



ZÁPIS z 14. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 16. 5. 2017 v 16:00 hod.

3. patro, místnost 349, Nová Radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

Přítomni: PhDr. Matěj Stropnický, Ing. Jarmila Bendová, Filip Humplík, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. Jiří Nouza, Petr Šimůnek, Ing. Jan Marek

Omluveni: Ing. Michal Hašek, Ing. Karel Březina, Ing. Marek Doležal

Jednání řídil: PhDr. Matěj Stropnický, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Předseda výboru PhDr. Matěj Stropnický přivítal přítomné a zahájil jednání výboru v 16.05 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Petr Šimůnek.

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

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Petr Šimůnek.

Schválení zápisu z jednání dne 11. 4. 2017

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

Zápis z jednání dne 11. 4. 2017 byl schválen.

Návrh programu jednání:

BOD	TIS K	MATERIÁL	PŘEDPOK LÁDANÝ ČAS JEDNÁNÍ	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		<i>Úvod</i>			
2.	T- VD- 010 0	Příprava železničního spojení na Kladno s odbočkou na letiště	25. min	SŽDC	Nám. Petra Kolínská Ing. Martin Čemus Ing. František Petrtýl
3.	T- VD- 010 1	Vyhodnocení provozu velkokapacitních autobusů na lince 119 k zajištění dopravní obsluhy mezinárodního letiště Václava Havla	15. min	ROPID	

4.	T- VD- 010 2	Varianty postupu při výstavbě metra D	25. min	Dopravní podnik hl.m. Prahy	
5.	T- VD- 010 3	Plán udržitelné mobility - scénáře a vize P+	30. min	RFD MHMP	
6.	T- VD- 010 4	Příprava realizace multikanálového odbavovacího systému	20. min	Operátor ICT	
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 4. 4. 2017 č. 750 k realizaci mezinárodních projektů INNOTRANS a InnovaSUMP</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 4. 4. 2017 č. 751 k návrhu dalšího postupu při dokončení výdechových objektů v ulici Nad Octárnou a Nad Královskou oborou, vybudovaných v rámci Souboru staveb městského okruhu v úseku Malovanka - Pelc/Tyrolka</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 4. 4. 2017 č. 752 k návrhu na realizaci požadavků městských částí na úpravy v PID</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 11. 4. 2017 č. 799 k variantám vydávání parkovacích oprávnění městským organizacím za sníženou cenu</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 11. 4. 2017 č. 800 k přípravě stavby "Parkovací dům Dědina"</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 11. 4. 2017 č. 818 k návrhu na uhrazení členského příspěvku zájmovému sdružení právnických osob Asociace měst pro cyklisty a zapsanému spolku CIVINET Česká a Slovenská republika</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 18. 4. 2017 č. 856 ke koordinaci akcí s významným dopravním omezením v roce 2017</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 18. 4. 2017 č. 857 k záměru odboru strategických investic na realizaci veřejné zakázky "Stavba č. 42932 P+R Černý Most III. - projektová činnost"</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 25. 4. 2017 č. 922 k pokračování kampaně Čistou Stopou Prahou v roce 2017</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 25. 4. 2017 č. 923 k vyhodnocení plnění objednávky veřejných služeb s Dopravním podnikem hl.m. Prahy, akciová společnost za rok 2016</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 25. 4. 2017 č. 924 k návrhu na uzavření Dohody o integraci vlaků provozovaných v závazku veřejné služby na území hl.m. Prahy a Středočeského kraje a o obecném postupu zapojení vlaků dálkové a regionální dopravy do Pražské integrované dopravy v budoucnu do společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje</i>				
Info	<i>Usnesení RHMP ze dne 2. 5. 2017 č. 973 k vyhodnocení projektu SWITCH - Kolo součást života</i>				
7.		Různé			

PhDr. Stropnický: Byli jsme požádáni, abychom bod č. 6 přeřadili na červnové jednání výboru, proto navrhuji změnu v programu. Jako nový bod č. 6 navrhuji zařadit Informaci k připravovanému omezení jízdy na kole v pěších zónách.

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

Program jednání byl schválen.

Bod 2: Příprava železničního spojení na Kladno s odbočkou na letiště

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc., SŽDC: Rozhodnutím centrální komise Ministerstva dopravy byla vybrána výsledná varianta pro další sledování přípravy projektu, který byl rozdělen na tři stavby.

Modernizace trati Praha - Bubny (včetně) – Praha Výstaviště (včetně), modernizace trati Praha - Výstaviště (mimo) – Praha -Veleslavín (mimo) a modernizace a novostavba trati Praha - Veleslavín (včetně) – Praha - Letiště Václava Havla (včetně). Další dvě stavby jsou nezávislé na studii proveditelnosti a jedná se o Masarykovo nádraží a Negrelliho viadukt. Na akci Masarykovo nádraží probíhá zpracování zadání dokumentace pro územní řízení, která by měla zahrnovat jakousi platformu na zastřešení tohoto nádraží. Na akci Negrelliho viadukt je vysoutěžen zhotovitel rekonstrukce. V oblasti Bubnů je dokončena technicko ekonomická studie, která řeší rozpory mezi studií proveditelnosti a požadavky samosprávy. Nyní se zpracovává dokumentace pro územní řízení. Pro stavbu v oblasti Veleslavína je také zpracovávána technicko ekonomická studie. Zástupci MČ Praha 6 trvají na tunelovém řešení. Nyní připravujeme zadání pro dokumentaci k územnímu řízení. Na trasu Praha - Veleslavín (včetně) – Praha - Letiště Václava Havla probíhá zpracování dokumentace pro územní řízení. Tento úsek je nejvíce projekčně připraven. Jedno z významných rizik celkového projektu je skutečnost, že se nedaří změnit územní plán a zásady územního rozvoje. Na konci roku 2016 jsme sami podávali návrh na změnu ÚPn a letos jsme požádali i o změnu zásad územního rozvoje na úsek Dejvice – Veleslavín. Proces zabere přibližně 2,5 roku. Požádali jsme o vznik pracovní skupiny, která by se měla zabývat problémy architektury. Řešíme problém v oblasti Dlouhé míle, kde má vzniknout přestupní uzel a parkoviště P+R. V rámci řešení celého prostoru stanice bychom rádi uvítali větší aktivitu ze strany hl. m. Prahy.

Diskuze:

PhDr. Stropnický: Můžete podat informaci o úseku letiště – Kladno? Jakým způsobem bude řešena architektonická podoba stanic? Můžete popsat protihluková opatření?

Na jednání přišel pan Mgr. Mirovský.

Ing. Stečínský: Trasa letiště - Kladno respektuje stávající trať. Na trasu máme hotovou dokumentaci pro územní řízení, která se projednává s dotčenými orgány státní správy a samosprávy města Kladna. O územní rozhodnutí budeme žádat na konci tohoto roku. Protihlukovými stěnami chceme minimalizovat negativní dopady. V Bubnech je trať vedena částečně na estakádě a tam byl požadavek významně omezit hluk. Nízkou protihlukovou stěnou na mostě se podařilo dosáhnout kompromisního řešení. V rámci pracovní skupiny se snažíme najít kompromisní řešení a vedeme jednání na IPR Praha. Společně hledáme podobu architektonické soutěže. Byli bychom rádi, kdyby hl. m. Praha administrovala tento proces.

PhDr. Stropnický: Byli bychom rádi, kdybychom obdrželi návrh vizualizace celé trati na území hl. m. Prahy.

Ing. Stečínský: Tvorba vizualizace je vhodná, až po shodě na architektuře stavby.

Ing. Nouza: Děkuji za informace. Pani nám. Mgr. Kolínská představila možnosti zklidnění severojižní magistrály zpracované kanceláří Gehl. Jedním ze závěrů je, že budeme i upravovat okolní komunikace s tím, že bychom měli zrušit železnou konstrukci mezi hlavním nádražím a bývalým Těšnovským nádražím. Pokud se konstrukce zruší, tak jiná cesta přes koleje nevede.

PhDr. Stropnický: V červnu by měla kancelář Gehl představit finální variantní návrhy. Můžeme toto pak společně zařadit na jednání výboru.

Humplík: Mrzí mne, že z novin se dozvídáme to, co bychom se měli dozvědět zde. Paní Mgr. Kolínská projekt pouze komentuje do médií.

Ferjenčík, zastupitel HMP: Je plán toho, co se stane s povrchovým tělesem železnice v místě, kde projekt půjde do tunelu?

Ing. Stečinský: Tuto otázku v úseku mezi Dejvicemi a Veleslavínem nyní neřešíme. Pozemky zůstanou dráze.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí stav projektové přípravy železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště. Výbor pro dopravu ZHMP žádá nám. Mgr. Petru Kolínskou o zajištění neprodleného projednání podaných podnětů na změny územního plánu a zásad územního rozvoje souvisejícího s touto stavbou a zajištění architektonických soutěží na zastávky na území hl. m. Prahy. Výbor pro dopravu ZHMP ukládá předsedovi v případě, že bude hotová variantní prezentace návrhu architektonického návrhu Gehl pro řešení severojižní magistrály, předložit ji na červnovém jednání výboru.

Hlasování: pro: 4 proti: 0 zdržel se: 2

Usnesení nebylo schváleno.

Humplík: Požádal bych paní nám. Mgr. Kolínskou, aby nám prezentovala studii, kterou zadala Rada HMP.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí stav projektové přípravy železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště. Výbor pro dopravu ZHMP žádá nám. Mgr. Petru Kolínskou, aby před rozhodnutím o jedné z variant řešení úprav severojižní magistrály, projednala varianty ve Výboru pro dopravu ZHMP.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Vyhodnocení provozu velkokapacitních autobusů na lince 119 k zajištění dopravní obsluhy mezinárodního letiště Václava Havla

Z jednání odešel pan Humplík.

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: Připravili jsme prezentaci, která vychází z připravovaného návrhu Tisku do Rady HMP. Z hlediska napojení letiště na železnici jsme jedním z mála evropských měst, které nemá letiště napojené na kolejovou dopravu. V současné době je letiště obsluhováno speciálním autobusem, linkou 100 a linkou 119. Letečtí cestující zpravidla mají s sebou zavazadla, a proto mimo jiné dochází ke snižování standardů kvality a přetěžování autobusových spojů. V součinnosti s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s. jsme zvažovali, jak celou situaci řešit. V minulém roce se nám podařilo zajistit zkušební provoz velkokapacitního autobusu Mercedes – Benz Capacity 21. Tento autobus byl v provozu od 9.2. do 14.2.2016. V dalším zkušebním provozu od listopadu 2016 do března 2017 jsme měli tříčlankový autobus Van – Hool AGG 300. Možnosti posílení linky 119 jsou následující: zavedení zdvojených spojů nebo nasazení jednoho z testovaných velkokapacitních autobusů. Každá varianta má svá pozitiva i negativa. U zavedení zdvojených spojů je problém např. s informacemi pro cestující o obsazenosti vozů případně zdvojení počtu řidičů. Rádi bychom se vyhnuli neefektivnímu systému zdvojování vozidel. U vozidla Mercedes – Benz Capacity 21 je nárůst kapacity o cca 17 % oproti stávajícímu kloubovému autobusu. Náklady na 1 km jsou vyšší o 19 % oproti současným kloubovým autobusům. U autobusu Van – Hool AGG 300 je navýšení o 38% v počtu cestujících a nárůst 34 % nákladů na 1 km. Velkokapacitní autobus jsme vyzkoušeli i na trasách linek 107, 112, 136, kde jsme ověřovali jeho průjezdnost. Ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy bychom rádi našli východisko v pořízení velkokapacitního dopravního prostředku. Doporučujeme, aby Dopravní podnik hl. m. Prahy se dané problematice dále věnoval.

Diskuze:

PhDr. Stropnický: Od těchto dvou značek velkokapacitních autobusů máme nějaké i další vozy? A co by znamenal vstup nové značky do vozového parku Dopravního podniku hl. m. Prahy?

Ing. Tomčík: Jedna nabídka je i na kompletní servis.

Mgr. Martin Gillar, generální ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Problémy jsou technického rázu. V případě, když budeme provozovat dlouhé kapacitní autobusy, budeme potřebovat povolení na provozování těchto autobusů.

Ing. Ladislav Urbánek, Dopravní ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Pokud bychom provozovali další značku, budeme potřebovat nové zázemí pro tyto autobusy (stání, montážní jámy atd.). S autobusem Van – Hool jsme najeli 30 800 km. Průměrná spotřeba autobusu byla 59,8 l/100 km. Správkové procento bylo téměř 26%. Naše průměrné správkové procento na celý vozový park je 8,6 %. Měli jsme i dvě dopravní nehody. Problémy jsou v obalových křivkách obou testovaných autobusů. Rizikový faktor je ten, že naše zákony neumožňují provoz takto dlouhých vozidel. Musíme žádat o výjimku Ministerstvo dopravy, jenž ji vydává pouze na 3 měsíce.

Na jednání přišel pan Humplík.

Ing. Nouza: U navrženého usnesení nejsem připraven podpořit doporučení k pořízení velkokapacitních autobusů. Je třeba situaci ještě prodiskutovat např. i s dotčenými městskými částmi, Policií ČR. Jsem připraven vzít informaci na vědomí.

Ing. Tomčík: Městské části se účastnili zkušebního provozu. MČ Praha Čakovice, Letňany a Trója jednoznačně podpořili nasazení velkokapacitních autobusů.

PhDr. Stropnický: Existují české firmy případně Dopravní podnik hl. m. Prahy je schopen velkokapacitní autobus vyrobit?

Mgr. Gillar: Ne.

Ing. Jan Zeman, CSc., zastupitel MČ Praha 13: Nebude jednodušší do Suchdola postavit tramvajovou trať?

Z jednání odešel pan Humplík.

PhDr. Stropnický: S tramvají do Suchdola se počítá. Je shoda na změně Územního plánu. Nyní probíhá pořizování změny Územního plánu.

Mgr. Mirovský: Hlavní problém Tróji nejsou autobusy, ale osobní auta, proto zde chystáme velké záchytné parkoviště.

Hlasování o vystoupení občana Středočeského kraje

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

Vystoupení občana Středočeského kraje bylo umožněno.

Ing. Vladimír Vytiska, starosta Únětic a člen Výboru dopravy Středočeského kraje: Uvažuje se na linku č. 119 nasazení elektrobusesů?

Mgr. Gillar: Do budoucna uvažujeme, že na linku nasadíme hybridní vozidla.

PhDr. Stropnický: Myslím, že je shoda na tom, že vezmeme vyhodnocení na vědomí. Měli bychom si říci, co bychom chtěli slyšet na dalším jednání, tak abychom příště přijali nějaké doporučení. Rád bych

znal přesnější soupis navazujících nákladů, který bude obsahovat rizika i pozitiva vstupu nové flotily do vozového parku Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Ing. Nouza: Na nové tramvaje se také musely přestavovat vozovny. Musí existovat právní rámec, aby město mohlo provozovat velkokapacitní autobusy.

Ing. Tomčík: Tisk je koncipován tak, aby Dopravní podnik hl.m. Prahy sledoval kroky k prověření možnosti provozování velkokapacitních autobusů. Návrh Tisku nedoporučuje nákup autobusů, ale realizaci kroků k možnosti provozování.

Mgr. Gillar: Ropid metodicky doporučuje či nedoporučuje nákup velkokapacitních autobusů. Na nás bude následně zalkulování ceny vozkm. Jinak než soutěží situaci neprověříme.

Ing. Nouza: V případě, že nám bude ještě předložena zpráva, jsem ochoten souhlasit s prověřením možnosti realizace velkokapacitních autobusů.

Ing. Fafejta, ROPID: V případě, že rozhodnutí budeme odkládat, tak příští sezónu budeme nuceni řešit zdvojenými spoji.

Ing. Tomčík: Musíme ještě jednat s Ministerstvem dopravy. Nevím zdali stihneme materiál předložit na červnové jednání výboru.

Na jednání přišel pan Humplík.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí vyhodnocení provozu velkokapacitních autobusů na lince 119 k zajištění obslužnosti mezinárodního letiště Václava Havla. Výbor pro dopravu ZHMP souhlasí s prověřením všech souvisejících okolností se zajištěním provozu velkokapacitních autobusů a předložením materiálu na červnové jednání výboru.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: Varianty postupu při výstavbě metra D

Mgr. Martin Gillar, generální ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Ke konci roku 2016 jsme nebyli schopni zajistit práva (absolutní, vlastnická či dočasná) k pozemkům v rámci realizovaných záborů, tak abychom mohli realizovat celý úsek metra Pankrác - Depo Písnice. Nechali jsme zpracovat variantní řešení dalšího postupu.

Ing. David Krása, ředitel Metroprojektu, a.s.: Fázování výstavby v úseku Pankrác - Depo Písnice se odvíjí od dostupnosti práv k pozemkům. Úsek Pankrác - Olbrachtova doporučujeme jako minimalistický úsek v rámci dostupnosti získání stavebního povolení a zahájení projektu. Nepředpokládáme, že tento krátký úsek by se uváděl do provozu s cestujícími. Záměrem je úsek Pankrác - Depo Písnice uvést do provozu najednou. Stanice Pankrác je stanicí přestupní a je v nejkomplicovanějších geologických podmínkách. Projekt trasy D má pravomocné územní rozhodnutí. Nechceme, aby docházelo ke změnám platného územního rozhodnutí.

Mgr. Gillar: Zahájíme práce na dokumentaci pro výběr zhotovitele geologického průzkumu. V příštím roce by měl být znám výběr zhotovitele 1. mezistaničního úseku. Jednáme o dohodě s vlastníky pozemků v místě stanice Nádraží Krč a Nemocnice Krč.

Diskuze:

PhDr. Stropnický: Předkládáte závěry z prověřování, ze kterého plyne nečekat už dále na kompletní pozemky. Jak to bude s architektonickými soutěžemi na stanice?

Mgr. Gillar: Zasmůvujeme IPR Praha, který nám pomůže zorganizovat výtvarné soutěže pro stanice Pankrác - Depo Písnice. Poté budeme realizovat architektonické soutěže na stanice severním směrem.

PhDr. Stropnický: Bude metro bez řidičů a bez oddělovacích stěn na nástupištích?

Mgr. Gillar: Stanice budou se stěnami, které oddělují cestující.

Ing. Nouza: Nedomnívám se, že je platné územní rozhodnutí. Myslím si, že je napadeno žalobou. Fázování znamená navíc 500 mil Kč? Podporuji výstavbu metra D. Ražba začne někde na úrovni Arkády Pankrác. Co se bude dít, až zde budou razicí štíty a nebudeme mít dostupné pozemky?

Ing. Krása: Co nejdelší úsek se vyrazí razicími štíty (TBM). Navýšení při fázování je způsobeno tím, že se bude razit konvenční ražbou.

Humplík: Lze zahájit výstavbu bez vykoupení všech potřebných pozemků?

Ing. Aleš Kořený, pověřený řízením projektu metra: Územní rozhodnutí je vydáno, je v právní moci a je napadeno dvěma žalobami. Součástí žádosti o stavební povolení je povinnost mít majetkoprávní vypořádání se všemi pozemky. Fázování řeší možnost výstavby po částech.

PhDr. Stropnický: Bylo by vhodné, aby k projektu vznikl informační systém, ve kterém by bylo možné dohledat aktuální stav přípravy.

Mgr. Gillar: Naše dozorčí rada vzala materiál na vědomí. V červnu budeme předkládat do Rady HMP materiál, který by měl řešit problematiku pozemků. Chceme se vydat metodou založení společného podniku se soukromým partnerem, který by realizoval výkupy pozemků, které jsou v tuto chvíli nedosažitelné. Jsme připraveni o projektu více informovat. Dnes máme požádáno o stavební povolení na celou trasu Pankrác - Depo Písnice. Chystáme se žádost upravit pouze na mezistaniční úsek Pankrác - Olbrachtova. Doufáme, že dosáhneme alespoň na část dotace z evropských fondů.

PhDr. Stropnický: Budeme fázovat i v případě, když nedostaneme dotaci?

Mgr. Gillar: Ano.

Ing. Nouza: Existuje riziko, že nevykoupíme pozemky v Krči? Až zahájíme stavbu rakouskou metodou a dojdeme na Olbrachtovu, co se stane v případě, že nebudeme mít vykoupené pozemky? Myslím si, že materiál můžu vzít na vědomí. Následně se má problematika dostat na jednání Zastupitelstva HMP. Navrhuji změnu usnesení v tom, aby výbor doporučil Zastupitelstvu HMP projednat tuto informaci.

Mgr. Gillar: Vždy existuje riziko, že nevykoupíme pozemky.

Ing. Krása: Fázování vychází z toho, že v lokalitě Olbrachtova máme dostupné pozemky.

Ferjenčík, zastupitel HMP: Vynakládáme cca 500 mil Kč. na fázování. Nemůžeme tyto prostředky použít na výkupy pozemků a stavbu vlastně urychlit?

Ing. Jan Zeman, CSc., zastupitel MČ Praha 13: Situace s nevykoupěnými pozemky také nastala při výstavbě Blanky. Stanice mají být pouze pro tři vagonky metra?

Mgr. Gillar: Stanice budou mít délku nástupišť 100 m. Dle přepravní kapacity můžeme však přizpůsobovat vozy metra. Platná legislativa nám neumožňuje nabízet majitelům pozemků větší sumy za tyto pozemky.

Humplík: Nemůžu hlasovat pro navržené usnesení. Prosím o vyškrtnutí poslední věty.

PhDr. Stropnický: Jsem připraven do návrhu usnesení doplnit, že doporučujeme, aby Zastupitelstvo HMP projednalo danou problematiku. Myslím si, že jako výbor máme vyjádřit svůj postoj. Můžeme je vyjádřit měkčím způsobem. Můžeme doporučit variantu, kterou máme před sebou.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí závěry studie Metroprojektu k variantám fázování výstavby metra D. Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje předloženou variantu. Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje Zastupitelstvu HMP studii projednat.

Hlasování: pro: 4 proti: 1 zdržel se: 1

Usnesení nebylo schváleno.

Bod 5: Plán udržitelné mobility - scénáře a vize P+

Ing. Daniel Šesták: Plán udržitelné mobility jsme zde prezentovali již několikrát. Nyní se nacházíme ve fázi, kdy uzavíráme prostřední část, která se věnovala Vizi pro mobilitu v Praze. Připravili jsme pro Vás dva dokumenty, které spolu souvisí. Návrh dopravní politiky pro Prahu a její okolí.

Zjednání odešli pan Humplík a Ing. Nouza.

PhDr. Stropnický: Tím, že odešli kolegové z ODS a TOP 09, nejsme nadále usnášeníschopní a musím jednání výboru ukončit. Tento bod přesuneme na další jednání. Ukončuji jednání výboru.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 18:00 hodin a trvalo 115 minut.

PhDr. Matěj Stropnický
předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Ing. Jan Marek
tajemník Výboru pro dopravu ZHMP

Ověřil: Petr Šimůnek, člen Výboru pro dopravu ZHMP

Zapsal: Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP