

## Zápis č. 9

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl. m. Prahy konaného ve středu 11. prosince 2013 v zasedací místnosti č. 349, 3. patro, Mariánské nám. 2.

**Přítomni:** Ing. Karel Březina, Josef Nosek, Ing. Věra Šturmová, Petr Hána, Mgr. Lukáš Kaucký, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA, Ing. Jiří Nouza, Petr Šimůnek, Ing. Michal Štěpán, Ing. Jan Heroudek

**Omluveni:** David Zelený, Mgr. Petr Trombik

V 14.00 hod. jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Karel Březina.

Na ověřovatele dnešního zápisu byl navržen Ing. Michal Štěpán.

**Hlasování:** pro: 9            proti: 0            zdržel se: 0

Ověřovatelem dnešního zápisu byl zvolen Ing. Michal Štěpán.

Schválení zápisu z minulého jednání Výboru pro dopravu ZHMP ze dne 6. 11. 2013.

**Hlasování:** pro: 9            proti: 0            zdržel se: 0

Zápis z minulého jednání výboru ze dne 6. 11. 2013 byl schválen.

### Program dnešního jednání:

1. Aktuální informace o stavbě tunelového komplexu Blanka
2. Návrh rozpočtu hl. m. Prahy na rok 2014 – kapitola 03 Doprava
3. Vliv uzavření Smetanova nábřeží na okolní dopravu
4. Materiály připravované do ZHMP
5. Různé
  - MČ Praha 11 – problematika veřejných toalet ve stanici metra Opatov
  - Schválení termínů jednání výboru na 1. pololetí roku 2014

**Hlasování o programu:** pro: 9            proti: 0            zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

### **Bod 1:** Aktuální informace o stavbě tunelového komplexu Blanka

Nám. Ing. Nouza: V září letošního roku byla na jednání Zastupitelstva HMP předložena informace, která se týkala problematiky tunelového komplexu Blanka včetně problematiky Trojského mostu. Už v září jsme měli informaci, že stavba Trojského mostu byla zadána v rozporu se zákonem o zadávání veřejných zakázek a i v rozporu se zákonem o hl. m. Praze. Proto jsem zadal odboru kontrolních činností MHMP další kontrolní činnost. Dne 20. 11. 2013 proběhlo mimořádné jednání Rady HMP, které reagovalo na sdělení společnosti Metrostav, a.s., že dne 7. 12. 2013 přerušuje stavbu v její stavební části. Následně jsme reagovali, že máme důvodné pochybnosti o tom, že soubor smluvních dohod je platný. V rámci smířčího jednání následovaly další jednání se společností Metrostav, a.s. Toto řízení jsme uzavřeli s tím, že obě strany mají společný zájem tunelový komplex dostavět, otevřít a zprovoznit. Nyní je třeba uzavřít otázku platnosti či neplatnosti

smluv, a proto Metrostav, a.s. podal žalobu k rozhodčímu soudu. Na základě včerejšího usnesení Rady HMP budeme dávat k rozhodčímu soudu podání včetně návrhu na jmenování rozhodce. Obě strany sporu mají zájem na tom, aby rozhodčí řízení proběhlo ve zkráceném režimu. S dodavatelem technologií firmou ČKD PRAHA DIZ, a.s. jsme se dohodli, že bude pokračovat v práci. Stavební část tunelového komplexu Blanka je v zásadě hotová a chybějí pouze jednotky procent.

### **Diskuse:**

Ing. Březina: Děkuji za úvodní informaci. V předloženém materiálu jsou pouze zmíněny právní posudky tří advokátních kanceláří, ale nejsou zde předloženy. Proč? Dále bych se chtěl zeptat, zdali budou provedeny veškeré práce na technologiích, popřípadě, zdali tyto činnosti nebudou omezeny zastavením stavby samotné?

Hána: Vyslechli jsme, že k této problematice bylo svoláno mimořádné jednání Rady HMP. Jednoznačně mělo být, ale svoláno i mimořádné jednání Zastupitelstva HMP. Nesvoláním Zastupitelstva HMP k této mimořádné věci, situaci nelze nazvat jinak, než nezodpovědným darebáctvím.

Nosek: Smlouvy s IDS, a.s. a ČKD PRAHA DIZ, a.s. byly podepsány ve stejné době a za stejných podmínek a tudíž mě zajímá, zda jsou také neplatné. Dále mě zajímá platnost dodatku, který podepsal ředitel OMI MHMP Ing. Beránek. V rámci kategorizace stavby mě také zajímá, jaká je role společnosti IDS, a.s.?

JUDr. Ludvík: Rád bych viděl tři zmíněná právní stanoviska advokátních kanceláří. A dále bych chtěl vědět, zdali stanoviska řeší kompletně tuto problematiku. Náklady na udržování neprovozovaného tunelu se v médiích pohybují od desítek mil. Kč ročně až po částku 1,6 mld. Kč. Předpokládám, že pan primátor má informaci, kolik finančních prostředků bude stát pozastavení stavby.

Nám. Ing. Nouza: V rozhodčím řízení půjde mimo jiné i o vyčíslení nákladů na neužívání tunelu oproti nákladům na jeho dokončení. Posudek advokátní kanceláře White & Case LLP byl zpracován pro bývalého primátora MUDr. Svobodu. Posudky od kanceláří Squire Sanders, v.o.s. a Hartman, Jelínek, Fráňa a partneři s.r.o. se nezaobírají pouze jedním judikátem. Tato stanoviska používáme při rozhodčím řízení, proto jsme nepovažovali za vhodné je zveřejňovat. Kategorizace byla zahájena v prosinci roku 2012 a tedy mimo moji kompetenci. Kategorizační tisk byl projednán v Radě HMP. Bylo zjištěno, že vícepráce, které byly provedeny anebo ještě budou provedeny, by neměly přesáhnout 20 % hodnoty zakázky. ČKD PRAHA DIZ, a.s. provádí nyní pouze technologickou dodávku. Město a společnost ČKD PRAHA DIZ, a.s. se oboustranně domnívají, že smluvní ujednání je platné. Dne 16. 12. 2013 bychom měli mít k dispozici posudky, zdali tuto skutečnost můžeme tak brát. Otázka platnosti dodatků ke smlouvě by měla vyplýnout od rozhodčího soudu. V tuto chvíli používáme pojem přerušování stavby a nikoliv zakonzervování.

JUDr. Ludvík: V materiálu je uvedeno, že protokol, který si nechal zpracovat odbor LEG MHMP, obdržel dne 12. 11. 2012. Toto stanovisko bylo předáno řediteli OMI MHMP dne 7. 11. 2013. Nemí toto tisková chyba?

Hána: Když nejsou zastaveny práce na technologiích, nemůže dojít k situaci, že se zvyšuje případná škoda, která vznikla hl. m. Praze?

Nosek: Metrostav, a.s. nemá podepsané změnové listy. Bylo by možné udělat analýzu toho, co má IDS, a.s. na starost?

Nám. Ing. Nouza: Nevím, jakým způsobem se IDS, a.s. vypořádává se změnovými listy. Nemyslím si, že dopracováním technologií by se zvýšila škoda vzniklá hl. m. Praze. Domnívám se, že je správné, že ČKD PRAHA DIZ, a.s. pracuje na technologiích.

Ing. Beránek, ředitel OMI MHMP: K datu stanoviska sděluji, že musím potvrdit, že my jsme toto stanovisko obdrželi 7. 11. 2013, až když jsme s odborem kontrolních činností MHMP zjišťovali, jakým způsobem se vypořádat s otázkou platnosti smluv. Stanovisko je v předloženém materiálu uvedeno. Změny stavby jsou zaznamenány ve změnových listech. Nyní máme připraveny změnové listy cca za 0,5 mld. Kč, ale za současného stavu není možné je realizovat. Ostatní změny stavby vycházejí z průběhu stavby od roku 2006.

Nosek: Když na tunelu v podstatě už není co stavět, tak bych měl otázku, jak mohou vznikat škody související se zastavením prací?

Nám. Ing. Nouza: V médiích jsou prezentována různá čísla předpokládaných škod. Metrostav, a.s. prezentuje také odlišná čísla. Dle odborného odhadu vychází zakonzervování tunelového komplexu cca na 1,5 mld. Kč. Zakonzervování stavby však nikdo neprosazuje.

Ing. Beránek: Kategorizace stavby je nástroj, kterým jsme se chtěli vyrovnat s nepřesnostmi při plnění zákonného limitu. Kdyby zadavatel prostřednictvím svého mandátáře vedl stavbu, tak jak by měl, tak by kategorizace nebyla nutná. Mimo jiné i proto jsem na IDS, a.s. zaslal vytykáací dopis, ve kterém jsem uváděl, že mají dodržovat platné normy a zákonné předpisy.

Ing. Březina: V rozpravě nezazněl žádný návrh na usnesení. Vzhledem k tomu, že zítra bude celý materiál projednávat Zastupitelstvo HMP, myslím si, že není potřeba k danému materiálu přijímat usnesení výboru.

## **Bod 2: Návrh rozpočtu hl. m. Prahy na rok 2014 – kapitola 03 Doprava**

Ing. Březina: V předloženém materiálu máte návrh rozpočtu pro oblast dopravy, která je rozdělena mezi dva členy Rady HMP. Rozpočet byl projednáván dvakrát na finančním výboru ZHMP.

Nám. Ing. Nouza: V rámci běžných výdajů jsme pro TSK hl. m. Prahy navrhli takový rozpočet, aby nemuselo docházet k dalším rozpočtovým opatřením. Z hlediska strategických investic jsme zachovali ty, které byly již historicky v rozpočtu evidovány. Nově jsme zařadili přípravu rekonstrukce Libeňského mostu.

Radní Ing. Pařízek: Když jsme připravovali rozpočet na rok 2014, museli jsme se vypořádat s nesouladem mezi dopravními výkony a přidělenými financemi.

### **Diskuse:**

Ing. Březina: Chtěl bych pochválit Radu HMP v tom, že v oblasti běžných výdajů je rozpočet připraven velmi realisticky. Ke kapitálovým výdajům mám však všeobecnou připomínku, která se týká odvodu 50 % vytvořených rezerv v investičních fondech příspěvkových organizací a zkrácení o 35 % v roce 2014.

Nám. Ing. Nouza: Nikdy jsme nezvažovali o tom, že prostředky, které by byly shromážděny na speciálním účtu, by byly použity k jiným účelům.

Radní Ing. Pařízek: V mé gesci se tento odvod týká společnosti ROPID. Fungování společnosti ROPID tento odvod nijak neohroží.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP projednal návrh rozpočtu hl. m. Prahy pro oblast dopravy. Výbor pro dopravu ZHMP podporuje schválení rozpočtu hl. m. Prahy pro oblast dopravy s výjimkou odvodů z investičních fondů příspěvkových organizací.

**Hlasování:** pro: 6            proti: 1            zdržel se: 1

**Usnesení bylo schváleno.**

Ing. Březina: Protože starosta MČ Praha 11 Mgr. Dalibor Mlejnský musí odejít na důležité jednání, požádal mě o změnu programu dnešního jednání s tím, že bychom nyní probrali část bodu č. 5, a to problematiku veřejných toalet ve stanici metra Opatov. Konstatuji, že nikdo z členů výboru není proti změně programu.

**Bod č. 5: Různé:** MČ Praha 11 – problematika veřejných toalet ve stanici metra Opatov

Ing. Březina: Pan starosta mě oslovil dopisem a nyní jste obdrželi písemnou informaci k dané problematice.

Mgr. Dalibor Mlejnský, starosta MČ Praha 11: Původním impulzem je samozřejmě problematika veřejných toalet ve stanici metra Opatov, ale chtěl bych danou problematiku řešit komplexně. Od března roku 2012 řešíme danou situaci ve stanici metra Opatov. Dostal jsem informaci od pana bývalého generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Křístka, že v řádech několika dnů budou tyto veřejné toalety uzavřeny. V průběhu času s Dopravním podnikem hl. m. Prahy dojednávám způsob řešení dané situace. V rámci jednání s ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy jsem zjistil, že Dopravní podnik hl. m. Prahy se necítí být vázán k zajišťování provozuschopnosti veřejných toalet v prostorách všech vestibulů stanic metra. Zajímalo by mě, kdo nese povinnost tyto veřejné toalety provozovat, zdali hl. m. Praha či Dopravní podnik hl. m. Prahy. Mohli byste se tímto celopražským problémem zabývat?

Ing. Březina: Z předloženého materiálu vyplývá, že neexistuje legislativní norma, která by říkala, že je nutnost ve stanicích metra vybudovat veřejné toalety. Dopravní podnik hl. m. Prahy má svoji činnost vymezenou smlouvou s hl. m. Prahou. Osobně si myslím, že ke komfortu cestujících by bylo dobré tyto záležitosti vyřešit.

**Diskuse:**

Radní Ing. Pařízek: Materiál nyní vidím poprvé, seznámím se s ním a prodiskutuji problematiku s ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Mgr. Mlejnský: Apeluji na to, aby v rámci vztahu hl. m. Praha a Dopravní podnik hl. m. Prahy byla tato problematika jasně vydefinována.

Hána: Předpokládám, že pan starosta by byl rád, kdyby z dnešního jednání byl nějaký výstup ve smyslu, že výbor žádá Radu HMP o vyřešení provozování veřejných toalet ve stanicích metra. Bylo by dobré, aby výbor dostával nějakou průběžnou informaci.

Ing. Štěpán: Dopravní podnik hl. m. Prahy není jediným provozovatelem. Je v rámci PIDu nějak komplexně řešena tato problematika?

Pavel Procházka pověřený řízením ROPIDu: Koncepčně jsme se dané problematice nikdy nevěnovali.

Ing. Jaroslav Ďuriš, generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.: S panem starostou jsme se na nad tímto tématem sešli cca před třemi týdny. Dopravní podnik přislíbil, že bude participovat na provozu provizorních toalet ve stanici metra Opatov. Je připravena smlouva o odkupu zařízení tak, jak bylo domluveno. Nyní problematika vážne na smlouvě o pronájmu pozemku. Tato konkrétní problematika bude dořešena. Konceptně jsem se problematice začal věnovat po mém nástupu. Nyní je připraveno cca 25 těchto zařízení k rekonstrukci za pomoci financování fondů EU. Rekonstrukce jednoho sociálního zařízení odhadem vychází na více než 5 mil. Kč. Žádná platná legislativa však nenařizuje budovat tato sociální zařízení kromě stanic železničního typu.

Ing. Březina: Předpokládám, že v rámci proběhlé diskuse není třeba k tématu přijímat žádné usnesení s tím, že za nějaký čas se k dané problematice můžeme navrátit.

### **Bod 3: Vliv uzavření Smetanova nábřeží na okolní dopravu**

Ing. Březina: Téma jsem navrhl proto, abychom si vyhodnotili akci, kterou přijala minulá Rada HMP.

Ing. Ladislav Pivec pověřený řízením TSK hl. m. Prahy: Problematikou se zabýváme ve třech rovinách. Na předposlední stránce materiálu je vyhodnocení experimentu, který proběhl o několika sobotách během letošního podzimu v rámci akce Nábřeží žije. K dané problematice jsme v průběhu let vypracovali mnoho materiálů. Nedávné usnesení Rady HMP nám uložilo ve spolupráci s IPR zvážit možnost zavedení řady opatření v dopravě v souvislosti s otevřením tunelového komplexu Blanka. Jsme schopni dopravním značením nebo drobnými stavebními úpravami najít řešení, které by umožnilo zneprůjezdnit pro tranzitní dopravu Smetanovo nábřeží a oblast Malé Strany. Tím by v dané oblasti došlo k výraznějšímu zlepšení životního prostředí. Avšak musíme počítat s tím, že doprava nezmizí, ale pouze se přesune do jiné oblasti, což jsme viděli u letošního experimentu.

### **Diskuse:**

Ing. Březina: Domnívám se, že návazná opatření ke zprovoznění tunelového komplexu Blanka by měl projednávat nejen náš výbor, ale i Zastupitelstvo HMP. V sobotu, když bylo uzavřeno Smetanovo nábřeží, jsem si danou oblast projel a i prošel. V ulici Karmelitské byla dopravní situace mnohem horší než ve všední den.

Ing. Štěpán: Domnívám se, že daná opatření by měla být projednána s občany, kterých se tato opatření týkají. Mám negativní ohlasy na akci z Malé Strany i ze Starého Města. Občané přivítají zlepšení životního prostředí, ale na druhou stranu potřebují pro sebe zachovat dopravní obslužnost.

Vít Masare, o.s. AUTO\*MAT: Na přípravě projektu Nábřeží žije jsem se intenzivně podílel. Před dvěma dny jsme Vám zaslali komplexní výstup z našich analýz a ze zkušeností z akce Nábřeží žije.

JUDr. Ludvík: Mám dotaz na AUTO\*MAT. Nebádali jste nad tím, že by nábřeží bylo pouze jednosměrné?

Tomáš Ctibor pověřený řízením Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy: Řešení musí být koncepční. To co probíhalo na podzim byla pouze zkouška, jejímž účelem bylo zjistit dopady na dopravu v dané oblasti.

Ing. Pavel Vlach, provozně technický náměstek Nemocnice Milosrdných sester sv. Karla Boromejského: V materiálu je sice uvedeno, že obslužnost naší nemocnice je zajištěna, ale máme obavu z možných ekonomických dopadů na naši činnost.

Ing. Šenarová, předsedkyně o.s. Za naši budoucnost: Souhlasím s tím, že řešení by mělo být koncepční.

Nám. Ing. Nouza: Věřím, že tato akce nastartovala určitou debatu. Nikdy jsme neuvažovali o úplném uzavření Smetanova nábřeží a Malé Strany, pouze zvažujeme formy zneprůjezdnění pro tranzitní dopravu.

Hána: Přimlouval bych se za kvalitně připravené systémové řešení této problematiky.

Procházka: Z pohledu veřejné dopravy bych chtěl upozornit na skutečnost, že přes Smetanovo nábřeží a Malou Stranu procházejí stěžejní tramvajové tratě, kde tramvajová doprava získává největší zpoždění v celé tramvajové síti na území hl. m. Prahy. U Smetanova nábřeží bych byl rád, kdyby byla zvážena možnost zřízení tramvajové zastávky Karlovy lázně ve směru na sever, protože dostupnost daného území je velmi omezená. Zastávka u Národního divadla a Staroměstská jsou od sebe velmi vzdáleny.

Vít Masare: Nad jednosměrností jsme se zamýšleli, ale není vhodná pro obyvatele žijící v dané oblasti.

Ing. Pivec: Domnívám se, že jsme se vzájemně shodli na tom, že řešení by mělo být koncepční. Tedy, že je třeba vymyslet soubor opatření vztahených k otevření části městského okruhu.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP žádá Radu HMP o předložení koncepčních opatření v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka a dále žádá, aby Rada HMP do té doby nepřijímala žádná ad hoc řešení dopravních opatření v centru města.

**Hlasování:** pro: 5            proti: 0            zdržel se: 3

**Usnesení nebylo schváleno.**

**Bod 4:** Materiály připravované do ZHMP

Ing. Březina: Je zde pouze jediný materiál (Z - 2255), ale chci konstatovat, že Rada HMP tento materiál předložila pouze jako informaci. Proto se táži, zda výbor chce tento materiál projednávat. Konstatuji, že ne.

**Bod 5:** Různé

Ing. Zděradíčka, vedoucí kanceláře INFR: Chtěl bych informovat, že se konalo veřejné projednání zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Dále bude následovat vyhodnocení připomínek a závěrečné připomínkové kolo s dotčenými orgány státní správy.

Ing. Březina: V podkladech jste i obdrželi návrh termínů jednání výboru na 1. pololetí roku 2014. Termíny jsou navrženy vždy den před jednáním Zastupitelstva HMP a jsou následující:

Středa 22. 1. 2014 od 14.00 hodin v zasedací místnosti Nové Rady  
Středa 26. 2. 2014 od 14.00 hodin v zasedací místnosti Nové Rady  
Středa 26. 3. 2014 od 14.00 hodin v zasedací místnosti Nové Rady  
Středa 23. 4. 2014 od 14.00 hodin v zasedací místnosti Nové Rady  
Středa 28. 5. 2014 od 14.00 hodin v zasedací místnosti Nové Rady  
Středa 18. 6. 2014 od 14.00 hodin v zasedací místnosti Nové Rady

**Hlasování:** pro: 6          proti: 0          zdržel se: 0

**Termíny jednání výboru na 1. pololetí 2014 byly schváleny.**

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 16.04 hodin a trvalo 124 minut.

Ing. Karel Březina  
předseda výboru pro dopravu

Ing. Michal Štěpán  
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek  
tajemník