Najposjećenija akcija Motociklom u život 2-3 E-romobili u Prometnoj školi 4-5

žmigavac

kultura i sigurnost u prometu

Broj 122 / 15 | 07 | 2026

Prvi mjeseci centra AK Rijeka na Rujevici 8-9 Pametno upravljanje prometom 14-17



primorsko goranska županija

AUTOKLUB RIJEKA

www.zmigavac.hr

PREVENTIVNO-EDUKATIVNA AKCIJA ŽUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST NA CESTAMA ODRŽALA SE 21. PUT

REKORDAN ODAZIV NA AKCIJU MOTOCIKLOM U ŽIVOT

Preventivno-edukativna akcija Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije održana je 21. put na Automotodromu Grobnik. Ovogodišnja akcija ostat će zapamćena po najvećem odazivu. Čak 29 motociklista naučilo je nešto novo o sigurnoj vožnji na dva kotača i stečena teoretska znanja iskušala vožnjom na grobničkoj pisti. Koncepcija teoretsko-praktične akcije pokrenute 2005. godine, nakon učestalih stradavanja motociklista na cestama Primorsko-goranske županije, limitirana je na manje skupine protagonista. Apostrofirana je ipak činjenica da poruke dolaze do mnogo većeg broja vozače ove ranjive skupine prometnih sudionika zahvaljujući medijima i širokoj percepciji ove originalne ideje.



Dr. Ledić poručuje da nije potrebno težiti ulozi »heroja dana«

Najmanje bitno tko je kriv

O značaju i ciljevima akcije govorili su predsjednik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama PGŽ dr. Hrvoje Baričević i pročelnica županijskog Upravnog odjela za pomorsko dobro, promet i veze Izabela Linčić Mužić. Kao predavači su u akciji sudjelovali službenica Prometne policije PU primorsko-goranske Dubravka Dolušić, neurokirurg i motociklist dr. Darko Ledić te nastavnik strukovno-teorijskih predmeta u Prometnoj školi Rijeka Marin Balenović. Za praktični dio akcije već je godinama zadužen instruktor sigurne vožnje i hrvatski motociklistički as Krešimir Erdec.



Mr. Balenović savjetuje da treba prolistati davno položenu teoriju

> **Akciji na Automotodromu Grobnik odazvalo se 29 motociklista**

Organizaciju akcije vodio je tajnik Županijskog savjeta i voditelj Odsjeka za promet i veze Siniša Rajačić. Pogled na svijet na dva kotača i opasnosti koje nosi vožnja motocikla iz kuta policije uvijek je zanimljivim polaznicima akcije. Korisno je ponoviti na što trebaju obratiti pozornost motociklisti, te je nužno i svrsishodno podsjetiti na učestale, ponavljajuće greške motociklista. Nikad nije na odmet naglasiti da je brzina neprijatelj broj jedan motociklista. Moglo bi se reći da je neprijatelj broj dva neadekvatna oprema. Moralo se spomenuti i greške koje čine vozači ostalih vozila i ugrožavaju motocikliste. Često se kod crnih vijesti s prometnica naglašava tko je kriv za prometnu nesreću. No, službenica Prometne policije Dolušić poručila je sudionicima akcije: kad pokucamo na vrata obitelji usred noći, njima je najmanje važno tko je kriv za nesreću kad člana obitelji više nema.



Organizatori i sudionioci akcije



Ispunjena predavaona na automotodromu

Zato oprez. Statistika najbolje upućuje s koliko se odgovornosti mora izaći na cestu na dva kotača. Ove godine na prometnicama Primorsko-goranske županije živote su izgubila četvorica motociklista. U prethodne tri godine poginulo je 24 motociklista. Praktično, sve klupe ostale su prazne u jednoj učionici.

Vozite 30 na sat sporije

Predavanja dr. Ledića o posljedicama prometnih nesreća uvijek ostave muk u dvorani. Efektnije i šokantnije zvuče upozorenja čovjeka koji je motociklist i neurokirurg koji spašava živote motociklista te svjedoči najtežim povredama, često i s najtežim ishodima. Nakon što pričom i fotografijama ukaže i pokaže motociklistima kako izgledaju stradavanja i teške operacije, zaista vrijedi savjet iskusnog motociklista i neurokirurga: bolje je voziti 30 kilometara na sat sporije i dočekati moju životnu dob nego ponekad uživati u ulozi »heroja dana« na cestama! Nastavnik Prometne škole mr. Balenović prošao je s motociklistima prometna pravila i propise i sigurno ih uvjerio da ponekad treba prolistati davno položenu teoriju da bi vožnja motocikla bila uživanje, a ne opasnost. U grupnom i simultanom praćenju te rješavanju testa s fokusom na prometovanje vozila na dva kotača uobičajeno je konstatirana zastara u poznavanju nekih elementarnih zakonitosti pravilne vožnje. Došao je red i na praktični dio, a tu je uvijek kompetentan motociklistički as Krešimir Erdec koji najbolje zna kako kočiti, kako se ponašati u zavoju, kako voziti mokrom, a kako cestom s gustim prometom. Vrhunac akcije predstavlja grupna vožnja »grobničkom ljepoticom« gdje se većina polaznika prvi puta doživljava nezaboravno iskustvo kretanja po legendarnoj motociklističkoj pisti.

JOŠ JEDNA INICIJATIVA ŽUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA

PREVENTIVNO-EDUKATIVNA TRIBINA VOŽNJE E-ROMOBILA U PROMETNOJ ŠKOLI

U Prometnoj školi Rijeka Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije održao je preventivno-edukativnu tribinu Sigurna vožnja e-romobilom. Nakon pozdravne riječi ravnateljice Mire Žepine, predsjednik Županijskog savjeta prof.dr. Hrvoje Baričević u uvodu tribine predstavio je učenicima Prometne škole, ulogu i misiju Savjeta s posebnim naglaskom na preventivno djelovanje u zaštiti ranjivih skupina sudionika cestovnog prometa. Pročelnica Upravnog odjela za pomorsko dobro, promet i veze Izabela Linčić Mužić objasnila je ideja o začetku organiziranju tribine uz činjenicu da bi ovo trebala postati dugoročna praksa. Osnova za poticanje ovakve aktivnosti bi se mogao sažeti u jednoj riječi: statistika. Uz dodatak da je edukacija bitna za sadašnje i buduće vozače e-romobila, kao i srodna prometala kojih je sve više u prometu. Također se to odnosi i na buduće edukatore u svim oblicima osposobljavanja i poučavanja kao što su osnovne i srednje škole, dječji vrtići, autoklubovi itd. Spomenuta je i uloga Autokluba Rijeka koji u svojem bogatom opusu preventivnih aktivnosti posebnu pažnju posvećuje mladoj populaciji. Pročelnica Linčić Mužić je najavila još jednu ili čitav niz edukativnih akcija u suradnji s Domom mladih Rijeka. Romobili će ponovno biti u prvom planu, a akcija će imati teoretsku i praktičnu komponentu uz finacijsku i logističku podršku Savjeta, odnosno Primorsko-goranske županije.

U pet godina 71 ozljeda

Mr. Tomislav Šepić u izlaganju Opća problematika sigurne vožnje romobila najprije je predstavio drugi po veličini temeljni klub u Hrvatskoj Autoklub Rijeku, koji skrbi za gotovo 17 tisuća članova u našoj regiji i svojim prevEntivnim aktivnostima prednjači u svim kvalitativnim segmentima. Općenito je romobile nazvao novim oblikom mobilnosti, ekološki prihvatljivima, brzim, pristupačnim i atraktivnim prijevoznim sredstvima, ali i rizičnim prometalima u smislu ozljeđivanja i smrtnih ishoda. Finska studija pokazuje da je romobil 13 puta opasniji od bicikla i dva puta od motocikla. Šepić je posebno naglasio da je vožnja romobilima ograničena na brzinu od 25 kilometara na sat te podsjetio da je vožnja njime puno sigurnija uz adekvatnu opremu, a to su prije svega kaciga i reflektirajući prsluk uz neizostavna upaljena svjetla. Šepić je upozorio na najčešće greške vozača romobila. Neprijatelj broj jedan je brzina. U kombinaciji s malim kotačima, pretjerana brzina je velika opasnost. Također je upozoreno da vozači romobila pješačke prijelaze moraju prelaziti isključivo gurajući romobil. Izrazito je opasno pridržavati se prilikom vožnje za drugo vozilo što se, na žalost, ne viđa rijetko. Romobili nisu opasni samo za vozača već i za pješake. Tako je opasna brza vožnja u pješačkim zonama čemu često svjedočimo u svim sredinama. Policijska službenica mr. Manja Kosanović iz Policijske uprave primorsko-goranske osvrnula se na sigurnosne aspekte vožnje osobnih prijevoznih sredstava a posebno romobila. U uvodu svog izlaganja posvetila se zakonskim okvirima (tehničkim uvjetima, pravnim tretmanom i dr.). Posebno je bila zanimljiva statistika stradavanja na romobila na području pod ingerencijom PU primorsko-goranske. U posljednjih pet godina ozlijeđen je 71 vozač romobila. Godine 2022. ozlijeđeno je osmero vozača romobila, godinu kasnije broj ozlijeđenih se penje na 12, preklani je crta podvučena pod 21 ozlijeđenu osobu, lani su ozlijeđena 22 vozača romobila. Ove godine je situacija nešto povoljnija no tek smo zakoračili u ljepše doba godine koje mami vozače romobila na ceste. Policija uz represivno djelovanje inzistira na edukativnom djelovanju. Najvažnije je izbjeći nesreće i

Zašto tribina? Jer su romobili sve popularniji, ali i opasni ukoliko se ne poštuju pravila



Predsjednik Savjeta prof.dr. Hrvoje Baričević: ključna uloga roditelja



Petra Šverko Zinaić iz Zavoda za hitnu medicinu PGŽ: padovi pri brzinama do 15 na sat uglavnom nose manje ozljede



Mladi su skloni romobilima, no uvijek je potreban oprez

teške ozljede i navela primjer ozljeđivanja dviju sestara u vožnji e-romobila.

Dvoje djece oko nogu

Ozljede su bile tako teške da su obje završile u induciranoj komi.

Tema predavanja dr. Petre Šverko Zinaić iz Zavoda za hitnu medicinu PGŽ bila je Zbrinjavanje osoba stradalih u prometnim nesrećama. Također je naglasila da je pri vožnji romobila ključna brzina. Padovi pri brzinama do 15 kilometara na sat uglavnom nose manje ozljede, a sve veće brzine mogu donijeti ozbiljnije zdravstvene i životne posljedice, a najčešće teže ozljede glave. Romobil je opasan, sigurnije je sjesti u stari Twingić nego voziti romobil, poručila je Šverko Zinaić dodajući da je na Krku, gdje radi u hitnoj pomoći, »stanje kriminalno«. Kako to izgleda u praksi? Stranci masovno stižu sa skuterima, kad u pekaru krenu romobilom, dvoje djece se na romobilu zamota oko nogu. Kako to zna završiti? Evo jednog primjera: petogodišnja djevojčica vožnju e-romobilom završi s frakturom baze lubanje! Na kraju jednosatne tribine, u kojoj se razvila vrlo živa rasprava nekoliko učenika detektiralo je svoja vrlo loša iskustva, a jedan od njih je opisao višemjesečno oporavljanje nakon svojeg pada s e-romobila. U dvorištu Prometne škole dva su učenika demonstrirala tehniku vožnje s kompletnom opremom uz prezentiranje školskih elemenata manevriranja. Zaključnim govorom predsjednik Savjeta dr. Baričević sublimirao je sve relevantne dijelove ove teoretske i praktične demonstracije sigurnog kretanja uz uvjerenje da je ova manifestacija ostavilo traga svim sudionicima uz apostrofiranje ključne uloge roditelja.



Pročelnica Izabela Linčić Mužić: ovakve tribine bi trebale postati dugoročna praksa



Policijska službenica mr. Manja Kosanović: opasna brza vožnja u pješačkim zonama



Mr. Tomislav Šepić: romobil 13 puta opasniji od bicikla i dva puta od motocikla

PROMETNA STATISTIKA ZA PET MJESECI 2026. GODINE

OD SEDMERO POGINULIH, ČETVERO MOTOCIKLISTA



I dalje su motociklisti najugroženija skupina u prometu

Na području Primorsko-goranske županije tijekom prvih pet mjeseci 2026. godine u prometnim nesrećama život je izgubilo sedam osoba, jedna više nego u istom razdoblju 2025. godine. Analiza pokazuje da su među poginulim sudionicima četiri osobe bile vozači motocikala, a tri vozači osobnih automobila. Pet osoba preminulo je na mjestu nesreće, dok su dvije osobe podlegle ozljedama unutar 30 dana od prometne nesreće. Među poginulima je šest hrvatskih državljana i jedan državljanin Italije. Prema vrsti cesta, najviše smrtno stradalih zabilježeno je na državnim cestama, gdje su poginule tri osobe. Na autocestama su smrtno stradala dva sudionika u prometu, dok je po jedna osoba smrtno stradala na županijskoj i nerazvrstanoj cesti. Na lokalnim cestama nije bilo smrtno stradalih osoba.

Identičan broj teško ozlijeđenih

Zabilježeno je 1.360 prometnih nesreća, što je 82 nesreće više nego u istom razdoblju prošle godine, odnosno porast od 6,41 posto. Unatoč većem broju nesreća, ukupan broj stradalih osoba smanjen je za gotovo devet posto.

Prema podacima Policijske uprave primorsko-goranske, od ukupnog broja prometnih nesreća sedam je bilo s poginulim osobama, 253 s ozlijeđenim osobama, dok je čak 1.100 nesreća završilo samo s materijalnom štetom. U odnosu na prošlu godinu broj nesreća s ozlijeđenim osobama smanjen je za gotovo devet posto. Istodobno je broj nesreća s materijalnom štetom porastao za gotovo 24 posto.

Iako je broj poginulih povećan, ukupan broj stradalih osoba smanjen je sa 345 na 315, odnosno za gotovo devet posto. Broj teško ozlijeđenih osoba neznatno je smanjen, s 89 na 88 osoba, dok je broj lakše ozlijeđenih pao s 249 na 220 osoba, što predstavlja smanjenje od gotovo 12 posto.

Manje ozlijeđenih pješaka

Među teško ozlijeđenim osobama najviše je bilo vozača, njih 62, što je blagi porast u odnosu na prošlogodišnju 61 osobu. Broj teško ozlijeđenih putnika povećan je s 10 na 15 osoba, dok je broj teško ozlijeđenih pješaka prepolovljen te je s 18 pao na devet osoba. Kod lakše ozlijeđenih sudionika zabilježen je pad u svim kategorijama. Lakše je ozlijeđeno 148 vozača, što je gotovo 11 posto manje nego prošle godine. Broj lakše ozlijeđenih putnika smanjen je s 52 na 50 osoba, dok je broj lakše ozlijeđenih pješaka pao s 31 na 22 osobe, odnosno za više od 29 posto.

> **U odnosu na isti period lani, jedna više smrtno stradala osoba**

Podaci pokazuju da je tijekom prvih pet mjeseci ove godine zabilježen veći broj prometnih nesreća, prvenstveno zbog povećanja nesreća s materijalnom štetom, dok je istodobno smanjen broj ozlijeđenih osoba. Unatoč tome, povećanje broja poginulih sudionika u prometu upozorava da sigurnost na cestama i dalje ostaje jedan od ključnih izazova na području Primorsko-goranske županije.

PROLJETNI ISPITNI ROK AUTOKLUBA RIJEKE ZA MLADE BICIKLISTE

PROGRAM OSPOSOBLJAVANJA ZA UPRAVLJANJE BICIKLOM PROVEDEN U ŠEST ŠKOLA

Tomislav ŠEPIĆ



Umijećem do vozačke dozvole

Djeca osim kao putnici u vozilima, pojavljuju se u prometu i kao pješaci odnosno vozači bicikla te samim time pripadaju najranjivijoj skupini u prometu. Bez obzira na to u kojem svojstvu djeca sudjeluju u prometu na cesti, od velike je važnosti sustavno učenje prometne kulture od najranije životne dobi.

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama djeca do svoje 14. godine starosti ne smiju samostalno upravljati biciklom u prometu ukoliko za to ne posjeduju Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom. Temeljem toga još 2016. godine donijeta je odluka o donošenju Programa osposobljavanja za upravljanje biciklom i biciklističkoga ispita.

Trenutno važeći Program u prvom redu namijenjen je učenicima petih razreda osnovne škole koji se za njega opredijele međutim, iznimno se u Program mogu uključiti i učenici od šestog do osmog razreda koji se u njega nisu mogli uključiti u petom razredu osnovne škole. Sam program provodi se u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova, HAK-om i agencijom nadležnom za odgoj i obrazovanje. Za pripremu i obuku kandidata nadležni su ravnatelji osnovnih škola odnosno učitelji tehničke kulture ili drugi učitelj koji je prošao odgovarajuću edukaciju agencije nadležne za odgoj i obrazovanje. Provedba programa propisana je 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. Važno je naglasiti kako je sam program dobrovoljan te potpuno besplatan za učenike. Godišnje su predviđena dva roka za polaganje ispita proljetni i jesenski. Proljetni je predviđen u terminu 15. travnja do 15. lipnja dok bi se jesenski održavao od 15. rujna do 15. studenog. I ovog proljeća Autoklub Rijeka, proveo je proljetni ispitni rok za osnovne škole grada Rijeke i okolnih gradova i općina koje su iskazale interes, odnosno koji su s zainteresiranim učenicima prošli obuku od 15 nastavnih sati koliko je to propisano samim programom. Sami ispiti provedeni su tijekom mjeseca lipnja su u suradnji i na poligonu Doma Mladih iz Rijeke. U proljetnom ispitnom roku biciklističkom ispitu pristupili su učenici osnovnih škola Čavle, Klana, Jelenje-Dražice, Kozala, Rikard Katalinić Jeretov Opatija i Ivanke Trohar Fužine. Biciklistički ispit sastoji se od dva dijela, testa iz poznavanja prometnih pravila i vožnje bicikla na poligonu po zadanim uvjetima. Pisane testove i nacrte poligona izrađuje HAK. Pisanu provjeru znanja i polaganje praktične vožnje bicikla na poligonu provodi zaposlenik Autokluba Rijeka Tomislav Šepić te policijski službenik. Djeca koja su u školama osposobljena i za to im je izdana potvrda mogu samostalno upravljati biciklom na cesti, dok ostala djeca s navršenih devet godina isto mogu ali samo u pratnji osobe koja je navršila 16 godina. Ovaj program nesumnjivo pridonijeti će manjem stradavanju djece u prometu, a dugoročno gledano za cilj imamo bolju prometnu kulturu s manje stradalih u prometu ponajprije one s najtežim posljedicama. Pozivaju se roditelji, ravnatelje osnovnih škola te učitelji tehničke kulture da se početkom nove školske godine jave u Autoklub Rijeka te uključe u provedbu Programa osposobljavanja za upravljanje biciklom. Novi ispitni (jesenski) rok kreće već početkom školske godine, u rujnu.

„Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama djeca do svoje 14. godine starosti ne smiju samostalno upravljati biciklom u prometu ukoliko za to ne posjeduju Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom

PRVA TRI MJESECA NA RUJEVICI: POČETAK OPRAVDAO OČEKIVANJA

POZITIVNI DOJMOVI ZAPOSLENIKA I KORISNIKA



Linije za tehnički pregled

Lara VRSALOVIĆ

Prošla su tri mjeseca otkako je Autoklub Rijeka otvorio vrata novog Tehničko-servisnog centra na Rujevici. Preseljenjem s Preluka, lokacije na kojoj je desetljećima djelovao, Autoklub Rijeka započeo je novo poglavlje svoje gotovo 80 godina duge povijesti. Prvi dojmovi pretvorili su se u svakodnevicu. Iako je odlazak s lokacije koja je desetljećima bila sinonim za tehnički pregled i brojne druge usluge izazvao određenu nostalgiju, Rujevica je vrlo brzo postala novi dom zaposlenika i mjesto koje su korisnici prihvatili kao svoju novu adresu.

Novi prostor, suvremena oprema i objedinjene usluge na jednoj lokaciji donijeli su brojne promjene, kako zaposlenicima, tako i korisnicima. Već prvoga dana rada među zaposlenicima se osjećalo uzbuđenje. Novi početak mnogi su opisivali kao dolazak na potpuno novo radno mjesto. Kao da smo svi dobili novi elan, rekla je jedna od djelatnica, dok je drugi djelatnik istaknuo kako je novi prostor »pravo osvježenje« u odnosu na dugogodišnji rad na Preluku.

Rujevica kao nova svakodnevica

Nakon tri mjeseca rada taj se početni entuzijazam nije izgubio. Prostraniji uredi i radionice, suvremena oprema te bolja organizacija prostora olakšali su svakodnevni posao. Početna prilagodba novom prostoru vrlo je brzo ostala iza zaposlenika. Hodnici, uredi i radionice postali su dio njihove svakodnevice, a mnogi ističu kako je Rujevica u kratkom vremenu postala njihov drugi dom.

Preseljenje nije značilo samo promjenu adrese. Za mnoge djelatnike ono je predstavljalo završetak jednog razdoblja obilježenog desetljećima rada na Preluku, ali i početak nove faze razvoja Autokluba Rijeka, u kojoj se dugogodišnja tradicija nastavlja u suvremenom, funkcionalnom i tehnološki opremljenom okruženju. Djelatnici servisa posebno naglašavaju da sada imaju više prostora za rad, kvalitetniju opremu i bolje uvjete za obavljanje svih zahvata.

Ugodnije iskustvo za korisnike

Promjene su jednako prepoznali i korisnici. Mnogi naglašavaju kako je novi centar moderniji, pregledniji i funkcionalniji, a posebno ističu jednostavan pristup s glavnih prometnica te mogućnost da na jednoj lokaciji obave više različitih usluga. Prema staroj lokaciji ovo je svemirski brod, slikovito je opisao jedan od dugogodišnjih korisnika, dodajući kako je nova lokacija pristupačnija vozačima iz svih dijelova grada i okolice. Osim brže i učinkovitije organizacije rada te četiri linije za tehnički pregled vozila, korisnicima je na raspolaganju i



Novi cemtar je osvježenje u odnosu na dugogodišnji rad na Preluku



Novi elan u modernom centru



Servis Autokluba Rijeka na Rujevici

ugostiteljski sadržaj u kojem mogu predahnuti tijekom čekanja na tehnički pregled ili servis. Ugodan prostor i pogled na riječki zaljev dodatno doprinose pozitivnom iskustvu boravka u centru.

Drugi korisnici ističu da sve djeluje organiziranije te očekuju još bržu i učinkovitiju uslugu zahvaljujući suvremenoj opremi i većim kapacitetima. Čekali smo ovo više od trideset godina. Sve je novo, prostrano i moderno. Vjerujem da će ovdje svima biti još bolje, rekao je jedan od djelatnika.

Prva tri mjeseca pokazala su da preseljenje nije predstavljalo samo promjenu adrese. Novi Tehničko-servisni centar omogućio je kvalitetnije uvjete rada, veću funkcionalnost i ugodnije korisničko iskustvo, čime je Autoklub Rijeka napravio značajan iskorak u daljnjem razvoju svojih usluga. Danas je Rujevica mjesto na kojem se svakodnevno susreću zaposlenici, članovi i korisnici, potvrđujući da je novi centar uspješno preuzeo ulogu koju je desetljećima imao Preluk, spreman odgovoriti na potrebe današnjih, ali i budućih generacija vozača.

VATROGASNA VJEŽBA SIGURNOST 26 U TUNELU UČKA

SUDAR I POŽAR U TUNELU, STIŽU INTERVENTNE SLUŽBE

Više vozila, među kojima i minibus sa srednjoškolcima, sudarilo se u tunelu Učka, pri čemu je jedno od vozila zahvatio požar. Nekoliko je osoba ozlijeđeno, ali zahvaljujući brzoj reakciji vatrogasaca, hitne pomoći i interventnih službi Bina Istre, svi su ekspresno evakuirani iz tunela te im je pružena liječnička pomoć.



U vježbi je sudjelovalo više od stotinu pripadnika interventnih službi

No, stvarne drame nije bilo. Nije bilo sudara, niti požara, niti ozlijeđenih. Bio je to dio scenarija međuresorne vatrogasne vježbe »Sigurnost 26« u tunelu Učka u organizaciji Hrvatske vatrogasne zajednice, Vatrogasne zajednice Istarske županije i BINA Istre. Cilj je bio testirati spremnost žurnih službi u izvanrednim situacijama.

U vježbi je sudjelovalo više od stotinu pripadnika različitih interventnih službi, s više desetaka vatrogasnih i vozila hitne pomoći te interventnih vozila.

Dio vježbe odvijao se u tunelu, a dio na padinama Učke, gdje je simuliran požar šumskog područja. U akciji su sudjelovala po dva kanadera i airtractora te helikopter Hrvatskog ratnog zrakoplovstva. Zrakoplovi za gašenje požara u dva su navrata ispustili teret vode na područje na kojemu su požar simulirale postavljene dimne kutije, a helikopterom su na ugroženo područje spušteni posebno obučeni pripadnici Hrvatske vojske i njihova oprema.

Cilj akcije je bio testirati spremnost žurnih službi u izvanrednim situacijama

Cilj međuresorne vatrogasne vježbe bio je potvrditi Republiku Hrvatsku kao sigurnu zemlju za strane i domaće turiste i građane u dolasku, odlasku i boravku na turističkim destinacijama kroz provjeru funkcioniranja rada tijela sustava domovinske sigurnosti (SUDOS), profesionalnih i dobrovoljnih vatrogasnih postrojbi, vatrogasnih postrojbi u gospodarstvu i žurnih službi.

Akciju su pratili premijer Andrej Plenković, ministri, glavni vatrogasni zapovjednik Slavko Tucaković, zapovjednik istarskih vatrogasaca Dino Kozlevac, predstavnici Bina Istra koja upravlja Istarskim ipsilonom i tunelom Učka...


U akciju uključeni i kanaderi


Vježbi je prisustvovao i premijer Plenković

VATROGASNA VJEŽBA U TUNELU TUHOBIĆ

PROVJERA SPREMNOSTI ZA NAJZAHTJEVNIJE KRIZNE SITUACIJE

Na autocesti Rijeka – Zagreb u noći s 10. na 11. lipnja 2026. godine provedena je sveobuhvatna sigurnosna i vatrogasna vježba u tunelu Tuhobić, jednom od ključnih cestovnih objekata na dionici između Grobnika i Delnica. Riječ je o vježbi koja se, sukladno sigurnosnim propisima, organizira najmanje jednom u četiri godine kako bi se provjerila učinkovitost svih sustava zaštite i spremnost službi za djelovanje u slučaju ozbiljnog incidenta.



Prema scenariju vježbe, vatra je buknula u tunelu



Cilj vježbe bio je provjeriti koordiniranost službi



Vatrogasna postaja Tuhobić s 24 profesionalna vatrogasca

Ciljevi vježbe

Cilj vježbe bio je provjeriti ispravnost svih sustava za otkrivanje i dojavu incidentnih situacija, funkcionalnost ventilacije, rasvjete i protupožarne opreme, kao i koordinaciju svih uključenih službi. Posebna pozornost posvećena je spremnosti operatera nadzornih centara, vatrogasaca, hitne medicinske pomoći i ostalih sudionika koji u stvarnim okolnostima djeluju zajedno.
Rezultati vježbe poslužit će za dodatno unaprjeđenje sigurnosnih procedura i potvrdu spremnosti sustava koji svakodnevno brine o sigurnosti tisuća vozača na jednoj od najvažnijih prometnih poveznica između Kvarnera i kontinentalne Hrvatske.

Prikliješteni vozač

Scenarij vježbe predvidio je prometnu nesreću u desnoj tunelskoj cijevi, u smjeru Rijeke, na oko 350 metara od ulaznog portala. Prema simuliranom događaju, teretno vozilo zaustavilo se zbog kvara na motoru nakon čega je došlo do pojave početnog požara. Vozač je uspio samostalno napustiti vozilo, no ubrzo je drugo teretno vozilo naletjelo na zaustavljeni kamion. U sudaru je jedan vozač ostao prikliješten u kabini, dok se požar postupno proširio na unutrašnjost prvog vozila. Vozač koji je napustio vozilo o nesreći je obavijestio operatere Regionalnog centra nadzora i upravljanja prometom tunela (RCNUP-T) Delnice putem SOS telefona, dok je sustav videonadzora i automatske detekcije incidenta već ranije registrirao događaj. Budući da je u trenutku nesreće promet bio vrlo gust, dio vozila ostao je zarobljen unutar tunela prije razvoja dima.

Po zaprimanju dojave operateri su odmah pokrenuli proceduru zatvaranja tunela za promet te koordinirali hitne službe. Vozilo hitne medicinske pomoći pristupilo je mjestu nesreće preko servisne rampe iz suprotne tunelske cijevi, dok su vatrogasci započeli spašavanje prikliještene osobe i gašenje požara. Nakon uspješno završene intervencije zatraženo je odimljavanje tunela, a operateri su aktivirali sustav ventilacije kako bi se dim usmjerio u smjeru prometnog toka. Vježba je još jednom pokazala visoku razinu tehničke opremljenosti tunela Tuhobić, koji je dug 2,1 kilometar.

> **Scenarij vježbe predvidio je požar na teretnom vozilu te nalet drugog teretnog vozila na zaustavljeni teretnjak**

Sigurnosni sustavi

Uz spremnost interventnih službi vrlo su bitni sigurnosni sustavi tunela koji uključuju 82 nadzorne kamere raspoređene u obje tunelske cijevi, pješačkim i servisnim prolazima te na portalima. Sustav automatski prepoznaje dim, zaustavljena vozila, pješake, predmete na kolniku, sporu vožnju i kretanje vozila u suprotnom smjeru, a sve dojave trenutačno se prosljeđuju nadzornom centru u Delnicama. Za gašenje požara na raspolaganju je razvijena hidrantska mreža s ukupno 31 hidrantskom nišom unutar tunela te dodatnim hidrantima na portalima. Posebnu važnost ima i sustav ozvučenja kojim se korisnicima tunela mogu davati hitne obavijesti i upute za evakuaciju.

Ventilacijski sustav jedan je od ključnih elemenata sigurnosti. U desnoj tunelskoj cijevi ugrađeno je ukupno 15 ventilatora, dok ih je u lijevoj 14. Njihova je zadaća održavati odgovarajuću kvalitetu zraka tijekom redovnog prometa, ali i osigurati učinkovito odvođenje dima u slučaju požara. Smjer strujanja zraka može se prilagoditi ovisno o meteorološkim uvjetima i lokaciji incidenta.

Za intervencije na dionici od naplate Grobnik do čvora Delnice zadužena je Vatrogasna postaja Tuhobić s 24 profesionalna vatrogasca, smještena neposredno uz tunel. U slučaju većih intervencija mogu im se pridružiti i snage Javne vatrogasne postrojbe Rijeka, Javne vatrogasne postrojbe Delnice te Dobrovoljnog vatrogasnog društva Vrata.

ŽUPANIJSKO I GRADSKO NATJECANJE SIGURNO U PROMETU 2026.

ČETVERO NAJUSPJEŠNIJIH:
JOSIPA MANDIĆ, RITA SIMČIĆ PRŠA, JAKOV ČARGONJA I TEO ANANDO BAJRIĆ

Prometna edukacija djece ima važnu ulogu u razvoju odgovornog i sigurnog ponašanja u prometu. Upravo kroz ovakva natjecanja najmlađi sudionici u cestovnom prometu stječu znanja i vještine koje im uči sigurnom kretanju prometnicama – bilo kao biciklisti, pješaci ili budući vozači.

U Domu mladih i Dvorani Dinko Lukarić održano je županijsko i gradsko natjecanje Sigurno u prometu 2026.. Natjecanje je održano u organizaciji Autokluba Rijeka, uz potporu Upravnog odjela za kulturu, sport i tehničku kulturu Primorsko-goranske županije, Upravnog odjela za odgoj, obrazovanje, tehničku kulturu i mlade Grada Rijeka te uz podršku Odjela za sigurnost cestovnog prometa Policijske uprave primorsko-goranske te Doma mladih.

Sigurno u prometu je natjecanje, namijenjeno učenicima u dobi od 10 do 12 godina, iz poznavanja prometnih propisa i sigurnosnih pravila te vožnji bicikla, a glavni cilj i svrha ovog natjecanja je edukacija i osposobljavanje učenika osnovnih škola za sigurno upravljanje biciklom, sigurno kretanje i snalaženje u cestovnom prometu. Kontinuirano podizanje prometne kulture među djecom i mladima te razvijanje svijesti o važnosti poštivanja prometnih pravila.

U ekipnoj konkurenciji pobjedu je odnijela OŠ Rikard Katalinić Jeretov Opatija

Pred natjecateljima je bio zadatak proći kroz djela natjecanja, teorijski dio i tri poligona.



Sigurno u prometu okuplja učenike od 10 do 12 godina



Sudionici kroz natjecanje stječu bitna znanja i vještine

Rezultati Županijskog natjecanja Sigurno u prometu

Dječaci: 1. Jakov Čargonja (OŠ Čavle), mentorica Mira Reljac, 2. Teo Ananado Bajrić (OŠ Rikard Katalinić Jeretov Opatija), mentorica Dragana Karamarko, 3. Ante Anušić (OŠ Rikard Katalinić Jeretov Opatija), mentorica Dragana Karamarko
Djevojčice: 1. Josipa Mandić (OŠ Mrkopalj), mentorica Dolores Šegota, 2. Rita Simčić Prša (OŠ Klana), mentorica Tina Matetić, 3. Arwen Mijalić (OŠ Čavle), mentorica Mira Reljac
Škole: 1. OŠ Rikard Katalinić Jeretov Opatija, mentorica Dragana Karamarko, 2. OŠ Čavle, mentorica Mira Reljac, 3. OŠ Kozala, mentorica Dolores Šegota

Teorijsko znanje u poznavanju prometnih pravila i propisa provelo se na računalima u Domu mladih kroz zato predviđenu aplikaciju za provedbu ispita, a sve pod nadzorom ovlaštenog ispitivača HAK-a. Nakon provedenih ispita slijedi praktični dio vještine upravljanja biciklom. U dvorani Dinko Lukarić uređen je poseban prometni poligon koji se sastoji od tri pozicije s ukupno 16 različitih elemenata. Zbroj teorijskog i praktičnog dijela ispita daje konačni rezultat.

Najbolje plasiranim učenicima dodijeljene su prigodne medalje dok su trima najbolje plasiranim školama, uz pehare, uručeni bicikli kao sredstvo za rad te pripremu i osposobljavanje novih generacija učenika za sigurno kretanje u prometu. Nagrade je osigurao organizator natjecanja Autoklub Rijeka.

Vrijednost prometno-edukativnih programa leži u činjenici da djeca kroz učenje o prometu razvijaju odgovornost, samostalnost, sigurnosnu i svijest. Upravo takva znanja dugoročno doprinose stvaranju savjesnijih sudionika u prometu, a samim time i smanjenje prometnih nesreća.

Četvero najuspješnijih natjecatelja, Josipa Mandić, Rita Simčić Prša, Jakov Čargonja i Teo Anando Bajrić, predstavljalo je Primorsko-goransku županiju na državnom natjecanju u Rovinju. Najbolji s državne razine ostvaruju i priliku sudjelovanja na europskom natjecanju koje se ove godine održava u Češkoj.

Autoklub Rijeka zahvaljuje se svim suradnicima i pokroviteljima na pomoći u organizaciji i provedbi natjecanja te mentorima na uloženom trudu i zalaganju.

DRŽAVNO NATJECANJE SIGURNO U PROMETU 2026.

EKIPA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE DEVETA U DRŽAVI

U Rovinju je održano 32. izdanje Državnog natjecanja »Sigurno u prometu«. Okupilo je 84 učenika petih i šestih razreda iz svih hrvatskih županija i Grada Zagreba, koji su se natjecali u poznavanju prometnih propisa i pravila te u vještinama upravljanja biciklom. Osnovna škola Vladimir Nazor u Rovinju bila je domaćin ovogodišnjeg državnog natjecanja iz poznavanja prometnih propisa i vještine. Natjecanje zajednički organiziraju Hrvatski autoklub i Agencija za odgoj i obrazovanje, uz potporu Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa, a sve s ciljem smanjivanja stradavanja u cestovnom prometu. Na državnoj razini natjecanja kao ekipe temeljnih autoklubova svoje županije predstavljaju po dvije učenice i dva učenika kao pobjednici ranije provedenih županijskih natjecanja.



Ekipa Primorsko-goranske županije



Natjecalo se održalo u Rovinju

Dvije i pol tisuće sudionika

U natjecanju su sudjelovale ekipe koje su svoje znanje i vještine u cestovnom prometu prethodno, tijekom proljetnih mjeseci, iskazali na školskim i županijskim natjecanjima održanim širom Republike Hrvatske. O samoj akciji najbolje govore brojke. U školskoj godini 2025/26. kroz sve razine natjecanja ukupno je uključeno 2.528 učenika i 194 učitelj-mentora iz 215 osnovne škole u Hrvatskoj. Taj podatak dovoljno govori koliko je ovo natjecanje važno u prometnom odgoju djece i mladih te zalog za budućnost za odgovorno sudjelovanje u prometu. Kontinuiran i predan rad na ovom području jamstvo je naše sigurnije prometne budućnosti.

Odvijanje samog natjecanja prilično je zahtjevno, traje dva dana te je važno pokazati znanje u poznavanju prometnih propisa i umijeće vladanja biciklom. Prvog dana natjecanja učenici su pristupili polaganju teorijskog dijela gdje je testirano znanje iz poznavanja prometnih propisa a zatim provjera vještina snalaženja u prostoru kroz biciklistički poligon nazvan »labirint života« koji simulira situacije u kojima se biciklisti mogu naći na cesti, kombinirajući znanje iz područja prometnih propisa i pravila sa vještinom upravljanja biciklom u realnoj situaciji na cesti. Ujedno je proveden i prometno-edukativni ispit koji uključuje prepoznavanje opreme za propisnu i sigurnu vožnju biciklom te prolazak labirinta na otisnutom obrascu. Drugog dana natjecanja provedeno je testiranje vještina upravljanja biciklom na tri različita biciklistička poligona.

> **Na državnom natjecanju sudjelovalo je 84 učenika**

Zahvala mentoricama

Ekipu Autokluba Rijeka kao predstavnike Primorsko goranske županije činili su učenice Josipa Mandić iz OŠ Mrkopalj pod vodstvom mentorice Dolores Šegota i učenica Rita Simčić Prša iz OŠ Klana pod vodstvom mentorice Tine Matetić te učenici Jakov Čargonja iz OŠ Čavle pod vodstvom mentorice Mire Reljac i Teo Anando Bajrić iz OŠ Rikard Katalinić Jeretov pod vodstvom mentorice Dragana Karamarko.

Primorsko goranska županija u ekipnoj konkurenciji zauzela je deveto mjesto. Čestitke mentorima Miri Reljac, Tini Matetić, Dolores Šegota i Dragani Karamarko na pripremi učenika i odličnom rezultatima ostvarenim na ovogodišnjem državnom natjecanju.

U sklopu natjecanja organizirana je i Prometno-edukativna radionica za učenike, a slobodno vrijeme upotpunjeno je organiziranim izletom brodom za sve sudionike natjecanja.

Pobjednici natjecanja predstavljati će Republiku Hrvatsku i Hrvatski autoklub u rujnu ove godine europskom natjecanju koje se održava u Nachodu u Češkoj Republici.

OD REAKTIVNOG DO PROAKTIVN
KAKO SE MIJENJA SUVREMENO U

dr. sc. tech. Tomislav Krljan, prof. dr. sc. Neven Grubišić





Prometni sustavi postaju sve složeniji, a zagušenja sve manje lokalni problem jedne ulice ili raskrižja. Stoga se suvremeno upravljanje prometom sve više oslanja na podatke u stvarnom vremenu, prometne modele, kratkoročne prognoze i alate za potporu odlučivanju. Jedno od takvih rješenja je PTV Optima, platforma razvijena za nadzor, predviđanje i operativno upravljanje prometom na razini cijele mreže.

Nova uloga digitalnih alata u pametnom upravljanju mobilnošću

Gotovo svaki vozač poznaje situaciju u kojoj se naizgled mali poremećaj u prometu vrlo brzo pretvori u dugi zastoj. Dovoljna je lakša prometna nezgoda, zatvaranje jedne prometne trake, kvar vozila, iznenadni pljusak, radovi na cesti, turistički val ili završetak velikog događaja. Zastoj koji je u početku nastao na jednoj dionici ubrzo se prenosi na susjedna raskrižja, gradske prilazne ceste, obilazne pravce ili pristupe javnim sadržajima.

U tom slučaju promet nije više problem samo jednoga mjesta. On postaje problem cijele mreže pa se postavlja ključno pitanje suvremenog prometnog inženjerstva: Kako prijeći s upravljanja prometom koje reagira tek kada se zastoj već dogodio, na sustav koji prometnu situaciju razumije, predviđa i pomaže operaterima odabrati optimalnu mjeru prije nego što se posljedice prošire?

Zagušenje nije samo pitanje komfora

O prometnim zagušenjima često se govori kao o neugodnosti za vozače, no posljedice su mnogo šire. Zastoji produljuju vrijeme putovanja, smanjuju pouzdanost javnog prijevoza, otežavaju intervencije hitnih službi, povećavaju potrošnju goriva i energije, utječu na emisije štetnih plinova i smanjuju kvalitetu života u gradovima i regijama.

Za gospodarstvo, prometna nepouzdanost znači kašnjenja u dostavi, veće troškove logistike i slabiju predvidljivost svakodnevnih aktivnosti. Za građane znači gubitak vremena, stres i manju sigurnost. Za javne uprave i upravitelje cesta znači potrebu za boljom koordinacijom, kvalitetnijim informacijama i bržim donošenjem odluka. Posebno su izazovne sredine koje imaju izražene sezonske vršne prometne tokove,

turistička opterećenja, lučki i logistički promet, ograničene prostorne mogućnosti za

NOG UPRAVLJANJA PROMETOM: UPRAVLJANJE PROMETOM

širenje infrastrukture te osjetljive gradske jezgre. U takvim uvjetima nije dovoljno samo proširiti cestu ili optimizirati jedno raskrižje. Potrebno je razumjeti kako se svaka mjera odražava na širi prometni sustav.

Zašto tradicionalno upravljanje prometom više nije dovoljno

Klasični pristup upravljanju prometom često je reaktivan. Prometni centar primi dojavu o zastoju, operater provjeri kamere ili detektore, zatim se aktivira promjenjiva prometna signalizacija, objavi informacija za vozače ili se promet preusmjeri na alternativni pravac.

Takav pristup i dalje je važan, ali ima ograničenja. Ako se odluka donosi tek kada je red vozila već formiran, dio negativnih posljedica već je nastao. Osim toga, lokalna mjera može problem samo premjestiti drugdje. Primjerice, preusmjeravanje prometa s jedne opterećene dionice na alternativnu cestu može stvoriti novi zastoj na raskrižju, mostu, tunelu ili gradskom ulazu koji za takav prometni val nije pripremljen. Slično vrijedi i za optimizaciju rada signalnih uređaja. Povećanje protočnosti na jednom raskrižju može biti korisno, ali ako se ne promatra cijeli koridor ili mreža, može doći do premještanja zagušenja na susjedne dijelove prometne mreže. Zato moderno upravljanje prometom mora biti mrežno, koordinirano i prediktivno. Drugim riječima, prometni operater ne treba znati samo što se događa sada. Treba imati uvid u to što će se vjerojatno dogoditi za 15, 30 ili 60 minuta ako se ništa ne poduzme, ali i što bi se dogodilo ako se primijeni određena mjera.

Od podataka do odluke

Danas je prometni sustav bogatiji podacima nego ikada prije. Na raspolaganju su automatski brojači prometa, detektori na cestama, kamere, podaci iz vozila, podaci mobilnosti, informacije o radovima, događajima, vremenskim uvjetima, ograničenjima brzine, zatvaranjima cesta i prometnim nezgodama.

Međutim, podaci sami po sebi ne rješavaju prometne probleme. Velika količina podataka može čak otežati rad ako nije obrađena, provjerena i pretvorena u razumljivu informaciju. Prometni centar ne treba samo tablicu s brzinama i protocima. Treba jasnu sliku stanja na mreži, procjenu razvoja situacije i potporu u odabiru mjere.

Tada stupaju na scenu suvremene digitalne platforme koje kombiniraju podatke u stvarnom vremenu, prometne modele, simulaciju, algoritme prognoziranja i pokazatelje učinkovitosti. Njihova je uloga povezati ono što se mjeri na terenu s onim što se može očekivati u bliskoj budućnosti.

Takav pristup omogućuje da se prometno upravljanje približi načinu rada koji je u drugim sektorima već poznat: kontinuirano praćenje, rano upozorenje, analiza scenarija i donošenje odluka na temelju procijenjenih posljedica.

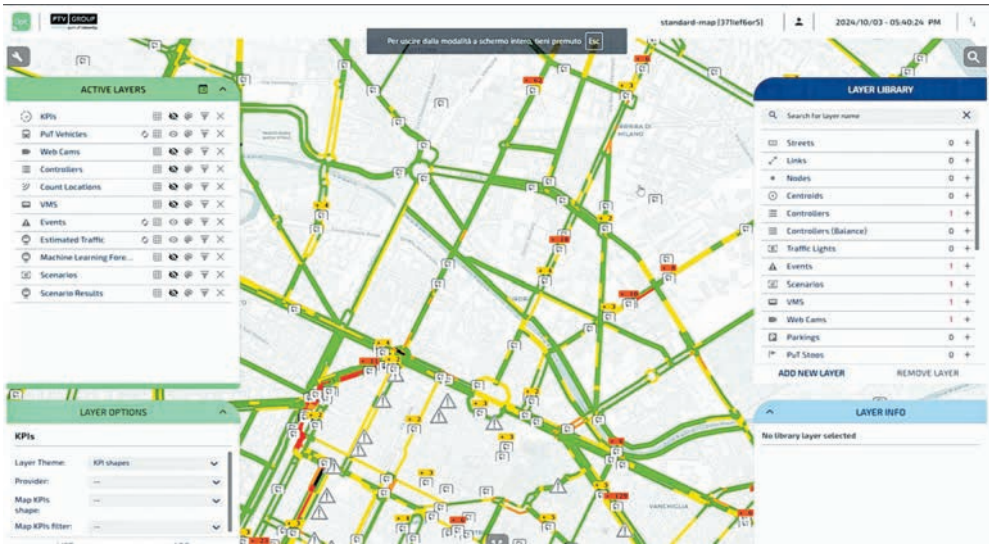
Što je PTV Optima?

PTV Optima je rješenje za upravljanje prometom u stvarnom vremenu, prometno predviđanje i potporu odlučivanju. Razvila ga je PTV Group, tvrtka specijalizirana za IT rješenja u području prometnog planiranja, prometnog modeliranja, simulacije, logistike i inteligentne mobilnosti.

U osnovi, PTV Optima povezuje različite izvore prometnih podataka s prometnim modelom mreže. Sustav prikuplja i usklađuje podatke iz različitih izvora, procjenjuje trenutačno stanje prometa, nadopunjuje informacije na dijelovima mreže gdje nema izravnih mjerenja i izrađuje kratkoročne prognoze razvoja prometne situacije.

Za prometni centar to znači da operater ne vidi samo odabrane točke na kojima postoje detektori ili kamere, nego dobiva cjelovitiji prikaz prometne mreže. Sustav može prikazivati brzine, opterećenja, gustoće, vremena putovanja, duljine kolona, razinu usluge i druge pokazatelje koji su važni za operativno upravljanje.

Posebna vrijednost PTV Optime je u scenarijskom pristupu. Platforma može pomoći u odgovoru na pitanja poput: Što će se dogoditi ako se zatvori jedna traka, ako se promijeni program rada na signalnom uređaju, ako se promet preusmjeri na drugi koridor, ako se uvede privremeno ograničenje



brzine ili ako se na mreži pojavi dodatna potražnja zbog sportskog događaja, koncerta ili turističkog vala?

Takve se mogućnosti ne koriste kako bi softver »zamijenio« prometnog stručnjaka, nego kako bi mu dao bolju podlogu za odlučivanje. Operater i prometni inženjer i dalje donose odluku, ali je donose uz bolju sliku mogućih posljedica.

Tko stoji iza rješenja: PTV Group

PTV Group je njemačka IT tvrtka s dugogodišnjim iskustvom u području prometnog planiranja, prometnog modeliranja, simulacije i upravljanja prometom. Njezina rješenja koriste gradovi, javne uprave, prometni centri, konzultantske tvrtke, javni prijevoznici i logistički sektor.

Prometnim stručnjacima PTV je posebno poznat po alatima PTV Visum, za makroskopsko prometno modeliranje i planiranje, te PTV Vissim, za mikroskopsku simulaciju prometa. PTV Optima nadovezuje se na tu tradiciju tako što prometno modeliranje prenosi u operativno okruženje: iz planiranja i analize prema nadzoru, predviđanju i potpori odlučivanju u stvarnom vremenu. Danas PTV Group djeluje u okviru brenda Umovity, zajedno s tvrtkom Econolite, čime se dodatno povezuju rješenja za prometno planiranje, simulaciju, upravljanje prometom i inteligentnu prometnu infrastrukturu.

Što znači prediktivno upravljanje prometom?

Prediktivno upravljanje prometom ne znači da se promet može savršeno predvidjeti. Promet je dinamičan sustav u kojem na stanje utječu ponašanje vozača, vremenski uvjeti, incidenti, prometna potražnja, javni prijevoz, radovi, događaji i mnogi drugi čimbenici.

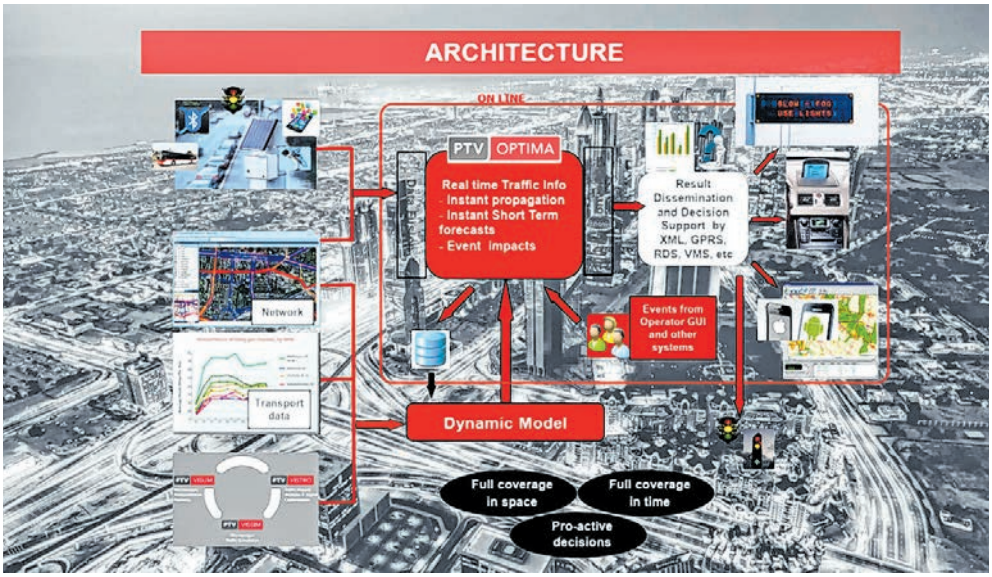
No moguće je znatno bolje procijeniti smjer razvoja situacije. Ako se na jednoj dionici smanjuje brzina, ako se povećava gustoća prometa i ako povijesni obrasci pokazuju da se u takvim uvjetima red vozila povećava prema određenom raskrižju, sustav može unaprijed upozoriti operatera. Ako je istodobno poznato da se na drugom koridoru izvode radovi, preusmjeravanje prometa možda neće biti dobra mjera. Ako treći pravac ima slobodan kapacitet, može se razmotriti usmjeravanje dijela prometnog toka, prilagodba signalnih planova ili informiranje vozača putem promjenjivih znakova i digitalnih kanala. Upravo je takvo povezivanje podataka, modela i operativnih mjera temelj suvremenog upravljanja prometom.

Praktične primjene u svakodnevnom prometu

U praksi se sustavi poput PTV Optime mogu koristiti u različitim situacijama. Tijekom jutarnjih i poslijepodnevnih vršnih sati mogu pomoći prometnim centrima da ranije prepoznaju nastajanje zagušenja i usporede učinke mogućih mjera. Kod radova na cesti mogu se unaprijed analizirati posljedice zatvaranja traka, promjene regulacije ili preusmjeravanja prometa. Kod prometnih nezgoda sustav može pomoći u procjeni hoće li se zastoj lokalizirati ili proširiti na širu mrežu.

Za veće događaje, kao što su koncerti, sportske utakmice, sajmovi ili manifestacije, prediktivni alati mogu se koristiti za planiranje dolaznih i odlaznih tokova. Kod turističkih sezona i vikend-opterećenja, mogu pomoći u pripremi scenarija za gradske ulaze, obalne prometnice, trajektne linije, granične prijelaze i cestovne čvorove.

Važna je i primjena u javnom prijevozu. Ako se autobusna linija kreće u mješovitom prometu, poremećaj na cestovnoj mreži izravno utječe na točnost dolazaka. Kvalitetna procjena vremena putovanja može pomoći operaterima javnog prijevoza, putnicima i prometnim centrima da bolje upravljaju kašnjenjima i informacijama. Sustavi za prediktivno upravljanje prometom mogu imati ulogu i u zaštiti okoliša. Ako se zna da određeni prometni obrazac stvara zastoje, nepotrebna zaustavljanja i povećanu potrošnju energije, prometne mjere mogu se usmjeriti ne samo na protočnost, nego i na smanjenje emisija i poboljšanje kvalitete života u urbanom prostoru.



Iskustva iz neposrednog okruženja: Mađarska, Slovenija i Austrija (Beč)

Vrijednost sustava kao što je PTV Optima najbolje se razumije kroz primjere konkretne primjene. U Mađarskoj se PTV Optima koristi za nadogradnju upravljanja cestovnom mrežom kojom upravlja Hungarian Public Roads, odnosno Magyar Közút. Riječ je o upravitelju gotovo 31.000 kilometara nacionalnih javnih cesta, pri čemu Optima model obuhvaća oko 9.000 kilometara cestovne mreže više razine.

Sustav povezuje postojeći prometni model, podatke u stvarnom vremenu i informacije o brzinama, čime operaterima omogućuje bolji pregled stanja, brži odgovor na incidente i usporedbu mogućih prometnih mjera prije njihove provedbe. Posebno je važan pomak s reaktivnog prema proaktivnom upravljanju prometom. Slovenski primjer pokazuje kako se

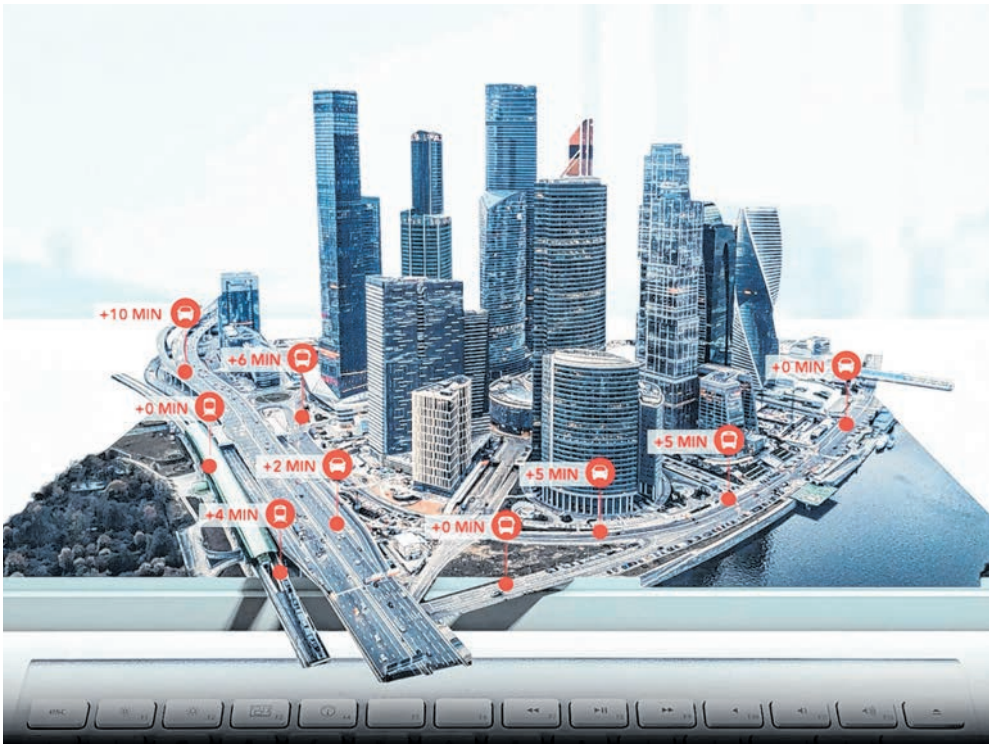
dinamički prometni model može razvijati na nacionalnoj razini. U okviru Nacionalnog centra za upravljanje prometom, PTV Optima koristi se za praćenje i prognozu prometa na važnim urbanim i ruralnim cestama. Sustav se temelji na prometnom modelu izrađenom u PTV Visumu te na podacima iz vozila i cestovnih detektora. Prognoza se izrađuje svakih pet minuta, s pogledom do jednog sata unaprijed, a operaterima omogućuje usporedbu scenarija i ključnih pokazatelja, poput vremena putovanja, kašnjenja i prosječnih brzina. Zanimljiv je i primjer Beča, gdje se prometno upravljanje dodatno digitalizira integracijom podataka semaforskih uređaja u sustav PTV Optima.

U pilot području, podaci sa signalnih uređaja koriste se za kvalitetniju procjenu protoka i analizu učinka signalnih programa. Time semafor više nije samo lokalni uređaj za upravljanje raskrižjem, nego dio šireg digitalnog sustava koji nastoji razumjeti i optimizirati promet na razini koridora i mreže.

Što ovi primjeri znače za Hrvatsku?

Mađarska i Slovenija pokazuju dva važna smjera razvoja. Prvi je upravljanje velikim cestovnim mrežama, gdje prometni centar mora imati uvid u tisuće kilometara cesta i brzo reagirati na incidente. Drugi je uspostava nacionalnog dinamičkog prometnog modela koji povezuje podatke, model, prognozu i informiranje korisnika.

Za Hrvatsku su oba pristupa vrlo relevantna. Hrvatski prometni sustav obilježen je snažnim sezonskim varijacijama, turističkim tokovima, tranzitnim prometom, lučkim i logističkim aktivnostima, autocestovnim koridorima, gradskim zagušenjima i osjetljivim obalnim područjima. U takvom kontekstu nije dovoljno znati samo gdje je trenutačno nastala kolona. Potrebno je znati kako će se ona razvijati, koje će dionice biti pogođene, koje su alternativne mjere moguće i kakve bi posljedice svaka od njih mogla imati. Primorsko-goranska županija posebno je zanimljiv prostor za ovu temu jer objedinjuje gradski, prigradski, turistički, lučki, tranzitni i otočni promet. Ograničeni infrastrukturni kapaciteti, osjetljivi gradski koridori, važnost javnog prijevoza, promet prema obali i otocima, kao i potreba za sigurnim i pouzdanim prometom, zahtijevaju bolju koordinaciju između različitih dionika. U takvom okruženju prometno upravljanje ne može biti samo pitanje jedne institucije ili jedne dionice. Potrebna je suradnja gradova, županija, upravitelja cesta, policije, hitnih službi, javnog prijevoza, lučkih sustava, turističkog sektora i informacijskih službi. Digitalne platforme za prometno predviđanje mogu biti zajednička operativna osnova za takvu suradnju. To ne znači da svaka sredina treba odmah uvoditi najkompleksniji mogući sustav. No znači da se pri planiranju budućih ITS rješenja, prometnih centara i digitalnih platformi treba razmišljati mrežno i dugoročno: koji su nam podaci dostupni, kako ih provjeravamo, kako ih povezujemo, tko ih koristi, kako se donose odluke i kako se o njima informiraju korisnici prometnog sustava?



Budućnost upravljanja prometom je koordinirana i prediktivna

Prometni sustavi neće postati jednostavniji. Mobilnost će uključivati sve više načina prijevoza, sve više podataka i sve veća očekivanja korisnika. Istodobno, prostor za novu infrastrukturu često je ograničen, a zahtjevi za sigurnošću, održivošću i kvalitetom života sve su veći. Zato se budućnost prometnog upravljanja nalazi u boljem korištenju onoga što već imamo: postojeće infrastrukture, postojećih podataka, stručnog znanja i digitalnih alata koji mogu povezati informacije u korisnu operativnu sliku. PTV Optima je jedan od primjera takvog pristupa. Njezina vrijednost nije samo u prikazu prometnih podataka, nego u mogućnosti da se prometna mreža promatra kao živi sustav: da se trenutačno stanje procijeni, buduće stanje predvidi, a moguće mjere usporede prije provedbe. Za gradove, županije i cestovne upravitelje to znači pomak od reaktivne kontrole prema proaktivnom upravljanju mobilnošću. Za građane to znači pouzdanija putovanja, manje nepotrebnog čekanja, bolju informiranost i sigurniji promet. Za društvo u cjelini znači učinkovitiji, održiviji i otporniji prometni sustav. Pametno upravljanje prometom ne počinje tek kada problem nastane. Ono počinje ranije, u trenutku kada sustav prepozna da bi se neželjena situacija mogla dogoditi i kada stručnjaci imaju dovoljno kvalitetnih informacija da je pokušaju spriječiti, ublažiti ili bolje usmjeriti.

Abbazia
DUH RIJEČKIH UTRKA



Preluk, 1939.

Igor Žic

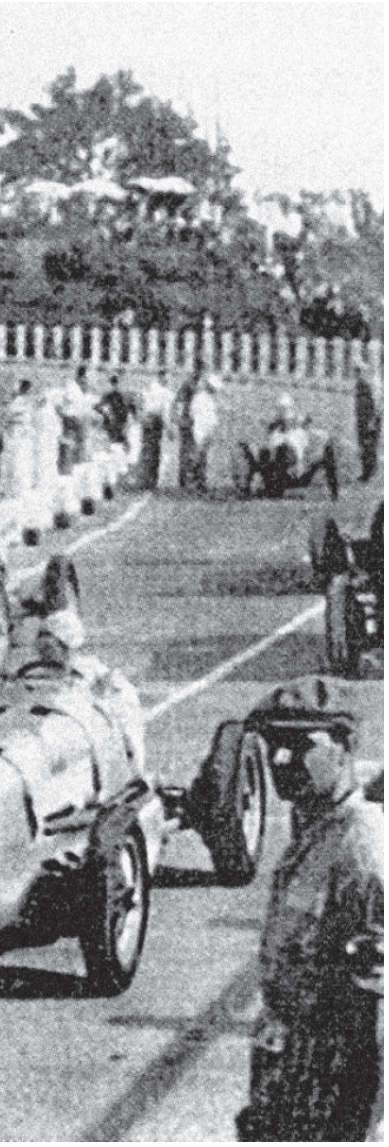
Motociklističke utrke na otoku Man, koje su započele 1907. godine, stekle su veliku popularnost na svojoj 60 kilometara dugoj stazi kroz prirodu i naselja. Nakon utrka 1972. godine, višestruki svjetski prvak, deseterostruki pobjednik Tourist Trophy (TT) utrke i dominantni motociklistički vozač svog vremena, Giacomo Agostini, najavio je da se više nikada neće utrkivati na otoku Manu, proglasivši ga preopasnim za međunarodna natjecanja. Nakon 1976. godine TT na otoku Manu izgubio je status utrke za svjetsko prvenstvo.

Zanimljivo je povući paralelu s utrkama na šest kilometara dugoj stazi na Preluku. Od 21. lipnja 1964. na Preluku se vozila Velika nagrada Jadrana za motocikle, od 1969. godine utrka se bodovale za Svjetsko prvenstvo, a od 1972. nosila je ime Velika nagrada Jugoslavije. Vrlo opasnu stazu obilježio je talijanski vozač Giacomo Agostini, poznat i kao Ludi Ago (15 puta svjetski prvak). Utrke su se održavale do 27. lipnja 1977. godine, kada ih je Međunarodna motociklistička federacija zabranila.

Tu dolazimo do razlike u odabranom putu. Naime, na otoku Man utrke su se nastavile održavati do danas, nezavisno od svjetske federacije i to kao jedan zatvoreni sustav. Događaj traje dva tjedna i okuplja 40 tisuća gledatelja. Brzine se kreću između 170 i 320 kilometara na sat. Gotovo 300 vozača poginulo je od početka utrkivanja. Iz čega slijedi da je sve skupa prilično opasno. Ali i dalje se kotrlja, jer u vremenu kad je sve postalo presigurno ovo je zaista opasno. Računa se da vozač treba najmanje pet godina da upozna vrlo dugu i opasnu stazu, te da nakon toga zaista se može ozbiljno utrkivati.

Preluk stao na broju 13

Preluk je napušten u korist novosagrađene kružne staze na Grobniku. Od 14. rujna 1978. godine, na stazi nešto duljoj od četiri kilometra, održavale su se utrke svjetskog motociklističko prvenstva sve do 17. lipnja 1990. godine, kad su ukinute zbog eskalacije rata



u Hrvatskoj. Ključno pitanje je koliko danas uopće brzinske utrke imaju smisla, koliko se sve komercijaliziralo, koliko sigurnosti je nužno da sve bude sportsko natjecanje, a koliko je opasnosti dovoljno da se sve ne pretvori u banalnu obiteljsku zabavu. Suvremena civilizacija, s trenutačnim protokom informacija, sva iskustva troši trenutačno. Ne postoje stvari koje se mogu prepričavati, jer se sve može vidjeti na snimkama. I najuzbudljivije stvari postaju istog trenutka već viđeno.

Rijeka je nekad obožavala

Rijeka se može pohvaliti utrkama na Preluku i Grobniku, ali i na opatijskom području

sve što je novo. Dana 30. travnja 1899. otvorena je Prva industrijska izložba na području Žabice i luke. Među osam renomiranih izlagača u grupi III. - Modeli strojeva - izlagala je i firma Benz&Co. iz Mannheima i to benzinski motor snage šest konjskih snaga. Riječki dnevni list La Bilancia navodi Benzov motor kao izložak koji je plijenio najveću pažnju. Tijekom 45 dana trajanja Prvu industrijsku izložbu u Rijeci vidjelo je 30 tisuća posjetitelja, što je i danas respektabilna brojka. Prvi automobil na svijetu koji je dostigao i probio brzinu od 100 na sat bio je električni automobil La Jamais Contente (Nikad zadovoljna) kojim je upravljao belgijski vozač i konstruktor Camille Jenatzy dana 29. travnja 1899. godine. Dakle, dan prije otvaranja Prve industrijske izložbe u Rijeci.

Inicijator i glavni organizator utrke od Nice do Opatije 1902. bio je Automobil Club iz Nice, a suorganizator uprava Lječilišnog povjerenstva Opatije. Utrka je otkazana u Italiji zbog opasnosti od brzine, pa se sve pretvorilo u turistički vožnju stotinjak automobila između Nice i Opatije. Te 1902. postignuta je u Nici, automobilom na parni pogon, brzina od 120 na sat. Legendarni Blitzen Benz bio je prvi automobil s benzinskim motorom koji je 1909. godine službeno prešao granicu od 200 na sat.

Utrka Opatija-Učka

Opatija je dosegla 1912. godine svoj monarhijski turistički zenit s gotovo 55 tisuća gostiju. Ugošćivala je približno četvrtinu svih turista na istočnoj obali Jadrana, a polovicu svih turista u Istri (kojoj su tada pripadali Krk, Cres i Lošinj). Zbog takvog senzacionalnog uspjeha ne iznenađuje da se opatijska rivijera našla kao dio rute slavnog Alpskog relija, koji se organizirao od 1910. sa startom i ciljem u Beču. Na onom posljednjem, 1914., vozilo se, u etapi od Klagenfurta do Trsta: od Šapjana na Matulje, te potom Volosko-Opatija-Lovran-Plomin-Pazin-Buje- Piran-Kopar-Trst. Znalo se voziti i preko Učke. Ove vrlo zahtjevne utrke nestale su zajedno s Austro-Ugarskom.

Za usporedbu, Reli Monte Carlo prvo izdanje doživio je od 21. do 28. siječnja 1911. godine. Utrku je organizirao Automobile Club de Monaco, isti klub koji je zadužen i za Veliku nagradu Monaka u Formuli 1. U to pionirsko doba automobilizma osnovni cilj ovakvih utrka bilo privlačenje bogatih gostiju u turistička mjesta, te testiranje mogućnosti automobila koji su još uvijek bili prilično nepouzdani. Naravno, u to doba vozilo se po makadamu ili granitnim kockama, a gume i kočnice bile su slabe točke automobila. Automobili su vrlo

rano mogli postići velike brzine, ali je to bilo vrlo rizično. Ili kao što se reklamira Pirelli: Snaga bez kontrole ne znači ništa.

Prva značajnija utrka koja se odvijala u cijelosti na Kvarneru organizirana je 22. rujna 1929. godine, pod nazivom Opatija-Učka (Abazzia-Monte Maggiore). Start je bio ispred restauracije Marijana u Matuljima, a prisustvovali su gradonačelnici: Voloskog - Opatije De Stadler, Veprinca Palčić i Matulja Enea Tomašić.

Prva speedway utrka u Italiji održana je na riječkom stadionu na Kantridi 1931. godine. Službeni naziv bio je 1. utrka na pisti od šljake. Inicijator utrke bio je je Riječanin Toyo Marama, a organizator Moto Club Fiume. U utrci su učestvovali članovi Moto Club Trieste: Arduino Bertos, Umberto Barbolini, Luigi Kravos, Giuseppe Priore i Luciano Moschion. Trke su organizirane i 1932. i 1933. godine. Osim Riječana i Tršćana, u trci su sudjelovali i vozači iz Pule.

WRC oživio prošlost

Na Preluku su se auto i moto-utrke organizirale od 1937. do 1977. godine, a automobilske utrke između 1937. i 1959. godine. Tako je turistička manifestacija Opatijsko ljeto započela prvom automobilskom utrkom, pod nazivom Nagrada Jadrana, 9. srpnja 1939. godine. Pobijedio je Villoresi u Maseratiju 4 CL 1.500 kubika, vezeći prosječno 127,142 na sat. Iza njega su se plasirali Cortese, Bonomi i Rocca, svi u Maseratijima. Gigi Villoresi pobijedio je samo nekoliko dana nakon tragične pogibije svog brata Emilija prilikom testiranja Alfa Romea 158 u Monzi. Do ovako ozbiljne utrke na Preluku došlo je jer je cesta na Preluku bila prva asfaltirana kružna cesta na ovim prostorima. I jer je Mussolini zabranio svojim najboljim vozačima da nastupe na Velikoj nagradi Francuske. Isti model Maseratija sudjelovao je i na utrkama tek pokrenute Formule 1 poslije Drugog svjetskog rata - 1950. i 1951. godine. Prvu pobjedu u utrkama Formule 1 ostvario je Giuseppe Farina u Alfa Romeu 158 Alfetta.

Sva slavna trkaća prošlost Kvarnera naglo je oživjela s World Rally Championship Hrvatska od četvrtka 9. travnja do nedjelje 12. travnja 2026. Povijesni krug se time simbolično zatvorio. Možda nema nekadašnjih izazova, ali je automobilizam i dalje pri svjetskom vrhu. Iako... i utrke na otoku Man imaju svojih (smrtonosnih) čari.

RADIONICE POSVEĆENE MLADIM SUDIONICIMA U PROMETU

SEKUNDA KOJA MIJENJA ŽIVOT »POSJETILA« 1.564 UČENIKA

Tomislav ŠEPIĆ

Prema statistikama MUP-a, broj poginulih mladih vozača u prometu polako, ali gotovo zanemarivo opada. U 2025. godini broj smrtno stradalih mladih vozača (14-25 godina) iznosio je 30, dok je godinu ranije taj broj iznosio 31 smrtno stradalih. Također, ukupan broj prometnih nesreća koje su uzrokovali mladi vozači iznosi 1.583 što je za 4,4 posto više u odnosu na prethodnu godinu. Također bilježimo i porast od 4,1 posto po ukupnom broju ozlijeđenih mladih vozača, 2.275 u odnosu na godinu prije 2.185. Nadalje, samo u 2025. godini u prometnim nesrećama ozlijeđeno je 880 djece od čega 131 teško. Nažalost, njih 7 je poginulo. Prema statistikama, djeca su najviše stradavala kao putnici (529) i pješaci (187), te kao vozači (160).





Dugoročno djelovanje

Stavovi su prethodnica ponašanja, pa je potrebno je dugoročno djelovati da bi usvojili pozitivne stavove o sigurnom ponašanju u prometu. Prema tome, treba početi od što ranije dobi i djelovati sustavno kroz razvoj djeteta. Autoklub Rijeka prati odrastanje djeteta svojim projektima prometne preventive. Pri tome, posebnu se pozornost pridaje mladima, tinejdžerima tj. učenicima završnih razreda srednjih škola. U toj dobi oni stječu prva iskustva i navike sudjelovanja u motoriziranom prometu. Neki od njih se već mogu okarakterizirati kao vozači, sa ili bez vozačke dozvole, a većina će to uskoro postati. Oni su na pragu vozačke zrelosti, vozači sutrašnjice. Nadalje, mladi te dobne skupine su zbog svog neiskustva i adolescentskih osobina skloni rizičnom ponašanju u prometu. Zato je upravo njima i usmjeren projekt »Sekunda koja mijenja život« čiji opći cilj je unaprijediti stavove, vrijednosti i ponašanja potrebne za sigurno kretanje mladih u prometu na području PGŽ a koji Autoklub Rijeka provodi više od 20 godina.

Održano je 68 radionica s učenicima završnih razreda srednjih škola

Četiri škole

U školskoj godini 2025/26. na području grada Rijeka i PGŽ Autoklub Rijeka u cilju podizanja prometne kulture proveo je ukupno 68 radionica Sekunda koja mijenja život s učenicima svih završnih razreda Prometne škole, Prirodoslovno grafičke škole, Srednje škole za elektrotehniku i računalstvo, Prve riječka hrvatska gimnazija. Na radionicama je u prisustvovalo 1.564 učenika na čije stavove o odgovornom ponašanju u cestovnom prometu se utjecalo.

Koliko su radionice korisne i kvalitetne govori podatak da je danas već davne 2004. godine. Ministarstvo znanosti obrazovanja i sporta dalo mišljenje kako »Sekunda koja mijenja život« predstavlja osmišljeni doprinos razvitku prometne kulture srednjoškolske mladeži.

Prometne radionice planiraju se provoditi tokom nove školske godine 2026/27. Cilj ih je nastaviti i narednih školskih godina te i dalje ostati kao kontinuirana aktivnost rada s djecom i mladima na području PGŽ.

Autoklub Rijeka zahvaljuje Gradu Rijeci i Primorsko-goranskoj županiji na potpori i prepoznavanju važnosti provedbe projekata prometne preventive kao i MUP, PU PGŽ, Služba prometne policije i JVP Grada Rijeka na pomoći u realizaciji projekta.

IMPRESSUM

Izdavač: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11
Suizdavač: Primorsko-goranska županija, Savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije

Izdavački savjet: Hrvoje Baričević (predsjednik), Ivica Barišić, Dejan Hriljac, Izabela Linčić Mužić, Mile Perić, Siniša Rajačić, Tomislav Šepić, Lara Vrsalović

Urednik: Anto Ravlić
Fotografije: Anto Ravlić, Nikola Blagojević
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11

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