

■ 25 GODINA SAVJETA str. 2, 3 i 4. ■ DJECA U PROMETU str. 5, 6 i 7.

# žmigavac

kultura i sigurnost u prometu

Broj 113 / 27 | 03 | 2024

■ VIDI I KLIKNI U VRTIĆIMA I ŠKOLI str. 10. ■ STRADAVANJA MOPEDISTA I MOTOCIKLISTA str. 20.



primorsko  
županija žoranska



zmigavac.hr

# JOŠ JEDNA GODINA SAVJETA OBILJEŽENA PROJEKTIMA

**Ž**upanijski savjet je, uz veliko zalaganje članova, realizirao brojne projekte i aktivnosti koje su predviđene planom i programom rada za 2023. godinu. Evo i pregleda najznačajnijih projekata i inicijativa.

**Elaborati, projekti, studije i izvješća**

## 1. Primjena GIS tehnologije određivanja mjesta prometnih nesreća

Lani je nastavljen projekt praćenja prometnih nesreća pomoću GIS aplikacije (Geografski informacijski sustav) i GPS (Globalni pozicijski sustav) tehnologije na području županije. Radi se o jedinstvenom projektu u Hrvatskoj. Aplikacija jednostavnošću i preciznošću jamči sigurne i pouzdane podatke, koji omogućavaju dobivanje relevantnih podataka o kritičnim točkama i dionicama na svim cestama Primorsko-goranske županije putem policijskih zapisnika s mjesta prometnih nesreća. Zahvaljujući dobroj suradnji s MUP-om, baza podataka se od 2001. godine kontinuirano ažurira. Aplikacija se kontinuirano ažurira.

U 2023. godini izradila se web aplikacija koja omogućuje online pregled podataka, bez potrebe za direktnim spajanjem na baze podataka. Jednostavan dizajn i funkcionalnost preglednika omogućuje širu upotrebu korisnicima, bez potrebe za korištenjem raznih softvera.

Ova aplikacija u praksi daje višestruku korist, prvenstveno u dobivanju točnih podataka o



Predsjednik Savjeta dr. Baričević naglašava stručnost članova

kritičnim točkama i dionicama na cestama Primorsko-goranske županije, što olakšava planiranje i ostvarenje potrebnih intervencija i sanacija.

## 2. Razmatranje i analiziranje problema sigurnosti u prometu na temelju izvješća

Članovi Županijskog savjeta su sukladno svojim profesionalnim zaduženjima i osobnim afinitetima samostalno pripremali razna izvješća koja su na sjednicama zajednički analizirana. Podnijete su sljedeće izvješća:

- Policijske uprave primorsko-goranske o stanju sigurnosti u cestovnom prometu
- provođenje vozačkih ispita i rad autoškola regionalnog ispitnog centra Rijeka

- tehnički pregledi vozila u Primorsko-goranskoj županiji
- djelovanje Prekršajnog suda u Rijeci s aspekta sigurnosti prometa

- rad inspekcije cesta i cestovnog prometa
- stanje cesta i objekata (Hrvatske autoceste)
- realizacija programa održavanja državnih cesta (Hrvatske ceste - PJ Rijeka)
- stanje cesta i objekata (Županijska uprava za ceste)

**“Niz je aktivnosti koje je inicirao ili u kojima je sudjelovao Savjet, a sve aktivnosti su imale za cilj sigurniji promet**

- stanje dionice tunel Učka - Matulji i objekata na navedenom dijelu autoceste
- održavanje prometnica (Rijeka-promet)
- djelatnost medicine rada u dijelu pregleda kandidata za vozače i profesionalne vozače
- intervencije Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije na javnim cestama u županiji

Na temelju provedenih analiza doneseni su određeni zaključci za čiju provedbu su u nekim slučajevima bili zaduženi sami članovi Županijskog savjeta ili su zaključci pismeno prosljeđivani nadležnim osobama i institucijama, od kojih se tražilo da poduzmu mjere po dostavljenom upozorenju, preporuci, zahtjevu...

## 3. Primjena protukliznih podloga za povećanje sigurnosti cestovnog prometa

Županijski savjet je razmotrio prezentaciju tvrtke Euro Galant o primjeni protukliznih podloga u cilju povećanja sigurnosti cestovnog prometa. Jedno od učinkovitih rješenja koje pruža dovoljni koeficijent trenja između pneumatika i kolnika je protuklizna podloga. Površinski materijal koji se nanosi na kolnik, izrađen je od dvokomponentnog modifikiranog epoksidnog veziva i separiranog kalciniranog boksitnog agregata. Umjesto istrošene i skliske površine kolnika, protuklizna podloga ima površinu s puno većim trenjem koje poboljšava prijanjanje, osigurava bolju kontrolu vozila te skraćuje zaustavni put. Visoki koeficijent trenja nastaje zbog teksture sloja materijala koji pruža veliki broj kontaktnih



Priznanja zaslužnim članovima za 25 godina Savjeta

površina između pneumatika i protukliznog sloja.

Lokacije na kojima se mogu postaviti protuklizne podloge su pješački prijelazi, oštri zavoji, biciklističke i pješačke staze, autobusne trake, parkirališta... Mogu se primijeniti na bilo kojoj kategoriji cesta.

#### 4. Mjere i aktivnosti u cilju povećanja sigurnosti djece u prometu - iskustva iz Primorsko-goranske županije

Dopredsjednik Županijskog savjeta i prodekan Prometnog fakulteta Veleučilišta u Rijeci dr.sc. Ivica Barišić izložio je interesantno predavanje o poduzetim mjerama i aktivnostima u cilju povećanja sigurnosti djece u prometu u Primorsko-goranskoj županiji.

Posebno je naglasio da pri izgradnji novih prometnica treba voditi računa o sigurnim mjerama. Isto tako, postojeće prometnice treba poboljšati da bi se povećala sigurnost svih sudionika u prometu. To se može postići postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova, svjetlosne signalizacije, opreme za

smirivanje prometa, zatim primjerenim osvjetljenjem prometnica, izgradnjom nogostupa na pješačke, biciklističkih staza i drugim sličnim mjerama.

#### 5. Obilježavanje 25. obljetnice Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije

Dana 30. studenog 2023. godine svečano je obilježena 25. obljetnica Savjeta. Na svečanosti u Mramornoj dvorani Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja u Rijeci predstavljena je i prigodna brošura s naslovom Retrospektiva 1998. - 2023. Spomenute su brojne inicijative i aktivnosti koje je Savjet u četvrt stoljeća inicirao u području sigurnosti prometa. Zamjenica primorsko-goranskog župana Marina Medarić uručila je priznanja zaslužnim članovima i suradnicima, a to su: prof. dr.sc. Darko Ledić, doc.dr.sc. Suzana Janković, Josip Šarlija, Zdravko Lisac, prof.dr.sc. Hrvoje Barišević, dr.sc. Ivica Barišić, Livio Hubička, Goran Gračanin, Stjepan Jandrić,

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

Predsjednik Savjeta prof. dr.sc. Hrvoje Barišević istaknuo je da je Savjet prepoznat kao izuzetan subjekt i primjer je kako tijela regionalne i lokalne samouprave mogu efikasno djelovati na području sigurnosti prometa zahvaljujući znanju, entuzijazmu, te poznavanju i razumijevanju lokalnih specifičnosti. Stručnost i kompetencije članova imaju za posljedicu uspješan rad i dugoročni utjecaj u procesu podizanja stupnja sigurnosti svih čimbenika u cestovnom prometu.

#### Preventivno-edukativne akcije

##### 1. Akcija Motociklom u život

U 2004. godini na području Primorsko-goranske županije od ukupno 48 poginulih osoba stradalo je čak 15 vozača i suvozača na motociklima. Zastrajući podaci motivirali su Savjet da 2005. godinu pokrene akciju posvećenu edukaciji motociklista. Zbog velikog interesa, odlučeno je da akcija

postane tradicionalna. Lani je u lipnju održana 19. akcija na Automotodromu Grobnik. U akciji, s teoretskim i praktičnim dijelom na pisti, sudjelovalo je 20 kandidata. U prvom dijelu kandidati su upoznati sa značajem nabavke odgovarajuće opreme, prezentirane su posljedice stradavanja u prometu, predstavnici policije ukazali su na najčešće i najrizičnije prekršaje, a HAK-ovi ispitivači kroz prigodne testove polaznike su podsjetili što su zaboravili od prometnih propisa i sigurnosnih pravila.

##### 2. Akcija Prvi koraci u prometu

Akciju realiziraju djelatnici Doma mladih i pripadnici prometne policije. Svrha akcije je obuka i upoznavanje djece prvih razreda svih osnovnih škola na području županije s temeljnim prometnim pravilima i propisima, uz usvajanje pozitivnog ponašanja na cestama.

Edukacija se provodi kroz jednostevnu nastavu koja se sastoji iz teorijskog i praktičnog dijela. U protekloj školskoj





godini akcija je provedena u 25 riječkih osnovnih škola i 34 škole širom županije. Uključeno je 2.296 učenika.

### 3. Program osposobljavanja učenika za samostalno upravljanje biciklom u prometu - Biciklistička škola

Projekt je 2019. godine uz potporu Savjeta pokrenuo Dom mladih iz Rijeke. Program je namijenjen djeci do 14 godina koji prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama ne smiju samostalno upravljati biciklom ukoliko ne posjeduju Potvrdu o osposobljenosti za upravljanje biciklom. Potvrdu dobiju polaznici nakon položenog ispita.

Program je završilo 104 polaznika.

#### Medijsko-informativni rad

Savjet od 2004. godine izdaje Žmigavac - časopis o prometnoj kulturi i sigurnosti prometa. Prvi broj prezentiran je javnosti 5. svibnja 2004. godine.

U časopisu se prezentiraju javnosti korisne informacije o prometu, sigurnosti prometa

#### Savjet donosi zaključke i prijedloge temeljem niza izvješća



i prometnoj kulturi, odnosno mnoge interesantne teme i informacije o kojima se manje piše jer za njih nema dovoljno interesa zbog svoga nekomercijalnog sadržaja. Kad je riječ o čitateljima, Žmigavac se nastoji obraćati publici koja je prometno educirana, ali isto tako i čitateljima kojima promet nije profesionalno opredjeljenje. Tu se pokušava naći ravnoteža između stručnog i populističkog opredjeljenja, što je prema reakcijama javnog mijenja specijalizirani

časopis i uspio postići.

Žmigavac je trenutno jedini časopis takve vrste u Hrvatskoj. Od 2020. godine uvedena je web verzija časopisa Žmigavac. Web izdanje donijelo je veću vidljivost časopisa te veću aktualnost i dostupnost.

U sklopu promidžbenih aktivnosti, na inicijativu Savjeta izrađeno je desetak video spotova na temu sigurnost u prometu. Video-spotovi kontinuirano se emitiraju na lokalnoj TV-postaji Kanal Ri u vrijeme najvećeg prometnog

opterećenja (turistička sezona, početak školske godine) te za vrijeme božićnih i novogodišnjih blagdana, kada je na cestama Primorsko-goranske županije povećan rizik od prometnih nesreća. Spotovi su rađeni ciljano za pojedine kategorije sudionika u prometu.

#### Ostale aktivnosti

Savjet je poticao suradnju s drugim institucijama, središnjim tijelima državne uprave, udrugama i poduzetnicima koji se bave promicanjem raznih oblika aktivnosti u cilju povećanja sigurnosti u prometu i/ili edukacijom sudionika u prometu. Na primjer, akciji Autokluba Rijeka »Sigurno u prometu«.

Predstavnici Županijskog savjeta sudjelovali su na 47. stručnom skupu o prometnoj infrastrukturi i sigurnosti u prometu »Ceste 2023« održanom u Rovinju u ožujku te prezentirali rad »Uloga regionalne uprave na poboljšanje sigurnosti na cestama s osvrtom na Primorsko-goransku županiju«. Ukazano je na doprinos povećanju sigurnosti prometa koje može ostvariti regionalna uprava i samouprava.



Djeca su često u fokusu rada Savjeta

# KOLIKO SU NAM VAŽNI DJEČJI ŽIVOTI I NJIHOVA SIGURNOST U PROMETU?

Danijela ŽAGAR

**U** prošlom broju Žmigavca prikazana je Konferencija o zaštiti prava djece u prometu - Gdje smo i što još moramo učiniti?, koju je Ured pravobranitelja za djecu organizirao u Rijeci u listopadu 2023. godine, u suradnji s Veleučilištem u Rijeci.

Na ovoj smo konferenciji raspravljali o stanju sigurnosti djece u prometu u Hrvatskoj i daljnjim mogućnostima zajedničkog djelovanja u zaštiti njihovih prava i interesa. Tijekom izlaganja i u diskusiji izlagača i sudionika raspravljani su brojni aspekti ugroženosti djece u cestovnom prometu, koji su se odnosili na teme obrazovanja za sigurnost u prometu, zdravlje djece i intervencije sustava socijalne skrbi, cestovnu infrastrukturu, sigurnosti vozila i upravljanje sigurnošću.

Želja nam je ovom prilikom predstaviti informacije i zaključke konferencije u cijelosti, koji su ujedno dostupni na mrežnoj stranici Ureda pravobranitelja za djecu (<https://dijete.hr/hr/odrzana-konferencija-o-zaštiti-prava-djece-u-prometu-gdje-smo-i-sto-jos-moramo-uciniti-u-rijeci/>) te iskoristiti priliku i pozvati čitatelje na suradnju i daljnji angažman u zaštiti djece u ovom području.

Ured pravobranitelja za djecu neovisno je tijelo koje temeljem Zakona o pravobranitelju za djecu prati, štiti i promiče prava i interese djece do 18 godina. Iako područje sigurnosti djece u prometu predstavlja tek jedan segment rada, silno nam je važan jer može predstavljati prijetnju djetetovu životu, zdravlju i razvoju.

U našim susretima s djecom, ona nam iskazuju svoja očekivanja da se više vodi računa o sigurnosti djece u prometu i

više ulaže u uređenje prometnica, rasvjetu, nogostupe, uspornike i slično. Također govore o tome kako se u prometu osjećaju nesigurno; da im se oduzima prednost; boje se brzina i alkoholiziranih vozača, »moćnih« vozila na cestama i tehnički neispravnih vozila, stoga predlažu češće policijske kontrole prometa. Osjećaju se frustriranim zbog gužvi u javnom prijevozu. Smatraju da zbog nedostatne cestovne infrastrukture nemaju svi jednake mogućnosti dolaska do škole i vožnje bicikla. Željeli

**“Potrebno je uložiti dodatne napore u osvještavanje i educiranje roditelja o opasnostima na cesti i ugroženosti djece kao sudionika u prometu**

bi da se djeci nudi više edukacija i kampanja o prometnoj sigurnosti te da se organizira bolja dostupnost prijevoza.

**Promet uzme 1,35 milijuna života u svijetu godišnje**

Prema statistikama Svjetske zdravstvene organizacije (WHO), cestovne prometne nesreće su jedan od deset vodećih uzroka smrti u svijetu. Svake godine životi oko 1,35 milijuna ljudi prekinuti su zbog posljedica cestovne prometne nesreće. Između 20 i 50 milijuna ljudi pretrpi ozljede koje nisu smrtonosne, a mnogi imaju invaliditet kao posljedicu ozljede. Ozljede u cestovnom prometu vodeći su uzrok smrti djece i mladih u dobi od 5 do 29 godina. Ozljede u cestovnom prometu nanose znatne ekonomske gubitke pojedincima, njihovim obiteljima i društvima u





cjelini. Ti gubici proizlaze iz troškova liječenja, ali i gubitka produktivnosti zbog smrtno stradalih ili onesposobljenih ozljedama, kao i članova obitelji koji izostaju s posla ili iz škole radi zbrinjavanja ozlijeđenih.

Prema preliminarnim podacima Europske komisije, brojke za 2023. pokazuju zastoj u napretku u smanjenju smrtnih slučajeva u prometu u mnogim državama članicama Europske unije. Oko 20.400 ljudi poginulo je u prometnim nesrećama u EU prošle godine, što je mali pad od jedan posto u odnosu na 2022. godinu. Unatoč određenom napretku od 2019. godine, malo je država članica na putu da ispuni cilj smanjenja na polovinu broja smrtnih slučajeva na cestama do 2030.

Iako prema statističkim pokazateljima sigurnost cestovnog prometa u Hrvatskoj iz godine u godinu općenito bilježi trend poboljšanja, usporedbe sa zemljama EU pokazuju da se RH mora više angažirati kako bi unaprijedila cestovnu sigurnost te uložiti dodatne napore za sprječavanje stradanja djece u prometu. Prema podacima Europske komisije, u 2022. i u 2023. u Republici Hrvatskoj zabilježen je 71 smrtni slučaj na milijun stanovnika, što je znatno iznad prosjeka EU (46). Iza Hrvatske još slijede Bugarska i Rumunjska.

### **Stagnacija napretka sigurnosti u Europi**

Odbor za prava djeteta UN-a u svojim je Zaključnim primjedbama o kombiniranom petom i šestom periodičnom izvješću Hrvatske iz lipnja 2022. pozdravio izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama iz 2019. godine s ciljem poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa i prometne kulture. Također je preporučio

da RH provede dodatne mjere za sprječavanje prometnih nesreća, uključujući dodatne obrazovne programe o sigurnosti na cestama i prevenciji nesreća u svim školskim programima te javne kampanje za podizanje prometne svijesti djece, roditelja, učitelja i javnosti. Odbor je preporučio i strogu provedbu prometnih zakona, uključujući i one o korištenju mobilnih telefona zbog njihove povezanosti s nesrećama, te sustavno prikupljanje podataka za procjenu trenda cestovnih prometnih nesreća, uključujući uzroke i povezani morbiditet i smrtnost od prometnih nesreća.

Nezavisna neprofitna organizacija European Transport Safety Council u svojem izvješću o napretku cestovne sigurnosti koje se odnosi na 32 države, uključujući Hrvatsku, također upozorava na stagnaciju napretka cestovne

sigurnosti u Europskoj uniji. Od država se očekuju snažna politička volja, hitne mjere i dostatna ulaganja u sigurnu infrastrukturu kako bi se smanjila brojka od 500 smrti koje se događaju svaki tjedan na europskim cestama. Usporedbe radi, ova organizacija vrlo slikovito predočava ovu tjednu brojku smrti na cestama u EU, uspoređujući je sa situacijom dviju zrakoplovnih nesreća putničkih zrakoplova tjedno, u kojima svi pogibaju, što bi zasigurno izazvalo snažan odjek te očekivanja javnosti za nužnim transformacijama. Kao što je zadnjih pedeset godina postignut napredak u zračnoj sigurnosti u Europi, takav pristup trebamo i u odnosu na cestovnu sigurnost.

### **Lani poginulo 21 dijete**

Djeca i mladi su ugroženi u prometu prvenstveno zbog svojih dobnih ograničenja,

neiskustva i nedostatnog sagledavanja mogućih opasnosti i rizika. Sigurnost djece u prometu je briga i odgovornost odraslih koji moraju poduzeti sve kako bi djeca ostvarila svoje pravo na život i razvoj, na što obvezuje Konvencija o pravima djeteta Ujedinjenih naroda.

Prema podacima Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo, ozljede su vodeći uzrok smrtnosti djece i mladih nakon prve godine života u Hrvatskoj. Tako je u posljednjih deset godina (2013. – 2022.) u Hrvatskoj od ozljeda umrlo 602 djece (0-19 godina), prosječno 60 djece (0-19 godina) godišnje, pri čemu su vodeći vanjski uzrok smrti u tom razdoblju bile prometne nesreće (47 posto). Iako je smrtnost od ozljeda kod djece u Hrvatskoj u padu, one još uvijek predstavljaju značajan javnozdravstveni problem i obiteljsku tragediju.

**Djeca su ugrožena zbog neiskustva i nemogućnosti sagledavanja opasnosti**





**Roditelji ukazuju na potrebu poboljšanja cestovne infrastrukture**

No većina ozljeda kod djece može se spriječiti, zbog čega je važna edukacija o prevenciji ozljeda.

Prema podacima MUP-a, u prometnim nesrećama u 2023. na hrvatskim je cestama stradalo 1.629 djece do 18 godina (905 putnika, 391 vozač i 333 pješaka). Poginulo je čak 21 dijete: deset u svojstvu putnika, sedmero vozača i četiri pješaka. Poginula djeca upravljala su mopedom (jedno dijete), motociklima (troje djece), osobnim automobilima (dvoje djece), a jedno je dijete poginulo upravljajući osobnim prijevoznim sredstvom. Njih 290 zadobilo je teške tjelesne ozljede (123 vozača, 90 putnika, 77 pješaka). Lakše je ozlijeđenih 1.318 (805 putnika, 261 vozač, 252 pješaka).

Od 391 djeteta stradalo u svojstvu vozača, najviše ih je upravljalo biciklima, motociklima i mopedima. Čak 40 djece stradalo je upravljajući

osobnim prijevoznim sredstvom, 15 djece osobnim automobilom, a stradala su i vozeći traktor, četverocikl, pomoćna pješačka sredstva 10 i drugo.

Prema podacima MUP-a za prethodno desetljeće (2011.-2020.) u cestovnom je prometu poginulo čak 156 djece do 18 godina starosti, od čega 82 putnika, 39 vozača i 35 pješaka. Za usporedbu, zastrašujuće je da nam je u ovom desetljeću na cestama poginulo oko sedam školskih razreda ili cijela jedna manja osnovna škola. Informacije o stradavanju djece govore nam da se djeca protivno propisima prevoze u osobnim automobilima. Očito je da su, unatoč nizu preventivnih i represivnih aktivnosti policije, djeca u prometu nedovoljno zaštićena, pa čak i kad ih prevoze roditelji ili drugi članovi obitelji.

Dopuštanje djeci da prijestecanja tog prava upravljaju osobnim automobilima,

motociklima, mopedima, traktorima, neregistriranim vozilima, biciklima bez prethodne osposobljenosti s obzirom na dob, bez kacige i reflektirajuće opreme, kao i novim prijevoznim sredstvima, te nepropisni prijevoz djece u osobnim vozilima (bez sigurnosne sjedalice/postolja i sigurnosnog pojasa) predstavljaju zanemarivanje djece i kršenje njihovih prava, na što ukazujemo u svim prilikama.

### **Poboljšati cestovnu infrastrukturu**

Smatramo da je općenito potrebno uložiti dodatne napore u osvještavanje i educiranje roditelja o opasnostima na cesti i ugroženosti djece kao sudionika u prometu, posebno kada upravljaju biciklima, mopedima, motociklima, romobilima i drugim vozilima, ali i same djece o važnosti pridržavanja prometnih propisa i opreza u prometu. Upravljanje

motornim vozilima i drugim vozilima na cesti nije dječja igra, a nepropisna vožnja, neiskustvo te nekorisćenje zaštitne opreme mogu dovesti do ugroženosti svih sudionika na cestama.

Pritužbe roditelja i drugih građana ukazuju na potrebu poboljšanja cestovne infrastrukture diljem Hrvatske radi zaštite djece pješaka, biciklista, vozača električnih romobila i sličnih vozila, a nužno je jačati i kvalitetu organiziranog prijevoza djece kvalitetnim i sigurnim autobusima i drugim vozilima, pratiti kvalitetu i sigurnost prijevoza i prijavljivati nepravilnosti.

Na primjeru konferencije održane u Rijeci vidljive su sinergija brojnih sudionika i želja da se nastavi promišljati o ovoj temi i doprinositi unaprjedenju položaja djece kao sudionika u prometu s ciljem zaštite njihovih života i unaprjedenja sigurnosti na cesti.

# KOLIKO SE PAŽNJE POSVEĆUJE KLJUČNIM ČIMBENICIMA ZA SIGURNU VOŽNJU?

mr. Ljiljana MIKUŠ

**O**sposobljavanje kandidata za vozače provodi se prema propisanim programima koji obuhvaćaju nastavne predmete: Prometni propisi i sigurnosna pravila, Upravljanje vozilom i Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći. Mladi ljudi uglavnom su dobrih psihofizičkih sposobnosti, dobro pamte i brzo uče, koordinirani su, nemaju problema sa senzornim i motoričkim sposobnostima potrebnim za vožnju, uobičajeno je i da su dobro motivirani za dobivanje vozačke dozvole. Za većinu njih neće biti problem usvojiti znanja i vještine potrebne za upravljanje vozilom, kontroliranje vozila i vladanje prometnom situacijom. Međutim, to nije dovoljno da bi se postalo siguran i odgovoran vozač ili vozačica. Još 2002. godine istraživači sa Sveučilišta Turku u Finskoj predložili su GDE matricu (Goals for Driver Education) u kojoj navode ključne čimbenike u obuci kandidata za vozače.

## Samoprocjena spremnosti za vožnju

Prepoznati rizične situacije u prometu i procijeniti njihovu objektivnu opasnost – uključuje upoznavanje budućih vozača s potencijalno rizičnim situacijama u vožnji i zajedno s procjenom vlastite

vozačke vještine i sposobnosti čini ključne čimbenike sigurne vožnje budućih vozača. Samoprocjena vlastite trenutne spremnosti za vožnju jedna je od sigurnosnih vještina koju bi mladi ljudi trebalo usvojiti u autoškoli. Dobar i siguran je onaj vozač koji je u stanju uskladiti zahtjeve vožnje sa svojim sposobnostima, uključujući pri tome procjenu objektivnih opasnosti u vožnji s razinom vlastite vozačke vještine odnosno sposobnosti ispravljanja svojih pogrešaka ali i pogrešaka drugih u prometu.

Uvođenjem novih tehnologija, novih načina komunikacije i sve većom razinom automatizacije vozila, pojavljuju se novi potencijalni rizici za sigurno odvijanje prometa. Vozač može imati preveliko povjerenje u informacije koje dobiva, iako i tehnologija

**“ Zahtjevi za današnje mlade ljude koji se pripremaju za svijet vožnje veći su nego ranijih godina i podložni gotovo svakodnevnim promjenama**

griješi, uostalom, čovjek je taj koji ju je oblikovao. Dovoljno je sjetiti se koliko puta nas je obični GPS doveo na pogrešno mjesto. Može se dogoditi da vozač koristi sigurnosne i ostale sustave u vozilu kao primarni izvor podataka, a ne kao rezervni. Uočeno je da zbog korištenja sustava za otkrivanje »mrtvog kuta« vozači češće mijenjaju prometnu traku bez prethodne provjere prometa.

Osim toga, ljudski kapaciteti za prijem informacija iz okoline su ograničeni te zbog prevelikog broja informacija koje dobiva, vozač možda neće uočiti neku bitnu informaciju. O svemu navedenom potrebno je voditi računa pri osposobljavanju kandidata za (sigurnu) vožnju kako bi budući vozači bili upoznati s novim tehnologijama i načinom njihovog korištenja. Vozači starije životne dobi vjerojatno će se malo teže prilagoditi tehnološkim promjenama. Autoškole mogu oblikovati i provoditi programe vožnje prilagođene starijim osobama.

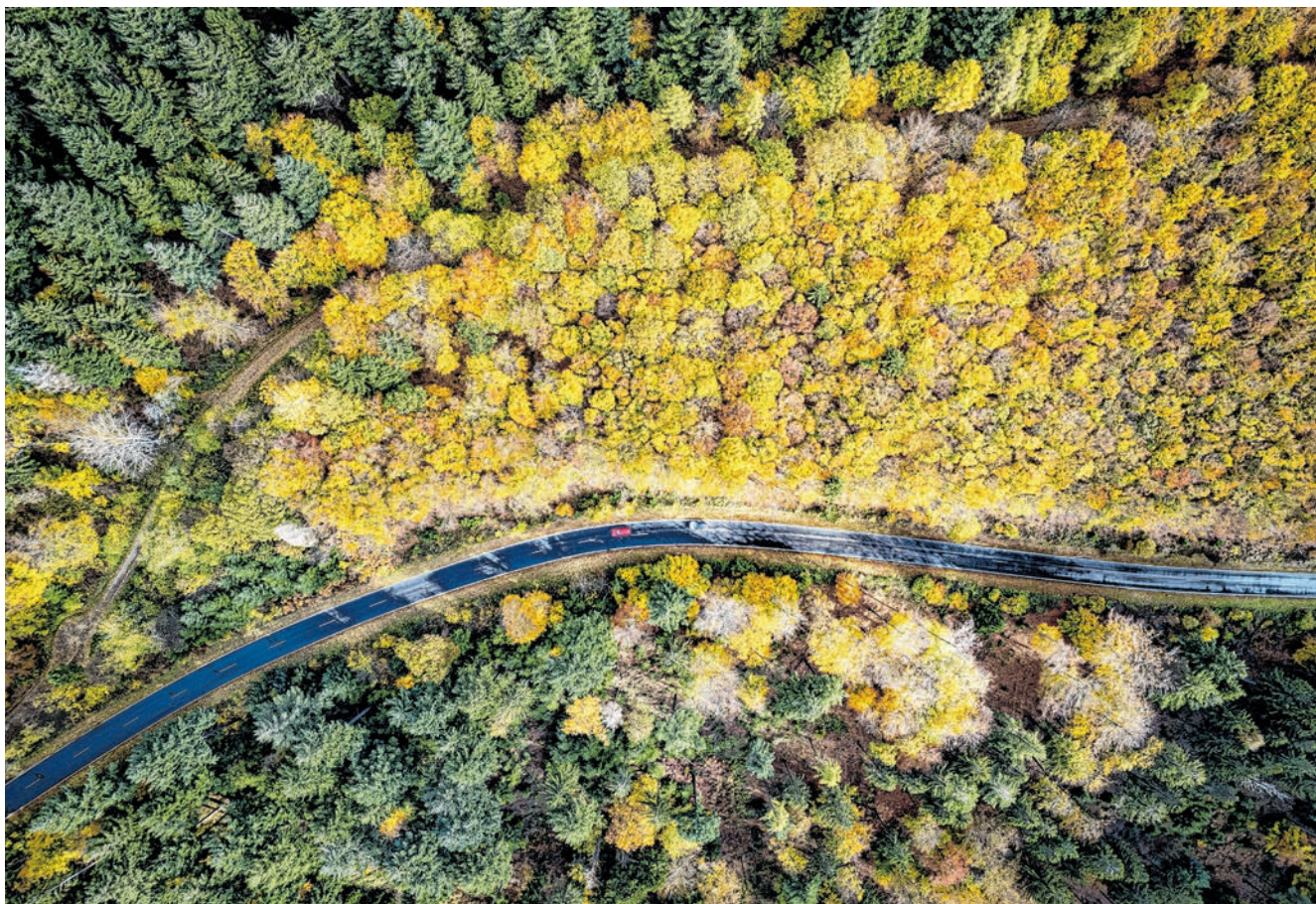
## Oblikovanje stila vožnje

Promet je, posebno u urbanim područjima, veliki potrošač energije i glavni izvor stakleničkih plinova. Među čimbenicima koji utječu na potrošnju energije u vozilu (vozač, vozilo, cesta, promet, vremenski uvjeti) ponašanje vozača je čimbenik na koji se može utjecati i to bi trebao biti važan zadatak u osposobljavanju kandidata za vozače. Ekološki način vožnje ima veliki potencijal za uštedu energije, čak do 30 posto. Usvajanje ekološkog načina vožnje treba početi upravo u autoškoli, jer se stečene navike kasnije teško mijenjaju.

Opasnost u prometu, osim vožnje iznad dopuštene brzine i nepoštivanja ostalih prometnih pravila i propisa, predstavljaju i različiti distraktori u vožnji. Mobitel je najčešći, ali



U autoškolama bi trebalo učiti samoprocjenu svojih sposobnosti



## Mladi vozači trebaju usvajati ekološki način vožnje

pojavljuju se i drugi ometajući čimbenici koji su dio stila vožnje i života mladih ljudi: interakcija sa suputnicima u vožnji, konzumacija jela i pića, buka, utjecaj nekih vanjskih događanja (utrke), vožnja noću, umor i neispavanost, uzimanje stimulativnih sredstava. Odgovornost za oblikovanje stila vožnje koji je prilagođen okolnostima i ne nanosi štetu sebi ni drugima nije (samo) na autoškoli, važno je usvajanje sigurnosnih navika tijekom razvoja i odrastanja mlade osobe.

### Promjena uloge vozača

Novi životni stilovi i načini

komunikacije mladih ljudi uključuju društvene mreže, aplikacije namijenjene različitim oblicima brze izmjene informacija i »emocionalnih stanja«, te sve više zamjenjuju konkretnu, realnu socijalnu interakciju. Sve ove promjene vidljive su u svakodnevnom ponašanju u prometu, odnosu vozača prema ugroženim skupinama u prometu, smanjenoj samokontroli, povećanoj agresivnosti sudionika u prometu, pojavi »cestovnog bijesa«. Potrebno je buduće vozače upoznati s problemima i poteškoćama ugroženih skupina u prometu (djeca, osobe

s invaliditetom, starije osobe). Edukativne aktivnosti mogu utjecati na podizanje razine svjesnosti, tolerancije, empatičnosti i bolju komunikaciju s ostalim sudionicima u budućem sudjelovanju u prometu. Edukaciju bi trebalo provoditi i prije polaska u autoškolu, tijekom srednjoškolskog obrazovanja, jer se odnosi na sve sudionike u prometu.

Zahtjevi za današnje mlade ljude koji se pripremaju za svijet vožnje veći su nego ranijih godina i podložni gotovo svakodnevnom promjenama. Uvođenje novih tehnologija, novih načina komunikacije,

oblikovanje autonomnih vozila, pojava novih distraktora u vožnji, sve prisutniji zahtjev za ekološkom vožnjom, novi životni stilovi i stilovi vožnje, sudjelovanje u prometu ugroženih skupina – sve ovo doводи do promjena u zadatku vožnje i tradicionalne uloge vozača. Važno je da se programi autoškola prilagode novim zahtjevima, ali bi upoznavanje mladih ljudi sa svijetom vožnje koji ih očekuje, osvještavanje mogućih opasnosti u prometu i oblikovanje navika sigurnog ponašanja trebalo započeti i ranije, prije polaska u autoškolu.

## 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), Ivica Barišić, Dejan Hriljac,  
 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

## PREVENTIVNO EDUKATIVNI PROGRAM ZA NAJMLAĐE

Tomislav ŠEPIĆ

**A**utoklub Rijeka tijekom godine provodi nekoliko tradicionalnih akcija koje imaju za cilj podizanje svijesti o odgovornom i sigurnom sudjelovanju u prometu. Akcije su dio aktivnosti vezanih uz podizanje razine cestovne sigurnosti. Tim akcijama obuhvaćene su sve životne skupine. Činjenica je da odgoj kreće iz vlastitog doma, te sve što naučimo najprije to činimo u vlastitom domu. Slična situacija je i u prometu. Znanstveno je dokazano da pozitivne navike koje usvajamo u djetinjstvu primjenjujemo za cijeli život.

### Konkretno situacije

Kroz prometno edukativni program Vidi i klikni prije svega se želi objasniti djeci zašto je bitno vidjeti i biti viđen u prometu te kako prepoznati opasnosti koje svakodnevno vrebaju na cesti. Osim toga, objašnjavaju se osnovni pojmovi: gdje se i kako kreću pješaci, gdje se kreću vozila, tko su pješacima saveznici i prijatelji u prometu, kome se obratiti. Najzanimljivije je na praktičnim situacijama pokazati najmlađima kako se ponašati u određenoj prometnoj situaciji. Kada su i sama uključena u aktivnost, djeca bolje dožive konkretne situacije i one im ostaju u sjećanju za dugo vremena. Izmjenjujući se u ulogama pješaka i putnika u vozilu, vježbaju uz didaktička pomagala - zebnu, napuhani parkirani automobili, električni automobil, semafor za pješake i nezaboravni lutka Hakija, djeca uče i stječu vještine važne za snalaženje, sigurnije ponašanje i samostalno kretanje u prometu.

Iz tog razloga Autoklub Rijeka, u suradnji s kolegama iz

# VIDI I KLIKNI U VRTIĆIMA I ŠKOLI



Kako sigurno prijeći cestu

### Što djeca uče?

Koncept programa Vidi i klikni je usvajanje praktičnih informacija, spoznaja i znanja. Što djeca uče kroz program? Djeca kao pješaci

1. pravilno korištenje nogostupa (simulacija hodanja nogostupom)
2. upoznavanje prometnih znakova
3. prelazak ceste
  - a) rizici neodgovornog ili nesmotrenog prelaženja ceste
  - b) pravilno prelaženje ceste korištenjem pješačkih prijelaza
  - c) simulacija prelaska
4. prolazak raskrižjem
  - a) propisno prelaženje (pojedinačno, u koloni)
  - b) poznavanje prometnih svjetala (simulacija prelaska)
  - c) vizualni kontakt i komunikacija s vozačem
  - d) rizici prelaska ceste između parkiranih automobila - vidno polje, crta vidljivosti, uočljivost od strane vozača (simulacija s automobilima za napuhavanje i elektroautomobilom)

### Djeca kao putnici u automobilu

1. propisno i pravilno ulazanje u automobil i sjedenje
2. korištenje sigurnosnih pojaseva u automobilu na prednjim i stražnjim sjedalima (simulacija u elektroautomobilu)
3. rizici zbog nepropisnog i nepravilnog sjedenja i nekorištenja sigurnosnih pojaseva
4. simulacija sjedenja u automobilu i posljedica neupotrebe sigurnosnih pojaseva u slučaju naglog kočenja (korištenjem lutke koja je nevezana i udara u armaturu automobila)

Hrvatskog autokluba, ovog proljeća provodi novi ciklus prometno edukativnog programa Vidi i klikni. Program je namijenjen djeci od šest i sedam godina, odnosno najstarijem uzrastu vrtićke dobi koji će početkom nove školske

su već zakoračila samostalno u promet.

### Obuhvaćeno 300 djece

Prometno edukativni program proveden je na području Rijeka i okolice u ožujku. Provedeno je 18 radionica na kojima je sudjelovalo više od 300 najmlađih sudionika u prometu. Dječji vrtići u kojima je ovog proljeća proveden program su Čavlić na Čavlima, Turnić u Rijeci, Škrljevo, Pčelice i Bambi sa Škrljeva, Drenova iz Rijeke, a u programu je sudjelovala i jedna škola, a to je Gornja Vežica iz Rijeke. Lani je kroz program prošlo 10.800 djece od Iloka do Cavtata. Ekipe HAK-a koja putuje Hrvatskom čine Zlatko Jelenčić i Sandra Gračanin koji su u ožujku educirali djecu iz Rijeke i okolice te Andrijana Đimunec i Mladen Matković. U programu na riječkom području sudjeluje Tomislav Šepić iz Autokluba Rijeka.

Tijekom radionice, djeca svladavaju elemente sigurnog prelaska ceste preko zebre, sa i bez semafora za pješake, prelazak preko neobilježenog pješačkog prijelaza, prelazak ceste između dva parkirana automobila te pravilno ponašanje kao putnika u autu odnosno korištenja auto sjedalice i sigurnosnog pojasa.

Ideja samog programa je učenje kroz činjenje! 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. U samu akciju su uključeni i roditelji. Sudjelovanje roditelja se postiže tako što djeca na dar dobivaju bojanu - slikovnicu koja predstavlja žalbu djeteta upućenu roditeljima kako bi roditelji postali svjesni da je njihovo uzorno ponašanje prvi primjer djeci i glavni doprinos sigurnosti na cestama.

**Ideja samog programa je učenje kroz činjenje**

godine samostalno kretati u prometu te djeci prvih razreda osnovnih škola koja

# SEKUNDA KOJA MIJENJA ŽIVOT

**S**vake godine u cestovnom prometu bilježimo velik broj prometnih nezgoda s nastradalim osobama. Nažalost, velik broj nastradalih odnosi se upravo na mlade osobe. Rizik stradanja u prometu, među vozačima u dobi od 18 do 24 godine dva je puta veći nego među osobama starije populacije. Statistike govore kako je prvog godini vožnje nakon dobivanja vozačke dozvole tri puta veća vjerojatnost sudjelovanja u prometnoj nesreći nego među vozačima koji imaju deset i više godina vozačkog iskustva.

## Utjecati na ponašanje mladih

Prometne nesreće vodeći su uzrok smrtnosti mladih osoba između 10 i 24 godina života. Kao glavni uzrok sudjelovanja u prometnim nezgodama najčešće se navodi vozačko neiskustvo, ali još su važne i neke druge karakteristike mladih vozača kao što su sklonost podcjenjivanju prometnih rizika, sklonost samoisticanju, precjenjivanje vlastitih vozačkih sposobnosti, traženje uzbuđenja, konzumacija alkohola... No, adolescencija i je period života u kojem mladi preuzimaju različite rizike u svom nastojanju da stvore vlastitu autonomiju te definiraju svoj identitet. Stoga se postavlja pitanje možemo li i na koji način utjecati na njihovo ponašanje u prometu? Kao odgovor na to pitanje, nastao je ciklus interaktivnih radionica za učenike srednjih škola Sekunda koja mijenja život.

## Prometni odgoj kroz preventivne programe

Važnu i veliku ulogu u smanjenju broja prometnih nesreća ima obrazovanje mladih u prometu koje je praktično usmjereno, te se obrazovanje mora



Tomislav Šepić na jednoj od 20 radionica

provoditi kontinuirano kroz programe primjerene njihovom uzrastu. Dugoročni ciljevi provedbe ovakvih projekata jesu smanjiti broj doživljenih i izazvanih prometnih nesreća kod mladih osoba, te ih potaknuti na izbor nerizičnih ponašanja u prometu. Upravo se ovaj projekt provodi s ciljem edukacije srednjoškolaca o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na one stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim prometnim ponašanjem. Konkretno, kod mladih vozača najvažnijima su se pokazali stavovi prema rizičnim ponašanjima koji se odnose na prebrzu vožnju, konzumaciju alkohola, kršenje prometnih pravila, ali i na sklonost vožnji s opasnim vozačem, brigu za druge sudionike u prometu, hvaljenje svojim vozačkim vještinama, doživljavanje vožnje kao užitka i zabave, te sklonost kritiziranju sigurnog načina vožnje. Ovim edukativno - preventivnim projektom podižemo razinu svijesti mladih ljudi o odgovornosti za sebe i ostale u prometu, koju

preuzimaju upravljajući motornim vozilima.

## Interaktivne radionice

Projekt interaktivnih radionica Autokluba Rijeka Sekunda koja mijenja život kontinuirano se provodi još od 2003. godine a namijenjen je adolescentima (17 do 19 godina) s ciljem prevencije prometnih nesreća. Metoda provedbe projekta je prikazivanje dokumentarnog filma Sekunda koja mijenja život koji prikazuje realne posljedice prometnih nesreća, a interaktivne radionice obuhvaćaju razgovor nakon gledanja filma i teme obrađene kroz vježbe: uzroci prometnih nesreća, kako reagirati u situaciji prometne nesreće, vježbanje pažljivosti i odgovornosti, što možemo učiniti da povećamo sigurnost u prometu. Na radionicama također sudjeluju i gosti iz MUP-a Odjela za sigurnost cestovnog prometa PGŽ, Javne vatrogasne

postrojbe i Ustanove za hitnu medicinsku pomoć. Ovog proljeća nastavljen je ciklus radionica i to u Prometnoj školi u Rijeci s kojom Autoklub Rijeka već godinama ostvaruje izvrsnu suradnju ocjenjujemo izrazito važnim jer će upravo ovi mladi ljudi po prirodi svog posla veliki dio radnog vremena provoditi upravo kao sudionici u cestovnom prometu. Radionice su provedene još i u Prirodoslovnoj grafičkoj školi u Rijeci te Srednjoj školi za elektrotehniku i računalstvo. Ukupno je održano 20 radionica ovog projekta. Projekt se u potpunosti uklapa u programe odgoja, obrazovanja i osposobljavanja mladeži za stjecanje znanja iz prometne kulture i vještina u izvannastavnim i izvanškolskim oblicima rada. Interaktivne radionice Sekunda koja mijenja život od strane Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta ocijenjene su kao osmišljen doprinos razvitku prometne kulture srednjoškolske mladeži. Provedbom projekta Sekunda koja mijenja život s generacijom učenika trećih razreda srednjih škola doprinosimo kako sigurnom ponašanju u prometu svakog srednjoškolca, tako i općenito sigurnosti u prometu cijele zajednice na području PGŽ i Grada Rijeke. Neki učenici već sudjeluju u prometu kao vozači, neki su na pragu stjecanja vozačke dozvole, a svi će ubuduće biti pravno odgovorni za svoju sigurnost i sigurnost svih nas ostalih sudionika u prometu. Naša zadaća je da ih upozorimo na opasnosti, uzroke i posljedice koje nosi svjesno rizično ponašanje u prometu. Nadamo se i vjerujemo kako ćemo najesen, s novom školskom godinom, obnoviti suradnju i sa ostalim školama u gradu Rijeci i Primorsko goranskoj županiji, poručuju iz Autokluba Rijeka.

**“Radi se o ciklusu interaktivnih radionica za učenike srednjih škola**

POČETKOM GODINE NA SNAGU STUPIO ZAKON VAŽAN ZA VOZAČE

# ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OBVEZNIH OSIGURANJIMA U PROMETU DONOSI NIZ INTERESANTNIH NOVINA

Dr. sc. Marijan Ćurković

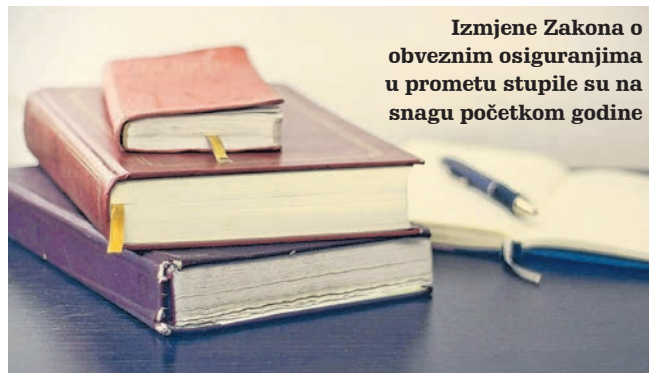
**R**azlozi donošenja Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (Narodne novine br. 155/23), koji je stupio na snagu početkom godine, donio je vrlo značajne novine za sve sudionike cestovnog prometa, a posebno za vozače motornih vozila. Zakon ima europski štih, jer je Hrvatska, kao članica EU-a, bila dužna uskladiti svoje zakonodavstvo s odredbama EU direktive br. 2021/2118 od 24. studenoga 2021. godine, koja se odnosi na osiguranje od odgovornosti vlasnika i korisnika motornih vozila u cestovnom prometu. Cilj ove Direktive bio je poboljšanje položaja oštećenih osoba u cestovnom prometu i ujednačavanje istoga na cijelom području EU, reguliranje statusa automatiziranih vozila i vozila za osobnu uporabu, te zaštita oštećenih u slučaju prekogranične nesolventnosti odgovornog osiguratelja.

**Prijepor između servisera i osiguratelja**

Donošenje i stupanje na

snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu pratile su intenzivne aktivnosti pojedinih interesnih skupina, posebno Hrvatske udruge servisera (HUAS). HUAS je animirao svoje članice i vozačku javnost predstavljajući donošenje Zakona kao konačnu prigodu da se izbore za svoj status ravnopravnih partnera i pružatelja usluga na tržištu (popravka) motornih vozila, odnosno ukidanje, kako su oni smatrali, monopola osiguravajućih društava u određivanju cijena popravka (procjena šteta) i određivanju radionice u kojoj oštećeni vlasnik vozila može izvršiti popravak. Taj njihov zahtjev rezultirao je unošenjem u Zakon odredbe po kojoj oštećena stranka ima pravo u postupku naknade štete pred

osigurateljem priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka i ponudu/predračun radionice za popravak koju je sama izabrala. Na žalost servisera, ova odredba Zakona ne donosi ništa revolucionarno novoga, jer je pravno to bilo moguće i dosada. Drugo je pak pitanje značaja vještakovog nalaza i mišljenja, odnosno predračuna/ponude servisera. Dakle, to pitanje ostaje i dalje sporno, odnosno – ostaje predmet (iznos naknade štete) o kojemu će se i dalje dogovarati samo osiguratelj i oštećena stranka, pa se proskribirana nagodba o isplati protiv koje su serviseri iznosili niz argumenata (plaćanje na crno potiče fuš radove, oštećuje se država jer se ne plaća porez, kvaliteta izvedenih radova je sumnjiva, riskira se sigurnost vozila u prometu i sl.).



Izmjene Zakona o obveznim osiguranjima u prometu stupile su na snagu početkom godine

**Osiguranje od odgovornosti za štete od automatiziranih vozila**

Zahvaljujući borbi servisera za svoja »prava« ispod radara su prošle sve druge novine koje donosi Zakon, a koje su – u skladu s EU pravom – gotovo sve u interesu poboljšanja položaja vozača, vlasnika vozila i oštećenih osoba u cestovnom prometu. Zakonom je reguliran status automatiziranih vozila, odgovornost za štete koje operateri takvih vozila i proizvođači softvera uzrokuju u prometu, njihova odgovornost i obveza osiguranja od odgovornosti. Automatizirana vozila su ponegdje već u prometu, pa je zakonodavac na vrijeme reagirao kako ta vozila ne bi ostala u neuređenoj pravnoj poziciji glede zaštite oštećenih u prometu. Sukladno odredbama Zakona, žrtve takvih vozila su osigurane kao i žrtve klasičnih motornih vozila.

**Izlučeće iz obveze sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti za tzv. osobna prijevozna sredstva**

Zakon je definirao i položaj tzv. osobnih prijevoznih sredstava (vozila koja nisu razvrstana



Donošenje Zakona pratile su intenzivne aktivnosti pojedinih interesnih skupina

ni u jednu kategoriju vozila sukladno prometnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm kubnih ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,6 kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h, koja ne podliježu obvezi tehničkog pregleda i izdavanja prometne dozvole – vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim i električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom). Ova prijevozna sredstva ne podliježu obvezi sklapanja ugovora o obveznom osiguranju. Međutim, osobe koje pretrpe štetu od takvih vozila imaju pravo naknadu štete tražiti od posebnog Garancijskog fonda pri Hrvatskom uredu za osiguranje.

### Obvezno osiguranje za organizatore auto-moto sportskih natjecanja

Zakon donosi i nove odredbe o sportskim auto-moto priredbama (utrke, natjecanja, treniranja, testiranja i demonstracije na ograničenom i

označenom području): organizatori takvih priredbi moraju, ako nemaju sklopljen ugovor o osiguranju od odgovornosti ili neko jamstvo, obvezno sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete koje pretrpe treće osobe, u koje se ubrajaju i gledatelji i druge osobe.

### Nova definicija pojma »upotreba vozila« – širi osigurateljno pokrće

Jedna od značajnijih novina koje donosi Zakon jeste definicija pojma upotreba motornog vozila. Naime, upotrebom motornog vozila smatra se svaka upotreba koja je u skladu s funkcijom vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku nezgode, neovisno o tome kakve značajke ima vozilo i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava i o tome je li vozilo u stanju mirovanja ili u pokretu. Ovo znači veliko proširenje zaštite oštećenih i obveza osiguratelja, kojih dosada nije bilo. Naravno, iako se čini da je ovo značajan napredak za oštećene ostaje činjenica da će ove nove obveze osiguratelja tražiti novu premiju osiguranja, što se već i dogodilo

u ova prva dva mjeseca važenja Zakona.

### Tzv. »počekni rok« – trajanje određeno fiksno na 15 dana

Zakon je nanovo uredio tzv. počekni rok (valjanost osiguranja od odgovornosti i nakon isteka ugovora o osiguranju) određivši jedinstven rok od 15 dana, čime je stavio točku na dosadašnje ponašanje osiguratelja koji su imali različite rokove, neki čak i jedan dan, čime su de facto anulirali smisao počeknog roka.

### Povijest odštetnih zahtjeva – obveza izdavanja i priznavanja potvrda

Zakon uvodi obvezu osiguratelja da osiguraniku izda

potvrdu o povijesti odštetnih zahtjeva (odštetni zahtjevi po njegovim policama osiguranja) za najmanje posljednjih pet godina. Osiguratelji su, ako u tarifiranju premije uzimaju u obzir takve potvrde, obvezni o tome izvjestiti na svojim internetskim stranicama. Inače, potvrde drugih društava, pa i onih iz inozemstva, moraju se priznati i osiguranici se ne smiju diskriminirati ovisno o tome iz koje države članice dolazi potvrda.

### Rok za isplatu predujma ili nespornog dijela štete

Isplata predujma štete naveden u obrazloženoj ponudi, odnosno nesporni dio štete iz utemeljenog odgovora oštećenome, osiguratelj mora isplatiti u roku od sedam dana računajući od dana slanja obrazložene ponude odnosno utemeljenog odgovora; ovaj rok se može produljiti najdulje do 60 dana.

### Stečaj i nesolventnost osiguratelja koji ima sjedište u inozemstvu

Zaštita oštećenih osoba koje imaju prebivalište u Republici Hrvatskoj, a odgovorni osiguratelj je društvo iz druge države članice EU, u slučaju likvidacije ili stečaja toga odgovornog osiguratelja podignuta je na višu razinu, jer oštećeni imaju pravo na naknadu štete od Hrvatskog ureda za osiguranje.

Ovom odredbom zaštićene su osobe koje imaju prebivalište u Republici Hrvatskoj i u slučaju kad se nezgoda dogodila u inozemstvu. Stečaj i nesolventnost odgovornog inozemnog osiguratelja bila je jedna od materija koju je EU Direktiva posebno regulirala, a razlog je bila dotadašnja praksa po kojoj su oštećeni od vozila osiguranih u inozemstvu kod osiguratelja koji je nesolventan često ostajali bez naknade pretrpljene štete.

**“ Zakon ima europski štih, jer je Hrvatska, kao članica EU-a, bila dužna uskladiti svoje zakonodavstvo s odredbama EU direktive**

## IZVJEŠTAJ O TEHNIČKIM PREGLEDIMA VOZILA



U Primorsko-goranskoj županiji u prosjeku se dnevno obavi 500 tehničkih pregleda

# U ŽUPANIJI NA PRVOM TEHNIČKOM PREGLEDU PADNE 17 POSTO VOZILA

Izveštaj o tehničkim pregledima vozila u Primorsko-goranskoj županiji navodi da je u 11 stanica za tehnički pregled lani obavljeno 180 tisuća tehničkih pregleda. Na osobne automobile otpada 140 tisuća pregleda. U prosjeku se u županiji dnevno obavi 500 tehničkih pregleda.

Prosječna starost vozila u Hrvatskoj iznosi 14,7 godina, a prosječna starost osobnih automobila 13,4 godina. Obzirom na starost vozila, jasno je da je tehničku ispravnost nužno redovito i kvalitetno provjeravati. Udio neispravnih vozila na tehničkom pregledu dostiže 17 posto u Primorsko-goranskoj županiji. Na razini države postotak ide ka 18 posto. Najčešće neispravnosti po pojedinim sklopovima na vozilu i dijelovima unutar pojedinih sklopova na kojima se greške najčešće uočavaju su uređaji za osvjetljavanje i svjetlosnu signalizaciju (24 posto), kočnice (22 posto), karoserija (15 posto)... Riječ je o nedostacima koji mogu biti izravni uzroci prometnih nesreća, navodi se u izvještaju koji je za sjednicu Savjeta

pripremio član Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama i tajnik Autokluba Rijeka dr. Mile Perić.

### Porezima motivirati kupnju novih vozila

Obzirom da vozila dolaze »pripremljenija« od strane vlasnika na redovne tehničke preglede u odnosu na njihovu tehničku ispravnost tijekom svakodnevne eksploatacije, relevantno je proučiti rezultate dobivene tijekom provođenja akcije Dani tehničke ispravnosti vozila. Kao i prethodnih godina, rezultati ovogodišnje akcije i dalje ukazuju na značajnu razliku između utvrđenog udjela tehnički neispravnih vozila (33

**66 Najčešći razlog su neispravna svjetla i žmigavci (24 posto) i kočnice (22 posto)**

posto) u odnosu na prosječnu statističku vrijednost istog pokazatelja o obavljenim redovnim tehničkim pregledima vozila (gotovo 18 posto). Dakle, moglo bi se zaključiti da svakodnevno na prometnicama susrećemo vozila koja su manje ispravna no što pokazuju redovni tehnički pregledi odnosno da akcija daje objektivniju sliku stanja našeg voznog parka i uvjetima kada vozila nisu posebno pripremljena za kontrolu.



Tehnički pregledi jamac su sigurnosti na cestama

S obzirom na visoku prosječnu starost voznog parka, velik prosječan broj prijedjenih kilometara i posljedično visok postotak tehnički neispravnih vozila, možemo zaključiti da je potrebno, više nego ikad, usredotočiti se na kvalitetno obavljanje tehničkih pregleda prema ujednačenim kriterijima. Analizirajući prikazane podatke može se zaključiti da isti upućuju ozbiljnu poruku kako je pitanje kvalitetnog i redovnog održavanja vidljivo eksploatiranih vozila visoke starosti ključno za njihovo sigurno sudjelovanje u prometu na cestama. Detaljno propisani i strogo provedeni tehnički pregledi vozila su nužni kako bi spriječili prometovanje tehnički neispravnim vozilima i na taj način otklonili mogućnost događanja prometne nesreće uvjetovane tehničkom neispravnosću vozila. Također, potrebno je s jedne strane osmisliti paket značajnijih mjera poreznih oslobođenja i poticaja za kupnju novih vozila kako bi se građane motiviralo na kupnju istih, a s druge strane povećati namete za starija vozila.

### Pregledi na cesti

Lani je u 78 akcija tehničkog pregleda vozila na cesti pregledano 275 vozila. Neispravnosti su utvrđene na čak 231 vozilu. U kategoriji M1 (motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedišta vozača imaju još najviše 8 sjedišta) pregledana su 54 vozila, čak 39 je bilo neispravno. U kategoriji N1 (motorna vozila za prijevoz tereta čija najveća dopuštena masa nije veća od 3,5 tona) pregledano je 97 vozila, čak 86 je neispravno. Ništa bolja statistika nije niti u kategoriji teretnih vozila od 3,5 do 12 tona te u kategoriji teretnih vozila preko 12 tona. Od 80 vozila neispravno je 66. Najgora situacija je kod priključnih vozila preko 12 tona. Od 37 vozila čak je 35 neispravnih.

PITANJE KOJE ČESTO POSTAVLJAJU VOZAČI

# NAKNADA ŠTETE U PROMETU USLIJED OŠTEĆENJA KOLNIKA

**A**utoklub Rijeka je za primio upit članice za pravnom pomoći radi naknade štete na vozilu nastale zbog neodržavanja ceste. Konkretno, riječ je o neadekvatnom označavanju radova na cesti na području Vežice (od benzinske crpke INA prema Ulici Ratka Petrovića). Cesta je bila u rekonstrukciji, asfalt na skretanju je bio oštro odrezan uslijed radova, neoznačen te u polumraku potpuno nevidljiv za vozače. Radi oštrog ruba asfalta članici AK Rijeka probušila se guma na vozilu. Pomoć na cesti Autokluba Rijeka je osposobila vozilo članice za daljnju vožnju, a pravna služba joj je pomogla u postavljanju zahtjeva za naknadu pretrpljene štete. Ukoliko osoba pretrpi štetu uslijed neodržavanja ceste ima pravo postaviti zahtjev za naknadu nastale štete. No, da bi postojala odgovornost za štetu nastalu primjerice poredicom na cesti ili pribijenom šahptom uslijed bujice nastale obilnim oborinama ili pak od rupa na cesti nastalih nevremenom pravno je relevantno je li odgovorna pravna osoba prekršila zakon i pravilnike

**Iako je ljudski faktor glavni uzrok prometnih nesreća i nezgoda, nije i jedini. Ponekad krivac može biti i stanje ceste tj. oštećenje na prometnicama koje može uzrokovati oštećenje na vozilu**



koji uređuju pitanja održavanja ceste te je li imala vremena sanirati uzrok nastanka štete. Ista može otkloniti svoju odgovornost ako dokaže da je poduzela sve potrebne radnje da se promet odvijaa na siguran način, odnosno da nije imala mogućnost pravovremeno reagirati i osposobiti cestu za sigurno korištenje. Međutim, u određenim okolnostima cesta se smatra opasnom stvari i u tim slučajevima pravna osoba odgovorna za upravljanje cestom odgovara po načelu objektivne odgovornosti. Takve situacije mogu biti na mjestima gdje postoje opasni nagibi, nepregledni zavoji, oštećenja kolnika, radovi na cesti, masne mrlje na cesti, neoznačavanje provalija na cesti... Ako pretrpite štetu uzrokovanu neodržavanjem kolnika prvi korak je da foto dokumentirate mjesto nastanka štete, s naglaskom na predmet koji

je izazvao štetu i oštećenja na vozilu te da prikupite podatke očevidaca. Poželjno je da pozovete policiju kako bi pribavili zapisnik koji je najčvršći dokaz. Drugi korak je prijava štete osobi odgovornoj za održavanje ceste. Štetu je preporučljivo prijaviti bez odgode, međutim tražbina naknade štete zastarijeva za tri godine od kada je oštećenik saznao za štetu. Utvrđivanje pasivne legitimacije vrši se na način da provjerite kojoj vrsti cesta spada ona na kojoj je nastala šteta. Zakon o cestama dijeli javne u četiri kategorije

- autoceste – kojima su ovlaštene upravljati Hrvatske autoceste d.o.o.

- državne ceste – kojima su ovlaštene upravljati Hrvatske cesta d.o.o.

- županijske ceste – kojima su ovlaštene upravljati županijske uprave za ceste

- lokalne ceste – kojima su

ovlaštene upravljati također županijske uprave za ceste

Dodatno postoji i kategorija nerazvrstanih cesta, koje su u vlasništvu gradova i općina na čijem teritoriju se iste nalaze. U koju kategoriju spada pojedina cesta treba provjeriti u Odluci o razvrstavanju javnih cesta (Nar. nov., br. 59/23., 64/23., 71/23., 97/23.). Na području Grada Rijeka postoje tri kategorije cesta: autoceste, državne i nerazvrstane ceste. Autoceste obuhvaćaju dva glavna cestovna pravca van sustava naplate pod nazivom riječka obilaznica. Upravljanje i održavanje autocesta na području Rijeke u nadležnosti je tvrtke HAC-ONC d.o.o. Postoje četiri pravca državnih cesta. Upravljanje i održavanje državnih cesta u gradu Rijeci u nadležnosti je Hrvatskih cesta d.o.o. – Ispostava Rijeka (Nikole Tesle 9NIX). Konačno, nerazvrstane ceste obuhvaćaju sve preostale gradske prometnice namijenjene javnom prometu vozila. Nerazvrstanim cestama upravlja Grad Rijeka, a njihovo održavanje Odlukom o prometu Grada Rijeka povjereno je Rijeckom prometu d.d. (danas Rijeka plus d.o.o.).

U slučaju članice Autokluba Rijeka, Ulica Ratka Petrovića spada u nerazvrstane ceste. Stoga je članica postavila zahtjev za naknadu štete Gradu kao zakonski odgovornoj pravnoj osobi, a Rijeka Plusu d.o.o. kao ugovorno odgovornoj pravnoj osobi za održavanje ceste. U zahtjevu za naknadu štete uz opis događaja i lokacije, nužno je navesti svoje osobne i kontakt podatke, iznos pretrpljene štete, a koji je preporučljivo dokazati s računima i IBAN na koji se ima izvršiti isplata.

## PROMETNI PUTOPISI

# POSEBNOSTI PROMETOVANJA I ŽIVLJENJA U BARCELONI

Prof. dr. sc.  
Hrvoje BARIČEVIĆ

**B**arcelona je drugi po veličini grad u Španjolskoj, prijestolnica pokrajine Katalonije, jedna od najvećih europskih luka i najveći grad na Sredozemlju. Njegovo urbano područje proteže se izvan granica gradske uprave na područje oko 803 km<sup>2</sup> i ima više od 4,2 milijuna stanovnika, što ga čini šestim metropolitom područjem u Europi. Izuzetno je važno turističko mjesto i drži odlično četvrto mjesto iza Pariza, Londona i Rima, s pet milijuna turista godišnje. Osnutak ove aglomeracije opisan je dvjema legendama. Prva, kao osnivača grada spominje mitskog grčkog junaka Herkulesa, 400 godina prije osnutka Rima. Druga legenda spominje Kartažanina Hamilcara Barcu, Hanibalovog oca, koji je u 3. st. pr. Kr. gradu dao ime Carcino, prema prezimenu svoje obitelji.

### Stari semafori

Ovaj velegrad toliko je popularan i posjećen da zasjenjuje čak i Madrid, glavni grad Kraljevine Španjolske. Drevne katedrale ovdje koegzistiraju s modernim trgovačkim centrima, a kuće izgrađene prije stotinjak godina s istim ili potpuno novim, umjetničkim izričajem. Središte novog grada je trg Plaça Catalunya od kojeg se prema obali spušta slikovita ulica La Rambla. Na gornjem dijelu avenije Avinguda Diagonal je trgovačko središte grada. Barcelona ima 4,5 kilometara plaža od kojih je najstarija i najveća Barceloneta duljine

1,1 kilometar, 68 parkova od kojih 11 povijesnih, 5 botaničkih, 6 šumskih i 45 gradskih. Od njih je najveći Montjuïc, a najslavniji Parc Güell, arhitekta Antonija Gaudíja. Samo gradski parkovi prekrivaju 20 posto gradske površine.

Glavna obilježje prometovanja su velike gužve i zagađenja okoliša, a domaći vozači poznati su po svom živahnom i nepredvidivom stilu vožnje. Prema statistikama, u prosjeku se dogodi jedna nesreća svake tri minute. U Barceloni još uvijek postoji nekoliko starih semafora s lampionima postavljenim na vrhovima stupova. Prvi je postavljen u Ulici Comte Urgell 1929. godine, a njegov pandan pozicioniran je na raskrižju Ulica Buenas Airesa i Londresa. Barcelona ima najprometniju pješačku ulicu u Španjolskoj, Portal de l'Àngel, kroz koju svaki dan prolazi više od 150 tisuća ljudi. Prostorna struktura ove metropole vrlo je specifična – ulice imaju široki raster, ali s druge strane nastoje se riješiti urbani problemi redukcijom cestovnog



Parkovi zauzimaju 20 posto gradske površine



Barcelona inzistira na alternativnim oblicima prijevoza

prometovanja. Postiže se to izgradnjom novih parkova, biciklističkih i pješačkih staza. Posebnost prostorno-planske tlocrtne arhitekture predstavlja neobičan stil gradnje mrežastog uzorka.

### Prometnice u šetnice i biciklističke staze

Barcelona prolazi kroz vrlo specifičnu transformaciju ulične mreže. Naime, gradske vlasti su odlučile prenamijeniti milijun četvornih metara cestovnih prometnica u površine koje će biti namijenjene za različite aktivnosti ljudi: od šetnica i biciklističkih staza pa sve do smirenih oaza s klupicama na kojima će ljudi moći časkati, odmarati se i zabavljati. U centralnim gradskim četvrtima Poblenou,

Sant-Antoniju i Horti postoje tzv. superblokovi tj. zone kroz koje je promet nekad bio dozvoljen, a sada više nije tako. Grupe pojedinih blokova su otvorene samo za onaj najnužniji promet u domeni mikrologistike i na taj način te ulice postaju namijenjene za različite aktivnosti ljudi koji tamo žive: postavljene su mnogobrojne klupice i stalci za bicikle, nastoje se proširiti zelene površine, a ljudi se neometano šecu ili bicikliraju. Obzirom da više nema toliko motoriziranog prijevoza, ostaje mnogo više prostora za djecu koja se tu sada mogu sigurno igrati, a roditelji ne moraju strepiti nad njima. Nakon što je zabranjen promet u superblokovima, osim što je narastao broj pješaka, znatno se povećao i broj

romobila, segwaya, biciklista i sl. Zbog ovakve radikalne transformacije, vozila na dva kotača s vlastitim pogonom ovdje postaju sve dominantnija i ekološki prihvatljivija. Tako će ovaj grad u budućnosti imati mnogo više biciklističkih ruta, a većina biciklističkih traka će najvjerojatnije biti odvojene od motoriziranog prometa ili će biti situirana tik uz njega.

Evidentno je da su pojedine dionice ulica, koje su nekada služile isključivo za promet vozila, sada rezervirane za pješake ili bicikliste. Na zakošanim kutovima raskrižja na kojima su se nekada nalazili parkirani automobili, sada se uzdižu veliki živopisno obojeni betonski blokovi. Na nekim, nekada dvotračnim prometnicama, automobilima je namijenjena samo jedna prometna traka, dok je ostatak prostora rezerviran za pješački promet. Spomenuti betonski blokovi-barijere koriste se kao svojevrsna urbana oprema, primjerice kao namještaj na kojemu ljudi mogu sjediti ili ležati. Praksa je pokazala da je ova transformacija dobro prihvaćena, te ove neobične instalacije imaju dodanu vrijednost.

Gradske vlasti ove revolucionarne zahvate u prostoru provode pod motom da je »revalorizacija javnog prostora neprocjenjiva«. Ekstremna gustoća naseljenosti, usporediva sa središtima New Yorka ili Calcutte, može se oplemeniti samo humanizacijom u kontekstu preobrazbe prometne paradigme. Koncept prvog »superbloka« u Barceloni – svojevrsnog gradskog »otoka«,

**Barcelona je metropola koja nikada neće posjetitelja ostaviti ravnodušnim, bez obzira da li ga pohodi ljeti ili zimi, danju ili noću**

sastavljen od više kvartova unutar kojih je zabranjen automobilski promet, predstavljen je još 2016. godine. Tijekom sljedećih godina katalonski glavni grad ima ambiciozan plan širenja pješačkih zona na većem dijelu središta grada, koje će se postepeno pretvoriti u znatno zelenije područje gotovo potpuno oslobođeno od motoriziranog prometa. Naravno, u prilog tome ide i izvršno organiziran javni prijevoz s metroom u glavnoj ulozi.

### Širenje pješačkih zona

Barcelona je metropola koja nikada neće posjetitelja ostaviti ravnodušnim, bez obzira da li ga pohodi ljeti ili zimi, danju ili noću. Ovaj grad svjetske klase doslovno pršti životom, što je i za očekivati od mnogoljudne i temperamentne nacije kojoj treba pridodati i oko 300 tisuća stranaca koji tu stalno žive. Jedan je to od onih gradova koje jednostavno ne smijete izostaviti sa svog popisa mjesta koje treba posjetiti, poglavito jer se razlikuje od ostalih španjolskih gradova po svom jedinstvenom identitetu, jeziku i kulturi.

Jedan od njegovih simbola je La Rambla, centralna šetnica na kojoj se uvijek nešto događa. Povezuje Katalonski trg i spomenik Columbu, s puno je terasa i restorana, štandova s cvijećem, raznih umjetničkih izložbi, carstvo pantomimičara. Tipični šarm Barcelone živi u svakom kutku, posebno u La Boqueriji, jednoj od najpoznatijih svjetskih tržnica. To je pravo mjesto za kušati uličnu hranu ili popiti čašu vina. Španjolska je definitivno obećana zemlja za sve gastronomske fanove. Tako je paella jelo od riže i morskih plodova nezabrazna poslastica u raznim varijacijama svojih sastojaka. Tapas se može činiti pomalo uobičajenim, ali morate ga probati dok ste u Barceloni. Dolazi u svim oblicima i veličinama, ali najpopularniji su oni s rajčicom. Također i



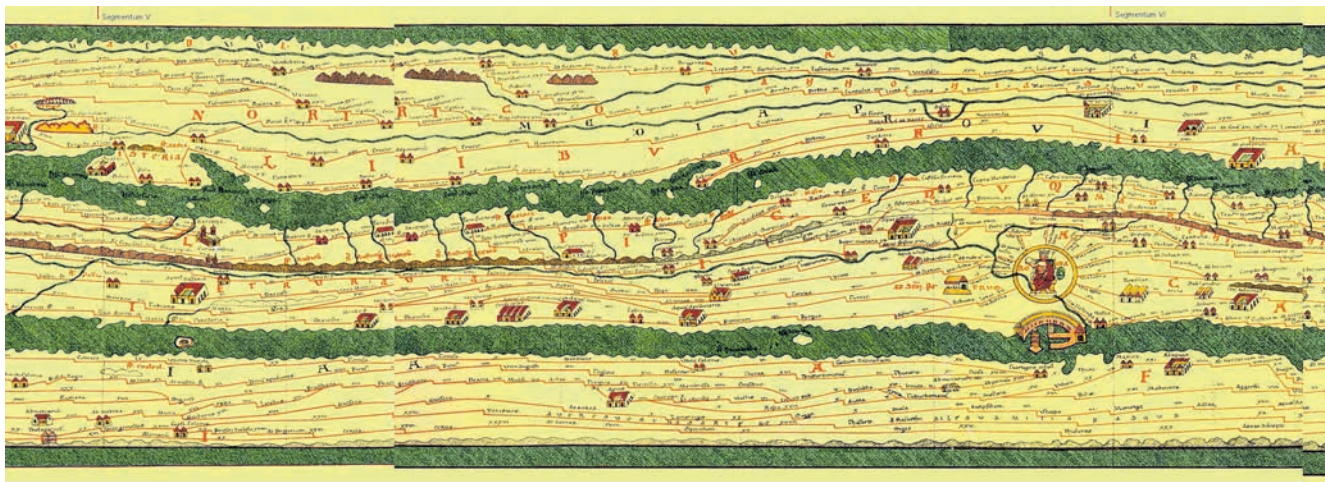
Adut izvrsnog javnog prijevoza je metro



Sve više prostora pješacima

patates braves ili krumpir začinjačen s umakom, te xipirons - pržene lignje. La Bomba jedna je od najatraktivnijih tapasa, odnosno kroket od krumpira veličine teniske loptice poslužen s umakom. Crema Catalana klasični je desert vrlo sličan creme brulee, s vrlo finim nadjevom. Na jednoj od mnogobrojnih vodoskoka čiji je naziv Canaletes piše sljedeće: »Svatko tko uzme makar

gutljaj iz ove fontane voljet će Barcelonu svim srcem i vratit će se ovamo.« Proročanstvo je to koje se često pokaže istinitim. Konačno i gradska himna s istoimenim naslovom, izvorno je izvedena 1992. godine povodom Olimpijskih igara. Opera diva Montserrat Caballe i pjevač Freddie Mercury tekstem i glazbom su na najbolji mogući način opjevali čaroliju ovog velegrada.



Tabula Peutingeriana

PRIČE IZ RIJEČKE PROMETNE POVIJESTI

# KVARNERSKE LEGENDE

Igor ŽIC

**O**d civilizacija starog svijeta Grci su na području Kvarnera ostavili tragove već u VI. stoljeću prije naše ere. Poznati su putopisi koje je napisao Hekatej iz Mileta, a koji su koristili kasniji pisci, sve do rimskih vremena. Došlo je i do lokalizacije grčkih mitova na sjevernom Jadranu, npr. priče o Argonautima. Jazon i prijatelji zaplovili su brodom Argo prema zemlji Kolhidi na obali Crnog mora, kako bi se dokopali zlatnog runa. Jazon se zaljubio u Medeju, kćerku kolhidskog kralja, a ona mu je pomogla u krađi. Kad su se pokušali vratiti u Grčku, bogovi s Olimpa nisu im bili naklonjeni i bacili su Argo u krivom smjeru. Kolhidani su se uputili za bjeguncima, a vodio ih je Apsirt, Medejin brat. Sustigao ih je, no Medeja ga je prevarila, a Jazon ga je ubio. Prema legendi to se dogodilo na Cresu. Medeja ga je rasjekla i ruke i noge bacila u more. Tako su nastali Apsirtovi otoci, Apsyrtides, odnosno

**Cres i Lošinj. Preživjeli Kolhidani, pak, utemeljili su Pulu.**

Napustivši Cres Medeja, Jazon i Argonauti iskricali su se na lijepu šljunčanu plažu na obližnjem kopnu, te su tako i ne znajući mjestu podarili ime Medveja. Otoci Elektridi (Cres, Lošinj i Krk) slično tome, dobili su ime po Medejinim suzama koje su se pretvorile u jantar (grč. elektron). Izvorno je na Kvarneru bio kraj jantarnog puta, kojim je okamenjena smola dolazila s Baltika. Tu su je preuzimali brodovi i odvozili dragocijeni teret u Grčku i Egipat.

**Morem, a ne cestom**

UV. st. p. n. e. Herodot govori o dugim plovidbama od Grčke prema sjevernom Jadranu. Opis plovidbe poznat kao »Pseudo Skilakov periplus«, iz IV. st. p. n. e., bilježi da plovidba uz zemlju Histra (Istra) traje dva dana, a isto toliko i plovidba uz zemlju Liburna. Može se pretpostaviti da početak liburnskog peripla nije bio kod rijeke Raše, gdje je bila etnička granica između Histra i Liburna, već vjerojatno oko današnje Rijeke. Taj izvor donosi podatak o liburnskoj ginekokraciji (vladavini žena), u

čemu možda treba vidjeti određen odblesak davnog matrijarhata. Liburnska božanstva Sentona, Ika, Iria i Iutossica predstavljale su roditeljice i hraniteljice. Ica je možda dala ime mjestu Ika.

Autohtono liburnsko stanovništvo živjelo je u naseljima gradinskog tipa, odnosno na povišenim mjestima radi lakše obrane. Okolica Rijeke obiluje gradinskim naseljima npr. na Velom Vrhu. Na Čičariji, obroncima Učke prema Istri, brojni su lokaliteti s nazivom Gradac, Gradina i Gračišće. Autohtona gradinska naselja bila su i na Stupnjaku, Zidovlju, Svetoj Katarini, kod Rupe, na Gradini kod Šapjana i nad Staradom, pa u Kastvu, nad Prelukom i na Solinu iznad Martinšćice.

Na temelju dosadašnjih podataka može se prilično

pouzdano izvesti zaključak da Liburni u cjelini nisu bili pod izravnim etničkim i kulturnim utjecajem Kelta i latenske kulture, koju su Kelti donijeli, kao jedini europski narod koji se selio od zapada prema istoku. Njihova se prisutnost u većoj mjeri očituje u području južno od Save, na području starih Japoda, neposrednih susjeda u zaleđu Kvarnerskog zaljeva.

**Utvrđena središta**

Plinije izričito kaže da su neki pisci protegli Japodiju u Sinus Flanaticus (Kvarner), s leđa Histrije, u dužini od 130 milja, a nakon toga pripisali Liburniji 130 milja. Iz toga proizlazi da je na obali Kvarnera bio dominantan japodski utjecaj. Godine 181. p. n. e. bila je utemeljena rimska Akvileja kao agrarna kolonija. Izvori navode da su Histri i Japodi upadali na akvilejski teritorij. U svojoj »Historiji« Livije govori o dramatičnom pohodu Rimljana protiv Histra 177. godine p. n. e. i zauzeću Nezakcija, nedaleko današnje Pule, čime je bio skršen njihov otpor. Time je rimski teritorij izašao na granicu s Liburnima, odnosno

**“ Od grčkih putovanja, rimskih pohoda i bečkih karti do prve asfaltirane ceste Trst - Rijeka 1924. godine**

na Sinus Flanaticus (Kvarner). Pedeset godina kasnije, 129. p. n. e. konzul Gaj Sempronije Tuditan poduzima ekspediciju protiv Histra i Japoda. Na trijumfalnom spomeniku podignutom njemu u čast, što ga je opisao Plinije, piše da je obuzdao Histre i da je prošao cijelu Liburniju sve do rijeke Krke. Iz ovog podatka može se pretpostaviti da su se Liburni bez borbe našli pod rimskom zaštitom. U poglavlju posvećenom Liburniji Plinije navodi redom utvrđena središta uz obalu, počevši od Nezakcija u Istri, pa preko Albone (Labin) i Flanone (Plomin), do Tarsatice (Rijeke), a zatim Seniu i Lopsicu (Jurjevo)...

Klaudije Ptolomej u svojoj »Geografiji« (II. st.) niže naseља Liburnije koja se nalaze uz obalu. Počinje s Albonom, pa

nastavlja s Flanomom, Tarsaticom, ušćem rijeke Oeneus (Rječine), Volcerom (Bakar), Seniom i Lopsicom. I tu se vidi cesta koja ide uz istarsku obalu, a uključen je i pomorski pravac Pola - Jadera (Zadar). Druga cesta išla je od Tarsatice prema Seniji i dalje prema Sisciji (Sisak).

### Karta od sedam metara

O cestovnoj mreži rimske države možemo doznati zahvaljujući velikoj, sedammetarskoj karti u bečkoj dvorskoj biblioteci. »Peutingerova karta« srednjovjekovna je kopija rimske karte iz III. stoljeća. Pretpostavlja se da je kao predložak poslužio Agripin zemljovid. Kopija je načinjena u XII–XIII. stoljeću, a nazvana je po Konradu Peutingeru (1465.–1574.), njemačkom humanistu koji ju

je prvi proučavao i pripremao objavu. U nama zanimljivom dijelu donosi itinerar od Akvileje do Senja. Toponimi se nižu su udaljenošću u rimskim miljama: Aquileia - Fonte Timavi XIII - Tergeste (Trst) XLVIII - Parentio (Poreč) - Quaeri (?) XXX - Pola (Pula) VI - Portus Flanaticus (Medulin) VIII - Arsia Flumen (rijeka Raša) XII - Alvo-na (Labin) XX - Tarsatica (Rijeka) XX - Ad Turres (Kod kula; u Vinodolu) XX - Senia (Senj)...

Arapski kartograf Muhamed al Idrisi, u službi Rogera II., normanskog kralja Sicilije, na osnovi informacija koje je dobivao od pomoraca, ali i s vlastitih putovanja, bio je u Senju 1153. godine navodi:

»Od Labina do Plomina 6 milja. Ta dva grada su napućena, njihova područja susjedna sa sličnim prilikama. Lovran

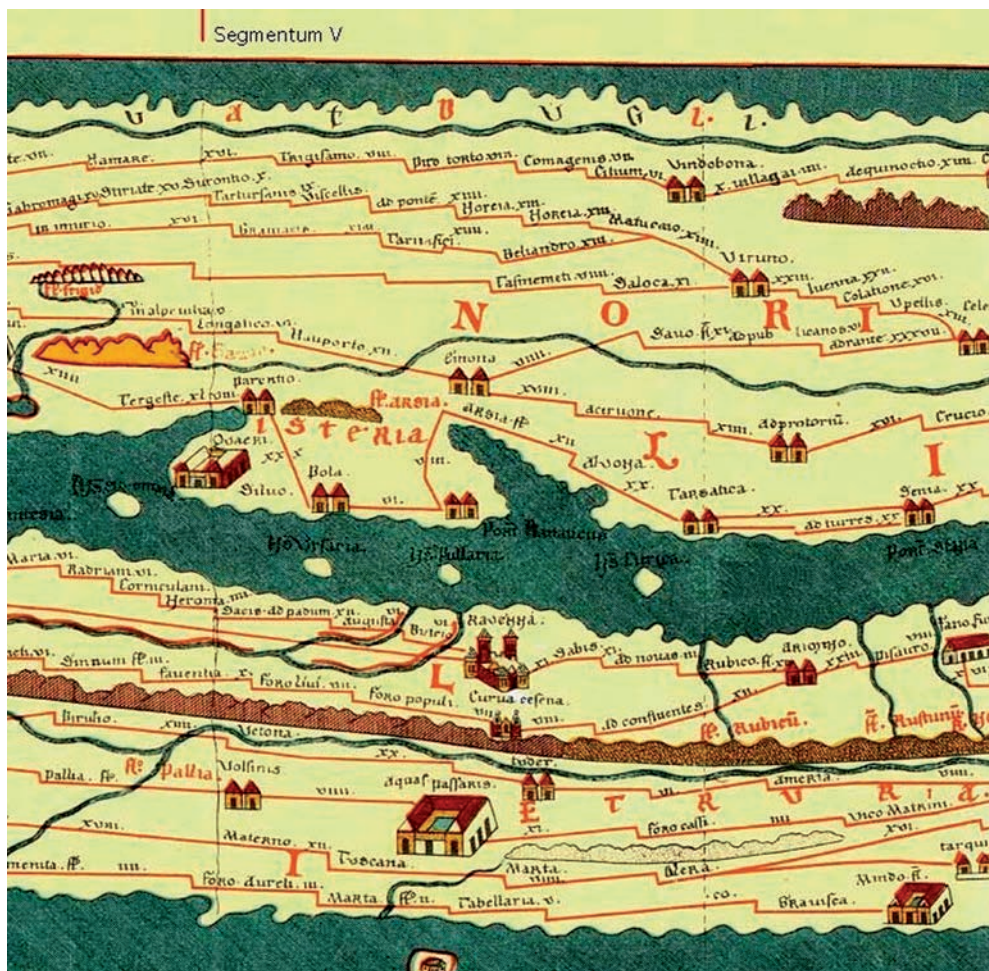
(Alwranah, Laurana) je velik, napućen grad u povoljnim gospodarskim prilikama; brodovi su im u pripremi i stalno grade nove. On je zadnji priobalni grad zemlje Akvileje. Na istočnoj granici ovog područja nalaze se mnoge planine i pusti predjeli. Na zemlje Akvileje... nadovezuje se Hrvatska, zvana Dalmacija... Od Lovrana do Bakra ima 10 milja. Bakar je lijep i napućen grad i on dolazi kao prvi među zemljama Hrvatske, što se uz more zovu Dalmacija.«

### Najljepša opatijska ulica

To rađanje Liburnije odvijalo se vrlo sporo prije no što je krajem 19. stoljeća putopisac Dragutin Hirc zabilježio o Voloskom:

»Cesta koja vodi iz Rijeke u Pazin, ide sredinom grada, te mu je ujedno glavnom i najljepšom ulicom, koju zarubljuju jedno- i dvospratnice. Ova je ulica dosta živahna, jer neprestano polaze kočije, bilo u dražestnu Opatiju, bilo u Lovran ili još i dalje morskim žalom, pak u nutarnje istarske strane... Ova glavna ulica razmeće Volosko, koji broji do 2.000 duša, na dva krila: jedno se spustilo prema moru, a drugo se uzdiglo uz obronak kamenita vrha i uzidalo u tvrdi vapnenjak. Grad je dakle sagrađen amfiteatralno kao i naš Bakar, pa mu zato vidiš svaku kuću, a na kući svaki prozor. Ulice imaju kamenite stube, kojima se u bujnoj zeleni silazi i uzlazi.«

Ljudi su tisućama godina plovili uz liburnijsku obalu - s mačem ili jantarom u rukama - prije no što je sve postalo poetično, makadamski prašnjavo. Prva asfaltirana cesta na ovim prostorima bila je Trst - Rijeka, dovršena 1934. godine, a potom je asfaltirana i kružna trkača staza Preluk. Iz današnje perspektive, a poslije samo 90 godina, i to izgleda kao davnašnja, neuvjerljiva legenda... Naročito obzirom na stanje asfalta nekadašnje trkaće staze, u njenom obalnom dijelu, između Riječkog i Opatijskog zavoja.



Tabula Peutingeriana rimska cestovna karta

# ČAK 40 POSTO POGINULIH MOTOCIKLISTI I MOPEDISTI

**N**a sjednici Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Izvješće o stanju sigurnosti u cestovnom prometu u 2023. godini na području Primorsko-goranske županije prezentirao je voditelj Službe prometne policije PU primorsko-goranske i novi član Županijskog savjeta Dejan Hriljac.

## Magistrala najopasnija

Lanjska godina završena je s 28 poginulih. Prilično više no 2022. godine, kada je život na cestama izgubilo 12 sudionika u prometu. No, treba znati da je preklanjaska godina zaista imala nevjerojatno mali broj smrtno stradalih, daleko ispod višegodišnjeg prosjeka. Naime, 2020. godine život je izgubila 21 osoba, a 2021. godine 23 osobe. Među poginulima je 11 motociklista i mopedista, osmero pješaka, petero putnika i četvero vozača. Poznato je da su motociklisti i pješaci najugroženije skupine u prometu. U ukupnom broju smrtno stradalih, na te dvije skupine otpada 67 posto poginulih u 2023. godini. Od 28 smrtno stradalih, 14 je izgubilo život na mjestu nesreće. Od 28 poginulih, 24 je državljana Hrvatske, troje EU i jedan državljani BiH. Ozlijeđena je 1.157 osoba, od čega 299 teško. Broj prometnih nesreća lani je povećan za gotovo četiri posto. Crt je podvučena pod 3.557 prometnih nesreća, što je 133 prometnih nesreća više no 2022. godine. Prema



lokalitetu, na autocestama je smrtno stradalo devetero sudionika u sedam prometnih nesreća. Na A6 (Rijeka - Bosiljevo) dvije nesreće s tri poginule osobe, na A7 (Rupa - Križišće) četiri nesreće s četiri poginule osobe i na A8 (Matulji - tunel Učka) jedna nesreća s dvije poginule osobe. Na državnim cestama smrtno je stradalo 14 sudionika u 14 prometnih nesreća. Na DC3 (stara cesta za Zagreb) su se dogodile dvije tragične prometne nesreće, na DC8 (Jadranska magistrala) osam prometnih nesreća te na DC66 (Matulji

**“Lanjska godina završena je s 28 poginulih**

- Opatija - Zagore), DC203 (Brod na Kupi - Delnice), DC102 (Krk) i DC99 (Kraljevica - Križišće - Bribir - Novi Vinodolski) po jedna prometna nesreća sa smrtnim ishodom.

Na županijskim cestama smrtno je stradao jedan sudionik (Žegoti), na lokalnim cestama smrtno je stradao dvoje sudionika u dvije prometne nesreće (Malinska i Vrh), a na nerazvrstanim cestama izgubljena su dva života, vozač bicikla na Korniči i putnik u teretnom automobilu (Nova cesta u Rijeci).

## Frustrirajući podaci

Policija je lani napisala 45 tisuća prekršaja, gotovo devet posto više no 2022. godine. Napisano je 22 posto više

kazni za nepropisnu brzinu te 11 posto više za alkohol, osam posto više kazni za korištenje mobitela tijekom vožnje dok su kazne za pojas na preklanjaskoj razini.

Hreljac je istaknuo da je tijekom turističke sezone najviše problema u protočnosti prometa zadavala glavna prometnica na Krku, do Malinske, A8 na dijelu gdje se izvode radovi te kod Novog Vinodolskog.

Čovjeka frustrira koliko se ulaže u sigurnost prometa, koliki napor se ulaže, a statistika je porazna. Imali smo 25 godina pad broja poginulih, a lani smo imali veliki porast. Nekad je teško pronaći u čemu je problem, a jasno je da je uvijek problem u čovjeku, konstatirao je predsjednik Savjeta dr. Hrvoje Baričević.