■ **AK RIJEKA JAČI I OD EPIDEMIJE** str. 2 i 3 ■ **EPIDEMIJA I PLANOVI ŽUC-a** str. 4 i 5

PGŽ

žmigavac

kultura i sigurnost u prometu

Broj 97/6. svibnja 2020.

■ **STATISTIKA ZA PRVI KVARTAL** str. 6 i 7 ■ METEO UPOZORENJA str. 11, 12 i 13

KORONA VIRUS PREDSTAVLJAO JE VELIKI IZAZOV, N

AUTOKLUB RIJEKA JAČI I OD EPIDEMIJE

Lara VRSALOVIĆ

U protekla dva mjeseca naši su se životi promijenili na način koji zasigurno nitko nije očekivao. Stvari koje smo uzimali zdravo za gotovo odjednom su nam postale nedostižne, a globalna epidemija izazvala je brojne promjene društvenih navika i običaja u fizičkim kontaktima te načinu na koji obavljamo svakodnevne poslove. Autoklub Rijeka nije izuzetak, suočio se s istim izazovima kao i naši sugrađani. Danas, nakon prvotnog šoka, razdoblja prilagodbe i postepene normalizacije situacije vidimo da je to uspješno savladana prepreka.

Prioriteti Autokluba Rijeka bili su zdravlje i sigurnost radnika, članova, partnera i korisnika usluga, ali i osiguravanje nesmetanog funkcioniranja onih djelatnosti koje se, zbog zakonskih regulativa, ne mogu izbjeći – registracije vozila - ili onih koje su ljudima nužne čak i kad su mnogi ostali doma – pomoći na cesti.

Radnici Autokluba Rijeka u kratkom su se roku prilagodili novim uvjetima rada. Usvojili su nove radne protokole i prilagodili se radu u specifičnim uvjetima na radnom mjestu pridržavajući se svih naputaka Stožera civilne zaštite RH. Prilagođavanje je provedeno pravovremeno i time je osiguran nesmetan rad.

Pomoć na cesti i dalje 0-24

Postavljala su se pitanja oko rada stanica za tehnički pregled, no nepobitna je činjenica da nedostaci i neispravnosti na motornom vozilu mogu značajno utjecati na sigurnost vozila, putnika i ostalih sudionika u prometu. Svrha tehničkog pregleda je otkriti nedostatke i osigurati da na našim cestama prometuju ispravna vozila. U stanicama Autokluba Rijeka na Preluku i u Pagu su se provodile sve mjere i preporuke Stožera civilne zaštite Republike Hrvatske i pregledi su uspješno nastavljeni. Došlo je do manjih promjena u radnom vremenu i načinu rada, no kako u svim drugim aspektima života, tako su se i radnici i korisnici usluga brzo prilagodili novim pravilima te se rad nastavio glatko i bez problema.

80

intervencija zbog akumulatora

Unatoč ograničenjima u čitavoj Hrvatskoj, služba pomoći na cesti Autokluba Rijeka radila je cijelo vrijeme i bila spremna pomoći onima koji su ipak morali izaći iz kuće. Automobil je, u situaciji poput ove kad je javni prijevoz ograničen i rizičan, važniji nego inače. Manje vozača na cestama značilo je i manje intervencija, no i dalje su vozači i mehaničari imali i više nego dovoljno posla. U prilog tome govori i više od 200 obavljenih intervencija u razdoblju od mjesec dana najžešće "ostani doma" kampanje. Manje se radilo o prijevozu vozila, više o otklonu kvara, a kad znamo da je akumulator posebno osjetljiv na dugotrajno stajanje, ne čudi da je služba za pomoć na cesti u relativ-

Usprkos manje vozila na cestama, u mjesec dana najžešće "ostani doma" kampanje obavljeno je 200 intervencija, najčešće zbog akumulatora

NO PREPREKA JE SVLADANA

no kratkom vremenu više od 80 puta zaprimila pozive vezane uz akumulator. Jedna od dobrih strana reduciranog cestovnog prometa je i značajno manji broj prometnih nesreća, a samim time i manji broj osoba ozlijeđenih u prometu.

Sigurno u prometu i od doma

Svako proljeće Autoklub Rijeka provodi čitav niz preventivnih akcija za djecu i mlade. Tu su tradicionalne besplatne kazališne predstave "Hakove prometne pustolovine" za prvašiće Rijeke i riječkog prstena, program u dječjim vrtićima "Vidi i klikni", polaganje biciklističkih ispita, natjecanje "Sigurno u prometu". Na žalost, jedna generacija djece propustit će mnoge

od tih doživljaja, no Autoklub Rijeka ipak nije zaboravio na najmlađe i one malo veće. Kako bi se olakšao rad učiteljima i nastavnicima, ali i zabavila djeca, i Autoklub Rijeka dao je svoj mali doprinos nastavi na daljinu. Pripremljeni su kvizovi, testovi, igre te su na raspolaganje pruženi mnogi materijali korisni za učenje ponašanja u prometu, putem web stranice,

društvenih mreža te drugih platformi za online obrazovanje. Putem digitalnih i javnih medija Autoklub Rijeka nastojao je čitavo vrijeme informirati javnost o novostima i promjenama vezanim uz promet i propise te su radnici svakodnevno odgovarali na mnoštvo pitanja građana.

Virus će proći, prometnice će opet biti pune. Ipak, puno će vremena proći prije nego se svi skupa opet opustimo, a pitanje je hoće li se stvari ikad vratiti na staro. Ipak, kao društvo naučili smo mnogo jedni o drugima, uloge nekih institucija su se iskristalizirala. Postalo je još jasnije koliko je bitno moći sačuvati radna mjesta i osigurati stabilnost poslovanja. Autoklub

Rijeka uspješno je savladao taj izazov i čitavo vrijeme bio na raspolaganju svojim članovima i korisnicima. To je, na kraju, i sama srž udruge vozača – briga i pomoć za sve sudionike u prometu.

NOVI RAVNATELJ ŽUPANIJSKE UPRAVE ZA CESTE DR. ROBERT MARŠANIĆ

EPIDEMIJA NE BI TREBALA UTJECATI NA PLANOVE ŽUC-a ZA 2020. GODINU

S prvim danom travnja na mjesto ravnatelja Županijske uprave za ceste Primorsko-goranske županije došao je dr. Robert Maršanić. Na čelnoj poziciji ŽUC-a zamijenio je Georga Žeželića.

- Na radno mjesto ravnatelja ŽUC-a došao sam nakon 22 godine provedenih u društvu Rijeka promet d.d., gdje sam posljednjih 16 godina radio na radnom mjestu voditelj prometa i projektiranja. Doktor sam ekonomskih znanosti i inženjer cestovnog prometa, a od 2019. godine izabran sam u znanstveno-nastavno zvanje docent. Tijekom dugogodišnjeg bavljenja djelatnošću prometa sudjelovao sam na brojnim znanstveno-stručnim nacionalnim i međunarodnim konferencijama, simpozijima, skupovima, savjetovanjima i kongresima te sam objavio kao autor ili koautor 120 znanstvenih i stručnih članaka. Autor sam i dvije znanstvene knjige te jednog sveučilišnog udžbenika. Sudjelovao sam kao projektant, konzultant ili suradnik na izradi brojnih projekata, studija, elaborata i idejnih rješenja iz područja prometne problematike.

Novi ravnatelj koji je stigao nakon 22 godine rada u Rijeka prometu, od čega 16 godina na radnom mjestu voditelj prometa i projektiranja, već se na početku soočio s velikim izazovom

Dugogodišnji sam član Hrvatskog znanstvenog društva za promet (od 2003. do 2017. godine), Hrvatskog društva za ceste (VIA VITA), Hrvatskog društva za komunikacije, računarstvo, elektroniku, mjerenja i automatiku (KoREMA) te Hrvatske parking udruge.

Postoji redoslijed

Kakvi su planovi ŽUC-a za 2020. godinu, kad je riječ o održavanju i investicijama?

- Za početak bi bilo dobro objasniti značenja održavanja u smislu rada Županijske uprave za ceste Primorsko-goranske županije. Dakle, održavanje cesta možemo podijeliti u dva segmenta, i to kao redovito održavanje i izvanredno održavanje.

Radovi održavanja i zaštite cesta, odnosno redovitog održavanja planiraju se na temelju prikaza zatečenog stanja te određene razine prednosti. Kriteriji prednosti izvanrednog održavanja

120

znanstvenih i stručnih radova (su)potpisao je Maršanić

temelje se na Odluci o načinu određivanja prioriteta izvanrednog održavanja koju je Županijska uprava za ceste donijela početkom 2015. godine.

Razine prednosti određene su ovisno o vrsti ceste i njezinim prometnim značajem za pojedino područje te u funkciji kao alternativni pravac cesti višega reda na području Županije, a uvažavajući stanje kolnika i minimalno potrebne sigurnosti odvijanja prometa. Prva razina prednosti su županijske ceste u svojstvu glavnih prometnih pravaca na području Županije, po redoslijedu ocjene stanja kolnika, stanja prometne signalizacije i opreme ceste. Zatim slijede lokalne ceste koje nemaju alternativni prometni pravac kao vezu sa općinskim ili gradskim centrom, po redoslijedu ocjene stanja kolnika, stanja prometne signalizacije i opreme ceste. U drugoj razini prednosti nalaze se one županijske ceste od manjeg prometnog značaja na području županije, po redoslijedu ocjene stanja kolnika, stanja prometne signalizacije i opreme ceste te lokalne ceste koje imaju alternativni prometni pravac kao vezu sa općinskim ili gradskim centrom, po redoslijedu ocjene stanja kolnika, stanja prometne signalizacije i opreme ceste. Također, u obzir se uzimaju i primarni, odnosno dodatni kriteriji za potrebe provedbe tehničke kategorizacije javnih cesta koji županijske i lokalne ceste pod upravljanjem ove uprave smještaju u 3. i 4. kategoriju.

Radovi redovitog održavanja cesta odvijaju se temeljem Standarda održavanja i zaštite javnih cesta, izrađenog od strane Hrvatskih cesta d.o.o. u lipnju 2005. godine i Okvirnog sporazuma o održavanju i zaštiti javnih cesta na području Primorsko-goranske županije za razdoblje od 01. svibnja 2017.

1.000 km cesta pod ingerencijom ŽUC-a

godine do 30. travnja 2021. godine, odnosno na osnovu njega, zaključenog Ugovora za 2020. godinu zaključenim s izvoditeljem Ceste-Rijeka d.o.o.

U sklopu redovitog održavanja podrazumijevaju se mjere i radnje, kao što su nadziranje i pregledi cesta i objekata, održavanje kolnika, održavanje bankina i bermi, održavanje usjeka, zasjeka i nasipa, održavanje objekata za odvodnju, održavanje opreme ceste, košnja trave i zelenila, održavanje objekta, zatim održavanje sustava, instalacija, uređaja i opreme na cestama i objektima, održavanje cesta i objekata u zimskim uvjetima, nabava soli za posipanje te ostali troškovi kao npr. razlika u cijeni.

Ulaganje kroz izvanredno održavanje

S obzirom na područje djelovanja Županijske uprave za ceste, gdje uključujemo otoke, obalno područje i Gorski kotar, posebnu pozornost treba obratiti na održavanje javnih cesta u zimskim uvjetima, posebno iz razloga što je obavljanje zimske službe te nabavkom soli i održavanje kolnika sa pripadajućom razlikom u cijeni, financijski i prioritetno najznačajnije u redovitom održavanju.

Kada govorimo o izvanrednom održavanju, njega definiramo kao povremene radove za koje je potrebna tehnička dokumentacija, a obavljaju se i radi mjestimičnog poboljšanja elemenata ceste, osiguranja sigurnosti, stabilnosti i trajnosti ceste i cestovnih objekata i povećanja sigurnosti prometa. Podloga za njegovo planiranje je prethodno spomenuta Odluka o načinu određivanja prioriteta izvanrednog održavanja koju je Županijska uprava za ceste donijela početkom 2015. godine, odnosno prijedlog projekata održavanja. Svi radovi izvanrednog održavanja vidljivi su u planu nabave roba, radova i usluga za tekuću godinu, kojeg donosi Županijska uprava za ceste Primorsko-goranske županije, a na temelju važećih zakona te odluke o davanju prethodne suglasnosti na Financijski plan Županijske uprave za ceste Primorsko-goranske županije koju donosi Županijska skupština Primorsko-goranske županije.

Prema tome, vidljivo je kako smo izvanrednim održavanjem željeli obuhvatiti lokacije kao što su županijska cesta 5012 dionica Permani-Brešca, zatim županijsku cestu 5030 koja vodi prema prema skijalištu Platak, ŽC 5034 u dijelu koji prolazi kroz Ravnu Goru, ŽC 5051 dionica Opatija Volosko, ŽC 5191 u dijelu koji prolazi kroz Mrkopalj, ŽC 5205 kroz Industrijsku zonu Kukuljanovo, ŽC 5108 lokalitet Vrbnik i mnoge druge. Neki od tih zahvata sadrže sanaciju ceste, neki sanaciju kolničke konstrukcije, oborinske odvodnje, zaštite pokosa, sanacija klizišta i dr. uz angažiranje i ostalih sudionika u gradnji poput nadzornih inženjera, kao i projektanata.

Kada smo kod projekata, ove godine je i kroz izvanredno održavanje planirana izvedba 14 projekata sanacije ceste ili nekog njenog konstruktivnog dijela. Osim toga, predviđeno je i evidentiranje cca 30 kilometara cesta u katastru i zemljišnim knjigama sukladno Zakonu o cestama.

Hoće li epidemija korona virusa utjecati na planove ŽUC-a za tekuću godinu?

- To još uvijek ne možemo sa sigurnošću potvrditi niti negirati. Županijska uprava za ceste PGŽ do sada provodi postupke javnog nadmetanja te izvodi radove održavanja cesta prema usvojenom planu za 2020. godinu. Prijedlogom I Izmjena i dopuna financijskog plana za 2020. godinu predviđen je pad prihoda od godišnje naknade za uporabu javnih cesta (cca 1,5%) u usporedbi s prethodnom godinom, međutim to ne bi trebalo utjecati na izvršenje plana za tekuću godinu.

Nedostatna sredstva

Jesu li sredstva koje ima ŽUC dostatna za kvalitetno održavanje prometnica i ulaganja?

- Županijska uprava za ceste Primorsko-goranske županije u svojoj nadležnosti ima nešto manje od 1.000 kilometara cesta te su potrebna značajna sredstva za njihovo održavanje i modernizaciju, a sve u cilju osiguranja neometanog i sigurnog prometovanja vozila. Uzimajući u obzir činjenicu kako se naknada za uporabu javnih cesta, što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila nije mijenjala od 2003. godine, a potrebe za modernizacijom naših cesta, pod tim podrazumijevajući, poboljšanja elemenata ceste, osiguranja sigurnosti, stabilnosti i trajnosti ceste i cestovnih objekata, kao i povećanja sigurnosti prometovanja su sve veće, možemo reći kako nažalost sredstva nisu dostatna.

Pogotovo ako tome pridodamo smanjenje prihoda uzrokovano promjenom Pravilnika o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta u 2015. godini koja je imala za posljedicu smanjenje naknada za autobuse, kamione i prikolice, zatim smanjenje pomoći iz državnog proračuna i od strane Hrvatskih cesta, kao i obveza uplate dijela godišnje naknade za uporabu javnih cesta Gradu Rijeci (6,8%) sukladno Odluci o cestama na području velikih gradova koje su prestale biti razvrstane kao javne ceste. Dakle, uvažavajući sve navedeno možemo zaključiti da je Županijska uprava za ceste doživjela značajne financijske gubitke u proteklih nekoliko godina. Sve to rezultira smanjenjem ulaganja u naše javne ceste, a time stagnacijom u procesima povećanja standarda županijskih i lokalnih cesta.

STATISTIKA ZA PRVI KVARTAL 2020. GODINE

DVOSTRUKO MANJE POGINULIH U PRVA TRI MJESECA U ŽUPANIJI

Uz sve loše što je donijela pandemija korone, ipak ima segmenata života u kojima je donijela nešto pozitivno. Tako je razrijedila promet i neposredno utjecala na smanjenje prometnih nesreća, a time i na broj najtežih nesreća.

Tijekom prva tri mjeseca 2020. godine zabilježeno je 569 prometnih nesreća na području Policijske uprave primorsko-goranske. To je za 134 nesreće ili 19 posto manje prometnih nesreća u odnosu na isti period lanjske godine, kada su zabilježene 703 prometne nesreće. Još je bitnije da je više nego prepolovljen broj smrtno stradalih na prometnicama Primorsko-goranske županije. Lani je život u prvom kvartalu godine život izgubilo sedmero sudionika u prometu, a ove godine su u siječnju, veljači i ožujku izgubljena tri života. Zanimljivo, broj ozlijeđenih je ostao na lanjskoj razini. Ove godine 149, a lani jedna ozlijeđena osoba više. Bitno je da je smanjen broj teško ozlijeđenih, sa lanjskih 29 na ovogodišnjih 23. U kategoriji lakše ozlijeđenih čak je zabilježeno povećanje. Sa lanjskih 121 na ovogodišnjih 126 lakše ozlijeđenih.

Broj smrtno stradalih pao je sa lanjskih sedam na ovogodišnjih troje. Na području PU primorsko-goranske smanjen je i broj teško ozlijeđenih, sa lanjskih 29 na ovogodišnjih 23

Vratimo se unatrag pet godina i provjerimo kako su izgledala prva tri mjeseca, kad je riječ o crnoj statistici. Godine 2016. u siječnju, veljači i ožujku poginulo je troje sudionika u prometu. Godinu kasnije petero. U uvodnim mjesecima 2018. godine niti jedan poginuli. Lani čak sedmero. I ove godine se crni niz zaustavio na tri izgubljena života.

Puno mirniji Krk

Na području Postaje prometne policije Rijeka zabilježeno je 389 nesreća (lani 471), što je pad od 17 posto. U Rijeci i susjedstvu troje je poginulih. Policijska postaja Krk imala je 25 prometnih nesreća (lani 50), što je smanjenje od 50 posto. Očito je izolacija Krka znatno

23 teško ozlijeđenih

smanjila promet na inače prometnom otoku. Na području pod ingerencijom Policijske postaje Crikvenica upisane su 33 nesreće (lani 49), što je smanjenje za 33 posto. PP Opatija bilježi 39 nesreća (lani 41). PP Delnice upisala je 35 nesreća (39) i smanjenje od deset posto. Značajnije smanjenje zabilježeno je na Rabu gdje je broj nesreća pao sa 15 na 10 odnosno za trećinu. Na području tri policijske postaje korona nije bitno utjecala na statistiku prometnih nesreća u odnosu na lani. PP Vrbovsko imala je ove godine 17 prometnih nesreća, tek jednu manje no lani. PP Mali Lošinj je lani i ove godine u prva tri mjeseca evidentirala po 17 nesreća. PP Čabar čak je zabilježila povećanje nesreća, sa tri na četiri.

Kad je riječ o težim tjelesnim ozljedama, na području koje pokriva Postaja prometne policije Rijeke zabilježeno je 16 težih ozljeda. Na području policijskih postaja Opatija i Rab upisane su po dvije teške ozljede. Na području ingerencije policijskih postaja Crikvenica, Čabar i Vrbovsko evidentirana je po jedna teška ozljeda u prometu.

50

posto manje nesreća na Krku

Manje alkohola

Kao što smo napisali, lani je sedam života izgubljeno u prva tri mjeseca. Četvero pješaka, dvoje vozača i putnik, ove godine smrtno je stradalo dvoje pješaka i vozač. Ove godine teže je ozlijeđeno 16 vozača, četvero putnika i troje pješaka.

U prometnim nesrećama sudjelovalo je 58 stranaca odnosno četiri posto. Alkohol je kumovao u 67 prometnih nesreća odnosno pet posto, što je za dva posto manje no lani.

Pogreške vozača krive su za 83 posto prometnih nesreća. Nepropisna brzina ili brzina neprimjerena uvjetima za 21 posto nesreća. Slijedi vožnja unatrag koja je izazvala 13 posto nesreća dok je vožnja na nedostatnoj udaljenosti krivac za devet posto nesreća. Nepropisno pretjecanje ili obilaženje kumovalo je sedam posto nesreća, nepoštivanje prednosti prolaza pet posto, nepropisno uključivanje dva posto nesreća... Pogreške pješaka izazvale su tek 0,4 posto prometnih nesreća.

Kad je riječ o vrstama sudara, najviše je bočnih sudara (82). Slijede udari vozila u parkirano vozilo (105), sudara u vožnji u slijedu (62), sudara u kojima su sudjelovala vozila koja su se kretala iz suprotnih smjerova (44). Sljedeće na listi je slijetanje vozila s ceste (38), usporedna vožnja (28), nalet na pješaka (21), vožnja unatrag (18), udari vozila u objekt na cesti (17).

U prometnim nesrećama sudjelovalo je 979 vozila: 737 automobila, 112 teretnjaka, 24 motocikla, 22 autobusa i 8 mopeda.

Najviše prometnih nesreća događalo se utorkom (105) te subotom (86). Najmanje nedjeljom (59).

Na razini Hrvatske više poginulih

Netko će reći da značajno smanjenje broja poginulih na području PU primorsko-goranske treba pripisati isključivo manjem intenzitetu prometa zbog epidemije korona virusa. No, statistika na razini države pokazuje da nije tako. Naime, broj poginulih u uvodna tri mjeseca na području Hrvatske gotovo je identičan lanjskom broju. U siječnju, veljači i ožujku 2020. godine izgubljena su 52 života, pet više no u istom razdoblju lani. Radi se o povećanju od 11 posto.

S druge strane, za gotovo 14 posto smanjen je broj teško ozlijeđenih sudionbika u prometu. Sa 412 na 356. Za 14 posto smanjen je i broj lakše ozlijeđenih. Policijska uprava primorsko-goranska (57 posto), uz PU šibensko-kninsku (67 posto) i ličko-senjsku (75 posto) bilježi najveći pad smrtno stradalih.

Najviše je smrtno stradalih na području PU zagrebačke (12), slijede PU osječko-baranjska, bjelovarsko-bilogorska i međimurska sa po petero poginulih. U susjednoj Istri jedan je poginuli više no lani (4).

Na području Hrvatske u tri mjeseca je poginulo troje stranaca. Po jedan iz Mađarske, BiH i Srbije.

MEĐUNARODNI SEMINAR ODRŽAN U ROVINJU

PROMETNA SIGURNOST U FOKUSU MEĐUNARODNOG STRUČNOG SKUPA "CESTE 2020"

Prof.dr. Hrvoje BARIČEVIĆ
Zdravko LISAC, dipl.ing

U Rovinju je sredinom ožujka, pred sam početak opće blokade izazvane pandemijom. održan 44. Međunarodni stručni seminar o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu "Ceste - 2020." Inicijator ove najveće manifestacije iz spomenute domene u Hrvatskoj je renomirana zagrebačka tvrtke Tom signal d.o.o.

Uz pokroviteljstvo najviših državnih tijela, resornih ministarstava i visokoškolskih institucija, komercijalnu komponentu

podržali su brojni sponzori i poslovni partneri. Iako pod općom psihozom

Potvrđuje se uloga ove mainfestacije u promicanju novih ideja i patenata kojima se osuvremenjuje odvijanje cestovnog prometa, te postiže viši stupanj sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj

neugodne globalne zdravstvene krize realiziran je raznovrstan i bogat program stručnih izlaganja iz područja eksploatacije cestovne infrastrukture sa svim pratećim aktivnostima u domeni kontrole i regulacije prometa. Okupljanje eminentnih stručnjaka, znanstvenika, komercijalnih izlagača i svih ostalih pojedinaca i institucija koji su angažmanom u razdoblju od prošlogodišnje susreta dokazali svoje kompetencije izradom i plasmanom uspješnih projekata, rezultiralo je svjedočenjem o mnogim vrijednim postignućima u predmetnoj domeni. Potvrđuje se na taj način uloga ove mainfestacije u promicanju novih ideja i patenata kojima se osuvremenjuje odvijanje cestovnog prometa, te postiže viši stupanj sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj.

Status vodećeg stručnog skupa ove vrste u Hrvatskoj, između ostalog, potvrđuju prihvaćeni radovi koji potkrijepljuju široki spektar slojevite prometne problematike, uključujući i tzv. tematske okrugle stolove. Teme izlaganja pokrivale su praktički sve segmente koji direktno ili posredno utječu na funkcioniranje sustava cestovne sigurnosti u kontekstu tzv. održivog razvoja: Planiranje i projektiranje cesta i pratećih objekata, Upravljanje, građenje i održavanje infrastrukture, Pametna održiva mobilnost, Inovacije u području signalizacije i opreme. Brojnost radova (43) i njihova disperziranost još jednom su pokazali nadvojbenost i nužnost ekstenzivnog sagledavanja, proučavanja i dizajniranja tehničko-tehnoloških, organizacijskih, pravnih, ekonomskih, psihosocioloških i drugih modova u organskom sastavu prometne sigurnosti.

Nizozemsko iskustvo

POZVANO predavanje povjereno je čelnicima MUP-a tj. Ravnateljstvu policije RH. Prezentacija i diskusija bila je usmjerena prema ostvarivanju ciljeva Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske, kao temeljnog dokumenta i platforme za podizanje razine sigurnosti cestovnog prometau našoj državi. U svom operativnom dijelu obuhvaća sve subjekte kojima je djelokrug rada na neki način vezan za sigurnost cestovnog prometa. Dakle, u njegovom provođenju sudjeluju ministarstva, stručne organizacije, strukovne udruge, udruge građana i svi ostali koji mogu dati doprinos postizanju spomenutog cilja. Iako je posljednjih godina statistika sve povoljnija, nije postignut konačni cilj iz Programa desetljeća prometne sigurnosti tj. pet poginulih osoba na 100 tisuća stanovnika u odnosu na početnu godinu. U pripremi je donošenje novog desetogodišnjeg programa, a za njegov uspjeh odgovornost dijele svi subjekti i dionici ove široke platforme.

Uvijek dobrodošla strana iskustva o unaprjeđenju prometne sigurnosti prezentirana su u radu o projektiranju autocesta na

principima održive prometne sigurnosti. Primjer je to Nizozemske koja je već godinama na vrhu europske rang liste po stupnju sigurnosti u prometu. Na tome prije svega može zahvaliti ispravnoj politici i implementaciji nacionalne strategije postizanja i održavanja željene razine prometne sigurnosti, sa ciljem strukturnog smanjenja broja nesreća na državnim prometnicama. Nizozemsko Ministarstvo za infrastrukturu definiralo je početkom 90-tih godina prvu verziju tzv. Vizije održive prometne sigurnosti (Duurzaam Veilig) sa ciljem poboljšanja cestovne sigurnosti na cijeloj mreži. Revidirana verzija iz 2019. godine sadrži tri osnovna načela koja se odnose na projektiranje i uređenje sigurnih prometnih sustava: načelo funkcionalnosti, načelo biomehanike i usklađenosti brzina, smjerova, masa i zaštita sudionika u prometu, te načelo psihologije (usklađenost ceste i okoline sa sposobnostima vozača). "Vizija" ima za cilj projektiranje sigurnih prometnih sustava tj. sprječavanja nesreća sa teškim posljedicama, a ukoliko se nesreće dogode posljedice trebaju ostati u prihvatljivim granicama. Između mnogih instrumenata za kontrolu prometne sigurnosti u fazi projektiranja ceste je tzv. Human factors analiza. Riječ je o kvalitativnoj metodologiji identifikacije nesigurnih točaka, odnosno rizika prometne sigurnosti. Ljudski čimbenici su nezaobilazni element koji treba uzeti u obzir kod projektiranja, sve sa ciljem da se čovjek sa svojim kapacitetima i ograničenjima na pravilan način smjesti u svoje okruženje, kako bi mogao ispravno, a time i sigurno koristiti infrastrukturu. Pod pojmom human factors predmnijevaju se čimbenici ponašanja vozača koji su od utjecaja na prometni proces. Načelno se radi o međusobnim utjecajima čovjeka (vozača), ceste i okoline. To mogu biti direktni utjecaji, koji proizlaze iz konkretnog ponašanja u prometu ili indirektni utjecaji, izraženi preko mišljenja (stava) o aspektima prometog sustava. To s jedne strane može biti subjektivan doživljaj isnfrastrukture, a s druge strane izvođenje konkretnih rutinskih radnji u različitim prometnim situacijama.

Sponzori

Zlatni sponzori: Deltablock, Livar (Slovenija) i Rofors (Saint-Gobain); srebrni sponzor: SMA (Safety Modular Apsorber); brončani sponzori: Selekta prima, d.o.o.,STIM (group of companies); PlanRadar, te partneri: Hofmann (Road Marking System), Hrvatska komora inženjera tehnologije prometa i transporta, Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH, Macedonian Association of Road, Markiva-projekt, Trafex i drugi.

Prezentacija projekta PGŽ

Uobičajeno, predstavnici Primorsko-goranske županije svake godine prezentiraju neki od aktualnih projekata iz djelokruga djelovanja Savjeta za sigurnost prometa. Ove godine predstavljeno je jedinstveno tehničko rješenje u Hrvatskoj, u radu u eksperimentalnoj fazi - Operacionalizacija automatskog nadzora prolaska kroz crveno svijetlo. Dakle, radi se o mogućem načinu eliminiranja, odnosno smanjenja jednog od najvećih propusta i uzroka prometnih nesreća.

Teži oblik prekršaja ogleda se u činjenici da vozači prilikom prolaska kroz crveno svijetlo ne smanjuju brzinu kretanja vozila ili istu još i povećavaju zbog bržeg prolaska kroz raskrižje. Pilot - projekt automatskog nadzora pokrenut je u Primorsko- goranskoj županiji incijativom Savjeta za sigurnost prometa na cestama. Ugrađeni sustav ima mogućnost simultanoga nadzora brzine kretanja svih vozila koja prolaze u presjeku koridora, kao i detektiranje vozila koja prolaze na znak crvenoga svjetla. Automatski sustav za nadzor brzine kretanja i prolaska vozila kroz crveno svijetlo na semaforu "Cordon M-KR", proizvođača "Simicon" je zakonito mjerilo brzine i posjeduje Rješenje o odobrenju tipa mjerila Državnog zavoda za mjeriteljstvo RH. Sastoji se od mjerila brzine sa mogućnošću foto/video zapisa vozila koja prolaze kroz zonu nadzora, te uređaja koji detektira ulazak vozila u raskrižje na znak crvenoga svijetla. Instalirani sustav pozicioniran je na istočnom dijelu centra grada Rijeke na raskrižju DC-404 i Ulice Andrije Kačića Miošića tj. prometnice prema kontejnerskom terminalu Brajdica.

Vrijeme trajanja pilot-projekta je zaključkom Županijskog savjeta predviđeno u tri kalendarska mjeseca. Osim evidentiranja prekršaja prolaska kroz crveno svijetlo provedbom ovoga projekta detektirane su i druge rizične radnje, kao što je ugrožavanje pješaka na obilježenom pješačkom prijelazu u zoni nadzora, te oduzimanje prednosti prolaska. Prikupljeni su podaci tijekom tri mjeseca (rujan-studeni 2019. godine) probnog rada, uključujući i izradu odgovarajućih analiza sa preporukom poduzimanja potrebnih tehničkih i prav-

nih mjera. Treba u ovom kontekstu apostrofirati i strožije tretiranje ovih vrsta prekršaja temeljem novodonesenog, prošlogodišnjeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama gdje se u članku 59. uvodi mogućnost kažnjavanja vozača koji vozilima namjerno prolaze na znak crvenog svijetla, kada se prometom upravlja semaforima. Dakle, novom mjerom u Zakonu se razdvajaju i strože kažnjavaju prekršitelji koji namjerno prolaze na znak crvenog svijetla i ulaze u kategoriju tzv "obijesne vožnje". Time povećavaju vjerojatnost prometnih nesreća s vrlo teškim posljedicama u smislu naleta na pješake i vozila u zoni raskrižja.

43

rada prezentirana

Sve praćeniji skup

Rezultati monitoringa potkrijepljeni statističkim pokazateljim ukazali su na poražavajuće činjenice. U odabranom probnom razdoblju u trajanju od samo 18 dana (12. do 30. studenog 2019.) preliminarni podaci ukazali su na veliki broj vozača koji ne poštuju obvezu zaustavljanja na crveno svijetlo. Od ukupno detektiranih 216 tisuća vozila nepropisno ih se kretalo 931, bilo je 396 prolazaka kroz crveno svijetlo, 76 povreda zaustavne crte i 65 nepropisnih prestrojavanja. U konačnici, bio je to i povod za apliciranje projekta prema višim instancama, te se očekuje njegova implementacija ne samo u našoj regiji, već i u cijeloj Hrvatskoj.

Brojnim drugim raznovrsnim temama rovinjska stručno-komercijalna manifestacija čvrsto se pozicionirala na karti referentnih skupova. Između mnogih naslova posebno treba izdvojiti: Nova metodologija određivanja lokacija prometnih nesreća s poginulim osobama, Poboljšanje vještine sigurne vožnje korištenjem simulatora, Sigurnost korisnika električnih romobila.

Prometni prekršaji kroz prizmu Europskog suda za ljudska prava, Povećanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa korištenjem webGIS programskog paketa, Utjecajni čimbenici modalne razdiobe, Dostupnost i kvaliteta parkirališta u turističkim destinacijama, Upravljanje redovnim održavanjem županijskih i lokalnih cesta korištenjem webGIS programskog rješenja, 3D monitoring u procesu projektiranja cestovnih prometnica...

Međunarodni stručni skup "Ceste 2020" permanentno slijedi trag interdisciplinarnog pristupa na području sigurnosti i kulture cestovnog prometa. Između ostalog, apostrofira i važnost specijalističkog obrazovanja i usavršavanja u domeni ekspertnih istraživanja, proizvodnje i održavanja u eksploataciji prometne infrastrukture i prijevoznih sredstava. Sve je više medijski praćen, a između ostalih i od strane autora i realizatora televizijskog serijala "Istrage prometnih nesreća". Njegova tematska orijentiranost usmjerena je na razvoj teorijskih i praktičnih postavki, objavljivanje rezultata bazičnih i primijenjenih istraživanja, u aktivnostima, djelatnostima, procesima i interakcijama svih subjekata cestovnog prometa s tendencijom uvrštenja u referentne baze podataka.

SUVREMEN PROMET NEZAMISLIV BEZ POUZDANIH INFORMACIJA O VREMENU

METEO UPOZORENJA U FUNKCIJI PROMETNE SIGURNOST

Dunja PLAČKO-VRŠNAK, dipl.ing.

Informacije vezane uz vremenske prilike dio su naše svakodnevnice. Poglavito se to odnosi na dinamiku i sigurnost odvijanja cestovnog prometa. Meteorološki uvjeti na nekim dionicama cesta u Hrvatskoj, neovisno o godišnjem dobu često determiniraju zakonitost prometovanja. Pravodobna raspoloživost informacijama vezanim uz aktualno stanje vremena te razvoj vremenskih prilika omogućava umanjivanje šteta koje nastaju uslijed ekstremnih meteoroloških prilika te povećanje sigurnosti u prometu. Služba za vremenske analize i prognoze, koja je dio Državnog hidrometeorološkog zavoda (DHMZ), zadužena je za izdavanje vremenskih prognoza te upozorenja na opasne vremenske pojave, kako za javnost, tako i za posebne korisnike. Jedan oblik prognoza za posebne korisnike su i prognoze za korisnike cestovnog prometa (Državna i privatna društva za upravljanje, građenje i održavanje cesta), a dugogodišnja suradnja između DHMZa i službi za održavanje cesta pokazatelj je korisnosti prosljeđenih informacija. Nota bene, Zavod je dio svjetske mreže nacionalnih meteoroloških i hidroloških službi pod okriljem Svjetske meteorološke organizacije.

Meteorološki parametri

Meteorološki parametri koji mogu ugroziti odvijanje prometa, a na koje se odnose prognoze vremena za posebne korisnike te upozorenja na opasne vremenske pojave su vjetar, količina i vrsta oborina, visina snijega, poledica i magla. Tako se primjerice u situacijama kada se prognozira jak, na udare olujan vjetar u nekom dijelu Hrvatske od strane odgovornih i nadležnih službi uvodi ograničenje brzine kretanja na određenim dionicama cesta ili se promet za neke (ili sve) kategorije vozila prekida. Isto tako prognozira li se velika količina oborina, na primjer snijega, unaprijed se izdaje upozorenje u kojem se savjetuje način ponašanja u prometu u cilju njegovog neprekinutog i sigurnog odvijanja ili se nude alternativni pravci za određene destinacije. Vremenske prognoze za korisnike cestovnog prometa (Hrvatske ceste, HAC, EGIS, Zagrebačke ceste, Županijske ceste) izrađuju se u razdoblju od 1. studenog do 15.travnja., i to u DHMZ-u u Zagrebu te u Pomorskom meteorološkom centru u Splitu i Rijeci.

Pravodobna raspoloživost informacijama vezanim uz aktualno stanje vremena te razvoj vremenskih prilika omogućava umanjivanje šteta koje nastaju uslijed ekstremnih meteoroloških prilika

Pri izradi prognoza, koje se obično rade za 12 do 72

sata unaprijed, koriste se izračuni modela ALADIN-HR (lokalni model), ali i izračuni modela Europskog centra za srednjoročnu prognozu vremena ECMWF te modeli njemačke meteorološke službe DWD. Služba za vremenske analize i prognoze DHMZ-a u Zagrebu svakodnevno izdaje upozorenja na opasne vremenske pojave koja su vidljiva na mrežnoj stranici DHMZ-a, kao i na mrežnoj stranici Meteoalarma. Glavni cilj Meteoalarm platforme jest pružanje informacija o potencijalno opasnim vremenskim pojavama na jednom mjestu

koristeći vrlo jednostavan i svima lako razumljiv vizualan prika koji je često potkrijepljen kratkim tekstualnim opisom pojave (intenzitet i trajanje), ali i opisom mogućih posljedica i utjecaja na ljude i imovinu. Upozorenja vidljiva na Meteoalarm mrežnoj stranici izrađuju nadlažne nacionalne meteorološke službe svih država članica. Meteoalarm platforma nastala je kao rezultat EUMETNET-a (organizacije europskih nacionalnih meteoroloških službi) unutar EMMA (European Multi service Meteorological Awareness) projekta. Hrvatska je članica EUMETNET-a od 2007. godine, a od srpnja 2009. službena upozorenja za područje Hrvatske mogu se vidjeti i na Meteoalarm mrežnoj stranici. Upozorenja se izrađuju za osam kopnenih područja unutar Hrvatske koja se razlikuju po određenim klimatološkim obilježjima. Upozorava se na sedam različitih potencijalno opasnih vremenskih pojava: obilnu kišu, jak vjetar, grmljavinsko nevrijeme, snijeg/poledicu, maglu te izuzetno nisku ili visoku temperaturu.

2/3

slučajeva vjetar prijeti obali

Najviše prijeti bura

Osim za kopnene regije, od lipnja 2016. godine izrađuju se i upozorenje za šest obalnih regija. Upozorenje se izdaju samo za jak vjetar, a izrađuje ih Pomorski meteorološki centar sa sjedištem u Splitu i uredom u Rijeci. Sva upozorenja se izrađuju za tri dana unaprijed, no na službenoj Meteoalarm stranici za područje Hrvatske vidljiva su ona za tekući i idući dan.

Najviše crvenih upozorenja za vjetar izdano je u riječkoj regiji, što je razumljivo jer je bura najčešća i najsnažnija upravo u podvelebitskom području

Mnoge od opasnih vremenskih pojava na koje se upozorava putem Meteoalarma utječu na odvijanje prometa te sigurnost sudionika u prometu. U Hrvatskoj veliki utjecaj na promet ima vjetar, osobito na dionicama cesta uz obalu gdje puše olujna, pa i orkanska bura (ponajprije podvelebitsko područje). Također značajan utjecaj u zimskim mjesecima ima i obilan snijeg te poledica, posebice u gorskoj Hrvatskoj. Poteškoće u odvijanju prometa mogu nastupiti i zbog grmljavinskog nevremena koje za posljedicu ima poplavljivanje dijelova prometnica, tuču ili pak olujan vjetar koji ruši stabla na prometnice, a sigurnost u prometu može biti znatno narušena kod smanjenje vidljivosti uslijed guste magle. Unutar sustava Meteoalarm najviše upozorenja, bilo kojeg stupnja, u razdoblju od srpnja 2009. do prosinca 2018. izdano je za jak vjetar, poglavito od 2016. kad su se počela izdavati upozorenja i za šest obalnih područja.

6 obalnih regija

Upozorava se na sedam različitih potencijalno opasnih vremenskih pojava: obilnu kišu, jak vjetar, grmljavinsko nevrijeme, snijeg/poledicu, maglu te izuzetno nisku ili visoku temperaturu odnosno poledicu.

Dugogodišnja suradnja DHMZ-a i korisnika cestovnog prometa (Državnih i privatnih društava za upravljanje, građenje i održavanje cesta) pokazatelj je nužnosti postojanja specifičnih i korisniku prilagođenih vremenskih prognoza u cilju povećanja sigurnosti i prohodnosti cestovnih pravaca diljem zemlje. Uz praćenje izdanih upozorenja na opasne vremenske pojave te prilagođavanjem aktivnosti na cestama tim upozorenjima, moguće je, ako ne izbjeći, onda barem ublažiti posljedice koje mogu imati ekstremne vremenske prilike na sigurno odvijanje prometa. U budućnosti bi bilo dobro unaprijediti razmjenu podataka (informacije o vremenu na dijelovima cesta – mjerenja, motrenja), odnosno suradnju između DHMZ-a i korisnika cestovnog prometa u interesu sigurnosti.

Upozorenja za vjetar češća su u hladnom dijelu godine, od listopada do travnja. Najčešće se odnose na buru, mahovit, snažan vjetar karakterističan za Hrvatsku, a posljedica je orografije zbog koje je vrlo često najsnažniji u podvelebitskom području. Gledajući pak broj upozorenja najvišeg crvenog stupnja, također se tih dana najčešće upozoravalo na olujan i orkanski vjetar, no od ukupno 115 dana s crvenim upozorenjem za vjetar u 82 dana radilo se isključivo o obalnom upozorenju. Najviše crvenih upozorenja za vjetar izdano je u riječkoj regiji, što je razumljivo jer je bura najčešća i najsnažnija upravo u podvelebitskom području.

Riječko područje ima i ukupno najveći broj dana s crvenim stupnjem upozorenja, a osim vjetra često se upozorava i na obilnu kišu. Značajan broj dana s crvenim stupnjem upozorenja za obilnu kišu ima i gospićko područje, koje naravno zbog svojih klimatoloških obilježja ima i najveći broj dana s crvenim upozorenjem za snijeg/poledicu. No, crvenih upozorenja za snijeg/poledicu je ukupno gledajući vrlo malo, samo četiri posto

Riječka regija na vrhu

Meteorološki parametri koji mogu ugroziti odvijanje prometa, a na koje se odnose vremenske prognoze te upozorenja na opasne vremenske pojave su vjetar, količina i vrsta oborina, visina snijega, poledica i magla. Analizom upozorenja na opasne vremenske pojave koja su izdana u razdoblju od srpnja 2009. do prosinca 2018. u sustavu Meteoalarm pokazano je da je najviše bilo upozorenja (neovisno o stupnju upozorenja) za jak vjetar. Najčešće se ona odnose na buru – mahovit, jak vjetar (brzina vjetra na udare veća od 100 km/h) koji puše duž Jadranske obale i uzrokuje ograničenja u prometu ili potpuno zatvaranje određenih dionica prometnica koje povezuju unutrašnjost Hrvatske s obalom (A1, A6). Slijede upozorenja za kišu, odnosno grmljavinsko nevrijeme, snijeg/poledicu te maglu. Najviše crvenih upozorenja (upozorenje najvišeg stupnja) za vjetar izdano je u riječkoj regiji, a osim vjetra često se upozorava i na obilnu kišu. Relativno veliki broj dana s crvenim upozorenjem za obilnu kišu tijekom promatranog razdoblja ima i gospićko područje. Razumljivo je da gorski krajevi u analizi imaju i najveći broj dana s crvenim upozorenjem za snijeg,

Grmljavinsko nevrijeme i magla

Od travnja do listopada tj. u toplijem dijelu godine raste broj upozorenja na grmljavinsko nevrijeme, za koje je broj crvenih upozorenja u analiziranom razdoblju najmanji. Odnosno, samo u tri posto dana s najvišim stupnjem upozoravalo se na grmljavinsko nevrijeme, a od 2015. godine niti jedan dan nije izdano upozorenje najvišeg stupnja. Ipak, gledajući ukupno, značajan broj upozorenja odnosi se na grmljavinsko nevrijeme - u analiziranom periodu čak u 611 dana na snazi je bilo žuto upozorenje, a u 105 narančasto. Takav rezultat je razumljiv jer se najčešće radi o intenzivnim lokaliziranim pojavima, dok je jedan od uvjeta za izdavanje crvenog upozorenja zahvaćenost i štete na velikom području. Za maglu se pak izdaje samo žuti stupanj upozorenja koji označava potencijalno opasno vrijeme. Kriterij za izdavanje upozorenja je znatno smanjena vidljivost, odnosno vidljivost manja od 200 metara na većem dijelu regije, a u analiziranom periodu u 106 dana na snazi je bilo upozorenje za maglu.

RIJEKA JE JEDINI GRAD OSVOJEN AUTOMOBILOM

Piše Igor Žic

Rijeka je grad kojem su posvećena tri muzeja u Italiji: u Rimu je Arhiv i povijesni muzej Rijeke, u Trstu Muzej dalmatinske, riječke i istarske kulture, no za grad je najvažniji D'Annunzijev muzej "Vittoriale" na Lago di Garda. Taj muzej je sustinski za razumijevanje turbulente riječke povijesti, naročito u onom razdoblju nakon Prvog svjetskog rata, kad je, na kratko, potpala pod Italiju. Gabriele D'Annunzio, taj pjesnik - komandant od Rijeke je napravio svjetski problem. Nakon što je izbačen iz grada, otišao je u mjesto Gardone i tamo je uspostavio svoj muzej, koji je s vremenom poprilično narastao. U tom podizanju muzeja-mauzoleja, imao je veliku financijsku podršku Benita Mussolinija, koji mu je isplaćivao državna sredstva samo da se ne miješa u praktičnu politiku. Italiji je jedan Duce bio dovoljan. U novije doba muzej posjećuje više od 200 tisuća ljudi godišnje.

Priče o Alfi i Fiatu uvijek su pune strasti, a glavni lik jedne od priča je D'Annunzio koji je od Rijeke je napravio svjetski problem

U ovom trenutku nas ne zanima glava orla s riječkog gradskog tornja, niti torpedni čamac MAS s kojim je tijekom Prvog svjetskog rata uplovio u Bakarski zaljev, već njegova sklonost automobilima. Ipak je on, iako pasatist po pristupu književnosti, bio očaran futurizmom, dakle brzinom i strojevima, a naročito torpednim čamcima, avionima i automobilima.

Uostalom, Rijeka je jedini grad osvojen automobilom! Naime, 12. rujna 1919. Gabriele D'Annunzio je, bez borbe, zauzeo Rijeku u crvenom Fiatu 501, na čelu svojih dobrovoljaca.

Automobil ženskog roda

Dobri talijanski poznavatelji automobilizma osporavaju i ovu jednostavnu tvrdnju. Tvrde da je ušao u grad u automobilu Fiat 3A, modelu koji se počeo proizvoditi 1912. godine. Na fotografijama je moguće vidjeti D'Annunzija i u Fiatu Zero. Tijekom 15 mjeseci boravka u Rijeci, on je koristio i druge automobile, pa i Type 4 (501), s kojim se odvezao u Vittoriale i s kojim je zapravo uspostavio današnju, malu ali zanimljivu zbirku ekskluzivnih starih vozila.

Fiat 501 počeo se proizvoditi u svibnju 1915., kao zamjena za Fiat Zero, no isključivo za vojne potrebe. U verziji za pučanstvo pojavljuje se 1919. godine, na sajmu automobila u Torinu. Imao je četverocilindrični motor od 1460 ccm, snage 23 KS pri 2600 o/min. Maksimalna brzina bila je 70 km/h. Ovaj je automobil od osobite važnosti jer je bio Fiatov odgovor na pokušaj europske invazije američkog Forda s legendarnim modelom T. Na riječkom Fiatu naslikana je Sveta kućica iz Nazareta, ona koja je, prema legendi, od 1291. do 1294. bila na Trsatu, prije no što su je anđeli prenijeli u Loreto. Prvi razlog za takvu dekoraciju bio je u tome što je Gospa Loretska bila zaštitnica talijanskih pilota, a drugi je, naravno, sam Trsat, odnosno crkva Gospe Trsatske.

225

na sat brzina Aerospidera

Kako je D'Annunzio prvenstveno bio oduševljen ženama, pa tek potom automobilima, odlučio je spojiti te svoje dvije opsesije. Tako je u slavnom pismu od 18. veljače 1920., upućeno senatoru Giovanniju Agnelliju, utemeljitelju i vlasniku Fiata, napisao:

"Dragi moj senatore, trenutno se vraćam iz Desenzana s vašim automobilom koji, čini mi se, rješava pitanje roda. Automobil je ženskog roda."

Upravo je to naslov postava u Vittorialeu, kao i putujuće izložbe: "L'Automobile è femmina". U toj maloj kolekciji, koja, dakle, ima čvrstu poveznicu s Rijekom, pojavljuju se još neki modeli. Zbirka je službeno utemeljena 2017. godine, a uključuje i Isottu Fraschini, automobil koji je D'Annunzio kupio kako bi zadovoljio svoju posljednju ljubavnicu, groficu Evelinu Morasso Scapinelli.

Od milja Trogir

Taj automobil je nama vrlo zanimljiv jer ga Pjesnik zvao od milja Trogir (tal. Traù)?! Riječ je o Type 8B, koji je zamijenio Type 8A. Imao je redni osmocilindrični motor sa 7372 ccm zapremine i 150 KS. U odnosu na model koji je zamijenio imao je bitno bolje podvozje. Od tog modela napravljeno je samo osamdesetak primjeraka. U kolekciji je važan i kao posljednji automobil koji je nabavio D'Annunzio. Treći automobil koji zaslužuje pažnju je Alfa Romeo "Sotonin dah". Na izložbi je i fotografija od 28. travnja 1932. godine, na kojoj su Gabriele D'Annunzio i slavni vozač Tazio Nuvolari na trgu ispred Vittorialea, sjedeći uz Alfa Berlina 6C 1750, koja je tom prilikom prvi put pred-

510 Fiat je "osvajački" auto

stavljena pjesniku. D'Annunzijeva velika strast prema Alfa Romeu počinje od tog susreta. Slijedi četvrta serija 6C 1750, za nešto više od dvije godine, peta serija 6C 1750 GT i 6-cilindrični 2300 T 4, s podvozjem BS 10764, nazvan zbog elegante linije "Soffio di Satana".

Tijekom ljeta 1946. tadašnji izvanredni povjerenik zaklade "Il Vittoriale degli Italiani", prodao je "Sotonin dah" kako bi podmirio dio dugova nakupljenih tijekom ratnog razdoblja. Poslije više promjena vlasništva, automobil se našao na aukciji u Firenzi u rujnu 2017. godine, s početnom cijenom od pola milijuna eura! No, tu se ukazala talijanska država, preuzela automobil i vratila ga u Vittoriale.

Bolja od Audija i Mercedesa

U zbirci je i poratni Bentley R Type koji je pripadao slavnom redatelju Vittorio De Sici, a koji je posudila za izlaganje obitelj iz

Brescie. No, u zbirci, na neki način, nedostaje još jedan automobil, iako je nastao poslije D'Annunzijeve smrti 1934. godine, a to je legendarna riječka Alfa, nedokazano "najbolji automobil na svijetu".

Alfa Romeo Aerospider imao je najkvalitetniju šasiju svog vremena, znatno bolju od Auto Uniona i Mercedesa. Braća Jankovits odlučila su automobil dovršiti sa sportski dorađenim motorom 6C 2300 što im je uspjelo 1937. godine, no automobil je uglavnom bio u garaži - jer je i dalje sve moralo ostati u tajnosti. Inače automobil je bio vrlo lagan, težio je 1.150 kg, imao je sjedište vozača smješteno u sredini, s motorom odmah iza sjedišta. Najveća brzina bila je iznad 225 km/h. Za normalnu cestovnu vožnju automobil je prilagođen 1938. godine. Na žalost, taj automobil je u privatnom vlasništvu. U muzeju Vittoriale bi nekako, po duhu bio u prirodnoj sredini, kao nešto posve nevjerojatno, gotovo "Sotonin dah 2".

Najveći vozač prošlosti, sadašnjosti i budućnosti

Za Nuvolarija je Ferdinand Porsche rekao da je "najveći vozač prošlosti, sadašnjosti i budućnosti". Osim beskrajnog niza pobjeda na utrkama zanimljiva je epizoda iz tridesetih godina. Godine 1933. pobijedio je u Le Manu u Alfa Romeu kao član Ferrarijeve momčadi!? Mussolini je uvjerio Ferrarija da uzme opet Nuvolarija 1935. godine, a te je godine osvojio njemački Grand Prix u Ferrarijevom, već zastarjelom, Alfa Romeu, pobjedivši snažnije rivale iz Mercedes-Benza i Auto Uniona (Audija). To je bio jedini put da je nenjemački automobil pobijedio na toj utrci europskog prvenstva od 1935. do 1939. godine.

PROLJEĆE JE VRIJEME ZA EDUKACIJE, NO...

EPIDEMIJA ODGODILA PREVENTIVNE AKTIVNOSTI ZA JESEN

Tomislav ŠEPIĆ

Proljeće se ne može zamisliti bez prometno preventivnih akcija Autokluba Rijeka koje se u ovo doba godine intenziviraju. Međutim, situacija koja nas je sve skupa zatekla poremetila nam je planove. Pandemija koja je, nadamo se, sada polako iza nas, odgodila je gotovo sve akcije, programe i radionice prometne preventive Autokluba Rijeka. Sve ono za što smo se pripremali, čemu smo se veselili, što smo najavljivali, morali smo obustaviti, kažu u Autoklubu Rijeka.

S ožujka na rujan

U narednom razdoblju, kada škole započnu s održavanjem nastave, svakako planiramo održati dio naših akcija. Međutim ono što je sigurno, ove se godine neće održati natjecanje iz poznavanja sigurnosnih pravila i vještine upravljanja biciklom "Sigurno u prometu" na svim svojim razinama. Nema školskih, gradskih, županijskih i državnog natjecanja. Tako je odlučila Agencija za odgoj i obrazovanje koja je donijela odluku o otkazivanju svih natjecanja i smotri učenika osnovnih i srednjih škola u školskoj godini 2019/20.

Program edukativnih radionica za najmlađe "Vidi i Klikni", gdje najmlađi uče i stječu vještine važne za poboljšanje ponašanja u cestovnom prometu kroz rad, igru i osobno iskustvo, na način da se izmjenjuju u ulogama pješaka i putnika u vozilu te vježbaju uz didaktička pomagala trebao se održati u ožujku. Radi se o školama na području Grada Rijeke i okolice. Program je odgođen za termine u drugoj polovici rujna.

Poznata kazališna predstava za najmlađe, "Hakove prometne pustolovine", ove godine obilježava velikih dvadeset godina prikazivanja. Velika obljetnica koju se trebalo proslaviti ovo proljeće s još jednom generacijom učenika prvih razreda osnovnih škola proslavit će se u jesenskom terminu.

Jer Sve ono za što smo se pripremali, čemu smo se veselili, što smo najavljivali, morali smo obustaviti, kažu u Autoklubu Rijeka

Biciklistički ispiti

Do kaja školske godine u Autoklubu Rijeka nadaju se nastavku provođenja poznatih prometnih radionica "Sekunda koja mijenja život“ započetih u veljači, a namijenjenih učenicima u adolescentnoj dobi kojima se nastoji ukazati koje opasnosti u prometu vrebaju mlade vozače, koji su najčešći uzroci prometnih nesreća i kako ih spriječiti.

Sve do lipnja u tijeku je provedba proljetnog roka biciklističkih ispita, odnosno provodi se program osposobljavanja vozača bicikala za učenike osnovnih škola. Međutim, sve će ovisiti o početku rada osnovnih škola. Kada to bude moguće, u dogovoru sa školama, započet će se s ispitima kako bi učenici koji su se pripremali mogli ovo ljeto samostalno sudjelovati u prometu kao vozači bicikala. Kako to nalaže zakon. Podsjećamo, prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, djeca do 14 godina ne smiju samostalno upravljati biciklom u prometu, ukoliko ne posjeduju Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom ili ukoliko se ne nalaze u pratnji osobe s navršenih 16 godina. Epidemija je odgodila i tradicionalnu preventivnu akciju Savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije "Motociklom u život".

impressum

Izdavač: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11
Suizdavač: Primorsko-goranska županija, Savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije
Izdavački savjet: Prof. dr. Hrvoje Barićević (predsjednik), Zdravko Lisac, Nada Milošević, Mile Perić, Boris Skeledžić, Tomislav Šepić i Lara Vrsalović
Urednik: Anto Ravlić
Grafički dizajner: Anamarija Reljac
Fotografije: Anto Ravlić
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11
Telefon: 051/212-442
Tisak: Novi list Zvonimirova 20a