

Zápis

z jednání Výboru dopravy Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 14.4. 2011 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2, Praha 1.

Přítomni: Petr Hána, Ing. Věra Šturmová, RNDr. Tomáš Hudeček Ph.D., Mgr. Jan Kalousek, Mgr. Lukáš Kaucký, Ing. Jiří Pařízek, Petr Šimůnek, Ing. Antonín Weinert, CSc., Ing. Jan Heroudek

Omluveni: Josef Nosek, Ing. Karel Březina

Ve 14.00 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru dopravy ZHMP zahájil předseda Petr Hána, který úvodem představil paní Miloslavu Vlkovou předsedkyni Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje. Dále předseda připomenul, že po dnešním jednání od 16.00 hod. se koná ve velkém zasedacím sále Zastupitelstva HMP prezentace Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s. k jednomu z možných způsobů financování výstavby a provozu trasy metra D formou PPP (Public Private Partnership; partnerství veřejného a soukromého sektoru).

Ověřovatelem dnešního zápisu byla zvolena Ing. Věra Šturmová.

Program dnešního jednání:

1. Zpráva o zajištění provozuschopnosti komunikací a fungování MHD v zimním období
2. Integrace organizace ROPID s organizátorem dopravy Středočeského kraje
3. Informace k opravám pražských mostů a jejich priority
4. Informace o posouzení alternativ dopravní obslužnosti letiště Praha – Ruzyně
5. Různé

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Zpráva o zajištění provozuschopnosti komunikací a fungování MHD v zimním období

Materiál představil Ing. Luděk Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy. Zajištění provozu komunikací bylo i v letošní zimě, která se vyznačovala v prosinci rekordním množstvím spadu sněhu, provedeno bezproblémově až na drobná lokální pochybení, která jsme řešili ve spolupráci s Dopravním podnikem hl.m. Prahy. V lednu pak část území Prahy postihla cca ve 4 dnech ledovka. Z našeho pohledu byla letošní zima zvládnuta dobře.

Ing. Blažek, Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.: 8. prosince 2010 došlo k průtoku vody do Nuselského mostu a to do elektrické části prostorů metra. Elektrická část se zkratovala a částečně i vyhořela, následkem čehož došlo k zastavení provozu metra. TSK hl.m. Prahy zajistila povrchové úpravy na mostě a my jsme odčerpávali vodu, která prosákla. Z celkového počtu cca 900 výhybek máme 700 výhybek elektricky vytápěných. Při větším spadu sněhu se mezi kolejnicí a jazyk výhybky dostane sníh, který následně blokuje dovření výhybky. Tyto výhybky musíme následně ručně čistit. Při větším spadu sněhu máme také problémy s otevřenými tramvajovými tělesy, ve kterých je travnatý pás či štěrky. Když je tento prostor pokryt sněhem neznalí řidiči občas do prostoru vjedou a následně zapadnou. Při vyprošťování takto zapadlých vozidel ztratíme mnoho času a tramvajová doprava je tímto způsobem následně omezena. Autobusová doprava je závislá na úklidu tras TSK hl.m. Prahy. Náš podnik vlastní jeden sypač a druhý máme půjčen od TSK hl.m. Prahy a snažíme se dle dlouhodobých znalostí tyto vozy využívat, tak aby byl co nejvíce zajištěn

plynulý provoz tramvajových linek.

Diskuse:

RNDr. Hudeček: Jako občan jsem vnímal problémy při úklidu chodníků. Dopravní podnik uklízí zastávky?

Ing. Blažek: Ano uklízíme naše tramvajové zastávky. Když je autobusová zastávka součástí komunikace, neuklízíme ji, to zajišťuje majitel komunikace.

RNDr. Hudeček: Setkal jsem se s tím, že ze zastávky se sníh shrnul do silnice a naopak. Odváží se sníh z křižovatek? Je nějaká ekonomická kalkulace zdali odvážení sněhu je ekonomické či ne?

Ing. Blažek: Po spadu sněhu, TSK hl.m. Prahy zajišťuje údržbu dle jednotlivých pořadí a plánu zimní údržby. Následně se domluvíme s TSK hl.m. Prahy, že vybrané křižovatky vyčistíme úplně od sněhu respektive odvezeme z nich sníh, tak aby právě nedocházelo k zanášení výhybek.

Ing. Dostál: Co se týká úklidu chodníků, tak z celkové výměry má hl.m. město v majetku řádově 2/3. Z těchto dvou třetin uklízíme cca polovinu. Některé chodníky neuklízíme a seznam těchto lokalit je uveden ve vyhlášce č. 45/1997 Sb. hl. m. Prahy ve znění pozdějších předpisů. Tzv. „Kuberovou“ vyhláškou máme odpovědnost vlastníka za stav těchto chodníků v zimním období. S ohledem na finanční možnosti města bylo rozhodnuto, že se bude uklízet cca na 250 ha chodníků. Ve spolupráci s městskými částmi byly vytipovány chodníky, které se uklízí, což je zakotveno ve vyhlášce, která se s přihlédnutím na požadavky občanů a městských částí průběžně upřesňuje. V letošním roce stál úklid motoristických komunikací přibližně 150 mil Kč a úklid nemotoristických komunikací přibližně 180 mil Kč.

Mgr. Kalousek: Předložený materiál mi přijde spíše jako obecný materiál k zajišťování zimní údržby. V materiálu mi např. chybí výkony.

Ing. Dostál: Vyhodnocení zimní údržby předkládáme do Rady HMP ke schválení. Včera proběhla na toto téma tisková konference, kterou měl 1. náměstek primátora Ing. Březina. Materiál k tiskové konferenci Vám poskytneme.

Hána: Předložený materiál byl spíše zaměřen obecně na to, jak probíhá zimní údržba komunikací. Vyhodnocení letošního zimního období bude předloženo Radě HMP a my jako zastupitelé taktéž dostaneme o této problematice informaci, avšak není problém členům výboru materiál zaslat.

Ing. Dostál: Pro potřeby Výboru dopravy ZHMP Vám prostřednictvím tajemníka zašlu emailem kompletní tiskovou zprávu, kde jsou uvedeny meteorologické podmínky, množství sněhu a i finanční náklady.

RNDr. Hudeček: Je možné v materiálu uvést i vývojové srovnání?

Ing. Dostál: Ano, je tam uvedeno srovnání nákladů od roku 2004.

Ing. Pařízek: Chtěl bych TSK hl.m. Prahy a Dopravnímu podniku hl.m. Praha poděkovat za dodané materiály k údržbě parkovišť P+R a zároveň bych se chtěl zeptat proč parkoviště P+R jsou takto rozdělena.

Ing. Dostál: Parkoviště P+R, která má v majetku Dopravní podnik hl.m. Prahy vznikla jako součást a investice budování stanic či koncových stanic metra. O převedení těchto parkovišť P+R do

majetkové správy TSK hl.m. Prahy se samozřejmě jedná. Dopravní podnik pokud vyvádí majetek z vlastního vlastnictví, musí tak činit dle platné legislativy a to nejlépe prodejem.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí zprávu o zajištění provozuschopnosti komunikací a fungování MHD v zimním období.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 2: Integrace organizace ROPID s organizátorem dopravy Středočeského kraje

Hána: Podklady k tomuto materiálu jsou stručné a v podstatě jde o myšlenku, která čerpá inspiraci ze zahraničí, kde obdobné sdružení organizátorů dopravy funguje a přináší významný efekt, přičemž nedochází k omezení kvality dopravní obslužnosti území. V Hamburku a jeho okolí tento systém funguje velmi dobře.

Předložený materiál okomentoval Pavel Procházka, který je pověřen řízením ROPIDu. Dopravní nároky stoupají nejen v Praze, ale i v přilehlých okrajích středočeského kraje a vyvolávají potřebu zajištění kvalitní dopravní obsluhy. Jednou z možností je právě vytvoření jednotného integrovaného dopravního systému na území hl.m. Prahy a Středočeského kraje. PID obsluhuje krom území hl.m. Prahy také zhruba 1/3 Středočeského kraje a je do ní zapojeno cca 300 obcí což představuje cca 409 tis. obyvatel. Ve zbytku Středočeského kraje funguje jiný systém, který není propojen s PIDem. To např. znamená, že neexistuje jednotný tarif, který by umožňoval cestujícím jízdu na jednu jízdenku. Není dokončena integrace železnice. Velmi nám zde schází jednotná a koordinovaná objednávka železniční dopravy. Neexistují přepravní uzly ve vztahu k parkovištím P+R mimo území hl.m. Prahy. Základním požadavkem pro společnou obsluhu území je zajištění konkurenceschopnosti oproti individuální automobilové dopravě. V materiálu pak máte uveden nástin integračního procesu krok za krokem, jak předpokládáme, že by se mohl vyvíjet.

Vlková Miloslava, předsedkyně Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje: Jsem velice ráda, že jsem byla pozvaná na dnešní jednání. V minulosti již byla učiněna neoficiální jednání ke sjednocení dopravy na území Prahy a Středočeského kraje. Dnešní jednání považuji za vlastně první oficiální jednání k tomuto tématu. Klíčové problémy jsou např. duplicitní spoje a existence několika systémů dopravy či pouze částečné zaintegrování železniční dopravy.

Hána: K sjednocení organizátorů dopravy je potřebná politická vůle, která byla např. projevena i dnešním setkáním.

Diskuse:

RNDr. Hudeček: V materiálu je i návrh postupu integrace. Dle mého názoru však v návrhu chybí kontrolní orgán. V materiálu je zmíněna komise, což by mohl být zárodek kontrolního orgánu na konci procesu. Pojdme si zde např. už vydefinovat tu komisi. Navrhuji, že by mohla mít lichý počet členů např. 15 a že by měla mít 5 zástupců z Prahy, 5 zástupců ze Středočeského kraje a 5 nějakých odborníků. Tato komise by dostala za úkol zrealizovat právě toto spojení a prodiskutovat veškeré záležitosti k tomu, aby mohl vzniknout jeden operátor dopravy. Po sjednocení by se tato komise stala kontrolorem. Navrhuji v usnesení k tomuto materiálu nejen jej vzít na vědomí, ale už např. vytvořit tuto komisi.

Hána: Vaše úvahy jdou správným směrem nicméně hodně předbíhají to co je před námi. Dnes je to skutečně první oficiální jednání o tomto záměru. A nejsem si v tuto chvíli jist, zda Rady obou krajů

půjdou do formy příspěvkové organizace nebo zda to bude akciová společnost nebo jiná forma. Souhlasím s tím, že musí zde fungovat kontrolní mechanismus. Nechci však komplikovat budoucí jednání tím, že bychom na počátku definovali kontrolní orgán apod.

Mgr. Kalousek: V materiálu byl vytvořen návrh vytvoření firmy formou s.r.o., domnívám se, že to není dobrý nápad.

Hána: Materiál berte prosím jako obecný a nezavazující. Je to spíše iniciativa, která není předmětem schválení. Spíše jde o to ukázat, že ve světě tento způsob existuje, že přináší efekt, který potřebujeme. Já osobně také formu s.r.o. nepreferuji.

Vlková: Nyní jsme na úplném začátku a máme před sebou první materiál. Kdysi dávno u nás byl vytvořen materiál s názvem „Dispečink Středočeského kraje“. Máme tudíž před sebou hodně práce, aby se Středočeský kraj a hl.m. Praha dohodli na nějakém společném dokumentu a ten pak začali naplňovat. Proto si myslím, že rozhodně nejsme ve fázi vytváření nějakých komisí a politických rozložení sil. Dále se domnívám, že jeli někdo na začátku a něco vytváří, neměl by pak v závěru fungovat jako kontrolní orgán.

Ing. Šturmová: Chtěla bych podpořit kolegu Hudečka. V materiálu je v bodě č. 1 návrh vytvořit tuto komisi a nevidím důvod proč její zřízení odkládat.

Hána: Berte prosím tento materiál jako obecnou představu, kudy by mohly naše budoucí kroky kráčet. To, že jsme tento bod zařadili na dnešní jednání neznamená, že obě politické reprezentace se na tomto řešení shodnou. Dnes neschvalujeme předložený materiál.

Mgr. Kalousek: Když vznikne nový integrátor, co bude dělat ROPID?

Hána: ROPID by rozhodně nezanikl a byl by zaintegrovan do nové společnosti.

Ing. Pařízek: Chtěl bych upozornit, že máme před sebou jedinečný okamžik, kdy jak opozice, tak i koalice směřuje k jedinému cíli. Byl bych rád, kdybychom materiál nevzali pouze na vědomí, ale řekli si i nějaké termíny, kdy bude např. do Rady HMP předložen nějaký následný materiál.

Kolda, uvolněný předseda výboru dopravy MČ Praha 4: Jsem autorem memoranda o zapojení železniční tratě Praha – Vrané do PIDu. Pohybuji se v dopravě cca 20 let. Zhruba 15 let zde máme ROPID a ptám se tedy co těch 15 let ROPID dělal?

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP souhlasí se záměrem integrace či užšího propojení ROPIDu s organizátorem dopravy Středočeského kraje. Žádá Radu HMP o projednání tohoto záměru s představiteli Středočeského kraje.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Informace k opravám pražských mostů a jejich priority

Materiál představil Ing. Luděk Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy. Z předloženého materiálu je zřejmé, že s technickým stavem mostů je třeba něco udělat. Bylo by vhodné v návrhu rozpočtu na nejbližší roky počítat s určitou částkou na obnovu a v některých případech na rekonstrukci pražských mostů. V současné době je nejhorší technický stav na Hlávkově a Libeňském mostě, výhledově i na Nuselském mostě. Tyto mosty jsou značně rozsáhlé, což má nepříznivý dopad na objem finančních prostředků, které jsou potřeba pro jejich rekonstrukci. Materiál se dostal na jednání výboru po

rozhovoru s panem předsedou a měl by sloužit jako podklad pro širší diskuzi o nějakém dalším harmonogramu. Rada HMP zhruba před 5 lety přijala materiál, který zmiňoval harmonogram oprav velkých pražských mostů a ve kterém bylo definováno pořadí oprav. Od té doby nebyly finanční prostředky, tak aby harmonogram byl naplňován. A také se od té doby udály různé skutečnosti, které mění přijaté priority. Tedy materiál by měl sloužit k znovu otevření diskuse, jak stanovit priority v pořadí oprav pražských mostů a kolik finančních prostředků by bylo řádově potřeba vyčlenit v následujících letech na tyto opravy.

Diskuse:

Hána: Můžeme do usnesení výboru včlenit žádost na Radu HMP o stanovení priorit při postupu oprav mostů.

Ing. Pařízek: V materiálu v bodě „E“ jsou uvedené akce na které jsou letos vyhrazeny finanční prostředky?

Ing. Dostál: Jsou to naznačené prostředky, které jsou ve schváleném rozpočtu. Nejsou to prostředky, které je nutné investovat.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci k opravám pražských mostů. Žádáme TSK hl.m. Prahy, aby zajistila přípravu oprav tak, aby bezprostředně po přidělení finančních prostředků bylo možné přistoupit k realizaci. Žádá Radu HMP o stanovení priorit při opravách pražských mostů.

Ing. Dostál: Možná by bylo dobré doporučit Radě HMP, aby zakotvila v každém roce v návrhu rozpočtu nějaké prostředky na opravy mostů.

Hána: Bohužel nemáme takové pravomoce, abychom dokázali říci Radě HMP, že do návrhu rozpočtu má být začleněno to či ono.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci k opravám pražských mostů. Žádáme TSK hl.m. Prahy, aby zajistila přípravu oprav tak, aby bezprostředně po přidělení finančních prostředků bylo možné přistoupit k realizaci. Žádá Radu HMP o stanovení priorit při opravách pražských mostů a zohlednění finanční náročnosti při sestavování rozpočtů.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: Informace o posouzení alternativ dopravní obslužnosti letiště Praha – Ruzyně

Materiál uvedl Ing. Marek Zděradička, URM hl.m. Prahy. V předloženém materiálu se jedná o rekapitulaci desetiletého vývoje úvah a problémů při rozhodování o obsluze mezinárodního letiště Praha-Ruzyně. Ing. Zděradička následně okomentoval precizně připravenou prezentaci. Závěrem uvedl, že na základě všech dostupných studií URM preferuje napojení železniční dopravou s tím, že do budoucna by chtěli sledovat i tzv. 3. etapu tedy propojení letiště směrem na Kladno. Všechny studie, které Ing. Zděradička okomentoval, jsou pro případné zájemce k nahlédnutí na URM.

Diskuse:

Mgr. Kalousek: Jsou v materiálu uvedeny vazby na vysokorychlostní tratě?

Ing. Zděradička: V současné době Územní plán hl.m. Prahy ani jiný koncepční dokument nepředpokládá, že by na ruzyňské letiště vedla vysokorychlostní trať.

RNDr. Hudeček: Chápu správně, že v té studii z roku 2001 vyšlo metro na 45 % účinnosti vlaku?

Ing. Zděradička: Těch 45 % je celkové srovnání parametrů multikriteriálního hodnocení. Není to tedy účinnost, ale komplexní multikriteriální zhodnocení. Když to zjednodušíme, metro pouze dosáhlo 45% efektivity.

RNDr. Hudeček: Na letišti Ruzyně je železniční zastávka hlavová nebo průjezdní?

Ing. Mathé, Správa železniční dopravní cesty: SŽDC připravovala v minulých 5 letech dokumentaci na spojení s názvem optimalizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště Ruzyně. Dokumentace byla ukončena v úrovni dokumentace pro územní řízení cca před dvěma lety. V průběhu prací na této dokumentaci vznikaly vyšší náklady z důvodu požadavků dotčených městských částí Praha 6 a 7. Požadavky byly zejména na zahlobení některých částí železniční tratě a z hlediska státu se tento projekt stal neufinancovatelným. Pro zahájení územního řízení chybí cca 4 doklady. Jedním z významných dokladů je výjimka ze stavební uzávěry nadřazeného komunikačního systému hl.m. Prahy, která již měla být dvakrát předložena do Rady HMP, ale nakonec byla stažena z jednání. Dokumentace počítá s hlavovým ukončením trati na letišti Ruzyně. Technicky je ale možné prodloužení trati do budoucího možného terminálu směrem k Hostivicím.

RNDr. Hudeček: Pokud bude nástupiště hlavové mohou cestující směřující z Kladna minout přestupní terminál na Dlouhé míli.

Ing. Mathé: Tato možnost byla také zvažovaná a diskutovaná se zástupci MČ Praha 6. Byly zvažovány úvahy, že přestupní terminál by se mohl posunout blíže ke stávající stanici Praha – Ruzyně, tak aby byl obsluhován oběma rameny tratě. Diskuse k této možnosti zatím nebyla uzavřena.

Ing. Dvořák: Bylo zde zmíněno, že prodloužení metra A na Ruzyň není dobrý nápad, připomenul bych že to byl požadavek minulé a předminulé politické reprezentace města. Modernizace železniční tratě s odbočkou na letiště je připravována cca 17 let a zatím nebyla realizována. Naší vizí je vytvořit kapacitní kolejové spojení. Chceme proto prověřit možnost spojení letiště Praha Ruzyně tramvajovou tratí. Mimo jiné i připravujeme tramvajové prodloužení do sídliště Dědina. Velkou část tramvajové tratě na letiště bychom vedli v koridoru železniční tratě. Ve chvíli, kdy by stát měl disponibilní finanční prostředky na modernizaci železniční tratě, tak bychom tento koridor předali zpět SŽDC do užívání. Rádi bychom v horizontu dvou, tří měsíců představili na tomto výboru studii k této problematice.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci o posouzení alternativ dopravní obslužnosti letiště Praha – Ruzyně. Preferuje obsluhu letiště Praha – Ruzyně železniční dopravou. Souhlasí se zpracováním vyhledávací studie obsluhy letiště Praha – Ruzyně tramvajovou tratí.

Ing. Pařízek: Navrhuji hlasovat po jednotlivých bodech.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci o posouzení alternativ dopravní obslužnosti letiště Praha – Ruzyně.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP preferuje obsluhu letiště Praha – Ruzyně železniční dopravou.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 1

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP souhlasí se zpracováním vyhledávací studie obsluhy letiště Praha – Ruzyně tramvajovou tratí.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 1

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: Různé

Ing. Pařízek: Chtěl jsem požádat Ing. Zděradíčku o informaci, kdo je typickým klientem dopravy na letiště Praha – Ruzyně, předpokládaný počet cestujících a jejich časové rozvrstvení. V souvislosti s železničním spojením Praha – Kladno bych se chtěl zeptat, jaký je předpokládaný objem cestujících a jak se dostávají tito klienti do Prahy v současné době.

Ing. Zděradíčka: Společně s ROPIDem vytvoříme písemnou odpověď.

RNDr. Hudeček: Chtěl bych poprosit zdali bychom mohli dostat výsledky intenzit z letošního jara na Jižní spoje v jihovýchodním segmentu Prahy. Domnívám se, že jestli nevymyslíme na Jižní spoje pruh pro autobusy, tak do budoucna nám osobní automobily zaplní Jižní spojkou natolik, že téměř nebude možné ten pruh vyhradit.

Ing. Pivec: Čísla z části vznikají automaticky respektive z automatických sčítačů. Aby informace byla komplexní, tak jí musíme doplnit o data z ručního sčítání, což stojí nějaké peníze. Předpokládáme, že připravíme sčítání oblasti tak, aby data byla k dispozici zhruba rok po otevření Pražského okruhu tedy v říjnu či listopadu letošního roku.

RNDr. Hudeček: Byl jsem tázán občany a i médií na problematiku revizorů v MHD. V celkovém počtu zkontrolovaných cestujících jde o drobné počty několika konfliktů cestujících versus revizor. Chci se zeptat, funguje u revizorů obdobný systém jako u řidičů MHD v případě stížností?

Ing. Blažek: Ano systém je obdobný. Vzhledem k tomu v jakém prostředí revizoři pracují není stížnost nic zvláštního. Stížnost respektive problém vznikne u cestujícího, který nemá platný jízdní doklad. V případě, že určitý revizor má více nahlášených prohřešků, snažíme se vlastní skrytou kontrolou zjistit jeho chování, abychom případně mohli revizora postihnout, neboť není v našem zájmu zaměstnávat konfliktního revizora. K medializovaným případům bych chtěl jen zmínit následující. V médiích je jen prezentovaná jedna část konfliktu. Předtím jsme však neviděli prvotní chování cestujícího, po požádání revizorem o platný jízdní doklad. Respektive to kdy cestující fyzicky napadne revizora a až potom druhý revizor přispěchá na pomoc prvnímu revizorovi. Dokonce se nám už stalo, že cestující vytáhl na revizora stělnou zbraň.

RNDr. Hudeček: Jediné řešení vidím v tom, že revizora by měl doprovázet strážník Městská policie hl.m. Prahy.

Ing. Blažek: Ano v poslední době hodně spolupracujeme s Městskou policií hl.m. Prahy. Téměř ve všech dopravních prostředcích máme u řidiče zavedené tísňové volání.

Hána: Kdo má zájem, může se přesunout do jednacího sálu Zastupitelstva HMP na prezentaci Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s. k jednomu z možných způsobů financování výstavby a provozu trasy metra D formou PPP (Public Private Partnership; partnerství veřejného a soukromého sektoru).

Jednání Výboru dopravy ZHMP bylo ukončeno v 15.57 hodin a trvalo 1.57 hod.

Petr Hána
předseda výboru dopravy

Ing. Věra Šturmová
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek
tajemník výboru dopravy