

Žmigavac

Kultura i sigurnost prometa



Rijeka, 6 srpnja 2004. ■ broj 2.



- Preagresivna vožnja stvara kulturu, a ne poremećaja ponašanja
- Zvonimirova i Krešimirova imaju niz problematičnih rješenja
- Kako do pet zvjezdica na crash testovima

Što tječera motocikliste u smrt?



Ove je godine na cestama Primorsko-goranske županije živote izgubilo devet motociklista. Crni niz smrti očigledno nije dovoljna opomena za njihove kolege. Kamikaze na dva kotača ne priznaju motocikle nabildane trocifrenim konjskim snagama pukim prevoznim sredstvom. Dva kotača su njihova strast, oživotvorene dječačke snova, moć, prestiž... i smrt.

Stav većine motociklista možda najbolje oslikava stav jednog kolege koji je jedva preživio nesreću. Kad su ga pitali zašto nije nosio kacigu lakonski im je odgovorio da nije skup platio motor da bi stavio kacigu ispod koje ga nitko neće prepoznati. Možda nevjerojatno, no u takvim razmišljanjima sigurno nije usamljen. No, ima još radikalnijih i neshvatljivijih stavova. Ne vozač, već njihovih roditelja koji bi, barem se tako čini, trebali pozitivno utjecati na prometnu svijest djece. Sjećam se razgovora s majkom čiji je sin doživio prometnu nesreću na motoru. Srećom, bez posljedica. Kad sam je pitao zna li da je njen sin skinuo blokadu sa skutera da bi brže mogao jurcati gradskim ulicama odgovorila mi je da zna i da misli da je to u redu jer zašto bi se njen sin vukao u koloni za drugima. Pogrešno bi bilo shvatiti ovaj tekst kao napad na sve što se kreće na dva kotača. Ne, popriličan dio krivice u čitavoj priči

otpada na vozače automobila i ostalih moćnijih vozila kojima su skuteri najčešće samo smetnja. Svoje »slabije« kolege kao i da ne priznaju kao ravnopravne sudionike prometa i često ih stišeu uz uništene rubove ceste, nogostupe, tjeraju na prijeteće sahte. Vozači »na četiri kotača« spomenut će kako njihove kolege »na dva kotača« često ne poštuju pravila, guraju se između automobila, pretječe s desne strane. Lanac medusobnih optuživanja, no u konačnici uvijek gine slabiji. I da se poštuju sva pravila i da ima više razuma i da su nam ceste bolje ostaje činjenica da su motociklisti, skuteri i mopedi svojevrsna lutrija. Običan sudar u kojem će vozač automobila tugovati tek za žmigavcem može biti koban za vozača na dva kotača. Očito je to činjenica koju mnogi ljubitelji vjetra u kosi zaboravljuju i nemilice stišeu gas i moćne konje na slabašnom oklopu. **A smrt čeka.**

Anto RAVLIĆ

CRNI SVIBANJ I LIPANJ NA PROMETNICAMA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

U posljednja dva mjeseca 16 mrtvih na cestama

Alarmantno zvuči podatak da je poginulo sedam motociklista što je 44 posto od smrtno stradalih na cestama u protekla dva mjeseca



U prometnim je udesima na županijskim cestama u manje od šest mjeseci smrtno stradalo čak dvadesetosmoro osoba. Unatoč brojnim upozorenjima, samo je u posljednja dva mjeseca u trinaest seriskih »prometnih« poginulo 16 ljudi što je stravična brojka nezapamćena unutar zadnjih nekoliko godina. Uzroci svima poznati - brzina, pretjecanje, alkohol... A kazne? Preblage.

Crni početak svibnja započeo je na riječkoj zaobilaznici nedaleko Dirača kada je nekoliko minuta iza ponoći 24-godišnjeg Kastavaca bez vozačkog ispita u trostrukom sudaru poginuo u neregistriranoj »zastavi 128«. Pretječući također neregistriranu »zastavu 750« mladić je naletio na »škodu«, a potom i na »fiću« kojeg je pretekao, da bi ispaio iz vozila i skončao pod kotačima vlastitog auta. Odmah drugi dan u stravičnom je sudaru na jadranskoj magistrali u Dramlju stradao 56-godišnji mještани koji je kao slučajni prolaznik nakon sudara odbačen u smrt. »Golf« koji se najprije sudario s »twingom« u nekontroliranom je kretanju naletio na pješaka koji je hodao uz rub ceste i odbacio ga u provaliju. Potom je u šokantnoj noćnoj nesreći koja se dogodila u marinu Punat na otoku Krku u automobilu palom u more jedan brat isplivao, a drugi u 26. godini poginuo u potonuloj »opel astri«. Tragediji su navodno kumovali droga i alkohol.

Dva tjedna poslije uslijedila je i nova serija smrти. Prvo je na pješačkom prijelazu u središtu Delnice u naletu teretnjaka stradao 65-godišnji pješak koji je umro na putu do bolnice. Potom je u nesreći između

Opatije i Rupe kada je na austrijski »chrysler voyager«, prešavši na njegovu stranu, naletio riječki kombi iz kojeg je 19-godišnji suvozač uslijed silovitog srama ispaio i poginuo na licu mesta. I na kraju je ponovno na riječkoj zaobilaznici u frontalnom sudaru motocikla i osobnog vozila poginula 25-godišnja Virovitčanka, suvozačica na »yamaha« koja je zbog brzine prešla na suprotnu stranu kolnika. Prvog dana lipnja 18-godišnjak na mopedu »piaggio« poginuo je na skretanju s jadranske magistrale za Križišće. Prilikom skretanja kamion ispred njega mu je dijelom zaklonio vidik, a tada je iz suprotnog smjera naišao kombi »iveco« i usmrtio ga na licu mesta. Uslijedila je nesreća na čvoru Matulji kada je stariji bračni par poginuo u sudaru njihovog

»fiće« s autobusom. Uključujući se na glavnu prometnicu prema tunelu Učki 86-godišnji vozač je prethodno stao na znak »stop«, ali kad je ponovno krenuo naletio je autobus i usmratio i njega i 76-godišnju suprugu. Potom je 27-godišnji Karlovčanin u bolnici nekoliko sati kasnije podlegao ozljedama nakon prometne nesreće nedaleko Fužina kada je na »kawasakiju 750« prešavši na lijevu stranu kolnika frontalno udario u zagrebački »hyundai accent« koji je naišao iz suprotnog smjera. Još su dva motociklista, 41-godišnji vozač »honda« i »BMW«-a, jedan iz Krvorca, drugi iz Italije, život izgubila u nezapamćenom međusobnom sudaru kod Vrbovskog na »staroj cesti« Rijeka-Zagreb. Tjedan dana kasnije 25-godišnji je Kastavac unatoč nošenju zaštitne kacige

preminuo u bolnici nakon nesreće u Opatiji, kada je kao suvozač na motociklu »gillera runner« prilikom prolaska glavom udario u zaustavljeni autobus. Pretposljednja žrtva prometnica je 24-godišnji Matuljac, vozač motocikla »kawasaki« koji je na cesti Matulji-Kastav naletio na betonski potporni zid. Silina udaraca je bila tolika da je tijelo odbačeno gotovo 40 metara od točke sudara, a motocikl od 175 konjskih snaga se zaustavio tek nakon stotinjak metara nekontroliranog kretanja. Istog je dana u večernjim satima u dvostrukom sudaru na staroj cesti Rijeka-Zagreb pred ulazak u Skrad poginuo vozač »punta«, 68-godišnji Kninjanin na kojeg je zbog brzine i prelaska na njegovu stranu naletjela »lancia«.

Andrea VUKELIĆ

PSIHOLOGINJA ANAMARIA BLAŽIĆ

Preagresivna vožnja je **stvar kulture**, a ne poremećaja ponašanja



Anonimnost je faktor koji utječe na agresivno ponašanje. Vozač je na cesti anoniman. Postoji samo auto i registarska tablica koja većini ništa ne znači, a agresivnom daje osjećaj sigurnosti.

Vozačima je auto teritorij koji moraju braniti

Vlasnici vole svoj auto, auti su njihovi ljubimci. Otrebotina na autu je izvor frustriranosti i svaka prometna gužva u kojoj postoji opasnost da netko ogrebe njihovog ljubimca stvara stres.

Na ljubav prema autu nadovezuje se pojam »teritorijalnost«. Auto je osjećaj slobode, dobar auto daje samopouzdanje, dojam uspješnosti. Ljudi interijer auta doživljavaju kao svoj dvorac, a prostor oko auta kao svoj teritorij i zato se vozači osjećaju napadnuti kad im se netko previše približi. Vožnja se oslikava ratnom terminologijom: borba, bitka, duel. Gesete su vrlo neprijateljske, pokazuju se stisnute šake. Kad nema klasičnih borbi, evo tu nam je auto. Idemo! Za neke vozače vožnja je postala emocionalni roller coaster, sadrži izvor opasnosti, stresa, ali ih to privlači.

Zašto smo nervozni u automobilu, da li je to osjećaj s kojim se samo mi borimo ili je to problem svih vozača, ili barem većine? Kako se oduprijeti nervozni koja nas često stiže za upravljačem, što se skriva iza nervoze, pitanja su na koja smo pokušali smo dobiti od psihologinje-psihoterapeutkinje Anamarie Blažić.

– Mnogim ljudima je vožnja povezana s osjećajem slobode, kretanja. S jedne strane sjednemo u auto i idemo gdje god želimo, a s druge strane moramo poštivati neka pravila, koja nas ograničavaju i to je povezano s nekim restrikcijama. Dakle, s jedne strane sloboda, a s druge ograničenja. Prema američkom psihologu Leonu Jamesu postoji 15 konfliktnih aspekata vožnje koje predstavljaju stres kod vozača.

Prvo je nepokretnost. Kada se nalaze u autu ljudi su fizički prisiljeni biti na jednom mjestu što samo po sebi stvara osjećaj stresa. Drugo je ograničenje. Prometna sredstva su ograničena voznim trakama, što povećava anksioznost kod ljudi, javlja se želja da se pobegne iz tih situacija. Sve to tjeri vozače da se ponašaju riskantno i agresivno i da se bude i drugo dovedu u opasnost. Treća stvar su zakoni, ograničenja i kazne što povećava nekakvu unutarnju pobunu kod vozača. Sve su to elementi na koje čovjek ne može utjecati?

– Da, uz sve spomenuto imamo i element nedostatka kontrole. Ljudi koji se nalaze u gustom prometu isfrustrirani su što protočnost ne ovisi o njima, povećava se doza agresivnosti i usmjerava agresivnost prema okolini, prema drugom vozaču, pješaku, suputniku. Čovjek ne može utjecati niti na raznolikost. Velik broj ljudi ima vozačku dozvolu, a ljudi imaju različita vozačka iskustva, sposobnosti, znanja, stil. To je ogromna raznolikost i nemoguće je predvidjeti kako će netko reagirati, što ponovno izaziva stres.

Uvijek je kriv netko drugi

Automobili su sve suvremeniji i pružaju nam sve veći komfor i veće mogućnosti. Ima li u svemu tome pozitivnom i ponešto negativnog?

– Da, James je i to uzeo u obzir. Naime, vozač obavlja sve više zadataka u isto vrijeme. Vozači imaju niz podataka pred sobom, od brzine, broja okretaja, temperatura zraka, imaju CD, putna računala. Sve to povećava kompleksnost. Osim toga, ljudi u autu jedu, govore na mobitel, gledaju okolo. Obavljanje više stvari u isto vrijeme povećava anksioznost kod vozača. Pogotovo su opasni frustirajući razgovor na telefonu.

Govorili smo o faktorima na koje vozač ne može utjecati. Koliko je vozač ponekad sam izvor anksioznosti?

– Često. Izvor stresa može biti poricanje vlastitih grešaka. Većina vozača, čak 67 pos-



Većina vozača, čak 67 posto smatra da su jako dobri, skoro savršeni vozači, a ostatak smatra da su vrlo blizu savršenosti. No, mi kroz naše automatske aktivnosti, izvan svjesne pažnje, činimo greške, a da ih nismo ni svjesni. I onda se može dogoditi da nam suputnici ukazuju na naše greške, što nas dodatno frustira

to smatra da su jako dobri, skoro savršeni vozači, a ostatak smatra da su vrlo blizu savršenosti. No, mi kroz naše automatske aktivnosti, izvan svjesne pažnje, činimo greške, a da ih nismo ni svjesni. I onda se može dogoditi da nam suputnici ukazuju na naše greške, što nas dodatno frustira. Na naše greške mogu ukazivati i drugi sudionici u prometu, vozači, pješaci, koji su na neki način s nama u komunikaciji i to nas dodatno živčira jer smo mi uvjereni da smo »nepogrešivi«.

Kod vozača je prisutan i gubitak objektivnosti. Naime, prometne nesreće, incidenti, nisu neutralni, uvijek se nekoga krivi, a to usmjeruje naše emocije prema negativnom. Ljudi koji su doživjeli neke nesreće, gdje su bili krivci, u svom sjećanju imaju da nisu oni krivi već oni drugi. Ljudi vole negirati vlastite podrške, uvijek je kriv netko drugi.

Tko uči vozača kako se smiriti

Što još može »dignuti tlak vozaču«?

– Nepredvidivost. Ceste postaju poprište nesreća, smrti. Zatim, toplina, buka, smrad, djeluju kao fiziološki stres i povećavaju osjećaj frustiranosti. Potom, ne postoji službeni neverbalni jezik između vozača i ne možemo na jednostavan način reći: »Izvinite«. Ako nam se bilo tko izvini, lako možemo izvinjenje krivo protumačiti kao neprijateljsku gestu. Kao problem je prisutan i nedovoljni trening u emocionalnoj inteligenciji vozača. Tradicionalno je edukacija vozača

usmjerenja na učenje pravila i vještina, a nitko ne pomišlja da vozače nauči kako inhibirati, kanalizirati nagle izljeve bijesa ili frustiranosti, a ne manifestirati ih do verbalnog, pa čak i fizičkog nivoa. Vidimo da ima slučajeva da se ljudi poubjaju zbog parkirnog mesta, zbog krive trake.

Postoji još jedan faktor koji utječe na agresivno ponašanje, anonimnost. Vozač je na cesti anoniman. Postoji samo auto i registarska tablica koja većini ništa ne znači, a agresivnom daje osjećaj sigurnosti.

Žašto su ljudi agresivni, što je u njihovim glavama, nisu li crne statistike dovoljno upozorenje?

– Istraživanja su pokazala da je preagresivna vožnja stvar kulture, kulturnog okruženja, a ne poremećaja ponašanja. Naravno da je onaj tko ima poremećaj ponašanja skloniji agresivnom ponašanju, ali kod većine agresivnih vozača problem je kultura.

Kako se istrenirati da ne budemo agresivni, da ostanemo smirenji?

– Ne smirenji, smirenjenji. Budimo svjesni posljedica vlastitih odluka. Ako odlučim da ću u Zagreb biti za sat vremena, jasno je da ću voziti tako da ću preuzeti podosta rizika, ne samo za sebe i za suputnike, već i za druge sudionike u prometu. U »crnim krovnikama« vidite da uz osobe koje svjesno preuzimaju rizik, imate i one druge, nevine žrtve.

PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA DOBILA NAJNOVIJI PROGRAM MJERA POBOЉŠANJA SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

Zvonimirova i Krešimirova maju niz loših rješenja

✓ U Rijeci su problematični izlazi s benzinske crpke i »Konzuma« u Osječkoj, raskrižje Krešimirove s Teslinom. Zvonimirova ima niz loših točaka, a to su raskrižje s Krešimirovom, s Ulicom Rikarda Benčića, Viktora Benca i Zametskom. Intervencije se predlažu na križanju Liburnijske i Pionirske, Istarske-Opatijske-Ljubljanske, a na raskrižju Liburnijske i Pulsko predlaže se postavljanje semafora

Rezultati koje je poludio Elaborat o povećanju stupnja sigurnosti prometa na cestama na području Primorsko-goranske županije za razdoblje 1995.-1998. godine te »Program mjera sigurnosti prometa na cestama Primorsko-goranske županije« za razdoblje do 2000. godine ponukao je odgovorne u Primorsko-goranskoj županiji da naruče još jedan elaborat, »Program mjera poboljšanja sigurnosti prometa na javnim cestama na području Primorsko-goranske županije«, koji bi se pozabavio razdobljem do 2003. godine. Naime, spomenuti do-

kumenti ukazali su na prometne probleme i nedostatke pojedinih prometnika te se praktički u skladu s iznesenim zamjerama u elaboratu krenulo u sanaciju opasnog točaka ili poteza na cestama. Vrijeme je pokazalo da je elaborat naručen od Upravnog odjela za pomorstvo, promet i veze Primorsko-goranske županije dobro prepoznao nedostatke i da su zahvati na prometnicama (Bakarac, krčka magistrala, Ulica Kačjak, Vukovarska te raskrižje Čandekova-Ulica Rikarda Benčića) neutralizirali opasnosti koje su prijetile vozačima. Isti rezultati očekuju se i od najnovijeg elaborata koji će uskoro i na Županijsko poglavarstvo.

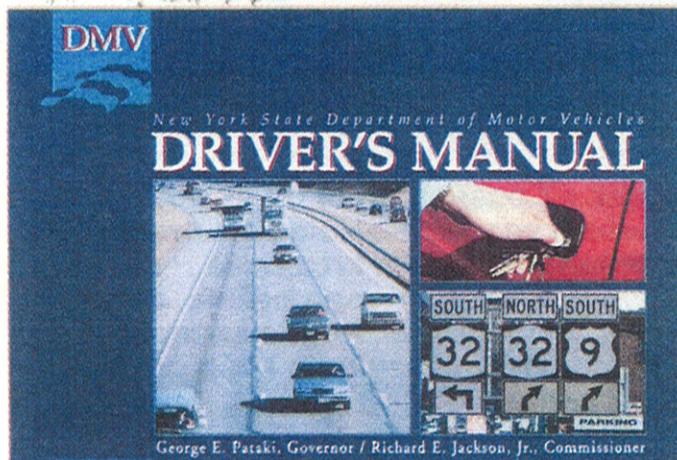
Zamjerke čvoru Vrata

Najnoviji elaborat uočio je više incidentnih lokacija na kojima je nužan manji zahvat. Na popisu je križanje jadranske magistrale sa Ulicom kostrenskih boraca gdje je potrebno vozače signalizacijom upozoriti da nailaze na pješački prijelaz. Crvenim je podcrtao potez između Povila i Klenovice gdje bi trebalo zamjeniti zaštitnu ogradu. Zamjerki ima i na čvoru Vrata na autocesti Rijeka-Zagreb gdje se predlaže povlačenje duple pune crte. U Rijeci su problematični izlazi s benzinske pumpe i »Konzuma« u Osječkoj, raskrižje Krešimirove s Ulicom Nikole Tesle koje je opasno za pješake te raskrižje s Ulicom Blaža Polića Kamova gdje bi, prema elaboratu, trebalo ukinuti lijevo skretanje. Zvonimirova ima niz loših točaka, a to su raskrižje sa Krešimirovom koje ima niz nedostataka te raskrižje sa Ulicom Rikarda Benčića, Viktora Benca i Zametskom. Intervencije se predlažu na raskrižju Liburnijske i Pionirske te Istarske-Opatijske-Ljubljanske gdje bi bilježi se između 10 i 18 sati, no ostaje činjenica da se često najteže nesreće dogadjaju u noćnim satima.

Prema mišljenju stručnjaka poduzeća »Promet-ing« neke dionice zahtjevaju i veće zahvate. Na raskrižju Liburnijske i Pulsko predlaže se postavljanje semafora, a na više dionica jadranske i krčke magistrale neophodno bi bilo postaviti novi asfaltni sloj.

Sve više pijanih na cesti

Zahvaljujući sustavnom praćenju prometa, čime Primorsko-goranska županija prednjači u Hrvatskoj, elaborat otkriva i mnoge zanimljive detalje vezane uz sigurnost prometa. Zanimljivo je pratiti broj poginulih u posljednjih devet godina (ne uključujući 2004. godinu). Najviše je života izgubljeno 2002. godine (58), slijede 1995. i 1997. godina sa 55 poginulih. Ostalih godina zabilježeno je između 39 i



OSPOSOBLJAVANJE VOZAČA, STJECANJE DOZVOLE I PRAVILA PONAŠANJA NA CESTAMA U SAD

Pijanima šest mjeseci zatvora i oduzimanje vozačke na 10 godina

✓ Dozvolu se uglavnom gubi zbog alkohola. Osobe mlađe od 21 godine (sa 0,01 do 0,10% alkohola u krvi) mogu izgubiti vozačku u periodu od 30 do 90 dana, obavljati društveno koristan posao ili sudjelovati u programima koji se tiču konzumiranja alkohola i prometne kulture. Predviđene su i zatvorske kazne do šest mjeseci te gubitak dozvole do 10 godina

Proces i standardi ospozobljavanja te sustav provjere odnosno ispitivanja budućih vozača u SAD-u, jedinoj svjetskoj velesili i zemlji u kojoj je rođena automobilска revolucija, nisu jedinstveni na razini državne zajednice, već svaka njena članica ima autonomna prava, odnosno zasebnu zakonsku regulativu. Primjerice, zabranjeno je istodobno posjedovanje vozačkih dozvola u više država, a osobe s važećom dozvolom neke od država SAD ili Kanade, koje su postale stanovnici države New York moraju proći samo kontrolu vida za dobivanje nove vozačke dozvole, dok svi ostali stranci moraju polagati ispit u cijelosti.

Dozvole za hendikepirane

Troškovi stjecanja nekomercijalne vozačke dozvole iznose 44,25 USD, a za E i C klase iznose 61,25 USD. Nakon četiri godine za obnavljanje dokumenata treba izdvojiti 22,25 USD, odnosno 42,25 USD.

Gubitak dozvole reguliran je sustavom kaznenih bodova. Osobe mlađe od 21 godine zbog utjecaja alkohola ili droga mogu ostati bez dozvole duže od jedne godine bez obzira da li su prije kažnjavane ili ne.

U državi New Jersey postoje više tipova dozvola (A,B,C,D,E,F) uvjetovane starosnim granicama između 15 i 21 godina. Od 2000. godine svi vozači dobivaju dozvolu na 10 godina (do tada su vrijedile 4 godine) i to obvezno sa slikom (do tada su osobe starije od 21 godine mogle birati da li će staviti sliku ili ne). Također postoje posebne dozvole za osobe oštećenog sluha, odnosno na stalnim se vozačkim dozvolama putem kôdova upisuju određene zdravstvene tegobe. Osobe koje žele donirati svoje organe također upisuju podatke u svoju vozačku dozvolu.

Gubitak dozvole je posebno reguliran, a uglavnom se temelji na alkoholiziranosti vozača. Osobe mlađe od 21 godine koje voze pod utjecajem alkohola (od 0,01% do 0,10% alkohola u krvi) mogu privre-

meno izgubiti dozvolu u periodu od 30 do 90 dana, obavljati društveno koristan posao ili sudjelovati u posebnim programima koji tematski obraduju konzumiranje alkohola i prometnu kulturu. Osim namirenja novčanih iznosa tj. šteta nastalih zbog prometnih nezgoda zbog utjecaja alkohola, predviđene su zatvorske kazne (maksimalno 180 dana) te gubitak vozačke dozvole u trajanju do 10 godina.

Jurnjava samo u filmovima

Općenito sustav ospozobljavanja i ispitivanja budućih vozača u vodećoj automobilskoj velesili vrlo je jednostavan, ali i učinkovit. Subjekti ospozobljavanja kandidata za vozače ne djeluju u ozračju bespovredne konkurenkcije, a vrlo je liberalan i postupak provjere vještina i znanja budućih vozača. Ovlaštene autoškole investiraju u prostore, nastavna sredstva i opremu relativno skromna sredstva, te se može stići opći dojam marginalizacije ove djelatnosti. Teoretska nastava izvodi se u specijaliziranim kabinetima uz maksimalnu uporabu audiovizualnih didaktičkih sredstava (uglavnom videoprojekcije praktičnih situacija u prometu). Vozački priručnici (Driver Manual) su besplatni, u pravilu skromno opremljeni, a sadržajno usmjereni samo na bitne elemente pro-

metnih i sigurnosnih pravila. Glede pravilnih propisa koji se u njima objašnjavaju, očekivano, osim općih pravila koje vrijede u ostaku svijetu na američkim cestama mogu se uočiti i neke posebnosti. Tako je iznenađujuće mnogo tekstualnih poruka na vertikalnoj signalizaciji, dopušteno je skretanje udesno kroz crveno prometno svjetlo (osim ako nije izrijekom zabilježeno »no turn on red«)...

Nota bene, iako bi se moglo zaključiti da se cijeloj problematici procedure stjecanja vozačkih dozvola u SAD-u i ne pridaje neka posebna važnost, što može imati prizvuk nedorečenosti, ipak je stupanj sigurnosti u cestovnom prometu na zavidno visini. Bjesomučne automobilske journalove iz mnogih američkih filmova samo su iluzije koje mogu stvoriti pogrešan dojam o cestovnom sustavu visokog rizika. U stvarnosti riječ je o pozitivnom primjerenju državne zajednice koja ima izuzetno dobro uređene odnose u cjelovitom sustavu sigurnosti cestovnog prometa.

Tekst pripremio dr.sc. Hrvoje Baraćević, izvanredni profesor Sveučilišta u Rijeci i predsjednik Savjeta za sigurnost prometa PGZ



Primorsko-goranske ceste među najsigurnijima u Hrvatskoj

Primorsko-goranska županija u sustavu sigurnosti prometa u Hrvatskoj zauzima peto mjesto sa 15,1 poginulim na 100 tisuća vozača. Sigurnije ceste imaju Požeško-slavonska (8,1 poginulih na 100 tisuća stanovnika), Zagrebačka (9), Koprivničko-Križevačka

(12,1), Splitsko-dalmatinska (12,7) i Vukovarsko-srijemska (13,2). Najopasnije su ceste u Ličko-senjskoj županiji gdje na 100 tisuća stanovnika gine 61,1 stanovnik. Inače hrvatski prosjek je 15,8 poginulih na 100 tisuća stanovnika.

PRI ODABIRU AUTOMOBILA KUPCI SVE ČEŠĆE OBRAĆAJU POZORNOST NA OCJENE Euro NCAP

Kako do pet zvjezdica na crash testovima?

✓ U očima javnosti pet zvjezdica postao je pojam sigurnosti na cesti, no u suštini radi se tek o ispunjavanju određenih normi koje nužno ne znače da je jedan automobil sigurniji od drugog. Primjerice, za osvajanje pete zvjezdice automobil mora imati zvučni i svjetlosni signal koji će upozoravati vozača i suvozača da nisu svezali pojaz.



Osvojiti pet zvjezdica na Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) crash testovima postala je stvar prestiža i marketinški dobro iskoristiv detalj za većinu konstruktora automobila. U očima javnosti pet zvjezdica postao je pojam sigurnosti na cesti, no u suštini radi se tek o ispunjavanju određenih normi koje nužno ne znače da je jedan automobil sigurniji od drugog. Primjerice, za osvajanje pete zvjezdice automobil mora imati zvučni i svjetlosni signal koji će upozoravati vozača i suvozača da nisu svezali pojaz. Detalj koji nije zanemariv jer pojasevi su jedan od najbitnijih elemenata sigurnosti, ali kada ste već vezani u slučaju sudara to ne znači da će automobil s pet zvjezdica bolje sačuvati svoje putnike. Istraživanjem i ispitivanjem sigurnosti automobila Euro NCAP kojem predsjedava Max Mosley, ujedno i prvi čovjek međunarodne automobilističke federacije (FIA), bavi se već sedam godina. Do pojave posljednje generacije »renaulta lagune« prije tri godine niti jedan automobil nije uspio osvojiti pet zvjezdica, a kada je led probijen došlo je do prave poplave super sigurnih automobila. To je pokazatelj da o sigurnosti razmišlja sve više konstruktora što je u suštini ohrabrujuće. No, kada je una-

toč strogim kriterijima testiranja »mercedes« za jedan od svojih modela uspio urgirati i ishodovati popravni, poljuljana je vjerodostojnost Euro NCAP. Postoje i slučajevi kada je došlo do razmimoilaženja u ocjeni sigurnosnih svojstava pojedinih automobila između europskog i američkog sustava ispitivanja. Istovremeno, sadašnji sustav Euro NCAP ocjenjivanja postao je previše jednostavan pa je u pripremi novi koji će bolje analizirati sigurnosne karakteristike. Unatoč ponekim sumnjivim ocjenama i ponekim nelogičnim kriterijima svojom pojmom Euro NCAP doprinio je na izvanredan način sigurnosti vozača i putnika.

U novom programu pokrenutom prije dvije godine posebna pažnja posvećuje se sigurnosti pješaka, odnosno ocjenjuje se na koji su način konstruktori automobila predviđeli ublažavanje teških posljedica prilikom naleta automobila na pješake. Napredak na tom polju već je prisutan. Primjerice »jaguar« za europsko tržište više na prednju masku ne montira svoj simbol mačke u skoku. Nastojanja da se ugodi novim zahtjevima za sada se očituje u vizualnim rješenjima zaobljenih prednjih dijelova, ali i tehnoških solucija poput brisača prednjih stakala koji se vrlo lako otkidaju prilikom udara. Istovremeno, broj automobila koji se podvrgavaju ispitivanju je sve veći. Ocjene su sve bolje, ali unatoč svoj silini zračnih jastuka, brojnim novim materijalima koji doprinose ojačavanju karoserije, ponajviše u putničkoj zoni, te elektronici koja sve efikasnije vlada automobilima, posebice u kriznim situacijama oprez vozača i poštivanje prometnih propisa ostaju i dalje najbolji način izbjegavanja prometnih nesreća i njihovih štetnih posljedica. Euro NCAP radi i na tom području. Angažirajući poznata lica želi kroz njihova svjedočanstva podignuti kulturu vožnje na europskim cestama. Među njima je zasigurno najslavniji Michael Schumacher.

Izbor modela, odnosno automobila koji će se podvrgnuti testiranju nastaje na osnovi prodajnih rezultata u pojedinim kategorijama. Automobili koji će biti podvrgnuti testiranju kupuju se bez znanja proizvođača kod slučajno odabranih dileru čime se želi osigurati istovjetnost modela sa onima koji se već nalaze u prodaji.

Lutke za testiranje vrijedne 200.000 eura

Euro NCAP provodi tri osnovna crash testa. Prvi se sastoji od klasičnog udarca prednjim dijelom automobila u deformabilnu, jedan metar široku, barijeru pri brzini od 64 km/h što je već brzina od one koja se koristi prilikom homologacije automobila. Potom se provodi bočni udar prilikom kojeg se prema boku test automobila upućuju ploha široka 1,5 metar brzinom od 50 km/h. Posljednji, treći test provodi se zlijetanjem automobila montiranog na specijalnim kolicima u smjeru stupa promjera 254 milimetra brzinom od 29 km/h. Ispitivanje naspram pješaku provodi se frontalnom površinom pri brzini od 40 km/h. Usporedo su razvijene i lutke koje se koriste tijekom testiranja. Cijena lutke od 200.000 eura najbolje govori o sofisticiranosti tog elementa ispitivanja sigurnosti putnika. Trenutno se koriste dvije verzije, obje prepune senzora.

Marijan PROJIĆ

PROFESSIONALCI

VEĆ 25 GODINA VOZAČ »AUTOTRANS« MIŠO BARBIĆ ZA UPRAVLJAČEM AUTOBUSA PUTUJE EUROPOM

U Europi se vozi puno kulturnije

Sigurno je da i u jednom Parizu ima gužvi, ali su vozači puno kulturniji, imaju drugačiji odnos prema svim sudionicima u prometu, a posebno prema mladim vozačima

Gotovo punih 36 godina Mišo Barbić proveo je za upravljačem kamiona i autobusa. Uvijek je želio voziti i od vožnje živjeti, a slično su razmišljala i njegova tri braće pa su u riječkom prijevozničkom poduzeću »Autotrans« veliki dio radnoga vijeka provela čak četvorica Barbića. No, prije dolaska u »Autotrans« Mišo je desetak godina radio u zagrebačkoj »Hidroelektri« gdje je vozio kamion i sa svojim kolegama odradivao velike poslove na izgradnjama, primjerice, zagrebačke zaobilaznice ili tunela Učka. Onda se preselio na autobuse koje po svim cestama Europe sada vozi već punih 25 godina i, kako kaže, nikada se ne bi mijenjao za neki drugi, možda lakši ili manje zahtjevan posao.

– Kada sam došao u poduzeće gdje i sada radim najprije sam prošao kratku obuku tijekom koje sam najviše naučio od svojih starijih kolega, koji su imali puno iskustva i objasnili nam kako treba raditi, odnositi se prema poslu, kolegama i putnicima. Duže sam ture počeo voziti skoro odmah, a dobar dio vremena vozio sam na noćnoj liniji Rovinj-Beograd, koja je tada bila najduža u bivšoj državi. Poslije sam krenuo s međunarodnim prometom, a sada sam stalno na liniji Split – Pariz. Vozio sam i po cijeloj Njemačkoj, Švicarskoj, odnosno na gotovo svim linijama koje pokriva »Autotrans« u Europi.

Zasigurno imate puno iskustva, kako zbog godina provedenih na cestama, tako i zbog nebrojeno mnogo prijeđenih kilometara. Možete li usporediti promet u Hrvatskoj i u Europi nekada i danas?

– Mislim da se najveća promjena dogodila u broju vozila na cestama koje su barem kod nas ostale iste. Prije nije bilo toliko automobila, dovoljno je samo pogledati Rijeku i naše zagušenje prometa u kojem su svi nervozni i nestripljivi. Vani se isto povećao broj automobila, ali su se izgradile i ceste. Sigurno je da i u jednom Parizu ima gužvi u prometu, ali su vozači puno kulturniji, prometna kultura je na puno višoj razini. Vani također imaju drugačiji odnos prema svim sudionicima u prometu, a posebno prema mladim vozačima koji svi na svojim automobilima nose oznaku početnika. Njih će stariji vozači uvijek uvažavati na cestama.

Posljednjih godina svjedoci smo brojnih prometnih nesreća. Što je prema Vašem mišljenju njihov glavni uzrok?

– Bez obzira na broj automobila i neadekvatne ceste, mislim da je najveći uzrok nesreća ipak ljudski faktor. Sigurno je da je broj vozila veliki faktor sigurnosti na cestama. Često se stvaraju gužve, ali onda treba imati strpljenja i mirno čekati da se vrati prohodnost prometa. Kod nas odmah svi trube, viču, svadaju se, o propuštanju da ne govorim. Vani je dovoljno dati žmigavac kod prestrojavanja i možete biti sigurni da će vas vozači propustiti. Ceste se u Hrvatskoj tek sada grade, iako bih ja više volio da se napravi 100 kilometara kvalitetnih cesta, a ne možda i 150 pa da se događaju situacije kao kod Varaždina kada se cijela jedna dionica urušila. Naravno, ceste također igraju veliku ulogu u sigurnosti prometa, ali isto tako svaka cesta ima svoju signalizaciju koja upozorava na njezinu stanje i kada bi se signalizacija poštivala, sigu-



ran sam i da bi bilo manje nesreća. Ako je ograničenje 70 km/h, ne može se voziti 120 km/h. Zato smatram da se nesreće događaju zbog ljudskog faktora i zato mislim da bi svi trebali više utjecati na vozače kako bi vozili sigurnije.

Rekli ste da volite svoj posao. Možete li izdvojiti najljepši događaj s vašeg radnog mjesto? Koliko ćete još dugo voziti autobus?

– Još ne razmišljam o tome koliko ću dužo raditi, znam samo da u mirovinu još ne želim ići. Lijepo je biti među ljudima, iako je s njima često jako teško raditi, proživiš svašta, svašta moraš potrpjeti jer putnik je uvijek u pravu. A u mom poslu nema ništa ljepeš nego kada ti putnik zahvali na udobnoj vožnji i kaže da će se ponovo s nama voziti. U slučaju linije na kojoj sada radim, Split – Pariz, to je zaista značajno jer put traje punih 26 sati koje neprekidno zajedno provodimo nas trojica vozača i naši putnici koje vozimo.

Helena FOGAS

Kod nas su kazne smiješne

– Svakako bi morali imati strožu policiju kao što je to slučaj u Europi. Mislim da bi je trebalo biti više na cestama, a trebalo bi uvesti i strože kazne za prekršaje. Kod nas su kazne gotovo nikakve, vani su one rigorozne. Već za bacanje opuška kroz prozor platit ćete kaznu od 5 eura. I ne mora te vidjeti policija, dovoljno je da te netko prijavi jer je suradnja građana i policije velika. S druge strane, trebalo bi postrožiti vozačke ispite. Instruktori bi mladima trebali više govoriti o prometnoj kulturi, učiti ih strpljenju, poštivanju propisa i ograničenja.



ŽUPAN PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE ZLATKO KOMADINA

Neiskusni vozači prebrzo sjednu u prejake aute

Mislim da je iskustvo vrlo bitan faktor, posebno iskustvo u rizičnim situacijama. Često su mi nejasni i roditelji koji djeci, neiskusnim vozačima, daju jake aute. Ponekad mi to izgleda kao da im daju bombu u ruke

– Ako nije profesionalni vozač, primorsko-goranski župan Zlatko Komadina dobar dio svog radnog i slobodnog vremena proveđe na cesti.

Mjesečno prođe oko 3.000 kilometara, što kao vozač svog »ford escorta« i službenog »renaulta lagune« ili pak kao putnik na brojnim poslovnim, protokolarnim ili stranačkim putovanjima. Za sebe će reći da je strpljiv vozač koji nije nikad izazvao nesreću i da mu na cestama ponajviše smetaju agresivnost, bezobrazluk i alkohol.

– Puno je stradalih među mladima, a u sve mu tome veliku ulogu ima alkohol. Osim to-

ga, dobar vozač ne postaje se preko noći, za to je potrebno iskustvo, a ono se stječe samo vožnjom. Mladi dosta brzo sjedaju u dobre aute, bez dovoljno kilometara iza sebe. Mislim da je iskustvo vrlo bitan faktor, posebno iskustvo u rizičnim situacijama. Često su mi nejasni i roditelji koji djeci, neiskusnim vozačima, daju jake aute. Ponekad mi to izgleda kao da im daju bombu u ruke.

Opasne poluatoceste

Za razliku od mnogih koji krivnju za nesreće najčešće prebacuju na vozače, Komadina će »sjetiti« i loših cesta.

– Čini mi se da su auti, u odnosu kad sam ja bio mlad, sve brži, a mislim da ceste građene u to vrijeme ne prate mogućnosti automobila. Velik broj nesreća događa se zbog pretjecanja, a imamo premali broj modernih, kvalitetnih prometnica gdje se pretjecanje može izvesti bez rizika. I što se događa? Ljudi nemaju, gdje preteći spore kamione, gube strpljenje i onda preteću tamo gdje ne treba. Poseban problem su naše poluatoceste. Znamo kolika su ograničenja, a vozi se po 150

kilometara na sat. No, najopasnija je treća traka, za koju nikad ne znate da li je vaša ili od vozača koji stiže iz drugog pravca. Kad nekoliko puta ta treća traka »prelazi« s jedne strane na drugu, više ne znate gdje ste. Posebno takav režim prometa zbuњuje vozače koji ne poznaju cestu. Upozorio sam državne dužnosnike da na pravcu od Rijeke do Zagreba treba što prije dionice pokrivene poluatocestom pretvoriti u autocestu punog profila, sa četiri trake.

Pojas stavljam automatski

Ipak, župan Komadina ne amnestira vozače od krivnje.

– Primjetio sam da mnogi vozači nemaju niti malo opreza kod mokrog kolnika i istim ritmom voze po suhom i mokrom kolniku. Ja drastično smanjujem brzinu pri kafi. Osim toga, ljudi ne vode računa o gumačima za koje se uvijek mora imati novca. Nejasno mi je kako si vozači mogu priuštiti vožnju sa neispravnim kočnicama, kako voze bez pojasa.

Ja stavljam pojaz čim uđem u auto, nema

šanse da se zaboravim vezati. Alkohol sam već spomenuo. Tih se situacija najviše čuvam. Znamo da gotovo nema čovjeka koji nije popio na nekoj svadbi i vraćao se kući, ali...

Anto RAVLIĆ

Mučno je svjedočiti smrti na cesti

Nedavno sam bio svjedok frontalnog sudara na cesti od Zagreba do Varaždina u punoj brzini kada je jedna osoba poginula. Doslovno se nikako ne osjećate. Sve vam se prevrti pred očima. Sjetite se prolaznosti života, da ne treba žuriti. Često govorimo: »Moramo stići«. Ma, ne mora se nigdje stići. Tek kada se dogodi nešto strašno shvatimo da se ipak nije moralno stići.

HITNA MEDICINSKA POMOĆ IZ PERSPEKTIVE DR. SENKE ŠTRBO KOJA VEĆ 13 GODINA SPAŠAVA NASTRADALE NA CESTAMA



Unesrećeni moraju na kirurški stol za sat vremena

✓ Ukoliko od trenutka nesreće do dolaska na kirurški stol prođe manje od 60 minuta vjerojatnost preživljavanja u slučajevima kada je unesrećeni teško ozlijeden dostiže 85 posto

Gotovo svakodnevno svjedoci smo brojnih prometnih nesreća što se nezaustavljivo događaju na prometnicama Primorsko – goranske županije. Automobili su sve brži, vozači precjenjuju svoje sposobnosti, konzumira se pretjerano alkohol, vozi se prebrzo. Ukoliko se radi o nesreći s ozlijedenim osobama sudionici će prvo potražiti liječničku pomoć i nazvati broj 94, broj Hitne medicinske pomoći čija će ekipa u najkraćem roku pokušati stići do mesta nesreće i učiniti sve kako bi se stradalnicima pružila prva pomoć, a zatim ih sigurno transportirali do bolnica.

Detaljnije s radom ekipe riječke Hitne pomoći i njihovim iskustvom u prometnim nesrećama upoznali smo se razgovarajući s doktoricom Senkom Štrbo koja već 13 godina radi u Hitnoj medicinskoj pomoći Rijeka.

Svaka prometna nesreća je nova situacija, do tada nevidena. Pravila nema, nema sheme po kojoj radimo, objasnila nam je dr. Štrbo.

Ekipa Hitne pomoći nastoji uvijek maksimalno brzo stići, tako da nakon zaprimljene dojave trčeći ulaze u kombi Hitne i preko UKV-a doznaju gdje se nesreća dogodila. Unatoč prometu i drugim poteškoćama sa kojima se vrlo često moraju »boriti« po putu nastoje stići što brže i pomoći ozlijedenima.

– Kada dodemo na prometnu obratimo pažnju na sigurnost samog mesta nesreće, da se ne bi što zapalilo ili eksplodiralo. Ukoliko je osoba pri svijesti upitamo je gdje osjeća bolove, može li micati nogama i da li može sama izaci. U slučaju kada to nije moguće i nužna je pomoć vatrogasca primarno opskrbljujemo pacijenta. Stavlja se veniski put, immobilizira vratna kralježnica, postavlja KED (sustav šina za učvršćivanje kralježnice što se elastičnim trakama spaja preko prsiju), vidljiva rana se previja, a po potrebi se daje sredstvo protiv bolova, pojasnila nam je dr. Štrbo.

Ponekad je situacija vrlo otežana, primjerice kada je ozlijedena osoba prikleštena u vozilu u provaliji ili sličnom opasnom mjestu, te je u takvim slučajevima važna dobra koordinacija vatrogasaca i Hitne pomoći. Komplikirane su i pro-



metne nesreće s više ozlijedenih osoba, posebice ako se radi o teškim ozljedama, kada je nužna pomoć druge ekipe Hitne. Obično se do njihova dolaska liječnik i medicinski tehničar razdvoje i nastoje maksimalno posvetiti svim unesrećenima. Provjeravaju da li dišu, da li su pri svijesti, zaustavljaju krvarenja ili immobiliziraju ekstremitete. Probleme na terenu znaju stvoriti i prolaznici koji vrlo često autima onemoguće prolaz ili pak stihiskim ponašanjem dodatno otežavaju rad na terenu.

Dr. Štrbo nam je istaknula i pravilo zlatnog sata. Naime, ukoliko od trenutka nesreće do dolaska na kirurški stol prođe manje od 60 minuta vjerojatnost preživljavanja u slučajevima kada je unesrećeni teško ozlijeden dostiže 85 posto.

U Hitnoj ističu da je broj ozlijedenih muškaraca spram žena dvostruko veći. Po dobrim skupinama najveći broj ozlijedenih ima između 20 i 40 godina, a najčešće su ozljede glave, ekstremiteta, pa prsa i trbuha. Kao najčešći uzrok smrti u nesrećama ističe se politrauma.

Šarlota BRNCIĆ

Dvije ekipe na prostoru od Učke do Smrike

Većina djelatnika Hitne medicinske pomoći radi u ritmu smjena od 12 sati, a većina ih je angažirana i na terenu i u prijavno – dojavnoj jedinici. U smjeni su na terenu uviđek dvije ekipe s dva vozila, a čine ih liječnik, medicinski tehničar ili medicinska sestra, te vozač. Riječka Hitna sa samo dvije ekipe mora pokriti veliko područje rada što se proteže do Matulja i Preluka, s time da pokrivaju i državne ceste do tunela Učka, Rupe i Pasjaka, potom do tunela Tuhobić i s druge strane do Smrike. Cijeli splet novih prometnica zasigurno im nije olakšao posao i što se tiče dojava o mjestu nesreće i što se tiče interveniranja na terenu. Vrlo često im građani, posebno stranci, ne znaju točno reći gdje je nesreća, a i cijeli niz građevinskih radova na širem riječkom području dodatno otežava intervencije.



PRED NAMA JE SEZONA GODIŠNJIH, A SVAKI ODMOR ZAPOČINJE PUTOVANJEM KOJE SE MOŽE PRETVORITI U MUČENJE

Na put s djecom rano ujutro ili navečer

zna zagorčati početak godišnjeg odmora. Sto učiniti za ugodnije putovanje, jer neke se neugodnosti ipak mogu izbjegći, pitali smo iskusnu riječku pedijatricu, dr. Smiljanu Zahirović.

– Najprije, preporučuje se da putovanje s malom djecom u automobilu ne počne u najtoplijem dijelu dana. Putovanje treba započeti rano ujutro ili navečer, kada djeca tijekom noćne vožnje cijeli put mogu prespavati. Djecu treba lagano odjenuti, u odjeću od pamuka ili drugih prirodnih materijala, jer sintetički materijali sprečavaju znojenje. Prije puta dijete treba jesti i popiti dosta tekućine. Tekućinu treba ponijeti i na put, ali ne bilo kakvu. Ne preporučuju se sokovi, jer su slatki, pa će dijete ubrzo opet ožedniti, a nisu dobra ni gazirana pića. Najbolji izbor su čaj ili voda.

Putovanje je često zamorno, pogotovo ljeti, kada temperature uveliko prelaze ugodnih dvadesetak stupnjeva. Ako su u automobilu i djeca, pa još imaju problema s mučninom tijekom putovanja, duža vožnja i roditeljima i djeci

podesiti tako da razlika između vanjske i unutarnje temperature bude tek nekoliko stupnjeva. S djetetom u automobilu, vožnju treba češće prekidati, a najbolje svakih sat vremena. Djetu treba omogućiti da se razgiba i protegne, najbolje na nekoj livadi uz cestu. Nije nadmet ponijeti ni nekoliko osnovnih lijekova, što uvijek ovisi o tome kamo se putuje. Dobro je pri ruci imati neko sredstvo za skidanje visoke temperature, repellent za tjeranje insekata i neko sredstvo za ublažavanje posljedica uboda insekata. Ako je dijete sklono bolesti vožnje, potrebno je dati mu neki od lijekova za sprečavanje pojave slabosti u tijeku vožnje. Tih sredstava danas ima veliki izbor, u obliku sirupa, tableta, pa i žvakačih guma. Ako se daju kako je preporučeno, 30 minuta prije početka vožnje, ona djeluju na osloba-

đanje supstanci koje djeluju na statiku u uhu. Važno je sprječiti povraćanje da ne bi došlo do dehidriranja djeteta, koje ionako tijekom vožnje gubi tekućinu iz tijela znojenjem. I nikada, ali baš nikada ne treba ostaviti dijete u autu parkiranim na suncu, jer može dobiti toplotni udar.

I, na kraju, savjet za odrasle. Za njih vrijedi sve što i za djecu s tim da su oni manje osjetljivi, pogotovo na gubljenje tekućine iz organizma. Ipak, običaj ispijanja kave u tijeku vožnje, neće im pomoći, jer ne samo što pospiješuje gubitak tekućine, nego i podiže tonus živčanog sustava, odnosno djeluje uzbudjuće, a ne razbudjuće, a podiže i krvni tlak. Zato i za odrasle vrijedi preporka o dosta čaja i vode za vrijeme putovanja.

Jelena SEDLAK

ŽUPANIJSKO I DRŽAVNO NATJECANJE »SIGURNO U PROMETU«

Ekipa Autokluba »Rijeka« i Primorsko-goranske županije četvrta u Hrvatskoj

Na županijskoj razini pobjedu je odnijela Osnovna škola »Dr. Branimira Markovića« iz Ravne Gore u ekipnoj konkurenciji, a u pojedinačnoj je prvo mjesto osvojila njihova učenica Petra Podobnik

Dvanaesto tradicionalno Županijsko natjecanje učenika osnovnih škola iz poznavanja prometnih propisa i upravljanja biciklom, »Sigurno u prometu«, pod pokroviteljstvom Grada Rijeke i Primorsko-goranske županije, održano je i ove godine sredinom svibnja u sportskoj dvorani »3. maj« koju je preplavilo gotovo dvije stotine natjecatelja, mentora, članova komisija i povjerenstva te gostiju zaduženih za bodreњe svojih favorita. Osnovna škola »Dr. Branimira Markovića« iz Ravne Gore je u ekipnoj konkurenciji između 25 osnovnih škola izborila je pobjednički pehar te osvojila nagradni bicikl. Njihova je učenica, Petra Podobnik, bila najbolja u pojedinačnom plasmanu, također postavši ponosna vlasnica još jednog zasluženog bicikla. Ovu lijepu i vrijednu nagradu je u kategoriji riječkih škola osvojila i Osnovna škola »Vladimir Gortan«. Najuspješniji natjecatelji s gradskog i županijskog natjecanja bili su i dodatno nagrađeni s izletom na Brijune.

No, ispred naboljih je natjecatelja bio još jedan period priprema u znanju i vještinama budući da su oni činili ekipu koja je zastupala Primorsko-goransku županiju na Državnom natjecanju u Splitu – to su Petra Podobnik, Bruna Jakovac, učenica OŠ »Branimira Markovića«, te Sandro Ćuković i Toni Linić, učenici OŠ »Čavle«. U konkurenciji 21 županije prošlog je mjeseca, četveročlana ekipa za Autoklub »Rijeka« i Primorsko-goransku županiju osvojila četvrtu mjesto na 12. državnom natjecanju »Sigurno u prometu«.

Glavni je cilj natjecanja koje organizira Autoklub Rijeka u suradnji sa učenicima 5. i 6. razreda provedba prometnog odgoja u školama i ospozobljavanje osnovnoškolaca za sigurno kretanje u cestovnom prometu kao pješaka i vozača bicikla. Svi su sudionici natjecanja dobili potvrdu o ospo-



sobljenosti za upravljanje biciklom, budući se njime samostalno može voziti samo nakon navršene 14. godine života, a tek iznimno djeca s navršenim devet godina. Ovakva i slična dogadjanja od izrazitog su značaja za savladavanje prometne kulture još od malih nogu, budući su i oni bez obzira što će za upravljače automobila sjesti tek kao punoljetne osobe, kao pješaci i biciklisti ravnopravni sudionici u prometu. Poticanja na razmišljanje o poželjnem i nerizičnom ponašanju u prometu možda će im jednoga dana spasiti i živote. No, da bi se takvo natjecanje uspješno održalo potrebna su uvijek i dodatna sredstva pa je finansijsku pomoć ponudio i veliki broj sponzora: Upravni odjel za promet i veze, Savjet za sigurnost prometa na cestama, riječka poduzeća »Croatia Vita« i

»Croatia Nova«, »Velden auto« iz Opatije, »Roberta sport MCD«, »Prometal« iz Matulja, Erste&Steirmarkische bank, »Podravka«, »Podravka Studenac«, »Jamnica« i »Kraš«.

Andrea VUKELIĆ

Pobjednici 12. Županijskog natjecanja »Sigurno u prometu«

Najbolje rezultate su postigli:

1. ekipa OŠ »Dr. Branimira Markovića« iz Ravne Gore (mentorica Mira Jurković),
2. ekipa OŠ »Čavle« (mentorica Mira Fafandel)
3. ekipa OŠ »Viktor Car Emin« iz Lovrana (mentor Radovan Trnajstić)

Najuspješnije natjecateljice su:

1. Petra Podobnik, OŠ »Branimira Markovića« iz Ravne Gore
2. Bruna Jakovac, OŠ »Branimira Markovića« iz Ravne Gore
3. Stela Delač, OŠ »Lokve«

Najuspješniji natjecatelji su:

1. Leo Rudan, OŠ »Rikard Katalinića Jeretov« iz Opatije
2. Toni Linić, OŠ »Čavle«
3. mjesto dijeli: Mateo Jerbić, OŠ »Dr. Branimira Markovića« iz Ravne Gore, te Sandro Ćuković, OŠ »Čavle«

Prometni policajci u vrtiću

U sklopu stalnih obilazaka dječjih vrtića pomoćnik načelnika Postaje prometne policije Rijeka za prometnu preventivu Ivan Jelić posjetio je dječji vrtić na Mirta Kantridi. Najmlađi sudionici u prometu najprije su rekli kako se ne boje policije, a za uvod ih je zanimalo s kojim je autom došao policajac. Mali »Duplici« pod nadzorom tete Vere Žigić pokazali su zavidno prometno znanje i niti na tren nijihova koncentracija nije popuštalā.



Godišnja nagrada HAK-a za preventivu Ankici Tomac

Članica Autokluba »Rijeka« i članica Izdavačkog savjeta »Žmigavca« Ankica Tomac dobila je, povodom obilježavanja Dana Hrvatskog autokluba, Godišnju nagradu HAK-a za postignuća u prometnoj preventivi, širenju tehničke kulture i unapređivanju sigurnosti prometa u 2003. godini. Priznanje Ankici Tomac ujedno je i priznanje Sekcije prometne preventive i cijelog Autokluba »Rijeka«, kao i svim subjektima u Županiji Primorsko-goranskoj, posebno osnovnim i srednjim školama u suradnji s kojima Autoklub »Rijeka« provodi svoje prometno preventivne aktivnosti.

Izdavač: Autoklub »Rijeka« Dolac 11
Suzdržavač: Primorsko-goranska županija, Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama PGŽ
Izdavački savjet: Prof. dr. Hrvoje Baraćević (predsjednik), Željko Tomac, Zdravko Lisac, Ankica Tomac, Rober Misarić, Miroslav Krapac
Urednik: Anto Ravlić
Grafički urednik: Mara Nezirović
Fotografije: Ronald Brmalj, Sergej Drechsler, Marko Gracin, Vedran Karuza, Damir Škomrlj
Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka« Dolac 11
Telefon: 051/212-442
E-mail: Novi lost d.d., Žvonimirova 20/A Rijeka
Sljedeći broj Žmigavca izlazi 7. rujna u Novom listu