



■ *Prof. dr. Ivan Dadić: Imamo Zakon po mjeri bivšeg Istočnog bloka*

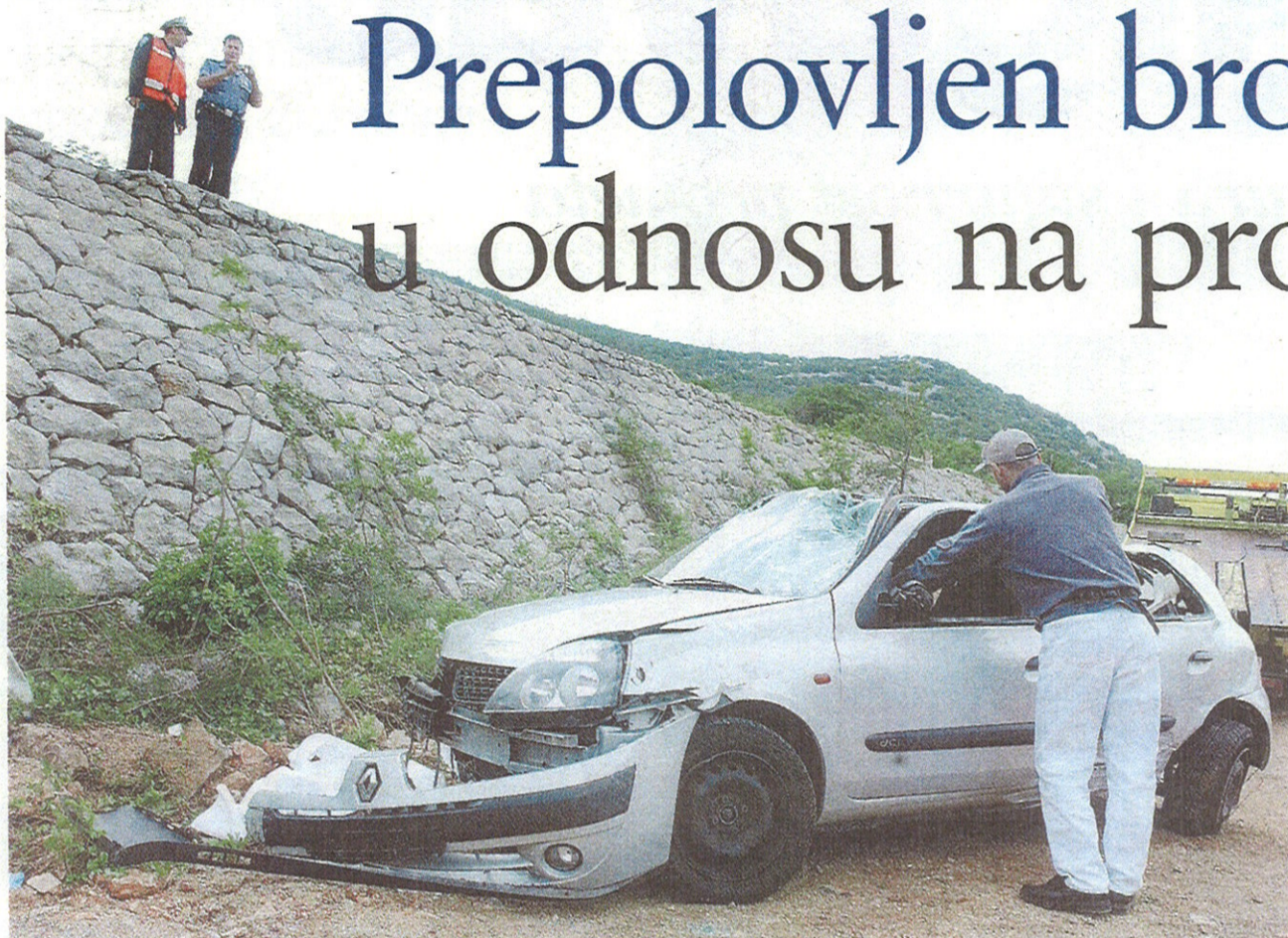
■ *I najsigurniji auto može biti još sigurniji*

■ *Kako naplatiti štetu kad se sudarite sa strancem*

■ *Inteligentni transportni sustavi u funkciji aktivne sigurnosti prometa*

U ŠEST OVOGODIŠNJIH MJESECI POGINULO JE 17 OSOBA, A U ISTOM PERIODU 2004. CRNI NIZ DOSTIGAO JE BROJKU 28

# Prepolovljen broj poginulih u odnosu na prošlu godinu



U svibnju i lipnju na prometnicama Primorsko-goranske županije poginulo je šest osoba, a u istom periodu prošle godine život je izgubilo 16 osoba

U svibnju i lipnju na prometnicama Primorsko-goranske županije poginulo je šest osoba. Tri su osobe poginule u svibnju, a tri u lipnju. Crnoj brojci najviše je pridonijela svibanjska nesreća u Vukovarskoj ulici u kojoj je smrtno stradalo troje ljudi. Iako je svaki izgubljeni život tragedija, statistika ovogodišnjeg svibnja i lipnja neusporedivo manje bode oči nego prošlogodišnja u istom periodu. Prošle su godine smrt sijali upravo svibanj i lipanj kada je na cestama život ostavilo 16 osoba.

Sa stradanjima u svibnju i lipnju na cestama Primorsko-goranske županije od početka godine poginulo je 17 osoba, dakle samo jedna više nego u samo dva mjeseca prošle godine. Ove

godine život na cestama Primorsko-goranske županije vrijedi neusporedivo više nego prošle godine kada je u prvih šest mjeseci poginulo 28 osoba.

U stravičnoj prometnoj nesreći u Vukovarskoj ulici, na raskršću ispod trgovačkog centra »Tuš« smrtno su stradala dvojica vozača i pješakinja. U smrtonosnom naletu kamiona-mješalice koji je nosio sve pred sobom život su izgubili 50-godišnji vozač mješalice Mustafa Nadarević iz Rijeke i 31-godišnji vozač »audija« Ivan Bošnjak čiji je auto pregazila mješalice. Bujan mješalice koji se odvojio od kamiona usmrtio je pješakinju Božicu Živković (75) iz Rijeke. Žrtava je moglo biti puno više, no sreća se barem donekle iskupila u nesreći. Stampedo mješalice

pune betona okončao je u udarcem u kuću.

Lipanj je imao dva crna dana, prvi i posljednji. Prvog dana lipnja u nesreći je život izgubila njemačka vozačica u ranim jutarnjim satima na dionici od Klenovice prema Senju. Njemačka Heidemarie Wittenzellner (56) vjerojatno je zaspala i sletjela s ceste.

Posljednjeg dana lipnja Klenovica je opet podvučena crnim, na izlazu iz Povila na Jadranskoj magistrali smrtno je stradao u trostrukom sudaru 24-godišnji Aleksandar Miletić iz Klenovice. Mladić je nakon zavoja zbog pretjerane brzine »fiat bravom« izletio na drugu traku i završio pod kamionom.

Samo tri sata kasnije na cesti Matulji – tunel Učka život je izgubio 51-godišnji Puljanin Viljam Bilić. Puljanin koji je »opel tigrom« vozio prema Rijeci sudario se s autobusom prešavši u drugu traku.

Analiziramo li svibanjske i lipanjske nesreće uočljivo je da su ginuli uglavnom vozači, od šest stradalih petoro su vozači. Život su izgubile dvije žene. Dvije tragične nesreće dogodile su se na Jadranskoj magistrali kod Klenovice. Zanimljivo je da od šestero poginulih troje nije s područja županije. Prosječna dob smrtno stradalih je 48 godina, što baš nije neuobičajeno jer uglavnom ginu mladi. Samo dvoje stradalih poginulo je zbog brzine, što je također neobično jer brzina u puno većoj mjeri kumuje tragičnim krajevima.

KVALITETNA SJEDALA I POUZDANI POJASEVI BITAN SU FAKTOR SIGURNOSTI U VOZILIMA

## I najbrži i najsigurniji auto može biti još sigurniji

Sjedala koja ugrađuju u »Polu« pet puta su lakša, no i neusporedivo čvršća od klasičnih. »Sparcova« sjedala uzimaju ljubitelji sportske vožnje, no kako su ona anatomski za njih se odlučuju i osobe koje imaju probleme s kralježnicom. Zanimljivo je da sjedala »Sparca« sve češće uzimaju profesionalni vozači kamiona i kombija

Kad se potakne priča o sigurnosti automobila gotovo uvijek se u prvi plan stavljaju zračni jastuci, ABS, EBD... I zaista, njihov prilog sigurnosti je praktično nemjerljiv, no u njihovoj sjeni često nezasluzeno ostaju sjedala i pojasevi.

– Dobro sjedalo omogućava bržu i sigurniju vožnju, ne dozvoljava vozaču da se klizi na zavoj, u potpunosti ga fiksira. Ta fiksacija povećava sigurnost. Iako su sjedala koja mi ugrađujemo pet puta lakša od klasičnih sjedala ona su neusporedivo čvršća od klasičnih sjedala koja se danas ugrađuju u automobile. Naša sjedala uzimaju ljudi koji vole bržu i sportsku vožnju, no kako su naša sjedala anatomski za njih se odlučuju i osobe koje imaju probleme s kralježnicom. Zanimljivo je da naša sjedala sve češće uzimaju profesionalni vozači koji upravljaju kamionima i kombijima. Auti su sve snažniji, brzine su sve veće, a dobra sjedala čuvaju glavu, objašnjava vlasnik »Pol« Miro Božić.

Cijene »Sparcovih« sjedala čiji je zastupnik »Pol« kreću se od 1.490 do 6.000 kuna. Inače, »Sparco« je poznat po svojim sjedalima u svijetu formule, po tome što se 60 posto relijaša odlučuje za njihovu opremu, a najnovija poslovna pobjeda je

sklapanje posla s Airbusom.

Bitno je istaknuti da se sjedalo može premještati iz automobila u automobil. Mijenjaju se samo adapteri koji vežu sjedalo za automobil.

Da bi se zaokružila priča o sigurnosti uz dobro sjedalo mora ići i dobar pojas.

– Klasičan pojas radi praktičnosti pri ulazu i izlazu iz auta drži samo pojas i jedno rame što znači da je jedno rame slobodno. Prilikom naglog kočenja može doći do zakrivljenja kralježnice, a može se dogoditi da vezana osoba ispadne iz »zagrljaja« pojasa. To se ne može dogoditi osobi koja se odlučila na takozvani H pojas jer on drži oba ramena i pojas. Klasični, »tuning« H pojas, drži vozača u četiri točke, a sportski ili »racing« veže vozača u šest točaka. Cijene takvih pojaseva kreću se od 500 do 2.000 kuna. Posebno su H pojasevi zanimljivi za kabriolette.

– Priča o važnosti pojasa nije pusta priča. Formula 1 zabije se u zid s 300 kilometara na sat, u reliju se zabiju u stablo sa 200 na sat i vozači ostanu čitavi. Zahvaljujući i pojasevima. Ne radi se o marketinškoj priči, objašnjava Božić.



Rijeka

Mihačeva Draga 15  
Telefon: 051/227-388



PROF. DR. IVAN DADIĆ



# Imamo Zakon o prometu po mjeri bivšeg istočnog bloka

Profesor dr. Ivan Dadić jedan je od najcjelovitijih prometnih stručnjaka u domaćim vodama te je poznat po svojem protivljenju posljednjem Zakonu o sigurnosti cestovnog prometa. Često je kao stručnjak istupao kritizirajući policiju zbog jednostranog okrivljivanja vozača za prometne nesreće. Prema Dadićevom pojašnjenju, zasnovanom na statističkim činjenicama i istraživanjima, trećinu nesreća skrivaju vozači, za trećinu su kriva vozila, dok trećinu odgovornosti snose i ceste.

– Policiji je najjednostavnije okriviti vozače za devedeset posto udesa. Nije čitava krivica u vozačima, pa bili pijani ili ne. Najbolji primjer za to je šest saniranih mjesta, koja su stručnim načinima prepravljena početkom i sredinom devedesetih godina. Na tim se mjestima radikalno smanjio broj nesreća, u nekim slučajevima i za devedeset posto. Sanacija je provedena stručno, ljudi s terena surađivali su s prometnim stručnjacima i za relativno sitne novce od pola milijuna kuna problematične točke postale su gotovo bezopasne.

**I zašto se nije nastavilo na taj način sa sanacijama ostalih crnih točki u Hrvatskoj, kada su rezultati očigledno bili jako dobri?**

– Čujte, mi smo se nadali da će ovakva praksa postati nešto uobičajeno, a na kraju se pokazalo da se radilo o izuzecima. To je već problem našeg balaknskog mentaliteta, političari se uključuju u rad struke na nimalo konstruktivan način kako bi dobili poene na dnevno-političkoj sceni.

**U posljednje vrijeme su brojne autoceste izgrađene ponajprije zbog političkih odluka. Nije li to ipak na neki način pozitivna stvar?**

– Tu se ponovno radi o nečem što nema veze sa strukom: ako pogledate, niti jedna od izgrađenih autocesta za sada nije isplativa. Kao jedan od apsurdna izgradnje može poslužiti primjer Rijeke i Splita. I dok se prema Splitu odmah izgradio puni profil, prema Rijeci se išlo na poluprofil. A brojke govore da je promet na tom pravcu za sada mnogo frekventniji. Prema nekim projekcijama, mi smo u cestovnom prometu u 50 godina izgubili 100 milijardi eura zbog neisplativosti i neefikasnosti cesta. To je dvije milijarde dolara na godinu gubitka.

## Pogođena riječka zaobilaznica

**Radi se o poprilično velik brojkama...**

– U svakom slučaju. Samo pogledajte ovogodišnje projekcije gubitaka autocesta, očekuje se da će u minusu završiti s 2,6 milijardi kuna. Radi se jednostavno o krivom upravljanju autocestama, o krivom sustavu naplate. Sami radnici na brojnim naplatnim kućicama koštaju stotine milijuna kuna, a to bi se sve moglo izbjeći drugačijim režimom naplate.

**Nije li zanimljiv podatak da unatoč izgradnjama prometnica**

**Nije 0,0 promila jedina problematična restrikcija, gotovo čitav zakon je napravljen u pravoj totalitarnoj izvedbi. Policija je dobila prevelike ovlasti, restrikcija je glavni cilj svega. Pregled sličnih zakona pokazuje da ovako rigorozne i restriktivne mjere u svojim zakonima u načelu imaju samo zemlje bivšeg istočnog bloka**

**gužva u velikim gradovima se ne smanjuje, naprotiv, postaje sve teže doći od jednog mjesta do drugog?**

– Problem je jednostavan, naše su autoceste previše udaljene od središta gradova, te ima premali broj petlji. Najbolji primjer pametnog izgrađivanja je Ljubljana. Stari dio obilaznice je s premalim brojem petlji, ali je ono što je naknadno izgrađeno pametno projektirano, s velikim brojem odvojaka.

**Mislite da bi veći broj petlji i odvojaka s autocesta i obilaznica pomogao razrješiti gužve?**

– Sigurno. Pa pogledajte samo zagrebačku obilaznicu, to je projektirano s tako malim brojem petlji. Uzmite jednom, čisto da na terenu vidite, GPS-navođenje. Izmjerite udaljenost zračnom linijom između dva mjesta, a potom se odvezite taj put. Sve će vam biti jasno.

**Je li u svim većim hrvatskim gradovima takva situacija?**

– Rijeka se tu ističe kao pozitivan primjer, njezina obilaznica je najbolje postavljena i najiskoristivija je. Jedna od rijetkih obilaznica u Hrvatskoj, a da je napravljena po zapadnoeuropskim standardima. S druge strane, Split je još jedan dokaz lošeg projektiranja autocesta. Od Solina do Stobreča je izgrađena nova cesta i tu stvarno nema gužvi. No svatko tko putuje u južnu Dalmaciju zna kakvi onda čepovi nastaju od Stobreča preko Krila Jesenica do Omiša. I to treba riješiti, a ta bi donja cesta mogla biti i nekoliko puta skuplja od ove Solin – Stobreč.

## Zapostavljena željeznica

**Postoji li uopće neko rješenje gužvi, koje postaju sve neizdrživije?**

– Globalno rješenje za zagrebačko šire područje je željeznica. Uzmimo grad Zagreb, zagrebačku županiju, te sve njoj susjedne županije. Radi se o subregiji od dva milijuna stanovnika. Ako se spoje sva središta s dvotračnim prugama, moderniziraju se vlakovi i ubace se dodatne linije, prestaje biti neizvedivo živjeti u Varaždinu, a biti zaposlen u Sisku. No, kod nas je željeznica

stavljena na niske grane, obnavlja se samo da ne zamre, a baš je ona rješenje za šira urbana područja.

**Kada se razgovara o prometu, danas je jednostavno neizbježna tema Zakon o sigurnosti prometa na cestama i famozna odredba o 0,0 promila.**

– Nije 0,0 promila jedina problematična restrikcija, gotovo čitav zakon je napravljen u pravoj totalitarnoj izvedbi. Policija je dobila prevelike ovlasti, zakon u nekim odredbama je jednostavno neizvodan, a restrikcija je glavni cilj svega. Istraživanja su pokazala da 80-90 posto vozača koji popiju do pola promila alkohola nemaju poteškoća u vožnji. I zašto onda kažnjavati tu većinu? Zakon je doista u nekim segmentima neizvodan.

**Iako je policija tvrdila da je zakon efikasan »busajući« se podacima o smanjenju poginulih, statistika je u posljednje vrijeme sve tragičnija?**

– Da, to je sad već očigledno. Mali pregled sličnih zakona pokazuje da ovako rigorozne i restriktivne mjere u svojim zakonima u načelu imaju samo zemlje bivšeg istočnog bloka. Države koje imaju tradiciju vina, ili primjerice u Britaniji piva, mnogo su blaže. Tako i jedna Engleska ima alkoholnu prohibiciju postavljenu na 0,8 promila.

Danko RADALJAC

## Inferiorna riječka luka

**Kako sad pričamo, čini se da je hrvatski promet u cjelini na veoma niskim granama...**

– Naš položaj je takav da smo jednostavno prirodna spona srednje i južne Europe te bi to trebalo koristiti, ali se slabo radi na tom planu. Recimo, luka Rijeka trebala bi biti prirodni koridor između Istoka i Europe, Sueski kanal skraćuje put. Zbog toga je tragično da u Mađarsku i Poljsku najveći dio robe stiže preko luka Rotterdam, Hamburg i Bremen. Projekcije govore da će u sljedećih dvadesetak godina promet s Dalekog istoka prema Europi biti pojačan za 500 milijuna tona. Recimo da sjeverni Jadran od toga dobije 100 milijuna tona, te to sve otpada na luke Rijeku, Trst i Kopar. Je li naša prometna infrastruktura spremna za takav pritisak? Mislim da još nije.

NA MARGINAMA SAJMA TRANSPORTA I LOGISTIKE, MÜNCHEN 2005.

LJETO, TURISTIČKA SEZONA

# Inteligentni transportni sustavi u funkciji aktivne sigurnosti prometa

Pažnju je privukao ilustrativan moto jednog njemačkog izlagača: »Svaka revolucija počinje na cesti«. Nakon svega viđenog na ovoj reprezentativnoj postavi najnovijih tehnoloških dostignuća u transportu i logistici postavlja se retoričko pitanje: Ima li ova revolucija svoj kraj ?

Vodeća svjetska izložba proizvoda i usluga u domeni prometne industrije Transport&logistic, München 31. svibnja – 3. lipnja 2005. i ovom je prilikom ukazala na moć ljudskog uma u iznalaženju boljih rješenja na području infrastrukture u svim granama prometa. Ozračje izloženih sofisticiranih uređaja i programskih paketa oplemenile su brojne panel diskusije i promotivne priredbe više od 1.300 izlagača iz 52 države, od kojih 14 iz Hrvatske. Iako s povijesnog aspekta, cestovni promet relativno kasni u primjeni tehničkih dostignuća u odnosu na zračni i pomorski promet (npr. GPS), ovaj svjetski skup donio je stanovitu prekretnicu, te dokazao svu kompleksnost i slojevitost u primjeni novih patenata kod cestovnih motornih vozila.

Hiperprodukciju opreme i uređaja iz prometnog i logističkog sektora u cestovnom prometu dokazali su brojni proizvođači elektronskih uređaja za telematsko vođenje vozničkih parkova, upravljački menadžment, programirano kretanje vozila i potpunu kontrolu automatizirane evidencije pokreta na cestovnoj mreži. Tehnička podrška sigurnosti prometa dijelom je obuhvatila i seriju opreme kojom se unaprjeđuje aktivna i pasivna sigurnost u konstrukciji, odnosno tehničkim karakteristikama vozila. Aktivnoj sigurnosti (elementi koji smanjuju mogućnost nastanka prometne nesreće) posvećena je dužna pažnja promocijom usavršenih postojećih generacija uređaja kao i pojavom nove opreme za kontrolu brzine kretanja, stabilnije upravljanje, ograničenje brzine...

## Evaluacija tahografa

Najveću pozornost izazvala je evaluacija tahografa (analogni-modularni-digitalni). U standardnoj definiciji isti (s prefiksom Euro-) predstavlja nadzorni uređaj ugrađen u sklopu brzomjera s putomjerom. Prema odredbama ECE sporazuma 811/564 osigurava upis brzine kretanja, veličine ubrzanja i usporenja, prijedenu udaljenost, vremena vožnje vozača, odnosno članova posade, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja se ne smatra upravljanjem vozila. Navedeni uređaj moraju imati teretna vozila čija najveća dopuštena masa iznosi najmanje 3,5 t, autobusi, specijalna i radna vozila koja na ravnom dijelu ceste mogu razviti brzinu kretanja veću od 30 kilometara na sat. Evidentiranje spomenutih parametara vožnje na dijagramskom ulošku, koji se okreće satnim mehanizmom u tzv. analognoj (mehaničkoj) verziji odlazi u prošlost. Određeni tehnički nedostaci, koji su za posljedicu imali kvarove i mogućnost zlouporabe, uglavnom od strane vozača, potaknuli su meritorne evropske institucije za nužne promjene. Učinjeno je to kroz Smjernice EC 2135/98, čija je primjena (slučajno!) koincidirala s vremenom održavanja predmetne svjetske manifestacije. U postojeći kamionski vozni park (iznad 3,5 t) i autobuse (više od 9 mjesta, uključujući vozača) u EU trebat će se ugraditi digitalni tahograf, dok će novoproducirana vozila biti isporučivana s navedenim uređajem kao serijskom opremom.

U strateškom smislu, navedeni će uređaj doprinijeti kvalitetnijoj percepciji rada posada vozila, a u taktičkom pogledu biti još pouzdaniji čimbenik egzaktno metodologije pri rekonstrukciji prometnih nesreća. Posredstvom tahografa može se u posebnoj tehnološkoj strukturi interpolirati i ograničivač brzine, čija upravljačka jedinica uspoređujući trenutačnu brzinu s limitiranim brzinom, reagira preko izvršnog elementa na smanjenje dotoka goriva, što je jedinstvenim postupkom predviđeno Smjernicama 2001/11/EC.

## Još bolji ABS

Tvrtka Siemens VDO Automotive kao vodeći svjetski proizvođač u proizvodnji i plasmanu kompletnih konfiguracija digitalnog tahografa predstavio se modelom DTCO 1381. Uz taj uradak nudi se i tzv. trening paket za izobrazbu (CD-ROM s programom za učenje i rukovanje s uređajem, igra interaktivnih simulacija i kvalifikacijski test nakon završenog ciklusa samobrazovanja). Specijalizirani, grupni tečajevi mogu se organizirati i za ciljane skupine korisnika tj. za vozačko osoblje, prijevozne kompanije i kontrolne institucije.

U segmentu komercijalnog voznog parka uočena su i mnoga poboljšanja ostalih elemenata aktivne sigurnosti:

– antiblokirajući sustav ABS, koji kod kočnica sprečava, bez



obzira na tlačenje papučice kočnice i porasta tlaka u glavnom kočionom cilindru, proklizavanja veća od 20 posto

– ESP sustav, koji održava stabilnost vozila u svim uvjetima tj. pomoću zasebnog regulatora može se vozilom upravljati tako da pojedini kotači ubrzavaju ili usporavaju, čime se kontrolira trajektorija vozila u gabaritima prometnice,

– Sustav protiv proklizavanja ASR koji djeluje u kritičnim uvjetima vožnje tj. ne samo

pri naglom kočenju, nego i kod intenzivnog ubrzavanja (naročito na skliskom kolniku, na usponu) ili kod vožnje u zavoju kada dolazi do proklizavanja kotača.

Pažnju je privukao ilustrativan moto jednog njemačkog izlagača: »Svaka revolucija počinje na cesti«. Nakon svega viđenog na ovoj reprezentativnoj postavi najnovijih tehnoloških dostignuća u transportu i logistici postavlja se retoričko pitanje: Ima li ova revolucija svoj kraj ?

Prof. dr. Hrvoje Baričević

## Upravljanje voznim parkovima

Upravljanje voznim parkovima tradicionalno je najzastupljenija disciplina ovog sajma. Nadzor vozila na mreži u realnom vremenu, daljinsko vođenje skupina vozila, optimizacija prijevoznih itinerara, vizualizacija prijevoznih jedinica na internetportalu, incidentne analize »second by second«... samo su dio bogate lepeze tehničkih dostignuća koja doprinose sigurnosti prometa na cestama. Aplikativna rješenja pretvorile su u stvarnost renomirane svjetske tvrtke: Transics, OHB Teledata, SeViC System, SoProTec, Systemics Elektronik, Bosch Sicherheitssysteme, Mobiworx Telematik, i dr.

Posebnu pozornost na najvećoj svjetskoj izložbi proizvoda i usluga u domeni inteligentnih transportnih sustava privlači sudjelovanje visokih učilišta i znanstvenoistraživačkih institucija. Fakultet za prometne znanosti »Friedrich List« s Tehničkog sveučilišta u Dresdenu, Visoka državna škola za građevinarstvo, gospodarstvo i promet, Gotha i švicarski Kühne institut za logistiku Sveučilišta St. Gallen predstavili su svoje projekte i nastavne programe za visoku naobrazbu. Domena istraživanja i transfera znanstvenih spoznaja obuhvaća: prometno planiranje u gradovima, simulacije prometnih tokova na autocestama, adaptivne programe svjetlosne prometne signalizacije, prometnu ekonometriju i modeliranje, automatizaciju i telematiku u daljinskom vođenju cestovnog prometa, simulacije pješačkog i robnog prometa u katastrofalnim situacijama i dr.

## Nastup visokih učilišta i znanstvenoistraživačkih institucija



# Kako sudar

Procedura priznavanja i isplate štete nakon sudara s vozilom stranih registracije je uhodana i jednostavna. No, ipak treba obratiti pažnju na nekoliko detalja kako si ne bi zakomplicirali život ili ostali oštećeni

Ljeto dolazi, turistička sezona već je de facto počela, ceste će biti zakrčene vozilima, prometne nezgode, teže i lakše, su nažalost uz sav oprez neminovnost. Svaka nezgoda znači neugodnost povezanu s brigom oko toga kako otkloniti nastala oštećenja, kako zamijeniti uništeno vozilo, komu se obratiti, tko će štetu platiti... Neugodnost je još veća ako prometnu nesreću doživite s vozačem vozila inozemne registracije. Da bismo vam pomogli kako da kod takve nezgode izbjegnute nepotrebne neugodnosti upoznat ćemo vas s postupkom u slučaju nesreće sa strancem i postupkom dobivanja naknade štete.

## Zvati policiju ili ne ?

Dužnosti vozača u slučaju nastanka prometne nezgode propisane su Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine broj 105/2004).



A I PUNE CESTE NOSE RIZIKE KOJE BI NEINFORMIRANI VOZAČI MOGLI SKUPO PLATITI

# Možete naplatiti štetu kad se sudite sa strancem?



U čl. 176. toga Zakona određeno je da su sudionici prometne nezgode u kojoj je netko izgubio život ili je ozlijeđen ili je nastala veća materijalna šteta obvezni o nezgodi izvijestiti najbližu policijsku upravu ili policijsku postaju. Ako vam se nesrećom dogodi takva nezgoda, obavijestite policijsku postaju, sačekajte dolazak policije i dalje - gledajte vozila - slijedite njihove upute. U zapisniku o očevidu policija će unijeti sve podatke koji su vam potrebni za ostvarenje naknade štete.

No, ako je nastala manja nezgoda, dakle manja materijalna šteta na vozilu, a to je, prema odredbi članka 2. točka 84. spomenutog Zakona, šteta nastala na vozilima na kojima nisu oštećeni vitalni dijelovi za upravljanje i zaustavljanje, a vozila se mogu samostalno kretati, vozači su dužni (čl. 177. Zakona) odmah ukloniti vozila s kolnika, omogućiti normalno odvijanje prometa, popuniti i potpisati formular Europskog izvješća o nezgodi. Nema, dakle, propisane obveze obavješćivanja policije o nastaloj nezgodi. No, ako policija bude obaviještena o nezgodi, bit će dužna izići i sastaviti zapisnik o nezgodi (čl. 183. Zakona). Kod ocjene »zvati policiju ili ne« valja se rukovoditi okolnostima slučaja: ukoliko drugi sudionik ili sudionici odbijaju dati podatke, ispuniti Europsko izvješće o nezgodi ili imaju drugačije mišljenje o krivnji i nastanku nezgode ili čak napuste mjesto nezgode... svakako treba pozvati policiju radi sastavljanja zapisnika o nezgodi.

## Gdje sa zahtjevom za naknadu štete?

U prometnim nezgodama s vozačima vozila inozemne registracije nacionalno pravo svake države štiti oštećene osiguravajući im priličnu sigurnu naknadu štete. Naime, za štete koje uzrokuju vozači vozila inozemne registracije u Hrvatskoj odgovara hrvatski nacionalni ured - Hrvatski ured za osiguranje (Zagreb,

Martićeve 73, tel. 01/46-16-755) temeljem odredbe članka 97. st. 1. Zakona o osiguranju (Narodne novine br. 46/97, 116/99 i 11/02). Tom Uredu valja podnijeti odštetni zahtjev. Međutim, da bi se oštećenima olakšala situacija, Hrvatski ured za osiguranje ovlastio je osiguratelje na primanje odštetnih zahtjeva i na njihovu obradu odnosno isplatu. Dakle, odštetni zahtjev možete podnijeti i osigurateljima odnosno njihovim lokalnim jedinicama koje će zahtjev obraditi i isplatiti. Preporuča se odštetni zahtjev podnijeti onom osiguratelju koji je korespondent inozemnog osiguratelja (informaciju o tome dat će vam Hrvatski ured), odnosno osiguratelju kod kojega vi nemate sklopljeno obvezno osiguranje od odgovornosti (na taj se način izbjegava kolizija interesa). Hrvatski ured ili osiguratelj kojem ste podnijeli odštetni zahtjev dužan je isti riješiti u roku od 60 dana. Eventualnu tužbu za naknadu štete, nakon isteka toga roka, možete podnijeti samo protiv Hrvatskog ureda za osiguranje.

## Uloga zelene karte i registrarske pločice

Uz odštetni zahtjev morate podnijeti primjerak strančeve zelene karte (ako je nije uzela policija radi prilaganja uz zapisnik o nezgodi). Ako se radi o vozilima registrarske oznake država s kojima Hrvatski ured ima sklopljen sporazum o priznavanju registrarske pločice vozila kao dokaza o postojanju valjanog osigurateljnog pokrivača (a to su primjerice vozila svih zemalja EU i Švicarske) ne mora se nužno priložiti zelena karta (iako je poželjna), ali se mora točno i potpuno navesti registrarski broj inozemnog vozila (međunarodnu oznaku države i broj registrarske pločice). Dogodi li se da stranac nema valjanu zelenu kartu, a nosi oznake države s kojom nema sporazuma o ukidanju kontrole zelene karte (primjerice - države istočno od Hrvatske), smatrat će se

neosiguranim, a za štetu od takvog vozila odgovara opet Hrvatski ured za osiguranje (čl. 99. Zakona o osiguranju). Postupak ostvarenja naknade štete isti je kao i kod osiguranog stranog vozila.

## Što ako ste vi krivi za nezgodu?

Ako ste vi skrivili prometnu nezgodu u kojoj je oštećen stranac, pored naprijed opisanih obveza glede prijave policiji, potrebno je svome osiguratelju kod kojega imate obvezno osiguranje od odgovornosti, prijaviti nastanak prometne nesreće i ispuniti obrasce koje će vam osiguratelj dati. Ukoliko oštećeni stranac ima više vremena, ostaje u mjestu nezgode više dana, bilo bi kulturno i pošteno da zajedno s njim odete do svoga osiguratelja i pomognete mu u postupku naknade štete. To je pravna, ali još više i moralna obveza.

## Značaj Europskog izvješća o nezgodi

Europsko izvješće o nezgodi već je poznato našim vozačima. Ono je ušlo i u odredbe Zakona o sigurnosti prometa i Zakona o osiguranju. Korisno ga je svaki put, bez obzira bila policija ili ne, potpuno i točno popuniti i potpisati. To moraju učiniti svi sudionici neke prometne nezgode. S obzirom na funkciju, Europsko izvješće o nezgodi olakšava postupak naknade štete, ubrzava vrijeme potrebno za obradu i isplatu odštetnog zahtjeva, eliminira potrebu prikupljanja drugih dokaza o krivnji ili načinu nastanka nezgode, stvara solidarnost između oštećenih i štetnika u nastaloj nevolji.

Pripremio:  
dr. Marijan Curković

SAVJETI ZA SIGURAN POVRATAK S DUGIH LJETNIH PUTOVANJA

# Umjerenost s kavom i obilnim obrocima



**Kofein je dobar prijatelj dugih putovanja, no jedna ili dvije kave savim su dovoljne. Više od toga uznemirit će želudac. Kofein se nalazi i u drugim pićima, koja su nešto manje agresivna prema probavnom traktu, »Coca Cola« ili »Orangina«, na primjer**

Ljeti, u jeku godišnjih odmora, mnogi će lotići na kraća ili duža putovanja. Okrutna je činjenica da se neki neće vratiti živi. U većini slučajeva razlog neće biti alkohol ili kvar na automobilu, već umor ili nervoza. U tom smislu priprema za putovanje, pogotovo ono duže, vrlo je važna, neusporedivo važnija od mnogih drugih stvari koje ćete činiti prije samog putovanja. Iako svatko od nas ima svoj ritual prije sjedanja za upravljač, evo nekoli-

ko sitnica koje mogu ukloniti ili ublažiti umor te probuditi tijelo i um za koncentraciju dovoljnu za sigurno putovanje.

Mislim da je bespotrebno naglašavati kako alkohol treba izbjegavati. S druge strane, valja izbjeći i preobilan i pretežak obrok. Svima nam se spava nakon gozbe, pa tako kilogram ili dvije janjetine na pola puta do ili od kuće nisu baš najsretnije riješenje. Slično je sa jako slanom i jako slatkim hranom. Op-

skrbite se sa dovoljno tekućine koja će vam biti na dohvat tijekom cijele vožnje. Bez obzira na klimu u automobilu, dehidracija, pa čak i ona minimalna utječe ne samo na koncentraciju, već povećava osjećaj umora, stoga preporučam često pijuckanje nekoliko gutljaja, najbolje obične ili mineralne vode. Kofein je dobar prijatelj dugih putovanja, no jedna ili dvije kave savim su dovoljne. Više od toga uznemirit će želudac, a kod osjetljivijih uzro-

kovati i gastritis. No, kofein se nalazi i u drugim pićima, koja su nešto manje agresivna prema probavnom traktu. »Coca Cola« ili »Orangina«, na primjer. Gutljaj ili dva takvog pića svakih pola sata održat će razinu kofeina u krvi dovoljno visoko za uklanjanje blagog umora.

Prije kretanja na put, važno je prije svega naspavati se dovoljno. Ne bi bilo loše i malo se protegnuti. Sportaši znaju da je najbolje razbudivnje jutarnje trčanje, ili brzo hodanje, pa svima koji imaju sportskih afiniteta to i preporučam prije polaska. Svakih dva do tri sata trebalo bi stati i ponovno se malo protegnuti. To naročito vrijedi za sve koji pate od bilo kakvih zdravstvenih problema, naročito onih na lokomotornom aparatu, dakle zglobovima i kralježnici.

Poseban oprez valja posvetiti lijekovima koje neki nužno moraju uzimati. Obavezno pročitajte onaj odjeljak o nuspojavama, pa ako piše umor ili pospanost razgovarajte s liječnikom ili upravljač prepustite nekom drugom. Tijekom putovanja, glazba i čakula sa sputnicima samo će pomoći, osim ako to nije žustra svada sa suprugom oko toga koliko ste potrošili na godišnjem odmoru. Naravno, ako vam se prispava tijekom vožnje, jednostavno stanite, spustite sjedalo i zatvorite oči. Već petnaestak minuta drijemanja mogu vas odmoriti dovoljno za nastavak.

## PRICA UMORNOG VOZAČA

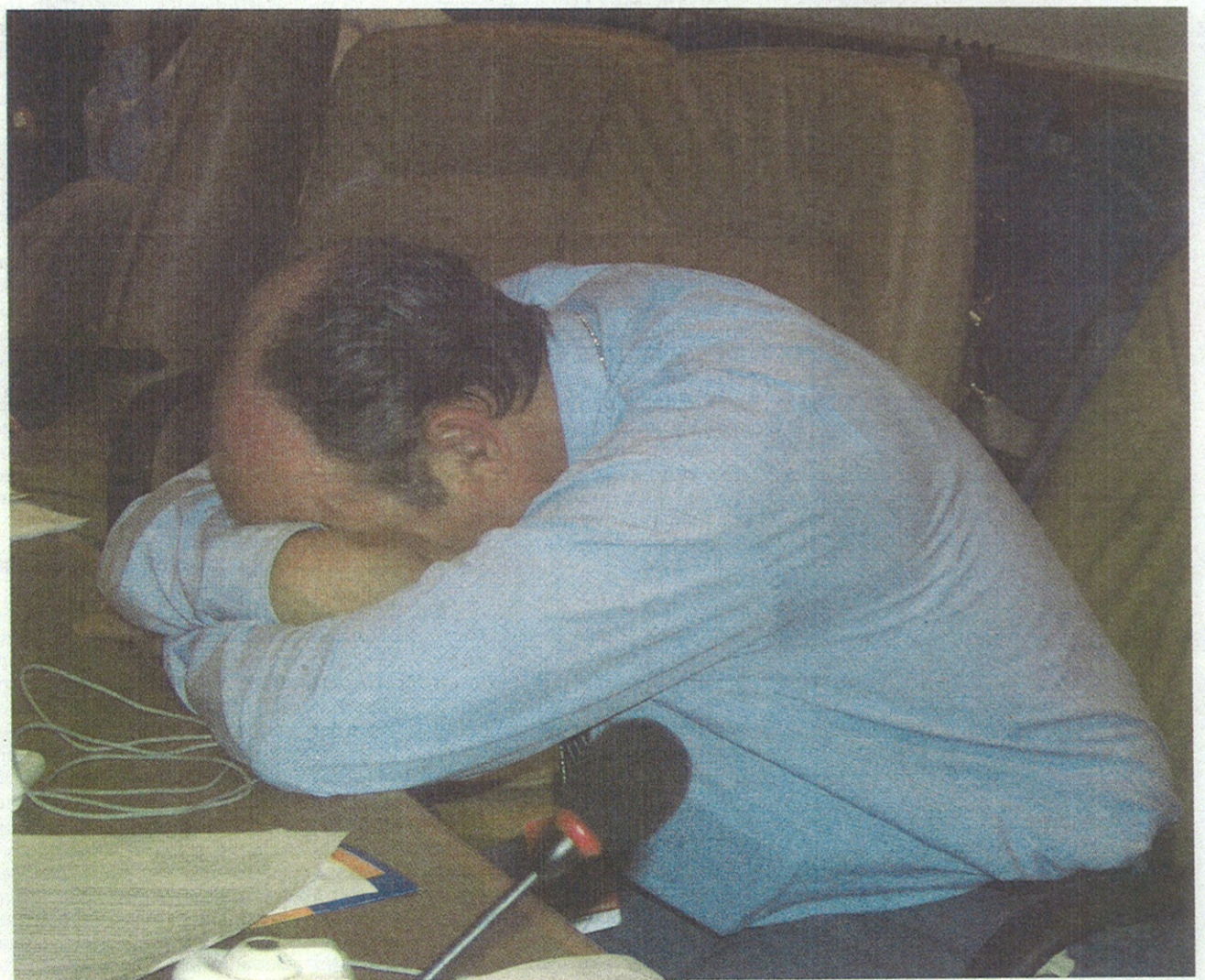
# Mislio sam, izdržat ću do kuće

Savim sam siguran da kada sjednete za upravljač svoga automobila ne razmišljate o tome da upravo tog trenutka držite u rukama sredstvo koje godišnje usmrti više ljudi od svih ostalih uzroka nasilnih smrti, uključujući tu ubojstva, samoubojstva, ratove i prirodne katastrofe zajedno. Ni meni ta činjenica nije pala na pamet, sve do jednog ljetnog dana...

Te ljetne subote pomagao sam prijateljima koji su imali kiosk sa hranom i pićem na lokalnoj veselici u Jadranovu. Kako to obično biva, veselje je potrajalo do jutra, te dok smo završili pospremanje, bilo je već pet sati. Umjesto da ostanem i prespavam u Jadranovu, odlučio sam se ipak vratiti u Rijeku. Kako cijelu noć nisam popio niti jedno alkoholno piće, mislio sam da nema opasnosti sjesti za upravljač. I tako, vozeći sam, negdje oko Kraljevice shvatio sam da mi se oči polako sklapaju. U vožnji sam otvorio sve prozore u automobilu, nadajući se da će me propuh razbuditi. I jest. Nažalost, samo na kratko. Iznad Bakra prvi sam put zadrijemao i naglo se trgnuo, dovoljno brzo da izbjegnem provaliju. Ne moram reći da sam se prestrašio dovoljno da osjetim otkucaje srca i u sljepoočnicama. Zaustavio sam se i parkirao na proširenu cestu, te izašao iz vozila. Mislio sam da bi možda bilo dobro odspavati pola sata prije no što nastavim putovanje, no bio sam toliko potresen činjenicom da sam za dlaku izbjegao provaliju, da to nije imalo smisla, jednostavno ne bih mogao zaspati. I tako sam ponovo krenuo. Doduše nije mi se više spavalo.

Kako sam tada živio na Rastočinama, valjalo je doći do Guvernerove palače i na semaforu oštro skrenuti u pravcu Kozale. I jesam. Doduše preko bankine koja me probudila. Ponovno strah i ponovno stajanje. No, tako blizu kuće i kreveta, nije bilo smisla spavati u autu, zar ne? Krivo! Cijela saga završila je u maloj ulici kod kozalskog groblja. Probudio me tresak. Prednji kraj moje Lancie izgledao je kao hamburger, a stražnji kraj parkiranog kombija kojeg sam udario nije bio u ništa boljem stanju.

Koliko tvrdoglavo može biti jedno ljudsko biće osjetio sam na vlastitoj koži. Srećom sve je prošlo sa materijalnom štetom i bolovima u vratu poradi trzaja. Uz malo manje sreće čitali bi ste o tome u crnoj kronici, ili je tragedija mogla biti i veća da ulica u to doba nije bila posve pusta. Sve u svemu, osim što više nikada nisam zaspao za upravljačem i što me trnci prođu svaki puta kada se vozim magistralom iznad Bakra, od tada više ne uživam u vožnji kao prije.



DRUGA PREVENTIVNO – EDUKATIVNA AKCIJA ŽUPANIJSKOG SAVJETA ZA SIGURNOST PROMETA NA CESTAMA

# S Grobnika ponovno motociklom u život

Drugoj besplatnoj edukaciji vozača motocikala odazvalo se 37 motociklista. Uz predavanja o posljedicama stradanja na motociklu polaznici edukacije imali su prilike provozati se pistom

S istim zanimanjem kao i prije dva mjeseca, motociklisti s područja Primorsko – goranske županije odazvali su se na drugu preventivno – edukativnu akciju »Motociklom u život« koju su ponovo na Automotodromu Grobnik na tragu vrlo uspješne prve akcije zajednički organizirali Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama, Hrvatski auto-klub, Policijska uprava Primorsko-goranska, Zavod za javno zdravstvo, Auto klub Rijeka i Automotodrom Grobnik. Uvodeći sudionike akcije u još jedan niz predavanja i vježbi, predsjednik Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama prof. dr. Hrvoje Baričević kazao je da će zbog stvaranja uvjeta za povećanje sigurnosti na cestama rad na preventivi morati dobiti dugoročan karakter. Zato se već sada razmišlja o sljedećoj akciji »Motociklom u život« koja je dio Plana i Programa rada Županijskog savjeta za sigurnost prometa na cestama Primorsko-goranske županije. Savjet sa svojim brojnim aktivnostima i projektima ima namjeru sustavno djelovati u edukaciji vozača motocikala s obzirom na njihovu iznimnu izloženost u prometu te teškim posljedicama koje su evidentirane u prometnim nesrećama tijekom 2004. godine. Međutim, iako su podaci o nesrećama iz prvih pet mjeseci ove godine u usporedbi s istim razdobljem u 2004. godini ohrabrujući, Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama odlučan je i dalje organizirati preventivne akcije i

razvijati svijest kod svih sudionika u prometu o mogućim nesrećama.

## Stisnite gas na pisti

Drugoj besplatnoj edukaciji vozača motocikala koja je održana 1. lipnja odazvalo se 37 motociklista koji su prema dobro uhodanoj shemi sudjelovali na teoretskom i praktičnom dijelu. Edukacija je, kao i prošli put, uključivala nekoliko važnih tema iz domene vožnje motocikala, te pregled i provjeru motocikala, vožnju na pisti, pokušaj kočenja motociklom u zavoju pri brzini od 80 kilometara na sat, te simulaciju zaustavljanja pri brzini od 200 kilometara na sat. Predavač i edukator i ovaj je put bio poznati motociklist Loris Valjan koji je okupljenima iznio dio svoga bogatog iskustva i kao vozača motocikla, ali i kao sportaša koji se motociklizmom bavi već dvanaestu sezonu za redom.

Loris Valjan je iskoristio i ovu priliku da pozove motocikliste na sporiju vožnju po cestama kazavši da postoje mjesta na kojima se smije brzo voziti – to je svakako grobnička pista kojom su se vozači motora, neki i po prvi puta, mogli provozati. Valjan je upozorio i na obavezu nošenja motociklističke opreme, a prije svega kacige koja je mnogim unesrećenima spasila glave, a koju nažalost mnogi motociklisti do donošenja novog Zakona o sigurnosti prometa na cestama, nisu imali naviku nositi.



## Testove položio svaki deseti

Zanimljivo predavanje o klasičnim motociklističkim ozljedama imao je ponovo dr. Darko Leđić, njegove su autentične fotografije s operacija ozljeda mnoge ljubitelje motocikala ostavile bez daha, a slično su nekako odslušali i rezultate testa iz poznavanja prometnih propisa koji su opet bili daleko ispod prolaznih, a koje je ponovo komentirao voditelj Ispitnog centra HAK-a Livio Hubička. Naime, od 37 motociklista test za vozača A kategorije u ovom bi trenutku položilo samo njih 7, a i zbog ovoga je podatka zaključeno da se ovakve preventivne akcije moraju nastaviti. Naravno, rečeno je, policija mora strogo pratiti pridržavaju li se sudionici u prometu Zakona o sigurnosti prometa na cestama što u slučaju motociklista najčešće znači pridržavaju li se oni ograničenja brzine i koriste li motociklističke kacige.

Helena FOGAS



## Zaustavni put od 120 metara

Simulacija zaustavljanja pri brzini od 200 kilometara na sat koju je izveo Loris Valjan pokazala je da mu je trebalo cijelih 120 metara da se potpuno zaustavi, dok je prisutni policajac sa svojim policijskim motorom potrošio 154 metra da se potpuno zaustavi pri brzini od 154 kilometara na sat. Sudionicima akcije zanimljiva je bila i vježba kočenja u zavoju kojom je instruktor Valjan želio pokazati da se i pri velikim brzinama motocikl kojim upravlja iskusen vozač može zaustaviti u zavoju.

## Ove godine pet puta manje poginulih motociklista

Prema broju nesreća s poginulim osobama 2004. godina bila je alarmantna, a podaci govore da je na cestama Primorsko-goranske županije u prošloj godini poginulo 15 mopedista i motociklista. U ukupnom broju poginulih, kovali su s velikih 30 posto. U odnosu na isti period prošle godine, u prvih pet mjeseci 2005. broj svih prometnih nesreća smanjen je za gotovo 50 posto. Dogodilo se 12 nesreća s poginulim osobama, a prošle godine u isto vrijeme 18 nesreća. U prvih pet mjeseci poginulo je 15 osoba od kojih je jedan motociklist, dok je za usporedbu, u istom razdoblju život izgubilo 20 osoba, od koji su petorica bili motociklisti.



## DRŽAVNO NATJECANJE »SIGURNO U PROMETU«

## Ekipi Primorsko - goranske županije 12. mjesto

Na državnom natjecanju iz poznavanja prometnih propisa, sigurnosnih pravila i upravljanja bicikom »Sigurno u prometu« održanom u Čakovcu, Primorsko - goransku županiju predstavljala je ekipa koju je činilo troje učenika OŠ »Čavle«: David Savić, Dario Petrović i Marta Turudić, te Yvette Kalaba iz riječke osnovne škole Kozala. Osvojili su 12. mjesto u konkurenciji 19 ekipa.



## NATJEČAJ LIKOVNIH I LITERARNIH RADOVA

## Moja obitelj u cestovnom prometu

Na natječaj likovnih i literarnih radova na temu »Moja obitelj u cestovnom prometu« stiglo je stotinjak likovnih i četrnaest literarnih radova učenika osnovnih škola Primorsko-goranske županije.

Nagrađeni su likovni radovi Lucije Badurine iz OŠ Nikola Tesla - Rijeka, Olje Matinac iz OŠ Dolac - Rijeka, Ane Munčić iz OŠ Nikola Tesla - Rijeka, Katarine Iskra iz OŠ Ivan Goran Kovačić - Delnice, Nine Gigove iz OŠ Petar Zrinski - Prezid te Anje Matovine iz OŠ Gornja Vežica - Rijeka.

Nagrađena su i dva grupna rada učenika: Ante Katalinića,



Luka Šestana, Zorice Juranić, Nine Cvitan, Tene Pejčić, Nere Butigan, Karla Labinjana, Valentina Petelina i njihove učiteljice Ivanke Tijan Šepić iz 2. a razreda OŠ Gornja Vežica - Rijeka. Marko Jerčinović iz 2. b razreda OŠ »Nikola Tesla« - Rijeka dobio je nagradu za najbolji literarni rad. Svi nagrađeni dobili su CD »Semafor«, majicu »semaforku« i kasicu Autokluba »Rijeka«.

Nagrađeni radovi mogu se vidjeti na web stranici Autokluba »Rijeka« ([www.ak-rijeka.hr](http://www.ak-rijeka.hr))

## KVIZ IZ POZNAVANJA PROMETNIH PROPISA »SEMAFOR«

## Pobjednica Yvette Kalaba putuje u Gardaland

Autoklub »Rijeka«, Udruga darovitih informatičara Rijeke i Udruga za mlade »Korak ispred« organizirali su kviz iz poznavanja prometnih propisa »Semafor«. Pravo na sudjelovanje u kvizu stekli su najuspješniji učenici na županijskom natjecanju Sigurno u prometu: David Savić, Dario Petrović, Marta Turudić - svi iz osnovne škole Čavle i Yvette Kalaba iz riječke osnovne škole Kozala. Pravo na sudjelovanje u kvizu stekli su i učenici koji su na natjecanju »Sigurno u prometu« pokazali najbolje znanje na testovima. To su Nives Orlić i Francesca Dumančić iz riječke osnovne škole Trsat, Alen Rubinić iz Iovranske osnovne škole Viktor Car Emin i Dunja Perušić iz Čavala.

Yvette Kalaba je pobjednica »Semafora«. Yvette je za nagradu dobila od Autokluba »Rijeka« i RI AK toursa dvodnevni izlet za dvije osobe u Gardaland u organizaciji RI AK toursa.

## DANI TEHNIČKE ISPRAVNOSTI VOZILA

## Najviše automobila s neispravnim svjetlima

U organizaciji HAK-a, Centra za vozila Hrvatske i Ministarstva unutarnjih poslova svi vozači imali su priliku besplatno pregledati tehničku ispravnost vozila u bilo kojoj stanici za tehnički pregled vozila. U stanici za tehnički pregled Autokluba »Rijeka« na Preluci tu mogućnost iskoristilo je 60 vozača. Rezultati provjere ispravnosti vozila su sljedeći: od 31 osobnog vozila bez katalizatora 18 ih je bilo ispravno, od 23 osobna vozila sa katalizatorom 21 je bio ispravno, od pet osobnih dizelaša tri su ispravna i jedino teretno vozilo bez katalizatora bilo je također ispravno.

Na dva vozila uočena je neispravnost radne kočnice, na pet vozila neispravnost pomoćne kočnice, na jednom vozilu bila je neispravna kočiona tekućina. Eko test nije prošlo devet vozila, a svjetla su bila neispravna na 17 vozila.

Broj vozača koji su iskoristili mogućnost besplatnog pregleda vozila, barem što se tiče stanice Autokluba »Rijeka« na Preluci, isti je kao i prošle godine s tim da je mnogo manje uočenih neispravnosti na vozilima.

## Nagrađena priča Marka Jerčinovića

Kako se ponašati u prometu? Za mene je to teško pitanje. U glavi mi je prava zbrka. Svaki dan slušam iste priče: »Pazi da te auto ne pogazi«. Uvijek budi na oprezu i pažljivo prelazi cestu! Nikada preko ceste kad je na semaforu crveno! Je li ti to jasno?

Sve sam to shvatio i lijepo sam se u prometu ponašao. A onda sam krenuo s mamom u šetnju, a s tatom na vožnju autom....

Na semaforu je bilo žuto, a tata je stao na gas. Rekao sam mu: »Pazi, žuto!« On mi je odgovorio: »Nema veze. I ti ćeš to raditi«. A meni ništa nije jasno. Mama je još gora. Prelazi cestu kad je na semaforu crveno i još me opomene da to nikad ne radim.

Pitam se jesu li pravila samo za djecu ili bi odrasli morali ponovno u školu?

**PRIPREMILI STE AUTO, UČLANILI SE...  
SAD SE MOŽETE OPUSTITI!**

**Preluk**  
tehnički pregled  
servis

**Tošine**  
tehnički pregled

**Pag**  
tehnički pregled

**RIAK Tours**  
turistička agencija

**AUTOKLUB RIJEKA**

Dolac 11, Rijeka  
tel: 051/215-568

e-mail: [clanstvo@ak-rijeka.hr](mailto:clanstvo@ak-rijeka.hr)

[www.ak-rijeka.hr](http://www.ak-rijeka.hr)