

ZAKON



NA PROMETNICAMA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE U POSLJEDNJA DVA MJESECA POGINULE ČETIRI OSOBE

Rujan odnio živote dvojice mladih motociklista

U Osječkoj ulici poginuo je 23-godišnjak vozeći motocikl bez zaštitne kacige, a na Jadranskoj magistrali smrtno je stradao 19-godišnjak na motociklu bez registracije

U rujnu i listopadu na prometnicama Primorsko-goranske županije poginule su četiri osobe. U rujnu su izgubila dvojica mladih motociklista, starih 19 odnosno 23 godine. Listopad je odnio živote 73-godišnjeg vozača na poluautocesti Rijeka – Zagreb te 85-godišnje pješakinje na Drenovi. Dva života izgubljena su na riječkim ulicama, jedan na poluautocesti, a jedan na Jadranskoj magistrali. Troje smrtno stradalih sami su skrivili nesreće u kojima su izgubili živote.

Prva rujnska žrtva je Mažed El Ghani (23) iz Rijeke koji se 10. rujna motociklom zabio u stablo u Osječkoj ulici, nedaleko benzinske postaje INA. Mladić je nakon izlaska iz oštrog zavoja, najvjerojatnije zbog prevelike brzine, najprije udario u ivičnjak, a potom u stablo. Mažed El Ghani preminuo je na mjestu nesreće. Motociklist koji se spuštao prema centru nije nosio zaštitnu kacigu.

Pretposljednog dana rujna život je izgubio još jedan motociklist, 19-godišnji Krunoslav Antić iz Crikvenice. Mladić je poginuo na Jadranskoj magistrali u Hrustima kraj Crikvenice. Nesreća se dogodila na ravnom dijelu magistrale nakon što je 42-godišnji vozač kamiona iz Crikvenice oduzeo prednost motociklisti. Mladić je poginuo na mjestu nesreće, nije ga spasila niti zaštitna kaciga. Motocikl mladog Crikveničanina nije imao registrarske oznake



Prva žrtva u listopadu je Petar Vukičević (73) koji je izgubio život na najopasnijem dijelu poluautoceste Rijeka – Zagreb, dionici od čvora Ravna Gora do čvora Delnice. Puljanin je poginuo pred sjevernim portalom tunela Lučice kada je »renaultom 21« petstotinjak metara prije ulaska u tunel

pri pretjecanju kamiona. Kada je već pretekao teretnjak naletio je na »škodu fabiu« koja je naišla iz smjera Rijeke. Sudar je bio toliko jak da se »renault« odbio na svoju stranu i podletio pod kotače kamiona koji je samljeo »renault« drobeciga dvadesetak metara. Vozač »fabie« teže je ozlijeđen.

Posljednjeg dana u listopadu ozlijeđena je podlegla 85-godišnja Eleonora Francetić iz Rijeke. Starica je teško ozlijeđena na Drenovi kada je pri neopreznom prijelazu Drenovskog puta na nju naletio auto.

Listopad je okončan s 32 poginulih na prometnicama Primorsko-goranske županije, niti u prvih nekoliko dana studenog crni popis nije proširen. Prošla je godina zaključena s 44 poginulih. Do kraja godine ostala su još dva mjeseca i nada da će u 2006. godini biti manje poginulih nego prošle godine.

POGINULI U RUJNU I LISTOPADU 2006.



PJEŠAKA MOTOCIKLISTA VOZAČA
1 2 1

POGINULI U RUJNU I LISTOPADU

2004.	2005.	2006.
7	11	4

SAVJET ZA SIGURNOST PROMETA NA CESTAMA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE NA 23. MEĐUNARODNOM JESENSKOM SAJMU

Savjet podijelio nagrade najsavjesnijim učenicima i motociklistima

Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije sudjelovao je na 23. Međunarodnom jesenskom sajmu koji se održavao od 18.-22. listopada 2006. u Dvorani Mladosti u Rijeci uz veliku pomoć Upravnog odjela za pomorstvo, promet i veze.

Uz brojne informacije o radu Županijskog savjeta, a u želji da poruke o potrebi edukacije mladih u prometu što više približimo onima kojima su namijenjene, u sklopu sajamske izložbe organizirala se i nagradna igra za učenike osnovnih škola »Odgovori točno na 10 pitanja i osvoji bicikl«. Pitanja su bila iz prometne kulture prilagođena osnovnoškolcima. Osim učenja prometnih propisa svi učenici koji su odgovorili točno na deset pitanja stekli su pravo na sudjelovanje u nagradnoj igri. Po jedan bicikl za najuspješniju učenicu odnosno učenika. Uz bicikl dobila se i odgovarajuća biciklistička kaciga. Odaziv je bio jako dobar, u nagradnoj igri sudjelovalo je 489 učenika. Bicikl su dobili Mia Mihelčić i Ivan Ševeljević iz Osnovne škole Nikola Tesla

Na izložbenom prostoru Savjeta prezentirana je pre-

ventivno-edukativna akcija Savjeta poznatu »Motociklom u život«. Ova akcija osmišljena je i prvi put provedena u travnju 2005. godine na Automotodromu »Grobnik« te ponovljena u lipnju 2006. godine. Akciju je inicirala crna statistika 2004. godine na području Primorsko-goranske županije kad se među 48 poginulih našlo čak 15 motociklista. Zbog tih zastrašujućih podataka Savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije odlučio je posebnu pažnju posvetiti edukaciji motociklista.

Akcija koja se namjerava provoditi svako proljeće sastoji se od jednodnevnog besplatnog seminara na kojem se polaznici upoznaju s opasnostima na cesti kroz zanimljiv i dinamičan program.

Svi učesnici akcije stječu i pravo na sudjelovanje u nagradnoj igri po specifičnim pravilima koja propisuju da nagradu mogu dobiti samo oni polaznici koji nisu napravili niti jedan prometni prekršaj od početka akcije do dana izvlačenja nagrada. Tako je Alen Car dobio kacigu, Marko Pilepić motociklističku jaknu, a Igor Žic motociklističke rukavice



INTERVIEW: PREDsjedNIK PREKRŠAJNOG SUDA U RIJECI DAVOR GROTIĆ

Najteži prekršitelji prvi su na udaru suda

Imamo dobru suradnju s prometnom policijom, zajednički pokušavamo detektirati prekršitelje koje bi svakako trebalo sankcionirati. Kod detektiranja takvih prekršitelja vodimo računa o broju prekršaja koje takva osoba počini i o vrsti prekršaja. Posebno se vodi računa o recidivistima, a među njima su pod povećalom osobe koje voze pod utjecajem alkohola ili u vrijeme kad im je izrečena mjera zabrane upravljanja vozilom. Pažnju nam privuče vožnja bez položenog ispita, znatno prekoračenje brzine koje podrazumjeva oduzimanje dozvole ili posebno opasno pretjecanje

Suci Prekršajnog suda u Rijeci najviše vremena i energije posvećuju prometu odnosno prometnim prekršiteljima. Predsjednik Prekršajnog suda Davor Grotić navodi da 65-70 posto predmeta otpada na promet. Upravo zato smo i razgovarali s prvim čovjekom Prekršajnog suda koji će već u uvodu istaći da je ove godine na sud stiglo manje prekršajnih prijava zbog prometnih prekršaja.

– Evidentan je pad broja prekršajnih prijava koje se odnose na promet. U prvih deset mjeseci prošle godine imalo smo deset tisuća prekršajnih prijava, ove godine ih imamo oko devet. No, bez obzira na pad od desetak posto, još uvijek imamo puno posla.

Kako protumačiti taj pad?

– Teško je reći. Možda je do pada došlo jer policija ima određene ovlasti da odluke donosi u svom skraćenom postupku odnosno po prekršajnim nalogima. Možda su oni preuzeli jedan manji dio tereta na sebe, pa prekršitelji niti ne dolaze do nas. Možda je »novi« Zakon utjecao da ljudi voze opreznij.

Nedostatak sudaca

Kako se nosite s tolikim predmetima?

– Imajući u vodu neke okolnosti koje poprilično otežavaju rad Suda mogu reći da se ipak nosimo s tolikim brojem predmeta. Na primjer, novi Zakon o prekršajima, koji i nije toliko nov, već je na snazi nekoliko godina, uvjetovao je glavnu prekršajnu raspravu za gotovo svaki predmet. Neophodno je pozivanje svih sudionika i policije, svi se trebaju okupiti, sudac treba na glavnoj raspravi utvrđivati činjenice i donositi odluke. Ako se razmišlja o tome da tu proceduru treba poštivati i kod najbanalnijih prekršaja, počev od pogrešnog parkiranja, onda je jasno u kojoj mjeri to otežava rad suda i koliko sve to utječe na trajanje postupka.

S druge strane, imamo dugogodišnji problem nedostatka sudaca. Sud ima 15 sudaca i predsjednika suda. Mi bi trebali po broju predmeta imati 16 sudaca. No, ne da nemamo čovjeka više već godinama imamo manji broj sudaca. Ljudi odlaze, imamo i bolovanja, a postupak imenovanja drugih sudaca je dosta spor. Sud je uglavnom radio s dva, tri, pa i četiri suca manje. I ove godina radimo s dva suca manje u odnosu na broj koji se sistematizacijom određen, a predmeti se gomilaju.

Takva situacija može ići na ruku prekršiteljima.

– Imamo jednu dobru suradnju s prometnom policijom, zajednički pokušavamo detektirati prekršitelje koje bi svakako trebalo sankcionirati. Kod detektiranja takvih prekršitelja vodimo računa o broju prekršaja koje takva osoba počini i o vrsti prekršaja. Posebno se vodi računa o recidivistima, a među njima su pod povećalom osobe koje voze pod utjecajem alkohola ili u vrijeme kad im je izrečena mjera zabrane upravljanja vozilom. Pažnju nam privuče vožnja bez položenog ispita, znatno prekoračenje brzine koje podrazumjeva oduzimanje dozvole ili posebno opasno pretjecanje. Trebaju biti ispunjena dva uvjeta da se netko žurno odradi. Jedan je da je osoba počinila neki od spomenutih prekršaja, a drugi da je u određenom kraćem vremenskom periodu počinila više prekršaja. Onda mi pokušavamo hitno reagirati i donijeti što brže odluku. Mogu reći da uspijevamo kazniti recidiviste na

primjeren način i u primjerenom roku. Jedan od »svijetlih« primjera je pravomoćno kažnjavanje osobe zbog vožnje bez vozačke. Dobio je uvjetnu osudu od 25 dana, uvjetno na godinu dana.

(Ne)kažnjeni »divljaci«

Dojam je običnih ljudi da »divljaci na cestama« prolaze nekažnjeno. Koliko je taj dojam realan?

– Je, može biti da postoji takav osjećaj. Ne samo osjećaj, već je to i stvarnost jer nismo primjetili da ljudi koji čine takve prekršaje prestaju činiti takve prekršaje. Su-

đenje je proces, naprije policija detektira takvu osobu, dovedu ga nama, kreće se u postupak, donese se odluka, pa imate mogućnost žalbe kod nas, pa u Zagrebu na Visokom prekršajnom sudu, pa tamo treba vremena za odluku. Kad se vrati pravomoćna presuda imate postupak izvršavanja kazne koji opet može trajati još nekoliko mjeseci.

Ipak, mislim da je adekvatno ponašanje više stvar svijesti čovjeka. Onaj tko čini prekršaje to čini jer je takav kao osoba. Teško se može stati na kraj takvima, bez obrisa na kaznu. Ne može ga zaplašiti niti novčana kazna, niti kazna zatvora, takav i dalje vozi, jednostavno jer je takav. Njemu je jedina mjera zabrana kojom ga se može spriječiti da upravlja motornim vozilom. No, što ako on i dalje upravlja nakon opravomoćno zrečene zaštitne mjere?

Postoji kazna zatvora.

– Postoji, ali to je uvjetovano, ne možete ga za prvi prekršaj kazniti zatvorom. Morate ga u dvije godine dva puta pravomoćno kazniti, da bi treći put došlo u obzir izricanje kazne zatvora.

Disciplinirane žene

Koliko često duga i komplicirana procedura sankcioniranja prekršitelja odvede u zastaru?

– Apsolutni zastarni rok je dvije godine od časa kad je prekršaj počinjen. U tom bi vremenu trebalo donijeti pravomoćnu odluku, a to uključuje vođenje postupka na Prekršajnom sudu u Rijeci i po eventualnoj žalbi vođenje postupka na drugostupanjskom sudu u Zagrebu. Da, dio predmeta završi u zastari i upravo zbog toga izdvajanjem predmeta i učestalijih prekršitelja pokušavamo spriječiti da odu u zastaru.

Što je s, da tako kažemo, normalnim vozačima, da li njih kazna otrijezni?

– Teško je govoriti uopćeno, trebalo bi promatrati svaki predmet zasebno. Moram napomenuti da se najveći broj predmeta odnosi na sitnije prekršaje. Svakom se može dogoditi da u određenom času postupi na zakonom nedozvoljen način, no ima jedna grupa ljudi, uglavnom mlađe dobi, koja ne poštuje zakon. Njih kazne ne otrežnjavaju. Drugo su oni



vozači koji u nekoliko godina počine jedno djelo, manje opasno. Na vozače koji su savjesni, koji razumiju da su latentna opasnost, bez obzira koliko bili pažljivi, ne treba posebno djelovati, oni sami na sebe djeluju. Ako netko u dvije godine 10-15 puta bude prijavljen zbog nekih opasnijih djela on je opasnost i za sebe i za druge i veća je mogućnost da će on učiniti nešto što će imati teže posljedice.

Pretpostavljam da u sudnice češće ulaze muškarci kad su u pitanju prometni prekršaji?

– Da, muškarci prednjače. Tek oko 15 posto predmeta otpada na žene. No, i žene se javljaju, pa i kad je riječ o alkoholu.

Nitko nema za kaznu

Spomenuli smo da su mladi problematičniji. Da li socijalna komponenta utječe na svijest prekršitelja. Često znamo primjetiti da prekršaje čine oni s boljim autima koji su često i bahatiji od većine.

– Tko je bahat je bahat. Nema veze da li ima stari ili novi auto. No, zanimljivo je da nitko nema novaca kad dođe do toga da se treba platiti. Nitko nema novaca, bez obzira treba li platiti 500 kuna ili puno više. Kazne nisu male, ne znam tko može izdvojiti nekoliko tisuća kuna. Treba reći i da je sam postupak naplate kazne dosta mukotrpan i težak. Zna se dogoditi da treba platiti po 15-20, pa i 30 tisuća kuna, pa to nije lako naplatiti.

Kako se »nakupi« tolika kazna?

– Kod prekršaja u stjecaju, ako se napravi pet-šest djela. Recimo, vozite pod utjecajem alkohola, za vrijeme zabrane i počinite još nekoliko opasnih prekršaja. Lako se nakupi velika kazna.

RJEŠAVANJE SVAKODNEVNIH PROBLEMA OSOBA S INVALIDITETOM ČEŠĆE OVISI O TOLERANCIJI NJIHOVIH SUGRAĐANA, KOLEGA I PRIJATELJA NEGO OD ZAKONA

Zar nas zakoni mor budemo humani pre

Vrlo često, na mnogim mjestima, naši sugrađani, pripadnici svih »staleških« skupina padaju na ispitima humanosti. Zar smo zaista toliko samoživi da pri jednoj tehnički tako jednostavnoj radnji kao što je parkiranje, ne možemo razmišljati kakav ćemo nerješivi problem prouzrokovati ljudima koji se kreću u kolicima ili majkama s djecom u kolicima ili bilo kome koji se kreće uz pomoć nekog od pomagala. Jadno je ako nas na ljudsko postupanje mora tjerati slovo zakona ili prijeteća kazna

Vrlo često, zapadni (razvijeni) svijet voli isticati svoj trud uloženi u izgradnju humanog svijeta koji ne pravi razliku između ljudi po boji kože, vjerskim opredjeljenjima, seksualnom sklonostima...

Osim toga, građanima svojih zemalja, hendikepiranim u mentalnom i (ili) fizičkom smislu, pokušavaju raznim zakonskim i praktičnim rješenjima olakšati život te ga učiniti što dostojanstvenijim. Ova zadaća nije jednostavna i traži veliko zalaganje svih subjekata koji se tog teškog, i često nezahvalnog posla, prihvate.

Budući da Hrvatska silno želi biti dio civiliziranog svijeta, pokušava i na ovom polju, raznim institucionalnim i izvaninstitucionalnim aktivnostima, koliko-toliko dostići dosege uzornih društava. Nerijetko bi Sizif bio presretan što to nije njegova zadaća, ali općenito gledano, stvari se iz dana u dan ipak kreću na bolje. Donošenjem određenih propisa, vrlo često iniciranih od strane raznih udruga koje pokušavaju hendikepiranim, invalidnim osobama olakšati život, ostvareni su neki osnovni pomaci. Izgradnjom pristupnih rampi, fizički hendikepiranim osobama lakše su dostupni stanovi u kojima žive, trgovine, uredi upravnih tijela, zdravstvene ustanove, i tome slično.

Deklarativno suosjećanje

Ovaj članak nema namjeru raščlanjivati za koju kategoriju invalida je u našem društvu više napravljeno i to najviše iz razloga kompleksnosti problema, nedovoljnog poznavanja cijele materije njegovog pisca, kao i zbog tema koje obrađuju ove novine.

Naime, zadržat ćemo se na prometu, odnosno na problemima s kojima se susreću fizički hendikepirane osobe u Hrvatskoj pri svakodnevnom nastojanju svladavanja udaljenosti od jedne do druge točke, koje mi sretnici bez fizičkog hendikepa ne do-



Nekoliko pješačkih prijelaza u riječkom c

življavamo kao nešto na što bi trebali trošiti najmanji djelić misli, a kamoli kao nekakav problem.

Već je spomenuto da naše društvo, nadležni subjekti i interesne udruge rade što i koliko mogu da bi ljude koje je bolest ili nesretan slučaj napravio invalidima, učine ravnopravnim građanima u svakom pogledu te im s obzirom na posebne potrebe u određenim situacijama, omoguće normalno funkcioniranje.

Slijedom navedenog, stavimo na stranu institucije i okrenimo se k sebi, pojedincu i razmislimo koliko tko od nas tzv. »normalnih« može napraviti da bi našim sugrađanima koje život ne mazi, pomogli.

Puni smo deklarativnog suosjećanja, veliki humanisti po vokaciji, pomoći ćemo svakom, neki kojima financijska situacija to dozvoljava, potrošit će desetke i stotine tisuća kuna na do-

brotvornim aukcijama i humanitarnim priredbama.

BMW barikada

Priča ćemo, »istovariti« hrpu novca, busati se u prsa, zaklinjat u svoje kršćanstvo i ine moralne vrijednosti, a na prvom još k tome najjednostavnijem ispitu te naše deklarirane humanosti pasti. Taj naš pad pokazat će kako nam je zapravo malo stalo do drugih ljudi, njihovih problema i koliko su zapravo moral i etika daleko od naših mentalnih sklopova.

Možda su ove riječi preoštre, možda su ljudi na koje se odnose u manjini, ali primjeri su tako svakodnevno česti i očiti da se teško oteći dojmju njihove točnosti.

Zamislimo sljedeću situaciju. Zapravo ne moramo ništa za-

PROBLEMI HENDIKEPIRANIH OSOBA S INVALIDITETOM IZ KUTA POTPREDSJEDNIKA DRUŠTVA TJELESNIH INVALIDA GRADA RIJEKE ALENA VIDOVIĆA

Osobe s invaliditetom mora se uključiti u rješavanje



U svakodnevne probleme osoba s invaliditetom dobro je upućen potpredsjednik Društva tjelesnih invalida Grada Rijeke Alen Vidović koji će već u uvodu istaknuti da se osobe s invaliditetom susreću s problemima u prometu kao vozači i kao pješaci.

– Za Rijeku bi se moglo reći da je grad reda, grad gdje se vodi računa o osobama s invaliditetom, gdje ljudi ipak vode računa o potrebama svojih sugrađana, no za ostatak Hrvatske to se ne bi baš moglo reći. No, i Rijeka je daleko od Europe, 20 godina. Mislim da se osobe s invaliditetom moraju uključiti u rješavanje problema koji se njih tiču. Oni najbolje znaju gdje su prepreke i kako se te prepreke mogu ukloniti, kaže Vidović.

Parkiranje je poseban problem iako invalidskih mjesta ima dovoljno. Postoje pravilnici koji određuju da pet posto od ukupnog broja parkirališnih mjesta mora biti rezervirano za osobe s invaliditetom,

postoje i pravilnici koji govore o tome kako treba biti obilježeno mjesto za parkiranje osoba s invaliditetom, no u praksi teorija pada u vodu.

– Dolazi do zlorabe parkiranih mjesta za osobe s invaliditetom, na njih često parkiraju i oni koji tamo nemaju pravo parkirati. I tu je jedna nelogičnost, kazna za parkiranje na mjestima za invalide se plaća kao za obično krivo parkiranje. Da vozač zna da je kazna za parkiranje na mjestu za invalide puno veća, ne bi niti pokušavao parkirati na mjesto za invalide. Parkirna mjesta za osobe s invaliditetom često nisu adekvatno obilježena. Osoba s invaliditetom mora imati najmanje metar do metar i pol mjesto da bi mogla izaći iz auta, a naša parkirna mjesta za osobe s invaliditetom nemaju taj prostor sa strane. Ja kad parkiram ispred ureda moram zvati kolegu koji je parkirao po propisu uz moje mjesto da mi makne auto da mogu izaći iz svog au-

ta. Izuzetak su trgovački centri koji su ucrtili »žuta« parkirna mjesta po uzoru na Europu.

Tendencija Europe je da se prava i obveze osoba s invaliditetom izjednačuju s osobama koje nemaju takvih problema. Vrlo je bitno da se olakša osobama s invaliditetom kretanje bez automobila. Uvijek mi netko pomogne i ja sam zahvalan ljudima koji mi pomognu, no ja ne želim tuđu pomoć, ja želim da mi se omogući da sam mogu brinuti o sebi, objašnjava Vidović.

Iako se posljednjih godina u Rijeci puno napravilo kako bi invalidi mogli što jednostavnije kretati se gradom, još je puno problema.

– Pješački prijelazi morali bi imati zvučne signale i uglavnom imaju, no problem je sa slijepim osobama koje trebaju taktilne podloge. Rampe su postavljene, no dobar dio njih nije adekvatan. Kod izvođenja rješenja za invalide imate neki

KOJI ČESTO OSTAJU PUSTOI SLOVO NA PAPIRU

ajaju tjerati da ema invalidima?



ntu gdje je raznim zaprekama prilično otežan prolaz osoba s invaliditetom

mišljati, jer u našim velikim urbanim sredinama, ona je sveprisutna.

U centru jednog našeg grada, neka to bude Zagreb, postoji problem parkiranja, odnosno puno je više automobila nego parkirališnih mjesta. Postoje i javne garaže koje su nerijetko poluprazne jer se plaćaju, a osim toga, od njih do mjesta obavljanja određenog posla treba prohodati možda čak i 150 metara. Taj gubitak vremena i trošak od pet kuna ne može si priuštiti prosječni hrvatski »poduzetnik«. I što on onda radi? Sva parkirališna mjesta na kolniku uz nogostup su zauzeta, a mjesto njegovog interesa udaljeno je manje od 20 metara. Parkira svoj BMW X5 na zebri, ispred raskrižja. Da stvar bude gora, po bočnom kolniku se kreće sličan lik i nailazeći na isti problem parkira Mercedes na isti način kao i njegov »kolega«. Na taj

način pješački prijelazi na jednom uglu raskrižja postaju neupotrebljivi. Kada osoba koja se kreće hodajući na svojim zdravim nogama dođe do tog mjesta, nekako će se provući između automobila i prijeći kolnik. Zamislimo sada invalida u kolicima koji se kreće nogostupom i dođe do opisanog mjesta. Kako će on prijeći kolnik? Što da radi? Preostaje mu vratiti se nekad i desetke metara natrag ili lijevo ili desno i pokušati naći mjesto prelaska. Zar se ovdje ne radi o teškom egoizmu?

Parking tjesnac

Sljedeći primjer bio bi parkiranje automobila na nogostupu. Dode vozač i nikako ne može parkirati svog ljubimca uzdužno na nogostup, nego stane okomito i od vozila do zida zgrade ostavi dvadesetak centimetara. Što da invalid napravi u takvoj si-

tuaciji? Posebna priča su parkirališna mjesta rezervirana za invalide. Ponovno je vozač u strašnoj žurbi, parkirališta nema i on se hladno parkira na mjesto za invalide. Nailazi invalid sa svojim vozilom i ponovno pitanje, što sad? Druga situacija karakteristična za mjesto predviđeno i obilježeno za parkiranje invalida vezano je za parkiranje vozila preblizu mjestu za invalide. Naime, vozač do invalidskog mjesta ne ostavi dosta prostora da invalid može izvaditi kolica, izaći van i faktički ostaje zarobljen u automobilu.

Sve nabrojeno samo je mali dio vrlo velikog problema, ali govori puno o svima nama. Spomenuti »poduzetnici« nisu nikakva iznimka. Vrlo često, na mnogim mjestima, naši sugrađani, pripadnici svih »staleških« skupina padaju na ispiti humanosti. Zar smo zaista toliko samoživivi da pri jednoj

tehnički tako jednostavnoj radnji kao što je parkiranje, ne možemo razmišljati kakav ćemo nerješivi problem prouzrokovati ljudima koji se kreću u kolicima ili majkama s djecom u kolicima ili bilo kome koji se kreće uz pomoć nekog od pomagalaca.

Ovdje namjerno nije spomenuta zakonska regulativa niti pripadnici represivnog aparata, odnosno policije. Naime, jedno je ako nas na ljudsko postupanje mora tjerati slovo zakona ili prijeteća kazna.

Budimo stoga samo ljudi. Ne pričajmo previše, ne razbacujmo se lažnom humanošću. Svojim postupcima pokažimo da nam je stalo do naših bližnjih i olakšajmo im svakodnevicu. Budimo iskreni, kad se radi o spomenutim primjerima, to je tako jednostavno i ne zahtjeva gotovo nimalo truda.

Franjo MARGETIĆ

e problema

minimum i maksimum, u prometu mora sve biti riješeno na način da se ide na maksimum, dakle da se vodi računa da osoba s najtežim invaliditetom može koristiti rampu ili samostalno prijeći preko pješačkog prijelaza. No, kod nas se uvijek pri rješavanju problema odnosno prepreka ide na minimum. Ili nisu dobro izgrađene unatoč projektu koji je dobro izrađen ili su blokirane stupićem, betonskim gljivama, prometnim znakom, šahom ili parkiranim autom. Ne treba smetnuti s uma da se postavljajem rampi ne rješava samo problem invalida već i majki s djecom u kolicima, starijih osoba i dostave, kaže Vidović.

Potpredsjednik Društva tjelesnih invalida Grada Rijeke istaći će još jednu neologičnost.

Prije šest godina ukinuli su nam povlasticu koja nas je oslobađala plaćanja carine i PDV-a na aute. Pa, mi ne možemo živjeti bez auta. Netko može pješati

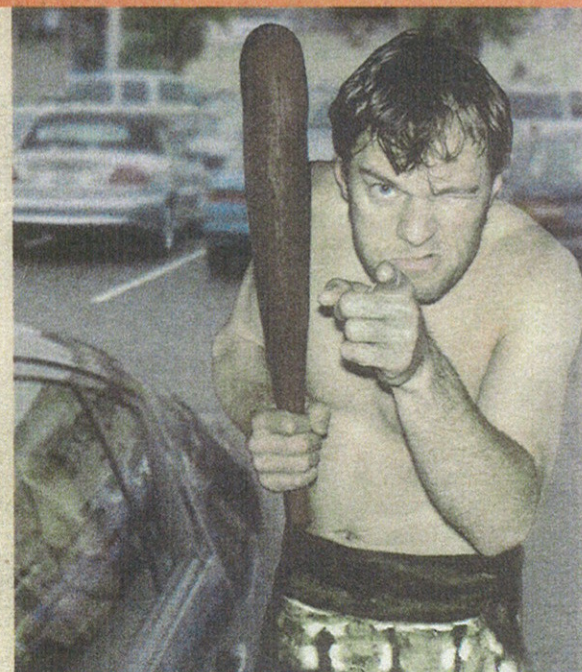
kilometrima, mi ne možemo. Pomagala koja omogućuju da osobe s invaliditetom voze auto stoje 1.000 do 1.200 eura, automatski mjenjač je još 2.000 eura. Dakle, auto za nas je u stratu skuplji oko 3.000 eura. Još plaćamo 500 kuna atest za komande za auto. Ne bi li to mogao HZZO jer to su naša pomagala bez kojih se ne možemo kretati. No, teško je izboriti se za prava, znamo da kod nas sve funkcionira po sistemu pobune.

Poučak Barcelone

Kod nas u privatnim garažama invalidi plaćaju parkiralište, a nigdje u svijetu ne plaćaju. Kako vani vode računa o osobama s invaliditetom svjedoči i moj psojeti Barceloni. Ušli smo u garažu i parkirali na mjestu za osobe s invaliditetom. Tek smo počeli izlaziti iz auta, a čuvar se u tren pojavio i vidjevši da nemamo naljepnicu na autu jer smo uzeli rent-a-car počeo nas upozoravati da ne smijemo tu parkirati. Tek je onda vidio da imamo kolica

Sretan vam dan tolerancije - 16. studenog

U početku bijahu pješaci. Jedini sudionici u prometu. Dajte mašti na volju i zamislite prve »prometne nesreće« dvojice pješaka koji se susreću na nekom uskom prolazu, dovoljnom samo za jednog. U ta pradavna vremena prometnih pravila nije bilo i vladao je zakon jačega – zakon toljage. Onda se slabijem pješaku od silnih udaraca toljagom po glavi prosvijetlio um i izumio je kogač. Sustav vrijednosti nije se promijenilo i dalje je vladao zakon jačega samo su sada bili jači ili barem brži oni s kogačem u odnosu na one s toljagom. I tako smo se dokotrljali do 21. stoljeća. Svi imamo kogače ili barem stremimo tome, napisali smo i prometna pravila, uživamo u postignućima civilizacije, demokraciji, kulturi, toleranciji... Ali što se to događa. Junačine silaze sa svojih kogača uzimaju toljage, ručurdama vam stižu grkljan, hrakću vam u lice jer nema dovoljno parkirališta, prometnih traka, ... ma već će oni naći razlog zašto im smetate. I opet se vraćamo na početak. Slabiji, napregnite svoje umne vijuge i izumite neki novi »kogač« prije nego vam junačine raskole glavu.



ODJECI SA SAJMA »TRANSPORT-LOGISTIKA KINA« KOJU SU MARKETINŠKI STRUČNJACI OSLIKALI KAO »PLATFORMU ZA DIJALOG EUROPE I AZIJE«

Prometni snovi u futurističkom megalopolisu Shanghaiu

Svjetski sajam New International Expo Centre u 20-milijunskom »kineskom feniksu« Shanghaiu dalekoistočni je odgovor Europi na pitanje kako što racionalnije i sigurnije urediti promet. Futuristički Shanghai je s monumentalnim mostovima, čvorovima u pet razina i s više vozila nego ostatak Kine, u kojoj je bicikl i dalje najmasovnije prijevozno sredstvo, zaista je pravo mjesto za veliku manifestaciju

Piše Prof. dr. Hrvoje Baričević

Najveća svjetska smotra projekatana, proizvođača i pratećih djelatnosti na području transportne industrije održava se tradicionalno u neparnim godinama na prostoru nekadašnje zračne luke u Münchenu. Pogled unatrag (2005.) upućuje na impresivni susret 1.333 izlagača iz 51 zemlje, te nazočnost više od 30.000 zadovoljnih posjetitelja iz stotinjak država. Time je bavarska metropola neizbrisivo ucrtana na kartu najvećih svjetskih manifestacija iz znanstvenog i stručnog fundusa planerskih ideja i alata kojima se podržava izuzetno kompleksna prometna procesna tehnologija. Već planski zacrtani sajam u 2007. godini nagovještava susret svih važnijih gospodarskih subjekata, multinacionalnih kompanija, visokoškolskih ustanova, ekspertnih timova i drugih sudionika, koji će prikazati nove tehnologije, proizvode i vizije aktualne prometne znanosti.

Na tragu činjenice da »globalizacija treba logistiku«, ali i



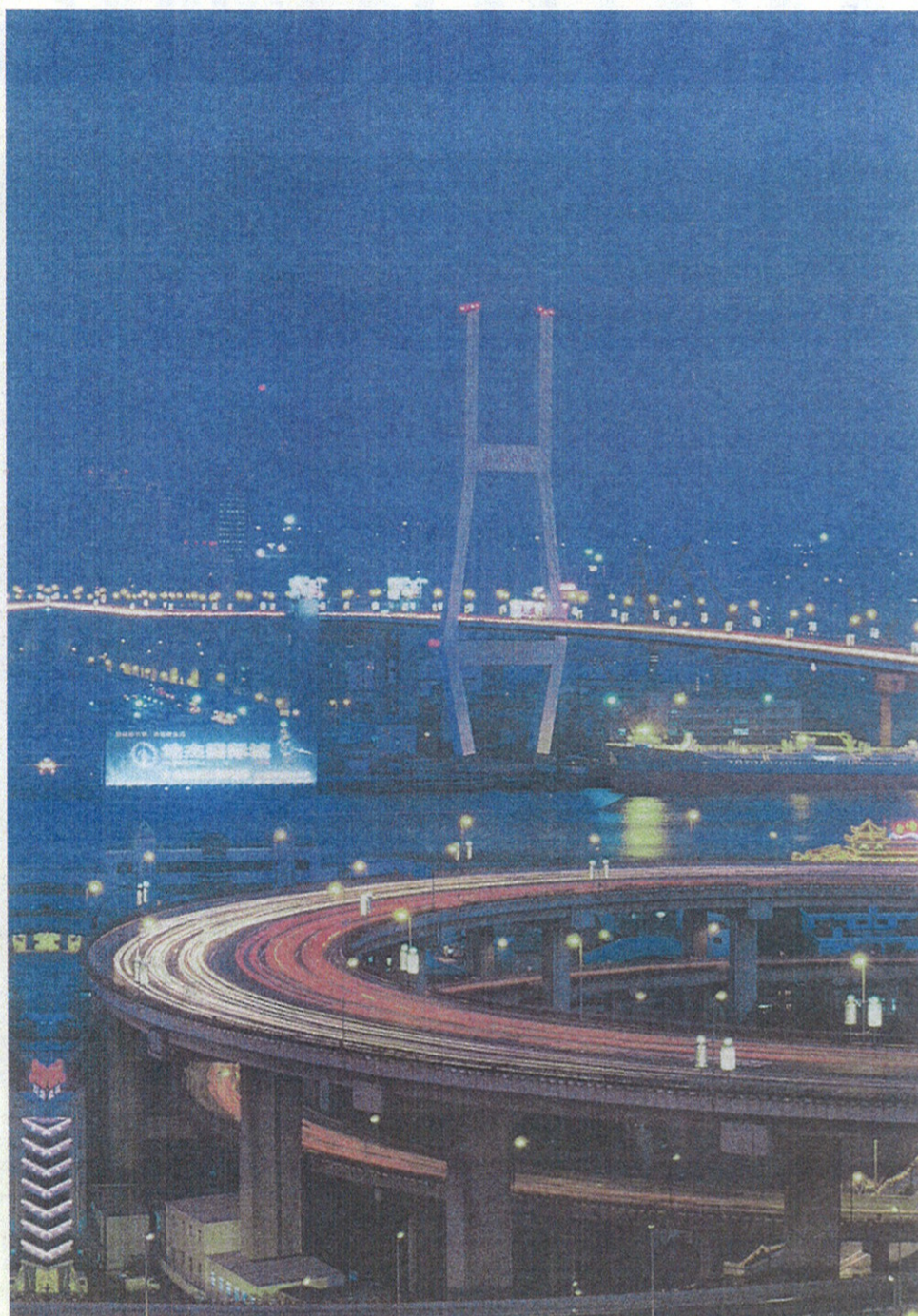
obrnuto, bilo je samo pitanje vremena kada će uslijediti odgovor s druge strane svijeta. I dogodio se, premijerno 2004. u Kini, te i drugi put na istom mjestu, u Shanghaiu na prostoru New International Expo Centre od 19. do 22. rujna ove godine. Znakovito je rekao član jedne marketinške grupacije iz Njemačke »...ovo je platforma za dijalog između Europe i Azije«. S više od 300 izlagača iz 33 zemlje, te oko 9.000 posjetitelja iz 81 zemlje manifestacija »Transport-logistika Kina« postala je mjesto susreta visokorangiranih čimbenika razvitka i globalne strategije u servisiranju transportne i logističke industrije. Nastavljen je nezaustavljivi trend porasta proizvodnje sofisticiranih uređaja i proizvoda u domeni inteligentnih transportnih sustava. Predstavljene su interdisciplinarnе platforme u formi know-how u slijedećim sektorima: prijevoz putnika i robe, logistika, telematika, e-commerce i to-kovi materijala.

Sveprisutni Nijemci

Smotra je obuhvaćala obradu aktualnih tema iz prometne znanosti, pitanja, praksu, projekcije i radionice. Osim domaćina, dominirala je i postava od pet nacionalnih paviljona (Belgija, Latvija, Španjolska, Njemačka, Nizozemska) uz vodeću ulogu Njemačke (55 tvrtki), te većeg broja individualnih kompanija iz Jugoistočne Evrope, uključujući i Sloveniju. Raznim izložbama, konferencijama i forumima aplicirano je značenje sigurnosti cestovnog prometa s naglaskom neizbježnog atributa tzv. održivosti. Prikazana je produkcija sigurnosne opreme zadnje generacije (GPS, telematsko navođenje, autonavigacijsko upravljanje, i dr.). Poslije svega viđenog ostaje dilema da li je hiperprodukcija opreme visoke tehnologije potisnula čovjeka u drugi plan. Nije li ergonomski postulat o alokaciji funkcija čovjek (vozač) – stroj (vozilo) evaluirao na način da konzument transportne usluge postaje pasivni, statični sudionik prometa uvelike ovisan o (ne)savršenosti tehničke podrške?

Kineski prometni kontrasti

Dojmovi sa svjetske smotre Transport-logistika u Kini ponešto su različiti u odnosu na percepciju putnika, namjernika koji pokušava sagledati realnu stvarnost, ulicu, okoliš, običaje u svakodnevnom kretanju ljudi i prijevoznih sredstava. Treća država u svijetu po veličini s 1,3 milijarde stanovnika na 9,6 milijuna kvadratnih kilometara i prosječnim godišnjim ekonomskim rastom od 11 posto u pravom je smislu zemlja rijetko viđenih kontrasta. U posljednjem desetljeću demografsku eksploziju nasljeđuje nagla gospodarska ekspanzija. Sirom otvorena vrata stranom kapitalu, političke tranzicijske promjene i utjecaj svjetskih globalizacijskih procesa mijenja ekonomsku strukturu i filozofiju razmišljanja prosječnog stanovnika ove mnogoljudne zemlje. Na tom tragu, sve grane prometa bilježe stope rasta uz razvidna poboljšanja infra i suprastrukture. Cestovni promet dijeli sudbinu naglog tehnološkog napretka pri čemu se bitno diferenciraju tradicionalne sredine (još uvijek u dominantnim razmjerima) od novih ultramodernih urbanih tvorevina. Ukupna duljina cestovne mreže iznosi 1,029 milijuna kilometara od čega je suvremenim kolničkim zastorom tj. asfaltom ili betonom pokriveno 170.000 kilometara cesta. Bicikl još uvijek ima važnu ulogu popularnog, jeftinog i pouzdanog prometala dostupnog širokim masama u ruralnim i suburbanim sredinama, ali i strogim gradskim centrima. Zaštitne kacige su totalna nepoznanica, a koriste ih rijetki mopedisti. Na ulicama se još često mogu vidjeti rikše, kao i neimenovana prijevozna sred-



stva ručne izrade u nehumanim uvjetima kretanja. Niska razina prometne kulture rezultira s trendom porasta prometnih nesreća (104.000 poginulih u 2005.), te 10,8 poginulih na 100.000 motornih vozila.

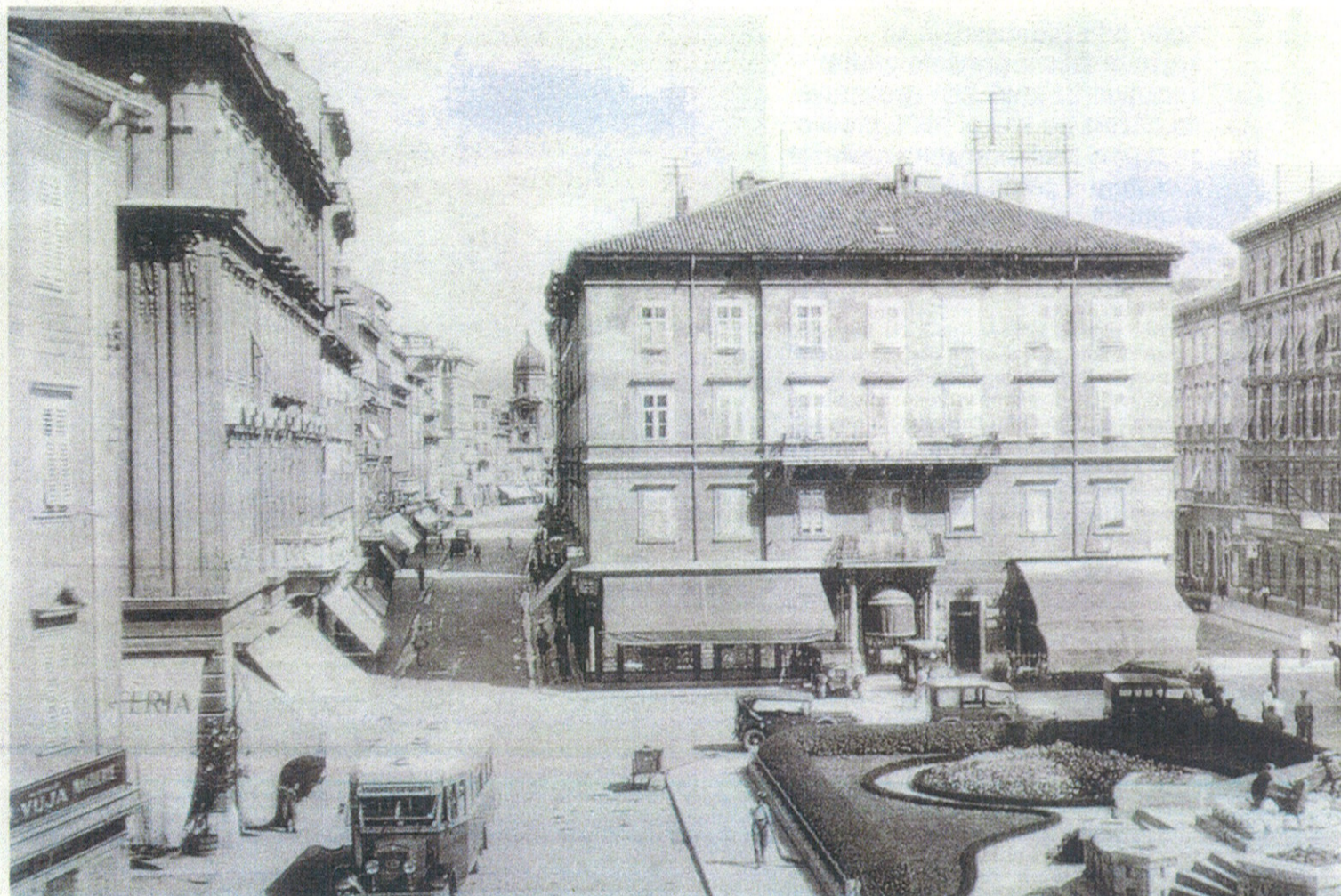
Futurizam i tradicija

Za razliku od starih, tradicionalnih urbanih vizura koje pruža većina kineskih gradova, novoizgrađeni 20 milijunski megalopolis Shanghai – »kineski feniks«, u misaonom smislu antiteza je 13 milijunskog glavnog grada Pekinga. Kao glavno poprište Kulturne revolucije iz šezdesetih godina u svojoj relativno daljoj povijesti nagovještavao je burni razvitak i posebnu ulogu u nadolazećoj transformaciji Kine. Jedinstveni tzv. Istočni biser već je u drugoj polovici prošlog stoljeća imao više registriranih vozila nego cjelokupni ostatak Kine. Sredinom devedesetih čuveni gradonačelnik Shanghaija Jiang Zemin omogućio je ekonomsko oslobađanje i pravi gospodarski procvat. Gradi se velebni, futuristički financijski centar Pudong (na kojem je smješten svjetski sajam, op. p.). Moglo bi ga se smatrati replikom njujorškog Manhattan, ali je po mnogima originalniji i glamurozniji. Novoizgrađena cestovna mreža u Shanghaiu odlikuje se visokim standardima gradnje i nekim monumentalnim objektima kao što su viseći most Nanpu koji premoštava rijeku Huangpu na spomenuti centar Pudong, cestovni čvorovi u pet razina... Konačno, nije slučajna izbor Shanghaija za sjedište sada već tradicionalne smotre »Transport-logistika Kina«. Odgovore i rješenja za racionalnije i sigurnije odvijanje prometa koji dolaze s Dalekog istoka najbolje prezentira jedan od najvećih gradova na svijetu. Tako se kineska inačica najveće svjetske smotre transportne i logističke industrije na osebujan način, za razliku od germanske sterilnosti, doživljava u futurističkom megalopolisu, u ozračju tradicionalnih, kineskih vrednota (budizam, gastronomija, leteći zmajevi, lampioni...).

PRIČE IZ RIJEČKE PROMETNE POVIJESTI

Riječki tramvaj – zlatne godine i zaborav

Kako je tijekom rata tramvaj bio jedino prijevozno sredstvo u gradu, ne iznenađuje da je 1942. godine dostigao apsolutni vrhunac s prijevozom 11 milijuna putnika. Početak kraja riječkog tramvaja uslijedio je 27 listopada 1951. godine kad je svečano pušten u promet trolejbus. Osam mjeseci kasnije tramvaj je nestao s riječkih ulica



Piše Igor ŽIC

Grad Rijeka preuzeo je tramvaj 1. siječnja 1906. godine, a na čelu poduzeća bili su inženjer Giuseppe Giordano (1906.–1908.), Eugenio Padoani (1908.–1913.), te Tullio Schneditz od 1913. do 1939. godine.

Po uzoru na veće gradove Monarhije odlučeno je da se uspostave jedinstvene Javne službe grada Rijeke koje su od 1. siječnja 1909. godine okupile: Vodovod, Električnu centralu, Službu za skupljanje i odvoz smeća i pranje cesta, Spalionicu smeća i Tramvaj. Prvi ravnatelj Javnih službi postao je inženjer Giuseppe Giordano. Gradska skupština izabrala ga je, kao provjereni kadar, bez natječaja i neopozivo na sjednici od 5. lipnja 1908. godine, a dužnost je trebao preuzeti 1. srpnja iste godine. Zasjeverši na to udobno mjesto ostao je na njemu idućih 25 godina, sve do umirovljenja 1934. godine.

Konačnu dužinu trase tramvaj doseže 1910. godine, kad je pruga produžena za 750 metara prema Kantridi, te je doseгла 5.350 metara. Tako je tramvaj išao od granice do granice izdvojenog tijela mađarske krune. Iste godine prevezao je 2,5 milijuna putnika. U prijevozu tolikog broja ljudi sudjelovalo je 11 motornih vozila sa osam zatvorenih i osam otvorenih prikolica.

Pet tisuća putnika dnevno

U proljeće 1914. započelo je postavljanje drugog kolosijeka jer se pokazalo da je porast prometa takav da je mimoilaženje tramvaja postalo odviše sporo, no zbog Prvog svjet-

skog rata to je dovršeno tek 1921. godine.

Godine 1924. uslijedila je zamjena motora na vučnim kolima – na sva su ugrađeni Simensovi od 50 KS. Kao dodatno podizanje sigurnosti slijedila je ugradnja kočnica na komprimirani zrak američkog Westinghousa 1926. godine, a sva ulaganja rezultirala su komercijalnom brzinom od 14 kilometara na sat, te s oko 5.000 putnika dnevno.

Prve redovne autobusne linije u Rijeci uvedene su 29. lipnja 1931. godine: broj 2 prema Škurinjama, broj 3 prema Podmurvicama, te broj 4 prema Kozali. Broj 1 ostao je, naravno, tramvaju. Polazište autobusa bilo je na današnjem Jadranskom trgu, tada Piazza Regina Elena. Za održavanje prometa nabavljena su četiri autobusa Ceirano 47 CRK s po 39 mjesta, koji su vozili u razmacima od 20 minuta. Ubrzo su nabavljena još dva autobusa Fiat 635 s 42 mjesta. Kako se autobusni promet razvijao, tako je pokrenuta i linija 5 prema Turniću, a nabavljeno je još devet autobusa pa se razmak između vožnji smanjio na prihvatljivih deset minuta.

Godine 1941., kad je rat postao stvarnost u ovom dijelu Europe, tramvaj je prevezao 9,1 milijun putnika, no tražile su se nove mogućnosti. Tako je predložena trolejbusna linija od Pečina do Kantride, u ukupnoj dužini od 10.650 metara, na kojoj bi prometovalo 27 vozila. Početkom 1943. potpisan je i ugovor s firmom iz Genova, no pad Italije iste godine spriječio je ostvarenje ovog velikog posla.

Kako je tijekom rata tramvaj bio jedino prijevozno sredstvo u gradu, ne iznenađuje da je 1942. godine dostigao ap-

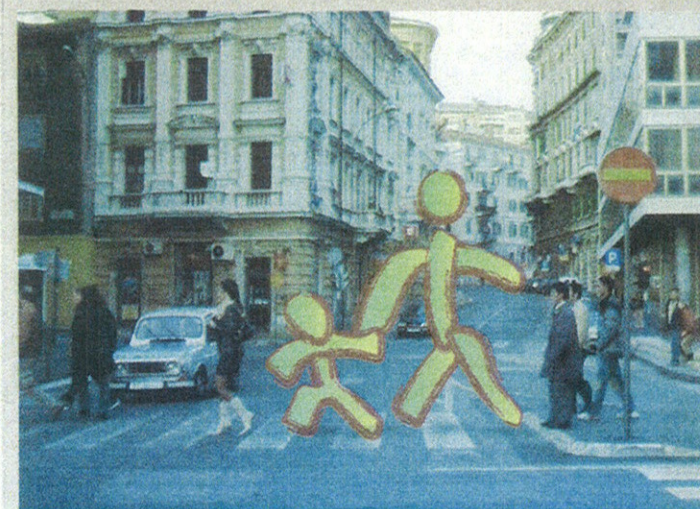
solutni vrhunac s prijevozom 11 milijuna putnika. U ratnim uvjetima tramvaj nije vozio samo od veljače do srpnja 1945. godine, tijekom najžešćih borbi za oslobođenje i u prvo poratno doba.

Zlatna 1948.

Dana 17. srpnja 1945. Uprava gradskih komunalnih službi imala je 11 starih autobusa i pet tramvaja s prikolicama. Tramvaji su iste godine prevezli pet milijuna putnika. Ubrzo je formirano Gradsko-tramvajsko poduzeće GATPO na čije je čelo 1. prosinca 1948. imenovan Josip Janković, koji je dužnost obavljao do 1952. godine. Kako bi se malo popravila situacija s prijevozom, uz nabavku novih autobusa, iz Zagreba je 1948. prebačeno dvoje tramvajskih kola i dvije prikolice, te potom još dvije popravljene prikolice. Tijekom 1948. tramvaj je imao 10,8 milijuna putnika, gotovo dosegnuvši 1942. godinu.

Početak kraja riječkog tramvaja uslijedio je 27 listopada 1951. godine kad je svečano pušten u promet trolejbus. Godine 1951. GATPO je imao jednu tramvajsku, dvije trolejbusne i dvanaest autobusnih linija.

Napokon je tramvaj, zbog gomilanja gubitaka i nemogućnosti osuvremenjivanja na pravi način, ukinut u lipnju 1952. godine i tako je Rijeka ostala bez jednog od simbola svog fascinantnog ekonomskog uspona početkom XX. stoljeća.



TEST TOLERANCIJE

Volimo o sebi misliti da smo dobri, pametni, tolerantni... Možemo li biti tolerantniji? Testirajte sami sebe i provjerite da li toleranciju prakticirate u svakodnevnom životu kao sudionik u cestovnom prometu:

1. Kad u prometu susretnete vozilo označeno »invalidskom naljepnicom« da li povećate razmak, smanjite brzinu vožnje i uvažavate vozačevu sporost u obavljanju radnji?
2. Jako Vam se žuri. Da li ćete samo na pet minuta parkirati na mjestu rezerviranom za osobe sa invaliditetom?
3. Ispred Vas vozi spori vozač/vozačica. Da li nervozno trubite, vrzmaju li Vam se glavom misli poput »Tko ovoj glupači dađe vozačku?«, »Ovom je mjesto na groblju, a ne za volanom« i slične varijacije na temu?
4. Na nogostupu čekaju pješaci da prijeđu cestu, ali ne propuštate pješake jer Vi vozite svoju vožnju?
5. Zaustavljate gdje god stignete s upaljena sva četiri žmigavca: na nogostupu, na pješačkom prijelazu, na raskrižju, zatvarate druge automobile... Važno je da ste se Vi snašli: drugi nisu Vaša briga. Doživljavate li se još uvijek dovoljno tolerantnom osobom? Netko je napisao: »Lakše je tolerirati drugost i razliku jednom kada priznamo drugost u sebi samima«. Vježbajte toleranciju.

PRAVILA PONAŠANJA NA KRUŽNIM TOKOVIMA KOJI SE JOŠ UVIJEK TRETIRAJU KAO NOVINA NA RIJEČKIM PROMETNICAMA

Vozila u kružnom toku imaju prednost

Kada prilazite raskrižju sa kružnim tokom prometa pratite znakove. Uz znak koji upozorava da stižete na kružni tok u pravilu se nalazi znak naredbe »raskrižje s cestom s prednošću prolaska«. U tom slučaju vozila koja su se već uključila u kružni tok imaju prednost

Počelo je sada već davne 1906. godine kada je pariški arhitekt Eugene Henard na većim raskrižjima u Parizu projektirao kružni tok prometa. Ideja je počivala na zamisli da se čitav promet jednosmjerno vrti oko centralnoga otoka u raskrižju i prvo raskrižje sa kružnim tokom prometa izvedeno je 1907. godine na Place de l'Étoile. U tim počecima uređenja prometa na raskrižjima još nije postojalo pravilo prednosti prolaska vozila koje dolazi sa desne strane, pa su tako postojala pravila da prednost prolaska imaju vozila koja se kreću istok – zapad i obratno, ili naprosto pravilo da prednost ima »prvo« vozilo, ali to nije bilo zabrinjavajuće pošto je gustoća prometa bila mala.

Kako je intenzitet prometa rastao pojavila se potreba određenja pravila prednosti prolaska i 1913. godine u SAD-u, u državi Wisconsin, propisano je pravilo da prednost prolaska ima vozilo sa desne strane, odnosno vozilo koje je ulazilo u kružni tok. U ranim pedesetim godinama prošloga stoljeća prometni stručnjaci uvidjeli su da takav način upravljanja prometom za posljedicu ima povećan broj prometnih nesreća, pa je na raskrižjima sa kružnim tokom prometa uvedeno pravilo zaustavne linije na cestama koje ulaze u raskrižje, i prometnim znakom određeno je da prednost prolaska ima vozilo koje se nalazi u raskrižju sa kružnim tokom prometa. Takav način određivanja prednosti prolaska u raskrižju povećao je protočnost vozila za gotovo 30 posto, a smanjen je broj prometnih nesreća za 40 posto.

I dan danas je dilema kod mnogih vozača kako se kretati na prilazu i u samom raskrižju sa kružnim tokom prometa? Ta je dilema postala aktualna u Rijeci gdje su počeli nicati prvi kružni tokovi.

Osnovno prometno pravilo je pratiti postavljene prometne znakove, pravilno ih tumačiti i poštivati njihovo značenje. Dakle, na prilazima raskrižju sa kružnim tokom prometa postavljani su prometni znakovi izričitih naredbi »kružni tok prometa« (B62). To je prometni znak okrugloga oblika, podloge plave boje, u kojem su simboli tri strelice koje pokazuju smjer kretanja suprotno od kazaljke na satu, odnosno smjer kojim se morate kretati kroz raskrižje. U pravilu, na



samom ulasku u raskrižje, a nakon prometnog znaka »kružni tok prometa« postavljen je i drugi prometni znak izričitih naredbi »raskrižje s cestom s prednošću prolaska« (B01) u obliku istostranična trokuta, čija je jedna stranica postavljena vodoravno, a vrh nasuprot nje okrenut je prema dolje, i označuje blizinu raskrižja na kojem vozač mora dati prednost svim vozilima što se kreću cestom na koju on nailazi. Pojednostavljeno, kada vozilom prilazite raskrižju sa kružnim tokom prometa, sa navedenom kombinacijom prometnih znakova, morate na ulasku u raskrižje usporiti vožnju, ukoliko vidite da vam sa lijeve strane nailazi vozilo zaustaviti kretanje, propustiti to vozilo ili vozila, kada se uvjerite da je prolaz siguran, ući u raskrižje krećući se suprotno od kazaljke na satu, i izaći na cestu kojom se dalje namjeravate kretati. Jednostavno.

Pored već navedenih prednosti povećanja protočnosti vozila, prednosti kružnih tokova ogledaju se i u smanjenju broja težih stradanja, pošto tehničke karakteristike raskrižja ne

dopuštaju veće brzine kretanja vozila, pravilo jednosmjernog prometa, prednost polukružnog okretanja vozila, nema kretanja pješaka u samom raskrižju i još veliki broj prednosti koje pruža pravilno korištenje kružnih raskrižja.

Stop pješacima

Kretanje pješaka u raskrižju sa kružnim tokom prometa uređeno je na način da se pješaci ne mogu kretati kroz raskrižje, već se na prilaznim cestama, prije ulaska u raskrižje nalaze obilježeni pješački prijelazi, tako da se pješaci kreću oko kružnoga toka. Suvremenija raskrižja imaju izgrađene podhodnike za pješake.

Novo natjecanje Urban Jungle

U travnju su Autoklub »Rijeka« i Udruga darovitih informatičara Rijeke proveli prvo natjecanje Urban Jungle – vožnja po prometnim pravilima u virtualnoj Rijeci na kojem je učenica Kemijsko-grafičke škole iz Rijeke, Vedrana Crnković osvojila besplatan tečaj autoškole.

Povodom prvog rođendana Urban Jungle Autoklub i DIR organizirat će 7. prosinca u 19 sati u Osnovnoj školi Brajda u Rijeci drugo natjecanje Urban Jungle.

Na natjecanju može sudjelovati 10 srednjoškolaca starijih od 17 godina koji nemaju položen vozački ispit za B kategoriju uz uvjet da su se kvalificirali za natjecanje. Besplatan tečaj autoškole dobit će natjecatelj koji za pola sata igranja Urban Jungle sakupi najviše bodova (zaraden virtualni novac i vrijednost auta).

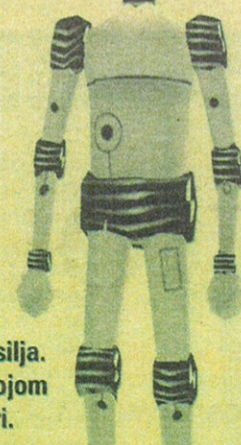
Pravo sudjelovanja u natjecanju Urban Jungle ostvarit će deset srednjoškolaca koji osvoje najveći broj bodova u igri Memory – prometni znaci, koja se nalazi na www.ak-rijeka.hr. U periodu od 20. studenog do 30. studenog 2006. igrači moraju na listi Memorya upisati svoje kontakt podatke: ime i broj telefona ili mobitela. Prvog dana prosinca na www.ak-rijeka.hr i <http://uj.dir.hr> objavit će se imena igrača sa najviše osvojenih bodova koji su stekli pravo natjecanja u Urban Jungle.

OGLAŠIVAČI!




Godišnja nagrada HZTK
Priznanje za unapređenje i inovatorstva HGK
Godišnja nagrada Grada Rijeke
Godišnja nagrada Hrvatskog autokluba

Urban
Jungle



Prva hrvatska računalna igra koja sadrži i humanitarnu komponentu. U potpunosti bez nasilja. Više od 250.000 distribuiranih primjeraka u prvih godinu dana. Uključite se i vi! Kako? Svojom donacijom za nastavak razvoja projekta Urban Jungle ili zakupom oglasnog prostora u igri.

 kreativniodjel d.o.o. • tržišne komunikacije i multimedijaska produkcija
Medulićeva 3, 51000 Rijeka • 051 323 636 • www.kreativni.hr