

P Ř E H L E D

návrhů, připomínek a podnětů občanů hl. m. Prahy přednesených na 21. zasedání ZHMP dne 12. 11. 2020

Termín vyřízení: - návrhů, připomínek a podnětů občanů hl. m. Prahy
přednesených na 21. ZHMP dne 12. 11. 2020
12. 12. 2020

Ú S T N Í

INT. č. 21/1 – Ing. Vít Janoušek

– interpelace směřovala na I. náměstka primátora Hlaváčka

ve věci

- zástavby Pankrácké pláně

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Hlaváček**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Nám. Hlaváček: Máme nyní interpelace občanů, protože je na mě, tak bych předal řízení panu primátorovi. A prosím pana kolegu Vítka Janouška, který má první interpelaci.

P. Janoušek: Mohu-li začít? Nevím, jestli se slyšíme, dobrý den, dámy a pánové, já jsem tady dneska s pokračováním interpelace ve věci Pankrácké pláně. Rád bych poděkoval panu náměstkovi Hlaváčkovvi za odpověď, kterou jsem dostal. A v této odpovědi jsem se dozvěděl, že Praha v tuto chvíli přemýšlí o tom, jestli by pro území Pankrácké pláně bylo lépe použít studii urbanistickou, anebo územní.

Já bych byl velmi rád, kdybychom se domluvili na pojmech, které budeme používat, a abychom se spolu sjednotili s panem náměstkem Hlaváčkem na jakémkoli výkladu, kterému budeme rozumět. Územní studie v nejstručnější podobě je v podstatě bývalá studie viditelnosti. A Residence Park Kavčí hory tuto územní studii již má.

Určitě si nepředstavujeme, že by tou novou územní studií nové podoby Residence Park Kavčí hory bylo naplněno to, o co žádáme. To znamená, aby byly posouzeny vlivy dopravy, změn životního prostředí a důsledku výstavby 40 objektů na Pankrácké pláni.

Byl bych rád, kdybychom se shodli na tom, jaký výklad toho pojmu budeme používat. Velmi rád bych se zeptal v tomto případě, jaká jsou kritéria volby? Jestli bude zvoleno to, anebo to? Co jsou ta kritéria? Jestli to tedy bude porovnání s výkladem podle stavebního zákona, nebo podle Ústavu územního rozvoje, nebo podle výkladu ministerstva pro místní rozvoj, nebo výkladu podle pražských stavebních předpisů. Abychom se aspoň v těch pojmech, pokud možno, sjednotili před nějakou diskuzí.

A dále bych se rád zeptal, jaké jsou cíle zástavby Pankrácké pláně, z čeho jak jsou odvozeny, jaké jsou tedy měřitelné cíle a také limity. A rád bych se domluvil na tom, jestli bychom si mohli společně zpracovat svodku. To znamená, abychom si společně řekli, co jsou silné a slabé stránky současné zástavby na Pankráci a jaké jsou příležitosti, ale také rizika a hrozby. Děkuji.

Nám. Hlaváček: Děkuji kolegovi Vítkovi Janouškovi za dotaz. Já už jsem vlastně na ten dotaz minule písemně odpovídal v tom smyslu, že ta debata o charakteru toho materiálu probíhá. Zároveň v tuto chvíli se dokončují jednání s ministerstvem kultury, která jsou převážně o výškách na principu Metropolitního plánu v oblasti Pankrácké pláň. A jistě budeme pana kolegu Janouška i veřejnost v budoucnu informovat o tom, jakou formu materiálu jsme nakonec vybrali.

Zároveň bych chtěl, podobně jako jsem říkal minule, upozornit na stav toho takzvaného Pentagonu na Pankráci, který byl v poměrně nedávné době zahuštěn. Nechci tady hovořit jako architekt v tuto chvíli, protože jsem dočasně politik, ale z mého pohledu zástavbou, jejíž jediná kladná vlastnost, kterou má, je, že není výšková.

Jinak nevytvořila vůbec žádný veřejný prostor, vůbec žádnou další kvalitu. A v podstatě neumožňuje v tuto chvíli na příštích třicet, čtyřicet, možná padesát let to území dále vyvíjet. Čili ten prostor vlastního Pentagonu je dnes v podstatě zastavěn. A jistě je vhodné zpracovat nějaký širší materiál, který zabere větší území. Souhlasím, že takový materiál má mít dopravní studii atd.

Ale z hlediska toho, co se dneska v Praze odehrává, kde jsou zásadní přestavbová území, která mají potenciál doplnit obrovský deficit bytů, především pro mladší generaci, Pankrácká pláň tímto přestavbovým, ani rozvojovým územím není. A je v podstatě sledována především ve vztahu k ochraně Panoramatu a ve vztahu k UNESCO. A nepřináší v kategorii dostupné bydlení, ani v žádné další kategorii žádný potenciál. To je zhruba za mě.

P. Janoušek: Mohu doplňující otázku?

Nám. Hlaváček: Samozřejmě.

P. Janoušek: Doplňující otázka. Jistě je vám známo, že Pentagon už je téměř zastavěn, tam už prakticky není volné místo, kde by se dalo stavět. Takže rozvojové území již bylo zaplněno.

Já bych se nicméně rád zeptal na to, jestli víte, že na Praze 4 z iniciativy se přikročilo ze strany komise Místní agendy 21 k přípravě řekněme prvků strategického plánu Prahy 4. A zároveň, že byly zpracovány poměrně rozsáhlé sociologické výzkumy profesionální firmou Dialog Architekti, co se týká lokalit. Mj. jedna z nich je Pankrác. Tak bych se rád zeptal, jestli ta data budou nějak využita. Děkuji.

Nám. Hlaváček: Samozřejmě. Vítku, to, co jste říkal, že ta pláň, nebo ten Pentagon je zastavěný, to je to, co jsem říkal. Město nemá prostředky, aby vytvářelo další a další dokumenty v místech, kde se v podstatě nedá stavět. My musíme řešit území, kde je potenciál, území brownfieldů, území, kde je potřeba věci koordinovat, hledat shodu s městskými částmi. A vynakládáme na to obrovskou energii.

A jakoukoli iniciativu městských částí ve vztahu ke strategiím samozřejmě vítáme. Tak jenom prosím, abyste to vzal na vědomí. Skutečně hlavním problémem Prahy není Pentagon a Pankrácká pláň.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 21/2 – Mojmír Mikuláš

– interpelace směřovala na náměstka primátora Scheinherra

ve věci

- zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pruzích

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Scheinherr**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Další interpelace je od pana Mojmíra Mikuláše, spolek Jedeme autem, který interpeluje pana náměstka Scheinherra. „Zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pruzích“. Tak prosím, 3 minuty.

P. Mikuláš: Dobrý den, zopakují, co už řekl pan primátor. Mé jméno je Mojmír Mikuláš, zastupuji tady spolek Jedeme autem, který je hlasem normálních řidičů. A dovolil jsem si interpelovat pana náměstka Scheinherra ve věci zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pruzích.

Já jsem tady sledoval dopolední debatu, takže vím, že tady už to téma rezonovalo, že se nakonec podařilo ten bod zařadit i na program. Což jsem velmi rád. Nicméně když jsem se přihlašoval k interpelaci, tak jsem to nevěděl, takže využiji svého práva a promluvím.

Já myslím, že vůbec ten záměr tohoto opatření vznikl dost utajeně. My se o dopravu dost zajímáme, a i my jsme to objevili na poslední chvíli. Stačili jsme ten předmětný návrh opatření připomínkovat. Naše připomínky byly vypořádány ve smyslu toho, že na ně bylo reagováno, ale nebyly vypořádány ve smyslu věcném. Prakticky veškeré odpovědi jsou pouze v duchu „preferujeme MHD a cyklisty a vy si s tím nějak poradte“. Ale to není určitě odpověď, která by nás v tomhle uspokojovala.

My jsme k tomu meriovali zejména 3 body – návrh, nedostatečné zdůvodnění, veřejná správa není oprávněna vytvářet omezení svévolně. A tomuto opatření zoufale chybí nějaký princip proporcionality.

Já myslím, že původním záměrem, když vznikly tyhle vyhrazené jízdní pruhy, byla preference MHD v čase dopravních špiček. Já myslím, že na to si všichni už zvykli, akceptují to, má to logiku, je to hromadná doprava a je potřeba dodržovat jízdní řády. Ale ježišmarjá, proč by tam nemohly ty silnice mimo špičku, večer, o víkendech normálně využívat všichni účastníci? To přece nemá žádnou logiku.

Nevím, jestli jde jenom o lepší vymahatelnost toho práva, o nějaký potenciální příjem z pokut? Opravdu mám dojem, že když tohle opatření vejde v platnost, tak je to přesně to opatření, kdy si 99 % občanů řekne: „Kterej blbec tohle vymyslel?“

A na to bych se právě chtěl zeptat vás, pane náměstku Scheinherre, jestli byste mi mohl říct opravdu, kdo tohle vymyslel a proč? A jestli vy sám osobně jste přesvědčen o nezbytnosti a účelovosti tohoto opatření, protože to je nezbytná podmínka pro zavedení nějakého dopravního značení. A jestli si myslíte, že tímto způsobem má být MHD, cyklisté, ale také taxi doprava preferována.

Prim. Hřib: Děkuji, jedná se o interpelaci na pana náměstka Scheinherra. Ten chce odpovědět rovnou, na odpověď má 5 minut.

Nám. Scheinherr: Dobrý den, děkuji za ten dotaz. Kdo to vymyslel? Vymyslel to Dopravní podnik, který za to začal bojovat v roce 1995. Pak za to začal bojovat regionální organizátor pražské integrované dopravy. A nyní to opatření vešlo v platnost, nebo bylo už

vydání státní správou na žádost TSK, která právě ve spolupráci s ROPIDEM tu žádost připravila.

Je to opatření, které vede k preferenci nejen MHD, ale co jste nezmněl, tak také integrovaného záchranného systému. Hasičů, záchranek atd., kteří mají samozřejmě tento prostor také vymezen, který jim velice zjednodušuje průjezd ulicemi.

A co se týká přehlednosti, tak dneska platí v Praze asi 40 % z těch jízdnic pruhů na výjimky. Naopak pro řidiče a z hlediska pravidel silničního provozu je lepší, když je výjimka co nejméně a platí jasná, přehledná a stabilní pravidla. A ty vedou k tomu, že řidiči jsou méně pokutováni.

Spousta řidičů je dnes pokutováno a říkají, že to nevěděli, že zrovna v tomhle čase je vyhrazený jízdní pruh platný. A tímto to bude i pro ně přehledné. Ale především to pomůže ke stabilitě a preferenci městské hromadné dopravy. A automobilové dopravě to neuškodí, protože mimo dopravní špičky, když tam projedou automobily v dopravní špičce, tak mimo dopravní špičky, když se sníží třeba v noci doprava desetkrát, tak jim to problémy nezpůsobí.

A možná jsou zde z těch 100 vyhrazených jízdnic pruhů možné výjimky u jednoho, dvou, tří, kde jsou nějaké mimořádné podmínky. Ale ne rozhodně u 40 %. A já jsem samozřejmě v tomto otevřen k diskusi, ale já jsem si dnes pročítal vaše připomínky k tomu a myslím si, že státní správa vám dostatečně zodpověděla, že jedná v souladu s českými státními normami i se strategickými dokumenty, co jsou zde přijaté. Takže děkuji.

Prim. Hřib: Děkuji, nyní je tedy prostor pro doplňující otázku v délce jedné minuty.

P. Mikuláš: Děkuji, já už asi nebudu končit otázkou, já myslím, že to téma tady bude důkladně probráno. A já to budu sledovat online, protože nevím, kdy na to přijde řada. Jediné, s čím bych asi souhlasil, je potřeba možná nějaké jednotnosti toho značení. Aby to nebylo všude jinak, s tím bych souhlasil, ale pro mě jako jednotnosti s tím časovým omezením.

A ještě jeden faktor bych jenom snad zmínil. Že mi přijde, že vaše koalice tady preferuje veškerý zelený pohled na svět. Jsem přesvědčen o tom, že tímhle opatřením tam ta auta budou trávit delší dobu, budou vypouštět více exhalací, že to vlastně jde i proti tomuto vašemu principu. Děkuji.

Prim. Hřib: Děkuji, prostor pro odpověď v délce 2 minuty.

Nám. Scheinherr: Já děkuji moc, protože vy jste si vlastně sám odpověděl. Napříč Evropou tak vyhrazené jízdní pruhy fungují celodenně, celotýdenně. A pouze zde je takový výjimečný případ, že zde 40 % jízdnic pruhů má nějaké výjimky. Naopak my to chceme sjednotit i v rámci celoevropských pravidel.

A rozhodně si myslím, že neděláme jenom věci pro MHD. Já dělám spoustu věcí i v rámci městského pražského okruhu a bojuji za automobily, za rozšíření Jižní spojky atd. Tam, kde je to potřeba, tam dávám prostor automobilům, ale uvnitř města musí být preference MHD.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 21/3 – Matěj Michalk Žaloudek

– interpelace směřovala **na náměstka primátora Scheinherra**

ve věci

- dopravy v hl. m. Praze v dobách pandemické, ekonomické a klimatické krize

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Hlaváček**

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Scheinherr**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Nyní tedy další interpelace. Jedná se o pana Matěje Michalka Žaloudka. Je z Prahy 3, předseda výboru pro územní rozvoj interpeluje pana náměstka Scheinherra. Prosím o interpelaci v délce 3 minut.

P. Žaloudek: Děkuji za slovo, vážený pane primátore, vážení radní, vážení náměstci. Já tady nejsem teď zrovna jako předseda výboru za Prahu 3, jenom jsem to poslal z pracovního e-mailu, tak to prosím tak ani neberte.

Já jsem chtěl interpelovat pana náměstka Scheinherra. A to proto, že už během pandemie covid, která byla v březnu na jaře a v dubnu a květnu, jsme sledovali spoustu evropských měst, ve kterých se využily prázdné ulice k tomu, a by se přemýšlelo nad tím, jak má vypadat uliční prostranství. My jsme celkem žárlivě koukali na to, co s tím různá města nejen v Evropě, ale i v Americe a často i v Asii byly schopná vymyslet. A aplikovala opatření, o kterých už dávno všichni víme, že z hlediska budoucího rozvoje měst jako takových jsou potřeba.

A v Praze se obávám, že jsme zatím ničeho takového svědky nebyli. Do toho vstupuje druhá pandemie covid, která už teď definitivně ohrožuje ekonomiku Dopravního podniku jako takovou a vůbec poptávku po veřejné dopravě. A myslím, že je namístě, abychom se ptali po tom, jak má vypadat doprava v budoucnu v Praze. A abychom předcházeli tomu, že následky jednak ekonomické, jednak pandemické, jednak i klimatické krize nás dovedou k tomu, že lidé budou odcházet z MHD a budou houfně přecházet do aut. A ovzduší v Praze se bude ještě zhoršovat, což bude všechna onemocnění, která jsou založena na selhání plic, samozřejmě ještě o to více zhoršovat, než se tomu tak dělo už před pandemií.

Tak já jsem chtěl ocenit to, že v Praze vznikají cykloopatření, není jich zrovna málo ve srovnání s minulými lety. Což si myslím, že je určitě pozitivní trend. Ale myslím, že když se podíváme okolo nás, tak vidíme, že mnohde jinde, vlastně ve většině západních měst je ten trend mnohem rychlejší.

Tak jsem se chtěl zeptat konkrétně na tři věci, které s tím podle mě souvisí. Myslím, že je velmi špatný symbol ta debata, kterou jsme si odehráli v létě o zdražování jízdného. Chtěl jsem se zeptat, jestli už máte jasno. Jestli opravdu plánujete v příštích letech každý rok zvyšovat o 365 Kč jízdné za MHD. Protože to si myslím, že to je jeden z nejhorších symbolů, který tímhle můžete Pražanům vysílat. Případně, pokud ještě jasno nemáte, tak kdy se tahle debata povede a s kým.

Pak jsem se chtěl zeptat, jestli už je nějaký posun ohledně usnesení č. 1311, které bylo letos v červnu přijato na Radě HMP, které vás vlastně zaúkolovalo, abyste připravili strategii, která se týká zejména parkování na území hlavního města Prahy. Konkrétně hned 1. věta té rešerše říká, že je dobré upravit cenu parkovného tak, aby motivovalo lidi k tomu, aby parkovali mimo uliční prostranství.

Tak jsem se chtěl zeptat, jak daleko jsou výsledky této práce. Protože jsem zaregistroval, že například pan zastupitel Pospíšil to interpretoval potom v televizi celkem jinak, než já si to usnesení vykládám.

A pak jsem se chtěl zeptat, kdy začne debata o nových pražských stavebních předpisech, konkrétně o povinnosti developerů zajistit minimální počet parkovacího stání. Který také stojí za tím, že jsme vystaveni tomu, že spousta stavebníků, kteří ani třeba nechťejí, tak jsou nuceni stavět parkovací kapacity pro auta, která třeba ani nebudou využívána.

Tak to jsou tři konkrétní dotazy. Ten první prosím berte jako obecný, proč se v Praze nedaří takové změny jako ve všech vyspělých městech na západ od nás. (*Potlesk.*)

Prim. Hřib: Děkuji, pan náměstek bude odpovídat rovnou, odpověď v délce 5 minut.

Nám. Scheinherr: Tak děkuji. Já děkuji za tu podporu. Vnímám, že v některých městech se podařilo mnohem více. Ale u nás si myslím, že se podařila spousta věcí, které pomáhají bezpečnosti především pěších a preferenci MHD.

Co bych chtěl zmínit na začátek, tak možná, pokud se cítíte, že toho nebylo uděláno dost, tak přijďte s návrhem z vaší městské části, ať to máte odsouhlasené a já to rád budu realizovat, určitě budete mít moji podporu.

Co se týká vašich otázek, myslím si, že teď není doba pro to, abychom diskutovali o nějakém zdražení. Ať už MHD či parkovného, vzhledem k tomu, v jaké situaci se spousta lidí nyní ocitne. Spoustu lidí přišlo o práci, živnostníci přišli o výdělek, lidi přišli o přivýdělek atd. Myslím si, že teď není vhodné o tom jednat nebo to schvalovat.

Takže to je za mě. A novelizace pražských stavebních předpisů se připravuje. Myslím si, že je připravována, ale o tom ví více kolega Hlaváček. Díky.

Prim. Hřib: Děkuji, je prostor pro doplňující otázku v délce jedné minuty.

P. Žaloudek: Já nemám doplňující dotaz, jenom u těch PSP, my jsme byli na minulých Zastupitelstvech vyzváni k tomu, abychom se toho účastnili. Tak proto ta moje otázka. Rádi se toho procesu účastnit budeme.

Nám. Hlaváček: Děkuji, Matěji za nabídku, já jenom doplňuji, že mnohem vážnější téma, za které teď pracujeme, je zrušení pražských stavebních předpisů, které překrývají naši agendu. Jsou pro nás teď, popravdě řečeno, mnohem důležitější. Máme dílčí úspěchy, ale vůbec nic se nedá zaručit. Každopádně pan kolega Kamil Kubiš z IPRu má nachystaný materiál. Chystá i tu pracovní skupinu, jenom pravděpodobnost, že ty předpisy jako celek budou zrušeny, jsou věc stále vysoká.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 21/4 – Tomáš Hnyk

– interpelace směřovala na náměstka primátora Scheinherra

ve věci

- kvality ovzduší v hl. m. Praze a regulace automobilové dopravy

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Hlaváček**

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Scheinherr**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Nyní další interpelace, která je od pana Tomáše Hnyka, který interpeluje pana náměstka Scheinherra. Prosím, interpelace v délce 3 minut.

P. Hnyk: Dobrý den, vážený primátore, vážení radní a zastupitelé.

Já trochu navážu na předřečníky. Jednak bych vám rád poděkoval za tu snahu s těmi pruhy. Oproti svému předřečníkovi já to používám na kole a často mě tam auta ohrožují, když tam nemají co dělat. Tak já myslím, že když se to sjednotí, tak to bude moc dobře, protože tam se občas prohánějí úplně neskutečnou rychlostí.

Ale já bych rád navázal na Matěje, co tady říkal. Nevím, jestli jste zaznamenali zprávu o tom, že v Praze znečištěné ovzduší zhoršuje úmrtnost na covid. A všichni víme, že znečištěné ovzduší v Praze je následkem zejména automobilové dopravy.

Samozřejmě na tom mají největší podíl viny předchozí radní, kteří nedělali nic s přebujelou automobilovou v Praze. Já věřím, že vy se také snažíte, ale rád bych vás požádal, abyste se snažili víc. Víme všichni, že před pár lety v minulém funkčním období tady byla studie pana Ghella(?) na transformaci magistrály. Padá na ni prach, měly se vypracovávat nějaké mikrosimulace. Já nevím, jestli se to stalo nebo ne, ale zajímalo by mě, kdy se stane něco s magistrálou? Kdy tento vřed z města zmizí.

Také by mě zajímalo, co děláte pro přijetí mýta, které by také omezilo automobilovou dopravu a přineslo by nějaké zdroje do pražské pokladny. Pokud vím, je potřeba změnit zákon o silničním provozu. Je to jedna věta, která by dala pravomoci městům to mýto zavádět, tak by mě zajímalo, jestli pracujete na přípravě této novelizace, abyste se ji pokusili ve sněmovně protlačit. Praha má zákonodárnou iniciativu.

A rád bych řekl, že to, kolik aut ve městě je, to není nějaká přírodní danost. To je přece politické rozhodnutí, za které jsme my všichni zodpovědní. Tak bych vás rád vyzval, ať učiníte rozhodnutí, abychom se tady všichni přestali dusit.

A pak mám pár jednotlivostí ještě k panu Hlaváčkovi a k té pracovní skupině. Vy jste tady v září Vítkovi Masaremu nabídl, ať mu pošleme nominace, tak my jsme ty nominace poslali. Nominovali jsme i tady Matěje, tak bychom byli rádi, abyste nám na ten e-mail odpověděl. Posílali jsme vám to 21. října.

Pak dále už dlouho je odkládaná debata o letišti, o tom, zda je potřeba ho rozšiřovat, nebo ne. Měla být původně v lednu 2020, tak už máme skoro konec roku, stále se neuskutečnila, tak by mě zajímalo, kdy bude.

Pak tu máme také klimatickou komisi pod vedením Martina Bursíka, ta už myslím existuje snad i rok, nebo už docela dlouho, a výstupy jsme zatím neviděli. Tak by mě zajímalo, kdy budou. Děkuji.

Prim. Hřib: Děkuji za dodržení časového limitu. Nyní pan náměstek odpoví.

Nám. Scheinherr: Tak já děkuji za tu podporu i za ty argumenty. Já jsem tu zprávu ohledně znečištění ovzduší zaznamenal. Možná i pro kolegy i pro občany, kteří poslouchají, informoval dokonce o tom i pan europoslanec Luděk Niedermayer. Až 29 % úmrtí v České republice na covid je ze silného znečištění ovzduší. Ti lidi by nezemřeli, kdyby tu nebylo tak silné znečištění ovzduší.

Je to oficiální zpráva ze studie Cardiovascular Research, takže určitě toto bereme v patrnost, proto se i snažíme podporovat pěší MHD a dávat jim co největší a nejbezpečnější prostor. Obzvláště také proto, že lidé v seniorním věku z většiny využívají MHD, pěší dopravu, nepoužívají automobilovou dopravu, nebo nemají ty prostředky, aby ji používali. Taktéž děti, studenti atd. do 18 let nemohou, proto musíme věnovat prostor těmto nejohroženější části společnosti a jejich dopravě po městě.

Co se týká mýta. Mýto začal připravovat už Pavel Bém, pak se to bohužel přestalo dělat. Až s projektem městského okruhu a jeho dostavby byla vznesena tato podmínka ze strany ministerstva životního prostředí. My s kolegou Hlubučkem jsme připravili aktualizaci té 10 let staré studie a nyní na jejím základě budeme připravovat podnět pro legislativní změny, aby mýto bylo pro města umožněno.

Prim. Hřib: Děkuji. Prostor pro doplňující otázku v délce jedné minuty.

P. Hnyk: Mě by ještě zajímala ta magistrála a debata o letišti, jestli někdy bude? To je také ve vaší kompetenci myslím. Ale i tak, co se týče magistrály, tak jestli máte nějaké plány. Ta studie od pana Ghella(?) tady je, já myslím, že byla docela dobrá, tak se k ní stačí jenom vrátit. Že není potřeba využívat nové studie, stačí naplňovat to, co máme.

Nám. Scheinherr: Já si myslím, že na magistrále probíhají dílčí změny. Například jsme udělali chodníček z Vinohradské k Hlavnímu nádraží, na který se čekalo asi 15 let. Městská část o něj dlouho usilovala, až my jsme ho realizovali atd. Dílčích změn proběhlo spousty. Magistrála je dopravní tepna, dopravní tepnou zůstane, a to je zkrátka fakt. A tyto dílčí změny pomáhají.

Co se týká letiště, to je otázka spíše na územní rozvoj a územní plánování. Já mám na starosti městskou dopravu.

Prim. Hřib: Ano, ještě pan náměstek Hlaváček doplní odpověď.

Nám. Hlaváček: Já bych jenom ještě doplnil, že to, co říkal Adam, že některé dílčí úpravy, které vycházejí ze všech možných studií, kterých je víc, byly realizovány. Nyní na podzim byl takový úvodní workshop nebo seminář k magistrále v poměrně složitých podmínkách v této situaci. Určitě budeme pokračovat někdy v lednu. Doufám, že pokud možno z očí do očí, protože by to bylo mnohem vhodnější, i včetně veřejnosti.

A ještě jsem chtěl doplnit, že probíhá poměrně ambiciózní projekt SŽ, Správy železnic, na rekonstrukci střechy Hlavního nádraží, jehož součástí je projekt přechodu a chodníku před Fantovou budovou. A my na to navazujeme snahou společně s Prahou 1 udělat soutěžní dialog na ten tzv. „Sharewood“, který se toho týká. Tak, aby došlo k rehabilitaci i toho parku. A je tam téma tramvaje, které je v tuto chvíli v úrovni změny územního plánu. Tramvaje, která spojuje Vinohradskou, horní část Václavského náměstí a Opletalovu ulici.

Čili těch věcí probíhá hodně, jenom ke škodě trvají velmi dlouho a jsou provázány složitými debatami napříč všemi aktéry. Téma třeba té střechy už jsem sám třikrát za posledních půl roku moderoval, a ty posuny jsou vždy velmi malé. Tam se významná část toho parkoviště nahrazuje zelení, doplňuje se tam přechod, ruší se rampy a je tam spousta témat ve prospěch obytnějšího města.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 21/15– Ing. Vít Janoušek

– interpelace směřovala **na I. náměstka primátora Hlaváčka**

ve věci

- pravidel kontribucí developerů

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Hlaváček**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Tak nyní je tady další interpelace, pan Vít Janoušek interpeluje pana náměstka Hlaváčka.

P. Janoušek: Děkuji. Já v podstatě neplánovaně navazuji na předřečníky, protože to, o čem teď budu hovořit, jsou pravidla kontribucí developerů, která mají stanovit povinnosti developerů, nebo respektive doporučení developerům, co by měli stavět a nějaká pravidla, která by měla být jednotná pro celou Prahu. To by mohl být třeba i ten počet parkovacích stání. Například.

Proto mě právě zajímá, když ať formou doporučení, nebo předpisu Prahy vznikne regulace. To znamená Regulatory Impact Assessment, to je vyhodnocení dopadu regulace. Ta forma té regulace nemusí mít nutně zákonnou formu. Může to být i podzákonná forma, vyhláška nebo třeba i doporučení.

Tak je potřeba zamyslet se nad tím, jaké dopady taková regulace bude mít. Já jsem dostal odpověď od pana náměstka Hlaváčka, že „ve věci připomínek k pravidlům kontribucí developerů bych vám rád sdělil, že se nejedná o legislativu, právní předpis, ale o doporučující metodiku. Logický postup tady byl dodržen“.

Omlouvám se, mně to nezní logicky. Mně ta logika toho druhého z té první věty nevyplývá. Takže opět bych se rád zeptal, jaké tedy jsou měřitelné cíle a limity tohoto doporučení těchto pravidel. Jaká je svodka a co jsou očekávané cíle.

Protože, prosím vás, vysvětlení, že poté, co Pankrác byla zastavěna, vás už nezajímá, tudíž se jí nehodláte věnovat a hodláte se zabývat pouze těmi lokalitami, které chcete zastavět, a zřejmě ta jediná jsou pro vás zajímavá, protože tam můžou pracovat developeři, tak máte možnost rozvíjet rozvojové plány, no tak, až tyhle lokality budou také zastavěné a budou tam navýšené hustoty autů, které se tam budou snažit dojet poměrně logicky, tak jim také řeknete, že už vás nezajímají a ať si dělají, co chtějí?

Tohle je přesně třeba příklad Rohanského mostu, jestli se nepletu. Tam proběhla výstavba, moderní, nová Central Groupu. A poté, co tam teď nastaly problémy s mostem, tak se lidi dozvěděli, že to nikoho nezajímá, že mají smůlu.

Takže bych se rád zeptal, jestli se Praha pohybuje po říditelné trajektorii. Jestli ví, odkud jde, kam jde a čeho chce dosáhnout? Protože obávám se, že některé aktivity působí přesně opačně. Například jsme si řekli, že omezíme počet územních řízení, a ony vzrostly. Řekli jsme si, že pozastavíme příjem nových žádostí, pokračuje to stále dál a ještě více.

Řekli jsme si, že vyčistíme žádosti o územní podněty o změny územního řízení do té doby, než bude Metropolitní plán. Kdy tedy bude? Máme nějaký jasný harmonogram? Jsou prováděny nějaké kontroly? Zabývá se někdo vyhodnocením tohoto procesu? Dlouho jsem neviděl nic takového.

Takže zpátky k tomu, co jsem říkal. Když hovoříme o pravidlech kontribucí developerů, která se budou týkat celého území hlavního města Prahy a hovoříme tam třeba o tom, jaké finanční požadavky budou, tak zcela logicky se tím dotýkáme práv a povinností vlastníků jednotlivých nemovitostí, která na těch územích leží. Tzn. že my ovlivníme cenu těch nemovitostí. A to už se týká Ústavní listiny práv a svobod.

A rovněž tak, pokud někde zvýšíme nebo snížíme kvalitu životního prostředí, opět se to týká práv chráněných Listinou ústavních práv a svobod. Proto se ptám, jakým způsobem bude tenhle proces řízen a jaké jsou plánované cíle. Děkuji, jdu si vypnout telefon. Už se vypnul sám.

Prim. Hřib: Děkuji.

Nám. Hlaváček: Děkuji, já odpovím na to hlavní téma, co jsou pravidla spoluúčasti investorů na výstavbě města. A vaše kritika v tom, že se to dotýká ústavních práv. Dovoluji si oponovat s tím, že navazujete na své předřečníky, protože předpokládám, že vzhledem k tomu, že jsou převážně sympatizanti nebo členy Strany zelených, že tento materiál v rozumné míře podporují.

A vlastní materiál je zpracován jako doporučující, pracuje na něm tým renomovaných právníků právě proto, abychom měli podklad pro jednání s investory a mohli stavět smysluplné město. Město, které má v sobě školy, školky, parky apod.

Je to vyvažování veřejných zájmů. Jsme v krizi dostupnosti bydlení, nechci tady vést dlouhé dilema, kdo je viníkem. Každopádně je zřejmé, že samospráva má koordinovat ty projekty proto, aby došla k nejlepšímu výsledku. Proto zpracovává tento materiál. Odvážím se tvrdit, že významnou měrou napříč vědomostem, znalostem a schopnostem městských částí, politických stran a překvapivě i investorů, kteří vnímají, že jsme v těžké situaci. A jestli to, Vítku, ještě nevíte, budeme ještě v horší situaci.

Prim. Hřib: Děkuji, nyní doplňující otázka.

P. Janoušek: Ano, doplňující otázka. V tuto chvíli probíhá aktualizace zásad územního rozvoje, územně analytických podkladů i pražských stavebních předpisů. Rád bych se zeptal, jestli tedy ta pravidla pro kontribuci developerů budou nějakým způsobem promítnuta do třeba koeficientů v územně analytických podkladech nebo do zásad územního rozvoje nebo do nějakých změn pražských stavebních předpisů. Anebo jak tedy budou fungovat, když to bude jenom doporučení, když mají být jednotná pro celou Prahu. Děkuji.

Nám. Hlaváček: Jsou to všechno různé materiály, které mají různé ideové překryvy, ale pravidla spoluúčasti investorů je samostatný doporučující materiál, který už v praxi používáme. Používají ho i městské části. Je to standard, západoevropský standard. A doufám, že jako vhodná rekonstrukce bude mít větší oporu ve stavebním zákoně, proto je dneska nastaven tak, jak je nastaven. A smyslem je vybudovat město pro lidi, obytné město nebo město krátkých vzdáleností. To je úplně jedno, jak to nazveme, ale doručit především mladší generaci dostatek bytů ve slušném prostředí.

Proto se všechny ty materiály zpracovávají. A tento nemůže, ani nemá mít žádný dopad do zásad územního rozvoje nebo do pražských stavebních předpisů nebo do jiných, protože je součástí něčeho, co bych nazval umění dohody. A to je něco, co je v tomto městě extrémně zanedbané. Děkuji.

Prim. Hřib: Děkuji.