

УТИЦАЈ ПРАВИЛНОГ ДЕФИНИСАЊА ТЕСТОВНИХ ПИТАЊА НА САОБРАЋАЈНО ОБРАЗОВАЊЕ МЛАДИХ ВОЗАЧА

INFLUENCE OF PROPER DEFINING THE TEST QUESTIONS ON YOUNG DRIVERS TRAFFIC EDUCATION

Дражан Еркић¹, Жељко Бошњак², Бојан Стевановић³ и Горан Милошевић⁴

Резиме: Познавајући чињеницу да је обука кандидата за возаче дјелатност од виталног интереса за сваку државу и друштво, као и чињеницу да се кандидати за вријеме обуке у ауто – школама уче како да преживе на путевима, од велике је важности да тестовна питања на основу којих се врши теоретска провјера знања кандидата за возаче буду дефинисана на јасан, прецизан, недвосмислен начин и у складу са правилима струке. У раду је извршена стручна анализа тестовних питања која се користе у БиХ, на основу чега су уочене одређене могућности за њихово побољшање а што је предочено у виду предлога и сугестија. Имајући у виду тешко стање у коме се налазе путеви, возила и путна околина, једини фактор на кога је могуће брзо и ефикасно дјеловати јесте човјек. Разлог оваквог става јесте чињеница да човјек може правилним понашањем у саобраћају „апсорбовати ризик“ услед недостатака других фактора, стога његовом образовању у саобраћају треба посветити посебну пажњу.

Кључне ријечи: Тестовна питања, обука кандидата, безбједност саобраћаја.

1. УВОДНО РАЗМАТРАЊЕ

Посљедице саобраћајних незгода постале су огроман здравствени, социјални и економски проблем савременог свијета. Од посљедица саобраћаја, данас човјечанство трпи велике губитке, посебно у развијеним земљама гдје се догађа велики број саобраћајних незгода. Подаци су алармантни и изузетно значајни за земље гдје то представља 4% свих умрлих, односно 50% умрлих старосне групе од 15÷24 године старости. О каквим посљедицама је ријеч говори податак да је за десет година тј. од 1996. год. до 2006. год. у САД погинуло 1 890 000 људи у саобраћајним незгодама на путевима, а у свим ратовима које су САД водиле за 205 година погинуло је 615 000 војника. Са друге стране САД су на првом мјесту у свијету по нивоу безбједности у саобраћају⁵.

За безбједно учешће у саобраћају неопходан је одређени минимум знања, а прије свега одређени минимум познавања саобраћајних прописа. Ово знање потребно је да посједује учесник у саобраћају за све вријеме док посједује возачку дозволу, односно док учествује у саобраћају.

Како од возача моторних возила највише зависи безбједност саобраћаја, неопходно је утврдити обим и структуру знања потребних како за њихово укључивање у саобраћај, тако и за касније безбједно учествовање у саобраћају.

У вези са овим поставља се већи број питања на која би требало дати одговор: Прво, који је то обим и која знања из области безбједности су неопходна за безбједно учешће у саобраћају? Друго, да ли су тестовна питања на основу којих се врши теоријска провјера знања кандидата за возаче формулисана на јасан, прецизан, и недвосмислен начин, као и то, да ли су тестовна питања постављена у складу са Законом и важећим правилницима који регулишу дату област? Уколико теоријски дио возачког испита то не обезбјеђује значи да возачку дозволу, као и право да самостално управља возилом,

¹ МУП РС, drazan.erkic@hotmail.com

² МУП РС, bosnjakze@gmail.com

³ Општина Зворник, bojanstevanovic86@yahoo.com

⁴ ТШЦ Зворник, miskocaric@gmail.com

⁵ Д. Пешић, *Побољшање возача у функцији безбједности саобраћаја*, Београд, 2006. год.

стичу лица чије ће присуство представљати повећан ризик у саобраћају. Треће, да ли ће они кандидати за возаче, који су успијешно положили теоријски дио испита, доследном примјеном онога што су науличили и онога што се тражило од њих, бити безбједни у саобраћају?

У овом раду ће бити изнијети одређени предлози за побољшање квалитета теоријског оспособљавања кандидата за возаче кроз давање одређених приједлога за побољшање тестовних питања која се користе приликом полагања теоријског дијела возачког испита.

2. КОМЕНТАРИ ПИТАЊА ИЗ ОБЛАСТИ ПОЗНАВАЊА САОБРАЋАЈНИХ ПРОПИСА

Имајући у виду да је познавање саобраћајних прописа потребно возачима приликом свакодневног учествовања у саобраћају, важно да тестовна питања која се користе приликом полагања теоријског дијела возачког испита буду постављена на правилан, јасан и недвосмислен начин. У наредном тексту ће бити понуђени одређени предлози о томе како би било корисно формулисати тестовна питања и одговоре на њих са циљем да одређене саобраћајне ситуације буду што боље дефинисане. Да би се кандидат успјешно припремио за тест провјере знања из познавања саобраћајних прописа он мора знати све релевантне информације о правилима одвијања саобраћаја и безбједности на путевима а која су заснована на Закону о безбједности саобраћаја, Правилницима и другим пратећим законским актима који регулишу дату област.

2

Da li je vozač motocikla dužan nositi zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje na putu?

- 1 dužan je nositi samo zaštitne naočale;
 2 da;
 3 ne.

A

Питање бр. 2. С обзиром на то да кандидати за возаче, када се припремају за полагање теоретског дијела возачког испита, углавном уче она тестовна питања која су јавно доступна на сајту Министарства или Завода за образовање одраслих а рјеђе читају сам Закон о безбједности саобраћаја, стога је питање број 2 корисно поставити онако како пише у Закону. Ако питамо „Да ли је возач мотоцикла дужан носити заштитну кацигу за вријеме вожње на путу?“ то би значило да се заштитна кацига може носити и на руци за вријеме вожње на путу, па би и на тај начин задовољили све услове постављеног питања, јер и у том случају возач „носи“ заштитну кацигу, а што се у претходном периоду дешавало у пракси. Наиме, може се сматрати да је само произвођач заштитне кациге мјеродаван у прописивању начина на који се кацига користи.

Неопходно је, стога, ово питање поставити на следећи начин: „Да ли је возач мотоцикла дужан носити заштитну кацигу у складу са упутством произвођача, за вријеме вожње на путу?“

9

Šta utiče na produženje puta kočenja? (više tačnih odovora)

- mokar kolovoz;
 2 suv kolovoz;
 opterećenje vozila.

A, B, C, D, T

Питање бр. 9. Када је у питању пут кочења, постоји оправдано мишљење да понуђени одговор: „оптерећење возила“ није тачан. Наиме, ако је возило оптерећено до дозвољене носивости, само оптерећење возила не утиче на продужење зауставног пута. Као примјер се наводи случај да рецимо, један путнички аутомобил при одређеној брзини треба да има једнак зауставни пут без обзира да ли се у њему налази један или четири путника, рачунајући и возача. Као доказ за то наводи се следеће:

Дужина пута кочења се рачуна:

$$S_4 = \frac{V_1^2}{2 \cdot b}$$

Гдје је: S_4 – дужина пута кочења, V_1 – брзина аутомобила на почетку трагова кочења, b – успорење аутомобила¹

35

Kojim postupcima vozač ugrožava bezbjednost saobraćaja? (više tačnih odgovora)

- ako vozilom upravlja umoran ili bolestan;
- ako vozilom upravlja pod uticajem alkohola i opojnih sredstava;
- 3 ako se vozilom kreće uz desnu ivicu kolovoza.

A, B, C, D, T

Питање бр. 35. Наведено питање би требало дефинисати на сљедећи начин: „Којим од понуђених поступака возач угрожава безбједност саобраћаја?“ при чему би и понуђени тачан одговор: „1) Ако возилом управља уморан или болестан;“ треба преформулисати на сљедећи начин: „1) Ако возилом управља уморан или болестан у толикој мјери да не може безбједно управљати возилом.“ Наиме, може се десити да возач има нпр. камен у жучној кеси, при чему се може сматрати да је возач „болестан“ али да наведена болест тешко може утицати на његово безбједно учешће у саобраћају.

83

Pješak može preći put mimo obilježenog pješačkog prelaza ako je on udaljen više od:

- 1 50 m;
- 2 100 m.

A, B, C, D, T

Питање бр. 83. Наведено питање је потребно преформулисати на следећи начин: „Пјешак **смије** прећи пут ван обилеженог пјешачког прелаза ако је он удаљен више од: “Појашњење: претходна формулација „Пјешак може...“ је непрецизна, јер пјешак практично може да пређе пут на било ком мјесту, али се поставља питање да ли он „смије“ да то уради према Закону и правилима о безбједности саобраћаја.

118

Vozač koji namjerava da na putu, vozilom kojim upravlja, izvrši radnju skretanja udesno smije započeti takvu radnju samo: (više tačnih odgovora)

- 1 ako se prethodno uvjerio da to može učiniti bez opasnosti za druge učesnike u saobraćaju ili imovinu;
- 2 ako vodi računa o pravcu i brzini kretanja vozila;
- 3 ako upravlja vozilom sa upaljenim dugim svjetlima.

A, B, C, D, T

Питање бр. 118. Сама формулација овог питања није довољно добра на основу чега се предлаже да се наведено питање формулише на сљедећи начин: „Возач који намјерава, возилом којим управља, да изврши радњу скретања удесно, смије започети такву радњу на путу само: “Постоји примједба код првог понуђеног тачног одговора која се односи на ријеч „увјерио“ јер је наведена ријеч написана у прошлом времену, што значи да је довољно да се возач увјерио у неком тренутку, међутим, пошто се саобраћајна ситуација непрекидно мијења, неопходно је да се возач **увјери**, односно умјесто ријечи „увјерио“ потребно је написати „увјери“ а затим је потребно након ријечи „учинити“ додати ријечи „безбједно и“ па би на основу свега наведеног понуђени тачан одговор под бројем 1) гласио: „ако се

¹ М. Вујанић, Б. Антић, Д. Пешић: „Збирка задатака из безбедности саобраћаја“ Београд 2012. г

претходно увјери да то може учинити безбједно и без опасности за друге учеснике у саобраћају или имовину;“.

Такође, код другог понуђеног одговора, који се сматра тачним а који гласи: „2) ако води рачуна о правцу и брзини кретања возила“, постоји примједба која се односи на погрешну формулацију понуђеног одговора из разлога што је возач дужан у сваком тренутку да води рачуна о правцу и брзини кретања возила, па би наведени одговор било могуће преформулисати у: „2) ако је прилагодио брзину и начин кретања возила за безбједно извођење радње“.

124 **Na javnom putu van naselja, u slučaju potrebe zaustavljanja ili parkiranja vozila vozač je dužan, zaustaviti ili parkirati vozilo van kolovoza:**



увјек;



zavisno od vremenskih prilika;



samo u uslovima smanjene vidljivosti.

A, B, C, D, T

Питање бр. 124. Текст овог питања је потребно ускладити са Чланом 70. Став 1. Закона о безбједности саобраћаја и питање преформулисати у следеће: „На јавном путу ван насеља, у случају потребе заустављања или паркирања возила, **када за то постоји могућност**, возач је дужан, зауставити или паркирати возило ван коловоза.“ Дакле, потребно је додати дио текста који гласи: „када за то постоји могућност“. Ако би се наведено питање поставило без дијела питања који каже „када за то постоји могућност“ онда се возач не би смио зауставити на оном дијелу пута гдје не постоји могућност зауставити возило изван коловоза, иако возач можда има потребу да се заустави.

148 **Vozači vozila koja se kreću prelazom puta preko željezničke pruge u istom nivou kad svjetla na prelazu nisu upaljena dužni su to činiti:**



sa naročitom oprežnošću;



sa upaljenim dugim svjetlima;



uz upotrebu zvučnog znaka upozorenja.

A, B, C, D, T

Питање бр. 148. Формулацију овог питања је потребно промијенити на следећи начин: „Возачи возила која се крећу прелазом пута преко жељезничке пруге у истом нивоу **ако** свјетла на прелазу **не раде** дужни су **прелаз вршити**.“ Наиме, преформулација је потребна из разлога што свјетла могу бити упаљена а да при томе не свијетле, дакле, за возача је важно да ли свјетла раде а не да ли су **упаљена**. Такође, с обзиром на то да се често као тачан одговор помињу ријечи „са нарочитом опрезношћу“ неопходно је прво дефинисати шта значе наведене ријечи, односно шта конкретно значи за возача обавеза да изводи одређену радњу у саобраћају „са нарочитом опрезношћу?“ Наиме, возач је дужан и без ове наредбе да се понаша и поступа у саобраћају у сваком тренутку „са нарочитом опрезношћу.“ Дакле, захтијевање од возача да изводи неку радњу „са нарочитом опрезношћу“ не захтијева од њега нити да смањи брзину тако да може да се заустави испред препреке, нити да промијени начин кретања, нити да употреби одговарајући знак упозорења нити било шта друго, па стога возач може да каже „ја сам прелазео преко пруге са нарочитом опрезношћу и опет ме воз ударио.“ Стога је предлог да се питање бр. 147 које је дато на основу Члана 115. Став 2, Закона о безбједности саобраћаја у БиХ замијени са питањем које ће бити постављено на основу Члана 113. истог Закона, а које би гласило: „Возач који се возилом приближава прелазу пута преко жељезничке пруге у истом нивоу, дужан је: 1) начин кретања и брзину возила подесити тако да возило којим управља, у случају потребе, може зауставити прије него што ступи на жељезничку пругу. 2) начин кретања и брзину возила подесити тако да возило којим управља, у случају потребе, може зауставити у тренутку када уочи наилазеће шинско возило. 3) начин кретања и брзину возила подесити тако да возило којим управља, у случају потребе, може зауставити на удаљености од најмање двадесет метара прије ступања на жељезничку пругу“. Тачан одговор на ово питање би био одговор под бр. 1. Врло је битно да остали понуђени одговори који нису тачни, буду приближно исте

дужине у писаном облику, и буду једним дијелом слични односно исти као и тачан одговор, како кандидати за возаче не би тачне одговоре учили визуелним путем без посебног удубљивања у њихову суштину. Наиме, код појединих питања тачан одговор има нпр. десет ријечи, док нетачни одговори имају по три или четири ријечи, па стога кандидат приликом читања питања одмах зна да је одговор са највише ријечи тачан, без посебног удубљивања у његово значење и смисао.

149 **Учесник у саобраћајној незгоди у којој је настала већа материјална штета дужан је да:** (више тачних одговора)

- 1 **без заустављања настави кретање возилом са нарочитом опрезношћу;**
- 2 **обавјести најближу полицијску станицу о саобраћајној незгоди;**
- 3 **сачека долазак службеног лица које обавља увиђај;**

A, B, C, D, T

Питање бр. 149. Када је ријеч о наведеном питању постоји мишљење да је умјесто овог питања много важније да питамо (односно научимо) кандидате за возача који је редослијед радњи које учесници незгоде треба да предузму непосредно након настанка саобраћајне незгоде. Наиме, није тако ријетка појава тзв. „секундарних незгода“ односно незгода које настају услед налијетања другог возила на возило које је већ претходно учествовало у саобраћајној незгоди, при чему наступају јако тешке посљедице.

Стога је предлог да се направи једно тестовно питање сљедећег садржаја: „Учесник у саобраћајној незгоди дужан је у што краћем времену предузети неопходне радње сљедећим редоследом: 1) Заустави возило, искључи мотор, укључи све показиваче правца, обуче флуоресцентно прслуче, постави сигурносни троугао на безбједном растојању, обавјести полицију и/или службу хитне помоћи и предузме друге расположиве мјере како би упозорио остале учеснике у саобраћају о постојању незгоде. 2) Заустави возило, искључи мотор, обуче флуоресцентно прслуче, постави сигурносни троугао на безбједном растојању, укључи све показиваче правца, обавјести полицију и/или службу хитне помоћи и предузме друге расположиве мјере како би упозорио остале учеснике у саобраћају о постојању незгоде“.

Тачан одговор би био под 1, а врло је важно да возач који је учествовао у незгоди, прије изласка из возила укључи све показиваче правца, па тек након тога постави сигурносни троугао, из ралога што се нпр. у ноћним условима укључени сви показивачи правца виде и на удаљености већој од 350 метара, док се сигурносни троугао види на знатно мањој удаљености. Са друге стране, дању а и ноћу, укључени сви показивачи правца јасно говоре другим возачима да је возило заустављено на коловозу и да постоји одређен проблем односно опасност, због чега сви други возачи треба да се понашају у складу са насталом опасношћу и законским обавезама.

155 **Лице које се затекне или наиде на мјесто саобраћајне незгоде у којој има повриједених:**

- дужно је да укаже помоћ лицима повриједеним у саобраћајној незгоди;**
- 2 **не смије пузати помоћ повриједенима до доласка здравствених радника.**

A, B, C, D, T

Питање бр. 155. Ово питање јесте написано у складу са 155. ЗОБС-а, али би било корисно у тачном одговору додати и ријечи „у складу са својим знањима, способностима и могућностима“ па би наведени тачан одговор гласио: „дужно је да укаже помоћ лицима повриједеним у саобраћајној незгоди у складу са својим знањима, способностима и могућностима“. Наиме, познато је да нестручно указивање прве помоћи може да направи много већу штету и погорша здравствено стање повриједених лица, па стога није добро законским одредбама „присиљавати“ лица да пружају прву помоћ ако немају потребна знања, способности и могућности за то.

186

Vozač vozila kojem je dat znak za preticanje sa njegove lijeve strane ne smije?

- 1 smanjivati brzinu kretanja svog vozila;
- 2 povećavati brzinu kretanja vozila dok se drugim vozilom vrši radnja preticanja;
- 3 uključiti desni pokazivač smjera radi isključivanja vozilom iz saobraćaja.

A, B, C, D, T

Питање бр. 186. Само питање потребно је преформулисати на следећи начин: „Возач возила који уочи знак за претицање дат од стране возила иза себе, не смије?“ Одговор који је означен као тачан за ово питање, односно одговор под редним бројем 2, је непрецизно дефинисан јер се каже „повећавати брзину кретања возила док се другим возилом врши радња претицања;“ па се може оправдано поставити питање „којим другим возилом?“ Наведени одговор би требало прецизније дефинисати, на основу чега предлагемо следећу дефиницију одговора: „2) повећавати брзину кретања возила којим управља док га друго возило претиче“.

208

Vozilo koje se na kolovozu nalazi u takvom položaju, a njegov vozač daje takav znak da se sa sigurnošću može zaključiti da to vozilo skreće ulijevo, mora se preticati:

- 1 sa lijeve strane;
- 2 sa desne strane.

A, B, C, D

Питање бр. 208. Наведено питање јесте написано у складу са чланом 58, став 2. ЗОБС-а, међутим, било би корисно када би се ријечи „мора се претичати“ замијениле са ријечима „претиче се“ јер на претходни начин ми „приморавамо“ возача да врши претицање иако он то можда не жели или не може да изведе у датом тренутку у складу са својим знањем и способностима на безбједан начин, односно ми на претходно описани начин забрањујемо возачу да одустане од претицања.

3. КОМЕНТАРИ ПИТАЊА ИЗ ДИЈЕЛА КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА САОБРАЋАЈНУ СИГНАЛИЗАЦИЈУ

Саобраћајни знаци представљају, са возилом и путем, основни дио саобраћајног система који регулише и обезбјеђује сигурну вожњу. Знаци омогућавају ефикасно и рационално коришћење пута и дају незамјенљиве, правовремене информације које регулишу понашање свих учесника у саобраћају. Налазе се у видном пољу возача (на путу, поред пута или изнад пута) и на посредан начин олакшавају сналажење и кретање возила.

Сматра се да саобраћајни знаци имају значајне функције у свим стадијумима вожње. Према неким ауторима, које наводи Риимерсма (1079), постоје три основна али различита нивоа вожње који се могу разликовати у односу на начин обраде информације и возачки задатак. На елементарном нивоу рад возача се састоји у одржавању правца и контроли брзине. На другом нивоу захтијева се маневрисање при скретању, претицању, савлађивања кривина и др., а на трећем нивоу задатак укључује стратешке одлуке при избору пута и слијеђење пута на основу знакова. На последњем нивоу вожње саобраћајни знаци директно утичу на усмјеравање кретања у одређеним правцима, или пак у ограничењу могућих операција на маневарском нивоу. Са друге стране, на елементарном нивоу знаци обично ремете аутоматску обраду информација при одржавању правца и константне брзине возила, јер додатне информације прекидају механичко понашање¹.

Основна функција саобраћајног знака је да његова порука буде пренијета и схваћена и да дјелује на понашање возача. Ова два основна услова којима се постижу жељени циљеви преко саобраћајних

¹ Др Станиша Милошевић: „Перцепција саобраћајних знакова“ Београд, 2005. год.

знакова, често се не испуњавају, а то су суштински проблеми ефикасности саобраћајних знакова, који зависе од многих чинилаца.

9

Kako treba postupiti nailaskom na ovaj saobraćajni znak?
(više tačnih odgovora)



povećavati pažnju;



pružiti pomoć povrijeđenim u saobraćajnoj nezgodi



3) povećavati brzinu kretanja vozila.



Питање бр. 9. С обзиром на то да саобраћајни знак И-43 „саобраћајна несрећа“ означава близину дијела цесте на којем се догодила саобраћајна незгода, то указује да је наведени саобраћајни знак привременог карактера, а на шта указује и основна боја знака (жута), која се разликује од боје осталих знакова (бијела), као и то да се наведени знак користи како би се заштитило лице мејста саобраћајне незгоде док се не заврши увиђај и мјесто незгоде не очисти од отпалих дијелова и предмета са возила.

На основу свега наведеног постоји мишљење да понуђени тачни одговори нису на правилан начин дефинисани из разлога што је возач дужан да вози ауто на путу са највећом могућом пажњом, тако да такву пажњу није могуће додатно повећати, а са друге стране, возач не може пружити прву помоћ ако нема повријеђених лица, или ако пружање такве помоћи није потребно, па стога нема потребе захтијевати од возача да пружа прву помоћ чим наиђе на наведени саобраћајни знак. Веома често постоје много важније радње које возач треба да предузме приликом наиласка на овај саобраћајни знак, али уколико се жели остати при извођењу ових радњи, потребно је наведене тачне одговоре дефинисати на сљедећи начин: „1) возач је дужан да се креће таквом брзином и на такав начин да може безбједно да се заустави испред наведеног знака или да поступи по наредби лица које обезбјеђује мјесто незгоде, 2) уколико је потребно, возач је дужан пружити помоћ повријеђеним лицима у складу са својим знањем, вјештином и могућностима.“

11

Kako treba postupiti nailaskom na ovaj saobraćajni znak?
(više tačnih odgovora)



smanjiti brzinu kretanja vozila i povećavati pažnju;



predvidjeti mogućnost nailaska na poledicu na kolovozu;



3) povećavati brzinu kretanja vozila.



Питање бр. 11. Надлежно државно предузеће за путеве је дужно одржавати путеве на такав начин да се не ствара поледица на путу. Понуђени тачни одговори на наведено питање, нису дефинисани на довољно прецизан начин јер указују на то да је возач дужан да смањи брзину кретања и повећа пажњу, као и да предвиди могућност наиласка на поледицу на коловозу. Наиме, нигдје у ЗОБС-у, нити у Правилницима се не каже да је возач дужан да смањи брзину кретања возила и да повећа пажњу приликом наиласка на знак („И-4 поледица“), нити се каже да је возач дужан да „предвиди“ могућност наиласка на поледицу. Наиме, овдје је посебно важан дио који захтијева од возача да: „2) предвиди могућност наиласка на поледицу на коловозу“.

Наиме, возач може да предвиди шта год хоће, па чак и то да му на пут испред њега, за вријеме вожње, падне крило од авиона који у том тренутку лети изнад њега, али се поставља питање да ли возач „има разлога“ да тако нешто предвиди односно очекује. Уколико желимо да задржимо дате одговоре, потребно је да их дефинишемо на сљедећи начин: „1) кретати се безбједном брзином, уз држање безбједног одстојања и растојања од других учесника у саобраћају и путних објеката“ (овдје је речено безбједном брзином јер она зависи од стања пута, исправности возила, психофизичког стања возача, временских и других утицајних фактора те ће сваки возач процијенити којом брзином да се креће у датим околностима). „2) избјегавати нагле промјене начина вожње осим у случају непосредне опасности“.

46

Šta može imati za posljedicu nepoštovanje ovog znaka?
(više tačnih odgovora)

- могуће заношење и излијетање возила са коловоза;
- 2 већу контролу приликом управљања возилом;
- могуће оштећење или ломљење дијелова на возилу.



Питање бр. 46. Наведени знак И-14 „нераван коловоз“ спада у знакове опасности, и он нам указује на одређену опасност која пријети на дионици пута којом се крећемо, па уколико прилагодимо брзину и начин кретања возила најављеној опасности, до штетних посљедица услед кретања возила неће ни доћи. Наведени знак не спада у знакове изричитих наредби да би возачи морали стриктно да се придржавају одређених наредби изражених знаком. Уколико би ријеч „поштовати“ изједначили са ријечју „стриктно придржавати“ тада би ријеч „поштовати“ била превише изричита или императивна за знакове опасности, јер приликом наиласка на знак опасности возач нема обавезу да се конкретно нечега придржава или не придржава него треба да се креће на такав начин да може безбједно да савлада одређену дионицу пута у случају да наступи опасност која је предивђена саобраћајним знаком. Стога би питање „Шта може имати за посљедицу непоштовање овог знака?“ требало преформулисати, из разлога што је непрецизно а има у себи и ријеч „непоштовање“ која не би била примјерена знаку опасности. Наведено питање би се могло поставити на сљедећи начин: „Какву опасност има разлога да очекује возач након наиласка поред наведеног саобраћајног знака?“ а као одговори би се могли понудити: „1) наилазак на узастопне избочине и улегнућа на коловозу“ и други понуђени тачан одговор би могао да гласи: „2) смањену стабилност и управљивост возила услед неравнина на коловозу“.

70

Kako treba postupiti nailaskom na ovaj saobraćajni znak? (više tačnih odgovora)

- 1 обавезно зауставити возило;
- повећавати пажњу;
- смањити брзину кретања возила тако да се у случају потребе може благовремено извршити радња кочења и заустављања;
- 4 наставити кретање возилом без смањења брзине кретања.



Питање бр. 70. Одговоре на наведено питање би било корисно једним дијелом измијенити и предефинисати. Први тачан одговор би било корисно замијенити сходно Члану 67. Став 1. тачка 2 ЗОБС-а, и дефинисати на следећи начин: „2) употребити звучни знак упозорења ако се поред коловоза налазе дјеца која не обраћају пажњу на кретање возила“, а други понуђени одговор би било корисно дефинисати на сљедећи начин: „3) кретати се возилом таквом брзином да може, у случају потребе, на безбједан начин зауставити возило“.

4. КОМЕНТАРИ ПИТАЊА ИЗ ДИЈЕЛА КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА РАСКРСНИЦЕ

Према Закону о безбједности саобраћаја на путевима у БиХ „раскрсница је површина на којој се укрштају или спајају два или више путева, као и шира саобраћајна површина која настаје укрштањем, односно спајањем путева“.

У функционалном смислу раскрсница представља најсложенији елеменат саобраћајне мреже. То је мјесто гдје се пресецају путање саобраћајних токова различитог усмјерења, гдје поједини токови мијењају правац, гдје се одвија низ маневара, доноси и реализују одлуке возача да на један или други начин наставе своје кретање, мјесто гдје се најчешће реализују пресецања пјешачких и токова возила. У том смислу раскрсница представља простор повећане концентрације конфликта и повећаног ризика од настајања незгода. Раскрсница је, такође, простор на чије коришћење "полажу право" различити саобраћајни токови, који то право не могу реализовати истовремено. Управљачки

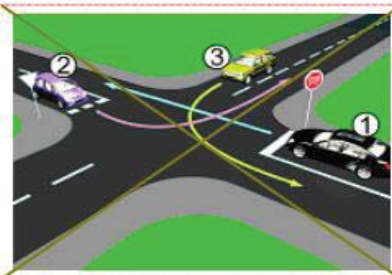
је неопходно регулисати одвијање саобраћајног процеса тако да се сви присутни захтјеви опслуже према одређеном критеријуму, а да то не угрози безбједност саобраћаја и буде функционално што ефикасније.

Имајући у виду, да се на раскрсницама догађа велики број саобраћајних незгода, од велике је важности да кандидати за возаче науче на правилан начин да пролазе кроз раскрсницу. Стога су у наредном тексту дати одређени предлози у циљу појашњења одређених правила која важе на раскрсницама које су регулисане помоћу саобраћајних знакова.

4 **Kako u saobraćajnoj situaciji kao na slici mora postupiti vozač vozila broj 1:**

propustiti vozilo broj 3, a zatim proći prije vozila broj 2;

propustiti vozilo broj 3, zatim propustiti vozilo broj 2 i zadnji proći kroz raskrslnicu.



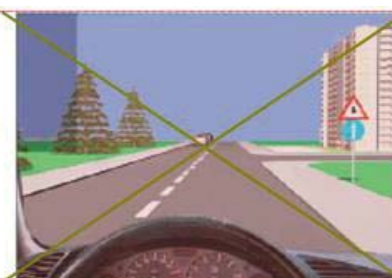
Раскрсница бр. 4. У дијелу питања која се односе на раскрснице, у неколико ситуација односно раскрсница је изједначен знак „СТОП“ са знаком „обрнут тоугао“ односно изједначен је знак „ИИ-2“ са знаком „ИИ-1“. Наиме, наведена два знака немају исто значење а то се може видјети и из Правилника о саобраћајној сигнализацији у Члану 29, став 1 и став 2. Када је у питању раскрсница бр. 4, мишљење је да је тачан одговор под бројем 2, односно, редосљед проласка возила кроз раскрсницу је 3-2-1. Ово мишљење постоји из сљедећег разлога: Возило број 3 се креће путем са правом првенства пролаза и то возило има право првенства пролаза у односу на возила 1 и 2, што је неспорно. Возило број 1 је дужно да се заустави испред пуне зауставне линије и уступи првенство пролаза возилима која се крећу приоритетним путем. Међутим, возило број 2 није дужно да се заустави испред раскрснице уколико нема потребе за тим, односно уколико нема потребе да заустављањем пропусти возила која се крећу путем са правом првенства пролаза. **Ово даље значи да возило број 2 може да се креће довољно малом брзином, без заустављања, на начин да таквим кретањем може на безбједан начин да пропусти возило број 3 и да након тога, с обзиром да нема више возила на главном путу, се укључи на тај пут без заустављања, а што би практично значило да може да уђе у раскрсницу прије возила број 1.** Уколико би се нпр. десила ситуација да возило број 2, крећући се малом брзином без заустављања, на безбједан начин пропусти возило број 3, и након тога почне да скреће лијево а након чега се судари са возилом број 1 у раскрсници, мишљења смо да се не може рећи да је возило број 2 одузело првенство пролаза возилу број 1, јер је возило број 1 било дужно да се заустави и пропусти сва друга возила, док возило број 2 није било дужно да се заустави већ је било дужно само да пропусти возила која се крећу путем са правом првенства пролаза. Наиме, с обзиром на то да возило број 2 није дужно да се заустави прије укључивања на пут са правом првенства пролаза уколико на такав начин може безбједно да пропусти возило број 3, па би тада возило број 2 могло прије возила број 1 да ступи на пут са правом првенства пролаза, јер возило број 1 мора да се заустави, па би и на тај начин возило број 1 морало да пропусти возило број 2, јер је прије њега ступило односно имало право да ступи на пут са правом првенства пролаза. Дакле, мишљења смо да би тачан одговор на ово питање био понуђени одговор под бројем 2, а не одговор под бројем 1, као што је то понуђено у тестовима, односно редосљед проласка возила на овој раскрсници је 3-2-1.

67 **Kako ćete postupiti u saobraćajnoj situaciji kao na slici?**
(više tačnih odgovora)

povećati pažnju zbog nailaska na ukrštanje odnosno spajanje puta sa prednošću prolaska sa sporednim putem;

obavezno nastaviti kretanje vozilom право;

skrenuti udesno na sporedni put ili nastaviti kretanje vozilom право.



Раскрсница бр. 67. Раскрсница под бројем 67 је врло специфична из неколико разлога, па је потребно понуђени тачан одговор под бројем 1 на одређени начин преформулисати. Специфичност раскрснице се огледа у сљедећем: ако погледамо приказану раскрсницу можемо видјети да се на споредном путу са десне стране не види никакав саобраћајни знак који би обавијестио возаче који се крећу тим споредним путем да наилазе на пут са правом првенства пролаза и да су дужни да уступе првенство пролаза возилима на приоретном путу. Стога, за возача који се креће споредним путем важи правило десне стране, односно, возач који долази са споредног пута може да примијени правило десне стране и да каже како он долази са десне стране возилу које се креће приоритетним путем и на основу тога има предност у односу на то возило. Међутим, возило на приоритетном путу зна да се креће путем са правом првенства пролаза и да на основу тога није дужно да пропусти возило које му долази са споредног пута. Уколико би дошло до судара ова два возила у наведеној раскрсници тада би се могло рећи да није крив ни возач који се креће приоритетним путем јер није дужан да пропусти возило са споредног пута, а са дурге стране није крив ни возач са споредног пута јер му нико саобраћајним знаком није рекао да је пут којим се он креће споредни, а такође нема ни знака „СТОП“ па стога за њега важи правило десне стране, наравно, под условом да су оба пута са савременим коловозним застором, односно асвалтом. За овакву незгоду би био крив онај ко је ова два возача довео у **заблуду**, а то би у конкретном случају био управљач пута јер није поставио одговарајућу саобраћајну сигнализацију на споредном путу, и још би била крива полиција из разлога што редовним обиласком дионице пута није обавијестила управљача пута о непостојању саобраћајног знака на споредном путу, али само под условом да саобраћајни знак не постоји дуже вријеме, јер уколико би нпр. у току ноћи неко скинуо знак а незгода се догоди ујутро, тада полиција не би била крива јер није могла тако брзо да уочи непостојање знака. Понуђени тачан одговор на наведено питање би гласио: „1) извршити безбједан пролазак возилом кроз раскрсницу уз обавезно кретање право“.

5. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Систем обуке је од великог значаја за стање безбједности саобраћаја у једном друштву. Његово дјество је изразито превентивног карактера што представља постављање темеља за будућу изградњу безбједног система саобраћаја на територији државе. Основни циљ превентивног система обуке је стварање возача са потребним знањем и развијеном свијешћу о саобраћају као систему који једино правилно може функционисати уколико се посматра из угла безбједности.

Стога велики утицај на безбједност саобраћаја имају тестовна питања помоћу којих се будући возачи припремају за безбједно учешће у саобраћају. Сама тестовна питања морају бити правилно формулисана, јасна, недвосмислена, али прије свега морају бити тачна, како би кандидати за возаче добили квалитетна и поуздана знања за безбједно учешће у саобраћају.

Имајући у виду да је побољшање возача једна од основних и најважнијих функција безбједности саобраћаја то не би требало да буде само обавеза агенција и одјељења која су надлежна за област саобраћајног образовања. То би требала да буде обавеза државе.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1]. Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ (Сл. гл. бр. 48/10)
- [2]. Правилник о саобраћајној сигнализацији и знаковима на путевима (Сл. гл. БиХ бр. 06/06);
- [3]. Правилник о димензијама, укупној маси и осовинском оптерећењу возила (Сл. гл. БиХ бр. 06/06);
- [4]. Правилник о начину превоза опасних материја у друмском саобраћају (Сл. гл. РС 69/13)
- [5]. М. Вујанић, Б. Антић, Д. Пешић: Збирка задатака из безбедности саобраћаја, Београд 2012. год.