

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2022
9. volební období

Z Á P I S

*z 2. schůze
podvýboru pro dopravu,
která se konala dne 6. dubna 2022*

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1
zasedací místnost petičního výboru

Přítomni: posl. Stanislav Berkovec, Stanislav Blaha, Martin Exner, Milan Feranec, Jiří Hájek, Martin Kolovratník, Marek Novák, Miloš Nový, Zuzana Ožanová, David Pražák, Michael Rataj, Jiří Slavík, Antonín Tesařík, Libor Turek a předseda podvýboru Ondřej Lochman

Hosté: Ministerstvo dopravy ČR

Václav Bernard, náměstek člena vlády

Stanislav Dvořák, ředitel odboru agend řídičů

Jakub Filip, zástupce vedoucí odd. správního řízení v silničním provozu

Jan Sechter, odborný poradce MD

Evžen Vydra, pověřen zast. ředitele odb. vodní dopravy, vedoucí odd. námořní dopravy

Přizvaní hosté z řad odborné veřejnosti

Jan Cibulka, vedoucí dispečinku DP hl. m. Prahy

Jiří Dušek, vedoucí odb. služby dopravní policie PČR-KŘP hl. m. Prahy

Ludvík Klema, náměstek ředitele Městské policie hl. m. Prahy

Stálí hosté

Roman Budský - PVN, Lubomír Fojtů – ŘVC ČR, Zbyněk Hořelica SFDI, Vojtěch Hromíř, Jan Medved' - ČESMAD Bohemia, Miroslav Němec – SUSPK, Jiří Nouza – SPS, Ivan Ivančo, Oldřich Vaníček - ÚAMK a.s., Pavel Paidar - Správa železnic, Oldřich Sládek - ŽESNAD.CZ, Jan Strnad - Spolek ZBŽ, Jan Sůra – Zdopravy.cz, Petr Vondráček, Lenka Voplátková - ČD a.s

Program:

- 1) *Schválení programu schůze*
- 2) *Nastavení dlouhodobého systému platby za dálniční síť v ČR*
- 3) *Úprava zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s ohledem na omezování provozu tramvajových spojení*
- 4) *Seznámení s problematikou splavnění Labe – plavební stupeň Děčín*
- 5) *Sdělení předsedy*
- 6) *Návrh termínu a pořadu následující schůze*
- 7) *Různé*

1)

Schválení programu schůze

Předseda podvýboru **Ondřej Lochman** schůzi zahájil až v 15:20 hod., jelikož bylo z organizačních důvodů nutné v rychlosti změnit místo konání a poté, sdělil, že vzhledem k faktu, že nyní ještě nenadešla nejvhodnější doba pro řešení nastavení dlouhodobého systému platby za dálniční síť v ČR, navrhl tuto problematiku projednat na některé z následujících schůzí a jako náhradní bod navrhl zařadit – Seznámení s problematikou splavnění Labe, konkrétně plavebního stupně Děčín. S navrženou změnou programu poslanci souhlasili. (hlasování: 12-0-0)

Současně př. **Ondřej Lochman** vzhledem k vybraným tématům projednání navrhl odsouhlasit veřejné jednání 2. schůze, s čímž přítomní poslanci také souhlasili. (hlasování: 12-0-0)

2)

Nastavení dlouhodobého systému platby za dálniční síť ČR

3)

Úprava zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích s ohledem na omezování provozu tramvajových spojení

Př. **Ondřej Lochman** v úvodu tohoto bodu sdělil, že v současnou chvíli se úpravou zákona, která je spojena s nejvhodnějším způsobem řešení problematiky blokace provozu tramvajové dopravy špatně zaparkovanými vozidly, intenzivně zaobírá MD.

Jako první byl proto vyzván k vystoupení náměstek MD **Václav Bernard**, který podrobně představil legislativní souvislosti úpravy §27 zákona č. 361/2000 Sb. týkající se problematiky blokování tramvaje nevhodně zaparkovaným vozidlem a současně seznámil s potenciální legislativní změnou pokutování, kde by jednou z možností bylo zásadní navýšení jejich současné hodnoty či přesunutí přestupku do jiné kategorie, kde by hrozily vyšší tresty - §125 c) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích – Přestupky fyzických osob.

Mpř. **Zuzana Ožanová**, která se problematikou silničního provozu a automobilové dopravy intenzivně zaobírala již v minulém volebním období, kdy byla zpravodajkou NZ č. 361/2000 Sb., sdělila, že dle jejího názoru současná úprava zákona je dostačující a že po legislativní stránce je vše již dávno vyřešeno.

Př. **Ondřej Lochman** zareagoval, že často slýchává, že vše je již dávno vyřešeno, avšak realita je bohužel jiná a otevřel diskuzi, v jejímž průběhu bylo navrženo několik variant řešení.

Možné varianty řešení uvedli přizvaní hosté z řad odborné veřejnosti – Jan Cibulka, Jiří Dušek a Ludvík Klema:

1) Vlastní odtahová služba daného dopravního podniku

-DPP o této variantě v tuto chvíli neuvažuje, jelikož náklady na nepřetržitý provoz odtahového vozidla se ročně pohybují v řádu milionů Kč, současně stále se navyšující pojistné částky proti způsobení škody „zacházení z cizím majetkem“, nadále nutný souhlas policisty/strážníka,..atd

- 2) Navýšení kapacit běžné odtahové služby.
- 3) **Upřednostnění odtahu vozidel na kolejích před ostatním**
- např. před odtahem z placených parkovacích zón.
- 4) **Zvýšení částky hrozících pokut** (- v rámci správního řízení)
- umožnění pokutovat řidiče i v případě, že není v době příjezdu městských strážníků k dispozici
+ preventivní kampaň předem varující před případnou vysokou výší pokut.
- 5) Další změna legislativy.
- 6) Změna Místní úpravy silničního provozu (těžko bude možné vymoci zákonem)
- z důvodu nedostatku parkovacích míst se aktuálně na některých místech povoluje parkování jinak zakázané, v úzkých místech je někdy dokonce omezena šířka vozidel.

Posl. **Milan Feranec** přiblížil funkční řešení této problematiky ve městě Olomouci a dle jeho názoru by se problémy nevhodného parkování daly řešit pouze v rámci samospráv jednotlivých měst, ve kterých je zavedena tramvajová doprava, jelikož disponují dostatečným množstvím vlastních účinných nástrojů.

Mpř. **Stanislav Blaha** se zapojil sdělením, že se ve městech pohybuje daleko více aut, než na kolik jsou koncipována a s tím přímo souvisí problém parkovacích míst. Pokud auto stojí tak, že zabraňuje záchranné službě nebo hasičům, je to velký problém. Na základě vyslechnutí předchozích řečníků lze učinit závěr, že legislativní úprava nemůže situaci dostatečně vyřešit. Prvořadou by měla být osvěta řidičů formou cílené kampaně a také zvýšení sankcí, protože pokud pokuta může dosáhnout výše 2.500,- Kč, tak udělený „trest“ ve výši 100,- Kč řidiče od dalšího budoucího přestupku nemůže odradit. Účinná kampaň by měla pomoci a dle jeho názoru lze problematiku „špatného parkování“ řešit pouze v rámci městských samospráv, protože automobily často „překáží“ pouze o několik cm.

Mpř. **Zuzana Ožanová** zopakovala, že po legislativní stránce je vše vyřešené, aktuálně je důležitá účinná cílená kampaň. Také upozornila na nebezpečí špatně viditelných svršků kolejnic, které jsou na mnoha místech otevřené a hrozí tak vjezd řidiče do kolejí a je proto třeba zajistit lepší zviditelnění těchto málo přehledných míst. Dalším nebezpečím, na které upozornila a které by se mělo řešit, je příliš mnoho cyklostezek ve městech, díky kterým došlo k výraznému zúžení vozovek a pokud má řidič cyklistu řádně objet, nezbyvá dostatek prostoru „pro oba“. Zřízení cyklostezek také zásadně zredukovalo možnost parkování na místech, kde to dříve bylo umožněno.

Oldřich Vaníček apeloval na fakt, že základem je rychlost šíření „vizuální“ informace, kde by podpůrným efektem měl být v dostatečné míře instalovaný a funkční kamerový systém. Je třeba rychle reagovat a v co nejkratším časovém úseku mít možnost řešit zprovoznění zablokované hromadné dopravy. Vedle závažnosti společenského důsledku, pokud dojde ke zbrzdění hromadné dopravy, tak jde navíc i o škodu morální, která se týká cestujících, kteří v tu chvíli spěchají např. do práce. Mediální kampaň je proto nutná i z tohoto pohledu.

Př. **Ondřej Lochman** diskuzi uzavřel, poděkoval řečníkům a zahájil další bod programu sdělením, že se jedná o mezinárodní smlouvu, jejíž projednávání by mělo být v dohledné době zařazeno na pořad schůze PS.

4)

Seznámení s problematikou splavnění Labe – plavební stupeň Děčín

Evžen Vydra, který byl vyzván, aby bod uvedl z pohledu MD, potvrdil, že se jedná o mezinárodní smlouvu „Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty“. Tato smlouva by měla vyřešit absenci zodpovědnosti, která byla identifikována na obou stranách a která se váže k údržbě Labské vodní cesty a cílem této smlouvy by mělo být stanovení přesných parametrů. V ČR se vychází z koncepčních modelů. Vznikly smíšené komise na obou stranách, jsou zvaní experti nejen z povodí Labe. Prvořadé je skloubení řeky a okolní krajiny. Aktuální dohoda bude 3. v pořadí – 1. dohoda uzavřena v r. 1990, 2. v r. 1995 – o údržbě a rozvoji Labské vodní cesty. Dále sdělil, že aktuální verze již byla projednána v Senátu a byla doporučena ke schválení.

Jan Sechter zdůraznil důležitost vodní dopravy, která patří mezi nejlevnější a nejekologičtější druhy dopravy a zmínil, že z hlediska mezinárodního práva mezi ČR a SRN neexistuje žádný závazný dokument, který by řešil otázky mezinárodního statusu Labské vodní cesty, která se řadí mezi hlavní sítě v rámci Transevropské dopravní sítě TEN-T. Na nutnost rozvoje sektoru vodní dopravy a na přepravní potřebu ČR a EU, jakož i na nezbytnost zlepšování infrastruktury vodních cest, reagují národní i celoevropské strategické dokumenty (především dopravní politiky) a další související dokumenty, ve kterých jsou popsány cíle v oblasti rozvoje a modernizace vodních cest a rozvoje vodní dopravy. Vnitrozemská vodní doprava je samostatným dopravním módem šetrným k životnímu prostředí, který navíc jako jediný může zajistit přepravy nadrozměrných a těžkých zásilek. Je zde tedy identifikován podstatný a nezastupitelný vliv na zajištění trvale udržitelného evropského dopravního systému a jeho systémové zlepšování. Vnitrozemská vodní přeprava může v rámci komplexních řešení dopravních systémů celoevropského regionu, vč. ČR, významnou měrou přispět ke snížení nákladů tuzemského i kooperujícího průmyslu a zvýšení konkurenceschopnosti na vnitřních, evropských, ale i globálních trzích. Pro přesun zboží na vnitrozemskou vodní dopravu je však zásadním aspektem garance spolehlivosti po celém přepravním úseku. Pokud nebude vodní cesta vyřešena jako celek, nebudou zákazníci měnit své dopravní zvyklosti a budou i nadále riskovat nespolehlivost dodávek v souvislosti s problémy na straně infrastruktury. Odvětví vnitrozemské vodní dopravy v ČR prošlo v uplynulých 25 letech velmi složitým vývojem. Potenciál přesunu zboží směrem k vnitrozemské vodní dopravě, a to jak tradičního, tak i dalších komodit a kontejnerů podle odborného odhadu několikanásobně převyšuje dnešní objemy realizovaných přeprav. Bezpodmínečně musí být zajištěna spolehlivost přepravy z hlediska termínů dodání a umožnění realizace přeprav v požadovaných objemech v závislosti k aktuální poptávce v průběhu celého roku. Za účelem zajištění celoroční splavnosti proto musí být rovněž zachovány cílové parametry vodní cesty a musí být prováděna průběžná údržba (problém zanášení koryt). Vlastní Dohoda má za cíl vytvořit obecný rámec stanovující cílové parametry vodní cesty Labe v ČR a v SRN. Žádným způsobem se přitom nepředjímají jakákoli konkrétní opatření, která by měla být v příštím období realizována. S ohledem na tuto skutečnost je nutno uvést, že zajišťování závazků plynoucích z této Dohody nebude mít žádný vliv na výdaje státního rozpočtu. Aktivita spojené s údržbou vodní cesty na českém území budou stejně jako doposud realizovány Státním podnikem Povodí Labe.

Lubomír Fojtů ve svém vystoupení uvedl, že Ředitelství vodních cest v r. 2017 vypracovalo tahovou ekonomickou analýzu rozvoje nákladní dopravy na Labsko-Vltavské vodní cestě. Analýza obsahuje projekty, které již byly realizovány, které se realizují a které s připravují na Labi mezi státní hranicí a Pardubicemi a na Vltavě od soutoku s Labem po Štěchovice, tedy na té části českých vodních cest, která je součástí klíčové struktury transevropských dopravních sítí TEN-T. Mezi projekty zahrnuté do studie patří mimo jiné plánovaný plavební stupeň Děčín, plánované prodloužení splavnosti Labe do Pardubic a probíhající zvýšení parametrů na Vltavě mezi Prahou a Mělníkem. Tato studie byla aktualizována na cenovou úroveň roku 2022 a podrobnému

rozboru byla podrobena rovněž marketingová část – tedy analýza potenciálních zbožových proudů. Aktualizace potvrdila, že projekt je efektivní i při současných cenách stavebních prací a že v souvislosti s politickou situací v Evropě se navíc objevuje nový potenciál zbožových proudů, které v původní, ani aktualizované analýze nebyly zahrnuty a které by ekonomický efekt ještě více vylepšily. Zvláště pak zdůraznil existenci zboží, pro něž je vodní doprava nenahraditelná, kde se jedná o investiční celky, LNG cisterny, které se vyrábí v ČR (fa ChartFerrox) a další podobné strojírenské výrobky, které svými rozměry přesahují průřezný profil železnice i silnice. Neoddiskutovatelné v tomto směru jsou zejména říční-námořní lodě vyráběné v ČR pro Nizozemský trh. Tato plavidla mají rozměry až 135x14 m a váží více než 2.000 tun. Zde i laik pochopí, že takto velkorozměrný náklad nelze přepravit po silnici a ani po železnici.

Oldřich Sládek namítl, že i když to tak nevypadá, tak i uvedená tematika přepravy velkorozměrných nákladů souvisí se železnicí.

Posl. **Martin Kolovratník** zareagoval *vzpomínkou na minulé volební období, kdy ŽESNAD během svých vystoupení vždy upozorňoval, že vše souvisí s železniční dopravou...* V souvislosti s Dohodou - tento dokument plně podporuje a Labská vodní cesta, zde konkrétně její splavnění až po Pardubice, je od r. 2018 součástí strategického seznamu staveb. Na základě podpisu této Dohody bude možné do budoucna propojit vše – Přelouč, Děčín – podpisem Dohody dojde k pověření pro vybudování multimediálního projektu.

Př. **Ondřej Lochman** ubezpečil, že bude dělat vše pro to, aby schválení Dohody obhájil.

Lubomír Fojtů ve svém dalším vystoupení podrobněji přiblížil ekonomiku nákladní vodní dopravy, zbožový potenciál pro nákladní vodní dopravu, jakož i výpočet překladních kapacit v ČR.

1. Ekonomická část:

Podle resortní metodiky Ministerstva dopravy byla aktualizována CBA analýza, která vychází z následujících vstupů:

- Na straně nákladů figurují
 - *plánované a již provedené investice na Labsko-Vltavské vodní cestě;*
 - *provozní náklady na infrastrukturu*
- Na straně výnosů figurují socioekonomické přínosy, vycházející z původní marketingové analýzy zpracované v roce 2016 s tím, že tato analýza byla vyhodnocena dle aktuálního stavu předpokládané poptávky po přepravách na vodní cestě:
 - *redistribuce nákladní dopravy ze silnice a železnice na vodu a následná úspora nákladů přepravců na základě rozdílu nákladů na 1 tunokilometr;*
 - *úspory spojené s údržbou silniční a železniční infrastruktury v souvislosti s přesunem části zboží na vodu;*
 - *úspora z externích nákladů nákladní dopravy (dle resortní metodiky MD):*
 - nehody
 - hluk
 - znečištění ovzduší
 - změny klimatu

Žádné jiné přínosy, kromě těchto vyjmenovaných, nebyly do CBA započteny. V kalkulaci vůbec nefigurují náklady ani výnosy spojené s provozem vodních elektráren, ani přínosy z rekreační plavby, jejíž další rozvoj lze v případě realizace projektu rovněž očekávat. V analýze rovněž nefiguruje možná přeprava strategických surovin, jako například LNG či jiných pohonných hmot.

2. Marketingová část:

V této části je vyhodnocen přepravní potenciál z hlediska reálné poptávky po přepravách po vodě. Jsou zde vyjmenovány komodity, které připadají v úvahu pro vodní dopravu, a je potvrzeno, že

původní marketingová analýza VUT Brno z roku 2016, na jejímž základě byla spočtena původní CBA, je stále platná a navíc k ní přistupují nové příležitosti zejména v oblasti přepravy strategických energetických surovin v souvislosti s posledním vývojem událostí v Evropě. Tyto nové suroviny však v tomto vyhodnocení nefigurují, a pokud by se zohlednily, ovlivnily by výsledek ještě více pozitivně. Mezi hlavní komodity, které by bylo možné reálně získat na vodu, patří:

- Těžké a nadrozměrné kusy
 - *části elektráren*
 - *části rafinérií*
 - *části lodí*
 - *trafa*
 - *vybavení pivovarů*
 - *nadrozměrné nádoby (zejména v exportu produkty nadnárodního koncernu ChartFerox, konkrétně továrny v Děčíně, která se specializuje na velkoobjemové tanky na skladování LNG ani jiných pohonných hmot)*
- Říční námořní lodě, tankové lodě vyráběné v českých loděnicích na Labi
- Hromadné substráty:
 - *Chemické substráty a suroviny*
 - *Export:*
 - *umělá hnojiva*
 - *Import:*
 - *sůl*
 - *apatity*
 - *ilmenit*
 - *Agrární produkty*
 - *Export:*
 - *obilí*
 - *řepka*
 - *kukuřice*
 - *řepkový šrot*
 - *Import:*
 - *sójový šrot (do krmných směsí)*
- Kontejnery (zdaleka ne u všech kontejnerů je limitním faktorem čas. Platí to nejen pro prázdné kontejnery k vrácení na depo, ale i pro levnější zboží v kontejnerech, u něhož cena přepravy je důležitější než čas)

V této části je rovněž uvedena kalkulace překladištní kapacity v přístavech a překladištích v ČR a vyplývá z ní, že veřejné přístavy jsou okamžitě schopné zajistit překladištní kapacitu v objemu cca 4,2 mil. t/rok. Tuto kapacitu lze flexibilně doplnit o mobilní jeřábovou techniku a dle potřeby dále navýšit. Dále disponují kapacitou krytých skladů v objemu cca 39 000 tun na sypké substráty. Přístav Mělník, Lovosice a Děčín Rozbělesy jsou vybaveny speciálními polohami pro překlad těžkých kusů. Tato kapacita je dostatečná pro naplnění ukazatelů ekonomické analýzy, včetně analýzy citlivosti.

Na základě uvedených aktualizovaných vstupů byla spočtena ekonomická CBA analýza s těmito výsledky:

<i>Ekonomické vnitřní výnosové procento ERR</i>	<i>6,560 %</i>
<i>Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (CZK)</i>	<i>1 847 305 527</i>
<i>Rentabilita nákladů</i>	<i>1,242</i>

V souvislosti s uvedenými daty sdělil, že u finanční analýzy vnitřní výnosové procento nebylo stanoveno, protože prakticky chybí finanční příjmy z veřejné vodní infrastruktury. Z toho také vyplývá, že tyto projekty, mají-li být realizovány, musí být doménou státního sektoru. Na závěr připomněl fakt, že je-li ERR vyšší než diskontní sazba (pro ekonomickou CBA je stanovena ve výši 5%), lze projekt doporučit k realizaci.

Posl. **Milan Feranec** se dotázal, v jaké fázi se nachází projekt propojení Přelouč – Děčín a zdali podpisem Dohody bude podmíněna výstavba i těchto staveb? Dle jeho názoru jde spíše o ideologickou debatu.

Jan Sechter v reakci na předchozí dotaz posl. Ferance sdělil, že i když se ukáže, že z naší strany jde o „slabé místo“, budeme nuceni stavbu uskutečnit. V této souvislosti upozornil, že v rámci Green Dealu budou veškeré budoucí vynaložené náklady mnohonásobně navýšeny.

Evžen Vydra také zareagoval, že budoucí Dohoda řešení „slabých míst“ nepodsouvá a do r. 2030 by měly být dokončeny cílové parametry. MD z tohoto důvodu zadalo výzkumný úkol zaměřený na vyhledávání konkrétních „slabých míst“, kterými jsou zejména bahnité terény na březích řek, a během roku v tomto ohledu došlo k znatelnému posunu kupředu. V této souvislosti zmínil aktivní jednání s MŽP.

Jan Sechter se k tomuto krátce vyjádřil sdělením, že Děčín je jedinou evropskou lokalitou, kde stále funguje fundamentalismus.

Posl. **Antonín Tesařík** konstatoval, že k zařazení Labské vodní cesty do TEN-T došlo již před 22 lety a je ostudou, že doposud nebylo vybudováno zbývajících 40 km. Akcentoval důležitost propojení na Západ, která se stále prohlubuje. Dokončení stavby s sebou nese velice strategický význam – rekreace, elektrárna a snad i vybudování vysokorychlostních tratí.

Miroslav Němec v souvislosti s předchozím vystoupením posl. Tesaříka nastínil možnou koordinaci výstavby dopravního uzlu, jde o realizovatelný projekt, který se již „rozjel“. Byly vyřešeny důležité křižovatky (*připravuje se výstavba železničního uzlu Česká Třebová*).

Posl. **Jiří Hájek** sdělil, že tento projekt velmi podporuje a nyní je potřebné jej prosadit i v PS. MŽP sice zmiňuje, aby stavba nebyla realizována, ale nejen pro Pardubice, ale i pro široké okolí je důležitá nákladní doprava a přístav Pardubice by mohl plnit i tuto funkci. Dále zmínil nemalý přínos z tzv. rekreační plavby, která může znatelně posílit turistický ruch v tomto kraji.

Posl. **Milan Feranec** navrhl schválení Dohody v PS podpořit alespoň neformálním výstupem z jednání podvýboru pro dopravu.

Př. **Ondřej Lochman** poté požádal zástupce MD a Lubomíra Fojtů o dodání CDA analýzy a dalších analytických podkladů k určení plavebních podmínek na Labské vodní cestě a současně navrhl, aby do příští schůze byl vyhotoven návrh k přijetí usnesení na podporu schválení předmětné Dohody.

5)

Návrh termínu a pořadu příští schůze

Předseda podvýboru **Ondřej Lochman** navrhl uskutečnit další schůzi za cca jeden měsíc s tím, že pozvánka společně s návrhem programu schůze bude členům i hostům podvýboru včas odeslána.

Posl. **Martin Kolovratník** přednesl podnět k programu některé z budoucích schůzí, a to: „Dynamika na stavebním trhu v souvislosti s dopravou“.

6)
Různé

Posl. **Miloš Nový** se v tomto bodu připomenul se svou žádostí adresovanou na zástupce MD o informaci týkající se rámce rozšíření sítě Plzeň, zda v této souvislosti dojde i k rozšíření Dunajského koridoru (*- odpověď z MD by uvítal v e-mailové korespondenci*).

Pavel Paidar k žádosti posl. Nového navrhl, že také Správa železnic by mohla otázku vyhodnotit na základě hlubší analýzy, jelikož síť vysokorychlostních tratí je již ve výstavbě a probíhá jejich další rozvoj.

Oldřich Sládek k síti Praha-Plzeň-Domažlice a dál do SRN sdělil, že půjde o smíšenou trať, která nebude určena čistě pro osobní dopravu. Je plánováno vybudování jednokolejné tratě.

Posl. **Miloš Nový** poukázal na fakt, že projednání železničních sítí nebylo součástí návrhu programu.

Př. **Ondřej Lochman** poděkoval posl. Novému za upozornění a následně poděkoval všem přítomným poslancům a hostům za jejich účast a 2. schůzi podvýboru pro dopravu ukončil.

Schůze byla ukončena v 17:10 hod.

Martin Exner v.r.
ověřovatel podvýboru

Ondřej Lochman v.r.
předseda podvýboru

*zapsala: Michaela Bandi
dne: 25. dubna 2022*