

**Zápis z jednání
Dopravní komise Rady Kraje Vysočina č. 3/2014
konaného dne 26. 3. 2014**

Přítomni:

1. Zdeněk Kopecký (předseda)	6. Radovan Necid
2. Vladimír Černý	7. Josef Mach (místopředseda)
3. Pavel Štefan	8. Petr Fiala
4. Zdeněk Kubát	9. Karel Štefl
5. Bohuslav Musil	

Nepřítomni (omluveni):

1. Jaroslav Kohout	4. Jan Tourek
2. Jaroslav Jirků	5. Hana Strnadová (tajemnice)
3. Pavel Bárta	

Hosté:

1. Pavel Bartoš (ODSH)
2. Tomáš Mátl (technicko správní náměstek KSÚSV)
3. František Kavina (výrobní náměstek KSÚSV)
4. Rudolf Karpíšek (ekonomický náměstek KSÚSV)
5. Zbyněk Augustin (vrchní komisař odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie)

Program:

1. Zahájení jednání a schválení programu;
2. Kontrola plnění usnesení z minulých jednání;
3. Bezpečnost na silnicích, nehodové úseky (kpt. Ing. Zbyněk Augustin, Odbor služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Kraje Vysočina);
4. KSÚSV Svislé a vodorovné dopravní značení;
5. Aktuální informace z odboru dopravy a silničního hospodářství;
6. Projednání požadavků měst a obcí;
7. Systém řízení KSÚSV Krajem Vysočina – plán veřejných zakázek;
8. Mapa souvislých akcí 2006 – 2013;
9. Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina;
10. Informace o průběhu projednávání komplexního dopravního systému;
11. Seznámení se zprávou o činnosti a hospodaření Krajské správy a údržby silnic Kraje Vysočina za rok 2013;
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, u kterého zařadil na návrh člena dopravní komise Karla Štefla do bodu č. 6 „Projednání požadavků obcí Počátky a Žirovnice“. Takto upravený program byl 9 hlasy schválen. K zápisu z minulého zasedání nebyly vneseny žádné připomínky.

Zdeněk Kopecký omluvil nepřítomnost Libora Joukla, náměstka hejtmana Kraje Vysočina a Hany Strnadové, tajemnice dopravní komise.

2. Kontrola plnění usnesení z minulých jednání

Úkol: Rozeslat členům komise podrobný rozpis akcí zpracovaný Pavlem Surým.

- Podrobný rozpis akcí zpracovaný Pavlem Surým byl členům komise rozeslán, úkol splněn.

Úkol: Předložit členům komise účetní závěrku KSÚSV za leden 2014.

- Účetní závěrka KSÚSV za leden 2014 nebyla členům komise předložena, úkol nebyl splněn.

Úkol: Rozeslat členům komise Rozpis převedených akcí KSÚSV.

- Rozpis převedených akcí KSÚSV byl členům komise rozeslán, úkol splněn.

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

- Střednědobý plán KSÚSV na roky 2015 – 2017 byl členům komise rozeslán, úkol splněn.

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

- Plán veřejných zakázek byl členům komise rozeslán, úkol splněn.

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

- Obecné požadavky výběrového řízení “Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina” byly členům komise rozeslány, úkol splněn.

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.

- Rada kraje přijala usnesení 0510/10/2014, kterým nesouhlasila se zavedením tarifu IDS JMK na traťovém úseku tratě č. 251 Nedvědice - Rovné - Divišov.

3. Bezpečnost na silnicích, nehodové úseky

Zdeněk Kopecký přivítal a představil Zbyňka Augustina, vrchního komisaře odboru služeb dopravní policie Krajského ředitelství policie Kraje Vysočina.

K tomuto bodu programu byla pro členy dopravní komise připravena prezentace, kterou Zbyněk Augustin okomentoval.

Prezentace obsahovala tyto informace:

- SYKRIK – „Systém pro komplexní posouzení kritických míst a řízení rizik na pozemních komunikacích z hlediska BESIP pro potřeby dopravní policie ČR“
 - Program je výstupem společného projektu MV ČR, CDV, EDIP s.r.o.

- Pracuje na platformě internetového serveru dostupného prostřednictvím internetové sítě. Aplikace je tedy uživatelům poskytována z jednoho centrálního počítače, na který přistupují pod svým uživatelským účtem.
- Aplikace vizualizuje územně vázaná data související s managementem kvality a bezpečností dopravy na území ČR. Zpracování je v geografickém informačním systému VectorMap.

Identifikace míst častých dopravních nehod (MČDN) – nehodové lokality.

Jako výběrové kritérium se používá Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, schválené MD ČR v r. 2001. Křižovatky nebo úseky o délkách do 250 m se posuzují jako MČDN, jestliže se na nich staly:

- nejméně tři nehody s osobními následky za 1 rok nebo,
 - nejméně tři nehody s osobními následky stejného typu za tři roky nebo,
 - nejméně pět nehod.
- Podstata metody identifikace MČDN:
 - Výběr místa, úseku.
 - Vyhodnocování ukazatelů nehodovosti.
 - Podrobná analýza každé dopravní nehody vygenerované systémem SYKRIK.
 - Tvorba analýzy se řídí stavebními charakteristikami komunikací, jejich vybavením, intenzitou provozu.
 - Zkoumání, zda ukazatele o nehodě (např. smyk za mokra nebo i za sucha, vyjetí ze směrového oblouku „zatáčky“, nedávání přednosti v jízdě, atd.) se opakují a odlišují se od průměru nebo stabilizovaných hodnot.
 - Nutnost analyzovat i samotné výpovědi účastníků dopravní nehody (lze pouze v informačních systémech Policie ČR).
 - Metoda funguje pouze jen pro hodnocení komunikací reálně existujících a nefunguje na základě krátkého časového intervalu, zkušenosti ukazují, že minimální časový interval, v němž je možno něco zjistit, je 1 až 2 roky.
 - Nehodové úseky za rok 2012 (označení úseků, na kterých návrhy Policie ČR nejsou ještě zrealizovány)
 - Příklad zpracovaného upozornění – Policie ČR, Územní odbor Jihlava, Dopravní inspektorát
 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

Zbyněk Augustin názorně ukázal členům komise práci s programem SYKRIK.

Na webových stránkách

<http://www.idvm.cz/>

je veřejně dostupný informační systém „Jednotná dopravní vektorová mapa“ obsahující mimo jiné i data o nehodách v silničním provozu.

Do tohoto GIS MD mají prozatím přístup pouze registrovaní uživatelé z řad státní a veřejné správy, škol a výzkumu, projekce a správci dopravní infrastruktury.

Veřejnosti přístupné jsou aplikace „Statistické vyhodnocení nehod v mapě“ a „Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu ve vybrané lokalitě“, ve kterých jsou obsažena prostorová data o nehodách v silničním provozu od 1. 1. 2007 aktualizovaná ve spolupráci s Policií ČR s měsíční periodicitou.

Členové komise následně diskutovali o vyhodnocování nebezpečných dopravních úseků a s tím spojeným stanovováním opatření (např. dopravní značení, zdrsňení povrchu), o nedostatku programu SYKRIK (nejsou zde příčiny dopravních nehod), o evidenci dopravních nehod a o stanovování dopravních nehod, a o zkušenostech se zpomalovacími semaforů.

Zbyněk Augustin se dotázal, zda KSÚSV provede v případě požadavku měření drsnosti povrchu vozovek. Zdůraznil význam výstupů z programu SYKRIK – podklady pro stanovení potřebných dopravních opatření silničním správním úřadem v nehodových místech.

Přítomné seznámil s přehledem vydaných stanovení v uplynulém období na silnicích ve správě KSÚSV – většina z nich dosud nebyla KSÚSV realizována.

Tomáš Mátl požádal Zbyňka Augustina o zaslání zpracovaného přehledu. Dále sdělil, že pokud je nařízeno udělat nějaké dopravní značení, tak ho KSÚSV udělá.

Zdeněk Kopecký uvedl, že pokud je ve vydaném stanovení uveden termín, tak by měl být dodržen. Na opatření ke zlepšení bezpečnosti v místech častých dopravních nehod je nutné vyčlenit potřebné finanční prostředky.

Úkol: Rozeslat členům komise prezentaci Zbyňka Augustina.

Odpovědnost: koordinátorka

Termín: spolu se zápisem z jednání komise

4. KSÚSV Svislé a vodorovné dopravní značení

Zbyněk Augustin objasnil členům komise důležitost a nutnost zlepšení vodorovného dopravního značení na silnicích v Kraji Vysočina.

Tomáš Mátl vyjmenoval silnice, na kterých již bylo vodorovné dopravní značení realizováno, a pohovořil o omezených finančních prostředcích na tyto realizace.

Zdeněk Kopecký vznesl tyto dotazy:

- Je ze strany kraje systémový požadavek na KSÚSV, jak má vodorovné dopravní značení udržovat a spravovat.
- Má KSÚSV směrnici na řešení obnovy vodorovného dopravního značení.
- Koordinace dopravního značení křižovatek různých tříd.

Pavel Bartoš objasnil postup komunikace mezi ŘSD a KSÚSV. Dále informoval o finančním zajištění vodorovného dopravního značení. KSÚSV má omezené finanční prostředky a sami se rozhodují, co z finančních prostředků budou realizovat. Kraj žádný pokyn na KSÚSV týkající se obnovy vodorovného dopravního značení nemá. Každý rok probíhá nesystémově částečná obnova vodorovného dopravního značení na silnicích II. tříd. Na silnicích III. tříd se vodorovné dopravní značení neprovádí. Žádnou směrnici k systémové obnově vodorovného dopravního značení KSÚSV nemá. Tato položka by mohla být posílena pouze na úkor jiných jmenovitých akcí.

Průběžná roční obnova vodorovného dopravního značení na silnicích II. tříd, bude řešena na některém z následujících jednání dopravní komise.

Členové komise apelovali na provádění kontrol dopravní policií na vjezdech do obcí (měření rychlosti, vážení).

Zbyněk Augustin uvedl, že KSÚSV má při obnově dopravního značení spolupracovat s dopravním inspektorátem.

Úkol: Pozvat na některé z následujících jednání dopravní komise Jana Kostečku, vedoucího odboru služeb dopravní policie.

Odpovědnost: předseda

Zdeněk Kopecký poděkoval a rozloučil se se Zbyňkem Augustinem a Rudolfem Karpíškem.

5. Aktuální informace z odboru dopravy a silničního hospodářství

Pavel Bartoš informoval, že v současné době probíhají výběrová řízení na stavební akce na silniční síti dle přílohy D1 a D2. Dále probíhá příprava a realizace Komplexního dopravního systému.

6. Projednání požadavků měst a obcí

Obec Vír okres Žďár nad Sázavou

Žádost o opravu průjezdního úseku komunikace II/388. Jedná se o silnici s povrchem ze žulových kostek, která je v současné době na hranici sjízdnosti.

Pavel Bartoš informoval, že obec Vír nabízí spoluúčast na opravě, jelikož několik málo nerovností vzniklo také po usazení výkopů z plynofikace. Z žádosti není jasné, zda obec chce vyměnit kostky za jiný povrch, nebo jde o obnovu kostek.

Členové komise doporučují kraji a správci vstoupit v jednání s obcí Vír ohledně řešení opravy průjezdního úseku.

Projednání požadavků obcí Počátky a Žirovnice

Pavel Bartoš uvedl, že požadavek byl akceptován v plné míře.

Vlak Sv 8393 bude převeden do kategorie Os v celé trase Horní Cerekev – Počátky-Žirovnice na přípoj k Os 8311. Os 8344 bude veden z Počátek-Žirovnice. Náhradou bude zrušen pár Os 8385 / Os 18410 v úseku Horní Cerekev – Počátky-Žirovnice a zpět. Cestující do Horní Vsi (říjen 2013 průměr 0,4 cestujícího) mohou použít autobus, spoj 2 linky 350650, cestující do ŽST Jihlava (říjen 2013 průměr 1,4 cestujícího) vlak Os 8357 (z Jihlavy pak spojení autobusem 760470/1 – 760680/13).

Usnesení 004/03/2014/DK

Dopravní komise Rady Kraje Vysočina

doporučuje

radě kraje realizovat záměnu spojů dle výše uvedeného znění, které bylo projednáno na koordinační poradě k trati 225 dne 17. 3. 2014.

Usnesení bylo přijato 9 hlasy (0 proti, 0 se zdrželo).

Úkol: Předložit členům komise zápis z jednání ze dne 17. 3. 2014.

Odpovědnost: Pavel Bartoš, koordinátorka

Termín: spolu se zápisem z jednání komise

7. Systém řízení KSÚSV Krajem Vysočina – plán veřejných zakázek

Členové komise obdrželi plán veřejných zakázek pro rok 2014.

Pavel Bartoš sdělil, že tento plán není závazný, není nikým schvalován a je pouze uveřejněn na portále příspěvkových organizací. Plán veřejných zakázek je součástí investičního plánu. Ten schválila rada kraje na svém zasedání dne 25. 3. 2014.

Zdeněk Kopecký poukázal na položky – Projektová dokumentace oprav silnic 2014 (20 mil. Kč) a Vybrané akce na silniční síti dle schváleného rozpočtu, příloha D1 (123 mil. Kč).

Tomáš Mátl uvedl, že se jedná o přípravu dokumentace na zvažovanou dotaci OPD pro příští rok. Pavel Bartoš doplnil, že je to z důvodu rychlého zareagování, v případě, že by dotace přišla. Pokud by dotace přišla, tak avizované finanční prostředky nepokryjí veškerou dokumentaci. Pokud by dotace nepřišla, tak aby bylo možno projekty v dalších letech využít, a aby nedošlo k znehodnocení investice.

Zdeněk Kopecký se dotázal na položku – Souprava na mrazové trhliny, opakování vz z 2013 (1 mil. Kč).

Tomáš Mátl odpověděl, že vždy byla pouze jedna nabídka, nebo byly nabídky neúplné.

8. Mapa souvislých akcí 2006 – 2013

Zdeněk Kopecký sdělil, že členové dopravní komise obdrželi mapu souvislých akcí doplněnou o rok 2013

Úkol: Předložit členům komise přehlednou tabulku délky obnovených souvislých povrchů v jednotlivých letech.

Odpovědnost: Tomáš Mátl

Termín: 15. 5. 2014

9. Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina

Členové komise obdrželi s předstihem podkladový materiál.

Pavel Bartoš uvedl, že v současné době je koncepce na úrovni podaného projektu. Přípravuje se zadání, co bude součástí materiálu. Budou probíhat jednání za účasti ODSH, odboru územního plánování a stavebního řádu, odboru regionálního rozvoje, příslušných sekčních ředitelů a radních. Výstupem bude podklad na další plánovací období - odůvodnění čerpání investic. Termín zadání v roce 2014 a realizace v roce 2014-2015.

Předseda poděkoval a rozloučil se s Tomášem Mátle a Františkem Kavinou.

Ze zasedání se omluvil člen komise Radovan Necid.

10. Informace o průběhu projednávání komplexního dopravního systému

Členové komise obdrželi s předstihem podkladový materiál.

Tarifní systém

K tomuto bodu programu byla pro členy dopravní komise připravena prezentace „Tarifní systém“, kterou Pavel Bartoš okomentoval.

Prezentace obsahovala tyto informace:

- Proč tuto otázku musíme řešit?
- Jaké tarify jsou možné?
 - Kilometrický tarif nepřestupní
 - Kilometrický tarif nepřestupní jednotný
 - Kilometrický tarif přestupní
 - Zónově-relační tarif
 - Zónový tarif
 - Pásmový tarif
 - Kombinace tarifů
- Kolik to bude stát?

Pavel Bartoš objasnil členům komise všechny druhy tarifů. Na jednání dne 24. 3. 2014 byl doporučen zónově-relační tarif přestupní. Tento tarif je ideální variantou pro kraj, jak z hlediska efektivnosti, tak i z hlediska přínosu pro cestující. Snahou je spuštění komplexního dopravního systému od roku 2017.

Členové komise dále diskutovali o cenách jízdného, výběru dopravců, odbavovacích zařízeních, a o návaznosti na systémy v okolních krajích.

Zelená kniha Koncepce veřejné dopravy

Členové komise obdrželi Zelenou knihu – diskusní dokument, zpracovaný Ministerstvem dopravy v rámci procesu přípravy Koncepce veřejné dopravy.

Pavel Bartoš uvedl, že členové komise mohou v průběhu příštího týdne zasílat své připomínky k Zelené knize.

Usnesení 005/03/2014/DK

Dopravní komise Rady Kraje Vysočina

doporučuje

zavedení zónově-relačního tarifu s návazností na ostatní kraje.

Usnesení bylo přijato 8 hlasy (0 proti, 0 se zdrželo).

Ostatní dopravní obslužnost

Pro členy dopravní komise byla připravena prezentace „Ostatní dopravní obslužnost“, kterou Pavel Bartoš okomentoval.

Prezentace obsahovala tyto informace:

- Co je to ODO?
 - ODO = dopravní obslužnost zajišťovaná obcemi nad rámec dopravní obslužnosti kraje
 - pro potřeby tohoto materiálu se jí rozumí regionální autobusová doprava financovaná obcemi
 - v Kraji Vysočina se jedná o 795 spojů s dopravním výkonem 1,54 milionu km ročně (= 9 % výkonů v závazku veřejné služby v kraji)
 - o víkendu se na území kraje jedná o jedinou autobusovou dopravu hrazenou z veřejných prostředků
 - průměrná tržba ODO = 10,81 Kč/km
- Proč tuto otázku musíme řešit?
 - Spoje ODO jsou časově rozloženy během celého dne i týdne. Oběhy vozidel jsou sestaveny bez ohledu na financování spojů = autobus obsluhuje „obecní“ i „krajské“ spoje. Existují také spoje, které jsou z části hrazeny obcemi a z části krajem.
 - To má vliv na požadavky, které je nutno definovat do zadávací dokumentace na výběr autobusových dopravců dle evropského nařízení 1370/2007.
- Jaké jsou možnosti řešení ODO?
 - zpracování zadávací dokumentace bez ohledu na ODO
 - kraj vysoutěží také výkony ODO → obce, které mají/chtějí ODO, budou platit kraji, a kraj bude platit souhrnně dopravci
 - kraj vysoutěží také výkony ODO → obce, které mají/chtějí ODO, budou platit přímo dopravci
 - kraj převezme od obcí stávající výkony ODO
 - kraj zavede standard dopravní obslužnosti
- Zpracování zadávací dokumentace bez ohledu na ODO
- Soutěžíme ODO, obce platí kraji
 - ve spolupráci s obcemi proběhne optimalizace v podobě drobných časových poloh spojů
 - oběhy vozidel budou sestaveny s ohledem na výkony ODO
 - zvýšení kilometrického proběhu autobusů o výkony ODO bude mít pozitivní vliv na nabídkovou cenu

- obce, které v současnosti zajišťují ODO, budou přispívat kraji; kraj bude platit dopravci souhrnnou částkou
- varianta je náročná v počtu právních a finančních vztahů
- Soutěžíme ODO, obce platí dopravci
 - tato varianta se od předchozí liší ve finančním toku, kdy obce platí přímo dopravci
 - smlouva o společném postupu
 - varianta je náročná v počtu právních a finančních vztahů
- Kraj převezme stávající ODO od obcí
 - balíček ODO má celkově vyšší tržbu než 10 Kč/km a splňuje tak požadavek minimální tržby dle pravidel pro zařazování nových spojů do dopravní obslužnosti kraje přijatých na základě usnesení 1418/30/2006/RK
 - finanční náročnost 30,02 milionu Kč při předpokládané ceně výkonu 30 Kč/km
 - kraji dává nad výkony ODO větší vliv dle zásady, kdo platí, rozhoduje
 - zároveň řeší požadavek zákona 194/2010 Sb. na zajištění dopravní obslužnosti o víkendech, a to v rozsahu stávajících spojů ODO, tedy v rozsahu, ve kterém je ověřená reálná poptávka cestujících
 - jelikož v kraji není definován standard dopravní obslužnosti, může se jako problematické ukázat, že stávající ODO není v kraji rovnoměrně rozložena (např. v okrese Havlíčkův Brod si ODO zajišťuje 85 % obcí, zatímco v okrese Pelhřimov jen 31 %)
- Standard dopravní obslužnosti
 - standard dopravní obslužnosti jako základ hlubší revize dopravního systému kraje
 - v oblasti nabídky standard počtu spojů v obcích o určité velikosti v kombinaci se standardem počtu spojení v relaci o určitých intenzitách přepravního proudu
 - za nadstandard si obce za těchto transparentních pravidel připlácejí
 - klasické ODO neexistuje, jelikož pro všechny strany je výhodnější, aby dopravní obslužnost objednával jen kraj, neboť při vyšším objemu objednávky je schopen se dostat na nižší nabídkové ceny (vlivem vyšších km proběhů vozidel a rozpočítání fixních nákladů do většího počtu dopravních výkonů)
 - větší zásahy do stávajícího systému dopravní obslužnosti → časová i politická náročnost (schválení standardu a z něj vyplývajících změn v dopravě)
 - zavedení jednotných pravidel, rovnoměrné pokrytí srovnatelných přepravních vztahů, maximalizace profitu pro cestující (v rozsahu omezených rozpočtových zdrojů zajištění co největšího objemu dopravy pro cestující), efektivní vynakládání veřejných prostředků na dopravní obslužnost
- Stabilizace veřejné dopravy
- Přepravní proudy v kraji
- Vývoj ekonomických ukazatelů bus dopravy
- Jak je to v jiných krajích?

Členům komise diskutovali o podkladovém materiálu „Systémy spolufinancování (kraje – obce) dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích ČR 2014“.

Usnesení 006/03/2014/DK

Dopravní komise Rady Kraje Vysočina

doporučuje

radě kraje, aby ODO bylo součástí dopravní obsluhy kraje za finančního příspěvku jednotlivých obcí do rozpočtu Kraje Vysočina.

Usnesení bylo přijato 8 hlasy (0 proti, 0 se zdrželo).

Ze zasedání se omluvil člen komise Karel Štefl.

Usnesení 007/03/2014/DK

Dopravní komise Rady Kraje Vysočina
doporučuje

radě kraje v rámci Komplexního dopravního systému zavedení jednotného standartu dopravní obslužnosti.

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

Smlouva o spolupráci mezi Krajem Vysočina a statutárním městem Jihlava

Pavel Bartoš informoval, o spolupráci Kraje Vysočina a statutárního města Jihlava při přípravě a realizaci akce Letiště Jihlava - dostavba zpevněné dráhy. Za účelem zvýšení bezpečnosti leteckého provozu, turistické atraktivity Kraje Vysočina, použitelnosti letiště Jihlava v celoročním provozu a rozšíření možností Integrovaného záchranného systému Kraje Vysočina je navrhována výstavba zpevněné vzletové a přistávací dráhy. Rada kraje na svém zasedání dne 18. 3. 2014 doporučila zastupitelstvu kraje rozhodnout uzavřít smlouvu o spolupráci mezi Krajem Vysočina a statutárním městem Jihlava.

Úkol: Rozeslat členům komise podkladový materiál ke Smlouvě o spolupráci mezi Krajem Vysočina a statutárním městem Jihlava.

Odpovědnost: Pavel Bartoš, koordinátorka

Termín: spolu se zápisem z jednání komise

11. Seznámení se zprávou o činnosti a hospodaření Krajské správy a údržby silnic Kraje Vysočina za rok 2013

Členové komise se usnesli na přesunutí tohoto bodu na příští jednání komise.

12. Různé

Termín příštího zasedání byl stanoven na **středu 15. května 2014, od 13.00 hodin.**

Členové dopravní komise se usnesli na tomto termínu 7 hlasy.

Zdeněk Kopecký požádal, aby se členové dopravní komise, kteří se nemohou účastnit jednání, předem omluvili.

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 1. 4. 2014.