

**Z á p i s n i c a**  
**z 22. zasadnutia (mimoriadneho) Mestského zastupiteľstva v Nitre**

**Dátum a miesto konania:** Nitra, 25. 10. 2016

**Prítomní:** podľa prezenčnej listiny

**Ospravedlnení:** Kolenčíková, Ajdariová, Marko, Košťal, Šmehilová, Nemky

**P R O G R A M:**

1. Otvorenie
2. Voľba pracovných komisií
3. Návrh na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme v mestskej autobusovej doprave po 31.5.2017 **mat. č. 792/2016**
4. Návrh na uznesenie
5. Záver

**1. Otvorenie**

Rokovanie mestského zastupiteľstva otvoril primátor mesta Nitry Jozef Dvonč, ktorý privítal všetkých prítomných. Skonštatoval, že na rokovaní je podľa prezenčnej listiny prítomných 24 poslancov, to znamená, že mestské zastupiteľstvo je uznášaniaschopné.

**2. Voľba pracovných komisií**

predseda návrhovej komisie: p. Varga

členovia návrhovej komisie: p. Gavalovič, p. Štefek, p. Török, p. Dovičovič

**Aklamačné hlasovanie č. 1 – o návrhu na založenie návrhovej komisie**

za – 23

proti – 0

zdržal sa – 0

Návrh bol schválený.

**Aklamačné hlasovanie č. 2 - o návrhu, aby povereným poslancom viesť 21. zasadnutie MZ v prípadoch uvedených v § 12, ods. 2, 3, 5, 6 zák. č. 369/1990 bol p. Jozef Trandžik**

za - 24

proti - 0

zdržal sa – 0

Návrh bol schválený.

Program dnešného mimoriadneho zasadnutia je uvedený v pozvánke, ktorá Vám bola doručená spolu s materiálom uloženým na CD nosiči. Ide o materiál č. 792/2016 „Návrh na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme v mestskej autobusovej doprave po 31.5.2017“. Obdržali ste aj jeho pracovnú verziu v zmysle diskusie zo zasadnutia mestského zastupiteľstva, konaného dňa 13.10.2016. materiál nebol prerokovaný v mestskej rade, preto na jeho zaradenie je potrebný súhlas nadpolovičnej väčšiny všetkých poslancov mestského zastupiteľstva. Vzhľadom k tomu, že sa jedná o mimoriadne zasadnutie mestského zastupiteľstva, do programu dnešného rokovania neboli zaradené body Interpelácie a Diskusie. V prípade, ak chcete zaradiť tieto body do programu, je potrebné dať o ich zaradení hlasovať v zmysle rokovacieho poriadku MZ, Čl. 18 ods. 6 hlasovaním bez rozpravy.

Dovičovič - v zmysle rokovacieho poriadku nech sú skrutátori, keď hlasujeme aklamačne. Druhá vec musím skonštatovať, že toto sú nevhodné podmienky pre prácu MZ, pretože ten materiál na CD nosiči je k ničomu, keď ho tu nemôžeme používať. A chcem sa spýtať prečo materiál nebol prerokovaný v MR? Lebo toto je zásadný materiál o 10mil. čiastkach.

primátor – prvá vec, ospravedlňujem sa za podmienky pri rokovaní tohto jedného bodu, my sme hľadali vhodný termín na MMZ, navrhovali sme pôvodný termín štvrtok, ale je tam nejaká kolízia termínová a dnes veľká zasadačka je bohužiaľ rezervovaná pre RVC a je to dlhodobá vec, tak sme museli takto postupovať. Druhá vec, pracovnú verziu k materiálu ste obdržali hneď po zasadnutí mestského zastupiteľstva, to znamená, že máte to k dispozícii. Aj prezentácia tohto materiálu je pripravený od zástupcov Arrivy. V MR nebol tento materiál, lebo o ňom rokujeme už 3 - 4krát. Ešte by som poprosil keby overovatelia zápisnice boli zároveň skrutátormi.

### **Aklamačné hlasovanie č. 3 - o zaradení do programu mat. č. 792/2016**

za - 24

proti - 0

zdržal sa - 0

Návrh bol schválený.

### **Aklamačné hlasovanie č. 4 – o programu ako celku**

za - 24

proti - 0

zdržal sa - 0

Návrh bol schválený.

Za overovateľov zápisnice z dnešného rokovania určujem poslankyne p. Buršákovú, p. Šumichrastovú.

### **3. Návrh na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme v mestskej autobusovej doprave po 31.5.2017** **mat. č. 792/2016**

K materiálu sú prizvaní: Ing. Juraj Kusy, generálny riaditeľ ARRIVA NITRA, a. s.  
Ing. Milan Jankulár, obchodný manažér ARRIVA NITRA, a. s.

Materiál uviedol JUDr. Igor Kršiak, prednosta Mestského úradu.

Burda – chcel by som sa spýtať spracovateľa k alternatíve II. Mám otázky k osobitným podmienkam OVS. Úhrady za služby budú uskutočňované formou mesačných zálohových platieb, nie je tam však napísané aké. Či budú kryť všetko, alebo čiastku len v nejakých percentách? Povinnosť do 30. 6. je podmienka vyrovnáť všetky nedoplatky za rok 2016. Kto vyrovná všetky nedoplatky? Druhá vec, povinnosť dopravcu zložiť zábezpeku za celú dobu poskytovania služby vo výške 5mil. eur s možnosťou zloženia zábezpeky poskytnutím bankovej záruky, alebo zložením finančných prostriedkov. Mne sa tá suma zdá byť veľmi vysoká aj keď na desať rokov prevádzky. Či nie je diskriminačná a vysoká? Budú sa musieť založiť majetky. Pochybujem, že niekto vloží v hotovosť banke, prečo by to robil? Nevieť z čoho vychádza spracovateľ, či to bolo na základe VÚC, kde bola OVS podobná cenou. Nevieť, či dáme ešte nejaký návrh, keď sa prikloníme k tejto alternatíve.

#### **Aklamačné hlasovanie. č 5 o prezentácii v rámci diskusie p. Šimka, rozsahu 15min.**

za - 23

proti - 0

zdržal sa – 1

Návrh bol schválený.

Šimko - boli sme požiadaní o krátku prezentáciu, v ktorej by sme zhrnuli našu činnosť počas uplynulej zmluvy, ktorú s Mestom Nitra uzatvorenú máme do 30.5.2017. Pohovoríme o tých veciach, ktoré sa za toto obdobie podarili a zároveň ukázali, že za obdobie jednej takejto zmluvy za desať rokov sa dá stihnúť vcelku dosť. Rád by so spomenul, že o čom MHD je. Ako prvé je udržať mestskú mobilitu a práve tá naráža na svoje limity. Myslím, že každý mi dá za pravdu, že súčasné možnosti sú vyčerpané, aj keď hľadáme možnosti, ako prepustiť viac automobilov našimi komunikáciami a umožniť im parkovať na ďalších miestach. Veľakrát sa stretávate, že ďalšie možnosti sa už neponúkajú. Sme presvedčení, že MAD je jedinou udržateľnou cestou popri ďalších ekologických formách ako pešia a cyklistická forma a preto je nevyhnutná pre každé mesto nie len pre Mesto Nitra. Jedno zaujímame číslo, ktoré by sa malo oceniť je 50tis. prepravných cestujúcich za jeden deň. To je 50tis. ciest, ktoré my viažeme MAD do 93 vozidiel, ktoré vlastnime a 72 ktoré každý deň vypravujeme. Myslím, že žiadny iný sa neviem porovnať s takouto efektivitou. Všetky autobusy parkujú v jednom areáli spoločnosti. Za desať rokov ktoré sme zabezpečovali pod súčasnou zmluvou MAD pre Mesto Nitra sme viac menej udržali počet prepravovaných osôb, čo sa nepodarilo v každom meste na Slovensku. Bol trend klesajúceho počtu. Nezakrývame si oči ani predtým, že sa nám to podarilo aj vďaka priemyselnému parku, ale aj dobrou dopravnou politikou a do teraz sme nezapríčinili dramatický pokles. Čo sa týka počtu kilometrov, tie sú takisto pomerne stabilné aj keď vzhľadom na rôzne ekonomické tlaky sme v uplynulých rokoch sme mierne počet kilometrov znižovali. Za desať rokov sa zmenilo dosť. Asi najmarkantnejší príklad je kľbový autobus. Aktuálny priemerný vozový park je asi na úrovni optimálnej hranici deviatich rokov. Ekonomická otázka je vyjadrená v porovnaní niektorých parametrov MAD našom meste a ďalších dvoch miest Prešova a Žiliny, ktoré sú rozsahom svojím výkonom, počtu obyvateľov a celkovej dopravnej situácie najporovnateľnejšie s Nitrou. Našou radosťou je konštatovať, že náklady ktoré na túto službu vynakladá mesto sú najnižšie z týchto troch miest. Riešili sme aj ďalšie veci aby sme kvalitatívne zvyšovali úroveň MAD. Posunuli sme sa v informáciách o linkách, nakúpili sme do všetkých vozidiel smerové elektronické tabule. Tak isto aj označniky sú vymenené a poskytujú viacej informácií. Máme aj bezbariérové spoje. Dnešná doba je svet elektronizácie. Čiže spolupracujeme s rôznymi internetovými portálmi. Schéma siete liniek je novinkou tohto roku, chceli by sme to zaviesť od decembra. Pred tromi rokmi sme zaviedli zastávky na znamenie. V čase dopravnej špičky sa nám

podarilo znížiť meškanie. Vo večerných hodinách môže ísť autobus zasa rýchlejšie. Zmena sa prejavila aj v úspore pohonných hmôt. Skvalitnili sme dobitie čipovej karty. Sú novšie priestory na autobusovej stanici aj na Tržnici potom sú terminály v novinových stánkoch v meste ich je osem. Čiže do kopy desať miest kde sa dá dobiť čipová karta. Ďalšia zo služieb bolo zavedenie Call centra na ktorom môžete riešiť sedem dní v týždni akýkoľvek problém súvisiaci s MAD. Z inovatívnych vecí do ktorých sme sa pustili je cyklobus, ktorý sa stal už stálicou cez sezónu, ktorý premáva do mestského parku a na Zobor. Prekročili sme magickú tisícku je to 1002 a tento počet sme prepravili. V spolupráci s mestom sme pripravili v rámci propagačnej činnosti „Deň otvorených dverí“. Posledný bol v septembri, kde bolo približne asi 3tis. návštevníkov. Chceli by sme zriadiť prvé tri stanice pre bicykle, ktoré by boli za určitý poplatok.

Greššo – bol by som rád keby do budúca aj ostatí uchádzači v súťaži predkladatelia dostali priestor ako dostala dnes Arriva. Lebo my naozaj nevieme či to skutočne bude Arriva ako víťaz. Každopádne by som si dovoľil predložiť pozmeňovací návrh na uznesenie k tomuto materiálu. Alternatíva 2 bod 4, písmeno b, siedma odrážka „podiel reklamného priestoru poskytnutého uchádzačom pre Mesto Nitra bezodplatne z celkového objemu reklamy a výška paušálneho príspevku poskytnutá uchádzačom Mestu Nitra za jedno vozidlo zaradené do výkonov MAD za oprávnenie nosiča reklamy s minimálnym podaním 350,- EUR/mesiac“. Reagujem na siedmu odrážku v kritériách, kde 220,-€/mesačne, paušálne sa nám zdá byť trošku primálo nato aký je objem toho reklamného priestoru braný v rámci autobusa. V bode 2) pozmeňovacom návrhu „predĺženie platnosti Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme v mestskej doprave vykonávanej autobusmi uzatvorenej so spoločnosťou ARRIVA NITRA a. s. ako dopravcom (č. j. 175/07/OKČ zo dňa 06. 3. 2007) na dobu určitú do 30. 06. 2019. Objednávateľ je oprávnený vypovedať zmluvu bez udania dôvodu. Výpovedná lehota je jeden mesiac a začína plynúť prvým dňom v mesiaci nasledujúcom po mesiaci, v ktorom bola výpoveď doručená dopravcovi.“ Aby som zdôvodnil tento návrh, opodstatnenosť možnosti vypovedať zmluvu bez udania dôvodu spočíva v tom, že v prípade úspešného ukončenia súťaže ešte pred vyššie uvedeným termínom nebude Mesto Nitra nútené zotrvať v pôvodnom zmluvnom vzťahu.

Hatala – mám iba jednu otázku. V bode 2 mi chýba šetriaci prvok. Oceňujem zástupcov firmy Arriva, že ten graf má klesajúcu tendenciu čo sa týka nákladovosti. Ale tie financie vo verejnom záujme sú dosť vysoké a preto by som chcel navrhnúť, aby do tých výberových podmienok bol aj šetriaci koeficient. To znamená, že každoročné percento znížiť naše platby vo verejnom záujme. Tým pádom vytvoríme určitý protitlak na danú spoločnosť. Čiže za desať rokov by som to videl tak, že by sa ušetrilo 10% na tých nákladoch platených spoločnosťami vo verejnom záujme. Čiže ten šetriaci koeficient by som tam dal aj pri tých podmienkach, ktoré tam boli nastavené, ktoré si myslím, že sú v podstate dobré.

Oremus – ak tomu rozumiem tak pointa by mala byť v tom, aby sme znižovali náklady na výkony verejného záujmu. Pokiaľ tu máme dlhodobý vývoj taký, že nám každý rok narastá ten doplatok vo verejnom záujme, napriek tomu, že firma má nové autobusy, cena pohybu je relatívne stabilná, prepravný počet je rovnaký počet a narastajúci. Nechápem ako môže byť tak dramatický nárast doplatku. V rámci VUC táto spoločnosť robí tieto výkony a zasa tam máme každý rok 1mil. eur nárast a dokonca je tu zahrnuté aj v rozpočte na rok 2018, 2019. Automaticky nevyvíjame ten tlak nato, aby oni niečo robili s cenou a doplatky sa znižovali. Dajú tam maximálne množstvo čo môžu dať. Odpisy, podľa mňa sú takou položkou, ktorá by nemali byť v zdieľanou našou stranou. Ste seriózna firma, podľa toho čo ste prezentovali, ale musíte chápať aj druhú stranu. Materiál je tak komplikovaný a vôbec tam nevidí víziu nášho

mesta. Všetko sú to materiály ktoré vypracovala Arriva. Potom aj ťažko debatovať. Keď si pozrieme ten materiál tak je to presne to isté čo bolo 29. 7. 2016.

primátor – ten materiál sme písali my. Nepolemizujme teraz, treba porovnať materiály a je to v určitom dvojmesačnom vývoji.

Oremus – mám viacero otázok. Prečo my nevieme zriadiť vlastný podnik? Aké sú tam obmedzenia? Čo nevieme splniť? Chýba mi nejaká ekonomická realitická časť za posledných desať rokov čo teda spolupracujeme s Arrivou. Ako to bolo z hľadiska doplatkov, prepravených osôb, kilometrov, kde je takýto materiál? Na základe čoho sa máme rozhodovať. Že tu niekto spraví prezentáciu kde vychváli seba, alebo hľadáme konštruktívne spôsob, ako s optimalizovať tieto výkony. Áno, podporme aby časť tých ľudí bolo v autobusoch. Ale nemôžeme my každým rokom doplácať. Veď tá spotreba autobusov je nižšia a stále doplácame. Nerozumiem tej ekonomickej závislosti. Vysvetlite mi to, že ako je to možné. Materiál nie je absolútne dobre pripravený.

Dovičovič – naopak, myslím si, že je materiál je vypracovaný solídny, len jediná chyba je tá, že tu nebol pred rokom. Nevieť koľko z vás chodí autobusovou dopravou. Ja áno. A trúfam si posúdiť. Autobusovou dopravou som sa zaoberal minimálne už od roku 2004. To čo tu p. Šimko prezentoval nebola chvála, bol to popis reality, ktorú sa podarilo v MAD dosiahnuť. K alternatíve č. I. teší ma, že prvýkrát v prezentácii p. prednostu zaznelo, že správnejšia alternatíva je dať vypísať súťaž. Nevieť prečo nám to muselo tak dlho trvať, prečo sme v 28. 7. nemohli tú súťaž schváliť. Všetci sa zhodneme, že súčasná zmluva nám nevyhovuje. Chceme niečo lepšie a myslím si, že v alternatíve II. tie podmienky, kritéria súťaže, ktoré sú tam spracované sú spracované veľmi solídne. Súhlasím aj s Jankom Greššom, že naozaj my musíme chcieť zvýšiť príjmy do tejto činnosti a znížiť náklady na nulové. Tým pádom dosiahneme, že nebudeme zaťažovať mestský rozpočet. Veľa vecí ktoré o tom rozhodujú máme v rukách my ako mesto MZ. Tento materiál jednoznačne preukazuje to čo som konštatoval už predtým na MZ, že vytváranie vlastného podniku je vecný a ekonomický nezmysel. Pretože z tých požiadaviek, ktoré sú uvedené v materiály nevieme splniť. Nemáme žiadne stabilne miesto, žiadnu technickú základňu ani odbornú spôsobilosť. Jedine, že by sme kúpili ľudí z Arrivy. Chceme poprosiť, keby sme sa už konečne dnes mohli rozhodnúť pre riešenie informatívne správy a o podporu návrhu p. Grešša. Potom v alternatíve II. by bolo dobré zmeniť písmeno c) na d) a d) na c). Chceme poprosiť, všetkých poslancov a poslankyne, aby podporili návrh na vypísanie súťaže. Ešte sa zaoberám s myšlienkou, či by nebolo dobré vytvoriť komisiu pracovníkov z MsÚ a poslancov z MZ, ktorá by na vypísanie súťaže dozerala.

Kretter - k prezentácii mám tieto otázky. Kto je akcionárom akciovej spoločnosti Arriva Nitra a aký percentuálny podiel tam majú jednotliví akcionári? Koľko má Arriva v Nitre subjektov, ktoré sú prepojené na subjekt ktoré vykonáva MAD. Pretože keď tam pošleme hlavnú kontrolórku a ďalších ľudí kontrolovať tak sa k týmto materiálom nedostanú. K prezentácii nám p. Ing. prezentoval náklady rok 2013 až 2015 skok dolu. Chceme sa spýtať, prečo ten skok dolu nevidím v našich platbách? No a teraz sa zastavím pritom čo hovoril p. poslanec Greššo. Myslím si, že to je dobrá myšlienka, pretože v podstate tie tržby sú čo zaplatia cestujúci a tržby sú aj to čo zaplatia reklamy, čiže mali by nám znižovať tú našu povinnosť, nahrádzať tú stratu. A za ďalšie sa chcem opýtať. Reklama mesta je platená a či tie výnosy boli väčšie? Ťažko sa hľadá pravda. Z tých predchádzajúcich kontrol, že vraj vyplýva, že ďalšie rezervy tam nie sú.

Ráčová - budem kritická a budem mať nejaké otázky. Za posledné dva, tri roky sme venovali pozornosť, alebo vznikla situácia, keď práve nápady, ktoré sme platili za MAD nás nútili zaoberať sa touto problematikou. Žiaľ tie posledné zastupiteľstvá aj dnešný deň sú dopadom toho, že problémom sa nevenujeme s vážnosťou a dostatočnou energiou. Som sklamaná, že nebola vytvorená pracovná skupina, kde by sa ten materiál veľmi podrobne prelúskal, že to nebolo na rokovanie MR a dnes rokujem v týchto podmienkach. Patrím k stúpencom toho, že sme sa mohli s myšlienkou vlastného podniku popasovať. Niektorí moji kolegovia boli realisti. Ja som si stále myslela, že sa to dá. Podľa mňa po tých dlhých rokoch, keď si uvedomíme, že mesto Nitra nikdy nemalo vlastný podnik a po dlhých rokoch je to prvá príležitosť a myslím si, že aj posledná a my ju nevyužijeme. Tie fakty, ktoré sme si tu vypočuli zrejme ozaj hovoria, že budeme musieť ísť inou cestou, čo je veľká škoda. Chýbajú nám ambície a odvaha do toho ísť. Mňa tá prezentácia potešila i keď si myslím, že mohla mať silnejší ekonomický náboj. Toto všetko čo sme si vypočuli vieme a niektoré veci tam boli aj nové. Ale nás zaujíma ako dosiahnuť kvalitu za menej peňazí. Jednoducho mne tieto analýzy tu chýbajú a aj v tých kritériách. Ktoré z tých kritérií nám garantuje, že ten kto túto súťaž vyhrá skutočne bude efektívne, transparentné a bude prehľadne hospodáriť a vykonávať tak, aby ten náraz nebol. Nitru čakajú veľké zmeny a vzhľadom k tomu, že do priemyselného parku idú nové investície sa tým nikto nezaobrá. Základom výšky je to čo si vlastne objednáme počet kilometrov, grafikon a ceny. Tak neviem či týmito dvomi základnými parametrami dokážeme potom s tým novým dodávateľom a možno to bude znova Arriva, či s tým dokážeme hýbať, keď o tomto sa tam vôbec nehovorí. Nemám nič proti tomu, aby sme v tejto situácii zmluvu predĺžili. Asi je to jediné riešenie, keď sa tu všeobecne deklaruje, že nie sme schopní splniť tie podmienky. Položila som si dve otázky. Vieme v tomto procese predĺženia garantovať dohľad ako kontrolu mesta? Lebo v nových kritériách som objavila, že v dozornej rade by sme mali mať svojho zástupcu prípadne v predstavenstve. Treba dať priestor novým ľuďom, ktorí by to dozorovali. Skutočne stačí predĺženie na tri roky? Netreba uvažovať nad tým, aby táto doba bola dlhšia a dať tam podmienku, že v prípade keď sa skončí súťaž do dvoch mesiacov sa uzatvorí zmluva. Lebo je horšie dať krátku dobu a potom ju predlžovať. Podľa mňa je výhodnejšie dať dlhšiu dobu a ísť to v tých požiadavkách.

primátor - to sa už nedá.

Greško - v podstate o tom hovorí môj návrh. Samozrejme je otázka či vysúťažíme výhodnejšiu zmluvu.

Burda – na návrh p. Grešša. Vypovedať zmluvu, ktorá sa vypovie bez udania dôvodu. Toto nie je bez udania dôvodu. Lebo ja sa pýtam, ktorý zmluvný partner uzavrie zmluvu na dobu určitú, kde druhá strana môže vypovedať bez udania dôvodu. Taká zmluva nemá zmysel. Každá zmluva na dobu určitú je na to, aby dávala garanciu. Zmluvy na dobu určitú, môžu sa ukončiť vtedy ak sú porušené podmienky. Na p. Oremusa by som reagoval. On má možno pocit, že je predsa tá šanca vrhnúť sa na vlastný dopravný podnik. Ja som hlasoval zato len preto lebo aj p. Ráčová hovorila „dajme im šancu“, aby nás presvedčili. Lenže nás nepresvedčili. Ja sa prikláňam k alternatíve II.

Greško – to čo hovoríte p. predseda, že tak to ťažko. Otázka je či je správne formulácia alebo nie. Možno by som poprosil p. prednostu a p. doktorku o správnejšiu formuláciu.

Štefek – samozrejme, že sme pod určitým časovým stresom. Marta ma zaradila medzi tých realistov. Keď som čítal materiál, tak som hneď povedal, že ťažko. S ohľadom na čas a na ekonomickú situáciu mesta. Aby sme boli v takomto podniku majoritní, tak tam potrebujeme

byť vlastníkom aspoň 70%. Prezentáciu neberiem že by nás mala ovplyvniť v hlasovaní. Samozrejme súhlasím s kolegami, keď volajú po určitej štatistike. Aj výška podielovej dane a reagujem na to, že my máme túto službu doplácať. Viacerí chcete šetriaci koeficient. V prvom rade ho máme my ako poslanci. Rád by som videl toho kto zahlasuje za obmedzenie liniek, za zvýšenie podielu cestujúceho. To je asi jediný podnik kde nepracuje priama úmera. Zvyšujeme počet cestujúcich a doplatok sa nám zvyšuje. Možno aj jedna z odpovedí je, že tu máme priemyselnú zónu a od vzniku tej zóny nám narástli tie doplatky vo verejnom záujme. Tam nastal určitý zlom a možno sa ešte raz k tomu vrátíme a budeme o tom debatovať. Dávam návrh, aby sme ako prvé hlasovali o alternatíve č. II.

primátor – myslím, že všetci sme sa venovali tomuto materiálu dostatočne aj dostatočne sme vnímali všetky pripomienky zo strany poslancov a snažili sme sa nájsť nejakú cestu. Prezentáciu, ktorú sme dnes predložili, treba jednoznačne povedať, že napriek tej jednej veci, ktorá nám všetkým vadí je výška doplatku vo verejnom záujme. Tak celková kvalita MAD a význam pre obyvateľov mesta Nitra za tých desať rokov nám narástla. Bolo to spoluprácou s Arrivou. Samozrejme, že nič iné nevieme odprezentovať, lebo desať rokov spolu kráčame, hádame, kontrolujeme a tak ďalej. Ale to znamená, že sme robili všetko preto, aby sme MAD zlepšili aj napriek tomu, že v meste narastá konkurencia taxi služby. Uvedomujem si jednu vec a dávam trošku za pravdu aj p. Dovičovičovi, že sme sa mohli o tomto baviť už pred rokom. Ak sa rozhodneme pre alternatívu II., tak aby sme vysúťažili čo najskôr. Aj keď to bude medzinárodná súťaž. Aby bola transparentná, aby boli zvolení ľudia do komisie. Teraz sa poďme baviť, ktorou cestou sa dáme. Som presvedčený, že ani jeden z nás nie je taký dokonalý, aby to vedel povedať. To znamená, že nato tu aj dnes sedíme, aby sme sa dopracovali k nejakému riešeniu. Možno sme stratili dva alebo tri mesiace, ale absolútne mi to nevadí. Lebo možno tie debaty, ktoré tu padli na túto tému za ten čas sú osožné. Snažili sme sa získať aj podiel vo fonde národného majetku, to znamená, že išli sme aj touto cestou, ako vstúpiť do Arrivy. Nezavrhlí sme ani tú cestu, že nakúpime energeticky a prevádzkovo lacnejšie autobusy. Čiže hľadať všetky rezervy je teraz asi najdôležitejšie. Chcem povedať, že hociktorý prepravca, ktorý vznikne zo súťaže, tak z môjho pohľadu by som v tom bode c) pokiaľ sa prečísluje určite by som tie pripomienky bral do úvahy. A navrhoval by som tri roky do 31.12. 2019, ale s podmienkou, že pri korektnom vysúťžení by bola okamžite ukončená dodatočná zmluva s Arrivou, výpovedná lehota do dvoch mesiacov pri korektnom ukončení vo verejnom obstarávaní a nastúpila by nová desaťročná zmluva. Zdá sa mi to korektné. Dá sa o tom diskutovať.

prednosta – vyjadril by som sa k otázkam, ktoré tu boli. Pán poslanec Burda sa pýtal na otázku mesačných zálohových platieb, zúčtovaniu, vyúčtovaniu doplatku, preplatku. Treba povedať, že tá zálohová platba bola rozrátaná na 12 mesiacov. Za ostatné dva roky sme sa dohodli na mechanizme, že budeme minimálne 85% predpokladaných nákladov za predchádzajúci rok, ďalej ako rozpočet na ďalší rok. V podstate čo najmenšiu mieru dosiahnuť to znamená nechať po vyúčtovaní. Pokiaľ sa bavíme o termínoch, tak obchodný zákonník hovorí o tom, že splatný záväzok, ktorý vznikol za predchádzajúci rok musí byť splatný do 30.6 nasledujúci rok. Snažili sme sa to jednoducho zaviesť. Samozrejme berieme ohľad nato, že medzi štvrtým a šiestym mesiacom musí prebehnúť aj schválenie toho preplatku v MZ. Snažíme sa nastoliť podmienku tak, aby nebola diskriminačná, aby žiadny z uchádzačov to nemohol napadnúť. Čo sa týka tej zábezpeky vychádzali sme z ročného objemu. V prípade, že by niektorý z uchádzačov chcel odskočiť, alebo by si neplnil povinnosti, tak aby sme tam mali nejakú tú zábezpeku a vedeli sme tú službu pokryť a mali čas hľadať stabilného partnera. Čo sa týka p. poslanca Grešša. Prezentácia nebola prezentácia uchádzača, ale prezentácia desaťročného partnerstva. A pozmeňovací návrh ohľadné tej

reklamy nie je problém a čo sa týka tej doby, bolo povedané že 2,5 roka sme sa snažili nadviazať na obdobie toho že musíme nejaké obdobie dať informáciu, že chceme súťažiť, medzinárodný tender. Predpokladáme asi ročné súťaženie a polroka sme stanovili na doladovanie súťažných podmienok a aby sme prepravcu preklopili počas letných prázdnin. A čo sa týka p. poslanca Hatalu, šetriaci koeficient na rok 1%, treba povedať, že sme sa snažili nejaký šetriaci mechanizmus dať aj do kritérií, kde sme povedali, že pri stanovení ceny za tarifný kilometer máme právo 10% zmluvného záväzku znižovať, alebo zvyšovať prepravné kilometre bez toho aby sme zvyšovali alebo znižovali cenu. Samozrejme je to dvojsečná zbraň, ale pri zvyšovaní je to garancia určitého postupu, že budeme šetriť, lebo kilometre budeme vyžadovať od prepravcu. Ale samozrejme zakomponujeme aj iné šetriace mechanizmy. Čo sa týka p. poslanca Oremusa. Musím povedať, že to nie je ten istý materiál. Ten materiál prešiel určitou revolúciou a bol upravený aj z hľadiska tých podmienok. Mrzí ma to konštatovanie, že je to materiál Arrivy, pretože myslím si, že dosť ľudí aj z úradu sa zapodievalo aj touto otázkou a porovnaním, naštudovania tých alternatív. Na otázku p. poslanca Dovičoviča, že jednoducho od augusta doteraz neboli na stole rovnaké materiály, ale snažili sme sa každý materiál trochu priblížiť, kde sa mesto nachádza. Odporúčanie na súťaž v tomto období je vlastne preto, že pokiaľ by malo mesto záujem zriadiť vlastný dopravný podnik a vieme ktorá legislatíva nám čo prikazuje a obnáša tak si myslím, že na zriadenie vlastného dopravného podniku je treba sa zaoberať možno už štyri, päť rokov pred uplynutím pôvodnej licencie. Aby sme technické, personálne zabezpečenie mali tak pripravené, aby sme mohli do toho ísť svojím vlastným dopravným podnikom. Pani poslankyňa Rácová sa snažila zistiť aká je garancia tých nákladov predĺženia tej doby. V podstate ten kontrolný mechanizmus je na nás. Akým spôsobom kontrolujeme výkony a nákladnosť toho dopravcu je to naša záležitosť. Konkrétnych zamestnancov, ktorí celoročne kontrolujú výkony dopravy, nenechávajú to len na útvár hlavného kontrolóra.

Hatala – keďže viem ako prebehol tender na VÚC a teraz sa robí rozpočet na budúci rok tak moja otázka. Koľko nákladov bude teraz na VÚC? Tam ide prednostne o nejaké vyrovnanie, náklady prípadne šetrenie? Bolo mi povedané, že budeme platiť viac. Ja sa s takýmto argumentom neviem stotožniť, že by sme spravili zmluvu na ďalších desať, pätnásť rokov s tým, že by sme každý rok platili viac. Načo nám je taký podnik? Ja si myslím, že poučiac sa z toho čo spravil VÚC navrhujem a po porade klubov dávam návrh na uznesenie. Lebo vidím, že tá zmluva na VÚC sa trochu minula účelu.

Oremus – naozaj tá pointa by mala byť znížiť tie náklady. My len ustupujeme, ustupujeme a výsledok je taký ako sme dopadli na VÚC. Ešte sme tu nehovorili o pláne mestskej mobility. To je kľúčový dokument od ktorého sa malo všetko odvíjať. Je spravený alebo pracujeme na ňom? O parkovaní, pokrytie občanov do práce, o cyklotrasách to by malo byť asi ten základ, že kam sa chceme uberať. Možno tá doprava, že v niektorých mestách je doprava zadarmo. Platba by bola možno 10mil. eur ročne, ale vieme, že je to fixná suma. A vieme, že budeme mať dvojnásobok ľudí.

primátor - mali sme včera poradu a sú presne zadané úlohy, ktoré majú vypracovať, takže predstavím celé to riešenie.

Jakubčín – chcel by som požiadať aby sa zvažilo pri hlasovaní výpovednú lehotu, minimálne dva mesiace sa musíme vysporiadať s existujúcimi licenciami dopravcov a bude tam určitý proces potrebný. Aj ukončenie toho záväzku. Tých päť rokov, ktoré máme k dispozícii na predĺženie k existujúcim dopravcom je aj maximálna doba ale nemôžeme ju kombinovať.



Musí sa schváliť doba ktorá je reálna. Tie tri roky by boli ideálne. Ak skončíme nemôžeme to predĺžiť a nebudeme to mať ani s kým.

primátor – je to zaujímavý návrh aj z druhej strany, aby nám aj ten súčasný neblokoval.

Ráčová - nedostala som odpoveď na otázku, lebo sa mi to zdá všetko vytrhnuté z kontextu. Ako je plánovaná doprava do Landroveru? To sa nás vôbec netýka ani MAD?

primátor – momentálne toto nevieme zodpovedať.

Oremus - sú ľudia, ktorí by to mali vedieť pripraviť.

primátor - na VÚC-ke ste to preberali z hľadiska prímestskej dopravy?

Dovičovič – keď sa spomenul ten Jaguár. Skúste si spomenúť na schvaľovanie programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja. Ja jediný som sa pýtal nato čo bude znamenať, kde tam nie je ani slovom v programe spomenutý Jaguár. Dokonca odpoveď bola, že je to tajné, sú to tajné dokumenty a oni si ich neprajú zverejňovať. Teraz to nehľadajme, už sme to schválili, máme program a už nás to nezaujíma. Ale malo by nás zaujímať v tej štátnej pomoci, ktoré tie firmy v priemyselnom parku dostali na to, aby si tam svojich zamestnancov vozili sami. Na to treba pamätať pri schvaľovaní grafikonu MAD. Tam je tiež priestor kde môžeme redukovať tú záťaž na mestský rozpočet. Čo sa týka tej výpovednej lehoty, čo tam píše p. Greššo. Objednávateľ je oprávnený vypovedať zmluvu, takže p. Jakubčin nemusí mať obavu to bude naše oprávnenie mesta Nitra. Myslím si, že je dostatočnou motiváciou pre dopravcu to, že mu ideme predĺžiť zmluvu. Veď to je ten tlak, ktorí týmto vytvárame. Tým ho tlačíme k tomu, aby dobre zvážil cenu za jeden kilometer. Považujem materiál za dobre spracovaný. Predkladám návrh na založenie pracovnej komisie pre dohľad OVS.

Burda - to je nezmysel

Greššo - mám taký istý názor, ako povedal p. Dovičovič. Ale ak existuje lepšia formulácia tak sa nebránim tomu, že navrhneš niečo také p. prednosta.

primátor - ja som to navrhol dva mesiace po korektnom vysúťažení.

prednosta – zmluva na dobu určitú v tomto prípade predĺženie ako keby zmluva na dobu určitú nevznikne nová, ale kvázi ma charakter na dobu určitú je zákonom ošetrovaná tak, že končí v podstate uplynutím doby pokiaľ sa zmluvné strany nedohodnú inak. Dohodnúť sa inak v tomto prípade považujem formuláciu bezdôvodné danie výpovede skôr ako uplynie doba čo nepovažujeme úplne v tomto okamihu za šťastné, pretože nevytvára to právnu istotu rovnocennú pre obidvoch uchádzačov, ale znevýhodňuje to uchádzača, ktorý v podstate môže očakávať výpoveď a preto by som tu viazal výpovednú zmluvu na právoplatné skončenie súťaže do dvoch mesiacov bude oznámené takéto skončenie formou výpovede. Čiže toto bezdôvodne by som z tadiaľ vyhodil.

Greššo – som za, ak to vieme takto upraviť.

Kusy – aké je rozdelenie akcií našej spoločnosti. Tak 41% akcií ovláda Fond národného majetku, respektíve ovládal po jeho zániku ovláda ministerstvo hospodárstva, čiže vláda slovenskej republiky. Zbytok akcií ovláda Deutsche bank, čiže je to štátna Nemecká banka. Čiže vlastníkom je slovenská a nemecká vláda. Pre nás robí iba jediná dodávateľská firma

je to Arriva Slovakia, ktorá nám zabezpečuje servisné služby. To znamená servis všetkých autobusov od 01.01. do 31.12. vrátane nedele, soboty, sviatky, noci čiže nonstop sa stará Arriva Slovakia. Tržby z reklamy sú výnosy mesta. Boli roky a konkrétne poviem roky 2004, 2005 až do roku 2008 keď sme z reklamy nemali ani cent, bola kríza, nebola reklama a nebol o reklamu záujem. Ten reklamný zlom nastal možno tri roky späť. Ale čo máme uzatvorené zmluvy tak všetky tie peniaze a to môže potvrdiť aj hlavný kontrolór, ktorý to videl patria mestu. Ďalšia otázka bola p. Oremusa, že autobusy MAD robia aj niečo iné. No nerobia, zo zákona ani nemôžu robiť nič iné iba mestskú autobusovú dopravu a maximálne dve ďalšie veci. Vozia deti na plávanie zo škôl, ktoré si to platia. A tie výnosy sú tržby aj MZ alebo MsÚ. A ďalšia vec sú to svadby a tiež sú to tržby, ktoré tiež končia ako tržby cestujúcich v rozpočte mesta. Nič iné robiť nemôžu na to majú licencie a tak isto to podlieha kontrole ktorá je každý rok. Vyjadrim sa aj k výberovému konaniu VÚC. Padalo tu veľa vecí. VÚC si uplatnila 50% a bola v tom, že v danom období korektné ukončia súťaž. Ale neukončí, boli tam uchádzači a mali námietky. Nebola ukončená ani v januári a potom mali problém. Musela nastúpiť komisia. Potom uzatvorili zmluvu na ďalšie dva roky a čakali na vyjadrenia, že či to bolo korektné a tak ďalej. Skonštatovali, že to bolo korektné a výpovedná lehota bola dva mesiace. Oznámili nám to 14. februára a výpovedná lehota bola platná do konca februára, čiže neprichádzalo tam k žiadnemu kroku, aby sa dokázal brániť proti tomu rozhodnutiu, lebo nebolo času. Na Slovensku nepoznám ani jedinú dopravnú firmu, ktorá by si neuplatnila 50%. Nie je to nič amorálne ani nič zakázané. K výpovednej lehote by mali byť nejaké limity. Ja nechcem v stupovať do týchto vecí. Materiál Arriva nerobila a ja som ten materiál ani nevidel. Takže to je na Vás. Vy ste objednávateľ, musíte sa rozhodnúť ako to budete robiť.

Oremus - čo nám bráni urobiť vlastný alebo spoločný dopravný podnik?

prednosta – vlastný podnik nám bráni alebo spoločný dopravný podnik to čo je uvedené vlastne v materiáli. To znamená jednak založiť firmu, ktorá by mala postavenie na Slovensku, vytvoriť technickú základňu s autobusmi, ktoré si síce môžeme prenajať, ale treba povedať, že žiadne personálne, technické zabezpečenie nemáme a musíme si to prenajímať. A zasa by sme museli súťažiť s niekým kto by nám prenajal za určitých podmienok. Spoločný podnik nám bráni to, že musíme priamo zadať zákazku a dať mu desaťročnú licenciu. Ako mesto musíme mať dominantné postavenie a to znamená 80 % ako dopravca. Nevie si predstaviť, že by dopravca s takýmto niečím vstúpil do spoločného podniku s mestom, ktoré nie je technicky ani personálne vybavené.

Oremus – ale proste dá sa.

primátor – áno, keby sme predĺžili licenciu Arrive na päť rokov a za 5 rokov by sme sa rozhodli pre vlastný podnik. Veď tú ambíciu tu máme. Ale v momentálnej situácii sa prikláňam k alternatíve II.

Oremus – zoberme alternatívu II. Bude tu súťaženie a bude to prebiehať ako na VÚC. Prihlásia sa ďalšie firmy budú sa možno odvolávať a naťahovať čas. Čo spravíme?

primátor - počítame s tým. V tom časovom priestore máme tri roky.

Gut – ako sú do tohto procesu zainteresované okolité obce?

primátor – nijako, my ich neobstarávame. Toto je zmluva mesta a dopravy.

**Aklamačné hlasovanie č. 6 o modifikovanom pozmeň. návrhu p. Grešša**

za - 23

proti - 0

zdržal sa - 1

Návrh bol schválený.

**Aklamačné hlasovanie č. 7 o pozmeň. návrhu p. Dovičoviča**

za - 24

proti- 0

zdržal sa – 0

Návrh bol schválený.

**Aklamačné hlasovanie č. 8 o pozmeň. návrhu p. Hatala**

za - 20

proti -0

zdržali sa- 4

Návrh bol schválený.

**Aklamačné hlasovanie č. 9 o procedurálnom návrhu p. Štefeka**

za - 22

proti - 0

zdržal sa - 2

Návrh bol schválený.

**Aklamačné hlasovanie č. 10 o alternatíve č. II. v rátane schválených zmien** Mestské zastupiteľstvo v Nitre prerokovalo Návrh na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme v mestskej autobusovej doprave po 31.5.2017

**A) s c h v a ľ u j e**

uskutočnenie verejnej súťaže na obstaranie dopravcu na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme mestskej autobusovej dopravy pre potreby cestujúcej verejnosti v meste Nitra za nasledovných podmienok:

- 1) predmetom verejného obstarávania je zákazka na poskytnutie služby – obstaranie dopravcu na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme a zabezpečovanie mestskej autobusovej dopravy pre potreby cestujúcej verejnosti v meste Nitra na dobu účinnosti zmluvy 10 rokov
- 2) uchádzač bude povinný splniť podmienky účasti v zmysle zákona o verejnom obstarávaní spočívajúce v osobnom postavení uchádzača, preukázania majetkovej účasti, finančného a ekonomického postavenia a technickej alebo odbornej spôsobilosti
- 3) zábezpeka na zabezpečenie viazanosti ponuky bude v minimálnej výške 500.000 EUR s možnosťou zloženia zábezpeky poskytnutím bankovej záruky za uchádzača alebo zložením finančných prostriedkov na bankový účet mesta ako verejného obstarávateľa
- 4) východiskovými kritériami hodnotenia ponúk budú:
  - a) Kritérium – Celková nákladová cena za predmet zákazky spolu, určená ako súčin celkovej nákladovej ceny za 1 tarifný kilometer za prvý kalendárny rok služby a počtu plánovaných tarifných kilometrov za prvý kalendárny rok služby a obdobia účinnosti zmluvy 10 rokov  
s hodnotiacou váhou kritéria 70%

b) Kritérium – Kvalitatívna úroveň technického riešenia s porovnaním technických parametrov:

- priemerný vek vozidiel zabezpečujúcich plnenie predmetu zmluvy, pričom maximálny priemerný vek vozového parku pre výkony MAD nesmie byť viac ako 8 rokov a maximálny priemerný vek vozidla zaradeného do výkonov MAD nesmie byť viac ako 12 rokov
- podiel nových vozidiel na celkovej počte vozidiel potrebných na plnenie predmetu zmluvy
- podiel vozidlového parku s EURO 4,5,6 na celkovej počte vozidiel potrebných na plnenie predmetu zmluvy
- podiel ekologických vozidiel energeticky a emisne menej náročných (elektrobuses, LPG a pod.) na celkovej počte vozidiel potrebných na plnenie predmetu zmluvy
- podiel nízko-podlažných alebo low entry vozidiel na celkovej počte vozidiel potrebných na plnenie predmetu zmluvy
- podiel technickej vyspelosti vozidiel podľa vybavenia: klimatizácia, wifi, elektronické informačné a komunikačné prostriedky a pod. na celkovej počte vozidiel potrebných na plnenie predmetu zmluvy
- podiel reklamného priestoru poskytnutého uchádzačom pre Mesto Nitra bezodplatne z celkového objemu reklamy a výška paušálneho príspevku poskytnutá uchádzačom Mestu Nitra za jedno vozidlo zaradené do výkonov MAD za oprávnenie nosiča reklamy s minimálnym podaním 350,- EUR/mesiac
- iné benefity (napr. investičný benefit podpory nemotorovej osobnej dopravy verejnosti s integráciou na mestskú autobusovú dopravu a pod.)

*s hodnotiacou váhou kritéria 30%*

5. s osobitnými obchodnými podmienkami nasledovne:

- podiel prípadných subdodávateľov pre ročné plnenie nesmie presiahnuť 15% celkového ročného plnenia
- záväzok dopravcu prístupíť k všetkým úkonom navodenia integrovaného dopravného systému vo verejnej doprave
- záväzok dopravcu zahrnúť do vozového parku vozidlá objednávateľa obstarané alebo získané z vlastných zdrojov alebo z mimorozpočtových zdrojov
- záväzok dopravcu zabezpečiť každý rok zvýšenie o minimálne 3% podielu ekologických vozidiel energeticky a emisne menej náročných na celkovej počte vozidiel potrebných na plnenie predmetu zmluvy
- oprávnenie objednávateľa jednostranného zvýšenia/zníženia rozsahu dopravných služieb maximálne o 10% oproti východiskovému plánovanému rozsahu za celú dobu zmluvy, s ročným limitom maximálne do 1,5%, a to bez zmeny východiskovej ceny za tarifný km
- povinnosť dopravcu poskytovať služby podľa schválených cestovných poriadkov objednávateľa, v prípade zmeny cestovného poriadku túto objednávateľom schváliť najneskôr do 11 mesiaca roku predchádzajúceho, resp. v inej lehote po dohode s dopravcom
- úhrady za služby budú uskutočňované formou mesačných zálohových platieb
- povinnosť dopravcu vyúčtovať výkony MAD do 30.4. nasledujúceho roku
- povinnosť objednávateľa uhradiť vyúčtovaný nedoplatok, resp. povinnosť dopravcu vrátiť vyúčtovaný preplatok najneskôr do 30.6. nasledujúceho roku

- záväzok dopravcu umožniť objednávateľovi na dobu účinnosti zmluvy schváliť jedného zástupcu objednávateľa do dozornej rady spoločnosti (dopravcu)
  - povinnosť dopravcu zložiť zábezpeku za celú dobu poskytovania služby vo výške 5.000.000 EUR s možnosťou zloženia zábezpeky poskytnutím bankovej záruky za uchádzača alebo zložením finančných prostriedkov na bankový účet mesta ako verejného obstarávateľa
  - dodávateľ služby sa zaväzuje každoročne znížiť náklady za úhradu vo verejnom záujme minimálne o 1% voči objednávateľovi Mestu Nitra
6. úspešným uchádzačom bude ten uchádzač, ktorý dosiahne po realizácii elektronickej aukcie najvyššie hodnotenie ponuky

#### **B. z r u š u j e**

uznesenie Mestského zastupiteľstva v Nitre č. 230/2016-MZ zo dňa 28.7.2016

#### **C. s c h v a ľ u j e**

predĺženie platnosti Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme v mestskej doprave vykonávanej autobusmi uzatvorenej so spoločnosťou ARRIVA NITRA a. s. ako dopravcom (č. j. 175/07/OKČ zo dňa 6.3.2007) na dobu určitú do 31.12.2019 s právom objednávateľa ukončiť zmluvný záväzok formou výpovede s 2 mesačnou výpovednou dobou uplatnenou po právoplatnom ukončení verejného obstarávania a uzavretím zmluvy s úspešným uchádzačom

#### **D. s c h v a ľ u j e**

pracovnú komisiu pre dohľad nad priebehom verejnej súťaže na obstaranie dopravcu na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme v mestskej autobusovej doprave pre potreby cestujúcej verejnosti v meste Nitra v zložení:

poslanci Mestského zastupiteľstva v Nitre

p. Ján Greššo

p. Miloš Dovičovič

p. Miroslav Mikulášik

p. Miloslav Hatala

p. Marta Rácová

p. Igor Kršiak, prednosta mestského úradu

p. Pavol Jakubčín, vedúci OKČaŽP

#### **u k l a d á**

vedúcemu Odboru komunálnych činností a životného prostredia

zabezpečiť proces uzatvorenia dodatku k zmluve a spolu s dotknutými útvarmi MsÚ, prípadne cestou externej, odborne spôsobilej osoby spracovať podmienky verejnej súťaže a zabezpečiť proces verejného obstarávania podľa tohto uznesenia

T: 02/2017

uzn. č. 336/2016-MZ

za - 22

proti - 0

zdržal sa - 2

Návrh bol schválený.

#### 4. Záver

Varga - komisia konštatuje, že bod v 22. MMZ bol prerokovaný a bolo k nemu prijaté uznesenie.

Na záver p. primátor skonštatoval, že program zasadnutia bol vyčerpaný a vyhlásil 22. zasadnutie (mimoriadneho) Mestského zastupiteľstva v Nitre za skončené.

Nitra, 03. 11. 2016

Zapísala:

Lucia Vojtechová

ref. organizačný

Jozef Dvonč  
primátor  
mesta Nitry

Igor Kršiak  
prednosta  
Mestského úradu v Nitre

*Overovatelia:*

Janka Buršáková  
*a*  
Lívia Šumichrastová