



Žmigavac

Broj 70/3. veljače 2016.

■ PLAN ŽUPANIJSKOG SAVJETA str. 8 i 9 ■ PROMET U LONDONU str. 12 i 13



25. rodendan
maškaranog relija
Pariz-Bakar



HELIKOPTERSKA HITNA MEDICINSKA SLUŽBA NA PODRUČJU PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

SVAKI DAN HELIKOPTER SE DIZAO NA INTERVENCIJU

Ukupno su evidentirana 104 leta. Najčešće se u tijeku pilot projekta letjelo na otok Rab, 65 puta, a slijede otoci Lošinj i Cres s po 28 intervencija. Nema dileme da je hitna helikopterska pomoć potreba

Anto RAVLIĆ

Hitna helikopterska pomoć potakla je veliku pažnju. Treba li nam, koliko nam treba, tko je može obavljati, koliki su realni troškovi i potrebe. Puno pozornosti i pitanja, no zaključak je jasan. Helikopteri odnosno Helikopterska hitna medicinska služba (HHMS) nam trebaju, a tko će se baviti prijevozom ugroženih je zadaća koju treba povjeriti mjerodavnima. Unesrećene najmanje zanima to pitanje. Bitno je vidjeti spasonosne elise.

Ravnatelj Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije i član županijskog savjeta za sigurnost prometa dr. Davor

Vukobrat ponudio je, na svečanosti u povodu 122. godišnjice hitne medicinske službe na području Primorsko-goranske županije i Hrvatske u Opatiji, podatke koji otkrivaju da je helikopter iz baze u Zračnoj luci Rijeka na Krku letio gotovo jednom dnevno u prosjeku. Najmanje je letio zbog prometnih nesreća, od 104 intervencije tek se iza pet letova krila prometna nesreća. Sigurno bi »prometnih« intervencija bilo više da se pilot projekt odvijao tijekom turističke sezone. Naime, pilot projekt Ministarstva zdravlja trajao je četiri mjeseca, od 9. rujna 2015. godine do 9. siječnja 2016. godine. Angažman helikoptera je u skladu s Nacionalnom stra-

tegijom razvoja zdravstva 2012-2020 u okviru prioriteta »Reorganizacija ustroja i djelovanja zdravstvenih ustanova«, točnije mjerom nabave vozila i opreme za hitni zračni i pomorski prijevoz pacijenata, istaknuo je dr. Vukobrat.

Sestre kopiloti

Tijekom pilot projekta postojale su dvije helikopterske baze: Rijeka/Krk i Split/Brač. Za bazu Krk zdravstveni dio posade činili su djelatnici Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije. Ukupno deset djelatnika: petoro liječnika i petoro medicinskih sestara/tehničara. Helikopter, piloti i mehaničari su bili iz talijanske tvrtke EliFriulia.

Angažirani liječnici i medi-



cinske sestre Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije uspješno su završili desetodnevnu edukaciju u Splitu o načinu rada, navigaciji i opremi u helikopteru. Tijekom leta medicinske sestre/tehničari imali su ulogu kopilota, a o pacijentu je skrbio liječnik. Svi dispečeri u medicinskoj Prijavno-dojavnoj jedinici županijskog Zavoda za hitnu medicinu prošli su također desetodnevnu edukaciju u Rijeci o načinu aktiviranja helikoptera, indikacijama, dokumentaciji, vrstama letova i komunikaciji s helikopterskim timom. Edukaciju je vodila ravnateljica Hrvatskog zavoda za hitnu medicinu prim. mr. Maja Grba-Bujević.

U bazi na Krku nalazio se helikopter tipa EC 135 T2 koji može, za razliku od transportnih helikoptera, slijetati na manje površine, čim bliže pa-

cijentu. Tako se olakšava pristup pacijentu i skraćuje prijevoz do bolnice, čime se može jamčiti svakom životno ugroženom pacijentu na području županije kojeg je zbrinjavala HHMS dolazak u bolnicu u okviru tzv. »zlatnog sata«.

I do Zadra

Projektom je bilo predviđeno da helikopterska baza Krk pokriva, pored Primorsko-goranske županije, i Istarsku, Karlovačku, Ličko-senjsku i dio Zadarske županije. Helikopter iz baze Krk koristio se samo za vrijeme dnevne vidljivosti, jer su takvi bili uvjeti u natječaju. Noću su se i dalje koristili helikopteri MORH-a.

Već prvog dana pilot projekta helikopter je poletio. Na intervenciju spašavanja osobe ozlijeđene u prometnoj nesreći na Cresu. To je ujedno bio i prvi let helikoptera iz baze na Krku.

HHMS dijeli letove na tri

vrste. Primarni let, kada na mjesto nesreće ide odmah helikopterski tim. Sekundarni let, kad se na mjesto nesreće najprije šalje zemaljski tim, a helikopter dolazi po potrebi te tercijarni let, helikopterski prijevoz pacijenata između dvije

bolnice.

Ukupno je helikopter podignut 104 puta. U rujnu 20 puta, listopadu 25 puta, studenom 29, prosincu 24 i »krnjem« siječnju šest puta. Zanimljiv je raspored broj letova prema tipu događaja. Bolest je digla helikopter u 78 navrata, izvanprometne nezgode odnosno sve nezgode koje se ne tiču prometa 13 puta, trudnoća sedam puta, trovanje jednom i prometne nezgode pet puta. Kada je riječ o mjestu intervencije prednjači otok Rab s 65 intervencija, slijede otoci Lošinj i Cres s po 28 intervencija, Unije s jednom i Zadar s dvije intervencije.

5 intervencija zbog prometnih nesreća

Županijski nadstandard

Medicinska Prijavno-dojavna jedinica u Zavodu za hitnu medicinu PGŽ ima tri osobe u timu, jednog liječnika i dvije medicinske sestre/tehničara, te je tako i ugovorena s HZZO, sukladno Mreži hitne medicine. Već prvih dana provođenja pilot projekta HHMS uočena je potreba i za četvrtom osobom u MPDJ, koja bi se bavila samo koordiniranjem HHMS. Odmah je angažirana i četvrta osoba u timu PDJ uz suglasnost osnivača, što je predstavljalo nadstandard u projektu.



ODRŽANO 25. IZDANJE NAJLUĐEG RELIJA NA SVIJETU PARIZ – BAKAR

AVIONI, KRALJICE I ROĐENDANSKA TORTA

20,63 km/h
prosječna brzina

J U čast kvarat stoljeća relija vozilo se starom trasom koja hvata Čavle i Škrljevo. Najatraktivnija posada bili su zrakoplovci iz Brguda, a uz meštra Tonija vozile su se dvije kraljice

Svaki je maškarani reli Pariz – Bakar poseban, no ovogodišnji je bio zaista poseban. Iz tri razloga. Razlog prvi. Radi se o jubilarnom reliju, 25. izdanju najotkacjenijeg i najpopularnijeg relija u Primorsko-goranskoj županiji. I to u godini kada se slavi još jedan jubilej, 70. rođendan Autokluba Rijeke, organizatora relija. Drugi razlog nije što se za jubilarni maškarani reli, najstariju kon-

tinuiranu prateću manifestaciju Riječkog karnevala, vozilo starom trasom u čast kvarat stoljeća relija. Trasa je jednim dijelom izmijenjena u odnosu na prijašnje godine. Oživjelo se nekadašnju rutu i ponovno prošlo mjesta riječkog prstena, od Orehovice, Svilnog, Čavli, Cernika, Mavrinci, Kukuljanova, Škrljeva, do standardnih postaja relija, Kostrene i Bakra. Treći razlog nije razveselio sudionike, njihova omi-

ljena postaja uoči relija promijenila je ime u Kaloriju. Dakle, više nema pizzerije Paris na Sušaku. Netko se našalio da bi trebalo i promijeniti ime relija u Kalorija – Bakar. Srećom, u Kostreni još uvijek egzistira pizzerija Paris pa trasa nije ostala bez mirisa francuske i svjetske prijestolnice.

Asevi iz Brguda

Neke stvari su ipak ostale po starom. Na čelu kolone ne-



Pobjednici

Najbolji u maškaranom ispitu auto-moto spretnosti

Ukupni poredak licenciranih vozača (sportaši):

1. Ljiljana Kamenar – Torta

Nelicencirani vozači po klasama:

Ukupni poredak

1. Nikola Dorić – Vrag
2. Denis Krušvar – Shopping kraljice
3. Predrag Živković – Vrazi

A1 klasa

1. Nikola Dorić – Vrag
2. Denis Krušvar – Shopping kraljice
3. Branko Smiljanić – Pikado

A2 klasa

1. Predrag Živković – Vrazi
2. Lari Kudra
3. Paulo Rigo

A3 klasa

1. Mateo Alavanja – Los Amigos Kostrenos
2. Domagoj Kučan
3. Ivan Marohnić – Banana Express

Oldtimeri

1. Goran Buijić – Bodul Dakar Team
2. Goran Mavrinac – Grobnički St. Patrick
3. Tea Vučak – Lako ćemo, ako ćemo

Najbolje vozačice

1. Ljiljana Kamenar – Torta
2. Jelena Ukalović
3. Tea Vučak – Lako ćemo, ako ćemo

Motori

1. Vedran Sochor – Snješko
2. Alen Dinić – Princ na bijelom konju
3. Mišo Rukavina

Terenci, laka dostavna i gospodarska vozila

1. Damijan Iskra – Safari Rupa
2. Marko Vojvodić – Zastupnici Vavik kontra
3. Hrvoje Lovrić

Posebne kategorije

Najoriginalnije maskirana osoba: Mačka

Najoriginalnije maskirana grupa: Dalmatineri

Najoriginalnije maskirano vozilo: Shopping kraljice

Najoriginalnije teretno vozilo: Safari Rupa

Najudaljeniji sudionik: Princ na bijelom konju (Alen Dinić, Supetar – otok Brač)

Najneodoljivija grupa: Piloti

Najbrojnija grupa: Zastupnici (Vavik kontra)

Najoriginalniji moto jahač: Snješko (Vedran Sochor)

Kao uspomenu na sudjelovanje u Maškaranom rallyju

Pariz – Bakar svaki je sudionik dobio medalju, a

dijeljen je i prijelazni pehar za najuspješniju karneval-

sku grupu koja će se pojaviti i na Međunarodnoj karne-

valskoj povorci, a osvojila ga je grupa Draške maš-

kare s maskom Vesele rožice.

zaustavljiva sportašica Auto-kluba Rijeka Ljiljana Kamenar. Na krovu njena automobila torta s 25 svjećica. Tako da i slučajni prolaznici znaju da maškaranu reli pliva ka ozbiljnim godinama. Na startu i bivša kraljica Riječkog karnevala Stella Paris. Primijetili ste, ništa bez Parisa. Samo dan prije predala je krunu novoj kraljici i pretvorila se u meštricu maškaranog relija. Naravno, svježa kraljica Sandra Ložnik Videčak nije propustila priliku da se sa neizostavnim mešтром Toni-jem nađe na čelu kolone duge četrdesetak vozila. Možda se moglo produžiti trasu i do njene Kraljevice. Nema svaki reli kraljicu iz Kraljevice. Atrakcija 25. izdanja bili su dečki iz Brguda. Na startu su se pojavili sa svojim avionom. Otprilike istim kakvim su letjeli asevi iz Prvog svjetskog rata. Avion je »letio« dijelom trase. Za pogon je bio zadužen stari motor starog Renaulta 4, a za dobro raspolo-

ženje dečki iz Brguda koji su najviše mamili poglede i objektivne fotoparata.

Maškaranu autoreli Pariz – Bakar svoju startnu zastavicu podigao je 25. veljače 1990. godine, kao parodija na poznati rally Pariz – Dakar, na kojem je 1990. godine nastupao poznati hrvatski automobilist Tihomir Filipović.

Reli se vozi prema posebnom pravilniku, oslanjajući se na sportska pravila Hrvatskog auto karting saveza. Sastoji se od vožnje po zadanom putu i posebnih ispita spretnosti, vožnje među čunjevima, na poligonu. Dužina trase je 38 kilometara, a vrijeme vožnje je 120 minuta, sa »nevjerojatnim« maškaranim prosjekom od 20,63 kilometra na sat.

Bal kao šlag

Za neupućene, specifičnost relija Autokluba Rijeka je da su svi sudionici, njihova vozila, kao i suci maskirani. Vozila su

podijeljena u kategorije: automobili, povijesna vozila-oldtimeri (proizvedeni do 1984.) i motori. Automobili su podijeljeni u klase prema dužini vozila; kl. I - do 3,5 metra, kl. II - do 4 metra i kl. III - preko 4 metra. Nagraduju se posebno licencirani vozači (sportaši), a posebno nelicencirani po klasama, oldtimeri, motori i vozačice.

Suorganizatori relija su Grad Rijeka, Turistička zajednica Grada Rijeka, Grad Bakar, TZ Grada Bakra, Općina Kostrena, Karnevalska udruga Špažičari i Bakarske maškare.

Po uzoru na stoljetnu tradiciju karnevalskih balova u Rijeci, tjedan dana kasnije, u Grand Hotelu Bonavia, šesnaestu godinu zaredom Autoklub Rijeka je organizirao za svoje članove, prijatelje kluba i poslovne partnere Oktanski bal u grupu L'amour band. Prihod od ulaznica bit će doniran u humanitarne svrhe.



OPASNI PRILAZI NA ŠTRANGI I KRNJEVU

ŠKOLE GELSI I EUGEN KUMIČIĆ TRAŽE SIGURNIJI PROMET

U posljednjih pet godina analizirani su pješački prijelazi u neposrednoj blizini 24 osnovne škole na području Grada Rijeke. Posljednji prometni elaborat pružio se u dva pravca. Jedan je osvrtno na stanje sigurnosti u prometu na prilazima osnovnih škola na području Grada Rijeke, s izradom rang liste najopasnijih ulica i mjesta uz osnovne škole. U drugom dijelu nude se prometna rješenja za dvije najugroženije osnovne škole: Gelsi i Eugen Kumičić.

Ako se promatra kategorija posljedica, odnosno poginulih i teško ozlijeđenih osoba, a analitičari smatraju da je to najvažnija kategorija, svakako bi posebnu pažnju trebalo posvetiti situaciji oko osnovnih škola: Belveder, Grivica, Vladimir Gortan, Kantrida i Centar. U kategoriji teško ozlijeđenih osoba ponavlja se škola Cen-

tar, a pribraja i Vežica. Ako se dodaju i lako ozlijeđene osobe, na popisu treba potvrditi Centar te dodati i školu Gelsi.

Što sa školom Gelsi?

Analiza prometnih nezgoda u blizini OŠ Gelsi je pokazala

da se 83 posto nesreća dogodi danju, 90 posto na suhom kolniku, u gotovo 30 posto slučajeva za nesreću je krivo oduzimanje prednosti prolaza, u gotovo 20 posto prekoračenje dozvoljene brzine, a u 17 posto nepoštivanje prolaza od strane vozača. Najčešće vrste prometnih nezgoda kod OŠ Gelsi su bočni udar vozila (39 posto) i nalet vozila u slijedu (27 posto). Može se pretpostaviti da se iza većeg broja ozlijeđenih osoba u vozilu krije naglo zaustavljanje vozila. Naime, vozila se često naglo zaustavljaju zbog pješaka/djece na pješačkom prijelazu ili zbog

iskrcaja djece pred školom. Analiza je također pokazala da se prometne nesreće pretežito događaju na ili u blizini pješačkog prijelaza, a manje na raskrižjima. Pokazalo se da vozači ne poštuju prednost prolaza (vjerojatno pješaka/djece?), da vozači na toj dionici prometnice voze prebrzo. Srećom, nalet na pješaka nije česti slučaj, premda je uvijek s drastičnijim posljedicama.

Gdje su prometne manjkavosti kod škole Gelsi? Postoje tragovi usporivača prometa - vibracijskih traka. Nanošenjem novog habajućeg sloja asfalte i nemarom izvoditelja, a nepažnjom nadzora radova, uglavnom su prekriveni i nisu obnovljeni. Osvjetljenost prometnice je samo jednostrana, na stupovima rasvjete uz uzbrdni smjer kretanja vozila. Dvije prometne trake za uzbrdni smjer vožnje »dozvoljavaju« da pješak (di-

jete), na pješačkom prijelazu kod ulaza u školu, bude slabije vidljivo od strane vozača vozila koje »zaostaje« nekoliko metara za vozilom u drugoj usporednoj traci. Na pješačkom prijelazu, raskrižju kod Štrange, zaustavljeni autobus zaklanja pregled prometnice. Vozači često daju gas uzbrdo da bi prošli kroz zeleno. Sa sjeverne strane nema stupića; učestalo se parkira uz rub prometnice i ta vozila smanjuju vizualnu komunikaciju vozač/pješak na pješačkom prijelazu. Kod dovoženja djeteta u školu i čekanja djeteta pred školom, zaustavljena vozila zaklanjaju pregled djeci-pješacima i vozačima.

Predloženo prometno rješenje kod pješačkog prijelaza smanjuje profil sa tri na dvije prometne trake. Treba obnoviti vibracijske trake na prilazu pješačkom prijelazu te iscertati udvojene središnje razdjelne crte između prometnih traka suprotnog smjera. Novo prometno rješenje primjenjuje nestandardnu prometnu signalizaciju. Užitno šrafirana površina sa kosim kvadratima u odnosu na pravac kretanja vozila stvara optički dojam da se vozilo ne nalazi na kolniku namijenjenom samo vozilima, nego na površini na kojoj se nešto posebno događa. Potrebno je onemogućiti današnje neregularno uzdužno parkiranje vozila, dijelom na kolniku, a dijelom na nogostupu, smanjiti dozvoljenu brzinu prometovanja vozila, eliminirati mogućnost pretjecanja vozila, osigurati stajalište za iskrcaj djeteta te za kraće parkiranje u svrhu čekanja dje-

Uočeno je niz neefikasnih prometnih manjkavosti kod dviju škola. Predlaže se bolja signalizacija, sužavanje kolnika, uređenje mjesta za iskrcaj djece





ta, a istovremeno onemogućiti nepropisno zaustavljanja vozila. Nužna je povremena prisutnost djelatnika prometne policije ili prometnog redarstva koje će kažnjavati nedisciplinirane vozače; u početku češće, a kasnije samo povremeno

Vozila u silaznom smjeru (koja obično najbrže voze) će zbog primijenjene šikane morati usporiti kretanje, a i bolje će vidjeti djete na pješačkom prijelazu. Na tom potezu predviđeno je ograničenje brzine na samo 30 kilometara na sat.

Rješenje za Krnjevo

Niz je problema kod škole na Krnjevu. Vozači ne poštuju prednost prolaza, česti su nalleti vozila u slijedu zbog čestog i naglog zaustavljanja vozila (pekara i iskrcaj djece). Nema ozlijeđenih pješaka na pješačkom prijelazu, ali ima

niz prometnih nesreća u neposrednoj blizini pješačkog prijelaza, što ukazuje da pješaci prelaze cestu izvan prijelaza. Problem prilaza školi je što ima niz izlaza na cestu, veće semaforizirano raskršće u blizini, niz sadržaja poput FINA-e i autobusne postaje, što se vozači često zaustavljaju kod pekare. Velika je frekvencija ulaza/izlaza na parkiralište, prevelika širina kolnika, stalno je parkiranje uz rub kolnika i na nogostupu.

Novo prometno rješenje Ulice Franje Čandeka uz OŠ Eugen Kumičić želi jasnije pokazati vozačima da se radi o pješačkom prijelazu kojeg u većoj mjeri koriste djeca. Primijenilo bi se isto žuto šrafirano rješenje kao i kod škole Gelsi. Nužno je smanjiti brzinu prometovanja vozila na toj dionici, kanalizirati promet na jasno definiranu širinu voznih traka i adekvatno obi-

lježiti parkirna mjesta na prometnici. Potrebno je eliminirati mogućnost pretjecanja vozila, onemogućiti današnje neregularno parkiranje vozila neposredno ispred pješačkog prijelaza, koji zaklanjaju pogled vozača prema djetetu koje želi prijeći kolnik ili ga prelazi. Nužno je osigurati jednospmjerno kretanje vozila na parkiralištu, za što je potrebno urediti ulaz i izlaz parkirališta, osigurati veći pješački prostor na nogostupu uz donji dio školskog stepeništa te stajanku za kraće zaustavljanje vozila i iskrcaj djeteta kod škole, te za kraće parkiranje i čekanje djeteta pred školom.

Uz sve, projektant i autor analize Milivoj Benigar predlaže rekonstrukciju dvaju raskrižja u blizini, ulica Franje Čandeka i Antuna Barca te Antuna Barca sa Giuseppe Carabina.

I škola Centar traži intervenciju

Po broju prometnih nesreća u blizini škole prednjače škole Gelsi, Centar, Dolac i Nikola Tesla, slijede osnovne škole Gornja Vežica, Vežica, Eugen Kumičić i Turnić. Uvjetno bi se moglo reći da urgentnu sanaciju prometne situacije, temeljem broja ozlijeđenih i nesreća, posebno hitno zaslužuje OŠ Centar, a odmah iza škole Belveder, Grivica, Vladimir Gortan, Dolac, Nikola Tesla, Gornja Vežica, Vežica i Turnić. Ovdje su izuzete osnovne škole Gelsi i Eugen Kumičić za koje elaborat predlaže novo prometno rješenje u okviru elaborata.

PLAN I PROGRAM RADA ŽUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA ZA 2016. GODINU

PET SMJERNICA, CILJ UVIJEK ISTI – SIGURNIJI PROMET

Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije kao i svake godine u novu godinu ulazi s planom i program rada koji se naslanja na započete aktivnosti u 2015. godini, ali i uvodi nove aktivnosti. Plan i Program rada se planira provesti kroz pet načina djelovanja: izvješćivanje i analiziranje problema sigurnosti u prometu, izradu rješenja uočenih problema sigurnosti u prometu putem stručnih elaborata, projekta i studija. Treći smjer djelovanja je usmjeren ka edukaciji i osposobljavanju djece i mladih vozača i drugih sudionika u prometu, četvrti ka informiranju i promidžbi o prometnim rizicima i opasnostima, a peti podrazumjeva posebne mjere i akcije.

Kontinuirane analize

U segmentu izvješćivanje i

analiziranje problema sigurnosti u prometu predviđeno je 11 raznih aktivnosti kroz koje se analizira sigurnost u prometu iz svih kuteva. Analize i izvješća o stanju sigurnosti u cestovnom prometu (broj nezgoda, njihove posljedice, uzroci nastajanja nezgoda, drugi pokazatelji o prometnim nezgodama) posao je Policijske uprave Primorsko-goranske županije. Izvješće o stanju sigurnosti javnog prometa u poduzećima javnog cestovnog prijevoza s naglaskom na prijevoz putnika (broj i struktura voznog parka, vozači i drugi problemi koji utječu na sigurnost prometa) ponudit će Hrvatska gospodarska komora, Županijska komora Rijeka putem Udruženja javnih prijevoznika. Hrvatske ceste, Autocesta Rijeka – Zagreb, Županijska uprava za ceste, Bina Istra i Rijeka promet ponudit će izvješće o

stanju cesta i objekata na njima.

Inspekcija cestovnog prometa i cesta Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture izložit će stanje iz područja cestovnog prometa. Za analizu i izvješće o provo-

5 tradicionalnih akcija organizira i podupire Savjet

denju vozačkih ispita i radu auto-škola pobrinut će se Hrvatski autoklub Rijeka. Izvješće o obnašanju poslova tehničkih pregleda i registracije vozila i radu stanica za tehnički pregled vozila posao je Hrvatskog autokluba odnosno Centra za vozila Hrvatske. Obnašanje službe Pomoć-in-

formacije i obavještavanje javnosti o stanju na cestama posao je Autokluba Rijeka, Hrvatskih cesta, Autoceste Rijeka – Zagreb, Bina Istre i Županijske uprave za ceste. Izvješće o provedbi zdravstvenih pregleda kandidata za vozače i kontrolnih pregleda vozača u cestovnom prometu povjereno je Nastavnom Zavodu za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije dok je nositelj izvješća o organiziranosti službe hitne medicinske pomoći na javnim cestama s prijedlogom mjera za unapređenje iste (brzina intervencije) Zavod za hitnu medicinu Kliničkog bolničkog centra Rijeka.

Sam savjet će izvješćivati o svom radu te se pobrinuti za organiziranje tematskih rasprava o pojedinim problemima iz područja sigurnosti prometa na cestama (sudjelovanje mladih vozača u prometu, alkohol u prometu, prijevoz opasnih stvari...)

Rješavanje problema

Drugi bitan segment djelovanja Savjeta je izrada rješenja uočenih problema sigurnosti u prometu putem stručnih elaborata, projekata i studija. U 2016. godini naglasak će biti usmjeren ka tri pravca, no u slučaju potrebe, dograđivat će se plan.

Zadatak broj jedan je analiza prometno opasnih pješačkih prijelaza u neposrednoj blizini osnovnih škola na području Primorsko-goranske županije, bez Grada Rijeke, s izradom cjelovitog rješenja s idejnim i građevinom projektom poboljšanja stanja sigurnosti u određenim najugroženijim školama. Pažnja će se

Kao i svake godine, Savjet na početku godine najavi već uhodane akcije i definira nove zadatke te zaduži članove za realizaciju





usmjeriti u nadogradnju postojećeg programa primjene GIS tehnologije određivanja mjesta prometnih nesreća. Treći ovogodišnji zadatak je analiza prometnih nezgoda na cestama Primorsko-goranske županije čije je sudionike zbrinjavala izvanbolnička hitna medicinska služba tijekom 2015. godine.

Edukacija i preventiva

Najmlađi su uvijek bili u fokusu djelovanja Savjeta. Preventivno djelovanje u okviru svojih mogućnosti Županijski savjet planira u 2016. godini

provoditi putem prepoznatljivih preventivo-edukativnih akcija. Jedna od njih je akcija Prvi koraci u prometu. Provođi se cijeli niz godina s ciljem obučavanja i upoznavanje djece prvih razreda svih osnovnih škola Primorsko-goranske županije s temeljnim prometnim pravilima i propisima uz usvajanje pozitivnog ponašanja na cestama. Druga akcija je formiranje i obučavanje školskih prometnih jedinica u osnovnim školama širom Primorsko-goranske županije. Treća preventivna akcija je Motociklom u život

koja se provodi od 2005. godine na Automotodromu Grobnik. Na popisu su i akcije Sigurno u prometu i Sigurno na dva kotača koje Županijski savjet provodi kao podupiratelj

Pod preventivne aktivnosti Savjeta spada i edukacija djelatnika žurnih službi (vatrogasci, policija, GSS i ostali) za pružanje pomoći na mjestu prometne nezgode.

Naime, postoji realna potreba da djelatnici svih žurnih službi koji sudjeluju u postupku spašavanja i zbrinjavanja sudionika prometne nesreće imaju određena znanja iz hitne medicine.

Važno informiranje

Uzalud sve, ako javnost nije upućena, drže u savjetu i stoga pažnju posvećuju informativnom prostoru. To se prije svega odnosi na suizdaštvo u izdavanju časopisa o kulturi i sigurnosti prometa Žmigavac koji izlazi još od 2004. godine. Savjet senzibilizira javnost i kroz video-spoteve i radijske poruke. Planira se izraditi novi video-spot i radio poruku, prepoznatljivi za područje Primorsko-goranske županije. Županijski savjet izrađuje promidžbeni materijal za najugroženije skupine sudionika u prometu

na cestama. To su pješaci, prvenstveno osobe treće životne dobi te vozači mopeda i motocikla.

Posebne mjere i akcije

Pod posebnim mjerama i akcijama, podrazumjeva se stalno informiranje vozača o negativnom utjecaju (pre)visoke brzine vozila, utvrđivanje postotka sudjelovanja djece u prometnim nezgodama, ispitivanje mogućnosti primjene najnovijih tehnoloških dostignuća u prometu, kao što je »inteligentni prometni znak« na kritičnim točkama. Savjet sudjeluje u organizaciji Dana pješaka i invalida kada se ograničava korištenje osobnih vozila, podupire predavanja za zdravstvene djelatnike o važnosti uporabe zaštitnih sredstava u prometu. Posebno je zanimljivo iniciranje informatičkog umrežavanja ordinacija medicine rada, što bi omogućilo kontrolu pregleda vozača i njihovih nalaza. Naime, sadašnje stanje omogućuje da se isti pregled obavi više puta na više mjesta dok se ne dobije zadovoljavajući nalaz. To se posebno odnosi na osobe sa smanjenim sposobnostima vožnje (slabovidni, nekontrolirani dijabetičari, psihijatrijski i neurološki bolesnici...).



ZNANSTVENOSTRUČNI SKUP O PROMETNIM SUSTAVIMA »AUTOMATIZACIJA U PROMETU«

VIZIJE BUDUĆEG SOFISTICIRANOG PROMETA

Piše prof. dr. sc. Hrvoje Baričević

Tridesetpeti znanstvenostručni skup o prometnim sustavima s međunarodnim sudjelovanjem »Automatizacija u prometu« održan je na zagrebačkom Fakultetu elektrotehnike i računarstva. Organizator skupa KoREMA (Hrvatsko društvo za komunikacije, računarstvo, elektroniku, mjerenje i automatiku) i ovom je prilikom dosega visoke standarde u prezentaciji integralne primjene računalnih tehnologija, te menadžmenta strategija za povećanje sigurnosti i učinkovitosti svih grana prometnog sustava s posebnim osvrtom na cestovni promet.

Radni dio obilježila su brojna izlaganja iz područja primjene računalnih programa na raznim inženjerskim i

planerskim projektima cestovne infra- i suprastrukture. Zajednički im je cilj brže, učinkovitije i racionalnije praćenje i upravljanje prometnim tokovima zbog bolje zaštite ljudi i dobara, vremenske uštede, očuvanja prirodnog okoliša, (...)

Generalno, segmentiranje tzv. Inteligentnih transportnih sustava (ITS) distribuirano je na slijedeće korisničke skupine: prijevoznike tvrtke (fleet management), komunalna društva, službe sigurnosti i kontrole prometa, urbanističke institucije, turističke zajednice i dr. Kontinuirana je to kampanja koja potiče globalni pristup za integriranje komponenti prometnog sustava, koristeći pri tom široku paletu informatičkih alata.

Prvi, plenarni dio konferencije realiziran je prezentacijom četrdesetak radova širokog spektra tehnologije i logistike iz cestovnog, željezničkog, pomorskog i zračnog prometa. Segment prometne sigurnosti bio je, kao i uvijek, u fokusu interesa stručnjaka, znanstvenika, (ko)autora projekata, komercijalnih izlagačitelja, kao i nazočnog auditorija. Cestovnom prometu uobičajeno je posvećena pozornost kroz vrlo inventivne naslove kao što su: Kvaliteta prometnice i njezin utjecaj na sigurnost u cestovnom prometu, Dimenzioniranje hibridnog pogona u MATLAB programskom paketu, Nadzor i snimanje značajki vožnje automobila radi optimiranja, Prilog zaštiti okoliša kroz osuvremenjavanje javnog prijevoza u gradu Rijeci, PEDELAC - bicikl s električnom podr-

škom, Novi pristup u GNSS pozicioniranju greške kod primjene ITS-a...

Računalni vid u funkciji sigurnosti

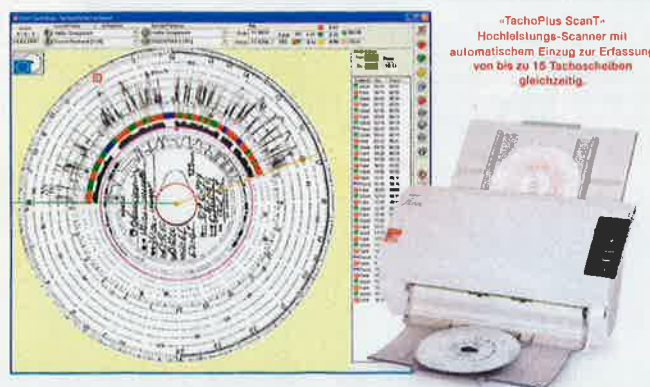
Pozvano predavanje održano je na temu Računalni vid za inteligentne transportne sustave u okviru kojeg su prezentirani rezultati istraživanja temeljem hrvatske izvedenice projekta VISTA (Computer Vision Innovations for Safe Traffic) podržanog iz europskog IPA fonda. U području cestovnog prometa računalni vid predmnijeva primjenu metoda detekcije, obrade, analiziranja i razumijevanja menzijskih podataka iz realnog svijeta u cilju dobivanja numeričkih ili simboličkih informacija. Logika postanka i generičkog razvitka ovog specijalističkog područja je mogućnost elektroničke percepcije ljudskog vida s ciljem digitalizacije slikovne forme.

Općenito, mnoga područja umjetne inteligencije koriste autonomno planiranje ili razmatranje robotskih sustava za orijentaciju u prostoru.

Detaljno razumijevanje takvih višedimenzionalnih prostora u nadgradnji predmnijeva potrebu za kontrolirano kretanje tj. za navigaciju. Relevantne informacije o okolišu mogu se osigurati sustavom za računalni vid koji djeluje u obliku senzora za vid i pruža visoke razine informacija o prostorno vremenskom okruženju.

područja primjene su bespilotna vozila, uključujući podmornice, kopnena vozila (roboti s kotačima, automobili ili kamioni), bespilotne letjelice (UAV), kao i druge izvedenice prijevoznih sredstava. Stupanj autonomije kreće se od potpuno autonomnih (bespilotnih) vozila do vozila u kojima sustav baziran na računalnom vidu uz podršku vozača ili pilota. Potpuno autonomna vozila obično koriste računalni vid za navigaciju, odnosno za snalaženje u prostoru korištenjem elektronske karte (SLAM). Jednostavniji primjeri takvih sustava su uređaji upozorenja u automobilima i drugim cestovnim vozilima. Neki od svjetskih, etabliranih proizvođača motornih vozila demonstrirali su

Plansko nadziranje i dinamičko, interaktivno upravljanje transportnim resursima, kao i tzv. totalna automatizacija kretanja vozila postaje realna vizija budućeg sofisticiranog prometa





proteklih godina neovisne sustave za vožnju automobila bez vozača. Ipak, ova tehnologija još uvijek nije dostigla zadane standardne sigurnosne razine, kao i očekivanu ekonomsku isplativost glede masovne primjene. Autori izvedenice projekta VISTA poseban su naglasak stavili na detekciju transportnih entiteta, vizualizaciju okruženja vozila snimanjem s više kamera, upravljanje incidentnim situacijama, adaptivnoj kontroli prometa, te automatskom upravljanju vozila u sustavu ADAS (Advanced Driver Assistance Systems).

Akceptiranje inspekcije cestovnog prometa

Doprinos u području povećanju sigurnosti cestovnog prometa na području legislative prezentiran je radom naslova Model primjene članka 39. Uredbe (EU) br.165/2014 o tahografima u cestovnom prometu u RH. Navedena Uredba nastavak je uspješne implementacije socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu i svojevrсни pravni sljednik Uredbe 3821/1985 koja je do sada regulirala predmetnu problematiku u zemljama članicama. Njome se također djelomično mijenja Uredba o rad-

nim vremenima mobilnih radnika br. 561/2006 čime se ide korak naprijed u osiguranju socijalnih i radnih prava mobilnih radnika u EU. Tahografski uređaj ima vrlo važnu ulogu za prometnu sigurnost u segmentu njegove zakonske primjene tj. bilježenja svih relevantnih parametara u vožnji, a koji se proizvodi, ispituje, kalibrira, certificira i ugrađuje uglavnom u komercijalna vozila. Njegova temeljna funkcija je digitalna obrada podataka u svrhu jednostavnijeg i bržeg detektiranja vozačevih aktivnosti i njegove bolje osobne zaštite. Osim vođenja evidencije radnog vremena vozača, transportnim menadžerima omogućena je bolja kontrola u eksploataciji i upravljanju voznim parkom. Spomenutom uredbom prvenstveno se preciziraju obveze i zahtjevi vezani za izradu, ugradnju, uporabu, ispitivanje i provjeru tahografa, a na tragu aktualnih tehnoloških inovacija. Najznačajnije novine u primjeni ove sofisticirane tehnologije bilježenja putnih parametara su: tzv. pametni tahograf s kojim se komunicira na daljinu (poglavito tijekom nadzora), rigoroznija pravila homologacije, pravila elektroničke razmjene podataka o

karticama na relaciji: vozač – radionica – prijevoznik, osnivanje međunarodnog neovisnog stručnog tijela pod imenom Forum koje će kontrolirati provedbu Uredbe, edukacija službenika koji obavljaju

Automobili bez vozača još nisu zadovoljili sigurnosne standarde

poslove nadzora primjene Uredbe na razini EU i domaćeg zakonodavstva. U perspektivi bi osim inspektora cestovnog prometa Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH, uz određene nadopune i dorade, bili uključeni i policijski službenici ovlaštteni za nadzor cestovnog prijevoza na cestama. Provedbom edukacije inspektora cestovnog prometa u smislu provedbe Uredbe, ako će predloženi model biti prihvaćen, došlo bi do prekretnice u njihovom radu. Naime, do sada nije postojala obveza stručnog usavršavanja kao ni provjere znanja i vještina inspektora tijekom njihovog držav-

nog službovanja. Predloženim modelom takva praksa bi se promijenila s ciljem unificiranja postupanja svih inspektora glede provođenja jedinstvene procedure nadzora, kao i provođenja upravnih i prekršajnih postupaka temeljem jasno i unaprijed propisanih kriterija.

Konferencija o prometnim sustavima Automatizacija u prometu permanentno slijedi trag razvitka logističke podrške na području sigurnosti cestovnog prometa. Naglašava važnost specijalističke tehničke infrastrukture u državnim tijelima, gradskim službama, projektantskim kućama, prijevoznim subjektima i dr. Suvremena cestovna signalizacija i upravljački sustavi omogućavaju visoku razinu opsluživanja resursa na svi razinama, od lokalne ulične mreže do mreže autocesta na paneuropskim prometnim koridorima.

Klasično servisersko održavanje elektroničke opreme postaje minornom, iako ne zanemarivom djelatnošću. Plansko nadziranje i dinamičko, interaktivno upravljanje transportnim resursima, kao i tzv. totalna automatizacija kretanja vozila postaje realna vizija budućeg sofisticiranog prometa.

STRUČNA EKSKURZIJA U LONDON, GRAD S
NAJBOLJIM JAVNIM PRIJEVOZOM NA SVIJETU

LONDONSKI BUSEVI PREVEZU VIŠE PUTNIKA OD TUBEA

Piše prof. dr. sc.
Hrvoje Baričević

Dругi dio 35. znanstveno-stručnog skupa o prometnim sustavima s međunarodnim sudjelovanjem »Automatizacija u prometu«, realiziran je nakon zagrebačke epizode stručnom ekskurzijom u Londonu. Sudionici su, između ostalog, posjetili Centar za upravljanje prometom i Znanstveno-tehnički muzej. London je značajan »globalni grad« i jedno od najvećih svjetskih financijskih središta. Institucionalnom organizacijom prometa, kao jednim od četiri glavna sustavna sektora upravlja gradonačelnik.

Njegova tehnološka i financijska nadležnost ne odnosi se na daljinsku željeznicu koja je interpolirana u gradsku prometnu mrežu. Javnim prijevozom kao jednoj od najvećih tvrtki te vrste na svijetu upravlja Transport for London (TfL). To je statutarne korporacija odgovorna za većinu segmenata transportnog sustava

u tzv. Velikom Londonu, kojom upravlja odbor i povjerenik postavljen od strane gradonačelnika. Prometne linije koje su formirale londonski metro, kao i tramvaji i autobusi, postali su dijelom integriranog transportnog sustava još davne 1933. godine, kada je osno-

8.000
autobusa povezuje
London

van London Passenger Transport Board (LPTB) ili London Transport. Iako se se veći dio prometa u centralnom dijelu obavlja javnim prijevozom, korištenje osobnih automobila uobičajeno je u predgrađima.

Najveća kružna autocesta

Unutarnji prsten (London Inner Ring Road) oko središta grada, sjeverna i južna kružna cesta (u predgrađima) i vanjska orbitalna autocesta M25 (izvan izgrađene zone) okružuju grad,



te su ispresijecane brojnim radijalnim cestama, iako vrlo malo autocesta ulazi u unutarnji dio grada. Vanjska obodna prometnica prepoznata po oznaci M25 s gotovo 200 kilometara najduža je kružna autocesta na svijetu. Plan globalne mreže autocesta kroz grad (London Ringways ili Ringways Plan) pripremljen je šezdesetih godina prošlog stoljeća, ali se od njega odustalo kada su prepoznati

negativni učinci motorizacije.

Naravno, kapitalni objekt prometne infrastrukture je metro, danas u svojoj cjelini uobičajeno nazvan The Tube, premda je taj naziv izvorno bio korišten samo za linije na velikoj dubini. Prve linije otvorene su 1863. godine, a danas njegova mreža opslužuje 270 postaja. Na toj impresivnoj prometnoj mreži svakoga se dana preveze tri milijuna put-

**Kapitalni objekt
prometne
infrastrukture
Londona je
metro koji
dnevno preveze
tri milijuna
putnika, no
autobusi prevezu
dvostruko**





nika ili više od milijarda putnika svake godine. Investicijski programi nastoje se usmjeriti na probleme zagušenja i pouzdanosti, uključujući i sedam milijardi funti (deset milijard eura) za tehnološka poboljšanja utrošena prilikom održavanja Olimpijskih igara 2006. godine, nakon čega je London je dobio epitet grada s najboljim javnim prijevozom.

Waterloo i St. Pancras

Postoji i razvijena prigradska željeznička mreža, posebno u Južnom Londonu, koja

ima manje podzemnih linija. U Londonu se nalazi najprometnija britanska željeznička stanica Waterloo, s više od 177 milijuna putnika svake godine, odakle polaze linije za jugozapadni London i dijelove južne i zapadne Engleske. Većina željezničkih linija završava u okolini središta Londona, u jednom od 14 željezničkih terminala. Od 2007. godine, vlakovi velike brzine Eurostar povezuju stanicu St. Pancras s Lilleom, Parizom i Bruxellesom. Vrijeme putovanja do Pariza i Bruxellesa je dva sata

i 15 minuta, odnosno sat i 51 minuta. Zahvaljavajući povezivanju željezničkom linijom velike brzine High Speed 1 s Eurotunelom, London je bliži kontinentalnoj Europi od ostatka Britanije. Osim metroa, zaštitni znak Londona su crveni autobusi na kat kao i crna taxi vozila. Mreža autobusnih linija jedna je od najvećih na svijetu, s 24-satnim prometom, osam tisuća autobusa, 700 ruta i više od šest milijuna putnika svakog radnog dana, te nadmašuje metro u broju prevezenih putnika.



Autom u centar - 8 funti

Prometna povijest megapolisa bilježi i ključnu 2003. godinu, kada je uvedena taksa za pristup centru grada određenim kategorijama vozila (London congestion charge), kao destimulativne mjere za ulaz vozila u City. S ponekom iznimkom, vozači moraju platiti osam funti dnevno za vožnju područjem koje obuhvaća određene dijelove centralne ulične mreže.



J Taj prevažni projekt 1971. sabotirao je general-štab JNA, procijenivši da bi dobrom cestom iz pravca Trsta lako mogli doći tenkovi NATO-a

JOŠ 1969. IMALI AUTOCESTU DO TRSTA - NA PAPIRU



Broj stanovnika Općine Rijeka iznosio je krajem 1968. godine 163.716, a u samom gradu 134.642 - nasuprot današnjih turobnih 122.000. Broj zaposlenih bio je 63.774. Rijeka je grad koji je odavno izgubio bilo kakvu vezu sa budućnošću, pa, na žalost, ostaje tek vezan s blistavom prošlošću. Priče o tome da je Rijeka veliki

industrijski, prometni i lučki centar samo su nostalgijna čavrljanja umornih Riječana.

Godine 1969. prijevoz putnika u javnom prometu na području Rijeke iznosio je 6,5 milijuna ljudi, a cestovni promet robe iznosio je gotovo 1,8 milijuna tona. Promet riječke luke dosegao je gotovo osam milijuna tona, a od toga 4,4 milijuna tona suhog tereta. Osim toga Rijeka je postala i središte najjačeg turističkog područja u Jugoslaviji! Ovi podaci danas mogu zvučati nekako nestvarno - jer Rijeka više nije centar ničega!

Zaobilaznica u planu

Ono što je posve isto kao i danas - zatvaranje je kazališta, zbog posvemašnje ružinosti, 1. siječnja 1970. godine. Potom je uslijedila vrlo skupa obnova duga jedanaest godina. Današnje stanje kazališta jednako je onom iz 1969. godine, a koliko će trajati obnova ne zna se.

U razdoblju 1965.-1968. u pogledu urbanizma riješeni su, doduše samo na papiru, neki tada aktualni problemi: zapadni cestovni ulaz u luku, željeznički čvor, obilazna Jadranska magistrala, manja cestovna rješenja u gradu, problem Starog grada s izgradnjom robne kuće Korzo, niz novih stambenih naselja, dvije nove radne zone (Škurinje i Martinkovac) te pravac autoceste Zagreb - Rijeka - Trst. Upravo pravac ove autoceste, budi sumnju u sposobnost realizacije važnih planova i pola stoljeća nakon što je, još jednom se mora naglasiti, samo na papiru sve bilo riješeno.

»Trasa auto-ceste Zagreb - Karlovac - Rijeka - Trst je poznata. Dužina Karlovac - Rijeka je 100 kilometara, a Rijeka - Trst 62 kilometra... Kako je najavljeno auto-ceste između Zagreba i Karlovca bit će gotova 1972. godine. Između Meča (iznad Meje) i Kuka (kod Matulja) je predviđena obilazna cesta oko Rijeke kao osnovni dio Jadranske magistrale i na ovoj relaciji neće biti naplate za vožnju, jer ovaj dio puta neće imati elemente suvremenog auto-puta. Oni se ponovno pojavljuju od Kuka do Trsta u dužini od 55 kilometara.

Obilazna cesta i auto-put su jednako aktualni, ali je zaključeno da je najakutnija izgradnja dionice Škurinje - Kozala - Soboli, a odmah poslije toga Orehovića - Vitoševo (danas Sv. Kuzam). Na novoj cesti između Kozala i Orehovića bit će izgrađen tunel u dužini od jednog kilometra i most kojim će se savladati kanjon Rječine. Dakle, oko izgradnje auto-puta Zagreb - Trst, preko Rijeke, sve je jasno. (?!), Novi list, 24. 01. 1969.)

Slovenski prioritet

Međutim, ništa nije bilo jasno ni onda, a bogme ni danas. Već tada su uslijedili javni prigovori iz Istre.

»Najviše se govorilo o auto-putu Rijeka - Trst za koji je Istra živo zainteresirana. Naime, Istrani smatraju da bi moderna saobraćajnica trebala ići tunelom kroz Učku i područjem Istre do Trsta.« (Novi list, 27. 02. 1969.)

Taj prevažni projekt 1971. sabotirao je general-štab JNA, procijenivši da bi dobrom cestom iz pravca Trsta lako mogli doći tenkovi NATO-a, a u novije doba isti pravac sa-

botiraju Slovenci, koji su procijenili da je njihov prioritet pravac Maribor - Ljubljana - Kopar, a nikako ne Rijeka - Trst. I tako je Rijeka potonula u provincijsku prometnu baricu...

Krajem 1968. godine u Europi je bilo ukupno 11.000 km auto-cesta, a od toga otpadalo 3.950 km na SR Njemačku, te 2.664 km na Italiju. Prva auto-cesta u Jugoslaviji bila je dionica Orehovića - Kikovića, dovršena 1971. u dužini od 11 kilometara. Kako se tadašnja socijalistička Jugoslavija ubrzano motorizirala, tako je rastao i broj nesreća na cestama.

»Samo na području riječke općine bilo je 1968. ukupno 3.119 lakših i težih saobraćajnih nesreća, sa 426 lakših i 265 težih ozljeda, te 25 smrtnih slučajeva.« (Novi list, 22.-23. 02. 1969.)

U svijetu se pričalo o modernim motorima. Te 1969. godine Alfa 1750 je na autocesti, pri brzini od 138 kilometara na sat trošila 12,3 litre, a u gradu i 13,8 litara, no to ne iznenađuje, jer Alfe nikad nisu bile štedljive.

Riki piroman

Početkom 1969. godine epidemija požara u Rijeci. Slučajevi su vrlo brzo riješeni krajem siječnja.

»Piroman Rikard Kovačić priznao je podmetanje požara. Nakon što je punih deset dana bio pod stalnom prisмотрom specijalista javne sigurnosti u nedjelju je lišen slobode višestruki kriminalac 43-godišnji Riječan Rikard Kovačić za koga se smatra da je od 12. do 17. januara ove godine počinio 17 požara.(!)... Kovačić je napokon progovorio:

– Podmetnuo sam požare u Končarevoj, Supilovoj, na Korzu i Križanićevoj ulici, te u kinu Partizan... Plamenovi, vatrogasci sve me to podsjećaju na teške dane rata, na bombe, na žrtve... Morate to znati, ja kad vidim vatru – osjećam se sretan.« (Novi list, 29. 01. 1969.)

Živo je bilo na parkiralištu kod kina Partizan. Kako kino Partizan više nije najjasniji pojam za mlađe Riječane, treba reći da je riječ o posve propalom Teatro Fenice, godine 1913. jednom od prvih armirano-betonskih kazališta u Europi. Ta današnja depresivna ruševina bila je dugo najveće kino u Hrvatskoj, no bilo je meta, osim gradske legende Rikija piromana i nekih drugih te 1969. godine.

»Na slobodnom prostoru određenom za parkiralište Automoto društva Rudolf Štiglic pokraj kina Partizan već nekoliko dan utaborili su se neki stranci sa svojim vikend prikolicama. Izgleda da su to pokretne kućice artista koji nastupaju u baru Plavi Jadran (zloglasni noćni klub s tisuću mjesta, ispod glavne dvorane Teatro Fenice) a u njima stanuju, kuhaju, odnosno normalno žive. Koliko to loše i neestetski djeluje o tome je suviše pisati.« (Novi list, 07. 01. 1967.)

PUNO SIGURNIJA 2015. GODINA U ODNOSU NA PRETHODNU



BROJ POGINULIH PAO S 28 NA 17

Lani je u prometnim nesrećama u Primorsko-goranskoj županiji odnosno na području koje pokriva Policijska uprava primorsko-goranska smrtno stradalo 17 osoba, što je čak 11 manje poginulih u odnosu na 2014. godinu. Broj smrtno stradalih gotovo je u konstatnom padu godinama. Prije pet godina crna brojka se zaustavila na 34. Godine 2012. je poginulo 26 sudionika u prometu, godinu kasnije 25. Tek je lani upi-

Broj smrtno stradalih gotovo je u konstatnom padu godinama. Prije pet godina crna brojka se zaustavila na 34

sano povećanje s 28 smrtno stradalih. No, ove godine je broj znatno smanjen. Prepolovljen u odnosu na statistiku prije pet godina.

Na području riječke postaje izgubljeno je sedam života, na području opatijske pet, na teritoriju pod ingerencijom crikveničke i krčke postaje dva života te jedan život na području koje pokriva postaja u Vrbovskom. Broj poginulih vozača smanjen je s 18 na 14, a pješaka sa sedam na tri. Preklani je poginulo troje putnika, lani niti jedan.

Pada i broj prometnih nesreća. Tijekom 2015. godine zabilježene su 2.877 prometne nesreće što je manje za 307 nesreća ili gotovo deset posto u odnosu na 2014. godinu, kada su zabilježene 3.184 prometne nesreće. Broj prometnih nesreća u posljednjih

pet godina pada. Sa 3.672 u godini 2011., na 3.360 godinu kasnije pa opet pad na 3.284 te na 3.184 nesreće u godini sve do lanjskih 2.877 nesreća.

Lani je ozlijeđeno 926 (preklani 1.013) osoba i to: 214 (234) teže i 712 (779) lakše. Teške ozljede vozača ostale su na preklanjskoj razini, sa 151 na 149 ozljeda. Putnika je teže ozlijeđeno 44 (preklani 37), a pješaka 39 (28). Od pet tisuća sudionika u prometnim nesrećama nešto više od deset posto su stranci, 5,5 posto nepoznati sudionici. Pod utjecajem alkohola sudjelovao je 343 vozača, što uzima »kolač« od 6,7 posto u ukupnom broju nsreća. Preklani je postotak iznosio 7,2 posto.

Zbog pogrešaka vozača uzrokovano je 91 posto nesreća. Najčešće se nesreće događaju zbog vožnje nepropis-

nom brzinom i brzinom neprimjerenom uvjetima (24 posto). Pogreške pješaka uzrokovale su tek 1,4 posto nesreća. Prema vrstama prometnih nesreća najviše je bilo bočnih sudara 543 (543), sudara vožnjom u slijedu 358 (422), udara vozila u parkirano vozilo 404 (434), sudara iz suprotnih smjerova 246 (318), slijetanje vozila sa ceste 254 (267), udara vozila u objekt na cesti 123 (171), vožnja unatrag 106 (107), naleta na pješaka 113 (148), usporedna vožnja 76 (59)... U nesrećama je sudjelovalo 4.979 vozila. Po danima u tjednu broj prometnih nesreća raspoređen je na sljedeći način: ponedjeljkom 372, utorkom 397, srijedom 409, četvrtkom 423, petkom 457, subotom 456 i nedjeljom 363. Dakle, poseban oprez petkom i subotom.

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

Izdavački savjet: Prof. dr. Hrvoje Baričević (predsjednik), Zdravko Lisac, Nada Milošević, Mile Perić, Boris Skeledžić i Tomislav Šepić

Urednik: Anto Ravlić
Grafička urednica: Anamarija Reljac
Fotografije: Sergej Drechsler, Anto Ravlić
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11

Telefon: 051/212-442
Tisak:
Grafički Zavod Hrvatske d.o.o., Zagreb