

**P Ř E H L E D**  
**dotazů, připomínek a podnětů členů Zastupitelstva hl. m. Prahy**  
**přednesených na 24. zasedání ZHMP dne 23. 2. 2017**

---

**Termín vyřízení:** - dotazů, připomínek a podnětů členů ZHMP  
přednesených na 24. ZHMP dne 23. 2. 2017  
**23. 3. 2017**

## **Ú S T N Í**

### **INT.- č. 24/1 – Adam Zábranský**

– interpelace směřovala **na radního Grabeina Procházku**

ve věci

- zveřejňování smluv v registru smluv dle zákona obchodními společnostmi s většinou majetkovou účastí hl. m. Prahy

na interpelaci reagoval **radní Grabein Procházka**

### **vyřízeno přímo na zasedání ZHMP**

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Tím jsme vyposlechli interpelace z řad občanů, a nyní tedy první interpelace z řad zastupitelů. Adam Zábranský na pana kolegu Procházku.

**P. Zábranský:** Díky za slovo. Já jsem se chtěl zeptat, jestli jste něco dělal s tím, případně jestli něco budete dělat s tím, že ne všechny obchodní společnosti s většinou majetkovou účastí hlavního města Prahy v současnosti zveřejňují smlouvy v registru smluv dle zákona. Vlastně ty společnosti mají už asi 8 měsíců povinnost podle zákona o registru smluv zveřejňovat smlouvy v registru smluv. Mnohé z nich to dělají, což je skvělé, ale např. žádná firma v pražském plynárenském holdingu, ani firma Rozvojové projekty Praha, což jsou obě obchodní společnosti, dokonce se 100% majetkovou účastí hlavního města, tak ty smlouvy v registru smluv nezveřejňují. Ačkoli teď proběhla změna v Poslanecké sněmovně, tak to ještě není konečné schválení zákona, a tudíž ta povinnost tam pořád platí, tak jsem se chtěl zeptat, jestli s tím něco hodláte dělat. Já jsem vlastně ředitelům obou obchodních společností psal, ať to začnou plnit, ty povinnosti, vyplývající z toho zákona, nicméně bohužel jsem od nich nedostal žádnou odpověď, takže mi nezbyvá asi, než se obrátit na vás. Díky.

**Nám. Dolínek:** Pan zastupitel Procházka chce odpovědět?

**P. Grabein Procházka:** Děkuji, pěkné poledne všem. Určitě, my jsme jako hl. m. Praha vždy podporovali to, aby tyto smlouvy byly zveřejňovány, a to nezávisle na tom, jestli probíhá novela zákona o registru smluv, nebo ne. Už jsme to vlastně podporovali i před tím. Máte pravdu, že ne všechny společnosti to dělají. Ono někdy z té naší pozice prakticky kontrolovat všechny tyto věci není snadné. V každém případě jsme teď udělali jeden krok, kdy jsme nějakým rychlým náhledem se dívali, které společnosti, jako např. Kolektory, Dopravní podnik, ty smlouvy zveřejňují, ale máte pravdu, že tam jsou společnosti, které to

nedělají, takže jsme se domluvili, že se na všechny písemně obrátíme, abychom si zdokladovali, proč případně neplní tuto zákonnou povinnost. Děkuji.

*Nám. Dolínek:* Děkuji. Pan zastupitel Zábanský.

*P. Zábanský:* Díky za tuto odpověď. Chápu třeba, že nemusíte mít čas všechny ty společnosti kontrolovat. Naštěstí od toho jsem tady já, protože už jsem si sám udělal tuto analýzu, takže vám ji s radostí pošlu, abyste s tím neměli nějakou dodatečnou práci.

*Nám. Dolínek:* Děkuji. V případě, že tam je v ranku nějaká firma z mého portfolia, také požádám o zmínku. Děkuji.

### **INT.- č. 24/2 – Marta Semelová**

- interpelace směřovala **na radní Plamínkovou**
- interpelace směřovala **na radního Grabein Procházku**

ve věci

- výstavby krematoria pro zvířata na území MČ Zličín

na interpelaci reagovala **radní Plamínková**

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

### **vyřízeno přímo na zasedání ZHMP**

Nyní paní zastupitelka Semelová ve věci Zličína.

*P. Semelová:* Děkuji. Na mě se obrátili občané MČ Zličín o pomoc ohledně toho, že společnost Benefit Development se snaží postavit uprostřed sídliště kafilerii pro zvířata. Zdůrazňuji to, že je to několik metrů vedle nového dětského hřiště a parku, který městská část vybuďovala z peněz z Evropské unie, a je to také v blízkosti bytových domů na dohled od základní školy, jejíž výstavba se tady plánuje, plánuje to Magistrát v hodně více než čtvrt miliardy korun, protože tady ta základní škola vyloženě chybí. Mělo by to být pro 540 žáků, má se začít letos stavět. Kousek od tohoto místa je i mateřská škola, 100 m odtud rodinné domy. Pochopitelně občané, kteří tady žijí, ale jenom oni, i paní starostka proti tomu důrazně protestují.

Ono to není nic nového. Ty snahy o vybudování zvířecího krematoria tady byly už v minulých letech, kdy došlo k tomu, že v rámci protestů byly podepisovány petice. Před časem je podepsalo několik tisíc obyvatel Zličína. Do toho se objevilo, že je to údajně v rozporu s územním plánem. Je to v celoměstském systému zeleně a vodním ochranném pásmu. Předpokládá se tady nárůst výskytu dýchacích potíží. Takže občané MČ Zličína žádají Magistrát nebo hlavní město o pomoc a chtějí zabránit výstavbě tohoto krematoria pro zvířátka.

Chci se zeptat, jaký je současný stav a jak se bude postupovat dál. Víím, že se k tomu vyjadřovala i paní radní Plamínková, která potvrdila obavy, které tady jsou, a vyjádřila také jistý nesouhlas, aby se tedy něco stavělo. Nebyla jsem si jistá, jestli to spadá do její gesce, anebo do gesce pana radního procházky, proto jsem oslovila vás oba a chtěla jsem se zeptat co s tím.

**Nám. Dolínek:** Prosím, který z kolegů se chce ujmout – vidím paní radní Plamínkovou.

**P. Plamínková:** Dostali jsme – teď nevím, jestli to bylo minulý nebo předminulý týden – dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí. Nyní se musí k tomu udělat posudek. Budeme soutěžit zhotovitele toho posudku. Posudkář zjistí, zda to tedy vliv na životní prostředí výrazný má nebo nemá. Podle toho se k tomu vyjádří kladně nebo záporně z hlediska vlivu na životní prostředí, protože to je jediné, co se v procesu EIA hodnotí.

Potom samozřejmě to půjde na územní řízení. V územním řízení je na úřednicích státní správy na Praze 17 v Řepích, aby vyhodnotili, zda to je v souladu nebo není v souladu s územním plánem. Ono je to v celoměstském systému zeleně a tam je výjimečně přípustné využití - hřbitovy a takovéhle věci jsou tam výjimečně přípustné. Ale já si myslím, že v tomto případě se lze důvodně domnívat, že výjimečná přípustnost neznámá, že by tam něco bylo jaksi automaticky přípustné. To znamená, je-li situace taková, že to tam lze oprávnit z nějakého důvodu, třeba že by to v daném místě nikomu opravdu nevadilo, tak je možné to tam připustit. Ale v tomto případě, kde to je opravdu nevhodně umístěno – on ten záměr sám o sobě, když se na něj podíváte, není tak špatný. Lidé chtějí někde pohřbívat zvířata, chtějí mít možnost, aby se na ně chodili dívat.

Tady je tragédie tohoto projektu v tom, že je opravdu naprosto nevhodně umístěn v centru té městské části, v místě, kde lidé chtějí mít park, kde už ten park je částečně vybudován kousek od rodinných domů, sto metrů, kousek od školky nově budované a kousek od budoucí školy. Kdyby to bylo někde, kde to bude daleko ode všeho, tak si dovedu představit, že by to tam klidně být mohlo a nikomu by to nevadilo.

Takže teď je to řešení na vyhotovení posudku, zhodnocení vlivu na životní prostředí a na odboru stavebním nebo územního rozvoje MČ Prahy 17, kteří by měli všechny tyto aspekty vzít do úvahy a zvážit.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Paní zastupitelka Semelová.

**P. Semelová:** Děkuji za odpověď. Souhlasím s vámi v té argumentaci ohledně toho, že někde to umístěno být musí. Sama mám dva kocourky a rozumím tomu, o čem jste mluvila, takže to ano. Ale na druhou stranu si myslím, že je potřeba vnímat i názory obyvatel. Tak jak jste řekla, je potřeba to umístit, ale je otázka, kde to je vhodné, kde to vhodné není. Myslím si, že bylo i dobře se setkat s obyvateli té městské části a vyslechnout i jejich názory.

Chtěla jsem se ještě zeptat, co znamená, že Magistrát do toho nebude mít co mluvit? Bude to otázka Městské části Praha 17?

**Nám. Dolínek:** Magistrát je odvolacím orgánem vůči rozhodnutí městské části, resp. státní správy. Magistrát se do toho dostane v okamžiku odvolání následně, kdyby k němu případně došlo.

**P. Plamínková:** Ale my jsme k tomu dávali připomínky, dávalo je už minulé Zastupitelstvo za pana Hudečka. Oni argumentovali i tím, že to není úplně v souladu s územním plánem. My s tím samozřejmě souhlasíme, protože územní plán se od té doby nezměnil. Argumentace v tomto směru je úplně stejná. My jsme k tomu také dávali stanovisko, které vyznívalo negativně. A teď je to opravdu prostě na úřednicích státní správy, kde – jak řekl pan náměstek Dolínek – Magistrát je pak odvolací orgán.

## **INT.- č. 24/3 – Petr Šimůnek**

– interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**

ve věci

- nefunkčnosti kamerového systému v tramvajích 15T a dalšího postupu při případné reklamaci závady

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

### **stenozáznam předán nám. Dolínkovi k písemné reakci**

*Nám. Dolínek:* Děkuji. Nyní pan zastupitel Šimůnek.

*P. Šimůnek:* Vážený pane náměstku, jedná se mi o tramvaje 15T, které jsme nakoupili od Škody Plzeň. Zaměstnanci, resp. řidiči tramvajů, kteří na nich jezdí, tak zhruba od měsíce listopadu zjišťují závady na kamerovém systému u těchto tramvajů, kdy nedrží nastavení. Závady jsou zjišťovány u vozů s evidenčním číslem 9350 a výše. Týká se to dnes zhruba 50 vozů a další přibývají. Řidiči řádně nahlásili závady svému zaměstnavateli Dopravnímu podniku a ten postoupil informaci s určitou specifikací problému dodavateli Škodě Transportation.

Bohužel za čtyři měsíce nijakým způsobem nebyl výstup směrem k řidičům těchto tramvajů a někteří z nich se na mne obrátili s tím, že hlavní město Praha jako vlastník Dopravního podniku by se měl vložit, pokud už se nevložil, do tohoto specifického problému při řešení této závady, neboť tramvaje, jak víte, jsou tedy ještě v záruce. Velice by zajímalo řidiče, jakým způsobem se postupuje v této otázce, protože jde hlavně o náročnost kontroly při přepravě, bezpečnost cestujících, a víte, že je zvýšená náročnost při kontrole na techniku jízdy řidičů, ale i mnohé stížnosti cestujících, které mohou být právě zaviněny i tím, že ten kamerový systém neslouží tak, jak by měl sloužit.

Ta otázka je poměrně složitá. Budu pane náměstku rozumět i tomu, že se vyjádříte písemně do 30 dnů.

*Nám. Dolínek:* Děkuji. Mohu se takto vyjadřovat, nicméně problematika je složitější, protože tramvaje nejsou v majetku hl. města Prahy, nicméně jsou v majetku Dopravního podniku. To znamená, že tato úloha díky tomu, že vy sám jste členem Dozorčí rady Dopravního podniku, spíše má zaznívat na orgánech firmy, jež vlastní tento majetek. Úřad jako takový, paní ředitelka Děvěrová to může potvrdit, že nemůže vypracovávat odpovědi v tomto smyslu. Takže to přenesu tam a pokusím se dát odpověď takovou mezi, aby to nic neporušovalo z mého pohledu.

Samozřejmě si prověřím a požádám o prověření, zda došlo zase i ze strany těch řidičů k tomu, že jsou řádné zápisy o nahlášených poruchách. To je asi to první, aby se dalo potom k nějaké reklamaci přistoupit. V tuto chvíli tak, jak byl napsaný název, jsme si udělali rychlý screening a nějaké výraznější hromadné poruchy aspoň hlášeny nebyly ve smyslu managementu dané oblasti tramvajové. Ale pan kolega Šurovský z představenstva zde sedí, takže uděláme v příštích dnech přímo kontrolu, kolik skutečně bylo zaevidováno a nahlášeno takovýchto poruch a zda jsou podklady, které by mohly vést k tomu, aby se reklamační řízení mohlo rozběhnout. A to dám odpověď písemně, byť jak říkám, není to majetek hlavního města Prahy.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
PETR DOLÍNEK  
Náměstek primátorky hlavního města Prahy



V Praze dne 1. března 2017  
Váš dopis INT 24/3 z 23. 2. 2017  
Č.j. MHMP 313494/2017  
Počet listů 2/příloh:

Vážený pane, ve věci vaší interpelace č. 24/3 ze dne 23. 2. 2017 si vám dovoluji sdělit následující:

#### Kamerový systém tramvají 15T ForCity

Tramvaje typu 15T ForCity mají vnitřní a vnější kamerový systém bez možnosti nahrávání záznamu.

Řidič tramvaje má možnost aktivace (volby) různých režimů monitoringu kamer. Jejich obraz sleduje na monitorech v kabině řidiče a navíc se řidiči zobrazují symboly aktivních kamer na displeji řídicího počítače.

Na začátku projektu dodávek tramvají 15T do Prahy byly jednotlivé zobrazovací pozice kamer několikrát měněny (přeprogramovány) z důvodu provozních požadavků od řidičů tramvají tak, aby byl pro jejich práci tento systém optimální. Tyto dodatečné SW úpravy provedl výrobce tramvají zdarma.

Kamerové systémy 15T umožňují zobrazování v celkem 4 různých režimech, z nichž 3 jsou režimy automatického zobrazování, aktuálně jsou nastaveny dle dlouhodobých poznatků z provozu a jsou schváleny jako standardy pro řidiče. Čtvrtým režimem je režim uživatelského nastavení zobrazování kamer na displejích a tento režim umožňuje řidiči individuální změny v nastavení zobrazování kamer na displejích. Jedná se tedy pouze o komfortní nastavení, kamerový systém sám o sobě je zcela funkční. Za poslední cca 4 měsíce evidujeme upozornění od řidičů tramvají, které jsou vybaveny vývojově inovovaným displejem řidiče řady 9100, k tomuto nastavitelnému módu zobrazování kamer na monitorech. Občas se totiž stane, že tento navolený režim se samovolně přepne do přednastaveného režimu. Tuto závadu jsme vyhodnotili jako chybu v SW řízení kamer a uplatnili jsme ji v rámci Kontrolního dne projektu 15T na výrobci tramvají. Tato vada byla výrobcem akceptována a v současné době je již připraven upgrade SW kamer. Náklady na odstranění této vady hradí výrobce tramvají.

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
tel: 263002296  
e-mail: petr.dolinek@praha.eu, www.praha.eu

Vzhledem k několika dalším požadavkům DPP na změnu jiných SW vozidla výrobce tramvají připravuje „SW packet“ změn, které mají za účel optimalizovat funkce vozidla např. vytápění pro cestující, klimatizace pro cestující, komfortní brzdění a další funkce, které jsou pro provoz těchto tramvají důležité. Vzhledem k časové náročnosti přeprogramování jakéhokoliv SW na tramvaji 15T jsme souhlasili s návrhem výrobce, že bude proveden jeden celkový upgrade SW na všech tramvajích. Tento postup minimalizuje odstavení tramvají z provozu a všechny tramvaje budou vybaveny hromadně všemi změnami, kterých se upgrade týká.

Aktuální SW packet v současné době prochází bezpečnostním prověřením u výrobce tramvají a v případě kladného výsledku bude neprodleně zahájen upgrade na všech tramvajích typu 15T ForCity v Praze. Nové SW změny budou již instalovány na tramvajích, které budou do DPP následně dodávány z Škoda Transportation.

HW závadovost kamerového systému je minimální.

S pozdravem



Petr Dolínek

Vážený pan  
Petr Šimůnek

## **INT.- č. 24/4 – Mikuláš Ferjenčík**

– interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**

ve věci

- výkupu pozemků pro stavbu metra D

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

### **stenozáznam předán nám. Dolínkovi k písemné reakci**

Dalším, kdo interpeluje, je pan zastupitel Ferjenčík.

**P. Ferjenčík:** Děkuji za slovo. Mám tři otázky k výkupu pozemků pro metro D, protože jsem se o tom dozvěděl z tisku a chtěl jsem se radši zeptat přímo.

První je, jak jsme na tom s výkupem pozemků, to znamená, kolik jich máme a kolik nám chybí. Za druhé. Dozvěděl jsem se, ale možná to není pravda, tak si chci ověřit, že my vykupujeme pozemky celé podle katastru. Tak se chci zeptat, jestli by nebylo možné vykupovat jenom ty části, které nutně potřebujeme pro stavbu terminálů a nevím čeho dalšího. A třetí otázka je, kdy bude výkup dokončený.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Tam samozřejmě je potřeba si uvědomit, že jsou dvě roviny. Jedna věc je, kolik je pozemků, a druhá kolik je majitelů pozemků, protože některé ty pozemky jsou tam zastoupeny jedním majitelem. Máme výrazně nižší procento, nejsme ani na 50 % toho, co bychom potřebovali. Na druhou stranu třeba včera Dozorčí rada Dopravního podniku schválila podmínky smlouvy o pronájmu od – a nechci teď tu církev poškodit, její jméno, takže neřeknu celé její pravé jméno, ale o tom, jak pronajímáme od nich na stavenišť pozemek. S TJ Pankrác už je shoda o tom, že bychom udělali směnu pozemků a výstavbu nových sportovišť. Daří se dílčí kroky postupně dělat. Arkády Pankrác už s námi učinily dohodu o tom, jak my budeme mít staveniště, aby ony mohly na svých pozemcích udělat výstavbu, a nenarušíme si navzájem naše investiční věci.

Takže se to výrazně posouvá, ale není to v uspokojivém stavu, tak abychom mohli bez problémů říct „úkol splněn“. Takže tam určitý problém je. Písemně vám nechám doručit poslední čísla, která byla projednávána v posledních dnech.

Celé pozemky nebo jejich části – to je jedna z nejsložitějších oblastí. Jelikož Dopravní podnik ze své povahy při výkupech by nejraději vykupoval přesně ty čtvereční metry, které potřebuje pouze buď na výstavbu, nebo provoz, potažmo lépe pronajímat to, co je jen na výstavbu, a mít nakoupeno jen to, co je pro samotný provoz. Bohužel pro majitele těch pozemků se nedá očekávat, že by je mohli mít pro nějaké další využití, tak je chtějí prodávat jako celek. A v ten okamžik začínají peripetie, které tady rok, rok a půl sledujeme, kdy se něco pokoušelo vyjednávat město, něco Dopravní podnik, abychom se k těm pozemkům dostali. Samozřejmě ideální stav ve finále je, že Dopravní podnik bude vlastnit pouze ty části, které jsou nezbytně nutné pro provoz samotné stavby, resp. potom toho metra. A aby Magistrát buď směnou, nebo jiným způsobem se dostal i k tomu zbytku pozemků a ty se zase daly využít buď komerčně, nebo za účelem vybudování veřejných prostranství apod.

Nicméně možná jste zaznamenal, že před deseti dny bylo malé investiční fórum v rezidenci paní primátorky, kam jsme sezvali s paní primátorkou a s panem ředitelem Gillarem nejvýznačnější investory v Praze – asi 21 investorů včetně bankovních domů. Těm jsme právě představili nejenom trasu metra D, ale také věci kolem pozemků. A tam jsme právě zmínili, že by jedna z variant mohla být založení společného podniku Prahy s nějakým

investorem, kde Praha by měla nějaké procentuální zastoupení, nějaké procentuální zastoupení investor. A tento podnik by skupoval řadu těch pozemků. Bylo by to jednoduché, my bychom nenakupovali to, co nepotřebujeme k samotné stavbě, a zároveň bychom ale byli ve firmě, která by měla vliv na to, abychom mohli určit, co tam bude.

My se nechceme dostat do situace, jak dopadlo metro 5A, které ukázalo, že přepravuje lidi, technicky je funkční, všechno bez problémů, takže nechci napadat kvalitu samotného metra 5A, ale v případě výstupů na povrch tam již nebyla žádná vybavenost, protože to nebylo součástí projektu. A teď je jedno, jestli se bavíme o cyklostanicích, nebo o pěších propojeních s nejbližšími domy apod., viz třeba na Bořislavce, kde si lidé vyšlapávají stezky mezi keři a kolem trafostanice, protože tam se úplně změnila směry, jak lidé chodí.

Díky společnému podniku by mohlo dojít k tomu, že právě už při realizaci výstavby metra by byly vykoupěny pozemky i v širší míře investorem, resp. tou firmou, kterou bychom měli dohromady s investorem, a my bychom tam měli nejen za pomoci Institutu pro plánování a rozvoj Prahy, ale i dalších našich odborných složek vliv na to, co by se tam potom realizovalo, a aby tam nevznikaly solitéry jako na Střížkově nebo na Skalce, ale aby to území bylo nějak ucelené a nabízelo zároveň nejen tu vybavenost, jak jsem řekl, po stránce laviček a dalšího, ale i služeb.

Ale samozřejmě ideální je varianta, že vykoupíme jenom to, co potřebujeme. Bohužel u řady majitelů na to narážíme. Ale říkám, ty pozemky by neměly být ladem. Dopravní podnik bude pečlivě evidovat, které pozemky jsou po investici zbytné a které buď může sám prodat, nebo město směnít za jiné pozemky, které potřebuje.

Kdy to bude? Omlouvám se, na to nejsem schopen odpovědět ani písemně, i kdybych při nejlepší vůli chtěl. Je to velmi komplikované. Ale jak jste viděl, projednávalo se to – tuším – na dopravním výboru. Ta snaha je dostat stavební povolení na takové celky, které lze samostatně provozovat a lze tak konat. A jako třeba před-investice je možno udělat to, co jsme udělali u Radlické radiály – to byly technické průzkumy, které v zásadě potom – jejich existence, těch samotných ražených tunelů, pardon, těch šachet potom lze využít při realizaci samotné investice. A na to stavební povolení, na to je ohláška – tuším – příslušného Báňského úřadu.

Takže plánujeme tyto kroky, sjednocovat nákupy těch pozemků tak, aby alespoň vznikaly takové celky, které lze samostatně provozovat a tím pádem lze na ně získat stavební povolení. Nicméně absolutní prioritou určitě je metro D a důkazem je i tisk paní kolegyně Kolínské, která dnes bude předkládat tisk týkající se platnosti změny územního plánu v daném území v jedné části tohoto metra.

To je moje odpověď a říkám, na třetí otázku bohužel nejsem schopen odpovědět. Na první bude písemná odpověď.

### **INT.- č. 24/5 – Ivan Hruža**

– interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**

ve věci

- požadavku na zpracování, schválení a vyhlášení opatření komplexního charakteru k eliminaci krizových stavů v kvalitě ovzduší při překročení polétavého prachu PM10

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

**vyřízeno přímo na zasedání ZHMP**



Další interpeluje pan zastupitel Hrůza. Než začne interpelovat, tak bych chtěl nahlásit, že se objevila řada věcí na portálu o tunelu Blanka. Chtěl bych říct, že během března tam bude třetí balík měření, který tam ještě chybí.

Prosím, pane kolego.

**P. Hrůza:** Vážený pane náměstků, jednak děkuji za to, že byl vyslyšen můj podnět mnohokrát opakovaný, aby po zprovoznění tunelového komplexu Blanka byly ony údaje o pohybech vozidel, o imisích a hladinách hluku zveřejněny. Poslední skupiny informací o hladinách hluku, které byly zjištěny naposledy v roce 2016, v květnu, byly zveřejněny tento týden. Za to samozřejmě velmi děkuji.

V průběhu ledna a února 2017 občané i návštěvníci Prahy dýchali celou řadu dnů velmi špatný vzduch. Kvalita ovzduší v mnoha směrech překračovala stanovené limity, zejména však množstvím polévatého prachu velikosti PM10. Žádám o odpověď, kdy konečně k ochraně obyvatel začne vedení hlavního města Prahy zásadově konat.

Klub KSČM požaduje zpracování, schválení a vyhlášení opatření komplexního charakteru k eliminaci krizových stavů v kvalitě ovzduší. Dle našeho názoru nestačí s oporou zákona při překročení polévatého prachu PM10 v ovzduší v množství 150 mg/m<sup>3</sup> během 24 hodin vyhlášovat stav regulace a omezovat jen některé výroby, které prach produkují, jako například Cementárnu Radotín.

Požadujeme urychlené vypracování regulačního řádu pro PM10, resp. pro polévatý prach o velikosti PM10, který bude nežádoucí kritické situace v ovzduší systémově řešit. Je nezbytné rozšířit způsoby a formy regulací již při vzniku negativních jevů od překročení limitů 50 přes množství, od něž je definován smog, tj. 100 mg/m<sup>3</sup>/24 hodin polévatého prachu PM10 v ovzduší Prahy.

Mimo stanovení odpovídajících opatření k regulaci dopravy opětovně navrhuje uplatnit zavedení bezplatné hromadné dopravy pro dny, které by se daly označit jako kritické.

Dále žádám o vysvětlení, proč v současné etapě měření imisí po zprovoznění tunelového komplexu Blanka byl na rozdíl od jiných lokalit zahájen monitoring v místě těžce zatížené Patočkovy ulice při ulici U Drinopolu až po skončení smogové situace na rozhraní dnů 16. a 17. února 2017.

Samozřejmě chci dodat na závěr, že poněkud nepřesně se obracím pouze na vás, čili já bych prosil, abyste se s paní radní Plamínkovou, pane náměstků, dohodli na odpovědi na všechny položené otázky z této interpelace. Děkuji předem za odpověď.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. My s paní kolegyní Plamínkovou netrpíme řevnivostí mezi sebou, takže vzhledem k tomu, že na tom každý ve své části pracujeme, jsme schopni odpovídat oba dva.

Tady je potřeba si uvědomit jednu věc, na kterou většina kolegů zastupitelů i obyvatel Prahy zapoměla, a to je, že jsem již před více než rokem a půl měl připravený plán zavedení nízkoemisní zóny v Praze. Ten plán byl celý odpracovaný. Chtěl bych zde poděkovat kolegovi Nouzovi z TOP 09, který vlastně nechal to počáteční torzo, které stihl připravit v minulém volebním období, a já jsem na ně mohl navázat. Připravili jsme tedy plán zavedení v souladu s platnou legislativou. Po konzultaci s Ministerstvem životního prostředí, po konzultaci s Ministerstvem dopravy je jasně stanoveno, že známka do nízkoemisní zóny má hodnotu 80 korun, tržba se dělí 40 % tomu, kdo tu zónu má, a 50 %, tj. 40 korun tomu, kdo ji vydává.

Měli jsme stanoveny postupy, kdo by byl tím vydávajícím, což by byly v tuto chvíli, myslím trojkové obce. Ale padla by potom finálně povinnost na celou Českou republiku, aby kdokoli, kdo sem jede, si to mohl pořídit. Nicméně pak tam bylo i případné jednání, aby to

moly být třeba stanice technické kontroly, tak jako když si kupujete známku do Německa proti velkému techničáku apod.

To všechno bylo připraveno, nicméně levobřežní městské části byly připraveny na to, to akceptovat, ale řada pravobřežních městských částí. Teď nechci zkomolit to číslo, tuším, kolem šestnácti, mělo zásadní výhradu, a to z toho důvodu, že v případě pravého břehu Vltavy neexistuje jasná objízdná trasa. Podmínka pro existenci nízkoe emisní zóny objízdná trasa je. To je samozřejmě jeden z problémů jako takových. Mohlo to být dávno spuštěno a zavedeno. Teď neříkám, jestli ten nástroj je účinný, nebo ne, protože v rámci tzv. aféry Dieselgate se ukázalo, že v Německu se pořád divili, proč to nemá takový dopad, jak čekali, a pak zjistili, že ty hodnoty jsou trochu jiné na výstupech, než očekávali na papírových výstupech. To je jedna z věcí.

My jsme jako Rada, kdokoli říká, že jsme nic neudělali, tak naopak jsme měli všechno připraveno. Ale vyšli jsme vsříc městským částem. Nicméně jsme se bavili s paní kolegyní Plamínkovou, že samozřejmě teď bude na čase ne pod vlivem emocí těchto dnů, ale v klidu v březnu poslat dotaz na městské části, co měly ty připomínky, a rozeslat znovu ten návrh, zda ten návrh i po zkušenostech posledních dnů je pořád neakceptovatelný, nebo zda by mohl být případně projednán. To je jedna věc, kterou určitě děláme a uděláme.

Co se týká mýtného systému, to je zbytečně řešit. Mýtný systém nyní nemá oporu v legislativě, takže kdokoli by se bavil o mýtu, o technickém řešení, tak se bavíme o něčem, co nemůžeme, pokud se nepletu, jestli je to jinak, můžete mě opravit, ale zatím to nelze jednoduše zavést, a hlavně vůle Rady není zavést v tomto volebním období mýtný systém. Nicméně nechal jsem aktualizovat samozřejmě údaje, teď už je to takřka deset let stará studie, o mýtném do centra Prahy tak, aby příští Rada, která nastoupí za rok a půl, měla aktualizovaná data na možnosti mýtného systému, např. i s ohledem na zavedení nového systému prokazování legálnosti parkování v parkovacích zónách. Přes SPZ, nebo RZ, ať to řekneme správně. Což je nový prvek, který nebyl v minulosti a který by mohl výrazně zlevnit a zefektivnit možnost systému např. mýtného, kdyby náhodou měl existovat. Ale není to programem Rady tohoto volebního období, je to spíš příprava podkladů pro další rozhodování.

My jsme dostali v minulém roce plán aglomerace Prahy od Ministerstva životního prostředí na ovzduší a na další věci, kde jsou desítky a desítky úkolů a prvků, které má město naplňovat. My budeme právě na přelomu března – dubna, v květnu vyhodnocovat po roce plnění aplikací těchto jednotlivých plánů z tohoto aglomeračního plánu jednotlivých bodů a prvků do praxe. Předem mohu říct, že ten dokument nedopadne úplně nejtřastněji. Na druhou stranu si myslím, že se úplně nezhálí.

A pak je tady zmiňovaný regulační řád, který nemá oporu nebo neexistuje, tuším, od 1. 1. 2015, jelikož podle nové legislativy staré regulační řady pozbyly své platnosti a možnosti využití na konci roku 2014, kdy bylo přechodné ustanovení. V tuto chvíli ten regulační řád ale nemá žádné město. A musím říct za vedení Prahy, že vedení Prahy se nechtělo podílet na těch věcech především restrikcemi, ale snažili jsme se jít jinou cestou a snažíme se hledat jinou cestu, jako např. to, že elektromobily parkují v nových zónách za 100 Kč ročně, a další a další preventivní opatření, že jsou schváleny systémy a podmínky pro možnosti provozování carsharingu, nejenom elektromobilů, ale naopak i normálních automobilů, a jsou tam další prvky. Dopravní podnik se snaží vysoutěžit už podruhé nové autobusy, protože poprvé bohužel soutěž byla zrušena panem odvolaným generálním ředitelem. Nové autobusy mají zase nižší emise a splňují přísnější podmínky. Tyto kroky děláme.

To je doplnění k tomu, co říkala paní kolegyně na minulou interpelaci. Samozřejmě ani písemně se nedá odpovědět na věc, týkající se zavedení jízdného zdarma. Vy víte, že po technické stránce jsem s ředitelem ROPID toto usnesení připravil, dá se skutečně realizovat v řádu dvou hodin, v zásadě Rada zasedne a během dvou hodin informujeme jednotlivé

provozovatele, kde objednávané služby, plus během dalších dvou hodin dispečeri Českých drah jsou schopni informovat ty své zaměstnance, kteří kontrolují prokazování jízdného ve vlacích. Ale na druhou stranu, jak bylo řečeno, vůle není zcela jednotná, názory jsou různé.

A poslední věta, když překračuji svůj limit, tak je, že role kraje v tomto případě tím novým zákonem je nulová, protože jak smogové stavy, tak regulační stavy a všechno je nařizováno ze zákona, a je to řízeno orgány na celostátní úrovni, resp. jejich pobočkami na úrovni krajů, resp. Prahy. Takže my jsme se dostali do jiné situace, než jsme byli zvyklí např. před tím rokem 2014.

Ale kdybych ještě v další interpelaci našel něco, co nebylo zodpovězeno, písemně s paní kolegyní ještě dozodpovíme.

### **INT.- č. 24/6 – Marta Semelová**

– interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**

ve věci

- problematiky veřejné dopravy u lidí se zdravotním postižením

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

### **vyřízeno přímo na zasedání ZHMP**

A nyní poprosím o předposlední interpelaci paní kolegyně Semelové.

**P. Semelová:** Vážený pane náměstku, moje interpelace se týká problematiky veřejné dopravy u lidí se zdravotním postižením. Paní Zdena Cupková ze Sdružení zdravotně postižených v ČR upozorňovala na bariéry, jimiž jsou modré zóny, kdy držitelé průkazů ZTP a ZTPP nemají kde parkovat, a když zaparkují v modré zóně, tak jsou pokutováni. Jednali údajně na pražském Magistrátu, jednali i na Ministerstvu dopravy, s tím že možné řešení v hlavním městě by bylo to, že by držitelé těchto průkazů osob se zdravotně postižením, a ti, kteří člověka s postižením vezou, získali oprávnění v zónách parkovat, a to tedy za symbolický poplatek, aby to pro ně nebylo příliš drahé.

Do doby, než k získání parkovacího oprávnění dojde, a já jsem zaznamenala, že by to mělo být někdy začátkem příštího roku, tak by bylo vhodné, aby tyto lidé nebyli alespoň pokutováni. Pochopitelně systémové řešení by bylo v novelizaci zákona o pozemních komunikacích, ale to je otázka něčeho jiného.

Chtěla jsem se zeptat, jestli se v tomto něco děje, aby se těmto lidem pomohlo.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Mě právě překvapuje, že ten požadavek přichází nyní, protože my tady máme po řadu let velmi velkou zónu ve složení Praha 1, 2, 3, 7, a ten požadavek zde poslední roky nezazníval. Až nyní najednou po zavření zóny na části Prahy 5, na malé části Prahy 8 a na části Prahy 6 to najednou přichází, že to ničí život všem, a v minulosti takto nebylo postupováno. Je to zvláštní, že je to vyvoláno zase až v posledních týdnech.

V tuto chvíli musím říct, že s městskými částmi dáváme dohromady počty těch lidí, kteří by ta oprávnění teoreticky mohli mít. V projektech bylo myšleno na toto, a tuším, že 4 % parkovacích míst v zónách vyznačených jsou za účelem právě zdravotně postižených, aby tam mohli zaparkovat. Nejsou to ty na SPZ, ale jsou to ty volně použitelné, a naopak i ty nové zóny jsou otevřeny tomu oproti starým. A co je zase výhodou pro tyto lidi, byť to samozřejmě něco stojí, ale že mohou v nových zónách, právě i na modrých parkovacích zónách, na

modrých čárách, aniž by měli stírací dvouhodinové karty, tak mohou přes toto webové rozhraní si tam zaplatit. Tzn., na Praze 5 a 6 když je zóna, nebo na osmice, on tam přijede, musí tam být hodinu, někdo s ním jede a může zaparkovat kdekoli na modré čáře, zaplatí si až do doby tří hodin a může tam být. To je velké otevření oproti systému, kde na Praze 1, 2 nebo 3, když přijel někam, neměl na radnici koupenu dvouhodinovou za 120 Kč, a tam bylo jedno, jak dlouho tam stojí, i kdyby tam stál 5 minut, ho to stálo 120 Kč, byla tam tato komplikace.

Návrh tady je, výbor dopravy ho projednává, potřebuji k tomu tvrdá čísla, a přestože já si myslím, že 99 % Pražanů i návštěvníků Prahy jsou neuvěřitelně slušní lidé, tak na druhou stranu víme, že docházelo v minulosti ke zneužívání těchto oprávnění, resp. různých kartiček za sklem apod., a např. si musíme uvědomit, jaký dopad by to mohlo mít na Prahu 1, kdyby se řeklo, že kdykoli lze takto postupovat. Proto to, co vy jste naznačila, by bylo popravdě nejjednodušší a nejelegantnější řešení, a už to tak bylo víc než 20 let, a to je, aby v zákonu o pozemních komunikacích takto bylo postupováno, aby bylo jasně v zákoně určeno, jak dochází k prokazování toho, že v tu danou chvíli ten daný je ten, kdo využívá službu z důvodu, že reálně tam skutečně buď jede, nebo tam s ním někdo jede, protože sám už nemůže, a bylo by to opravdu nejjednodušší. A myslím si, že to lze řešit na úrovni státu a Poslanecké sněmovny. Vzhledem k tomu, že jste sama poslankyní, tak si myslím, že by nebylo od věci prověřit tuto cestu. Protože když to budeme prověřovat v rámci Prahy, tak říkám, městské části ne že by nebyly ohleduplné vůči těmto lidem, naopak, maximum se dělá, bezbariérovost přechodů, další a další, ale problém je v tom, že oni zase musí chránit rezidenty, protože podstata těch zón je zároveň umožnit pro ty rezidenty parkování. Ale výbor dopravy se tím zabývá.

Paní kolegyně, doplnění, prosím.

**P. Semelová:** Jenom stručně, děkuji za odpověď. Vždycky jsem ostražitá v momentě, když se kdekoli, nejenom tady, začne mluvit o zneužívání. Je pravda, že určité procento zneužívá různých dávek, kartiček a všeho, nicméně nesmí na to doplácet všichni ostatní. To je jedna poznámka.

Druhá poznámka, když jste naznačoval otázku, kde se to tady teď zase objevilo, jak to, že to tady vzniklo, tak vám to vysvětlím. Je to z toho důvodu, že právě sněmovní podvýbor sociální se zabýval, podvýbor pro nepojistné dávkové systémy, zdravotně postižené, atd., atd., a právě tou problematikou veřejné dopravy a problémy lidí se zdravotním postižením, bylo na jednom z posledních jednáních. Byli tam přítomní lidé ze sdružení zdravotně postižených v ČR. A tady se na to upozorňovalo. Proto jsem s tím sem přišla.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Jak říkám, pan předseda dopravního výboru to má pravidelně na své agendě, v březnu to budeme opět řešit na výboru.

### **INT.- č. 24/7 – Marta Semelová**

– interpelace směřovala **na radního Wolfa**

ve věci

- kontroly průvodcovských služeb na území Prahy a spolupráce při přípravě nového průvodcovského zákona s Ministerstvem pro místní rozvoj

na interpelaci reagoval **radní Wolf**

**vyřízeno přímo na zasedání ZHMP**

A nyní poslední interpelace paní zastupitelky Semelové na pana kolegu Wolfa, prosím.

**P. Semelová:** Děkuji. Ono se to tady také prolíná mezi celostátní záležitostí a pražskou. Tady došlo v roce 2008 k novele živnostenského zákona, ke zrušení nařízení vlády, které stanovovalo seznam živností, jejichž výkon je podnikatel povinen zajistit pouze fyzickými osobami, splňujícími odbornou způsobilost. Došlo k deregulaci průvodcovské činnosti v České republice. Více méně k tomu, že ta úprava přeřadila průvodce cestovního ruchu do volné živnosti.

Tím došlo také k tomu, že se zrušil požadavek, doložit ukončené středoškolské vzdělání, profesní zkoušku či vyšší vzdělání, znalost v cizím jazyce, atd. Já podotýkám, že sousední země tuto způsobilost průvodců, proloženou těmito zkouškami, neustále kontrolují a mají to mezi povinnostmi. To jenom mimo.

U nás tedy průvodcovské služby poskytují také osoby tím pádem bez naprosté znalosti historie, kultury a českého jazyka, a to vede k poklesu kvality úrovně průvodcovských služeb a k poskytování mnohdy nepravdivého nebo zkresleného výkladu o našem kulturním a přírodním dědictví.

Současná situace komplikuje efektivní kontrolu a vůbec možnost obcím upravit na svém území podmínky a stanovit požadavky na odbornou způsobilost průvodců z těch důvodů, o kterých jsem tady mluvila. Průvodcovské služby dokonce nabízí společnosti organizovanou formou jako bezplatnou službu za zpropitné. I k tomuto dochází. Např. v Praze uvádí, že provedli přes 5 milionů návštěvníků tímto způsobem. Těmto službám pak mohou stěžít konkurovat profesionální průvodci, kteří se svých příjmů odvádějí daně, odvádějí pojistné, řada zahraničních osob u nás pracuje jako průvodce nelegálně na základě turistického víza.

Nerovná hospodářská soutěž v těchto službách tedy ohrožuje živnostníky a pracovní místa v těchto službách. Kvalifikovaní absolventi škol cestovního ruchu potom hledají obtížně zaměstnání a uplatnění na trhu jako průvodci. Systém profesního vzdělávání průvodců se tím také hroutí. Já vím, že jsou to záležitosti, které by se měly také řešit na půdě Poslanecké sněmovny, tzn., změnou legislativy, a tady jenom upozorňuji na to, že i hlavní město má zákonodárnou iniciativu, ale druhá věc je otázka kontroly.

Zaznamenala jsem v médiích, že probíhá ze strany města kontrola těchto průvodcovských služeb, takže já bych se zeptala, jestli skutečně probíhají. Víím o těch komplikacích, které tady jsou, v jakém počtu, co zjistili a jestli se nějakým způsobem hledá řešení, jak tu situaci zlepšit.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Prosím pana radního Wolfa.

**P. Wolf:** Děkuji za slovo, pane předsedající. Vážená paní poslankyně, v podstatě když jsem chtěl odpovědět, tak vy jste si rovnou odpověděla na ty otázky. Vezmu to možná zevrubněji.

Co se týká průvodcovství, tak v roce 2008 byla převedena z živnosti vázané na živnost volnou. To bohužel samozřejmě uvolnilo možnost lidem, kteří někdy až zesměšňují historii hlavního města Prahy a provázejí spíš způsobem legračním nebo až možná nedůstojným Prahy. Pokud mám informace, mohlo by k nápravě dojít z pozice vlády, resp. Poslanecké sněmovny, aktuální přípravou nového průvodcovského zákona, který připravuje MMR, kde by měly být právě tyto věci odstraněny. Snad pokud bude přihlédnuto k tomu, co je potřeba, tak by byly dány věci na pravou míru tak, aby právě střední školy a zaměstnanci v cestovním ruchu preferovali a chránily.

Co se týká města a současné situace, Pražská informační služba nebo Prague City Tourism dnes se snaží aspoň jakýmsi způsobem elitovat průvodce, to znamená, pokud mám

zprávy z Pražské informační služby, tak aktuálně je asi 1 200 licencovaných průvodců, kteří prošli vzděláním Pražské informační služby a mají jakýs takýs glejt, kterým se můžou prokazovat, a my můžeme takto oddělit průvodce, kteří jsou vzděláni v daném oboru, od těch v uvozovkách nevzdělaných – oni mohou být, ale u nás neregistrovaných nebo neprojetých.

Tedy město má také svoji zákonodárnou iniciativu, tak předpokládám, a bavili jsme se o tom i s panem ředitelem Ciprem, že budeme spolupracovat s Ministerstvem pro místní rozvoj na přípravě tohoto zákona. Zároveň se budeme snažit specifikace hlavního města do toho zákona dostat. Samozřejmě bylo by dobré, aby se to vrátilo před rok 2008, tedy aby živnost se stala znovu vázanou se všemi těmi věcmi, které s tím souvisí, tzn., pokud to dělá osoba na OSVČ, tak má ty zkoušky, pokud je to zaměstnanec, tak jeho zaměstnavatel musí mít danou licenci.

Pražská informační služba dělá proškolení odborné pro všechny průvodce, kteří o to projeví zájem. Je to placená služba. Je využívána a věřím, že poté, co sněmovnou by mohla projít tato novelizace, tak bude využívána daleko více.

A co se týče čísel, tak z hlavy je nemám, co se týká té kontroly, ale předpokládám, že Pražská informační služba vám je dodá v nějakém termínu 24 dnů, abyste viděla, kolik prošlo lidí kontrolou, resp. jakým způsobem daná kontrola byla prováděna.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Paní poslankyně má doplňující dotaz.

**P. Semelová:** Děkuji za odpověď. Poprosila bych potom, jestli bych mohla dostat informaci, až přijde informace z PIS ohledně kontroly. To je jedna věc.

Tu změnu legislativy tak, jak jste tady naznačil, bych si taky moc přála. Nicméně musím říci, že máme pár měsíců do voleb, ono se to odráží na různých jednáních, a pokud jde o ministerstva a vládu, tak Ministerstvo průmyslu a obchodu podle mých informací nechce o změně živnostenského zákona ani slyšet. Ministerstvo pro místní rozvoj vymezení průvodce v poslední novele nezařadilo, a ta novela ještě ani není ve sněmovně. Pokud jde o vládu, ta má sice ve schválené Koncepci státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014 až 2020 tuto aktivitu dánu, nicméně zatím pro to nic nedělá.

Takže to jenom upozorňuji na to, že čas běží a možná by stálo za to, kdyby se do toho i Praha vložila. Děkuji.

**P. Wolf:** S tím já naprosto souhlasím. Zákonodárná iniciativa města by v tomto případě mohla být využita, takže se na to podíváme. Jinak jsem ještě chtěl zareagovat na – teď mi to vypadlo a nevím na co. Každopádně město se pokusí udělat zákonodárnou iniciativu ohledně této možnosti.

**Nám. Dolínek:** Děkuji, to byla taková tečka za interpelacemi.