



PGŽ

Žmigavača

Broj 69/23. rujna 2015.

■ ŽENSKA RUKA VODI PROJEKTE str. 8 i 9 ■ TURBO ROTOR ■ str. 10 i 11

kultura i sigurnost u prometu



Kroz igru i zabavu do sigurnijeg koraka u prometu

SIGURNO U ŠKOLU S HAK-OM NA RIJEČKOM KORZU KROZ IGRU I ZABAVU DO SIGURNIJEG KORAKA U PROMETU



Bicikli, role, romobili, puno osmijeha, sunca, policijski motocikl, presreća... Kako sve to tako različito stane u jednu rečenicu? Jednostavno, akcija »Sigurno u školu s HAK-om« spremno sve to pospremi na jedno mjesto, ispod ure na riječkom Korzu.

Najmlađi sudionici u prometu, u dobi od treće do osme godine, 17. su put kroz igru, zabavu i akciju upijali prometna znanja i savladali neke nove vještine. Nije bilo lako. Jedno je juriti biciklom negdje daleko od očiju svijeta, a drugo je nastupiti u samom srcu Rijeke. Akciju »Sigurno u školu s HAK-om« organizirao je Autoklub Rijeka uz punu podršku PU primorsko-gor-

ske i Primorsko-goranske županije. Svaki sudionik zaslužio je medalju i poklon paket prometno-edukativnog sadržaja. Natjecalo se u tri kategorije, tri i četiri godine, pet i šest godina, sedam i osam godina. Pobjednik se nije tražio jer pobijedili su svi koji su nastupili i zakoračili stepenicu više u edukaciji i umijeću. Kao što njihove roditelje kad malo nagaze na gas zaustavljaju policajci, tako je i voditelj Joso Krmpotić imao ovlasti zaustaviti trku i na brzinu, dok je sijalo crveno svjetlo, provjeriti što poručuje semafor svojim signalima.

Milijun sudbina

Policijska službenica iz Odjela za sigurnost cestovnog prometa Policijske uprave pri-

morsko-goranske Petra Bosilj podsjetila je vozače da obrate poseban oprez na djecu u prometu. Tajnik Autokluba Rijeka mr. Mile Perić apelirao je na svjesno ponašanje roditelja.

– Cilj akcije je i da roditelje upozorimo da ispravno prevoze djecu jer statistike upućuju da djeca češće stradavaju kao putnici u automobilima svojih roditelja. Podsjećam na novo pravilo koje se tiče prijevoza djece. Nekad je vrijedilo da se dijete ne može prevoziti na prednjem sjedalu do 12 godine, a danas je granica 150 centimetara visine djeteta, bez obzira na dob, podsjetio je tajnik Autokluba Rijeka.

Djeca su se natjecala na policijsku semaforima i pješačkim prijelazima, a put im je utro po-



licijski motocikl čija je sirena oduševljavala djecu. Ništa manje pažnje kod djece nije zaslužio policijski presrećač. Idealna prilika za dječju fotografiju na motociklu i u presrećaču.

Akcija je imala i svoj »teoretski« dio na kojem su prezentirani podaci o sigurnosti djece na prometnicama Primorsko-goranske županije i Hrvatske.

Dopredsjednik Autokluba Rijeka dr. Hrvoje Baričević podsjetio je da su djeca posebna kategorija u prometu i da se sav trud, edukacije i publikacije čine suvišnim kada strada samo jedno dijete. Dr. Baričević je podsjetio da u svijetu godišnje u prometu živote izgubi 1,3 milijuna djece odnosno mladih do 25 godina. Svako 90.

dijete budući je poginulo na cestama, a 70 posto djece bit će ozlijeđeno u prometu.

Reflektirajući prsluci

Pročelnica Upravnog odjela za odgoj i obrazovanje mr. Edita Stilin podsjetila je da ceste Primorsko-goranske županije svakodnevno prelazi gotovo 30 tisuća djece, 19 tisuća osnovnoškolaca i 10 tisuća srednjoškola. Pročelnica Stilin je podsjetila na potpore i sudjelovanje Županije u projektima prometne preventivne, »Sekunda koja mijenja život«, »Sigurno u prometu« i časopis »Zmizgava« te istakla zadovoljstvo kako se vodi računa o sigurnosti djece na prilazima školama. – Stanujem u susjedstvu dvi-

ju škola i zaista mogu pohvaliti angažman policije, rekla je mr. Stilin.

Stručni suradnik za prometnu preventivu Autokluba Rijeka Tomislav Šepić je istaknuo da se preventivnim akcijama, po kojima je Autoklub Rijeka prepoznati i priznat širom Hrvatske, želi senzibilizirati javnost. Šepić je podvukao da se djeca koja prođu edukacije jednog dana, kao odrasli sudionici u prometu, ponašaju odgovorno.

Voditelj Službe za sigurnost cestovnog prometa Policijske uprave primorsko-goranske županije Boris Skeledžić istaknuo je pojačani angažman policije u prvih mjesec dana školske godine. Naglašen je žal što prometna preventiva nije prisutnija u školama. Preventivne akcije tako su prilika da se utječe na djecu, roditelje i vozače.

Djeca od tri do osam godina vozila su bicikle, role i romobile i tako upijali znanja i demonstrirali što sve znaju o prometu



JOŠ JEDNA GENERACIJA ŠKOLSKIH PROMETNIH JEDINICA NA CESTAMA

ŠKOLSKE JEDINICE DOLAZAK UČENIKA UČINILE SIGURNIJIM

Još jedna generacija školskih prometnih jedinica će na prometnici Primorsko-goranske županije. Vrsta s 33 učenika postrojila se ispred Doma mladih. Ispred njih svi uključeni u ustrojavanje, formiranje, obuku i financiranje školskih prometnih jedinica. Kao na pravoj vojnoj smotri, čestitke i iskaznice na kraju položene obuke koje je podijelila zamjenica primorsko-goranskog župana Marina Medarić. Jedni uz druge stajali su učenici iz osnovnih škola Vežica i Gornja Vežica, učenici OŠ Petra Zrinskoga Čabar i učenici pripadajuće područne škole Prezid te učenici OŠ Zvonka Cara iz Crikvenice. Najviše je djece iz škole Vežica, 18, slijede Cabrani sa sedmero učenika, Crikveničani sa šestero te četvero učenika s Gornje Vežice.

Ideja Savjeta

Uvod u svečanost pripremio je Zdravko Lisac, tajnik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primor-

ske-goranske županije kojem je jedan od zadataka kontinuirano formiranje školskih prometnih jedinica. Tajnik Lisac je čestitao učenicima i poručio da su obukom stekli znanja koja će im omogućiti da zaštite svoje kolege na prometnicama. Kontinuitet je dug 14 godina. Školske jedinice postojale su i ranije, no kroz godine su se ugasile zbog nedostatka sustavne brige. Kako je sve ponovno krenulo Županijski savjet izradio je 2001. godine studij svih pješačkih prijelaza u neposrednoj blizini 31 osnovne škole na području Primorsko-goranske županije za koje je utvrđeno da su potencijalno opasni za sigurnost učenika. Na temelju tih saznanja odlučilo se krenuti u osnivanje ŠPJ-a u svim odabranim osnovnim školama. Za provoditelja projekta Županijski savjet odabrao je Dom mladih iz Rijeke jer ima sposobne i dokazane stručne djelatnike u edukaciji djece i mladeži. Posebno treba naglasiti da u provedbi edukacije pripadnika ŠPJ-a aktivno

sudjeluju i djelatnici prometne policije PU primorsko-goranske. Valja posebno istaknuti nezamjenjivu ulogu učitelja-mentora bez čijeg rada i pomoći akcija ne bi bila izvediva. Predsjednik Savjeta i Voditelj Službe za sigurnost cestovnog prometa Policijske uprave primorsko-goranske županije Boris Skeledžić čestitao je mladim kolegama.

Vaš rad daje rezultate

– Želim čestitati na završnoj obuci za pripadnike Školske prometne jedinice vama, vašim učiteljima i djelatnicima Doma mladih. Budite na poslu marljivi i odgovorni i pokušajte svojim djelovanjem učiniti dolazak kolega u školu sigurnijim. Uvijek imajte na umu da je promet opasan, čuvajte sebe i druge. Tradiciju obuke ćemo nastaviti, ima puno vaših kolega koji su završili obuku, kako se budu mijenjale generacije tako ćemo obnavljati školske prometne jedinice. Vaš rad sigurno je dao rezultata. Statistika je sve bolja, sve manje uče-

nika strada na putu do škole. Prošle godine smo smanjili stradavanje djece za 50 posto, sa 54 na 28, držim da je to rezultat i vašeg rada, poručio je prvi čovjek Savjeta i prometne policije u županiji Boris Skeledžić prije no što su mladi prometnici pokazali su svoje znanje na poligonu Doma mladih.

Županijski savjet smatra da akciju treba provoditi trajno, jer iako su u proteklom razdoblju obuhvaćene sve osnovne škole u Primorsko-goranskoj županiji za koje se utvrdilo da se nalaze u blizini opasnih prometnica, obuka se mora provoditi i dalje iz jednostavnog razloga što obučeni pripadnik ŠPJ zbog smjene školske generacije može biti aktivan u najviše četiri školske godine. Stoga je potrebno obuku periodično provoditi svake godine u četiri do sedam osnovnih škola.

Želje mentora

Mentore učenika smo pitali što bi trebalo poduzeti ispred



njihovih škola da promet teče sigurnije. Nastavnik tehničke kulture u školi Gornja Vežica prof. Vlado Došen smatra da bi dobro došao semafor na križanju Ulice Franje Belulovića i Ulice Ratka Petrovića, gdje preko dva pješačka najveći broj djece stiže u školu. Crikvenički mentor Ivo Tkalec smatra da bi se trebalo koncentrirati na učenike koji nastavaju tjelesnog odgoja pohađaju u susjednoj sportskoj dvorani

do koje moraju prijeći frekventnu cestu. Marin Dean iz škole Vežica predlaže da se ponovno postavi znak sa treptajućim svjetlom koji je do rekonstrukcije Kvaternikove ulice smirivao promet i upozoravao vozače. Mithad Jašarević iz čabarske škole smatra da bi trebalo postaviti ogledalo na prilazu školi jer kuća koja se nalazi uz samu prometnicu zaklanja preglednost vozačima i pješacima.

Korijeni u SAD

Prema dostupnim podacima, prve učeničke prometne jedinice nastale su u Americi kao jedna od mjera zaštite djece u sve većem cestovnom prometu poslije Prvog svjetskog rata. Naime, u želji da se i učenici u što većoj mjeri uključe u samozaštitu u prometu, daleke 1922. godine učiteljica Harriette Beard u Detroitu organizirala je školske sigurnosne ophodnje (School Safety Patrols), a godinu dana kasnije Savez automobilskih klubova Chichaga tu je inicijativu prihvatio. Uskoro je u svim školama SAD-a djelovalo više od 26 tisuća školskih prometnih ophodnji.

Prošle godine smo smanjili stradavanje djece za 50 posto, sa 54 na 28, držim da je to rezultat i vašeg rada, poručio je prvi čovjek Savjeta i prometne policije u županiji Boris Skeledžić





OŠ VEŽICA



Potrebna ugibališta

Roditelje malim dijelom opravdava činjenica da dobar dio škola nema adekvatnog mjesta za iskrcavanje djece iz automobila. Možda bi trebalo razmisliti i o uvjetima. Može li svaka zgrada biti škola? Možda je nekad mogla biti, ali danas živimo u vremenima u kojima se bez automobila ne može niti na nuždu. Jedno ugibalište uz škole znatno bi povećalo sigurnost prometa.

DVA DANA DEŽURSTVA PRED OSNOVNIM ŠKOLAMA U MINUTAMA KADA UČENICI DOLAZE NA NASTAVU

Većina roditelja na ispravan način iskrcava djecu pred osnovnim školama Gornja Vežica i Gelsi, no manji dio neopreznih roditelja u žurbi to čini na neprimjeren, a ponekad i na opasan način

S početkom svake školske godine, gotovo da nam dosade upozorenja da pazimo na djecu u prometu. Tko to ne pazi na djecu u prometu, otme se pitanje svakom normalnom roditelju. Prije samo nekoliko godina takvih normalnih je bila tek trećina. Javno je zvučao podatak da svaki treći roditelj veže djecu i pravilno vozi do vrtića i škole. Prije nekoliko godina svjedočili smo akciji policije i HAK-a ispred vrtića na Drenovi i zgražali se. U sat vremena ispisano je 12 kazni, a tek 30 posto roditelja je djecu vezalo na zadnjem sjedištu. I nije bio problem što nevezani otac vozi nevezano dijete na prednjem sjedalu do vrtića. Problem je bila policijska represija. Autoklub Rijeka postavio je svojedobno »zas-

jedu« ispred dječjeg vrtića na Vežici. Od 24 roditelja, tek sedmero ih je vezalo djecu. I prođe godina-dvije i zaboravimo na Drenovu i Vežicu, vjerujući da je svijest građana Europske unije napredovala.

Samo sekundu...

Pokušali smo doznati da li se u posljednje dvije-tri godine, nakon niza preventivnih akcija i upozorenja digla svijest roditelja. Krenuli smo pred OŠ Gornja Vežica koja se nalazi na nezgodnom položaju. S dvije strane škole frekventne prometnice. Posebno je problematičan prilaz školi preko pješćkih prijelaza u Ulici Franje Belulovića odnosno na križanju s Ulicom Ratka Petrovića, gdje je promet najgušći. Dobrim dijelom

poštuju se prometna pravila, no ima roditelja koji bi trebali savjesnije voditi računa o svojoj djeci i njihovim školskim kolegama. U 20 minuta, od 7,30 do 7,50 sati, 17 roditelja je zaustavilo automobil na samom pješćkom prijelazu pred školom i iskrcavalo djecu. Ponekad je bio »dosjetljiviji« pa je iskrcavao djecu na otoku nasred prometnice. Djeca su izlazila na lijeva vrata, na sam kolnik. Okretalo se preko pune crte nakon iskrcavanja djece. Jedan vozač proletio je preko pješćkog ne mareći što su školski prometni policajci jasno pružili ruke i palicu sa značajnim prijelaza u Ulici Franje Belulovića odnosno na križanju s Ulicom Ratka Petrovića, gdje je promet najgušći. Dobrim dijelom

RODITELJI BI MOGLI OPREZNIJE ISKRCAVATI DJECU PRED ŠKOLOM

djecu iskrcam...

Kod OŠ Gornja Vežica je evidentan još jedan problem. Pješćki prijelaz ucrtan je na kolnom prilazu školi. Protiv svih pravila. Trebalo bi ga premjestiti nešto zapadnije, prema benzinskoj pumpi.

Koloni usprkos

Drugi dan smo pred školom Gelsi, koja je od strane prometne policije podcrtna kao najkritičnija kad je riječ o sigurnosti učenika. Vukovarskom se automobili sjure prema centru, a često preglednost ometaju vozači koji iskrcavaju djecu u školu. Paradoksalno, no djeca su sigurnija kad je veća gužva. Kolone u jutarnjim satima onemogućavaju brzu vožnju. Opasnost je izraženija na povratku iz škole. Situacija slična Vežici. U 15

minuta, od 7,35 do 7,50 tri-naest automobila se zaustavlja usred nepregledne kolone, koči promet u Vukovarskoj i iskrcava djecu. Uobičajeno je da automobili zaobilaze zaustavljeni automobil. I to preko pješćkog prijelaza. Dio roditelja iskrcava djecu na pješćkom prijelazu u susjednoj ulici Vitomira Širole Paže. Dio se parkira u toj ulici i iskrcava djecu iako na vrhu ulice tek desetak metara od improviziranih parkirnih mjesta stoji znak zabrane zaustavljanja i parkiranja. Ništa bolja situacija nije niti pred školom Eugena Kumičića na Krnjevu. Zanimljiv prizor. Djeca dolaze u školu, a vozač parkira automobil na pješćkom prijelazu, sjedi na haubi i jede burek.



OŠ GELSI



HRVATSKE CESTE U RIJECI DOBILE VODITELJICU S 32-GODIŠNJIH ISKUSTVOM U FIRMI, SILVANU SORIĆ

ISKUSNA ŽENSKA RUKA VODI VIŠE OD 20 VELIKIH PROJEKATA



Uuhodavanje nije potrebno, voditeljica Sorić već ima dug popis projekata koje treba dovesti do završnog sloja asfalta. Obnavlja se, projektira ili planira "napad" na svim smjerovima u Primorsko-goranskoj županiji

Anto RAVLIĆ

Odlaskom dugogodišnjeg prvog čovjeka Poslovnice jedinice Hrvatskih cesta Rijeka Matije Glada u mirovinu, Silvana Sorić preuzela je mjesto voditelja PJ Rijeka. Tko je god imao imalo posla sa cestama, ime Silvane Sorić dobro mu je poznato. Sljedeći tjedan navršit će 32 godine otkako je stigla na radno mjesto u Hrvatskim cestama odnosno firmi Rijeka cesta, kako se zvala do osamostaljenja Hrvatske. Nova šefica krenula je odmah nakon stručnog ispita kao šefica gradilišta, a posljednjih godina radnu energiju usmjeravala je ka realizaciji Betterment programa i obnovama desetina kilometara cesta. Od Jadranske magistrale odnosno dionice od Novog do Kozica preko obnove cesta na Krku i Rabu do kružnih tokova u Rovinju. Naime, riječka jedinica Hrvatskih cesta skrbi o 530 kilometara državnih cesta u Primorsko-goranskoj županiji, ali i o 354 kilometra cesta u Istri. Uuhodavanje nije potrebno, voditeljica Sorić već ima dug popis projekata koje treba dovesti do završnog sloja asfalta.

Više od 100 milijuna za otoke

Poslovi se mogu podijeliti u tri cjeline. Betterment program kojim Hrvatska obnavlja ceste uz pomoć Europskebanke, pojačano održavanje koje podrazumijeva ozbiljnije zahvate te redovno održavanje "teško" 30 milijuna kuna za 2015. godinu.

Betterment program podijeljen je na dvije cjeline, Rab i Cres. Na Rabu se uložilo 42 milijuna kuna i obnovilo osam kilometara ceste Lopar-Rab. Ovih dana se nastavlja te kreće na dionicu dugu 1,5 kilometar od trajektnog pristaništa do centra Lopara, što će stajati dodatnih 9,6 milijuna kuna. Kraj radova se poklapa s krajem 2015. godine. S Primorsko-goranskom županijom se stvaraju uvjeti da se izgradi čekališni plato kod trajekta da bi se neutralizirale kolone na državnoj cesti.

Na Cresu je u tijeku obnova 11 kilometara duge dionice Vodice-Orlec, koja će također okončati do kraja godine. Kao i na Rabu, prisutni su imovinsko-pravni problemi, no vidi se kraj spora tako da ne bi trebalo biti prekoračenja rokova. Na kraju sezone planira se uvesti izvođače na još pet kilometara dionice kod Vodica. Sveukupno se u obnovu spomenutih dionica na Cresu, u sklopu Betterment programa, uložilo ili će se uložiti 57,5 milijuna kuna.

Adamićeva i Krešimirova

U Rijeci se obnavlja Riva u dužini od 450 metara, a sljedeća faza je Ulica Ivana Zajca s dodatnih 300 metara. Vrijednost prve faze je 2,5 milijuna kuna. Prije 15 dana stigla je suglasnost na projekt druge faze od HŽ-a čija pruga prolazi prometnicom. Radovi na drugoj fazi mogli bi startati početkom 2016. godine. Kad je riječ o prvoj fazi, očekivalo se da

će podizanje asfalta otkriti oštećenja na betonskoj ploči nastala prometovanjem autobusa i težih vozila tako da nema iznenađenja koja bi produžila radove. Najveće gužve, početak školske godine, je iza izvođača tako da problema s radovima i rokovima ne bi trebalo biti.

U Rijeci će se intenzivno raditi i sljedeće godine. Izrađuje se projektna dokumentacija za obnovu 840 metara Adamićeve i 1,1 kilometar Krešimirove ulice. Početak radova vezan je uz EU fondove koje će Grad Rijeka osigurati putem Vodovoda i kanalizacija za vodovod i sanitarnu kanalizaciju. Radit će sljedeće godine i rotor Plumbum, Panorama i Martinkovac, gdje bi se napokon trebali riješiti imovinsko-pravni sporovi.

Cresko-lošinjski ekspres

Oko 66 milijuna kuna uložiti će se u ceste kroz program pojačanog održavanja. Na popisu su pokretni most Privlaka u Malom Lošinj, most Hambarište na cesti Vrbovsko-Gomirje koji zahtjeva hitnu rekonstrukciju. Proširit će se i zarotirati dva mosta u Baškoj Drugi na Krku, sanirati problematična mjesta kod Omišlja i Kijca. U tijeku je priprema dokumentacije za obnovu ceste čvor Križišće - centar Križišća koja je oštećena tijekom izgradnje zaobilaznice. Priprema se i obnova 1,5 kilometra ceste kod Sović Laza u Gorskom kotaru te gradnja rotora na Dugi u Crikvenici.

Dok se na terenu radi, u uređima se projektiraju projekti



pojačanog održavanja. Radi se o obnovama dionice Delnice-Rogozno duge 12,5 kilometara.

Izrađuje se projekt najzapušenije ceste na Cresu, četiri kilometra duge dionice Porozina-Dragozetići. Projektira se obnova 8,3 kilometra cesta u Porozini, Dragozetići-Beli te ceste u Predošćici. Još se radi projekt za obnovu dionice Osor-Nerezine duge 2,5 kilometra. Kad se zgotovi sve što je počelo ili što se planira cresko-lošinjska magistrala bit će potpuno obnovljena. Na stolovima je i projekt obnove ceste čvor Orehovica-Meja duge 7,2 kilometra. Za projektiranje pet dionica utrošit će se oko tri milijuna kuna.

U planu je projektiranje obnove još nekoliko dionica. Vr-

bovsko-most Hambarište duge dva kilometra, uprava Hrvatskih cesta odobrila je projekt na Rabu, Snuga-Pudarica koji vodi ka trajektnom pristaništu Mišnjak. Radi se o nastavku dionice obnovljene kroz Betterment program. Dionica je duga osam kilometara. Još će se raditi više projekata u Rijeci. Vrijednost projektiranja triju dionica je gotovo 1,8 milijuna kuna.

Riječka jedinica Hrvatskih cesta završava obnovu ceste Buzet-granični prijelaz Požane. Radi se o investiciji od 30 milijuna kuna na dionici dujoj sedam kilometara. Poslije turističke sezone "napast" će se dionica Dajla-Novigrad te pokrenuti javna nabava za obnovu ceste kroz Lupoglav.

Četvrta traka za Valbisku i rotor na Marinićima

Posljednjih mjesec dana iskristalizirala se lanjska ideja da se izgradi četvrta traka na prilazu trajektnom pristaništu Valbiska. Hrvatske ceste će raspisati natječaj za tri kilometra. Izgradnjom četvrte trake smanjile bi se gužve u trajektnoj luci. Projekt se poklapa s izgradnjom cjevovoda koji se već protegnuo uzduž glavnog krčkog pravca. Izaći će se u susret Općini Viškova koja je predložila da se na Marinićima, kod križanja za industrijsku zonu, izgradi rotor. Na tom mjestu će se sa prometnicom kroz Viškovo spojati buduća cesta koja vodi ka Marinićima. U susret se izašlo i traženju vozača da se bolje plasiraju informacije o kolonama na cestama tijekom turističke sezone. Održan je sastanak Hrvatskih cesta, policije i Centra za obavješćivanje pa bi od sljedećeg ljeta mogli imati jedinstven i efikasniji sustav obavješćivanja o stanju na cestama. Druga točka sastanka je bila protočnost prometa s Krka i na Krk u najopterećenijim danima.

KONCEPCIJA RASKRIŽJA NADOMAK KRČKOG MOSTA MOŽE SE OCIJENITI POZITIVNO, UZ JEDNU ZAMJERKU

NA TURBO ROTORU U ŠMRIKI SIGNALIZACIJA BUNI VOZAČE

Dr. sc. Ivica Barišić

Turbo kružno raskrižje jest nova vrsta prometnog rješenja, nastala kao zamjena za dvotračno kružno raskrižje. Rješenje je prvi put primijenjeno u Nizozemskoj 1996. godine. Osnovno je obilježje turbo kružnog raskrižja da su vozni trakovi u kružnom traku odvojeni vodoravnom signalizacijom i fizički razdvojenim nadvišenjem te su prometni tokovi vođeni po odvojenim voznim trakovima još pred ulazom u kružno raskrižje i cijelo vrijeme vožnje kroz kružno raskrižje.

Ukinute su prometne radnje razvrstavanja na kružnom kolniku i presijecanja prometnih tokova na ulazima i izlazima.

Zbog nemogućnosti promjene voznog traka u kružnom prometnom traku, vozač mora izabrati odgovarajući vozni trak još prije ulaska u kružno raskrižje. Iz tog razloga, prometnoj signalizaciji u turbo kružnom raskrižju potrebno je posvetiti veliku pozornost.

Nove smjernice

Prvi sustavan pristup primjene kružnih raskrižja započeo je 2002. godine izdavanjem hrvat-

skih »Smjernica za projektiranje i opremanje raskrižja kružnog oblika – rotora«. Međutim, u prvim smjericama nisu obrađeni pojedini tipovi kružnih raskrižja koji se zadnjih godina sve češće primjenjuju, a to su mini raskrižja i montažna raskrižja, a također nije postojala niti regulativa za turbo kružna raskrižja. Kod primjene takvih raskrižja, domaći projektanti bili su prisiljeni koristiti strane smjernice ili od izrade projekata primijeniti vlastito stvaralaštvo.

Hrvatske ceste su nakon 12 godina upotrebe postojećih smjernica pokrenule izradu

novih smjernica za kružna raskrižja, odnosno izmjenu i dopunu postojećih. Nove smjernice su prvenstveno odnose na kružna raskrižja na državnim cestama, dok pitanje izgradnje kružnih raskrižja na ostalim cestama nije obuhvaćeno ovom regulativom, ali se u praksi i u takvim slučajevima najčešće koriste ove smjernice. Izrada smjernica povjerena je Građevinskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci, gdje je formirana međunarodna radna grupa. Smjernice su dovršene u rujnu 2014. godine. Veliki je nedostatak da u Hrvatskoj nisu obvezujuće za projektante. Ipak, daju dobar okvir kojim se izbjegava neujednačenost pri planiranju i uvođenju kružnih raskrižja. Međutim, da bi se to postiglo, potrebno je uvesti obveznu primjenu smjernica, kao što je praksa u svim razvijenim zemljama.

Za očekivati je da bi u skorju budućnosti Smjernice trebale postati podloga za izradu obvezujućeg Pravilnika koji bi obuhvatio područje planiranja i projektiranja kružnih raskrižja, te koji bi vrijedio za sve ceste u Hrvatskoj. Do tada će izmjene i dopune smjernica za pojedina raskrižja te implementacija smjernica za turbo raskrižja sigurno doprinijeti kvaliteti projektiranja i izvedbe kružnih raskrižja u Hrvatskoj.

Izvan naselja

Smjernice za turbo kružna raskrižja određuju osnove za prometno-tehničko, projek-



tno-tehničko i prometno-sigurnosno oblikovanje turbo kružnih raskrižja na državnim cestama u Hrvatskoj. Smjernice sadrže područja primjene turbo kružnih raskrižja, objašnjenje pojmova, značajke turbo kružnih raskrižja, kriterije za opravdanost njihove primjene, tipizaciju turbo kružnih raskrižja, metodologiju proračuna kapaciteta, metodologiju odabira odgovarajućih projektno-tehničkih elemenata, prometnu signalizaciju i opremu i posebne detalje pojedinih elemenata te vrste kružnih raskrižja.

Turbo kružna raskrižja su prihvatljiva rješenja na lokacijama izvan naselja i u prijelaznim područjima na kojima nema nemotoriziranih sudionika u prometu ili se očekuje samo njihov mali broj. Turbo kružno raskrižje u naselju je prihvatljivo rješenje samo ukoliko je vođenje nemotoriziranih sudionika u prometu na području samog turbo kružnog raskrižja riješeno na prometno siguran način.

Turbo kružno raskrižje je prihvatljivo rješenje kada analiza propusne moći ukazuje na to da jednostručno kružno raskrižje neće moći kvalitetno servisirati očekivana opterećenja. Turbo opcija dolazi u obzir na preopterećenim i nedovoljno sigurnim, dvotračnim kružnim raskrižjima, prilikom rekonstrukcije standardnog trokrakog ili četverokrakog raskrižja, u kojemu postoji prevladavajući glavni smjer te ako je turbo bolje rješenje od semaforiziranog raskrižja.

Kako bi neko kružno raskrižje bilo turbo, moraju biti ispunjena četiri osnovna i dva dodatna uvjeta. Prvi je da se sa najmanje jedne prilazne ceste daje prednost prometnim tokovima u dvjema kružnim voznim trakovima. Drugi je da promet na najviše dva kružna vozna traka može imati prednost pred prometnim tokom na ulazu. Treći je da se ne smiju pojaviti konfliktne točke preplitanja na kružnom kolniku i konfliktne točke križanja na ulazima i izlazima iz kružnog raskrižja. Četvrti uvjet za turbo raskrižje je da spiralno izvedena točrtina signalizacija mora biti oblikovana na način da postupno prelazi iz manjeg (unutrašnjeg) na veći (vanjski) poluprijem (uvjet koji proizlazi iz udobnosti vožnje).

Četiri turba u Hrvatskoj

Dodatni uvjeti su da su na glavnom prometnim smjerovima izlazni izvedeni s po dva vozna traka, a na sporednim prometnim smjerovima izlazni mogu biti dvotračni ili jednostručni. Drugi dodatni uvjet je da na svakom kružnom segmentu može postojati samo jedna točka odnosno mjesto na kojem vozač može odlučiti da li će kružno raskrižje napustiti ili nastaviti s vožnjom po kružnom kolniku.

Prema našim saznanjima u Hrvatskoj su do danas izvedena turbo kružna raskrižja Šmrika, Osijek – Višnjevac te dva u Puli, na dionici Šijana - Stancija Pelićet.

Raskrižje Šmrika nalazi se na sjecištu jakih prometnih tokova, pogotovo u sezoni kada se na točki spajaju i križaju jaki tranzitni turistički prometni tokovi. Raskrižje je projektirano i izvedeno u ograničenim prostornim uvjetima već izgrađenog nadvoznjaka Jadranske magistrale, i zamišljeno je kao turbo kružno raskrižje. Desni prometni tokovi izdvojeni su iz kružnog traka, što je velika prednost rješenja. Još nije otvoreno desno skretanje iz smjera Rijeke prema Kraljevići. Sama koncepcija raskrižja u postojećim okolnostima može se ocijeniti pozitivno, međutim najveća zamjerka kod ovog raskrižja jest neadekvatna prometna signalizacija.

Naime, postavljena je putokazna signalizacija, kao i horizontalna signalizacija koja se postavlja u klasičnom jednostručnom kružnom ili u klasi-

čnom četverokrakom raskrižju, što je apsolutno neprimjereno stvarnoj situaciji na raskrižju. Ovakva signalizacija može dovesti do zabune kod vozača, što uzrokuje usporavanje prometa i smanjenje protočnosti, a također može utjecati i na sigurnost odvijanja prometa kroz raskrižje. Može se reći da u vrijeme kada je izvedeno ovo raskrižje, nisu bile objavljene smjernice za turbo kružna raskrižja, pa se tako nije niti mogla postaviti signalizacija prema njima. Međutim, u nedostatku domaće regulative, moglo se preuzeti slovenska iskustva. Danas kada u Hrvatskoj postoje objavljene smjernice za turbo kružna raskrižja, potrebno je čim prije poduzeti mjere, odnosno zamijeniti postojeću neprimjerenu signalizaciju novom. Postavljanjem primjerene prometne signalizacije smanjit će se čekanje i povećati protočnost.

Postavljena je putokazna signalizacija, kao i horizontalna signalizacija koja se postavlja u klasičnom jednostručnom kružnom ili u klasičnom četverokrakom raskrižju, što je apsolutno neprimjereno stvarnoj situaciji na raskrižju



Nepoželjna suvišna signalizacija na kružnom toku

Prometna signalizacija u raskrižju postavlja se na način da bude jasna i dosljedna te da ne zbunjuje vozače. Nikako ne treba postavljati previše znakova. Da bi se postigao najbolji učinak, neophodno je da korisnici, uz pomoć prometne signalizacije, budu pravovremeno obaviješteni o izboru prometnog traka, budući da nije moguće razvrstavanje unutar kružnog kolnika. Kod turbo raskrižja vozni su trakovi u kružnom kolničkom traku odvojeni vodoravnom signalizacijom i fizički razdvojenim nadvišenjem te su prometni tokovi vođeni po odvojenim voznim trakovima još pred ulazom u kružno raskrižje i cijelo vrijeme vožnje kroz turbo kružno raskrižje. Zbog nemogućnosti promjene voznog traka u kružnom prometnom traku, vozač mora izabrati odgovarajući vozni trak još prije ulaska u kružno raskrižje.



TURISTIČKA SEZONA DONIJELA PUNO POSLA AUTOKLUBU RIJEKA

AUTOMEHANIČARI LJETOS POMOGLI VOZAČIMA 1.300 PUTA

Još uvijek se ne sliježe oduševljenje dobrom turističkom sezonom. Ljeto puno turista značilo je i puno više vozila na prometnicama. Da je tako svjedoče i u

Autoklubu Rijeka koji u sklopu svog poslovanja nudi pomoć na cesti, 24 sata na dan i 365 dana u godini.

Već dobro znani broj 1987 zvonio je ovog ljeta učestalije

no prošlih turističkih sezona. Od početka godine Autoklub Rijeka je intervenirao 2.700 puta. Samo tijekom ljeta, u lipnju, srpnju i kolovozu, upisano je gotovo 1.300 interven-

cija. Dakle, gotovo svaka druga intervencija na cesti odradi se tijekom ljeta. Od 2.700 intervencija, oko 1.110 podrazumjeva popravak na cesti, a ostatak problema ne može se

Od početka godine Autoklub je zabilježio 2.700 puta intervencija. Samo tijekom ljeta, u lipnju, srpnju i kolovozu, upisano je gotovo 1.300 intervencija



riješiti bez prijevoza automobila, bez obzira da li se radi o kvaru vozila ili prijevoza oštećenog vozila. Gro posla odnosi se na domaće vozače, a ljeta nosi puno posla sa strancima.

Bitna informacija o kvaru

Autoklub pokriva teren do tunela Tuhočić na pravcu prema Zagrebu, do Rupe na pravcu prema Sloveniji, do Kraljevice te do Plomina. Dalje pokrivaju drugi klubovi u sustavu Hrvatskog autokluba. Naravno, granice nisu fiksne, Autoklub Rijeka suraduje sa susjedima, prvenstveno s autoklubovima Crikvenica i Krk te po potrebi pruža pomoć na njihovom području. Posebice je suradnja izražena tijekom ljeta, objavljuje tehnički rukovoditelj Autokluba Rijeka Marin Miculinić.

Autoklub Rijeka teren pokriva s pet vučnih vozila i tri servisne radionice. Složenost posla leži u činjenici da je nemo-

guće predvidjeti broj intervencija. Pojedine dane posla je malo, a događi se da su sve snage na terenu i da telefon zvonio u pomoć.

Kad je riječ o kvarovima, prosjek otklanjanja kvara na mjestu je 80 posto. Sigurno je to zasluga naših automehaničara, ali je vrlo bitna pomoć call centra. Ako stranka može dobro objasniti što se dogodilo, znatno se olakša posao jer se već u startu može predvidjeti o čemu je riječ, objavljuje tehnički rukovoditelj Autokluba Rijeka Marin Miculinić.

Pogrešno gorivo

Vrste intervencija se razlikuju po periodima u godini. Po zimi je jako puno intervencija zbog problema s paljenjem i zagrijavanjem automobila. Prije dvije zime, kada smo imali u okruženju Rijeke temperature po -15 do -20, imali smo puno posla. Po ljeti je situacija specifična. Samo u ko-

lovozu smo imali 24 intervencije zbog ulijevanja pogrešnog goriva. Često interveniramo zbog guma, a nisu rijetke niti intervencije zbog zaključavanja vozila. Teško je nabrojati druge kvarove jer su zaista raznovrsni. Postotak otklanjanja kvarova od 80 posto na mjestu intervencije je zaista visok jer svi znamo koliko su današnji automobili sofisticirani i da se malo toga može napraviti na mjestu gdje vozilo stane, ističe Miculinić.

Poslove popravka kvara osobnog vozila na cesti obavlja tridesetak autoklubova udruženih u Hrvatski autoklub koji raspolažu s 58 pokretnih radionica odnosno osobnih vozila osposobljenih za popravak na cesti, pet polivalentnih vozila (pokretna radionica koja može prevoziti vozilo) i 48 vučnih službi za uklanjanje i prijevoz osobnih vozila. Također, u sustavu HAK-a nalaze se i partneri s jednom pokretnom radionicom i 133 vučnih službi.

Tri paketa članstva

U Autoklubu Rijeka ističu da u pomoć priskaču svima, bez obzira da li je riječ o članu njihova autokluba ili članu HAK-a. I cijene su identične, no članovi imaju beneficije koje se osjete kad se nešto dogodi. Vozači mogu birati između tri paketa. Start stoji 200 kuna, Optimum 300 kuna, a Europa 500 kuna. Ovisno o paketu, nude se beneficije koje se vežu uz pomoć na cesti odnosno popravak i prijevoz vozila u slučaju kvara te prijevoz vozila u slučaju prometne nesreće ili krađe. Članstvo nudi i druge beneficije, poput zamjenskog vozila, nadoknade troškova smještaja i javnog prijevoza, besplatnih pravnih savjeta, revije HAK-a, zamjene guma... No, najvažnije je ipak znati da u slučaju kvara ili nesreće pomoć stiže ekspresno.

RIJEČKA ALFA BILA JE NAJBOLJA NA SVIJETU

Grad Rijeka, nakon priključenja Kraljevini Italiji 1924. godine, doživio je potpuni ekonomski kolaps te je od važne austro-ugarske luke postao nevažni talijanski provincijski gradić. Jedine dvije ozbiljnije gradske firme bile su Rafinerija nafte, najveća u Italiji, tada pod kraticom ROMSA, te tvornica torpeda. Poslije desetak godina životarenja, 1934. pokušalo se ponešto napraviti kako bi se grad pokrenuo.

Kulminacija lokalnih i državnih napora bila 1934. godina, kada se slavila deseto-godišnjica priključenja grada "majci domovini" Italiji. Po projektu Bruna Anghebena izgrađena je Zavjetna crkva na Kozali i škola Tommaso u Starom gradu (danas Nikola Tesla). Kako je u Rijeci bilo registrirano 753 automobila i 45 autobusa ureden je sre-

dišnji gradski trg – Piazza Regina Elena (danas Jadranski trg) tako da je zbog potreba prometa u sredini ostavljen, umjesto ranijeg parka, tek mali "otok". Nesumnjivo najvažniji zahvat bilo je asfaltiranje ceste Rijeka-Trst u duljini od 76 kilometara.

Priručne su i izložbe knjiga, slika i fotografija o Kvarneru, gostovao je simfonijski orkestar u Opatiji, priručna su takmičenja u tenisu, jedrenju, plivanju, veslanju, motociklizmu, nogometu i golfu, a Italija je izdala i seriju od 15 maraka s riječkim motivima. U takvom, ugodno provincijskom gradu u kojem su svim imali više vremena no što im je trebalo, a u kojem je glavna aktivnost, za lijepa dana, bila šetnja obnovljenim lukobranom sve do monarhijskog kupališta "Quarnero", dogodilo se nešto

što je ostavilo trag na svjetsku povijest automobilizma.

Vrhunski inženjeri

Do sredine tridesetih godina trkaćim stazama Europe dominirali su automobili "Alfa Romea". Kako je 1933. Adolf Hitler, izabran na demokratskim izborima, došao na čelo Njemačke, odmah je počeo pritisak na njemačku auto-industriju da nadmaši Talijane. "Auto Union" (preteča Audija) i Mercedes svojim su modelima Tip A i W25 počeli pobjeđivati na utrkama te je Vittorio (Viktor) Jano, glavni inženjer "Alfa Romea" pokušao napraviti nešto prilično radikalno. Jano je bio impresioniran "Auto Unionovim" trkaćim modelom s motorom smještenim u sredini i smatrao je da bi i "Alfa Romeo" trebao napraviti nešto slično. U najvećoj tajnosti.

Odlučio je taj radikalnan pro-

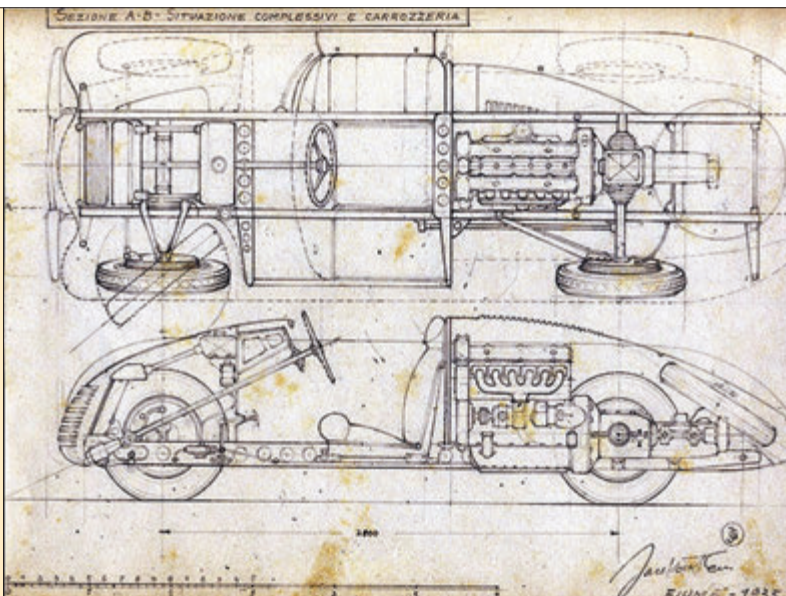
jekt povjeriti braći Ginu i Oscaru Jankovitsu, svojevremeno briljantnim studentima na Politehnicu u Torinu. Bilo je nekoliko razloga za, samo na prvi pogled neobičnu, odluku: kao prvo s Politehnicu u Torinu i "Fiat" i "Alfa" regrutirali su svoje najvažnije inženjere; potom Jankovitsi su bili Talijani mađarskih korijena kao i Jano, no najvažnija je bila treća stvar. Zbog tajnosti projekta odgovaralo mu je da se sve radi u Rijeci, zaboravljenom pograničnom gradu.

Braća Jankovits bili su vrhunski školovani inženjeri, ali i koncesionari "Alfa Romea", s najvećom i najmodernijom garažom u Rijeci. I tako im je Jano stavio na raspolaganje Alfin motor 6C 2300 nadograđen s tri Weberova karburatora, inače predviđen za trkaće modele. Stavio im je na raspolaganje i prijenos te šasiju za 12



Pokušaji ožvljavjanja grada

Od nekih zahvata u gradu, koji su pomogli turistima, može se registrirati da je 1926. godine svečano otvoren novi most preko Rječine i da je 1927. napravljena nova državna cesta Rijeka-Kantrida-Volosko. Godine 1930. uvedena je slobodna carinska zona za Rijeku i Opatiju, koja je egzistirala godinama, no bez ozbiljnijih ekonomskih rezultata. U gradu koji je imao 53.000 stanovnika, 24. veljače 1934. talijanskim senatorima imenovani su riječki gradonačelnik Riccardo Gigante, jedan od najvećih lokalnih intelektualaca i fašista te Iccilio Bacci. Benito Mussolini želio je imenovati senatorom i doktora Lionalla Lenza (prvi u svijetu nazvao je leukemiju rakom krvi), no on je to odbio.



C trkaći model. Posebno su, unutar Alfe, razvijani ostali mehanički dijelovi i kočnice.

Pretekli Nijemce

Svi dijelovi sklapani su u Rijeci 1935.-1936. i potom testirani na ogoljenoj "trkačkoj šasiji". Sve je bilo radeno krajnje ozbiljno, za brzine iznad 250 kilometara na sat. "Alfa Romeo Aerospider" imao je najkvalitetniju šasiju svog vremena, znatno bolju od "Auto Uniona" i "Mercedesa".

Priča za sebe je prekrasna, izuzetno aerodinamična karoserija, također nekoliko godina ispred njemačke konkurencije. U njenom projektiranju i izradi Oscar Jankovits konzultirao se s Josefom Micklom, inženjerom "Porschea" zaduženim za aero-dinamiku, Paulom Jarayom, te Belom Barenijem, prvim konstruktorom "Volkswagena". Sve je bilo spremno da se u automobil ugradi posve novi

Alfin V 12 motor s 430 KS (!), no Vittorio Jano je neočekivano dobio otkaz u firmi i sve se zakompliciralo. Braća Jankovits odlučila su automobil dovršiti sa sportski doradenim motorom 6C 2300 što im je uspjelo 1937. godine, no automobil je uglavnom bio u garaži - jer je i dalje sve moralo ostati u tajnosti. Inače, automobil je bio vrlo lagan, težio je 1.150 kilograma, imao je sjedište vozača smješteno u sredini, s motorom odmah iza sjedišta. Najveća brzina bila je iznad 225 kilometara na sat. Za normalnu cestovnu vožnju automobil je prilagođen 1938. godine, a može se spomenuti da su do danas sačuvani originalni dokumenti za registraciju i pločice.

Meci jugo graničara

Automobil je ostao u garaži sve do Božića 1946. kad je s njim Gino Jankovits naprasno

napustio Jugoslaviju, vozeći punom brzinom ispod granične rampe. Iznenadeni vojnici nisu stigli odmah reagirati, no potom su otvorili paljbu. Dva metka su pogodila auto, no Jankovits je stigao do Trsta.

Kako im je trebao novac, braća su automobil prodala u Trstu časniku anglo-američkih snaga. Potom je automobil nestao na dvadesetak godina, da bi se pojavio u Engleskoj. Godine 1967. pojavio se u New Yorku, gdje ga je kupio Collin Crabe, kolekcionar neobičnih automobila, no nitko nije znao o čemu je zapravo riječ. Napokon je 1978. godine automobil prepoznao Luigi Fussi, ugledni povjesničar "Alfa Romea", koji je surađivao s Janom u vrijeme "Aerospider" projekta. Pokušao je automobil otkupiti 1980. godine za braću Jankovits, a potom za muzej "Alfa Romea", no nije imao uspjeha. Automobil je kasnih devedesetih završio kod jednog talijanskog

kolekcionara, a danas je u vlasništvu Georga Gebharda, koji je automobil dao restaurirati. Kako je u Rijeci uvijek sve bilo najveće, najbolje, najviše, najluđe, tako se uz naš voljeni grad može vezati i priča o automobilu koji je mogao biti najbolji na svijetu... Ali nije...

Kako bi konkurirali Nijemcima, Talijani su u tajnosti odlučili napraviti najbolji automobil na svijetu. Za "rodište" je izabran skriveni provincijski gradić

JOŠ JEDNOM SE POKAZALO DA SU LJETNI MJESECI KRITIČNI NA DVA KOTAČA

LJETO NIJE VOLJELO MOTOCIKLISTE

**Petra Bosilj
Jure Jurković
PU primorsko-goranska**

Ljeto koje smo ispratili ostat će u sjećanju po pogibijama motociklista. Krajem srpnja i početkom kolovoza, u samo 40 dana, poginula su šestorica motociklista na području Primorsko-goranske županije. Ostao je gorki dojam da ljeto nije smrt na dva kotača.

Što otkriva statistika za cijelu 2015. godinu? Zanimljivo da je od početka godine od kobnog prijelaza srpnja na kolovoz izgubljen tek jedan život na motociklu. Ove godine na dva kotača poginulo je sedmero ljudi, dvoje više u odnosu na lani. Dakle, crna slika ipak nije toliko izražena koliko je sugeriralo ljeto. Broj nesreća je ostao isti. Tijekom osam mjeseci 2015. godine na području Policijske uprave primorsko-goranske zabilježeno je 247 prometnih nesreća s mopedima i motociklima što je više za tri posto u odnosu na osam mjeseci lanske godine. Koliko je vožnja na dva kotača opasna, svjedoči podatak da tek četvrtina nesreća prođe bez ikakvih posljedica. Teže je ozlijeđeno 60 motociklista, jedan više u odnosu na isti lanijski period, a lakše 136, što je neznatno povećanje. Mopedi i motocikli participiraju u ukupnom broju prometnih nesreća s deset posto. Svaki treći sudionik poginuo u prometnoj nesreći na području Primorsko-goranske županije vozio je moped ili motocikl.

U pet godina 47 smrti

Promotrimo li statistiku u posljednjih pet godina, od 2010. do 2014. godine, doći ćemo do podatka o 17.300 nesreća na području Primorsko-goranske županije. Od toga broja, 1.700 nesreća se odnosi na mopede i motocikle. U pet godina poginulo je 38 mopedista i motociklista, dva četverociklista, četiri mopedista, dva putnika na motociklu i jedan putnik na mopedu. Ukupno 47

smrti na dva kotača. Kao i u ovogodišnjoj statistici, svaki treći poginuli na cestama, izgubio je život na dva kotača. Od 148 poginulih, 47 otpada na motocikliste i

manjim dijelom na mopediste. Najnepovoljniji omjer zabilježen je 2012. godine, kada je od 26 poginulih u županiji, čak desetoro poginulo na dva kotača.



Godine 2010. poginulo je 13 motociklista, slejdeće godine devet. Prije tri godine crna brojka zaustavila se na deset. Preklani je izgubljeno sedam života, lani devet. Ove godine sedam. Još su tri i pol mjeseca pred nama. Za utjehu, motocikala je manje na cestama i manje se stradava zimi. U proteklih pet godina teško je ozlijeđeno 437 motociklista.

Kaciga na 98 posto

Policijska uprava primorsko-goranska postavila je ciljeve kad su u pitanju vozači na dva kotača. Smanjiti broj prometnih nesreća, utjecati na promjenu ponašanja i poštivanje prometnih propisa od strane vozača mopeda i motocikala, utjecati na svijest drugih vozača o njihovoj prisutnosti te postići stupanj uporabe zaštitne kacige (vozači i putnici na mopedima i motociklima) od oko 98 posto, što je definirano Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa. Policija će provoditi preventivno – represivne aktivnosti u prometu, provjeravati tehničku ispravnost vozila u suradnji s djelatnicima stanica za tehnički pregled vozila.

Kontinuirano se radi na preventivi. Tijekom travnja provedena je preventivna manifestacija »Sigurno na dva kotača« koja ima za cilj na početku sezone vožnje mopeda i motocikla ukazati vozačima navedenih kategorija vozila na poželjan ponašanja u prometu, a drugim vozačima skrenuti pozornost na njihovu prisutnost. U svibnju je u suradnji sa Županijskim savjetom za sigurnost prometa i HAK-om, provedena tradicionalna edukativno – preventivna akcija pod nazivom »Motociklom u život«, zajedno s udrugom za promicanje sigurnosti prometa »Sigurnost u prometu« u svibnju su na automotodromu Grobnik održane edukativno, preventivno-sigurnosne akcije »Motociklom sigurno«.

NAJČEŠĆE GREŠKE VOZAČA MOPEDA I MOTOCIKLA

- kretanje nepropisnom i brzinom neprilagodenom uvjetima
- nenošenje zaštitne kacige
- kretanje površinama koje nisu namijenjene za tu vrstu vozila
- precjenjuju se vozačke sposobnosti i potcjenjuju opasnosti
- pretjecanja ili obilaženje kolone
- upravljanje neregistriranim i tehnički neispravnim vozilima
- upravljanje prije stjecanja prava

GREŠKE DRUGIH VOZAČA

- oduzimaju prednost prolaska vozačima mopeda i motocikala
- nepravodobno ili nedovoljno provjeravaju tzv. »mrtvi kut«
- skreću ili prestrojavaju se bez pokazivača smjera
- otvaraju vrata u zaustavljenoj koloni vozila

SAVJETI – ŠTO DA

- pridržavajte se ograničenja brzine te brzinu prilagodite uvjetima na cesti
- vozite s upaljenim svjetlima
- nosite homologiranu kacigu te je pravilno vežite
- vozite sredinom prometne trake
- nosite reflektirajući prsluk, tako ste uočljiviji drugim sudionicima
- nosite svu opremu (jaknu, hlače, rukavice, čizme i štitnike pojasa)
- predviđajte poteze drugih vozača

SAVJETI – ŠTO NE

- ne konzumirajte alkoholna pića prije i za vrijeme vožnje
- ne vozite slalom između vozila
- unatoč modnim trendovima, izbjegavajte crnu boju koja je teško uočljiva i smanjuje uočljivost vozača motocikla/mopeda
- ne precjenjujte svoje vozačke sposobnosti
- ne ispitivati i dokazivati mogućnosti svog motocikla (mopeda)

impressum

Izdavač: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11
Suizdavač: Primorsko-goranska županija,
Savjet za sigurnost prometa na cestama
Primorsko-goranske županije

Izdavački savjet: Prof. dr. Hrvoje Baričević (predsjednik), Zdravko Lisac, Nada Milošević, Mile Perić, Boris Skeledžić i Tomislav Šepić

Urednik: Anto Ravlić
Grafička urednica: Anamarija Reljac
Fotografije: Sergej Drechsler, Anto Ravlić
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11

Telefon: 051/212-442

Tisak: Grafički Zavod Hrvatske d.o.o., Zagreb