

Bod č. 2

Dotazy, připomínky a podněty členů zastupitelstva města na oprávněné zástupce právnických osob založených nebo zřízených městem a oprávněné zástupce právnických osob s majoritním podílem města

M. Juroška řekl, že by ten návrh dopravního podniku na úpravu cen jízdenek chtěl také obdržet, pokud není v tajném režimu, tak aby si ho mohl prostudovat, a to včetně podkladů, protože určitě bude podložen i nějakou prognózou růstu nákladů apod. U té příležitosti dále řekl, že pokud je nesprávná politika vlád, a to nejen naší, ale i jiných evropských vlád, nepřehoupne do fáze stagflace, tak zatím může město počítat s největší pravděpodobností s inflačními daňovými příjmy. Zdůraznil, že zatímco celá řada nákladů roste, tak samozřejmě budou růst také daně, a to zejména daň z přidané hodnoty, takže se touto inflační rezervou dá něco přikrýt. Sdělil, že to opravdu platí do té doby, než se ta ekonomická čísla jako taková změni. Dále řekl, že k panu řediteli dopravního podniku bude mít věci, které se budou zdát menší oproti tomu, o čem v daném okamžiku hovořili, tzn. oproti těm velkým číslům se budou moci zdát marginální, protože pokud se vyšplhaly u dopravního podniku na náklady někde na 1,8 miliardy, tak ty věci, o kterých bude hovořit, se budou pohybovat v desítkách miliónů nebo v miliónech, ale to neví, a proto se na to v daném okamžiku bude ptát. Je toho názoru, že odpovědností dobrého hospodáře je podívat se na každou korunu, na každý milión, takže proto se na tyto věci bude dotazovat. Řekl, že by si přál, aby se odpověď na jeho otázky objevila na příštím zasedání zastupitelstva města v tom režimu, jak už o tom hovořil v rámci své technické poznámky, tzn., že to chápe jako podnět zastupitele. Stejně tak, jak ho položil pan Šebesta a pakliže to má ještě předložit písemně paní náměstkyni, požádal o sdělení, že tak má učinit a v tom případě by to písemně naformuloval. Pokud ho však ubezpečí, že stačí to, že to nyní řekl, tak už to s jejich dovolením písemně upřesňovat nebude. Řekl, že otázka č. 1 – k nákladům dopravního podniku, je otázka na systém Optibus, který dopravní podnik koupil někdy v roce 2019 a jak se díval do registru smluv, tak smlouva je na dobu neurčitou a koupil to od společnosti TOTAL SERVICE a.s. Pokud si vzpomenou, tak ke konci roku 2020 byla poměrně velká bouře v dopravním podniku, a i zastupitelský klub KSČM proti zavedení tohoto systému protestoval a doteď jsou přesvědčeni o tom, že ten systém, který nutí ty řidiče přejíždět takříkajíc z linky na linku, z konečné na konečnou, není dobrý. Nepřispívá dobré psychické a fyzické pohodě jednotlivých řidičů a je významným faktorem, který přispívá k výrazné absenci a také k nutnosti zabezpečovat veřejnou službu kterou má primárně Dopravní podnik Ostrava, prostřednictvím svých řidičů a svých vozů, že tuto veřejnou službu zabezpečuje prostřednictvím jiných dopravců, jejich řidičů a jejich vozů. Zdůraznil, že jsou o tom přesvědčeni. Dále řekl, že jeho otázka míří zejména na náklady, které jsou s tím systémem spojeny, protože jak se díval na tu smlouvu jako takovou, tak jedna věc je cena za nákup toho programu, za jeho zprovoznění, ale pak jsou tam ceny za nějaké funkcionality, přídatné moduly, cena za servis programu. Cena je celkem variabilní a odvíjí se od toho, v kolika vozech ten systém bude, kolik těch modulů bude nainstalováno a mohou se dostat k poměrně vysokým číslům. Jak už řekl, nikoliv v kontextu celkových nákladů dopravního podniku, ale přece jenom k číslům v řádech až do 20 miliónů. Řekl, že po prostudování smlouvy, která je takto variabilní, by poprosil o to, jaké byly náklady nejen na nákup a zprovoznění toho programu, ale jaké jsou tedy náklady spojené s užíváním tohoto informačního systému v roce 2021 a jaké jsou očekávané náklady v roce 2022. Sdělil, že toto je otázka první, kterou má na pana ředitele dopravního podniku, kdy doufá, že je srozumitelná a že bude odpovězeno na to, na co se ptal. Dále řekl, že jeho druhý dotaz se týká jízdenkomatů. Připomněl problematiku zrušení jízdenek,

kdy si dovolil odhadovat, že kolem 20-30 % lidí s tím bude mít problém. Sdělil, že lidi, které potkával ve svém obchodě, kam si chodí kupovat rohlíky nebo dříve cigarety, dokud se nezbavil tohoto zlovyku, tak ti lidé si tam kupovali vždy jednu jízdenku, dvě jízdenky na ty cesty. Zdůraznil, že je přesvědčen a je toho názoru, že to plyne i z těch čísel o tržbách z krátkodobých jízdenek, že to rozhodnutí bylo špatné, protože zhruba těch 20-30 % zákazníků dopravního podniku prostě ztratilo snadnou dostupnost, jak zaplatit za užívání městské hromadné dopravy a je přesvědčen o tom, že velká jejich část jezdí v současné době načerno. Zopakoval, že je o tom přesvědčen, ale nemá proto empirické důkazy. Dále řekl, že by přešel k ekonomice. Dodal, že s tím souvisí ještě jedna věc a to, jak kritizoval na začátku, tak ten počet jízdenkomatů výrazně klesl. Uvedl, že jestliže automatů na jízdenky bylo kolem stovky, přesné číslo v hlavě nemá, tak těch jízdenkomatů bylo na začátku kolem 20, takže ten pokles je v řádu desítek procent, a to pokrytí města Ostravy se výrazně ztížilo, takže i to přispívá k tomu nižšímu pokrytí toho, jak se mohou lidé dostat ke krátkodobým jízdenkám nebo v současné době k těm tzv. kreditním jízdenkám. Zopakoval, že nicméně to, k čemu směřuje, je ekonomika. Uvedl, že podle informací, které sdělil pan ředitel dopravního podniku tenkrát, když se na to ptal, tak ta úspora, kterou projektoval z toho titulu zrušení papírových jízdenek, se pohybovala mezi 10 – 20 milióny korun. Tenkrát ten odhad, o kterém on informoval, byl tento. V současné době si asi uvědomili tu chybu, že těch jízdenkomatů je málo, že to pokrytí je malé a roste postupně počet těch jízdenkomatů, které se umísťují v městě Ostravě. Řekl, že by ho zajímaly náklady na ten jeden jízdenkomat a předpokládané roční náklady, které byly při tom počátečním počtu a předpokládané roční náklady, které budou při tom cílovém počtu. Uvedl, že neví, kde se to rozšiřování v daném okamžiku zastaví, ale je evidentní, že postupně dochází k navyšování počtu. Zopakoval, že ho zajímají náklady na celkový provoz a jaké jsou náklady na pořízení toho jednoho jízdenkomatu a jaký je ten diferenciál mezi tím úvodním počtem, když se to zavádělo a mezi tím současným počtem, který je vlastně předpokládán jako cílový. Dále řekl, že má třetí a poslední dotaz. Sdělil, že by chtěl požádat o náklady na zajištění veřejné služby jinými dopravci, protože v minulém roce se setkali s tím, že ten provoz byl zajištěn jinými dopravci, jejich vozy, jejich zaměstnanci. Dotázal se, zda by ty náklady mohly být nějakým způsobem vyčísleny a dále řekl, že by ho zajímal také nákladový diferenciál, tzn., jak se liší ty náklady, když to zajišťuje dopravní podnik jinými dopravci od nákladů, když by to dopravní podnik zajišťoval svými pracovníky, ve svých vozech. Sdělil, že to jsou dotazy na pana ředitele dopravního podniku a doufá, že je sdělil, dostatečně zřetelně a požádal o to, aby se objevili v programu zasedání zastupitelstva města, jakožto jeho podnět a jeho otázka na orgány města a organizace.

Vaše značka:
Ze dne: 20.4.2022
Naše značka: OP-

Statutární město Ostrava
Zastupitelstvo města

Vyřizuje: Ing. Aleš Hladký
Tel.: 59 740 1311
E-mail: ales.hladky@dpo.cz

Datum: 4.5.2022

Odpořď na dotaz vznesený na jednání ZM dne 20.4.2022

Dotaz zastupitele Ing. Martina Jurošky, Ph.D.

.... otázka na systém Optibus, náklady, které jsou s tím systémem spojeny, protože jak se díval na tu smlouvu jako takovou, tak jedna věc je cena za nákup toho programu, za jeho zprovoznění, ale pak jsou tam ceny za nějaké funkcionality, přídatné moduly, cena za servis programu. Cena je celkem variabilní a odvíjí se od toho, v kolika vozech ten systém bude....

V souvislosti s užíváním optimalizačního SW Optibus byly společností Total Service na základě platné smlouvy uhrazeny faktury dle tabulky níže.

Náklady na produkční provoz se odvíjejí od počtu optimalizovaných vozidel a množství aktivovaných programových modulů, přičemž v DPO jsou užívány čtyři moduly, a to „optimalizace oběhů vozů, optimalizace směn řidičů, trasování + jízdní řády a API“ Žádné další moduly ani servisní poplatky nejsou účtovány a ani to není plánováno.

Uhrazené faktury za optimalizační SW OPTIBUS

DUZP	Položka	Cena bez DPH
05.05.2020	Instalace, nastavení parametrů pro podmínky DPO, zaškolení zaměstnanců DPO, testování	3 749 763 Kč
06.05.2020	Produkční provoz 446 vozů 6.5.2020 - 31.12.2020	4 905 203 Kč
01.01.2021	Produkční provoz 265 vozů 1.1.2021 - 31.12.2021	4 213 500 Kč
01.01.2022	Produkční provoz 218 vozů 1.1.2022 - 31.12.2022	3 337 362 Kč
15.03.2022	Produkční provoz 218 vozů 1.1.2022 - 31.12.2022 inflační doplatek dle smlouvy	126 820 Kč

Obecně lze konstatovat, že přínos používání tohoto vysoce pokročilého SW nástroje převyšuje náklady s jeho provozem. Zejména se podařilo zvýšit efektivitu autobusového provozu, přiblížit ji provozu trolejbusovému a tramvajovému a stejné dopravní výkony tak realizovat s menším počtem vozidel. Dále platí, že principy optimalizace, nastavené na počátku prostřednictvím SW Optibus, jsme schopni v provozu ve stále větším rozsahu uplatňovat i bez použití tohoto nástroje, tudíž postupně klesá počet vozidel, za kterých je vypočítávána výše ročního poplatku za užívání nástroje, přitom efektivita provozu zůstává zachována.

Přínosy jsou ale i nefinanční. DPO získal především vyšší flexibilitu při změnách jízdních řádů a schopnost provádět kvalitnější analýzu závažných změn, což umožnilo efektivně čelit extrémním situacím během pandemie Covidu v posledních letech.

S pozdravem

Ing. Daniel
Morys, MBA

Digitálně podepsal
Ing. Daniel Morys,
MBA
Datum: 2022.05.05
07:28:37 +02'00'

Ing. Daniel Morys, MBA
předseda představenstva a generální ředitel

Vaše značka:
Ze dne: 20.4.2022
Naše značka: OP-

Statutární město Ostrava
Zastupitelstvo města

Vyřizuje: Ing. Michal Scholz
Tel.: 59 740 1600
E-mail: michal.scholz@dpo.cz

Datum: 4.5.2022

Odpověď na dotaz vznesený na jednání ZM dne 20.4.2022

Dotaz zastupitele Ing. Martina Jurošky, Ph.D.

.. náklady na provoz jízdenkových automatů v návaznosti na jejich zvyšující se počet.

Naše koncepce provozu nových automatů na KREDITní jízdenky je i po dvou letech a čtyřech měsících od spuštění jejich provozu nezměněna. Smlouva na pořízení automatů, která byla předmětem veřejné zakázky, je od začátku koncipována na komplexní dodávku až 35 ks automatů, přičemž dodávky můžeme rozprostřít do konce roku 2022. V prvním roce v prosinci 2019 jsme podle plánu pořídili základních 18 ks automatů. Další postupné pořizování automatů navazuje zejména na realizaci P+R parkovišť, dopravních terminálů a parkovacích domů SMO, kde se počítá s jejich využitím. V druhém roce, tj. roce 2020 to byly 2 ks, v třetím roce 2021 se jednalo o 5 ks a v současném roce, zároveň posledním, pořizujeme 5 ks, čímž uzavřeme konečný počet automatů na 30 ks.

Pořízení každého nového automatu představuje investici ve výši 359,4 tis. Kč bez DPH, což se do nákladů společnosti promítá částkou 36 tis. Kč ročně (10-ti letý odpis). Rozdíl v ročních nákladech společnosti v prvním roce provozu počátečních 18 ks automatů a cílového stavu 30 ks automatů je tak 432 tis. Kč. Jiné významnější náklady provoz cílového počtu automatů negeneruje. Nepřijali jsme žádné nové zaměstnance, automaty na KREDITní jízdenky jsou jednoduché na provoz (nepřijímají mince, neprovádí tisk), poptávka po KREDITních jízdenkách je pouze rozmělněna na více míst v Ostravě, takže ani náklady na pořízení vyššího počtu karet v souvislosti s rozšířením sítě automatů nejsou v podstatnějším objemu zaznamenány. Jak je uvedeno výše, důvodem postupného navyšování počtu automatů je jejich multifunkcionalita. Jsme vázáni závazkem vůči městu, že našimi automaty bude zajišťován provoz vybraných parkovišť P+R, které provozují nebo budou provozovat Ostravské komunikace (Hlučínská zajištěna, Hranečnická se připravuje letos, v následujících letech budou cca 4-5 další P+R). V současné době máme zajištěno 30ti ks automatů určitou rezervu v podobě cca 5 ks, které se využijí na budoucí provoz parkovišť P+R. Důvodem jejich rozšíření jsou i jejich možnosti využití, jako je zavedení prodeje dlouhodobých časových kuponů, nebo automatické ověření nároku studentů na slevu pomocí propojení našich databází s ISIC a ostravskými vysokými školami (VŠB zajištěno, s Ostravskou univerzitou se toto připravuje). Aktuálně např. zvažujeme rozšíření funkcí automatů pro možnost úhrady pokuty za jízdu bez platného jízdního dokladu. Synergie propojení našich systémů je díky elektronizaci široká.

Závěrem lze shrnout, že návratnost investice probíhá dle schválené koncepce a cestující DPO se již zcela adaptovali na nový bezpapírový systém odbavení, což potvrzují tržby DPO za první „bez covidové“ měsíce, což DPO bude později komunikovat veřejnosti na základě výsledků za následující měsíce. Počet cestujících opět významně vzrostl a téměř se přiblížil údajům z roku 2019.

S pozdravem

Ing. Daniel Morys, MBA
předseda představenstva a generální ředitel

Ing. Daniel Morys, MBA
Digitálně podepsal
Ing. Daniel Morys,
MBA
Datum: 2022.05.05
07:40:17 +02'00'

Vaše značka:
 Ze dne: 20.4.2022
 Naše značka: OP-

Statutární město Ostrava
 Zastupitelstvo města

Vyřizuje: Ing. Aleš Hladký
 Tel.: 59 740 1311
 E-mail: ales.hladky@dpo.cz

Datum: 4.5.2022

Odpoověď na dotaz vznesený na jednání ZM dne 20.4.2022

Dotaz zastupitele Ing. Martina Jurošky, Ph.D.

.... třetí a poslední dotaz. Sděлил, že by chtěl požádat o náklady na zajištění veřejné služby jinými dopravci...

Vyčíslení nákladů vynaložených na zajištění autobusové dopravy a náhradní dopravy za trolejbusy prostřednictvím dopravců Z-Group a ČSAD Havířov, včetně nákladů, které by na stejné výkony vynaložil DPO, jsou uvedeny v tabulce níže.

Výluka na ulici Místecké

Nakoupený dopravce	Období	Vozidla	Výkon	Kč/km	Náklady bez DPH	Kč/km DPO*	Náklady DPO**
Z-Group	5.10.2021-22.10.2021	Bus 12m	36 467 km	52 Kč/km	1 896 284 Kč		
	Opravný daňový doklad		-2 338 km	52 Kč/km	-121 576 Kč		
	Celkem					1 774 708 Kč	49,20

NAD za trolejbusové linky 102, 103, 104, 105, 108 a 109

Nakoupený dopravce	Období	Vozidla	Výkon	Kč/km	Náklady bez DPH	Kč/km DPO*	Náklady DPO**
ČSAD Havířov	01.11.2021	Bus 12m	948 km	55 Kč/km	52 142 Kč		
	02.11.2021	Bus12m	949 km	55 Kč/km	52 217 Kč		
	03.11.2021	Bus12m	949 km	55 Kč/km	52 217 Kč		
	04.11.2021	Bus12m	938 km	55 Kč/km	51 597 Kč		
	05.11.2021	Bus12m	949 km	55 Kč/km	52 217 Kč		
	8.11.2021-26.11.2021	Bus 12m / 18m	12 433 km	59 Kč/km	733 564 Kč		
	Celkem					993 954 Kč	74,19

* Skutečná nákladová jednice DPO 2021

** Náklady, které by musely být vynaloženy ze strany DPO k realizaci předemtných nakoupených výkonů

Z výše uvedeného vyplývá, že v situaci, kdy DPO čelí, z důvodů vyšší četnosti staveb, potřebě intenzivnější realizace výluk, je organizačně i ekonomicky vhodné využít externí kapacity řidičů, které jsou na trhu dostupné pouze v balíku s pronajatými vozy.

Vedou k tomu především dva důvody. Vyčerpat vlastní kapacity formou přesčasů a nerealizace dovolených vede k vyšší nerovnováze vztahu mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem a zároveň není ekonomicky efektivní si pro účely realizace výluk držet větší rezervu řidičů v kmenových stavech. V rámci nákladové jednice činí mzda řidiče autobusu

cca 18 Kč/km, což představuje více než třetinu této jednice. Obecně tedy lze říci, že díky tomuto nástroji dochází k efektivnějšímu využití pracovních kapacit. Tento nástroj nám rovněž pomohl i v situaci, kdy výluková činnost, byla nejen nad rámec běžných výluk, ale také z důvodu vyšší nemocnosti v období pandemie Covidu.

S pozdravem

Ing. Daniel
Morys, MBA

Digitálně podepsal
Ing. Daniel Morys,
MBA
Datum: 2022.05.05
07:33:17 +02'00'

Ing. Daniel Morys, MBA
předseda představenstva a ředitel společnosti

Niesnerová Renata

Od: Vojtkuláková Šárka
Odesláno: pátek 6. května 2022 12:38
Komu: Semerák Lukáš; Juroška Martin; Lukáš Semerák
Kopie: Niesnerová Renata; Gažíková Lenka; Svozil Miroslav
Předmět: dotaz ze ZM dne 20. 4. 2022 - odpověď - jízdné

Vážený pane Semeráku,
vážený pane Juroško,
k Vašemu dotazu na jednání zastupitelstva dne 20. dubna 2022 k ceně úpravy jízdného Vám sděluji následující:
vedení města skutečně byl představen DPO a.s. návrh na úpravu jízdného a tarifní politiky. Tento návrh je interní povahy. Vedení města si vyžádalo od DPO a.s. podrobnější podklady k dalším analýzám. Žádné rozhodnutí ještě nepadlo.

Ing. Miroslav Svozil
náměstek primátora

Statutární město Ostrava
Magistrát města Ostravy
Prokešovo nám. 8
729 30 Ostrava
tel. +420 599 443 262
www.ostrava.cz



Magistrát města Ostravy zavedl a používá systém environmentálního managementu pro oblast Činnost vykonávaná statutárním městem v rámci veřejné správy za účelem všestranného poskytování služeb dle požadavků normy ČSN EN ISO 14001:2016.

„Zvažte, prosím, zda je nutno tuto zprávu tisknout!!! Šetřeme naše životní prostředí!!!“

Upozornění: Tato zpráva může obsahovat důvěrné informace a je určena výhradně zamýšlenému adresátovi. Pokud jím nejste, nebo se domníváte, že jím nejste, informujte neprodleně o této skutečnosti odesílatele a vymažte zprávu, včetně příložených příloh z Vašeho počítače. Pokud nejste zamýšleným adresátem, nejste oprávněn šířit, zveřejňovat, kopírovat nebo zpřístupňovat obsah této zprávy ani příložených příloh.

Tato e-mailová zpráva, a ani její obsah včetně jejích případných příloh nezavazuje jejího odesílatele k uzavření ústní či písemné smlouvy, není-li v textu e-mailové zprávy výslovně uvedeno jinak. Odesílatel si vyhrazuje právo smlouvu neuzavřít, a to v kterékoli fázi jednání, zejména pokud nebudou získány potřebné interní souhlasy a schválení v rámci příslušných orgánů statutárního města Ostravy. Možnost uzavření smlouvy, aniž by byl beze zbytku výslovně sjednán celý její obsah formou všemi stranami schváleného písemného smluvního návrhu, je vyloučena. Jakákoliv sdělení, která obsahuje tato e-mailová zpráva, v žádném případě nezakládají jejímu adresátovi nárok na náhradu škody podle § 1729 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ani žádný jiný nárok vůči jejímu odesílateli.