

# P Ŕ E H L E D

## dotazů, připomínek a podnětů členů Zastupitelstva hl.m. Prahy přednesených na 23. zasedání ZHMP dne 29.1.2009

(Schváleno v Radě HMP dne 3.2.2009)

**Termín vyřízení: 28.2.2009**

### **P Í S E M N Ě**

**Pavel A m b r o ů**

**INT. - č. 23/1**

k zapojení hl. m. Prahy a městských částí do projektu WHO – Bezpečná komunita a Bezpečná škola v souvislosti s vysokou úrazovostí obyvatel ČR, zejména dětí, a to nejen v dopravě.

Předáno k vyřízení radnímu Pešákovi.  
Bude odpovězeno písemně.

#### **Předložená interpelace:**

Má interpelace je sice písemná, ale stručně ji uvedu. V hl. m. Praze se zabýváme ve výchově s dětmi co se týká protiúrazové prevence především v oblasti dopravní v rámci BESIPu. Vzhledem k tomu, co nám říká česká statistika o množství úrazů u obyvatel České republiky bez rozdílu věku, měli bychom se zaměřit na celou pražskou komunitu, i když myslet na naše školáky. Existují projekty pod světovou zdravotnickou organizací, které se nazývají Bezpečná komunita a projekt Bezpečná škola. V některých našich městech, např. v hanácké Kroměříži, tuto protiúrazovou prevenci mezi školáky nejen na základních školách, ale i na středních školách úspěšně dělají. Zkusme to i u nás v Praze.

Byly předloženy texty článků - výstřižky z novin.

#### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 17. února 2009  
č.j.S-MHMP 153327/2009  
č.j. SE 5 - 18/09

Vážený pane zastupiteli,

byla mi k vyřízení přidělena Vaše interpelace, i když se domnívám, že vzhledem k jejímu tématu by měla spíše příslušet paní náměstkyni zodpovědné za resort školství. Na základě podkladů, které jsem získal z Odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy a Odboru školství, mládeže a tělovýchovy Magistrátu hl.m.Prahy, mohu konstatovat následující skutečnosti:

Doprava je jednou z významných oblastí v oblasti úrazovosti. Tuto skutečnost si Odbor dopravy MHMP plně uvědomuje a proto vyvíjí řadu aktivit ke snížení počtu nehod a jejich následků. Odbor dopravy MHMP, ve spolupráci s Technickou správou komunikací hl.m. Prahy a Městskou policií hl.m. Prahy, koordinuje aktivity pro vyšší bezpečnost v oblasti bezpečnosti dopravy a to jak v oblasti úprav dopravního prostředí, tak i podporou dopravní výchovy na školách. Za tímto účelem je při tomto odboru založena pracovní skupina pro bezpečnost provozu, jejímiž členy jsou kromě úředníků odboru i zástupci občanských sdružení. Ačkoliv v současné době není vypracován písemný materiál pro zvýšení bezpečnosti, jsou aktivity v oblastech zvyšování bezpečnosti realizovány dlouhodobě a systematicky. Aktivity jsou podporovány z prostředků hl.m. Prahy prostřednictvím vyčleněných položek v rozpočtu Technické správy komunikací a v rámci činnosti Městské policie hl.m. Prahy.

Hlavními aktivitami v roce 2008 bylo:

### Oblast dopravní výchovy dospělých účastníků provozu

- Jízdy zručnosti pro řidičskou veřejnost ve spolupráci s Autoklubem ČR
- Dopravně výchovná akce a přednáška pro AMK Neslyšících motoristů (s ÚAMK ČR)
- Tři dopravně výchovné akce pro ÚAMK Handicapovaných motoristů (s ÚAMK ČR)
- Organizace dne dopravní výchovy v rámci Evropského týdne mobility (dětská divadelní představení, volný vstup pro veřejnost na dopravní hřiště, akce a soutěže)
- Tisk materiálů pro motoristy s dopravně bezpečnostní tematikou
- Nákup reflexních materiálů zaměřených na dospělé účastníky silničního provozu
- Podpora činnosti Promotýmu BESIP, který svými aktivitami upozorňoval na nebezpečí v dopravě a vhodné chování účastníků na komunikacích.

### Oblast dopravní výchovy dětí a mládeže

- Zajištění provozu 8 dětských dopravních hřišť v Praze, účast žáků dle metodiky - především 4. třídy základních škol (23 556 dětí), dále mateřské školy a družiny (4 922 dětí) a jiné (8 023 dětí)
- Zajištění oblastních kol Dopravní soutěže mladých cyklistů (180 účastníků) a celopražského kola (40 účastníků).
- Zajištění celostátního kola soutěže mladých cyklistů
- 31 dopravně výchovných interaktivních představení formou „Černého divadla“ pro děti z MŠ a 1. stupně ZŠ „Pohádkový semafor“
- 32 dopravně výchovných pořadů ve spolupráci s Evropským studentským divadlem (pro žáky mateřských, základních a studenty středních škol 3 200 oslovených)
- Dále byl ve spolupráci s OS Pražské matky zajišťován projekt „Bezpečná cesta do školy v roce 2008“ kterého se zúčastnilo 5 subjektů
- Podpora dalších aktivit Ministerstva dopravy (např. The Action – projekt zaměřený na studenty středních škol, hrazený Ministerstvem dopravy ČR)
- Metodická podpora školských zařízení v oblasti dopravní výchovy a distribuce materiálů
- Přednášky a aktivity Městské policie hl.m.Prahy
  - přednášky dopravní výchovy: 36 škol, 208 přednášek, 5 770 oslovených
  - přednášky základů první pomoci: 66 škol, 584 přednášek, 15 886 oslovených
  - jiné akce: celkem 79 akcí, 205 940 oslovených

### Aktivity v oblasti úpravy dopravního prostředí:

V roce 2008 byla na komunikacích na území Prahy pro vyšší bezpečnost realizována řada opatření, například bylo postaveno 28 stavebních zpomalovacích prahů, 5 zvednutých ploch křižovatek a 16 dělících ostrůvků u přechodů pro chodce. Osm přechodů bylo zabezpečeno světelnou signalizací a na dalších 17 bylo postaveno přísvětlení. Vyšší bezpečnosti přispěje i dalších 9 nově postavených světelných signalizací na křižovatkách. K úpravám pro vyšší bezpečnost přispívají také úpravy v rámci celkových rekonstrukcí komunikací.

Všechny tyto aktivity jsou realizovány s cílem snížení nehodovosti a zejména počtu úrazů na komunikacích a jsou tedy plně v souladu s cíli projektů Bezpečná komunita a Bezpečná škola. Tyto projekty, které podporují systematické aktivity pro snížení úrazovosti, jsou zaměřeny mnohem širěji než pouze na oblast dopravy a vyžadují spolupráci velkého množství aktérů z mnoha oblastí. Odbor dopravy MHMP je připraven se v případě realizace projektů do nich svými aktivitami zapojit.

V příloze si rovněž dovoluji připojit stanovisko, které jsem na svůj dotaz obdržel z Odboru školství, mládeže a tělovýchovy MHMP. Osobně se domnívám, že efektivní realizaci obdobných projektů by spíše prospělo jejich organizování z úrovně městských částí. Jednotlivé městské části mají totiž lepší znalost místních podmínek a jsou současně zřizovatelem většiny základních škol na území Prahy.

Vážený pane zastupiteli, děkuji za upozornění na existenci programů bezpečná škola a bezpečná komunita. Toto téma také hodlám včlenit do mého plánovaného jednání s hlavní zástupkyní WHO pro Českou republiku MUDr. Alenou Šteřelovou. Na základě získaných informací zvážím možnost iniciace obdobného programu v hlavním městě nebo informace rád předám příslušným radním či zástupcům městských částí.

S úctou

PhDr. Milan Pešák v.r.

Radní hl.m. Prahy

Příloha: dle textu

Vážený pan

Pavel **A m b r o ž**

Nám. Jiřího z Lobkovic 2277/7

130 00 P r a h a 3

---

**Ing. Mgr. Miroslav P o c h e**

**INT. - č. 23/2**

k připojení Velké a Malé Chuchle (akce TSK 0004345), k finančním nákladům uvedené akce a k vyřízení petice proti tomuto dopravnímu řešení.

Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi .  
Bude odpovězeno písemně.

**Předložená interpelace:**

Vážený pane radní,

můj dotaz se týká stavební akce „Připojení Velké a Malé Chuchle“. Jedná se konkrétně o realizování stavby, jejímž hlavním účelem je přebudování údajně dopravně nebezpečného křížení komunikací s kolejemi Českých drah formou přemostění. V současné době je zpracovávána dokumentace pro vydání stavebního povolení. Samotné přemostění je pouze jednou ze čtyř vzájemně na sebe navazujících staveb a je na něj v letošním rozpočtu vyhrazeno 15 mil. Kč. Předmětem moji interpelace jsou dva dotazy. První se týká výše investice. Chtěl bych se Vás pane radní zeptat, jaká je celková plánovaná částka na celý tento projekt?

Druhý dotaz bude poněkud složitější. Chtěl bych se zeptat, jak se hl. m. Praha vypořádalo s peticí, která byla proti této investiční akci sepsána? Řada místních občanů má totiž proti plánovanému přemostění zásadní výhrady, které jsou podle mne naprosto relevantní. Hlavní z nich je, že touto úpravou komunikace dojde k úplnému zprovoznění komunikace z Lochkova a Slivence přes Velkou Chuchli na Strakonickou a dá se tedy očekávat několikanásobné zvýšení provozu na této komunikaci. Jak budou lidé zde bydlet proti tomuto

ochránění? Kromě zvýšeného používání komunikace se dá také očekávat zhoršení ovzduší a řada dalších sekundárních jevů. Chtěl bych se tedy pana radního zeptat. Je tato komunikace opravdu tak zásadní, aby jejím zprůjezdněním byly zhoršeny životní podmínky pro místní obyvatele?

Děkuji za odpověď na moji interpelaci.

Miroslav Poche

KAPITOLA 03 - DOPRAVA

**0004345 - MÚK - Připojení V. a M. Chuchle**

Jedná se o pokračování stavby, jejíž hlavním účelem je přebudování dopravně nebezpečného křížení komunikací s ČD. Tím bude zajištěno zvýšení bezpečnosti. Tento soubor v sobě zahrnuje čtyři vzájemně na sebe navazující stavby: - R4 MÚK Chuchle - Připojení Velké a Malé Chuchle 1. stavba - Připojení Velké a Malé Chuchle 2. stavba - výkupy pozemků - Komunikační propojení přes ČD ve Velké a Malé Chuchli - jedná se o komunikace a mostní objekt přes ČD. Po vyjádření všech účastníků ke studii a po provedení dohod s místními obyvateli byla DÚR zpracována a odevzdána. Na akci bylo vydáno územní rozhodnutí - nabylo právní moci, zpracovává se dokumentace pro stavební povolení. Akce spolufinancovaná SFDI.

|                                       |                |  |             |                  |
|---------------------------------------|----------------|--|-------------|------------------|
| <b>DOP-TECH.SPRÁVA<br/>KOMUNIKACÍ</b> | <b>0004345</b> | <b>MÚK - Připojení V. a M. Chuchle</b> | <b>0,00</b> | <b>15 000,00</b> |
|                                       |                | 00000094 - Inv. dotace z rozpočtu HMP  |             | 15 000,00        |

**Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 3.3. 2009

Č.j. SE9- 17/09,INT.č.23/2

Vážený kolego,

reaguji na Vaši interpelaci, kterou jste přednesl na jednání Zastupitelstva hl.m.Prahy dne 29.1.2009

Celková částka na akci připojení Velké a Malé Chuchle je 977 mil. Kč. Předpokládaný termín realizace je 2004 – 2010. Tato akce je dále rozdělena na čtyři navazující stavby. Jednou z nich je „Komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli“. V letošním roce je na tuto akci vyčleněno z rozpočtu města 15 mil.. Taktéž jsou na tuto akci přiděleny finanční prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Celkově se jedná o 380 mil. Kč, přičemž jen v letošním roce bude ze SFDI vyčleněno 20 mil. Kč.

K Vašemu druhému dotazu - sděluji následující:

V sepsané petici žádali občané starostu městské části Praha - Velká Chuchle pana Stanislava Fresla o písemné vysvětlení, proč 29.12. 2005 podepsal souhlas s územním rozhodnutím na tuto stavbu. Pan starosta ale tohoto dne souhlas s územním rozhodnutím nepodepsal, pouze dopisem z uvedeného dne sdělil, že k předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí nemá námitek. Toto stanovisko bylo jedním z mnoha stanovisek dotčených orgánů státní správy a samosprávy. Vydané územní rozhodnutí nabylo právní moci a v současné době se zpracovává dokumentace pro stavební povolení a probíhá majetkoprávní vyrovnání k dotčeným pozemkům.

Komunikace z Lochkova a Slivence přes Velkou Chuchli na Strakonickou je již v současné době úplně zprovozněna a vede přes úrovnový přejezd se železniční tratí. Drážní inspekce opakovaně žádala ředitele odboru dopravy MHMP o odstranění dvou nejnebezpečnějších úrovnových přejezdů v hl.m. Praze. Jedním z nich je právě úrovnový přejezd ve Velké Chuchli. Jedná se o čtyřkolejný úsek s cca 5 minutovým intervalem vlaků ve špičkách. Zde mi ještě dovoluji technicky upřesnit způsob provozu v tomto úseku. Není zde zachována obvyklá pravostranná jízda železničních vozidel, ale vlaky zde jezdí různými směry. O nebezpečnosti tohoto úseku svědčí i fakt, že Správa železniční dopravní cesty tento přejezd uvedla v televizním spotu jako jeden z velmi nebezpečných případů křížení železniční a silniční dopravy. Jednoznačným cílem připojení Velké a Malé Chuchle je tedy zlepšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích respektive zvýšit bezpečnost křížení pozemní komunikace s tělesem dráhy. V tomto případě dojde k fyzickému zabránění střetu automobilové a železniční dopravy.

Modelovými výpočty bylo zjištěno, že znečištění z automobilové dopravy s imisním pozadím i u nejbližších obytných objektů nepovede k překračování hygienických limitů. Pro dodržení hygienického limitu hladin akustického tlaku na chráněné obytné zástavbě bude vybudována protihluková stěna a u některých objektů bude provedena výměna oken.

Závěrem mi dovoluji konstatovat, že akce připojení Velké a Malé Chuchle je z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích opravdu zásadní a jejím zprovozněním nedojde k překročení předepsaných limitů pro ochranu životního prostředí.

S pozdravem,

Radovan Šteiner v.r.  
Radní hl.m. Prahy

Vážený pan  
Ing.Mgr.Miroslav Poche  
Kancelář č.125  
Nová Radnice

---

## ÚSTNÍ

**Petr Zajíček**

**INT. - č. 23/3**

k další existenci městské hromadné dopravy v Praze, ke způsobům řešení ekonomické situace v DP hl.m. Prahy, a.s.

Na jeho vystoupení reagoval primátor hl.m. Prahy a radní Šteiner.

Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi .  
Bude odpovězeno písemně.

### **Přednesená interpelace:**

Vážený kolegové, vážená rado, jistě nikdo z vás nepochybuje, že jednou ze základních podmínek života a rozvoje města je kvalitní městská hromadná doprava. V současné době je tato podmínka života silně ohrožena. Dopravní obsluha Prahy zajišťovaná převážně Dopravním podnikem byla v r. 2008 v konkurenci 62 srovnatelně velkých měst Evropské unie hodnocena jako nejlepší.

K hodnotícím kritériím: hustota provozu MHD, dostupnost, dodržování jízdních řádů, technická úroveň, kultura přepravy a cena jízdného. Z toho je zřejmé, že hodnotící komisi šlo hlavně o zájmy cestujících. Současně se hodnotily i vynaložené náklady. Světe div se – Praha tuto službu občanům umí z hodnocených měst za nejmenší peníze. Hodnocení nákladů potvrzují audity Dopravního podniku a. s. provedené firmami Roan Berger a Deloitte.

Ptám se: proč se město Praha dosaženými výsledky výrazně nechlubí? Proč ti, kteří se o dobrý stav v MHD zasloužili, nejsou oceněni? Podotýkám – byli odejiti. Hlavně proč se město, stoprocentní vlastník Dopravního podniku, nesnaží o udržení a vylepšování dosažených výsledků? Už cca pět let prochází Dopravní podnik transformačním procesem, který postupně zlepšoval organizaci firmy a také výrazně spořil. Dovolím si několik čísel.

Provozní dotace města pro Dopravní podnik byla i přes inflaci v r. 2008 o 26 % nižší než v r. 2003. Znamená to, že cena za uznávanou měrnou jednotku jeden vozokilometr se snížila o 33 %. Ve stejném časovém intervalu klesl počet zaměstnanců Dopravního podniku z 12990 v r. 2003 na 11500 v loňském roce, to je o 11 %. Technickými a organizačními opatřeními a modernizací vozového parku a technologií klesla např. spotřeba elektrické energie na ujetý kilometr v metru o půl kWh z 3,3 na 2,8 kWh a u tramvajů z 2,3 na 1,8. A to musíme vzít v úvahu katastrofální stav tramvajových tratí, které ekonomicky optimální způsob jízdy velmi často neumožňují.

Trend škrcení Dopravního podniku rozpočtovými restrikcemi jak v provozní, tak v investiční části pokračuje. Mnohé již tady bylo řečeno. Jsem přesvědčen, že možnosti větších úspor jsou v Dopravním podniku již vyčerpány. Další aktivity, kterými deklaruje vedení Dopravního podniku možnost úspor, jsou outsorsingy některých činností, ale již provedená výběrová řízení, v nichž se porovnávala prověřená kalkulace nákladů v Dopravním podniku s nabídkami zájemců ukázala, že posuzované činnosti umí pracovníci Dopravního podniku provádět výrazně efektivněji. Byl tedy úspěšný jediný projekt. Výrobce vozidel metra na trase C firma

Siemens smluvně přebírá Depo Kačerov a technický stav vozidel a jejich vypravení do provozu bude jejich starost. Firma současně s pronájmem budov přejímá i všechny zaměstnance. Deklarovaná úspora pro Dopravní podnik není sice největší, ale je to výrobce vozidel - budiž.

O to více zaráží zpráva firmy Siemens, že končí s výrobou v Praze a opouští výrobu kolejových vozidel vůbec. Bude mít Siemens vůbec možnost smlouvu s Dopravním podnikem plnit? Neprodá ji třeba kupci zličínské továrny?

Nejsem odpůrce teze, že pokud je to ekonomicky výhodné, je možné některé nestrategické činnosti zajistit smluvně. Jsem ale výrazným odpůrcem toho, aby vlastník-město záměrně snížil cenu podniku a následně ho outsorsoval nějakému případně zahraničnímu investorovi jako celek. Možná by měla zájem Veolie jako o konex(?), nebo o železnice, nebo někdo jiný.

Toto jednání jako výrazně destruktivní ohrožuje ekonomickou bezpečnost Dopravního podniku a v důsledku to může vést i k ohrožení bezpečnosti dopravní.

Vyzývám proto vedení hl. m. Prahy, aby ukončilo tažení vedoucí k likvidaci dosud kvalitní MHD v Praze, aby zastavilo organizování dopravy prázdninovými intervaly celoročně, ukončilo neopodstatněné rušení tramvajových a autobusových linek včetně omezování provozu metra pásmovým provozem. Nezvyšujte cenu jízdného i s ohledem na ekonomickou krizi, která nejvíce dopadá na sociálně slabší občany. Zahajte skutečně objektivní jednání s Dopravním podnikem o dofinancování provozní dotace, aby mohl být kvalitní provoz MHD udržen. Zajistěte, aby mohl podnik plně vlastněný městem plnit již uzavřené smlouvy a naplnit výběrové řízení na obnovu autobusového parku. Je bezpodmínečně nutné zajistit rekonstrukce tramvajových tratí, aby se nestaly nebezpečnou dopravní pastí.

Pokud by ze strany vedení Prahy nebyla ochota udržet pro Pražany a návštěvníky Prahy kvalitní hromadnou dopravu za stávající cenu jízdného, vyzývám radu jako valnou hromadu Dopravního podniku – řekněte to veřejně a přijměte za tento stav odpovědnost. Děkuji za pozornost.

Prim. B é m :

Prosím pana radního Šteinera.

P. Š t e i n e r :

Samozřejmě kol. Zajíčkovi na toto rozsáhlé expoé odpovím, ale chtěl bych odmítnout všechny teze, které zde zazněly o zhoršování kvality, o snižování ceny, o přípravě nějakého prodeje, o zdražování jízdného apod. O ničem takovém Rada hl. města Prahy nejednala, ani nic takového připravovaného není. Restrukturalizace podniku a outsorsing některých služeb je ve světě běžná záležitost, dokonce všechny porovnávají dopravní podniky, které kol. Zajíček zmiňoval, s nimiž byl v rámci UITP pražský Dopravní podnik porovnáván – možná by nebylo od věci, kdyby mě kolega poslouchal, já jsem ho také poslouchal - všechny tyto dopravní podniky samozřejmě procházejí výraznou restrukturalizací, výrazným zeštíhlováním a outsorsují velké části svých klíčových aktivit. To chceme dělat i v Praze, nechceme zaostávat za obdobnými dopravními podniky v milionových metropolích Evropy, ale v žádném případě nechceme ani zdražovat jízdné, ani Dopravní podnik prodávat nebo snižovat jeho cenu, jak zde zaznělo. Písemná odpověď rozebere tyto mé teze do komplexnější podoby.

Prim. B é m :

Děkuji panu radnímu Šteinerovi. Dovolím si ještě doplnit. Myslím si, že musíme vést jasnou hranici mezi tzv. mystifikacemi, lží nebo virtuálními realitami, které vytvářejí sdělovací prostředky, a zodpovědnou prací i právem na informace ze strany zastupitelů hl. m.

Prahy. Znáám kol. Zajíčka jako mimořádně zodpovědného jednoho z nás, který umí pracovat s věrohodností kvalitních informací. Víím, že informace jsou panu kol. Zajíčkovi dostupné. Prosím, zda byste si mohli na ose jednání pan kol. Šteiner a pan zastupitel tyto informace vyměnit. Když odvysílá televize Nova nebo deník Blesk napíše, že hl. m. Praha nebo Dopravní podnik bude zdražovat jízdné v MHD, to je jedna věc. My, kteří média známe, vííme, že si často vymýšlí, často dokonce lžou, často vytvářejí takové virtuální reality, které se jim nebo někomu hodí do krámu. V této souvislosti chci říci: ano, je pravda, že Dopravní podnik prošel neuvěřitelnou transformací – prosím kol. Zajíčka, aby chvíli dával pozor – v posledních 4 letech, že to byla ještě před čtyřmi nebo pěti lety socialistická instituce, a dnes je to funkční akciová společnost, která optimalizovala a zefektivnila své interakce nebo své projekty a optimalizovala náklady. To za prvé.

Za druhé. Není žádným tajemstvím, že i do nákladových položek se vždycky musí promítnout plán, představa, výhled, jak tato společnost chce nebo má fungovat v cílových službách pro cílové uživatele. To, že chceme zkvalitňovat, zefektivňovat a rozšiřovat dál systém MHD, to je realita. Můžeme to dělat v nějaké rozumné proporci – náklady, výnosy nebo příjmy. Přesto existuje střednědobý výhled zdrojů a příjmů Dopravního podniku, který je závazným dokumentem pro Dopravní podnik a nepočítá s žádným zdražováním jízdného ani v r. 2009, ani v r. 2010. Když to nějaké médium řekne, tak si vymýšlí nebo lže, to, že vezme k ruce nějakou studii, kterou někdo napíše, ale která nemá v žádném případě žádný vliv na to, jak rozhoduje rada nebo zastupitelstvo. Jak vypadá relace mezi tarifem a náklady jízdného, to je druhá věc. Platí to, co jsem řekl pod bodem číslo dvě.

Za třetí. Je realitou, že především v čase hospodářské krize se firmy musí zatraceně snažit optimalizovat své náklady. Začínají to dělat firmy jako je např. Škoda Mladá Boleslav, ale i desítky či stovky dalších českých firem. Díky bohu, že Dopravní podnik prošel touto transformační etapou dokonce ve třech fázích v uplynulých čtyřech nebo pěti letech – dnes jsme za vodou, připravili jsme se na blížící se hospodářskou krizi. To, že v rámci budoucnosti fungování Dopravního podniku je možné hledat nějaké parametry dalšího zefektivňování a klást si otázku, zda některé funkce a výkony, které děláme, musíme dělat my nebo je má dělat někdo jiný v rámci outsorsingových programů, že outsorsingový program musí splnit minimálně jeden ze dvou parametrů – buď musí přinést vyšší kvalitu, nebo musí přinést nižší cenu, v nejlepším případě přináší vyšší kvalitu a nižší cenu – to je zřejmé. Toto je smysl outsorsingových programů. V žádném případě se nejedná o prodej nebo dokonce o privatizaci Dopravního podniku. Tak daleko jsme se nedostali a myslím si, že soudný člověk ani v myšlenkách tímto směrem nepostupuje. V tomto ohledu vás mohu ujistit. Jen prosím – zacházejme s bulvárními články ať už v seriózně se tvářících médiích, nebo v neseriózně se tvářících médiích, rozumně. To už bych tady možná nesešel, ale seděl v Bruselu jako eurokomisař. Prosím, abychom se chovali jako zastupitelé k informacím a k naší komunikaci se zodpovědností o trochu větší než jak se k nám chovají sdělovací prostředky.

### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 3.3.2009  
Č.j.:SE9 -18/09, INT.č.23/3

Vážený kolego,  
reaguji na Vaši interpelaci, kterou jste přednesl na jednání Zastupitelstva hl.m.Prahy dne 29.1.2009.

Jak jsem již zmínil přímo na jednání Zastupitelstva zásadně odmítám všechny teze o zhoršování kvality MHD, o záměrném snižování hodnoty Dopravního podniku hl. m. Prahy. Legitimní snahou vedení Dopravního podniku je maximálně zefektivnit fungování společnosti při zachování kvality poskytované služby a outsourcing patří ke klíčovým a standardním nástrojům snižování provozních nákladů. Je zodpovědností managementu Dopravního podniku, aby outsourcingové projekty byly v souladu se strategií společnosti a zároveň rozvojem veřejné dopravy ve městě.

Cílem outsourcingových projektů je dosáhnout úspory provozních nákladů. Nemovitý majetek i technologie, které jsou předmětem outsourcingu, však zůstávají vlastnictvím Dopravního podniku a nejedná se tedy o rozprodej společnosti. Realizace outsourcingových projektů je též podmíněna ponecháním silné řídicí a kontrolní struktury v Dopravním podniku.

Dopady uvažovaného uzavření továrny Siemens na Zličíně, které jste v této souvislosti zmínil, nemají spojitost s realizací outsourcingového projektu Full Service vozů metra typu M1, neboť veškeré obchodní aktivity byly vždy pouze předmětem vztahu se Siemens s.r.o. Transportní systémy jako dceřiné společnosti mateřské Siemens AG. Zličínská továrna je výrobním závodem firmy Siemens a její uzavření je interní záležitostí firmy Siemens AG.

Argument likvidace kvalitní MHD rušením tramvajových a autobusových linek jednoznačně odmítám. Ropid jako organizátor PID optimalizoval tramvajové a autobusové linky a provoz metra na trase C, nicméně tato opatření byla realizována výhradně v závislosti na míře využívání jednotlivých linek, počtu přepravených cestujících a provedených přepravních průzkumech. Pásmování provozu metra je zcela běžné i v jiných městech a nelze jej považovat za znehodnocení dopravní stavby. Vzhledem k trvalému nárůstu přepravených osob, zvyšujícímu se počtu obyvatel Prahy a Středočeského kraje a změnám přepravních potřeb je nezbytné provádět optimalizaci tak, aby bylo možno posilovat přepravní vztahy, které vykazují přetížení na úkor méně využívaných, nebo omezení souběhu autobusové dopravy s dopravou kolejovou.

Na závěr musím opětovně zdůraznit, že město Praha je připraveno dále rozvíjet veřejnou dopravu, což dokladují příklady významných projektů jako jsou např. prodloužení trasy metra A, nákup nových autobusů, nákup nových tramvají,

výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí či výstavba trasy metra D. Jednání o dofinancování Dopravního podniku právě probíhají a stejně jako v předchozích letech, kdy docházelo k posilování investičních a neinvestičních dotací pro Dopravní podnik z přebytku hospodaření HMP za předchozí rok, byl tento záměr Radou HMP při schvalování rozpočtu na rok 2009 opětovně potvrzen.

S pozdravem,

Radovan Šteiner v.r.  
Radní hl.m. Prahy

Vážený pan  
Petr Zajíček  
U kombinátu 416/7  
100 00 Praha 10

---

## **JUDr. Petr Hulínský, Ph.D.**

### **INT. - č. 23/4**

k čerpání finančních prostředků hl. m Prahou z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury za r. 2008 a k možnému zkrácení výsledků čerpání kapitálových výdajů v rámci rozboru hospodaření hl. m. Prahy za rok 2008.

Na jeho vystoupení reagoval radní Šteiner.  
Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi.  
Bude odpovězeno písemně.

### **Přednesená interpelace:**

Vážený pane primátore, vážené zastupitelky, vážení zastupitelé, rozpočet r. 2008 v sobě obsahoval částku více než 1,5 mld. Kč ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Skutečné čerpání za r. 2008 bude částka kolem 650 mil. Kč a o zbylých 900 mil. Kč bude muset město znovu požádat. Pevně doufám, že Státní fond dopravní infrastruktury nezmění svou praxi a bude nadále ochoten nedočerpané zdroje hl. m. Praze na jeho žádost znovu uvolňovat. Je škoda, že finanční prostředky nedokážeme využít, protože bychom mohli požádat o nové a ne o nedofinancované. Předpokládám, že pan radní v písemné odpovědi mi sdělí informace, kde nastal problém a jak ho bude možné do budoucna řešit. Abych řekl pravdu – nechápu, proč včas nedojde k úpravě rozpočtu na reálnou výši dotace, kterou budeme schopni vyčerpat v daném roce, to znamená zhruba na 650 mil. Kč, protože tím nastane další velký problém. Dochází k významnému zkrácení čerpání rozpočtu. Znamená to, že rozbor hospodaření za r. 2008 bude mít ve skutečnosti v nedočerpaných kapitálových výdajích částku o 900 mil. Kč vyšší. Připadá mi to naprosto zbytečné, když to jsou finanční prostředky, které jsou prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a šlo by to řešit velmi jednoduše.

Prim. B é m :

Reagovat bude Radek Šteiner.

P. Šteiner:

Odpovím kol. Hulínskému písemně, ale budu krátce reagovat. Jistě víte, že se jedná o dvě investiční akce, jejichž postup je bohužel díky majetkoprávním problémům v této chvíli zastaven, což při sestavování rozpočtu na r. 2008 jsme nemohli předpokládat. Naopak jsme předpokládali, že se podaří majetkoprávně jak vysočanskou radiálu, tak mimoúrovňovou křižovatku Liberecká dovést do fáze, že by bylo opět možné zahájit stavební práce již v loňském roce. Bohužel se tak nestalo. Obstrukce ze strany vlastníků vedly k tomu, že se stavba ve své realizační fázi o něco opoždí. Státní fond dopravní infrastruktury k tomu přistupuje velmi vstřícně. Netýká se to zdaleka jen hl. m. Prahy, týká se to celé řady silničních, dálničních i železničních staveb na území naší republiky. Jsem téměř přesvědčen, že nebude mít Státní fond – jako v předchozích letech – žádný problém s převodem nevyčerpané investiční částky do dalšího roku. Jednání o tom vedeme a zatím všechny reakce ze strany vedení Státního fondu dopravní infrastruktury byly v tomto vstřícné a chápavé. Písemná odpověď bude.

### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 19.2.2009  
Č.j.: SE9-19/09,INT.č. 23/4

Vážený kolego,



reagují na Vaši interpelaci, kterou jste přednesl na jednání Zastupitelstva hl.m.Prahy, dne 29.1.2009 a sděluji Vám následující:

Státní fond dopravní infrastruktury poskytl v r.2008 na vybrané dopravní stavby následující finanční prostředky , které se nepodařilo vzhledem k nedořešeným majetkoprávním problémům s pozemky vyčerpat:

| <b>v tis. Kč</b><br><b>Nedočerpáno</b> | <b>Přidělené finanční</b><br><b>prostředky v r.2008</b> | <b>Skutečné čerpání</b> |
|--|---|-------------------------|
| Vysočanská radiála<br>402 828          | 597 000   | 194 172                 |
| MÚK PPO x Liberecká<br>203 483         | 204 000   | 517                     |
| <b>C e l k e m</b><br><b>606 311</b>   | <b>801 000</b>  | <b>194 689</b>          |

Uvedené stavby byly vybrány k dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury vzhledem k tomu, že dočasně nahrazují expresní okruh kolem Prahy. Státní fond dopravní infrastruktury hradí pravidelně na základě měsíčně předložených faktur stavební práce vybraných zhotovitelů díla do výše ceny smluv o dílo vč.dodatků k nim. Investorskou a projektovou přípravu stavby a výkupy pozemků hradí město ze svého rozpočtu.

Na uvedené dvě stavby poskytuje bez problémů Státní fond dopravní infrastruktury každoročně :

- nové prostředky v rámci uzavřené „Smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI“ mezi SFDI a Hlavním městem Prahou
- kromě toho poskytuje dle „ Závazného metodického pokynu k zúčtování a finančnímu vypořádání finančních prostředků poskytnutých z rozpočtu SFDI“ na základě písemné žádosti do 15.února běžného roku převod nevyčerpaných finančních prostředků z minulého roku

V minulosti OMI MHMP v průběhu běžného roku vzhledem k problémům v majetkoprávním vypořádání pozemků ,nemožnosti získat stavební povolení na celou stavbu a z toho důvodu omezení postupu prací oznámil písemně Státnímu fondu dopravní infrastruktury , že do konce roku se nepodaří vyčerpat finanční prostředky přidělené ze strany SFDI s uvedením o jakou částku se jedná. V přímém styku s pracovníky SFDI bylo sděleno OMI MHMP, že pro investora je výhodnější prostředky ponechat v rozpočtu , nesnižovat ho a následně o nevyčerpané prostředky navýšit v příštím roce rozpočet.

Žádné další finanční prostředky nad cenu díla dle uzavřených smluv nelze ze SFDI získat, a to ani za situace když přidělené prostředky nejsou v běžném roce plně vyčerpany.

Příčiny nízkého čerpání prostředků poskytnutých SFDI v r.2008 :

1) Vysočanská radiála

Nižší čerpání uvolněných finančních prostředků na stavbu Vysočanská radiála ze Státního fondu dopravní infrastruktury v roce 2008 je ovlivněno dosud nevydaným stavebním povolením na poslední část stavby z důvodu neexistence kupní smlouvy a několika smluv o strpění věcného břemene pro provoz plynovodních řadů. Dosud se definitivně nepodařilo dohodnout s vlastníky pozemku na situování plynovodního řadu, a proto bylo nutné v jednom případě zahájit řízení ve věci vyvlastnění práva věcného břemene pro strpění tohoto řadu, které do konce roku 2008 nebylo dosud uzavřeno. Ve sledovaném období probíhala jednání s dalším soukromým vlastníkem na úrovni několika odborů MHMP ohledně možné dohody na uzavření poslední kupní smlouvy pro zábor pozemku na situování komunikace a smlouvy o budoucí smlouvě na strpění přeložky plynovodního řadu na nevykupovanou část pozemku. V návaznosti na právě probíhající jednání je předpoklad uzavření smlouvy v dohledné době.

Z uvedených důvodů nebylo proto možné v roce 2008 realizovat stavbu v původně plánovaném rozsahu a tím došlo k nevyčerpání přidělených prostředků.

## 2) MÚK PPO x Liberecká

Nízké čerpání přidělených finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury bylo zapříčiněno přerušением prací do doby vydání stavebního povolení na zbývající část stavby. Stavební řízení bylo přerušeno z důvodu soudního sporu mezi Hlavním městem Praha a vlastníky pozemků na platnost již uzavřených smluv týkající se větší části trvale zabíraných pozemků. Dále podání žádosti výrazně pozdržely dodatečně uplatněné požadavky MČ Letňany a MČ Praha 8 a 9 na organizaci výstavby a na posoupnost dokončování stavby. V této souvislosti bylo nutné změnit původně předpokládaný postup výstavby tak, aby realizace rampy mezi ul. Kbelskou a Veselskou proběhla s minimální časovou výlukou. V době řešení připomínek MČ se podařilo dohodnout se stavebním úřadem metodiku a přílohy podání žádosti o stavební povolení i přes uvedené majetkoprávní spory. Stavební povolení na komunikace bylo vydáno a právní moci nabylo dne 24.9.2008. V současné době probíhá řízení na dopravní výlukou ulice Veselské s předpokládaným termínem zahájení prací v 03/2009.

Z výše uvedených důvodů nebylo možné v roce 2008 realizovat stavbu v původně plánovaném rozsahu a tím došlo k nevyčerpání přidělených prostředků.

Vzhledem k výše uvedenému rozboru a osvědčené praxi uvolňování finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury pro Hlavní město Prahu není třeba měnit dosavadní postupy .

S pozdravem,

Radovan Šteiner v.r.  
Radní hl.m. Prahy

Vážený pan  
JUDr.Petr Hulinský , Ph.D.  
kancelář č.dv.214, 2.patro  
Nová Radnice

---

**JUDr. Petr Hulinský, Ph.D.**

**INT. - č. 23/5**

k prodloužení smlouvy týkající se „Slovanské epopeje“ s městem Moravský Krumlov a k předložení koncepčního záměru hl. m. Prahy na další postup ve věci.

Předáno k vyřízení radnímu Richterovi.  
Bude odpovězeno písemně.

### **Přednesená interpelace:**

Protože limit u druhé nevyčerpám, chtěl bych říci, že to mělo dva aspekty. Druhý aspekt byl, že kdyby to bylo jasné třeba v listopadu, mohli jsme upravit rozpočet hl. m. Prahy s tím, že by pak nemusely být v rámci rozboru hospodaření nevyčerpané kapitálové výdaje o 900 mil. Kč zbytečně vyšší, mohli jsme dříve upravit rozpočet. Pak bude zase virtuální realita, co všechno jsme nevyčerpali, a 900 mil. tam nemuselo být.

K druhé interpelaci. Hlavní město prodloužilo zase o dalších půl roku smlouvu s Moravským Krumlovem o pronájmu umělecky velmi cenných obrazů Slovanské epopeje malíře Alfonse Muchy. Nabízí se určitě otázka, co bude dál se vzácnou sérií Muchových obrazů po půl roce. Když malíř svou epopej Praze věnoval, podmínil dar výstavbou nového pavilonu. Jedná se o unikátní dílo a všichni se shodneme, že si zaslouží důstojné a trvalé prostory.

Otázky, které jsou na pana radního: kdy bude předložen jasný reálný plán? Co město se Slovanskou epopejí zamýšlí? Jaké varianty plán bude obsahovat? Co dosud bránilo tomu, aby se situace nevyřešila? Vím, že pan radní se tím dlouhodobě zabývá, ale výsledek tam chybí. Rád bych v písemné odpovědi viděl, co mu v tuto chvíli brání. Podporuje stále město myšlenku rekonstrukce Křížkových pavilónů místo výstavby nových prostor, jak si to přál malíř, když nám tento dar věnoval?

Prim. B é m :

Prosím kol. Richtera.

P. R i c h t e r :

Předložím písemnou odpověď.

### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 18.2.2009

Č.j. SE7/9/2009

Věc: Interpelace č. 23/5 přednesená na ZHMP dne 29.1.09

Vážený pane zastupiteli,

k Vaší interpelaci č. 23/5 přednesené na jednání Zastupitelstva hl.m.Prahy dne 29.1.09 týkající se trvalého umístění cyklu 20-ti obrazů malíře Alfonse Muchy – Slovanská epopej Vám sděluji.

Hlavní město Praha nabylo vlastnictví Slovanské epopeje převzetím jednotlivých obrazů na základě předávacího protokolu a posléze trhové smlouvy, uzavřené dne 25.1.1913. Autor obrazového cyklu, Alfons Mucha, si ve smlouvě vymínil, že město Praha umístí hotové obrazy v objektu, který postaví na vlastní náklady výhradně pro tento účel. Sám autor měl ideální představu o jeho podobě.

V současné době jsou obrazy z cyklu „Slovanská epopej“ umístěny na zámku čp. 1, Zámecká ulice v Moravském Krumlově, a to na základě smlouvy o výpůjčce uzavřené dne 17.5.1999 mezi Galerií hl. m. Prahy a městem Moravský Krumlov. Tato smlouva byla schválena usnesením Rady ZHMP č. 310 ze dne 23.3.1999. Prodlužována byla jednotlivými dodatky č.1 /ze dne 12.6.2002/ až dodatkem č.6 ze dne 29.10., resp. 31.12.2008. Dodatkem č. 6 byla platnost smlouvy prodloužena do 30.6. 2009.

Usnesením RHMP č. 1896 ze dne 13.11.2001 byl schválen záměr umístit cyklus obrazů A. Muchy na Výstavišti v Praze – Holešovicích. Investorem této akce byl za hl. m. Prahu určen OMI MHMP. Návrh předpokládal umístění obrazů do střední části Průmyslového paláce na Výstavišti v Praze – Holešovicích. Zároveň však byla prověřována možnost nalezení nového umístění cyklu obrazů v prostoru Výstaviště. Realizací tohoto objektu by tak byla splněna podmínka důstojného umístění cyklu obrazů i přání A. Muchy na samostatný objekt. Usnesením Rady HMP č. 0509 ze dne 26.4.2005 Rada HMP odsouhlasila pokračování přípravy a realizaci nového objektu v areálu Výstaviště v Praze – Holešovicích pro vytvoření stálé expozice cyklu obrazů A. Muchy Slovanská epopej, zajišťovanou OMI MHMP. Ve schváleném rozpočtu hl. m. Prahy na rok 2008 bylo na tuto akci vyhrazeno celkem 500.000,- Kč v kapitole 0621 – OMI MHMP. Pro rok 2009 má odbor městského investora pro tento titul/obecně umístění MSE v areálu Výstaviště/ vyčleněnu v rozpočtu částku 15.000 000,-Kč.

Realizace nového objektu v areálu Výstaviště v Praze – Holešovicích narazila svého času na problémy se stavebním povolením. Stavební i vodoprávní řízení bylo přerušeno pro nedostatky v dokladové části, k čemuž si žadatel o vydání stavebního povolení požádal o prodloužení lhůty k doložení požadovaných dokladů.

Vzhledem k těmto komplikacím bylo posléze navrhováno přemístit dílo Alfonse Muchy v 2. polovině tohoto roku do pavilonu Křížíkovy fontány B. Za tím účelem zpracoval OMI již začátkem roku 2008 studii, která analyzovala, za jakých prostorových a technických podmínek a s jakým finančním vybavením je možno tento obrazový soubor umístit. Odhad částky se v době zpracování studie pohyboval kolem 70 mil. Kč. Tento materiál poté směřoval do Rady HMP, kde ovšem nemohl být předložen a projednán, protože po požáru jednoho z křídel Veletržního paláce nebyl uzavřen dodatek k nájemní smlouvě Hlavního města Prahy s nájemcem Výstaviště – INCHEBOU Praha. Ta také oddálila své finanční aktivity, které vyplývaly z nájemní smlouvy a které ji zavazovaly k ozdravným zásahům v areálu.

V současnosti jsou k dispozici dvě možná řešení : obrazy Alfonse Muchy provizorně umístit na několik roků do pavilonu Křížíkovy fontány B a během této doby zrealizovat výstavbu pavilonu nového /s novým stavebním povolením a novým „autorstvím“/, nebo umístit dílo do pavilonu Křížíkovy fontány B natrvalo s tím, že tyto prostory budou pro jeho trvalé umístění vhodně stavebně i technologicky upraveny. Nejdříve je ale potřeba dořešit ostatní problémy smluvních vztahů s nájemcem Výstaviště- INCHEBA Praha.

V souvislosti s tím, jak se zintenzivňovaly aktivity vedení města na konečné dořešení otázky umístění monumentálních obrazů, se také aktivizovali přímí příbuzní a dědicové po Jiřím a Alfonsu Muchovi, rovněž také Nadace Mucha, kteří společně hájí záměry autora obrazového cyklu a mají jisté výhrady k navrhovanému umístění.

Optimalizace podmínek umístění Muchovy Slovanské epeje je tedy otázkou dalších jednání s partnery, neboť ochrany osobních práv autora jsou oprávněny se domáhat osoby blízké Alfonsu Muchovi ve smyslu § 116 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů bez ohledu na případné uplynutí doby ochrany majetkových práv autora (zejména jim přísluší právo žádat ochranu díla před užitím způsobem snižujícím jeho hodnotu).

S pozdravem

Ing. Milan R i c h t e r v.r.  
Radní hl.m. Prahy

Vážený pan  
JUDr.Petr Hulinský,Ph.D.  
zastupitel  
kancelář č.dv.214 - Nová radnice

---

## **Mgr. Marta S e m e l o v á** **INT. - č. 23/6**

k problematice výstavby tribuny na stadionu fotbalového klubu Slavoj Vyšehrad v souvislosti s nemovitostmi, k postupu informování rodičů žáků, ke změně souhlasného stanoviska s výstavbou tribuny a k problematice odvolacího řízení k vydání územního rozhodnutí stavebním úřadem Prahy 4.

Na její vystoupení reagoval primátor hl.m. Prahy.  
Předáno k vyřízení řediteli MHMP Ing. Trnkovi.  
Bude odpovězeno písemně.

### **Přednesená interpelace:**

Chtěla bych se vyjádřit k tomu, o čem jsme tady diskutovali na minulém jednání zastupitelstva, a to je výstavba tribuny fotbalového klubu u Jedličkova ústavu.

Chtěla bych ocenit paní nám. Kousalíkovou, že dodržela slovo, jednala i s Jedličkovým ústavem, že se uskutečnila schůzka 16. 1. za účasti zástupců Jedličkova ústavu i fotbalového klubu přímo na ploše. Bylo zjištěno, že záměr výstavby tribuny, jak jej prosazuje fotbalový klub Slavoj Vyšehrad, je s ohledem na Jedličkův ústav nevhodný. Chci ocenit i to, že s těmito závěry seznámila i rodiče, kteří to s povděkem vzali. Bylo jim řečeno, že Praha nemůže takovou výstavbu podporovat.

Na druhou stranu souhlasím s tím, že bude jednání i za účasti pana primátora, nicméně si myslím, že by mělo být jasné vyjádření i odboru správy majetku, který dal souhlas s tím, aby se tribuna na pozemcích hl. města postavila. Proto se domnívám, že by odbor správy majetku měl změnit souhlas s výstavbou tribuny a že by měl odbor výstavby Magistrátu v odvolacím řízení zrušit vydání územního rozhodnutí stavebnímu úřadu na Praze 4.  
Prim. B é m :

Nevidím tady paní nám. Kousalíkovou, budu reagovat za ni. Tuto kauzu bereme s plnou zodpovědností a i nám velmi leží na srdci budoucí osud dětí trávících jak školní, tak mimoškolní čas v areálu Jedličkova ústavu. Jedličkův ústav je určitě předmětem našeho primárního zájmu, je to naše zařízení. Jak dobře víte, zvláště v posledních letech je patrna zodpovědnost města v mnoha aspektech výstavby nových pavilónů, bazénů, zahajování nových vzdělávacích programů. I tímto zdánlivým detailem se zabýváme s plnou zodpovědností.

### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 27. února 2009  
INT č. 23/6 PRM-OVO

Vážená paní zastupitelko,

odpovídám na Vaši interpelaci ze dne 29.1.2009 ohledně záměru výstavby tribuny fotbalového stadionu na Vyšehradě, jak jej prosazuje fotbalový klub Slavoj Vyšehrad.

S přihlédnutím ke všem dosud známým okolnostem, bylo rozhodnuto, že odbor správy majetku Magistrátu hl.m. Prahy vezme zpět souhlas vlastníka dotčených pozemků, tj. souhlas hl.m. Prahy, týkající se zamýšlené stavby. Toto by mělo být důvodem, aby odbor stavební Magistrátu hl.m. Prahy v odvolacím řízení zrušil napadené územní rozhodnutí a věc vrátil k novému projednání s doporučením, aby stavební úřad MČ Praha 4 rozhodl s přihlédnutím k tomu, že souhlas vlastníka dotčených pozemků byl vzat zpět. Pro úplnost s podotýkám, že odvolací řízení je řízením ve státní správě, do kterého nemohou samosprávné orgány nijak zasahovat či jej ovlivňovat.

Věřím, že uvedené sdělení a faktické kroky hl.m. Prahy přispějí k uklidnění situace ohledně možného zhoršení podmínek v Jedličkově ústavu a školách.

S pozdravem

Ing. Martin T r n k a v.r.  
Ředitel Magistrátu hl.m. Prahy

Vážená paní  
**Mgr. Marta Semelová**  
Členka ZHMP  
Brichtova 813  
152 00 Praha 5

---

### **Pavel Ž d' á r s k ý**

#### **INT. - č. 23/7**

Informoval členy ZHMP o připravovaném záměru vybudování nové opravárenské haly pro vrtulníky na letišti ve Kbelích a o jednoznačně negativním stanovisku orgánů MČ Praha 19.

Vzato na vědomí.

### **Přednesená interpelace:**

Není to interpelace. Stojím tady za celou dobu poprvé a vystupuji jen když to považuji za závažné. Aby mi to někdo nevyčítal, ve vši vážnosti vám sděluji, že Armáda ČR, resp. ministerstvo obrany se přiklání

k záměru vybudování nové opravárenské haly pro ruské vrtulníky – což není důležité – na území vojenského letiště ve Kbelích, takže sranda končí. Zítra vedeme s armádou na úrovni náměstka ministryně obrany jednání ve Kbelích, začíná v 11 hodin. Zúčastní se ho dva náměstci primátora a čtyři radní. Věc bereme velmi vážně. Chtěl bych vám oznámit, že je to pro nás naprosto nepřijatelné. Ze všech informací, které máme k dispozici, podle našeho názoru a názoru našich odborníků a znalců tento projekt je neživotaschopný. Uděláme vše pro to, aby nevznikla ve Kbelích nová továrna na zbraně a pokoutně potom skončila pod nějakým Omnipolem.

Když je dnes zasedání zastupitelstva, máte právo toto vědět. Omlouvám se, že mé vystoupení nebylo tentokrát tak veselé, ale musím vám říci od srdce, že ani ve snu by mě nenapadlo to, co se děje teď, když se zalétávají vrtulníky nad naším územím, nemohu říci tak polopaticky jako někteří – k jakým účelům jsou tyto vrtulníky, s nimiž sice vnitřně souhlasím, ale potom nemusíme chránit žádné synagogy a veškeré bezpečnostní složky abychom stáhli do Kbel. Hovořím o možnosti teroristického útoku. Je to naprosto nepřijatelné, pro nikoho to není dobré, i pro armádu, náčelníka základny, implantování cizího objektu do vojenské základny je velmi těžké. Marně pátráme, co za tím může být. Pokud si tato firma Letecké opravy Malešice půjčí 20, 80 nebo 100 mil., tak víte, jak správci postupují. Pak se objeví někdo, kdo dluhy zakoupí.

Sejde se se mnou i Petr Štěpánek, mluvil jsem o tom s Petrem Hulínským – je to naprosto apolitická věc. Možná se to sem ještě před toto plénum dostane. Chtěl bych vás upozornit, že zítra to začíná. Jsou samozřejmě pozvány obě televize, budeme trvat na tom, aby kamery byly přítomny po celé jednání, což cítím, že z druhé strany bude těžko akceptovatelné. Vstupujeme do toho. Jsem ochoten udělat další kroky, které budou i mimo území této země. Věřte tomu, že teď chlapi šlápli vedle. Děkuji vám za pozornost.

---

## **Ing. Karel J e c h**

### **INT. - č. 23/8**

k možnosti nevydávání karty Opencard bez udání důvodů.

Na jeho vystoupení reagoval nám.primátora  
Blažek a ředitel odboru INF MHMP Ing. Kraus.  
Předáno k vyřízení nám. Blažkovi.  
Bude odpovězeno písemně

### **Přednesená interpelace:**

Vážené kolegyně a kolegové, má interpelace se bude týkat podmínek pro vydávání a využívání karty opencard, dlouho a draze propagované karty Pražana.

V podmínkách pro vydávání a využívání karty opencard je článek 3.1.5. s nadpisem Právo nevydat osobní kartu. Tento článek udává: správce je oprávněn nevydat osobní kartu, a to i bez udání důvodu. Rád bych se zeptal odpovědných představitelů města, co bylo důvodem k zavedení tohoto institutu bez udání důvodu. Rád bych se zeptal odpovědných představitelů, v jaké lhůtě, u koho a jak se lze odvolat resp. si stěžovat na nevydání karty bez udání důvodu. Jaký tady funguje opravný prostředek? V dokumentu to uvedeno není.

Rád bych také slyšel informaci o tom, kolika žadatelům nebyla karta vydána bez udání důvodu. Rád bych věděl, jak lze definovat okruh žadatelů, kterým nebyla tato karta vydána bez udání důvodu, zda to jsou cyklisté, zda to jsou modroocí nebo plešatí spoluobčané – zda je nějaký společný jmenovatel této skupiny, které není bez udání důvodu karta vydávána.

Proč správce systému má tuto pravomoc bez udání důvodu kartu nevydat? Je to obdoba výjezdní doložky do světa slev nebo do světa MHD? Děkuji za písemné podrobné odpovědi.

Prim. B é m :

1. náměstek Blažek má slovo.

Nám. B l a ž e k :

Věřte, že bych vám rád odpověděl bez jakýchkoli výtáček, ale nevím to. Pan řed. Kraus mi připraví veškeré podklady k tomu. Zdá se mi také neuvěřitelné, aby bez udání důvodu kdokoli rozhodoval o tom, zda někomu bude nebo nebude karta vydána. To v žádném případě není možné. Dostanete podrobnou odpověď. Protože mi to leží na srdci, pokud byste vy nebo já nebyl spokojen s odpovědí, určitě bude jednání mezi vámi, mnou a panem řed. Krausem, který za tuto oblPrim. B é m :

Můžeme využít přítomnosti pana kol. Krause. Víte, kolika lidem nebyla vydána karta bez udání důvodu?

P. K r a u s :

Dosud nebyl žádný případ, že bychom nevydali kartu bez udání důvodu.

## Odpověď na interpelaci:

V Praze dne 23. února 2009  
Č.j.: S-MHMP 153310/2009 S1

Vážený pane zastupiteli,

zasílám Vám odpověď k Vaší interpelaci, podané na 23. jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy, které se konalo dne 29. 1. 2009.

### **Váš dotaz č. 1:**

Co bylo důvodem pro zavedení práva Správce nevydat tzv. osobní kartu opencard bez udání důvodu podle odst. 3.1.5 Podmínek pro vydávání a využívání karty opencard?

### **Odpověď k dotazu č. 1:**

Podle odst. 3.1.5 Podmínek pro vydávání a využívání karty opencard („Podmínky“) je Správce oprávněn osobní kartu nevydat zejména v případě (a) předchozího využívání osobní karty žadatelem v rozporu s Podmínkami, (b) důvodných obav ze zneužití osobní karty žadatelem, či (c) technických nebo provozních důvodů Servisního kartového centra.

Tento výčet pokrývá nejpravděpodobnější situace, které mohou v souvislosti s vydáním osobní karty nastat a ve kterých je dán závažný důvod pro odmítnutí vydat osobní kartu. Vzhledem k tomu, že není možné předvídat veškeré situace, které mohou vydání osobní karty bránit, jedná se pouze o demonstrativní výčet. Podmínky tedy z preventivních důvodů umožňují osobní kartu nevydat i z jiných, výslovně neuvedených důvodů, které by v případě nutnosti nemusely být žadateli sděleny. V praxi se však s častým využitím uvedeného ustanovení nepočítá; obecně platí, že v případě nevydání osobní karty bude taková skutečnost žadateli vždy dostatečně zdůvodněna. Uvedené ustanovení má sloužit skutečně jen jako pojistka pro případ nepředvídatelných situací.

### **Váš dotaz č. 2:**

V jaké lhůtě, u koho a jak se lze odvolat, respektive si stěžovat na nevydání karty opencard bez udání důvodu? Jaký opravný prostředek lze využít?

### **Odpověď k dotazu č. 2:**

Lhůty ani opravné prostředky v případě odmítnutí vydat osobní kartu nejsou výslovně stanoveny z toho důvodu, že v Podmínkách, ani případně v jiných dokumentech, není nutné upravovat postup v každé situaci, která by mohla při vydávání a využívání karet opencard nastat, obzvláště pokud jde o situaci skutečně málo pravděpodobnou (viz odpověď č. 1 výše).

O rozhodnutí nevydat osobní kartu bude Správce žadatele informovat ve lhůtě k vydání osobní karty podle odst. 3.2.1 Podmínek (tj. ve lhůtě 7 dnů u karty s bezkontaktním čipem a 21 dnů u karty s kontaktním i bezkontaktním čipem). Žadateli bude rovněž vrácen manipulační poplatek za podání žádosti o vydání osobní karty.

Ačkoli tak není v Podmínkách výslovně uvedeno, má žadatel vždy možnost podat proti postupu Správce stížnost adresovanou přímo Správci, popř. hlavnímu městu Praze. Stížnost bude objektivně posouzena a žadateli bude v přiměřené lhůtě poskytnuta odpověď.

### **Váš dotaz č. 3:**

Kolika žadatelům nebyla osobní karta opencard bez udání důvodu vydána? Jak lze definovat okruh žadatelů, kterým nebyla osobní karta bez udání důvodu vydána?

### **Odpověď k dotazu č. 3:**

Právo nevydat osobní kartu bez udání důvodu dosud využito nebylo, a tudíž neexistuje žádný takový neúspěšný žadatel. Okruh žadatelů, kterým by nebyla osobní karta vydána bez uvedení důvodu, není předem nijak definován. V případě okolností, které by odůvodňovaly aplikaci odst. 3.1.5 Podmínek, se bude postupovat individuálně a bez jakékoli diskriminace.

### **Váš dotaz č. 4:**

Proč má Správce pravomoc bez udání důvodu osobní kartu opencard nevydat?

### **Odpověď k dotazu č. 4:**

Odpověď na tento dotaz je zahrnuta v odpovědi č. 1 výše.

Zde je vhodné doplnit, že možnost nevydat osobní kartu bez uvedení důvodu není oprávněním Správce, ale hlavního města Prahy, jehož jménem a na jehož účet Správce při zajišťování provozu Servisního kartového centra jedná (viz odst. 2.1.1 Podmínek). Správce je při tom na základě smlouvy uzavřené s hlavním městem Prahou povinen postupovat při zajišťování provozu Servisního kartového centra v souladu s pokyny hlavního města Prahy, poctivě, s odbornou péčí a jednat vždy v zájmu hlavního města Prahy. Je tedy vyloučen svévolný postup Správce, a tedy i možnost, že by Správce bez dalšího odmítal vydávat žadatelům osobní karty; pokud by tak Správce činil, odpovídal by hlavnímu městu Praze za způsobenou škodu.

Na závěr je tedy nutno shrnout, že předmětné ustanovení Podmínek umožňující odmítnout vydání osobní karty opencard i bez udání důvodu bylo zahrnuto do Podmínek výhradně za účelem ochrany práv a oprávněných zájmů hlavního města Prahy jako provozovatele Pražského centra kartových služeb. Bohužel nelze dopředu vymezit uzavřený okruh všech důvodů, ze kterých by vydání osobní karty mohlo být odepřeno, a problémy v praxi vždy překonají jakékoli teoretické představy. Proto je maximální opatrnost při ochraně zájmů hlavního města Prahy na místě.

S pozdravem

**JUDr. Rudolf Blažek v.r.**  
**1. náměstek primátora hl. m. Prahy**

Vážený pan  
**Ing. Karel Jech**  
zastupitel  
zde

---

**RNDr. Jiří W i t z a n y, Ph.D.**

**INT. - č. 23/9**

k nespokojenosti s obsahem odpovědi od radního Šteinerja na jeho interpelaci č. 22/8 z minulého zasedání Zastupitelstva hl.m. Prahy ze dne 11.12.2008.

Na jeho vystoupení reagoval radní Šteiner.  
Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi.  
Bude odpovězeno písemně.

**Přednesená interpelace:**

Ve své první interpelaci bych se vyjádřil k nespokojenosti s tím, jak pan radní Šteiner odpovídá na mé interpelace, které jsou sice formálně zodpovězeny, ale některé konkrétní dotazy postrádají jakoukoli konkrétní odpověď.

Začal bych pozitivně. Rád bych poděkoval panu řediteli Trnkovi, kterého jsem se tázal na stav nákladů na využití vozového parku. Odpověděl mi vyčerpávajícím způsobem. Myslím si, že odpověď celou věc vysvětlila, jsem spokojen, věc je uzavřena.

Na druhou stranu pan radní Šteiner na některé konkrétní věci není schopen odpovědět podle mého názoru na hranici smyslu zákona o hl. m. Praze, který zastupitelům dává právo klást dotazy a radním, případně zástupcům Magistrátu povinnost odpovědět do 30 dnů. Je to jedno z mála práv řadového člena zastupitelstva. Nevím, jak se mám, pane radní, odpovědi dotazovat, zda přes Nejvyšší správní soud.

Konkrétně jsem se již v listopadu ptal na to, jakým způsobem jste vyřídil dopis odborových organizací Dopravního podniku, který byl nazván Poslední výzva, který obsahoval jednak věcné výhrady, ale sám o sobě byl dopis formulován natolik emocionálně a tak vážným způsobem a podepsán zástupci všech odborových organizací Dopravního podniku, že jsem chtěl od vás vědět, jakým způsobem jste se k tomu postavil a jak tato jednání dále pokračovala. Nedostal jsem od vás ani čárku písemné odpovědi od té doby.

V prosinci jsem se ptal na kampaň na ohradách stavby Blanka. Konkrétně jsem se ptal na náklady, z jaké rozpočtové položky je tato kampaň hrazena. Pro pobavení ocituji vaši odpověď: Otázka vynaložení finančních prostředků je věcí individuálního posouzení – a dále nic. Nevím, jestli si ze mne, pane radní, děláte legraci, že to mám individuálně posoudit, ale nic se nedovídám. Myslím si, že je to zbytečné, stenozáznamy jsou



jistě přikládány k interpelacím, které jsou vyřizovány. Prosím, aby byly všechny vznesené dotazy zodpovídány v souladu se zákonem o hl. m. Praze.

Prim. B é m :

Prosím Radka Šteinerja.

P. Š t e i n e r :

Jsem přesvědčen o tom, že v obou případech nemáte pravdu. Zvláště v záležitosti ohrad jsem se v poměrně dlouhém dopise snažil vysvětlit, že je to součástí celé stavby, že nelze odtrhnout barevnou ohradu od bílé ohrady a posuzovat, nakolik barva, která na ohradě je, stojí 100 Kč nebo 200 Kč za plechovku. Snažil jsem se popsat, že se jedná o prezentaci hl. m.

Prahy, prezentaci na naší konkrétní stavbě. Také jsem se vám snažil v odpovědi popsat, že pokud by nebyla Praha prezentována takovýmto způsobem, nepochybně by musela být prezentována jiným způsobem. Naopak, synergický efekt je tam podle mého názoru velice výrazný.

Na váš komentář k mým odpovědím zareaguji, ale chtěl bych to odmítnout. Myslím, že ve všech případech, kdy jsem byl dotazován nejen vámi, ale i dalšími kolegyněmi a kolegy, jsem odpověděl zcela ve smyslu zákona o hl. m. Praze.

Pokud se mne ptáte na věci, které jsou předmětem obchodního tajemství, což je věc, kterou v tuto chvíli nezmiňujete, ale již ve dvou interpelacích jsem na to musel reagovat, pak říkám, že nejsem připraven porušovat jiný zákon, v tomto případě obchodní zákoník.

### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 3.3.2009

Č.j.:SE9-20/09,INT.č.23/9

Vážený kolego,

reaguji na Vaši interpelaci, kterou jste přednesl na jednání Zastupitelstva hl.m.Prahy, dne 29.1.2009 a sděluji Vám následující:

k Vašemu dotazu na reakci Dopravního podniku hl. m. Prahy na dopis odborových organizací „Poslední výzva“, zaslaný 22. října 2008 Vám sděluji, že představenstvo společnosti na svém listopadovém zasedání projednávalo tuto výzvu i její jednotlivé aspekty, vč. faktu, že odboráři Dopravního podniku hrozili vyhlášením stávkou.

Představenstvo společnosti konstatovalo, že tvrzení odborových organizací, že zde dochází k destrukci, rozprodeji a vytunelování Dopravního podniku se nezakládá na pravdě, zdůraznilo, že nedochází k žádnému rozprodeji nemovitostí nebo pro Dopravní podnik klíčových technologií, a v tomto duchu také písemně na uvedenou výzvu reagovalo.

Následně vedení Dopravního podniku na společném jednání ubezpečilo sociální partnery, že veškeré outsourcingové projekty jsou realizovány v souladu se strategií Dopravního podniku a rozvojem MHD v Praze. Konstatovalo, že cílem těchto projektů je dosáhnout úspory provozních nákladů. Nemovitý majetek i technologie, které jsou předmětem outsourcingu, však zůstávají vlastnictvím Dopravního podniku a nejedná se tedy o jeho rozprodej. Realizace outsourcingových projektů je přitom podmíněna ponecháním silné řídicí a kontrolní struktury ve společnosti. Vzhledem k tomu, že příprava jednotlivých projektů je velmi náročná, je běžné, že se na ní podílí také zástupci externích a konzultačních firem.

Závěrem dovoluji, abych zdůraznil, že komunikace se všemi sociálními partnery trvale v Dopravním podniku probíhá a záměr a realizace outsourcingových projektů je s odborovými organizacemi vždy projednávána. Pilotní outsourcingový projekt údržby a opravy vozů metra typu M1 byl s odboráři projednán bez zásadních připomínek. Tři zástupci odborových organizací jsou též členy dozorčí rady společnosti, kde mohou využít svého práva uplatnit veškeré výhrady k činnosti společnosti.

S pozdravem,

Radovan Š t e i n e r v.r.  
Radní hl.m. Prahy

Příloha: Reakce představenstva společnosti na výzvu odborových organizací  
Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Vážený pan  
RNDr. Jiří Witzany, Ph.D.

Zengrova 1937/24  
160 00 Praha 6

---

**RNDr. Jiří W i t z a n y, Ph.D.**

**INT. - č. 23/10**

k uctění památky zemřelého arch. Jan Kaplického, k přístupu města k projektu Národní knihovny.

Předáno k vyřízení primátorovi hl.m. Prahy.  
Bude odpovězeno písemně.

**Přednesená interpelace:**

Pane primátore, dámy a pánové, nyní k jiné záležitosti. Jak jistě víte, 14. ledna r. 2009 došlo ke smutné události, kdy na ulici Československé armády v Praze 6 zemřel architekt Jan Kaplický. Jako pražského rodáka, který získal světovou proslulost, bychom měli uctít jeho památku. Připomenu, že působil dlouho ve Velké Británii, kam odešel v r. 1968 a připomenu několik životopisných faktů.

Působil v řadě významných architektonických kancelářích, spolupracoval s předními světovými architekty a posléze založil společnost Future System. Je představitelem hightech architektury a v posledních letech experimentoval s organickou architekturou, která se inspiruje přírodními tvary. Zaujal světovou veřejnost především stavbou obchodního domu v Birminghamu, za kterou získal mnohá významná ocenění a došel všeobecného uznání. Obdržel mnoho dalších ocenění. Mezi významná patří nejprestižnější britská cena za architekturu Sterling(?) Price, udělená za stavbu Lord's media center na londýnském kriketovém stadionu. Své nejvýznamnější projekty realizoval ve Velké Británii a v dalších evropských zemích. Připravuje se také realizace vítězného projektu Futur System na museum v Modeně. V říjnu 2008 Jan Kaplický odmítl přijmout cenu ministerstva kultury za přínos v oblasti výtvarného umění architektury, kterou se mu porota rozhodla udělit za mimořádné architektonické dílo, kterým proslavil českou architekturu doma i v zahraničí. V dopise ministru Jechlešovi, kterým cenu odmítl, Kaplický uvedl: Vaše ministerstvo i vláda znemožňují prosadit můj příspěvek české kultuře a architektuře. Jako mnoho Čechů světového formátu narazil na provinciální poměry ve vlastní zemi.

Pokud jde o naše ocenění jeho památky, jistě můžeme hovořit o čestném občanství apod. Víme ale, že problém je jinde. Problém ve vztahu k zesnulému Janu Kaplickému je v realizaci návrhu Národní knihovny, resp. v tom, jak nešťastně město spolu s ministerstvem kultury a možná i procesními chybami vedení Národní knihovny k realizaci tohoto návrhu přistoupily.

Chtěl bych proto vyzvat vedení města a pana primátora, aby udělaly tlustou čáru za minulostí a o realizaci Národní knihovny se zasadily. Také bych rád panu primátorovi připomněl, že slíbil na prosincovém jednání zastupitelstva předložit na lednové zasedání zastupitelstva ucelený materiál o Národní knihovně. Jsem přesvědčen, a myslím, že je to dobrá rada, že bránění realizaci Národní knihovny je chybou nejen věcnou z hlediska přínosu pro hl. m. Prahu, ale také závažnou chybou politickou.

Prim. B é m :

Děkuji za interpelaci, za připomenutí této smutné události.

**Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 23. února 2009

Vážený pane doktore,

odpovídám na Vaši ústní interpelaci, kterou jste uplatnil na zasedání Zastupitelstva hl.m. Prahy dne 29. ledna 2009.

Smrt architekta Jana Kaplického je nejen pro Českou republiku, ale i pro celý svět velice smutnou událostí. Jeho díla a stavby dosáhly bezpochyby mezinárodního věhlasu a ceny, jež za tato díla Jan Kaplický obdržel, jsou jen důkazem toho, jak výjimečný člověk to ve svém oboru byl. Jeho náhlý odchod vnímám jako událost tragickou nejen pro rodinu pana Kaplického, ale pro celou českou společnost.

Avšak ani smrt Jana Kaplického nemůže změnit nic na tom, že hlavní město Praha není a nikdy nebylo subjektem, který by měl Národní knihovnu stavět. Tím je bezesporu Národní knihovna České republiky, tedy státní příspěvková organizace, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo kultury ČR. Magistrát hlavního města Prahy dle zákona pouze posoudí v případném stavebním řízení všechny zákonné náležitosti. V ten okamžik jeho kompetence a rozhodovací možnosti končí. Samotnou stavbu nikdo nezavrhne, problém je v jejím

prosazovaném umístění a v tom, že vedení NK ČR v čele s tehdejšími řediteli Ježkem nezvládlo po manažerské a organizační stránce přípravu a vyhodnocení architektonické soutěže. Ta podle právních stanovisek a rozhodnutí nezávislých úřadů proběhla v rozporu se zákonem.

Návrh studia Future Systems tak nelze v tuto chvíli považovat za studii, kterou by měl magistrát nebo jiné orgány státní správy jakkoliv posuzovat či komentovat. Z tohoto hlediska tedy není možné pro stávající projekt Národní knihovny Jana Kaplického udělat více. Hlavní město Praha nemůže nic změnit ani na tom, že stát, vláda a Národní knihovna, tedy investor a organizátor celé akce, na stavbu tohoto charakteru nemají prostředky.

Kompetence hlavního města Prahy mají své hranice, rozhodování o osudu stavby jako takové do nich nepatří. Praha nicméně nemá v úmyslu stavbě nové budovy NK bránit, splní-li NK ČR zákonné požadavky, tedy bude-li projekt řádným vítězem regulérní soutěže a splní-li podmínky stavebního řízení.

S pozdravem

MUDr. Pavel B é m v.r.  
Primátor hl.m. Prahy

Vážený pan

**RNDr. Jiří Witzany Ph.D.**

Zengrova 1937/24

160 00 Praha 6

---

## **Mgr. Hana H a l o v á**

### **INT. - č. 23/11**

k navýšení finančních prostředků pro poskytovatele sociálních služeb, k žádosti zástupce Národní rady zdravotně postižených o pomoc při poskytování sociálních grantů.

Na její vystoupení reagoval radní Janeček.

Předáno k vyřízení radnímu Janečkovi.

Bude odpovězeno písemně.

### **Přednesená interpelace:**

Vážené kolegyně a kolegové, obracím se se svým dotazem na pana radního Janečka.

Obrátili se na mně zástupci Národní rady zdravotně postižených se žádostí o pomoc při prosazování navýšení finančních prostředků pro granty pro poskytovatele sociálních služeb. Ve svém dopise uvádějí, že pro pomoc zdravotně handicapovaným občanům se nedostává částky cca 10 mil. Kč. Národní rada se obává, že tak hrozí vážné nebezpečí, že zhruba tisíci potřebným občanům se nedostane potřebné pomoci.

Proto se ptám, vážený pane radní, zda je vám tato skutečnost známa a jakým způsobem ji hodláte řešit. Byla bych ráda, kdybych mohla dostat písemnou odpověď.

Prim. B é m :

Kol. Janeček reaguje.

P. J a n e č e k :

Problém znám. Nevzniká u hl. m. Prahy, ale z rozpočtu republikového, kde chybí ne 10 mil., ale 2 mld. na poskytovatele sociálních služeb. Jestli jste si všimli, minulý týden v pátek ministr Nečas plně akceptoval návrh Prahy. Praha byla celorepublikově označena za někoho, kdo zachránil v plné výši příspěvky na péči. Naopak se nám povedlo pomoci těmto občanům, že nepřišli o 1200 Kč, což bylo původně avizováno.

To, že chybí 2 mld., je další boj, který nás čeká, abychom peníze někde našli. Na druhou stranu Praha nemůže do budoucna tyto výpadky v rozpočtu ministerstva hradit. Peníze na to nejsou a nevím, kde bych je do budoucna bral. I tak jsme se vždycky snažili neziskovkám pomoci jak to šlo, ale nejde to do nekonečna. 2 mld., které chybí pro celou republiku, dotknou se všech neziskových organizací.

Na druhou stranu i minulý rok jsme pomohli a ve finále systematickým tlakem hl. m. Prahy i společně s občanskými sdruženími jsme ve finále peníze z ministerstva nějakým způsobem dostali. Zase nás čeká rok permanentního ostřelování ministerstva, aby nám dalo peníze. Je to pořád stejné.

### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 6. března 2009

Vážená paní zastupitelko,

k Vaší interpelaci za dne 29. 1. 2009 uvádím, že vzhledem k celkovému snížení státní dotace byly finanční prostředky kráceny nejen cílové skupině osob se zdravotním postižením. Celková částka, která se hlavnímu městu nedostává na financování sociálních služeb všem cílovým skupinám z prostředků Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV) v porovnání s požadovanou částkou v souhrnné žádosti, je 93 743 350,- Kč. Pokud srovnáme výši podpory MPSV v loňském a tomto roce, je schodek ještě vyšší – 103 616 800,- Kč.

Stejně jako v loňském roce jsme i v roce 2009 očekávali komplikace a nedostatečné finanční prostředky z MPSV, a proto jsme požadovali zvýšit částku na granty v sociální oblasti z rozpočtu hlavního města Prahy na 120 mil. Kč. Toto navýšení nebylo schváleno, byla přidělena částka 90 mil. Kč, která je však o 5 mil. nižší než v roce 2008. Není proto v žádném případě možné chybějící finanční prostředky MPSV saturovat ze stávajících přidělených zdrojů hlavního města Prahy.

Od zveřejnění předběžných výsledků MPSV o výši podpory na sociální služby proběhlo několik jednání s představiteli MPSV. Výsledkem je navýšení rozpočtu na sociální služby o 1,5 mld. Kč. Bohužel je však navýšení nedostačující. Nadále budou probíhat jednání s MPSV o dofinancování chybějících prostředků.

V současné době je také ve schvalovacím procesu komplexní individuální projekt na zajištění poskytování soc. služeb podle zákona č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů, jako podpůrný prostředek pro integraci sociálně znevýhodněných osob na trhu práce na území hl. m. Prahy.

S pozdravem

Jiří J a n e č e k v.r.  
Radní hl.m. Prahy

Vážená paní  
**Mgr. Hana Halová**  
Kamýčká 864/113  
165 00 Praha 6

---

## **Mgr. Hana Halová**

### **INT. - č. 23/12**

ke komunitnímu plánování sociálních služeb pro městské části v souvislosti s projednávaným materiálem na udělení účelové neinvestiční dotace HMP pro MČ v oblasti sociálních služeb v roce 2009.

Předáno k vyřízení radnímu Janečkovi.  
Bude odpovězeno písemně.

### **Přednesená interpelace:**

Mám ještě jeden dotaz na pana radního Janečka. Dnes jsme projednávali tisk, ve kterém se udělovaly neinvestiční dotace hl. m. Prahy pro 22 městských částí v oblasti sociálních služeb pro r. 2009. V důvodové zprávě se uvádí, že městské části zdůvodňovaly potřebnost dotace na základě prováděných analýz, potřebnosti v rámci komunitního plánování a registrovaných poskytovatelů. Tomuto tvrzení si protirečí pasáž střednědobého plánu rozvoje sociálních služeb na území hl. m. Prahy pro r. 2009, bod 2.2, ve které se uvádí, že jako podklad tohoto plánu byla sekundární analýza vycházející z analýz potřeb uživatelů sociálních služeb zpracovaná pouze v 11 městských částech. V plánu se zdůrazňuje, že výsledky z analýzy lze použít pro první orientaci, nikoli však jako validní analýzu skutečných potřeb.

V bodu 2.3 se dále uvádí, že některé městské části nemají k dispozici potřebné analýzy, ani požadované kvalifikované odhady rozdělené dle typu sociálních služeb. Není ani zřejmé, které služby městské části nemají a u kterých neznají počet poskytovatelů.

Protože si odbor sociální péče a zdravotnictví v těchto dvou materiálech protiřečí, žádám vás, pane radní, zda byste mi k tomu mohl podat podrobnou písemnou informaci včetně přehledu analýz a potřeb uživatelů u 22 správních obvodů. Děkuji za písemnou odpověď.

Prim. B é m :

Děkuji. Kolega Janeček odpoví písemně.

### **Odpověď na interpelaci:**

V Praze dne 6. března 2009

SE 10 - 381

Vážená paní zastupitelko,

k Vaší interpelaci ze dne 29. 1. 2009 sděluji, že jako podklad pro tvorbu Střednědobého plánu rozvoje sociálních služeb hlavního města Prahy na rok 2009 byly použity pouze ty materiály a analýzy městských částí, které byly srovnatelné. Proto jsme vycházeli ze Souhrnné analýzy potřeb uživatelů sociálních služeb, která se zabývala 11 srovnatelnými analýzami z městských částí, a vyplněného dotazníku. V současné době nejsou k dispozici srovnatelné analýzy ze všech městských částí.

Městské části si však zpracovávají další analýzy dle vlastních potřeb zaměřené na různé cílové skupiny. Analýzy městských částí jsou dle možností vhodné pro dané území. Problematika některých cílových skupin se musí řešit celoplošně. Městské části se v analýzách zaměřují pouze na ty cílové skupiny, které je z pohledu občanů nutné řešit. Nicméně se pozapomíná na osoby se specifickými potřebami (dáno např. nízkým počtem těchto osob na daném území městské části), v kontextu celého území hlavního města Prahy se musí zohlednit všechny cílové skupiny. Hlavním výstupem všech získaných analýz a dotazníku použitého ve Střednědobém plánu rozvoje sociálních služeb hlavního města Prahy na rok 2009 je shrnutí, které říká, že je nutné jasně definovat pojmy (např. potřebnost, potřeby osob v nepříznivé situaci) a poté sjednotit sběr dat.

V. program grantového řízení hlavního města Prahy byl navržen s ohledem na motivaci k aktivnímu přístupu městských částí v sociální oblasti. Sociální politiku hlavního města Prahy nelze účelně a efektivně plánovat a realizovat bez podpory a spolupráce s městskými částmi. Tento program je zároveň reakcí na projevený zájem městských částí o aktivní podílení se na grantové politice hlavního města Prahy. V. program vymezuje 3 druhy sociálních služeb, které mají regionální charakter a u kterých je městská část schopna určit jejich potřebnost. Rozhodování o financování těchto služeb bylo přesunuto z hlavního města Prahy na městské části také z důvodu větší znalosti městských částí daného území. Jedná se o přesun rozhodování, který je obdobný plánovanému přesunu z MPSV na kraje. Pokud kraj/městská část plánuje rozvoj svých služeb, je nutné, aby také mohla rozhodovat o finančních prostředcích na jejich poskytování.

Přikládám přehled všech analýz, šetření a koncepcí, které mají městské části k dispozici.

S pozdravem

Jiří J a n e č e k v.r.  
Radní hl.m. Prahy

Vážená paní  
**Mgr. Hana Halová**  
Kamýcká 864/113  
165 00 Praha 6

