



Žmigavač

kultura i sigurnost u prometu

Broj 78/8. ožujka 2017.

■ HVATLJIVOST KOLNIKA str. 8 i 9 ■ 60 PROJEKATA HRVATSKIH CESTA str. 10 i 11



VIZIJE BUDUĆEG SUSTAVA JPP U FOKUSU JAVNOSTI

GRADSKA ŽELJEZNICA - FIKCIJA ILI REALNOST?

Piše
prof. dr. Hrvoje Baričević

Zamišljena scena iz nekih budućih vremena: povećana skupina putnika na željezničkoj postaji u Zagradu čeka vlak prema istočnom dijelu riječke gradske aglomeracije. Vjerojatno nitko od njih ne zna da su prve ideje o tom obliku putničkog servisa stavljen na papir još davne 1984. godine. Tada je u Prometnoj studiji riječkog metropolitanskog kompleksa začeta ideja o uvođenju BGŽ (brze gradske željeznice) na željezničkom koridoru od Jurdana do Škrljeva s novoizgrađenim odvojkom za sjeverni dio otoka Krka.

Europa nudi eure

Kao i mnogi drugi kapitalni objekti prometne infrastrukture i ovaj projekt se ciklički pojavljuje u stručnoj javnosti i medijima i dijeli sudbinu svih do sada nerealiziranih

želja u domeni prometa na ovim prostorima.

Aktualizaciju ove teme potaknulo je odobrenje 8,5 milijuna eura za izradu projekta i pripremu gradnje željeznice od Jurdana do Škrljeva. U financiranju projektne dokumentacije velikog riječkog projekta s 85 posto sudjelovat će Europska unija, s deset posto HŽ Infrastruktura, a s preostalim pet posto gradovi Rijeka i Bakar, te Općina Matulji i Primorsko-goranska županija. Početak realizacije čini izrada idejnog projekta, pa nastavno do građevinske dozvole i narednih faza realizacije. Dovođenje ove etape bila bi 2020. godina čemu treba svakako pridodati poslovične odgode i zastoje u realizaciji. Strukturu predmetnog projekta čine: rekonstrukcija željezničkih kolodvora u Permanima, Šapjanama te signalno-sigurnosnih uređaja na dijelu trase od Jurdana do Šapjana. Iz europskih fondova odobreno je 8,5 mili-

juna eura za izradu projektne dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, te modernizaciju i obnovu postojeće pruge na dionici željezničke trase Jurdani – Rijeka – Škrljevo. Na natječaj Izvršne agencije za inovacije i mreže INEA aplicirala je HŽ Infrastruktura, a uz uvjet dostatnosti financijskih sredstava, cjelokupni projekt mogao bi biti dovršen do kraja 2024. godine. Predviđena je rekonstrukcija željezničkih kolodvora u Permanima, Šapjanama te signalno-sigurnosnih uređaja na dijelu trase od Jurdana do Šapjana, a kasnije kad se projekt bude doista u naravi i realizirao, nova gradska pruga potaknut će i uređenje riječkog željezničkog kolodvora.

Ukupno 23 postaje

Treba podsjetiti da je na dionici od Matulja do Rijeke postojeća samo jedna postaja - Krnjevo, a na drugom kraju grada također samo jedna od centra do Škrljeva tj. Pećine.

Cjelovitim projektom obuhvaćene su ukupno 23 postaje što implicira izmijenu cijele vizure grada i gravitirajuće okolice. Ispod stambeno-poslovnog kompleksa Zagrad pruga prolazi podzemno, a na nekim dijelovima će biti natkrivena. Do 2020. godine izradit će se studije izvodljivosti, studije financijske i ekonomske analize, elaborati utjecaja na okoliš, glavni idejni projekt, te dokumenti za ishodovanje lokacijske i građevinske dozvole.

Projektom je predviđena izgradnja drugog kolosijeka uz postojeći, bez promjene trase, te izgradnja 13 novih stajališta - Sv. Kuzam, Draga, Vežica, Podvežica, Sušak, Školjić, Zagrad, Mlaka, Kantrida, Zamet, Marčeljeva draga, Martinkovac i Pavlovac, uz rekonstrukciju četiri postojeća stajališta - Krnjevo, Rukavac, Jušići i Permani. Planira se rekonstrukciju šest postojećih kolodvora - Škrljevo, Sušak-Pećine, Rijeka, Opatija-Matulji, Jurdani i Šapjane.

Glede rješavanja konfliktnih točaka s cestovnom infrastrukturom, rješavanje križanja pruge i drugih prometnica u užem području grada Rijeke, treba riješiti denivelacijom postojećih pješačkih i cestovnih prijelaza, rekonstruirati tunel Kalvariju, itd. U odnosu na nekad spominjani i već zaboravljeni tzv. »treći cestovni koridor« s četiri tunela kroz centar Grada, između Mlake i Brajdice, željeznički alternativni podsustav izmjenio bi prometnu sliku grada u korist ekoloških trendova.

Afirmacija željeznica

U kontekstu afirmacije gradskih željeznica u hrvatskim gradovima i županijama treba naglasiti ulogu vodeće institucije za boljitak željezničkog prome-



ta - Savez za željeznicu. Radi se o neprofitnoj, krovnoj udruzi svih zainteresiranih dionika koja promovira prednosti ekološki prihvatljivog, energetski učinkovitog, sigurnog, suvremenog i ekonomičnog željezničkog prometa. Osnovan je 2008. godine, sa sjedištem u Zagrebu, kao nevladina organizacija. Savez upozorava na nedostatke u prometnom sustavu, posebno željezničkom dijelu, ali ih ujedno pokušava lobiranjem i propagandom ukloniti. Trenutno, Savez za željeznicu broji više od 30 članica, među kojima su i profitne i one neprofitnog tipa poput raznih udruga. Tako se među članstvom može naći od HŽ Carga, Putničkog prijevoza i Infrastrukture, privatnih tvrtki poput Altpro-a, Luke Split, pa sve do sindikata Glavne aktivnosti Sa-

veza jesu organizacija dogadanja, promidžbene aktivnosti, odnosi s javnošću i projekti. Glavna partnerska organizacija Saveza je njemačka udruga Allianz pro Schiene. Savez za Željeznicu promovira korištenje usluga željezničkog prometa u Hrvatskoj, ali i šire, utječe na primjenu najviših europskih i svjetskih standarda u ovom načinu prometa, te nastoji utjecati na porast udjela željezničkog prometa u cjelokupnom prometnom sustavu. Posebnu pažnju fokusira na zadovoljstvo svih korisnika usluga željezničkog prometa. Kao dio svoje misije razvija scenarije o stanju životnih stilova, kultura, mobilnosti i gospodarskih aktivnosti u Europi do 2050. godine te istražuje viziju o budućoj ulozi ekološki svjesne, elektrificirane željeznice. To je udruga koja

analitički, temeljem primjera dobrih praksi današnjice istražuje kako željeznice i ostali modovi javnog prijevoza mogu doprinijeti kvalitetnoj viziji Europe u sustavu prostornog i urbanističkog planiranja, prometne politike i drugih oblika egzistiranja. Afirmacija gradske željeznice u kontekstu tzv.urbane mobilnosti također je poslanje ove organizacije, te potiče integrirani javni prijevoz putnika u hrvatskim županijama i većim gradovima.

Antagonizmi

Iako javno mijenja u gradu Rijeci i Primorsko-goranskoj županiji nije naklonjeno ideji željezničkog povezivanja i većinom ga smatra iracionalnom opcijom, neke buduće generacije će to sigurno demantirati. Sadašnjih 40 milijuna

putnika koje KD Autotrolej godišnje preveze u gradskom i prigradskom prometu u stanovitom statističkom uzorku prihvatilo bi alternativni oblik javnog gradskog servisa. Rezultiralo bi to rasterećenjem cestovnog prometa, kako u

satima vršnog opterećenja tako i promjenom navika korisnika. Ostvarenje te, realno, daleke vizije mora biti lišeno antagonizama između jedinica lokalne samoprave, predizbornog marketinga i svih elemenata koji kočuju nezaustavljive svjetske trendove urbane mobilnosti. Znanost, struka, politika i javne institucije moraju u svojem djelovanju biti ispred svog vremena i zajedničkim naporima dostići »kritičnu masu« u unapređenju najznačajnijeg segmenta komunalnog standarda.

Iako javno mijenja željezničko povezivanje uglavnom smatra iracionalnom opcijom, neke buduće generacije će to sigurno demantirati



Splitski primjer

Ogledni primjer u afirmaciji gradske željeznice u tom kontekstu je grad Split koji je svojom veličinom, konfiguracijom terena tj. longitudinalnim položajem i mentalitetom (navikama stanovništva u korištenju javnog prijevoza), vrlo sličan riječkoj aglomeraciji. Riječ je o višegodišnjem iskustvu u prijevozu putnika između gradske luke i Kaštel Starog, a u perspektivi s produžetkom do Trogira, odnosno zračne luke. Voznim redom dnevno je obuhvaćeno šest polazaka tj. pari vlakova u 25 minutnom intervalu između krajnjih postaja. Prijevoz obavlja HŽ neovisno od funkcioniranja autobusnog javnog prijevoza. Inače se u razvijenijim zemljama svi umreženi modovi prijevoza integriraju organizacijski, tehnološki, tarifno (jedinstvena prijevozna isprava) i institucionalno, te funkcioniraju kao tzv. transportni savezi koji pružaju cjelovitu i optimalnu prijevoznou uslugu.



NAJLUĐA I NAJOPUŠTENIJA UTRKA NA SVIJETU ZVIJEZDA MAŠKARANOG RELIJA HRVATSKI TERAN

J Najviše pažnje i smijeha zaslužila je ekipa koja je s vješto uređenog Mercedesa sjevernim susjedima poručila »Teran je naš«

Nakon što je lani izašla monografija o kvarat stoljeća najluđe utrke, Maškaranog rallyja Pariz-Bakar, nije se smjelo zakazati u 26. relijaškoj godini na trasi Pariz – Bakar. I naravno da nije te će se 26. izdanje maškaranog relija pamtititi po mašti i idejama sudionika. Sudjelovalo je 65 maškaranih vozila u koje se ukrcalo više od 250 relijaša.

Uz maškarani maraton Radio Rijeke, reli je najstarija prateća manifestacija Riječkog karnevala. Već svi znaju da se kreće se Krimeje i nastavlja prema Korzu. Sudionici relija osvrnuli su se na stalne kombinacije oko hrvatske naf-

tne kompanije koja pleše od Zagreba do Mađarske. Negdje blizu je bio Veseli cirkus u starom kamperu koji kao da je želio komentirati naftne nesuglasice s početka stoljeća. Član posade neizostavni veterani relija Josip Mušanović. Pusno društvo Cuklar iz Čabra ekološki je osviješteno pa je nizozemskoj vjetrenjači dalo prednost u odnosu na naftu. Ismijavali su »Europz bez granica« rastegnivši žicu. U koloni su se nagurali taksiji koji kilometar naplaćuje sto kuna, zatvorenci, Mad Max, batmobil, Talliban express, Banane u pidžami. Najviše pažnje i smijeha zaslužila je ekipa koja je s vješto uređenog Mercedesa

sjevernim susjedima poručila »Teran je naš«.

S Korza se krenulo Čavlima, Škrljevu i Kostreni. Organizaciju relija potpisuje Autoklub Rijeka, a suorganizatori su gradovi Rijeka i Bakar, te općine Čavle i Kostrena, njihove turističke zajednice te karnevalske udruge Špažičari Kostrena, Škrljevske maškari i Bakarske maškare.

Jedna od prvih asocijacija na reli je i Oktanski bal koji se u organizaciji Autokluba Rijeke održao 17. put. Bal u hotelu Bonavia tradicionalno ima humanitarni karakter te je prihod od ulaznica u iznosu od 7.500 kuna usmjeren za prihvatilištu Ruže sv. Franje.



ŽUPANIJSKI SAVJET ZA SIGURNOST PROMETA

OD ANALIZE OPASNIH ZEBRI I ROTORA DO PREVENTIVNIH AKCIJA

Doris ŽIKOVIĆ

Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije osnovan je već davne 1998. godine s ciljem promicanja i usklađivanja prometno preventivnih-aktivnosti sigurnosti u prometu i razvijanju prometne kulture sudionika u prometu na cestama Primorsko-goranske županije. Svima je dobro poznato da je stupanj cestovno-prometne sigurnosti određeni pokazatelj prometne kulture i istodobno odraz složenosti svih društvenih odnosa. Stoga je prevencija prometnih nezgoda vrlo kompleksna djelatnost. U toj je djelatnosti

bitno poznavanje uzroka nezgoda, načina povećanja sigurnosti i načina utjecaja na sudionike u prometu da bi se postigli preventivni ciljevi.

U okviru toga i u protekloj 2016. godini realizirani su brojni projekti i aktivnosti predviđeni planom i programom rada za to razdoblje u kojem su članovi Županijskog savjeta održali četiri sjednice i 17 radnih sastanaka.

U pregledu najznačajnijih projekata i inicijativa počinjemo s izradom elaborata koji se sastoji od analize prometno opasnih pješćkih prijelaza u neposrednoj blizini osnovnih škola na području Županije, bez Grada Rijeke, s izradom cjelovitog rješenja za dvije najopasnije lokacije. To

su OŠ Rikard Katalinić Jeretov u Opatiji i OŠ Dr. Andrije Mohorovičić u Matuljima. Izraden je prijedlog izmjene postojećeg prometnog rješenja. Ovom važnom projektu prethodila je analiza svih prometnih nesreća na cestama u zoni promatranih trideset osnovnih škola u Županiji u posljednjih pet godina.

Prometne nesreće su detektirane aplikacijom za praćenje prometnih nesreća pomoću GIS-tehnologije, a na temelju ovih podataka izdvojene su najopasnije prometnice u neposrednoj blizini tih osnovnih

19
godina savjeta

škola, te je metodom ponderiranja opasnosti sačinjena rang lista najopasnijih.

GIS i GPS

Nadalje, projekt praćenja prometnih nesreća pomoću GIS aplikacije (Geografski informacijski sustav) i GPS (Globalni pozicijski sustav) tehnologije na području županije je jedinstven u Hrvatskoj. Aplikacija svojom jednostavnošću i preciznošću jamči sigurne i pouzdane podatke, koji u praksi omogućavaju dobivanje relevantnih podataka o kritičnim točkama i dionicama na svim županijskim cestama koji su evidentirani policijskim zapisnikom s mjesta prometnih nesreća. Zahvaljujući dobroj suradnji s

MUP-om, baza podataka se od 2000. godine kontinuirano ažurira unosom relevantnih podataka te se svake godine dodatno unapređuju postojeće mogućnosti.

Kako bi se što profesionalnije sagledala kompleksna problematika koja izravno ili neizravno utječe na povećanu sigurnost svih subjekata u cestovnom prometu, članovi Županijskog savjeta su sukladno svojim profesionalnim zaduženjima i osobnim afinitetima samostalno pripremali razna izvješća koja su na sjednicama zajednički analizirana. Radi se o izvješćima o provođenju vozačkih ispita i radu autoškola regionalnog ispitnog centra Rijeke, o djelovanju Prekršajnog suda u Rijeci s aspekta sigurnosti prometa, o radu na poslovima održavanja prometnice, o izvješću Policijske uprave o stanju sigurnosti u cestovnom prometu na području Županije, o radu djelatnosti medicine rada u dijelu pregleda kandidata za vozače i profesionalne vozače, o intervencijama županijskog Zavoda za hitnu medicinu na javnim cestama u županiji, o aktivnostima na razvoju biciklističkog prometa i promocije biciklizma na području Županije, o radu inspekcije cesta i cestovnog prometa, o realizaciji programa održavanja državnih cesta, o stanju županijskih i lo-



kalnih cesta i objekata... Također je analizirano i aktualizirano stanje projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Također je analizirano i aktualizirano stanje projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

AUP

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Žmigavac

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Potpora kolegama u preventivi

Projekta Automatskog upravljanja prometom u Gradu Rijeci zbog njegovog značaja za poboljšanje protočnosti prometa i povećanje sigurnosnog aspekta odvijanja prometa.

Savjet je realizirao brojne projekte i aktivnosti u okviru kojih su izrađeni elaborati, projekti i studije, provedene preventivno-edukativne akcije, medijsko-informativne i druge aktivnosti



MODERNA TEHNOLOGIJA POBOLJŠAVA HVATLJIVOST KOLNIKA I PODIŽE SIGURNOST PROMETA

METALNE KUGLICE SPREČAVAJU PROKLIZAVANJE

Tko zna koliko puta smo bili svjedoci nesrećama koje je prouzročio izlizani kolnik. Rješenje je novi kolnik, no kako se novi kolnik ne može polagati tek tako i kako se neprestano troši na mjestima gdje je izložen većem pritisku, poput prilaza pješačkim prijelazima, na sjednici Savjeta za sigurnost prometa poklonila se pažnja problemu. Najprije je nužno podići svijest o značaju stanja kolnika na sigurnost prometa. Hvatljivost (hrapavost) kolnika je, uz brzinu, jedan od najvažnijih elemenata za osiguravanje zaustavnog puta vozila pri nailasku na pješački prijelaz ili raskrižje. Ponekad je хватljivost kolnika presudna na prijelazima koje

koriste starije osobe ili djeca. Dobra kolnik čuva sudionike u prometu, posebno pješake, a loš ih ugrožava.

Brža odvodnja

U cilju da se naglasi problem i ponudi rješenje, Županijski savjet je pribavio informacije i iskustava od predstavnika riječke tvrtke Signalinea koja raspolaže modernom tehnologijom i iskustvom u sanaciji nedostatne хватljivosti kolnika. Predstavnicima Signalinea prezentirali su projekt »Sanacija opasnih mjesta ugrožene хватljivosti kolnika visokotlačnom tehnologijom obrade kolnika metalnim kuglicama«.

Radi se o jednoj od najno-

vijih mjera rehabilitacije kolnika ekološkom metodom, čime se povećava koeficijent хватljivosti i produljuje vijek trajanja kolnika. Poboljšavaju se svojstva makro i mikrostrukture koja rezultira boljom хватljivošću, boljim drenažom kolnika i bržom odvodnjom te se smanjuje opasnost od akvaplaniranja i poledice. Ujedno i donosi financijsku uštedu kod održavanja.

Bez oštećenja kolnika

Bitno je da se kolnik metodom ne oštećuje, da se sav otpadni materijal koristi za reciklažu kod prerade asfalta. Svi se radovi obavljaju samohodnim strojem te ne po-

stoji opasnost od naleta vozila na radnike koji rade na navedenim radovima.

Prije i poslije radova, mjeri se i uspoređuje povećanje koeficijenta trenja u svakoj traci. Cilj je radova uz kontinuirano mjerenje postići koeficijent trenja viši od zakonski minimalnog. Pri intervenciji je bitno da su građevinski parametri prometnice u zadovoljavajućem stanju jer nema smisla uređivati kolnik ako drugi elementi ugrožavaju sigurnost prometa.

Niz je mjesta gdje je хватljivost kolnika često ugrožena. Na primjer, odsječci s uzdužnim nagibom većim od šest posto koji se protežu od stotinu metara na duže, zavoji s



radijusom manjim od 150 metara kod ispružene trase ceste, ceste s jakim bočnim vjetrom, mostovi, tuneli i odsječci na kojima vozila trebaju usporiti vožnju, sva mjesta

na kojima dolazi do usporavanja (kočenja) vozila, betonski kolnici na naplatnim postajama, izlazni i ulazni krakovi na čvorištima, mjesta vito-



J Signalinea je predstavila jednu od najnovijih mjera rehabilitacije kolnika ekološkom metodom, čime se povećava koeficijent хватljivosti i produljuje vijek trajanja kolnika



Dvije lokacije za pilot projekt

Predstavljani su i rezultati istraživanja pilot projekta Građevinskog fakulteta u Rijeci »Unaprjeđenja stanja sigurnosti u zonama gradskih raskrižja i pješačkih prijelaza izvan raskrižja poboljšanjem хватljivosti kolničkih površina«. Projekt je proveden 2015. godine u suradnji Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci i Odjela gradske uprave za komunalni sustav Grada Rijeke uz sudjelovanje tvrtke Signalinea. Pod povećalo su stavljene dvije pilot lokacije na kojem će se poboljšavati хватljivost kolnika. Križanje ulica Tome Stričića i Vjekoslava Dukića te pješački prijelaz izvan raskrižja u Laginjinov ulici. Najprije je za obje lokacije trebalo provesti istraživanja koja su pokazala koliki je promet, koliko se brzo vozi, kolika je refleksivnost postojeće horizontalne signalizacije u zoni raskrižja. Utvrdio se i koeficijent trenja u zoni raskrižja. To su preduvjeti da se nakon završetka projekta utvrdi koliko je pozitivnog donijelo povećanje хватljivosti kolnika modernom metodom koju provodi Signalinea.

DINAMIČNA GODINA ZA POSLOVNU JEDINICU RIJEKA HC-a

HRVATSKE CESTE POTPIŠUJU 60 PROJEKATA NA PODRUČJU PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

J Radi se o projektima lani završenima, projektima koji su preneseni na ovu godinu, projektima za koje se raspisuju natječaji i izrađuju projekti. Kad se podvuče crta, radi se o 160 milijuna kuna

Lanjska godina bila je dinamična i zahtjevna za Hrvatske ceste – Poslovnu jedinicu Rijeka. Ista takva će biti i 2017. godina.

Na redovito održavanje je lani utrošeno 31 milijun kuna. Četvrtinu sredstava »poje-lo« je zimsko održavanje. Lani je iznos bio skromniji za milijun kuna.

Na pojačano održavanje cesta na području Primorsko-goranske županije utrošeno je 17 milijuna kuna, što je za 400 tisuća kuna manji iznos u odnosu na 2015. godinu. Gradilo se i radilo na sedam dionica. Saniran je most Privlaka u Malom Lošinj. Uloženo je 4,4 mi-

lijuna kuna. Sanirana je oborinska odvodnje na D102 kod Omišlja, u što je utrošeno gotovo 600 tisuća kuna. Rekonstruiran je most Hambarište, što je stajalo 3,9 milijuna kuna. Obnovljen je kolnik na dionici Rešetari – Krnjevo u duljini 3,7 kilometra. Zahvat je vrijedan četiri milijuna kuna. Rekonstruirana je dionica duga 400 metara u centru Rijeke, u Ulici

100 milijuna kuna vrijedni radovi za koje se raspisuje natječaj

Ivana Zajca u Rijeci. Vrijednost izvedenih radova iznosi gotovo tri milijuna kuna. Izgrađeno je kružno raskrižje Šodići u Kostreni, što je stajalo gotovo 800 tisuća kuna. Obnovljan je asfalt na 400 metara dugoj dionici kod Kupjaka, što je stajalo gotovo pola milijuna kuna.

Finiširanje radova

U tijeku je niz radova započelih lani. Ukupna vrijednost radova na pojačanom održavanju cesta i objekata koji su započeli u 2016. godini i nastavljaju se u 2017. godini iznosi gotovo 17 milijuna kuna. Saniraju se mostovi Baška Draga II i III, što stoji šest mi-



lijuna kuna.

Obnavlja se asfalt u dužini od šest kilometara na dionici Gerovo – Kupički Vrh. Također se radi o investiciji od šest milijuna kuna. Sanira se klizište Retec na području općine Vrbnik. Vrijednost radova je 570 tisuća kuna. Rekonstruira se ulaz u Crikvenicu, što stoji tri milijuna kuna. Sanira se ulaz u luku u Novom Vinodolskom, vrijednost ra-

dova je milijuna kuna.

Kreće 12 zahvata

Niz je projekata za koje je raspisan ili završen postupak javnog nadmetanja te je u tijeku njihovo ugovaranje. Planirani početak i završetak radova je u 2017. godini. Sveukupna vrijednost tih radova iznosi gotovo 24 milijuna kuna. Na popisu su sanacija sustava oborinske odvodnje na lokaciji Kijac na

Krku (420 tisuća kuna), čvorna rampa na Jadranskoj magistrali u Crikvenici (1,1 milijuna kuna), obnova Jadranske magistrale u naselju Kozica duljine 700 metara (2,4 milijuna kuna), sanacija Šubetovog mosta na dionici Kupjak – Delnice (milijun kuna), rekonstrukcija raskrižja Kalvarija u Novom Vinodolskom (4,4 milijuna), sanacija klizišta u Čabru (1,5 milijuna), izrada asfaltnih presvlaka kroz Hreljin duljine 2,2 kilometara (1,7 milijuna), sanacija pokretnog mosta Osor (pet milijuna kuna), obnova ceste kroz Gerovo u dužini oko kilometra i pol (3,8 milijuna), rekonstrukcija raskrižja državne ceste i pristupne prometnice prema radnoj zoni Miklavija (2,2 milijuna), obnova lokalne ceste kod Križića devastirane prilikom gradnje riječke zaobilaznice (2,9 milijuna), obnova odmorišta Piramida na državnoj cesti DC3 (400 tisuća kuna).

Napokon Srdoči

Hrvatske ceste pripremaju postupak javnog nadmetanja za 21 projekt čija sveukupna vrijednost iznosi gotovo 100 milijuna kuna. Među tim projektima najvrijednije je uređenje kružnog raskrižja na Srdočima (8,7 milijuna). Još je 11 projekata za koje Hrvatske ceste izrađuju projektnu dokumentaciju. Ugovorena vrijednost izrade projekta je oko pet milijuna kuna.



HITNA MEDICINSKA SLUŽBA U 2016. GODINI IMALA VIŠE POSLA

LANI ZBRINUTO 868 OZLIJEĐENIH U PROMETU

U četiri ljetna mjeseca ozljedi se više sudionika u prometu nego u preostalih osam mjeseci

Tijekom 2016. godine timovi Hitne medicinske službe (HMS) Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije zbrinuli su ukupno 868 osoba ozlijeđenih u prometnim nezgodama na javnim cestama u Primorsko-goranskoj županiji.

Od ukupnog broja ozlijeđenih u prometnim nezgodama na cestama njih 599 ili gotovo

70 posto je prevezeno u bolnice radi nastavka liječenja. Najviše pacijenata primio je Hitni medicinski trakt na Sušaku (549).

Kod 13 osoba stradalih u prometnim nezgodama na javnim cestama konstatirana

13

posto više ozlijeđenih na cestama

je smrt na mjestu nesreće, od čega je kod njih četvero radno oživljavanje. Među tih 13 poginulih osoba bilo je šestoro pješaka, četvero vozača te po jedan suvozač, motociklist i biciklist. Kako je prema podacima PU Primorsko-goranske bilo ukupno 17 poginulih osoba na cestama u Županiji, preostale četiri osobe umrle su tijekom bolničkog liječenja.

U odnosu na 2015. godinu,



evidentan je porast broja ozlijeđenih na cestama za gotovo 13 posto te porast broja prevezenih ozlijeđenih osoba u bolnice za za 17 posto.

Kritično ljeto

Gotovo polovicu ozlijeđenih je zbrinula riječka ispostava Zavoda za hitnu medicinu (404), podjednako posla imale su crikvenička (117) odnosno krčka ispostava (115). Opatija je godinu zaključila sa sedamdesetak intervencija. Slijede Rab (51), Mali Lošinj (36), Delnice (29), Cres (21), Vrbovsko (15) i Čabar (8). U ispostavama Opatija, Mali Lošinj i Delnice zabilježen je pad broja ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama, ali se za-

to u svim drugim ispostavama bilježi porast broja ozlijeđenih. U Rijeci znatnije (42).

Razvidno je da se najveći broj prometnih nezgoda dogodio tijekom ljetnih mjeseci, točnije od početka lipnja pa sve do kraja rujna 2016. godine. U tom razdoblju ozlijeđene su 442 osobe, što je više od pola ukupno ozlijeđenih osoba u cijeloj godini. Najviše prometnih nesreća zbilo se u kolovozu (132) i srpnju (131). Mjesec s najmanjim brojem prometnih nezgoda u posljednje dvije godine bila je veljača 2015. godine s 35 nesreća.

Helikopterska hitna

Odlukom Ministarstva zdravlja i napatkom HZZO-a i lani je

tijekom ljetnih mjeseci organizirano posebno dežurstvo timova HMS-a na autocesti A6 Rijeka – Zagreb. Timovi HMS-a bili su locirani u TJ Lučice kod Delnice te su zabilježili 13 intervencija na autocesti. Nije zabilježena niti jedna smrtno stradala osoba na autocesti u vrijeme dežuranja dodatnih timova.

Od svibnja je profunkcionirao prijevoz hitnih bolesnika i ozlijeđenika zračnim putem, koji obavljaju helikopteri MORH-a, a medicinski dio tima daje sanitetska služba Hrvatske vojske. Zahvaljujući tome, sve ozlijeđene osobe u prometnim nesrećama iz najudaljenijih ispostava (Mali Lošinj, Cres i Rab) stižu do bolnice u okviru »zlatnog sata«.

Ekspresni dolasci

Još jedan parametar je bitan za procjenu učinkovitosti sustava HMS-a, a to je vrijeme odaziva odnosno vrijeme od prijema poziva pa do dolaska na mjesto nesreće. U tom pogledu Hitna medicinska služba (HMS) u Županiji u potpunosti se uklapa u zacrtani standard koji predviđa da se u urbanim sredinama na mjesto nesreće mora doći za manje od deset minuta u najmanje 80 posto slučajeva, a u ruralnim sredinama za manje od 20 minuta, također u najmanje 80 posto slučajeva.

SVAKOME BONONI ZA 40 LITARA GORIVA MJESEČNO

Oduvijek postoje dileme kad je propala Jugoslavija. Naime, neki smatraju da je smrt Josipa Broza Tita (4. svibnja 1980.) bila početak kraja, drugi smatraju da je smrću Miroslav Krleža, tog neusporedivog enciklopediste (29. prosinca 1981.) sve otišlo u kvragu, dok oni najoprezniji prizivaju smrt Vladimira Bakarića (16. siječnja 1983.) kao početak »blackouta«. U svakom slučaju, premijerka Milka Planinc, na dužnosti od 16. svibnja 1982. do 15. svibnja 1986., odvela je Jugoslaviju spektakularno u propast. Netko bi mogao pitati kakve veze imaju ovi velikani s promentim problemima u Rijeci 1983., a odgovor je – vrlo velike.

»Kad je prije četiri mjeseca donesena odluka o uvođenju benzinskih bonova, postojali su i valjani razlozi za takvo administrativno rješenje benzinske krize. Ispražnjeni benzinski rezervoari u rafinerijama, bili su činjenica, a beskonačne kolone automobila pred benzinskim stanicama svakodnevna slika. Uvođenjem bonova vozači su barem načelno izjednačeni, jer su svi stekli

pravo na kupovanje otprilike istih količina benzina mjesečno... Da bi vozač došao do više od 40 litara benzina mjesečno, potrebno je da se najprije pronade u jednoj od beneficiranih kategorija.

Zatim treba otkriti organ (!) koji će mu izdati potvrdu, na osnovu koje će mu drugi organ (u pravilu općinski) izdati novu potvrdu, na temelju koje će, kad otkrije gdje doći do tih nekoliko bonova više. Sve skupa, samo u riječkoj općini tisuće potvrda, uvjerenja, papira, potpisa i pečata, lutanja, čekanja, ponovnog vraćanja, telefonskih poziva, intervencija, ljutnji i milijuni utrošenih sati.« (Novi list, 21. siječnja 1983.)

Današnjim mladim čitateljima vjerojatno nije posve jasno što se tada događalo, no odgovor je rimovan u staroj pjesmici: »Prode vrijeme, dođe rok, evo Vraga skok na skok«. Kako je Titova Jugoslavija od 1945. živjela na tuđi račun (američki i njemački), poslije Titove smrti odjednom su, sa svih strana počeli dolaziti najrazličitiji računi. Između ostalog pojavili su se i računi za naftu i tome slične, posve nepotrebne stvari.

Falsificirali bonove

»Naftaši u Jugoslaviji smatraju da bi se količina benzina mjesečno po vozilu mogla povećati, pa je tako i i direktor

INA-e Rafinerije Rijeka Vinko Grbac na nedavno održanoj konferenciji za štampu spomenuo između ostalog da bi vozači s obzirom na raspoložive količine benzine mogli dobiti i 50% više benzina nego sada, odnosno do 60 litara mjesečno... U ovom trenutku benzina ima dovoljno da se pokriju benzinski bonovi. Na neki način to je i razumljivo. Uz normalnu proizvodnju zimi se stvaraju zalihe, jer je i potrošnja benzina manja nego ljeti. Zimi ljudi manje putuju automobilom. Treba imati na umu i činjenicu da od maloprodajne cijene benzina, koja za super iznosi 40 dinara, rafineriji ostaje tek nešto manje od 19, ili oko 47% od čega mora podmiriti sve troškove proizvodnje. Uvoz 11 milijuna tona nafte ukinuo bi sam po sebi, tvrde naftaši, benzinske bonove. Bonove bi vjerojatno ukinula i veća cijena benzina. Najčešće se spominje brojka od 80 dinara (duplo) po litri supera. Dočekati, pak, turističku sezonu s benzinskim bonovima bilo bi, bez obzira na ostale velike privredne štete, pogubno za turizam.« (Novi list, 9. siječnja 1983.)

Čim nečeg nema, pojavljuju se i kreativna rješenja.

»U Beču su uhapšene tri, a u Beogradu jedna osoba zbog falsificiranja i rasparčavanja bonova u vrijednosti od 1,5

milijun šilinga. Falsificirano je 10.000 bonova. Uhapšena Bolcer i njen kompanjon Valter Propst bavili su se prije toga krijumčarenjem kave na veliko iz Štajerske u Jugoslaviju.« (Novi list, 25. veljače 1983.)

Naravno, kad se država raspada, onda nestaje svega! Inflacija je u Jugoslaviji iznosila 1980. i 1981. oko 40%, a 1982. 31%, što se smatralo uspjehom!? U »tamnici naroda«, što je bila Austro-Ugarska, desetljećima nije bilo inflacije! I tako smanjena inflacija od 31% Jugoslaviju je vodila na samo dno Europe. Malo spuštanje inflacije izvedeno je zamrzavanjem što plaća, što cijena, što je, naravno, dovelo do nestašica raznih roba.

Bezmesne mesnice

»U riječkim mesnicama i dalje je uglavnom bezmesno. Prazne kuke na zidu nikoga ne mogu privući. Ponekad se ustaljeni mir prekine dolaskom kojeg kilograma, uglavnom svinjetine. Nedavno poskupljenje žive stoke žestoko je uzdrimalo klaoničare.« (Novi list, 27. veljače 1983.)

Naravno, nije bilo ni automobilskih dijelova, kave, šećera, čokolade, ulja i tome sličnih nepotrebnih stvari. Vozači su pokušavali ispraviti državnu nesposobnost privatnom inicijativom.



»Pokušali prošvercati 2,6 tona kave-Kopar, 20. veljače. Tu kavu su vozači transportnog poduzeća Bugojno iz Bugojna pokušali prošvercati iz Italije u našu zemlju.«

Koliko god situacija u državi bila katastrofalna, Rijeka je ipak polako napredovala. Zahvaljujući mudrom vodstvom planiranje rješavanja gradskog prometa odjednom je postalo strateški dugoročno.

»Od ukupno 205 riječkih autobusa, čak 107 prešlo je amortizacijsku dob od sedam godina. Do 1985. predviđeno je nabaviti 51 autobus za obnovu voznog parka i 22 za proširenje linija. Razvoj javnog gradskog prometa prvi put se planira za razdoblje dulje od jedne godine (!?!).« (Novi list, 24. veljače 1983.)

Početkom te 1983. godine,

uz brojne prometne probleme izazvane snijegom i ledom, te sporo dovršavanje Istočnog izlaza, pojavljuje se i sjajna ideja, posve u duhu beskraino popularnog (samo u Italiji i Jugoslaviji!) stripa Alan Ford; »Zamjena starih za nove novine uz doplatu ublažilo bi nestašicu roto-papira« (Novi list, 22. veljače 1983.)

Početak 1983. godine bio je težak! Danas je situacija puno teža, no ima svega što naši stari nisu imali – kave, šećera, ulja, mesa, benzina, novina, čokolade, žileta, auto-dijelova. Radimo malo ili ništa, ako bude zdravlja bit ćemo na bolovanju ili u mirovini, »nikad nije bilo gore«, govorimo dok ulazimo u Suzuki Vitaru (radnička klasa) ili BMX X 6 (neradnička klasa, odnosno poduzetnici na rubu zakonskih okvira).

Tragičan sudar u Dramlju

Koliko god bilo malo benzina (i dizela!), uvijek ga je dovoljno za teške nesreće!

»Teška prometna nesreća na Jadranskoj magistrali kod mjesta Manestri. U žestokom sudaru autobusa i školskog kombija poginuli su vozač Eduard Ladović (50) iz Dramlja, te učenici Andreja Petrinović (11), Nikolina Gecan (11), a ozljedama je podlegao i Nedeljko Manestra (11), svi iz Dramlja. Ozljeđeno je devet učenika, od kojih pet teško, a troje učenika nalazi se u vrlo teškom stanju i liječnici se bore za njihove živote. Kombi s dvanaest učenika i vozačem uključivao se u promet i sudario se s autobusom Autotransa... (Novi list, 6. siječnja 1983.)

Dva tjedna nakon sudara očevid je dao vrlo precizne rezultate.

»Prije sudara vozač autobusa vozio je brzinom od oko 80 km/h i uočio je školski kombi na udaljenosti od 50 metara, a da bi se zaustavio kod te brzine bilo bi potrebno kočiti 90 metara. Tragovi kočenja iznosili su 33,7 metara., a u trenutku kad je autobus udario u kombi njegova brzina je iznosila 27 km/h.« (Novi list, 20. siječnja 1983.)

Ispražnjeni benzinski rezervoari u rafinerijama, bili su činjenica, a beskonačne kolone automobila pred benzinskim stanicama svakodnevna slika





PREVENTIVNO-EDUKATIVNA AKCIJA NA GROBNIKU OTVORENE PRIJAVE ZA AKCIJU MOTOCIKLOM U ŽIVOT

Ove godine 13. put će se održati Preventivno-edukativna akcija Motociklom u život u organizaciji Savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije. Akcija je pokrenuta nakon što je 2004. godine poginulo čak 15 motociklista, od ukupno 48 poginulih na cestama Primorsko-goranske županije.

Motociklom u život je pionirska akcija u Hrvatskoj u edukaciji motociklista te je svojim programom tijekom godina postala prepoznatljiva i izvan područja Primorsko-goranske županije, kao i pozi-

Mjesta ima za 30 motociklista koje čeka teoretsko predavanje i vožnja na grobničkoj pisti

tivan primjer za kojim su se povele brojne udruge širom Hrvatske. Pri odabiru kandidata prednost se daje mladim vozačima koji su zbog neiskustva posebno podložni opasnosti od stradavanja.

Na pisti

Edukacije se provodi kroz jednodnevni besplatan seminar sa teoretskim i praktičnim dijelom obuke. U teoretskom dijelu kandidati se upoznaju sa značajem nabavke odgovarajuće opreme za motocikl i vozača i tehnikama sigurne vožnje. Medicinski stručnjaci prezentiraju teške posljedice stradavanja u prometu, predstavnici policije upozoravaju na najčešće i najopasnije prekršaje, a HAK-ovi ispitivači kroz prigodne testove polaznike upoznaju što su sve zaboravili od prometnih propisa i sigurnosnih pravila. U drugom dijelu program sadrži praktični dio u

kojem vozač-instruktor Krešimir Erdec - Kec, dugogodišnji natjecatelj, osvajač zlatne kacige u Prvenstvu Hrvatske i osnivač motociklističke škole sigurne vožnje, demonstrira simulirane iznenadne opasne situacije koje motociklisti susreću na cesti te daju preporuke kako izbjeći odnosno prevladati opasnosti. Potom sudionici sami izlaze na grobničku pistu.

Krajem svibnja

Preventivno-edukativna akcija Motociklom u život održat će se u drugoj polovici svibnja na Automotodromu Grobnik, a vrlo brzo će se utvrditi točan datum. Prijaviti se mogu svi zainteresirani kandidati s A2 i A kategorijom osim vozača koji posjeduju licencu za moto utrke i vozača koji su učestvovali u prethodnim akcijama. Broj sudionika je ograničen na 30 zbog prostornih i organizacijskih ogra-

ničenja na pisti pa valja požuriti s prijavom. "Višak" može prisustvovati samo na teoretskom dijelu.

Prijave se zaprimaju uključno do 5. svibnja, a prioritet u odabiru bit će vrijeme dostave ispunjene prijavnice koja se nalazi na web adresi: www.pgz.hr/moto/

Posebnost akcije je i nagradna igra kojom se želi dodatno motivirati sve kandidate da se u prometu ponašaju sukladno zakonskim propisima. Nagradna igra u kojoj sudjeluju svi učesnici u preventivno-edukativnoj akciji provodi se po specifičnim pravilima. Naime, nagradu može dobiti polaznik

koji nije napravio niti jedan prometni prekršaj od početka akcije do dana izvlačenja nagrade krajem godine na sjednici Županijskog savjeta. Tri atraktivne i prigodne nagrade čine: motociklistička kaciga, jakna i rukavice.