

**Zápis z jednání
Dopravní komise Rady Kraje Vysočina č. 2/2014
konaného dne 20. 2. 2014**

Přítomni:

1. Zdeněk Kopecký (předseda)	7. Jaroslav Jirků
2. Jaroslav Kohout	8. Radovan Necid
3. Vladimír Černý	9. Pavel Bárta
4. Pavel Štefan	10. Petr Fiala
5. Zdeněk Kubát	11. Karel Štefl
6. Bohuslav Musil	12. Hana Strnadová (tajemnice)

Nepřítomni (omluveni):

1. Jan Tourek	2. Josef Mach (místopředseda)
---------------	-------------------------------

Hosté:

1. Libor Joukl (náměstek hejtmana Kraje Vysočina)
2. Karel Pačiska (starosta Bystřice nad Pernštejnem)
3. Jan Míka (ředitel KSÚSV)
4. Tomáš Mátl (technicko správní náměstek KSÚSV)
5. Pavel Surý (ředitel organizační jednotky SŽDC Oblastní ředitelství Brno)

Program:

1. Zahájení jednání a schválení programu;
2. Kontrola plnění usnesení z minulých jednání;
3. Železniční přejezdy – bezpečnost (Ing. Pavel Surý, SŽDC, ředitel oblastního ředitelství Brno);
4. Vysokorychlostní trať Praha – Brno;
5. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje – vznik, současnost, výhled (Ing. Pavel Surý);
6. Aktuální informace z odboru dopravy a silničního hospodářství;
7. Úprava rozpočtu 2014 v oblasti dopravy z přebytku hospodaření 2013;
8. Projednání požadavků měst a obcí;
9. Systém řízení KSÚSV Krajem Vysočina – krátkodobý plán na rok 2014;
10. Mapa souvislých akcí 2006 – 2013;
11. Plán péče o silniční síť v majetku Kraje Vysočina;
12. Různé;
13. Závěr.

1. Zahájení jednání a schválení programu

Zdeněk Kopecký, předseda Dopravní komise Rady Kraje Vysočina, přivítal všechny přítomné a zahájil jednání. Dle počtu přítomných členů konstatoval, že je komise usnášeníschopná. Přednesl návrh programu jednání, který byl 10 hlasy schválen. K zápisu z minulého zasedání nebyly vzneseny žádné připomínky.

V době hlasování o návrhu programu jednání nebyl přítomen člen komise Vladimír Černý.

2. Kontrola plnění usnesení z minulých jednání

Úkol: Rozeslat členům komise tabulku – Opravy a rekonstrukce silnic I. třídy v roce 2014.

- Tabulka – Opravy a rekonstrukce silnic I. třídy v roce 2014 byla členům komise rozeslána, úkol splněn.

Úkol: Rozeslat členům komise materiál – Postup při zařazování akcí souvislé údržby do plánu KSÚSV.

- Materiál – Postup při zařazování akcí souvislé údržby do plánu KSÚSV byl členům komise rozeslán, úkol splněn.

Úkol: Objasnění postupu podle Pravidel - předkládání plánů činnosti ředitelem příspěvkové organizace.

- Řešeno v bodě č. 9.

Usnesení 001/01/2014/DK - dopravní komise Rady Kraje Vysočina doporučuje radě kraje doporučit zastupitelstvu kraje vyhlásit grantový program „Bezpečná silnice 2014“.

- Grantový program „Bezpečná silnice 2014“ byl vyhlášen zastupitelstvem kraje dne 4. 2. 2014.

Usnesení 002/01/2014/DK - dopravní komise Rady Kraje Vysočina doporučuje radě kraje doporučit zastupitelstvu kraje vyhlásit grantový program „Podpora budování dětských dopravních hřišť 2014“.

- Grantový program „Podpora budování dětských dopravních hřišť 2014“ byl vyhlášen zastupitelstvem kraje dne 4. 2. 2014.

3. Železniční přejezdy – bezpečnost

Zdeněk Kopecký přivítal a představil Pavla Surého.

Pavel Surý uvedl, že bezpečnosti na železničních přejezdech je věnována ze strany SŽDC zvýšená pozornost. Je snahou v rámci čerpání finančních prostředků z OPD 1 zařadit do přípravy a následné realizace rekonstrukce železničních přejezdů. Dále informoval o:

- Přejezdy ve stádiu projektové přípravy v letošním roce;
- Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Čerčany – Světlá nad Sázavou;
- Řešení přejezdů v rámci stavby Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna;
- Rekonstrukce přejezdů realizovaných v loňském roce;
- Plánované opravy přejezdů v letošním roce.

Podrobný rozpis akcí zpracovaný Pavlem Surým obdrží členové komise jako přílohu k zápisu.

Libor Joukl se dotázal, kolik bylo za uplynulé dva roky zrušeno přejezdů Kostelec – Slavonice. Pavel Surý odpověděl, že v uplynulých dvou letech nebyl zrušen žádný přejezd.

Libor Joukl poukázal na jednání ohledně projektu Revitalizace trati Kostelec – Slavonice. Toto jednání se uskutečnilo před třemi lety v Telči, a bylo zde dohodnuto uzavření přejezdů po dobu jednoho roku. V případě zjištění, že přejezd není využíván, následné zrušení.

Pavel Surý uvedl, že tato záležitost bude prověřena.

Pavel Bárta se dotázal, na dva železniční přejezdy na nesjízdné trati mezi Dobronínem a Polnou, kryté světelným značením, zda by nebylo finančně výhodnější krytí traťové koleje na výjezdu z Dobronína.

Pavel Surý odpověděl, že situaci prověří.

Libor Joukl doplnil, že tato trať byla navržena na zrušení, ale vzhledem k tomu, že 1x do roka je trať využívána, nemohlo dojít k jejímu zrušení.

Tomáš Mátl informoval o dlouhodobě řešeném sporu KSÚSV se SŽDC, kdo je vlastníkem a správcem prahových vpustí, které jsou u řady přejezdů osazeny jako ochrana proti stékání vody z pozemní komunikace do železničního přejezdu. Tato problematika má 2 roviny.

První je údržbová – kdo má vpustě čistit a doplňovat ukradené či poškozené rošty, případně opravovat vpustě zničené provozem.

Druhá je investiční – kdo vpust' opraví, pokud KSÚSV investuje do přilehlé silnice, nebo SŽDC do přejezdu.

V kraji je 58 prahových vpustí, 22 na pozemku kraje, 30 na pozemku dráhy (SŽDC nebo ČD), 6 na pozemku jiného vlastníka (vlastnictví pozemku by ale dle stávající legislativy nemělo mít na vlastnictví vpustí vliv).

Problematika byla řešena dotazem Libora Joukla na náměstka ministra dopravy. Členové komise elektronicky obdrželi korespondenci, která v této věci proběhla (dopis kraje na ministerstvo dopravy, odpověď ministerstva dopravy a stanovisko odboru dopravy magistrátu města Jihlavy ve věci přejezdu ve Starých Horách).

Pavel Surý požádal o svolání jednání k řešení problematiky prahových vpustí – jednání svolá ODSH Kraje Vysočina. Všemi zúčastněnými bylo podpořeno řešení doporučované ve stanovisku odboru dopravy magistrátu města Jihlavy ve věci přejezdu ve Starých Horách, které spočívá v tom, že správce komunikace by zajišťoval pravidelné čištění prahových vpustí od nečistot splavených z pozemní komunikace a stavební údržbu či investice do prahových vpustí by zajišťovala SŽDC.

4. Vysokorychlostní trať Praha – Brno

Zdeněk Kopecký informoval, že dne 14. 1. 2014 proběhlo v sídle Kraje Vysočina jednání se starosty obcí dotčených trasou plánované stavby „Vysokorychlostní trať Praha – Brno“. Odkázal na prezentaci zpracovatele trasy, která je uvedena na webových stránkách kraje: <http://www.kr-vysocina.cz/vysokorychlostni-trat-praha-brno-prezentace-zpracovatele-trasy-predvedena-na-kraji-vysocina-na-jednani-dne-14-1-2014/d-4056557/p1=65844>

Pavel Surý sdělil, že toto je dlouhodobá záležitost. Informoval o souběhu trasy s dálnicí D1. Upozornil na protesty radnic a obyvatel, ohledně zásahu do životního prostředí. Pro Kraj Vysočina bude mít tento projekt z hlediska železnice velký význam. Dojde k podstatnému zrychlení dopravy. Nedojde k narušení regionální či dálkové dopravy, která v současné době probíhá na regionálních tratích. Páteřní tratě budou v budoucnosti zmodernizovány (dálkové řízení z centrálního dispečerského pracoviště Praha).

Libor Joukl doplnil informace o jednání dne 14. 1. 2014 a okomentoval návrh tratě Praha – Jihlava – Brno a mezinárodní vazby (Berlin, Dresden a Wien). Dále pohovořil o plánovaném harmonogramu výstavby a budování.

Členové dopravní komise diskutovali o návrhu vysokorychlostní tratě, o výhodách vysokorychlostního spojení a o podpoře celého projektu.

5. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje – vznik, současnost, výhled

Zdeněk Kopecký požádal Pavla Surého o představení Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, na jehož přípravě a vzniku se zúčastnil.

Pavel Surý uvedl, že pod pojmem integrovaný dopravní systém se rozumí takový způsob zajištění veřejné dopravy v území, v němž jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji.

Hlavním důvodem zavedení IDS byla stále větší nepřehlednost a neekonomičnost hromadné dopravy. S narůstajícím počtem dopravců se mnozí cestující ve složité spleti jízdních řádů a rozdílných cen přestávali orientovat a volili pro svou cestu raději osobní automobil. Toto východisko bylo špatné nejen z hlediska životního prostředí, ale se snižováním počtu cestujících musí pochopitelně narůstat i ceny pro ty, kteří jsou na veřejnou dopravu odkázáni.

Pro zavedení IDS byla založena společnost KORDIS v březnu 2002. Tato společnost plní funkci koordinátora integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Byla založena Jihomoravským krajem a Statutárním městem Brnem.

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, zkráceně IDS JMK, vznikl postupně po etapách. 1. etapa IDS JMK zahájila provoz 1. ledna 2004. K 112 obcím zaintegrovaným v 1. etapě IDS JMK přibýlo od 1. ledna 2005 dalších 49 obcí zaintegrovaných ve 2A etapě v oblasti Tišnovska a od 1. září 2005 24 obcí zaintegrovaných ve 2B etapě v oblasti Sokolnicka a Zbraslavska. K 11. prosinci 2005 byla spuštěna 3A etapa IDS JMK na Slavkovsku, Bučovicku a Vyškovsku s celkem 22 novými obcemi a městskou dopravou ve Vyškově. Od 1. července 2006 je spuštěna první část 3B etapy v oblasti Ivančicka s 21 novými obcemi. Od 1. září 2006 je spuštěna 2. část 3B etapy na Židlochovicku s 29 obcemi. V těchto datech došlo ke změnám ve vedení regionálních autobusových linek, k zjednodušení a zpravidelnění dopravy a zavedení jednotného jízdného. Všechny provozované linky získaly jednotné dvou nebo třímístné provozní označení, vstoupily v platnost nové jízdní řády a došlo ke sjednocení cen jízdného a přepravních podmínek na všech linkách IDS JMK. Od 4. 3. 2007 spuštěna etapa E4, která zahrnuje Boskovicko. Od poloviny roku 2008 byla spuštěna E4B etapa na Vyškovsku. Poslední rozšíření IDS JMK proběhlo od 14. 12. 2008. Zaintegrováno bylo celkem 124 obcí na Hodonínsku a Břeclavsku. Od 1. července 2010 byla zaintegrována poslední část Jihomoravského kraje na Znojemsku. Na Znojemsku bylo zaintegrováno 163 obcí.

Základní údaje o IDS JMK

Počet linek v IDS JMK	322
Počet vlakových linek	25
Počet tramvajových linek v Brně (čísla 1 až 12)	11
Počet trolejbusových linek v Brně (čísla 20 až 40)	13
Počet autobusových linek v Brně (čísla 40 do 100)	48

Počet linek městské dopravy v Adamově	1
Počet linek městské dopravy v Blansku	4
Počet linek městské dopravy v Břeclavi	9
Počet linek městské dopravy v Hodoníně	4
Počet linek městské dopravy v Kyjově	3
Počet linek městské dopravy ve Vyškově	4
Počet linek městské dopravy ve Znojmě	7
Počet regionálních autobusových linek	193
Počet zón	156

Výhody pro cestující v Brně

Zavedení IDS JMK se obyvatel města Brna výrazně nedotklo. Většina linek stejně jako systém jednorázových i předplatních jízdenek totiž zůstala v principu zachována. Za asi největší změnu lze považovat rozšíření možnosti cestovat po městě Brně v rámci jedné jízdenky a to jak jednorázové tak i předplatní nejen tramvajemi, trolejbusy a všemi linkami autobusů jezdících v rámci IDS JMK, ale navíc i osobními a spěšnými vlaky. Do systému IDS JMK jsou zapojeny všechny železniční stanice ležící na území města, lze je tedy velmi dobře využívat zejména pro přesuny po městě na větší vzdálenosti. Tuto možnost oceňují zejména obyvatelé z oblasti chrlického nádraží, dolní části Řečkovic, okolí královopolského nádraží a zaměstnanci průmyslové zóny ve Slatině. Ze všech těchto oblastí se do centra města dostanou rychleji a pohodlněji než dříve. Další výhodou je možnost výhodněji cestovat mimo území města. Vzhledem k tomu, že v rámci IDS JMK platí ve všech osobních a spěšných vlacích jízdenky IDS JMK, nemusí Brňané při svých rekreačních cestách těmito typy vlaků platit za úseky, které ujedou v rámci platnosti svých jízdenek.

Výhody pro cestující v regionu

Občanům měst a vesnic ležících v zaintegrovaném území přináší IDS JMK určité změny při plánování jejich cest. Až dosud byli obvykle odkázáni na jeden spoj, kterým v ranních hodinách odjeli do zaměstnání a odtud odpoledne opět zpátky. Po zavedení IDS JMK se zvýšil počet spojů, které mohou využít. V důsledku zlepšení pravidelnosti jejich odjezdů a zajištění vzájemných návazností získali možnost cestovat do mnohem více směrů než dosud. Zvýšení počtu spojů o večerních hodinách a o víkendu jim umožňuje pohodlně cestovat nejen do práce ale i za nákupy, kulturou i zábavou. Vzhledem k tomu, že jízdní řády jsou konstruovány, vydávány a kontrolovány jednotně, mají všechny obdobný vzhled. Tím se výrazně zvyšuje jejich přehlednost a srozumitelnost. Všichni pravidelní cestující ocení možnost zakoupit si předplatní jízdenku. Nejen, že výrazně urychlí jejich nástup do vozidel a odstraní problémy s každodenním placením jízdného, ale navíc velký podíl cestujících zaplatí za cestu méně než dosud. Zejména se to týká pracujících a studentů, kteří každodenně dojížděli do Brna a nejprve platili cestu ve svém regionálním spoji a následně si ještě kupovali předplatné na brněnskou dopravu.

Ze zasedání se omluvil a odešel člen komise Vladimír Černý.

Zdeněk Kopecký se dotázal na perspektivu a finanční záležitosti IDS JMK.

Pavel Surý odpověděl, že dříve činil poplatek obcí 50 Kč za jednoho obyvatele, dnes činí poplatek 55 Kč. Tento poplatek významně nezatěžuje rozpočty obcí. Ekonomická krize přivedla více cestujících do hromadné dopravy a tržby systému jdou nahoru.

Rozšíření ISD JMK do oblastí Bystřice nad Pernštejnem

Karel Pačiska navázal na jednání dopravní komise ze dne 5. 12. 2013, na kterém podrobně seznámil členy komise z variantou začlenění trati č. 251 k IDS JMK a umožnění cestujícím cestovat za klasický tarif ČD nebo za tarif IDS JMK. Informoval, že se na integraci začalo pracovat. V současné době jsou zajištěny smlouvy s obcemi o finančním spolupodílení. Aby mohlo dojít k pilotnímu spuštění tohoto projektu, je třeba podepsaného souhlasu Kraje Vysočina. Není zde žádný požadavek na finanční prostředky od Kraje Vysočina.

Hana Strnadová uvedla, že je připravován materiál ke schválení radou kraje.

Libor Joukl, uvedl, že v rámci přípravy komplexního dopravního systému Kraje Vysočina, nechce kraj přistupovat na jiné dopravní systémy.

Zdeněk Kopecký opětovně upozornil, že zastupitelstvo kraje v červnu 2010 nepřijalo usnesení k návrhu na zavedení integrovaného dopravního systému Kraje Vysočina (ani ho nezamítlo).

Členové komise diskutovali o důvodech, proč by měl kraj podpořit začlenění Bystřice nad Pernštejnem k IDS JMK (zajištění komfortu pro cestující, získání zkušeností atd.).

Usnesení 003/02/2014/DK

Dopravní komise Rady Kraje Vysočina doporučuje

radě kraje souhlasit se zajišťováním dopravní obslužnosti oblasti Bystřice nad Perštejnem na železniční trati č. 251 Integrovaným dopravním systémem Jihomoravského kraje.

Usnesení bylo přijato 7 hlasy (0 proti, 3 se zdrželi).

Ze zasedání se omluvil a odešel člen komise Pavel Bárta.

Zdeněk Kopecký poděkoval a rozloučil se s Karlem Pačiskou a Pavlem Surým.

6. Aktuální informace z odboru dopravy a silničního hospodářství

Hana Strnadová informovala, že zastupitelstvo kraje schválilo na svém zasedání dne 4. 2. 2014 rozdělení přebytku hospodaření. Došlo k navýšení kapitoly Doprava, přílohy D2 - Investice v dopravě, a to o 100 mil. Kč. Pokračují práce na komplexní dopravní obslužnosti Kraje Vysočina. Probíhají výběrová řízení na akce zařazené do D2 s plánovaným zahájením v letošním roce. Z důvodu dočerpání finančních prostředků z evropských fondů je zařazena k realizaci akce II/360 Rafaelova ul. – Pocoucov. Rada kraje schválila střednědobý plán KSÚSV na roky 2014 - 2017. V důsledku velmi mírného průběhu zimy v měsících listopad – prosinec 2013 KSÚSV uspořila 23 250 tis. Kč. Na zasedání zastupitelstva kraje dne 1. 4. 2014 je připravován materiál o převodu těchto finančních prostředků zpětně KSÚSV s určením ke krytí provozních nákladů spojených s údržbou silnic v roce 2014. Finanční prostředky budou využity na jmenovité činnosti na silniční síti.

Libor Joukl objasnil potřebu převodu přebytku z provozních prostředků KSÚSV zpětně na provozní prostředky KSÚSV (využití např. na údržbu propustků, obnovu dopravního značení silnic, obnovu odvodnění silnic, na údržbu povrchů a mostů). Použití finančních prostředků bude specifikované na jmenovité činnosti.

Zdeněk Kopecký uvedl, že souhlasí se systémem, kdy je přesně jmenovitě určeno, na co budou vynaloženy finanční prostředky vyčleněné pro KSÚSV, a to i u provozních prostředků.

Tomáš Mátl a Jan Míka se postupně vyjádřili k problému přesného rozčlenění vynakládaných finančních prostředků (jmenovité akce a činnosti).

Libor Joukl podrobně okomentoval střednědobý plán KSÚSV na roky 2014 - 2017.

Jan Míka uvedl, že na některé z dalších zasedání dopravní komise předloží kompletní vypracovanou analýzu.

7. Úprava rozpočtu 2014 v oblasti dopravy z přebytku hospodaření 2013

Zdeněk Kopecký informoval, že zastupitelstvo kraje schválilo na svém zasedání dne 4. 2. 2014 rozdělení části disponibilního zůstatku kraje za rok 2013. Kapitola Doprava byla navýšena o 212 376 300 Kč.

- Příloha D2 – Investice v dopravě celkem 56 810 000 Kč - finanční krytí akcí, u kterých je uzavřena smlouva o dílo, ale v roce 2013 nebyly z různých důvodů (průtahy při vydávání stavebního povolení, při majetkoprávní přípravě, apod.) realizovány
- Příloha D2 – Investice v dopravě celkem 100 000 000 Kč - navýšení investičních výdajů schválené přílohy D2 na rok 2014
- Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace celkem 55 566 300 Kč
 - Příspěvek na provoz ve výši 3 134 580 Kč na protihluková opatření;
 - Příloha D1 – příspěvek na provoz ve výši 50 576 000 Kč na akce na silnicích II. a III. tříd a mostech;
 - Příloha D1 - investiční dotace ve výši 1 855 720 Kč na realizaci stavby III/02324 Řípod – sanace svahu silničního tělesa.

Jan Míka sdělil, že na příštím zasedání dopravní komise bude předložena členům účetní závěrka KSÚSV za leden 2014 a následně budou členové komise každý měsíc pravidelně o účetní závěrce informováni. Na základě častých dotazů sdělovacích prostředků na odhadovanou úsporu nákladů za měsíc leden až březen 2014 uvedl, že do konce března 2014 je alokováno 90 mil. Kč. V současné době nelze určit výši úspor, jednalo by se pouze o velice hrubý odhad.

Úkol: Rozeslat členům komise Rozpis převedených akcí KSÚSV.

Odpovědnost: Hana Strnadová, koordinátorka

Termín: spolu se zápisem z jednání komise

8. Projednání požadavků měst a obcí

Na odbor dopravy a silničního hospodářství nebyly žádné nové požadavky měst a obcí doručeny.

9. Systém řízení KSÚSV Krajem Vysočina – krátkodobý plán na rok 2014

Zdeněk Kopecký uvedl, že tento bod navazuje na jednání dopravní komise ze dne 9. 1. 2014, kdy došlo k neshodě v názoru na aplikaci Pravidel RK č. 10/13 ohledně předkládání plánů činnosti ředitelem příspěvkové organizace.

Hana Strnadová uvedla, že dle současně platných Pravidel má každá oblast pro své příspěvkové organizace nastaven svůj systém. V oblasti dopravy je nastaveno, že krátkodobé plány jsou dělány po rozborech hospodaření. Rozbory hospodaření za uplynulý rok jsou vyhotoveny ke konci března následujícího roku. Jakmile jsou vyhotoveny rozbory hospodaření,

vyhotoví se finanční plán na příslušný rok (krátkodobý plán), který se předkládá radě kraje ke schválení. Usnesením 2061/38/2013/RK ze dne 26. 11. 2013 bylo uloženo vedoucí ODSH předložit radě kraje návrh finančního plánu KSÚSV na rok 2014 v termínu do 31. 3. 2014.

Střednědobý plán se bude aktualizovat každý rok na následující tři roky. Aktualizace střednědobého plánu KSÚSV byla schválena dne 18. 2. 2014.

Plán veřejných zakázek je předkládán ke konci roku na následující rok. Plán veřejných zakázek byl KSÚSV předložen.

Všechny plány jsou věcí interního řízení. V současné době je zpracováván systém ohledně zveřejňování.

Zdeněk Kopecký se dotázal, kdy byl Plán veřejných zakázek KSÚSV schválen a zda by mohl být předložen členům dopravní komise.

Hana Strnadová odpověděla, že možnost předložení plánu prověří.

Úkol: Rozeslat členům komise Střednědobý plán KSÚSV na roky 2015 - 2017.

Odpovědnost: Hana Strnadová, koordinátorka

Termín: spolu se zápisem z jednání komise

Úkol: Prověřit, zda mohou členové dopravní komise obdržet Plán veřejných zakázek KSÚSV.

Odpovědnost: Hana Strnadová

Termín: 26. 3. 2014

Ze zasedání se omluvil a odešel člen komise Radovan Necid.

10. Mapa souvislých akcí 2006 – 2013

Tomáš Mátl uvedl, že mapa souvislých akcí 2006 – 2013 není dosud vyhotovena. Akce roku 2013 budou do mapy doplněny v průběhu března 2014. Poté bude mapa rozeslána členům komise.

11. Plán péče o silniční síť v majetku Kraje Vysočina

Zdeněk Kopecký uvedl, že na toto téma již dopravní komise diskutovala na svém zasedání dne 7. 11. 2013, kdy byla pro členy komise připravena prezentace rozpracované disertační práce Martina Černého. Jeho další informace budou poskytnuty na jednání komise v květnu nebo červnu 2014.

Dále se dotázal, na údajnou přípravu podkladových materiálů ODSH na výběrové řízení na plán údržby silnic a na koncepci dopravy.

Hana Strnadová odpověděla, že ODSH připravuje zadání vypracování "Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina". Měl by to být posudek pro další plánovací období. Představa tvorby IROPu je taková, že finanční prostředky z evropských fondů v dalším plánovacím období mohou být použity pouze na investice do silnic spojující okresní města, proto zde bude uveden možný návrh přerozdělení silnic a jak s nimi dále zacházet. ODSH připravuje zadávací dokumentaci a dále bude probíhat výběrové řízení na externího zpracovatele.

Zdeněk Kopecký požádal, aby ODSH předložil na jednání členům dopravní komise obecné požadavky výběrového řízení k vyjádření či podání stanoviska.

Úkol: Rozeslat členům komise obecné požadavky výběrového řízení "Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina".

Odpovědnost: Hana Strnadová, koordinátorka

Termín: spolu se zápisem z jednání komise

12. Různé

Termíny dalších zasedání dopravní komise:

26. 3., 17. 4., 15. 5., 12. 6., 11. 9., 9. 10., 6. (13.) 11., 4. (11.) 12.

Termín příštího zasedání byl stanoven na **středu 26. března 2014, od 13.00 hodin.**

13. Závěr

Zdeněk Kopecký poděkoval přítomným členům za účast a ukončil zasedání.

Zdeněk Kopecký

předseda Dopravní komise Rady Kraje Vysočina

Hana Strnadová

tajemnice Dopravní komise Rady Kraje Vysočina

Zpracovala Lenka Matysová dne 27. 2. 2014.