálního výboru ZHMP na využití bývalého zdravotnického zařízení „Cihlářka“ v rámci hlavního města Prahy vzbudily můj zájem a realizaci navrhovaného projektu bych považoval za velmi přínosnou.

Objekt č.p.1977 včetně pozemků a vedlejších staveb, které s ním tvoří jeden funkční celek, v k.ú. Smíchov, jsou ve vlastnictví hlavního města Prahy, svěřeny do správy městské části Praha 5, která se již delší dobu snaží o jeho

prodej. Zamýšlené zcizení objektu vyvolalo v ZHMP již několikrát bouřlivé reakce, které nic nemění na faktu, že za stávajícího stavu nemůže s tímto majetkem hlavní město Praha nakládat bez souhlasu městské části Praha 5. Podmínky pro odejmutí svěřené správy majetku hlavního města Prahy městským částem jsou zakotveny v § 19 zákona č. 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze a pokud příslušný orgán městské části Praha 5 nevysloví souhlas, nelze Zastupitelstvu hlavního města Prahy předložit návrh, aby rozhodlo o odejmutí majetku změnou Statutu hlavního města Prahy. Z tohoto důvodu postupuji prostřednictvím odboru správy majetku MHMP předložené návrhy starostovi MČ Praha 5 k projednání v Zastupitelstvu městské části a k vyjádření, po kterém předpokládám, že se k dalšímu využití tohoto majetku můžeme vrátit.

S pozdravem

Pavel K l e g a v.r.  
radní hl.m. Prahy

Pan  
MUDr. Zdeněk Bašný  
Ústavní 176/6  
180 00 Praha 8 – Bohnice

**MUDr. Marián Hošek**  
**k INT. - č. 17/3**

k jednání zastupitelstva v Modřanech, týkajícího se výstavby velkokapacitní komunikace Modřanská – Komořanská, propojení městského a vnějšího expresního okruhu v návaznosti na územní plán.

Na jeho vystoupení reagoval nám.  
Bürgermeister a radní Šteiner.  
Předáno k vyřízení nám.Bürgermeisterovi.  
Bude odpovězeno písemně.

K této interpelaci se připojil Ing.arch. Jan Kasl.

**Odpověď:**

Vážený pan  
**MUDr. Marián Hošek**  
Českomalínská 47/423  
160 00 Praha 6 – Bubeneč

V Praze dne 24. května 2004  
Č.j. SE/S1 – 300 –  
INT. č. 17/3

Vážený pane,

odpovídám na Vaši interpelaci, kterou jste vznesl na zasedání Zastupitelstva hlavního města Prahy dne 29.4.2004 ve věci urbanistické studie Modřany-jih a silničního okruhu. K tomu Vám sděluji následující.

## **1) Informace o projednávané urbanistické studii Modřany – jih**

Urbanistická studie Modřany - jih, která se v současné době projednává, prověřuje nové urbanistické využití území od soutoku Vltavy s Beroukou po rodinné domy Čechovy čtvrti. Studie je pořízena ve dvou variantách, které se liší mírou využití území, trasou komunikace Komořanské v řešeném i zájmovém území a jejím vztahem k silničnímu okruhu (SO).

Varianta 1 rozpracovala Územní plán SÚ hlavního města Prahy, ve kterém není zahrnuto napojení pravobřežních komunikací na SO v souladu s připomínkami MČ Praha 12 USNESENÍ. č. 101/Z ze dne 12.12.1995 ke Konceptu územního plánu hl. m. Prahy.

MČ Praha 12 USNESENÍ. č. 221/Z ze dne 17.4.2001 na svém 16. zasedání schválilo vymezení řešeného území US Modřany – jih a požadovalo zvážit zpracování variantního řešení dopravního spojení podél koridoru železniční trati k silničnímu okruhu.

Varianta 2 reaguje na toto usnesení a zabývá se možnostmi rozvoje řešeného území v případě, kdy nová komunikace Komořanská by byla mimoúrovňově připojena k SO a vedena mimo obytné území Komořan. V urbanistické studii byla tato varianta řešena pouze v širších dopravních vztazích v měřítku 1:5000 a je nutno ji komplexně dorešit. Ve variantě 2 je navrženo vést frekventovanou komunikaci Komořanskou mimo střed obytného území Komořan s mimoúrovňovým napojením na SO s odůvodněním, že napojení je nezbytné pro funkčnost dopravního systému Prahy.

Projednání a zejména vyhodnocení US ještě není ukončeno. MČ Praha 12 schválila US ve variantě 2 USNES. Č. 148/2004 ze dne 20.4.2004 s tím, že požaduje:

- 1) Zpracování doprovodné studie, která by určila optimální trasu vedení nové komunikace včetně připojení na silniční okruh kolem Prahy.
- 2) Uvedení čtyřpruhové komunikace do provozu současně s jejím napojením na silniční okruh kolem Prahy.

Při projednání byly připomínky DOSS a další k dopravnímu řešení:

- Ministerstvo dopravy s realizací mimoúrovňové křižovatky silničního okruhu kolem hl.m.Prahy s ulicí Komořanskou souhlasí.
- MHMP odbor rozvoje dopravy z dopravního hlediska preferuje řešení dle varianty 2, které je příznivější, především z hlediska výhledu, i když toto řešení bude vyžadovat pořízení a projednání změny Územního plánu SÚ hl. m. Prahy. Řešení dle varianty 1, které je v souladu s ÚPn hl. m. Prahy nepovažuje za přijatelné, protože nepředpokládá napojení ulice Komořanské a naopak zachovává stávající trasu této ulice a její příčné uspořádání (dva jízdní pruhy).
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, jejichž zájmů se studie dotýká řešením propojující komunikace z Modřan na Silniční okruh kolem Prahy, stavba 513 Vestec – Lahovice, která je jejich investicí. Součástí této stavby není však vlastní napojení okruhu na propojovací komunikaci, neboť ta nemá podklad ve schváleném ÚPn hl. m. Prahy, ale stavební řešení toto napojení umožňuje v místě bývalé pískovny v Komořanech. Považuje za vhodnější provést napojení propojovací komunikace touto nově vybudovanou komunikací, čili její trasu odklonit východním směrem mimo prostor statku Šabatka, který je využíván Střední odbornou školou a středním odborným učilištěm obchodu a služeb s.r.o..
- Ústav dopravního inženýrství preferuje variantu 2, která umožňuje přímé napojení prostoru Modřan a Komořan na pražský okruh.

- Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje jako orgán sousedního obvodu a pořizovatel ÚP VÚC Pražského regionu podporuje urbanistickou koncepci US Modřany – jih s variantou napojení na silniční okruh kolem Prahy.

US Modřany - jih v širších vztazích hledá možnosti vedení trasy nové komunikace mimo obytné území Komořan. Řešení nové komunikace ve variantě 2 není zcela uzavřeno a neznamena ještě konečné řešení. Řešení komunikace ve variantě 2 naznačilo pouze možné řešení problému, které je nutno dopracovat a najít řešení, které optimálním způsobem zhodnotí a zohlední řadu někdy protichůdných názorů a stanovisek. Urbanistická studie se projednává, po vyhodnocení připomínek budou vyhodnoceny všechny připomínky a na základě jejich vyhodnocení bude zpracován její čístopis.

V souvislosti s průběžnými výsledky projednávání US varianty 2 a s postojem MČ Praha 12 podal OMI MHMP podnět na pořízení změny ve vlně 06 ÚPn SÚ hl. m. Prahy – změny využití území a vyhlášení veřejně prospěšné stavby.

Předmětem této změny je stavba komunikačního propojení na území Komořan mimo obytné území v intencích US var. 2, mezi dokončenou stavbou č. 9514 Komořansko – Modřanská komunikace - Braník – Modřany, úsek Chuchelská – cukrovar (KOMOKO) a stavbou investora ŘSD ČR č. 513 Silniční okruh kolem Prahy, úsek Lahovice – Vestec.

Součástí návrhu této změny bude komplexní dopracování trasy uváděné ve variantě 2 se zohledněním připomínek, které budou k této trase uplatněny v rámci projednání US.

## **2) Informace o Pražském okruhu a městském okruhu v severozápadní části města**

Diskuse o změně priorit ve výstavbě Pražského okruhu (SO) zřejmě vznikly po dopise Občanského sdružení Atelier pro životní prostředí, ve kterém je uváděno „Zcela nová situace nyní nastala tím, že vláda dne 25. února přijala usnesení č. 164 o strategii financování rozvoje a obnovy dopravních sítí. Tímto materiálem se mj. omezuje a odkládá výstavba severozápadní části pražského silničního okruhu (SO, která je nesporně prioritní.....“. Toto tvrzení je zcela zavádějící, protože v Usnesení vlády č. 164 nelze najít oddíl, ve kterém je řečeno, že se odkládá výstavba SO v severozápadní části Prahy. V žádném případě nelze toto tvrzení odvozovat ani z části, kde vláda uvolňuje v roce 2004-2006 finance na výstavbu SO v jihovýchodní části Prahy, což ještě neznamena, že zastavuje stavební přípravu a realizaci staveb 518 a 519 (úsek SO Ruzyně-Březiněves). O přehodnocení výstavby a pozastavení přípravy staveb SO není nic známo ani přímému investorovi staveb SO Ředitelství silnic a dálnic ČR.

K problému podmiňování výstavby městského okruhu (MO) výstavbou SO lze jen uvést, že dopravně technickými výpočty bylo prokázáno, že po městském okruhu (MO) jezdí cca 80% dopravy, která má svůj zdroj a nebo cíl na území Pražské památkové rezervace a v jeho bezprostředním okolí. V případě absence MO by doprava směřující do výše uváděných částí města zcela zahltila nejen přístupové komunikace ale i celou uliční síť centrální oblasti města ještě ve větší míře než v současné době. Právě tento stav by spolu s tím, že provoz na těchto komunikacích není plynulý a exhalace a hluk z takto pohybující se dopravy je několikanásobně vyšší než při plynulém provozu, by způsobil podstatné zhoršení životního prostředí ve městě.

Těmito výpočty lze také modelově doložit, že i v případě absence SO v severozápadní části města převádí MO cca 75% automobilové dopravy, která má zdroj a cíl na území centrální části města. Z toho je prokazatelné, že MO je pro dopravní odlehčení komunikací v centrální oblasti města dopravní trasou zásadního významu.

Zablokování stavební přípravy MO podmíněností na realizaci SO a nebo z jiných důvodů je pro dohledné řešení dopravní situace v centru města nepřijatelné.

Ze stavu stavební přípravy obou okruhů je zřejmé, že město podporuje jejich souběžnou výstavbu, kterou považuje za optimální. Vzhledem k tomu, že investorem SO je stát, který má možnost disponovat většími finančními prostředky než město, lze předpokládat, že i bez podmíněnosti výstavby MO bude SO realizován a zprovozněn v dřívějším časovém horizontu.

Pokud jde o dopravní kapacitu MO tak je třeba uvést, že MO je navrhován s dvakrát dvěmi průjezdnými jízdami pruhy. Poptávka po jeho kapacitě je však vyšší. Po zvážení všech aspektů však zainteresované orgány města toto šířkové uspořádání MO a potvrdily jako optimální s vědomím, že takto omezená kapacita MO bude zároveň působit jako jedno z regulačních opatření přístupů automobilové dopravy do centra města.

S pozdravem

Ing. Jan B ü r g e r m e i s t e r v.r.  
náměstek primátora hl.m.Prahy

**MUDr. Marián H o š e k**

**k INT. - č. 17/4**

k odprodeji akcií PVK, k hospodaření s vodou, k žádosti o předložení tohoto materiálu na příští zasedání ZHMP, včetně prošetření, politické odpovědnosti.

Předáno k vyřízení radnímu Gregarovi.  
Bude odpovězeno písemně.

**Odpověď:**

**Ing.arch. Jan K a s l**

**k INT. - č. 17/5**

k nedořešenému systému odstraňování vraků na odstavných parkovištích TSK, zejména pak na Praze 5, k odtažování vozidel z letiště, kde platí zvláštní režim.

Předáno k vyřízení nám. Blažkovi.  
Bude odpovězeno písemně.

**Odpověď:**

V Praze dne 21. května 2004  
Č.j.: INT. 17/5

Vážený pane architektě,

problematika opuštěných a nalezených vozidel na území hl.m.Prahy, umístěných na odtažových parkovištích TSK hl.m.Prahy je průběžně řešena. Zásadním problémem této agendy je ta skutečnost, že opuštěná či nalezená vozidla musí být podle platného znění

Občanského zákoníku po převzetí MHMP jako orgánu státní správy po dobu 1 roku střežena na parkovištích hl.m. Prahy. Po uplynutí této lhůty případnou do vlastnictví ČR, přičemž veškeré náklady jsou hrazeny z rozpočtu hl.m. Prahy.

Na základě výše uvedených skutečností byla hl.m.Prahou navržena změna zákona o pozemních komunikacích, v níž bylo navrženo snížení zákonné lhůty z jednoho roku na 3 měsíce. Tato novela však byla Poslaneckou sněmovnou PČR zamítnuta. V nejbližší době se proto znovu pokusím předložit obdobný návrh a to návrh na změnu občanského zákoníku, kde by se výše uvedená roční lhůta zkrátila na 6 měsíců obecně pro celou agendu nalezených a opuštěných věcí.

V souvislosti se stále se zvyšujícími požadavky nálezců na přebírání těchto vozidel, hledám společně se Správou služeb MP hl.m.Prahy možnosti řešení této situace. Na základě výše uvedeného bude vybudováno nové odstavné parkoviště v lokalitě „Dubeč“, které bude mít po dokončení kapacitu cca 500 vozidel, což by zcela vyřešilo tento problém a v budoucnu by docházelo k průběžnému a plynulému přebírání opuštěných a nalezených vozidel od nálezců.

Současně si je třeba uvědomit, že současný stav nelze brát jako podklad pro definitivní řešení, neboť počet vozidel by měl průběžně klesat. Nynější počet vozidel vznikl skokem při zavedení této agendy a po likvidaci těch aut, která byla převzata v průběhu několika prvních měsíců by postupně mělo dojít k vyváženému systému přebírání od nálezců a předávání státu.

Pokud se jedná o Vámi zmiňované parkoviště „Kotlářka“, byl jeho správce p. Bruno Roedl v průběhu let 2002 a 2003 průběžně informován o volné kapacitě na odstavných parkovištích Správy služeb MP hl.m., Prahy, této možnosti však nevyužil a proto byla jemu nabízená volná kapacita zaplněna vozidly jiných nálezců.

Co se týká druhé části Vaší interpelace - odtahy na letišti Ruzyně, tak zde musím celý problém rozdělit do dvou částí. Tou první je problematika průběžné vozovky před odbavovací halou. Tato vozovka je součástí veřejně přístupné účelové komunikace Aviatická v majetku České republiky a ve správě České správy letišť s.p.. Pravidla provozu na této veřejně přístupné komunikaci jsou totožná jako na všech místních komunikacích v hlavním městě Praze. Pokud tedy zde vozidlo tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích (v praxi nejčastěji tím, že vozidlo zastaví a stojí na zákazu zastavení) může příslušník Policie České republiky nebo strážník Městské policie hl. m. Prahy nařídit jeho odtah. Pokud tak učiní, je následně vozidlo odtahováno na jedno z odtahových parkovišť zařazených do systému odtahových parkovišť na území hl. m. Prahy a do registru odtahovaných vozidel vedeného Policií České republiky. Ve výše uvedeném případě nemůže odtah nařídit sám vlastník komunikace.

Současným problémem jsou odtahy z neveřejné části předletištního prostoru tj. z prostoru parkovišť. Tato parkoviště nejsou součástí veřejně přístupné účelové komunikace Aviatická a vlastník zde při využití principu "co není zakázáno, je dovoleno" zřídil placená nehlídaná parkoviště, kam má přístup sice každý, ale po splnění daných požadavků vlastníkem, v tomto případě si vlastně na dobu stání pronajímá část této komunikace ke stání. Důsledkem tohoto rozhodnutí byla otázka, jak naložit s vozidly řidičů, kteří buď vůbec nezaplatí, nebo překročí stanovenou dobu parkování. Takto zaparkované vozidlo totiž netvoří překážku provozu na pozemní komunikaci, tedy nemůže zasáhnout ani příslušník Policie České republiky nebo strážník Městské policie hl. m. Prahy. V tomto případě se jedná

o porušení smluvního vztahu mezi dvěma subjekty - řidičem a vlastníkem parkoviště. To, že se vlastník - ČSL, s.p. rozhodl na své riziko vozidla odtahovat, je jeho rozhodnutí. Proto Policie České republiky odmítá takto odtažená vozidla evidovat, byť jsou odtahována na stejné parkoviště jako v rámci ostatní agendy.

S pozdravem

**Mgr. Rudolf Blažek v.r.**  
**náměstek primátora hl. m. Prahy**

Vážený pan  
**Ing. arch. Jan Kasl**

Eliášova 48  
**160 00 Praha 6**

**RNDr. Jiří Witzany, Ph.D.**

**k INT. - č. 17/6**

k zadávání veřejných zakázek, ke způsobu hodnocení nabídek, k informaci o metodice zadávání zakázek v podniku DP hl.m. Prahy, a.s., TSK a PVS, k pravidlům zadávání, hodnocení a zveřejňování veřejných zakázek, k žádosti o informování členů ZHMP o návrhu pravidel zadávání veřejných zakázek v návaznosti na nové znění zákona.

Na jeho vystoupení reagoval nám.

Bürgermeister.

Předáno k vyřízení řediteli MHMP Ing.Trnkovi.

Bude odpovězeno písemně.

**Odpověď:**

Na interpelaci bylo odpovězeno, nebylo předáno v digitální podobě.

**Markéta Reedová**

**k INT. - č. 17/7**

k řešení dlouhodobého problému odtahu vozidel praktických lékařů při návštěvní službě.

Předáno k vyřízení nám. Blažek.

Bude odpovězeno písemně.

**Odpověď:**

**V Praze dne 19. května 2004**

Č.j.: INT 17/7 2004

Vážená paní,

na základě Vámi zaslání dotazu, který se týkal problematiky související s označováním soukromých vozidel kartou lékař ve službě a případnými odtahy takto označených vozidel, ze dne 29.4.2004 na 17. zasedání ZHMP, jsem postoupil tuto skutečnost řediteli Městské policie hl. m. Prahy Bc. Vladimíru Kotroušovi k prověření a posouzení. Ze

stanoviska, které jsem od městské policie obdržel, pak vyplynuly následující skutečnosti, se kterými Vás seznamuji.

Výkon služby praktického lékaře je velmi potřebné, záslužné a namáhavé povolání, zvláště náročné na čas i psychiku samotného lékaře. V dnešní době, kdy lékař provádí návštěvy u pacientů svým vlastním vozidlem v civilním provedení, nemá mnohdy možnost, díky často špatné dopravní situaci v parkování na přeplněných komunikacích hl. m. Prahy zaparkovat své vozidlo v blízkosti bydliště pacientů, aniž by porušil některé z ustanovení zákona č.361/2000 Sb. provozu na pozemních komunikacích.

Uvedený zákon jaksi s civilními vozidly lékařů nepočítal a výjimky, které předchodí předpisy povolovaly nepřevzal, tudíž žádné výjimky prakticky neexistují. Dle předpisů předcházejících uvedenému zákonu, byla možnost vozidla lékařů označovat kartou s nápisem „Lékař ve službě“. Tato karta byla vydávána na určitou SPZ a byla opatřena červeným křížem, včetně lékařského znaku a razítka organizace, která tuto kartu vydala.

V současné době si pravděpodobně kopie bývalých výjimek vyrábí lékaři sami a dožadují se, upozorní bohužel protiprávně, jejich respektování. Jak všichni dobře víme, karta „Lékař ve službě“ je umístěna na vozidlech v civilním provedení mnohdy permanentně, a to i v případech, kdy lékař nevykonává návštěvu u naléhavého případu, ale používá vozidlo pro svou běžnou potřebu či při parkování v místě svého bydliště a dokonce i v případech, kdy vozidlo užívá jiný člen rodiny, který s lékařskou činností nemá nic společného.

V praxi není žádná možnost ověřování tvrzení lékaře, že právě provedl návštěvu u pacienta a že se jednalo o případ, kdy šlo o zákrok nutný k záchraně života a zdraví nebo zda jen (tzv. rodinný) lékař uskutečnil kontrolní návštěvu u pacienta a nesl mu léky například na „migrénu“, tudíž mohl zaparkovat v souladu se zákonem a nemusel proto nutně tvořit překážku provozu na pozemní komunikaci.

V současnosti je možno brát dle §41, zák. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ohled pouze na vozidla řádně označená znaky lékařské služby a vybavená výstražnými světly modré barvy, která však musí být, pokud vozidla svým postavením porušují ustanovení zákona, při výkonu pracovní činnosti zapnuta.

Budu proto opětovně iniciovat návrh na předklad Poslanecké sněmovně ČR na úpravu a doplnění zákona číslo 361/2000 Sb. ve směru k praktickým lékařům a jejich řádné a snadno kontrolovatelné označení, které by nebylo možno zneužít osobou, která k používání takového označení není oprávněna. Jednalo by se o označení chráněné proti padělání ochrannými prvky, které je vydáváno konkrétní osobě a je tedy nepřenosné. Dále by stálo za zvážení, přidělení vozidlu lékaře v civilním provedení výstražné světlo oranžové barvy, které by muselo být umístěno na vozidle a v činnosti současně při použití karty „Lékař ve službě“ (§42, zákona č. 361/2000 Sb.) Tímto spojením by lékař získal možnost „určitých výjimek“ ze zákona při výkonu své pracovní činnosti, byla by zároveň snadnější kontrola těchto vozidel a v případech, kdy by nebylo světlo v činnosti, mohl by být řidič při spáchání dopravního přestupku řešen.

S pozdravem

**Mgr. Rudolf Blažek v.r.**  
**náměstek primátora hl. m. Prahy**



Vážená paní  
**Markéta Reedová**

Spojařů 1252  
**Praha 5 - Zbraslav**

**Ing. Petr Jirava**  
**k INT. - č. 17/8**

k chybám uvedeným v informačním bulletinu MHMP, který je datován květen 2004,  
zejména v seznamu členů ZHMP.

Předáno k vyřízení řediteli MHMP Ing.Trnkovi.

**Odpověď:**

Předáno k vyřízení, bez nároku na písemnou odpověď. Interpelace byla vyřízena.

V rámci bodu interpelací vstoupila občanka **p. Petrová**, jménem občanského sdružení Libeňský ostrov, proti hospodaření s pozemky na Libeňském ostrově.

Na její vystoupení reagoval nám.  
Bürgermeister.