

ZEMIGAVAC

Broj 55/15. svibnja 2013.

kultura i sigurnost u prometu



PGŽ

3

KOMPLETNA ZAIBILAZNICA STIŽE U PAKETU S EU

Rijeka bi nakon 36 godina čekanja trebala napokon dobiti kompletnu zaobilaznicu u nedjelju 30. lipnja, a sutradan će Hrvatska napokon ušetati u Europsku uniju

2

Nakon akcije na Rabu slijedi Motociklom u život na Grobniku

6

S najrizičnijom dobi u prometu nitko ne radi






Prepoznatljiva akcija će u petak 24. svibnja proslaviti deveti rođendan



Prijave za akciju na Grobniku otvorene su do ponedjeljka 20. svibnja

PREVENTIVNO-EDUKATIVNA AKCIJA MOTOCIKLOM U ŽIVOT IDE DALJE

NAKON RABA slijedi Grobnik



U akciji na Rabu, koja je bila uvod u glavno događanje 24. svibnja na Grobniku, sudjelovalo je 150 sudionika. **Simbol akcije, najtrofejniji hrvatski motociklist Loris Valjan, nije sudjelovao na akciji zbog teške nesreće, no kolega ga čekaju na Grobniku**

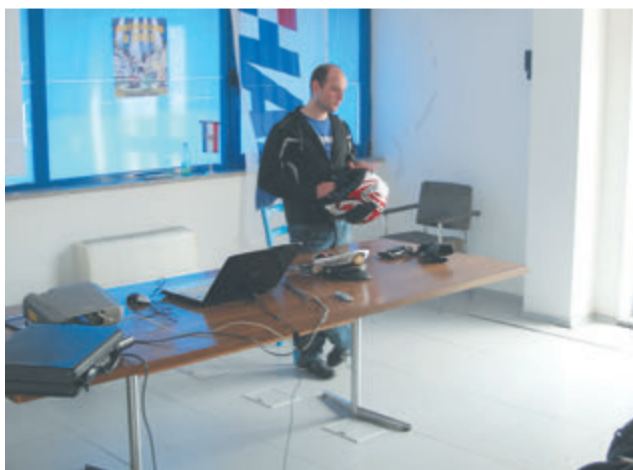
Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije zaprimio je zamolbu moto kluba »Arba Riders« s Raba da se preventivno-edukativni program pod nazivom »Motociklom u život« održi na Rabu za njihove članove i srednjoškolarce koji tek ulaze u svijet vozača mopeda i motocikla. Poziv je prihvaćen i Županijski savjet uputio je na Rab poznati tim u sastavu: predsjednik Županijskog savjeta i voditelj Službe za sigurnost cestovnog prometa PU primorsko-goranske Boris Skeleđić, dopredsjednik Županijskog savjeta i voditelj Ispitnog centra HAK-a Livio Hubička, neurokirurg u KBC Sušak prof. dr. Darko Ledić te predstavnik Primorsko-goranske županije, pokrovitelja akcije, tajnik Županijskog

savjeta Zdravko Lisac.

Interes srednjoškolaca

Na žalost, zbog prometne nesreće koju je doživio 23. travnja među predavačima nije bio Loris Valjan, voditelj i doajen akcije, koji svojim bogatim iskustvom najtrofejnijeg motociklističkog asa Hrvatske cijeloj akciji daje posebnu privlačnost za brojne kandidate. Na žalost, život je nepredvidiv. Dokaz tome je i nesreća koja se dogodila našem Lorisu pri vožnji skutera u kojoj je teško stradao. Uvjereni da je i to svojevrсно upozorenje svim vozačima motora, kako se nesreće događaju i najboljima te da opreza nikada dosta, održala se akcija s preporukom ponašanja u prometu.

Predavanje je pratilo oko 150 sudionika, pretežito srednjoškolskog uzrasta. Praktič-



ni dio obuke, zbog Lorisove nesreće, nije obavljen, ali su svi zainteresirani upoznati s mogućnošću obavljanja obuke prilikom održavanja akcije na Automotodromu Rijeka.

– Akcija »Motociklom u život« provodi se od 2005.

godine i namijenjena je edukaciji vozača motocikla. Od 2009. godine osmišljena je akcija i za vozače mopeda pod nazivom »Mopedom do cilja«. Na tu dopunu odlučili smo se zbog poznate činjenice da M i A1 kategoriju mogu polagati i osobe s navršениh 16 godina. Unatoč skromnim tehničkim karakteristikama mopeda, kroz praksu se na žalost pokazalo da su vozači mopeda podjednako ugroženi kao i vozači motocikla, a često zbog svoje mladosti



i neiskustva i više stradavaju, objašnjava tajnik Županijskog savjeta Zdravko Lisac. Ovogodišnja akcija »Motociklom u život« planira se provesti 24. svibnja za motocikliste na Automotodromu Grobnik. »Mopedom do cilja« se planira održati 21. lipnja na poligonu Autokluba Rijeka na Preluci za mopediste.

Veliki interes

Predviđeno vrijeme trajanja svake akcije je oko četiri sata i obje akcije za sve prija-

vljene kandidate su potpuno besplatne. Zbog prostornih i organizacijskih ograničenja, u svakoj od akcija može sudjelovati do 30 polaznika. Svi koji zadovolje kriterije iz prijave postat će potencijalni kandidati, a najsretniji na izvlačenju će sudjelovati na zanimljivim preventivno-edukativnim akcijama. Interes uveliko nadmašuje kapacitete akcije. I koliko god je organizatorima krivo da se ne mogu primiti svi zainteresirani, s druge strane su organizatori zadovoljni interesom jer on govori o kvaliteti i prepoznatljivosti akcije.

– Uz nadu da će najavljene akcije provoditi i Loris Valjan želimo mu brz i uspješan oporavak, a svim vozačima motocikla i mopeda sigurnu i ugodnu vožnju uz preporuku da voze odgovorno uz poštivanje zakonom određenih propisa, pravila sigurne vožnje i zakona fizike kako bi vožnja motocikla bila doista vožnja u život a ne kako često čitamo u novinskim člancima put u smrt, zaključuje tajnik Lisac.



Prijave za akciju

Zainteresirani kandidati (A2 i A kategorija) za akciju »Motociklom u život«, odnosno vozači mopeda (M i A1 kategorija) s područja Primorsko-goranske županije, mogu se prijaviti tako da ispune prijavni listić na web stranicama Upravnog odjela za pomorstvo, promet i turizam:

Prijava za akciju »Motociklom u život«:

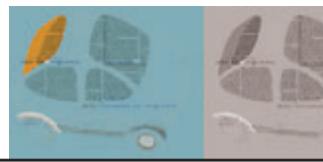
www.ppv.pgz.hr/moto_igra.asp

rok: 20. svibanj 2013.

Prijava za akciju »Mopedom do cilja«:

www.ppv.pgz.hr/moped_igra.asp

rok: 15. lipanj 2013.



Na riječkoj zaobilaznici »skrilo« se dva i pol kilometara tunela, mostova i vijadukata



Gradnja prve dionice riječke zaobilaznice počela je 1977. godine

Odbrojavanje

JOŠ MJESEC I POL DANA DO DANA KOJI SE ČEKAO DESETLJEĆIMA

KOMPLETNA ZAOBILAZNICA stiže u paketu s EU

Rijeka bi nakon 36 godina trebala napokon dobiti kompletnu zaobilaznicu u nedjelju 30. lipnja, a sutradan će Hrvatska ušetati u Europsku uniju

Da je netko 1988. godine, kad je puštena prva dionica riječke zaobilaznice od Orehovice do Diračja, spomenuo da će Rijeka kraj izgradnje toliko željene ceste dočekati u nezavisnoj Hrvatskoj koja će biti članica Europske unije vjerojatno bi mogao birati između dvije solucije. Zatvor ili psihijatrija. Iz više razloga. Iz današnje perspektive, pijetao koji je kukuriknuo u tom tonu prije 25 godina, bio je vizionar. Rijeka bi trebala napokon dobiti kompletnu zaobilaznicu u nedjelju 30. lipnja, a sutradan će Hrvatska ušetati u Europsku uniju.

Zaobilaznica se, dakle, gradila 36 godina. Prvi korak, do duše u uredima, napravljen je 1974. godine kad je usvojen GUP Rijeke s definiranim koridorom i čvorištima planirane riječke obilaznice. Tri godine kasnije, 1977., počinje 11 godina duga izgradnja prve faze: dionica Orehovica – Diračje. Dionica Orehovica – Diračje dužine 8,3 kilometra, s čvorištima Orehovica, Škurinje i Diračje, puštena je u

promet u ljeto 1988. godine. Promet je krenuo sjevernim kolnikom, a pripremljena je trasa za dogradnju južnog kolnika koju su dvadesetak godina Riječani koristili za šetnicu. U rujnu 1990. puštena je u promet četvertračna dionica Diračje – Matulji dužine četiri kilometra.

Ratu usprkos

U vrijeme kad je bjesnila najžešća velikosrpska agresija na Hrvatsku, u studenom 1991. godine, za promet je otvorena dionica Matulji – Jušići. U rujnu 2003. godine započinje izgradnja zahtjevne dionice Orehovica – Sv. Kuzam. Samo godinu kasnije u promet se pušta dionica Jušići – Jurdani. Godina 2005. donijela je otvaranje dionice Jurdani – Rupa. Nakon dvije i pol godine gradnje, u svibnju 2006., prva vozila kreću dionicom Orehovica – Sv. Kuzam. U sklopu s tom dionicom otvoren je dio spojne ceste D-404 od čvora Draga do čvora Vežica. Posljednje otvorenje na riječkoj zaobilaznici bilo je puštanje u promet druge trake na



dionici Diračje – Orehovica. Krajem lipnja u promet bi se, nakon mnogo muke, trebala pustiti u promet deset kilometara duga dionica Sv. Kuzam – Križišće, čime će se napokon staviti točka na gradnju riječke zaobilaznice. Najave o gradnji prave riječke zaobilaznice koja bi išla od Permana na Grobničko polje vjerojatno je priča za sljedeće generacije.

Riječka zaobilaznica s dvije trake slovila je kao opasna prometnica. Posebno je bila kritična dionica istočno od čvora Diračje gdje su zbog preгиба i nadvožnjaka nepuščeni vozači imali dojam da prometnica ima četiri trake. Na tom dijelu dogodila se serija tragičnih nesreća, a najteža se dogodila 1993. godine, kada je poginulo šestoro ljudi. Radi se o drugoj najtežoj nesreći u Primorsko-goranskoj županiji od osamoslavljenja Hrvatske. Nakon te tragedije presložena je signalizacija, čime je Diračje zbrisan na liste crnih točaka.

Opasno Diračje

Godinama je promet toliko narastao da je pretjecanje bilo gotovo neizvedivo, što je rezultiralo smanjenjem broja nesreća. Kad već spominjemo gusti promet, spomenimo da je riječka zaobilaznica nakon dionice Zagreb – Velika Gorica godinama najprometnija hrvatska cesta. Nakon uvođenja četiri trake u promet, gotovo da i nema ozbiljnijih prometnih nesreća

Iz tunela na most

Na dionici od Matulja do Sv. Kuzma dugoj 15,5 kilometara smjestilo se šest tunela, dva vijadukta i most Rječina duljine 208 metara, koji je najzahtjevniji objekt na čitavoj trasi. Na riječkoj zaobilaznici je ukupno dva i pol kilometara tunela, mostova i vijadukata. I nije bilo druge po toj konfiguraciji. No, zato je zaobilaznica donijela rasterećenje Rijeke i bitno skratila put od Rupe do Krčkog mosta. Danas se od Delte do Sv. Kuzma dolazi za četiri – pet minuta. Od centra Rijeke do Krčkog mosta dolazit će se nevjerojatnih 15 minuta. Toliko je trebalo da bi se stiglo od Urinja do Kraljevice po prezagušenoj Jadranskoj magistrali. Dolazak zaobilaznice do Križišća neutralizirat će gužve koje su posljednjih godina vladale iznad Bakra tijekom turističke sezone.

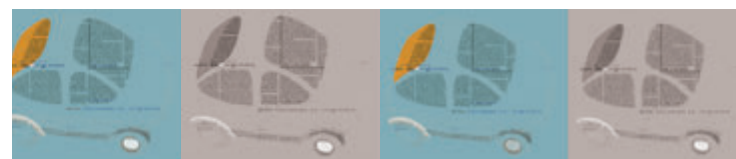
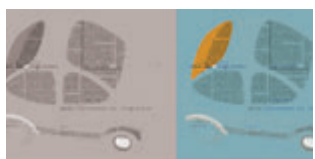
na zaobilaznici.

Riječka obilaznica bila je od samog početka gradnje građevinski i politički složen projekt oko kojeg su se lomila koplja politike i struke. Kad se gradila prva dionica, od Orehovice do Diračja, radilo se puževim tempom. Godišnje se znalo probiti nekoliko stotina metara. Kad je sredinom osamdesetih stigla direktiva iz Beograda o prekidu svih cestovnih investicija u Hrvatskoj, tempo je dodatno

prigušen. Tada se obilaznica čak i krišom gradila. Sve je dodatno zakomplicirao i odron u tunelu Trsat. Na kraju je dionica Orehovica – Diračje duga 8,3 kilometra zgotovljena nakon 11 godina. Dakle, kilometar zaobilaznice se gradio oko 15 mjeseci. Istina, konfiguracija terena je bila vrlo zahtjevna, no moglo se i brže.

Dakle, još mjesec i pol. Do kraja zaobilaznice i ulaska u Europsku uniju.





Preventiva



Nastupilo je 16 ekipa i 64 učenika s područja Primorsko-goranske županije



Najuspješniji je bio Lovranac, učenik OŠ Viktora Cara Emina, Valneo Vitas

TRADICIONALNO NATJECANJE U DOMU MLADIH I »SIGURNO U PROMETU«



LOVRANCI NAJBOLJI u županiji, Trsaćani u Rijeci

Na državnom prvenstvu što će se održati sljedećeg tjedna u Zadru, Primorsko-goransku predstavljat će **Lovranac Valneo Vitas, Leon Ostović (Kozala), Marta Badovinac (Trsat) i Lorena Matanović (Kozala)**

U Domu mladih u Rijeci održano je županijsko i gradsko natjecanje osnovnih škola iz poznavanja prometnih propisa i sigurnosnih pravila te upravljanja biciklom »Sigurno u prometu«. Natjecanje je to koje se punu 21 godinu održava u organizaciji Autokluba Rijeka u suradnji s Centrom za odgoj i obrazovanje i Hrvatskim autoklubom (HAK).

Pravo nastupa na županijskom natjecanju imaju škole koje su do 19. travnja provela školska natjecanja te samim time prijavili svoje

ekipe za nastup. Tako je ove godine bilo prijavljeno 16 ekipa s područja Primorsko-goranske županije s 64 učenika. Svaka ekipa sastoji se od dvojice dječaka i dvije djevojčice. Učenici su najprije pristupili pisanju teoretskog dijela ispita na računalima, a zatim praktičnom na poligonu koji se sastojao od deset zadanih elemenata koje je valjalo savladati s čim manje negativnih bodova. Nakon zbrajanja teoretskog i praktičnog djela najuspješniji je bio učenik osnovne škole Viktora Cara Emina, Val-

neo Vitas.

Učenici Valneo Vitas i Leon Ostović te učenice Marta Badovinac i Lorena Matanović predstavljat će Primorsko-goransku županiju na predstojećem državnom prvenstvu što će se od 22. do 24. svibnja održati u Zadru. U ekipnom dijelu natjecanja najuspješnija je OŠ Viktora Cara Emina Lovran ispred OŠ Trsat i OŠ Čavle. U ekipnom dijelu gradskog natjecanja najuspješnija je bila OŠ Trsat, ispred OŠ Kozala i OŠ Gornja Vežica.

Tomislav ŠEPIĆ



Rezultati županijskog natjecanja:

Dječaci:		
1. Valneo Vitas	OŠ V.C. Emin, Lovran	Mentor: Radovan Trinajstić
2. Leon Ostović	OŠ Kozala, Rijeka	Mentor: Dolores Šegota
3. Ivan Zaharija	OŠ Čavle, Čavle	Mentor: Mira Fafandel
Djevojčice:		
1. Marta Badovinac	OŠ Trsat, Rijeka	Mentor: Neven Jerčinović
2. Lorena Matanović	OŠ Kozala, Rijeka	Mentor: Dolores Šegota
3. Ivana Linić	OŠ Čavle, Čavle	Mentor: Mira Fafandel

Rezultati gradskog natjecanja:

Dječaci:		
1. Leon Ostović	OŠ Kozala, Rijeka	Mentor: Dolores Šegota
2. Nikola Milošević	OŠ V.Gortan, Rijeka	Mentor: Venelin Mehić
3. Nikola Francetić	OŠ Trsat, Rijeka	Mentor: Neven Jerčinović
Djevojčice:		
1. Marta Badovinac	OŠ Trsat, Rijeka	Mentor: Neven Jerčinović
2. Lorena Matanović	OŠ Kozala, Rijeka	Mentor: Dolores Šegota
3. Lucija Smajlja	OŠ Trsat, Rijeka	Mentor: Neven Jerčinović

ZANIMLJIVO DOGAĐANJE NA PRELUCI I NA KORZU U REŽIJI AUTOKLUBA RIJEKA

Kako izgleda prevrnuti se na krov



Preluk i riječka žila kucavica, Korzo, bili su u znaku manifestacije »Sigurno na dva kotača« čiji je najzanimljiviji dio, bez imalo dvojbe, bio simulator prevrtanja. Rijec je o prilagođenoj Opel Corsi u kojoj je veliki broj Riječana sjeo, vezao sigurnosne pojaseve i u kontroliranim uvjetima, uz znatno manju brzinu, osjetio kako izgleda kada se automobil uslijed prometne nezgode okrene na krov ili na bok.

Osjećaji su bili različiti, neke je impresionirao više, druge manje, ali ono što je bilo zajedničko svima je još jedna spoznaja o tome što znači sigurnosni pojas.

– U Autoklubu Rijeka promoviramo prometnu kulturu i pokušavamo voditi sigurnost o cestovnom pro-

metu. Za ovu prigodu, u Rijeku smo doveli simulator prevrtanja u kojem se može osjetiti što znači završiti na krovu u automobilu. Nadam se to nitko neće doživjeti u realnim uvjetima, a ovaj simulator će na najbolji način ilustrirati važnost sigurnosnog pojasa i što znači biti vezan. Statistike pokazuju da se više od 50 posto vozača ne veže u automobilu, a samo nekoliko trenutaka u ovom simulatoru će pokazati koliko znači sigurnosni pojas, rekao je Mile Perić, tajnik Autokluba Rijeka istaknuvši da će riječki autoklub i dalje voditi računa o prometnoj preventivi i značajne resurse usmjeriti razvoju sigurnosti na cestovnom prometu.

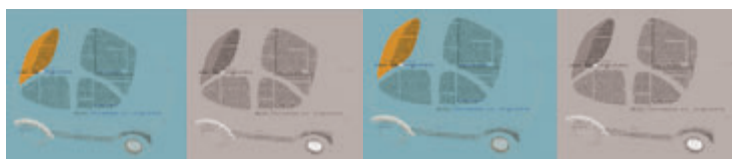
Među brojnim znatiteljnicima, hrabrost za sjesti u simulator prevrtanja prva je skupila Ljiljana Kame-

nar iz AK Rijeka koja se automobilizmom bavi već 35 godina.

– Bilo je dobro, preživjela sam. Nije bilo ništa strašno jer sam očekivala da će to biti malo brže, ali to je možda samo moj osjećaj zbog dugogodišnjeg vozačkog iskustva, istaknula je Kamenar dodavši da je ovo bila dobra prilika za uvjeriti se u važnost korištenja pojaseva.

– Sigurnosti u prometu nikada dosta i do toga jako držim, baš kao i na koncentraciju jer je trenutak nepažnje dovoljan za nesreću. Dok se vozim niti ne slušam muziku već se koncentriram isključivo na događaje na prometnici, dodala je Kamenar koja je u svojoj automobilističkoj karijeri ostvarila zapažene rezultate na državnoj i županijskoj razini.

M. SUČIĆ



Kod vozača starijih od 40 godina dobar vid nema 43 posto žena i 41 posto muškaraca



Kad jednom dobije dozvolu, vozač 62 godine ne mora kontrolirati vid

Oprez

U RASPRAVAMA O SIGURNOSTI ČESTO SE ZABORAVLJA DOBAR VID SVAKI ČETVRTI VOZAČ ne vidi kuda vozi

Čak 25 posto vozača ne vidi dobro u daljinu, a 50 posto vozača ne vidi dobro na blizu. **Tri posto od 400 ispitanih ima vid na daljinu slabiji od 50 posto, kolika je zakonska granica za upravljanje automobilom**

Sigurnosti prometa pristupamo interdisciplinarno, zadiremo u svaki segment ljudske psihe, pokušavamo dokučiti gdje se sve kriju opasnosti, godinama raspravljamo tražeći pravi omjer preventive i represije. I u svom tom zanosu usmjerenom ka očuvanju svakog života možda zaboravljamo na neke detalje koji život znače. Recimo, na vid vozača koji 90 posto informacija tijekom vožnje dobivaju vidom. Koliko puta smo nakon tragičnih nesreća čuli: nisam vidio...

Da nas to ne treba začuditi pokazalo je ispitivanje HAK-a u suradnji s firmom »Essilor« otkrilo je frapantne činjenice. Čak 25 posto vozača ne vidi dobro u daljinu, a 50 posto vozača ne vidi dobro na blizu. Tri posto od 400 ispitanih ima vid na daljinu slabiji od 50 posto, kolika je zakonska granica za upravljanje automobilom. To konkretno znači da od dva milijuna vozača u Hrvatskoj oko 60.000 vozača ima vid 50 posto slabiji od onoga kod potpuno zdravog vozača.

Opasni kontrasti

Okulisti ističu da se dioptrijom do 0,5 može voziti bez pomagala, no da je vožnja s takvim vidom po autocesti, gdje se razvijaju velike brzine i gdje se desetine metara prevlažu u sekundi, već opasna igra. Preporuka je da svaki vozač shvati što može, a što ne može i da se po svojoj savjesti odlučuje za naočale ili leće.

Posebno ugrožena skupina,

kad je u pitanju vid, su vozači stariji od 40 godina koji nose naočale ili leće. Kod muškaraca iz te skupine 41 posto ispitanika nema dobar vid, a kod žena 43 posto. To znači da oni nemaju odgovarajuće naočale ili leće i da im je potrebna korekcija. Ispitivanje je pokazalo da vozači vrlo često zanemaruju vid. Čak 66 posto žena nije pregledalo vid u posljednje dvije godine, a 17 posto muškaraca nikada nije ni bilo na pregledu. Nevjerojatno zvuči da pet posto ispitanih muškaraca nikada nije bilo na pregledu vida iako nose naočale. Očito se vode logikom: svatko svoj okulist. Opasnom logikom koja može stajati glave. Čak 75 posto vozača starijih od 40 godina ima problema s kontrastnom vidljivošću, što je osobito opasno u uvjetima smanjene vidljivosti.

Za vožnju je važniji vid na daljinu, ali ne treba zanemariti ni vid na blizu, upozora-



AK Rijeka vodi računa o vidu vozača

Vođeni činjenicom koliko je dobar vid bitan za sigurnost prometa, Autoklub Rijeka i riječka Optika Petrić ponudili su vozačima besplatnu kontrolu vida. Partneri u promociji boljeg vida i sigurnije vožnje poručuju vozačima da nesigurnost u vožnji zbog lošeg vida može postati prošlost te da je razlika između dobrih i odličnih naočalnih leća osobito primjetna noću. Vozači koji dođu na Stanicu za tehnički pregled vozila Preluk Autokluba Rijeka mogu uzeti letak, s njime posjetiti optiku i besplatno kontrolirati vid. Optika Petrić nalazi se u centru Rijeke, na Trgu 128. brigade Hrvatske vojske 4. Radi se o jednoj od rijetkih optika u Hrvatskoj koja uz pomoć suvremene tehnologije, s posebnom preciznošću, određuje dioptriju, ističu u Autoklubu.

vaju u HAK-u. Ako ne vidimo dobro brzinomjer, putno računalo ili navigacijski uređaj, izgubit ćemo puno više vremena očitavajući informacije s takvih uređaja. Za to vrijeme nećemo pratiti što se događa u prometu i zapravo ćemo ugrožavati sigurnost, ističu u HAK-u.

Nespretni zakon

Problematičan je i Zakon o sigurnosti cestovnog prometa donesen 2008. godine prema kojem se vozačka dozvola izdaje do 80. godine života vozača. Dobna granica,

kada se moralo pristupati liječničkom pregledu radi obnove vozačke dozvole, ranije je bila 65 godina. U HAK-u smatraju da se ne radi o dobrom potezu. Teoretski, vozač može dobiti dozvolu s 18 godina i punih 62 godine voziti bez pregleda. Što se u tom periodu može dogoditi s dioptrijom, svakome je jasno.

Europska unija preporučuje da se propišu češći liječnički pregledi za vozače, čak i svakih deset godina. Europske države nemaju uniformirana pravila. U Finskoj vozači

stariji od 45 godina moraju na liječnički pregled svakih pet godina, u Italiji nakon 50. godine na liječnički pregled moraju svake tri godine. Njemačka nema nikakvih ograničenja jer smatra da su njihovih građani dovoljno odgovorni i da će sami pristupiti pregledu ako ocijene da imaju problema s vidom.

I na terenu ima problema. Primjerice, policajac ne može utvrditi da li vozač koji mora nositi optička pomagala nosi leće. Potpuno je nejasno kako bi to policajac mogao provjeriti.

SJEDNICA SKUPŠTINE AUTOKLUBA RIJEKA

Autoklub otporan na gospodarsku krizu

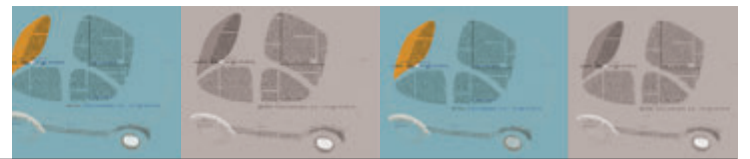
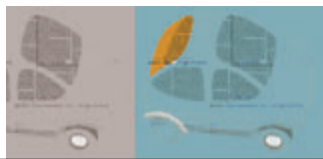


Održana je druga redovna sjednica Skupštine Autokluba Rijeka u mandatnom razdoblju 2012-2016. godine. Predsjednik AK Rijeka dr. Marijan Čurković osvrnuo se na djelovanje AK Rijeka u prošloj godini naznačivši da se gospodarska kriza, kao i u svim segmentima društva, odrazila i na poslovanje Autokluba. Usprkos problemima, Autoklub je održao financijsku stabilnost i godinu završio na nuli, što je bolji rezul-

tat od HAK-a koji je zabilježio godišnji minus od dva posto u poslovanju. U prošloj godini je nešto pao broj članova AK Rijeka. Uz krizu koja sigurno ima svoje prste u negativnom trendu, treba istaknuti da je za pad broja članova »krivac« i kompjuterski program koji obrađuje članstvo na nacionalnoj razini. Nije mogao signalizirati istek članstva pa se nije moglo podsjetiti vozače da im je istekla članarina. Događala se i »krada« članova,

a ne treba zanemariti niti uvođenje novog sustava članarina i vrijeme potrebno da članovi prepoznaju koji im model najviše odgovara. Dr. Čurković je u izvješću istaknuo da je zamjetan lagan pad broja pregleda na stanicama tehničkog pregleda, što je također posljedica krize. S druge strane, stanica Autokluba Rijeka na Pagu konstantno bilježi povećanje broja tehničkih pregleda, što dokazuje da je odluka o otvaranju stanice na Pagu

prije sedam-osam godina bila ispravna. Na skupštini je istaknuto da se ne može ići u veće investicije u centar Autokluba na Preluku jer nema smisla ulagati u objekte zbog skorog preseljenja. Članovi skupštine dobili su informaciju o izradi novog statuta HAK-a te su pozvani svi zainteresirani da dostave svoje sugestije u AK Rijeka. Na skupštini su uručene zahvalnice najistaknutijim sportašima Autokluba Rijeka.


mladi

U Hrvatskoj je od 1991. do 2013. godine smrtno stradalo 14.710 ljudi

Potreban je Nacionalni registar prometnih nesreća s poginulima, ozlijeđenima te sa materijalnim gubicima
OKRUGLI STOL: EDUKACIJA DJECE I MLADIH U PROMETU


S NAJRIZIČNIJOM DOBI u prometu nitko ne radi

U vrtićima edukacija ovisi o entuzijazmu. U mlađim razredima prometu se daju dva do tri sata godišnje. U višim razredima nema prometa. U srednjim školama predviđena su dva sata, a za najrizičniju skupinu od 18 do 24 godine ne postoji dopunski sadržaj

Prof. dr. Hrvoje BARIČEVIĆ

U Buzetu je održan već tradicionalan stručni skup o sigurnosnoj problematici u cestovnom prometu. U formi okruglog stola vrlo meritorno se raspravljalo na temu edukacije djece i mladih. Organizatori su, kao i do sada, bili Grad Buzet, Policijska postaja Buzet i Udruga obitelji osoba stradalih u prometu. Prema mišljenju i reakcijama nazočnih osoba i predstavnika mjerodavnih institucija skrenuta je pažnja lokalne javnosti na ovu specifičnu problematiku. U svojstvu domaćina i idejnog začetnika vrlo korisne manifestacije pozdravnim govorom obratio se načelnik PP Buzet Denis Merlić naglašavajući pozitivan primjer lokalne zajednice na senzibiliziranje cijele Istarske županije u promicanju načela sigurnosti prometa na cestama. Naravno je to uvaženo u kontekstu svjetske akcije »Desetljeće sigurnost cestovnog prometa« te kontinuiteta provođenja Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa (NPSCP) u cijeloj Hrvatskoj.

Zapostavljeni odgoj

O prometnoj odgoju djece i mladih u vrtićima, osnovnim i srednjim školama detaljno je

izvjestio predsjednik Udruge obitelji osoba stradalih u prometu Nebojša Čelica. Naglasio je ulogu nevladinih organizacija kao glasnogovornika žrtava u prometu u kontekstu Deklaracije »Desetljeće akcije za sigurnost u prometu« koja je prezentirana na UN konferenciji u Moskvi, u studenom 2009. godine. Autor je akceptirao modifikacije NPSCP, točnije naglasio je određene dubioze glede njegove operacionalizacije, poglavito u dijelu koji se odnosi na rad s najmlađom populacijom. Također je istaknuo da je potrebno uspostaviti Nacionalni registar prometnih nesreća s poginulima, ozlijeđenima te sa selekcioniranim materijalnim gubicima po svim osnovama. Bez registra žrtava prometnih nesreća nema znanstvenog pristupa u izučavanju kom-

pleksne prometno sigurnosne problematike. Naime, u Hrvatskoj je od 1991. do 2013. godine smrtno stradalo 14.710 a ukupno ozlijeđeno 424 tisuće osoba te evidentirano 17.800 osoba s trajnim invaliditetom, u čemu značajno sudjeluju najmlađi sudionici u prometu. Prometne nesreće nisu problem samo obitelji stradalih, već gubitak cijele društvene zajednice i to: demografski, duhovni, moralni, psihološki i materijalni. Uvođenje prometnog odgoja ili sličnih sadržaja, kao obveznog programa u svim fazama odgoja i školovanja, još uvijek nije u dovoljnoj mjeri prepoznat, a novi kurikulumi nisu ispunili očekivanja. U dječjim vrtićima egzistiraju različiti programi edukacije, ovisno o entuzijazmu ravnatelja i odgovajatelja. Za početne osnov-

noškolske programe predviđeno je dva do tri sata godišnje (u sklopu predmeta iz prirode i društva odnosno tehničke kulture), dok u višim razredima nema dodatnih programa. U srednjim školama kroz kurikulum zdravstvenog odgoja predviđena su dva sata, a za najrizičniju skupinu mladih od 18 do 24 godine ne postoji nikakav dopunski sadržaj. Kampanjski pristup navedenoj problematici očituje se pojačanim nadzorom sigurnosti prometa pred školama početkom školske godine, a osnivanje školskih prometnih jedinica ne odnosi se obilgatorno na sve školske ustanove. Dodatne aktivnosti dolaze od strane policije, HAK-a, autoklubova, županijskih savjeta za sigurnost prometa i drugih društvenih subjekata. Iskustva školskih sustava država EU ukazuju da se sredstva uložena u edukaciju i prevenciju višestruko vraćaju i dugoročno opravdavaju. U Hrvatskoj se u tom kontekstu očekuje veći angažman relevantnih društvenih institucija, počev od strane političkih struktura na svim razinama upravljanja.

O skandinavskoj praksi i iskustvima govorio je mr. sc. Nebojša Doder, dipl. ing. iz Norveške državne uprave za ceste. Tema »Prometna obuka djece i mladih u lokalnoj zajednici« (skandinavski mo-

del) pobudila je veliki interes sudionika okruglog stola s obzirom da se poboljšanje prometne sigurnost u toj državi smatra pitanjem od nacionalnog interesa.

Dio politike vlade

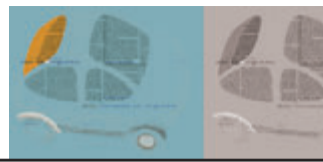
Tretira se kao integralni dio politike svake vlade, a nadležni državni organ treba biti ministarstvo prometa. Rad s najmlađima sudionicima u prometu temelji se na etici, znanju i podjeli odgovornosti svih čimbenika koji kompetentno i programirano sudjeluju u aktivnostima za preveniranje prometnih nesreća. S organizacijskog stajališta diferencirane su tri razine djelovanja: politička, administrativna i operativna. Stručni princip ogleda se participiranjem svih relevantnih čimbenika u planiranju, građenju, održavanju, kontroli i korištenju cestovnog prometnog sustava. Primjerice, fizičke i prometno-tehničke mjere u projektu »Siguran put do škole« u prvaj fazi obuhvaćaju registriranje postojećeg stanja duž dionica koje djeca koriste kao putu do škole. Slijedi analiza i procjena potrebe provođenja fizičkih/prometno-regulacijskih mjera koje se odnose na povećanje sigurnosti: djece pješaka i biciklista (pješački prelazi i staze), djece korisnika auto-

busa za dolazak u školu (autobusna stajališta), djece koju dovoze roditelji automobilom (zaustavilišta), djece koja koriste ostale načine prijevoza/dolaska do škole. Uočljivost djece postiže se poboljšanjem kvaliteta rasvjete u blizini škola i dječjih igrališta, upotrebom reflektirajućih prsluka, pločica i ostalog reflektirajućeg materijala. U Norveškoj se kontinuirano provode medijske kampanje i slične manifestacije usmjerene zaštiti djece i mladeži u prometu uz pojačanu kontrolu brzine vozila u blizini škola, dječjih igrališta i ostalih okupljališta djece.

Raspravu o edukaciji djece i mladih u području sigurnosti cestovnog prometa na području Istarske županije potaknuo je Eduard Samac iz nadležne Policijske uprave, o prometnom odgoju u vrtićima govorila je Silvana Pavletić, a o prometnom odgoju u osnovnim školama ravnateljica OŠ »Vazmoslav Gržalja« Mirjana Blažević i Meri Višić, mag. psych. Organizatori petog skupa na temu prometne sigurnosti, u Vijećnici Narodnog doma u Buzetu, nastavili su tradiciju okupljanja domaćih i gostujućih stručnjaka. Uspješno, na-dasve, i s porukom da su za do-bra djela važniji entuzijazam i pozitivna energija u odnosu na uložena materijalna sredstva.

Promet u svim predmetima

Čelica smatra da se prometna edukacija može provoditi kroz nastavne kurikulume: prirode i društva (promet-sudionici, prometnice, signalizacija), biologije (posljedice prometnih nesreća, fizike (mekanika gibanja vozila), tehničke kulture (vozila, vizualizacija prometnih znakova), tjelesnog odgoja (vježbe spretnosti – vožnja bicikla), likovnog odgoja (crtanje, bojanje, oslikavanje), kemije (djelovanje – alkohola, opojnih sredstava), informatike (sustavi sigurnosti vozila, nadzor i regulacija prometa), hrvatskog jezika i likovne kulture (sastavi i radovi na teme prometa), vjeronauka (vrijednost vlastitog i poštivanje tuđeg života, tolerancija).



Nezamjenjiva je uloga prostornih baza podataka pri upravljanju i održavanju cestovne infrastrukture



Tehnologija omogućava izračunavanje rizika za automobile, motocikliste, bicikliste i pješake na pojedinoj cesti



SEMINAR CESTE 2013 PREDSTAVLJENE NOVE TEHNOLOŠKE IDEJE

I CESTE, KAO I AUTI, dobivaju zvjezdice za sigurnost

Prilikom ocjenjivanja uzima se u obzir vjerojatnost rizičnog događaja iz svih kuteva. Analiziraju se karakteristike ceste, opterećenje, struktura prometa, sigurnosna oprema i sginalizacija. **Na kraju se dijele zvjezdice**



Prof. dr. Hrvoje Baričević

Savjetovanja iz područja prometne sigurnosti jedna su od događanja koja doprinose razmjerni iskustava i spoznaji o najnovijim tehnološkim postignućima. Jedan takav stručni skup zabilježen je u Poreču na Seminaru o signalizaciji, opremi, obnovi, održavanju cesta i sigurnosti u prometu »Ceste 2013«. Ovogodišnji skup, 37. po redu, bio je mjesto na kojem su se rezimirali rezultati postignuti na području razvitka, održavanja i gospodarenja cestama, sigurnosti u prometu, kao i aktualnosti iz područja projektiranja infrastrukture te posebno primjene tzv. inteligentnih transportnih sustava (ITS). Bilo je to mjesto susreta renomiranih znanstvenika i stručnjaka kao i vodećih operativaca i menadžera u domaćoj cestogradnji. Ispunjen je tako i jedan od temeljnih ciljeva stručnog skupa u organizaciji zagrebačke tvrtke Tom-Signal, okupljanje domaćih i stranih eksperata koji svojim raspravama nastoje osigurati kvalitetnu podlogu za kreiranje strategije gospodarenja i inovativnih iskoraka u primjeni sofisticirane cestovne opreme. Uz uobičajena izlaganja o primjeni opreme, uređaja i informatičke nadgradnje za podršku u eksploataciji cestovnog prometa od strane desetke vodećih hrvatskih tvrtki, zabilježeno je i više vrlo zanimljivih stručnih priopćenja.

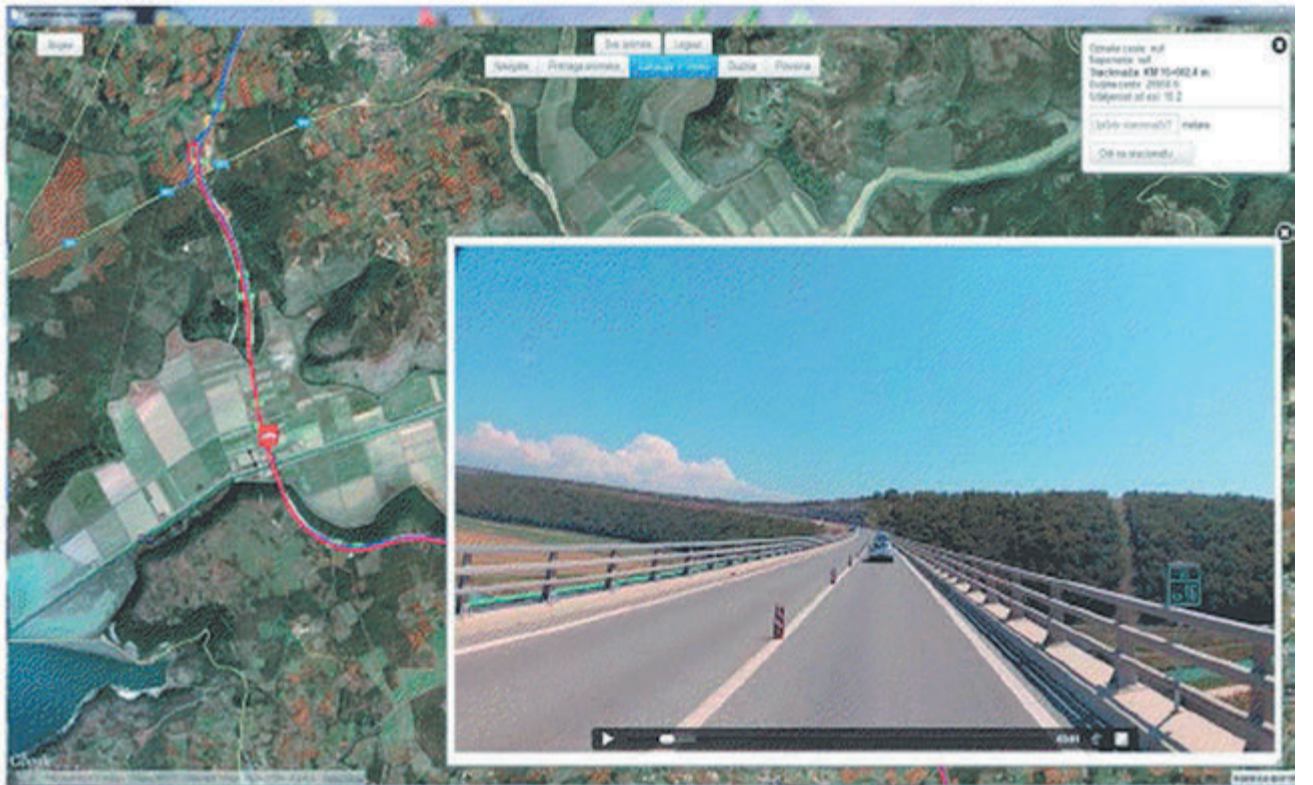
WebGIS u nadzoru

U radu je opisano dokumentiranje stanja prometne infrastrukture video zapisom visoke rezolucije u webGIS okruženju. Naglašena je nezamjenjiva uloga prostornih baza podataka u poslovima upravljanja i održavanja cestovnom infrastrukturom. Naime, ključni subjekti upravljanja cestovnom mrežom u

Hrvatskoj ne mogu biti »na svakoj dionici, na svakoj stacionaži, u svakom trenutku«. WebGIS tehnologija podržana georeferenciranim videom transmitira realno stanje s terena u ured, gdje se obavljaju analize i procjene stanja te donose operativne odluke. Posljednjih godina smo svjedočili ekspanziji GoogleMaps aplikacija, koje su otvorile tržišnu potrebu za integracijom standardnog GIS-a (geografski informacijski sustav) i Interneta. Rezultat toga je jednostavno i intuitivno prikazivanje prostornih parametara relevantnih za determiniranje određenih dijelova prometnog procesa. Korisnici su do sada imali naviku korištenja kartografskih servisa kao što GoogleMaps i Bing Maps koji imaju relativno suženo područje razgledavanja. WebGIS tehnologija se radikalno razlikuje od GIS implementacije, tj. donedavno je pregledavanje multimedijalnih sadržaja bilo ograničeno samo na razne dodatke unutar Internet pretraživača (AdobeFlash, Microsoft Silverlight, Oracle Java i dr.)

Prilika za EU fondove

Unapređenje protokola za prikaz zadanih sadržaja (npr. praćenje prometnih tokova) bez spomenutih dodataka rezultirao je upravo pojavom HTML5 video standarda u domeni webGIS okruženja. Prednosti navedene tehnologije su: globalna dostupnost, veliki broj korisnika, kompatibilnost, niža cijena, jedinstveno ažuriranje i nadogradnja... Navedeni georeferencirani sustav može se prilagoditi svim razinama cestovne mreže, npr. županijskim i lokalnim cestama na području Primorsko-goranske županije pa sve do nerazvrstanih cesta kojima upravljaju gra-



dovi i općine. Integracija podataka također je važan čimbenik upravljanja cestovnom infrastrukturom u korelaciji sa statistikom prometnih nesreća, prostornim planovima, organizacijom javnog prijevoza putnika, ekološkom mrežom i drugim potencijalnim programima. U konačnici, zorno prikazivanje kartografskih podloga putem webGIS alata može biti vrlo korisna podrška u kandidiranju projekata za EU fondove, kada je riječ o ulaganju u cestovnu prometnu infrastrukturu sa stajališta poboljšanja prometne sigurnosti.

Pregled rizika

Stručno priopćenje »Analiza za sigurnosti prometa EuroRAP-a na hrvatskim autocestama« može se smatrati najvišim dostignućem u evaluaciji metodologije za ocjenu postojeće razine sigurnosti na prometnicama. Krajnji cilj protokola EuroRAP-RPS (Road Protection Score) je procjena rizika temeljem ekspertnog pregleda koji predviđa uvođenje zvjezdica. Radi se o sustavu ocjenjivanja od 1 do 5 zvjezdica koje određuju razinu rizika od smrtnih ili teških ozljeda u prometnim nesrećama. Cesta ili njezina referentna dionica kojoj se pripisuje 1 zvjezdica predstavlja prometnicu visokog stupnja rizika, dok 5

zvjezdica predstavlja nisku razinu rizika. Prilikom ocjenjivanja uzima se u obzir vjerojatnost nastupanja rizičnog događaja u kontekstu svih evidentiranih objekata/opreme iz domene aktivne i pasivne sigurnosti cestovne infrastrukture. Temeljem utvrđenih ocjena razine sigurnosti dionica razmatrane prometnice, izrađuju se kartografski prikazi koji determiniraju vjerojatnost

nastanka prometnih nesreća o korelaciji njihovih prometno-tehnoloških atributa: geometrijskih i građevinskih karakteristika, prometnih opterećenja, strukture prometnih tokova, regulacijske i sigurnosne opreme, prometne signalizacije...

Lujzijana pod lupom

Snimanje prometnice obavlja se pomoću specijalnog vozila opremljenog videoka-

merom i GPS uređajem koji prikuplja relevantne podatke u realnom vremenu, poziciju i brzinu vozila. Prilikom izrade video zapisa utvrđuju se prostorne koordinate svake poddionice prometnice, čime je omogućeno precizno lociranje svake potencijalno opasne pozicije. Autori su prikazali primjer kodiranja video zapisa sa spomenutim atributima koji su klasificirani u odgovarajuće skupine prema usvojenim iRAP standardima s posebnim osvrtom na cestu D-3, staru Lujzijanu. Pri tome je za potrebe izračuna osnovnih izlaznih parametara iRAP modela razvijena dodatna aplikacija Tools koja omogućava izradu: mape sigurnosti i rizika za četiri skupine sudionika u prometu (vozače automobila, motocikliste, bicikliste i pješake), izvješća o postojećem i prognoziranom stanju prometne sigurnosti i ekonomski učinkovitog programa sanacije utvrđenih opasnih mjesta na prometnici. Komparativnom analizom ukupnih troškova sanacije opasnih mjesta i ostvarenih (ne)mjerljivih koristi zbog smanjenja broja i posljedica prometnih nesreća moguće je izraditi svojevrstnu cost-benefit analizu kao novu kategoriju u rješavanju slojevite problematike cestovne sigurnosti.

Kriza ne smije utjecati na sigurnost

Sve veći izazovi i složenost prometno-tehnoloških procesa na cestovnim mrežama snažno utječu na usavršavanje ITS alata u čemu vodeća uloga pripada specijaliziranim tvrtkama i etabliranim institucijama koje na vrijeme reagiraju na tržišne promjene. Dokazano je to na ovoj znanstveno-stručnoj manifestaciji po nebrojeni put. Od nekoliko priopćenja koja izazvala veliki interes sudionika treba izdvojiti i slijedeće naslove: Prijedlog sustava za sprečavanje vožnje u krivom smjeru na autocestama, Sigurnost u tunelima - Direktiva 2004/54/EC o minimalnim uvjetima sigurnosti za tunele na Transeuropskoj cestovnoj mreži, Utjecaj zaštitnih cestovnih ograda na sigurnost primeta, Video-senzor za prikupljanje podataka o prometu S-CCAMBK, Mjere povećanja sigurnosti pješaka u cestovnom prometu u Hrvatskoj, Utovar i osiguranje tereta pri prijevozu opasnih tvari... U konačnici, 36. Stručni skup Ceste 2013. skrenuo je pažnju da se unatoč turbulentnim gospodarsko-socijalnim vremenima i restriktivnim tržišnim okolnostima, ne smiju zanemarivati investicije koje utječu na povećanje stupnja prometne sigurnosti. Odnosno, kako su vrijedni organizatori naglasili: »Budućnost veće sigurnosti prometa, od vizije do realizacije, naša je osnovna tematika, stoga je to područje sve privlačnije i u bliskoj budućnosti pruža dobre mogućnosti planirane realizacije«.



Priče

IZ RIJEČKE
PROMETNE POVIJESTI

Potrebna je temeljita redefinicija:
što je zapravo Rijeka i kamo bi
trebao ići njen razvoj

Polustoljetno nerješavanje
problema rezultiralo je
posvemašnjim raspadom
željezničkog prometa

Piše Igor Žic

Nekad je lako bilo živjeti u Rijeci! Sve je bujalo: industrija, promet, građevinarstvo, trgovina, stanovništvo. Sve brojke bile su optimistične i izgledalo je da je samo nebo granica. Međutim, u posljednjih dvadesetak godina sve je krenulo posve u suprotnom pravcu. Mislim da će se vrlo brzo morati ući u temeljitu redefiniciju: što je zapravo Rijeka i kamo bi trebao ići njen razvoj?

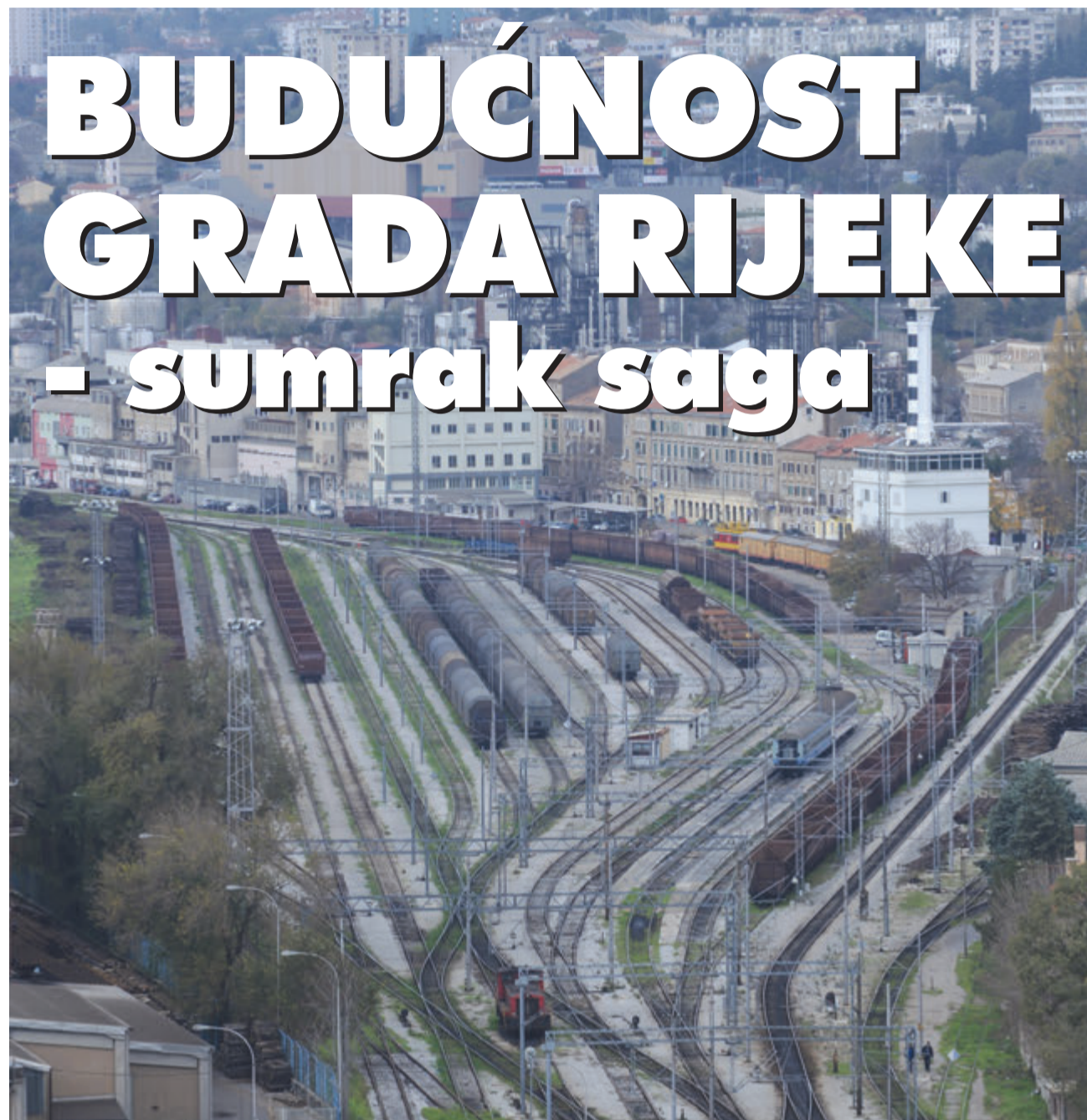
Imam pred sobom jedan ozbiljan tekst inženjera Ratka Čičin-Šaina naslovljen »Grad kroz koji se prolazi« (Dometi, br. 1, 1969.). Danas bi taj naslov mogao biti ispravljen u »Grad koji se zaobilazi« (zbog sve bolje zaobilaznice) i to je problem koji će bitno utjecati na daljnje opadanje broja stanovnika. G. Čičin-Šain je 1969. godine vrlo razumno iznio neke načelne stvari vezane uz razvoj grada, te prometne probleme.

»Luka kao primarni objekt prometa je svakako zaslužila da ju se prvu spomene... U glavnoj riječko-sušačkoj luci, u riječkom bazenu, luka sad ima na raspolaganju 28 vezova za teretne brodove, pripadajuće – slabije dimenzionirane – lučke kolosijeke, otprilike 300.000 m² zatvorenih skladišta i nadstrešnica i manje površine za uskladištenje na otvorenom, te najnužnije i tijesne lučke ceste. U sastavu luke je i putnička luka sa 6 operativnih i 3 neoperativna veza... Ako želimo razvoj, moramo omogućiti luci da se širi. Kamo, kada, kako?

Od luke do mandrača

Planom povećanja luke predviđeno je da se na Brajdici izgrade dva jaka veza na otvorenom i novi bazen s 4 jaka veza u produženju Delte – bazen Rječina. Na zapadu je predviđena likvidacija petrolejske luke i umjesto toga izgradnja jednog većeg gata-lukobrana. Time bi se dobilo na zapadnoj strani još 6 vezova. Dok je izgradnja vezova na Brajdici i Delti uvjetovana jedino sredstvima, 6 vezova na zapadu moguće je izgraditi samo uz postupnu likvidaciju stare rafinerije na Mlaci.

Koliko god je luka vukla Rijeku dvije tisuće godina, toliko je danas, svojom zastarjelošću, postala kamen oko vrata grada! Luka je prometni maksimum dosegla 1980. godine - s 20 milijuna tona tereta. Današnje brojke su tri puta manje. Ono što posebno mora brinuti je prekrcaj 130.000 kontejnera, što je skoro pet puta manje od 1969. godine nepostojeće kopske luke. Riječka luka, da bi imala ikakav razlog postojanja trebala bi imati kapacitet od 2 milijuna kontejnera - i to ovog trenutka! Kako ga nema - niti će ga imati u budućnosti - glavni lučki bazen sa zatvorenim putničkim terminalom, te drvenim turis-



BUDUĆNOST GRADA RIJEKE - sumrak saga

Možda će dramatično smanjivanje riječke industrije te broja stanovnika, zahvaljujući velikim trgovačkim centrima koji su postali surogati za Korzo, samo od sebe riješiti prometne probleme

tičkim motornim jedrenjima ili jedrilicama postao je mandrač. Ni pokušaj s ribarskom lukom i burzom ribe nije dao neke ohrabrujuće rezultate, iako je, u stvari, bio na pravom tragu.

Željeznički snovi

Davne 1969. godine željeznica je bila veliki problem luke. Tako Čičin-Šain primjećuje:

»Već više godina, skoro i dva decenija, željeznica je nehotični regulator propusne moći luke. Stanica ne može da izmanipulira dnevno onoliko vagona koliko je potrebno. Nakon više studija konačno je prihvaćeno da će ranžirna stanica biti u zapadnoj trećini doline Drage, oko 50 metara niže od zapadnog kolosjeka. Iz ove stanice će ići dva kolosjeka prema Rijeci, a jedan će kolosjek iznad stanice, obroncima brda ići izravno na prugu za Pivku. Time bi se omogućilo da pravac

Škrlevo-Bakar bude vezan s Matuljima mimo kolodvora Rijeka. Ovo je vrlo važan spoj zbog više razloga: brža veza, tranzitiranje Rijeke bez zadržavanja, smanjenje gubitka visine, oslobađanje riječke stanice...

Uz rješavanje željezničkog čvora, u posljednje vrijeme se pojavila, ponovno uskrsla, jednom već nedovoljno dostupna varijanta veze Zagreb-Rijeka. To je tzv. kupska (ravničarska) pruga. To je pruga budućnosti, koja će ići iz Karlovca dolinom Kupe te 24 kilometra dugim tunelom ispod Risnjaka probiti se na plato Krasice. I ova pruga se iz svoje ranžirne stanice na Krasici uklapa u opću ranžirnu stanicu u Dragi, priključkom na sadašnji kolosjek Škrlevo-Draga. Zagreb time postaje primorski, a Rijeka podunavski grad. Zagrebačka i riječka regija se time spajaju u jednu makroregiju.

Naravno, ništa od ovog nije

napravljeno i to polustoljetno nerješavanje problema rezultiralo je posvemašnjim raspadom željezničkog prometa.

Putevi vode u Rijeku

I tako stižemo do legendarnih riječkih prometnica. Čičin-Šain je 1969. zapisao:

»Svaka od tih cesta (prema Zagrebu, Ljubljani i Trstu, Pulji, te Jadranska magistrala) je građena po svom planu i svaka je nastojala da što kraćom linijom dođe u Rijeku. Rezultat je tu: sav riječki i tranzitni cestovni promet prolazi Ulicom Rade Končara (Adamićeva) i Ulicom Žrtava fašizma. Tuda ide u glavni lokalni promet, pa je svakom jasno, i onom koji ne živi u Rijeci, kako to sve skupa izgleda s cestovnim prometom. O nekoj bojazni od zakrčenja je besmisleno govoriti, ono je već odavno nastupilo, naročito u ljetnim mjesecima.

Godine 1969. bilo je jasno da se ubrzano mora izgraditi

auto-cesta prema Zagrebu te dvije gradske zaobilaznice, jedna koja ide po rubu urbanog središta i druga paralelna, koja omogućava daleko širi zaobilazak grada.

»Spojna cesta od Kuka (Matulja) do Vitoševa (Sv. Kuzma)/Krasice tvori magistralnu obilaznu cestu Rijeke, kičma je čitavog cestovnog prometa uže Rijeke, prima na sebe sve pravce i na 6 mjesta ubacuje promet u tkivo riječkih cesta. Obilazna cesta ide od Kuka praktično horizontalno preko Dirača, donjeg dijela Škurinjske Drage, sjeverno od groblja Kozala, kanjonom Rječine i ispod Donje Orehovice, dolinom Drage na Vitoševo, pa na krasički plato.

Grad umirovljenika

Sva urbanistička promišljanja s kraja šezdesetih i početka sedamdesetih godina polazila su od ubrzanog, gotovo nekontroliranog rasta

Ideja o podzemnoj iz 1975.

Znajući aktualnu situaciju neobično može zvučati razmišljanje inženjera Mihajla Kudiša o rješavanju riječkih gradskih prometnih problema 1975. godine – podzemnom željeznicom?!

»Ako isključimo parametar troškova (!?) izvedbe iz konteksta razmišljanja o rješenjima koja daju fluidni tok gradskog saobraćaja, onda u slučaju decidirane orijentacije grada na podzemni javni promet otpadaju sve kontroverzne ocjene u odnosu na soluciju s gradskim auto-putom... Planiranje takvog načina savladavanja gradskog prostora i najatraktivnijeg njegovog djela – centra, ukoliko se identificira s uobičajenim graničnim uvjetima kao što su veličina grada i broj njegovih stanovnika (spomenimo samo dva kriterija: donja granica 2 milijuna stanovnika i kružno-koncentrični oblik gradske aglomeracije) kod današnjih saznanja o modalitetu gradskog transporta i performansama vozila u budućnosti nema presudni značaj.« (?) (Kudiš, M.: »Brže proći kroz Rijeku - kako i gdje?«, Dometi, br. 11-12, 1975., str.125)

Da se slučajno, u nekom bunilu, krenulo u izgradnju metroa, Rijeka bi danas bila jedini grad od 120.000 stanovnika na Zemlji koji se odlučio za to nevjerojatno skupo rješenje! U tom trenutku razmišljalo se o krajnjim stanicama na Donjoj Vežici i Preluci.

Rijeke, baziranog na velikom rastu luke i industrije te projekciji broja stanovnika između 300 i 450 tisuća do 2000. godine. Kao što vidimo, trendovi su nešto drugačiji, pa grad ubrzano gubi luku, industriju i stanovništvo i možda se tu krije i rješenje prometnih problema. Naime, još davno je genijalni Colin Chapman nastojao izvući maksimum iz Lotusa ne toliko povećanjem snage motora, koliko olakšavanjem cijelog automobila. Dakle, možda će dramatično smanjivanje riječke industrije te broja stanovnika, uz nehotičnu policentričnost, zahvaljujući velikim trgovačkim centrima koji su postali surogati za Korzo, samo od sebe riješiti prometne probleme?!

Možda je sutrašnja Rijeka pitoreskni primorski gradić, s prostranim mandračem, u koji će dolaziti na školovanje, odmor i liječenje ljudi iz prstena uspješnih i poletnih gradova kao što su Matulji, Viškovo, Kastav, Grobnik, Kukuljanovo, Bakar i Kostrena... Predlažem i slogan: »Rijeka - grad zadovoljnih umirovljenika«. Dakle, ako se neki problem ne može riješiti – možda ga treba drugačije postaviti.