

**REPUBLIKA HRVATSKA**

**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA**

 **OPĆINA MATULJI**

**Općinsko vijeće**

**Z A P I S N I K**

**s 33. sjednice Općinskog vijeća Općine Matulji**

**održane dana 10. 6. 2024. godine u vijećnici Općine Matulji**

Sjednicu (izvanrednu) je u 17,00 sati otvorila predsjednica Općinskog vijeća Općine Matulji, Iva Letina.

**Sjednici su nazočni sljedeći vijećnici:** Gordana Galešić, Miljenko Hegeduš, Slobodan Juračić, Nevio Klarić, Iva Letina, Ivan Lipovac, Vladan Mekterović, Sandro Pecman.

**Opravdano odsutni vijećnici**: Irena Lovrić, Rajko Stanić, Eni Šebalj, Doris Stanić, Arsen Sušanj, Bojan Šustar.

Ivana Bratović - predloženi zamjenik člana Općinskog vijeća od strane stranke Hrvatske demokratske zajednice (HDZ).

PREDSJEDNICA Općinskog vijeća - konstatira da je sjednici Općinskog vijeća *nazočno 8 vijećnika (od ukupno 14)*  te da će sve odluke donesene na sjednici biti pravovaljane.

**Sjednici Vijeća nazočni su:**

1. Općinski načelnik Općine Matulji – Vedran Kinkela
2. Zamjenik Općinskog načelnika - Eduard Baćić,
3. Pročelnica JUO Općine Matulji–Irena Gauš,

**Nazočni gosti:**

1. Ugovoreni snimatelj Obrta RIF-MARKETING – Nikola Cvjetović.
2. Direktor KD Autotrolej d.o.o. Rijeka – Robert Mrvčić

PREDSJEDNICA Općinskog vijeća – predlaže 2 *ovjerovitelja Zapisnika:* Doris Stanić, Gordana Galešić.

OPĆINSKO VIJEĆE – jednoglasno, s 8 glasova „ZA“ p r i h v a t i l o j e ovjerovitelje Zapisnika.

-2-

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA – iznosi da se, sukladno članku 63. Poslovnika Općinskog vijeća Općine Matulji, predloženi Dnevni red smatra utvrđenim budući da na isti nije bilo podnesenih prigovora u pisanom obliku, te daje na glasanje sljedeći

**D n e v n i r e d**

**33. sjednice Općinskog vijeća Općine Matulji**

1. ***Izvješće Mandatnog povjerenstva o mirovanju mandata vijećnika i početku obnašanja dužnosti zamjenice vijećnika Općinskog vijeća Općine Matulji***

*I z v j e s t i t e lj: Predsjednik Mandatnog povjerenstva Ivan Lipovac,*

1. ***Prijedlog Odluke o dugoročnom zaduživanju Općine Matulji***

*I z v j e s t i t e lj i: Općinski načelnik Vedran Kinkela, Pročelnica Jedinstvenog upravnog odjela*

*Irena Gauš i Voditeljica Odsjeka za proračun i financije Andrea Brumnjak.*

**Tematski dio sjednice:**

1. ***Organizacija javnog prijevoza na području općine Matulji***

*Predsjednica Općinskog vijeća Iva Letina.*

OPĆINSKO VIJEĆE - jednoglasno, s 8 glasova „ZA“ p r i h v a t i l o j e predloženi Dnevni red.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**AD-1) *Izvješće Mandatnog povjerenstva o mirovanju mandata vijećnika i početku obnašanja***

***dužnosti zamjenice vijećnika Općinskog vijeća Općine Matulji***

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA – ističe da su vijećnici dobili materijal te poziva predsjednika Mandatnog povjerenstva da podnese kratko izvješće.

*Na sjednicu je stigla vijećnica D o r i s S t a n i ć te je na istoj nazočno 9 vijećnika.*

IVAN LIPOVAC, predsjednik Mandatnog povjerenstva Općine Matulji – iznosi kratko izvješće: ističe da je vijećnik Igor Barak podnio prema Općini Matulji pismeni zahtjev za stavljanje u mirovanje mandata člana Općinskog vijeća iz osobnih razloga. Nadalje iznosi da, s Liste Hrvatske demokratske zajednice (HDZ-a), odlukom Općinskog odbora HDZ-a Općine Matulji novi član Općinskog vijeća Općine Matulji postaje neizabrani kandidat s Liste, Ivana Bratović.

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA - poziva Ivanu Bratović na polaganje prisege nakon čega svi čestitaju novoj vijećnici.

Nadalje konstatira da dana 28. 5. 2024. god. ***dužnost zamjenice člana Općinskog vijeća Općine Matulji počinje obnašati Ivana Bratović.***

*Na temelju gore utvrđenog, na sjednici je nazočno 10 vijećnika.*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_­­­­­­­­­\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**AD-2) *Prijedlog Odluke o dugoročnom zaduživanju Općine Matulji***

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA – ističe da su vijećnici dobili materijale.

OPĆINSKI NAČELNIK – iznosi kratko uvodno obrazloženje. Ističe da se iz dostavljenih materijala vidi zbog čega se predlaže predmetna Odluka kao i da je sve bilo vidljivo kroz prijedlog Proračuna kao i kroz izvršenje Proračuna za 2024. god.

Radi se o kapitalnom projektu, izgradnja vrtića Rukavac, koji je trenutno procijenjen na cca 4.000.000,00 € uvećan za PDV. S obzirom na nedostatno sufinanciranja projekta bespovratnim sredstvima nužno je kreditno zaduživanje budući da nije moguće osigurati vlastite izvore financiranja.

-3-

Nadalje iznosi da je prema dobivenim ponudama procijenjeno da je najpovoljnije izravno zaduživanje preko HBOR-a, a tu dolazi i dodatna mogućnost umanjenja redovne kamatne stope iz sredstava NPOO.

Ovo je prvi korak da u trenutku potpisivanja ugovora s budućim izvođačem (nakon provedbe javne nabave) Općina Matulji ima osigurana sredstva za početak kapitalnog projekta.

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA - otvara raspravu po točci.

Budući da nema pitanja ni komentara, zatvara raspravu te daje na glasanje *Odluku o dugoročnom zaduživanju Općine Matulji.*

­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­OPĆINSKO VIJEĆE – jednoglasno, s 10 glasova "ZA" d o n i j e l o j e **Odluku o dugoročnom zaduživanju Općine Matulji.**

TEMATSKI DIO SJEDNICE

**AD-3) *Organizacija javnog prijevoza na području općine Matulji***

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA – napominje da je na prethodnoj sjednici Općinskog vijeća vijećnik Nevio Klarić predstavio svoju inicijativu vezanu za organizaciju prijevoza unutar područja općine Matulji (kakva je situacija; postoji li neko rješenje) te poziva Općinskog načelnika na davanje kratkog uvodnog izlaganja.

OPĆINSKI NAČELNIK - ukratko iznosi da ovaj trenutni problem nije samo u riječkom Autotroleju d.o.o. već u cijeloj Hrvatskoj pa i u Europi. Jednostavno fali vozača i u puno bogatijim i razvijenijim državama od Hrvatske i jasno je da imamo određeni problem. Javni prijevoz je komunalna djelatnost koja nije zamišljena da posluje s dobiti.

S obzirom na veliku površinu kojom Autotrolej prometuje izazovi su prisutni na dnevnoj bazi bez obzira na trenutne situacije koje se događaju.

Razgovaralo se o pilot projektu ali sve to „počiva“ na velikom problemu u nedostatku radne snage.

Budući da je ovo djelatnost koja mora funkcionirati kvalitetno (bez greške) svaki dan, treba biti vrlo pažljiv oko organizacije i ideja oko reorganizacije tako velikog sustava na jako velikom području. Treba imati u vidu i linije koje idu preko područja općine Matulji za Klanu, Opatiju, Kastav (drugi ovise o nama).

Ističe da se radi o jednoj kompleksnoj situaciji što se tiče pravne, ljudske i komunalne djelatnosti.

ROBERT MRVČIĆ, direktor KD Autotrolej d.o.o. – podnosi ukratko presjek situacije u svezi poslovanja KD Autotroleja d.o.o.

Uvodno se osvrće na povijest poslovanja. Ističe da je 2013. god. Hrvatska ušla u EU i sav odljev kadrova vozača počeo je još onda. U sljedećih 10,5 godina iz firme je otišlo preko 550 vozača, a u istom razdoblju primljeno je cca 445 vozača. Kritične godine su bile 2015./2016. god. kad je svake godine otišlo preko 70-ak vozača. Daljnji odljev se nastavio 2017., 2018. i 2019. god. Taj trend je prisutan svugdje i svi imaju problema se radnom snagom, a pogotovo značajno nedostaju profesionalni vozači. I drugi prijevoznici u RH (javni prijevoz – osnivači JLS) imaju slične probleme međutim u Autotroleju Rijeka i riječkom prstenu taj problem značajno je počeo izlaziti na vidjelo i utjecati na poslovanje 2019. god. Već te godine počelo se sa zapošljavanjem umirovljenika i bilo je 20 ljudi zaposlenih na pola radnog vremena, a počelo se i s plaćanjem prekvalifikacija i D kategorije.

2020. god. počela je korona koja je završila s odljevom, međutim nakon završetka pandemije odlazak vozača bio je još veći. Tu se počela dešavati situacija da nema dovoljan broj ljudi koji bi zamijenili te vozače koji su otišli tako da od 2020. god. na ovamo imamo puno veći odlazak nego dolazak vozača (preko 60 ih je otišlo, a oko 20 došlo). Od 2022. god. do 2024. god. puno je veći odlazak.

Činjenica je da je KD Autotrolej firma u kojoj je prosjek godina preko 65 god. (značajan je odlazak vozača u mirovinu; u 2022. god. 22 vozača su otišla, a od toga 13 ih je otišlo u mirovinu). Sa svim aktivnostima i načinima kako doći do ljudi započeli smo puno ranije od drugih. Da bi spriječili odlazak uvijek je prisutan i razgovor o povećanju plaća. U firmi imamo trenutno 4 sindikata. Krajem 2022. god. započeli smo razgovore i uspjeli smo dogovoriti povećanje (i u dogovoru s JLS) tako da je prosječna neto isplaćena plaća za travanj s neoporezivim dodacima iznosila 1.606,00 € (u tom iznosu je i 11 prekovremenih).

-4-

S tom plaćom smo došli u sam vrh plaća u RH javnih prijevoznika. Kako nedostaje vozača, više je prekovremenih, teže je doći do slobodnih dana, jednostavno sve se vrti u krug.

U 2. mjesecu 2024. god. korigirali smo vozni red gradskih linija, nešto smo smanjili ali došli smo u situaciju da ga nismo mogli održavat. Pred cca mjesec dana pojačala su se bolovanja, koriste se stari godišnji odmori i bili smo prisiljeni vozni red svest na onu razinu koju možemo održavat. Zaista već više godina djelujemo tako da pokušavamo zaposlit nove ljude, idemo s mjerama da privučemo radnike (dodatno smo pojačali marketinško oglašavanje na području RH i drugih regija, u javnim medijima, na portalima i dr. kako bi pokrili područje bivše države) međutim svugdje je taj problem, a pogotovo kada bi se dogovorili uvjeti i plaća svatko tko dolazi zahtjeva i smještaj.

Kako smo sada povećali plaću (to se pročulo) zadnjih 10-ak dana javilo nam se dosta kandidata. Od 1. 6. 2024. god. zaposlili smo 7 vozača i obavljamo razgovore s kandidatima za prekvalifikaciju, rješavamo i smještaj. Trenutno smo na 248 vozača (12 na ½ radnog vremena) ali za vozni red koji bi trebali vratiti na onaj prije smanjenja linija trebalo bi nam još barem 35-40 ljudi. Surađujemo i pregovaramo s agencijama. Nadamo se da ćemo do početka sljedeće školske godine uspjet vratit vozni red koji je zadovoljavao potrebe građana. To je situacija kojom se najviše bavimo.

Nadalje ističe da je prije 7-8 godina problem bio vozni park (stara vozila) i zahvaljujući europskim sredstvima vozni park je obnovljen, a onda se počeo pojavljivati problem nedostatka vozača (problem je i u zapošljavanju ostalih zanimanja), a ovo je situacija koja se najviše vidi i koja najviše utječe.

U svezi mreža linija (koje je spomenuo i načelnik), odnosno organiziranja prijevoza mi smo imali ideje (prije korone) da se probaju prigradske linije posložit tako da se uvede presjedanje na krajnjim stajalištima na rubu Grada Rijeke međutim danas to s ovim voznim redom ne bi mogli tako riješiti.

Također smo razgovarali i s drugim gradovima i općinama budući da je naša mreža (teritorij) jako velika (preko 650 km) i cijeli sustav je postavljen pred puno godina. Razgovarali smo o pilot projektima, mogućnostima uvođenja nekih vozila manjih kapaciteta (npr. mini bus Permani); mogućnosti povezivanja mikro prijevozom koji je uvijek nadogradnja postojećeg sustava. Teško je za očekivati da prijevoz kombijem može zamijeniti prijevoz autobusima ili mini busovima. Obično se takve vrste prijevoza uvode tamo gdje postoji mogućnost da se pokriju neki među periodi dana kada je puno manja koncentracija putnika (npr. Grad Šibenik). U ovoj situaciji teško je doći i do vozača B kategorije; započeli smo s pilot projektom prijevoza onkoloških bolesnika na području grada Rijeke gdje smo tražili 10 vozača B kategorije (+ licenca za taxi) gdje nam se javilo na natječaj dvoje ljudi tako da smo i s tim prijevozom započeli minimalno (samo jutarnja smjena).

Ono što bi se 2026. god. trebalo realizirat je da se i Županija uključi u sufinanciranje javnog prijevoza uz obvezu da formira mrežu županijskih linija i da na osnovu te mreže uredi koje linije treba dodatno financirat. Na temelju Odluke Vlade od 6/2021. god. na ta sredstva nemaju pravo oni prijevoznici kojima je osnivač JLS tako da smo mi krenuli i s mogućnošću da se to promjeni. Privatnici koji mogu takve stvari obavljati imaju isto problem s radnom snagom (vozačima) tako da je situacija dosta nezahvalna.

Nadamo se da će ovi neki 4538309naši načini, kojima pokušavamo doći do vozača, biti dovoljni da dodatno zaposlimo iste koji nedostaju.

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA – zahvaljuje na detaljnom obrazloženju te pita, ako je dobro shvatila, nedostaje 35 djelatnika?

ROBERT MRVČIĆ –odgovara da im, kako bi mogli nekako funkcionirati, fali između 35-40 vozača (morali bi doći barem na 285 – 290 djelatnika).

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA – nadalje pita koliko imaju „uvoznih“ radnika.

ROBERT MRVČIĆ – iznosi da za sada nemaju još niti jednog zaposlenog, ali da su potpisali ugovor s agencijama za 20 vozača. Budući da se radi o javnoj nabavi to je postupak koji traje.

Postupak oko prvog izdavanja radnih dozvola traje 3-4 mjeseca, nakon čega slijedi postupak provjere (MUP Zagreb) te izdavanje vize.

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA - otvara raspravu po točci.

DORIS STANIĆ - postavlja pitanje u svezi prekvalifikacije; s kim surađuju, koji je postupak?

ROBERT MRVČIĆ - što se tiče prekvalifikacija iznosi da se tu radi o osobama koje imaju završenu neku srednju školu, a da bi bili profesionalni vozači moraju imati prometnu školu. Takvi kandidati moraju položiti razliku ispita (postupak koji traje 3-4 mjeseca). Jednostavnije je kada kandidat ima prometnu školu pa ide samo na polaganje kategorije.

-5-

Mi financiramo i jedno i drugo. U Rijeci na Zavodu za zapošljavanje nema niti jednog nezaposlenog vozača D kategorije, a isto tako u auto školama s kojima mi surađujemo nema kandidata koji sami plaćaju ispit D kategorije.

U diskusiji, u svezi mogućnosti stipendiranja, sudjeluju PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA i ROBERT MRVČIĆ.

U diskusiji, u svezi prosječne neto plaće (1.606,00 €) sudjeluju: VLADAN MEKTEROVIĆ (konkretno koliku plaću imaju vozači), ROBERT MRVČIĆ (cca 1.400,00 € - ima puno dodataka o čemu ovisi kolika će biti plaća kao npr. da li se vozi mini bus, zglobni autobus i sl.), SLOBODAN JURAČIĆ (da li je to prosječna neto plaća isplaćena vozačima ili u Autotroleju, ROBERT MRVČIĆ (vozačima).

Nadalje u diskusiji, u svezi stranaca vozača, sudjeluju: VLADAM MEKTEROVIĆ (da li imate primjer stranca koji vozi na području grada Rijeke ili šire – kako su se snašli), ROBERT MRVČIĆ (u javnim firmama nema ali imaju privatnici (Rijeka, Krk, Istra – u početku imaju mentora).

SLOBODAN JURAČIĆ – predlaže da se krene na raspravu o tematskoj sjednici; problematici javnog prijevoza na području općine Matulji.

NEVIO KLARIĆ – iznosi da su navedeni problemi (s nedostatkom vozača) počeli puno prije sadašnjeg dir. Autotroleja i nisu samo na području grada Rijeke već puno šire.

U svezi perioda u doba korone (2020. god.) izneseno je da je otišlo oko 60-ak ljudi, a ima saznanja da su neki bili i otpušteni (nisu se produživali ugovori o radu) pa pita koliko tu ima istine?

Isto tako izneseno je da su najveći problemi u Autotroleju nastali nakon svih tih događanja pa ga zanima kako je moguće da je Autotrolej pretrpio najveće gubitke (štetu), a drugi prijevoznici na području RH manje?

U svezi odlazaka vozača kad ih je u određenom periodu skoro polovica otišla radi mirovine i sl., pita što je s ostalima; da li su to bili uvjeti koje Autotrolej nije uspio zadovoljiti kod ljudi ili je to bio neki drugi problem?

Nadalje iznosi da je, ono na čemu bi se trebali bazirati na ovoj tematskoj sjednici, svojevrstan plan pa pita: „da li biste nam mogli približit kroz koliko i na koji način očekujete nekakvu stabilizaciju u Autotroleju; da li mislite da je spomenuta Županija rješenje najvećim dijelom ili postoje još neke naznake kako bi se mogli barem smanjit problemi u Autotroleju“?

I na kraju ističe da bi trebali raspravljati konkretno o problemu u Matuljima. Poanta je da vijećnici naprave sve da se mještanima općine omogući nešto bolje, da svi zajedno dođu do nekog konsenzusa.

ROBERT MRVČIĆ – u svezi odlazaka vozača 2020. god. iznosi da su isti odlazili, a djelomično je bilo ugovora na određeno vrijeme koji se nisu produživali budući da je takva bila poslovna odluka u tom trenutku (cijeli sustav je stao – nije se prometovalo).

Posljednje 2-3 godine najmasovniji odlasci vozača su odlasci u mirovine s tim da se manji dio istih vratilo da rade na pola radnog vremena.

Kroz neke mjere (smanjenje cijene karata, davanje dodatnih nagrada vozačima za rad i sl.) išlo se k tome da se situacija stabilizira. Tijekom ljeta (3 mjeseca) plan je da se proba dodatno zaposliti ljudi i da se na jesen krene s voznim redom kakav je bio prije smanjenja linija.

Napominje da su se vozni redovi smanjivali uglavnom na lokalnim linijama grada Rijeke. Dugo vremena se izbjegavalo diranje vožnji svih prigradskih linija.

U svezi upita: „da li je Županija rješenje“, ističe da je način funkcioniranja kompletno postavljen kroz ugovor o javnoj usluzi koji točno definira prava i obveze, te smatra da bi se, vjerojatno kad Županija napravi mrežu linija i kad sklopi ugovore sa svoje strane s prijevoznicima, moglo desiti da se i privatni prijevoznici jave na natječaj. Nastat će situacija da Županija to napravi do 2026. god. pa će se imati 2 ugovora o javnoj usluzi (jedan između Autotroleja i JLS, a drugi Županijski) i onda će se vidjeti kako će se moći raspodijeliti taj prijevoz. Po sadašnjim uvjetima Autotrolej se ne bi mogao javiti na natječaj, ali ističe da ima saznanja da su Županije išle s prijedlogom prema Vladi da se ta odluka promijeni kako bi se mogle financirati i firme koje obavljaju prijevoz.

Što se tiče prijevoza na području općine Matulji nekada su linije išle od Delte pa do krajnjih odredišta. Izgradnjom terminala u Matuljima odnosno Permanima gledalo se riješit linije prema „gornjem kraju“ mini busovima. Sigurno bi bila dobra nadogradnja s nekim kombijem ali u ovom trenutku to je još jedno dodatno vozilo i jedan dodatni vozač.

-6-

VLADAN MEKTEROVIĆ – vezano za Županiju zanima ga koje bi to konkretno linije bile koje bi Županija imala pod svojom ingerencijom i organizirala prijevoz; što bi konkretno na području općine Matulji tako nešto ulazilo?

ROBERT MRVČIĆ – iznosi da Županija, prema Zakonu, sklapa ugovore o javnoj usluzi s prijevoznicima odnosno s JLS.

Sve linije Autotroleja koje prolaze kroz 2 ili više JLS (sve matuljske linije koje kreću iz Rijeke) dolaze u obzir odnosno linije koje idu od Permana prema Rupi su lokalne linije i one se ne bi financirale. Prema prihodovnim kriterijima ukinuto je dosta linija koje nisu „nosile“ prihod (npr. Gorski Kotar). U ovom slučaju ne bi bio obračun subvencije po kilometrima nego bi se uzimao prihod (Split – prihodovni model).

Županije će u nekom momentu to morati riješiti i onda će se vidjeti po kojim kriterijima i kako. To bi značajno utjecalo na JLS; s tim sredstvima bio bi im puno manji iznos financiranja.

SLOBODAN JURAČIĆ – iznosi da je općina Matulji specifična općina budući da se prostire s jedne strane prema Rukavcu, Bregima, s druge strane prema Kastvu. Nadalje napominje da na području općine Matulji prometuju linije koje prolaze kroz područje Grada Opatija, Grada Kastva, Općine Klana, kao i da mnogi zaseoci na području općine Matulji nisu pokriveni javnim prijevozom (Škrapna, Perka, Gašpari, Mali Brgud, Brešca, Korensko, Principi, Obadi, Kućeli i dr.) te smatra da je i to jedan od problema javnog prijevoza na području općine Matulji. (pita se kako to riješit).

S druge strane govori se o tome da treba osnovat povjerenstvo, savjet, naručiti studije i sl. pa smatra da se time neće ništa napraviti već samo „bacit pare“. Zaključuje da je Općina Matulji (uz Rijeku, riječki prsten i Liburniju) debelo i isključivo vezana za jedan sustav javnog prijevoza (Općina Matulji ne može i nikad neće riješiti svoj sustav javnog prijevoza sama - može se riješiti na nivou Rijeka s gradskim prometom i Liburnija s prigradskim prometom).

Ističe da javni prijevoz u ruralnom dijelu općine Matulji u odnosu na mnoge zemlje (Amerika, Njemačka, Italija dr.) nije savršen ali je dobar (predlaže da se svi udruže i nađu 100 vozača!).

PREDSJEDNICA OPĆINSKOG VIJEĆA – obavještava vijećnike da ima podatak najnovijeg izvještaja Međunarodne unije cestovnog prometa u svezi nedostatka vozača kamiona i autobusa: pokazalo se da više od polovice prijevozničkih tvrtki u Europi ne može proširiti svoje poslovanje.

Nadalje zahvaljuje direktoru Autotroleja na iscrpnom izvješću (falilo je dosta informacija).

U nastavku, u diskusiji sudjeluju: NEVIO KLARIĆ (kratki osvrt na izlaganje vijećnika Slobodana Juračića u svezi „gornjeg kraja“ – od strane Mosta rađene su anketa i analiza od Permana na dalje; da li je trebalo sve pustit ovako i ne preispitat da li može nešto bolje); SLOBODAN JURAČIĆ – (nikad nije rečeno da o javnom prijevozu ne treba pričat – zato je do sada napravljen terminal u Permanima).

VLADAN MEKTEROVIĆ - pita da li se naknadno razmatralo o nekom pokušaju povezivanja Autotroleja s HŽ-om (konkretno mogućnost povezivanja od Permana do Šapjana)?

ROBERT MRVČIĆ – iznosi da su HŽ-e krenule u sklapanje ugovora i postojao je vozni red koji nije bio baš usklađen s linijama Autotroleja. Nakon što je sve to skupa počelo Autotrolej je u koordinaciji s HŽ-om te su oni prilagodili vozni red koji je stavljen u funkciju. Cijela ideja je bila da svaki putnik koji ima kartu Autotroleja može s istom ući u vlak. Dosta je prihvaćen jutarnji polazak kao i neki popodnevni polasci između linija Autotroleja. To još uvijek funkcionira i koristi se.

IVAN LIPOVAC – u svezi financiranja od strane Županije smatra da nije „dobra priča“ u smislu da ne hvata sva ruralna područja koja bi trebala.

ROBERT MRVČIĆ – ističe da je cilj da se „izdvojena“ područja pokušaju pokriti s linijama koje bi financirala Županija.

VLADAN MEKTEROVIĆ – također zahvaljuje direktoru Autotroleja na iscrpnom izvješću. Smatra da je „priča sa Županijom“ u svezi financiranja i preuzimanja dijela linija smjer u kojem bi trebalo pokušati politički na druge načine ubrzati taj proces; dobiti od njih konkretan odgovor i probat vidjeti mogućnost dodatne suradnje s HŽ-om. Predlaže da treba problematiku usmjeriti na pokušaj dogovora i pregovora da se napokon isto realizira (jedan od mogućih rješenja).

­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­­-7-

Sjednica je završila u 18,50 sati.

*Ovjerovitelji:* Doris Stanić

Gordana Galešić

Predsjednica

Općinskog vijeća Općine Matulji

Iva Letina