

- a) Izvještaj KD Autotrolej d.o.o. o aktivnostima pružanja usluge javnog prijevoza**
- b) Izvještaj TD RIJEKA plus d.o.o. o problematici i aktivnostima usluge održavanja vozila**



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA
Gradonačelnik

Rijeka, 27. 2. 2019.

Gradsko vijeće Grada Rijeke
n/r predsjednika Andreja Poropata

Na temelju članka 58. Statuta Grada Rijeke ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 24/09, 11/10 i 5/13 i "Službene novine Grada Rijeke" broj 7/14, 12/17, 9/18 i 11/18-pročišćeni tekst) podnosim Gradskom vijeću Grada Rijeke na razmatranje i usvajanje **A) Izvještaj KD Autotrolej d.o.o. o aktivnostima pružanja usluge javnog prijevoza; B) Izvještaj TD RIJEKA plus d.o.o. o problematici i aktivnostima usluge održavanja vozila.**

Na temelju članka 66. stavka 3. Poslovnika Gradskog vijeća Grada Rijeke („Službene novine Primorsko-goranske županije“ broj 29/09, 14/13, 22/13-ispr. i „Službene novine Grada Rijeke“ broj 10/17, 14/18 i 2/19-pročišćeni tekst) za izvjestitelje na sjednici Gradskog vijeća Grada Rijeke određujem mr.sc. Vojka Oberesnela, Alberta Kontuša, direktora KD Autotrolej d.o.o. i Željka Smojvera, direktora TD RIJEKA plus d.o.o. te Irenu Miličević, pročelnicu Odjela gradske uprave za komunalni sustav.

GRADONAČELNIK

mr.sc. Vojko OBERSNEL





REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA

Gradonačelnik

KLASA: 023-01/19-04/8-39
URBROJ: 2170/01-15-00-19-98
Rijeka, 27. 2. 2019.

Gradonačelnik je 27. veljače 2019. godine donio sljedeći

z a k l j u č a k

1. Prihvaća se Izvještaj KD Autotrolej d.o.o. o aktivnostima pružanja usluge javnog prijevoza.
2. Prihvaća se Izvještaj TD RIJEKA plus d.o.o. o problematici i aktivnostima usluge održavanja vozila.
3. Izvještaji iz točke 1. i 2. ovog zaključka prosljeđuju se Gradskom vijeću Grada Rijeke na razmatranje te se predlaže da Gradsko vijeće Grada Rijeke donese sljedeće zaključke:
 1. *Prihvaća se Izvještaj KD Autotrolej d.o.o. o aktivnostima pružanja usluge javnog prijevoza.*
 2. *Prihvaća se Izvještaj TD RIJEKA plus d.o.o. o problematici i aktivnostima usluge održavanja vozila.*
 3. *Nabavom 54 nova vozila u razdoblju 2019.-2020. godine značajno će se poboljšati uvjeti rada, kvalitete i sigurnosti usluge javnog prijevoza.*
 4. *Vezano uz deficitarnost vozača i radnika na održavanju voznog parka neophodno je razmotriti mogućnost povećanja plaća u okvirima subvencija jedinica lokalne samouprave.*

GRADONAČELNIK

mr.s. **Vojko OBERSNEL**



a) IZVJEŠTAJ
KD AUTOTROLEJ d.o.o. o aktivnostima pružanja usluge javnog prijevoza

1.) KADROVSKA PROBLEMATIKA

Predmet analize kadrovske problematike su prije svega vozači koji predstavljaju ključnu struku za obavljanje djelatnosti prijevoza obzirom na nedostatak potrebnog broja za obavljanje temeljne djelatnosti javnog prijevoza. Svejedno, treba napomenuti, da je Društvo deficitarno i u ostalim potrebnim strukama kako bi se osigurali uvjeti za kvalitetno poslovanje.

BROJ RADNIKA PO SLUŽBAMA						
<i>Red.br.</i>	<i>OPIS</i>	<i>Stanje 31.12.2017.</i>	<i>PLAN 2018.</i>	<i>Stanje 30.09.2018.</i>	<i>Stanje 30.12.2018.</i>	<i>Razlika 5-3</i>
1	2	3	4	5	6	7
1.	UPRAVA DRUŠTVA	4	6	4	5	1
2.	SLUŽBA PROMETA	371	396	359	341	-30
	-vozači	343	363	331	313	-30
	-ostali	28	33	28	28	0
3.	Služba pripreme i kontr. održavanja	19	19	18	29	10
4.	UKUPNO	394	421	381	375	-19

Porast zaposlenih u Službi pripreme i kontrole održavanja odnosi se na preuzimanje aktivnosti Kontrole ispravnosti vozila od Rijeka plus d.o.o. koja je realizirana u listopadu.

U 2018. godini bilježi se kontinuirani odljev vozača koji je kulminirao u prosincu zbog masovnog odlaska u mirovinu radi ostvarenja povoljnijih uvjeta, u odnosu na 2017.g manje je 30 vozača.

Sukladno planu predviđeno je 363 vozača, od kojih je 353 za javni prijevoz te 10 za komercijalni. Radi se o potrebnom broju vozača za izvršenje ugovorenih 8.900.000 kilometara godišnje u javnom prijevozu.

Neovisno o nedostatku vozača u 2018. godini su odrađeni ugovoreni kilometri, posljedica čega je veliki broj odrađenih prekovremenih sati i neiskorišteni godišnji odmori.

Na dan 31.12.2018. g zaposleno je 313 vozača, od čega 12 na pola radnog vremena tako da je efektivni broj još niži, iznosi 307

1.1. Trenutno stanje raspoloživosti vozača

Opis	na dan 13.02.2019.g	na dan 31.12.2018.g
Trenutni broj vozača	321	313
umirovljenici na 4 sata	16	12
Efektivni broj vozača	313	307
Odsustva:		
tjedni slobodni dani	-8	-8
godišnji odmor	-38	-38
bolovanje	-34	-34
Dnevno raspoloživo vozača	233	227

1.2. Planirani broj potrebnih vozača

Opis	Ugovor (puni vozni red)	privremeni vozni red		bez IZP	ukupno
		manji grad	manji prigrad	konačno	
Plan potrebnih vozača:					
broj vozača javni prijevoz	353	336	331	331	
smanjenje		-17	-5		-22
broj vozača za kom. vožnje (IZP)	7	2	1	0	
ukupno potrebno vozača	360	338	332	331	
ukupno smanjenje potreba		-22	-6	-1	-29
efektivni broj vozača	313	313	313	313	
nedostaje vozača - za javni prijevoz	40	23	18	18	

1.3. Broj potrebnih vozača na dnevnoj bazi

Broj smjena	257	240	235
Dnevno raspoloživo vozača	233	233	233
Nedostaje vozača	-24	-7	-2

Krajem prošle godine uslijed prijevremenog odlaska u mirovinu 15 vozača radi ostvarivanja boljih uvjeta mirovine naglo se smanjio broj na ukupno 313 vozača, od kojih je 12 umirovljenika na pola radnog vremena. Prosječni broj vozača na bolovanju je 34, kako bi se do 30.06. iskoristili godišnji odmori iz prethodne godine prosječno ih mora biti na godišnjem odmoru 38, dok ih je 8 na tjednom slobodnom danu, tako da ih je dnevno na raspolaganju za rad bilo samo 228.

Uslijed navedenog postalo je nemoguće organizirati Ugovoreni vozni red sa 257 smjena, jedino rješenje bilo je privremeno smanjenje gradskog voznog reda (provedeno od 14.01.) i naknadno prigradskog (provedeno od 11.02.).

Ukupno smanjenje voznog reda iznosi 22 smjene tako da trenutno, obzirom da je u međuvremenu zaposleno 8, nedostaje minimalno 5 vozača. Obzirom da su umirovljenici koji rade na pola radnog vremena kratkoročno rješenje, te obzirom na broj planiranih odlazaka u mirovinu u ovoj godini potrebno je zaposliti 15 vozača.

Kako bi se stabilizirala situacija i stvorili preduvjeti za povratak na Ugovoreni vozni red od 8.900.000 kilometara potrebno je zaposliti još dodatnih 20 vozača, dakle u 2019. godini bi trebalo zaposliti ukupno 40 vozača da bi se došlo do planske vrijednosti od 350.

Radi povećanja atraktivnosti radnog mjesta vozača pri zapošljavanju i smanjenja odlazaka postojećih neophodno je povećati plaću.

Trenutno program prekvalifikacije obuhvaća 31 kandidat za radno mjesto vozača. U razdoblju od 2 do 6 mjeseci (ovisno o trajanju prekvalifikacije) će kandidati biti spremni za rad.

U tijeku su inicijalni kontakti sa agencijama koje nude gotove vozače sa područja ex-Jugoslavije, u slučaju dogovora planiramo zaposliti desetak vozača do okončanja programa prekvalifikacije.

U pogledu **zapošljavanja vozača** raspisan je natječaj za zapošljavanje na razini cijele RH, društvo pokriva troškove stanovanja za vozače koji nemaju prebivalište u Rijeci i okolici, pokrenuta je suradnja sa HZZZ-om a radi prekvalifikacije vozača.

U pogledu prosječnih plaća navode se podaci kako slijedi:

Prosječna bruto I plaća u RH (I-X 2018.) (Izvor DZS)	Prosječna bruto I plaća za sve radnike ATR 2018.	Prosječna bruto I plaća za vozače ATR 2018.
8.444,00 kn	7.425,98 kn	7.451,57 kn
100,00	87,94	88,25

Napomena: u prosječnu plaću nisu uračunati prekovremeni sati i naknada za prekovremeni rad.

Kao što je vidljivo iz podataka u tablici prosječna bruto plaća u Autotroleju je 12% manja od prosjeka RH.

2) ANALIZA DJELATNOSTI

Obzirom da obračuni cjelokupne poslovne godine nisu izvršeni, u nastavku se iznose podaci o poslovanju temeljeni na posljednjem izvještajnom razdoblju od 1-9.2018. godine.

2.1. Naturalni pokazatelji poslovanja za 2018. godinu

Kilometri iz redovnih i ugovorenih vožnji za razdoblje 1-9.2018.g						
Red.br.	OPIS	Ostvareno 2017.	PLAN 2018.	Ostvareno 2018.	Razlika	
					5-3	INDEX
1	2	3	4	5	6	7
1.	REDOVNI	6.786.725	6.648.000	6.756.642	-30.083	99,56
2.	UGOVORENI	608.694	659.000	512.221	-96.473	84,15
	UKUPNO	7.395.419	7.307.000	7.268.863	-126.556	98,29

U razdoblju 1-9.2018. godine **ostvoreni su planirani kilometri, u javnom prijevozu** sukladno Ugovoru o obavljanju usluge javnog prijevoza sa JLS-ima (8.900.000 kilometara godišnje). Kod ugovorenog prijevoza (komercijalni) ostvareno je 16% manje u odnosu na isto razdoblje prethodne godine, obzirom na smanjenje ugovorenih vožnji u drugom polugodištu zbog nedostatka vozača.

BROJ KORISNIKA (prodanih karata) za razdoblje 1-9.2018.g						
Red.br.	OPIS	Ostvareno 2017.	PLAN 2018.	Ostvareno 2018.	Razlika	
					5-3	INDEX
1	2	3	4	5	6	7
1.	POKAZNE KARTE	247.738	254.452	230.649	-17.089	93,10
2.	POJEDINAČNE KARTE	1.762.000	1.855.650	1.709.960	-52.040	97,05
	UKUPNO	2.009.738	2.110.102	1.940.609	-69.129	96,56

U razdoblju 1-9.2018.g zabilježen je pad korisnika od pokaznih karata od 6,9% i pad korisnika od pojedinačnih karata od 3% u odnosu na isto razdoblje prethodne godine.

2.2. Pokazatelji o prodaji za 2018.g

PRIHOD OD PRODAJE PREMA VRSTI KARATA za razdoblje 1-9.2018.g						
Red.br.	OPIS	Ostvareno 2017.	PLAN 2018.	Ostvareno 2018.	Razlika	
					5-3	INDEX
1	2	3	4	5	6	7
1.	POKAZNE KARTE	34.042.806	34.506.000	32.396.992	-1.645.814	95,17
2.	POJEDINAČNE KARTE	19.699.890	23.330.000	18.811.504	-888.386	95,49
3.	UKUPNO javni prijevoz	53.742.696	57.836.000	51.208.496	-2.534.200	95,28
4.	Prihodi od ugovorenih prijevoza	4.892.940	5.005.000	4.211.507	-681.433	86,07
5.	UKUPNO javni prijevoz	58.635.636	62.841.000	55.420.003	-3.215.633	94,52

U razdoblju 1-9.2018.g zabilježen je pad prihoda od prodaje u **javnom prijevozu** od 4,7% u odnosu na isto razdoblje prethodne godine. Obzirom da su cijene karata ostale nepromijenjene, uzrok pada je smanjenje broja korisnika odnosno prodanih karata.

U **komercijalnom prijevozu** pad prihoda u odnosu na prethodnu godinu je 14%, direktno je koreliran smanjenjem fizičkog opsega aktivnosti.

Ukupni pad prihoda od prodaje u razdoblju 1-9.2018.g iznosi 3.215.000 kuna.

PREGLED BROJA KORISNIKA I PRIHODA U JAVNOM PRIJEVOZU za razdoblje 2013. - 2018.g						
opis	2013.g	2014.g	2015.g	2016.g	2017.g	2018.g projekcija
POKAZNE KARTE						
Broj korisnika - ukupno	371.546	352.545	351.777	337.813	334.866	307.532
<i>index</i>	100,00	94,89	94,68	90,92	90,13	82,77
Prihodi ukupno	49.509.059	46.794.033	47.926.550	46.665.172	46.900.989	43.195.989
<i>index</i>	100,00	94,52	96,80	94,26	94,73	87,25
POJEDINAČNE KARTE						
Broj korisnika - ukupno	2.585.311	2.230.226	2.405.012	2.247.502	2.348.801	2.279.947
<i>index</i>	100,00	86,27	93,03	86,93	90,85	88,19
Prihodi ukupno	30.812.735	26.018.703	27.483.690	25.563.863	26.091.911	25.082.005
<i>index</i>	100,00	84,44	89,20	82,97	84,68	81,40

Napomena: prikazani podaci ne uključuju rabate i komercijalne popuste. Baza usporedbe je 2013. godina.

U promatranom razdoblju bilježi se kontinuirani **negativni trend**, došlo je do pada korisnika od 17,20 % kod pokaznih karata i od 11,80% kod pojedinačnih karata, dok je pad prihoda 12,75% kod pokaznih te 18,60% kod pojedinačnih karata, radi se o **smanjenju prihoda od ukupno 12.043.000 kuna**.

U promatranom razdoblju su **cijene usluga ostale nepromijenjene**.

Trend smanjenja prihoda kod pokaznih karata manji je u odnosu na trend smanjenja korisnika. Došlo je do promjene strukture po vrsti karata, smanjile su se školske/studentске za preko 11%, socijalne (i slične) za preko 20%, dok je pad radničkih 6,5%, uslijed navedenog prosječna cijena svih pokaznih karata u 2013.g je 133,25 kuna dok je u 2018. godini iznosila 140,45 kuna, što je za 5,40% više.

Kod pojedinačnih karata trend smanjenja prihoda je veći od trenda smanjenja broja korisnika uslijed promjene strukture prodanih karata kojom je prosječno ostvarena cijena u 2013.g iznosila 11,92 kuna dok je u 2018.g iznosila 11,00 kuna, što je za 7,70% manje.

U promatranom razdoblju su **subvencije** od strane JLS-a ostale nepromijenjene, u iznosu od cirka **45.500.000 kuna godišnje**.

3.) VOZNI PARK

3.1 . Struktura voznog parka

MARKA I TIP AUTOBUSA	AUTOBUSA	PROSJEČNA STAROST	PROSJEČNA KILOMETRAŽA
IVECO Dizel minibus	8	11,1	170.236
IVECO Dizel solo	6	4,5	186.413
IVECO Plinski solo	22	4,1	173.845
IVECO Plinski zglob	4	3,3	118.379
KAPENA Plinski minibus	10	5,6	170.601
MAN Dizel solo	59	17,5	923.176
MAN Dizel zglob	15	22,7	880.010
MAN Plinski zglob	4	1,8	31.479
MERCEDES Dizel solo	15	13,9	775.904
MERCEDES Dizel zglob	28	8,9	439.540
RENAULT Dizel minibus	2	11,4	540.200
UKUPNO	173	12,4	585.572

Prosječna starost voznog parka je preko 12 godina dok je prosječna kilometraža po vozilu 585.000 kilometara, čak 89 vozila je blizu 1.000.000 prijeđenih kilometara, što ukazuje na potrebu za intenzivnijim održavanjem vozila.

3.2. Dinamika nabave i rashoda autobusa za razdoblje 2013 – 2018.g

Godina	Broj nabavljenih autobusa	Broj autobusa za rashod	Datum isteka općeg jamstva	Datum isteka jamstva na pogonsku grupu
2013	21	19	V. 2016.	V. 2017.
2014	5	12	II. 2017.	II. 2018.
2015	11	8	IX. 2019.	IX. 2020.
2016	10	16	XI. 2017.	XI. 2018.
2017	10	4	IV. 2020.	IV. 2021.
2018	0	2		
UKUPNO	57	61		

U tablici 3.2. prikazana je dinamika nabave i rashoda autobusa za period 2013. - 2018. te trajanje općeg jamstva i jamstva na pogonsku grupu (motor, mjenjač i diferencijal).

U razdoblju 2013-2017 nabavljeno je 57 novih autobusa.

U od 2010. do 2012. godine nije bilo nabave novih autobusa.

S druge strane istekom tvorničkih jamstava na postojeća vozila doći će neminovno do porasta troškova za njihovo održavanje. Potrebno je napomenuti da su vozila novijeg datuma, obzirom da sadrže puno više tehnologije u odnosu na starija, zahtjevnija i skuplja za održavanje. U 2017-2018. godini istekla su jamstva za ukupno 26 autobusa, u narednim godinama, do 2021. g, postupno ističu jamstva svih ostalih vozila.

3.3. Nabava novih autobusa

1. Projekt NO REGRET (financirano iz EU fondova 100% , isporuka listopad 2019.g)			
Naziv	Broj jedinica	Iznos po jedinici, HRK	Ukupni iznos, HRK
Zglobni gradski nisko podni dizel autobusi	4	2.478.750	9.915.000
Solo gradski-prigradski niskopodni dizel autobusi	9	1.766.250	15.896.250
Solo prigradski dizel autobusi	9	1.412.500	12.712.500
UKUPNO	22		38.523.750
2. Projekt ITU (financirano iz EU fondova 85% , isporuka listopad 2020.g)			
Zglobni gradski nisko podni dizel autobusi	7	2.478.750	17.351.250
Solo prigradski dizel autobusi	5	1.412.500	7.062.500
Solo gradski-prigradski niskopodni autobusi SPP	10	2.161.750	21.617.500
Mini bus dizel	10	617.500	6.175.000
UKUPNO	32		52.206.250
3. SVEUKUPNO	54		90.730.000

U rujnu 2019. godine očekuje se nabava novih 22 autobusa, zadnjem kvartalu 2020. godine očekuje se nabava dodatnih 32 novih autobusa, sve putem EU fondova.

Dolaskom novih autobusa rashodovati će se šezdeset najstarijih autobusa iz postojećeg voznog parka, sukladno standardima EU novi vozni park Autotroleja će brojati 160 vozila.

Realizacijom navedenih nabava obnovit će se gotovo trećina voznog parka što će značajno smanjiti prosječnu starost i samim time će se poboljšati uvjeti za obavljanje djelatnosti prijevoza te smanjiti troškove održavanja.

Osim toga treba istaknuti da će nova vozila udovoljavati najvišim ekološkim standardima, što će značajno smanjiti zagađenje okoliša.

4) ODRŽAVANJE VOZNOG PARKA

4.1. Troškovi rezervnih dijelova, naknade šteta i zalihe

Godina	Troškovi rezervnih dijelova	Povećanje %	Isplaćeno po štetama za materijal i rad	Zaliha rezervnih dijelova stanje na 31.12.
2016	4.630.537		2.713.702	2.454.361
2017	5.059.182	9,26%	2.232.895	2.691.354
2018	6.968.420	37,74%	2.343.178	2.888.258

Vidljivo je da su se troškovi rezervnih dijelova za održavanje autobusa u 2017. povećali za 9,26% u odnosu na 2016. godinu dok su se troškovi održavanja za 2018. povećali za 37,74 % u odnosu na 2017. godinu. Razlozi porasta troškova su istek jamstvenih rokova na 26 autobusa te spomenuta dotrajnost vozila obzirom na njihovu starost i pređene kilometraže. Iz podataka je vidljivo da se ne provodi politika štednje obzirom na porast vrijednosti nabave rezervnih dijelova i materijala, stanje zaliha je „visoko“ obzirom da je „koeficijent obrtaja“ 2,40, znači da bi zalihe trebale zadovoljiti

potrebe za gotovo 5 mjeseci rada. Obzirom na rokove isporuke od 3 do 20 dana, a u iznimnim situacijama kada se radi o izrazito specifičnim dijelovima 30 i više dana visina zaliha je neopravdano visoka, ali se zasigurno ne može govoriti o „štednji“. U narednom razdoblju će racionalizacija procesa nabave i zaliha biti jedan od prioriteta rada, a sve u funkciji poboljšanja učinkovitosti i racionalnosti.

4.2. Broj obavljenih radnih naloga/popravaka

TIP RADNOG NALOGA	UKUPNO 2017.	Prosječno mjesečno u 2017.	UKUPNO 2018.	Prosječno mjesečno u 2018.	Razlika Ukupno 2017-2018
RN - tehnički pregled (Autotrolej)	1.081	90	1.234	103	-153
RN - kontrola vozila	60.177	5.015	57.293	4.774	2.884
RN - brzi popravci			177	15	-177
RN - remontno održavanje	13.006	1.084	13.179	1.098	-173
RN - vanjska intervencija	1.350	113	1.507	126	-157
RN - promjena guma	866	72	1.051	88	-185
RN - periodički servis	728	61	664	55	64
RN - investicijsko održavanje	37	3	27	2	10
RN – popravljena roba za skladište	871	73	746	62	125
RN - osiguranje druga osoba	105	9	95	8	10
RN - osiguranje naš vozač	339	28	305	25	34
RN - osiguranje opće	1.265	105	498	42	767
RN - osiguranje vandalizam	313	26	178	15	135
RN - pogonsko održavanje	68	6	55	5	13
UKUPNO RI+ (bez teh. pregleda)	80.206	1.579	77.009	1.540	3.197

Godišnje se ostvari 77.000 radnih naloga od čega 57.000 za kontrolu ispravnosti vozila a 20.000 na servisiranje/popravak svih vozila KD Autotroleja, radi se o preko 1.500 radnih naloga mjesečno, što ukazuje na veliki obim posla koji se obavlja u servisima. Važno je spomenuti veliki broj šteta na vozilima, ukupno 1.100 slučajaja od čega 178 vandalizma. Samo u prošlom tjednu bilo je 6 slučajaja vandalizma.

4.3. Plan redovitih održavanja za 2018.g

MARKA-TIP	KOM	JEDINIČNA CIJENA SERVISA			UKUPAN BROJ SERVISA godišnje PO MARKA-TIP			UKUPNO kuna
		D SERVIS	E SERVIS	F SERVIS	D SERVIS	E SERVIS	F SERVIS	
UKUPNO	157				156	157	74	1.187.015

U tabeli 5. prikazani su planirani fiksni troškovi za održavanje voznog parka za 2018. godinu (troškovi rezervnih dijelova i materijala za redovite servise). U broju planiranih servisa nisu uračunati autobusi koji su planirani za rashod po NO regret projektu (14 autobusa + 2 oštećena). Troškovi materijala iznose **1.187.015** kuna.

4.4. Analiza troška popravka po vozilima

Kvarovi	Broj vozila	Trošak rez . dijelova i potr. materijala I-IX 2018. (kn)	Prosječni trošak po vozilu I-IX 2018. (kn)
Vozila s velikim kvarovima	71	3.250.087	45.776
Ostala vozila	89	1.828.138	20.541
Ukupno	160	5.078.225	31.739

Na osnovu prikazanih podataka u gore prikazanoj tablici može se zaključiti kako se radi o velikim kvarovima a posljedično i skupim popravcima. Velikim kvarovima tijekom perioda I-IX 2018. godine obuhvaćeno je 71 vozilo s prosječnim troškom popravka u iznosu 45.776,00 kn. Ostala vozila (89 autobusa) koja nisu imala velike kvarove ostvarila su prosječni trošak popravka u iznosu 20.541 kn. Analizom je obuhvaćeno ukupno 160 autobusa KD Autotrolej koja su ostvarila trošak rezervnih dijelova za popravak istih u iznosu 5.078.225 kn što prosječno iznosi 31.739 kn po vozilu.

Porast troškova rezervnih dijelova odnosi se na veće troškove popravka za ukupno 71 autobus, od čega su najznačajniji zamjena pogonske osovine, popravak automatskog mjenjača, popravak okretišta zgloba harmonike, popravak vozila po šteti (za 4 autobusa od 6 oštećenih), izmjena sjedala i naslona, klima uređaja i ostalih kvarova.

Tijekom 2018. godine evidentirano 8 incidentnih situacija u kojima je došlo do samozapaljenja motornog prostora autobusa i jedna incidentna situacija u kojoj je došlo do samopokretanja autobusa uslijed kvara na ručnoj kočnici, što je utjecalo na porast troškova održavanja.

5) AKTIVNOSTI

5.1. Osvrt na 2018. godinu

Na razini godine je odvoženo ugovorenih 8.900.000 kilometara u javnom prijevozu uz sve prethodno navedene poteškoće sa brojem vozača kojih je na kraju godine bilo 313 u odnosu na planskih 363.

U zadnjem kvartalu godine poduzete su aktivnosti radi poboljšanja operativnog stanja u društvu.

U pogledu osiguranja dovoljnog broja tehnički ispravnih vozila društvo je preuzelo aktivnost Kontrole ispravnosti vozila te je pokrenut „pilot projekt“ preuzimanja „malih popravaka do 1 sat“ od Rijeka plusa na Autotrolej, a sve u cilju rasterećenja servisa za velike popravke.

5.2. U prva dva mjeseca 2019. godine nastavljene su aktivnosti operativne i financijske stabilizacije društva:

- Od početka godine do sredine veljače zaposleno je 8 vozača, pretežno umirovljenika, tako da je sadašnje stanje 321.
- Prikupljeno je pedesetak kandidata za program prekvalifikacije i doškoloavanja. Uvjeti za obavljanje posla vozača autobusa zahtijevaju diplomu prometne škole i vozačku dozvolu

„D“ kategorije, zainteresirani vozači imaju različite statuse kvalifikacije tako da je trošak različit, u rasponu od 10 do 25.000 kuna po kandidatu, osim toga HZZZ pokriva samo troškove polaganja „D“ kategorije i to samo za kandidate koji su prijavljeni kao nezaposleni u njihovim evidencijama. Trenutno je u aktivnom statusu prekvalifikacije 31 kandidat. Uslijed svega navedenog trošak prekvalifikacije pedesetak kandidata u 2019. godini će iznositi 800.000 do milijun kuna.

- Potpisan je aneks kolektivnog ugovora kojim se stimulira i nagrađuje rad vozača te destimulira odlazak na bolovanje. U 2018. g došlo je do povećanja naknade za bolovanje uslijed čega je porastao broj bolovanja za cca 50%, spomenutim izmjenama naknada je vraćena na prijašnju vrijednost.
- Provedena je kadrovska reorganizacija u cilju optimizacije zahtjeva pojedinih radnih mjesta u odnosu na vještine postojećih djelatnika.
- Zbog nedostatka vozača je od 14.01. smanjen vozni red/broj polazaka gradskih linija a od 11.02. se smanjio onaj za prigrad. Navedeno smanjenje je privremenog karaktera, ali je u ovom trenutku bilo neophodno radi stabiliziranja situacije u društvu prije svega u pogledu vozača.
- Obzirom na operativno stanje već od početka godine smanjuju se komercijalne vožnje, ne ugovaraju se novi poslovi, ne obnavljaju se postojeći istekli ugovori. Osnovni strateški cilj za 2019. godinu je konsolidiranje društva na način da se maksimalno usmjere svi resursi na poboljšanje usluge javnog prijevoza.
- U dogovoru sa većinskim vlasnikom razmatra se mogućnost povećanja plaće vozača
- Intenzivirane su aktivnosti pripreme i kontrole održavanja. Do sredine ožujka izvršiti će se detaljni tehnički pregled svih vozila, paralelno će se krenuti sa programom korektivnih preventivnih servisa u suradnji sa predstavnicima proizvođača vozila i Rijeka plusom. Planira se izvršenje svih korektivnih servisa u roku od 120 dana.

5.3. Planovi za 2019. godinu

Kako je opisano u prethodnom poglavlju Autotrolej već provodi niz mjera s ciljem unaprjeđenja poslovanja.

Autotrolej je komunalno društvo koje obavlja djelatnost javnog gradskog i prigradskog javnog prijevoza na području riječkog prstena za 13 jedinica lokalne samouprave. Suvlasnici društva su 10 jedinica lokalne samouprave od kojih je Grad Rijeka većinski vlasnik sa 80% vlasništvom.

Skupštinu društva čine gradonačelnici i načelnici gradova i općina suvlasnika Autotroleja koji pripadaju različitim političkim opcijama.

Odlukom Skupštine društva u prosincu 2018. godine donesen je Privremeni plan poslovanja za 2019. g.

Privremeni plan poslovanja za 2019. g je izrađen sukladno Smjernicama za izradu plana koristeći načelo opreznosti radi što realnije procjene. Opseg usluge je planiran sukladno Ugovoru na 8.900.000 kilometara, komercijalni kilometri su smanjeni, a broj zaposlenih u skladu sa opsegom usluge.

Skupština je zadužila direktora društva da izradi Plan poslovanja za 2019. g s prijedlogom mjera za stabilizaciju društva koji će Skupština razmatrati najkasnije do 30.04.2019. g.

Prijedlog stabilizacije poslovanja Autotroleja sadržavat će niz mjera kako bi se ostvario potreban broj vozača, osigurao dovoljan broj tehnički ispravnih vozila, optimizirali svi procesi radi poboljšanja učinkovitosti.

Polazna točka stabilizacije društva je smanjenje fluktuacije djelatnika i poboljšanje uvjeta za zapošljavanje novih, prije svega vozača ali i ostalog osoblja. U tom pogledu potrebno je podignuti primanja. Naglasak je naravno na vozačima, kojima treba poravnati uvjete sa konkurentskim tvrtkama.

Izradit će se prijedlog novog sustava voznog reda na gradskim i prigradskim linijama s ciljem postizanja optimalnog odnosa cijene i kvalitete/opsega usluge.

Vlasnicima/velikim korisnicima će se predložiti poslovni plan sa više mogućih scenarija, koji će biti bazirani na različitim razinama opsega usluge prijevoza (različiti broj kilometara). Iz predloženog će vlasnici odabrati optimalni opseg usluge u skladu sa mogućnostima financiranja subvencije.

U pogledu natpisa o rizičnosti javnog prijevoza za djelatnike i putnike svakako treba naglasiti da isti ne postoje. Činjenica je da postoje operativni problemi kako je i navedeno u prethodnom tekstu ali oni nikako nisu od utjecaja na sigurnost javnog prijevoza.

b) IZVJEŠTAJ

TD RIJEKA plus d.o.o. o PROBLEMATICI I AKTIVNOSTIMA USLUGE ODRŽAVANJA VOZILA

1) KADROVSKA PROBLEMATIKA

Služba održavanja RIJEKA plus-a raspolaže saiskusnim, stručno kvalificiranim i osposobljenim djelatnicima koji se permanentno educiraju te posjeduju potrebna uvjerenja kako bi bili u mogućnosti profesionalno i stručno obavljati svekolike popravke na vozilima voznog parka te djelovati sukladno procedurama i standardima proizvođača, prateći suvremene zahtjeve struke. Također, pojedini radnici moraju biti educirani od strane proizvođača vozila za sve dijagnostičke, servisne i remontne popravke. TD RIJEKA plus je ovlašteno od strane predstavnika ovlaštenog zastupnika proizvođača vozila (MAN, Mercedes, Iveco), za popravke vozila u jamstvenom i van jamstvenog roka.

Međutim, bez obzira na navedeno, nažalost moramo konstatirati da je Služba održavanja TD RIJEKA plus d.o.o. suočena sa trendom odljeva kvalificirane radne snage, uslijed neograničene otvorenosti tržišta rada uvjetovane procesima integriranjima u EU. Navedeno se konkretno odnosi na nedostatak radnika obrazovnog smjera automehaničar, autoelektričar i automehatroničar-dijagnostičar. Naše društvo intenzivno provodi mjere zapošljavanja te je kontinuirano provodilo natječaje s ciljem zapošljavanja kvalificirane radne snage, međutim, negativna demografska kretanja i odljev stanovništva radno aktivne dobi posljedično su utjecali da uz sve stimulatívne mjere, nažalost, nismo polučili željeni cilj te predmetni problem još uvijek djelomično egzistira što je vidljivo iz dolje navedene tablice.

1.1. Fluktuacija kvalificiranih radnika u Službi održavanja

BROJ RADNIKA SLUŽBE ODRŽAVANJA 2015 - 2019	2015	2016	2017	2018	2019
I	II	III	IV	V	VI
UKUPAN BROJ RADNIKA	81	74	94	94	79

S obzirom da TD RIJEKA plus u ovome trenutku sa 79 radnika, isključivo održava vozila KD Autotroleja i KD ČISTOĆE, što je ukupno 300 vozila, nužnost je prema zadanim kvalitativnim standardima zaposliti još kvalificiranih radnika, odnosno raspolagati sa minimalno 102 sistematizirana djelatnika. Posljedica smanjenja broja radnika, definitivno je prethodno navedeni trend migracija radne snage.

Iz navedenih smo razloga, u suradnji za strukovnom Strojarskom školom za industrijska i obrtnička zanimanja te Hrvatskom gospodarskom komorom inicirali integraciju učenika s ciljem stjecanja vještina rada, organiziranosti i predanosti, kako bi stipendiranjem i interdisciplinarnim usavršavanjem potaknuli interes mlađe populacije za zapošljavanjem u našem društvu. Trenutno imamo određeni broj stipendiranih učenika, te s obzirom da je broj stipendiranih učenika limitiran od strane HGK brojem licenciranih mentora, a trenutno posjedujemo licencu jednog majstora-mentora, u tijeku je postupak ishodovanja predmetnih licenci za još nekolicinu majstora-mentora kako bi mogli obučiti i zaposliti dodatni broj učenika sa ciljem integriranja u naš sustav.

S obzirom da današnji stupanj opremljenosti motornih vozila karakterizira složenost mehanizama, odnosno veći stupanj automatizacije i elektronske kontrole pojedinih procesa na vozilu, a sve s ciljem osiguranja kvalitete usluge servisiranja vozila s naše strane, svakako će nam kadrovska politika društva i dalje biti u vrhu poslovnih prioriteta.

Prosječna bruto I plaća u RH (I-X 2018.) (Izvor DZS)	Prosječna bruto I plaća za servisere RK+ 2018.
8.444,00 kn	6.516,00
100,00	77,17

Napomena: u prosječnu plaću nisu uračunati prekovremeni sati i naknada za prekovremeni rad.

Kao što je vidljivo iz podataka u tablici prosječna bruto plaća u serviseru u Službi održavanja TD RIJEKA plus d.o.o. je 23% manja od prosjeka RH.

Nažalost, moramo naglasiti da je trenutna prosječna plaća u Službi održavanja 6.516,00 kn (bruto), dok je republički prosjek za 2018. godinu, sukladno Državnom zavodu za statistiku 8.448,00 kn. Svakako će nam kroz budući period biti imperativ pronalaženja optimalnih financijskih okvira u svrhu povećanja plaća, kako bi mogli adekvatno valorizirati radni angažman svakog radnika ali i motivirati djelatnike za lojalnost i kvalitetan rad.

2.) ANALIZA DJELATNOSTI

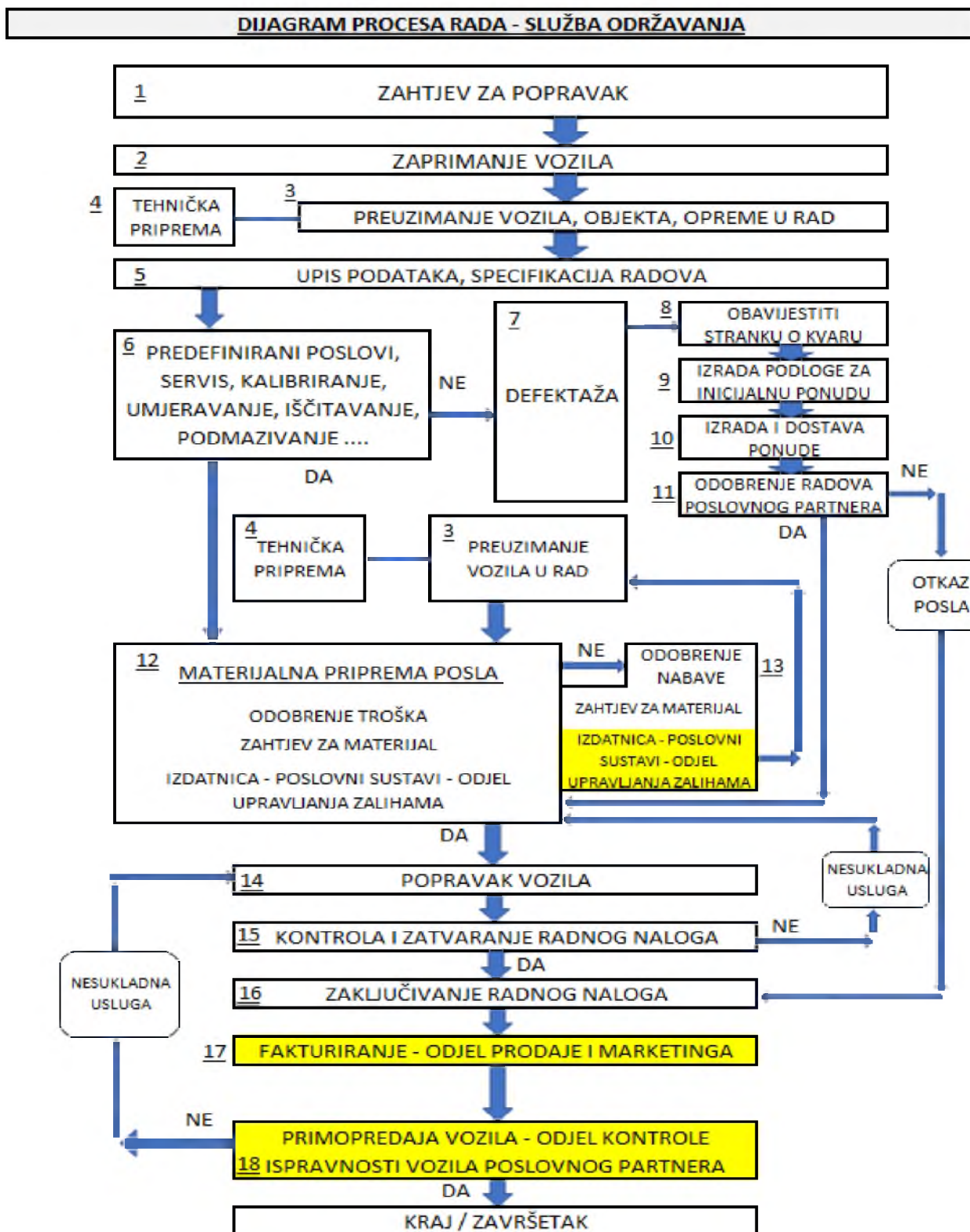
Društvo RIJEKA plus d.o.o. temeljem zaključenog ugovora obavlja sve poslove održavanja voznog parka KD Autotroleja i KD Čistoće. Poslove održavanja RIJEKA plus d.o.o. je preuzelo u procesu reorganizacije komunalnih i trgovačkih društava Grada Rijeke te su ujedno u navedenom procesu preuzeti i svi kadrovski kapaciteti postojećih službi održavanja, što znači da su svi radnici Službe održavanja svoja stečena stručna znanja i iskustva ostvarili dugogodišnjim radom u svojim matičnim društvima.

U svrhu realizacije zadanih kvalitativnih ciljeva, TD RIJEKA plus d.o.o. primjenjuje sve iskustvene i tehnološke principe planiranja, funkcionalnog organiziranja i rukovođenja sustavom servisiranja vozila, održavajući ista stručnim i kvalificiranim kadrovima koji su svoj posao prethodno obavljali u KD Autotrolej-u, ali i novim kadrovima koji zajednički djeluju s ciljem omogućavanja što veće razine prijevozne usluge KD Autotrolej koja će zadovoljiti zahtjeve i očekivanja korisnika.

U skladu s navedenim slijedi detaljna analiza ocjene i usporedbe parametara. Tijekom izrade i praćenja statističkih analiza broja i strukture parametara, uočen je određeni linearni trend parametara na koji se nadalje, želimo osvrnuti kako slijedi;

Služba održavanja, temeljem izdanih radnih naloga kontinuirano prati naloge za servisnu djelatnost dostavljane od strane KD Autotroleja, izvršava radne zadatke i vrši kontrolu prije predaje vozila na dodatnu kontrolu u KD Autotrolej. Sve aktivnosti provode se sukladno propisanom Postupku rada s radnim nalogima.

2.1. Dijagram rada sa radnim nalogima



2.2. Ukupan broj radnih naloga kroz trogodišnji period

OPIS RADNOG NALOGA	2016	PROSJEK (Ø) PO DANU	2017	PROSJEK (Ø) PO DANU	2018	PROSJEK (Ø) PO DANU	INDEX %	
							4 : 2	6 : 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9
UKUPAN BROJ SVIH RADNIH NALOGA	16.625	45,5	17.605	48,2	17.632	48,3	105,89	100,15

Temeljem prikazanih podataka u tablici, vidljiv je porast broja radnih naloga, što ujedno upućuje na povećani broj kvarova vozila odnosno povećan obim posla i to za 0,15 % u odnosu na prethodnu godinu. Isto je posljedično uvjetovano većom prosječnom starošću voznog parka KD AUTOTROLEJ, ali i režimom upravljanja vozila na izrazito zahtjevnoj terenskoj konfiguraciji.

2.3. Komparacija broja radnih naloga u mjesecu siječnju 2017.-2019. godine

GODINA	2017	2018	2019	INDEX %		
RADNI NALOZI	BROJ NALOGA	BROJ NALOGA	BROJ NALOGA	2:3	2:4	3:4
				BROJ NALOGA	BROJ NALOGA	BROJ NALOG A
1	2	3	4	5	6	7
SIJEČANJ	1.671	1.387	1.488	83,0	89,0	107,3

Kao uzorak predmetne problematike izdvojili smo trogodišnji period mjeseca siječnja, iz kojeg je razvidno da je trend broja radnih naloga na približno istoj razini, što eksplicite govori u prilog da TD RIJEKA plus i KD Autotroleja, dalje, na istoj razini, kvalitetno i kontinuirano obavlja poslove održavanja vozila.

2.4. Kvarovi na vozilima I-XII 2018. godine

Tijekom 2018. godine, temeljem zahtjeva Autotroleja Služba održavanja Rijeka plus uspješno je otklonila 71 kompleksnih kvarova na vozilima kao što su popravci motora, mjenjača i pogonske osovine i to znanjem i vještinama naših radnika.

2.5. Vanjske intervencije

Vanjske intervencije podrazumijevaju izlazak stručnog osoblja na otklanjanje kvarova izvan servisno garažnog prostora na lokaciji Školjić 15

OPIS RADNOG NALOGA	2016	PROSJEK (Ø) PO DANU	2017	PROSJEK (Ø) PO DANU	2018	PROSJEK (Ø) PO DANU	INDEX %	
							4 : 2	6 : 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BROJ RADNIH NALOGA ZA VANJSKE INTERVENCIJE	1.410	3,9	1.304	3,6	1.461	4,0	92,48	112,04

Nastavno navedenom, unatoč povećanju broja radnih naloga i obima za 0,15 % (1.1) i odljevu radne snage, unapređenjem poslovnih procesa i radnih uvjeta, uspjeli smo zadržati kontinuitet vanjskih intervencija na prosječno 4 intervencije dnevno.

Postupak održavanja vozila propisan je internim procedurama KD Autotroleja te zakonskom regulativom, Zakona o sigurnosnim prometa na cestama te Pravilnikom o preventivnim tehničkim pregledima motornih i priključnih vozila. Prema navedenom, svako vozilo na kojem vozač ili djelatnik kontrole ispravnosti vozila Autotroleja uoči kvar, odnosno odstupanje kako od procedure

tako i od zakonske regulative, upućuje vozilo na popravak ili servisiranje u Službu održavanja vozila TD RIJEKA plusa.

Po zaprimanju vozila, kvalificirani i stručni radnici vrše defektažu temeljem koje se izrađuje specifikacija materijala i rezervnih dijelova potrebnih za otklanjanje određenog kvara. Ista se dostavlja stručnoj službi (tehnologiji) KD Autotroleja na odobrenje, te se od strane KD Autotrolej popis potrebnog materijala upućuje u Poslovne sustave – Službu nabavnih procesa koja provodi postupak nabave, temeljem ugovora o poslovnoj suradnji sa Autotrolejom.

Kako bi Služba održavanja mogla postići maksimalne učinke i što veću efikasnost ali i racionalizaciju operativnih postupaka, servisiranja i održavanja vozila, nužno je osigurati optimalnu količinu robe na skladištu, koja će osigurati redovnu i potpunu opskrbu naših djelatnika, kako bi isti mogli pravovremeno pristupiti poslu i obaviti ga što učinkovitije.

Često je puta zbog operativne kompleksnosti navedenog postupka nužno i dulje čekati na dostavu materijala, odnosno rok isporuke varira od 2- 30 dana (u iznimnim slučajevima u kojima se radi o posebnim specifičnostima isporuke i dulje) što svakako ne ide u prilog težnji da se u što skorijem roku pristupi i u konačnici popravi vozilo, kako bi se osigurao maksimalni učinak u raspoloživosti, ali i sigurnosti vozila.

Po pristizanju rezervnih dijelova, ukoliko ih nema na skladištu pristupa se postupku otklanjanja kvara. Stručna osoba obavlja kontrolu izvršenih radova te se po njegovoj autorizaciji vozilo upućuje u Kontrolu ispravnosti vozila KD Autotrolej-a, radi dodatne kontrole te proglašenja vozila ispravnim i sigurnim za puštanje u promet, odnosno obavljanje prijevoza putnika.

Što se tiče uvjeta rada u Službi održavanja, moramo naglasiti, da naši radnici raspolažu sa potrebnim alatima i specijalističkim uređajima te da smo uz svaku kupovinu vozila, od strane proizvođača dodatno nabavili suvremene specijalističke alate, dijagnostičke uređaje te stekli potrebna znanja.

Tijekom vremena, realiziran je veliki broj investicijskih zahvata kako bi garažni prostor udovoljavao svim suvremenim standardima popravka vozila te mogao parirati kako gradovima u Republici Hrvatskoj tako i u europskim metropolama. Sukladno najvišim standardima izrađena je plinska radionica za popravke vozila na stlačeni prirodni plin (SPP) i ukapljeni naftni plin (UNP), kao prva takva u Republici Hrvatskoj. Realizirano je opremanje servisnog vozila alatom za vanjske intervencije, izvršena nabavka dvostupnih dizalica za popravak komercijalnih i osobnih vozila, nabavka specijalnih alata i dijagnostičkih uređaja te strojeva za tokarenje kočionih obloga i diskova. Finaliziran je rekonstrukcijski projekt zamjene pokrova hale limarije, a u sklopu navedenog izvršena je rekonstrukcija cjelokupne rasvjete na otvorenom i zatvorenom prostoru garažno servisnog centra na Školjiću.

Nužno je napomenuti da naše društvo osim autobusa KD AUTOTROLEJ-a održava i vozni park KD ČISTOĆE. S obzirom da se vozila javnog gradskog prijevoza bitno razlikuju po svojim tehničkim i tehnološkim karakteristikama te da je u održavanje i servisiranje istih, nužno uložiti dodatne napore ali i strategije i mjere modalne raspodjele raspoloživih resursa.

Vrste održavanja:

- a) Preventivno održavanje**
- b) Korektivno održavanje**
- c) Remontni, investicijski i ostali agregatni popravci**

U dolje navedenim tablicama dostavljamo analitički prikaz radnih aktivnosti i strukture kvarova kroz određeni period, a odnose se na periodične popravke, remontne popravke, investicijska održavanja, i ostale agregatne popravke te popravke po osiguranju.

a) Preventivno održavanje

Periodično održavanje vozila od velikog je značaja kako bi se unaprijed mogle prevenirati eventualne incidentne situacije i umanjiti rizici kvara vozila.

2.6. Preventivno održavanje

OPIS RADNOG NALOGA	2016	PROSJEK (Ø) PO DANU	2017	PROSJEK (Ø) PO DANU	2018	PROSJEK (Ø) PO DANU	INDEX %	
							4 : 2	6 : 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BROJ RADNIH NALOGA ZA PERIODIČNOG SERVISA	648	1,8	691	1,9	638	1,7	106,64	92,33

U 2018 godini RIJEKA plus d.o.o. obavilo je ukupno 638 periodičnih servisa na vozilima, no vidljiv pad od 7,67 %, što proizlazi iz nabavke 10 novih vozila u 2016. godini, odnosno obnavljanja voznog parka i rashodovanja 14 starih vozila izravno je utjecalo na pad broja periodičnog servisa.

Dinamika periodičnih servisa vozila propisana je od strane proizvođača vozila i procedurama KD Autotrolej-a. Periodičnim servisom obavljaju se poslovi preventivne njege vozila a sve s ciljem produljenja eksploatacijskog vijeka vozila.

b) Korektivno održavanje

Korektivno se održavanje obavlja po prijavi kvara, na što smo se osvrnuli ranije, te kao primjer navodimo popravke nastale kao posljedica štetnih događaja, vanjskih intervencija (tablica 1.3.), te popravke nastale kvarovima uslijed eksploatacije vozila.

2.7. Radni nalozi po osiguranju

OPIS RADNOG NALOGA	2016	PROSJEK (Ø) PO DANU	2017	PROSJEK (Ø) PO DANU	2018	PROSJEK (Ø) PO DANU	INDEX %	
							4 : 2	6 : 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BROJ RADNIH NALOGA PO OSIGURANJU	1.254	3,4	1.306	3,6	905	2,5	104,15	69,30

Broj radnih naloga, odnosno broj popravaka uslijed nastalih štetnih događaja prikazanih u tablici. Štetni su događaji mogli nastati uslijed štete nastale uzrokovane krivnjom vozača, drugog sudionika u prometu, štete nastale uslijed vandalizma. Moramo naglasiti da terenska konfiguracija i disperzija stanovanja grada Rijeke kao i činjenica da vozila javnog gradskog prijevoza prometuju u urbanom prostoru, visoke gustoće prometa sa velikom koncentracijom putnika, izravno utječe na povećan broj prijeđenih kilometara i izvršeni obujma rada što uvelike uvjetuje eksploatacijski vijek motornog vozila. Također je svako vozilo tijekom svog životnog eksploatacijskog vijeka izloženo entropiji kao posljedici nesavršenosti sustava i negativnih utjecaja okoline, što svakako utječe na povećanu frekvenciju kvarova, a samim time na učestalije i kompleksnije preventivno i korekcijsko održavanje.

Iz tog se razloga u kontekstu održavanja vozila javnog gradskog prijevoza tretiraju kao radni strojevi s obzirom da njihovi motori rade 19 sati dnevno, a prelaze male kilometraže. Starost našeg voznog parka je prosječno 12 godina što uvelike premašuje zadane standarde eksploatacijske standarde javnog prijevoza u zemljama EU.

c) Remontni, investicijski i ostali agregatni popravci

Obzirom na zahtjevnost održavanja vozila (autobusa) dodatno smo educirali radnike kako bi stekli specijalistička znanja za popravak sofisticiranih agregata (motora i mjenjača) te pogonskih osovina. Na takav način smo formirali zasebne organizacijske jedinice kao što su motorna radiona, elektro radiona te radiona za popravak zračnih instalacija.

2.8. Remontni popravci, investicijska održavanja i ostali agregatni popravci

OPIS RADNOG NALOGA	2016	PROSJEK (Ø) PO DANU	2017	PROSJEK (Ø) PO DANU	2018	PROSJEK (Ø) PO DANU	INDEX %	
							4 : 2	6 : 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BROJ OSTALIH RADNIH NALOGA	13.313	36,5	14.304	39,2	14.628	40,1	107,44	102,27

Uslijed ukupnog porasta radnih naloga (1.1) posljedično je porastao i broj radnih naloga remonta, investicijskog održavanja i agregatnih popravaka i to za 2,27%. Remontni i investicijski popravci odnose se na generalne popravke motora i mjenjača vozila što iziskuje veću kompleksnost i duži period popravaka, te naglašavamo da RIJEKA plus u tom konteksti osim kvalificiranim i stručnim kadrom raspolaže i specijaliziranim radionama (motorna radionica, elektro radionica, radionica za popravak zračnih instalacija, limarska, autolakirerska radionica), te da samim time možemo pružiti adekvatan popravak, sukladno pravilima struke.

3.) OSVRT NA INCIDENTNE SITUACIJE SAMOZAPALJENJA VOZILA

Osvrtom na posljednje incidentne situacije uzrokovane samozapaljenjima autobusa, a sa kojim je upoznata svekolika javnost, želimo odgovorno i transparentno iznijeti da je svaki slučaj nastanka požara na vozilima potkrijepljen nalazima sudskog vještaka strojarske i prometne struke, u kojima je jasno iznijeto da da niti jedan od požara nije nastao kao posljedica ljudskog faktora izazvanog nemarnim, nestručnim ili neprofesionalnim održavanjem već su isti uzrokovani slijedećim razlozima:

- na pojedinim vozilima uslijed kemijske analize materijala utvrdilo da je uzrok požara pucanje visokotlačne cijevi sustava dobave goriva uslijed „zamora“ materijala i loma, odnosno da je materijal od kojih su izrađene visokotlačne cijevi bile neodgovarajuće za predmetnu primjenu (manjak ugljika od propisanog)
- nadalje, u drugim slučajevima zapaljenja na vozilu, konstatirani su kvarovi kratkog spoja na elektroinstalaciji, odnosno oštećenja izolacije u snopu elektroinstalacije uzrokovano djelovanjem temperature i trenja kao posljedica vibracija. S obzirom da su žice elektroinstalacije uvučene u zaštitne rebraste cijevi, nažalost, takvu situaciju nije bilo moguće predvidjeti
- jednom od incidentnih slučaja došlo je do pucanja klinastog remena koje je uzrokovalo oštećenje plastičnih cijevi instalacija povrata goriva, no analizom nisu uočena nikakva oštećenja ili deformacije kliznih staza remenica, koje bi isti mogle oštetiti, te je stoga kao uzrok iznijeta moguća tvornička greška u vidu čvrstoće ili pukotine u nosivoj strukturi remena.
- nalaze posljednjeg incidentnog slučaja od 20. siječnja 2019. godine, još uvijek nismo dobili, tako da u ovom trenutku još uvijek nismo u mogućnosti sa sigurnošću utvrditi uzroke nastanka požara. Uvidom cjelokupnu dokumentaciju vještačenja, moći ćemo dati konkretnije odgovore o predmetnom slučaju.

Nastavno na problematiku predmetnih požara, želimo naglasiti da slučajevi požara na vozilima KD Autotroleja, svakako nisu izolirani slučajevi već da i drugi javni gradski prijevozi bilježe incidentne situacije samozapaljenja vozila kao npr., ZET-Zagreb, Split, no s istim se problemom suočavaju i sustavi javnog prijevoza velikih europskih metropola (nama konkretno poznati slučajevi u Rimu i Torinu).

4.) AKTIVNOSTI

Prije svega, želimo odgovorno poručiti svim korisnicima javnog gradskog prijevoza da su vozila KD Autotroleja sigurna za prijevoz te da svako vozilo, svakodnevno i bez izuzetaka sukladno Pravilniku o tehničkim pregledima i propisanim pravilima i procedurama, prolazi kontrolu ispravnosti od stručno kvalificiranog osoblja te da se isto pušta u promet isključivo nakon što je obavljena višestruka kontrola od strane nadležnih službi.

Uzimajući u obzir sve gore navedeno, na nama je da i dalje radimo profesionalno i odgovorno, kontinuirano usvajajući nova znanja i nove trendove u tehnološkom smislu, te pratimo suvremena dostignuća u segmentu novih specijaliziranih znanja, alata i uređaja, kako bi vodeći brigu prvenstveno o našim građanima ali i svojim kadrovima osigurali što bolje uvijete rada i kvalitetu usluge te ju učinili što dostupnijom i kvalitetnijom na sveopće zadovoljstvo. Sa zalaganjima za što boljom kvalitetom javnog gradskog prijevoza putnika ali i podizanja razine kvalitete življenja u urbanoj aglomeraciji, uz smanjenje svih štetnih emisija kao što su buka, vibracije i emisija stakleničkih plinova svakako ćemo se stremiti cilju kvalitetnoga održavanja uz primjenu novih znanja i vještina kao i, već spomenutu, upotrebu specijalističkih alata i dijagnostičkih uređaja prateći suvremene trendove struke.

U ovoj godini, sukladno planu nabave planira se realizirati kupnja novog vučnog vozila, izvršiti nabavka kranske dizalice i dodatnih kanalskih dizalica te finalizirati izgradnja automatiziranog sustava za utakanje i istakanje pogonskih tekućina, a sve s ciljem unapređenja i ubrzanja poslovnih procesa s posebnim naglaskom na edukaciju naših kadrova, koju planiramo vršiti kontinuirano.