

ПРИРУЧНИК
ЗА ЛИЦЕНЦИРАЊЕ КАДРОВА
У ПРОЦЕСУ ОСПОСОБЉАВАЊА
КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ

Аутор
Агенција за безбедност саобраћаја

Рецензент
др Душан Радосављевић, виши предавач Високе техничке школе
струковних студија Ниш

Уводна реч
Агенција за безбедност саобраћаја

Издавач
Агенција за безбедност саобраћаја

Штампа
ЈП Службени гласник

Тираж: 1.000

CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

656.1(497.11)(035)

656.1.052.8(035)

371.3::656.1(035)

174:656(035)

ПРИРУЧНИК за лиценцирање кадрова у процесу оспособљавања кандидата за возаче / [припремила] Агенција за безбедност саобраћаја. – Београд : Агенција за безбедност саобраћаја, 2019 (Београд : Службени гласник). – 116 стр. : илустр. ; 25 cm

Тираж 1.000. – Библиографија уз поједина поглавља.

ISBN 978-86-89155-33-4

а) Друмски саобраћај – Безбедност – Србија – Приручници б) Возачи инструктори – Приручници в) Саобраћај – Настава – Методика – Приручници г) Саобраћајна етика – Приручници

COBISS.SR-ID 281845004

ПРИРУЧНИК
ЗА ЛИЦЕНЦИРАЊЕ
КАДРОВА У ПРОЦЕСУ
ОСПОСОБЉАВАЊА
КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

БЕОГРАД, 2019.

Уводна реч

Агенција за безбедност саобраћаја отпочела је процес лиценцирања кадрова у процесу оспособљавања кандидата за возаче 2013. године. Реализацијом припремних настава, стручних испита и семинара унапређења знања за инструкторе вожње, предаваче теоријске обуке и испитиваче на возачком испиту настала је потреба за допуном постојеће литературе, односно приручника.

Унапређењем знања лиценцираних кадрова, унапређује се и систем оспособљавања кандидата за возаче, а самим тим и целокупан систем безбедности саобраћаја. Такође, закон и подзаконски акти који регулишу ову област су измењени од почетка процеса лиценцирања, те је припремна настава уведена као обавезан део у процесу стицања лиценце за испитивача. На основу тога, овај приручник је првенствено намењен потребама похађања припремне наставае и полагања стручног испита за испитиваче.

У приручнику су обрађене две области које су предвиђене програмом за лиценцирање кадрова у процесу оспособљавања кандидата за возаче и програмом за полагање возачког испита, и то: Прописи о безбедности саобраћаја, обуци возача и полагања возачког испита и Теорија извођења радњи возилом у саобраћају на путу. Кроз ове области обрађене су теме као што су: спровођење и начин полагања возачког испита, оцењивање полигонских радњи и вожње у саобраћају на јавном путу, недозвољене грешке на возачком испиту, саопштавање и образложење резултата испита, као и теоријско објашњење прописног, правилног и безбедног извођења појединих радњи у саобраћају на јавном путу.

Иако област Методика и техника оцењивања кандидата на возачком испиту и квалитет у раду није обрађена као посебна, области

прописи и ТИР се суштински баве тематиком која омогућава испитивачима стицање и унапређење знања и вештина неопходних за квалитетно обављање послова испитивача на возачком испиту.

Осим кандидатима за испитиваче, овај приручник је намењен и лиценцираним испитивачима, као и осталим кадровима у процесу оспособљавања кандидата за возаче ради даљег стручног усавршавања и развоја професионалних компетенција неопходних за квалитетно оспособљавање кандидата за возаче.

Агенција за безбедности саобраћаја

I. ПРОПИСИ О БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА, ОБУЦИ ВОЗАЧА
И ПОЛАГАЊУ ВОЗАЧКОГ
ИСПИТА

1. СПРОВОЂЕЊЕ И НАЧИН ПОЛАГАЊА ВОЗАЧКОГ ИСПИТА

Увод

Припрема кандидата за самостално учешће у саобраћају, као и полагање возачког испита захтевају постојање стручних кадрова. Веома значајну улогу у процесу оспособљавања имају испитивачи на возачком испиту који утврђују да ли кандидат испуњава минималне услове за самостално и безбедно учешће у саобраћају на путу. Процес образовања испитивача се не завршава у оквиру формалног образовања, већ њихово даље усавршавање захтева развој професионалних и стручних компетенција путем лиценцирања (полагања стручног испита) и усавршавањем на семинарима унапређења знања. На овај начин створени су услови да се стручне компетенције и професионални развој испитивача свакодневно усавршавају и подижу на ниво који ће значајно унапредити безбедност саобраћаја са аспекта обуке возача.

Спровођење и начин полагања возачког испита регулисани су Законом о безбедности саобраћаја на путевима (у даљем тексту Закон) и Правилником о организовању, спровођењу и начину полагања возачког испита, вођењу и роковима чувања евиденција о возачком испиту и условима које мора да испуни возило на којем се обавља возачки испит (у даљем тексту Правилник).

1.1. Организовање возачког испита

Возачки испит организује и спроводи привредно друштво (ауто-школа), односно огранак привредног друштва или средња стручна школа које има дозволу за оспособљавање кандидата за возача.

Возачки испит се састоји из теоријског испита који се полаже након завршене теоријске обуке и практичног испита који се полаже по завршетку практичне обуке. Теоријски и практични испит кандидата не може се започети и вршити у време трајања заштитне мере, односно мера безбедности забране управљања моторним возилом, као ни за време док му је возачка дозвола одузета због несавесности.

Кандидат који је испунио услове за излазак на испит подноси пријаву за теоријски, односно практични испит, правном лицу које организује и спроводи возачки испит. Пријаву за теоријски испит, односно практични испит, кандидат подноси путем Информационог система оспособљавања (у даљем тексту ИСО).

Пријава за теоријски испит, односно практични испит, коју подноси кандидат, прихвата се након евидентирања доказа да су измирене обавезе према Министарству унутрашњих послова у вези трошкова полагања испита, а доказ о измиреним обавезама према МУП-у, на дан испита, преузима испитивач из надлежне Полицијске управе.

1.2. Спровођење и начин полагања возачког испита

Пре почетка возачког испита, односно уноса прописаних података о спроведеном испиту, испитивачи се пријављују на ИСО путем личне карте која садржи микроконтролер (чип) у који је уписан квалификовани електронски сертификат имаоца и одговарајући подаци за формирање квалификованог електронског потписа (у даљем тексту: електронска лична карта) или другим квалификованим електронским сертификатом.



Слика 1. Електронска лична карта и квалификовани електронски потпис

Теоријски, односно практични испит, почиње тек када оба члана испитне комисије утврде да су испуњени општи услови:

- услови у вези с учионицом;
- полигон;
- возила и улице, односно пут за полагање возачког испита.

У случају да оба испитивача утврде неиспуњеност општих услова, о томе се сачињава извештај о утврђеним општим условима који нису испуњени за одржавање теоријског, односно практичног испита, а ако само један испитивач изрази сумњу у испуњеност општих услова, о томе мора бити обавештен надлежни орган који ће извршити надзор и о томе сачинити записник.

Пре почетка возачког испита утврђује се идентитет кандидата увидом у личну карту, за кандидата који је страни држављанин, увидом у пасош или личну карту за странце, а за избеглице, увидом у избегличку легитимацију.

Кандидат коме је у лекарском уверењу уписано обавезно коришћење помагала, иста мора користити приликом полагања практичног испита. За време трајања возачког испита не могу бити укључени мобилни телефони ни кандидата, ни испитивача.

Кандидат је положио:

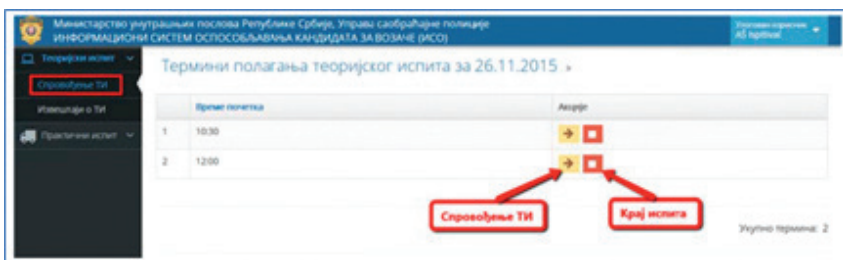
1) **теоријски** испит, када испитивачи утврде да је постигао прописан број поена за позитивну оцену („положио“);

2) **практични** испит, када оба испитивача дају позитивну оцену („положио“).

Ако кандидат одустане, односно напусти започети возачки испит, испитна комисија ће полагање испита оценити негативном оценом („није положио“), односно на теоријском испиту утврдити да је број освојених поена нула. Кандидату који није положио теоријски, односно практични испит испитна комисија ће саопштити грешке, односно разлоге због којих није положио и уручити, на његов захтев, један примерак записника о теоријском испиту, односно практичном испиту.

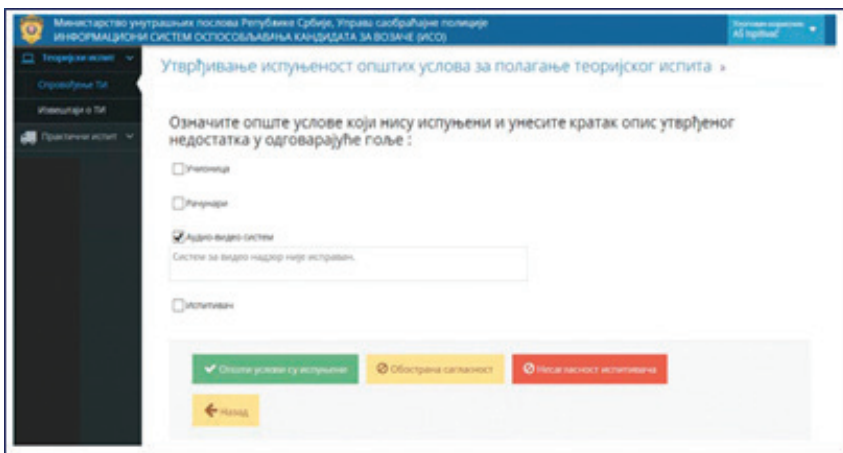
1.3. Теоријски испит

Теоријски испит се полаже на рачунару путем теста у учионици правног лица које организује возачки испит. Теоријски испит траје 45 минута и за време спровођења теоријског испита у учионици могу бити присутни само кандидати и чланови испитне комисије, односно лица која врше надзор над спровођењем возачког испита.



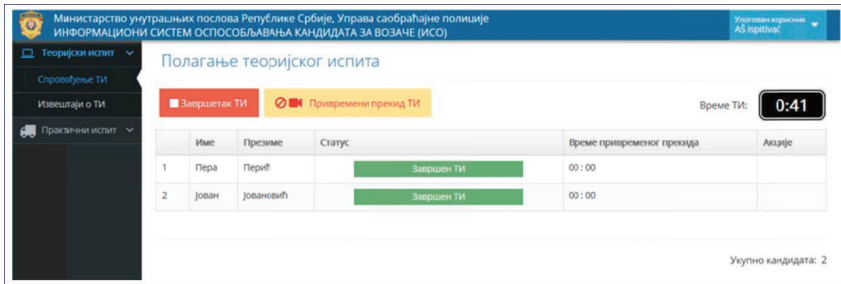
Слика 2. Спровођење теоријског испита

Пре почетка теоријског испита, испитна комисија упознаје кандидате са начином решавања теста и пружа им објашњења која се односе на начин спровођења испита. Након започињања теоријског испита није дозвољена комуникација између кандидата, односно кандидата и испитивача. Целокупан процес полагања теоријског испита се снима коришћењем система за аудио и видео снимање.



Слика 3. Утврђивање испуњености општих услова за полагање теоријског испита

Ако се кандидат на теоријском испиту служи недозвољеним средствима или не поступа у складу са добијеним упутствима за решавање теста, испитивачи ће истог удаљити са испита и полагање испита оценити негативном оценом („није положио“), односно утврдити да је број освојених поена нула.

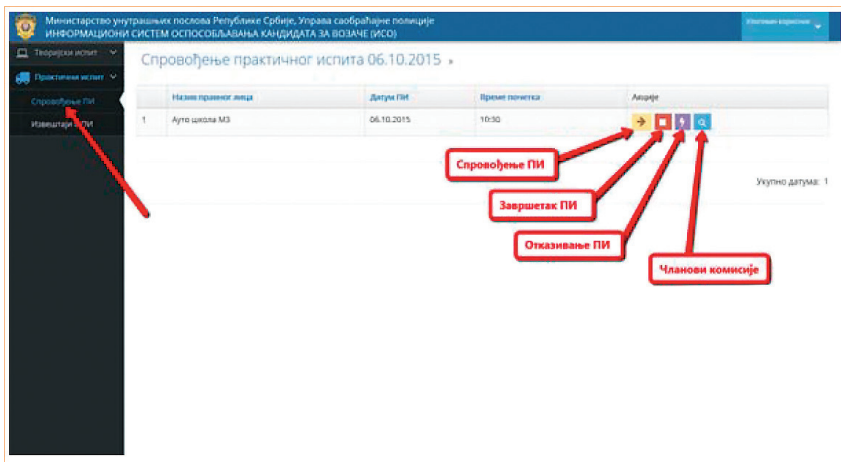


Слика 4. Кандидат удаљен са теоријског испитиња

Позитивну оцену („положио“) испитивач ће дати кандидату који је на теоријском испиту постигао најмање 85 % од укупног броја поена.

1.4. Практични испит

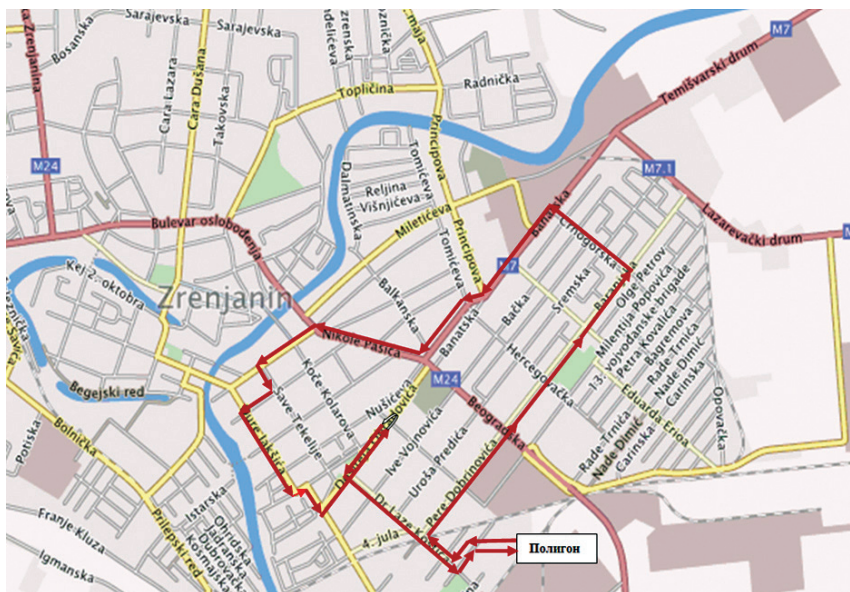
Практични испит се полаже из управљања возилом на уређеном полигону за практичну обуку (у даљем тексту: полигон) и у саобраћају на јавном путу, као јединствен испит.



Слика 5. Спровођење практичног испитиња

Пре почетка практичног испита испитна комисија упознаје кандидате с начином и условима полагања испита, а након тога кандидату се из централне базе података ИСО одређује испитни задатак. Испитна комисија даје кандидату изабрани испитни задатак у писаном облику, ради упознавања са истим, и пружа потребна објашњења о начину и условима полагања практичног испита.

Током испита, испитивачи кандидату благовремено најављују промену правца, односно смера кретања у складу са испитним задатком. Начин комуницирања између кандидата и испитивача, односно између испитивача, не сме имати утицај на поступање кандидата током испита, осим у случају непосредне опасности.



Слика 6. Графички приказ шресе кретања




У возилу са уграђеним дуплим ножним командама, за време трајања практичног испита у саобраћају на јавном путу, за тим командама седи испитивач из правног лица који организује возачки испит.

У возилу у којем нису уграђене дупле ножне команде, за време трајања практичног испита у саобраћају на јавном путу, ближе команди паркирне – помоћне кочнице, седи испитивач из правног лица који организује возачки испит.

У случају да возило С, односно С1 категорије нема седишта за оба испитивача, испитивач из правног лица се налази у том возилу, а испитивач из надлежног органа у другом возилу из којег прати вођњу кандидата.

Сваки од испитивача на практичном испиту има своју бодовну листу коју попуњава у току испита, односно евидентира податке о оствареним резултатима у одговарајуће рубрике. Након завршеног практичног испита испитивач ће кандидату дати оцену у складу са резултатом вредновања испита.

Извештај и Записници о одржаном практичном испиту »

ИД број кандидата	Име и презиме	Оцена	Код	
000005152100001	Петра Петрић	ПОЛОЖИО		  
000005152100002	Јован Јовановић	НИЈЕ ПОЛОЖИО	ПОМ	

✔ Електронски потпис
← Назад

Слика 7. Извештај и записници о одржаном практичном испиту

Позитивну оцену („положио“) на практичном испиту испитивач ће дати кандидату који приликом спровођења полигонских радњи на полигону, односно другом простору, односно у саобраћају на јавном путу и на делу испита у саобраћају на јавном путу није озбиљно угрозио себе ни друге учеснике у саобраћају, није учинио ниједну недозвољену грешку и нема више од прописаног броја негативних бодова.

Кандидат је положио практични испит ако оба испитивача дају позитивну оцену („положио“).

Практични испит из Управљања возилом полаже се на уређеном полигону за практичну обуку и у саобраћају на јавном путу. Након што кандидат добије потребне инструкције о спровођењу практичног испита, кандидату се путем рачунара који се користи за практични испит, из централне базе података ИСО, одређује испитни задатак случајним избором из фонда свих испитних задатака правног лица које спроводи практични испит. Сваки од испитивача на практичном испиту има своју бодовну листу коју попуњава у току испита, односно уписује податке о оствареним резултатима у одговарајуће рубрике. Приликом спровођења практичног испита на полигону, прописане ознаке на подлози морају бити јасно уочљиве, а саобраћајне купе постављене на прописан начин.

2. ПРИПРЕМА ВОЗИЛА И ПОЛИГОНСКЕ РАДЊЕ

2.1. Припрема возила АМ, А1, А2, А и В1

На практичном испиту, који се спроводи за возача моторних возила категорије АМ, А1, А2, А и В1, под припремом возила се подразумева:

- 1) визуелна провера исправности возила:
 - пнеуматика,
 - уређаја за осветљавање пута,
 - уређаја за означавање возила,
 - уређаја за давање светлосних знакова,
 - уређаја за контролу и давање знакова и
 - уређаја који омогућавају нормалну видљивост;
- 2) безбедно заузимање положаја на возилу;
- 3) коришћење заштитне кациге;
- 4) подешавање возачких огледала;
- 5) стартовање мотора:
 - стављање кључа у контакт браву,
 - искључивање спојнице,
 - избор неутралног положаја на мењачу брзина,
 - активирање мотора;
- 6) укључивање кратких, односно дневних светала.

Приликом оцењивања елемената припреме возила, када кандидат учини једну или више грешака по одређеном елементу припреме возила, испитивач ће за тај елемент евидентирати један негативан бод, а изузетно приликом оцењивања елемента припреме возила „укључивање кратких, односно дневних светала“, када кандидат учини једну или више грешака по овом елементу, испитивач ће евидентирати три негативна бода.

Припрема возила	1.1	Визуелна провера исправности возила	1	
	1.2	Безбедно заузимање положаја на возилу	1	
	1.3	Некоришћење заштитне kacиге		НП
	1.4	Подешавање возачких огледала	1	
	1.5	Стартовање мотора	1	
	1.6	Укључивање кратких светала	3	

Слика 8. Бодовна листа за припрему возила

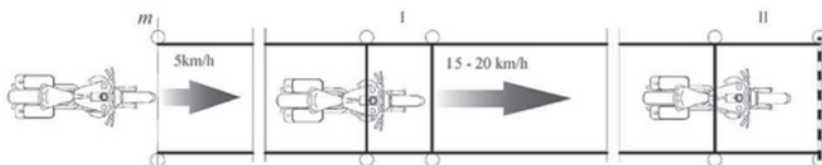
2.2. Полигонске радње за возила категорије АМ, А1, А2, А

У делу практичног испита који се спроводи на полигону кандидат за возача моторних возила категорија АМ, А1, А2 и А изводи следеће полигонске радње:

- 1) вожња по правцу и заустављање;
- 2) „слалом“ вожња;
- 3) вожња путањом у облику броја 8;
- 4) кочење и заустављање.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Вожња по правцу и заустављање.

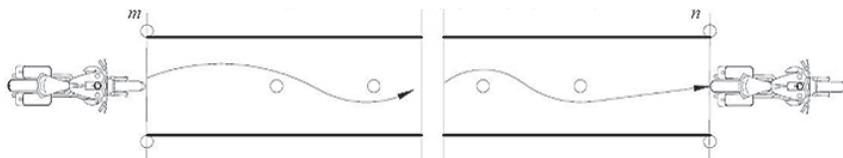


Слика 9. Вожња по правцу и заустављање

Изводи се у означеном коридору, према слици 9. Кандидат од полазне линије „m“ убрзава до брзине од 5 km/h и зауставља се у пољу „I“, тако да контактна површина предњег точка са подлогом буде у том пољу. Из тог поља кандидат наставља кретање убрзавајући до брзине од 15 до 20 km/h, након чега успорава и зауставља се у пољу „II“, тако да најистуренија тачка предњег точка возила не прође попречну вертикалну граничну раван тог поља, односно коридора. Након сваког поласка возилом кандидат ногу ставља на држач за ноге, а код заустављања ослања се једном ногом на тло.

При извођењу радњи као помоћно средство за утврђивање правилности извођења радње користи се летвица која се поставља у хоризонтални положај на саобраћајним купама, у попречној вертикалној граничној равни на крају поља „II“.

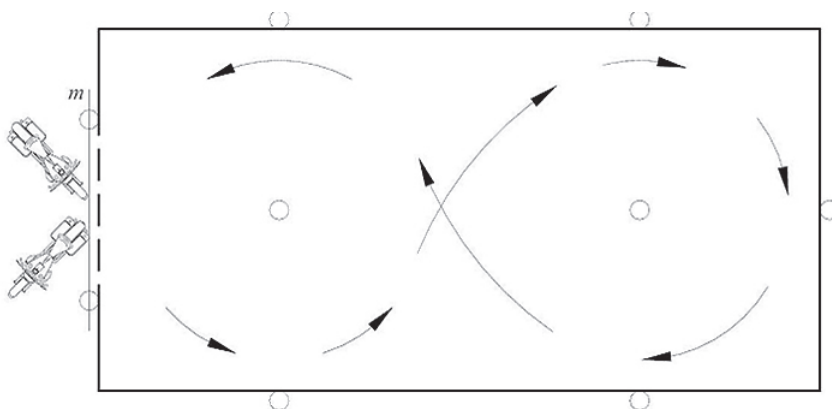
2) „Слалом“ вожња.



Слика 10. „Слалом“ вожња

Изводи се у означеном коридору, према слици 10. Кандидат се од полазне линије „m“ возилом креће без заустављања, између најмање седам саобраћајних купа, до циљне линије „n“, иза које се зауставља, при чему контактна површина задњег точка с подлогом мора бити иза циљне линије. Током извођења ове радње кандидат ногом не додирује подлогу.

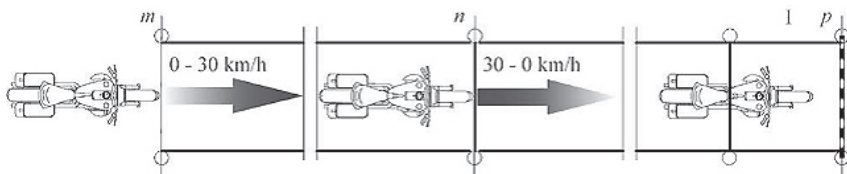
3) Вожња путањом у облику броја 8.



Слика 11. Вожња путањом у облику броја 8

Изводи се у означеном простору, према слици 11. Кандидат се од полазно-циљне линије „m“ креће возилом, без заустављања, два пута путањом у облику броја 8, а завршава радњу проласком преко полазно-циљне линије „m“. Током извођења ове радње кандидат ногом не додирује подлогу.

4) Кочење и заустављање.



Слика 12. Кочење и заустављање

Изводи се у означеном коридору на два начина, према ситуацији са слике 12.

На први начин, кандидат од полазне линије „m“, до линије кочења „n“ убрзава до брзине од најмање 30 km/h, након чега успорава, до поља „I“, делујући непрекидно на обе команде кочног система, да би се зауставио у том пољу, тако да контактна површина предњег точка са подлогом буде у том пољу, а хоризонтална пројекција најистуреније тачке предњег точка возила на подлогу не сме бити иза крајње линије „p“.

На други начин, кандидат истом брзином долази до линије кочења „n“, након чега форсираним, непрекидним деловањем на обе команде кочног система остварује што краћи пут заустављања, тако да на крају кочења хоризонтална пројекција најистуреније тачке предњег точка возила на подлогу не сме бити иза крајње линије „p“.

При извођењу радње кочење и заустављање као помоћно средство за утврђивање правилности извођења радње користи се летвица која се поставља у хоризонтални положај на саобраћајним купама, у попречној вертикалној граничној равни на крају поља „I“.

У оба случаја сила на командама се мора дозирати тако да не дође до блокирања било којег точка. Све радње кандидат изводи тако да ни он ни возило не долазе у контакт са саобраћајним купама.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају, осим радње кочење и заустављање која се може изводити највише у два покушаја.

Полигонске радње	2.1	Вожња по правцу и заустављање	1	НП
	2.2	„Слалом“ вожња	1	
	2.3	Вожња путањом у облику броја 8	1	
	2.4	Кочење и заустављање	1	

Слика 13. Део бодовне листе намењен за полигонске радње

2.3. Припрема возила за В категорију и полигонске радње за возила категорије В1 и В

Под припремом возила подразумева се:

- 1) визуелна провера исправности возила:
 - пнеуматика,
 - уређаја за осветљавање пута,
 - уређаја за означавање возила,
 - уређаја за давање светлосних знакова,
 - уређаја за контролу и давање знакова и
 - уређаја који омогућавају нормалну видљивост;
- 2) безбедан улазак у возило;
- 3) подешавање седишта и наслона за главу;

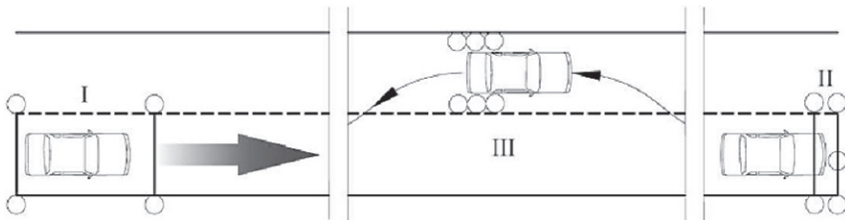
- 4) подешавање возачких огледала;
- 5) везивање сигурносног појаса;
- 6) стартовање мотора:
 - стављање кључа у контакт браву,
 - искључивање спојнице,
 - избор неутралног положаја на мењачу брзина,
 - активирање мотора;
- 7) укључивавање кратких, односно дневних светала.

На делу практичног испита који се спроводи на полигону кандидат за возача моторних возила категорија В1 и В изводи следеће полигонске радње:

- 1) вожња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке;
- 2) паркирање возила подужно, вожњом уназад;
- 3) паркирање возила под правим углом, вожњом уназад;
- 4) полукружно окретање возила са највише три потпуна маневра на простору ширине две саобраћајне траке;
- 5) заустављање и полазак возилом на путу са успоном;
- 6) кочење и заустављање.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Вожња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке.



Слика 14. Вожња напред са променом степена преноса и уназад

Изводи се према ситуацији означеној на слици 14. Кандидат од полазног поља „I“ убрзава возило са променом степена преноса и зауставља се у зауставном пољу „II“, при чему хоризонтална пројекција најистуреније тачке предњег дела возила на подлогу мора бити у том пољу.

Из тог положаја возило се креће ходом уназад уз промену саобраћајне траке, пролазећи кроз пролазно поље „III“, те поновном променом саобраћајне траке враћа се на полазно поље „I“, при чему се цело возило зауставља у том пољу.

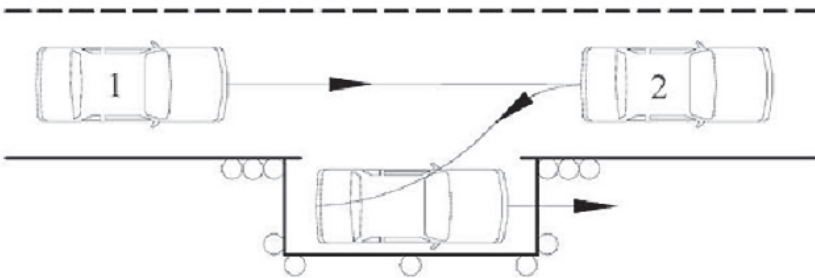
Приликом кретања возила ходом уназад кандидат користи возачка огледала, односно гледа преко рамена. Током кретања ходом

уназад од зауставног поља „II“ до полазног поља „I“ возило се може зауставити највише два пута и извршити један корак корекције (један корак корекције је кретање возилом супротно задатом смеру).

Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу за коју је предвиђено да се изводи у једном покушају.

2.1	Вожња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке	1
-----	---	---

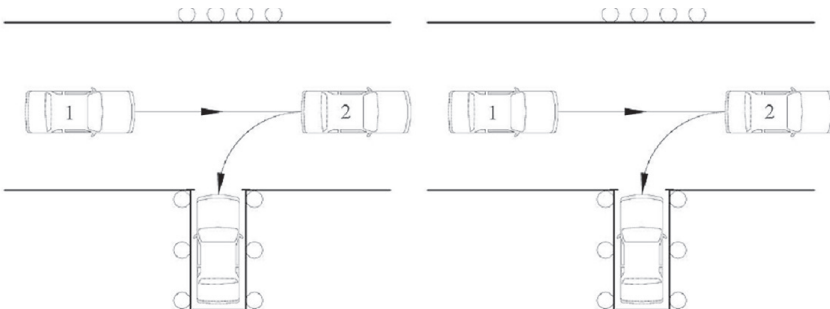
2) Паркирање возила подужно, вожњом уназад,



Слика 15. Паркирање возила подужно

Изводи се према ситуацији означеној на слици 15. Кандидат се возилом из положаја „1“ креће ходом унапред праволинијски до положаја „2“, одакле се једним ходом уназад и највише једним ходом унапред возило зауставља на паркинг место, при чему цело возило мора бити у пољу паркинг места. Приликом извођења ове радње кандидат може предњим точком прећи разделну линију, а у случају другог покушаја, радњу може започети из положаја „2“.

3) Паркирање возила под правим углом, вожњом уназад.



Слика 16. Паркирање возила под правим углом

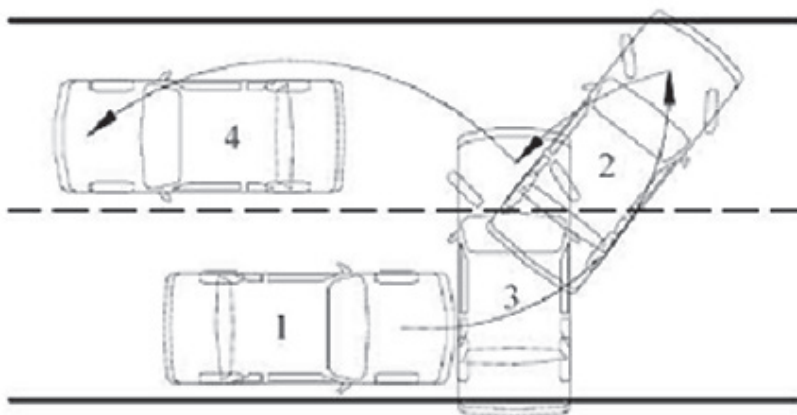
Изводи се према ситуацији означеној на слици 16. Кандидат се возилом из положаја „1“ креће ходом унапред до положаја „2“, који заузима на начин који му омогућава да кретањем ходом уназад возило заустави на паркинг месту, при чему цело возило мора бити у пољу паркинг места.

Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

Јединствену негативну оцену („није положио“) испитивач ће дати кандидату који није извео успешно ниједну од полигонских радњи паркирања возила на прописан начин у прописаном броју покушаја.

2.2	Паркирање возила подужно, вожњом уназад	1	2	НП
2.3	Паркирање возилом под правим углом, вожњом уназад	1	2	

4) Полукружно окретање возила са највише три потпуна маневра на простору ширине две саобраћајне траке.



Слика 17. Полукружно окретање возила

Изводи се према ситуацији означеној на слици 17. Кандидат се возилом из положаја „1“ креће ходом унапред до положаја „2“, из кога се ходом уназад креће до положаја „3“, а затим ходом унапред возилом заузима положај „4“ на другој саобраћајној траци намењеној за кретање у супротном смеру.

Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

2.4	Полукружно окретање возила са највише три потпуна маневра на простору ширине две саобраћајне траке	1
-----	--	---

5) Заустављање и полазак возилом на путу са успоном.



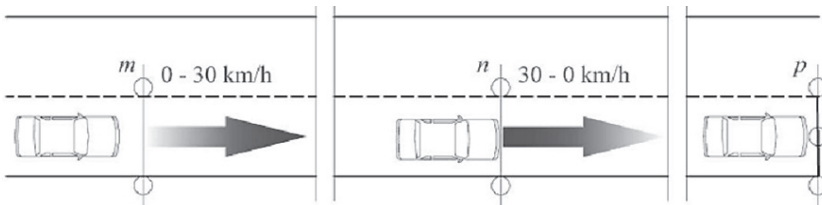
Слика 18. Заустављање и полазак возилом на путу са успоном

Изводи се према ситуацији означеној на слици 18. Кандидат зауставља возило на путу са успоном, при чему су сви точкови возила на успону, а затим креће возило ходом унапред, при чему се возило не сме покренути уназад.

Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

2.5	Заустављање и полазак возилом на путу са успоном	1
-----	--	---

6) Кочење и заустављање.



Слика 19. Кочење и заустављање

Изводи се према ситуацији означеној на слици 19. Кандидат од полазне линије „m“ до линије кочења „n“ убрзава до брзине од најмање 30 km/h, након чега успорава форсираним, непрекидним деловањем на команду радне кочнице, и зауставља се тако да хоризонтална пројекција најистуреније тачке предњег дела возила на подлогу не сме бити иза крајње линије „p“.

Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

Јединствену негативну оцену („није положио“) испитивач ће дати кандидату који није извео успешно полигонску радњу кочење и заустављање возила на прописан начин у прописаном броју покушаја.

2.6	Кочење и заустављање	1	НП
-----	----------------------	---	----

Код извођења радње кочење и заустављање један од испитивача мора седети, у моторном возилу В категорије, на месту са дуплим ножним командама.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају, осим радњи:

- паркирање возила подужно, вожњом уназад,
- паркирање возила под правим углом, вожњом уназад,
- кочење и заустављање,

које се могу изводити највише у два покушаја.

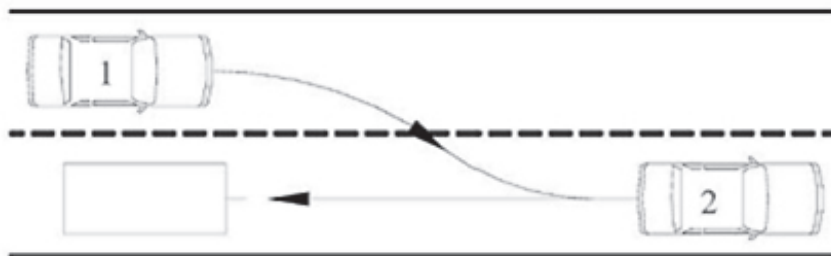
2.4. Полигонске радње за возила категорије ВЕ

На делу практичног испита који се спроводи на полигону или другом простору, односно улици у насељеном месту са slabим интензитетом саобраћаја, кандидат за возача возила категорија ВЕ изводи следеће полигонске радње:

- 1) одвајање и спајање вучног и прикључног возила;
- 2) вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци;
- 3) вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Одвајање и спајање вучног и прикључног возила.



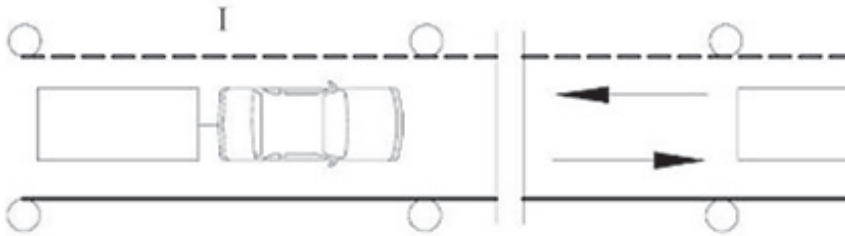
Слика 20. Одвајање и спајање вучног и прикључног возила

Изводи се према ситуацији означеној на слици 20. Кандидат одваја вучно од прикључног возила при чему обезбеђује прикључно возило активирањем паркирне кочнице, и након покретања вучног возила исто зауставља упоредо са прикључним возилом. Спајање возила кандидат врши тако што се из положаја „1“ креће ходом

унапред до положаја „2“, из кога се ходом уназад креће до прикључног возила, где се врши њихово спајање. Спајање вучног и прикључног возила врши инструктор вожње који и наводи кандидата, при чему кандидат врши спајање електричних водава.

Током кретања од положаја „2“ до места спајања кандидат може заустављати вучно возило и по потреби извршити највише два корака корекције.

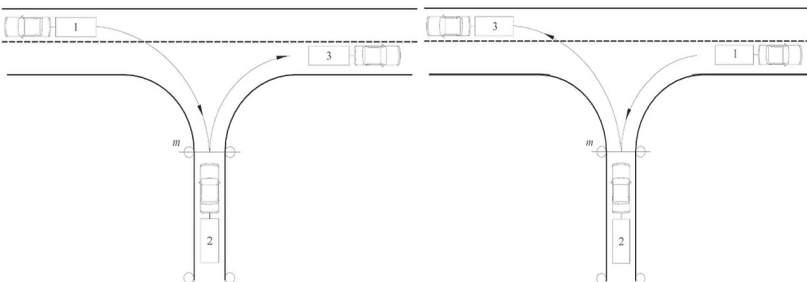
2) Вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци.



Слика 21. Вожња најпред са променом степена преноса и уназад

Изводи се према ситуацији означеној на слици 21. Кандидат се скупом возила, од полазног поља „I“, креће саобраћајном траком, убрзава возило са променом степена преноса и зауставља у зауставном пољу „II“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу. Из зауставног положаја скуп возила се креће ходом уназад без промене саобраћајне траке и зауставља у полазном пољу „I“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу. Током кретања од поља „II“ до поља „I“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

3) Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом.



Слика 22. Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно

Изводи се према ситуацији означеној на слици 22. Кандидат се скупом возила, из полазног положаја „1“, креће ходом уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом и зауставља се у положају „2“. При томе, хоризонтална пројекција најистуренијег дела вучног возила на подлогу мора бити иза линије „м“, цео скуп возила мора бити у означеном простору за извођење радње и у положају који омогућава одлазак, ходом унапред, на положај „3“. Током кретања од положаја „1“ до положаја „2“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају. Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

2.5. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије С1 и С

На практичном испиту који се спроводи за возача моторних возила категорије С1 и С под припремом возила подразумева се:

- 1) визуелна провера исправности возила:
 - пнеуматика,
 - уређаја за осветљавање пута,
 - уређаја за означавање возила,
 - уређаја за давање светлосних знакова,
 - уређаја за контролу и давање знакова,
 - уређаја који омогућавају нормалну видљивост и
 - уређаја за контролу притиска у кочној инсталацији;
- 2) обезбеђивање товарног простора;
- 3) безбедан улазак у возило;
- 4) подешавање седишта и наслона за главу;
- 5) подешавање возачких огледала;
- 6) попуњавање и улагање одговарајућег тахографског листића, односно постављање одговарајућег носача података;
- 7) стартовање мотора:
 - стављање кључа у контакт браву,
 - искључивање спојнице,
 - избор неутралног положаја на мењачу брзина,
 - активирање мотора;
- 8) везивање сигурносног појаса;
- 9) укључивање кратких, односно дневних светала.

Припрема возила за категорије С, С1	1.1	Визуелна провера исправности возила	1	
	1.2	Безбедан улазак у возило	1	
	1.3	Обезбеђивање товарног простора	1	
	1.4	Подешавање седишта и наслона за главу	1	
	1.5	Подешавање возачких огледала	1	
	1.6	Попуњавање и улагање одговарајућег тахографског листића, односно постављање одговарајућег носача података	1	
	1.7	Некоришћење сигурносног појаса		НП
	1.8	Стартовање мотора	1	
	1.9	Укључивање кратких, односно дневних светала	3	

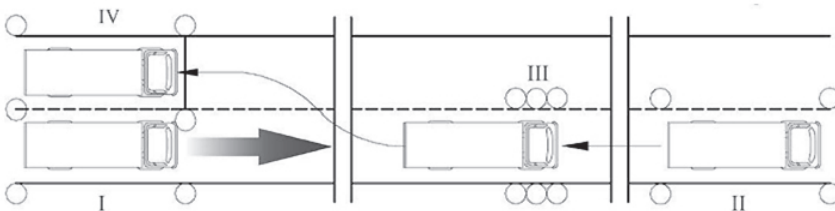
Слика 23. Део доводне листе намењен за припрему возила

На делу практичног испита који се спроводи на полигону кандидат за возача моторних возила категорија С1 и С изводи следеће полигонске радње:

- 1) војња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке;
- 2) паркирање возила под правим углом, војњом уназад, због утовара – истовара.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Војња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке.



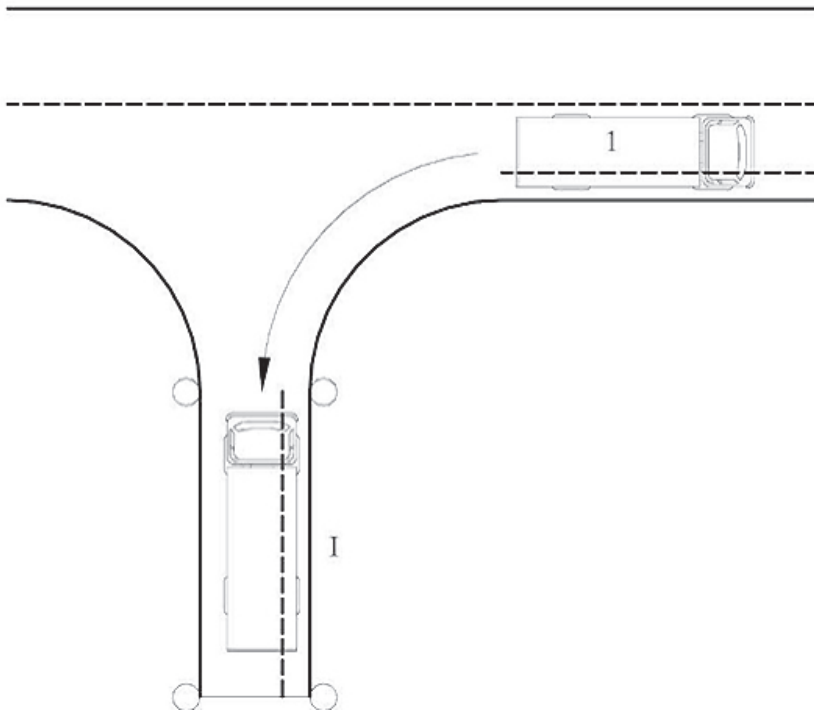
Слика 24. Војња напред са променом степена преноса и уназад

Изводи се према ситуацији означеној на слици 24. Кандидат се возилом, од полазног поља „I“, креће саобраћајном траком, убрзава возило са променом степена преноса и зауставља се у зауставном пољу „II“, при чему цело возило мора бити у том пољу.

Из зауставног положаја возило се креће ходом уназад пролазећи кроз пролазно поље „III“, након чега мења саобраћајну траку и зауставља се у зауставном пољу „IV“, при чему цело возило мора бити

у том пољу. Приликом кретања возила ходом уназад кандидат користи возачка огледала. Током извођења радње од зауставног поља „II“ до зауставног поља „IV“ возило се може заустављати највише два пута и по потреби извршити највише један корак корекције.

2) Паркирање возила под правим углом, вожњом уназад, због утовара – истовара.



Слика 25. Паркирање возила под правим углом

Изводи се према ситуацији означеној на слици 25. Кандидат се возилом из положаја „1“, одређеним на слици, креће уназад и скретањем удесно под правим углом зауставља се у зауставном пољу „I“, при чему цело возило мора бити у том пољу у положају одређеним на слици.

Током кретања од положаја „1“ до зауставног поља „I“ кандидат може заустављати возило и по потреби извршити највише један корак корекције.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају. Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

Полигонске радње	2.1	Вожња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке	1
	2.2	Паркирање возила под правим углом, вожњом уназад, због утовара – истовара	1

Слика 26. Део доводне листе намењен за полигонске радње

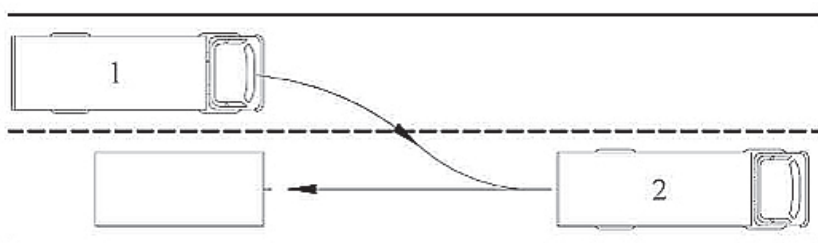
2.6. Полигонске радње за возила категорије СЕ1 и СЕ

На делу практичног испита који се спроводи на полигону или другом простору, односно улици у насељеном месту са slabим интензитетом саобраћаја, кандидат за возача возила категорија С1Е и СЕ изводи следеће полигонске радње:

- 1) одвајање и спајање вучног и прикључног возила;
- 2) вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци;
- 3) вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Одвајање и спајање вучног и прикључног возила.

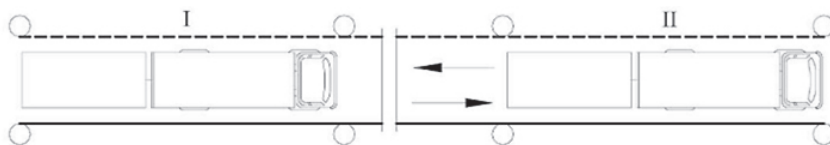


Слика 27. Одвајање и спајање вучног и прикључног возила

Изводи се према ситуацији означеној на слици 27. Кандидат одваја вучно од прикључног возила при чему обезбеђује прикључно возило активирањем паркирне кочнице, и након покретања вучног возила исто зауставља упоредо са прикључним возилом. Спајање возила кандидат врши тако што се из положаја „1“ креће ходом унапред до положаја „2“, из кога се ходом уназад креће до прикључног возила, где се врши њихово спајање.

Спајање вучног и прикључног возила врши инструктор вожње који и наводи кандидата, при чему кандидат врши спајање електричних водова и ваздушних водова кочних система. Током кретања од положаја „2“ до места спајања, кандидат може заустављати вучно возило и по потреби извршити највише четири корака корекције.

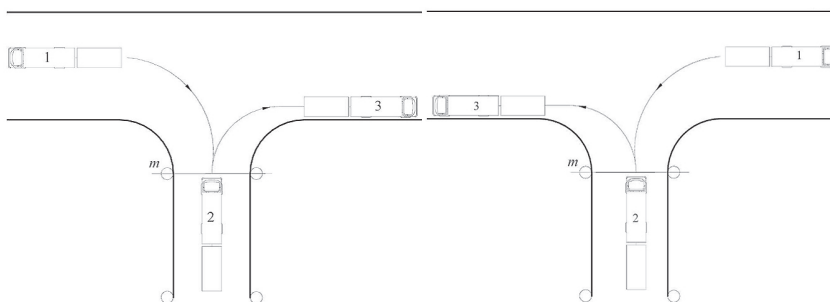
1) Вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци.



Слика 28. Вожња напред са променом степена преноса и уназад

Изводи се према ситуацији означеној на слици 28. Кандидат се скупом возила, од полазног поља „I“, креће саобраћајном траком, убрзава возило са променом степена преноса и зауставља се у зауставном пољу „II“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу. Из зауставног положаја скуп возила се креће ходом уназад без промене саобраћајне траке и зауставља у полазном пољу „I“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу. Током кретања од поља „II“ до поља „I“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

2) Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом.



Слика 29. Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно

Изводи се према ситуацији означеној на слици 29. Кандидат се скупом возила, из полазног положаја „1“, креће ходом уназад са

скретањем улево, односно удесно, под правим углом и зауставља се у положају „2“. При томе, хоризонтална пројекција најистуренијег дела вучног возила на подлогу мора бити иза линије „м“, цео скуп возила мора бити у означеном простору за извођење радње и у положају који омогућава одлазак, ходом унапред, на положај „3“.

Током кретања од положаја „1“ до положаја „2“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају. Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

2.7. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије D1 и D

На практичном испиту који се спроводи за возача моторних возила категорије D1 и D под припремом возила се подразумева:

- 1) визуелна провера исправности возила:
 - пнеуматика,
 - уређаја за осветљавање пута,
 - уређаја за означавање возила,
 - уређаја за давање светлосних знакова,
 - уређаја за контролу и давање знакова,
 - уређаја који омогућавају нормалну видљивост и
 - уређаја за контролу притиска у кочној инсталацији;
- 2) попуњавање и улагање одговарајућег тахографског листића, односно постављање одговарајућег носача података;
- 3) безбедан улазак у возило;
- 4) подешавање седишта и наслона за главу;
- 5) подешавање возачких огледала;
- 6) везивање сигурносног појаса;
- 7) стартовање мотора:
 - стављање кључа у контакт браву,
 - искључивање спојнице,
 - избор неутралног положаја на мењачу брзина,
 - активирање мотора;
- 8) укључивање кратких, односно дневних светала.

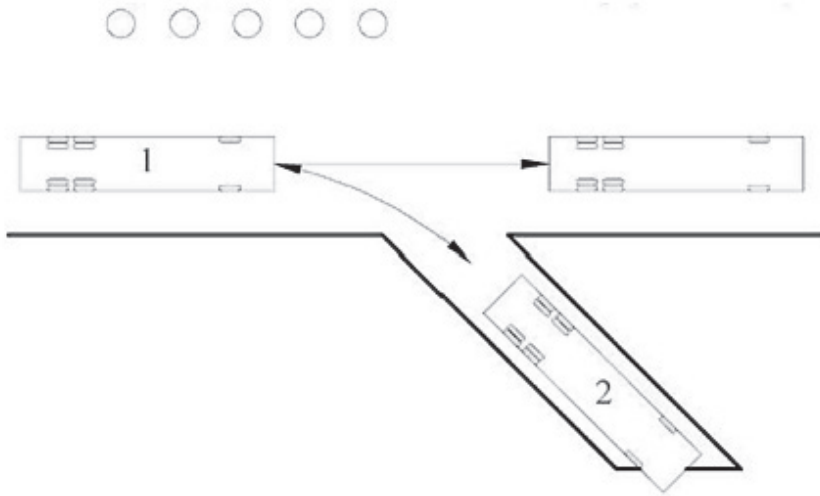
На делу практичног испита који се спроводи на полигону или на аутобуској станици, односно аутобуском стајалишту, односно другом

простору кандидат за возача моторних возила категорија D1 и D изводи следеће полигонске радње:

- 1) заустављање возила на перону, ради изласка и уласка путника, и полазак са перона;
- 2) заустављање возила на аутобуском стајалишту, ради изласка и уласка путника, и полазак са аутобуског стајалишта.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Заустављање возила на перону, ради изласка и уласка путника, и полазак са перона.

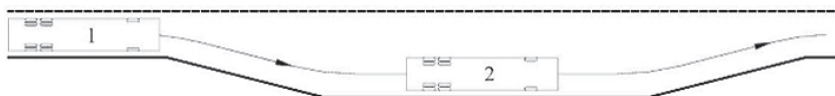


Слика 30. Заустављање возила на перону

Изводи се према ситуацији означеној на слици 30. Кандидат се возилом из положаја „1“ креће ходом унапред до положаја „2“, где се зауставља, при чему предњи точкови возила не смеју прећи ознаку простора, односно ивичњак перона и у том положају врши отварање и затварање врата за путнике.

Након затварања врата, кандидат се возилом креће ходом уназад до положаја „1“, а затим ходом унапред наставља кретање.

- 2) Заустављање возила на аутобуском стајалишту, ради изласка и уласка путника, и полазак са аутобуског стајалишта.



Слика 31. Заустављање возила на аутобуском стајалишту

Изводи се према ситуацији означеној на слици 31. Кандидат се возилом из положаја „1“ креће ходом унапред до положаја „2“, где се зауставља, при чему се целим возилом налази у пољу аутобуског стајалишта и у том положају врши отварање и затварање врата за путнике.

Након затварања врата кандидат возилом, ходом унапред, наставља кретање.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају. Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

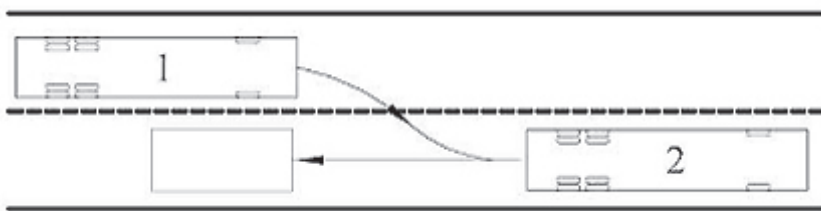
2.8. Полигонске радње за возила категорије D1E и DE

На делу практичног испита који се спроводи на полигону или другом простору, односно улици у насељеном месту са slabим интензитетом саобраћаја кандидат за возача возила категорија D1E и DE изводи следеће полигонске радње:

- 1) одвајање и спајање вучног и прикључног возила;
- 2) вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци;
- 3) вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Одвајање и спајање вучног и прикључног возила.



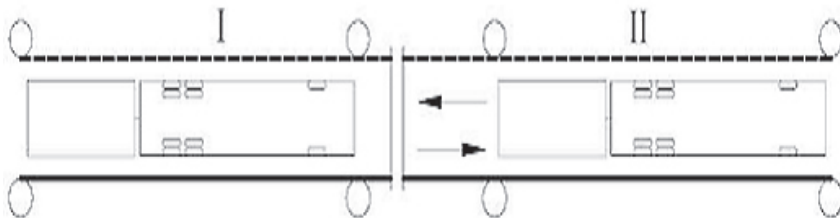
Слика 32. Одвајање и спајање вучног и прикључног возила

Изводи се према ситуацији означеној на слици 32. Кандидат одваја вучно од прикључног возила при чему обезбеђује прикључно возило активирањем паркирне кочнице, и након покретања вучног возила исто зауставља упоредо са прикључним возилом.

Спајање возила кандидат врши тако што се из положаја „1“ креће ходом унапред до положаја „2“, из кога се ходом уназад креће до

прикључног возила, где се врши њихово спајање. Спајање вучног и прикључног возила врши инструктор вожње који и наводи кандидата, при чему кандидат врши спајање електричних водова, односно кочних водова ако постоје. Током кретања од положаја „2“ до места спајања кандидат може заустављати вучно возило и по потреби извршити највише четири корака корекције.

2) Вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци.

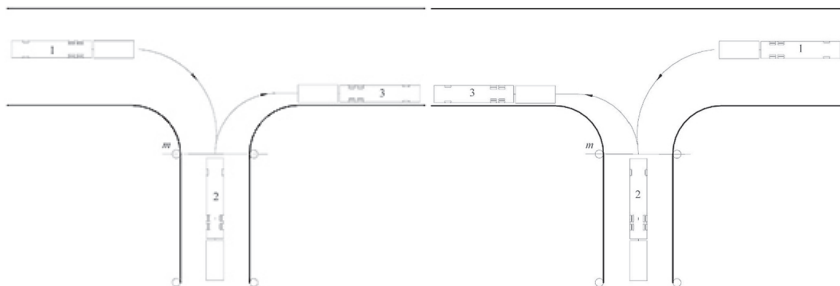


Слика 33. Вожња најред са променом степена преноса и уназад

Изводи се према ситуацији на слици 33. Кандидат се скупом возила, од полазног поља „I“, креће саобраћајном траком, убрзава возило са променом степена преноса и зауставља се у зауставном пољу „II“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу. Из зауставног положаја скуп возила се креће ходом уназад без промене саобраћајне траке и зауставља у полазном пољу „I“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу.

Током кретања од поља „II“ до поља „I“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

3) Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом.



Слика 34. Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно

Изводи се према ситуацији означеној на слици 34. Кандидат се скупом возила, из полазног положаја „1“; креће ходом уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом и зауставља се у положају „2“. При томе, хоризонтална пројекција најистуренијег дела вучног возила на подлогу мора бити иза линије „м“, цео скуп возила мора бити у означеном простору за извођење радње и у положају који омогућава одлазак, ходом унапред, на положај „3“. Током кретања од положаја „1“ до положаја „2“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају. Један негативан бод за неуспешан покушај извођења полигонске радње испитивач ће дати кандидату који није успешно извео радњу.

2.9. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије F

На практичном испиту који се спроводи за возача моторних возила категорије F под припремом возила подразумева се:

- 1) визуелна провера исправности возила:
 - пнеуматика,
 - уређаја за осветљавање пута,
 - уређаја за означавање возила,
 - уређаја за давање светлосних знакова,
 - уређаја за контролу и давање знакова,
 - уређаја који омогућавају нормалну видљивост,
 - уређаја за контролу притиска у кочној инсталацији,
 - уређаја за спајање вучног и прикључног возила и кочних инсталација;
- 2) обезбеђивање товарног простора;
- 3) безбедан улазак у возило;
- 4) подешавање седишта и наслона за главу;
- 5) подешавање возачких огледала;
- 6) стартовање мотора:
 - стављање кључа у контакт браву,
 - искључивање спојнице,
 - избор неутралног положаја на мењачу брзина,
 - активирање мотора;
- 7) везивање сигурносног појаса;
- 8) укључивање кратких, односно дневних светала.

Припрема возила за категорију F	1.1	Визуелна провера исправности возила	1
	1.2	Безбедан улазак у возило	1
	1.3	Обезбеђивање товарног простора	1
	1.4	Подешавање седишта и наслона за главу	1
	1.5	Подешавање возачких огледала	1
	1.6	Некоришћење сигурносног појаса	НП
	1.7	Стартовање мотора	1
	1.8	Укључивање кратких, односно дневних светала	3

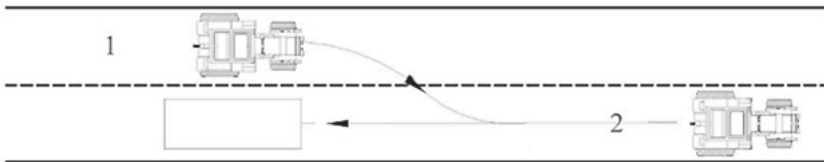
Слика 35. Део бодовне листе намењен за припрему возила

На делу практичног испита који се спроводи на полигону или другом простору, односно улици у насељеном месту са slabим интензитетом саобраћаја кандидат за возача моторних возила категорије F изводи следеће полигонске радње:

- 1) одвајање и спајање вучног и прикључног возила;
- 2) вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци;
- 3) вожња уназад са скретањем улево, односно удесно под правим углом.

Радње се изводе на следећи начин:

- 1) Одвајање и спајање вучног и прикључног возила.

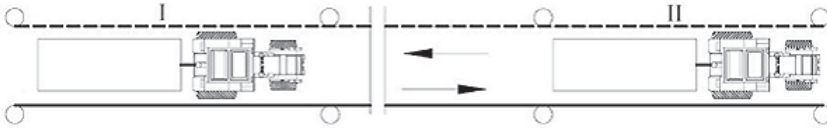


Слика 36. Одвајање и спајање вучног и прикључног возила

Изводи се према ситуацији означеној на слици 36. Кандидат одваја вучно од прикључног возила при чему обезбеђује прикључно возило активирањем паркирне кочнице, и након покретања вучног возила исто зауставља упоредо са прикључним возилом. Спајање возила кандидат врши тако што се из положаја „1“ креће ходом унапред до положаја „2“, из кога се ходом уназад креће до прикључног возила, где се врши њихово спајање. Спајање вучног и прикључног возила врши инструктор вожње који и наводи кандидата, при чему кандидат врши спајање електричних водова, односно кочних водова ако постоје.

Током кретања од положаја „2“ до места спајања кандидат може заустављати вучно возило и по потреби извршити највише четири корака корекције.

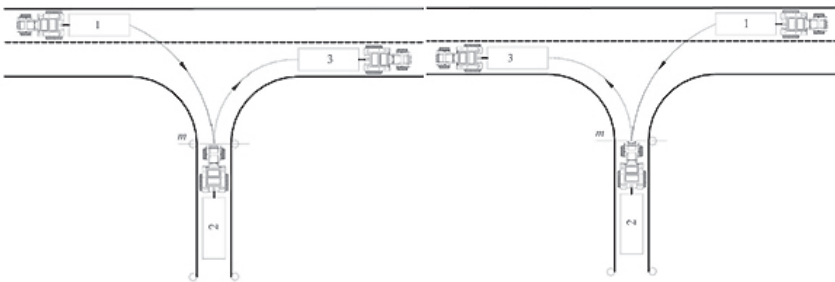
2) Вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци.



Слика 37. Вожња напред са променом степена преноса и уназад

Изводи се према ситуацији означеној на слици 37. Кандидат се скупом возила, од полазног поља „I“, креће саобраћајном траком, убрзава возило са променом степена преноса и зауставља се у зауставном пољу „II“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу. Из зауставног положаја скуп возила се креће ходом уназад без промене саобраћајне траке и зауставља у полазном пољу „I“, при чему се цео скуп возила мора налазити у том пољу. Током кретања од поља „II“ до поља „I“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

3) Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом.



Слика 38. Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно

Изводи се према ситуацији означеној на слици 38. Кандидат се скупом возила, из полазног положаја „1“, креће ходом уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом и зауставља се у положају „2“. При томе, хоризонтална пројекција најистуренијег дела вучног возила на подлогу мора бити иза линије „m“, цео скуп возила мора бити у означеном простору за извођење радње и у положају који омогућава одлазак, ходом унапред, на положај „3“.

Током кретања од положаја „1“ до положаја „2“ кандидат може заустављати скуп возила и по потреби извршити највише четири корака корекције.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају.

Полигонске радње за категорију F	2.1	Одвајање и спајање вучног и прикључног возила	1
	2.2	Вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци	1
	2.3	Вожња уназад са скретањем улево, односно удесно, под правим углом	1

Слика 39. Део бодовне листе намењен за полигонске радње

2.10. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије M

На практичном испиту који се спроводи за возача моторних возила категорије M под припремом возила се подразумева:

- 1) визуелна провера исправности возила:
 - пнеуматика,
 - уређаја за осветљавање пута,
 - уређаја за означавање возила,
 - уређаја за давање светлосних знакова,
 - уређаја за контролу и давање знакова и
 - уређаја који омогућавају нормалну видљивост;
- 2) безбедно заузимање положаја на возилу;
- 3) подешавање возачких огледала (ако су уграђена на возилу);
- 4) стартовање мотора:
 - искључивање спојнице,
 - избор неутралног положаја на мењачу брзина,
 - активирање мотора;
- 5) укључивање кратких, односно дневних светала.

Припрема возила за категорију M	1.1	Визуелна провера исправности возила	1
	1.2	Безбедно заузимање положаја на возилу	1
	1.3	Подешавање возачких огледала	1
	1.4	Стартовање мотора	1
	1.5	Укључивање кратких, односно дневних светала	3

Слика 40. Део бодовне листе намењен за припрему возила

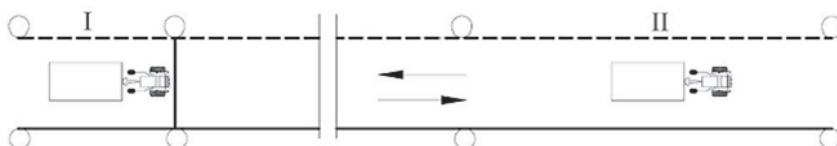
На делу практичног испита који се спроводи на полигону или другом простору, односно улици у насељеном месту са слабиим интензитетом саобраћаја кандидат за возача моторних возила категорије М изводи следеће полигонске радње:

1) вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци;

2) кочење и заустављање.

Радње се изводе на следећи начин:

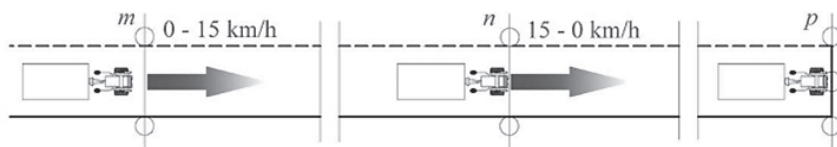
1) Вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци.



Слика 41. Вожња напред са променом степена преноса и уназад

Изводи се према ситуацији означеној на слици 41. Кандидат се возилом, од полазног поља „I“, креће саобраћајном траком, убрзава возило са променом степена преноса и зауставља се у зауставном пољу „II“, при чему се цело возило мора налазити у том пољу. Из зауставног положаја скуп возила се креће ходом уназад без промене саобраћајне траке и зауставља у полазном пољу „I“, при чему се цело возило мора налазити у том пољу. Током кретања од поља „II“ до поља „I“, кандидат може заустављати возило и по потреби извршити највише четири корака корекције.

2) Кочење и заустављање.



Слика 42. Кочење и заустављање

Изводи се према ситуацији означеној на слици 42. Кандидат од полазне линије „m“ до линије кочења „n“ убрзава до брзине од најмање 15 km/h, након чега успорава, форсираним, непрекидним деловањем на команде радне кочнице, и зауставља се тако да хоризонтална

пројекција најистуреније тачке предњег дела возила на подлогу не сме бити иза крајње линије „п“. Сила на команди се мора дозирати тако да не дође до блокирања било ког точка.

Сваку радњу кандидат изводи у једном покушају.

Полигонске радње	2.1	Вожња напред са променом степена преноса и уназад у истој саобраћајној траци	1
	2.2	Кочење и заустављање	1

Слика 43. Део бодовне листе намењен за полигонске радње

3. САОБРАЋАЈ НА ЈАВНОМ ПУТУ

Део практичног испита у саобраћају на јавном путу спроводи се у насељеном месту које испуњава прописане услове за одржавање практичног испита категорије за коју кандидат полаже испит, као и на путу ван насеља.

У делу практичног испита који се спроводи у саобраћају на јавном путу утврђује се да ли кандидат на прописан, односно на правилан начин:

- припрема возило,
- изводи радње,
- поступа у саобраћају, као и да ли поседује
- технику вожње

за самостално и безбедно управљање возилом у условима слабог, средњег и јаког интензитета саобраћаја.

3.1. Радње

Радње које по правилу кандидат изводи у саобраћају на јавном путу су:

1) укључивање у саобраћај – уверавање да се укључивање може извршити на безбедан начин, укључивање показивача правца, заузимање положаја возилом у саобраћајној траци;

2) кретање по путу – избор саобраћајне траке за кретање, одржавање правца кретања, држање одстојања, држање растојања у односу на десну ивицу коловоза, препреке на путу, возила и друге учеснике у саобраћају, затим безбедно успоравање, прилагођавање брзине кретања према условима пута и стања у саобраћаја, прилагођавање брзине кретања према правилима саобраћаја, процена густине саобраћаја за улазак у раскрсницу;

3) промена саобраћајне траке – уверавање у могућност безбедног извођења промене саобраћајне траке, укључивање показивача правца;

4) престројавање – уверавање у могућност безбедног извођења престројавања, укључивање показивача правца, заузимање положаја на саобраћајној траци предвиђеној за пролазак кроз раскрсницу у смеру у којем се наставља кретање;

5) скретање возила – уверавање у могућност безбедног извођења скретања, укључивање показивача правца, заузимање положаја за скретање, прилагођавање брзине кретања, кретање кроз раскрсницу одговарајућом путањом;

6) полукружно окретање – уверавање у могућност безбедног полукружног окретања, укључивање показивача правца, заузимање положаја за полукружно окретање, прилагођавање брзине кретања, кретање кроз раскрсницу одговарајућом путањом;

7) мимоилажење – уверавање у могућност безбедног мимоилажења, држање растојања у односу на возила и друге учеснике у саобраћају, пропуштање возила у случају препреке;

8) обилажење возила, односно препреке – уверавање у могућност безбедног извођења обилажења, укључивање показивача правца, заузимање положаја за обилажење, прилагођавање брзине кретања, држање одстојања, држање растојања у односу на возило, односно препреку која се обилази, повратак у саобраћајну траку којом се возило кретало пре обилажења;

9) претицање – уверавање у могућност безбедног извођења претицања, укључивање показивача правца, заузимање положаја за претицање, прилагођавање брзине кретања, држање одстојања, померање возила ради претицања, држање растојања у односу на возило које се претиче, стално праћење понашања претицаног возила, остваривање разлике у брзини кретања, повратак у саобраћајну траку којом се возило кретало пре претицања;

10) прелазак преко железничке пруге – уочавање прелаза пута преко железничке пруге, прилагођавање брзине кретања, уверавање у могућност безбедног преласка, безбедно заустављање и безбедан прелазак преко железничке пруге;

11) однос према пешацима – уочавање обележеног пешачког прелаза, уочавање пешака у близини и на пешачком прелазу, прилагођавање брзине кретања, прелазак преко пешачког прелаза;

12) заустављање и паркирање – уверавање да се заустављање може извршити на прописан и безбедан начин, укључивање показивача правца, прилагођавање брзине кретања, заустављање уз ивицу коловоза, безбедно излажење из возила;

13) искључивање из саобраћаја – уверавање да се искључивање може извршити на безбедан начин, прилагођавање брзине кретања, заустављање на предвиђеном месту, искључивање рада мотора, обезбеђивање возила од самопокретања, безбедан излазак из возила, обезбеђење возила од неовлашћене употребе.

Изузетно, на практичном испиту који се спроводи за возача возила категорија C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D и DE, искључивање из саобраћаја подразумева:

- уверавање да се искључивање може извршити на безбедан начин,
- прилагођавање брзине кретања,
- заустављање на предвиђеном месту,
- искључивање рада мотора,
- обезбеђивање возила од самопокретања,
- вађење тахографског листића и упис прописаних података, односно вађење возачке картице и штампање дневног исписа са картице возача у случају дигиталног тахографа,
- безбедан излазак из возила,
- обезбеђење возила од неовлашћене употребе.

Возач не сме да започне било коју радњу возилом у саобраћају на путу пре него што се увери да радњу може да изврши на безбедан и прописан начин.

Приликом извођења свих радњи у саобраћају на јавном путу уверавање да се радња може безбедно извести подразумева:

- коришћење возачких огледала,
- осматрање преко рамена,
- осматрање кроз ветробранско стакло, односно бочна стакла и
- процену саобраћајне ситуације.

Возач је дужан да друге учеснике у саобраћају јасно и благовремено обавести о намери да изврши радњу дајући прописани знак показивачима правца, а ако они не постоје, одговарајући знак руком. Возач мора давати прописани знак за све време вршења радње возилом, а по извршеној радњи мора престати с давањем тог знака.

Приликом оцењивања извођења радњи возилом, оцењују се сви елементи радње, тако што ће испитивач евидентирати по један негативан бод за сваку грешку учињену у извођењу радње, односно три негативна бода за грешку учињену код уверавања да се радња може безбедно извести.

3.5	Скретање возила	1	3							Σ	4	НП
-----	-----------------	---	---	--	--	--	--	--	--	---	---	----

3.2. Поступања

Поступање у саобраћају на јавном путу обухвата:

- 1) поступање по знацима и наредбама овлашћеног лица;
- 2) поступање по светлосним саобраћајним знаковима – поступање у односу на „црвено“, „жуто“, „зелено“ и „жуто трепћуће“ светло, поступање по условном знаку, поступање по „зеленом“ светлу у облику стрелице надоле;
- 3) поступање по саобраћајним знаковима – поступање према знаковима изричитих наредби којима се учесницима у саобраћају на путу стављају до знања забране, ограничења и обавезе, прилагођавање кретања опасностима на које их саобраћајни знакови опасности упозоравају;
- 4) поступање по ознакама на коловозу;
- 5) поступање по правилима саобраћаја;
- 6) употребу светала – прелазак с дугих на кратка светла и обрнуто, употреба светала за маглу, употреба светала у тунелу, употреба позиционих, односно паркирних светала када је возило паркирано;
- 7) поступање према возилима под пратњом, односно возилима с првенством пролаза;
- 8) поступање у односу на укључена жута ротациона или трепћућа светла – поступање према возилима која имају укључена ова светла, поступање при наиласку на места која су означена овим светлима;
- 9) поступање према возилима јавног превоза путника, односно аутобуса;
- 10) употребу звучних и светлосних знакова упозорења – употреба звучног знака упозорења, употреба светлосног знака упозорења, употреба свих показивача правца.

Поступања	4.1	Поступање по светлосним саобраћајним знаковима	1	Σ	НП
	4.2	Поступање по саобраћајним знаковима	1	Σ	НП
	4.3	Поступање по ознакама на коловозу	1	Σ	НП
	4.4	Употреба светала	1	Σ	НП
	4.5	Поступање у односу на укључена жута ротациона или трепћућа светла	1	Σ	НП
	4.6	Поступање према возилима јавног превоза путника, односно аутобуса	1	Σ	НП
	4.7	Употребу звучних и светлосних знакова упозорења	1	Σ	НП

Слика 44. Део бодовне листе намењен за постојећа

Приликом оцењивања поступања у саобраћају, испитивач ће евидентирати по један негативан бод за сваку грешку у поступању, односно три негативна бода за грешку учињену при поступању без уверавања да се оно може безбедно извести и пет негативних бодова за поступања која су у супротности са саобраћајним знаковима изричитих наредби о забрани скретања, саобраћајним знаковима и ознакама на коловозу којима се регулишу обавезни и дозвољени смерови кретања.

3.3. Техника вожње

Техника вожње обухвата руковање возилом у погледу начина:

1) покретања возила – избор одговарајућег степена преноса, укључивање спојнице, односно активирање команде за убрзавање, искључење паркирне кочнице;

2) деловања на команду уређаја за управљање – положај тела и руку;

3) промене степена преноса – употреба команде мењача, употреба команде спојнице, употреба команде за убрзавање и одабир одговарајућег степена преноса;

4) кочења – употреба команде кочног система у односу на саобраћајну ситуацију, употреба команде спојнице, одржавање правца и кочење коришћењем преносног система;

5) убрзавања – употреба команде за убрзавање у односу на саобраћајну ситуацију и одржавање правца;

6) заштите животне средине и економичне вожње – стварање прекомерне буке, неискључивање мотора у складу са прописима, бацање и испуштање предмета из возила и одабир начина кретања у циљу економичније потрошње погонског горива.

Приликом оцењивања елемената технике вожње, када кандидат учини једну или више грешака по одређеном елементу технике вожње, испитивач ће евидентирати по један негативан бод за сваку учињену грешку.

Техника вожње	5.1	Покретање возила	1	Σ	НП
	5.2	Деловање на команду уређаја за управљање	1	Σ	НП
	5.3	Промена степена преноса	1	Σ	НП
	5.4	Кочење	1	Σ	НП
	5.5	Заштита животне средине и економична вожња	1	Σ	НП

Слика 45. Део бодовне листе намењен за технику вожње

Изузетно, на практичном испиту који се спроводи за возача моторних возила категорије АМ, А1, А2 и А, под техником вожње се, поред наведених одредби, подразумева и:

- 1) одржавање равнотеже приликом поласка, кретања и заустављања;
- 2) безбедно паркирање и силазак са возила.

Техника вожње за А категорију	5.1	Покретање возила	1	Σ	НП
	5.2	Деловање на команду уређаја за управљање	1	Σ	НП
	5.3	Промена степена преноса	1	Σ	НП
	5.4	Кочење	1	Σ	НП
	5.5	Убрзавање	1	Σ	НП
	5.6	Одржавање равнотеже приликом поласка, кретања и заустављања	1	Σ	НП
	5.7	Безбедно паркирање и силазак са возила	1	Σ	НП
	5.8	Заштита животне средине и економична вожња	1	Σ	НП

Слика 46. Део бодовне листе намењен за технику вожње А категорије

Изузетно, на практичном испиту који се спроводи за возача моторних возила категорије D и D1, под техником вожње се, поред наведених одредби, подразумева и отварање и затварање врата за улазак и излазак путника.

Техника вожње за D категорију	5.1	Покретање возила	1	Σ	НП
	5.2	Деловање на команду уређаја за управљање	1	Σ	НП
	5.3	Промена степена преноса	1	Σ	НП
	5.4	Кочење	1	Σ	НП
	5.5	Отварање и затварање врата за улазак и излазак путника	1	Σ	НП
	5.6	Убрзавање	1	Σ	НП

Слика 47. Део бодовне листе намењен за технику вожње D категорије

Приликом оцењивања елемената технике вожње, када кандидат учини једну или више грешака по одређеном елементу технике вожње, испитивач ће евидентирати по један негативан бод за сваку учињену грешку.

4. НЕДОЗВОЉЕНЕ ГРЕШКЕ, УГРОЖАВАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ, ПРЕКИД ИСПИТА ЗБОГ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Увод

На возачком испиту се утврђује да ли је кандидат стекао потребна теоријска и практична знања за самостално управљање возилом у саобраћају на путу. Кандидат за возача је положио возачки испит када положи теоријски и практични испит као целину.

Позитивну оцену („положио“) на практичном испиту испитивач ће дати кандидату који приликом спровођења полигонских радњи на полигону, односно другом простору, односно у саобраћају на јавном путу и на делу испита у саобраћају на јавном путу није озбиљно угрозио себе ни друге учеснике у саобраћају, није учинио ниједну недозвољену грешку и нема више од прописаног броја негативних бодова.

Негативну оцену („није положио“), у делу практичног испита који се спроводи у саобраћају на јавном путу, испитивач ће дати кандидату који направи недозвољену грешку приликом извођења радњи, односно поступања. Кандидат је положио практични испит ако оба испитивача дају позитивну оцену („положио“).

4.1. Недозвољене грешке на практичном испиту

Негативну оцену („није положио“) на практичном испиту испитивач ће дати кандидату ако:

- 1) није успешно извео полигонске радње кочење и заустављање на прописан начин у прописаном броју покушаја;
- 2) није успешно извео полигонске радње: паркирање возила подужно, вожњом уназад и паркирање возила под правим углом, вожњом уназад, на прописан начин у прописаном броју покушаја;
- 3) учини најмање једну недозвољену грешку приликом спровођења радњи, односно поступања;
- 4) има више од 15 негативних бодова, односно има више од девет негативних бодова за грешке учињене у извођењу једне радње, односно једног поступања;
- 5) користи мобилни телефон;
- 6) не поступа по наредбама испитне комисије;
- 7) на практичном испиту, из разлога безбедности, испитивач делује на команде уређаја за заустављање, односно команду уређаја за управљање;
- 8) испитивач оцени да кандидат озбиљно угрожава себе или друге учеснике у саобраћају;
- 9) учествује у саобраћајној незгоди, а испитивач оцени да је кандидат озбиљно угрозио себе и друге учеснике у саобраћају.

Боловна листа практичног испита за категорију Б					
ИД број кандидата		Име и презиме кандидата		Име и презиме испитивача	
Припрема возила	1.1	Визуелна провера исправности возила			1
	1.2	Безбедан улазак у возило			1
	1.3	Подешавање седишта и наслона за главу			1
	1.4	Подешавање возачких огледала			1
	1.5	Некорисање сигурносног појаса			НП
	1.6	Стартовање мотора			1
	1.7	Укључивање кратких, односно дневних светала			3
Полигонске радње	2.1	Вожња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке			1
	2.2	Паркирање возила подужно, вожњом уназад	1	2	НП
	2.3	Паркирање возила под правим углом, вожњом уназад	1	2	НП
	2.4	Полудужно окретање возила са највише три потпуна маневра на простору ширине две саобраћајне траке			1
	2.5	Заустављање и полазак возилом на путу са услоним			1
	2.6	Кочење и заустављање	1	НП	НП

Слика 48. Недозвољене грешке при извођењу полигонских радњи

Недозвољене грешке приликом извођења радњи, односно поступања су:

- 1) непоштовање прописа о првенству пролаза, односно пропуштању возила, односно пешака, односно шинских возила, приликом извођења свих радњи;
- 2) непоступање по знацима и наредбама овлашћеног лица;
- 3) пролазак на „црвено“ светло на семафору и истовремено укључено „црвено“ и „жуто“ светло на семафору;

- 4) пролазак на „жуто“ светло на семафору;
- 5) незауостављање на светлосни саобраћајни знак којим се најављује приближавање воза на прелазу пута преко железничке пруге у истом нивоу;
- 6) непоштовање црвеног светла у облику укрштених линија, односно жуте трепћуће стрелице којом се налаже обавезна промена саобраћајне траке;
- 7) незауостављање на саобраћајни знак „обавезно заустављање“, саобраћајни знак „забрана пролаза без заустављања“, односно испред ознаке на коловозу „неиспрекидана линија заустављања“;
- 8) непоштовање ограничења брзине кретања, при чему је брзина прекорачена за више од 10 km/h у насељу, односно за више од 20 km/h ван насеља;
- 9) непоштовање ограничења брзине кретања у зони школе, зони „30“ и зони успореног саобраћаја;
- 10) непоштовање саобраћајног знака забране претицања;
- 11) кретање левом страном коловоза у смеру кретања;
- 12) кретање забрањеним смером на путу намењеном за саобраћај у једном смеру, односно путем на којем је забрањен саобраћај за сва возила или за возило којим кандидат управља;
- 13) кретање коловозном траком намењеном за саобраћај возила из супротног смера на путу на којем постоје најмање четири саобраћајне траке;
- 14) кретање коловозном траком намењеном за саобраћај возила из супротног смера на путу са физички одвојеним коловозним тракама;
- 15) претицање прелажењем преко неиспрекидане уздужне линије, при чему се користи саобраћајна трака за кретање возила из супротног смера;
- 16) претицање колоне возила;
- 17) незауостављање возила при наиласку на возило за организовани превоз деце које је заустављено ради уласка и изласка деце;
- 18) непоступање по прописима који се односе на обавезе возача према возилима под пратњом, односно возилима са првенством пролаза;
- 19) кретање возила или извођење радњи, на површини ван коловоза;
- 20) некоришћење сигурносног појаса, односно заштитне кациге.

Саобраћајни	Непоштовање прописа приликом извођења радњи, односно поступања	6.1	НП	
		Непоштовање прописа о првенству пролаза, односно пропуштању возила, односно пешака, односно шинских возила, притком извођења свих радњи	НП	
		6.2	НП	
		6.3	НП	
		6.4	НП	
		6.5	НП	
		6.6	НП	
		6.7	НП	
		6.8	НП	
		6.9	НП	
		6.10	НП	
		6.11	НП	
		6.12	НП	
		6.13	НП	
		6.14	НП	
		6.15	НП	
		6.16	НП	
		6.17	НП	
		6.18	НП	
		6.19	НП	
Угрожавање безбедности код којих се завршава испит		7.1	НП	
		7.2	НП	
		7.3	НП	
		7.4	НП	
		7.5	НП	
Датум полагања	Време испита од до	Укупан број негативних бодова	ОЦЕНА НА ИСПИТУ	ПОЛОЖНО НИЈЕ ПОЛОЖНО
Код завршетка прекида ПИ	< 2/3 ИЗ	Потпис кандидата	Потпис испитивача	

Слика 49. Недозвољене грешке у саобраћају на јавном путу (бодовна листа)

4.2. Угрожавање безбедности

Ако приликом практичног испита оба испитивача оцене да кандидат озбиљно угрожава себе или друге учеснике у саобраћају, тада ће се практични испит завршити, а испитна комисија ће чињеницу „угрожавање безбедности“ утврдити у рубрици „напомена записника о практичном испиту и извештаја.

Уколико је на практичном испиту, из разлога безбедности, испитивач деловао на команде уређаја за заустављање, односно команду уређаја за управљање, тада ће се практични испит завршити, а испитна комисија ће чињеницу „угрожавање безбедности“ утврдити у рубрици „напомена“ записника о практичном испиту и извештаја.

Ако је на практичном испиту кандидат користио мобилни телефон, односно није поступао по наредбама испитне комисије, тада ће се практични испит завршити и кандидат удаљити са испита, а испитна комисија ће чињеницу „удаљен са испита“ утврдити у рубрици „напомена“ записника о практичном испиту и извештаја.

4.3. Прекид испита због саобраћајне незгоде

Ако кандидат, приликом практичног испита, учествује у саобраћајној незгоди, а бар један испитивач оцени да је кандидат озбиљно

угрозио себе или друге учеснике у саобраћају, тада ће се практични испит завршити, а испитна комисија ће чињеницу „саобраћајна незгода“ утврдити у рубрици „напомена“ записника о практичном испиту и извештаја.



Слика 50. Саобраћајна незгода на возачком испитију

Ако је у току практичног испита кандидат учествовао у саобраћајној незгоди, а оба испитивача оцене да кандидат својим поступцима није угрозио себе и друге учеснике у саобраћају, практични испит ће се прекинути. У том случају испитна комисија ће чињеницу „саобраћајна незгода“ утврдити у рубрици „напомена“ записника о практичном испиту и извештаја.

Ако дође до прекида практичног испита из разлога на које кандидат није могао да утиче, испитна комисија ће разлог прекида утврдити у рубрици „напомена“ записника о практичном испиту и извештаја.

Угрожавање безбедности код којих се завршава испит	7.1	Угрожавање сопствене безбедности, односно безбедности других возача			НП	
	7.2	Угрожавање безбедности пешака, а нарочито деце и немобилних лица			НП	
	7.3	Испитивач делује на команду уређаја за заустављање, односно команду уређаја за управљање, из разлога безбедности			НП	
	7.4	Користиће мобилног телефона			НП	
	7.5	Непоступање по наредбама испитне комисије			НП	
Датум полагања	Време испита	Од	До	Укупан број негативних болова	ОЦЕНА НА ИСПИТУ	ПОЛОЖИО НИЈЕ ПОЛОЖИО
				Укупан број кандидата на ИП		
Код завршетка преида ИП	< 2/3 ИП	Потпис кандидата		Потпис испитивача		

Слика 51. Евиденцирање прекида практичног испитију

Ако је кандидат у моменту прекида, према евиденцијама испитивача, испунио услове за добијање негативне оцене („није положио“), практични испит ће се и завршити у моменту прекида, а коначна оцена ће се извести на основу евиденција оба испитивача.

Ако кандидат у моменту прекида, према евиденцијама испитивача, није испунио услове за добијање негативне оцене („није положио“), а изведено је најмање $2/3$ испитног задатка, практични испит ће се и завршити у моменту прекида, а коначна оцена ће се извести на основу евиденција оба испитивача.

Ако кандидат у моменту прекида, према евиденцијама испитивача, није испунио услове за добијање негативне оцене („није положио“), а изведено је мање од $2/3$ испитног задатка, практични испит ће се поновити и извести у целости, када се стекну услови за одржавање испита, односно кандидат потврди своју спремност за излазак на испит.

5. САОПШТАВАЊЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСПИТА, УНОС ПОДАТАКА У ИСО

Увод

Једну од најважнијих мера друштвене интервенције и превентивног деловања у области безбедности саобраћаја представља обука возача моторних возила и полагање возачког испита. Област оспособљавања кандидата за возаче и полагања возачког испита регулисана је и прописана Законом о безбедности саобраћаја на путевима и сетом подзаконских аката (правилника) који ближе уређују ову област.

Оспособљавање кандидата за возаче и њихову припрему за самостално учешће у саобраћају, као и полагање возачког испита захтева и постојање стручних кадрова који ће обављати ове послове. Од њихових стручних потенцијала и оспособљености у највећој мери зависи да ли ће продукт обуке бити безбедан или небезбедан возач. Значај квалитетне припреме за управљање моторним возилом произилази из чињенице да се кандидати за возаче моторних возила обучавају да управљају средствима која представљају највећи извор ризика и опасности у саобраћају.

Веома важну улогу у процесу оспособљавања имају испитивачи на возачком испиту који утврђују да ли кандидат испуњава минималне услове за самостално учешће у саобраћају на путу. Усавршавањем на семинарима унапређења знања значајно су унапређене професионалне и стручне компетенције испитивача, али и даље постоје неусаглашености у погледу оцењивања кандидата на практичном испиту иако постоје дефинисани критеријуми и стандарди на основу којих се врши вредновање знања.

5.1. Оцењивање кандидата на возачком испиту

Оцењивање кандидата за возача моторних возила представља посебан облик педагошке делатности који обављају лиценцирани испитивачи, а састоји се у вредновању успеха да ли је кандидат за возача оспособљен за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу. На возачком испиту који се састоји из теоријског и практичног испита утврђује се да ли је кандидат стекао знања и вештине за самостално и безбедно управљање моторним возилом одређене категорије. Возачки испит, између осталог, представља друштвено оправдану селекцију кандидата за возаче у погледу поседовања неопходних знања и вештина потребних за безбедно управљање возилом у саобраћају на путу

Вредновање успеха кандидата на возачком испиту и одлуку да ли је кандидат за возача стекао одређена теоријска и практична знања за безбедно учешће у саобраћају спроводе лиценцирани испитивачи. Кандидат за возача је положио возачки испит када положи теоријски и практични део возачког испита.

Теоријски испит кандидати полажу на рачунару путем теста који је састављен од случајно изабраних питања из укупног фонда питања, а испитивачи не учествују у оцењивању теоријског испита, већ рачунар аутоматски, када кандидат потврди завршетак испита, обавештава кандидата о успеху.

5.2. Оцењивање кандидата на практичном испиту

На практичном испиту који се полаже по завршетку практичне обуке испитивачи оцењују да ли је кандидат за возача стекао неопходне вештине из управљања возилом на уређеном полигону и у саобраћају на јавном путу. На практичном делу возачког испита испитивачи воде своју бодовну листу у коју уписују податке о оствареним резултатима кандидата, а кандидат је положио ако оба испитивача дају позитивну оцену. Након завршеног практичног испита сваки испитивач кандидата оцењује у складу са резултатом вредновања испита који је евидентиран у оквиру бодовне листе.

Оцењивање на возачком испиту је процес испитивања практичних вештина кандидата за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу и процес доношења одлуке о нивоу стечених практичних знања и вештина.

Оцењивање на практичном испиту треба да омогући да испитивачи правилно сагледају како кандидати за возаче разумеју и примењују усвојена знања и вештине. Вредновање и оцењивање кандидата треба да буде објективно и реално током целог процеса спровођења испита. Стандарди на основу којих се врши вредновање и оцењивање кандидата за возаче подразумевају и да испитивач поседује вештине оцењивања, и то:

- Способност опажања, посматрања и објективног процењивања;
- Исправно и свеобухватно препознавање опасних ситуација;
- Правилно утврђивање узрока и последица могућих опасних ситуација;
- Висок ниво стручне оспособљености и правилно препознавање грешака;
- Доследност при оцењивању;
- Пружање конструктивних повратних информација.

Способности лиценцираних испитивача морају бити релевантне за оцену да ли је кандидат способан за самостално и безбедно управљање возилом за ону категорију возачке дозволе за коју се обавља возачки испит. Поред неопходних знања и вештина оцењивања, испитивачи морају поседовати и вештине усмене комуникације како би јасно и конкретно пружили кандидатима неопходне информације, како у току спровођења испита, тако и на крају у виду информисања о резултатима испита.

Оцењивање на практичном испиту спроводи се евидентирањем негативних бодова у бодовну листу. Бодовна листа практичног испита коју испитивачи воде и на основу које оцењују и вреднују резултат који је кандидат показао на испиту разликује се у зависности од категорије моторних возила за коју кандидат полаже. У оквиру бодовне листе испитивачи у току спровођења практичног испита евидентирају одређени број негативних бодова за сваку грешку при извођењу радње или поступања у саобраћају.

Структуру бодовне листе чине следеће области које се вреднују:

- Припрема возила;
- Полигонске радње;
- Саобраћај на јавном путу:
 - ◆ Радње,
 - ◆ Послуживања,
 - ◆ Техника вожње,
 - ◆ Недозвољене грешке;
- Угрожавање безбедности саобраћаја код којих се завршава испит.

Бодовна листа практичног испита за категорију В

Образац 66

ИД број кандидата	Име и презиме кандидата	Име и презиме испитивача													
Припрема возила	1.1	Визуелна провера исправности возила												1	
	1.2	Вежбање улази у возило												1	
	1.3	Испитиваче седешта и наслоне за главу												1	
	1.4	Повишава возачки седешта												1	
	1.5	Накормибање сигурносног појаса												НП	
Поситионске радње	1.6	Старовање мотора												1	
	1.7	Укључивање кретања, односно дневних светла												3	
	2.1	Вожња напред са променом степена преноса и уназад са променом саобраћајне траке												1	
	2.2	Прошорање вoзила подпретним углом уназад											1	2	
	2.3	Прошорање вoзила подпретним углом возилом уназад											1	2	
	2.4	Потпуно окретање возила са највише три поступна маневра на простору ширине две саобраћајне траке												1	
	2.5	Застајавање и половак возилом на путу са усланом												1	
	2.6	Кочене и заустављање												1	
	3.1	Укључивање у саобраћај												НП	
	3.2	Кретање по путу												НП	
Полупаша	3.3	Промена саобраћајне траке												НП	
	3.4	Прошоравање												НП	
	3.5	Стрелце вoзила												НП	
	3.6	Потпуно окретање												НП	
	3.7	Моможижање												НП	
	3.8	Обвoжижање возила, односно припрема												НП	
	3.9	Претидне												НП	
	3.10	Прелазак преко железничке пруге												НП	
	3.11	Однос према пешацима												НП	
	3.12	Застајавање и паркирање												НП	
	3.13	Искључивање из саобраћаја												НП	
	Товарна возила	4.1	Поступање по светлосним саобраћајним знаковима												НП
		4.2	Поступање по саобраћајним знаковима												НП
		4.3	Поступање по знаковима на коловозу												НП
		4.4	Употреба светла												НП
		4.5	Поступање у односу на укључена жута, ротациска или трепћућа светла												НП
		4.6	Поступање према возилима јавног превоза путника												НП
		4.7	Употреба звучних и светлосних знакова укључења												НП
Нормована трава: правилом испољавати радња, односно поступити	5.1	Кочене вoзила												НП	
	5.2	Деловање на команду уређаја за управљање												НП	
	5.3	Промена степена преноса												НП	
	5.4	Кочене												НП	
	5.5	Убрзавање												НП	
	5.6	Заштита личних средина и економична вoзња												НП	
	6.1	Непоштовање прописаног временског пролаза, односно пропуштања возила, односно пешака, односно шинских возила, приликом извођања свих радња												НП	
	6.2	Непоступање по знацима и наредбама саобраћајних знакова												НП	
	6.3	Пропазак на „дрвено“ светло на саобраћајној и истовремено укључено „дрвено“ и „жута“ светло на саобраћајној												НП	
	6.4	Пропазак на „жута“ светло на саобраћајној (осим у случају када се возило не може безбедно зауставити испред наредног знака)												НП	
6.5	Незастајавање на светлосним саобраћајним знаковима који се највише приближавања возила прелазу пута преко железничке пруге у истом правцу												НП		
6.6	Непоштовање временског светла у облику узрешних линија, односно жуте трепћуће стрелце којом се налаже обавезна промена саобраћајне траке												НП		
6.7	Незастајавање на саобраћајним знацима „обавезно заустављање“, саобраћајним знацима „забрањено пролаз без заустављања“, односно испред знака на коловозу „неистреникани линија заустављања“												НП		
6.8	Непоштовање ограничења брзине кретања, при чему је брзина прекорачена за више од 10 km/h у насељу, односно за више од 20 km/h ван насеља												НП		
6.9	Непоштовање ограничења брзине кретања у зони школских зона „30“ и зони успореног саобраћаја												НП		
6.10	Непоштовање саобраћајног знака забране претидана												НП		
6.11	Кретање левом страном коловоза у смеру кретања												НП		
6.12	Кретање забранијем смером на путу намењеном за саобраћај у једном смеру, односно путем на којем је забранијем саобраћај за сва возила или за возила одређеног типа												НП		
6.13	Кретање коловозном траком намењеном за саобраћај возила из супротног смера на путу на којем постоје најмање четири саобраћајне траке												НП		
6.14	Кретање коловозном траком намењеном за саобраћај вoзила из супротног смера на путу са физички одвојеним коловозним тракама												НП		
6.15	Претидне претиданом преко неистрениканих удужених линија, при чему се користи саобраћајна трака за кретање возила из супротног смера												НП		
6.16	Претидне кочене возила												НП		
6.17	Незастајавање возила приликом пролаза преко пута који је намењен за возила одређеног типа и извесна дива												НП		
6.18	Непоступање по прописима који се односе на обавеза возача према возилима под претидном, односно возилима са претидном пролазом												НП		
6.19	Кретање возила или извођање радња на пешачким или коловозним путевима												НП		
7.1	Угрожавања сигурности возила, односно безбедности других возача												НП		
7.2	Угрожавања безбедности пешака, а нарочито деце и немоћних лица												НП		
7.3	Испитивач дива на команду уређаја за укључивање, односно команду уређаја за управљање, из разлога безбедности												НП		
7.4	Користиће мобилног телефона												НП		
7.5	Непоступање по наредбама испитивача												НП		
Датум полагања	Време испита	Од до	Укупан број негативних бодова				ОЦЕНА НА ИСПИТУ				ПОЛОЖНО НИЈЕ ПОЛОЖНО				
Код завршетка прекоја ПП	<2/3 ИЗ	Полски кандидата	Укупан број констатација НП				Полски испитивача								

У структури бодовне листе детаљно су наведени садржаји у оквиру сваке од области које испитивачи оцењују и вреднују (Слика 53). Сваки од испитивача на практичном испиту има своју бодовну листу коју попуњава у току испита, а након завршеног практичног

испита испитивач ће кандидату дати оцену у складу са резултатом вредновања бодовне листе. По један примерак бодовне листе испитивачи ће уручити кандидату након саопштавања резултата испита.

5.3. Могућност информисања о врсти грешака на основу увида кандидата у бодовну листу

Увидом у бодовну листу кандидат не добија потпуне информације о врсти грешака које је учинио током полагања практичног испита.

Пример 1:

У бодовној листи практичног испита испитивач је евидентирањем по један негативан бод за грешке из тачке 3.2. Кретање по путу, оценио кандидата укупно са седам негативних бодова за ову радњу.

3.2	Кретање по путу	1	1	1	1	1	1	1		Σ	7
-----	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	--	---	---

На основу укупне суме од седам негативних бодова, кандидат има информацију да је седам пута направио грешку из радње кретање по путу, али нема увид у врсту и природу грешака које је чинио.

Грешке из тачке 3.2 Кретање по путу дефинисане су чланом 26. Правилника:

- **Кретање по путу** – избор саобраћајне траке за кретање, одржавање правца кретања, држање одстојања, држање растојања у односу на десну ивицу коловоза, препреке на путу, возила и друге учеснике у саобраћају, безбедно успоравање, прилагођавање брзине кретања према условима пута и стању саобраћаја, прилагођавање брзине кретања према правилима саобраћаја, процена густине саобраћаја за улазак у раскрсницу;

Пример 2:

У бодовној листи практичног испита испитивач је евидентирао девет негативних бодова за грешке учињене из тачке 4.1 Поступање по ознакама на коловозу. Испитивач је евидентирао грешке са пет, три и једним негативним бодом.

4.1	Поступање по ознакама на коловозу	5	3	1	1					Σ	10	НП
-----	-----------------------------------	---	---	---	---	--	--	--	--	---	----	----

На основу укупне суме од десет негативних бодова у оквиру једне радње, кандидат је добио коначну оцену на испиту НП („није положио“). Увидом у рубрику 4.1 Поступање по ознакама на коловозу, кандидат добија информацију о броју негативних бодова, али не и о врсти и структури грешака које је учинио током практичног испита.

Грешке из тачке 4.1 Поступање по ознакама на коловозу дефинисане су чланом 26. Правилника:

Поступање у саобраћају на јавном путу обухвата:

➤ **Поступање по ознакама на коловозу.**

За учињене грешке у оквиру овог поступања испитивач ће евидентирати по **један негативан бод** за сваку грешку у поступању, односно **три негативна бода** за грешку учињену при поступању без уверавања да се оно може безбедно извести и **пет негативних бодова** за поступања која су у супротности са саобраћајним знаковима изричитих наредби о забрани скретања, саобраћајним знаковима и ознакама на коловозу којима се регулишу обавезни и дозвољени смерови кретања, осим у случају недозвољених грешака.

На основу наведених примера уочава се, према евидентираним негативним бодовима, да не постоји могућност да кандидат буде довољно информисан о грешкама које је учинио, као ни да разуме зашто је оцењен на начин како су то испитивачи евидентирали у бодовној листи.

Вођење бодовне листе представља технику или начин вредновања кандидата на практичном испиту, док су основне компоненте које чине структуру оцењивања:

- Шта се оцењује;
- Ко оцењује;
- Сврха оцењивања;
- Методе оцењивања;
- Повратна информација.

Дакле, осим бодовне листе и саопштавања резултата, испитивачи су дужни да сваком кандидату укажу на грешке које су чинили током испита и да им дају сугестије, предлоге и смернице за даље унапређење стечених знања и вештина управљања моторним возилом у саобраћају на путу.

5.4. Значај саопштавања и образложења резултата испита (повратна информација)

Термин повратна информација (енгл. *feedback*) јесте изношење информација или мишљења о томе да ли је и у којој мери нешто успешно и квалитетно одрађено, односно шта је потребно побољшати да би одређену делатност обављали на квалитетнији начин. Повратна информација представља саставни део свакодневне комуникације (формалне и неформалне, приватне и пословне).

Повратна информација је информација дата у садашњости о понашању у прошлости, с циљем унапређења тог понашања у будућности.

Способност давања конструктивне повратне информације је веома важна особина сваке особе која комуницира с другима. Повратна информација мора да садржи одређени квантитет и квалитет када је у питању вредновање нечијих знања и вештина. Било да је позитивна или негативна, ако је пренесена на прави начин, повратна информација има за циљ подизање самопоуздања, мотивације и унапређења знања и вештина. Ако повратна информација није упућена на прави начин, може произвести супротан ефекат.

Повратна информација која се пружа кандидатима је најважнија компонента у процесу оцењивања јер она остварује везу између оцењивања и постигнутог нивоа практичних знања и вештина кандидата. У савременој пракси вредновања квалитета рада испитивача на возачком испиту није довољно разматран значај повратног информисања кандидата о резултатима њихових знања и вештина.

Према Правилнику о организовању, спровођењу и начину полагања возачког испита, испитна комисија, након спроведеног практичног испита, за сваког кандидата мора да обезбеди време за образложење резултата испита. Под образложењем резултата испита подразумева се и давање повратне информације кандидатима од стране испитне комисије. Ова информација може бити позитивна или негативна, али мора бити саопштена и образложена на јасан, разумљив и конкретан начин. Правилно усмеравање кандидата укључује и указивање на пропусте и недостатке у циљу проналажења начина да се усвојена знања и вештине унапреде. Кандидати могу различито да реагују на негативне информације, али то не значи да их треба изоставити већ треба бити опрезан у давању негативних повратних информација.



Слика 52. *Врсте повратне информације*

Циљ конструктивне повратне информације коју испитивачи упућују кандидату јесте да мотивише кандидате да развијају и унапређују своја знања и вештине, односно да коригују понашања која негативно утичу на безбедно управљање возилом. Уколико повратна информација није упућена на прави начин, она може произвести супротан ефекат.

Испитна комисија даје повратну информацију кандидатима како би:

- Упознала кандидата са нивоом стечених практичних знања и вештина управљања возилом у саобраћају;
- Подстицала подизање самопоуздања и развијала правилно и безбедно понашање кандидата у саобраћају;
- Помогла кандидатима да размисле о грешкама и понашању у саобраћају како би променили оно што није добро;
- Подстакли кандидата на дугорочни развој безбедног понашања у саобраћају.

Способност за давање конструктивне повратне информације важна је вештина сваке особе која комуницира са другима. За давање конструктивне повратне информације неопходне су одређене вештине које морају поседовати испитивачи.

5.5. Основна начела давања повратне информације

Како би повратно информисање кандидата од стране испитне комисије о резултатима практичног испита имало мотивациони карактер на кандидата, неопходно је придржавати се неких општих смерница.

НАЧЕЛА ДАВАЊА ПОВРАТНИХ ИНФОРМАЦИЈА	
Намера	Повратна информација ће имати ефекта ако ју је кандидат препознао као помоћ упућену од стране испитивача, а не као начин умањивања његове вредности, односно личности.
Атмосфера	Потребно је створити атмосферу у којој је кандидат спреман да прими повратну информацију и да разговара о властитим грешкама и понашању.
Слушање	Пажљиво слушати кандидата чак и онда када више реагује емотивно него рационално.
Правовременост	Повратна информација се даје непосредно након завршеног практичног испита.
Конкретност	Усмерити се на конкретне догађаје и резултате које треба образложити конкретним примерима. Повратна информација се увек односи на уочено понашање, а никада на личност.
Могућност промене	Потребно је усмерити се само на она понашања која кандидати могу променити.
Уважавање	Уважавати кандидата и комуницирати са разумевањем јер се разговара о његовом учинку на испиту, а не о његовим вредностима или личности.
Усаглашавање	Тражити мишљење од кандидата и дати му могућност да се изјасни о датој повратној информацији и да је прихвати као добронамерну.

Слика 53. Начела давања повратних информација

5.6. Давање негативне повратне информације кандидатима

Основни циљ давања повратне информације кандидатима на возачком испиту је да се развије или промени нешто у њиховом понашању, односно у управљању моторним возилом. Давањем повратне информације испитивачи утичу на неку промену понашања код кандидата.

Повратна информација се може дати у виду:

- Похвале;
- Конструктивне критике;
- Захтева за процењивање сопственог напретка;
- Указивања на последице;
- Договора за наредне кораке.

Правилно усмеравање кандидата укључује и указивање на пропусте и недостатке у циљу унапређења постојећих знања и вештина. Ако се ради о неуспеху кандидата на испиту или неодговарајућем поступању кандидата, давање повратне информације је тежак задатак и најчешће је праћен осећајем nelaгоде. Веома често се догађа да испитивачи избегавају да дају овакву врсту информација да кандидат не би био повређен, љут или узнемирен. Чак и када је повратна информација негативна, она се мора дати кандидату, али са посебном пажњом јер се и таква врста повратне информације базира на жељи да унапредимо знања и вештине кандидата. Негативна повратна информација се мора давати врло вешто и опрезно, у противном она није корисна, а може бити и деструктивна ако код кандидата створи лош осећај.

Сврха давања повратне информације о неодговарајућем поступању и/или понашању кандидата је повећање мотивације и побољшање његових знања и вештина.

При давању негативних повратних информација треба бити опрезан, јер кандидати могу различито да реагују на њих. Ако кандидат бурно реагује у таквим ситуацијама, потребно је да испитивач буде смирен, да саслуша кандидата и буде спреман да промени своје мишљење ако има основа за то. Давањем негативне повратне информације испитивач треба да подстакне саморефлексију кандидата како би се кандидат критички осврнуо на резултат испита.

5.7. Како дати конструктивну повратну информацију кандидатима ?

Након спроведеног практичног испита, испитна комисија за сваког кандидата мора да обезбеди време за образложење резултата испита што подразумева и давање повратне информације.

Иако је правовремено и конструктивно давање повратних информација једна од неопходних вештина испитивача, многи томе не придају довољан значај или иду у крајност – превише су критички настројени или су превише благи и устручавају се од давања повратних информација. Основна карактеристика добре повратне информације је да је јасна и конкретна. Да би кандидат прихватио повратну информацију, мора имати свест о томе да му ту информацију саопштава поуздана особа са стручним кредибилитетом.

Смернице за давање конструктивне повратне информације кандидатима:

- Унапред размислите шта желите рећи кандидатима;
- Пажљиво и разумно дати повратну информацију;
- Похвала се даје одмах и не сме бити праћена критиком;
- Критика се даје након похвале и добро је да критика буде праћена нечим похвалним јер неће изазивати отпор;
- Не треба генерализовати грешке кандидата већ бити јасан, прецизан и конкретан;
- Нагласак треба ставити на оно што је могуће променити код кандидата;
- Не треба оптерећивати кандидата неважним информацијама;
- Тражити од кандидата да се критички осврну на њихов учинак на испиту;
- Проверити да ли је кандидат разумео оно што му је пренето;
- Будите искрени, стрпљиви, оптимистични и емпатични.

Конструктивна повратна информација се заснива на уважавању и поштовању тренутних достигнућа кандидата са жељом да се унапреде његове вештине и знања. Циљ конструктивне повратне информације је да се укаже кандидату шта треба да промени и на који начин.

Проверити да ли је кандидат свестан грешака које је учинио током испита, на овај начин се указује на њихову одговорност за учење и за могућност унапређења постојећих знања и вештина. Ако се кандидат конструктивно супротстави, потребно га је пажљиво саслушати без расправљања и бити спреман за давање додатних информација. Ако је кандидат пасиван, тих и не реагује на повратну информацију, потребно га је подстаћи, постављањем питања, да искаже своја запажања.

По завршетку испита потребно је да се испитивачи критички осврну на сопствени учинак при спровођењу испита, а посебно при давању повратне информације кандидатима, да кандидат не доживљава негативан резултат на испиту као трагичан догађај већ као могућност да се мотивише да унапреди своја знања и вештине.

Литература

- [1] *Приручник за семинар унапређења знања за лиценциране инструкторе-испитиваче*, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2015.
- [2] *Приручник за семинар унапређења знања за лиценциране инструкторе-испитиваче*, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2016.
- [3] *Приручник за семинар унапређења знања лиценцираних кадрова*, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2017.

- [4] Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – одлука УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19).
- [5] Правилник о организовању, спровођењу и начину полагања возачког испита, вођењу и роковима чувања евиденција о возачком испиту и условима које мора да испуни возило на којем се обавља возачки испит („Службени гласник РС“, бр. 93/13, 116/13, 108/14, 36/15, 51/15, 86/15, 104/15, 77/16, 82/16 – испр., 63/17 и 112/17).

II. ТЕОРИЈА ИЗВОЂЕЊА РАДЊИ
ВОЗИЛОМ У САОБРАЋАЈУ
НА ПУТУ

1. РАДЊЕ И ПОСТУПАЊА

Увод

Теоријско објашњење извођења радњи возилом у саобраћају на путу је основ за извођење практичне обуке управљања моторним возилом. Један од услова за оспособљавање возача и безбедно управљање моторним возилом у саобраћају је да возач поседује одређена теоријска знања како би у процесу практичног извршавања одређених радњи возилом у саобраћају омогућио неометано, економично и безбедно одвијање саобраћаја. Ефекат трансфера знања из области теоријског објашњења на практично извођење радњи возилом у саобраћају не зависи само од количине и разноликости претходног знања, већ и од начина на који је то знање систематизовано и стечено у образовном процесу.

1.1. Значај безбедног извођења радњи и поступања у саобраћају на путу

За безбедно управљање возилом у саобраћају на путу неопходно је да возач поседује одређена знања и потребну вештину како би на правилан, прописан и безбедан начин извршио одређену радњу возилом у саобраћају на путу. Безбедно понашање учесника у саобраћају условљено је низом различитих фактора, али је свакако један од најважнијих знање које поседују возачи. Возач који има потребно и неопходно знање из области безбедности саобраћаја по правилу ће се понашати безбедно. Безбедно извођење радњи у саобраћају и извршење задатака у одређеним саобраћајним ситуацијама зависи

од потребних знања и вештина које поседује возач, али и од његовог психофизичког стања и могућности да одговори захтевима који се пред њим постављају. Пропусти и грешке возача у процесу извођења радњи у саобраћају доводе у опасност лица и имовину и до настанка нежељених последица као што су саобраћајне незгоде, повређивање лица или материјалне штете.

На практичном испиту за кандидате за возаче испитивачи, између осталог, оцењују и вреднују правилно, прописно и безбедно извођење радњи, односно поступања кандидата. Бодовна листа за све категорије садржи 13 радњи и седам поступања, и то:

Радње	3.1	Укључивање у саобраћај														Σ	НП
	3.2	Кретање по путу														Σ	НП
	3.3	Промена саобраћајне траке														Σ	НП
	3.4	Престројавање														Σ	НП
	3.5	Скретање возила														Σ	НП
	3.6	Получурачно скретање														Σ	НП
	3.7	Мигмонтирање														Σ	НП
	3.8	Обилажење возила, односно препреке														Σ	НП
	3.9	Прегинање														Σ	НП
	3.10	Прелазак преко железничке пруге														Σ	НП
	3.11	Однос према пешацима														Σ	НП
	3.12	Застаивање и циркавање														Σ	НП
	3.13	Искључивање из саобраћаја														Σ	НП
Поступања	4.1	Поступање по светлосним саобраћајним знаковима														Σ	НП
	4.2	Поступање по саобраћајним знаковима														Σ	НП
	4.3	Поступање по ознакама на коловозу														Σ	НП
	4.4	Употреба светала														Σ	НП
	4.5	Поступање у односу на укључена жута, ротациона или трепћућа светла														Σ	НП
	4.6	Поступање према возилима јавног превоза путника														Σ	НП
	4.7	Употреба звучних и светлосних знакова упозорења														Σ	НП

Слика 54. Радње и поступања у бодовној листи

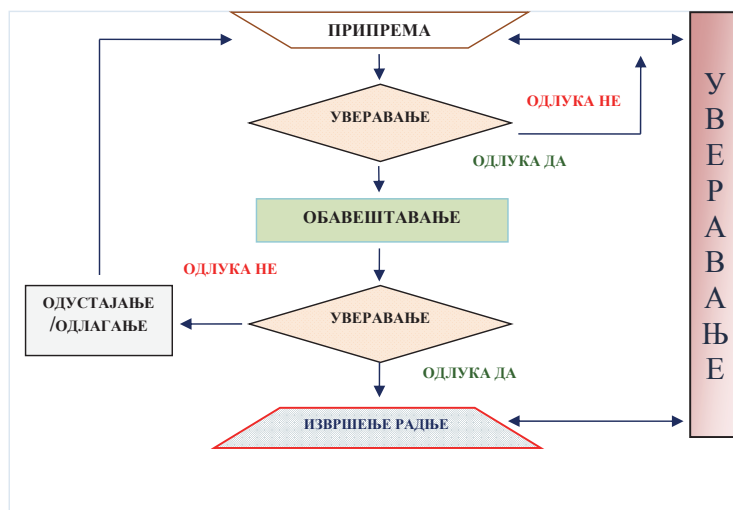
1.2. Алгоритам извођења радњи и поступања

Алгоритам представља упутство како решити неки задатак или проблем. Састоји се од низа корака, поступака, које треба урадити и који воде испуњењу циља или решавању одређеног проблема. Упутство може садржати кораке који се понављају више пута или кораке када треба донети неку одлуку на основу неког критеријума. Укратко, алгоритам је редослед корака за извршење неке радње.

Алгоритам представља опис за решавање неког проблема или прецизно дефинисану процедуру којом се описује извршавање радње или неког поступка.

Процедура по којој се извршава одређена радња у саобраћају може се представити као предузимање конкретних поступака односно корака који ће нас довести до правилног, прописног и безбедног извршења радње, односно поступања.

Алгоритам извођења радњи и поступања може садржати кораке који се понављају више пута или кораке када треба донети неку одлуку на основу неког критеријума.



Слика 55. Алгоритам вршења радњи у саобраћају

1) Корак – припрема. Обухвата поступања која се односе на припрему возача који мора да има јасну намеру коју радњу жели да изврши и припрему возила (положај возила, степен преноса и сл.) за извршење конкретне радње.

2) Корак – уверавање – након припреме за извођење радње, возач прелази на корак у којем треба да се увери да ли су испуњени услови за безбедно извођење радње. Уверавање се врши осматрањем саобраћаја испред и иза возила, односно погледом испред возила, затим у возачка огледала и у „мртав угао“. Да би возач радњу возилом отпочео, мора да се увери да тиме не представља опасност за остале учеснике у саобраћају. Ово је тренутак у коме возач доноси одлуку о даљем извршењу радње.

3) Корак – обавештавање. Након што се уверио да су испуњени услови за безбедно извођење радње, да неће угрозити нити ометати остале учеснике у саобраћају, возач, укључивањем показивача правца или на други прописан начин, обавештава остале учеснике у саобраћају о својој намери.

4) Корак – уверавање. Након што је возач остале учеснике у саобраћају обавестио о својој намери, извршење радње може отпочети тек када се увери да су остали учесници видели и разумели његов знак – обавештење и његову намеру. Ово је последњи тренутак када возач може одустати од извођења радње ако нису испуњени услови за безбедно извођење.

5) Корак – извршење радње. Након што се уверио да постоје услови да радњу може безбедно започети, реализовати и завршити, возач приступа извршењу радње. При томе, ниједног тренутка својим кретањем или положајем возила не сме да доведе у заблуду нити да угрожава остале учеснике у саобраћају.

При извођењу сваке конкретне радње односно поступања возилом у саобраћају на путу, возач се налази у представљеном алгоритму вршења радњи или у неком од корака алгоритма. Возач треба стално (непрекидно) да прати и анализира поступања других учесника у саобраћају и да предвиђа евентуалне опасности. У складу са тим, он треба да буде спреман да, у сваком тренутку, промени план поступања и предузме одговарајућу радњу како би избегао потенцијалну опасност.

Процес уверавања траје све време извођења радње/поступања, јер се возач све време током извођења радње налази у процесу прикупљања и обраде информација. Уверавање је у алгоритму издвојено у два посебна корака због доношења одлуке о ступању у наредни корак. Такође, возач на основу процене саобраћајне ситуације треба да утврди да ли је радњу могуће извести на безбедан начин.

Алгоритам извођења радњи и поступања се може мењати, допуњавати и кориговати:

- У зависности која радња или поступање се изводи;
- У зависности од категорије возила;
- У зависности од саобраћајне ситуације.

Возач се током вожње увек налази у представљеном алгоритму вршења радњи/поступања, односно у његовим комбинацијама.

1.3. извођење радњи и поступања

Начин извођења свих радњи возилом у саобраћају на путу и поступања возача посматрају се са аспекта прописног, правилног и безбедног извођења радњи/поступања. Алгоритам извођења радњи и поступања дефинише процедуру на који се начин они изводе, али даје и детаљан опис шта то возач треба да уради у оквиру сваког корака у којем се налази, што се може видети из следећих примера.

Пример 1.

Укључивање возила у саобраћај

1. Корак – Припрема. У овом кораку, поред планирања и доношења одлуке на који начин извести ову радњу, потребно је да возач изврши:

- Визуелни преглед возила;
- Безбедан улазак у возило;
- Подешавање возачког седишта;
- Подешавање возачких огледала према возачевој конституцији;
- Везивање сигурносног појаса;
- Стартовање мотора;
- Укључивање кратких, односно дневних светала.

2. Корак – уверавање. У овом кораку потребно је да возач:

- Осматри саобраћај испред/иза возила, са бочних страна;
- Прикупи информацији и донесе одлуку о даљем поступању;
- Изврши процену саобраћајне ситуације.



Слика 56. Уверавање

3. Корак – обавештавање. У овом кораку потребно је да возач изврши:

- Укључивање показивача правца;
- Заузимање одговарајућег положаја возилом;
- Успостављање визуелног контакта са учесницима.



Слика 57. Обавештавање за укључивање у саобраћај

4. Корак – уверавање. У овом кораку потребно је да возач:

- Донесе одлуку да ли постоје услови за безбедно извођење радње.

5. Корак – извршење радње. У овом кораку потребно је да возач:

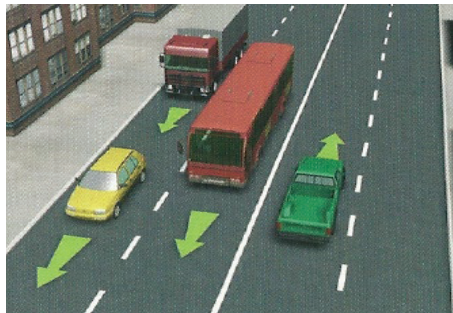
- Кретањем и/или положајем возила не угрожава учеснике у саобраћају;
- Да радњу укључивање у саобраћај изведе прописно, правилно и безбедно.

Пример 2.

Кретање по путу

Код извођења ове радње алгоритам је делимично измењен јер не постоје кораци „ПРИПРЕМА“ и „ОБАВЕШТАВАЊЕ“ до момента док возач не почне да врши неку нову радњу или поступање. У току кретања по путу потребно је да возач:

- Изврши правилан избор саобраћајне траке за кретање;
- Управља возилом тако да држи прописан положај возила у оквиру саобраћајне траке;
- Правилно одржава правац кретања возила;
- Држи безбедно одстојање и растојање;
- Прилагођава брзину кретања возила и врши безбедно успоравање;
- Врши уверавање;
- Процењује густину саобраћаја за улазак у раскрсницу.



Слика 58. Кретање по путу

Пример 3:

Претицање и обилажење

Да би возач радње претицање и обилажење извео прописно, правилно и безбедно, потребно је да:

- Процени време и место претицања/обилажења;
- Да се увери да не омета кретање возила која долазе из супротног смера;

- Да се увери да возач иза/испред њега није започео претицање/обилажење;
- Да укључи леви показивач правца;
- Да предвиди могуће ризичне реакције возача возила које се претиче/обилази;
- Да употреби звучни знак упозорења ако процени да је потребно;
- Да држи безбедно одстојање и растојање приликом претицања/обилажења;
- Да се након претицања/обилажења врати у саобраћајну траку без ометања осталих учесника.



Слика 59. Претицање преко неиспрекидане уздужне линије

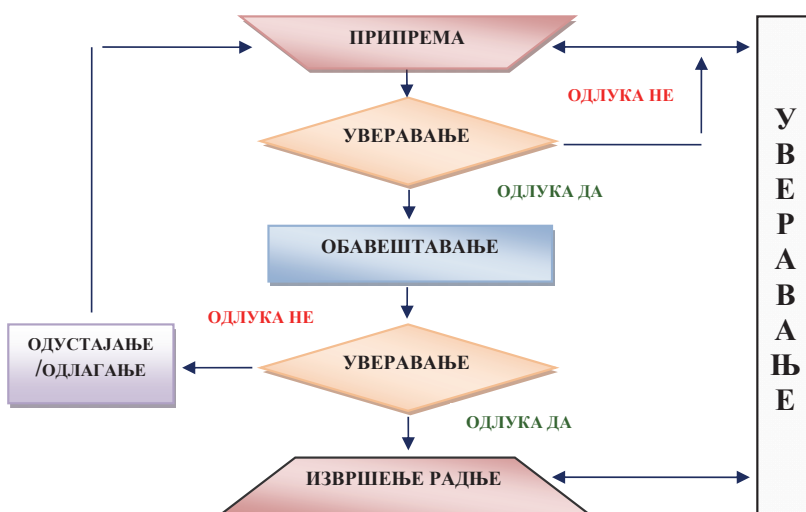
Литература

- [1] Приручник за лиценцирање кадрова у процесу осјособљавања кандидата за возаче, Књига 2, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2013.
- [2] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, 2009, „Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19.

2. ПРОЛАЗАК ВОЗИЛОМ КРОЗ РАСКРСНИЦУ РЕГУЛИСАНУ САОБРАЋАЈНИМ ЗНАКОВИМА

Увод

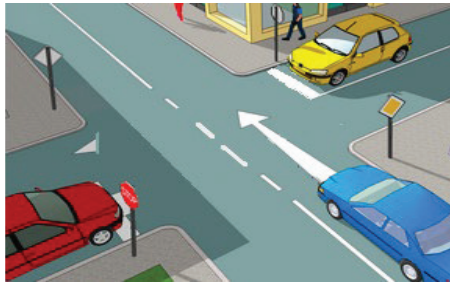
Возач се током вожње увек налази у алгоритму вршења радњи, односно поступања или њиховим комбинацијама у зависности од саобраћајне ситуације у којој се налази, при чему наведени редослед корака поштује при извођењу сваке конкретне радње, односно поступања возилом у саобраћају на путу. Алгоритам је редослед корака за извршење неке радње, односно процедура по којој се извршава одређена радња у саобраћају.



Слика 60. Алгоритам вршења радњи у саобраћају

Такође, возач у сваком тренутку треба да проверава поступања других учесника у саобраћају, да има могућност да предвиди опасности, и у складу с тим и свест да може да предузме неку другу радњу како би избегао потенцијалну опасност.

2.1. Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима



Слика 61. Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима

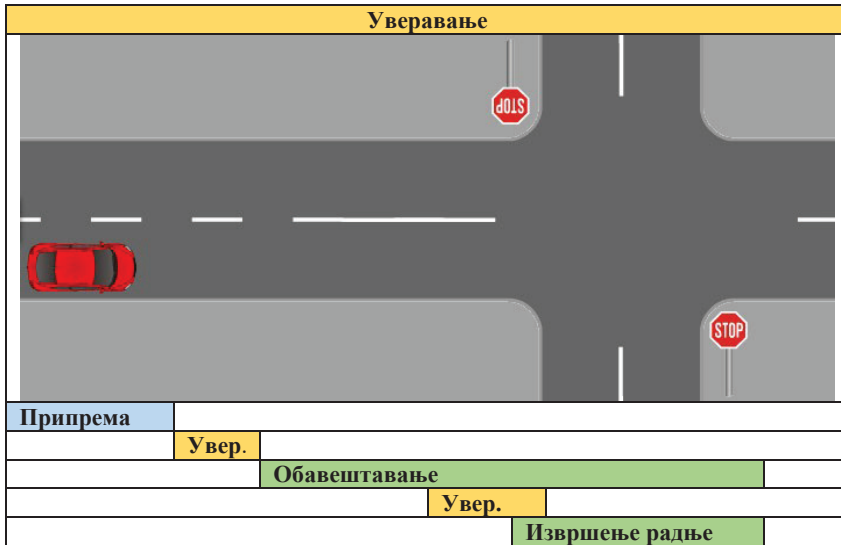
Возач возилом може проћи кроз раскрсницу без **заустављања**¹ ако му је правом првенства пролаза то дозвољено и ако не угрожава безбедност других учесника у саобраћају.

У случају да је возач дужан да уступи првенство пролаза, возач ће смањити брзину кретања и по потреби зауставити возило („троугао“), односно обавезно зауставити возило наиласком на саобраћајни знак обавезно заустављање („стоп“). Такође, овде ће бити разматране ситуације места заустављања, а то је, осим неиспрекидане линије заустављања, и тзв. **линија прегледности** – замишљена ивична линија пута на који се наилази.

Прикупљањем и обрадом информација возач на довољној удаљености уочава раскрсницу и начин регулисања саобраћаја у раскрсници и на основу обрађених информација улази у припрему за извршење одређене радње.

Уверавање је у алгоритму издвојено у два посебна корака због доношења одлуке о ступању у наредни корак. Процес уверавања траје све време извођења радње, јер се возач све време током извођења радње налази у процесу прикупљања и обраде информација.

1 Заустављање возилом односи се на прекид кретања возила ради поступања по знаку или правилу којим се регулише саобраћај.



Слика 62. Кораци извођења радње у односу на пролазак кроз раскрсницу

Овде се пред кандидата ставља још један задатак, а то је да на основу процене саобраћајне ситуације утврди да ли је радњу могуће извести на безбедан начин. Са аспекта обуке кандидата и полагања возачког испита од великог значаја у овом поступку може бити наредба инструктора, односно испитивача о даљем кретању возила. Припрема кандидата односно реализација првог корака алгоритма почиње оног тренутка када испитивач изда инструкцију кандидату за пролазак кроз раскрсницу. Испитивач мора на основу различитих параметара да процени који је то тренутак, јер ће сваки наредни корак у алгоритму бити у функцији благовременог или неблаговременог издавања инструкције.

Постоји низ различитих фактора који усложњавају процену ризика за издавање инструкције кандидату као што су:

- Процена саобраћајне ситуације на прилазу раскрсници;
- Визуелно осећање простора и брзине кретања возила;
- Темперамент и психолошко стање кандидата;
- Возачка интуиција испитивача, и др.

Осим тога, испитивач мора да узме у обзир и правац кретања возилом кроз раскрсницу, а посебно да ли се возило креће путем са првенством пролаза или путем на којем мора да уступи првенство пролаза.

Дакле, испитивач треба да процени онај тренутак издавања инструкције који ће кандидату обезбедити најмање могуће одступање у временско-просторној реализацији свих корака алгоритма при проласку кроз раскрсницу у различитим правцима и различитим приоритетима.

2.2. Кретање право

2.2.1. Креирање право – „иуи са ирвенсивом иролаза“

Кретање право на раскрсници регулисаној саобраћајним знаковима са пута са правом првенства пролаза (Слика 62):

1. Припрема – На основу прикупљених и обрађених информација о начину регулисања саобраћаја на раскрсници, возач прилагођава брзину кретања (избор одговарајућег степена преноса и успоравање) и заузима одговарајући положај возилом у саобраћајној траци (ближе десној ивици коловоза).

2. Уверавање – Гледањем испред возила, с леве и десне стране, и иза возила возач се помоћу унутрашњег и бочних огледала уверава о кретању других учесника у саобраћају и могућности безбедног извођења радње кретање право кроз раскрсницу. Ово је тренутак у коме возач доноси одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје.

3. Обавештавање – Специфичност овог корака је у томе што се остали учесници у саобраћају обавештавају заузимањем положаја возила. У овом кораку возач не укључује показивач правца што остали учесници треба да протумаче као његову намеру да настави да се креће право.

4. Уверавање – Приближава се линији прегледности где се уверава да су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да постоје услови за безбедан пролазак кроз раскрсницу. Ово је последњи тренутак у коме возач може донети одлуку да одустане од уласка у раскрсницу, нпр. услед одузетог права првенства пролаза од стране других учесника у саобраћају, и у том случају зауставља се испред линије прегледности.

5. Извршење радње – Пролазак кроз раскрсницу право. Возач положајем свог возила и брзином кретања не доводи у дилему друге учеснике у саобраћају.

2.2.2. Кретање право – „уступање првенства пролаза“

Кретање право приликом наиласка на знак „уступање првенства пролаза“:

Разлика у односу на претходне кораке је у томе што возач треба да уступи првенство пролаза свим возилима која се крећу путем са правом првенства пролаза. Ако има возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач врши заустављање испред линије прегледности. Након уверавања да нема возила која се крећу путем са правом првенства пролаза, возач може донети одлуку да пролазак кроз раскрсницу изведе без заустављања. За безбедно извршавање ове радње кључна је процена брзине и удаљености возила која се крећу путем с правом првенства пролаза.

2.2.3. Кретање право – „обавезно заустављање“

Кретање право приликом наиласка на знак „стоп“:

Ако је на прилазу раскрсници знак „стоп“, возач је обавезан да заустави своје возило. Када уз знак „стоп“ постоји неискривљена линија заустављања, она означава место на коловозу испред кога возач мора да заустави возило. Возач наставља кретање и ако се увери да има возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возило се поново зауставља испред линије прегледности.

Када на коловозу уз знак „стоп“ није обележена неискривљена линија заустављања, возач врши заустављање испред линије прегледности. Након уверавања да нема возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач може донети одлуку да настави кретање кроз раскрсницу.

У случају када је раскрсница непрегледна и није могуће извршити уверавање са линије заустављања, возач помера возило до линије прегледности.

2.3. Скретање удесно

2.3.1. Скретање удесно – „иуи са првенством пролаза“

Скретање удесно на раскрсници регулисаној саобраћајним знаковима са пута с правом првенства пролаза:

1. Припрема – Возач се већ налази у саобраћајној траци из које је скретање десно дозвољено, тако да се припрема за наредни корак прилагођавајући брзину кретања свог возила, бирајући одговарајући степен преноса и успоравањем возила.

2. Уверавање – Гледањем испред возила, с леве и десне стране, и иза возила возач се помоћу унутрашњег и бочних огледала, као и гледањем у „мртав угао“ уверава о кретању других учесника у саобраћају и могућности безбедног извођења радње скретање удесно. Ово је тренутак у коме возач доноси одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје.

3. Обавештавање – Возач укључује десни показивач правца и помера возило уз десну ивицу коловоза.

4. Уверавање – Приближава се линији прегледности где се уверава да су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да постоје услови за безбедно скретање удесно. Ово је последњи тренутак у коме возач може донети одлуку да одустане од уласка у раскрсницу, нпр. услед одузетог права првенства пролаза од стране других учесника у саобраћају, и у том случају зауставља се испред линије прегледности.

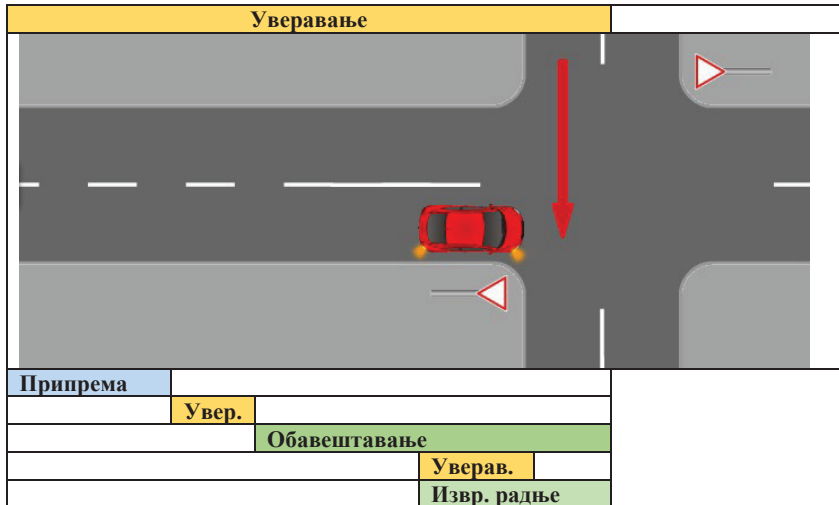
5. Извршење радње – При скретању удесно возач мора да скретање изврши уз десну ивицу коловоза.

2.3.2. Скретање удесно – „уступање првенства пролаза“

Скретање удесно приликом наилаaska на знак „уступање првенства пролаза“ (Слика 63):

Поступање према саобраћајном знаку „уступање првенства пролаза“ при скретању удесно исто је као и поступање при кретању право, а разлика је у позиционирању возила уз десну ивицу коловоза за скретање удесно.

Разлика у односу на претходне кораке је у томе што возач треба да уступи првенство пролаза свим возилима која се крећу путем с правом првенства пролаза. Ако има возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач врши заустављање испред линије прегледности, при чему је возило позиционирано уз десну ивицу коловоза. Након уверавања да нема возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач може донети одлуку да пролазак кроз раскрсницу изведе без заустављања. За безбедно извршавање ове радње кључна је процена брзине и удаљености возила која се крећу путем са правом првенства пролаза.



Слика 63. Кораци извођења радње скретање удесно – „тироуџао“

2.3.3. Скретање удесно – „обавезно заустављање“

Скретање удесно приликом наилаaska на знак „стоп“:

Поступање према саобраћајном знаку „стоп“ при скретању удесно исто је као и поступање при кретању право, а разлика је у позиционирању возила уз десну ивицу коловоза за скретање удесно.

Ако је на прилазу раскрсници знак „стоп“, возач је обавезан да заустави своје возило. Када уз знак „стоп“ постоји неискривљена линија заустављања, она означава место на коловозу испред кога возач мора да заустави возило. Возач наставља кретање и ако се увери да има возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возило се поново зауставља испред линије прегледности. У овом тренутку возило је позиционирано уз десну ивицу коловоза.

Када на коловозу уз знак „стоп“ није обележена неискривљена линија заустављања, возач врши заустављање испред линије прегледности. Након уверавања да нема возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач може донети одлуку да настави кретање кроз раскрсницу.

У случају када је раскрсница непрегледна и није могуће извршити уверавање са линије заустављања, возач помера возило до линије прегледности.

2.4. Скретање улево

2.4.1. Скретање улево – „иуи са ирвенсивом иролаза“

Скретање улево на раскрсници регулисаној саобраћајним знаковима са пута с правом првенства пролаза:

1. Припрема – Возач се већ налази у саобраћајној траци из које је скретање улево дозвољено, тако да припрема возило за наредни корак прилагођавајући брзину кретања возила, бирајући одговарајући степен преноса и успоравањем возила.

2. Уверавање – Осматрањем испред возила, с леве и десне стране и иза возила возач се помоћу унутрашњег и бочних огледала, као и гледањем у „мртав угао“ уверава о кретању других учесника у саобраћају и могућности безбедног извођења радње скретање улево. Ово је тренутак у коме возач доноси одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје.

3. Обавештавање – Возач укључује леви показивач правца и помера се ка разделној линији.

4. Уверавање – Приближава се линији прегледности где се уверава да су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да постоје услови за безбедно скретање улево. Ово је последњи тренутак у коме возач може донети одлуку да одустане од уласка у раскрсницу, нпр. услед немогућности напуштања раскрснице због густине саобраћаја. Ако постоје услови, возач улази у раскрсницу и по потреби се зауставља уз разделну линију, и то пре центра раскрснице, пропуштајући возила која му долазе у сусрет и задржавају правац кретања или скрећу удесно.

5. Извршење радње – При самом скретању улево, возач се креће обележеном или замишљеном линијом водиљом која спаја разделне линије коловоза и возилом мора да прође с леве стране замишљеног средишта раскрснице. Ако се при скретању улево возач мимоилази с другим возилом које долази из супротног смера, које такође скреће улево, мора да води рачуна о безбедном растојању с десне стране свог возила, како би се возила безбедно мимоишла.

2.4.2. Скретање улево – „устуипање ирвенсива иролаза“

Скретање улево приликом наиласка на знак „уступање првенства пролаза“:

Разлика у односу на претходне кораке је у томе што возач треба да уступи првенство пролаза свим возилима која се крећу путем

с правом првенства пролаза. Ако има возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач врши заустављање испред линије прегледности, при чему је возило позиционирано уз разделну линију. Након уверавања да нема возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач може донети одлуку да пролазак кроз раскрсницу изведе без заустављања.

Ако постоје услови, возач улази у раскрсницу и по потреби се зауставља уз разделну линију, и то пре центра раскрснице, пропуштајући возила која му долазе у сусрет и задржавају правац кретања или скрећу удесно.

За безбедно извршавање ове радње кључна је процена брзине и удаљености возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, као и возила која му долазе у сусрет.

2.4.3. Скретање улево – „обавезно заустављање“

Скретање улево приликом наилаaska на знак „стоп“ (Слика 64):

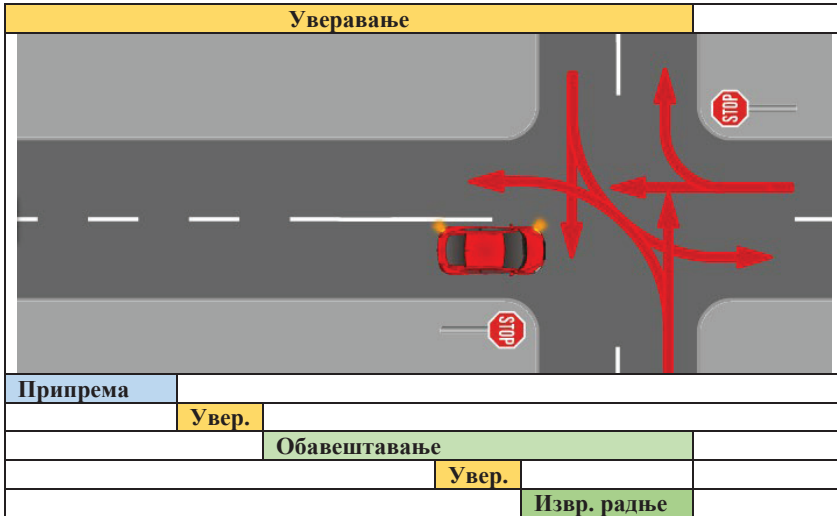
Ако је на прилазу раскрсници знак „стоп“, возач је обавезан да заустави своје возило. Када уз знак „стоп“ постоји неискривљена линија заустављања, она означава место на коловозу испред кога возач мора да заустави возило. Возач наставља кретање и ако се увери да има возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возило се поново зауставља испред линије прегледности. У овом тренутку возило је позиционирано уз разделну линију.

Када на коловозу уз знак „стоп“ није обележена неискривљена линија заустављања, возач врши заустављање испред линије прегледности. Након уверавања да нема возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, возач може донети одлуку да настави кретање кроз раскрсницу.

Ако постоје услови, возач улази у раскрсницу и по потреби се зауставља уз разделну линију, и то пре центра раскрснице, пропуштајући возила која му долазе у сусрет и задржавају правац кретања или скрећу удесно.

За безбедно извршавање ове радње кључна је процена брзине и удаљености возила која се крећу путем с правом првенства пролаза, као и возила која му долазе у сусрет.

У случају када је раскрсница непрегледна и није могуће извршити уверавање са линије заустављања, возач помера возило до линије прегледности одакле врши уверавање.



Слика 64. Кораци извођења радње скретање улево – „стой“

Припрема кандидата (први корак у алгоритму) за скретање улево приликом наилаaska на знак „стоп“ треба да започне на довољној удаљености испред раскрснице како би сви кораци у алгоритму били временски и просторно реализовани за извођење радње. Временско-просторна реализација алгоритма се додатно усложњава због већег броја могућих конфликтних ситуација које кандидат мора да предвиди да би скретање улево извео безбедно.

Литература

- [1] Приручник за лиценцирање кадрова у процесу осposобљавања кандидата за возаче, Књига 2, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2013.
- [2] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, 2009, „Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19).
- [3] Правилник о саобраћајној сигнализацији, 2014, „Службени гласник РС“, бр. 34/14. и 85/17.

3. ПОЛУКРУЖНО ОКРЕТАЊЕ

Увод

Полукружно окретање је једна од радњи која се изводи возилом у саобраћају на путу, односно на раскрсници. У оквиру теоријске обуке кандидати за возаче се упознају са теоријским објашњењем извођења ове радње. Применом основних теоријских знања о извођењу радње полукружно окретање, кандидатима ће бити олакшан процес овладавања практичним управљањем моторним возилом. Позитиван трансфер знања са теоријског објашњења на практично извођење радње полукружно окретање у највећој мери зависи од начина на који је то знање систематизовано и стечено у образовном процесу.

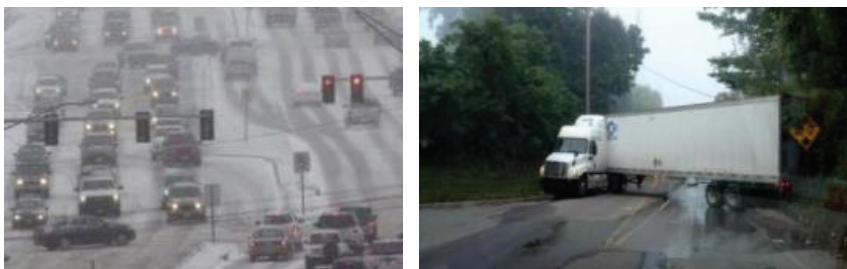
Основни задатак предавача теоријске обуке јесте да припреми кандидате за возаче за прописно, правилно и безбедно управљање возилом у саобраћају. Важно је да се кандидати на теоријској обуци упознају с начином извођења полукружног окретања, односно да схвате и разумеју потенцијалне опасности које могу настати при извођењу ове радње. За реализацију ове наставне јединице предавач има на располагању различите наставне методе које ће кандидатима за возаче олакшати процес учења и разумевања сложености и комплексности извођења радње полукружно окретање.

3.1. Перцепција ризика и процена саобраћајне ситуације

Посматрано са аспекта безбедности, полукружно окретање представља високоризичну радњу у саобраћају. Поред неопходне вештине и технике управљања возилом, пред возачем се за извођење ове радње постављају и различити захтеви у различитим саобраћајним

ситуацијама. Највећи број полукружних окретања возачи изводе на раскрсницама, а познато је да су раскрснице места с највећим бројем конфликтних тачака на којима често долази до саобраћајних незгода.

Да би возач безбедно започео извођење радње полукружно окретање, потребно је да прикупи и обради информације о саобраћајној ситуацији, да прати и анализира поступања других учесника у саобраћају и да се увери да извођењем радње неће ометати или угрожавати безбедност саобраћаја. Прикупљање и обрада информација о месту на путу/раскрсници и начину на који ће извести полукружно окретање условљено је бројним унутрашњим и спољашњим факторима који утичу на возача.



Слика 65. *Процена ризика и перцепција простора за извођење полукружног окретања*

Као и свака друга радња, тако се и полукружно окретање одвија у простору и времену. У опажању простора и времена учествују сва чула, али највећи значај има чуло вида. На тачност опажања простора и времена утиче много фактора: психофизичке карактеристике возача, геометријске карактеристике путева и раскрсница, пројектни елементи пута и саобраћајна сигнализација, брзина возила, временски услови, видљивост и прегледност и друго.

При извођењу полукружног окретања неопходна је процена димензија простора на којем возач има намеру да изведе полукружно окретање. Процена ризика и перцепција простора и времена су важан део извођења полукружног окретања. Међутим, сваки возач има сопствену перцепцију која је веома често условљена субјективним критеријумима који утичу на његово поступање у саобраћају.

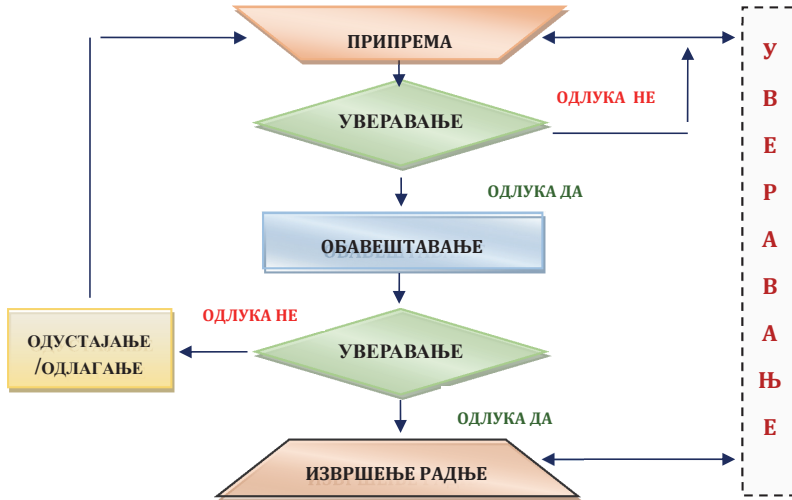
3.2. Алгоритам извођења радње полукружно окретање

Полукружно окретање је радња која возачу омогућава да изврши промену смера кретања, односно да возило окрене за 180° и настави кретање у супротном смеру.

Полукружно окретање у саобраћају возач може извршити:

- На путу ван раскрснице;
- На раскрсници.

Као и свака радња, односно поступање возилом у саобраћају на путу и полукружно окретање се изводи према представљеном алгоритму вршења радњи (Слика 66).

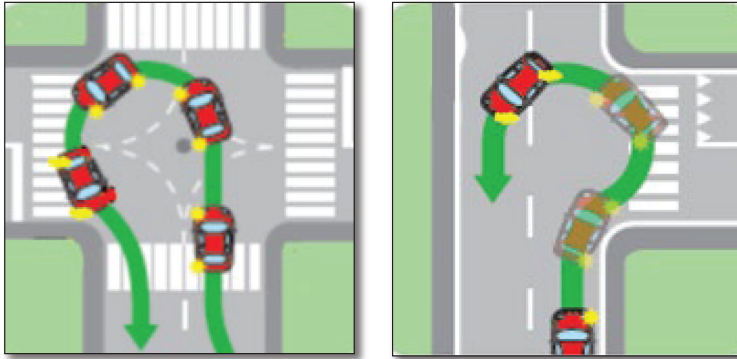


Слика 66. Алгоритам вршења радњи у саобраћају

При извођењу полукружног окретања, возач се увек налази у представљеном алгоритму вршења радњи или у неком од корака алгоритма у зависности од саобраћајне ситуације у којој се налази, јер и радња полукружно окретање има своје специфичности. Алгоритам извођења радње полукружно окретање се може дефинисати као процедура по којој возач предузима низ конкретних корака који ће довести до прописног, правилног и безбедног извршења радње.

Алгоритам извођења радње полукружно окретање се може корисовати у зависности од:

- Места извођења:
 - На путу ван раскрснице;
 - На раскрсници.
- Од врсте раскрснице (крстаста, Т, кружни ток саобраћаја);
- Од начина регулисања саобраћаја на раскрсници;
- Од броја саобраћајних трака на раскрсници;
- Од пројектних елемената раскрснице (разделно острво);
- Категорије возила.



Слика 67. Полуокружно окретање у зависности од врсте раскрснице

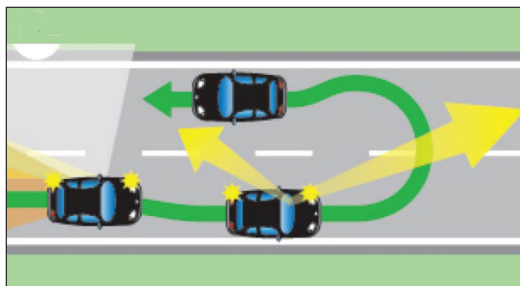
При извођењу полуокружног окретања, возач се увек налази у алгоритму означеним на Слици 66, односно његовим комбинацијама у зависности од саобраћајне ситуације у којој се налази и у зависности од претходно наведених елемената који утичу на корекцију и/или промену алгоритма.

3.3. Полуокружно окретање на путу ван раскрснице

Полуокружно окретање на путу ван раскрснице се може извести методом с једним маневром, односно методом с три маневра на простору на којем је дозвољено изводити полуокружно окретање на овај начин (паркиралиште, полигон за почетну обуку кандидата и друго).

3.3.1. Полуокружно окретање методом једног маневра

У зависности од саобраћајне ситуације, полуокружно окретање методом једног маневра на путу ван раскрснице могуће је извести ако је коловоз довољно широк, односно ако постоји проширење пута с леве или с десне стране (нпр. паркинг простор).



Слика 68. Метода једног маневра

При извођењу полукружног окретања на путу ван раскрснице методом једног маневра, возач поступа на следећи начин:

1. Припрема – Возач прикупља, анализира и обрађује информације о саобраћајној сигнализацији која означава да ли је на том делу пута дозвољено извођење полукружног окретања. Прикупља и анализира информације о кретању осталих учесника у саобраћају, да ли има добру прегледност, видљивост и да ли је довољно широк коловоз да радњу може да изведе. Избором одговарајућег степена преноса, возач прилагођава брзину кретања возила и заузима одговарајући положај возилом у саобраћајној траци (ближе десној ивици коловоза ако возило није правилно позиционирано). Возач своју пажњу усмерава на део коловоза на којем ће извести полукружно окретање и започиње процес планирања на који начин извести полукружно окретање.

2. Уверавање – Осматрањем саобраћаја испред/иза возила, с леве и десне стране, возач се помоћу унутрашњег и бочних огледала и погледом преко левог рамена уверава о кретању других учесника у саобраћају и да ли постоје услови за безбедан почетак извођења радње полукружно окретање. На основу свих прикупљених података, возач има обавезу и да изврши процену целокупне саобраћајне ситуације, и да на основу тога донесе одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје/одлаже.

3. Обавештавање – Возач укључује леви показивач правца и, у зависности од ширине коловоза и расположивог простора за извођење полукружног окретања, заузима одговарајући положај возилом. Возила која се крећу иза њега благовремено обавештава „стоп“ светлима (ако процени да је то потребно).

4. Уверавање – Гледањем испред и иза возила, с леве и десне стране, возач се уверава да ли су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да ли постоје услови за безбедно извођење полукружног окретања. Ово је тренутак у коме возач може донети одлуку да одустане, односно да одложи извршење радње ако нису испуњени услови за безбедно извођење (нпр. услед пропуштања возила из супротног смера).

5. Извршење радње – Након уверавања да постоје услови за безбедно извођење радње, возач приступа извршењу полукружног окретања. Возач, својим кретањем или положајем возила, не сме да угрожава остале учеснике у саобраћају.

3.3.2. Полукружно окретање са једним маневром коришћењем проширења иуџа с леве и десне стране

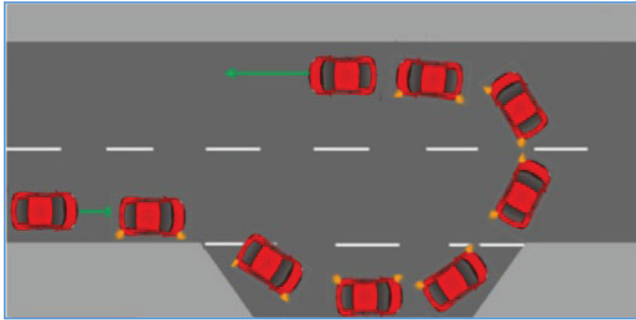
Проширење пута омогућава возачу да методом једног маневра изведе полукружно окретање и на тај начин изврши промену смера кретања.

Ако се проширење пута налази са леве стране (Слика 69а), возач пролази кроз претходно описани алгоритам извођења радње полукружно окретање, а специфичност овог поступања је што возач након полукружног окретања, а пре скретања удесно са проширења пута, укључује десни показивач правца. Осматрањем саобраћаја уверава се о кретању других учесника у саобраћају и да ли постоје услови за безбедно скретање удесно. Ако је потребно, возач ће зауставити возило на линији прегледности¹. Након уверавања да су испуњени услови за безбедно скретање удесно, возач врши скретање уз десну ивицу коловоза без ометања и угрожавања осталих учесника.



Слика 69а. Проширење иуџа с леве стране

Ако се проширење пута налази са десне стране (Слика 69б), возач пролази кроз претходно описани алгоритам извођења радње полукружно окретање, а специфичност овог поступања је што возач у 3. кораку (обавештавање) најпре укључује десни показивач правца и започиње скретање возила удесно. Након скретања на проширење пута, возач укључује леви показивач правца и врши осматрање саобраћајне ситуације испред и иза возила, уверавајући се да ли је потребно пропустити возила која се крећу путем на који се укључује. Након уверавања да постоје услови за безбедно извођење радње, возач изводи полукружно окретање, при чему кретањем или положајем возила не доводи у дилему нити угрожава остале учеснике у саобраћају.

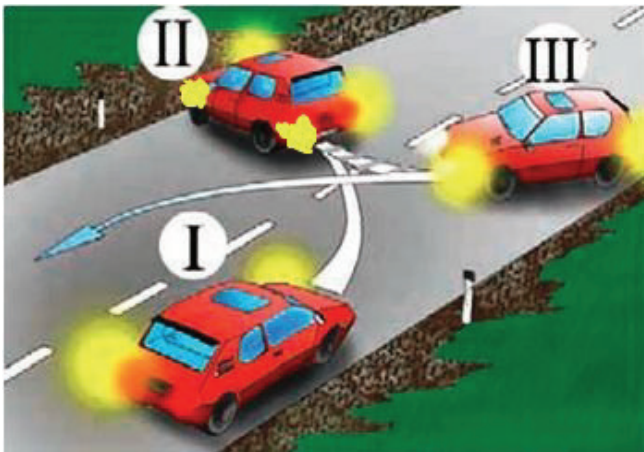


Слика 69б. Проширење пута са десне стране

3.3.3. Полукружно окретање методом три маневра

Полукружно окретање возила методом са три маневра обавља се на површинама на којима је дозвољено извести полукружно окретање на овакав начин (паркиралиште, полигон за почетну обуку кандидата и друго).

Извођење полукружног окретања возила на овај начин сложеније је од претходног због положаја возила, времена задржавања на коловозу и кретања возилом уназад (Слика 70).



Слика 70. Метода са три и више маневара

При извођењу полукружног окретања методом три маневра, возач поступа на следећи начин:

ПРВИ МАНЕВАР

1. Припрема – На основу прикупљених и обрађених информација да ли има добру прегледност, видљивост и довољну ширину коловоза,

возач прилагођава брзину кретања и заузима одговарајући положај возилом у саобраћајној траци (ближе десној ивици коловоза). У овом кораку возач почиње процес планирања извођења полукружног окретања.

2. Уверавање – Гледањем испред и иза возила, с леве и десне стране, возач се помоћу унутрашњег и бочних огледала и погледом преко рамена уверава о могућности безбедног почетка извођења радње полукружно окретање. На основу свих прикупљених података, возач врши процену саобраћајне ситуације и доноси одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје/одлаже.

3. Обавештавање – Возач укључује леви показивач правца и, у зависности од ширине коловоза, возилом заузима одговарајући положај за извођење полукружног окретања. Ако возач процени да је потребно да заустави возило да би извршио први маневар у полукружном окретању, онда ће укључити десни показивач правца и зауставити возило уз десну ивицу коловоза, а након тога извршити уверавање и укључити леви показивач правца.

4. Уверавање – Гледањем испред и иза возила, с леве и десне стране помоћу унутрашњег и бочних огледала и погледом преко левог рамена, возач се уверава да ли су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да ли постоје услови за безбедно извођење полукружног окретања. Ово је тренутак у коме возач може донети одлуку да одустане, односно да одложи извршење радње ако нису испуњени услови за безбедно извођење.

5. Извршење радње – Након уверавања да постоје услови за безбедно скретање, возач врши скретање улево, возилом прелази на леву саобраћајну траку и зауставља се заузимајући положај возилом попречно у односу на леву ивицу коловоза (Слика 70, положај 1).

ДРУГИ МАНЕВАР

1. Уверавање – Осматрањем саобраћаја с леве и десне стране и иза возила, возач се уверава о могућности безбедног наставка извођења радње полукружно окретање.

2. Обавештавање – Возач укључује сва четири показивача правца.

3. Уверавање – Возач се уверава да ли постоје услови за безбедно кретање возилом уназад. Ако нису испуњени услови за безбедно извођење, ово је тренутак у коме возач доноси одлуку да одустане/одложи кретање возилом уназад.

4. Извршење радње – Након уверавања да постоје услови за безбедно кретање уназад, возач кретањем уназад и скретањем удесно возилом прелази на десну саобраћајну траку и зауставља возило

заузимајући положај возилом попречно у односу на десну ивицу коловоза (Слика 70, положај 2).

ТРЕЋИ МАНЕВАР

1. Уверавање – Осматрањем саобраћаја с леве и десне стране, возач се уверава о могућности безбедног скретања улево и завршетку извођења радње полукружно окретање.

2. Обавештавање – Возач укључује леви показивач правца.

3. Уверавање – Возач се уверава да ли постоје услови за безбедно скретање возилом улево.

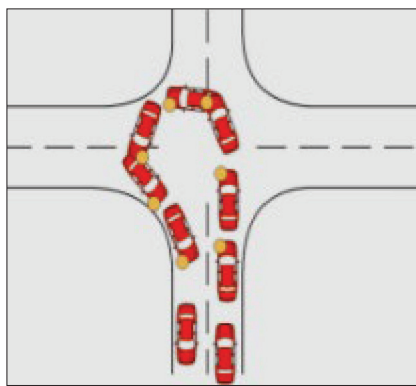
4. Извршење радње – Након уверавања да постоје услови за безбедно скретање улево, возач скретањем улево прелази на десну саобраћајну траку и наставља кретање право (Слика 70, положај 3).

3.4. Полукружно окретање на раскрсници

Најчешће место за извођење полукружног окретања је раскрсница, а познато је да су раскрснице места с највећим бројем конфликтних тачака на којима често долази до саобраћајних незгода.

Алгоритмом извођења радњи биће представљено вршење полукружног окретања на неколико различитих раскрсница.

3.4.1. Полукружно окретање на раскрсници коришћењем левој бочној иуша



Слика 71. Коришћење левој бочној иуша

Полукружно окретање на четворокракој раскрсници коришћењем левог бочног пута се изводи на следећи начин:

1. Припрема – Одржавајући правац кретања и правилан положај возила у саобраћајној траци, возач прикупља и обрађује информације о саобраћајној ситуацији на раскрсници и планира начин извршења радње. Возач прилагођава брзину кретања одабиром одговарајућег степена преноса, односно успорава у зависности од услова саобраћаја на раскрсници. Под припремом возача подразумева се и планирање начина извођења полукружног окретања.

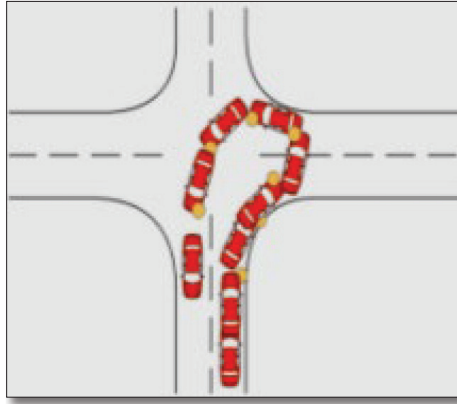
2. Уверавање – Да би се возач уверио да ли постоје услови за почетак безбедног извођења радње полукружно окретање, потребно је да осмотри пут испред и иза возила, с леве и десне стране погледом у возачка огледала и погледом преко рамена. У овом кораку возач идентификује све што се налази у његовом видном пољу, процењује саобраћајну ситуацију на раскрсници и утврђује да ли постоје услови за безбедан почетак извођења радње. На основу тога доноси одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје/одлаже.

3. Обавештавање – Након што је извршио проверу услова за безбедан почетак извођења радње, возач обавештава остале учеснике у саобраћају о својој намери укључивањем левог показивача правца и померањем возила ка разделној линији коловоза.

4. Уверавање – Приближава се линији прегледности и уверава се да су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да постоје услови за безбедно извођење полукружног окретања. Ово је последњи тренутак у коме возач може донети одлуку да одустане од уласка у раскрсницу (нпр. због густине саобраћаја). Ако постоје услови, возач улази у раскрсницу и по потреби се зауставља уз разделну линију и то пре центра раскрснице, пропуштајући возила која му долазе у сусрет и задржавају правац кретања или скрећу удесно. Ако не постоји потреба за заустављањем, возач возилом пролази центар раскрснице.

5. Извршење радње – Након уверавања да постоје услови за безбедно извођење радње, возач врши полукружно окретање. Окреће возило за 180° водећи рачуна да својим кретањем или положајем возила не угрожава остале учеснике у саобраћају. Пре укључивања са бочног пута возач укључује десни показивач правца, а по потреби и зауставља возило на линији прегледности. Након уверавања да су испуњени услови за безбедно скретање удесно, возач врши скретање уз десну ивицу коловоза без ометања и угрожавања осталих учесника (Слика 71).

3.4.2. Полукружно окретање на раскрсници коришћењем десног бочног пута



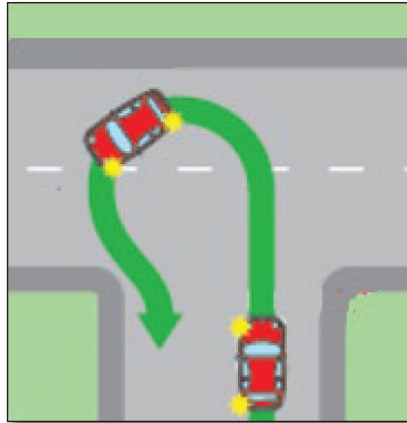
Слика 72. Коришћење десног бочног пута

При извођењу полукружног окретања на раскрсници коришћењем десног бочног пута (Слика 72), возач пролази кроз описани алгоритам вршења радње полукружно окретање. Специфичност извођења полукружног окретања коришћењем десног бочног пута и поступања возача је та да возач у 3. кораку алгоритма (обавештавање) најпре укључује десни показивач правца и врши скретање возилом удесно на бочни пут. Након скретања на бочни пут и извршеног уверавања о наставку безбедног извођења радње, возач укључује леви показивач правца и возилом скреће улево.

Осматрањем саобраћаја испред и иза, с леве и десне стране возила, возач се уверава да ли постоје услови за наставак безбедног извођења полукружног окретања. Наставља скретање улево и по потреби зауставља возило на линији прегледности да би пропустио возила која имају првенство пролаза.

Након уверавања да постоје услови за безбедно извођење радње возач изводи полукружно окретање, при чему кретањем или положајем возила не доводи у дилему, нити угрожава остале учеснике у саобраћају.

3.4.3. Полукружно окретање на широкракој „Т“ раскрсници



Слика 73. Трокрака чеона раскрсница

При извођењу полукружног окретања на трокракој чеоној раскрсници возач поступа на следећи начин:

1. Припрема – Возач прикупља и обрађује информације о саобраћајној ситуацији на раскрсници (да ли је дозвољено извођење полукружног окретања, да ли има добру прегледност, видљивост, довољну ширину коловоза и др.). Возилом заузима одговарајући положај у саобраћајној траци, прилагођава брзину кретања, односно успорава у зависности од услова саобраћаја на раскрсници. На основу прикупљених и обрађених информација возач врши планирање начина извођења полукружног окретања.

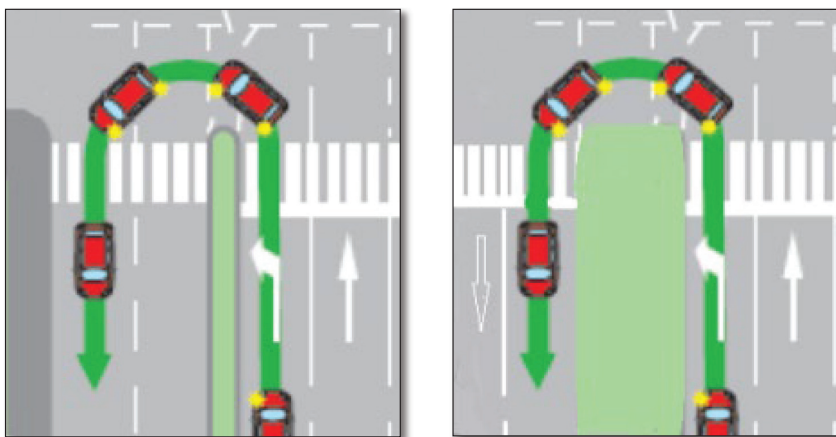
2. Уверавање – Осматрањем саобраћаја испред и иза возила, с леве и десне стране, погледом у возачка огледала и погледом преко рамена, возач се уверава да ли постоје услови за почетак безбедног извођења радње полукружно окретање. Процењује саобраћајну ситуацију на раскрсници и на основу тога доноси одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје/одлаже.

3. Обавештавање – Возач обавештава остале учеснике у саобраћају о својој намери укључивањем левог показивача правца.

4. Уверавање – Пре доласка на линију прегледности, возач се уверава да ли постоје услови за безбедно извођење полукружног окретања. Ако је потребно, зауставља се на линији прегледности ради уступања првенства пролаза возилима која то имају. Ако постоје услови, наставља кретање и улази у раскрсницу.

5. Извршење радње – Након уверавања да постоје услови за безбедно извођење радње, возач врши полукружно окретање водећи рачуна да својим кретањем или положајем возила не угрожава остале учеснике у саобраћају (Слика 73).

3.4.4. Полукружно окретање на раскрсници са физички одвојеним коловозним тракама



а) Узано разделно остврво

б) Широко разделно остврво

Слика 74. Полукружно окретање у зависности од величине разделног остврва

1. Припрема – На основу прикупљених и обрађених информација (о начину регулисања саобраћаја на раскрсници, кретању осталих учесника у саобраћају, да ли је на том делу пута дозвољено извођење полукружног окретања и др.) возач врши припрему и планира начин извођења полукружног окретања. Под припремом се подразумева и промена саобраћајне траке, односно заузимање положаја у саобраћајној траци која се протеже уз леву ивицу коловозне траке. Након тога, одржавајући правилан положај возила и правац кретања, ако је потребно возач прилагођава брзину кретања одабиром одговарајућег степена преноса у зависности од услова саобраћаја на раскрсници.

2. Уверавање – Да би се возач уверио да ли постоје услови за почетак безбедног извођења радње полукружно окретање, потребно је да осмотри пут испред/иза возила, с леве и десне стране погледом у возачка огледала и погледом преко левог рамена. На основу свих прикупљених и обрађених информација, возач врши процену целокупне саобраћајне ситуације и на основу тога доноси одлуку о даљем извршењу радње, наставља извршење или одустаје/одлаже.

3. Обавештавање – Након што је извршио проверу безбедносних услова за извршење радње полукружно окретање, возач обавештава остале учеснике у саобраћају о својој намери укључивањем левог показивача правца и померањем возила ка разделном острву.

4. Уверавање – Приближава се линији прегледности и уверава се да су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да ли постоје услови за безбедно извођење полукружног окретања. Ако постоје услови, возач улази у раскрсницу и по потреби се зауставља ради пропуштања возила која му долазе у сусрет и задржавају правац кретања или скрећу удесно.

5. Извршење радње – Након уверавања да постоје услови за безбедно извођење радње, возач приступа извршењу полукружног окретања. Окреће возило за 180° водећи рачуна да својим кретањем или положајем возила не угрожава остале учеснике у саобраћају.

Када је разделно острво око којег се врши полукружно окретање довољно широко, у зависности од техничких карактеристика возила, геометрије раскрснице и ширине саобраћајних трака, возач возилом скреће у прву ближу леву саобраћајну траку и наставља кретање право (Слика 74а).

Када је разделно острво око којег се врши полукружно окретање узано, не може се возилом ући у прву леву, већ возач возилом скреће у десну саобраћајну траку и наставља кретање право (Слика 74б).

Литература

- [1] *Приручник за лиценцирање кадрова у процесу осјосођавања кандидата за возаче*, Књига 2, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2013.
- [2] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, 2009, „Службени гласник РС“, др. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – Одлука УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – Одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19.
- [3] *Приручник за предаваче теоријске обуке у ауто-школама (Раскрсница)*, Саобраћајни факултет Београд, 2015.

4. ПОСТУПАЊЕ И ОДНОС ВОЗАЧА ПРЕМА ПЕШАЦИМА

Увод

Да би кандидат за возача успешно положио возачки испит, потребно је да на практичном делу возачког испита задовољи дефинисане критеријуме који се односе на прописно, правилно и безбедно управљање моторним возилом у саобраћају на путу. За безбедно управљање возилом у саобраћају на путу основно је да возач поседује одређена знања и потребну вештину како би на правилан и безбедан начин извршио одређену радњу возилом у саобраћају на путу.

Основна теоријска знања на који начин се изводе радње возилом у саобраћају (ТИР) кандидати стичу на теоријској обуци. Садржај теоријске обуке се остварује по прописаном програму који омогућава да кандидат након завршетка оспособљавања стекне потребна знања и вештине за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу. У овом делу обуке кандидати се упознају и са поступањем возача према пешацима у различитим саобраћајним ситуацијама, затим са поступањем према рањивим категоријама пешака, као и са опасностима које могу настати услед неправилног и непрописног односа према пешацима.

Практична обука у управљању возилом се изводи ради стицања практичних знања и вештина потребних за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу. У току практичне обуке кандидати стичу практична знања на који начин се изводи конкретна

радња возилом, односно на који начин возач поступа према пешацима и осталим учесницима у саобраћају на путу.

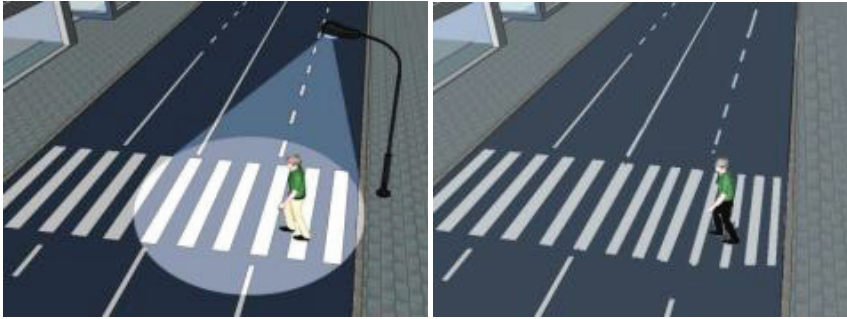
На практичном делу возачког испита потребно је да кандидат сваку радњу изврши кроз одређене кораке у алгоритму вршења радњи, како би његово кретање у односу на друге учеснике у саобраћају било безбедно. Кандидат за возача треба стално да прати и анализира поступања других учесника у саобраћају и да предвиђа могуће опасности, при чему је дужан да посебну пажњу посвети рањивим учесницима у саобраћају као што су пешаци, деца, старије особе и лица са посебним потребама.

4.1. Перцепција, процена и предвиђање пешака на путу

Поступање возача при наиласку на пешачки прелаз и извођење одређених радњи условљено је, између осталог, и психофизичким способностима возача. Да би возач безбедно започео извођење радње проласка преко пешачког прелаза, потребно је да прати и анализира поступања других учесника у саобраћају, а нарочито кретање пешака, и да се уверава да даљим извођењем радње неће ометати или угрожавати саобраћај.

За могућност правовременог уочавања и опажања пешака, нарочито у близини раскрснице, где је опажање пешака отежано из много разлога, највећи значај има чуло вида. Ноћу и у условима смањене видљивости видна способност возача је смањена, а уочљивост пешака је ограничена. У зависности од боје одеће коју носе, пешаци су под истим условима одвијања саобраћаја уочљиви на различитим одстојањима. При кратким светлима аутомобила, у ноћним условима, пешак у тамној одећи се види на 26 m, пешак у сивој одећи на 31 m, а пешак у светлој одећи на 38 m. Ако пешак на себи има светлоодбојни прслук или неку другу рефлектујућу материју, тада се знатно повећава његова уочљивост. Ако пешак носи светлоодбојну плочицу површине 29 cm^2 , иста се може видети употребом дугих светала на удаљености од 136 m.

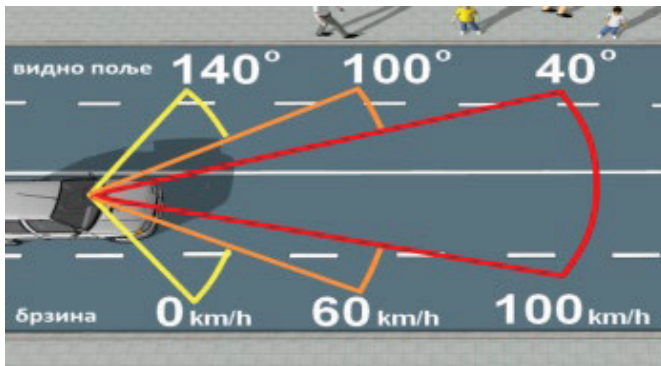
Возач није у могућности да мења услове видљивости у којима учествује у саобраћају, али је дужан да приликом вожње ноћу и под неповољним временским условима управља возилом уз повећану опрезност и брзином која је прилагођена условима смањене видљивости и која омогућава краћи пут заустављања.



Слика 75. Могућности уочавања пешака у ноћним условима

Прикупљањем и обрадом информација о близини места на путу на којем се налази пешачки прелаз, о кретању пешака и других учесника у саобраћају, возач улази у припрему за безбедан прелазак преко пешачког прелаза.

Веомо често, у непосредној близини пешачког прелаза, постоје предмети и појаве које ограничавају прегледност пешака и одвлаче пажњу возачу. Ако возач управља возилом на путу ван насеља, потребно је да брзину кретања прилагоди променама садржаја у видном пољу како би благовремено могао да уочи саобраћајну сигнализацију о наиласку на пешачки прелаз.



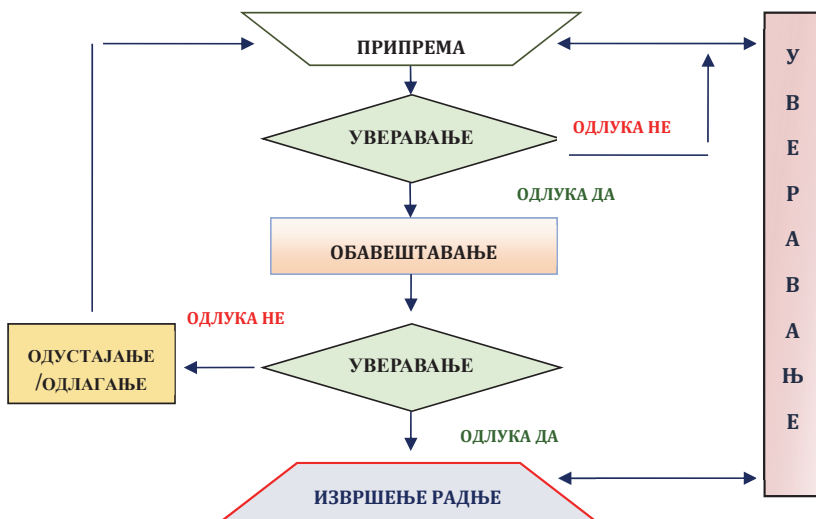
Слика 76. Исоширена дубина и ширина видног поља у зависности од брзине

Код управљања возилом у насељу прописана је мања брзина кретања, али је број дражи у видном пољу возача већи и веомо је важно да возач прилагоди брзину кретања променама дражи у видном пољу. У условима када возач благовремено уочи пешака и процени његово кретање, дужан је да прилагоди брзину возила

тако да у свакој ситуацији може безбедно да пропусти пешака, односно заустави возило испред пешачког прелаза. Брзина прилагођена отежаним условима одвијања саобраћаја омогућиће возачу благовремено заустављање услед промене саобраћајне ситуације или препреке на путу.

4.2. Алгоритам поступања возача у односу на пешаке

При извођењу радњи возилом, односно поступања возилом у саобраћају на путу, возач се увек налази у представљеном алгоритму вршења радњи (слика 76) или у неком од корака алгоритма, јер већина радњи, односно поступања има своје специфичности. Алгоритам поступања возача при наиласку на пешачки прелаз може се дефинисати као процедура по којој се предузима низ конкретних корака који ће нас довести до правилног и безбедног проласка преко пешачког прелаза.



Слика 77. Алгоритам вршења радњи у саобраћају

Алгоритам извођења радњи и поступања може садржати кораке који се понављају више пута или кораке када треба донети неку одлуку на основу неког критеријума.

1. Корак – припрема. Обухвата поступања која се односе на припрему возача (уочавање пешака, односно пешачког прелаза,

прикупљање информација о кретању пешака и осталих учесника о саобраћају, планирање на који начин пропустити пешака и др.) и припрему возила (прилагођавање брзине кретања, заузимање правилног положаја возила у саобраћајној траци).

2. Корак – уверавање. Подразумева осматрање саобраћаја испред/иза возила и процену целокупне саобраћајне ситуације како возач даљим кретањем возила неће представљати опасност за пешаке и остале учеснике у саобраћају.

3. Корак – обавештавање. Возач укључивањем/неукључивањем показивача правца, смањивањем брзине кретања и успостављањем визуелног контакта са пешацима обавештава учеснике у саобраћају о намери пропуштања пешака (кретањем или заустављањем).

4. Корак – уверавање. Подразумева да су пешаци и остали учесници у саобраћају схватили и разумели његову намеру и да постоје услови за безбедно пропуштање пешака, односно за безбедан пролазак преко пешачког прелаза.

5. Корак – извршење радње. Подразумева пропуштање пешака кретањем или заустављањем возила. Извршењем радње, као и након извршења, возач кретањем или положајем возила не сме да угрожава учеснике у саобраћају.

Алгоритам поступања возача при наиласку на пешачки прелаз може се кориговати, мењати и допуњавати, у зависности од:

- Врсте пута на којем се налази пешачки прелаз (у насељу, ван насеља);
- Кретања право, скретања улево и удесно на бочни пут;
- Начина регулисања саобраћаја;
- Категорије пешака (деца, старије особе, лица са посебним потребама).



Слика 78. Однос возача према пешацима

Возач треба непрекидно да прати и анализира поступања других учесника у саобраћају, а нарочито да прати кретање пешака који прилазе пешачком прелазу или се већ налазе на њему. У складу с тим, возач би требало да предвиђа евентуалне опасности и да буде спреман да у сваком тренутку промени начин поступања и предузме одговарајућу радњу како би покушао да избегне потенцијалну опасност.

4.3. Поступање возача и однос према пешацима при наиласку на пешачки прелаз при кретању право

При кретању право и наиласку на пешачки прелаз возач поступа на следећи начин:

1. **Припрема** – Возач прикупља и обрађује информације о саобраћајној сигнализацији која означава близину места на путу на коме се налази означени пешачки прелаз и начину регулисања саобраћаја на пешачком прелазу. Након уочавања пешачког прелаза, прикупља и анализира информације о кретању пешака и осталих учесника у саобраћају. Возач прилагођава брзину кретања возила (врши избор одговарајућег степена преноса и успоравање) тако да може безбедно да пропусти пешака, и заузима одговарајући положај возилом у саобраћајној траци (ближе десној ивици коловоза ако возило није правилно позиционирано). Возач своју пажњу усмерава на кретање пешака који су већ ступили, односно ступају или показују намеру да ће ступити на пешачки прелаз, и започиње процес планирања на који начин пропусти пешака.

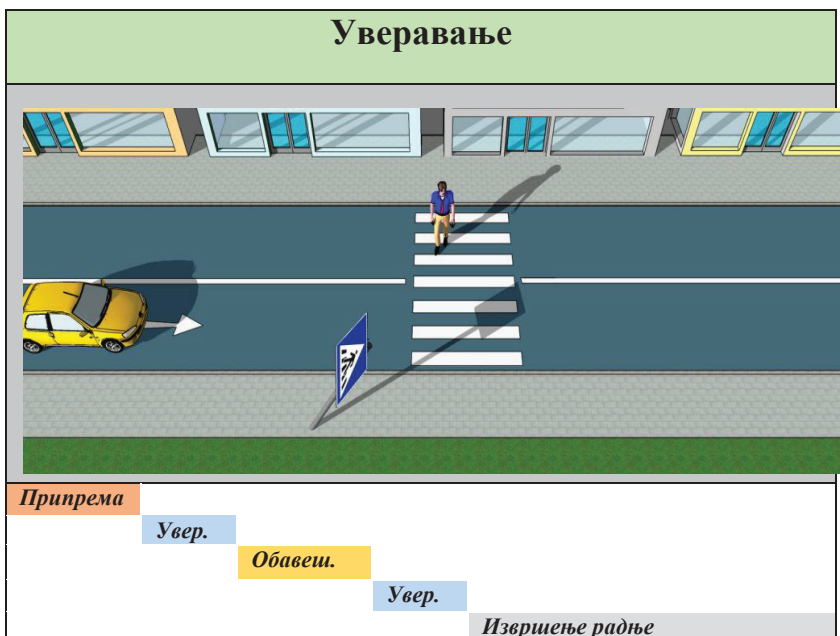
2. **Уверавање** – Возач осматра саобраћај испред/иза возила и уверава се о начину кретања пешака и кретању других учесника у саобраћају. Возач има обавезу да на основу прикупљених и обрађених информација изврши процену активности пешака који су на пешачком прелазу, који ступају на пешачки прелаз или показују намеру да ће ступити. Возач има обавезу и да изврши процену целокупне саобраћајне ситуације, и да на основу тога донесе одлуку да ли постоје услови за безбедан пролазак преко пешачког прелаза.

3. **Обавештавање** – У овом кораку возач не укључује показивач правца и на тај начин показује намеру да ће наставити да се креће право. Смањивањем брзине кретања возила, возач обавештава остале учеснике (возаче и пешаке) у саобраћају о својој намери. Возила која се крећу иза њега возач благовремено обавештава

„стоп“ светлима (ако процени да је то потребно). Возач треба да успостави визуелни контакт са пешацима, а у изузетним случајевима (нпр. када пешак не обраћа пажњу на кретање возила, када су деца поред коловоза и сл.) и да употреби светлосне или звучне знаке упозорења.

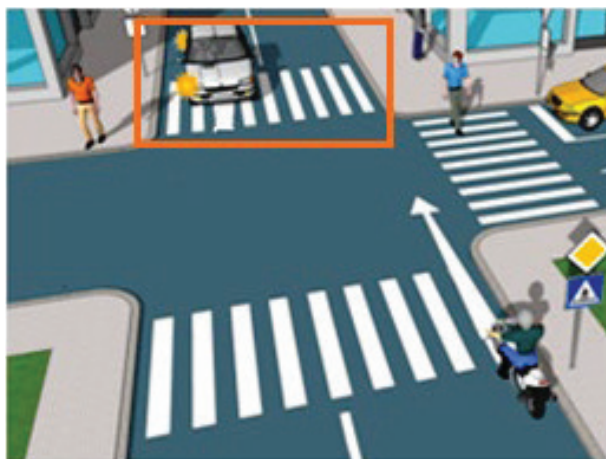
4. Уверавање – Возач се приближава пешачком прелазу и прати кретање пешака на прилазу пешачком прелазу. Уверава се да су пешаци и остали учесници у саобраћају разумели његову намеру и да постоје услови за безбедан пролазак преко пешачког прелаза, односно да нема пешака на пешачком прелазу или пешака који показују намеру да ће ступити на коловоз. Ово је тренутак у коме возач доноси одлуку да пропусти пешака, да заустави возило испред пешачког прелаза, односно прође без заустављања.

5. Извршење радње – Возач пропушта пешаке. Пропуштање пешака возач врши заустављањем возила испред пешачког прелаза, односно кретањем без заустављања не доводећи у опасност пешаке и остале учеснике у саобраћају.



Слика 79. Кораци извођења радњи при наласку на пешачки прелаз

4.4. Поступање возача при кретању право и наиласку на пешачки прелаз иза раскрснице



Слика 80. Наилазак на пешачки прелаз иза раскрснице

При кретању право и наиласку на пешачки прелаз који се налази иза раскрснице (Слика 80), возач поново пролази кроз алгоритам поступања који је описан у претходном поглављу. Специфичност овог поступања у односу на претходне кораке огледа се у томе што возач припрему за пролазак преко пешачког прелаза иза раскрснице врши непосредно пре уласка у раскрсницу.

Ако саобраћајна сигнализација захтева, возач ће уступити првенство пролаза возилима која се крећу путем на који наилази, а након тога наставити пролазак кроз раскрсницу. При кретању кроз раскрсницу возач своју пажњу усмерава на кретање пешака који су већ ступили, односно ступају на пешачки прелаз или показују намеру да ће ступити. Ако возач мора да заустави возило испред пешачког прелаза, потребно је да процени да ли ће ово заустављање „блокирати раскрсницу“.

Након уверавања да постоје услови за безбедан пролазак преко пешачког прелаза, возач доноси одлуку о проласку или заустављању ради пропуштања пешака.

4.5. Поступање возача према пешацима при наиласку на пешачки прелаз на бочном путу при скретању удесно и улево

При скретању и наиласку на пешачки прелаз (Слика 81), возач поступа на следећи начин:

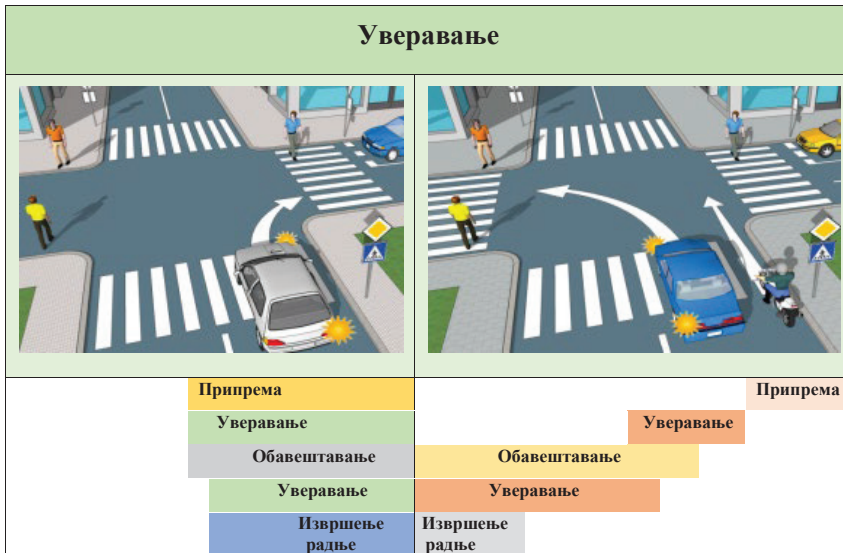
1. Припрема – На основу прикупљених и обрађених информација о саобраћајној ситуацији, о начину регулисања саобраћаја и о кретању пешака и других учесника, возач прилагођава брзину кретања (врши избор одговарајућег степена преноса и успорава). Заузима одговарајући положај возилом у саобраћајној траци ако возило није правилно позиционирано. Поштујући правила о првенству пролаза, возач се приближава „линији прегледности“ и уверава се да постоје услови за безбедно скретање.

2. Уверавање – Осматрањем саобраћаја испред возила, с леве и десне стране и иза возила, возач се помоћу унутрашњег и бочних огледала, као и погледом преко рамена уверава о кретању других учесника у саобраћају и могућности безбедног проласка преко пешачког прелаза. При скретању, возач своју пажњу усмерава на кретање пешака који су већ ступили или ступају на пешачки прелаз, односно показују намеру да ће ступити. Возач процењује активности пешака, њихову удаљеност, намеру и брзину кретања. Ово је тренутак у коме возач доноси одлуку о даљем извршењу радње.

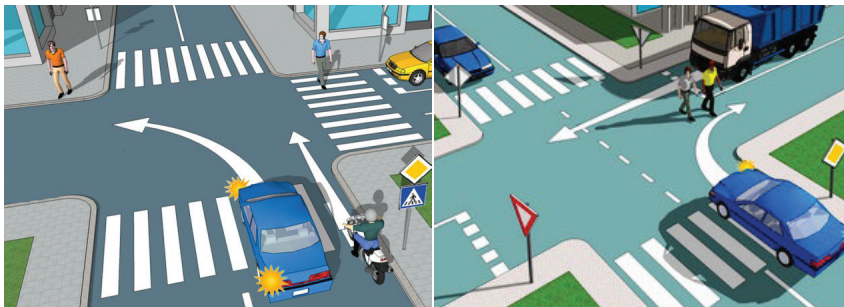
3. Обавештавање – На возилу је укључен одговарајући показивач правца. Возила која се крећу иза њега возач благовремено обавештава „стоп“ светлима (ако процени да је то потребно), а изузетно, употребљава светлосне или звучне знаке упозорења. Важно је да возач покуша да успостави визуелни контакт с пешацима и на тај начин им пружи информацију о намери да их пропусти.

4. Уверавање – Возач се приближава пешачком прелазу и уверава се да су остали учесници у саобраћају схватили његову намеру и да постоје услови за безбедан пролазак преко пешачког прелаза. Возач прати кретање пешака на прилазу пешачком прелазу. Веома је важно да мртви углови на возилу не заклоне видик возачу како би могао да уочи пешаке који прелазе или започињу прелазак преко пешачког прелаза. Возач се уверава да су испуњени услови за безбедан пролазак и да својим кретањем неће изазвати опасну ситуацију. Ово је тренутак у коме возач доноси одлуку да се заустави испред пешачког прелаза или да настави кретање.

5. Извршење радње – Пропуштање пешака кретањем, односно пропуштање пешака заустављањем возила испред пешачког прелаза. Возач положајем свог возила, брзином кретања односно покретањем возила након заустављања, не доводи у опасност пешаке и остале учеснике у саобраћају.



Слика 81. Кораџи њри наиласку на њешачки њрелаз на улазу на бочни њуџи угесно и улево



Слика 82. Проџушџање њешака на бочном њуџу

Када возач скреће на бочни пут на чијем улазу не постоји пешачки прелаз, дужан је да пропусти пешаке који су већ ступили или ступају на коловоз (Слика 82).

4.6. Поступање возача у односу на пешака који прелази коловоз ван означеног пешачког прелаза



Слика 83. Поступање према пешацима

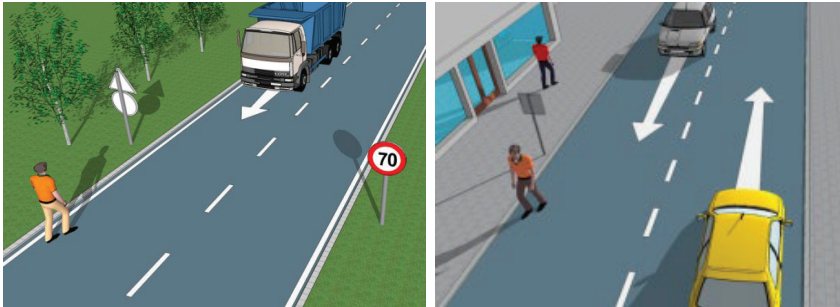
Када пешак прелази коловоз на удаљености до 100 m од означеног пешачког прелаза, онда он то чини непрописно. Ако пешак прелази преко коловоза на удаљености већој од 100 m, он то чини прописно.

Возач је дужан да непрекидно прати и анализира кретање пешака који прелазе коловоз ван означеног прелаза и да у складу с тим предвиди могуће опасности и предузме одговарајућу радњу како би избегао потенцијалну опасност.

Када пешак прелази коловоз ван означеног пешачког прелаза, возач није дужан да га пропусти, али не сме створити опасну ситуацију и угрожавати пешака.

Ако возач има намеру да пропусти пешака који прелази преко коловоза ван означеног пешачког прелаза, он мора да процени целокупну саобраћајну ситуацију како оваквим поступањем не би угрозио пешака од стране осталих учесника у саобраћају.

4.7. Поступање возача у односу на пешака који се креће дуж коловоза



а) Мимоилажење са пешаком

б) Преишцање пешака

Слика 84. Поступање према пешацима који се крећу дуж коловоза

Када се пешак креће уз леви ивицу коловоза (Слика 84а), тада се возач својим возилом мимоилази са пешаком са десне стране.

Возач пролази кроз алгоритам поступања возилом у саобраћају на путу:

1. Припрема – Након уочавања пешака, возач прикупља и обрађује информације о кретању пешака и осталих учесника у саобраћају. Ако је потребно, прилагођава брзину кретања возила тако да може безбедно да пропусти возило које му долази из супротног смера.

2. Уверавање – Осматрањем саобраћаја испред и иза возила возач се помоћу унутрашњег и бочних огледала уверава о начину кретања пешака и других учесника у саобраћају и могућности безбедног извођења радње мимоилажење са пешаком. Возач врши процену целокупне саобраћајне ситуације и на основу тога доноси одлуку о даљем извршењу радње: наставак извршења или одустајање/одлагање.

3. Обавештавање – Возач укључује леви показивач правца и обавештава пешака и остале учеснике у саобраћају о својој намери.

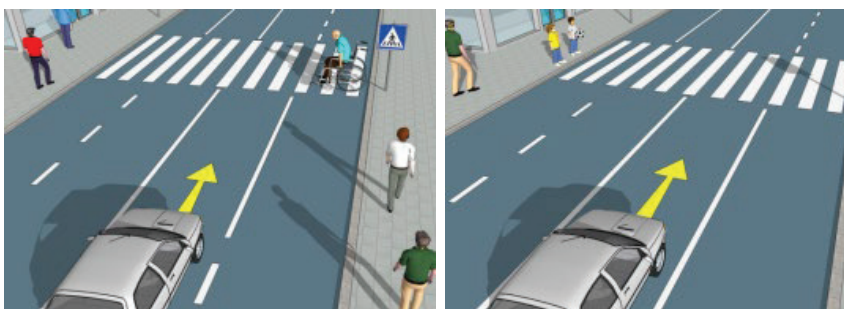
4. Уверавање – Возач се уверава да су пешак и остали учесници у саобраћају разумели његову намеру и да постоје услови за безбедан пролазак поред пешака, односно за безбедно мимоилажење са пешаком. Ово је последњи тренутак у коме возач може донети одлуку да одустане/одложи извршење радње.

5. Извршење радње – Безбедно мимоилажење са пешаком. Возач положајем свог возила (безбедно одстојање/растојање) и брзином кретања не доводи у опасност пешака и остале учеснике у саобраћају.

За безбедно мимоилажење са пешаком који се креће левом страном дуж коловоза важно је да возач процени време и место мимоилажења и да остави довољно бочно растојање у односу на пешака и на возило које му долази из супротног смера.

Ако се пешак креће уз десну ивицу коловоза (Слика 84б), тада возач својим возилом врши претицање пешака. Возач пролази кроз претходно описани алгоритам поступања возилом у саобраћају на путу. Специфичност поступања возача у оваквој ситуацији је та да пешак, с обзиром на то да је окренут леђима, нема могућност учествовања наилазећих возила. Ако процени да је то неопходно из разлога безбедности, возач ће употребити звучни знак упозорења и на тај начин обавестити пешака о наилазећем возилу. За безбедно извођење радње претицање пешака важно је да возач добро процени време и место претицања и да остави довољно бочно растојање у односу на пешака и да не омета возила која му долазе из супротног смера.

4.8. Поступање возача према посебним категоријама пешака



Слика 85. Пројилажање посебних категорија пешака

Специфичност поступања возача према посебним категоријама пешака у које спадају деца, немоћна лица, слепе особе које се крећу уз употребу белог штапа и/или пса водича, особе са инвалидитетом које користе ортотичко-протетичка помагала, а узимајући у обзир и особе у инвалидским колицима, подразумева да су испоштовани

сви кораци у алгоритму, при чему је возач дужан да заустави возило испред пешачког прелаза и тако омогући претходно наведеним категоријама безбедан прелазак коловоза, без обзира на то да ли су ступили на коловоз, ступају или исказују намеру да желе да пређу преко коловоза. Дакле, пропуштање посебних категорија пешака возач врши заустављањем возила.

Литература

- [1] *Приручник за лиценцирање кадрова у процеси осјособљавања кандидата за возаче*, Књига 2, Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2013.
- [2] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, 2009, „Службени гласник РС“, бр. 41/09, 53/10, 101/01, 32/13 – одлука УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18 и 23/19.
- [3] *Приручник за предаваче теоријске обуке у ауто-школама*, Саобраћајни факултет Београд, 2016.

САДРЖАЈ

Уводна реч	5
I. ПРОПИСИ О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА, ОБУЦИ ВОЗАЧА И ПОЛАГАЊУ ВОЗАЧКОГ ИСПИТА	
1. СПРОВОЂЕЊЕ И НАЧИН ПОЛАГАЊА ВОЗАЧКОГ ИСПИТА	9
Увод	9
1.1. Организовање возачког испита	9
1.2. Спровођење и начин полагања возачког испита	10
1.3. Теоријски испит	11
1.4. Практични испит	13
2. ПРИПРЕМА ВОЗИЛА И ПОЛИГОНСКЕ РАДЊЕ	16
2.1. Припрема возила АМ, А1, А2, А и В1	16
2.2. Полигонске радње за возила категорије АМ, А1, А2, А	17
2.3. Припрема возила за В категорију и полигонске радње за возила категорије В1 и В	19
2.4. Полигонске радње за возила категорије ВЕ	24
2.5. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије С1 и С	26
2.6. Полигонске радње за возила категорије СЕ1 и СЕ	29
2.7. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије D1 и D	31
2.8. Полигонске радње за возила категорије D1E и DE	33
2.9. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије F	35
2.10. Припрема возила и полигонске радње за возила категорије M	38
3. САОБРАЋАЈ НА ЈАВНОМ ПУТУ	41
3.1. Радње	41
3.2. Поступања	44
3.3. Техника вожње	45

4. НЕДОЗВОЉЕНЕ ГРЕШКЕ, УГРОЖАВАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ, ПРЕКИД ИСПИТА ЗБОГ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ	47
Увод	47
4.1. Недозвољене грешке на практичном испита	47
4.2. Угрожавање безбедности	50
4.3. Прекид испита због саобраћајне незгоде	50
5. САОПШТАВАЊЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСПИТА, УНОС ПОДАТАКА У ИСО	53
Увод	53
5.1. Оцењивање кандидата на возачком испиту	54
5.2. Оцењивање кандидата на практичном испиту	54
5.3. Могућност информисања о врсти грешака на основу увида кандидата у бодовну листу	57
5.4. Значај саопштавања и образложења резултата испита (повратна информација)	59
5.5. Основна начела давања повратне информације	60
5.6. Давање негативне повратне информације кандидатима	61
5.7. Како дати конструктивну повратну информацију кандидатима?	62
Литература	63

II. ТЕОРИЈА ИЗВОЂЕЊА РАДЊИ ВОЗИЛОМ У САОБРАЋАЈУ НА ПУТУ

1. РАДЊЕ И ПОСТУПАЊА	67
Увод	67
1.1. Значај безбедног извођења радњи и поступања у саобраћају на путу	67
1.2. Алгоритам извођења радњи и поступања	68
1.3. извођење радњи и поступања	70
Литература	73
2. ПРОЛАЗАК ВОЗИЛОМ КРОЗ РАСКРСНИЦУ РЕГУЛИСАНУ САОБРАЋАЈНИМ ЗНАКОВИМА	74
Увод	74
2.1. Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима	75
2.2. Кретање право	77
2.2.1. Кретање право – „пут са првенством пролаза“	77
2.2.2. Кретање право – „уступање првенства пролаза“	78

2.2.3. Кретање право – „обавезно заустављање“	78
2.3. Скретање удесно	78
2.3.1. Скретање удесно – „пут са првенством пролаза“	78
2.3.2. Скретање удесно – „уступање првенства пролаза“	79
2.3.3. Скретање удесно – „обавезно заустављање“	80
2.4. Скретање улево	81
2.4.1. Скретање улево – „пут са првенством пролаза“	81
2.4.2. Скретање улево – „уступање првенства пролаза“	81
2.4.3. Скретање улево – „обавезно заустављање“	82
Литература	83
3. ПОЛУКРУЖНО ОКРЕТАЊЕ	84
Увод	84
3.1. Перцепција ризика и процена саобраћајне ситуације	84
3.2. Алгоритам извођења радње полукружно окретање	85
3.3. Полукружно окретање на путу ван раскрснице	87
3.3.1. Полукружно окретање методом једног маневра	87
3.3.2. Полукружно окретање са једним маневром коришћењем проширења пута с леве и десне стране	89
3.3.3. Полукружно окретање методом три маневра	90
3.4. Полукружно окретање на раскрсници	92
3.4.1. Полукружно окретање на раскрсници коришћењем левог бочног пута	92
3.4.2. Полукружно окретање на раскрсници коришћењем десног бочног пута	94
3.4.3. Полукружно окретање на трокракој „Т“ раскрсници	95
3.4.4. Полукружно окретање на раскрсници са физички одвојеним коловозним тракама	96
Литература	97
4. ПОСТУПАЊЕ И ОДНОС ВОЗАЧА ПРЕМА ПЕШАЦИМА	98
Увод	98
4.1. Перцепција, процена и предвиђање пешака на путу	99
4.2. Алгоритам поступања возача у односу на пешаке	101
4.3. Поступање возача и однос према пешацима при наиласку на пешачки прелаз при кретању право	103

4.4. Поступање возача при кретању право и наиласку на пешачки прелаз иза раскрснице	105
4.5. Поступање возача према пешацима при наиласку на пешачки прелаз на бочном путу при скретању удесно и улево	106
4.6. Поступање возача у односу на пешака који прелази коловоз ван означеног пешачког прелаза	108
4.7. Поступање возача у односу на пешака који се креће дуж коловоза	109
4.8. Поступање возача према посебним категоријама пешака	110
Литература	111