



# Žmigavač

kultura i sigurnost u prometu

Broj 67/20. svibnja 2015.

■ DJECA I RODITELJI U RADIONICI str. 10 i 11 ■ CESTE 2015. str. 12 i 13



**J** Policija još efikasnija od nadzornih kamera na Novoj cesti na Krnjevu



## ZANIMLJIV PROJEKT ŽUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA

# POLICIJA JOŠ EFIKASNIIJA OD NADZORNIH KAMERA

Županijski savjet za sigurnost cestovnog prometa Primorsko-goranske županije provodi pilot projekt nadzora prometa automatskim multifunkcionalnim uređajem Cordon instaliranim u Rijeci, na Novoj cesti. Uređaj ima mogućnost nadzora prometa na četiri prometne trake i pri tome bilježi vrijeme, smjer kretanja, prometnu traku kretanja, registarsku oznaku i brzinu svakog detektiranog vozila. Cilj akcije je dobiti podatke o vozilima i doći do spoznaja o ponašanju vozača te ih komparirati sa kvalitativnim ciljevima određenim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011- 2020. godine, a naročito sa točkom 4.3. »Kvantitativni ciljevi« poštivanja dopuštene brzine kretanja vozila na cestama u optimalnim prometnim uvjeti-

ma kod 90 posto vozača.«

Organizirana je zanimljiva akcija. U sklopu provođenja akcije TISPOL-a1 »Pan European 24-hour speed enforcement marathon 0600'2, ophodnja prometne policije nadzirala je brzinu kretanja vozila neposredno do mjesta na kojem se nadzire promet u sklopu spomenutog pilot-projekta. Time je omogućena komparacija i analiza podataka za jednu mikrolokaciju obuhvaćenu akcijom. Drugim riječima, moglo se analizirati razliku u ponašanju vozača kada je policija nazočna i kad nije nazočna.

Zahvaljujući suradnji sa tvrtkom Metis koja je zastupnik proizvođača uređaja za nadzor brzine kretanja u cestovnom prometu Simicon, Županijskom savjetu za sigurnost cestovnog prometa ustupljen je multifunkcionalni uređaj Cordon. Svi podatci spremaju se u

memoriju uređaja. U pilot-projektu podaci služe za utvrđivanje ponašanja sudionika u prometu. U sklopu projekta tvrtka Energo omogućila je internet prijenos podataka sa uređaja do korisnika, kao i napajanje samog uređaja.

### Primjerno 85 posto

Uređaj Cordon instaliran je na stup javne rasvjete kod Toplane Krnjevo i nadzire kretanje vozila na sve četiri prometne trake. Mjesto nadzora je u neposrednoj blizini pješćakog prijelaza odnosno mjesta koje je Policijska uprava primorsko-goranska detektirala kao naročito ugroženo mjesto, zbog neprimjerenih brzina kretanja vozila prilikom približavanja nesemaforiziranom obilježenom pješćakom prijelazu. Brzina kretanja na mjestu nadzora ograničena je postavljenim prometnim znakovima na 70 kilometara na sat i ujed-

no je prometnica s najvišim postavljenim ograničenjem na području Grada Rijeke.

Tijekom čitavog dana u kojem se provodila akcija prošlo je 10.405 vozila kojima je detektirana brzina kretanja. U smjeru Zameta 4.853, a u smjeru Turnića 5.552 vozila. Najveće opterećenje prometa je između 7 i 8 sati odnosno između 17 i 18 sati, upravo u vrijeme odlaska i dolaska s posla. Prosječna brzina kretanja vozila kroz čitav dan u oba smjera bila je 62 kilometra na sat dok je 85 posto brzina kretanja bila dozvoljenih 70 na sat.

Brzinama do brzine ograničenja kretalo se 85 posto odnosno 8.860 vozila. U gotovo 12 posto (1.228) slučajeva vozila su se kretala brzinom iznad brzine ograničenja koja još uvijek ne spada u kažnjivu brzinu. Tri posto (317) vozila kretalo se kažnjivom brzinom. Iznad dnevnog prosjeka kažnjive



brzine su se kretale između 5 i 6 sati, između 14 i 15 sati i između 18 i 19 sati. Indikativno je izrazito povećanje poštivanja dozvoljene brzine kretanja u vremenu od 12 do 13 sati. Postoci kod brzina u noćnim satima ne ukazuju na stvarno ponašanje sudionika u prometu zbog malog broja vozila detektiranih u sat vremena. Nazočnost ekstremnih brzina (iznad 100 na sat) najviše

je detektirana između 10,30 i 14,45 sati (osim u vrijeme između 12 i 13 sati) dok je najveća brzina kretanja od 114 na sat detektirana u 21 sat.

### Vozačka »solidarnost«

U vremenu od 12-13 sati ophodnja Postaje prometne policije Rijeka nadzirala je brzinu kretanja neposredno do zone nadzora brzine uređajem Cordon. Djelatnici su namjerno

bili vidljivi vozačima. U vrijeme dok je ophodnja policije vršila nadzor, nadziranom područjem prošla su 573 vozila. Prosječna brzina bila je 54 na sat dok je u 85 posto slučajeva brzina kretanja bila 62 kilometra na sat. Uspoređujući navedene brzine sa prosječnim i 85 posto izmjerenih brzina tijekom čitavoga dana (62 km/h, odnosno 70 km/h) vidljivo je da su brzine značajno manje u vrijeme pro-

vođenja nadzora brzine kad su nazočni policajci.

Iako je policija nadzirala tek promet u jednom smjeru, smanjena je prosječna brzina kretanja i u drugom pravcu. To ukazuje na vozačku »solidarnost« jer su očito vozači koji su se kretali u smjeru mjesta nadzora bili upozoravani od kolega koji su prošli mjesto nadzora na nazočnost policijske ophodnje.

Na Novoj cesti na Krnjevu komparirale su se brzine kada snima samo kamera i kad se policija postavi da bude vidljiva vozačima. Prosječna brzina je pala sa 62 na 54 na sat



**3%**  
vozača zaslužilo bi kazne

### TISPOL

Organizacija TISPOL utemeljena je sa strane prometne policije u Europi sa ciljem poboljšanja sigurnosti prometa na cestama, kao i poštovanje zakonskih normi, a glavni prioritet je smanjenje broja stradalih osoba na europskim cestama. Nit vodilja je povezivanje prometne policije u zajednički rad i razmjenu pozitivnih iskustava.





## ŽUPANIJSKO I GRADSKO NATJECANJE SIGURNO U PROMETU

# MALI TRSAČANI NAJBOLJI PROMETAŠI



OŠ Trsat odnijela je ekipnu pobjedu na gradskoj i županijskoj razini. U pojedinačnoj konkurenciji najbolji opet Trsaćani. Roberta Pehar u konkurenciji djevojčica i Matija Gajski među dječacima koji je ujedno i pobjednik u ukupnoj konkurenciji



Tomislav ŠEPIĆ

**N**a 23. izdanju županijskog i gradskog natjecanja učenika osnovnih škola iz poznavanja prometnih propisa i sigurnosnih pravila te vještine upravljanja biciklom »Sigurno u prometu« ekipnu pobjedu uzela je Osnovna škola Trsat. I u gradskoj i u županijskoj konkurenciji. U pojedinačnoj konkurenciji, među 56 natjecatelja, na gradskom i županijskom natjecanju pobijedili su također Trsaćani. Roberta Pehar u konkurenciji djevojčica i Matija Gajski među dječacima koji je ujedno i pobjednik u ukupnoj konkurenciji.

Natjecanje su organizirali Autoklub Rijeka u suradnji s Agencijom za odgoj i obrazovanje, Domom mladih i Policijskom upravom primorsko-goranskom. Pokroviteljstvo su preuzeli Primorsko-goranske županija, Grad Rijeka i TIA partner d.d. Natjecanje je održano u Domu mladih i dvorani Dinko Lukarić na Kozali. Nastupilo je deset osnovnih škola. Brajda, Čavle, Bakar, Pehlin, Gornja Vežica, Trsat, Rudolfa Strohalica iz Lokava, Kozala i Mrkopalj.

Cilj i svrha provedbe prometnog odgoja u školama te održavanja natjecanja s dugom tradicijom su odgoj i osposobljavanje učenika osnovnih škola za sigurno kretanje u cestovnom prometu kao pješaka i vozača bicikla. Poznavanje prometnih i sigurnosnih pravila kao i vještine upravljanja biciklom odmjerili su učenici osnovnih škola

starosti između 10 i 12 godina. Teoretski dio natjecanja provodi se na računalima, testovima Hrvatskog autokluba, a praktični dio natjecanja na poligonu za vožnju biciklom održao se pod budnim okom komisije sastavljene od prometnih policajaca i volontera Autokluba Rijeka. Tako su učenici najprije pristupili rješavanju ispita u informatičkim učionicama Doma mladih, a zatim se zaputili ka dvorani Dinko Lukarić gdje je postavljen poligon i proveden praktični dio natjecanja. Školske ekipe čine po dvije učenice i dvojica učenika pod vodstvom mentora.

Matija Gajski iz OŠ Trsat najuspješniji je sudionik ovogodišnjeg natjecanja te je na poklon dobio bicikl koju je darovao Županijski savjet za sigurnost prometa. Nagradu su Matiji uručili dopredsjednik Savjeta za sigurnost cestovnog prometa Primorsko-goranske županije Livio Hubička te tajnik Zdravko Lisac.

Matija Gajski, Dino Kovačević, Roberta Pehar i Mojca Jereb čine ekipu Autokluba Rijeka koja će predstavljati Primorsko-goransku županiju na državnom natjecanju koje se ovih dana održava u Zadru.

**Teoretski dio natjecanja provodi se na računalima, testovima Hrvatskog autokluba**



## Državni prvaci s Trsata

Mentor pobjednika Neven Jerčinović kaže da se puno toga treba poklopiti da bi se osvojilo prvo mjesto, no ističe višegodišnji kontinuirani rad u školi.

– Zadnjih godina smo dosta dobri. Lani smo pobijedili i na državnom natjecanju u ekipnoj konkurenciji, što će biti malo teže ponoviti. Naš učenik Nino Šafar je bio drugi pojedinačno i predstavljao je Hrvatsku na europskom prvenstvu u Norveškoj. Stvarno se dosta trudimo, nastojim koliko god mogu educirati djecu, dati im nova znanja. Nije samo natjecanje smisao, već razmišljamo o educiranju što većeg broja učenika, a najbolji idu na natjecanje. Uključujemo i četvrte razrede koji još ne mogu na natjecanja, ali upijaju znanja, kaže mentor Jerčinović.

### Ekipno – Primorsko-goranska županija

1. OŠ Trsat, mentor: prof. Neven Jerčinović
2. OŠ Gornja Vežica, mentor: prof. Vladimir Došen
3. OŠ Čavle, mentor: Mira Fafandel

### Pojedinačno dječaci – Primorsko-goranska županija

1. Matija Gajski, OŠ Trsat
2. Dino Kovačević, OŠ Trsat
3. Mihovil Poropat, OŠ Kozala

### Pojedinačno djevojčice – Primorsko-goranska županija

1. Roberta Pehar, OŠ Trsat
2. Mojca Jereb, OŠ Brajda
3. Magdalena Tuvaljević, OŠ Trsat

### Ekipno – Grad Rijeka

1. OŠ Trsat, mentor: prof. Neven Jerčinović
2. OŠ Gornja Vežica, mentor: prof. Vladimir Došen
3. OŠ Kozala, mentor: prof. Dolores Šegota

### Pojedinačno dječaci – Grad Rijeka

1. Matija Gajski, OŠ Trsat, Rijeka
2. Dino Kovačević, OŠ Trsat, Rijeka
3. Mihovil Poropat, OŠ Kozala, Rijeka

### Pojedinačno djevojčice – Grad Rijeka

1. Roberta Pehar, OŠ Trsat, Rijeka
2. Mojca Jereb, OŠ Brajda, Rijeka
3. Magdalena Tuvaljević, OŠ Trsat, Rijeka



## RIJEKA I AUTOKLUB RIJEKA SE UKLJUČILI U GLOBALNU AKCIJU

# #SAVEKIDSLIVES - ČUVAJMO DJEČJE ŽIVOTE

Protekli tjedan bio je posvećen djeci koja predstavljaju jednu od najugroženijih skupina u prometu kroz akciju #SaveKidsLives - »Čuvajmo dječje živote«. Stradanja djece na globalnoj razini poprimila su zastrašujuću razinu pa je pokrenuta kampanja kojom se pozivaju građani da svojim potpisom podrže Dječju deklaraciju kojom djece traže od odraslih da ih podrže, zaštite i poduzmu određene mjere za njihovu zaštitu.

### Naprijatelj mladih

I Autoklub Rijeka, koji u svom djelovanju veliku pažnju posvećuje radu s djecom i prevenciji, je tim povodom u suradnji s HAK-om organizirao promociju svog programa za

unapređenje sigurnosti cestovnom prometa te prikupljao potpise podrške Dječjoj deklaraciji #SaveKidsLives. Autoklub Rijeka skupljao je potpise na Jadranskom trgu u Rijeci, a peticija se potpisivala i na Korzu, kod Bazarigovog prolaza.

Akcija nije pokrenuta bez razloga. Svakog dana u svijetu 500 djece izgubi život u prometu, a tisuće ih ostaje ozlijeđeno. Akcija je pokrenuta povodom 3. globalnog tjedna sigurnosti na cestama Ujedinjenih nacija koji se održao od 4. do 10. svibnja. Kampanja poziva na akciju kako bi se spasili dječji životi diljem svijeta i provodi se u skladu tzv. Desetljeća sigurnosti na cestama 2011.-2020. UN-a.

Krešimir Viduka iz Hrvatskog autokluba je naglasio da Ujedinjeni narodi, odnosno Svjetska

zdravstvena organizacija dijagnosticiraju cestovni promet osim uzrokom smrtnosti u svijetu, a prvim krivcem smrtnosti mladih do 25 godina radi čega je UN pokrenuo ovu akciju kako bi se postrožili zakoni i smanjila stradanja djece u prometu.

### Podrška sportaša

Sportaši Autokluba Rijeka, Igor Vičević, Dejan Kopajčić, Siniša Krainc, Ivan Pavlović, Marko Čoza i Tomislav Šepić također su se uključili u akciju dajući podršku sigurnosti djece te promovirajući ideje i poruke Trećeg tjedna globalne cestovne sigurnosti. Ujedno su na Jadranskom trgu predstavili svoja natjecateljska vozila Honda Civic, Zastava Yugo, Ford Escort RS Coshworth, Renault Clio RS i Citroen C2R2 Max.

U Ri info na Korzu tom je prilikom organizirana konferencija za medije u kojoj je bilo riječi o planovima i aktivnostima kluba vezanim za sport, nadolazećoj automobilističkoj sezoni koja ja je otpočela utrkom na Sljemenu a nakon koje vozači AK Rijeka zauzimaju 1. mjesto u konkurenciji klupskih ekipa.

Podsjetimo da je lani na hrvatskim cestama smrtno stradalo osmero djece, što je na razini 2013. godine. Zadržan je trend smanjenja broja teško i lakše ozlijeđene djece. Prošle godine četvero djece je izgubilo živote kao putnici, a četvero kao pješaci. Godinu ranije poginulo je petero djece kao putnici, a troje kao pješaci. U 2014. teško je ozlijeđeno 137 djece, a lakše 827.

Stradanja djece na globalnoj razini poprimila su zastrašujuću razinu pa je pokrenuta kampanja kojom se pozivaju odrasli da potpisima podrže Dječju deklaraciju kojom djece traže od odraslih da ih podrže i zaštite



## Svako drugo dijete bez sjedalice do vrtića

Provjera ispred dječjeg vrtića Drenova pokazala je da roditelji u gotovo 50 posto slučajeva ne prevoze djecu ispravno. Zabrinjavajuće i alarmantno.

Iako statistike govore o osjetnom smanjenju broja stradale djece u prometu u posljednjih nekoliko godina, treba napomenuti da većina djece danas strada u automobilima. Dakle, ne kao pješaci ili biciklisti, nego u automobilima gdje su pod punom kontrolom svojih roditelja. Ili bi bra trebalo biti pod punom kontrolom. To je i ponukalo preventivce iz Autokluba Rijeka na provjeru. Postavljen je jednostavan zadatak: vizualno pored vrtića slučajnim odabirom utvrditi vežu li roditelji ispravno svoju djecu u automobilima. Provjera je obavljena od 7 do 8,15 sati. U sjedalici je do vrtića stiglo 52 djece. Roditelji su 50 djece doveli na nesiguran način. U čak 33 slučaja sjedalica uopće nije bilo u vozilu. U 12 slučajeva sjedalica je uzaludno stajala u vozilu. Dvoje djece stiglo je do vrtića vezano tek sigurnosnim pojasom, bez sjedalice. U dva slučaja djece su sjedila u sjedalici, ali nisu bila vezana. Jedno djeteta stiglo je u dostavnom vozilu na prednjem sjedalu.

Što kaže zakon? Izmjena i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama prijevoz djece u automobilu više nije određen prema dobi djece već prema njihovoj visini. Tako se sada djece viša od 150 cm mogu voziti na prednjim sjedalima bez obzira na starost (do sada s navršenih 12 godina), djece visoka od 135 cm do 150 cm mogu se prevoziti na stražnjem sjedalu bez da su smještena u sigurnosnoj sjedalici ili postolju, ako su pravilno vezana sigurnosnim pojasom za odrasle osobe. Djece do 135 cm visine u svakom se slučaju moraju voziti u posebnoj sigurnosnoj sjedalici (mogu i spriječiti u obveznu deaktivaciju suvozačkog zračnog jastuka) ili na postolju.

Do sada je bilo izričito određeno da se djece do pet godina starosti moraju voziti u posebnoj sigurnosnoj sjedalici, a nakon pete godine mogla su i na postolju. Prema novoj odredbi ta obveza više ne postoji. Problem je što zakonodavac sada roditeljima prepustio da biraju da li će, do navršene pete godine života djeteta, dijete prevoziti u sjedalici, koja je mnogo sigurnija, a kada samo na postolju.

## Dječja deklaracija za sigurnost na cestama

Zašto u prometu diljem svijeta tisuće djece svakodnevno pogiba ili je ozlijeđeno? Zato što nije učinjeno dovoljno! Vi, naši vođe, morate slušati i djelovati.

Mi smo djeca. U budućnosti ćemo imati pravo glasa, ali sada u ovom trenutku morate nam pomoći da nas se čuje. Djelovati morate odmah. U protivnom, mnogobrojna djece neće imati priliku odrasti dovoljno da se njihov glas čuje.

Vi, naši vođe, i druge odrasle osobe, možete pomoći. Pridružite se našem pozivu i podržite akciju kojoj je cilj sigurno putovanje svakog djeteta.

Svi mi zaslužujemo sigurno putovati od našeg doma do škole i nazad. Ceste moraju biti sigurne kako bi djeci omogućile putovanje bez rizika. Želimo sigurne nogostupe i biciklističke staze, želimo „ležeće policajce“ da uspore promet, želimo sigurne pješačke prijelaze... Želimo se obrazovati bez straha, bez povreda.

Pozivamo sve vozače vozila koja prevoze djecu, ma gdje bili, da vode računa o njihovoj ispravnosti i sigurnosti. Svi automobili i autobusi trebaju imati sigurnosne pojaseve. Kada se vozimo na motociklu ili skuteru, moramo imati kacigu kako bi nas štitila od povreda. Mi znamo da kaciga i sigurnosni pojas mogu sačuvati ljudski život.

Vožnja je u alkoholiziranom stanju opasna. Divljanje je opasno. Ljudi kojima je stalo do djece ne bi trebali činiti takve stvari. Nitko ne bi trebao. Policija treba činiti više da nas zaštiti. Treba onemogućiti da vozači voze u alkoholiziranom stanju ili da jure po cestama. Mi moramo biti sigurni uvijek, baš uvijek – kada smo sa svojom obitelji, kada se igramo ili kada idemo u školu. Zakone treba poboljšati. Naši se glasovi moraju čuti! Moraju se poduzimati akcije kako bi se osigurala sigurna prometnice za svu djecu, bilo gdje u svijetu.

Stoga, pozivamo vas svjetske vođe da se uključite u akcije prevencije smrtnog stradanja na cestama s novim ciljevima u globalnom razvoju. Gdje god živimo želimo i očekujemo sigurnost u prometu za naše prijatelje, obitelji te nas same.

Mi smo samo djeca. Naš glas se ne čuje uvijek. Dakle, trebamo vas da nam pomognete. Radite! Ako nam sada osigurate sigurne ceste, mi ćemo biti izvrstan primjer generacijama koje dolaze. Zato vas molimo, poslušajte nas i djelujte.





## DANI TEHNIČKE ISPRAVNOSTI MOTOCIKALA

### Odaziv slab, neispravno 30 posto motocikala

Sukladno dosadašnjim akcijama za ostale vrste vozila, u organizaciji stanica za tehnički pregled, Hrvatskog autokluba i Centra za vozila Hrvatske u travnju se provela preventivno-sigurnosna akcija nadzora tehničke ispravnosti motocikala i mopeda pod nazivom "Dani tehničke ispravnosti motocikala 2015". Akcija je organizirana jer su motociklisti i mopedisti posebno ugrožena skupina motoriziranih sudionika u prometu.

Nažalost, odaziv je bio uzuzetno skroman. Akciji se odazvalo tek 168 motociklista i mopedista. Ispravnim se pokazalo 120 vozila, a neispravnim je ocijenjeno 48 mo-

tocikla i mopeda, što je gotovo 30 posto.

Akcija se provodila šest dana potkraj travnja na području cijele Hrvatske, u svim stanicama za redovni tehnički pregled vozila. Dani tehničke ispravnosti motocikala 2015 imali su isključivo preventivno-sigurnosni karakter i temeljeni su na spoznaji da je tehnička ispravnost neophodna za sigurno prometovanje. Akcija je u potpunosti dragovoljna i težište akcije je na pružanju savjetodavne pomoći radi uklanjanja eventualno utvrđenih nedostataka na motociklima i mopedima te se nikakve represivne mjere neće primjenjivati.

Pregled motocikla i mopeda bio je besplatan za sve

vlasnike vozila, odnosno vozače koji se izvanredno pojavu na pregledu sa zamolbom da im se njihov motocikl ili moped pregleda i utvrdi tehnička ispravnost ili neispravnost. Besplatni pregled vozila u sklopu ove akcije ne zamjenjuje redovni tehnički pregled. Tijekom akcije policija je informirala motocikliste na mogućnost besplatnog tehničkog pregleda. Očigledno, sve je bilo gotovo uzaludno jer je odaziv bio vrlo skroman. Može li se zaključiti da su vozači nezainteresirani za svoju sigurnost, ili da imaju dovoljno kuna u džepu da negdje mogu sami platiti pregled. Očito bi trebalo poraditi i na promidžbi akcije.

## SUTRA NA AUTOMOTODROMU GROBNIK PREPOZNATLJIVA PREVENTIVNO-EDUKATIVNA AKCIJA

# NA MOTOCIKLOM U ŽIVOT 25 SUDIONIKA

Sutra će se na Automotodromu Grobnik održati preventivno-edukativna akcija »Motociklom u život«. U prepoznatljivoj i originalnoj akciji sudjelovat će 25 vozača motocikla koji su se najbrže prijavili za poučno druženje za koje se uvijek traži mjesto više. Posebnost akcije, osim dobro osmišljene edukacije, svakako je i mogućnost da svi kandidati koji sudjeluju u praktičnom dijelu programa nakon završetka akcije imaju priliku vožnje pistom. Osim toga osmišljena je i interesantna nagradna igra u kojoj sudjeluju svi učesnici po specifičnim pravilima. Naime, nagradu može dobiti samo onaj polaznik koji nije napravio niti jedan prometni prekršaj od početka akcije do dana izvlačenja nagrada. Nagrade koje čine: motociklističku kacigu, jaknu i rukavice sretnim dobitnicima

u pravilu se uručuju krajem godine na nekom od prigodnih manifestacijama na kojim sudjeluje Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama.

Akcija je pokrenuta 2004. godine kada je na području Primorsko-goranske županije od ukupno 48 poginulih, živote izgubilo čak 15 motociklista. Zastrašujuća statistika ponu-ka je Županijski savjet da

**Akcija je  
pokrenuta  
2004. godine  
kada je na području  
Primorsko-goranske  
županije od ukupno  
48 poginulih, živote  
izgubilo čak 15  
motociklista**

2005. godine posebnu pažnju posvetiti edukaciji motociklista te je prije deset godina prvi put provedena akcija. Zbog velikog interesa i dobrih rezultata odlučeno je da se s akcijom nastavi svake godine. Kroz deset godina održavanja akcija je postala izuzetno popularna i prepoznatljiva i izvan područja Primorsko-goranske županije te je inicirala pokretanje sličnih akcija širom Hrvatske na što smo posebno ponosni.

Učesnici na praktičnom dijelu obuke na Automotodromu Grobnik Na jednodnevnom besplatnom seminaru polaznici se kroz zanimljiv i dinamičan program upoznaju od strane stručnjaka iz pojedinih područja s važnim temama u cilju povećanja njihove sigurnost u prometu. U dijelu teoretskog predavanja kandidati se upoznaju sa značajem nabavke odgovarajuće opreme za motoci-

kl i vozača, tehnikama sigurne vožnje, od strane medicinskih stručnjaka prezentiraju se teške posljedice stradanja u prometu, predstavnici policije upozoravaju na najčešće i najopasnije prekršaje, a HAK-ovi ispitivači kroz prigodne testove polaznike upoznaju što su sve zaboravili od prometnih propisa i sigurnosnih pravila.

U drugom dijelu program sadrži praktični dio u kojem vrhunski vozači-instruktori, poput aktualno najuspješnijih motociklističkog asa Loris Valjuna i Krešimira Erdeca Keća, dugogodišnjeg natjecatelja i osvajača zlatne kacige u prvenstvu Hrvatske i osnivača motociklističke škole sigurne vožnje, demonstriraju simulirane iznenadne opasne situacije koje motociklisti susreću na cesti te daju stručne preporuke kako izbjeći odnosno prevladati opasnosti bez neželjenih posljedica.



PROJEKT »PROMET U AKCIJI« ODRŽAO SE U VRTIĆU NA GORNJOJ VEŽICI

# DJECA I RODITELJI U DVIJE RADIONICE

## Čemu rizik?

Robert Margan, tata Luke Margana, izuzetno je zadovoljan prometnom edukacijom u vrtiću.

– Super stvar. Puno roditelja uopće ne razmišlja o opasnostima u prometu. Ne vežu djecu u automobilima jer kažu da je vrtić samo 500 metara od kuće, a ni sami nisu svjesni da se radi o riziku koji je nepotreban. Mislim da su ipak djeca najugroženija na pješačkom prijelazu. Ne zbog toga jer nemaju znanja već zbog toga što su razigrana i ne primjećuju opasnost, kaže Robert Margan.

**20**  
roditelja na radionici

## Preispitivanje vozača

– Radionica je uvelika pomogla meni i mom djetetu da se u stvarnosti vide stvari koje »ne vidimo« kao pješaci, roditelji i vozači. Liječnik nam je ukazao kakve se ozljede događaju prilikom sudara. Stvarno zastrašujuće. Da se zapitaš kao vozač, kaže Anita Dokmanović.



Tomislav ŠEPIĆ  
Anto RAVLIĆ

Svjesni važnosti prometnog odgoja djece od najranijih dana u krugu vlastite obitelji i utjecaja ponašanja roditelja na ponašanje djece u prometu, Autoklub Rijeka provodi program namijenjen djeci i roditeljima. Upravo jedan takav program proteklih dana proveden je u Dječjem vrtiću Morčić na Vežici.

Roditelji, kao moralni autoritet u stvaranju stava prema budućem ponašanju djeteta u prometu, imaju veoma značajnu ulogu. Treba također napomenuti da djeca najviše stradaju kao putnici u vozilima svojih roditelja. Svrha ovog programa je stjecanje prometnog znanja i prometne kulture, te prihvaćanje temeljnih načela pravilnog ponašanja u prometu djece i roditelja.

### Pouka roditeljima

Projekt »Promet u akciji« sastoji se od predavanja za roditelje i radionica za djecu, koje se odvijaju istovremeno u trajanju od dva školska sata. Nakon uvodne igre i upoznavanja, djeca su nastavila druženje na radionicama s policajkom Petrom Bosilj. Sa djetecom se kroz igru, filmiće, crtanje, razgovor uči o pravilnom kretanju kolnikom, o pravilnom prelasku preko kolnika, o značenju pješačkog prijelaza, semaforским znacima, kako se djeca pravilno prevoze kao putnici u automobilima, koji prostori su namijenjeni za dječju igru, a koji za parkiranje vozila i odvijanje cestovnog prometa...

djeca najviše stradaju kao putnici u vozilima svojih roditelja



Roditelji su slušali stručna predavanja policajca Jure Jurkovića iz Odjela za sigurnost cestovnog prometa PU primorsko-goranske i liječnika mr. sc. Freda Zaidlera te su imali prilike pogledati simulaciju kretanja tijela u vozilu prilikom sudara u situacijama kad su putnici vezani i u situacijama kad nisu vezani pojansom za vezivanje, do kakvih ozljeda

**Projekt »Promet u akciji« sastoji se od predavanja za roditelje i radionica za djecu. Dok djeca u jednoj prostoriji uče kako se ponašati u prometu, roditelji slušaju predavanje o rizicima za djecu u prometu**

dolazi i što sve mogu učiniti za svoju i sigurnost svoje djece. Također napravljen je osvrt na konkretne prometne situacije u našem gradu, sigurnosti u blizini vrtića i puta do vrtića, parkiranja vozila na nepropisnim mjestima i prijevozu djece u automobilu roditelja.

Od samog početka koncipiranja programa ostvarena je suradnja s Odjelom za sigurnost cestovnog prometa PU primorsko-goranske jer je prometna edukacija roditelja i zadatak policije. Naime, jedna od strateških aktivnosti Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske »Desetljeće sigurnosti u prometu 2011-2020.« je zaštita djece u prometu.

### Mene ne vežu

Dječji vrtić Morčić na Gornjoj Vežici punu pažnju poklanja prometnom odgoju. Pozivu vrtića na edukativno prometno predavanje odazvalo se 20 roditelja. Dok su roditelji slušali o opasnostima koja vre-

baju u prometu u jednoj prostoriji, djeca su upijala znanja u susjednoj prostoriji. I nije im bilo dosadno. Zadovoljni su bili i roditelji i djeca.

Od djece smo pokušali doznati kako se njihovi roditelji ponašaju u prometu. Mene tata ne veže, otkrio je jedan dječak iz skupine Ježići. Doznali smo u povjerenju da još jedna mama ne veže dijete, a jedan je dječak otkrio tajnu svog prijatelja. Tajna glasi: mene ne vežu u autu. Ipak, velika većina roditelja veže djecu. Ako to i ne učini, opomenut će ih njihova djeca koja puno uče o prometu u vrtiću.

– Već više godina dodatnu pažnju posvećujemo prometu. I više od propisanog. Educiramo se, razmjenjujemo iskustva s kolegama i rezultati se kod djece vide. Osim toga, izborili smo se za pješački prijelaz kod vrtića zahvaljujući razumjevanju mjesnog odbora i policije, kaže odgajateljica Tea Hrčić koja radi s djecom zajedno s Jasminom Vojnović i Jelenom Milošević.

**Vrtić Morčić pojačano educira djecu o prometu**

## Djeca uče od nas

– Pozdravljam inicijativu dječjeg vrtića i MUP-a o edukaciji roditelja u prometu. Uspješno su nam podigli svijest o našoj odgovornosti i ulozi u prometnom odgoju. Ne smijemo nikada zaboraviti da naša djeca uče od nas i onda kada nas samo promatraju. I stoga, kada nam se jako žuri, a pješački prijelaz nam i nije tako blizu, uzmimo našeg mališana za ruku, povedimo ga do tog pješačkog prijelaza jer će tako napraviti onda i on, jednog dana kada se sam bude vraćao iz škole, ističe Ana Ljubas Žic, mama Andrije i Ivana.



# SIGURNOST PROMETA U FOKUSU STRUČNOG SKUPA CESTE 2015. U ORGANIZACIJI TVRTKE TOM-SIGNAL

## OD TEHNOLOGIJE DO SAČUVANIH ŽIVOTA

Prof. dr. sc.  
Hrvoje Baričević

Savjetovanja iz područja signalizacije, opreme, obnove, održavanja cesta i sigurnosti u prometu jedna su od događanja koja doprinose razmjeni iskustava i spoznajama o najnovijim tehnološkim postignućima. Po 39. put u istarskom Novigradu se rezimiralo rezultate ostvarene na području razvitka, održavanja i gospodarenja cestama, sigurnosti u prometu, kao i aktualnosti iz područja projektiranja infrastrukture te posebno primjene tzv. inteligentnih transportnih sustava (ITS). Učesćem renomiranih znanstvenika i stručnjaka

Prometni stručnjaci ponudili su na savjetovanju u Novigradu niz tema vezanih uz sigurnost prometa. Upućene su kritike strategiji prostornog razvoja Hrvatske koja ne poklanja dovoljno pažnje prometu

te operativaca i menadžera u domaćoj cestogradnji ostvarena je jedna od temeljnih misija zagrebačke tvrtke Tom-signal d.o.o. - okupljanje domaćih i stranih eksperata. Na skupu su predstavljali stručni radovi s temama: Održivi sustav financiranja mreže županijskih i lokalnih cesta u RH, Prometni projekti u prostornom i urbanističkom planiranju, Analiza prometne sigurnosti na dvotračnim kružnim raskrižjima, Davanje vjerodostojnih podataka o identitetu osobe kojoj je vozilo dano na upravljanje, Napredni informatički alati za efikasnije praćenje održavanja cesta, Postava prometnih znakova, signalizacije i opreme bez prometnog elaborata i primjeri s terena, Monitoring oborinskih voda u čvuru Škurinje na Rijekoj obilaznici, Prednosti i nedostaci pokazivača preostalog vremena na semaforiziranim raskrižjima, Utjecaj pogreška vozača u tehnici vožnje na sigurnost cestovnog prometa i drugi radovi.

### Nedostatna strategija

Prvo stručno izlaganje upravo se odnosilo na proces izrade Strategije prostornog razvoja Hrvatske te osvrst na interakciju strategije s razvojem prometnih sustava u odnosu na prioritete prostornog razvoja. Opremljenost infrastrukturom uvjet je funkcionalnog korištenja prostora. Razina takve opremljenosti upućuje na potencijal prostora za različiti intenzitet korištenja ili se prema

planiranoj namjeni, uvjetuje i kapacitet opremanja prostora infrastrukturom. Dobri infrastrukturni sadržaji su važna pretpostavka za jednake razvojne mogućnosti i gospodarsku kompetitivnost područja. Pored detaljnih analiza za navedene izmjene i dopune, u dijelu prometnog sektora izrada nove strategije oslanja se na novu Strategiju prometnog razvoja RH. Metodologija izrade te strategije na način da je izrađena bez tzv. modela prometa nameće oprez u primjeni višekriterijske analize. Značaj cestovnog prometa u prostoru Hrvatske proizlazi iz prostorne razvedenosti mreže i najprikladnijeg približavanja – dostupnosti korisnicima s posebnim naglaskom na prometnu sigurnost.

### Pohvale PU primorsko-goranskoj

U temi s naslovom Ostvarenje glavnog cilja Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa akceptiran je navedeni državni projekt Hrvatske 2011. – 2020. kao temeljni dokument za planiranje i provođenje redovnih i ciljanih aktivnosti prometne policije i drugih subjekata kroz preventivno i represivno djelovanje. Temeljem Moskovske deklaracije iz 2009. godine, UN-ove Deklaracije »Desetljeće akcije« iz 2010. godine i 4. Akcijskog programa Europske komisije za razdoblje 2011. do 2020. godine iz 2010. godine,

postavljen je ambiciozan cilj o smanjenju broja smrtno stradalih od 2011. do 2020. godine za 50 posto. Referentna godina je 2010. u kojoj je u Hrvatskoj poginulo 426 osoba. Dakle, Nacionalnim programom zadan cilj da 2020. godine ne smije biti više od 213 smrtno stradalih ili pet osoba na 100.000 stanovnika. U četiri godine provođenja programa, situacija je relativno dobra. Za 2014. godinu bio je očekivani

**Cilj za 2015: manje od 7,5 poginulih na 100.000 stanovnika**

omjer 8/100.000, a stvarno stanje je 7,2 smrtno stradale osobe na 100.000 stanovnika. Postignuti su rezultati koji nude zadovoljstvo, no najkritičnije razdoblje tek dolazi. Trend treba zadržati ispod »crte« NPSCP, a to znači da taj pokazatelj mora biti na razini od 7,5 i manje poginulih na 100.000 stanovnika na kraju godine. PU primorsko-goranska je dobila pohvale za rezultate.

### Informacijska podrška

Informacijska podrška u programskoj analitici koja prati primjenu ITS-a u cestovnom prometu tradicionalno je najzastupljeniji segment svih dosadašnjih skupova. Zagrebačka tvrtka Sole-commerce d.o.o. prezentirala je mobilno-modu-



larnu meteo stanicu za mjerenje vremenskih uvjeta pomoću video sustava i senzora. Mobilno modularna meteo stanica za mjerenje vremenskih uvjeta na prometnicama sastoji se od upravljačke jedinice (dataloggera), nekoliko senzora, solarnih ploča s akumulatorom koji su zadruženi za napajanje upravljačke jedinice i senzora, video sustava te posebnog senzora za mjerenje stanja samog kolnika. Parametri koji se mjere su brzina i smjer vjetrova, tlak zraka, trenutno vrijeme i vidljivost, oborine, temperatura i relativna vlažnost, solarno zračenje, te stanje kolnika (suho, mokro, vlažno, snijeg, led, poledica, temperatura kolnika...) uz prikaz video slike samog područja mjerenja. Njena izrazita modularnost i mobilnost daje korisniku priliku da sam odluči koji su parametri najvažniji za određenu intervenciju. Sigurnost i upotrebljivost prometnica se može povećati i korištenjem senzora, radarskih tehnika za brojanje i kategorizaciju prometa kao i video nadzor prometnica specijaliziranom kamerom kao što je 3G/4G UMTS bežična mobilna kamera koja uz programsku analitiku daje mnogo različitih podataka koji uvelike povećavaju sigurnost prometnica. Bitna značajka svih prezentiranih sustava je njihova visoka sofisticiranost i modularnost te mogućnost nadogradnje ovisno o želji korisnika. Velika

prednost i njihova mobilnost, brzina instaliranja te mogućnost jednostavnog premještanja uz brzu prilagodbu novim uvjetima rada.

### Problematični znakovi

Postava prometnih znakova, signalizacije i sigurnosne opreme bila je učestala tema. Poseban interes izazvala je važnost tzv. prometnog elaborata. Naime, dimenzioniranje, pozicioniranje i održavanje prometnih znakova, signalizacije i opreme te turističke i ostale signalizacije jasno je definirana Zakonom o cestama. Nažalost, primjena spomenutog elaborata još uvijek nije potpuno saživjela u praksi što ima za posljedicu postavu neodgovarajućih prometnih znakova, signalizacije i opreme. Primjeri s terena jasno pokazuju da za svaku postavu prometnih znakova na cestama, signalizacije i opreme mora postojati odgovorna osoba koja ovlaštenjem i stručnošću jamči sigurnost prometa.

Zakonska regulativa koja definira postavu prometnih znakova, signalizacije i opreme te turističke i ostale signalizacije obuhvaća dva zakona i dva pravilnika. Iz navedene legislativne proizlazi da je za svaku promjenu postojeće prometne situacije, dopune ili novoprojektirano prometno rješenje nužna izrada prometnog elaborata. Kako bi se ukazalo na neodgovarajuću

primjenu zakonske regulative autori su naveli brojne primjere iz prakse. Odgovorne osobe - upravljači cesta, projektanti i djelatnici prometne policije još uvijek nisu u mogućnosti sagledati stvarnu potrebu i dosljednost u primjeni zakonske regulative čak i u relativno jednostavnim slučajevima. Loša, nesigurna i neracionalna rješenja mogu se vrlo često prepoznati na svim kategorijama prometnica. Jedan od klasičnih primjera je postava znaka »završetak naseljenog mjesta« kojim prestaje primjena prometnih propisa u naselju. Bez dodatnog znaka ograničenja brzine vozačima je omogućena veća brzina kretanja, ali to u nekim slučajevima nije primjenjivo zbog (loših) uvjeta na

cesti. U praksi su prisutna i česta stradanja zbog izostanka predmetnih odgovarajućih znakova ograničenja brzine. Kako bi izradu Prometnog elaborata što prije zaživjela u praksi, a time se smanjio broj neodgovarajućih znakova potrebno je pojačati prevenciju i edukaciju nad upravljačima cesta. U smislu nadzora je nužno od strane nadležnih tijela postržiti primjenu prekršajnih sankcija. Također, potrebna je veća koordinacija između MUP-a, ministarstva nadležnog za promet te strukovnih organizacija (Hrvatska komora inženjera tehnologije prometa i transporta) u cilju edukacije i upozorenja upravljača cesta koji ne provode navedene zakonske odredbe.

## Kamera sa softverskom analizom

Posebna pozornost posvećena je primjeni mobilne bežične 3G/4G UMTS HSUPA kamere s jakim motornim zoomom uz softversku analitiku za promet. Obuhvat njezine vrlo široke primjene obuhvaća slijedeće funkcije:

1. brojanje i kategorizacija vozila
2. prepoznavanje registarskih oznaka
3. prolazak kroz crveno svijetlo
4. prelazak iz trake u traku i preko pune linije
5. evidentiranje prometnih prekršaja
6. detekcija brzine
7. detekcija vožnje u krivom smjeru
8. detekcija incidenata
9. detekcija smanjene vidljivosti
10. detekcija pojedinih zona i izvanrednih događaja



# PUTOVANJE NEKIM DRUGIM KVARNEROM 1903. GODINE

**P**rirodoslovac Dragutin Hirc (Zagreb, 1853.-1921.) bio je dobar poznavatelj povijesti, te sjajan putopisac. Nakon što je završio učiteljsku školu 1873., djelovao je kao učitelj u Lukovdolu, Sisku, Bakru (od 1876. do 1886.), Lepoglavi, Osijeku i Zagrebu. Studirao je zoologiju u Grazu, djelovao je u Sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu, te u Botaničkom zavodu Prirodoslovno-matematičkog fakulteta - do umirovljenja 1918. godine. Popisano je 1027 njegovih članaka - od toga 75 pedagoških, 247 zemljopisnih, 151 botanički, 116 zoološki, 191 planinarski, 54 životopisa i nekrologa, 25 geoloških, 53 gospodarstvena, 63 književna osvrti, 44 omladinska, te 9 etnoloških. Treba navesti da je vrlo često bio na terenu, jer je poduzeo 651 stručni obilazak Hrvatske.

Objavio je knjige: Putopisi (Bakar, 1878.), Hrvatsko primorje (Zagreb, 1891.), pretisici Rijeka 1993., 1996.), Lijepa naša domovina I-II (1893.), Gorski kotar (Zagreb, 1898.), pretisici Rijeka 1993., 1996.), te Lika i Plitvička jezera (Zagreb, 1900,

pretisak Rijeka 1996.). Glavno njegovo djelo trebala je biti Revizija hrvatske flore, no ostalo je nedovršeno. U novije doba objavljene su mu knjige: Na Kvarnerskim otocima (Tuftan, Rijeka, 2003.), Botanička putovanja Dragutina Hirca po otoku Cresu, 1903.-1913. (Tuftan, Rijeka, 2008.) i Stari Zagreb, I-II (Matica hrvatska, Zagreb, 2008.).

## Divotni Gorski kotar

Remek-djelo ostaje mu rasakošna monografija Hrvatsko primorje, poetično svjedočanstvo o ljudima i vremenu, pisana s beskrajnom ljubavlju i domoljubnim zanosom, te ilustrirana romantičnim crtežima Vaclava Anderleaa. I danas očarava njegova vještina u esejiranom izlaganju u kojem spretno povezuje povijest, etnologiju, prirodoslovlje i opatni obilazak Hrvatske.

**Današnja Rijeka posve je nezanimljiva turistima, sa skupim jahtama bez vlasnika, s bezveznom lukom bez brodova, bez tramvaja**

koji je bio objavljen u šest nastavaka u časopisu »Prosvjeta« 1904. godine, sa šezdesetak starih razglednica Cresa i Lošinja. Samo putovanje Hirc je poduzeo od 22. kolovoza do 9. rujna 1903. godine, a krenuo je vlakom iz Zagreba prema Rijeci.

«Između Delnica i Skrada ne samo da je priroda divotna, već je tu i željeznička pruga najzanimljivija. Tu su tri tunela, među njima i Kupjak, dug 1223 metra, a ime mu od briega Kupjaka, koji su čovječji žultevi probušili. Minuv Lovke eno te naskoro u tunelu Sljeme, koji nije zanimljiv duljinom (337 m), već svojom nadmorskom visinom. Tu je »najviša« točka karlovačko riečke

pruge, vlak se tu uzpeo 879 metara nad površinu morskku, dignuo se od karlovačkoga kolodvora za 766 metara visoko i pokojni je Senoa imao pravo, kad je obzirom na prirodu, gradnju i nadmorsku visinu, ovu prugu nazvao »Hrvatskim Semmeringom«.

## Brodom u Rabac

Od Fužine (728 m) dolaziš na postaju Lič, koja leži u gluhoj šumi bujne crnogorice i kamenih vrhova, a kad si se primaknuo Plasi (617 m), zgleđaš duboko pod sobom sveto naše more, u Istri velebnu Učku goru, a u moru kvarnerske otoke: Krk, Cres i Lošinj. Kako se je željeznica od Karlovca do Lokava neprestance uzpinjala i lokomotiva rek' bi teško soptila, leti prama moru kao bez pare, dok na riečkom kolodvoru ne pristaje, uzdignuv se samo 3 metra nad površinu morskku... Prije šeste ure bijasmo na Rieci, kraj luke u vrevi i tišini pomorskoga grada. Od »Ugarsko-Hrvatskoga parobrodarskoga društva« priskrbio sam si »Plovidbeni red«, kupio nedaleko pristaništa voznu kartu i pošao na paro-

## Rijeka je imala 20 hotela i 8 kina

brod, kojemu su poslije sedme ure odrišili konope, dignuli sidra i pustili paru, da nas pone-se na otvoreno more... Nadamo se liepu vremenu, koje nam je i poslužilo za cijelog putovanja, jer kroz mjesec dana nije pala ni kaplja kiše. Zaplovismo prema istarskoj obali, da kod Opatije (koju vole mnogi zvati talijanskim imenom Abacija) izkrcamo putnike. Prošli smo kraj Ičića, Ike i u 8 sati pristali pod ubavim Lovranom, poslije pod kamenim Brsečem i Mošćenicama i došli do Plo-minj, gdje je more stvorilo krasan zaton, i opet pristali u 9 i 3/4 pod Rabcem i pričekali, dok se roba izkrcala.« (str. 7-9)

## Impresivna Rijeka

Slijede poetični opisi Cresa, Osora, Nerezina, Suska, Malog i Velog Lošinja, te povratka u velegradsku Rijeku. To je ona Rijeka koja je bila veća od Zadra, Sibenika, Splita i Dubrovnika zajedno(!), koja je po prometu bila osma luka u Europi,

## 3 sata parobrodom od Rijeke do Rapca

u kojoj je djelovala najveća rafinerija nafte u Europi, te nevjerojatno uspješna tvornica torpeda, najveća tvornica duhana u Austro-Ugarskoj, niz brodarških kompanija na čelu s »Adriom«, veliko brodograđilište Ganz-Danubius, a koja je imala 20 hotela i 8 kina! Ne iznenaduje nas da je i Hirc bio impresioniran onim što je vidio - iako je dobro poznao grad!

»Pristanište bijaše na Rieci puno svieta. Jedni došli i ovdje da gledaju parobrod, a drugi se spremili da krenu u Lovran, Opatiju, Bakar ili drugamo na izlet, kojih ima na Rieci svake nedjelje i blagdane i zato je onda grad prazan, no ne samo prazan, već i dosadan. Prazan je Corso, prazne gostione, dosadno u kavanama, dosadno i u samoj luci, gdje brodovi leže mirni. Tek u večer grad oživljava, sada zviždi jedan parobrod, sada drugi, jer se izletnici vraćaju poznatom krikom i bukom. U večer podjem Cor-som, zavinem na desno i nad-je tu novu gostionicu hrvat-



140 Koch & Bittrol, Dresden

Fiume Via Andrássy

skim napisom. Kako ju je krstio »Gostiona k trgovačkoj mornarici«, puna je puncata od uranka do mraka; hrvatska je gostiona, Hrvat je gospodarom i zato zapremljena Hrvatima. Kako ne bijaše mjesta (što sam žalio) odoh u gostionicu »K zlatnom jelenu«, koja nosi talijanski natpis »Trattoria all'cervo d'oro« i pozlaćenu sliku jelena.« (str. 68-69). Ova gostionica pravu slavu stekla je u vrijeme Gabriele D'Annunzija, tijekom 1919.-1920., kad joj je on i promijeno ime u »Ornitoreico«, dakle »Čudnovati ključaš«, što je bilo u duhu njegove bizarne estetike. Osim po najboljoj buzari od škampa na svijetu, je gostionica je postala slavna i po zatvorenim kokainskim zabavama! No, 1903. D'Annunzije je još bio daleko od Rijeke!

## U gradu 180 gostiona

»Preko Adamićevog trga dolaziš u ulicu istoga imena, pa onda na Molo Adamić, gdje je pristanište parobroda. Što na Rieku dolazi ili odlazi, sve to

kreće Adamićevim trgom, dočim ulicom Andrássy juri munjevni tramvaj od rana jutra do kasne večeri, lupajući po onom zvoncu više od navike, nego li od nužde. Nekoje su kavane radi putnika otvorene cijele noći.« (str. 70)

Riječki električni tramvaj započeo je redovno prometovat 1899. godine, jedanaest godina prije zagrebačkog, a od gotovo 180 gradskih gostionica, dvadesetak je imalo živu glazbu - veći dio noći.

Monarhijska Rijeka ostala je negdje u dalekoj prošlosti - sa svojom modernom željeznicom, malim parobrodima koji se povezivali cijeli Kvarner, električnim tramvajem koji je spajao Školjčić s Kantridom. Današnja Rijeka posve je nezanimljiva turistima, sa skupim jahtama bez vlasnika, s bezveznom lukom bez brodova, bez tramvaja, sa željeznicom koja je ispod razine od prije stotinu godina. Grad bez ikakve budućnosti zaboravio je čak i svoju prošlost, poput demontiranog starčića. Senilni biser Kvarnera!

## Ulaznina za Trsat

»Drugog dana spremih se za Zagreb pak sam jedva čekao čas, da sjednem u kupe i da krenem zelenim i svježim krajevima Gorskog kotara. Vlak polazi u 10 sati, a u 6 i 1/2 u večer pristane na centralnom kolodvoru u Zagrebu. U kupeu bio jedan klerik, njegova sestra i majka, koji se vraćahu sa Trsata u Karlovac. Bili su prvi put u primorskim krajevima i prvi put vidjeli more. Na Trsatu sve su razgledali, ali ne bijahu u starom gradu, jer da se po osobi ima platiti jedna kruna ulaznina! Dok bijaše grof Nugent vlasnikom grada, nije bilo te »petljanije«, ulazilo se slobodno, a ključaricu se po volji nagradilo za to, što je dva puta okrenula ključem: jedan puta, kad je otvorila vrata, a drugi puta, kad je otvorila mauzolej, grobnicu porodice Nugentove.« (str. 72-73)

**Rijeka je bila veća od Zadra, Šibenika, Splita i Dubrovnika zajedno, po prometu osma luka u Europi, u njoj je djelovala najveća rafinerija nafte u Europi, uspješna tvornica torpeda, najveća tvornica duhana u Austro-Ugarskoj...**



Fiume - Corso e via Andrássy





## ZAGUŠENJE NA KRNJEVU

Osnovna škola Eugena Kumičića ima sličan problem kao i škola Gelsi. Prilaz školi zakrčan je automobilima. Škola na Krnjevu ima komotniju situaciju jer se u blizini nalazi semafor koji ipak uspori promet, no postoje i dvije otegotne okolnosti. Jedna je da se automobili konstatno zaustavljaju da bi »skočili« u pekuru,

a druga da vozači navaljuju na parkiralište koje svojim kapacitetima ne može zadovoljiti potrebe vozača. Kako spriječiti zaustavljanje automobila koji ne staju samo zbog pekure već da bi iskrcali djecu u školu? Vrlo teško. Fizičkim zatvaranjem prostora za parkiranje i ostavljanjem koridora za prolaz jednog vozila što bi onemogućilo zaustavljanje?

Ili stalnim prisustvom policajca ili prometnog redara, što je utopija. Zabrinuti roditelji pitaju može li se premjestiti ulaz na parkiralište dvadesetak metara zapadno, čime bi se barem neutralizirale gužve na ulazu u parkiralište. Je li rješenje rampa na parkiralištu ili naplata parkirališta, što bi sigurno uvelo reda u parkiranje u dva reda i zatvaranje

ulaza i blokiranje parkiranih automobila? Promet je intenzivan, Novom cestom prođe desetak tisuća vozila. Gužve su velike i očito je da se nešto mora učiniti kako bi se osigurao siguran koridor za djecu koja idu u školu, ali i na igralište koje nakon postavljanja umjetne trave okuplja sve veći broj djece, ali i parkiranih automobila.

## KAKO RIJEŠITI PRILAZ ŠKOLI GELSI?

Već niz godina Osnovna škola Gelsi u Vukovarskoj ulici označena je kao problematična u smislu prometne sigurnosti. Dva su problema. Jedan je pješački prijelaz koji po prometnim stručnjacima nije dovoljno siguran i označen. Drugi problem je kako automobilom dovesti dijete do škole i iskrcati ga da se ne ugrozi sigurnost drugih učenika i ne zaguši promet na vrlo frekventnoj cesti. Prostora u neposrednoj blizini škole nema. Roditelji se tuže i traže rješenje. Primjećuju da se dio roditelja zaustavlja pred školom i na brzinu iskrcava dijete, što nije sigurno za njihovo dijete, ali ni za ostalu djecu. Apeliraju da se nađe neko

rješenje. Također ih zanima da li je moguće na pješačkom prijelazu kod škole primijeniti nedavno postavljeno rješenje u Osječkoj ulici kod benzinske pumpe nadomak rotora gdje svjetlosne oznake na kolniku dodatno upozoravaju vozače. Situacija je vrlo slična. I u Vukovarskoj i Osječkoj na usponu su dvije trake. I te trake vozači često koriste za pretjecanje. Pješački prijelaz u Vukovarskoj označen je svjetlosnom signalizacijom, na kolniku je označeno da je u blizini škola, no opet se pokazalo da pojedinim vozačima niti to nije dovoljno upozoravanje da smanje gas. Čest je slučaj da se vozači zaletu i nizbrdicom, a da se djeca ne vide od zaustavljenih automobila.

