

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 3 – Záznám z jednání

12. 2. 2016, od 13:00 hodin

sál Rady města Brna na Nové radnici, Dominikánské náměstí 1, Brno

Přítomni: Dle prezenční listiny

Omluveni: Mgr. Kamil Rudolecký (Ministerstvo dopravy), Ing. Josef Kubovský (Ministerstvo dopravy), Ing. Mgr. Marek Pastucha (Ministerstvo dopravy), Ing. Petr Hofhanzl (SŽDC), Ing. Olga Nováková (Statutární město Brno)

Hosté: Dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1) Zahájení
 - 2) Plnění úkolů z 2. jednání VSP
 - 3) Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od 2. jednání VSP
 - 4) Zpracování a projednání 3. dílčího plnění studie proveditelnosti
 - 5) Zpracování a projednání návrhu koncepce MHD a VHD
 - 6) Vyhodnocení multimodální explorační studie dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje
 - 7) Zpracování dopravního modelu a přepravních prognóz
 - 8) Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP
 - 9) Závěr
-

1) Zahájení

Jednání zahájil zástupce předsedy Výboru studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (VSP) pan Mgr. Milan Feranec, náměstek ministra dopravy. Po přivítání účastníků jednání byl následně řízením jednání VSP pověřen pan Ing. Luděk Sosna, Ph.D., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy. Dle prezenční listiny byla posouzena usnášeníschopnost VSP. Účast členů VSP byla nadpoloviční, a tedy VSP byl usnášeníschopný. Dále bylo informováno o změnách zastoupených členů VSP, kdy za GŘ SŽDC ředitele odboru strategie pana Bc. Marka Binka nahrazuje pan Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D. Zároveň dochází ke změně členů zastoupených za Jihomoravský kraj, kdy hejtmana Jihomoravského kraje pana JUDr. Michala Haška nahrazuje jeho náměstek pan Bc. Roman Hanák a zároveň radního Jihomoravského kraje pana Bc. Zdeňka Pavlíka nahrazuje vedoucí odboru rozvoje dopravy krajského úřadu Jihomoravského kraje pan Ing. Rostislav Snovický. Následně byl představen a schválen program jednání VSP v přesné podobě, v jaké byl zaslán tajemníkem VSP před jednáním VSP. K navrženému programu jednání VSP nebyly vzneseny žádné připomínky.

2) Plnění úkolů z 2. jednání VSP

Na druhém jednání VSP vyplynuly tři úkoly pro zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti ŽUB. Zástupcem zadavatele studie proveditelnosti Ing. Josefem Buriánkem byly prezentovány výsledky plnění stanovených úkolů.

a) VSP požaduje, aby zástupci Ministerstva dopravy a SŽDC prověřili možnost zahájení projektové přípravy a zajištění následné realizace Výhybny Rajhrad.

K tomuto bodu byly v prezentaci nejprve uvedeny geografické a dopravní souvislosti předmětného záměru realizace Výhybny Rajhrad. Byly představeny hlavní cíle tohoto záměru a předpokládané horizonty jeho realizace. Přednesené informace o výsledcích plnění tohoto úkolu byly ze strany VSP vzaty na vědomí bez doplňujících připomínek a dotazů.

b) VSP požaduje, aby zástupci Oblastního ředitelství Brno SŽDC zaslali 1. náměstkovi ministra dopravy podrobnou zprávu popisující problematiku vlivu památkové ochrany částí ŽUB na možnosti úprav ŽUB v podobě oprav a investic na železniční infrastrukturu. VSP požaduje, aby zástupci Ministerstva dopravy vyvolali jednání se zástupci Ministerstva kultury k řešení této problematiky a na příštím jednání VSP informovali členy VSP o výsledcích tohoto jednání.

K tomuto bodu byly v prezentaci nejprve uvedeny základní informace o rozsahu objektů železniční infrastruktury dotčených aktuálně běžícími procesy v oblasti památkové ochrany. Tyto objekty byly v prezentaci rozděleny na dvě samostatné skupiny. První skupina se týkala objektů v oblasti hlavního nádraží evidované v Ústředním seznamu kulturních památek pod č. rejstříku 33160/7-7089 z roku 1982. Druhá skupina objektů se týkala oblasti tzv. Uhelného nádraží, ke kterým je vedeno Řízení o prohlášení historických objektů a pozemků kulturními památkami pod značkou MK 47831/2015 OPP.

U objektů v oblasti hlavního nádraží byly představeny zásadní dotčené objekty. Podrobněji byly představeny objekty železničních mostů přes ulici Křídlovická a přes ulici Hybešova. Tyto mosty jsou ve špatném technickém stavu, kdy tento stav je nadále neudržitelný, a proto SŽDC zahájila v roce 2015 projektové práce na jejich rekonstrukci. V prezentaci byly uvedeny zásadní problémy vzniklé při projednávání navrhovaných úprav mostů znemožňující dosažení požadovaných technických parametrů a zároveň negativně dopadají do časových a finančních nároků na provedení rekonstrukce. Požadavky památkové ochrany se negativně promítají jak do varianty Bez projektu, kdy existuje značné riziko častých poruch infrastruktury a s tím související omezování železničního provozu, tak i do varianty B – Petrov, kdy existuje riziko komplikovaného projednání sledovaného řešení. Tyto komplikace lze očekávat i u ostatních objektů jako jsou nástupiště, přístřešky, zastřešení, apod.

Rovněž u objektů v oblasti tzv. Uhelného nádraží byly předneseny základní informace o dotčené lokalitě a o jednotlivých dotčených objektech. V tomto případě jsou negativní dopady do varianty Bez projektu minimální, ovšem u varianty B s ohledem na kolizi navrhovaného řešení s dotčenými objekty památkové ochrany lze předpokládat riziko komplikovaného projednávání navrhovaných řešení. Zákres to podrobné situace a fotodokumentace vybraných objektů jsou součástí prezentace přednesené na jednání. Podrobnější informace k tomuto bodu jsou pak obsažené v příloze č.1, jež byla zaslána jako podklad před jednáním.

Přednesené informace o výsledcích plnění tohoto úkolu byly ze strany VSP vzaty na vědomí bez doplňujících připomínek a dotazů.

c) VSP souhlasí s rozšířením plnění studie proveditelnosti o provedení průzkumu dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje a města Brna.

V tomto bodě byly krátce shrnuty důvody a cíle zpracování předmětné multimodální explorační studie. Jelikož bylo dle programu jednání v bodě 6 přednesení podrobných informací o výsledcích dané studie, nebyly v tomto bodě tyto podrobnosti uváděny.

Přednesené informace o výsledcích plnění tohoto úkolu byly ze strany VSP vzaty na vědomí bez doplňujících připomínek a dotazů.

3) Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od 2. jednání VSP

Členům VSP byly v tomto bodě předneseny informace o provedených činnostech na studii proveditelnosti od posledního jednání VSP. Zástupcem zadavatele studie proveditelnosti Ing. Josefem Buriánkem byly prezentovány jednotlivě čtyři zásadní okruhy činností, ke kterým byla vedena následně diskuze.

a) Návrh variant

Na úvod byl představen přístup zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti k vyhodnocení Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP 2014) a k analýze problémů jednotlivých variant, na základě kterých byly hledány možné alternativy dosud zpracovaných řešení s cílem eliminovat potenciální rizika proveditelnosti nebo získat vyšší potenciál přínosů pro vyšší ekonomickou efektivitu projektu. Podrobné informace k jednotlivým variantám a jejich alternativám byly součástí podkladů zasílaných před jednáním. Zaslán byl jednak popis těchto variant a alternativ a zároveň přehledné situace v měřítku 1:50 000. Další informace jsou uvedeny v přiložené prezentaci přednesené na jednání, během které byly předneseny další informace. Níže jsou v tomto záznamu uváděny konkrétní diskutované otázky.

Ze strany radního Jihomoravského kraje pana Ing. Antonína Tesaříka byl vznesen dotaz na předpoklad ukončení dalšího návrhu nových variant či alternativ a dále na způsob a předpokládaný časový horizont výběru variant k podrobnému dopracování. Zadavatel studie proveditelnosti již v prezentaci uvedl důvody vzniku nových alternativ, které vzešly zejména jako reakce na zjištěné problémy a připomínky. V tomto ohledu byly úpravy variant provedeny nejprve jako reakce na připomínky k předchozí studii Dopracování variant řešení ŽU Brno, následně pak jako reakce na podrobné projednávání před 3. dílčím plněním studie. Po vyhodnocení provozního a technického návrhu odevzdaných variant vzešly následně doporučení na jejich úpravy (viz. bod 4). Všechny sledované varianty budou dopracovány do srovnatelné podrobnosti zpracování technického řešení, dopravní technologie a posouzení územních dopadů. K těmto variantám budou vyhodnoceny jejich základní technické vlastnosti a popsány klady a zápory dle jednotlivých odborných profesí. Následně bude zpracována multikriteriální analýza, dle které bude posouzena výhodnost a proveditelnost jednotlivých variant s cílem eliminovat velmi rizikové a neproveditelné varianty. Vybrané varianty pak budou podrobněji rozpracovány z hlediska podrobné přepravní prognózy, investičních nákladů, ekonomického hodnocení a analýzy rizik. O výběru variant k podrobnému dopracování bude na základě doporučení výsledků multikriteriální analýzy rozhodovat VSP.

b) Návrh výhledové koncepce železniční dopravy

V tomto bodě byl shrnut přístup k návrhu a projednání výhledové koncepce železniční dopravy. Zadavatel studie podrobněji rozvedl informace uvedené v zaslaných podkladech. K předneseným informacím nebyly ze strany VSP vzneseny žádné doplňující dotazy a připomínky.

c) Stanovení a projednání rozvoje území pro varianty ŽUB a stanovení podmínek rozvoje související infrastruktury

K tomuto bodu byly nejprve Ing. Buriánkem předneseny důvody, které vedly k podrobnějšímu prověření a projednání dílčích oblastí. Jako zásadní byly popsány dvě oblasti, u kterých muselo být podrobněji koordinováno technické řešení variant ŽUB s ostatními záměry a to v oblasti Letiště Tuřany a v oblasti souběhu a křížení se stavbou Velkého městského okruhu. Zástupce zpracovatele studie Ing. Ladislav Dorazil následně ve své prezentaci na podrobných situacích popsal specifika vedení železničních tras a omezení pro jejich návrh vyplývající z podmínek zjištěných při jejich projednávání. Prezentované situace jsou znázorněny v příložené prezentaci, základní podrobně komentované problematické body jsou uvedeny v podkladech zasílaných před jednáním.

K předneseným informacím nebyly ze strany VSP vzneseny žádné doplňující dotazy a připomínky.

d) Konzultace se zástupci agentury JASPERS

V tomto bodě byly nejprve shrnuty důvody a forma zapojení agentury JASPERS do procesu zpracování a projednání studie proveditelnosti. Byly shrnuty již uskutečněná jednání se zástupci agentury JASPERS se stručným představením projednávaných témat. Podrobněji byla diskutována problematika projednávaná na jednání dne 27. 11. 2015 týkající se problematiky životního prostředí a územního plánování. Zejména byla diskutována problematika posuzování projektu ŽUB hodnocením SEA. Ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy pan Ing. Luděk Sosna, Ph.D. přednesl aktuální informace z proběhlých konzultací s Ministerstvem životního prostředí (MŽP). Dle dohody učiněné na výše uvedeném jednání bylo osloveno MŽP ve věci posouzení, zda je zpracovávána studie proveditelnosti dle požadavků příslušných směrnic EU a zákonů koncepcí, na níž se vztahuje povinnost posouzení SEA. Bylo informováno o předběžném stanovisku MŽP, dle kterého se na tuto studii proveditelnosti nevztahuje tato povinnost. Proces SEA se dle vyjádření MŽP provádí standardně pouze v případě koncepcí, které ve výsledku slouží jako podklad pro rozhodování v území. Ministerstvu dopravy bude ze strany MŽP zasláno písemné stanovisko a následně zasláno zadavateli a zpracovateli studie. Dle vyjádření JASPERS předneseném na jednání panem Paulem Rileyem jsou zkoumané oblasti ve studii proveditelnosti poměrně obsáhlé, kdy nejsou posuzovány pouze možnosti rozvoje železniční infrastruktury, ale jsou obsaženy i návrhy spadající do ostatní dopravní infrastruktury, zejména pak silniční a městské hromadné dopravy. Proto je ze strany JASPERS doporučováno zvážit a stanovit vhodný proces a dokumentaci, na kterou bude hodnocení SEA provedeno, pokud nebude toto hodnocení provedeno pro tuto studii proveditelnosti. Vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu krajského úřadu Jihomoravského kraje paní Ing. arch. Eva Hamřlová doporučila tuto problematiku ještě neuzavírat, kdy by mělo být hledáno vhodné řešení v rámci dalších konzultací při zpracování studie proveditelnosti. Na závěr tohoto dobu zástupce zadavatele Ing. Buriánek přednesl další postup, kdy je nutné nejprve získat stanovisko MŽP a na základě tohoto vyjádření bude navržen další postup, který bude projednán s odbornými útvary institucí spolupracujících na projednávání studie proveditelnosti, jejichž působnosti se tato problematika týká.

4) Zpracování a projednání 3. dílčího plnění studie proveditelnosti

V podkladech zaslaných před jednáním s odkazem na zvláštní podmínky pro zpracování studie proveditelnosti byly uvedeny základní informace o zpracovaném obsahu a struktuře odevzdání 3. dílčího plnění studie proveditelnosti. Ing. Buriánek ve své prezentaci tyto informace ve stručnosti shrnul a následně prezentoval podrobné důvody vedoucí k potřebě dopracování tří nových variant vzešlých ze zaslaných připomínek a jejich projednání. Jedná se o jednu novou variantu vycházející z koncepce variantu A – Řeka a dvě nové varianty vycházející z koncepce varianty B – Petrov. Zástupce zpracovatele studie Ing. Dorazil

prezentoval následně doplňující informace na podrobných situacích v prezentaci. Popsány byly konkrétní zjištěné problémy a představeny způsoby jejich řešení.

K prezentovaným informacím k 3. dílčímu plnění studie proveditelnosti byla následně vedena diskuze.

Radní Jihomoravského kraje pan Ing. Antonín Tesařík upozornil na neúplnost a řadu chyb u zpracovaných kapitol souvisejících s územních plánování a posuzováním dopadů variant do území. Byl vznesen požadavek na dopracování těchto kapitol a dotaz, kdy lze toto dopracování očekávat. Zástupce zadavatele studie Ing. Buriánek vysvětlil dosavadní postup zpracování této problematiky. Odevzdání těchto kapitol nebylo přímo požadováno v zadání studie jako součást 3. dílčího plnění studie. Tyto kapitoly byly do 3. dílčího plnění zahrnuty pro doplnění informací o jednotlivých variantách. Tyto kapitoly budou upraveny dle obdržných připomínek v 3. dílčím plnění a v dalších dílčích plněních budou postupně zpřesňovány.

Zástupce Statutárního města Brna paní Ing. Jana Drápalová vznesla dotaz k důvodům potřeby zpracování nové varianty dle koncepce B – Petrov spočívající v úpravě technického řešení kolejí hlavního nádraží a dále byl vznesen dotaz, proč tyto připomínky nezazněly již v předcházející studii Dopracování variant řešení ŽU Brno. Důvody vedoucí k potřebě hledání nového řešení této varianty vyplývají z připomínek Odboru traťového hospodářství GŘ SŽDC a připomínek agentury JASPERS k 3. dílčímu plnění studie proveditelnosti. Užití poloměrů kolejí u nástupištních hran o hodnotách blížících se 300m jsou s hledem na význam řešené železniční stanice nevhodné a představují rizika z hlediska bezpečnosti a provozních obtíží. Pan Paul Riley vysvětlil důvody agentury JASPERS k uplatnění této připomínky. Na základě zkušeností s užitím takto malých poloměrů kolejí u nástupištních hran v jiných zemích EU je doporučováno hledat řešení k návrhu vhodnějších parametrů. Jako velký problém z pohledu bezpečnosti byl uveden případ, kdy při zastavení vlaku u nástupiště dochází k velké mezeře mezi dveřmi vozů a nástupištní hranou, což vyvolává obtíže cestujících při nástupu a výstupu do a z železničních vozů a případné riziko pádu cestujících do kolejí a to zejména u osob s omezenou schopností pohybu. K tomuto byla dále Ing. Drápalovou vznesena poznámka, kdy bylo připomenuto, že jsou v Praze u železničních stanic tyto parametry užívány. V následné diskuzi byly diskutovány potenciální případy, kdy by bylo takové řešení použito. Ve studii proveditelnosti bude i nadále uvažováno s původním řešením a dále bude doplněn návrh nového řešení odstraňující hlavní zjištěné nedostatky, které však vyvolají zásahy do mimodrážních ploch. Nejzávažnější zásah pak bude do stávající budovy obchodního domu TESCO. Zástupce Ministerstva dopravy Mgr. Jan Ilík doporučil tento postup, kdy připomněl případy, kdy docházelo k zásahům do stávajících budov obchodních domů i z důvodů méně významných záměrů než jakým je projekt železničního uzlu Brno.

V souvislosti s tímto bodem uvedl náměstek primátora města Brna pan Richard Mrázek připomínku týkající se prověření geologických rizik, která byla ze strany odborných útvarů magistrátu města Brna uplatněna při připomínkování 3. dílčího plnění. Tato připomínka se týkala toho, jakým způsobem a v jaké podrobnosti bude ve studii proveditelnosti zpracováno technické řešení tunelových objektů a zhodnocení podmínek jejich proveditelnosti. Dle vyjádření zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Buriánka bude tato problematika zpracována ve standardní podrobnosti jako u jiných řešených studií proveditelnosti s tím, že podrobný návrh by byl následně předmětem navazujících projektových stupňů. Ve studii proveditelnosti budou uvedena případná pravděpodobná rizika proveditelnosti obsažených návrhů. Zástupce zpracovatele Ing. Dorazil upřesnil jaká data z provedených geologických průzkumů a zkušeností s jinými realizovanými staveb náročných na geologii v řešené lokalitě má zpracovatel k dispozici. Příslušným odborným útvarům magistrátu města Brna budou zaslány podrobné informace o dostupných podkladech a o způsobu posouzení proveditelnosti návrhů tunelových staveb ve všech variantách. Zástupce zadavatele studie Ing. Buriánek doporučil možnost zpracování podrobnějších průzkumů a posudků nad rámec studie proveditelnosti pokud ze strany města Brna bude podrobnost zpracování ve studii proveditelnosti shledána jako

nedostatečná. Zástupce města Brna podpořili tento přístup. Z jejich strany pak byla vyjádřena ochota takové doplňující průzkumy a posouzení zajistit v případě, že to bude uznáno jako potřebné.

Poslední diskutovaná problematika v této otázce se týkala dokončení zpracování připomínek a následného zveřejnění dokumentace 3. dílčího plnění veřejnosti. Dle vyjádření zástupců zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti probíhají v současné době práce na zpracování obdržených připomínek. Připomínky, které se týkaly odevzdané dokumentace, budou zpracovány. Připomínky, které se týkaly doporučení do dalších plnění, budou řešeny ve zpracování navazujících dílčích plnění a dalšího odevzdání studie. Na přelomu měsíce února a března lze předpokládat dokončení úprav dokumentace 3. dílčího plnění studie. Tato dokumentace bude zaslána k závěrečnému posouzení připomínkujícím, zda jejich připomínky byly správně zpracovány a následně bude možné tuto dokumentaci zveřejnit. Odevzdaná dokumentace je velmi obsáhlá, kdy textová část obsahuje cca 500 stran textu a výkresová část desítky výkresových příloh. Zástupci zadavatele a zpracovatele studie doporučují projednat formu zveřejnění, aby byla pro veřejnost srozumitelná. Na tomto návrhu jsou připraveni zajistit svou součinnost.

5) Zpracování a projednání návrhu koncepce MHD a VHD

Informace k tomuto bodu byly předneseny zástupcem zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Petrem Hofhanslem, Ph.D., který je garantem profese dopravního modelování. Prezentace byla přednesena společně pro body 5), 6) a 7) a je přiložena k záznamu jako samostatná příloha.

K problematice zpracování koncepce MHD a VHD ve studii proveditelnosti byly prezentovány základní informace o rozsahu řešeného území, řešených dopravních módech, způsobu stanovení výhledového rozvoje infrastruktury VHD a MHD. Dále byly uvedeny základní rozdílnosti v návrhu nové infrastruktury MHD a VHD dle jednotlivých variant. Na příkladech byl uveden způsob zpracování linkového vedení tramvajových, trolejbusových a autobusových linek. Uvedeny byly i hlavní změny v linkovém vedení souvisejících s výstavbou nové infrastruktury MHD. Všechny prezentované informace jsou uvedeny v přiložené prezentaci.

K předneseným informacím byl vznesen dotaz zástupce statutárního města Brna Ing. Drápalovou na způsob řešení vazby nočních linek MHD na spoje železniční dopravy. Ing. Hofhansl uvedl, že dopravní model při svých výpočtech pracuje se zadaným jízdním řádem a v souhrnných výsledcích přepravní prognózy jsou zahrnuty všechny zadané spoje, které tak tvoří ucelenou dopravní nabídku.

6) Vyhodnocení multimodální explorační studie dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje

Tento bod byl zaměřen na stručný popis způsobu zpracování předmětné multimodální explorační studie dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje. Na úvod bylo představeno dotčené území, způsob provedení průzkumu a počet oslovených obyvatel. Dále pak forma výstupu v podobě textové zprávy obsahující důležité výstupy zejména v podobě stanovení distribučních křivek a modal splitu. Prezentovány byly některé z vybraných výstupů jako například informace o hybnosti obyvatel, grafy popisující vztahy mezi použitím typu dopravního prostředku v závislosti na různých faktorech jako délka cesty, účel cesty a podobně. Podrobněji byly pospány výstupy modal splitu a to podle cest a podle přepravního výkonu. Závěrem byl prezentován způsob zohlednění výsledků této studie v nastavení výpočtových mechanismů dopravního modelu.

V rámci diskuze k tomuto bodu byl vznesen ze strany zástupců Jihomoravského kraje a Statutárního města Brna požadavek na poskytnutí této studie. Zadavatel studie

proveditelnosti požadovanou multimodální explorační studii poskytne cestou odborných útvarů Jihomoravského kraje a magistrátu města Brna.

7) Zpracování dopravního modelu a přepravních prognóz

V úvodu prezentace tohoto bodu byl přednesen aktuální stav sestavení dopravního modelu s popisem oblasti dotčené dopravním modelem a to z pohledu dálkové, regionální a místní dopravy. Byl představen způsob práce dopravního modelu jako tzv. čtyřstupňového dopravního modelu. Byly prezentovány podklady použité pro sestavení dopravního modelu, které byly zpracovateli poskytnuty. Dále byly na ukázkách představeny předpokládané hlavní výstupy v podobě kartogramů intenzit železniční dopravy, městské hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy. Na příkladech byly ukázány vybrané výsledky z provedeného průzkumu dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahů zdroj-cíl na území města Brna. V závěru byly uvedeny předpokládané scénáře, pro které bude prognóza zpracována.

V diskuzi k tomuto bodu byl vznesen zástupcem Ministerstva dopravy Mgr. Ilíkem dotaz na způsob zohlednění systému P+R v dopravním modelu. Se zahrnutím těchto systémů je uvažováno. Je to i požadavek uvedený přímo v zadání studie proveditelnosti.

8) Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP

Příští jednání VSP bylo předběžně dohodnuto na první polovinu měsíce dubna. Organizace tohoto jednání bude zajištěna ze strany Ministerstva dopravy, v jehož sídle se jednání uskuteční.

9) Závěr

Na závěr jednání poděkoval předsedající všem zúčastněným za účast na tomto jednání a jednání uzavřel.