

žmigavac

kultura i sigurnost u prometu

Broj 112 / 20 | 12 | 2023

■ DJECA STRADAVAJU KAO PUTNICI 6-7-8 ■ KRČKI MOST I BURA 16-17



zmigavac.hr

ŽUPANIJSKI SAVJET ZA SIGURNOST PROMETA NA CESTAMA

SAVJET ZA SIGURNOST PROMETA OBILJEŽIO 25. OBLJETNICU

Svečano je obilježena 25. obljetnica Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije. Na svečanosti u Mramornoj dvorani Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja u Rijeci predstavljena je prigodna brošura koja je podsjetila na brojne inicijative i aktivnosti koje je Županijski savjet u četvrt stoljeća inicirao u području sigurnosti prometa. Zamjenica primorsko-goranskog župana župana Marina Medarić uručila je priznanja zaslužnim članovima savjeta i pojedincima koji su dali svoj doprinosu djelovanju Savjeta. Priznanja su zaslužili prof. dr.sc. Darko Ledić, doc.dr.sc. Suzana Janković, Josip Šarlija, Zdravko Lisac, prof.dr.sc. Hrvoje Baričević, dr.sc. Ivica Barišić, Livio Hubička, Goran Gračanin, Stjepan Jandrić,



Tajnik Savjeta Zdravko Lisac



Predsjednik Savjeta dr. Baričević

Dr.sc. Mile Perić, Jure Jurković, Krešimir Erdec Kec, Anto Ravlić i Silvana Sorić.

Predsjednik Savjeta prof. dr.sc. Hrvoje Baričević istaknuo je da Savjet prepoznat kao izuzetan subjekt i primjer kako tijela regionalne i lokalne samouprave mogu efikasno

djelovati na području sigurnosti prometa zahvaljujući znanju, entuzijazmu te poštovanju i razumijevanju lokalnih specifičnosti. Promet je složen i stigmatiziran, istaknuo je predsjednik Savjeta izražavajući neku vrstu nezadovoljstva jer se unatoč silnim

“ Uručena su priznanja zaslužnim članovima Savjeta i pojedincima koji su podupirali djelovanje Savjeta



Svečanost se održala u Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja



Brošura Retrospektiva

naporima Savjeta i svih drugih subjekata nikako ne može doći do zadovoljavajuće razine sigurnosti prometa. Godina 2050. se spominje kao vizija nula, prema kojoj neće biti poginulih u prometu, no nisam toliko optimist jer koliko god djelujemo, promet ne možemo dovesti na razinu



Uručene su zahvalnice za podršku rada Savjeta

idealne sigurnosti, previše je kompleksan, a postoje i granice u tehnološkom i psihološkom smislu, smatra prof.dr.sc. Hrvoje Baričević koji se prisjetio članova Savjeta i podsjetio da

nekim više nema među nama. Tajnik Savjeta od osnutka Zdravko Lisac podsjetio je da je Savjet osnovan 10. srpnja 1998. godine, zahvalio na podršci Primorsko-goranskoj

županiji te iznio podatke da je Savjet u četvrt stoljeća ima sedam mandata, 52 člana, trojicu predsjednika (Baričević, Mišan, Skeledžić), devetoricu dopredsjednika i jednog

tajnika. Svi su oni dali doprinos sigurnosti prometa, poručio je Lisac i podsjetio da su se slični savjeti pokušavali osnovati i u drugim županijama ili su kratko trajali.

Vidljivi doprinos Savjeta u povećanju sigurnosti u cestovnom prometu

Savjet je u proteklih 25 godina djelovanja pokrenuo brojne inicijative za rješavanje širokog spektra pitanja i problema iz iznimno kompleksnog područja sigurnosti prometa, te je postao prepoznatljiv i izvan granica Županije. Provedbom spomenutih i brojnih drugih aktivnosti dao je vidljivi doprinos u povećanju sigurnosti u cestovnom prometu. Stečena iskustva, realizirani projekti i brojne ideje rado su se razmjenjivali sa svima koji su iskazali interes za proaktivno djelovanje na ovom izuzetno važnom društvenom fenomenu, te je poticao osnivanju sličnih tijela u drugim jedinicama regionalne i lokalne samouprave. Uspješnost rada Savjeta i njegovog izravnog utjecaja na smanjenje broja prometnih nesreća teško je apsolutno i jednoznačno argumentirati. Egzaktnost

prometnih parametara djelomično se može postići komparativnim analizom podataka o broju prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama što je prikazano u statističkom pregledu za protekli period. Navedeni podaci su usklađeni prema relevantnim svjetskim metodologijama i priznati kao pokazatelji stanja sigurnosti na određenom području. U prosjeku, broj poginulih u Primorsko-goranskoj županiji kontinuirano se smanjuje. Prošle godine dostigao je i svoj minimum tj. 4,5 poginulih/100.000 stanovnika. Time je ostvaren osnovni cilj - manje od 5 poginulih osoba kao kriterij koji je u svojim projekcijama donijela Vlada Republike Hrvatske usvajanjem Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa 2021-2030. Na tragu je to i proglašenog Desetljeća sigurnosti cestov-

nog prometa od strane Opće skupštine UN-a, odnosno Agende 2030. za održivi razvoj. S puno nade i optimizma može se u skoroj budućnosti očekivati ostvarivanje ideje i nastojanja da se ovaj model brige lokalne zajednice za sigurnost u cestovnom prometu prepozna i ugradi u pozitivne zakonske odredbe na državnoj razini s obvezujućom klauzulom. U konačnici i upravljačka tijela Europske unije u mnogim dokumentima i direktivama apostrofiraju ulogu lokalne zajednice u povećavanju stupnja sigurnost prometa na cestama. Vodeća institucija u tom kontekstu je ERSC (European Road Safety Charter) kao najveća europska platforma civilnog društva s više od 3.500 javnih i privatnih subjekata opredijeljenih za isti cilj – spašavanje materijalnih dobara i života na cestama.

VEĆ SLJEDEĆEG LJETA ĆEMO VOZITI KROZ UČKU U ČETIRI TRAKE

POSJET IMPRESIVNOM GRADILIŠTU DRUGE CIJEVI TUNELA UČKA

Prva cijev tunela Učka puštena je u promet 1981. godine. Sjećam se jutra kad je tata najavio: idemo kroz novi tunel na izlet u Buzet. Leti Fićo kroz novi tunel i novom cestom koja je vodila sve do današnjeg čvora Lupoglav. Klizimo novom cestom i sjećamo se kako su nekad izgledala putovanja za Istru. Starom cestom preko Učke pa preko zavoja i oštrih uspona do Paza i tako dalekog Pazina. Od Rijeke do Pazina gotovo dva sata Fićom u kojem se nije moglo prebaciti iz druge u prvu bez stajanja, Fićom koji je grijao do usijanja da je sve smrdjelo u autu ili uopće nije grijao. Prošle su 42 godine. Vozim kroz prvu cijev Učke autom koji me signalom i natpisom upozorava da je vozilo ispred mene krenulo, digitalno namještam temperaturu u autu...

Duža druga cijev

Riječki ogranak Društva za ceste Via Vita organizira stručni obilazak gradilišta druge cijevi tunela Učka. Domaćin obilaska je BINA Istra koja gospodari Istarskim ipsilonom i gradi drugu cijev. Uoči ulaska u tunel direktor BINA Istre Christian Santaleza nudi impresivnu statistiku Istarskog ipsilona i tunela Učka. Ipsilonom godišnje prođe 12,5 milijuna vozila. Za pojedinih vikenda Ipsilonom projuri 500

Obilazak je organizirao riječki ogranak Društva za ceste Via Vita u suradnji s BINA Istrom



Na gradilištu radi 300 radnika

tisuća vozila. Zapadni kraj prometne žile kucavice Istre zimi je manje opterećen, a istočni krak, prema tunelu ima konstantan promet od 12 tisuća vozila. Direktor Santaleza sa zadovoljstvom ističe da se u tunelu Učka nije dogodila niti jedna teška prometna nezgoda u 42 godine. Veliku pažnju posvećujemo sigurnosti, objašnjava direktor BINA Istre dodajući da se radovi na održavanju tunela izvode isključivo noću. Godišnje se 120 do 150 noći radi na održavanju.

Ipsilon je zahtjevna prometnica. Samo od tunela do Pazina imamo 40 objekata, ilustrira Santaleza. Objekata će biti još više za tri godine, kada će autocesta u punom profilu stići od tunela do Matulja. Na toj dionici počelo je miniranje. Kad se izgradi, od Pule do Zagreba stizat će se za dva i pol sata ugodne vožnje. Direktor Santaleza osvrnuo se i na razmišljanja da se Y pretvori u X, što bi dovelo autocestu do Labina. Radi se o tehnički zahtjevnoj dionici koja ne

bi imao pretjerano prometa, objašnjava Santaleza dodajući da je to tema o kojoj će se sigurno razgovarati na relaciji Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture - lokalna politika u Istri.

Druga cijev tunela Učka probijena je 15. rujna. U promet će se pustiti tijekom ljeta 2024. godine. Tunel je u fazi opremanja. Trenutno u cijevi radi 300 radnika, a kako radovi budu odmicali u cijev će više od 500 radnika. Druga cijev (5.630 metara) je gotovo 600

metara duža od prve. Zašto?

- Druga cijev nema dva mala tunelića na izlazu s istarske strane, objašnjava nadzorni inženjer Sandro Ljubičić koji je članove Via Vite, predvođene predsjednikom riječkog ogranka Robertom Maršanićem, poveo u obilazak cijevi.

Čipovi u kacigama

Kao što je razlika između Fiće iz uvoda našeg teksta i današnjih automobila, tako je i razlika u tehnologiji i opremini kojom se probijala prva i



Druga cijev je duga 5.630 metara

Nakon tunela na cesti D403,
inženjeri u Učki



druga cijev tunela. Prije više od četiri desetljeća vjerojatno se često čulo »ho-ruk«, a danas glavnu riječ u cijevi vodi tehnologija. Iskopi su rađeni novom austrijskom tunelskom metodom. Kopalo se u malim koracima, od metar i pol do pet metara dnevno, uz redovito podgrađivanje. Podgrada je fleksibilna i tanka, prilagođava se stijeni. Redovito se prate deformacije. Gradilište ima poseban sustav ventiliranja, nakon miniranja nema oblaka dima. Na sredini tunela u zraku se niti ne osjeti da se miniralo. Kamioni praktično niti ne ulaze u tunel. Materijal se iz tunela izbacuje trakom. Drobilica se privlači 100 metara od iskopa, materijal se transportira u kamenolom u

Vranji i koristi za betoniranje tunela. Do Božića će prvi kilometar s istarske strane već biti pod asfaltom. Istarska strana brže napreduje zbog sastava tla, ali i zbog trake. Ljubičić nam pokazuje poprečne veze prve i druge cijevi. Tunel Učka ima 24 poprečne veze, 12 će služiti kao pješački koridor, sedam će služiti za interventna vozila, a pet za vozila. Velika pažnja posvećena je sigurnosti. Vidjeti nekog bez kacige ili reflektirajućeg prsluka je nemoguća misija. Radnici u svakom trenutku se iz centrale pomoću čipova prati gdje se nalaze radnici. Nema šanse da se netko zagubi u tunelu ili šeće zonama u kojima ne bi trebao hodati. U tunelu su

formirane pješačke staze. Tko god zakorači u koridor za vozila, odmah dobiva upozorenje nadležnih. Razmišljalo se o sigurnosti i ako nešto krene po zlu. U tunelu su postavljene kontejneri koji primaju 16 ljudi i osiguravaju zrak, hranu i piće za 30 sati.

Kad prodete gradilišta desetak velikih tunela te kilometara i kilometara autocesta od Istre do Karlovca i Svetog Roka, ne pada vam na pamet na

gradilište bez obuće s kojom možete na vrh Učke ili Velebita. U drugu cijev tunela Učka mogao sam u lakiranim cipelama. Kao što su rekli inženjeri iz Via Vite: apoteka. Netko bi očekivao mrak u tunelu, no tunel je izvrsno osvijetljen. U tunelu je ugodno i ljeti i zimi. Zimi ugodnih 10 stupnjeva, ljeti osvježavajućih 18 stupnjeva. Već sljedećeg ljeta svi ćemo vidjeti kako izgleda druga cijev tunela Učka.

Predsjednik riječkog ogranka Društva za ceste Via Vita Robert Maršanić istaknuo zadovoljstvom obilaskom gradilišta

- Posjet gradilištu druge cijevi tunela Učka dragocjeno je iskustvo za kolege iz Društva za ceste Via Vita. Lani smo posjetili gradilište tunela Podmurvice na cesti D403, a ove godine tunel Učka tako da smo u kratko vrijeme imali priliku steći nova znanja na terenu. Posjet gradilištima uvijek donosi nove informacije, a posjeti gradilištima tunelima su posebno atraktivni. Doznali smo više o novim tehnologijama probijanja tunela, a mislim da je kolegama bilo posebno zanimljivo čuti koliko se pažnje pridaje sigurnosti na gradilištu, istaknuo je Maršanić.



Iskopi su rađeni novom austrijskom tunelskom metodom

NA VELEUČILIŠTU U RIJECI ODRŽANA KONFERENCIJA O ZAŠTITI PRAVA DJECE DJECA NAJIZLOŽENIJA STRADAVANJU U PROMETU

Dr.sc. Ivica BARIŠIĆ

Na Veleučilištu u Rijeci održana je Konferencija o zaštiti prava djece u prometu »Gdje smo i što još moramo učiniti?«. Konferencija je organizirana u suradnji Ureda pravobraniteljice za djecu Republike Hrvatske i Veleučilišta u Rijeci, u povodu Nacionalnog dana sigurnosti prometa na cestama koji se obilježava 21. listopada. Konferencija je okupila predstavnike Ministarstva unutarnjih poslova i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i drugih nadležnih državnih tijela te stručnjake iz različitih područja od psihologije, pedagogije, medicine, socijalnog rada, do građevine i prometa kao i predstavnike udruga koji su raspravili stanje sigurnosti djece u prometu u Hrvatskoj i daljnje

“ Izazovi vezani uz pitanje povećanje sigurnosti djece u prometu su veliki, ali postoji i čitav niz mjera i akcija kojima se može odgovoriti na te izazove, poruka je Konferencije

moćnosti zajedničkog djelovanja u zaštiti njihovih prava i interesa.

Uz plenarna izlaganja Ureda pravobraniteljice za djecu, predstavnike Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu, Ministarstva unutarnjih poslova i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te inozemnog izlagača, predstavnika Europskog vijeća za sigurnost prometa (European Transport Safety Council -ETSC), održana su tri panela:

obrazovanje za sigurnost u prometu, zdravlje djece i intervencije sustava socijalne skrbi i cestovna infrastruktura, sigurnost vozila, upravljanje sigurnošću.

Poruka roditeljima

Pravobraniteljica za djecu Helenca Pirnat Dragičević u plenarnom izlaganju prezentirala je zakonski okvir rada Ureda, prikazani su podaci o stradanju djece u prometu i opasnosti kojima su djeca izložena. Djeca u prometu stradavaju kao putnici, pješaci i vozači (bicikla, motokla, mopeda, osobnih automobila, traktora, električnih romobila...).

U prometnim nesrećama 2021. godine stradalo je 1.254 djece. Smrtno je stradalo 17 djece, od toga devetero kao putnici u vozilima, šestoro kao vozači (1 osobno vozilo, 2 motokla i 3 bicikla) i dvoje kao pješaci. Najviše djece u



prometu stradalo je u svojstvu putnika (659), vozača (311) i pješaka (284 stradale djece).

U prometnim nesrećama 2022. godine stradalo je 1.376 djece. Smrtno je stradalo 12 djece, od toga šestoro kao putnici u vozilima, dvoje kao vozači (motokla i bicikla) i



Konferencija je privukla veliki broj sudionika

ANJU KAO PUTNICI U VOZILIMA



četvero kao pješaci. Najviše djece u prometu stradalo je u svojstvu putnika (764), vozača (293) i pješaka (319 stradale djece).

Ukupni broj stradale djece u 2022. veći je u odnosu na prethodne tri godine (2019., 2020. i 2021.). Više djece zadobilo je lakše ozljede ozlijeđene djece, dok je manje djece poginulo. Podaci o desetoro poginule djece u dobi od 0-17 godina u prvih devet mjeseci 2023. godine na hrvatskim cestama i načinu stradavanja nisu obećavajući i zabrinjavaju.

Prema podacima MUP-a, za razdoblje od 2011. do 2020. u cestovnom je prometu poginulo čak 156 djece do 18 godina starosti, od čega 82 putnika, 39 vozača i 35 pješaka. U ovih je deset godina teško ozlijeđene djece bilo 2.416, od čega 870 pješaka, 811 putnika i 735 vozača. Lake tjelesne ozljede zadobilo je 13.404 djece, od čega 7.924 putnika, 3.230 pješaka i 2.250 vozača. Ovi podaci govore da su danas djeca najizloženija stradavanju kada sudjeluju u prometu kao putnici u vozilima kojima

Zanemarivanje djece

Prema publikaciji Zanemarivanje djece, preuzeto sa službenih stranica Poliklinike za zaštitu djece i mladih Grada Zagreba, navodi se:

»Zanemarivanje je propuštanje zadovoljenja djetetovih potreba u mjeri koja znatno utječe na djetetov tjelesni i psihički razvoj. Nije uvijek namjerno i granica kad počinje zanemarivanje nije uvijek potpuno jasna.

U skladu s različitim uzrocima, prihvaćena je klasična podjela na fizičko, emocionalno i edukativno zanemarivanje. U novije vrijeme spominje se i zanemarivanje uzrokovano čimbenicima okoline, tj. uvjetima života u društvu.

Novi oblici zanemarivanja su, između ostalog: izloženost pasivnom pušenju, neupotreba sjedalica i pojasa za djecu u vozilu, kacige u vožnji na biciklu...«

Obzirom na složenost problematike tu treba razmotriti uključivanje nadležnog zavoda za socijalni rad, radi poduzimanja mjera kojima bi tim roditeljima ukazalo na neprihvatljivost takvog ponašanja.

upravljaju njihovi roditelji, odnosno odrasle osobe.

Dječje autosjedačice i postolja za sjedenje, pravilno korištene i primjerene djetetovoj dobi i razvoju, optimalno su sredstvo i način postizanja sigurnosti djece u vozilu. Nevezivanje djeteta u odgovarajuću autosjedačicu tijekom vožnje neodgovorno je ponašanje i svjesno izlaganje

djeteta opasnostima za njegov život i zdravlje, istaknula je u svom izlaganju pravobraniteljica Pirnat Dragičević koja apelira da se djeci ne kupuju mopedi i motocikli prije položenog vozačkog ispita.

Pravobraniteljica je istaknula i problem organiziranog prijevoza djece na izlete, gdje se pojavljuju slučajevi prijevoza djece starim autobusima

upitne tehničke ispravnosti, a ponekad je problem i dob vozača. Ističe se pitanje sigurnosti djece sportaša pri prijevozu na različita natjecanja, gdje je potrebno posebnu pažnju posvetiti vozilima i vozačima kojima se djeca prevoze, često i na udaljene destinacije. Broj kilometara, umor, iscrpljenost, vožnja noću, te upitno iskustvo vozača koji vozi djecu, prijetnja su sigurnosti djece.

Nezaštićeno 55 posto djece

Predstavnice udruge Roda prezentirale rezultate provedenih istraživanja koja pokazuju da se 55 posto djece vozi potpuno nezaštićeno u automobilima. Neki od razloga zašto se roditelji ponašaju tako neodgovorno prema sigurnosti vlastite djece su neznanje, nedostatak podrške, nemotivirajuća okolina, kazna nije izgledna.

Roditelje treba educirati o svakodnevnim stradavanjima djece u prometu te im ukazati kako je sigurnost njihove





djece u najvećem dijelu u njihovim navikama i odgovornosti, održavati edukacijska predavanja o potrebi korištenja autosjedalica te njihovom pravilnom načinu postavljanja u automobile.

Na konferenciji su svoje viđenje iznijeli i predstavnici Mreže mladih savjetnika pravobraniteljice za djecu, koji su prezentirali stavove djece i mladih o stanju cestovne sigurnosti u Hrvatskoj. Istaknuli su nedovoljno sadržaja po pitanju prometne preventive i potrebu više edukacija o sigurnosti prometa u školama, a posebice u srednjoškolskim programima.

Obzirom da se srednjoškolci u pravilu puno više kreću u prometu, a u višim razredima već imaju mogućnost polaganja vozačkih ispita u



Predstavnici Mreže mladih savjetnika izlažu na konferenciji

pojedinih kategorijama, svakako bi trebalo ozbiljno razmotriti ove prijedloge mladih savjetnika te u srednje škole uvesti pojačane programe prometne preventive.

Infrastruktura prilagođena djeci

U okviru trećeg panela aktualizirano je pitanje cestovne infrastrukture, sigurnosti vozila i upravljanje sigurnošću.

Prof.dr.sc. Aleksandra Deluka Tibljaš s Građevinskog fakulteta u Rijeci prezentirala je temu »Kako projektirati prometnu infrastrukturu uvažujući potrebe djece?« u kojoj su prikazani rezultati istraživanja ponašanje djece-pješaka u konfliktnim zonama pješačkih prijelaza, a dr.sc. Ivica Barišić s Veleučilišta u Rijeci prezentirao je temu: »Projektiranje sigurne prometne infrastrukture prema smjernicama Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa«.

U oba izlaganja istaknuta je potreba izrade smjernica za projektiranje sigurne prometne infrastrukture posebice za sigurno projektiranje u zonama škola ili veće koncentracije djece (vrtići, igrališta, dvorane i sl.) čime bi se olakšao posao projektantima i naručiteljima, a osigurala bi se primjena istovjetnih i sigurnih rješenja s obzirom na očekivane korisnike, prometne, prostorne i druge uvjete.

Na Konferenciji su izneseni prijedlozi zaključaka za daljnje zajedničko djelovanje u zaštiti djece u prometu. Izazovi vezani uz pitanje povećanje sigurnosti djece u prometu su veliki, ali postoji i čitav niz mjera i akcija kojima se može odgovoriti na te izazove.



Antonio Avenoso izlaže na konferenciji

Izvršni direktor Europskog vijeća za sigurnost prometa Avenoso na konferenciji

U sklopu Konferencija gospodin Antonio Avenoso izvršni direktor Europskog vijeća za sigurnost prometa (European Transport Safety Council-ETSC) održao je izlaganje »Reducing Child Deaths on European Roads« (Smanjivanje smrti djece na europskim prometnicama). U izlaganju je dat pregled stanja sigurnosti u

cestovnom prometu na razini Europske unije s naglaskom na sigurnost djece te prikaz kretanja trendova u broju stradalih. Dat je prikaz EU zakonodavstva i direktiva vezanih za sigurnost djece u prometu te čitav niz mjera koje se mogu poduzeti s ciljem povećanja sigurnosti djece u prometu.

JESENSKE PROMETNO-PREVENTIVNE AKCIJE

AUTOKLUB RIJEKA POSVEĆEN DJECI I MLADIMA

Tomislav ŠEPIĆ

Početak nove školske godine i Autoklub Rijeka intenzivira veliki broj svojih prometno preventivnih akcija u cilju edukacije i sprječavanja nastanka prometnih nesreća. Prvenstveno se to odnosi na djecu i mlade kao najugroženiju skupinu sudionika u cestovnom prometu. Jedan od glavnih ciljeva je razvijanje prometne edukacije i prometne kulture kod djece i mladih, te ostalih sudionika u cestovnom prometu.

Vidi i Klikni

Problem malih pješaka – djece u prometu, najčešće je vezan za rizike njihova sudjelovanja u prometu u funkciji pješaka, kao i za siguran smještaj i sjedenje u automobilu – u svojstvu putnika. Program obuhvaća niz situacija s kojima se djeca svakodnevno susreću na cestama, a u kojima je važno vidjeti i biti viđen. Pomoću ovog programa, djeca stječu važne informacije i vještine kojima će sigurnije sudjelovati u prometu, ali i pozitivno utjecati na navike i ponašanje svojih roditelja i obitelji. Program Vidi i klikni se odvija uz pomoć didaktičkih pomagala i električnog automobila, a obuhvaća vježbanje

pravilnog korištenja nogostupa, uočavanje prometnih svjetala, propisno prelaženje ceste korištenjem pješackog prijelaza, simulacija prelaska u situaciji kada nailazi automobil, vježbanje vizualnog kontakta i komunikacije s vozačem, upoznavanje s rizičnim prelaska ceste između parkiranih automobila, propisno i pravilno sjedenje



Akcija Vidi i klikni

u automobilu, korištenje dječjih sjedalica i sigurnosnih pojava u automobilu. Ove jeseni program je proveden u dječjim vrtićima Morčić i Delfin.

Sekunda koja mijenja život

Službene statistike pokazuju da su mladi i neiskusni vozači najugroženija kategorija sudionika u prometu zbog svoje nezrelosti, sklonosti poduzimanju rizičnih radnji, sklonosti samo isticanju, precjenjivanju vlastitih mogućnosti, agresivnom ponašanju i vožnji pod utjecajem alkohola. U dobi od 14. do 24. godine prometne nesreće su najčešći uzrok smrti.

Upravo stoga već 20 godina provodimo projekt prevencije u prometu »Sekunda koja mijenja život« koji je usmjeren je na srednjoškolsku populaciju, odnosno, učenike starijih (trećih i

četvrtih) razreda srednjih škola. Ovim edukativno-preventivnim projektom podižemo razinu svijesti mladih ljudi o odgovornosti za sebe i ostale sudionike u prometu, koju preuzimaju upravljajući motornim vozilima. Dugoročni cilj provedbe projekta je smanjiti broj doživljenih i izazvanih prometnih nezgoda kod sudionika, te potaknuti kod sudionika u prometu izbor sigurnog ponašanja. Za nove generacije učenika ove jeseni predavanja i radionice održavaju se u Prometnoj školi u Rijeci u zanimanju tehničar cestovnog prometa. Upravo su to mladi ljudi kojima je promet izbor zanimanja te držimo da je vrlo korisan i bitno ukazati na uzroke prometnih nesreća i kako ih spriječiti. Autoklub je u kontaktu i s ostalim srednjim školama na našem području u kojima će se projekt provoditi kontinuirano do kraja školske

“ Tijekom jeseni održane su prepoznatljive akcije Vidi i Klikni i Sekunda koja mijenja život, a održani su i biciklistički vozački ispiti

godine. Koristimo priliku pozvati srednje škole s područja PGŽ da nam se jave kako bi projekt proveli i u njihovim školama.

Biciklistički vozački ispiti

Provedba jesenskog roka biciklističkih ispita, odnosno program osposobljavanja vozača bicikala za učenike osnovnih škola Autoklub Rijeka tradicionalno je proveden u Domu mladih. U dogovoru sa školama započeli smo s ispitima kako bi učenici koji su se za to pripremali mogli samostalno sudjelovati u prometu kao vozači bicikala, a kako to nalaže zakon. Ove jeseni ispitu su pristupili učenici OŠ Baka s mentoricom profesoricom Marinom Vukašinić, iz OŠ Čavle s mentoricom profesoricom Mirom Reljac, iz OŠ Ivanke Trohar Fužine i Katoličke osnovne škola Josip Pavličić iz Rijeka s profesoricom Jelenom Devčić Samaržijom.

Bicikl na cesti nije predmet za igru i biciklom na cesti, prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, djeca do 14. godine starosti ne smiju samostalno upravljati u prometu, ukoliko ne posjeduju Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom ili ukoliko se ne nalaže u pratnji osobe s navršenih 16 godina. Autoklub Rijeka zadužen je za provedbu biciklističkih ispita na području PGŽ te ovim putem pozivamo sve osnovne škole u PGŽ da provedu obuku svojih učenika i prijave ih za ispit.

Uspješno provedenim ispitom djeca stječu pravo na samostalno upravljanje biciklom u prometu. Važno je naglasiti da su akcije prometne prevencije koje Autoklub Rijeka provodi potpuno besplatne i dobrovoljne tj. nema zakonske obveze, međutim postavlja se pitanje što je s zakonskim obvezama, a polaganje vozačkih ispita za bicikle svakako je zakonska obveza.

BATERIJE E-VOZILA NUDE ENERGIJU, ALI SU NOĆNA MORA KAD AUTO PLANE

RJEŠENJE ZA POŽARE NA ELEKTRIČNIM VOZILIMA

Požari na električnim vozilima (EV) sve su veći problem jer broj električnih vozila na cestama raste. Litij-ionske baterije, koje pokreću električna vozila, s jedne strane pružajući učinkovitu, održivu energiju, s druge strane prava su noćna mora za gašenje i predstavljaju jedinstven izazov kada se zapale. Tradicionalne metode gašenja požara, poput vode, nisu učinkovite u gašenju požara litij-ionske baterije. Činjenica je da se o požarima na električnim vozilima na internetu već može pronaći veliki broj članka i vijesti. Pamtimo nedavni požar na teretnom brodu Freemantle

Highway koji je prevozio više od 3.500 novih vozila, uključujući 500 električnih vozila, Brod se zapalio u Sjevernom moru, jedan član posade je poginuo u požaru, a neki su zadobili slomljene kosti, opekline i probleme s disanjem te su prebačeni u bolnice u sjevernoj Nizozemskoj. Požar je izbio u akumulatoru električnog automobila, 25. srpnja 2023. dok je bio na putu od Bremerhavena u Njemačkoj do egipatskog Port Saïda. Vatra je gorjela gotovo tjedan dana. Brod je spašen i dotegljen u Eemshaven 3. kolovoza 2023., te je ponovno dotegljen i stigao u Rotterdam 23. rujna 2023. radi pokušaja popravka.

Fire Isolator koncept

U ovom ćemo članku predstaviti koncept Fire Isolator, koji je dizajniran za izolaciju i kontrolu požara električnih vozila i temelji se na najboljoj praksi i testiranju uživo. Fire Isolator je kombinacija nekoliko ispitanih i dokazanih elemenata koji, kada se koriste zajedno, daju najbolje rezultate u borbi protiv požara e-vozila na parkiralištima, garažama, trajektima i ostalim mjestima odnosno lokacijama. Koncept se temelji na najboljoj praksi i testiranju uživo, te je temeljito testiran i dokazano učinkovit. Metoda Fire Isolator za ograničavanje štete izazvane požarima električnih automobila pojavila se

Gašenje kreće pokrivanjem zapaljenog e-vozila posebnim pokrivačem za visoke temperature

kada su se partneri s dugim iskustvom u europskoj trajektnoj industriji okupili nakon što su se pitanja o tome kako se najbolje nositi s požarima na e-vozilima tijekom plovidbe počela sve češće nizati kao problem. Koncept Fire Isolator je kombinacija nekoliko ispitanih i dokazanih elemenata koji, kada se koriste zajedno, daju najbolje rezultate u borbi protiv požara e-vozila na parkiralištima, garažama, trajektima i ostalim mjestima odnosno lokacijama. Koncept se temelji na najboljoj praksi i testiranju uživo, te je temeljito testiran i dokazano učinkovit. Prvi korak u konceptu Fire Isolator je pokrivanje zapaljenog vozila posebnim pokrivačem za visoke temperature, model FI-BL0906. Ova deka je dizajnirana posebno za požare električnih automobila i može se ponovno koristiti (procjenjuje se šest-sedam puta) te je ISO testirana. Može održavati litijske vatre od (vršnih) 1.600 stupnjeva Celzija i 1.100 kontinuirano. Zatim se aerosolna jedinica Fire Isolator postavlja ispod zapaljenog vozila. Nakon aktivacije stvara se oblak aerosola koji se volumenski širi, ispunjava prostor i taloži plamen. Učinak ovih aerosolnih jedinica bio je optimalan (kao što se pokazalo tijekom testova) kada su se aktivirale u

Fire blanket



Water mist lance set



Thermal camera



Aerosol units



Američkim vatrogascima trebalo je 90 tisuća litara vode kako bi ugasili požar akumulatora na e-vozilu



zatvorenom prostoru; uz protupožarnu deku preko auta.

Bazen vode za gašenje

Posljednji korak u konceptu Fire Isolator je štap za vodenu maglu, koji raspršuje vodenu maglu preko pokrivača (s automobilom ispod njega) kako bi se smanjilo razvoj dima. Polako postaje najbolja praksa prskati vodenu maglu preko pokrivača prije nego što se aerosolne jedinice postave. To je zato što vodena magla još više zatvara pokrivač, što čini učinak aerosolnih jedinica optimalnijim. Navedena povratna informacija je dobivena od korejskih i tajvanskih vatrogasaca koji su isto u praksi koristiti. Činjenica je i da se mora koristiti ekstremno puno vode za gašenje požara na e-vozila jer voda mora ući izravno u akumulator. U tu svrhu može biti potrebno oko desetaka tisuća litara vode

(izravno usmjerene na akumulator), kako proizvođač električnih automobila Tesla piše u informacijama za Model S. (Izvor: Bayrischer Rundfunk: Koliko su doista opasni požari u električnim automobilima?). Međunarodna udruga

vatrogasnih i spasilačkih službi CTIF iz SAD-a izvještava da je potrebno i do 150 tisuća litara vode da se ugasi požar u električnim automobilima. Udruga napominje da su američki vatrogasci nedavno morali upotrijebiti gotovo 90

tisuća litara vode kako bi ugasili požar akumulatora u Tesli na parkiralištu.

Prema statistikama velikih osiguravatelja, električni automobili ne gore češće od motora s unutarnjim izgaranjem. Ali kada gore, teže ih je ugasiti, pogotovo na brodu. To je zato što konvencionalne metode gašenja mogu obuzdati električni požar samo u ograničenoj mjeri, a ne trajno. Činjenica je da sa porastom e-vozila na tržištu raste i mogućnost požara.

O sigurnosnim uređajima na brodovima do sada se nije puno govorilo i u ovom trenutku ne postoji globalni standard za potpuni koncept izolatora požara, jer je još uvijek previše nov, no činjenica je i da je Fire Isolator, kako praksa struke i testiranja uživo kažu, zanimljiv koncept za izolaciju i kontrolu požara i otrovnih plinova.



PROŠLI MJESEC NA SNAGU JE STUPIO BITAN ZAKON

ŠTO DONOSI NOVI ZAKON O POVLASTICAMA U PROMETU, S NAGLASKOM NA EUROPSKE ISKAZNICE ZA OSOBE S INVALIDITETOM

Dean Borbelj

Dana 15. studenog 2023. stupio je na snagu novi Zakon o povlasticama u prometu (NN 133/23 dalje u tekstu: Zakon) koji kako sam članka 1. Zakona navodi »uređuje povlastice za učenike i studente, nedoprinosna novčana davanja za osobe s invaliditetom i druge osobe koje imaju prebivalište ili stalno boravište u Republici Hrvatskoj koja su vezana uz korištenje željezničkog, pomorskog i cestovnog prometa na teritoriju Republike Hrvatske, a u svrhu unaprjeđenja kvalitete života te poticanje promjena i osnaživanje korisnika radi njihova aktivnog uključivanja u život zajednice, Nacionalna i Europska iskaznica za osobe s invaliditetom, Europska parkirališna karta za osobe s invaliditetom i Središnji registar prava osoba s invaliditetom u području mobilnosti«

European Disability Card odnosno Europske iskaznice za osobe s invaliditetom i Nacionalne iskaznice za osobe s invaliditetom su javne isprave koja omogućavaju osobama s invaliditetom pravo na parkiranje vozila kojima se prevoze. Pravo izdavanja Europske iskaznice za osobe s invaliditetom imaju fizičke osobe, nositelji Nacionalne iskaznice za osobe

s invaliditetom i udruge koje ispunjavaju kriterije propisane zakonom. Osobe korisnici Europske iskaznice za osobe s invaliditetom temeljem članka 13. Zakona ostvaruju prava i mogu koristiti komercijalne popuste na usluge u području turizma, kulture, sporta, zabave i drugim područjima koja priznaju pogodnosti osobama na temelju stečenog statusa invaliditeta i određenih definiranih tjelesnih oštećenja. Temeljem slova zakona osobe s invaliditetom imaju pravo i na druge povlastice poput onih u željezničkom i pomorskom putničkom prijevozu, pravo na korištenje parkirališta obilježenih znakom pristupačnosti te oslobođanje od plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta i cestarine.

Europske parkirališne karte za osobe s invaliditetom

Nadalje, temeljem članka 8. Zakona osobe s invaliditetom s 80 posto ili više posto tjelesnog oštećenja, odnosno osobe s invaliditetom kod kojih je utvrđeno tjelesno oštećenje koje ima za posljedicu nesposobnost donjih ekstremiteta 60 posto ili više, odnosno vozila druga osoba s invaliditetom ostvaruju pravo na izdavanje Europske parkirališne karte za osobe s invaliditetom. Stavak dva istog članka zakona navodi da je »Europska parkirališna karta za osobe s invaliditetom javna isprava koja omogućava pravo na parkiranje vozila kojima se prevoze osobe s invaliditetom na parkirališno mjesto koje je za tu svrhu posebno obilježeno, a

“ Najkasnije do 15.

svibnja 2024.

moraju se izraditi

novе Nacionalne

i Europske

iskaznice za osobe s

invaliditetom

označava se simbolom znaka pristupačnosti«.

Potrebno je akcentirati da Europska parkirališna karta za osobe s invaliditetom vrijedi samo kada vozilom upravlja osoba s invaliditetom koja ima to pravo sukladno zakonskoj odredbi ili se ta osoba nalazi u vozilu. Sankcije za onog koji drugom omogući neovlašteno korištenje ove javne isprave, ali i za onog koji neovlašteno koristi prava koja mu ne pripadaju mogu biti novčane kazne ili oduzimanje javna isprava na određeno vrijeme!

Tako je u članku 22. Zakona propisana novčana kazna za prekršaj u iznosu od 300 do 1.000 eura osobi koja svoju Europsku parkirališnu kartu za osobe s invaliditetom ustupi drugoj osobi na korištenje te se može oduzimanjem Europske parkirališne karte za osobe s invaliditetom privremeno onemogućiti korištenje iste u trajanju od jednog mjeseca do dvije godine. Isto vrijedi i obrnuto te su kazne propisane i za sobu koja neovlašteno koristi Europsku parkirališnu kartu za osobe s invaliditetom kao





i za osobu koja odbije dati na uvid javne isprave izdane na temelju tog zakona ovlaštenim osobama.

Temeljem čl. 7. Zakona osobe s invaliditetom s 80 posto ili više posto tjelesnog oštećenja ili kod kojih je utvrđeno tjelesno oštećenje koje ima za posljedicu nesposobnost donjih ekstremiteta 60 posto ili više postotaka ne plaćaju godišnju naknadu za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila ili prilikom produženja važenja prometne dozvole za jedan osobni automobil koji imaju u svom vlasništvu odnosno koji koriste na temelju ugovora o leasingu. Nadalje, osobe s invaliditetom kod kojih je utvrđeno tjelesno oštećenje koje ima za posljedicu nesposobnost donjih ekstremiteta 80 posto i više ili kojima je utvrđeno tjelesno oštećenje osjetila vida od 100 posto ili kojima je utvrđeno tjelesno oštećenje osjetila sluha od 100 posto ili

hrvatski ratni vojni invalidi iz Domovinskog rata sa 100 posto tjelesnog oštećenja ili civilni invalidi iz Domovinskog rata sa 100 tjelesnog oštećenja ne plaćaju cestarinu za uporabu autoceste i objekta s naplatom za osobni automobil kojim se prevoze.

Šest mjeseci za zamjenu postojećih iskaznica

Poseban naglasak stavljamo na one osobe koje imaju postojeće iskaznice (smart kartice, parkirališne karte i slično) za osobe s invaliditetom, da iste važe do izdavanja Nacionalnih iskaznica za osobe s invaliditetom, a najduže šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona. Drugim riječima najkasnije do dana 15. svibnja 2024. moraju izraditi nove Nacionalne i Europske iskaznice za osobe s invaliditetom.

Zakon dakako regulira i pitanja učenika i studenata pa je tako u članku 3 i 4. Zakona

Sankcije - novčane i oduzimanje isprave

Potrebno je akcentirati da Europska parkirališna karta za osobe s invaliditetom vrijedi samo kada vozilom upravlja osoba s invaliditetom koja ima to pravo sukladno zakonskoj odredbi ili se ta osoba nalazi u vozilu. Sankcije za onog koji drugom omogućiti neovlašteno korištenje ove javne isprave, ali i za onog koji neovlašteno koristi prava koja mu ne pripadaju mogu biti novčane kazne ili oduzimanje javna isprava na određeno vrijeme!

normirano da učenici osnovnih i srednjih škola i redoviti studenti visokih učilišta te njihovi pratitelji imaju pravo

na povlasticu u željezničkom putničkom prijevozu od 40 posto od redovite prijevozne cijene vozne karte u drugom razredu putničkog ili brzog vlaka za jedno organizirano grupno putovanje godišnje te za vrijeme redovitog školovanja, pravo na povlasticu na željeznici od 20 posto od redovite cijene vozne karte za dnevna putovanja od mjesta prebivališta do mjesta u kojem se obavlja nastava i natrag. Nadalje, na povlasticu u pomorskom putničkom prijevozu od 40 posto od redovite cijene vozne karte za prijevoz palubnog putnika na brodu za jedno organizirano grupno putovanje godišnje. Nadamo se da će ovo zakonsko uređenje osigurati našim sugrađanima osobama s invaliditetom adekvatnije uvjete mobilnosti i integraciju u društvo koje nota bene još uvijek nije osiguralo pristupačnost osobama s invaliditetom u svim segmentima i na razinama pristupa svim javnim uslugama.



UŽIVAJTE U DANIMA KOJI SLIJEDE, ALI BUDITE OPREZNI U PROMETU

BLAGDANI, ALKOHOL, UMOR...

mr. Ljiljana Mikuš

Naše društvo tolerantno je prema uzimanju alkohola i svaki društveni događaj predstavlja dovoljno dobar razlog za konzumaciju alkoholnih pića. Nadolazeći božićni i novogodišnji blagdani za većinu ljudi donose opuštanje, druženje s prijateljima i članovima obitelji i naravno opravdanje su za povećanu potrošnju hrane i alkoholnih pića. Novi životni stil možda će potrajati tek

nekoliko dana, do povratka u realnost svakodnevnice, ali i tih nekoliko dana mogu ljudima promijeniti život zbog povećane vjerojatnosti za događanje prometne nesreće.

Opasan povratak kući

Posebno to vrijedi za životni stil mladih ljudi koji uključuje noćne izlaskе, zabavu, društvo, brzu vožnju, uzimanje alkohola i opijata i drugih »sredstava za opuštanje«. Dodajmo i socijalni pritisak prijatelja i vršnjaka koji može negativno utjecati na donošenje odluka u vožnji. Posebno je opasan

povratak kući nakon zabave, svadbe ili tulumе, u ranim jutarnjim satima kada je organizam iscrpljen, kava i energetski napitci više ne mogu pomoći a nikada i nisu bili od prevelike pomoći, i jedino što nam treba je odmor i spavanje.

Bespotrebnі adrenalin

Svaki bi vozač trebao biti svjestan da i male količine alkohola dovode do promjena u psihofizičkoj spremnosti za vožnju: produžuje se vrijeme reakcije, dolazi do promjena u mišićnoj koordinaciji, blagog smanjenja sposobnosti

za obavljanje preciznih djelatnosti, poboljšanog raspoznavanja, povećanog samopouzdanja i smanjenog osjećaja odgovornosti. U određenim okolnostima, kod osoba koje imaju smanjenu toleranciju prema alkoholu ili moždano oštećenje, ili kod jako umornih i iscrpljenih osoba, već i male količine alkohola mogu dovesti do nastanka alkoholnog patološkog pijanog stanja, kojeg karakterizira suženje ili potpuni poremećaj svijesti, uzbuđenje, nemir, agresivno ponašanje i djelomična ili potpuna amnezija za događaje.

Utjecaj manjih razina alkohola u krvi često se zanemaruje, i većina vozača neće odustati od vožnje jer im i zakon dopušta 0,5 g/kg alkohola u krvi (naravno, ta razina nije dopuštena mladim vozačima i profesionalnim vozačima). Međutim, i manje količine alkohola mogu biti opasne za vozačke sposobnosti i povećati vjerojatnost događanja prometne nesreće, posebno kod neiskusnih vozača u kombinaciji s umorom, nespavanjem i iscrpljenim organizmom.

Blagdanski dani opuštanja naravno ne znače prestanak uzimanja lijekova za kronične bolesnike. Oko 20 posto lijekova utječe na duševne i tjelesne sposobnosti vozača, a njihov utjecaj ovisi o dobi, spolu i tjelesnoj masi pojedinca ali i dozi, obliku i vremenu uzimanja lijeka te kombinaciji lijeka s drugim lijekovima, hranom i alkoholom. Tu se uglavnom radi o lijekovima koji se propisuju za psihijatrijske bolesti, za stabilizaciju raspoloženja, za umirenje, za smanjivanje straha ili zabrinutosti, za spavanje, za liječenje boli, jakih alergija, epilepsije, povišenog tlaka, dijabetesa itd. Važno je da vozač koji koristi lijekove bude upoznat s njihovim djelovanjem na psihofizičke sposobnosti i sposobnost upravljanja vozilom, te da je u svakom trenutku spreman samoprocijeniti trenutnu sposobnost za vožnju s obzirom na djelovanje lijekova koje uzima. Moramo poznavati nuspojave lijekova koje koristimo i odustati od vožnje ako procijenimo da zbog njih naša sigurnost i sigurnost drugih u prometu može biti ugrožena.

“Opušteniji stav nekih vozača uz veću vjerojatnost konzumiranja alkohola može doprinijeti povećanju rizika u vožnji



Bespotrebni adrenalin

Vožnja pod utjecajem droga često je neprepoznata opasnost za druge sudionike u prometu, također i za samog vozača. Osim negativnog utjecaja na vozačku sposobnost i vještinu, utjecaj droga ogleda se i u promjenama razine budnosti i pospanosti, poremećenoj percepciji vremena i udaljenosti, smanjenoj mogućnosti prepoznavanja rizičnih situacija u prometu, gubitku emocionalne i socijalne kontrole, te mogućnosti nastanka perceptivnih i kognitivnih obmana. Kritičnost u razmišljanju je smanjena, a osoba pod utjecajem droga ne zabrinjava mogućnost kazne i posljedice neprilagođenog

ponašanja jer se osjeća nedodirljivo, nepobjedivo, svemoćno, iznad svih zakona i pravila.

Negativne posljedice do kojih dolazi zbog uzimanja alkohola, droga i lijekova su kumulativne, zbrajaju se i pojačano djeluju na vozače, posebno ako im se pridruži umor. Umor i nespavanje ne spominju se često u zakonskim odredbama, jer je njihovo postojanje teško dokazati objektivnim i pouzdanim testovima koji imaju vrijednost dokaza na sudu. Umor izrazito djeluje na emocionalno stanje vozača, otupljuje kritičnost prema vožnji, smanjuje toleranciju prema ponašanju ostalih sudionika u

prometu, vozač može postati nesiguran, nepažljiv i nesnalažljiv, što u prometnoj situaciji znači i povećanu vjerojatnost događanja prometnih nesreća. Pri mentalnom radu u umornom stanju može doći do pojave tzv. mentalnih blokova, odnosno kratkotrajnih prisilnih pauza u toku kojih čovjek nije u stanju misliti na svoju aktivnost. Na doživljajnom planu ovakve blokove označava stanje trenutne konfuzije i nesposobnosti, slabije kontrole usmjeravanja vozila u željenom pravcu i održavanja udaljenosti između vozila, vozači su skloni ustrajati na brzini uz gubitak uvida u situaciju. U prometu to može dovesti do pogrešnih postupaka u vožnji (ubrzavanje umjesto kočenja), izostanka ispravnih postupaka (npr. signala za promjenu smjera) ili nepotrebnih postupaka (pretjecanje u pogrešnom trenutku).

Blagdanski dani koje očekujemo za mnoge ljude znače vrijeme opuštanja, promjenu svakodnevnih aktivnosti, oslobađanje od rutinskih, nametnutih i ponekad neželjenih poslova. Opušteniji stav nekih vozača uz veću vjerojatnost konzumiranja alkohola može doprinijeti povećanju rizika u vožnji. Adrenalin može utjecati na vožnju, povećavajući osjećaj uzbuđenja i agresivnosti ali takvo stanje potrebno je na vrijeme osvijestiti i to ne bi trebao biti razlog za nepažljivu ili neodgovornu vožnju. Ne treba zaboraviti da se u blagdansko vrijeme povećava broj ljudi na cestama, što dovodi do gužve u prometu i povećane vjerojatnost za sukobe odnosno događanje konfliktnih situacija u prometu.

Važno je osvijestiti sve čimbenike koji su rizični za sigurnost vožnje, a na koje možemo utjecati, te organizirati vožnju, sudjelovanje u prometu i druge aktivnosti na način da blagdansko vrijeme zaista bude vrijeme opuštanja i obiteljskog druženja.

KAKO BURA UTJEČE NA PROMET U »SVOM« KRAJU

ZATVARANJE KRČKOG MOSTA U SUSTAVU METEOLARM



U deset godina Krčki most je ukupno bio zatvoren za sav promet nešto više od tri dana

Dragoslav Dragojlović,
Lovro Kalin, Nevenka
Kadić-Vlahović, Dunja
Plačko – Vršnak, Tanja
Renko, DHMZ

Sigurnost odvijanja prometa ovisi o vremenskim uvjetima u kojima se isti odvija. Tijekom cijele godine cestovne organizacije dobivaju meteorološke podatke ili prognozu vremena za određeno razdoblje. To je posebno izraženo za vrijeme zimskog odvijanja prometa (od 1. studenog do 15. travnja) u svrhu zimskog održavanja prometnica (prognoze za poledicu, kišu, snijeg, maglu). Osim za vrijeme zimskog odvijanja prometa neke cestovne organizacije dobivaju specifične vremenske prognoze (polutjedne, tjedne, mjesečne) za planiranje svojih djelatnosti. Isto tako

stalno imaju na raspolaganju izmjerene meteorološke podatke sa svojih automatskih postaja (temperature, vlažnost zraka, brzina vjetra...) ili dobivaju podatke od postaja DHMZ-a. Pored toga, tijekom cijele godine Hrvatskim cestama (HC) i Hrvatskim autocestama (HAC) dostupni su izračuni prognostičkog modela ALADIN o smjeru i brzini vjetra i udarima vjetra po satima za 72 sata unaprijed za određene lokacije. Na osnovu tih prognostičkih vrijednosti brzine vjetra, te definiranih maksimalnih srednjih (10-minutni srednjak) i trenutnih brzina vjetra te o stanju kolnika i ostalih čimbenika donosi se odluka o ograničenju brzine za pojedine skupine vozila ili zatvaranja prometa za pojedine skupine vozila. DHMZ tijekom cijele godine izdaje upozorenja na opasne vremenske

pojave koje mogu ugroziti sigurnost ljudi i imovine. Navedena upozorenja vidljiva su na mrežnoj stranici DHMZ-a (www.meteo.hr), a također i putem sustava Meteolarm.

Upozorenja na jak, olujni i orkanski vjetar

Na mrežnoj stranici DHMZ-a vidljiva su upozorenja za tekući dan i za dan unaprijed. Upozorenja se izdaju za osam regija u Hrvatskoj koja se razlikuju po svojim klimatološkim odlikama i još posebno za šest obalnih regija. Upozorava se na osam opasnih meteoroloških pojava među kojima je i brzina vjetra. Meteolarm platforma nastala je kao rezultat suradnje EUMETNET-a (organizacije europskih nacionalnih meteoroloških službi) unutar EMMA projekta (Multi service Meteorological Awareness). Hrvatska je članica EUMETNET-a od

2007. godine, a od 2009. godine upozorenja za Hrvatsku se mogu vidjeti i na mrežnoj stranici Meteolarm-a (www.meteoalarm.org). Od 2016. godine izrađuju se upozorenja i za šest obalnih područja. Upozorenja se izdaju samo za vjetar, a izrađuje ih Pomorski meteorološki centar (PMC) DHMZ-a sa središtem u Splitu i uredom u Rijeci. Prema

“ DHMZ cijele godine izdaje upozorenja na opasne vremenske pojave koja su vidljiva na mrežnoj stranici DHMZ-a (www.meteo.hr) i putem sustava Meteolarm

Zatvaranje mosta za I. skupinu vozila

Stanje kolnika	Prosječna brzina vjetra	Udari vjetra
Suh kolnik	16,7 m/s (60 km/h)	preko 25 m/s (90 km/h)
Mokar kolnik	14 m/s (50 km/h)	preko 22 m/s (80 km/h)
Zasnježen kolnik	5,5 m/s (20 km/h)	-

Zatvaranje mosta za II. skupinu vozila

Stanje kolnika	Prosječna brzina vjetra
Suh kolnik	25 m/s (90 km/h)
Mokar kolnik	19,4 m/s (70 km/h)
Zasnježen kolnik	7 m/s (25 km/h)

Zatvaranje mosta za III. skupinu vozila

Stanje kolnika	Prosječna brzina vjetra
Suh kolnik	30,5 m/s (110 km/h)
Mokar kolnik	25 m/s (90 km/h)
Zasnježen kolnik	8,3 m/s (30 km/h)

odluci o uvjetima zatvaranja državne ceste D102 (most Krk) HAC-a, most Krk se zatvara u uvjetima olujnog ili orkanskog vjetra ovisno o stanju kolnika, za pojedine skupine vozila.

Brzine vjetra pri kojima se most Krk zatvara za promet su:

Zatvaranje mosta Krk za I. skupinu vozila (motocikli, prikolice za stanovanje, kamp prikolice s tri ili više osovin, kombi vozila visine preko 1,9 m, autobusi na kat i autobusi duplih osovin koji vuku prikolicu, osobna vozila koja vuku malu prikolicu s jednom osovinom).

Izuzetno, mostom je za vrijeme trajanja olujnog ili orkanskog vjetra dozvoljeno kretanje opterećenom vozilu, koje posjeduje sve potrebne ateste i dozvole za prometovanje u takvim uvjetima vožnje. U slučaju zaleđenog kolnika, promet na mostu se zabranjuje za sva vozila.

Podaci za 11 godina

U radu su obrađeni podaci broja sati zatvorenosti Krčkog mosta po mjesecima od 2010. do 2020. godine za različite kategorije vozila. Iz obrađenih podataka može se vidjeti da je u razdoblju od 2010. do 2020. (11 godina) Krčki most ukupno bio zatvoren 3.664 sata za prvu skupinu vozila,

dok je potpuno zatvoren za promet (I, II, III skupina) bio 80 sati. Po mjesecima najveći broj sati zatvorenosti mosta za I skupinu vozila (uzimajući u obzir razdoblje od 2010. do 2020.) bio je u veljači (711 sati), zatim u ožujku (599 sati) te u siječnju (387 sati).

Razlog tomu je što u zimskom razdoblju na sjevernom Jadranu najčešće puše jaka i

olujna, na udare i orkanska bura. Najmanji broj sati zatvorenosti mosta za I skupinu bio je u lipnju (81 sat) i u srpnju (154 sata). Zanimljivo je da u lipnju unutar promatranog razdoblja 2010. – 2020. nijednom nije bilo zabrane prometa za II i III skupinu vozila. Za III skupinu vozila zabrane prometa u promatranom razdoblju nije bilo ni u travnju, kolovozu i rujnu. Ukupan broj izdanih upozorenja u razdoblju od 2010. do 2020. iznosio je 3.001. Od toga je 2.455 bilo žuto, 466 narančasto i 80 crveno. Najveći broj žutih upozorenja izdan je u veljači (279), što se poklapa s najvećim brojem sati obustave prometa za I skupinu vozila (711 sati). Nakon toga slijedi studeni sa 276 i siječanj s 264 izdana žuta upozorenja. Crvena upozorenja za jak i olujan vjetar nisu izdana u lipnju, srpnju i rujnu, a obustave prometa za III skupinu vozila nije bilo u lipnju i rujnu. Za srpanj unutar promatranih 11 godina nije bilo izdano ni jedno crveno upozorenje za vjetar, a unatoč tomu bilo je ukupno

10 sati obustave prometa za III skupinu vozila, znači za sav promet.

Upozorenje - zatvaranje

Nekoliko meteoroloških elemenata posebno utječe na sigurnost cestovnog prometa, npr: temperatura zraka, oborina, poledica, zaleđivanje i taloženje snijega, brzina vjetra i dr. Neki od tih meteoroloških elemenata mogu utjecati tijekom cijele godine na sigurnost i odvijanje cestovnog prometa, a jedna od njih je brzina vjetra. U radu se pokušala naći povezanost broja izdanih upozorenja za vjetar (žuto, narančasto i crveno) i broja sati zatvorenosti mosta po skupinama vozila (I, II, III skupina). Prema prikazanim ilustracijama vidljivo je da su postoci sati zabrane prometa po skupina vozila u korelaciji s postocima izdanih upozorenja za brzinu vjetra po kategorijama (žuto, narančasto i crveno): 82% žuto upozorenje – 80% zabrana prometa za I skupinu vozila, 15% narančasto upozorenje -15% zabrana prometa za II skupinu vozila i 3% crveno upozorenje - 5% -zabrana prometa za III skupinu vozila. Usklađenost broja izdanih upozorenja s brojem sati zatvorenosti prometovanja poglavito je eksplicitan za veljaču i ožujak. Razlika u broju izdanih crvenih upozorenja na brzinu vjetra i broja sati zabrane za promet III skupine vozila najveća je u srpnju. Obrada broja sati zabrane za promet i broja izdanih upozorenja pokazuje da u većini slučajeva možemo očekivati povezanost upozorenja po kategorijama (žuto, narančasto i crveno) s vremenom zabrane prometa za skupine vozila (I, II i III). Takva informacija može biti korisna i cestovnom operateru koji ograničava promet, a ujedno i prognostičarima DHMZ-a koji mogu steći uvid kakve posljedice može imati neka vremenska pojava, odnosno izdani stupanj upozorenja.



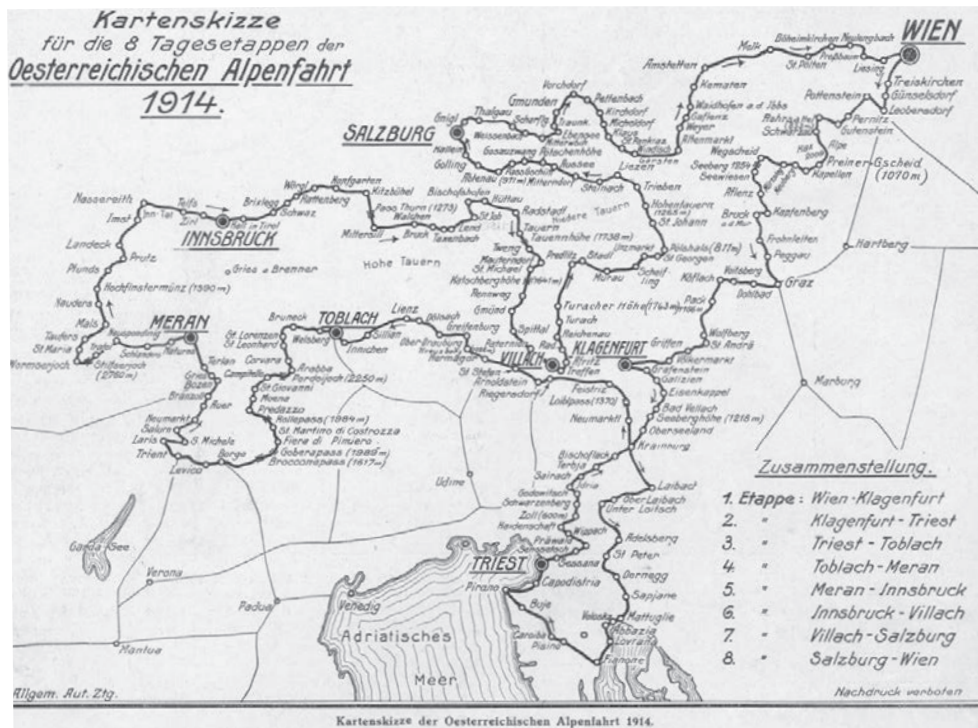
Čekanje na prolaz pred zatvorenim Krčkim mostom



Bura je najžešća na Krčkom mostu u veljači

PRIČE IZ RIJEČKE PROMETNE POVIJESTI

ALPSKI RELI 1910.-1914. GODINE



Alpski reli 1914.

Igor Žic

Opatija je doživjela izuzetan rast uoči Prvog svjetskog rata. Općina je dobila naziv Volosko - Opatija 1910. i imala je 3.828 stanovnika. Tijekom tri ljetna mjeseca bilo 18.569, a tijekom tri zimska 4.494. turista. Prvi put u povijesti Opatije glavna turistička sezona bile je preko ljeta. Do obrata je došlo zbog popularizacije mora iz zdravstvenih razloga, te jeftinijeg boravka u to doba godine. Otvoren je akvarij pokraj hotela Kronprinzessin Stephanie (Imperial), ljepši od onog u Rijeci na Školjiću i na venecijanskom Lidu. Dovršeno je obalno šetaliste (lungomare) od Voloskog do Lovrana u dužini od 12 kilometara.

Opatija je dosegla 1912. svoj monarhijski turistički zenit s 54.696 gostiju. U usporedbi s

“Obzirom na značaj turističke Opatije nije čudno da se opatijska rivijera našla kao dio rute slavnog, u Hrvatskoj posve zanemarenog, Alpskog relija

drugim turističkim mjestima na istočnoj obali Jadrana imala je sedam puta više posjetitelja od Crikvenice, pet puta više od Lovrana i dva puta više od Dubrovnika, odnosno imala je veću posjetu od Lovrana (11.950), Crikvenice (8.251), Malog i Velog Lošinja (8.469), Portoroža (7.222), Brijuna (5.000), Raba i Hvara zajedno. Ugošćivala je približno četvrtinu svih turista na istočnoj obali Jadrana, a polovicu svih turista u Istri (kojoj

su tada pripadali Krk, Cres i Lošinj). Najveći broj turista pristizao je iz same Monarhije, koja je imala više od 50 milijuna stanovnika, te Njemačke i Rusije. Opatija je imala desetak hotela, 44 pansiona, 83 vile i 5 kupališta. Zajedno s Lovranom pretekla je Karlove Vary kao prvo mjesto u Austro-Ugarskoj po broju turista.

Od Voloskog do Lovrana

Zbog takvog senzacionalnog uspjeha ne iznenađuje da se opatijska rivijera našla kao dio rute slavnog, u Hrvatskoj posve zanemarenog, Alpskog relija. Recimo, 1914. godine u etapi od Klagenfurt do Trsta, vozilo se od Šapjana na Matulje, te potom Volosko - Opatija - Lovran - Plomin - Pazin - Buje - Piran - Kopar - Trst. Znalo se voziti i preko Učke. Alpski reli (Alpenfahrt), koji je počinjao u Beču, a prolazio je preko niza

planinskih prijevoja, bio je jedan od najzahtjevnijih događaja u automobilizmu početkom 20. stoljeća. Skulptura Velika nagrada Alpskog relija, datira iz 1914. godine. Organizator, Carski i kraljevski austrijski automobilski klub, naručio je ozbiljno umjetničko djelo za trofej. Samo vrijednost materijala iznosila je oko 10.000 kruna, što je odgovaralo cijeni skupog automobila. Trofej je dobivao vozač koji bi izbjegao zbirne kaznene bodove za 1912, 1913. i 1914. godinu. Kako je pet vozača to postiglo, tako je Austrijski automobilski klub nagradio svih pet statua originalnog trofeja. Može se spomenuti da Laurin&Klement, nije dobio kaznene bodove samo u te tri, već tijekom svih pet godina održavanja Alpskog relija.

Strogi propisi nalagali su da motori vozila moraju raditi bez prekida tijekom dnevnih etapa. Kazneni bodovi dobivali su se, između ostalog, za usputne popravke, presporu vožnju ili skretanje s propisane rute. Povjerenik iz Austrijskog automobilskog kluba pratio je svaki automobil kako bi osigurao da se sve radi u skladu s propisima i specifikacijama. Važni dijelovi i sklopovi nosili su službene pečate, a na etapnim odredištima sva su vozila morala biti parkirana unutar čuvanog prostora. Ni posada, ni mehaničari nisu imali pristup parkiralištu tijekom noćnog odmora.

Prvi Alpski reli startao je 26. lipnja 1910. Bila je to trodnevna etapna utrka od 867 kilometara (535 milja) koja je započinjala i završavala u Beču. Te godine bilo je 15 sudionika, šest ih je službeno završilo utrku, i svi su bili bez kaznenih bodova. Na pet kilometarna dugom brzinskom testu pred Bečom ostvarena je prosječna brzina



Grof Kolowrat u svom Laurin Klementu na Alpskom reliju 1913.

od 105 kilometara na sat. Ne očekivano je Laurin&Klement (od 1925. Škoda) osvojio timsku nagradu sa sva tri automobila čiji su vozači bili: grof Pavao Drašković, grof Alexander Kolowrat i Otto Hieronimus. Grof Pavao (Pal) Drašković III. (Beč 1884. - Güssing, Gradišće, 1959.) bio je sin Pavla

Draškovića II. de Trakošćan i tako, barem titulom, čvrsto povezan uz Hrvatsku. Grof Alexander Kolowrat-Krakowsky, Čeh rođen u Americi, ušao je u povijest kao utemeljitelj austrijske filmske industrije i čovjek koji je otkrio Marlene Dietrich.

Rolls-Royce trijumf

Drugi Alpski reli održan je od 13. do 16. svibnja 1911. Ukupna udaljenosti iznosila je 1.421 kilometar (883 milje). Kad su se natjecatelji okupili u Beču, prisutni su primijetili da su stare modele kotača zamijenili znatno moderniji i lakši, žičani. Ukupno je startao 51 automobil, a 41 je stigao na cilj u Beču. Samo 12 vozača bilo je bez kaznenih bodova. Pobjednički Austro-

Daimler tim bio je u sastavu: Ferdinand Porsche, Eduard Fischer i grof Heinrich Schöfeldt. Drugo mjesto u ekipnoj

konkurenciji pripalo je vozilima L&K koje su vozili Otto Hieronimus (bez kaznenih bodova), kao i grofovi Drašković i Kolowrat (s po nekoliko kaznenih bodova). Audi Team - nova marka Augusta Horcha - bio je treći.

Iduća utrka održala se od 16. do 23. lipnja 1912. u sedam etapa. Udaljenost je povećana na

2.364 kilometara (1.468 milja). Bilo je 17 timova, sa 85 vozača iz osam zemalja: 72 vozača su službeno završila utrku, a 25 ih je bilo bez kaznenih bodova. Pobjednici su bili njemački Opel tim i austrijski FIAT tim, koji su ravnopravno podijelili nagradu.

Četvrti Alpski reli održan je od 22. do 29. lipnja 1913. Bilo je samo 43 startera. Održano je

a devetorica vozača završila su bez kaznenih bodova, uključujući tri njemačka tima: Audi, Hansa i Horch, švicarski Fischer, belgijsku Minervu i britanski Rolls-Royce. Audi je timski pobjedio ispred četiri Rolls-Roycea Silver Ghost. Od ovog alpskog relija bilo je dodatnih razloga da se Rolls-Royce, uvjerljivo najbrži na cesti, reklamira kao najbolji automobil na svijetu.

Pred sam rat

Pred sam Prvi svjetski rat, od 14. do 23. lipnja 1914., priredena je posljednja utrka. Bila je duga 2.931 kilometar (1821 milju) i trajala je osam dana. Utrka je uključivala

30 alpskih prijevoja i deset kilometara dug brzinski test.

Na cilj je došlo 50 automobila, od 75 startera, a

19 ih je završilo bez kaznenih bodova. Ravnopravni pobjednici bili

su Audi i Hansa timovi. Timsku nagradu

osvoji je i James Radley u Rolls-Royceu Silver Ghost. Pet dana nakon završetka Alpskog relija, u Sarajevu su 28. lipnja 1914. ispaljeni smrtonosni hici na austrougarskog nadvojvodu Franju Ferdinanda i njegovu suprugu koji su bili uvod u Prvi svjetski rat.

Zanimljivo je da je Alpski reli, u turističkom obliku organiziran 2013. godine povodom stogodišnjice sudjelovanja, za 42 automobila Rolls-Royce Silver Ghost. Pojedinačna vrijednost automobila kretala se između 200 tisuća i milijun eura. Bilo je uključeno i spavanje u Opatiji te vožnja do Mošćenica. Ista manifestacija, povodom 110. godišnjice, održana je od 19. svibnja do 9. lipnja 2023. godine, da bi ubrzo bila objavljena i prigodna knjiga.



Knjiga iz 2023.

osam etapa u ukupnoj duljini od 2.650 kilometara (1.657 milja). Na cilj je stigao 31 vozač,

Motor se nije gasio od jutra do večeri

Inženjer i povjesničar barun von Löw izjavio je 1924. godine: »Alpske utrke 1910.-1914. bile su najvažnija natjecanja automobila organizirana do tada jer su, pod najstrožim nadzorom, pred vozila postavljeni zahtjevi kojih nije bilo u prethodnim natjecanjima. Za oko osam dana vožnje prijedeno je gotovo tri tisuće kilometara. Motor se nije smio gasiti od jutra do večeri, čak ni ako su bile oštećene gume ili promijenjene felge. Automobili su morali provesti noć na otvorenom i morali su se ujutro upaliti u roku od jedne minute. Ceste su bile najstrmije, a prijevoji najviši koji se mogu povezati u istočnim Alpama. Često su birane posebno zahtjevne ceste sa stotinama dubokih usjeka, koje su, s obzirom na velike brzine vožnje (svaki dan je trebalo prijeći oko 400 kilometara), uzrokovale velika opterećenja na oprugama i pogonu stražnje osovine.«

POJAS NEMA ALTERNATIVE

Tomislav ŠEPIĆ

Hrvatski autoklub i Autoklub Rijeka u suradnji s Veleučilištem u Rijeci organizirali su preventivno-edukativni program Klik – sigurnosni pojas – navika odgovornog ponašanja u prometu. Prisustvovalo je preko 160 mladih ljudi, a osim studenata Veleučilišta prisustvovali su učenici Prometne škole iz Rijeka te Prirodoslovno grafičke škole. Sadržaji programa Klik realiziraju se u trajanju dva školska sata (teoretski i praktični dio na simulatorima sudara i prevrtanja), koji ima za cilj utjecati na promjenu rizičnog ponašanja mladih ljudi, usvajanje i stjecanje pozitivnih stavova o njihovoj ugroženosti u prometu. U uvodnom dijelu, tijekom jednog školskog sata, kroz interaktivno predavanje studentima i učenicima objašnjen je smisao i svrsishodnost sigurnosnog pojasa u prometu. Kroz životne primjere i priče obrazlažu kako vezanje pojasa u vozilu nije samo zakonska obveza vozača i putnika, nego i element opće i osobne kulture. Za vrijeme drugog školskog sata instruktori i demonstratori Hrvatskog autokluba i AK Rijeka učenicima su prezentirali efekte prometnih nesreća u kontroliranim uvjetima na simulatoru prevrtanja koji je bio postavljen iza zgrade Veleučilišta.

Pojas drugi na crnoj listi

Jeste li znali da je nekorisćenje



Simulator prevrtanja uvijek je atraktivan



Domaćin akcije bilo je Veleučilište u Rijeci

sigurnosnog pojasa drugi najveći uzrok smrti na cestama? Na crnoj listi ubojica u prometu nalazi se odmah nakon prebrze vožnje. A korištenje mobitela je treći ubojica na cesti. Tu crnu trojku možemo izbjeći MI samo svojim odgovornim ponašanjem u prometu i usvojenim dobrim navikama ponašanja u prometu. Statistički podaci nam govore kako je Hrvatska u cestovnom prometu visoko rizična zemlja. Po podacima broja poginulih na cestama na milijun stanovnika u

2022. godini, među zemljama EU, od Hrvatske (71 poginuli) nesigurnije su tek Rumunjska (86 poginulih) i Bugarska (78 poginulih). Istraživanja koje je još 2015. godine proveo Fakultet prometnih znanosti govori kako je učestalost korištenja sigurnosnog pojasa u prometu u Hrvatskoj zabrinjavajuća – tek 62 posto vozača i suvozača osobnih vozila koristi sigurnosni pojas. Više od 90 posto putnika na stražnjim sjedalima nije vezano. Danas od ukupnog broja smrtno stradalih vozača

i putnika u osobnim vozilima gotovo 40 posto nije koristilo sigurnosni pojas.

Rizični adolescenti

Za razliku od većeg broja programa iz područja sigurnosti cestovnog prometa za edukaciju predškolske i školske djece, srednjoškolska populacija do sada nije sustavno obuhvaćena projektima iz područja sigurnosti cestovnog prometa. Svi statistički pokazatelji potvrđuju da su oni kao mladi sudionici u prometu, od 15. do 24. godine života, najugroženija skupina sudionika u prometu. Zato je preventivno-edukativni program Klik namijenjen ponajviše adolescentima. Vezivanje sigurnosnog pojasa u vozilu zakonska je obveza vozača i putnika, ali se može interpretirati i kao dio osobne kulture. Nevezanje sigurnosnog pojasa je čin nekulturnog i neodgovornog ponašanja, a reflektira se u odnosu prema: vlastitoj obitelji i prijateljima, drugim sudionicima u prometu, službama koje se brinu za zdravlje i sigurnost ostalih sudionika u prometu te zajednici koja snosi velike gubitke i troškove nastale uslijed stradanja. Cilj preventivno-edukativnog programa Klik je stjecanje kompetencija, znanja o sigurnosnim i zaštitnim mjerama i radnjama, prije i za vrijeme upravljanja (ili prevoženja) vozilom, kao i razvoj vještina odgovornog i sigurnog ponašanja u prometu. Klik – bez alternative, bez iznimke, bez izuzetka pojas uvijek, jer jedna sekunda nepažnje dovoljna da se dogodi nesreća.

IMPRESSUM

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

Izdavački savjet: Prof. dr. Hrvoje Baričević
(predsjednik), dr. Ivica Barišić, Izabela Linčić
Mužić, Zdravko Lisac, Mile Perić, Tomislav
Šepić i Lara Vrsalović

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

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