

Z M I G A V A C

Broj 69/23. srpnja 2014.

kultura i sigurnost u prometu



4

SIGNALIZACIJA
KVALITETNIJA NA
NOVIM I MODERNIM
PROMETNICAMA

**Putokazi često nisu
dosljedni, mjesta se
pojavljuju pa nestaju.
Zamjerka je šuma
znakova na pojedinim
raskršćima i
neprilagođenost
turizmu**

3



**Blage kazne ubojicama
za volanom**

7

**Glad: Kod gradnje
cesta trebalo je više
poštivati struku**

u prosjeku, tinejdžeri voze brže od drugih vozača

mladi često na uštrb kvalitete i sigurnosti kupuju jače motore i dotjerane automobile

8 godina vozaču koji je usmrtio dvoje ljudi

3 godine za smrt dvoje pješaka u pješačkoj zoni na Jarunu

DESET NAJČEŠĆIH GREŠAKA KOJE POTPISUJU VOZAČI U DOBI OD 16 DO 24 GODINE

Dekonzentriira ih mobitel, auto pun vršnjaka i PRESIGURNI SU

Visoko na popisu »neprijatelja« mladih vozača **su uz neizbježni alkohol, umor, vožnja bez pojasa, nedostatak pažnje, nepoštivanje razmaka...**

Mladi vozači u prometu česta su tema. Najviše bole prometne nesreće u kojima stradavaju mladi, većina apelala upućena je mladim vozačima. Nekako se najčešće obraćamo mladima kada potegnemo pitanje o budućnosti sigurnosti prometa. I ne bez razloga jer pod pojmom mladi vozači tretira se dob od 16 do 24 godine. Dakle, generacija koja će nositi Hrvatsku. Znamo li uopće zašto mladi stradavaju kao vozači? Prometni stručnjaci izdvojili su deset grešaka koje najčešće rade mladi vozači za upravljanjem.

Nedostatak pažnje

Pričanje na mobitel, umešanje CD-ova, marendanje i SMS poruke neprijatelji su mladih vozača. Iza nepažnje skriva se 80 posto sudara.

Rizična vožnja

Mladi vozači često voze rizično. Što je svjesna odluka i nepažljivo, što je nesvesno ponašanje u prometu. Ignoriraju prometne znakove i upozorenja. Kad je riječ o nepažnji, karakteristično za mlade je da kod prestrojavanja ne vode računa o mrtvom kutu.

Prebrzi

Većina vozača ponekad vozi brzo, a kod mladih vozača takva vožnja je još veći rizik jer još nemaju dovoljno iskustva da shvate kojom brzinom mogu sigurno upravljati automobilom. U prosjeku, tinejdžeri voze brže od drugih vozača. Vole prekoračiti brzi-



nu u naseljima jer tumače da mladih prometnih nesreća događa se zbog prebrze vožnje.

Prekrncani automobili

Mladi ljudi vrlo često ukrcaju u svoj auto više prijatelja jer mnogi od njih ne voze, nemaju za taksi ili im se žuri kući. Više mladih u automobilu često rezultira agresivnijom vožnjom i nedostatkom koncentracije. Istraživanja su pokazala da mladi vozači rade više grešaka, ako su u automobilu i pratnji roditelja ili starijih osoba voze sporije i uz manje prekršaja.

Vožnja u alkoholiziranom stanju

Kada mladi piju i voze, manje je vjerovatno da će po put većine starijih vozača shvatiti da nisu za egzibicije i

voziti sporije. Uglavnom se probudi agresija za upravljanjem koja vodi neprimjerenim i opasnim brzinama. U slučaju alkoholiziranosti, mladi rjeđe upotrebljavaju sigurnosni pojas. U SAD-u su se učinkovitijima pokazale pozitivne poruke, koje koriste ispunjenog aktivnostima uvjereni su da mogu bez problema voziti. Slična je situacija ujutro, kada nenaspani sjedaju za upravljač.

Nespošivanje razmaka

Održavanje propisane udaljenosti između vozila je najbolja preventiva za sprečavanje nesreća. Mladi često voza na repu automobila i uvjereni su da mogu reagirati po potrebi. Godinama shvate da nisu čudotvorci s refleksi-ma vozača formule.

Vožnja bez pojasa

Oko 20 posto mladih vozača ne koristi redovno sigurnosni pojas. Stećom, nova

Vozači sa velikim iskustvom kadra su izbjeći prometne nesreće i izvuci se iz kritičnih situacija. Mladi vozači nisu imali gdje skupiti iskustva i jasno je da će im trebati kilometri i kilometri te godine i godine da steknu iskustvo. Većina mladih precjenjuje svoje vozačke sposobnosti te na dobivanje vozačke dozvole gleda kao na potvrdu svojih sposobnosti. Istraživanja su pokazala da iskusnom vozaču trebaju dvije sekunde da uoči opasnost na cesti, prepozna taj događaj kao opasnost i u skladu s tim odgovarajuće reagira. Neiskusna vozač opasnost uočava opasnost dio sekunde

kasnije. Može i uočiti da se nešto događa, ali ga često procjenjuje neopasnim, što dovodi do nesreće.

Umor

Mladi se često vraćaju kasno sa izlazaka. Precjenjuju svoje mogućnosti i nakon dana ispunjenog aktivnostima uvjereni su da mogu bez problema voziti. Slična je situacija ujutro, kada nenaspani sjedaju za upravljač.

Pogrešan izbor auta i loše održavanje

Kombinacija skromnog budžeta i želje da se vozi prestižan automobil »jera« mlade da na uštrb kvalitete i sigurnosti kupuju jače motore i dotjerane automobile. Mladi u pravilu preferiraju sportski automobili u odnosu na sigurniji automobili klasične linije. Često potroše citav budžet na kupnju i stide na održavanju.



POGLED NA PRESUDE ZA TEŠKE PROMETNE NESREĆE NAKON TRAGEDIJE U RIJECI

BLAGE KAZNE ubojicama za volanom

Prosječna pravomoćna izrečena kazna za vozače koji su skrivali smrt jedne ili više osoba iznosi **tri godine i četiri mjeseca**

Ana RAIČ-KNEŽEVIĆ

Kazna od tri do 12 godina zatvora prijeli Aleksandru Cupaču koji je u 12. srpnja usmrtio dvoje pješaka u Rijeci pregazivši ih svojim automobilom, nakon čega je i pobjegao s mjesta nesreće. Odredba je to novog Kaznenog zakona (do siječnja prošle godine maksimalna kazna bila je 10 godina zatvora), no u domaćoj pravodnoj praksi najviša zatvorska kazna za uzrokovanje nesreće sa smrtnim ishodom još nikada nije izrečena.

Bez zatvora za smrt

Prema našim podacima do 2011. prosječna pravomoćna izrečena kazna za vozače koji su skrivali smrt jedne ili više osoba iznosila je godinu i dva mjeseca. No, u posljednje dvije godine došlo je do povećanja pravomoćne prosječne kazne i ona sad iznosi tri godine i četiri mjeseca, objašnjava Nebojša Čelica,

predsjednik Udruge obitelji žrtava stradali u prometu. Posebno je zabrinjavajuće što većina vozača koji su izazvali tragične prometne udesa neću ni morati u zatvor, jer su kaznjivi samo uvjetnom. Takvih je prema podacima Udruga više od 50 posto.

Na zatvorske kazne osuđuju se mahom oni koji su nesreću počinili pod utjecajem alkohola ili opijata. Takvih je oko 85 posto. Drugim riječima na obveznu zatvorsku kaznu teško će biti osuđeni onaj tko nije bio pod utjecajem alkohola ili opijata, onaj koji nije drastično prekoračio brzinu. Takve uvjetne kazne i kazne radom za opće dobro od 40 dana, za smrt djeteta, obvezujuću ljudski život. One u potpunosti oduzimaju ljudsko dostojanstvo i ne pružaju niti minimalnu moralnu satisfakciju obiteljima smrtno stradalih i teško ozlijeđenih, ogođenih Čelica.

Da su čak nepravomoćno osuđeni više od onih što ih u

konačnici dobivaju krivci za teške prometne udesa, potvrđuje i slučaj Renate P., vozačice koje je 2001. godine pijana usmrtila bračni par na Jarunu u pješačkoj zoni. Pravomoćno je četiri godine kasnije osuđena na tri godine zatvora. Iako ju je sudac Nenad Lukić na prvom suđenju osudio na osam godina zatvora, viši sud tu kaznu nije potvrdio. Sudac Lukić doduše slovi kao jedan od najstrožih sudaca i nema milosti za pijane i obijesne vozače pa krivicama ne izriče minimalne kazne, a u jednom od svojih intervjua potvrdio je kako je »protivnik uvjetnog osuđivanja radi svrhe kažnjavanja, generalne prevencije i poruke društvu«.

Žrtve djeteta i trudnica

S osam godina zatvora kažnjen je Zdravko Zverjković jer je upravljajući u rujnu 2006. Yugom 45 brzinom od 108 kilometara na sat i koncentracijom alkohola u krvi od 2,35 pro-

mila u mjestu Čajkovići naletio na stražnji dio motocikla Yamaha XT 660 kojim je upravljao Damir Jusić iz Dubrovnika. Nakon što je usmrtio nesretnog motociklistu, automobilom je probio zaštitnu ogradu te na mjestu usmrtio i pješaka Ivana Čurića iz Mokošice. Zverjković se navodno prethodno verbalno sukobio s grupom bikera te pripremio da će ih sve pobiti. Presudu mu je izrekao Općinski sud u Dubrovniku. Jozo Šakić, koji je svojedržimeno dijelio čeliju s sudjenim

Za 7 života 15 godina

Relativno visoka osuda izrečena je i Miljenku Stričaku koji je u Općinskom sudu u Zadru kažnjen sa sedam godina i 10 mjeseci jer je u tunelu Ledenic kamionom naletio na automobile ispred sebe i usmrtio četvero ljudi - Jadranku Matešić-Marković (45), njezina sina Mihaela (11) te Zdenku Kuhtu (49) i njezinu kćer Ines (15). Nesreća se dogodila u ljeto 2006. godine.

Duško Olivari iz Kaštel Gomilice nepravomoćno je osuđen na Općinskom sudu u Karlovcu na sedam godina zatvora i tri godine zabrane upravljanja vozilima D kategorije zbog prometne nesreće koju je kao vozač autobusa prouzročio 10. kolovoza 2007. godine. U udesu su život izgubile tri osobe, 12 ih je teško ozlijeđeno, a tri lakše. Nesreća se dogodila na karlovačkom izlazu s autoceste A1, a uzrok je vjerojatno bio umor vozača zbog čega je u desni zavoj ušao brzinom barem dvostruko većom od dozvoljenih 40 kilometara na sat. Velika brzina bila je jedan od razloga visoke kazne.

bivšim premijerom Ivom Sanaderom također je kažnjen s osam godina zatvora. On je pijan, s koncentracijom od 2,66 promila alkohola u krvi, usmrtio djevojčicu (11), koja se na bitku vozila na nogostupu. Karlovački sud osudio je na šest i pol godina zatvora Vinca Pavlovića koji je pijan vozio četverostrom u suprotnom smjeru u ožujku 2008. godine naletio na automobil te usmrtio trudnicu Slađanu Birkić. U nesreći je ozlijeđeno još šest osoba. Pri izricanju pravomoćne presude, potvrđene su im kazne.

Ivica Maljak (41) je nepravomoćnom presudom osuđen na šest godina zatvora i oduzimanje vozačke dozvole za B kategoriju na pet godina, počevši od prvog dana nakon odsluženja kazne. Maljak je 17. ožujka 2008. godine s 3,08 promila alkohola u krvi na pješačkom prilazu pregazio i usmrtio petogodišnju Leonardu Jedličku, a njezinu majku Maru teško ozlijeđeno.

Signalizacija

što označava oznaka Otok Krk na putokazima? Krk, otok Krk ili treće, mjesto imena Otok Krk

15 putokaza na pojedinim raskršćima

SIGNALIZACIJA KVALITETNIJA NA NOVIM I MODERNIM PROMETNICAMA

ZNAKOVE PREKRIVAMO drugim znakovima

Putokazi često nisu dosljedni, mjesta se pojavljuju na nestaju. Zamjerka je šuma znakova na pojedinim raskršćima. I neprilagođenost turizmu

Anto RAVLIĆ

Česti su povici na prometnu signalizaciju. Jesu li kritike na mjestu? Djelomično. Signalizacija može dobiti zaista kvalitetnu ocjenu na riječkoj zaobilaznici, od Rupe do križanja s Jadranskom magistralom u Šmrčki. Ceste oznake, velika slova i jasne oznake. Septr-ljavija je signalizacija na lokalnim cestama. I treća opaska je da signalizacija nije podređena turizmu od kojeg živimo.

Na riječkoj zaobilaznici možemo podvući tek dvije zamjerke. Na putokazima se otoci označavaju velikim slovom. Otok Krk, Otok Cres, Otok Rab. Pitamo se što riječ otok znači za stranca. Da li možda pomisli da je Otok Krk neko posebno mjesto, da se ne radi o otoku Krku ili mjestu Krku? Zar ne bi bilo dovoljno napisati samo Krk, a kad pređe Krčki most voditi ga dalje po krčkim mjestima i samom mjestu Krku? Možda bi sve bilo jasnije kad bi negdje umetnuli i prijevod "island" na engleskom. No, Otok se piše velikim po čitavoj Hrvatskoj pa to nije naša lokalna greška.

Druga sitnija zamjerka odnosi se na putokaz na čvoru Križišće. Jedan putokaz sugerira da se za Kraljevicu skreće desno, a drugi vodi ravno. Mi domaći znamo da oba puta vode u Kraljevicu, ali stranca može zbuniti na ionako neslovesno raskršću gdje se u zadnji tren mora prestrukturirati u lijevu traku da bi se nastavilo ravno.

Najveća zamjerka, kada je riječ o drugim prometnicama, je prekrivanje znakova. Čest je slučaj da od znaka zabrane parkiranja, ograničenja brzine ili kružnog toka ne vidimo putokaz. Druga zamjerka je suzma znakova. Naidete na raskršće i onda se pred vama ukaže i po 15 putokaza. Centar, frižerki salon, mesnica, plaža, pet hotela... Tko to može pročitati? Oko sokolovo koje je prošlo tečaj brzog čitanja.



šće i onda se pred vama ukaže i po 15 putokaza. Centar, frižerki salon, mesnica, plaža, pet hotela... Tko to može pročitati? Oko sokolovo koje je prošlo tečaj brzog čitanja.

Treća zamjerka je nedosljednost u označavanju. Dva putokaza vode vas za Crikvenicu, a na trećem raskršću putokaz nestaje i pojavljuje se Krk. Pitate se jeste li propustili skrenuti negdje? Da bi doбили odgovor morate čekati sljedeći putokaz. Možda bi voljeli da na više znakova vidimo udaljenost od nekog mjesta. Živimo u doba navigacije, ali lijepo je kad ti putokaz potvrdi da si na pravom putu.

Cesto se zna spominjati da cesta D404 ima premlato prometna. Možda bi mogli na raskršću iznad Bakra označiti da se do centra Rijeke može preko dvorca sv. Kuzam, Draga i ceste



D404, a ne voditi preko Kostrene? Dobili bi koji auto više. Zamjerku možemo staviti na putokaze kad je riječ o označavanju turističkih destinacija. "Zaboravili" smo na manja turistička mjesta. Crikvenica se spominje već nakon čvora Skurinjne, no Novog Vinodolskog nema predloga. Senja nema sve do vrata Crikvenice. Nije li Senj zaslužio barem jedan putokaz u Rijeci? Možda bi se i Rab moglo označiti ranije od Orehovice? Kad već živimo od turizma, mogli bi se prilagoditi i kad je riječ o znakovima pa gurnuti pokoji riječ na engleskom ili njemačkom. Nećemo naš hrvatski manje voljeti ako pomognećemo motoriziranim turistima. Što strancu znači znak: dozvoljeno za opskrbu do 7-10?

barem jedan putokaz u Rijeci? Možda bi se i Rab moglo označiti ranije od Orehovice? Kad već živimo od turizma, mogli bi se prilagoditi i kad je riječ o znakovima pa gurnuti pokoji riječ na engleskom ili njemačkom. Nećemo naš hrvatski manje voljeti ako pomognećemo motoriziranim turistima. Što strancu znači znak: dozvoljeno za opskrbu do 7-10?

barom jedan putokaz u Rijeci? Možda bi se i Rab moglo označiti ranije od Orehovice? Kad već živimo od turizma, mogli bi se prilagoditi i kad je riječ o znakovima pa gurnuti pokoji riječ na engleskom ili njemačkom. Nećemo naš hrvatski manje voljeti ako pomognećemo motoriziranim turistima. Što strancu znači znak: dozvoljeno za opskrbu do 7-10?

Savjet primio delegaciju Fakulteta prometnih znanosti



Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu uputio je zahtjev Zupanijskom savjetu za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije za prijam, sa željom da se u sklopu programa terenske nastave u Rijeci, održi prezentacija rada i uloge Zupanijskog savjeta. Zamolba je sa zadovoljstvom prihvaćena te je u zgradi Primorsko-goranske županije održana prezentacija kojoj je nazočilo sedmero profesora i asistentenata na čelu s izvanrednim prof.

Davorom Bričćem, pročelnikom Odsjeka promet i 26 studenata. S radom Zupanijskog savjeta goste je upoznao Zdravko Lisac, dip.inj., tajnik Zupanijskog savjeta koji je gostima posebno istaknuo važnost promišljanja i brige o cestovno-prometnoj sigurnosti koja se u Primorsko-goranskoj županiji promišlja ne samo na tehničko-tehnološkoj, organizacijskoj i ekonomskoj razini, nego i na razini društvene etike i individualnih vrijednosti. Posebni osvrt stavljen je na moguć-

nosti i primjenu GIS aplikacije o prometnim nesrećama u čijoj prezentaciji su sudjelovali predstavnici tvrtke KvarnerCAD d.o.o. iz Rijeke. Uz zahvalne za gostoprimitvo gosti su izrazili pohvale radu Zupanijskog savjeta i posebice Primorsko-goranskoj županiji koja s toliko senzibiliteta dugi niz godina podupire i ulaže u povećanje sigurnost cestovnog prometa. Ujedno su izrazili želju za daljnjom suradnjom.

Z. LISAC



tijekom ljeta vozači pridaju manje pozornosti sigurnosti u cestovnom prometu nego u zimsko vrijeme



5 stupnjeva manje od vanjske temperature podesiti klimu u autu

Savjeti

USRED SMO SEZONE GODIŠNJIH ODMORA I ČESTO ZABORAVLJAMO NA OPREZ



DESET korisnih savjeta za ljetna putovanja

Pripremite se za put, vozite odmorni, pravilno spakirajte prtljagu, istražite trasu i podijelite put na dionice, izbjegavajte zaustavljanje u zaustavnim trakama...

Pripremo Tomislav Šepić

Sezona je godišnjih odmora i putovanja. Uglavnom dužih. I uglavnom na prometnicama na kojima je promet višestruko veći u odnosu na zimsko mjesec. Jedan od razloga povećanom broju prometnih nesreća tijekom ljeta je činjenica vozači pri daju manje pozornosti sigurnosti u cestovnom prometu nego u zimsko vrijeme koje se sobom sa sobom donosi očekivane zahtjevnije situacije na cesti, kao što su led i snijeg sve do rizika od vodenog klina tzv. akvaplaninga. Također, mnogi voza-

ci potcenjuju činjenicu da se za dug put treba na vrijeme pripremiti. Proizvođač guma Goodyear, s ciljem promoviranja sigurne vožnje u vrijeme ljetnih mjeseci i godišnjih odmora, pripremio je deset važnih savjeta kojih bi se trebao pridržavati svaki odgovoran i pažljiv vozač.

Budite odmorni

To vrijedi i za vozača i za putnike. Izbjegavajte kretanje na put nakon završetka radnog vremena i u vrijeme najvećih prometnih gužvi. Morate biti svjesni da duga vožnja fizički jako iscrpljuje, osobito ako ne poznajete cestu ili je promet vrlo gust. Vozač mora biti dobro odmoren i tijekom vožnje mora biti svjestan događanja u svojoj okolini. Odmoreni putnici pridonijet će manje stresnom ozračju u automobilu.

Oprez, kradljivci

Provjetranje vozila, prije ili za vrijeme vožnje, dat će više svježega zraka i povoljniji mikroklima u vozilu. Ali, ne pretjerujte, kao ni s prejeranim hlađenjem prostora u vozilu. Preporučljivo je imati pet stupnjeva nižu temperaturu od vanjske, ističe voditelj Informativnog centra Hrvatskog autokluba Nikša Bjelajac te preporuča da se prije samog polaska na put pravovremeno informirate o vremenskim prilikama i stanju na cestama, kao i mogućim alternativnim pravcima. I još jedan detalj, upozoravaju u HAK-u: ne ostavljajte vrijedne stvari u automobilu dostupne pogledima prolaznika koji nemaju uvijek poštene namjere.

Pravilno spakirajte prtljagu

Nemojte preopterećivati automobil i dvaput razmislite što ćete uzeti sa sobom. Razmislite o montiranju krovne kutije i tako ravnomjernije rasporedite prtljagu.

Istražite put

GPS je korisan pomagalo, međutim ako unaprijed proučite kojim ćete se cestama voziti, rasporedite vrijeme vožnje i približno planirajte

odmor, vožnja će biti manje stresna.

Vožnju razdijelite na dionice

Dulja putovanja podijelite na kraće etape. Odmor svakih nekoliko sati puno će pomoći vozaču da ostane koncentriran. To vrijedi i za putnike – svi ćete se puno bolje osjećati ako svako malo prošetate.

Izmjenjujte se u vožnji

Ako je moguće, potražite suvozača s kojim ćete se izmjenjivati na putu do cilja. Tako ćete imati mogućnost odmorniti se i povećati usredotočenost na vožnju. Osim toga suvozač vas može upozoriti na opasnost onda kad ne vozi.

Neka auto bude servisiran i pregledan

Noviji su automobili iznimno pouzdani, ali i manji kvar usred dugoga putovanja

Ne zaboravite

Osim provjere pneumatika (uključujući i rezervnu gumu) u vozilu držite komplet za hitne slučajeve: reflektirajućim prslukom, bocom vode, kabelima za akumulator, tekućinom za spranje, auto-punjačem za mobilni, svjetiljkom i osnovnim kompletom prve pomoći.

te odmor, vožnja će biti manje stresna. Prije nego što krenete na put nemojte zaboraviti pregledati gazni sloj na gumama. Ako gume ne zamijenite na vrijeme, možete se naći u vrlo opasnoj situaciji.

Zaustavni trak

Zaustavni trak na autocesti upotrebljavajte samo ako je to uistinu nužno. Taj je trak predviđen za izuzetne situacije i ne jamči vam sigurnost. Kamion i osobni automobili jure na samo nekoliko metara od vas i zato, gdje god je moguće i sigurno, obucite fluorescentni prsluk, upalite sva četiri pokazivača smjera pa se i vi i putnici maknite iza zaštitne ograde. Ako se dijete lose osjeća ili mora ići u zahod, neka se stripi ako je ikako moguće, do sljedeće benzinske crpke, gdje ćete moći sigurno parkirati.

Goodyear je posebno za europske ceste pripremio aplikaciju za sigurnu vožnju (Safety App). Sadržaj korisne savjete o lokalnim prometnim zakonima i propisima, a i savjete na glavnim europskim jezicima koji vam mogu puno pomoći ako na cesti naidete na poteškoće te vam je potrebna pomoć. Aplikacija je dostupna za operacijske sustave iOS i Android.

Provjerite gume

Za sigurnu i udobnu vožnju važno je da provjerite jesu li gume vašeg vozila u dobrom stanju. Nemojte pregledavati samo koliko je istrošeno gazni sloj gume također moraju imati odgovarajući tlak zraka, ovisno o tome koliko je vozilo natovareno. Ako vučete kamp-kućicu, odnosno prikolicu za prtljagu ili čamac, gume na njima moraju biti u dobrom stanju, a da ne spominjemo da morate dvaput provjeriti kuku za vuču i električno ožičenje da rade sva stražnja svjetla i ostali potrebni uređaji.

Preuzmite Goodyear aplikaciju za sigurnu vožnju

www.goodyear.eu/home_en/media-and-promotions/goodyear-mobile/index.jsp

Sigurnost



puno više vozača trebalo bi sudjelovati u ovakvim akcijama, mišljenje je motociklista



6 motociklista poginulo prošle, a čak 15 prije 10 godina



TRADICIONALNA AKCIJA SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA NA GROBNIKU

Dobro je da nas malo »PRESTRAŠE«

Ovakve akcije su dobrodošle, iako dugo vozim motor, smatram da je dobro da nas malo »prestraše«, da malo više pažnje posvetimo sigurnosti, rekla je Ursula Kremenčić, vozačica Honda

Marinko GLAVAN

Ovogodišnje izdanje preventivno-edukativne akcije za vozače dvokotača - Motociklom kroz život - u organizaciji Županijskog savjeta za sigurnost cestovnog prometa, na grobničkom je automotodromu okupilo nekoliko desetaka sudionika, koji su u teoriji i praksi upoznali osnovne sigurnog ponašanja u prometu.

U prvom dijelu programa polaznicima je ukazano na važnost nabavke odgovarajuće opreme za motocikl i vozača te su im prezentirane osnovne tehnike sigurne vožnje. Medicinski stručnjaci upozorili su na teške posljedice sudjelovanja u prometnim, a predstavnicima policije na najčešće i najopasnije prekrške. Posebno zanimljiv bio je dio u kojemu su HAK-ovi ispitivači kroz prigodne testove polaznike podstigli što su sve zaboravili od prometnih propisa. Što je ujedno bila prilika za obnovu poznavanja prometnih znakova i pravila.

Simulacija drame

U drugom, polaznicima tradicionalno najzanimljivijem, praktičnom dijelu, simulirane su iznenadne opasne situacije na cesti, uz preporuke i uputstva iskusnih instruktora.

Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.



Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900.

Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900. Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.

Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900. Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.

Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900. Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.

Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900. Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.

Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900. Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.

Ohrabrujuća statistika

Tijekom 2013. godine zabilježene su ukupno 3.284 prometne nesreće na području Županije, što je 2,3 posto manje nego godinu ranije. Od ukupnog broja nesreća njih 865 bilo je sa stradalim osobama, što je pet posto manje nego 2012. Prošle godine je na cestama poginulo 25 osoba, što je jedna osoba manje nego 2012., a broj ozlijeđenih smanjen je za 48 osoba. Među poginulima i ozlijeđenima i dalje je relativno visok postotak vozača mopeda i motocikala, iako se broj poginulih vozača tih vozila smanjio sa 10 u 2012. na šest u prošloj godini. Broj poginulih pješaka sa sedam je smanjen na šest, a i ta skupina sudionika u prometu i dalje ostaje među najugroženijima.

Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900. Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.

Prvi put na Grobniku našla se Eva Jurišić sa svojom Hondom Hornet 900. Došla sam zajedno s kolegama u posla. Čuli smo i vidjeli je isprokali mnogo korisnih stvari koje će nam dobro doći u prometu. Mislim da bi puno više vozača trebalo sudjelovati u ovakvim akcijama, ocijenila je Riječanka.



Neprihvatljivo je da smo na našoj regiji gradili pojedine ceste i tridesetak godina



trebamo autocestu do Žute Lokve, liburnijsku zaobilaznicu, D 403 i cestu do Marišćine

Povijest

MATIJA GLAD, AUTOR MONOGRAFIJE CESTE PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

Kod gradnje cesta trebalo je više POŠTIVATI STRUKU

Ne bi se usudio tvrditi da je stihijski građena naša mreža cesta, prije bi smatrao to lošim planiranjem ili da budem do kraja iskren, mislim da je bilo previše uplitanja politike, a manje uvažavanja struke i mišljenje stručnjaka. Možda se to u manjoj mjeri odnosi na našu Županiju

Anto RAVLIĆ

Direktor riječke poslovne jedinice Hrvatskih autocesta Matija Glad smatrao je za ceste u Primorsko-goranskoj županiji. Možda će nam zaljubljenici u atletiku zamjeriti što ga bacamo u drugi sport, no kad je riječ o cestama, Matiju Glada je najbolje usporediti s trenerom Arsenala Arsénom Wengerom. Što je Wenger za Arsenal, to je Glad za ceste. Svi prolaze, odlaze, mijenjaju funkcije, ali Wenger i Glad su uvijek na svom mjestu. S Gladom razgovaramo povodom izlaska njegove monografije Ceste Primorsko-goranske županije - Povijest cestovnog graditeljstva i održavanja Enciklopedija cesta i cestogradnje na našu Županiju.

Kad listamo Vašu monografiju teško se možemo oduprijeti zaključku: koliko toga smo izgradili u relativno kratko vrijeme. Da li je i Vas, koji desetljećima živite s cestama u Primorsko-goranskoj županiji, impresionirao tempo gradnje? **Li mislite da se moglo više?**

Zadovoljstvo cestama

Zastupam te da se uvijek može više. Međutim, na nivou države i naše županije, koja dijeli sudbinu državnih projekata, dostigli smo stupanj cestovne mreže zavidne razine, poglavito nam je izgrađena mreža autocesta i jedna je od najsigurnijih u Europi. No, tu ima nešto sa čime ne možemo biti nikako zadovoljni, a to je dinamika i tempo ulaganja i gradnje. Neprihvatljivo je da smo na našoj regiji gradili pojedine ceste i tridesetak godina (npr. Riječka obilaznica) i sretan sam što se pomalo predika ova »tradicija«. Danas, kada smo na vrhuncu završetka hrvatske cestogradnje, smatram da smo i ovom kratkom razdoblju učinili skoro na nemoguće i da bi svaki stanovnik naše države isto tako trebao biti prezdovoljan učinjenim. Često možemo čuti kako je politika izgradnje cesti više bila stihija nego plan. Vrijedi li ta tvrdnja za našu Žu-

paniju, gradove i općine?

Ne bi se usudio tvrditi da je stihijski građena naša mreža cesta, prije bi smatrao to lošim planiranjem ili da budem do kraja iskren mislim da je bilo previše uplitanja politike, a manje uvažavanja struke i mišljenje stručnjaka u ovom području. Možda se to u manjoj mjeri odnosi na našu Županiju.

Koja cesta ili ceste nedostaju našoj Županiji da bi mogli reći da je zaokružena cestovna mreža?

Kada pogledamo našu Županiju čeka nas još puno posla da bi zaokružili našu cestovnu mrežu. Sigurno jedan od najvećih izazova je dovršetak gradnje autoceste od Križišća do Žute Lokve, ali isto tako i gradnja Liburnijske obilaznice (poboljšanje dokumentacije u tijeku), a također jedan od velikih projekata svakako je rješavanje imovinskih pravnih poslova i izvlaštenja (58 objekata) i početak gradnje državne ceste D 403 koja spaja čvor Škurinje i dio riječke luke Porto Baroš.

Posebno ponosan na nagradu Stjepan Lamer

Kad se okrenete i bacite pogled na svoj radni vijek, čime ste najzadovoljniji, čime najponosniji? - Možda je na ovo pitanje i najteže odgovoriti. Kako radim na poslovima održavanja cesta punih 43 godine a taj posao nerijetko iziskuje dano noćni angažman zadovoljan sam činjenicom da sam promalao vremena i za rad u mnogim udrugama i organizacijama a posebno što sam u profesionalne i privatne obave diplomirao i na Prometnom fakultetu u Zagrebu, te isto tako uspješno završio posle diplomski magistarski i doktorski studij sa obranom dviju vrlo uspješnih disertacija iz područja održavanja cesta. Čime sam najponosniji? Na to pitanje ne bi mogao odgovoriti sa »nisi«, ali ponosan sam svakako na svoje sportske uspehe (atletika) i dugogodišnjim radom u sportu uopće, a također vrijednim držim i članstvo u udruzi Dobrovoljnih davaoca krvi od 1968. godine. Kao dragovoljac Domovinskog rata od 1991. do 1995. ponosan sam na sve nagrade i priznanja u istom. Ponosim se svojom obitelji od kojih sam uvijek imao potporu i pomoć u svom radu. Na samom kraju ovog pitanja istaknuo bi da sam mnogo puta nagrađivan, ali na Nagradu za životno djelo »Stjepan Lamer« koju mi je dodijelio Društvo za ceste Hrvatske posebno sam ponosan jer je ona priznanje za sve naše i naše provedene na cestama u svim vremen-skim prilikama i neprilikama i za sve lijepe i ružne trenutke kroz moj dugogodišnji rad. Isto tako mislim da je to priznanje i svim mojim suradnicima i djelatnicima, a koje lagan bli, koji su skupa sa mnom ostavljali dio sebe i svoje kćerke kao i častan doprinos vrednovanju cestarske službe u cjelini.



Nema viška prometnica

Imamo li cesta koje nam nisu trebale?

Imamo li cesta koje nam nisu trebale? - Teško je reći da li ima cesta koje nam nisu trebale. Mišljenja sam, prema staroj cestarskoj izreci »Via - Vita«, da stvarno cesta život znači i da kao takva nigdje ne može biti suvišna ili krivo izgrađena. Kad bi se još jednom, kao u knjiži, vratili u prošlost, možete li iz svog kuta reći koje je bilo zlatno doba cestogradnje u našoj Županiji? - Svako doba ima neki svoj i zlatni period u djelatnosti cestogradnje uz određene zahtjeve i razloge. Tako u prošlosti bilo je ljezivo prve trendove izgradnje prometnica u doba Rimljanja sa solidnim građevinskim elementima (gradili vojnici) za kolksi promet bez osvajanja teritorija kroz ratovanja. Porastom prometa početkom i sredinom 18. stoljeća iz unutrašnjosti prema moru raste potre-



ba za suvremenim prometnicama. Drugu polovicu 18. stoljeća obilježava trend izgradnje makadamskih cesta na kojima se velika važnost pridaje na postojanost, solidnost i masovnost izvedbe. Pojedini objekti mogu se svrstati i u remek djela cestograditeljske baštine. Godine 1945. okončan je Drugi svjetski rat. Time započinju brojni problemi koji su zahtijevali nužne potihvate i napore na sanaciji porušeni mostova i oštećenih cesta da bi se svakodnevica vratila u koliko tolo redovne tijekove. Novije doba, zadnjih 40 godina, možemo u našoj Županiji podijeliti u dva perioda. Sedamdesetih i osamdesetih godina pamtim čemo po velikim ulaganjima u rekonstrukcije i revitalizaciju postojećih cesta, ali i gradnji novih dionica i obilaznica gradova. Period od 1995. do 2014. godine biti će obilježeno završetkom autoceste Rijekca - Zagreb i riječke obilaznice Rupa - Križišće.

Čuvajmo »male« ceste

Godinama se provlađi problem nedostatka sredstava za adekvatno održavanje prometnica. Ima li realnog rješenja? - Analizirajući stupanj razvijenosti cesta možemo pomisliti da smo uz sam bok zemalja Europske unije. Međutim, moramo konstatirati da na osnovnoj mreži cesta posao još ni izdaleka nije dovršen. Do sada je osigurano oko 65 posto potrebitih sredstava za održavanje, ali još kilometri i kilometri tih cesta »vape« za obnovom i presvlačenjem kolnika. Poglavito se to odnosi na županijske i lokalne ceste. Ne želim time reći da ne treba graditi nove ceste, ali je nužno sačuvati postojeću mrežu cesta i neophodno uspostaviti optimalni sustav gospodarenja koji će trajno podizati razinu usluga koji zahtjeva suvremeni promet. No, bilo bi nepošteno osporiti sve što je dosad učinjeno na planu održavanja cesta. Gledajući u cjelini u zadnjih desetak godina na tom je planu učinjeno više nego u prethodnih tridesetak godina. Usvajanjem Standarda održavanja javnih cesta napravljena je ogromna iskorak jer sada točno znamo po kojem ključu ulažemo novac u ovu djelatnost. Mišljenja sam da se sve više novaca izdvaja za održavanje a prema razmišljanjima mjerodavnih subjekata koji brinu o gospodarenju cestama nam moramo brinuti za perspektivu održavanja. Svi planski dokumenti vode računa o ovom segmentu gospodarenja i budemo li se pridržavali bezrezervno donesenih i usvojenih planskih dokumenata, što dosad nije bio slučaj, imat ćemo i osnovnu mrežu dobru i sigurnu za promet. Valja napomenuti da se sve više istražuju modeli za osiguranje optimalne organizacije uz primjenu novih tehnologija, zaštite okoliša, ali i poticanje stručnjaka iz ovog područja na veći angažman i suradnju. Provedbom iznjetog sigurno ćemo postići veću sigurnost koju cesta mora pružati u svakom trenutku u ulaskom u EU svi ovi čimbenici postaju sve aktualniji i sve ih brže treba rješavati.


 Priče

 IZ RIJEČKE
 PROMETNE POVJESTI


Rab je postao čudan gradić. Zimi nema više od 800 stanovnika, a ljeti ih ima do tri tisuće

između Rijeke i Cresna saobraćaju svakodnevno brzi i udobni parobrodi. Vožnja traje oko dva sata

ČAROBNA OBALA i biserni otoci 1959. godine

Novinar i pjesnik Niko Pinčić poveo nas je Kvarnerom. Autobusom, parobrodom, brodom, kamionom. Uz turističke atrakcije obilazio je tadašnje tvornice. **I obilazak nije bio kratak, kao što bi bio danas**

Piše Igor ŽIC

Davne 1959. godine »Novi list«, tada još posljedepodnevno glasilo s tiskarom pokraj kina »Partizan« (danas ruševni Teatro Fenice), tiskao je vodič novinara i pjesnika Nike Pinčića (1902.-1967.) »Carobna obala i biserni otoci«. U toj knjižnici, na devedesetak stranica, dan je jedan optimističan pogled na cijeli Kvarner. Tadašnja Rijeka, grad od tisuću stanovnika (danas 120.000!), tek je izbacila automobile s Korza i uspostavila pješačku zonu, dok je kroz luku prolazio po milijun putnika godišnje (a kroz osam kina do 2,5 milijuna gledatelja). Automobilisti su mogli načičiti gorivo u tek dvije skromne gradske benzinske postaje – na Zabici i Milaki.

»Jedna grupa izletnika iz Slovenije prispjela je brzim vlakom u Rijeku. Cilj puta grupe bio je upoznavanje turističkih mjesta uzduž Hrvatskog primorja, nekist otoka i Opatijske rivijere... Naš smo put započeli u Rijeci. I pravo je tako, jer je Rijeka izlazna točka željezničkih pruga koje ju spajaju sa zaleđem, kao što je i polazna luka za sve parobrodarske pruge za Istru, Hrvatsko Primorje, za Kvarnerske otoke i Dalmaciju. Sastali smo se na Narodnom (danas Jadranskom, op. aut.) trgu i odavde, krenuli da obidemo grad. Pošli smo Korzom »Narodne revolucije, koji presijeca uži dio grada i ide smjerom, ko-

jim su nekada išle stare gradske zidine, srušene potkraj XVIII. vijeka... Pošli smo zapadnim dijelom Korza u njegovom produžetku i došli tako do Ulice Borisa Kidričića (danas Trpimirova, op. aut.). Ta se ulica poklapa sa starijim obalnim putem. Lijepa je i široka. Uz nju su se nanizale brojne palače i visoke platane koje ulicu ukrašuju s lijeve i s desne strane, te je čine jednom od najljepših ulica Rijeke. Odavde nas vodi moderna autostrada kroz industrijsku četvrt Rijeke. Na Kantridi je posljednja zapadna trolejbusna stanica. Tu smo sišli s trolejbusa. Ulicom Bratstva i Jedinstva (danas Istarska, op. aut.) uz koju su izgrađene vile i uređeni trtovi, pješačili smo do Prelika, a zatim se autobusom vratili u Rijeku...

Pogodni Belveder

Iz luke smo svratili do Titovog trga, na mjestu gdje je stari most, u prošlosti, spajao i dijelo Sušak od Rijeke. Taj je trg danas sjedinio zauvijek Rijeku i Sušak u jedinstveni grad pod imenom Rijeka. S Titovog trga smo sjeverozapadnim pravcem, kroz Ulicu Žrtava fašizma, stigli do bivše guvernerove palače, danas Narodnog muzeja (od 1961. Pomorski i povijesni muzej, op. aut.). U toj velikoj zgradi pregledali smo muzej. Neko predložio da podemo na Belveder-Kozali. Pošli smo i nismo požali. Tu, uz crkvi sagrađenu u pseudo-gotskom stilu, vidjeli smo i krasno ri-

ječko groblje, kojeg je zaista vrijedno pogledati. Vrativši se sa Belvedera na Titov trg, Uliicom Proleterskih brigada (danas Setaliste XIII. divizije, op. aut.) presli smo kroz lijevu predio vila i trtova na predjelu Pečine u Sušaku, do Plumbuma, posljednje istočne trolejbusne stanice.

Tadašnji grad kojim je još uvijek prometovalo malo osobnih automobila, mudro je prenoćiste u hotelima Park (već duže zatvoren, op. aut.), Jadran, Bonavia (bitno nadograđen između 1959. i 1965., op. aut.), Neboder, Kontinental i Zagreb (tada depadanas hotela »Bonavia«, danas sjedište Zupanije primorsko-goranske na Korzu, op. aut.).

»Autobus je prispio na Zabacu. Ukralci smo se u njega, pozdravili Rijeku i krenuli dalje. Prošavši Sušak i Martinšćicu (tada omiljeno kupalište Riječana - bez remontnog brodograđilišta, op. aut.), crveni »Autotransov« autobus jurio je svom brzinom po širokoj Jadranskoj magistrali i ubrzo stigao u Bakar.«

Jadranska magistrala gradena je dugo, po sekcijama, pa je tako pred sam Drugi svjetski rat dio ceste od Sušaka do Novog Vinodolskog izveden kao betonska cesta. (Kraljevina Jugoslavija nije imala ni kilometra asfaltnih cest.) U vrijeme dok se Niko Pinčić s grupom Slovenaca vozio magistralom nije službeno, 3. svibnja 1959. povelaz Rijeku i Zadar.

Bakarske prodavaonice

Ambiciozna grupa besposličara zaustavila se u Bakru. »Na samoj obali u blizini poste nalazi se hotel Jadran, nasuprotnjema, tamo gdje stoji atonirana prodavaonica poduzeća u kojoj se nalazi Narodni odbor općine, Miljevića stanica, Turističko društvo i kancelarije trgovačkog poduzeća Jadran. Uz brojne lipe ušle koje su se nanizale ušle vile obale, vidjeli smo i nekoliko ukusno uređenih prodavaonica poduzeća Jadran, a provirili smo malo i do Primorke, konfekcije odjeće. U Bakru se nalazi Stolarsko-brodograđiteljska zadruga, pogon Rafinerije nafte Boris Kidričić, Uljara, tvornica biljno tehni-



skog ulja i montan voska, Gradveno poduzeće Soča i veliko poduzeće Jugokarbon.

Ostavili smo Bakar i kroz Bakarac, to tiho i udogno ljeđe službeno, 3. svibnja 1959. povelaz Rijeku i Zadar.

U Kraljevici smo posjetili jedno od najvećih (?) brodograđilišta u Hrvatskom primorju – Titovo brodograđilište... Još nisimo pravo ni obišli Kraljevicu i već smo čuli sinu Niko Pinčića Aleksa Šantića luksuznog broda Jadrinolinje koji je pristajao u luci. Ukralci smo se na brod i zaplovili prema Crikvenici – kraljici Jadrana.

Što se tice broda Aleksa Šantić, on pripada »pjesničkoj seriji koja je bila naručena 1948. u pulskom Uljaniku, a koji su bili isporučeni Jadrinolinje između 1952. i 1954. godine. Riječ je o modificiranoj verziji broda Abbazia i Laurana, a imena su bila divnana po »ključcu« Vladimir

brodom Maribor, preko Lopara, prema Baški na otoku Krku. Iz gradića s prekrasnom, gotovo dva kilometra dugom, plažom uputili su se u unutrašnjost.

»Prošetali smo lijepom cestom do Jurandvora. U Jurandvoru nalazi se tvornica Bor-dulka, koja preraduje rajčicu, koja ovdje rodi u velikim količinama. Tu se nalazi i ranoromanika crkva Sv. Lucije, koja je podignuta 1100. godine, a podigla su je hrvatski benediktinci-glagoljasi, na zemljište koje im je dao kralj Zvonimir. O tom kraljevskom završni u zidanju crkve Sv. Lucije, samostani su uklesali natpis na kamenoj, tzv. Bašćanskoj ploči, koja je prvi sačuvani pisani spomenik, u kome se javljaju obilji govornog naroda hrvatskog jezika. Original Bašćanske ploče čuva se u Jugoslavenskoj akademiji u Zagrebu, dok je u crkvi Sv. Lucije sada izložena kopija.«

Pucom grupu odlazi u Punta, tada najveće mjesto na otoku, iz koje čamcem odlaze na otocić Košljun, usred Puntarske dragice. Autobusom su se prebacili iz Punta u Krk, te potom u Malinsku, Omišalj i Šilo. Kako je 1958. godine pokrenuta redovna trajektna linija Šilo-Crikvenica (prva na Jadrantu) Pinčić je mogao odvesti grupu do Crikvenice, te potom autobusom za Rijeku i Opatiju. Ovaj epski obilazak Kvarnera, na tragu putovanja Marica Pola za Luvu, za Slovenec je završio u Lovranu i Mošćeničkoj Drugi, dok je Niko Pinčić sam nastavio na otoke Lošinj, Cres, Ilovik i Susak.

»Između Rijeke i Cresna saobraćaju svakodnevno brzi i udobni parobrodi. Vožnja traje oko dva sata. Pored ređovite dnevnice putuje, iz Rijeke i Cresna četiri puta sedmično saobraćaju brodovi s polaskom ujutro. Brod koji polazi ujutro iz Rijeke pristaje i u Opatiji.«

Svijet je nekad bio puno veći i zanimljiviji no danas! Čak i kratki obilazak Kvarnera bili su pravi avanture, dok je danas odlazak u Manaoš, ostalo bezbrazne prašume, postao tek nogometni izlet u sklopu Svjetskog prvenstva, sa kojeg se najvijač javljaju modelom u dosadnu Rijeku.

»Rab je postao čudan gradić. Zimi nema više od 800 stanovnika, a ljeti ih ima do tri tisuće. Zimi je to provincijski gradić, a ljeti svjetski moderni grad. Strance privlače divne plaže i udogna klima.«

Poslije obilaska Barabata, te povratka u Rab, grupa ide

Crikvenica i Novi

Pinčić i njegova turistička grupa, produžili su iz Crikvenice, kojom je dominirao »veličanstveni hotel Therapija«, najimpozantniji na Jadrano, za Selce.

»Poslije dobivenih informacija u Turističkom uredu Selca još smo dugo razgledavali ovo krasno mjesto, a zatim prispjeli kamionom (I, kojeg je grupa unajmila, pojuri priklamo Novom. Kamion je jurio sve dalje i dalje. S lijeve strane ostajali su nam brbiški brežuljci, a s desne strane pravo more kanala i otok Krk... Novi ima više saobraćajne veze: parobrodica za Rijeku, Senj, Rab, obre puta dnačivo u oba pravca i modernim autobusima za Rijeku, Plase-Crikvenicu, Plićvička jezera, Zadar, Split, Ljubljano, Sombor, Graz, Veneciju itd. Puna najbještih utisaka grupa koju sam vodio prosljedila je narednim autobusom za Senj.