

ZAMIGAVAC

Broj 57/25. rujna 2013.

kultura i sigurnost u prometu



4/5

NEMA BIKIKLISTA BEZ IZGRADNJE NOVIH STAZA **Postoji potražnja za biciklističkim prometom, ali biciklistička infrastruktura na području Županije izrazito je skromna: sveukupno manje od 14 kilometara izgrađenih biciklističkih staza**

2 Još 35 čuvara školskih pješačkih prijelaza

3 Autoklub Rijeka 15 godina djecu vodi u školu



Preventiva



Akcija je krenula 2001. godine, kada je 31 pješački prijelaz u blizini škola na području županije označen kao opasan



Učenik šestog razreda OŠ Brajda smatra da se u školi ne daje dovoljna pozornost prometu

PROMOVIRANA NOVA GENERACIJA ŠKOLSKIH PROMETNIH JEDINICA

JOŠ 35 ČUVARA školskih pješačkih prijelaza

Promovirana je 12. generacija osnovnoškolaca osposobljenih za osiguravanje pješačkih prijelaza u blizini svojih škola. **Obučeno je 35 učenika u dobi između 10 i 12 godina iz osnovnih škola Škurinje, Kozala, Brajda i Sveti Matej**

Mateo SUČIĆ

U trenucima dok je ljeto prepuštalo mjesto jeseni, a brojni učenici odradili prve radne tjedne u školskim klupama, pješački prijelazi u okolici riječkih škola postali su bogatiji za 35 novih članova školskih prometnih jedinica koji su predstavljani u Domu mladih. Uz pomoć stručnih suradnika prošli su temeljitu obuku za odgovornu zadaću. Smotra školskih prometnih jedinica došla je kao završni dio realizacije Plana i programa Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije koji iz godine u godinu provodi mjere za povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu s posebnim naglaskom na one najmlađe koji su u današnjim prometnim uvjetima možda i najugroženiji.

Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama s projektom osnivanja školskih

prometnih jedinica započeo je 2001. godine, a sa smotrom održanom u Domu mladih promovirao 12. generaciju osnovnoškolaca osposobljenih za osiguravanje pješačkih prijelaza u blizini svojih škola. Ove godine ukupno je obučeno 35 učenika u dobi između 10 i 12 godina iz osnovnih škola Škurinje, Kozala, Brajda i Sveti Matej.

Posebna obuka

– Program školskih prometnih jedinica namijenjen je učenicima osnovnih škola između četvrtog i šestog razreda koji kroz posebnu obuku steknu znanja i kompetencije za osiguranje pješačkih prijelaza u blizini njihovih osnovnih škola, kaže Zdravko Lisac, tajnik Županijskog savjeta za sigurnost prometa.

– Obuka se provodi uz pomoć Doma mladih i pripadnika prometne policije, a sve s namjerom povećanja sigurnosti učenika na putu prema školskim klupama obzirom da je 2001. godine 31 pješački



prijelaz u blizini škola na području Primorsko-goranske županije označen kao opasan za sigurnost učenika. Članovi školskih prometnih jedinica ovom su obukom dobili adekvatna saznanja na koji način pomoći svima u prometu primjenjujući pravila sigurnosti i prometne kulture koja su imali prilike naučiti, istaknuo je Zdravko Lisac dodajući da će se i u budućnosti nastaviti s osposobljavanjem pripadnika školskih promet-

nih jedinica.

Da projekt Školskih prometnih jedinica ima željenog učinka potvrđuje Boris Skeledžić, predsjednik Županijskog savjeta za sigurnost prometa.

Trud nije uzaludan

– Ovaj rad i trud koji je u posljednjih desetak godina prisutan oko edukacije sudionika u prometu dao je značajne rezultate. Broj stradalih djece u prometu već je

nekoliko godina u padu što je jasan znak da sve mjere edukacije i prevencije poput akcije »Poštujte naše znakove« ili »Prvi koraci u prometu« imaju željeni učinak. Sve to nas ohrabruje da nastavimo s osposobljavanjem pripadnika školskih prometnih jedinica i da djeci usadimo neke navike kojima će samostalno moći puno doprinijeti sigurnosti sebe, a zatim i svojih školskih prijatelja, dodao je Skeledžić ističući zadovolj-

stvo učinkom brojnih preventivnih akcija za što velike zasluge pripisuje upravo djeci.

– Djeca se uglavnom sama odlučuju na ovakvu aktivnost, što govori da im je stalo do toga. Neovisno o dobi vidi se da odgovorno pristupaju zadacima i sigurno su zahvaljujući tome dali svoj doprinos smanjenju broja stradalih koji je u konstantnom padu, napomenuo je Skeledžić.

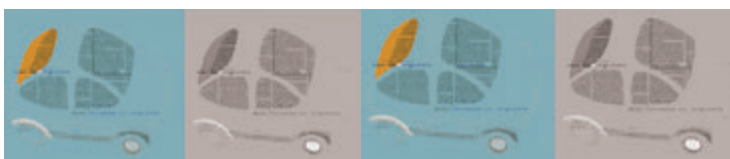


Prijatelji, pazite na cesti

Značaja i odgovornosti koju su dobili ulaskom u školske prometne jedinice svjesni su i oni koji već nekoliko dana osiguravaju pješačke prijelaze u blizini svojih škola. Među njima i Matija Grbavac, učenik šestog razreda Osnovne škole Brajda koji smatra da se u školi ne daje dovoljna pozornost važnosti sigurnog ponašanja u prometu.

– U školi nam govore da moramo paziti kako se ponašamo na prometnicama, ali mislim da to nije dovoljno i zato ovu obuku smatram dobrom i korisnom. Znam da je moja odgovornost sada velika i ovo će mi biti jedan od težih poslova, ali sretan sam što sam postao dio školskih prometnih jedinica. Što ću govoriti prijateljima iz razreda? Da više paze kada su na cesti, ne jure i utrukuju se, istaknuo je Matija s kojim se složio i Mateo Brljavac.

– Lijepo sam se proveo, a uz to sam i naučio nešto korisno. Sada ću se sigurno drukčije ponašati u prometu i paziti da se tako ponašaju i moji prijatelji, zaključio je Mateo.



40-ero ozlijeđene djece prošle školske godine na području Županije



Sigurnost djece iz godine u godinu na sve višoj razini

preventiva



SIGURNO U PROMETU: ŠKOLA NE MOŽE POČETI BEZ AKCIJE NA PRELUKU

AK Rijeka 15 godina DJECU VODI U SKOLU

U akciji sudjeluju djeca od treće do osme godine i na biciklima, rolama i romobilima, uz druženje i zabavu, uče osnove sigurnog kretanja u prometu



Gotovo da više i ne možemo zamisliti početak školske godine bez kontinuiranih apela na savjest vozača kojima se poručuje da su s nama na cesti prvašići, djeca koja s prvim danom škole često kreću u prve samostalne korake u prometu. Početak školske godine nezamisliv je i bez akcije Sigurno i vješto u prometu koju već četrdesetak godina provode Hrvatski autoklub.

Riječki početak školske godine nezamisliv je bez akcije Autokluba Rijeka koja okuplja velik broj najmlađih sudionika u prometu. Od samostalnosti Hrvatske, petnaestu godinu za redom, Autoklub Rijeka provodi niz odgojno pre-

ventivnih aktivnosti u prvom tjednu škole pod nazivom Sigurno i vješto u prometu.

Akcija se provodi u suradnji s Odjelom za sigurnost cestovnog prometa Policijske uprave Primorsko goranske i Postajom prometne policije Rijeka, a uz podršku medija, Primorsko-goranske županije, Grada Rijeke i Croatia Osiguranja. Uz senzibiliziranje javnosti, a posebno vozača na povećanje tolerancije i kulture u prometu te povećanog opreza kad su u pitanju djeca, akcijom se želi educirati roditelje koji su najvažnija karika u pripremi djece za sigurno kretanje putem od kuće do škole.

U akciji sudjeluju djeca od treće do osme godine i na bi-

ciklima, rolama i romobilima, uz druženje i zabavu, uče osnove sigurnog kretanja u prometu. Već nekoliko godina se akcija održava na Preluku, kod stanice za tehnički pregled vozila Autokluba Rijeka. Najmanje je bitno tko je pobijedio, pobjednici su svi koji su nastupili i upili nova znanja. Ipak, pobjeda se piše. Penjanje na pobjedničko postolje izviklo je osmijehe na lica trojice najbržih i najspretnijih biciklista koji su stazu na Preluci, oko stanice za tehnički pregled Autokluba Rijeka prošli bez greške. Prvi je bio Martin Valenčić Bobanović. Drugo mjesto je pripalo Filipu Dabiću, a treće Paulu Sobolu.

– Cilj nam je da uz igru i za-

bavu djeca usvoje prva pozitivna ponašanja u prometu. Većano uz prelaz pjeačkog prometa, uz prometnu signalizaciju, ističe tajnik AK Rijeke Mile Perić.

Stručni suradnik za prometnu preventivu i autosport AK Rijeka Tomislav Šepić podsjetio je da su svi sudionici dobili prigodne darove.

Načelnik odjela za sigurnost prometa PU primorsko-goranske Boris Skeledžić.

– Sigurnost iz godine u godinu bilježi trend poboljšanja. Ona se prije svega jasno vidi u smanjenju stradavanja naše djece na cestama. Prošle godine, govorim o periodu od 1. rujna do 15. lipnja, koliko traje školska godina, stradalo je 40 djece u starosnoj dobi od 7

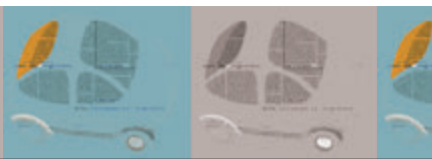
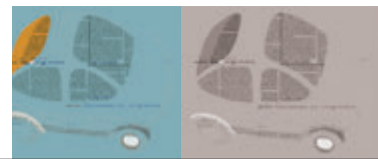
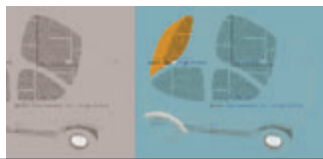
Djeca sve sigurnija

Godinama su u Hrvatskoj djeca najčešće stradavala u prometu kao putnici u vozilima svojih roditelja. Posljednje dvije godine ipak se vidi pomak u odgovornosti roditelja. Prošle godine u Hrvatskoj je poginulo sedmero djece, od toga dvoje kao putnici, s tim da ni jedno nije poginulo u osobnom automobilu, nego jedno u autobusu i jedno u traktoru, a četvero kao pješaci. To upućuje na činjenicu da roditelji ipak više vode računa o svojoj djeci nego ranije. Iz godine u o godinu sigurnost djece u prometu je sve na višoj razini. Za usporedbu, prije pet godina u prometnim nesrećama poginulo je 24 djece u Hrvatskoj.

do 14 godina. Godinu prije imali smo 70 stradale djece. Prošle godine petero djece zadobilo je teške ozljede, a godinu prije 11. Bilježimo smanjenje i u kategoriji lakših ozljeda, s 52 na 33 stradale

djece. To su konkretne brojke koje govore u prilog činjenici da je sigurnost djece zaista iz godine u godinu na sve višoj razini. Smrtnih posljedica nije bilo i nadamo se da će tako i ostati, zaključio je Skeledžić.





2 kotača



U projektu TZ Primorsko-goranske županije »Biciklom po Kvarneru« definirano je 19 staza u dužini od 1.300 kilometara



Rijeka je pogodna za bicikle kada se analiziraju klima i nadmorska visina. Konfiguracija grada predstavlja minus

SAVJET ZA SIGURNOST PROMETA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE PO

NEMA BICIKL bez izgradnje novih

Postoji potreba i potražnja za biciklističkim prometom u Županiji i Gradu Rijeci, ali biciklistička infrastruktura na području Primorsko-goranske županije izrazito je skromna: sveukupno manje od 14 kilometara izgrađenih biciklističkih staza

Savjet za sigurnost prometa Primorsko-goranske županije posvetio se biciklistima, biciklističkim stazama i perspektivama. Na sjednici Savjeta prezentirana je studija »Sigurnost biciklista u prometu na području Primorsko-goranske županije i smjernice za razvoj i promociju biciklističkog prometa« autora mr. Ivice Barišića s Prometnog odjela Veleučilišta u Rijeci.

Jasno je da biciklistički promet postaje sve atraktivnija vrsta prijevoza, posebno u gradskim područjima. Gradnja staza povećava korištenje bicikla za 30 posto i »poziva« ljude da okreću pedale. Kako u svijetu, tako se i u Primorsko-goranskoj županiji i Rijeci uočava potreba za jačanjem biciklističkog prometa. Veliki problem intenzivnijem razvoju biciklizma predstavlja slabo razvijena biciklistička infrastruktura. Kako se u budućnosti očekuje intenziviranje izgradnje biciklističke infrastrukture i poboljšanje uvjeta prometovanja na cestama koje biciklisti dijele s automobilima, uočava se i druga potreba. Unificiranje označavanja biciklističkih staza i oznaka. Kako je stanje u Hrvatskoj, Primorsko-goranskoj županiji i Rijeci?

Postojeća praksa izgradnje biciklističke infrastrukture ukazuje na različita rješenja koja često zbunjuju bicikliste. Obzirom da u Hrvatskoj ne postoje jedinstvene službene smjernice ili pravilnik za planiranje i projektiranje biciklističke infrastrukture, jedinice lokalne uprave u svojim prostorno-planskim dokumentima samostalno donose pravila za biciklističku infrastrukturu. Rezultat je velika šarolikost u prometnim rješenjima. Pojedine županije biciklističke rute označavaju plavom, a druge smeđom bojom. Takva rješenja prvenstveno ovise o inicijativi pojedinaca u turističkim zajednicama, obzirom da su oni najčešće pokretači označavanja biciklističkih ruta.

Nadoknaditi zaostatak

»Hrvatske ceste« su naručile izradu Smjernica za projektiranje biciklističke infrastrukture na državnim cestama. Nedostatak je što Smjernice obrađuju pitanje biciklističke



infrastrukture na državnim cestama, pa stoga u njima nisu obrađene sve kategorije biciklističke infrastrukture (biciklistički putovi), a nije detaljno obrađeno područje biciklističke infrastrukture u naseljima, unatoč činjenici da dobar dio državnih cesta prolazi i kroz naselja u kojima je biciklistički promet najintenzivniji. Usporedo sa Smjernicama, na razini Ministarstva prometa pokrenuta je i izrada Pravilnika o biciklističkim stazama koji bi trebao definirati tehničke standarde biciklističkih staza. Oba dokumenta se do danas vode kao radni materijal. Donošenje regulative vezane za

biciklističku infrastrukturu značajno kasni u odnosu na razvijene zemlje u okružju. Slična je situacija i na području Primorsko-goranske županije u kojoj se biciklizam prvenstveno veže za turistički i rekreativni segment. Stoga je promocija ovog vida prometa prvenstveno u turističkim zajednicama. U projektu TZ Primorsko-goranske županije »Biciklom po Kvarneru« definirano je 19 biciklističkih staza u ukupnoj dužini od 1.300 kilometara. Dio označenih ruta je na području javnih cesta, a dio na putovima i stazama izvan ceste. Pojedine turističke zajednice ili područja (Učka,

Platak) imaju i druge označene biciklističke rute. Biciklistička infrastruktura na javnim cestama na području Primorsko-goranske županije je izrazito skromna. Na području Primorsko-goranske županije biciklistička staza je izgrađena na Krku. Na 11,3 kilometara uređena je dvosmjerna staza uz Krčku magistralu, od skretanja za Valbisku do Punta. Druga staza, duga 2,5 kilometra, izgrađena je uz državnu cestu D105 u Loparu. Planirana je izgradnja biciklističke staze Osor – Nerezine duge dva kilometra te kilometara duge staze na Malom Lošinju (Poljane). Sveukupno manje

od 14 kilometara staza uz javne ceste, što je svakako neprimjereno rastućoj potražnji.

Svijetli lukobran

Kako u državi i Županiji, tako i u Rijeci. Utvrđeno je da je oko 12 posto Riječana ima bicikl, a oko 7 posto posjeduje barku. Obzirom na važeće trendove pojačane brige stanovništva za zdravlje (a time i rekreaciju) za pretpostaviti je da je taj postotak danas i veći. Uočljiva je, također, tendencija pojačane pojave biciklističkog prometa u kojem su sudionici osobe mlađe od 18 godina unutar gradskih četvrti i u zonama obrazovnih ustanova,

sportskih i trgovačkih objekata.

Rijeka predstavlja pogodno područje za biciklistički promet kada se analiziraju klimatski uvjeti i nadmorska visina. Konfiguracija grada predstavlja minus. Kao zaključak se nudi da je Rijeka uvjetno pogodno područje za bicikliste. Atraktivni su longitudinalni koridori uz more prema Opatiji i Kostreni. Postoje i dijelovi grada na kojima je moguće ostvariti samo unutar kvartovski biciklistički promet bez mogućnosti veze sa susjednim gradskim četvrtima ili centrom grada.

Biciklisti u Rijeci prisiljeni su



Gradnja staza povećava korištenje bicikla za 30 posto i »poziva« ljude da okreću pedale



Utvrđeno je da je oko 12 posto Riječana ima bicikl, a oko 7 posto posjeduje barku

2 kotača

SVETIO SE BICIKLISTIMA I BICIKLISTIČKIM STAZAMA

ISTA staza

EuroVelo prilika

EuroVelo je projekt Europske biciklističke federacije (ECF), kojem je cilj razviti visokokvalitetnu biciklističku mrežu u Europi. Mreža se sastoji od 14 trans-kontinentalnih pravaca (ruta) čija ukupna dužina prelazi 70 tisuća kilometara. Osmišljena je tako da se svaka ruta može koristiti za duga putovanja, ali i lokalno, da omogući ljudima sigurno kretanje biciklom u obavljanju svakodnevnih aktivnosti. Za sada je kompletno izgrađeno i opremljeno oko 20 tisuća kilometara, a planirani dovršetak cijele mreže predviđa se 2020. godine.

Projekt je dijelom financiran sredstvima iz EU fondova, a nositelji razvoja EuroVelo mreže su nacionalne, regionalne i lokalne vlasti te nevladine organizacije, sponzori i privatni ulagači u gotovo svim europskim zemljama, uključujući i Hrvatsku. Da bi se neka ruta priključila koridoru mora zadovoljiti stroge kriterije kvalitete. Primjerice, mora se koristiti ujednačena signalizacija. Tri rute prolaze teritorijem Hrvatske, jedna kroz Primorsko-goransku županiju. EuroVelo ruta 8 je duga gotovo šest tisuća kilometara, a hrvatska dionica većim dijelom prolazi trasom Jadranske magistrale od Rijeke do Dubrovnika. Zbog prirodnih ljepota kojim prolazi može se zaključiti da je ruta odlično zamišljena, ali se u praksi pokazalo dosta poteškoća u realizaciji.

EuroVelo ruta 9 proteže se od Baltičkog do Jadranskog mora odnosno od Gdansk do Pule. Istarska županija je uvrštenjem ove rute u EuroVelo projekt dobila sjajnu priliku za svoju promociju na međunarodnom tržištu i dodatni razvoj već afirmiranog cikloturizma u Istri.

Postoji mogućnost da gradovi i općine kroz koje prolazi EuroVelo ruta izrade projekte biciklističkih staza na svome području i kandidiraju ih za dodjelu financijskih sredstava iz EU fondova, kao što su to učinile Češka i Austrija u kojima su trase gotovo dovršene. Korištenje EU fondova i uključivanje na euro trase znatno bi ubrzalo izgradnju biciklističkih staza, što bi u konačnici znatno unaprijedilo stanje sigurnosti biciklista na cestama na području Županije. Zasiurno i privuklo još veći broj cikloturista u ove krajeve Hrvatske i potaklo domaće stanovništvo da aktivnije koristi bicikl u svakodnevnim aktivnostima.



kretati se kolnikom, što predstavlja iznimno rizičan pothvat ili nogostupom, gdje su u sukobu sa pješacima i Zakonom. Na riječkim javnim prometnim površinama ne postoji izgrađena niti jedna površina za odvojeno kretanje biciklista. Izuzetak je pilot projekt na riječkom lukobranu, gdje je označena biciklistička traka te osigurana mogućnost unajmljivanja bicikla. Ovaj pozitivan primjer svakako treba istaknuti i podržati.

Od 2008. do 2012. godine na županijskim prometnicama su evidentirane 184 nesreće u kojima su sudjelovali biciklisti. Smrtno su stradala dvojica biciklista, u Brod Moravicama 2008. i u Starom Lazu 2011. godine. Ukupan broj ozlijeđenih je 176, od toga teško 62 i lako 114. U proteklih pet godina na području Županije vidljiv je značajan porast broja prometnih nesreća sa biciklistima i porast broja ozlijeđenih. Trend porasta zaustavljen je 2012. godine kada pada broja nesreća.

Najveći broj prometnih nesreća, zadnjih pet godina, dogodio se na području Rijeke (28), Malog Lošinja (17) Cresa (14), Crikvenice (9), Kastva (6). Zadnjih pet godina na području Grada Rijeke broj prometnih nesreća sa biciklistima varira od šest do sedam nesreća na godinu. U pet godina petoro biciklista teže je ozlijeđeno, a 18 lakše.

Žurni znakovi

Obzirom na činjenicu kako dio javnih cesta ima relativno malo prometno opterećenje, a i promet bicikala u ruralnim sredinama i dijelovima cesta

izvan naselja, kod nas je još uvijek malog intenziteta, logično je da se u takvim uvjetima pribjegava rješenju s mješovitim prometom (motorna vozila i biciklisti). Da bi se poboljšala sigurnost kretanja biciklista potrebno je identificirati kritična mjesta i posebno ih označiti, odnosno znakovima pravovremeno upozoriti vozače na moguću pojavu biciklista na kolniku. Posebno je značajno da se na predloženi način što žurnije označe dijelovi javnih cesta koji su proglašeni biciklističkim rutama, kao i dijelovi sa smanjenom preglednošću na kojima postoji povećana opasnost za bicikliste u prometu.

Kao zaključak se može navesti da postoji potreba i potražnja za biciklističkim prometom u Županiji i Gradu Rijeci, ali na žalost biciklistička infrastruktura na području Primorsko-goranske županije danas je izrazito skromna: sveukupno manje od 14 kilometara izgrađenih i tri kilometra planiranih biciklističkih staza uz javne ceste. Danas u Rijeci postoji označena biciklistička traka samo na riječkom lukobranu dok na ulicama ne postoji izgrađena niti jedna prometna površina za odvojeno kretanje biciklista. Zato Savjet za sigurnost prometa podržava aktivnosti kako bi se promijenilo današnje stanje u kojemu je biciklistički promet u Županiji i Rijeci zastavljen. Treba podržati označavanje i izgradnju biciklističkih staza, a u prostorno planskoj dokumentaciji nižeg reda početi uvažavati i potrebe biciklista.

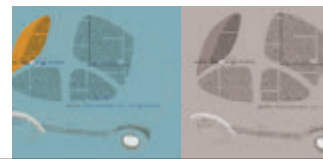
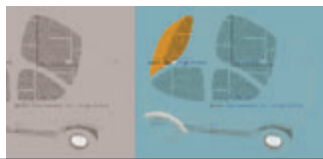
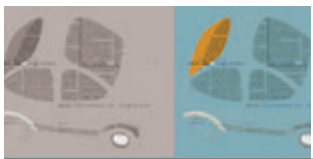


Povjerenici za biciklizam

Kroz projekt mobile 2020, koji je podržan od strane Europske unije potiče se biciklizam na lokalnoj razini u manjim i većim gradovima te su predloženi institucionalni oblici kroz koje se može djelovati po pitanju biciklističkog planiranja i promocije. Povjerenici za biciklizam ključne su osobe za kontakt u jedinicama lokalne samouprave. Mogu djelovati kao koordinatori ili kao planeri. O veličini grada ovisi hoće li se gradski povjerenik za biciklizam baviti biciklističkim pitanjima puno radno vrijeme ili skraćeno. Puno radno vrijeme ima prednost jer nema drugih dužnosti, npr. u odjelu za planiranje. To znači više vremena i empatije za pitanja koja se tiču biciklizma. Predloženo je sljedeće: skraćeno radno vrijeme u gradovima do 100 tisuća stanovnika, puno radno vrijeme u gradu s populacijom od 100 tisuća naviše, dva profesionalca na puno radno vrijeme u gradu s 250 do 300 tisuća stanovnika. Ako je populacija grada viša od 300 tisuća preporučuje se osnivanje odjela ili jedinice za biciklistička pitanja s više od dvoje zaposlenih povjerenika za biciklizam, kako pokazuju primjeri Kölna, Frankfurturta ili Züricha.

U manjim gradovima ili gradovima na startu ugovaranje vanjskog povjerenika za biciklizam moglo bi biti korisno u prevladavanju jaza nedostatka osoblja i potrebnih napora koji potiču biciklizam. Međutim, to je samo privremeno rješenje.




Sezona

Strane turiste zbunjuju putokazi Otok Krk, Otok Cres, Što znači Otok? Neko mjesto?

Na čvoru Bakar putokaz u centar Rijeke vodi preko Kostrene, umjesto Drage i ceste D-404
LJETNI PROMETNI PROBLEMI I KRITIKE MOTORIZIRANIH GOSTIJU

GUŽVE NA PRILAZU KRČKOM MOSTU I šlampava signalizacija

Već sljedeću sezonu kolone oko Krčkog mosta će se prorijediti, čim se pusti u promet i sjeverna traka dionice Hreljin – Jadranska magistrala. **No, prometnu signalizaciju bi mogli bolje uštimati**

Ljeto i turistička sezona već su poprilično iza nas. I svi problemi koje nose kolone, kraća ili duža čekanja, zastoji po vrućinama i sva nesnalaženja turista sa stranim registarskim pločicama. Kroz ljeto smo skupljali primjedbe motoriziranih gostiju i skupili priličnu kolekciju koja bi mogla biti putokaz kako i gdje se bolje organizirati za sljedeću turističku sezonu.

Strance su najviše mučile subotnje kolone na prilazu Krčkom mostu. Sigurno je da će takvi problemi postati prošlost jer se u studenom otvara i sjeverna traka dionice od čvora Hreljin do križanja s Jadranskom magistralom nadomak Krčkog mosta. Ovo ljeto novoizgrađena dionica čvor sv. Kuzam – Jadranska magistrala, puštena je u promet sredinom srpnja. No, samo djelomično. Od čvora Hreljin funkcionirale su samo dvije trake u pravcu juga. I tamo se stvaralo najviše kolona. Znalo se čekati po sat i pol, čak i dva, od čvora Hreljin do Krčkog mosta. Vozače je zbunjivala i signalizacija na spoju s Jadranskom magistralom. Dobar dio vozača se prestrojavo u lijevu traku prema Crikvenici i pred samo skretanje shvaćao da to nije traka kojom se može do Krčkog mosta. Stali bi nasred raskršća »moleći« da ih netko pusti u traku za Krčki most. Iza njih bi se stvarale kolone i gušilo raskršće. Muke su imali i vozači koji su nakon silaska s Krčkog mosta željeli prema

Rijeci. Teško bi se probijali na lijevom skretanju za Jadransku magistralu, a kolone su se protezale od Krčkog mosta. Subotom se nije bilo lako probiti niti iz pravca Crikvenice. Kolone su se formirale već kod Dramlja i milile metar po metar, sve dok nisu prošle Bakarac. Tradicionalne su kolone i s Krka nedjeljom navečer. Sljedeće godine takvih problema neće biti i jer će se rekonstruirati raskršće kod nadvožnjaka na prilazu Krčkom mostu gdje se sijeku kolone iz pravca Hreljina, Krka i Crikvenice.

Engleski putokazi

Gužve na čvoru sv. Kuzam postale su povijest. Na čvoru se subotom prema Bakru spuste automobili riječkih registracija i udomaćeni stranci koji znaju da je bolje proći Bakarskim zaljevom nego upasti u kolonu na novoj cesti. Dio stranaca silazi s čvora sv. Kuzam i spušta se prema Bakru jer nisu ažurirali navigaciju. Na čvoru Bakar je najveći problem nepsretna signalizacija. Naime, vozila koja stižu s istoka putokaz u centar Rijeke vodi preko Kostrene. Čemu? Zar nije brži put preko čvora Sv. Kuzam, preko Drage i ceste D-404 do Delte? Ionako slušamo primjedbe da se cesta D-404 ne koristi koliko bi trebala.

Prometna signalizacija je nešto na čemu nam stranci zamjeraju. Doduše, Talijani imaju najmanje pravo jer njihova nejasna signalizacija



često kao da glumi pitanje u kvizu. Gdje skrenuti? Bolje je ugledati se u Nijemce. Jedan od putokaza koji buni strance su oznake za otoke. Na njima stoji: Otok Krk ili Otok Cres. Strancima je nejasno što bi trebao značiti Otok. Je li to neko posebno mjesto na Krku ili Cresu? Da li se tim putem može do Krka ili Cresa? I nije to problem samo na cestama Primorsko-goranske županije. Takve putokaze srećemo širom Hrvatske. Možda bi u turističkoj zemlji koja je ove godine ušla u Europsku uniju, u vremenima kad je engleski jezik postao drugi domaći jezik, mogli razmisliti o uvođenju engleskih prijevoda. Kad može stajati ozna-

ka airport, zašto ne bi moglo stajati bridge ili island. Ne bi izgubili ništa od naše suverenosti. Zamislite samo kad stranac naiđe na znakove ispod kojih piše: dozvoljeno samo vozilima Čistoće. Ili kad naiđu na veliki znak zabrane prometa ispod kojeg stoji: za kamione nosivosti od neke i neke tone....

Radovi na magistrali

Turisti zamjeraju na nepostojanosti signalizacije. Na dva raskršća u Rijeci stoji oznaka: Italija, Austrija, a na sljedeća dva mogu uočiti tek imena lokalnih ulica za koje nitko nije čuo kilometar dalje od kvarta. U turističkim mjestima se mogla čuti

primjedba da šuma znakova samo zbunjuje. Vozač bi morao stati ispred znaka i čitati jedan za drugim. I ponegdje bi mu trebala i minuta. Zamjerke se odnose i na signalizaciju an bicikle. Na mapi koju su dobili u turističkom uredu ucrtno je desetina kilometara staza. Jedino je problem kako naći ulaz na stazu. Nigdje oznake na cesti.

Mnogim strancima, ali i domaćim vozačima bilo je

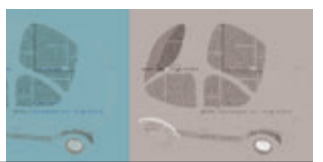
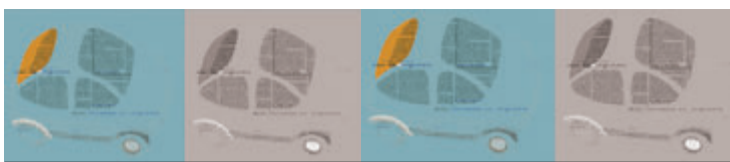
nejasno što rade radovi usred sezone na dionici od Novog Vinodolskog prema Senju. Vikendom se nije radilo, no tko je prošao preko tjedna vjerojatno je žalio. Najprije dvadesetak minuta čekanja da bi se prošlo kroz centra Novog, a potom veselje na potezu prema Klenovici. Znalo se čekati pola sata u koloni. Idealno za motocikliste u svojim odijelima ili pokojeg turista koji nema klimu u automobilu.



Divlje kampiranje

Pisali smo kritike stranaca, no mogu se skupiti realne zamjerke naših vozača. Jedna je da se turistima s kamperima dopušta da noće gdje god zažele. Jedan se snašao i na groblju. Hlad, u blizini voda, susjedi ne stvaraju buku, more na pet minuta. Idealno za dan-dva besplatnog boravka. Pokušajte to napraviti vani, rekli su nam domaći vozači koji ponekad nemaju gdje parkirati od motoriziranih kampera.





Crikvenica ima dva prometna poligona, jedan ispred OŠ Zvonka Cara, a drugi ispred vrtića Radost



Djeca u vrtiću su još premala da ih se educira kroz klasično predavanje. Zato je poligon dobar za ovu dob

djeca



EUROPSKI TJEDAN KRETANJA ISKORIŠTEN ZA EDUKACIJU

DOBITNA KOMBINACIJA djeca, poligon i posjet policajca

Djelatnici Policijske postaje Crikvenica posjetili su škole i vrtiće na području grada, razgovarali o njihovim navikama u prometu, o odgovornom ponašanju njihovih roditelja, upoznavali ih s prometnim znakovima i pravilima

Rujan tradicionalno protekne u znaku početka školske godine, a time i pripreme najmladih za prvo samostalno sudjelovanje u prometu. Uz godine u godinu lako možemo uočiti da prometna kultura doseže sve višu razinu. Da to nije samo dojam, svjedoči i prometna statistika čija je crna crta sve tanja i kraća. Svijest se razvija od malih nogu i nema druge nego djecu već od vrtića upoznavati s prometom, s prometnim pravilima, znakovima i svim opasnostima koje nosi svakodnevni izlazak na cestu.

Ove godine se Europski tjedan kretanja u Crikvenici iskoristio za edukacije najmladih sudionika u prometu. Crikvenica veliku brigu posvećuje radu s najmlađima u prometu. U nekoliko navrata crikvenički osnovnoškolci su bili županijski i hrvatski prvaci u prometu, a nastupili su i na europskom prvenstvu u bojama hrvatske osnovnoškolske prometne reprezentacije. Djelatnici Policijske postaje Crikvenica posjetili su škole i vrtiće na području grada, razgovarali o njihovim navikama u prometu, o odgovornom ponašanju njihovih roditelja, upoznavali ih s prometnim znakovima i pravilima. Policija je posjetila osnovne škole Zvonka Cara i Vladimira Nazora, područne škole u Jadrainovu, Dramlju i Selcu te Dječji vrtić »Radost«.

Cijelo jutro je bilo posvećeno prometu i najmlađima.

Poligon obogatio vrtić

Djelatnik PP Crikvenica Zoran Škoro posjetio je vrtić »Radost« koji je specifičan po svom prometnom poligonu kakvim se može pohvaliti rijetko koji vrtić u Hrvatskoj. U sklopu projekta »Naša mašta može svašta«, uz podršku Zaklade za poticanje partnerstva i civilnog društva, roditelja, odgajatelja, crikveničkog DVD-a i komunalnog društva »Murvice« ureden je prometni poligon u dvorištu vrtića. Vrtić je dobio bicikle, tete su same izradile prometne znakove i edukacija kroz igru je mogla početi. U osmišljavanju poligona pomogli su učitelj tehničke kulture Ivo Tkalec, koji je odgojio generacije malih prometnih prvaka u OŠ Zvonka Cara, te teta Silvia Domijan. Poligon u dječjem vrtiću je drugi prometni poligon u Crikvenici jer je prije nekoliko

godina na igralištu OŠ Zvonka Cara, koja je osvajala prometne titule, ureden prvi poligon. Podršku projektu je dao i HAK.

U vrtiću objašnjavaju da djeca koriste poligon gotovo svakodnevno. Jedino ograničenje je loše vrijeme. Djeca uče kroz igru jer su još premala da bi prometna pravila mogla svladavati kroz nekakve satove. Ravnateljica vrtića Martina Magaš ističe da je prometni poligon obogatio predagošku praksu. Poligon je završio i na web stranici vrtića, što su primijetili i drugi vrtići te zvali i raspitivali se o mogućnostima uređenja poligona.

Vožnja na prednjem sjedalu

Posjet policajca vrtiću ipak je bio poseban dan na prometnom poligonu. Djeca su učila kako sigurno prijeći cestu. Koncentracija je bila neophodna. U početku su djeca jako pazila kada će pogledati lijevo, kada desno. Bi-



lo je i malo zbrke i pretrčavanja kolnika. Nakon par ponavljanja, djeca su mogla na pravu cestu, a ne samo na poligon. Sve im je bilo jasno kad je u pitanju semafor. Objašnjavala su kako znaju što znači zeleno i crveno svjetlo. Čuli su i kako ima vozača koji ne paze na semafore, koji znaju proći na crveno i ne primjećuju malu djecu skrivenu iza automobila. I bez obzira na zeleno svjetlo za pješake, uvijek treba pogledati prije no što se krene na kolnik, upozoravao je policajac Škoro.

– Jedan barba je prije neko-

liko dana prošao na crveno. Vidio sam ga, potvrdio je netko s tribina.

Sljedeća tema je bila vožnja djece u automobilu. Uslijedilo je pitanje: gdje se vozite? Većina je rekla da se vozi na zadnjem sjedalu, no ponetko se otkrio i priznao da ga roditelji voze i na prednjem sjedalu.

– Ali sam zavezan, ponudena je ekspresna isprika.

Zaključak je bio: obavezno zadnje sjedalo i obavezan pogledati prije no što se krene na kolnik, upozoravao je policajac Škoro.

– Treće poglavlje bila je vož-

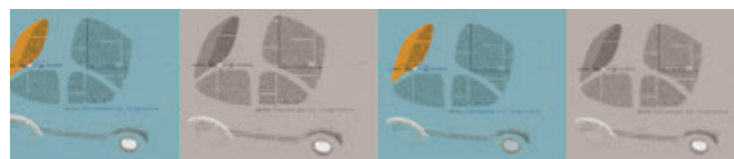
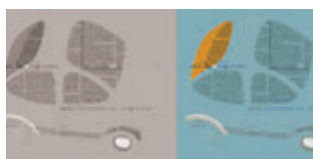
nja biciklom. Naravno, s kaci-gom koja glavu čuva. I ponovno upozorenje da treba izbjegavati vožnju po cesti u ovoj dobi. Razgovaralo se i o dječjoj igri. Preporuka je da se djeca ne igraju uz promet-nice.

– Kroz slobodniji pristup, kroz igru, djeci ukazujemo na pravila kojih se treba pridržavati. Djeca u vrtiću su još premala da ih se educira kroz klasično predavanje. Zato je poligon dobar za ovu dob. Djeca upijaju znanja i sjećaju se upozorenja koja su čuli. I nikad dosta rada s djecom, objašnjava policajac Škoro.

Policajac kao prijatelj djece

Gost vrtića u druženju s djecom vidi još jednu korist.

– Djeca kroz druženje s policijom shvaćaju da je to njihova policija. Da je policajac netko kome se mogu obratiti za pomoć u svakoj situaciji. Sjećamo se da su nekad djecu strašili: ako ne budeš bio dobar, zvat ću policiju. Kroz ovakvo druženje djeca stječu povjerenje u policiju i neće se ustručavati prići policajcu i pitati ga da im pomogne prijeći cestu, smatra crikvenički policajac koji je na kraju predavanja »dobio pet« od djece iz vrtića.


Priče

 IZ RIJEČKE
 PROMETNE POVIJESTI

Poskupljenje benzina uopće se nije odrazilo na prodaju. Sada čak vladaju veće gužve, jer se građani boje da će benzina nestati

U prvih godinu dana Krčkim mostom prošlo milijun vozila, 25% više od predviđanja

NEMA STRUJE, KAVE i šećera, benzina jedva

Te 1981. godine, u takozvanim »zlatnim vremenima«, imali smo par-nepar, redukcije struje, kredite za aute s 60 posto učešća i nepoznatim kamatama

Piše Igor Žic

Kad čovjek dovoljno dugo živi shvati da mu se život sastoji od razdoblja ekonomskih recesija, prekidanah jačim ili slabijim – ekonomskim katastrofama! Tako je i vruće ljeto 1981. godine imalo neke klasične sastojke jedne medijski tipične hrvatske turističke sezone: te turisti ne dolaze, te odakle sad ovoliko turista (uz napomenu da su svi vozili kroz centar Rijeke, jer nije bilo zaobilaznice, te svi smještajni kapaciteti su gotovo prazni pa »traži se krevet više«. Isto tako bilo je kuhanja zbog suše, a potom »iznenadujuća ljetna oluja potopila je Rijeku«. No bilo je i nekih, bitnih, razlika.

Te 1981. godine obilježena je prva godišnjica Krčkog (tada Titovog) mosta. »Most za otok Krk pušten je u promet 19. srpnja 1980. i sva predviđanja, sročena u investicijskom programu, doživjela su ogromne promjene. Primjerice, prognoza je bila da će u prvoj godini rada Titovim mostom proći 811.000 vozila, a prošlo ih je 1.003.492... Cestovna veza otoka s kopnom najbolje se opazila u broju noćenja na Krku: do 15. srpnja prošle godine ostvareno je 636.000, a do 15. srpnja ove godine već 769.000.« (»Novi list«, 17. srpnja 1981.)

Ograničeno inozemstvo

Ovo je jedan upozoravajući podatak. Naime, cestovna infrastruktura jedan je od temelja aktualnog uzleta hrvatskog turizma. Naravno, uz sedmodnevnu, internetsku prognozu vremena. Hrvatske autoceste neusporedivo su bolje od talijanskih (provjereni, vozio sam ovo ljeto do gradića Arezza - cca k'o Rijeke i bilo je mjestimično opasno, a mjestimično smiješno). Problem je što da biste shvatili koliko nešto zaista vrijedi, morate sagledati širu sliku. Ako se kod nekretнина može reći da su bitne tri stvari »lokacija, lokacija, lokacija«, u ekonomiji se može reći da su bitni samo »trendovi, trendovi, trendovi«. A trendovi su danas gotovo identični onima 1981., uz neke zabavne razlike.

Naime, da bi današnji mladi čitatelj dobio ugođaj tih »zlatnih vremena« treba navesti nekoliko naslova iz »Novog lista«. Na primjer: »Struje neće biti dovoljno...« »Ograničava se potrošnja električne struje usred ljeta«. Prva faza redukcije: »Nogometne utakmice igrat će se samo danju«. »Nestašica kave i ulja«. »Teško do telefonskog priključka«. Znam da mladi čitatelj uopće ne razumije ovaj problem, ali pojednostavljeno, da je u Rijeci bilo 30.000 telefonskih priključaka, a da je potreba bila znatno veća. I da, naravno, u to pretpovijesno doba nije bilo mobitela) »Nedovoljno drva i plina«.

Sjećam se, a znam da zvučim staro i potrošeno, da je naš pametni papagaj Dodo letio po stanu i vrištao: »Nema kave, nema šećera« za što

nije kriv on nego Milka Platinic koja se nemilosrdno obrušila na »stoku sitna zuba«. »Svim sredstvima i mjerama, pa i administrativnim, moramo obuzdati prekomjernu potrošnju« (»Novi list«, 12. listopada 1981.).


Novi auto kupljen s 46 grešaka

Ne samo što ničeg nije bilo, ne samo što se ništa nije moglo kupiti, ne samo što se nije moglo jednostavno ići preko granice, ne samo što su ceste bile katastrofalne, ne samo što se nije moglo voziti svaki dan, ne samo što je benzin bio skup (ne iz današnje perspektive), ne samo što se sve raspadalo, već je najveći problem za vozače bila »Crvena zastava« Kragujevac i nekoliko njihovih što užasnih, što katastrofalnih automobila.

»Pomoran Mate Matijević iz Rijeke platio je u gotovini »Zastavu 101 Mediteran«. A prodavač iz Ljubljane prodao mu je (novi) automobil s točno 46 grešaka: Sjedalica vozača slomljena, lupanje u vožnji – amortizeri, ventilator ne radi, poluga za grijanje ne radi, grijanje stražnjeg vjetrobranskog stakla ne radi, vrata suvozačeva struju – oštećena boja, brave na vratima vozača i suvozača neispravne, staklo na vratima vozača ne može se zatvoriti do kraja, oborena svjetla ne rade, poziciono lijevo svjetlo ne radi, neispravna brava sigurnosnog pojasa, uređaj za pranje vjetrobranskog stakla ne radi, prednji lijevi žmigavac ne radi, lijevo štop svjetlo ne radi, svjetlo unutar automobila ne radi, stropna obloga nedovršena, prednja obloga (bočna) nedovršena, mjenjač povremeno blokira u prvoj i drugoj brzini, jaka trešnja volana pri brzini većoj od 80 kilometara na sat, neispravna ručna kočnica, kroz ventilaciju ulazi voda, voda ulazi u prtljažnik, pri kočenju vozilo jako zanaša udesno, neispravna zračnica (što je to?!) rezervnog kotlača, ne radi svjetlosna signalizacija pokazivača goriva, pojavila se hrđa, otpada boja, loše se otvara hauba motora...« (»Novi list« 18. srpnja 1981.)

Bog blagoslovio japanske i korejske proizvođače malih automobila kad su ostaci poražene radničke klase u pitanju te »sveto njemačko trojstvo« BMW, Audi i Mercedes (kad su ostaci poražene partijske vrhuške u pitanju). Ipak je nešto izašlo na dobro: danas su automobili puno bolji nego 1981. godine.

Mladi, shodne tome i naivni, odnosno, prostodušni čitatelj, naravno, ne razumije kakve sve to ima veze s automobilizmom. Polako, mudrost je oduvijek bila podjednako daleko od vlada, kao i od površnih čitatelja.

Dakle, nesposobna vlada dosjetila se genijalne odluke da dopusti »Jugoslavenima« (ma gdje bili) da preko granice, samo jednom godišnje smiju preneti 1.500 dinara. Nakon toga je dramatično pao broj odlazak u susjedne zemlje. Što je problem?

Raspad opskrbe

»Upravo u vrijeme kad se počeo probijati u društvo konvertibilnih valuta, taj je dinar postao žrtva galopirajuće inflacije (službeno, u kolovozu 1981., 52 posto na godišnjoj razini, što nije malo) i predmet nipodaštavanja...

...Izletnike smo sreli na Kozini i u osobnim automobilima. Ipak, većina tih koji su se otisnuli u Trst imala je temeljito razrađen spisak potreba. Na prvom mjestu su auto-dijelovi. U redu, dinar

treba zaštititi, ali tko će zaštititi automobiliste, gdje da oni nađu dijelove... Ako se ograničava iznošenje novca, onda se mora poboljšati opskrba u zemlji.« (Novi list 11.-12. srpnja 1981.)

Problem svake nesposobne vlade je što ona priča, a na žalost i radi, gluposti, zaplićući se sve više u svoje bedastoće. Vrlo brzo, pomahnitala vlada poželjela je ne samo ograničiti iznošenje dinara, već i naplaćivati svaki izlazak građana iz zemlje s novih 1.500 dinara, dok se, istovremeno, u zemlji posve raspala opskrba proizvodima široke potrošnje.

Za vozače dolazi do, neizbježnog, neugodnog trenutka: »Skuplji benzin i šećer... Benzin je na pumpama poskupio, od danas, za 2,5 dinara po litri, a šećer za 4,5 dinara.« (Novi list, 10. listopada 1981.)

Zanimljiva je reakcija vozača na poskupljenje (benzina, ne šećera).

»Poskupljenje benzina uopće se nije odrazilo na prodaju. Sada čak vladaju veće gužve, jer se građani boje da će benzina nestati.« (Novi list, 22. listopada 1981.)

Zastava, Yugo, Peglica

Njihova bojazan pokazala se posve logičnom, jer je vlada uskoro uvela smiješna ograničenja tipa par-nepar, ali i ograničenje na kupnju samo 20 litara goriva, nasto-

jeći svoju nesposobnost prebaciti na luzere koji se bezvezno vozaju, vrlo lošim cestama, u potrazi za kavom, šećerom i drugim nepotrebnim stvarima. No, da bi se čovjek vozao trebao je kupiti automobil, a tu su bila nova ograničenja.

»Autohrvatska obavještava potencijalne kupce motornih vozila da, po uplati, mogu preuzeti sa skladišta u Rijeci, Đure Strugara 50 (za mlade čitatelje – Osječka ulica), slijedeće tipove osobnih vozila Zastava: 750 LE - 80.000 dinara + troškovi isporuke 3.351 d.; Zastava 850 - 90.000 d + 3.873 d; 126 P (tzv. Peglica, uz Yugo, najgori automobil u povijesti) - 80.000 d + 3.351 d; 125 P 120.000 d + 3.873 d; te (super luksuzni automobil poznat i kao FIAT 128, europski auto godine 1969., ali ne 1981.!) 101/1300 ccm 148.000 d. + 3.873 d.« (»Novi list« 29. srpnja 1981.)

No, problem je bio i što ili uopće nije bilo kredita za kupnju automobila, ili ih je bilo, ali nisu bili naročito atraktivni.

»Gotovinski udio za automobile iznositi će 60 posto od njihove vrijednosti, s time što će se porez na promet plaćati gotovinom. Kredit za tu namjenu bit će odobren s rokom otplate (kamate se ne spominju da se »radnici i seljaci« ne bi zamarali glupostima) od 30 mjeseci« (»Novi list« 24. listopada 1981.)