

P Ř E H L E D
dotazů, připomínek a podnětů členů Zastupitelstva hl. m. Prahy
přednesených na 22. zasedání ZHMP dne 17. 12. 2020

Termín vyřízení: - dotaz , připomínek a podnětů členů ZHMP
přednesených na 22. ZHMP dne 17. 12. 2020
17. 1. 2021

Ú S T N Í

INT.- č. 22/1 – Tomáš Portlík

– interpelace směřovaná na primátora hl. m. Prahy

ve věci

- Libešského mostu

stenozáznam předán primátorovi hl. m. Prahy k písemné reakci – ve spolupráci s nám. Scheinherrem

Nám. Hlaváček: Prosím pana kolegu Tomáše Portlíka. A interpelovaným je pan primátor.

P. Portlík: Sekundu poprosím, pane předsedající, já mám totiž ty věci. Která z nich to byla? Omlouvám se za to.

Nám. Hlaváček: Tohle je interpelace Libešský most.

P. Portlík: Díky. Vážený pane primátore, na sociálních sítích jste gratuloval svému náměstkovi i pro oblast dopravy k úspěchu za vypsání veřejné zakázky na rekonstrukci Libešského mostu. Takže na základě čl. 27, bod 2 Jednacího řádu ZHMP vás žádám o písemnou odpověď na následující dotaci, žádosti a informace.

Projednala vámi vedení Rada HMP i z ekonomického a stavebního technického hlediska všechny možnosti, než přistoupila ke zrušení celého povodňového výbavního řízení na Libešský most? Zašlete mi prosím písemný rozpis nákladů na zmiňované povodňové řízení včetně počtu odpracovaných hodin příslušných pracovníků včetně vlastních organizací. Prosím také o zaslání písemných nákladů na odborné studie, zatěžkávací zkoušky a počty odpracovaných hodin příslušných pracovníků městských organizací spojených s rozhodováním o vypsání nového povodňového řízení. Prosím také o zaslání písemného rozboru nákladů na rekonstrukci Libešského mostu a zejména pak jasné zdůvodnění navýšené ceny oproti zrušenému povodňovému řízení, které bylo navýšeno o 1 miliardu Kč.

Váš náměstek pro dopravu v minulosti informoval na Zastupitelstvu o zcela jiných částkách a je proto možné, že bylo s tímto informacemi v nějaké meziase nakládáno. Proto si myslím, že je potřeba, abychom veřejnost neklamali PR výstupy, ale abychom znali skutečnou realitu.

Děkuji, jenom poprosím o písemnou odpověď z důvodů časové tísně.

Nám. Hlaváček: Děkuji.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MUDr. Zdeněk Hřib
Primátor hlavního města Prahy



MHMPXPFCQEV2

Praha 15. ledna 2021

Váš dopis ze dne: 17. 12. 2020

Č. j.: MHMP 56167/2021

Počet listů/příloh: 4/1

Vážený pane předsedo Portlíku,

v reakci na interpelaci INT.- č. 22/1 ze dne 17.12.2020 na Zastupitelstvu HMP ve věci Libeňského mostu Vám zasílám odpovědi na Vaše dotazy.

Předně je potřeba zdůraznit, že tato Rada HMP nerozhodla, zda má Libeňské soumostí projít rekonstrukcí či demolicí. Toto rozhodnutí učinilo již Zastupitelstvo HMP usnesením č. 14/5 ze dne 25. 2. 2016 k petici „za okamžité provedení lokálních oprav Libeňského mostu, které zamezí dalšímu chátrání mostu a jeho uzavření, vypracování projektu citlivé rekonstrukce mostu a zařazení těchto bodů na jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy“. Současná Rada HMP tedy postupuje pouze v souladu a v návaznosti na toto usnesení ze dne 25. 2. 2016, kdy bylo Zastupitelstvem HMP usnesení č. 14/5 rozhodnuto o zajištění opravy Libeňského mostu ve stávající šíři namísto jeho zbourání a rozšíření. Tímto rozhodnutím ZHMP došlo ke změně projektu v takové míře, která se neslučovala s původním projektem, na které bylo v té době vypsáno zadávací řízení.

Proto v návaznosti již současná Rada HMP usnesením č. 762 ze dne 29. 4. 2019 „ke zrušení zadávacích řízení vypsanych zadavatelem Technická správa komunikací hl. m. Prahy, příspěvková organizace, na zhotovitele akce "Libeňský most, č. akce 999984“ a "Libeňský most, Praha 7 a 8, č. akce 999984 - Správce stavby a koordinátor“ a k dalšímu postupu rekonstrukce Libeňského mostu“ rozhodl o zrušení zadávacích řízení a mimo jiné, o schválení zajištění realizace rekonstrukce Libeňského mostu V009.

V souladu s těmito usneseními zahájila Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen TSK) přípravu výběrového řízení metodou Design & Build na dodavatele rekonstrukce Libeňského mostu (projektu a realizace). V rámci vedené předběžné tržní konzultace s celkem 22 uchazeči zazněl požadavek některých z nich na provedení doplňujícího diagnostického průzkumu včetně statické a dynamické zkoušky mostů V009 a X656 (inundační most) v ul. Libeňský most. Tento průzkum TSK zadala a v průběhu března 2020 jej provedla společnost INSET s.r.o. Vyhodnocením zkoušek byla pověřena společnost Pragoprojekt, a.s. Výsledky měření vyvrátily přesvědčení části odborné veřejnosti o nezpůsobilém statickém stavu mostních oblouků. Společnost Pragoprojekt, a.s. v závěrečné zprávě konstatuje, že vzhledem k pozitivním výsledkům zatěžovací zkoušky mostu přes Vltavu, lze v jeho případě uvažovat o rekonstrukci mostu pouze formou výměny mostního svršku bez odtěžování přesypávky. Výjimkou je odstranění architektonicky bezcenných rámových konstrukcí včetně nasedlých rámových stojek na obloukových konstrukcích obou rekonstruovaných mostů V009 a X-656. Výše uvedené bylo následně potvrzeno výpočtem zatížitelnosti klenby 1 a 5 mostu V009 a výpočetním modelem zhotoveným na základě statické zatěžovací zkoušky mostu X656, která proběhla ve dnech 17. a 18. 7. 2020. Závěry z výpočtu i modelu jsou zpracované v expertní zprávě Kloknerova ústavu,

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Tel.: 236 003 400, kontaktní centrum: 12 444
E-mail: zdenek.hrib@praha.eu, IS DS: 48ia97h

ČVUT v Praze. Tyto výsledky a návrh dalšího postupu byl prezentován RHMP, Výboru pro dopravu ZHMP, tak ústně prostřednictvím náměstka primátora Ing. Adama Scheinherra během jednání ZHMP.

K Vašemu dotazu ohledně rozboru nákladů. Jak již byl informován Výbor pro dopravu ZHMP, tak ústně prostřednictvím náměstka primátora Ing. Adama Scheinherra během jednání ZHMP, na základě odborného odhadu je cena za rekonstrukci soumostí Libeňský most podle předložené varianty a studie 1 967 mil. Kč. Původní projekt rekonstrukce soumostí Libeňský most dle cenové úrovně roku 2006 vycházel na 1,646 mld. Kč, po odborném přepočtení na cenovou úroveň roku 2020 vychází původní projekt na 2,109 mld. Kč. Současný projekt je tedy odborně posouzen o 142 mil. Kč levněji než původní projekt z r. 2006 (přepočteno v cenách r. 2020). Nedošlo tedy k navýšení celkových nákladů, protože tyto koordinované akce by taktéž musely být realizovány a pokud by nebyly součástí tohoto projektu, byly by realizovány separátními investičními akcemi. Oproti původnímu záměru tedy naopak dochází ke snížení odhadu celkových nákladů při zahrnutí všech plánovaných akcí v daném místě.

Z důvodu koordinace, časové úspory a snížení negativních vlivů na okolí během výstavby jsou ve schváleném návrhu rekonstrukce Libeňského soumostí jsou zapracovány nad rámec původní varianty z roku 2006: protipovodňová opatření (190 mil. Kč), podmiňující stavby – retenční nádrže a proplachovací kanál ad. (190 mil. Kč), vybudování bezmotorové vazby v průběhu výstavby (75 mil. Kč) dále soubor projektových prací a investiční činnosti a vedlejší rozpočtové náklady (428 mil. Kč), tj. v součtu 883 mil. Kč.

Pražská protipovodňová ochrana je navržena na kulminační průtok povodně 8/2002, který je 5160 m³/s. Průtok Q500 je v Praze 5530 m³/s a používá se jako extrémní povodeň podle metodiky pro tvorbu map povodňového nebezpečí a povodňových rizik dle Směrnice o zvládnutí povodňových rizik 2007/60/ES. Mapy rizik by měly být pravidelně aktualizovány, první cyklus proběhl v roce 2013, druhý právě probíhá a měl by být dokončen do konce roku 2020. Metodika pro tvorbu map rizik je základem metodiky pro stanovování záplavových území a aktivní zóny záplavových území, pro které se tudíž Q500 používá také. Q500 protipovodňovou ochranu Karlína překoná a rozšířená prostupnost území zachováním stávajícího inundačního mostu X656 a vybudováním jeho nových předpolí umožní lepší průchod povodňové vlny Q500 a více.

Podmiňující stavby:

Jedná se o výstavbu proplachovacího kanálu, retenční nádrže a rekonstrukci OK23E.

Bezmotorové vazby v průběhu výstavby:

Jedná se o zachování pěší a cyklistické prostupnosti mezi Holešovicemi a Libní (taktéž v rámci celoměstsky významné cyklotrasy A2) v průběhu výstavby. Na pěší propojení budou navázány spoje MHD. Rozsah navržených bezmotorových vazeb vyplyne až z vybrané konkrétní nabídky, z důvodu rozpočtové omezenosti počítáme s navrženou rozpočtovou rezervou.

Odhadovaný rozpočet celkové rekonstrukce a výstavby soumostí Libeňský most, včetně protipovodňových opatření, podmiňujících staveb, vybudování bezmotorové vazby v průběhu výstavby, dále souboru projektových prací a investiční činnosti a vedlejších rozpočtových nákladů v navrhované variantě je 2 850 mil. Kč (bez DPH).

v mil. Kč	Rozpočet PGP 2006	Rozpočet PGP 2020	Odborný odhad 2020

Soumostí Libeňský most	1646,45	2109,10	1967,00
nové požadavky 2020			
rekonstrukce OK 23E a výstavba retenční nádrže			150,00
bezmotorové vazby v průběhu výstavby			75,00
proplachovací kanál			40,00
protipovodňová opatření			190,00
Celkem položky 2020			455,00
Celkem ZRN			2422,00
VRN+PD+IČ			428,00
Celkem			2850,00

Na investičním úseku TSK byla od počátku zahájení přípravy celkové rekonstrukce Libeňského soumostí WINPLAN ř. 999984 v roce 1997, resp. v roce 2003 nasmlouvána částka 67 783 459,- Kč včetně DPH. Z této částky byla realizována fakturace celkem 60 001 163,- Kč.

V rámci přípravy výběrového řízení na celkovou rekonstrukci Libeňského soumostí v letech 2014 až 2016 byly vynaloženy prostředky za tyto smlouvy a činnosti:

subjekt	číslo smlouvy	rok	částka včetně DPH	Popis činnosti
Kloknerův ústav ČVUT	3/15/2700/3	2015	287 012,00	Expertní posudek Libeňského mostu
Oleríny	R/0008/15/9100	2015	108 476,50	Posouzení projektu dle podmínek FIDIC Yellow Book
Pragoprojekt a.s.	6/14/2300/2	2014	990 990,00	Konzultační činnost a podmínky zadavatele

V rámci přípravy v souvislosti s výběrovým řízením na celkovou rekonstrukci Libeňského soumostí v letech 2019 a 2020 byly nasmlouvány nebo již vynaloženy prostředky za tyto smlouvy a činnosti:

subjekt	číslo smlouvy	rok	částka včetně DPH	Popis činnosti
Kloknerův ústav ČVUT	A/3/19/4210/002	2019	2 157 430,00	Studie opravy Libeňského mostu V009
Kloknerův ústav ČVUT	A/3/19/4110/007	2019	2 420 000,00	Smlouva na konzultace a supervizi během přípravy zakázky Libeňský most
SUDOP Praha a.s.	A/3/20/5800/0001	2020	2 420 000,00	Smlouva na podklady veřejné zakázky a konzultace - 1000,- Kč/hod
AI PRAHA s.r.o.	3/20/5800/008	2020	2 359 500,00	Smlouva na dopracování DA studie Libeňského soumostí pro potřeby veřejné zakázky Libeňského mostu – 750,-

				Kč/hod.
--	--	--	--	---------

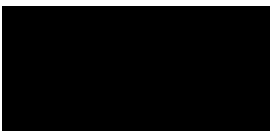
Dále je součástí této odpovědi kompletní rozbor činnosti oddělení správy mostů TSK, veškeré prohlídky, kompletní diagnostiky a samostatné statické a dynamické zatěžovací zkoušky, které mimo jiné TSK jako správci ukládá i zákon a mohou být zároveň součástí přípravy rekonstrukce Libeňského soumostí, a to od roku 1995 do 2020 (příloha č. 1).

Požadavek na počty odpracovaných hodin pracovníků TSK – investičního úseku a odd. správy mostů či dalších úseků, nejsme schopni poskytnout. Každý referent nebo vedoucí pracovník má přidělenou celou řadu činností a úkolů, např. přípravu investičních akcí od fáze záměru přes kompletní přípravu až po realizaci. Zvláště u dlouhodobých akcí typu rekonstrukce Libeňského soumostí, která byla fakticky interně zahájena v roce 1997 schválením návrhu opravy v dokumentační komisi TSK, nelze vlastní náklady vyčíslit.

S pozdravem

MUDr. Zdeněk Hřib
podepsáno elektronicky

Vážený pan





Praha **19. února 2021**
INT 23/5 ze dne 21. 1. 2021
Č. j.: **MHMP 225567/2021**
Počet listů/příloh: 3/0

Vážený pane zastupiteli,

v reakci na interpelaci **INT.- č. 22/1 ze dne 17. 12. 2020 na Zastupitelstvu HMP a pro doplnění vnesená INT.- č. 23/5 ze dne 21. 1. 2021 na Zastupitelstvu HMP** ve věci Libeňského mostu Vám zasílám doplňující odpovědi na Vaše dotazy.

Usnesením č. 762 ze dne 29. 4. 2019 „ke zrušení zadávacích řízení vypsanych zadavatelem Technická správa komunikací hl. m. Prahy, příspěvková organizace, na zhotovitele akce "Libeňský most, č. akce 999984“ a "Libeňský most, Praha 7 a 8, č. akce 999984 - Správce stavby a koordinátor“ a k dalšímu postupu rekonstrukce Libeňského mostu“ rozhodla Rada HMP, mimo jiné, o schválení zajištění realizace rekonstrukce Libeňského mostu V009 a X-656 (inundační most) citlivou rekonstrukcí. V souladu s tímto usnesením ukončila Technická správa komunikací hl. m. Prahy, příspěvková organizace původní výběrové řízení a Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen TSK) zahájila okamžitě přípravu výběrového řízení metodou Design & Build na dodavatele rekonstrukce Libeňského mostu (projektu a realizace) a správce stavby.

Náklady, které byly alokovány na původní část přípravy projektu rozsáhle rekonstrukce nelze zcela jednoznačně oddělit i vzhledem k tomu, že se jedná o rozsáhlou projektovou přípravu včetně právních služeb. Jednou ze zásadních podmínek nového výběrového řízení metodou Design & Build je maximální možné využití již projednaného ÚR a SP na zbylé mostní objekty atd. Rozhodně se tedy nedá říct, že by tato již vyčerpaná částka byla považována za tzv. zmařenou investici.

Na investičním úseku TSK byla od počátku zahájení přípravy celkové rekonstrukce Libeňského soumostí WINPLAN ř. 999984 v roce 1997, resp. v **roce 2003 nasmlouvána částka 67 783 459,-Kč** včetně DPH. Z této částky byla realizována fakturace celkem za **60 001 163,- Kč**. V rámci přípravy výběrového řízení na celkovou rekonstrukci Libeňského soumostí v letech 2014 až 2016 byly vynaloženy prostředky za tyto smlouvy a činnosti:

subjekt	číslo smlouvy	rok	částka včetně DPH	Popis činnosti
Kloknerův ústav ČVUT	3/15/2700/3	2015	287 012,00	Expertní posudek Libeňského mostu
Oleríny	R/0008/15/9100	2015	108 476,50	Posouzení projektu dle podmínek FIDIC Yellow Book
Pragoprojekt a.s.	6/14/2300/2	2014	990 990,00	Konzultační činnost a podmínky zadavatele

V rámci přípravy v souvislosti s výběrovým řízením na celkovou rekonstrukci Libeňského soumostí v letech 2019 a 2020 byly nasmlouvány nebo již vynaloženy prostředky za tyto smlouvy a činnosti:

subjekt	číslo smlouvy	rok	částka včetně DPH	Popis činnosti
Kloknerův ústav ČVUT	A/3/19/4210/002	2019	2 157 430,00	Studie opravy Libeňského mostu V009
Kloknerův ústav ČVUT	A/3/19/4110/007	2019	2 420 000,00	Smlouva na konzultace a supervizi během přípravy zakázky Libeňský most
SUDOP Praha a.s.	A/3/20/5800/0001	2020	2 420 000,00	Smlouva na podklady veřejné zakázky a konzultace - 1000,- Kč/hod
AI PRAHA s.r.o.	3/20/5800/008	2020	2 359 500,00	Smlouva na dopracování DA studie Libeňského soumostí pro potřeby veřejné zakázky Libeňského mostu – 750,- Kč/hod.

Pro rekapitulaci nákladů v porovnání obou akcí Vám pro upřesnění opět zasílám tabulku, která byla i součástí jednání VD ZHMP a samozřejmě schválila RHMP.

Na základě odborného odhadu je cena za rekonstrukci soumostí Libeňský most podle předložené varianty a studie 1 967 mil. Kč, tedy o 142 mil. Kč méně než původní projekt z r. 2006 (přepočteno v cenách r. 2020).

V předloženém návrhu jsou zapracovány nad rámec původní varianty protipovodňová opatření (190 mil. Kč), podmiňující stavby – retenční nádrž a proplachovací kanál ad. (190 mil. Kč), vybudování bezmotorové vazby v průběhu výstavby (75 mil. Kč) dále soubor projektových prací a investiční činnosti a vedlejší rozpočtové náklady (428 mil. Kč), tj. v součtu 883 mil. Kč.

Odhadovaný rozpočet celkové rekonstrukce a výstavby soumostí Libeňský most, včetně protipovodňových opatření, podmiňujících staveb, vybudování bezmotorové vazby v průběhu výstavby, dále souboru projektových prací a investiční činnosti a vedlejších rozpočtových nákladů v navrhované variantě je 2 850 mil. Kč (bez DPH). Viz srovnávací tabulka, která Vám byly již předána v první odpovědi.

v mil. Kč	Rozpočet PGP 2006	Rozpočet PGP 2020	Odborný odhad 2020
Soumostí Libeňský most	1646,45	2109,10	1967,00
nové požadavky 2020			
rekonstrukce OK 23E a výstavba retenční nádrže			150,00

bezmotorové vazby v průběhu výstavby			75,00
proplachovací kanál			40,00
protipovodňová opatření			190,00
Celkem položky 2020			455,00
Celkem ZRN			2422,00
VRN+PD+IČ			428,00
Celkem			2850,00

S pozdravem

Adam Scheinherr
podepsáno elektronicky

Vážený pan



INT.- č. 22/2 – Václav Bílek

– interpelace směřovaná na primátora hl. m. Prahy

ve věci

- svěřené agendy na městské části

stenozáznam předán primátorovi hl. m. Prahy k písemné reakci

Nám. Hlaváček: Prosím kolegu Václava Bílka, který interpeluje pana primátora ve věci svěřené agendy na městské části.

P. Bílek: Děkuji za slovo. V souvislosti s návrhem na změnu statutu hlavního města Prahy a ve věci svěřené agendy odpady od 1. 1. 2021 a novelou zákona č. 361/200 Sb., O provozu na pozemních komunikacích, kdy má agenda postupně v obou oblastech přejít od července 2022 na městské části Praha 1 – 22. V případě Prahy 15 se jedná zhruba o 6500 postupků.

Ptám se, zda hlavní město Praha bude nějakým způsobem kompenzovat či podílet se na zvýšených nákladech městských částí, například personálním zajištěním. Uvedený krok totiž bude znamenat navýšení systemizovaných míst, náklady na vybavení kanceláří, jistiň a hledání nových nebytových prostor, pronájem nových prostor nebo přístavba stávajících budov.

Na výkon postupkových agend je vyžadováno splnění kvalifikačních předpokladů, a lidí, kteří toto splní, se na pracovním trhu nedostává. A pokud ano, tak nejsou městské části schopny je zaplatit.

Předal jsem tuto interpelaci písemně panu primátorovi a poprosil bych o písemnou odpověď. Děkuji.

Nám. Hlaváček: Děkuji, předám, aby pan kolega dostal písemnou odpověď.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MUDr. Zdeněk Hřib
Primátor hlavního města Prahy



MHMPXPFRT5E

Praha 15. ledna 2021

Váš dopis zn./ze dne: 17. 12. 2020

Č. j.: MHMP 57708/2021

Počet listů/příloh: 2/0

Vážený pane místostarosto,

tímto bych rád zareagoval na Vaši ústní interpelaci č. 22/2 z jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 17. prosince 2020 ve věci svěřené agend na městské části.

Vámi zmiňované agendy spadají do výkonu přenesené působnosti, na jejíž zabezpečení přispívá stát a rozumí se, že tento příspěvek bude v případě předání agend na MČ poskytován právě městským částem.

Jedná se o přenos výkonu státní správy na základě zákona, nikoliv na základě rozhodnutí HMP. Naopak HMP s tímto přenosem agendy v rámci připomínkového řízení k novele zákona o silničním provozu nesouhlasilo. Proto není ani zřejmý důvod finančních kompenzací z prostředků HMP.

Naopak pro MHMP tyto změny budou znamenat především ztrátu příjmů z výnosu pokut za „dopravní přestupky“, a to ve výši cca 265.000.000 Kč ročně (přibližný průměr za posledních 5 let), neboť příjem z pokut náleží tomu, kdo pokutu uložil (§ 125e zákona o silničním provozu). Dále MHMP vzniknou také nové náklady na zajištění výkonu činností správního orgánu II. stupně, tj. odvolacího orgánu, a to bez jakéhokoliv finančního profitu. Nově vzniká také riziko náhrady škod způsobených nesprávným úředním postupem nebo nesprávným rozhodnutím pro MHMP.

Co se personálního zajištění týče, lze predikovat, že i v případě zájmu některých zaměstnanců o přechod na některou z městských částí, a to zejména v případě zaměstnanců, pro které nebude po předání agend na MČ nalezeno další uplatnění v rámci MHMP, nebude tento zájem příliš vysoký a v žádném případě nepokryje veškeré potřebné personální potřeby všech MČ. Dále lze z hlediska personálních nároků doplnit, že MHMP bude muset zajistit výkon činností odvolacího orgánu, včetně výkonu státního odborného dozoru (tak jak již nyní je nucen MHMP zajišťovat ve vztahu k přestupkům z ZPS, aniž by k tomuto účelu bylo zřízeno jediné pracovní místo). Není tak reálně možné personálně zajišťovat přenesené agendy na MČ, neboť i v současnosti je na odboru dopravněsprávních činností nedostatek kvalifikovaných zaměstnanců pro výkon potřebné agendy.

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Tel.: 236 003 400, kontaktní centrum: 12 444
E-mail: zdenek.hrib@praha.eu, IS DS: 48ia97h

Závěrem bych rád doplnil, že vzhledem k plánům Ministerstva dopravy přesunout agendu dopravních přestupků na městské části jsem ve spolupráci s vybranými městskými částmi (3, 5, 7, 8) inicioval vypracování analýzy výkonu agendy dopravních přestupků v souvislosti se zónami placeného stání, což je agenda, kterou již dnes městské části řeší. Tato analýza přinesla několik zajímavých zjištění. Mimo jiného ukázala, že velký prostor pro zlepšení je v oblasti softwarového vybavení. Na základě toho nyní odbor IAP ve spolupráci s OICT podniká kroky, které tuto situacilepší. Lepší softwarové vybavení řešení zmiňovaných oblastí výrazně zjednoduší a zefektivní, což ulehčí i městským částem. Tato agenda bude také řešena v rámci Celoměstské koncepce rozvoje informačních systémů. Procesní a informační model optimalizovaného přestupkového řízení pro ZPS řešených na MČ pak bude využit i pro zvýšení efektivity dalších dopravních přestupků nově na MČ přenesených.

S pozdravem

MUDr. Zdeněk Hřib
podepsáno elektronicky

Vážený pan



INT.- č. 22/3 – Tomáš Portlík

– interpelace směřovaná na primátora hl. m. Prahy

ve věci

- smlouvy o údržbě vozidel pražského metra B

stenozáznam předán primátorovi hl. m. Prahy k písemné reakci – ve spolupráci s nám. Scheinherrem

Nám. Hlaváček: Poprosím pana kolegu Tomáše Portlíka.

P. Portlík: Děkují. Poslední byla stížnost, že nepodáváme interpelace, tak jsem si přepravil ty, které jsem chtěl probrat už při projednání tisku, což mi umožněno nebylo. Takže v tomto případě bych se rád zeptal, že na Zastupitelstvu HMP bylo panem primátorem uvedeno, že dle vodní smlouvy k prodloužení smlouvy na údržbu povodňových vozů metra se škodou Transportion bez výbavy řízení byl důsledek tzv. wendorlocking.

Všichni si to pamatujeme, probírali jsme to tady, dobrý, nemá smysl se podle mě k tomu vracet. To znamená, požádám o písemnou odpověď v tomto případě na následující otázky. Projednala vámi vedená Rada HMP jako zástupce vlastníka změnu podobných typů smluv? Posuzovala vámi vedená Rada HMP jako zástupce vlastníka podmínky možného ukončení smlouvy?

Další otázka. Zabývala se vámi vedená Rada HMP jako zástupce vlastníka možnostmi pro řízení nových vozů metra s prodlouženou záruční dobou? A jestliže ano, jaký je výsledek právního ekonomického posouzení takového kroku?

Polská Varšava totiž za stejnou cenu pořídila nové vozy metra s životností 30 let, servisem a ofsetovými programy pro lokální malé společnosti. Jak politicky vysvítá, že hlavní město Praha jde cestou opravy starého ruského metra za stejnou cenu, a to bez v domě Rady, města a Zastupitelstva. Děkuji, poprosím o písemné odpovědi.

Nám. Hlaváček: Děkuji.



Praha 13. ledna 2021

Váš dopis zn: INT 22/3-17.12.2020

Č. j.: MHMP 43094/2021

S-MHMP 1936304/2020

Počet listů/příloh: 4/0

Vážený pane předsedo Portlíku,

k Vaší ústní interpelaci ze dne 17. prosince 2020, týkající se smlouvy na údržbu vozidel pražského metra B, si Vám dovoluji odpovědět následovně:

1) Posuzovala RHMP jako zástupce vlastníka podmínky možného ukončení smlouvy?

Nejedná se o prodloužení smlouvy, ale o zcela novou smlouvu na zajištění údržby vlaků typu 81-71M formou Full Service se ŠT s účinností od 12/2020 do 31. 12. 2035, tedy s účinností přímo navazující na ukončení smlouvy původní z roku 2009 tak, aby zajištění údržby vlaků typu 81-71M pražského metra navazovalo.

RHMP danou oblast neposuzovala, jelikož proces uzavření nové smlouvy na FS byl v gesci DPP, což potvrdil i závěr Externího auditu uzavření smlouvy zpracovaný ze strany PwC, jehož zpracování bylo zadáno DR DPP ve věci prověření hospodárnosti uzavřené smlouvy, souladu postupu DPP se stanovami společnosti a zákonností JŘBU na zajištění údržby vozidel pražského metra typu 81-71M formou Full Service na období 2020 – 2035 se Škoda Transportation a.s. (dále jen „Smlouva FS2 81-71M“), jehož hlavní závěry jsou:

- Z Ekonomického posouzení vyplývá, že zkoumané oblasti Smlouvy FS2 81-71M lze považovat za ekonomicky přiměřené
- DPP při zadávání VZ v JŘBU (zadávací řízení) postupoval v souladu se všemi požadavky ZZVZ
- DPP při zadání při zadání veřejné zakázky a podpisu Smlouvy FS2 81-71M na její realizaci postupoval v souladu se stanovami společnosti
- K uzavření Smlouvy FS2 81-71M na VZ nebylo představenstvo DPP povinno vyžádat si předchozí vyjádření či souhlas jiného orgánu společnosti, kdy v daném případě se jednalo o záležitost obchodního vedení, která plně spadala do kompetence statutárního orgánu
- Při přijetí rozhodnutí o schválení uzavření Smlouvy FS2 81-71M na VZ představenstvo DPP postupovalo v souladu s obecně závaznými právními předpisy, stanovami společnosti i s vnitřními předpisy DPP

V případě směřování otázky ve smyslu zda DPP zvažoval nepokračování údržby formou Full Service se ŠT, popřípadě zda zvažoval zpětné převzetí údržby vlastními silami:

V případě záměru zajištění dodavatele údržby formou Full Service vlaků 81-71M na období 2020 - 2035 otevřenou VZ takový postup nebyl pro DPP dle závěrů právních posudků možný, což následně potvrdil i zpracovaný Externí audit. Důvodem je, že DPP na základě smluvní dokumentace upravující rekonstrukci vozů metra, která byla postupně uzavírána v letech 1999 až 2006, Smlouvy o údržbě vozidel pražského metra 81 – 71M formou Full Service ze dne 9. prosince 2009 a Smlouvy o podpoře projektu Full Service ze dne 9. prosince 2009 nezískal oprávnění poskytnout jakoukoliv část dokumentace zpracované Škoda Transportation a.s. či postoupit jakékoliv právo duševního vlastnictví ŠT třetí osobě za účelem zajištění údržby vlaků

typu 81-71M v požadované dostupnosti, kvalitě a spolehlivosti pro zajištění provozuschopnosti pražského metra 81-71M na linkách A a B.

Možnost zpětného převzetí údržby vlaků 81-71M vlastními silami ze strany DPP od 12/2020 si nechal DPP posoudit ze strany společnosti Deloitte, která v rámci zpracované analýzy k této oblasti vyhodnotila tuto možnost za současného stavu za ekonomicky méně výhodnou a rovněž příliš rizikovou. Dle závěrů analýzy společnosti Deloitte, ale i v souvislosti se závěry odborného posudku FS ČVUT k oblasti FS81-71M a dle interního názoru Jednotky správy vozidla metra DPP, byl aktuálně z pohledu DPP návrat údržby vozů 81-71M do „vlastní režie“ DPP velmi těžko realizovatelný rovněž s přihlédnutím i k situaci, kdy DPP po již uplynulém 11 letém období outsourcované údržby nedisponuje plně komplexním technickým know-how pro provádění kvalitní, bezpečné a spolehlivé údržby vlaků typu 81-71M, kdy by v průběhu dlouhodobého procesu přechodu na údržbu vlaků 81-71M vlastními silami ze strany DPP mohlo docházet k výraznému snížení jejich dostupnosti v rámci provozu na linkách A a B pražského metra a tím ke snížení poskytované kvality a bezpečnosti přepravy cestujících, což je pro DPP nepřijatelné riziko.

DPP se v období 2018 – 2019 rovněž zabýval možností nákupu nových vlaků včetně zajištění jejich údržby, nicméně bylo zřejmé, že zajištění pořízení nových vlaků, které by nahradily celý vozový park typu 81-71M čítající 93 5-ti vozových souprav, by bylo do konce roku 2020 časově nereálné, což potvrdila i zpracovaná studie Časová náročnost nákupu vozů metra pro trasy A a B vypracovaná poradenskou společností Grant Thornton Advisory, jejíž závěry odhadují celkovou časovou náročnost pořízení a uvedení do provozu stejného typu vlaků s řidičem, jako jsou aktuálně v provozu na linkách pražského metra, na min cca 15 let od zahájení přípravy takového záměru.

Pro představu jen část procesu od vyhlášení samotné VZ na dodavatele včetně následných zkoušek nového vlaku a postupného uvádění do provozu 93 nových vlaků již za sériových dodávek ze strany výrobce jsou odhadovány na období cca 7-8 let. Z těchto důvodů je zřejmé, že DPP neměl v období 2017 - 2019 reálnou možnost zvolit pořízení nových vlaků včetně zajištění jejich údržby v novém otevřeném řízení jako alternativu za prodloužení životnosti a zajištění komplexní údržby vlaků typu 81-71M i po roce 2020.

DPP uzavřením nové Smlouvy FS2 81-71M naopak zajistil provozuschopnost vozového parku typu 81-71M na dalších 15 let tak, aby měl dostatečný časový prostor právě pro realizaci záměru komplexní obnovy vozového parku vlaků pražského metra typu 81-71M, který se dle názoru jednotky Správa vozidel Metro DPP aktuálně nachází v jeho poslední 15-ti leté fázi celkového životního cyklu. Nová smlouva na FS2 81-71M obsahuje mechanismus cenových pásem zohledňující pokles dopravních výkonů na linkách A a B v případě postupného vyřazování vlaků 81-71M z provozu, který tak rovněž umožňuje i zkrácení celkové doby trvání kontraktu pro případě urychlení celkového procesu realizace celkové obnovy vozového parku vlaků 81-71M.

2) Zabývala se RHMP jako zástupce vlastníka možnostmi pořízení nových vozů metra s prodlouženou záruční dobou? A jestliže ano, jaký výsledek právně ekonomického posouzení takového kroku? Polská Varšava totiž za stejnou cenu pořídila nové vozy metra s životností 30 let, servisem a ofsetovými programy pro lokální malé společnosti. Jak politicky vysvětlíte, že hlavní město Praha jde cestou opravy starého ruského metra za stejnou cenu, a to bez vědomí Rady, města a Zastupitelstva?

RHMP se danou oblastí nezabývala z důvodu zmíněného rovněž v odpovědi na předchozí otázku, kdy proces uzavření smlouvy na FS byl v gesci DPP.

Důvody proč nebylo pro DPP možné uvažovat o náhradě stávajícího vozového parku 81-71M včetně zajištění jeho údržby v termínu do 12/2020 byly popsány již v reakci na předchozí otázku.

V případě záměru porovnávání varšavského kontraktu/tendru na nové vozy, který byl varšavským metrem vyhlášen dne 17. 5. 2017 a uzavřen podpisem smlouvy na dodávku nových vlaků s ŠT dne 30. 1. 2020, s kontraktem na zajištění údržby vlaků typu 81-71M pro období 2020 – 2035 formou Full Service je nezbytné zmínit, že záruční doba a její délka má zejména význam při pořízení nových vozů v případě údržby vlastními silami daného operátora tzv. „inhouse“, což je koncept údržby varšavského metra, kdy je současně ale nezbytné znát i jaká záruční doba je na veškeré komponenty daných vozů a včetně smluvních sankcí, což vše má dopad do výsledné cenotvorby daného kontraktu pro jeho případné srovnávání. Tyto údaje nám ovšem z veřejně dostupných zdrojů nejsou známy v nezbytném detailu, kdy jsou víceméně známy informace o tendru na 45 nových šestivozových souprav (37 vlaků + opce na dalších 8 vlaků) pro varšavské metro.

Ze stávajících zkušeností DPP rovněž vyplývá, že délka záruční doby realizovaná na nově dodávané vlaky, případně na jejich některé uzly či konstrukční skupiny se nad rámec výše uvedeného, tj. stanovení způsobu údržby nových vlaků, určitým způsobem rovněž promítá i do ceny nakupovaného vlaku. Prodloužení záruční doby nad standardní úroveň je možné, představuje ale pro dodavatele nových vlaků dodatečné riziko, které je tak nucen promítnout do ceny nového vlaku.

Co je však DPP z hlediska garancí jednoznačné o varšavském tendru známo, je skutečnost, že z hlediska údržby nově dodávaných vlaků je součástí kontraktu pouze **záruční servis** poskytovaný ŠT. Pozáruční servis poskytovaný ŠT předmětem varšavského kontraktu není.

Dle informací, které má DPP v současné době k dispozici, bylo ve věci garancí ze strany Varšavského metra požadováno následující:

Zhotovitel je povinen poskytnout zákonnou záruku (právo z vadného plnění), jakož i záruku na jakost v délce 36 měsíců (ode dne uvedení vozidla do provozu) na dodaná vozidla, nově vyrobené náhradní díly s povinnou výměnou, rychle se opotřebovávající díly a díly, jež mohou být při provozu poškozeny v důsledku vandalizmu, vybavení/ stanoviště/, specializované nástroje k údržbě/ servisu/ a diagnostice, servisně-diagnostického sw a na jednotlivé vybrané subsystémy / části vozu záruční lhůtu podle níže uvedené tabulky:

Subsystém	Požadovaná záruční lhůta
Vozová skříň	120 měsíců
Rám podvozku	60 měsíců
Dvojkolí s ložiskovými skříněmi	60 měsíců

Součástí zakázky jsou i dodávky určitých skupin náhradních dílů, simulátor, rozšířená záruka a školení. Přesná struktura dodávky ND však není veřejně dostupná.

Základní dodávka je na 37 souprav metra, opce poté může být na dalších osm souprav.

Nicméně zmíněný koncept údržby varšavského metra vedle zmíněné 30ti leté záruky na vozy s dodávkou blíže nespecifikovaného množství náhradních dílů a bez znalosti po jakou dobu se dodavatel zavázal dodávku daných náhradních dílů garantovat a zda v komplexním či jen dílčím množství není i tak možné pouze na základě cen porovnávat s pražským kontraktem na prodloužením životnosti souprav 81-71M o dalších 15 let provedením vrcholové opravy R5 v ceně cca 21 mil. Kč za soupravu a plným outsourcingem údržby pražského metra typu 81-71M na 15ti leté období, kdy dodavatel přebírá na sebe veškerou odpovědnost a rizika spojená se zajištěním provozuschopnosti pražského metra typu 81-71M v požadované dostupnosti a kvalitě ze strany DPP a to pod smluvními sankcemi. Při cenotvorbě služby Full Service jsou podstatným parametrem i objemy ročních dopravních výkonů pro celkové období kontraktu, které mají přímý dopad do ceny za vlakokilometr, tedy i z tohoto důvodu je velmi obtížně až

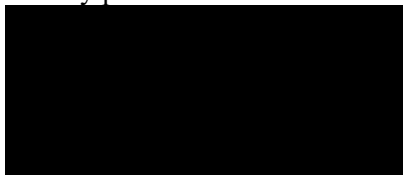
nereálné porovnávat cenu např. už i dvou stejných konceptů údržby, tedy Full Service různých operátorů s jinými dopravními výkony, natož srovnávání s varšavským systémem metra kde je zcela odlišný koncept údržby vozového parku metra.

Do kontraktu nadále vstupuje řada dalších faktorů s dopadem do cenotvorby, jako jsou smluvní a provozní sankční ujednání apod.

S pozdravem

MUDr. Zdeněk Hřib
primátor hl. m. Prahy

Vážený pan



INT.- č. 22/4 – Ondřej Prokop

– interpelace směřovaná na radní Kordovou Marvanovou

ve věci

- vypořádání písemných ÚHOS dle usnesení ZHMP ve věci hazardu

stenozáznam předání radní Kordové Marvanové k písemné reakci

Nám. Hlaváček: Nyní poprosím kolegu Ondřeje Prokopa, který interpeluje paní radní Hanu Marvanovou. A vypořádání písemných ÚHOS.

P. Prokop: Děkuji za slovo. Paní radní tady asi teď v tuto chvíli není, tak já poprosím o písemnou odpověď. Ono to tady bylo naznačeno již v té rozpravě k programu.

V průběhu minulého roku v průpravě nové vyhlášky bylo několikrát mluveno o různých stanoviscích ÚHOS. Nikdy je nikdo neviděl, tak bych byl rád, aby mi byly zaslány elektronicky, nebo se na ně můžu přijít podívat, dostavit, pokud se bojí je posílat.

Rád bych viděl, co konkrétní ÚHOS zpochybňoval nebo zpochybňuje na minulé vyhlášce. A pokud máme nějaké stanovisko k té nové. A určitě by mě zajímalo i písemně, jak projednávala tu novou vyhlášku s ÚHOS nějaká komunikace, která proběhla. Děkuji.

Nám. Hlaváček: Ano, rozumíme, předáme paní radní.

. 22/4 – Ing. Ondřej Prokop, zastupitel HMP

Vážený pane zastupiteli,

k Vaší interpelaci . 22/4 vznesené v rámci zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 17. 12. 2020, která se týkala zpochybnění „minulé vyhlášky“, tj. obecní závazné vyhlášky . 10/2013 Sb. hl. m. Prahy, kterou se stanoví místa a čas, na kterých lze provozovat loterie a jiné podobné hry, a kterou se stanoví pravidla k omezení jejich propagace, ve znění obecní závazné vyhlášky . 10/2015 Sb. hl. m. Prahy (dále jen „OZV 10/2013 a OZV 10/2015“), Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“), uvádím:

ÚOHS ve vztahu k hl. m. Praze, resp. k OZV 10/2013 a OZV 10/2015, dlouhodobě prováděl p edb žné šet ení, zda došlo k porušení ustanovení § 19a zákona . 143/2001 Sb. o ochraně hospodářské soutěže a o změnách některých zákonů (zákon na ochranu hospodářské soutěže) tím, že **OZV** zvýhodnila soutěžitele na trhu provozování sázkových her, loterií a jiných podobných her/hazardních her a na trhu provozování provozoven, kteří mohli na povolených adresních místech nadále provozovat sázkové hry, loterie a jiné podobné hry/hazardní hry (dále jen „hazardní hry“) a nadále provozovat provozovny k ú elu provozování hazardních her. Stanovení konkrétních adresních míst je dle názoru ÚOHS zp sobilé narušit bez objektivně ospravedlnitelných důvodů hospodářskou soutěž na trhu provozování hazardních her. Výběr adresních míst by měl být dle názoru ÚOHS proveden na základě objektivních, nediskriminačních a předem známých kritérií a měl by být na základě těchto kritérií dle sledně aplikován. Bez předem stanovených kritérií je takové jednání zp sobilé narušit hospodářskou soutěž v oblasti provozování hazardních her.

O trvalém charakteru pí narušování hospodářské soutěže se jedná až do nápravy stavu, tj. do vydání nové obecní závazné vyhlášky. Hl. m. Praha stanovila usnesením Rady hl. m. Prahy . 745 ze dne 7. 5. 2013 pravidla pro výběr míst, na kterých lze provozovat loterie a jiné podobné hry, na základě kterých došlo k výběru adresních míst do OZV 10/2013 a OZV 10/2015. Po několika letech p edb žného šet ení OZV 10/2013 a 10/2015 ÚOHS došel k závěru, že aplikace pravidel není dle sledně a pevně stanovení adresních míst může být diskriminační ve vztahu k těm provozovatelům hazardních her, kteří by jako potenciální soutěžitelé zamýšleli vstoupit na trh, resp. kteří by hazardní hry chtěli provozovat na adresních místech, která v OZV 10/2013 a OZV 10/2015 uvedena nejsou. Na základě tohoto ÚOHS zahájil s hlavním městem Prahou uvedené správní řízení. Důvodem je skutečnost, že **výše uvedená pravidla neobsahují možnost, jak přistupovat k žádostem provozovatelů o doplnění nových adresních míst. Nevyhovění případným, byť jen hypotetickým, žádostem provozovatelů hazardních her zavedává důvod pro šetření ÚOHS.** Pro již zahájené správní řízení ÚOHS s hl. m. Prahou tedy postačovalo pouze potenciální narušení hospodářské soutěže. Stanovení adresních míst a potenciální narušení hospodářské soutěže je důvodem zpochybnění v tšiny obecní závazných vyhlášek obcí napří celou českou republikou, včetně uložení pokut za narušení hospodářské soutěže. Z tohoto důvodu byla navržena nová obecní závazná vyhláška . 14/2020 Sb. hl. m. Prahy, která vymezuje podmínky provozování hazardních her na území hl. m. Prahy (dále jen „OZV 14/2020“) a která již žádná konkrétní adresní místa neobsahuje. OZV 14/2020 zakazuje provozování technických her na celém území hl. m. Prahy a umožňuje provozování pouze živých her. OZV 14/2020 byla v souladu s požadavkem ZHMP na ÚOHS zaslána, přičemž tento se k této vyhlášce dosud nijak nevyjádřil.

Písemnosti, které ÚOHS adresoval hl. m. Praze, jsou k dispozici na odboru daní, poplatků a cen Magistrátu hl. m. Prahy.

S pozdravem

JUDr. Hana Kordová Marvanová

INT.- č. 22/5 – Tomáš Portlík

– interpelace směřovaná na primátora hl. m. Prahy

ve věci

- registru vozidel

stenozáznam předán primátorovi hl. m. Prahy k písemné reakci

Nám. Hlaváček: Prosím, te jsou ještě dvě interpelace Tomáše Portlíka na pana primátora. Jedna je k registru vozidel a potom servisní smlouva metro B.

P. Portlík: Tady jenom poprosím pak, Petře, prohodit tu servisní smlouvy metra B s výstavbou nové linky metra D. To je to, co jsem omylem prohodil, jak jsem slyšel metro – metro.

K registru vozidel. Zeptám se pana primátora, nebo má ve své kompetenci a odpovědnosti v rámci informačních technologií také online služby pro občany. Předpokládám, že tady nevyzkoušel například objednat se na příspěvek vozidel, který je nyní možný pouze pro digitální rezervaci, a ta je samozřejmě zahrácena a prakticky není možné se objednat. To vede k porušení časových termínů například u příspěvu vlastník vozidel po ukončení leasingu.

Proto se ptám opět na základě čl. 27, bodu 2 Jednacího řádu, kolik stojí údržba a provoz rezervního systému registru lidí a registru vozidel? Jak dlouho trvá objednání na administrativní úkony v registru? Jakým způsobem a kdy bude sjednána náprava současného stavu? A opět poprosím písemně. Děkuji.

Nám. Hlaváček: Děkuji.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MUDr. Zdeněk Hřib
Primátor hlavního města Prahy



MHMPXPFCKVGO

Praha 14. ledna 2021

Váš dopis zn./ze dne: 17.12.2020

Č. j.: MHMP 52352/2021

Počet listů/příloh: 4/0

Vážený pane předsedo Portlíku,

zasílám Vám odpověď na Vaši interpelaci z jednání zastupitelstva 17. 12. ohledně rezervačního systému registru řidičů a registru vozidel.

Nejprve k Vašemu dotazu na cenu rezervačního systému obou registrů.

Cena webové aplikace pro rezervaci návštěv (WebCall) se počítá podle počtu poboček a činí 7 200 Kč na 12 měsíců za jednu pobočku. Registry vozidel a řidičů mají celkem 5 poboček. Za 5 poboček tedy Praha ročně platí 36 000 Kč.

Na oba registry se lze přihlásit i přes Portál Pražana. Náklady na jednu pobočku jsou v tomto případě 3 600 Kč ročně, tedy 18 000 Kč ročně za pět poboček. Tyto ceny se týkají přímo rezervačního systému a nezahrnují vyvolávací systém přímo na pobočkách (tiskárny pořadových lístků, vyvolávací panely a SW vyvolávacího systému).

Dále jste se ptal na dobu objednávání na administrativní úkony v registru.

V současné době je možné se objednat každý pracovní den ve čtrnáctidenním předstihu. Možnost objednání je zpravidla vyčerpána několik hodin po spuštění. Pro první týden v roce byla možnost objednávek navýšena na 1 216 (v rámci registru vozidel) a 2528 (v rámci registru řidičů), v předchozích týdnech činila 741 týdně (registr vozidel) a 2134 (registr řidičů). Kapacitu nebylo možné navýšit dříve, jelikož bylo několik pracovníků v pracovní neschopnosti. Kapacita je vyhodnocována každý týden a jakmile je to možné, je navyšována.

Na základě nařízení vlády jsou v současnosti úřední hodiny omezeny na 2 dny v týdnu po 5 hodinách, tedy na 10 hodin týdně (Po 8-13h a St 13-18h). Mimo vládou stanovených 10h je kapacita plně využívána pouze pro předem objednané (tak jak stanoví usnesení vlády). Ve vládou stanovených úředních hodinách pro předem neobjednané je kapacita online objednaných snížena tak, aby bylo možno odbavit i neobjednané.

V průběhu nouzového stavu byly realizovány různé délky možností předstihu objednávek. Dvoutýdenní režim se jeví jako ideální, neboť se ukázalo, že čím je delší lhůta k objednání, tím je větší procento nevyužitých objednávek a snižuje se efektivita celého systému (klient se nedostaví, aniž by objednávku stornoval a umožnil tak objednání a odbavení jiného). V současnosti je využito 60 % objednávek.

Samotné objednání zabere přibližně minutu. Stačí vybrat požadovaný úkon z nabídky, konkrétní datum, čas a spojení na klienta (zpravidla email), na který mu obratem přijde potvrzení s kódem pro vytisknutí pořadového čísla v odbavovacím systému na pracovišti. Pokud se následně klient dostaví na pracoviště ve zvolený čas, zadá kód do objednacího systému, vytiskne se mu pořadový lístek a zpravidla jde ihned na řadu přednostně před neobjednanými.

Co se týče nápravy současného stavu, ten vychází z restriktivních opatření vlády v důsledku vyhlášeného nouzového stavu a návrat k normální situaci lze očekávat s rozšířením úředních hodin na standardních 37 týdně, oproti současným, usnesením vlády nařízeným, 10 hodinám.

Je třeba zdůraznit, že odbavování na základě elektronického objednání umožňuje maximalizovat objem vyřízených žádostí i v kontextu významné limitace plynoucí z vládního omezení úředních hodin na 10 hodin týdně.

Online rezervace navíc v současné době nepředstavuje jediný způsob vyřizování této agendy. V průběhu omezených úředních hodin (Po + St) jsou klienti registru vozidel a řidičských průkazů odbavováni na základě vyzvednutých pořadových čísel tzv. na počkání. Dále jsou prostřednictvím přepážky hromadného příjmu registru vozidel (bez omezení množství) vyřizována hromadná podání, přičemž na jejich zpracování se následně podílí všechna pracoviště registru vozidel, čímž je zajištěno využití veškerých personálních kapacit po celou pracovní dobu a po zpracování zpravidla v rámci téhož týdne jsou doklady vydány žadatelům.

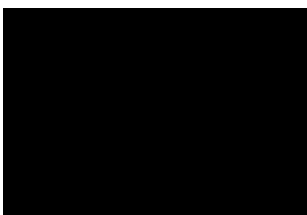
Také bych rád připomenul, že Ministerstvo dopravy ČR společně s Ministerstvem vnitra ČR rozhodlo o toleranci neplatných řidičských průkazů v rámci nouzového stavu na území České republiky. Lidé s propadlým průkazem tak budou moci dále řídit svá vozidla a na doklad se bude hledět po dobu nouzového stavu jako na platný.

Závěrem bych rád doplnil, že 25 % z celkového množství zpracovaných požadavků v rámci registru vozidel činí podíl mimopražských subjektů (nejen středočeských). V rámci registru řidičů podíl mimopražských žádostí činí 10 %. Oba magistrátní registry tedy zpracovávají nemalé množství žádostí od mimopražských obyvatel.

S pozdravem

MUDr. Zdeněk Hřib
podepsáno elektronicky

Vážený pan



INT.- č. 22/6 – Tomáš Portlík

– interpelace směřovaná na primátora hl. m. Prahy

ve věci

- výstavby nové linky metra D

stenozáznam předán primátorovi hl. m. Prahy k písemné reakci – ve spolupráci s nám. Scheinherrem

Nám. Hlaváček: A, Tomáši, prosím tě, to byly obě dohromady? Ještě jedna, nebo písemně? Ještě jedna, dobře.

P. Portlík: A tady jenom vysvětlím, Petře, mám prosbu, protože já jsem mladý, a to jsem se předtím přeslechl. Ty ses ptal předtím na výstavbu nové linky metra D, a já jsem za to, že máš metro B – financování, takže tu jsem pokládal. A teď podám to metro D. Já ti to tam pak dám, aby bylo jasné, na co se odpovídá.

Ta se váže k výstavbě nové linky metra D. Zeptám se pana primátora, protože v médiích se opakovaně objevuje informace uváděná právě panem primátorem a na kterýchmi členy Rady HMP, že byla zahájena nová výstavba trasy metra D. Tudíž na základě čl. 27, bodu 2 Jednacího řádu HMP žádám zase o písemnou odpověď na následující dotazy.

V jakém právním stavu je zahájený geologický průzkum k vlastní výstavbě povrchových a podpovrchových staveb metra? Dále pak otázku, jakým způsobem byl vybrán zhotovitel geologického průzkumu? Zatím, jaký má vztah geologický průzkum na výbavném řízení projektanta a zhotovitele stavby? Za další, v jakém stavu je výkup pozemků do vlastnictví hlavního města Prahy?

Další otázku. Na základě jakých kritérií je stanovena předpokládaná cena stavby a na základě jakých kritérií došlo k jejímu změně? Další otázka, z jakého důvodu byla navýšena stavby o 30 mld. Kč oproti původním analýzám. A dále bych se chtěl také zeptat, jestli je tato cena konečná?

Prosím o předložení všech nákladů, seznam faktur vydaných, které byly již proplaceny v souvislosti s touto investicí. A dále se zeptám, nakonec byla stavba metra D opravdu zahájena? Tato informace se totiž liší od oficiálního sdělení Dopravního podniku, který poskytl informaci, že se za ně stavba nejdříve na jaře příštího roku. Poprosím také o vysvětlení tohoto rozporu. Připomínám, písemně. Děkuji.

Nám. Hlaváček: Děkujeme, odpověď bude písemně.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MUDr. Zdeněk Hřib
Primátor hlavního města Prahy



MHMPXPFBXK10

Praha 11. ledna 2021

Váš dopis zn./ze dne: **MHMP 1936694/2020**

Č. j.: **MHMP 35589/2021**

Počet listů/příloh: 4/0

Vážený pane Portlíku,

k jednotlivým dotazům:

V jakém přesném stavu je zahájený geologický průzkum k vlastní výstavbě povrchových a podpovrchových staveb metra?

Geologický průzkum, který je nultou etapou výstavby Metra D, je realizován ze 4 míst (VO-OL, PAD4, PAD1b a OL1).

V roce 2020 byla v lokalitě **VO-OL** zahájena ražba štoly, probíhalo geologické sledování ražby štoly, indexování hornin, řízení geologického průzkumu, spolupráce s geologickým monitoringem, geofyzikální měření, realizace subhorizontálního vrtu. V průběhu roku 2021 bude probíhat ražba druhého dílčího výrubu štoly, betonáže a injektáže. Předpoklad dokončení díla je v 2. polovině roku 2021.

V lokalitě **PAD4** v průběhu roku 2020 probíhala ražba štoly, byla provedena tlaková injektáž pod stávající trasou C (5 vrtů) a pokusné chemické injektáže, byly zahájeny průzkumné práce (pesiometrický vějíř a vrt, pesiometrické a geofyzikální zkoušky). Bylo prováděno geologické sledování šachty, štoly, indexování hornin, měření ražby, povrchů, staničních tunelů trasy C. V roce 2021 budou i nadále probíhat měřicí práce včetně jejich vyhodnocování, bude se pokračovat ve zkušebních chemických injektážích včetně rozšíření průzkumné štoly. Předpoklad dokončení díla je v 2. polovině roku 2021.

V lokalitě **PAD1b** v průběhu roku 2020 byly stavební práce ukončeny. Byla provedena ražba šachty do hloubky 27,3 m a ochranná betonová vrstva základové spáry včetně drenáže k čerpací jímce. Jádrový vrt v ose budoucí štoly byl ukončen v délce 102 m z plánovaných 205 m délky. V roce 2021 budou i nadále probíhat prohlídky a čerpání balastních vod v místě křížení budoucí vzduchotechnické štoly a odstavných kolejí stanice Pankrác D. Vzhledem k tomu, že nebylo možné dokončit průzkumný vrt až do konce stanice Pankrác, bude na konci ledna 2021 realizováno náhradní řešení v oblasti Pankráce ve formě dodatečných 3 průzkumných vrtů z povrchu.

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Tel.: 236 003 400, kontaktní centrum: 12 444
E-mail: zdenek.hrib@praha.eu, IS DS: 48ia97h

V lokalitě **OL1** byly práce na průzkumném díle ukončeny k 31. 7. 2020. Byla vyhloubena jáma o průměru 6m s hloubkou 30,5m. Dále byla vyražena průzkumná štola v celkové délce 60m o průřezu 21,75 m². Na konci průzkumné štoly bylo z čelby díla odvrtno vějířovitě celkem 317m průzkumných jádrových vrtů, o průměru 76 mm. Průzkumné geologické práce obsahovaly inženýrsko-geologické vyhodnocení, presiometrické a dilatometrické zkoušky, zhodnocení geotechnických vlastností hornin, odběry vzorků hornin z průzkumných vrtů ze štoly, indexové a mechanické vlastnosti hornin, zhodnocení geotechnických vlastností hornin včetně vypracování závěrečné zprávy. V průběhu roku 2021 budou nadále probíhat prohlídky, údržba a čerpání balastních vod.

Jakým způsobem byl vybrán zhotovitel geologického průzkumu?

Na Geologický průzkum bylo vypsáno pro jednotlivé lokality a komplexní monitoring dohromady pět veřejných zakázek v otevřeném nadlimitním řízení. V souladu s usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1693 ze dne 18. 7. 2017 k výsledkům Studie variantního fázování výstavby trasy metra D a na základě usnesení dozorčí rady DPP č.11/2017/3 ze dne 20. 12. 2017 a následného projednání Informace k postupu výstavby metra I. D Zastupitelstvem hl. m. Prahy (usnesení č. 35/12 ze dne 22. 3. 2018), vyhodnotil DPP veřejnou zakázku Geologický průzkum úseku I.D1a s níže uvedenými závěry.

Na jednání představenstva DPP byly předloženy závěry hodnotící komise k veřejným zakázkám Výstavba trasy I. D metra v Praze – úsek Pankrác – Depo Písnice, Doplňkový geologický průzkum úseku ID1a - 1. Úsek OL1, 2. PAD1b, 3. VO-OL, 4. PAD4 zadávaným dle ustanovení § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (ZZVZ). Dále bylo uvedeno porovnání předpokládané hodnoty veřejných zakázek (cenová úroveň 2013 - 2017) a nabídkové ceny uchazeče (cenová úroveň 2019), který podal ekonomicky nejvýhodnější nabídku (hodnocení 80% cena, 20% zkušenosti vybraných členů odborného personálu dodavatele).

Představenstvo DPP dne 19. 2. 2019 schválilo závěry hodnotící komise ve vztahu k výběru nejvhodnější nabídky veřejných zakázek Výstavba trasy I. D metra v Praze – úsek Pankrác – Depo Písnice, Doplňkový geologický průzkum úseku ID1a. Úsek OL1 - vybraný účastník Společnost pro GTM metra úseku ID1a-OL1, vedoucí společník: STRABAG a.s.; Úsek PAD1b - vybraný účastník Metrostav a.s.; Úsek VO-OL - vybraný účastník HOCHTIEF CZ a.s.; Úsek PAD4 - vybraný účastník Metrostav a.s..

Jaký vztah má geologický průzkum na výběrovém řízení projektanta a zhotovitele stavby?

Geologický průzkum slouží zejména pro investora, aby se dalo blíže identifikovat, s jakými anomáliemi lze v podzemí počítat. Průzkum zároveň ověřuje různé formy účinnosti injektáže, aby při realizaci díla nedocházelo díky těmto činnostem ke zpoždění. Tj. geologickým průzkumem investor snižuje riziko víceprací v průběhu realizace díla způsobených např.

haváriemi jako při výstavbě Tunelového komplexu Blanka, taktéž snižuje riziko zpoždění v průběhu realizace stavby. V rámci výběrového řízení pak nabídky oceňovaly všechny myslitelné položky, přičemž povaha měřeného kontraktu umožňuje tyto jednotkové ceny následně variovat dle skutečně vyrubaného/odpracovaného/prostavěného množství a takto ve výsledku je hrazena pouze ta práce, která bude skutečně realizována. Zároveň, jak je popsáno výše, díky geologickému průzkumu bude vybrána ta nejvhodnější technologie/materiál pro realizaci díla a tím je sníženo riziko zpoždění či havárií a s tím spojených víceprací.

V jakém stavu je výkup pozemků do vlastnictví hlavního města Prahy?

Výkupy pozemků pro trasu Metra D zajišťuje DPP ve spolupráci s HMP. V prvním úseku stavby Pankrác-Olbrachtova zbývá dokončit výkup a uzavření souvisejících smluv s posledním vlastníkem (CBRE – Gemini) – předpoklad je 1Q r. 2021. HMP současně připravuje směnu pozemků s Českou poštou, která umožní realizaci dalšího výstupu z metra v oblasti Pankrác a umožní realizaci vestibulu v oblasti Nové Dvory. V úseku Olbrachtova – Nové Dvory byla již vyřešena oblast Nemocnice Krč a dalších vlastníků s tím, že zbývá (mimo Českou poštu) uzavření smluvní dokumentace pro oblast Nádraží Krč (zahrnuje více vlastníků: soukromí vlastníci, České dráhy, Správa železnic). V posledním úseku Nové Dvory – Depo Písnice se podařilo nalézt shodu s vlastníky v oblasti Libuš, kde se předpokládá uzavření prvních smluv v 2/2021, přičemž v oblasti Písnice a Depo Písnice nadále probíhají výkupy a hledání dohod. V roce 2020 DPP a HMP vykoupili 7 pozemků o rozsahu celkem cca 20.500 m² a HMP mimo to připravuje směny, kterými dojde k zajištění dalších pozemků.

Na základě jakých kritérií je stanovena předpokládaná cena stavby a na základě jakých kritérií došlo k jejím změnám?

Cena stavby odpovídá vždy stupni projektové dokumentace, tomu odpovídajícímu položkovému soupisu prací a roku zpracování. To se s ohledem na dynamický vývoj mění. Nejzásadnějším kritériem změny stavby vnímáme meziroční inflaci a dále aktuální stav trhu práce v oblasti stavebnictví.

Z jakého důvodu byla navýšena cena stavby o 30 mld. Kč oproti původním analýzám a je to cena konečná?

Cena stavby trasy I. D se bude neustále vyvíjet. Cenu stavby bude měnit zejména inflace, aktuální situace na trhu stavebních prací, případné změny v projektu, projednávání s majiteli dotčených pozemků, změny vyvolané MHMP nebo IPR a v neposlední řadě i změny norem, které je do projektu potřeba zapracovávat. Nejpřesnější cenu budeme vědět vždy po podání nabídek zhotovitelů stavby jednotlivé části výstavby. Do té doby se vždy jedná jen o odborné

odhady dle aktuální cenové úrovně rozpočtových nákladů, aktuálních nabídkových cen obdobných dopravních zakázek a aktuálního stupně projektové dokumentace.

Výpočet celkových nákladů stavby metra I. D vycházel ze zpracovaných rozpočtů v rámci dokumentace pro stavební povolení z roku 2015 (DSP I. D₁ + I. D₂) a roku 2016 (DSP I. D₃ + Depo Písnice). Tyto dvě dokumentace obsahují zřízení metra v úseku Depo Písnice - Náměstí Míru, včetně vybudování depa v Písnici. Celkové náklady v těchto dvou dokumentacích bez DPH a bez inflace vycházely na 51,0 mld. Kč. Na začátku roku 2017 byla pak zpracována studie fázování výstavby I.D₁+I.D₂ (tj. bez I. D₃), ve které byla vybrána varianta IV. Ta investičně vycházela na 40,0 mld. Kč (celkové náklady I. D tak vycházely na 51,5 mld. Kč bez DPH a bez inflace v letech a v cenové úrovni 2015, 2016, tj. pojmenovával se pouze rozdíl).

Za nejvýznamnější vliv na navýšení ceny lze považovat inflaci včetně zvýšení rozpočtových jednotkových cen dle Přehledu vývoje průměrných ukazatelů za obor Podzemní stavby vydaného ÚRS Praha a.s., započtení meziroční inflace v průběhu výstavby, změna výpočtu rezervy (ta je aktuálně započítána jako 10% ze všech nákladů).

Byla stavba metra D opravdu zahájena?

Geologický průzkum já osobně považuji za tzv. nultou etapu stavby, protože tento průzkum se odehrává v budoucích „prostorách“ Metra D a podzemní dílo bude použito ve výsledku například pro větrání či jiné technologické prvky. Ke slavnostnímu zahájení geologického průzkumu úseku I.D_{1a} (Pankrác – Olbrachtova) došlo 19. června 2019, poté co byla květnu 2019 na zastupitelstvu schváleno rozhodující usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy. Bohužel se zastupitelé za ODS rozhodli tento geologický průzkum a tím i celou stavbu sabotovat a svými hlasy provedení geologického průzkumu na zastupitelstvu nepodpořili. Tím dokázali, že ODS lhala voličům, když v předvolební kampani deklarovala podporu klíčových investic do dopravní infrastruktury. Dopravní investice na území Prahy pak ODS sabotovala ještě opakovaně při dalších příležitostech, jako byly výkupy pozemků pro metro D a nebo odvolávání se proti úseku 511 pražského okruhu.

S pozdravem

MUDr. Zdeněk Hřib

podepsáno elektronicky

Vážený pan

