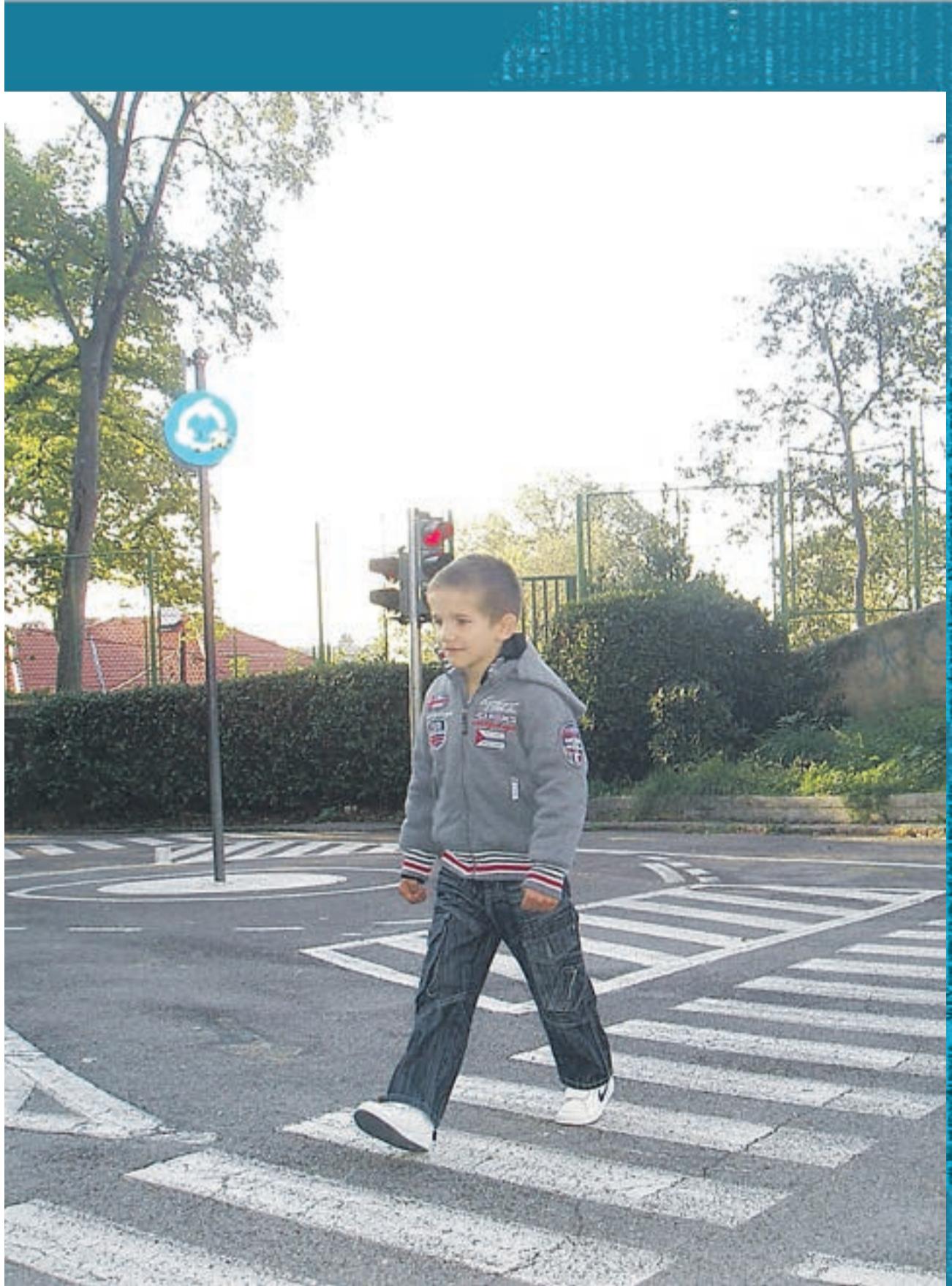


MIGAVAC

Broj 52/14. studenoga 2012.

kultura i sigurnost u prometu



3

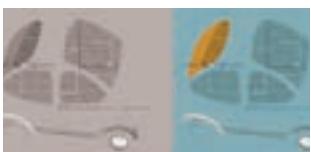
AKCIJA SIGURNO U
PROMETU Koraci
koje djeca vole, a
stariji potiču,
podržavaju i
organiziraju održava
se već 15 godina u
Domu mladih, a ove
godine je uključila
2.455 prvašića koji su
znanje upijali u
učionici i na poligonu

2

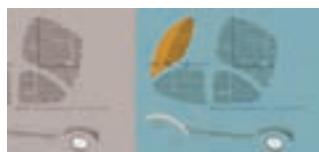
Promet bi morao biti zastupljeniji il nastavi

4/5

Prometni čepovi udomaćili se na rubu Rijeke



2



8. u Europi



Samo 2 sata prometnog odgoja u višim razredima osnovne škole



Crikveničani su trostruki uzastopni županijski prvaci

IZA KULISA USPJEHA CRIKVENIČANA NA PROMETNOM EURU

Promet bi morao biti zastupljeniji u nastavi



Uspjeh Crikveničana nije slučajan, plod je višegodišnjeg sustavnog rada s učenicima. Uređen je poligon, uskoro će osvanuti i prometni kabinet. Učitelj tehničke kulture i mentor prometaša koji su osvojili sve što se može u Primorsko-goranskoj županiji i Hrvatskoj Ivo Tkalec zalaže se za veći fond sati prometnog odgoja

Hrvatska reprezentacija osnovnoškolaca na Europskom natjecanju iz prometne kulture u Poljskoj, na koje je otišla u organizaciji HAK-a, osvojila je osmo mjesto. U četveročlanoj hrvatskoj ekipi našlo se mjesta za dvoje učenika iz Primorsko-goranske županije, točnije iz crikveničke OŠ Zvonka Cara, Martu Vukelić i Karlo Jelenovića. U delegaciji HAK-a našla su se još dvojica predstavnika županije. Dječatnik AK Rijeka zadužen za preventivu Hrvoje Šepić i profesor tehničke kulture u OŠ Zvonka Cara i mentor crikveničkih prometaša Ivo Tkalec.

Natjecanje u poljskoj Bochnji, mjestu udaljenom 50 kilometara od Krakova, odvijalo se pod kapom FIA-e, Svjetske automobilističke organizacije. Hrvatsku vrstu predstavljalo je još dvoje učenika iz Zagreba i Starog Petrovog Sela. Titulu su odnijeli Česi. Osmo mjesto u konkurenциji 20 reprezentacija najbolji je rezultat hrvatske ekipa u posljednjih nekoliko godina. Sljedeće Europsko natjecanje iz prometne kulture



održat će se u Crnoj Gori.

Težak poligon

U OŠ Zvonka Cara žale što propozicije kažu da se Marta više ne može natjecati na hrvatskom prvenstvu jer je državna prvakinja. Karlo više ne može na natjecanje zbog godine.

Marta i Karlo slažu se da je praktični dio, vožnja bicikla na poligonu, bila teži dio natjecanja. Profesor Tkalec se slaže.

– Poligon je bio dosta težak. Čak je jedna sprava, va-

lovita daska, bila preopasna za učenike. Odlično su vozili, imali su zanemariv broj grešaka, kaže Tkalec.

Uspjeh Crikveničana nije slučajan. Trostruki su županijski prvaci, a Marta i Karlo su prošle godine osvojili i naslove državnih prvaka. Troje crikveničkih učenika činilo je četveročlanu ekipu Primorsko-goranske županije koja je osvojila ekipni naslov prvaka države na natjecanju »Sigurno u prometu« u svibnju u Slavonskom Brodu u organizaciji HAK-a. Tkalec je istaknuo da OŠ Zvonka Cara veliku pažnju posvećuje prometnom odgoju i kulturi te Zahvalio ravnateljici škole Desiree Pečaver na potpori.

– Suradnja je izvrsna, učeniciima i meni se izade u sve-mu u susret, ističe Tkalec.

Nova generacija

U OŠ Zvonka Cara uskoro će se otvoriti prometni kabinet u sklopu kabineta za tehnički odgoj. Pred Crikveniča-



nima je stvaranje nove generacije malih prometaša. I neće im biti lako jer su uspjesima u posljednjih nekoliko godina podigli letvicu izuzetno visoko. Ipak, uvjeti rada u OŠ Zvonka Cara i posvećenost prometnom odgoju jamče da će biti djece koja znaju što je to promet. Opremljenost prometnog kabineta jamči da će logistika biti na razini. Učenicima je na raspolažanju prometni poligon s pet bicikala i deset prometnih znakova.

Učitelj Tkalec smatra da je prometni odgoj slabo zastupljen u nastavi. Prisjeća se vremena kad se u okviru nastave vozilo moped i rastavljaloga na dijelove.

– Nekoliko sati prometa u sklopu tehničkog odgoja je premalo. To je mali fond sati da bi se moglo nešto ozbiljnije raditi i naučiti. Promet je zastupljen samo u petom razredu, a trebao bi biti u svim razredima osnovne škole kao nekad. S

dva sata prometa, ja sam digao promet na četiri sata i rezultati se vide. Živimo s prometom, djeca sudjeluju u prometu sve intenzivnije i trebalo bi svakako razmisli o intenzivnijem programu prometa u školama, smatra mentor Tkalec.

Priznanja Tkalecu

Za izvrsne rezultate u radu s učenicima u školskoj godini 2011/12. mentoru Ivi Tkalecu u Zagrebu je uručen Oskar znanja Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa. Odlukom Agencije za odgoj i obrazovanje Ivo Tkalec je postao voditelj Županijskog stručnog vijeća Primorsko-goranske županije za učitelje tehničke kulture. Učitelj Ivo Tkalec primio je županijsku nagradu za odgojno-obrazovne dječatnike povodom proslave Svjetskog dana učitelja 5. listopada.



Prvi školski prometni poligon

Ispred OŠ Zvonka Cara u rujnu 2010. godine otvoren je prvi školski prometni poligon u Primorsko-goranskoj županiji. Poligon je izgrađen u sklopu realizacije Akcijskog plana prometne prevencije za osnovne škole u Republici Hrvatskoj. Realizatori projekta su Agencija za odgoj i obrazovanje, Županijski tim za prometnu preventivu, HAK, MUP te Grad Crikvenica. Poligon je napravljen baš u crikveničkoj školi jer su učenici postizali zašteene rezultate na županijskim i državnim natjecanjima iz čega stoji kontinuirani rad na prometnom odgoju u školi. Veliku ulogu u čitavoj priči odigrao je Županijski tim za preventivu koji čine Ivo Tkalec, Ankica Tomac iz Autokluba Rijeka i policijski službenik PU Primorsko-goranske Jure Jurković. Tim za preventivu tada se odrekao svog honorara da bi se poboljšalo opremanje poligona odnosno kupila tri bicikla i kaciga za učenike.



> 15 godina održava se već akcija »Sigurno u prometu«

Ove godine je u akciju uključeno 2.455 prvašića

preventiva



NAJMLAĐI SUDIONICI UČE KAKO SE PONAŠATI I ZAŠTITI U PROMETU

Koraci koje djeca vole, a stariji potiču i podržavaju

Akcija Prvi koraci u prometu kontinuirano se provodi od 1998. godine. Svrha akcije je obuka i upoznavanje djece prvih razreda svih osnovnih škola na području Primorsko-goranske županije s temeljnim prometnim pravilima i propisima uz usvajanje pozitivnog ponašanja na cestama – kaže Zdravko Lisac, tajnik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama

Mateo Sučić

Bio je to posljednji sunčan dan babiljeg ljeta za kojeg su, zbog najavljenog zahlađenja i dolaska zimskih uvjeta na prometnice, mnogi vozači pohrili u gumiservise na montažu zimskih guma. U to vrijeme, oni puno mladi, koji se u automobilima još uvijek moraju voziti na stražnjem sjedalu, pažljivo su u kabinetu za promet Doma mlađih slušali izlaganje o pravilima ponašanja u prometu. Povod je akcija »Prvi koraci u prometu«, čija je svrha educirati sve one koji postaju sve važniji faktor na prometnicama.

Dom u Domu mlađih

Iako su djeca oduvijek bila skupina kojoj se pridavalo važnost u prometu, možda nikada kao u današnje vrijeme nisu bila ugrožena. Veliki broj automobila na cestama,

sve veća brzina kojom kreću i ubrzani način života zbog kojeg su mnogi konstantno u nekoj žurbi ugrožavaju sve sudionike u prometu pa tako i one najmlađe. I dok je svi jest starijih vozača teško promjeniti, onima koji će to za nekoliko godina tek postati edukacijom se može ukazati na važnost poštivanja prometnih pravila u svrhu povećanja sigurnosti u prometu njih samih, ali i svih ostalih sudionika. Prvi korak u tome su brojne edukacije po škola-ma ali i akcija »Prvi koraci u prometu koju već 15. godinu provodi Dom mlađih u suradnji s Prometnom policijom PU Primorsko-goranske, Županijskim savjetom za sigurnost prometa na cestama, Odjelom gradske uprave za odgoj i školstvo, Odjelom gradske uprave za sport i tehničku kulturu te Upravnim odjelom za školstvo i društvene djelatnosti Primorsko-

goranske županije. Akcija »Prvi koraci u prometu« kontinuirano se provodi od 1998. godine. Svrha akcije je obuka i upoznavanje djece prvih razreda svih osnovnih škola na području Primorsko-goranske županije s temeljnim prometnim pravilima i propisima uz usvajanje pozitivnog ponašanja na cestama, kaže Zdravko Lisac, tajnik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama.

Program akcije »Prvi koraci u prometu« osmisli su djelatnici Domu mlađih koji zajedno s predstvincima Prometne policije učenike s područja Rijeke i okoline dočekuju na poligonu u Domu mlađih gdje se odvija praktični dio. Učenice škola van Rijeke voditelji programa i policajci posjećuju u njihovim područnim školama donoseći sa sobom pokretne semafore i svu ostalu potrebnu opremu. U akciji koja je počela s prvim danom listopada sudjelovat će 2.455 prvašića osnovnih škola iz Ri-

jeke i Primorsko-goranske županije, a tijekom našeg posjeta Domu mlađih red je bio na 1 A razred osnovne škole Ivan Zajc koji je pod budnim okom učiteljice Ksenije Fak marljivo upijao sve ono što su im voditelji prometne sekcije Domu mlađih Igor Crnković i Josip Šarlija te prometni policajac Boris Barić pokazivali i učili.

Djeca upijaju

– Djeca vrlo brzo upijaju ono što im se govori i što im se pokušava prezentirati. Zbog njihove dobi to treba raditi kroz neku priču, animirati ih uz dozu šale kako bi se zadržala njihova pažnja i kako bi u konačnici nešto naučili, rekao je Josip Šarlija dok je na prometnom poligonu ispred Domu mlađih budno motrio mališane koji su nakon odslušanih predavanja o prometnim pravilima i propisima te edukaciji o sudjelovanju u prometu kao pješak ili putnik, odradivali onaj njima puno zanimljiviji dio programa koji se odnosi na vožnju biciklom.

– Odjeci ove akcije pozitivni su i kod onih kojima je namijenjena, prvašićima osnovnih škola Grada i Županije.

– Meni je bilo odlično jer smo i ovaj put nešto novo naučili o tome kako se moramo ponašati u prometu. Na poligonu sam imao osjećaj kao da sam bio na pravoj cesti, a najviše mi se svidjela vožnja biciklom. Ono što smo danas naučili moramo raditi kada idemo u školu, poštivati pravila i paziti kako se ponašamo na cesti, rekao je Noa, učenik 1A OŠ Ivana Zajca.

Podrška roditelja i nastavnika

– Da su učinci akcije koja traje već desetljeće i pol pozitivni, potvrđuju i podaci da od početka njenog provođenja puno manje djece stradava u ulozi pješaka pa ne treba čuditi odličan odjek »Prvi koraci u prometu«. U protekloj školskoj godini akcija je provedena u 156 razrednih odjeljenja, u 58 osnovnih škola s ukupno 2.354 učenicima na području naše Županije. Akcija svake godine izaziva veliko zanimanje i nailazi na izrazito odobravanje, posebno od strane roditelja i nastavnika, a osobito joj se raduju učenici udaljenijih škola koji rijetko imaju priliku za ovakve načine obrazovanja, rekao je Zdravko Lisac, tajnik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama.





kolona



Prije 20 godina na Viškovu je živjelo sedam tisuća, a danas živi 15 tisuća stanovnika na istim cestama

15 tisuća vozila dnevno prođe kružnim tokom u Kastvu

KOLONE SU SE KONCENTRIRALE NA RASKRŠĆA S KOJIH SE STANOVNIŠTVO NABUJALIH MJESTA U RIJEČKOM SUSJEDSTVU SPUŠTA PREMA GRADU

PROMETNI ČEPO udomačili se na rubu Rijeke



Gužve na Škurinjama, Diračju i Rujevici odavno su postale svakodnevica. Spomenuti koridori vode ka gradu, ali i prikupljaju promet sa čorišta zaobilaznice koja se pretvorila u brzu gradsku cestu. **U gradu nema adekvatnih prometnica koje bi prihvatile promet s brze i protočne zaobilaznice**

Kako izaći sa Srdoča?

S prometnim problemima muku muče i Srdoči na kojima živi gotovo šest tisuća stanovnika. Cijelo naselje osudeno je na jedan ozbiljniji prilaz mreži prometnica. Na raskršće na Martinkovcu. Kolone znaju biti preduge. I kad se vozači sa Srdoča uključe na galvni pravac Kastav – Rijeka, muke ne prestaju jer se treba dosegati do čvora Diračje. Spasenosno rješenje zove se kružni tok na Martinkovcu.

zašto Viškovo vapi za boljim prometnicama. Kako je mreža glavnih prometnica izgledala prije 20 godina, izgleda i danas. Kolone automobila premoćno dobivaju bitku nad protočnošću glavne ceste kroz Viškovo. U špicu često treba i petnaestak minuta da bi se prošlo od križanja za Industrijsku zonu pa sve do skretanja za Sroke. Centar je teško prohodan, a alternativnih pravaca gotovo da i nema. Dio vozača može tek koristiti prometnicu od Diračja preko Kastava i Brnasa. Rješenje se nazire u gradnji brze ceste za deponij na Marišćini. Njena gradnja je već započela, od Rujevice se stiglo do Hosta, a skoro bi cesta trebala izbiti do Marinića. Slijedi nastavak izgradnje do Marišćine.

Gdje nakon Rujevice?

Slični problemi mučili su i Kastav. Kastav je sa šest tisuća 1991. godine dosegao devet tisuća stanovnika. No, kvalitetna, brza spojna cesta od Rešetara do Kastva bitno je približila Kastav Rijeci i pokazala da tek nove dijnice mogu rasteretiti promet. Kružni tok je pogodeno rješenje za raskršće kojim dnevno prođe 15 tisuća vozila. Ipak, Kastavci još uvijek teško dišu kad je u pitanju putovanje u Rijeku. Problemi se stvaraju na čvoru Diračje gdje se semafor jednostavno ne može propustiti kolone koje se slijevaju s Kastva, Rubesa, Martinkovca i Srdoča. Kolone se znaju protegnuti do Martinkovca. Po povratku s posla teško se stiže Zametskom do čvora Diračje. Situacija se nešto popravlja izgradnjom čvora Rujevica.

Jos jedan faktor je utjecao na nova žarišta prometnih zastoj. Novi, pogoden čvor Rujevica izuzetno je rasteretio prometnice od Podmurvica do Zamesta, no gradske ceste ostale su nepripremljene na rijeke vozila što se preko čvora Rujevica dižu ili spuštaju sa zabilaznice. Prometni čepovi svakodnevica su Ulice Antona Barca i Vukovarske ulice. Semafori na raskršću dviju spomenutih ulica često su teško prolazna prepreka. Posebno je problematicno lijevo skretanje iz Ulice Antuna Barca

u Vukovarsku u koje stane tek nekoliko automobila, a pritisak prema Pehlinu i Viškovu je konstantan. Kolone od čvora Rujevica do križanja Barćeve i Vukovarske kojom dnevno prođe 11 tisuća vozila su svakodnevica. Zastoje se formiraju i pri silasku s čvora Rujevica prema Turniću. Čitav splet gradskih ulica oko čvora Rujevica trebao bi se rasteretiti izgradnjom brze ceste za Marišćinu koja će preuzeti dobar dio prometa koji je danas osudjen na staru cestu za Viškovo preko Pehlina i Marinića.

Zakrčeno Škurinje

Najproblematičnija riječka prometna zona izvan centra grada su Škurinje. I tamo skorog rješenja nema. Na Škurinju termin »rush hour« gotovo da ne postoji. Kolone su svakodne-





Kroz jedan semafor i jedno raskršće na Škurinjama mora proći 15 tisuća stanovnika Škurinja i Drenove



Posljednje zastoje u istočnom dijelu grada riješila je cesta D-404 koja se nažalost premalo koristi. Dnevno njome prođe u prosjeku 7 tisuća vozila

OVNI jeke

vica. Protežu se na zaobilaznicu do koje se teško silazi, a još teže silazi. Na uski koridor slijeva se kolone sa Škurinja, Drenove i Viškova. Gotovo osam tisuća stanovnika Drenove te šest i pol tisuća stanovnika, ukupno gotovo 15 tisuća, mora proći kroz jedno raskrije da bi se spustilo na glavnu cestu. I još kupci iz trgovaca centara. Desetak minuta traje probijanje kroz Škurinje. Nekad čak i više. Kružni tok tek je nešto ublažio gužve. Očito je politika koncentriranja trgovaca centara na Škurinju bila donesena stihiski, bez prometnog rješenja.

U istočnom dijelu Rijeke nema pretjeranih gužvi. Dva su faktora. Novih naselja nema, stanovnika je sve manje, a mreža prometnica je kompletno izgradena. Posljednje zastoje riješila je cesta D-404 koja se nažalost premalo koristi. Prosječni godišnji dnevni promet (PGDP) je oko sedam tisuća vozila dok puno skromnijom Osječkom prode i po 30 tisuća vozila dnevno. Riječka zaobilaznica postala je brza gradska prometnica. Za rješavanje riječkih prometnih problema trebat će riješiti koridore koji vode promet sa zaobilaznice.



NOVA WEB STRANICA AUTOKLUBA RIJEKA

Po prometne informacije i zanimljivosti na ak-rijeka.hr

Autoklub Rijeka redizajnirao je svoje web stranice na adresi www.ak-rijeka.hr ponudivši članovima i vozačima više korisnih i zanimljivih informacija. U Autoklubu Rijeka su i na ovaj način poželjni intenzivirati komunikaciju sa svim sudionicima u prometu obzirom da brojni vozači savjete i rješenja svojih problema traže u Autoklubu Rijeka.

- Cilj je bio zainteresirati i privući članstvo zanimljivim vizualnim i kreativnim rješenjem koje smo nastojali uklopiti u funkcionalnost. Osim osobne iskaznice Autokluba, cilj je predstaviti sve djelatnosti kojima se bavi Autoklub. Od tehničkog pregleda, prometne preventive i članstva do autosporta. Pozivamo sve članove i volontere AK Rijeka te sve druge sudionike u prometu koji su zainteresirani da sudjeluju u stvaranju web stranice Autokluba da se javi u uredništvo i aktivno sudjeluju u kreiranju i osmišljavanju budućih sadržaja, istaknuo je tajnik Ak Rijeka mr. Mile Perić.

Dizajn osyežene web stranice osmislio je Kreativni odjel d.o.o. koji već niz godina surađuje s Autoklubom i osmišljava vizualni identitet Autokluba.

O sadržaju stranice računa će voditi djelatnici Autokluba koji su i ranije punili klupsku web stranicu. Na adresi ak-rijeka.hr moći će se naći mnoštvo informacija o autoklubu, o uslugama koje nudi, o sportskom segmentu AK Rijeka, o preventivnim akcijama. Posjetitelji stranice moći će doznati sve o stanicama tehničkog pregleda na Preluku, na Pagu i u Čabru, o radnom vremenu, pojedinostima tehničkog pregleda, obavezama vozača. Na web stranici se mogu naći informacije o servisu Autokluba na Preluci, o službi pomoći na cesti koja je aktivna 24 sata 365 dana u godini. Autoklub Rijeka prepoznat je kao institucija kad se radi o preventivnom djelovanju. Web će biti jedno od mjesta gdje će se prezentirati preventivne akcije. Na stranici će se naći informacije o svemu što je vezano uz promet. Od savjeta za pripremu automobila za zimu, primjedbi na neadekvatnu prometnu signalizaciju, tumačenja zakonskih odredbi koje bi mogle izazvati nedoumicu kod vozača, opasnostima koje nosi neoprez na cesti tijekom vožnje i niz zanimljivosti vezanih uz promet u Hrvatskoj i svijetu. Na webu Autokluba ćemo otkriti da svako peto vozilo stiže neispravno na tehnički pregled, a da su najčešće neispravna svjetla. Jedan od tekstova na webu nas upozorava na izrazitu štetnost pušenja u automobilu, a drugi nam poručuje da sa stakala automobila treba ukloniti sve što nam smanjuje preglednost pa i dječja sjenila i igračke. Pravnici objašnjavaju tko može voziti automobil stranih registracija u Hrvatskoj i tumače pojedinsti poreza na promet vozila. Sportaši Autokluba Rijeka nas vode kroz svoje sportske uspjehe.

U Autoklubu Rijeka poručuju vozačima i svim sudionicima u prometu da mogu putem weba iznijeti i probleme s kojima se suočavaju u prometu.



**Zima**

Ljetne gume prestaju biti
pouzdane na temperaturama
nižim od plus šest



U autoservis Autokluba na Preluci
može se provjeriti je li akumulator
dovoljno snažan da izdrži hladna jutra

PRIPREMA AUTA ZA HLADNOĆU: ŠTETU JE ISPLATIVIJE SPRIJEĆITI



Pripremite akumulator, antifriz i gume i nema zime

 Vozačima najviše muke zadaju posustali akumulatori. Najopasnije su istrošene gume koje su uz brzinu i nedržanje razmaka među najčešćim krivcima za sudare. **Posebno treba prekontrolirati tekućine u automobilu jer, primjerice, pomanjkanje antifriza može dovesti do preskupog puknuća bloka motora**

ako su se oni hrabriji kupali prije dva tjedna vikend, zima je zakucala na vrata i poslala nam prvi smijeg. U unutrašnjosti su temperature pale ispod nule, a hladnoće su izvladale i Primorjem. Na sebe ćemo naući jakne, a morat ćemo naći vremena za pripremu automobila za zimu. Prazni akumulatori, zaledene brave i led na vjetrobranskim staklima postat će svakodnevica za dobar dio vozača.

Zaledene brave i stakla teško se mogu »protjerati« bez garaže, no dobar dio muka može se izbjegći uz malo volje i sitnog ulaganja. I još jedan detalj. Kvalitetne gume. Tko živi malo dalje od mora i kreće ujutro na posao po temperaturama koje graniče s nulom, ne bi trebao razmišljati da li može progrurati zimu bez zimskih guma. Tko je bliže moru, morao bi imati barem kvalitetne gume za doba koje će donijeti puno kiše i

skliskih kolnika.

Pregled tekućina

Uoči zime preporučljivo je podvrgnuti vozilo zimskoj kontroli koja uključuje pregled svih tekućina u automobilu. Tu spada provjera antifriza, ulja u motoru i mjenjaču, kočničke tekućine, tekućine za pranje vjetrobrana. Potrebno je pregledati kočnice odnosno istrošenost pločica, obloga, diskova i bubenjeva. Preventivna kontrola ne može proći bez kontrole akumulatora. Kontrolu je najbolje prepustiti nekom autoservisu, recimo servisu Autokluba Rijeka na Preluci. Autoservis na Preluci adekvatnom opremom može provjeriti li akumulator dovoljno snažan da izdrži hladna zimska jutra, ističu u Autoklubu Rijeka dodajući da isto tako u svom servisu mogu provjeriti je li količina antifriza u rashladnom sustavu motora dovoljno i adekvatna da bi se

borila s niskim temperaturama. Tekućina u rashladnom sustavu morala bi podnosići i ekstremne temperature od minus 20 do minus 40 stupnjeva Celzijusa. Posebno se ova preporuka odnosi na skijaše i ljude sklone posjetu hladnijim destinacijama. Često se dogodi da skijaši pri opsežnim priprema automobila za skijanje, od postavljanja krovnih kutija, »traženja« lanaca po podrumu i naguravanje prtljage u prtljažnik i kabинu zaborave najvažnije, antifriz.

Pucanje bloka motora

Netko spretniji može dio zimske kontrole obaviti i sam. Od jednostavnijih pregleda koje vozači mogu obaviti sami su provjera svjetala, kontrola razine tekućine za brisače. Bitno je pobrinuti se da vjetrobranska stakla pere tekućina koja ne zamrzava na niskim temperaturama. Nužno je provjeriti metlice brisača koje mogu zadati muka na dužem putu po mokrom i pr-

ljavom kolniku. Svatko tko je krenuo prema Zagrebu po mokroj cesti i zatekao se iza kamiona s lošim metlicama brisača, sigurno više neće odmahivati rukom na sugestiju da su metlice istrošene.

Najčešći zimski problem su istrošeni akumulatori, što automatski povlači teško paljenje automobila. Ne smije se zaboraviti niti na svjećice. Ako akumulator ipak zataji, spaseno rješenje, barem na kratke staze, je paljenje na kablove. Puno veću štetu može izazvati nedostatak antifriza u rashladnom sustavu motora. Može doći do puknuća bloka motora. Ukoliko se tako nešto dogodi, troškovi su prilično veći. Zato je bolje štetu sprječiti svojim ili stručnim rukama nego lijeći svojim novčanicom i minusom na tekućem računu.

Istrošene gume

Gume su jedna od najvažnijih karika u priči o sigurnoj vožnji automobilom zimi. Podsjetimo da ljetne gume već kod temperature od plus

Skrivena sol

Zima tek počinje, no treba upozoriti i na zadatke koje treba odraditi tijekom i nakon zime. Sol i pjesak kojima se posipaju ceste neprijatelji su vozila. Uoči zime očišćenu karoseriju potrebno je detaljno pregledati te sva mjesto na kojima su prisutna oštećenja zaštititi od djelovanja zime. Poželjno je redovito prati automobil, posebno nakon vožnje po blatnim i snježnim prometnicama.

Podsjetimo da se ceste više ne posipaju isključivo solju, no agresivna sol se krije u tekućinama protiv zaledivanja koje se stavljuju na kolnik. Sol je agresivna i šteti limu.

šest pomalo gube mekoću i više ne jamče sigurnu vožnju. U eri krize jasno je da je ulaganje u četiri zimske gume

opterećenje za kućni proračun, no dovoljno je sjetiti se koliko vrijedi automobil i koliko bi štete mogao donijeti sudar iza kojeg se skrivaju neadekvatne gume. Istrošene gume su uz neprilagodenu brzinu ili nedovoljan razmak jedan od glavnih uzroka prometnih nezgoda po zimskim uvjetima na cesti. Tamo gdje zima nije žestoka i gdje nema puno snijega može se voziti i na univerzalnim ili takozvanim ljetnim gumama uz dodatak profila M+S. Ipak, dubina proresa i na takvim gumama mora biti minimalno četiri milimetara, dok su za snijeg ili poledicu potrebni i lanci na pogonskim kotačima. Zimske gume najsigurniji su izbor za zimski period.

Uz sve spomenuto bitno je naglasiti jednu riječ: oprez. Zima i uvjeti na cesti zahtjevaju povećani oprez. Zaledeni i mokri kolnici, zakedena vjetrobranska stakla, smanjena preglednost, magle, snijeg i kiše ne oprštaju neopreznim vozačima.

Zimski uvjeti u Hrvatskoj i Sloveniji

U Hrvatskoj je zimska oprema potrebna onda kada se proglaše zimski uvjeti na cestama odnosno kad poledica, led ili snijeg za gospodare prometnicama. Nepoštivanje zakona kad je riječ o zimskoj opremi u Hrvatskoj stoji 700 kuna. Plus isključivanje iz prometa. U Sloveniji, koju često pohode naši vozači, zimski uvjeti vrijede od 15. studenog do 15. ožujka i u tom periodu su sva vozila dužna imati zimsku opremu bez obzira na stanje na cesti. Dakle, ukoliko u Deželi i sija sunce, četiri zimske gume ili lanci u prtljažniku za pogonske kotače su obavezni dio opreme. Na priobalnom području (područje Kozina-Kastelec-Podgorje) dopuštena je uporaba i ljetnih pneumatika s minimalnom dubinom profila od 1,6 mm. Kazna za neodgovarajuću zimsku opremu osobnih vozila u Sloveniji je 120 eura, a ako je zbog neadekvatne opreme promet ugrožen, po zakonu se vozač kažnjava sa 400 eura.





14 kružnih raskrižja izgrađeno je na području Primorsko-goranske županije



Planiraju se graditi još 3 rotora na prometnicama u Županiji

planovi

NASTAVLJA SE POZITIVNI TREND IZGRADNJE KRUŽNIH RASKRIŽJA

Rotor na Martinkovcu rješenje za gužve

Raskrižje je u građevinsko – prometnom smislu vrlo nepovoljno jer se odvajanje s državne ceste D304 iz smjera Rijeke za Srdočce i uključivanje iz Srdočce za smjer Rijeka odvija nesigurno uz vrlo česte prometne zastoje. Montažni kružni tok nije poželjan jer bi odgodio izgradnju pravog kružnog toka

Kružna raskrižja su optimalno rješenje za povećavanje protočnosti i sigurnosti prometa te smanjenja emisije ispušnih plinova u uvjetima izrazito velikog broja konfliktnih točaka. Dimenzije kružnog raskrižja se smatraju limitirajućim čimbenikom jer im se promjer povećava s veličinom prometne potražnje te se na mnogim lokacijama ne mogu izvesti zbog prostornih ograničenja. Gleda ekonomске opravdanosti, isplativija su od semaforiziranih raskrižja jer ne zahtijevaju nabavu niti održavanje semafor-skih uredaja. Primjerice, za nabavu i eksplotaciju semafor-ske opreme na području grada Rijeke troše se relativno velika financijska sredstva. Ukupni godišnji izdaci održavanja 80 semaforiziranih raskrižja iznose više od četiri milijuna kuna, u čemu participiraju Grad s 31 posto, Hrvatske ceste s 42 posto i Županijska uprava za ceste s 27 posto.

Kako se uređenje novog ili rekonstrukcija postojećeg raskrižja treba planirati i projektirati sukladno postojećim dokumentima prostornog uredjenja, izbor konačnog rješenja je u nadležnosti lokalne samouprave. Na primjerima postojećih kružnih raskrižja u Osječkoj i Radničkoj ulici testiran je cijeloviti doprinos kvaliteti protočnosti u mreži prometnica Grada Rijeke. Provedenom analizom šest potencijalnih lokacija "rotora" došlo se do saznanja o hipotetskom doprinosu protočnosti i sigurnosti prometa u Ulici Antuna Barca, na raskrižju Janka Polić Kamova - Štatalište XIII divizije (Plumbum) te na raskrižju ulica Tome Strižića - Vjekoslava Dučića (prilazu Sušačkoj bolnici). Negativno su ocijenjeni prijedlozi u slučaju Orehovice te raskrije Zametska - Ljubnijska - Zvonimirova ulica (Krnjevo). Raskrije Ivana Ćukovića Belog - Bože Vidasa - Braće Monjac (centar Zame-ta) ostaje za daljnju analizu, jer se radi o vrlo zahtjevnom slučaju koji nije moguće riješiti nekim od uobičajenih tipova kružnog raskrižja. Inače, GUP-om Grada Rijeke

predviđen je nastavak trenda izgradnje većeg broja kružnih raskrižja koji uključuje i skorošnju realizaciju kružnog toka na Martinkovcu. Osim navedenog raskrižja, na području Primorsko-goranske županije u planu su: Nova cesta – Primorska – Vladivoja i Miličeva Lerca, Gornja cesta iznad Opatije (prema Voloskom i Matuljima) i raskrižje između Lidla, Bauhausa i Lesnine u Industrijskoj zoni Kulikjanovo.

Zagušeni Srdoči

Razmatrani objekt prometne infrastrukture pozicioniran je na sjecištu prometnica različitih nadležnosti: dionice državne ceste D304 s ulicom Martinkovac (D304) i ulicom Miroslava Krleže (L58044). Nalazi se u centralnom dijelu riječkog naselja Martinkovac, kojeg na jugu obrubljuje državna cesta D3 (gradska obala Rijeke zapadno od čvora Dirače) i na sjeveru naselje Srdoči.



Postojeće raskrižje na državnoj cesti D304 s Ulicom Martinkovac i Ulicom Miroslava Krleže u Rijeci sada je u građevinsko – prometnom smislu izvedeno kao klasično četverokrako raskrižje u geometriji ortogonalne varijante. Predmetni dio ceste D304 predviđen za rekonstrukciju prolazi naseljenim dijelom

Martinkovca i na njemu se odvija promet vrlo visokog inteziteta. Samo raskrižje je u građevinsko – prometnom smislu vrlo nepovoljno jer se odvajanje s državne ceste

D304 iz smjera Rijeke za Srdočce i uključivanje iz Srdočce za smjer Rijeka odvija nesigurno uz vrlo česte prometne zastoje. Zbog loše preglednosti na državnoj cesti nije ucrtan pješački prijelaz. Vizura tog dijela Grada je pretežno stambena uz mnoštvo građevina uslužnih i trgovačkih djelatnosti. Stanje prateće komunalne infrastrukture i urbane opreme nije zadovoljavajuće zbog lošeg smještaja i izgleda autobusnih stajališta i nogostupa, neodgovarajuće odvodnje oborinskih voda, neuređene javne zelene površine... Smatra se da bi montažni kružni tok povoljno utjecao na protočnost prometa na predmetnom raskrižju, ali bi takvo privremeno rješenje usporilo trajno rješavanje problema. Investitor izgradnje kružnog toka na Martinkovcu je državna tvrtka Hrvatske ceste d.o.o., a za istu je izrađen Idejni projekt od strane Rijekaprojekta (izvor: Knjiga 1, Građevina javne infrastrukture – Izgradnja

vernog pravozu za smjer Kastav i južnog pravozu za smjer Rijeka, te jedno autobusno stajalište za naselje Srdoči.

Nogostup za sigurnost

Planirana je obostrana izgradnja nogostupa uz glavnu, sabirnu i druge prometnice te sadnja niskog autohtonog zelenila, koje će oplemeniti prostor prometnih površina u estetskom smislu. Pri rekonstrukciji predmetnog raskrižja uvažavale su se smjernice za određivanje tehničkih elemenata prometnica koji su određeni u PPU Grada Rijeke i GUP Grada Rijeke. Površine za javni prijevoz putnika osigurane su unutar trasa planiranih prometnica. Trasa javnog prijevoza za linije javnog gradskog i prigradskog prometa s pripadajućim natkrivenim autobusnim stajalištima postavljena je unutar trase cesta. Temeljem dosadašnjih potreba lokalnog stajališta investitora projektirana su autobusna stajališta na sje-

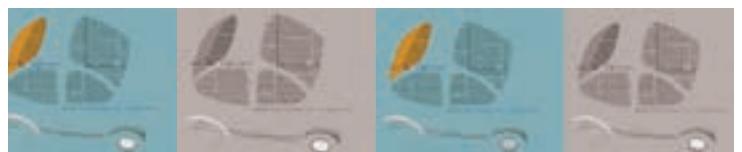
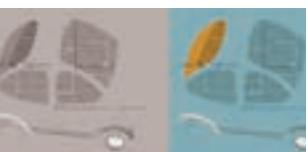
Rotor na sedam tisuća kvadrata

Rekonstrukcija predmetnog četverokrakog raskrižja izgradnjom kružnog režima prometa omogućit će kvalitetnije prihvatanje dvosmernog motornog prometa za naselja Martinkovac i Srdoči odnosno smirivanje prometa lokalnih cesta pri zadovoljavajućoj propusnosti. Također, očekuje se povećanje stupnja sigurnosti i propusne moći lokalnog i tranzitnog prometa. U svom opisnom dijelu spomenuti Projekt predviđa površinu zahvata na cca 6.900 m², te privoze slijedećih veličina:

Kružno raskrižje: rotor Martinkovac na spoju četiri privoza (za smjer D 304 / Rijeka ili Kastav/, za smjer Martinkovac i smjer Srdoči), ukupne dužine 119,38 m (mjereno po vanjskom radijusu R=19 m). Jeverni privoz: dionica glavne gradske ulice GU V – D304 (dionica državne ceste D 304 smjera centar Rijeke – Kastav) ukupne dužine 86,40 m, te dodatnu potrebnu dužinu za uklapanje u postojeće stanje. Istočni privoz: dionica sabirne ulice označke SU III (dionica lokalne ceste L58044 tj. Ulica Miroslava Krleže), ukupne dužine 116,98 m, te dodatnu potrebnu dužinu za uklapanje u postojeće stanje. Zapadni privoz: cesta označke OU 15 (postojeća Ulica Martinkovac) ukupne dužine 37,71 m te dodatnu potrebnu dužinu za uklapanje u postojeće stanje.

Dosad izgrađenih 14 kružnih raskrižja u Primorsko – goranskoj županiji pokazala su da je to idealno rješenje ukoliko postoje predispozicije za njegovu izgradnju u prostoru klasičnog raskrižja, jer se u urbanim područjima kružni tokovi koriste kao mjeru za smirivanje prometa te prihvatljivijeg estetskog izgleda. Izgradnja kružnog toka na raskrižju ulice Martinkovac i ulice Miroslava Krleže u Rijeci dobar je primjer smanjenja prometnih zastoja, veće protočnosti vozila, reduciranjem konfliktnih točaka, smanjenja emisije štetnih ispušnih plinova itd. Njegova realizacija bit će doprinos kontinuiranog trenda povećanja kvalitete ulične mreže Grada Rijeke.

**Prof.dr.Hrvoje Baričević
Mag.ing. Jasna Đogić
Mr.sc. Matija Glad**



Price

IZ RIJEČKE
PROMETNE POVIJESTI



Vrhunac proizvodnje riječke
rafinerije bila je 1979. godina s
5,5 milijuna tona



Milutin Barać vodio je riječku
rafineriju gotovo 40 godina

Od najveće rafinerije u Europi do ugaslog pogona



Početkom XX. stoljeća Rafinerija je dostigla proizvodnju od 30.000 tona nafte godišnje i pokrivala 30 posto potreba Austro-Ugarske. **Godine 1908. riječka rafinerija je bila najveća u Europi s preradom 80.000 tona nafte godišnje**

Piše Igor Žic

Svi mi volimo naše automobile, kao jedan od simbola osobne slobode, ali i praktično prijevozno sredstvo. Bilo je razdoblja kad su cijene benzina bile gotovo nevažne, no danas one tjeraju vozače da dobro razmisle o tom trošku. No, na vidiku su zanimljive novosti. Ugleđni »Time Magazine«, od 29. listopada ove godine, donio je pomalo zbnujući tekst »Novi naftni i plinski bum«. Pod tim naslovom Farreed Zakaria opisuje neke nove trendove u istraživanju nafta i zemnog plina. Naime, SAD su u proteklom desetljeću znatno više novca potrošile na komercijalno isplativo dobivanje nafta i plina sa sve većih dubina, no na obnovljive izvore energije. To je rezultiralo time da su već tijekom 2011. godine, prvi put od 1949. godine, postale izvoznik naftnih derivata. A tek se očekuje dramatičan rast proizvodnje u SAD-u i to s količinama koje će bitno premašiti ruske i saudijske proizvodne mogućnosti! Autor članka logično zaključuje da će to bitno promijeniti situaciju u svijetu. Možda i na hrvatskim benzinskim postajama? Istovremeno, dubina vodenja naftne ukazuje na njenan organsko porijeklo te na ne baš nevažnu činjenicu da nafta i dalje nastaje. Dakle, ipak ne »izgaraju duše dinosaure u našim automobilima«, kao što je ustvrdio jedan pjesnik, već nešto puno

prozaičnije. Malo kemijskih procesa pod visokim tlakom i evo nafta. No, da se vratimo na sam početak ove uljaste i prilično mutne priče.

Lobiranje u Budimpešti

Kao datum početka industrijske uporabe nafta uzima se 27. kolovoza 1859. kad ju je E. L. Drake u Titusvilleu (Pennsylvania, SAD) počeo vaditi iz bušotine duboke 22 metra. Ukrzo se krenulo i s ozbilnjom industrijskom preradom, s time što je najvažniji derivat bio petrolej. Veliki zagovornik podizanja Rafinerije nafta u Rijeci bio je domaći poduzetnik Luigi Ossoinack (Osoinack, 1849.-1904.), koji je lobirao u Budimpešti oko tog zamašnog projekta. Napokon je Rafinerija utemeljena inicijativom poslovne kuće »Les Fils de A. Deutsch de la Meurth«, posredstvom Opće ugarske kreditne banke, na općoj skupštini osnivača 7. listopada 1882. u Budimpešti. Veliki dionica Opće ugarske kreditne banke bila je razgranata obitelji Rothschild, no oni su bili prisutni u vlasništvu i direktno, preko tvrtke S. M. Rothschild iz Beča.

U Rijeci je društvo u pravnim poslovima zastupao odvjetnik Stanislao dall'Asta, nacrte rafinerije izradio je inženjer Mate Glavan, a tehnički direktor bio je Milutin Barać, koji je u Rijeku došao 20. svibnja 1883. godine. Milutin Barać, kemičar i zoolog (1849.- 1938.) bio je sin Franje Baraća, tajnika Banskog stola u Zagrebu i Matilde rođene Domjanović. Gimnaziju je zavr-



šio u Zagrebu 1867. godine, a potom je studirao na Kemijsko-tehničkoj školi u Grazu i na Visokoj tehničkoj školi u Beču, gdje je i diplomirao 1872. god. Do 1882. godine radio je u kemijskoj tvornici »Wagenmann« u Beču i u Češkoj tvornici petroleja. Kako je stekao respektabilan ugled u struci ne iznenadjuje da je bio savjetnik u gradnji rafinerije u Oderbergu (Češka) i Brašovu (Rumunjska).

Nafta iz Bakua

Rafineriju nafta u Rijeci Barać je vodio, kao direktor i glavni stručnjak, gotovo četiri desetljeća. Kao veliki hrvatski domoljub sudjelovao je i u radu Narodne čitaonice riječke. Kako je stekao respektabilan ugled u struci ne iznenadjuje da je bio savjetnik u gradnji rafinerije u Oderbergu (Češka) i Brašovu (Rumunjska).

U prvim godinama rada u riječkoj rafineriji preradivala se pensilvanijska nafta, no već već od 1890. dominira kasijsko-crnomorska nafta iz Bakua. Zahvaljujući banjarskoj obitelji Rothschild, Banjarska postaje jedna od najznačajnijih naftnih luka na svijetu, a ključno je bilo željezničko povezivanje Bakua na Kaspijskom jezeru i Batumi na Crnom moru. Od 1874. do 1884. podignut je izvoz s tog područja s 600.000 barrela (bačvi) na gotovo 11 milijuna. Početkom XX. stoljeća Rafi-

Najmoćniji Riječanin iz sjene

Čovjek od talijanskog povjerenja Salvatore Bellasich (1890.-1946.) rodio se u obitelji Antonija Blažića i Marije rođene Katalinić. Diplomirao je pravo u Budimpešti. Bio je član riječke masonske lože »Sirius« i potom veliki meštar lože »Nova Italija«. Presudno je posredovao kod mađarske vlade da ustupi Italiji dionice riječke Rafinerije nafta te je zaslужan za talijanizaciju kapitala. Talijanska vlada u više navrata povjerila mu je delikatne dužnosti vezane uz Budimpeštu. Vjerojatno je bio najmoćniji riječki političar iz sjene, koji je kontrolirao gradsku ekonomiju desetljećima.

nerija je dostigla proizvodnju od 30.000 tona nafta godišnje i opskrbljivala je Austro-Ugarsku s 30 posto potrebnih naftnih prerađevina. Godine 1908. rafinerija je bila najveća u Europi s preradom 80.000 tona nafta godišnje. No, za vozače može biti zanimljivo da je benzin bio gotovo užagredni produkt i da se koris-

tio u prvom redu kao sredstvo za čišćenje. Tek s velikim porastom broja automobile bitno raste i udio benzina u preradi nafta. Godine 1918. najveći dio dionica riječka Rafinerije pripadao je S. M. Rothschildu, jednom od najbogatijih Europskih (14.437), Mađarskoj općoj kreditnoj banci (14.033), te Austrijskom nezavisnom kreditnom zavodu (15.703). U talijanizaciji kapitala nakon 1918. godine, uz posredovanje nizozemskog konzorcija »Photogen«, presudnu ulogu odigrao je Salvatore Bellasich, kao operativac u razgovorima s mađarskom vladom.

Urinj niče 1965.

Dioničko društvo »Raffineria di olii minerali S.A.« (ROMSA) bilo je osnovano 28. travnja 1922. godine, a na sjednici upravnog vijeća u Rimu 9. prosinca 1926. godine svi predstavnici »Photogen« su odstupili i AGIP je preuzeo nadzor ROMSE. Između dva svjetska rata, s oko 700 do 800 zaposlenih i preradom od 114.212 tona nafta, to je bilo najuspješnije gradsko poduzeće. Pod Italijom je Rafinerija spadala među četiri najveće u Italiji, uz SIAP Trieste, Petrolifera Italiana di Forno Taro i Petroli di Italia di Fiorenzola d'Arda. Bila je i jedini proizvodač maziva u Italiji. Za potrebe prijevoza nafta imala je dva tankera pod riječkom firmom »Società petrolifera Esercizi Marittimi«.

Poslije Drugog svjetskog rata već 1948. godine je Rafinerija dostigla predratnu količinu prerade nafta. Sa 191.538 tona prerade 1951. godine Rafinerija je pokrivala 38 posto prerade u državi. O proširenju pogona na lokaciji Urinj Šoći donesena je odluka 1952. godine. Integracijom rafinerija u Rijeci i Sisku s Naftaplinom 1. siječnja 1964. postavljeni su temelji INA-e, koja je pod tim imenom ustanovljena 1. siječnja 1965. godine.

Nova rafinerija u Urinju puštena je u pogon 29. studenog 1965. godine. Tijekom 1970. god. preradeno je više od 2,5 milijuna tona nafta u Rijeci. Vrhunac proizvodnje bila je 1979. godina s 5,5 milijuna tona godišnje. Rafinerija nafta na Mlaci prestala je s radom, tako da se pridružila nizu industrijskih firmi koje su se u Rijeci tih otklizile u povijest

Rotschildi i Ossoinacki

Dramatičan uspon riječke Rafinerije nafta direktno je vezan uz obitelj Rothschild. Naime, oni su sa svojih naftnih polja, preko svoje željeznice koja je povezala Baku i Batumi, dovozili naftu u svoju rafineriju u Rijeci. Uspon obitelji Rothschild na tom prostoru pratio je i Riječanin Antonio Ossoinack (1861.-1921.). On je bio najmladi sin Gennara Ossoinacka i Franje Šimonić te brat Luigija Ossoinacka, a zahvaljujući ekonomskoj snazi obitelji postao je vlasnik rafinerije nafta u Bakuu. Prvi i jedini austro-ugarski tanker, pod imenom »Etelka«, plovio je na liniji Rijeka – Batumi. Pod kapetanom Franjom Sodićem iz Kostrene prvi put je uplovio u riječku petrolejsku luku 12. prosinca 1892. godine. U jednoj turi je u svojih 12 tankova mogao dopremiti do 3.620 tona, što je bilo dovoljno za mjesec dana rada rafinerije. Prijevoz u tankovima bio je veliki korak naprijed u pomorskom transportu u odnosu na prijevoz u baćvama.