



PGŽ

ŽmigavaC

kultura i sigurnost u prometu

Broj 72/9. ožujka 2016.

■ PROTIV UKIDANJA ŽUC-eva str. 8 - 9 ■ DARUVAR U RIJECI str. 10 - 11



REALIZACIJA PROJEKTA AUTOMATSKOG UPRAVLJANJA PROMETOM U GRADU RIJEKI JOŠ UVIJEK U TIJEKU

AUTOMATIZACIJU ČEKA JOŠ ČETVRTINA RASKRIŽJA

Prof. dr. sc. Hrvoje Baričević
Dr. sc. Matija Glad
Danijel Frka, dipl. ing. prom.

Grad Rijeka i Primorsko-goranska županija u posljednjih dvadeset godina bilježe stalan rast broja cestovnih motornih vozila od kojih većina svakodnevno prolaze kroz grad Rijeku. Iz tog je razloga bilo nužno uvesti sofisticiranije gospodarenje postojećom mrežom gradskih prometnica temeljeno na primjeni novih generacija tehnologija ITS-a (inteligentnih transportnih sustava). Uvažavajući specifičan geomorfološki položaj Rijeke s nagašenim ograničenim korisnim prometnim površinama, logičan je bio institucionalni odgovor na povećane zahtjeve u kontekstu optimiziranja

prometnih parametara na matrici cestovnih koridora.

Osnivanjem tvrtke Rijeka promet 1998. godine, specijalizirane gradske tvrtke, učinjen je prvi korak k tom cilju. Djelatnosti tvrtke jesu izgradnja i gospodarenje parkiralištima pod naplatom, održavanje nerazvrstanih cesta i javno prometnih površina, te upravljanje i regulacija prometa.

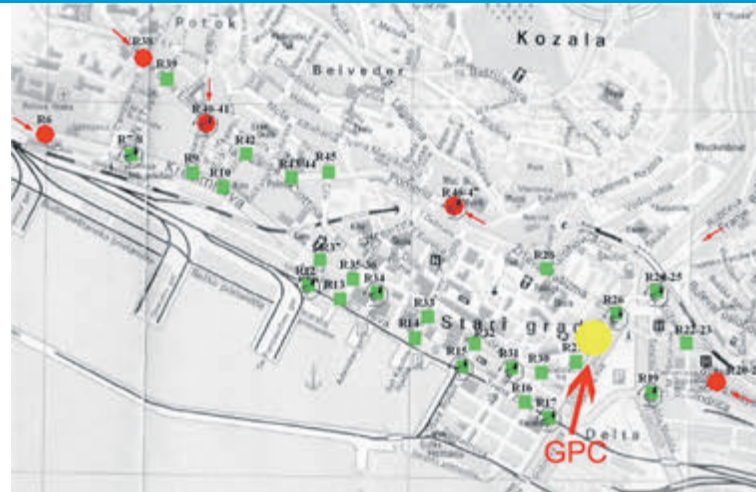
Mreža duga 300 km

Grad Rijeka premrežen je s više od 300 kilometara prometnica, a primarni cestovni promet se odvija kroz dva cestovna koridora smjera istok-zapad s većim brojem poprečnih veza. To je I koridor: Krešimirova – Žabica – Riva – Ivana Zajca – Cindrićeva (smjer zapad - istok), Strossmayerova – Fiumara – Adamićeva – Krešimirova (smjer

istok - zapad). II. koridor: Vukovarska – Viktora Cara Eminna – Fiorella la Guardia – Pomerio – Žrtava fašizma – Cindrićeva (smjer zapad-istok); Strossmayerova – Ivana Grohovca – Žrtava fašizma – Pomerio – Viktora Cara Eminna – Vukovarska (smjer istok-zapad) na koji se nadovezuju okomite veze za središte grada i to: Franje Račkog – Orehovića – riječka obilaznica; Matka Laginje – Kozala – Drenova; Prvog maja – Osječka – Skurinjine – riječka obilaznica.

Prema najnovijim mjerenjima koja se konstantno provode od 2003. godine putem sustava automatskog upravljanja prometom (u daljnjem tekstu AUP), kroz središte grada svakog radnog dana prosječno prolazi između 60 i 65 tisuća vozila, s najvećim intenzitetom u perio-

du od 7,30 do 21 sat. Ova činjenica upućuje na permanentno vršno opterećenje koje praktički traje cijelog dana, tj. na granici propusne moći. Grad Rijeka bilježi stalan rast broja vozila koja prolaze njegovim prometnicama, te je broj registriranih vozila u Gradu Rijeci rastao po prosječnoj stopi od jedan do devet posto sve do 2009. godine. Od 2010. do 2014. godine bilježi se pad od 0,2 do osam posto, ali to je još uvijek visoki stupanj motorizacije. U Rijeci je registrirano gotovo 62 tisuće vozila dok je na području Policijske uprave primorsko-goranske odnosno na području koje nosi riječke registarske pločice registrirano 156 tisuća vozila. Iz svega navedenog proizlazi da je sustav AUP bio nužno potreban, odnosno da su opravdana uložena sredstva u iz-



gradnji I. i II. faze.

Uputni garažni sustav

Istraživanjem provedenim 2002. godine i dobivenim podacima bilo je vidljivo da stavljanje svih parkirnih površina u užem središtu grada pod naplatu nije bitno smanjilo potrebu za parkirnim mjestima, te se pristupilo izgradnji nekoliko garaža da se rastereći parkiranje na nogostupima i drugim javno prometnim površinama. Isto se tako ukazala potreba za projektiranjem i izgradnjom uputno garažnog sustava uz intenzivniju primjenu i drugih mjera kao što su: unapređenje javnog gradskog prijevoza,

premeštanje nepropisno parkiranih vozila, ugradnja prepreka i drugo. Autobusni promet, kao primarni oblik javnog prijevoza, prema predloženoj strategiji GUP-a, morat će preuzeti ključnu ulogu u funkcioniranju prometa kroz središte grada. U Strategiji, jedna je od smjernica uvođenje brze gradske željeznice, koja bi mogla povratiti izgublenu atraktivnost javnog gradskog prometa. U daljnjim fazama, planirani su i drugi projekti kao uspostava modela tzv. integriranog javnog prijevoza prema uzoru na europske i svjetske urbane aglomeracije. U slučaju grada Rijeke, primarnom autobusnom prije-

vozu putnika pridodali bi se alternativni podsustavi: gradska željeznica i uspinjača na Trsat. Čak se prema uzoru na gradove smještena na moru spominje i akvatorij Kvarnera kao neiskorišteni medij za obavljanje javnog prijevoza.

U svakom slučaju, sudbina svih stremljenja i dubioza u funkcioniranju prometa na mreži gradskih i prigradskih prometnica vezana je uz postojeću infrastrukturu i izbalansiranu eksploataciju javnih i individualnih cestovnih mobilnih kapaciteta. U cilju ostvarenja harmoniziranih pješačkih tokova na zadovoljavajući način potrebno je riješiti više točaka kolizije na

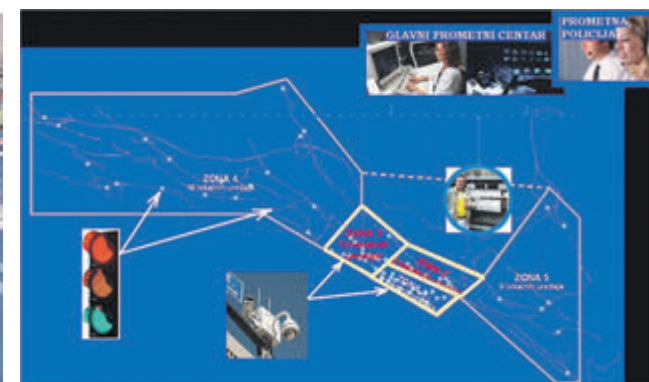
obodima pješačkih zona Korzo i Stari grad s motornim prometom na semaforiziranim i ostalim raskrižjima.

Oprema stara 25 godina

Početkom 1998. godine Grad Rijeka imao je izgrađenu mrežu semaforiziranih raskrižja s prosječnom starošću opreme od 25 godina. Prestankom rada tvornice Nikola Tesla, kao jedinog domaćeg proizvođača opreme, nametnula se potreba da se dotrajali sustav što prije zamjeni novim. U razdoblju 1997.-1998. godine, svjestan problema, Grad Rijeka naručuje projektnu dokumentaciju za izgradnju sustava nove generacije temeljenom na ITS tehnologiji od tvrtke Semafor Zagreb. Iste godine Grad osniva i trgovačko društvo Rijeka promet, koji je kao jedan od strateških ciljeva preuzeo obvezu realizacije projekta AUP. Za provedbu cjelokupnog projekta sastavljala se stručni tim od predstavnika investitora i renomiranih stručnjaka iz područja upravljačke prometne tehnologije. Stručni tim je predložio, a investitori prihvatili tehničko rješenje koje omogućava automatsko reguliranje prometnih tokova u ovisnosti o realnim opterećenjima, prvi put sustavno provedeno u Republici Hrvatskoj. Nakon ishođenja sve potrebne dokumentacije 2001. godine usvojen je investicijski



Završetak sustava planirao se krajem 2009. godine. Međutim, zbog nedostatka financijskih sredstava sporadično se uređivalo pojedinačna raskrižja. Od 90 semaforiziranih raskrižja na području grada, u sustavu AUP su 62 raskrižja





kladno Zakonu o javnoj nabavi. Glede činjenice da je Grad Rijeka od studenog 2012. godine preuzeo upravljanje bivšim županijskim i lokalnim cestama na području Grada, izmjenjena je i razdioba sufinanciranja: Hrvatske ceste 42 posto, Grad Rijeka 58 posto (svojih 31 posto plus 27 posto od ŽUC-a).

Za finiš 10 milijuna kuna

Posljednjih nekoliko godina izgrađeno je i opremljeno novom semaforском opremom, te uključeno u sustav AUP-a nekoliko novih raskrižja (cesta Rujevica – Marinići), cesta D404, raskrižja kod Zapadnog trgovačkog centra...). Izvršena analiza zatečenog stanja ukazala je na novu raspodjelu financijske podrške po tzv. ključu:

Grad Rijeka 64 posto i Hrvatske ceste 36 posto.

Zbog ograničenih financijskih sredstava za 2013. i 2014. godinu izvršeni su samo najnužniji zahvati koji su imali za cilj postupnu zamjenu stare semaforске opreme na dva raskrižja i zamjenu starih monitora u Prometnom centru. Tijekom 2014. i 2015. godine prema prometnim projektima predviđena su sredstva u visini od oko pet milijuna kuna za zamjenu postojeće semaforске opreme novom, prema standardima i uvjetima definiranim u već predviđenim fazama AUP-a za područje Grada Rijeka na slijedećim raskrižjima:

R1 – Zvonimirova – HP, R2 – Zvonimirova – Zametska, R4 – Zvonimirova – Rikarda Benčića, R48 – Liburnijska – Pionirska, R49 – Liburnijska – Vere Bratonje, R52 – čvor Diračje – zapad te R53 – čvor Diračje – istok.

Predviđeno je postavljanje nove semaforске vanjske opreme, nosača signala i semaforских uređaja. Kao temeljno polazište pri izradi prometno-tehnološkog rješenja ulične mreže poštivan je aktualni prometni režim i postojeće regulacijske metode. Ovaj projekt se zbog nedostatka sredstava u Gradu Rijeci (Rijeka promet, d.o.o.) nije uspio realizirati, pa je za



očekivati da će se planirati i nadamo se realizirati ove godine. Nota bene, osim predviđenih pet milijuna kuna za 2015. godinu potrebno još oko pet milijuna kuna za dovršenje kompletnog sustava AUP.

Bez lutanja do parkinga

Sustav AUP komercijalnog je naziva „EC TRAK“ a proizvođač je korporacije PEEK sa sjedištem u Nizozemskoj. Sustav omogućava najvišu razinu automatskog rada – „prometno ovisno upravljanje“. Kao dopunu sustavu nadzora, osmišljen je i izgrađen poseban video monitoring s kamerama postavljenim na 13 ključnih lokacija, što omogućava izravan nadzor operatera u Gradskom prometnom centru, prvom takvom centru u Hrvatskoj. Ugrađena tehnologija omogućava preprogramiranja rada semafora na pojedinim



raskrižjima ili prometnim zonama, odnosno i druge intervencije od strane dežurnog operatera. Operateri pokrivaju razdoblje od 06,30 do 15,30 sati, dok u noćnim satima AUP radi samostalno. Temeljem obrađenih podataka prati se i analizira prometna opterećenja i sačinjavaju se izvješća koja se dostavljaju zainteresiranim službama i institucijama. Sustav AUP automatski popunjava bazu podataka o broju i vrstama vozila i to je ključni alat za istraživanja i planiranja kojima se bavi Sektor prometa u Rijeka promet. Iskustvo je pokazalo da se Prometnoj policiji treba omogućiti uvid u stanje prometa, pa je od samog početka rada AUP-a uspostavljena stalna suradnja i razmjena informacija.

Metodologija funkcioniranja AUP-a omogućuje nadogradnju prometnih podustava iz raznih područja prometa, a Rijeka promet ističe dva bitna koja smatra od presudnog utjecaja na ukupno odvijanje prometa u središtu grada i to su:

Projekt uputnog sustava (UPGS), te Projekt davanja prednosti vozilima javnog gradskog prijevoza (JGP).

Istraživanjem se utvrdilo da čak 30 posto vozila u središtu grada cirkulira u potrazi za slobodnim parkirnim mjestom pa je izgrađen podustav UPGS koji izravno utječe na rasterećenje gradskih prometnica. Tijekom 2007.

godine izrađena je tehnička dokumentacija a 2014. godine su na zapadnom prilazu središtu grada – Krešimirovoj ulici te Ulici Fiorella la Guardia postavljeni promjenjivi znakovi koji daju informacije o statusu četiri lokacije: parkirališta Putnička obala i Delta te garaže Zagrad B i Ciottina. Za transfer podataka koristi se GPRS bežična tehnologija. Cilj je bio da se temeljem dobivenih rezultata ispitivanja u praksi odrede parametri za uvođenje UPGS podustava na sve glavne pravce. Pilot projekt uspješno je dovršen te je izrađena preporuka da se sustav primjeni na svim glavnim prometnim pravcima.

Prednost busevima

Tvrtka Rijeka promet razmatrala je i razne projekte vezane za unapređenje gradskog autobusnog prijevoza uz potporu i suradnju komunalnog društva Autotrolej. Odlučeno je da se provede pilot projekt vođenja autobusnog JGP koji ima za cilj davanje prednosti JGP-a na semaforima, čime bi se povećala njegova brzina i protočnost. Projekt je eksperimentalno realiziran na dvije točke koje su smatrane prioritetima i to: raskrižje ulice Fiumara i Jelčićevog trga te raskrižje Ulice Nikole Tesle i Ulice Viktora Cara Emina. Projekt je pokazao dobre rezultate ali se također pokazalo da se prije njegove pune primjene mora

trajno riješiti problem nepropisnog parkiranja na trasama kretanja autobusa javnog gradskog prijevoza.

U 2005. godini proširen je sustav informiranja o stanju u prometu priključenjem video sustava na internetu preko web-portala Grad Rijeka, te na GPRS mreži mobilnih telefona. Od 2012. godine putem mobilnih telefona i internet aplikacije može se provjeriti stanje zauzetosti svih gradskih parkirališta. Grad Rijeka i Hrvatske ceste privode kraju izgradnju sustava AUP-a i ispituju nove telematičke tehnologije u cilju rješavanja sve većih prometnih gužvi na prometnicama ali i poboljšanju javnog gradskog prometa, kao i sigurnijeg kretanja pješaka. Poseban problem predstavlja i parcijalno izveden „zeleni val“, zbog nedostatke kabelske umreženosti perifernog dijela ulične mreže.

Zaključno, treba naglasiti da primjena AUP-a ima bitno pozitivno, ali održivo i ograničeno djelovanje. Cjelovita kvaliteta funkcioniranja prometa u Gradu ovisna je ne samo o naprednim informatičkim sustavima kakav je u primijenjen u Rijeci, već i o kapacitivnim sposobnostima prometne infrastrukture. Stoga primjenu takvih sustava treba maksimalno prilagoditi mogućnostima izgradnje i razvitka ukupne prometne infrastrukture u gradu Rijeci.



program s procjenom ulaganja većim od četiri milijuna eura koji se sukladno dužini prometnica i broju raskrižja raspodijelio među investitorima i to: Hrvatske ceste 42 posto, Grad Rijeka 31 posto te Županijska uprava za ceste 27 posto.

Provedba izgradnje i plan realizacije cijelog projekta bio je predviđen u fazama do 2006. godine. Međutim, fazna izgradnja sustava u predviđenoj dinamici ostarvila se samo dijelom i to: 1. faza – puštanje u probni rad 1. prosinca 2002. godine. Nekoliko mjeseci kasnije upravljanje sustavom preuzelo je TD Rijeka promet. Ukupno ulaganje u 1. fazi iznosilo je oko šest milijuna kuna (bez PDV-a). Iste godine nastavlja se s izradom prometno tehnološkog projekta 2. faze, a u veljači 2005. godine završeni su svi radovi, čime je ujedno prometno-

tehnološki riješena centralna zona grada Rijeka. Vrijednost investicije iznosi oko osam milijuna kuna.

Uloženo 20 milijuna kuna

Projekt se nastavlja 2006. godine 3. fazom, tj. opremanjem raskrižja u 4. Prometnoj zoni (Osječka ulica) s investicijom od 5,4 milijuna kuna i dovršenjem u travnju 2007. godine. Tada se planirao završetak cijelog sustava krajem 2009. godine. Međutim, zbog nedostatka financijskih sredstava širenje sustava AUP-a nije provedeno kroz investicijske zahvate, već su sporadično uređivana pojedina raskrižja, bilo kroz zahvate sufinancirane od strane Grada i Rijeka prometa, bilo kroz druge prateće investicije (izgradnja Tower centra Rijeka, Zapadnog trgovačkog centra, izgradnja ceste Ž-5025...). Od 90 semaforiziranih raskrižja na području

grada Rijeka, u sustavu AUP ukupno je danas u funkciji 62 raskrižja ili 73 posto.

Održavanju svjetlosne prometne signalizacije također je posvećena dužna pažnja, iako se struktura nadležnosti periodično mijenjala. U razdoblju od 1998. do 2012. godine održavanje je organizirano na način da su vlasnici cesta sufinancirali troškove po unaprijed utvrđenom ključu: Hrvatske ceste 42 posto, Grad Rijeka 31 posto te Županijska uprava za ceste 27 posto.

Temeljem utvrđene razdiobe sufinanciranja Rijeka promet je sklapao zasebne godišnje ugovore o održavanju s tvrtkom Ceste-Rijeka, a veći dio održavanja obavljao je Rijeka promet kroz vlastitu službu održavanja semafora. Za specijalističko održavanje (informatički softver i hardver, programski paket EC-Trak i video sustav) sklapao je ugovore s kooperantima su-

BROJANJE PROMETA OTKRIVA ZANIMLJIVE PODATKE O CESTAMA U ŽUPANIJI

ČVOR RUJEVICA ŠESTA NAJPROMETNIJA TOČKA U HRVATSKOJ

Anto RAVLIĆ

Danima, mjesecima i godinama vozimo nekim svojim cestama. Od rutine teško da što primjećujemo, primjetimo tek gužve koje nam smetaju. Vjerojatno se često pitamo koliko prometa te naše ceste progutaju. Vozači teško mogu i približno procijeniti koliko vozila prođe cestom, no zato su tu brojači prometa koji detektiraju u vozilo broj prolaza. Svatako broji svoj promet. Podaci Hrvatskih cesta i Županijske

uprave za ceste otkrivaju koliko su naše ceste opterećene. U Hrvatskoj je postavljeno 600 brojača prometa.

Brojanje prometa na razini Hrvatske otkriva da je čvor Rujevica zapad sedmi na listi najprometnijih točki u Hrvatskoj s prosječnim godišnjim dnevnim prometom (PGDP) većim od 26 tisuća vozila. Ispred Rujevice su vodeći Stobreč s 50 tisuća vozila, Solin s 40 tisuća, Velika Mlaka te Lučko, Zdenčina i Jastrebarsko na Autocesti Rijeka – Zagreb. Po ljeti Rujevica zauzima tek 19. mjesto jer autoceste prema jugu zatrpa

promet. Kad je riječ o hrvatskim autocestama, s područja Primorsko-goranske županije odskaače dionica Rupa – Šmrika koja ima najveći PGDP promet (14.600 vozila) od svih autocesta u Hrvatskoj, a po PLDP-u (23.500) zaostaje za Dalmatinom (31.300) i dionicom Macelj – Zagreb (24 tisuće). Dionica Bosiljevo – Rijeka s PGDP-om od 11 tisuća je četvrta autocesta po prometu, nakon riječke zaobilaznice i Dalmatine, a tek jedva iza dionice Macelj – Zagreb. Po ljeti dionica Bosiljevo – Rijeka ima promet od 21 tisuće vozila.

Kastav pri vrhu

Kako izgleda PGDP na čvorovima autocesta na području Primorsko-goranske županije? Dodali smo i čvor Bosiljevo koji pripada Karlovačkoj županiji, no praktično je i riječki jer su riječke registarske pločice jedne od najčešćih na čvoru na kojem se dijeli promet za Rijeku i Dalmaciju. Najživlje je, kako smo već napisali, na čvoru Rujevica (26.000). Slijedi čvor Bosiljevo zapad (22.000) koji ljeti raste na 51.400. Potom Delnice (12.000), Vrbovsko i Ravna Gora (po 11.500), Vrata (11.800), Oštrovica (9.500) i Naplatna postaja Rupa (7.300). Ljeti pro-

Krčki most - 19.000 PLDP



met raste, ne samo uz more već i na pravcima koji vode ka moru. Tako se čvorovi Ravna Gora, Delnice i Vrata dižu na promet od 21-22 tisuće vozila.

Što je s prometom na državnim, županijskim i lokalnim

cestama koje ne pripadaju sustavu autocesta? Izuzev Rijeke.

Najveći promet »trpi« Opatija. I to obje opatijske ceste. Sjeverni koridor ima PGDP 16 tisuća vozila, južni 12.700. U Primorsko-goranskoj županiji slijedi Krčki most s 9.800 PGDP. Četvrta najopterećenija točka je u susjedstvu, kod Omišlja gdje je PGDP 8.800. U top pet je i Kastav (8.300). Slijede Crikvenica (7.800), Rab (7.700), Novi Vinodolski (7.600), Viškovo (6.300), a na desetom mjes-

tu pod intenzitetu prometa su Mučići s PGDP od 5.800 vozila. Na listi slijede Pasjak (5.500), Delnice i Krk (5.400), Medveja (4.300), Kostrena (3.500), Gornje Jelenje (2.600), Plomin (2.100), Barbat (1.500) te Bregi i Skrad sa PGDP od 1.200 vozila.

Ljeti dvostruko

Ljeti promet raste. Uglavnom dvostruko. Na vrhu po PLDP je opet Opatija, sjeverni koridor (20.100) i južni koridor (17.600), a sli-

Stiže 12 novih brojača

ŽUC će uskoro dobiti još 12 brojača koji će sigurno upotpuniti sliku intenziteta prometa. Na popisu su Permani, Škalnica, Ravna Gora, Dražice, Fužine, Donji Zagon, Punat, Krasica, Sunger, Ru-beši, Kuželj na granici sa Slovenijom te Nerezine. Brojači bi se mogli postaviti do sredine godine.

jede Krčki most (19.000), Omišalj (16.500), Crikvenica (15.400), Novi Vinodolski (14.200), Rab (13.000), Pasjak (10.000), Krk (9.600) Medveja (7.300). Promet raste i u Gorskom kotaru pa tako u pomalo izoliranom Skradu promet ljeti raste s 1.200 na 1.700 vozila. Zanimljivo, Gornje Jelenje ima identičan promet tijekom cijele godine, izvan sezone 3.500 vozila, a u srpnju i kolovozu 3.900 vozila dnevno.

Šest brojača pokriva ceste pod ingerencijom Županijske uprave za ceste. Najprometnije je na Mavrincima (11.300 prosječni dnevni promet), slijedi Kastav (7.600), potom Viškovo (5.800) i Rab (5.700) te Drivenik koji je ima prosjek od 550 vozila dnevno. Spomenuti prometni su snimani u zimskim mjesecima. Slika je potpuno drugačija ljeti. Rab, primjerice skače na 12 tisuća vozila. stvarni promet i realna slika prometa umnogome ovisi o (ne)adekvatnoj poziciji brojača.

Uskoro će stići ažurirano izvješće o brojanju prometa na hrvatskim cestama. Bit će zanimljivo promotriti gdje promet raste, što nam otkriva puno toga. Od iskorištenosti cesta, opravdanosti investicija, ali i gospodarskih kretanja.

J PGDP na čvoru Rujevica iznosi 26 tisuća, a ljeti brojač na čvoru Rujevica broji 33.600 vozila. Opatija je opterećena prometom, sjeverni koridor ima PGDP 16 tisuća, a južni 12.700

DRIVENIK - 550 PGDP



OPATIJA, Nova cesta - 20.100 PLDP





J koju godinu unatrag, zgražavali smo se kad su motociklisti u ukupnom broju poginulih sudjelovali s 30 posto. Danas su gotovo na 50 posto

Bez obzira na kišu koja je obilježila početak godine, proljeće je nemoguće zaustaviti, a sa ljepšim danima, iz garaža se izvlače motocikli. Uz sve čari vožnje na dva kotača, sa motociklima nažalost stiže i opasnost. Iako je proljeće zbog buđenja motociklista nekako u pamćenju po brojnim upozorenjima i preventivnim akcijama, lanijska godina je dokazala da nema pravila kad je u pitanju stra-

davanje motociklista. Od početka godine pa gotovo do sredine ljeta, izgubljen je tek jedan život na motociklu. Svaki izgubljeni život je tragedija, no svjesni da promet nosi i rizike i crnu stranu, nije se moglo ne izraziti zadovoljstvo statistikom. No, tada stiže kobni prijelaz sa srpnja na kolovoz, kada je u 40 dana poginulo šestero motociklista. Ljeto i rana jesen ostali su na ukupno sedmero poginulih motociklista.

Do kraja godine, izgubljen je još jedan život na dva kotača. Lani možemo biti zadovoljni činjenicom da nije nitko smrtno stradao od putnika na motociklima i mopedima. No, alarm svijetli. Na razini Hrvatske lani je za 30 posto povećan broj poginulih motociklista. Porast crne statistike može se protumačiti i godinom koja je ponudila lijepo vrijeme, bez kiše, no život previše vrijede da bi se sigurnost ravnala po vremenskoj

prognozi.

Osam od 17

Lani je na području koje pokriva PU primorsko-goranska zabilježen pad broja poginulih za čak 40 posto, što je sigurno zadovoljavajuća statistika. Međutim, zabrinjava činjenica da iz godine u godinu motociklisti u ukupnom broju poginulih drže preveliki postotak. Lani je od ukupno 17 poginulih na području Primorsko-goranske županije,

OPREZ: VOZAČI NA DVA KOTAČA VRAĆAJU SE NA CESTE

RASTE UDJEL MOTOCIKLISTA U CRNOJ STATISTICI

čak osmero motociklista. Točnije, šestero motociklista i dvoje mopedista. Gotovo svaki drugi poginuli na dva kotača. I tu statistika ide na štetu motociklista. Kad se osvrne na posljednje desetljeće, motociklisti su činili trećinu poginulih. Najnepovoljniji omjer do lanijske godine zabilježen je 2012. godine, kada je od 26 poginulih na cestama Primorsko-goranske županije, čak desetero poginulih živote izgubilo na dva kotača.

Promotrimo li statistiku u posljednjih pet godina, od 2010. do 2014. godine, doći ćemo do podatka o 1.700 nesreća u kojima su sudjelovali mopedisti i motociklisti. U svakoj

motociklista i vozača automobila, treba uzeti u obzir činjenicu da su automobili sve sigurniji, a da s motociklima to ne može biti slučaj. Koliko je vožnja na dva kotača opasna, svjedoči podatak da tek četvrtina nesreća prođe bez ikakvih posljedica za motocikliste. U sudaru automobila i motociklista, najveća šteta na automobilu može biti razbijeni retrovizor, a motociklist naoko bezazleni kontakt može platiti glavom.

Preventivne akcije

Policija već godinama posebnu pažnju posvećuje motociklistima koji su, uz pješake, najugroženija kategorija u prometu. Prepoznata je i preventivno-edukativna akcija »Motociklom u život«, koja će se ove godine na Automotodromu Grobnik održati 11. put. Akciju provodi Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije, a namijenjena je vozačima A1 i A kategorije. Kroz posebno pripremljen program koji se sastoji od teoretskih i praktičnih predavanja raznih stručnjaka, motociklistima se želi pružiti korisne informacije o sigurnoj vožnji. Akcija će se održati u svibnju.

Specifičnost inicijative je što je pokrenuta u vrijeme kada se malo tko u Hrvatskoj nije bavio sigurnošću motociklista. Primorsko-goranska županija u tome je pionir. Kroz akciju je u deset godina

prošlo 350 motociklista.

Pripremanje je još dvije prometne akcije namijenjene motociklima. Dani tehničke ispravnosti motocikala u organizaciji Hrvatskog autokluba (HAK) i Centra za vozila Hrvatske. Drugu akciju »Sigurno na dva kotača« organiziraju PU primorsko-goranska Auto-klub Rijeka, Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije te vatrogasna postrojba Grada Rijeke.

Pad broja mopeda na cestama

Godinama je rastao broj mopeda i motocikala na hrvatskim cestama. Kako je stigla kriza, stanjio se vozni park na dva kotača. Mopeda je 2008. godine registrirano 120 tisuća, a lani se brojka zaustavila na 93 tisuće. Kod motocikala je pad također zamjetan, no ipak je manji. Prije osam godina registrirano je 63 tisuće motocikala. Broj motocikala je pao na 58 tisuća pa se lani opet blago podigao, na 59 tisuća. Pali su i automobili, u jednom periodu i za 100 tisuća. Sada je minus u odnosu na 2008. godinu, kada je registrirano više od 1,5 milijuna automobila, 60 tisuća.

30%
više poginulih motociklista na razini Hrvatske

desetog nesreći u igri su vozači na dva kotača. U šest godina poginulo je 46 mopedista i motociklista, dva četverociklista, četiri mopedista, dva putnika na motociklu i jedan putnik na mopedu. Ukupno 55 smrti na dva kotača. Godine 2010. poginulo je 13 motociklista, 2011. godine devet, prije tri godine crna brojka zaustavila se na deset. Godine 2013. je izgubljeno sedam života, 2014. godine devet, a lani osmero vozača na dva kotača.

U usporedbi stradavanja

RAVNATELJ ŽUPANIJSKE UPRAVE ZA CESTE GEORG ŽEŽELIĆ O NAJAVAMA UKIDANJA ŽUC-EVA MASTODONT NE BI BRINUO O NAŠIM MALIM CESTAMA

Anto RAVLIĆ

Prije nekoliko mjeseci osvanula je najava da se planira ukidanje županijskih uprava za ceste. Kako komentira najave i što bi ukidanje značilo za održavanje županijskih i lokalnih cesta, potražili smo mišljenje ravnatelja ŽUC-a Georga Žeželića.

Prijedlog je došao od bivšeg ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Siniše Hajdaš Dončića, pojašnjava Žeželić i podsjeća da su županijske uprave za ceste formirane 1997. godine.

Ideja o jedinstvenom poduzeću niti je promišljena, niti ima zdravo i logičko opravdanje, a dovela bi do kolapsa na županijskim i lokalnim cestama, ubrzanog propadanja i vratila bi nas na razinu prije 1997. godine, kada smo dobili ceste u lošem stanju, upozorava ravnatelj Žeželić

– Ideja o jedinstvenom poduzeću niti je promišljena, niti ima zdravo i logičko opravdanje, a dovela bi do kolapsa na županijskim i lokalnim cestama, ubrzanog propadanja i vratila bi nas na razinu prije 1997. godine, kada smo dobili ceste u lošem stanju, upozorava ravnatelj Žeželić.

U Hrvatskim cestama koje skrbe o državnim cestama zaposleno je 450 ljudi, u svim županijskim upravama za ceste 230-240 ljudi. Hrvatske ceste brinu o 7.000 kilometara cesta, a ŽUC-evi o 18.500 kilometara cesta. Žeželić po-

jašnjava suštinske razlike između dva sustava.

Koga će zvati u pomoć?

– U Hrvatskim cestama na jednog zaposlenog ide 15 kilometara cesta, a u ŽUC-evima na jednog zaposlenog pada 80 kilometara cesta. ŽUC-evi imaju pet puta manje sredstava za održavanje po kilometru ceste, upozorava ravnatelj ŽUC-a i niže argumente protiv osnivanja jedinstvenog poduzeća ili »utapanja« županijskih uprava u Hrvatske ceste.

– Spajanjem bi dobili jednog mastodonta, neefikasan i

trom sustav. Na primjer, Hrvatske ceste imaju 200-250 nabava. Kad bi im pridružili županijske uprave, dobili bi još toliko nabava. Tko bi sve to realizirao? Tko bi rješavao probleme cesta u gradovima i općinama? Cesta za koje netko iz centrale pojma nema gdje su i u kakvom su stanju. Četiri godine sam tu i još ne znam sve moje ceste, trebalo bi mi osam do deset godina da bi sve znao. Što bi se dogodilo spajanjem našeg ŽUC-a? Dio naših ljudi, 12 nas je zaposleno, postao bi ekspozitura Hrvatskih cesta koje bi uz svojih 800 kilometara dobile i naših 2.500 kilometara cesta. Tko bi tada mogao upoznati sve ceste? Gotovo 3.500 kilometara. Kad bi na red došle ceste u Mrzlim Vodicama, Čabru, Orlecu? Cestama kod Sungera prođe 30 vozila dnevno, tko bi to obnavljao, a sve su to ceste koje ljudima život znače. Ovako čovjek javi načelniku općine, načelnik me zna i zove pa reagiramo. Koga bi zvali svi ti načelnici malih općina, tko bi im se uopće javljao na telefon, pita se Žeželić čudeći se kako nitko pri spominjanju ukidanja ŽUC-eva ne pita za mišljenje predstavnike ŽUC-eva koji najbolje znaju stanje na terenu i probleme.

Plašenje Europom

Ravnatelju je vrlo zanimljiva priča da se na ukidanje ŽUC-eva ide da bi se lakše dobilo sredstva iz europskih fondova.

– Nema veze s realnošću. Naše ceste nisu imovinsko-pravno riješene, a svi znaju da bez toga nema ništa od kandidature za EU sredstva. Ces-



te bi trebalo geodetski snimiti, upisati ih u katastar, upisati u državno vlasništvo, jer one jesu državno vlasništvo, a nama su dane na upravljanje. Trebalo bi nam 20 milijuna kuna da upišemo sve naše ceste, svi geodeti bi trebali raditi na tome, upozorava Žeželić i podsjeća na košaricu koju je dobila zanimljiv projekt.

– Napravili smo elaborat za cestu Fužine – Lič – Lukovo – Novi Vinodolski i spremali kandidaturu za europska sredstva. Rekonstrukcijom te ceste, vrijednom 10-11 milijuna eura, preuzeli bi dio prometa iz pravca Slovenije i Zagreba. U Ministarstvu regionalnog razvoja i fondova Europske unije su nam rekli da ne može. Bez objašnjenja.

Puzajuće ukidanje

U ŽUC-u upozoravaju da

ih se puzajući ukida smanjivanjem budžeta.

– Na početku su sve županijske uprave za ceste imale proračun od 1,2 milijarde kuna, a sada smo na 690 milijuna kuna. Naš ŽUC je imao 95 milijuna kuna prije četiri godine, sada smo na 69 milijuna kuna. Dio sredstava su uzele Hrvatske ceste, dio smo morali usmjeriti u Grad Rijeku, podrška Primorsko-goranske županije i gradova i općina se smanjili jer ni oni više nemaju kao prije. Kao da nas netko pomalo guši. Borimo se da nam se vrate sredstva da bi mogli kvalitetno obavljati posao. Na redovno održavanje ode 40-45 milijuna kuna, a ono što ostane nam je premalo za ozbiljnije zahvate, a oni su potrebni. Naše ceste su bile dobre nekad,

kad su automobili imali 40-50 konja. Jesu li te ceste dobre danas, kad automobili imaju 90 KS i više. Odbojne ograde su nam loše. Mijenjamo ih, a potrebno bi bilo tri puta više. Od 2003. godine se nije mijenjala naknada za uporabu javnih cesta. Punih 13 godina. Za auto do tisuću kubika cijena bi išla gore 90 kuna. Za auto do 2.000 kubika 180 kuna. To su dvije litre gorica mjesečno. Zauzvrat bi vozači vozili po puno boljim cestama, ističe Žeželić i upozorava na još jedan detalj.

– ŽUC-evi nemaju dugova, zdravi su. Naši troškovi poslovanja su tek pet posto, 95 posto vraćamo. Plaćamo u roku od 30 dana, sigurno plaćamo, što firmama puno znači, čak i onima za koje smo mali klijenti, ističe Žeželić.

12
zaposlenih u ŽUC-u

Solidarnost sa siromašnijim ŽUC-evima

Ravnatelj ŽUC-a podržava reorganizaciju održavanja cesta koja bi išla paralelno s eventualnom reorganizacijom teritorijalnog ustroja Hrvatske.

– Treba nam decentralizacija, a sve ukazuje na fatalnu centralizaciju. I podržavam da bogatiji trebaju pomoći siromašniji, da država pomogne ŽUC-eve koji ne mogu sami održavati svoje ceste. Desetak ŽUC-eva dobro stoji, ali ostali nemaju dovoljno sredstava, upozorava Žeželić.



(NE)KORIŠTENJE I NEISPRAVNO KORIŠTENJE SVJETALA ČESTA SU TEMA MEĐU VOZAČIMA

NEMA KAŽNJAVANJA ZA PREDNJE MAGLENKE, ALI SU KAŽNJIVE STRAŽNJE

Medu "detaljima" koji svakodnevno smetaju vozače su svjetla. Neispravna, nepodešena, prejaka, preslaba ili nepostojeća. Dug je popis zamjerki vozača na kolege koji ne vode računa koliko svojim nemarom ili egoizmom smetaju druge vozače i utječu na sigurnost prometa. Naravno, postoje i kazne za nepridržavanje Zakona o sigurnosti prometa na cestama kada su u pitanju svjetla.

Jedna od osnovnih zamjerki su duga svjetla koja neki vozači ostavljaju bez obzira da li netko stiže iz suprotnog smjera. Kako imamo sve više autocesta, sve su češće primjedbe vozača da njihove kolege iz suprotnog smjera smatraju da

mogu konstantno voziti s dugim svjetlima jer ne smetaju vozačima koji stižu iz suprotnog smjera. Potpuno pogrešno jer na uobičajeno ravnim potezima autocesta, duga svjetla smetaju i na daljinu. Ne treba spominjati koliko duga svjetla smetaju u retrovizoru.

Duga svjetla 200 kuna

Zakon o sigurnosti prometa na cestama je vrlo jasan i precizira da se duga svjetla ne mogu koristiti prije mimoilaženja s drugim vozilom na udaljenosti s koje prosudi da svjetlom svojeg vozila zasljepljuje vozača vozila koje mu dolazi ususret. Duga svjetla, prema Zakonu, treba ugaziti i kad vozač iz suprotnog smjera prijeđe na kratka svjetla ili kad

naizmjeničnim paljenjem i gašenjem svjetala upozorava da mu duga svjetla smetaju. Sve to vrijedi za udaljenosti manje od 200 metara. Duga svjetla treba ugaziti i kad smetaju automobilu koji vozi ispred, ali i pješacima. Za nepridržavanje članaka Zakona u vezi s dugim svjetlima kazna je 300 kuna.

Druga najčešća zamjerka su nepodešena svjetla koja udaraju u oči kao i duga svjetla. Vrlo česta kombinacija su jedno svjetlo koje luta negdje po nebu i drugo svjetlo koje se jedva naslućuje. Vrlo je opasna situacija kada radi samo jedno svjetlo, posebno desno. Stvara dojam da iz suprotnog smjera dolazi motocikl. I pogotovo je tako nešto opasno na manjim cestama gdje nema puno prostora za

izbjegavanja automobila koji dijelom izranja iz mraka. Procjene govore da 20 posto vozila ima neispravna svjetla, u što su uključena i nepodešene svjetla.

Xenon dileme

Posebna priča su xenon svjetla. Neupitno je da kvalitetnije osvjetljavaju cestu, no mnogi vozači se tuže. Preblještava su i smetaju, tvrde protivnici xenon svjetala o čijim plusevima i minusima se može diskutirati. Ono o čemu se nema što diskutirati su jeftina xenon svjetla koja nepodešena i nekvalitetna zaista zasljepljuju vozače. Uglavnom se ugrađuju u automobile koji nemaju takva svjetla pa u kombinaciji s nekvalitetnom ugradnjom predstavljaju smetnju i



opasnost na cesti. Kazne za preinake odnosno nadogradnje na vozilu, bez homologacije, iznose 500 kuna.

Poglavlje zamjerki na svjetla ne može se ispisati bez maglenki koje izazivaju niz polemika. Nema nikakve sumnje kad je riječ o korisnosti maglenki za vidljivost i sigurnost prometa, no

to smanjena vidljivost. Po Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, uvjeti smanjene vidljivosti su kad zbog magle, snijega, kiše, prašine, dima i sl. vozač ne može jasno uočiti druge sudionike u prometu ili prometni znak na udaljenosti od najmanje 200 metara na cesti izvan naselja, odnosno od najmanje 100 metara u naselju. Kazna za nepridržavanje Zakona kad su u pitanju maglenke, iznosi 300 kuna.

Svjetla i danju

Dakle, nema kazne za korištenje prednjih maglenki po danju odnosno u uvjetima normalne vidljivosti, što je ranije bio slučaj. Prednje maglenke ne bi trebale smetati, ističu stručnjaci. Naime, svjetlosni snop kratkog svjetla mora osvjetljavati najmanje 40, a najviše 80 metara ceste dok ispravno podešene maglenke sežu najdalje do 35 metara. Prednje maglenke mogu zasljepljivati tek za kiše, kad se javlja refleksija. Upaljenje maglenke čine vozilo uočljivijim, kažu zagonornici upaljenih prednjih maglenki, dok protivnici maglenki

tijekom dana upozoravaju da maglenke možda bolje osvjetljavaju auto, ali što je s pješacima koje maglenke ponekad svojim blještanjem sakriju. Mnogim vozačima maglenke ipak smetaju i drže da ih nije potrebno paliti bez potrebe. Stražnje maglenke su nepoželjne danju i u uvjetima normalne vidljivosti te se plaća kazna za njihovo korištenje. Naravno, policiji je teško vidljivo da li su upaljena stražnja svjetla.

Do prije pet godina u Hrvatskoj su dnevna svjetla bila obavezna cijele godine. Danas su obavezna samo za zimskog računanja vremena. Argumenti za ukidanje cjelogodišnje obaveze su bili da upaljena svjetla rezultiraju većom potrošnjom goriva i time ugrožavaju ekologiju. Studije su pokazale da je utjecaj upaljenih svjetala na okoliš minoran, a da upaljena svjetla danju povećavaju uočljivost vozila. Struka uglavnom preporučuje upaljena svjetla tijekom cijele godine, posebno izvan gradova, a njihovih preporuka se pridržava dobar dio vozača.

Svjetla su danju tijekom ci-

jele godine obavezna u BiH, Bugarskoj, Češkoj, Crnoj Gori, Danskoj, Estoniji, Finskoj, Francuskoj, Islandu, Kosovu, Latviji, Litvi, Makedoniji, Norveškoj, Poljskoj, Portugalu, Rumunjskoj, Slovačkoj, Sloveniji, Srbiji, Španjolskoj, Švedskoj i Švicarskoj.

Danju kazna za svjetla 300 kuna

Postoje dvije klasične kazne za "zaboravne". Nije isto zaboraviti svjetla danju i noću. Na vozilu u prometu na cesti noću i u slučaju smanjene vidljivosti moraju biti upaljena svjetla. Kazna za nepridržavanje iznosi 500 kuna. Na motornim vozilima za vrijeme vožnje danju moraju biti upaljena dnevna ili kratka svjetla, u razdoblju zimskog računanja vremena. Kazna za neupaljena svjetla danju iznosi 300 kuna.

J Prednje maglenke ne bi trebale smetati jer je njihov snop kraći od snopa kratkih svjetala, kažu stručnjaci, no mnogim vozačima maglenke blješte i smetaju kad nema magle



500 kuna za nekorištenje svjetala noću

diskusija započinje kada se maglenke koriste u situaciji bez magle i u vremenu kada nema smanjene vidljivosti na cesti.

Što kaže Zakon? Po magli na motornom i priključnom vozilu moraju biti upaljena kratka svjetla za osvjetljavanje ceste, ili svjetla za maglu, ili oba svjetla istodobno. Stražnja svjetla za maglu na motornim ili priključnim vozilima smiju se upotrebljavati samo po magli i u slučaju smanjene vidljivosti. Zakon je jasno definirao što je

PREBRZI MLADI RIJEČKI GUVERNER PAL SZAPARY

Dana 30. travnja 1899. bila je otvorena Prva industrijska izložba u Rijeci. Organizirana je u skladištu br. 6, zapadno od upravne zgrade Luke. Za postav je bio odgovoran Odbor za dekoraciju: dr. Adolfo de Dietrich, te slikari John Leard, Giovanni Fumi i Josip Provaj. Prostor je bio podijeljen u tri veće cjeline: dvorana duga 29 metara bila je prepunjena domaćim proizvođačima – pojedincima i tvornicama; druga, duga 19 metara bila je namijenjena izloščima iz Tehničkog muzeja iz Budimpešte, a treća, znatno manja, bila je namijenjena za izlaganje crteža, nacрта i sitnijih predmeta. Namjera organizatora - Kraljevskog tehničkog muzeja iz Budimpešte, pod ravateljstvom poštovnog gospodina Otta Taborskog - bila je prikazati moderne sprave i strojeve čija primjena bi mogla pomoći lokalnoj privredi da se podignu kapaciteti riječke industrije.

Ono što treba napomenuti:

Priletio je sa svom silom automobil grofa Szaparya te je projurio kroz Volosko, pišu novine o vratolomnoj vožnji 1900. godine. Tada je divlja vožnja značila juriti 30 na sat, autima od 4,5 do 20 KS

Tehnički muzej iz Budimpešte imao je već svoju podružnicu u zgradi Pošte na Korzu i tu je već izlagao najnovije mađarske industrijske proizvode.

Na izložbi 30 tisuća ljudi

Premda je riječka privreda bila u dramatičnom usponu, bilo je važno držati korak s ostalim europskim industrijskim centrima. Među osam renomiranih izlagača u grupi III. - Modeli strojeva - izlagala je i firma »Benz & Co.« iz Mannheima i to benzinski motor snage 6 KS. Riječki dnevni list »La Bilancia« navodi Benzov motor kao izložak koji je plijenio najveću pažnju. Tijekom 45 dana trajanja Prvu industrijsku izložbu u Rijeci vidjelo je 30.000 posjetitelja, što je i danas respektabilna brojka!

Inače, Karlu Friedrichu Benzu bila je izdana prva automobilska vozačka dozvola u svijetu 1. kolovoza 1888. godine. Benz je uspio 1896. patentirati i prvi boxer motor u svijetu, koji se do danas održao kod Porschea i Subaru. Godine 1899. njegova firma bila je najveća automobilska kompanija na svijetu s proizvedena 572 automobila! Godine 1902. Benz je proizvodio automobile sa 4,5, 6, 10, 15 i 20 KS i do tada je isporučio ukupno 3.600 automobila. U tom razdoblju loših makadamskih cesta, te podjednako loših guma, uz obale Kvarnera vozili su, no posve rijetko, različiti automobili. Pripadali su uglavnom najvišem plemstvu Austro-Ugarske monarhije i nisu odviše marili za prometne propise, koji su se tek uvodili.

Raskalašeni grof

Zabilježeno je tako 2. travnja 1900. godine pri općini Volosko:

»Danas poslije podne u 2



sata priletio je sa svom silom automobil grofa Szaparya, villa Keglevich, te je projurio kroz Volosko u utrci sa dva bicikla Takodjer grofa; na mostu vratili su se automobili i bicikli i to najvećem mogućom brzinom. Kod Standarda susretili su automobili i bicikli fi-jakere Jakova Polisa i Frana Krala, te je pravo čudo što se nije u onom času dogodila kakova nesreća i to ima zavaliti samo prisutnosti duha spomenutih fijakera, koji su pravočasno skrenuli sa svojim vozovi...«

Grof Pal Szapary (1873.-1917.), tada 27-godišnjak, bavario je u vili Keglevich, bakinoj

opatijskoj kući. Kao brat tadašnjeg riječkog guvernera Laszla Szaparyja, često se vozio između Opatije i Rijeke i to obično - prebrzo. Bio je poznat po lakomislenom, raskalašenom i la-godnom životu u Parizu, gdje je bio redovan gost na konjičkim utrkama, ali i na francuskoj rijakveri. I u Opatiju je došao automobilom iz Cannes. Ne iznenaduje da je taj prebrzi vozač 30. studenog 1900. postao prvim predsjednikom tek utemeljenog Mađarskog automobilskog kluba - koji je zaživio u hotelu Royal u Budimpešti.

Pal Szapary bio je pripadnik stare mađarske plemićke obitelji čvrsto vezane uz Rije-



ku: Ivan Peter Szapary bio je riječki guverner od 1788. do 1791. godine, Geza Szapary od 1873. do 1883., njegov sin Laszlo Szapary, od 1898. do 1903. godine, a sam Pal Szapary kratko krajem 1905. godine. Laszlo Szapary (1864.-1903.) bio je najstariji Gezyn sin i veći dio djetinjstva proveo je u Rijeci. U vrijeme dok je obnašao dužnost guvernera njegov vozač Franjo Udo-vić, bio je također poznat po rizičnoj i brzjoj vožnji, kao da se nadmetao s guvernerovim bratom. Protiv njega bilo je podignuto više prijava.

Od Beča 48 sati vožnje

Zanimljiva je i vijest koju donosi Novi list od 18. lipnja 1900., pod naslovom »Pišu nam iz Bakra«:

»Prvim automobilom koji je kupio vitez Oltschbauer na

pariškoj (svjetskoj) izložbi, prošao je dana 16. lipnja kroz Bakar u 5 sati po podne. Gospodin Oltschbauer sa svojom suprugom, rođeni Bečanim, posljednik vile u Andričevom zaljevu kraj Kraljevice, dovezao se na istom direktno iz Beča. Taj put prevalio je za 48 sati, a iz Bakra do svog posjeda trebao je 15 minuta.«

Philip Oltschbauer je 1904. sagradio u Kraljevici raskošan hotel Liburniju sa četrdesetak soba i utemeljio ozbiljan turizam u tom gradu. Ferdinand Budicki dovezao je, pak, prvi automobil (Opel, s jednim cilindrom, 3,5 KS) - u Zagreb 1901., bio je jedan od osnivača Hrvatskog automobilskog kluba 1906. godine, a 1910. dobio je vozačku dozvolu s brojem 1.

Da shvatimo o kakvim se automobilskim vremenima radilo, dovoljno je navesti

njegovo sjećanje na Opel iz 1901. godine:

»Pogotovu su se plašili konji, a ni s ljudima tada nije bilo lahko! Nije bilo anlasera, pa smo se mučili kurlanjem. Završeni su mnogobrojni žuljevi dok se nije pojavila iskra. Nije bilo rezervnih kotača. Kotač se mogao skinuti samo u radionici. Zračnica se krpala samo na cesti. Automobili su tada trošili puno više ulja. Uopće nisu imala stakla niti krova pa smo bili mokri. Volan je bio izravno spojen s prvim kotačima. Motor je imao cilindar i veliki otvoreni zamašnjak. Najveća brzina iznosila je 30 kilometara na sat. Prednji kotači bili su mali, a stražnji veliki.«

Težak je bio početak automobilizma, no ipak se ponešto pomaklo na bolje. A Mercedes i Opel su i dalje s nama - no s nešto više konjskih snaga.

Brzina poput konja u kasu

Tek nakon Szaparove voločanske utrke donesena je »Naredba kr. hr. Slav. dalm. zemaljske vlade, odjela za unutarnje poslove od 8. listopada 1900. broj 58.651., kojom se izdaju privremeni propisi glede vožnje automobil-kolima i motor-koturima na javnim cestama i putevima«, gdje u članku 22. stoji:

»Brzina vožnje u mjestima ne smije bit veća od one konja u kasu. Izvan mjesta može se brzina umjereno povećati, no samo na širokim, ravnim i bez zavoja cestama slabog prometa.«

PROF. DR. SC. MARIJAN ČURKOVIĆ OBJAVIO NOVU KNJIGU PRIRUČNIK KOJI TREBA SVAKOM VOZAČU



Vozač - odgovornost za štetu, naknada štete i osiguranje» naslov je nove knjige prof. dr. sc. Marijana Čurkovića. Izdavanje priručnika je prilog konstantnom informiranju članstva o svim segmentima prometa. Predsjednik Autokluba Rijeka, svojedobno i predsjednik HAK-a te stručnjak na području osiguranja svoje znanje i bogato iskustvo pretočio je u priručnik koji će pomoći vozačima da nađu odgovore s kojima se susreću kad dođe do prometne nesreće. U priručniku se nalaze konkretni odgovori i upute vozačima kako reagirati po

pitanju osiguranja i naknade štete. Bez obzira na krivicu. U HAK-u kao posebnu vrijednost priručnika ističu insajderske informacije, upute i upozorenja na što vozači trebaju obratiti pozornost kad s druge strane imaju osiguravajuću kuću. Koliko je problematika osiguranja kompleksna, svjedoči podatak da je krajem 2014. godine ostalo otvoreno gotovo 17 tisuća predmeta s naslova naknade štete.

U priručniku se, primjerice, mogu naći savjeti kako riješiti samo naizgled rutinske probleme, kako prijaviti štetu, od koga tražiti naknadu za šlepanje, kako se postaviti kod totalke, što u slučaju naleta na divljač... Priručnik koji treba svakom vozaču.

U HAK-u kao posebnu vrijednost priručnika ističu insajderske informacije, upute i upozorenja na što vozači trebaju obratiti pozornost

»Vozač - odgovornost za štetu, naknada štete i osiguranje» stići će na kućnu adresu svakog člana HAK odnosno Autokluba Rijeka s članstvom dugim najmanje 15 godina te svima koji naprave Obiteljsko članstvo do kraja 2016. godine.

IZABRANI ČLANOVI SKUPŠTINE AK RIJEKA

Održan je Zbor aktivnih članova Autokluba Rijeka koji su izabrali 21 člana skupštine Autokluba. Skupština je za predsjednika Autokluba izabrala novog i starog predsjednika prof. dr. sc. Marijan Čurkovića. Za potpredsjednika je u prostorijama Autokluba na Preliku izabran prof. dr. sc. Hrvoja Baričevića. Izabrani su članovi nadzornog odbora i suda časti.

Skupštinu Autokluba Rijeka čine Iva Arapović, Hrvoje Baričević, Daniel Bistrovčić, Ivan Bočina, Ferdinand Bolić, Marijan Čurković, Dubravka Ivošević, Ljiljana Kamenar, Josip Krmpotić, Zdravko Lisac, Darijo Lubina, Ivo Marić, Vladimir Modrić, Josip Mušanović, Goran Paulin, Velimir Ružić, Boris Skeledžić, Rudolf Srića, Vinko Tomas, Branko Valenčić i Josip Živčić.



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