

MIGAVAC

... a legtöbb angol nyelvű tanulmányban is megemlítve kerül az alkalmi gyakorlatban előforduló környezeti problémák részére, amelyeket a diákoknak és tanároknak feladataként kell megoldaniuk. Tanulás és gyakorlás között jelentős különbség van. A diákok gyakorlásra törekszenek, míg a tanárok tanulásra törekszenek. Ez a különbség a tanulás és gyakorlás közötti különbséget tükröz. Az említett tanulmányokban a tanulásra törekszenő diákokat, a gyakorlásra törekszenő diákokat és a tanulásra és gyakorlásra törekszenő diákokat összehasonlítva, a tanulásra törekszenő diákokat a legtöbb tanulmányban a gyakorlásra törekszenő diákoknál magasabb eredményekkel szembenítik.

četiri **četiri** **četiri**

— 3 —

kultura i sigurnost u prometu



2

**ATRAKTIVNA
POSLOVNICA ZOVE
NOVE ČLANOVE**

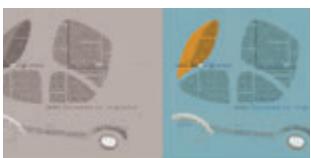
**Predsjednik AK Rijeka
dr. Marijan Ćurković
je duhovito primijetio
da je otvorenje
poslovnice korak ka
otvaranju drive-in
članstva, ali i naglasio
činjenicu da u kriznim
vremenima AK Rijeka
zapošljava 51 radnika**

4/5

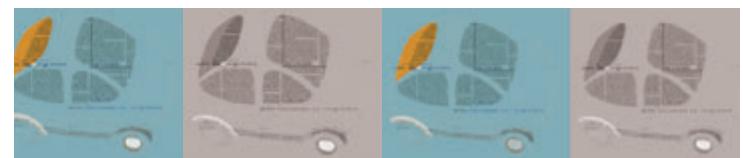
Primorsko-goranska županija uzor je Hrvatskoj u sigurnosti prometa

7

Prometnim elaboratom do sigurnijih cesta



2



1987



**AK Rijeka ima 16
tisuća članova**



**3 paketa članstva na
raspolaganju vozačima**

AUTOKLUB RIJEKA JOŠ BLIŽI ČLANOVIMA I VOZAČIMA

ATRAKTIVNA POSLOVNICA zove nove članove

Predsjednik AK Rijeka dr. Marijan Ćurković je duhovito primijetio da je otvorenje poslovnice korak ka otvaranju drive-in članstva, **ali i naglasio činjenicu da u kriznim vremenima AK Rijeka zapošljava 51 radnika**



Autoklub Rijeka još je bliži vozačima. U prizemlju svoje zgrade na adresi Dolac 11 svečano je otvorena poslovница članstva i touring poslova. Otvoreni poslovni dekorirane u prepoznatljivim žuto-plavim bojama omogućit će lakši kontakt s 16 tisuća članova,

ali i s ostalim riječkim vozačima koji već 68 godina ne mogu zamisliti svakodnevnicu na cesti bez Autokluba Rijeka. Pri otvaranju poslovnice u prizemlju, nasuprot Teatra Fenice, razmišljalo se i o činjenici da velik broj članova Autokluba Rijeka i korisnika usluga čine osobe stari-



je životne dobi i osobe koje se teže kreću.

Prepoznati u državi

Na svečanosti AK Rijeka je istaknuto da je u moru sivih vijesti, kupnja prostora i otvaranje atraktivne poslovnice jedna od lijepih vijesti iz Autokluba koji djeluje od 1946. godine i po brojnosti u sustavu HAK-a drži drugo mjesto na ljestvici. Na otvaranju poslovnice je istaknuto da se Au-

toklub Rijeka prepozna po preventivni, ne samo u Rijeci i u Primorsko-goranskoj županiji već i širom Hrvatske.

Predsjednik Autokluba Rijeka dr. Marijan Ćurković je duhovito primijetio da je otvorenje poslovnice korak ka otvaranju drive-in članstva, ali i ozbiljnim tonom naglasio činjenicu da u kriznim gospodarskim vremenima Autoklub Rijeka zapošljava 51 radnika. Predsjednik HAK-a Slavko Tušek je naglasio da Autoklub Rijeka drži deset posto ukupnog članstva HAK-a. Prostor u centru Rijeke svečano su otvorili tajnik

Autokluba Rijeka Mile Perić i tajnik HAK-a Zvonko Šmuk uz asistenciju voditeljice članstva i touring poslova AK Rijeka Zorka Ćubelić koja već 35 godina prima vozače u Autoklub Rijeka.

Članstvo 200 kuna

Podsjetimo da vozači mogu birati između tri članska paketa. Paket Start stoji 200 kuna, paket Optimum 300 kuna, a paket Europa 500 kuna. Ukoliko planirate putovanje izvan Hrvatske, članstvo jamči pomoći na cesti kroz razvijenu mrežu partnera po cijeloj Europi. Bitno je

naglasiti da se članstvo veže uz vozača, a ne uz vozilo. Dakle, članska prava mogu se iskoristiti u bilo kojem vozilu u kojem se zateknete. Pozivom na broj 1987 na raspolaganju Vam je Služba pomoći na cesti 24 sata dnevno 365 dana u godini.

Autoklub šalju godinama istu poruku: Nemojte čekati da vam se dogodi kvar na vozilu ili prometna nesreća da bi shvatili čemu služi članska iskaznica HAK/AK Rijeka. Dodite u Dolac 11 ili stanice za tehnički pregled na Preluku i Pagu i učlanite se u HAK/AK Rijeka.





krenulo se s 2.300 članova
1989. godine



AK Rijeka ima 200 članova
starijih od 84 godine

ZORKA ĆUBELIĆ VEĆ JE 25 GODINA VODITELJICA SLUŽBE ČLANSTVA

LJUDI SU MI NOSILI NOVAC za članarinu u more

Anto RAVLIĆ

Koje su prve asocijacije na članstvo u Autoklubu Rijeka? Sigurnost, povjerenje i Zorka Ćubelić. Voditeljica službe članstva i touring poslova u Autoklubu Rijeka već 35 godina dolazi na posao na Dolac, a četvrt stoljeća vodi brigu o članovima kluba.

Zorka Ćubelić prisjeća se 1989. godine kada su dvije kolegice koje su radile na članstvu otiskele iz AK Rijeka. Tada je tajnik AK Rijeka bio Vladimir Bebić, klub je imao tek 2.300 članova.

– Trebalo je kadrovske krenutne ispočetke. Sama sam tražila da odem na radno mjesto članstva, željela sam dokazati da mogu nešto napraviti od nule. Kad je počeo Domovinski rat u AK Rijeku je kao tajnik došao Željko Tomac i dao mi je punu slobodu da organiziram službu članstva i touring poslova. Usprkos ratu, počeli smo povećavati članstvo. Prvi kompjuter koji je došao u klub 1993. godine bio je namijenjen članstvu. Bila je to ustvari prva prava godina kako je članstvo profunkcioniralo. Još agresivnije smo krenuli prikupljati članstvo 1995. i 1996. godine. U drugoj polovici devedesetih se udarnički radilo na članstvu, ali je bilo i rezultata, prisjeća se voditeljica službe članstva i touring poslova.

Mogu na kavu s vama?

Jedna od tajni uspjeha članstva je i pristup stariim članovima i ljudima koji se žele učlaniti.

– Složila sam sebi u glavi da služba članstva nije šalter pred kojim ljudi ipak osjećaju neku vrstu distance. Željela sam postići obiteljsku atmosferu i mislim da su se ljudi osjećali ugodno kad bi došli. Znalo se dogoditi da dođu ljudi s problemima, da dođu u nekoj trci i da me pitaju mogu li sjesti pet minuta da dudu sebi. To mi je značilo da se ljudi kod nas osjećaju opušteno. Članovi me na cesti doživljavaju kao prijatelja. Članovi s kojima se znaju 20 godina me znaju pozvati na ljetovanje, toliko je naš odnos postao blizak. Jednom parkiram na obali i pozdravi me čovjek koji mi je bio poznat. Pita me kako sam i gdje



Tajnik Autokluba
Rijeka Mile Perić i
Zorka Ćubelić

Profesionalna boljka

Poznata je priča o postolaru koji ima najlošije cipele i zubaru koji ima najlošije zube. I Zorka Ćubelić ima jednu epizodu koja bi se mogla svrstati pod isti nazivnik.

– Ostavila sam jednom četiri žmigavca na autu na placi na Brajdi. I još sretnem poznanika. Odem na kavu i vratim se do auta. Pokušam ga upaliti, ali akumulator je dao svoje. I umjesto da mi je normalno da zovem 1987, ja zovem svoje kući. Eto, događa se, smije se Zorka Ćubelić.

Često znam u šali reći da bi voljela skinuti etiketu HAK-a s leđa kad šećem gradom. Znaju me ljudi sresti na ulici i pitati da li mi mogu dati novac za članstvo. Ja bi mogla nastavljati kupiti novac za članstvo i kad odem u penziju, smije se Zorka Ćubelić

idem. Kažem mu na kavu, a on pita može li sa mnom. Sjednemo i čovjek mi kaže da bi mi morao platiti članstvo. I dan-danas sam dobra s tim liječnikom. Često znam u šali reći da bi voljela skinuti etiketu HAK-a s leđa kad šećem gradom. Znaju me ljudi sresti na ulici i pitati da li mi mogu dati novac za članstvo. Jednom mi je čovjek u Uvali Scott doslovno u moru dao novac za članstvo. Ja bi mogla nastavljati kupiti novac za članstvo i kad odem u penziju, smije se Zorka Ćubelić naglašavajući važnost povjerenja.

– Znalo se dogoditi da se zapričamo pa da zaboravim naplatiti članarinu ili vratiti novac. I sve bi riješili naknadno, priča voditeljica u AK Rijeka.

Tehnologija je od velike pomoći u svakodnevici Autokluba Rijeka.

– U odnosu na prve godine, nezadovoljstva se mijere promilima. Gotovo da nema primjedbi, a pohvala je puno. Mobiteli su izuzetno olakšali posao. Nema više nesporazuma i praznih vožnji. Meni se nikad nije dogodilo da problem s kojim je došao čovjek gurnem kroz tepih. I osjećala sam zadovoljstvo kad bi riješila problem. Nema neriješivih slučajeva. Ja volim uspjeti, moje radno mjesto je meni pomoglo, formiralo me kao osobu, kaže Zorka Ćubelić.

Trebamo mlade

Kako bi izgledao foto-robot člana Autokluba Rijeka, pitamo najupućeniju osobu u klubu.

– Zrele dob, negdje oko 50 godina. U početku smo imali muškarce, a sada je podjednak broj muškaraca i žena. Imamo više od 200 članova starijih od 84 godine. I to su sve aktivni vozači. I zbog njih mi je draga da smo preselili u novu poslovnici u prizemlje. Stariji članovi se ne žele odreći navike da dođu u klub produžiti članarinu. Trebamo mlade učlanjavati u klub. Puno mladih bi se učlanilo kad se već dogodi nesreća. Treba razmišljati prije i kod njih probuditi svijest o potrebi učlanjenja. Nama još uvijek fali vozačka kultura. U Njemačkoj je svaki vozač član ADAC-a. I onda nam kažu da ADAC može sve. Kako ne bi mogao kad ima toliko članova, ističe šefica članstva.

Članovi se najčešće odlučuju na paket Start od 200 kuna, a slijedi paket Europa od 500 kuna.

– Što znači paket Europa prije nekoliko se dana uvjerio vozač koji bi platio 130 eura šlepanje da nije imao članstvo. Jedna od prednosti članstva je jednostavnost. Ne trebate razmišljati koji ćete broj zvati. Uvijek 1987. Bez obzira da li ste u Hrvatskoj ili vani gdje imamo mrežu partnera, objašnjava Zorka Ćubelić.

Nismo zaboravili spomenuti još jednu "sitnicu". Danas Autoklub Rijeka ima 16 tisuća članova. Trebamo li spominjati tko je medu najzaslužnijima za vojsku članova. Od 2.300 članova 1989. do 16 tisuća članova 2014. godine.


**trasa maškaranog relja duga
je 21 kilometar**

23. izdanje


MAŠKARANI RELI PARIZ - BAKAR

Najludiji reli na svijetu okupio 48 automobila i motocikala

Po 23. put maškarani reli Pariz – Bakar je učinio maškarani početak godine zanimljivijim i originalnijim. Reli u organi-

zaciji Autokluba »Rijeka« kojem su ruku dale turističke zajednice Rijeka, Bakra i Kostrene, bakarske maškare i karnevalska udruga Špaži-

čari privukao je 48 automobila i motocikala. Oko 150 karnevalista krenulo je od »Pariza« s Krimeje i nakon vožnje duge 21 kilometar završilo u Bakru. Po putu se prošlo Korzom gdje je reli privukao veliki broj znati-

željnika. U Kostreni je vožen prvi ispit spretnosti. Vozači su se okrijepili uz čaj i fritule. U Bakru su dugu i veselu kolonu dočekali baškoti i drugi ispit spretnosti.

Čar dvosatne vožnje i svih popratnih dogadanja je da su

svi sudionici, sva vozila i svu suti maškarani.

Reli ne bi mogao proći bez Oktanskog bala u Grand Hotelu Bonavia koji tradicionalno organizira Autoklub Rijeke. Oko 150 gostiju zabavljalo se do jutra pod maskama.



SJEDNICA Ž Prim UZ

**U sedam godina
razloga za za**

Anto RAVLIĆ

Družiga sjednica Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije bila je prilika za dolazak župana primorsko-goranskog Zlatka Komadina na sjednicu savjeta, prvu nakon usvajanja plana za 2014. godinu. Župan Komadina je istaknuo da Savjet jedna od potpornih institucija Primorsko-goranske županije koji je prepoznat po nizu aktivnosti te dao potporu radu Savjeta. Bitno je naglasiti, poručio je Komadina, da Savjet nije zakonska obaveza županije te je iz tog razloga njegova važnost i njegov doprinos sigurnosti prometa u županiji još značajniji.

Predsjednik Savjeta Boris Skeležić upoznao je župana Komadina s pozitivnim trendom sigurnosti prometa na području županije. Policijska uprava primorsko-goranske pet godina zaredom smanjuje broj poginulih na prometnicama. Iz današnje perspektive zvuči nevjerojatno, no 2007. godine zabilježeno je nevjerojatnih 55 poginulih. Prošle godine se crni niz zaustavio na brojci 25.

Cilj 17 poginulih

- Imamo razloga za zadovoljstvo. Vjerujem da je i savjet svojim radom pridonio povećanju sigurnosti prometa, no najveći faktor sigurno je kvalitetnija infrastruktura, poručio je predsjednik Savjeta Skeležić.





inspektorji obavili 1.000
nadzora na cestama



hitna pomoć zbrinula 743
ozlijedenih na cestama

Savjet

ZUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA

Primorsko-goranska županija OR JE HRVATSKOJ

a broj poginulih je pao s 55 na 25, pet godina zaredom crna brojka sve je manja. **Imamo dovoljstvo, poručio je predsjednik Savjeta Skeležić**

Župan Komadina podsjetio se vremena kad je prema Zagrebu vodila poluatocesta koja je odnosila velik broj života. Predsjednik Savjeta Skeležić je podsjetio da je Vlada Republike Hrvatske 2010. godine, kroz Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa, postavila za cilj da se u deset godina broj poginulih smanji za 50 posto. Kako je prije četiri godine županija imala 35 poginulih, cilj je 17 poginulih u 2012. godini. Primorsko-goranska županija ide ka tom cilju naglasio je Skeležić. Prvi čovjek prometne policije izrazio je zadovoljstvo smanjenjem broja poginulih za četiri posto u odnosu na prethodnu godinu te iznio podatak da je prošle godine broj prometnih nesreća koji-ma je kumovao alkohol prvi put sveden ispod sedam posto.

Na sjednici je ponudeno pet izvješća članica Savjeta. Prednost je ipak dobilo izvješće Savjeta kroz koje je tajnik Savjeta Zdravko Lisac podsjetio na brojne aktivnosti Savjeta u 2013. godini koje su prezentirane na tri sjednice i 21 radnom sastanku. Savjet se bavio sigurnošću biciklista, opasnim zavojima, projektom obilježavanja mjesta prometnih nesreća GIS tehnologijom, organizirane su brojne akcije. Nažalost, prošle godine se najprepoznatljivija akcija Savjeta Motociklom u život nije održala zbog teške prometne nesreće instruktora Lorisa Valjana.

Ceste traže više

Dr. Matija Glad je iznio izvješće o održavanju državnih



cesta riječke ispostave Hrvatskih cesta. Prošle godine završena je zaobilaznica do Križića, obnovljena dionica Novi Vinodolski - Kozica, uređena su dva rotora u Matuljima. Ove godine je startala priprema za gradnju ceste D-403 koja će spajati Škurinje sa Zagrebačkom obalom.

Ravnatelj Županijske uprave za ceste Georg Žeželić podsjetio je na prošlogodišnje aktivnosti ŽUC-a te se založio za

povećanje cestarine nakon ni-za godina kako bi se dobila neophodna sredstva za održavanje 900 kilometara županijskih cesta. Prošle godine u redovno održavanje županijskih cesta uloženo je 41 milijuna kuna i još 45 milijuna kuna u izvanredno održavanje.

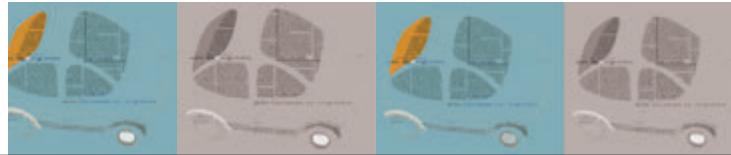
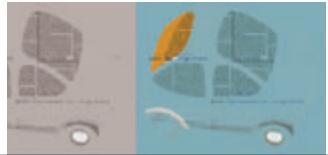
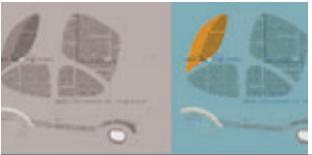
Inspekcija cestovnog pro-meta prošle je godine bila izuzetno aktivna, navedeno je u izvješću višeg inspektora Ivana Vulića. Inspektor za ceste i tro-

jica inspektora cestovnog pro-meta obavili su više od tisuću nadzora. Naplaćeno je 350 tisuća kuna kazne.

U izvješću o poslovanju medicine rada, kad je riječ o pregledima kandidata za vozače i profesionalne vozače, iznijet je podatak o gotovo sedam tisuća pregleda vozača amatera. Godina je zaključena s 92 nesposobnih i 27 trajno nesposobnih. Analiza petogodišnjeg razdoblja otvorila je vrlo zanimljiv podatak iz Gorskog kotara. Godine 2010. evidentirano je 36 trajno nesposobnih vozača. Godinu prije u tri godina kasnije, niti jedan. Simptomatično. Na sjednici je upozorenje da liječnici imaju zakonsku obavezu upozoriti policiju na pacijente koji ne smiju biti za volanom te primjećeno da je subjektivna procjena liječnika vrlo rastezljiv pojam.

Čekanje na helikopter

U izvješću o intervencijama Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije Davora Vukobrata podvučen je podatak da je prošle godine zbrinuta 743 osoba. Njih 540 prevezeno je u bolniču. U raspravi o "zlatnom satu" zanimljiv je podatak da od trenutka kad dispečer zatraži intervenciju helikoptera Hrvatskog ratnog zrakoplovstva zbog hitnog prijevoza pacijenta, prode 40 do 60 minuta do konačnog "da" Ministarstva obrane Republike Hrvatske.



Parking



zoniranje parkirališta krenulo
1930. u SAD



400

milijuna parkirnih
mesta u Europi

POČECI ORGANIZIRANE NAPLATE PARKIRANJA IMAJU KORIJENE U SAD-u

ČITAVO STOLJEĆE

parkiranje traži svoje pravo mjesto

Parkiranje je bilo unosan biznis, glavobolja za urbane sredine, predmet rasprava: prilika za privatnike ili komunalna privilegija. Jedno je sigurno, parkiranje je danas svakodnevna potreba

Piše
dr. sc. Robert Maršanić

Gdje parkirati automobil? Čiji je, zapravo, problem parkiranja automobila? Onih koji su u obvezi brinuti se o dobrom funkcioniranju grada ili onih koji imaju potrebu za parkiranjem? Navedeni upiti učestali su u današnje vrijeme, a sve češće ostaju bez odgovora. Intenzivan i ubrzani porast broja automobila stvara potrebu za povećanjem parkirnog prostora, kojeg objektivno i realno nema dovoljno.

U Evropi 730 milijuna gradana ima 230 milijuna automobila i oko 400 milijuna javno dostupnih parkirnih mjeseta. Mogućnost parkiranja pred vratima neke ustanove, ureda, trgovine, restorana ili hotela stekao je status »temeljnih ljudskih prava«. Ne tako davno automobili su prometovali najužim središtima gradova, a mjeseta za parkiranje bilo je u dovoljnom broju u skoro svakoj ulici i ulicici, na trgu, na svakom mjestu gdje god bi se automobil zaustavio. No, što se standard stanovništva po-

boljšavao, to se i broj automobila u gradovima povećavao. Automobili su se »sjurili« u gradove pa je dostupnih parkirnih mjeseta bilo sve manje, a i pronalazila su se sve teže.

Kako je i na koji način to netko prije nas rješavao? A, postojali su i prometovali i konji, i vozi, i kočije pa je njihov smještaj netko nekako i nekađa rješio. Zatim je došao vlak na svoju stanicu pa je došao autobus na svoju stanicu, pojavili su se i tramvaji, zatim su automobili polako zamijenili većinu prijevoznih sredstava i tu se stalo jer se problem parkiranja, odnosno nedostatka parkirnih mjeseta u većini slučajeva prepustilo rješavanju »samo od sebe«. Parkiralo se po trgovima, ulicama, pločnicima, a tko je imao sreću u dvorištu. Automobil je nekada bio simbol prestiža pa je onaj tko je imao bolji automobil, automatski imao i povlasticu biti parkiran na većem i značajnjem trgu. Danas je automobil uglavnom potreba dostizna većini stanovništva. Stekao je privilegiju i »povlašten položaj« u društvu zauzimajući sve slobodne površine ko-

je su pripadale čovjeku.

Kotači umjesto cipela

Zašto su nekada prostori za parkiranje bili prazni i slobodni (besplatni) za sve (malobrojne i rijetke) vozače? Početkom 20. stoljeća automobile su posjeđivali samo bogatiji. Sukladno tome, figurativno rečeno, tamo gdje su se (uz rub ceste) do tada i nekada parkirali konji i kočije, počeli su se parkirati automobili u vlasništvu bogatijeg stanovništva. U trenutku kada se broj vlasnika automobila počeo povećavati, a to se, primjerice u SAD-u desilo između 1910. i 1920. godine, parkiranje uz rub ulice počelo je predstavljati veliki problem. Ispočetka je prostor uz rub ceste i nadalje bio besplatan, ali teško dostupan zbog velike potražnje. Vozači više nisu mogli parkirati u svaku dobu dana, kada su htjeli i gdje su htjeli, a taj se problem povećavao sve dok nije patentiran i postavljen 1935. godine prvi parkirni automat.

U SAD-u su neki gradovi, već 1930. godine započeli sa zoniranjem parkirnih lokacija. Jedan od tadašnjih američkih gradonačelnika izjavio je da je

zoniranje parkirnih površina u središtu gradova bilo iznimno uspješno i da nisu očekivali takav uspjeh. Do 1920. godine u SAD-u svaki veći grad ima na desetke poduzetnika koji eksperimentiraju s parkiranjem kao profitabilnom djelatnošću. U Philadelphia W.W. Smith započinje 1920. godine s jednom parkirnom lokacijom, brzo se širi i u idućih pet godina posjeđuje 20 parkirnih lokacija i osam garažnih objekata. Zatim, u Los Angelesu, također 1920. godine, Andrew Pansini je započeo djelatnost naplate parkiranja u unajmljenom prostoru gdje je proizvodio cipele. U četiri godine proširoj se na 24 parkirne lokacije i dva garažna objekta. Djelovao je kao sustav Savoy Auto Park, mogao je primiti 4.000 automobila dnevno, a Pansini je sam sebe nazvao »Parkirni automobilski kralj«. Nadalje, također, u Los Angelesu, Walter Briggs zaposlio se na parkiralištu kako bi si otplaćivao studij na University of Southern California. Nakon diplomiranja uspio je osnovati Koloseum parking, koji je 1932. godine organizirao parkiranje automobila za potrebe Olim-

pijskih igara. Godine 1961. njegova kompanija Saf-T-Park Corporation djeluje na više od 100 lokacija u Los Angelesu.

Procvat biznisa

Djelatnost parkirne industrije rasla je vrlo brzo. Nije bilo ni jednog grada u SAD-u koji nije bio svjedok brzog širenja djelatnosti parkiranja. Velika većina komercijalnih parkirališta 50-ih godina 20. stoljeća u velikim gradovima bila su u zakupu na kratkoročnoj osnovi, pri čemu se najam plaćao iz mjeseca u mjesec. Zakupci parkirnih lokacija plaćali su najam parkirališta, čak i do 50 posto neto zarade, pri čemu su razici u poslovanju bili iznimno veliki. Pri ovakvim uvjetima ulaganje u kvalitetu parkirne lokacije nije dolazio u obzir. Nakon 1960. godine ugovori o najmu potpisuju se uglavnom na razdoblje od jedne do tri godine. S uspješnim parkiralištima tada su počeli upravljati kvalificirani menadžeri i drugi ospozobljeni zaposlenici. Kompanija APCOA, koju je osnovao Alva T. Bonda i Howard M. Metzenbaum (kasnije američki senator iz Ohia), 1949. godine zapo-

čela je s parkirnim koncesijama za Cleveland Hopkins u zračnoj luci. Do 1960. godine kompanija je upravljala parkiralištima u zračnoj luci ili u središtu gradova u 39 gradova. Upravljala je s 258 lokacijama u 83 grada. Apcoa se proširila diljem Europe, a 1985. godine upravljala je s 140 parkirnih lokacija od Beča do Londona. Godine 1998. Apcoa ima oko 700 parkirnih objekata, a njezin je vlasnik Holberg Industries sa sjedištem u Greenwich, Connecticut. Nakon kupnje kompanije Standard Parking 1998. godine, nova APCOA ima 1.100 lokacija u 45 gradova diljem SAD-a i Kanade. Godine 1961. bilo je više od 19.000 parkirnih mjeseta u središtu grada na raznim parkirnim lokacijama u SAD-u. U parking-industriji zaposleno je 36.000 ljudi. Godine 1990. prihodi od komercijalne naplate parkiranja iznose više od 5 milijarda dolara godišnje.

Minusi parkirališta

Naplate parkiranja na javnom uličnom prostoru oduvijek je bila problematična jer su mnogi smatrali, kako nekada tako i danas, da imaju pravo koristiti javni (zajednički) prostor bez plaćanja. No, većina je gradova tijekom određenog vremena aktivno, pa čak i agresivno, sve raspoložive slobodne površine pretvarala u komercijalne prostore na kojima se obavljala naplata parkiranja, čime su se u značajnoj mjeri »punili« i gradski proračuni. Komercijalni parking i naplata imali su i svoje negativne posljedice, a to su prije svega privlačenje automobila u gradska središta. Već 1920. godine, u SAD-u je zakonom utvrđeno i omogućeno pravo gradova da naplaćuju parkirališta. I tada se postavljalo pitanje je li usluga pružanja korištenja parkirnog mjeseta komunalna djelatnost ili nije? Je li to javna usluga koja se pruža stanovništvu ili nije? Po tadašnjim shvaćanjima pružanje usluge parkiranja takve je prirode i značaja da predstavljaju zajedničku nužnost ili opću praktičnost, pri čemu se pružanje usluge parkiranja ne može sa sigurnošću prepustiti poduzećima privatnih osoba.





komora inženjera pisala je
na 6 adresa tražeći
adekvatno rješenje



često su promet vodili partikularni
interesi na štetu normi, principa
protočnosti i sigurnosti prometa

INICIJATIVA HRVATSKE KOMORE INŽENJERA URODILA PLODOM



**Donešen je Pravilnik o sadržaju, namjeni i razini
razrade prometnog elaborata za ceste koji služi kao
podloga za projektiranje zahvata za koje je propisan
postupak ishodenja akata o gradnji i kao
podloga za izvođenje radova i aktivnosti na cesti**

Piše prof. dr. sc. Hrvoje
Baričević

P osljednjih godina slojevitu problematiku sigurnosti prometa na cestama pokušava se u segmentu legislative riješiti do nošenjem novih i izmjenama postojećih propisa. Na tom zahtjevnom zadatku sudjeluju svi relevantni subjekti, od političkih struktura na svim razinama do institucija i tvrtki kojima su prometna infrastruktura i regulacija prometa »u opisu posla«. Pri tome treba naglasiti činjenicu da je relativno lakše utjecati na izmjenu pravilnika jer ih donosi resorni ministar, dok je intervencija u zakone komplikiranija i neizvjesnija gledi puno složenije saborske procedure. U tom kontekstu su od strane Hrvatske komore inženjera tehnologije prometa i transporta poduzete brojne inicijative i realizirani mnogi kontakti s relevantnim čimbenicima u svezi navedene inicijative, za verificiranje prometnog projekta/elaborata kao obvezatnog dijela projektne dokumentacije pri projektiranju objekata prometne infrastrukture. Konkretno, zahtjevi su proteklih godina upućivani prema čelnicima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstva graditeljstva i prostornog uređenja, Hrvatskom saboru te nadležnim saborskim od-

borima (Odbor za pomorstvo, promet i veze, Odbor za prostorno uredjenje i graditeljstvo te Odbor za zakonodavstvo). Krajem prošle godine došlo je do izmjene Zakona o prostornom uređenju i gradnji, kojeg su zamjenili tri nova akta: Zakon o prostornom uređenju, Zakon o gradnji i Zakon o inspekciji. Prema članku 69. st. 2 Zakona o gradnji (NN 153/13) »prometni elaborat« prethodi izradi glavnog projekta odnosno pojedinih projekata koje sadrži ovisno o vrsti građevina odnosno radova ako je propisano posebnim zakonom. Slijedom inicijative Komore donešen je Pravilnik o sadržaju, namjeni i razini razrade prometnog elaborata za ceste (NN 140/13), koji služi kao podloga za projektiranje zahvata za koje je propisan postupak ishodenja akata o gradnji i kao podloga za izvođenje radova i aktivnosti na cesti. Elaborat izrađuje i ovjerava ovlaštena stručna osoba po posebnom propisu.

Elaborat u detalje

Prometni elaborat, ovisno o namjeni, ima opći i tehnički dio. Posebni dio elaborata, ovisno o vrsti, sadržaju i obuhvatu zahvata predstavljen je vrlo detaljnim tehničkim opisom, kojim do punog izražaja dolazi primjena novih tehničko-tehnoloških spoznaja, kao i rezultata

znanstvenih i stručnih istraživanja u domeni prometne sigurnosti. U zoni zahvata projektirane cestovne mreže definiraju se postojeći i planirani prometni tokovi te grafički prikazuje prometni model zoniranjem područja s centroidima, koridorima s načinskom razdiobom te pridruživanjem putovanja prometnim koridorima. Izrađuje se katastar prometne signalizacije te dimenzionira oprema prometno-informacijskog sustava s algoritmima upravljanja prometnom signalizacijom (oprema, schema i situacija povezivanja opreme, izračun i matrica zaštitnih međuvremena, logika rada, planovi izmijene rada signala, dijagrami koordinacije i dr.). Potrebni su i proračuni propusne moći (analiza i prognoze prometnih tokova, određivanje prometnih elemenata prometnice i ostalih objekata prometne infrastrukture: mostovi, tuneli, viadukti, čvorišta, kolodvori, terminali, odmorišta, javna parkirališta i garaže, pro-

transport u skladištima i proizvodnim pogonima, garažni kompleksi i drugo. Određuju se način odvijanja prometa tijekom izvođenja radova, predmjeri i tehnički detalji uz specifikaciju opreme i radova. Pregledne situacije izrađuju se na geodetskoj podlozi (PGP u mjerilu 1:1000 ili digitalnoj ortofoto karti – DOF). U konačnici, uz programirana rješenja i mјere za povećanje sigurnosti prometa predlaže se i sustav naplate prometnih uslu-

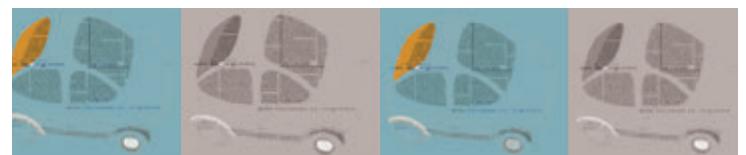
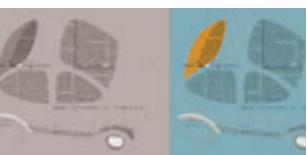
gajnica postojecog stanja prometne signalizacije i opreme na cestama te uspostave privremene regulacije prometa za sigurno odvijanje prometa (u slučaju prometne nezgode i nesreće, iznenadnih i izvanrednih okolnosti – odroni, klizišta, snježni zapusi, elementarne nepogode – lavina, potres, vjetar, bura, poplava, požar i dr.) i kad to zahtijevaju razlozi održavanja javnog reda i mira. U navedenim slučajevima elaborat mora sadržavati detaljni tehnički opis, koji primarno sadrži pregled postojeće i planirane prometne signalizacije i opreme ceste i/ili ostalih objekata prometne infrastrukture: čvorišta, kolodvori, terminali i luke, odmorišta, javna parkirališta i garaže, pro-

metne površine u internom transportu i dr. Utvrđuje se izbor režima tj. regulacije prometa, funkcije i algoritmi upravljanja u Centru za održavanje i kontrolu prometa te prometno-nadzorni i prometno-sigurnosni sustavi. Kao baza podataka služi prometno-sigurnosna analiza tj. statistika prometnih nesreća, određivanje opasnih mjesta, mјere i rješenja za povećanje stupnja sigurnosti.

Stupanjem na snagu Pravilnika o sadržaju, namjeni i razini razrade prometnog elaborata za ceste je učinjen veliki korak prema ostvarenju višeg stupnja prometne sigurnosti u domeni izrade glavnog projekta objekata cestovne infrastrukture. Praksa će pokazati u kojoj mjeri će se primjenjivati njegove odredbe, jer je u prošlosti bilo previše negativnih primjera u tom segmentu prometne sigurnosti. U planiranju, projektiranju i izgradnji prometnica i pratećih objekata isprepliću se mnogi interesi i kompromisi na relaciji: društvena zajednica-koncesionar-investitor-projektant-izvođač-nadzor. Česti su slučajevi izraženih partikularnih interesa pojedinaca i grupa, kojima se narušavaju tehničke norme i principi protočnosti i sigurnosti prometa, kako na državnoj razini, tako i na području Primorsko-goranske županije.

Obavezna privremena regulacija

Semaforizacija treba biti dimenzionirana prema važećim Smjernicama za prometnu svjetlosnu signalizaciju na cestama. Pregledne situacije i ostali profili iscrtavaju se na topografskim podlogama, a prometna signalizacija (polozaj znakova i opreme u poprečnom profilu ceste ili objekta i oprema ceste ili ostalih objekata prometne infrastrukture) na geodetskoj ili digitalnoj ortofoto karti tzv. DOF u odgovarajućem mjerilu. Obvezatna su rješenja privremene regulacije prometa slijedom logičkih i vremenskih uvjeta s odgovarajućim algoritmima upravljačkih procedura. Temeljni princip koji se isčitava u tekstu Pravilnika je harmonizirani, interdisciplinarni pristup u provođenju tehničko-tehnoloških mјera i rješenja za povećanje stupnja sigurnosti prometa.



Price

IZ RIJEČKE
PROMETNE POVIJESTI

prvi planovi predviđali su 3
metra široku cestu do Vojaka

Rijeka je bila prva u bivšoj državi
po broju automobila po stanovniku

PLAN ZA GRADNJU PRVE garaže i impresivna obala

Šezdesetih godina prošlog stoljeća **otvorila se treća benzinska postaja u Rijeci, planirala gradnja ceste za vrh Učke, na Titov mig maknula rampa u Krešimirovoj**

Piše Igor Žic

Rijeka je 1960. godine bila u ekonomskom razumljiv današnjoj mlađezi, naučenoj na krizu kao početak i kraj svih stvari. Naište, te godine, naš »mići Šangaj« imao je 88.000 stanovnika i zbog svoje »impresivne veličine« bio je podijeljen u tri općine: Zamet, Centar (Stari grad) i Sušak. Iduće 1961. u Rijeci je bilo 100.989 stanovnika. Iste godine osnovan je Muzej Narodne revolucije, u prostoru nekadašnje zgrade obitelji Nugent ispred kaštela na Trsatu, a u Guvernerovoj palači osnovan je Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja. Tek 1. ožujka 1962. općine Stari grad, Sušak i Zamet spojene su u jedinstvenu, veličanstvenu općinu Rijeka. Ovo je zanimljivo jer je 30. siječnja 1960. godine općina Bakar pridodana općini Sušak, jer je zamrli Bakar ostao bez ozbiljnih prihoda za svoje činovnike. Kako je Rijeka po broju automobila na broj stanovnika bila vodeća u Jugoslaviji – za usporedbu Rijeka je imala 5.600 motornih vozila na 88.000 stanovnika, a Zagreb 14.200 na 450.000 stanovnika – tako se ukazala potreba za gradnjom velikih garaža. Barem na papiru. Već 3. ožujka 1960. planiran je objekt iza kina »Partizan« (za mlađe »Teatro Fenice«) u kojem će se moći parkirati 400 automobila. Već 1. svibnja pojavili su se u »Novom listu« projekti nešto veće garaže, za 1.200 mjesta, na prostoru tadašnjeg »Autoservisa«, a današnjih garaža »Zagrad«. Dakle, niti 55 godina poslije, garaže su napravljene na izvornoj lokaciji! No, »Zagrad II« se i dalje gradi, te je, za sada, tek duboka rupa ispod monumentalne secesijske kuće Fabić.

»Vučka gora«?!

Kako su se stvari pomicali naprijed, tako se pojавio projekt za izgradnju Jadranskog akvarija na prostoru između Spomenika oslobođenja na Delti (svečano otvorenog 3. svibnja 1955.) i mora. U toj modernoj viskoj prizemnici trebao je biti smješten i Pomorski muzej. Sada je 2014. godina, a Rijeka nema ni urbanistički rješenu Delta (ko-

ja na zaslonima računala tuta između parka, garaže, sportskog centra, nogometnog stadiona, stambenog kompleksa s marinom i kolекторa otpadnih voda), ni akvarij, ni Pomorski muzej.

Tadašnji vizionari, ipak su se izdigli iznad banalnih gradskih problema i odlučili su dosegnuti vrh... Učke. Kao i svi vizionari bili su zauzdati finansijskim sredstvima, pa su se odlučili, 10. svibnja 1960., na gradnju ceste širine 3 metra do samog vrha »Vučke gore!« Nakon kraćih konzultacija došli su pameti pa su napravno proširili cestu na 6 metara, tako da se automobili mogu mimoći!

»Kod gostonice »Peruć«, na koti 951, odvaja se cesta za vrh Učke od postojeće ceste Rijeka - Pazin. Skrećući zatim u pravcu sjevero-istoka, da bi širokim krugom počela uspon prema sedlu, nakon 2,5 km izbija na južni proplanak, vraća se zatim na sjeverni, da bi se na oko 5 km popela na sedlo i završila na samom vrhu. Glavni dio ceste završava nakon 5,5 km na blagoj i čistoj uvali na sjevernoj strani, pored koje se prostire gusta šuma. Na ovom mjestu, prema perspektivnom projektu, izgradić će se planinarski dom i parkiralište za automobile. Cesta se, prvenstveno, gradi za potrebe televizije. Na području Istre i Hrvatskog primorja postoji nekoliko tisuća televizijskih aparata, a taj broj se iz dana u dan povećava. Međutim, njihovi vlasnici ne mogu pratiti jugoslavenski program nego samo emisije talijanske televizije.« (»Novi list«, 10. 05. 1960.)

Zbog svega toga gradi se cesta do vrha Učke te televizijski repetitor na samom vrhu!

Kako bi brojni riječki vozači mogli napojiti svoje uvijek žedne ljubimce u Rijeci se



1960. godine dovršava treća benzinska postaja: u Zagrebačkoj ulici, na tržnici. Prve dvije bile su podignute na Žabici i na Mlaci. Iz čega slijedi da prosperitetna općina Sušak nije imala niti jednu benzinsku postaju. Problem, pak, sa Zagrebačkom ulicom, bio je isti kao i danas: potonula bi za jakog juga i visoke plime tričavih tridesetak centimetara ispod razine mora. Neke stvari se nikad ne mijenjaju.

Neboder u oblacima

U vremenu »nemogućih mogućnosti« u Općini Stari grad (Centar), zaključili su da bi razuman minimum bilo podizanje jedne od najviših zgrada u zemlji. Tako je u lip-

nju 1960. godine predstavljen projekt nebodera od 21 kata na rubu Starog grada. Izvorni projekt imao je 12 katova, ali se to direktorima riječkih firmi učinilo odviše skromno pa su ih dodali još nekoliko, unaprijed dijeleći poslovne prostore u nepostojećoj građevini. Dakle, tu neupadljivu gradevinu, koja je trebala biti visoka 65 metara, projektirao je Andrija Čičin-Šain na području iznad današnjeg

caffea »Ferrari«, uz predviđeno rušenje jedne oronule zgrade. Bilo je planirano da se tunelom poveže prizemni restoranski prostor nebodera sa starom, skromnom, »Bonavijom« u razini njenog prvog kata. Za kavaru je bio predviđen i 21. kat, dok je za bistro bio predviđen vidikovac na krovu. Ta bizarna »šangajska« gradevina bila je, na papiru, 12 metara viša od Riječkog nebodera. Zanimljivo je da je Izvršno vijeće NR Hrvatske odobrilo investiciju proširenja hotela »Bonavia« još 1959. godine, prema projektu tima Lučić-Frančić-Sulowski iz riječkog Građevnoprojektognog zavoda. Iako je bilo planirano drugačije, izgradnja sedmerokatne »Bo-

navie« otegla se sve do 1965. godine, a nasuprotne neboder od 21 kata, nikad nije ni započet.

Obala za Nasera

U Rijeci je tijekom prve polovice 1960. godine glavni zahvat na prometnicama bilo uređenje cesta na obali. Dovršenje velikog posla usklađeno je s dolaskom Tita i egiptskog predsjednika Nasera.

Dana 16. lipnja 1960. godine

svečana povorka automobila prošla je tek otvorenom obalom, koja je malom, pitoresknom, primorskrom gradiću na riječkom lukobranu, urediti skijalište sa žičarom na Platku, te organizirati ploveću prodavonicu.

»U subotu poslijepodne 6. lipnja zaplovila je ploveća prodavaonica kontruktora Vilima Kajbe. Prodavaonica firme »Riječanka« na motornom čamcu obilazit će plaže i kupališta, a prodavat će voće, voćne sokove, pivo i sendviče. U vrijeme pune sezone ploveća prodavaonica saobraćat će od Gradske kupališta do Kostrene.« (»Novi list«, 06. 06. 1960.)

U Rijeci je, zbog snimanja filma, dva tjedna boravila prekrasna, već slavna, 25-godišnja, engleska glumica Bellinda Lee. Njoj je boravak u gradu na Kvarneru donio zlukobran jer je vrlo brzo, već 12. ožujka 1961., poginula u prometnoj nesreći u Kaliforniji, vozeći se za Los Angeles poslije snimanja u Las Vegasu.

Kostrenski aerodrom

Kako je socijalizam imao izrazito fleksibilan pogled na privatno vlasništvo, tako je 27. siječnja 1960. objavljeno u tisku da se dio vrlo atraktivne obale nacionalizira:

»Obalni dio od Žurkova do uvale Sršćice (na ulazu u Bartske zaljeve, op. aut.) i to čitav teren ispod granice ceste nacionalizirati će se jer će se na tom terenu graditi aerodrom (danas poznat kao Riječki - na Krku) i postrojenje rafinerije nafte. U skladu s odlukom o nacionaliziranju odsad se neće izdavati nikakve druge lokacijske i građevinske dozvole.« (»Novi list«, 27. 01. 1960.). Naravno, nije sve ostalo na projektima.