



ZÁPIS z 10. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 20. 2. 2024 v 16:30 hod.

místnost č. 349, Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

Přítomni: Ing. Martin Sedeke, Mgr. Michal Andelek, Mgr. Ing. Jaromír Beránek, MUDr. Klára Cingrošová, Ing. Gabriela Lněničková, MBA, doc. Ing. Pavel Peterka, Ing. Ondřej Prokop, Ph.D., Ing. Tomáš Slabihoudek, Mgr. Bára Soukupová, Ing. David Vodrážka, Pavel Zelenka
Omluveni: Stanislav Nekolný, MBA, Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.
Jednání řídil: Ing. Martin Sedeke, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Text zahájení: 10. jednání bylo zahájeno v 16.33 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Ing. Tomáš Slabihoudek.

Členové výboru vzali na vědomí zápis z 9. jednání výboru ze dne 23. 1. 2024 a nemá k němu nikdo žádné připomínky.

Návrh programu:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0118	Aktuální informace o Libeňském soumostí	TSK hl. m. Prahy, a.s.	
3.	T-VD-0121	Informace o finalizaci rekonstrukce Barrandovského mostu	TSK hl. m. Prahy, a.s.	
4.	T-VD-0123	Přívozy od roku 2025	ROPID	
5.	T-VD-0122	Aktuální problematika pražské železnice	ROPID	
6.	T-VD-0116	Prověření pozemku par. č. 2848/876 v k. ú. Záběhlice na dotaz MUDr. Cingrošové	ODO MHMP	
7.	T-VD-0120	R - 50287 k návrhu na vypracování metodického materiálu Kultivované dopravní značení v městském prostředí	IPR Praha	
8.	T-VD-0115	Z-12044 o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu	TSK hl. m. Prahy, a.s./PKD MHMP	
9.	T-VD-0117	Z-12036 - ke kultivaci veřejného prostoru na sídlištích a vytvoření Fondu pro budování	Ing. Ondřej Prokop	

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
		parkovacích míst		
10.		Různé		

Hlasování o návrhu programu: pro: 10 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 3

Program byl schválen.

K jednotlivým bodům programu:

Bod č. 2 Aktuální informace o Libeňském soumostí

Ing. Jiří Hájek, investiční ředitel TSK hl. m. Prahy, a.s.: V sobotu byl dočasně obnoven provoz na části Libeňského soumostí respektive mostu V009 (most přes Vltavu). Byla zde vložena kolejová spojka. Cestující se dostanou na střední zastávku, kde mají možnost přestoupit na náhradní autobusovou dopravu. Ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s. se připravujeme na demolici inundačního mostu. Do konce února budeme mít vymístěny všechny inženýrské sítě.

Diskuse:

Ing. Slabihoudek: Kdy přesně se začne s demolicí?

Ing. Hájek: Předpokládáme, že samotné práce na odstranění mostu budou zahájeny na přelomu dubna a května.

Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí aktuální informaci o Libeňském soumostí.

Bod č. 3 Informace o finalizaci rekonstrukce Barrandovského mostu

Ing. Jiří Hájek, investiční ředitel TSK hl. m. Prahy, a.s.: Nyní nás čeká III. a IV etapa rekonstrukce severní části mostu po polovinách. 11. 3. 2024 by měly být zahájeny práce na rekonstrukci severní části mostu. Tento víkend v nočních hodinách na mostě probíhaly odvrtvy, které potvrzují velké diferenciální nerovnosti na severním mostě. Posílili jsme projekční tým. V letošním roce bychom chtěli práce dokončit, abychom v dalších stavebních sezónách neomezovali dopravu.

Diskuse:

Ing. Sedeke: Diferenciálními nerovnostmi myslíte vertikální nerovnosti, které jsou způsobeny tím, že jednotlivé rampy nebyly ve stejných výškách?

Ing. Hájek: Most je prostorově složitý. Jak se překlápí jednotlivé rampy, tak dochází k překlápění spádů na mostě. Na mostě např. najdete místo, kde je vozovkové souvrství 13 cm a o kousek dále je 25 cm. V těchto místech pak pod izolací zůstává voda, která proniká následně do mostu. Musíme udělat to, že přespádujeme most do jednoho spádu, tak aby nedocházelo k těmto diferenciálním nerovnostem. V dnešní době, kdyby se stavba mostu takto zdařila, znamenalo by to demolici a stavbu mostu znovu.

Ing. Vodrážka: V minulé etapě jsem upozorňoval na problém uzavírek na případných objízdných trasách.

Ing. Hájek: Problematiku jsme řešili i v minulé etapě. Ale např. havárii v Břežanském údolí jsme nedokázali ovlivnit. S vlivy možných uzavírek počítáme i v našich modelech. ŘSD ČR můžeme požádat o součinnost, ale výsledek neovlivníme.

Ing. Sedeke: V tom případě bych požádal TSK hl. m. Prahy, a.s., aby informovala vedení hl. m. Prahy. Umím si představit, že můžeme intervenovat problematiku u ministra prostřednictvím primátora hl. m. Prahy.

Ing. Vodrážka: Např. teď řešíme i s obcemi Středočeského kraje zařízení staveniště pro berounský železniční tunel.

Ing. Lněničková: ŘSD ČR má opravovat úsek Pražského okruhu mezi sjezdem na Slivenec a Lahovicemi. Počítáte s tím v dopravních modelech?

Ing. Hájek: Ano, počítáme s tím. ŘSD ČR bude soutěžit zhotovitele. Ale, jak dopadne soutěž a kdy se opravdu začne, tak to nevíme.

Ing. Michal Peterka, asistent ředitele úseku dopravního inženýrství TSK hl. m. Prahy, a.s.: Dopravní modely máme v úrovni makroskopického i mikroskopického. Počítáme s menšími intenzitami na Barrandovském mostě a tzv. rozliti dopravy na centrum a objízdné trasy. Nejvýhodnější variantou po celé době uzavírky je uzavřít Strakonickou rampu a provozovat provoz po vratné rampě na Lihovaru a zároveň využít objízdné trasy po Pražském okruhu. V 3. etapě bude omezena severní část severní mostovky. Jeden jízdni pruh z uzavřené části bude převeden na druhý most. Ve 4. etapě bude omezena jižní část severního mostu. Doprava bude organizována vratnou rampou na Lihovaru, MÚK Písnice (je trvale otevřena), Modřanskou a křižovatkou u mostu Závodu míru. Koordinace stavebních akcí probíhá, zejména na komunikacích, které spravuje TSK hl. m. Prahy, a.s..

Diskuse:

Barbora Lišková, tisková mluvčí TSK hl. m. Prahy, a.s.: Zítra bude velká prezentace v CAMPu od 9.00 hod. Akce bude přenášena i on-line. Záznam budu rozesílat všem zastupitelům.

Mgr. Beránek: Proč byla zvolena k uzavření Strakonická rampa?

Ing. Peterka: Rampa K Barrandovu vykazuje intenzity přes 22 tis. vozidel/den. Na Strakonické rampě jsou intenzity cca 13 tis. vozidel/den.

MUDr. Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora: Pan ministr zmiňoval, že ŘSD ČR se bude snažit začít s úpravami na Pražském okruhu, co nejpozději, tak aby překryv akcí byl minimální i přesto, že akce by se neměly ovlivňovat. To, že budeme opravovat Barrandovský most, tak to není novinka. Inovace spočívá pouze v tom, že se sloučí etapy č. 3 a č. 4 a tudíž budeme začínat již v březnu.

Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o finalizaci rekonstrukce Barrandovského mostu.

Bod č. 4 Přívozy od roku 2025

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: V roce 2023 přívozy přepravily téměř 600 000 cestujících. Přívozy máme celoroční (P1 a P2) a sezónní (P3, P4, P5 a P6). Po dokončení výstavby a zprovoznění Dvoreckého mostu počítáme s ukončením provozu přívozu P 3. Stávající smlouvy se třemi poskytovateli přívozů končí do konce tohoto roku. U přívozu P3 navrhujeme prodloužit stávající smlouvu o rok, a to do zprovoznění Dvoreckého mostu. U ostatních přívozů doporučujeme na základě průzkumu trhu přímé zadání na 7 let s případnou opcí a to s dvouměsíční notifikací.

Diskuse:

Ing. Lněničková: Celoroční přívoz v Podhoří byl mimo provoz z důvodu povodní. Jsou ještě nějaké podmínky pro přerušení provozu?

Ing. Tomčík: Provoz přívozu je závislý na vodním stavu zejména na stupních povodňové aktivity. Dopravce pak čeká na povolení k vyplutí od Povodí Vltavy, s.p..

Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o přívozech.

Bod č. 5 Aktuální problematika pražské železnice

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: Pražský motoráček je v provozu 15 let v trase pravidelné železniční linky Praha-Smíchov – Praha-Zličín (vyhlídková trať „Pražský Semmering“). Je provozován v nepracovní dny nostalgickým vozem. Smluvní zajištění je do konce tohoto roku. Na provoz v roce 2023 vynaložilo HMP cca 5,7 mil. Kč. Je zde vyšší cena za vlakokilometry (vlkm). Dále bude potřeba evropského zabezpečovače ETCS. V roce 2030 se předpokládá zavedení tohoto zabezpečovače ve stanici Smíchovské nádraží. Doporučovali bychom přímé zadání. Oslovili bychom 3 dopravce disponující těmito typy vozidel s tím, že i ostatní dopravci mohou podávat alternativní nabídky. Jsou 3 možné varianty řešení. Ukončení provozu Pražského motoráčku k 31. 12. 2024. Uzavřít smlouvu na 10 let (2025-2034) s povinností dopravce vozidlo vybavit do roku 2030 mobilní částí ETCS. Uzavřít smlouvu napřímo na 5 let (2025 – 2029) s možnou opcí na max. 5 let. My preferujeme třetí variantu. Opční právo by bylo na délku kontraktu a na instalaci a implementaci mobilní části ETCS do daného vozidla.

Diskuse:

Mgr. Beránek: Kalkulujete s variantou, že do roku 2029 bude k dispozici nějaká levnější varianta ETCS?

Ing. Tomčík: Ano. Máme představu, že pětiletá smlouva by obsahovala výchozí finanční model bez ceny ETCS. V rámci opčního práva bychom si vymezili možnost zasmluvnit ETCS nebo případně nezasmluvnit.

Ing. Vodrážka: Kdo rozhodne o variantách? Navrhuji rovnou vyloučit první variantu.

Ing. Sedeke: Předpokládám, že rozhodnutí bude na úrovni HMP. Předpokládám, že bude předložen návrh, který bude např. obsahovat ekonomické vyhodnocení.

Ing. Tomčík: Na základě průzkumu trhu bychom předložili materiál do Rady HMP ke schválení daného záměru.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje při zvažování možných variant řešení zajištění provozu Pražského motoráčku nepracovat s variantou č. 1 (ukončení provozu).

Hlasování: pro: 10 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 3

Usnesení bylo schváleno.

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: V současné době máme jednu městskou železniční linku S 49 (Roztoky u Prahy – Praha-Libeň – Praha-Hostivař). V rámci strategie pracujeme se třemi městskými linkami S 61 a S 71. Na konci roku 2021 byla na základě proběhlého nabídkového řízení uzavřena smlouva se společností Regiojet a.s. Nový dopravce letos převezme provoz na lince S49 Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař od stávajícího dopravce Arriva vlaky. Dopravce má v současné době ve výrobě 7 elektrických jednotek typu EMU 240. V roce 2019 se předpokládalo, že budou v provozu nové železniční zastávky - Hostavice, Jahodnice, Kyje-Jiráskova čtvrť, popř. i Depo Hostivař. Tři zastávky na MČ Praha 14 jsou zatím ve fázi stavebního řízení. Po jednání se Správou železnic, s. p. jsme dospěli k názoru, že bychom měli upravit trasu z Běchovic na Hlavní nádraží přes Libeň a do Vršovic, tak aby jezdila v prokladu s linkami S 1 a S 7.

Diskuse:

Mgr. Beránek: V navržené upravené trase by S 61 byla podmnožinou S 1. Tedy dávalo by smysl zavést nové číselné označení?

Ing. Tomčík: O změně číslování jsme neuvažovali. Vzhledem k tomu, že se jedná o jiného dopravce než stávajících linek, tak předpokládám, že číslování nebudeme měnit.

Ing. Václav Haas, ROPID: Linka S 1 jezdí na Masarykovo nádraží. Linka S 61 pojedje na Hlavní nádraží. Číslování v Klánovicích bych navrhoval ponechat rozdílné.

Mgr. Andelek: Jaké jsou reálné předpoklady na zprovoznění zastávek?

Ing. Tomčík: ÚR je právoplatné. Běží stavební řízení.

Mgr. Beránek: Při nárůstu kompenzace jsem chtěl apelovat, aby byly narovnány podmínky pro tarif na železnici v rámci hl. m. Prahy. Tedy aby skončily výjimky v tarifu, kdy např. neplatí SMS jízdenky.

Ing. Tomčík: Je to na dohodě mezi hl. m. Prahou a stávajícím dopravcem. Výjimky vznikaly historicky. Máme toto připravené k diskusi o tarifu PID. Protarifovací ztráta vůči stávajícímu dopravci je vyčíslena na 32,5 mil. Kč.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje vedení hl. m. Prahy zavedení linky S 61 s opcí do Úval.

Hlasování: pro: 10 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 3

Usnesení bylo schváleno.

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: Musíme již řešit zasmluvnění po prosinci 2029, neboť se stávajícím dopravcem České dráhy, a.s. máme smlouvu do prosince 2029. Nyní pracujeme na 4 zadávacích řízeních, které jsou rozděleny po trakcích. Poslední zakázka je přímé zadání na zbytkový výkon v rámci motorové trakce. Jedná se o zasmluvnění na 15 let a 30 let. První zadávací řízení se týká motorové trakce a linek S3 a S4, S 54, S 65, S8 a S88. Druhé zadávací řízení se týká linek S1 a R41, S5 a S55 a R 45, S7. Zde uvažujeme, že zasmluvnění by bylo na 30 let. Jedná se o dvousystémové jednotky. Již proběhly předběžné tržní konzultace. Třetí zadávací řízení se týká linek S4 a R44, R9. Čtvrté zadávací řízení se týká jednotek CityElefant a linek S2 a S22 a S9 a R42, S7, S9. Páté zadávací řízení se týká linek S6.

Diskuse:

Ing. Slabihoudek: Chtěl jsem se zeptat na linku S65. Počítá se s nahrazením starých vozů?

Ing. Tomčík: Jedná se o první zadávací řízení. Jednotky nyní nejsou dostupné na trhu. Začíná se uvažovat o soutěži na elektrické bateriové jednotky.

Mgr. Beránek: Minule jsme zde měli prezentaci k vysokorychlostním tratím (VRT). Do jaké míry nám to vstoupí do provozu a ovlivní teoretické výkony ve chvíli, kdy se bude budovat přípojka v Běchovicích?

Ing. Tomčík: VRT se připojují v Běchovicích a počítá se zde i výstavba 4 koleje. Neovlivňuje to provoz stávajících linek.

Ing. Sedek: **Výbor pro dopravu ZHMP bere tuto část prezentace na vědomí.**

Bod č. 6 Prověření pozemku par. č. 2848/876 v k. ú. Záběhlice na dotaz MUDr. Cingrošové

Ing. Libor Šíma, ředitel ODO MHMP: U komunikace Na Chodovci je bývalá jeřábová plocha po výstavbě sídliště. Plocha je ve vlastnictví hl. m. Prahy a nikdy nebyla svěřena do správy TSK hl. m. Prahy, a.s.. V současné době je plocha prázdná a není využívána. Doporučoval bych, že bychom požádali Radu HMP o svěření pozemku do správy TSK hl. m. Prahy, a.s., která by plochu mohla revitalizovat, případně pronajmout za účelem parkování.

Diskuse:

MUDr. Cingrošová: Návrh podporuji. Nyní je plocha nevyužívaná.

Zelenka: Parkovací místa se snadno přidávají. Magistrát HMP vyzíval městské části, aby vytipovaly místa pro odtahová parkoviště. Je tedy otázka, jak s danou plochou bude naloženo.

Ing. Sedeke: Nyní je to tak, že pozemek je ve vlastnictví města, a tedy HOM MHMP. Tento odbor nyní rozhoduje o způsobu využití pozemku. Tím, že doporučíme, aby pozemek spravovala TSK hl. m. Prahy, a.s., tak říkáme, že TSK hl. m. Prahy, a.s. bude hledat způsob využití pozemku.

Ing. Šíma: Plocha má svůj vjezd i výjezd. Dovedeme si představit např. smíšené využití pro odtahy i rezidentní parkování, případně i možné parkování dodávek či karavanů.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje rozhodnout o svěřeni pozemku par. č. 2848/876 v k. ú. Záběhlce do působnosti TSK hl. m. Prahy, a.s.. Výbor pro dopravu ZHMP žádá, v případě svěřeni pozemku do správy TSK hl. m. Prahy, a.s., aby navrhla způsob využití tohoto pozemku a předložila tento návrh k projednání Výboru pro dopravu ZHMP.

Hlasování: pro: 10 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 3

Usnesení bylo schváleno.

Bod č. 7 R - 50287 k návrhu na vypracování metodického materiálu Kultivované dopravní značení v městském prostředí

Ing. arch. Jakub Hendrych, IPR Praha: V roce 2014 jsme zpracovali manuál veřejných prostranství, který se věnuje kvalitám veřejného prostranství. Jedním z doporučení vycházející z tohoto materiálu bylo sdružovat prvky dopravního značení např. na sloupy veřejného osvětlení případně používat zmenšené velikosti dopravních značek. Cílem tohoto materiálu je nastavit principy a pravidla, abychom uměli pracovat s dopravním značením ve veřejném prostoru. Mělo by dojít ke zvýšení srozumitelnosti dopravního značení, zlepšení přehlednosti, zlepšení prostupnosti pro pěší a zlepšení vizuální kvality veřejného prostoru. V první části materiálu je analýza stávajících možností. Bonusem materiálu by mohlo být i doporučení na změnu legislativy v technických předpisech.

Diskuse:

Ing. Sedeke: Změna dopravního značení v pilotních územích proběhne např. při nějakých změnách v území? Nebo se v území vymění dopravní značení, aniž by to bylo vyvolané jinou potřebou? Kolik bude stát zpracování této metodiky?

Ing. Hendrych: Pilotní lokality bychom chtěli vybírat v místech, kde se předpokládá výměna dopravního značení či větší investice, abychom metodiku mohli rovnou aplikovat. Cílem je i snaha zmenšit počet dopravních značek. Materiál bude plně zpracován v rámci interních prostředků IPR Praha.

Mgr. Beránek: Děkuji za zpracování materiálu. Principy mně přijdou srozumitelné. U příkladů ze zahraničí bylo prezentováno zakřivení sloupků dopravního značení. Kdy sloupek je veden v těsné blízkosti fasády. V Praze jsem toto neviděl. V materiálu není řešeno umístování přenosných dopravních značek. Stále pokračuje zlozvyk umístování těchto dopravních značek do profilu chodníků. Byl bych rád, kdyby zejména v zónách placeného stání značky pro motorová vozidla byly umístovány do profilu komunikací. A dopravní přenosné značky pro chodce byly umístovány na chodníky.

Ing. Hendrych: Materiál, který jste obdrželi obsahuje pouze teze pro jeho zadání. Příklad zakřivených sloupků byl myslím z Českých Budějovic. Přenosnými dopravními značkami se můžeme zabývat a můžeme je do materiálu doplnit případně můžeme vytvořit paralelní materiál.

Zelenka: Myslím, že téma je třeba zpracovat. Není jednotnost mezi příslušnými silničními správními úřady. A také je na území města přeznačkováno. Jeden z velkých problémů je vyznačení zón placeného stání. Bylo by přínosné, aby zóna placeného stání mohla být vyznačena zónovou značkou, což by výrazně zpřehlednilo ulice.

Ing. Sedeke: Tento materiál projednáváme ještě před tím, než jej bude projednávat Rada HMP.

Barbora Lišková, mluvčí TSK hl. m. Prahy, a.s.: V rámci dopravního značení máme vysoutěžené dodavatele, kteří budou dělat kompletní pasport dopravního značení. Smlouva je uzavřena na 8 let. V rámci malého školení jsem toto představovala i městským částem.

MUDr. Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora: Tisk předkládám do Rady HMP spolu s doc. Ing. arch. Petrem Hlaváčkem.

Bod č. 8 Z-12044 o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu

Barbora Lišková, mluvčí TSK hl. m. Prahy, a.s.: V materiálu jsou uvedeny akce, které se v nejbližší době budou realizovat, případně se již realizují. Mimo jiné jsou tam i uvedeny dopravní opatření týkající se opravy Barrandovského mostu.

Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci Z-12044.

Bod č. 9 Z-12036 - ke kultivaci veřejného prostoru na sídlištích a vytvoření Fondu pro budování parkovacích míst

Ing. Prokop: Návrh tisku navazuje na kulatý stůl, který jsem realizoval 28. 11. 2023 za účasti např. MUDr. Bém, Jaromír Schling, Vladimír Kremlík, doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D., zástupce autopřemyslu, projektanti atd. Vytvoříme společný fond, ze kterého budeme financovat rozvoj veřejného prostoru na sídlištích. Na sídlištích chybí parkovací stání, a to i v noci. Např. noční deficit na MČ Praha 11 je 3 600 parkovacích stání. Na sídlištích jsou často stavy chodníků z 80.let. TSK hl. m. Prahy, a.s. nemá finance na opravy. Fond by měl být komplexní péčí o naše sídliště na několik dalších volebních období. Tím, že je na sídlištích nedostatek parkovacích míst, řidiči odstavují vozidla i tam, kde to není povoleno a pak se např. na sídliště obtížně dostávají hasiči a ostatní složky IZS.

Diskuse:

Ing. Sedeke: V bodě IV. návrhu usnesení je, že se stanovuje minimální výše finančních prostředků ve fondu na 5 mld. Kč?

Ing. Prokop: Částka je k diskusi.

MUDr. Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora: Pro zlepšování života na sídlištích jsem např. vyjednal dotace z Evropské unie, které mají sloužit pro revitalizaci veřejných prostranství. MČ byly osloveny odborem FON a mohou přihlásit své projekty. Problémy na sídlištích jsou často způsobeny majetkovými poměry, a tedy tím, že dotčené pozemky nejsou ve vlastnictví hl. m. Prahy. Problematika parkování je řešena zónami placeného stání (ZPS). MČ Praha 11 ZPS nezavedla. Vaše představa, že MČ, které mají ZPS, budou nějakým způsobem přispívat na MČ, které nezavedly ZPS, je diskutabilní.

Zelenka: Vzhledem k tomu, že tisk je předkládán na Zastupitelstvo HMP, tak budu diskutovat tam.

Ing. Prokop: Tisk se týká sídlišť v obecné rovině, nejen MČ Praha 11. Toto není můj návrh, to je výsledek debaty u kulatého stolu.

Ing. Sedeke: Další diskusi očekávám na jednání Zastupitelstva HMP.

Jednání výboru bylo ukončeno v 17:53 hodin a trvalo 110 minut.

Ověřil: Ing. Tomáš Slabihoudek

Předseda výboru: Ing. Martin Sedeke

Zapsal: Ing. Jan Marek, ODO MHMP

Tajemník výboru: Ing. Libor Šíma, ředitel ODO MHMP