

"PROMETNU I VOZAČKU, MOLIM"

Prosječan građanin u svom životu se najčešće susreće s prometnom policijom. Nitko nije imun na prometne prekršaje, ali „bliske“ susrete s prometnom policijom imaju najčešće vozači osobnih vozila, motocikala, kamiona i autobusa, rjeđe pješaci, a sasvim rijetko vozači bicikla ili putnici. A s ljudima u plavim odorama susreću se danas već i djeca u dječjim vrtićima tako da slobodno možemo reći da nema onog koji nema nekakvo iskustvo s prometnom policijom.

Prometna policija nastala je poslije Prvog svjetskog rata u industrijski razvijenim zemljama u kojima je došlo do naglog razvitka motorizacije (SAD, Velika Britanija, Francuska, Njemačka), a time i do porasta stradavanja ljudi i materijalnih dobara. Na takav razvoj situacije neke države odgovaraju ustrojavanjem posebnih redarstvenih snaga (npr. „*Highway police*“ u SAD), koje će se brinuti o poštivanju prometnih normi svih sudionika u prometu. Godine 1935. u Francuskoj se ustrojava prva motociklistička jedinica za nadzor prometa, čija je značajka bila iznimna pokretljivost njezinih pripadnika.

Nije nam poznato da je do kraja Prvog svjetskog rata 1918. godine u Hrvatskoj, u vrijeme Austro-Ugarske postojao neki odjel koji bi se bavio isključivo nadzorom cestovnog prometa. Prve vijesti o osnutku posebnog cestovnog i prometnog redarstva nailazimo 1921. godine u Zagrebu.

Tijekom Drugog svjetskog rata u tzv. Nezavisnoj Državi Hrvatskoj svaka redarstvena oblast je u sastavu Odsjeka mjesnog redarstva imala pododsjek redarstvenog uređivanja u voznom pravu koji se sastojao od sigurnosti prometa na javnim cestama, nadzora nad prometnim sredstvima, registracije očevidnosti vozila i izdavanja prometnih „izprava“.

Poslije Drugog svjetskog rata najveća je zagrebačka prometna policija i na njezinom ustroju se mogu pratiti sve promjene u toj službi.

Godine 1945. osniva se „*motoristički vod*“ iz kojeg je 1947. godine nastala „*saobraćajna četa*“. Zakon o narodnoj miliciji iz 1947. godine bio je podloga za donošenje Pravila za vršenje službe u NM u kojima se navodi kao poseban zadatak - nadzor cestovnog prometa.

Temeljita reorganizacija unutarnjih poslova izvršena je 1967. godine kad se osnivaju kao posebne stanice - Stanica milicije za kontrolu i sigurnost saobraćaja i Stanica milicije za regulaciju saobraćaja. Već 1970. godine te se dvije stanice ponovno ujedinjuju u jednu i djeluju do 1994. godine u legendarnoj Ilici 45.

Danas u većini policijskih uprava postoje postaje prometne policije koje se kao specijalizirane jedinice MUP-a bave pitanjima prometne sigurnosti.

U prvim danima Domovinskog rata aktivni i pričuvni pripadnici prometne policije stali su u obranu zemlje od kojih su mnogi za nju položili i svoj život.

Prometni propisi

Kad se govori o prometnoj policiji gotovo je nemoguće ne spomenuti i sigurnost prometa na cestama. Nije prometna policija jedino tijelo u državi koje se bavi sigurnosti na cestama, ali je zbog svoje danonoćne prisutnosti na prometnicama često prozvana kao dežurni krivac zbog stanja prometnica, stanja signalizacije ili pak sankcija koje prate prometne prekršaje. Sve su to pitanja koje utječu na prometnu sigurnost, ali ovom prilikom treba istaknuti izvore prometnih propisa na čijim se temeljima temelji rad prometne policije.

Prometni propisi redovito su se donosili unutar granica jedne države. Kao zanimljivost ističemo da je u Hrvatskoj 1900. godine bio na snazi prometni propis o načinu vožnje automobila i motorkotača kad je na cestama postojalo samo jedno vozilo!

Policajac na Trgu burze u Zagrebu, 1929.g.

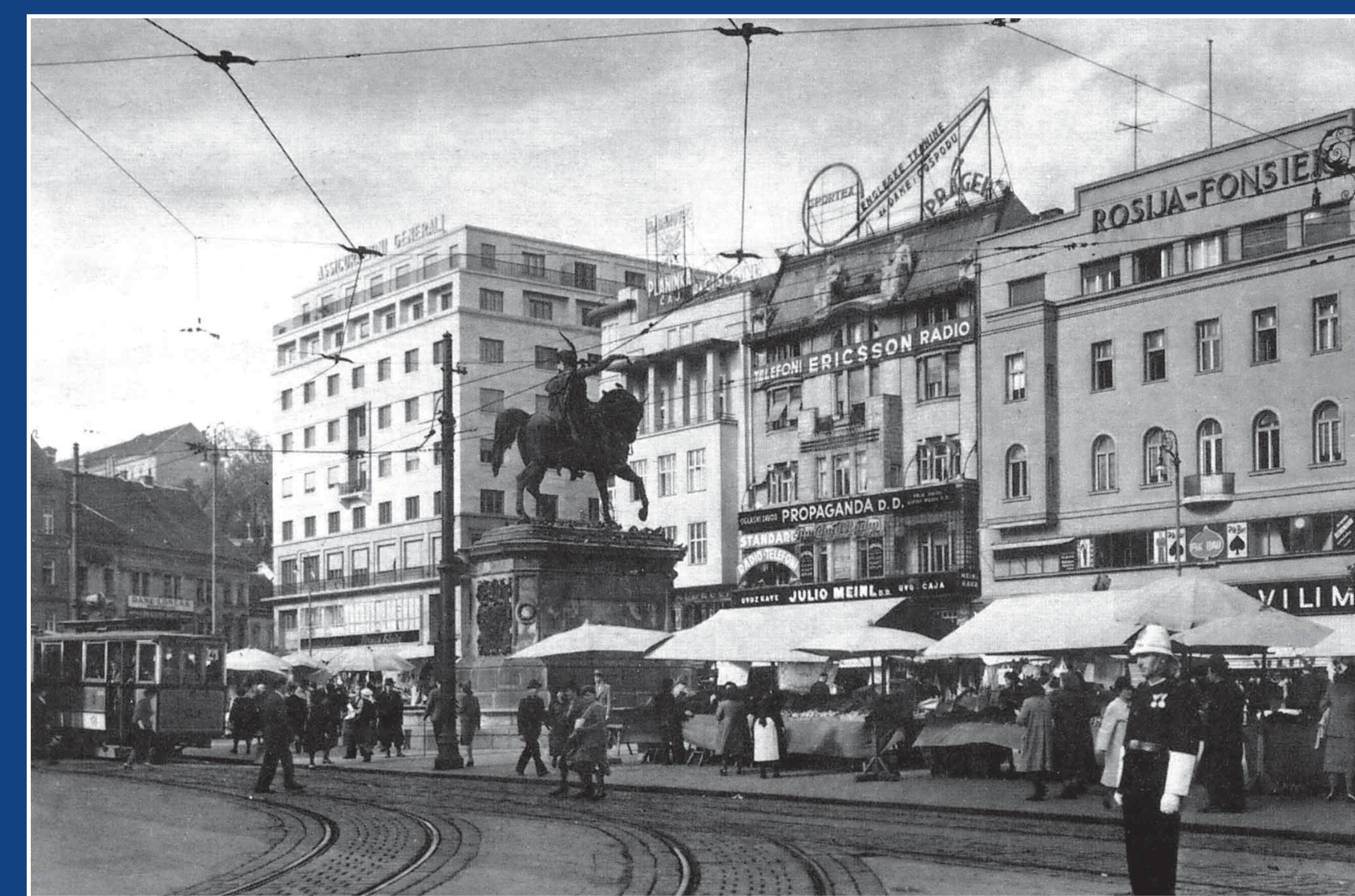


POPIS STANICA NARODNE MILICIJE
na području grada Zagreba

N a z i v	Adresa	Telefon
I. Stanica N. M.	Strosmajerov trg 3	36-293
II. Stanica N. M.	Vlaška ulica 74	32-474
III. Stanica N. M.	Opatovina 11	39-328
IV. Stanica N. M.	Sestine 49	24-794
V. Stanica N. M.	Babukićeva ulica 3	41-459
VI. Stanica N. M.	Krešićeva ulica 4	41-658
VII. Stanica N. M.	Lašćinska cesta 68	42-700
VIII. Stanica N. M.	Prosinačkih žrtava ul. 133a	47-823
IX. Stanica N. M.	Trnjanska cesta 97	34-449
X. Stanica N. M.	Supilova ulica 11c	39-454
XI. Stanica N. M.	Končara Rade ulica 98	38-855
XII. Stanica N. M.	Remetinečka cesta bb	63-93, 64-03
XIII. Stanica N. M.	Crnković Ruže ulica 39	32-059
XIV. Stanica N. M.	Bosanska ulica 26	23-621
XV. Stanica N. M.	Vrhovec 5	34-448
XVI. Stanica N. M.	Ilica 367	61-243
XVII. Stanica N. M.	Samoborska cesta 215	62-221
XVIII. Stanica N. M.	Tuškanac 13	23-108
XIX. Stanica N. M.	Vukomerec 5	41-437
I. Saobraćajna četa N. M.	Vlaška ulica 74	34-993
II. Saobraćajna četa N. M.	Ilica 45	34-118

Telefonski imenik policijskih stanica u Zagrebu 1953.g.

Policajac na Trgu bana J. Jelačića, 1940.g.





U vrijeme kad se pojavila potreba za donošenjem propisa iz sigurnosti prometa na međunarodnom planu jedina međunarodna organizacija koja je okupljala više zemalja bila je organizacija Ujedinjenih naroda pa je ona bila i poticatelj donošenja prvih propisa. Značajna je Konvencija o cestovnom prometu sa završnim aktom Konferencije Ujedinjenih naroda o cestovnom i automobilskom prijevozu i Protokolom o cestovnoj signalizaciji, koja je potpisana u Ženevi 19. rujna 1949. godine. Značajna je i Konvencija o saobraćaju na putovima potpisana 8. studenog 1968. godine u Beču.

Na nacionalnom planu najvažniji

je Zakon o sigurnosti prometa na cestama... kao osnovni pravni akt iz područja sigurnosti prometa kojeg donosi Sabor Republike Hrvatske i koji to područje razrađuje globalno i odnosi se na cijelo područje države. Osim njega još oko 110 drugih pravnih propisa, što zakonskih, što podzakonskih, dotiče se sigurnosti prometa.

Čime se prometna policija bavi?



Sprječavanje prometnih nezgoda, a s tim u svezi sprječavanje i otkrivanje u prvom redu težih i opasnijih prekršaja, onih prekršaja kojima se najčešće i najneposrednije dovodi u opasnost život i imovina sudionika u prometu.



Osiguranje protočnosti prometa i, s tim u svezi, brzo interveniranje radi uklanjanja uzroka prometnih zagušenja i usporavanja prometnih tokova.



Preventivno djelovanje i ostvarivanje što većeg stupnja sigurnosti prometa.



Sprječavanje i otkrivanje kaznenih djela, pronalaženje predmeta i tragova kaznenih djela, kao i pronalaženje i hvatanje počinitelja kaznenih djela.



Pratnja izvangabaritnih prijevoza i prijevoza eksplozivnih materija, osiguranje kolone vozila i vozila pod pratnjom.



Provedba odgojnih programa za različite dobne skupine sudionika u prometu.

"Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju za godinu 1900",

Naredba broj 58.651 od 8. listopada 1900. o propisima glede vožnje automobil-kolima i motor-koturima na javnim cestama i putovima (u vrijeme kad je u Hrvatskoj bilo samo jedno vozilo)

„Brzina vožnje u mjestima ne smije biti veća od one konja u dobrom kasu. Izvan mjesta može se brzina umjereno povećati, nu samo na širokim, ravnim i bez zavoja cestama slabog prometa.

Konji uvijek imaju prednost!

Dogodi li se, da se uslijed približenja automobil-kola (motor-kotura) konji ili druge životinje plaše - što može biti povodom metežu ili nesreći - imade se brzina odmah smanjiti, a prema potrebi kola i sustaviti.

Na sajmovih, u uzkim ulicama, gdje dvojica kola ne mogu da se uzporedno provezu, na jakim zakretima, križanjima, mostovima, strmim cestama i t.d. Ne smije se voziti brže no što idu pješaci. Tek, kad se upravljač uvjerio, da je svaka pogibelj prestala, može brzinu povećati.

Na automobil-koturima treba da bude rog za davanje jakog zvuka. Ova sprava se ne smije rabiti kod drugih vozila.

Političke i redarstvene oblasti mogu u pojedinim mjestima vožnju sa automobil-kolima, ako su ceste jako uske, a na njima je velik promet ... posve zabraniti ili na stanovito vrijeme.

Zabranjuju se sve utrke sa automobil-kolima (i motor-koturima) na javnim cestama.

Na vidljivom mjestu ima biti pri vršćena ploča na kojoj je jasno označena tvrtka tvorničara, oblasni broj tipa i tekući broj fabrikata”

Iz knjige

K. Mikulan: Povijest policije u Hrvatskoj, Čakovec, 2001.

“Raspadom monarhije utemeljuje se 1921. godine Kraljevsko redarstveno ravnateljstvo u Zagrebu, te Hrvatskoj i Slavoniji u čijem sastavu se nalazi i Odsjek za mjesno redarstvo koji se skrbi za red i mir na javnim mjestima gradskog područja, cestovno i prometno redarstvo, vodno pravo, tržno i živežno redarstvo itd.

Prema ustrojstvu i djelokrugu uprava policije 1930. godine u svakom sjedištu banovine utemeljene su uprave policije (tada se ukida naziv

Nove prometne odredbe Zagrebačkog Redarstva

Povodom čestih prijava na šofere redarstvo je izdalo 22. o. ni. ponovno strogu odredbu koja glasi:

Iz prijava redarstvene straže razabralo je kr. redarstveno ravnateljstvo, da u potonje vrijeme dolazi dnevno do raznih nezgoda u prometu, te do sudara među raznim vozilima.

Ustanovljeno je, da su takovim nezgodama i sudarima većinom krivi nepouzdati i objesni upravljači motornih vozila (automobila i motorkotura), jer se ne drže najbitnijih ustanova cesto-redarstvenoga reda i naredbe o prometu s motornim vozilima.

Obzirom na to, kao i obzirom na razne druge neopodštine i nepravilnosti, koje se dnevno događaju i na koje se sva javnost bez iznimke opravdano tuži, smatra se kr. redarstveno ravnateljstvo ponukanim upravljače automobila i motorkotura upozoriti na slijedeće propise:

1. Voziti i ugibati se valja desno, a pretjecati lijevo.

Ugibati se valja u pravilu za polovicu kolotečine, samo vojsci, obhodima, sprovodima i drugim većim provedima, tramvajskim, poštanskim, vatrogasnim te kolima društva za spasavanje valja se ugibati za cijelu kolotečinu. Ako pak ne bi bilo dovoljno mjesta, valja skrenuti na stranu i pričekati, dok provod ili kola prodju.

Pretjecati je dozvoljeno samo u slučaju, ako prednja kola u koraku ili u malom kasu voze, ako pred njima ima prostora za troja kola i nikakova kola u blizini na susret ne dolaze.

Na ulgovima, križanjima, u tijesnim ulicama i preko mostova je najstrožije zabranjeno pretjecati.

2. Pri zaokretanju u ulice treba voziti na desno u unutarnjem luku (mali zaokret) a na lijevo u vanjskom luku (veliki zaokret).

3. Vozilo ne smije da rasprostire dima i smrđljivih plinova, izuzev kad vozilo krene nakon poduljeg stajanja.

4. S otvorenim ispuhom (Auspuff) unutar grada je najstrože zabranjeno voziti, jer je takova vožnja s tehničkog gledišta sasvim nepotrebna i što se takovom vožnjom prouzrokuje silna buka.

5. U gradskom području dozvoljeno je voziti — ako je put posve slobodan — najvećom brzinom od dvadeset (20) km na sat.

Na zaokretima i križanjima valja brzinu bezuvjetno primiereno sniziti: prema potrebi i na 6 km po satu.

6. Upravljač motornog vozila mora uvijek imati uza se prometnu dozvolu i iskaznicu za upravljača, dužan je na poziv oružničkih i redarstvenih organa motorno vozilo smjestiti zaustaviti i svako razjašnjenje dati, te navedene isprave na zahtjev predložiti.

7. Automobilima za prevažanje osoba (privatnim i javnim) te motorkoturima zabranjeno je voziti:

a) Zapadnom stranom Zrinjskoga, Akademijškoga i Trga I.

b) Gajevom ulicom između Jelačićevog trga i Nikolićeve ulice.

c) Ilicom između Preradovićevo trga i Kolodvorske ulice.

d) Novom Vesi:

e) Na cestovnom potezu od raskršća Jurjevske ulice i Mlinarske ceste preko Smroka i Tuškance do raskršća ceste Tuškanac i Josipovac na nedjelje i blagdane.

8. Teretnim automobilima zabranjuje se voziti:

a) cestama na istočnoj i zapadnoj strani Zrinjskoga, Akademijškoga i Trga I.

b) Gajevom ulicom između Jelačićevog trga i Nikolićeve ulice.

c) Ilicom između Preradovićevo trga i Kolodvorske ulice.

Od ovih zabrana izuzimlju se ipak oni automobili (osobni i teretni), koji dovažaju robu ili osobe u kuće, koje leže na dotičnim trgovima odnosno u dotičnim ulicama, pri čemu valja ali uvijek za dovoz na dotični trg odnosno u dotičnu ulicu upotrebljavati pokrajne ulice.

Isto vrijedi i za vlasnike automobila, koji imaju na dotičnim trgovima i u dotičnim ulicama garaže.

9. Sasvim umiერeno valja voziti:

a) za kišovito vrijeme i kad je cesta mokra uslijed polijevanja, kako ne bi općinstvo, koje prolazi pločnikom i hodnikom ili koje se vozi u drugim vozilima (n. pr. u tramvaju) bilo poprskano blatom;

b) kraj tramvajskih stajališta, na kojima je općinstvo prisiljeno, da s vozne ceste ulazi u tramvajska kola ili s njih silazi;

b) Smrokom, Tuškancem, Medveščakom i Ksaverskom cestom, kao upće svim cestama, koje općinstvo upotrebljava za šetnju i izlete, i kad se daje predviđjeti, da će se uslijed brze vožnje dizati prašina.

Konačno određuje još kr. redarstvo slijedeće:

1. S motorkoturima je vožnja na gradskom području poslije 10 sati u večer zabranjena. Od ove zabrane su izuzeti oni upravljači, koji se izvama vraćaju u grad.

2. S teretnim automobilima, kojih težina premašuje 1.500 kg. dozvoljeno je voziti maksimalnom brzinom od 10 km na sat.

Pozivaju se stoga vlasnici i upravljači motornih vozila — automobila i motorkotura — da se u vlastitom interesu strogo drže navedenih ustanova, jer će kr. redarstveno ravnateljstvo protiv prekršitelja u svakom slučaju najstrože postupiti te će obzirom na § 39. citirane naredbe o prometu s motornim vozilima nesavjesnim, bezobzirnim i objesnim upravljačima uz dosudjenu im kaznu globe odnosno kaznu zatvora oduzeti upravljačku iskaznicu, jer se nikako ne može trpjeti, da nekolicina ovakovih upravljača svojom neobuzdanom i vratolomnom vožnjom stavlja u opasnost tjelesnu i životnu sigurnost pučanstva.

Naročito se ističe, da će se onim upravljačima, koji budu opetovano kažnjeni radi prebrze vožnje bezuvjetno oduzeti iskaznica za upravljača.

SKF

precizni konični ležaji na valjke kao ležaj za prednji kotač automobila imaju najmanje trenje od svih ostalih ležaja.

imaće za svako ležište u automobilu pedesni i pravi ležaj

Dion. društvo za promet proizvođača

SKF ZAGREB, Wilsonov trg 7.

“redarstvo”). Za obavljanje izvršne policijske službe ustrojena je na području uprave policije Državna policijska straža koja se dijelila na Zbor policijske straže i Zbor policijskih agenata. U sklopu Zbora policijske straže uprave policije u Zagrebu postojala je i prometna policija, o kojoj postoje neki zanimljivi podaci. Početkom 30-tih godina u Zagrebu je bilo registrirano oko 2.000 vozila i 220 taksija, što je smatrano uistinu velikim brojem. Zato je stvorena posebna saobraćajna straža; na 12 najprometnijih raskrižja uređene su prometne postaje na kojima su službu obavljali prometni stražari. Njih je bilo 24, bili su nešto bolje obrazovani, morali su vladati barem s jednim ili više stranih jezika kako bi mogli pomoći strancima. Nadalje, ustrojene su stalne leteće patrole koje su na motociklima i biciklima obilazile grad i kontrolirale vozače. Već je tada pijanstvo u većini slučajeva bilo glavni krivac prometnih nezgoda, pa su patrole strogo kažnjavale vozače koje bi makar i zatekli u krčmi, a ukoliko bi neki vozač po drugi puta bio pijan, bio bi mu oduzet “vozni list”. Počelo se i s postavljanjem međunarodnih prometnih znakova na raskrižjima i zavojima, a na najprometnijim raskrižjima iscrtane su zebre”

Prometna anarhija u gradu Zagrebu

Unatrag nekog vremena zavladała je u našem bijelom Zagrebu prava prometna anarhija. Promet vozila razvija se bez reda i bez ikakve discipline. Takvo stanje dnevno se pogoršava, pa se danas postavlja pitanje, kako će dugo to još trajati i da li će se naći netko od nadležnih, da već jednom svemu tome stane na kraj. Bilo kako bilo, danas je svakome jasno, da u pitanju regulacije prometa u gradu Zagrebu do sada stvarno nije ništa učinjeno. Izgleda nam, da je taj problem za nekoga neriješiv. Nemojmo se čuditi. Pred izvjesno vrijeme bilo je naglašeno, da će se pristupiti radikalnom rješavanju prometnog problema grada Zagreba. Čitavo pitanje uzet će u ruke stručna lica, zvana da konačno riješe jednu rak-ranu, koja je odavna riješena u mnogo manjim gradovima, nego što je to naš Zagreb. Najavljene su velike promjene u vodstvu prometnog redarstva. Očekivani su ljudi, koji su zvani da svojom stručnom spremom zauzmu potrebne položaje i da započnu savremenom reorganizacijom čitavog prometnog poretka grada Zagreba. Od svega toga, ama ništa. Sve je ostalo po starom i to baš tamo, gdje se je moralo od temelja sve obnoviti.

Prometni nered vlada u svim ulicama. Svesmjerno lutanje vozila i po najužim ulicama stvara neprekidno pravi prometni kaos. Za primjer potrebno je pogledati dnevni promet u maloj Bogovićevoj ulici. Ta bi najbolje mogla poslužiti za školu prometnog kaosa. I tako dalje...

Odavna je u svim državama uređeno pitanje signalne buke motornih vozila. Kod nas to pitanje ne može doći na dnevni red. Radikalnih mjera nije u stanju nitko primijeniti. Preteški smo u svemu i ne shvaćamo bit savremene motorizacije, kojoj se konačno moramo svi skupa prilagoditi.