

Žmigavac

Kultura i sigurnost prometa

Rijeka, 3. svibnja 2005. broj 7

- S GROBNIČKE PISTE MOTOCIKLOM U ŽIVOT
- STRUKA PROTIV 0,0 PROMILA
- ŽUTA PARKIRNA MJESTA SAMO NAJTEŽIM INVALIDIMA



U OŽUKU I TRAVNU NA PROMETNICAMA PRIMORSKO – GORANSKE ŽUPANIJE U PET JE NESREĆA ŽIVOTE IZGUBILO ŠEST OSOBA

Poluautocesta Rijeka – Zagreb ponovno sije smrt



Dvojica vozača poginula su kod čvora Ravna Gora praktično na istom mjestu. Nesreće koje su se dogodile 13. i 25. ožujka vrlo su slične. Stradali vozači su prema izjavama svjedoka odjednom, bez razloga, prešli na suprotnu traku.

Uožuku i travnju na prometnicama Primorsko-goranske županije poginulo je šest osoba čime se broj smrtno stadalih od početka godine popeo na 11. Crni popis nešto je kraći u odnosu na prošlu godinu kada je u prva četiri mjeseca na cestama Primorsko – goranske županije živote izgubilo 12 osoba.

Poluautocesta Rijeka – Zagreb ponovno je ubrala krvavi danak. Dvije nesreće koje su odnijele dva života dogodile su se u blizini čvora Ravna Gora koji je očito postao crni potez na inače opasnoj poluautocesti. Vrlo je neobično što se radi o ravnem potezu na kojem je preglednost vrlo dobra. Nesreće koje su se dogodile 13. i 25. ožujka vrlo su slične. Vozači koji su stradali su prema izjavama svjedoka odjednom, bez razloga, prešli na suprotnu traku. Iako je na tom potezu brzina ograničena na 80 kilometara na sat vozači uglavnom ne štede gas, pa su sudari frontalni, a posljedice obično tragične.

Prvi je kod čvora Ravna Gora poginuo Miloje Pejić (63). Nesreća se dogodila oko kilometar i pol od čvora prema Rijeci. Na gotovo potpuno ravnom dijelu ceste Pejić je prešao na suprotnu voznu traku okrenuvši najprije Mercedes njemačkih registracija da bi se potom direktno sudario s Passatom. Moćni automobili vozili su vjerojatno brže od 100 kilometara na sat. Vozač je poginuo na licu mesta.

Nakon desetak dana, samo stotinjak metara dalje život je izgubio 70-godišnji Anton Tonković iz Zagreba. U srazu s teretnim vozilom »kia« je praktično smrvljena, a vozač

je na mjestu poginuo. Vidljivost je bila relativno dobra.

Crna travanska statistika otvorena je već 2. travnja. Živote su u stravičnom trostrukom sudaru u tunelu Katarina na riječkoj zaobilaznici oko 23,45 sati izgubili Marc Šarac (27) iz Matulja i Srdan Blažević (49) iz Rijeke. Pritom su tri osobe teže, a četiri lakše ozlijedene. Ponovno je tragediji kumovala brzina. Nesreća se dogodila kad je 27-godišnji vozač Volkswagen Pola iz Matulja izgubio kontrolu i udario u rubnjak. Polo se nekoliko puta okrenuo na cesti te naletio na Škodu Favorit. No, to nije bilo sve jer se u Škodu zabilježio Golf koji se kretao iza nje. Smrtno strdali Matuljac sjedio je na zadnjem sjedištu Pola, a 49-godišnji Riječanin vozio je Škodu.

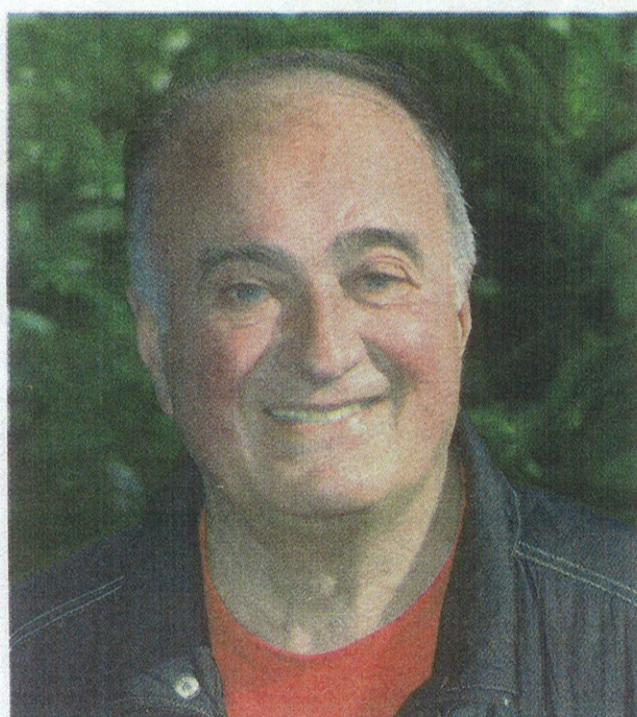
Dan kasnije život je na cesti Kačjak – Orehotica izgubio vozač Ford Escorta Ivica Topić (40). Nesreća se dogodila kad je Topić oko 21,45 sati nadomak čvora Orehotica, vozeći prebrzo, udario u pješaka koji je nepropisno kretao kolnikom. Pješaka je automobil dvadesetak metara vozio na poklopac motora, sve do udara u rasvjetni stup. Ivica Topić je na mjestu preminuo, a pješak je teško ozlijeden.

Još jedan život je izgubljen na pravcu Rijeka – Zagreb. Nesreća se dogodila na staroj cesti u Vučinićima. Pri slijetanju s ceste smrtno je stradao 52-godišnji Josip Dević iz Zagreba koji se, izgubivši nakon zavoja kontrolu nad automobilom, zabilježio u stablo.

Anto RAVLIĆ

NIKOLA MIKULIČIĆ, DUGOGODIŠNJI DIREKTOR TRANSADRIJE I NONIĆ ANE JELUŠIĆ ČLAN JE AUTOKLUBA »RIJEKA« VEĆ 50 GODINA

Kad se mladom čovjeku da auto, mora dobiti i povjerenje



Nikola Mikuličić jedan je od najstarijih članova Autokluba Rijeka. Prvu člansku iskaznicu podigao je 1955. godine, dakle prije pola stoljeća. Dugogodišnji vozač, danas aktivni umirovljenik u gospodarskim krugovima poznat je kao direktor Transadrie s 35-godišnjim stazom, a u sportskim kao dugogodišnji dužnosnik NK Rijeke i aktualni predsjednik ŽOK Rijeka. Po sportskoj liniji Nikola Mikuličić je poznat i kao nonič naše skijašice Ane Jelušić.

Kako ste se uopće odlučili učlaniti u Autoklub u godinama kad su automobili bili rijetkost?

– Imao sam tu sreću što je pokojni Rude Štiglić, jedan od predsjednika Autokluba bio moj Krasičanin. Mene je kao mладog omladinca interesiralo svašta tako da sam se ja učlanio u Autoklub nakon vojske. Bio sam posebno zainteresiran za tehniku koje tada nije bilo. Sjećam se da je tad »3. maj« imao svoj klub, rafinerija svoj, Rikard Benčić svoj. To nije išlo kako je trebalo ići i onda su se skupili pametni ljudi i sve to objedinili. Zanimljivo, bio sam član Autokluba, a nisam ni vozio. Tada nisu bile mogućnosti kao danas, ja sam svoje pionire i omladince uključivao u klub radi stjecanja novih znanja. Jedno vrijeme sam bio i potpredsjednik kluba.

Kad se kupili svoj prvi auto?

– Prvo sam kupio motor 1958. godine i to od jednog Nijemca. Radio sam u Jadroliniji i on me je zavolio. Rekao mi je: Ja će ti dati motor od 500 kubika, pa kad mi budeš mogao platiti, plati. Bio je to motor s prikladicom, pa sam ju maknuo. Poslije sam imao nekoliko auta, fiću, daciu... Sad vozim Fiat Uno, prošao s njim 250 tisuća kilometara i jako sam zadovoljan, a tajna je možda u tome da mi ga održavaju u Autoklubu na Preluku.

Kako gledate na današnje vozače, na njihovu kulturu odnosno na sve prisutniju nekulturu?

– Mislim da se previše potencira ta nekultura. Velika većina vozača je korektna. Osim toga, s djecom treba raditi. Ja sam kćerima odmah dao auto, ali sam pazio na njih, kontrolirao ih. One to nisu znale, ali su me ponekad vidjele. Znale su da ne smiju nikome dati auto, nisu pile i imao sam povjerenja u njih. I kćeri su mi postale dobiti vozači. Ja sam uvijek govorio da bi djeci kupio dobar auto, jer ako mu daš fiću, neki slab auto, to je kao da si mu kupio smrt. Žena isto vozi. Niti ona niti ja nismo nikad imali ozbiljnijih nesreća. Nikad

većih nesreća nismo imali. Prije nekoliko godina imao sam nesreću kod Pošte 2, no ništa ozbiljnije. I to je bilo sve, a polazio sam još 1958. godine. Mislim da nisam prometnih nesreća imao i zato jer sam se kretao u krugu ljudi koji su bili u svijetu automobila, motora i koji su imali svijest o prometnoj kulturi i koji su tu svijest znali prenijeti na sve nas.

Mislite da kretanje u tom krugu može u tolikoj mjeri pozitivno utjecati na svijest.

– Da. Sigurno. Druženje u jednom pozitivnom, zrelom okruženju utječe na vozača, pogotovo mladog. Znam kako mlad čovjek razmišlja. Svi smo mi bili mlađi, neki to zaborave, a je ne mogu, jer znam da sam skakao s motorom, preko zidova i svakako. I baš zbog toga se mlađi moraju kretati u zdravom okruženju koje može utjecati na njihovu prometnu svijest i kulturu. Ne volim kad se priča protiv mlađih, uvijek sam za njih i uz njih i nikad protiv mlađih neću govoriti. Inače, slažem se da djeca moraju najmanje godinu dana voziti s roditeljima ili nekim starijim. Na jednu stvar roditelji moraju paziti, a to je takmičenje djece. Svojoj djeci ne smiju kupovati jake automobile na njihov pritisak jer im tako mogu kupiti kartu za smrt.

Anto RAVLIĆ

Druženje u jednom pozitivnom, zrelom okruženju utječe na vozača, pogotovo mladog. Znam kako mlad čovjek razmišlja. Svi smo mi bili mlađi, neki to zaborave, a je ne mogu, jer znam da sam skakao s motorom, preko zidova i svakako. I baš zbog toga se mlađi moraju kretati u zdravom okruženju koje može utjecati na njihovu prometnu svijest i kulturu.

Izdavač: Autoklub »Rijeka«, Dolac 11

Suzdavač: Primorsko goranska županija, Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama PGŽ

Izdavački savjet: Prof. dr. Hrvoje Baričević (predsjednik), Željko Tomac, Zdravko Lisac, Ankica Tomac, Robert Mišan, Miroslav Krpan

Urednik: Anto Ravlić

Grafički urednik: Mara Nezirović

Fotografije: Roni Brmalj, Livio Černjul, Vedran Karuza, Petar Fabijan, Marinko Jakovljević i Autoklub »Rijeka«

Adresa redakcije: Autoklub »Rijeka« Dolac 11

Telefon: 051/212-442

Tisk: Novi list d.d., Zvonimirova 20/a Rijeka

Slijedeći broj Žmigavca izlazi u srpnju u Novom listu

PROF. DR. BERISLAV PAVIŠIĆ, PROFESOR NA PRAVNOM FAKULTETU SVEUČILIŠTA U RIJECI

Struka protiv 0,0 promila



Danas bi mnogi bili sretniji da su konzultirali struku. A struka bi kazala da je nulta koncentracija neprihvatljiva, zbog turizma, ali i zbog »dokaznih problema«, na primjer endogenog alkohola. Ona bi upozorila da nije prihvatljiva »operativna korekcija« podataka utvrđenih mjernim uredajima, jer se time dovodi u pitanje valjanost rezultata, dakle pouzdanost uredaja, a time dokaza

Nakon prvih pozitivnih rezultata, stanje sigurnosti prometa na hrvatskim cestama opet je pogoršano. U čemu je zapravo problem?

– U cijelom svijetu vlada krija sigurnosti prometa na cestama. Zato je Svjetska zdravstvena organizacija svoj dan – 7. travanj 2004. posvetila sigurnosti prometa na cestama. Prometne nesreće su najprije osobna i obiteljska tragedija, ali također kritičan problem javnog zdravstva, ekonomije i društva. Nerazvijene zemlje već sada troše znatan dio pomoći koju dobivaju za saniranje posljedica prometnih nesreća. Ta suvremena pošast se mora makar usporiti, ako se ne da zaustaviti. Neke zemlje poput Švedske, Nizozemske ili Velike Britanije u tome uspijevaju. Većina drugih nije tako uspijevana. Hrvatska je na žalost u toj drugoj skupini. Postoji li u Hrvatskoj strategijska konceptcija sigurnosti prometa?

– Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa formalno postoji. Izrađen je po prvi put 1994. godine, prema uzoru na strane programe. Taj program je produljen, a njegovo provođenje je trebalo tijekom 2003. godine broj poginulih na 100.000 stanovnika sa 14 smanjiti na 12. Također je postavljen cilj pridržavanja dopuštenih brzina od 85 posto vozača, te u istom postotku uporaba sigurnosnih pojaseva u vozilu i zaštitne kacige motociklisti. U Programu se predviđa saniranje 40 posto »crnih točaka«, zatim smanjenje udjela alkoholiziranih sudionika prometnih nesreća (kojih je u godinama koje su prethodile Pro-

gramu bilo šest posto), zaštita djece, starijih i nemoćnih, te biciklista i pješaka te potreba poboljšanja uvjeta za sudjelovanje u prometu invalida. Prometno obrazovanje djece i mlađe je postavljeno kao trajna zadaća. Provedba bi krajem 2010. godine imala dovesti do smanjenja broja poginulih na 8 na 100.000 stanovnika. Time bismo bili među sigurnijim europskim zemljama. Nositelj Programa je bilo Ministarstvo unutarnjih poslova uz sudjelovanje drugih vladinih tijela putem njihovih predstavnika. Oblikovanje Programa je trebao dati

Nacionalni savjet za sigurnost prometa na cestama. Međutim, Nacionalni savjet je ukinut. Malobrojne znanstvene ustanove npr. Institut prometnih znanosti, prometni vještaci i drugi eksperti u Programu su bili slabo zastupljeni, a pri donošenju Zakona gotovo da nisu sudjelovali. Dakle, nema tijela koje se sustavno i dugoročno, na znanstvenim osnovama bavi strategijom sigurnosti prometa na cestama. Nju Hrvatska treba u budućnosti konačno osmisli i oblikovati. To je vjerojatno najvažniji problem koji je uostalom kod nas već poznat: nedostatak kontinuiranog rada, uplitanje politike u područje struke i znanosti, posezanje za hitnim kratkoročnim »vatrogasnim« mjerama...

Je li ta strategija bila polazište zakona?

– Program je samo rubno inspirirao zakonodavca iako razlozi nisu ujvijek jasni. Na primjer, nejasan je navod »sustavno i temeljito zaštravljivanje kaznene politike sukladno europskom zakonodavstvu« koji se navodi u obra-

zloženju jer europskog zakonodavstva nema. Niti je samo zaštravljivanje kaznene politike dugoročno igdje riješilo probleme sigurnosti prometa. Bolje prometnice, bolje održavanje cesta, sigurnija vozila, bolja medicinska pomoć i posebno sustavni prometni odgoj, u tom su važniji. Na žalost, to je sve vrlo skupo.

Težište na represiji

Koliko je sigurnost prometa opće društveno pitanje?

– Sigurnost prometa u europskoj zemlji bi trebala biti prije svega pitanje znanstveno ute-mljene, općedruštveno prihvaćene strategije. U njoj važno mjesto imaju najprije znanstvena istraživanja, zatim građani i prometne udruge. Hrvatski autoklub i druge stručne udruge moraju dati prinos koji se od njih očekuje, a koji je i te kako uvažavan u drugim europskim zemljama. Predstavnici udruga vozača valjda imaju što kazati na novu mjeru prestanka važenja vozačke dozvole koja je automatska, ne-selektivna, kao i osiguravatelji i udruge taksi-sa na teško prihvatljivu funkciju definiciju manje materijalne stete. Nakon uvođenja mjeri izricanja negativnih bodova, o njenim učincima nije bilo ozbiljnijih istraživanja. To je predlagatelj ne samo mogao, nego i bio dužan učiniti prije donošenja novog zakona.

Što je bio glavni motiv donošenja važećeg zakona?

– Zakon je u regulativnom dijelu izmijenjen i dopunjeno propis iz 1996. godine, a nove odredbe su uskladivanje s međunarodnim propisima uz preraspodjelu zadaća koje se u pravilu, kumuliraju u resoru unutarnjih poslova. Glavni motiv donošenja Zakona je bio »neutralizirati« utjecaj Zakona o prekršajima iz 2002. godine koji je prema obrazloženju, onemogućio primjenu ranijih propisa, odnosno učinkovito sankcioniranje prekršitelja. Donošenje zakona pratila je i »mini« reforma Zakona o prekršajima. Autori zakona, postupajući po nalogu Vlade, uspješno su u kratkom vremenu pripremili tekst. U namjere Vlade i radnih tijela ne treba sumnjiati. Dakle, nije problem u tome zašto i kako je, nego kako bi trebao biti izrađen temeljni zakon.

U čemu je razlika?

– Zakon donesen po hitnom postupku je, prije svega, »prekrojio« prekršajni sustav. Umjesto takva težišta na represivnom pristupu, Zakon bi trebao biti rezultat temeljite i cjelovite znanstvene oblikovane i u javnosti predstavljene i raspravljene koncepcije i tek na kraju prekršajni propis. Jer u prometu sudjeluju svi građani.

Prekršajna pravila su u zakonu brojna i na prvi pogled uočljiva.

– Prekršajna represija je ili izričit cilj ili kontekst najvažnijih novosti u Zakonu. Udio novih propisa u sadržaju kojim se opravdava nje-govo donošenje kao novog zakona, se odnosi na mnoštvo kaznenih odredaba - preko 380, uvrštenih u regulativne propise. Te prekršajne odredbe su usmjerenje pretežno jednosmjerno prije svega na vozače motornih vozila. Prema takvom pristupu, problemi prometne sigurnosti su najprije operativno policijsko pitanje discipliniranja neodgovornih vozača i mogu se riješiti već samo širenjem i zaoštravanjem represije usmjerenje na aktivne sudionike cestovnog prometa. Dakle, prekršajna represija, ima središnje mjesto. Na štetu drugih komponenti.

Koiji su najvažniji prigovori prekršajnoj represiji?

– Jakost represije mora biti jednak za sve, razmjerna socijalnim uvjetima, počivati na jas-

nim ciljevima i biti pravedna. Mnoga rješenja Zakona su dvojbeni. Prije svega odsutnost mehanizama individualiziranja kazne. Zatim, nema premijalnosti, da građanin nakon osude može nešto poduzeti da ublaži posljedice, suspenziju svojih prava, na primjer da skrati zabranu upravljanja vozilom. Je li ga zakonodavac na taj način potiče da krši zabranu vožnje, umjesto da ga pozitivno stimulira, pruža mogućnost pohađanja tečajeva sigurne vožnje ili sudjelovanja u humanitarnom radu, osiguranju kretanja školske djece, pomoći u prometu slijepima ili invalidima u Njemačkoj? Negativni bodovi koji su samo odmazda nemaju smisla. Zakon ekstremnim novčanim kaznama u bliskoj budućnosti može dovesti do masovne zamjene novčanih kazni supletornim zatvorom, jer ih siromašni ne mogu platiti. Mjera prestanka važenja vozačke dozvole nije prihvatljiva. Ona je destimulirajuća i valja očekivati opasne pojave njena kršenja.

Nesreće privlače medije

Znači li to da bi prekršajna represija trebala biti sporedno pitanje?

– Nipošto! Kao što ne smije biti na prvom mjestu. Valja naći ravnotežu. Kazna je ujvijek na kraju – ultima ratio. Pooštravanje prekršajne represije je bilo u nekim slučajevima nužno. No, korjeniti zahvati nisu prihvatljivi kao palijativne mjere. Prepreke za bolje otkrivanje prekršaja, posebno za usmjeravanje na najočasnije prekršaje, objektivno ranije nisu postojale.

Pitanja koja zaokupljaju pozornost medija go-tovo da do sada nisu spomenuta?

– Dvije vrste pitanja privlače pozornost medija. Prva su stradanja u prometu. Bilo bi poželjno da se mediji više bave pitanjima uzroka. Druga pitanja o kojima izvještavaju mediji nisu ključni problemi sigurnosti prometa na hrvatskim cestama, iako su zanimljive teme. Mediji se izgleda rukovode zanimljivošću, a ne važnošću pojedinog pitanja.

Tema prvorazredne aktualnosti je nulta koncentracija alkohola u organizmu vozača.

– Danas bi mnogi bili sretniji da su pravodobno konzultirali struku. A struka bi kazala da je nulta koncentracija neprihvatljiva, vjerojatno zbog interesa turizma, ali sigurno zbog »dokaznih problema«, na primjer endogenog alkohola itd. Ona bi upozorila da nije prihvatljiva »operativna korekcija« podataka utvrđenih mjernim uredajima, jer se time dovodi u pitanje valjanost rezultata, dakle pouzdanost uredaja, a time dokaza. Struka bi također zahtijevala da se standardiziraju prometni znakovi, te kao i ceste, uredno održavaju itd. Zatim, pitanje utvrđivanja opojnih droga, posebnih stanja i umora, uz temeljitu stručnu konzultaciju bi sasvim sigurno bilo uredeno na drukčiji, cjelovitiji način. To su teme o kojima se mora razgovarati na odgovarajući način, u nadam se, skoroj prilici temeljite revizije Zakona.

Anto RAVLIĆ

Nakladnička kuća Adamić iz Rijeke, objavila je knjigu »Zakon o sigurnosti prometa na cestama s komentaram, bilješkama i prilozima« autora prof. dr. Berislav Pavišića redovitog profesora na Pravnom fakultetu sveučilišta u Rijeci i nekolicine suradnika. Uz komentare za-konskih članaka i priloge, u knjizi je pre-gled europskih izvora i podzakonskih propisa, te osvrt na prometno kazneno pravo.



Cilj nam je podići prometnu kulturu na razinu koja će svima osigurati smiren život.

Prometno preventivne aktivnosti Autokluba "Rijeka" u 2005. god. financiraju:

Grad Rijeka (sa 34.000 kn), Primorsko-goranska županija (sa 16.000 kn),

Ličko-senjska županija (sa 14.000 Kn) i Autoklub "Rijeka" (sa 220.000 kn).

Članstvom u AK "Rijeka" i korištenjem usluga autoservisa i tehničkog pregleda na Preluci i Vi osiguravate sredstva za prometnu preventivu, doprinoseći tako sigurnosti u prometu.

→ www.ak-rijeka.hr



PREVENTIVNO-EDUKATIVNA AKCIJA ŽUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA NA CESTAMA

S grobničke piste mo

Na cestama Primorsko-goranske županije prošle je godine poginulo 15 mopedista i motociklista, što je čak 30 posto od ukupnog broja poginulih na cestama – ovako crna statistika bila je razlog što je Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama za vozače na dva kotača pružio priliku preventivnog tečaja na Grobniku

Utorak, 12. travnja, pistu Automotodroma Grobnik zauzeo je 38 motociklista koji su se uključili u preventivno-edukativnu akciju pod nazivom »Motociklom u život« koju su zajednički organizirali Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama, Hrvatski auto-klub, Policijska uprava Primorsko-goranska, Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije, Auto klub Rijeka i Automotodrom Grobnik. Akcija je dio Plana i programa rada Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije koji uz brojne aktivnosti i projekte sadrži i namjeru o sustavnom djelovanju u edukaciji vozača motocikala s obzirom na teške posljedice koje su evidentirane u prometnim nesrećama tijekom 2004. godine. Tako županijski Savjet podsjeća na crnu statistiku iz prošle godine kada je na cestama Primorsko-goranske županije poginulo 15 mopedista i motociklista. U ukupnom broju poginulih, koji se u 2004. godini zaustavio na njih 48, mopedisti i motociklisti sudjeluju s velikim 30 posto, a u kojoj se crnoj mjeri smrt okomila na ljubitelje vožnje na dva kotača svjedoči podatak da je na županijskim cestama godinu dana ranije život izgubilo četvero motociklista. Ovo znači da se u godinu dana broj poginulih motociklista povećao za tri i pol puta, a ono što također zabrinjava članove županijskog savjeta su i podaci o ozlijedenim motociklistima, bilo ih je 109, odnosno 72 motociklista i 37 mopedista, a oni u ukupnom broju ozlijedenih na cestama participiraju s 33 posto. Kada se uzme u obzir da mopedisti i motociklisti u ukupnoj vozačkoj populaciji sudjeluju s manje od 10 posto, a njihov udio u pogibiji i teškim ozljedama nadmašuje 30 posto, vidljiv je rizik vožnje motocikala, smatraju u Županijskom savjetu za sigurnost prometa na cestama.

Odgovorno u promet

Predsjednik Savjeta prof. dr. Hrvoje Baričević reći će da je osnovni cilj akcije preventivno djelovanje, ali i apeliranje na svijest oko 13 tisuća mopedista i motociklista koji bi trebali voziti odgovornije, uz poštovanje zakonskih propisa, pravila sigurne vožnje i zakona fizike.

– Procijenili smo u Savjetu da je sada bio pravi trenutak da organiziramo ovu akciju. Naravno, nastojat ćemo da ona ne bude jednokratna jer je očito, pokazalo se to već na prvom, teoretskom dijelu, da su znanja i vještine »lako kvarljiva roba«. Znanje treba stalno obnavljati, stalno učiti, stalno pratiti novosti, ne samo u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, već i u ostalim područjima, kao što je područje tehnike. Znamo da u motocikлизmu, kao i općenito u automobilskoj industriji, tehnika rapidno napreduje. Dakle, sve promjene, bile one tehničke, tehnološke ili pravne, potiču nas da budemo stalno u tijeku, stalno radimo na novim programima. Želimo populaciji motociklista dati do znanja kakvo je njihov udio u prometu i ukazati na određene probleme, rekao je Hrvoje Baričević dodavši da će akcija imati svoj kontinuitet.



Prof. dr.
Hrvoje Baričević

– Za nas će ovo biti veliko iskustvo, ne samo za nas u Primorsko-goranskoj županiji, nego vjerujem i drugdje jer smo već dobili informacije da i u drugim dijelovima Hrvatske postoji interes da se provede slična akcija. Svi zajedno moramo raditi na osjetljivom pitanju kao što je promet na cestama. U ovom času naglasak je na motociklistima, mada i drugi sudionici u prometu zaslužuju svoje mjesto u sustavu preventive, zaključuje Baričević.

Edukacijom »Motociklom u život« želi se motocikliste upoznati s opasnostima koje vrebaju iza svakog zavoja i uvjeriti ih da njihova vještina, konjske snage, ponkad i kvalitetna oprema, nisu svemogući.

Profesionalci na asfaltu

Motociklistima su tako prezentirani uzroci čestih nesreća koje oni znaju ignorirati, a među njima su istaknute dvije činjenice – da motocikli većinom imaju dvaput veća ubrzanja nego automobile te da im je zbog dva kotača zaustavni put prilikom kočenja znatno duži. Motocikli također od vozača zahtijevaju puno više vještine od vozača automobila, pa je i zato ideja organizatora bila okupiti motocikliste, upoznati ih s opasnostima, ali ne samo teoretskim i suhoparnim predavanjima, nego privlačenjem na pistu, gdje su ih podučavali pravi profesionalci na asfaltu – Loris Valjan i Renzo Mazzoli. Međutim, prije svega, trebalo je »odraditi« i onaj teoretski dio koji je započeo ispunjavanjem HAK-ovog testa za vozače A kategorije. Rezultatima testa nije bio zadovoljan voditelj Ispitnog centra HAK-a Livio Hubička.

– Iz prikazanog znanja bilo je vidljivo da je akcija bila više nego potrebna. Rezultati iz poznavanja prometnih propisa kazuju da znanje sudionika akcije nije na zavidnom nivou. Najčešće pogreške koje su se pojavile upućuju na to da su osnovne stvari iz prometnih propisa polaznicima prava nepoznana, poput prednosti prolaska na raskrižjima, poznavanja propisa i ponašanja u prometu. Na kraju predavanja podijelili smo im brošuru o novom Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, da malo osvježe svoja znanja pa očekujemo da će se do sljedeće akcije nivo znanja podignuti. Također, o budućim akcijama ćemo dobiti povratnu informaciju od samih polaznika jer smo im dali jedan anketni listić iz kojega ćemo vidjeti njihove prijedloge za poboljšanje ove akcije. Naravno, ako ima pogrešaka nastojat ćemo ih ispraviti, rekao je Hubička.

Bez maltretiranja na cestama

U teoretskom dijelu edukacije sudjelovalo je i dr. Darko Ledić, neurokirurg i neurotraumatolog koji ističe da je pozvan od strane prometne policije s ciljem da svojim iskustvima pokuša pomoći motociklistima i podsjetiti ih na strahote koje se dogadaju u prometnim nezgodama.

– Naravno da si ne treba uskraćivati životna zadovoljstva, ali cilj je svih nas da svi pripadnici društva budu zadovoljni i da uživaju, ali pazeci da njihov užitak ne bude maltretiranje drugih. Da se poštuju pravila o sigurnosti na cesti i da užitak pojedinca na motociklu ne preraste u osobnu tragediju, ili tragediju bilo koga

drugoga. Dakle, da se poštuju i pravila pasivne sigurnosti. Ja se nadam da u ovim prikazima koje smo imali nismo ljude uplašili nego da smo uspjeli, ili barem pokušali, uliti im određeno strahopostrošivanje prema sudjelovanju u prometu u bilo kojoj kategoriji, a posebno kategoriji koja je očigledno izložena teškim ozljedama i nesrećama koje završavaju loše po njih, motociklistima, riječ su dr. Ledića.

Tijekom predavanja sudionici su dobili i nekoliko savjeta o pripremi motocikala, tehnički vožnje cestom i pistom te o opremi potrebnoj za vozača i motocikl. S posebnim zanimanjem na kraju su predviđeni Valjanom i Mazzolijem izšli na pistu gdje je izvršen pregled i provjera motocikala, da bi krenuli u vožnju pistom i izvršili nekoliko simulacija zaustavljanja motocikla pri brzini od 120 kilometara na sat.



Mišan: »Motociklom u život« za naslovnicu

Zaista bi volio kada bi na naslovnicu novina češće izlazile priče o akciji »Motociklom u život«, a ne onakve kao što je to bilo prije nekoliko dana kada je naslovnica donijela vijest da su na »istarskom ipsilonu« poginule tri osobe. Akcija je na Grobniku bila je uspješna, posebno se to primjetilo po velikoj koncentraciji sudionika koji su sa zanimanjem slušali i promatrali što smo pripremili, a mislim da je većeg uspjeha ipak imao teoretski dio od praktičnog. S velikim zanimanjem slušali su posebno predavanje dr. Ledića, a kod praktičnog dijela imam dojam da im je najatraktivnije bilo to što mogu izaći na pistu, budući da veći dio njih nikada nije bio na pisti. Drago mi je da smo im simulacijom kočenja pri velikim brzinama uspjeli dokazati kako je dug zaustavni put, i svi su bili iznenadeni rezultatom ove simulacije. Što se pak rezultata testova o prometnim propisima mislim da oni odražavaju znanje svih ostalih sudionika u prometu. Govorim to zato jer znam da su rezultati testova iz prometnih propisa koje su ispunjavale osobe koje su sakupile sedam kaznenih bodova poražavajući. Svima bi njima trebala dobra obnova znanja, a bit će dobro ako barem svaki peti sudionik akcije uzme u ruke knjigu i ponovi prometne propise – komentirao je akciju »Motociklom u život« načelnik Sektora sigurnosti prometa na cestama PU primorsko-goranske Roberto Mišan.

Motociklom u život

LORIS VALJAN – INSTRUKTOR AKCIJE
»MOTOCIKLOM U ŽIVOT«

Ostali su šokirani

Žao mi je što su nas vremenske neprilike omele u realizaciji praktičnog dijela edukacije, a najviše što nismo na aerodromu uspjeli složiti poligon za vožnju. Djelomično smo samo ostvarili i naum da simuliramo kočenje motocikloma pri velikim brzinama uz mjerjenje dužine zaustavnog puta, iako nismo mogli postići brzinu od 200 kilometara na sat kako smo htjeli. Usprkos problemima mnogi su ostali iznenadeni dužinom zaustavljanja motocikla pri brzini od oko 150 kilometara na sat. Nisu mogli vjerovati da je motoru potreban tako dug put da se zaustavi. O tome se u normalnoj vožnji ne razmišlja, a naša je namjera bila upravo to – da se vozači zapitaju da li im je potrebna brza vožnja. Svi su nekako znali da i za smanjenje brzine treba vremena, ali da je tako teško stati i da je potrebna tolika dužina puta da se motocikli zaustavi, nisu mogli vjerovati. U praktičnom dijelu edukacije vozačima smo htjeli pokazati mogućnost kočenja u zavoju, što mnogi nisu znali da je moguće, ali ni to nismo zbog vremena mogli izvesti. No, zadovoljni su bili svi, barem zbog činjenice da su se, neki po prvi puta, mogli voziti po pisti, mnogi su se u nju zaljubili i vidjeli da ima mjesta za brzu vožnju, da je to pista, a ne cesta. Uglavnom, namjera nam je bila nikome ništa ne namestiti već navesti motocikliste na razmišljanje o svojoj vožnji, o znanju koje je potrebno da bi se bilo sudionikom u prometu, pa me je neugodno razočaralo njihovo neznanje pokazano na testovima iz prometnih propisa, iznio je svoje dojmove s prve edukativne akcije »Motociklom u život« Loris Valjan zaključivši da je bio izuzetno zadovoljan odazivom motociklista.

– Bojao sam se prevelikog broja ljudi, jer želim posao odraditi kvalitetno, a to se može samo s malim grupama. Zato ćemo sljedeću akciju, ovisno o odazivu, organizirati tako da radimo u nekoliko manjih grupa. Imam jako puno znanja i želim ga podijeliti sa svojim kolegama motociklistima, rekao je Valjan.

razlog tome puno mladih neiskusnih vozača na cestama, a s obzirom na velike gužve po gradu, gotovo smo svih osuđeni da se vozimo motorima. Imam puno godina vozačkog iskustva, ali smatram da uvijek mogu naučiti još više, pogotovo od vrhunskog sportskog vozača, profesionalca Loris Valjana. Što se pak tiče rezultata testa, mislim da on ne odražava naše pravo znanje jer svih mi znamo što neki prometni znak znači, samo ga možda ne znamo nazvati njegovim pravim imenom.

Zoran Grubić:

– Ja sam potpuno novi vozač motocikla, od listopada prošle godine vozim jak motor s kojega sam jedva nakon mjesec dana već pao. Rehabilitacija traje još i sada, a došao sam najviše zbog toga da bi naučio nešto više o snalaženju u brzinama koje se mogu postizati na motocikloma.

Marko Stanković:

– Motor vozim već 13 godina, a u akciju sam se uključio iz znatiželje, da vidim o čemu se radi. Imao sam do sada već nekoliko nesreća, predavanje je bilo dobro i zaista je dobro da možemo čuti nešto novo i to od iskusnih vozača.

Zec:

– Pozdravljam organiziranje ovakve akcije jer se zaista, nažalost, u posljednje vrijeme događa velik broj nesreća. Mislim da je



Zec



Zoran Grubić



Marko Stanković

Nagradna igra

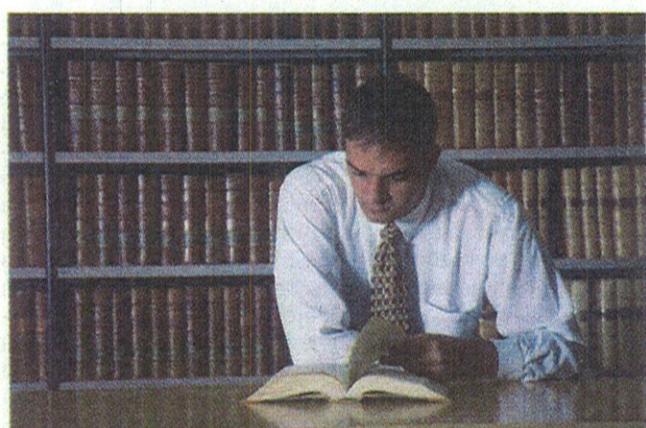
Svi polaznici preventivno-edukativne akcije sudjeluju i u nagradnoj igri čije će se finalno izvlačenje dogoditi u rujnu ove godine na Jesenskom sajmu. Vrijedne nagrade su različita motociklistička oprema, a uvjet je da do jeseni motociklisti naprave minimalno tisuću kilometara na svojem motociklu, i naravno da ne naprave niti jedan prometni prekršaj.

Bura ograničila akciju

Na prvu preventivnu akciju »Motociklom u život« prijavilo se 60 vozača, no zbog lošeg vremena, hladnoće i bure, koja je na koncu omela dobar dio praktičnog dijela edukacije na pisti, na Grobniku je bilo 38 ljubitelja vožnje na dva kotača. Tajnik Savjeta za sigurnost prometa Zdravko Lisac ipak ističe zadovoljstvo ovim prvim brojem sudionika, ali i očekivanje da će sljedeća akcija biti još uspješnija, kako brojem sudionika, tako i vremenskim prilikama. Predsjednik Hrvoje Baričević dodaje da se radi o malom uzorku s obzirom na ukupnu populaciju motociklista. Međutim, sigurni smo, rekao je Baričević, da je naša ideja doprla i do onih koji nisu bili ovdje, zahvaljujući medijima koji su pratili akciju, ali i neposrednoj komunikaciji između motociklista koji su članovi raznih moto-kluba. Sigurni smo da će poruke s naše akcije doprijeti do onih kojima su namijenjene.

NAKON 27 GODINA STARI ZAKON O OBVEZNIM ODNOSIMA KOJI NIJE BIO SAMO JEDAN OBIČAN PROPIS IDE U ZASLUŽENU MIROVINU

Umornog veterana mijenja novi Zakon o obveznim odnosima



Jedan »stari« propis zamijenit će mladi Zakon o obveznim odnosima (NZOO) koji je morao voditi računa o zahtjevima Europske Unije, ispraviti niz detalja koje je pregazilo novo vrijeme i pojedine termine uskladiti s duhom hrvatskog jezika

U suvremenoj se znanosti građansko pravo sastoji od svog općeg dijela koji sadrži skup pravila i načela koja su zajednička svim djelovima građanskog prava, stvarnog prava koji sadrži skup pravnih pravila kojima se uređuju odnosi među ljudima s obzirom na stvari, obveznog prava koji sadrži skup pravnih pravila kojima se uređuju oni društveni odnosi u kojima je jedna strana ovlaštena da od druge strane traži neku činidbu, a druga strana ju je dužna izvršiti, i naslijednog prava koje sadrži skup pravnih pravila kojima se za slučaj smrti jedne osobe uređuje prijelaz njezine imovine na druge osobe. Takva koncepcija građanskog prava zastupljena je i u našem.

Kako u takvoj podjeli građanskog prava, obvezno pravo predstavlja njegov najdinamičniji dio, na našim prostorima, kodifikacija tog dijela građanskog prava izvršena je zasebno Zakonom o obveznim odnosima (ZOO) iz 1978. godine koji je Zakonom o preuzimanju Zakona o obveznim odnosima, NN, 53/91, bio preuzet (uz određene izmjene) u hrvatski pravni sustav kao republički zakon.

Iako o prihvaćenosti ZOO/78 u praksi možda najbolje svjedoči njegova gotovo tridesetgodišnja primjena, kojim se neprekinitim vremenskim tijekom, rijetko koji propis »može poohvaliti«, na 12. Sjednici Hrvatskog sabora od 25. veljače 2005. donesen je (novi) Zakon o obveznim odnosima (NZOO – objavljen je u NN 35/2005 od 17. ožujka 2005. godine).

Razlozi za donošenje novog Zakona

Izradi novog Zakona o obveznim odnosima prišlo se iz nekoliko razloga. Prvo, iako je važeći ZOO/78, donesen 1978. godine, praksa dobro prihvatala, vremenom se ukazalo na neke nedostatke koje je bilo potrebno ispraviti. Nadalje, velikim brojem izmjena i dopuna koje su učinjene tijekom godina (ZOO je mijenjan ili dopunjavan jedanaest puta), tekst Zakona postao je nepregledan.

Takoder, započinjanjem postupka pridruživanja Europskoj uniji Hrvatska se obvezala postupno u svoj pravni perekad ugraditi čitavu pravnu stećevinu Unije. To podrazumijeva i uskladivanje ZOO-a s odredbama direktiva Europske unije.

I naposljetku, postojala je potreba terminološkog uskladivanja teksta Zakona sa standardom hrvatskoga pravnog nazivlja.

Struktura

Već je spomenuto da je ZOO/78 je uslijed velikog broja izmjena i dopuna, s vremenom postao nepregledan, ali isto tako, ostao je u nekim svojim dijelovima strukturno nedosljedan i tradicionalnoj podjeli obveznopravnog uredenja. Iz tog razloga u NZOO je izvršena i nova sistematizacija sadržaja zakona, i to na način da je podijeljen na tri dijela:

Dio I ili opći dio sadrži osnove obveznih odnosa (sloboda uređivanja obveznih odnosa, načela obveznih odnosa, te pravila o sudionicima obveznih odnosa, nastanku obveznih odnosa, vrstama obveza, učincima obveza, promjenama obveznih odnosa, te prestanku obveznih odnosa) i ima sveukupno 246 članaka.

Dijelom II ili posebnim dijelom reguliraju se: ugovorni obvezni odnosi (opće ugovorne odredbe i pravila te odredbe o pojedinim vrstama ugovornih odnosa), sveukupno 797 članaka, te izvanugovorni obvezni odnosi (prouzročenje štete, stjecanje bez osnove, poslovodstvo bez naloga, javno obećanje nagrade, vrijednosni papiri), sveukupno 117 članaka;

Dijelom III koji sadrži prijelazne i završne odredbe reguliraju se pitanja vezana uz primjenu NZOO, prestanak Važenja ZOO i još drugih propisa, te stupanja na snagu NZOO, sveukupno 3. članka.

Numeracija

Prilikom izrade NZOO odlučeno je prići renumeraciji važećeg teksta ZOO. Nekoliko je bilo za to razloga. Prvo, izmjenama i dopunama važećeg ZOO/78, a i drugim zakonima, odredene su odredbe ZOO/78 stavljene izvan snage. Drugo, pojednim je zakonima o izmjenama i dopunama ZOO-a tekst tog Zakona dopunjavan novim odredbama.

Treće, NZOO uvodi uredjenje nekih instituta koji u ZOO nije uopće sadržavao (primjerice: ugovor o posudbi, ugovor o najmu, ugovor o doživotnom uzdržavanju, ugovor o dosmrtnom uzdržavanju i sl.); a nadalje, i samo uskladivanje obveznih odnosa s direktivama EU zahtijevalo je da se dopune određeni instituti, odnosno da se predvide neki novi instituti. Slijedom navedenog NZOO je izvršena renumeracija čitavog njegovog sadržaja odnosno članaka.

Usluga s pravom Europske Unije

Sukladno Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju između Republike Hrvatske i Europskih zajednica i njihovih država članica, nastavno SSP, NZOO je uskladen je s direktivama Europske unije kojima se uređuje materija obveznog prava (ukupno osam Direktiva).

Tako su predloženim tekstrom Zakona u cijelosti implementirane: Direktiva 1999/44/EZ o određenim aspektima prodaje potrošačke robe i jamstva, Direktiva 85/374/EEZ o odgovornosti za neispravne proizvode, izmijenjena i dopunjena Direktivom 1999/34/EZ, Direktiva 90/314/EEZ o turističkim paket aranžmanima te Direktiva 86/653/EEZ o samostalnim trgovackim zastupnicima.

Isto tako, u NZOO preuzete su: materijalnopravne odredbe Direktive 2000/35/EZ o sprječavanju zakašnjenja u plaćanju kod trgovackih ugovora, dok bi procesnopravne elemente Direktive trebalo implementirati dopunama procesno-

pravnih propisa, odredbe Direktive 1999/93/EZ o elektroničkim potpisima, te odredbe Direktive 2000/31/EZ o elektroničkoj trgovini.

Prilikom definiranja teksta NZOO kojim se preuzimaju ove direktive kao uzori su korišteni propisi država članica Europske unije koji pripadaju kontinentalnoeuropskom pravnom krugu, poglavito propisi Njemačke i Austrije.

Jezična uskladenost

NZOO je izvršena jezička uskladenost njegova teksta sa standardima hrvatskog pravnog nazivlja. Tako je, primjerice, umjesto dosadašnjeg naziva »ništavost« predviđen naziv »ništetnost«; umjesto naziva »materijalna i nematerijalna šteta« predviđen je naziv »imovinska i neimovinska šteta«; umjesto naziva »dobar privredni« predviđen je naziv »dobar gospodarstvenik«; umjesto naziva »punomoćnik« predviđen je naziv »opunomoćenik«; umjesto naziva »ugovor u privredi« predviđen je naziv »trgovacki ugovor«; umjesto naziva »svota« predviđen je naziv »iznos«, umjesto naziva »naknada iz osiguranja« predviđen je naziv »osigurnina«, umjesto naziva »komision« predviđen je naziv »komisija«; umjesto naziva »ortakluk« predviđen je naziv »ortaštvo«; umjesto naziva »licenca« predviđen je naziv »licencija«...

Što još reći o NZOO

Jedan »stari« propis, Zakon o obveznim odnosima iz 1978. godine (ZOO/78), sprema se u mirovinu, a njegovo mjesto zauzima jedan mladi Zakon o obveznim odnosima (NZOO). U povijest odlazi jedan zakon, koji nije samo jedan običan zakon, iz više razloga. ZOO/78 predstavlja povijesni slijed razvoja obveznih i ekonomskih odnosa (i promjena) na našim prostorima. Iza njegove gotovo tridesetogodišnje primjene ostaju brojna pravna djela, pravne misli, komentari i prebogata sudska praksa. Iza njega ostaje kontinuitet jednog vremena i prava. Njegovo mjesto zauzima jedan reformirani, novi, suvremeniji, Zakon o obveznim odnosima. Iako skeptici navode da je svaki novi zakon gori od onog prethodnog, o jednom zakonu možda najbolji sud daje vrijeme. A ono je pred nama.

Pripremio
Berislav Matijević, dipl.iur.
Croatia Osiguranje



NOVIM PRAVILNIKOM O ZNAKU PRISTUPAČNOSTI DIO OSOBA S INVALIDITETOM GUBI POVLAŠTEN STATUS NA PARKIRALIŠTIMA

Žuta parkirna mjesta ostaju samo najtežim invalidima

Pravo na mesta za invalide ostaje tek osobama s najmanje 70 posto oštećenja donjih ekstremiteta. To znači da će osobe čiji invaliditet podrazumijeva oštećenja ruku, sluha i vida, ili pak neko drugo oštećenje, izgubiti pravo na povlaštena parking mjesta

Novi pravilnik o znaku pristupačnosti za osobu s invaliditetom unio je promjene u korištenju parkirnih mjesta namijenjenih osobama s invaliditetom. Prema pravilniku koji je stupio na snagu pravo na znak pristupačnosti imaju tek osobe s najmanje 70 posto oštećenja donjih ekstremiteta. To znači da će osobe čiji invaliditet podrazumijeva oštećenja ruku, sluha i vida, ili pak neko drugo oštećenje, izgubiti pravo na korištenje povlaštenih parkirnih mesta.

U Rijeci u nadležnosti »Rijeka promet« ukupno ima 3.700 parkirnih mesta, od čega na mesta za osobe s invaliditetom otpada 153 mesta, odnosno oko četiri posto.

– Cinjenica je da stupanjem na snagu novoga pravilnika ostaje problem osoba koje nemaju 70 posto oštećenja donjih ekstremiteta. Ne znam kako će se to regulirati, do sada nismo dobili nikakve povratne informacije od udruga invalida. Zasad ćemo poštovati pravilnik. Postavila se pitanje da li je zakonodavac htio reći da osoba koja dovoljno ne čuje ili ne vidi ne može i inače upravljati vozilom, što znači da je vozi netko od članova obitelji, pa može uvijek parkirati na običnom parkirnom mjestu, kaže rukovoditelj Sektora parkirališta u »Rijeka promet« Čedomir Borčić dodajući da dijeli mišljenje zakonodavca da će se novim pravilnikom stati na kraj zlouporabi znaka pristupačnosti i koriš-

tenja parkirnih mesta za invalide. Korištenje će se lakše kontrolirati jer će novi znak pristupačnosti sadržavati serijski broj, naziv tijela koje ga je izdalo, broj rješenja, ime i prezime osobe s invaliditetom, adresu, te vrijeme trajanja.

– Znak pristupačnosti bit će iskaznica koju će osoba morati nalijepiti na vozilo i kod sebe imati jedan primjerak. Mi ćemo od 10. svibnja na parkirališta pod naplatom obavještavati invalide da se pobrinu da taj znak osiguraju. U suprotnom slijede sankcije, upozorava Čedomir Borčić podsjećajući na pravilo koje ostaje nepromjenjeno.

– Znak pristupačnosti važi samo kada osoba s invaliditetom upravlja vozilom ili se nalazi u vozilu. Međutim, to se događa u 10 do 15 posto slučajeva. Često se tim vozilima voze članovi obitelji koji nisu invalidi, dok osobe s invaliditetom možda izadu dva ili tri puta mjesечно u grad, zaključio je »Rijeka promet«.

Ivana VAUPOTIĆ

TAJNICA UDRUGE INVALIDA RADA GRADA RIJEKE NEVENKA BAKARČIĆ

Što sa slijepima i retardiranim?

– Što je s osobama čiji se invaliditet ne odnosi na donje ekstremitete, dakle, slijepima, mentalno retardiranim djecom, dijaliziranim osobama. Upravo smo zbog toga uputili svojevrstan prosvjed našoj krov-



noj organizaciji, Hrvatskom savezu udruge invalida, u kojem se zalažemo za određene promjene. Osim toga, mislim da je ova iskaznica dosta nespretna za osobe s invaliditetom, prije svega zbog njezine veličine.

Iskaznica je dugačka 17 centimetara i samim time ne stane u novčanik, pa će je osobe s invaliditetom teško predočiti kod kontrole, rekla je tajnica Udruge invalida rada grada Rijeke Nevenka Bakarčić.

USKORO ĆE SE ZNATNO RIGOROZNIJE KONTROLIRATI ZDRAVSTVENO STANJE VOZAČA I IZDAVANJE DOZVOLE ZA VOŽNJU OBOLJELIMA

Nema zdravlja – nema vozačke

Vозачке се готово аутоматски производују. Изузимају се само возачи са наочалама или ортопедским помагалима који су заправо најмане ризични. На контролне прегледе упућују се само осаве са наочалама и они који у дозволи имају уписане ограничења. Сви остали, срчани, невролошки, душевни болесници, алкохоличари, наркомани... добијају дозволу до 80. године



У медицини сада зnamo да код нас осаве старије од 40 година просечно имају три до пет кроничних болести. Неke од тих болести могу и trajno ограничити здравствenu способност за управљање возилом. Nakon 75. године старости способност posjeduju само неки возачи, dok nakon 80. godine taj broj sposobnih znatno opada. Isto tako je poznato i da возачи старији од 75 година имају izrazito velik broj nesreća u prometu, govori dr. sc. Jadranka Božin-Juračić, specijalistica medicine rada i stalni sudski вještak iz Rijeke pojašnjavajući odredbe novog Zakona o sigurnosti u prometu kojim je rok valjanosti возачких дозвола продужен do 80. godine života, као и u другим državama svijeta.

Dr. sc. Božin-Juračić navodi kako se код нас возачке дозволе готово свима аутоматски производuju. Изузимају се само возачи са наочалама или ортопедским помагалима који су заправо најмане ризичне групе. Prema naputcima MUP-a sada se sa šaltera upućuje возаче na kontrolne pruglede samo ako osoba nosi naočale ili su u dozvoli uписанu ograničenja. Svi ostali, срчани, невролошки, душевни болесници, алкохоличари, наркомани и други, добијају дозволу аутоматizmom do 80. godine.

Policiske postaje nemaju podatke o zdravstvenom stanju возача starijih od 65 godina, no kada uskoro bude usvojen Pravilnik o uvjetima za obavljanje zdravstvenih pregleda, čiji je prijedlog već završen i usuglašen s evropskim standardima, stanje na cestama trebalo bi bitno drugačije. Uz pomoć dr. sc. Božin-Juračić donosimo pregled bolesti koje će se tretirati kao prepreka dobivanju dozvole ili će se zahtijevati da oboljele osavе periodično obavljaju kontrolne pruglede.

U području psihologije, psihijatrije i neurologije, возачи ne smiju imati psihomotorne i senzomotorne poremećaje te promjene kognitivnih funkcija: smanjenje ili odsutnost pažnje i koncentracije, poremećaje pamćenja i očajanja, te poremećaje strukture ličnosti koji bitno utječu na vožnju. Tu je važno istaknuti i ovisnost, alkoholizam i dipsomaniju. Kod ovisnosti o drogi i toksikomaniji, potrebna je apstinencija od najmanje 24 mjeseca. Ograničavajući faktori su duševne bolesti i neurotski poremećaji. Od neuroloških bolesti to su poremećaji koordinacije, tremor, multipla skleroza, Parkinsonova bolest, piramidne i ekstrapiramidne bolesti, paralize i

paralitički sindromi koji bitno utječu na upravljanje vozilom. Epilepsija, osim u medicinski kontroliranim slučajevima, koji bez terapije nisu imali napad najmanje dvije posljednje godine, također je prepreka za dobivanje возачke dozvole ili zahtjeva kontrole, kao i sistemne, cerebrovaskularne demijelinizirajuće bolesti kao i degenerativne bolesti živčanog sustava i bolesti perifernog živčanog sustava i progresivna bolest mišića.

Kod bolesti srca i krvnih žila, kontrolu prilikom izdavanja ili produženja возачke moraju proći osobe s koronarnom bolestju sa učestalom napadajima angine pectoris, s infarktom miokarda, osim medicinski kontroliranih slučajeva, nakon uspješne rehabilitacije, bez angine pectoris i gdje je prošlo najmanje šest mjeseci od izlječenja nakon infarkta miokarda i ako nema posljedica koje utječu na sigurno upravljanje vozilom. Oprez je potreban i kod poremećaja ritma i bolesti srca, koje mogu dovesti do poremećaja svijesti. U novom Pravilniku bit će pooštreni uvjeti za hipertoniju. Daleko niža granica sistoličkog i dijastoličkog tlaka nego dosad ograničavat će возачe pri dobivanju dozvole.

Od bolesti endokrinološkog sustava problem predstavlja diabetes mellitus s komplikacijama i nereguliran. Ako su dijabetičari pod terapijom, uvjet su stalne kontrole i reguliran šećer u krvi.

Hipertreozu također može biti smetnja u dobivanju i produžavanju возачke dozvole.

Od bolesti lokomotornog aparata, smetnje za vožnju će praviti samo one kod kojih je nemoguće adaptirati vozilo kako bi se uklonio nedostatak koji oštećuje funkciju.

Po Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, lječnici koji u tijeku liječenja utvrde da возач bojuje ili ima invalidnost zbog koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom, mora uz prethodno upozorenje bolesniku obavijestiti policiju.

Jelena SEDLAK



UČENICI RIJEKE I PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE OGLEDALI SE U POZNAVANJU PROMETNIH PROPISA

Sigurno u prometu okupilo 28 škola



Na ovogodišnjem natjecanju iz poznavanja prometnih propisa i sigurnosnih pravila te upravljanja biciklom »Sigurno u prometu« koje je održano 19. travnja 2005. u sportskoj dvorani »Dinko Lukarić« u Rijeci, 104 učenika pokazala su svoje znanje i umijeće.

Autoklub »Rijeka« u organizaciji i provedbi natjecanja pomogli su Dom mlađih, Prometna policija Rijeke s Prometnim jedinicama mlađezi, Udruga darovitih informatičara Rijeka, Udruga mlađih »Korak ispred« i Brdsko biciklistički klub »Roberta«.

Dvadeset osam prijavljenih osnovnih škola! Fantastično! Naišlo do sada! Godinama ulagani trud na podizanju svijesti o važnosti prometnog odgoja u školama pomalo daje rezultate. Jednom nepro-

mišljrenom odlukom prije petnaestak godina obvezno učenje prometa u školama je ukinuto. Dok Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa u škole ne vrati obvezno učenje prometa, veselit će nas svaka škola koja samostalno odluci omogućiti svojim učenicima prometnu edukaciju.

Pokrovitelji natjecanja su Grad Rijeka i Županija primorsko-goranska. Savjet za sigurnost prometa na cestama PGŽ-a najuspješnijem je pojedincu Dario Petroviću poklonio bicikl, a da bi Dario imao i biciklističku kacigu pobrinuo se Autoklub »Rijeka«. Agencije Croatia Kvarner i Croatia Nova pomogle su donacijama, a Kraš, Jamnica i Podravka obradovali su natjecatelje slatkisima i sokovima.

Najbolje škole Grada Rijeke:

1. Vladimir Gortan (mentor Živo Bajšanski)
2. Centar (mentorica Giuliana Paparić - Božić)
3. Trsat (mentor Neven Jerčinović)

Najbolji učenici Grada Rijeke:

1. Marin Bakić (Trsat)
2. Arlen Bračković (Podmurvice)
3. Kristijan Horvat (Vladimir Gortan)

Najbolje učenice Grada Rijeke:

1. Yvette Kalaba (Kozala)
2. Franceska Žic (Centar)
3. Martina Štefok (Vladimir Gortan)

Najbolje škole Primorsko-goranske županije:

1. Čavle (mentorica Mira Fafandel)
2. Viktor Car Emin - Lovran (mentor Radovan Trinajstić)
3. Zvonko Car - Crikvenica (mentor Ivo Tkalec)

Najbolji učenici Primorsko-goranske županije:

1. Dario Petrović (Čavle)
2. David Savić (Čavle)
3. Sandro Perović (Viktor Car Emin - Lovran)

Najbolje učenice Primorsko-goranske županije:

1. Yvette Kalaba (Kozala)
2. Marta Turudić (Čavle)
3. Marta Petrović (Zvonko Car - Crikvenica)

Najbolji među najboljima:

Yvette Kalaba (Kozala), Marta Turudić, Dario Petrović i David Savić (svi Čavle) predstavljat će Primorsko-goransku županiju na Državnom natjecanju u Čakovcu od 10. do 13. lipnja 2005.

PROMETNA JEDINICA OSNOVNE ŠKOLE ČAVLE BILJEŽI IZVRSNE REZULTATE NA BROJNIM NATJECANJIMA

Čavjani prvaci u prometu

Na županijskom natjecanju učenika osnovnih škola iz poznavanja prometnih pravila i vještine upravljanja biciklom pod nazivom »Sigurno u prometu« prvo mjesto u ekipnoj kategoriji pripalo je ekipi Školske prometne jedinice iz Osnovne škole Čavle, koju vodi mentorica, profesorica Mira Fafandel. Mali Čavjani ostali su zapaženi i u pojedinačnoj konkurenciji.

Školska prometna jedinica (ŠPJ) u Osnovnoj školi Čavle osnovana je 1999. godine s ciljem promicanja kulture i sugernosti djece na prometnicama. Od svog osnutka prije šest godina stalno bilježi izvrse rezultate na natjecanjima Sigurno u prometu pa je prvi uspjeh bilo osvajanje četvrtog mjeseta Svjetlane Delić u pojedinačnoj kategoriji i peto mjesto ekipno na županijskom natjecanju održanom te 1999. godine. Već sljedeće, 2000. godine, Tomislav Matić osvaja treće mjesto, također na županijskom natjecanju te četvrti mjesto na državnom natjecanju, a ekipa OŠ Čavle u sastavu Tomislav Matić, Andrija Mihelčić, Matea Hlača i Marijana Matejčić bila je treća. Godine 2001. čavjanski mali prometnici osvajaju ekipno prvo mjesto na županijskom natjecanju, Matteo Malovac bio je prvi, Andro Broznić drugi, Petra Kovačić peta, a Matea Hlača je kao najuspješnija natjecateljica osvojila prvo mjesto u biciklu. Te su godine učenici iz OŠ Čavle sudjelovali i na državnom natjecanju. Matteo Malovac bio je prvi i na županijskom natjecanju sljedeće, 2002. godine, kada je Čavjanka Maja Ban osvojila prvo mjesto te kao najuspješnija dobila bicikl. Te su godine čavjanski učenici ekipno bili drugi te ponovo sudjelovali na državnom natjecanju. Matej Bura slavio je kao prvi 2003. godine, kada je Arian Zubović osvojio četvrtu mjesto, Nina Broznić prvo, Klara Mihelčić treće, a ekipa ŠPJ-a Čavle je osvajanjem prvog mjeseta dobila bicikl i ponovno pravo sudjelovanja na državnom natjecanju. Godine 2003. čavjanska učenica Ana Ančić bila je najuspješnija natjecateljica u natjecanju Mladi u prometu, koje je organizirala Auto škola Cerini, i osvojila skuter. U listopadu te iste godine čavjanski mali prometnici sudjelovali su u kvizu Semafor, eksperimentalnom programu namijenjenom školama Primorsko-goranske županije. Učenici Tomislav Čaval, Denis Fetoshi i Arian Zubović pokazali su svoje znanje preko računala i zauzeli drugo mjesto, što je OŠ Čavle osiguralo sredstva za nabavku nastavnih pomagala. Školska prometna jedinica OŠ Čavle i 2004. godine bilježi uspjeh na županijskom natjecanju Sigurno u prometu osvajanjem drugog mjeseta u ekipnoj

kategoriji i sudjelovanjem na državnom natjecanju. Toni Linić te je godine osvojio drugo, a Sandro Ćurković treće mjesto, dok je Petra Brekalo bila šesta, a Laura Malovac deveta. Školska prometna jedinica OŠ Čavle danas okuplja četrdesetak učenika, mahom petih razreda, iako ih ima i mlađih, kao i onih iz viših razreda osnovne škole. Čavjanske učenike u ovoj sekciji, koja je u školi registrirana kao slobodna aktivnost, od početka vodi Mira Fafandel.

– Svake godine broj članova prometne jedinice se povećava. Tome pridonosi pozitivno ozračje grupe, želja za dobivanjem dozvole za samostalno upravljanje biciklom, odlazak na poligon u Dom mlađih. Učenici se ističu primjerenošću, ponašanjem i radom na unapređenju prometne kulture i odlaze na natjecanje »Sigurno u prometu« koje organizira Hrvatski autoklub. Ovom prilikom uputili bismo zahvalnost HAK-u, upravo zato što puno ulaze u organizaciju takvog natjecanja, koje jako puno znači djeci. HAK na taj način promiče prometnu kulturu i, što je najvažnije, čini sve kako bi se sačuvali životi naše djece, kazuje Fafandel, profesorica tehničke kulture i informatike u čavjanskoj školi. Dodaje da djeca usvojeno ponašanje zadržavaju i provode ga na cesti i kada nisu na natjecanjima, u svoje slobodno vrijeme. Fafandel ističe veliku potporu ravnateljice OŠ Čavle Branka Klepca i cijele škole na provođenju programa.

– Velika nam je želja da se na Grobniku uredi biciklistička staza, koja bi još više popularizirala biciklizam kao sport za natjecatelje, ali i za naše starije sumještane, rekreativce, dodala je profesorica Fafandel.

Sanja GASPERT



Sekundanda koja živi ot



Hrvatski kralj Zvonimir Krk



Elektroindustrijska i obrtnička škola Rijeka



Ekonomski škola Mijo Mirković Rijeka



Strukovna škola Gospic



Gimnazija Gospic



Trgovačka i tekstilna škola Rijeka