



# Žmigavac



PGŽ

Rijeka, 11. rujna 2007.

Kultura i sigurnost u prometu

broj 21



CROATIA OSIGURANJE  
utemeljeno 1884



U SRPNJU I KOLOVOZU NA PROMETNICAMA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE POGINULO 14 OSOBA

# Najviše života izgubljeno na motociklu i na poluautocesti



**Pokazalo se po tko zna koji put da život na dva kotača i na poluautocesti vrijedi manje. U dva mjeseca poginula su petorica motociklista i mopedista, a isto toliko života izgubljeno je na poluautocesti**

**U** dva ljetna mjeseca, srpnju i kolovozu, na prometnicama Primorsko-goranske županije poginulo je 14 osoba. Pokazalo se po tko zna koji put da život na dva kotača i na poluautocesti vrijedi manje. U dva mjeseca poginula su petorica motociklista i mopedista, a isto toliko života izgubljeno je na poluautocesti. Zanimljivo, četiri života izgubljena su u tri nesreća na dionici kod čvora Ravna Gora. Na Krku je poginulo troje ljudi. Dvije nesreće, jedna kod čvora Ravna Gora i druga u Vrhu na Krku odnijele su po dva života. Od 14 poginulih šestero ne živi na području Primorsko-goranske županije.

Postoji opravdan strah da će ova godina ostati zapamćena kao godina s velikim brojem smrtno stradalih na cesta Primorsko-goranske županije. Naime, od početka godine život je izgubilo već 40 ljudi, što je 13 više u odnosu na isti period prošle godine. Čitave prošle godine je na cestama Primorja i Gorskih kotara život izgubilo 45 osoba, a pretprošle 43. Na

kojem će se broj zaustaviti crni niz? Pred nama je još treći na godine.

Prva žrtva srpnja je zagrebački motociklist Danijel Hrušević (30) koji je poginuo nadomak čvora Čavle. Zagrepčanin je izgubio kontrolu nad snažnim motorom te se zabilježio u zaštitnu ogradu.

Austrijanac Richard Konrad (31) poginuo je u zoru na poluautocesti Rijeka – Zagreb, između vijadukta Bajer i tunela Tuhobić zabivši se terencem terencem »BMW X5« u mještalu.

Na cesti Krk – Omišalj poginuo je slovenski mopedist Jan Abrahamsberg (16) nakon što mu je vozilo koje se uključivalo sa sporedne ceste oduzelo prednost. Motociklist nije nosio kacigu na glavi.

Na poluautocesti Rijeka – Zagreb, kod čvora Ravna Gora, život je izgubio vozač automobila vozač Darko Osmak (33) iz Velikog Trojstva kod Bjelovara. Vozač je prešao na suprotni prometni trak i udario u teretnjak.

Dva života izgubljena su u nesreći na poluautocesti Rijeka – Zagreb kod čvora Ravna Gora. U strahovitom srazu dva automobila poginuli su Ivica Garaj (64) iz Zagreba i Josip Finzir (68) iz Tuhelja koji je iz neobjašnjivih razloga prešao na suprotni trak.

Prva polovica kolovoza davala je nadu da mjesec s najintenzivnijim prometom nećemo pamtitи po crnom, no bila je to varka. Na cesti Brod na Kupi – Delnice u zapaljenom au-

tomobilu, nakon udara u stablo, u noćnim satima 15. kolovoza život je izgubio Josip Pribanić (18). Mladić je izmjereno 1,49 promila alkohola u krvi.

Dva dana kasnije, nakon šestodnevne borbe za život, ozljedama je podlegao mopedist Alojz Tomić (18) iz Mrkoplja. Tomić je bez kacige po mokrom kolniku mopedom bez registracije sletio s ceste.

U Barbatu je nakon udarca u bor poginuo Rabljanin Antonio Sitaš (22). Mladić je vozio usprkos zabrani izrečenoj zbog vožnje pod utjecajem alkohola.

U Vrhu na Krku prebrzi vozač BMW-a Rudi Kosić (28) poslao je divljom vožnjom u smrt svoju suvozačicu i konobarcu Suzanu Baraku (20) i vozača kombija Mirka Celebrinija (71), ribara iz Porata.

Kod čvora Ravna Gora na poluautocesti poginuo je motociklist Viktor Brezak (28) iz Omišlja. Motociklist je iz neobjašnjiva razloga na ravnom dijelu ceste skrenuo u suprotni trak i sudario se s »passatom«.

Posljednja žrtva kolovoza je motociklist Branimir Jurčić (25) koji je nakon nekoliko dana podlegao ozljedama zadobivenim u prometnoj nesreći. Mladić je poginuo pri pretjecanju, nakon što mu je vozačica koja se uključivala u promet oduzela prednost. Mladi Riječanin je 12. motociklist koji je poginuo od početka godine na prometnicama Primorsko-goranske županije.

U OSAM MJESECI POGINULO VIŠE MOTOCIKLISTA NEGO CIJELE PROŠLE GODINE

## Od početka godine poginulo 74 motociklista

Motociklisti ponovno pune stranice crnih kronika. U prvih osam mjeseci u Hrvatskoj je poginulo 74 vozača motocikala i mopedova, a čitave prošle godine život je izgubilo 53 ljubitelja vožnje na dva kotača. Da smrtna stradanja nisu tek puka slučajnost govoriti podatak da je u prvih osam mjeseci zabilježeno prometnih nesreća s motociklima koliko u cijeloj prošloj godini. Dakle, radi se o povećanju od tridesetak posto.

Stoji činjenica da je mopeda i motocikala sve više, no motociklisti su u udjelu smrtno stradalih na

hrvatskim cestama ipak nerazmjerno zastupljeni obzirom na njihov broj. Procjenjuje se da mopedi i motocikli čine oko tri posto vozog parka Hrvatske, a vozači motocikala i mopeda u ukupnom broju poginulih drže 15 posto. Statistički gledano, motociklist ima put puta više »šanse« da poginje na cesti od vozača osobnih vozila.

Motocikli su puno opasniji od mopeda. Prošle je godine poginulo 48 motociklista i petoro mopedista, a ove godine poginula su 62 motociklista i 12 mopedista.



NAKON 30 GODINA BRIGE O RIJEČKIM SEMAFORIMA U MIROVINU JE OTIŠAO MILIVOJ DETEL

# Počeo s 10, a u mirovinu otišao s 84 semaforizirana raskršća

**Poslije tvorničke ekipe mi Riječani smo bili najkvalitetnija ekipa u bivšoj državi. Drugi bi jednostavno poslali semafor u Zagreb, pa neka ga u tvornici popravljaju. Mi smo vježbali, napravili mali laboratorij i bili zadovoljni kad bi riješili neki kvar. Ipak su to bila neka druga vremena, puna entuzijazma. Najveće zadovoljstvo mi je bilo kad bi riješili neki problem**

Početkom godine u mirovinu je otišao voditelj održavanja semafora u Sektoru promet »Rijeka prometa« Milivoj Detel. Priča o radnom vijeku Milivoja Detela zapravo je priča o riječkim semaforima, o počecima semaforizacije grada na Rječini. Kad je Milivoj Detel ušao u svjet semafora Rijeka je imala desetak semaforiziranih raskršća, a u mirovinu su ga ispratila 84 semaforizirana raskršća.

Prije nego što je počeo održavati riječke semafore Detel je radio kao električar na održavanju trolejbusa odnosno kao uklopnici u objektu »Autotroleja« u Zametskoj gdje je do prije nekoliko godina i preseljenja na Srdče bila stacionirana ekipa koja je održavala semafore.

Ubrzani razvoj Rijeke, izgradnja novih prometnica i neophodna semaforizacija nametnula je potrebu da unutar tadašnjeg SIZ-a za ceste oformi ekipa koja će održavati semafore. Prije 30 godina Milivoj Detel je među prvima prešao u ekipu za održavanje semafora. Tada je Rijeka imala tek desetak semaforiziranih raskršća.

## Štakori kontra semafora

— Prvi semafori u Rijeci bili su proizvod njemačkog Huber-

zači zadovoljni.

Milivoj Detel će se pohvaliti činjenicom da u svom radnom vijeku prst krivnje nakon prometnih nesreća nikad nije bio uperen u njega i kolege.

— Nikad nitko od nas nije bio na sudu i to mi je jako draga jer je održavanje semafora odgovoran posao. Znate kako je, ljudima ne smetaju semafori dok rade kako treba, no čim se pojavi problem nastaje nervozna, dio ljudi se izgubi, ne zna kako reagirati, čini im se da su izgubljeni. Čim se popravi semafor, svi odahnu. I mi i vožnja.

No, uvijek ima onih koji rade probleme. U priči o semaforima negativci su štakori.

— Grizu kable, plastični plasti, valjda ih taj miris privlači. Oštetiti se plašt kabla, padne jača kiša i dolazi do kratkih spojeva. Nije lako nadgledati sve te kilometre kablova. Nekad smo ih imali desetak kilometara, a danas imamo tridesetak. Ostali kvarovi su bili uobičajeni, uglavnom bi pregorila žaruљa, poneko bi namjerno razbio semafor, a nekad nam se vozači zabiju u stupove semafora.

## I nedjeljom i praznikom

Milivoj Detel je otišao u mirovinu početkom godine. Radio je sa prvim generacijama semafora, s tehnologijom koja se iz današnje perspektive čini bliža muzeju nego prometnicima, radio je i s najmodernijim tehnologijama. Često smo svjedoci da ljudi s kojom godinom na ledima nerado prihvataju nove tehnologije i gledaju ih s rezervom, pomalo neprijateljski. No, u tu priču ne spada Milivoj Detel. Njegove kolege će reći da je Detel s oduševljenjem prihvatao novine.

— Puno toga se izmijenilo. Danas četvero ljudi održava semafore, dakle ekipa je smanjena jer nova tehnologija olakšava održavanje i nadzor semafora. Nekad nije bilo mobitela i teže se locirao kvar. Radilo se u dvije smjene, nedjeljom i praznikom. Danas je problem što se zbog gradskih gužve teže dolazi na intervenciju do semafora. Ipak, danas je to lakši posao, semafori se nadgledaju iz »Rijeka prometovog« centra za automatsko upravljanje prometom na Fiumari. Raskršća nadgleda 13 kompjutora i reagira se po potrebi iz centra,

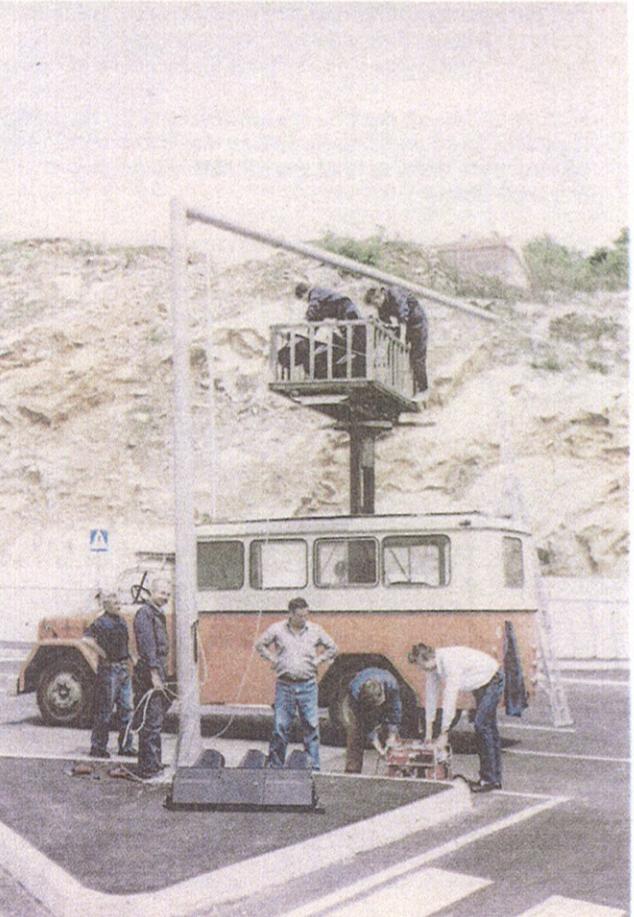
ta te prva generacija semafora Nikole Tesle, takozvani PSV semafori. Naša služba najprije je imala troje ljudi, a potom su stigla još tri radnika jer je broj semaforiziranih raskršća rastao iz godine u godinu. Stigla je druga generacija semafora. Sjećam se da smo dva-tri puta godišnje po 15 dana išli u centralu Nikole Tesle u Zagreb na školovanje. Mogu se pohvaliti da smo poslije tvorničke ekipe mi Riječani bili najkvalitetnija ekipa u bivšoj državi kad je bila riječ o održavanju i popravcima semafora. Drugi bi jednostavno poslali semafor u Zagreb, pa neka ga u tvornici popravljaju. Mi smo pokušavali popraviti, vježbali smo, napravili smo svoj mali laboratorijski bilj zadovoljni kad bi riješili neki kvar. Ipak su to bila neka druga vremena, puna entuzijazma. Najveće zadovoljstvo mi je bilo kad bi riješili neki problem, kad bi video da su vo-

prebacuje se u bolji program. Nekad ste morali ići na raskršće, pa bi nakon što popravimo semafor ostali na raskršću i kontrolirali da li je sve u redu, da li se svjetla pale kako treba. Danas su semafori bolji, bolje se primjećuju izdaleka. Lako se uoči promjena svjetla na semaforu, danas više pješaci ne stradavaju jer vozači nisu vidjeli koje je svjetlo na semaforu. Semafori su postavljeni tako da štite ljudе.

Dok je gledao monitore koji iz centra za upravljanje prometom nadgledaju riječki promet jedan od prvih umirovljenika »Rijeka prometa« sjetno je rekao:

— Volim Rijeku, tu sam rođen. Volio sam taj posao u mojoj Rijeci.

Anto RAVLIĆ



# HAK Limac

Hej! Ne poznajete me? Ja sam Dami i dolazim iz Džunglograda. Nemojte tražiti po zemljopisnim kartama, nema potrebe. Jednostavno otvorite svoje prozore: brmm, brm, brmm, tu-tu, škriip, kreš, tiru, tiru.

I vaši prozori gledaju na Džungograd: gužva, buka, automobili jure, pješaci pretrčavaju cestu, semafori mijenjaju boje, čudeći se kako to vozači i pješaci ne primjećuju. Kao da svi nose zelene naočale i misle da uvjek imaju prednost prolaska. Kažem vam - pravi Džungograd!

A nekad? Nekad je Džungograd bio Bajkograd. U cijelom Bajkogradu bilo je tek nekoliko automobila. Veliki i mali vozili su bicikle i rošule po ulicama, trčali i šetali parkovima. Dobro, dobro, znam da su djeca imala razderana koljena. Tek što bi se jedna kracica na koljenu osušila, novi pad s bicikla ili rošula i bolni uzvik "Bolii!", rasparane štramplice, ljudite mame koje djeci "praše tur" drvenim kuhačama i još glasnije "Boliii!". Ali... glave su bile cijele!

Kao u svakoj bajci tako je i u Bajkogradu živio strašni čuvar parkova. Djeca su ga zvala Parkaš. Kada bi ga vidjela da dolazi, prekidala su igru skrivača, lovice, graničara i u strahu se sjurivala u podrume svojih zgrada odakle su ih samo mame mogle izvući.

Danas u našem Džungogradu umjesto parkova imamo parkirališta. Umjesto Parkaša imamo puno vozača automobila, a neki od njih su prava Opasnost. Nema više bezbrižnoga bicikliranja i rolanja po ulicama.

Vaš je zadatak naučiti se čuvati Opasnosti!

Da bi znali prepoznati Opasnost, najprije morate naučiti kako se pravilno i sigurno kretati ulicama i kako se sigurno voziti u automobilima. Da ne bi jednog dana kad odrastete i vi postali Opasnost.

- "Pa tko će nas to naučiti", pitate se? Naravno, vaši roditelji, oni vas vole najviše na svijetu! Ako nešto ne znaju, pomoći će ja, Dami.

- "Roditelji! Pažnja! Počinje kviz! Vaša djeca pitaju."

Joj, potpuno sam zaboravio da Žmigavac nema zvučnike i da me roditelji ne mogu čuti. Ali vi ste moji pomagači, moj glas. Postavite roditeljima sljedeća pitanja, da vidimo koliko znaju:

1. pitanje: "Ako se moramo kretati kolnikom jer ne postoji nogostup, kojom se stranom kolnika moramo kretati? Ako nas je više u skupini, kako se krećemo? Jedan iza drugoga ili jedan pored drugoga? Zašto?"

2. pitanje: "Zašto odrasli kad nogostupom šeću s djetetom trebaju dijete držati do unutarnje strane u odnosu na cestu, a ne do prometne trake kojom jure automobili?"

3. pitanje: "Što pješaci moraju obavezno učiniti prije prelaska kolnika?"

He, he! Malo smo se igrali Danijele i Tarikal! Napišite i posaljite na Autoklub Rijeka, Dolac 11, Rijeka što ste naučili igrajući kviz s mamom i tatom, a možete odgovore i nacrtati. Objavit ćemo najbolje crteže i odgovore.

Molim vas - čuvajte se Opasnosti! Ponovo ćemo se igrati u sljedećem broju Žmigavca.

Vaš  
Dami



**POČELA JE ŠKOLSKA GODINA I HRVATSKE PROMETNICE SU PREPLAVILI NAJMLAĐI, ALI I NAJRANJIVIJI SUDIONICI U PROMETU**

## Kažnjava li netko roditelje koji s djecom

Početak je školske godine. Puno briga za djecu, učitelje, roditelje. Mnoštvo malih ljudi preplavit će ulice i podsjetiti nas da je još jedno ljetoto za nama.

Bez obzira na dosta toga novog u obrazovanju, što se našim učenicima spremi u ovoj i sljedećim školskim godinama, ostaje nešto stari, nešto uvijek prisutno, a to je briga za njihovu sigurnost. Postoje mnogi vidovi sigurnosti, a mi ćemo se osvrnuti na sigurnost u prometu.

### Internetom do djece

Ove će nas godine, bez obzira u kojem dijelu naše zemlje živjeti, s početkom školske godine dočekati neke prometne novine. Tu se obično radi o novouređenim prometnicama, nogostupima, novoj ili svježe obojanoj prometnoj signalizaciji.

Sve što se radi, ima za cilj, osim vizualnog dojma, povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu. Ulaže se popriličan trud da u prometnom smislu, okolina škola i drugih obrazovnih institucija bude što sigurnija za kretanje djece. To se postiže bo-

ljim prometnim rješenjima, smirivanjem prometa, upozoravanjem vozača da nailaze na zone gdje su djeca »glavna«, a tamo gdje su ona, može se štoša očekivati, pa se i ponašanje za vođom mora tome prilagoditi.

Bit je u tome da o sigurnosti najmlađih sudionika u prometu odlučuju odrasli. To se događa kroz institucije društva, razne udruge, kroz pisane i elektronske medije, od kojih je vjerojatno najzastupljeniji Internet, pa kroz ono što je najbitnije i najosnovnije, a to je obitelj. Pogledajmo u koliko mjeri mi odrasli stvarno radimo na tome da naša djeca budu što sigurnija u prometu.

Kada se radi o državnim tijelima, čini se da sve ostaje na pisanju zakona i propisa, koji su u nekim dijelovima nedorečeni, a upitno je i njihovo provođenje, odnosno stječe se dojam da se o nekim prekršnjima govoriti i raspravljati više nego o drugim. Stalno slušamo o prekršnjima upravljanja vozilima pod utjecajem alkohola, o nesretnih 0,0 promila, velikim brzinama, mobiliranju i sl. S druge pak strane, gdje smo čuli ili pročitali koliko je vozača (roditelja) kažnjeno jer dijete nije prevozili u sje-

dalici ili zato jer su malu djecu prevozili na prednjim sjedalima automobila ili nevezano na stražnjim. Postoji li zakonska uteviljenost i praksa kažnjavanja odraslih koji s djecom pretrčavaju kolnik izvan pješačkog prijelaza ili za crvenog svjetla na semaforu te što će se poduzeti ili se poduzima da takva ponasanja budu iznimke, a ne pravilo.

### Roditelji su »bezgrešni«

Što se tiče drugih subjekata, bilo da se radi o udrugama koje okupljaju veći broj članova na široj osnovi, manjim udrugama usmjerenim na određenu društvenu skupinu i bez obzira na koji se način financiraju, ili se radi o tvrtkama koje posluju na čistom finansijskom i profitabilnom temelju, stjeće se dojam da je njihov angažman kroz izdavanje i dijeljenje prigodnih brošura, letaka, knjizičica, kroz prodaju izuzetnih edukacijskih materijala, prisutnošću u medijima, interaktivnim načinom komuniciranja s raznim dobim i interesnim skupinama, po pitanju sigurnosti cestovnog prometa veći i svrhovitiji od prije na-



## trče kroz crveno?

edenog.

Nekoliko riječi o o onom fundamentalnom, o onom na čemu ve počiva, obitelji. Naši prvi pogledi na svijet i osnovni stavovi rema svemu što nas okružuje imaju temelj u roditeljskom domu. Zbog toga, roditelji i oni koji se brinu o djeci moraju biti vjesni svoje odgovornosti.

Možemo mi stariji, roditelji, djedovi, bake, odgajatelji, usjерavati dijete kako se mora ponašati u prometu, ali ako sebe e uspijemo disciplinirati da s djetetom nikada, ali baš nikada, e prelazimo kolnik izvan pješačkog prijelaza ili prilikom crvenog svjetla na semaforu, nismo napravili ništa. Dijete sluša što iu pričamo, ali ono što vidi, naše ponašanje, za njega je »zagon«. Osim toga, djeca logično razmišljaju. Budući da im stalno učimo da moraju slušati mamu i tatu i ostale starije, djeca iko donose zaključak o »bezgrešnosti« svojih najbližih, pa zašto se onda ne bi i ona ponašala kao njima najbliži odrasli.

Analogija vrijedi i za ponašanje unutar vozila. Dijete mora nati pozitivan primjer kod onih s kime se voze. U automobilu vi moraju biti vezani, bez obzira prevoze li se na prednjim ili

stražnjim sjedalima. Ako dijete nije dovoljno visoko za vezanje pojasmom, mora sjediti i biti vezano u svojoj sjedalici i to odgojuvajući s obzirom na težinu i visinu.

Ne smijemo zaboraviti na vozače. Prilikom nailaska na dijete ili djecu pješake na nogostupima ili drugim površinama, gdje god to bilo, a naročito u blizini škola, vozač mora svu svoju pažnju usmjeriti na njih i obavezno smanjiti brzinu kretanja, jer se dječje reakcije ne mogu predvidjeti.

I na kraju: u osam mjeseci ove godine, na hrvatskim je prometnicama smrtno stradalo 15 djece i neka se ta strašna brojka prekinutih dječjih života ne poveća. S tim ciljem, na početku nove školske godine kada puno »malih ljudi« ponovno svakodnevno sudjeluje u prometu, budimo im prijatelji, poštujmo njihove znakove, pazimo na njihove živote. Cuvajući i pazeći njih, čuvamo i pazimo sebe, jer ako se nešto dogodi, hoće li nam savjest dati mira?

Franjo MARGETIĆ

ZLOUPORABA OPONIH DROGA U HRVATSKOJ SVE SE ČEŠĆE REFLEKTIRA NA SIGURNOST U CESTOVNOM PROMETU

## U Primorsko-goranskoj županiji najviše drogiranih vozača

U Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa 2006. – 2010. godine kao jedan od prioriteta uvršteno je suzbijanje vožnje pod utjecajem alkohola i droga. U sklopu preliminarnog testiranja vozača na droge, koje se provodi od kolovoza 2004. godine, pokazalo se da Primorsko-goranska županija uz Zadarsku predvodi po postotku vozača koji su vozili drogirani

Piše Miran Čoklo, dr. med.

Lijstujući prije nekoliko dana Novi List naišao sam na članak pod naslovom »Na cestama Primorsko-goranske županije do jučer 37 pobjinulih« (broj pobjinulih se u međuvremenu popeo na 40, op. ur.). To me, po tko zna koji put, potaknulo na promišljanje o uzrocima ovih katastrofalnih podataka. Bez pretencija da postoji jednostavno objašnjenje, prisjetio sam se znakovitog članka iz listopada prošle godine pod naslovom »Drogiran porazbijao 14 auta«. Suprotno pretpostavkama, nije se radilo o pijanom vozaču, već je utvrđeno da je vozio pod utjecajem opojnih droga. Na to se nadovezao podatak iz istraživanja koje sam proveo kao liječnik pri Zavodu za sudske medicinu u Rijeci, gdje je u desetogodišnjem periodu utvrđeno da je čak polovina smrtno stradalih vozača bila apsolutno trijezna (0.00 g/kg alkohola). Nemoguće je, u kontekstu općeg porasta zloupotrebe opojnih droga, ne zapitati se o mogućem utjecaju konzumacije opojnih droga na smrtnost vozača.

Nedavno sam, tijekom kongresa sudske medicine u Litvi imao priliku sudjelovati u zanimljivoj diskusiji upravo na temu utjecaja konzumacije opojnih droga na smrtnost u prometu. Tada je profesor Olaf Drummer, svjetski poznati forenzički toksikolog iz Australije, spomenuo podatak da droge danas uzrokuju više smrti u prometu od alkohola, te da vozači pod utjecajem kanabis-a (koji je najčešće korištena opojna droga kod vozača u državi Victoria) imaju čak sedam puta veću šansu sudjelovati u prometnoj nezgodi sa smrtnom posljedicom u odnosu na vozača koji nije pod utjecajem droga.

U tom kontekstu iznimno je važna činjenica da je u Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2006. – 2010. godine kao jedan od prioriteta uvršteno suzbijanje vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih droga. U sklopu preliminarnog testiranja vozača na opojne droge, koje se u Primorsko-goranskoj županiji provodi od 2. kolovoza 2004. godine, upravo naša županija uz Zadarsku predvodi po postotku vozača koji su vozili pod utjecajem opojnih droga.

Sve to ukazuje na činjenicu da je vožnja pod utjecajem opojnih droga naš ozbiljan problem, koji zaslužuje jedno od centralnih mesta u preventivnim programima i akcijama. Jedna od mogućnosti za razmotriti je i uvodenje obveznog testiranja na opojne droge u sklopu liječničkih pregleda za utvrđivanje vozačke sposobnosti. Takvo testiranje imalo bi podlogu i u Direktivi Europske Unije 91/439/EEC, gdje se kaže da se vozača dozvola neće izdati niti obnoviti osobama koje su ovisne o opojnim drogama ili ih redovito zlouporebljuju. U istoj direktivi navodi se i obveza edukacije novih vozača u autoškolama o utjecaju opojnih droga, što bi morao biti i sastavni dio teorijske provjere znanja. Dojma sam da taj dio preventivnog djelovanja u našim autoškolama do sada nije zaživio na pravi način.

O važnosti, uspješnosti i isplativosti uporne i sustavne preventivne govori i podatak koji sam, upravo nedavno na kongresu u Litvi, s ponosom prezentirao. Radi se o značajnom smanjenju broja smrtno stradale djece u prometu na području naše županije u posljednjih nekoliko godina, što je posebice aktualno u vrijeme početka školske godine.



### (Ne)briga o biciklistima

Osim toga, dobro je poznato da je djeci najmilije prijevozno sredstvo bicikl. Upravljujući njima ona postaju sudionik u prometu u svojstvu vozača. Nema mesta gdje nećete sresti male bicikliste. S obzirom da velik dio djece ne zna za strah, teško je očekivati njihovo razumno poнаšanje u prometu. Iz tog razloga, u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, predviđeno je da u prometu na cestama mogu sudjelovati djeca-biciklisti od devet godina starosti, ako su u školama osposobljena za upravljanje biciklom, za što im se izdaje potvrda. Isto tako je propisano tko donosi program osposobljavanja za vožnju biciklom, program biciklističkog ispita i obrazac potvrde. Nažalost, do danas nije riješen još ni programski dio, a kamoli da je navedena odredba zaživjela. Razlozi su nepoznati, ali djeca su uskraćena za jednu institucionalnu brigu.

OBVEZNO OSIGURANJE PUTNIKA U JAVNOM PROMETU OD POSLJEDICA NESRETNOG SLUČAJA

# Svi putnici u javnom prijevozu moraju biti osigurani

**Putnicima se smatraju osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od prijevoznih sredstava, bez obzira na to jesu li već kupile voznu kartu, a također i osobe koje se nalaze u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja**

kroz osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja.

## Osigurani i putnici s besplatnom kartom

Osiguranje putnika u javnom prometu obvezni su sklopiti svi (bez izuzetaka) vlasnici prijevoznih sredstava koja se koriste za prijevoz putnika u javnom prometu.

U obveznom osiguranju putnika u javnom prijevozu, osoba na kojoj leži osigurnijev rizik – osiguranik je putnik. Osiguranik nije (poimenice) određen, ali je određiv. Ta određivost osiguranika – putnika definirana je Zakonom: »Putnicima se smatraju osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od

u slučaju trajnog invaliditeta – osiguraniku/putniku, u slučaju smrti osiguraniku/putniku – korisniku osiguranja. Korisnik osiguranja za slučaj smrti osiguranika određuje u polici osiguranja.

## Kumuliranje osiguranja

Zakon riješava i pitanje prava na isplatu osiguranog iznosa neosiguranim putnicima. Dakle, putnicima u javnom prometu za koje vlasnik prijevoznog sredstva nije sklopio ugovor o obveznom osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja. Po redovnom tijeku stvari takve osobe, s osnova obveznog osiguranja putnika u javnom prometu, ne bi imale pravo na osigurani iznos, ali sukladno Zakonu:

»Ako vlasnik prijevoznog sredstva nije sklopio ugovor o osiguranju putnika sukladno odredbama ovoga Zakraona, a dogodio se nesretni slučaj, putnik odnosno osoba koja bi bila korisnik osiguranja, u slučaju da je ugovor o osiguranju bio sklopljen, može isplatu osiguranog iznosa zahtijevati od Hrvatskog uređa za osiguranje.«

U praksi se »izrodilo« jedno interesantno pitanje: imali putnik u javnom prometu pravo kumulirati pravo na osiguranu svotu s osnova obveznog osiguranja putnika u javnom prometu i pravo na naknadu za štetu (kao treća osoba) s osnova osiguranja od automobilske odgovornoštii?

Odgovor zakonodavca na ovo pitanje nije bio (povijesno promatrano) uvijek jednak, stariji zakonski propisi nisu dozvoljavali kumulaciju prava na osiguranu svotu i prava na naknadu za štetu u slučaju odgovornosti vlasnika prijevoznog sredstva, zakoni novijeg datuma to izrijekom dozvoljavaju:

»Ako je za nastalu štetu odgovoran vlasnik prijevoznog sredstva koji je sklopio ugovor o osiguranju putnika u javnom prometu, u naknadu štete koja pripada oštećenoj osobi na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti ne uračunava se iz-



**P**osebnu kategoriju pasivnih sudionika prometa čine osobe koje se koriste javnim prijevoznim sredstvima radi jednog svrhovitog savladavanja prostora – putnici. Tijekom 2006. godine u Republici Hrvatskoj, javnim prijevoznim sredstvima, prevezeno je: u željezničkom prometu – 46,2 milijuna osoba, u cestovnom prometu 63,6 milijuna osoba, u pomorskom prometu 12 milijuna osoba, te u zračnom prometu 4,4 milijuna osoba (izvor: Republika Hrvatska – Državni zavod za statistiku, »Statističke informacije – 2007«, Zagreb, 2007.). Ovi pokazatelji nedvojbeno ukazuju da se radi o jednoj izuzetno »osjetljivoj« kategoriji sudionika u prometu, koju je kao takvu neophodno i odgovarajuće (pasivno) zaštiti od rizika »stradavanja u prometu«.

U Republici Hrvatskoj, ta (pasivna) zaštita putnika u javnom prometu zajamčena je Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu (Narodne novine br. 151. od 23. prosinca 2005.) – nastavno Zakon, i to dvostrukog: (gotovo) za sve vrste putnika – trećih osoba u cestovnom prometu – kroz osiguranje vlasnika odnosno korisnika vozila od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama (tzv. osiguranje od automobilske odgovornosti), te (zasebno) za sve putnike u javnom prometu, neovisno o površini na kojoj se isti odvija –

prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prometa, bez obzira na to jesu li već kupile voznu kartu, a također i osobe koje se nalaze u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja, koje su namjeravale putovati određenim prijevoznim sredstvom ili su njime putovale, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu; »Putnicima se smatraju i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju«.

U obveznom osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja osigurani rizici su: smrt ili trajni invaliditet osiguranika – putnika.

Obvezu društva za osiguranje iz ugovora o obveznom osiguranju putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja predstavlja osigurana svota važeća na dan štetnog dođa, ako ugovorom o osiguranju nije određena viša osigurana svota. Kao i kod ostalih obveznih osiguranja u prometu, najniža (obavezna) svota osiguranja po jednom štetnom dođaju po putniku propisana je Zakonom, i iznosi:

- za slučaj smrti 40.000,00 kuna,
- za slučaj trajnog invaliditeta 80.000,00 kuna.

Po nastanku nesretnog slučaja osigurana svota se isplaćuje:

nos koji pripada oštećenoj osobi po osnovi obveznog osiguranja putnika u javnom prometu.«

Iako se u praksi, osiguranje putnika u javnom prijevozu često označuje kao »zanemarivo«, zbog svog relativno malog utjecaja na ukupno zaračunatu premiju osiguranja, obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja ima »nezanemarivo« funkciju: zaštitu svih osoba – putnika koji sudjeluju u javnom prometu, neovisno o kojoj se vrsti javnog prometa radi i neovisno o površini na kojoj se javni promet odvija.

Tekst pripremio:  
Berislav Matijević  
CROATIA OSIGURANJE d.d.  
Filijala Rijeka



# Cestovne veze sa zaledjem – Karolinska cesta

Piše Igor Žic

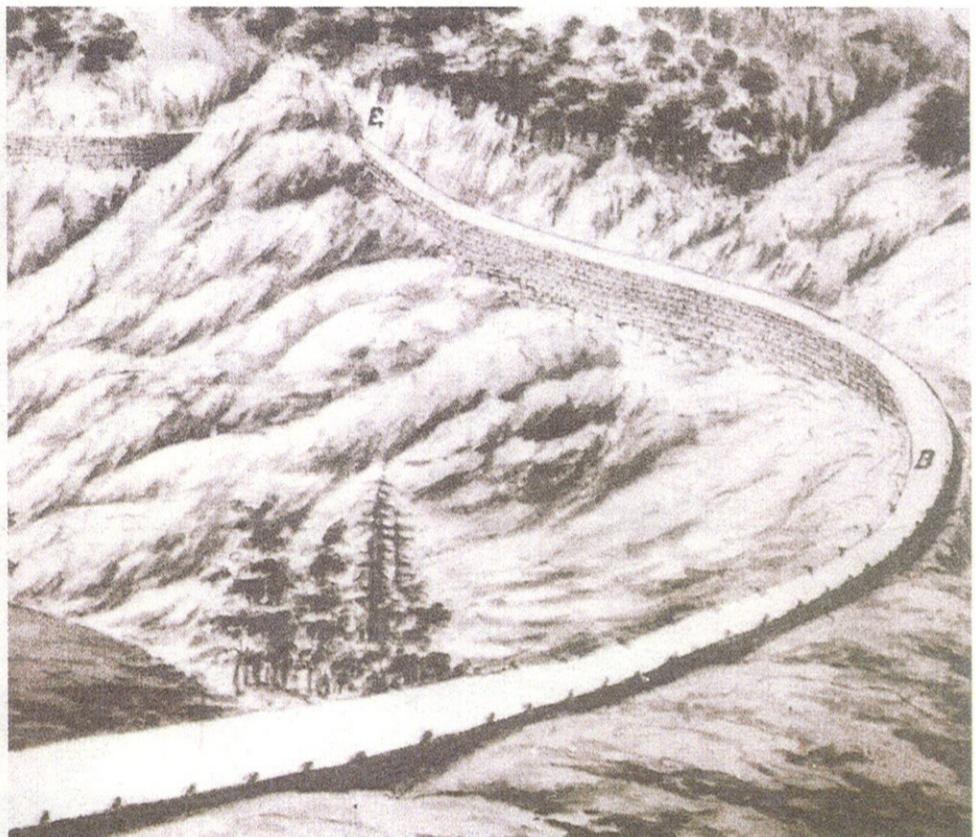
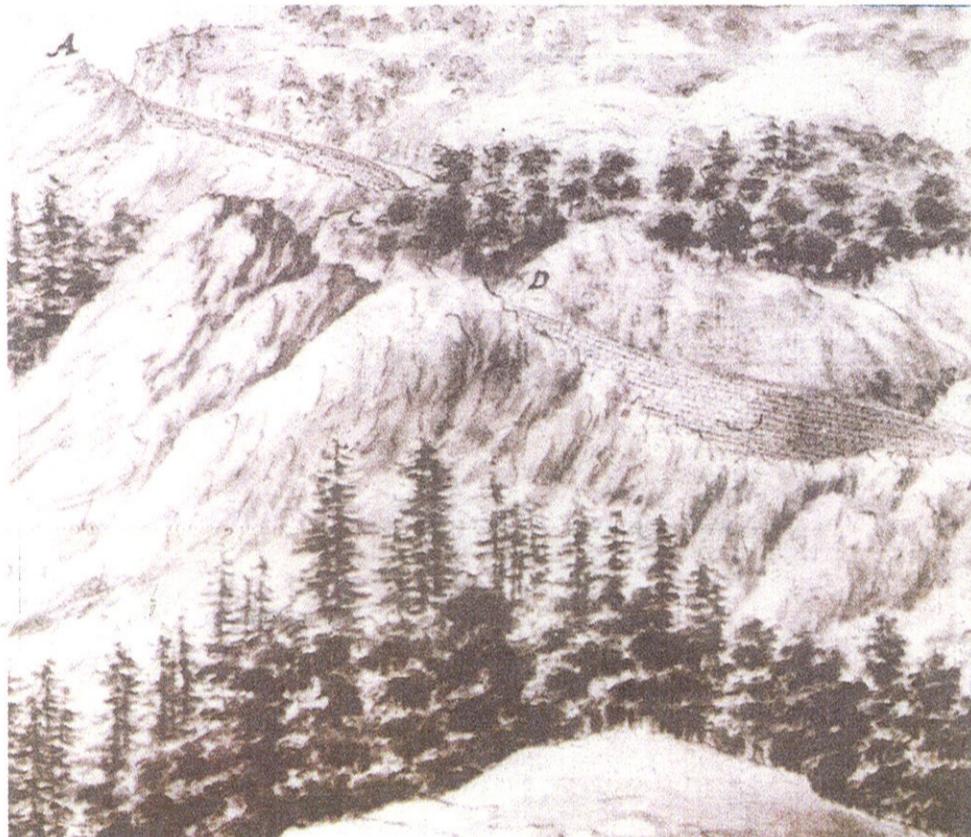
**Car Karlo VI. zaputio se u rujnu 1728. prema Rijeci. Na povratku se vratio svojom novom cestom, preko Karlovca i Graza u Beč. Njegovim dolaskom na Jadran službeno je stavljen u promet uska i strma Karolina koju je 1.500 radnika izgradilo u dvije godine**

na Bakar, Meju, Zlobin, Fužine, Mrkopalj, Ravnu Goru, Vrbovsko, Bosiljevo, Novigrad na Dobri, Dubovac i završavala je u Karlovcu. Ubrzo su se pokazale njene glavne manjkavosti – bila je uska i strma, tako da se čitav promet odvijao na konjima i mulama. Žito iz Banata sporo je dolazio do luka i često je bilo u lošem stanju.

Zeleći se uvjeriti kakva je situacija u primorskom dijelu Monarhije car Karlo VI. zaputio se, krajem ljeta 1728. godine, preko Graza i Ljubljane do Trsta. Tamo su ga dočekali

na njenom održavanju tako i na uređenju brojnih spornih dijelova. U izvješću Dvoru, poslanom iz Graza 2. veljače 1736., detaljno je elaborirao dotadašnje i planirane rade, uz dva naest zemljovida koji su prikazivali cijelu Karolinu. On navodi kako će se cestom od Karlovca do Rijeke dolaziti za tri dana, a da će kočijaši imati besplatnu ispašu i drugu konjsku hranu za mali novac. O širini ceste Weiss je zapisao:

»Sukladno novčanim dotocima, njihovom trošenju i obračunu, uvedene su promjene, kojima je širina ceste umjesto



**S**lobodnu plovidbu Jadranom austrijski car Karlo VI. proglašio je 26. lipnja / 2. srpnja 1717. godine i time ukinuo stoljetni monopol Venecije. No, on je morao rješiti i pitanje koju će luku Monarhija protežirati. Gorica je nudila Akvileju; Edmund Haley, engleski bojnik, astronom i istraživač, zalagao se za Bakar i Kraljevicu, a u tome su ga podržavali car i danski admiral Eduard Deichmann, vrhovni zapovjednik mornarice. Konkurenti su još bili Trst, kojeg su protežirali unutarnje austrijska Dvorska komora i Trgovinska uprava, te Rijeka. Konačno su Trst i Rijeka proglašeni slobodnim lukama 18. ožujka 1719. godine, što je bitno ubrzalo njihov razvoj.

Slijedeće važno pitanje bio je odabir lokacije za ratnu luku Monarhije. Odlučeno je da to bude Kraljevica, na temelju izvješća admirala Deichmanna iz 1723. godine. Posao je, u tajnosti, od 1725. godine vodio nadinžinjer Antun Matija Weiss, uz pomoć vojnog inžinjerijskog bojnika Antonia Vernede, ubrzo nastanjenog u Rijeci.

## Rijeka – Bakar – Karlovac

Zbog potreba trgovine Weiss je izradio tri nacrta povezivanja Primorja sa zaledjem. Prvim projektom bilo je planirano da cesta ide prema Ljubljani, te da se potom teret prenosi Savom i Kupom do Karlovca, a drugim da cesta ide od Bakra do Podbrežja, a potom da se koristi Kupa. Treći projekt, koji je prihvaćen, planirao je probijanje ceste kroz guste šume Gorskog kotara. Weiss je smatrao da bi, uz angažiranje 1.500 radnika i ukupne troškove od 70.000 forinti, bilo moguće radove dovršiti u roku od dvije godine.

To mu je i uspjelo i već 1726. godine cesta je išla iz Rijeke

venecijanski veleposlanici Andreas Cornaro i Perrus Capello s dvije stotine plemića. Venecija je s jedne strane iskazivala počast moćnom suverenu, a s druge pokazivala je ozbiljnu zabrinutost zbog promjena na Jadranu.

Car i brojna pratnja zaputili su se 13. rujna 1728. prema Rijeci, u koju su dospjeli tek 15. rujna. Potom se izaslanstvo, zajedno s admiralom Deichmannom, zaputilo 16. rujna prema Bakru kopnom, a od Bakra do Kraljevice brigantinom, uz pratnju senjske galije i nekoliko drugih brodova. Karlo VI., nadvojvoda Franjo Stjepan, ministri i admiral potom su prešli na razgledavanje luke i nekadašnjeg dvorca Zrinskih. Car je bio oduševljen položajem ratne luke i do tada obavljenim pripremnim radovima. Nakon ručka u Bakru, car se u Rijeci zadržao na senjskoj galiji, te je veslačima, kojih je bilo 116, darovao 200 dukata. Darove su dobili i barun Deichmann, te nadinžinjer Weiss, koji je caru predao izvješće o radovima na Via Karolina Augusta.

## Tri dana kočljom

Svečani obred prisezanja vjernosti održan je 17. rujna 1728. godine u riječkom kaštelu, a potom se car vratio, svojom cestom, preko Karlovca i Graza u Beč. Njegovim dolaskom na Jadran Karolina je bila službeno stavljen u promet. Već 28. travnja 1729. godine započelo je i službeno podizanje brodogradilišta i ratne luke u Kraljevici i tada je, na tom zamašnom projektu, bilo zaposleno između 400 i 1.000 radnika, što su za to vrijeme bile vrlo velike brojke. Na žalost, carim odustajanjem od formiranja ratne mornarice radovi su napravno prekinuti 1733. godine.

Nezavisno od toga Weiss je nastavio raditi na cesti, kako

dotad držanih četiri geometrijska koraka svedena na tri bečka hvata (otprilike 5,5 metara, op. aut.)«

Weiss je umro 1738. godine, no problemi s prohodnošću Karoline su se nastavili, pa je za kolski promet bila posve osposobljena tek 1771. godine. Grof Benyovsky dobio je od cara Josipa II. 1780. privilegij za osnivanje društva u svrhu prevoženja robe Karolinom, no pothvat mu nije uspio tako da je 1782. godine ustupio privilegij riječkoj trgovackoj kući Marotti. Ta firma povezala je dvadeset i četiri riječka poduzetnika u društvo za podizanje prometa na Karolini, uz obavezu njenog održavanja. Društvo je uredilo postaje u Karlovcu, Vrbovskom i Fužinama, te je na njima zaposlio svoje ljudе. Robu su prevozili seljaci, koji su stanovali uz cestu, uz naknadu od 1 forinte za metričku centu. Taj sustav održao se, uz prilagodbe, idućih stotinjak godina.



PROJEKT »MINUTA U PROMETU« – CIKLUS JEDNOMINUTNIH ANIMIRANIH FILMOVA NA TEMU SUDJELOVANJA U CESTOVNOM PROMETU

# Crteži školaraca pretvoreni u riječki crtić o prometu

Svaki animirani film iz ciklusa pozabavit će se karakterističnim prometnim situacijama. Misao vodilja je da se rizično, bahato ponašanje ismijava, da se ukaže na pogrešno ponašanje, na potrebe slabijih sudionika u prometu. Tema prvog crtića, koji se temelji na crtežima 21 učenika, su prometni problemi osoba s posebnim potrebama

**K**roz višegodišnji rad na aktivnostima preventivne došli smo do zaključka, što potvrđuju i svjetska istraživanja, da djeca i mladi lakše uče kroz zabavu, te ako su aktivno uključeni u proces učenja. Objektive primjenjujemo u projektu »Minuta u prometu«, ciklusu jednominutnih animiranih filmova na temu sudjelovanja u cestovnom prometu u čijem stvaranju sudjeluju nadareni, kreativni učenici svojim likovnim radovima u suradnji s profesionalnim timom animatora.

Tema pojedinog animiranog filma bit će konkretnе, karakteristične prometne situacije u kojima sudjeluju pješaci, biciklisti, motociklisti, vozači i putnici. Misao vodilja je da se rizično, bahato ponašanje u prometu ismijava, da se ukaže na pogrešno ponašanje koje je postalo dio rutine u toj mjeri da ga smatramo prihvatljivim, da se ukaže na potrebe drugih, slabijih sudionika u prometu (djeca, starci, osobe s posebnim potrebama), sve s ciljem edukacije, razvijanja prometne kulture i tolerancije. Tema prvog crtića je sudjelovanje u prometu osoba s posebnim potrebama.

Za sudjelovanjem u ovom projektu pokazalo je interes preko stotinu djece koji su poslali svoje radove. Korišteni su dijelovi crteža 21 učenika s tim da je Tajana Kraus iz Čavala imala najbolji rad i njeni likovi su se koristili u animaciji. Učenici će po prvi put dobiti priliku na televiziji gledati animirane filmove u čijem nastanku sami sudjeluju. U projektu uz Ankicu Tomac iz Autokluba »Rijeka« i Kreativni odjel d.o.o. sudjeluju policijski službenik Boris Skeleždić iz Odjela za sigurnost cestovnog prometa PU PGŽ i profesorica psihologije iz Centra za ranu intervenciju pri Udrudi »Okolonakolo« i naravno Tajana Kraus.

Broj animiranih filmova ovisit će o prikupljenim novčanim sredstvima. Upravo je to velika prednost ovog projekta jer s relativno malim sredstvima možemo producirati jedan film koji svaki za sebe čini određenu cjelinu i samostalno funkcioniра.

Animirane filmove planiramo emitirati na nacionalnoj televiziji u okviru školskog programa ili u okviru emisija koje imaju za cilj razvijanje prometne kulture i smanjenje prometnih nesreća. Za sad je izvjesno da ćemo ih emitirati na regionalnoj televiziji. Animirani filmovi će biti dio kampanje za povećanje sigurnosti u prometu.

Za prvi animirani film u ciklusu dio sredstava smo dobili preko natječaja Ureda Grada Rijeke i Raiffeisenbank Austria d.d.



Ankica Tomac, voditeljica projekta, scenaristica

Veselim se svakom novom prometno preventivnom projektu, a posebno projektima namijenjenim najmladima. Raditi projekte za najmlade je najinspirativniji i svakako najodgovorniji posao. Kad sam razmišljala o temi za prvi crtić iz ciklusa »Minuta u prometu« vodila sam računa da djeci koja će crtati bude jasno što se od njih traži, da je to moguće nacrtati i na kraju da svakom djetetu, a i odrasloj osobi, koji budu gledali crtani, poruka crtanog bude razumljiva i u svakodnevnom životu primjenjiva. Crtani film je jedan od zanimljivijih oblika putem kojeg možemo širiti ideju prometne kulture. Ciklus crtanih filmova »Minuta u prometu« će poslužiti kao kampanja povećanja sigurnosti u prometu.

Nadam se da ćemo snimiti još puno epizoda.

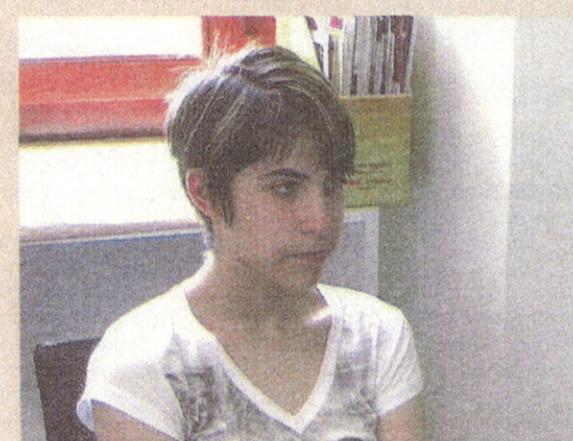
## Rebeka Bulat, psiholog

Težnje prema socijalnoj integraciji osoba s invaliditetom koje su karakteristične za današnja civilizirana društva ne znače samo promjenu prakse, već su korjeni tih promjena mnogo dublji te uključuju modifikaciju nekih fundamentalnih stavova svih članova društva. Uklanjanje arhitektonskih barijera, edukacijska integracija djece s teškoćama u razvoju u redovne škole, samo su neki od načina kojima društvo nastoji stvoriti preduvjete za uspešnu socijalnu integraciju osoba s invaliditetom. No, osim društvenih intervencija, potrebne su i promjene u stavovima svih nas koje će dovesti i do promjena u našem svakodnevnom ponašanju, komunikaciji prema osobama s invaliditetom.

Poštivanje osoba s invaliditetom, posebno djece u prometu, odraz je naše prometne kulture, ali i naših stavova, te jedan je od načina na koji svatko od nas može doprinjeti uspjehu socijalne integracije. Na to nas podsjeća i »Minuta u prometu«.

## Davor Pasarić, direktor Kreativnog odjela

U današnjoj prezasićenosti čovjekom gomilom informacija na televiziji nije lako privući pozornost gledatelja. Izazov je osmislići vizualno svježu formu koja će svojom različitosti privući gledatelja, a koja će istovremeno tehnološki biti izvodiva u ograničenom vremenu i proračunu. To je bio najteži zadatak i mislim da smo u tome potpuno uspjeli. Drugi izazov je bio ispričati prometnu priču u jednoj minuti na takav način da svatko može izvući pouku. Simpatičnim spajanjem originalnih dječjih crteža i high-tech 3D grafike otvorili smo predivan poligon za prikazivanje prometnih situacija iz stvarnog života. Mnogi od nas ne razmišljaju o svojim postupcima dok su »nadmoćni«, za volanom, a tada često stradaju baš oni najnezaštićeniji – djeca. Represija i kazne za prometne prekršitelje često nisu najbolji put, ja vjerujem da je upravo prevencija ono na čemu društvo treba još više raditi.

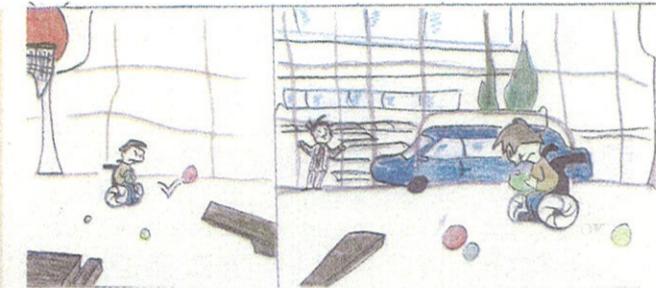


Tajana Kraus, autorica likova

Kako me je razveselila pobeda na natječaju, tako su me obradovali iz Autokluba »Rijeka« mogućnošću da sudjelujem u nastanku crtice. Crtati volim i znam, ali vidjeti kako iz crteža nastaje živa slika (crtić) posebno je iskustvo i doživljaj. Naučila sam mnogo toga i ovom prilikom se zahvaljujem svima koji su mi u tome pomogli.

## Olja Dešić, autor glazbe i glazbeni producent

Glazbeniku je, mislim, jedno od najvećih zadovoljstava kad može svoju glazbu spojiti sa slikom. Pratiti radnju, stvarati ugodaj... Još kad je pritom u pitanju glazba za animirani film, što je meni bila velika želja raditi od kad sam spojio dva tona na gitari, tada je put prema potpunoj ispunjenju zajamčen. Pametni ljudi koji se bave prometom danas imaju, na žalost, puno više posla nego u vrijeme kad sam ja polagao vozački ispit, jer vožnja je ponekad prava opasna avantura te je kao i u drugim životnim disciplinama potrebno u samom početku života usaditi prometnu kulturu u najmlađe sudionike u prometu. Nije mi prvi put da kao glazbenik sudjelujem u takvom vrijednom projektu zabavne edukacije, prvi je bio »Hakove prometne pustolovine«. Dok radi na tome čovjek i sam nešto nauči – zato se planiram maksimalno uključivati u svaki takav budući projekt.



## Aleksandar Ribarić, 3D dizajner

Bilo je jako zabavno raditi na animiranom filmu »Minuta u prometu«. Moj zadatak, kao 3D dizajnera, je bio osmislići i u 3D svijetu izmodelirati i animirati kulisu za film, što i nije bio tako lak zadatak. U filmu je sve napravljeno od stvarnih predmeta koji se inače mogu naći u dječjoj sobi, pa je tako na primjer klackalica kombinacija ravnala i čepa od flomastera, a cvijeće šarenih čavliči zaboradeni u gumicu. Takva rješenja su zahtijevala jednostavno, opušteno i maštovit razmišljanje, poput djeteta, što nama odraslima i nije lako jer volimo sve zakomplikirati.

## Sanjin Celeski, grafički dizajner

Fora! Varam ovakve kreativne poslove. Pravi spoj ugodnog i korisnog. Tko kaže da posao ne može biti zabavan? Stvaranje malenog Gradograda, kako ga djeca doživljavaju, bio je pravi mali izazov. Kombiniranjem različitih dječjih crteža trebalo je stvoriti svijet kojeg su sami zamislili. I mislim da smo uspjeli, naravno uz veliku pomoć kreativnih crteža. Nadam se da će Gradograd dobiti još koju priču, nakon ove u prometu. Bila bi šteta ne pružiti priliku djeci da se na ovakav način uključe u »svijet velikih«. Volio bih da sam to i ja mogao.

## Jusuf Šehović, montažer

Moj devetogodišnji sin i njegovi nešto mladi prijatelji shvatili su poruku crtanog filma – to je najvažnije.

## Goran Paulin, redatelj

Svi vole »crtice«, ali malo njih razmišlja o toma da iz jedne minute animiranog filma stope tjeđni rada. Srećom – zabavnog. Moja uloga u produkciji »Minute u prometu« obuhvaća tehničku superviziju i režiju. Uloga redatelja definitivno je bila lakša – Tajana je odradila lavovski dio posla time što je raskadrirala cijelu priču u radu s kojim se prijavila na natječaj Autokluba. Preostalo mi je samo njenu viziju priče pretaći u animiranu formu i voditi računa o tome da svi shvate poantu onoga što gledaju. Tehnički dio produkcije puno je zahtjevniji. Morali smo osmislići vizualnu formu koja povezuje 3D okruženje i 2D likove te omogućiti relativno brzu produkciju uz audio-vizualni nivo koji smo zacrtali u startu. Zahvaljujući predanom radu svih uključenih u projekt mislim da smo u tome i uspjeli pa se svi skupa možemo veseliti sljedećoj i još mnogim »Minutama«.

## Boris Skeleždić, policijski službenik

Ideja o animiranju dječjih-učeničkih crteža na temu sigurnosti u prometu rodila se krajem prošle godine i moram priznati da me oduševila, jer svi smo bili dječa i znamo da dječjoj mašti kraja nema, pa su stoga i vrlo široke mogućnosti za rad na ovakovom projektu.

»Djeca su naša budućnost«, svi znamo reći, ali prečesto u praksi njima ne poklanjam dužnu pažnju, ili barem ne onoliko koliko bi to trebalo, pa stoga ovaj projekt doista trebati kao ulog u budućnost, jer njegova primarna uloga je upoznati djecu sa temeljnim pravilima sigurnog sudjelovanja u prometu, i na taj način stvarati nove generacije za veću sigurnost na našim prometnicama, već sutra.

Vjerojatno će se i mnogi odrasli prepoznati u nekim filmovima, ali na onaj negativan način, pa stoga apeliram i na njihovu svijest i savjest da u svakodnevnom sudjelovanju u prometu, primarno kao vozači, ne zaborave na svoju temeljnu dužnost osobitog opreza i obraćanja pažnje na pješake, poglavito djecu, osobe s invaliditetom, te starije i nemoćne osobe, kao jedne od najnezaštićenijih skupina sudionika u prometu.