

ПИТАНЕ

от ПЕПА СОМЛЕВА - общински съветник,
от заседание на Общински съвет – Габрово,
проведено на 24.11.2016 г.

Госпожо председател, госпожо Христова, уважаеми зам.-кметове, уважаеми колеги, първият ми въпрос е свързан със справка за промени по бюджет 2016 към 30 септември 2016 г. В частта Трансфери имаме финансиране от Национален доверителен екофонд за внедряване на мерки за енергийна ефективност - зала за акробатика, лека атлетика и бокс, спортен комплекс „Христо Ботев“, която възлиза на 1 082 960. В следващата част имаме в частта Други приходи, помощи от страната за капиталови разходи, финансирани от Национален доверителен екофонд за внедряване на мерки за енергийна ефективност в зала за акробатика, лека атлетика и бокс в спортен комплекс „Христо Ботев“, със знак плюс на стойност 1 009 855 лв. Бих искала да ми предоставите всички възможни документи на стойност разликата, която е от 73 105 лв., договори също, ако имате такива.

Това е първият ми въпрос.

Вторият ми въпрос е свързан с „Общински пътнически транспорт“. Многократно в зала съм отправяла сигнали, че има нередности, но понеже вече сигналите твърде много зачестиха и не мога да ги отлагам повече, предлагам на вниманието на общинска администрация въпросът си, който съм написала, за да няма недоразумения при разчитането и съответно интерпретацията, включително и на медиите.

Във връзка с многобройни сигнали от различно естество, но все свързани с дейността на „ОПТ“ – Габрово, излагам следните факти, които съм събрала, обуславящи последвалите въпроси.

От официални отчети за явяването и неявяването на работа на шофьори в градския транспорт, върху които се определя заплащането им, се вижда, че повечето от половината работят по около 240 работни часа месечно. Дори има такъв, който е работил 330 работни часа за последния месец, при норма от 168 часа месечно. Според чл. 4 от Наредбата за организация на работното време на лицата, които извършват транспортни дейности в автомобилния транспорт.

Ал. 1 от чл. 4 е следната:

Средната продължителност на седмичното работно време не може да надвишава 48 часа и максималната продължителност на седмичното работно време може да бъде удължено до 60 часа само, ако в рамките на четиримесечен отчетен период не се надвишава средната продължителност на седмичното работно време от 48 часа.

Т.е. наредбата е брутално погазена. Пак от същите отчети се разбира, че за последния месец при допустими 21 работни дни, от 26 шофьори, 16 са работили по 23,24,26,28, а рекордьорът е 30 работни дена за месеца, като специално съм го проследила този човек. Той е работил 10,11,12 часа. Вие можете ли да си

представите 30 работни дена без почивка да работите над 10 часа. Това е придружено с документи. Направих си труда да отида и да видя какви са документите, защото наистина по слухове не е добре да се работи и не приемам да бъда обвинявана, че някой ме е злепоставил, подвел и т.н. Това нещо е изложено, документите са публични. Към питането си ще приложа и прикачени файлове със сниманите документи. Всички тези факти показват, че споменатите шофьори системно работят при свръхнатовареност, а в случая по-големият проблем е не това, че е нарушена наредбата, а че този режим на работа е опасен за тяхното здраве, за безопасността на нашите съграждани, които ползват „ОПТ“, както и останалите участници в движението по улиците на града и пешеходците. За последните две години има два смъртни случая сред наетите като шофьори в „ОПТ“, а напускащите са десетки. Търсейки причините за тази свръх натовареност се установи, че при наличието на 16 редовни линии и съответно необходимостта да бъдат обслужвани е поне 32 шофьори, в случая става дума само за градския транспорт, за големите автобуси, не говоря за Фордове и бусчета. 32-ма шофьори, ако трябва да се спазва наредбата, трябва да бъдат 32-ма. Оказва се, че тези линии се обслужват от 26 човека, което води до свръхнатоварването им. От миналата сряда са 25, а от 1 декември ще бъдат 24, защото човекът работи предизвестието си. Елемент от цялата ситуация е, че шофьорите са с най-ниско възнаграждение в „ОПТ“, което е около 500 лв. и ако те не работят по 12-13 часа не биха получили възнаграждение, което да ги удовлетворява. Само за сравнение споменавам, че част от другите фирми в Габрово предлагат 900 лв. за шофьор категория „С“. А в Столичен транспорт заплащането е над 2000 лв., като бонусите са отделно. Добра практика в други транспортни предприятия е да финансират получаването на категория „Д“ на свои бъдещи кадри, защото това е скъпо начинание дори за столичните шофьори, които получават над 2000 лв. Тук, в Габрово, няма нови кадри, които да се обучават, защото няма сериозен човек, който сам да инвестира сумата за курса, която е около 2000 лв., за да отиде да работи за 500 лв. „ОПТ“ също няма инициатива по този въпрос да предложи дългосрочен договор за работа срещу финансиране на курс за получаване на „Д“ категория. Т.е. шофьорите в „ОПТ“ – Габрово работят много, за да получат достатъчно, но това не продължава дълго и решението е или да напуснат, или да работят с риск за собствения си живот и този на околните. Извод е, че нови кадри няма от къде да дойдат, а старите си отиват и в буквалния, и в преносния смисъл, а решения не се вземат. Страшно много сигнали свързани с качеството на обслужване, спрели автобуси, аварирани, оставили ги на средата на пътя, вътре било 50 градуса, било прашно и т.н.

Проверката показва следното:

Относно качеството и редовността на обслужването основните проблеми се оказаха невъзможността да се поддържа автобусния парк в изрядно състояние. Многократно съм задавала въпроса колко от 12 новодоставени втора употреба автобуси, Вас господин Кунев специално съм Ви питала този въпрос, колко от тях са в движение, била съм уверявана, че всички работят. Сега официално заявявам, че ЕВ 3074 АХ Ман на газ и ЕВ 3855 Мерцедес на газ не работят от години и са станали донори за резервни части на останалите

новодоставени втора употреба автобуси. Липсва и софтуер за обслужването им, което постоянно налага ползването на такъв от външни фирми, което допълнително натоварва финансово фирмата. От същите автобуси редовно има влезли в дългосрочен няколко месечен ремонт поради липса на части или решения за ремонти. В случая става дума за ЕВ3075, който няколко месеца е бил в ремонт, който от вчера е излязъл от ремонт и ЕВ 3021, който все още не е ремонтиран и от няколко месеца се ремонтира. От останалите стари налични автобуси още поне 4 са извън от строя, между които Икарус ЕВ 0371 – бракуван, ЕВ 0442 със скъсана рама, ЕВ 0466 не работи от половин година поради множество проблеми, ЕВ 4161 от 3-4 месеца е на основен ремонт на двигател. Горните проблеми произтичат от липса на резервни части, обучени специалисти и т.н. От всички тези проблеми най-потърпевши са габровци. Първо, защото получават некачествена и опасна услуга, второ, защото имуществото на общинската фирма се руши, трето, фирмата загива финансово и физическо, което ще остави услугата на обществен транспорт в частни ръце и габровци от собственици на транспорта ще се превърнат в клиенти.

Въпросите ми са два:

В състояние ли е общинска администрация Габрово, в екип с ръководството на „ОПТ“ Габрово, да разработи план за излизане от кризата в „ОПТ“, да го приложи и ако да, в какъв срок?

Вторият ми подвъпрос във връзка с този въпрос е: Защо след като се очакват нови автобуси по оперативна програма от ЕС се закупуват отново втора употреба, а не се възстановяват наличните, за които до сега се твърдеше, че са здрави. Имам информация, че са купени два нови втора употреба автобуси от Стара Загора или някъде от Южна България.

Благодаря ви.

22690101

2/205-944 x 8.00 x

1289/1 and 11



ДО
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ - ГАБРОВО

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ГАБРОВСКА ОБЛАСТ
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ - ГАБРОВО
№ ПО-44/22.12.2016

ОТГОВОР
НА ПИТАНЕ НА ГОСПОЖА ПЕПА СОМЛЕВА – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,
ОТ ЗАСЕДАНИЕ НА ОБЩИНСКИ СЪВЕТ – ГАБРОВО, ПРОВЕДЕНО НА
24.11.2016Г.

ВЪПРОСИ:

1. Предоставяне на информация за промени в бюджет 2016 към 30 септември 2016 г. за обект „Внедряване на мерки за енергийна ефективност – зала акробатика, лека атлетика и бокс в СК „Христо Ботев“, финансиран от Национален доверителен екофонд (НДЕФ)
2. В състояние ли е общинска администрация Габрово, в екип с ръководството на „ОПТ“ да разработи план за излизане от кризата в „ОПТ“, да го приложи и ако да в какъв срок?
3. Защо след като се очакват нови автобуси по оперативна програма на ЕС, се закупуват отново втора употреба, а не се възстановяват наличните, за които до сега се твърдеше, че са здрави. Имам информация, че са закупени два нови втора употреба автобуси от Стара Загора или някъде от южна България.

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО СОМЛЕВА,

1. В отговор на първия Ви въпрос Ви информираме следното:
В приложената справка за промени по бюджет 2016 г. към 30.09.2016 г., относно обект „Внедряване на мерки за енергийна ефективност – зала акробатика, лека атлетика и бокс в СК „Христо Ботев“, финансиран от Национален доверителен екофонд (НДЕФ), са отразени реално направените и отчетени разходи за обекта.
В раздела „Трансфери“ е заложена първоначалната сума на база подписания Договор за финансиране с Национален доверителен екофонд (НДЕФ), която е 1 082 956,47 лв. (~1 082 960 лв. в справката), а в раздела „Други приходи“ - „Помощи от страната за капиталови разходи“ е отразено окончателното плащане от НДЕФ на база фактически извършените разходи и правилата за съфинансиране (по отчетни документи съфинансиране от НДЕФ 1 009 854.56лв.; ~1 009 855 лв. в справката).

2. В отговор на втория Ви въпрос Ви информираме следното:
С Решения № 81 от 03.05.2012г., №157 от 26.07.2012г., № 73 от 18.04.2013г., №201 от 31.10.2013г., №61 от 31.03.2016г., № 152 от 28.07.2016г. и № 214 от 24.11.2016г. на Общински съвет Габрово са разгледани и приети действия, всичките насочени към оздравяване на „Общински пътнически транспорт“ ЕООД Габрово.

За съжаление, през всичките години от основаване на дружеството до сега е налице тенденция за намаляване на пътниците в градския транспорт. Последното, предвид факта, че пътниците са основния източник на приходи за оператора, означава, че



възможността за собствени инвестиции от страна на дружеството във времето намалява. Това е и причината, довела до затруднения при експлоатацията на превозните средства и до неконкурентните възнаграждения. Необходимо е да се пристъпи към друг начин на финансиране на транспортния оператор. Предложения за разглеждане на действия в тази посока, могат да бъдат представени от кмета на общината, общинските съветници или управителя на дружеството.

3. В отговор на третия Ви въпрос Ви информираме следното:

Дружеството изпълнява договор за обществен превоз на пътници с възложител Община Габрово, за което са му необходими 40 транспортни средства. Възможностите за финансиране по ОПРР позволяват закупуване на до 15 бр. нови автобуси. Последното ясно показва, че за изпълнение на услугата не може да се разчита единствено на тази възможност.

С уважение,

ТАНЯ ХРИСТОВА

Кмет на Община Габрово

Съгласували:

инж. Кл. Кунев - Зам. кмет ФС

Хр.Александрова (по т.1) - Директор д-я ФС

Изготвили:

инж. М.Костадинова - Директор ИЕ

инж. Недялко Ценков - Директор ОССД