■ BICIKLI NA KOMPJUTERU str. 4 i 5 ■ CRNA BILANCA NA DVA KOTAČA str. 6 i 7

AUTOKLUB RIJEKA
PGŽ

žmigavac

kultura i sigurnost u prometu

roj 90/13. ožujka 2019.

■ POJAS NA PARKIRALIŠTIMA str. 10 i 11 ■ DARUVAR U RIJECI str. 8 i 9

ŽUPANIJSKI SAVJET ZA SIGURNOST PROMETA NA CESTAMA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

PROMETNA PREVENTIVA OD ŠKOLSKE DO TREĆE DOBI

Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije prošle je godine obilježio 20. obljetnicu osnutka. Iako je teško jednoznačno odrediti njegov izravni utjecaj na smanjenje broja prometnih nesreća ipak je komparativnom analizom podataka o broju prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama u protekla dva desetljeća nepobitno dokazano kako se prosjek poginulih u PGŽ-u kontinuirano smanjuje. Očekivanja su da će u potpunosti dosegnuti ciljanu veličinu od 5 poginulih na 100 tisuća stanovnika, što je u svojim projekcijama za razdoblje do 2020. donijela Vlada Republike Hrvatske usvajanjem Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa 2011-2020.

U proteklih dvadeset godina imenovano je šest saziva Županijskog savjeta, a aktualni saziv je imenovan je 23. listopada 2017. na razdoblje od četiri godine. Do sada su na čelu Savjeta bila trojica predsjednika: Hrvoje Baričević (1998.-2005.), Robert Mišan (2005. - 2009.) te od 2009. Boris Skeledžić. Od osnutka dužnost tajnika obnaša Zdravko Lisac. Savjet je osnovan s ciljem promicanja i usklađivanja prometno preventivnih-aktivnosti sigurnosti u prometu i razvijanja prometne kulture sudionika u prometu na županijskim cestama, a njegovi članovi imenovani su iz redova znanstvenih i stručnih djelatnika iz oblasti značajnih za sigurnost prometa na cestama te iz državnih, županijskih i lokalnih tijela i organizacija od značaja za sigurnost u cestovnom prometu.

Pogođeni „prometni" GIS

Prevencija prometnih nezgoda iznimno je kompleksna djelatnost u kojoj je bitno poznavanje uzroka nezgoda, načina povećanja sigurnosti i načina utjecaja na sudionike u prometu da bi se postigli zacrtani ciljevi.

U okviru toga i u protekloj godini realizirani su brojni projekti i aktivnosti predviđeni planom i programom rada za to razdoblje. Pregled izrađenih elaborata, projekata i studija, provedenih preventivno-edukativnih akcija, medijsko-informativne i druge aktivnosti koje su ostvarene uz pomoć Upravnog odjela, angažiranih stručnih tvrtki te ustanova i institucija koje se bave odgojem mladih u prometu počinjemo projektom praćenja prometnih nesreća pomoću GIS aplikacije (Geografski informacijski sustav) i GPS (Globalni pozicijski sustav) tehnologije na području županije koji je jedinstven u Hrvatskoj. Aplikacija svojom jednostavnošću i preciznošću jamči sigurne i pouzdane podatke, koji u praksi omogućavaju dobivanje relevantnih podataka o kritičnim točkama i dionicama na svim županijskim cestama koji su evidentirani policijskim zapisnikom s mjesta prometnih nesreća. Zahvaljujući dobroj suradnji s MUP-om, baza podataka se od 2000. kontinuirano ažurira unosom relevantnih podataka. Aplikacija je svih ovih godina kontinuirano unapređivana, između ostaloga, instalacijom Ortofoto karata cijele Županije kojom su zamijenjene postojeće rasterske karte, novom funkcijom pretrage, automatskim kreiranjem dokumenta koji sadržava rezultat pretrage s grafičkim prikazom djela karte i tablice s podacima i druga unapređenja.

Suradnja s drugim institucijama

Županijski savjet je poticao suradnju s drugim institucijama, središnjim tijelima državne uprave, udrugama i poduzetnicima koji se bave promicanjem raznih oblika aktivnosti u cilju povećanja sigurnosti u prometu i edukacijom sudionika u prometu. Tako je dana potpora akciji Autokluba Rijeka „Sigurno u prometu" kojom se organizira natjecanje učenika osnovnih škola iz poznavanja prometnih propisa i sigurnosnih pravila te upravljanja biciklom. Predstavnici Županijskog savjeta sudjelovali su na Stručnom skupu o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu cesta koji je održan u Rovinju i na okruglom stolu u organizaciji MUP-a RH i Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu na temu podizanja razine stanja sigurnosti cestovnog prometa.

Brojne analize

Posljednja promjena u aplikaciji izvršena je prošle godine, a njom je dodatno pojednostavljen postupak pretrage te je unaprijeđena preciznost kojom se jamči sigurna i pouzdana baza podataka prvenstveno u dobivanju točnih podataka o kritičnim točkama i dionicama na cestama što olakšava planiranje i ostvarenje potrebnih intervencija i sanacija u cilju uklanjanja uočenih opasnosti.

Kako bi se što bolje sagledala kompleksna problematika koja utječe na povećanu sigurnost svih subjekata u cestovnom prometu, članovi Županijskog savjeta su sukladno svojim profesionalnim zaduženjima i osobnim afinitetima samostalno pripremali razna izvješća koja su na sjednicama zajednički analizirali. Radi se o izvješćima Policijske uprave o stanju sigurnosti u cestovnom prometu na području PGŽ-a, o provođenju vozačkih ispita i radu autoškola regionalnog ispitnog centra Rijeka, o djelovanju Prekršajnog suda u Rijeci s aspekta sigurnosti prometa, te o radu inspekcije cesta i cestovnog prometa i o stanju cesta i objekata autoceste Rijeka - Zagreb. Nadalje, analizirali su realizaciju programa održavanja državnih cesta – poslovna jedinica Rijeka, potom stanje cesta i objekata pod Županijskom upravom za ceste, kao i stanje autoceste B8, dionice tunel Učka - Matulji i objekata na navedenom dijelu autoceste te poslove održavanja prometnica Rijeka prometa. Također je razmatrano izvješće o radu djelatnosti medicine rada u dijelu pregleda kandidata za vozače i profesionalne vozače, kao i ono o intervencijama Zavoda za hitnu medicinu PGŽ-a na javnim cestama u Županiji.

Nove tehnologije

Što se tiče projekta izrade Strateškog plana sigurnosti cestovnog prometa u PGŽ-u, sukladno planiranoj dinamici, u ožujku prošle godine imenovan je radni tim za izradu projektnog zadatka, a u prosincu je prihvaćen projektni zadatak za izradu Strateškog plana kojeg su izradili s tim da ga Županijski savjet treba kandidirati na natječaj za sufinanciranje projekta iz područja sigurnosti cestovnog prometa RH za 2019. koji će objaviti MUP iz sredstava koje osigurava Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa. Izradom Strateškog plana naša županija će biti prva u Hrvatskoj koja će na institucionalnoj razini izraditi takav strateški dokument na kojemu bi se temeljio daljnji rad na prometnoj sigurnosti.

U protekla dva desetljeća broj poginulih u PGŽ-u kontinuirano se smanjuje. Iako je teško odrediti sve čimbenike koji su rezultirali pozitivnim trendom, nema sumnje da dio zasluga pripada i Savjetu

Također su predstavljene nove tehnologije u funkciji povećanja sigurnosti u prometu i to Informacijski sustav održavanja cesta (ISOC) Županijske uprave za ceste koja u svojoj nadležnosti upravljanja, građenja i održavanja ceste u ukupnoj dužini od 884 km, od čega 565 km spada u županijske, a 318 km u lokalne ceste. Cilj nadogradnje bio je uspostaviti informatičko rješenje koje će integrirati sve procese ŽUC-a u jedinstveni sustav, stvoriti uvjete za neovisno uređivanje, preuzimanje i upravljanje prostornim podacima te uspostaviti bazu podataka u kojoj se objedinjuju svi prostorni podaci o cestama i cestovnoj infrastrukturi. Sustav održavanja prometnica omogućuje praćenje svih radova redovnog i izvanrednog održavanja županijskih i lokalnih cesta. Promjene koji se događaju u SOP-u (npr. izmjena znaka, postavljanje novog znaka) evidentiraju se i u bazi podataka.

Trčeća zebra

Kao druga nova tehnologija prezentirana je primjena koncepta „Trčeća zebra" – sustava ranog upozoravanja na pješake koji znatno povećava sigurnost prometa pješaka zbog povećane vidljivosti signalizacije tijekom cijele godine, a posebice u noćnim uvjetima te u ostalim uvjetima smanjene vidljivosti.

U okviru preventivno-edukativnih akcija provedena je akcija „Motociklom u život" u kojoj je sudjelovalo 22 kandidata, dok je akcija „Prvi koraci u prometu" u protekloj školskoj godini provedena u 25 riječkih osnovnih škola s 1.077 učenika prvih razreda, kao i u 34 škole na području PGŽ-a s 1.390 učenika. Akciju su provodili i realizirali djelatnici Doma mladih i prometne policije. Kao i prethodnih godina Županijski savjet i lani je nastavio s programom osnivanja i razvoja školskih prometnih jedinica u osnovnim školama sa svrhom pouke u zaštiti i samozaštiti te razvijanju trajnih navika pravilnog ponašanja mladih u suvremenom prometu. Od početka akcije obuka je provedena u 31 osnovnoj školi, a školskoj 2017/18. godini obučeno je 53 učenika iz osnovnih škola Vežica, Klana i Gornja Vežica, te područnih škola Baška i Prezid.

IZVJEŠĆA ČLANOVA SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA

SIGURNIJE CESTE, EURO PROJEKTI, VEĆA ULAGANJA, PROMPTNA HITNOĆA...

Doris Žiković

Na sjednici Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije sam Savjet i članovi Savjeta podnijeli su i prihvatili devet izvješća o radu u svojoj djelatnosti za 2018. godinu.

Lani 11 poginulih manje no 2017.

Lani je broj smrtno stradalih znatno smanjen u odnosu na prethodnu godinu, stoji u izvješću o stanju sigurnosti u cestovnom prometu na području PGŽ-a u 2018. Tijekom prošle godine poginulo je 14 osoba, što je za 11 poginulih manje u odnosu na 2017. koja je završila s 25 smrtno stradalih. Time je broj poginulih na 100 tisuća stanovnika u Županiji ispod pet, što je i pretpostavljeni cilj Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa do 2020. Broj teže ozlijeđenih neznatno je povećan s 219 na 224, te lako ozlijeđenih sa 672 na 749.

Kao i prethodnih godina jedna od ugroženijih kategorija sudionika u prometu su mladi vozači koji su tijekom 2018. sudjelovali u 533 odnosno 15,3 posto prometnih nesreća u Županiji.

Lani je provedeno 26 preventivno represivnih akcija Službe za sigurnost cestovnog prometa i Sektora policije PU primorsko-goranske. Tijekom 2018. u odnosu na 2017. evidentirano je povećanje broja registriranih vozila sa 166.426 na 172.082, dok je broj vozača smanjen sa 179.253 na 179.101 vozača.

Redovito održavanje

Županijska uprava za ceste PGŽ-a ima u nadležnosti 578 kilometara županijskih i 521 kilometar lokalnih cesta čije se održavanje odvija u dva segmenta – redovitom i izvanrednom. Lani je za redovito održavanje županijskih i lokalnih cesta, utrošeno 44 milijuna kuna, a 2017. godine 41 milijun kuna, čime su obuhvaćeni svi radovi redovitog održavanja i nabava soli za posipavanje cesta u zimskim uvjetima u iznosu od 2,7 milijuna kuna. Istodobno, za realizaciju izvanrednog održavanja tih cesta utrošeno je 31,6 milijuna kuna, što je 2,7 posto više u odnosu na 2017., stoji u izvješću o stanju cesta i objekata za 2018. s tim da su predstavnici Županijske uprave za ceste PGŽ-a zaključili da će u okviru raspoloživih sredstava održavati sigurnost i protočnost prometa na županijskim i lokalnim cestama u zadovoljavajućem stanju, odnosno zadržati dosadašnji nivo ulaganja u redovito održavanje. Međutim, upozoravaju da se umanjuju ulaganja u izvanredno održavanje što će rezultirati stagnacijom, a kroz kratko razdoblje i pogoršanjem tehničkih svojstava cestovne mreže te sve većom potrebom za ulaganje u redovito održavanje bez učinaka na poboljšanje standarda cestovne mreže.

Sigurnost na prvom mjestu

Hrvatske ceste PJ Rijeka svojim aktivnostima kroz program redovitog održavanja, izvanrednog održavanja i ostalih programa provodi sigurnost prometa na državnim cestama. U izvješću o realizaciji prošlogodišnjeg programa, ukupna vrijednost izvršenih radova na redovitom održavanju i zaštiti cesta i objekata na području PGŽ-a lani iznosila 31 milijun kuna bez PDV-a, dok je vrijednost izvršenih radova u 2017. bila 29 milijuna kuna bez PDV-a. Tijekom 2018. završili su ili započeli brojne projekte u dijelu izvanrednog održavanja, a vrijednost dovršenih radova je 23 milijuna kuna, dok je ta stavka u 2017. bila 20 milijuna kuna. Lani su započeti radovi na pet ugovora o izvođenju radova vrijedni skoro 29 milijuna kuna, a također je ugovoreno šest poslova čija će realizacija krenuti ove godine.

ARZ u tri EU projekta

Autocesta Rijeka - Zagreb koja gospodari sa 187 kilometara modernih prometnica za izvanredno održavanje u području PGŽ-a izdvojila je 55,7 milijuna kuna, a za projektiranje 6,9 milijuna kuna. ARZ sudjeluje kao partner na tri EU projekta koji se odvijaju u Županiji, a sufinanciraju se iz EU fondova. Prvi je projekt „Upravljanje populacijom i zaštita smeđeg medvjeda u sjevernim Dinaridima i Alpama“, drugi je Crocodile II Croatia koji uključuje operatere hrvatskih cesta i autocesta s ciljem koordiniranog upravljanja i kontrole prometa što će rezultirati visokom kvalitetom usluga informiranja putnika na jednom od najvažnijih cestovnih koridora u proširenoj Europi (Mediteranski koridor). Na prethodni se nastavlja projekt Crocodile 3 Croatia koji direktno doprinosi provedbi EU Direktive 2010/40/EU o okviru uvođenja inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza.

Kroz izvješća se dobije kvalitetan pregled svega što se događalo u prometu i oko njega

Veći promet, manje nesreća

Bina Istra upravlja i održava Istarski ipsilon u dužini od 141 kilometra. U PGŽ spada 11 kilometara, dionica tunel Učka - Matulji. Lani se na toj dionici dogodilo devet prometnih nezgoda, sve s materijalnom štetom bez ozlijeđenih ili poginulih. Važno je naglasiti da je u odnosu na 2017., uz povećanje prometa od 5,5 posto, zabilježen pad prometnih nesreća od 31 posto, s 13 na 9 prometnih nesreća.

Inspektori na djelu

Inspekcija cesta i cestovnog prometa nadzire područje triju županija Primorsko-goranske, Istarske i Ličko-senjske. Na poslovima inspekcije cesta radi jedan inspektor, a za inspekciju cestovnog prometa zadužena su dvojica inspektora. U 2018. inspektor za ceste je obavio 184 nadzora, donio 43 rješenja za otklanjanje nedostataka i nepravilnosti uočenih u nadzoru na javnim cestama, podnio je jedan prekršajni nalog i izrekao je 10 tisuća kuna kazni. Dvojica inspektora cestovnog prometa obavila su 532 nadzora, donijeli 74 rješenja za otklanjanje nedostataka, podnijeli devet optužnih prijedloga, izdali 199 prekršajnih naloga i izrekli nešto više od dva milijuna kuna kazni. U usporedbi s 2017. evidentno je da je inspekcija cesta i cestovnog prometa zadržala broj nadzora subjekata i povećala broj sankcija.

855

intervencija Hitne na cestama

Samo 14 trajno nesposobnih za vožnju

Nastavni zavod za javno zdravstvo PGŽ-a prikuplja i obrađuje podatke iz medicine vezane uz preglede vozača. Za 2018. podatke je dostavilo šest privatnih ordinacija medicine rada, dvije ordinacije medicine rada Doma zdravlja, šest ustanova za medicinu rada, jedna poliklinika i jedna specijalna bolnica. Lani je obavljeno 1.516 pregleda profesionalaca, a zabilježeno povećanje patoloških stanja od 41 posto u odnosu na godinu prije. Broj pregledanih vozača amatera u Županiji, od 2014. do 2018. godine, najveći je lani i iznosi 8.936, s tim da je i broj trajno nesposobnih bio najmanji, samo 14. Trend trajno nesposobnih vozača amatera i onih s patološkim stanjima oscilira.

Promptna Hitnoća

Timovi Hitne medicinske službe Zavoda za hitnu medicinu PGŽ-a lani su zbrinuli 855 ozlijeđenih u prometnim nezgodama na županijskim javnim cestama od kojih je 552 prevezeno u bolnice radi nastavka liječenja, i to najviše, 510 pacijenata, na HMT Sušak. Kod sedam stradalih konstatirana je smrt na mjestu nesreće, od čega je kod četvero primijenjena reanimacija, a dvije osobe su umrle tijekom prijevoza u KBC Rijeka. Kako je prema podacima PU primorsko-goranske bilo ukupno 14 poginulih, preostalih pet osoba umrlo je tijekom bolničkog liječenja. Ova razlika u evidenciji smrtno stradalih nastaje zato što Zavod evidentira samo one smrti nastale na mjestu nesreće ili tijekom transporta u bolnicu, a MUP to prati još 30 dana nakon same nesreće. Uspoređujući podatke s onima iz 2017., vidljiv je ukupni porast broja ozlijeđenih za 4,5 posto, odnosno 37 osoba je više ozlijeđeno, kao i niži porast broja prevezenih ozlijeđenih u bolnice za 1,1 posto. Najviše ozlijeđenih bilo je u srpnju (127), a zatim u kolovozu (110) te u lipnju (101 ozlijeđeni). U siječnju je bilo najmanje ozlijeđenih (43).

„Timovi HMS-a su u svim slučajevima zbrinjavanja ozlijeđenih u prometnim nesrećama reagirali promptno u okviru „zlatnog sata“. Još jedan parametar je bitan za procjenu učinkovitosti sustava HMS-a, a to je vrijeme odaziva. To je vrijeme od prijema poziva pa do dolaska na mjesto nesreće. U tom pogledu HMS se također u potpunosti uklapa u zacrtani standard koji predviđa da se u urbanim sredinama na mjesto nesreće mora doći za manje od 10 minuta u najmanje 80 posto slučajeva, a u ruralnim sredinama za manje od 20 minuta, također u najmanje 80 posto slučajeva.

VOZAČI NA DVA KOTAČA VRAĆAJU SE NA CESTE S LIJEPIM VREMENOM

POČETAK SEZONE NAJRIZIČNIJI ZA MOTOCIKLISTE

Lara VRSALOVIĆ

Proljeće, toplije vrijeme i ljepši dani na naše prometnice vraćaju vozila na dva kotača – motocikle, mopede i bicikle. Sam početak sezone je i najrizičniji, vozači automobila moraju se priviknuti na nove sudionike u prometu, a i motociklisti trebaju ponovno ući u formu i obnoviti vještine vožnje. Vozači i putnici motocikla često su žrtve grubih grešaka neopreznih vozača ostalih motornih vozila. U 2018. godini na hrvatskim je prometnicama smrtno stradalo 59 vozača/putnika motociklima i mopedima, dok ih je 1.970 lakše ili teže ozlijeđeno. Stoga je važno da se i vozači motocikala, ali i ostali sudionici u prometu redovno podsjećaju na pravila sigurne vožnje.

Tehnička ispravnost vozila

Neophodno je voditi računa o tehničkoj ispravnosti vozila - motor, svjetla i uređaje za zaustavljanje, provjeriti vozačko zrcalo i kontrolne uređaje. Nikako se ne smije zaboraviti na gume – potrebno je obratiti pažnju na broj prijeđenih kilometara, podesiti ovjes i provjeriti tlak. Posebno je potrebno pripaziti na početku sezone jer su gume hladne i vjerojatno istrošene od prošle sezone, asfalt je hladan i usto prljav, a uvjeti na cesti lošiji. Svake se godine u travnju odvija akcija “Dani tehničke ispravnosti motocikala” u stanicama za tehnički pregled gdje je moguće napraviti besplatni preventivni pregled vozila.

Pročitajte savjete koji će vožnju na dva kotača učiniti sigurnijom

Zaštitna oprema

Zaštitna oprema je obvezna. U prvom redu kaciga, čista, ispravna i pravilno zategnuta. Uz to, tu je i ostala zaštitna oprema – jakna, hlače, štitnici, čizme i rukavice. U slučaju pada, to je sve što stoji između vozača i asfalta. Kacigu je potrebno pažljivo izabrati ovisno o vozilu i stilu vožnje. Ne smije biti prevelika, mora čvrsto stajati na glavi i obavezno mora biti homologirana. Posebnu pažnju potrebno je obratiti na obuću. Poželjne su čvrste cipele ili čizme od izdržljivih materijala, hrapavih potplata. Kako bi motociklist bio uočljiviji na cesti tu su reflektirajući detalji življih boja.

Vremenski uvjeti

Dobro je provjeriti prognozu vremena. Ako najavljuje pljuskove, snijeg ili led, bolje je ostaviti motocikl doma. Vožnja motocikla po kiši puno je riskantnija nego vožnja auta. Dva su kotača manje stabilna, a nedostatak brisača smanjuje vidljivost. Ako se stvarno ne može izbjeći vožnja, dobro je barem odgoditi polazak jer prve kapi izvlače ulje na površinu i cesta je posebno skliska.

Sigurno kretanje u prometu

Motocikli jesu manji i lakši i trebaju manje prostora od automobila, ali ipak trebaju više nego što se čini. Potrebno je ostaviti dovoljno prostora za kočenje i uvijek čuvati rezervni izlaz u slučaju opasnosti. Prilikom vožnje kroz lijevi zavoj dobro je odmaknuti se od središnje crte te voditi računa da nemali broj vozača zaboravlja na pokazivače smjera – poželjno je smjestiti se tako da vozač koji iznenada odluči skrenuti u drugu traku ne može udariti motociklista . Iznimno je opasno ulaziti u prostor između drugog vozila i skretanja. Nije važno samo ono što se trenutno događa, treba voditi računa i o situacijama koje će se dogoditi u idućih desetak sekundi, promet ne smije iznenaditi! Promatranje vozača, pokreta njihovih glava kroz prozor i u ogledalu pomoći će pri predviđanju njihovog ponašanja. „Nisam ga vidio“ najčešća je rečenica nakon prometne nesreće u kojoj je sudjelovao motociklist. Mrtvi kut je najbolje izbjegavati. Iako se u autoškolama od prvog sata ponavlja važnost provjere mrtvog kuta, veliki dio vozača to zanemaruje pa je sigurnije pretpostaviti da vozači ne vide motociklista. Potrebno je i voditi računa da je zona mrtvog kuta veća kod kamiona i autobusa. Motoristi su često „nevidljivi“ naročito

59

poginulih motociklista i mopedista lani u Hrvatskoj

vozačima velikih vozila kao što su kombiji ili terenci. Nije dobro oslanjati se na periferni vid drugih vozača stoga je bolje voziti ispred drugog vozila nego pored njega. Važno je za vrijeme vožnje razmišljati samo o vožnji te ne precjenjivati vlastite sposobnosti. Vožnja motocikla je vještina i kao i svaka druga, raste i razvija se vježbom i potrebno je vrijeme kako bi se postalo izvrstan vozač. Preporuka je vježbati u kontroliranim uvjetima na poligonu sigurne vožnje.

Kako dijeliti cestu s motociklistima

Gotovo pola fatalnih prometnih nesreća motocikala uključuje drugo vozilo. Najčešće greške vozača ostalih vozila u odnosu na motocikliste su oduzimanje prednosti prolaska, neprovjeravanje mrtvog kuta prilikom prestrojavanja i pretjecanja, neoprezno skretanje bez korištenja pokazivača smjera te zanemarivanje činjenice da su motocikli vozila koja na kratkim dionicama mogu ostvariti jako velika ubrzanja. Vozači automobila i ostalih vozila mogu napraviti puno za sigurniju vožnju motociklista. Motociklisti često usporavaju promjenom brzine pa ne postoji vidljivi znak kočenja i zbog toga je poželjno održavati veću razdaljinu između vozila. Zbog svoje veličine motocikli se mogu činiti udaljenijima nego što stvarno jesu te je teže procijeniti njihovu brzinu stoga bi vozači uvijek trebali pretpostaviti da je motocikl bliže nego što im se čini. Veliki dio prometnih nesreće događa se na raskrižjima. Svi sudionici u prometu trebaju se pridržavati svih propisa pri ulasku u raskrižje – zaustaviti se, obratiti pažnju na prometne znakove i pogledati u svim smjerovima. Ipak, najčešći uzrok sudara između motocikla i drugog vozila je neprovjeravanje mrtvog kuta. Pri prestrojavanju i preticanju potrebno je uvijek, osim putem retrovizora, provjeriti prometnu situaciju i provjerom mrtvog kuta okretom glave preko lijevog ili desnog ramena.

Želimo vam sretnu i sigurnu vožnji i pazite jedni druge!

PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA ZA UZOR

ULOGA REGIONALNE I LOKALNE SAMOUPRAVE U PREVENCIJI PROMETNIH NESREĆA

Prof. dr.
Hrvoje BARIČEVIĆ

Iako je u području cestovne sigurnosti u Europskoj uniji ostvaren opći napredak, Europska komisija kontinuirano naglašava potrebu dodatnog pojačanja napore za njezino poboljšanje. Ključne točke ove problematike navedene su u Priopćenju Komosije evropskog parlamenta, vijeća i Europskom društvenom i gospodarskom odboru te Odboru regije, odnosno Prema zoni europske sigurnosti na cestama, smjernice za cestovnu sigurnost 2011.-2020. Cilj smjera europske politike cestovne sigurnosti (2011-2020) je osigurati opći okvir i izazovne ciljeve za usmjeravanje nacionalnih i lokalnih strategija, u skladu s načelom supsidijarnosti. Unutar općeg okvira, Komisija ističe potrebu za stvaranjem okvira za suradnju na temelju razmjene najboljih praksi diljem EU-a. Također potiče donošenje strategije za ozljede i prvu pomoć za rješavanje potrebe smanjivanja broja ozljeda na cesti. Komisija uspostavlja tri glavna načela:

Postizanje najviših standarda cestovne sigurnosti u cijeloj Europi – poticanjem građana EU-a da preuzmu glavnu odgovornost za vlastitu sigurnost i sigurnost ostalih na cestama EU-a, s naglaskom na poboljšanje sigurnosti ugroženijih sudionika u prometu, supsidijarnost, razmjernost i zajednička odgovornost – putem koncepta zajedničke odgovornosti, obveze i praktičnog djelovanja na svim razinama od zemalja EU-a i njihovih tijela do regionalnih i lokalnih tijela integrirani pristup cestovnoj sigurnosti – kroz suradnju s drugim područjima politike EU-a, kao što su energija, okoliš, obrazovanje, inovacije, tehnologije te pravosuđe.

U svom priopćenju „Europa 2020. – Strategija pametnog, održivog i uključivog rasta”, Komisija je naglasila važnost europske društvene kohezije, zelenije ekonomije, obrazovanja i inventivnosti. Ovi ciljevi trebaju se odražavati u različitim aspektima europske prometne politike čiji cilj treba biti osiguranje održive mobilnosti za sve građane, dekarbonizacija prometa i potpuno korištenje tehnoloških dostignuća. Sigurnost cestovnog prometa ima važnu ulogu u Bijeloj knjizi prometne politike za razdoblje 2010.-2020. budući da je smanjenje broja smrtno stradalih na cestama ključni element unaprijeđenja cjelokupne učinkovitosti prometnog sustava i zadovoljenja potreba, te očekivanja društva u cjelini.

Komisija potiče pojedinačne zemlje EU-doprinosu ostvarenju ovog zajedničkog cilja kroz vlastite nacionalne strategije cestovne sigurnosti. Strateški ciljevi koje je zacrtala Komisija formulirani su u sedam područja za čije će ostvarivanje biti predloženo djelovanje i na razini EU-a i na nacionalnoj razini:

Jiako ne postoji zakonska obveza izrade nacionalne strategije prometne sigurnosti, niti analognih operativnih planova na nižim razinama, Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije u svom Planu i Programu rada za 2019. godinu odlučio je pokrenuti projekt izrade Strateškog plana prometne sigurnosti

Povećanje stupnja provedbe cestovnih pravila – Komisija, Europski parlament i Vijeće surađivat će kako bi uspostavili sustav prekogranične razmjene informacija u području cestovne sigurnosti. Komisija će također raditi prema zajedničkoj provedbenoj strategiji cestovne sigurnosti koja će uključivati provedbene kampanje, nacionalne provedbene ciljeve i tehnologiju vozila kao pomoć provedbi, uključujući mogućnost ograničivača brzine u lakim gospodarskim vozilima i uređaja za blokadu motora u slučaju alkoholiziranosti vozača;

poboljšanje obrazovanja i osposobljavanja sudionika u prometu – potrebno je poboljšati kvalitetu sustava dozvola i osposobljavanja, s naglaskom na mlade vozače Komisija će surađivati sa zemljama EU-a s ciljem razvoja zajedničke strategije cestovne sigurnosti za obrazovanje i osposobljavanje, uključujući pripremu ispita, vozački ispit i usavršavanje nakon dobivanja dozvole; sigurnija cestovna infrastruktura – Komisija će osigurati da se sredstva EU-a odobravaju samo za infrastrukturu koja zadovoljava sigurnosne zahtjeve EU-a. Komisija će također promicati primjenu odgovarajućih načela sigurnog upravljanja u sekundarnoj cestovnoj mreži u zemljama EU-a, posebice kroz razmjenu najboljih praksi.

sigurnija vozila – uz nastavak poticanja napretka sigurnosti vozila, Komisija će također procijeniti i predložiti djelovanje u području usklađivanja i progresivnog jačanja zakonodavstva EU-a o testovima tehničke ispravnosti i tehničkim pregledima na cesti; poticanje korištenja moderne tehnologije za povećanje cestovne sigurnosti – Komisija će nastaviti poticati korištenje inteligentnih prometnih sustava (ITS) za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa. Učinkovitost i brzina spašavanja bit će poboljšane donošenjem usluge europskog sustava poziva u nuždi koji će biti ugrađen u vozila, „e-poziv”; poboljšanje hitnih usluga i usluga nakon ozljeda – Komisija će predložiti uspostavljanje globalne strategije djelovanja vezano uz ozljede u prometu i prvu pomoć. Komisija će posebice ispitati načine poboljšanja učinkovitosti intervencija prve pomoći i postupanja nakon liječenja kako bi se smanjio utjecaj prometnih nesreća.

Zaštita ugroženih sudionika u prometu

– Komisija će nastaviti s poboljšavanjem sigurnosti motociklista, usredotočavanjem na ponašanje, kao i sigurnosti vozila i infrastrukture. Također će poticati uspostavljanje odgovarajuće opreme za povećanje sigurnosti biciklista i drugih ranjivih sudionika u prometu.

Direktna i otvorena suradnja između zemalja EU-a i Komisije olakšava provedbu politike cestovne sigurnosti EU-a. Usporedno s tim, zemlje EU-a također imaju nacionalne planove sigurnosti na cestama koji uključuju specifične nacionalne ciljeve, a koji su individualizirani prema njihovoj konkretnoj situaciji. Komisija će nastaviti s poboljšanjem postojećih alata za prikupljanje i analizu podataka, kao što je CARE, baza podataka EU-a o prometnim nesrećama uspostavljena u skladu s Odlukom Vijeća 93/704/EZ te Europski opservatorij za cestovnu sigurnost (ERSO), a koje javnosti čini dostupnima putem internetskih podataka o cestovnoj sigurnosti i znanju na europskoj razini.

Županijski savjet kao ogledni primjer

Današnja zakonska regulativa u Republici Hrvatskoj ne propisuje obvezu donošenja jedne takve nacionalne strategije prometne sigurnosti, niti planova prometne sigurnosti na nižim razinama. Jedinicama lokalne i regionalne samouprave prepuštena je inicijativa koja počiva na determiniranom senzibilitetu prema problematici cestovne sigurnosti, raspoloživoj infrastrukturi, ljudskim resursima, te financijskoj potpori od strane osnivača takvih stručnih tijela. Na tom tragu osnovan je prije dvadeset godina Savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije s ciljem promicanja i usklađivanja prometno-preventivnih aktivnosti sigurnosti u prometu. Aktualni, šesti sastav Županijskog savjeta ima 18 članova, a organizacijski ga čini predsjednik, dva dopredsjednika, tajnik i 14 čla-

nova. U cilju boljeg sagledavanja kompleksne problematike koja direktno ili indirektno utječe na povećanu sigurnost svih subjekata u cestovnom prometu, članovi Županijskog savjeta sukladno svojim profesionalnim zaduženjima i osobnim afinitetima izrađuju izvješća koja se na sjednicama zajednički analiziraju, te donose odgovarajuće odluke. Dokazane stručne kompetencije članova ima za posljedicu dobre rezultate i dugoročno prepoznatljiv utjecaj u procesu podizanja stupanja sigurnosti svih čimbenika u cestovnom prometu u Županiji. Doprinos povećanju sigurnosti u prometu i posljedično smanjenju broja stradalih na cestama provode kroz brojne i raznovrsne aktivnosti. Županijski savjet svoje aktivnosti provodi na temelju stručno znanstvenih analiza glavnih uzročnika prometnih nesreća, te sukladno donesenim zaključcima predlaže razne preventivne i represivne mjere prema pojedinim ciljanim skupinama uz uvažavanje društvenih i kulturnih dimenzija i problema (pravnih, političkih, ekonomskih, psiholoških, moralnih,...). U protekla dva desetljeća Županijski savjet je izradio brojne elaborate, projekte i studije kojima su prepoznati problemi i realizirane stručne analize i rješenja. U cilju promjene ponašanja učesnika u prometu osmišljeni su i raznovrsni edukativno-preventivni programi prilagođeni pojedinim kategorijama sudionika u prometu kao i promidžbene aktivnosti kojima se nastoji potaknuti pozitivno ponašanje u prometu.

Strateški plan sigurnosti cestovnog prometa u PGŽ

Iako ne postoji zakonska obveza izrade nacionalne strategije prometne sigurnosti, niti analognih operativnih planova na nižim razinama, Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije u svom Planu i Programu rada za 2019. godinu odlučio je pokrenuti projekt izrade Strateškog plana prometne sigurnosti. Imenovan je Radni tim za izradu Projektnog zadatka koji treba definirati sadržaj Strategije. Izrada predmetnog strateškog plana temelji se, upravo na iskustvima zemalja EU u kojima se takvi dokumenti vezani za sigurnost prometa donose na razini države, regije i/ili gradova. Izradom predmetnog Strateškog plana Primorsko-goranska županija bila bi prva županija u Hrvatskoj koja bi na institucionalnoj razini izradila jedan takav dokument na kojemu bi se temeljio daljnje sustavno poboljšavanje prometnoj sigurnosti.

Kroz predloženi Strateški plan definirale bi se smjernice i ključna područja na kojima treba djelovati, te formirao akcijski plan i mjere provedbe prema specifičnim segmentima učinkovitog djelovanja. Na temelju izrađenog i prihvaćenog Strateškog plana sigurnosti cestovnog prometa dala bi se preporuka jedinicama lokalne samouprave s nakanom pristupanja izradi Lokalnih planova prometne sigurnosti na svom području, u kojima bi se te mjere primjenjivale na konkretnim lokacijama, te pratio njihov učinak. Pretpostavlja se da bi već sama preporuka od strane Županije imala pozitivne reperkusije i da bi JLS započele sa izradom predmetnih planova nižeg reda. Osnova za izradu Lokalnog plana prometne sigurnosti bio bi Županijski plan prometne sigurnosti, dokumentacija i analitika statistike prometne sigurnosti koju vodi MUP, baze podataka o prometnoj infrastrukturi koju vode HC, ŽUC, JLS, zatim prijedlozi od strane zainteresiranih dionika; škole, vrtići, poduzeća i ostale institucije i organizacije, te pojedinci.

U Lokalnom planu definirali bi se konkretni ciljevi, zadaci i rokovi provedbe pojedinih mjera na ciljanim lokacijama koje bi se implementirale prema stupnju prioriteta, nastavno s ekonomskom evaluacijom predloženih mjera. Kroz kontakt s medijima osiguralo bi se medijsko praćenje projekta. Plan se usvaja za period od četiri godine, nakon čega slijedi rekalibracija modela cjelovitog projekta s mogućim korekcijama.

Prije usvajanja, Plan bi morao dobiti prethodnu suglasnost od strane MUP-a, kao što je današnjom zakonskom regulativom i predviđeno.

Zaključno, formirana je radna skupina te usvojen Projektni zadatak Strateškog plana sigurnosti cestovnog prometa u Primorsko-goranskoj županiji u kojem je definirana metodologija izrade, temeljna načela i ciljevi. Polazište u izradi Strategije je analiza postojeće konstelacije odnosa između subjekata koji kontroliraju i upravljaju sustavom sigurnosti na području Županije s temeljitom analizom stanja prometne sigurnosti u kontekstu svih kategorija sudionika u prometu. Predviđeni rezultat ove opsežne i zahtjevne studije je donošenje akcijskog plana i mjera provedbe u domeni tehničko – inženjerskih rješenja, preventivno-represivnih akcija, koordinacije rada na provođenju Lokalnih planova prometne sigurnosti za JLS, te periodična evaluacija.

POSEBNA PAŽNJA NAJRIZIČNIJOJ SKUPINI U PROMETU

LANI ŽIVOT IZGUBILO ČETVERO PJEŠAKA

Poznato je da su pješaci jedna od najugroženijih skupina u prometu. Služba za sigurnost cestovnog prometa Policijske uprave primorsko-goranske napravila je analizu stradavanja pješaka tijekom 2018. godine na području PU primorsko-goranske.

Tijekom 2018. godine na području Policijske uprave primorsko - goranske smrtno je stradalo četvero pješaka (lani sedmero). Ozlijeđena su 142 (lani 151) pješaka i to: 39 (lani 50) teško i 103 (lani 101) lako.

Broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju pješaci u odnosu na ukupni broj svih evidentiranih prometnih nesreća, izraženo u postotku, iznosi 4,3 posto (151 u odnosu na 3.477), dok je postotak udjela poginulih osoba daleko veći i iznosi gotovo 29 posto (4 u odnosu na 14), a postotak teško ozlijeđenih iznosi 17 posto (39 u odnosu na 224).

Stradavaju stariji

Među četvero smrtno stradalih pješaka tijekom 2018. godine jedan pješak je imao 18 godina. Stradao je pretrčavajući autocestu dok je starost ostale trojice pješaka između 72 i 80 godina.

Temeljem prikupljenih podataka i provedenih analiza utvrđeno je da su pješaci odgovorni za jednu od četiri prometne nesreće s poginulim osobama te za 11 prometnih nesreća (28 posto) u kojima su zadobili teške tjelesne ozljede.

Utvrđeno je da su pješaci odgovorni za jednu od četiri prometne nesreće s poginulim osobama te za 11 prometnih nesreća (28 posto) u kojima su zadobili teške tjelesne ozljede

362

kažnjena pješaka lani

Od 39 teško ozlijeđenih pješaka, dvoje ih je mlađe od deset godina. Sedmero u dobi od 11-20 godina, jedan je pješak u dobi od 21-30 godina. Po dva pješaka teško su ozlijeđena u dobi od 31-40, 41-50 te od 51-60 godina. U dobi od 61-70 godina teže je ozlijeđeno desetero pješaka. Jedan pješak manje stradao je u dobi od 71-80 godina. Preko 80 godina četvero je teško ozlijeđenih pješaka.

Akcijom na neodgovorne

Tijekom 2018. godine prema pješacima koji su počinili prometne prekršaje poduzete su ukupno 362 mjere što je manje za 17 posto u odnosu na prethodnu 2017. godinu kada je poduzeto 435 mjera.

Istovremeno, prema vozačima koji ne ustupaju prednost pješacima tijekom 2018. godine poduzeto je 660 mjera što je manje za 18 posto u odnosu na prethodnu 2017. godinu kada je poduzeto 807 mjera.

Tijekom 2018. godine Služba za sigurnost cestovnog prometa PU primorsko-goranske planirala je i organizirala četiri akcije usmjerene na zaštitu pješaka u prometu tijekom kojih je prema vozačima i pješacima ukupno poduzeto 335 mjera dok je tijekom 2017. godine provedeno pet akcija i ukupno poduzeto 350 mjera.

Najteža stradavanja širom Županije

Najveći broj pješaka smrtno je stradao u Rijeci, što je i očekivano obzirom na broj stanovnika. Nekoliko pješaka izgubilo je živote na Viškovu i u Opatiji, a najteže nesreće zabilježene su i u Malom Lošinju, Selcu, Lovranu, Jelenju, Rabu, u Jušićima, na Grobnik, u Fužinama te na Krku.

ZA VOŽNJU BICIKLOM POTREBNA DOZVOLA

PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA LIDER PO BROJU BICIKLISTIČKIH ISPITA

Tomislav Šepić

Biciklizam je, kao amaterski sport, stekao veliku popularnost posljednjih godina, te je prihvaćen od ljudi svih životnih skupina kao oblik fizičke aktivnosti. Izuzetno je raširen kao vid prijevoza, rekreacije, vježbe, zabave i sporta. Međutim, kao i većina aspekata u životu, ima svoje pozitivne i negativne strane.

Korištenje bicikla ima nemjerljive prednosti vezano uz zdravstvene učinke, do onih, ne manje značajnih, da ne zagađuje okoliš i doprinosi njegovu očuvanju. Međutim, rizici vožnje biciklom uključuju i onu manje lijepu stranu, a to su ozljede uzrokovane padovima, kao i one nastale u prometnim nezgodama. Upravo su biciklisti, uz pješake i motocikliste, najugroženija skupina sudionika u prometu, te čine 39 posto svih žrtava. Stoga, njihova sigurnost zahtjeva poseban pristup i pažnju cijele zajednice.

Stop do 14. godine

Upravo zato je rad s najmlađim sudionicima, ili s eventualnim budućim sudionicima prometa, i njihova sustavna edukacija, jedna od najvažnijih aktivnosti. Budući u prometu gotovo nikada ne sudjelujemo sami, jer prometne površine dijelimo s drugim sudionicima prometa, u cilju izbjegavanja opasnosti u prometu, određena su pisana i nepisana pravila o ponašanju u prometu.

Bicikl na cesti nije predmet za igru i biciklom na cesti, prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, djeca do 14. godine starosti ne smiju samostalno upravljati u prometu, ukoliko ne posjeduju Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom ili ukoliko se ne nalaze u pratnji osobe s navršenih 16 godina. Stoga je Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta 2016. godine donijelo odluku o donošenju Programa osposobljavanja za upravljanje biciklom i biciklističkoga ispita.

PGŽ je u vrhu po broju učenika koji su prošli obuku (337) i po broju učenika koji su pristupili polaganju ispita (274) te se svrstala ispred županija gdje je bicikl puno prisutniji

Skromna prolaznost

Ukupno je u 2018. godini, kroz program osposobljavanja, prošlo gotovo 4.912 učenika, dok je ispitu pristupilo njih 3.956. Prolaznost je na razini Republike Hrvatske, a iznosi oko 53 posto, dok je u samoj PGŽ prolaznost na razini 22 posto. Relativno slabu prolaznost na ispitima treba tražiti u sljedećim činjenicama: kao županija, uvažavajući objektivne okolnosti vezano uz konfiguraciju terena, nemamo razvijenu kulturu vožnje bicikala, pa slijedom navedenog nemamo ni dovoljan broj uređenih biciklističkih staza. Također, kroz dosadašnju praksu

održavanja ispita, uočeno je da učenici relativno bagateliziraju samu obuku i ne shvaćaju dovoljno ozbiljno činjenicu, da položenim ispitom stječu dozvolu za samostalno upravljanje bicikla u prometu.

Navedeni program daje učenicima petog razreda osnovne škole mogućnost stjecanja dodatnih kompetencija, koje pridonose njihovu sigurnijem sudjelovanju u prometu, ali i mogućnost polaganja biciklističkoga ispita i dobivanje potvrde o osposobljenosti za upravljanje biciklom.

Program se izvodi u trajanju od 15 školskih sati i sastavni je dio školskoga kurikuluma osnovne škole ili programa rada ustanove koja provodi odgoj i obrazovanje djece i mladih i/ili organizaciju slobodnoga vremena djece i mladih, koja se za njega opredijeli i u kojoj su stvoreni preduvjeti za njegovo izvođenje. Nakon obuke, učenik pristupa ispitu, te nakon položenoga ispita dobiva Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom.

Dva roka godišnje

Ispit se sastoji od dva dijela. U prvom se dijelu provodi pisana provjera znanja u učionici na računalu. Drugi dio ispita je vožnja biciklom, koja se izvodi na poligonu, a obuhvaća demonstraciju i praktičnu vožnju biciklom na poligonu, po zadanim uvjetima. Pisane testove i nacrte poligona izrađuje Hrvatski autoklub. Pisanu provjeru znanja i polaganje praktične vožnje biciklom na poligonu provode zaposlenik Hrvatskog autokluba i policijski službenik, uz nazočnost učitelja. Na ispitu, učenici trebaju pokazati zadovoljavajuće znanje iz teorije i odgovarajući stupanj ovladavanja praktičnim znanjem i umijećem. Isto uključuje vještinu vožnje biciklom, uz istodobno poštivanje pravila kretanja i poznavanje prometnih znakova i propisa, bitnih za sigurno kretanje pješaka i biciklista u prometu. Da bi položio ispit, učenik mora ostvariti najmanje 70 posto očekivanih ishoda u pisanom i praktičnom dijelu ispita.

Na području grada Rijeke, ali i Primorsko-goranske županije provedbu biciklističkih ispita provodi Autoklub Rijeka. Zanimljivost je, da je kroz dvije godine provedbe biciklističkih ispita, upravo PGŽ u vrhu po broju učenika koji su prošli obuku (337 učenika), te koji su pristupili polaganju biciklističkog ispita (274 učenika), te se svrstala ispred županija gdje je bicikl puno prisutniji i popularniji kao prijevozno sredstvo.

Godišnje su predviđena dva roka za polaganje ispita: proljetni i jesenski.

Proljetni je predviđen u terminu 15.04. – 31.05. dok se jesenski termin održava od 15.09. – 31.10. tekuće godine.

Pozivaju se djeca s navršenih devet godina, koja žele steći mogućnost samostalnog upravljanja u prometu, da se uključe u Program osposobljavanja za bicikle, koji je potpuno besplatan.

Besplatan priručnik

U svrhu obuke učenika i pripreme za biciklistički ispit, Hrvatski autoklub izdao je priručnik Program osposobljavanja za bicikle te je besplatan za škole koje provode program.

Postupak nabavke priručnika je sljedeći: Osnovna škola treba prijaviti učenike na edukaciju za polaganje biciklističkoga ispita putem aplikacije

https://bicikli.hak.hr/. Predstavnik Osnovne škole treba kontaktirati jednu od tri kontakt osobe za podizanje jednog paketa priručnika. U paketu se nalazi 48 priručnika. Priručnici postaju vlasništvo školske knjižnice, koja iste iznajmljuje učenicima koji se pripremaju za biciklistički ispit.

Lokacije i kontakt osobe za preuzimanje priručnika:

- OŠ Borovje, Davora Zbiljskog 7 Zagreb, kontakt osoba Silvana Pešut Vitasović (091/515 8410)

- OŠ Lovre Plemenitog Matačića, Joze Laurenčića 1 Zagreb, kontakt osoba Vanja Lovinčić (095/844 7523)

- Informativni centar za prevenciju PU zagrebačke, Martićeva 10 Zagreb,

kontakt osoba tajnica (01/456 3429)

DVIJE CESTE UZ RIJEČKU OBALU

Piše Igor Žic

Nakon što je Rijeka bila proglašena slobodnom lukom 18. ožujka 1719., odlučeno je da se podigne i lazaret (prihvatilište za brodove u karanteni) sv. Karla. Gradnjom je upravljao Antonio de Verneda, koji je istovremeno gradio i vojno brodogradilište u Kraljevici 1722.

Kompleks lazareta bio je dovršen 1725. i predstavljao je jedan od najsuvremenijih pomorskih zdravstvenih objekata na Jadranu. Djelatnost te ustanove (danas je u tom prostoru vatrogasna postrojba), prestala je tijekom francuske okupacije 1812. godine. Drugi, nama zanimljiviji lazaret otvoren je 2. lipnja 1833. u Martinšćici. Zaljev je dobio ime po staroj kapeli sv. Martina, no lazaret je dobio novu kapelu posvećenu sv. Franji. Radi stavljanja tog objekta u uporabu, izgrađena je Dorotejska cesta od središta Sušaka do Martinšćice. Naime, prije 1833. do Martinšćice se dolazilo preko Vežice.

Sve ono što mi danas doživljavamo samo kao odviše prometne riječke dužobalne ceste, izvorno je bilo u funkciji ekonomskog prosperiteta grada. Radi se o cestama za Martinšćicu i Volosko

Vojska brodograditelja

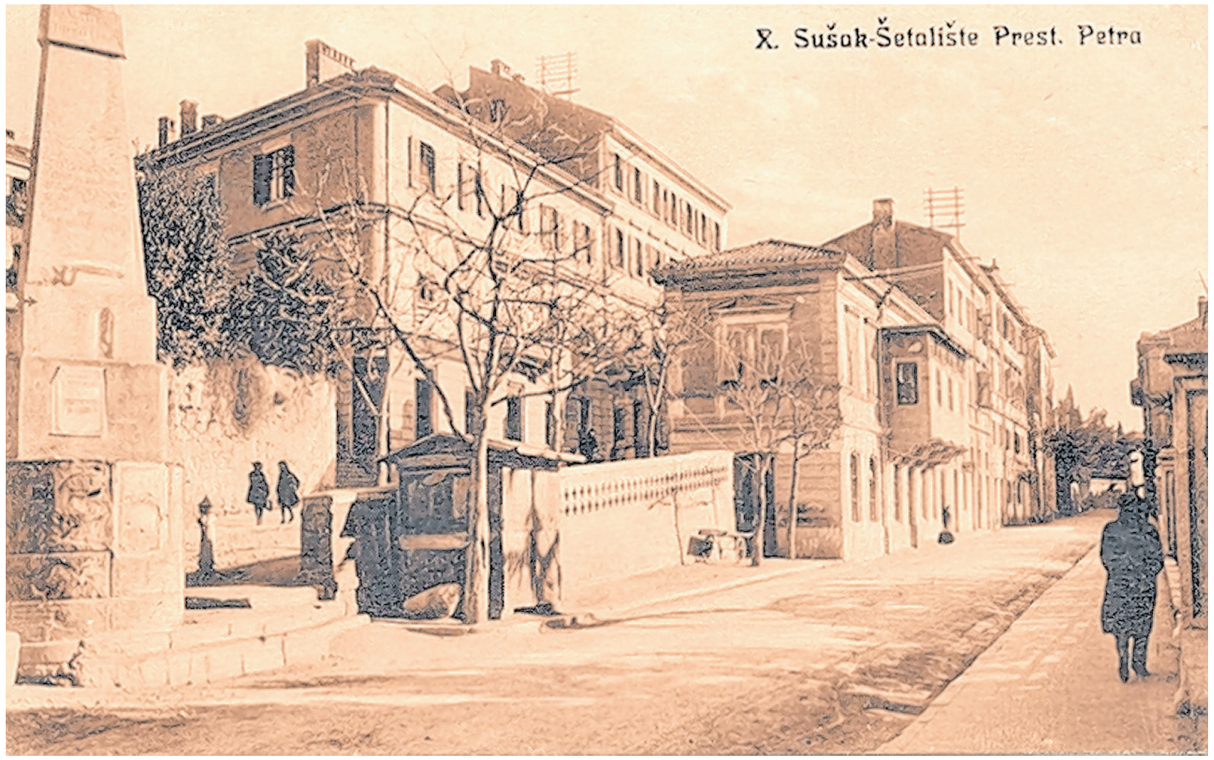
Lazaret sv. Franje sagrađen je u lijepom zaljevu, na čijem ulazu je bilo brodogradilište, koje je utemeljio 1830. Korčulanin Ivan Foretić. Ubrzo je u njemu značajan udio imao Andrea Zanon iz Chiogge, koji je samostalno vodio i veliko brodogradilište na Pećinama. Andrea Zanon bio je najvažniji i najproduktivniji riječki brodograditelj jedrenjaka. Lučki kapetan Heinrich von Littrow, inače autor prvog ilustriranog vodiča grada Rijeke, navodi da je od 1833. do 1869. u riječkim brodogradilištima sagrađeno 582 jedrenjaka.

Glavni graditelji bili su: Andrea Zanon (80), braća Schiavon (70), Karlo Katalinić (52), Giacomo Brazzoduro (50), Josip Bačić (48), Giuseppe Spadon (46), Matija Materljan (39), Kazimir Jakovčić (39), Anton Vranić (39), Vicenzo Zanon (29), Pietro Buranello (24), Luigi Rosa (17) i braća Pritschard (15). Brodogradilišta su bila na Ponsalu, Podpinjolu, kod ribarnice, na Sušaku, tri na Pećinama, te na ulazu u Martinšćicu. Sredinom 19. stoljeća drvena brodogradnja bila je najvažnija riječka ekonomska djelatnost, a obalne ceste bile su u funkciji olakšavanja transporta poduzetnicima. Cesta "Dorothea" bila je tako nazvana po ženi ugarskog palatina (podkralja) nadvojvode Josipa.

Zdravstvo i pomorstvo

Tada je podignuta piramida (miljokaz) s latinskim natpisom, koji u prijevodu glasi: "1833. veličanstveni (car) Franjo I. koji drži žezlo Ugarske, nadvojvoda palatin Josip, Franjo Ürmeny, guverner Ugarskog primorja ovu cestu i zavod (lazaret) prema kojem ona vodi zajednički podigoše." U piramidu je integriran i miljokaz Karolinske ceste koja je od 1728. povezivala Rijeku s Karlovcem. Drugi natpis u prijevodu glasi: "Karolina po zapovijedi uzvišenog Karla VI. velikog cara od ove Rijeke do Kupe 60.000 milja dokučila." Franjo (Ferenc) Ürmény preuzeo je dužnost riječkog guvernera 1823.

Najvažnije dužnosti guvernera bile su vezane uz zdravstvo i pomorstvo, pa ne iznenađuje da je zaslužan za izgradnju bolnice svetog Duha (danas prostor prometne policije, nasuprot Pomorskog fakulteta), novog lazareta u Martinšćici i tzv. Dorotejske ceste koja je spojila grad s tim objektom 1833. godine. Njegov reprezentativni portret izradio je putujući slikar Giacomo Marastoni 1835. i na njemu ga je prikazao s projektom novog lazareta. (Danas je to djelo pohranjeno u Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja.) Za veliko slavlje otvorenja ceste i lazareta grad je utrošio 800 zlatnih forinti. Na otvorenju je vlastitu skladbu dirigirao Ivan Zajc stariji (otac puno poznatijeg, istoimenog, riječkog kompozitora), a kad je uplovio prvi brod, brigantin "Ernest" sa žitom iz Odese, njegovog je kapetana Matu Lazarića gradsko vijeće proglasilo građaninom Rijeke.



Pola stoljeća procvata

Glavnina riječke pomorske trgovine bila je vezana uz pšenicu i drvo. Drugi mađarski guverner važan za izgradnju riječkih obalnih cesta, bio je Pavao (Pál) Kiss. Dužnost je preuzeo 1837., kad je stigao u grad zajedno sa svojom ženom Idom Csapo-Kiss, poznatijom kao "Lijepa Ida". Došao je brodom iz Trsta, a navečer je priređena bakljada, dok je Ivan Zajc stariji dirigirao muzičarima ispred stare Guvernerove palače (koja je stajala nasred današnjeg Jadranskog trga).

Ako je prethodni guverner organizirao gradnju obalne ceste prema istoku, Kiss je to isto napravio prema zapadu, pa je, po projektu iz 1822., 1838. dovršena obalna cesta od Rijeke do Voloskog, a 1843. do Opatije. Prije toga se do skromne opatije sv. Jakova išlo preko Matulja. Nakon gradnje te ceste, bogati riječki poduzetnik Iginio Scarpa, podigao je 1844. vilu "Angiolinu" u Opatiji (što se računa kao početak turizma u Hrvatskoj). Veliku mramornu ploču (danas je u PIPMHP) isklesao je riječki kipar Pietro Stefanutti i na njoj je uklesano na latinskom: "Za vladanja austrijskog cara Ferdinanda I, ugarskog apostolskog kralja V, dok je ovim Primorjem upravljao Pal Kiss a Nemesker, zajedničkim željama za ugodno pristanište brodova započeta je javnim sredstvima gradnja ovog gata, pružajući lijevu stranu za izgradnju i jače širenje trgovačkog zamaha..." Sve ono što mi danas doživljavamo samo kao odviše prometne riječke dužobalne ceste, izvorno je bilo u funkciji ekonomskog prosperiteta grada, koji će zaista uslijediti od 1868. do 1918. godine. Spridon Gopčević, koji je u tom razdoblju bio jedan od najvećih tršćanskih brodovlasnika, a koji je u Rijeci dao sagraditi desetak svojih jedrenjaka, nazvao je svoju navu "Ida Kiss", kao jednu malu posvetu lijepoj ženi riječkog guvernera.

Zametak riječke luke

Krajem listopada 1845. u posjet guverneru Kissu doputovao je Lajos Kossuth, kao predsjednik društva za gradnju željeznice Pešta - Jadran (zaista će se sagraditi tek 1873.!) i tu se sreo sa političkim protivnikom konzervativnim grofom Szechenyjem. Kissov veliki portret izradio je 1846. češki slikar Franz Wiehl. (Danas je slika u PIPMHP.) Pred sam odlazak guvernera iz Rijeke, 1847. započela je gradnja riječkog mola, što je bio početak gradnje luke, koja će se ozbiljno pokrenuti tek dvadesetak godina kasnije.

IPAK NAGRADA ZA STRPLJENJE

CESTA DO VIŠKOVA I MARIŠĆINE GOTOVA DO SREDINE LIPNJA

Mještani Viškova naslušali su se obećanja. Nekoliko kilometara ceste od Hosti do Marišćine gradi se već šest godina

Dugo čekana cesta koja će spojiti Rijeku s Viškovom i Centrom za gospodarenje otpadom Marišćina napokon bi trebala biti gotova do sredine lipnja. Mještani Viškova naslušali su se obećanja. Nekoliko kilometara ceste od Hosti do Marišćine gradi se već šest godina. Predugo je sve stajalo na mjestu, a najbizarnije je što cesta već dvije godine stoji praktično završena. Čini se da će se rokovi ispoštovati.

"Bitno je da ova cesta bude završena do početka turističke sezone. Rok je 15. lipnja, to nam je cilj i inzistiram da se tog roka držimo. To je zapovijed. Ako bude kakvih poteškoća, rješavat ćemo ih odmah. Ministarstvo je tu, Hrvatske ceste su tu i nema toga tko će ovo zaustavljati, poručio je ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Oleg Butković prilikom obilaska gradilišta državne ceste D-427 u društvu primorsko-goranskog župana Zlatka Komadine i načelnice Općine Viškovo Sanje Udović.

Cesta je odavno mogla biti otvorena, no zapelo je s izvođačem, Hidroelektrom koja je zapala u krizu. Dugo se razmišljalo da li raskinuti ugovor s izvođačem radova jer se znalo da je to procedura koja će uzeti prilično vremena. Na kraju je vrijeme curilo i nije bilo druge nego raskinuti ugovor s Hidroelektrom. Sklopljen je ugovor s tvrtkom PZC koja u studenom preuzima gradilište i završava cestu. Cesta koja još nije završena stajala je 125 milijuna kuna.

Najsretniji završetkom bit će mještani Viškova koji se mukom probijaju kroz današnju glavnu prometnicu kroz mjesto. Cesta kroz Viškovo davno je dala svoje, izgrađena je dok još nije bilo ni automobila, a dočekala je da prima promet općine koja je trostruko narasla od njenog ustrojavanja prije četvrt stoljeća.

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: Roni Brmalj, Anto Ravlić
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11
Telefon: 051/212-442
Tisak: Novi list Zvonimirova 20a