

# ZMIGAVAC

Broj 64/12. studenoga 2014.

## kultura i sigurnost u prometu



**Specijalno vozilo snima rizične dionice Jadranske magistrale**



3

EUROPSKI PROTOKOL EURORAP NA JEDNOJ OD NAJOPASNIJIH PROMETNICA U HRVATSKOJ **Pred kamere će 30 dionica magistrale, od graničnog prijelaza Pasjak na sjeveru do graničnog prijelaza Karasovići na jugu**

**NAJČEŠĆE GREŠKE U PRIPREMI AUTOMOBILA ZA ZIMU**

4/5

**Vozači zaboravljaju antifriz i ne znaju staviti lance**



NOVI CIKLUS RADIONICA »SEKUNDA KOJA MIJENJA ŽIVOT« U SREDNJIM ŠKOLAMA

# Pitaj preživjele što znači sekunda u prometu

Konceptija prometne edukacije uključuje gledanje filma koji prikazuje realne posljedice nesreća, a potom se razgovora i obrađuju teme poput uzroka nesreća ili kako reagirati u nesreći

**P**rometne nesreće glavni su uzrok smrtnosti mladih u dobi do 14 do 25 godina. Rizik stradanja u prometu dva je puta veći među vozačima u dobi od 18 do 24 godine nego među starijima. U prvoj godini vožnje nakon dobivanja vozačke dozvole, tri je puta veća vjerojatnost sudjelovanja u prometnoj nesreći nego među vozačima koji imaju devet i više godina vozačkog iskustva. Ovo su samo neki od statističkih podataka koje možemo pročitati ili čuti u našim medijima.

Nažalost, uvijek ih se ponovno prisjećamo kada u prometnoj nesreći strada ili sudjeluje mlada osoba. Dakle, mladi i neiskusni vozači su najugroženiji sudionici u prometu. Uzrok prometnih nesreća možemo tražiti u trokutu čovjek-vozilo-okolina. Iako smo svi svjesni činjenice da su naše loše prometnice mogli uzrokovati nesreća, većina nas nije svjesna podataka da je ljudski faktor u užem smislu, odnosno ponašanje vozača, uzrok gotovo 90 posto svih prometnih nesreća.

**Stop riziku**

Kod mladih ljudi kao glavni uzrok često se navodi vozačko neiskustvo, ali možda su još važnije neke druge karakteristike mladih vozača kao sklonost podcjenjivanju prometnih rizika, sklonost samosticanju, precjenjivanje vlastitih vozačkih sposobnosti, traženje uzbuđenja, konzumacija alkohola. Stoga se



postavlja pitanje možemo li i na koji način djelovati na njihovo ponašanje u prometu. Prvo sagledajmo kako te iste mlade ljude učimo prometnom ponašanju. Neki su naučili oponašajući roditelje, nekima su se duboko u sje-

ćanje usjekle riječi koje su još čuli u vrtiću ili školi, neki o nešto naučili nakon postraživanja novčanih kazni za prometne prekršaje, a neki nažalost na vlastitom negativnom iskustvu. Ono što je sigurno jest da će bez ciljanog i mla-

dima prilagođenog djelovanja rezultati izostati, a o posljedicama ne treba trošiti riječi.

Upravo to je je stav Autokluba Rijeka koji na tom tragu provodi već nekoliko godina projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem

djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne sigurnosti je djelovanje na stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim projekt osmišljen kao ciklus radionica namijenjen mladim i budućim vozačima pod nazivom »Sekunda koja mijenja život«. Radionice se provode u kontinuitetu još od 2003. godine. »Sekunda koja mijenja život« projekt je s ciljem edukacije srednjoškola o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem



## Film pa razgovor

»Sekunda« se provodi u srednjim školama Primorsko-goranske županije, sa pojedinim razredima (od 15 do 30 učenika) prilagođavajući se nastavnim rasporedu škole, čime se maksimalno šteti vrijeme učenika i njihovih profesora. Ukupno se projekt raspoređuje na četiri termina po dva školska sata sa svakim pojedinim razredom, što znači da se u svakoj školi projekt provodi kroz mjesec dana. Metoda provedbe projekta je prikazivanje dokumentarnog filma »Sekunda koja mijenja život« i interaktivne radionice. Film prikazuje realne posljedice prometnih nesreća, a interaktivne radionice obuhvaćaju razgovor nakon gledanja filma i teme obrađene kroz vježbe: uzroci prometnih nesreća, kako reagirati u situaciji prometne nesreće, vježbanje pažljivosti i odgovornosti, što možemo učiniti da povećamo sigurnost u prometu. Na radionicama sudjeluju i gosti iz MUP-a, Sektora za sigurnost cestovnog prometa PU primorsko-goranske, Javne vatrogasne postrojbe i Ustanove za hitnu medicinsku pomoć.

## EUROPSKI PROTOKOL EURORAP NA JEDNOJ OD NAJOPASNIJIH PROMETNICA



# Specijalno vozilo snima rizične dionice Jadranske magistrale

**Snimke će poslužiti za izradu mape rizika.** Pred kamere će 30 dionica magistrale, od graničnog prijelaza Pasjak na sjeveru do graničnog prijelaza Karasovići na jugu

### Prof. dr. Hrvoje Baričević

Sukladno direktivi 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća Europe potpisanoj 19. studenog 2008. godine verificirano je pokretanje EuroRAP projekta o sigurnosti cestovne infrastrukture na hrvatskoj prometnoj mreži. Riječ je o neprofitnoj organizaciji osnovanoj u Bruxellesu 2002. godine s potporom Europske komisije i Svjetske automobilske federacije FIA-e, a njezini su članovi automobilske tvrtke, cestarske tvrtke, institucije i tijela koja se bave sigurnošću prometa...

...i primarni su u zaštiti njezinih korisnika od teškog ozljeđivanja i gubitka života. Njegova metodologija koja uključuje tri originalna i licencirana protokola RRM (Risk Rate Mapping), RPS (Road Protection Score) i PTP (Performance Tracking Protocol) već ima široku primjenu u mnogim razvijenim zemljama u Europi i svijetu. Odnosi se to na većinu zemalja EU, ali i zemalja koje nisu članice EU, koje su uključujući znatna financijska sredstva, snimile veliki broj kilometara svojih cesta i izradile mape rizika. Vrlo slična, često ili identična metodologija prihvaćena je i diljem svijeta kroz programe kao što su Us-

...i primarni su u zaštiti njezinih korisnika od teškog ozljeđivanja i gubitka života. Njegova metodologija koja uključuje tri originalna i licencirana protokola RRM (Risk Rate Mapping), RPS (Road Protection Score) i PTP (Performance Tracking Protocol) već ima široku primjenu u mnogim razvijenim zemljama u Europi i svijetu. Odnosi se to na većinu zemalja EU, ali i zemalja koje nisu članice EU, koje su uključujući znatna financijska sredstva, snimile veliki broj kilometara svojih cesta i izradile mape rizika. Vrlo slična, često ili identična metodologija prihvaćena je i diljem svijeta kroz programe kao što su Us-

...i primarni su u zaštiti njezinih korisnika od teškog ozljeđivanja i gubitka života. Njegova metodologija koja uključuje tri originalna i licencirana protokola RRM (Risk Rate Mapping), RPS (Road Protection Score) i PTP (Performance Tracking Protocol) već ima široku primjenu u mnogim razvijenim zemljama u Europi i svijetu. Odnosi se to na većinu zemalja EU, ali i zemalja koje nisu članice EU, koje su uključujući znatna financijska sredstva, snimile veliki broj kilometara svojih cesta i izradile mape rizika. Vrlo slična, često ili identična metodologija prihvaćena je i diljem svijeta kroz programe kao što su Us-



### Rizično od Rijeke do Senja

Na karti procjene rizika na najvažnijim cestama u Hrvatskoj u periodu od 2010. do 2012. godine Jadranska magistrala od Rijeke do Senja te dionica Karlobag-Štaričgrad podučena je crnim odnosno ocijenjena kao cesta visokog rizika. Srednje visok rizik vlada na staroj cesti prema Zagrebu, na dionici Grobnik-Delnice te na cesti Senj-Vratnik. Najsigurnije dionice su autocesta od Rupe do istočnog kraja riječke zaobilaznice, pojedine dionice autoceste kroz Gorski kotar te kompletna dionica Karlovac-Zagreb.

### HAK nositelj

Upravo na tragu nastavka realizacije ovog izuzetno važnog projekta za sigurnost prometa pokrenuta je druga faza EuroRAP-a (European Road Assessment Program). Jedini licencirani



### nositelj ovog složenog i zah-

tejnog pothvata u Lijepoj našoj je Hrvatski autoklub koji je 23. listopada 2014. godine potpisao s ugovor o izradi digitalne video snimke Jadranske turističke ceste - državne ceste D8 s Fakultetom prometnih znanosti iz Zagreba.

### podizanje sigurnosnog stan-

darda prema EuroRAP preporukama, uz prateću financijsku potporu.

Konkretno, bit će obradeno 30 dionica ceste od graničnog prijelaza Pasjak na sjeveru do graničnog prijelaza Karasovići na jugu. Ukupna duljina cijele dionice iznosi 643 kilometara i s predviđenim rokom izrade snimke do ožujka sljedeće godine. U svim prijašnjim analizama cestovne sigurnosti u našoj zemlji Jadranska magistralna cesta D8 determinirana je kao visokorizična prometnica što je i utjecalo na njezin odabir u kontekstu, još uvijek, parcijalne realizacije EuroRAP protokola. Za tu namjenu potrebno je obaviti rangiranje i ocjenjivanje dionica s velikim brojem nesreća u odnosu na intezitet prometnog opterećenja. U pravilu, takve karte rizika prikazuju kumulativnu razinu rizika utvrđenu na temelju interakcije korisnika ceste, vozila i okoline.

### EU prava ceste

Znanstvenostručne paradigme primijenjene kod infrastrukture i sigurnosne opreme (prometne signalizacije, svjetlosnih signala, inteligentnih transportnih susta-

Zima


**7** stupnjeva je granica efikasnosti ljetnih guma


**100** 100 kuna pregled vozila za zimu na Preluku


**-20** stupnjeva je granica djelovanja soli na cesti


**160** radnika Ceste-Rijeka kontra snijega i leda

Zima

## ZIMA NA CESTAMA I ZA UPRAVLJAČEM NA PODRUČJU PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

### GREŠKE U PRIPREMI AUTOMOBILA

# VOZAČI zaboravljaju antifriz i ne znaju staviti lance za snijeg

Zamjerka većini vozača je da zaboravi na tekućinu za stakla, malo tko od vozača ima opremu za odleđivanje brava, a ne vodi se računa niti o akumulatorima

Ako temperature više asociraju na ljeto nego na početak zime, nema sumnje da će zima pokucati na prometnice. Protokle tri godine imali smo tri različite zime. Prije tri godine susreli smo se sa hladnom zimom, s niskim temperaturama i malo padalina. Prije dvije godine temperature nisu bile u minus rekordima, no zima je obilovala padalinama. Prošla zima je bila mlaka. Prije dvije godine je u Delnicama tijekom zime ukupno palo šest metara snijega. Prošla godina je donijela ledenu kišu u veljači. Kakva nas zima čeka, teško je prognozirati, no jasno je da se vozači i cestari i svi koji žive na prometnicama i od njih moraju pripremiti za najgoru situaciju.

Pripremljeni na najgore, s lakoćom ćemo preskočiti blaže varijante zime. Ivan Maljavac iz Autokluba Rijeka odavno nam je gdje vozači najčešće griješe kad je riječ o pripremi automobila za zimu. Pogreška broj jedan je klasična, ne pregledaju antifriz.

Većina vozača ima antifriz, onet dugo dobar za boravi provjeriti antifriz prije zime, kaže Maljavac. I greška broj dva se čini benigna. Vozači zaboravljaju na tekućinu za stakla i riskiraju da im se zaleti voda za brisače, a zima biti vrlo negodno kada cesta ima zagnosnopolare kiše i bljuzga. Kod ulijevanja tekućine za stakla, događa se

da vozači ne razrijede tekućinu za stakla pa se ona pretvara u želatinu od koje nema koristi.

Greška broj tri su gume. Najbolja solucija su zimske gume, no i dobre i nove ljetne gume u primorju jamče kakvu-takvu sigurnost u odnosu na istrošene gume u mjesecima kada su ceste često mokre. Podsjetimo da ljetna guma gubi svojstva već na temperaturama ispod plus sedam stupnjeva.

Maljavac kao četvrtu zamjerku ističe da velika većina vozača ne zna staviti lance. Mnogi lance diraju tek onda radi ili zbog kontrole, a kad ih treba staviti, ispostavi se da upute nisu ni pročitali. Savjet je da se lanci probaju montirati na kotače u miru, kad je snijeg još daleko. Prvi put montirati lance negdje u koloni, na buri, u nragu, suoen s nedostatkom vremena, siguran je neuspjeh.

Peta greška vozača zimi je istrošen akumulator. Najčešće akumulatori odlože kada se malo spusti temperatura, no zanimljivo je da otkazuju u većoj mjeri kad se temperatura s minusa naglo dižu u plusove.

Šesta zamjerka vozača je zaboravnost kad je

u pitanju oprema za odleđivanje brava, metlice za čišćenje snijega i strugalice za led.

Ne znam koji postotak vozača ima adekvatnu opremu. U Gorskom kotaru da jer bez toga ne mogu, ali u primorju rijetko tko vodi računa o opremi koja olakša život vozaču. I nije problem samo kad je riječ o oprani potrebnij za zimnu vozači nemaju sijalice, ključevce, dizalicu, rezervna guma u prtljžniku nije napumpana. I onda krenu problemi kad se nešto dogodi, a često bi sami mogli otkloniti problem samo da vode brigu o opremi koja je neophodna, ističe Maljavac.

U neke minuse vozača kad je u pitanju zimska oprema spada i »proljetni grijeh«, zaboravi se skinuti zimske i vratiti ljetne gume.

Vožnja zimskim gumama po većim temperaturama rezultira time da se zimska guma jednostavno spali. Ona je drugačija, ima po sebi sitne resice da se za vrijeme vožnje malo zagrije i kad se grije na asfaltu, zimska guma je gotova, ističe Maljavac i osvrće se na takozvane univerzalne ljetne i zimske gume.

Postoje, no to su više gume za kišu no za snijeg.

#### Dodite u servis Autokluba

U Autoklubu Rijeka ističu da je najbolje prekontrolirati automobil pred zimu. Članovi Autokluba Rijeka mogu kontrolni pregled u servisu na Preluku obaviti besplatno, a svi ostali plaćati će 100 kuna plus PDV. Najbolja solucija je učlaniti se u Autoklub Rijeka i doći na servis. Samo jednim pregledom, vratiti će polovicu plaćene članarine.



## CESTE-RIJEKA VODE RAČUNA O PROHODNOSTI 2.000 KILOMETARA PROMETNICA

# Najlakše je ceste čistiti u Gorskom kotaru, najteže u gradovima

Najviše posla ima u Gorskom kotaru, no i najmanje problema jer su ljudi spremni za snijeg i nema puno prometa



#### Anto RAVLIĆ

Mnogim vozačima je snijeg na cesti rijetka avantura. Mnogi ga shvaćaju pomalo romantično. Bijela idila i na radiju pjesma Chrisa Rea »Driving Home For Christmas«. Djelatnicima Ceste-Rijeka zima i sve sniježne radosti su posao. Teško je reći rutinski posao jer je održavanje prometnica zimi daleko od rutinskog posla. Ceste-Rijeka brinu o prohodnosti oko 2.000 kilometara cesta na području Primorsko-goranske županije. U mreži je oko 900 županijskih i lokalnih cesta, 530 kilometara državnih cesta i 600 kilometara nerazvrstanih cesta (od čega 400 kilometara u Gradu Rijeci). Od 2.000 kilometara, 900 je u gorskom dijelu, gdje se u zimskim mjesecima snijeg može očekivati desetak dana mjesečno. Oko 1.100 kilometara cesta u primorskom dijelu Primorsko-goranske županije. Za snijeg je spremno 65 vozila s ralocima i 10 utovarivača, po potrebi i više te 160 ljudi. Centrala Ceste-Rijeka je na Kukuljanovu, no zimske baze su razasute na sedam lokacija. Cabar, Stubi-

ca, Delnice, Gornje Jelenje, Kukuljanovo, Sapjane i Kleonova.

Najviše posla ima u Gorskom kotaru, no i najmanje problema jer su ljudi spremni za snijeg i nema puno prometa. Jedini problem su šleperi koji

ostaju zaglavljani. Neke stanuju kad ih se izvuce, a neki neodgovorno nastavljaju dalje. U Rijeci je već druga priča. I ne treba puno snijega da bi došlo do problema. Cijela Rijeka je uzbrdo-nizbrdo, vozači nemaju zimske gume, nema lance i u

#### Noću cesta ne mora biti prohodna

U lipnju je na snagu stupio Pravilnik o održavanju cesta Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. U kuloarima se može razaznati nezadovoljstvo pravilnikom. Neki će reći da izgleda kao da je pisan po napucima institucija koje održavaju ceste.

Pravilnik precizira kako se ceste moraju čistiti od snijega, zavisno od njihove kategorije. U pravilniku stoji da se na autocestama u slučaju jačeg snijega mora držati prohodnom samo jedan trak. Inače, prohodnost autocesta mora se držati 24 sata. Već na javnim cestama s PGDP većim od četiri tisuće vozila, priključnim cestama na autocestu, međunarodnim graničnim prijelazima osiguranje prohodnosti se propisuje na period od 5-22 sata. Dopusajući se zastoji od dva sata u noćnom periodu. Na županijskim i važnijim lokalnim cestama prohodnost je obavezna od 5-20 sati. Otvorena je mogućnost za zastoj od dva sata po noći. Lokalne ceste moraju se držati prohodnim od 7-20 sati. Kod prosječnog zasnježenja mogući su kraci zastoji. U slučaju jačeg snijega, mogućnost zastaja je dozvoljena do jednog dana.

Pod osiguranjem prohodnosti Pravilnik podrazumijeva da su autoceste i frekventnije javne ceste prohodne ako visina snijega na kolniku ne prelazi deset centimetara, a druge ceste i s 15 centimetara snijega i ukoliko je promet moguć vozilima koja imaju zimsku opremu. Iznimno, zimska služba nije dužna osigurati prohodnost na cesti u uvjetima vrlo intenzivnog snježenja i uz olujni vjetar i pojavu velikih snježnih zapuha ili snježnih lavina. Isto vrijedi i za iznenadno nastalu poledicu na većem području npr. zbog ledene kiše, koju nije moguće otkloniti s raspoloživim sredstvima.

tren dode do zastoja. Kad u gusto naseljenim mjestima zastane nekoliko automobila, možete zaboraviti tu cestu. Ralica je ne-moćna, nema gdje proći. Osim toga, na otvorenoj cesti bacate snijeg ispod ceste, u gradu nemate gdje odbaciti snijeg jer su uz cestu parkirani automobili, nogostupi i zgrade, objašnjava voditelj Odjela održavanja Ceste-Rijeka Goran Spojca.

Što je najgore za cestare zimi, pitamo Spojcu.

– Snijeg sa vjetrovom definitivno. Što u Cesti-Rijeka kažu za Pravilnik o održavanju cesta Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture koji ostavlja mogućnost da ceste budu zatvorene za promet određenim periodom?

– Dosađ nije bilo takve mogućnosti. Trudili ćemo se zadržati standarda. Sigurno nećemo planirati zatvaranje cesta. Najlakše i najefikasnije je cestu čistiti kontinuirano. Tako i radimo. Ako se ne radi o ekstremnoj situaciji, poput odrona, u kojoj smo nemoćni neko vrijeme. Pravilnik je dosta općenit, neke stvari nisu definirane do kraja. Nije definirano dokad cesta treba kompletno očistiti, što je prije bilo određeno, smatra Spojca.

#### Sol nemoćna ispod -20

Već sada su skladišta puna soli i pijeska za posipanje cesta. Uskladišteno je oko sedam i pol tisuća tona soli. Nekad ostane i za sjedeću zimu, nekad se mora dopuniti. Spojca otkriva zanimljivost koju vozači laci teško da znaju.

– Ispod -20, sol ne djeluje. Niti kalcijev klorid koji je primjereniji za niže temperature, za razliku od natrijevog klorida koji je efikasan na temperaturama do -7. Za sol je dobro da ima prometa jer se onda mijša i bolje djeluje. Sol se može bacati i ispod -20 tekati da posne djelovati kad se podigne temperatura, objašnjava Spojca.

> 135 razreda uključeno u akciju

> 2.413 učenika prvih razreda iz 75 matičnih i područnih škola

STARTALA 16. GODINA AKCIJE »PRVI KORACI U PROMETU« NAMIJENJENE PRVAŠIČIMA

# Kompjuter bacio bicikl u drugi plan

U Domu mladih ističu da djeca sve slabije voze bicikle. Dok su nekad djeca odrastala na bicilima, danas su kompjuteri puno bolji prijatelji djece koja kreću u osnovnu školu



**K**renula je 16. godina akcije »Prvi koraci u prometu« koja je namijenjena učenicima prvih razreda osnovnih škola s područja cijele Primorsko-goranske županije. Cilj akcije je usvajanje osnovnih prometnih pravila i propisa te pozitivnog ponašanja na cestama. Podijeljena je na teoretski i praktični dio, na rad u učionici i na prometnom poligonu. Program je zamišljen u formi jednodnevne nastave. Djeca se demonstriraju prometna pravila i opasnosti koje ih čekaju u prometu

kroz projekcije, crtane filmove, kroz igre. Prvašići iz osnovnih škola s područja Grada Rijeke dolaze na poduku u Dom mladih. Za ostale škole u Primorsko-goranskoj županiji formirana je studentska ekipa koja s prijateljskim entuzijazmom, u što su uključeni semafori, prometni znakovi i bicikli, posjećuje škole i u njima provodi programe predviđene planom akcije. Na poligonu i u učionici s djecom rade djelatnici Doma mladih, Josip Sarlija i Igor Crnković. Sastavni dio ekipe koja radi s djecom je prometni policajac.

**Policajac ili semafor?** Koliki je obim akcije, najbolje svjedoči statistika. U protekloj školskoj godini akcija je provedena u ukupno 135 razrednih odjeljenjima sa 2.413 učenika prvih razreda iz 75 matičnih i područnih škola. Ove godine su sezonu otvorili učenici OŠ Brajda.

Djeca na poligonu i u učionici uče kako se ponašati u prometu, kako učiti opas-

nosti. I bez obzira što se starijim, već iskusnim sudionicima u prometu, objašnjavanje kako preći cestu sa i bez semafora, kako voziti bicikl, kako propustiti pješake čini jednostavnim, djeci zadaci nisu tek rutina. Malo je prisutna i trenuta opreznost, no zna da li pogledati policajca ili semafor pri prelasku pješačkog prijelaza. Više zbog trema, no zbog neznanja, netko od prvašića se zbuni kad treba primijeniti auto koji prilazi zebri. Gdje je ta lijeva, gdje desna strana, kao da pitaju pomalo zbunjenim pogledom. No, nakon početne impresioniranosti prelaze »zebru« kao veliki. I upravo je rutina nešto što se želi vježbom naglasiti. Uz neizostavni oprez jer djeca će čuti kako neće baš svi vozači stati pred pješačkim prijelazom. Čak niti pred crvenim svjetlom na semaforu. Treba naučiti i što znače zapovijedi prometnog policajca. Sto znači kad je policajac okrenut prsima ili leđima, što znači gledati u bok? Što opet znači kad policajac diže ruku

u znak? **Kaciga novina** Kad se sjedne na bicikl, nije jednostavno. Najprije treba pričvrstiti kacigu, a nije ni to laka zadaća kad su na vama pogledi čitavog razreda. Netko će s lakoćom zavezati kacigu, iz čega se vidi da roditelji inzistiraju na kacigi dok se vozi bicikl. Nekima je kaciga sasvim novo iskustvo, što opet govori da se bicikl vozi s rizikom.

I svake godine se vježbaju iste stvari, no u 17 godina se ipak nešto promijenilo. U Domu mladih ističu da djeca sve slabije voze bicikle. Dok su nekad djeca odrastala na bicilima, danas su kompjuteri puno bolji prijatelji djece. Posebno je nesigurnost izražena kod djece koja žive u gradu. S biciklom nisu na »ti«. Ako žele voziti bicikl, moraju najprije bicikle ukrcati u automobil roditelja i krenuti negdje gdje će u miru pedirati. Djeca u manjim sredinama ipak se bolje snalaze na dva kotača. Kakva su vremena došla, još malo pa ćemo organizirati tečajevne vožnje bicikla. Možda u Domu mladih? Zanimljivo je vidjeti transformaciju djece iz pješaka u biciklistu. Pomaknuti se zaboravi propustiti svoje kolege pješake, no zato i postoji poligon na kojem prve ozbiljnije korake godišnje uči oko dvije i pol tisuće prvašića.

## Šest složnih ruku

U akciju koja živi već 17 godina uključeni su Dom mladih Rijeke, Savez za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije, Autoklub Rijeke, Psihijska uprava primorsko-goranske, Odjel gradske uprave za sport i tehničku kulturu Grada Rijeke, Upravni odjel za školstvo i društvene djelatnosti Primorsko-goranske županije.

> 2002. godine MUP je »Hakove prometne pustolovine« uvrstio u Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa

> 14 godina prikazuje se predstava u HKD-u na Sušaku

POČETAK ŠKOLSKE GODINE NEZAMISLIV BEZ PREDSTAVE U HKD-U NA SUŠAKU



# Hakove prometne pustolovine vidjelo 15 tisuća prvašića

Ovogodišnje predstave ukupno je pogledalo više od tisuću djece iz osnovnih škola s područja Rijeke, okolnih gradova i općina

Tomislav ŠEPIĆ

**Z**nanje i pozitivne navike koje usvojimo u najranijem djetinjstvu primijenjujemo cijeli život. Rukovodeći se ovom teзом Autoklub Rijeke ulaže znatan trud i sredstva u nastanak i provedbu programa i projekata s temom prometne edukacije i razvijanja pro-

metne kulture najmlađih. Autoklub Rijeke to čini na način da svojim projektima nadopunjava nastavne sadržaje prometne edukacije te potiče škole, roditelje i širu zajednicu da više pažnje posvete učenju sigurnog ponašanja u prometu. Jedan od takvih projekata je i glazbena kazališna predstava »Hakove prometne

pustolovine« koji Autoklub Rijeke provodi s ciljem razvijanja prometne edukacije i prometne kulture od najranije životne dobi pa kontinuirano kroz cijeli život. Predstava je rezultat timskog rada gdje režiju potpisuje Serđo Dlačić, autor priče je Mladen Kušec, autor glazbe Olja Dešić, autor scenografije Vojo Radočić, a u predstavi glume odgojitelji-

ce iz riječkih dječjih vrtića.

## Dinosaur Hak

Kazališna predstava »Hakove prometne pustolovine« osmišljena je tako da likovi u predstavi kroz glazbu i igru, na zabavan način, upoznaju djecu na opasnosti koje ih vrebaju u prometu, ali i na pravilno i poželjno ponašanje u prometu. Djeca kroz zabavne sadržaje lakše usvajaju znanja, a u Autoklubu Rijeke se nadaju da će roditelji i učitelji iskoristiti predstavu kao povod da s dječom ponove osnovna pravila sigurnog ponašanja u prometu i svojim pozitivnim primjerom pokažu kakvo ponašanje od djece očekuju.

Predstava je prvi put izvedena Gradskom kazalištu lutaka u Rijeci 15. lipnja 2000. godine i od tada se svake školske godine prikazuje svim učenicima prvih razreda, od Lovrana do Kraljevica, u Hrvatskom kulturnom domu na Sušaku. U predstavi je glavna zvijezda mali, izgubljeni dinosaur Hak, djevojčica Kikica i dječak Nikice koji dinosauru pomažu da preživi u prometu. Da bi predstava bila još uzbudljivija, u njoj raduju nose opasni vozač i ažurni prometni policajac. Zbog dobre suradnje i odaziva osnovnih škola HKD je svake godine duplom pun.




Do sada je predstavu pogledalo više od 15 tisuća prvašića.


## Priznanje MUP-a

Ministarstvo unutarnjih poslova je 2002. godine »Hakove prometne pustolovine« uvrstilo u Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa i video kazetu predstavu poklonilo dječjim vrtićima u Hrvatskoj. Ovogodišnje predstave održane su 6. i 7. listopada u 9 i 11 sati. Ovogodišnje predstave ukupno je pogledalo više od tisuću djece. Četnaestom izvedbom predstave Autoklub je poučio i razveselio novu generaciju svima koji su pomogli ostvarenju ovogodišnje izvedbe. Hvala Gradu Rijeci za ustupanje prostora Hrvatskog kulturnog doma na Sušaku i hvala na gostoprimstvu svih ovih godina. Autoklub zahvaljuje Odjelu za sigurnost cestovnog prometa MUP-a, Autotroleju na organiziranom prijevozu djece, Dječjem vrtiću Rijeke na razumijevanju, njihovim učiteljicama. Najviše hvala dječji što sa osmišljavanjem i zadovoljstvom primaju predstavu koja je osmišljena upravo radi njih.


 Priče

 IZ RIJEČKE  
PROMETNE POVJESTI


 ključni problem riječkog urbanizam su redovite, kontradiktorne izmjene i nadopune


 28 godina kasnozavršetak riječke zaobilaznice

RIJEČKI PROMET – AKTUALIZACIJA RAZMIŠLJANJA IZ 1981. GODINE

# Planirali i gradili ceste za ležernu kupovinu kruha i mlijeka?

Riječka luka više ne vuče grad i ne može biti polazište urbanističkih promišljanja pa **niti motiv za gradnju skupih cesta koje vode jedino do trgovačkih centara**

Piše Igor Žic

Godine 1981. objavljen je zbornik radova »Promet u složenim uvjetima s obzirom na grad Rijeku«, u tri knjige. Napravljena je obiljna analiza urbanizma, pomorskog, željezničkog i cestovnog prometa, kako u cjelini tako i po segmentima. Dragutin Šipek iznio je jedan od problema, koji do danas nije riješen, barem ne u cjelosti, a to je povezanost luke sa zaobilaznicom. »Kad se govorilo o prvobojnoj prometnici, koja bi periferio obilazila grad i spajala, istočni, sjeverni i zapadni prilaz gradu, nije bila popularno nazivana zaobilaznicom. Njezin je trasa bila zamišljena od Baranji vrata izgraditi bi se most preko Rječine, podvoznjak ispod ulice Ivana Milutinovića, cesta bi dalje produžila sjeverno od Kozalskog grinja i izbila negdje na raskrižju ulica Svetozara Markovića (današnja Tizianova) i Opatje i Dure Strugara (današnja Osjačka), produžila dalje proširenom ulicom Dure Strugara do Ekonomije (današnja Tehnički fakultet i Veleučilište) i odavde do ispod Kastva prema Matulijama.

O vrijednosti ove planirane trase ne treba raspravljati. Dosadašnja prometna praksa pokazala je da bi to bio promašaj jer bi se ta prometnica svuviše približila centru grada. Ali u tom planu ima nešto značajno. Naime, negdje na raskrižju pomenutih triju ulica odvojio bi se jedan krak isključivo za luku. Zamisljen je to usporedno s Ulicom Prvog maja i negdje kod današnjeg gostionice »Dvije muke« vijadukom prelazio bi Ulicom i Guardia i iznad Ulice Manzonij, pokraj crkvenog sklađišta 33 i preko staničnih kolosijeka (gdje je ranije bio pješački most) spuštao bi se u luku na prostoru otvorenoćučkog sklađišta na Gatu Vladimira Nazora, Gostionica »Dvije muke«, jedna stambena zgrada prije i ni

sva stare stambene zgrade poslije te gostionice do ulice Fiorella la Guardia, bile bi srušene.« (I, str. 246)

Ključni problem riječkog urbanizam su redovite, kontradiktorne izmjene i nadopune, tako da cijeli promet dobiva jednu epšku, košarnu dimenziju, uz ugrađivanje temeljnih ideja koje se poništavaju. Ukratko, neko vrijeme se predviđala zaobilaznica koja bi prolazila kroz grad, potom je ona malo pomaknuta iza vrlo visokih nebodera na Skurinjama (tzv. »esevio«) i to na gotovo deset metara od njihovih sjevernih fasada? Cijela Rijeka stoljećima je zavisila od luke i brodarstva, no od 1981. godine, situacija se bitno pogoršala. U vremenu optimizma isti autor navodi:

## Propast brodarstva

»Želim usput napomenuti da je puštanjem u promet kontejnerskog terminala na ZTC, preko željezničkih kolosijeka do mora. Kad se vidi kako D 404 vodi do WTC-a, a D 403 do ZTC-a, pada mi na pamet da bi, možda, sve te urbanističke nacрте trebalo

(na kojem se godišnje prekrca smješteni 140.000 kontejnera, odnosno TEU-a) s praznim neboderom Svjetskog trgovačkog centra (WTC, ako ste zaboravili) te predimenzioniranim trgovačkim centrom (usred nekadašnje elite četvrti vala na Pečinama) koji se polako prazni.

Naša voljena Rijeka, izgubljena u »bespućima povijesne zbiljnosti« planira izgradnju još jedne izuzetno skupe ceste do planirane – dakle nepostojeće – nove Zagrebačke obale, koja je zamišljena posve drugačije od varijante iz 1981. godine. Sve bi, u maštovitom svijetu riječkih »želja i pozdrava«, prema planu iz 2012. (koji već odavno kasni) trebalo biti gotovo do 2017. godine. Tada bi Rijeka trebala imati novu kontejnerski terminal i cestu koja bi vodila do tog terminala kroz ceste tunele i vijadukute, od čvora Skurinja na zaobilaznici, uz Zapadni trgovački centar (ZTC), preko željezničkih kolosijeka do mora. Kad se vidi kako D 404 vodi do WTC-a, a D 403 do ZTC-a, pada mi na pamet da bi, možda, sve te urbanističke nacрте trebalo

## Miči Šangaj

Kako bismo shvatili relacije možda nije loše naš »miči Šangaj« usporediti s pravim. Dakle Šangaj, kao prva svjetska luka, 2012. imao je promet od 744 milijuna tona tereta, uključujući u to i 32,5 milijuna TEU-a. Ista smješnjena luka mogla je te godine servisirati 2000 kontejnerskih brodova mjesečno (!) sa svojih 20.000 metara operativne obale, te 125 kontejnerskih dizalica.

velika ulaganja u njegovu izgradnju. Prva njegova faza morala bi biti dovoljna za prihvat i otpremu 50.000 (?) kontejnerskih jedinica godišnje, a završetkom druge faze u raskrštnim, montažnim, potrošačkim hromovima!

»Na žalost, terminal na Brajdici nije opravdao nikakva očekivanja ni uz izgradnju već legendarne ceste D 404, koju neki zovu »cesta do Tovera« pa tako imamo beskrajno skupi cestu koja spaja prazni kontejnerski terminal

podariti... Naime, besmisleno je graditi tako skupe ceste kako bi naši sugrađani (čiji broj - kao i kupovna moć - brzo opadali) mogli doći do kruha i mlijeka, na razinama akcijama u raskrštnim, montažnim, potrošačkim hromovima!

To dolazimo do problema propasti voljenog nam grada. Naime, 1980. godine promet riječke luke bio je na povijesnom vrhuncu s nešto više od 20 milijuna tona, dok je danas 2,5 puta manji! Također godinama »jugolinija« je imala



66 brodova s 500.000 brt, a »Lošinska plovidba« 29 brodova (tada pod Rijekom, a danas pod Bakrom, što je razlika koja posve mijenja neka urbanistička polazišta) i stambenih zona između Kraljevice i Crikvenice. Naime, svi zaposleni u industrijskoj zoni Skrijevju, a kojih je mjesto stanovanja, južno od čvora Križišće, čini tu u perspektivi ciljna putovanja jer su izvan gravitacijske zone zaobilaznice.

Ukupne prognozirane količine prometa u godini 1985., kada se predviđa završetak zaobilaznice, iznosi 15.736 vozila na dan. Do godine 2000. promet će se povećati približno dva puta i iznositi će 35.000 vozila na dan.« (I, str. 235)

Naravno, Rijeka obilaznica došla je, u punom profilu, na Križišću 23. prosinca 2013. godine, što je posve irrelevantno 28 godina poslije plana! S druge strane prosječan broj automobila na riječkoj zaobilaznici, tijekom ljetnih mjeseci, je 35.000 vozila. S takvim brojem automobila zaobilaznica se lagano zakrčuje, nekad iznad Bakra, a sada kod

Križišća. Ukratko, riječka luka više ne vuče grad i ne može biti polazište urbanističkih promišljanja sve dok nema promet od barem 2 milijuna TEU-a, što je brojka koja može motivirati kineske brodare da se pokrenu. Kako je ta brojka za naš mandrač malo iza znanstvene fantastike, osavitrno se, za stoljeće ili dva, tih planova. Rijeka zaobilaznica koja je katastrofalna kombinacija zaobilaznice malog primorskog mjesta poput Novog Vinodolskog (ups, još primjer, Novi Vinodolski nema zaobilaznicu) i brze gradske ceste na kojoj nitko ne poštuje ograničenja brzine, došla je do limita svojih mogućnosti. Ceste koje povezuju zastarjalu i praznu luku sa zaobilaznicom posve su nepotrebne osim za ležernu kupovinu kruha i mlijeka! U stvarnosti bi trebalo započeti projektirati pravu zaobilaznicu (dakle ne deset metara udaljeno od spavaćih soba u neboderima), koja je ionako već više puta bila planirana i iscrtavana, pa ostavljena za neka boja vremena.

»Veliki porast prometa na riječkoj zaobilaznici koji se u perspektivi očekuje preko čvora Vitoševog (čiji krak