



žmigavač

Broj 99/16. rujna 2020.

■ OPREČNA LJETNA STATISTIKA str. 10 ■ ELEKTRO VOZILA str. 16



AUTOKLUB RIJEKA ŠALJE APEL SVIM SUDIONICIMA U PROMETU

OPREZ, POČELA JE JOŠ JEDNA ŠKOLSKA GODINA

Tomislav ŠEPIĆ struč.
spec.ing.traff

Na početku još jedne školske godine, Autoklub Rijeka poziva sve sudionike u cestovnom prometu na povećan oprez zbog ponovnog većeg broja djece na našim cestama. Prvog dana škole, u ponedjeljak 7. rujna mnogi školarci vratili su se na naše ceste, uključujući i 2.281 prvšačića, koji su među najranjivijim skupinama sudionika u prometu.

Subjekti koji se bave za sigurnosti prometa kao što su MUP, HAK i udruženi autoklubovi upozoravaju vozače na početku nove školske godine na važnost vezivanja sigurnosnog pojasa i važnost nekorištenja mobitela. Poruka koju želimo prenijeti vozačima je da polazak u školu znači ponovno veći broj djece na našim cestama, te je potrebna i veća pažnja. Podsjećamo vas da je brzina kretanja vozila u blizini škola i vrtića ograničena na najviše 40 kilometara na sat. Djeca, posebno oni najmlađi, manje su vidljiva u prometu i teško mogu predvidjeti opasne situacije. Kasnije primijete vozila, ne znaju procijeniti

“ Da bi promet bio sigurniji potreban je zajednički trud i oprez vozača, djece i roditelja. Zato prometnih savjeta nikad dosta



udaljenost i brzinu njihovog kretanja, a također im je teže odrediti smjer iz kojeg dopire zvuk vozila. Njihovo zaigrano ponašanje usmjereno je prvenstveno znatiželjom, emocijama i onim što se oko njih događa, a manje razumom, pa vozači uvijek moraju na njih obraćati pažnju i uvijek im davati prednost na pješničkim prijelazima.

Ovogodišnja akcija, uslijed pandemije COVID-19, nešto je drugačija od onih koje smo provodili prijašnjih godina i aktivnosti su prilagođene promjenjivoj epidemiološkoj

situaciji, ali uvijek slijedi jasan cilj: vozače aktivno osvijestiti o početku nove školske godine i povratku djece na naše prometnice, utjecati na ponašanje vozača, i općem doprinusu sigurnosti svih sudionika u cestovnom prometu, a posebno naših najmlađih. Akcijom se obilježava početak školske godine s ciljem: senzibiliziranja javnosti, povećanje tolerancije i kulture u prometu, povećanog opreza, pogotovo u blizini škola, vrtića i igrališta te edukacije roditelja kako trebaju pripremiti djecu za sigurno kretanje putem od kuće do škole i nazad.

Pojas i mobitel

Pravilna i dosljedna upotreba sigurnosnih pojaseva, čak i na najkraćim relacijama, kao i uporaba dječjih sigurnosnih sjedalica uvijek i bez iznimke. Sigurnosni pojas uvelike smanjuje rizik od smrti, smanjuje

rizik od nastanka ozbiljnih trajnih ozljeda i invaliditeta kako za vozače tako i za putnike na prednjim i stražnjim sjedalima. Sigurnosni pojas i zračni jastuk, kao pasivni elementi sigurnosti, u slučaju sudara sprječavaju kretanje tijela





prema tvrdim dijelovima vozila, apsorbirajući tako velik dio energije koja se oslobađa u slučaju sudara. Posljedice za putnike blaže su nego što bi to bile bez upotrebe ovih sigurnosnih uređaja.

Neka od istraživanja pokazala su da se vrijeme reakcije vozača smanjuje za čak 50 posto zbog upotrebe mobitela u usporedbi s vožnjom u normalnim uvjetima. Vozač sporije uočava prometnu situaciju, ima duže vrijeme reagiranja i kočenja, smanjenu percepciju okoline te samim time i veći rizik u donošenju ispravnih odluka poput odgovarajuće sigurnosne udaljenosti ili prilagodbe vožnje uvjetima na cesti.

Zbog svoje sve češće upotrebe, mobilni telefoni smanjuju pažnju i sve više utječu na sigurno sudjelovanje u prometu. To se odnosi ne samo na vozače motornih vozila, već i na pješake i bicikliste. Neki od pokazatelja govore da vozač koji telefonira tijekom vožnje, ekvivalent je kao da ima prisutnost od 0,8 promila alkohola u krvi, a dok piše SMS poruku i ne gleda na kolnik potrebno mu je čak četiri puta više vremena za reakciju nego inače.

Učenje i nadogradnja prometnih vještina

Prometni odgoj kreće od kuće! Djeca u prve tri godine

najčešće su u prometu uključena kao pješaci ili kao putnici u vozilu. Autoklub Rijeka savjetuje roditelje da najprije u svom domu, svojoj djeci daju prve i neprocjenjive upute kako će na siguran način doći od kuće do škole. Programi Autokluba Rijeka su namijenjeni promicanju sigurnosti djece, njihovog sigurnog prijevoza u vozilima, razumijevanju važnosti da budu vidljivi u prometu, razumijevanju različitih prometnih situacija u kojima se nađu i poznavanju sigurnijih puteva do škole.

Budite odgovorni i pažljivi, ne samo prvog dana škole, već svakog dana u godini. Pozivamo vas da zajedno učinimo najviše što možemo za sigurnost djece. Na vozače apeliramo da voze oprezno i strpljivo, a roditelje podsjećamo da su svom djetetu budu uzor upravo svojim ponašanjem u prometu. Pobrinite se da vaša djeca budu jasno vidljiva i da svojim primjerom dajete primjer odgovornog ponašanja u prometu, jer je pravilan i dobar prometni odgoj preduvjet je za sigurno sudjelovanje u prometu. Zajedno sa svojom djecom obnovite prometna pravila na putu do škole i s posebnom pažnjom upoznajte prvašice sa svijetom prometa.

Skrećemo pozornost na upotrebu i nošenje svijetle

DJECO:

- nogostup i cesta nisu mjesta za igru
- nikada ne pretrčavajte cestu
- ne ometajte kretanje vozila
- hodajte pažljivo
- cestu prelazite oprezno
- nikada ne izlazite na cestu između parkiranih automobila
- cestu prelazite samo onda kada ste sigurni da nema vozila koja vas mogu ugroziti

VOZAČI:

- poštujujte prometne propise i pridržavajte se sigurnosnih pravila
- nailaskom na pješački prijelaz: pazite – usporite – propustite - ne ugrožavajte
- pazite na djecu koja hodaju uz cestu, nepredvidivi su
- u slučaju opasnosti upozorite ih zvučnim signalom na svoju prisutnost
- u blizini škola, vrtića i igrališta, zonama smirenog prometa usporite i vozite oprezno
- ne ugrožavajte nezaštićenije i slabije od sebe: djecu, pješake, starije osobe, bicikliste

RODITELJI:

- budite primjer svojoj djeci, oni oponašaju vaše postupke
- vaše ponašanje izravno utječe na stavove vaše djece
- ne puštajte djecu na biciklima samu na javne prometne površine ako nemaju položen vozački ispit
- malu djecu prevozite u odgovarajućoj autosjedalici
- djeca niža od 150 cm moraju se prevoziti na stražnjem sjedalu, a niža od 135 cm moraju biti smještena u posebnoj sigurnosnoj sjedalici/postolju
- djeca izlaze iz automobila uvijek i samo na nogostup

odjeće i reflektirajućih oznaka na odjeći. To se prvenstveno odnosi na učenike u prvim i drugim razredima osnovnih škola kako bi djeca bila još vidljivija a samim time i sigurnija. Roditelji, podsjećamo vas na potrebu pravilnog i dosljednog pričvršćivanja djece u dječjim sigurnosnim sjedalima, bilo u motornim vozilima ili na biciklima, te obveznu uporabu zaštitne kacige koju su djeca dužna nositi za vrijeme vožnje bicikala.

Vozači, pridržavajte se prometnih propisa. Kako bi povećali sigurnost u prometu,

Autoklub Rijeka poziva vozače da vode računa o tehničkoj ispravnosti svojih motornih vozila. Strogo se pridržavajte prometnih propisa, ograničenja brzine, uvjeta na cesti, a naročito u područjima škola, vrtića i dječjih igrališta te držite odgovarajuću sigurnosnu udaljenost. Također, vodite računa da svi putnici u vašem vozilu budu vezani sigurnosnim pojasom, da ne koristite mobitel tijekom vožnje, vozite pažljivo, sabrano, strpljivo i odgovorno prema svim ostalim sudionicima u cestovnom prometu.

KRAJ LJETA I POČETAK NOVE ŠKOLSKE GODINE DONOSI NOVI VAL GUŽVI

PROMETNI ČEPOVI KAO SVAKODNEVNI IZAZOV

Lara VRŠALOVIĆ

Kraj ljeta i početak nove školske godine znače i početak novog vala gužvi na cestama. Ove godine Riječani su ipak malo odahnuli obzirom da su radovi u Krešimirovoj ulici završili. U drugu ruku, zbog svima znane epidemiološke situacije, mnogo više naših sugrađana bira automobil umjesto javnog prijevoza pa i to doprinosi pojačanim gužvama u prometu u vršnim

satima. Naročito su kritična područja oko kružnih točkova poput onog na Rujevici kod Interspara, mjesta gdje se uključuje u zaobilaznicu kao u Osječkoj ulici i mjesta gdje se dvije prometnice spajaju u jednu, na primjer Čandekova i Vukovarska ulica.

Prometna "špica" je uvijek iritantna i stresna i ne čudi da neke statistike kažu kako se čak četvrtina prometnih nesreća događa u to vrijeme. Veliki broj vozila na cesti, užurbano, nervoza, smanjena pažnja – sve su to čimbenici koji mogu doprinijeti nesreći. Kako izbjeći stres prometnih gužvi ako već nismo u mogućnosti izbjeći samu gužvu? Za početak krenite nekoliko minuta

ranije, osjećat ćete se opuštenije i manje pod pritiskom. Pratite prometne servise jer ponekad će vam pravovremena informacija pomoći izabrati bolju rutu. Vodite računa da su ljudi u prometnom čepu nervozni, a time i manje oprezni te im je pažnja često rasuta

Vozač koji vozilom upravlja defenzivno:

- predviđa način ponašanja ostalih sudionika i spreman je korigirati svoju vožnju kako bi izbjegao posljedice eventualnih pogrešaka ostalih sudionika
- u svakom trenutku vožnje potpuno kontrolira svoje vozilo, odnosno poznaje mogućnosti svoga vozila, ali i uvjete na cesti kojom vozi
- nikada ne sjeda za upravljač kada su njegove vozačke sposobnosti bitno smanjene i svjestan je da konzumacija alkohola ili opojnih droga, pojedinih lijekova, iscrpljenost ili umor, bitno utječu na vozačke sposobnosti
- prilagođava način vožnje konkretnoj prometnoj situaciji
- ne vozi ni prebrzo, ali niti presporo, već u okvirima prometnih propisa
- brine i o zaštiti čovjekova okoliša
- izbjegava nagla ubrzanja i kočenja, osim kada je to nužno

telefoniraju, jedu, ne razmišljaju o vožnji.

(Ne)propuštanja vozila

(Ne)propuštanja vozila

Izbjegavajte agresivnu vožnju i nepotrebno prebacivanje iz trake u traku, a pri prestrojavanju ne zaboravite koristiti pokazivače smjera! Defenzivna

vožnja je najpametnija i najsigurnija vožnja. Gledajte promet ispred sebe kako biste izbjegli nagla kočenja i ostanite fokusirani. Održavajte dovoljan razmak između vas i vozila ispred i poštujte pravilo tri sekunde – kad vozilo iza kojeg vozite prođe pored nekog rasvjetnog stupa ili prometnog znaka, brojite polako do tri. Ako vašim vozilom stignete do istog mjesta prije isteka treće sekunde – preblizu ste. Usporite i povećajte razmak kako biste izbjegli naglo kočenje i sudar. Pri uključivanju u promet uvijek koristite cijelu dužinu trake za ubrzavanje kako biste postigli izjednačenu brzinu s vozilima koja se kreću po cesti i stopili se bez ometanja vozila u prometnom toku u koji se uključujete. Čest izvor frustracije kod vozača predstavljaju mjesta gdje se dvije prometne trake spajaju u jednu, poput Kumičićeve ulice gdje su nekad bile česte gužve oko 16 sati, kad veliki broj zaposlenih iz centra grada kreće prema svojim domovima.

Svaki vozač ponekad se



“Prometna špica” je uvijek iritantna i stresna i ne čudi da neke statistike kažu kako se čak četvrtina prometnih nesreća događa u to vrijeme



našao u obje uloge - ponekad u desnoj traci kao onaj tko bi trebao propustiti, a ponekad u lijevoj kao onaj tko se želi uključiti. Kod nas ne postoje pisana pravila i protokol u takvim situacijama pa vozači ponekad ulaze u nervozne igre nepropuštanja vozila čime se neminovno stvara još veća gužva. U nekim državama postoji takozvano pravilo patentnog zatvarača koje sugerira prestrojavanje neposredno prije zatvaranja prometne trake. U uvjetima prometnih gužvi treba se držati svoje trake, a tek pred spajanje na svako vozilo u prohodnoj prometnoj traci,

vozači bi trebali pustiti po jedno vozilo iz prometne trake koja se zatvara. Na taj se način omogućava bolja protočnost prometa i smanjuju se gužve.

Spas u samovozećim automobilima

Vozači često u prometnim gužvama pogoršavaju situaciju ulaskom u raskrižje iz kojeg ne mogu na vrijeme izaći. Dobar primjer za to je raskrižje Ulice Frana Supila i Ulice žrtava fašizma gdje je čep oko 16 sati pravilo, a ne iznimka. Ulazeći pri zelenom prometnom svjetlu u raskrižje koje nije moguće napustiti zbog nakupljenih

vozila u njihovom prometnom toku blokiraju ostala vozila iz smjera koji presijecaju. Time ne samo da dodatno otežavaju promet već se i izlažu kazni od čak tisuću kuna (Zakon o sigurnosti prometa, čl. 62). Stoga ne ulazite u raskrižje pri zelenom svjetlu ako procijenite da ga ne možete napustiti na vrijeme.

Neki znanstvenici smatraju da spas od prometnih čepova leži u samovozećim automobilima. Budući da takva vozila mogu preciznije kontrolirati brzinu te putem prikupljati i koristiti podatke, mogu i efikasnije predvidjeti kretanje prometa te prekinuti nastajanje fantomskih zastoja.

Znate li zašto uopće nastaju prometne gužve?

Jasno je da radovi na cesti usporavaju promet, da će prometna nesreća sve zaustaviti, ali sigurno ste se ponekad našli u situaciji kad promet uspori i stane, naizgled bez ikakvog razloga. Znanstvenici su matematičkim analizama i simulacijama prometa pokušali doći do uzroka tih fantomskih prometnih zastoja, ali i rješenja kako im doskočiti. Zaključili su da je pri velikom broju vozila na prometnici dovoljno neznatno kočenje tek jednog vozila. To automatski izaziva mrvicu intenzivnije kočenje vozila iza i taj obrazac ponašanja nastavlja poput vala svoje putovanje te se ubrzo stvori i kilometarska kolona. Najbolja protočnost prometa postiže se kad se sva vozila kreću približno istom brzinom bez nepotrebnog prestrojavanja. Okolnosti koje utječu na usporavanje su mnoge. Semafori čije zeleno svjetlo jednostavno ne stigne iskoristiti dovoljan broj vozača; presporo kretanje na semaforu ili preveliki razmak između vozila pri čekanju na zeleno svjetlo; spajanje dvije prometne trake u jednu; nepotrebno prestrojavanje čija je posljedica kočenje vozila iza; prebrza vožnja koja uzrokuje usporavanje ostalih vozača ili prespora vožnja koja uzrokuje prestrojavanje u želji da se spor vozač prestigne.



RIJEKA U IŠČEKIVANJU VELIKOG PROJEKTA

DC 403 KLJUČNI JE OBJEKT CESTOVNE INFRASTRUKTURE

Prof. dr. sc. Hrvoje
BARIČEVIĆ
Silvana SORIĆ, dipl. inž.

Buduća državna cesta DC 403 od čvora Škurinje do luke Rijeka, nakon izgrađenog istočnog priključka sa riječke zaobilaznice (D 404) epohalni je projekt. Predstavlja novu, izravnu i brzu vezu riječke obilaznice s lukom Rijeka, odnosno s planiranom Zagrebačkom obalom. U sklopu Gateway projekta predviđeno je proširenje kapaciteta rekonstrukcijom Zagrebačke obale za budući kontejnerski terminal za kojeg je potrebna suvremena prometnica koja bi ga najkraćim putem povezala na riječku obilaznicu, a preko nje na hrvatsku i europsku mrežu autocesta. Predmetna prometnica ima status *conditio sine qua non* tj. "uvjeta bez kojeg se ne može" glede funkcioniranja i prometno tehnološke obstojnosti budućeg kontejnerskog terminala predviđenog kapaciteta od 600

tisuća kontejnerskih jedinica na godinu, u kontekstu daljnjske cestovne logistike. Hrvatske ceste d.o.o su investitor, a građevina je situirana u K.O. Zamet i KO Stari grad.

Veza obilaznice i luke

U javnosti je manje poznato da istu sudbinu dijeli planirani, budući prihvatni terminal za ukapljeni prirodni plin (LNG) tzv. bunker stanica. Studija je izrađena na temelju ponude prihvaćene od strane EKO-ENERG-a – Instituta za energetiku i zaštitu okoliša d.o.o. iz Zagreba kao naručitelja, a izrada je povjerena Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci, godine 2018. Preciznije, predmet ponude bio je utjecaj na okoliš za Mjesto za opskrbu ukapljenim prirodnim plinom – distributivna UPP stanica u Rijeci (LNG opskrbni terminal) na području nekadašnje Petrolejske luke kao dijela prostora u nadležnosti Lučke uprave Rijeka, u segmentu koji se odnosi na pomorski i kopneni promet. Radi se o lokalnom razvoju pomorskim putem

na relaciji između budućeg LNG terminala u Omišlju i bazena luke Rijeka. Daljnja distribucija LNG plina prema zaletu predviđena je cestovnim i željezničkim putem. Presudnu ulogu u toj logističkoj mreži u prometno-tehnološkom i sigurnosnom pogledu ima upravo spojna cesta DC 403.

Glede lokalne gradske logistike, treba akceptirati postojeće gradske prometnice (Osječka, Vukovarska, Zvonimirova...) koje su na stupnju saturacije već i sa sadašnjim prometom. Vršna dnevna opterećenja na gradskoj mreži kreću se između 60 i 70 tisuća vozila. Iz tog razloga svako novo izvorište/odredište novoizvedenih prometnih tokova narušava optimalni balans između ponude i potražnje za kapacitetima, poglavito teških teretnih vozila. Državna cesta DC 403 će stoga predstavljati izravnu vezu obilaznice i luke, a uz to imati i funkciju kao još jedna nova gradska prometnica za povezivanje naselja Škurinje – Podmurvice – Mlaka jer će se s nje izvesti i spojevi na Zvonimirovu i Baračevu ulicu, pa će

se tako skratiti duljina putovanja i rasteretiti postojeći promet unutar gradske mreže.

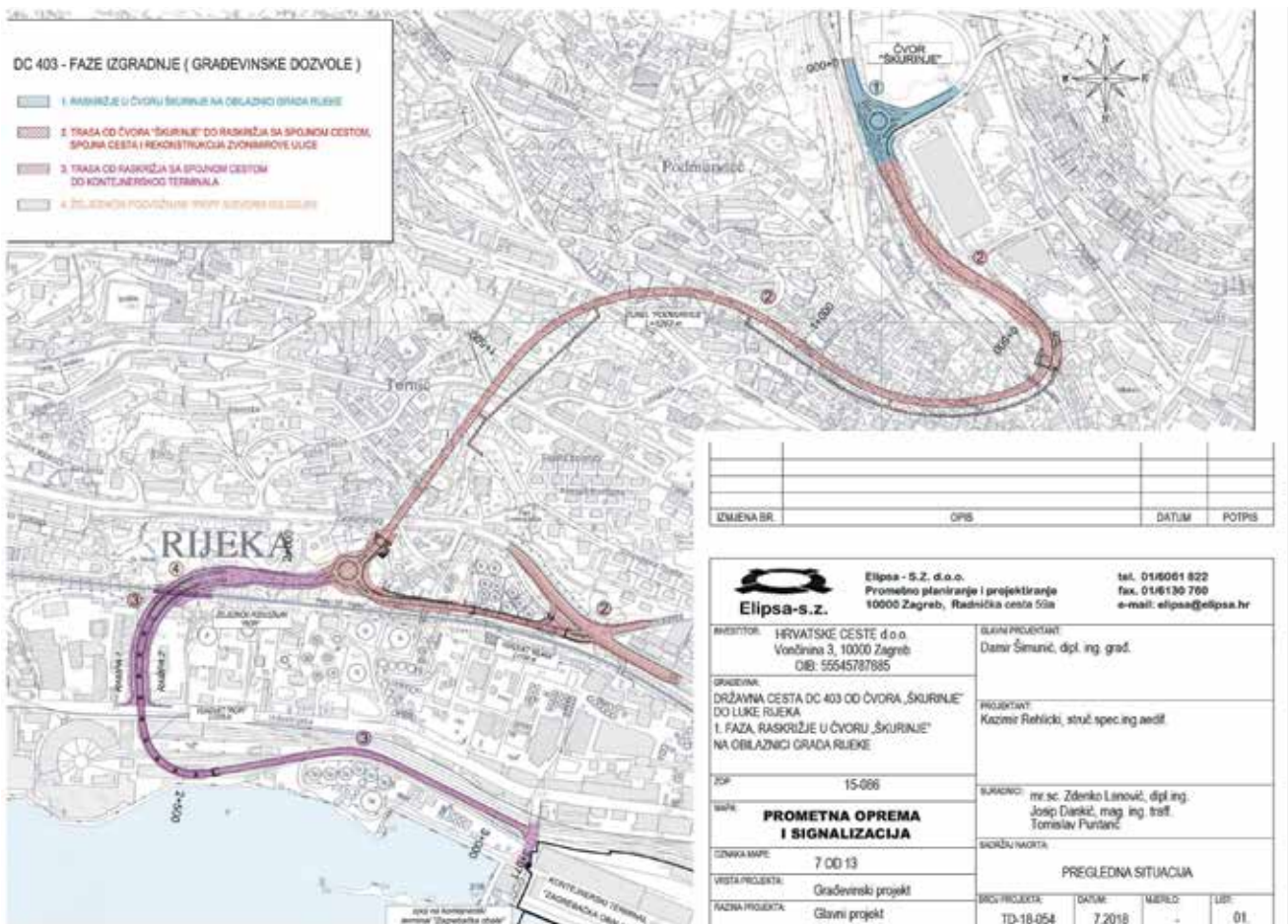
Tunnel Podmurvice, vijadukt Mlaka

Trasa prometnice DC 403 uključujući spojeve na postojeće ulice nalazi se u Prostornom planu uređenja Grada Rijeka (Službene novine broj 31/03, 26/05 i 14/13) i Generalnom urbanističkom planu Grada Rijeka (Službene novine broj 07/07 i 14/13; Službene novine grada Rijeka 8/14). U sadašnjem postupku razrade projektne dokumentacije, nakon izrade idejnog rješenja, izrađena je Studija utjecaja na okoliš (Rijekaprojekt, travanj 2006. g.), te je proveden cijeli postupak procjene, javni vid i javna rasprava. Temeljem izmjena i dopuna lokacijske dozvole, u sklopu zahvata državne ceste DC 403 predviđene su četiri faze izgradnje.

Raskrižje u čvoru Škurinje na obilaznici Grada Rijeka prva je faza. Projektom je predviđeno kao kružno jednostrano raskrižje s tri privoza vanjskog polumjera od $R_v = 20$ m i unutarnjeg polumjera od $R_u = 13,5$ m. Na svakom od privoza omogućen je direktan prolaz izvan kružnog toka za desne skretače. U kružnom raskrižju su primijenjeni tehnički elementi koji zadovoljavaju računsku brzinu od 30 km/h, a na prilaznim rampama brzinu od 50 km/h. Kružno raskrižje ima tri priključka. Polumjer vanjskog ruba iznosi $R_v = 20$ m, polumjer unutarnjeg ruba iznosi $R_u = 13,5$ m, dok je radijus središnjeg otoka $R = 12$ m. U vertikalnom smislu os vanjskog polumjera se u stacionaži 0+000,00 počinje uspinjati pravcem nagiba 3 %.

“ Izgradnjom državne ceste DC 403 izbjeći će se kolizija teških teretnih vozila i lokalnog prometa koja nepovoljno utječe na razinu prometne usluge i sigurnost sudionika u prometu na zapadnom dijelu gradske cestovne mreže





Slijedi pad od 3 % te se nakon toga opet počinje uspinjati sa 3 %. Ovi nagibi nivelete povezani su s konveksnom vertikalnom krivinom polumjera $R=450$ m i konkavnom vertikalnom krivinom $R=450$ m.

Druga faza predviđa izgradnju trase od čvora Škurinje do raskršća sa spojnom cestom i rekonstrukciju Zvonimirove ulice u ukupnoj duljini od 2.776 metara. Na glavnoj trasi ceste predviđena je izgradnja tunela Podmurvice duljine 1.263 metra. Prolazi ispod istoimenog gradskog kvarta, od spoja na čvor Škurinje do izlaznog portala ispod Zvonimirove ulice, te ima tri prometne trake s dvosmjernim prometom. Nastavno, slijedi izgradnja vijadukta Mlaka duljine 144 metra.

Tri važna kilometra

Treća faza izgradnje cijelovitog projekta predviđa izgradnju

raskršća sa spojnom cestom za Zvonimirovu ulicu, odnosno kontejnerski terminal na Zagrebačkoj obali. Četvrta faza obuhvaća izradnju sjevernog kolosijeka željeznikog podvožnjaka Piopi. Na obrađenim dijelovima trase predviđena je cestovna rasvjeta, ugradnja prometne opreme i signalizacije te kabelske kanalizacije, što je obrađeno u posebnim dijelovima glavnog projekta. Priprema radova i organizacija gradilišta ceste je u tijeku.

Zaključno, izgradnjom državne ceste DC 403 izbjeći će se kolizija teških teretnih vozila i lokalnog prometa koja nepovoljno utječe na razinu prometne usluge i sigurnost sudionika u prometu na zapadnom dijelu gradske cestovne mreže. Također, smanjit će se negativne posljedice prema okolnom prostoru

prekomjernom bukom, vibracijama i ispušnim plinovima. Budući kapitalni transportni centri: kontejnerski terminal na Zagrebačkoj obali i LNG opskrbni terminal na mikrolokaciji bivše Petrolejske luke, uvjetovani su učinkovitom cestovnom logistikom glede protočnosti i prometne sigurnosti. Dakle, očekuje se veliko povećanje broja cestovnih tegljača s poluprikolicama i kamionskih prijevoza opasnih

tvari u okviru konvencije ADR. Dionica ceste D 403 duljine oko tri kilometra predstavlja svega desetak posto buduće ukupne duljine državnih cesta na području grada Rijeka (trenutno stanje je 29,44 kilometra). Međutim u budućoj matrici cestovne dostupnost tj. kompletiranja tzv. Riječkog prometnog čvora u lokalnom i daljinskom prometu može se smatrati ključnim objektom cestovne infrastrukture.

Uklanjanje objekata i tankova INA-e

Izvode se radovi uklanjanja, odnosno rušenja objekata preostalih od izvlaštenja zemljišta. Potrebno je ukloniti sedamdesetak stambenih jedinica i gospodarskih objekata, napuštenih tankova od INA rafinerije i dr. U cjelini, opsežnost zahvata, predviđeni troškovi izgradnje i poslovično kašnjenje uz neizbježne (očekivane?) dodatne troškove svrstavaju ovu prometnicu u kategoriju najskuplje cestovne investicije u Hrvatskoj.

KAKO SE COVID-19 ODRAZIO NA PROMETNU SVAKODNEVICU

IZBJEĞAVAJTE GUŽVE I KLIME, MASKE I RAZMAK OBAVEZNI

Andrea PETAROS ŠURAN, dr. med.
specijalist epidemiologije

Novi koronavirus je virus koji je otkriven u Kini koncem 2019. godine, te je nazvan je SARS-CoV-2 (Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus-2). Radi se o novom soju koronavirusa koji prije nije bio poznat kod ljudi. Bolest uzrokovana ovim uzročnikom nazvana je COVID-19. Kako je SARS CoV2 ostavio trag u cjelokupnom ljudskom poslovanju, tako je ostavio svoje posljedice i u prometu robe i ljudi. Hrvatski zavod za javno zdravstvo kroz protekle je mjesec izdao brojne preporuke koje se odnose na COVID-19 i prometovanje, a sve te preporuke dostupne su na mrežnim stranicama HZJZ. Ovdje ćemo se osvrnuti samo na ključne točke svih tih preporuka.

Za sve načine prometovanja važno je pridržavati se osnovnih higijensko-epidemioloških mjera, a to su razmak od 1,5 metra među putnicima, respiratorna higijena i higijena ruku. Osobe koje imaju temperaturu iznad 37.2 C i/ili imaju respiratorne simptome ne smiju koristiti javni prijevoz.

“ HZJZ izdao je brojne preporuke koje se odnose na COVID-19 i prometovanje. U tekstu ćemo se osvrnuti samo na ključne točke svih tih preporuka



Javni gradski prijevoz

Kako veliki broj ljudi koristi javni prijevoz za kretanje u gradu, velika je važnost ovih preporuka koje se odnose na autobuse, tramvaje i drugi gradski prijevoz. Svakako se za vrijeme

epidemije koronavirusa preporuča svesti korištenje javnog prijevoza na minimum te, ako je moguće, birati pješaćenje ili vožnju biciklom. Savjetuje se izbjegavanje javnog prijevoza, naročito u vršnim razdobljima



dana kada je frekvencija putnika najveća. Svakako je nužno za cijelo vrijeme putovanja nositi maske.

Važno je dezinficirati ruke prije ulaska u vozilo, kao i nakon izlaska, voditi računa o respiratornoj higijeni te distanci među putnicima u autobusu/tramvaju.

Međuzupanijski kopneni prijevoz autobusima

Kao i za ostale načine prijevoza, i ovdje vrijede opće higijenske mjere. Preporuča se nošenje maske (osim djeci i osobama koje imaju kronične respiratorne bolesti). Kod dužih putovanja, maske je nužno mijenjati, i to barem svaka tri sata, ili kada maska postane vlažna. Također je nužno dezinficirati ruke i voditi brigu o respiratornoj higijeni. Savjetuje se da pri ulasku u prijevozno sredstvo bude dostupan dozator s dezinficijensom. Broj i raspored putnika mora biti takav da se osigura adekvatan razmak među njima.

Što se klima uređaja tiče, važno je napomenuti da bi idealno bilo čim manje koristiti klimu i bazirati se na otvaranje prozora, no u vrućim ljetnim mjesecima teško je provoditi navedenu preporuku. Uvijek treba voditi pojačanu brigu o dezinfekciji prometnog sredstva nakon odlaska putnika.

Željeznički promet

Uz klasične opće preporuke koje vrijede i za ostala prijevozna sredstva, specifičnost vlakova sastoji se u postojanju kupea. Preporuke su da u kupeu borave maksimalno dvije osobe ili može više osoba ako su članovi iste obitelji. Nošenje maske svakako je preporučljivo



za vrijeme boravka u vozilu. Rad kupea restorana u vlakovima za sada nije preporučeno.

Zračni prijevoz

Kod zračnog prijevoza preporuke se odnose na način postupanja za vrijeme boravka u zračnoj luci i za vrijeme boravka u avionu.

a) Zračna luka

U cijelom prostoru zračne luke nužno je postaviti obavijesti o načinu prijenosa bolesti i mjerama kojih se putnici moraju pridržavati. Cijelo je vrijeme važno održavati propisani razmak od 1,5 metra među osobama. Postavljanjem barijera na kritičnim mjestima osigurava se pridržavanje distance (npr. na mjestima registracije putnika, kontrole putnika, predaje odnosno preuzimanja prtljage i sl.). Na određenim punktovima moraju biti postavljeni dozatori s dezinficijensima za održavanje higijene ruku. Također, cijelo vrijeme boravka u zatvorenom prostoru aerodroma potrebno

je nositi masku.

b) Zrakoplovi

Prije planiranja putovanja zrakoplovom važno je istaknuti da osoba mora provjeriti svoje zdravstveno stanje te, u slučaju povišene tjelesne temperature i respiratornih tegoba, odgoditi put. U samom zrakoplovu važno je poštivati mjere fizičke udaljenosti, nužno je razmjestiti putnike da među njima postoji najveći mogući razmak. Zadnji red u avionu ostavlja se prazan tako da se u slučaju pojave simptoma kod nekoga od putnika tu osobu može izolirati od ostalih u mjeri koja je moguća.

Ukrcaj u avion provodi se u skupinama tako da najprije ulaze oni koji sjede u dnu aviona ili u prednjem dijelu aviona, dok posljednji ulaze oni koji su smješteni do vrata. Neobično je važno za vrijeme cijelog putovanja nositi maske te imati vlastito sredstvo za dezinfekciju ruku. Također, za vrijeme trajanja ove pandemije

preporuča se ne nositi ručnu prtljagu osim ženske torbice, torbe s potrepštinama za djecu, laptop torbe i manjeg ruksaka.

Što se tiče kvalitete zraka u avionu, zrak se pročišćava posebnim filterima i omogućava se cirkulacija zraka u vertikalnom smjeru, što osigurava najmanji mogući rizik od zaraze. Svakako je jednom dnevno obavezno provesti dezinfekciju zrakoplova.

Jahte, brodice i druga plovila

Uz opće higijenske mjere, obavijesti o bolesti, dozatore s dezinficijensom na brojnim punktovima plovila i održavanje fizičkog razmaka, postoje još neke specifičnosti kod prometovanja plovilima. Djelatnici na plovilima moraju redovito voditi brigu o čišćenju i održavanju zajedničkih prostorija, naročito treba dezinficirati kvake, ručkove i druge površine koje se često dodiruju. Prostor treba redovito čistiti, prozračivati i dezinficirati.

Kapetansko mjesto nužno

je izolirati od putničkog dijela. Također, s obzirom na postojanje sjedećih i ležećih mjesta (ležaljke i sl.) na plovilima, treba održati fizički razmak među tim mjestima. Sanitarne čvorove treba često čistiti i dezinficirati.

Prostori koji služe za usluživanje pića i jela podliježu istim pravilima kao ugostiteljski objekti. U zatvorenim prostorima i putnici i osoblje moraju nositi zaštitne maske i smanjiti kontakt na minimum.

Preporuča se voditi evidenciju putnika tako da se u slučaju saznanja o pozitivnoj osobi može doći do podataka o osobama koje su se tada nalazile na plovilu i bile u kontaktu s oboljelim putnikom. Za kraj, bitno je reći da u svakom prijevoznom sredstvu vrijede jednaka pravila – higijena ruku, respiratorna higijena i distanca među ljudima. To je nekoliko ključnih stvari koje će nam omogućiti da sigurno putujemo, sačuvamo svoje, ali i tuđe zdravlje.



NEVJEROJATNA I OPREČNA LJETNA STATISTIKA

MIRNI SRPANJ I CRNI KOLOVOZ

Ljeto za nama ostavilo nam je srpanj u kojem na području Primorsko-goranske županije nije bilo smrtno stradalih, no ostavilo nam je i kolovoz u kojem je izgubljeno osam života. Koji zaključak donijeti nakon dva apsolutno različita mjeseca kad je riječ o najtežim stradavanjima na prometnicama? Zar zaključiti da su vozači u srpnju bili oprezniji, a u kolovozu nisu. Jesu li prometnice i vozila bili sigurno u srpnju, a u kolovozu nisu? Naravno da bi svaki takav zaključak bio potpuno pogrešan. Jednostavno, dogodio se srpanj sa dobrom statistikom. Nažalost, dogodio se i kolovoz sa crnom statistikom.

Crni kolovoški niz nastavljen je u kolovoz. Jedan život je izgubljen na zaobilaznici kod Vrata Jadrana, a drugi na

cesti prema Pasjaku.

Tragedija u Sibirju

Od osmero poginulih, četvero je motociklista (dvoje na Cresu, Rijeka i Vrbovsko). Pamtit će se tragična nesreća u Sibirju u kojoj su izgubljena tri života. To je najteža prometna nesreća na području Novog Vinodolskog od 1961. godine, kada je u autobusu kod Ledenica izgubljeno pet života. Smrtno je stradala i vozačica u Malinskoj.

U dva ljetna mjeseca, prema PU primorsko-goranskoj, dogodilo se više od 700 prometnih nesreća. Podjednak

“Srpanj je prošao bez tragičnih nesreća dok je u kolovoz izgubljeno 8 života”

broj dogodio se u mirnom srpnju i tmurnom kolovozu. Teže je ozlijeđeno 58 sudionika u prometu, nešto više u srpnju.

U dva mjeseca kod 227 vozača je utvrđena koncentracija alkohola veća od dopuštene. U prosjeku 3,6 alkoholiziranih vozača dnevno. Nevjerojatno je koliko su u alkoholu pretjerali tjedni rekorderi u srpnju, kolovozu i uvodu rujna.

Rekorder s 2,92 promila

Niti jedan tjedni rekorder nije napuhao ispod dva promila. U Kostreni je prvog tjedna srpnja napuhano 2,01 promila. Tjedan kasnije rekorder je dolijao u Malinskoj s 2,17 promila. Potom je vozač zatečen u Rijeci s 2,47 promila. Da se može biti i neodgovorniji, svjedoči vozač zatečen u Crikvenici s 2,71 promila. I sljedeći rekorder se “pokazao”

u Crikvenici napuhavši 2,28 promila. Rekorder ljeta je zaustavljen na Križišću s nevjerojatnih 2,92 promila. Kao tjedni rekorderi slijede neodgovorni vozači na Krku (2,66 promila) i u Rijeci (2,59 promila). Kraj kolovoza obilježio je vozač na Krku s 2,03 promila, a neslavni ljetni vicerekorder je zaustavljen u Permanima s 2,80 promila. Prvih dana rujna vozač je u Jelenju zaustavljen s 2,79 promila.

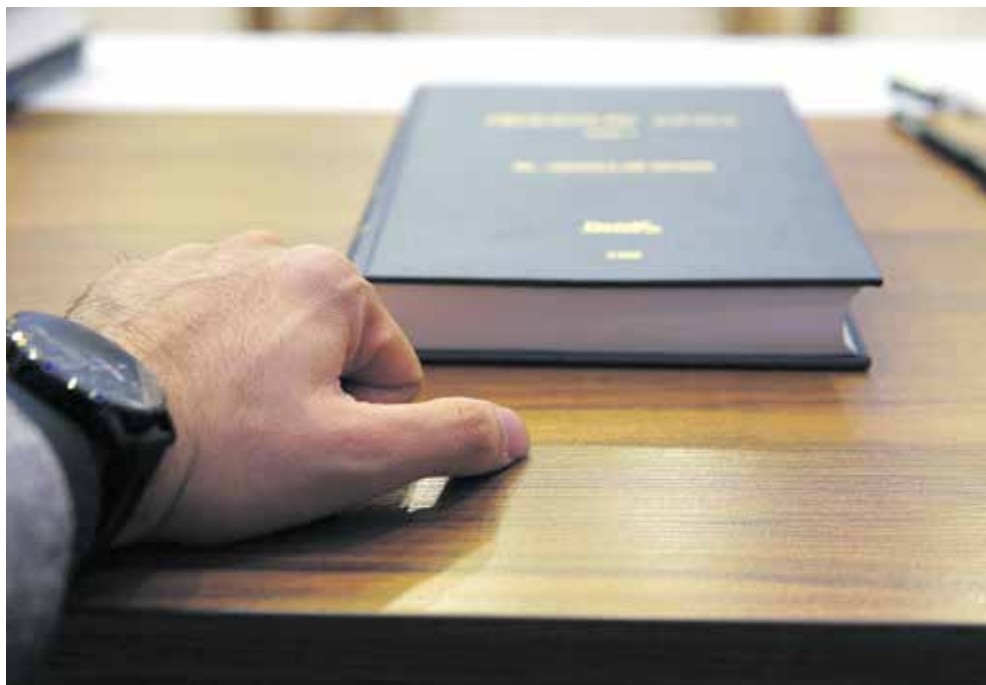
Među rekorderima zaista ima zanimljivih primjera. Vozač teretnog vozila u dobi od 35 godina. Ili 55-godišnjak vozačica. Jedan od rekordera, 42-godišnjak na Krku je prijan izazvao nesreću. Ostali vozači su srednje dobi, od 33, 34, 41, 47 godina. Jedan vozač je u ozbiljnim godinama - 65 godina dok je pretjerao i jedan 18-godišnjak.

PROMETNI PREKRŠAJI KROZ PRIZMU STAJALIŠTA EUROPSKOG SUDA ZA LJUDSKA PRAVA

Mr. sc. Tatjana
POTKONJAK

Konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, čija je potpisnica i Republika Hrvatska, temeljni je pravni instrument zaštite ljudskih prava Vijeća Europe. Nakon usvajanja Konvencije doneseno je 14 protokola. Protokolom broj 11 države članice Vijeća Europe ustanovile su Europski sud za ljudska prava u Strasbourgu (ESLJP). Funkcija suda da utvrdi jedinstveni minimalni stupanj zaštite ljudskih prava rezultirala je

“**Uloga ESLJP kao tvorca konvencijskih standarda zaštite ljudskih prava i sloboda prezentira se u ovom tekstu kroz iznošenje njegovih stavova koji se izravno odnose na prometne prekršaje, prava i obveza vozača, te vozila kao objekta prava vlasništva**



značajnim posljedicama i za Republiku Hrvatsku; izmjenama zakona i podzakonskih propisa te inkorporiranje stavova ESLJP u domaću sudsku praksu. Uloga ESLJP kao tvorca konvencijskih standarda zaštite ljudskih prava i sloboda prezentira se u ovom tekstu kroz iznošenje njegovih stavova koji se izravno odnose na prometne prekršaje, prava i obveza vozača, te vozila kao objekta prava vlasništva, ali i zahtjeva za uspostavu pravnog okvira za zaštitu života od prometnih nesreća.

Presude ESLJP su konačne i obvezujuće za stranke. Iz presuda ESLJP proizlaze stanovište obveze koje se tiču primarno država potpisnica, budući za državu u pogledu koje je ESLJP utvrdio da povrijedila konvencijsko pravo nastaje obveza izvršenja presude. Nacionalni sudovi stoga i te kako su obvezi akceptirati stajališta ESLJP. Vezano uz prekršaje i sankcije iz sfere sigurnosti prometa na cestama ESLJP je stava kako uzrokovanje prometne nesreće u okolnostima koje domaće pravo dovodi u

kategoriju “prekršaja”, a ne kaznenog djela zbog nastupa posljedica koje se smatraju beznačajnim, a koje je kažnjivo temeljem opće norme i primjene odredaba kaznenog postupka jest primjer djela kaznene prirode (Öztürk protiv Njemačke). ESLJP je u svojoj praksi vezanoj za oduzimanje vozačkih dozvola utvrdio da, iako su različita tijela izrekla različite sankcije (kaznene sankcije i oduzimanje vozačke dozvole) u vezi sa istom stvari





(upravljanjem vozilom pod utjecajem alkohola ili prekoračenjem brzine) u različitim postupcima, između njih postoji dovoljno bliska veza, kako u naravi tako i u vremenu (Nilsson protiv Švedske i Maszni protiv Rumunjske). Sud je u tim predmetima utvrdio da podnositeljima zahtjeva nije ponovo suđeno i da nisu ponovo kažnjeni za djelo za koje su već pravomoćno osuđeni, što bi bilo suprotno članu 4. st. 1. Protokola br. 7 uz Konvenciju, te da nije došlo do dupliciranja postupka.

Primjerice, podnositelj zahtjeva u predmetu Boman protiv Finske bio je osuđen za kazneno djelo protiv sigurnosti prometa i privremeno mu je zabranjeno da vozi. Kasnije su policijska tijela i upravni sudovi u odvojenim postupcima produžili zabranu vožnje. Sud je primijetio da je izricanje potonje zabrane vožnje bilo zasnovano na pretpostavci da je podnositelj zahtjeva već proglašen krivim za kazneno djelo protiv sigurnosti prometa. Pored toga je utvrdio da je odluka o izricanju druge zabrane vožnje, uskoro nakon izricanja presude u kaznenom postupku, bila neposredno utemeljena na pravomoćnoj osuđujućoj presudi koju je Okružni sud izrekao podnositelju zahtjeva za kazneno djelo protiv sigurnosti prometa, te da stoga nije obuhvaćala posebno ispitivanje djela ili ponašanja o kojem je riječ od strane policije. Sud je zato zaključio da su ta dva postupka neraskidivo bila povezana. ESLJP konstatirao je kako se sankcijom kaznene prirode ima smatrati administrativna mjera zabrana upravljanja osobnim vozilom koju izriče policija/administrativno tijelo osobito kada se izriče na temelju pravomoćne kaznene osude i kada zbog protoka vremena ima primarno retributivnu svrhu (Nilsson protiv



Švedske). Podnositelj zahtjeva u odnosnom predmetu bio je osuđen za kvalificirani oblik kaznenog djela upravljanja motornim vozilom pod djelovanjem alkohola i za upravljanje motornim vozilom bez vozačke dozvole. Stoga mu je na 18 mjeseci oduzeta vozačka dozvola. Sud je konstatirao da je ova mjera izrečena nekoliko mjeseci po izricanju osuđujuće presude za kazneno djelo i da je izrečena ne samo u cilju prevencije i odvraćanja radi zaštite sudionika u cestovnom prometu, već da je njena kaznena svrha sigurno predstavljala značajan čimbenik. Pored toga, napomenuvši da je mjera predstavljala neposrednu i predvidljivu posljedicu osuđujuće presude protiv podnositelja zahtjeva i unatoč tome, što je u domaćem pravu klasificirana kao upravna mjera u cilju zaštite sigurnosti u prometu. Sud je zauzeo stav da ju je zbog težine potrebno smatrati kaznenom sankcijom. S druge strane ESLJP je zauzeo i stav kako administrativna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom na period

od dva tjedna koja ima primarno preventivnu svrhu zaštite sudionika u prometu ne predstavlja kaznenu sankciju.

Predmetno stajalište zauzeo je u predmetu Hangl protiv Austrije. Podnositelj zahtjeva bio je osuđen za prekoračenje brzine i izrečena mu je novčana kazna. Kasnije mu je dva puta privremeno oduzimana vozačka dozvola, svaki put na po dva tjedna. Sud je konstatirao da je oduzimanje vozačke dozvole podnositelju zahtjeva predstavljalo preventivnu mjeru radi sigurnosti ostalih sudionika u prometu, a zatim je zaključio da podnositelju predstavke u tom postupku nije ponovo suđeno i da nije kažnjen za djelo zbog kojeg je već bio pravomoćno osuđen.

Povreda prava na pošteno suđenje

Brojna stajališta vezana uz prekršaje iz sfere sigurnosti prometa na cestama ESLJP zauzeo je pri donošenju odluka koja su se ticala zahtjeva u kojima je isticana povreda prava na tzv. pošteno (fair trial). ESLJP u više predmeta jasno

je konstatirao kako upravo prekršaji koji se odnose na sigurnosti prometa na cestama za koja je zapriječena novčana kazna ili ograničenja vožnje poput kaznenih bodova ili oduzimanja vozačke dozvole ulaze u "opseg" primjenjivosti kaznenog aspekta (Lutz protiv Njemačke; Schmautzer protiv Austrije; Malige protiv Francuske). Odlučujući o zahtjevima u kojima su se podnositelji pozivali na povredu čl. 6. Konvencije tj. povredu prava na pravično suđenje ESLJP zauzeo je niz stajališta od osobitog značaja za postupanje, ocjenu i procjenu upravo prometnih prekršaja i to kod: vođenja žurnog prekršajnog postupka i obveze samoinkriminiranja, odnosno obveze samoptuživanja. Sadržaj navedenih zakonskih odredaba sigurno predstavlja stanovito ograničenje prava na javnu raspravu u žurnim prekršajnim postupcima, a koji se vode i zbog prekršaja definiranih Zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Žurni se prekršajni postupak, naime, prema odredbi čl. 221.

Prekršajnog zakona vodi za prekršaje s novčanom kaznom do 10 tisuća kuna za fizičku osobu, odnosno 30 tisuća kuna za pravnu osobu te ukoliko je okrivljenik uhićen ili zadržan ili nema stalno prebivalište ili boravak u RH, protiv maloljetnika kao i po prigovoru protiv obaveznog prekršajnog naloga. Upravo zbog vođenja žurnog postupaka po prigovoru protiv obaveznog prekršajnog naloga, najveći se broj žurnih postupaka vodi upravo u pogledu prometnih prekršaja. Obavezni prekršajni nalozi izdaju se za prekršaj propisan odlukom jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

Obveznim prekršajnim nalogom se osim novčane kazne može izreći, između ostalog i zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom odnosno korištenje strane dozvole za upravljanje motornim vozilom na području Republike Hrvatske. Ukoliko sud nije odbacio prigovor protiv obaveznog prekršajnog naloga koji je podnesen zbog poricanja prekršaja ili nije donio presudu zbog postojanja nekog razloga. Postupci pred ESLJP protiv Republike Hrvatske u kojima se ukazivalo na kršenje prava na pravično suđenje vezano uz žurni prekršajni postupak koji se ticao upravo prekršaja iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama, vođeni su više puta. Konkretno ključna stajališta zauzeta su u

predmetnima Marčan protiv Republike Hrvatske, te Bojić protiv Republike Hrvatske.

Obveza: dati podatke o vozaču

Sve osobe koje se odluče posjedovati ili voziti automobil svojevóljno se podvrgavaju određenom sustavu pravila, nametnutom s obzirom na činjenicu kako se radi o djelatnostima kojima je svojstveno postojanje određenog rizika i opasnosti. Stoga se može smatrati da su oni koji su se odlučili imati i voziti automobile unatoč takvim saznanjima, ujedno pristali i na odgovornosti i obveze koje su sastavni dio takvog sustava pravila, obuhvaćaju obvezu obavijestiti nadležne redarstvene vlasti o identitetu počinitelja u slučaju postojanja osnovane sumnje da je počinjen prometni prekršaj. Sud je utvrdio kako se daljnji aspekt prisile primijenjene u slučaju počinitelja odnosio na ograničen opseg ispitivanja koje je policija bila ovlaštena provesti. Naime, članak 172. stavak 2. odnosi se samo na slučaj kada postoji osnovana sumnja da je vozač automobila počinio prometni prekršaj i ovlašćuje policiju na zahtijevanje podataka koji se tiču samo "identiteta vozača". U slučajevima na koje se može primijeniti prisilna mjera iz članka 172. Zakona iz 1988. godine, Sud je utvrdio kako iz članka 174. stavka 4. proizlazi kako

nema počinjenja prekršaja ako vlasnik vozila dokaže da nije znao i mogao znati tko je u relevantnom trenutku bio vozač automobila. Prema tome, odgovornost za navedeni prekršaj se može isključiti, pa je rizik od neopravdane primjene zanemariv. Imajući u vidu sve okolnosti slučaja, a osobito posebnu prirodu sustava pravila o kojemu se radi i ograničen opseg informacija koje je policija ovlaštena tražiti na temelju Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Sud je u navedenoj presudi istakao kako smatra da bit podnositeljevih prava na šutnju i privilegija protiv samooptuživanja u ovom slučaju nije povrijeđena. Načelo presumpcije nevinosti kako ga definira citirana odredba Konvencije zahtijeva, inter alia, da pri izvršavanju svojih dužnosti članovi suda ne smiju započeti s unaprijed stvorenom idejom da je optuženik počinio djelo za koje je optužen; teret dokazivanja snosi ovlašteni tužitelj i svaku dvojbu treba riješiti u korist optuženika. Ovlašteni tužitelj treba obavijestiti optuženika o predmetu koji će se voditi protiv njega kako bi se on mogao pripremiti i u skladu s time iznijeti svoju obranu, te također treba priložiti dovoljno dokaza za njegovu osudu (Barberà protiv Španjolske; Janosevic protiv Švedske). Međutim, pravo osobe u kaznenom predmetu da se predmnijeva njena nevinost i da ovlašteni tužitelj snosi teret dokazivanja tvrdnji protiv te osobe nije apsolutno, s obzirom da se predmnijeve o činjenicama ili predmnijeve o pravu primjenjuju u svakom sustavu kaznenog prava i Konvencija ih u načelu ne zabranjuje. Navedeno je osobito bitno u kontekstu ocjene dozvoljenosti izricanja novčane kazne registriranom vlasniku automobila koji nije bio stvarni vozač u vrijeme prometnog prekršaja. ESLJP je kao svoje stajalište iznio kako

države ugovornice mogu u određenim uvjetima kazniti jednostavnu ili objektivnu činjenicu kao takvu, bez obzira na to proizlazi li ona iz kriminalne namjere ili iz nehaja. Kad primjenjuju predmnijeve u kaznenom pravu ESLJP je upozorio da države ugovornice trebaju postići ravnotežu između važnosti onoga što se dovodi u pitanje i prava obrane; drugim riječima, sredstva koja se koriste moraju biti razumno razmjerna legitimnom cilju kojega se nastoji postići (Janosevic protiv Švedske; Falk protiv Nizozemske). Vezano uz prometne prekršaje u kontekstu predmnijeve nevinosti potrebno je ukazati i na stav ESLJP kako obvezivanje vozača na mjerenje alkohola u dahu ili vađenje krvi nije u suprotnosti s načelom predmnijeve nevinosti (Tirado Ortiz i Lozano Martin protiv Španjolske).

Zaključno, ESLJP je međunarodno sudbeno tijelo ovlašteno za donošenje odluka/presuda protiv država potpisnica Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda uzdiglo se do razine ključnog aktera i kreatora u formiranju suvremenih standarda zaštite ljudskih prava u europskim državama. Nastojanje ESLJP da njegova stajališta budu dista koherentna i dosljedna rezultira nedvojbeno stanovitim stupnjem pravne sigurnosti. Upravo je poznavanje stajališta, mjera te konvencijskih standarda sadržanih u praksi ESLJP od osobitog značaja za pravovremeno sprječavanje negativnog ishoda postupka pred ESLJP za svaku pojedinu državu potpisnicu Konvencije. Navedeno je osobito moguće uočiti upravo kod prekršajnih djela. Unatoč tome što prekršajna djela odredbe Konvencije ne spominju ESLJP zauzeo je brojna relevantna stajališta upravo vezano uz prekršajna djela, a osobito uz prekršajna djela koja se odnose na sigurnost prometa.



Kad se gleda plan grada Rijeke iz 1862. godine vide se neke stvari koje bi mogle malo iznenaditi današnje stanovnike. Izvan Starog grada, tada vrlo gusto izgrađenog, nalaze se: zapadno, vila, kapelica i park obitelji Meynier (vlasnici Tvornice papira), sjeverozapadno veliki posjed obitelji Peršić, te sjeveroistočno veliki posjed obitelji Leard, tada već pola stoljeća udomaćenih Engleza, koji su živjeli u staroj zgradi današnjeg Državnog arhiva.

Između ostataka zidina i ta tri imanja, nastalo je nešto prilično nepravilno što će biti nazvano Trg star. Star je bila mjera za žito, u stvari kamena posuda, koja je morala stajati kod sjevernih gradskih vrata - jer je od njih išla Mlinarska ulica, koja se spuštala uz Kozalski brijeg, te preko Školjića išla do mlinova na Rječini. Ta posuda je trebala garantirati standardiziranu količinu žita. Do Trga star vodila je vrlo strma ulica od mora, odnosno od malog drvenog mola i Velike ulice (Korzo), a s njega su išla ulica Zagrad (prema zapadu), te ulica za Kozalu. Najveće iznenađenje je da nema današnje ulice Žrtava fašizma, jer je cijeli taj dio Školjića (u širem smislu) bio ispresjecan vrtovima i potocima.

Nova palača

Kako su Mađari, pod koje je Rijeka "provizorno" spadala od 1868. do 1918. godine, zaključili da im je stara Guvernerova palača, na današnjem Jadranskom trgu, odviše skromna za njihov izlazak na Jadran, odlučili su izgraditi novu palaču na Trgu

star. Za gradnju nove reprezentativne zgrade najzaslužniji je guverner Ljudevit Batthyany, koji je angažirao uglednog arhitekta Alajosa Hauszmanna 1892. godine da izradi projekt. Hauszmann je odabrao talijansku renesansu kao stil u kojem će podignuti vrlo discipliniranu građevinu. "La Bilancia" od 8. studenog 1892. navodi:

"Danas u podne presvjetli guverner grof Lajos Batthyany, uvaženi gradonačelnik Giovanni de Ciotta, savjetnik odjela L. Szobovics, arhitekt i profesor Hauszmann i šef gradskog građevinskog ureda I. Vauchniĝ uputili su se pregledati bivše imanje Persich (Peršić) kod trga Stajo (Star), gdje će se sagraditi nova Guvernerova palača."

U kolovozu 1893. godine započeli su radovi, a već 5. studenog 1894. godine održana je svečanost postavljanja zgrade pod krov. Radove je vodio Hauszmannov suradnik Ferenc Jablowsky. Većina radova bila je dovršena 16. rujna 1895. godine, a kompletno uređenje, zajedno s parkom, 20. lipnja 1896. godine. Zgrada je bila u funkciji gubernija do 1918. godine, potom je u njoj sjedište vojnih uprava, te Riječke države, prvo s D'Annunziom, potom sa Zanellom. Nakon 1926. u zgradi je sjedište prefekta (funkcija slična županu), što se održalo do 1945. godine. Poslije Drugog svjetskog rata zgrada je prenamijenjena za muzejsku svrhu, te je već dugo u njoj sjedište Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja.

Monumentalni podzid

Za razumijevanje razvoja trga ispred Guvernerove palače (često bez imena – jer uopće nije trg!), ključan je podatak da je nekadašnju Leardovu vilu kupio 1882. nadvojvoda Josip, bratić cara Franje Josipa. Ubrzo je Trg star postao Trg Nadvojvode Josipa. On je vilu bitno nadogradio i oko nje je uređio raskošni botanički



Zašto Ulica žrtava fašizma?

Radmila Matejčić je u svojoj kultnoj knjizi "Kako čitati grad" komentirala Via Romu odnosno Ulicu žrtava fašizma. "Zatvori koji su građeni 1905. godine, postali su za vrijeme Drugog svjetskog rata mučilišta domoljuba, žrtava fašizma. Narod je uzdisao "via Roma, nikad doma". To je i bio razlog da je komisija za promjenu imena ulica toj ulici, kao trajni znak sjećanja na patnje antifašističkih domoljuba u zatvoru Sudbene palače dala ime Ulica žrtava fašizma."

vrt. Umro je 1905. godine. Iste godine srušen je stari kaštel, glavna srednjovjekovna gradska utvrda, te je na njegovom mjestu podignuta palača suda. Kako bi cijela ulica dobila novu, velegradsku formu, izveden je i monumentalni podzid. Gradnju ceste i podzida izveo je riječki poduzetnik Ivan

Rubinić (Giovanni Rubinić), po projektu arhitekta G. Grassija, razrađenom u Općinskom građevinskom uredu. Troškovnik i projekt rađeni

su pod nadzorom pročelnika Luigija Bescocce. Korišten je kamen iz Drenove, a posao su izveli radnici i klesari iz Rijeke.

Grad je otkupio vilu nadvojvode Josipa tijekom Prvog svjetskog rata i prenamijenio je za Gradski muzej i Arhiv. Nakon propasti Austro-Ugarske dolazi do promjena imena ulica, pa je tako dvadesetih godina Guvernerova palača na Rimskom trgu (Piazza, odnosno Piazzale Roma), a tada je prema Rječini vodila Via XX settembre. Nakon što

“ Ples na glazbu vremena u Rijeci je vrlo zamršen – naročito kad su u pitanju imena ulica. To se odnosi i na preimenovanje Muzejskog trga

TRG RICCARDA ZANELLE



je Gabriele D'Annunzio umro 1934. u svojoj vili Vittoriale na Lago di Garda, ispred palače prefekture pojavljuje se Trg Gabriele D'Annunzia, a ulica postaje Via Roma.

Rigidni talijanaš i autonomaš

U novijim preimenovanjima dobivamo vrlo neutralan i logičan Muzejski trg ispred Guvernerove palače (na kojem su Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja i Muzej

grada Rijeke), manje logičan, minijaturni Hauszmannov trg, uz zapadni zid parka, dok se na Ulicu žrtava fašizma nadovezuje Ulica Pomerio (Zagrad). Kao da sva ta zbrka s imenima nije bila dovoljno, došlo je 2019. godine do neobičnog preimenovanja Muzejskog trga u Trg Riccardo Zanelle (Rijeka, 1875. - Rim, 1959.).

Otac mu je bio iz Furlanije, a majka Slovenka. Srednju školu završio je u rodnom gradu, a trgovačku akademiju u

Budimpešti. Po povratku u Rijeku, godinu dana je predavao na srednjoj školi, no 1896. bio je otpušten kao odviše talijanski orijentiran. Kada se gradonačelnik Rijeke Francesco Vio, koji je tu dužnost obavljao od 1902. do 1913., povlači sa svog položaja, u ožujku 1914. bio je izabran Zanelle. Car Franjo Josip odbio ga je potvrditi kao rigidnog talijanaša i autonomaša. Pobjeđuje na izborima 24. travnja 1921. i postaje predsjednik privremene vlade autonomaške Riječke

države. Protjeran je napadom fašista na Guvernerovu palaču 3. ožujka 1922. Idućih desetak godina proveo je u Beogradu, u hotelu "Moskva", smatrajući se cijelo vrijeme "predsjednikom riječke vlade u izbjeglištvu". Donekle je uskrnuo u razdoblju 1945.-1947., kad je ponovno tražio nezavisnu Riječku državu na Mirovnim pregovorima u Parizu.

Ples na glazbu vremena u Rijeci je vrlo zamršen – naročito kad su u pitanju imena ulica.

PUNIONICE ZA ELEKTRO AUTOMOBILE

ELEKTRO BUDUĆNOST

Župan Zlatko Komadina sa zamjenicima Marinom Medarić i Petrom Mamulom posjetio je općinu Fužine gdje je u pratnji načelnika Davida Bregovca obišao novoizgrađenu punionicu za električne automobile, vrijednu 150 tisuća kuna, koju je PGŽ izgradila u sklopu EU projekta EnerMob.

Boravak u Fužinama bio je prilika i za vožnju turističkim brodom "Sv. Anton" za čiju je obnovu Županija izdvojila 200 tisuća kuna. "U zelenom srcu Hrvatske razvijamo zelene projekte kao što su ovakve punionice za električna vozila i brod na električni pogon. To je naš doprinos turističkoj promidžbi goranskog kraja i samih Fužina. Slični projekti pripremaju se i na Lokvarskom jezeru jer Gorski kotar je destinacija zdravlja i tako



treba i ostati", rekao je župan Komadina.

Primorsko-goranska županija prepoznala je važnost ulaganja u infrastrukturu za elektromobilnost zato se uključila u projekta EnerMOB, u kojem je jedan od partnera. U okviru projekta izgrađene su tri punionice (2x22 kW AC) za električna vozila. Osim u Fužinama, za

osiguranje lokacija na kojima su postavljene punionice sklopljeni su sporazumi i sa Županijskom lučkom upravom Rab za lokaciju u luci Melak te Zračnom lukom Rijeka.

Instaliranjem punionica za električna vozila stvaraju se uvjeti za veće korištenje električnih vozila u Županiji, što dovodi do smanjenja emisija

ugličnog dioksida nastalog u cestovnom prometu, povećanje energetske učinkovitosti te smanjenje ovisnosti o drugim energentima.

PGŽ je sa spomenutih 200 tisuća kuna putem Programa ravnopravnog razvitka sufinancirala i stavljanje u funkciju turističkog broda na električni pogon "Sv. Anton", jedinstvenog u Gorskom kotaru koji predstavlja važan dio turističke ponude Općine Fužine. Taj je brod uslijed velike količine snijega u ožujku 2018. godine potonuo i pretrpio značajna oštećenja pogonskog dijela.

Načelnik Općine Fužine David Bregovac zahvalio se na pomoći naglasivši kako općina podržava te i dalje nastavlja razvijati projekte održivog razvoja. Događaju su prisustvovali i resorni pročelnici Nada Milošević i Ljudevit Krpan.

Dva euro projekta

Primorsko-goranska županija kroz Upravni odjel za pomorsko dobro, promet i veze u suradnji s projektnim partnerima provodi dva projekta, vrijedna gotovo sedam milijuna eura, koji imaju cilj implementirati međuregionalnu mrežu elektromobilnosti koja će povezivati više regija na Jadransko-jonskom području.

Jedan je projekt EnerMOB u kojem je Županija partner Slobodnom općinskom konzorciju Ragusa (Italija), Regiji Peloponnes (Grčka), Sjevernoj primorskoj razvojnoj agenciji Nova Gorica (Slovenija), Regionalnoj agenciji za ekonomski razvoj Šumadije i Pomoravlja (Srbija). Proračun projekta iznosi 1,2 milijuna eura, a Primorsko-goranska županija sudjeluje s 223 tisuće eura. U okviru projekta nabavljene su i stavljene su u funkciju tri pu-

nionice za električna vozila.

Za osiguranje lokacija na kojima su postavljene punionice sklopljeni su Sporazumi o suradnji na realizaciji projekta EnerMOB s Općinom Fužine, Županijskom lučkom upravom Rab i Zračnom lukom Rijeka, kojima su supotpisnici ustupili lokacije.

Drugi projekt nosi naziv EnerNetmob. Cilj projekta je izraditi, testirati i promovirati održive planove elektromobilnosti, na temelju zajedničkih standarda električnog transportnog sustava na transnacionalnoj razini, kroz povezivanje regionalne mreže električnih punionica, a u cilju ostvarivanja veće mobilnosti između gradova i regija na Mediteranu. U sklopu projekta planirano je postavljanje električnih punionica, provedba testiranja, analiza rezultata testiranja kao i prijenos znanja te kapitalizacija dobivenih rezultata u projektu.

Ukupna vrijednost projekta je 5,7 milijuna eura, a Primorsko-goranske županija sudjeluje s 416 tisuća eura.

Vodeći partner u projektu je Regija Peloponnes (Grčka), a u projektu sudjeluje još 15 projektnih partnera iz Grčke, Mašte, Italije, Cipra, Albanije, Slovenije, Portugala, Italije, Crne gore, Španjolske, Francuske i Austrije. Ukupno trajanje projekta EnerNETMob je 48 mjeseci, odnosno od 1. veljače 2018. do 31. siječnja 2022. godine.

Projektom je definirana izrada mreže punionica. Definirane lokacije za postavljanje su Industrijska zona Kukuljanovo, Općine Skrad i Mošćenička Draga. Potpisani su Sporazumi o suradnji na realizaciji projekta EnerNETMob s Općinama Skrad i Mošćeničkom Dragom te Gradom Bakrom. U tijeku su sve radnje vezane za izradu projektna dokumentacije te priključaka.

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, Tomislav Šepić i Lara Vrsalović

Urednik: Anto Ravlić
Grafički dizajner: Anamarija Reljac
Fotografije: Anto Ravlić, Unsplash
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11

Telefon: 051/212-442
Tisak: Novi list
Zvonimirova 20a