■ **OPASNE TOČKE ZA MOTOCIKLISTE** str. 6 i 7 ■ **BLAGE KAZNE ZA SMRT** str. 8 i 9

PGŽ

žmigavac

kultura i sigurnost u prometu

Broj 73/11. svibnja 2016.

■ **SIGURNO U PROMETU** str. 10 i 11 ■ **KAMERE U INDUSTRIJSKOJ ZONI** str. 16

Vozači poštuju ograničenje brzine u tunelu Tuhobiću, dok ne zavladaju izvanredne okolnosti

JUBILARNI SKUP CESTE 2016 - DOPRINOS SIGURNOSTI PROMETA U HRVATSKOJ

SVJETLOSNU PROMJENJIVU SIGNALIZACIJU U TUHOBIĆ NITKO NE SLUŠA

Prof. dr. sc. Hrvoje Baričević
Robert Mišan, krim.

U istarskom Novigradu je održan 40. Međunarodni stručni seminar o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu CESTE 2016. u organizaciji renomirane zagrebačke tvrtke TOM signal d.o.o. Još jednom je na visokoj razini realiziran bogati program uz nadasve uspješno okupljanje eminentnih znanstvenika, stručnjaka, komercijalnih izlagača i svih ostalih sudionika koji su svojim sudjelovanjem i radom u proteklom razdoblju uveličali njegov značaj. Time su potvrdili svoju ulogu u ostvarivanju suvremenijeg i sigurnijeg prometa u Republici Hrvatskoj. Pokroviteljstvo i podrška ovoj manifestaciji došla je od strane predsjednice Republike Hrvatske Kolinde Grabar Kitarović, brojnih ministarstava, inženjerskih komora, županijskih uprava za ceste te drugih znanstvenih i stručnih institucija. Na Skupu je akceptirana i analiza prometne sigurnosti u našim županijama, s naglaskom na vrlo izraženi utjecaj djelovanja Savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije. U tom kontekstu prezentiran je i rad od strane autora iz tvrtke Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. (ARZ) koja gospodari autocestama A1 od čvorišta Lučko do čvorišta Bosiljevo II, autocestom A6 u punoj dužini autoceste, autocestom A7 od graničnog prijelaza Rupa do čvorišta Orehovica te Krčkim mostom.

Suradnja ARZ-a i Metisa

U radu pod naslovom Analiza brzine prometnog toka u tunelu Tuhobić, između ostalog, komentirana su provedena istraživanja i analizirane karakteristike prometnog toka na određenim točkama autocesta A1 i A7, koja su pokazala (ne)poštivanje ograničenja brzine na dijelu prometnice gdje ograničenje brzine stalnim prometnim znakom iznosi 130 kilometara na sat (autocesta A1), odnosno 60 na sat (autocesta A7, riječka obilaznica). U 2015. godini istraživanje i analiza su provedeni na autocesti A6 i to u tunelu Tuhobić, koji je ujedno i najduži tunel kojim gospodari ARZ, dužine 2.143 metara. Primarni cilj te analize bio je detektirati udio vozača koji poštuju ograničenja brzine u netipičnom okruženju za vozače (tunel) te mogućnosti kvalitetnog upravljanja prometnim tokom putem dinamičke prometne signalizacije. Naime, ovakav način upravljanja prometnim tokom uobičajen je za sve autoceste u Republici Hrvatskoj. Kamera kojom su se prikupljali podaci instalirana je u sredini tunela, gdje nema (značajnih) akceleracija niti usporavanja, kao što je to slučaj na ulazu u tunel ili na izlasku iz tunela, a podaci su analizirani u uvjetima stalnog ograničenja brzine u tunelu (100 km/h) te u okolnostima kada je zbog ograničavajućih čimbenika ograničenje brzine na svjetlosnim promjenjivim prometnim znakovima iznosilo od 40 do 80 km/h.

40. jubilarni seminar

Temeljem ugovora o suradnji između ARZ i tvrtke Metis d.d. iz 2013. godine, ustupljen je mjerni uređaj Cordon koji je poslužio za analizu prometnog toka na karakterističnim točkama ARZ. Prvo mjerenje obavljeno je krajem 2013. i početkom 2014. godine na dionici A7 poznatoj pod nazivom Riječka obilaznica. Karakteristika, odnosno posebnost lokacije gdje je obavljeno mjerenje je u tome što se radi o dijelu »autoceste« na kojemu je ograničenje brzine stalnim prometnim znakom postavljeno na 60 km/h. Više od 70 posto svih registarskih oznaka zabilježenih tijekom mjerenja odnosilo se na riječke registarske oznake što sugerira da je riječ o integralnom dijelu gradske ulične mreže. Za napomenuti je kako je svega tri posto vozača poštivalo ograničenje brzine na predmetnoj dionici ceste. O tom problemu se jav-

nastavak na str. 4. i 5.

Širok spektar tema

Status vodećeg stručnog skupa ove vrste u Hrvatskoj, između ostalog, potvrđuju i naslovi tema koje su izlaganjima i diskusijom potkrijepili aktualnost i široki spektar predmetne problematike: Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa u kontekstu saniranja opasnih mjesta na cestama; Mobilno-modularni sustavi meteo stanica video nadzora, senzora, kamera posebnih namjena sa softverskom analitikom za povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu.; Mogućnost povećanja sigurnosti na cestovno-željezničkim prijelazima upotrebom georeferenciranih podataka; Prometni elaborati uređenja gradova i naselja; Održiva mobilnost u manjim gradovima i ruralnim područjima; Izgradnja urbanog kružnog raskrižja; Analiza utjecaja preventivnog prikazivača brzine na smanjenje brzine vozila; Razvrstavanje vozila ispred naplatnih kućica; Analiza utjecaja uvoza rabljenih osobnih vozila na stanje voznog parka sa stajališta tehničkih pregleda vozila; Mogućnosti analize preglednosti korištenjem suvremenih 3D i BIM alata; Strateško razvijanje prostora kroz prometni model; Realizacija projekta AUP u gradu Rijeci; Geoprostorna baza podataka oznaka na kolniku na gradskim prometnicama; Odgovornost za naknadu štete počinjene od divljači na javnoj cesti-različita pravna shvaćanja; Pravna osnova naplate parkiranja u Republici Hrvatskoj; Sigurnosni aspekti prijevoza opasnih tvari...

nastavak sa str. 2. i 3.

nost gotovo jednoznačno odredila kao oštar kritičar takve restrikcije. Savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije ni nakon duge i iscrpljujuće kampanje nije uspio postići suglasje sa koncesionarom u iznalaženju adekvatnog prometno-tehničkog rješenja.

Vozači poštuju ograničenje brzine u tunelu Tuhobiću, prosječna brzina tek je 0,4 posto veća od ograničenja. No, kad zavladaju izvanredne okolnosti, uglavnom bura s riječke strane i snijeg sa zagrebačke, tek tri posto vozača poštuje smanjeno ograničenje

Specifični tunel

Suradnja između ARZ i tvrtke Metis nastavila se i nakon analize podataka sa autoceste A7. Logičan slijed bio je utvrditi karakteristike prometnog toka u tunelima, te je odabran tunel Tuhobić, s obzirom da je najduži takav objekt na cijeloj trasi između Rijeke i Zagreba. Kamera je postavljena u južnu tunelsku cijev kojom se vozila kreću od Rijeke u smjeru Zagreba, i to u sredinu objekta kako bi se prikupili podaci koji nisu uvjetovani ulaskom ili izlaskom vozila u, odnosno iz tunela. Podaci su se prikupljali u periodu od 9. veljače do 24. veljače 2015. godine. Za podsjetiti je da je stalnim prometnim znakom B31 brzina u tunelu ograničena na 100 km/h.

Karakteristična značajka koja izdvaja tunel Tuhobić u odnosu na ostale tunele kojima gospodari ARZ je upravljanje prometom i vođenje prometnog toka glede specifičnih vremenskih uvjeta s obje strane tunelskog objekta. Često se tijekom zimskog perioda dionica između čvorišta Delnice i Kikovica, a na kojoj je i predmetni objekt, zatvara za pojedine kategorije vozila ili za sav promet. Razlog tomu mogu biti jaki udari vjetra na »riječkoj« strani tunela ili zimski uvjeti na »zagrebačkoj« strani tunela. Također, događaju se i situacije kada su na »riječkoj« strani jaki udari vjetra, dok su istodobno na »zagrebačkoj« strani tunela zimski uvjeti na cesti, te je stoga neophodno dinamički upravljati prometom kako bi se upozorilo sudionike prometa koji izlaze iz tunela na izvanredno stanje. U navedenom periodu snimanja prometnog toka prikupljeni su podaci o brzini i registarskoj oznaci za više od 55 tisuća vozila. Njih 46 tisuća odnosno 84 posto se kretalo voznom prometnom trakom, a više od 9 tisuća vozila, odnosno 16 posto pretjecajnom prometnom trakom. Analizom isključivo hrvatskih registarskih oznaka (50 tisuća vozila), dobiveni su rezultati prema kojima RI, ZG, DE i PU registarske oznake čine 76 posto svih HR registarskih oznaka (preko 38 tisuća vozila), s tim da su najbrojnija ona riječkih registarskih oznaka s 32 posto, a slijede ih ZG registarske oznake sa 29 posto udjela.

Nastupile renomirane zagrebačke tvrtke Trafex i Markiva projekt

U 15 dana dva milijuna kuna kazni

Prema ranije navedenom, brzina kretanja na nadziranoj točki ograničena je stalnim prometnim znakom i iznosi 100 km/h. Prosječna brzina prometnog toka u snimanom periodu iznosila je 100,4 km/h, što je u skladu s ograničenjem brzine od 100 km/h, dok je tzv. 85 percentilna brzina kretanja iznosila 117 km/h. Raspodjelom brzina prema prometnoj traci razvidno je kako je prosječna brzina značajno viša u pretjecajnoj prometnoj traci nego što je u voznoj (116 km/h u odnosu na 97 km/h).

Mjerenja na otvorenim dionicama autoceste (A1 i A7) pokazala su kako se domicilni vozači kreću nižom prosječnom brzinom od stranih vozača, iako je percepcija da se strani vozači kreću prosječno manjim brzinama. Mjerenja su pokazala kako se 49 posto vozila kreće brzinom koja je veća od ograničenja brzine od 100 km/h. Glede poštivanja ograničenja brzine prema nacionalnim registarskim oznakama, dolazi se do zaključka kako građani Republike Hrvatske u prosjeku najmanje poštuju ograničenje brzine, njih 50,5 posto. A promatra li se omjer dozvoljene (propisne), nepropisne brzine i kažnjive brzine, dolazi se do zaključka da se čak 92 posto svih vozila kretalo brzinom koja nije kažnjiva, odnosno, brzinom manjom od 123 km/h, a osam posto, odnosno nešto više od četiri tisuće vozila kretalo se kažnjivom brzinom.

Treba podsjetiti da je podjela kažnjivih brzina sukladno Zakonu o sigurnosti prometa na cestama na kategorije: od 10-30 km/h, 30-50 km/h i više od 50 km/h iznad ograničenja brzine, odnosno na kazne od 500 kn, 1.000 kn i 3.000-7.000 kn. Najveći udio kažnjivih brzina evidentiran je u kategoriji prekoračenja od 10-30 km/h, njih 91 posto. Ukoliko bi se kamera stavila u funkciju naplate kazni, procijenjena suma naplaćenih kazni u navedenom periodu od 15 dana iznosila bi više od dva milijuna kuna. Registrirano je da prema raspodjeli registarskih oznaka najviše vozila u zoni kažnjive brzine u odnosu na ukupan zbroj pripada skupini talijanskih registarskih oznaka. Tako se gotovo 11 posto od svih zabilježenih talijanskih registarskih oznaka kretalo kažnjivom brzinom, a češkim manje od pet posto. Ovo je posebice zanimljivo obzirom da je prosječna brzina vozila s talijanskim registarskim oznakama bila veća jedino od onih s bosansko-hercegovačkim oznakama.

Rekorder sa 196 na sat

Tzv. studija slučaja napravljena je za 30. siječnja 2015. godine, kada je na dionici od Kikovice (Rijeka) do tunela Tuhobić ograničenja u prometu stvarala bura, a od Tuhobića do Delnica je padao snijeg i proglašeni su zimski uvjeti. U određenim dijelovima dana promet je ograničavan za pojedine skupine vozila, a usporedba je napravljena kako bi se prikazale brzine u ovisnosti o dinamičkoj prometnoj signalizaciji. U tom kontekstu treba akceptirati tzv. raspored aktivacije pojedinih pojmova prometnog znaka B31 na svjetlosnom promjenjivom znaku (SPZ 59). Ukupno je u cijelom danu zabilježeno 3.403 vozila. Prosječna brzine tijekom dana iznosila je 93 km/h. Udio vozača koji su poštivali ograničenja brzine na svjetlosnim promjenjivim prometnim znakovima iznosio je svega 3,2 posto.

Kao kuriozitet treba navesti da je u promatranom periodu od 15 dana zabilježeno osam vozila koja su se kretala brzinom većom od 180 km/h, a najveća zabilježena brzina iznosila je 196 km/h. Razvidno je iz rezultata snimanja da se postavlja pitanje svrhe dinamičke prometne signalizacije, odnosno promjene načina njihovim upravljanjem.

Generalno, tuneli su kompleksan, iznimno zahtjevan i tehnološki izazovan dio prometne infrastrukture. Iako ih vozači percepiraju sastavnim dijelom rute kojom se kreću od početne do završne točke svojeg putovanja, u sigurnosnom smislu tunele je neophodno promatrati zasebno, s dodatnom pozornosti. Ipak se tu radi o zatvorenom prostoru gdje uzroci nastanka prometnih nesreća, ali i njihove posljedice nisu identične u odnosu na otvorene cestovne dionice. Primjerice, nastanak požara na vozilu, rasuti teret ili sudar i naleti vozila predstavljaju značajno veći čimbenik rizika ukoliko se dogode u tunelu nego na otvorenom dijelu ceste. Dokaz narečenom je i činjenica kako je europska komisija usvojila odredbe o sigurnosti u tunelima (Direktiva 2004/54/EZ) čak četiri godine prije u odnosu na analogne dokumente o sigurnosti cestovne infrastrukture (Direktiva 2008/96/EZ). U slučaju tunela Tuhobić, ali i ostalih tunelskih objekata na ARZ, kao logično rješenje nameće se uvođenje automatskog nadzora brzine sa fiksnim uređajima za mjerenje brzine. Možebitnim izmjenama Zakona o sigurnosti prometa na cestama trebala bi se implementirati uvriježena europska praksa mjerenja brzine na odsječku, a ne točki prometnice gdje su upravo tuneli reprezentativni primjer. Također, nastavno na preporuke iz Nacionalnog programa za sigurnost cestovnog programa, osim MUP-a, u proces uvođenja automatskog nadzora brzine potrebno je uključiti i upravljače cesta glede racionalizacije troškova provedbe revizije sigurnosti prometa.

UOČI AKCIJE MOTOCIKLOM U ŽIVOT BIKERI UPOZORAVAJU NA OPASNE TOČKE NA RIJEČKIM PROMETNICAMA

ROTOR NA SV. ANI, ČVOR DRAGA I CINDRIĆEVA OPASNI ZA MOTOCIKLISTE

U srijedu 25. svibnja održat će se 12. izdanje akcije Motociklom u život koju organizira Savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije. Prijave su otvorene do srijede 18. svibnja.

Akcija ima korijene u 2004. godini, kada je na području Primorsko-goranske županije od ukupno 48 poginulih osoba, čak 15 izgubilo živote kao vozači i suvozači na motociklima. Zastrašujući statistički podaci ponukali su Županijski savjet da posebnu pažnju posvetiti edukaciji vozača A kategorije. Tako je 2005. godine prvi put održana akcija preventivno-edukativna akcija pod nazivom Motociklom u život na Automotodromu Grobnik. Zbog velikog interesa i dobrih rezultata odlučeno je da se s akcijom nastavi.

– Naša akcija pionir je u organiziranju edukacije motociklista te je svojim programom tijekom godina postala prepoznatljiva i izvan područja Primorsko-goranske županije i pozitivan primjer za kojim su se povele brojne udruge širom Hrvatske što nas posebno veseli. Pri odabiru kandidata prednost se daje mlađim vozačima koji su zbog neiskustva posebno podložni opasnosti od stradavanja, objašnjava tajnik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Zdravko Lisac.

Učenje na pisti

Edukacija se provodi na jednodnevnom besplatnom seminaru. U teoretskom dijelu kandidati se upoznaju sa značajem nabavke odgovarajuće opreme za motocikl i vozača, tehnikama sigurne vožnje, od strane medicinskih stručnjaka prezentiraju se 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

30
motociklista pohodit će akciju

praktični dio u kojem vrhunski vozač-instruktor Krešimir Erdec - Kec, dugogodišnji natjecatelj i osvajač zlatne kacige na prvenstvu Hrvatske i osnivač motociklističke škole sigurne vožnje, demonstrira simulirane iznenadne opasne situacije koje motociklisti susreću na cesti te daju stručne preporuke kako izbjeći odnosno prevladati opasnosti bez neželjenih posljedica.

Prijaviti se mogu svi zainteresirani kandidati s A2 i A kategorijom osim vozača koji posjeduju licencu za mototrke i/ili koji su učestvovali u prethodnim akcijama. Prvih 30 koji dostave prijavnicu sudjelovat će na preventivo-edukativnoj akciji. Naime, zbog prostornih i organizacijskih ograničenja u jednoj akciji s cjelovitim programom (teoretski i praktični) može sudjelovati do 30 polaznika. Ostali prijavljeni mogu prisustvovati samo na teoretskom dijelu. Prijavnica se nalazi na web adresi: http://www.pgz.hr/moto/. Osim prijave putem web adrese svi zainteresirani prijaviti se mogu i popunom prijavnice koju Županijski savjet dostavio registriranim motoklubovima.

Fb grupa BikeRi BikeRice

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 samo onaj polaznik koji nije napravio niti jedan prometni prekršaj od početka akcije do dana izvlačenja nagrada koja se dodjeljuje javnim izvlačenjem krajem godine na sjednici Županijskog savjeta. Tri atraktivne i prigodne nagrade su motociklistička kaciga, jakna i rukavice.

Motocikliste na akciju na Grobniku animira i facebook grupa BikeRi BikeRice koja broji 850 članova. Većina aktivnosti odvija se na području Primorsko-goranske županije. Bikeri se bave poligonima za sigurnu vožnju u sklopu Karavane za život, humanitarnim radom, informiranjem o susretima bikera, pune socijalne samoposluge, daruju krv. BikeRi BikeRice dobro su upućeni u probleme na prometnicama, o čemu se diskutira na facebook grupi i na druženjima.

– Naš posao je što bolje obučiti motocikliste kroz akciju, a motociklisti najbolje probleme u svakodnevnoj vožnji, objašnjava tajnik Savjeta za sigurnost prometa Lisac.

J Preventivno-edukativna akcija održat će se 12. put na Automotodromu Grobnik, a bikeri povodom akcije apeliraju da se riješe prijeteće točke

VEŽICA

Šljunak na cesti velika opasnost

ČVOR DRAGA

CINDRIĆEVA ULICA

Novi kružni, stari asfalt

Bikeri Hrvoje Sarađen i Slaven Bakarčić uoči akcije upozorit će na tri opasne točke na riječkim prometnicama apelirajući da se učini nešto. Jedna je novi kružni tok kod mosta Svete Ane na Gornjoj Vežici.

– Asfaltirani su samo dijelovi kružnog toka, novi asfalt je u sredini, a okolo je malo novi, malo stari. Automobili toliko ne osjete, ali motor poskakuje kad ulazite u zavoj. Kružni tok koji je svakako potreban, ali opasan je za motocikliste. Ideš po jednom asfaltu, već se nagneš pa si odjednom na drugom asfaltu. Trebalo bi ostrugati sav asfalt i postaviti novi na cijelom kružnom toku, smatra biker Bakarčić.

Bikeri Bakarčić i Sarađen te tajnik Lisac

Drugi problematični potez je vijadukt na istočnom izlazu, na Piramidi, u Ulici Slavka Cindrića.

– Kad se s Delte krene od grada prema Krimeji i Pećinama, vrlo brzo nailazite na ispucali asfalt. Zakrpan je nekakvom smjesom, da li katranom ili nečim sličnim. I tih zakrpa ima prilično, vide se crte po cesti. Kad je hladno nema problema, no kad sunce zagrije, te zakrpe postanu guma, kotači motocikla tonu i klize. Znam da je teško riješiti, ali da se bar to više ne radi. Više motociklista se na to potužilo, ističe Sarađen.

Treće opasno mjesto nalazi se ispod vijadukta na čvoru Draga. Kad se nakon čvora Vežica dođe do čvora Draga i krene prema Orehovici, mora se proći ispod podvožnjaka. S vijadukta konstantno kaplje i nailazite na mokar kolnik, a po zimi i zaleđen. Isto vrijedi i za kolnik iz drugog pravca, kad se sa čvora Orehovica spuštate prema čvoru Vežica, upozoravaju bikeri.

Sarađen i Bakarčić upozoravaju da su ceste pune šljunka koji ostaje nakon zime, što je izuzetno opasno za motocikliste.

U crnoj statistici zastupljeni s 38 posto

U protekle dvije godine poginulo je 17 motociklista i mopedista. Od ukupno 45 poginulih na prometnicama Primorsko-goranske županije. Dakle, na motocikliste i mopediste otpada 38 posto svih poginulih u protekle dvije godine. Vozači na dva kotača ugroženiji su i od pješaka (11 poginulih). Preklani nije bilo poginulih mopedista, a lani su poginula dvojica mopedista. U 2014. godini život su izgubila devetorica motociklista, a lani šestorica. U protekle dvije godine poginula su dvojica biciklista.

U protekle dvije godine kažnjeno je tisuću vozača motocikla i mopeda zbog nenošenja kacige.

KAKVE SU PORUKE DRUŠTVU BLIJEDE PROMETNE OSUDE

BLAGE KAZNE VOZAČIMA KOJI SIJU SMRT

Što se u Hrvatskoj mora dogoditi da vozači koji pijani sjedaju za upravljač, koji stišću papučicu gasa prejako, koji ne mare za druge sudionike u prometu, te na najgrublji mogući način krše prometna pravila, budu pravedno kažnjeni?

Bi li se strožim kaznama, onim zatvorskima što ih Kazneni zakon i propisuje, ali ih sudovi ne dosuđuju, uveo konačno red na hrvatske ceste na kojima je lani broj poginulih porastao za 13 posto. Prema toj zabrinjavajućoj statistici, na milijun hrvatskih stanovnika, u 2015. godini u prometu je poginulo 82 ljudi, što Hrvatsku smješta na treće mjesto među zemljama EU po broju poginulih na milijun stanovnika. Najmanje poginulih ima Švedska, 27, a najviše Rumunjska i Bugarska s 95.

Čak je povjerenica Europske komisije za promet Violeta Bulc pozvala Hrvatsku da poboljšanje ponašanja korisnika u prometu, uvođenjem sigurnijih vozila te razvijanjem sigurnije infrastrukture uloži dodatne napore kako bi dostigla zemlje koje ostvaruju bolji učinak.

– Prijeko je potrebno usredotočiti se na obrazovanje i pravilnu provedbu prometnih propisa, prije svega u pogledu ograničenja brzine, korištenja sigurnosnog pojasa i vožnje pod utjecajem alkohola, rekla je Bulc te dodala kako Hrvatska »treba obratiti veću pozornost na sigurnost na cestama u naseljenim područjima u kojima je udio nesreća sa smrtonosnim ishodom vrlo visok, a nezaštićeni sudionici u prometu nesrazmjerno ugroženi«.

Uzaludni uljuđeni pozivi

Međutim, samo iz poruka posljednjih nekoliko teških prometnih nesreća što su se dogodile u Zagrebu jasno je da uljuđeni poziv europske povjerenice neće uvesti red na hrvatske ceste, niti će domaćim bahatim, nekulturnim, obijesnim, pijanim i opasnim vozačima ukazati na potrebu poštivanja prometnih pravila i ostalih sudionika u prometu.

Dokazuje to i nedavni zagrebački slučaj Nikole Kovačevića, 26-godišnjaka koji je 11. travnja u večernjim satima na Kvaternikovom trgu Audijem, što ga je vozio brzinom većom od dozvoljene i potpuno pijan, naletio na skupinu pješaka – dvoje ih je ubio, dvoje ozlijedio. Mladić je te večeri bio za upravljačem, iako je skupio već dvadesetak prijava zbog prometnih prekršaja. Očito niti u jednom prekršajnom postupku nije završio bar na neko vrijeme u zatvoru. Iako Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje kazne i do 60 dana zatvora, mladić ih je, očito, uspio izbjeći. Sada mu pak prijeti kazna od 12 godina zatvora. Toliko propisuje Kazneni zakon za izazivanje prometne nesreće sa smrtnom posljedicom.

No, moramo primijetiti da baš nitko nikada u Hrvatskoj nije tako strogo kažnjen. Još uvijek rekord drži sedmogodišnja zatvorska kazna izrečena vozaču autobusa Dušku Olivariju koji je nepravomoćno osuđen zbog izazivanja prometne nesreće 10. kolovoza 2007. godine. U autobusu koji se prevrnuo zbog Olivarijeve prebrze vožnje poginule su tri osobe. Kroničari sudskih procesa što se vode zbog prometnih nesreća svjedoče u sudnicama pravim dramama. Obitelj i rodbina stradalih ne mire se s izrečenim kaznama koje su uglavnom niže od zakonski mininalnih tri godine. Izmjene kaznenog zakona koje omogućuju izricanje tzv. djelomično uvjetnih kazni, dale su sucima mogućnost da izreknu dio bezuvjetne zatvorske sankcije (uglavnom manje od 12 mjeseci), a ostatak kazne uvjetuju osuđeniku s nešto dužim rokom kušnje. Iznimno često ipak se izriču samo uvjetne kazne.

Maksimalno 12 godina

– Kazne što ih propisuje zakon vrlo su visoke, gotovo enormne. Koji bi sudac mogao poslati vozača koji skrivi prometnu nesreću na 12 godina u zatvor, komentira naš sugovornik, inače odvjetnik koji je zastupao okrivljenike u nizu procesa pokrenutih zbog prometnih nesreća.

Hrvatska treća po broju poginulih u EU na milijun stanovnika

– Svaki slučaj, kao i uvijek, suci sagledavaju zasebno. Kod svakog okrivljenika postoje olakotne okolnosti, poput ranije neosuđivanosti ili pak teških posljedica što ih i po njihovo psihičko zdravlje ostavlja prometni udes

kojeg su skrivili. Sve to suci uzimaju u obzir kod odmjeravanja kazni. Teško je zamisliti da je itko sjeo u automobil s namjerom da nekoga ugrozi ili ubije, komentira odvjetnik s iskustvom svjestan da obitelji stradalih nikada neće biti zadovoljne presudom.

– Niti jedna zatvorska kazna ne može im nadoknaditi gubitak, zaključuje.

Što se u Hrvatskoj mora dogoditi da vozači koji pijani sjedaju za upravljač, stišću gas, ne mare za druge te na najgrublji mogući način krše pravila, budu pravedno kažnjeni, a ne prolaze uglavnom s uvjetnim osudama?

Da suci nisu skloni izricanju strogih kazni krivcima za prometne nesreće pokazuje i presuda poznatom glumcu Emiru Hadžihafizbegoviću. On je na sudu priznao krivnju za prometni udes u kojem je smrtno stradala Ankica Kuduz (63), majka poznate manekenke Lane Kuduz. Sud mu je izrekao kaznu od godine dana zatvora, koja se neće izvršiti ako u iduće četiri godine ne počini novo kazneno djelo, dakle uvjetnu kaznu. Tijekom procesa je utvrđeno da Hadžihafizbegović nije poštivao znakove ograničenja brzine. Zato je s oko 125 kilometra na sat naišao na dio autoceste gdje je vozač mijenjao gumu. Kako bi izbjegao to zaustavljeno vozilo skrenuo je udesno i udario u Ankicu Kuduz, koja se nalazila izvan automobila, na kojem je također guma bila probušena. Nesretna žena preminula je na mjestu nesreće, Hadžihafizbegović je zadobio teške ozljede. Ta kazna postala je u međuvremenu i pravomoćna.

Kazne poruka društvu

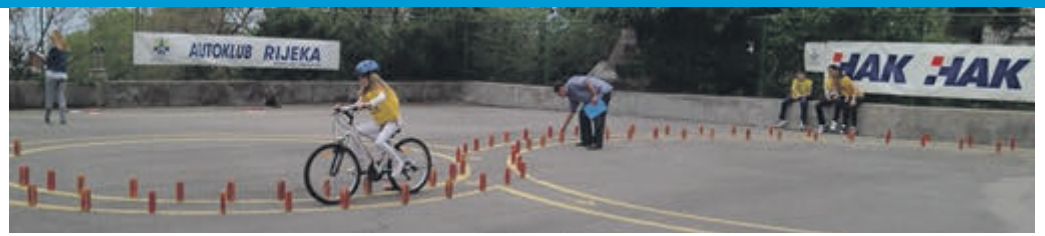
S kaznom nižom od minimalne prošao je i Dejan Mečešić, poduzetnik koji je s 1,89 promila alkohola u krvi 7. srpnja 2012. projurio na crveno svjetlo kroz križanje Ulice SR Njemačke i Avenije Dubrovnik, te usmrtio 23-godišnjega Siniša Smiljanića koji je vozio motor. Izrečena mu je kazna od dvije godine zatvora.

Tek nešto strožu nepravomoćnu kaznu, četiri godine zatvora dobio je krajem prošle godine Boris Praštalo 25-godišnjak iz Rijeke, koji je u listopadu 2013. na riječkoj zaobilaznici skrivio tešku prometnu nesreću. U tom je udesu život izgubila njegova suvozačica. Praštalo je bio pijan i pod utjecajem marihuane, a vozio je i gotovo sto kilometara na sat brže od ograničenja na tom dijelu ceste. Dobio je i petogodišnju zabranu upravljanja motornim vozilima.

Je li ova blaga represija kumovala onim strašnim brojkama s početka ovog teksta? Je li poražavajuća statistika s 40 poginulih više u prometu lani nego godinu ranije posljedica loše sudske prakse koja teške prekršitelje prometnih propisa ne šalje duže u zatvore – kao kaznu njima i poruku drugima, što svaka presuda i mora biti? Kakva je poruka poslana društvu oduzimanjem vozačke dozvole na dvije godine i samo novčanom kaznom 46-godišnjem Miroslavu Stanojeviću, srpskom poduzetniku koji širi biznis u Hrvatskoj, a prije nekoliko dana sletio je pijan svojim moćnim Audijem na nogostup u Ilici i umalo ubio oca i dijete? Stručnjaci s kojima smo razgovarali, smatraju kao i europska povjerenica Bulc, da bi još više trebalo uložiti u prevenciju i poboljšanje uvjeta na cestama. No, možda bi pomoglo i saznanje da bi se zbog čašice više i sjedanja za volan, te stiskanja prejako papučice gasa moglo završiti više godina u zatvoru...

Poginula suvozačica, 0,66 promila nije stavljeno na teret

Nedavno je pak glumcu Stojanu Matavulju Županijski sud u Slavonskom Brodu postrožio sankciju zbog izazivanja prometne nesreće u kojoj je smrtno stradala Dolores Lambaša. Matavulju je prvotno brodski Općinski sud izrekao uvjetnu kaznu – devet mjeseci zatvora uz rok kušnje od dvije godine. No, viši sud prihvatio je žalbu tužiteljstva i izrekao mu godinu dana zatvora bezuvjetno. Utvrđeno je doduše da je Matavulj nehotično skrivio udes, jer nije držao razmak, te nije prilagodio brzinu. Iako je imao i koncentraciju alkohola u krvi od 0,66 promila, to mu nije stavljeno na teret. Matavulj i Lambaša su se tog kobnog 23. listopada 2013. godine vraćali iz Beograda gdje su bili na predstavi. Usput su stali u Iloku kako bi posjetili prijatelja Željka Sladetića. U Iloku su unajmili hotelske sobe kako bi prenoćili, no naposljetku su, bez obzira na umor, ipak odlučili krenuti u Zagreb. Matavulj se za udes na sudu pokajao, no još nije spreman prihvatiti zatvorsku kaznu, već najavljuje izvanrednu žalbu Vrhovnom sudu RH.



PROMETNO EDUKATIVNO NATJECANJE SIGURNO U PROMETU

ŽUPANIJSKA TITULA ČAVJANIMA, GRADSKA TRSAĆANIMA

Tomislav Šepić, ing. prom.

Prometno edukativnu akciju Sigurno u prometu tradicionalno organizira Hrvatski autoklub zajedno s Ministarstvom znanosti, obrazovanja i športa te Agencijom za odgoj i obrazovanje. Natjecanje Sigurno u prometu provodi se za učenike osnovnih škola s ciljem da učenici dobiju temeljna znanja o prometnim propisima i sigurnosnim pravilima, te da što bolje svladaju vještinu vožnje biciklom. Sigurno u prometu se sastoji od teoretskog dijela natjecanja (provjere znanja o prometnim propisima i sigurnosnim pravilima) te praktičnog dijela natjecanja (upravljanje biciklom prema točno utvrđenom sadržaju). Natjecanje učenika u dobi od 10 do 12 godina određeno je Pravilnikom o provedbi natjecanja Sigurno u prometu koji je donio upravni odbor Hrvatskog autokluba i koji je usklađen s europskim pravilima natjecanja FIA klubova.

Teorija i praksa

Natjecanja se provode na više razina. Najprije se održavaju školska natjecanja učenika za izbor ekipe lokalnog autokluba. Pobjednička ekipa, sastavljena od dvije djevojčice i dvojice dječaka, upućuje se na natjecanje na županijskoj razini za ekipu temeljnog autokluba. Županijska natjecanja organiziraju temeljni autoklubovi. Testove za županijska natjecanja priprema Hrvatski autoklub. Ekipe temeljnih autoklubova (ponovno dvije djevojčice i dva dječaka) natječu se na državnom natjecanju koje organizira Hrvatski autoklub. Svake se godine u prometno edukativnoj akciji obuhvati više tisuća osnovnoškolske djece.

1994.
godine Autoklub Rijeka počeo organizirati akciju

Iz godine u godinu temeljni autoklubovi kandidiraju za nositelja i organizatora državnog natjecanja, a gdje će se održati natjecanje – određuje Hrvatski autoklub. Na državnom natjecanju sudjeluju ekipe svih županija i Grada Zagreba. Državno natjecanje se provodi na temelju Pravilnika o provedbi natjecanja Sigurno u prometu i to u dva dijela. Teoretski dio natjecanja obuhvaća poznavanje prometnih propisa, prometnih znakova, i prepoznavanja opasnosti u prometu dok praktični dio uključuje izvršenje određenih zadataka biciklom na elementima vježbališta. Testove za državno natjecanje i elemente na vježbalištu priprema i određuje Hrvatski autoklub. Vrednovanje rezultata propisano je odredbama istoga pravilnika. Natjecanje organizira i provodi državno povjerenstvo koje imenuje ravnatelj Agencije za odgoj i obrazovanje uz prethodnu suglasnost Ministarstva znanosti, obrazovanje i športa.

J **Na državnom natjecanju ekipu Primorsko-goranske županije činit će Tili Grgurić (OŠ Gornja Vežica), Lara Novak (OŠ Ivanke Trohar Fužine), Luka Baričevac (OŠ Mrkopalj) i Antonio Ban (OŠ Čavle)**

Najboljima poligoni i biciki

Autoklub organizaciji natjecanja Sigurno u prometu posvećuje veliku pažnju svjestan da time može utjecati na popularizaciranje učenja prometnog odgoja u školama. U tom nastojanju ima veliku podršku i suradnju nastavnika koji u školama vode prometne sekcije. Nakon polaganja ispita o prometnim pravilima učenici pristupaju vožnji na poligonu koji se sastoji od 10 različitih elemenata koja je potrebno proći s čim manje grešaka. Zbrojem bodova s teorijskog i praktičnog dijela dobiju se pobjednici.

Cilj i svrha održavanja natjecanja je odgoj i osposobljavanje učenika osnovnih škola za sigurno kretanje u cestovnom prometu kao pješaka i vozača bicikla. Autoklub Rijeka organizira natjecanje Sigurno u prometu od 1994. godine na gradskom i županijskom nivou.

Najbolje tri škole na županijskom natjecanju dobile su na poklon elemente poligona koje poklanja organizator Autoklub Rijeka kako bi i idući naraštaji djece u školi mogli vježbati i kvalitetno se pripremati za natjecanja u prometu, dok je prvoplasirana škola Čavle uz elemente za poligon dobila i bicikl koju poklanja Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama.

Na državnom natjecanju u Puli koje se održava od 17. do 20. svibnja ekipu Primorsko-goranske županije činit će dvije najbolje djevojčice i dvojica najbolji dječaka. Tili Grgurić (OŠ Gornja Vežica) uz mentora Vladu Došena, Lara Novak (OŠ Ivanke Trohar Fužine) uz mentora Vladimira Roguljića, Luka Baričevac (OŠ Mrkopalj) uz mentoricu Dolores Šegotu te Antonio Ban (OŠ Čavle) uz mentoricu Miru Fafanđel.

Nagrade najboljim natjecateljima uručio je dopredsjednik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primrosko-goranske županije Livio Hubička. Pokrovitelji ovogodišnjeg natjecanja su Grad Rijeka, Primorsko-goranska županija te Tia Partner koji je osigurao sokove i vodu za učesnike i mentore.

ŽUPANIJSKO NATJECANJE		
DJEVOJČICE		
1. Tili Grgurić	mentor: Vlado Došen	OŠ Gornja Vežica
2. Lara Novak	mentor: Vladimir Roguljić	OŠ Ivanke Trohar
3. Sara Bjelčević	mentor: Neven Jerčinović	OŠ Trsat Rijeka
DJEČACI		
1. Luka Baričevac	mentor: Dolores Šegota	OŠ Mrkopalj
2. Antonio Ban	mentor: Mira Fafanđel	OŠ Čavle Čavle
3. Leo Čučak	mentor: Vlado Došen	OŠ Gornja Vežica
POREDAK ŠKOLA		
1. OŠ Čavle	mentor: Mira Fafanđel	
2. OŠ Trsat	mentor: Neven Jerčinović	
3. OŠ Mrkopalj	mentor: Dolores Šegota	

GRADSKO NATJECANJE		
DJEVOJČICE		
1. Tili Grgurić	mentor: Vlado Došen	OŠ Gornja Vežica
2. Sara Bjelčević	mentor: Neven Jerčinović	OŠ Trsat
3. Ema Martinčić	mentor: Neven Jerčinović	OŠ Trsat
DJEČACI		
1. Leon Čučak	mentor: Vlado Došen	OŠ Gornja Vežica
2. Luka Novaković	mentor: Igor Glavić	OŠ Brajda
3. Mihovil Poropat	mentor: Dolores Šegota	OŠ Kozala
POREDAK ŠKOLA		
1. OŠ Trsat	mentor: Neven Jerčinović	
2. OŠ Brajda	mentor: Igor Glavić	
3. OŠ Kozala	mentor: Dolores Šegota	

MINISTARSTVO UVODI NOVINE U OBUCI MLADIH SUDIONIKA U PROMETU

UČENICI ĆE POLAGATI ZA BICIKL I DOBIVATI DOZVOLU

Proteklih dvadesetak godina uvelike je prorijeđeno najteže stradavanje djece kao pješaka. S 34 u 1994. godini broj poginulih je smanjen na troje u 2013. godini. Riječ je o padu tragične statistike od 91 posto, što pokazuje svrhovitost dugoročnog planiranja rada s djecom. Što se tiče stradavanja djece putnika u vozilima i na vozilima, ono je neposredno povezano s roditeljskim utjecajem, odnosno njihovim stajalištem prema (ne)poštivanju prometnih propisa i odgovornošću koja je, na žalost, često vrlo upitna i zbog čega djeca danas najčešće teško stradavaju.

Djeca se pojavljuju u prometu i kao vozači bicikla te kao djeca i kao biciklisti pripadaju najranjivijoj skupini u prometu. Do 2004. godine edukacija djece za samostalno upravljanje biciklom na cesti provodila se u osnovnim školama, u suradnji s HAK-om, nakon koje su djeca pristupala teoretskoj i praktičnoj provjeri znanja te su uspješnima izdavane potvrde o osposobljenosti. Nakon 2004. godine osposobljavanja nisu obavljana institucionalno i to zbog nepostojanja formalnog programa, ali su mnogi subjekti, obično je bila riječ o suradnji HAK-a, policije i učitelja tehničke kulture u školi, provodili edukaciju i provjere znanja, ali bez izdavanja potvrda. Zahvaljujući kontinuitetu u obuci mladih biciklista, 2013. godine ni jedno dijete nije smrtno stradalo vozeći bicikl.

Biciklistička škola trajat će 16 sati, ravnomjerno podijeljenih na teoriju i vožnju. Uspješni devetogodišnjaci i stariji dobivaju dozvolu kojom će moći samostalno sudjelovati u prometu

Ispit u osnovnoj školi

Odlučilo se napraviti korak dalje. Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta donijelo je odluku o donošenju programa osposobljavanja za upravljanje biciklom, biciklističkoga ispita i izdavanja »biciklističke dozvole«.

Program učenici mogu pohađati u školama, ali i ustanovama koje provode odgoj i obrazovanje djece i mladih odnosno organizaciju slobodnoga vremena djece i mladih. Bez obzira gdje se program provodi, biciklistički ispit polaže se u osnovnoj školi. Osposobljavanje će se financirati sredstvima koja će osigurati lokalna zajednica, autoklubovi, sponzori na lokalnoj razini, sredstvima Nacionalnoga programa sigurnosti cestovnoga prometa... Program je ponajprije namijenjen učenicima petih razreda osnovne škole koji se za njega opredijele, a u pravilu ga provodi učitelj tehničke kulture ili učitelj koji je prošao odgovarajuću edukaciju agencije nadležne za odgoj i obrazovanje. U program se mogu uključiti i učenici starijih razreda koji se nisu mogli uključiti u petom razredu. Program se provodi u suradnji s MUP-om, HAK-om i agencijom nadležnom za odgoj i obrazovanje.

HAK crta poligone

Djeca s navršenih devet godina, sukladno Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, koja su u školama osposobljena i za to im je izdana potvrda, moći će samostalno upravljati biciklom na cesti, a ostala djeca s navršenih devet godina isto će moći samo u pratnji osobe koja je navršila 16 godina. Dakle, vrijedi proći osposobljavanje i dobiti biciklističku dozvolu kako bi se moglo u društvu voziti bicikl.

Program se izvodi u trajanju od 16 školskih sati kao izvannastavnu aktivnost, a u drugim ustanovama kao izvanškolska aktivnost. Učenik koji se uključi u Program ne ocjenjuje se ocjenom, nego nakon položenoga ispita dobiva Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom. Program se sastoji od dva modula, jednog teoretskog , drugog praktičnog, od kojih se svaki izvodi osam školskih sati. Polaganje ispita provodi se u suradnji učitelja, zaposlenika HAK-a ili autoklubova i policijskih službenika. Za uređenje poligona odgovoran je ravnatelj škole, odnosno ustanove. Ispit se sastoji od dva dijela, testa i vožnje bicikla na poligonu po zadanim uvjetima.

Pisane testove i nacrte poligona izrađuje HAK. Pisanu provjeru znanja i polaganje praktične vožnje bicikla na poligonu provode policijski službenik i zaposlenik HAK-a ili autokluba, uz nazočnost učitelja koji nema prava utjecaja.

Za prolaz 70 posto

Da bi položio ispit, učenik mora zadovoljiti najmanje 70 posto u pisanom i praktičnom dijelu. Uspješni će dobiti biciklističku dozvolu. Učenicima koji nisu zadovoljili traženu razinu osposobljenosti za samostalnu vožnju biciklom omogućit će se instruktivna pomoć ili će im se nakon samostalnog vježbanja uz pomoć roditelja omogućiti ponovno polaganje ispita.

Piše Igor ŽIC

IV. JADRANSKI RALLY 1955. GODINE

Tijekom ljeta 1955. Novi list je donio nekoliko tekstova vezanih uz jedno automobilističko takmičenje, koje se odvijalo od 1952. do 1968. godine.

»I ove godine Automoto savez Jugoslavije organizira Jadranski rally koji će se održati od 20. do 24. jula. Ovaj rally ide u red automobilskih natjecanja za ispitivanje kvalitete turističkih vozila i upoznavanje sportskih mogućnosti. IV. Jadranski rally dobio je ove godine posebno značenje ušavši u Šampionat Evrope 1955. za turistička vozila. Na stazi od oko 1500 kilometara vozit će ove godine 40 vozača i to iz Njemačke 19, Grčke, 4, Austrije 1, Švicarske 1, Italije 4 i iz Jugoslavije 11. Od naših vozača nastupa i naš »stari« Dante Saletnik, te Leopold Ambros, Milivoj Vuković, Milovan Rodica, Rudolf Meršnik, Ilija Kusturović, Srećko Petelin, Nereo Milin, Vladimir Jakušić, Stjepan Šantavac i Nikola Bratoš.« (Novi list, 20. srpnja 1955.)

Dante Saletnik bio je vrlo zanimljiva figura u povijesti automobilizma. Rođen je 1900. godine. Poslije Prvog svjetskog rata školovao se za avio-mehaničara, pa je često letio na hidro-avionima nad Kvarnerom između 1922. i 1925. godine. Potom je radio kao taksist u Opatiji, da bi 1931. osnovao auto-mehaničarsku radionicu u Matuljima. Nakon Drugog svjetskog rata obnovitelj je auto-moto sporta i utemeljitelj AMD Matulji. Godine 1950. i 1951. bio je prvak Jugoslavije u automobilizmu. U Matuljima je i umro 1961. godine.

S druge strane, njegov kolega iz ekipe Jugoslavije, Milovan Rodica (Sušak, 1926. - Opatija, 1994.) vozio je Alfu 1900 Sprint i nastupao na utrkama na Preluku pedesetih godina. Auto je bio registriran u Rijeci, a registracija mu je počinjala s H-8 (Hrvatska 8), što ga čini i sumnjivcem za izazivanje jedne od najpoznatijih prometnih nesreća na ovim prostorima.

Naime, u noći 14. travnja 1957. godine na zagrebačkom autoputu sudarili su se autobus i tvornički kamion. Sudar je pretjecanjem prouzročio nepoznati vozač, koji odmah poslije toga hladnokrvno ugasio svjetla i pobjegao, a da se nije ni osvrnuo. O tom tragičnom događaju snimljen je i iznimno popularan film H-8 1958. godine. No, da se vratimo IV. Jadranskom rallyju...

»Na ovom natjecanju sudjeluju dvije vrste vozila i to: A - normalna serijska turistička kola, koja se dijele u pet klasa i B - serijska kola Grand tourismo, koja se dijele u tri klase. U okviru ovog natjecanja održat će se i posebni ispiti vozača i to: brdski ispit na stazi od 16 kilometara na putu Bajina Bašta – Tara planina, ispiti točnosti na kružnoj stazi u Dubrovniku, ispit starta i kočenja u Dubrovniku i brzinski ispit na kružnoj trkaćoj stazi u Preluku kod Opatije. U srijedu 20. jula polaze vozači IV. Jadranskog rallyja iz Beograda, gdje im je startno mjesto i odakle kreću za Valjevo-Titove Užice-Bajinu Baštu do Tara planine. 21. jula kreću od Tara planine na Prijeboj, Prijepolje, Nikšić, Titograd, Kotor do Dubrovnika. U Dubrovniku se 22. jula održavaju ispiti, a 23. jula kreću vozači preko Metkovića, Ploča, Makarske, Splita, Šibenika, Benkovca, Zadra, Obrovca, Gospića, Otočca, Senja, Rijeke do Opatije, gdje je ujedno završetak rallyja. 24. jula održava se završni dio natjecanja i proglašuju se rezultati." (Novi list, 20. srpnja 1955.)

7.250
dolara najskuplji auto relija

Opatija na vrhu

Iste te 1955. godine Opatija je bila prvo mjesto u Jugoslaviji u koje su dolazili stranci, Beograd drugo, Bled treće, a Dubrovnik četvrto. Što se tiče broja automobila te godine u SAD bilo je 55 milijuna automobila; u Engleskoj 3,9 milijuna; Francuskoj 3,1; SSSR-u 2,4; SR Njemačkoj 1,7; Italiji 1 milijun, a u Jugoslaviji 27.600.

Učesnici IV. Jadranskog rallyja stigli su 21. srpnja u Dubrovnik preko Titograda. Iz Tare je krenulo 40 takmičara, a na cilj etape stiglo ih je 34. Poslije druge etape znatno se popravio Vuković i on je u ukupnom plasmanu držao drugo mjesto.

»22. jula, imali su takmičari ispit starta i kočenja, a sutra startuju na posljednju etapu... Kroz Rijeku će vozači prolaziti počevši od 16.45 sati u subotu 23. ovog mjeseca i to iz pravca Senja, preko Pećina, pa Fiumarom, Obalom Jugoslavenske mornarice i Kidričevom prema Opatiji, gdje je cilj rallyja. Bez zakašnjenja na cilj druge etape stigli su Nikolaidis (Grčka) sa kolima broj 18, Nathan (Njemačka) kola broj 4, Milovan Rodica (Jugoslavija, br. 14), Papandopulos (Grčka br. 11, Falkenhansen (Njemačka, br. 15)... U nedjelju će svi učesnici imati brzinsku utrku na internacionalnoj stazi Preluk-Opatija.«(Novi list, 23. srpnja 1955.)

Novi list, koji je tada izlazio svaki dan poslijepodne, osim ponedjeljkom, nastavlja praćenje sportskog događaja.

»Danas, subota počevši od 17 sati stizat će na cilj u Opatiju (pred hotel Palme) učesnici međunarodnog IV. Jadranskog rallyja. Do pretposljednje etape ima velik broj takmičara koji su bez kaznenih bodova. To znači da će odluka o pobjednicima u pojedinim klasama pasti na internacionalnoj automobilskoj stazi u Preluku kod Opatije. Tu će se, počevši od 9 sati prije podne, u nedjelju 24. o. m. održati natjecanja za svaku klasu posebno, a potom će se izračunati rezultati čitavog rallyja.« (Novi list, 24. srpnja 1955.)

Jedan dugim 1.500 kilometara se ispitivalo kvalitetu turističkih vozila. Cilj relija bio je u Opatiji, a nagrade su se dijelile u hotelu Kristal

Rodica Milovan 1956. s osvojenim peharom Prvenstva Jugoslavije – Alfa Romeo 1900 SS

Nagrada puška

»Gledaoci automobilskih utrka vole dinamiku, tempo i uzbudljivost. Na žalost, u nedjelju su bili lišeni dosta toga. Automobili su bili razvrstani po kategorijama i pojedinačni start je uslijedio sa svega 3-4 vozača. Vozilo se na vrijeme, a kako su koeficijenti, te kazneni bodovi odlučivali o konačnom redoslijedu, bilo je prirodno da neinformiranost publike umanji draž natjecanja. Čak, što više i tehnička komisija nije znala konačno stanje sve do kasno uveče. I kad su oko podne završile posljednje utrke rallyja, snimatelji Filmskih novosti (nekad, dok nije bilo televizije, filmske su se vijesti vrtile prije dugometražnih filmova u kinima, op. aut) gotovo nasumce su krenuli prema najbržim kolima – Mercedesu kojeg je vozio Nijemac Werner Engel. Kao da su predosjećali pobjednika. Ovaj plavokosi vozač svjetske klase posjedovao je i najbolja kola (kažu da stoje 7.250 dolara), a ujedno je bio i najdisciplineraniji takmičar.

U opatijskom hotelu Central prisustvovali smo dugotrajnom i mukotrpnom izračunavanju konačnog redoslijeda vozača. Jugoslaveni su bili najsupješniji kao klupska ekipa - Vuković, Saletnik (Matulji), Milovan Rodica (Rijeka). Kao tvornička momčad najviše uspjeha imala je Njemačka i to marka BMW - Aleks Falkenhausen, Heinz Schwindt i Georg Meder. Najuspješniji pojedinac je već spomenuti Nijemac Engel na Mercedesu, ispred Maxa Nathana (Njemačka) u Porscheu, Georga Meyera u BMW-u, Egona Westerhota u Porscheu i Waltera Schlüttera u DKW-u.

Bogate nagrade razdijeljene su u nedjelju uvečer na banketu u hotelu Kristal. Osim pokala pobjednik Engel je dobio i novčanu nagradu od 90.000 dinara (za usporedbu kilogram limuna prodavao se tog dana po 200 dinara, op. aut.), dok je drugoplasirani nagrađen sa 78.000 dinara. Jugoslaven Vuković nagrađen je vojničkom puškom – darom tvornice Crvena zastava iz Kragujevca.« (Novi list, 26. srpnja 1955.)

Za razliku od ovog turističkog rallyja, smrtno ozbiljni Donald Campbell (1921.-1967.), svjetski rekorder u brzini vožnje automobilom (1964. godine, 648 km/h), tih dana postavio je svjetski rekord u brzini vožnje gliserom Bluebird; na jezeru Ullswater sa 325,6 km na sat. Gliser je koristio mlazni motor od 4.000 KS.

Revolveraški dvoboj

Kao bizarnost, tijekom održavanja rallyja, u Bakru se održao dvoboj pištoljima između 65-godišnjeg Bože Šarinića i 55-godišnjeg Dragutina Švrljuge - obojica su bili čuvari stovarišta Exportdrva. Oni su s udaljenosti od desetak koraka pucali svaki po osam metaka, ali nitko nije poginuo. Švrljuga je bio ranjen s tri metka u nogu i nalazio se u bolnici, dok je Šarinić bio lakše ranjen u desnu ruku i desnu natkoljenicu i nalazio se u zatvoru. Primorci su žestoki i nepredvidivi.

NASTAVLJA SE PILOT PROJEKT AUTOMATSKOG NADZORA PROMETA NA CESTAMA ŽUPANIJE

KAMERE U INDUSTRIJSKOJ ZONI NA KUKULJANOVU

Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije lani je proveo projekt provjere kontrole brzine pomoću multitargeting radarskog uređaja za nadzor prometa Cordon koji mu je ustupila tvrtka Metis, generalni zastupnik tvrtke Simicon, proizvođača uređaja za automatski nadzor prometa. Uređaj je bio instaliran na Krnjevu, na Novoj cesti, u neposrednoj blizini toplane Energa.

Analiza ponašanja sudionika u prometu je izrađena na temelju podataka prikupljenih tijekom travnja 2015. godine. Rezultati projekta doprinijeli su bržoj uspostavi automatskog nadzor prometa u Rijeci koju je MUP uveo početkom rujna 2015.

Kamere disciplíniraju

Do inicijative na Krnjevu, koja je rezultirala odgovornijem ponašanju vozača u prometu, automatski nadzor prometa u Primorsko-goranskoj nije postojao. Jedini subjekt koji temeljem Zakona o sigurnosti prometa na cestama provodi nadzora prometa, vozila, vozača i drugih sudionika u prometu bili su policijski službenici koji te poslove u pravilu obavljaju neposrednim nadzorom na cestama. Uređaji koje koriste vezani su uz voljni moment samih djelatnika, bez automatskog detektiranja kažnjivih radnji i bez automatskog procesuiranja počinitelja, pa i pored napora koji se ulažu u takav način djelovanja, rezultati nisu na razini zemalja koje u djelovanju koriste automatske sustave. Uvođenjem takvog sustava te njegove provjere u praksi želi se dobiti struktura ponašanja vozača u prometu, odnosno potaknuti pozitivne promjene.

Video nadzor pokrit će prometnicu ispred trgovačkog centra Pevec, gdje se dnevni promet kreće između sedam i devet tisuća vozila

Iz tih razloga Županijski savjet odlučio je u 2016. godini nastaviti pilot projekt automatskog nadzora prometa na način da se provede i na prometnicama izvan Grada Rijeke. Odabrana je županijska prometnicu Ž 5205 koja prolazi kroz Industrijsku zonu Bakar na Kukuljanovu. Kamera će se postaviti ispred centra Pevec. Iskustveno, radi se o jako dobroj lokaciji, jer je opterećenost prometnice između sedam i devet tisuća vozila dnevno.

Provjera registracija

Provedbom projekta prvenstveno se želi utvrditi poštivanje ograničenja brzine na nadziranom djelu prometnice, broj vozila koja prolaze prometnicom sa raščlambom obzirom na državu i regiju registracije. Projektom se želi utvrditi koliko su ugroženi pješaci na pješačkom prijelazu u zoni nadzora, utvrditi koliko je često oduzimanje prednosti prolaska (mjesto nadzora raskrižje sa prilaznom cestom tvrtki Vargon, gdje je moguće zonu nadzora podesiti sa nadzorom obilježenog pješačkog prijelaza i spomenutog raskrižja. Temeljem dobivenih podataka od MUP-a obavit će se provjera valjanosti registracije za svako vozilo registrirano na području Hrvatske.

Iz dobivenih podataka, koji će se prikupiti tijekom svibnja 2016. godine, izradit će se detaljna analiza. Dobiveni rezultati prezentirat će se odgovornim institucijama s preporukom poduzimanja potrebnih mjera.

Umjesto skretanja – pretjecanje

Na prometnici kroz Industrijsku zonu prometuje dosta teretnih vozila kao i vozila stranih registarskih oznaka. Prometnica na tom djelu ima tri prometne trake, dvije vozne i po sredini traka za skretanje, koja u nemalom broju slučaja služi za nepropisno pretjecanje.

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, Ivica Tomić
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11
Telefon: 051/212-442
Tisak: Grafički Zavod Hrvatske d.o.o., Zagreb