

SADRŽAJ

1. PREDMET BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA	2
2. METODE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA	3
2.1. STATISTI^KA METODA.	3
2.2. EKSPERIMENT	3
2.3. POSMATRANJE	4
2.4. ANKETA I INTERVJU	4
2.5. UPOREĐIVANJE	4
3. SAOBRAĆAJNE NEZGODE	4
4. POSLEDICE SAOBRAĆAJNE NEZGODE	5
4.1 SOCIJALNE POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA	6
4.2 MATERIJALNE POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA ...	6
5. PROSTRONA DISTRIBUCIJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA	6
6. VREMENSKA DISTRIBUCIJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA	7
7. VRSTE GRE[AKA U^ESNIKA U SAOBRAĆAJU	8
7.1. NEPROPISNA BRZINA KRETANJA	8
7.2. NEPROPISNO PRETICANJE	9
7.3. NEUSTUPANJE PRVENSTVA PROLAZA	9
7.4. NEDRŽANJE DOVOLJNOG RASTOJANJA	10
8. AKTIVNA I PASIVNA BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU	10
8.1. AKTIVNA BEZBEDNOST VOZILA	10
8.2. PASIVNA BEZBEDNOST VOZILA	11
8.3. AKTIVNA BEZBEDNOST VOZAČA	12
8.4. PASIVNA BEZBEDNOST VOZAČA	12
8.5. AKTIVNA BEZBEDNOST PUTA	12
8.6. PASIVNA BEZBEDNOST PUTA	13
9. SAOBRAĆAJNO VASPITNE AKCIJE ZA VEĆU BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU	13
10. KONTROLA SAOBRAĆAJA, VOZAČA I VOZILA	14
11. UTICAJ REPRESIVNIH MERA NA PONA[ANJE VOZAČA ...	15
12. VRSTE ODGOVORNOSTI VOZAČA	15
12.1. PREKR[AJNA ODGOVORNOST VOZAČA	15
12.2. ODGOVORNOST VOZAČA ZA PRIČINJENU ŠTETU ...	16
12.3. KRIVIČNA ODGOVORNOST VOZAČA	16
13. DUŽNOSTI I POSTUPANJE U SLUČAJU SAOBRAĆAJNE NEZGODE	17
14. RASKRSNICE I NJIHOVA PODELA	19
14.1. NAČIN REGULISANJA SAOBRAĆAJA NA RASKRSNICAMA	20
15. VOĐENJE SAOBRAĆAJNIH TOKOVA	21
16. OPTEREĆENJE RASKRSNICA	21
16.1. TABELARNO PRIKAZIVANJE PODATAKA	22
16.2. GRAFIČKO PRIKAZIVANJE PODATAKA	23
17. NAČIN RADA SVETLOSNIH SIGNALA	24

17.1 INDIVIDUALNA SIGNALISANA RASKRSNICA	25
18.TEHNICA VOŽNJE	26
18.1. POLAZAK SA MESTA	26
18.2. PROLAZAK VOZILOM KROZ KRIVINU	26
18.3. ZAMKE NA POLEDICI - NAČIN KRETANJA	26
19. KONTROLA TEHNIČKE ISPRAVNOSTI VOZILA	27
20. PRIPREMANJE NASTAVNIKA TEORIJSKE NASTAVE ZA ČAS	28
LITERATURA	29

1. PREDMET BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Bezbednost drumskog saobraćaja je naučna disciplina koja primenom naučne metodologije prati,

izu~ava i obja~njava pojavne oblike, uzroke, uslove i druge faktore zbog kojih nastaju pojave koje ugro~avaju ljude i imovinu u saobraćaju.

Pored sopstvenih rezultata ova nau~na disciplina koristi se rezultatima drugih nau~nih disciplina. Kraće re~eno bezbednost saobraćaja je karakteristika stanja saobraćajnog sistema a karakteristika stanja sistema je pouzdanost da svaki u~esnik u saobraćaju završi zapo~eto putovanje bez iznenadnih i neželjenih posledica.

2. METODE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Metod predstavlja na~in i postupak na osnovu kojeg se prou~ava predmet. Bezbednost saobraćaja je teorijsko-empirijska nauka koja mora polaziti od prikupljenih ~injenica o saobraćajnim nezgodama i faktorima zbog kojih su one nastale. U bezbednosti saobraćaja se koriste i primenjuju sledeće metode:

- statistika;
- eksperiment;
- posmatranje
- anketa i intervju;
- upoređivanje;

2.1. STATISTIČKA METODA.

Saobraćajne nezgode su veoma pogodne za statisti~ko iskazivanje. Statisti~ki postupak se sastoji iz faze evidentiranja, analize i zaklju~ivanja. U svakoj od ovih faza može doći do greške. Međutim, najveće posledice izazivaju greške u fazi evidentiranja jer se na osnovu pogrešne faze evidentiranja, a kasnije i analiziranja, donose pogršne protiv mere.

Statistika omogućava da se prate zakoni razvoja saobraćajnih nezgoda, nedajući odgovore na uzroke saobraćajnih nezgoda, odnosno ne vrši se analiza uzroka zbog kojih nastaju saobraćajne nezgode.

2.2. EKSPERIMENT

U okviru eksperimenta vrši se posmatranje vešta~ki izazvane pojave. Osnovni zahtev kod eksperimenta je da se on izvodi u uslovim koji najviše odgovaraju prirodnim. Eksperiment saobraćajnih nezgoda ima ograni~enu primenu zbog toga što je ograni~enih mogućnosti. Naime veoma je teško vešta~ki stvoriti saobraćajnu situaciju na osnovu koje bi se došlo do nekih rezultata, a sve iz razloga što se ljudi u eksperimentu ne ponašaju prirodno.

2.3. POSMATRANJE

Za razliku od običnog posmatranja, naučno posmatranje mora biti unapred jasno isplanirano, sistematski i smišljeno sprovedeno. Posmatranje se može vršiti u raznim slučajevima. U najčešćem slučaju posmatranje u cilju prikupljanja podataka o bezbednosti saobraćaja vrše organi MUP-a, ili određene stručne institucije.

2.4. ANKETA I INTERVJU

Anketa i intervju se rade u pismenom obliku. Kod pismenog ispitivanja od upitnika u velikoj meri zavisi da li će se dobiti jasno putpuni i upotrebljivi odgovori. Iz tih razloga sastavljanju upitnika treba posvetiti najveću pažnju. Pored toga veoma je važan odnos ispitivača i ispitanika. U tom slučaju ispitivač mora biti subjektivan i nesme da utiče na ispitanika.

2.5. UPOREĐIVANJE

Bez obzira na svoju zastarelost upoređivanje se u okviru bezbednosti u koristi u širokom rasponu. Ovo upoređivanje se vrši upoređivanjem svih nezgoda koje su nastale na određenom prostoru sa nezgodama sa istim karakteristikama ili sa nezgodama koje su na stale zbog istog faktora.

3. SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Saobraćajna nezgoda je događaj na putu ili drugom mestu otvorenom za saobraćaj u kome je učestvobalo bar jedno vozilo u pokretu i u kome je jedno ili više lica povređeno ili poginulo ili načinjena materijalna šteta. Sa porastom stepena motorizacije u svetu raste i broj vozača a samim tim i broj saobraćajnih nezgoda. Kod nas je karakteristično i to da porast stepena motorizacije nije i ne prati odgovarajući nivo saobraćajne i tehničke kulture učesnika u saobraćaju.

Postoji više podela saobraćajnih nezgoda koje su definisane za određene potrebe i svrhu istraživanja. Svaka zemlja u svojim statistikama, ili autori u svojim radovima dele nezgode prema svojim gledištima i potrebama. Analiza i upoređivanjem više postojećih podela smatram da za potrebe ovog rada, a sa aspekta veštačenja da se saobraćajne nezgode svrstaju u sledeće osnovne grupe:

1. Nezgode vozila i pešaka,
2. Sudari i naleti vozila,
3. Nezgode sa dvotočkašima,
4. Nezgode sa sporim vozilima,
5. Izletanje i prevrtanje vozila sa puta,
6. Saobraćajne nezgode sa šinskim vozilima,
7. Ostale saobraćajne nezgode.

4. POSLEDICE SAOBRAĆAJNE NEZGODE

U svetu se godišnje dogodi oko pedeset miliona saobraćajnih nezgoda u kojima život izgubi oko trista hiljada lica i oko dva miliona lica zadobije povrede zbog kojih ostane nesposobno za rad. Posledicama saobraćajnih nezgoda se ne poklanja dovoljna pažnja. Socijalnim posledicama društvo se skoro uopšte i ne bavi, a materijalne štete se sagledavaju veoma površno. Ta površnost se ogleda u tome što se procenjuje samo direktna šteta na vozilima, na robi i na putu. Usled nepotpune i nejasne predstave ovih posledica društvo nemože shvatiti ozbiljnost ovih pojava.

U osnovi saobraćajnih nezgoda postoje dve grupe posledica:

- socijalne;

- materijalne.

4.1 SOCIJALNE POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Socijalne posledice saobraćajnih nezgoda koje utiču na društvo su brojne. Između ostalog smanjuje se broj radno produktivnog stanovništva, povećava se broj lica koja zbog povreda u nezgodama padaju na teret države, smanjuje se broj lica sposobnih za odbranu zemlje, i povećava se broj nezbrinute dece.

Mnoga deca ne završe školu koju bi završila da im roditelj nije nastradao, pa samim tim ne izaberu životni poziv koji bi inače izabrali. Socijalne posledice odnose se i na izvršioce saobraćajnih nezgoda. Tako na primer mnoge porodice se raspadaju dok se jedan bračni drug nalazi na izdržavanju kazne.

4.2 MATERIJALNE POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Pored najtežih posledica, stradanja ljudi u saobraćajnim nezgodama nastaju i ogromne materijalne posledice. Visina materijalne štete koja se iskazuje u statistikama saobraćajnih nezgoda obuhvata samo grubo procenjenu štetu koja je nastala na vozilu, robu i eventualno putu. U materijalne štete koje nastaju zbog saobraćajnih nezgoda pored navedenog spadaju još i:

- troškovi prve pomoći;
- troškovi sahrane i lečenja;
- troškovi bolovanja i invalidnina;
- troškovi medicinske i profesionalne rehabilitacije;
- troškovi izdržavanja članova porodica poginulih lica;
- gubitak radnog odnosa i drugo.

5. PROSTRONA DISTRIBUCIJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

- Na osnovu statističkih podataka dolazi se do zaključka da nezgode nisu ravnomerno raspoređene po celoj putnoj mreži, pa se u tom slučaju može

govoriti o geografiji saobraćajnih nezgoda. Među faktore koji utiču na prostornu distribuciju nezgoda značajno mesto zauzimaju sledeći faktori:

- obim i struktura saobraćaja;
- dužina i kvalitet putne mreže;
- raspored naseljenih mesta;
- razni socijalni i kulturni činioci

Poslednjih godina najviše saobraćajnih nezgoda sa nastradalim licima događa se u naseljenim mestima (oko 70 %). U ovim nezgodama pogine oko 50 % lica od svih nastradalih lica u saobraćaju. Van naseljenih mesta događa se oko 30 % saobraćajnih nezgoda sa nastradalim licima u kojima pogine oko 50 % svih poginulih lica. Ovakav procentulani raspored poginulih lica uslovljen je time što se na otvorenim putevima vozi većim brzinama pa su i posledice teže.

6. VREMENSKA DISTRIBUCIJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Vremenska distribucija saobraćajnih nezgoda je takođe veoma različita. U toku pojedinih vremenskih perioda godišnjeg doba, meseca u godini, dana u nedelji i časa u toku dana, različit je raspored saobraćajnih nezgoda. Na vremenski raspored saobraćajnih nezgoda između ostalog utiču:

- privredna aktivnost;
- turistička sezona;
- poljoprivredni radovi;
- način života;
- organizacija slobodnog vremena;
- geografski i klimatski uslovi;
- ostale saobraćajne aktivnost.

U našoj zemlji u poljoprivrednim krajevima najviše nezgodadogađa se u periodu jesenjih poljoprivrednih radova u toku meseca septembra i oktobra. U turističkim zemljama najviše nezgoda događa se u toku turističke sezone u toku meseca jula i avgusta.

7. VRSTE GREŠAKA UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

Greška učesnika u saobraćaju nije uzrok nezgode kako se to često navodi, već njen pojavni oblik. Ovo razgraničenje najbolje se može ilustrovati na primeru sledeće saobraćajne nezgode. Ako zbog uticaja alkohola, koji predstavlja uzrok vozač krene u nepropisno preticanje ili ne prilagođava brzinu kretanja (vozi prebrzo), što predstavlja grešku onda zbog toga dolazi do nezgode, što predstavlja posledicu.

Greške koje u saobraćaju proizvode nezgode su mnogobrojne, ali su među njima najvažnije:

- nepropisna brzina kretanja;
- nepropisno preticanje;
- neustupanje prvenstva prolaza;
- nedržanje dovoljnog odstojanja.

7.1. NEPROPISNA BRZINA KRETANJA

Neprilagođena i nepropisna brzina kretanja je jedna od grešaka koja se vrlo često završava saobraćajnom nezgodom. Punih petnaest godina brzina predstavlja najčešći uzrok nezgoda koja se evidentira u preko 30% nezgoda.

Mišljenja stručnjaka o ovoj pojavi su dosta podeljena i kreću se od konstacije da brzina ne može da bude direktan uzročnik nezgode do tvrdnje da je direktno ili indirektno prisutna u gotovo svim nezgodama.

Statistika detaljnije razvrstava brzinu kao uzrok nezgoda u četiri kategorije:

-	nepropisnu.....	3,6% - 6,1%	
-	preveliku na pešačkom prelazu.....	3,0%	- 3,8%
-	ometanje saobaćaja kretanjem malom brzinom.....	<0,01%	

Ovakva podela nesumnjivo nije adekvatna pravim uzrodim nezgoda, jer nepropisna brzina znači prekoračenje i opšteg ograničenja brzine od 80 km/h,

što ne mora da bude uzrok nezgode. S druge strane, u gotovo svakoj nezgodi može se tvrditi da je neprilagođena brzina uslovima puta, vremenu i saobraćaju doprinela njenom nastanku, što se obično zloupotrebljava kod nestručnih radnika ili pri nepovoljnim uslovima vršenja uviđaja. Inače, procentualno učešće navedenih uzroka, u posmatranom periodu uglavnom osciluje oko neke srednje vrednosti.

7.2. NEPROPISNO PRETICANJE

Preticanje spada u najčeće i najopasnije radnje u saobraćaju. Ono je ujedno i najkompleksnija radnja jer na njeno izvođenje utiče mnogo faktora, od broja vozila na putu, njihovih dinamičkih karakteristika pa do svojstva vozača i elemenata puta. Uspešno izvođenje ove radnje zavisi od brojnih činilaca a posebno od brzine vozila koja učestvuju u ovoma manevru, razlike u brzinama, dužine vozila, veličine bočnog razmaka, mogućnosti ubrzanja vozila, preglednosti puta, psihičkog stanja i sposobnosti vozača i tehničkih elemenata puta. Dužina preticanja je manja u koliko je veća razlika u brzini kretanja vozila koje pretiče i vozila koje se pretiče.

7.3. NEUSTUPANJE PRVENSTVA PROLAZA

Nezgode zbog neustupanja prvenstva prolaza najčešće se događaju na raskrsnicama i prelazima puta preko železničke ili tramvajske pruge. Ovakva mesta nezgoda koje nastaju zbog neustupanja prvenstva prolaza u velikoj meri utiču i na vrstu nezgode. Najčešće se radi o bočnim sudarima. Pošto su bočne strane vozila manje zaštićene lakše se prodiru u prostor za putnike što se odražava na težinu posledica ovih nezgoda. Pored toga kod ovih tipova nezgoda pojasevi skoro da nemaju nikakvu ulogu.

7.4. NEDRŽANJE DOVOLJNOG RASTOJANJA

Nezgode koje nastaju naletanjem na vozilo koje se kreće u istom smeru dešavaju se zbog nadržanja dovoljnog rastojanja između vozila. Povoljna okolnost za ovaj tip nezgoda je ta što su ove nezgode blaže jer ne dolazi do kumuliranj brzina kao kod čeonih sudara. Na nastanak nezgoda ove vrste znatno utiču prirodni faktori zbog kojih dolazi do smanjenja prijanjanja između pneumatika i podloge ili smanjenja vidljivosti.

8. AKTIVNA I PASIVNA BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU

Sve veći broj saobraćajnih nezgoda na putevima primorava konstruktore vozila, graditelje puteva i sve ostale zainteresovane faktore da problemu bezbednosti posvećuju sve veću pažnju. Razmatrajući uzroke nastajanja saobraćajnih nezgoda traže se mere kako bi se njihov broj i posledice što više smanjile. Sve ove mere možemo posmatrati sa dva aspekta: sa aspekta aktivne i pasivne bezbednosti saobraćaja

Pod aktivnom bezbednošću vozila podrazumevaju se sva svojstva sistema vozač-vozilo-put koja utiču na nastanak i smanjenje broja nezgoda,

Pod pasivnom bezbednošću vozila podrazumevaju se sva svojstva sistema vozač-vozilo-put koja sprečavaju posledice nezgode u uslovima kada se saobraćajna nezgoda nemože izbeći.

8.1. AKTIVNA BEZBEDNOST VOZILA

Knstrukcijom i proizvodnjom vozilo dobija određene elemente od kojih zavisi i bezbednost u saobraćaju. Ti elementi se u saobraćaju najčešće dele na aktivne, pasivne i katalitičke. Aktivni elementi vozila mogu direktno da utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda. Pasivni elemeti bezbednosti vozila su one konstruktivne mere koje mogu da ublaže posledice saaobraćajnih nezgoda, tj. smanjenje učinka sila koje deluju na putnike u vozilu. U ove elemente spadaju: karoserija vozila, karakteristike vozila,

instalacija, rezervoar, unutrašnjost vozila, pojasevi, vazdušni jastuci, nasloni za glavu i drugo.

Aktivna bezbednost vozila odnosi se na one osobine vozila koje su razvijene pri projektovanju vozila za izbegavanje saobraćanih nezgoda. Ova vrsta bezbednosti vozila dostigla je granicu kada se teško može ići na poboljšanja u granicama koštanja.

U aktivne elemente bezbednosti vozila spadaju:

1. Stabilnost i upravljivost vozila.
2. Uređaji za upravljanje.
3. Uređaji za zaustavljanje.
4. Uređaji koji obezbeđuju vidljivost.
5. Pneumatici
6. Ostali aktivni elementi bezbednosti vozila.

8.2. PASIVNA BEZBEDNOST VOZILA

Elementi pasivne bezbednosti vozila čine sve one karakteristike vozila, njegovih sistema, sklopova i elemenata koji utiču na posledice već nastale nezgode. Osnovna intencija u pogledu pasivne bezbednosti je zaštita najpre ljudi, a tek onda vozila. To je i osnovna direktiva pri projektovanju mera pasivne bezbednosti, odnosno pri podešavanju elemenata pasivne bezbednosti vozila.

Osnovni cilj elemenata pasivne bezbednosti jeste smanjenje verovatnoće i težine povreda učesnika u saobraćaju, vozača, putnika i pešaka, pri saobraćajnim nezgodama. Zadaci i osnovni cilj elemenata pasivne bezbednosti usmereni su na stvaranje efikasnog i sigurnosnog transportnog sastava koji se temelji na racionalnom korišćenju mogućnosti čoveka i tehničkih sredstava.

Za ostvarivanje pasivne bezbednosti doneti su međunarodni propisi, pravila i norme, a naša zemlja kao potpisnica međunarodne konvencije o drumskom saobraćaju, prihvatila je i primenjuje te propise koji su uneti u standarde i pravilnike.

U elemente pasivne bezbednosti spadaju:

1. karoserija vozila;
2. sigurnosni pojasevi;
3. nasloni za glavu;
4. vazdušni jastici;
5. unutrašnjost vozila;

ostali elementi pasivne bezbednosti vozila.

8.3. AKTIVNA BEZBEDNOST VOZAČA

Pod aktivnom bezbednošću vozača podrazumevamo njegovu psihofizičku sposobnost, dobro poznavanje tehnike vožnje i dovoljno iskustvo što sve zajedno omogućava široke mogućnosti predviđanja i izbegavanja kritičnih situacija i postupaka izbegavanja nezgoda. Aktivna bezbednost vozača obuhvata:

- izbor najpogodnijeg režima kretanja u zavisnosti od situacije u saobraćaju;
- sigurnost i snalaženje u složenim i opasnim situacijama;
- pouzdano upravljanje vozilom;
- otpornost vozača na umor;
- visok stepen automatizacije navika;
- dobru, brzu i tačnu reakciju.

8.4. PASIVNA BEZBEDNOST VOZAČA

Pod pasivnom bezbednošću vozača podrazumevamo njegovu sposobnost da u trenutku nastajanja nezgode ne gubi prisebnost, da u kritičnom trenutku neposredno pred sudar zauzme takav položaj koji će omogućiti najmanje posledice po njega.

Drugim rečima, pasivna bezbednost vozača podrazumeva njegovu sposobnost da u slučaju nastanka saobraćajne nezgode prođe sa što manje posledica kako on tako i putnici u vozilu.

8.5. AKTIVNA BEZBEDNOST PUTA

Pod aktivnom bezbednošću puta podrazumevamo kvalitet puta i njegovu podobnost za saobraćaj pri različitim atmosferskim i drugim uslovima. Na aktivnu bezbednost puta utiču sledeći elementi:

- usklađivanje veličina uzdužnog nagiba sa brzinskim i vučnim karakteristikama vozila;
- tehnički elementi krivina treba da su usklađeni sa računskim brzinama i gabaritnim dimenzijama vozila;

- dovoljna preglednost puta i usklađenost poprečnog i podužnog nagiba puta;
- dovoljna širina puta;
- kvalitetan kolovozni zastor;
- dovoljna širina i pouzdan kvalitet bankina;
- izgrađene i uređene površine za zastavljanje vozila;
- izgradnja i uređenje autobuskih stajališta;
- dobra informisanost vozača.

8.6. PASIVNA BEZBEDNOST PUTA

Pod pasivnom bezbednošću puta podrazumevamo obezbeđenje takvih uslova pri kojima će nastati manji gubici i posledice od saobraćajne nezgode, odnosno manja oštećenja vozila u slučajevima kada ona sleću sa puta, prevrću se na površinu pored puta ili naleću na neku prepreku. Za obezbeđenje pasivne bezbednosti puta treba da budu ispunjeni sledeći uslovi:

- bočne kosine puta treba da obezbede što sigurniji silazak vozila na površinu pored puta;
- pored puta nebi trebalo graditi objekte niti postavljati bilo kakve predmete koji bi izazivali oštećenja.
- ograde na putu treba da su takve konstrukcije da obezbeđuju postepeno deformisanje, odnosno apsorbovanje energije udara.

9. SAOBRAĆAJNO VASPIITNE AKCIJE ZA VEĆU BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU

Prema odredbama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima vaspitno obrazovane aktivnosti sprovede radni ljudi i građani, društveno političke organizacije i zajednice u skladu sa stanjem u saobraćaju i zahtevima za povećanje bezbednosti u saobraćaju. Sadržaj tih vaspitno obrazovanih aktivnosti bio bi:

- razvijanje saobraćajne svesti i kulture;
- solidarnost u međusobnim odnosima u saobraćaju;
- jačanje njihove discipline.

Koristeći se saznanjima do kojih se došlo u svakodnevnom naporima u suzbijanju i sprečavanju saobraćajnih nezgoda u Jugoslaviji su uspešno razvijeni brojni oblici organizovanja i sprovođenja prevencije i represije u odnosu na nosioce saobraćajnih aktivnosti. Vaspitno-obrazovne delatnosti u svim svojim vidovima nalaze mesto među krupnim merama prevencije i represije.

Saobraćajno vaspitanje i obrazovanje trebalo bi da organizuje sve stručne službe, društvene i stručne službe i organizacije dok utvrđuju programe i usmeravaju akcije čiji je cilj sprečavanje većitih posledica u saobraćaju.

10. KONTROLA SAOBRAĆAJA, VOZAČA I VOZILA

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima uz norme i pravila ponašanja saobraćaja predviđa i kontrolu poštovanja zakona. Odgovarajuća kontrola saobraćaja podrazumeva:

- kadrove za kontrolu saobraćaja;
- sredstva za kontrolu saobraćaja;
- pravilnu organizaciju kontrole rada.

Preduzeća i druge organizacije i organi koji se staraju o putevima i održavaju ih dužni su da organizuju trajno kontrolisanje i održavanje puteva i objekata na njima, postavljanjem saobraćajnih znakova, i osiguranjem uslova za siguran i nesmetan saobraćaj na putevima.

Preduzeća i organi koji obavljaju prevoz putnika ili roba dužni su da javno kontrolišu ispunjavanje propisanih uslova rada vozača, tehničku ispravnost vozila i ispunjavanje drugih propisanih mera od kojih zavisi sigurnost kretanja na putevima.

Radi osiguranja uslova za sigurno odvijanje saobraćaja na putevima, pripisano je obavezno, organizovanje i stalno sprovođenje unutrašnje kontrole u preduzeću koje se bavi saobraćajem u širem smislu.

11. UTICAJ REPRESIVNIH MERA NA PONAŠANJE VOZAČA

Ponašanje vozača određeno je saobraćajnim propisima. Cij tih propisa je zaštita svih učesnika u saobraćaju na putu. Nepoštovanje tih saobraćajnih propisa dovodi do neželjenih posledica. U svetu se godišnje dogodi oko pedeset miliona saobraćajnih nezgoda u kojima život izgubi oko trista hiljada lica i oko dva miliona lica zadobije povrede zbog kojih ostane nesposobno za rad. Prema uzrocima smrti saobraćajne nezgode zauzimaju četvrto mesto.

Mere koje se preduzimaju radi veće bezbednosti u saobraćaju na putevima mogu se podeliti u dve grupe:

- preventivne mere i
- represivne mere.

U preventivne mere spadaju sve one akcije i aktivnosti pojedinih organa i organizacija u cilju smanjenja broja saobraćajnih nezgoda. U ove mere spadaju:

- obučavanje vozača;
- usavršavanje vozila;
- zdravstveni pregledi vozača;
- tehnički pregledi vozila;
- održavanje puteva;
- saobraćano vaspitanje.

U represivne mere spadaju sve one akcije i aktivnosti koje se preduzimaju nakon nastale nezgode, a one su sadržane u kaznenim sankcijama i propisiju obaveze plaćanja odštete odštećenima u saobraćajnim nezgodama, kao i kaznama zatvora.

12. VRSTE ODGOVORNOSTI VOZAČA

Svaki vozač koji ne poštuje saobraćajne propise izlaže se pored ostalog, opasnosti kažnjavanja koje u zavisnosti od stepena društvene opasnosti može biti:

- prekršajna odgovornost;
- odgovornost za pričinjenu štetu;
- krivična odgovornost.

12.1. PREKRŠAJNA ODGOVORNOST VOZAČA

Prekršajna odgovornost je najmanji stepen kaznene odgovornosti. Prekršaji su predviđeni, a shodno njima i adekvatne sankcije predviđene propisima o bezbednosti saobraćaja. Neki prekršaji se sankcionišu na licu mesta i sankcija je određena novčana kazna u određenom iznosu. Osnova za sankcionisanje na licu mesta je fiksno predviđena veličina novčane naknade za taj prekršaj. Za ostale prekršaje, za koje novčana naknada nije predviđen u fiksnom iznosu predviđeno je gonjenje i kažnjavanje u prekršajnom postupku. Ovaj postupak uglavnom se vodi pred sudom, na osnovu prijave nadležnog organa, naičešće je to saobraćajna policija.

12.2. ODGOVORNOST VOZAČA ZA PRIČINJENU ŠTETU

Vozač odgovara za celokupnu štetu pretrpe oštećeni. Ta šteta može biti: materijalno oštećenje uništenje ili gubitak neke stvari, ili gubitak nekog materijalnog interesa (oštećenja vozila, zgrada, stvari u vozilu, gubitak zarade, ili nematerijalna koja se sastoji od toga da neko pretrpi psihički bol zbog smrti bliskog srodnika ili fizičke boli zbog povreda koje je dobio u nezgodi, zatim zbog pretrpljenog straha, lične unakaženosti i gubitka radne sposobnosti.

12.3. KRIVIČNA ODGOVORNOST VOZAČA

Krivična odgovornost tereti vozača za teža dela ugrožavajuća bezbednosti saobraćaja sa težim posledicama. Ta teža dela i njihove sankcije predviđene su krivičnim zakonom i nazivaju se krivična dela ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja. Elementi krivičnog dela ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja postoje ako se vozači ne pridržavaju saobraćajnih pravila i propisa i zbog toga nastaju teže telesne povrede osoba ili nastane imovinska šteta većih razmera.

Krivično delo podrazumeva i nepružanje pomoći osobi koja je u saobraćajnoj nezgodi pretrpela povrede. Za ovo krivično delo je predviđena kazna zatvora do jedne godine. Međutim u koliko je zbog

nepružanja pomoći kod te iste osobe nastupila smrt ili teška povreda za to je predviđena kazna zatvora od tri meseca do pet godina.

13. DUŽNOSTI I POSTUPANJE U SLUČAJU SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Dužnosti lica koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi ili koja su se zatekla ili naišla na mesto saobraćajne nezgode propisane su zakonom, uključujući i obavezu ukazivanja pomoći licima koja su u nezgodi povređena. Ove dužnosti su različite s obzirom na to da li se radi o nezgodi u kojoj je bilo poginulih ili povređenih lica ili je nastala materijalna šteta.

U slučaju lakše saobraćajne nezgode u kojoj je nastala samo manja materijalna šteta, neposredni učesnici u nezgodi dužni su da sa kolovoza odmah uklone oštećeno vozilo i druge predmete koji su ostali na kolovozu (delovi vozila, stvari iz vozila, teret i sl.). Nije potrebno obavestavati organe unutrašnjih poslova jer oni nisu obavezni da kod ovakvih nezgoda vrše uviđaj. Dovoljno je da vozači jedan drugome pokažu i izmenjaju lične podatke o registraciji vozila, osiguranju vozila i broju polise, o vozačkoj dozvoli i sl. Treba imati u vidu da su ovakve saobraćajne nezgode redovna pojava i da će ih biti sve više, pa zbog toga ne treba od njih praviti veći problem već mirno i hladnokrvno učiniti potrebno da se nastala šteta popravi.

Kod teže saobraćajne nezgode, s obzirom na težinu posledica, postupak je nešto drugačiji. Učesnik nezgode (vozač, pešak, biciklista i sl.) mora ostati na mestu nezgode i sačekati dolazak organa ovlašćenih za vršenje uviđaja (MUP ili sud), s tim što se odatle sme privremeno udaljiti samo radi pružanja pomoći licima povređenim u nezgodi ili da bi obavestio nadležne organe o nezgodi. Pored toga učesnik u ovakvoj nezgodi dužan je da preduzme sve što je u njegovoj moći da se obezbedi mesto nezgode i otkloni opasnost od nastajanja nove nezgode. Na pr. postaviće jedan ili više sigurnosnih trouglova na kolovoz, uključiće sva četiri žmigavca na vozilu, uputiti neko lice da mahanjem ili na drugi način obavestava vozače

koji nailaze da ih očekuje prepreka na putu i sl. Na mestu nezgode se ništa ne sme dirati ni pomerati, jer se iz tragova i položaja vozila i drugih predmeta koji se nalaze na mestu nezgode može zaključiti o uzroku i odgovornosti za nezgodu.

Kod teže saobraćajne nezgode učesnici u nezgodi dužni su da obaveste najbliži organ unutrašnjih poslova, a ako je bilo povređenih lica - i najbližu zdravstvenu ustanovu. Ne samo učesnici već i svako drugo lice koje se zatekne ili koje naiđe na mesto nezgode, dužno je da povređenim ukaže pomoć. Kod ovih nezgoda najpre treba obezbediti lice mesta a zatim pružiti prvu pomoć povređenim pa onda obavestiti organe unutrašnjih poslova i zdravstvenu službu o nezgodi.

Posebno je značajno pravovremeno obavestiti najbližu zdravstvenu ustanovu ili stanicu hitne pomoći o mestu nezgode, broju povređenih, težini i vrsti povreda. Ako se koristi pomoć organa milicije onda se preko njih obaveštava i zdravstvena služba. Međutim, ako nije takva situacija, tada treba preko ostalih učesnika u saobraćaju preneti najznačajnije informacije zdravstvenoj službi da pravovremeno i valjano intervenište.

Prva pomoć u saobraćajnoj nezgodi je skup radnji i postupaka koji se primenjuju na licu mesta, a radi spasavanja života povređenih ili smanjenja težine povrede.

Značaj prve pomoći za dalju sudbinu povređenih je u sledećem:

- ukazivanjem prve pomoći može se spasiti život povređenog (zaustaviti krvarenje, sprečimo ugušenje, damo veštačko disanje i masažu srca, itd);
- prva pomoć, transport i nega povređenih pružaju se radi smanjenja bolova i sprečavanja daljeg pogoršavanja povrede, a omogućava i brže ozdravljenje (pravilna imobilizacija, previjanje rane, pravilan transport itd.);
- pravovremeno ukazana prva pomoć doprineće smanjenju broja invalida koji nastaju kao posledica povreda u saobraćajnim nezgodama.

Osnovni princip u ukazivanju prve pomoći je da ona mora da bude takva da ne sme naškoditi povređenom. Prema tome, lice koje ukazuje prvu pomoć

ne sme da preduzme nijednu radnju, ako nije sigurno da će pomoći povređenom.

Prva pomoć mora da bude brza i bez oklevanja jer se sudbina povređenih odlučuje u prvih desetak minuta nakon saobraćajne nezgode. I baš zato, laička pomoć je dragocen vid pomoći koja se može pružiti na licu mesta. Međutim, bez obzira na potrebu brzog ukazivanja prve pomoći, lice koje ukazuje ne sme da pristupi nijednoj radnji dok prethodno ne utvrdi stepen i vrstu povrede. Znači pregled povređenog je prva radnja koju mora da primeni u toku ukazivanja prve pomoći. Tako je vrlo ozbiljna greška transportovati povređenog bez pregleda i bez ukazane prve pomoći.

14. RASKRSNICE I NJIHOVA PODELA

Raskrsnice su sastavni delovi ulične mreže i nastaju ukrštanjem dve ili više saobraćajnica. One predstavljaju veoma kritične tačke na mreži saobraćajnica. Osnovna kretanja na raskrsnici javljaju se u obliku izlivanja, ulivanja i ukrštanja, a u užoj zoni i preplitanja saobraćajnih tokova.

Raskrsnice u istom nivou predstavljaju funkcionalne elemente mreže drumskih saobraćajnica na kojima se:

- presecaju u istom nivou (dve) najmanje dve saobraćajnice (tzv. krstasta-četvorokraka raskrsnica),
- saobraćajnicu sa jedne strane uključuje druga saobraćajnica (tzv. "T" trokraka raskrsnica).
- u jednoj tački sustiču se najmanje 3 saobraćajnice (tzv. "Y"-račva-zvezdasta trokraka raskrsnica).
- u jednoj tački ukršta se ili sustiče više saobraćajnica (raskrsnica sa više od četiri kraka-složena, odnosno kompleksna raskrsnica).

Sa gledišta prvenstva prolaza vozila na raskrsnici postoje uglavnom dve vrste raskrsnica, bez obzira na njihov izgled i broj puteva koji se ukrštaju. Svejedno je da li je to raskrsnica na kojoj se putevi ukrštaju ili ulivaju jedan u drugi, da li je to T, X ili Y raskrsnica i ima neki drugi oblik

bitno je da to može biti raskrsnica na kojoj je saobraćaj regulisan ili nije regulisan.

14.1. NAČIN REGULISANJA SAOBRAĆAJA NA RASKRSNICAMA

Saobraćaj na raskrsnici može biti regulisan tehnički (saobraćajni znakovi, oznake na kolovozu, semafori) ili fizički (od strane ovlašćenog lica - milicionara). Na ovim raskrsnicama određen je redosled prolaska vozila ili tako što je određeno koji je put glavni (sa prvenstvom prolaza) a koji sporedni ili tako što se naizmenično daje prvenstvo prolaza vozilima koja se kreću pojedinim putevima. Sve ostale raskrsnice su neregulisane i na njima se prvenstvo prolaza vozila određuje prema propisanim pravilima saobraćaja.

U takvim saobraćajnim situacijama kada se pravci kretanja dveju ili više vozila ukrštaju ili spajaju na raskrsnici potrebno je da vozači tih vozila sa svim sigurno znaju ko od njih ima prednost (pravo prvenstva prolaza) a ko mora (i koga) da propusti. Pri tom treba podsetiti da je postupak propušta vozila propisan kao radnja koju vozač dužan da izvrši zaustavljanjem vozila, smjanjivanjem brzine kretanja ili prekidanjem radnje koju izvodi vozilom, i to na takav način koji ne prinudjava vozača drugog vozila da naglo menja pravac ili brzinu kretanja.

Jedno od osnovnih pravila koje reguliše prvenstvo prolaza vozila na raskrsnici je pravilo desne strane ili prvenstvo desne strane.

Na regulisanim raskrsnicama glavni putevi se različito obeležavaju zavisno od toga da li je raskrsnica na putu u naselju ili van naselja - na otvorenom putu. Izvan naselja se na glavnom putu, na oko 150 do 250 metara, postavlja jedan od znakova koji vozače upozorava da nailaze na raskrsnicu sa sporednim putem.

Na glavnom putu u naselju postavlja se ispred raskrsnice saobraćajni znak "put sa prvenstvom prolaza", koji vozače obaveštava da se nalaze na glavnom putu odnosno da će uskoro naići na raskrsnicu sa sporednim putem. Sporedni putevi se obeležavaju na isti način na putu u naselju i van naselja. na ovim putevima se ispred raskrsnice postavlja ili znak

"obavezno zaustavljanje" ili "ukrštanje sa putem sa prvenstvom prolaza".

Saobraćaj na raskrsnici može biti posebno regulisan uređajima za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova (semafori), pomoću kojih se saobraćaj može regulisati istovremeno na celom kolovozu.

Ako regulisanje saobraćaja na raskrsnici vrši ovlašćeno lice (najčešće milicionar), znaci koji to lice daje rukama i položajem tela obavezni su za sve učesnike u saobraćaju. Pri tom ostali saobraćajni znakovi kao i svetlosni saobraćajni znakovi nemaju za vozače nikakvog značaja. Oni, kao i svi ostali učesnici u saobraćaju, moraju postupati po znacima i naredbama ovlašćenog lica pa i u slučaju kad su u suprotnosti sa ovim znakovima.

15. VOĐENJE SAOBRAĆAJNIH TOKOVA

Saobraćajne tokove je potrebno voditi - kanalisati određenim željenim putanjama. Kanalisanjem treba sprečiti nepravilno i neprirodno kretanje kretanje vozila ispred i na samoj raskrsnici. Moderna izgradnja ulica služi se sredstvima za vođenje saobraćajnih tokova u koja spadaju:

- boja za obeležavanje kolovoza;
- trake za razdvajanje površina;
- ivičnjaci;
- razdelna ostrva.

Sistematsko sprovođenje obeležavanja kolovoza danas predstavlja najefikasnije i najjeftinije rešenje kanalisanja saobraćajnih tokova u gradovima, bilo u uskim ili širokim ulicama. Ostrva su pored navedenog neizbežna kao površine za čekanje i zaštitu pešaka, naročito na tramvajskim stanicama.

16. OPTEREĆENJE RASKRSNICA

Prikazivanje podataka o broju vozila na raskrsnici predstavlja proces prikupljanje podataka o saobraćaju, a nakon toga sledi obrada i analiza

prikupljenih podataka. Zato je potrebno, pre početka sakupljanja podataka znati na koji način će se izvesti dalja analiza podataka i za koju svrhu su potrebni ti podaci, kako bi se mogao odrediti način prikazivanja podataka.

Postoje dva osnovna načina prikazivanja podataka i to:

- tabelarni;
- grafički.

16.1. TABELARNO PRIKAZIVANJE PODATAKA

Dobijeni podaci brojanjem saobraćaja na terenu iz brojačkih listova prenose se u tabele. Za sve tabele je zajedničko da sadrže nekoliko osnovnih podataka koji služe za identifikaciju tabelarnih podataka a to su:

- naziv raskrsnice ili mesta brojanja;
- datum brojanja;
- smer na koji se podaci odnose;
- posebni podaci koji su od značaja za konkretne raskrsnice.

U koloni tabele se unose kategorije vozila. Ove kolone su podeljene u dva dela gde se u prvi deo upisuju podaci o broju vozila a u drugi vrednost u jedinicama (PAJ). U zadnju kolonu se upisuju podaci o ukupnom broju vozila za posmatrani vremenski period.

Slika 1 Tabelačno prikazivanje saobraćajnog opterećenja

16.2. GRAFIČKO PRIKAZIVANJE PODATAKA

Grafičko prikazivanje opterećenja raskrsnice je logičan nastavak tabelarnog prikazivanja podataka i predstavlja slikovito prikazivanje podataka o opterećenju koje se dobija brojanjem.

Postoje dva osnovna načina grafičkog prikazivanja opterećenja raskrsnice:

- histogrami;
- saobraćajne slike.

Histogrami predstavljaju vrlo pogodan oblik prikazivanja opterećenja raskrsnice ako se prikazuju podaci snimani u dužem vremenskom periodu. Ovaj način je pogodan za detaljne analize i pruža mogućnosti za vizuelno predstavljanje ukupnog opterećenja.

Slika 2 Prikazivanje saobraćajnog opterećenja u obliku histograma

Saobraćajna slika je poseban način kojim se prikazuje distribucija tokova na raskrsnici. Ovim načinom se prikazuje opterećenje ulaznih, odnosno izlaznih grla raskrsnice.

Slika 3 Prikazivanje saobraćajnog opterećenja saobraćajnom slikom.

17. NAČIN RADA SVETLOSNIH SIGNALA

Uređaji kojima se daju svetlosni znakovi za regulisanje saobraćaja nazivaju se semafori i uglavnom služe za regulisanje saobraćaja na raskrsnicama. Ovim semaforima se znakovi daju trobojnim svetlima: crvene, žute i zelene boje. Ukoliko na jednoj raskrsnici postoje ovakvi semafori tada svetlosni znakovi važe za sve učesnike u saobraćaju.

Svetlosna signalizacija za upravljanje saobraćaja može da radi na dva načina:

- individualano;
- koordinirano.

Individualni način rada primenju je se kada se saobraćaj reguliše na pojedinim izdvojenim raskrsnicama koje se nalaze na užem području grada. Na ovim raskrsnicama način rada svetlosnih signala je nezavisan od rada bilo koje susedne signalisane raskrsnice.

Koordinirani način rada primenju je se kada se iz jednog komadnog centra saobraćaj reguliše istovremeno na više raskrsnica, pri čemu se na određeni način vrši skupljanje vozila u ciju stvaranja što kontinualnijeg toka, odnosno većeg protoka i bezbednijeg odvijanja saobraćaja.

17.1 INDIVIDUALNA SIGNALISANA RASKRSNICA

Na idividualnim raskrsnicama upravljanje saobraćajem pomoću svetlosnih signala sprovodi se na dva načina i to svetlosni signali sa fiksnim vremenom i svetlosni signali sa podesivim vremenom rada.

a) Svetlosni signali sa fiksnim vremenom.

U ovom slučaju način rada signala se unapred određuje. Svetlosni signali rade po unapred zadatom programu i nemoguće je menjati sistem rada u koliko dođe do bitnijih promena u saobraćajnoj slici za određenu raskrsnicu ili se izmeni režim kretanja.

Osnovni parametri ovakvog režima rada svetlosnih signala koji su još uvek u najširoj upotrebi su:

- dužina ciklusa;
- fazni plan;
- dužina zelenih vremena po fazama;
- broj faza.

b) Svetlosni signali sa promenljivim vremenom.

Kod ove vrste svetlosnih signala rad zavisi od trenutne saobraćajne slike. Dužina trajanja zelenih vremena i ciklusa zavisi i menja se u zavisnosti od promena u saobraćajnom opterećenju.

18. TEHNIKA VOŽNJE

Kompletna i detaljana razrada ovog poglavlja urađena je u izvodu iz predavanja u okviru predmeta Metodika obuke vožnje. U delu koji sledi dato je gradivo koje nije posebno obrađivano u navedenom predmetu.

18.1. POLAZAK SA MESTA

Za većinu kandidata uvežbavanje ovog zadatka ostaje najupečatljivije, jer se psihofizičke sposobnosti po prvi put upoređuju sa mogućnostima vozila i okoline. Kod ove vežbe se pojavljuju različiti osećaji; od ponosa što je čovek u stanju da vlada vozilom pa do treme, straha, psihičke napetosti i zamora.

U skladu sa tim veoma je važno sa dužnom pažnjom prići ostvarenju tog zadatka pogotovu što eventualno pogršno izvedeni početni postupci pokretanja automobila sa mesta i zaustavljanja mogu imati presudni uticaj na dalje etape razvoja vozačkih veština.

18.2. PROLAZAK VOZILOM KROZ KRIVINU

Prilikom kretanja automobila kroz krivinu na njega deluje centrifugalna sila. Intezitet dejstva centrifugalne sile proporcionalan je kvadratu brzine a obrnuto proporcionalan poluprečniku krivine. Za vreme kretanja vozila kroz krivinu veoma je važno da se brzina kretanja prilagodi poluprečniku krivine, poprečnom nagibu i prijanjanju. U koliko ne dođe do navedenog prilagođavanja postoji opasnost da vozilo isklizne ili se prevrne iz krivine.

18.3. ZAMKE NA POLEDICI - NAČIN KRETANJA

Osnovne karakteristike kretanja po zaleđenim putevima odnose se na smanjenje prijanjanje točkova za podlogu, klizanje otežano upravljanje, opasnost od

skretanja, okretanja i prevrtanja vozila. Metode upravljanja vozilom u takvim vremenskim uslovima su sledeće:

- kraće deonice puta (20 - 50 m) koje su zaleđene treba savladati inercijom automobila bez korišćenja spojnice, kočnice i naglog zakretanja točka upravljača;
- kočenje na zaleđenim površinama u principu treba ibegavati;
- u koliko se vozilo kreće po kolovozu koji je prekriven snegom ispod koga se nalazi led, treba voziti sa istom pažnjom kao da se kreću po ledu;
- savlađivanje krivina, uspona i padova treba vršiti krajnje oprezno u najnižem stepenu prenosa;
- u koliko dođe do zanošenja zadnjeg dela vozila točak upravljača treba okretati u pravcu zanošenja i postepeno povećavati brzinu kretanja vozila;
- u koliko dođe do zanošenja prednjeg dela vozila stabilizaciju treba izvršiti zatezanjem pomoćne kočnice.

19. KONTROLA TEHNIČKE ISPRAVNOSTI VOZILA

Motorno vozilo kad učestvuje u saobraćaju na putu mora biti tehnički ispravno, a to znači da mora ispunjavati određene propisane uslove u pogledu dimenzija (dužina, širina, visina), ukupnih težina, osovinskog opterećenja i imati ispravne propisane uređaje i opremu. Bezbedno učestvovanje vozila u saobraćaju zavisi od ispravnosti svih uređaja koji na njemu postoje, ali ipak najveći uticaj na bezbednost saobraćaja imaju uređaji za upravljanje, uređaji za zaustavljanje i uređaji za davanje svetlosnih znakova i za osvetljavanje puta i vozila.

Tehnička ispravnost vozila je od bitnog značaja za sigurno i bezbedno odvijanje saobraćaja na putevima. S toga je kao osnovni uslov za učestvovanje motornih odnosno priključnih vozila u saobraćaju predviđeno da ona moraju ispunjavati propisane uslove u pogledu dimenzija, ukupnih težina i osovinskog pritiska, kao i da imaju ispravne propisane uređaje i opremu. Vozila koja ne ispunjavaju ove uslove

isključuju se iz saobraćaja a njihovi vozači odnosno sopstvenici snose propisane posledice. Ovo važi kako za domaća vozila tako i za vozila koja su registrovana u inostranstvu a kreću se putevima Jugoslavije.

U cilju proveravanja tehničke ispravnosti motornih i priključnih vozila vrše se tehnički pregledi tih vozila. Na tehničkom pregledu se utvrđuje da li motorno odnosno priključno vozilo ima propisane uređaje i opremu (naročito uređaje za upravljanje, uređaje za zaustavljanje, uređaje za davanje svetlosnih i zvučnih signala, uređaje za osvetljavanje puta i vozila, uređaje za ispuštanje sagorelih gasova), da li su ti uređaji u ispravnom stanju, kao i da li vozilo ispunjava i ostale propisane uslove za učestvovanje u saobraćaju.

20. PRIPREMANJE NASTAVNIKA TEORIJSKE NASTAVE ZA ČAS

Nastavnim plnom i programom propisan je sadržaj obrazovanja u određenoj ustanovi, pa tako i u auto školi. Nastavni plan prikazan je u obliku tablice i sadrži:

nastavne predmete;
redosled realizacije nastavnih predmeta;
broj sati nastave za svaki predmet.

Planiranje iz predmeta saobraćajna i bezbednosna pravila podrazumevaju sistematizaciju programskih sadržaja, objavljenih u Pravilniku o osposobljenosti vozača, po nastavnim celinama, nastavnim temama i nastavnim jedinicama iz nastavne metode, oblike nastavnog rada i korišćenje nastavnih sredstava. Plan rada nastavnika sadrži sledeće rubrike:

- datum;
- naziv nastavne teme;
- broj neophodnih sati;
- naziv nastavne metode;
- nastavna sredstva;
- potpis nastavnika;

Kod predmeta saobraćajna i bezbednosna pravila kao nastavne teme mogu se na primer izdvojiti: pravila saobraćaja, saobraćajni znakovi itd.

Kao primer za nastavnu temu i broj sati može poslužiti plan predmeta propisi u drumskom saobraćaju, koji se realizuje kod obrazovnog profila tehničar drumskog saobraćaja,

LITERATURA

1. Prof. Dr. Inić Milan, Bezbednost drumskog saobraćaja, Novi Sad 1999. godine.
2. Prof. Dr. Svetozar Kostić, Priručnik za proveru znajna ozača Novi Sad 1991.
3. Prof. Dr. Radoslav Dragač, Bezbednost drumskog saobraćaja II, Beograd 1988. godine.
4. Prof. Dr. Radoslav Dragač, Bezbednost drumskog saobraćaja III, Beograd 1992. godine.
5. Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, Sližbeni list Beograd 1999.

