

■ BIKIKLI NA KOMPJUTERU str. 4 i 5 ■ CRNA BILANCA NA DVA KOTAČA str. 6 i 7



Broj 66/11. ožujka 2015.

■ POJAS NA PARKIRALIŠTIMA str. 10 i 11 ■ DARUVAR U RIJECI str. 8 i 9

**P**rije 121 godinu u Opatiji je osnovana prva hitna medicinska služba u Hrvatskoj



# PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA KOLIJEVKA HITNE MEDICINE U HRVATSKOJ HITNA POMOĆ DEŽURA 121 GODINU

Helena FOGAS

**P**rimorsko-goranska županija kolijevka je hitne medicine u Hrvatskoj. Obilježavamo 121 godinu rada. Naime, 14. siječnja 1894. osnovana je u Opatiji prva hitna medicinska služba u Hrvatskoj. Ponosni smo na taj podatak, ova nas povijesna priča i danas obvezuje da budemo lučonoše hitne medicine u Hrvatskoj. A s obzirom na trenutni ustroj, opremljenost i stručnu osposobljenost kadra u vrhu smo hitne medicine u Hrvatskoj, govori dr. med. Davor Vukobrat, ravnatelj

Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije (ZZHM PGŽ).

## Na autocesti za Zagreb

Županijskom savjetu za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije dr. Vukobrat dostavio je izvješće o intervencijama Zavoda za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije na javnim cestama u županiji tijekom 2014. godine. Tako su timovi Hitne medicinske službe (HMS) zbrinuli 801 osobu ozlijeđenu u prometnim nezgodama. Radi nastavka liječenja 615 osoba prevezeno je u bolnice, međutim, za njih 186 zaključeno je da ne zahtijevaju bolničko liječenje te su upućeni na kućnu

njegu.

Kod 21 osobe stradale u prometnim nezgodama konstatirana je smrt na licu mjesta, šest osoba podvrgnuto je postupku oživljavanja, no bez uspjeha. Među 21 poginulom osobom njih devet bili su motociklisti, šestero vozača automobila, četvero pješaka, jedan suvozač i jedan biciklist.

Komparirajući ove podatke s onima iz 2013. godine, dr. Vukobrat u izvješću konstatira porast ozlijeđenih osoba u prometnim nezgodama za 6,8 posto, odnosno, ozlijeđena je 51 osoba više. Bilo je i više prevezenih ozlijeđenika u bolnicu, 75 osoba više nego 2013. godine.

**Među 21 poginulom osobom njih devetero bili su motociklisti, šestero vozača automobila, četvero pješaka, jedan suvozač i jedan biciklist**

Tijekom turističke sezone dežurni timovi ZZHM-PGŽ koji su dežurali na autocesti Rijeka – Zagreb zbrinuli su ukupno 21 osobu, od čega ih je 14 bilo ozlijeđeno u prometnim nezgodama, a njih sedam je trebalo liječničku pomoć zbog na-

glo nastalog oboljenja tijekom putovanja.

## U stroju 220 djelatnika

Šef županijske Hitne navodi da Zavod za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije djeluje u deset ispostava, četiri su na otocima, tri u priobalju i tri u Gorskot kotaru.

– Zaposleno je 220 djelatnika, raspoložemo s 42 vozila što smatram da je optimalan broj vozila s obzirom na zemljopisne specifičnosti. Naš Zavod inzistira na stalnoj edukaciji djelatnika za što ustanova ima sve preduvjete jer imamo šest nacionalnih instruktora licenciranih od Hrvatskog zavoda za hitnu medicinu. Interne edukacije provodimo svaki mje-

sec, prolaze ih svi zaposlenici, liječnici, medicinske sestre, vozači. Po završenoj edukaciji i položenom ispitu polaznici dobiju certifikat koji »traje« tri godine, navodi dr. Vukobrat. Djelatnici ZZHM PGŽ educirani su i snažno motivirani da na zahtjevnom terenu zbrinu hitnog pacijenta u okviru »zlatnog sata« sukladno europskim standardima. Ravna smatram da je optimalan broj vozila s obzirom na zemljopisne specifičnosti. Naš Zavod inzistira na stalnoj edukaciji djelatnika za što ustanova ima sve preduvjete jer imamo šest nacionalnih instruktora licenciranih od Hrvatskog zavoda za hitnu medicinu. Interne edukacije provodimo svaki mje-

sec, prolaze ih svi zaposlenici, liječnici, medicinske sestre, vozači. Po završenoj edukaciji i položenom ispitu polaznici dobiju certifikat koji »traje« tri godine, navodi dr. Vukobrat. Djelatnici ZZHM PGŽ educirani su i snažno motivirani da na zahtjevnom terenu zbrinu hitnog pacijenta u okviru »zlatnog sata« sukladno europskim standardima. Ravna smatram da je optimalan broj vozila s obzirom na zemljopisne specifičnosti. Naš Zavod inzistira na stalnoj edukaciji djelatnika za što ustanova ima sve preduvjete jer imamo šest nacionalnih instruktora licenciranih od Hrvatskog zavoda za hitnu medicinu. Interne edukacije provodimo svaki mje-

**J**Lani su timovi Hitne medicinske službe (HMS) zbrinuli 801 osobu ozlijeđenu u prometnim nezgodama. Županijska Hitna uspijeva na intervenciju u urbanim sredinama stići za deset minuta, a u ruralnim za 20 minuta u 80 posto slučajeva

**42 vozila u voznom su parku Hitne u Županiji**

## »Zlatni sat« u sedam ispostava

Pravilo »zlatnog sata« u zbrinjavanju politraumatiziranih pacijenata standard je u suvremenoj hitnoj medicini, a upravo su ozljede u prometnim nezgodama takvog tipa. »Zlatni sat« podrazumijeva vrijeme od trenutka nastanka ozljede pa do dolaska pacijenta u bolnicu na konačno zbrinjavanje. Svi pacijenti koji unutar jednog sata stignu u bolnicu imaju puno veće šanse za optimalan oporavak i kasniju dobru kvalitetu života nego oni koji stignu poslije nekoliko sati.

Analizirajući stanje u PGŽ, dr. Vukobrat zaključuje da se vrijeme »zlatnog sata« u potpunosti može ispoštovati u sedam ispostava Zavoda, dok u tri to nije bilo moguće. Radi se o najudaljenijim ispostavama, Rabu, Cresu i Malom Lošinj. Naime, sama vožnja od KBC-a Rijeka do tih ispostava traje dulje od jednog sata, bez obzira radi li se o kopnenom, vodenom ili zračnom prijevozu.





**Akcija »Sigurno u prometu«, će se u travnju i svibnju održati 23. put**

**K**roz računalnu igru, virtualno vozeći bicikl, učenici se upoznaju s elementima vježbališta koje ih čeka na natjecanju »Sigurno u prometu« te se upoznaju s greškama koje mogu činiti u stvarnoj vožnji, na natjecanju i na »pravoj« cesti

**AK RIJEKA I AGENCIJA ZA ODGOJ I OBRAZOVANJE PREDSTAVILI U OŠ TRSAT 3D BICIKLISTIČKO VJEŽBALIŠTE**

# UČENICI VOZE BICIKL NA KOMPJUTERU

**H**rvatski autoklub odnosno Autoklub Rijeka i Agencija za odgoj i obrazovanje predstavili su u OŠ Trsat edukativno-preventivno 3D biciklističko vježbalište. Riječ je o edukativnoj računalnoj igri, vjernom prikazu praktičnog dijela akcije »Sigurno u prometu«. Virtualni, internetski biciklistički poligon sadrži elemente odnosno prepreke, koje učenici svladavaju tijekom natjecanja u sklopu akcije. Sudjelujući u računalnoj igri, učenici se upoznaju s elementima vježbališta, virtualno voze njima te se upoznaju s vrstama pogrešaka koje se mogu činiti u stvarnoj vožnji. Prilikom vožnje sudionici prate svoje napredovanje kroz igru i rezultate, bodovane kao i u realnom natjecanju. Osim što se zabavljaju, tako stječu i vještine važne za samostalno sudjelovanje u cestovnom prometu.

OŠ Trsat nije odabrana slučajno. Već godinama učenici trsatske škole ostvaruju zapažene uspjehe na županijskim natjecanjima, osam puta su sudjelovali na državnom i tri puta na europskom natjecanju iz poznavanja prometnih pravila i spretnosti vožnje biciklom. Učenici OŠ Trsat činili su ekipu Primorsko-goranske županije na državnom natjecanju 2014. održanom u Rovinju te osvojili ekipno prvo mjesto u konkurenciji 21 ekipe, naglasili su ravnateljica Sonja Damašek Paden i mentor učenika Neven Jerčinović. U Rovinju su Primorsko-goransku županiju predstavljali Matija Reljanović, Nino Šafar i Petra Pavličić iz škole Trsat, a četvrti član ekipe bila je Nina Simić iz OŠ Viktora Cara Emina iz Lovrana.

## Sjajna suradnja

Tomislav Šepić zadužen za preventivu u AK Rijeci je naglasio da igra nije korisna samo za natjecatelje već i za sve školarce koji se u svakodnevici suočavaju s prometnim iskušenjima. Promociju igrice podržao je Eugen Ban iz Agencije za odgoj i obrazovanje.

– Izuzetno je bitno što se u igru mogu uključiti i tako se bolje spremati za natjecanje djece iz udaljenijih škola, istaknuo je Ban.

Virtualni poligon samo je jedna od niza edukativnih postaja kojom Autoklub Rijeka promiče sigurnost i kulturu prometa, posebice među mladima. Hrvatski

autoklub zalaže se za povećanje sigurnosti cestovnog prometa, posebice kad je riječ o ugroženim skupinama sudionika, a to su sigurno djeca. Jedan od globalnih prioriteta, prepoznatih i od UN-a, je unaprjeđenje ponašanja i navika sudionika cestovnog prometa. Hrvatski autoklub izravno je angažiran upravo na informiranje, edukaciji i trenin-gu djece i mladih.

Pomoćnica ravnateljice Agencije za odgoj i obrazovanje Sanja Urek pohvalila je visoku razinu akcije koja je posljedica kvalitetne suradnje institucija. Ravnateljica Urek je posebno istaknula suradnju sa HAK-om kao partnerom. Naglasila je izuzetnu važnost njegovanja prometne kulture te pozvala sve osnovne škole da se uključe u akciju.

Pravobraniteljica za djecu dr. Ivana Milas Klarić kazala je kako sudjelovanje djece u ovoj akciji doprinosi smanjenju njihovog stradanja u cestovnom prometu, a dodatkom zabavnog elementa akcija će biti još atraktivnija.

– Ova akcija je jedan od rijetkih sjajnih primjera suradnje više resora, koji doprinosi povećanju sigurnosti djece u prometu, naglasila je pravobraniteljica za djecu.

## Originalna igrica

Akcija »Sigurno u prometu«, koja će se u travnju i svibnju održati 23. put, jedna je od aktivnosti u kojoj učenici stječu temeljna znanja o prometnim propisima i sigurnosnim pravilima te svladavaju vještinu vožnje biciklom. U akciji koju zajednički provode Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta, Agencija za odgoj i obrazovanje te Hrvatski autoklub, sudjeluju učenici i učenici petih i šestih razreda. Najprije kroz školska natjecanja. Pobjedničke ekipe od dvije djevojčice i dva dječaka sudjeluju u natjecanju na županijskoj razini, u organizaciji autoklubova, a pobjednici županijskih natjecanja sudjeluju u državnom natjecanju koje organizira Hrvatski autoklub. Prošle godine u akciji je sudjelovalo 3.433 djece iz 251 škole. Pobjednike državnog natjecanja Hrvatski autoklub šalje, kao svoju ekipu, na europsko natjecanje, koje će se ove godine u rujnu održati u Beču.

Teorijski dio akcije, provjera znanja prometnih propisa i sigurnosnih pravila, pred nekoliko

godina je unaprijedena informatizacijom natjecanja uvođenjem internetske aplikacije »Sigurno u prometu« (sup.hak.hr). U OŠ Trsat predstavljen je i taj segment akcije. Suradnjom Hrvatskog autokluba i Hrvatske akademске i istraživačke mreže CARNet omogućeno je da aplikaciju koriste svi učenici koristeći već postojeće CARNet-ove korisničke račune. Najznačajnije mogućnosti aplikacije su unos prijava za natjecanja, on-line provedba teorijskih ispita (od školskog do državnog natjecanja) te javni pregled rezultata svih sudionika na svim razinama natjecanja.

Prije početka nove akcije, sredstvima Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa, Hrvatskog autokluba i uz podršku Agencije za odgoj i obrazovanje izrađeno je 3D virtualno vježbalište.

## Za sva računala

U Hrvatskom autoklubu/Autoklubu Rijeka procjenjuju da je riječ o jedinstvenoj cjelini u sigurnosnom, prometnom i edukativnom smislu te da nešto slično ne postoji u našoj zemlji niti u sklopu ijednog sličnog natjecanja za učenicke osnovnih škola.

3D virtualno vježbalište proizvela je tvrtka »Kreativni odjel« iz Rijeke koja dulje vremena suraduje na projektima povećanja sigurnosti, razvivši u suradnji s AK Rijeka edukativni simulator cestovnog prometa Urban Jungle.

– Ponosni smo što smo izradili nešto i za one koji rade prve korake u prometu, kazao je Davor Pasarić iz »Kreativnog odjela« objašnjavajući da je igra vrlo fleksibilna, da se može igrati na bazičnim računalima te da datoteka od 2,6 MB ne traži brzu internetsku vezu.

– Djeca su izuzetno zainteresirana, ističe ravnateljica Damašek Paden dodajući da OŠ Trsat gotovo dva desetljeća poklanja izuzetnu pažnju prometnoj edukaciji učenika te da rezultati nisu plod slučajnosti. Pola u šali, pola u zbilji se spomenulo da će sada učiteljima biti lakše raditi s učenicima kad bude padala kiša.

Mentor Neven Jerčinović naglašava da je vrlo bitna činjenica da će se s virtualnom igrom upoznati svi učenici, a ne samo oni koji će se pokazati najboljima i predstavljati školu na natjecanjima.



## 3D

**vježbalište proizvod je riječke firme Kreativni odjel**

## Statistika

Tijekom 2014. u Hrvatskoj je u prometnim nesrećama smrtno stradalo osmero djece, kao i 2013., dok se broj teških i lakših tjelesnih ozljeda djece smanjio sa 1.036 u 2013. na 964 u 2014. godini. Pritom je najmanji udio stradale djece kao vozača (12 posto stradale kao putnici u vozilima (55 posto), dok ih 32 posto strada kao pješaci.

## Najteža »osmica«

Igru su komentirali i mali biciklisti.

– Igra sigurno olakša jer vidimo kakve će nas stvarne prepreke dočekati. Nije lako, mislim da je lakše voziti pravi bicikl nego se »voziti« na ekranu, kaže Robert Hrvatini objašnjavajući da je na poligunu najteža »osmica«.

S njim se slaže i Petra Pavličić.

– Jako zanimljivo, ali nije lako. Lakše je tijelom upravljati, no kad se malo izvježbamo sve će biti jednostavnije.

## Prijave za Motociklom u život

Preventivno-edukativna akcija »Motociklom u život« održat će se početkom svibnja godine na Automotodromu Grobnik. Početak se planira u popodnevnim satima. Prijavitelji se mogu svi zainteresirani kandidati s A2 i A kategorijom osim vozača koji posjeduju licencu za motoutreke i/ili koji su učestvovali u prethodnim akcijama. Svi koji zadovolje navedene uvjete postati će potencijalni kandidati, a prvih 30 koji se prijave imati će pravo sudjelovati na ovoj zanimljivoj preventivno-edukativnoj akciji. Naime, zbog prostornih i organizacijskih ograničenja u jednoj akciji s cjelovitim programom (teoretski i praktični) može sudjelovati do 30 polaznika. Ostali prijavitelji mogu prisustvovati samo na teoretskom dijelu. Prijave se zaprimaju za ključno sedam dana prije održavanja akcije (do 12. svibnja 2015.), a prednost će imati najbrži. Prijavnica se nalazi na web adresi: [www.pgz.hr/moto/](http://www.pgz.hr/moto/).

## U pet godina izgubljeno 47 života

Statistika za područje Primorsko-goranske županije otkriva da je u posljednjih pet godina, od 2010 do 2014. godina smrtno stradalo 47 motociklista, mopedista, četverociklista i putnika na dva kotača. Ukupno je u tih pet godina na cestama županije život izgubilo 148 sudionika u prometu. Dakle, trećina života je izgubljena na dva kotača. Od 47 poginulih, 38 je vozača motocikla, četvero vozača mopeda, po dvoje putnika na motociklu i vozača četverocikla te jedan putnik na mopedu. Godine 2010. izgubljeno je 13 života na dva kotača, godinu kasnije devet, 2012. godine deset. Preklani šest, a lani devet. Prošle godine svi poginuli bili su motociklisti. U posljednjih pet godina zabilježeno je 1.700 prometnih nesreća s motociklistima. U pet godina teško je ozlijeđeno 335 vozača motocikla i mopeda te dvoje vozača četverocikla.

# NA PROLJEĆE JE NIZ PREVENTIVNIH AKCIJA POSVEĆEN VOZAČIMA MOTOCIKLA I MOPEDA

# SVAKA TREĆA SMRT NA DVA KOTAČA

Svake godine kad nam proljeće zakuca na vrata, ponavlja se ista priča. Apeli na motocikliste da paze svoje živote, ali i na druge sudionike u prometu da paze na motocikliste koji su uz pjesake, najranjivija kategorija u prometu. Nažalost, često apeli ostaju neuslišeni. Pokazuju to i brojke. No, stari se ne smije. I ovog proljeća organizirat će se niz akcija kojima će se upozoriti na opasnosti koje vrebaju na dva kotača. Statistika je neumoljiva. Mopedi i motocikli participiraju u ukupnom broju prometnih nesreća s deset posto. Strašan je po-

datak da se svaki treći poginuli u prometnoj nesreći prevezio se na mopedu ili motociklu.

Najčešće greške vozača mopeda i motocikala su kretanje nepropisnom i brzinom neprilagodnom uvjetima, nenosenje zaštitne kacige, kretanje površinama koje nisu namijenjene za tu vrstu vozila. Motociklisti često precjenjuju vozačke sposobnosti, dok se u isto vrijeme podcjenjuju opasnosti u prometu. Često su u suprotnoj trači, dok pretječu ili obilaze kolonu, što uvijek nosi rizike. Dio ljubitelja vožnje na dva kotača upravlja neregistriranim i tehnički neis-

pravnim vozilima te sjeda na motocikle i mopede prije polaganja ispita. Koliko su za nesreće krivi motociklisti, toliko su i drugi sudionici u prometu neodgovorni prema kolegama na dva kotača. Oduzimaju prednost prolaska vozačima mopeda i motocikala, nepravodobno ili nedovoljno provjeravaju tzv. mrtvi kut, skreću ili prestrojavaju se neoprezno i bez pokazivača smjera, otvaraju vrata u zaustavljenju koloni vozila.

### Cilj - 98 posto kaciga

Što učiniti da nesreća bude manje? Savjet je: pridržavajte

se ograničenja brzine te brzinu prilagodite uvjetima na cesti odnosno stanju i karakteristikama ceste. Uvijek vozite s upaljenim svjetlima, uvijek nosite homologiranu zaštitnu kacigu te je pravilno vežite, vozite sredinom prometne trake, nosite reflektirajući prsluk, tako ste uočljiviji drugim sudioncima, nosite svu opremu (jaknu, hlače, rukavice, čizme i štitnike pojasa), predviđajte poteze drugih vozača

Što ne činiti kad se vozi motocikl? Ne konzumirajte alkoholna pića prije i za vrijeme vožnje, ne vozite slalom između vozila. Unatoč modnim trendovima, izbjegavajte crnu boju koja je teško uočljiva i

metu, provjera tehničke ispravnosti vozila u suradnji s djelatnicima stanica za tehnički pregled vozila. Tijekom travnja planira se provođenje preventivne manifestacije »Sigurno na dva kotača« koja ima za cilj na početku sezone vožnje mopeda i motocikla ukazati vozačima navedenih kategorija vozila na poželjnu ponašanja u prometu, a drugim vozačima skrenuti pozornost na njihovu prisutnost. Manifestacija će se provoditi na riječkom Korzu. Sudjelovat će Policijska uprava primorsko – goranska, Autoklub Rijeka, Javna vatrogasna postrojba Grada Rijeka, Zavod za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije,

**Uz stalne apele i pojačani nadzor, u pokušajima da se sačuvaju životi organizirat će se akcije Motociklom u život na Grobniku, Sigurno na dva kotača na Korzu te preventivne tehničke preglede**

Zajednica tehničke kulture Grada Rijeka, Prometna škola, Oldtimer klub iz Rijeka, Udruga »Karavana za život«.

I ove godine će se tijekom svibnja u suradnji sa Županijskim Savjetom za sigurnost prometa i HAK-om, organizirati tradicionalna edukativno – preventivna akcija pod nazivom »Motociklom u život« gdje se polaznici akcije – vozači motocikala upoznaju s opasnostima

na cesti, kroz zanimljiv i dinamičan program, u kojem u predavanju, ali i praktičnoj vježbi osim policijskih službenika Službe za sigurnost cestovnog prometa sudjeluju i medicinski stručnjaci, HAK-ovi ispitivači, te vozači – instruktori. Dani tehničke ispravnosti održat će se od 20 do 25. travnja u stanicama za tehnički pregled vozila. Bitno je naglasiti da je pregled motocikala i mopeda besplatan.



## 3 akcije posvećene motociklistima na proljeće

smanjuje uočljivost vozača motocikla/mopeda. Ne precjenjujte svoje vozačke sposobnosti, ne ispitujte i dokazujte mogućnosti svog motocikla (mopeda).

Policijska uprava primorsko-goranska postavila je ciljeve kad je riječ o sigurnosti motociklista. Smanjiti broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju vozači mopeda i motocikla, utjecati na promjenu ponašanja i poštivanje prometnih propisa od strane vozača mopeda i motocikala, utjecati na svijest drugih vozača o prisutnosti ove kategorije sudionika u prometu. Cilj je da 98 posto vozača i putnika na mopedima i motociklima nosi kacigu, što je u skladu s ciljevima Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj 2011-2020.

### S Korza na Grobnik

Na popisu je niz aktivnosti poput provođenja preventivno – represivnih aktivnosti u pro-





TISUĆE VOZILA  
DARUVARSKIH  
REGISTARSKIH  
PLOČICA KRUŽI  
HRVATSKOM

## Slovenska prikolica na hrvatskom kamionu

U nizu hrvatskih nelogičnosti je i registracija tegljača odnosno poluprikolica. Hrvatski prijevoznici sve češće na svoje kamione s hrvatskim pločicama priključuju poluprikolice registrirane u Sloveniji. Zašto? Zato jer se u Sloveniji naknada za poluprikolice plaća oko tisuću kuna, a u Hrvatskoj oko 6.800 kuna. Jeftinije je i u Mađarskoj, gdje se poluprikolica plaća oko 1.500 kuna. Prijevoznici ističu da 280 hrvatskih poluprikolica, od ukupno 4.500, nosi slovenske registrarske pločice. Razlika u registraciji poluprikolica ustvari se krije u naknadi za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji. Hrvatski prijevoznici osnivaju tvrtke u Sloveniji, a potom sa svojim hrvatskim tvrtkama potpisuju ugovore kako bi hrvatski tegljač mogao vući slovensku poluprikolicu. Traju dopisivanja na relaciji prijevoznici – Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture.

# DERU ASFALT U RIJECI, A GRADE PROMETNICE U DARUVARU

**V**eć godinama Hrvatskom kruži flota automobila s daruvarskim registarskim pločicama. Razlog je već dobro poznat. Zone rizika u Hrvatskoj, njih sedam na području države, su ustrojene na način da je najjeftinije osiguranje vozila platiti u Daruvaru. Točnije, osiguranje je najjeftinije za vozila daruvarskih pločica. Brojne firme ostvare značajne uštede zahvaljujući registracijama DA. Procjenjuje se da je 50 posto hrvatske poslovne flote vozila registrirano u Daruvaru, Požegi i Slatini, gdje su zone rizika i cijene osiguranja najmanje.

Medu gubitnicima su brojne hrvatske županije. Naime, kuna se osnova cestarine koje se uplate pri tehničkom pregledu, uplaćuju se na račun osiguranja čije registrarske pločice nosi vozilo. Bez obzira gdje se tehnički pregled obavi. Ne radi se o enormnim iznosima koje ostale županije gube, a Bjelovarsko-bilogorska žu-

panija dobiva, no svakako su DA registracije zanimljiva priča.

### Jeftinije Delnice

Možda se tolika buka ne bi digla da živimo u gospodarski boljim vremenima, no u vremenima kad se bori za svaku kunu, jasno je nezadovoljstvo županija čije ceste »deru« vozila DA registracija. Izvan Daruvara bi po grubim procjenama moglo voziti desetak tisuća vozila s daruvarskim registarskim pločicama. Dobar dio su dostavna vozila velikih firmi. Koliko kuna odleprša u proračun teško je izračunati bez podataka o vrsti vozila. Spomenimo podatak da se za osobni automobil srednje klase naknada za ceste plaća u iznosu od 346 kuna. Za dostavna vozila čija je najveća dopuštena masa do 3,5 tona cestarina iznosi 1.400 kuna...

Prema dostupnim podacima iz baze tehničkih pregleda, lani je tehnički pregled obavilo

17.521 osobno vozilo s registarskim oznakama Grada Daruvara. Za usporedbu, Daruvar ima 11.600 stanovnika. Realna brojka daruvarskih vozila je još veća jer u spomenutoj broji nisu podaci vozila koja nisu morala pristupiti tehničkom pregledu u 2014. godini. I iz godine u godinu se broj daruvarskih registracija povećava. Daruvarski slučaj nudi još jednu zanimljivost. Na DA pločice registrirano je više pravnih osoba nego fizičkih. U Rijeci je četiri puta više vozila u vlasništvu fizičkih osoba, u Zagrebu tri puta.

Za neupućene, osiguravatelji u izračunu cijena policia osiguranja još koriste zastarjele zone rizika prema kojima je Hrvatska podijeljena u sedam zona. Najskuplje osiguranje plaćaju vlasnici vozila s registracijama Zagreb i Krapina. U drugoj zoni su Slavonski Brod, Vinkovci... U četvrtoj zoni je najviše registracija, 14 od 33. U tu zonu spadaju i riječke pločice. U šes-

toj zoni su, na primjer, Delnice i Slatina. U najjeftinijoj sedmoj zoni je usamljeni Daruvar.

### Tegljači »pošteno«

Kritičari podjele Hrvatske na zone ističu da su kriteriji zastarjeli jer statistički podaci o broju nesreća pokazuju da podjela više nema smisla. Zanimljivo je da su se omedavno ukinule zone rizika za tegljače pa je Hrvatska registrirano je više pravnih osoba nego fizičkih. U Rijeci je četiri puta više vozila u vlasništvu fizičkih osoba, u Zagrebu tri puta.

Uzmimo za primjer cijenu osiguranja vozila od 60 do 75 KS. Bez bonusa. U Zagrebu osiguranje stoji čak 3.148 kuna. U Rijeci, Puli, Gospiću i Bjelovaru, koji je kao i Daruvar u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji, osiguranje će stajati 2.366 kuna. Ogulinsko osiguranje stajat će 2.154 kuna. Za vozila s delničkim i slatinskim registracijama plaćat će se

1.962 kune. U Daruvaru tek 1.785 kuna. Dakle, u Zagrebu je gotovo dvostruko skuplje osigurati novi automobil prosječne snage. Uštede su još izraženije na dostavnim vozilima, koja prevladavaju u flotama velikih firmi registriranih na daruvarske registracije. U Zagrebu se plaća osiguranje 4.731 kunu, u Rijeci 3.556 kuna, u Delnicama 2.949, a u Daruvaru 2.683 kuna. Dakle, razlika u Zagrebu i Daruvaru na teretno vozilo do 3.500 kg nosivosti, primjerice Peugeot Boxera i Citroen Jumper, je oko dvije tisuća kuna.

U Primorsko-goranskoj županiji registrirano je 143 tisuća vozila (oko 8,5 posto registriranih vozila u Hrvatskoj), a u Bjelovarsko-bilogorskoj 50 tisuća. Cestovna mreža je jednako duga, po 1.500 kilometara. Jasno je da matematika ide na štetu riječkog ŽUC-a. Ravnatelj ŽUC Georg Žeželić svjesan je manjkavosti sustava.

### Bitnije od DA pločica

– U Rijeci se vozila DA registracija voze, »deru« asfalt, stvaraju nesreće. Moj je prijedlog da se oformi jedinica lokalne samouprave na Velebitu koja će imati registraciju i gdje će rizik biti nepostojeći. Bez obzira na sve, moramo biti svjesni da se ne radi o velikim stawkama koje znatno utječu na proračune ŽUC-eva. No, nisu bitne cifre, takav sustav nije opravdan i pošten, ističe Žeželić i upozorava na veći problem.

ŽUC-evi širom Hrvatske bore se s nedostatkom sredstava koji se reflektira na kvalitetu prometnica. Naknada za uporabu javnih cesta nije se podizala od 2003. godine. Prema procjenama ŽUC-a, 40 posto prometnica pod njihovom ingerencijom su dobre ceste, a 60 posto se može svrstati pod prihvatljive ili loše. Od 88 milijuna kuna, 45 milijuna kuna ode na redovno održavanje. Od 45 milijuna ku-

na, 16-17 milijuna kuna ode na zimsku službu koja mora voditi brigu o 400 kilometara ili 40 posto cesta pod palicom ŽUC-a. Padao snijeg, ne padao.

– Što je to prihvatljivija cesta? Ja ne prihvaćam da se moram voziti po takvoj cesti, ističe Žeželić dodajući da bi se sve moglo lako riješiti.

Predložilo se povećanje naknade, no podignuli su se prijevoznici, a Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture smatralo je poskupljenje nepopularnom metodom.

– Povećanje od jedan posto bi riješilo naše probleme. Dobili bi dodatnih 25 milijuna kuna, koliko nam nedostaje za normalno funkcioniranje. Znae što je povećanje od jedan posto? Jedna i pol litra goriva mjesečno za osobni automobil. Tko to ne bi platio da se vozi po boljim cestama, tome i ne treba auto. Za kamione je to guma godišnje, ističe Žeželić.

**11.700**  
stanovnika ima  
Daruvar, a 17.500  
osobnih vozila

**J** Velike firme rado registriraju vozila s DA tablicama zbog znatno jeftinijeg osiguranja. Sva ta vozila naknadu za ceste plaćaju Bjelovarsko-bilogorskoj županiji

ZANIMLJIVA INICIJATIVA ŽUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA

# ZNAKOVI »VEŽITE SE« NA IZLAZIMA S PARKIRALIŠTA



**U**nizu aktivnosti Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije zanimljivim se učinila akcija kojom se želi motivirati vozače da što više koriste sigurnosni pojas. Županijski savjet je kretno logikom: pojas se veže pri sjedanju u automobil, a najviše ljudi u automobil na jednoj lokaciji sjeda na parkiralištima. Zato se odlučilo upozoravati sudionike u prometu na izlasku s javnih parkirališta.

Polazište za akciju bili su podaci Nastavnog zavoda za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije prema kojima se u vozilima veže 70-80 posto vozača i putnika. Zakon o sigurnosti prometa na cestama jasno nalaže: »Vozač i putnici tijekom vožnje u motornom vozilu na sjedalima na kojima su ugrađeni sigurnosni pojasevi, dužni su koristiti pojas na način na koji je odredio proizvođač sigurnosnog pojasa.«

Zakon, naravno, predviđa i kazne za neoprezne i zaboravne. »Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kn kazniti će se za prekršaj vozač i druga osoba ako postupi suprotno odredbama ovog članka.«

Naravno, nije poanta kažnjavanje već želja da što više vozača i putnika sačuvaju glave. Bez obzira na sve, u Hrvatskoj gotovo 70 tisuća vozača godišnje plati kaznu zbog ne-

korištenja pojasa. Iako je obvezan i na stražnjem sjedalu, mnogi na njega zaboravljaju.

## I na stražnjim sjedalima

U želji da se poboljša sigurnost vozača i putnika, Savjet je odlučio postaviti obavijesne prometne znakove koji shematično prikazuju vozača vezanog sigurnosnim pojasom. Zamišljeno je da se znakovi postave na izlaze iz svih parkirališta i garaža kao oblik podsjećanja na zakonsku obvezu vezivanja u vozilu, po uzoru na niz zapadnih zemalja. Osim edukativne, ova akcija imala bi i preventivnu funkciju jer su znakovi namijenjeni svim sudionicima u prometu. Posebno su usmjereni na onu četvrtinu koja još nije stekla naviku

**Savjet je predložio postavljanje obavijesnih prometnih znakova koji shematično prikazuju vozača vezanog sigurnosnim pojasom na parkiralištima u Rijeci, Crikvenici, Novom Vinodolskom, Opatiji i Rabu**



vezivanja sigurnosnim pojasom u vozilu.

Županijski savjet u realizaciji navedene aktivnosti odlučio je uključiti sva javna parkirališta i garaže na području Primorsko-goranske županije. Zatražio je očitovanje u smislu spremnosti sudjelovanja u izradi i/ili postavljanju tabela objašnjavajući da ova vrsta aktivnosti nema za cilj ostvarenje komercijalne dobiti već služi isključivo u svrhu edukacije i prevencije te ostvarenja zajedničkog dobra i javnog interesa.

Županijski savjet obavijestio je o svojoj akciji šest adresa. Rijeka promet i Parking Tim iz Rijeke, Liburniji parking iz Opatije, Eko-Murvicu iz Crikvenice, Dundovo s Raba te Ivanj iz Novog Vinodolskog. Naravno, spomenute firme gospodare s više parkinga i promet vozila mjeri se u tisućama. Na izlazi s nekih parkirališta originalni znakovi su već postavljeni.

Treba li vezati sigurnosni pojas? Suvišno pitanje. Pojas glavu čuva. Podaci govore da u prosjeku 40 posto poginulih u automobilu nije bilo vezano.

Kobne mogu biti i male brzine. HAK je svojevremeno simulirao sudar i pokazao kako nevezane lutke lete po automobilu već pri brzini od 64 kilometra na

sat, što i nije neka brzina. Zbog nevezanja pojasa, poginuti se može već pri 30 kilometara na sat. Naime, pri tim brzinama često se ne aktiviraju zračni jastuci. Vezani putnik pri toj brzini neće doživjeti ozbiljnije ozljede. Pet puta je veći rizik od smrti vozača i suvozača ako putnici na stražnjim sjedalima nisu vezani.

## U EU spasi 12 tisuća ljudi

Pojas zadržava putnika ili vozača u sjedalu, a treba imati na umu da čak 75 posto putnika koji izlete iz vozila završi tragično. Pojasevi smanjuju rizik od ozljeđivanja pri sudaru za 45 posto. Prema podacima EU u godini dana gotovo 12 tisuća vozača je preživjelo prometnu nesreću napuštajući korištenju sigurnosnog pojasa. Procjenjuje se da sigurnosni pojasevi godišnje „sačuvaju“ u SAD više od deset tisuća Amerikanaca. U Engleskoj su izračunali da su od 1983. godine,

**75%**  
putnika koji izlete iz auta zbog nekorištenja pojasa završi tragično

od kada je korištenje sigurnosnih pojaseva na prednjim sjedalima u automobilima postalo obvezno, spasili 50 tisuća života, spriječili više od 600 tisuća teških ozljeđivanja i 1,5 milijuna lakših ozljeđivanja u prometu.

Netko će reći da je kadra reagirati i oduprijeti se sili koja ga lansira u vjetrobransko staklo pri sudaru a da mu pojas nije potreban. Besmislica.

Nemoguće je svladati silinu udarca i sile koje pri tome djeluju. Vozaču ruke popuštaju, tijelom naliže na upravljač, lomi grudni koš, koljena se lome od udarca u armaturu ispod upravljača, glavom udara u vjetrobransko staklo. Suvozač kao iz katapulte izlijeće, glavom naprijed, kroz vjetrobransko staklo iz kabine automobila. Putnici na stražnjim sjedalima prelijeću prednja sjedala, glavama udaraju u vozača i suvozače, tijelom lome naslone sjedala, a mogu i izletiti iz kabine kroz vjetrobransko staklo. To se najčešće događa maloj djeci koja sjede između sjedala. Sila udara pri brzini od 50 na sat jednaka je padu s trećeg kata. Pri spomenutoj brzini nevezani putnik sa stražnjeg sjedala bit će izbačen silom 30 do 60 puta većom od svoje težine.

Zato, vežite pojas. Čučajte klik svaki put kad sjednete u automobil.

## ZABLUDE VEZANE UZ POJAS

**ZABLUDA** ■ Vozim najčešće u gradu na kratkim relacijama

**ISTINA** ■ Većina prometnih nesreća događa se u urbanim sredinama

**ZABLUDA** ■ Neću doživjeti prometnu nesreću, dobar sam vozač

**ISTINA** ■ Neki loš vozač može vas udariti

**ZABLUDA** ■ Bojim se da će me pojas "zarobiti" u autu

**ISTINA** ■ Statistički, sigurnije je za vrijeme nesreće ostati u autu nego biti izbačen.

Daleko je veća mogućnost da poginete ukoliko ispadnete iz vozila. Ukoliko morate napustiti vozilo u slučaju požara ili potapanja, lakše ćete to učiniti ukoliko niste ozlijeđeni ili u nesvijesti

**ZABLUDA** ■ Pojasevi su neudobni

**ISTINA** ■ Suvremeni pojasevi pružaju maksimalnu udobnost, a istovremeno i sigurnost

**ZABLUDA** ■ Ne trebam pojaseve, imam zračne jastuke

**ISTINA** ■ Zračni jastuci su dobra zaštita, ali samo uz pojaseve. Jastuci povećavaju efikasnost pojaseva za 40 posto

## AUTOKLUB RIJEKA PRIPREMA NIZ AKCIJA USMJERENIH KA MLADIMA

# 7 PREVENTIVNIH KOTAČIĆA ZA SIGURNIJI PROMET

**A**utoklub Rijeka sinonim je za preventivu u prometu. Već desetljećima Autoklub Rijeka, uz pomoć vozačima i djelatnost tehničkog pregleda, velike napore ulaže u akcije kojima se žele osvijestiti sudionici u prometu. Posebna pažnja posvećuje se mladima, od najmladih koji kroz vrtiće tek koračaju u veliki svijet, do mladih koji već kao vozači kreću u ozbiljnije vozačke pothvate.

Kao i svake godine, Autoklub Rijeka je pripremio niz aktivnosti iz prometne preventive. Već je prepoznatljiva akcija »Sekun-

da koja mijenja život«. Radi se o prometnim radionicama namijenjenim srednjoškolcima. Akcija se provodi kroz posjete srednjim školama tijekom školske godine, na proljeće i jesen. Početak školske godine nezamisliv je bez akcije »Sigurno u školu s HAK-om«, prometno preventivne akcije povodom početka nove školske godine u kojoj se osnažuju i veliki svijet, do mladih koji već kao vozači kreću u ozbiljnije vozačke pothvate.

### Bicikli i dinosaur

Jedna od klasika Autokluba Rijeka je akcija »Sigurno u pro-

metu«. Radi se o županijskom natjecanju učenika petih i šestih razreda osnovnih škola u kojem se ogledaju u spretnosti na biciklu. Poligon je izazov za roditelje predškolske djece koja se održavaju na proljeće i jesen. Kod najmladih je izuzetno popularna predstava »Hakove prometne pustolovine«. Kazališna predstava na duhovit i zabavan način upozorava najmlade na nužnost sigurnog ponašanja u prometu. Prometne zgrade Dinosaurusa i njegove ekipe rezervirane su za učenicke prvih razreda osnovnih škola. Djecu iz osnovnih škola

Vrijeme radnje je proljeće i jesen. U svim tim preventivnim aktivnostima, nisu se zaboravili niti roditelji. Promet u akciji je serija predavanja za roditelje predškolske djece koja se održavaju na proljeće i jesen. Kod najmladih je izuzetno popularna predstava »Hakove prometne pustolovine«. Kazališna predstava na duhovit i zabavan način upozorava najmlade na nužnost sigurnog ponašanja u prometu. Prometne zgrade Dinosaurusa i njegove ekipe rezervirane su za učenicke prvih razreda osnovnih škola. Djecu iz osnovnih škola



»Sekunda koja mijenja život« možda je najoriginalnija akcija Autokluba te je zaslužila više pažnje. Ciklus radionica »Sekunda koja mijenja život« za adolescente i mlade vozače uspješno se provodi u organizaciji Autokluba Rijeka već trinaestu godinu za redom u srednjim školama Primorsko-goranske županije. Radionice su prilagodne radu s adolescentima, točnije učenicima završnih razreda srednjih škola i nedvojbeno daju pozitivne rezultate koji govore o značajnim promjenama stavova sudionika prema rizičnoj vožnji, odnosno o povećanju stavova prema odabiru sigurnog ponašanja u prometu. Kod mladih se kao glavni uzrok sudjelovanja u prometnim nezgodama često navodi vozačko neiskustvo, ali možda

### Pristup adolescentima

»Sekunda koja mijenja život« možda je najoriginalnija akcija Autokluba te je zaslužila više pažnje. Ciklus radionica »Sekunda koja mijenja život« za adolescente i mlade vozače uspješno se provodi u organizaciji Autokluba Rijeka već trinaestu godinu za redom u srednjim školama Primorsko-goranske županije. Radionice su prilagodne radu s adolescentima, točnije učenicima završnih razreda srednjih škola i nedvojbeno daju pozitivne rezultate koji govore o značajnim promjenama stavova sudionika prema rizičnoj vožnji, odnosno o povećanju stavova prema odabiru sigurnog ponašanja u prometu. Kod mladih se kao glavni uzrok sudjelovanja u prometnim nezgodama često navodi vozačko neiskustvo, ali možda

»Sekunda koja mijenja život« možda je najoriginalnija akcija Autokluba te je zaslužila više pažnje. Ciklus radionica »Sekunda koja mijenja život« za adolescente i mlade vozače uspješno se provodi u organizaciji Autokluba Rijeka već trinaestu godinu za redom u srednjim školama Primorsko-goranske županije. Radionice su prilagodne radu s adolescentima, točnije učenicima završnih razreda srednjih škola i nedvojbeno daju pozitivne rezultate koji govore o značajnim promjenama stavova sudionika prema rizičnoj vožnji, odnosno o povećanju stavova prema odabiru sigurnog ponašanja u prometu. Kod mladih se kao glavni uzrok sudjelovanja u prometnim nezgodama često navodi vozačko neiskustvo, ali možda

### Osuditi rizik

Projekt se provodi s ciljem edukacije srednjoškolaca o sigurnoj vožnji, ali i s ciljem djelovanja na njihove stavove prema rizičnoj vožnji. Naime, jedan od dokazano učinkovitih načina podizanja razine prometne si-

**Kroz radionice, natjecanja, predavanja i akcije Autoklub Rijeka posvećuje se mladima te razvijanju kulture i pozitivnog stava u prometu**

gurnosti je djelovanje na one stavove mladih vozača koji su povezani s njihovim ponašanjem u prometu. Konkretno, kod mladih vozača najvažnijima su se pokazali stavovi prema rizičnim ponašanjima koji se odnose na prebrzu vožnju, konzumaciju alkohola, kršenje prometnih pravila, ali i na sklonost vožnji s opasnim vozačem, brigu za druge u prometu, hvatavanje vozačkim vještinama, doživljavanje vožnje kao užitka i zabave te sklonost kritiziranju opasnog načina vožnje.

U cilju što kvalitetnije edukacije mladih ljudi 2005. godine nastao je dokumentarni film »Sekunda koja mijenja život«. U filmu su prikazane realne posljedice prometnih nesreća, najčešći uzroci zbog kojih dolazi do prometnih nesreća ali i njihove posljedice. Također, u filmu govore ljudi koji su doživjeli prometnu nesreću, ljudi koji su skrivili prometnu nesreću te iz prve ruke gledatelju prenose svoja traumatična iskustva a sve u cilju djelovanja na stavove o rizičnoj vožnji.

Početkom godine Autoklub Rijeka krenuo je u projekt snimanja novog dokumentarnog filma u cilju podizanja kvalitete radionica ali i svijesti i odgoja novih generacija sudionika u prometu. Život svakog učesnika u prometu neprocjenjiv i da je učiniti ceste sigurnijima, pitanje šire zajednice kao i osobna odgovornost svakog pojedinca.

## Reli Pariz-Bakar i humanitarna nota

Jedan od najzanimljivijih projekata Autokluba Rijeka je Maškaran auto-rally Pariz-Bakar. Radi se o najdugovječnijoj pratećoj manifestaciji Riječkog karnevala. Ove godine je reli, koji ide rutom Pariz (Krimeja) – Korzo – Kostrena – Bakar, doživio 24. izdanje. Motorizirana povorka uključila je 38 vozila i 200 sudionika. Po uzoru na stoljetnu tradiciju karnevalskih balova u Rijeci, Autoklub Rijeka za svoje prijatelje i poslovne partnere tradicionalno organizira maškaran Oktanski bal. Ove godine pripremljeno je 15. izdanje.

Autoklub Rijeka prepoznat je i po humanoj noti. Na ovogodišnjem balu od donacija gostiju prikupljeno je 7.500 kuna koje je organizator donirao prihvatilištu za beskućnike »Ruže svetog Franje«. Tim povodom na samom otvorenju tajnik Autokluba Rijeka Mile Perić uručio je ček Nevenu Polegubiću, voditelju prihvatilišta.

## Crna statistika

Mladi u dobi do 29 godina čine 25-35 posto poginulih u prometu. 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.



# PROMETNI PROBLEMI 1950. GODINE

## AUTOSTRADA OD MLAKE DO KANTRIDE

Nakon anektiranja Rijeke Italiji 1924., osniva ju se u gradu nove župe, pa je tako 13. siječnja 1924. god. osnovana župa Presvetog Otkupitelja sa sjedištem u kapeli ubožnice Braće Branchetta (Medicinski fakultet), no to nikog nije zadovoljavalo. Po okončanju travanjskog rata 1941., počeo se intenzivno prikupljati novac za gradnju velike crkve na Mlaci. Na natječaj su se javila četiri arhitekta, a izabran je projekt Virgilia Vallota, projektanta nove željezničke stanice Santa Lucia u Veneciji. U veljači 1942. priredena je izložba njegovih projekata za crkvu. Bila je riječ je o modernističkoj građevini koja je objedinila starokršćansku i romaničku tradiciju. Jedino obogaćenje unutrašnjosti trebao je biti mozaik inspiriran mozaicima iz Torcella, s prikazom Krista Otkupitelja na prijestolju. Kako je projekt bio odviše ambiciozan za ratno doba, odlučeno je da se izgradi samo glavni brod i

oltar, a nije dovršen ni visoki zvonik kroz koji se ulazilo u crkvu. Crkva je bila posvećena, no dignuta je u zrak 4. studenog 1949., jer su gradski političari zaključili da je odviše vezana uz fašizam. Naime, njeno talijansko ime bilo je Santissimo Redentore, a to je odviše vuklo na irendentu.

U urbanističkom smislu, projekt ceste koja će povezati Mlaku i Kantridu, jedan je od najuspješnijih zahvata u Rijeci. Cesta, u duljini od 1.850 metara, bila je dovršena 20. studenog 1949., a crkva je bila srušena dva tjedna ranije, kako ne bi smetala službenom otvaranju 29. studenog 1949. godine.

Dovršenje te, za ono doba izuzetno moderne ceste, bilo je povezano i s planom za uvođenje trolejbusa u sustav gradskog prometa. »Riječki list« tako donosi duži tekst o cijelom problemu 5. ožujka 1950. godine.

»Još ove godine povezat će riječki trolejbus istočnu i zapadnu periferiju grada s cen-

trom. Sadašnje prevozno sredstvo za lokalni saobraćaj - riječki tramvaj - ni izdaleka ne dostaje za normalno odvijanje prometa i prijevoza radnih ljudi u industrijske dijelove našeg grada. U našoj zemlji postoji trolejbus zasad samo u Beogradskom trga (Mlaka, op. aut.) Autostradom Narodne fronte (dugo Boulevard Marxa i Engelsa, danas Zvonimirova ulica, op. aut.) do sportskog stadiona na Kantridi. Kod stadiona »3. maj« uredit će se okretišta za kola. Povratni put vodit će istim ulicama do raskršća kod Piramide, a odande šetalištem XIII. divizije, pored hotela »Jadran« i »Park«, do tvornice »Vulkan«.

### Od Vulkan do 3. maja

Prva trolejbusna linija povezat će dva najudaljenija kraja našeg grada - predio kod tvornice »Vulkan« s Kantridom, tj. istočnu i zapadnu periferiju Rijeke. Početna stanica bit će kod tvornice »Vulkan«, a zatim će trolejbus prolaziti ulicom Polića-Kamova, Strossmayerovom do Titovog trga, zatim ulicom Antifašističkih mučenika (Zrtava fašizma, op. aut.), trogom 43. istarske divizije uz generalni Dom kulture (Guvernerova palača, op. aut.), ulicama Fiorello la Guardia, Petrarca i Tesla do željezničke stanice. Od željezničke stanice pruga će voditi ulicom Duiz, preko

Beogradskog trga (Mlaka, op. aut.) Autostradom Narodne fronte (dugo Boulevard Marxa i Engelsa, danas Zvonimirova ulica, op. aut.) do sportskog stadiona na Kantridi. Kod stadiona »3. maj« uredit će se okretišta za kola. Povratni put vodit će istim ulicama do raskršća kod Piramide, a odande šetalištem XIII. divizije, pored hotela »Jadran« i »Park«, do tvornice »Vulkan«.

Trolejbusna kola koja će vršiti promet bit će velika, prostora i udobna, dugačka preko 8 i široka 2,5 metara. Kola će moći istodobno primiti 110 putnika. Kola će biti veća od beogradskih, naime tro-osovinska. Ove godine saobraćat će 14 trolejbusa i to, u vrijeme većeg prometa, svakih pet minuta.«

### Zbogom tramvaju

Planovi su jedno, a okrutna stvarnost nešto sasvim drugo. Cijeli građevinski zahvat pokazao se nešto kompliciranijim



Gradnja ceste iskorištena za rušenje crkve koja je podsjećala na fašizam

od planiranog, pa se i ponešto otegaio, u prvom redu zbog primitivnog načina gradnje.

»Prije nepuna tri mjeseca odjeknuli su prvi udarci krampa i otučeni su prvi kameni blokovi u Polić-Kamovoj ulici. Od tada svakoga dana masa »frontovaca« radi na uređenju ove ulice da bi kroz nju mogao proći trolejbus. Skoro cijelom svojom duljinom Polić-Kamova ulica pretvorena je u gradilište. U donjem dijelu grade se stambene kuće, a idući dalje nailazimo na burad s asfaltnom smjesom uz bijeli novi ivičnjak. Gornji dio, prema Plumbumu, izgleda kao da ga je preoral divovska ralica... »Trolejbus - zadatak Narodnog fronta III. rajona« (RL, 1. svibnja 1950.; III. rajon - Sušak)

Kako se u to doba, tek pet godina poslije završetka Drugog svjetskog rata, živjelo od praznika od praznika, uz govore istaknutiji komunisti poput Tita, Dilasa i Kardelja, tako je jedno poglavlje riječke prometne po-

vijesti zaključeno - praznikom.

»Prošle 1949. na Dan Republike puštena je u promet Autostrada Narodne fronte. Ovogodišnja proslava 29. novembra dočekuje autostrada spremna za trolejbusni saobraćaj.« (RL, 29. studenog 1950.)

Gradsko auto-tramvajsko poduzeće (skraćeno GATPO) uspjelo je 24. listopada 1951. organizirati probnu vožnju trolejbusa od željezničke stanice do Plumbuma, a 27. listopada u 16 sati, na Titovom trgu, svečano je otvoren trolejbusni promet u gradu. Te godine GATPO je imao ukupno 15 linija: jednu tramvajsku (Školjić-Kantrida), dvije trolejbusne (željeznička stanica-Kantrida i željeznička stanica-Plumbum) i dvanaest autobusnih.

Trolejbusi su vrlo brzo doveli do ukidanja tramvaja, što se zbilo u lipnju 1952. godine. Tom promjenom završilo je jedno razdoblje povijesti riječkog gradskog prijevoza...

## Fabrijevo sjećanje

Jedno sjećanje na taj turborni događaj ostavio je Nedjeljko Fabrio, (koji je u to doba živio na Kantridi), u svom romanu »Berenikina kosa«, povezujući ga s iskustvom vožnje riječkim tramvajem.

»Tramvaj su, kao i prije trinaest godina kad je posljednji put bila ovdje, vozili jednom jedinom gradskom ulicom. Ali ona odlučila nastaviti pješice ulicom što vodi uz Gradsku bolnicu, uz park na Mlaci, kroz kompleks postrojenja Rafinerije nafte, pa još dalje pod navoze brodogradilišta, do okretišta tramvaja na Kantridi. A tamo je već kod kuće!

Treba samo uzbrdo i pozvoniti na vrata... Pozvoniti kome? Jesu li uopće živi? Trgne ne zvonjava tramvaja: to Sicilijanac udara nogom o mjedeno tramvajsko zvono i domahuje joj rukom, pa trzajivo pokreće vozilo. A prikolice su one prijeratne, otvorene, mrežaste. Na prvu skupinu građana s transparentima, lopatama i harmonikom naišla je kod parka na Mlaci. Rastezali su glazbalo i pjevali neku njoj nepoznatu i uhu stranu otkavu pjesmu, a ona je srala: »Rad je čast svakog trudbenika i proizvodi našeg rada odgovor su na parole neprijatelja«. Kad se skupina napokon razmakla i prorijedila, ona zanijemi od zaprepaštenja: na mjestu gdje je nekad stajala crkva, tik do gustog parka, sad su bile ruševine, u utrobi kojih je tutnjao kamion. Golem kestenik, u kome se, za izleta u grad, igrala s braćom, bio je surovo prirođen. Zapadno od ruševina ugleda krčevinu s barjacima, barakama i golemim grafikonom na kome je crvenom bojom izvučena krivulja nezadrživo kretala uvis. Pristupi smućena, posve blizu i pročita što piše na službenoj tabli: Autocesta Narodne fronte.« (Zagreb, 1989., str. 242-243.)

U urbanističkom smislu, projekt ceste koja će povezati Mlaku i Kantridu, jedan je od najuspješnijih zahvata u Rijeci. Cesta, u duljini od 1.850 metara, bila je dovršena 20. studenoga 1949.





## NEPOZNAVANJE PROMETNIH PROPISA ILI JEDNOSTAVNO NESNALAŽENJE VOZAČI NE DAJU ŽMIGAVAC U ROTORIMA

**P**osljednih godina kružni tokovi sve su češći na našim prometnicama. Mnogim vozačima snalaženje na kružnom toku još uvijek predstavlja problem. Da li iz neznanja, lagane panike koju izaziva vožnja u kružnom toku ili zbog vozačke nekulture, velika većina vozača ne daje žmigavac u kružnom toku. Naime, kod izlaska iz kružnog toka mora se dati žmigavac. Davanje signala da se kreće ne pridonosi samo sigurnijem

prometu već i protočnosti prometa na kružnim raskrižjima. Naime, vozač koji čeka uključenje u rotor ako ga vozač koji mu prilazi obavijesti da skreće desno, a ne nastavlja kružnim tokom. Promatrali smo reakcije vozača na dva kružna toka. Na Škurinjama je od 20 vozača tek svaki drugi daje žmigavac pri izlasku iz kružnog toka. Zanimljivo, uglavnom se daje žmigavac kad se skreće prema trgovačkim centrima. Ako se

nastavlja prema novom naselju Škurinje, žmigavac u svijesti vozača kao da nije potreban.

Ništa bolja situacija nije niti na rotoru kod zametskog groblja, na križanju Primorske i Ulice Vladivoja i Milivoja Lenca. Od dvadeset vozača, tek osmero daje žmigavac. Žmigavac uglavnom daju vozači koji skreću u Ulicu Vladivoja i Milivoja Lenca, prema Marinićima. Žmigavac će dati i vozači koji se nastavljaju kretati Primorskom uzbrdo. Pro-

blem su vozači koji se spuštaju Primorskom i preko kružnog toka se spuštaju dalje prema gradu. Nema žmigavaca. Valjda ih vizualni dojam da ne skreću ne motivira da upale žmigavac. I znaju se dogoditi konfliktne situacije. Naime, manji broj vozača se spušta Primorskom i nastavlja prema Marinićima. Vozači koji stižu s Krnjeva također razmišljaju tako. I kad nema žmigavaca, rade kočnice u zadnji tren kako bi se izbjegao sudar.

## PET MINUTA OD MRTVOG KANALA DO GRADSKJE KNJIŽNICE TRI CRVENA SEMAFORA NA IZLAZU S D-404



**P**reko ceste D-404 najednostavnije se ulazi u sam centar Rijeka iz smjera istoka. Preko čvora Vežica do centra Rijeka se stiže za pet minuta. Za prometnih špica nerijetko se i vozači koji žele sa zapadne strane ući u sam centar odlučuju za cestu D-404. Naime, od čvora Rujevice preko čvora Draga i tunela do parkirališta na Brajdici i Delti stiže se za deset minuta. Teško je vjerovati da se za deset minuta za najvećih gužvi može proći od Turnića do Delte za deset minuta.

Naravno, postoji »ali«. Sve je dobro ako se vozači odluče parkirati na Brajdici ili Delti, no ako žele do centra grada, sustret će se sa crvenim svjetlima. Kad se ekspresno dode cestom D-404 do Mrtvog kanala, vozače najprije čeka crveni semafor na Mrtvom kanalu. Pri skretanju u Ribarsku ulicu. I kad im se upali zeleno svjetlo za skretanje udesno, najprije moraju propustiti pješake. Potom crveno svjetli na semaforu na Trgu bana Jelačića. Treći crveni semafor je na križanju Trga bana Jelačića i Ves-

larske ulice. Tako putovanje od mosta na mrtvom kanalu do Gradske knjižnice traje punih pet minuta. Koliko vozaču treba od čvora Orehovica do Mrtvog kanala. Ili od čvora sv. Kuzam do Mrtvog kanala. I logično je primijetiti da brza cesta D-404 brzo dovede nadomak centra Rijeka, ali se potom teško prevalljuje nekoliko stotina metara. Često se događa da nestrpljivi i »pametniji« vozači odluče skratiti put i čekanje i prema centru nastave preko stajališta za autobuse Autotrola na Jelačićevom trgu.