



Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo

Qeveria - Vlada - Government

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturë
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

*Departamenti për Patentë Shoferë dhe Automjete
Department for Driver's License and Vehicles
Odeljenje za vozačke dozvole i vozila*

PRIRUČNIK ZA POLAGANJE STRUČNOG ISPITA ZA TEORETSKOG I PRATIČKOG ISPITA

Priručnik odobren od Ministarstva
2025.

PRIRUČNIK ZA POLAGANJE STRUČNOG ISPITA ZA TEORETSKOG I PRATIČKOG ISPITA

Autor:

**Habib Hasani, Xhevat Gashi, Avni Abdyli, Vlora Hasanramaj, Burim Deliu,
Mirdit Emini, Reshat Sylejmani**

Recensent:

**Fejzulla Musrafa
Shkumbim Leka**

Stručni saradnici:

**Ruzhdi Matoshi
Ekrem Latifi**

Prevod:

Ovlašćena institucija

Fotograf:

**Autori
Izvor iz interneti
Ostale izvor**

Prishtina 2025

Zabranjeno je objavljivanje, fotokopiranje ili korišćenje ovog priručnika za materijalne koristi, i u fizičkom i/ili elektronskom načinu.

Ovaj priručnik nije dozvoljeno prodavati ni na koji način, ni za pokrivanje troškova štampanja ili elektronske upotrebe.

Nesprovođenje gore navedenih uslova predstavlja krivično delo pribavljanje autorstva za materijalne koristi

Sadržaj

PRVI DEO – KATEGORIJA B

ZA TEORIJSKE ISPITAČE I ZA SVE ISPITIVAČE ZA VOŽNJU.....	7
Poglavlje 1 PRAVILA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA.....	8
Poglavlje 2 VOZAČ.....	81
Poglavlje 3 PUT.....	102
Poglavlje 4 OSTALI UČESNICI U SAOBRAĆAJU.....	123
Poglavlje 5 OPŠTA PRAVILA I PROPISI.....	129
Poglavlje 6 POSEBNA PRAVILA I PAŽNJA TOKOM IZLASKA IZ VOZILA.....	132
Poglavlje 7 MEHANIČKI ASPEKT KOJI SE ODNOSI NA DRUMSKU BEZBEDNOST.....	145
Poglavlje 8 PASIVNA OPREMA ZA BEZBEDNOST VOZILA.....	150
Poglavlje 9 EKO Ngasje.....	154

DRUGI DEO

KATEGORIJE: C1, C, D1 I D.....	157
(ZA TEORIJSKOG ISPITNIKA I ISPITIVAČA VOŽNJE KATEGORIJA: (C1, C, D1 I D)	
Poglavlje 1 . PRAVILA ZA TRAJANJE UPRAVLJANJA VOZILOM I PERIOD ODMORA.....	158
<i>Kategorija C1, C, D1 I D</i>	
Poglavlje 2. PRAVILA ZA PREVOZ PUTNIKA I ROBE.....	163
PREVOZ PUTNIKA (kategorija D1 i D)	
Poglavlje 3. DOKUMENTACIJA POTREBNA ZA DOMAĆI I MEĐUNARODNI TRANSPORT	176
Poglavlje 4 PRAVILA ZA MASU, DIMENZIJE, OSOVINSKA OPTEREĆENJA, PRAVILA ZA UREĐAJE ZA OGRANIČAVANJE BRZINE	180
<i>Kategorija C1, C, D1 i D</i>	
Poglavlje 5 MERE PRILIKOM ZAMENE TOČKA.....	182
(Kategorija C1, C, D1 i D)	
Poglavlje 6 OGRANIČENJE VIDLJIVOSTI ZBOG KONSTRUKCIJE VOZILA.....	192
(Kategorija C1, C, D1 i D)	

Poglavlje 7. ČITANJE AUTOKARTICE, PLANIRANJE RUTE, KORIŠĆENJE ELEKTRONSKIH UREĐAJA ZA VOŽNJU (GPS).....	194
--	------------

(Kategorija C1, C, D1 i D)

Poglavlje 8. FAKTORI SIGURNOSTI U VEZI SA UTOVAROM VOZILA, NADZOROM UTOVARA.....	196
(KATEGORIJA C1 I C)	

Poglavlje 9. ODGOVARAJUĆA PROVERA OPŠTEG ZNANJA O DODATNIM PRAVILIMA U VEZI SA KATEGORIJAMA	199
--	------------

TREĆI DEO

SAMO ZA TEORIJSKI ISPITIVACA I ISPITIVACA ZA VOŽNJU ZA KATEGORIJU A

Poglavlje 1. SAOBRAĆAJANA PRAVILA ZA KATEGORIJE AM, A1, A2 I A.....	209
Poglavlje 2. UPOTREBA ZAŠTITNE OPREME.....	214
Poglavlje 3. ZAPAŽANJE MOTOCIKLA OD DRUGIH UČESNIKA U SAOBRAĆAJU.....	216
Poglavlje 4. FAKTORI RIZIKA U DELU PUTA SA POKLOPCIMA.....	218
Poglavlje 5. MOTOCIKLI U FUNKCIJI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA.....	220

ČETVRTI DEO.....	224
-------------------------	------------

(TEORIJSKI ISPITIVAČ)

PETI DEO.....	238
----------------------	------------

(ISPITIVAČ VOŽNJE)

LITERATURA... ..	281
-------------------------	------------

Predgovor

Ovaj priručnik je izrađen od radne grupe ovlašćene od Ministarstva na osnovu **osnovnog plan-programa za polaganje ispita za vozačku dozvolu za sve kategorije** vozila iz **TEORIJSKOG DELA**, a koji je u potpunosti usklađen sa Evropskim direktivama za vozačke dozvole.

Dotični priručnik ima za cilj da kandidat kao budući vozač upozna i razume značenje saobraćajne signalizacije, pravila, bezbednost u saobraćaju, identifikaciju opasnosti na putu, tehniku i eko-vožnju, upotrebu i funkcionisanje opreme vozila, izbegavajući materiju koja na to nema nikakav uticaj, kao npr. sastav materijala, dimenzije i način postavljanja putne signalizacije, instalacija oprema u vozilo, administrativna pitanja itd.

Većina slika (ilustracija) korišćena u ovom priručniku su iste kao one koje se koriste u javnim pitanjima, tako da se kandidatima za vozače ili drugim korisnicima omogući da ne uče na mehanički način tačne odgovore na javna pitanja za kategoriju B, pošto tada nailaze na poteškoće tokom sprovođenja saobraćajnih i bezbednosnih pravila tokom vožnje.

Mi, kao radna grupa, svesni smo da je tokom izrade ovog priručnika moglo doći do nekih propusta, bilo tehničkih ili druge prirode, stoga molimo korisnike dotičnog priručnika da ne oklevaju i pišu nam o bilo kojem eventualnom propustu, vašu dobronamernu preporuku ili sugestiju. Dok ćemo vam biti zahvalni a istovremeno ćemo ih uzeti u obzir, tako da će sledeće izdanje biti još kvalitetnije i praktičnije od ovo sadašnje.

Autori

1. PRVI DEO KATEGORIJA B

ZA TEORIJSKE ISPITIVAČE I ZA SVE ISPITIVAČI VOŽNJU

POGLAVLJE I
PRAVILA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

1. PRAVILA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

1. Izrazi koji se koriste u ovom poglavlju imaju ovo značenje:

“Učesnik u saobraćaju” – lice koje na bilo koji način učestvuje u saobraćaju na putu;

“Saobraćaj na putu” – kretanje vozila, pešaka i ostalih učesnika u saobraćaju na javnim i ne kategorizovanim putevima, koja se koriste u javnom saobraćaju;

“Ometanje saobraćaja” – radnja u saobraćaju u suprotnosti sa saobraćajnim pravilima, kojom jedan učesnik primorava drugog učesnika u saobraćaju da promeni dotadašnji način učešća u saobraćaju;

“Ugrožavanje saobraćaja” – načina ponašanja u saobraćaju zbog kojeg dolazi do direktne opasnosti po izazivanje saobraćajne nezgode;

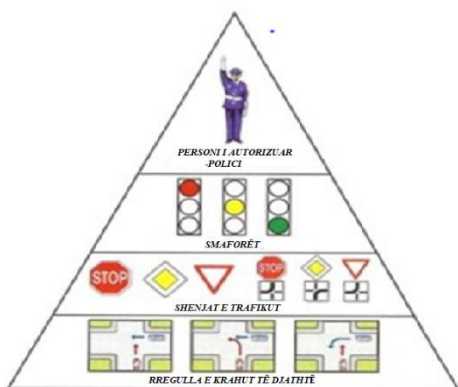
“Saobraćajni tok” – kretanje vozila u istom smeru;

“Posebna pažnja” – pojačana pažnja i prilagođavanje ponašanja učesnika u drumskom saobraćaju uslovima i situaciji na putu;

“Propuštanje vozila” – radnje koje je u određenim slučajevima vozač dužan da izvrši, kao što je zaustavljanje vozila, smanjenje brzine kretanja ili prekidanje radnje koju izvodi vozilom, i to na način koji ne primorava vozača drugog vozila da naglo menja smer ili koči;

Učesnici u saobraćaju su obavezni da se pridržavaju saobraćajnih pravila, saobraćajnih znakova postavljenih na putu, semafora, kao i znakova i naredbi ovlašćenog lica.

Učesnici u saobraćaju su obavezni da postupaju u skladu sa saobraćajnim znakovima postavljenim na putu, i kada se time izbegava od opštih saobraćajnih odredbi.



Piramida regulisanja drumskog saobraćaja

Učesnici u saobraćaju su obavezni da postupaju u skladu sa semaforima i kada se to razlikuje od saobraćajnih odredbi o prednosti prolaska izraženom na istom mestu sa drugim saobraćajnim znakom.

Učesnici u saobraćaju su obavezni da postupaju prema zahtevima izraženim uz pomoć znakova ili prema nalogima koje daju ovlašćena lica, i kada time izbegavaju od određene saobraćajne odredbe ili značenje saobraćajnih znakova postavljenih na putu ili na semaforima.

NADZOR I REGULISANJE SAOBRAĆAJA

Nadzor i regulisanje saobraćaja vozila, vozača i drugih učesnika u drumskom saobraćaju obavljaju:

- pripadnici policije,
- nadzornik ili nastavnik koji na organizovan način rukovodi učenike davanjem znaka za zaustavljanje saobraćaja, sa ciljem bezbednog prelaska dece na putu, i,
- ovlašćena lica železnice, na železničkim prelazima tokom vremena dolaska voza.



Saobraćajni policajac

VOZILA JAVNOG PREVOZA

Vozač vozila, koji se kreće u blizini vozila javnog prevoza putnika ili u blizini autobusa kojim se obavlja prevoz za lične potrebe zaustavljenog na autobuskom stajalištu, mora se kretati smanjenom brzinom i povećanim oprezom, kako ne bi ugrozio lica koja ulaze ili izlaze iz vozila.



Uključivanje autobusa u saobraćajnu traku

Tokom ulaska ili izlaska iz vozila, lica koja ulaze ili izlaze iz vozila javnog prevoza moraju prelaziti ulicu sa povećanim oprezom.

Vozač mora zaustaviti svoje vozilo iza vozila javnog prevoza kada lica tokom ulaska ili izlaska iz vozila moraju preći kroz saobraćajnu traku, preko staze ili biciklističke trake ili trake kojom se vozilo kreće.



Autobus koji prevozi decu/učenike

Organizovani prevoz za decu i učenike

Vozač vozila koje se kreće **iza vozila** koje prevozi decu, odnosno učenike, i vozač vozila koje dolazi **naspram** na ulici sa jednom saobraćajnom trakom određenom za jednosmerni saobraćaj, **moraju se zaustaviti** kada je vozilo kojim se deca prevoze zaustavljeno na putu dok deca ulaze ili izlaze iz tog vozila.



Uključivanje autobusa u saobraćaj

Autobusko stajalište

Tokom približavanja stajalištu označenom za autobuse, unutar urbanog područja, vozač vozila se obavezuje da smanji brzinu i ako je potrebno, stane, **kako bi omogućio vozaču autobusa ili nekog drugog vozila koje obavlja javni prevoz putnika da uđu u saobraćaj**, ako vozač vozila koje obavlja javni prevoz putnika signalizira pokazivačem pravca njegovu nameru da promeni saobraćajnu traku ili kreće sa autobuskog stajališta na ulici.

Stajalište školskog autobusa



Stajalište školskog autobusa

Kada se približi stajalištu školskog autobusa, vozač vozila mora zaustaviti vozilo ako je vozač autobusa koji se nalazi na stajalištu dao znak za zaustavljanje autobusa.

Vozač vozila mora smanjiti brzinu i ako je potrebno zaustaviti vozilo, kako bi omogućio vozaču školskog autobusa da se kreće na ulici ili u najbližu saobraćajnu traku, ako vozač autobusa signalizira da će takvuradnju učiniti.

RADNJE SA VOZILOM U SAOBRAĆAJU

Vozač, koji na putu ili u bilo kom drugom saobraćajnom prostoru namerava da izvrši bilo kakvu radnju



Dozvoljeno je preticanje dva vozila istovremeno

sa vozilom, kao: ulazak u saobraćaj, postrojavanje, kretanje vozila na desnu ili levu stranu, promena saobraćajne trake, **preticanje**, zaobilaženje, zaustavljanje vozila, skretanje na desnu ili levu stranu, polukružno skretanje, upravljanje vozilom unatrag i slično, **dozvoljeno je krenuti u takvu radnju samo ako je prethodno uveren da ne ugrožava ili ometa druge učesnike u saobraćaju ili ne ugrožava imovinu.**

Pre preduzimanja radnji sa vozilom u saobraćaju, vozač mora voditi računa o položaju vozila, pravcu i brzini kretanja.

Komunikacija između učesnika u drumskom saobraćaju

Između ostalih učesnika u drumskom saobraćaju postoji komunikacija koja se ostvaruje pomoću uređaja akustičke, signalne, svetlosne kao i vidom, pokretom ruke, položajem tela itd.

Kao što upozoravate druge učesnike u saobraćaju na svoju nameru, takođe treba da razmislite naređenja koja im daju.

Pokušajte da uspostavite kontakt očima sa drugim vozačima vozila, posebno u raskrsnice kao i sa ,pešacima.

Pre preduzimanja neke radnje u saobraćaju, vozač vozila mora jasno i na vreme upozoriti ostale učesnike u saobraćaju na svoju nameru, dajući signal pokazivačima pravca tokom čitavog vremena obavljanja manevra i zaustaviti signal odmah nakon završetka radnje. Ako ne postoje pokazivači pravca, radnju se mora upozoriti dajući odgovarajući znak rukom.



Vozač vozila je obavezan da signalizira pokazivačima pravca i nakon što uradi preticanje i namerava da se vrati u saobraćajnu traku kojom se kretao pre nego što je uradio preticanje drugog vozila.

Vozilo je signaliziralo za skretanje levo

ULAZAK U SAOBRAĆAJ

Ulazak u saobraćaj događa se kada vozilo počne da se kreće sa stajališta koje nije rezultiralo iz okolnosti ili saobraćajnih odredbi, ili kada vozilo izađe sa parkinga na ulici, ili kada uđe na prometnoj ulici sa ulice ili površine gde se ne odvija javni saobraćaj.

Tokom ulaska u saobraćaj, vozač mora biti posebno oprezan i dati prednost svakom drugom vozilu ili drugom učesniku u saobraćaj.



Ulazak na prometnoj ulici sa makadamskog puta

Tehnika ulaska u saobraćaj

S obzirom na to da kandidat za vozača upravlja vozilom na praktičnoj nastavi, potrebno mu je duže vreme za ulazak u relevantnu traku, mora se uzeti u obzir sledeće: procena brzine i udaljenosti vozila u pokretu preko saobraćajne trake u koju nameravamo da uđemo, intenzitet saobraćaja, struktura učesnika u saobraćaju, tada se donosi prava odluka da li je trenutak za ulazak ili treba sačekati prolazak vozila ili učesnika drugi u saobraćaju koji imaju sukob sa njima. Prema nekim izvorima, potrebno je otprilike 5 do 6 sekundi (u zavisnosti od veštine i spretnost kandidata vozača i udaljenost u saobraćaju do potencijalne konfliktne tačke) za ulazak u saobraćaj.

Ako se vozilo kojim upravlja kandidat kreće po desnoj strani u okviru prebivališta brzinom od 50 km/h, za jednu sekundu pređe $\approx 14\text{m}$ (13,88m) što rezultira za 6 sekundi pređe $\approx 84\text{m}$.

Vozaču motornog vozila zabranjen je ulazak sa zemljanog puta, iz radionice ili sa bilo kog prljava površina, na putevima sa asfaltom, kupolama, betonom ili sličnim bez uklanjanja blata ili bilo kakvog zagađujućeg materijala od točkova.



Zagađenje puta blatom

Vozač koji sa vozilom ulazi sa makadamskog puta na asfaltiran put mora zaustaviti vozilo i ukloniti blato sa točkova.

KRETANJE VOZILA

Vozač je prinuđen da upravlja vozilom desnom stranom pravca kretanja ulice.

Za kretanje svog vozila, vozač mora koristiti samo put, odnosno saobraćajnu traku i određenu stazu za kretanje te vrste vozila kojoj vozilo pripada, osim u slučaju opasnosti.

Na svakom neobeleženom putu sa razdelnim linijama, vozač je obavezan voziti vozilo što bliže desnoj ivici puta.

Ako su trake na putu označene, vozač mora upravljati vozilom kroz sredinu saobraćajne trake.



Vožnja vozila na desnoj strani puta

Kretanje u urbanim područjima

Na putevima urbanih područja sa putnom površinom na kojima za kretanje vozila u isti smer postoje najmanje

dve saobraćajne trake, vozač za kretanje svojim vozilom može koristiti i saobraćajnu traku koja se ne nalazi blizu desnu ivicu puta, ukoliko sa ovim ne ometa druga vozila koja se kreću iza njegovog vozila.

Gorenavedena odredba se ne odnosi na vozača vozila koje na ravnom putu ne može da razvije brzinu veću od 40 km/h, na vozača tricikla, četvorocikla, traktora, radne mašine i motokultivatora, osim u delu puta pre raskrsnice ili pre drugog mesta na kojem vozilo skreće levo.



Kretanje u urbanom području

Na putu za kretanje vozila u oba smera, koji ima četiri ili više saobraćajnih traka, vozaču se ne dozvoljava da prođe sa svojim vozilom na putnom trakom koja služi za kretanje vozila iz suprotnog smera.



Put sa tri trake u dva pravca

Kada na putu za kretanje vozila u oba pravca postoje tri saobraćajne trake, srednja traka se koristi u zavisnosti od putne signalizacije. Vozaču vozila nije dozvoljeno da se kreće svojim vozilom kroz saobraćajnu traku koja se nalazi blizu leve ivice puta u pravcu kretanja vozila

Na putu na kojem su putne trake fizički odvojene jedna od druge, vozaču nije dozvoljeno da kreće svoje vozilo kroz putnu traku koja služi za kretanje vozila iz suprotnog smera.

Kretanje unazad



Ako vozač vozila namerava svojim vozilom krenuti unazad, to može učiniti na kraćem delu puta samo ako ne ometa i ne ugrožava druge učesnike u saobraćaju.

Kada se vozač vozilom kreće unazad, on se mora kretati na tu stranu puta po kojoj se do tada kretao. Kada se vozač vozila kreće unazad, mora dati prednost vozilima koja dolaze iza njegovog vozila.

Kretanje unazad je zabranjeno:

- na autoputevima i motoputevima,
- na železničkim prelazima,
- na pešačkim prelazima,
- na biciklističkim prelazima,
- na nevidljivim raskrsnicama i delovima puta sa ograničenom vidljivošću,
- tokom vremena sa smanjenom vidljivošću,
- tu gde je zaustavljanje zabranjeno, i,
- tu gde se drumski saobraćaj ometa i ugrožava.



BRZINA KRETANJA

Vozač mora brzinu kretanja prilagoditi uslovima i vidljivošću na putu, stanju i vrsti puta, tehničkim uslovima, atmosferskim uslovima, opterećenju vozila, gustini saobraćaja, psihofizičkom stanju i svojim ličnim sposobnostima, tako da bude u stanju zaustaviti vozilo ispred bilo koje prepreke koja se može pojaviti u datim uslovima - u granicama vidnog polja, odnosno, da može delovati na vreme.

Vožnja u atmosferskim uslovima

Vozaču nije dozvoljeno, da se bez opravdanih razloga kreće vozilom tako sporo da prouzrokuje prepreku ili opasnost za druge učesnike u saobraćaju.

Kada je brzina kretanja vozila upola manja od brzine dozvoljene za taj put ili za taj njegov deo, vozačtog vozila mora upaliti sve pokazivače pravca, osim ako koristi rotirajuće trepćuće svetlo.



Maksimalna dozvoljena brzina unutar urbanog područja

Maksimalna dozvoljena brzina unutar urbanog područja je 50 km/h, ukoliko sa saobraćajnim znakovima nije drugačije utvrđeno.

Vožnja unutar urbanog područja - dve trake u jednom smeru

Maksimalna dozvoljena brzina izvan urbanog područja

Na putu izvan urbanog područja vozaču nije dozvoljeno da se kreće vozilom brzinom većom od one određene saobraćajnim znakom, a najviše

- na nacionalnim putevima sa dve trake u jednom smeru sa fizičkim razdvajanjem putnih traka - 100 km/h.
- na nacionalnim putevima sa jednom trakom u jednom smeru, na regionalnim i lokalnim putevima - 80km/h.



Nacionalni put

Ograničenje brzine

Brzina kretanja prema kategorijama vozila na ostalim putevima, osim na autoputevima i motoputevima, ograničena je:



- 80 km/h, za vozila koja vuku kamp prikolicu;
- na 40 km/h, za klasični traktor, kao i za vozilo koje vuče drugo pokvareno vozilo.

Kada se upravlja vozilom koje vuče kamp prikolicu, klasičnim traktorom ili vozilom koje vuče drugo pokvareno (neispravno) vozilo, vozači su obavezni da se pridržavaju brzine kretanja prema svojim kategorijama, i na putu na kojem sa saobraćajnim pravilima ili sa saobraćajnim znakom, dozvoljena je veća brzina.

Vozilo koje vuče kampkućicu

Vozači vozila koja imaju ograničenje brzine prema kategoriji vozila, obavezni su postaviti znak ograničenja brzine na stražnji deo vozila, na vidnom mestu. Ovo važi i za vozila koja se ne mogu kretati brzinom većom od 30 km/h.

SKRETANJE

Vozač vozila koje skreće udesno mora uraditi skretanje krećući se kroz ivičnu saobraćajnu traku koja se proteže duž desne ivice putne površine, osim ako saobraćajnim znakom na putu nije drugačije određeno.



Tokom skretanja udesno, vozač je obavezan pustiti vozila koja se kreću sa njegove desne strane kroz saobraćajnom trakom za vozila javnog prevoza.

Vozač vozila koje skreće levo mora uraditi skretanje kroz ivičnu levu saobraćajnu traku koja se proteže u blizini središnje linije i kroz predviđeni ili označeni luk koji spaja dve središnje linije bočnih površina puta, ako saobraćajnim znakom nije drugačije utvrđeno.

Skretanje udesno



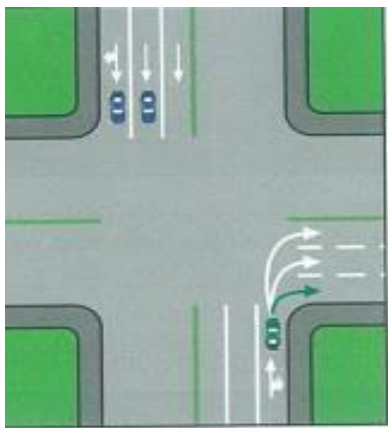
Skretanje desno na klasičnoj raskrsnici



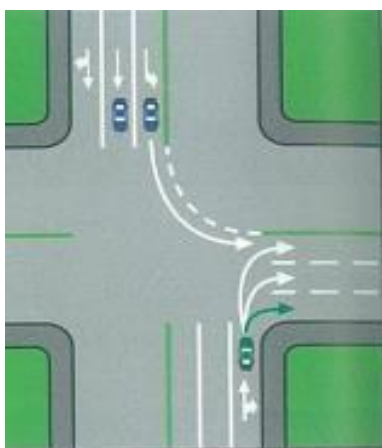
Skretanje desno na raskrsnici T



Skretanje desno sa jednosmernog puta na dvosmernom putu



Skretanje desno iz jedne saobraćajne trake na putu sa tri saobraćajne trake



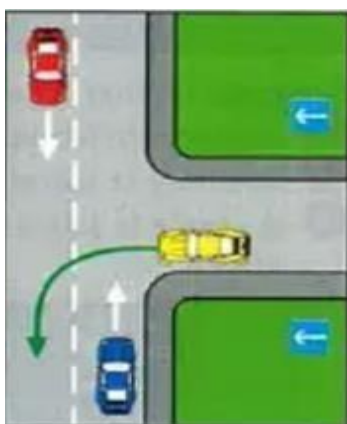
S

Skretanje desno iz jedne saobraćajne trake na putu sa tri saobraćajne trake i vozilo koje dolazi ispred

Na slici iznad prikazano je desno skretanje iz izdvojene trake na trotračnom poprečnom putu, kao i automobil koji je dolazio iz suprotnog smera koji je skrenuo levo.

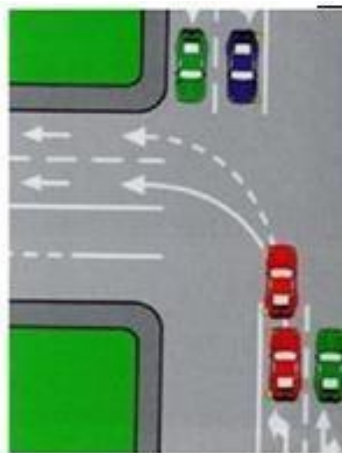
Ako je saobraćaj regulisan semaforom, onda tokom vremena kada je upaljeno zeleno svetlo, kandidat za vozača ima pravo da sa desne posebne trake za skretanje desno skrene u bilo kojoj saobraćajnoj traci koju želi (desnu ili levu traku).

Skretanje levo i izbor saobraćajne trake



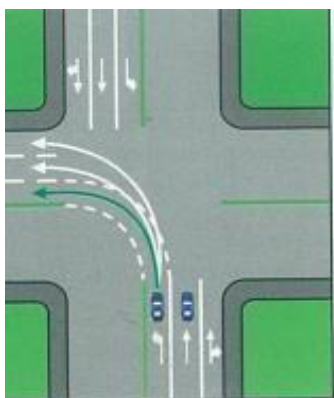
Skretanje levo- kandidat za vozača koji skreće crveno vozilo ulevo mora skretati kroz krajnju levu saobraćajnu traku koja se proteže blizu srednje linije i kroz zamišljeni ili označeni luk koji povezuje dve (2) srednje linije bočnih površina puta, osim ako saobraćajnim znakom na putu nije drugačije određeno.

Skretanje levo iz saobraćajne trake na put sa jednom saobraćajnom trakom

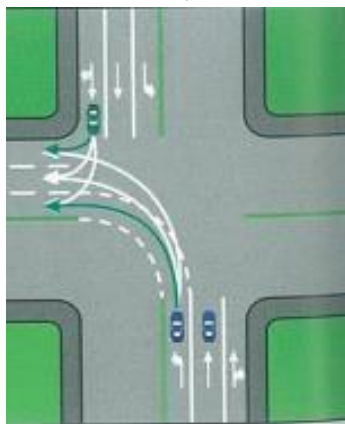


Ako postoji posebna traka za levo skretanje kao na slici, radi odvijanja saobraćaja i ne dolazi u saobraćajnu gužvu, dozvoljeno je skretanje levo u bilo kojoj traci poprečnog puta.

Skretanje levo na raskrsnici iz jedne saobraćajne trake na putu sa dve saobraćajne trake



Skretanje levo



Skretanje levo iz posebne trake na putu sa tri saobraćajne trake sa vozilom koje dolazi iz suprotnog smera



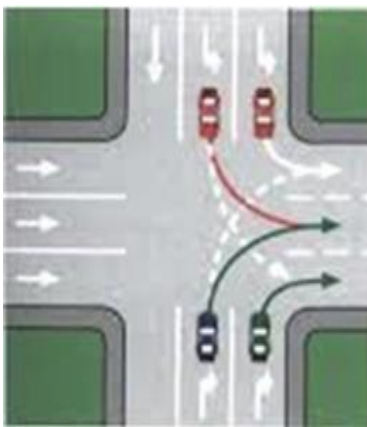
Skretanje levo sa dve trake na put sa tri trake



U ovoj situaciji predviđene su dve trake za skretanje udesno, kao i dve trake za levo skretanje dok se na poprečnom putu postoje dve saobraćajne trake.

U zavisnosti od saobraćajnih i bezbednosnih uslova bira se odgovarajuća traka za skretanje na poprečnim putevima.

Skretanje iz dve trake



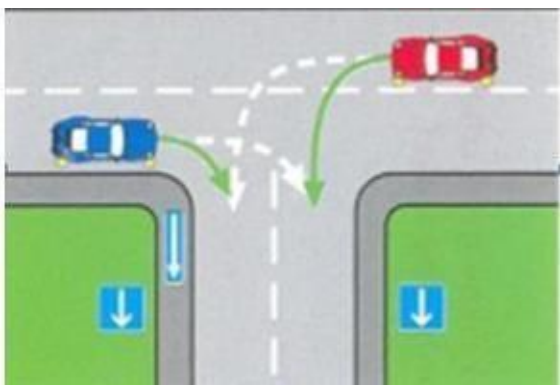
Skretanja iz dve trake, na putu sa tri saobraćajne trake

Iz slike se vidi da su za skretanje desno predviđene dve trake kao i dve saobraćajne trake za skretanje levo, dok na poprečnom putu postoje tri saobraćajne trake. Srednja traka je zajednička za vozilo koje skreću desno i ono koje skreću levo.



U ovoj situaciji, skretanje levo se vrši iz saobraćajne trake koja se proteže blizu sredine puta na poprečnom putu sa dve saobraćajne trake. Da bi se saobraćaj odvijao što brže, vozila se kreću redosledom kao što je prikazano na ovoj slici.

Skretanje levo sa posebne trake na kolovoz sa dve trake

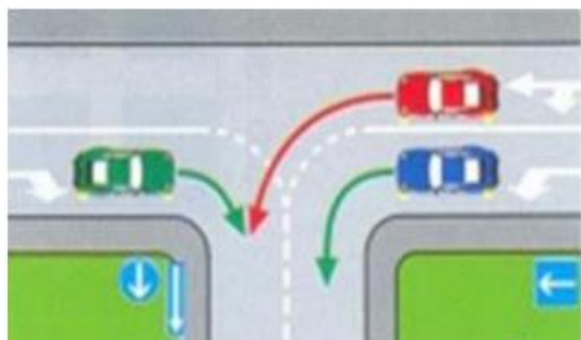


U ovoj situaciji, vozači oba vozila se kreću na kolovoz raskrsnica na kojoj se saobraćaj odvija u jednom pravcu.

Skretanje iz dvosmerne u jednosmernu ulicu



Skretanje iz dvosmerne ulice u dvosmernu na T raskrsnici

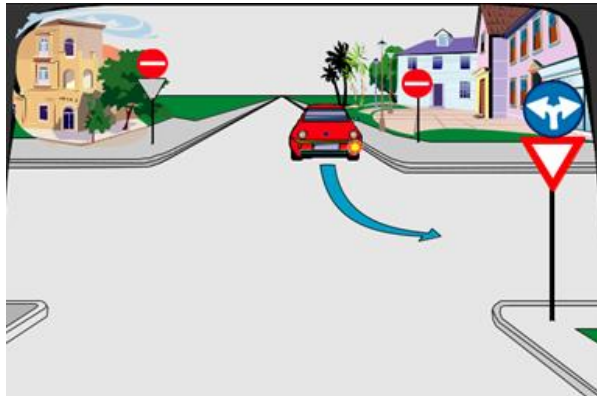


Skretanje sa dve saobraćajne trake na jednosmernu ulicu na T- raskrsnici



Kandidat vozač, za skretanje ulevo, skreće krajnjom levom saobraćajnom trakom i signalizira pokazivačima pravca. Takođe može napraviti polukružni okret.

Skretanje levo



Skretanje levo na jednosmernom putu, vrši se kroz saobraćajnu traku koja se proteže duž leve ivice puta u saobraćaju sa jednosmernim putem, osim ako saobraćajnim znakom na putu nije drugačije određeno.

Skretanje levo na jednosmernom putu

Pravila za skretanje ne sprovode se ako dimenzije vozila ne omogućavaju skretanje prema ovom pravilu. Skretanje levo na putu sa saobraćajem u oba smera kretanja.



Skretanje levo je zabranjeno i morate stati pre linije vidljivosti ako nema pune linije.

Skretanje levo je zabranjeno

Polukružno skretanje

Polukružno skretanje - okretanje vozila za 180 stepeni od dosadašnjeg smera kretanja sa ciljem promene smera kretanja.

- nema manevrisanja.



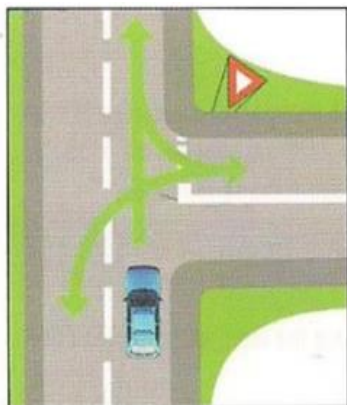
Skretanje polukružno bez manevrisanja na javnim putevima

- bez manevrisanja korišćenjem prostora na raskrsnici



Polukružno skretanje bez manevrisanja na raskrsnici

- korišćenjem sporednog puta



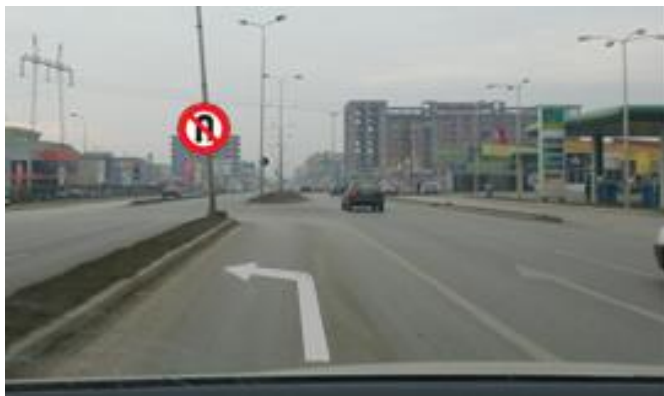
Polukružno skretanje sa manevrisanjem

- na raskrsnici



Polukružno okretanje

Na raskrsnici je dozvoljeno skretanje levo, dok je skretanje u polukrugu sa saobraćajnim znakom zabranjeno.

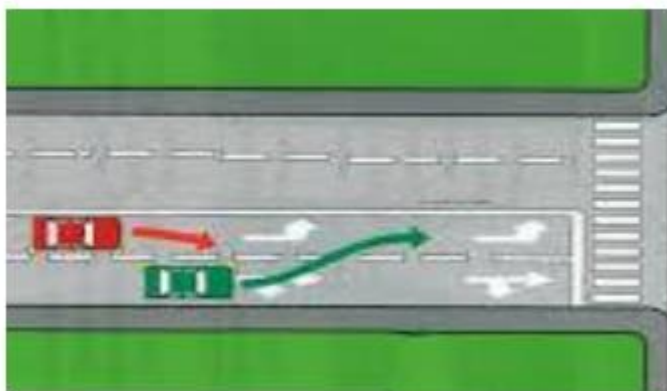


Nedozvoljeno polukružno skretanje

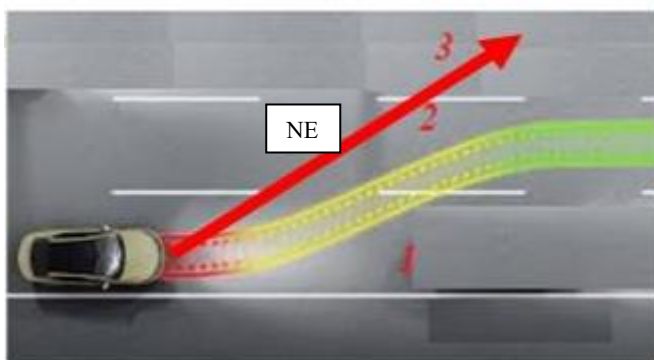
Za skretanje u sredini, promena trake je dozvoljena ako je to uzdužna isprekidana linija



Polukružno skretanje na raskrsnici - T



Promena semafora u isto vreme – skretanje po sredini



Promena saobraćajnih traka



Skretanje levo je zabranjeno

Zabranjeno je skretanje levo i kandidat za vozača mora poštovati saobraćajni znak „STOP“ i da zaustavi vozilo ispred pune linije zaustavljanja.

Ako na raskrsnici ne postoji puna poprečna linija zaustavljanja, kandidat se zaustavlja pre linije vida.

Ne važe pravila za skretanje udesno i ulevo, ako gabarite vozila ne dozvoljavaju skretanje prema ovo pravilo.

Prilikom skretanja udesno, vozač je dužan da vozila koja se kreću sa njegove desne strane pusti kroz traku saobraćaj za javni prevoz.

Vozaču nije dozvoljeno da uradi polukružno okretanje vozilom:



- u tunelima, na mostovima,
- u podvožnjacima i nadvožnjacima,
- u uslovima smanjene vidljivosti, odnosno nedovoljnog vidnog polja puta,
- na delu puta nedovoljne širine,
- ako tokom skretanja prođe uzdignutom površinom puta,
- u jednosmernoj ulici,
- gde se zabranjuje saobraćajnim znakom.

Nije dozvoljeno polukružno skretanje



Polukružno okretanje je zabranjeno

SAOBRAĆAJ NA RASKRSNICI

Kada se vozač vozila približi raskrsnici, on se mora kretati sa povećanim oprezom, kako bi se prilagodio uslovima saobraćaja na raskrsnici i razumeo način regulisanja saobraćaja na raskrsnici.



Saobraćaj na raskrsnici

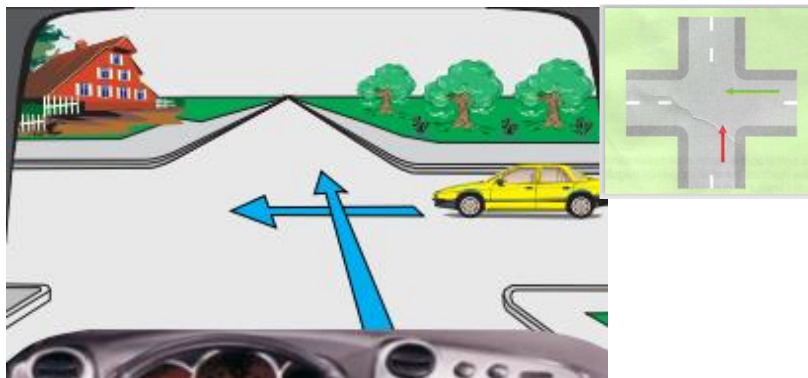
Kada se vozač vozila približi raskrsnici, on je obavezan da se kreće takvom brzinom da se može zaustaviti i pustiti učesnike u saobraćaju koji imaju prednost prelaska na raskrsnici.

Vozač vozila je obavezan da na dovoljnu udaljenost pre raskrsnice zauzme upravljanje vozilom na tom saobraćajnom trakom kroz kojom mora napustiti raskrsnicu.

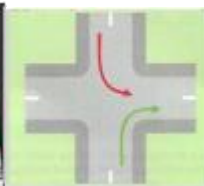
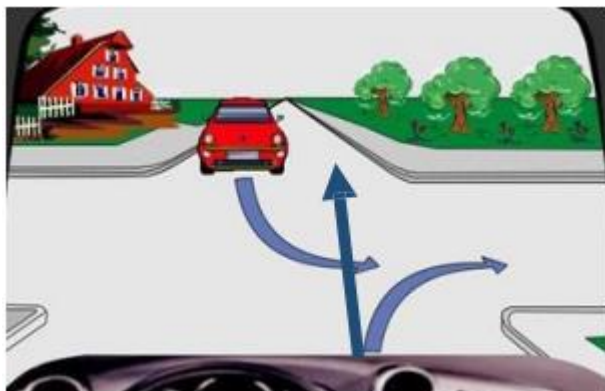
Vozaču sa vozilom nije dozvoljeno ući na raskrsnici ako je gustina saobraćaja takva da ako bi se zaustavio na raskrsnici ili pešačkom prelazu, on bi ometao ili onemogućio saobraćaj vozila koja dolaze sa sporednih puteva raskrsnice ili kretanje pešaka.

Pravilo desne strane

Tokom približavanja raskrsnici jednakog značaja, kada raskrsnica nije regulisana saobraćajnim znakovima, vozač vozila mora imati posebnu opreznost i dati prednost vozilu koje dolazi sa njegove desne strane (pravilo desne strane).

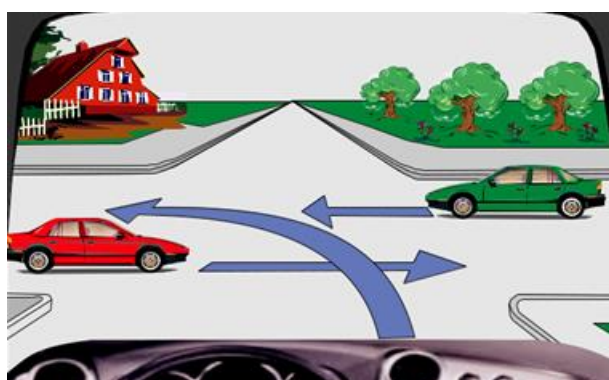


Žuto vozilo ima prednost prelaza



Kada vozač vozila na raskrsnici **skreće levo**, on je obavezan dati prednost vozilu koje dolazeći sa suprotne strane na raskrsnici kreće se pravo ili skreće desno, osim ako saobraćajnim znakovima nije drugačije utvrđeno.

Crveno vozilo skreće levo - kreće se zadnje



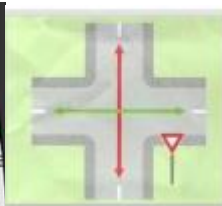
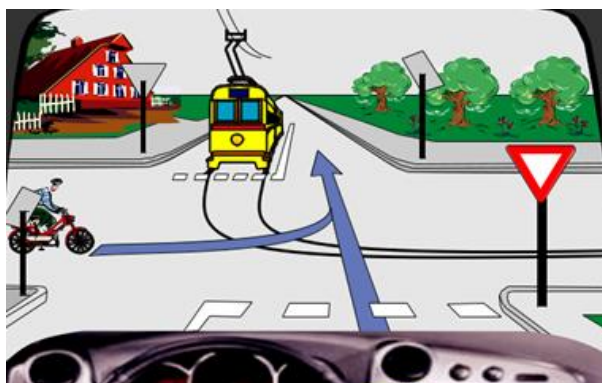
Redosled prolaska na ovoj raskrsnici je: **zeleno vozilo, ja, crveno vozilo.**

Važi pravilo desne strane

Raskrsnica regulisana saobraćajnim znakovima

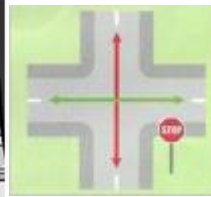
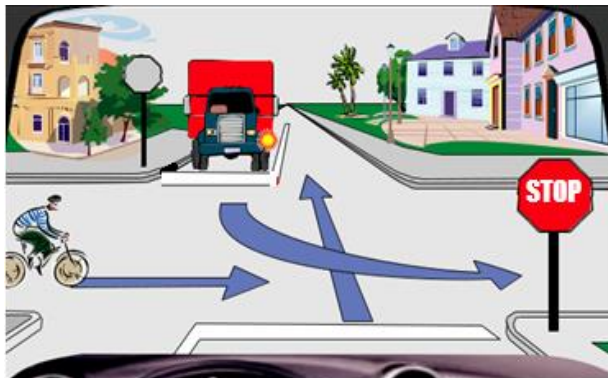
Pravilo desne strane ne sprovodi se za vozilo koje se kreće preko koloseka, koje u svim slučajevima ima prednost prelaska, **osim ako saobraćajnim znakom nije drugačije utvrđeno.**

Redosled na ovoj raskrsnici: moped, tramvaj, ja.



Vozač vozila koje ulazi na put sa prednost prelaska obavezan je dati prednost prelaska svim vozilima koja se kreću tim putem.

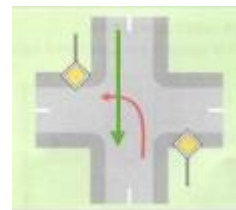
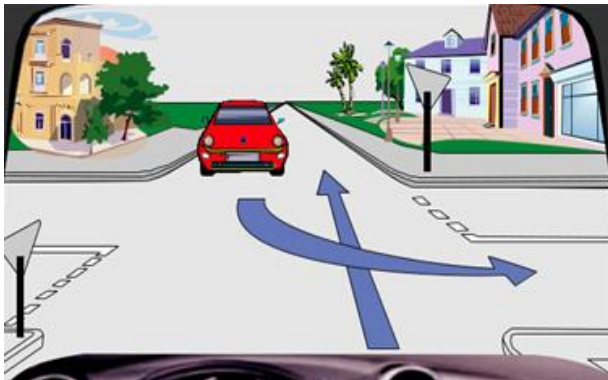
Tramvaj mora dati prednost prelaska mopedu



Redosled prelaska na ovoj raskrsnici je:
Biciklista, ja, kamion.

Pravilo desne strane važi i ako se vozila kreću kroz sporedni put u slučaju da je njihovo kretanje prekinuto.

Ja se moram zaustaviti ispred znaka STOP

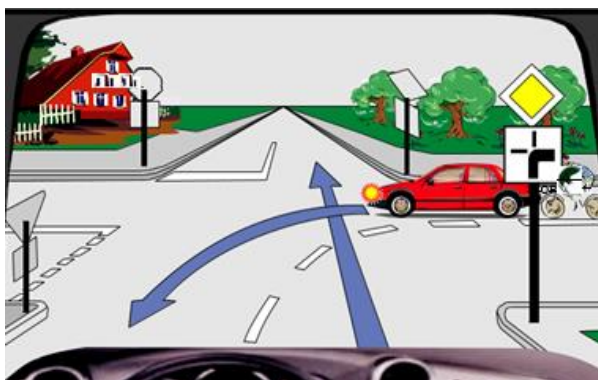


Kada vozila koja se kreću na raskrsnici na putu sa prednosti prolaza iz suprotnog smera, u slučaju da se njihova kretanja prekinu, važi pravilo desne strane.

Ja se krećem pre crvenog vozila

Prostiranje puta sa prednosti prelaska

Na raskrsnici na kojoj je prednost prolaska regulisana saobraćajnim znakom - sa dopunskom tabelom, vozila koja se kreću na prostiranju glavnog puta imaju prednost prelaska.



Crveno vozilo i biciklista imaju prednost prelaska.

Prostiranje puta sa prednosti prelaska je na desnoj strani



Na ovoj raskrsnici, zeleno vozilo se kreće na prostiranju puta sa prednošću prelaska (glavni). Zeleno vozilo ima prednost prelaska. Ja se krećem na sekundarni (sporedni) put.

Zeleno vozilo ima prednost prelaska



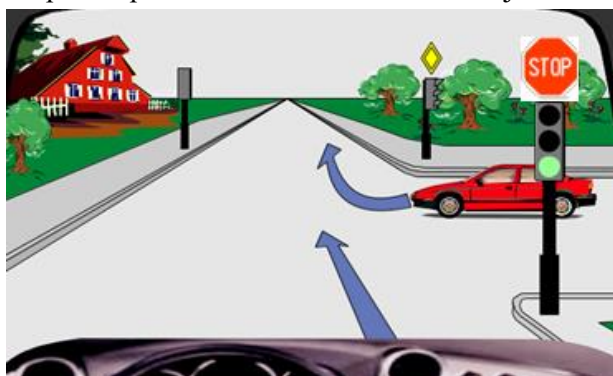
Na ovoj raskrsnici ja se krećem na prostiranju puta sa prednošću prelaska.

Ja se prvi krećem

Vozač vozila koji ulazi na put sa površine na kojoj se ne odvija javni saobraćaj, bilo to zemljani put, dvorište, depo, fabrika ili slično, mora dati prednost prelaska svim vozilima koja se kreću putem na koji ulazi i onda kada ovaj put nije označen kao put sa prednošću prelaska.

Raskrsnica regulisana semaforima

Na raskrsnici regulisanoj semaforima, vozač postupa prema značenju svetla na semaforu, i ako je suprotno pravilu desne strane ili saobraćajnim znakovima koji regulišu prednost prolaska.



Na ovoj raskrsnici saobraćaj se reguliše semaforima, što podrazumeva da se saobraćajni znak "STOP" ne poštuje.

Među vozilima koja na raskrsnici sa semaforima istovremeno imaju slobodan prolaz, važi pravilo desne strane.

Ja nastavljam kretanje nezaustavljajući se

Na ovoj raskrsnici se poštuje značenje svetla na semaforu, a ne saobraćajni znak.



Na ovoj raskrsnici se poštuje značenje svetla na semaforu a ne na saobraćajnom znaku.

Raskrsnica regulisana policajcem



Trepćuće žuto svetlo ne reguliše prednost prolaza, poštuje se saobraćajni znak "STOP".

Moram da stanem pre znaka STOP

Raskrsnica sa kružnim tokom

Na raskrsnici sa kružnim tokom važe ista pravila kao i na ostalim raskrsnicama. Glavni put je krug, dok su ulazi sporedni putevi ako su na njima postavljeni znakovi, „raskrsnica puta sa prvenstvom prolaza“. Ove raskrsnice omogućavaju lakši protok saobraćaja, nužno se smanjuje brzina kretanja, čime se povećava bezbednost na putu, iz razloga što nema skretanja ulevo, gde se smanjuju tačke sukoba. Saobraćaj se odvija u smeru suprotnom od kazaljke na satu.

Raskrsnice sa kružnim tokom se upozoravaju saobraćajnim znakom „Približavanje raskrsnici sa kružnim tokom“ kao i na bilo kojoj raskrsnici, brzinu kretanja treba smanjiti ako je potrebno i dati prednost vozilima koja se kreću u kružnom toku.



Blizina kružnog toka

Raskrsnica sa kružnim tokom sa jednom saobraćajnom trakom za jedan smer, ne predstavlja neku poteškoću, jer se ulaz i svi izlazi vrše samo iz jedne saobraćajne trake.

Prilikom ulaska u raskrsnicu sa kružnim tokom nema potrebe za signalizacijom pokazivačem pravca (obavezno desno skretanje). Na kružnom toku sa dve trake za jedan smer (ulaz), krajnja desna saobraćajna traka se koristi za prvi i drugi izlaz, dok se leva traka koristi za drugi, treći i za polukružnog okretanje.

Ulazak u krug, vožnja po kružnim trakama i izlazak iz kruga se vrši kao što je prikazano na sledećoj slici.



„Približavanje raskrsnici sa kružnim tokom“

Prvi i drugi izlaz - putanja kretanja sa plava boja

Drugi, treći izlaz i promena smera kretanja trajektorije u crvenoj boji

Kružni tok sa dve trake za jedan smer

Na raskrsnici sa kružnim tokom sa tri ili više traka za saobraćaj u jednom smeru, ulazi i izlazi se vrše prema saobraćajnoj signalizaciji.



Raskrsnica regulisana policajcem

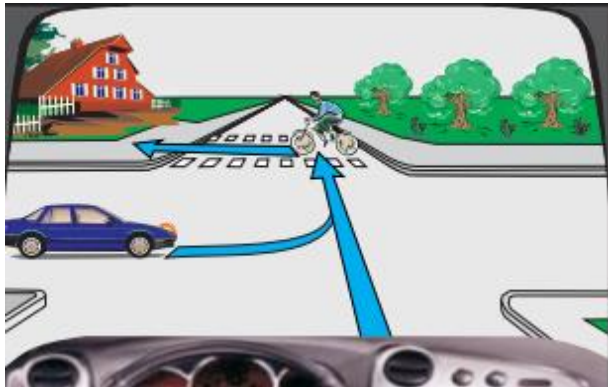
Kada je raskrsnica regulisana policajcem, učesnici u saobraćaju moraju postupati prema naredbama i znakovima policajca, i ako se njihovo značenje razlikuje od pravila desne strane, saobraćajnih znakova ili od značenja svetla na semaforu.

Raskrsnica regulisana policajcem

Žuto vozilo, iako ima crveno svetlo na semaforu, nastavlja kretanje jer prema položaju policajca ima novi prelaz.

Biciklistički prelaz

Vozač vozila koje se približava prelazu određenom za bicikle, mora imati posebnu opreznost i dati prednost biciklisti koji se nalazi na prelazu.



Biciklista ima prednost i kreće se prvi na raskrsnici, zatim ja krećem drugi (pravilo desne strane), a plavo vozilo se kreće zadnje.

Biciklista ima prednost prelaza



Vozač vozila koji u slučaju skretanja vozila preseca stazu ili traku za bicikle, mora dati prednost prelaska vozilima koja se kreću trakom ili stazom za bicikle.

Biciklista ima prednost prelaska

Mimoilaženje

Mimoilaženje - prelaz drumskim vozilom pored drugog vozila koje se kreće iz suprotnog smera na istom putu.

Vozač se obavezuje da tokom nasuprotprelaženja održava bezbedno bočno rastojanje između svog vozila i vozila ili drugog učesnika u saobraćaju koji prolazi ispred njega i ako je potrebno da izbegne na desnu stranu puta za ili da se zaustavi da bi omogućio bezbedan mimoilaženje.

Kada je nasuprotprelaženje vozila nemoguće kao posledica radova na putu, kao posledica zaustavljenog vozila ili neke druge prepreke na putu, vozač vozila koje ima prepreku u svom smeru kretanja mora stati da bi dao prednost prelaska vozilu koje dolazi sa suprotne strane puta.

Vozilo koje dolazi nasuprot, mora se zaustaviti dok mi prođemo put.



Mimoilaženje regulisano sa saobraćajnim znakovima

Ja ću se zaustaviti.
Vozilo koje dolazi nasuprot, ima prednost prelaska.



Mimoilaženje je regulisano saobraćajnim znakovima

Kada na raskrsnici vozila dolaze iz suprotnih smerova (*Mimoilaženje*) i skreću levo, centar raskrsnice im je sa svoje desne strane.

Mimoilaženje na putu uzdužnog nagiba

Na putevima sa nagibom, gde je mimoilaženje sa drugim vozilima otežano ili nemoguće, vozač vozila koje se kreće nizbrdo mora se zaustaviti i pozicionirati što bliže ivici puta, kako bi omogućio mimoilaženje vozilu koje se kreće uzbrdo. Vozač vozila koje se kreće uzbrdo mora zaustaviti svoje vozilo ako ispred njega postoji pogodno mesto za zaustavljanje, da bi omogućio bezbedno mimoilaženje vozila koje se kreće nizbrdo.

Na putu sa nagibom na kome je mimoilaženje otežano ili nemoguće, dok jedno od vozila je prinuđeno da se kreće unazad u cilju omogućavanja saobraćaja, to mora učiniti:

- svako vozilo koje se susreće sa vozilom koje vuče priključeno vozilo,
- lako vozilo koje se susreće sa vozilom više kategorije,
- vozilo koje se kreće nizbrdo, ako su vozila iste kategorije.



Mimoilaženje na putu uzdužnog nagiba

PRETICANJE

Preticanje - prolazak vozilom pored drugog drumskog vozila koje se kreće u istom smeru.

Pre početka preticanja, vozač se mora obezbediti da:

- postoji dovoljno vidnog polja i prostora da bi obavio radnju preticanja bez ometanja i ugrožavanja drugih učesnika u saobraćaju,
- vozač vozila koje se kreće iza njega nije započeo radnju preticanja.



Dobro vidno polje na putu.

Preticanje je dozvoljeno

- vozač koji se nalazi u vozilu ispred sebe u istoj saobraćajnoj traci nije dao znak da namerava preticati drugo vozilo, promeniti smer kretanja ili promeniti saobraćajnu traku.



Preticanje nije dozvoljeno

- na putu ima dovoljno prostora za potpunu realizaciju preticanja, imajući u obzir razliku između njegove brzine i vozila koje se pretiče, kao i udaljenosti i brzine vozila koja dolaze sa suprotne strane;

- nakon preticanja neće praviti opasne manevre i što je pre moguće vratiti se na saobraćajnu traku kojom se kretao pre preticanja, ne ometajući ili ugrozivši vozilo koje preteče.

Bočna udaljenost bezbednosti

- Tokom preticanja, vozač vozila treba obratiti posebnu pažnju i držati bezbednu bočnu udaljenost od vozila koje pretiče ili drugih učesnika u saobraćaju.

U slučaju preticanja vozila na dva točka ili kolone pešaka, bočna bezbedna udaljenost mora biti najmanje 1 metar.



Preticanje bicikla - bočna udaljenost od najmanje 1 m



Preticanje se vrši sa desne strane

Pravila preticanja

Preticanje vozila se vrši sa leve strane, ali se može vršiti i sa desne strane:

- kada drugo vozilo, koje se nalazi ispred vozila u istom smeru, na putu je zauzelo poziciju u blizini leve ivice trake i njegov vozač da znak za skretanje na levu stranu,

- vozilo na šinama postavljenih na sredini puta, ako između tog vozila i desne ivice puta postoji saobraćajna traka.



Preticanje se vrši sa desne strane

Obaveze vozača, čije se vozilo pretiče

Vozač, kome je dat znak da vozilo iza njega namerava da pretiče vozilo sa njegove leve strane, mora da se pridržava ovih pravila:

- mora pomeriti svoje vozilo ka desnoj ivici puta,
- nije mu dozvoljeno da poveća brzinu tokom vremena dok se pretiče.



Preticanje se vrši sa leve strane

Preticanje je zabranjeno:

- na mestima gde je to zabranjeno saobraćajnim znacima,



- neposredno pre železničkog prelaza,
- na prelazu ili na pruzi u istom nivou,
- neposredno ispred i na pešačkom prelazu i na biciklističkom prelazu,
- na traci za ubrzanje, na traci za usporavanje, na traci obaveznog zaustavljanja,
- pre i sa strane puta, pre i na nevidljivoj skretnici,
- jednom saobraćajnom trakom u jednom smeru.
-

Nije dozvoljeno preticanje - jedna saobraćajna traka u jednom smeru



Dozvoljeno je preticanje - dve saobraćajne trake u jednom smeru

- osim na prometnom putu koji ima najmanje dve saobraćajne trake za kretanje vozila u jednom smeru.

Dozvoljeno je preći vozilom izvan neprekinute uzdužne linije samo u slučajevima kada se preticanje vrši u blizini nemotorizovanih vozila i u blizini vozila sa motornom radnjom koja ne razvijaju brzinu preko 30 km/h, kao traktori, motokultivatori, mopedi, itd.



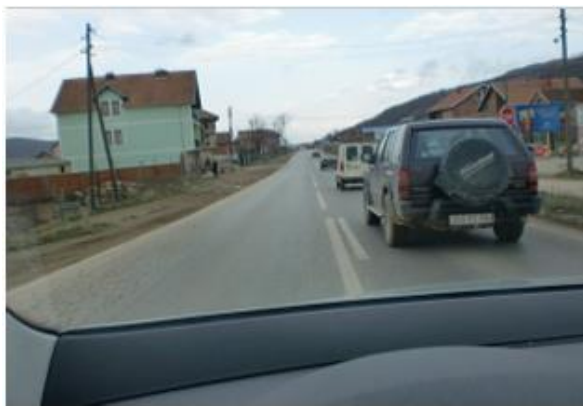
Dozvoljeno je preticanje motokultivatora

Dozvoljeno je preći vozilom izvan neprekinute uzdužne linije samo u slučajevima kada se preticanje vrši u blizini nemotorizovanih vozila i u blizini vozila sa motornom radnjom koja ne razvijaju brzinu preko 30/h, kao traktori, motokultivatori, mopedi, itd.



Dozvoljeno je preticanje

U tunelu je zabranjeno preticanje, osim ako ne postoje dve ili više saobraćajne trake u jednom smeru.



Zabranjeno je preticanje ovih vozila:

Kolona vozila

- vozila pod pratnjom i sa prednosti prolaza kada su ona u intervenciji,
- kolone vozila,
- vozilo koje se zaustavilo ili se zaustavlja, zbog puštanja pešaka na putu.

Preticanje je zabranjeno i u ovim situacijama:

- ako će se ovom radnjom ugroziti bezbednost saobraćaja ili ometati saobraćaj iz suprotnog smera,
- ako se nakon vršenja preticanja ili obilaženja, vozilo ne može vratiti u saobraćajnu traku iz koje se ranije kretalo, neometajući ili neugrozivši druge učesnike u saobraćaju.

Preticanje na raskrsnici

Vozaču se ne dozvoljava preticati drugo vozilo neposredno pre raskrsnice i na raskrsnici koja nije sa kružnom toku, osim u ovim situacijama:

- kada drugo vozilo koje se nalazi ispred vozila skrene levo, a pretiče se sa desne strane,
- kada tokom preticanja drugog vozila koje skreće desno, sopstvenim vozilom ne prelazi deo puta predviđen za saobraćaj iz suprotnog smera; kada se vozilo kreće na putu sa prednošću prelaza,
- na raskrsnici na kojoj se saobraćaj reguliše semaforima ili od ovlašćenog lica.

Vozaču vozila je dozvoljeno preticati biciklu, moped ili motocikl bez bočne prikolice neposredno pre raskrsnice i na raskrsnici koja nije sa kružnim tokom.

Kretanje u paralelnim redovima

Na putu na kojem postoje najmanje dve saobraćajne trake namenjene za promet vozila koja se kreću u istim smerovima i na kojima se nalazi kolona vozila, vozaču se ne dozvoljava vozilom preći iz jedne u drugu traku. Vozač može napustiti traku na kojoj se nalazi samo u slučajevima kada se pozicionira da skrene na levu ili desnu stranu, ili za parkiranje vozila



Na putevima unutar urbanog područja prema gore navedenim uslovima, brže kretanje vozila na jednom trakom nego na drugu traku, kao i prelazak pored vozila koje se sporo kreće a koje ne koristi ivičnu desnu saobraćajnu traku, ne smatra se preticanjem.

Kretanje u paralelnim redovima

Na putevima unutar gradskog područja pod gore navedenim uslovima, brže kretanje vozila jednom trakom od u sledećoj saobraćajnoj traci, kao i propuštanje vozila koje se sporo kreće i ne koristi krajnju desnu traku saobraćaja, ne smatra se preticanjem.

Na putu van naselja, u kome se odvijaju najmanje dve saobraćajne trake namenjene za saobraćaj od vozila koja se kreću u istom smeru, vozila se moraju kretati krajnjom desnom saobraćajnom trakom koja se ne kreće je zauzeta vozilima koja se kreću u koloni osim pre raskrsnice za levo ili polukružnog skretanja.

Na putu van prebivališta u kome postoje najmanje dve saobraćajne trake namenjene za saobraćaj vozila koja se kreću u istom smeru, dozvoljena je promena saobraćajne trake samo radi bržeg kretanja vozeći levom saobraćajnom trakom.

Ako zbog nedovoljne širine kolovoza ili njegovog stanja nije moguće preticanje bez i ugroziti druge učesnike u saobraćaju, vozač vozila koji se kreće sporije od vozila koje se kreće pravo napred iza njega, on je dužan da se ivici udesno, ili zaustavi prvom prilikom, ako je iza njega kolona, kako bi se omogućilo prelivanje.

Vozač koji namerava da počne da pretiče mora da vodi računa o vremenskom i prostornom aspektu prilikom izvođenja ove akcije. Ako se pretiče dugo drumsko vozilo (skup vozila) ili vozilo koje se brzo kreće, put za preticanje se produžava ili obrnuto. Ne treba isključiti mogućnost da se vozilo koje se pretiče okrene levo bez signalizacije, ili preseku put, ili počnu sami da pretiču, u ovim situacijama se mora koristiti svirenu (akustični znak). Vozač koji se vraća u prethodnu traku kojom se kretao učinio je to ne ometajući ga i ne ugrožavajući ga, treba da se okreće u mekom luku i nakon prelaska na šipku zadržavajući predviđeno uzdužno rastojanje. Preporučljivo je da nakon što vidite vozilo u ogledalu, napravite meki okret. Nije isključena mogućnost nakon preticanje, možete naići na neočekivanu prepreku na putu koja vas primorava da naglo kočite, pa se držite uzdužnog sigurnosnog rastojanja neophodno je nakon preticanja. Vreme preticanje traje oko 10 sekunde i 2 sekunde uzdužnog sigurnosnog rastojanja (izvan prebivališta) ukupno potrebno prilike 12 sekundi. Na primer, ako se vozilo kreće brzinom od 80 km/h 12 sekundi prelazi približno 264 metra, koliko mu je potrebno za preticanje vozila.

Zaobilaženje

Pod zaobilaženjem podrazumevamo prolazak pored drugog zaustavljenog ili parkiranog vozila, ili pored objekta koji se nalazi na saobraćajnoj traci kroz koju se drumsko vozilo kreće.



Zaobilaženje sa obe strane

Ako se na sredini puta nalazi pešačko ostrvo, ili je obeležen prostor za parkiranje vozila, ili je neka druga površina koja nije određena za saobraćaj vozila, ili je neki drugi objekt ili mehanizam, - tada vozač vozila treba da ih zaobiđe sa desne strane.

Ako se površine, objekti ili mehanizmi nalaze na sredini jednosmerne ulice, vozač vozila ih može zaobići sa desne ili leve strane, ako saobraćajnim znakovima nije drugačije utvrđeno.

SVETLOSNI I ZVUČNI SIGNALI UPOZORENJA

Vozač vozila mora dati zvučne ili svetlosne signale kada je neophodno da bi upozorio ostale učesnike o opasnosti na putu.

Zvučni signali upozorenja

Vozač je dužan da koristi zvučne signale upozorenja kada to zahtevaju potrebe bezbednosti saobraćaja, a posebno:

- na putevima izvan urbanog područja, da bi upozorio drugog učesnika u saobraćaju koji želi da preteče ili zaobiđe, gde bi nedavanje ovog signala rizikovalo izazivanje saobraćajne nezgode,
- ako se u blizini puta nalaze deca koja ne obraćaju pažnju na promet vozila.

Svetlosni signali upozorenja

- Od prvog sumraka do pune zore, vozač vozila, umesto zvučnog signala za upozorenje, po pravilu koristi signal upozorenja sa svetlima. Ovaj signal vozač vozila može koristiti i u urbanom području, tokom preticanja drugog vozila.

- Svetlosni signal upozorenja se daje koristeći naizmenično kratka i duga svetla.

Uključivanje svih pokazivača pravca

Vozač vozila na javnim putevima dužan je da uključi sve pokazivače pravca - ako su instalirani u vozilo, kao u nastavku:

- tokom vremena ulaska ili izlaska putnika,
- ako upozori druge učesnike u saobraćaju o opasnosti u saobraćaju,
- tokom vremena veoma otežane vidljivosti, kao posledica guste magle, dima i slično,
- ako je poslednje zaustavljeno vozilo u koloni koja je zaustavljena na putu izvan urbanog područja, osim ako je kolona zaustavljena da postupa prema odredbama ili saobraćajnim znakovima,
- tokom vožnje unazad,
- ako stane na kružnom putu, osim u slučaju parkiranja na označenom mestu, odnosno da postupi prema pravilima ili saobraćajnim znakovima.

ZAUSTAVLJANJE I PARKIRANJE

Prema pravilima saobraćaja, vozaču se ne dozvoljava zaustaviti i parkirati vozilo na mestu gde bi ugrozio bezbednost drugih učesnika u saobraćaju ili ometao normalan razvoj prometa vozila i pešaka.

Vozač koji vozilo zaustavi ili parkira na javnom putu dužan je da ga zaustavi, odnosno parkira što bliže desnom uglu površine prometne ulice.

U slučaju zaustavljanja ili parkiranja vozila na putu izvan urbanog područja, vozilo se mora zaustaviti ili parkirati izvan prometnog puta.

Vozač koji je bio prinuđen da zaustavi vozilo na pruzi, prinuđen je da ga odmah ukloni sa pruge, ili ako nije u mogućnosti da preduzme sve mere kako bi na vreme obavestio lice koje upravlja vozilom na pruzi.

Parkiranje na trotoaru

Dozvoljeno je parkiranje vozila na trotoaru ako je širina trotoara za slobodno kretanje pešaka najmanje 1,6 metara i ne sme biti blizu desne ivice prometne ulice i označene znakovima drumskog saobraćaja



Vozač može parkirati svoje vozilo na mestima koja se nalaze na sredini površine puta, samo kada su ta mesta označena kao parkiralište znakovima drumskog saobraćaja.

Zabranjeno je parkiranje na trotoaru u ovoj situaciji

Mesta gde je zabranjeno zaustavljanje i parkiranje vozila

Zabranjeno je zaustavljanje vozila na ovim mestima:

- u nevidljivoj krivini i pokraj puta,
- u tunelu, podvožnjaku i nadvožnjaku, na mostu,
- na raskrsnici i na udaljenosti manjoj od 5 metara od najbliže ivice kružne ulice,
- na pešačkom prelazu, na biciklističkom prelazu, kao i na udaljenosti manjoj od 5 m ispred takvog prelaza.



Zabranjeno je zaustavljanje i parkiranje vozila

- na stazi i traci za bicikle,
- na autobusko stajalište,
- ako bi vozilo pokrivalo saobraćajni znak ili signal na udaljenosti manjoj od 10 metara,
- na putevima na kojima su saobraćajne trake međusobno fizički odvojene, samo ako se dozvoljava saobraćajnim znakovima,
- na pešačkoj stazi,
- na levoj ivici puta, sa izuzetkom zaustavljanja ili parkiranja unutar urbanog područja na jednosmernom putu;
- u razdelnoj traci između putnih traka,
- na mestu rezervisanom za parkiranje vozila za osobe sa ograničenim sposobnostima,
- na trotoaru, sa izuzetkom tu gde je parkiranje dozvoljeno,



- na delu puta gde bi širina slobodnog prolaza od zaustavljenog ili parkiranog vozila do pune uzdužne srednje linije označene na putu bila manja od 3 metra.

Zabranjeno je zaustavljanje i parkiranje vozila



- odnosno do druge ivice puta manje od 4 metra.

Zabranjeno je zaustavljanje i parkiranje vozila

Zabranjeno je parkiranje vozila u ovim mestima:

- na mestu gde postoji ulaz ili izlaz iz garaže, sa kapije ili slično i gde može da ometa saobraćaj,
- na mestu gde uzrokuje prepreku za drugo vozilo da se parkira ili izađe sa parkirališta,



Zabranjeno je parkiranje



Zabranjeno je parkiranje

- na udaljenosti manjoj od 15 metara ispred ili iza autobusnog stajališta ili saobraćajnog znaka koji označava ovo stajalište;
- na poklopcima vodovodne, kanalizacione ili druge mreže opštinskih usluga, ili slično.

Zabranjeno je parkiranje



Parkiranje vozila u nizbrdici

Parkiranje vozila u nizbrdici se vrši na sledeći način:

- povlači se parkirna kočnica;
- menjač se postavlja u položaj za kretanje nazad (rikverc);
- točkovi se okreću na desnu stranu.

Parkiranje vozila u nizbrdici se vrši na ovaj način:



Parkiranje vozila u uzbrdici

Parkiranje vozila na uzbrdici se vrši na ovaj način:

- povlači se parkirna kočnica;
- menjač se postavlja u prvoj brzini;
- točkovi se okreću na levu stranu.

VOZILO U KVARU

Vozač mora označiti zaustavljanje vozila kada je zaustavljeno na prometnom putu zbog kvara, nesreće ili iz nekog drugog razloga, samo na mestu gde je zaustavljanje i parkiranje zabranjeno prema predviđenim pravilima.

Zaustavljanje vozila se mora označiti uključujući sve pokazivače pravca (ako svi pokazivači pravca ne funkcionišu pali poziciona svetla ako su na raspolaganju) i postavivši bezbednosni trougao ispred zaustavljenog vozila.

Bezbednosni trougao se postavlja:



Bezbednosni trougao izvan urbanog

- unutar urbanog područja na udaljenosti od najmanje **10 metara**, izvan urbanog
- područja na nacionalnom, regionalnom i lokalnom putu izvan urbanog područja, na udaljenosti **od 30 do 50 metara**.



- na autoputevima i motoputevima na udaljenosti najmanje od **100 metara**.

Bezbednosni trougao na autoputu

Označavanje vozila sa kvarom je obavezno tokom čitavog vremena zaustavljanja vozila.



Kolona vozila, skup vozila i vozila koja prevoze opasne materije, kada su u kvaru, postavljaju dva bezbednosna trouglova, prema gore navedenim pravilima.

Bezbednosni trougao

Ako je vozilo zaustavljeno iza krivine, bezbednosni trougao se postavlja ispred krivine.

Ako se vozač nalazi izvan svog vozila na prometnom putu, on je obavezan da nosi reflektirajući prsluk.

Vuča pokvarenog ili neispravnog vozila

Vozač vozila može vući drugo vozilo, osim priključnih vozila, samo ako se drugo vozilo ne može samostalno kretati zbog kvara ili nedostatka nekog dela.

Pokvareno vozilo se može vući užetom ili krutom opremom, naslanjajući se ili okačujući se na vučno vozilo.

Obaveze tokom vuče vozila u kvaru

U vučenom vozilu kao rezultat kvara zabranjen je prevoz lica.

Vozilo koje se vuče mora biti povezano sa vučnim vozilom, na takav način da se isključi mogućnost njihovog odvajanja tokom kretanja.



Vuča vozila u kvaru

Tokom vremena vuče vozila u kvaru, **oba vozila** moraju biti označena sa **bezbednosnim trouglom**. Na vozilo koje vuče trougao se postavlja **na prednji deo**, dok se na vozilo koje se vuče **na stražnju stranu**.

U oba vozila, tokom vuče vozila u kvaru, svi **pokazivači pravca** moraju biti uključeni, ako vozilo nema instalirana sva pokazivača pravca, dužno je uključiti poziciona svetla.

Zabranjeno je vučenje užetom pokvarenog vozila:

- ako mu je sistem kočenja i upravljanja izvan funkcije,
- ako za funkcionisanje kočionog sistema vučnog vozila, potrebno je da motor radi dok je motor van funkcije.

Zabranjeno je vučenje vozila sa jakim vezom:

- koje vozilo ima izvan funkcije sistem upravljanja (kvar),
- koje je teže od vozila koje ga vuče, ako vozilo koje se vuče nema ispravnu radnu kočnicu.

Uslovi za vuču vozila u kvaru tokom smanjene vidljivosti

Tokom smanjene (otežane) vidljivosti dozvoljeno je vučenje vozila u kvaru samo ako su mu iza upaljena crvena svetla za obeležavanje vozila, tj. poziciona svetla, ili ako vučenje vrši vozilo koje koristi rotirajuće žuto trepćuće svetlo.

Bezbednosni trougao se postavlja na putu iza vozila u vertikalnom položaju, tako da nailazeća vozila sa strane zaustavljenog vozila da bi mogao na vreme uočiti znak i po potrebi zaustave svoje vozilo, odnosno da bezbedno zaobiđu zaustavljeno vozilo.



Postavljanje sigurnosnog trougla



Vendosja e trekëndëshit të sigurisë

UPOTREBA SVETLA U SAOBRAĆAJU

Vozilo koje učestvuje u drumskom saobraćaju mora imati najmanje dva bela svetla u prednjem delu i dva crvena svetla u stražnjem delu:

- kada vozilo vuče jedno ili dva pričvršćena vozila, u zadnjem delu zadnjeg pričvršćenog vozila moraju biti upaljena najmanje dva crvena svetla.

Vozilo koje učestvuje u drumskom saobraćaju mora imati ispravan: sistem osvetljenja (kratka, duga svetla, svetla za maglu, svetla za vožnju unazad), sistem signalizacije (pokazivači pravca, stop svetla,) pozicije (merila, stolna svetla i slično).

Vozila ne smeju imati upaljena parkirna ili poziciona svetla:

- vozilo zaustavljeno ili parkirano na osvetljenom delu puta koji se jasno vidi sa dovoljne udaljenosti,
- vozilo zaustavljeno ili parkirano na određenim mestima na putu ili izvan puta, ili na putevima sa slabim intenzitetom saobraćaja.

Upotreba svetla

Za osvetljavanje puta, vozač vozila koristi duga svetla.

Kratka svetla za uličnu rasvetu koriste se u slučajevima u nastavku:



Korišćenje dugih svetla nepropisno

- za vreme nasuprotprelaženja, kada drugo vozilo dođe nasuprot i kada jedan od vozača vozila zaustavi duga i upali kratka svetla.



Korišćenje kratkih svetala je propisno

-u blizini vozila koje se kreće po šinama, plutajućeg vozila ili slično,

- kada postoji mogućnost da ometa od pozadi vozača vozila ispred.
- tokom vremena dok prolazi pored organizovane kolone pešaka.

Svetla tokom upravljanja kroz magle

Kada ima magle, vozač vozila mora imati upaljena kratka svetla ili svetla za maglu na vozilo, ili oba ova svetla u isto vreme.



Svetla za maglu dozvoljeno je koristiti samo kada ima magle ili u slučaju smanjene (otežane) vidljivosti.

Svetla za maglu koja se nalaze na prednjem delu mogu biti **bela ili žuta**, dok pozadi sa **crvenom bojom**.

Svetla za maglu od pozadi

Vozač vozila može koristiti svetla za maglu kada je vidljivost manja od pedeset 50 m. Kada se vidljivost poboljša, vozač vozila mora odmah ugasisi ova svetla.

Tokom vožnje kroz maglu, mogu biti neprimećeni na vreme pešaci i vozila koja nemaju vlastitu rasvetu.



Svetla za maglu sa prednje strane

Vozač vozila mora imati upaljena kratka ili dnevna svetla tokom celog vremena upravljanja.



Svetla tokom upravljanja danju

Tokom vožnje obavezno je upaliti svetla.

Poziciona svetla

Tokom celog vremena kretanja, vozilo mora imati upaljena i poziciona svetla, pored uobičajenih svetala za osvetljenje puta, odnosno onih posebnih za maglu.

Ako zaustavljanje u koloni traje duže od jednog (1) minuta, dozvoljeno je zaustavljanje kratkih farova vozila ako druga vozila se zaustavljaju ispred i iza njega u istoj saobraćajnoj traci.

Poziciona svetla na vozilu mogu se uključiti dok su u stanju mirovanja, mirovanja ili parkiranja, pod uslovom da ne ometati druge učesnike u saobraćaju.

UDALJENOST IZMEĐU VOZILA

Vozač vozila je dužan da drži bezbednosnu udaljenost kada se kreće iza drugog vozila, imajući u obzir brzinu kretanja, stanje, vrstu i vidno polje puta, vidljivost, atmosferske uslove, stanje opterećenja, njegovo psihofizičko stanje, stanje kočionog sistema itd., da ne bi ugrozio bezbednost saobraćaja, kako bi u slučaju da vozilo ispred njega koči ili stane, vozač mogao da zaustavi vozilo na bezbedan način.

Udaljenost između vozila tokom vožnje unutar urbanog područja mora biti najmanje 1 sekunda.



Udaljenost između vozila tokom vožnje izvan urbanog područja mora biti najmanje 2 sekunde

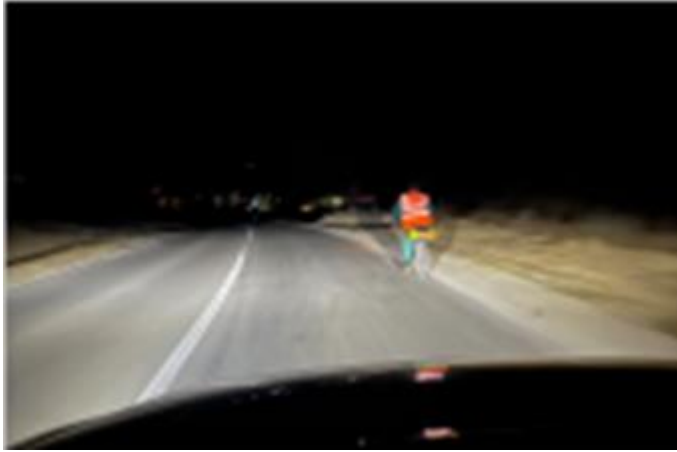


Udaljenost između vozila tokom vožnje na klizavim putevima mora biti najmanje 3 sekunde.

Bezbednosna udaljenost

PRAVILA SAOBRAĆAJA ZA BIKIKLISTE

Biciklista se mora kretati na površini namenjenoj za ova vozila, ako mora koristiti cirkulacioni ritam, krećući se što bliže ivice desne trake na udaljenosti od **1 metar**.



Biciklista sa reflektirajućim prslukom

Kada se biciklista vozi javnim putevima tokom smanjene vidljivosti, dužan je da ima reflektirajući prsluk, reflektirajuću odeću za bicikliste ili neki izvor svetlosti.

Bicikl mora imati upaljeno belo svetlo na prednjem delu i crveno svetlo, katadioptr sa



Kretanje biciklista nepropisno

retroreflektirajućim materijalom na stražnjem delu tokom upravljanja noću i tokom upravljanja danju kada je vidljivost otežana.

Na prelazu za bicikliste, biciklisti je zabranjeno žurno ući (naglo) ispred vozila koje dolazi ili da uspori ili zaustavi bicikl bez razloga.

Biciklist mlađi od 16 godina mora nositi zaštitnu kacigu tokom vožnje.

Zabranjeno je kretanje biciklista jedan pored drugog.

Saobraćajna pravila za električni trotonet



Triton na putu

Vozač električnog skutera tokom vožnje mora koristiti biciklističku stazu ili stazu uobičajeno za bicikliste i pešake. Kada nema staze ili trake za bicikle ili zajednička staza za bicikliste i pešake, vozač mora da koristi bankinu i ako ne moguće je koristiti desnu traku saobraćaj, krećući se što bliže desnoj ivici u udaljenosti do jednog (1) metra.

SAOBRAĆAJ NA ŽELEZNIČKOM PRELAZU



Železnički prelaz bez zaštite ili poluzaštite

Obaveze vozača tokom prelaska železničkog prelaza

Na železničkom prelazu bez zaštite i poluzaštite i bez znakova sa kojima se upozorava dolazak voza, vozač vozila je dužan da se pre prelaska kroz pruge, prethodno obezbedi da na železničkom prelazu ne prolazi neko vozilo.

Vozač mora poštovati znakove koji su postavljeni ispred železničkog prelaza.

Vozaču je zabranjeno:

- da prođe sa strane zaštite ili poluzaštite i uđe na železnički prelaz pod okolnostima kada je spuštanje zaštita ili poluzaštita već počelo ili završeno, ili kada njihovo podizanje nije završeno;
- da ulazi na železnički prelaz ako su uključeni signali, svetla ili zvučni uređaji sa kojima se upozorava dolazak vozila na prugama.



Železnički prelaz sa zaštitom ili poluzaštitom

- da prođe vozilom tokom vremena dok čeka otvaranje polubarijera ili barijera,
- da uđe na železničkom prelazu, ako nema dovoljno slobodnog prostora sa druge strane prolaza za nastavak kretanja.

SAOBRAĆAJ NA AUTOPUTU I MOTOPUTU

Zabranjeno je kretanje kroz autoput pešaka, stoke, nemotornih vozila, motornih vozila i vozila koja se zbog svoje karakteristike konstrukcije ne mogu kretati brzinom od najmanje 60 km/h.

Vozač vozila, koji je zbog kvara ili iz drugih razloga prinuđen da zaustavi vozilo na autoputu, mora zaustaviti vozilo na traci za hitne slučajeve i mora preduzeti mere da što pre vozilo ukloni iz saobraćajne trake.



Saobraćaj na autoputu

Uslovi za kretanje na autoputu

Na autoputu se vozila moraju kretati krajnjom desnom saobraćajnom trakom koja nije zauzeta sa vozilima koja se kreću u koloni.

Na autoputu je dozvoljena promena saobraćajne trake sa ciljem bržeg kretanja samo prelaskom vozila na levu saobraćajnu traku.



Saobraćaj na autoputu

Zabranjen je ulazak na autoputu vozilu koje vuče vozilo u kvaru.

Vožnja autoputem sa više saobraćajnih traka

Na autoputu sa 3 ili više saobraćajnih traka koje služe za kretanje vozila u jednom pravcu, vozač vozila sa prikolicom dužine preko 7 metara može koristiti samo 2 saobraćajne trake koje se nalaze u blizini desne ivice površine puta.

Ulazak na autoputu

Vozač koji vozilom ulazi na autoput mora:

- da koristi traku za ubrzanje, kada ta traka postoji, dajući odgovarajući znak sa pokazivačima pravca i ulazeći u saobraćajni tok na taj način da ne ugrožava saobraćaj vozila koja se kreću autoputem.
- dati prednost prelaska drugom vozilu koje se kreće autoputem, ako ne postoji posebna traka za ubrzanje.

- vozač koji se vozilom kreće autoputem mora drugom vozilu olakšati ulazak na autoput, ostavljajući slobodnu krajnju desnu saobraćajnu traku i kretati se trakom levo od nje, ako se ne ometa kretanje drugih vozila na autoputu.

Izlazak sa autoputa vozilom

Vozač koji izlazi sa autoputa mora zauzeti poziciju sa vozilom u krajnju desnu saobraćajnu traku i preći na početak trake za usporavanje, ako takva traka postoji na autoputu.

Blokiranje saobraćaja na autoputu

U slučaju blokiranja saobraćaja na autoputu, vozila moraju omogućiti kretanje vozilima sa prednošću prolaska i pod pratnjom, sklanjajući se desno ili levo od saobraćajne trake da bi se stvorio slobodan prolazni prostor.



Na autoputu je zabranjeno:

- polukružno okretanje,
- kretanje nazad,
- kretanje cik-cak,
- preticanje na traku za zaustavljanje u hitnim slučajevima,
- vožnja na kratku udaljenost iza vozila koje se kreće ispred njega.

SAOBRAĆAJ U TUNELU



Vozaču koji se vozilom kreće kroz tunel nije dozvoljeno: **zaustaviti ili parkirati vozilo, napraviti polukružno okretanje ili se kretati unazad.**

Vozač vozila sa motornom radnjom tokom vožnje kroz tunel mora imati upaljena kratka svetla zbog osvetljenja puta.

VOZILA POD PRATNJOM

Vozila pod pratnjom, vodeći računa o bezbednosti ostalih učesnika u saobraćaju, imaju pravo prednosti prelaska nad svim ostalim vozilima, osim na raskrsnici gde se saobraćaj reguliše od ovlašćenog lica.

Vozilo pod pratnjom ima pravo da ne sprovodi saobraćajne odredbe, kada to vozilo daje svetlosne signale crvene i plave boje i zvučne signale promenljivog intenziteta, osim u slučajevima kada bi se takvom radnjom ugrozili drugi učesnici u saobraćaju.

Ponašanje vozača prema vozilima u pratnji



Vozila pod pratnjom

Vozač vozila koji na putu sretne vozilo ili kolonu vozila pod pratnjom, kao i vozač kojeg sustigne vozilo pod pratnjom ili kolonu vozila pod pratnjom, dužan je da svoje vozilo zaustavi, da noću umesto duga svetla koristi kratka svetla za osvetljavanje puta, da se na striktan način pridržava naredbi koja mu daju lica koja prate vozila i da nastavi kretanje tek nakon što prođu sva vozila pod pratnjom.

Ponašanje pešaka prema vozilima pod pratnjom

Kako bi se omogućio nesmetan prolaz vozila pod pratnjom, pešaci su dužni da napuste put dok ova vozila ne prođu.

Vozila sa prednošću prelaza



Vozilo hitne pomoći \ ambulante

Vozila sa prednošću prelaska smatraju se:

- vozilo Policije,
- vozilo vatrogasaca,
- vozilo hitne pomoći \ ambulante,
- vozilo KBS-a.

Vozila sa prednošću prelaska u saobraćaju su vozila kada sa posebnom opremom daju signale plavim svetlom i zvukom promenljivog intenziteta tokom intervencije.

Ponašanje vozača prema vozilima sa prednošću prolaska

Kada vozač vozila zateče na put ili ga sustigne vozilo sa prednošću prolaza, on mora napustiti put, a po potrebi stati dok ne prođe vozilo sa prednošću prolaska i postupiti po nalogu lica ovlašćenog od vozila sa prednošću prelaska.

Ponašanje pešaka prema vozilima sa prednošću prelaska

Kako bi se omogućio nesmetan prolaz vozilima sa prednošću prolaza, pešaci su dužni da napuste put dok ta vozila ne prođu. Uređaji za davanje posebne signalizacije svetlom i zvukom promenljivog intenziteta imaju pravo korišćenja samo vozila pod pratnjom i sa prednošću prolaza.

PUTNA SIGNALIZACIJA

Putna signalizacija uključuje:

- saobraćajni znakovi/vertikalna signalizacija,
- znakovi na putu/horizontalna signalizacija,
- semafori, i,
- putna oprema.

Saobraćajni znakovi su: znakovi opasnosti, znakovi izričitih naredbi, znakovi upozorenja sa ili bez dopunskim tablicama, znakovi na površini puta, na trotoaru i drugi znakovi na putu.

Znakovi opasnosti

Znakovi opasnosti služe za upozorenje učesnika u dramskom saobraćaju na opasnost koja im pretila na određenom mestu, odnosno na delu puta, kao i na prirodu ove opasnosti.

Oblik znakova opasnosti

Znakovi opasnosti imaju oblik jednakokraničnog trougla, osim znaka Andrijevićev križ kao i panela koji označava blizinu železničkog prelaza sa ili bez barijera i polubarijera.

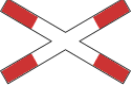
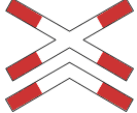
Udaljenost postavljanja znakova opasnosti

Znakovi opasnosti postavljaju se van urbanog područja na udaljenosti od 150 do 250 m. pre mesta opasnosti na putu.

A-Tip i sadržaj znakova opasnosti:

			
znak »opasnost na put« koji označava blizinu dela puta ili mesta na putu na kome učesnicima u saobraćaju pretila opasnost za koju ovim pravilnikom nije predviđen poseban znak opasnosti.	znak "ukrštanje puteva iste važnosti", koji označava blizinu ukrštanja puteva od kojih nijedan put nije put sa prvenstvom prolaza	znak "ukrštanje sa sporednim putem pod pravim uglom" sa obe strane,	znak "spajanje sa sporednim putem pod pravim uglom s leve strane"
			
znak "spajanje sa sporednim putem pod pravim uglom s desne strane"	znak "spajanje sa sporednim putem pod ostrim uglom s leve strane"	znak "spajanje sa sporednim putem pod ostrim uglom s desne strane"	znak »krivina nalevo«, koji označava približavanje opasnoj krivini na levo, odnosno na desno zbog fizičkih karakteristika ili nedovoljne preglednosti
			

znak » krivina nadesno » ,	znak "dvostruka krivina ili više uzastopnih krivina od kojih je prva nalevo	znak "dvostruka krivina ili više uzastopnih krivina od kojih je prva nadesno"	 znak "opasna nizbrdica"
 znak "opasan uspon"	 znak "suženje puta"	 znak "suženje puta s desne strane"	 znak "suženje puta s leve strane"
 znak "neravan kolovoz" koji označava blizinu dela puta na kome je kolovoz neravan zbog postojanja opasnih izbočina i ulegnuća	 zbog ulegnuća ili zbog blizine opasnog prevoja puta ili veće izbočine na kolovozu	 znak "neravan kolovoz" zbog blizine opasnog prevoja puta ili veće izbočine na kolovozu	 znak "klizav kolovoz" , koji označava blizinu dela puta na kome kolovoz pod određenim atmosferskim uslovima ili sličnim okolnostima ima klizavu površinu;
 znak "kamenje pršti", koji označava blizinu dela puta na kome se nalazi nevaljani tucanik ili koji je posut sitnim kamenjem na tvrdoj podlozi i na kome za druge učesnike u saobraćaju postoji opasnost od prskanja kamena	 znakovi "odronjavanje kamenja", koji označavaju blizinu dela puta na kome postoji opasnost od kamenja koje pada ili od kamenja koje se nalazi na putu.	 znak » nailazak na svetlosne znakove-semafora » koji označavaju blizinu raskrsnice na kome je saobraćaj regulisan pomoću uređaja za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova	 znak » nailazak na svetlosne znakove-semafora
 znak » sobraćaj u oba smjera» označava mesto na put u kojoj se promet odvija u oba smjera. Kada je znak postavljen na putu za obeležavanje radova, prepreke, oštećenje boje osnova je žuta.	 znak » raskrsnica sa kružnim tokom saobraćaja» koji označava blizinu raskrsnice na kojoj se saobraćaj odvija u kružnom toku	 znak » poledica na put » (označava deonicu puta gde prei iznenadna opasnost od poledica	 znak » prevrtanje – iskliznuće vozila» označava blizinu deonice puta gde prei opasnost od isklizanja - prevrtanja vozila
 znak » kolona zaustavljenih vozila» označava blizinu deonice puta u kojoj u određenim uslovima ili u raznim okolnostima, postoji opasnost od kolone zaustavljenih vozila na put	 znak » neučvršćena bankina» koji označava blizinu dela puta na kome je uz kolovoz neučvršćena bankina	 znak »pešači na put» označava blizinu deonice puta u kojoj se kreću pešači	 znak » označeni pešački prelaz"» koji označava blizinu mesta na putu na kome se nalazi obeleženi pešački prelaz

 znak » deca na put koji označavaju blizinu dela puta na kome se deca češće i u većem broju kreću (blizina škole, obdaništa, igrališta i sl.).	 znak » blizina avionske piste » koji označava deo puta preko koga avioni preleću u niskom letu prilikom sletanja odnosno poletanja.	 znak » tunel (galeria) » označava blizinu tunela ili galerije na putu.	 znak »bočni vetar» koji označavaju blizinu dela puta na kome često duva jak bočni vetar.
 znak – približavanje prelazu puta preko željezničke pruge bez branika ili polubranika koji označava udaljenost do prelaza puta preko željezničke pruge u nivou, koji nije obezbeđen branicima ili polubranicima	 znak » biciklisti na putu » koji označava blizinu mesta na kome se biciklisti često priključuju na put ili ga prelaze	 znak » pokretni most » koji označava blizinu mesta na kome se na putu nalazi pokretni most	 znak » blizina obale » koji označava blizinu mesta na kome put nailazi na obalu
 znak » tramvajska pruga » koji označava blizinu mesta na kome put prelazi preko tramvajske pruge u nivou	 znak » životinje na put » koji označava blizinu dela puta na kome domaće životinje pod nadzorom prelaze preko puta ili se kreću duž puta	 znak » divljač na putu » koji označava blizinu dela puta opasnog zbog prelaska divljači preko puta	 znak » osiguran- prelaz puta preko željezničke pruge sa branicima ili polubranicima » koji označava blizinu prelaza puta preko željezničke pruge u nivou, koji je obezbeđen branicima ili polubranicima
 znak » nezaštićen- prelaz puta preko željezničke pruge bez branika ili polubranika », koji označava blizinu prelaza puta preko željezničke pruge u nivou, koji nije obezbeđen branicima ili polubranicima	 znak » Andrejin krst » koji označava mesto na kome put prelazi preko željezničke pruge u nivou bez branika ili polubranika sa jednim kolosekom	 znak » Andrejin krst » koji označava mesto na kome put prelazi preko željezničke pruge u nivou bez branika ili polubranika sa dva ili više koloseka	 znak- približavanje prelazu puta preko željezničke pruge sa branicima ili polubranicima koji označava udaljenost do prelaza puta preko željezničke pruge u nivou, koji je obezbeđen branicima ili polubranicima

B - Znaci izričitih naredbi

Znakovi izričitih naredbi daju do znanje učesnicima u drumskom saobraćaju o zabranama, ograničenjima i obavezama kojih se moraju pridržavati.

Znakovi izričitih naredbi pokazuju put, odnosno deo puta na kojem je zabranjen saobraćaj, ograničenja i obaveze.

Oblik znakova izričitih naredbi

Znakovi izričitih naredbi imaju oblik kruga, osim znaka **"Trogao"**- raskrsnica sa glavnim putem i **STOP** - obavezno zaustavljanje.

Postavljanje znakova izričitih naredbi

Znakovi izričitih naredbi postavljaju se direktno na mestu na kojem učesnicima u saobraćaju počinju obaveze da se pridržavaju predviđenim naredbama saobraćajnih znakova.

Važenje saobraćajnih znakova

Znak izričitih naredbi važi do prve raskrsnice, dok se znakom ili dopunskom tablicom ne poništi.

Izričita naredba predviđena znakom zabrane i ograničenja ili obaveze postavljen na ulazu urbanog područja na istom stubu gde je postavljen znak urbanog područja važi za čitavu teritoriju urbanog područja, ako na određenim putevima ili delom puta u urbanom području nije drugačije utvrđeno nekim znakom izričitih naredbi.

B-Lloji dhe përmbajtja e shenjave të urdhrave të prera:

 znak »ukrštanje sa putem sa prvenstvom prolaza« koji označava blizinu raskrsnice na kojoj vozač mora da ustupi prvenstvo prolaza svim vozilima koja se kreću po putu na koji on nailazi;	 znak »obavezno zaustavljanje« - pokazuje mesto pre ulaska raskrsnica, u kojoj vozač je dužan da zaustavi vozilo...	 znak »zabrana saobraćaja u oba smera« -pokazuje put, respektivno deo puta u kome saobraćaj je zaustavljen za sve vozila u oba smera	 znak »zabrana saobraćaja u jednom smeru« -pokazuje put, respektivno deo puta u njemu koji je saobraćaj zabranjen u jednom smeru.
 znak »zabrana saobraćaja za sva vozila na motorni pogon, osim za motocikl bez prikolice«), koji označava put, odnosno deo puta na kome je zabranjen saobraćaj za sva vozila na motorni pogon, osim za motocikle bez prikolice i bicikle sa motorom /mopeda na dva točka	 znak »zabrana saobraćaja za autobuse«	 znak »zabrana saobraćaja za teretna vozila-kamione« , koji označava put, odnosno deo puta na kome je zabranjen saobraćaj za teretna vozila iznad mase 3.5 tona. Ako je znaku iz stava 1. ove tačke pridodata dopunska tabla na kojoj je označena najveća dozvoljena masa vozila«	 znak »zabrana saobraćaja za cisterne«,- naime deo puta u njemu za koje je saobraćaj zabranjen sredstva koja nose materiju koji mogu da zagade životnu sredinu.
 znak »zabrana saobraćaja vozilima koja prevoze	 znak »zabrana saobraćaja vozilima koja prevoze	 znak »zabrana saobraćaja za sva motorna vozila koja vuku	 znak »zabrana saobraćaja za teretna vozila koja vuku

eksploziv ili neke lako zapaljive materije « pokazuje put ili deo puta gde saobraćaj je zaustavljen za vozila koja nose eksploziv ili bilo koje drugo lako zapaljiv materijal	opasne materije« pokazuje put ili deo puta na kome je zabranjen saobraćaj za vozila koja prevoze opasne materije.	priključna vozila « pokazuje put, respektivno deo puta u kome za to je zabranjen saobraćaj sva vozila koji vuče prikolice.	priključna vozila « - označava put, odnosno deo puta na kome je saobraćaj zabranjen za vozila koji vuče prikolice.
 znak »zabrana saobraćaja za traktore« pokazuje put, respektivno deo puta na kome je zabranjen saobraćaj traktora.	 znak » zabrana saobraćaja za motokl « - pokazuje put, respektivno deo puta u njemu što je zabranjeno saobraćaj za motokl i za tricikle i teški četvorocikli	 znak »zabrana saobraćaja za mopede« - pokazuje put, respektivno deo puta u njemu što je zabranjeno saobraćaj za moped i za tricikle i laški četvorocikli	 znak » zabaran saobraćaja za bicikle « - pokazuje put, respektivno deo puta u njemu što je zabranjeno saobraćaj za bicikle.
 znak » zabaran saobraćaja za bicikle i mopede	 znak »zabrana saobraćaja za zaprežna vozila	 « znak »zabrana saobraćaja za ručna kolica «	 « znak »zabrana saobraćaja za sva vozila na motorni
 pogon znak »zabrana saobraćaja za pešake«	 znak »zabrana saobraćaja za vozila čija ukupna širina prelazi određenu širinu«	 znak »zabrana saobraćaja za vozila čija ukupna visina prelazi određenu visinu«	 znak »zabrana saobraćaja za vozila čija ukupna masa prelazi određenu masu «
 »zabrana saobraćaja za vozila koja prekoračuju određeno osovinsko opterećenje«	 znak »zabrana saobraćaja za vozila koja prekoračuju određenu dužinu	 «znak »najmanje odstojanje između vozila	 «znak »zabrana skretanja ulevo«.
 znak »zabrana skretanja udesno«znak	 »zabrana polukružnog okretanja«	 znak »ograničenje brzine - »Ako je znak stavlja se u tabelu naselje mesta vredi za ceo naselje, ako ako sa znakom saobraćaj nije definisan drugčije ili samo za jednog kategorija, npr. mera 5t.	 znak » zabrana preticanja za sva motorna vozila osim motocikla bez prikoljica « znak označava mesto ili deo puta gde zabrana preticanja za sva motornim vozilima.
 «znak » zabrana	 znak » zabrana prolaska	 znak » zabrana prolaska bez	 Znak »Zabrana prolaska bez zaustavljanja -

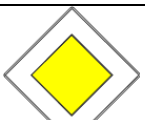
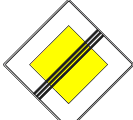
preticanja za teretna vozila- kamione, (za transportne vozila, najveća dozvoljena masa je preko 3,5 tone).	bez zaustavljajnaj- carina « ukazuje na blizinu carine kod koje je vozilo moraju zaustaviti.	zaustavljajnaj-policija « ukazuje na blizinu policije kod koje je vozilo moraju zaustaviti.	putarina« - ukazuje na blizinu mesta gde se vozilo mora zaustaviti za da plati putarinu.
 znak »Zabrana davanje akustični znakova (sirena)- pokazuje put ili deo puta gde davanje od zvučni signali, osim u slučaju direktnog rizika	 znak »prvenstvo prolaza za vozila iz suprotnog smer« (II-38), koji označava zabranu stupanja vozila na uski deo puta pre nego što tim delom pređu vozila iz suprotnog smer;	 znak »zabrana zaustavljanja i parkiranja« (II-39), koji označava stranu puta na kojoj je zabranjeno zaustavljanje i parkiranje vozila;	 znak »zabrana parkiranja« koji označava stranu puta na kojoj je zabranjeno parkiranje vozila
 znak » izmjenično parkiranje« označava stranu puta gde je zabranjeno parkiranje u neparne dane. Boja podloge je plava a simbol je bele boje ;	 znak »naizmjenično parkiranje« koji označava deo puta na koji se zabrana parkiranja odnosi u parne dane;	 znak » zabranjeno fotografisanje « označava prostor pored puta gde je zabranjeno fotografisanje, snimanje, skiciranje i slično;	 znak »najmanje dozvoljena brzina«
 znak » zimska oprema» označava deo puta u kome se vozila osim motocikli moraju imati obezbeđenu zimsku opremu za uslove zima.	 znak »staza za bicikliste« koji označava stazu kojom se moraju kretati bicikli i bicikli sa motorom, a po kojoj je zabranjeno kretanje drugim vozilima	 znak » pješačka i biciklistička staza » označava izgrađenu stazu za kretanje pešaka i biciklista dok se zabranjuje kretanje ostalih sudionika u saobraćaju. Bela crta na površini deli stazu za pešaka od staze za bicikliste;	 znak » staza za jahače » pokazuje stazu na kojoj je kretanje zabranjeno ostalih učesnika u saobraćaju
 Znak »obavezno smer pravo«	 Znak »obavezno smer desno«	 Znak »obavezno smer levo«	 Znak »obavezno levo«
 znak »obavezno desno«	 znak »Polukružno skretanje i obavezan"	 znak » dozvoljeni smerovi» prvo i desno	 znak » dozvoljeni smerovi»

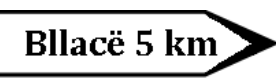
				
znak » dozvoljeni smerovi levo i desno »	»obavezno obilaženje s desne strane »	znak »obavezno obilaženje s leve strane »	znak »obavezna obilaženja s leve i desne strane	znak »kružni tok saobraćaja »

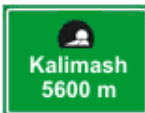
C-Znakovi upozorenja

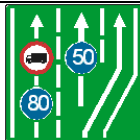
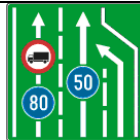
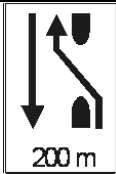
Znakovi upozorenja daju učesnicima u saobraćaju potrebna obaveštenja o putu kroz kojeg se kreću i druga obaveštenja koja mogu biti korisna (prekid važenja znakova izričitih naredbi, razne usluge itd.), kao i za orijentaciju saobraćaja.

C- Vrsta i sadržaj znakovi obaveštenja:

			
znak "prvenstvo prolaza u odnosu na vozila iz suprotnog smera" koji obaveštava vozača da na uskom prolazu ima pravo prvenstva u odnosu na vozila koja dolaze iz suprotnog smerā.	znak »prelaz označen za pešake«- pokazuje mesto na putu u koji se nalazi prelaz označen za pešak.	Znak »prelaz označen za biciklističku stazu" « pokazuje mesto na putu u koji se nalazi obeležen prelaz za put od bicikli.	Znak »prelaz označen za pešake i za biciklističku stazu" «
			
znak »deca na putu « označuje mesto na putu gde se često i u velikim grupama kreću deca (na pr. ispred škola, sportskih terena, dečjih vrtića i sličnih prostora).	znak "podzemni ili nadzemni pešački prolaz" , koji označava mesto na kome se nalazi podzemni ili nadzemni pešački prolaz;;	znakovi "put sa jednosmernim saobraćajem- (uzdužno) i poprečno).	znak "put sa prvenstvom prolaza"
			
znak "završetak puta sa prvenstvom prolaza"	znak "prepreka za usporavanje saobraćaja" pokazuje mesto gde postavlja oprema za usporavanje saobraćaja.	znak "prestanak zabrane preticanja za motorna vozila"	znak "prestanak zabrane preticanja za teretna vozila"

 znak "prestanak ograničenja brzine"	 znak "prestanak najmanje dozvoljene brzine"	 znak "prestanak zabrane davanja zvučnih znakova"	 Znak »prestanak svih zabrana« označava mesto na putu gde prestaju sve zabrane-ograničenja koja ranije su postavljene na tom delu puta ili na tom putu
 znak "prestanak obaveze zimske opreme"	 znak "završetak biciklističke staze"	 znak "završetak pešačke staze" «	 znak "završetak staze za jahače"
 znak "zona ograničena brzine "	 znak "završetak zone ograničena brzine"	 znak "pešačka zona" koji označava početak zone namenjene isključivo za kretanje pešaka	 znak "završetak pešačke zone"
 znak » zona usporenog saobraćaja « koji označava mesto u naselja gde počinje zona u kojoj nije dozvoljena veća brzina vozila od brzine kretanja pešaka 5 km/h stoga štu su u čitavoj toj zoni dozvoljene dečje igre	 znak "završetak zone usporenog saobraćaja", koji označava mesto gde se završava zona usporenog saobraćaja	 znak »zona u kojoj je ograničeno trajanje parkiranja	 znak »završetak zone u kojoj je ograničeno trajanje parkiranja«
 znak »zona škole« označava mesto gde se počinje zona škole"	 znak "prestanak zone škole« označava mesto gde se završava zona škole"	 znak "brzina koja se preporučuje"	 znak » završetak brzine koja se preporučuje"
 zank » školska patrola «	 znak "bolnica"	 znak "stanica za prvu pomoć"	 znak » policijska stanica« «
 znak "autobusko stajalište" koji označava mesto na kome se	 znak "aerodrom"	 znak "vatrogasna služba" -ukazuje na	 znak » putokaz «

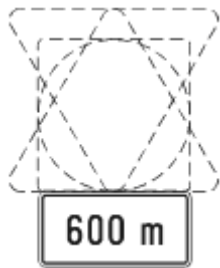
nalazi autobusko stajalište		blizinu mesto ili mesto gde postoji uređaj za gašenje požara ili vatrogasna služba	
 znak "autoput" koji označava mesto odakle počinje autoput	 znak "završetak autoputa" koji označava mesto na kome se završava autoput	 znak »motoput" označava mesto gde počinje motoput	 znak »kraj motoputa« označava mesto gde se završava motoput.
 znak "slepi put", koji označava blizinu i položaj puta koji nema izlaz (slepi put);	 znak "smer kretanja vozila koje namerava da skrene ulevo na raskrsnici na kojoj je skretanje ulevo zabranjeno"	 znak "mesto za nasilno zaustavljanje vozila"	 znak "mesto za nasilno zaustavljanje vozila"
 znak "planinski prevoj" pokazuje planinski prevoj sa nadmorskom visinom	 znak "reka" – pokazuje ime reke iza kroz koje prolazi put	 znak »tunel«	 znak »most«
 znak « putokaz za auoput i motoputa » ozančuje smer ka autoputa i motoput:	 znak » naziv naseljenog mesta «	 znak "završetak naseljenog mesta"	 znak «Izlaz iz autoputeva i motoputeva
 znak « saobraćajna traka za vozila javnog prevoza putnika «	 znak "ograničenje najveće dozvoljene brzine na putevima u Republici Kosovo"	 znak "prestrojavanje vozila" pokazuje mesto prestrojavanje u raskrsnici, na putu sa više saobraćajnih traka.	 znak "prestrojavanje vozila sa nazivima naseljenih mesta" koji označava prethodno obaveštenje vozaču radi prestrojavanja na raskrsnici na putevima sa više saobraćajnih traka
 znak » predznak za ručno	 znak »devacije puta odstupanje« – pokazuje pravac na privremeni devacije puta»	 znak »devacije puta odstupanje« – pokazuje pravac na privremeni devacije puta»	 znak "predznak za otvaranje saobraćajne trake" pokazuje

upravljanje saobraćajem » upozorava vozače o blizini mesta u koje se izvode radovi kada se regulacija saobraćaja vrši na naizmeničan način. Znak je žute boje; mēnyrē alternative rregullohet	znak » predznak devijacije » označuje smer i pravac devijacije preko naselja.		mesto gde počinje dodatni saobraćani traka za kretanje vozila u istog pravca
 znak "predznak za zatvaranje saobraćajne trake" pokazuje mesto kada se zatvara, odnosno završava saobraćajnu traku za kretanje vozila u istom pravac.	 znak » dozvoljena brzina na određenim saobraćajnim trakovima » označuje najmanju dopuštenu brzinu na određenim saobraćajnim trakovima:	 znak "saobraćajna traka za spora vozila" koji označava početak saobraćajne trake kojom se moraju kretati vozila koja se kreću brzinom manjom od brzine označene na znaku;	 znak » završetak (zatvaranje) saobraćajne trake za spora vozila » označuje mesto gde se završava traka za spora vozila:
 znak » pravac devijacije za određene vrste vozila » znak «	 znak » predznak za usmeravanje saobraćaja na putu sa podeljenim saobraćajnim trakama»	 znak » ploča za označavanje izlaza »	 znak » zabranjen ulaz određenih tipova vozila u auto putu ili na moto putu»

Dopunske tablice

Uz znakova opasnosti, izričitih naredbi i upozorenja mogu se postaviti i dopunske tablice koje detaljnije utvrđuju značenje saobraćajnog znaka.

Vrsta i sadržaj dopunske tablice:



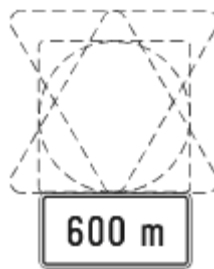
Tunel je udaljen od saobraćajnog znaka - 500 metara.

Dopunska tablica pokazuje udaljenost od znaka do tunela

- dopunska tablica pokazuje udaljenost između znaka na kojoj je dopunska tabla postavljena i početak dela puta, odnosno mesto na koje se znak odnosi.
- dopunska tablica pokazuje ograničeno vreme za koje važi izričita naredba,

Dopunske table su :

- dopunska tabla, koja označava udaljenost između znaka uz koji je postavljena dopunska tabla i početka dela puta odnosno mesta na koje se znak odnosi;



- dopunska tabla , pokazuje udaljenost do mesta gde je postavljen znak (obavezno zaustavljanje-STOP) kod kojeg vozač je dužan zaustavljati vozilo;



- dopunska tabla, koja označava dužinu dela puta na kome preti opasnost označena znakom odnosno na kome se primenjuje izričita zabrana, obaveza odnosno ograničenje označeno znakom;



- dopunska tabla, koja označava udaljenost između znaka uz koji je postavljena dopunska tabla i objekta, terena ili dela puta na koji se znak odnosi;

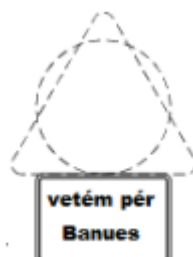


- Saobraćajni znak sa dopunskim znakom zabranjuje saobraćaj u oba smera kretanja 20-24h.

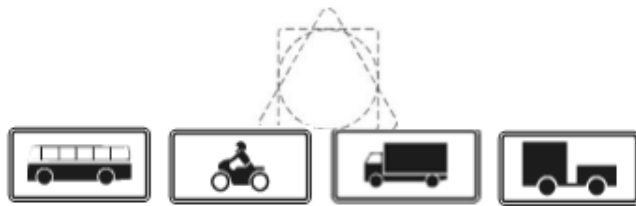


Dodatna tabela

- dopunska tabla, koja označava vreme za koje izričita zabrana, obaveza, odnosno ograničenje važi, ako ne važi neprekidno;
- dopunska tabla koja rečima bliže određuje značenje znaka, odnosno daje dodatna obaveštenja o vrsti i načinu korišćenja znaka;



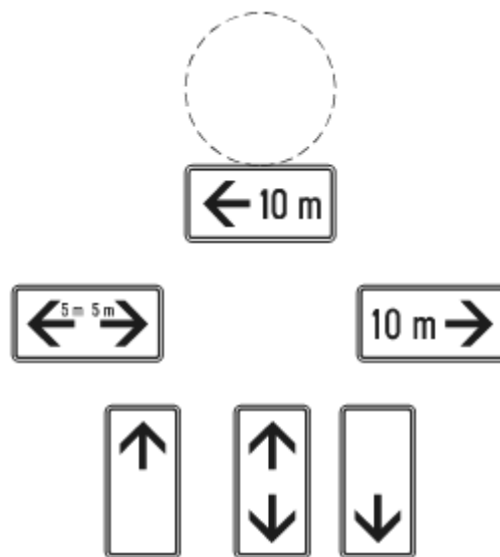
- Znak dopunske table do sadrži simbole na koje se odnosi znak;



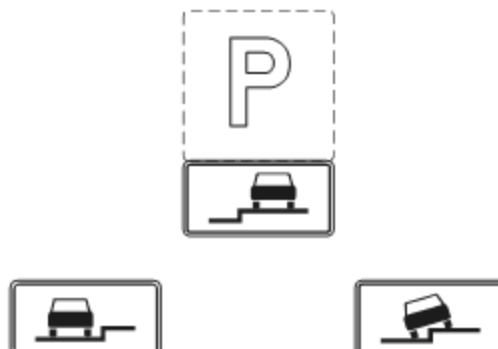
- dopunska tabla označuje uzimanje vozila paukom sa mesta gde saobraćajni propisi ili znakovi zabranjuju zaustavljanje ili parkiranje;

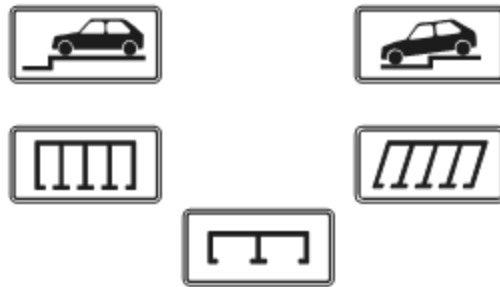


- Znak dopunaskе table koje označavaju primenu zabrane parkiranja ili zaustavljanja vozila do znaka, od znaka, odnosno s jedne ili druge strane znaka;



- dopunske table od pokazuje položaj parkiranja vozila.





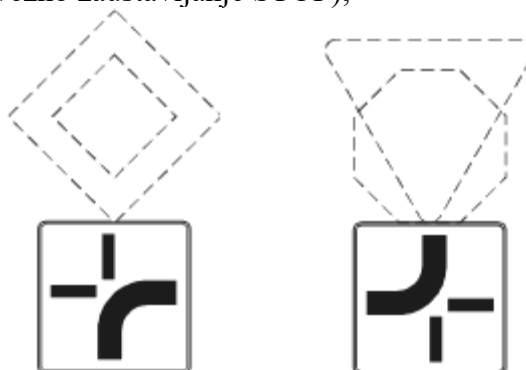
- dopunska tabla označuje mesto rezervisano za vozila osoba s ograničenim sposobnostima ili blizinu put gde se može pojaviti lice s ograničenim sposobnostima sa kolicom
- dopunska tabla- označuje mesto rezervisano za posebne namene. Postavlja se sa znakom (parkiranje);



- dopunska table, označuje početak deonice kolovoza, odnosno mesto gde postoji opasnost od iznenadnog pluska ili poledica.



- dopunska table, koja označava pružanje puta sa prvenstvom prolaza. Dopunska tabla postavlja se sa znakom (put sa prvenstvom prolaza-Trokut). Dopunska tabla postavlja se sa znakom obavezno zaustavljanje STOP);



- dopunska tabla označuje blizinu deonice puta na koju se mogu pojaviti nesposobne - ostarele osobe;



- dopunska tabla označuje blizinu deonice puta na koju se mogu pojaviti slepe osobe ;

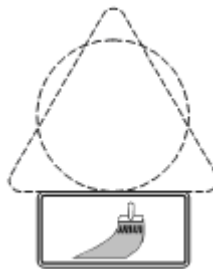


- dopunska tabla označuje blizinu deonice puta gde se vrši čišćenje snega. Dopunska tabla je privremena i ona se postavlja pri održavanju puta (očišćenju snega);



Znak

- dopunska tabla koja označava izvođenje oznaka na kolovozu.



- dopunska tabla označuje blizinu mesta na kolovozu gde se dešavaju prometne nezgode.



- dopunska tabla obavešćuje vozače o seobi žaba koje prelaze u velikom broju preko puta što prtedstavlja određenu opasnost. Dopunska tabela prema pravila su postavljena znakom opasnosti na putu.



- Dopunska tabla »znak izlaz iz Auto puta ili moto puta« pokazuje blizinu izlaza iz auto puta ili moto puta;



- znak »znak čvor na autoputu« (označuje blizinu raskršća autoputa ili motoputa);



- dopunska tabla označuje prelaz za teretna vozila sa utovarom preko gabarita;



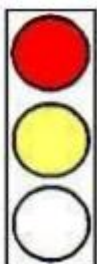
SEMAFORI

Značenje semafora je:

- crveno svetlo podrazumeva zabranu prolaza za vozila;



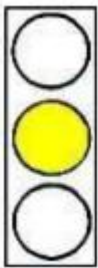
- crveno i žuto svetlo označavaju da će zabrana saobraćaja uskoro prestati i da će se upaliti zeleno svetlo;



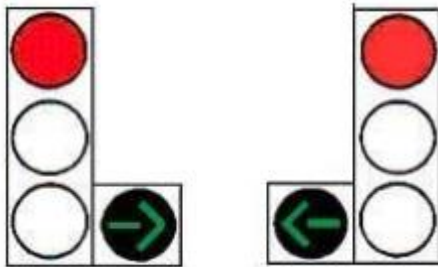
- zeleno svetlo označava slobodan prolaz vozila, i mora biti upaljeno kao nezavisno svetlo. Prelazak sa zelenog na žuto svetlo se mora signalizirati prekidom zelenog svetla tri puta.



- žuto svetlo pre crvenog svetla podrazumeva zaustavljanje kretanja, osim vozila koja se u trenutku paljenja žutog svetla nalaze na takvoj udaljenosti od semaforiskog znaka da se ne mogu zaustaviti na bezbedan način a da ne pređu ovaj znak;



- dopunska (dodatna) svetleća strelica označava slobodan prolaz za vozila u smeru označenom zelenim svetlom čak i tokom vremena kada je crveno ili žuto svetlo uključeno;



- prikazani oblici strelica (strelice sa crvenom i zelenom osvetljenjem),



- ukrštene linije sa crvenom bojom (X) označavaju zaustavljanje saobraćaja duž saobraćajne trake na kojoj je postavljen znak,



- zelena strelica sa vrhom okrenutim nadole označava slobodan prolaz kroz saobraćajnu traku na kojoj je postavljen znak;



- žuta strelica sa vrhom okrenutim udesno ili ulevo označava prelazak saobraćajnog toka iz saobraćajne trake na kojoj je postavljen znak na drugu traku.



Ako se semaforima reguliše saobraćaj biciklista na prelazu biciklističke staze preko puta, svetla na semaforu su u obliku siluete bicikla i imaju ova značenja:

- slobodan prolaz za bicikliste,
- zabrana prolaza za bicikliste,
- isti uređaj za davanje svetlosnih znakova za bicikliste i pešake može se primeniti i u slučajevima kada su strelice za pešake i bicikliste jedna pored druge.



Svetleći znakovi na semaforima imaju značenja kao u nastavku:

- slobodan prolaz za pešake,
- zabrana prelaska za pešake.

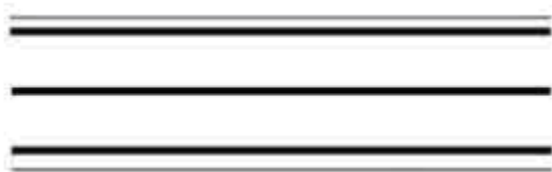


Svetleći znak na železničkom prelazu

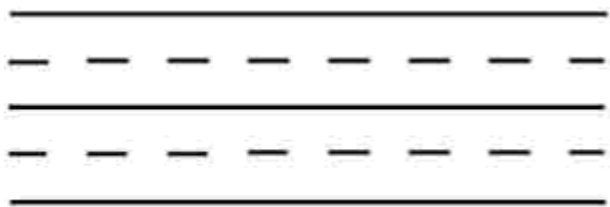
- Svetleći znakovi na železničkom prelazu upozoravaju dolazak (blizinu) voza, odnosno zatvaranje prelaza sa zaštitama i poluzaštitama na železničkim prelazima.

Horizontalna signalizacija– znaci (oznake) na putu i na drugim površinama

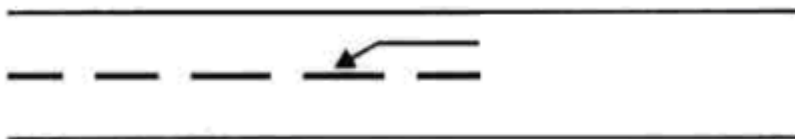
Znakovi na putu su: znakovi na površini puta, na kolovozu i drugi znakovi na putu. Puna uzdužna linija (razdvojna i bočna) - označava zabranu prolaska vozila izvan te linije ili zabranu kretanja vozila na toj liniji, osim vozila koja na ravnim putevima ne mogu razviti brzinu veću od 30 km/h i vozila koja se ne smatraju motornim vozilima.



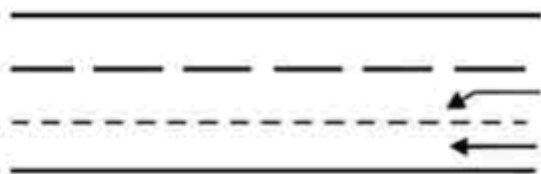
- Uzdužna razdelna linija deli površinu puta na saobraćajne trake.



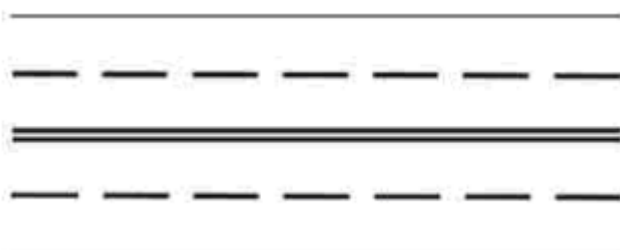
- Linija upozorenja služi da upozori na blizinu pune linije razdvajanja.



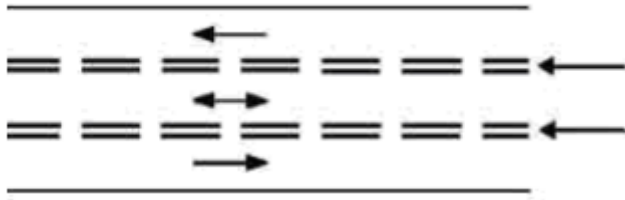
- Kratka isprekidana linija služi kao vodeća linija na raskrsnici i razdvajanju saobraćajnih traka za sredstva javnog prevoza putnika.



- Puna dvostruka razdelna linija zabranjuje prelazak vozila preko te linije ili zaustavlja saobraćaj vozila preko te linije i definitivno važi za puteve sa dvosmernim saobraćajem.



- Dvostruke isprekidane razdelne linije služe i za obeležavanje saobraćajnih traka u smeru ka promenljivi saobraćaj u kome se saobraćaj usmerava semaforima koji se nalaze na saobraćajnim trakama.

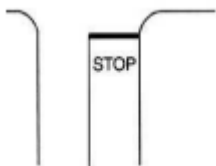


- Kombinovana dupla linija služi za razdvajanje saobraćajnih traka na mestima gde su uslovi od preglednosti su takve da omogućavaju preticanje samo u jednom smeru kretanja.



Puna linija

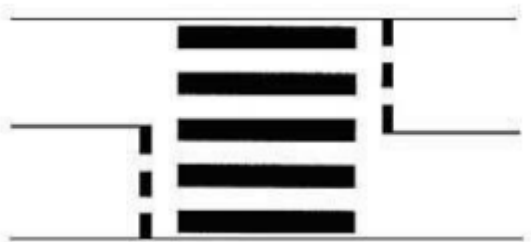
- Puna linija zaustavljanja označava mesto gde su vozači prinuđeni da zaustave vozilo.



- Isprekidna zaustavna linija označava mesto gde vozač mora da zaustavi vozilo, ali ako je potrebno pustiti vozila koja se kreću putu sa prvenstvom prolaza.



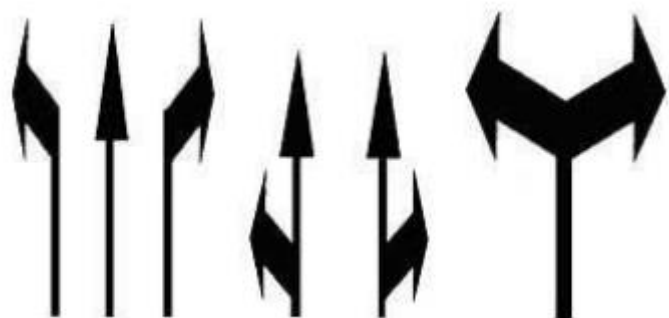
- Pešački prelaz definiše deo kolovoza namenjen za prolazak pešaka.



- Prelazak biciklističke staze preko kolovoza je deo predviđene prometne kolovozne površine za prolaz biciklista.



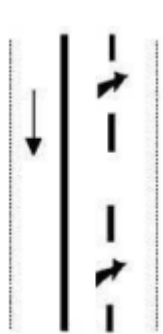
- Strelice mogu označiti:



- pravci u jednom pravcu i dva smera (kombinovani);



- Trasa na dve susedne raskrsnice gde se prostravanje mora završiti pre prve raskrsnice na kojoj je zabranjen povratak u naznačenom pravcu.



Povratni saobraćaj

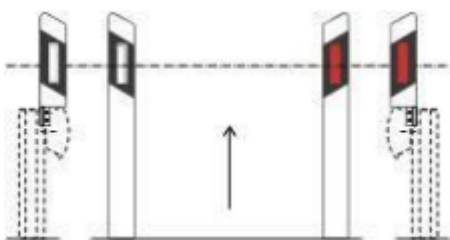


Upozorenje o kraju preticanje

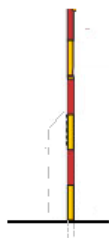
SAOBRAĆAJNA OPREMA PUTA

1. Oprema za označavanje ruba kolovoza je:

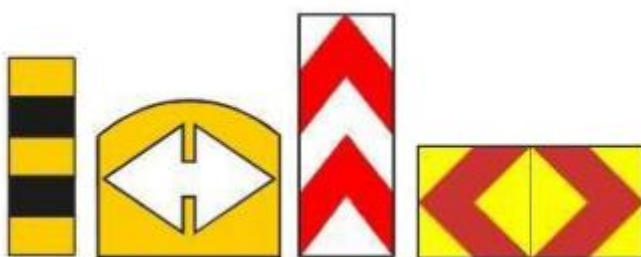
- smerokazni stupić služi za označavanje ruba puta,



- štap za sneg mora biti postavljen ispred i na završetku sigurnosne ograde;



- znakovi za obeležavanje ostrva - na raskrsnici, na vrhu razdelnog ostrva izlaza iz autoputevi i motoputevi;



- Oprema, znakovi i oznake za označavanje radova, zapreka i oštećenja puta.

ploča za označavanje zapreka na levoj strani puta i na desnoj strani u smeru vožnje označuje radove ili zapreka na putu, objektima i ostalim saobraćajnim površinama



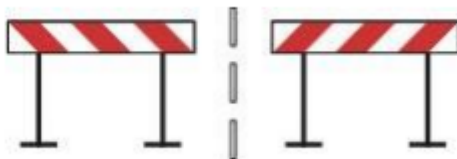
- znakovi se postavljaju na mestu na kojem počinje oštar krivina i u samom krivinu. Ploča postavljaj se u veoma oštrom i neočekivanom krivinu.



- Tabla označava mesto bočne strane koje smanjuju profil puta.



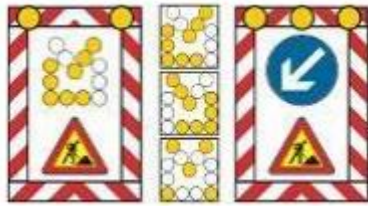
- Ograničavajući čunjevi služe za obeležavanje radova na putu.



- ograda za označivanje zapreka na putu služi za označavanje zapreka na saobraćajnoj površini;



- ploča za obeležavanje mesta izvođenja radova na putu ili oštećenja puta



- . pokretna ploča s treptaćima i znakovima označuje mesto izvođenja radova ili oštećenja na putu

ZNAKOVI I NAREDBE POLICAJCA

Znakovi koje daju ovlašćena lica (policajac), rukama i govorom tela ili iz vozila, za učesnike u saobraćaju predstavljaju:



- Desna ruka podignuta vertikalno sa dlanom otvorene šake i skrenuta ulevo, znači zabranu prolaza za sve vozače, osim za one vozače čija su vozila, u trenutku podizanja ruke ne mogu se na bezbedan način zaustaviti, a za pešake predstavlja zabranu da prelaze kolovoz. Ovaj znak policajaca se koristi samo na raskrsnici;



- Desna ruka podignuta vertikalno sa dlanom otvorene šake usmerenim prema napred, znači obavezno zaustavljanje za sve vozače prema kojima je okrenut dlan i telo (prsa).



- Davanjem ovog znaka policijski službenik može koristiti drugu (ispruženu) ruku da pokaže određenom vozaču da zaustavi njegovo vozilo za bezbednosnu proveru. Na otvorenom putu može da se koristi tabla "stop", dok u uslovima mraka može da se koristi baterijska lampa.



- Desna ruka ispružena horizontalno sa otvorenim dlanom sa leve strane znači zabranu prolaza za sve učesnike u saobraćaju čiji smer kretanja seče smer predručene ruke.



- Ruka ispružena horizontalno, lagano mahanje rukom gore i dole, sa dlanom otvorene šake okrenutim na dole, znači da vozač u čijem smeru se daje taj znak treba da smanji brzinu kretanja vozila.



- Ruka ispružena horizontalno, ruka savijena u laktu, kružnim pokretanjem otvorene ruke (u smeru rotacije točkova vozila), znači da se vozaču čiji smer je dat ovim znakom treba da ubrza kretanje vozila.



Ruka ispružena horizontalno otvorenim dlanom pokazujući u pravcu vozila ili kolone vozila, znači da vozač vozila je obavezan da zaustavi vozilo.

Ovog priloga se daje prilikom regulisanja saobraćaja na raskrsnici.



Ruka podignuta horizontalno sa otvorenim dlanom pokrenut ka telu u visini glave, sa savijenim laktom, pomerajući je napred i nazad, znači da vozaču kojem je dat znak treba da pomeri svoje vozilo u blizini raskrsnice, ili ovlašćenom policijskom službeniku koji daje znak.



Telo u normalnom stojećem položaju, ili u istom položaju sa obe otvorene ruke horizontalno, znači da vozači vozila koja dolaze iz pravca prema kojem su okrenuta prsa ili leđa policajca, moraju da zaustave njihova vozila kao i za vozače vozila koja dolaze iz pravca otvorenih krila imaju pravo prvenstva prolaza.



- Crveno i plavo svetlo, od kojih je jedno plavo svetlo na desnoj strani, i crvena boja na levoj strani vozila, kada se one pale u kombinaciji sa zvukom trube sa promenljivim intenzitetom (prema potrebi), označavaju: da su policijska vozila pod pratnjom.

▪

Vozila pod pratnjom



- za bolju vidljivost vozila pod pratnjom, vozilu može da se uključi dugačka svetla sa kratkim prekidima. Uključeno plavo svetlo u službenim vozilima policije, u kombinaciji sa zvukom trube sa promenljivim intenzitetom (po potrebi), pokazuju vozilo sa prvenstvom prolaza.



Na službenim policijskim vozilima na prednjem i zadnjem delu, mogu se postaviti svetla na svetlećom ekranu i da daju kraće pisane poruke koje su u funkciji kontrole i usmeravanje saobraćaja, kao npr: "Stop Policija", "Oslobodi put desno", "Kontrolišite brzinu kretanja", "Pratite iza", "Uspori"... itd.

U posebnim slučajevima, u cilju kontrolisanja učesnika u saobraćaju, ovi uređaji se mogu ugraditi i u službenim policijskim vozilima koja su sa civilnim tablama, pod uslovom da policijski službenici tokom obavljanja dužnosti sa ovim vozilima nose redovnu službenu uniformu; Poruke na ekranu su napisane na albanskom i srpskom jeziku.

POGLAVLJE 2

VOZAČ

VOZAČ

U nastavku su dati najvažniji pojmovi koji se odnose na ovo poglavlje:

Vozač - učesnik u saobraćaju koji upravlja drumskim vozilom;

Mladi vozač - vozač do 24 godine starosti, sa izuzetkom vozača čije je osnovno zanimanje upravljanje vozilom;

Početni vozač - Vozač koji je dobio vozačku dozvolu kategorije A, A1, A2 ili B, B1, ne više od 2 godine.

Poseban oprez - povećan oprez i prilagođavanje ponašanja učesnika u drumskom saobraćaju prema uslovima i situacijama na putu;

Sumrak- vreme posle zalaska sunca do mraka.

Lične karakteristike vozača

Lične karakteristike vozača su: sposobnost, stav, temperament, ličnost, karakter, obrazovanje i kultura.

Sposobnost – je skup prirodnih i stečenih karakteristika ličnosti koje omogućavaju obavljanje aktivnosti. To znači da ono što vozač može da uradi u trenutku upozorenja u drumskom saobraćaju podrazumeva njegovu sposobnost.

Sposobnost vožnje obuhvata veštine vezane za pravilno reagovanje u situaciji u saobraćaj i mogu se navesti na sledeći način

Senzorne sposobnosti i funkcije čulnih organa.

Čulni organi koji pobuđuju nervni sistem funkcionišu čulima vida, sluha, ravnoteže i ukusa.

Čulom sluha dobijaju se različite informacije, na primer, sirena, zvuk motora, akustični signalizacijski uređaji, itd.,

Psihomotorne veštine (brzina i tačnost reagovanja na odabrane suznemiravanja, željeno ponašanje, brzina, prilagođavanje pokreta i koordinacija, harmonija posmatranja, vizuelne percepcije).

Mentaln sposobnost (inteligencija, oprez, budnost, pamćenje, razmišljanje, učenje, meditacija itd.).

Stavovi vozača u saobraćaju

Glavni stav vozača i svakog učesnika u drumskom saobraćaju je ponašati se odgovorno i prema bezbednosnim pravilima i pravilima i drumskog saobraćaja.

Pozitivni stavovi u drumskom saobraćaju tiču se poštovanja saobraćajnih pravila i pravila bezbednosti.

Stav može biti:

- *Privremeni stav* - koji se obično pojavljuje kao posledica nekih emotivnih događaja koji su važni za vozača, a koji su trenutnog karaktera, na primer: stres, nakon pijanstva, nedostatak sna, sukobi itd.
- *Stalni stavovi* koji su rezultat: određenog vaspitanja, samopouzdanja, nepoštovanja saobraćajnih i bezbednosnih pravila kao i putne signalizacije.

Negativni stavovi negativno utiču na bezbednost drumskog saobraćaja, često su uzrok saobraćajnih prekršaja ili saobraćajnih nezgoda.

Temperament- je urođena osobina osobe koja određuje brzinu, jačinu i trajanje reakcije.

Prema temperamentu postoje četiri vrste ljudi *Kolerični*: (nepouzđani) *Sangvinični*(živahni), *Melanholični* (*slabi*), *Flegmatični* (*smireni*).

Shoferët e mirë me veçori të mira gjenden ndërmjet: temperamentit kolerik dhe flegmatik. Vozač ne bi trebalo da bude agresivan, mada je neophodna mala doza odlučnosti

Osobine ličnosti- glavna su svojstva strukture ličnosti.

Postoje: - *osobine karaktera* (objašnjavaju zašto neko nešto radi, posebno u međuljudskim odnosima), - *osobine temperament* (objašnjavaju kako neko nešto radi) , i – *osobine sposobnosti* (koliko je neko uspešan u obavljanju posla).

Osobine ličnosti su osobine osobe koje joj omogućavaju da se ponaša u skladu sa principima koji važe za društvo (savesnost, odgovornost, poštenje, sebičnost, moralnost itd.).

Karakter ličnosti - određuje moralnu stranu čoveka i njegov odnos prema drugima i prema poštovanju društvenih normi.

Osobine karaktera su:

- Pozitivne osobine karakter sastoje se od: *savesnosti, odgovornosti, revnosti, skromnosti, poštenja, moralnosti itd.*, dok
- Negativne osobine sastoje se od: *neodgovornosti, sebičnosti, lenjosti, laži, samohvalisanja itd.*

Osobe sa negativnim osobinama karaktera su sklonije da izazovu saobraćajne prekršaje i saobraćajne nezgode.

Sociološki faktori koji utiču na ponašanje vozača

Društveni krug, sredina u kojoj se vozač nalazi, utiče na način ponašanja u saobraćaju.

Sociološki faktori se ispoljavaju na sledeći način: mesto rođenja i mesto prebivališta - školska sprema, porodično stanje, zaposlenje, međuljudski odnosi i ekonomski status.

Vажnost procene situacije u saobraćaju i način donošenja odluka vozača

Prostor i vreme su elementi u okviru kojih se obavljaju sve aktivnosti vožnje. Vozač mora da prepozna: prostorne odnose i posmatra konkretnu situaciju u saobraćaju, da ima potrebnu orijentaciju, redosled izvršavanja radnji koja i da shvati odnos između uzroka i posledica.

Za procenu situacije u saobraćaju i donošenje odluka od suštinske je važnosti da vozač u svakom trenutku dobije relevantne informacije od putne signalizacije i od okruženja.

Za procenu situacije u saobraćaju na osnovu vizuelnih impresija, tako da su oštrina i maksimalna udaljenost jasnog vida uslovljeni stanjem vidnih čula.

Najvažnija je brzina kojom oko može da prikuplja informacije, zatim da ih percipira i obrađuje.

Očekivanost je ključni faktor u donošenju odluka vozača vozila.

Pravilno donošenje odluka vozača za postupanje u konkretnoj saobraćajnoj situaciji zasniva se na poznavanju saobraćajnih i bezbednosnih pravila. Stalno ih stalno posmatra dok se odluke odnose na:

- *Karakteristike puta* koje ih vozač stalno vidi, kao što su krivine, ivičnjaci, raskrsnice, prepreke, vozila, drugi učesnici u saobraćaju itd.



Skidanje noge sa pedale gasa

- *Karakteristike okruženja* koje nisu vidljive, kao što su nepredvidivost postupanja drugih učesnika u saobraćaju, prepreke na putu koje se ne mogu videti zbog ograničene vidljivosti itd.



Mora posmatra (da obrati pažnju na ponašanje pešaka)

Za procenu rizika i donošenje odluka, vozač treba da uzme u obzir i druge faktore koji utiču na pravilno donošenje odluka i postupanje, kao što su: *vremenski uslovi, vidljivost, stanje vozila, uslovi u saobraćaju, ponašanje vozača, motivacija, stav, humanost, zrelost i lično stanje vozača, raspoloženje i stanje u sredini koja ga okružuje.*

Sposobnost predviđanja rizika i namere vozača ili drugih učesnika u saobraćaju osnov je za pravedno odlučivanje za postupanje u konkretnim saobraćajnim situacijama.

Bezbednog vozača vozila karakteriše: znanje, - dobra tehnika vožnje, - budnost, - predvidivost i sposobnost donošenja odluka,- tolerancija, kao i kultura u saobraćaju.



Zaustaviću se da bih dao prednost pešacima

Nakon uočavanja opasnosti, vozač mora doneti odluku da izbegne nesreću:

- kočenjem,
- skretanjem vozila udesno ili ulevo,
- ubrzano,
- akustičnim znacima.

Orijentacija vozača u vremenu i prostoru.

Uslov za bezbedan razvoj drumskog saobraćaja je ispravna procena i orijentacija vozača *u vremenu i prostoru*, što je preduslov za pravično i tačno odlučivanje o načinu upravljanja vozilom. Procena prostora i vremena su neodvojive komponente.



Uzdužno rastojanje

Kontrola prostorne orijentacije se odnosi na bočne prepreke i širinu slobodnog profila saobraćajnice.



Visina - nadvožnjak

Orijentacija vozača zavisi od: kvaliteta prikupljenih podataka za prostor u drumskom saobraćaju, kao i od njegovog znanja, veština, iskustva i psiho-fizičkih veština.

Vozač vozila se orijentiše tokom kretanja u prostoru prema: putu i saobraćajnim znacima, terenu i objektima u blizini puta, i prema drugim učesnicima u saobraćaju.



Povećanje poprečnog rastojanja



Pisanje msm-a na mobilnom telefonu



Pušenje predstavlja opasnost u saobraćaju

Pušenje tokom vožnje negativno utiče na:

- stvara ugljen-monoksid (CO),
- slabi koncentraciju,
- mogu se napraviti greške prilikom paljenja cigarete,
- smanjuje koncentraciju na vožnju,
- smanjuje sposobnost za vožnju.

Prepreke za orijentaciju vozača mogu biti i izvan vozila, na primer: *reklamni plakati, osvetljavajuće reklame, pretraga putokaza, itd.*

Uticao buke i vibracija

Buka negativno utiče na sposobnosti i nervni sistem vozača, uzrokujući zamor i oštećenje slušnog organa. Vibracije koje se javljaju od rada motora i tokom kretanja na putu takođe utiču na nervni sistem vozača, što stvara osećaj umora i smanjene pažnje, a time i dezorijentaciju tokom vožnje.

Osnovni psihički procesi i psihološki faktori

Osnovni psihički procesi (znanje, osećanja, percepcija – posmatranje, nega, izgled, halucinacije, refleksi, emocije, misli i dr.) su faktori bezbednosti u drumskom saobraćaju.

Preduslov za bezbedno učešće u drumskom saobraćaju vozača je: sposobnost da se prilagodi uslovima u saobraćaju, da bude psihički sposoban i skladno razvijen.

Tokom svoje aktivnosti u sistemu drumskog saobraćaja, vozač prolazi kroz niz psihičkih procesa (*osećanja, posmatranja, izgledi, briga, emocije, misli, refleksi itd.*) koji mu omogućavaju da prevaziđe određene situacije u saobraćaju.

Znanja

Prva znanja o drumskom saobraćaju sastoji se od onoga što nas okružuje i što ostavlja određene utiske na nas, kao učesnike u saobraćaju (npr. put, putna signalizacija, vozila, buka motora, učesnici u saobraćaju itd.).

Čovek sa svojim čulima poznaje i razume okolinu. Stimulacije koje dobijamo iz okoline kroz određene fiziološke procese „prerađuju“ se u uzbuđenja koja se preko nervnog sistema prenose u mozak gde svako čulo ima svoj centar. U saobraćaju reagujemo na ova osećanja i donosimo odgovarajuće odluke kako bi vožnja na putu bila što bezbednija.

Osećanja

Osećanje je unutrašnje stanje osobe koje se uzrokuje uticajima spoljašnjeg sveta. Osećanje je snažna reakcija čula kao posledica pobuđivanja čulnih organa. Stimulansi ili uznemiravanja su oni iz okoline, odnosno spoljašnjeg sveta, koji napadaju naša čula: *vida, sluha, dodira, mirisa i ukusa.*

Osećanja se takođe razlikuju po intenzitetu, dakle radi se o niskom ili visokom tonu glasu, za jake ili slabe bolove i neophodne su za bezbednu vožnju u saobraćaju jer utiču na donošenje odluka.

Pažnja

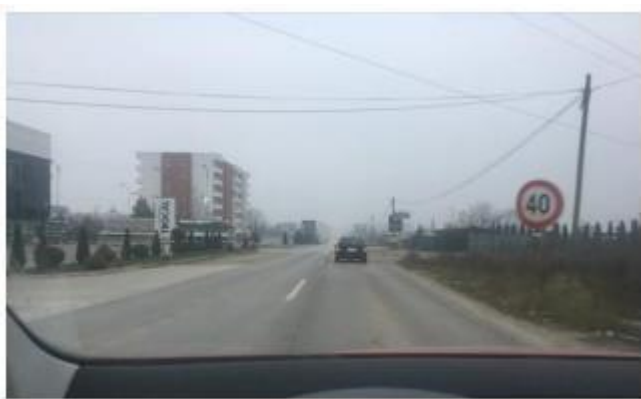
Pažnja je „orijentacija i koncentracija psihičke aktivnosti na nešto određeno“. Pažnja znači fokusiranje naše percepcije na određenu vrstu uznemiravanja. Uslovljena je i povezana sa *sa perceptivnom sposobnošću i očekivanjem*.

Razlikujemo tri oblika pažnje: spontanu, nespontanu i tzv. uobičajenu pažnju.

Spontana pažnja se javlja kada namerno pratimo određena uznemiravanja koji nas kao takve ne privlače, npr. kada vozač vozila usmeri pažnju na rupe na putu, ne zato što bi ga te rupe zanimalo, već da ne bi oštetio automobil. Nespontana pažnja se obično javlja intenzivnim i neočekivanim uznemiravanjem, npr. vikom, dobrim reklamom, sirenom automobila itd.

Uobičajena pažnja je direktno povezana sa našim interesovanjima. npr. vozač na putu će primetiti poseban objekat, servis, stadion itd.

Spoljni faktori koji privlače i usmeravaju pažnju su: novitet, specifičnost ili neobičan predmet, snaga i intenzitet uzbuđenja, kontrast između percepcije i okruženja, boja itd.



Orijentacija pažnje

Prilikom vožnje pri većim brzinom, pažnja vozača je usmerena na objekte koji su udaljeniji od vozila, dok se vidno polje smanjuje.



Objekti uz put

Iz tog razloga, svaki vozač, bez obzira na svoje sposobnosti, svoju pažnju tokom vožnje fokusira na vozilo koje vozi, kao i na situaciju u saobraćaju.

Iluzije

U situacijama kada pažnja nije potpuno jasna, pod uticajem iskustva javljaju se takozvane iluzije ili pogrešne percepcije. npr. ako nam se u uslovima smanjene vidljivosti umesto drveta koje se nalazi u blizini puta čini nam se da je pešak, ovde je reč o iluziji. Vozači ponekad doživljavaju iluzije pod uticajem brzine vožnje koja ih pokreće. Na autoputu se svi kreću velikom brzinom dok nam širina trake i smer sa malo skretanja daju pogrešnu percepciju da se krećemo sporo ne primećujući veliku brzinu.



Izlazak sa autoputa

Halucinacije

Pod uticajem hemijskih supstanci, neobičnih okolnosti, ozbiljnog psihičkog stanja ili bolesti, percepcije se mogu doživeti i bez objektivnog uzbuđenja, odnosno halucinacija. Halucinacije se mogu javiti kod vozača čak i kada je bolestan, veoma umoran ili je u ozbiljnom emocionalnom stanju.

Pojave (Prikazi)

Možemo da zamislimo stvari koje smo ranije videli ili situacije koje smo ranije doživeli i odraziti ih sebi kao da ih vidimo u ovom trenutku. Takav prikaz prethodno percipiranih sadržaja naziva se prikaz. Svaki vozač koji vozi vozilo na nepoznatom putu izložen je povećanom riziku iako ga saobraćajni znakovi upozoravaju kako treba da se kreće.

Razmišljanje (Misao)

Razmišljanje nam pomaže da predvidimo buduće situacije i ishode određenih događaja. U drumskom saobraćaju razmišljanjem stvara se i održava poverenje između učesnika u saobraćaju. Na osnovu određenih signala koje vozaču vozila daju tokom kretanja predviđaju se načini kretanja i donose se zaključci (misli) o radnjama koje nameravaju da preduzmu.

Refleksi

Veliki broj kretanja se ne prenosi psihičkim iskustvima (uzrokovani su određenim pobuđivanjima) koji se nazivaju refleksi. To su zapravo reakcije organizma nakon pobuđivanja receptora. Za reflekse je od suštinskog značaja da misao ne prethodi nužno reakciji.

Refleksi se mogu podeliti u dve kategorije: - bezuslovni refleksi i - uslovni refleksi.

U bezuslovne reflekse spadaju: refleks sužavanja zenice, refleks kašljanja i kihanja, refleks otvaranja usta, refleks sužavanja i širenja krvnih sudova itd.

Ovi refleksi se ne stiču iskustvom. Bezuslovni refleksi se javljaju samo u oblasti nižih nervnih struktura.

Uslovljeni refleksi - su nove refleksne radnje koje se formiraju tokom života. Formiraju se zahvaljujući stvaranju privremenih veza u višim delovima centralnog nervnog sistema.

Emocije

Emocije su psihički doživljaji pomoću kojih opažamo i procenjujemo nadražaje iz okoline oko nas, odnosno one su spojni mostovi između znanja i aktivnosti! *Osnova emocija je osećaj zadovoljstva ili nezadovoljstva.* Na naše emocije utiču: *šok, incident, sankcija, društvena odgovornost, poštovanje drugih itd.*

Emocije su relativno nezavisni psihički procesi i obično ih je teško kontrolisa umnom.

S obzirom na intenzitet, najjača emocionalna stanja se nazivaju efekti. Kratkoročni su, ali ljudsko ponašanje u afektu malo podleže mentalnoj kontroli.

Bes – kao emocija koja proizilazi iz psihološke interpretacije pojedinca zbog uvrede, povrede ili odbijanja tog pojedinca. Društvene manifestacije tuge sa promenama koje se mogu uočiti na licu, govoru, pojačanom glasu tokom govora itd. U trenutku pojavljivanja gorčine, većina učesnika u saobraćaju ne poseduje sposobnost samokontrole, niti mogućnost odražavanja objektivnog pogleda na sebe i druge učesnike u saobraćaju.

Agresivnost-se definiše kao ponašanje koje karakteriše kontakt i direktna komunikacija sa drugim učesnicima u saobraćaju putem sile. Agresivnost koju ispoljavaju učesnici u saobraćaju izražava se *direktno putem verbalnih, fizičkih ili kombinovanih napada ili direktno putem kompenzacije ili indirektno agresivnosti.*

Gorčina često može da otvori put agresivnosti, dok agresivnost prema drugom može izazvati gorčinu i kod posmatrača i subjekta.

Bes – kao emocija koja proizilazi iz psihološke interpretacije pojedinca zbog uvrede, povrede ili odbijanja tog pojedinca. Društvene manifestacije gorčine sa promenama koje se mogu uočiti na licu, govoru, pojačanom glasu tokom govora itd.

Stalne i trenutne psihofizičke sposobnosti vozača

Čovek je najvažniji faktor bezbednosti u drumskom saobraćaju sa svojim psihofizičkim sposobnostima koje mogu biti trajne i trenutne. Značenje, psihofizički sposoban vozač vozila znači da će moći bezbedno i adekvatno da reši sve saobraćajne situacije koje mu nameće savremeni saobraćaj.

Psihofizičke sposobnosti uključuju: sposobnosti čulnih organa (vida sluha, kože i mišića), psihomotorne sposobnosti (uključuju: psihičke i mišićne reakcione sposobnosti) i složene mentalne sposobnosti (inteligencija, temperament).

Poznavanje (poznavanje ličnih sposobnosti, zakona dinamike upravljanja vozilom u drumskom saobraćaju, poznavanje saobraćajnih i bezbednosnih pravila, psihičke sposobnosti i dr.);

Veštine (procena rastojanja, brzine, procena širine i visine podvožnjaka, procena vremena...).

Trenutne psihofizičke sposobnosti vozača vozila su: sposobnost vozača vozila u datom trenutku, koje su uzrokovane: umorom, uticajem alkohola, droga i narkotika, nikotinom, zagađenjem vazduha i visokom temperaturom u kabini vozača vozila kao i akutnim bolestima (visoka temperatura, glavobolja, muke itd).

Umor

Umor se definiše kao pad efekta rada nakon fizičke i mentalne aktivnosti, koji se uklanja odmorom. Umor stvara osećaj pospanosti i iscrpljenosti kao i smanjuje psihofizičku sposobnost vozača vozila, tako da ne primećuje saobraćajne znakove, ne može pravilno da proceni situaciju u saobraćaju, nesvesno smanjuje ili povećava brzinu, postaje agresivniji prema drugim učesnicima u drumskom saobraćaju, sporije reaguje na uznemiravanje itd.



Umor tokom vožnje

Faktori koji uzrokuju zamor vozača i smanjuju sposobnost vožnje su:

- neredovna ishrana,
- vibracije (tresavine) vozila,
- buka.

Ako se vozač oseća umorno tokom vožnje noću, treba da parkira vozilo i odmori se.

Hrana

Neredovna ishrana negativno utiče na psihofizičku sposobnost vozača vozila, posebno ako su obroci teški, jer u ovom slučaju dovodi do akumulacije krvi u krvnim sudovima želuca smanjenjem potrebne količine krvi u mozgu, što posledično ima pospanost i oslabljenu koncentraciju. S druge strane, ako se hrana ne uzima duže vreme, javljaju se iscrpljenost (mučnina) i vrtoglavica kao posledica pada šećera u krvi. Tokom duge drumske saobraćajne vožnje vozačima vozila se preporučuje da uzmu čokolade, kkes i voćne sokove (glikozu), jer to doprinosi boljoj vitalnosti i koncentraciji tokom vožnje.



Laka hrana



Alkohol, droge i lekovi koji su zabranjeni pre i tokom vožnje

Uticaj na sposobnosti i ponašanje vozača vozila, tipične greške vozača vozila su pod uticajem alkohola, droga i lekova koji su zabranjeni pre i tokom vožnje, stoga je zabranjena vožnja pod ovim uslovima. Vozač vozila pod dejstvom alkohola je opasan i nesposoban da učestvuje u drmskom saobraćaju. Jedan od najvažnijih (čestih) faktora koji utiču na trenutne psihofizičke sposobnosti vozača vozila je alkohol.

Alkohol je nervni otrov koji kroz digestivni (probavni) trakt ulazi u organizam konzumiranjem raznih alkoholnih pića. Kao i većina narkotika, alkohol prvo smiruje, a zatim paralizuje *nervni sistem*. Pod dejstvom alkohola, pre svega *smanjuje se oprez*, a od opreza zavisi razumevanje saobraćajne situacije.

Usporava se vreme adaptacije na tamu (mrak), usporavaju se i slabe reakcije na svetlosne i zvučne signale (uzbuđenje), u vanrednim i komplikovanim situacijama radnje se preduzimaju neumereno i netačno, refleksi su spori i netačni, a osećaj ravnoteže je narušen.

Lične sposobnosti se precenjuju, dok se rizik potcenjuje.



Alkohol tokom vožnje.

Najčešće nezgode pod uticajem alkohola su:

- okretanje i skretanje sa puta zbog neprilagođavanja brzine;
- sudar sa vozilima koja dolaze iz drugog pravca usled neovlašćenog zaobilaženja i preticanja, udaranje pešaka i bicikliste.

Ponašanje vozača pod uticajem alkohola, droge i lekova

Alkohol negativno utiče na sposobnost vozača tokom vožnje:

- produžava vreme reagovanja,
- smanjuje polje vidljivosti,
- smanjuje sposobnost za vožnju.

Alkohol negativno utiče na vozača:

- precenjivanje njegovih ličnih sposobnosti,
- netačna procena situacija u saobraćaju,
- veoma sporo reagovanje,
- povećanje samopouzdanja,
- podsticanje želje za velikom brzinom.

Najčešće greške vozača pod uticajem alkohola su:

- nepoštovanje (ne pridržavanje) dozvoljene brzine,
- nepravilna preticanja,
- nepoštovanje prednost prolaska.

Alkohol brže reaguje na vozača:

- umoran,
- ko pije alkohol na prazan želudac,
- ko je pod stresom, nervozan itd.

Narkotici (razne droge) negativno utiču na sposobnosti vozača:

- netačna procena saobraćajnih situacija,

- podsticanje želje za preticanjem,

- smanjenje sposobnost da bi procenio saobraćajnih situacija na pravedan način

Droga

Pod uticajem droge osećamo se: zadovoljno i opušteno, radosno i euforično, zaboravljamo probleme, nedaće i teškoće života, postajemo agresivni, imamo halucinacije i nekontrolisana ponašanja.

Droga značajno utiče na: smanjenje pažnje, slabo prepoznavanje, sužava vidno polje, produžava vreme reakcije i narušava motoriku. Sve ovo negativno utiče na drumski saobraćaj i uzrok je saobraćajnih nezgoda.

Lekovi

Psihoaktivni lekovi (sedativi), koji negativno utiču na vozača vozila tokom vožnje, a u kombinaciji sa alkoholom čine uticaj i opijenost još jačim, na pakovanju označeni su crvenim trouglom kako bi se mogli prepoznati. Ovi lekovi utiču na psihofizičke sposobnosti vozača vozila, posebno onih za sprečavanje spavanja i izbegavanje umora tokom vožnje. Pre upotrebe ovih lekova, treba pročitati uputstva.

Prazan crveni trougao upozorava da je lek štetan, posebno ako se uzima sa alkoholom. *Crveni popunjen trougao* upozorava da lek ima ogroman uticaj na sposobnosti vozača vozila.



Crveni popunjen trougao

Zamor tokom vožnje se pojavljuje postepeno

Negativno utiču na vozača koji nisu dozvoljeni za upotrebu pre ili tokom vožnje jer smanjuju sposobnost za vožnju.

Oprezi odnos prema drugim učesnicima u saobraćaju

Oprez je povećana pažnja, u kom slučaju je psihička aktivnost usmerena i fokusirana na određeni rad. Veliki broj spoljašnjih uznemiravanja deluje na čoveka u svakom trenutku, ali od svih uznemiravanja koji ga okružuju, čovek uspeva da primeti samo izvestan broj njih.

Da li će i koje informacije biti primljene zavisi od: - obima, - intenziteta, - trajanja i – raspodele opreza.

Kada je reč o oprezu, vredno napomenuti da se negativan uticaj na učešće u drumskom saobraćaju javlja u sledećim situacijama:

- kada je oprez više orijentisan u unutrašnjem životu nego u saobraćajnoj situaciji i
- kada se oprez izbegava saobraćajnom situacijom i fokusira se na druge vrste atraktivnih ekoloških sadržaja.

Isto tako, efekat opreza u drumskom saobraćaju se negativno izražava i kroz smanjenu sposobnost istovremenog primećivanja većeg broja vizuelnih i zvučnih signala.

Koncentracija je dinamički mehanizam koji aktivira i koordinira naše fizičke i mentalne kapacitete koji su neophodni za ponašanje usmereno ka cilju.

Važna uloga u tome imaju tri aspekta:

- selektivnost (stvari na koje je oprez usmeren),
- intenzitet (stepen do kojeg su telo i um mobilisani za obavljanje skupa dodeljenih zadataka); i
- *motivacija* (namera da se ostvari planirani cilj, siguran dolazak na odredište/destinaciju).

U drumskom saobraćaju, koncentracija takođe znači odupiranje iskušenjima da usmerimo našu pažnju na stvari koje nemaju nikakve veze sa upravljanjem vozilom.

Nemar vozača vozila može biti uzrokovan drugim mislima ili dnevnim sanjarenjima, međutim, odvratanje pažnje ili nefokusiranje vozača vozila je posledica aktivnosti izazvane događajem ili predmetom koji se nalazi unutar ili van vozila tokom drumskog saobraćaja.

Korišćenje mobilnog telefona tokom vožnje izaziva sledeće oblike odvratanja pažnje vozača vozila:

Vizuelno odvratanje pažnje, kao što je skretanje pogleda sa ulice na ekran telefona;

Odvlačenje pažnje od zvuka, kao što je reakcija kada telefon zazvoni;

Biomehanička/fizička distrakcija, kao što je korišćenje telefona umesto komandi vozila;

Kognitivna distrakcija, kao što je koncentracija misli sa vožnje na telefonski razgovor.

Oprez u saobraćaju znači da vozač svojim ponašanjem izbegava opasne situacije koje bi izazvale nesreću.

U ovoj situaciji vozač mora da zaustavi automobil i posmatra ponašanje deteta sa biciklom.

Međusobni odnosi sa učesnicima saobraćaju na putevima prepoznaju se kroz njihov način komunikacije i poverenja, što podrazumeva visok nivo saobraćajne kulture.

Odnosi treba da odražavaju međusobno poštovanje, solidarnost, poverenje i human odnos. Vozač mora da ima razumevanja na ponašanje ili postupke drugih učesnika u saobraćaju, čak i kada su u suprotnosti sa pravilima ponašanja ili odražavaju njihovu nesigurnost radnjama bez obzira da li kao pešak ili kao vozač drumskih vozila.

Znanje i iskustvo u saobraćaju omogućavaju primenu pozitivnih normi ponašanja (ljubaznosti), poštovanja i tolerancije prema ostalim učesnicima u saobraćaju.

Svako pogrešno ponašanje koje je suprotno saobraćajnim i bezbednosnim propisima može prouzrokovati saobraćajnu nesreću.

Važno za vozača tokom vožnje je sledeće:

- *Da razume namere drugih učesnika u saobraćaju.*
- *Da prepozna svako svoje nepravilno ponašanje i ponašanje drugih učesnika u saobraćaju;*
- *Da primeni defanzivnu (zaštitnu) vožnju.*



Pešak se kreće pored parkiranog automobila

U ovoj situaciji automobil je nepravilno parkiran. Pešak verovatno nastavlja kretanje u saobraćajnoj traci kojom se krećete. Vozilo dolazi ispred pešaka, jedina ispravna reakcija je kočenje, omogućavajući mu da se kreće dok prolazi pored vozila.

Principi dobrog i bezbednog vozača su:

- ima u obzir druge učesnike u saobraćaju koji se ponašaju suprotno saobraćajnim pravilima;
- predviđa svoje postupke i postupke drugih učesnika u saobraćaju.



Pešak se kreće na pogrešan način.

Vozač će omogućiti pešaku da pređe put iako se nepravilno kreće.

Vaspitanje (Edukacija) i kultura u saobraćaju

Edukacija i kultura u saobraćaju- važni su faktori u međuljudskim odnosima, a posebno u odnosima učesnika u drumskom saobraćaju. Od vozača koji je stekao određeni nivo edukacije, isti će poštovati saobraćajna i bezbednosna pravila, kao i imati kulturno ponašanje u drumskom saobraćaju. Kultura u saobraćaju je element povećanja bezbednosti drumskog saobraćaja. Saobraćajna kultura podrazumeva međusobno poštovanje u saobraćaju i toleranciju prema učesnicima u saobraćaju.

Na kulturu saobraćaja utiče:

- Ličnost,
- Porodično vaspitanje,
- Ljudsko ponašanje prema drugim učesnicima u saobraćaju.

Osposobljavanje kandidata za vozače i po opremanju vozačkom dozvolom je složen, dugotrajan i kontinuiran proces. Poznato je da bezbednost saobraćaja na putevima ugrožavaju upravo vozači koji nisu dovoljno osposobljeni za upravljanje vozilom kao i drugi učesnici u saobraćaju sa niskim nivoom saobraćajne kulture.



Ulazak vozila u saobraćaj

Bezbednost vozača u drumskom saobraćaju karakteriše kultura i sposobnost predviđanja stanja u drumskom saobraćaju

Omogućiću vozilu ulazak u saobraćaj, ako iza mene stoji kolona drumskih vozila.

Saobraćajna kultura vozila javlja se u njihovim odnosima prema: *drugim učesnicima u saobraćaju, vozačima, pešacima* (posebno decom, starijim osobama, osobama sa invaliditetom itd.), *biciklistima, motociklistima, mopedistima, kolicima, zatim prema stoci, vozilu, putevima, saobraćajnim i bezbednosnim pravilima kao i prema samoj sebi*. Osnovna znanja o kulturi u saobraćaju stižu se pre svega u porodici.

Za unapređenje kulture u saobraćaju primenjuje se:

- Preventivni model (promena stava i razvoj svesti kod učesnika u saobraćaju o značaju bezbednosti), koji sam po sebi ne sadrži elemente obaveze i
- Represivni model koji se primenjuje u slučajevima kada preventivni model ne daje zadovoljavajuće rezultate.

Vozač vozila koji poznaje sopstvene sposobnosti i zaista procenjuje situaciju i ponašanje drugih na putu i prema njima prilagođava svoju vožnju, tolerantan je i ima kulturni stav, ne ugrožava druge učesnike u saobraćaju i ne čini prekršaje. *Ovo je vozač vozila koji je kulturni i siguran u saobraćaju.*

Defanzivna (zaštitna) vožnja

Defanzivna vožnja je najbolji način da se izbegnu nezgode u drumskom saobraćaju.

Principi defanzivne vožnje su:

- *Tolerancija prema greškama drugih;*
- *Predviđanje razvoja saobraćajnih situacija;*
- *Pravovremeno i jasno upozorenje ostalim učesnicima u saobraćaju;*
- *Pridržavanje saobraćajnih pravila.*

Mladi i početnici vozači

Mladi i neiskusni vozači treba da imaju na umu:

- kako se ponašati u saobraćaju,
- da ne precenjuju svoje lične sposobnosti,
- da ne potcenjuju opasnost na putu,
- kako da reaguju u opasnim situacijama,
- kako da reaguju brzo i pravilno, itd.,

Razlozi zašto mladi i neiskusni vozači izazivaju saobraćajne nezgode su:

- neiskustvo u vožnji,
- nepoznavanje uzroka koji dovode do saobraćajnih nezgoda,



Mladi vozači u vozilu

Opasni vozači

Vozači koji rizikuju bezbednost u saobraćaju su: agresivni vozači koji precenjuju sopstvene sposobnosti, koji su netolerantni prema greškama drugih, koji su pod uticajem alkohola, droge ili lekova koji negativno utiču na vozačke sposobnosti.

Opasna ponašanja u drumskom saobraćaju podrazumevaju radnje koje mogu izazvati saobraćajne nezgode.

Radnje koje negativno utiču (ugrožavaju) bezbednost drumskog saobraćaja su:

- insistiranje na prvenstvu prolaza po svaku cenu,
- nepromišljeno i zakasnelo reagovanje,
- nerazumno spora vožnja.

Predviđanje i percepcija situacija u saobraćaj

Prilikom vožnje vozač mora da predvidi šta se može dogoditi u drumskom saobraćaju kako bi bio spreman



Percepcija situacije u saobraćaju

za reagovanje na različite situacije koje su pjavljaju u saobraćaju.

Veliki broj osećanja u drumskom saobraćaju, posebno od putne signalizacije, odražava osnovu za bezbednost u saobraćaju. Sa psihološke tačke gledišta, bez obzira o kom se polju radi, omogućavaju svakom učesniku u saobraćaju stvaranje jedinstvenih iskustva ili percepcije o raznim objektima i stvarima/događajima.

Tačne i brze percepcije su veoma važne u saobraćaju jer prema njima vozač mora pravovremeno i adekvatno reagovati u slučaju promene saobraćajne situacije.



Predviđanje situacije u saobraćaju

Sposobnost predviđanja namera drugih učesnika u saobraćaju je uslov za tačnu procenu i reagovanje u saobraćajnim situacijama.

U situaciji kada vozač zatvara vrata automobila, treba da imate na umu da može iznenada izaći na put, tako da treba da posmatrate njegovo ponašanje.



Put sa ograničenim vidnim poljem

U ovoj situaciji na planinskom prevoju (greben puta) dešava se da neko vozilo koristi vašu traku dok se kreće.

Sposobnost predviđanja šta bi se moglo dogoditi nakon dela puta sa ograničenim vidnim poljem utiče na povećanje bezbednosti na putu.

Na predviđanje saobraćajnih situacija utiču:

- poznavanje pravila drumskog saobraćaja,
- iskustvo u vožnji,
- šta se može desiti u delu sa smanjenom vidljivošću ili ograničenim vidnim poljem,
- poznavanje opasnosti na putu.



U sagledavanju opasne situacije u saobraćaju najvažnije je doneti ispravnu i blagovremenu odluku.

Na percepciju ispravne situacije u drumskom saobraćaju utiču: iskustvo vožnje, poznavanje (funkcija) vozila i poznavanje opasnosti na putu.

Ispravno ponašanje u ovoj situaciji je:

- maknuti nogu sa gasa i spremnost za kočenje ako je potrebno. Trotinist (Skuterist) može preći u saobraćajnu traku kojom se vozilo kreće.

Preduslovi da vozač donese ispravnu odluku i reaguje na vreme su:



- poznaje pravila saobraćaja,
- da predvidi svoje postupke i postupke drugih učesnika u saobraćaju,
- da ima znanja o identifikovanju opasnosti na putu.

Informacije koje vozač dobije od saobraćajne signalizacije, posebno od znakova opasnosti, služe mu da u zavisnosti od prirode opasnosti preduzme potrebne mere, kako bi što bezbednije prešao taj deo puta.



U ovoj situaciji, poprečno bezbednosno rastojanje se povećava, ako uslovi saobraćaja to dozvoljavaju. Pešak može iznenada preći put.

Kretanje pešaka u ovoj situaciji predstavlja opasnost

Vreme reagovanja

Nakon što vozač primeti opasnost, veoma je važno da što brže reaguje na komande vozila, najčešće na papučicu kočnice, kako bi izbegao udes.

Reagovanje vozača zavisi od psiho-fizičkih faktora koji negativno utiču na njega.



Odvraćanje pažnje tokom vožnje povećava put reagovanja

Mobilni telefon - čitanje msm-a

Proces reagovanja je podeljen u tri faze:

Procena situacije

U ovoj fazi, vozač mora da proceni šta se dešava. Vozač treba da bude miran, da ne paniči, da ima samopouzdanja i da se ne izgubi u opasnim saobraćajnim situacijama.

Donošenje odluka

Vozač mora da odluči koje radnje treba da preduzme kako ne bi se desio udes.

Radnja (postupanje)

Vozač reaguje radnjom koja je, po njegovom mišljenju, prikladnija u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kako bi izbegao udes.

Vreme reagovanja zavisi od:

- vrste uznemiravanja (svetlo, zvuk, dodir i sl.) na vozača,
- lične sposobnosti vozača,
- psihofizičkog stanja vozača (bolest, umor, alkohol, zabranjeni lekovi itd.),
- nivo znanja i veštine vožnje,
- starosti vozača.

Vreme reagovanja za svakog vozača je različito.

Prosečno vreme reagovanja vozača je jedna sekunda.

Vreme reagovanja je duže za vozače koji su pod uticajem alkohola, droga i lekova koji negativno utiču na psihofizičke sposobnosti, od zanemarivanja, umora, korišćenja telefona rukama, ne fokusiranja na vožnju itd.

Zbog toga je važno da vozač predvidi neočekivane opasnosti tokom vožnje, donese prave odluke i reaguje blagovremeno i tačno.

Psihofizičko stanje i umor vozača

Faktori koji negativno utiču (smanjuju sposobnost vožnje) na psihofizičko stanje vozača:

- akutne i hronične bolesti,
- nepravilna ishrana,
- alkohol,
- umor,
- buka i vibracije,
- nepovoljna klima,
- visoke/niske temperature u kabini vozača,
- nesanica itd.

Didaktika- je naučna disciplina pedagogije koja se definiše kao teorija nastave i učenja. Didaktika podrazumeva teorijsku osnovu nastave i učenja, čije je predstavljanje uslovljeno od samog razvoja oblika i sadržaja nastavnog rada. Organizovanje i nastavne metode, posebni oblici organizovanja u auto-školama, organizuje se uglavnom u grupama, ali se može organizovati pojedinačno, to dolazi u izrazu gde su neke kategorije posebne. Organizovanje nastave iz praktičnog časa organizuje se pojedinačno, što znači da našo zakonodavstvo dozvoljava samo ovaj oblik organizovanja učenja. Postoje i drugi oblici organizovanja iz praktičnog dela osposobljavanja kao na.pr. instruktor sa dva kandidata ili obrnuto, itd.

Pitalac treba da ima znanje o zakonodavstvu u svom djelokrugu, a zatim o proceni koja se vrši elektronskim putem, treba pružiti kvalitetne usluge fokusirajući se na povratne informacije kandidatima koji imaju nejasnoće ili zapažanja, sugestije ili neslaganja u vezi sa procesom testiranja. Mora uzeti u obzir sve individualne karakteristike kandidata koje su gore opisane.

Subjektivne i objektivne radnje pri proceni znanja kandidata, moraju se uzeti u obzir.

POGLAVLJE 3

PUT

PUT

Put je osnovni bezbednosni faktor u drumskom saobraćaju. Ako je put dobro izgrađen prema standardima i opremljen signalizacijom (put prema standardima), to će uticati na smanjenje broja saobraćajnih udesa.

Izrazi (pojmovi) korišćeni u ovom poglavlju imaju sledeća značenja:

Autoput - javni put koji služi samo za kretanje motornih vozila, koji je označen posebnim saobraćajnim znakom i koji ima dve fizički odvojene putne trake za kretanje iz suprotnih pravaca;

Raskrsnica - svaka raskrsnica, spoj ili deonica puteva na istom nivou;

Nekategorizovani put - je svaka površina za saobraćaj koja nije kategorisana kao javni put i na kojoj se saobraćaj odvija prema uslovima koje je u skladu sa odredbama o bezbednosti drumskog saobraćaja predvideo vlasnik ili lice koje on ovlasti kao što su: planinski putevi, prilazni putevi zgradama ili zemljištu, funkcionalne saobraćajne površine u blizini zgrada, autobuske stanice, putevi u posebnoj svojini i slično;

Put van naselja - deo puta van granica naselja;

Lokalni putevi - podrazumeva javni put zvanično kategorisan kao lokalni put, koji povezuje naseljena područja unutar naselja jedne opštine ili delove dve različite opštine;

Nacionalni put - podrazumava javni put koji je zvanično kategorisan kao nacionalni put koji povezuje dva ili više gradova i koji može da služi kao veza sa regionima izvan Kosova;

Put u naselje - deo javnog puta u granicama naselja, čije se karakteristike određuju prostornim planom, odnosno urbanističkim planom opštine;

Javni put - put kategorisan kao javno državni ili opštinski put gde svako može da ga koristi nesmetano pod uslovima predviđenim ovim zakonom;

Regionalni put - podrazumeva javni put koji je zvanično kategorisan kao regionalni put koji povezuje centre od ekonomskog značaja dve ili više opština;

Povezni put - javni put koji povezuje naselja sa železničkim stanicama, putevima ka aerodromu, lekovitim banjama, rekreativnim centrima, nacionalnim parkovima, spomenicima i istorijskim kompleksima i slično;

Neasfaltirani put/zemljani put put bez izgrađene putne površine i bez putnog sloja, koji nema izgrađenu putnu površinu ni na mestu spajanja sa javnim putem;

Saobraćajni put - deo putne površine koji služi prvenstveno za kretanje drumskih vozila;

Biciklistička staza - je deo saobraćajnog puta namenjen za kretanje bicikala koji se proteže duž puta i koji je obeležen uzdužnom linijom na putu i odgovarajućim saobraćajnim znakom;

Saobraćajna traka - površina namenjena za saobraćaj, čija je širina dovoljna za normalan razvoj saobraćaja reda drumskih vozila;

Bočna saobraćajna traka - deo saobraćajnog puta na nacionalnim putevima gde su putne trake fizički razdvojene, koji služi za kretanje nemotornih vozila i sporokretnih vozila sa motornim dejstvom, kao što su: traktori, radne mašine, motokultivatori ili slično koji se zbog svoje konstrukcije ne mogu kretati brže od trideset (30) km/h;

Saobraćajna traka za spora vozila - obeleženi uzdužni deo, koji služi za teška vozila i druga vozila, koja, sporim kretanjem, smanjuju protok saobraćaja;

Saobraćajna traka za usporavanje - deo saobraćajnog puta koji služi za izlazak vozila iz saobraćajnog toka na putu;

Saobraćajna traka za obavezna (hitana) zaustavljanja - uzdužni deo označen na autoputu, na određenim mestima na putu, kao: u tunelima, galerijama ili slično;

Saobraćajna traka za ubrzanje - deo saobraćajnog puta koji služi za ulazak vozila u saobraćajni tok sa sporednog puta, odnosno sa drugih ulaznih puteva, kao što su: sa derivatnih pumpi, sa određenih mesta za parking, kao i sa drugih objekata u blizini puta;

Putna traka - uzdužni deo saobraćajnog puta koji služi za kretanje drumskih vozila u jednom smeru sa jednom ili više saobraćajnih traka;

Putna signalizacija - sredstva i oprema za praćenje, kontrolu, regulisanje i usmeravanje toka saobraćaja;

Trotuar - površina uređena pored puta posebno za kretanje pešaka, koja nije u istom nivou kao i saobraćajni put ili je na drugi način odvojena od puta;

Kolosek - je definisana osa puta ucrтана u projektu ili označena na terenu, koja služi kao polazna tačka za izgradnju puta;

Železnički prelaz - deo puta koji prelazi preko železničkih ili tramvajskih pruga u istom nivou, koji može biti fizički obezbeđen zaštitnim i poluzaštitnim ogradama, saobraćajnim znacima ili neobezbeđen;

Pešački prelaz - deo površine saobraćajnog puta koji služi za prolaz pešaka kroz ovaj sloj, a koji je obeležen odgovarajućim znakovima;

Biciklistički prelaz - deo površine saobraćajnog puta koji služi za prolaz bicikala i drugih vozila koja se kreću kroz biciklističku traku ili stazu, koji je označen odgovarajućim znakovima;

Autobusko stajalište - deo putne površine koji služi kao autobusko stajalište radi ukrcavanja i izkrcavanja putnika i koji je obeležen odgovarajućim saobraćajnim znakom;

Naselje - je prostor u kome redovi ili grupe stambenih zgrada sa jedne ili obe (2) strane puta daju izgled naselja i čija granica mora biti obavezno obeležena odgovarajućim saobraćajnim znacima koji označavaju naselje

Pešačka zona - izgrađena površina saobraćaja koja prvenstveno služi za kretanje pešaka, u kojoj je zabranjeno kretanje vozila sa motornim dejstvom, osim onih sa posebnom dozvolom;

Školska zona - deo puta ili put susedstva, koji se nalazi u blizini škole i koji mora biti obeležen posebnim saobraćajnim znakom;

Zona mirnog saobraćaja - zona u stambenom centru, obeležena odgovarajućim saobraćajnim znakom, u kojoj se vozila ne smeju kretati brzinom većom od kretanja pešaka i u kojoj su dečije igre dozvoljene u celoj zoni.

Karakteristike puta

Tip površine puta - put može biti sa izgrađenom površinom (asfalt, beton itd.) ili bez njih (makadam, šljunak, pesak, zemlja).

Prianjanje guma zavisi od vrste puta, koji može biti hrapav ili gladak. Hrapava (gruba) površina puta je povoljnija od glatke jer je prianjanje guma sa putem je bolje, i uslovi kočenja su bolji.

Na prianjanje (*trenje*) utiču: klizavanje točka, vertikalno opterećenje točka, brzina kretanja vozila, kontakti pritisak i njegova raspodela, vrsta i stanje podloge (podsloja), prisustvo vlage i konstrukcione karakteristike guma, temperatura i podloga (podsloj) gume itd.

Bacanje raznih stvari (ulje, nesagorela goriva, prašina...) stvara prljavštinu (zagađenje) na površini saobraćaj puta, što utiče na smanjenje koeficijenta prianjanja guma i klizanje vozila, posebno kada padne prva kiša.

Opasna krivina nalevo



Opasno krivina levo

Izuzetno je važno održavati povećani koeficijent prianjanja u onim delovima puta gde su kočenje i skretanje vozila najčešći (raskrsnice, krivine, pešački prelazi itd.).

Broj i širina saobraćajnih traka

Širina saobraćajnog puta značajno utiče na bezbednost puta. Sa povećanjem širine saobraćajnog puta, što zavisi od tipa i ranga puta, povećava se i nivo bezbednosti na putevima i smanjuje se broj udesa, dok se i prekomerni napor vozača vozila smanjuje.

Broj saobraćajnih traka definiše se projektom na osnovu intenziteta, protoka vozila i drugih učesnika u drumskom saobraćaju.



Put sa četiri saobraćajne trake

Saobraćajni put može imati jednu ili više saobraćajnih traka za saobraćaj vozila i određeni broj saobraćajnih traka za druga odredišta (traka za ulazak i izlazak sa puta, za usporavanje i ubrzavanje za javni prevoz putnika, za parkiranje itd.).

Oštećenja saobraćajnog puta

Oštećenja nastaju kao rezultat raznih uticaja na površinu saobraćajnog puta (velike mase vozila, klimatske promene, niske temperature, neadekvatno održavanje od strane održavalaca puteva itd its.) i utiču:



Oštećenje puta

- iznenađujuće, kod vozača vozila koji prave refleksne reakcije koje često mogu biti uzrok izlaska (kretanja) u suprotnom smeru ili sletanja sa puta,
- na upravljanju vozilom, normalnom i stabilnom kretanju vozila i na destabilizaciji kretanja,
- na kočenje i produžavanje zaustavne putanje,
- na vibracije i promenu sile na točku, u zamoru vozača vozila, na drenažu vode i na pojavu vodenog klina (akvaplaninga) i leda koji smanjuju koeficijent prijanjanja guma na površini puta.



Oštećenje puta ugrožava bezbednost drumskog saobraćaja.

Oštećenje puta, zatvoreni put

Putna trasa

Najveći uticaj u okviru trase puta imaju krivine sa:

- *ndryshim të radiusit të kthesës,*
- *promenom poprečnog nagiba i*
- *uzdužnim nagibima.*

Na krivinama sa malim radijusom rizik od udesa je veći nego na pravoj deonici puta, uglavnom postoje vrste samih udesa.

Kada se na putu zamenjuju duge prave deonice i deonice sa ostrim horizontalnim krivinama ili se ravn deonice zamenjuju sa delovima puteva sa vertikalnim krivinama, prosečan broj udesa se povećava u poređenju sa istim uslovima vožnje (magistralni put, autoput ili ravni putevi, itd.).



Trasa sa dobrom vidljivošću puta

Saobraćajni udesi se obično dešavaju u delovima sa jakim krivinama u odnosu na prethodni smer ili sa malim krivinama, kao i na deonicama puta sa uzbrdicama/nizbrdicama, posle dugog i ravnog dela puta.



Trasa sa opasnim krivinama ulevo

Oštri radijusi krivina i promene nagiba više umaraju vozače vozila, uzrokuju veću napetost, nestrpljenje i agresivnost, što smanjuje njihove veštine.

Nakon niza oštih krivina čak i na ravnim delovima puta i nakon dugih uzbrdica/nizbrdica, uzrokuje se veći broj saobraćajnih udesa.

Stanje površine puta

Stanje puta zavisi pre svega od vremenskih uslova, što znači da površina puta može biti suva i čista, prljava, peskovita, šljunkovita, mokra, blatnjava, prekrivena lišćem, snegom, smrznuta -ledom, itd. Na putu se mogu naći prašina, ulje, ostaci guma itd.



Put prekriven lišćem

Ovo stanje puta produžava putanju kočenja.

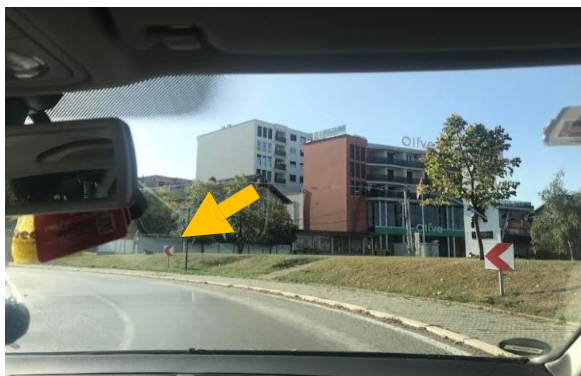
Stanje površine puta utiče na prijanjanje guma, dužinu putanje kočenja i način upravljanja vozilom.



Za vreme kiše, snega, poledice put postaje klizav.

Vremenski uslov- kiša

Na putevima takozvane udarne rupe predstavljaju rizik po sebi čak i pri malim brzinama, uzrokujući oštećenja vozilima na gume i sistemu za kačenje, posebno u kišnim vremenima kada one su prekrivene vodom.



Ograničeno vidno polje

Ograničeno vidno polje - ograničeni prostor koji učesnik u saobraćaju može da vidi sa mesta na kome se nalazi, zbog puta sa nevidljivim krivinama, sa grebenima ili zbog bilo koje fizičke prepreke, bilo kog objekta ili slično.

Put sa putnom signalizacijom povećava bezbednost u drumskom saobraćaju.



Dobro vidno polje puta

Vožnja po uzdužnom nagibu je opasan deo puta, posebno ako je klizav, zaustavljanje i pokretanje predstavljaju velike probleme za nove, početnike i neiskusne vozače

Pravi put

Vožnja po dugom, ravnom putu može biti opasna:|



Pravi put

- *monotonija i umor se javljaju brže,*
- *povećana želja za preticanjem i velikim brzinama,*
- *gubitak kontrole nad brzinom kretanja,*
- *mogućnost zaslepljivanja svetlima vozila noću, prilikom mimolaženja.*

Prepreke pored puta

U blizini puta se često nalaze razne prepreke (debla, betonski stubovi i drugo, čvrsti predmeti, poljoprivredni usevi itd.) koje utiču na aktivnu i pasivnu bezbednost drumskog saobraćaja.



Drveće uz put

U većini slučajeva ometaju vidljivost puta, onda ove prepreke mogu biti uzrok saobraćajnih udesa. Česte prepreke utiču na zamor vozača vozila i odvlače im pažnju, što može povećati rizik od saobraćajnih udesa, a posebno su opasne u slučaju da vozilo izleti sa puta. Prepreke mogu uticati na pasivnu bezbednost drumskog saobraćaja. Ako se radi o jakim preprekama (debla, stubovi, zidovi itd.), prilikom izlaska sa saobraćajnog puta vozila se često sudaraju sa ovim preprekama i time su posledice udesa veće.

Putni objekti

To su putni objekti kroz koje prolazi (proteže se) trasa puta koji omogućavaju bezbedan i efikasan razvoj saobraćajnog toka. Njima se prelaze prepreke preko reka i dolina, probijaju planine, štite padine od erozije i putevi od urušavanja, odvođe površinske vode i rešavaju se i drugi problemi na trasu koji ometaju bezbedan razvoj drumskog saobraćaja.

Tuneli - skraćuju dužinu trase eliminisanjem tešku trasu kroz planinske puteve sa uzdužnim nagibima ili serpentinama. U tunelima nema snega, bočnih vetrova, hidrodinamičkih klinova (akvaplaning) ili leda, ali postoji otežano opažanje (prilagođavanje oka), manja vidljivost, veća buka, emocionalne smetnje (vozači vozila koji pate od fobije) itd.

Blizina tunela se upozorava znakom opasnosti kao što se vidi na sledećoj fotografiji.



Blizina tunela



mesto gde se nalazi tunel

Galerije- su nezatvoreni objekti kao što je tunel jer omogućavaju prolaz planinskih „strana“ sečenjem i prolaskom ispod stena ili slično.

Mostovi omogućavaju da trase puta prođe preko reke (bilo kakvu vodenu prepreku).



Statički most



Vozači treba da budu oprezni kada nailaze na saobraćajni znak „Blizina pokretnog mosta“ jer se može desiti da u trenutku kada žele da pređu most on može biti podignut ili se most spušta.



Pokretni most



Podvožnjaci i nadvožnjaci - omogućavaju prolaz traseje puta ispod ili iznad drugih puteva ili infrastrukturnih objekata. Prolazak pored ili u blizini ovih putnih objekata zahteva od vozača vozila prethodno poznavanje ovih objekata i njihov uticaj na način i bezbednost putnog saobraćaja.



Podvožnjak i nadvožnjak

Vijadukti i akvadukti - omogućavaju, uz relativno malu promenu horizontalne i vertikalne trase puta, suočavanje sa dolinama koje su često izložene poplavama ili uticaju podzemnih voda visokog nivoa.



Viadukti

Odvodni kanali - omogućavaju odvod površinskih voda ispod tela puta, dok obloženi zaštitni zidovi štite put od urušavanja brdovitih padina.



Obezbeđen železnički prelaz

Železnički prelaz (Prelazi puteva preko železničkih pruga u istom nivou) - su mesta gde se putna trasa ukršta sa železničkom prugom.

Najbezbedniji način regulisanja saobraćaja u njima je kroz zaštitnu ili poluzaštitnu stranu.

Prolazak pored ili u blizini ovih putnih objekata zahteva od vozača vozila prethodno poznavanje ovih objekata i njihov uticaj na način i bezbednost putnog saobraćaja.

Na primer, mostovi, nadvožnjaci, odvodni kanali, vijadukti i slične strukture su izloženi kondenzaciji vode koja čini put klizavim ili, i se u vremenima niskih temperatura smrzava i stvara se led, što se dodatno ugrožava drumski saobraćaj.

Nagibi -mogu biti uzdužni i poprečni u odnosu na liniju trase puta.

Nagibi uzdužne kote uslovljeni su tipom i stanjem terena kroz koji se proteže trasa puta.

Prilikom vožnje sa velikim nagibom kote, posebno u otežanim atmosferskim uslovima (kiša, sneg, led itd.), ukoliko je kolovoz prekriven, potrebno je koristiti zimski uređaj koji povećava koeficijent prljanja (trenje) i smanjuje mogućnost proklizavanja kroz saobraćajni put.



Uzdužni nagib

Kosine poprečne kote grade se kako bi se smanjio uticaj centrifugalne sile, kao i za odvod površinskih voda sa saobraćajnog puta (*od atmosferskih padavina*).



Opasna krivina na levo

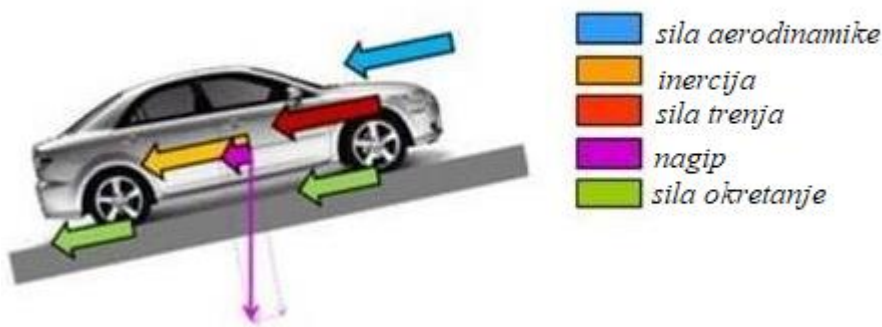
Delovi puta sa krivinama ili grebenima predstavljaju opasnost za mlade, početnike i neiskusne vozače.

U krivinama vidljivost može biti ograničena e kufizuar dhe ndikon forca i deluje centrifugalna sila koja teži da izbaci vozilo sa puta.

Sile koje utiču na vozilo

Tokom vožnje vozila, na njega deluju razne sile koje ometaju ili pomažu vožnji, kao što sledi:

- **vučna sila, sila kočenja, sila trenja, bočna sila, sila aerodinamike.**



Uticaj sila na vozilo

Prianjanje guma na putu zavisi od:

- vrste i stanje površine puta,
- vrste i stanje guma

Vučna sila, - da bi se vozilo kretalo, motor mora da obezbedi vučnu silu i prianjanje guma na put mora biti dovoljno veliko da bi se stvorila vučna sila.

Vučna sila deluje na motorne točkove (ukupna periferna sila svih motornih vozila):

Centrifugalna sila - javlja se pri vožnji kroz krivine.



Centrifugalna sila deluje na vozilo tokom vožnje kroz krivine, što je veća brzina i što je manji radijus krivine uticaj centrifugalne sile, je veći.

Centrifugalna sila

$$F_c = m \frac{v^2}{r}$$

Gde su:

F_c - Centrifugalna sila

m masa vozila

v^2 brzina kretanja

r - radijus krivine

Posledice centrifugalne sile su:

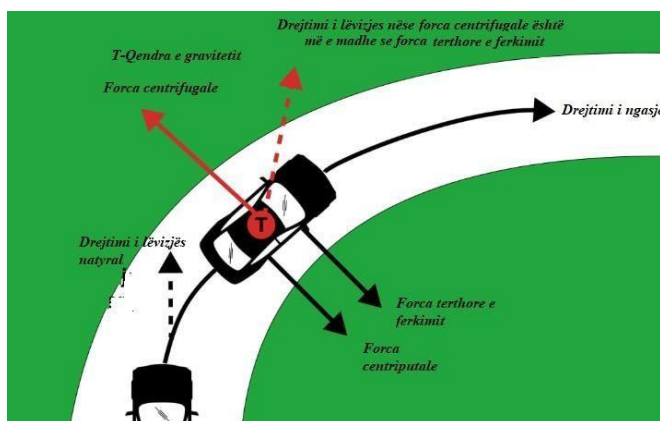
- klizanje vozila u zaokretu,
- sletanje vozila sa puta,
- preplavlivanje (prevrtanje) vozila.

Stabilnost vozila

Pod stabilnošću vozila podrazumevamo vožnju u različitim uslovima puta ili saobraćajnim okolnostima bez opasnosti od klizanja, nošenja ili prevrtanja. Postoji uzdužna i poprečna stabilnost, koja zavisi od konstrukcije vozila (visine centra težišta, rastojanja između točkova i osovina, sistem vešanja), od vrste i stanja guma koja su na putu i stanja saobraćajnog puta.

Stabilnost vozila tokom vožnje mora se održavati čak i pri vožnji po ravnim putevima, na uzdužnim nagibima i u krivinama.

Uzdužna stabilnost vozila – odnosi se na mogućnost i nemogućnost prevrtanja vozila oko prednje ili zadnje ose tokom njegovog uzdužnog kretanja.



Centrifugalna sila

Poprečna stabilnost vozila – pri vožnji kroz krivine osim sila koje deluju u toku vožnje na putu ravni, deluju i centrifugalna sila, radijalna sila deluje horizontalno u odnosu na težište vozila koje teži izbaciti vozilo sa puta. Za vozila koji imaju visoko težište ili nose teške terete koja su visoka, ili visoka i uska vozila, za vozila na tri točka ili posebne lakše doći do prevrtanja vozila na put.

Horizontalne krivine- pojavljuju se radi promene ravne trase puta sa desne i leve strane puta. Grade se u kombinaciji sa radijusom krivine i prelazom dela krivine kao i sa poprečnim nagibom.

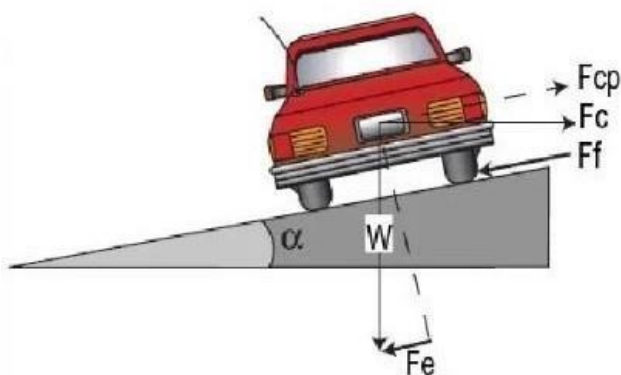
Velika brzina je glavni uzrok ne stabilnosti tokom vožnje, posebno u krivinama, zbog uticaja centrifugalne sile koja teži da pomeri vozilo dalje od pravca kretanja i deluje u suprotnom smeru od sile poprečnog trenja koja teži da zadrži vozilo u pravcu kretanja kroz krivine.

Ako je centrifugalna sila manja od bočne sile trenja, vozilo održava pravac koji je pratilo u skretanju pomeranjem volana u željenom smeru kretanja.

Iz tog razloga, kočenje treba izbegavati prilikom kretanja u krivinama, jer kočenje smanjuje bočnu silu trenja, dok se u slučaju naglog kočenja ona može se izgubiti, može doći do proklizavanja, nošenja ili prevrtanje vozila.

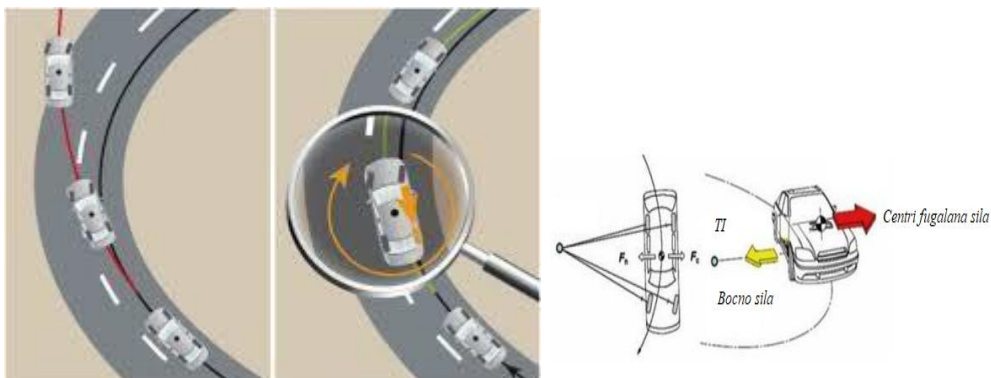
Kako se krivina puta smanjuje, smanjuje se i pritisak na vozača, a time se povećava i rizik koji negativno utiče na bezbednost drumskog saobraćaja.

Iz bezbednosnih razloga u nekim opasnim delovima puta, saobraćajnim znacima je postavljeno ograničenje brzine kako bi prolaz kroz krivine bio bezbedan.



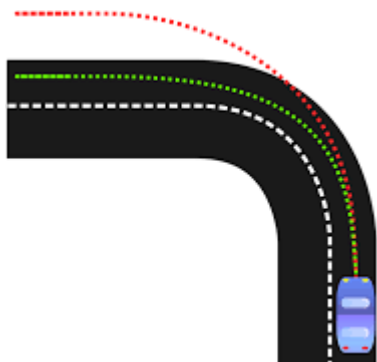
U zavisnosti od veličine centrifugalne sile, može doći do:

-Prenošenje vozila koje se javlja kada je centrifugalna sila (F_c) veća od bočne sile trenja koja utiče na vozilo. Ovo se često dešava u slučajevima kada se u krivinu ulazi prevelikom brzinom, tako da se zbog kočenja zadnji točkovi blokiraju i nose bočno. Vozila sa pogonom (vučom) na zadnje točkove su sklona prenošenju.



Prenošenje vozila

Klizanje vozila u krivini - nastaje kada je bočna sila trenja manja od centrifugalne sile, dok zadnji točkovi ne mogu da nose potrebnu poprečnu silu. To se dešava ako se u krivinu ulazi prevelikom brzinom, tako da se prednji točkovi blokiraju zbog kočenja. Vozila sa vučom na prednjim točkovima su sklona klizanju.



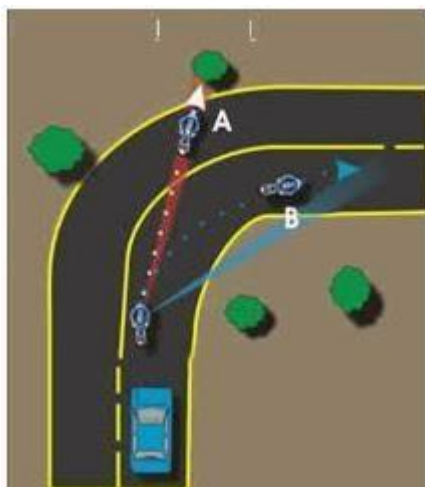
Uticaj centrifugalne sile pri vožnji u krivinama

Efekat dejstva centrifugalne sile (F_c) na krivinu se smanjuje ako se brzina vozila smanji pre ulaska u krivinu i bezbedno se prolazu kroz krivine.

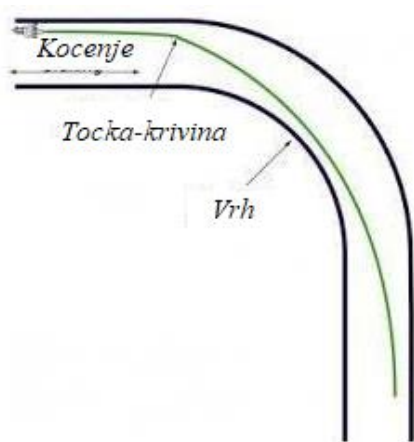
Poprečni nagib saobraćajnog puta u krivinama ostvaruje se prema pravilu, prema unutrašnjoj strani krivine ka centru krivine. Na ovaj način se smanjuje dejstvo centrifugalne sile (F_c) na krivinu, koja teži da skrene vozilo sa željene putanje.

Put bez poprečnog nagiba ili suprotnog nagiba (stari putevi sa nepravilnim poprečnim nagibom na krivinu) nije bezbedan, stoga je u ovom slučaju neophodno smanjiti brzinu kretanja vozila.

Tehnika kretanja kroz horizontalnu krivinu- prikazana je na sledećim slikama sa putanjama koje prikazuju položaj vozila pre ulaska, tokom kretanja u krivini i pri izlasku iz krivine.



Opasna skretanje udesno



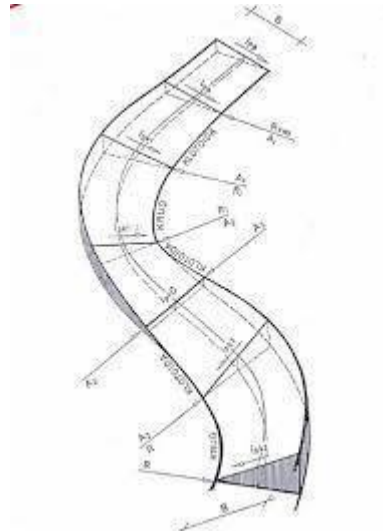
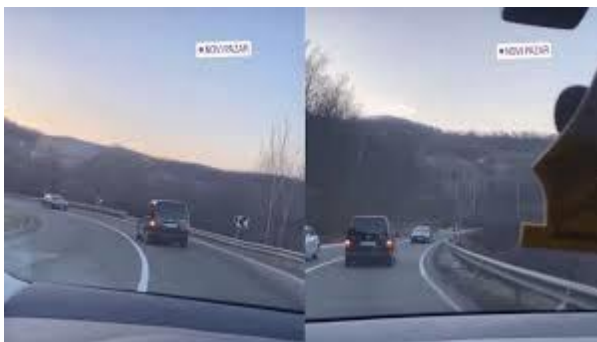
Kretanje sredinom saobraćajne trake i približavate se krivini. Planira se ulazak krivini. U krivini se ulazi postepeno i sistematski. Prilagođava se brzina (zamenjujući brzinu i kočenjem) tako da tokom prolaza u krivinama imamo bezbednu brzinu, na koji način će se smanjiti dejstvo centrifugalne sile na vozilo. Posmatra se da li dolazi neko vozilo sa prednje strane i kako se kreće. Pomere se desno i levo skretajući se na desnoj strani puta, preko desne srednje trake i blizu ivice saobraćajnog toka. Putanja kretanja je prikazana na šemama za desnu i levu krivinu.

Brzina mora biti konstantna i pridržavati se putanje kretanja, a polaganim povećanjem brzine izlazi se iz krivine i nastavlja se kretanje po sredini saobraćajne trake. Ne prolazi se levom stranom i ne koči se ukoliko nije potrebno.



Opasna krivina.

Krivine uslovljene oblikom terena kroz koji se proteže trasa puta prolaze kroz grebene i reljefe na putu. Talasasti teren sa malim radiusima vertikalnih krivina negativno utiče na vozače vozila jer stvara osećaj nelagodnosti i „kolapsa“ prilikom prolaska kroz ove krivine.



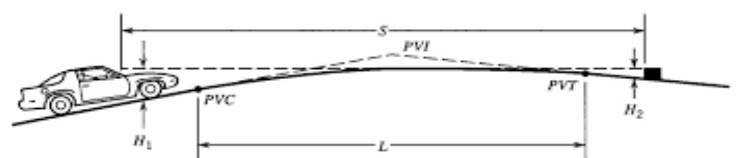
Vožnja u krivinama

Najveći broj udesa na ovim krivinama se dešava na vrhu uzbrdice. Vidljivost mora biti obezbeđena i duž putanje zaustavljanja.



Konkavna krivina

Kretanje po vertikalnoj krivini (konkavnoj i konveksnoj)



Na kraju uzbrdice i nizbrdice nailazimo na vertikalnoj krivini: *konveksna krivina* (greben puta) ili *konkavna krivina* (korita-rupe)

Vertikalna krivina uzrokuje vozaču vozila poremećaje u uzdužnoj stabilnosti kretanja vozila kada nije prilagođena brzina kao sledi: podstaknuto podizanje u konveksnim krivinama, gubitak kontakta sa saobraćajim putem i moguće prevrtanje sa prednje ili zadnje osovine, kao i doživljavanje pritiska na prednje točkove usled delovanja inercije i centrifugalne sile u konkavnoj krivini. Zbog nedovoljne vidljivosti možemo velikom brzinom pasti u koritama (doline) gde nas mogu iznenaditi prepreke (pesak, alat itd.) i promena pravca puta udesno ili ulevo.

Kinetička energija- je sposobnost tela da obavlja rad jer imaju određenu brzinu.

$$E_k = \frac{1}{2}mv^2$$

Gde sue:

E_k -kinetička energija m -masa vozila

v^2 -shpejtësia e lëvizijës

Sila trenje

Trenje (prianjanje) - je vučna sila između guma vozila i stanja i vrste površine saobraćajnog puta. U zavisnosti od vrste putne površine i vrste guma vozila, ostvaruje se određena sila koja vuče vozilo tokom kretanja, što je jedan od važnih parametara za bezbedno upravljanje vozilom.

Koeficijent trenja (prianjanja) je odnos između tangencijalne sile na točku i vertikalnog opterećenja točka. Na trenje utiču: proklizavanje točka, vertikalno opterećenje točka, brzina kretanja vozila, kontakti pritisak i njegova raspodela, vrsta i stanje podsloja, prisustvo vlage i konstrukcije karakteristike guma, temperatura i podsloj guma itd.

Da bi se vozilo pokrenilo iz mesta sila trenja mora biti veća od vučne sile u suprotnom će se točkovi vozila okretati na mestu

Prianjanje se opire prema klizanju rotirajućeg točka, na osnovu trenja između gume i površine puta.



Dobro prianjanje - Guma - put

Trenje guma, dakle prianjanje, zavisi od kontaktnog pritiska, tj. veličine kontaktne površine!

Bočna sila - se pojavlja tokom velikih bočnih vetrova

Jak bočni vetar se može očekivati na mostu, vijaduktima ili na otvorenim putnim deonicama (delovi bez kuća, drveća...). Uticaj bočnog vetra može dovesti do gubitka kontrole nad vozilom ili čak do prevrtanja vozila.



Bočni vetrovi

Tokom vožnje kada duva bočni vetar vozač treba odmah da smanji brzinu kretanja i da čvrsto drži volan na suprotnoj strani vetra.

Jednotračna vozila i transportna vozila su više izložena uticaju bočnih vetrova.

Sila kočenja je - sila koja se javlja kao rezultat vožnje uzbrdo, vetra, trenja, itd.,

Sila kočenja se ostvaruje pritiskom na nožnu pedalju (kočnicu) u zavisnosti od toga kojom silom se pritiska.



Automatsko kočenje

Put zaustavljanja

Vozač mora voziti brzinom koja zaustavlja vozilo pre bilo koje prepreke koja se može pojaviti na putu.

Putanja reakcije - odnosi se na vozača koji je uočio opasnost i donosi odluku da koči **t.j. da pritisne pedalju nožne (radne) kočnice**.

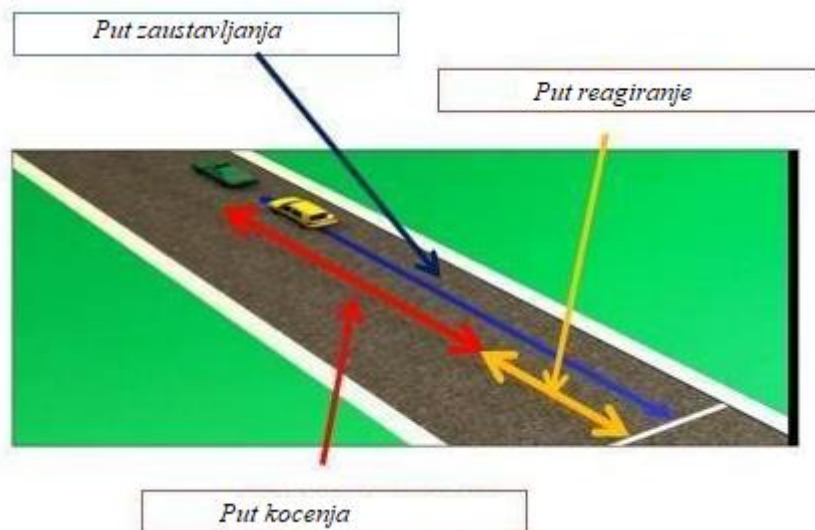
Putanja reakcije zavisi od psiho-fizičkih uslova vozača i faktora koji na njih utiču .

Što više vozač kasni da pritisne pedalju papučice toliko je veći rizik da uzrokuje udes .

Put kočenje - počinje od trenutka pritiska na pedalju radne (nožne) kočnice i traje dok se vozilo ne zaustavi .

Put kočenje zavisi od :

- brzine kretanja,
- vrste i stanje puta,
- atmosferskih uslova,
- tereta na vozilu,
- vrstu i stanje guma,
- igra i stanje kočionog sistema, itd.



Putanja zaustavljanja zavisi od faktora putanje reakcije i kočenja.

Put - zaustavljanja $L_r = V/3,6 \times t_r$ (m)

- Put reagovanja $L_k = V^2/254 \times k$ (m) -kočioni put

Kako se izračunava put reakcije?

Pri brzini od 50 km/h, put reakcije je $S_r = 15$ m. $(50 \text{ km/h} : 10) \times 3 = 15$ metara

Kako izračunati put kočenja?

Pri brzini od 50 km/h, kočioni put je $S_f = 25$ m. $(50 \text{ km/h} : 10) \times (50 \text{ km/h} : 10) = 25$ metara.

Kako se izračunava put zaustavljanja vozila?

$$S_r = 15 \text{ m} + 25 = 40 \text{ m}$$

Ubrzanje vozila- je promena (povećanje) brzine u jedinici vremena.

$$a = \frac{dv}{dt}$$

Primer: Vozilo menja brzinu za 10 s -50 m/s. Koliko je ubrzanje vozila?

$$a = 5 \text{ m/s}^2 \dots \frac{50 \text{ m/s}}{10 \text{ s}} = 5 \text{ m/s}^2$$

Usporavanje vozila- je promena (smanjenje) brzine u jedinici vremena.

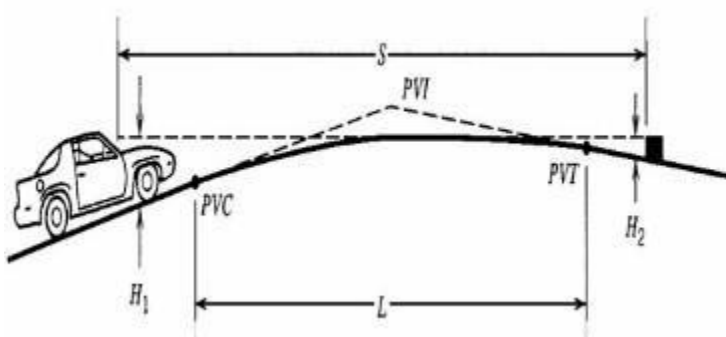
Primer, Vozilo pri kretanju brzinom od 15/s počinje da koči i nakon pet sekundi zaustavlja vozilo. Koje je usporavanje vozila?

$$-a = \frac{-15 \text{ m/s}}{5 \text{ s}} = -3 \text{ m/s}^2$$

Usporenje vozila je $= -3 \text{ m/s}^2$

Ako se brzina kretanja udvostruči, putanja kočenja se produžava četiri puta.

Vidljivost zaustavljanja na konveksnim krivinama



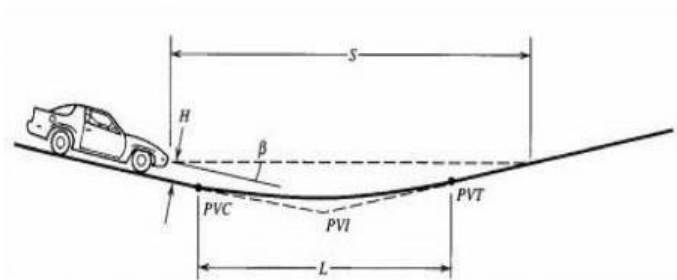
Gde su:

L- je minimalna dužina vertikalne krive konveksne (L_{min} u metrima),

- visina očiju vozača H_1 ,
- visina objekta na putu H_2 .

Vidljivost zaustavljanja na konveksnim krivinama

Vidljivost zaustavljanja na konkavnim krivinama



Konkavne vertikalne krivina sa svojim konstruktivnim elementima

Razlika između vertikalne konveksne krivine i konkavne vertikalne krivine je u analizi vidljivosti tokom noćnih uslova vožnje. Naime, tokom dana vidljivost u konkavnoj vertikalnoj krivini je neograničena, dok u noćnim uslovima postoje ograničenja vida uzrokovana refleksijom svetlosti od svetala vozila koja dolaze ispred.

POGLAVLJE 4

OSTALI UČESNICI U SAOBRAĆAJU

ODREDBE ZA KRETANJE PEŠAKA

Pešak se mora kretati po površini namenjenoj za pešake.

Na prometnom putu pešaku nije dozvoljeno kretanje, zaustavljanje ili igranje i kretanje različitim opremama itd. Ako je pešak prinuđen da se kreće saobraćajnom trakom, mora se kretati što bliže desnom uglu, ne ometajući i ne ugrožavajući kretanje drumskih vozila.

Prelaženje puta od strane pešaka

Pešak tokom prelaska puta dužan je obratiti posebnu pažnju i uvek koristiti pešački prelaz onda kada on postoji.

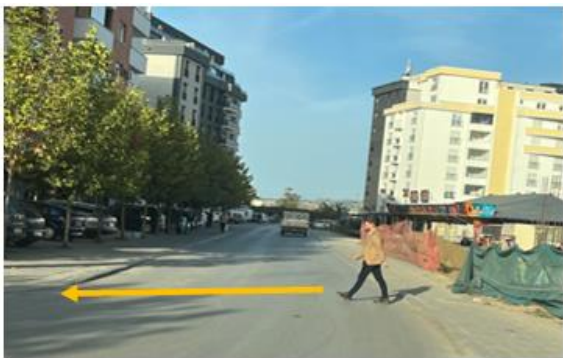


Prelaz za pešake

Pešak je dužan da pređe prometni put, traku ili biciklističku stazu sa povećanom pažnjom prelazeći najkraćim putem i pre nego što počne prelaziti put utvrditi da to može učiniti na bezbedan način.

Tokom prelaska puta, trake ili biciklističke staze ili pruga, pešaku nije dozvoljeno korišćenje mobilnog telefona, korišćenje slušalica ili druge slične uređaje koji ga mogu zbuniti.

Prelaz za pešake



Prelazak puta izvan prelaza za pešake

Na putu koji ima pešački prelaz ili posebne prelaze izgrađene za pešake, pešak je dužan da se kreće kroz te prelaze, ako su od njega nisu udaljeni ne više od 50 metara unutar urbanog područja.

Prelazak puta van pešačkog prelaza dozvoljen je samo ako ne ometa kretanje vozila.

Kretanje van urbanog područja



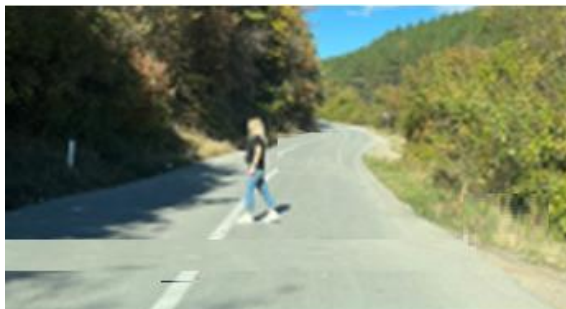
Pešak koji hoda na putu van urbanog područja mora koristiti levu stranu puta u smeru kretanja i tokom vremena smanjene vidljivosti nositi neko reflektirajući sredstvo ili opremu ili izvor svetlosti, kao: reflektirajući prsluk, reflektirajuća odeća, baterije i slično.

Pešaku je dozvoljeno kretanje uz desnu ivicu puta samo ako je kretanje za njega bezbednije, kao: nevidljiva krivina, provalija, iskopano mesto, urušavanje kamenja ili slično.

Kretanje u suprotnosti saobraćajnih pravila

Pešak koji prelazi put van pešačkog prelaza dužan je dati prednost vozilima i preći put koristeći najkraći put, pod pravim uglom na srednju liniju puta.

Na putu koji ima pešački prelaz ili posebne prelaze izgrađene za pešake, pešak je dužan da se kreće kroz te prelaze, ako nisu udaljeni od njega više od 100 metara van urbanog područja.



Prelazak puta van urbanog područja

Ponašanje pešaka na prelazu

Na obeleženom prelazu za pešake na kojem saobraćaj pešaka nije regulisan semaforima ili znakovima ovlašćenog lica, pešak, iako ima prednost prelaska, mora pridati pažnju na udaljenost i brzinu vozila koje mu se približava.



Organizovana kolona pešaka

Organizovanoj koloni pešaka je dozvoljeno kretanje samo desnom stranom puta u smeru kretanja.

Kretanje organizovane kolone pešaka

Dužnosti vozača prema pešacima



Tokom približavanja prelazu za pešake, vozač vozila mora biti posebno oprezan i dati prednost pešaku koji je na prelazu ili ulazi na njega.

Prelazak puta od pešaka



Ako je saobraćaj na obeleženom pešačkom prelazu regulisan semaforima ili znakovima ovlašćenog lica, mora postupiti prema predviđenim pravilima.

Ako se obeleženi pešački prelaz nalazi na ulazu puta, vozač koji se kreće tim putem dužan je kretati se smanjenom brzinom i propustiti da pešaci prođu koji se nalaze ili ulaze na prelaz i po potrebi zaustaviti vlastito vozilo da pusti pešake.

Skretanje desno - prelaz na ulazu puta

Tokom prelaska kroz trotoar ili pešačke staze, vozač vozila mora upravljati polako i dati prednost pešacima.

Vozač vozila mora dati prednost prelaza pešacima koji se kreću trotoarom.



Ulazak vozilo na kolniku

Vozač koji vozilom skrene na sporedni put, na čijem ulazu ne postoji obeleženi prelaz za pešake, dužan je da se vrati smanjenom brzinom i nije mu dozvoljeno ugrožavati pešake koji su već ušli na put.



Pešak ima prednost prelaska

Briga vozača prema posebnim učesnicima

U slučaju kada put prelaze od osobe sa ograničenim sposobnostima, starije osobe, slepa lica ili deca, vozač je dužan da zaustavi vozilo, kako bi tim licima omogućio da pređe put.



Starija osoba prelazeći put

Učešće slepe osobe u saobraćaju

Kada slepa osoba učestvuje u saobraćaju bez prisustva pratećeg lica, mora nositi kao znak identifikacije beli štap, ili znak odlikovanja, ili biti pod pratnjom osposobljenog psa vodiča.



Slepa osoba prolazeći put

Vozač je dužan da posebno vodi računa o slepim osobama.

Vozilo koje je prilagođeno za upravljanje licem sa ograničenim sposobnostima, može se na njegov zahtev označiti posebnim znakom.



Bezbednost dece na putu

Vozač je dužan da vodi računa o deci na putu jer su ugroženi učesnici u drumskom saobraćaju i na njih ne važi princip poverenja. Deca ne poznaju saobraćajna pravila, deluju spontano, nepredviđeno, ne poznaju opasnosti na putu, itd.



Deca u saobraćaju nisu svesna opasnosti i možda neće biti primećeni od strane vozača vozila.

U ovoj situaciji, kretanje između parkiranih vozila i izlazak deteta u saobraćajnu traku vozači vozilamožda neće na vreme primetiti i može biti ugrožena njegova bezbednost.

Kretanje deteta između parkiranih vozila



U ovoj situaciji dete može delovati spontano bez upozorenja ulazeći na prometni put, ne primetivši vozilo.

Vi trebate skinuti nogu sa papučice gasa (ne davati gas i biti spremni u slučaju da treba da kočite) posmatrajući ponašanje bicikliste.

Neposmatranje saobraćaja od strane deteta-bicikliste



U većini slučajeva, pešaci ne gledaju na obe strane puta, ugrožavajući sebe i vozača vozila. Stoga, vozač uvek treba biti spreman da reaguje u slučaju potrebe, jer su postupci dece nepredvidivi.

Vozač mora skinuti nogu sa papučice gasa (ne davati gas i u slučaju potrebe biti spreman za kočenje), ako pešak izađe na put.

Neposmatranje saobraćaja od strane deteta



Deca mogu trčati za loptom

POGLAVLJE 5

OPŠTA PRAVILA I PROPISI

PRAVILA SLUŽBENIH DOKUMENATA POTREBNIH ZA VOŽNJU VOZILA

Vozač tokom vožnje vozila mora sa sobom nositi dokumente kao u nastavku:

- vozačku dozvolu,
- sertifikat o registraciji vozila,
- ovlašćenje, ukoliko se vozilo koristi za vožnju izvan zemlje, vozač nije vlasnik vozila ili vlasnik vozila nije u vozilu,
- polisa osiguranja,
- evropski izveštaj o nesreći.

BEZBEDNOSNI FAKTORI KOJI SE ODNOSU NA VOZILO, PREVOZ LICA I TERETA

Prevoz lica



U vozilu je dozvoljeno prevoziti samo onoliko lica koliko je u vozilu montiranih sedišta, odnosno onoliko koliko je zabeleženo u sertifikatu o registraciji vozila.

Dvoje dece mlađe od 10 godina smatra se jednom odraslom osobom.

Vozaču vozila nije dozvoljeno da na prednjim sedištim prevozi lice koje je pod uticajem alkohola, droga ili lekova koje utiču na psihofizičke sposobnosti.

Ponašanje putnika prema vozaču

Tokom upravljanja vozilom nije dozvoljeno ometati vozača od lica koja se nalaze u vozilu, na taj način da bi se ugrozila bezbednost u saobraćaju.

Licima nije dozvoljeno da otvaraju vrata vozila bez dozvole vozača vozila koje je zaustavljeno.

Ako vrata vozila koje prevozi putnike otvara maloletno lice, odgovornost za to snosi vozač, a ako vrata vozila otvara punoletna osoba, odgovornost za to snosi samo lice.

Ponašanje putnika tokom kretanja vozila

Tokom vremena kretanja vozila nije dozvoljeno da lica skaču, otvaraju vrata, izlaze sa delovima tela van vozila, sede na prozorima ili slično, na spoljnim delovima vozila ili na priključenim vozilima.

Opterećenje u vozilu

Vozilo koje se nalazi u drumskom saobraćaju zabranjeno je opterećivati se više od najveće dozvoljene mase, utvrđene u sertifikatu o registraciji vozila, prekoračiti dozvoljeno bočno opterećenje ili prekoračiti tehničke mogućnosti puta.

Teret na vozilu mora biti postavljen i prema potrebi, da se ojača i pokrije, na takav način da:

- ne ugrožava bezbednost učesnika u saobraćaju,
- ne ošteti puteve i predmete na putu,
- ne oslabi stabilnost vozila i ne oteža upravljanje vozilom,
- ne umanjuje vozaču vozila vidljivost puta,
- ne stvara preteranu buku,
- ne prosipa ili razbacuju po ulicama,
- ne pokriva uređaje i svetlosne signale na vozilu,
- ne pokriva registarske tablice i druge propisane oznake vozila.

Označavanje tereta na vozilu

Zabranjeno je da opterećenje na vozilu prelazi više od 1 metar u prednjem delu.



Teret na vozilo



Ako teret prelazi krajnji zadnji deo vozila više od 1 m, označava se crvenom tkaninom.

Označavanje tereta tokom otežane vidljivosti

Za vreme otežane vidljivosti, najekstremnije tačke tereta koji se prevozi u vozilu se moraju označiti: svetlom ili obojenim materijom ili reflektirajućom materijom, svetlom ili reflektirajućim materijama koje sa prednje strane daju belo svetlo, a sa stražnje strane crveno svetlo, u slučaju kada teret na drumskom vozilu ili na prikolici prelazi na bočni vanjski ugao prednjeg ili zadnjeg svetla za označavanje vozila više od onoga što je predviđeno propisanim pravilima.

PONAŠANJE U SLUČAJU SAOBRAĆAJNE NESREĆE

Lice koje se nalazi ili naiđe na mesto saobraćajne nesreće u kojoj ima povređenih lica, imajući u obzir svoja znanja, sposobnosti i mogućnosti, mora pružiti pomoć licima povređenim u udesu i po mogućnosti ih prebaciti do najbližoj zdravstvenoj instituciji, kao i preduzeti sve mere kako bi sprečilo novih rizika, za onoliko koliko je to moguće.

Lice ima za obavezu da odmah informiše Policiju i zdravstvene institucije.

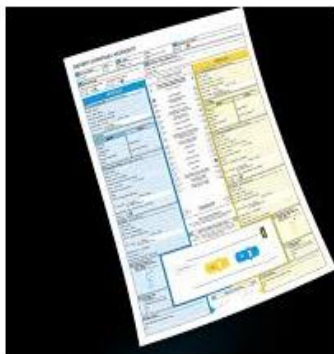


Ponašanje učesnika u saobraćajnoj nesreći

Vozač, odnosno drugi učesnik uključen u saobraćajnoj nesreći u kojoj je neko izgubio život, ili je povređen, ili uzročena veća materijalna šteta, ima za obavezu da:

- zaustavi vozilo, ako je sa vozilom, i ostati na mestu saobraćajne nesreće. Izuzetak čine slučajevi kada učesnik u nesreći pruža pomoć povređenim licima, ili lično njemu je potrebna lekarska pomoć, ili je otišao da obavesti policiju, pod uslovom da se vrati na mesto udesa što pre je to moguće;
- da preduzme sve što je moguće kako bi se izbegli novi rizici, omogući normalno odvijanje saobraćaja, uložiti napore da se stanje na mestu nesreće ne promeni i da se očuvaju postojeći tragovi, pod uslovom da preduzimanje tih mera ne ugrozi bezbednost saobraćaja;
- da obezbedi Policiju o saobraćajnoj nesreći i sačekati dolazak ovlašćenih lica koji vrše pregled mesta nesreće.

Lice koje je obavешteno o saobraćajnoj nesreći u kojoj je neko lice povređeno, dužno je da odmah obavesti zdravstvene institucije i Policiju.



Nesreća sa manjim materijalnim štetama

Vozači - učesnici u saobraćajne nesreće u kojoj je uzrokovana manja materijalna šteta dužni su da odmah uklone svoja vozila sa putne trake, da omoguće nesmetani promet saobraćaja i da popune i potpišu Evropski izveštaj o nesreći.

Vozači učesnici u saobraćajnoj nesreći popunjavaju i potpisuju evropski izveštaj o nesreći samo kada se dogovore o načinu kako se nesreća dogodila.

Evropski izveštaj o nesreći se ne popunjava i potpisuje u slučaju nesreće u kojoj ima povređenih ili mrtvih lica.

Evropski izveštaj o nesreći

Obaveze vozača prema povređenima u nesreći

Vozač koji je bio ili naiđe na mesto saobraćajne nesreće, ali koji nije uključen u nesreći, dužan je da na zahtevovlašćenog lica koje je povređeno u saobraćajnoj nesreći prebaci u najbližu zdravstvenu instituciju, isto postupa iako nema naloga od policije, osim ako se nesreća dogodila na mestu gde se može očekivati brzi dolazak hitne pomoći, ili ako vozač utvrdi da je na nestručan i neodgovarajući način tokom prevoza stanje povređenog lica može pogoršati.



REZERVNA I DODATNA OPREMA VOZILA

Putničko vozilo (automobil) u drumskom saobraćaju mora posedovati rezervne i dodatne opreme: rezervne sijalice, kutiju prve pomoći, trougao bezbednosti, uređaj za vuču pokvarenog vozila, reflektirajući prsluk. Svi ovi uređaji moraju biti kompletni i sa rokom upotrebe.

Rezervni delovi za vozilo

USLOVI ZA VOŽNJU VOZILA

Vozilom sa motornom radnjom u drumskom saobraćaju na samostalan način može upravljati samo lice koje poseduje važeću domaću ili stranu vozačku dozvolu.

Vozač ima pravo da upravlja samo onim kategorijama vozila koje ima navedene u svoju vozačku dozvolu.



Vozač tokom upravljanja vozilom sa motornom radnjom mora koristiti pomoćna sredstva navedena koja ima navedena u svoju vozačku dozvolu.

Vozaču vozila sa motornom radnjom tokom vremena upravljanja nije dozvoljeno korišćenje ručnog telefona - mobilnog, niti drugih oprema koje bi umanjilimogućnost reagovanja i bezbedne vožnje vozilom. Ova oprema se može koristiti tokom upravljanja vozilom se njihovo korišćenje vrši ne držeći ih rukom.

Pisanje msm na mobilnom

Psihofizički uslovi za upravljanje vozilom

Vozač koji upravlja vozilom u drumskom saobraćaju mora biti sposoban u fizičkom i psihičkom smislu da upravlja vozilom i za to mora imati potrebna znanja i veštine.

Zabranjeno je upravljati vozilom vozaču koji je umoran, bolestan ili koji se nalazi u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da upravlja vozilom na bezbedan način, kao i vozaču koji je pod uticajem narkotika, lekova i supstanci u čijim je uputstvima označeno da je njihova upotreba zabranjena pre ili tokom vremena upravljanja vozilom.



Alkohol

Mladom vozaču i početniku, nije dozvoljeno upravljati vozilom u drumskom saobraćaju ako ima alkohola u organizmu.

Vozaču vozila kategorije B1, B, BE, T i L nije dozvoljeno upravljati vozilom u drumskom saobraćaju ako u krvi ima alkohola iznad 0,5 g/kg, odnosno sa odgovarajućom količinom u miligramima po litru izdahnutog vazduha.

POGLAVLJE 6

POSEBNA PRAVILA I PAŽNJA TOKOM IZLASKA IZ VOZILA

POSEBNA PRAVILA - IZLAZAK IZ VOZILA

Na zaustavljenom vozilu ili parkiranom nije dozvoljeno otvaranje vrata, ako se time ometa kretanje drugih učesnika u saobraćaju ili ugrožava bezbednost u saobraćaju.



Iz nemare vozača vozila, ugrožen je biciklista. Vozač tokom otvaranja vrata nije pogledao u ogledalo ili mrtvi ugao, gde je kao posledica došlo do ovu saobraćajnu situaciju.

Otvaranje vrata vozila na nepravilan način

Vozač vozila mora imati dodatnu opreznost tokom izlaska putnika iz vozila, posebno dece, kako bi se izlazak izvršio sa strane na kojoj se vozila ne kreću, sa strane trotoara ili slično.

Nije dozvoljeno otvaranje vrata od nijedno lice dok je vozilo u pokretu, niti napuštanje vozila kada je motor u radu.

Obaveze vozača pre napuštanja vozila

Pre napuštanja vozila, vozač koji ostavlja vozilo na putu dužan je da preduzme sve potrebne mere kako se vozilo ne bi pomerilo samo sa mesta ili da ga neovlašćena lica pokrenu: ugasiti motor, zatvoriti prozore i vrata, uzeti ključeve sa sobom ili slično.

Mrtvi ugao - eng. BLIND SPOT (gledanje preko ramena)

Mrtvi ugao se pojavljuje na bočnim i zadnjim delovima vozila, tokom vožnje se ne vidi vozilo koje se nalazi u ovoj zoni pomoću retrovizora, stoga se mora pogledati preko ramena - okrećući glavu levo/desno da bi se pogledalo da li ima vozila u zoni mrtvog ugla.



Vozaču nije dozvoljeno preduzimati nijednu radnju bez gledanja u mrtvi ugao, jer se u ovoj zoni može nalaziti putno vozilo i može uzrokovati nesreća.

Nova vozila opremljena su inteligentnim sistemom takozvanim "Blind Spot Assist", npr. Mercedesa, takođe može aktivirati i kočnice da bi izbegao nesreću. Tačnije, ESP će reagovati kočenjem točkova na jednoj strani, sprečavajući ili usporavajući prelazak u drugu saobraćajnu traku.

Mrtvi ugao u vozilu - crvenom bojom

Na putevima sa tri saobraćajne trake u jednom smeru, kada se vozač kreće srednjom trakom i želi da promeni saobraćajnu traku desno ili levo, pametni uređaji olakšavaju takvu radnju, i ako se vozilo nalazi u zoni mrtvog ugla otkriju i signaliziraju vozača.



U slikama u nastavku prikazan je redosled radnji pre preduzimanja neke radnje sa vozilom.

Redosled radnji pre poduzimanja neke radnje u saobraćaju

- Gledanje u unutrašnje ogledalo.
- Gledanje u spoljašnji retrovizor.
- Gledanje u mrtvom uglu.
- Davanje pokazivača pravca.



Zaustavljanje vozila nepravilno

Blokiranje pešačkog prelaza

Vozaču se ne dozvoljava stati na prelazu označenom za pešake, bicikliste, železnice itd., ako je saobraćaj gust, prethodno mora planirati vožnju, da li iza takvog prelaza ima dovoljno prostora, ako je saobraćaj blokiran.

Vozilo nema pravo da se zaustavi na pešačkom prelazu, ometajući kretanje pešaka.

Odvraćanje pažnje tokom vožnje

Vozaču nije dozvoljeno odvracati pažnju tokom vožnje jer može ne primetiti opasne situacije i reagovati sa zakašnjenjem u izbegavanju opasnosti na putu. Odvracanje pažnje tokom vožnje može biti posledica stresa, psihičkog opterećenja, ljutnje, razgovora sa saputnicima, jedenja hrane, menjanja uređaja u



Čitanje msm-a na mobilnom telefonu je opasno

aparatu (radio, CD itd.), slušanja muzike povišenim glasom, korišćenja mobilnog telefona, raznih audio uređaja, itd

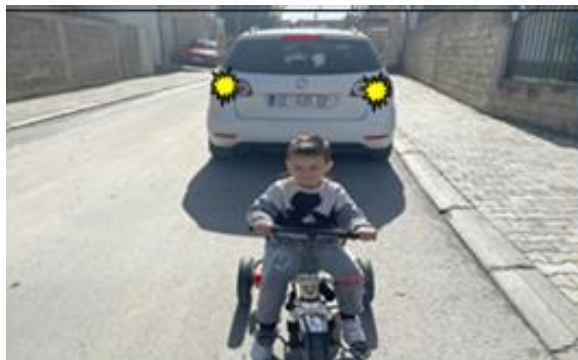
Većina nesreća u drumskom saobraćaju se dešava zbog upotrebe mobilnog telefona, čitanja i pisanja msm-a/poruka na telefonu. Ovo još više povećava rizik u drumskom saobraćaju.

Mogući uzroci što je došlo do ove opasne situacije je korišćenje mobilnih telefona, pisanje i čitanje msm-a.

Posebni rizici

Većina posebnih rizika koji se mogu desiti u drumskom saobraćaju odnose se na neočekivane situacije npr. vrlo je teško izbeći nesreću u slučaju kada krećući se iza kamiona neočekivano padne njegov teret. Na slici u nastavku je prikazana opasna situacija kada vozilo tokom vožnje unazad ugrožava dete na biciklu, to se dešava kada vozač ne vrši vizuelni pregled vozilu sa svih strana pre vožnje. Ova situacija može nastati i na neku drugu površinu van prometnog puta (dvorište, garaža, parking, park itd.) gde se može uzrokovati saobraćajna nesreća.

Vozač je dužan da pre vožnje izvrši vizuelni pregled vozilu.



Opasna vožnja unazad



Opasno mimoilaženje

Tokom noćne vožnje, ako vozilo koje dolazi nasuprot uključi duga svetla, vi ne treba uključivati duga svetla, jer može doći do ugrožavanja drumskog saobraćaja, već nastavite kretanje sa kratkim svetlima i pogled orijentisati sa desne ivice puta.

Uključivanje dugih svetla otežava vožnju i uočavanje situacije u drumskom saobraćaju.



Slobodan prolaz - nastavak vožnje

Vozač tokom vožnje mora voditi računa da na delu puta na kojem se obavljaju radovi može naići na lice koje na alternativni način vrši regulisanje saobraćaja sa zastavom ili odgovarajućom tablom.

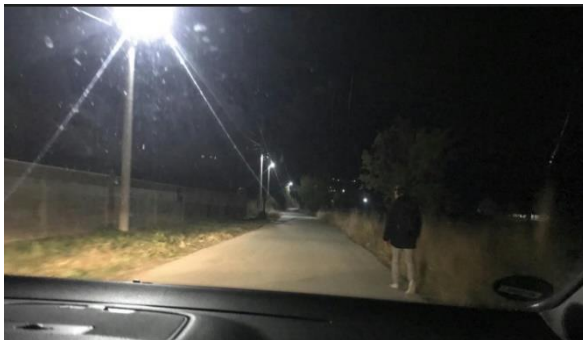
Vozač koji na putu naiđe na lice koje radi i koje je podiglo zelenu zastavu, to označava slobodan prolaz, ako je isto podiglo crvenu zastavu, mora stati.

Tokom vožnje u blizini zaustavljenih ili parkiranih vozila, vozač mora voditi mnogo računa jer između ovih vozila može izaći neki pešak i vozač i otvoriti vrata vozila ne gledajući saobraćaj iza.



Izlazak pešaka sa dečja kolica između parkiranih vozila predstavlja opasnost u saobraćaju.

Kretanje pešaka na kolovoz



U ovoj situaciji trebate skinuti nogu sa papučiće gasa i biti spremni za kočenje u slučaju potrebe.

Nakon pogleda saobraćaja iza, signalizirajte dodatnim oprezom i pređite na levu stranu puta neugrožavajući pešaka.

Situacija gde se vožnja vrši dodatnim oprezom



Tokom vožnje do ovog znaka upozorenja, vozač mora voditi računa da vozi brzinom kretanja pešaka i može naići na decu koja se igraju.

Mirno saobraćajno područje

Nije vam dozvoljeno da koristite sirenu, ako je neki učesnik postupio u suprotnosti saobraćajnim pravilima. Naprotiv, morate biti tolerantni kako biste omogućili olakšavanje radnje bez ugrožavanja bezbednosti drumskog saobraćaja.



Protiv belog vozila koje je prekršilo saobraćajna pravila nije dozvoljeno korišćenje sirene.

Opasna situacija - budite spremni za kočenje

Vozač mora dodatno voditi računa prema vozilu autoškole bez obzira što se praktični čas kandidata za vozača održava pod nadzorom instruktora. Posebnu pažnju treba posvetiti održavanju bezbedne udaljenosti, jer dotični kandidat može napraviti neku neočekivanu radnju. Istovremeno, treba da bude i tolerantan ako se isti kreće sporo, ali i da ne koristi sirenu da mu skrene pažnju da se brže kreće.



Vožnja vozila autoškole

Vožnja nizbrdo

Tokom vožnje nizbrdo mora se koristiti motorno kočenje, to se realizuje postavljanjem odgovarajuće brzine, što je manja brzina kočenje motorom je veće i obrnuto. Tokom vožnje vozilom nizbrdo ne treba gasiti motor, jer kod novih vozila dolazi do nefunkcionisanja volana, kočnica itd.



Vožnja u opasnom nizbrdicom

Ne treba stalno kočiti radnom kočnicom jer može doći do pregrevavanja kočnica i disfunkcije radne kočnice. Povećanjem puta kočenja treba se povećavati i bezbednosna udaljenost prema vozilu koje se kreće ispred.



Vožnja uzbrdicom



Vožnja uzbrdicom

Dozvoljena brzina za vožnju uzbrdo mora se prilagoditi uslovima na putu, što je manja brzina vožnje, to je veća snaga motora i obrnuto, manje se ubrza nego na ravnim putevima ili nizbrdici, možete naići na neko putno vozilo koje se sporo kreće. Put zaustavljanja je kraći nego na ravnim i nizbrdičnim putevima.



Svi ovi uslovi i okolnosti moraju se uzeti u obzir kada se bavimo vožnjom vozila na uzbrdici.

Ako je vozilo opremljeno pametnim uređajima, između ostalog, treba voditi računa na brzinu kojom se zahteva kretati.

Vožnja u krivinama

Vožnja u krivinama je opasna zbog uticaja centrifugalne sile, posebno ako je put klizav i smanjuje kontakt pneumatika i puta.

Pre ulaska na krivinama, brzina kretanja se prilagođava, nakon što se prođe sredina krivine, postepeno se daje gas, nakon prolaska krivine brzina kretanja se povećava.



Vožnja na opasnom levom krivinom

Vožnja u koloni

Vožnja u koloni predstavlja tešku vožnju, posebno na uzbrdici, gde u nekim slučajevima morate voziti vozilo sa polutrenjem.

Treba izbegavati promenu trake, osim u slučaju kada se poređanje radi u svrhu izlaska iz kolone ili zbog parkiranja.



Vožnja u koloni



Vožnja tokom bočnog vetra

Vožnja tokom bočnih vetrova

Predstavlja opasnu vožnju zbog bočnih vetrova, posebno za vozila sa dva točka, transportna vozila i skupa vozila.

Treba voditi računa tokom preticanja transportnih vozila ili skupa vozila zbog jakih bočnih vetrova, jer nakon preticanja vozila lako možete izgubiti lako smer kretanja.



Vožnja na jakom suncu

Tokom vožnje po jakom suncu opasne situacije u saobraćaju se možda neće primetiti, upotreba zaštite od sunca je obavezna.



Vožnja po jakom suncu je opasna.

Vožnja po jakom suncu

Morate biti oprezni tokom vožnje, kretati se odgovarajućom brzinom u zavisnosti od intenziteta sunčeve svetlosti i uslova u saobraćaju.

Vožnja po kiši

Vožnju po kiši, osim smanjenja vidljivosti i smanjenja koeficijenta trenja pneumatika sa površinom puta, se karakterizuje sa čestom opasnošću kvara radne kočnice koja se mokri od kiše, kao i otežava se upravljanje vozila gde se pojavljuje takozvani fenomen “vodni klin” (vodeni jastuk - akuaplaning).



Vožnja po kiši

Tokom obilnih kiša i nakon njih, vodeni klinovi se najčešće formiraju na putu i kada vozilo sa velikom brzinom naiđe na njih, dolazi do privremenog prekrivanja zaštitnog stakla, smanjujući preglednost sa vozila.

Isti slučajevi se pojavljuju i u slučaju nasuprotprelaženja i preticanja, kada je količina vode na prometnom putu, druga vozila bacaju na zaštitno staklo vozila kojim se krećemo ili obrnuto.

Put je posebno klizav tokom kišnog vremena (na početku kada pada kiša), kada na njemu ima prašine, masnoće, blata, lišća, prolivenog motornog ulja itd. Budući da je koeficijent trenja u ovim slučajevima smanjen, put kočenja je duži, kočnice se mogu pokvasiti, i to čini da se opasnost u saobraćaju poveća još više. U ovim uslovima klizavog puta, treba se upravljati odgovarajućom brzinom, kočenje vršiti motorom (prolazeći sa najveće na najnižu brzinu).

Zimska sezona

Tokom zimske sezone, od 15. novembra do 15. marta, vozila i skupovi vozila koje učestvuju u drumskom saobraćaju moraju imati zimsku opremu.



Tokom zimskih uslova zabranjen je promet vozila i skupova vozila koja nemaju postavljene zimske opreme.

Zimski uslovi podrazumevaju put prekriven snegom ili ledom.

Vožnja po snegom prekrivenim putevima

Mogućnost kretanja vozila u velikoj meri zavisi od debljine snega i težina nosivosti pokretljivosti vozila kao i od veštine vozača.

Metoda upravljanja vozila po snegu po mogućnosti treba da bude ova: bez čestih promena brzina, bez naglog ubrzavanja i usporavanja, brzog okretanja volana itd.



Put prekriven snegom



Vožnja po zaleđenim putevima

Osnovne karakteristike vožnje vozilom po zaleđenim putevima odnose se na smanjenje trenja sa površinom puta, klizanja, otežano upravljanje, rizik od preokretanja i kotrljanja vozila itd.



Put prekriven mrazom

Vožnja po magli



Vožnju po magli karakteriše smanjena vidljivost (smanjena vidljivost) i vlaga koja se stvara od magle na površini prometnog puta.

Prilagođavanje brzine kretanja

Mogu biti neprimećeni na vreme pešaci i vozila koja nemaju vlastitu rasvetu.

Vožnja po magli

Vidljivost je uslovljena gustinom magle, zatim zamagljivanjem stakala u kabini kao i upotrebom svetla za osvetljenje puta (kratka ili maglenka ili mogu biti oba upaljena istovremeno) kao i od svetla vozila koja dolaze nasuprot.

Glavni problem upravljanja vozilom u ovakvim uslovima je otežana orijentacija u prostoru i pogrešna procena širine i visine itd.

Brzinu kretanja mora smanjiti proporcionalno smanjenju vidljivosti i u funkciji puta zaustavljanja.

Vožnja noću

Vožnju noću karakteriše smanjena vidljivost (ograničenje vida) a što zavisi od upotrebe svetla za osvetljenje puta.



Brzina kretanja zavisi od upotrebe svetla za osvetljenje puta i u funkciji puta zaustavljanja

Smanjena vidljivost

Vožnja noću

Tokom noćne vožnje treba biti još veća pažnja jer se umor brže javlja, pešaci ili vozila bez vlastite rasvete se možda neće primetiti. Posebno treba voditi dodatno računa kada se tokom vožnje prelazi sa neosvetljenog dela na osvetljeni deo puta ili obrnuto.

POGLAVLJE 7

MEHANIČKI ASPEKT KOJI SE ODNOSI NA DRUMSKU BEZBEDNOST

VOZILO

Vozilo je osnovni faktor bezbednosti drumske bezbednosti i njegovo neodržavanje utiče na zagađenje životne sredine. Ukoliko se vozilo redovno održava i servisi redovno obavljaju, biće povećanja drumske bezbednosti, zaštite životne sredine i razvoja normalnog odvijanja saobraćaja kao i njegove održivosti.

Izrazi koji korišćeni u ovom poglavlju imaju ovo značenje.

Vozilo - svako vozilo koje se kreće putem snagom vlastitog motora, koje je prema konstrukciji, opremi, alatima i uređajima predviđeno za prevoz lica, odnosno tereta/robe, za obavljanje radova ili za vuču priključnog vozila, osim vozila koja se kreću po šinama.



Putničko vozilo (auto) - vozilo koje se služi za prevoz lica, koje pored sedišta vozača ima najviše još osam (8) drugih sedišta.

Putničko vozilo

Drumsko vozilo - svako prevozno sredstvo koje se kreće putem, osim pokretnih kolica bez motora za osobe sa ograničenim sposobnostima i prevozna vozila za decu.

Skup vozila - vozilo sa motornom radnjom i priključno vozilo, koje u drumskom saobraćaju učestvuju kao celina.

Poznavanje opreme i kvarova motora

Motor

Motor - služi za proizvodnju vučne sile za kretanje vozila.



Uređaji koji omogućavaju rad motora su:

- uređaj za hlađenje,
- uređaj za podmazivanje (ulje),
- uređaj za snabdevanje gorivima,

Mogući uzroci blokiranja motora su:

- nefunkcionisanje sistema za hlađenje,
- nefunkcionisanje sistema za podmazivanje (ulje).

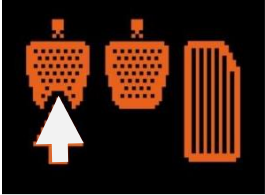
Mogući uzroci da se upali crvena lampica temperature na kontrolnoj ploči su:

- nefunkcionisanje sistema za hlađenje,
- nedovoljna količina vode.

Vozač se obaveštava da je temperatura motora premašila dozvoljenu granicu ako se pokazatelj temperature pređe u crveno polje (upali se kontrolna lampica vode).

Tab. Oprema automobila, njihova namena i rad

Kontrolna (komandna) tabla u vozilu omogućava praćenje rada motora. Ona pokazuje pređene kilometre i brzinu kretanja.	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) na problem sa motorom.	
Uređaj za hlađenje (tečnost/voda) omogućava rad motora.	
Nizak pritisak vazduha u pneumatiki (gume) smanjuje stabilnost vozila i oštećuje pneumatiku, povećavatroškove goriva,	

Volan služi za upravljanje vozilom u željenom pravcu. .	
ABS sistem u vozilu omogućava da u slučaju kočenja ne dođe do blokiranja točkova	
Pedala kvačila, koju mora pritisnuti pre aktiviziranja motora, omogućava pokretanje iz mesta i promenu brzina	
Kontrolna lampica na slici signalizira (pokazuje) da je temperatura motora prešla dozvoljenu granicu - kvar u sistemu hlađenja.	
Kontrolna lampica na slici signalizira (pokazuje) nedovoljnu količinu ulja u motoru ili kvar u sistemu za podmazivanje. .	
Kontrolna lampica na slici signalizira (pokazuje) da su u vozilu upaljena kratka svetla.	
Kontrolna lampica na slici signalizira (pokazuje) da su u vozilu upaljena duga svetla	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) svetla za maglu.	
Pokazivači pravca se koriste tokom radnji vozila (preticanja, skretanje levo ili desno, itd.).	
Kontrolna lampica na slici signalizira (pokazuje) u vozilu su svi pokazivači uključeni.	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) da alternator ne funkcioniše kako treba.	

Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) da je tempomat aktiviran	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) da parkirna kočnica van funkcije.	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) da sigurnosni pojas nije stavljen.	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) da ESP / Elektronski program stabilnosti je van funkcije.	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) količinu goriva.	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) probleme sa vazдушnim jastukom.	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) da su grejači van funkcije (Dizel).	
Kontrolna lampica signalizira (pokazuje) da servo volan nije ispravan.	
EKOLOŠKI režim	
Mala bezbednosna udaljenost.	

Broj obrtaja motora.	
Broj obrtaja motora u crvenom polju.	

Volan- oogući uzroci podrhtavanja volana tokom vožnje su: pritisak vazduha u pneumatici (gumama) na prednjoj osovini nije isti, kretanje volana je iznad dozvoljenih granica, i točkovi su neuravnoteženi.

Kvačilo (kuplung) služi za pokretanje vozila sa mesta i menjanje brzina tokom vožnje.

Električni sistem vozila obezbeđuje struju za:

- aktiviranje motora vozila,
- funkcionisanje signalnih uređaja vozila,
- funkcionisanje rasvetne opreme vozila.

Uzroci slabljenja baterije su:

- neki kvar na električnom sistemu,
- ako se svetla zaborave upaljena kada se vozilo parkira.

U kočioni sistem spadaju:

- radna kočnica (nožna),
- pomoćna kočnica,
- parkirna kočnica.

Aktivna radna kočnica radi na svim točkovima.

ABS sistem u vozilu, onemogućava blokiranje točkova u slučaju kočenja.

ESP / Elektronski program stabilnosti, omogućava stabilnost vozila tokom vožnje u ostrim krivinama.

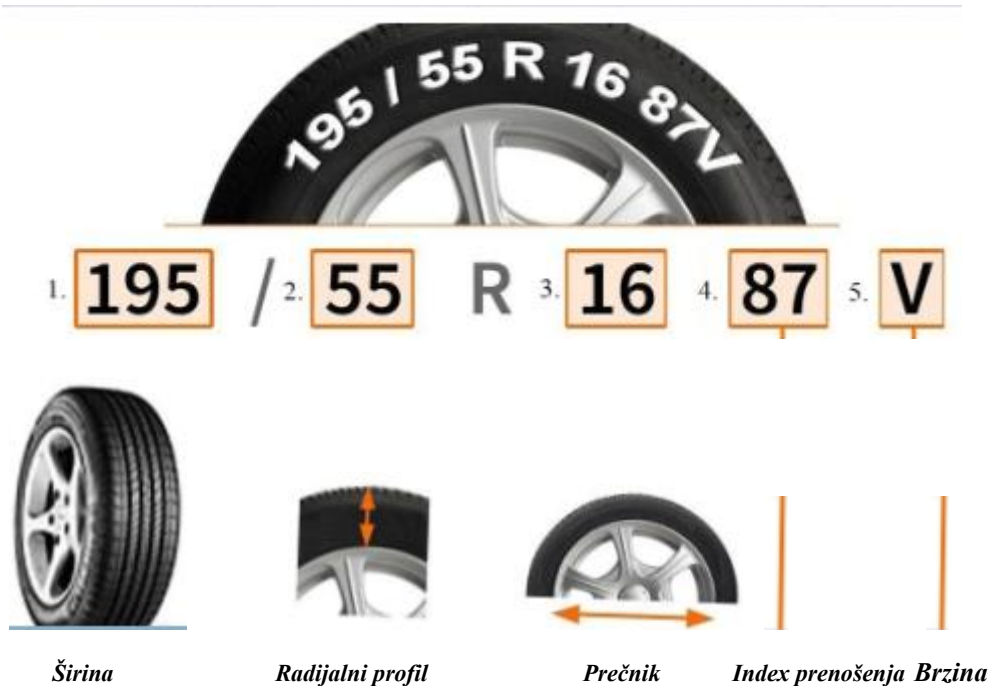
Opreme transmisije su:

- *trenje*,
- *menjač*,
- *kardanska osovina*.

Pomoćna kočnica vozila služi za smanjenje brzine vozila u slučaju nefunkcionisanja radne kočnice.

Pneumatici

Pneumatici je glavni deo točka koji su u direktnom kontaktu sa ulicom i prenose sile, kojima vozilo deluje na putu. Pneumatici utiču na sve karakteristike vozila koje zavise od kvaliteta kontakta između pneumatika i puta, kao: karakteristike kočenja i one dinamičke, upravljanje, kao i utiču na udobnost i vožnje i na potrošnju goriva.



U nastavku je prikazan znak radijalne gume za transportna vozila:

195 - nazivna širina gume (B) u inčima;

55-radijalni profil,

R - radijalna oznaka gume,

16 - nazivni prečnik;

146/143 – indeks nosivosti,

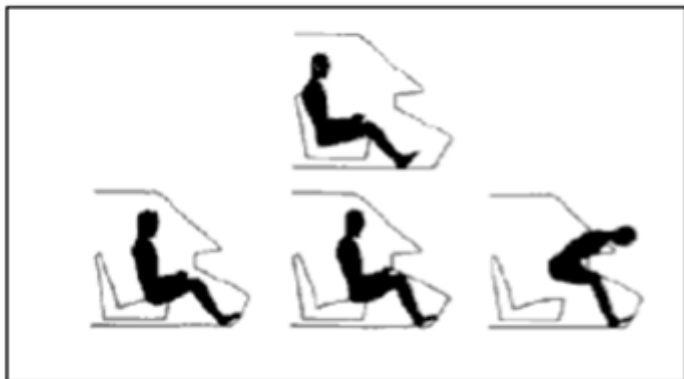
V - znak za brzinu,

POGLAVLJE 8

PASIVNA OPREMA ZA BEZBEDNOST VOZILA

PASIVNI ELEMENTI ZA BEZBEDNOST VOZILA

Pasivni elementi bezbednosti vozila su oni elementi koji ublažavaju posledice saobraćajnih nesreća.



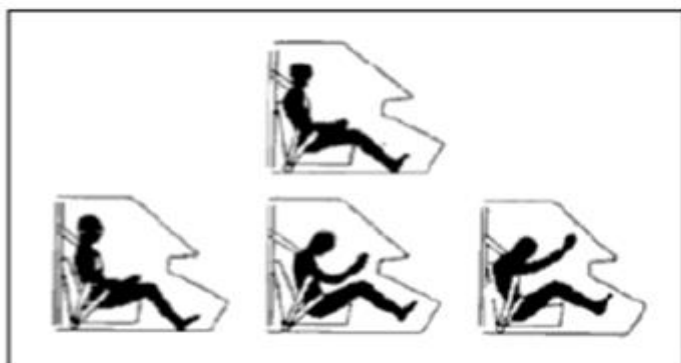
U pasivnim elementima bezbednosti vozila spadaju: sigurnosni pojasevi, nasloni za glavu (vazdušni jastuk, retrovizori vozača, itd.).

Upotreba sigurnosnog pojasa

Vozač i sva lica koja se nalaze u vozilu moraju koristiti sigurnosne pojaseve onako kako predviđa proizvođač tog vozila.

Ukoliko maloletno lice koje se prevozi u vozilu ne koristi sigurnosni pojas, odgovornost pada na vozača vozila, dok ako punoletno lice ne koristi sigurnosni pojas, odgovornost za to snosi samo lice.

Ukoliko se sigurnosni pojas ne koristi tokom naglog kočenja i u slučaju uzrokovanja saobraćajne nesreće, vozač i druga lica u vozilu mogu zadobiti lakše ili teže telesne povrede, gde se kao posledica povredi glava, ekstremiteti, slome rebara, dolazi do unutrašnjih teških krvarenja itd.



Položaj vozača koji nije koristio sigurnosni pojas. Položaj vozača koji je koristio sigurnosni pojas.

Sigurnosni pojas se koristi prilikom pokretanja vozila kako unutar tako i izvan urbanog područja.

Sigurnosni pojas

Nasloni za glavu



Nasloni za glavu su neobavezna pasivna oprema, ali ako je vozilo opremljeno iz bezbednosnih razloga moraju se koristiti.

Tokom iznenadnog udara vozila na stražnjem delu, dolazi do kretanje glave unazad, u tom slučaju može se uzrokovati i povreda vrata.

Sa ciljem izbegavanja ovih povreda, instaliraju se nasloni za glavu koji moraju biti odgovarajući i pružati dobar oslonac za glavu.

Nasloni za glavu

Bezbednosno sedište za decu

Deca mlađa od 12 godina i visine ispod 150 cm koja se prevoze u vozilima koja imaju instalirane sigurnosne pojaseve, moraju biti potpuno ili delimično obezbeđena bezbednosnim sistemom, tj. sa bezbednosnim sedištim za decu, prilagođena za masu i visinu dece.



U vozilima koja nemaju instalirana bezbednosni sistem, tj. bezbednosna sedišta za decu, nije dozvoljen prevoz dece mlađe od tri 3 godine.

Bezbednosno sedište za decu

U vozilima nije dozvoljeno da sede na prednja sedišta deca uzrasta od 3 i više godina i ispod 150 cm visine.

Ako je dete pod brigom punoletnog lica koje ne sedi na prednjim sedištim vozila, odnosno ako se drži u krilu ili u rukama tog lica, oslobađa se obaveze korišćenja bezbednosnog sedišta za decu.

Lica koja su oslobođene od korišćenja sigurnosnog pojasa

Obaveza za korišćenje sigurnosnog pojasa ne sprovodi se za ova lica:

- lice koje poseduje lekarski sertifikat kojim dokazuje da mu se pojavljuju negativne nuspojave ukoliko koristi sigurnosni pojas,
- trudnu ženu.



Zaštitni jastuk (vazdušni) / air bag

Služi za sprečavanje povreda vozača i saputnika u slučaju nesreće. Aktivira se na automatski način u slučaju nesreće ili neke jake prepreke na putu.

Zaštitni jastuk



Retrovizori

Za posmatranje saobraćaja iza i sa strane vozila, podešavaju se retrovizori od strane vozača.

Retrovizori

POGLAVLJE 9

EKO - VOŽNJA

EKO - VOŽNJA

Pod eko-vožnjom podrazumevamo vožnju vozila koja direktno utiče na zaštitu životne sredine, drumsku bezbednost i uštedu goriva.

Eko-vožnja je nova metoda vožnje koja čini lakšim korišćenje inteligentnih uređaja vozila, istovremeno utiče i na poboljšanje drumske bezbednosti.

Ciljevi eko-vožnje su:

- zaštita životne sredine,
- minimalni (manji) troškovi goriva.

Principi eko-vožnje su:

- racionalna vožnja,
- jednoobrazna vožnja,
- gašenje motora tokom dugih čekanja,
- postepeno pokretanje vozila,
- produženje održivosti vozila,
- ne korišćenje vozila na kratkim relacijama,
- blagovremeno menjanje brzina,
- nepotreban teret u gepeku,
- vožnja sa srednjim / optimalnim brojem obrtaja motora,
- vožnja bez žurbe i naglog kočenja,
- pneumatika sa adekvatnim pritiskom,
- u uzbrdici menjač se postavlja u brzini koja ne dovodi do zagrevanje motora, što je niža brzina, to je veća snaga motora i obrnuto,
- u nizbrdici menjač se postavlja u brzini koja ne zahteva kontinuirano kočenje (koristi se motorno kočenje, što je brzina manja, to je veći efekat motora za kočenje),
- usporavanje na vreme vozila na crveno svetlo na semaforu,
- gašenje motora kada se mora duže čekati ispred železničkog prelaza i kolone koja je zaustavljena, kao i kada se mora čekati duže od jednog minuta u tunelu,
- kontrolu količine ugljen dioksida (CO₂), izduvnih gasova,
- menjanje ulja na mestima predviđenim za tu svrhu,
- čišćenje vozila na mestima predviđenim za tu svrhu,
- nedozvoljavanje curenja ulja ispod vozila,
- odlaganje istrošenih guma na odgovarajuća mesta,
- izbegavanje vožnje kada je saobraćaj gust.

Za eko-vožnju morate imati (posedovati):

- poznavanje vozila,
- sposobnost vožnje,
- poznavanje upotrebe pametnih uređaja vozila.

Tehnika eko-vožnje uključuje:

- neposredan polazak nakon aktiviranja motora,
- što brži prelazak na veću brzinu kretanja,
- prilagođavanje obrtaja motora, blagovremeno smanjenje brzine,
- što bolja percepcija situacije u saobraćaju (predviđanje radnji drugih učesnika u saobraćaju na vreme),
- vožnja konstantnom brzinom,
- prognoza toka saobraćaja,
- gašenje motora tokom dugih čekanja, saobraćajnih gužvi, semafora itd.,
- kočenje na vreme i ne ubrzavanje bez potrebe i na žuran način,
- prethodno planiranje rute.

Faktori sa negativnim uticajem na eko-vožnju

- preopterećenje vozila,
- stanje pneumatike (nizak pritisak u pneumatici),
- vožnja sa veoma velikim obrtajima motora.

Prema saobraćajnim pravilima, u cilju zaštite životne sredine, predviđeno je da vozaču nije dozvoljeno:

- da koristi vozilo na takav način da ispušta prekomeran dim zagađujući životnu sredinu ili stvara veću buku nego što je predviđeno pravilima,
- da ostavi motor upaljen tokom parkiranja unutar stambenog područja.

DRUGI DEO

KATEGORIJE: C1, C, D1 I D
(ZA TEORIJSKOG ISPITIVAČA I ISPITIVAČA VOŽNJE
KATEGORIJA: (C1, C, D1 I D)

KATEGORIJA C1, C, D1 I D

***ZA TEORIJSKE ISPITAČE I ISPITIVAČE VOŽNJE KATEGORIJA:
(C1, C, D1 I D)***



POGLAVLJE I

PRAVILA ZA TRAJANJE UPRAVLJANJA VOZILOM I PERIOD ODMORA

Kategorija C1, C, D1 i D

TRAJANJE UPRAVLJANJA VOZILOM I PERIOD ODMORA

Korišćeni izrazi u vezi sa pravilima o trajanju vožnje imaju sledeće značenje:

Nedelja(Sedmica) - period između 00:00 časova u ponedeljak i 24:00 časa u nedelju;

Odmor - svaki neprekidni period tokom kojeg vozač koristi slobodno vreme po želji;

Prekid - svaki period tokom kojeg vozač nema pravo na vožnju ili obavljanju bilo kojeg drugog zadatka, koji mu omogućava samo odmor;

Vreme dnevnog odmora – deo dana tokom kojeg vozač može da provodi slobodno vreme po želji i koji može biti „normalan dnevni odmor“ ili „smanjeni dnevni odmor“.



Trajanje upravljanja vozilom - je trajanje vožnje posade, stanje u kojem se tokom vožnje, sastavljene između dva uzastopna perioda dnevnog odmora ili između perioda dnevnog odmora i nedeljnog odmora, se nalaze najmanje dva vozača u odboru vozila da bi se obezbedila smena. U prvom satu vožnje, prisustvo drugog vozača ili drugih je opciono, ali je to obavezno za ostatak perioda vožnje.

Vožnja kamiona

Dnevno trajanje vožnje - ukupno akumulirano trajanje od kraja dnevnog odmora i početka narednog dnevnog odmora ili od kraja dnevnog odmora i početka nedeljnog odmora;

Trajanje vožnje - ukupno vreme vožnje evidentirano automatski, poluautomatski ili ručno pod uslovima definisanim sa predviđenim pravilima.

Vreme vožnje

Trajanje dnevne vožnje **ne prelazi 9 sati**. Trajanje dnevne vožnje može se produžiti na najviše **10 sati**, ali ne više od **2 puta** u toku nedelje. Trajanje nedeljne vožnje **ne prelazi 56 sati**. Trajanje ukupne akumulirane vožnje tokom 2 uzastopne nedelje **ne prelazi 90 sati**.

Vreme vožnje se sastoji (izračunava) od celokupnog trajanja vožnje koje se obavlja na bilo kojoj teritoriji.

Prekidi (odmor-pauza)

Nakon vožnje od **4,5 sata**, vozač uzima neprekidnu pauzu od najmanje **45 minuta**, osim ako iskoriti pauzu.



Pauza vozača kamiona

Ovaj prekid se može zameniti prekidom od **15 minuta** nakon čega sledi prekid od najmanje **30 minuta**, a oba se raspoređuju u vremenu vožnje ili uzimaju odmah nakon vožnje, na način da se poštuje pauza od najmanje **45 minuta**.

Vreme čekanja i vreme neprovedeno u vožnji, vreme provedeno u vozilu, brodu ili vozu u pokretu ne smatra se drugim radom ali se može kvalifikovati kao „*prekid*“.

Vreme odmora

Vozač koristi vreme dnevnog i sedmičnog odmora definisan pravilima drumskog prevoza.

U svakom vremenskom periodu od *24 sata* nakon završetka dnevnog ili nedeljnog odmora, vozač mora da uzme novo vreme dnevnog odmora.

Ako je deo dnevnog odmora koji spada u taj period od 24 časa najmanje **9 sati**, a kraći od **11 sati**, predmetni dnevni odmor smatra se kao skraćeno vreme dnevnog odmora.

Bez obzira na to što je gore pomenuto, vozač uključen u rukovanje vozilom morao da je koristio novi period dnevnog odmora od najmanje 9 sati do 30 sati, nakon završetka dnevnog ili nedeljnog odmora.

Vreme dnevnog odmora se može produžiti da postane normalno vreme nedeljnog odmora ili skraćeno vreme nedeljnog odmora.

Jedan vozač ne može koristiti više od tri perioda skraćenog dnevnog odmora između dva perioda nedeljnog odmora. Tokom 2 uzastopne nedelje, vozač koristi odmore predviđene pravilima drumskog prevoza.



List tahografa

Vozač koji nudi samo jednu uslugu međunarodnog prevoza putnika mora da poštuje pravila za odmore kao što je predviđeno u drumskom prevozu.

Vozač koji učestvuje u posadi koristi nedeljni odmor od najmanje **45 sati**, kao što je predviđeno u drumskom prevozu.

Svaki odmor uzet u vidu naknade za nedeljni odmor spaja se sa drugim vremenom odmora od najmanje **9 sati**.

Ako vozač to želi, vreme dnevnog odmora i skraćeno vreme nedeljnog odmora uzeto van tačke zaustavljanja može se koristiti unutar vozila, pod uslovom da je predmetno vozilo opremljeno pogodnim krevetom za svakog vozača kao što je predviđeno od proizvođača tokom planiranja vozila i vozilo mora biti u mirovanju.

Vreme nedeljnog odmora koje pada između **2 nedelje** može se računati u bilo koju nedelju, ali ne u obe.

Kontrolni uređaj



Kontrolni uređaj

Sva vozila za prevoz robe i putnika najveće dozvoljene težine **preko 5 tona** i registrovana na teritoriji Kosova moraju biti opremljena kontrolnim uređajem u skladu sa odredbama drumskog prevoza.

Uslovi upotrebe



Digitalni uređaj

Poslodavac i vozač obezbeđuju ispravno funkcionisanje i adekvatnu upotrebu kontrolnog uređaja, kao i kartice vozača.

Poslodavac izdaje vozačima vozila opremljenih uređajima za snimanje analognih tahografa dovoljan broj listova sa podacima, uzimajući u obzir ličnu prirodu ovih listova, trajanje službe i obavezu za eventualnu zamenu oštećenih listova ili onih uzetih od strane službenika na kontrolu.

U slučaju da je vozilo opremljeno kontrolnim uređajem - digitalnim tahografom, poslodavac i vozač obezbeđuju da, uzimajući u obzir trajanje usluge, štampanje prema zahtevu može biti izvršeno na adekvatan način u slučaju kontrole.

Važenje kartice vozača ne može biti duže od 5 godina, vozač može imati samo jednu važeću karticu u svom posedu.

Vozač je ovlašćen da koristi samo svoju personalizovanu karticu, oštećena ili istekla kartica se ne može koristiti.



Vozači koriste listove sa podacima ili vozačke kartice svaki dan u vožnji, od trenutka kada preuzmu vozilo pod upravljanju.

List sa podacima ili kartica vozača se ne povlače pre kraja dnevnog radnog perioda, osim ako je takvo povlačenje ovlašćeno.

Nijedan list sa podacima ili kartica vozača ne mogu se koristiti za duži vremenski period od vremena za koje je namenjeno.

List tahografa

Ukoliko se u kabini vozila sa kontrolnim uređajem - digitalnim tahografom nalazi više od jednog vozača, oni se staraju da njihova kartica bude ubačena na ispravno mesto u tahografu.

Svaki član posade mora čuvati podatke na upisnom listu prema pravilima utvrđenim drumskim prevozom.

POGLAVLJE II

PRAVILA ZA PREVOZ PUTNIKA I ROBE

PREVOZ PUTNIKA (kategorija D1 i D)

Korišćeni izrazi koji se odnose na prevoz putnika imaju sledeće značenje:

Autobus - motorno vozilo koje služi za prevoz putnika, a koje pored sedišta vozača ima još najmanje osam ostala sedišta;

Školski autobus - motorno vozilo koje služi za prevoz dece, odnosno učenika;

Javni prevoz - prevoz koji pod istim uslovima mogu da koriste svi korisnici transportnih usluga;



Mesto zaustavljanja autobusa

Javni linijski prevoz putnika - prevoz koji se obavlja na određenim relacijama i prema redosledu putovanja, cenama i unapred utvrđenim opštim uslovima prevoza

Linija - relacija ili ukupnost relacija obavljanja prevoza u drumskom saobraćaju, od početne stanice do stanice, odnosno do krajnjeg mesta zaustavljanja, na kojoj se putnici prevoze prema redosledu putovanja registrovanom i objavljenom sa jednim ili više polazaka;

Međugradska linija - linija koja se odvija na magistralnim i regionalnim javnim putevima Kosova a koja povezuje dve ili više opština;

Međunarodna linija - linija čija je početna stanica na teritoriji Kosova, a krajnja van teritorije Kosova;

Gradska linija - linija koja povezuje dve ili više stanica, odnosno mesta zaustavljanja u urbanim granicama opštine – grada;

Gradsko-periferna linija - linija koja povezuje dve ili više stanica, odnosno mesta zaustavljanja unutar teritorije opštine;

Putnička linija - linija na kojoj se obavlja prevoz između početne i krajnje stanice, odnosno mesto zaustavljanja autobusa sa obaveznom zaustavljanjem na svim stanicama, odnosno mestazaustavljanja duž puta koji je naveden u redosledu putovanja;

Direktna linija - linija na kojoj se obavlja prevoz između početne i krajnje autobuske stanice, odnosno mesta zaustavljanja autobusa, definisanog u redu vožnje bez zaustavljanja na mesta za zaustavljanje stajalištu duž puta;

Ekspresna linija - linija na kojoj se obavlja prevoz između početne i krajnje autobuske stanice, odnosno mesta zaustavljanja autobusa utvrđeno po redosledu putovanja, sa zaustavljanjem na još nekoj važnoj autobuskoj stanici, odnosno na mesto zaustavljanja autobusa utvrđeno po redosledu putovanja;

Međugradski linijski prevoz - javni prevoz putnika između dve ili više opština, dok se može obavljati kao linijski prevoz putnika, ekspresni ili direktni;

Prevoz na međunarodnim linijama - javni drumski prevoz putnika između Kosova i drugih zemalja;

Putnik - fizičko(a) lice(e) koje prevoze operateri drumskog prevoza uz naknadu i koje na osnovu ugovora ima pravo na prevoz;

Posebni linijski prevoz - prevoz samo određenog broja putnika koji se obavlja na osnovu pismenog ugovora između operatera prevoza i naručioca prevoza, u kom slučaju naručilac plaća prevoz;



Relacija - rastojanje između dva mesta linije koja su u putnom redosledu označena su kao autobuske stanice, odnosno kao mesto zaustavljanja autobusa.

Drumski prevoz putnika obavlja se kao:

- redovni prevoz putnika autobusom;
- slobodan prevoz putnika autobusom;
- taksi prevoz putnika;
- prevoz putnika za sopstven potrebe.

Redovni prevoz putnika autobusom, slobodan prevoz putnika autobusom, prevoz putnika autobusom za sopstvene potrebe obavlja se kao:

- prevoz van teritorije Kosova;
- prevoz van teritorije Kosova;
- prevoz za pristup i tranzitni prelaz preko teritorije Kosova.

Redovni prevoz putnika unutar Kosova

Redovni prevoz putnika autobusom obavlja se na određenim relacijama (linijama), prema prethodno utvrđenom i potvrđenom redosledu putovanja, utvrđenoj i objavljenoj ceni i drugim uslovima prevoza.

Redovni prevoz putnika autobusom unutar teritorije Kosova može se obavljati kao:

- gradski i gradsko-prigradski prevoz;
- međugradski prevoz;
- poseban prevoz putnika;
- prevoz za sopstvene potrebe.

Gradski i gradsko-prigradski prevoz mogu se obavljati kao redovni prevoz.

Međugradski prevoz se može obavljati kao redovni, direktni i ekspresni prevoz.

Članovi posade autobusa kojim se obavlja drumski prevoz putnika moraju imati službeni odevu (uniformu).

Međunarodni prevoz putnika



Međunarodni prevoz putnika autobusom, između Kosova i drugih zemalja i tranzitni prevoz preko teritorije Kosova vrši se u skladu sa odredbama Zakona o drumskom saobraćaju i podzakonskim aktima, sporazumima i drugim međunarodnim pravilima.

Autobus u međunarodnom transportu

Slobodan prevoz putnika

Slobodan prevoz putnika, u domaćem i međunarodnom prevozu, je prevoz ranije poznate grupe putnika stvorene na inicijativu klijenata ili turističkih agencija, bez ulaska i izlaska putnika tokom putovanja, za koji relacija, cena prevoza i drugi uslovi utvrđuju se ugovorom između operatera prevoza i naručioca prevoza.

Prevoz za sopstvene potrebe putnika

Prevoz za sopstvene potrebe putnika su poslovi koje u nekomercijalne i neprofitne svrhe obavlja fizičko ili pravno lice.

Obaveze operatera - vozača

Prevozni operater, odnosno vozač koji upravlja autobusom, dužan je da vrši prevoz prema odredbama drumskog prevoza i podzakonskim aktima.

Operater prevoza odnosno vozač koji upravlja autobusom dužan je da koristi autobuske stanice koje su licencirane od strane Ministarstva i mesta zaustavljanja koja su označena horizontalnim i vertikalnim znakovima i namenjena za međugradski prevoz:

- ulazak i izlazak putnika vrši se samo na autobuskim stanicama i mestima za zaustavljanje koja su namenjena i evidentirana u redosledu putovanja;
- Operater prevoza – vozač je dužan da stane na svim mestima za zaustavljanje koja su upisana u redosledu putovanja.

Vozilo kojim se obavlja redovni prevoz putnika mora imati:

- postavljeno sa strane naziv operatera prevoza putnika;
- u donjem desnom uglu šoferšajbne (branobrana) liniju sa vremenom polaska iz polazne stanice i vremenom dolaska u poslednju stanicu, sa oznakom najmanje tri mesta zaustavljanja namenjena a preuzimanje i iskrccavanje putnika.

Vozilo mora da ispunjava tehničko-eksploatacione uslove kao i tehničko-sanitarne i higijenske uslove.

Prevoz putnika autobusom



Gradski prevoz autobusom

U vozilu i u priključnom vozilu za prevoz putnika u gradskom javnom prevozu sa autobusima dozvoljen je prevoz ljudi i u stojećem položaju.

U ovom slučaju, upotreba sigurnosnog pojasa nije neophodna.



Međugradski prevoz autobusom

U autobusima kojima se javni prevoz obavlja u međugradskom prevozu, može se prevoziti onoliko ljudi koliko ima sedišta postavljenih u autobusu.

Prikolice za prevoz putnika mogu da se prikače samo na autobuse u gradskom prevozu.

Autobusi koji pored sedišta imaju mesta za stajanje dužni su da budu u skladu sa odredbama za drumski prevoz.

Putnicima nije dozvoljeno da izađu iz vozila za prevoz putnika dok se vozilo ne zaustavi i dok vozač ne otvori vrata autobusa.

Autobus koji prevozi samo decu/učenike



Ukoliko se deca prevoze vozilom/autobusom na organizovan način, vozilo mora da ispunjava posebne uslove i da bude obeleženo posebnim znakom, dok za vreme ulaska i izlaska dece iz vozila, vozač mora da uključi sve pokazivače pravca vozila.

Zabranjeno je da se vozilo beleži posebnim znakom ako se deca ne prevoze na organizovan način.



Autobus koji prevozi samo decu/učenike

Ako to vozilo ne prevozi decu, onda se posebna oznaka mora pokriti ili ukloniti.



Vozač autobusa sa autobusnog stajališta u gradskom naselju može da uđe u obližnju saobraćajnu traku ili da se kreće putem, samo ako se uveri da takvom radnjom neće izazvati nikakve smetnje ili opasnost u saobraćaju. Vozač mora signalizirati pokazivačima pravca.

Ulazak autobusa u saobraćaj-unutar gradskog područja

Zabranjeno je zaustavljanje autobusa radi preuzimanja ili izlaska putnika van autobusnog mesta zaustavljanja.

Vozač autobusa sa mesta zaustavljanja autobusa van gradskog područja može da uđe u obližnju saobraćajnu traku ili da se kreće putem tek pošto pusti sva vozila sa puta. Vozač mora signalizirati pokazivačima pravca.



Ulazak autobusa u saobraćaj-van gradskog područja

Ograničenje brzine

Brzina kretanja prema kategorijama vozila na ostalim putevima, osim na autoputu i na motociklističkom putu, ograničena je:

- **na 80 km/h**, za autobuse,



- **na 80 km/h**, za autobuse sa lakim prikolicom i za vozila koja vuku prikolice za kampovanje;

- **na 70 km/h**, za autobuse koji obavljaju organizovani prevoz dece,

- **na 70 km/h**, za čvorne autobuse bez mesta za stajanje,

Čvorni (nodalni) autobusi bez mesto za stajanje

- **na 50 km/h**, za autobuse sa prikolicom za prevoz ljudi,
- **na 50 km/h**, za gradske autobuse,
- **na 50 km/h**, za autobuse u kojima pored montiranih sedišta ima mesta za stajanje.

U slučajevima kada se putnička vozila kreću na autoputu i na motociklističkom putu, brzina za ova vozila je ograničena na 100 km/h, za autobuse najveće dozvoljene mase preko 12000 kg, osim za autobuse koji prevoze organizovane grupe dece.

Vozači vozila koja imaju ograničenje brzine prema kategoriji vozila, dužni su da znak ograničenja brzine postave na zadnji deo vozila, na vidnom mestu.

Autobusi moraju imati ograničavač brzine, kako je predviđeno relevantnim zakonodovstvom.

Vozači autobusa moraju da se pridržavaju ograničenja autobusa za tu kategoriju kojoj pripada, čak i kada pravila ili saobraćajni znaci dozvoljavaju veću brzinu.

PREVOZ ROBE (kategorija C1 i C)

Korišćeni izrazi koji se odnose na transport robe imaju sledeće značenje:

Operater drumskog prevoza robe - delatnost bilo kog operatera prevoza robe koji obavlja prevoz za lične potrebe i treća lica, motornim ili kombinovanim vozilima;

Prevoz trećem licu - prevoz robe transportnim vozilom ili skupom transportnih vozila obavljen u komercijalne svrhe za druga fizička i pravna lica.

Drumski prevoz robe

Domaći i međunarodni drumski prevoz robe obavlja se kao prevoz robe za sopstvene potrebe (za sopstveni račun) i prevoz robe uz najam i plaćanje (za treća lica).

Prevoz robe za sopstvene potrebe

Prevoz roba za sopstvene potrebe smatra se prevoz koji obavlja fizičko ili pravno lice bez naknade

Prevoz robe pod zakup i plaćanje (za treća lica)

Prevoz robe za zakup i plaćanje (za treće lica) vrši se na osnovu pismenog ili usmenog sporazuma između pošiljaoca i primaoca robe koji ugovara prevoz robe.



Kamion

Dozvole za međunarodni prevoz za operatere sa prebivalištem na Kosovu

Dozvole za međunarodni prevoz za rezidentne operatere za prevoz robe obavlja se na osnovu dozvole za međunarodni prevoz, osim ako je međunarodnim ugovorom (sporazumom) određeno da se prevoz obavlja bez dozvole.

Prevoz lica u kamionu (prevoznim vozilom)

U kamionu se ne može prevoziti više od 5 osoba koje rade na utovaru-istovaru tereta, kao i pri obavljanju poljoprivrednih i drugih poslova.

U kamionskom vozilu u prostor za postavljanje tereta uz posebnu dozvolu može se prevoziti više od 5 lica koja rade na utovarno-istovarnim ili drugim poslovima. Vozač mora imati sa sobom posebnu dozvolu i pokazati je na zahtev ovlašćenog lica.

U slučaju evakuacije ili pružanja pomoći prilikom elementarnih nepogoda, u transportnom vozilu može se vršiti prevoz lica i bez prethodne dozvole.

Lice koje nije navršilo 14 godina dozvoljeno je da se prevozi u kamionu samo u pratnji punoletne osobe.

Licima koja se prevoze u prostoru kamiona za postavljanje tereta ili u radnoj mašini nije dozvoljeno:



Nije im dozvoljeno da stoje

- da stoje;
- da sede na bočnim stranama vozila,
- da sede na nestabilnom teretu
- da sede na teretu koji prelazi visinu bočne strane vozila.

U drumskom saobraćaju zabranjen je prevoz lica:

- u vozilu koje nema bočne panele (strane);
- u vozilu sa automatskim istovarivačem, ako je mehanizam aktiviran;
- u priključnom vozilu za prevoz tereta koji se vuče kamionom.



Najekstremnija tačka tereta koji se prevozi prevoznim sredstvom ili prikolicom ako prelazi najekstremniju tačku od 1 metar, mora se označiti tabelom. Ova tabla je kvadratnog oblika, dimenzija 50cm x 50cm, obojena naizmenično kosim trakama reflektujuće narandžaste i bele boje i postavljena upravno na uzdužnu osu vozila.



Kamion za prevoz životinja

Prevoz životinja

Prevoz životinja je dozvoljen u prevoznom vozilu koje ispunjava uslove predviđene za ovu vrstu prevoza kao i da se ne ugrožava bezbednost na putu.

Ako se životinje prevoze u kamionu i prikolici, prevoz lica u tim vozilima nije dozvoljen.

Ako se kućni ljubimci prevoze u vozilu, nije dozvoljeno njihovo postavljanje na prednje sedište.

Kretanje kamiona unutar urbanog područja

Na putu unutar gradskog područja sa dve ili više traka za jedan smer, vozaču kamiona najveće dozvoljene mase preko 3500 kg dozvoljeno je da koristi samo krajnje desne saobraćajne trake, osim na delu puta pre raskrsnice ili pre sledećeg mesta gde vozilo skreće levo ili polukržno okretanje



Kamion tokom kretanja unutar urbanog područja

Kamionu je dozvoljeno da se kreće krajnjom levom trakom samo za skretanje ulevo.



Kamion tokom vožnje autoputem

Vožnja na autoputu sa mnogo saobraćajnih traka

Na autoputu sa 3 ili više saobraćajnih traka koji služi za kretanje vozila u jednom smeru, vozač vozila najveće dozvoljene mase veće od 5000 kg, odnosno vozila sa prikolicom dužine preko 7 metara, može koristiti samo 2 saobraćajne trake koje se nalazi u blizini desne ivice površine puta.

Ograničenje brzine



Kamion najveće dozvoljene mase preko 7500kg.



Transportna vozila sa priključnim vozilima



Vozila koja prevoze opasne materije



Kamion mase preko 12.000 kg

Brzina kretanja prema kategorijama vozila na ostalim putevima, osim na autoputu i na motociklističkom putu, ograničena je:

- na 80 km/h, za kamione najveće dozvoljene mase do 7500 kg,
- na 70 km/h, za kamione najveće dozvoljene mase preko 7500 kg,

- na 70 km/h, za transportna vozila sa priključnim vozilima;

- na 70 km/h, za vozila koja prevoze opasne materije;

- na 50 km/h, za kamione koji obavljaju grupni prevoz ljudi.

U slučajevima kada se vozila kreću na autoputu i na motociklističkom put, brzina za kamione je ograničena:

- 85 km/h, za vozila najveće dozvoljene mase preko 12.000 kg, osim za vozila koja prevoze opasne materije;



-80 km/h, za transportna vozila sa priključnim vozilima.

Transportna vozila sa priključnim vozilima

Vozači su dužni da se pridržavaju brzine kretanja prema ograničenjima svojih vozila i na putu kojim se kreću po pravilima saobraćaja ili sa saobraćajnim znakom dozvoljena je veća brzina.

Vozači vozila (najveće dozvoljene mase preko 3500 kg), koja imaju ograničenje brzine prema kategoriji vozila, dužni su da znak ograničenja brzine postave na zadnji deo vozila, na vidnom mestu.

Mimoilaženje

Na putu sa nagibom, na kojem je mimoilaženje otežano ili nemoguće, a jedno od vozila je prinuđeno da se kreće unazad kako bi se olakšala cirkulacija, ovo mora da učini:

- transportno vozilo koje se susreće sa autobusom;
- autobus ako se susreće sa priključnim vozilom;
- vozilo koje se kreće naniže, ako su vozila iste kategorije.



Autobus se mora kretati unazad

Vučenje transportnog vozila i skupa vozila u kvaru



Vučenje transportnog vozila ili skupa utovarenih vozila sa kvarom je dozvoljena do prvog mesta pogodnog za utovar i istovar, au izuzetnim slučajevima do prvog mesta gde se kvar vozila može otkloniti.



U slučaju vučenja vozila na način da nema potrebe za upravljanjem njime ili upotrebom kočnica, ukupna masa vučenog vozila ne može biti veća od ukupne mase vučnog vozila.

Vučenje autobusa u kvaru

Priključna vozila

U drumskom saobraćaju, transportnom vozilu je dozvoljeno da vuče dva priključna vozila na nacionalnim putevima i jedno priključno vozilo na autoput.

Vozilu za prevoz putnika je dozvoljeno da vuče samo jedno priključno vozilo na bilo kom putu kojim se kreće.

Rezervna i dodatna oprema vozila



Kamioni i autobus u drumskom saobraćaju moraju imati rezervnu i dodatnu opremu: rezervne sijalice, osim onih sa naprednom tehnologijom, komplet prve pomoći, sigurnosni trougao, uređaj za vuču pokvarenog vozila, reflektujući prsluk, dok aparat za gašenje požara u slučajevima kada je njegova upotreba predviđena predviđenim pravilima. Svi ovi uređaji moraju biti kompletni i sa rokom upotrebe.

Dodatna i rezervna oprema

POGLAVLJE III

DOKUMENTACIJA POTREBNA ZA DOMAĆI I MEĐUNARODNI TRANSPORT

- dozvolu i prateću dokumentaciju o dozvoli u originalu;
- list putnog putovanja u originalnu overen od operatera i granične policije;
- potvrdu autobusa prema odgovarajućoj licenci;
- putni nalog.

Prilikom prevoza putnika, operater je dužan da ima i druga dodatna dokumenta definisana pravilima drumskog prevoza, podzakonskim aktima i međunarodnim sporazumima.

List putvoanjanja

Knjiga lista putovanja je neophodna pri obavljanju slobodnog prevoza putnika.

Kategorija C1 i C

Korišćeni izrazi koji se odnose na potrebnu dokumentaciju za domaći i međunarodni transport robe imaju sledeće značenje:

Dozvola za prevoz - akt određen ovom odredbom o drumskom saobraćaju ili međunarodnim sporazumom na osnovu kojeg se obavlja drumski prevoz putnika ili robe;



Dozvola (CEMT) - multilateralna dozvola za obavljanje međunarodnog drumskog prevoza robe na teritoriji država članica CEMT-a, sa vozilima registrovanim u jednoj od 3 zemlje članice CEMT-a - Evropska konferencija ministara saobraćaja.

Dozvola (CEMT)

Prevoz za treća lica - prevoz robe transportnim vozilom ili skupom transportnih vozila koji se obavlja u komercijalne svrhe za druga fizička i pravna lica;

Tovarni list – akt koji prati robu i mora da sadrži: datum i mesto izdavanja, ime i prezime ili naziv pošiljaoca, zatim njegovu adresu, ime i prezime ili naziv operatera prevoza, registarsku oznaku vozila, datum i mesto utovara robe, ime i prezime ili naziv primaoca i mesto istovara, napomenu o količini i vrsti tereta, spisak dokumenata koji se prilažu uz tovarni list, troškove prevoza i druge troškove;

CMR - akt koji prati robu u međunarodnom drumskom transportu.

Dokumenti potrebni tokom drumskog prevoza domaće i međunarodne robe

Tokom transporta robe, operater u vozilu mora imati sledeća dokumenta:

a) za domaći prevoz na Kosovu:

- *uverenje o vozilu (izvod iz Licence);*
- *putni nalog.*

b) za međunarodni prevoz:

- *uverenje o vozilu (izvod iz Licence);*
- *tovarni list CMR;*
- *dozvolu za međunarodni prevoz, ako međunarodnim sporazumom nije drugačije određeno;*
- *putni nalog;*
- *uverenje o vozaču (CPC).*



Prilikom prevoza robe operater vozila mora da poseduje i druga dodatna dokumenta definisana pravilima drumskog prevoza i drugim podzakonskim aktima.

Kategorija C1, C, D1 i D

Prema Zakonu o pravilima saobraćaja, neophodna dokumenta u toku vožnje su:

- *vozačka dozvola;*
- *uverenje o registraciji vozila;*
- *ovlašćenje, ako se vozilo koristi za vožnju u inostranstvu. Ovlašćenje mora doneti nadležni ovlašćeni organ, ako vozač nije vlasnik vozila ili se vlasnik vozila ne nalazi u vozilu;*
- *radni nalog ili ovlašćenje koje izdaje javne ili privatne ustanove za upravljanje vozilom u zemlji, ako se vozilo koristi kao komercijalno vozilo, kao što su: javna i privatna vozila kompanija, preduzeća, firmi, taksi vozila, auto-škole, autobusi, transportna vozila ili slično;*
- *polisa osiguranja;*
- *Evropski izveštaj o nesreći;*
- *isprave za kvalifikaciju vozača, kako je predviđeno predviđenim pravilima;*
- *važeće zdravstveno uverenje, kada je njeno posedovanje zakonom predviđeno.*

POGLAVLJE IV

PRAVILA ZA MASU, DIMENZIJE, OSOVINSKA OPTEREĆENJA, PRAVILA ZA UREĐAJE ZA OGRANIČAVANJE BRZINE

Kategorija C1, C, D1 i D

MASA, DIMENZIJE I OSOVINSKO OPTEREĆENJE

Korišćeni izrazi koji se odnose na ovo poglavlje imaju sledeće značenje:

Kamion/transportno vozilo - svako vozilo koje služi za prevoz tereta;

Kapacitet vozila - dozvoljena masa do koje je utovar drumskog vozila dozvoljen, prema izjavi proizvođača vozila;

Masa praznog vozila - masa praznog vozila bez posade, bez putnikea, bez tereta (utovara), sa punim rezervoarom goriva, kao i sa alatima i opremom obaveznim za vozilo;

Opšta masa - efektivna masa drumskog vozila zajedno sa masom tereta koji se prevozi vozilom, uključujući masu lica u vozilu, kao i masu priključnog vozila sa teretom, ako je dodata priključnom vozilu;

Najveća dozvoljena masa - najveća dozvoljena masa vozila zajedno sa teretom vozila;



Maksimalna dozvoljena dužina vozila – je rastojanje između najekstremnijeg prednjeg i zadnjeg dela vozila bez tereta;

Dužina kamiona - remorkera/tegljača

Najveća dozvoljena širina vozila - je rastojanje između krajnjeg prednjeg i zadnjeg dela vozila bez tereta;

Maksimalna dozvoljena visina vozila – je rastojanje između horizontalne osnove i najvišeg dela neutovarenog vozila, pri čemu je pritisak u gumama u skladu sa pritiskom određenog od strane proizvođača vozila.



Najveća dozvoljena visina vozila kategorije C i D je 4 m.

Visina autobusa

Vučni točkovi kamiona i autobusa pripada najmanje 1/4 ukupne mase vozila ili skupu vozila. ➡

U točkovima upravljačke osovine autobusa i kamiona, ako vozilo miruje na horizontalnoj osnovi, njemu pripada najmanje 1/5 ukupne mase vozila.

Ukupna masa skupa vozila ne sme biti veća od najveće dozvoljene mase autobuskog skupa vozila.

Vozilu za transport najveće dozvoljene mase do **3.5 tone** ili autobusu nije dozvoljeno da pređu ukupnu masu vučnog vozila.

Ukupna masa prikolice koju vuče transportno vozilo najveće dozvoljene mase iznad **3.5 tone** može premašiti ukupnu masu vučnog vozila do **40%**.



Gore navedena ograničenja ne primenjuju se na vučnu glavu (remorker/tegljač).

Remorker/tegljač

KOČIONI SISTEM

Sistem parkirne kočnice mora biti postavljen na priključenom vozilu na način da se može aktivirati izvan vozila. Sistem radne kočnice vozila i prikolica mora da deluje na svim točkovima.

Uređaj za dugotrajno usporavanje

Prilikom vožnje na velikom uzdužnom nagibu – na dugim nizbrdima potrebno je neprekidno kočenje vozila, pa su retarderi (usporivači) uređaji koji omogućavaju usporavanje vozila bez čestog korišćenja radne kočnice.

Uređaj za dugotrajno usporavanje na vozilima i autobusima najveće dozvoljene mase iznad 5 t, projektovan za vuču prikolice najveće dozvoljene mase iznad 7 t, mora biti ugrađen i postavljen tako da obezbedi dugotrajno usporavanje vozila.

U poluprikolicama sa sedlom čija najveća dozvoljena masa po osovini prelazi 9 t, kao i u transportnim vozilima i autobusima najveće dozvoljene mase iznad 9 t, moraju biti ugrađene i postavljene tako da obezbede dugotrajno usporavanje vozila

Gore navedena vozila moraju imati mogućnost (usporavanja) održavanja konstantne brzine od 30 km/h, pri odgovarajućem stepenu prenosa uzbrdo od 7% i putne dužina od 6 km.

Vrste retardera(usporivača) su:

Vrste retardera su: Motorni retarder – funkcioniše tako što potpuno zaustavlja dotok goriva do motora i zatvara izduvnu cev.

Hidrodinamički retarder (usporivač) - radi na bazi tečnosti, dok elektrodinamički retarder funkcioniše na osnovu struje-generatora.

Rotarder - ovaj uređaj se ugrađuje na teška transportna vozila, prednost ovog sistema je što se štedi kočiona ploča i bubanj, štedi se gorivo, povećava se stabilnost guma, što podrazumeva veću bezbednost na putu.

U električnoj komandi koja se ugrađuje u retarderu moguće je u određenom položaju ručke kod volana memorisati odgovarajuću brzinu pri spuštanju dugim nizbrdicama i konstantnom brzinom se vrši spuštanje na primer 40 km/h, što znači da ne dozvoljava povećanje brzine vozila.

Uređaji za kočenje na priključnom vozilu- čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 0,75 t, nije neophodno da budu ugrađeni prema predviđenim pravilima.

Sistem radne kočnice na priključnom vozilu, čija najveća dozvoljena masa prelazi 0,75 t, mora biti ugrađen i postavljen tako da funkcioniše na svim točkovima prikolice.

U priključnom vozilu čija najveća dozvoljena masa (težina) ne prelazi 3,5 t, radno kočenje se može izvršiti inercionom komandom.

Sistem parkirnog kočenja transportnih vozila, autobusa i priključnih vozila, kada je odvojen od vučnog vozila, mora da obezbedi nepokretnost utovarenog vozila do maksimalno dozvoljene mase na nagibu od 18% pri čemu vozilo nije kočeno na drugi način.

Sistem parkirnog kočenja kod skupa (grupe) vozila mora da obezbedi nepokretnost cele grupe vozila na nagibu od 12%, a pri tome se skup (grupa) vozila nije kočen na drugi način..

Uređaj za dugotrajno usporavanje kod transportnog vozila, autobusa, bez ili sa priključnim vozilom i sa najvećom dozvoljenom masom mora imati mogućnost (usporavanja) održavanja konstantne brzine od 30 km/h, pri odgovarajućem stepenu prenosa za uzbrdo od 7% i putne dužine od 6 km.

Ako vučno vozilo nema ugrađen dugotrajni usporivač, ono može da vuče priključeno vozilo samo ako priključeno vozilo ima (posедуje) svoj usporivač i ako vozač vučnog vozila može da ga aktivira u toku vožnje.

Oprema za osvetljenje puta, signalizaciju i pozicioniranje

U transportnom vozilu i autobusima koji učestvuju u drumskom saobraćaju moraju biti upaljena svetla kako sledi:

- da imaju najmanje dva bela svetla prednjem delu i dva crvena svetla pozadi;



Zadnja svetla prikačenog vozila

- kada vuče jedno ili dva priključna vozila, najmanje dva crvena svetla moraju biti upaljena na zadnjem delu poslednjeg priključnog vozila.
- a ako je širina priključnog vozila veća od 1,60 metara, na prednjem delu prvog prikačenog vozila moraju biti upaljena dva bela svetla.

Vozilo koje učestvuje u drumskom saobraćaju mora imati uredan sistem signalizacije i osvetljenja, pozicije.

Korišćenje svetala u vozilu koje je opremljeno naprednom tehnologijom vrši se kako je predviđeno od strane proizvođača.

Uređaji za osvetljenje puta su:

- glavna duga svetla,
- kratka glavna svetla,

- prednja svetla za maglu,
- vožnja unazad.

Uređaji za svetlosnu signalizaciju vozila i prikačenih vozila su: pokazivači pravca, signal za upozorenje o opasnosti (treperenje, istovremeno paljenje svih pokazivača pravca) i kočiona svetla.

Pozicioni uređaji (uređaji za obeležavanje vozila i prikačenih vozila), su: svetlo zadnje registarske tablice, prednje poziciono svetlo, zadnje poziciono svetlo, zadnje svetlo za maglu, parkirno svetlo, bočno poziciono svetlo, gabaritno svetlo, svetla za vožnju po danu (dnevno svetlo), ne- trouglasti zadnji katadiopter, trouglasti zadnji katadiopter, netrouglasti prednji katadiopter, netrouglasti bočni katadiopter, obeležavanje visoke vidljivosti (retroreflektujuće trake za obeležavanje rama, konture vozila), pokretna svetla (reflektor), oprema za davanje posebnih svetlosnih znakova (rotirajuća i trepćuća svetla), retroreflektujuće ploče i reflektujući signali koji treba da se koriste u ADR, retroreflektujuće ploče i reflektujući signali za transport specifičnih i sličnih tereta (utovara).

Vozila koja na ravnom putu ne mogu da se kreću brzinom većom od 25 km/h ne moraju imati duga glavna svetla.

Prednja i zadnja poziciona svetla, gabaritna svetla, bočna svetla za napomenu i svetlo zadnje registarske tablice se pale ili gasi u isto vreme.

Na vozilima moraju biti ugrađena dva netrouglasta zadnja katadioptera.

Dva zadnja trouglasta katadioptera postavljaju se na prikačena vozila, dok je njihovo postavljanje na vozila zabranjeno.

Vozila na ravnom putu koja ne mogu da se kreću brzinom većom od 25 km/h ne moraju imati kočiono svetlo. Prostor za vozača i putnike u vozilima i prikačenim vozilima mora imati unutrašnje osvetljenje.



Sporo vozilo

Vozila i prikačena vozila koja se zbog svoje konstrukcije ne mogu kretati brzinom većom od 30 km/h ili se po putu kreću brzinom manjom od 30 km/h, kada obavljaju određene poslove u saobraćaju, moraju biti označena znakom „sporo vozilo“, u skladu sa predviđenim odredbama.

Vozilo mora imati najmanje jedan znak „sporo vozilo“ postavljen na zadnjem delu vozila.

Znak „Sporo vozilo“

Ako vozilo ima samo jedan znak „sporo vozilo“, znak mora biti postavljen tako da bude na levoj strani vozila.

Teško vozilo

Transportna vozila najveće dozvoljene mase veće od 12000 kg, osim vučnih vozila namenjenih za vuču poluprikolica, moraju biti obeležena pločom/pločama „teško vozilo“ u skladu sa predviđenim odredbama.



Ploče za teška vozila



Ploča „dugo vozilo“

Prikačena vozila najveće dozvoljene mase od 10000 kg ili manje, čija dužina, uključujući dužinu vučne osovine, prelazi 8 m, i prikačena vozila najveće dozvoljene mase veće od 10000 kg, bez obzira na dužinu, moraju biti obeležene pločom/pločama „dugo vozilo“, u skladu sa predviđenim odredbama.



Ploča za kamiona

Kod teških i dugih vozila moraju postojati jedna, dve ili četiri ploče „dugo vozilo“ ili „teško vozilo“, dok broj ploča zavisi od mogućnosti njihovog postavljanja(montiranja) na zadnji deo vozila.

Autobusi



Stepenice u autobusima

U vozilima koja prevoze putnike, stepenice moraju da obezbede siguran ulazak i izlazak putnika. Površina hodnika, pristup ulazu i stepenicama putničkih vozila moraju biti neklizajuće.



Dvospratni bus

Unutrašnji prostor vozačke kabine i prostor za putnike moraju biti opremljeni tako da vozač, odnosno putnici u vozilu, ne mogu biti povređeni.

Prostori za vozača i putnike u motornim vozilima i prikačenim vozilima moraju imati unutrašnje osvetljenje.

U vozilima i prikačenim vozilima a za prevoz putnika mora postojati oprema za ventilaciju.

Autobusi i trolejbusi sa više od 25 sedišta koji prevoze putnike moraju imati prekidač koji isključuje sva električna kola u vozilu osim tahografa. Ručka prekidača - mora biti lako dostupna za ruku vozača.

Blatobrani



Blatobrani na kamionu

Blatobrani na vozilima i prikačenim vozilima koji mogu da razviju brzinu veću od 30 km/h, osim na terenskim vozilima i transportnim vozilima koji se istovaruju automatski, moraju biti ugrađeni i postavljeni iznad svih točkova.



Brzinomer

Brzinomer (speedometri) sa meračem kilometara (odometar) mora biti opremljen trepćućim svetlom kada se poziciona svetla upalje, kako bi se obezbedila pouzdana čitljivost u uslovima smanjenog osvetljenja.

Ograničivač brzine

U transportnim vozilima i autobusima mora postojati ograničavač brzine.

Manometar (Pokazivač pritiska) na raspolaganju za pneumatsku opremu radne kočnice ako je ovaj uređaj stalno pod pritiskom.

Svetlosno signalni uređaj za kontrolu zatvaranja vrata i uređaj za davanje i prijem signala od putnika kojima moraju biti opremljeni autobusi za gradski saobraćaj.

Oprema za povezivanje vučnog i prikačenog vozila mora biti odobrena i ugrađena u skladu sa predviđenim odredbama.

Rezervna i dodatna oprema vozila

Vozila za prevoz robe i putnika, izuzev jednoosovinskih prikolica, autobusa za gradski saobraćaj i vozila namenjenih za komunaln usluge, moraju imati rezervni točak sa pratećom opremom.

Rezervni točak ne bi trebalo da imaju gore navedena vozila ako su njihove gume ili felne opremljene sigurnosnim sistemom za bezbednu vožnju sa rasdušenom gumom ili ako vozilo ima odgovarajuće sredstvo za privremeno regulisanje rasdušene gume (npr. sprej ili pena u boce pod pritiskom itd).

Rezervni točak vučnog vozila može se postaviti na prikačeno vozilo

Aparat za gašenje požara



Vozila za prevoz robe i putnika moraju biti opremljena aparatom za gašenje požara napunjen prahom definisanim normativnim aktima, u zavisnosti od kategorije vozila.

Bezbednosni trougao



Vozila za prevoz robe i putnika moraju posedovati znak za označavanje vozila zaustavljenog na putu, koji vozač po potrebi može koristiti.

Dva sigurnosna trougla moraju imati: Transportno vozilo i autobuse – ako vuče prikačeno vozilo;

Vozilo koje se nalazi u zadnjem delu kolone – ako se vozila kreću u organizovanoj koloni.

Pribor za prvu pomoć



Vozila za prevoz robe i putnika moraju imati jedan pribor prve pomoći, dok autobusi sa više od 25 sedišta dva pribora.

Sigurnosni klinovi



Vozila za prevoz utovara (tereta) i putnika najveće dozvoljene mase preko 5.000 kg moraju biti opremljena tahografom ili sistemom za nadzor, kao i klinom za osiguranje nepokretnosti.

Autobus mora biti opremljen dovoljnim brojem lomača za prozore koji su pogodno postavljeni tako da se mogu koristiti u slučaju opasnosti.

Rezervne sijalice



Transportna vozila tereta i putnika, izuzev autobusa za gradski saobraćaj, moraju imati rezervne sijalice za najmanje polovinu osvetljenih mesta u vozilu.

Vozila opremljena uređajima za bežično osvetljenje (ksenon, neon, LED itd.) ne moraju biti opremljena rezervnim sijalicama.

Maksimalna dozvoljena dužina vozila

- *Vozila, osim autobusa-12 m*
- *Prikačeno vozilo sa kukom-12 m*
- *Poluprikolice po gore predviđenim pravilima - 12 m.*
- *Tegljač-16,50 m*
- *Autobusi sa dve osovine-13,50 m*
- *Autobusi sa više od dve osovine-15 m.*
- *Čvorni autobus-18,75 m.*

Najveća (maksimalna) dozvoljena masa i ukupna masa vozila:

- *Jednoosovinska prikolica-10t*
- *Dvoosovinska prikolica-18t*
- *Troosovinska prikolica-24t*

Skup vozila sa 5 ili 6 osovina - dvoosovinsko vozilo sa troosovinskom prikolicom - 40t.

POGLAVLJE V

MERE PRILIKOM ZAMENE TOČKA **(Kategorija C1, C, D1 i D)**

MERE PRILIKOM ZAMENE TOČKA

Prilikom zamene točka, vozač mora preduzeti sve mere sigurnosti, primenjujući data uputstva. U nastavku pokazan je jedan od sigurnih načina prilikom zamene točka.

1. Priprema vozila za zamenu guma



Ako vam se tokom vožnje desi da vam je ispuštena/oštećena guma, prvo pomerite vozilo sa puta na parking ili drugo bezbedno mesto, ugasi motor, ostavite upaljena svetla i povucite ručnu kočnicu, stavite menjač u odgovarajuću brzinu i postaviti sigurnosne klinove od nepokretanja samog vozila. Ako ste prinuđeni da zaustavite vozilo na mestu gde je zabranjeno zaustavljanje i parkiranje vozila, onda postavite sigurnosni trougao iza zaustavljenog vozila na rastojanju kao što je predviđeno pravilima putnog saobraćaja i uključivanjem svih pokazivača pravca.

Početak oslobađanja točka

Preporučuje se da svi putnici izađu iz vozila. Morate imati na umu da vozilo mora da leži na ravnoj, neklizajućoj površini kako bi se točak mogao bezbedno zameniti. Rezervni točak se obično nalazi u gepeku, a kod nekih vozila i na zadnjim vratima.

Pre nego što počnete da menjate, proverite da li je rezervni točak ispravan, odnosno da li je pritisak u gumama u skladu sa propisima.

Uobičajena je greška koju vozač prave tako što podigne vozilo pre nego što ukloni šrafove. Šrafovi točkova se olabave dok se vozilo ne podigne, jer je vozilo stabilnije. Šrafovi se olabave u smeru suprotnom od kazaljke na satu. Šrafovi se teško otključavaju rukom, a zatim se noga stavlja na ključ, tegajući na njega.

2. Podizanje vozila



Preporučljivo je postaviti dizalicu na čvrstu površinu. Ako je vozilo na mekoj površini, onda ispod dizalice stavite čvrsti predmet, to može biti čvrsta metalna ploča, betonska ploča ili daska, ili šta god je dostupno u datim okolnostima. U suprotnom, dizalic i vozilo mogu se oštetiti.

Postavljanje dizalice na dasku

Dizalica se postavlja ispod vozila na mestu koje je predvideo proizvođač, najčešće, pozicije se označavaju na donjem delu karoserije vozila. Nakon postavljanja dizalice na pravo mesto, počinje podizanje vozila.

3. Mere bezbednosti



Kada se vozilo podigne, svi šrafovi se olabave, pre toga se preporučuje da se rezervni točak postavi ispod vozila kako bi se držao na mestu u slučaju pada sa dizalice. Opasno je ulaziti ispod vozila ako ga podupire samo dizalica i nema druge mere bezbednosti.

Otpuštanje točka sa šrafovima

4. Točak se uklanja



Šrafovi se otpuštaju dva po dva u dijagonalnim parovima i točak se uklanja.

Uklanjanje gume

5. Menjanje točka

Iz bezbednosnih razloga, preporučuje se da se oštećena guma stavi ispod vozila u slučaju da se dizalica pusti. Rezervni točak stavlja se na svoje mesto. Sstavlja se u središnju rupu na sredini točka (cev koja prolazi kroz središnju rupu na felne), a zatim se točak pomera rukom da se poklapaju sve rupe sa šrafovima. šrafovi se postavljaju kroz rupe i ručno zategnu što je više moguće. Kada se vozilo spusti dole, tek tada se šrafovi zategnu ključem, u smeru suprotnom od kazaljke na satu.

Menjanje gume



POGLAVLJE VI

OGRANIČENJE VIDLJIVOSTI ZBOG KONSTRUKCIJE VOZILA

OGRAIČENJE VIDLJIVOSTI ZBOG KONSTRUKCIJE VOZILA

Prema pravilima drumskog saobraćaja „Ograničeno vidno polje“ – smatra se ograničenim prostorom koji učesnik u saobraćaju može da vidi sa mesta gde se nalazi, usled puta sa nevidljivim krivinama, grebenima ili zbog bilo koje fizičke prepreke, bilo kog objekta. ili slično.



Međutim, ograničenje vidljivosti (vidnog polja) može biti zbog konstrukcije vozila, posebno sa strane kada je nemoguće primetiti vozilo koji se nalazi u takozvanom **"mrtvom uglu"** stoga vozač vozilo je dužan da pogleda preko ramena da se uveri da na strani nema neko vozilo koje nije vidljivo sa spoljašnjih retrovizora. Ovo je neophodno pre promene saobraćajne trake, prilikom skretanja levo, preticanja, zaobilazanja ili bilo koje druge radnje sa vozilom.

Mrtvi ugao



Pravougaona površina na kamionima

Vozač kamiona i autobusa ili skupa vozila mora imati u obzir da je zbog velikih zazora vidno polje drumskih vozila koja se kreću iza njega ograničeno, stoga, ukoliko to uslovi saobraćaja ili puta dozvoljavaju njihovo delovanje olakšati vozilima, posebno ako su iz bilo kog razloga prinuđena da se kreću sporo.

U kamione i autobuse novog tipa, kako bi se eliminisali efekti takozvane "mrtvog ugla", postavljeni su napredni tehnološki uređaji kada se cela situacija sagleda sa strane ovih vozila, čime je postignuta bezbednost u drumskom saobraćaju.

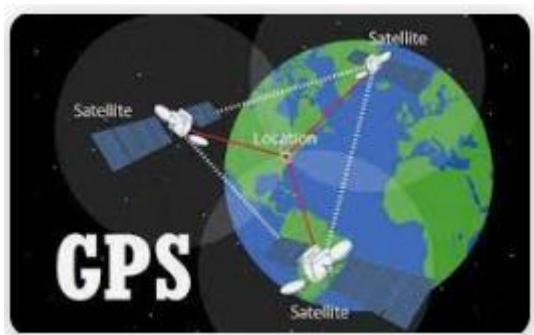
Vozač kamiona mora imati na umu da tokom transporta teret ne sme da prekriva pogled na kolovoz, što bi dovelo do rizika bezbednosti na putevima.

POGLAVLJE VII

**ČITANJE AUTOKARTICE, PLANIRANJE RUTE, KORIŠĆENJE
ELEKTRONSKIH UREĐAJA ZA VOŽNJU (GPS)**

ČITANJE AUTOKARTICE, PLANIRANJE RUTE, KORIŠĆENJE ELEKTRONSKIH UREĐAJA ZA VOŽNJU (GPS)

Ranije su se koristile autokarte, ali sada uz korišćenje Globalnog pozicionog sistema (GPS) (eng. Global Positioning System) njihova upotreba više nema nikakvog značaja.



GPS- je sistem zasnovan na satelitima koji kruže oko zemlje i emituju radio signale do prijemnika na zemlji, do vozila koja su opremljena GPS sistemom.



GPS - omogućava nam da tačno znamo gde se nalazimo i pokazuje nam putanju putovanja na određenoj udaljenosti.



GPS – prikazuje stanje u saobraćaju, ako je deo puta blokiran u saobraćaju.

POGLAVLJE VIII

FAKTORI SIGURNOSTI U VEZI SA UTOVAROM VOZILA, NADZOROM UTOVARA (KATEGORIJA C1 I C)

FAKTORI SIGURNOSTI U VEZI SA UTOVAROM VOZILA, NADZOROM UTOVARA (KATEGORIJA C1 I C)

Prema pravilima drumskog saobraćaja, predviđeno je da teret u vozilu bude postavljen i po potrebi ojačan i pokriven, kako ne bi ometao ili ugrožavao bezbednost drumskog saobraćaja.

Vozač kamiona je odgovoran za prijem robe, prevoz robe i isporuku robe.

Teret na vozilu ne sme da pređe predviđene dimenzije, nosivost (kapacitet) vozila, osovinsko opterećenje, najveću dozvoljenu masu i tehničke osobine kolovoza, za sve to je odgovoran vozač kamiona.

Pre prijema robe, što podrazumeva utovar robe, vozač kamiona mora da proveri svu dokumentaciju, da li je ispravna, zatim da li je količina kako je napisana u dokumentaciji, da li eventualno ima neko oštećenje ili slično.



Nakon što se vozač kamiona uveri da je dokumentacija uredna, prilikom utovara vodi računa o bezbednosti robe i njenoj količini.

Prilikom utovara tereta koji se može oštetiti, moraju se preduzeti dodatne mere poštujući uputstva koja se odnose na teret, kako bi se osiguralo da se teret ne pomera unutar prostora za teret i da se ne ošteti.

Ako postoji opasnost da se teret može izliti na kolovoz, mora se pokriti i obezbediti da se ne bi izlije na put.

Teret na kamion

Ako kamion ima instaliranu opremu za utovar i istovar robe, vozač kamiona preduzima sve mere bezbednosti pre upotrebe ove opreme.



Ako je teret tečne ili čvrste opasne materije, vozač kamiona mora da se pridržava uslova za prevoz određenih kategorija robe, kao što su oni obuhvaćeni Evropskim sporazumom o međunarodnom drumskom prevozu opasnih materija (ADR).

Opasne materije

Nakon prijema robe i uveravanja da je sve u redu, vozač potpisuje prijem robe i dobija odgovarajuću dokumentaciju o robi u skladu sa važećim propisima i dužan je da pokaže na zahtev ovlašćenog lica.

Nakon prijema robe, vozač kamiona vrši prevoz do odredišne tačke, vodeći računa o trajanju vožnje, teret koji se prevozi mora biti obezbeđen na način da ne utiče na bezbednu vožnju, odnosno da ne predstavlja opasnost po život, zdravlje, imovinu ili životnu sredinu.

S obzirom na tipove rada vozila, uključujući vanredne situacije ili manevre kretanja uzbrdo, tako da:

- tereti mogu samo minimalno da menjaju svoj položaj jedan u odnosu jedni prema drugim, naspram bočnih strana ili površina vozila, i

- teret ne može se udaljiti od tovarnog prostora niti se kretati izvan utovarne površine, osim ako propisom za teret nije drugačije određeno.

Po dolasku na odredišnu tačku, ako se roba istovara sa mehanizmima koji su ugrađeni na kamion, vozač mora preduzeti sve mere bezbednosti pre istovara tereta, u zavisnosti od njegove vrste. Nakon isporuke robe, ispisuje se dokumentacija stranaka i time se završava transport tereta.

ODGOVORNOSTI VOZAČA ZA PREVOZ PUTNIKA

(kategorija D1 i D)

Vozač koji obavlja javni prevoz putnika autobusima dužan je da poštuje pravila za bilo koju vrstu prevoza putnika predviđena pravilima drumskog prevoza.

Vozač autobusa mora voditi računa o bezbednosti i udobnosti putnika, posebno na dugim relacijama, imajući u obzir trajanje vožnje i odmore/pauze predviđenim pravilima drumskog prevoza.

Vozač autobusa ne dozvoljava ulazak u autobusku liniju:

- *Deci mlađoj od 6 godina bez pratnje;*
- *Osobama sa zaraznim bolestima,*
- *Leševima;*
- *Osobama koje su pijane ili pod dejstvom opojnih droga,*
- *Materije koje su štetne i opasne po zdravlje ili životnu sredinu;*
- *Osobama sa uprljanom odećom ili oštećenim prtljagom ili koji smrde od lošeg mirisa.*

Pre prijema putnika, vozač autobusa mora da vodi računa o higijenskim uslovima autobusa, prilikom prijema putnika dati prednost osobama sa invaliditom, slepima, starim licima, posebnu brigu prema deci koja nisu u pratnji osobe punoletnog uzrasta i ovim licima se obezbeđuju sedišta prema mogućnostima. Nakon prijema putnika, osigurava se da su sva vrata zatvorena, daje uputstva o vezivanju sigurnosnih pojaseva ako je autobus njima opremljen. Proverava da li je svaki putnik opremljen putnom kartom ili bilo kojim važećim dokumentom za prevoz.

Planira vožnju ako obavlja redovni linijski prevoz po redosledu putovanja da stigne na vreme. Pruža pravovremene informacije o sledećoj stanici odnosno autobuskom stajalištu, nakon zaustavljanja na stajalištu, otvara vrata autobusa za izlazak odnosno prijem putnika, omogućavajući putnicima lak pristup autobusu.

Po završetku vožnje, vozač autobusa otvara vrata autobusa da bi putnici izašli, dajući prtljag ako ga je neki putnik ostavio. Nakon iskrcavanja putnika, vozač autobusa proverava da li je neko nešto zaboravio, a ako jeste, onda dostavlja operateru zajedno sa dokazom ili službeniku autobuske stanice.

Autobusi posebnih dimenzija sa četiri osovine i tri dela koriste se u gradskom saobraćaju gde je veliki broj putnika gde su vrata široka tako da je vrlo lako ući i izaći putnicima kroz autobuska stajališta.

Vozač koji prevozi putnike autobusima za lične potrebe mora da poštuje pravila predviđena za drumski prevoz. Autobus za lične potrebe mora da ima natpis za ovu vrstu prevoza, vozaču nije dozvoljeno da pokupi druge putnike osim onih koje ima u evidenciji i opremljeni su odgovarajućom dokumentacijom.

Organizovan prevoz dece/učenika autobusom

Vozač koji organizovano prevozi decu/učenike odgovoran je za njihovu bezbednost pri ulasku, prevozu i izlasku. Autobus mora biti obeležen sa odgovarajućom tabelom ista se mora ukloniti ili smotati ako se ne prevoze deca. Prilikom ulaska i izlaska moraju uključiti sve pokazivače pravca.

udobnost i bezbednost putnika, neophodne provere pre polaska, proveru znanja obavezno obuhvata sve autobuse (autobuse za javni prevoz i za lične potrebe, autobuse posebnih dimenzija, samo za kategoriju D, DE, D1, D1E)

POGLAVLJE IX

ODGOVARAJUĆA PROVERA OPŠTEG ZNANJA O DODATNIM PRAVILIMA U VEZI SA KATEGORIJAMA C, CE, D I DE

KONSTRUKCIJA I RAD MOTORA SA UNUTRAŠNjim SAGOREVANJEM

Motor sa unutrašnjim sagorevanjem ima zadatak da hemijsku energiju goriva pretvori u mehanički rad koji služi za kretanje vozila.

Vrste motora sa unutrašnjim sagorevanjem

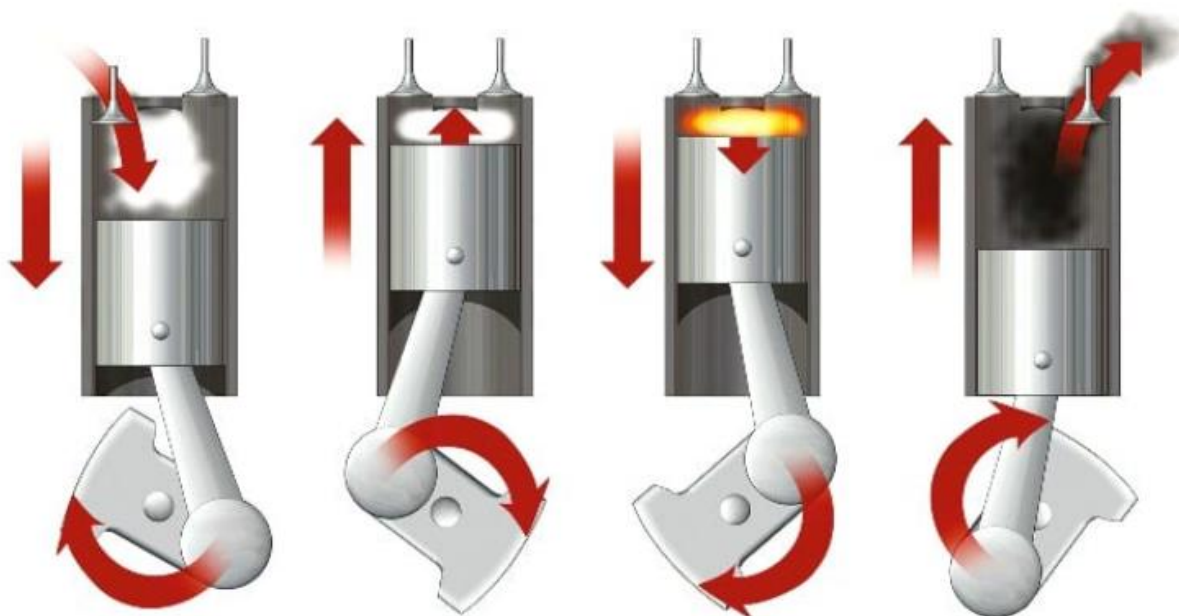
Prema vrsti dizajna i radnim specifikacijama motora sa unutrašnjim sagorevanjem, oni se klasifikuju prema nekoliko kriterijuma:

- Prema vrsti goriva koje se koristi - benzin, dizel, gas;
- Prema vrsti hlađenja - tečno i vazdušno;
- Po načinu pripremanja mešavine goriva - karburator, gas i ubrizgavanje;
- U zavisnosti od položaja cilindara - u liniji i u V obliku;
- Prema načinu paljenja mešavine goriva – prinudnim paljenjem i samopaljenjem.

Konstrukcija uključuje sledeće delove:

- Blok;
- cilindar;
- mehanizam za pričvršćivanje;
- mehanizam za raspodelu gasa;
- sistemi za snabdevanje i paljenje zapaljive smeše i odvođenje sagorelih gasova.

Rad motora sa unutrašnjim sagorevanjem.



(1) Upisanje

(2) Kompresija

(3) Paljenje-ekspanzija

(4) Pražnjenje

Radni ciklus motora

Jedan ciklus obuhvata proces usisavanja (1), kompresije (2), paljenja-ekspanzije (3) i Pražnjenje (4).

Sistem za dovod goriva

Služi za isporuku materije za sagorevanje goriva u motor u predviđenim količinama, kvalitet i u pravo vreme. Delovi ovog sistema dizel motora su: rezervoar, predfilter, AC pumpa, cevi, drugi filter, pumpa visokog pritiska, cevi visokog pritiska, brizgaljke, usisni i izduvni kolektori, filter za vazduh i indikator količine goriva u rezervoaru. Sada su tehnološki napredni sistemi sistema za napajanje motora mnogo sofisticiraniji.

Sistem paljenja motora

Ima zadatak da pokrene motor, glavna oprema je angler, baterija koja napaja struju i motor.

Sistem paljenje goriva

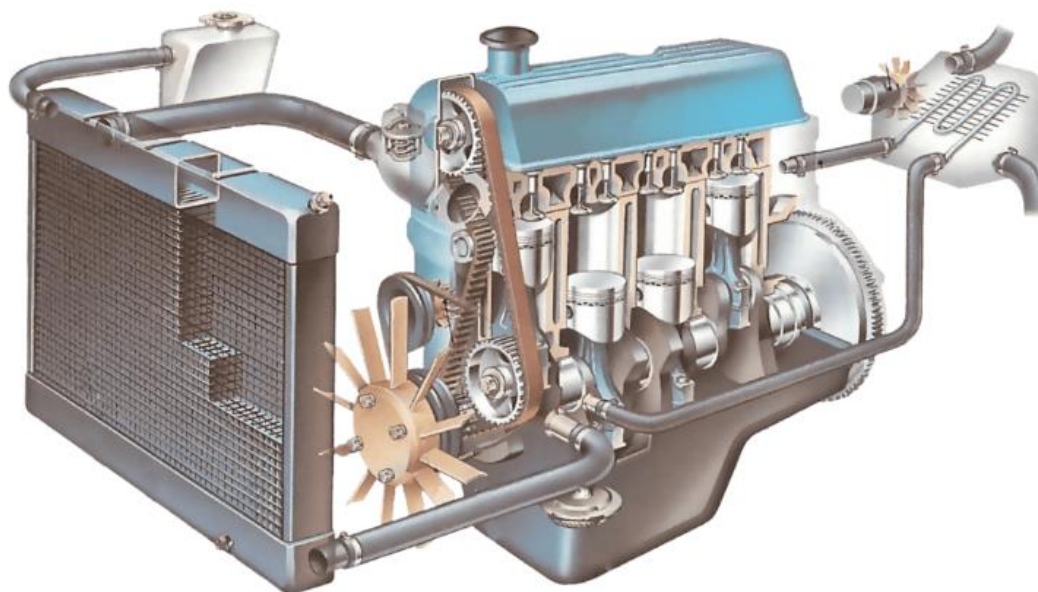
Ima zadatak da zapali gorivo u svim atmosferskim uslovima, teškoće se posebno pojavljuju tokom zime kada su niske temperature. Baterija ga napaja strujom koja se puni kroz alternator, zatim kalem koji pretvara struju iz niskog u visoki napon, električne svećice i nisko i visokonaponske električne kablove, koji služe za paljenje zapaljive materije u otto- motore.

Sistem za hlađenje motora

Svrha sistema za hlađenje u vozilu je da ukloni višak toplote iz motora koji radi.

Glavni delovi ovog sistema su:

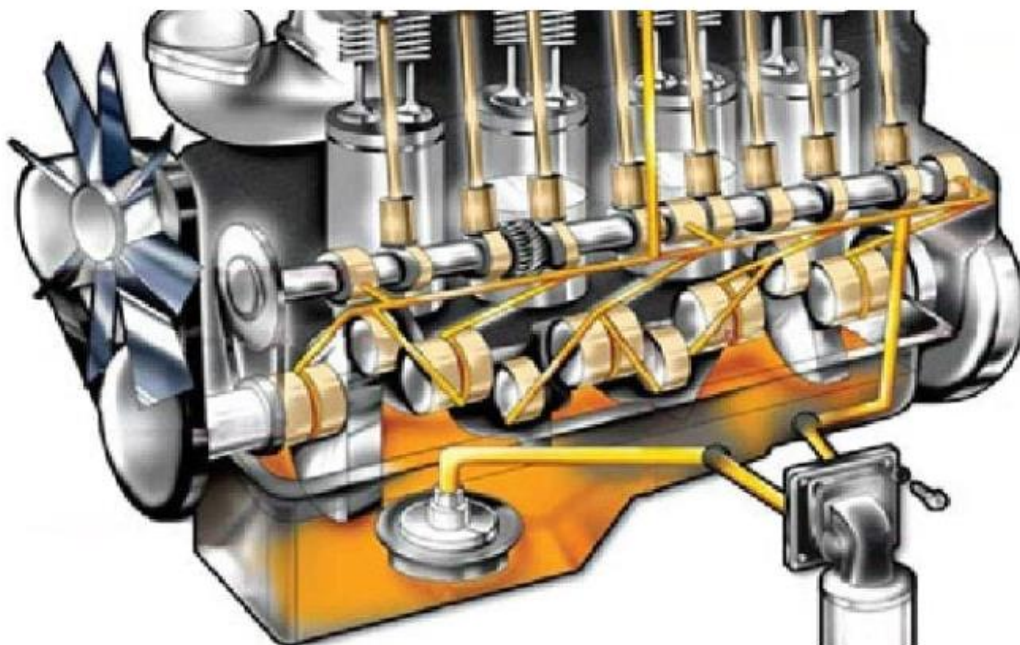
- radiator;
- pumpa za vodu;
- ventilator za hlađenje;
- termostat.



Sistem hlađenja vodom

Sistem za podmazivanje

Sistem podmazivanja motora sa unutrašnjim sagorevanjem ima zadatak da smanji trenje na kontaktnoj površini, prema ovome se takođe smanjuje potrošnja energije i habanje površine, što automatski dolazi do povećanja trajnosti osetljivih elemenata motora.



Sistem podmazivanja motora

Glavni delovi sistema za podmazivanje su: karter, uljna pumpa, filteri za ulje, uljni ventili, cevi, hladnjak ulja. Ulje koje se koristi u motoru mora biti po uputstvu proizvođača, vozač mora paziti da zimi zbog niskih temperatura ulje treba da bude ređe. Na početku vožnje motor se mora okretati malim brojem obrtaja dok ne dostigne radnu temperaturu.

Električni sistem vozila

Služi za obezbeđivanje struje za pokretanje motora i rad svetlosno-signalnih uređaja vozila i drugih uređaja čije je funkcionisanje vezano za električnu struju vozila. Alternator omogućava punjenje baterije kada motor radi i mehaničku energiju u električnom. U rad se stavlja kaišom koji je spojen na osovinu motora. Glavni delovi su: rotor i stator.

Sistem suspenzije

Sistem suspenzije – Opruge i amortizeri služe da omekšaju ili potpuno priguše sile otpora nastale pri vožnji po neravnim putevima, tako da se te sile prenose na noseću konstrukciju vozila. Kada su amortizeri oštećeni (npr. usled nedostatka ulja ili gasa), imamo poremećaj vozila pri kočenju i pri skretanju (veliki bočni zamah vozila pri skretanju), povećava se kočioni put i smanjuje se udobnost putnika. Oštećenja koja vozilo može da pretrpi usled oštećenja amortizera su: neravnomerno habanje prednjeg dela guma, oštećenja opruga i delova upravljačkog sistema koji trpe udarce.

Danas se u nova vozila ugrađuju sofisticirani sistemi koji povećavaju udobnost tokom vožnje čak i na neravnim površinama puta.

Sistem predajnika

Ima zadatak da prenosi vučnu silu i obrtni moment na vučne točkove vozila.

Ovaj sistem čine: trenje, menjač brzine, kardansko vratilo, razvodnik snage, glavni menjač, diferencijal, bočni reduktori i poluosovine.

Uređaji za osvetljenje i signalizaciju

Uređaji za osvetljenje i signalizaciju u kamionima i autobusima imaju istu funkciju kao i u automobilima.

Farbanje i zaštita od mraza

U uslovima niskih temperatura tokom zimske sezone, vozač mora paziti da na vreme koristi antifriz u sistemu za hlađenje jer može lako da dođe do smrzavanja vode koja izaziva blokiranje motora. Ako je vozilo pre vožnje prekriveno mrazom, sneg-led/mraz se mora pažljivo ukloniti sa šoferšajbine i bočnih prozora kako se ne bi oštetili. Nakon što se ukloni velika količina mraza, onda se motor upaljuje da bi se lakše otopio led kroz prozore. Uklanjanje mraza treba uraditi i u retrovizorima vozača kako bi se saobraćaj sagledao odostraga i sa strane.



Vožnja tokom snežnih padavina

Sada vozila sa naprednim tehnološkim sistemom uključuju grejanje daljinskim upravljačem, koji topi mraz-led na staklima, tako da nakon nekog vremena nakon aktiviranja grejanja, vozač može odmah da počne da vozi bez gubljenja vremena, što je posebno važno za autobusi koji se moraju pridržavati redosleda putovanja.

Principi konstrukcije, montaža, pravilna upotreba i održavanja pneumatika

Na točkovima se postavljaju pneumatici koji čine vezu između vozila i puta tako da prenose sile koje deluju između vozila i kolovoza. Prema zadatku koji obavljaju za vozilo, točkovi mogu biti vučni ili prateći.

Pneumatika (Guma) je glavni deo točka koja je u direktnom kontaktu sa kolovozom i prenosi sile kojima vozilo deluje na kolovoz. Pneumatika utiče na sve karakteristike vozila, koje zavise od kvaliteta kontakta između gume i kolovoza, kao što su: karakteristike kočenja i dinamičke karakteristike, upravljivost, prohodnost; utiče na udobnost vožnje i troškove goriva.



Pneumatika (Guma) mora da ispunjava sledeće uslove: da ima veliki koeficijent trenja (adhezije) u uzdužnom i poprečnom pravcu između nje i kolovoza, mali otpor kotrljanja, visoku radijalnu elastičnost, nizak specifični pritisak na kolovoz, otpornost na kidanje, otpornost na spoljne uticaje kao što su: mehanički, hemijski, atmosferski itd.

Sada su u upotrebi takozvane pneumatike bez unutrašnje gume "Tubeless".

Po konstrukciji pneumatika može biti: dijagonalna i radijalna. Prednosti radijalne gume u odnosu na dijagonalnu gumu su: manji otpor kotrljanja, dobar kontakt sa kolovozom u svim uslovima vožnje, veća stabilnost, manja težina, pri vožnji po putu sa lošom podlogom.

Zaštitnik je spoljni sloj gume, koji ima zadatak da zaštiti teret od spoljašnjih uticaja i obezbedi gumi dobar kontakt sa kolovozom.

Gume na istoj osovini vozila moraju imati istu veličinu, oblik gazećeg sloja, nosivost, karakteristike brzine, tip (zimске/letnje), konstrukciju (radijalna/dijagonalna, itd.) i marku/tip.

Dubina sloja gume na površini gazećeg sloja mora biti najmanje 1.6 mm leti, a najmanje 4 mm zimi.

Obeležavanje pneumatika



Znak radijalne gume za transportna vozila je prikazan u nastavku:

10.00 R 20 146 / 143 K TT,

Gde su:

- 10.00 - nazivna širina gume (B) u inčima;
- R - oznaka radijalne gume;
- 20 - nazivni prečnik bandaša (d) u kolu;
- 146/143 - indeks nošenja;
- K - znak brzine (maks. 110 km/h);
- TT - tube type (TL - tubelless trug)).

Montiranje guma se preporučuje da se uradi u radionicama koje obavljaju ove vrste usluga, jer je sada u upotrebi oprema koja omogućava sigurno i brzo menjanje.

Gume se moraju održavati, redovno proveravati pritisak vazduha u njima, ako je pritisak u gumi po uputstvu proizvođača, njihova trajnost će biti duža, povećaće se bezbednost u drumskom saobraćaju, voziće se sa većim komforom putnika.

U novim vozilima postoji uređaj koji pokazuje da gume nemaju predviđeni pritisak.

Svakodnevno korišćenje i održavanje vozila



Vozilo mora ispunjavati tehničke uslove za bezbedno učešće u drumskom saobraćaju i sa higijenskog stanovišta prema propisanim pravilima.

U cilju rada opreme motora i opreme značajne sa stanovišta bezbednosti saobraćaja na putevima, na vozilima se sprovode svakodnevne preventivne tehničke kontrole, koje obuhvataju sledeće provere:

- količina ulja u motoru (vozilo mora biti na ravnoj površini);
- prenosni kaiševi (alternatora, vratilo motora, ventilatora itd.);
- količina tečnosti u sistemu za hlađenje, ako imaju vođeno hlađenje;
- nivo kočionog ulja;
- količina tečnosti za brisače vetrobranskog stakla (šoferšajbine);
- vizuelni pregled pneumatika, pažnja na duple točkove, ono šta je unutra;
- sistemi za kačenje, signalizaciju, osvetljenje itd.;
- funkciju sistema, upravljanje i kočenje, kao i
- druge kontrole koje mogu biti važne za rad vozila.

Uređaji za ograničenje brzine

U cilju povećanja bezbednosti na putevima, u teškim vozilima, kako za prevoz tereta tako i putnika, mora biti ugrađen uređaj za ograničavanje brzine.

Regulator brzine ACC (eng. Adaptive Cruise Control)



ACC sistem je inteligentni sistem kontrole brzine vozila koji automatski usporava i ubrzava kako bi održao rastojanje od vozila koje se kreće ispred. Daje uputstva vozaču vozila da održi bezbedno rastojanje u smislu vremena u sekundama u zavisnosti od uslova na putu. ACC pruža informacije o opasnostima pre sudara na vozila koja se kreću ispred i pokreće kočenje u slučajevima neposredne opasnosti.

Regulator brzine

Sistem protiv blokiranja točkova ABS (Anti-Blocking System)



Sistem protiv blokiranja točkova (ABS) je dizajniran da pomogne vozaču u slučaju kočenja da manevriše vozilom kako ne bi došlo do nezgode i da izbegne blokiranje točkova prilikom kočenja vozila. Ovo direktno omogućava stabilnost vozila i manevrisanje tokom maksimalnog usporavanja vozila. Kada gume dodiruju put u normalnim uslovima, to osigurava da se vozilom može ispravno upravljati. S druge strane, kada su točkovi blokirani nakon prebrzog kočenja, gume gube svoju sposobnost kao rezultat velike toplote i kretanje vozila postaje nekontrolisano.

Sistem za praćenje pritiska u gumama (TPMS)



TPMS sistem kontrole stanja guma pomaže u održavanju njihovog pritiska pod kontrolom. U tu svrhu, pored elektronskog sistema točka, senzori su takođe integrisani u svaki točak. Pomoću talasa one šalju signale do upravljačkog uređaja. Ovi senzori pružaju informacije o pritisku i temperaturi u gumi. Kada je pritisak u gumama nizak ili pritisak brzo pada, sistem upozorava putem optičkih (vizuelnih) ili akustičnih (slušnih) signala. Kroz ovu trajnu kontrolu, ne samo da se pruži veća bezbednost, već se uz odgovarajući pritisak u gumama produžava njen životni vek i istovremeno smanjuje potrošnja goriva. TPMS sistem upozorava vozača paljenjem lampice na instrument tabli, što znači da je sistem otkrio najmanje jednu gumu sa pritiskom ispod minimalnog za vozilo. Gume treba pregledati i proveriti pritisak u gumama što je pre moguće.

U većini slučajeva, svetlo će se ugasi nakon što su gume pravilno napumpane i vozilo je voženo umerenom brzinom i rastojanjem

Inteligentni sistemi vozila

Inteligentni sistemi vozila ili sistemi pomoći vozaču koji na osnovu informacija povećavaju bezbednost na putu i zaštitu životne sredine osnovne su komponente savremenih vozila, od kojih su najvažnije navedene u nastavku:

Sistem za povezivanje (prikačenje) vučnog vozila i prikačenog vozila

Na osnovu saobraćajnih pravila, pojmovi koji se koriste u ovoj nastavnoj temi imaju sledeće značenje:

Skup vozila - vozilo sa motornim dejstvom i prikačena vozila, koja učestvuju u drumskom saobraćaju kao skup;

Poluprikolica – prikačeno vozilo bez prednje osovine, konstruisano tako da se deo njegove ukupne mase nosi na vučnom vozilu preko svog prednjeg dela, kojim se oslanja na vučno vozilo;

Laka prikolica - prikačeno vozilo, čija najveća dozvoljena masa nije veća od sedamsto pedeset (750) kg;

Prikolica - prikačeno drumsko vozilo, konstruisano tako da može da nosi celu masu kroz svoje osovine na saobraćajnom putu.

Uređaj za povezivanje vučnog vozila i prikolice mora biti smešten u simetričnoj i vertikalnoj uzdužnoj ravni zglobnog vozila tako da omogućava pokretljivost uređaja u svim pravcima, osovinu uređaja za povezivanje vučnog vozila prikačenog vozila mora imati osigurač koji sprečava odvajanje sklopa vozila. Ovaj uređaj mora biti ojačan za najjači deo vozila. U slučaju prikačenja prikolice na vučno vozilo, moraju se ugraditi signalno-kočni uređaji i proveriti njihov rad. Vučno vozilo i prikolica moraju biti međusobno povezani na način koji omogućava i garantuje bezbedno kretanje sklopa vozila.

Provera uzroka kvarova

Kod novih vozila eventualni kvarovi se prikazuju kroz tehnološke uređaje koji se prikazuju na osnovu simbola ili akustike. Neki kvarovi vezani za rad motora moraju se odmah izbeći, jer mogu dovesti do blokiranja motora, dok kvarovi u opremi koji direktno utiču na bezbednost na putu, vožnja se mora zaustaviti i kvarovi na vozilu moraju biti izbegnuti, čineći njegovu dijagnostiku. Stanje opreme za prikačenje i otkačenje prikolice sa vučnim vozilom mora se takođe vizuelno proveriti na neki eventualni kvar.

Preventivno održavanje vozila i popravka aktuelnih kvarova

Sa stanovišta bezbednosti, preventivno održavanje vozila podrazumeva da svaki put pre vožnje moramo preduzeti preventivne mere kako bi vozilo koje učestvuje u saobraćaju bilo bezbedno, a posebno uređaji koji direktno utiču na bezbednost na putevima, uključujući mehanizam uređaja za prikačenje i otkačenje skupa vozila koji u celini učestvuje u drumskom saobraćaju. Nakon identifikacije kvara na vozilu, mora se dijagnostikovati da bi se otklonili mogući kvarovi na vozilu.

Odgovornosti vozača u pogledu prijema, transporta i isporuke tereta prema uslovima ugovora (samo za kategorije C, CE)

Vozač kamiona ili skupa vozila odgovoran je za prijem robe, transport robe i isporuku robe kao što je opisano u poglavlju transport tereta.

TREĆI DEO

KATEGORIA A

SAMO ZA TEORIJSKI ISPITIVACA I ISPITIVACA ZA VOŽNJU ZA KATEGORIJU A

POGLAVLJE I

SAOBRAĆAJNA PRAVILA ZA KATEGORIJE AM, A1, A2 I A



1. PROVERA OPŠTIH ZNANJA

Termini koji se koriste u ovom poglavlju imaju sledeća značenja:

Moped - vozilo sa dva ili tri točka, kod kojeg, bez obzira na način pokretanja, konstrukcijska brzina ne prelazi 45 km/h, radni kapacitet motora sa unutrašnjim sagorevanjem je do 50 cm³ ili stalna snaga koja se pokreće elektromotorom koji ne prelazi snagu od 4 kW;

Motocikl - vozilo na dva točka sa ili bez bočne prikolice, koje se kreće snagom sopstvenog motora, sa radnom zapreminom motora preko 50 cm³ i sa mogućnošću razvijanja brzine kretanja preko 45 km/h;



Biciklistička staza - saobraćajna površina posebno izgrađena za kretanje bicikala i mopeda koja se prostire duž saobraćajnice, koja je odvojena od puta i koja je obeležena određenim saobraćajnim znakom;

Trasa za bicikle

Zaustavljanje i parkiranje

Dozvoljeno je parkiranje motocikala, tricikla, mopeda i bicikala na trotoaru, pod uslovom da:

- širina trotoara koji ostaje na raspolaganju pešacima treba da bude dovoljna za slobodno kretanje pešaka; ne sme biti manji od 1,6 metara i ne sme biti blizu desne ivice saobraćajnog puta;
- vozilo, čija je prednja osovina postavljena na trotoaru, ne ometa saobraćaj na putu.

Označavanje vozila zaustavljenog na kvaru

Mopedi, motocikli bez bočnih prikolica, - kada su zaustavljeni na saobraćajnici usled kvara, nezgode ili iz bilo kog drugog razloga, vozač ne treba da postavlja bezbednosni trougao iza zaustavljenog auta koji označava zaustavljanje vozilo na put.

Priključci koji se vuku biciklima i mopedima

U drumskom saobraćaju, mopedima je dozvoljeno da vuču priključno vozilo na dva točka, ojačano na način da ne umanjuje stabilnost vozila.

Pozadi moraju biti predviđena dva kadioptera za priključeno vozilo.

Licu koje upravlja biciklom, mopedom, motociklom i triciklom zabranjeno je:

- voziti ne držeći volan sa dve ruke, osim kada daje znak rukom;
- bez držanja stopala na pedalama ili osloncima za noge;
- da se drži ili šlepuje od drugih vozila;
- da vozilo pokreće pored drugog vozila;



- da nosi bilo kakav teret ako ometa ili ugrožava druge učesnike u saobraćaju;
- da koristi slušalice audio uređaja, stavljajući ih u dva ili jedno uho;
- manevrisati jednim točkom

Manevrisanje jednim točkom

Upotreba kacige



Vozač koji upravlja mopedom, motociklom, triciklom ili četvorociklom bez zaštitne kacige, kao i lica koja se prevoze ovim vozilima, moraju da nose odgovarajuće, redovne zaštitne kacige, a tokom saobraćaja na putu da ih koriste u skladu sa uputstvima proizvođača kaciga.

Zaštitna kaciga

Vozač navedenih vozila ne sme da prevozi lica koja su pod dejstvom alkohola, droga ili droga koje utiču na psihofizičke sposobnosti, kao ni lica koja iz nekog drugog razloga nisu u stanju da kontrolišu svoje postupke.

Masa priključnih sredstva

Ukupna masa prikolice koju vuče motocikl ili moped ne sme da pređe ukupnu masu za svako od ovih vozila preko 100 kg.

Prevoz u sredstvu pričvršćenom za bicikl i moped

U prikačenom sredstvu bicikla ili mopeda nije dozvoljen prevoz predmeta širih od 80 cm.

Prevoz predmeta na dvotočkašu

Na mopedima i motociklima nije dozvoljen prevoz predmeta širine veće od 0,5 metara sa obe strane vozila.

Prevoz lica



Nije dozvoljen prevoz lica u sredstvima pričvršćenim za tovarni sanduk mopeda i motocikala.

U bočne prikolice za bicikle i motocikle mogu se prevoziti ljudi.

Motocikli sa bočnim prikolicama

Vozačima bicikala, mopeda i motocikala nije dozvoljen prevoz lica pod dejstvom alkohola ili droga.

Deci mlađoj od 12 godina nije dozvoljen prevoz na mopedima i motociklima.

Uslovi vožnje

Motornim vozilom u drumskom saobraćaju može samostalno upravljati samo lice koje poseduje važeću lokalnu vozačku dozvolu ili države h.

Vozač ima pravo da upravlja samo onim kategorijama vozila koje su navedene na njegovoj vozačkoj dozvoli.

Zabrana upotrebe alkohola



Vozaču vozila kategorije **A1, A2, A** ili **AM** nije dozvoljeno da upravlja vozilom u saobraćaju na putevima ako u krvi ima alkohola iznad **0,5 g/kg** , odnosno sa odgovarajućom količinom u miligramima po litru izdahnutog vazduha.

Vožnja pod dejstvom alkohola izaziva nezgode

POGLAVLJE II

UPOTREBA ZAŠTITNE OPREME

ZAŠTITNA OPREMA

Prema pravilima drumskog saobraćaja, samo zaštitne kacige su obavezna oprema za vozila na dva točka kako je predviđeno u poglavlju 1 ovog priručnika.

Iz razloga bezbednosti, zaštite od atmosferskih uslova, udobnosti, preporučuje se upotreba opreme kao što su: odeća, rukavice i obuća tokom vožnje vozila na dva točka.

Zaštitne kacige

Upotreba zaštitne kacige u slučaju pada sa motocikla ili mopeda štiti glavu od povreda.

Prema statistikama, većina nesreća sa smrtnim ishodom ili teškim povredama nastala je zbog nekorišćenja zaštitne kacige.



Postoje različiti modeli zaštitnih kaciga koje nude sigurnost, udobnost, veoma dobru ventilaciju, otporne su na vetar, a imaju i poklopac koji sprečava zamagljivanje kacige tokom vožnje. Sada su u upotrebi kacige koje nisu teške.

Kacigu treba koristiti prema uputstvima proizvođača.

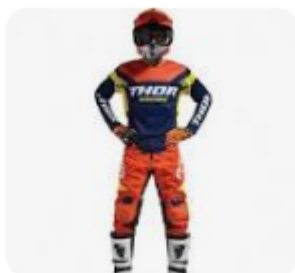
Zaštitna kaciga



Rukavice moraju biti prilagođene veličini šaka, rukavice štite ruke u slučaju saobraćajnih nezgoda, od atmosferskih uslova itd.

Danas postoje različiti modeli rukavica koje koriste motociklisti tokom vožnje.

Zaštitne rukavice



Zaštitna odeća

Iz bezbednosnih razloga, zaštita od atmosferskih uslova, udobnosti, zaštitna odeća je neophodna pri vožnji motocikla i mopeda, kao i putnika koji se prevoze ovim vozilima.

Zaštitna odeća

POGLAVLJE III

ZAPAŽANJE MOTOCIKLA OD DRUGIH UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

UPOTREBA SVETLA U SAOBRAĆAJU

Na mopedima i motociklima bez bočne prikolice, sledeća svetla moraju biti upaljena:



Motocikl ^[2]

- najmanje jedno belo svetlo ispred i;
- najmanje jedno crveno svetlo pozadi

Mopedi i motocikli koji učestvuju u drumskom saobraćaju moraju imati ispravan sistem osvetljenja, signalizacije i položaja.

Mopedi i motocikli bez bočnih prikolica koji nemaju akumulator, kada su zaustavljeni ili parkirani u okviru stambenog naselja, uz desnu ivicu saobraćajnice, ne moraju imati upaljena svetla za obeležavanje vozila.



Dnevna svetla za vreme vožnje motocikla ^[2]

Vozač motocikla i mopeda mora imati upaljena kratka ili dnevna svetla tokom celog vremena vožnje

Upotreba svetla za osvetljenje puta, položaja i signalizacije na motociklima i mopedima omogućavaju da ova vozila lako i brzo primete drugi učesnici u saobraćaju ili druga drumsko vozila.

Nije neophodno da se bicikli, mopedi i motocikli bez bočne prikolice koja nema akumulator, kada su zaustavljeni ili parkirani u okviru stambenog naselja, uz desnu ivicu prometnog puta.

Kada vozite noću smanjena vidljivost je faktor koji treba uzeti u obzir, tako da je neophodno osigurati da vas drugi vozači primete tokom vožnje. U vezi sa ovim, rešenja su različita: neki postavljaju dodatna LED svetla, neonska svetla itd.

POGLAVLJE IV

FAKTORI RIZIKA U DELU PUTA SA POKLOPCIMA

VOŽNJA NA DELOVIMA PUTA SA POKLOPCIMA



Vozači mopeda i motocikala moraju da budu posebno oprezni, posebno kada se voze na delovima puta sa poklopcima, na primer preko kanalizacione mreže, vodovoda, mreže raznih javnih službi, rizik se povećava na ovim delovima puta jer je moguće da se izgubi ravnoteža vozača ovih vozila, što u većini slučajeva dovodi do saobraćajnih nezgoda.

Kanalizaciona mreža u saobraćajnom putu ^[3]



Tokom vožnje možete naići na kanalizacionu mrežu, vodovodnu ili drugih javni služba u kojima su njihovi poklopci, koji nisu pravilno postavljeni na svoje mesto, gde kretanje po njima može predstavljati opasnost za vozače motocikala i mopeda.

Poklopac kanalizacione mreže u saobraćajnom putu ^[3]



U toku vožnje možete naići na kanalizacionu mrežu, vodovod ili druge javne službe bez poklopca, koje su ostavila nesvesna lica, izazivajući nezgode sa smrtnim ishodom ili teške telesne povrede.

Kanalizaciona mreža bez poklopca u saobraćajnom putu ^[3]



Vožnja preko železničkog prelaza

Vožnja preko železničkog prelaza je opasna, posebno ako je oštećen.

Prilikom vožnje na delovima prethodno obeleženog puta noću kao i danju u uslovima smanjene vidljivosti, ili u vreme kada put postaje klizav, povećava se rizik od izazivanja nezgode u drumskom saobraćaju.

POGLAVLJE V

MOTOCIKLI U FUNKCIJI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

VOŽNJA MOTOCIKLA

Vožnja motociklima i mopedima je prilično atraktivna za mlade, posebno tokom leta. Mnogi mladi ljudi izazivaju fatalne nesreće zbog nedostatka iskustva u vožnji motocikla.

Pre vožnje, vozači dvotočkaša moraju da provere njihovo tehničko stanje, kao osnovni uslov za bezbedno učešće u drumskom saobraćaju.

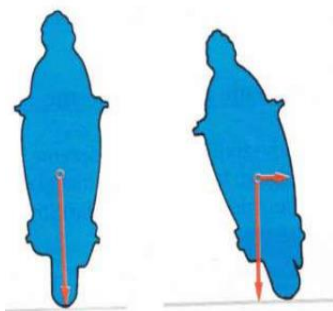


Vožnja motociklom

Prilikom vožnje motocikla važnije je održavati ravnotežu i pravac, što predstavlja velike probleme posebno za vozače početnike, tako da je mogućnost pada sa motocikla prisutna svaki put, čak i pri malim brzinama. Usled pada sa motocikla česte su povrede glave i udova motocikliste.

Održavanje pravilnog upravljanja i ravnoteže zavisi od vozačevog znanja o centru gravitacije motocikla, kao i od veštine i tehnike vožnje motocikla.

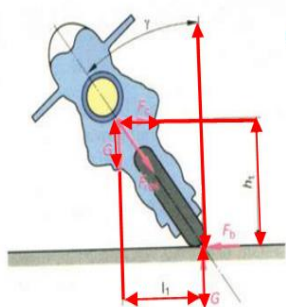
Održavanje ravnoteže postaje otežano pri vožnji motocikla po klizavim površinama puta (kiša, pesak, sitno kamenje, itd.), kroz kanalizacione mreže, železničke prelaze i pri naglom kočenju.



Uticao centrifugalne snage

Vožnja motocikla je opasna jer je teško primetna od strane vozača drugih vozila, posebno kada se nalazi u zoni takozvanog „mrtvog ugla“, kada motociklista slalomom vožnjom ulazi između vozila, ugrožavajući bezbednost u drumskom saobraćaju.

Tokom vožnje motocikla, na održavanje ravnoteže utiču različiti uslovi na putu i delovanje snaga kao što su vuča, trenje, težina motocikla, vazduh i centrifugalne snage tokom skretanja.



Stabilnost tokom vožnje

Dobro trenje između guma i kolovoza postiže se na asfaltiranoj kolovoznoj podlozi, dok se ono smanjuje ako je kolovoz mokar, ako na kolovozu ima vode, koja zbog velike količine vode na kolovozu može da se pojavi kao tzv. nazvana "fenomen voda", ako je brzina velika gubi se kontakt između guma motocikla i puta, kao posledica može ugroziti bezbednost u drumskom saobraćaju.

Brzina motocikliste mora biti prilagođena uslovima na putu, ličnim sposobnostima, vozačkom iskustvu i pravilno proceniti saobraćajnu situaciju bez ugrožavanja i ometanja drugih učesnika u saobraćaju.

Vožnja motocikla je opasnija noću nego danju, smanjena je vidljivost, teže se uočavaju oštećenja, prepreke i rupe na putu, zaslepljenje tokom mimoilaženja sa ostalim vozilima kada su im uključena duga svetla, posebno ako je kolovoz mokar.

Motocikli u funkciji bezbednosti na putu

Za učešće u drumskom saobraćaju, motocikl mora biti tehnički ispravan i opremljen opremom predviđanom za motocikle.

Glavni delovi motocikla su:

- karoserija;
- mehanizam za prenos;
- motor sa opremom;
- volan;
- pneumatski točkovi,
- kočnice;
- sedište;
- ogledala.

Postoje različite vrste motocikala, laki, srednji, teški, prema nameni, prema načinu prenosa itd.

Motor

Motor ima zadatak da obezbedi vučnu silu za kretanje motocikla. Postoje različite vrste motora u zavisnosti od zapremine motora, zapremine itd. Paljenje motora može biti baterijsko ili električno, dok mehaničko ili elektronsko pokretanje.

Prenos snage



Prenos snage lancem

Snaga se putem trenja prenosi na menjač, a zatim na pogonske točkove motocikla. Prenos snage sa menjača na pogonski točak motora može biti putem lanca ili kardanskog vratila koji se koristi u teškim motociklima. Menjač brzine može biti mehanički ili automatski, dok komanda za aktiviranje može biti nožna ili retko ručno. Komanda se obično nalazi na levoj strani, ali može biti i na desnoj strani motocikla.

Sistem oslanjanja

Sistem oslanjanja ima zadatak da ublaži/apsorbuje udarce sa točka na ram motocikla, preuzima upravljanje točkom kao i prenos snage kočenja i prenošenja na ram motocikla.

Sistem upravljanja



Volan omogućava kretanje motocikla u željenom pravcu i drži se sa dve ruke tokom vožnje. Na volanu su ručne komande na levoj strani kvačilo i na desnoj strani gasa i instrument tabla.

Položaj ruku na volanu

Motociklista tokom vožnje mora da zauzme položaj vozača, zbog održavanja ravnoteže, radi lakšeg kretanja tela i udova. Gornji deo tela treba da bude ravan i zakrivljen napred. Ruke za volanom treba da budu u blago savijenom položaju u laktovima, stopala oslonjena na oslonce za noge, a kolena uvučena u rezervoar za gorivo.

Točkovi i gume

Točkovi motocikla prenose silu kočenja i ubrzanja kroz naplatak i gume. Postoje različite vrste felni i guma, njihova upotreba se vrši prema uputstvima proizvođača.

Gazište guma motocikala je manje nego kod automobila. Postoje različite vrste i tipova guma za prednje i zadnje točkove. Zadnji točkovi zbog nosivosti vučne sile i bočnih sila upravljanja su širi.



Pneumatik sa svojim elementima

P-185 – Širina
75 - odnos prečnika
R - Radijalni
82 -nosivost
S -vrednost brzine

Podešavanje retrovizora na motociklu



Motociklista podešava retrovizore tako da se vide vozila koja se kreću iza i sa strane motocikla.

Kočenje i zaustavljanje motocikla

Usporavanje i zaustavljanje motocikla se postiže:

- kočenje motorom;
- korišćenje prednje kočnice
- korišćenje zadnje kočnice;
- koristeći kombinaciju prednje i zadnje.

Moguće opasnosti prilikom nepravilnog kočenja na motociklu su:

- nošenje motocikla na delu puta koji nije ravan, kao što je železnički prelaz, tramvaj, kanalizaciona mreža, vodovod ili druge komunalne usluge, kao i na delu klizavog kolovoza;
- nepravilan položaj vozača motocikliste pri kočenju;
- nošenje motocikla na delu puta prekrivenom peskom ili sitnim kamenjem;
- nošenje motocikla pri kočenju u krivinama ili planinskim prevojima.

Kočenje motocikla



Pedala kočnice

Kada se motocikl koči, težina se pomera napred. Ovo se dešava zbog bacanja približno dve trećine težine na prednji deo motocikla. Ova pojava je najizraženija pri naglom kočenju, gde se veliki deo težine baca na prednji deo motocikla.

Pravilno kočenje motocikla postiže se poznavanjem dobre tehnike kočenja ovih uređaja. Intenzitet kočenja mora biti takav da ne dođe do blokiranja točkova motocikla, čineći koordinaciju obe kočnice.

Režim kočenja samo prednjom kočnicom

Kada kočite samo sa prednjom kočnicom, prsti treba da se oslanjaju na kočnicu, dok ruka leži na ručicu gasa. Nakon toga, bez promene položaja, srednji prst i kažiprst se ostavljaju na ručici kočnice. Zatezanje ručice se vrši postepeno.



Pomerajući težinu napred, motocikl može naglo kočiti do maksimuma. Ako se ručka snažno pritisne, to će dovesti do pada motocikla. Put kočenja je kraći nego kod kočnice zadnjeg točka.

Ako se prednji točak blokira, pritisak na prednju kočnicu mora biti otpušten. Opasno je i pogrešno ako se poluga prednje kočnice ne otpusti.

Ako snažno kočimo samo ručnom kočnicom gde kočnica deluje na prednji točak, težište motocikla se pomera napred tako da se zadnji točak može podići. Tokom velikih brzina, ako naglo kočite, prednji točak može da se blokira, što dovodi do gubitka kontrole nad motociklom i on može da skrene sa puta, a vozač može pasti na put ili van puta. Iz ovoga proizilazi da se kočenje motocikla vrši postepeno povlačenjem ručne kočnice, čime se pojačava intenzitet kočenja, sve dok se ručna kočnica ne otpusti odmah nakon kočenja.



Kočnica zadnjeg točka

Kočenje samo zadnjim točkom

Prilikom kočenja samo sa zadnjim točkom, težina vozača se pomera unazad. Postoji mogućnost zaključavanja zadnjeg točka, kao i klizanja i nošenja motocikla. Kočioni put je duži.

Ako je zadnji točak blokiran u trenutku kada je u liniji sa prednjim, ručica kočnice mora biti otpuštena i očekuje se „vibracija” motocikla ili okretanjem volana u pravcu klizanja, zadnji točak se okreće u skladu sa prednjim i otpušta kočnicu zadnjeg točka.

Kočenje prednjih i zadnjih točkova



Kočenja oba točka

Prilikom kočenja prednjim i zadnjim točkovima, oni deluju sinhronizovano na oba točka. Koči se sa oba točka, treba voditi računa da je intenzitet kočenja prednjeg točka veći od zadnjeg, to se postiže uvežbavanjem i učenjem tehnike bezbednog kočenja motociklom.

Ovaj metod kočenja je bolji od samog kočenja prednjeg ili zadnjeg točka, a put kočenja je kraći. Pri malim brzinama, prednji točak se koči više nego zadnji točak; pri velikim brzinama kočenje je obrnuto.

Tehnika vožnje motocikla

U krivinama tehnika vožnje motocikla igra glavnu ulogu sa aspekta bezbednosti na putu, dolazi do izražaja težište motocikla, koje mora biti u skladu sa motociklistom, tako da ovo dvoje čini celinu.

Pre skretanja brzina kretanja se mora podesiti u zavisnosti od stanja kolovoza i poluprečnika skretanja usled uticaja centrifugalne sile.



Prilikom ulaska u zavoje ili pri skretanju menja se položaj težine, a zatim se pomeranjem tela motocikliste, odnosno savijenog udesno ili ulevo, postiže ravnoteža i stabilnost. S obzirom na uticaj centrifugalne sile na krivine, bezbedno skretanje se vrši savijanjem pod odgovarajućim uglom prema centru krivine. Što je veća brzina i manji radijus okretanja - veće je savijanje karoserije i motocikla. Iz tog razloga, vozač ne bi trebalo da se približava liniji razdvajanja u sredini.

Vožnja motociklima u krivinama

Vožnja sa saputnicima



Vožnja sa saputnicima

Bezbednost u vožnji sa suputnikom zavisi od njegovog ponašanja, koje se mora pridržavati navedenih pravila. Mora imati noge oslonjene na postolje, dok drži ga motociklista tako da budu kao celina. Suputnik mora da prati kretanje tela motocikliste i da se ponaša kao on. Svako pogrešno ponašanje utiče na stabilnost motocikla i ugrožava bezbednost u drumskom saobraćaju.

ČETVRTI DEO

TEORIJSKI ISPITIVAČ

TEORIJSKI ISPITIVAČ

Ocenjivanje kandidata za vozača iz teorijskog dela vrši lice koje je od Ministarstva licencirano za teorijskog ispitivača.



Foto-elektronsko testiranje-E-test

Minimalni standardi za teoretskog ispitivača su:

- *da poznaje sadržaj relevantnog programa za pitaoca i njegovu interpretaciju;*
- *da ima sposobnost da obavlja radne zadatke na vreme i u skladu sa normativnim aktima;*
- *da ima sposobnost i hrabrost da donese ispravne odluke, u pravo vreme, preuzimajući odgovornost za donete odluke;*
- *da ima minimalno znanje iz oblasti elektronike (u word, excel i correl programima);*
- *da ima osnovna znanja za držanje ispita za vozačku dozvolu iz teorijskog dela elektronskim putem;*
- *da poseduje komunikacijske veštine (sposobnost da objasni postavljene zadatke i ciljeve, kao i sposobnost da predstavlja instituciju, u okviru njegovih nadležnosti);*
- *da bude sposoban da radi u radnim grupama vodeći ili radeći u grupama, da sarađuje sa članovima grupe i da doprinosi aktivnim učešćem u grupi;*
- *da ima motivaciju (razvoj) i nepristrasno postupanje prema osoblju i kandidatima;*
- *da ima profesionalne veštine vezane za znanja i veštine neophodne za obavljanje radnih zadataka i sposobnost prenošenja znanja i iskustva drugima;*
- *da ima sposobnost da preuzme inicijativu za realizaciju radnih ciljeva utičući na povećanje efikasnosti i efektivnosti,*
- *da ima sposobnost da rešava probleme kroz nove ideje, alternative i kreativnost;*

- *da stvara dobar imidž za sebe i za instituciju Ministarstva;*
- *da čuva javnu imovinu i da je koristi u skladu sa važećim normativnim aktima.*

Pre početka teorijskog ispita, ispitivač mora:

- *da proveri dokumentaciju kandidata;*
- *da se predstavi kandidatima.*
- *da proveri identitet kandidata koji polaže (ličnu kartu ili pasoš);*
- *dati uputstva o tome kako da se popuni test,*
- *kriterijumima za ocenjivanje,*
- *vremenu trajanju ispita,*
- *druga uputstva u vezi sa ispitom i*
- *podeliti lozinku nakon uputstava za proces testiranja (u isto vreme).*

Popunjavanje testa

Kandidat za vozača popunjuje E-test elektronskim putem.

Na početku se popunjavaju sledeći podaci:

- *10-cifreni lične karte,*
- *lozinka - kandidatu daje ispitivač koji drži teorijski ispit.*

Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo životne sredine, prostorne planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure

Numri i lidentifikimit
1231231231

Fjalëkalimi

Kyçju

Ovlašćenja i odgovornosti tokom procesa testiranja

Teorijski ispitivač drži ispit za vozačku dozvolu iz teorijskog dela prema pravilima definisanim normativnim aktima koji pokrivaju ovu oblast.

Prilikom držanja ispita, ispitivač se mora ponašati prema kandidatu za vozača i drugim službenim licima u skladu sa standardima i principima etike ljubaznosti koji su definisani važećim normativnim aktima.

Takođe, teorijski ispitivač mora uzeti u obzir psihofizičko stanje kandidata (strepnja, strah, stres) koji podleže teorijskom testu.

Ispit iz teorijskog dela

Ispit iz teorijskog dela održava se elektronski, e-testiranje.

Kandidat za kategorije M, L, BE, C1E, CE, D1E i DE ne podležu teorijskom ispitu.

Pravila ispita

Kandidatu nije dozvoljeno da uđe u salu za testiranje niti da tokom testiranja koristi nedozvoljene uređaje kao što su; slušalice, kamere, oprema za snimanje i slično.

Za vreme održavanja ispita kandidatu nije dozvoljeno da komunicira sa drugim kandidatom.

Kandidatu nije dozvoljeno da vređa, fizički napada službena lica, kopira i oštećuje elektronsku opremu.

Ukoliko kandidat uradi bilo koju od gore navedenih radnji, napustiće prostoriju za testiranje i smatraće se da nije položio ispit.

Ispitivač je dužan da obavesti nadležne organe, ako kandidat prilikom ulaska na ispit ili tokom testiranja koristi nedozvoljene uređaje, slušalice, kamere, uređaje za snimanje i slično.

Prolazni poeni

E-Testovi za polaganje ispita iz teorijskog dela sastoje se od određenog broja pitanja sa jednim ili više tačnih odgovora. U zavisnosti od važnosti pitanja, odgovori u e-testu se vrednuju određenim brojem poena.

Smatra se da je kandidat položio ispit iz teoretskog dela, ako je na e-testiranju ostvario rezultat minimalnog broj poena po odgovarajućim kategorijama u sledećoj tabeli:

Tab. 1. Kriterijumi ocenjivanja u teorijskom testiranju kandidata za vozače

Kategorija	Broj pitanja	Maksimalan broj poena	Minimalni broj poena	Trajanje teorijskog testiranja (u minutima)
AM	30	100	85	45
A1	30	100	85	45
A2	30	100	85	45
A	30	100	85	45
B	30	100	85	45
C1	30	100	85	45
C	35	120	102	60
D	35	120	102	60

Pyetja 3 nga 30 Keni edhe 09:20 minuta Kandidati Testues
Kategoria: B

Në cilat drejtime ju lejohet lëvizja në këtë situatë?



- ☐ Vetëm djathtas.
- ☐ Drejt ose djathtas.
- ☐ Drejt ose majtas.

Prapa

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Para

Tokom testiranja kandidatu za vozače je dozvoljeno da ispravi odgovore koje je ispunio. Kandidat može da popunjava pitanja ne po rednom broju u elektronskom testu.

Pyetja 15 nga 30 Keni edhe 08:32 minuta Kandidati Testues
Kategoria: B

Cilët janë shkaktarët më të shpeshtë të aksidenteve në trafikun rrugor?

- ☐ Mospërshtatja e shpejtësisë së lëvizjes.
- ☐ Ngasja nën ndikimin e alkoolit.
- ☐ Respektimi i rregullave nga pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Prapa

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Para

U elektronskom sistemu plavo obojena pitanja su popunjena, dok pitanja sa drugim bojama nisu popunjena (žuta ili bela).

Rezultat ispita

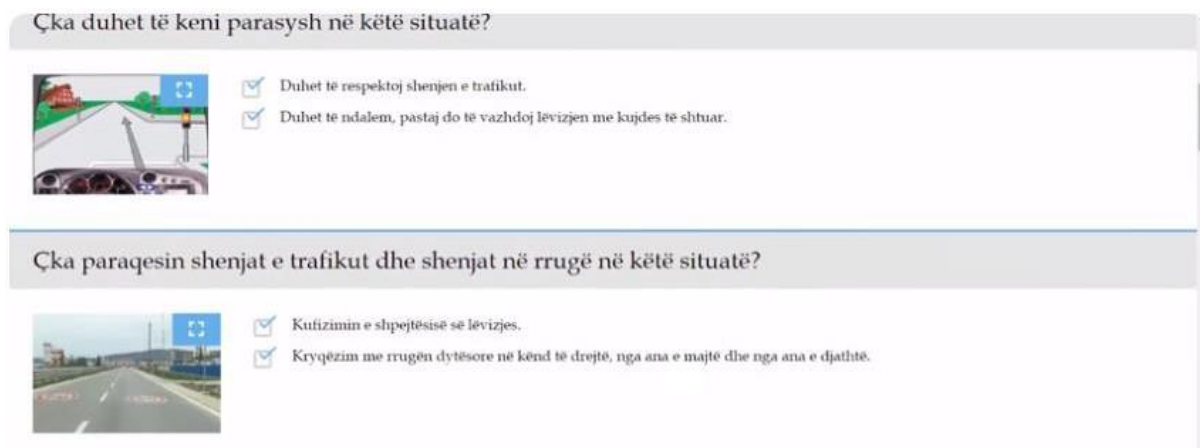
Rezultat E-testa se prikazuje po završetku ispita u elektronskom sistemu.
Kandidat za vozača u teorijskom delu ocenjuje se na ispitu sa „prošao” ili „nije prošao”.
Kandidat može ponovo polagati teorijski ispit u roku koji odredi PJSC.
Listu rezultata ispita potpisuje teorijski ispitivač koji je držao ispit.



Rezultat ispita
Kandidat, niste položili ispit. Srećno drugi put!

Netačan odgovor u E-testiranju

Netačna pitanja se prikazuju na elektronskom uređaju na kraju ispita gde se daje rezultat ispita i kandidat za vozača ima pristup pitanjima koja su bila netačna i ona koja nisu popunjena



Teorijski ispitivač po završetku testa mora, na zahtev kandidata, dati pojašnjenja i protumačiti netačne odgovore.

Teoretski ispitivač je dužan da pitanja sa tehničkim propustima i one sa neadekvatnim sadržajem prijavi neposrednom rukovodiocu ili drugim službenim licima ovlašćenim od Ministarstva.

Poništenje ispita

Kandidatu za vozača, teorijski deo će biti poništen, odnosno biti udaljen sa ispita u sledećim slučajevima:

- *neko drugo lice pokuša ili je ušlo umesto njega ili se sumnja za falsifikovanje ličnih dokumenata i obaveštava se nadležni organ - Policija Kosova;*
- *na osnovu lažne isprave, falsifikovanja ili prikazivanja netačnih podataka u dokumentaciji za polaganje vozačkog ispita;*
- *ako kandidat ima telefon u sali za testiranje;*
- *ako je kandidat pri polaganju vozačkog ispita neovlašćeno uslužen neovlašćenim sredstvima: elektronskim uređajima, slušalicama, kamerama i slično;*
- *preti ili vrši fizički napad na ovlašćeno lice koje je uključeno u ispitni proces;*
- *verbalno vređa ovlašćeno lice koje je uključeno u ispitni proces;*
- *utvrđeno je da je ispit položen suprotno pravilima održavanja ispita;*
- *kopira na bilo koji način;*
- *svako drugo ponašanje koje će uticati na tok ispita.*

Kandidatu za vozača zabranjeno je polaganje ispita u trajanju od tri meseca, čiji se ispit poništava u sledećim slučajevima:

- *ako kandidat ima telefon u prostoriji za testiranje;*
- *verbalno vređa ovlašćeno lice koje je uključeno u ispitni proces;*
- *ako se utvrdi da je ispit položen suprotno pravilima predviđenim za održavanje ispita;*
- *kopira na bilo koji način;*
- *za svako drugo ponašanje koje će uticati na tok ispita.*

U trajanju od 1 godine, kandidatu čiji se ispit poništi biće zabranjen ulazak na ispit u sledećim slučajevima:

- *neko drugo lice pokuša ili je ušlo umesto njega ili se sumnja na falsifikovanje ličnih dokumenata i o tome se obaveštava nadležni organ – Policija Kosova;*
- *na osnovu lažne isprave, falsifikovanja ili prikazivanja netačnih podataka u dokumentaciji za polaganje vozačkog ispita;*
- *preti ili vrši fizički napad na ovlašćeno lice koje je uključeno u ispitni proces;*

U trajanju od 1 godine biće zabranjen ulazak na ispit kandidatu:

- čiji se ispit poništava ako se kandidat pri polaganju vozačkog ispita, služio sa neovlašćenim sredstvima: elektronski uređaji, slušalice, kamere ili slično;

Poništenje ispita vrši ispitivač koji drži (vodi) ispit i isti ga evidentira u elektronskom sistemu.

Period važenja teorijskog testa

Ukoliko kandidat za vozača ne položi praktični deo u roku od 2 godine od dana polaganja ispita iz teorijskog dela, mora ponovo da se podvrgne teorijskom ispit.

Izveštaj o radu teoretskog ispitivača

Izveštaj o radu mora se dostaviti najkasnije u roku od dva (2) radna dana za izveštajni period.

Ispitivač zadržava jedan (1) primerak izveštaja u fizičkom obliku potpisan od neposrednog rukovodioca ili ovlašćenog službenika.

Obaveze i načela teorijskog ispitivača

Ispitivač ima dužnost:

- da: sprovodi sve normativne akte o etici i ljubaznosti koji pokrivaju oblast njihovog delovanja;
- da nijedan kandidat za vozača ili druga lica uključena u proces testiranja ne diskriminišu sa bilo kog aspekta (rasnog, verskog, rodnog, partijskog, regionalnog, antipatičnog, itd.);
- da pruži povratne informacije podnetih od kandidata i ovlašćenih lica uključena u ispit koje se odnose na njegov obim;
- da efikasno i pošteno izvršava sve radne ciljeve;
- da izveštava o celom procesu testiranja;
- da bude nepristrasan i da ne favorizuje nijednog kandidata ili kandidate bilo koje auto škole ili za drugu stranu;
- da bude transparentan u obavljanju poslova, da omogući pristup licima ovlašćenim za nadzor polaganja ispita;
- da izbegne sukob interesa da ne testira kandidate za vozače koje je obučio.

Drugi principi teorijskog ispitivača definisani su u nastavku:

- prilikom vršenja službene dužnosti mora uzeti u obzir profesionalnu nezavisnost, lični integritet, odgovornost i poštenje;
- Ne sme da koristi radno mesto za materijalne ili nematerijalne koristi za sebe ili za druge;
- prilikom obavljanja dužnosti treba da stvori dobar lični imidž i za instituciju u kojoj je angažovan;
- obavlja poslove profesionalno, sa odgovornošću i samostalno, da nije pod uticajem neposrednog rukovodioca ili bilo kog drugog službenika ili lica;
- da bude transparentan u obavljanju svojih radnih obaveza, da vraća sve podatke u vezi sa ispitom;
- kvalitet usluga da bude na visokom nivou.

Ako bilo koje službeno ili drugo lice ispitivač ucenjuje, preti ili od njega traži da postupi suprotno važećim normativnim aktima, mora da obavesti nadležne organe u skladu sa važećim normativnim aktima.

Odnosi ispitivača i stranaka

Pitaoci su dužni da sve kandidate bilo koje auto škole tretiraju jednako, bez diskriminacije ili simpatije na osnovu rase, boje kože, pola, starosti, nacionalnosti, etničke ili verske pripadnosti, socijalnog ili ekonomskog statusa, porodičnog stanja, naznačenog prebivališta ili po bilo kom drugom osnovu.

Odnosi ispitivač sa kandidatima i osobljem u ispitnom procesu treba da budu tolerantani i plodonosni u korist blagostanja i prosperiteta kandidata.

Ponašanje ispitivača

Zabranjeno je svako ponašanje ispitivača prema kandidatu ili drugim licima u vidu fizičkog i psihičkog nasilja ili bilo kakvog drugog ponižavajućeg ili neprihvatljivog ponašanja koje može narušiti imidž i fizički i psihički integritet dotičnih lica.

Zabranjeno je bahato ponašanje prema kandidatu koji ne poštuje pravila za sprovođenje ispita ili drugim licima, ali mu se kaže „Za vas je ispit završen“.

Ukoliko kandidat odbije da napusti prostor u kome se ispit održava (učionicu, poligon, vozilo ili slično), treba zatražiti pomoć obezbeđenja ili obavestiti organe javnog reda.

Čuvanje poverljivosti

ispitivači su dužni da podatke kandidata čuvaju u tajnosti, osim u slučajevima kada to zahtevaju nadležni organi.

Da očuva poverljivosti – informacija, davanje testova ili šablona ili bilo koje informacije vezane za ispit za vozačku dozvolu.

Profesionalna samostalnost

On mora uzeti u obzir prednosti, štetne efekte i moguće posledice ako nezaslužni kandidat položi ispit za vozačku dozvolu.

Ispitivač mora pravično proceniti kandidata za vozača i na odgovarajući način primeni profesionalnu nezavisnost, izvore znanja, na osnovu radnog iskustva, bez uticaja drugih.

Disciplinske mere

Prekršioc i etičkog kodeksa ponašanja (etičkih principa) smatraće se profesionalnim prekršajima i lakšim ili teškim prekršajima na radnom mestu i kažnjavaće se prema važećim normativnim aktima.

Kršenja standarda prema normativnim aktima koji pokrivaju delokrug pitaoca mogu rezultirati:

- *disciplinskim merama,*
- *suspendiranjem,*
- *pismenim ili usmenim upozorenjem,*
- *ili uklanjanjem pitaoca sa njihove liste.*

Donošenje odluke protiv ispitivač zasniva se na: ozbiljnosti povrede; prošlost pitaoca i okolnosti konkretnog slučaja.

PETI DEO

ISPITIVAČ VOŽNJE

ISPITIVAČA VOŽNJE (UPRAVLJANJA)

Ocenjivanje kandidata za vozače iz praktičnog dela vrši lice koje je od Ministarstva licencirano za ispitivača.

Određivanje ispitivača vrši se prema punoj listi licenciranih ispitivač po redu.

Sposobnost ispitivača mora biti relevantna za ocenjivanje kandidata na ispitu za kategoriju za koju se testira da poznaje, razume i proceni vožnju kandidata.

Licenca za ispitivača vožnje se izdaje licu koje pokaže pozitivan rezultat na ispitu za licenciranje, koja važi 3 godine, uz mogućnost obnavljanja licence i izdaje je ministarstvo.

Ministarstvo ne može angažovati pitaoca za ocenjivanje kandidata za vozača u regionu u kome je on ili bilo koji član njegove uže porodice obavljao bilo koju funkciju u auto-školi ili je bio osnivač auto-škole. Minimalni kriterijumi za vozački ispit iz praktičnog dela (upavljanje)

Testiranje upavljanja obavlja se sa vozilom ili sa skupom vozila za svaku kategoriju posebno..

Vozilo koje se koristi za polaganje vozačkog ispita u praktičnom delu mora da ispunjava sledeće uslove i kriterijume:

Praktični ispit može polagati kandidat koji je prethodno položio teorijski ispit za odgovarajuću kategoriju.

Kandidat koji je ocenjen ocenom „Nije prošao“ na javnim putevima podleže ispitu samo iz ovog dela.

Dužnosti praktičnog ispitivača pre početka vožnje su:

- *Provera dokumentacije kandidata, vozača instruktora (ako učestvuje na ispitu) i vozila,*
- *identifikacija kandidata za vozača i instruktora ako učestvuje na ispitu,*
- *overava tehničko stanje vozila sa aspekta bezbednosti na putevima, ispunjenost dodatnih uslova prema važećim normativnim aktima, higijenske uslove vozila,*
- *nalaže uklanjanje oznake "L" sa vozila sa kojim se održava praktični ispit ako je postavljena na vozilo,*
- *daje uputstva o načinu upravljanja kandidatom za vozača i kriterijumima za ocenjivanje na poligonu, u zavisnosti od kategorije vozačke dozvole,*
- *Popunjavanje izveštaja o vožnji sa izuzetkom rubrika za ocenjivanje, vreme trajanja ispita i napomene,*

Priprema vozila za vožnju

Pre početka izvođenja radnji poligona, ispitivača ocenjuje kandidata kako primenjuje postupke pripreme vozila za vožnju:

- *Vizuelni pregled vozila pre ulaska u vozilo (provera nivoa ulja u motoru, tečnosti za hlađenje i pranje stakla, stanja pneumatike, tahografa, sistema signalizacije i osvetljenja, uređaja za zaključavanje i otključavanje sklop vozila i ostalih uređaja,*
- *Siguran ulazak u vozilo,*
- *Obezbeđivanje zatvorenih vrata,*
- *Položaj tela na sedištu i njegovo podešavanje;*
- *Podešavanje retrovizora i naslona za glavu ako su dostupni,*
- *Podešavanje i korišćenje sigurnosnog pojasa,*

- Provera nožnih komandi, da li su funkcionalne,
- Uključivanje (Paljenje) motora - stavljanje ključa u kontakt za paljenje, pritiskanje kvačila, stavljanje mjenjača u neutralni položaj, aktiviranje motora;
- Uključivanje (paljenje) dnevnih ili kratkih svetala.

Bez obzira na broj grešaka iz prethodnih mera pre pokretanja vozila, kandidat se ocenjuje samo sa malom greškom, osim za paljenje dnevnih ili kratkih svetala.

Pitaoc procenjuje ulazak i izlazak kandidata iz vozila

Ulazak i izlazak iz vozila vrši se bezbedno posmatranjem situacije oko vozila. Izlazak iz vozila se vrši otvaranjem vrata desnom rukom i pogledom na saobraćaj sa strane i pozadi, imajući u vidu da prilikom otvaranja vrata ne dolazi do nesreće.

Kandidatu nije dozvoljeno da počne da vozi pre nego što potvrdi da su sva vrata zatvorena. Kod novih vozila, ako neka vrata nisu zatvorena, prikazuje se u tehnološkoj opremi.

Pitaoc upravljanja procenjuje položaj tela u upravljačkom-volanu

Pravi položaj na volanu omogućava:

- Dobar pregled puta.
- Pravilna upotreba sistema upravljanja.
- Proveru opreme na instrument tabli.

Položaj tela u sedištu

Položaj sedišta na pravi način koji se zasniva na tri tačke i koji zavisi od visine kandidata.

Pravi položaj na volanu mora biti u koordinaciji sa položajem tela i nogu. Položaj ruka na volanu odgovara kazaljka na satu 13:50-14:10 ili 14:45-15:15.

Prilikom promene brzine, preporučuje se da leva ruka bude na volanu u položaju kazaljki na satu od 12:00, to je isti položaj ruke na volanu pri kretanju unazad sa okrenutom glavom.

Ispitivač za upravljanje procenjuje podešavanje retrovizora

Pravilno podešavanje retrovizora je od velike važnosti sa aspekta bezbednosti na putu. Uz pomoć retrovizora kandidat za vozača na praktičnom ispitu proverava saobraćaj sa strane i pozadi. Ako ih kandidat ne podesi ravilno, ispitivač mu mora reći da njihovo podešavanje nije urađeno. Može se desiti da su retrovizori koji je predkandidat ili neko drugo lice podesio da bi odgovarali kandidatu koji polaže ispit, i to ne treba isključiti kao mogućnost, ali pitaoc to procenjuje po postupcima kandidata, da li gleda u unutrašnje i bočno ogledalo.

I. Vozila za praktično testiranje prema odgovarajućoj kategoriji

Slede minimalni kriterijumi za vozila i prikačenih vozila za testiranje kandidata iz praktičnog dela za odgovarajuću kategoriju:

Kategorija A: Motocikl kategorije A sa dva točka bez bočne prikolice, sa masom bez tereta preko 180 kg, sa snagom od najmanje 50 kw. Ako se motocikl kreće motorom sa unutrašnjim sagorevanjem, mora imati radnu zapreminu od najmanje 600 cm³. Ako se motocikl kreće sa elektromotorom, odnos snage i mase je najmanje 0,25 kw/kg;

Potkategorija A1: motocikl kategorije A1 sa dva (2) točka bez bočne prikolice sa snagom od 11 kw i odnos snage i mase ne prelazi 0,1 kv/kg, motocikl mora da razvije brzinu od najmanje 90 km/h . Ako se motocikl kreće sa elektromotorom, radna zapremina mora biti najmanje 120 cm³;

Potkategorija A2: Motocikl bez bočne prikolice sa snagom od najmanje 20 kw – 35 kw. Ako se motocikl kreće motorom sa unutrašnjim sagorevanjem, on mora imati radnu zapreminu od najmanje 400 cm³. Ako se motocikl kreće sa elektromotorom, odnos snage i mase je najmanje 0,2 kw/kg;

Kategorija B: Vozilo kategorije B sa četiri (4) točka koje razvija brzinu od najmanje 100 km/h;

Podkategorija B1: Četvorocikl koji može da razvije brzinu do 60 km/h;

Kategorija B+E: Skup vozila koji se sastoji od vučnog vozila kategorije B i prikolice najveće dozvoljene mase od **najmanje 1000 kilograma**, koja može razviti brzinu od najmanje 100 km/h. Tovarni deo prikolice mora biti zatvoren i visok kao vučno vozilo. Zatvoreni tovarni prostor može biti nešto uži od vučnog vozila. Gledanje vozača unazad se vrši korišćenjem retrovizora koji služe za proveru saobraćajnih uslova. **Prikolica sa kojom se ispit održava mora biti odgovarajuća, tako da njena ukupna masa da bude najmanje 800 kg;**

Kategorija C: Vozilo kategorije C najveće dozvoljene mase od najmanje 12000 kg, dužine od najmanje osam (8) metara, širine najmanje 2,40 metara, koje može razviti brzinu od najmanje 80 km/h. Vozilo mora biti opremljeno antiblokirajućim kočnicama (ABS), sa menjačem u kome se menjanje brzine vrši ručno i sa uređajem za snimanje (tahograf) kako je definisano u Uredbi (EEZ) br. 3821/85. Tovarni prostor mora biti najmanje širok i visok kao i kabina, i zatvoren. **Vozilo mora biti tovareno tako da ukupna masa bude najmanje 10000 kg;**

Kategorija C+E: (Čvorni) Tegljač, ili skup vozila koji se sastoji od vučnog vozila kategorije C i prikolice dužine najmanje 7,5 metara ili sa tegljačem. Ovaj skup vozila mora imati najveću dozvoljenu masu od najmanje 20.000 kg, ukupnu dužinu od najmanje četrnaest (14) metara i širinu od najmanje 2,40 metara i može razviti brzinu od najmanje 80 km/h. Vozilo mora biti opremljeno antiblokirajućim kočnicama (ABS), sa menjačem u kome se menjanje brzine vrši ručno i sa uređajem za snimanje (tahograf) kako je definisano u Uredbi (EEZ) br. 3821/85. Tovarni prostor mora biti širok i visok najmanje koliko i kabina, i zatvoren.

Podkategorija C1: Vozilo podkategorije C1 najveće dozvoljene mase od najmanje 4.000 kg, dužine od najmanje pet (5) metara, koje može da razvije brzinu od najmanje 80 km/h. Vozilo mora biti opremljeno antiblokirajućim kočnicama (ABS) i opremom za snimanje (tahograf) kako je definisano u Uredbi (EEZ) br. 3821/85. Tovarni deo (prostor) mora biti najmanje širok i visok kao kabina, i zatvoren; 2.10.

Podkategorija C1+E: 2.10.1. Skup vozila koju čine vučno vozilo podkategorije C1 i prikolica najveće dozvoljene mase od najmanje 1250 kilograma i koje može razviti brzinu od najmanje 80 km/h. Tovarni deo prikolice mora biti široka i visoka najmanje koliko i kabina vučnog vozila, i zatvoren. Zatvoreni tovarni deo (prostor) može biti nešto uži od vučnog vozila. Gledanje vozača unazad se vrši pomoću retrovizora koji služe za proveru uslova u saobraćaju. **Prikolica sa kojom se ispit održava mora biti odgovarajuća, tako da njena ukupna masa iznosi najmanje 800 kg;**

Kategorija D: Vozilo kategorije D dužine najmanje deset (10) metara i širine najmanje 2,40 metara, koje može da razvije brzinu od najmanje 80 km/h, opremljeno sa antiblokirajućim kočnicama (ABS) i opremom za snimanje (tahograf), kako je definisano u Uredbi (EEZ) br. 3821/85. **Vozilo mora imati najmanje dvadesetpet (25) sedišta;**

Kategorija D+E: Skup vozila koji se sastoji od vučnog vozila kategorije D i prikolice najveće dozvoljene mase od najmanje 1250 kilograma, širine od najmanje 2,40 metara, koji može razviti brzinu od najmanje 80 km/h. Tovarni deo (prostor) prikolice mora biti širok najmanje dva (2) metra, visok dva (2) metra i zatvoren. **Prikolica mora biti odgovarajuća, tako da njena ukupna masa (težina) iznosi najmanje 800 kg;**

Podkategorija D1: Vozilo podkategorije D1, najveće dozvoljene mase od najmanje 4000 kg, dužine od najmanje pet (5) metara, koje može da razvije brzinu od najmanje 80 km/h i koje je opremljeno kočnicama protiv blokiranja točkova i sa opremom za snimanje (tahograf) kako je definisano u Uredbi (EEZ) br. 3821/85; 2.14.

Podkategorija D1+E: Skup vozila koji se sastoji od vučnog vozila podkategorije D1 i prikolice najveće dozvoljene mase od najmanje 1250 kilograma, koji može razviti brzinu od najmanje 80 km/h. Tovanri deo (prostor) prikolice mora biti širok najmanje dva (2) metra, visok dva (2) metra i zatvoren. Prikolica mora biti odgovarajuća, tako da ukupna masa bude najmanje 800 kg;

II. Kriterijumi ocenjivanja na poligonu

Kandidat za vozača polaže prvi deo ispita na poligonu za odgovarajuću kategoriju.

Ispitivač vožnje daje uputstva kandidatu za vozača o kriterijumima ocenjivanja, postupcima na poligonu, u zavisnosti od kategorije.

Ispit iz praktičnog dela polaže se na poligonu i na javnom putu kao jedinstven ispit.

Tokom ispita iz praktičnog dela na poligonu nije dozvoljeno približavanje neovlašćenim licima ili korisnicima poligona koji mogu da ugroze bezbednost kandidata ili ometaju normalan tok ispita.

Kandidat izvodi radnje na poligonu samo u vozilu, dok ga ispitivač prati i ocenjuje iz daljine. Kandidatu nije dozvoljeno ponavljanje radnje.

Poligon mora biti obeležen tehničkim elementima kako je utvrđeno normativnim aktima.

Kandidat mora da izvrši sve predviđene radnje prema gore navedenom redosledu za dotične kategorije.

Ispit se prekida za kandidata koji radnju čini na nepravilan način.

Ukoliko kandidat poslednju radnju ne izvede uspešno na poligonu, ispit nastavlja na javnim putevima, ali počinje sa minus 1 malom greškom.

Kandidat koji na ponovnom ispitu ne položi javni put podleže ispitu samo iz ovog dela.

Ocenjivanje na poligonu za kategoriju A, A1, A2

Testiranje za kategorije "AM", "A1", "A2" i "A" na poligonu

Priprema i tehničko pregledanje vozila

Kandidat mora znati da pripremi vozilo za vožnju, postavljanje zaštitne opreme (rukavice, odeću, obuću i zaštitnu kacigu), proveru u vozilo stanje guma, sistem kočenja, upravljanja, lance, nivo ulja u motoru, signalne uređaje, upozoravajući uređaje za zvuk i svetlost.

1. Prva radnja:

Stavljanje motocikla na osloncu i kretanje vozila bez pomoći motora - radnja se odvija prema slici 1. Kandidat gura motocikl i zaobilazi prvi konus sa leve strane i drugi konus sa desne strane i na ovaj način završava prvo manevrisanje.

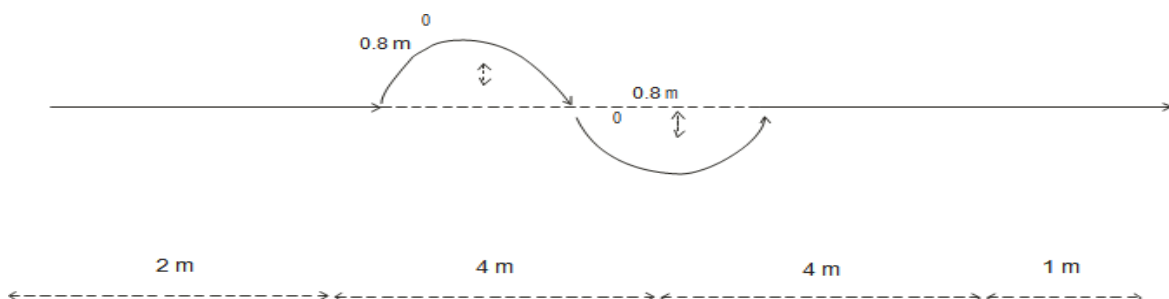


Fig1.

2. Druga radnja:



Fig.2

Vožnja i zaustavljanje oslanjajući se na levu i desnu nogu. Radnja se odvija prema slici 2. Kandidat počinje radnju od početne linije i tokom kretanja mora da ima obe noge na osloncu. Na prvom zaustavljanju oslanja se na levoj nozi, na drugom na desnoj nozi, na trećem na levoj nozi, na četvrtom na desnoj nozi i cela ova radnja se odvija u prostoru sa dužinom od 16 metara i širine od jednog metra. Kandidat treba da na svaka četiri metara zaustavlja ispred označene linije.

3. Treća radnja:

Spora vožnja pravo- Radnja se odvija prema slici 3.

Kandidat vozi brzinom od 5 km / h. Kretanje se vrši unutar ograničene prostorije širine do 50 cm i dužine 15 m. Prilikom vršenja ove radnje, kandidat treba pravilno da koristi kočnicu, kvačilo i gas. Kandidatu nije dozvoljeno da dodiruje tlo nogama i da izlazi od ograničene prostorije.

Start - (5 km / h) ————— Stop - 06 m

Sl. 3

4. Četvrta radnja:

Vožnja u obliku osmice. Radnja se odvija prema slici 4. Kandidat vozi sa jednog kruga u drugi krug pravilno držeći vozilo i položaj tela. Tokom radnje, obe noge treba da budu na osloncu. Kandidatu nije dozvoljeno da nekontrolisano izlazi iz ograničene prostorije. Ugao vozila na krugu mora biti koordiniran sa brzinom kretanja. Radnja se završava kada se vrše tri uzastopna kruga.

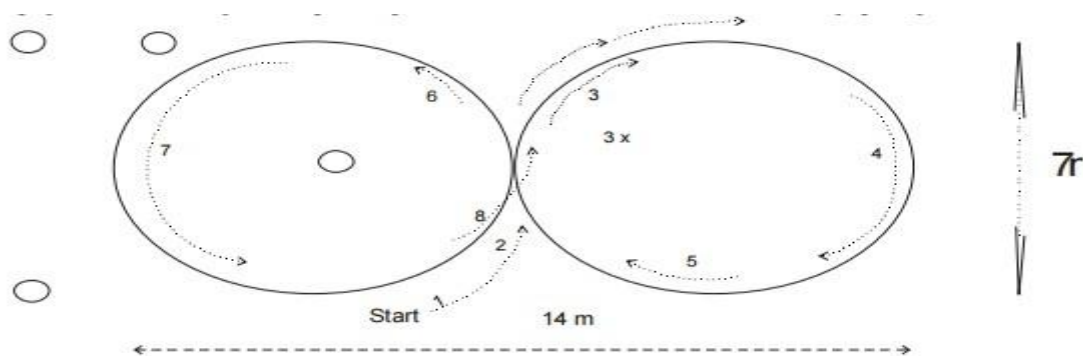


Fig.4

5. Peta radnja:

Usporena cik-cak (slalom) vožnja između konusa. Radnja se odvija prema slici 5. Kandidat treba da vozi brzinom od 5 km/h između konusa i obe noge treba držati na osloncu. Tokom ove radnje kandidat na pravilan način treba da koristi pedalo kvačila i gasa. Pogled kandidata treba da bude usmeren u pravcu konusa i nije dozvoljeno da mu noga dotakne tlo, da pomeri ili ruši konuse i da izađe iz ograničenog prostora koji iznosi jedan metar od svake strane konusa. Cik-cak kretanje (slalom) vežba se sa sedam konusa.

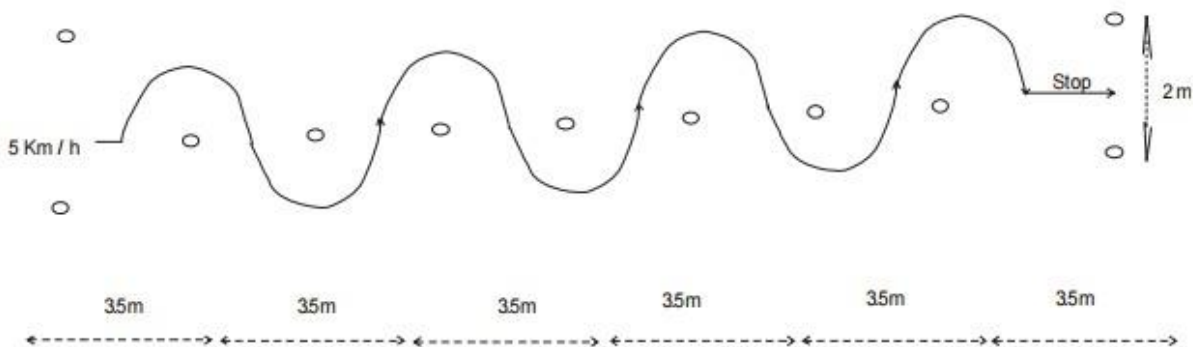


Fig.5

6. Šesta radnja:

Vožnja brzinom do 50 km/h i kočenje ispred prepreke. Radnja se odvija prema slici 6. Kandidat vozi motocikl brzinom do 50 km/h i potom na određenoj tački počinje naglo kočiti obim kočnicama do potpunog zaustavljanja vozila. Dužina putanje zaustavljanja tokom prvog kočenja nije dozvoljena da bude veća od 12 m, dok, u pokušaju drugog kočenja 10 metara. Tokom kočenja nije dozvoljeno blokiranje kočnica. Ispitivač u ovom elementu ocenjuje sposobnosti kočenja kandidata prednjom i zadnjom kočnicom, njegov položaj na motociklu i držanje pravca.

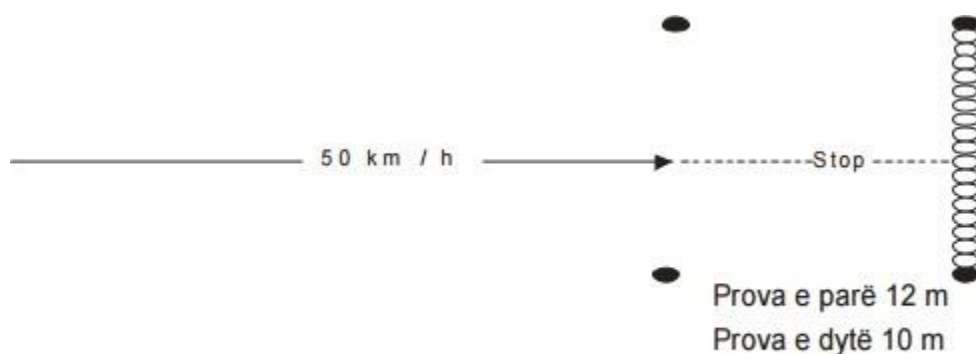


Fig.6

7. Sedma radnja

Oklevanje sa leve-desne strane tokom vožnje. Radnja se odvija prema slici 7. Kandidat vozi brzinom do 50 km/h, nakon dostizanja ove brzine ispitivač rukom pokazuje sa koje strane treba da

se zaobiđe prepreka. Kandidat treba blagovremeno da reaguje na sistemu kočenja smanjujući brzinu kretanja do 30 km/h kada počinje zaobilaženje prepreke.

Tokom cele radnje kandidat treba usmeriti svoj pogled u pravcu izbegavanja prepreke i nije mu dozvoljeno da nogom dotakne tlo, da pomera ili ruši konuse.

3. Testiranje za kategorije “B1” i “B” na poligonu

Pre nego što počinje sa vožnjom, kandidat treba da vrši preventivnu dnevnu tehničku kontrolu: treba da proverí nivo ulja u motoru, tečnost za hlađenje, tečnost za vetrobransko pranje, opremu, gume, treba da podešava sedišta, treba da zauzme pravu poziciju, da podešava retrovizore vozača, da postavi sigurnosni pojas i oslonac glave (ako je na raspolaganju).

1. Prva radnja:

Vožnja napred i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 8. Kandidat iz početnog položaja (START) upravlja vozilom vršeći promenu brzina menjača iz prve u drugu održavanjem pravca unutar ograničenog prostora do linije zaustavljanja (STOP) u širini od 0,5 metara gde treba da se zaustavi. Krajnji deo prednjeg dela vozila treba da bude unutar ove širine.

2. Druga radnja:

Vožnja unazad i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 8. Kandidat vozi unazad u ograničenom prostoru od linije zaustavljanja (STOP) i nastavlja do početne tačke (START) gde treba da se zaustavi u širini od 0,5 metara. Krajnji deo zadnjeg dela vozila treba da bude unutar ove širine.

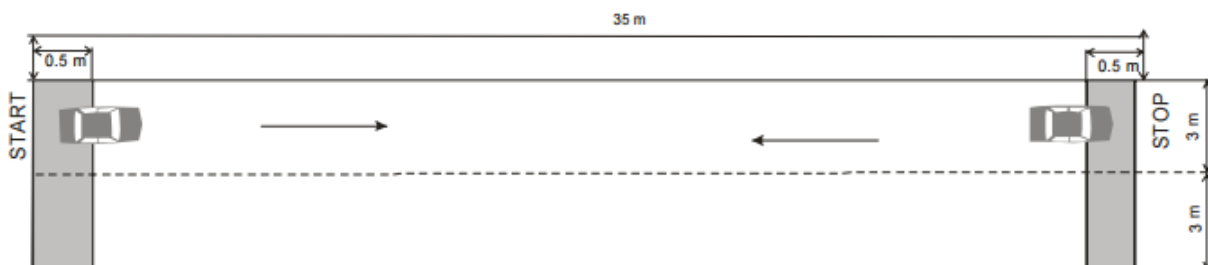


Fig.8

3. Parkiranje vozila

Radnja se odvija prema slici 10. Kandidat dovodi vozilo u poziciji 1 i kretanjem napred treba da vozi do položaja 2, zatim vožnjom unazad parkira vozilo desno na određenom mestu (pozicija 3) između konusa. Kandidat treba da signalizira, prati situaciju i koristi retrovizore. Svi prozori vozila treba da budu zatvoreni. Parkiranje se vrši na pravilan način ako je kandidat parkirao vozilo na određenom mestu i paralelno sa linijom na rastojanju do 40 cm.

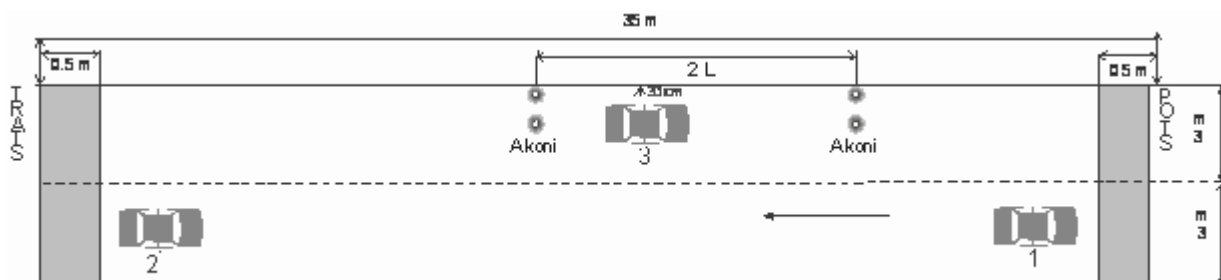


Fig.9

Kandidat koji ne parkira dobro vozilu nastavlja ispit na javnim putevima, ali startuje minus jedan grešku.

Testiranje za kategorije “C1” i “C” na poligonu.

Pre nego što počinje sa vožnjom, kandidat treba da vrši preventivnu dnevnu tehničku kontrolu: treba da proveri nivo ulja u motoru, tečnost za hlađenje, pranje stakla, vazdušni pritisak u sistemu kočenja, vrata tereta, mehanizam utovara (ako postoji) zatvaranje kabine, učvršćivanje tereta, podešava sedišta i retrovizore vozača, postavlja list tahografa, kontroliše opremu za signalizaciju i komande.

1. Prva radnja

Vožnja napred i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 11. Kandidat od početne pozicije (START) upravlja vozilom vršenjem promene brzina na menjaču i držanjem pravca unutar ograničenog prostora do linije zaustavljanja (STOP) u širini od 0,5 metara gde treba da se zaustavi. Krajnji deo prednjeg dela vozila treba da bude unutar ove širine.

2. Druga radnja

Vožnja unazad i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 11. Kandidat se vozilom kreće nazad na ograničenom prostoru od linije zaustavljanja (STOP) i nastavlja do početne tačke (START) gde treba da se zaustavi u širini od 0,5 metara. Krajnji deo zadnjeg dela vozila treba da bude unutar ove širine.

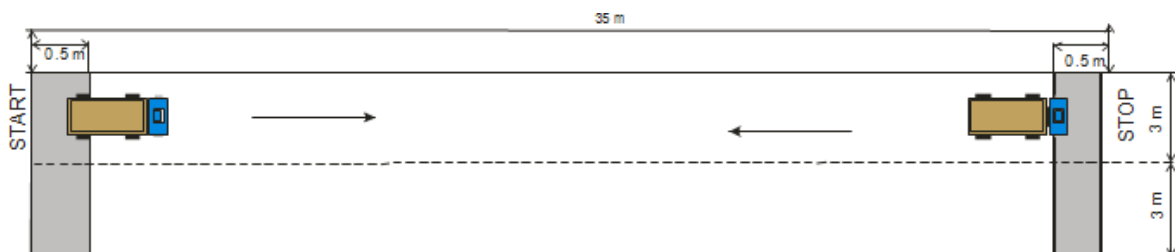
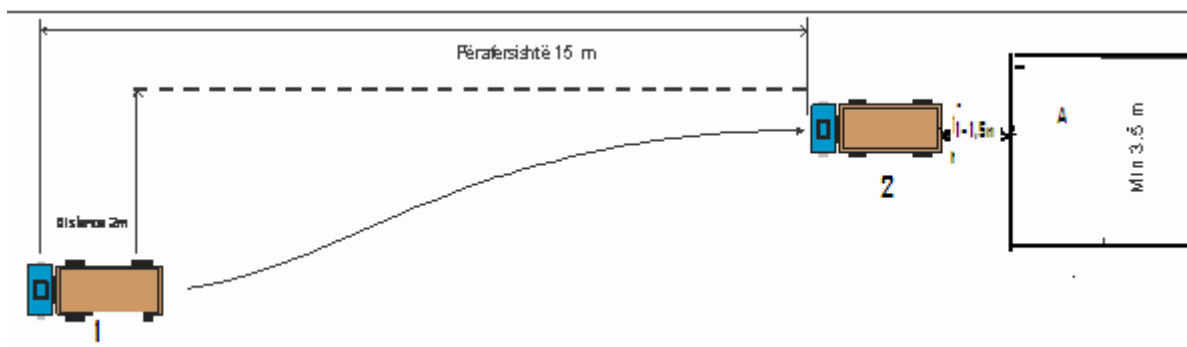


Fig.11.

3. Treća radnja

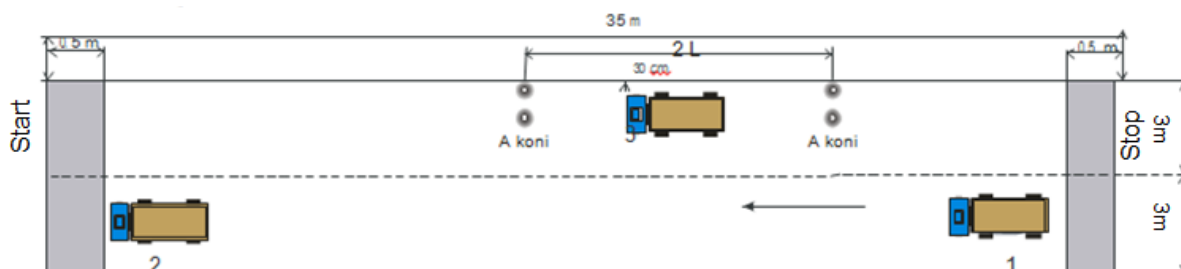
Vožnja unazad na desno do mesta za utovar ili istovar. Radnja se odvija prema slici 12. Kandidat dovodi vozilo u poziciji za vožnju unazad, otprilike 2 m sa strane i otprilike 15 metara u rastojanju od mesta zaustavljanja. Kandidat vožnjom nazad se kreće do mesta zaustavljanja za utovar ili istovar “A” (platforma, prepreka, naznačena površina, improvizovana ili slična). Rastojanje između vozila i mesta za utovar i istovar A, nakon zaustavljanja je od 1 do 1,5 metara (pozicija 2). Kandidat treba da signalizira, kontroliše situaciju i zaustavi vozilo unutar određene širine.



Sl. 12

4. Četvrta radnja

Radnja se odvija prema slici. 13. Kandidat dovodi vozilo u poziciji 1 i vožnjom napred vozi do pozicije 2, potom vožnjom nazad parkira vozilo desno na određenom mestu (pozicija 3) između konusa. Kandidat treba da signalizira, prati situaciju i koristi retrovizore. Svi prozori vozila treba da budu zatvoreni. Parkiranje se vrši na pravilan način ukoliko je kandidat postavio vozilo na određenom mestu i paralelno sa linijom u rastojanju do 30cm.



sl. 13

Testiranje za kategorije "B+E", "C1+E", "C+E", i "T" na poligonu.

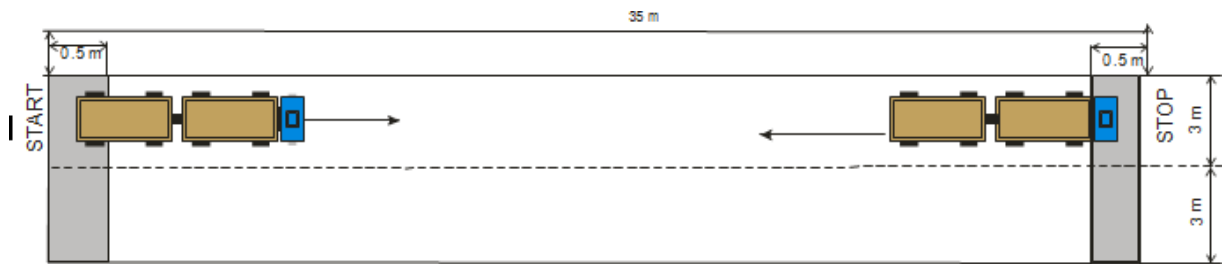
Pre nego što počinje sa vožnjom, kandidat treba da vrši preventivnu dnevnu tehničku kontrolu: da proveri nivo ulja u motoru, tečnost za hlađenje, za pranje stakla, vazdušni pritisak u sistemu kočenja, vrata sanduka, mehanizam za utovar (ako postoji) zatvaranje kabine, učvršćivanje tereta, podešava sedišta i retrovizore, priprema opremu za vuču, postavlja list na tahografu, proverava opremu za signalizaciju i komande nakon priključenja prikolice.

1. Prva radnja

Vožnja napred i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 14. Kandidat iz početne pozicije (START) upravlja vozilom vršenjem promene brzina na menjaču i držanjem pravca unutar ograničenog prostora do linije zaustavljanja (STOP) u širini od 0,5 metara, gde treba da se zaustavi. Krajnji deo prednjeg dela vozila treba da bude unutar ove širine.

2. Druga radnja

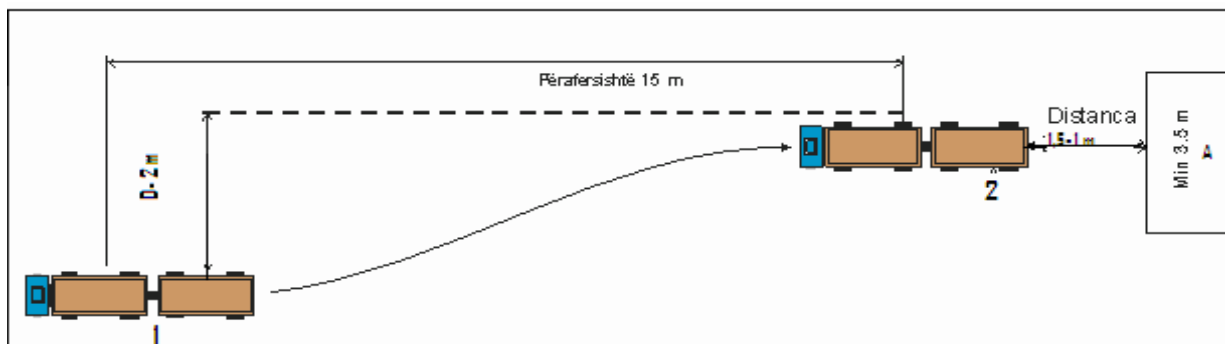
Vožnja unazad i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 14. Kandidat se vozilom kreće nazad u ograničenom prostoru od linije za zaustavljanja (STOP) i nastavlja do početne tačke (START) gde treba da se zaustavi u širini od 0,5 metara. Krajnji deo zadnjeg dela vozila treba da bude unutar ove širine.



Sl. 14

3. Treća radnja

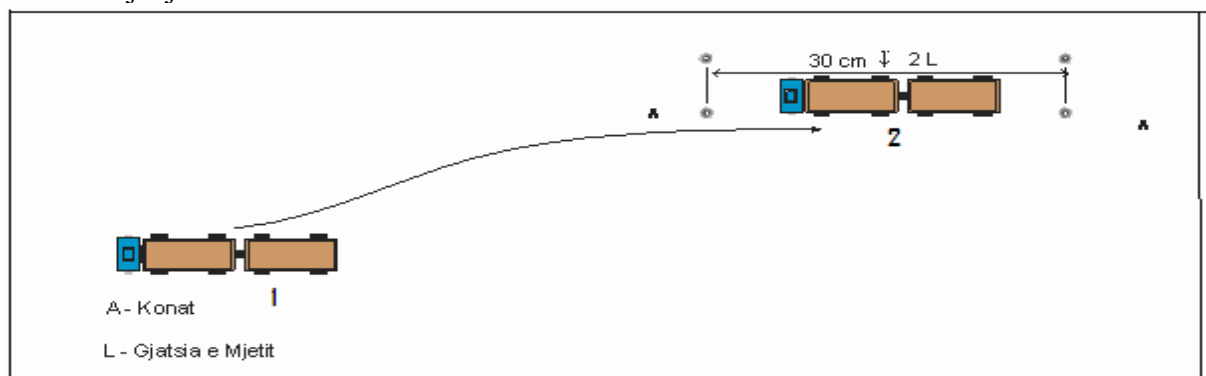
Vožnja unazad na desno do mesta za utovar ili istovar samo za kategorije "B+E", "C1+E", "C+E" i "T"). Radnja se odvija prema slici 18. Kandidat dovodi vozilo u poziciji 1 za vožnju unazad, otprilike 2 m sa strane i otprilike 15 metara udaljeno od mesta zaustavljanja. Vožnjom unazad, kandidat se kreće do mesta zaustavljanja za utovar ili istovar A (platforma, prepreka, naznačena površina, improvizovana ili slična). Rastojanje između vozila i mesta za utovar i istovar A nakon zaustavljanja iznosi 1 do 1,5 metara (pozicija 2). Kandidat treba da signalizira, proveri situaciju i zaustavi vozilo unutar određene širine.



Sl. 15.

4. Četvrta radnja

Paralelno parkiranje. Radnja se odvija prema slici 16. Kandidat se pozicionira vozilom kao na slici 16 (pozicija 1) i vožnjom napred kreće se do pozicije 2, zatim vožnjom unazad parkira vozilo desno na određenom mestu između konusa (pozicija 3). Kandidat treba da signalizira, prati situaciju i koristi retrovizore vozača. Svi prozori vozila treba da budu zatvoreni. Parkiranje se vrši na pravilan način ukoliko je kandidat postavio vozilo na određenom mestu i paralelno sa linijom u rastojanju do 30 cm.



Sl. 16

Testiranje za kategorije “D1”“D1E”, “D ” i “DE” na poligonu

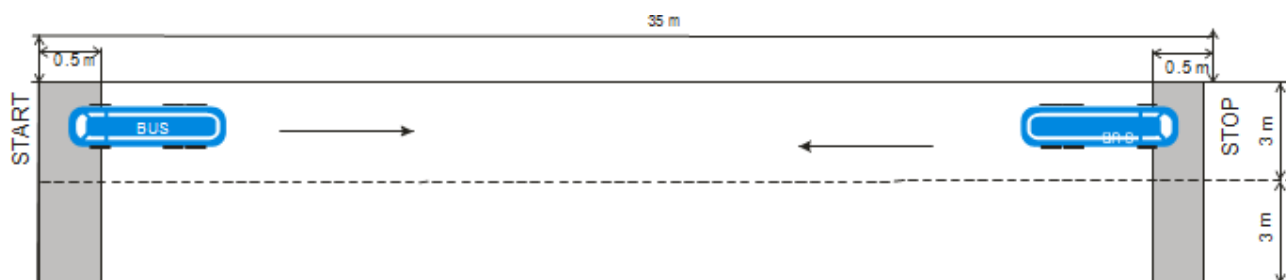
Kandidat pre početka vožnje treba da izvrši dnevnu preventivnu kontrolu: proveriti nivo ulja u motoru, tačnost za hlađenje, pranje stakla, vazdušni pritisak u sistemu za kočenje, prilagodi sedišta i ogledala vozača, postavi tahografski list, pregleda signalizacionu opremu i komande.

1. Prva radnja

Vožnja napred i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 17. Kandidat iz početne pozicije (START) upravlja vozilom promenom stepena transmisije, držanjem pravca u okviru skućenog prostora do linije zaustavljanja (STOP) širine od 0,5 metara, gde se treba zaustaviti. Krajnji deo prednjeg dela vozila treba biti unutar ove širine.

2. Druga radnja

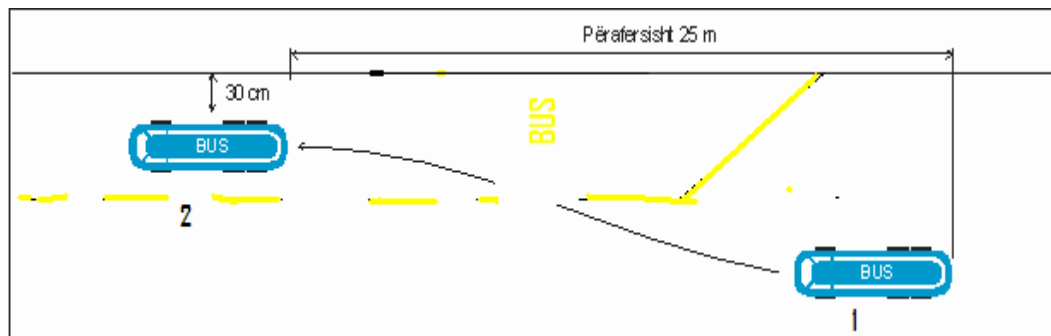
Vožnja nazad i držanje pravca. Radnja se odvija prema slici 17. Kandidat se kreće unazad vozilom u prostoru ograničenom linijom zaustavljanja (STOP) i nastavlja do početne tačke (START) gde se treba zaustaviti u širini od 0,5 metara. Krajnji deo zadnjeg dela vozila treba da bude unutar ove širine.



Sl. 17

3. Treća radnja

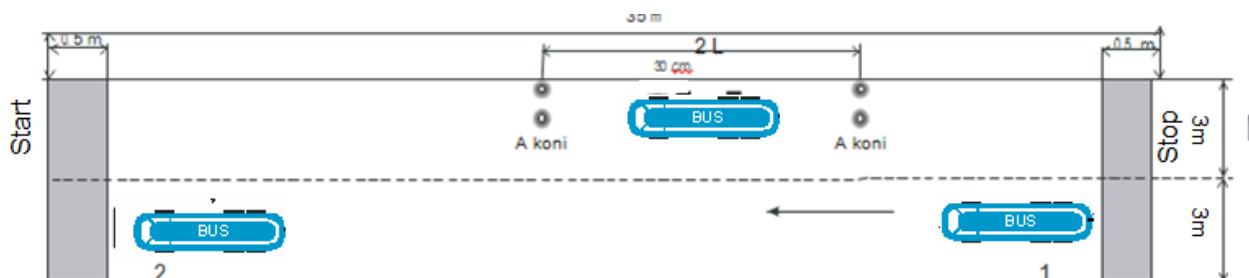
Zaustavljanje radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika. Radnja se odvija prema slici 18. Kandidat dovodi vozilo na poziciju 1 (približno 25 metara pre mesta zaustavljanja) menja saobraćajnu traku kretanjem u desno do “mesta zaustavljanja” (improvizovano) gde se treba zaustaviti paralelno sa bočnom graničnom linijom u rastojanju od 30 cm (pozicija 2). Tokom radnje kandidat treba signalizirati i osmatrati situaciju i nije mu dozvoljeno da dotakne ili pređe graničnu liniju.



Sl. 18

4.Četvrta radnja

Paralelno parkiranje. Radnja se odvija prema slici 19. Kandidat se sa vozilom pozicionira kao na slici 16 (pozicija 1) i kretanjem napred vozi do pozicije 2, onda vožnjom unazad parkira vozilo desno na određenom mestu (pozicija 3) između konusa. Kandidat treba da signalizira, prati situaciju i koristi ogledala za vozače. Svi prozori u vozilu trebaju biti zatvoreni. Parkiranje se vrši na redovan način ukoliko je kandidat postavio vozilo na određenom mestu i paralelno sa linijom u razmaku do 30 cm.



Slika .19.

III. Ocenjivanje vožnje na javnim putevima

Ocenjivanje na javnim putevima vrši se prema kriterijumima definisanim u tabeli br.2 priloga 2 ovog priručnika.

Vozilo za praktično testiranje mora da ispunjava predviđene uslove, ne sme biti označeno znakom „L“

U slučaju prekršaja ili saobraćajne nezgode tokom praktičnog testiranja, ako se utvrdi da je kandidat za vozača ovog vozila kriv, odgovorno je lice koje sedi na prvom sedištu pored kandidata za vozača.

Trajanje teoretskog testa kandidata za vozačku dozvolu je 2 godine.

Kandidat može polagati ispit iz praktičnog dela za kategoriju „B“ vozilom auto škole i vozilom Ministarstva.

Kandidat za vozačku dozvolu može da koristi vozilo bilo koje druge licencirane auto škole za odgovarajuću kategoriju ako je auto-školi u kojoj je završio obuku obustavljena licenca, ili je auto-školi oduzeta licenca ili je auto-škola prestala sa radom.

Ocenjivanje za koje kandidat za vozačku dozvolu ne položi ispit iz praktičnog dela je ako je ocenjen teškom (ozbiljnom), opasnom greškom, sa 8 manjih grešaka ili 3 ponavljanja manjih grešaka.

Lice/a koje/a se može/gu naći u vozilu tokom praktičnog testiranja za kategoriju „B“ su: instruktor vozača, ispitivač za vožnju, kandidat za vozača i službena lica ovlašćena od ZKA (generalni sekretar ministarstva). Mesta u kojima se održava praktični deo ispita za kategoriju "B" gde je moguće proceniti ponašanje i veštine u saobraćaju: na poligonu za testiranje, na putevima van gradskog područja, na brzim putevima, na autoputevima ili sličnim putevima, na urbanim putevima, mirno saobraćajno područje, u zonama ograničenja gde je ograničenje brzine 30 km/h i 50 km/h, na gradskim brzim putevima.

Trajanje ispita i pređena razdaljina tokom praktičnog testiranja kandidata za kategoriju „B“ treba da bude dovoljna za praktičnu procenu.

Trajanje praktičnog ispita za kategoriju „B“ je najmanje 25 minuta i ne duže od 45 minuta.

U vreme trajanja ispita iz praktičnog dela za kategoriju „B“ ne spada: vreme prijema kandidata na ispit, priprema vozila, tehnička kontrola vozila sa aspekta bezbednosti saobraćaja na putevima, vreme prijema na ispit, posebne radnje u poligonu, saopštenje rezultata ispita.

Ispitivač je dužan da kandidatu za vozača preporuči dodatne sate ako je ocenjen ozbiljnom ili opasnom greškom.

Ispitivač je dužan da kandidatu za vozača preporuči dodatne sate sa tri dodatna sata, ako je ocenjen opasnom greškom, sa dva sata ozbiljnom greškom, ili sa dodatnih 5 sati ako ne ume (zna) da drži pravac vozila ili ne ume (zna) da krene od mesta.

Kandidatu za vozačku dozvolu poništava se praktični ispit ako je drugo lice pokušalo ili ušlo umesto njega ili predočio falsifikovanu dokumentaciju.

Ispitivač za vožnju treba da obavesti policiju ako je drugo lice pokušalo ili ušlo umesto kandidata za vozača. Ispitivač ne počinje ispit iz praktičnog dela za odgovarajuću kategoriju, ako dokumentacija kandidata nije uredna ili nije kompletirana, vozilo ne ispunjava higijenske uslove, vozilo ne funkcioniše atestirana dodatna oprema, vozilo ne ispunjava uslove za bezbedno učestvovanje u saobraćaju na putevima.

Ispitivač ne počinje ili prekida ispit iz praktičnog dela za odgovarajuću kategoriju ako kandidat ne može da polaže ili nastavi ispit iz zdravstvenih razloga, kandidat ometa normalan tok ispita, vređa, remeti mir tokom trajanja ispita, kandidat verbalno ili fizički pretilaoca ili nadležnim službenim licima., vozač pomaže kandidatu gestovima ili radnjama, dogodio se udes, vozilo je u kvaru, bezbednost na putu je ugrožena, izuzetni uslovi.

Smatra se da kandidat za vozača nije položio (pao) praktični ispit, ako je: ugrožena bezbednost na putevima, iz zdravstvenih razloga ne može da polaže ili nastavi ispit, ometa normalan tok ispita, vređa, remeti mir tokom ispita, verbalno ili fizički pretila nadležnim službenim licima, instruktor vozač mu pomaže gestovima ili radnjama.

Praktični ispit za osobe sa invaliditetom održava se u prilagođenom vozilu koje je u vlasništvu kandidata, može biti u vlasništvu udruženja osoba sa invaliditetom ili se može uzeti na korišćenje.

Ocenjivanje tehnike vožnje

Ispitivač za vožnju procenjuje kako kandidat za vozača uključuje (pali) i isključuje (gasi) motor

Kandidat mora da zna da vozilo bude obezbeđeno od samohoda (pomoću parkirne kočnice) bez obzira da li je kolovoz na nagibu, a mjenjač mora biti u neutralnom položaju.

Kandidat uključuje (upali) motor, uzimajući u obzir korišćenje napredne tehnološke opreme ukoliko je vozilo opremljeno, kao i gašenje motora.

Ispitivač za vožnju procenjuje kako kandidat za vozača koristi nožne komande

Ispitivač za vožnju ocenjuje kandidata za vozača kako koristi nožne komande i njihovu koordinaciju, pri kretanju iz mesta, pri promeni stepena prenosa (s niže na visoku i obrnuto), pri vožnji unazad, pri usporavanju, zaustavljanju vozila u slučaju slobodnog ili naglog kočenja kao i prilikom drugih radnji sa vozilom.

Ispitivač ga ocenjuje sa malom greškom ako utvrdi da vozač nema tehniku vožnje, osim naglog kočenja bez potrebe, što rezultira ocenom „nije položio(prošao)“ na ispitu.

Ispitivač za vožnju procenjuje kako kandidat za vozača koristi parkirnu i pomoćnu kočnicu

Kandidat za vozača se ocenjuje u slučaju otkazivanja radne kočnice ili/kako koristi pomoćnu kočnicu vozila da zaustavi vozilo.

Kako koristi parkirnu kočnicu, koja služi za osiguranje zaustavljenog ili parkiranog vozila od samopokretanja.

Prilikom pokretanja vozila na nagibu, kandidat mora da polazi koristeći jedan od metoda da bi se vozilo bezbedno pokrenulo onemogućavajući kretanje vozila unazad.

Kandidatu je dozvoljeno da koristi bilo koji način ili vrstu opreme koju vozilo poseduje za polazak iz mesta.

Ispitivač ocenjuje ozbiljnom greškom ako kandidat za vozača posle drugog pokušaja uzbrdo ne polazi uredno i rezultira sa ocenom "nije položio" na ispitu.

Ispitivač vožnje procenjuje kako kandidat za vozača manipuliše pedalom trenja, polu-trenja.

Kandidat se ocenjuje ako se pedala trenja brzo otpusti, što dovodi do vibriranja motora, ili ako se na da dovoljno gas može doći do gašenja motora.

Ispitivač ocenjuje samo malom greškom tokom vožnje ukoliko kandidat za vozača nepotrebno koristi trenje.

Ispitivač za vožnju ocenjuje kandidata za vozača da li gleda u mrtvom uglu

Redosled radnji pre obavljanja bilo koje radnje sa vozilom je sledeći:

- Gledanje unutrašnjeg retrovizora,
- Gledanje u spoljašnjem bočnom retrovizoru levo/desno,
- Gledanje preko ramena mrtvi ugao,
- Uključivanje pokazivača pravca
- Još jednom se preporučuje da se pogleda preko ramena iz bezbednosnih razloga (ne smatra se greškom).

Ispitivač ocenjuje manjom greškom ako kandidat za vozača ne poštuje gore navedene procedure.

Ispitivač za vožnju procenjuje kako kandidat za vozača koristi pokazivače pravca

Kandidat za vozača prilikom izvođenja radnji vozilom mora da signalizira pokazivačima pravca i to:

- u urbanom području, pokazivači pravca se uključuju oko 25 do 50 metara pre izvršenja radnje sa vozilom (otprilike oko 3 do 5 sekundi),
- van gradskog područja, pokazivači pravca se uključuju oko 80 do 150 metara pre izvršenja radnje sa vozilom (otprilike oko 5 do 8 sekundi),
- na magistralnom putu i autoputu pokazivači pravca se uključuju oko 100 do 250 metara pre izvođenja radnje vozilom (otprilike oko 5 do 10 sekundi).

Ispitivač ocenjuje (smatra) da je mala greška ako kandidat za vozača ne uključi (upali) pokazivače pravca tokom obavljanja radnji sa vozilom

Ispitivač za upravljanje procenjuje tehniku menjanja stepena prenosa

Menjanje stepena prenosa vozila se vrši povećanjem brzine sa niske na visoku i obrnuto.

Položaj ruke na ručici menjača tokom menjanja brzine - stepena prenosa mora biti u skladu sa metodom menjanja brzine.

Postoje različite vrste komande menjača, kandidat treba da zna način korišćenja.

- vožnja iz prve u drugu brzinu

U prvom stepenu prenosa vozilo se kreće brzinom od 10 do 15 km/h, bazira se na praćenju broja obrtaja motora, buku motora, brzinu vožnje ili tehnološku opremu, koji su povezani tehničkim uslovima vozila i

uslovima na putu.

Kandidat određuje koji će od gore navedenih metoda koristiti tokom menjanja stepena prenosa.



U drugoj brzini kreće se približno od 35 do 40 km/h, što zavisi od tehničkih uslova vozila. Kandidat za vozača, na osnovu tehničkih uslova vozila sa kojim je obavio osposobljavanje, koristi najpogodniji metod.

- iz druge u treću brzinu

Prilikom prebacivanja iz druge u treću brzinu procenjuje se odgovarajuće ubrzanje (otprilike 35-45 km/h, u zavisnosti od uslova i okolnosti na putu, može biti zasnovano na tehnološkoj opremljenosti), kao i tehniku koordinacije nožnih pedalata.

- iz treće u četvrtu brzinu

Prilikom menjanja stepena prenosa sa III-će u IV-tu ocenjuje se postizanje odgovarajućeg ubrzanja. Ovom brzinom kreće se preko 60 km/h, što zavisi od ograničenja koja važe na putu, odnosno na deonici puta i drugim uslovima saobraćaja.

- sa -V-om ili više brzine

Tehnika menjanja stepena prenosa sa V ili više brzine je ista kao kod prebacivanja iz III-ce u IV-tu, kandidat se ocenjuje na osnovu koje se od metoda zasnivati: preko broja obrtaja motora, brzine kretanja, buke motora ili se zasniva na upotrebi tehnoloških uređaja koje vozilo poseduje.

Tehnika menjanja stepena prenosa sa visoke na nisku je ista kao sa niske na visoku, ali sada se brzina mora smanjiti za približno 10 km/h manje od ubrzanja potrebnog za prelazak od male brzine ka većoj. Može se primeniti i upotreba tehnoloških uređaja za prelazak sa visokog na niskom stopenu prenosa, gde se prikazuje strelica nadole za prelazak (prebacivanje) u niži stepen prenosa.

Ispitivač ocenjuje „manjom greškom“ ako kandidat za vozača ne poseduje tehniku vožnje prilikom menjanja stepena prenosa.

Ispitivač za vožnju ocenjuje zaustavljanje vozila od strane kandidata:

- Posmatranje saobraćaja nazad,
- Smanjenje brzine po potrebi,
- Izbor mesta gde će se zaustaviti,
- Signalizacija pokazivačima pravca,
- Zaustavljanje vozila i obezbeđenje vozila od samokretanja.

Ispitivač ocenjuje „manjom greškom“ ako kandidat za vozača ne upali pokazivač pravca dok zaustavlja vozilo.

Procenjivanje kandidata za vozača prilikom uključivanja (ulaska) i isključivanja (izlaska na javnom putu)

Kandidat se ocenjuje prilikom ulaska i izlaska iz saobraćaja u realnim saobraćajnim situacijama.

Radnje pre ulaska u saobraćaj se procenjuju na sledeći način:

- orijentiše se na ogledalo (retrovizoru) (gleda saobraćaj ispred, iza, sa strane)
- gledanje preko ramena\mrtvog ugla
- signalizuje se pokazivačima pravca i
- počinje ulazak u saobraćaj.

Kandidat za vozača se ocenjuje zbog nesprovođenja gore navedenih radnji pri uključivanju sa ili bez drugih učesnika u saobraćaju i da li je ometao druge učesnike na putu, sa manjom greškom odnosno ozbiljnom greškom.

Držanje pravca na putu

Kandidat za vozača se ocenjuje na koji način drži položaj vozila u saobraćajnoj traci pri različitim brzinama i da li drži pod kontrolom pravac vozila (držanje pravca na putu).

Kandidat za vozača se ocenjuje za gore navedene greške sa manjom greškom, odnosno ozbiljnom greškom.

Brzina kretanja

Kandidat za vozača se ocenjuje da li se pridržava ograničenja brzina definisanih pravilima saobraćaja, saobraćajnim znacima, prema kategorijama puteva ili vozila, kao i drugih ograničenja za taj put ili taj deo puta.

U zavisnosti od prekoračenja brzine kretanja, kandidat za vozača se ocenjuje, **n.pr.** sa saobraćajnim znakom brzina kretanja je ograničena na **40 km/h**, dok se kandidat za vozača kreće 10 km/h više, odnosno **50 km/h**. Kako se ocenjuje kandidat za vozača?

- **Kandidat se ocenjuje ozbiljnom greškom,**
- **Kandidat se na praktičnom ispitu ocenjuje ocenom „ne polaže.**

Zatim se kandidat za vozača ocenjuje kakko prilagođava brzinu uslovima i okolnostima na putu, pri čemu ispitivač mora prilikom ocenjivanja uzeti u obzir situacije koje su nametnute kandidatu za vozača bez njegovog uticaja.

Kandidat za vozača se ocenjuje manjom greškom zbog neprilagođenosti brzine uslovima i okolnostima na putu.

Vožnja kandidata se ocenjuje kada saobraćajni i putni (bezbednosni) uslovi omogućavaju brzo kretanje, dok on vozi sporo, ometajući normalno odvijanje saobraćaja.

Kandidat za vozača se za navedenu grešku ocenjuje sa ozbiljnom greškom i rezultira sa ocenom „nije položio” na praktičnom ispitu.

Naglo kočenje i ubrzanje

U toku vožnje kandidat za vozača se ocenjuje za tehniku kočenja, kako koči da bi se poštovala pravila saobraćaja i putnu signalizaciju, situacije koje su jasno u saobraćaju, tzv. slobodno kočenje, zatim je naglo kočenje dozvoljeno samo u nekoj situaciji u drumskom saobraćaju što se smatra opasnim. Kandidatu za vozača nije dozvoljen nagli nalet.

Kandidat za vozača se za navedene greške ocenjuje sa manjom greškom (nepravilno slobodno kočenje) odnosno sa ozbiljnom greškom koja rezultira ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu.

Procena ponašanja prema pešacima

Kandidat za vozača u toku vožnje procenjuje se za ponašanje prema pešacima koji ulaze na saobraćajni put (jednom su nogom na saobraćajnom putu), prelaze saobraćajni put ili se kreću ili stoje na saobraćajnom putu.

Kandidat za vozača se procenjuje opasnom greškom ako je ugrozio pešake i i rezultira sa procenom „nije položio“ na praktičnom ispitu.

Kandidat za vozača se ocenjuje da ili poštuje prednost pešaka na svom mestu prelaza, ili pri povratku sa vozilom na sporednom putu, ili ugrožava pešake gde nema obeleženog pešačkog prelaza, kao i briga o deci koja se nalaze na putu.

Kandidat za vozača se ocenjuje opasnom greškom ako ne da prednost pešacima i rezultira sa ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu.

Zatim se kandidat za vozača u toku vožnje ocenjuje za brigu prilikom prelaska puta od najugroženijih učesnika u drumskom saobraćaju (osobe sa invaliditetom, slepa, stara lica i deca).

Kandidat za vozača se ocenjuje opasnom greškom ako ne da prednost pešacima i rezultira sa procenom „nije položio“ na praktičnom ispitu.

Kandidat za vozača mora da stane sa vozilom dok pešak ne pređe saobraćajni put, ako put ima fizičku razdvojenost dok ne pređem pešačko ostrvo, odnosno fizičku razdvojenost.

Ako saobraćajni put ima dve saobraćajne trake za svaki smer bez fizičkog razdvajanja, kandidat za vozača mora da se zaustavi sa vozilom sve dok se pešak ne udalji najmanje jednu saobraćajnu traku, tako da ukoliko pešak skrene ne bude ugrožen.

Kandidat za vozača se ocenjuje opasnom greškom ako je ugrožena bezbednost pešaka i rezultira ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu.

U toku vožnje kandidat za vozača se ocenjuje koliko je pažljiv prema pešacima koji se nalaze u blizini obeleženog pešačkog prelaza i koje mere preduzima da ih ne ometa i ugrozi ako pokušaju da pređu put.

Kandidat za vozača se ocenjuje sa malom greškom ako je za gore pomenuto pravilo.

Procenjivanje načina vožnje pri korišćenju trake za ubrzanje i usporavanje

Metodika vožnje pri korišćenju trake za ubrzanje je data u nastavku:

- Mora se obezbediti da vozila koja se kreću putem na koji ulazi ne budu ometana i ugrožena,
- Saobraćaj se posmatra,
- Signaliziramo pokazivačem pravca,
- Nije dozvoljen ulazak na početku trake ubrzanja,
- Povećava se brzina kretanja,
- Ulaz na put se vrši na kraju trake za ubrzanje.

Procena tehnike vožnje pri korišćenju trake za usporavanje je data u nastavku:

- Mora se osigurati da vozila koja se kreću od pozadi ne budu ometana i ugrožena,
- Saobraćaj se posmatra,
- Signaliziramo pokazivačem pravca,
- Nije dozvoljeno kočenje u saobraćajnoj traci,
- Prelazi se na početak trake za usporavanje,
- Brzina se kontroliše i vozilo se usporava po potrebi,
- Izlaz se vrši na početku trake za usporavanje.

Kandidat za vozača se ocenjuje manjom greškom bez učesnike u saobraćaju ili ozbiljnom greškom sa učesnicima u saobraćaju pri korišćenju trake za ubrzanje odnosno usporavanje.

Procena vožnje na javnom saobraćajnom putu

Vožnja menjanjem stepena prenosa sa najnižeg na najviši i obrnuto - ispitivač bira deo puta gde je moguće da kandidat što lakše vrsi menjanje stepena prenosa. Ili podešava brzinu stepena prenosa - menjača.

Kandidat za vozača se ocenjuje sa manjom greškom ako ne poseduje dobru tehniku tokom menjanja stepena prenosa

Ispitivač bira područja u kojima će se testirati vožnja kandidata za vozača, zatim na različitim raskrsnicama, na putevima sa jednosmernim saobraćajem, procenjuje se tehnika vožnje u različitim situacijama u drumskom saobraćaju.

Pravo držanje položaja vozila u saobraćajnoj traci, izlazak i ulazak u saobraćaj, zaustavljanje i napuštanje vozila.

U toku vožnje se procenjuje uzdužno sigurnosno rastojanje koje mora biti najmanje jednu sekundu unutar urbanog područja, najmanje dve sekunde van gradskog područja i najmanje 3 sekunde u teškim atmosferskim uslovima (klizav put).

Ispitivač mora biti objektivan prilikom procene bezbednosnog rastojanja, ne uzimati u obzir nejasne insituacije bezbednosnog rastojanja ako nije ugrozio vozilo koje se kreće ispred njega ili bočnog vozila ili druge učesnike u saobraćaju.

U toku vožnje se ocenjuje da li se kandidatu gasi motor, kako koristi trenje i drži ruke na volanu.

Kandidat za vozača se ocenjuje sa manjom greškom vezano za gore navedene nepravilne radnje. Ako se motor kandidatu tri puta ugasi tokom praktičnog testiranja, ocenjuje se ozbiljnom greškom.

Kandidatu za vozača se ocenjuje njegovo ponašanje prema vozilu javnog prevoza putnika unutar naselja u kome ova vozila imaju prednost prolaza i van naselja gde kandidat za vozača ima prednost prolaza u odnosu na vozilo javnog prevoza putnika.

Kandidat za vozača se ocenjuje manjom greškom u vezi sa nepravilnim postupanjem prema vozilu javnog prevoza.

Kandidat za vozača se ocenjuje da li u toku vožnje gleda u saobraćaj od pozadi (mora biti orijentisan u ogledalu).

Kandidat za vozača se ocenjuje sa manjom greškom ako povremeno ne posmatra saobraćaj iza sebe.

U toku vožnje kandidat za vozača se ocenjuje koliko je oprezan kada menja traku da li posmatra saobraćaj (pozadi, sa strane i u mrtvom uglu) sa ili bez učesnike u saobraćaju, kao i da li ometa učesnike u saobraćaju pri menjanju trake.

Kandidat za vozača se ocenjuje manjom greškom bez učesnika u saobraćaju, odnosno ozbiljnom greškom sa učesnicima u saobraćaju tokom menjanja saobraćajne trake.

U toku vožnje kandidat za vozača se procenjuje da li poštuje saobraćajnu (putnu) signalizaciju (znakove kojima se reguliše prednost prelaska, zaustavljanja, obaveze, semafore, znakove obeležene na putu (horizontalnu signalizaciju) i druge znakove, kao i znaci i nalozi ovlašćenog lica.

Kandidat za vozača se ocenjuje teškom greškom ako ne poštuje navedenu saobraćajnu (putnu) signalizaciju kao i znakove i naredbe ovlašćenih lica.

Kandidat za vozača se ocenjuje za radnje koje se kažnjavaju negativnim poenima na osnovu Zakona o pravilima o pravilima drumskog saobraćaja.

Kandidat za vozača se ocenjuje ozbiljnom greškom za gore navedene radnje koje se kažnjavaju negativnim poenima na osnovu Zakona o pravilima o pravilima drumskog saobraćaja.

Ispitivač, ako sedi na prednjem sedištu, ili vozač instruktor mora da interveniše u situacijama kada kandidat za vozača ne postupi ili kada kandidat postupi pogrešno.

Kandidat za vozača se ocenjuje ozbiljnom greškom, ako je postupljeno zbog njegove greške.

Procena ponašanja u vožnji na železničkom prelazu

Kandidat za vozača u toku vožnje na železničkom prelazu mora da poštuje pravila, saobraćajnu signalizaciju i semafore kojima se reguliše saobraćaj na železničkom prelazu.

Ukoliko je železnički prelaz neobezbeđen, kandidat se prvo mora uveriti da vozilo koje se kreće šinom ne prođe, a zatim sa pojačanim oprezom preći železnički prelaz.

Kandidat za vozača se ocenjuje ozbiljnom greškom, ako ne poštuje putnu signalizaciju na železničkom prelazu.

Procena ponašanja u vožnji prema vozilima sa prvenstvom prolaska kada su na intervenciji

Kandidat za vozača u toku vožnje ako sretne ili stigne do vozila pod pratnjom (sa uključenim posebnim svetlosnim i zvučnim signalima) mora skrenuti udesno i zaustaviti se dok ova vozila ne prođu, a ako sretne ili stigne do vozila sa prvenstvom prolaza (sa uključenim posebnim svetlosnim i zvučnim signalima) moraju se zaustaviti i po potrebi smanjiti brzinu i zaustaviti.

Kandidat za vozača se ocenjuje ozbiljnom greškom, ako ne poštuje gore navedena pravila.

Procena održavanja bočne sigurnosne udaljenosti tokom vožnje.

Tokom praktičnog ispita kandidat za vozača se ocenjuje da li se pridržava uzdužnog i poprečnog (bočnog) bezbednosnog rastojanja, posebno se ocenjuje bočno rastojanje prema jednokosečnih vozila i kolone pešaka, koje mora biti najmanje 1,0 m.

Bočna udaljenost pri mimoilaženju, obilasku i preticanju mora biti dovoljna ne ometajući i ugrožavajući druge učesnike u saobraćaju.

Prilikom obilaženja vozila, razmak treba da bude najmanje koliko je otvaranje vrata zaustavljenih ili parkiranih automobila.

Prilikom obilaženja, približava se parkiranom vozilu ili drugoj prepreci, i vozač instruktor ili ispitivač deluje na kočnicu ili volan kako bi izbegao bočni sudar (čest slučaj na ispitu), to se javlja kao kandidatova loša percepcija slobodnog bočnog prostora vozila, ocenjuje se ocenom „ne polaže ispit“.

Ispitivač ocenjuje da li je bočni sigurnosni razmak bio dovoljan tokom gore navedenih radnji.

Kandidat za vozača se ocenjuje ozbiljnom greškom zbog nedržanja bočnog bezbednosnog rastojanja, ugrožavao je ostale učesnike u saobraćaju.

Procena tehnike vožnje pri skretanju na putu

Prilikom skretanja na putu, kandidat za vozača se ocenjuje koliko je ometao druge učesnike na putu, koliko se pravilno postrojio (prema horizontalnoj signalizaciji) pri povratku, tokom vraćanja da li je prošao preko trotoara, prilikom izvođenja radnje, da li je bilo drugih učesnika u saobraćaju ili ne.

Za teška vozila treba uzeti u obzir njihove dimenzije.

Kandidat za vozača se ocenjuje manjom greškom bez učesnika u saobraćaju, odnosno ozbiljnom greškom sa učesnicima u saobraćaju..

Ocena tehnike vožnje na klasičnim i T raskrsnicama

Vožnja vozača se ocenjuje, imajući u vidu da se pre svake raskrsnice brzina mora prilagoditi i po potrebi smanjiti, u zavisnosti od uređenja raskrsnice, uslova saobraćaja i drugih okolnosti na raskrsnici.

Kandidat za vozača se ocenjuje sa manjom greškom ako brzina ne odgovara uslovima i okolnostima na raskrsnici.

Procena tehnike skretanja udesno i izbor saobraćajne trake

Kandidat za vozača vrši skretanje udesno vozilom krećući se duž krajnje saobraćajne trake koja se proteže duž desne ivice putne površine, osim ako saobraćajnim znakom na putu nije drugačije određeno.

U slučaju bilo kakve statičke ili pokretne prepreke (zaustavljeno ili parkirano vozilo, oštećenje puta ili bilo koja druga prepreka) nalazi se na desnoj traci odakle se vrši postrojenje ili na sporednom putu gde se skreće, onda se može koristiti druga saobraćajna traka, posmatranjem saobraćaja otpozadi (pogledom u unutrašnjeg, spoljašnjeg retrovizora, mrtvi ugao) i signalizira se pokazivačem pravca.



Dozvoljeno je skretanje desno bez zaustavljanja (zeleno svetlo na semaforu), ali uz povećan oprez, pešaci mogu da se zaustave na putu, i kombi koji se kreće može da se zaustavi nakon skretanja na sporedni put (desna strana).



Skretanje desno

Kandidat za vozača koji je postrojen sa vozilom za skretanje desno tokom vožnje na raskrsnici treba da vodi računa o bezbednosti i protoku saobraćaja. Skretanje desno iz saobraćajne trake na putu sa jednom saobraćajnom trakom vrši se kretanjem prema putanji u ovoj situaciji.



Skretanje desno na klasičnoj raskrsnici



Skretanje desno- kandidat koji upavlja zelenim vozilom skreće desno vozilom blizu desne ivice puta (trake) na poprečnom putu i mora dati signal pokazivačem pravca.

Skretanje desno na raskrsnici T

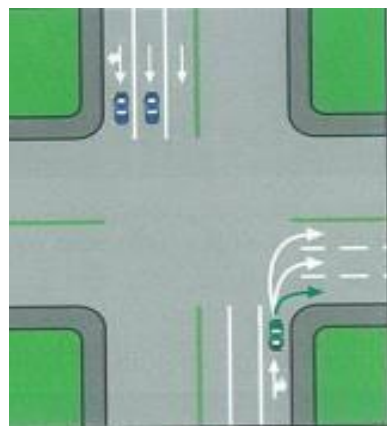
Za skretanje udesno kandidat koji vozi žuto vozilo koristi desnusaobraćajnu traku pri ivici jednosmernog puta, kao što je prikazano u ovoj situaciji.



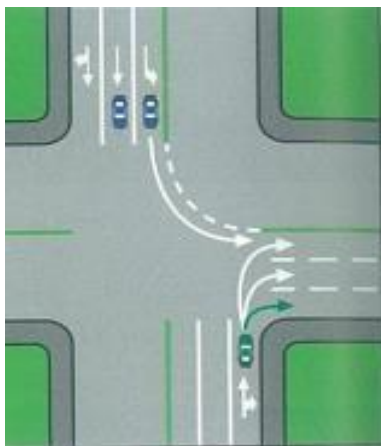
Skretanje desno sa jednosmernog puta na dvosmernom putu

Svrha izbora saobraćajne trake je povećanje bezbednosti i protoka saobraćaja.

U ovoj situaciji kandidat vozi zeleno vozilo i skreće desno iz jedne saobraćajne trake na put sa tri trake. Kandidatu je dozvoljeno da skrene vozilom u bilo koju traku i nastavi vožnju, u zavisnosti od njegove namene.



Skretanje desno iz jedne saobraćajne trake na putu sa tri saobraćajne trake



U ovoj situaciji, prikazano je skretanje desno iz posebne trake na poprečnom putu sa tri trake, kao i vozilo koje dolazi iz suprotnog smera koje se skreće levo. Kandidat za vozača koji vozi zeleno vozilo skreće desno iz jedne saobraćajne trake na put sa tri saobraćajne trake i može da izabere bilo koju saobraćajnu traku na poprečnom putu.

Skretanje desno iz jedne saobraćajne trake na putu sa tri saobraćajne trake i vozilo koje dolazi ispred

Ako je saobraćaj regulisan semaforom (*vidi žutu strelicu*), onda tokom vremena kada je upaljeno zeleno svetlo, kandidat za vozača ima pravo da sa desne posebne trake za skretanje desno skrene u bilo kojoj saobraćajnoj traci koju želi (desnu ili levu traku).



Raskrsnica regulisana semaforom - posebna traka za skretanje desno na putu sa dve saobraćajne trake



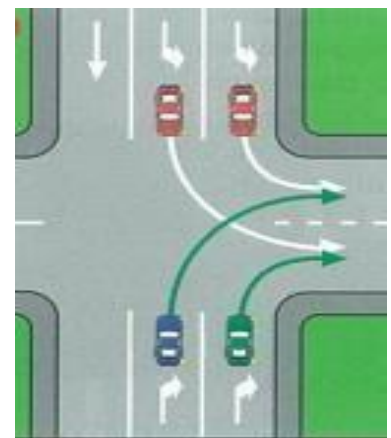
Ako je saobraćaj regulisan semaforom (*vidi žutu strelicu*), onda dok je zeleno svetlo upaljeno kandidatu za vozača se pokazuje sa desne posebne trake za skretanje udesno ima mogućnost da skrene u bilo koju saobraćajnu traku koju želi (desnu, srednju ili levu traku). Isto se postupa ako ima više saobraćajnih traka.

Raskrsnica regulisana semaforom - posebna traka za skretanje desno na putu sa tri saobraćajne trake

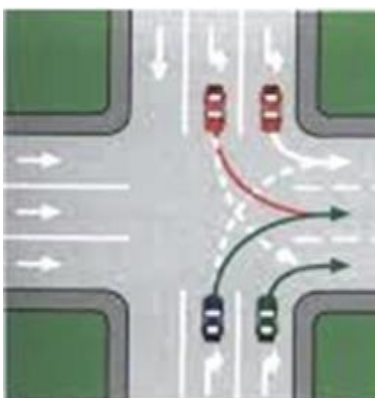
Prilikom vožnje na raskrsnici kandidat za vozača treba da se fokusira na vozila koja se u tom trenutku nalaze na raskrsnici, na ona koja dolaze ispred, i na ona koja se kreću unazad ili u blizini.

Za skretanje desno predviđene su dve trake kao i dve saobraćajne trake za skretanje ulevo, kao i na poprečnom putu postoje dve saobraćajne trake.

Skretanja se vrše kao što je prikazano na slici, desni sa desne strane i levi sa leve strane.



Skretanja iz dve trake, na putu sa dve saobraćajne trake



Skretanja iz dve trake, na putu sa tri saobraćajne trake

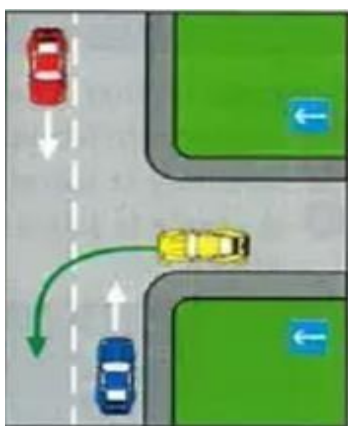
Iz slike se vidi da su za skretanje desno predviđene dve trake kao i dve saobraćajne trake za skretanje levo, dok na poprečnom putu postoje tri saobraćajne trake. Srednja traka je zajednička za vozilo koje skreću desno i ono koje skreću levo. Kandidat koji upavlja zelenim vozilom (koje se nalazi na levoj traci) nastavlja da skreće desno ispred crvenog vozila koje dolazi ispred vas.

Skretanje levo i izbor saobraćajne trake

Skretanje levo- kandidat za vozača koji skreće crveno vozilo ulevo mora skretati kroz krajnju levu saobraćajnu traku koja se proteže blizu srednje linije i kroz zamišljeni ili označeni luk koji povezuje dve (2) srednje linije bočnih površina puta, osim ako saobraćajnim znakom na putu nije drugačije određeno.

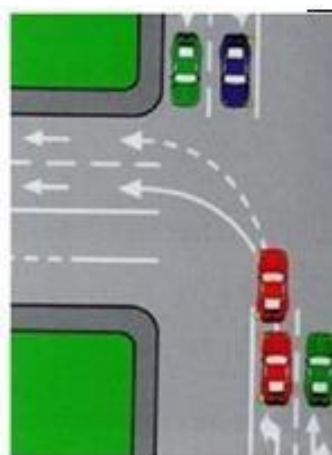


Skretanje levo iz saobraćajne trake na put sa jednom saobraćajnom trakom



Kandidat koji skreće žuto vozilo ulevo mora to da učini preko saobraćajne trake koja se proteže uz levu ivicu puta u saobraćaju sa jednosmernim putom, osim ako saobraćajnim znakom na putu nije drugačije određeno.

Skretanje levo iz jednosmernog puta



U ovoj situaciji, prikazuje se skretanje levo iz posebne trake na poprečnom putu sa tri saobraćajne trake. Kandidat koji vozi crveno vozilo može skrenuti levo na bilo kojoj traci poprečnog puta i nastaviti kretanje u zavisnosti od svog cilja

Skretanje levo na raskrsnici iz jedne saobraćajne trake na putu sa dve saobraćajne trake

Vozilo može da skrene u bilo kojoj od tri trake



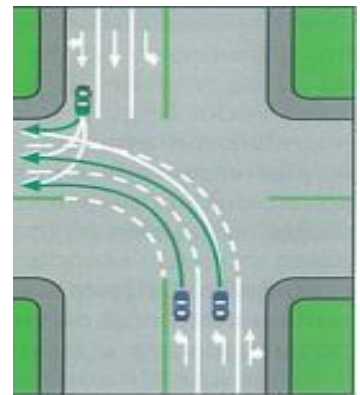
Skretanje levo iz posebne trake na putu sa tri saobraćajne trake



U ovoj situaciji, prikazuje se skretanje levo iz posebne trake na poprečnom putu sa tri trake, kao i vozilo koje dolazi sa suprotnog pravca i skreće udesno.

Skretanje levo iz posebne trake na putu sa tri saobraćajne trake sa vozilom koje dolazi iz suprotnog smera

Kandidatu koji vozi vozilo koje se nalazi na krajnjoj levoj traci dozvoljeno je da skrene samo u krajnju levu traku na poprečnom putu. Vozilu koje je postrojeno u srednjoj traci dozvoljeno je da skreće levo u srednjoj traci ili u krajnjoj desnoj traci na poprečnom putu (vidi sliku.).



Skretanje levo sa dve saobraćajne trake na putu sa tri saobraćajne trake



Skretanje levo iz posebne trake na put sa dve trake

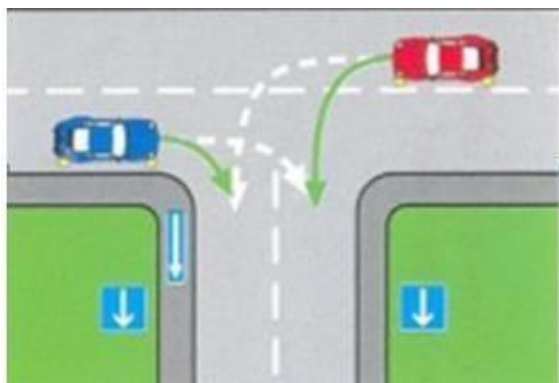
U ovoj situaciji, skretanje levo se vrši iz saobraćajne trake koja se proteže blizu sredine puta na poprečnom putu sa dve saobraćajne trake. Da bi se saobraćaj odvijao što brže, vozila se kreću redosledom kao što je prikazano na ovoj slici.



U ovoj situaciji, skretanje levo se vrši iz saobraćajnih traka koje se protežu blizu sredine puta (dve trake) na poprečnom putu sa tri saobraćajne trake, kao što se vidi u ovoj situaciji.

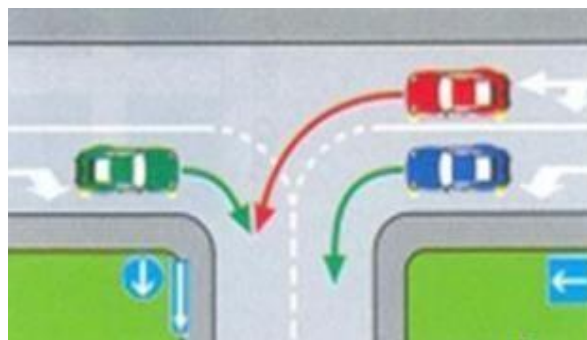
Skretanje levo sa dve trake na put sa tri trake

Tehnika vožnje kroz raskrsnice oblika 'T'



Skretanje levo sa dvosmernog puta na jednosmernom putu

Kandidat koji vozi crveno vozilo koje se skreće levo u poprečnom putu prikazano u ovoj situaciji.



Skretanje levo sa dve saobraćajne trake na put sa dve saobraćajne trake (jednosmerni put)

Kandidat za vozača koji vozi plavo vozilo može da skrene levo u isto vreme sa vozačom koji vozi zeleno vozilo, jer nema konfliktnih tačaka.

Vozač koji vozi crveno vozilo treba da to učini nakon što prođe zeleno vozilo, u desnoj traci na poprečnom putu gde se saobraćaj odvija u jednom smeru

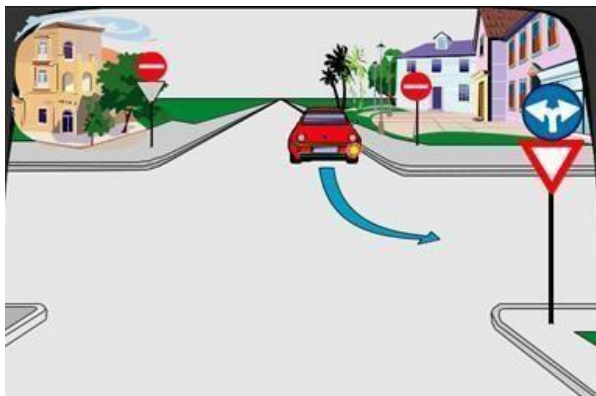


Kandidat vozač, za skretanje ulevo, skreće krajnjom levom saobraćajnom trakom i signalizira pokazivačima pravca. Takođe može napraviti polukružni okret.

Oznaka obilaznice postavljena na putu (vidi strelicu) ne zabranjuje polukružno skretanje, jer je ovaj znak o fizičkoj podeli puta koji se obilazi sa leve strane.

Skretanje ulevo i polukružno okretanje su zabranjena saobraćajnim znakom ili saobraćajnim propisima (npr. autoput itd).

Skretanje levo iz posebne trake



Kandidat za vozača je postrojen pravo za skretanje ulevo u jednosmernom putu i mora da signalizira pokazivačem pravca

Postrojavanje za skretanje ulevo sa puta gde se saobraćaj odvija u jednom smeru



Zabranjeno je skretanje levo i kandidat za vozača mora poštovati saobraćajni znak „STOP“ i da zaustavi vozilo ispred pune linije zaustavljanja.

Ako na raskrsnici ne postoji puna poprečna linija zaustavljanja, kandidat se zaustavlja pre linije vida.

Zabranjeno je skretanje levo

Procena tehnike vožnje tokom polukružnog okreta

Pitalac za vožnju za procenu polukružnog skretanja treba da bude pažljiv pri izboru mesta na putu ili na raskrsnici, uzimajući u obzir vremenske i prostorne elemente kao i gustinu saobraćaja. Ne preporučuje da se procenjuje ovaj postupak na delu puta ili na raskrsnici gde je gustina saobraćaja velika i koja predstavlja prepreku ili opasnost od drumskog saobraćaja.

Da bi se napravio povratak polukružnog, dozvoljeno je korišćenje trotoara, parkirališta ili bilo koja druga površina izvan javnog puta, ako se ne ometaju i ugrožavaju drugi učesnici.

Tehnika vožnje pri polukružnim okretanjem prikazana je na sledećoj slici:

bez manevrisanja.



Polukružno okretanje bez manevrisanja

Kandidat započinje ovu akciju nakon što posmatra saobraćaj otpozadi strane (unutrašnji, spoljašnji retrovizor, gledanje preko rame-mrtvog ugla) pre i nakon što se uveri da ne ometa niti ugrožava druge učesnike, započinje akciju signaliziranjem pokazivačima pravca.

-bez manevrisanja, koristeći prostor na raskrsnici

Na raskrsnici, od kandidata se zahteva da što brže napravi polukružni okret, uzimajući u obzir rastojanje, prostor i raspoloživo vreme, što znači da se koristi što kraći prostor i da vreme izvođenja radnje bude što kraće (*vidi putanja br. 1*), ne ometajući niti ugrožavajući druge učesnike u saobraćaju, inače nije mu dozvoljeno započeti takvu radnju. Ako geometrija raskrsnice i tehnički elementi vozila ne omogućavaju takvu radnju, može se koristiti putanja kretanja br. 2. Ako je na fizičkom razdvajanju (ostrvo, bilo koji drugi mehanizam ili slično) postavljen znak "Obavezno obilaženje levo" (vidi strelicu na slici,) on ne zabranjuje polukružno skretanje.



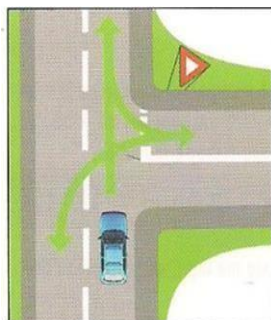
Polukružno okretanje bez manevrisanja na raskrsnici

Polukružno skretanje je dozvoljeno korišćenjem sporednih puteva sa desne i leve strane krećući se preko pešačkog prelaza, ako nisu ometani ili im nije ugrožena bezbednost.

Ako tokom polukružnog okreta dođe do neočekivane opasne situacije, onda kandidat za vozača treba da nastavi kretanje ulevo odnosno udesno, ili ako još nije počeo polukružno skretanje da se odrekne ove predmetne radnje.

- koristeći sekundarni (sporedni) put na raskrsnici

Kandidat za vozača koji je napravio polukružno okretanje koristeći sporedni put na sledeći način:



Polukružno skretanje koristeći sporedni put raskrsnice na sporednom putu

- prelazi pola raskrsnice, uključuje desni pokazivač pravca nakon prelaska raskrsnice duž poprečne linije približno jedne dužine vozila, zaustavlja se, uključuje sve pokazivače pravca i, krećući se unazad, ulazi na sporedni put do potpune ili prekinute linije i zaustavlja se, dajući signal levim pokazivačem pravca i pravi polukružno skretanje,
- zatim uključuje sve pokazivače pravca i kretanjem unazad ulaze u sekundarni (sporedni) put do linije zaustavljanja, ako ne postoji, onda do linije vida. Zatim signalizira pokazivačem pravca, i sa pojačanim oprezom pravi polukružno okretanje, ako postoji puna uzdužna linija, ne sme da gazi niti prelazi preko nje

Polukružno okretanje nije dozvoljeno ako se, prilikom vožnje unazad, kreće preko pešačkog prelaza, prelaza za bicikliste itd., ili ulaziti vožnjom unazad na putu sa prvenstvom prolaza ili ulaziti vožnjom unazad sa bilo koje površine van javnog puta ili slično na saobraćajnom putu. U ovim mestima i pod ovim okolnostima nije dozvoljeno procenjivati radnju polukružnog okretanja i nema izuzetaka (npr. pitalac ili instruktor da se uvere tokom vožnje unazad).

-na raskrsnici



Polukruglo okretanje na raskrsnici

Kandidatu za vozača je dozvoljeno da napravi polukružno skretanje iz krajnje leve trake, preporučuje se ako u trećoj traci postoje tehničke mogućnosti iz bezbednosnih razloga (u zavisnosti od tehničkih karakteristika vozila, geometrije raskrsnice, širine saobraćajnih traka), ali može da izvrši i polukružno skretanje i na drugu ili prvu traku. Saobraćajna situacija mora se pratiti u svakom trenutku ne ometajući i ne ugrožavajući druge učesnike u saobraćaju.

Bez obzira u kojoj traci se izvodi polukružno okretanje, kandidatu je onda dozvoljeno da promeni traku ako želi (ako je uzdužna linija prekinuta) ako se ne ometa saobraćaj otpozadi i signaliziranjem pokazivačima pravca

Na raskrsnici kada je dozvoljeno skretanje ulevo, kandidat za vozača može da napravi polukružno skretanje ako sa znakom saobraćaja nije mu zabranjeno.



Nije dozvoljeno polukružno okretanje

Kandidatu za vozača je dozvoljeno da skrene samo levo i mora da signalizira levim pokazivačem pravca.

Tokom procenjivanja kandidata za duga vozila i skupa vozila, pravila za skretanje se ne primenjuju, ako uslovi dozvoljavaju, za gore pomenuta skretanja treba koristiti površine van javnog puta.

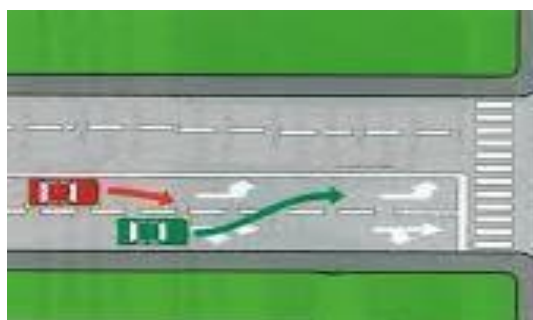
Procena tehnike prilikom promene saobraćajnih traka

Za skretanje udesno dozvoljeno mu je da menja traku ako je uzdužna isprekidana linija (vidi strelicu).



Kandidatu za vozača je dozvoljeno da menja saobraćajnu traku posmatrajući saobraćaj otpozadi (retrovizore, mrtvi ugao) i signaliziranje pokazivačima pravca.

Dozvoljeno je menjanje trake za skretanje ulevo

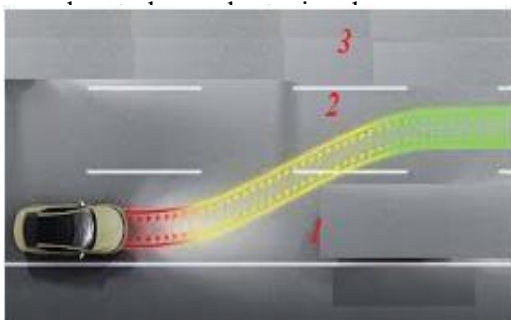


Ako kandidat vozi crveni automobil u ovoj situaciji, onda treba smanjiti brzinu po potrebi i dozvoliti zelenom automobilu da prvi promeni traku (važi pravilo desne strane), a zatim da se prebaci u desnu traku.

Menjanje saobraćajnih traka

Pitalac vožnje treba da da blagovremena uputstva o menjanju traka, uzimajući u obzir udaljenost i vreme koje je na raspolaganju da se radnja izvrši na pravičan način u skladu sa saobraćajnim i bezbednosnim pravilima.

Tokom praktičnog ispita, kandidatu za vozače na putu sa tri saobraćajne trake u jednom smeru, mu nije dozvoljeno da istovremeno menja dve trake. Kandidat za vozača mora prvo da pređe na srednju traku br. 2 (prethodno se uverio da u srednjoj traci nema vozila koja se kreću napred), nakon što pređe na srednju traku i zauzme poziciju u ovoj traci, zatim ponovo pogleda u unutrašnji spoljašnji retrovizor, mrtvi ugao, ako nema nikakvog vozila od pozadi, daje signal, zatim se pomera u krajnju levu traku br. 3 i nastavlja kretanje. Ako put ima četiri ili više saobraćajnih traka, važe ista pravila kao što je gore opisano. Ovo pravilo se ne primenjuje prilikom ulaska u raskršnicu sa kružnim tokom ili raskršnicu sa semaforom sa tri ili više trake, kada postoji



Pitalac vožnje prilikom procene tehnike vožnje treba da uzme u obzir ono što je gore gorenavedeno:

- Procenjuje se način postrojavanja i putanja kretanja prilikom skretanj sa vozilom. Kako izvede skretanje vozilom sa puta gde se saobraćaj odvija u dva smera u dvosmernom putu ili jednosmernom putu, ili obrnuto, sa puta gde se saobraćaj odvija u jednom smeru u putu sa jednosmernim saobraćajem. Praćenje situacije tokom skretanja.

- Na saobraćajnom putu sa dve saobraćajne trake u jednom smeru vrši se postrojenje (ako saobraćajnom signalizacijom nije drugačije predviđeno) desna traka služi za kretanje pravo ili udesno, dok druga traka služi za kretanje pravo i ulevo ili za polukružno skretanje (ako saobraćajnim znakom nije zabranjeno polukružno skretanje).

Prilikom postrojenja na putu sa više saobraćajih traka u jednom smeru, kandidat za vozače se ne ocenjuje, ako znakovi na putu (horizontalna signalizacija) nisu vidljivi ili gde su nejasni ili su kontradiktorni, ako kandidat nema drugu tehničku mogućnost da iste izbegne.

Izbor trake i postrojenje na raskrsnici procenjuju se u skladu sa postrojenjima predviđenim u ovom priručniku.

Kandidat se ocenjuje za tehniku polukružnog skretanja na sledeći način:

- bez manevrisanja,
- bez manevrisanja, koristeći prostor na raskrsnici,
- koristeći sporedni put,
- na raskrsnici,

Pitalac vožnje se preporučuje da izbegne da ove radnje obavi kandidat, gde je gust saobraćaj na raskrsnicama, ili u nejasnim situacijama u saobraćaju.

Kandidat se ne ocenjuje ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu za gorenavedene radnje (skretanje udesno, skretanje ulevo, polukružno skretanje, postrojenje) ako učini nepravilno. Kandidat za vozača za ove greške se ocenjuje sa malom greškom.

Nije dozvoljen ulazak na raskrsnicu gde je saobraćaj blokiran.

Kandidat za vozača se ocenjuje sa malom greškom, osim ako mu je situacija imponirana.

Kandidat za vozača se ocenjuje prilikom skretanja ulevo ili daje prednost vozilima koja se kreću pravo iz suprotnog smera ili skreću udesno i dali signalira sa pokazivačima pravca kao i da li je uredno postrojen prema putnoj signalizaciji. Da li je tokom povratka ugrožavao pešake koji prelaze put na mestu gde ne postoji njihov prelazak.

Skretanje ulevo na jednosmernom saobraćajnom putu vrši se sa leve ivice puta, ako saobraćajnim znacima nije drugačije određeno

Kandidat za vozača se ocenjuje sa ozbiljnom greškom ako postupuje u suprotnosti sa gore navedenim pravilima.

Pitalac ocenjuje kandidata kako se zaustavlja ispred znaka „STOP“. Ako postoji puna poprečna linija zaustavljanja, on se mora zaustaviti pre ove linije. Ukoliko ne postoji puna linija zaustavljanja, kandidat se mora zaustaviti samo na vidnoj liniji na raskrsnici (nema potrebe da se zaustavlja ispred znaka STOP).

Kandidat za vozača se ocenjuje sa ozbiljnom greškom ako postupuje u suprotnosti sa gore navedenim pravilima.

Tokom ocenjivanja, pitalac treba da obrati posebnu pažnju na to da li je kandidat prešao semafor dok je žuto neprekidno svetlo upaljeno ili je ušao u crveno svetlo na raskrsnici.

Procena tehnike vožnje na vannivelsku raskrsnicu

Ocenjuje se metodika vožnje na raskrsnicama koje nisu u nivou, gde se odvija saobraćaj bez prekida i većom brzinom nego na raskrsnicama koje su u istom nivou.

Ulazak iz trake za ubrzanje vrši se na kraju ove trake ulaskom u najbližu saobraćajnu traku, za sve vreme postupanja signalizira se pokazivačima pravca.

Izlazak iz trake za usporavanje vrši se na početku ove trake, brzina vozila se po potrebi smanjuje, za sve vreme dejstva signalizira se pokazivačima pravca.

Kandidat za vozača se ne ocenjuje greškom, ako nije ometao ili ugrožavao druge učesnike u saobraćaju.

Tehnika vožnje kroz raskrsnicu sa kružnim tokom

Kandidatu se ocenjuje tehnika vožnje kroz raskrsnicu sa kružnim tokom. Vožnja samo jednom trakom, ista se koristi za sve ulaze i izlaze sa raskrsnice.

Raskrsnica sa kružnim tokom

Na raskrsnici sa kružnim tokom važe ista pravila kao i na ostalim raskrsnicama. Glavni put je krug, dok su ulazi sporedni putevi ako su na njima postavljeni znakovi, „raskrsnica puta sa prvenstvom prolaza“.

Ove raskrsnice omogućavaju lakši protok saobraćaja, nužno se smanjuje brzina kretanja, čime se povećava bezbednost



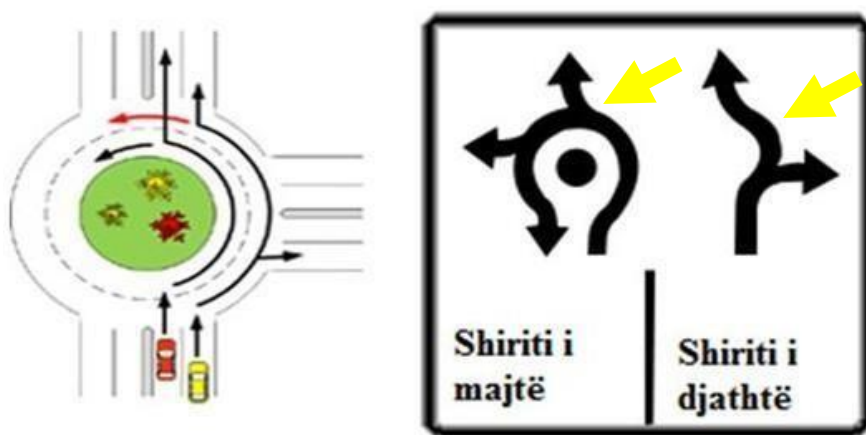
Blizina raskrsnice sa kružnim tokom

na putu, iz razloga što nema skretanja ulevo, gde se smanjuju tačke sukoba. Saobraćaj se odvija u smeru suprotnom od kazaljke na satu.

Raskrsnice sa kružnim tokom se upozoravaju saobraćajnim znakom „Približavanje raskrsnici sa kružnim tokom“ kao i na bilo kojoj raskrsnici, brzinu kretanja treba smanjiti ako je potrebno i dati prednost vozilima koja se kreću u kružnom toku, odnosno na glavnom putu.

Raskrsnica sa kružnim tokom sa jednom saobraćajnom trakom za jedan smer, ne predstavlja neku poteškoću, jer se ulaz i svi izlazi vrše samo iz jedne saobraćajne trake.

Na raskrsnici sa kružnim tokom sa dve trake za jedan smer, z krajnja desna saobraćajna traka se koristi za prvi i drugi izlazak, dok se leva traka koristi za drugi, treći.... izlazak i za promenu pravca kretanja.



Signalizacija raskrsnice sa kružnim tokom

Tehnika ulaska, vožnje kroz krug i zaustavljanja na raskrsnicama sa kružnim tokom

Veoma je važno da kandidat za vozača tokom praktične obuke unapred treba da isplanira pre ulaska u raskrsnicu koji izlaz će napustiti u krug, jer svaka promena trake ili preticanje u kružnom toku može dovesti do ometanja ili ugrožavanja drumskog saobraćaja.

Prilikom ulaska u raskrsnicu sa kružnom tokom nema potrebe za davanjem signala sa pokazivačem pravca ((obavezan je ulazak na desnoj strani). S obzirom na udaljenost vozila i raspoloživo vreme tek tada može ući u raskrsnicu, prolazeći u odgovarajućem krugu (bez obzira na brojeve kruga) koji namerava da nastavi kretanje (pošto opasnost dolazi sa leve strane i situacija u krugu se može vrlo lako primetiti).

Na raskrsnici sa kružnim tokom unutar kruga dozvoljeno je menjanje trake ili preticanje, ako se ne ometaju ili ne ugrožavaju drugi učesnici u saobraćaju. Međutim, preporučuje se da se ne menjaju trake, već da se poštuju putanje kružnim trakama i izlaska, kao što je prikazano na sledećoj slici.



„Raskrsnica sa putem sa prvenstvom prolaza“

Prvi i drugi izlaz- putanja kretanja plave boje.

Drugi, treći izlaz i promena pravca kretanja-

putanja sa crvenom bojom.

Raskrsnica sa kružnim tokom sa dve trake u jednom smeru.

Problemi se ne pojavljuju ako je pri ulasku i izlasku od raskrsnice sa kružnim tokom broj traka na ulazu i izlazu je isti, kao što su trake u krugu, kao što se vidi na gornjoj slici. Ulazak u raskrsnicu vrši se prema gde krajnja desna traka kandidatu za vozača dozvoljava vozilom da se kreće kroz plave putanje (vidi sliku iznad), ako namerava prvi ili drugi izlaz (u spoljnoj kružnoj traci).

Prilikom izlaska iz raskrsnice sa kružnim tokom, mora se koristiti desni pokazivač skretanja. Ako se izlaz vrši na prvom izlazu sa prvog ulaza (1) vrši se samo sa plave putanje (iz spoljašnjeg kruga), što znači da kroz crvenu putanju (iz unutrašnjeg kruga) izlaz sa raskrsnice nije dozvoljen (vidi drugi izlaz).

Ako kandidat za vozača koji je postavljen u levoj traci namerava da napravi drugi izlaz u desnu traku (plava putanja), prvo da promeni traku i pređe u spoljnu traku kruga nakon prolaska prvog ulaza (saobraćajnog ostrva) i da signalizira pokazivačem pravca.

Ako krug ima tri ili više traka, a postoje dve trake za izlaz, onda važi sledeće: iz spoljašnje trake u desnu traku (s desna na desno) i iz unutrašnje trake u levu traku (s leva na levo).



Na raskrsnici sa kružnim tokom sa tri ili više saobraćajnih traka kako na ulazu, na krugu ili toliko za izlaz, ne predstavlja nikakve poteškoće, mora se poštovati putna signalizacija.

Raskrsnica sa kružnim tokom sa više saobraćajnih traka



Ako u krugu postoje dve trake, ali samo jedan izlaz, onda se kandidat za vozača, za bilo koji izlaz, prvo pomera u spoljnu traku kruga kao što se vidi na slici. Na. pr. Kandidat za četvrti izlaz nakon što prođe 3. izlaz, prelazi na spoljnu traku kruga i zatim pravi izlaz br. 4. (vidi sliku). Isto se postupa ako ima više traka u krugu, dok postoji samo jedna traka za izlaz.

Raskrsnica sa kružnim tokom sa jednom trakom na ulazu-izlazu i dve trake na kružnom toku

Ako za ulaz u raskrsnicu postoje dve trake, dok krug ima tri trake, dok za izlaz postoji samo jedna traka, podrazumeva se da se izlazak izvede iz spoljne trake kruga kako je predviđeno na gornjoj slici. Ako je potrebno, treba da se kreće u kružni tok, ako uslovi i okolnosti ne dozvoljavaju, na vreme da se pomeri na spoljnu traku kruga.

Petlja u raskrnicici

Vožnja na raskrsnici -petlji znači vožnju na nivou gde se saobraćaj odvija bez prekida toka saobraćaja, na putevima visokog nivoa, npr. autoputevima, motoputevima itd. Ulazak i izlazak se vrši kroz odgovarajuće trake kao što se vidi na gornjoj fotografiji, na primer kada se autoput „Arber Džaferi” ukršta sa autoputem „Ibrahim Rugava”.



Petlja na autoputu



Traku za usporavanje, koja služi za izlazak (isključivanje) sa autoputa, kandidat za vozača mora da koristi pri izlasku sa autoputa.



Kandidatu se objašnjava tehnika vožnje na na raskrsnicama koje nisu u istom nivou, gde se saobraćaj odvija bez prekida i većom brzinom nego na raskrsnicama koje su u istom nivou.

Vožnja se vrši prema plavoj i žutoj boji putanja.

Raskrsluicu koja reguliše policija



Kandidat za vozača vozi žuti automobil i nastavlja da se kreće iako je na semaforu crveno, jer po položaju policajca ima prednost.

Kandidat se na praktičnom ispitu ocenjuje manjom greškom ako je ulazak i izlazak obavljen nepravilno, bez obzira na broj kružnih raskrsnica (naročito ako je broj kolovoznih traka u krugu veći od traka za izlazak iz kružnog toka), dok se ozbiljnom greškom ako je ugrožena bezbednost saobraćaja.

Ispitivač mora imati na umu da prilikom ocenjivanja kandidata teških kategorija dužina vozila, posebno grupa vozila kojima je dozvoljeno da izbegavaju pravila zbog nedostatka tehničkih mogućnosti njihove dužine.

Procena tehnike vožnje vozilom na uzdužnoj kosini

Kandidat se ocenjuje tokom vožnje uzdužnom nagibom nizbrdo, koliko koristi motorno kočenje, zatim da li neprekidno koči radnom kočnicom i da li redovno koristi inteligentne uređaje koje vozilo ima.



Vožnja nizbrdo

U toku vožnje uzbrdo, kandidat se ocenjuje uzimajući u obzir brzinu kretanja koju dozvoljavaju uslovi na putu, njegovo ponašanje u slučaju da naiđe na bilo koje putno vozilo koje se sporo kreće.



Vožnje uzbrdo



Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu, ako ne drži pravac vozilom (gubitak kontrole nad vozilom) u toku vožnje u gore navedenoj situaciji.

Ispitivač ocenjuje kandidata u slučaju polaska sa ručnom kočnicom uzbrdo na sledeći način:

- ispitivač pravaca izabere odgovarajuće mesto za obavljanje ove radnje, najbolje na delu puta gde nema gustog saobraćaja,
- zaustavljanje vozila se signalizira pokazivačima pravca,
- ručna kočnica se povuče, a mjenjač se stavlja u položaj praznog hoda (neutralni položaj),
- vozilo se obezbeđuje od samokretanja,
- gleda se u unutrašnjim i spoljašnjim retrovizorima, gledanje preko ramena/mrtvom uglu, signalizira se pokazivačima pravca,
- mjenjač stavljamo u prvu brzinu, trenje se pušta do „tačke spajanja“, u tom trenutku se otpušta ručna kočnica koordinirajući pritiskanje gasne pedale, i vozilo nastavlja sa kretanjem.

Ova radnja se ponavlja ako je kandidat to uradio neuspešno u prvom pokušaju.

Kandidatu je dozvoljeno korišćenje opreme sa naprednom tehnologijom za startovanje nizbrdo, ako poseduje vozilo ili bilo koji dozvoljeni način.

Kandidat se na praktičnom ispitu ocenjuje ocenom „nije položio“ ako se posle drugog pokušaja neispravno odradi start nizbrdo.

Procena metodike vožnje u koloni

Procena vožnje u koloni obuhvata: držanje bezbednog rastojanja, posebno nizbrdo, gde je u pojedinim slučajevima potrebno voziti sa polutkvačilu. Kandidatu za vozača nije dozvoljeno da menja traku vozilom, osim kada se postroji za izlazak iz kolone ili za parkiranje.



Njegovo ponašanje u slučaju naglog kočenja vozila koje se kreće ispred njega, koliko prati radnje vozila koje se kreće ispred njega.



Procena tehnike vožnje pri mimolaženju

Kandidat se ocenjuje da li pazi na bočno bezbednosno rastojanje koje treba da bude dovoljno za bezbedno mimolaženju.

Koliko u uzdužnom nagibu zbog uskog puta primenjuje pravila mimolaženja ili znakove koji regulišu saobraćaj u slučaju mimolaženja.

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio” na praktičnom ispitu, ako u slučaju mimolaženja ugrožava bezbednost na putu.

Procena metodike vožnje pri obilaženju

Kandidat za vozača mora se oceniti da li bezbedno i uredno obavlja postupak obilaženja. Pre nego što počnemo sa obilaženjem, moramo da posmatramo saobraćaj od pozadi, unutrašnjeg retrovizora, spoljašnjeg retrovizora, pogledamo preko ramena/mrtvog ugla, i nakon što se uverimo da možemo bezbedno da izvršim obilaženje, signaliziraju se pokazivači pravca.

Kandidat se ocenjuje kako predviđa ili sagledava moguće rizike tokom obilaženja na sledeći način:

- Udaljenost i brzina vozila koje dolazi iz suprotnog smera mogu biti potcenjene,
- Neka osoba može izaći ispred ili iza parkirano vozila,
- Vrata se mogu otvoriti iz parkirano vozila,
- Ne pridržavanje bočne sigurnosne udaljenosti.

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio” na praktičnom ispitu, ako u slučaju obilaženja ugrožava bezbednost na putu.

Procena metodike vožnje pri preticanju

Kandidat se ocenjuje kako odradi preticanje.

Faze za obavljanje postupka preticanja na uredan način su sledeći.

Faza I

- preticanje mu nije zabranjeno prema saobraćajnim i bezbednosnim pravilima i putnoj signalizaciji,
- po potrebi daje zvučni signal, ne davanje signala će izazvati nesreću;
- povećati brzinu po potrebi, vodeći računa o ne prekoračenju brzine;
- posmatrati saobraćaj ispred, sa strane i pozadi,
- proceniti brzinu kretanja.

Faza II

- Da uključi pokazivač pravca,
- Da pređe voziloma sa leve strane i da gleda napred,
- Da proveriti da vozilo ispred njega nema nameru da pretiče ili skreće levo,

Faza III

- Nakon što pretiče vozilo na dovoljnom rastojanju, daje desni pokazivač pravca,

- U mekom luku se skreće na traku na koju se kretao pre preticanja,
- Nastavlja se sa kretanjem vozila prema uslovima i okolnostima na putu.

Kandidat se na praktičnom ispitu ocenjuje ocenom „nije položio“, ako u slučaju preticanja postupa neuredno, odnosno suprotno saobraćajnoj signalizaciji ili je ugrožena bezbednost saobraćaja.

Procena tehnike pri vožnji u krivinama

U toku vožnje kandidat se ocenjuje kako prilagođava brzinu pre krivine, na ulazu i pri izlasku iz opasne krivine. Centrifugalna sila utiče na krivine, posebno ako je put klizav, gde je kontakt između guma i puta smanjen.

Pre ulaska u krivine podešava se brzina kretanja, posle pređene sredine krivine postepeno se daje gas, posle pređene krivine, brzina kretanja se povećava prema uslovima i okolnostima na putu.

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu, ako ne drži smer vozila (gubitak kontrole nad vozilom) tokom vožnje u krivinama.

Procena tehnike preticanja tokom noćne vožnje

U toku vožnje kandidat za vozača se ocenjuje da li ima upaljena svetla za osvetljavanje puta, koja svetla koristi u zavisnosti od brzine kretanja i da li koristi odgovarajuća svetla u kretanju iza vozila i pri obilaženju.

Prilikom preticanja kandidat se procenjuje da li redovno koristi svetla za osvetljenje puta kako sledi:

- Pre preticanja - koriste se kratka svetla
- Prilikom preticanja - nastavlja se korišćenje kratkih svetala
- Po završetku preticanja - mogu se koristiti duga svetla ako nema vozila koja dolaze ispred ili u blizini ispred nas.

Procena tehnike vožnje u nepovoljnim uslovima za vožnju

Vožnja po klizavim putevima po kiši

Kandidat se ocenjuje kako upravlja vozilom po kišnom vremenu, korišćenje svetla, brisača vetrobranskog stakla, da li vodi računa da ima smanjenu vidljivost (vidno polje), smanjuje se koeficijent trenja pneumatike sa površinom puta (kočenje i ubrzanje se vrši postepeno), i kako kandidat postupa kada se pojavi tzv. pojava „vodenog klina (jastuk)“, kako prelazi ovaj deo puta, prilagođavajući brzinu kretanja po potrebi da li smanjuje brzinu (odmiče nogu od pedale za gas) i držanje volana ne manevrišući njime naglo.



Vožnja po kiši



Kako kandidat reaguje u slučaju mimoilaženj i/ili preticanja, kada se na putu nađe količina vode, druga vozila je izbacuju na šoferšajbnu vozila kojim kandidat upravlja, odnosno kada vozilo kandidata baci vodu na šoferšajbnu drugih vozila.

Kandidat se na praktičnom ispitu ocenjuje ocenom „nije položio“, ako ne drži pravac vozila (gubitak kontrole nad vozilom) tokom vožnje po kiši.

Procena tehnike vožnje na na putevima zavejanim snegom

Procena tehnike vožnje po snegu uključujući: vožnju bez čestih menjanja brzina, bez naglog ubrzanja i usporavanja, nenaglog okretanja volana, podešavanje brzine (smanjuje se po potrebi) pre krivine, tehniku vožnje na ulazu, na sredini i na izlazu krivine itd.



Tehnika vožnje pri zaobilaženju se sastoji u tome koliko treba smanjiti brzinu vozila u najnižoj brzini, zatim ponašanje pri preticanju, u koloni s obzirom na povećanje uzdužnog rastojanja, vožnja uzdužnom nagibom, koliko koristi motorno kočenje, kako se ponaša u slučaju proklizavanja vozila na bilo kojem delu puta.

Ukoliko u toku praktičnog testiranja kandidat ne drži pravac vozila (gubitak kontrole nad vozilom) na putu zavejanom snegom, ocenjuje se ocenom „nije položio“ na ispitu.

Procena tehnike vožnje na zaleđenim putevima



Vožnja po klizavim putevima

Kandidat se ocenjuje kako upravlja vozilom po zaleđenom putu – tehnika vožnje, uzimajući u obzir da se smanjuje koeficijent trenja pneumatike sa površinom puta (kočenje i ubrzanje se vrši postepeno), deo puta gde ima mraza-leđa kako se ponaša sa vozilom, i kako kandidat postupa na uzdužnom nagibu, kako prolazi ovim delom puta, prilagođavajući po potrebi brzinu kretanja da ili smanjuje brzinu (skida nogu sa pedale gasa) i koristi kočenje motorom, odnosno odgovarajući stepen prenosa. Onda kako postupa u slučaju proklizavanja vozila, posebno u vožnji u krivinama, da se vozilo stabilizuje da ne ometa i ugrožava bezbednost na putu.

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu, ako ne drži pravac vozila (gubitak kontrole nad vozilom) u vožnji po zaleđenom putu.

Procena tehnike vožnje u magli



Procena tehnike vožnje kandidata za vozače po magli i metode upravljanja vozilom obuhvataju; koja svetla koristi tokom vožnje, prilagođavanje brzine u zavisnosti od smanjene vidljivosti (vidno polje puta) i u cilju zaustavnog puta, ponašanje pri usporavanju ili ubrzavanju kao i držanje bezbednog rastojanja tokom vožnje u koloni, držanje smeru u saobraćajnoj traci sa ili bez horizontalne signalizacije.

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu, ako ne drži pravac vozila (gubitak kontrole nad vozilom) u toku vožnje po magli.

Procena tehnike noćne vožnje

Kandidat se ocenjuje kako upravlja vozilom noću, kako koristi svetla u noćnoj vožnji, kada treba da uključi duga ili kratka svetla u zavisnosti od saobraćajne situacije, puta i u cilju zaustavnog puta. Zatim se ocenjuje kako reaguje kada mu vozilo koje dolazi ispred upali duga svetla, kandidat ili smanji brzinu kretanja vozila, razume se ako su jake, i da li skreće pogled sa desne strane puta.

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu, ako ne koristi svetla za osvetljenje puta u toku noćnog osvetljenja, odnosno odgovarajuća svetla u mimoilaženju, odnosno sa malom greškom, ako ne koristi svetla za osvetljenje puta u cilju brzine kretanja.

Procena tehnike vožnje za vreme jakog sunca



Kandidat se ocenjuje da li koristi kremu štitnike za sunce, prilagođavanje brzine u zavisnosti od intenziteta sunčeve svetlosti, posebno tokom vožnje pod takvim uslovima, da li kandidat primećuje opasne situacije i reagovanje kandidata u takvim situacijama, kao i njegovo ponašanje pri ulasku i izlasku iz neosvetljenog tunela.

Vožnje za vreme jakog sunca

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio“ na praktičnom ispitu, ako ne drži pravac vozila (gubitak kontrole nad vozilom) u toku vožnje po jakom suncu.

Procena tehnike vožnje pri bočnom vetru



Kandidat se tokom vožnje procenjuje da li povećava bočno rastojanje prema vozilima sa dva točka u slučaju preticanja, brzinu kretanja u takvim uslovima, da li je prilagođava po potrebi, da li smanjuje i drži volan čvrsto i na suprotnoj strani od uticaja vetra.

Kandidat se ocenjuje ocenom „nije položio” na praktičnom ispitu, ako ne održava smer kretanja vozila (gubitak kontrole nad vozilom) u toku vožnje pri bočnom vetru, da li ugrožava vozila na dva točka.

Procena koja se odnosi na predviđanje i percepciju saobraćajnih situacija

Kandidat za vozača se u toku vožnje procenjuje kako predviđa saobraćajne situacije na osnovu informacija koje dobija od putne signalizacije ili kada se susreće sa različitim saobraćajnim situacijama. Preliminarno planiranje pre preduzimanja bilo kakve radnje sa vozilom ima veliki uticaj na bezbednost na putnom saobraćaju.

Sagledavanje situacije u drumskom saobraćaju, kandidat se procenjuje kako reaguje na konkretne situacije u saobraćaju, da li je u stanju da izbegne situacije koje ugrožavaju bezbednost saobraćaja.

Gore navedeno, ukoliko kandidat za vozača nije ugrozio drumski saobraćaj, ne može se uzeti kao elementi ocenjivanja za donošenje odluke, da bi kandidat na praktičnom ispitu bio ocenjen ocenom „nije položio”.

Obaveze i principi praktičnog ispitivača

Ispitivač ima dužnost:

- da sprovodi sve normativne akte o etici i ljubaznosti koji pokrivaju njihovu oblast delovanja;
- da donošenje odluka o polaganju kandidata bude prema kriterijumima o polaganju ispita za vozačku dozvolu;
- da ne diskriminiše nijednog kandidata za vozača ili druge osobe uključene u proces testiranja sa bilo kog aspekta (rasnog, verskog, polnog, partijskog, regionalnog, antipatičnog, itd.);
- da pruži povratne informacije koje dostavlja kandidat i ovlašćena lica uključena u ispit koji se odnose na oblast njegove delatnosti;
- da sve radne ciljeve obavlja sa visokom efikasnošću i poštenjem;
- da izveštava o celom procesu testiranja;
- da bude nepristrasan u proceni;
- da ne favorizuje nijednog kandidata ili kandidate bilo koje auto škole ili za drugu stranu;
- da bude transparentan u obavljanju poslova, da omogući pristup licima ovlašćenim za nadzor ispita
- da izbegne sukob interesa, i ne da testira kandidate za vozače koje je obučio.

Ostali principi pitaoca su definisani u nastavku:

- prilikom vršenja službene dužnosti treba uzeti u obzir o profesionalnu nezavisnost, lični integritet, odgovornost i poštenje;
- ne sme da koristi radno mesto za materijalne ili nematerijalne koristi za sebe ili za druge;
- tokom obavljanja poslova treba da stvori dobar lični imidž i za instituciju u kojoj je angažovan;
- obavlja poslove na profesionalan, odgovoran i nezavisan način, bez uticaja neposrednog rukovodioca ili drugog službenog lica ili lica;
- da bude transparentan u obavljanju svojih radnih obaveza, da vraća sve podatke u vezi sa

ispitom;

- *kvalitet usluga treba da bude na visokom nivou.*

Ako od bilo kog službenog ili drugog lica osobu koja je postavila pitanje ucenjuje, preti ili traži da postupi suprotno važećim normativnim aktima, mora da obavesti nadležne organe u skladu sa važećim normativnim aktima.

Odnosi ispitivač i stranaka

Pitaoci su dužni da sve kandidate bilo koje auto škole tretiraju jednako, bez diskriminacije ili simpatije na osnovu rase, boje kože, pola, starosti, nacionalnosti, etničke ili verske pripadnosti, socijalnog ili ekonomskog statusa, stanja porodice, određenog prebivališta ili bilo kojeg drugog osnova. Odnos pitaoca sa kandidatima i osobljem u ispitnom procesu treba da bude tolerantan i plodonosan na račun blagostanja i prosperiteta kandidata.

Ponašanje

Zabranjeno je svako ponašanje pitaoca prema kandidatu ili drugim licima u vidu fizičkog i psihičkog nasilja ili bilo kakvo drugo ponižavajućeg ili neprihvatljivog ponašanja koje može narušiti imidž i fizički i psihički integritet dotičnih lica.

Zabranjeno je bahato ponašanje prema kandidatu koji ne poštuje pravila odvijanja ispita ili drugim licima, ali mu se kaže „Za tebe je ispit završen”. Ukoliko kandidat odbije da napusti prostor u kome se ispit održava (učionica, poligon, vozilo ili slično), treba zatražiti pomoć obezbeđenja ili obavestiti organe javnog reda.

Čuvanje poverljivosti

Pitaocii su dužni da podatke kandidata čuvaju u tajnosti, osim u slučajevima kada to zahtevaju nadležni organi. Da čuva poverljivost – informacija, davanja testova ili šablona ili bilo koje informacije u vezi sa ispitom za vozačku dozvolu.

Profesionalna nezavisnost

Ispitivač mora koristiti znanje i sve izvore znanja za stvarnu, nepristrasnu procenu, zasnovanu na profesionalnoj nezavisnosti, slobodi delovanja i ličnoj odgovornosti. Mora da uzme u obzir prednosti, štetne efekte i moguće posledice ako nezasluženi kandidat položi ispit za vozačku dozvolu. Ispitivač mora pravično proceniti kandidata za vozača i na odgovarajući način primeniti profesionalnu nezavisnost, izvore znanja, na osnovu radnog iskustva, bez uticaja drugih.

Disciplinske mere

Prekršioci etičkog kodeksa ponašanja(etičkih principa) smatraće se profesionalni prekršaji i lakši ili teški prekršaji radnog mesta a kazna se daje prema važećim normativnim aktima.

Kršenja standarda prema normativnim aktima koji pokrivaju delokrug pitaoca mogu rezultirati:

- usmena primedba,
- pismena primedba,
- suspendovanje, ili
- uklanjanje pitaoca sa njihove liste.

Donošenje odluke protiv pitaoca zasniva se na: ozbiljnosti prekršaja; prošlost pitaoca i okolnosti predmetnog slučaja.

ANEKS II: Kriterijumi ocenjivanja na praktičnom testiranju kandidata za vozača

OCENJIVANJE GREŠAKA TOKOM PRAKTIČNOG TESTIRANJA NA JAVNOM PUTU	MALA GREŠKA	OZBILJNA	OPASNA
1. PRIPREMA ZA VOŽNJU			
Neizvršenje preventivnog dnevnog tehničkog pregleda (kontrola ulja, tečnosti za hlađenje i pranje prozora, pneumatici, tahograf, sistem za signalizaciju i rasvetu, uređaji za uključenje i isključenje zajednice vozila i ostala oprema)	X		
Neprilagođavanje sedišta i ogledala	X		
Neupotreba sigurnosnog pojasa	X		
Neprilagođavanje naslona za glavu (ukoliko su na raspolaganju)	X		
Neupotreba adekvatnih svetla za dnevnu vožnju	X		
2. UKLJUČENJE NA JAVNI PUT			
Orijentiše se ogledalom, ne gleda u mrtvi ugao (bez učešća ostalih učesnika u saobraćaju)	X		
Orijentiše se ogledalom, ne gleda u mrtvi ugao (sa ostalim učesnicima u saobraćaju)		X	
Ometa ostale učesnike u saobraćaju		X	
3. UREĐAJI ZA SIGNALIZACIJU I UPOZORENJE			
Neuključivanje žmigavaca	X		
Neuključivanje zvučnih i svetlosnih upozoravajućih signala	X		
4. ODRŽAVANJE PRAVCA NA PUTU			
Nepravilna pozicija vozila na saobraćajnoj traci	X		
Neodržavanje pravca na putu		X	
5. BRZINA KRETANJA			
Prekoračenje brzine kretanja od 10 % do 20 % iznad dozvoljene brzine	X		
Prekoračenje brzine kretanja iznad dozvoljenih 20 %		X	
Neprilagođavanje brzine uslovima i okolnostima na putu	X		
Sporo kretanje ometajući normalni tok saobraćaja		X	
6. KOČENJE I JAKO UBRZAVANJE			
Bespotrebno naglo kočenje		X	
Naglo ubrzanje		X	
Nepravilno slobodno kretanje	X		
7. POVRATAK NA PUT			
Ometa druge učesnike na putu		X	
Nepravilno prestrojavanje		X	
Prelaz iznad trotoara (bez učesnika)	X		
Prelaz iznad trotoara(sa učesnicima)		X	
Promena pravca kretanja sa ili bez manevrisanja .	X		
8. PONAŠANJE PREMA PEŠACIMA			
Nepoštovanje prava prvenstva prelaska pešaka na pešačkom prelazu			X
Neopreznost prema deci koja se nalaze na putu.			X
Stavljanje u opasnost pešaka tokom okretanja vozila na sporednom putu gde ne postoji obeleženo mesto prelaska za pešake			X
Nepažnja prema pešacima koji se nalaze u blizini obeleženog pešačkog prelaza	X		

Nepažnja tokom prelaska puta lica sa ograničenim sposobnostima, slepih, starih i dece			X
9. PRETICANJE I ZAOBILAŽENJE			
Nepravilno preticanje i zaobilaženje		X	
10. MIMOILAŽENJE			
Nepoštovanje prava prvenstva tokom mimoilaženja		X	
Neodržavanje rastojanja bočne bezbednosti.		X	
11. PONAŠANJE TOKOM VOŽNJE			
Neodržavanje uzdužnog rastojanja (manje od jednog sek).		X	
Neodržavanje rastojanja u lošim atmosferskim uslovima (manje od 3 sek)		X	
Neadekvatno delovanje prema javnom prevoznom putničkom sredstvu	X		
Ne može krenuti na pravilan način na uzdužnom nagibu (uzbrdo ili nizbrdo) nakon drugog pokušaja.		X	
Nepoštovanje prava prvenstva prolaza vozila pod pratnjom i sa prvenstvom prolaza (sa uključenim posebnim svetlećim i zvučnim signalima)		X	
Nepoštovanje pravila, signala i semafora tokom vožnje na železničkom prolazu		X	
Gašenje motora	X		
Nepravilno držanje volana	X		
Nepotrebna upotreba frikcije	X		
Neprilagođavanje brzine stepena transmisije – menjača brzine	X		
Nepraćenje saobraćaja iza (neorijentiše se u ogledalu) tokom vožnje	X		
12. UKRŠTAVANJE			
Neprilagođavanje brzine uslovima i okolnostima ukrštavanja	X		
Ne osmatra situaciju tokom okretanja		X	
Prolaz na žutu boju na semaforu kada se može zaustaviti na siguran način		X	
Uključenje na raskrsnicu na kojoj je saobraćaj u zastoju (blokiran)	X		
Tokom okretanja ulevo ne daje prednost vozilima koja se kreću u suprotnom smeru ili se okreću udesno		X	
Tokom okretanja ne prestrojava se na pravilan način	X		
Tokom okretanja ne stavlja u opasnost pešake koji prelaze put na mestu gde ne postoji mesto za njihov prelaz.			X
Nepravilan ulaz i izlaz na raskrsnici sa kružnim tokom.	X		
13. UPOTREBA SVETLA TOKOM NOĆNE VOŽNJE			
Ne uključuje svetla za osvetljenje puta		X	
Neprilagođavanje brzine zavisno od svetla koja se koriste noću	X		
Neadekvatna upotreba svetla tokom kretanja iza vozila i tokom mimoilaženja		X	
14. PROMENA TRAKE			
Neosmatranje (iza, bočno i mrtvi ugao) bez učesnika na putu	X		
Neosmatranje (iza, bočno i mrtvi ugao) sa učesnicima na putu.		X	
Ometa učesnike u saobraćaju tokom promene trake		X	
15. SAOBRAĆAJNI ZNAKOVI			
Nepoštovanje znakova koji uređuju prvenstvo prolaza, zaustavljanja, obavezivanja		X	
Nepoštovanje svetlosnih saobraćajnih znakova (semafora)		X	
Nepoštovanje znakova obeleženih na putu i drugih znakova.		X	
16. ZNAKOVI I NAREDBE OVLAŠĆENOG LICA			
Nepoštovanje znakova i naredbi ovlašćenih lica.		X	
17. DRUGO			
Radnje koje se kazne negativnim bodovima na osnovu Zakona o Bezbednosti u Saobraćaju		X	
Vozač instruktor ili ispitivač deluju ukoliko kandidat pogreši		X	

LITERATURA:

1. Zakon o pravilima drumskog saobraćaja.
2. Zakon o vozačkoj dozvoli.
3. Saobraćajna pravila i drumska bezbednost sa metodikom.
4. Podzakonski akti iz Zakona o pravilima drumskog saobraćaja i vozačke dozvole.
5. Xhevat Gashi, Vozačka dozvola za kategoriju A i B.
6. Izvori sa interneta.
7. Ostali zivor