

ZPRÁVA O VYŘIZOVÁNÍ DOTAZŮ A PŘIPOMÍNEK ČLENŮ ZASTUPITELSTVA MĚSTA

Z XII. zasedání zastupitelstva města, konaného dne 5. února 2004 přišly kanceláři primátora na vědomí čtyři odpovědi na dotazy zastupitelů.

Dotazy zastupitele Jana Peška:

1. **Prosím o zaslání informace, jaký byl vývoj vydaných rezidentních karet od roku 2000.**
2. **Jaký je počet parkovacích míst v centru města (myšleno historické jádro)?**
3. **Kde je k dispozici „studie parkování“, na jejímž základě bylo zdraženo parkování (rád bych ji viděl)?**

Odpovídá Ing. Ivana Popelová – náměstkyně primátora

1. Karty předplatitelské rezidentní se vydávají ve statutárním městě České Budějovice pro motorová vozidla osob trvale bydlících v historickém jádru a to maximálně dvě karty na jednu domácnost pro automobily, jejichž okamžitá hmotnost nepřesahuje 2,5 tuny. Tyto předplatitelské karty lze využít jen na vyhrazených parkovištích.

r. 2000	278 karet vydáno	cena karty: Kč 200,-/rok
r. 2001	301	200,-/rok
r. 2002	295	365,-/rok
r. 2003	396	365,-/rok

2. Magistrát města České Budějovice spravuje prostřednictvím Veřejných služeb České Budějovice 602 parkovacích míst na parkovištích s parkovacími automaty. Od 1. dubna t.r. bude sloužit pro abonenty a rezidenty* 192 parkovacích míst v historickém centru a 55 parkovacích míst pouze pro rezidenty je vyhrazeno v okolí Lannovy třídy.

* abonent: osoba se sídlem firmy nebo provozovny na území hist. centra (cena karty Kč 20.000,-/rok)

rezident: občan trvale bydlící na území historického centra (cena karty Kč 2.000,-/rok)

3. Studie „dopravy v klidu“ zpracovaná firmou M.O.Z. Consult Praha je k dispozici na odboru architektury a územního plánování u Ing. Voráčkové, t.č.: 386803003 nebo na odboru správy veřejných statků u Ing. Hruškové, t.č.:386802501, případně také u mě.

Dotaz zastupitele RSDr. Petra Braného - Jaký je postup delegování pracovníků magistrátu města do různých nadací? Kolik úředníků je delegováno a do jakých nadací?

Odpovídá doc. RNDr. Miroslav Tetter, CSc. – primátor

Město České Budějovice má zřízenou pouze jednu nadaci a to „Nadaci pro podporu vzdělávání a vědy“. Členem této nadace tj. osobou, která může hlasovat a rozhodovat není nikdo z úředníků magistrátu města. Pouze zápisy pořizuje a vede účet paní Scheicherová z odboru školství, mládeže a tělovýchovy. V žádné jiné nadaci není nikdo z úředníků delegován.

Není mi známo, kolik zaměstnanců magistrátu města je zastoupeno v jiných existujících nadacích jako fyzické osoby, neboť město nezastupují a proto jejich případné členství neevidujeme.

Dotaz zastupitele Zdeňka Čápa - V tisku bylo zveřejněno vyjádření pana náměstka ke změnám v Dopravním podniku města České Budějovice, a.s.: „Dochází ke změnám na trhu dopravních služeb a tyto změny se výrazně promítnou ve změně zaměření dopravního podniku města. Tato nová koncepce bude podkladem pro výběrové řízení, které představenstvo současně vyhlásilo.“ O jaké principy se jedná? Kam se ta koncepce bude ubírat? Co můžeme do budoucna čekat?

Odpovídá Mgr. Juraj Thoma – náměstek primátora

K Vašemu dotazu vznesenému na jednání zastupitelstva města ve věci změny na pozici ředitele společnosti Dopravní podnik města České Budějovice a. s. mohu opakovat a případně komentovat již několikrát uvedené skutečnosti známé z písemného prohlášení představenstva společnosti v této věci ze dne 2.2.2004.

Provozování veřejné přepravy je službou veřejnosti, kterou významným způsobem finančně dotuje město České Budějovice a rozsah této dotace a potažmo závazku ve veřejné dopravě má, jak je obecně známo, přímou vazbu na rozpočet města. Výše přidělené provozní dotace a dotace na investiční rozvoj společnosti – 1999: 134,7 mil provoz, 0.- investice; 2000: 144,17 mil provoz, 100 mil investice; 2001: 153,35 mil provoz, 11 mil investice; 2002: 160,87 mil provoz, 25 mil investice; 2003: 157,39 mil provoz, 30 mil investice – představuje v objemu vynaložených prostředků městského rozpočtu částky, které jsou s ohledem na další potřeby města na výdajové stránce a proti tomu stojících možnostech příjmů na hraně únosnosti. S tímto vědomím rozhodlo představenstvo společnosti o několika opatřeních, které vedly k tomu, že pro rok 2004 byla společnosti přidělena provozní dotace ve výši 125 mil Kč a investiční dotace ve výši 1 mil Kč. Meziročně tak oproti roku 2003 poklesl objem dotace jenom na provoz o cca 32 mil Kč. Tento pokles byl doprovázen úpravou tarifu jízdného MHD, což je s ohledem na skutečnost, že město hodlá preferovat právě hromadnou dopravu před individuální, krok velice obtížný a diskutabilní, ke kterému se představenstvo a nakonec i rada města přiklonila na základě argumentace předložené manažery společnosti. Současně bylo rozhodnuto o provedení výkonového a personálního auditu, který dále doprovázela nová výběrová řízení na dodavatele externích služeb a zboží. V oblasti personálního auditu se takto zjištěné úspory pouze v provozu společnosti samotné pohybují v řádu cca 10 mil Kč s tím, že některá výběrová řízení u služeb a dodávek zboží ještě probíhají a v tuto chvíli není možné jejich dopad konkrétně vyčíslit.

S ohledem na skutečnost, že do budoucna nelze očekávat, že by rozpočet města dovoval provoz dopravce částkou významně odlišnou od roku 2004, představuje tento posun ve financování společnosti dle jejího představenstva zcela radikální změnu. Logicky to znamená také nutnost radikálně změnit přístup vedoucích manažerů společnosti k předmětu činnosti společnosti a způsobů realizování závazku služby veřejné přepravy. Samotná skutečnost, že při plánovaném nárůstu přepravních výkonů (např. zavedení noční linky č. 55) v roce 2004 a při nárůstu objemu ujetých kilometrů a při očekávaných změnách v ceně některých vstupů, bylo možné oproti roku 2003 tak razantní snížení dotace na provoz společnosti je navíc pro mne osobně důvodem k mnoha otázníkům ohledně opodstatněnosti objemu a účelnosti při nakládání s veřejnými finančními zdroji managementem společnosti v posledních letech. Představenstvo společnosti také očekává, že do budoucna bude Dopravní podnik hledat možné zdroje příjmů také mnohem intenzivněji v poskytování dalších služeb, které umožňuje v obchodním rejstříku uvedený výčet činností podniku. V tomto ohledu lze na dosavadní přístup vrcholového managementu společnosti pohlížet jako na poněkud pasivní, totéž lze konstatovat také pokud jde např. o prosazování integrovaného dopravního systému na území českobudějovické aglomerace, který představuje ve vztahu k uživateli služby mimořádné zlepšení kvality a atraktivity veřejné hromadné dopravy. Rok 2004 je mimo jiné také rokem vstupu republiky do Evropské unie a lze očekávat, že tato skutečnost se projeví také na dopravním trhu zvýšeným zájmem jiných dopravců na území města.

Pokud jde o vlastní řízení společnosti, nepovažoval jsem jako člen představenstva za vhodné, že ředitel společnosti vykonával současně funkci ředitele a předsedy představenstva, tedy statutárního orgánu společnosti s rozsáhlými pravomocemi. A to obzvláště za situace, kdy představenstvo společnosti bylo tříčlenné a jeho místopředseda byl současně jako zaměstnanec společnosti jejím řediteli podřízen. Tato konstrukce umožňovala zcela zásadní vliv na chod organizace jejímu řediteli a ponechávala velice malý prostor pro vlastníka společnosti k prosazování jeho představ a strategických rozhodnutí, přičemž právě vlastník společnosti byl tím, kdo zcela rozhodujícím způsobem financoval její provoz a rozvoj, a to z veřejných finančních prostředků. Tuto okolnost osobně považuji za systémový nedostatek, a proto bylo po diskusích rozhodnuto o rozšíření počtu členů představenstva a následně o oddělení funkce ředitele společnosti a předsedy představenstva. S vědomím těchto skutečností převážil v představenstvu názor, že je korektní, aby byl dán prostor pro soutěž na pozici ředitele společnosti, od které očekává mimo jiné také předložení projektu pro řízení a rozvoj společnosti za těchto podmínek jednotlivými uchazeči.

Ostatně lze jenom konstatovat, že výměna na pozici ředitele společnosti je zcela v kompetenci představenstva společnosti a že představenstvo k ní může sáhnout dle svého uvážení kdykoliv, shledá-li k tomu důvody. Všichni členové představenstva jsou následně odpovědní za své jednání vůči akcionáři společnosti a její valné hromadě.

Současně bych Vás rád informoval, že po změně na pozici ředitele společnosti došlo k přijetí několika opatření, které mají zcela pozitivní dopad na kvalitu služby poskytované podnikem veřejnosti. S účinností od 1.4.2004 byla zrušena všechna omezení týkající se zónovosti a přestupnosti jízdenek pro jednotlivou jízdu, kde napříště bude jediným omezením doba jízdy na tento doklad. Pro cestující to znamená jednoznačně zjednodušení orientace v tarifním systému a posun k „přátelskému“ odbavovacímu systému. S toutéž účinností rozhodlo představenstvo na návrh managementu společnosti o dílčích úpravách jízdních řádů pro rok 2004 ve smyslu znovu zavedení linky č. 5, zrušení které v praxi přineslo zhoršení standardů služeb pro veřejnost, které s sebou přináší nutnost přestupů a prodloužení doby jízdy. Představenstvo společnosti také rozhodlo o vyhlášení výběrového řízení na pozici ředitele podniku. Její znění lze najít na webových stránkách Dopravního podniku města České Budějovice a města České Budějovice a výzva byla zveřejněna v denním tisku. Termín pro podání přihlášek byl stanoven na 26.3.2004.

Žádost zastupitele PhDr. Oskara Marka - Žádám o poskytnutí informace ve věci plánované stavby v Kostelní ulici.

Odpovídá Mgr. Juraj Thoma – náměstek primátora

Prodloužení komunikace Kostelní dále severním směrem přes někdejší kasárenský areál je obsaženo v územním plánu města České Budějovice, který byl schválen zastupitelstvem města v roce 2000. Před tímto schválením probíhal proces pořizování územního plánu plně v souladu s příslušnou legislativou, tzn., že byl také opakovaně v jednotlivých fázích pořizování veřejně projednáván. V průběhu veřejného projednání měli – jako každý jiný - také vlastníci bytů v ulici Kostelní č. 7 a 9 možnost uplatňovat své připomínky a námítky. K žádnému rozporu v této věci však nedošlo a na již uvedeném jednání zastupitelstva města v roce 2000 byl územní plán schválen včetně předpokládaného prodloužení ulice Kostelní severním směrem. Na tuto skutečnost bude reflektovat také veškerá další případná územně plánovací dokumentace dotýkající se uvedeného území (regulační plán, příp. urbanistické studie). Bývalé vojenské areály ležící na katastru města České Budějovice jsou dnes v podstatě jediným významným transformačním prostorem v majetku města, ve kterém se mohou

uskutečnit různé aktivity. Územní plán města ve Vámi sledovaném prostoru zcela koresponduje s očekávanou výstavbou bytových domů. Jde o bytové domy, tedy funkčně o kolektivní bydlení, které budou ve sledovaném území realizovány privátním investorem, kterého město hledalo formou veřejné soutěže. Z přihlášených projektů rada města vybrala projekt, který počítá s možností napojení nového obytného areálu dvěma způsoby – Kostelní ulicí a prodloužením ulice U Trojice. S ohledem na skutečnost, že město České Budějovice vidí v podpoře investic do bydlení jednu ze svých priorit, bude ve vyhledávání lokalit k podobnému účelu pokračovat i nadále. V této souvislosti pouze na okraj připomenu, že k tomu byla zadána a vyhotovena speciálně profilovaná studie, která mapuje potenciál takovýchto území nejenom z hlediska územního plánu, ale i všech souvisejících okolností od majetkových vztahů po technickou infrastrukturu.

Případný vstup rady města a nové přehodnocení celého záměru na úrovni rady města v tuto chvíli nelze očekávat, protože byly splněny regulativy dané územním plánem města a obsah zadání vyhlášené soutěže. K zajištění souladu plánované investice s právními předpisy bude sloužit územní a stavební řízení, ve kterém bude muset investor zajistit soulad se všemi legislativními předpisy v oblasti životního prostředí a zákona o stavebním řádu a územním plánování.