



**KVIZ ZNANJA**

IZ OBLASTI SIGURNOSTI U SAOBRAĆAJU  
I SAOBRAĆAJNE KULTURE



# **PRIRUČNIK ZA KVIZ ZNANJA**

**IZ OBLASTI SIGURNOSTI U SAOBRAĆAJU  
I SAOBRAĆAJNE KULTURE**

[www.kvizznanja.ba](http://www.kvizznanja.ba)

# NAŠ CILJ

Cilj ovog projekta je doprinos povećanju stepena sigurnosti u saobraćaju na Tuzlanskom kantonu kroz podizanje nivoa znanja kod srednjoškolaca o sigurnosti u saobraćaju, saobraćajnim pravilima, pravilima ponašanja u saobraćaju, saobraćajnoj kulturi i posljedicama nepoštivanja saobraćajnih pravila i propisa.

Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja TK u partnerstvu sa Ministarstvom obrazovanja i nauke, Pedagoškim zavodom Tuzlanskog kantona, Ministarstvom unutrašnjih poslova i srednjim školama sa područja Tuzlanskog kantona organizuje „Kviz znanja iz oblasti sigurnosti u saobraćaju i saobraćajne kulture“.

Svjedoci smo sve većeg broja saobraćajnih nezgoda koje se događaju na putevima na području Bosne i Hercegovine, pa tako i na području Tuzlanskog kantona. U saobraćajnim nezgodama, često, kao pješaci ili putnici u vozilima učestvuju djeca i mladi. Posljedice u takvim nezgodama mogu biti fatalne po tu ranjivu kategoriju učesnika u saobraćaju.

Saobraćajne nezgode najčešći su uzrok smrti mladih ljudi u dobi od 15 - 29 godina. Ukoliko se ovakav trend nastavi, saobraćajne nezgode će do 2030. godine biti peti najčešći uzrok smrtnosti ukupne svjetske populacije, učestaliji od AIDS-a, raka pluća i dr.

Na cestama širom Bosne i Hercegovine, godišnje se dogodi oko 38.000 saobraćajnih nezgoda u kojima pogine oko 300 osoba, a oko 10.500 bude lakše ili teže povrijeđeno. To je oko tri puta više nego u zemljama Zapadne Evrope.

Istraživanje je utvrdilo da samo u Federaciji BiH u saobraćajnim nezgodama svake godine u prosjeku smrtno nastrada oko 105 osoba i preko 6.800 osoba bude lakše ili teže povrijeđeno i da pri tome ekonomija Federaciji BiH gubi preko 400 miliona € godišnje (preko 5% svog godišnjeg BDP-a) ako se uzmu u obzir ukupni troškovi medicinskog liječenja, imovine, administrativni rad, gubitak produktivnosti itd.



Istraživanje je pokazalo da se samo u Tuzlanskom kantonu godišnje dogodi oko 2.650 saobraćajnih nezgoda, u kojima prosječno svake godine smrtno nastrada oko 36 osoba i oko 2.000 osoba zadobije teške ili lakše tjelesne povrede. Tuzlanski kanton je u 2018. godini drugi kanton po broju smrtno nastradalih u saobraćajnim nezgodama u Federaciji Bosne i Hercegovine.

Analizirajući starosnu strukturu nastradalih lica u 2018. godini na području Tuzlanskog kantona, najteže posljedice zadobila su lica starosne dobi od 18 do 30 godina i to 701 lice što čini 36,4% od ukupnog broja nastradalih lica (od kojih su 3 lica smrtno stradala, 46

lica zadobila teške tjelesne povrede, a 652 lica lakše tjelesne povrede), zatim slijede lica od 51 do 65 godina i to 321 stradalo lice (8 lica smrtno stradalo, 43 lica zadobilo teške tjelesne povrede, 270 lica sa lakšim tjelesnim povredama). Potrebno je posebno istaći da je u 2018. godini u saobraćajnim nezgodama na području Tuzlanskog kantona povrijeđeno 217 lica starosne dobi do 17 godina.

Poznato je da su djeca najranjiviji dio učesnika u saobraćaju. Djeca uzrasta od 8 do 14 godina tri puta više stradaju od generacije svojih roditelja starosti od 26 do 40 godina. U tih 20 do 25 godina razlike u životnoj dobi stižu se neophodna znanja i iskustva

koja mogu da se izgrade samo kvalitetnim nastavnim i vannastavnim sadržajima i pedagoškim metodama kako u predškolskom tako i školskom periodu.

Sve je više pritisaka na razvoj i odrastanje djece i mladih od svih opasnosti razvoja savremenog društva, što usložnjava i edukaciju djece u predškolskim i školskim institucijama. Prema tome uloga predškolskih i školskih institucija u razvijanju saobraćajne kulture kod djece i mladih predstavlja imperativ zbog činjenice da će se daljnji razvoj bazirati na usvojenim znanjima iz ovih institucija.





Veoma je važno da djeca dobiju priliku da, kroz kvalitetne sadržaje i forme, saznaju i nauče osnove saobraćajne kulture i sigurno ponašanje u saobraćaju.

Neke od smjernica za unapređenje nivoa sigurnosti djece i mladih u saobraćaju su:

1. Pružiti pomoć roditeljima da na pravi način pripreme i obuče djecu za samostalno kretanje i ponašanje u saobraćaju,
2. Odgajateljima, učiteljima i nastavnicima, u okviru nastavnih i vannastavnih aktivnosti, primjerenim i programskim sadržajima i formama, omogućiti obuku za kvalitetan pedagoški rad sa predškolskom i školskom djecom u oblasti saobraćajne kulture.
3. Da prilazi predškolskim i školskim ustanovama budu saobraćajno sigurni, odnosno da eventualni rizici u kretanju djece budu svedeni na minimum.
4. Potrebno je pripremiti i realizovati trajne programe unapređenja saobraćajne kulture i sigurnosti na nivou lokalnih sredina i kantona.
5. Potrebno je organizovati školske saobraćajne sekcije i takmičenja na nivoima od predškolskih i školskih ustanova, kojima bi se djeca stimulisala za kvalitetnije i intenzivnije učešće i prihvatanje vještina ponašanja u saobraćaju.

6. Potrebno je oformiti i opremiti saobraćajne kabinete u školama, obnoviti i reafirmirati saobraćajne poligone u lokalnim sredinama koji bi bili u funkciji prethodno navedenih programa i sadržaja.

7. Potrebno je organizovati stručne seminare za odgajatelje, učitelje i nastavnike zadužene za rad sa djecom iz oblasti sigurnosti saobraćaja.

8. Potrebno je napraviti zbirku pitanja i zadataka, s upustvom, objašnjenjima, odgovorima i rješenjima iz oblasti saobraćajne kulture i pravila sigurnog ponašanja djece u saobraćaju za sve predškolske i školske uzraste.

Ovim projektom Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja nastoji da jednim dijelom doprinese ostvarivanju navedenih smjernica i preporuka, što predstavlja jednu od važnih kockica mozaika koji se zove „Sigurnost saobraćaja“.

Kako bi se uticalo na smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i povećanje sigurnosti djece i mladih u saobraćaju, a na djeci/mladima zanimljiv i motivirajući način, kroz edukaciju i takmičenje, ovom projektom želimo podići njihov nivo znanja o sigurnosti saobraćaja, saobraćajnim pravilima, pravilima ponašanja u saobraćaju, saobraćajnoj kulturi i posljedicama nepoštivanja saobraćajnih pravila i propisa.

Kroz edukaciju djece i mladih, podstiče se razvijanje svijesti o načinu njihovog ponašanja u saobraćaju, a sve u cilju da takvim ponašanjem kao učesnici u saobraćaju doprinesu sprječavanju nastanaka saobraćajnih nezgoda ili

ukoliko do isith dođe da posljedice budu što manje.

Ministar trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona Edin Buševac: „Projekat ima značajan uticaj na veću grupu osoba (naročito učenika) koji će realizacijom projekta dobiti priliku da unaprijede svoje znanje iz oblasti sigurnosti saobraćaja, saobraćajnih pravila, pravila ponašanja u saobraćaju, saobraćajnoj kulturi i posljedicama nepoštivanja saobraćajnih pravila i propisa. Uzimajući u obzir da su djeca jedna od najranjivijih kategorija učesnika u saobraćaju, podizanje njihovog znanja o sigurnosti u saobraćaju kroz ovakve projekte za rezultat bi u konačnici trebalo da ima veći stepen sigurnosti

istih u saobraćaju. Kroz ovaj projekat, pored podizanja nivoa znanja kod učenika, podstiče se i takmičarski duh, te uspostavljanje novih prijateljstava između učenika iz različitih škola. Cilj je da ovaj projekat postane tradicija, te da se dan održavanja ovog Kviza u narednom periodu pretvori u dan sigurnosti saobraćaja na području Tuzlanskog kantona.“



Ovaj priručnik je pripremljen kao osnovna literatura za pripremu učenika za „Kviz znanja iz oblasti saobraćaja i saobraćajne kulture“. Pored Priručnika učenici za pripremu mogu koristiti i mobilnu aplikaciju „Kviz znanja iz oblasti saobraćaja i saobraćajne kulture“.

Prije održavanja školskih takmičenja i Kviza znanja kao finalnog takmičenja na nivou Tuzlanskog kantona u svakom prijavljenom razredu održat će se pripremo-edukativni časovi, u cilju pripreme učenika za školska takmičenja i Kviz znanja.

# OSNOVE SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA



## Stanje sigurnosti saobraćaja na cestama u BiH

Prema broju saobraćajnih nezgoda, kao i postojećoj saobraćajnoj infrastrukturi, prema broju smrtno stradalih i povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama, Bosna i Hercegovina spada u države izraženog rizika u odnosu na ostale zemlje u Evropi. Kao i u većini zemalja, u Bosni i Hercegovini mlađa i starija populacija su izloženi visokom riziku.

Prema nekim istraživanjima, 60-70% saobraćajnih nezgoda se dogodi upravo zbog greške čovjeka (vozača,

pješaka). Sigurnost saobraćaja u najvećoj mjeri ovisi od čovjeka, njegovog ponašanja i reagovanja na situacije sa kojima se susreće u saobraćaju. U saobraćaju čovjek se pojavljuje kao vozač, putnik ili pješak i u svakom slučaju čovjek je ključni element u sistemu saobraćaja. Međutim, to ne znači da je čovjek jedini uzrok saobraćajne nezgode, jer greška može nastati i kao posljedica stanja ceste i vozila ili poremećaja koji je "došao" iz saobraćajne okoline.

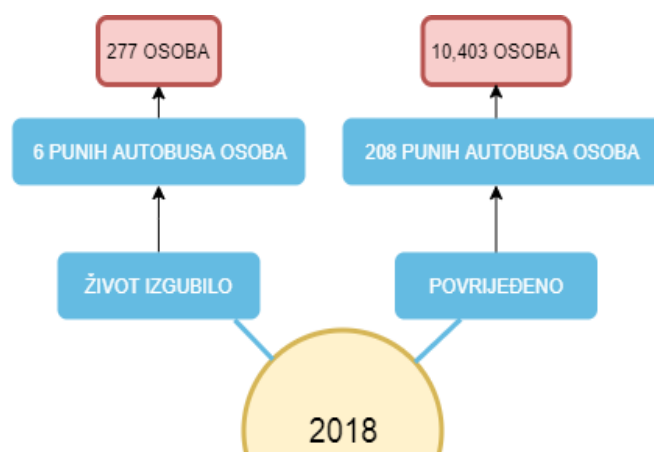
Povećanje sigurnosti saobraćaja, na cestama van naselja i na cestama u naseljima, potrebno je odgovarajućim preventivnim mjerama umanjiti broj saobraćajnih nezgoda. Nedisciplinarnost i saobraćajna nekultura pješaka, koja se ogleda u nepoštivanju pravila sigurnosti u saobraćaju doprinose nastanku "opasne situacije", koje za posljedicu najčešće ima smrtno ishode ili teške tjelesne ozljede pješaka. S druge strane, kretanje motornih vozila najčešće je izvan granica dozvoljenih brzina u naseljenom mjestu, što u mnogome doprinosi stvaranju opasnih situacija na cesti koje mogu rezultirati nastanku saobraćajne nezgode. Neadekvatne brzine kretanja motornih vozila, porast obima saobraćaja i složenosti uslova okruženja u mnogome doprinosi porastu broja saobraćajnih nezgoda, gdje se gube ljudski životi i nastaju znatne materijalne štete.

Na bosanskohercegovačkim cestama u 2018. godini dogodilo se ukupno 36.672 saobraćajnih nezgoda od kojih je zabilježeno 7.494 saobraćajnih nezgoda sa poginulim i povrijeđenim osobama, te 29.178 saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom.

U 2018. godini u saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini život je izgubilo 277 osoba, dok je 10.403 osoba zadobilo teže ili lakše tjelesne povrede.

Poređenja radi u 2018. godini u Bosni i Hercegovini u saobraćajnim nezgodama:

Život je izgubilo 6 punih autobusa osoba, povređeno je 208 punih autobusa osoba, svaki dan pogine po jedna osoba, svaki dan 4 osobe zadobiju teške tjelesne povrede, svaki dan 24 osobe zadobiju lakše tjelesne povrede, svaki dan se dogodi oko 100 saobraćajnih nezgoda...



Prosječna smrtnost u saobraćajnim nezgodama u BiH iznosi nešto više od 7 poginulih na 1000 saobraćajnih nezgoda.

Veliki broj saobraćajnih nezgoda na našim cestama, između ostalog, rezultat je nepoštivanja saobraćajnih pravila i propisa, kao i niskog nivoa saobraćajne kulture većeg broja učesnika u saobraćaju.

Nepropisna brzina i brzina neprilagođena uslovima na cestama su jedan od najčešćih uzročnika izazivanja saobraćajnih nezgoda (oko 24,3%), slijede saobraćajne nezgode nastale pod uticajem alkohola i drugih opojnih sredstava, zatim nezgode koje su rezultat radnji vozilom u saobraćaju, te ostali uzroci koji podrazumijevaju nepoštivanje saobraćajne signalizacije, nepovoljne uslove na cesti itd.

Među greškama vozača u gradskim uslovima saobraćaja treba izdvojiti i vožnju na nedovoljnoj udaljenosti - odstojanju između vozila. Najveći broj saobraćajnih nezgoda zabilježen je na ulicama u naselju (37,44%), a zatim na magistralnim cestama (29,9%), onda slijede lokalne (18,35%), pa regionalne ceste (9,88%), itd.

## OSNOVNI FAKTORI SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA

Svi faktori koji utiču na sigurnost drumskog saobraćaja, kao i na upravljanje saobraćajem dijele se na:

### 1. Objektivne faktore, u koje spadaju:

- Društveni faktori (nivo ekonomskog i kulturnog razvoja; razni historijski uslovi; organizacija društva; odnos društva prema saobraćajnoj infrastrukturi; uticaj savremenih naučnih dostignuća, obrazovanja, običaja, morala, tradicije i dr.).
- Prirodni faktori (klimatski i geografski uslovi).

### 2. Subjektivni faktori, gde podrazumijevamo endogenu etiologiju koja obuhvata ličnost čovjeka sa cjelokupnom njegovom strukturom, psihološkom i biološkom osnovom, mentalnim stanjem i drugim svojstvima koja utiču na njegovo ponašanje u saobraćaju.

U strukturi drumskog saobraćaja može se uočiti mehanički sistem, koji se sastoji od veze „vozilo - put“ i biomehanički sistem, koji se sastoji od veze „čovjek - vozilo“ i „čovjek - put“. Opasnost od nastanka saobraćajnih nezgoda je funkcija četiri osnovna činioca koji čine sistem i to: Čovjek, Vozilo, Put i Okruženje.



# ČOVJEK KAO FAKTOR SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA

Analizirajući razloge zbog kojih čovjek, kao učesnik u saobraćaju, može biti uzročnik saobraćajne nezgode, možemo zaključiti da na neke od njih ne možemo uticati jer ne zavise od volje čovjeka (već su urođeni, dakle, prirodni, kao što su pol, uzrast, iskustvo...), drugi direktno zavise od čovjeka (konzumiranje alkohola, droge i drugih opojnih sredstava, zamora usljed dugotrajne vožnje i slično) i na njih možemo uticati u većoj meri.

Čovjek kao vozač u saobraćaju svojim čulima prima informacije vezane za prilike na putu te, uzevši u obzir vozilo i saobraćajne propise, određuje način kretanja vozila. Od svih činjenica koji utiču na bezbjednost saobraćaja, uticaj faktora „vozač“ je najvažniji.

Postoje velike razlike u ponašanju čovjeka u različitim situacijama. Te razlike u ponašanju zavise od stepena obrazovanja, od zdravstvenog stanja, starosti, temperamenta, morala, osećanja, inteligencije i slično. U saobraćaju, zbog svojih karakteristika i značaja na opštem i individualnom planu i zahtjeva savremenog života, u odnosu na sve druge oblasti društvenog života, učestvuje gotovo cjelokupna ljudska populacija. Posljedica ove specifičnosti jeste veoma heterogena struktura učesnika u saobraćaju (prema polu, starosti, kategoriji učešća, psihofizičkim karakteristikama i sposobnostima).

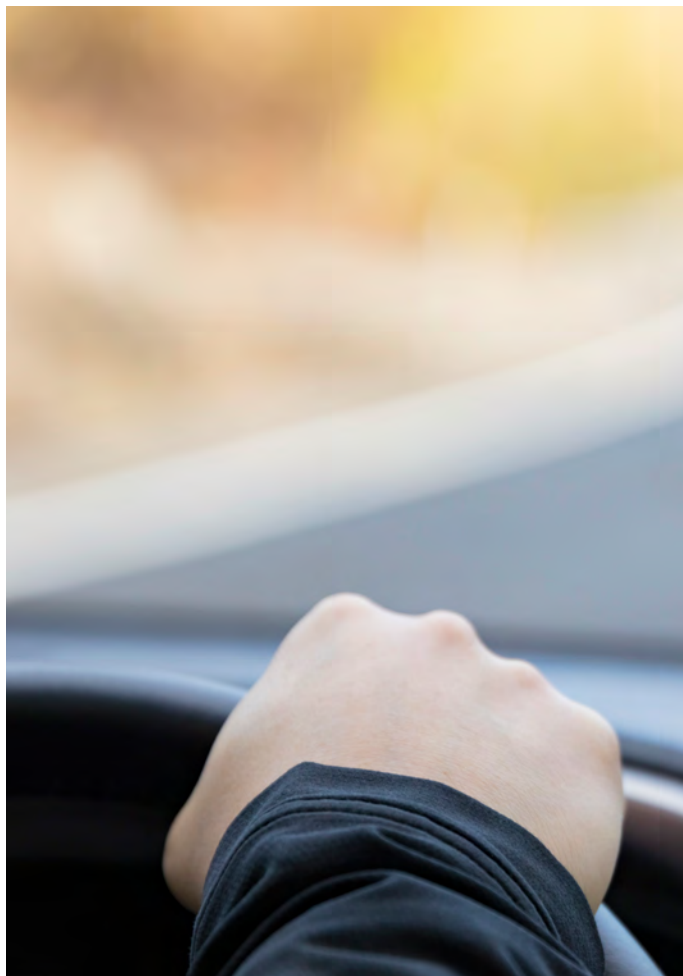
Ljudski faktor je jedan od značajnijih činilaca, kako sigurnosti, tako i drumskog saobraćaja u cjelini.

Postoji aktivna i pasivna bezbjednost vozača.

Pod aktivnom bezbjednošću vozača podrazumijevamo njegovu psihofizičku sposobnost, dobro poznavanje pravila i tehnike vožnje i dovoljno iskustvo, što sve zajedno omogućava široke mogućnosti predviđanja i izbjegavanja kritičnih situacija i postupak za izbjegavanje nezgoda.

Aktivna bezbjednost obuhvata:

- izbor najpovoljnijeg režima kretanja zavisno od karakteristika i stanja vozila, putnih i klimatskih uslova saobraćaja;
- sigurnost i snalaženje u složenim i opasnim situacijama, što podrazumijeva široko raspoređivanje i brzo koncentrisanje pažnje na opasne situacije u saobraćaju;





- pouzdano upravljanje vozilom, korištenje odgovarajuće signalizacije pri kretanju i slično;
- otpornost vozača na zamor i dobar fizički razvoj;
- visok stepen automatizacije pokreta i navika u postupcima pri upravljanju vozilom;
- dobru koordinaciju kretanja, brzu i tačnu reakciju.

Pasivna bezbjednost vozača podrazumijeva sposobnost vozača da u kritičnom trenutku neposredno pred sam sudar zauzme takav položaj koji će mu omogućiti da i u pravom momentu u slučaju potrebe napusti vozilo zajedno sa ostalim putnicima. Drugim riječima, pasivna bezbjednost vozača podrazumijeva njegovu sposobnost da u slučaju nastanka saobraćajne nezgode prođe sa što manje posljedica, kako on tako i putnici u vozilu.



Kada se posmatra populacija vozača prema godinama starosti, ističu se dve grupe koje su najviše zastupljene u učestalosti nezgoda: mladi vozači do 24 godine i osobe starije od 60 godina. Kod mladih vozača je izražena njihova socijalna neodgovornost, ne misle o posljedicama, iako su prirodno predisponirani za najbolje vozače. Ovu grupu vozača je najvažnije naučiti da poštuju saobraćajne propise, dakle treba preventivno propagandno djelovati. Kod vozača koji su stariji od 60 godina dolazi do promjene u psihofizičkim karakteristikama zbog slabije koordinacije pokreta, slabije vidne funkcije, produženja vremena reakcije, što se ispoljava posebno na dužim relacijama. Iako su oni odgovorniji i po pravilu, iskusniji, ipak su u većoj meri oni uzročnici saobraćajnih nezgoda nego vozači starosti između 24 i 60 godina.

Starosna struktura u velikoj meri utiče na stradanje ljudi u saobraćaju. Pojedine godine su karakteristične za raspodjelu po kategorijama učesnika u saobraćaju. Na početku života, djeca imaju neposredan kontakt sa saobraćajem i to kao pješaci i biciklisti, a neposredno kao putnici u putničkim automobilima ili drugim prevoznim sredstvima. Odrastajući, dostižu starosnu granicu za upotrebu motocikala i motornih vozila. U starosti se primjećuje manji stepen kretanja u odnosu na raniji period. U doba pune fizičke i mentalne zrelosti čovjek najfrekventnije koristi razna prevozna sredstva, tako da je to i uzročnik da ima najviše nastradalih od 22-44 godina života.

Kod mladih vozača ne postoje bitne razlike između muškaraca i žena u broju nezgoda, ako se uzme u obzir njihova kilometraža. Žene se više pridržavaju saobraćajnih propisa, defanzivno voze, sa posvećenom oprežnošću i kritičnošću, u saobraćajnim situacijama imaju bolju finoću pokreta ruku i nogu, ali se sporije obučavaju i teže stižu prva iskustva u vožnji.

Muškarci vozači učestvuju u saobraćajnim nezgodama sa težim posljedicama, ofanzivno voze, češće dodaju gas i koč, voze blizu srednje linije, ali su bolji u brzini odgovora i načinu obrade informacija preko instrumentalnih pokazivača.

Žene ili veoma malo ili uopšte ne rade kao profesionalni vozači, što znači da ili ne upravljaju uopšte ili upravljaju u mnogo manjoj mjeri teškim vozilima nego što to rade muškarci, manje su eksponirane riziku jer ne provode toliko vremena u saobraćaju, manje učestvuju u saobraćaju noću i tokom zime.

Psihološko - anatomska struktura žene je takva da je više razvijena emocionalna strana ličnosti, odnosno žene su emocionalno osjetljivije i emocije se lakše pobuđuju. Treba reći da su žene podložne negativnom uticaju nekih svojih psihofizičkih stanja, kao što su trudnoća, menstruacija, klimaks... S druge strane žene kao vozači u saobraćaju pokazuju veći osjećaj odgovornosti, opreznije i disciplinovanje su od muškaraca.



# UTICAJ ALKOHOLA NA SIGURNOST U SAOBRAĆAJU

Prema istraživanjima kod nas i u svijetu alkoholisanost je jedan od glavnih uzročnika saobraćajnih nezgoda. U velikim gradovima alkoholisanost učesnika u saobraćaju je u još većem procentu uzročnik saobraćajnih nezgoda. Najteže nezgode po broju žrtava i po pričinjenoj materijalnoj šteti prouzrokuju alkoholisani vozači. Smrtnost u tim nezgodama je i do sedam puta veća nego u drugim slučajevima.

## Alkoholna pića



Sva alkoholna pića su štetna i ugrožavaju bezbjednost saobraćaja. Pogrešno je mišljenje da pivo nije škodljivo. Pivo pored koncentracije alkohola od 6 % ima i blag uspavljujući efekat. Zato se ni pivo ni ostala alkoholna pića prije i za vrijeme vožnje ne bi smjeli konzumirati. Voćni sokovi najbolje mogu osvježiti vozača, stimulisati nervni sistem i ojačati otpornost njegovog organizma.



## Vidno polje alkoholisanog vozača

Naročito su ispitivani efekti alkohola na čulo vida i dokazano je da mala količina popijenog alkohola dovodi do smanjenja oštrine vida i do suženja vidnog polja, a to je čest uzrok mnogih saobraćajnih nezgoda. Veće količine alkoholnih pića onemogućavaju slivanje likova na mrežnjači, što dovodi do pojave duplog viđenja.



Uticaj na čovjeka zavisi od količine alkohola u organizmu. Već kod malih količina od 0,02 ‰ (promila) slabi sposobnost vožnje. Povećana koncentracija alkohola od 0,6 do 1,5 ‰ daje vidljive znakove lakog pijanstva, koji uglavnom zavise od individualnih sposobnosti, dok je preko ove koncentracije pijanstvo lako uočljivo. Koncentracija preko 3,5 ‰ dovodi do besvjesnog stanja, a koncentracija od 5 do 8 ‰ do smrti. Alkohol se vrlo brzo rastvara u organizmu i brzo dolazi u krv preko koje se prenosi u druge dijelove tijela i utiče na promjenu funkcija bitnih za vožnju.

U čovjeku oduvijek postoji želja da prevaziđe svoje mogućnosti, da bude bolji, snažniji, da dostigne veću brzinu. Vozač dijelimično ostvaruje te težnje za upravljačem (volanom). On postiže veću brzinu, iz druge pozicije gleda pješake, oseća se moćnijim i njegovi kontakti sa ostalim učesnicima postaju površni. Pod uticajem alkohola smanjuje se mogućnost rasuđivanja, kritičnost, opada pažnja i sposobnost sagledavanja zbivanja oko sebe, pa takav vozač, češće nego drugi pravi prekršaje.

Dobro voziti ne znači samo poznavati propise i imati brze reflekse, nego i znati se ophoditi u saobraćaju. Svi vozači bi međusobno morali biti tolerantniji i pokazivati veću solidarnost kako bi se na cestama stvorila povoljnija atmosfera. Za razliku od trijeznih i zdravih vozača, alkoholisani vozači svojim načinom vožnje ometaju bezbjedno odvijanje saobraćaja. I najmanje količine alkohola ugrožavaju bezbjednost saobraćaja. Naročito je noćna vožnja uz alkohol znatno zamornija i potencijalno opasnija, pa su nezgode noću češće zbog slabe vidljivosti, zaslepljenosti i veće pospanosti vozača.

Porođenja radi, trijezan vozač vidi saobraćajni znak na 140 metara udaljenosti, dok alkoholisan na svega 118 metara. Zbog usporenosti refleksa i produženja psihičke sekunde, zaustavni put vozila kojim upravlja pripit vozač je znatno duži, a nezgode su zato češće.

Vozači, motociklisti, biciklisti i svi drugi učesnici u saobraćaju moraju znati da se popijeni alkohol iz organizma sporo izlučuje. Potrebno je 6-12 sati, a ponekad kod jačeg pijanstva i puna 24 sata, da bi alkohol potpuno nestao iz organizma. Obilno konzumiranje alkohola u kasnim večernjim časovima predstavlja veliku opasnost, jer i poslije viščasovnog spavanja u krvi može zaostati nedozvoljena koncentracija alkohola. Mnogi vozači zbog toga nisu bili sposobni za bezbjednu vožnju,



pa im je vozačka dozvola i oduzimana. U mahmurluku poslije konzumiranja alkohola svaki učesnik u saobraćaju osjeća glavobolju, otežano zapaža i usporeno reaguje. Zato mahmurni vozači često izazivaju nezgode.

Alkohol je otrov mozga i cjelokupnog nervnog sistema. Djelovanje alkohola ogleda se u organskoj i psihičkoj sferi. On prvenstveno djeluje na mozak, desni, pluća, ruke, jetru, noge, izaziva bolove u stomaku, bubrezima, želucu, srcu itd. Čovječiji mozak je vrlo složene građe i najosetljiviji dio organizma na razne štetne uticaje. Uzimanjem alkohola smanjuje se rasuđivanje, sposobnosti, kritičnost, kao i emocije (neraspoloženje, bol, umor). Najvažniji efekti alkohola ispoljavaju se čitavim nizom poremećaja u oblasti opažanja, reagovanja i drugih psihičkih funkcija. Zavisno od količine unesenog alkohola i načina unošenja, postoji čitava gradacija poremećaja koji idu od jedva primjetnih do teških akutnih trovanja, kada dejstvo alkohola zahvata autonomni nervni sistem, a to dovodi do prestanka rada srca i disajnih organa.

Naročito je na alkohol osetljiv mali mozak, u kojem je centar za ravnotežu. Zato je za pijanog čovjeka karakteristično teturanje i nepravilno održavanje ravnoteže, kao i slaba koordinacija pokreta. Alkohol djeluje i na periferne nerve, naročito nerve ruku i nogu, koji su za vozače i najvažniji.

Na osnovu analiza možemo zaključiti da alkohol predstavlja jedan od najodgovornijih uzroka za nastanak saobraćajnih nezgoda, a zatim slijedi tehničko stanje vozila i stanja puta i opreme sa daleko manjim procentom.

Ispitivanjima je dokazano da alkohol i u minimalnim količinama negativno utiče na koordinaciju mišićnih radnji. Poslije unosa većih količina alkoholnih pića u organizam dolazi do grubljih oštećenja koja se ispoljavaju u poremećenom govoru, poremećenom hodu, nemogućnosti održavanja ravnoteže.

Alkohol je specifičan otrov nervnog sistema, on otežava sve pokrete, ali najteže su posljedice u saobraćaju - usporavanje refleksa. Dokazano je da vozačka sposobnost vozača pod uticajem alkohola od 0,02 ‰, opada progresivno sve do 1,4 ‰ a ponekad i do 1,7 ‰, kada se smatra da su vozači praktično nesposobni za vožnju.

**DANAS ĆE 3500 LJUDI  
UMRIJETI NA CESTI...**

# NEMOJTE VOZITI AKO STE PILI

**NICO ROSBERG**

SVJETSKI PRVAK U  
FORMULI I FIA 2016



NA STRANICI FIA.COM POTPIŠITE MANIFEST  
ZA POBOLJŠANJE SIGURNOSTI NA CESTAMA  
U CIJELOM SVIJETU.

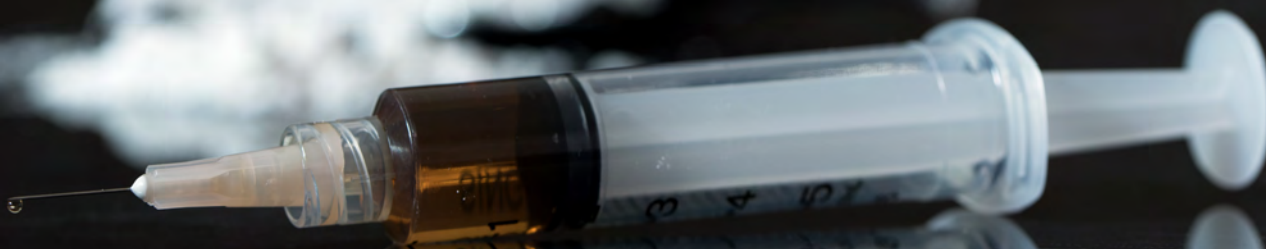
#3500LIVES

UZ PODRŠKU  FOUNDATION

**BIHAMK**

 **ACTION**  
FOR ROAD SAFETY

# DROGA I NJEN UTICAJ NA SIGURNOST SAOBRAĆAJA



Droga, psihoaktivne tvari i opojna sredstva prirodne su ili hemijski sintetizirane tvari koje djeluju na centralni nervni sistem i uzrokuju različita tjelesna ili psihoaktivna djelovanja kao što su halucinacije, pospanost, promjene raspoloženja itd. Pojedina sredstva ovisnosti su legalna (alkohol, sedativi, lijekovi), dok drugu skupinu čine tzv. droge - nelegalna sredstva koja imaju jači negativan uticaj na psihomotorne sposobnosti organizma, pa shodno tome i na sigurno upravljanje motornim vozilom pod dejstvom istih.

Vozači pod uticajem opojnih droga imaju različite poremećaje razine svijesti, opažanja, ponašanja, te ostalih psihofizičkih funkcija ili reakcija, te stoga ne reaguju u skladu sa naučenim vozačkim vještinama i posjeduju reakcije neprimjerene za datu situaciju, a što može dovesti do izazivanja saobraćajne nesreće sa fatalnim posljedicama.

Unatoč tome što je alkohol još uvijek prvi negativni element - uzročnik koji dovodi u opasnost život učesnika u prometu, općim porastom zloupotrebe droga u svim sferama života, sve je više i vozača koji na ceste izlaze pod uticajem iste. Teško je reći šta je pogubnije za sigurnu vožnju alkohol ili droga, ali neupitna je činjenica da je najpogubnija kombinacija ovih tvari, a što se najčešće i susreće

u praksi. Ovom problemu potrebno je pristupiti sa šireg stanovišta, obzirom da je najefikasniji način suzbijanja istog, suzbijanje same upotrebe opojnih droga, a ne samo prevencija upravljanja motornim vozilom pod dejstvom opojnih droga. Dakle, potrebno je ojačati svijest pripadnika društvene zajednice o negativnom dejstvu opojnih droga koje izazivaju ovisnost i

svakodnevno odnose ljudske živote, te na taj način šire djelovati nego u slučaju da se samo razvije svijest o štetnom djelovanju droge na sigurnu vožnju vlastitim vozilom ili upotrebu alternativnih vidova prijevoza nakon konzumiranja opojnih droga.



U opojna sredstva ovisnosti ubrajamo: psihostimulanse, narkotike i opijate, halucinogene droge, depresore, te kanabis i pripravke. Ovisnici su osobe koje povremeno ili trajno uzimaju sredstva ovisnosti, a ovisnost o opojnim drogama obuhvata psihološku, psihičku ili tjelesnu ovisnost koja nastaje međusobnim djelovanjem organizma i neke psihoaktivne tvari.

Ovisnici -vozači ne reaguju u skladu sa naučenim vještinama, imaju reakcije neprimjerene za datu situaciju, nekritični su prema svom stanju, nemaju adekvatno kritičko prosuđivanje za uključivanje u saobraćaju, imaju lošije psihofizičke karakteristike, poremećena im je koordinacija i vrijeme reagovanja, pogrešno procjenjuju udaljenost, imaju poremećenu percepciju vida i sluha, nemaju dobru orijentaciju u prostoru i vremenu, a sve to zajedno povećava rizik vožnje.

Neke halucinogene droge poput ecstasy-ja i sintetičke droge poput kokaina izazivaju bezrazložnu agresiju i dovode vozača u stanje hiperaktivnosti, te imaju porazne učinke u prometu. Europski centar za nadzor droga i ovisnost o drogama (EMCDDA) je upozorio na podatak prema kojem je na cestama u zemljama EU sve više vozača koji koriste droge ili lijekove uz čije se uzimanje ne preporučuje vožnja, te su pozvali Europsku uniju da reagira.

Najčešće korištena droga je marihuana, koju koristi od 7-25 % adolescenata, a procenat se mijenja u zavisnosti od uzrasta, sredine u kojoj žive, pola (procenat se povećava sa uzrastom, veći je u urbanim sredinama i u većim gradovima, te među muškom populacijom). U porastu je i korištenje sintetskih droga, naročito među srednjoškolskom omladinom. Prosječna dob prvog uzimanja je 15 godina, prvog injektiranja droga je 21 godina (18 godina u dobnoj skupini od 18-24), a prvog odlaska na liječenje između 22-25 godina. Pravilo je da ovisnik uzima više supstanci istovremeno, uobičajeno počinje sa alkoholom i marihuanom, te brzo prelazi na opijatska sredstva. Opijatski tip ovisnosti najprisutniji je među ovisnicima i čini oko 90 % populacije koja dođe na liječenje.

S obzirom na opći porast upotrebe droga od kraja devedesetih ne čudi što je sve više vozača koji na ceste izlaze pod uticajem opojnih droga. Nasumično provedena analiza pokazuje da je 2 % vozača podvrgnutih testiranju uzorka sline vozilo pod uticajem neke vrste droge. Zbog ovisnikove nesposobnosti da odgovorno upravlja vozilom i mogućeg zakazivanja nadzora nad ovisnicima, društvo bi trebalo zauzeti jasan stav prema ovisnicima u saobraćaju i biti dosljedno u provođenju sankcija, jer je sigurnost građana u suprotnom prepuštena njima samima.

### **Analiza stanja:**

Analizom stanja može se konstatovati da je u BiH velika dostupnost opojnih droga, sve veći procenat mladih i žena koji koriste opojne droge, veliki broj saobraćajnih nesreća vezanih za upotrebu opojnih droga, visoka korelacija korištenja opojnih droga sa samoubistvom, trovanjem, kriminalom i nasiljem, značajan broj rizičnih grupa stvoren tokom rata: trajno onesposobljene osobe, raseljena lica, djeca bez roditelja, demobilizirani borci i druge rizične grupe skromna finansijska sredstva koja se izdvajaju za rješavanje ovog problema u domenu prevencije i edukacije, represije i tretmana.

## VID I PAŽNJA, TE NJIHOV UTICAJ NA SIGURNOST U SAOBRAĆAJU

Vid spada u senzorne sposobnosti. Oko 95 % odluka koje vozač donosi zavisi od čula vida, a pritom je vrlo važno: prilagođavanje oka na svjetlo i tamu, oštrina vida, vidno polje, razlikovanje boja i sposobnost stereoskopskog primjećivanja (akomodacija, prilagođavanje).

Prilagođavanje na svjetlo i tamu je važna sposobnost za vožnju. Pri prijelazu iz svijetla u tamu potrebno je 20 sekundi, čak i više, a iz tame na svijetlost 2-5 sekundi. Pored godina starosti i psihofizičkog stanja, na ovo prilagođavanje utiču dužina trajanja prethodnog stanja, jačina osvjetljenja, način ishrane, pušenje, okolina i ostalo.

Oštrina vida je sposobnost vozača da uoči male razlike u obliku i veličini predmeta. Najoštriji vid je u zoni centralne ose i oko nje, tako da ugao nije veći od  $3^\circ$ . U vidnom polju čiji je ugao 10 do  $12^\circ$ , oštrina vida je zadovoljavajuća, a preko  $14^\circ$  ne mogu se jasno uočiti detalji. Na oštrinu vida u vidnom polju, pored godina starosti i psihološkog stanja, utiče i brzina kretanja vozila.



Vidno polje čine granice u kojima čovjek vidi ne pomjerajući oči, ali sa različitom oštrinom. Vidno polje za oba oka se u centralnom dijelu preklapa, pa je u tom dijelu opažanje predmeta jasnije. Kod osoba sa normalnim vidnim poljem ono iznosi oko  $180^\circ$  u horizontalnoj ravni, a u vertikalnoj od  $60^\circ$  do  $75^\circ$  nadole, i  $50^\circ$  do  $65^\circ$  nagore. Za vozače je posebno važno veliko horizontalno vidno polje. Na širinu vidnog polja utiče brzina kretanja vozila.

Razlikovanje boja ili sljepilo za boje (daltonizam) je poremećaj koji ne ugrožava bitno bezbjednost saobraćaja, ali je bitno za brzo i tačno opažanje saobraćajne signalizacije.



Sposobnost stereoskopskog primjećivanja (akomodacija-prilagođavanje) je sposobnost čovjeka da podjednako oštro uočava predmete na različitim udaljenostima. Tu mogu da se pojave anomalije - kratkovidost ili dalekovidnost. Sposobnost akomodacije slabi sa godinama, i korekcija je moguća nošenjem naočara.

Čovjek selektivno opaža, tj. bira šta će opaziti i na šta će reagovati. Opažanje je u direktnoj vezi sa očekivanjem i pažnjom. Naime, čovjek dobro i lako opaža ono što očekuje i ono što smatra opasnim (veliki rizik da će nastupiti posljedice). Ono što ne očekuje, čovjek neće primjetiti

ili mu treba više vremena za primjećivanje.

Normalno vidno polje je širine oko 170 do 190 stepeni horizontalno, 60 stepeni iznad i 70 stepeni ispod linije vida. Treba imati u vidu da se širina vidnog polja smanjuje sa brzinom i biće: 100 stepeni pri brzini 30 km/h, 75 stepeni pri brzini 50 km/h, 40 stepeni pri brzini 100 km/h, a samo 30 stepeni pri brzini 140 km/h („efekat tunelskog vida“). Vidno polje se sužava i slabi periferni vid i pri malim koncentracijama alkohola u krvi. Djeca i pri mirovanju imaju manji vidni ugao, tako da su njihove slike uže, o čemu se mora voditi

računa pri njihovoj obuci. Veoma je važna koordinacija središnjeg i perifernog vida. Čovjek perifernim vidom opaža, a središnjim prepoznaje. Predmeti se prvo uočavaju perifernim vidom, a zatim se usmjerava pogled (po potrebi okreće glava) i predmet prepoznaje. Iskustvo pomaže da se više i bolje koristi periferni vid, kao i da se pretraživanje u vidnom polju vrši sistematičnije. Npr. neiskusni vozači često gledaju blizu vozila, pogled im duže zastaje na predmetima, a imaju lošu selekciju šta je važno, a šta nije.



Pažnja predstavlja stanje povećane budnosti gde je psihička aktivnost usmjerena na nešto određeno. Iz spoljašnjeg okruženja na čovjeka djeluje veliki broj uticaja, ali on, zapravo, uspeva da opazi mali broj. Da li će i koje, uopšte, informacije biti primljene zavisi od četiri faktora: trajanja, obima, distribucije i inteziteta pažnje. Čovjek svojom pažnjom može da zapazi samo ograničen broj predmeta i on iznosi  $5 \pm 2$ . Gipkost pažnje se ogleda u lakoći prelaska pažnje sa jednog predmeta na drugi.

Problem održavanja pažnje posebno je vidan kod mladih vozača, kada mladi i mahom neiskusni vozači imaju problema da uoče, održe i usmjere pažnju na bitne elemente iz spoljašnjeg okruženja.

Čak i iskusniji vozači mogu da se ne sjete šta se dogodilo u nekoliko kilometara vožnje. Nije rijetkost da se vozači mogu naći u situaciji da ne primjete ili prekasno primjete nešto što je od značaja za vožnju prvenstveno iz razloga što su im misli odlutale na potpuno neku drugu temu.

Kada je neko koncentrisan onda je on u stanju da usmjeri svoju pažnju na ono što radi, kada je ta pažnja intenzivna i dovoljno dugo traje. Koncentracija predstavlja dinamički mehanizam koji aktivira i koordinira naše mentalne i fizičke kapacitete. Pri tome selektivnost, intezitet i motivacija imaju značajnu ulogu. Nepažnja može nastati sanjarenjem ili pod dejstvom raznih misli. Distrakcija, odnosno ometanje pažnje nastaje kao posljedica onih aktivnosti čiji je uzrok objekat ili događaj koji se nalazi u ili čak van vozila u saobraćaju.

Korišćenje mobilnih telefona predstavlja odličan primjer odvlačenja, odnosno ometanja pažnje kod vozača. Tada dolazi do vizuelne, audiokognitivne i biomehaničke distrakcije.

Korišćenje mobilnih telefona:

- produžava vrijeme reakcije do 50%;
- neopažaju se važni saobraćajni signali i znakovi
- smanjuje se generalna svijest o saobraćaju
- donose se rizičnije odluke
- kompenzatorna ponašanja povećanje odstojanja ili smanjenja brzine u odnosu na vozila ispred vas

Još negativniji uticaj na pažnju vozača ima kucanje SMS poruka. Isti uticaj ima korištenje telefona kod pješaka, biciklista i motociklista.



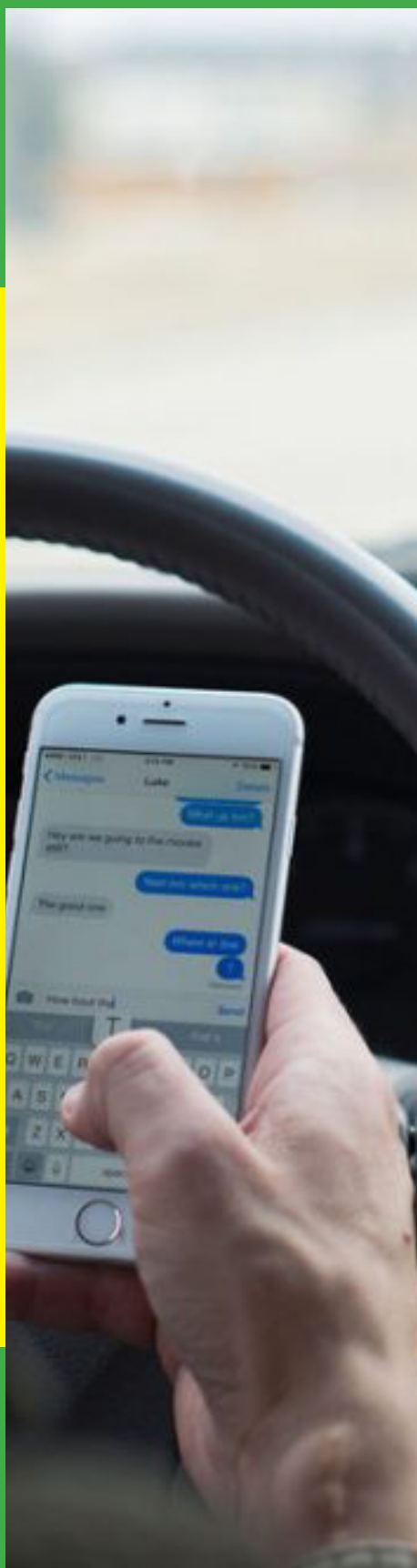
# UTICAJ KORIŠTENJA MOBITELA NA SIGURNOST SAOBRAĆAJA

Korištenje mobitela za vrijeme vožnje sve je češće viđena situacija na cestama. Mobiteli postaju sve značajniji uzročnici saobraćajnih nezgoda. Vozači vrlo često svoju pažnju usredotoče na razgovor, tipkanje SMS poruke ili čak surfanje po internetu, a zanemare stanje i uslove na cesti, što može dovesti do nastanka saobraćajne nezgode i teških posljedica.

Zvuk zvona mobilnog telefona u vožnji inicira vozača da pronađe uređaj, pogleda u displej i odgovori na poziv, a zatim pažnju usmeri na telefonski razgovor u toku vožnje čime u znatnoj mjeri doprinosi povećanju rizika od nastanka saobraćajne nezgode. Pri brzini od 50 km/h vozilo prelazi 13,8 metara u jednoj sekundi, ako se desi iznenadna opasnost u momentu kada vozač jednu sekundu posveti mobilnom telefonu, to znači da će reakcija vozača početi sa 13,8 metara zakašnjenja, a sama reakcija usljed zatečenosti može biti pogrešna.

Ako znamo da se opasne situacije najčešće stvaraju ispred raskrsnica ili pješačkih prijelaza, možemo da zaključimo da jedna sekunda potpune nepažnje koja nastupa poslije par sekundi nepotpune pažnje usled čepkanja po džepovima u potrazi za mobilnim telefonom može da dovede do teških posljedica naročito uz prekoračenje brzine.

Mobilni telefon je najopasniji, jer odvlači pažnju sa svih sposobnosti i osobina potrebnih za uspješnu vožnju, a u vožnji ga koristi čak 91 % vozača. Mobitel vozači za volanom najčešće koriste za razgovor, potom za navigaciju, a na trećem mjestu su SMS poruke.



Kad je riječ o biciklistima pokazalo se da svaki treći vozač tokom vožnje razgovara na mobitel, a svaki peti ima slušalice u ušima preko kojih sluša muziku.

Svjedoci smo da je sve više pješaka koji koriste mobitel za razgovor, društvene mreže i slanje SMS poruka dok prelaze cestu ili se kreću u blizini ceste.

Kada koristite mobilni telefon kao vozač, pješak ili biciklista za vrijeme vožnje ili hodanja vjerovatnost od nastanka saobraćajne nesreće povećava se za četiri do devet puta. Od razgovora telefonom još je opasnije tipkanje poruka na mobitelu koje vjerovatnost događanja saobraćajne nesreće povećava za čak 23 puta.

Zbog toga je potrebno, povesti više računa o tome da se ljudi osvijeste o opasnosti korištenja mobitela u vozilu jer vozilo, dok vozač koristi mobitel ostaje nekoliko sekundi bez nadzora. Ako ste pješak ili biciklista mobitel odvlači pažnju, gdje je vjerovatnost nastanka saobraćajne nesreće jako izražena.

Korištenje mobilnog telefona u vožnji je po Zakonu o osnovama sigurnosti na cestama u BiH kažnjivo.



## VAŽNO

Treba da znaš kad voziš brzinom od 50 km/h, kada pogledaš mobilni telefon u toku vožnje na samo 2 sekunde, to je kao da prolaziš dužinu od 3 autobusa **ZATVORENIH OČIJU**. Ne koristi mobilni dok voziš, jer tako možeš izazvati saobraćajnu nezgodu.

DANAS ĆE 3500 LJUDI  
UMRIJETI NA CESTI...

# NEMOJTE PISATI SMS PORUKU DOK VOZITE

**PHARRELL WILLIAMS**  
PJEVAČ, KOMPOZITOR I PRODUCENT



NA STRANICI FIA.COM POTPIŠITE MANIFEST  
ZA POBOLJŠANJE SIGURNOSTI NA CESTAMA  
U CIJELOM SVIJETU.

**#3500LIVES**

UZ PODRŠKU  FIA FOUNDATION

**BIHAMK**

**FIA ACTION**  
FOR ROAD SAFETY

## BRZINA I NJEN UTICAJ NA SIGURNOST SAOBRAĆAJA



Brzina utiče na vrijeme putovanja, troškove prijevoza, zagađivanje vazduha, buku, izbor vida prijevoza, klimu, rizik od nezgode, posljedice nezgode, kvalitet života, zdravlje itd.

Na rizik od nezgode utiču: ograničenje brzine, prosječna brzina vozila, procenat sporih vozila i disperzija brzina.

Broj nezgoda se povećava za 10 % (lakše nezgode) do 25 % (nezgode sa poginulim), kada prosječna brzina poraste za 5 km/h. Ovo povećanje je 25 - 50 %, ako brzina poraste za 10 km/h. U suprotnom, ako se prosječna brzina na putu smanjuje, smanjuje se i broj nezgoda.

Rizik od nezgode različito se mijenja u različitim uslovima. Ako u naselju poraste srednja brzina za 10 %, broj nezgoda raste za oko 21 %. Smanjenje srednje brzine za oko 1 km/h dovodi do smanjenja broja nezgoda za oko 2 - 3 % (oko 4% na gradskim arterijama i oko 2 % na ulicama gdje se vozila kreću sporo).

Velike prosječne brzine znače i velike sudarne brzine. Sa porastom sudarnih brzina rastu posljedice nezgode, a posebno rizik smrtnosti. Velike sudarne brzine umanjuju koristi od sistema zaštite. Na primer, rizik povreda vezanog putnika je 3 puta veći pri sudarnoj brzini 50 km/h, nego pri brzini 30 km/h. Ove razlike su još značajnije, ako se ne koriste sigurnosni pojasevi.

Nepoštivanje ograničenja brzine je vrlo pouzdan pokazatelj sklonosti ka saobraćajnim nezgodama. Naime, vozači koji voze prebrzo, prave i druge saobraćajne prekršaje, a svaki treći vozač koji je kažnjen zbog prekoračenja brzine je bio učesnik saobraćajne nezgode. Procenat vozača koji ne poštuju ograničenje brzine (prekoračuju brzinu) značajno utiče na broj nezgoda. Ako se procenat vozača koji voze prebrzo udvostruči, broj nezgoda poraste za oko 10 %. Ako njihova prosječna brzina poraste za 2 km/h, broj nezgoda poraste za oko 20%.

Sa porastom sudarnih brzina povećava se težina nezgode, a posebno pri obaranju pješaka. Na primer, ako je brzina udara u pješaka 30 km/h, onda će poginuti oko 10 % pješaka, pri brzini 40 km/h poginuće oko 20 %, pri 50 km/h gine oko 40 % pješaka, a pri 60 km/h gine 80 %. Ako je pješak udaren vozilom koje se kreće brzinom 80 km/h i više, njegove šanse da preživi su zanemarljive.

Brzina je jedan od najčešćih uzroka izazivanja saobraćajnih nezgoda.

Smanjenje prosječne brzine kretanja za 5% rezultovalo bi smanjenjem broja fatalnih saobraćajnih nezgoda za 30%.

DANAS ĆE 3500 LJUDI  
UMRIJETI NA CESTI...

# POŠTUJTE OGRANIČENJA BRZINE

**YOHAN BLAKE**

OLIMPIJSKI PRVAK NA  
4 X 100 M I SVJETSKI  
PRVAK NA 100 M



NA STRANICI FIA.COM POTPIŠITE MANIFEST  
ZA POBOLJŠANJE SIGURNOSTI NA CESTAMA  
U CIJELOM SVIJETU.

**#3500LIVES**

uz podršku

UZ PODRŠKU  FIA FOUNDATION

**BIHAMK**

 **FIA ACTION**  
FOR ROAD SAFETY

## UTICAJ UMORA NA SIGURNOST SAOBRAĆAJA

Istraživanja uticaja umora na sigurnost saobraćaja pokazala su da je umor glavni uzrok u 10 - 20 % saobraćajnih nezgoda.

Studije pokazuju da vožnja u stanju umora povećava rizik od saobraćajne nezgode skoro četiri puta.

Saobraćajne nezgode u kojima umor ima udijela često rezultiraju teškim tjelesnim povredama.

Umorni vozači i ne pokušaju da izbjegnu nezgodu ili da koče, što saobraćajnu nezgodu čini intenzivnijom i s težim posljedicama.

Umor ima uticaj na raspoloženje, motivaciju, psihomotorne i mentalne funkcije vozača. To je posebno fiziološko i psihičko stanje koje značajno utiče na sposobnost za vožnju.

Većina nezgoda u kojima umor ima ulogu, dešava se na auto-putevima, kasno noću i rano ujutru, nakon dugog vremena provedenog u vožnji.

Posljedice ovih nezgoda su teške jer vozači često uopšte i ne koče, ili počinju kasno s kočenjem.

Može se izdvojiti nekoliko grupa koje su relativno često učesnici ovakvih nezgoda:

- osobe mlađe od 25 godina,
- osobe s poremećajima sna,
- osobe koje noću voze,
- osobe koje voze na velike daljine,
- profesionalni vozači,
- osobe koje rade po smenama.



Opšti znaci vožnje u stanju umora uključuju osjećaj pospanosti i zamora. Vozač često zijeva, osjeća se iritirano, nervozno ili ima teškoće da se koncentriše na vožnju, osjeća ukočenost tijela, napetost i peckanje u očima, ima osjećaj da su mu kapci teški i da mu je otežano da drži oči otvorene.

Simptomi umora se direktno odražavaju na vožnju kroz:

- napor da se vozilo održi u kolovoznoj traci,
- napor da se održi stalna brzina uz nevoljne promjene brzine,
- smanjena sposobnost vozača da prepozna potencijalnu opasnost,
- produženo vrijeme reagovanja,
- teškoće u prisjećanju na posljednje prevezene kilometre.



Između 15 i 20 % saobraćajnih nezgoda u svijetu sa učešćem komercijalnih vozila izazvano je umorom vozača, dok se 56 % profesionalnih vozača osjeća pospano.

Kao jedan od osnovnih uzroka saobraćajnih nezgoda kod profesionalnih vozača jeste upravo umor, jer se vozači ne odmaraju dovoljno i voze po 10 do 15 sati, što je naravno protivzakonito ali se dešava u praksi.

Pri istraživanju, kao veoma značajan faktor koji doprinosi nastanku i razvoju umora kod vozača gradskih autobusa ističu se prodaja, provjera i naplata karata, a gdje i interakcija s putnicima predstavlja aktivnost koja često predstavlja izvor umora i stresa.

Saobraćajne nezgode kod kojih je uzrok umor vozača često imaju teške posljedice jer nastaju pri velikim brzinama zbog nepreduzimanja nikakvih radnji, pa tu najčešće nisu ni prisutni tragovi kočenja.

U SAD-u oko 50 % nezgoda sa najtežim posljedicama dogodi se usljed umora vozača, a manje od šest sati sna povećava rizik od nastanka saobraćajne nezgode, dok manje od pet sati sna ovaj rizik povećava čak pet puta.

Vjerovatnoća nesreće je veća kad je vozač sam u vozilu ili kad putnici spavaju, a monotone i jednolične dionice brzih puteva i autoputeva su lokacije na kojima se nesreće najčešće dešavaju.

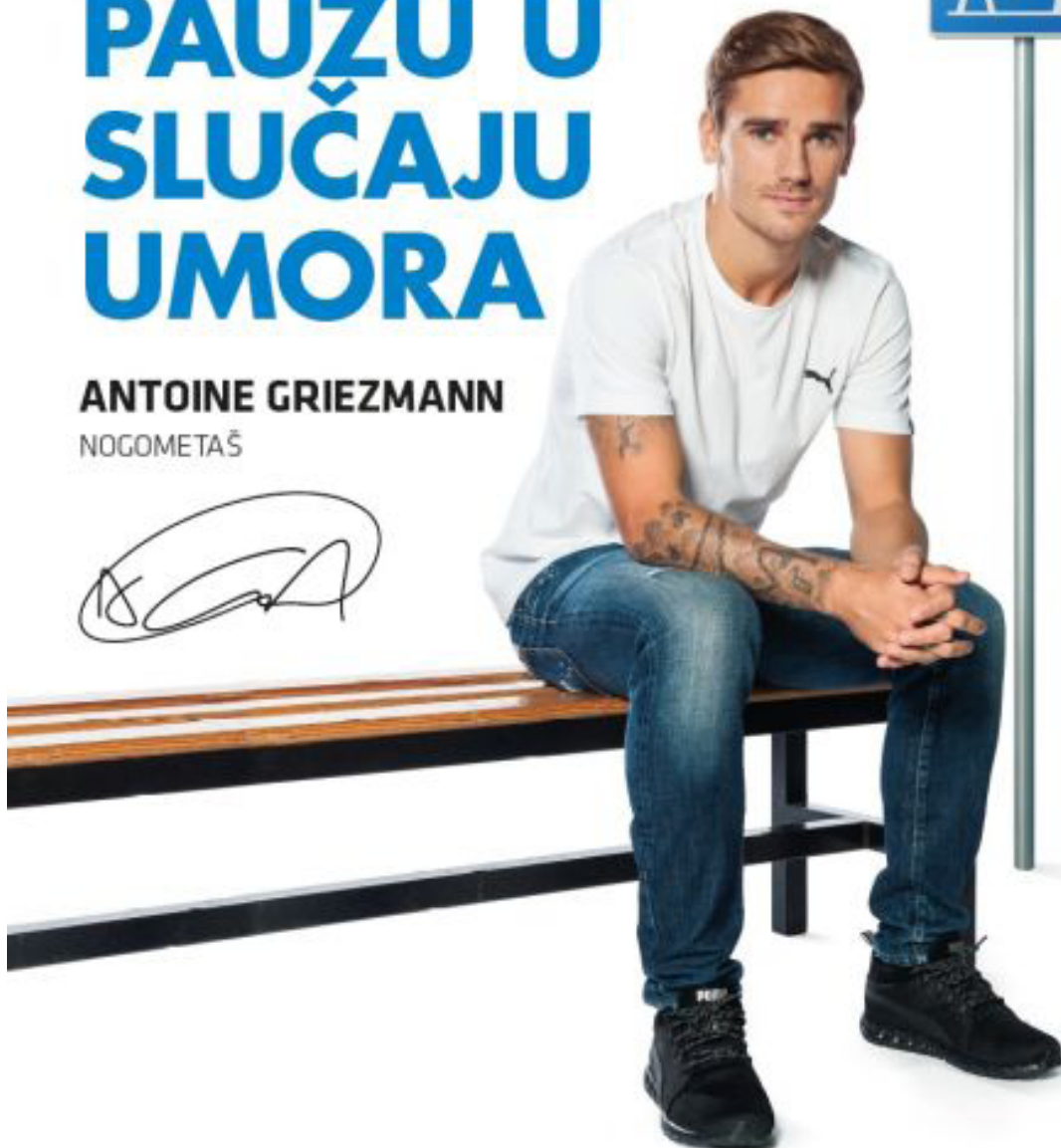
Kada je riječ o rizičnim grupama, to su muškarci vozači do 29 godina, a 75 % saobraćajnih nezgoda uzrokovanih umorom izazovu muškarci, dok vozači mlađi od 25 godina čine više od polovine učesnika u nezgodama izazvanih umorom.



DANAS ĆE 3500 LJUDI  
UMRIJETI NA CESTI...

# NAPRAVITE PAUZU U SLUČAJU UMORA

**ANTOINE GRIEZMANN**  
NOGOMETAŠ



NA STRANICI FIA.COM POTPIŠITE MANIFEST  
ZA POBOLJŠANJE SIGURNOSTI NA CESTAMA  
U CIJELOM SVIJETU.

**#3500LIVES**

www.fia.com

UZ PODRŠKU  FIA FOUNDATION

**BIHAMK**

 **ACTION**  
FOR ROAD SAFETY

# SIGURNOSNI POJAS



## Zašto je važno koristiti sigurnosne pojaseve

Sigurnosni pojasevi najvažniji su među elementima pasivne bezbjednosti. Da bi se ljudsko tijelo zadržalo u sjedištu pri sudaru, konstruisani su sigurnosni pojasevi koji imaju zadatak da ljudskom tijelu ne dopuste da se svojevrijem odvoji od sjedišta, odnosno „da spriječe relativno kretanje tijela u odnosu na vozilo“, kao i na izbacivanje tijela iz vozila.

Ugradnjom i korišćenjem sigurnosnih pojaseva sprječava se, pri sudaru vozila, udar glave u vjetrobransko staklo, grudnog koša u točak upravljača (volan) ili instrument tablu i koljena u donji dio instrument table. Vozač motornog vozila i lica koja se prevoze tim vozilom dužni su

koristiti sigurnosne pojaseve za vrijeme dok se vozilo kreće u saobraćaju na javnom putu.

Upotreba sigurnosnog pojasa tokom vožnje značajno utiče na smanjenje rizika da budete izbačeni iz vozila u slučaju sudara.

Korišćenje sigurnosnih pojaseva je od značajne važnosti kako za vozače tako i za ostale putnike u vozilu. Pravilna upotreba pojaseva smanjuje rizik smrtnosti vozača i suvozača, učesnika saobraćajnih nezgoda za 45 - 50 %.

DANAS ĆE 3500 LJUDI  
UMRIJETI NA CESTI...

**VEŽITE  
SE**

**FERNANDO ALONSO**

DVOSTRUKI SVJETSKI  
ŠAMPION FIA U FORMULI 1



NA STRANICI FIA.COM POTPIŠITE MANIFEST  
ZA POBOLJŠANJE SIGURNOSTI NA CESTAMA  
U CIJELOM SVIJETU.

**#3500LIVES**

BIHAMK

UZ PODRŠKU **FIA** FOUNDATION

**BIHAMK**

**FIA ACTION**  
FOR ROAD SAFETY

# PJEŠACI U SAOBRAĆAJU - OPĆA PRAVILA ZA KRETANJE PJEŠAKA

## Opća pravila za kretanje pješaka:

- Pješak se ne smije, po pravilu, kretati i zadržavati na kolovozu.
- Ako se pješak kreće po kolovozu, on se mora kretati što bliže ivici kolovoza i to veoma pažljivo i na način kojim ne ometa ili ne sprječava saobraćaj vozila.
- Na putu koji ima trotoar ili drugu površinu određenu za kretanje pješaka, odnosno površinu pored kolovoza pogodnu za kretanje pješaka, pješak je dužan kretati se tim površinama.
- Na putu na kojem ne postoji trotoar ili druga površina određena za kretanje pješaka, odnosno pogodna za kretanje pješaka, a koju pješaci ne mogu koristiti iz bilo kojeg razloga, pješaci se mogu kretati kolovozom.
- Na kolovozu je zabranjeno igranje, vožnja dječijim biciklom, romobilom, koturaljkama i slično, kao i sankanje, skijanje i drugo, osim ako je to posebno dozvoljeno.
- Pješak, koji namjerava prijeći kolovoz na mjestu na kojem ne postoji obilježen pješački prijelaz, ne smije stupiti na kolovoz ako time ometa saobraćaj vozila.
- Strana kretanja pješaka: Kad se pješak kreće kolovozom na javnom putu van naselja, dužan je kretati se uz lijevu ivicu kolovoza u smjeru kretanja, a noću i danju u uvjetima smanjene vidljivosti, mora biti osvijetljen ili označen svjetloodbojnim prslukom, a kretanje u grupi izvoditi krećući se jedan iza drugog. Pješak se može kretati uz desnu ivicu kolovoza samo kad je takvo kretanje za njega sigurnije (nepregledna krivina, provalija, usjek, zasjek, odron i sl.). Pješak koji gura ručna kolica, bicikl, lahki motocikl ili motocikl, lica koja se kreću pomoću pokretnih stolica za nemoćna lica, kao i organizirana kolona pješaka, moraju se kretati uz desnu ivicu kolovoza u smjeru kretanja.
- Prelazak pješaka preko kolovoza: Pješak je dužan prelaziti preko kolovoza i biciklističke staze pažljivo i najkraćim putem nakon što se, prije stapanja na kolovoz, uvjeri da to može učiniti na siguran način. Na putu, koji ima obilježene pješačke prijelaze ili posebno izgrađene prijelaze, odnosno prolaze za pješake, pri prelaženju puta, pješak je dužan kretati se tim prijelazima, odnosno prolazima, ako oni nisu od njega udaljeni više od 100 m.
- Prelazak pješaka preko kolovoza na obilježenom pješačkom prijelazu: Na obilježenom pješačkom prijelazu, na kojem je saobraćaj pješaka regulisan svjetlosnim saobraćajnim znakovima za pješake, pješak je dužan postupati prema tim znakovima. Na obilježenom pješačkom prijelazu na kojem saobraćaj pješaka nije regulisan posebnim svjetlosnim saobraćajnim znakovima za pješake, ali je saobraćaj vozila regulisan svjetlosnim saobraćajnim znakovima za vozila ili znakovima koje daju ovlaštena lica, pješaci mogu prelaziti kolovoz samo dok im je datim znakom dozvoljen prijelaz kolovoza. Na obilježenom pješačkom prijelazu na kojem saobraćaj nije regulisan svjetlosnim saobraćajnim znakovima, ni znakovima koje daje ovlašteno lice, prije stapanja na pješački prijelaz, pješak je dužan obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju.





## VOŽNJA BIKIKLA U SAOBRAĆAJU

Vožnja bicikla je vrlo složena aktivnost, stoga je u radu na saobraćajnoj edukaciji neophodno posvetiti joj posebnu pažnju. Za većinu djece vožnja bicikla je izazov i poželjna aktivnost. Nesreće u kojima stradaju djeca na biciklu najčešće su posljedica nepoznavanja saobraćajnih pravila i neviđanja opasnosti po život. Učesnik u saobraćaju koji gura bicikl je pješak, a ne vozač bicikla.

Na javnom putu biciklom smije upravljati lice koje je navršilo 12 godina.

Najsigurnije mjesto za vožnju bicikla su biciklističke staze.

Sigurnost djece koja voze bicikl ovisi o:

- kvaliteti i konstrukciji bicikla za djecu,
- posebnoj reflektirajućoj opremi za vožnju bicikla,
- upotrebi kacige za bicikliste,
- upotrebi rukavica, štitnika za koljena i laktove,
- upotrebi traka, svjetiljki i druge neophodne opreme na biciklu,
- edukaciji o pravilnoj vožnji bicikla i značaju upotrebe kacige i druge opreme u prevenciji teških nezgoda,
- poznavanju pravilnog sjedenja na biciklu, položaju stopala u vožnji bicikla itd.

## Najčešće greške koje djeca čine pri vožnji bicikla su:

- prijevoz drugog lica - djeteta na biciklu,
- sjedenje na nepropisnom dijelu, nepredviđenom za vožnju,
- prijevoz tereta na biciklu,
- upravljanje biciklom na jednom točku,
- vožnja dvaju ili više biciklista jednog iza drugog bez određenog rastojanja,
- vožnja na neodgovarajućem dijelu puta - ako za vožnju bicikla ne postoji biciklistička staza ili traka, biciklisti voze uz desnu ivicu kolovoza,
- vožnja bicikla jednom rukom ili bez obje ruke.

## Najčešće situacije u kojima stradaju djeca učesnici u saobraćaju

- prelaženje kolovoza bez semafora ili pješačkog prijelaza,
- nepromišljeno i naglo koračanje preko ceste- pretrčavanje ceste,
- prelaženje ulice između automobila koji stoje na semaforu,
- igranje u blizini kolovoza,
- prelazak preko kolovoza bez prethodnog „osmatranja“ - (neophodno je da dijete bude duže na trotoaru prije prelaska preko ceste kako bi vozači imali vremena da uoče dijete).
- neoprezna vožnja bicikla,
- vožnja rolera na asfaltu, a ne na određenim površinama za takvu vrstu aktivnosti,
- pretrčavanje ispred ili iza zaustavljenog autobusa.



**Djeca spadaju u najugroženiju kategoriju učesnika u saobraćaju, pa su samim tim često učesnici saobraćajnih nesreća.**

## Faktori koji utiču na posljedice saobraćajne nezgode

Postoji više faktora koji utiču na posljedice saobraćajne nezgode, neki od njih su:

1. Starost lica tj. učesnika u saobraćajnoj nezgodi;
2. Starost motornog vozila kao i model i tip vozila;
3. Korišćenje zaštitne opreme (pojas, kaciga...);
4. Korišćenje zimske opreme na motornom vozilu;
5. Brzina kojom se vozilo kretalo pri udaru tj. nastanku saobraćajne nezgode (imajući u vidu da u drugoj brzini nastaju lakše povrede ili materijalna šteta, u trećoj brzini nastaju ozbiljne povrede dok u četvrtoj brzini dolazi do najtežih povreda pa čak i smrtnog ishoda).
6. Manevrisanje koje je vezano za nezgodu (skretanje, preticanje, vožnja unazad, obilaženje...);
7. Masa motornog vozila (uzevši u obzir da je smrtni rizik vozača vozila čije su mase 900 kg i 1800 kg deset puta veći za vozača lakšeg vozila);
8. Konzumiranje droge i alkohola;
9. Kvalitet puta i stanje pored puta itd.

## PITANJA I ODGOVORI ZA PRIPREMU





## OBLAST: OSNOVE SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA

1.	<p>Koji su vidovi saobraćaja?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> putnički saobraćaj, teretni saobraćaj i telekomunikacijski saobraćaj</li><li><input type="checkbox"/> međugradski, prigradski i gradski saobraćaj</li><li><input type="checkbox"/> međunarodni (inozemni) saobraćaj i unutrašnji saobraćaj</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>kopneni saobraćaj, vodni saobraćaj, zrakoplovni saobraćaj, poštanski saobraćaj i telekomunikacijski saobraćaj</b></li></ol>
2.	<p>Koje su vrste saobraćaja?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> međugradski, prigradski i gradski saobraćaj</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>putnički saobraćaj, teretni saobraćaj i telekomunikacijski saobraćaj</b></li><li><input type="checkbox"/> međunarodni (inozemni) saobraćaj i unutrašnji saobraćaj</li><li><input type="checkbox"/> kopneni saobraćaj, vodni saobraćaj, zrakoplovni saobraćaj i PT saobraćaj (poštanski i telekomunikacijski)</li></ol>
3.	<p>Definisati sigurnost (safety) u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> skup naučnih metoda, tehničkih normi i tehnoloških postupaka kojima je cilj sigurno odvijanje saobraćaja, kako bi se zaštitili ljudski životi, materijalna dobra i okoliš od akcidentnih situacija i saobraćajnih nezgoda</li><li><input type="checkbox"/> obuhvata aktivnosti prevencije i zaštite određenog objekta, osobe, vozila, itd. od nepoželjnog događaja, neovlaštene upotrebe, napada i sl.</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>predstavlja stanje neizloženosti riziku ili stanje s prihvatljivim nivoom rizika od saobraćajnih nezgoda, ozljeda, oštećenja ili drugih opasnosti</b></li></ol>
4.	<p>Šta čini mrežu javnih puteva u BiH?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>autoputevi</b></li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>magistralni putevi</b></li><li><input type="checkbox"/> pristupni putevi</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>regionalni putevi</b></li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>lokalni putevi</b></li><li><input type="checkbox"/> parking putevi</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>ulice u naseljima i gradovima</b></li></ol>
5.	<p>Šta sve ubrajamo u opremu ceste koja je u funkciji sigurnosti saobraćaja?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>sigurnosna oprema</b></li><li><input type="checkbox"/> ivičnjaci</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>saobraćajna signalizacija</b></li></ol>
6.	<p>Šta se ubraja u osnovne elemente sigurnosti motornog vozila?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>aktivni elementi</b></li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>antikolizionni elementi</b></li><li><input type="checkbox"/> kočioni elementi</li><li><input type="checkbox"/> upravljački elementi</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>pasivni elementi</b></li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>katalitički elementi</b></li></ol>

7.	<p><b>Šta se ubraja u aktivne sigurnosne elemente motornog vozila?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> uređaji za upravljanje</li> <li>2. <input type="checkbox"/> zračni jastuk</li> <li>3. <input type="checkbox"/> sigurnosni pojas</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> uređaji za kočenje</li> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> ovjes i pneumatici</li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> mjenjač</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> polje vidljivosti vozača</li> <li>8. <input checked="" type="checkbox"/> uređaji za osvjetljavanje puta</li> <li>9. <input type="checkbox"/> naslonjač za glavu</li> </ol>
8.	<p><b>Čemu služe aktivni sigurnosni elementi u motornom vozilu?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> da spriječe nastanak saobraćajnih nezgoda</li> <li>2. <input type="checkbox"/> da posljedice saobraćajnih nezgoda budu manje</li> <li>3. <input type="checkbox"/> da ne dođe do oštećenja na motornim vozilima uslijed saobraćajne nezgode</li> </ol>
9.	<p><b>Koji elementi motornog vozila čine pasivnu sigurnost motornog vozila?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> karoserija</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> sigurnosni pojasevi</li> <li>3. <input type="checkbox"/> kočnice</li> <li>4. <input type="checkbox"/> upravljač</li> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> zračni jastuci</li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> naslonjači za glavu</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> spoljna i unutrašnja oprema</li> </ol>
10.	<p><b>Čemu služe pasivni sigurnosni elementi u motornom vozilu?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> da spriječe nastanak saobraćajnih nezgoda</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> da posljedice saobraćajnih nezgoda budu manje</li> <li>3. <input type="checkbox"/> da ne dođe do oštećenja na motornim vozilima uslijed saobraćajne nezgode</li> </ol>
11.	<p><b>Poredati osnovne uzročnike nastanka saobraćajnih nezgoda prema policijskim izvještajima u BiH?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. brzina</li> <li>2. nepoštivanje prvenstva prolaza</li> <li>3. nepropisno preticanje i obilaženje</li> <li>4. alkoholiziranost učesnika u saobraćaju</li> <li>5. odstojanje između vozila</li> <li>6. tehnička neispravnost</li> <li>7. cesta</li> </ol>

## OBLAST: DJECA U SAOBRAĆAJU

12.	<p>Koje od navedenih spadaju u ranjive kategorije učesnika u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> djeca</li><li><input type="checkbox"/> vozači</li><li><input checked="" type="checkbox"/> pješaci</li><li><input checked="" type="checkbox"/> starije i invalidne osobe</li></ol>
13.	<p>Kako djeca razmišljaju/reaguju na nastalu opasnost u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> ne prepoznaju opasnost i ne reaguju na nju</li><li><input checked="" type="checkbox"/> misle da ih vozači vide</li><li><input checked="" type="checkbox"/> misle da se automobil može zaustaviti u trenutku</li><li><input type="checkbox"/> misle da imaju pravo prolaza</li></ol>
14.	<p>Koje su to psiho-fizičke osobine djece?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> prepoznaju opasnost i brzo reaguju na nju</li><li><input checked="" type="checkbox"/> vidno polje im je ograničeno zbog nižeg rasta (u odnosu na odrasle osobe)</li><li><input checked="" type="checkbox"/> imaju smanjenu sposobnost tačne procjene brzine kojom se kreću vozila</li><li><input checked="" type="checkbox"/> reaguju nenadano i impulzivno</li></ol>
15.	<p>Na šta djecu treba upozoriti kada se učestvuju u saobraćaju kao pješaci?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> da nikada ne pretrčavaju kolovoz</li><li><input checked="" type="checkbox"/> da je cesta namijenjena za kretanje vozila</li><li><input type="checkbox"/> da trebaju da se kreću daleko od ceste po zelenim površinama</li><li><input checked="" type="checkbox"/> da je na cesti zabranjena igra djece</li></ol>
16.	<p>Kako se dijele autosjedalice po grupama?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> I grupa sjedalice za novorođenčad</li><li><input type="checkbox"/> I grupa sjedalice za uzrast od 1 do 2 godine starosti</li><li><input type="checkbox"/> II grupa sjedalice za uzrast od 4 do 8 godina</li><li><input checked="" type="checkbox"/> II grupa sjedalice za djecu od 1-3 godine starosti</li><li><input checked="" type="checkbox"/> III grupa sjedalice namijenjeni za vožnju djece od 15 do 36 (kg)</li></ol>
17.	<p>Šta karakteriše djecu u saobraćaju :</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> imaju potrebu da se kreću po kolovozu</li><li><input type="checkbox"/> imaju potrebu da se igraju sami i bez nadzora na kolovozu</li><li><input checked="" type="checkbox"/> imaju smanjenu sposobnost upravljanja svojim postupcima</li><li><input checked="" type="checkbox"/> imaju smanjenu sposobnost shvatanja, predviđanja i odlučivanja</li></ol>
18.	<p>Kako djeca reaguju u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> spontano</li><li><input checked="" type="checkbox"/> nepredviđeno</li><li><input type="checkbox"/> odmjereno i svjesno</li><li><input checked="" type="checkbox"/> panično i u strahu</li></ol>

19.	<p>Šta karakteriše djecu kao učesnika u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> nemaju navike i znanje o saobraćaju</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> emocionalno su nezrela</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> nivo pažnje im je nedovoljan</li> <li><input type="checkbox"/> odlično poznavanje pravila u saobraćaju</li> </ol>
20.	<p>Kako djeca kao pješaci, najčešće stradaju u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> prilikom kretanja uz roditelja</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> prilikom igre na kolovozu</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> prilikom istrčavanja na kolovoz</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> prilikom prelaska kolovoza van obilježenog pješačkog prelaza</li> </ol>
21.	<p>Koji su načini adekvatne pripreme djece za učešće u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> razgovori u okviru porodice</li> <li><input type="checkbox"/> rasprava između vršnjaka</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> sredstva javnog informisanja (reklame, kampanje i sl)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> edukacija u okviru nastavnih sadržaja u školi</li> </ol>
22.	<p>Kako doprinijeti bezbjednijem kretanju djece u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> dodatno označavanje puteva kojim se kreću djeca</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> izgradnjom podzemnih ili nadzemnih prelaza</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> angažovanje policije, školskih patrola na određenim mjestima</li> <li><input type="checkbox"/> represivnim djelovanjem</li> </ol>
23.	<p>Na prednjem sjedištu do vozača smije da se prevozi dijete koje se nalazi u dječijoj sjedalici ako ima?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> do 2 godine</li> <li><input type="checkbox"/> do 3 godine</li> <li><input type="checkbox"/> do 5 godina</li> <li><input type="checkbox"/> nije bitan uzrast</li> </ol>
24.	<p>Na zadnjem sjedištu vozač mora da prevozi dijete koje se nalazi u dječijoj sjedalici ako ima?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> do 4 godine</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> do 5 godina</li> <li><input type="checkbox"/> do 6 godina</li> <li><input type="checkbox"/> do 12 godina</li> </ol>
25.	<p>Na prednjem sjedištu do vozača smije da se prevozi dijete koje je navršilo?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 8 godina</li> <li><input type="checkbox"/> 10 godina</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 12 godina</li> <li><input type="checkbox"/> 14 godina</li> </ol>

26.	<p><b>Vozač koji na mjestu suvozača prevozi lice mlađe od 12 godina kaznit će se kaznom od?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 40 KM</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 100 KM</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>400 - 1000 KM</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> nema kaznene odredbe</li> </ol>
27.	<p><b>Biciklom na javnom putu smije da upravlja lice (dijete) koje je navršilo?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 8 godina</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 10 godina</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>12 godina</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> 14 godina</li> </ol>
28.	<p><b>Da li je vozač bicikla dužan nositi zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje po putu?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> da</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>ne</b></li> <li>3. <input type="checkbox"/> prema potrebi</li> <li>4. <input type="checkbox"/> prema ličnoj procjeni</li> </ol>
29.	<p><b>Od prvog sumraka do potpunog svanuća i u slučaju smanjene vidljivosti danju, vozač bicikla dužan je nositi?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> svjetliju odjeću</li> <li>2. <input type="checkbox"/> tamniju odjeću</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>svjetloodbojni prsluk</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> kacigu</li> </ol>
30.	<p><b>Kakvo ponašanje djece možemo očekivati u saobraćaju na cesti?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>nepropisno ponašanje</b></li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>nepredvidivo ponašanje</b></li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>nepromišljeno ponašanje</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> ponašanje u skladu sa saobraćajnim propisima</li> </ol>
31.	<p><b>Kako se djeca ponašaju u saobraćaju na cesti?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> ponašaju se u skladu s saobraćajnim propisima</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>nepravilno procjenjuju brzinu vozila</b></li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>ne prepoznaju opasnost</b></li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>ne mogu procijeniti posljedice</b></li> </ol>

OBLAST: KRETANJE PJEŠAKA I BICIKLISTA

32.	<p><b>Obaveze pješaka prilikom kretanja po kolovozu?</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> pješak se po pravilu ne smije kretati niti zadržavati na kolovozu</li><li><input type="checkbox"/> pješak se po pravilu smije kretati kolovozom</li><li><input checked="" type="checkbox"/> pješak je dužan da se kreće po trotoaru ili pješačkoj stazi</li><li><input type="checkbox"/> van naselja, pješak je dužan da se kreće desnom stranom kolovoza</li></ol>
33.	<p><b>Na koji način je pravilno kretanje biciklom po cesti kada ste u grupi sa drugim biciklistima?</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> ako se dva ili više vozača bicikala ili bicikla s motorom kreću u grupi, mogu se kretati jedan naspram drugog</li><li><input checked="" type="checkbox"/> ako se dva ili više vozača bicikala ili bicikla s motorom kreću u grupi, dužni su se kretati jedan za drugim.</li></ol>
34.	<p><b>Kako se treba ponašati pješak prilikom kretanja saobraćajnim površinama?</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> noću i u uslovima smanjene vidljivosti obući svijetlu odjeću</li><li><input type="checkbox"/> noću i u uslovima smanjene vidljivosti obući tamnu odjeću</li><li><input checked="" type="checkbox"/> provjeriti namjere vozača i kad ima prednost</li><li><input checked="" type="checkbox"/> ne istrčavati na cestu</li></ol>
35.	<p><b>Koje su obaveze pješaka u saobraćaju?</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> kretati se trotoarom i saobraćajnim površinama</li><li><input type="checkbox"/> pješak nema ograničenja</li><li><input checked="" type="checkbox"/> prelaziti cestu na za to predviđenom mjestu</li><li><input checked="" type="checkbox"/> poštivanje svjetlosnog znaka</li></ol>
36.	<p><b>Kada se kolovoz prelazi mimo obilježenog pješačkog prelaza da li pješaci imaju prednost u odnosu na vozila?</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> nemaju prednost prolaska u odnosu na vozila</li><li><input type="checkbox"/> imaju prednost prolaska u odnosu na vozila</li><li><input type="checkbox"/> imaju ako su u blizini škole</li><li><input type="checkbox"/> ima ako vozilo ide sporo</li></ol>
37.	<p><b>Uzročnici koji doprinose ugroženosti pješaka u saobraćaju su:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> nedostatak trotoara, posebnih staza, podzemnih ili nadzemnih prijelaza za pješake</li><li><input checked="" type="checkbox"/> postavljanje stolova i tendi na trotoarima</li><li><input checked="" type="checkbox"/> veliki broj parkiranih vozila po stazama i površinama koje su isključivo namijenjene pješacima</li><li><input type="checkbox"/> ne postojanje prednosti prijelaza preko kolovoza u odnosu na vozila</li></ol>

38.	<p><b>Koliko često je potrebno nositi reflektujuću odjeću u saobraćaju?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> uvijek</li> <li><input type="checkbox"/> jednom sedmično</li> <li><input type="checkbox"/> samo kad su uslovi smanjene vidljivosti</li> <li><input type="checkbox"/> samo zimi</li> </ol>
39.	<p><b>Koje su najčešće greške pješaka koje dovode do smrtnog stradanja u saobraćaju?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> nepoštivanje svjetlosnog znaka</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> nekorištenje obilježenog pješačkog prijelaza</li> <li><input type="checkbox"/> nekorištenje pothodnika</li> <li><input type="checkbox"/> nekorištenje kacige</li> </ol>
40.	<p><b>Kojim površinama se smije kretati pješak?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> trotoarom</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> kolovozom kada to drugačije nije moguće</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> drugom površinom određenom za kretanje pješaka</li> <li><input type="checkbox"/> samo trotoarom</li> </ol>
41.	<p><b>Kako se treba ponašati pješak prilikom kretanja saobraćajnim površinama?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> uključiti se u saobraćajni tok vozila</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> u skladu s saobraćajnim propisima</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> ne koristiti mobitel</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> ne ometati saobraćajni tok vozila</li> </ol>
42.	<p><b>Obaveze pješaka prilikom kretanja u saobraćaju?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> pješak je dužan da se van naselja kreće uz lijevu ivicu kolovoza</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> pješak može da se kreće i uz desnu ivicu kolovoza ako je to za njega sigurnije</li> <li><input type="checkbox"/> pješak sebi može odabrati stranu kretanja prema želji</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> pješak koji gura ručna kolica ili bicikl, dužan je da se kreće uz desnu ivicu kolovoza</li> </ol>
43.	<p><b>Prilikom prelaska preko kolovoza pješak je dužan?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> prelaziti kolovoz najkraćim putem</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> uvjeriti se da bezbjedno može izvršiti prelazak preko kolovoza</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> prelaziti kolovoz preko obilježenog pješačkog prelaza</li> <li><input type="checkbox"/> prelaziti mimo pješačkog prelaza ako je udaljen više od 50m</li> </ol>
44.	<p><b>Pješak smije da pređe preko kolovoza ako je obilježen pješački prelaz udaljen najmanje?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 200 m</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 100 m</li> <li><input type="checkbox"/> 80 m</li> <li><input type="checkbox"/> 50 m</li> </ol>

45.	<p>Koji od navedenih su dužni da se kreću uz desnu ivicu kolovoza?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> kolona pješaka</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> pješak koji gura bicikl ili moped</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> lica u pokretnim stolicama</li> <li><input type="checkbox"/> pješak</li> </ol>
46.	<p>Koje radnje pješak treba da uradi neposredno prije prelaska preko obilježenog pješačkog prelaza?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> uvjeriti se da to može učiniti na siguran način</li> <li><input type="checkbox"/> pogledati prvo na desnu pa na lijevu stranu</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> procijeniti brzinu kretanja vozila u dolasku</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> pogledati prvo na lijevu pa na desnu stranu</li> </ol>
47.	<p>Na pješačkim prelazima na kojima nema svjetlosnih saobraćajnih znakova (semafora za pješake) pješak je dužan?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> obratiti pažnju na udaljenost vozila koja se približavaju</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> obratiti pažnju na brzinu vozila koja se približavaju</li> <li><input type="checkbox"/> prelaziti lijevom stranom pješačkog prelaza</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> ne zadržavati se na pješačkom prelazu</li> </ol>
48.	<p>Koje su osnovne dužnosti pješaka u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> da ne koristi kolovoz za svoje kretanje ako su omogućeni uslovi za njegovo kretanje trotoarom ili bankinom</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> da se pažljivo kreće što bliže ivici kolovoza ako koristi kolovoz za svoje kretanje i da kolovoz prelazi na obilježenim pješačkim prijelazima</li> <li><input type="checkbox"/> da kolovoz prelazi mimo obilježenog pješačkog prelaza</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> da se kreće lijevom ivicom kolovoza na putevima van naselja jedan iza drugog</li> </ol>
49.	<p>Na koliko metara udaljenosti se pješak sa reflektujućom pločicom površine 29 cm<sup>2</sup> može se uočiti ako su na vozilu uključena duga svjetla?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 106 metara</li> <li><input type="checkbox"/> 116 metara</li> <li><input type="checkbox"/> 126 metara</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 136 metara</li> </ol>
50.	<p>Na koliko metara udaljenosti se pješak u tamnoj odjeći može uočiti?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> 26 metara</li> <li><input type="checkbox"/> 36 metara</li> <li><input type="checkbox"/> 46 metara</li> <li><input type="checkbox"/> 56 metara</li> </ol>
51.	<p>Na koliko metara udaljenosti se pješak u svjetloj odjeći može uočiti?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 18 metara</li> <li><input type="checkbox"/> 28 metara</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 38 metara</li> <li><input type="checkbox"/> 48 metara</li> </ol>



52.	<p>Šta ne smije biciklista za vrijeme vožnje?</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>voziti na način koji bi umanjio stabilnost vozila</b></li><li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>skidati istodobno obje ruke s upravljača</b></li><li>3. <input type="checkbox"/> voziti što bliže desnoj ivici kolovoza</li><li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>pridržavati se za drugo vozilo u kretanju</b></li></ol>
53.	<p>Zašto su vozači bicikla opasni u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <input type="checkbox"/> često voze sporo</li><li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>lako mogu izgubiti ravnotežu ili stabilnost</b></li><li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>mnogi bez pokazivanja namjera mijenjaju smjer vožnje</b></li><li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>mnogi biciklisti ne poštuju saobraćajna pravila</b></li></ol>

OBLAST: UTICAJ UMORA, ALKOHOLA, DROGE I PUŠENJA U SAOBRAĆAJU

54.	<p>Kako vozač može direktno ugroziti bezbjednost saobraćaja?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> ukoliko vozi premoren</li><li><input checked="" type="checkbox"/> ukoliko vozi pod dejstvom alkohola</li><li><input type="checkbox"/> ukoliko vozi naspavan i odmoran</li><li><input checked="" type="checkbox"/> ukoliko vozi pod dejstvom opojnih sredstava (droga)</li></ol>
55.	<p>Koje su očekivane greške vozača pod dejstvom alkohola?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> propisno obilaženje i preticanje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> nepropisno odstojanje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> prekoračenje ograničenja brzine</li><li><input checked="" type="checkbox"/> nepropisno obilaženje i preticanje</li></ol>
56.	<p>Kako alkohol djeluje na vozača?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> tako da vozač precjenjuje svoje sposobnosti</li><li><input type="checkbox"/> tako da vozač brže reagira</li><li><input checked="" type="checkbox"/> tako da vozač, u pravilu, sporije reagira</li><li><input type="checkbox"/> tako da vozač pravilno reagira</li></ol>
57.	<p>Kako treba postupiti vozač pod uticajem alkohola?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> nastaviti piti u toku vožnje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> ne smije upravljati niti početi upravljati vozilom</li><li><input type="checkbox"/> smije upravljati vozilom</li><li><input type="checkbox"/> razveseliti se uz još koju čašicu</li></ol>
58.	<p>Zbog čega je upravljanje pod dejstvom alkohola opasno?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> teže se procjenjuje odstojanje između vozila</li><li><input type="checkbox"/> skraćuje se vrijeme reagovanja</li><li><input checked="" type="checkbox"/> produžava se vrijeme reagovanja</li><li><input type="checkbox"/> skraćuje se zaustavni put vozila</li></ol>
59.	<p>Koje posljedice mogu biti kada vozač upravljanja pod dejstvom alkohola?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> produžava se zaustavni put vozila</li><li><input checked="" type="checkbox"/> produžava se vrijeme reagovanja</li><li><input type="checkbox"/> lakše se procjenjuje odstojanje vozila</li><li><input type="checkbox"/> skraćuje se zaustavni put vozila</li></ol>
60.	<p>Šta negativno utiče na vozačeve sposobnosti?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> psiho-aktivne supstance</li><li><input type="checkbox"/> iskustvo</li><li><input checked="" type="checkbox"/> alkohol</li><li><input type="checkbox"/> tehnička ispravnost vozila</li></ol>

61.	<p><b>Vozaču je zabranjeno da započne vožnju?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> ako je pod djelovanjem droga</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> ako je umoran</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> ako je pod dejstvom alkohola</li> <li><input type="checkbox"/> ako puši duhan prije vožnje</li> </ol>
62.	<p><b>Kako droga utiče na organizam vozača?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> slabi motoriku vozača</li> <li><input type="checkbox"/> povećava pažnju vozaču</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> sužava vidno polje vozaču</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> produžava vrijeme reagovanja</li> </ol>
63.	<p><b>Kako se ponaša vozač koji upravlja vozilom pod uticajem droga?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> sklon je agresivnosti</li> <li><input type="checkbox"/> smanjuje mu se agresivnost</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> sklon je haluciniranju i euforiji</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> produžava mu se vrijeme reagovanja</li> </ol>
64.	<p><b>Karakteristična ponašanja vozača koji je konzumirao narkotike su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> brza vožnja</li> <li><input type="checkbox"/> umjerenost u vožnji</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> bezrazložno i naglo kočenje</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> prolaženje kroz crveno svjetlo</li> </ol>
65.	<p><b>Dozvoljena količina alkohola u organizmu za vozača (prema ZOBS-u) je?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 0,00 g/kg</li> <li><input type="checkbox"/> 0,10 g/kg</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 0,30 g/kg</li> <li><input type="checkbox"/> 0,50 g/kg</li> </ol>
66.	<p><b>Koja je dozvoljena količina alkohola u krvi kod vozača početnika?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> 0,00 promila</li> <li><input type="checkbox"/> 0,50 promila</li> <li><input type="checkbox"/> 0,30 promila</li> </ol>
67.	<p><b>Osobine pijanog vozača su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> nekritičan</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> samouvjeren</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> precjenjuje svoje sposobnosti</li> <li><input type="checkbox"/> daje veću pažnju poštovanju saobraćajnih pravila</li> </ol>
68.	<p><b>Koje su posljedice umora na vozača?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> povećava se pažnja</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> produžava se vrijeme reagovanja</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> smanjuje se vidno polje</li> <li><input type="checkbox"/> povećava se opreznost</li> </ol>

69.	<p>Koliko u procentima UMOR uzrokuje saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posljedicama?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 10 %</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> 20 %</li> <li>3. <input type="checkbox"/> 30 %</li> <li>4. <input type="checkbox"/> 35 %</li> </ol>
70.	<p>Nakon 2 sata vožnje vozač treba praviti odmor u trajanju od najmanje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 5 min</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 10 min</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> 15 min</li> <li>4. <input type="checkbox"/> 20 min</li> </ol>
71.	<p>Kako najčešće reagira umoran vozač tokom vožnje?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> presporo, ali tačno</li> <li>2. <input type="checkbox"/> netačno i presporo</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> dovoljno brzo, ali netačno</li> <li>4. <input type="checkbox"/> brzo i tačno</li> </ol>
72.	<p>Koji su prvi znaci umora kod vozača?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> sklapanje očiju</li> <li>2. <input type="checkbox"/> drhtanje nogu</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> zijevanje</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> bockanje u očima</li> </ol>
73.	<p>Šta povećava umor vozača za vrijeme vožnje?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> vožnja noću</li> <li>2. <input type="checkbox"/> ugodna mikroklima u vozilu</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> dugotrajna brza vožnja autocestom</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> dužina vožnje</li> </ol>
74.	<p>Kako utiče "prejedanje" na čovjeka?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> pospješuje pospanost</li> <li>2. <input type="checkbox"/> daje više energije i bolji osjećaj</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> pospješuje umor</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> koristi našoj smanjenoj opreznosti u saobraćaju</li> </ol>
75.	<p>Koja su moguća stanja opijenosti?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> polazna opijenost</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> lakša pripitost</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> teža pripitost</li> <li>4. <input type="checkbox"/> teško pijanstvo</li> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> pijano stanje</li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> teži oblik pijanstva</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> komatozno stanje</li> </ol>

76.	<p><b>Kako se najčešće alkohol razgrađuje iz organizma?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> kroz jetru</li> <li>2. <input type="checkbox"/> kroz gušteraču</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> kroz mokraću</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> kroz izdahnuti zrak</li> </ol>
77.	<p><b>U kojem procentu jetra razgrađuje alkohol?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 50%</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 70%</li> <li>3. <input type="checkbox"/> 80%</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> 90%</li> </ol>
78.	<p><b>Na koje funkcije utiče alkohol kod vozača?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> nerazumno i nerazumljivo ponašanje</li> <li>2. <input type="checkbox"/> doprinosi samouvjerenosti</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> remeti mehanizme balansa i koordinacije</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> smanjuje mogućnosti rasuđivanja i samokontrole</li> </ol>
79.	<p><b>Kako pušenje utiče na vozača prilikom vožnje?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> smanjuje koncentraciju</li> <li>2. <input type="checkbox"/> povećava vrijeme zaustavljanja</li> <li>3. <input type="checkbox"/> smanjuje vrijeme zaustavljanja</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> smanjuje opreznost</li> </ol>
80.	<p><b>Koji uticaj ima duhanski dim na vozača pušača:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> smanjuje oštrinu vida</li> <li>2. <input type="checkbox"/> povećava vrijeme reagovanja</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> smanjuje mišićne reflekse</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> izaziva brže umaranje</li> </ol>
81.	<p><b>Sigurnost u saobraćaju ugrožava poduzimanje kojih od navedenih radnji?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> paljenje cigarete u toku vožnje</li> <li>2. <input type="checkbox"/> duže odmaranje</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> držanje cigarete među prstima</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> otresanje pepela goruće cigarete</li> </ol>
82.	<p><b>Ugljični monoksid (CO) duhanskog dima ima sljedeći uticaj:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> dovodi do postupnog trovanja organizma vozača</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> izaziva pospanost i umor</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> izaziva glavobolju i mučninu</li> <li>4. <input type="checkbox"/> dovodi do ovisnosti</li> </ol>

## OBLAST: SAOBRAĆAJNA KULTURA

83.	<p>Koji je preduslov za sigurno ponašanje učesnika u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> međusobno poštovanje</li><li><input type="checkbox"/> agresivno ponašanje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> saobraćajni odgoj</li><li><input checked="" type="checkbox"/> saobraćajna kultura</li></ol>
84.	<p>Koja su opće usvojena načela ponašanja (kodeksi ponašanja) u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> saobraćaj se može vršiti samo na način kojim se druge osobe i vozila ne ometaju</li><li><input checked="" type="checkbox"/> da se ne nanosi šteta drugim osobama</li><li><input checked="" type="checkbox"/> da se ne dovodi u opasnost zdravlje i život drugih osoba</li><li><input type="checkbox"/> da se vozi u skladu sa ograničenjem brzine</li></ol>
85.	<p>Šta podrazumijevamo pod saobraćajnom kulturom?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> dio opće čovjekove kulture i odraz življenja u urbanoj sredini</li><li><input type="checkbox"/> vaspitanje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> način ponašanja učesnika u saobraćaju</li><li><input checked="" type="checkbox"/> poštivanje pravila i normi savremenog življenja od strane učesnika u saobraćaju</li></ol>
86.	<p>Navesti neke od elemenata saobraćajne nekulture od strane vozača?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> naglo kretanje i naglo zaustavljanje uz "škripu kočnica"</li><li><input checked="" type="checkbox"/> upotreba sirene pri malim zakašnjenjima pri pokretanju ispred semafora</li><li><input type="checkbox"/> pravovremeno pokretanje sa semafora</li><li><input checked="" type="checkbox"/> vozačevi "razgovori" na raskrsnici kako sa suvozačem tako i sa putnicima</li><li><input type="checkbox"/> gledanje u semafor na raskrsnici</li><li><input checked="" type="checkbox"/> korištenja mobitela</li><li><input checked="" type="checkbox"/> "podvlačenje" pod semafor</li></ol>
87.	<p>Navesti neke od elemenata saobraćajne nekulture od strane pješaka?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> neoprezan prelazak ceste kada nisu postojali vremensko – prostorni uslovi za siguran prelazak s obzirom na brzinu i udaljenost vozila</li><li><input checked="" type="checkbox"/> rizičan prelazak ceste od strane pješaka mimo pješačkog prijelaza</li><li><input type="checkbox"/> zaustavljanje na pješačkom ostrvu</li><li><input checked="" type="checkbox"/> neopreznost pješaka prilikom kretanja operativnom površinom ceste</li><li><input type="checkbox"/> kretanje bankinom</li><li><input checked="" type="checkbox"/> neopreznom i kontinuiranom prelasku cijele površine ceste od strane pješaka, izraženo kod višetravnih cesta i dr.</li></ol>
88.	<p>Navesti neke od elemenata saob. nekulture koje su vezane za motorna vozila?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> oštećenja pojedinih dijelova vozila</li><li><input checked="" type="checkbox"/> posebno preuređena ("frizirana") vozila</li><li><input type="checkbox"/> postavljanje aluminijskih felgi</li><li><input checked="" type="checkbox"/> prekomjerna buka i ispušni gasovi</li><li><input checked="" type="checkbox"/> neadekvatan teret na putničkim automobilima</li></ol>

89.	<p>Navesti neke od elemenata saobraćajne nekulture koje se mogu "pripisati" cestovnoj infrastrukturi?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> nepostojanje ivičnih traka i ivičnjaka</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> neadekvatno izvođenje ivičnjaka</li> <li>3. <input type="checkbox"/> postavljanje stupova ulične rasvjete</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> slabo izraženi elementi horizontalne signalizacije</li> <li>5. <input type="checkbox"/> postavljanje rastinja</li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> neadekvatno postavljeni i nedovoljno izraženi elementi vertikalne signalizacije</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> nepostojanje adekvatnih pješačkih staza pored ceste</li> <li>8. <input checked="" type="checkbox"/> nepostojanje prinudnih prepreka za usporavanje brzine vozila</li> </ol>
90.	<p>Navesti neke od elemenata saobraćajne nekulture koje se mogu "pripisati" saobraćajnoj okolini?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> postavljanje reklamnih panoa neposredno uz cestu</li> <li>2. <input type="checkbox"/> svjetleći saobraćajni znakovi</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> nedovoljna širina trotoara</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> postavljanje "tendi" i izloga na trotoare</li> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> nedovoljna uočljivost i veličina saobraćajne signalizacije</li> <li>6. <input type="checkbox"/> široki trotoari</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> nedovoljna fizička zaštita ceste</li> <li>8. <input checked="" type="checkbox"/> neadekvatno osvjetljenje ceste</li> </ol>
91.	<p>Na čemu se mora temeljiti ponašanje učesnika u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> na međusobnom uvažavanju</li> <li>2. <input type="checkbox"/> na agresivnom ponašanju</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> na partnerskom odnosu</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> na toleranciji učesnika</li> </ol>
92.	<p>Što znači kulturno ponašanje u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> ponašati se u skladu sa saobraćajnim propisima i pravilima</li> <li>2. <input type="checkbox"/> insistirati na prvenstvu prolaza u odnosu na druge učesnike u saobraćaju</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> uvažavanje i tolerancija prema ostalim učesnicima u saobraćaju</li> <li>4. <input type="checkbox"/> uzimanje prvenstva prolaza pješaku</li> </ol>
93.	<p>Šta znači „defanzivno voziti“?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> voziti sa predviđanjem</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> voziti izbjegavajući rizik</li> <li>3. <input type="checkbox"/> uvijek voziti polagano</li> <li>4. <input type="checkbox"/> uvijek voziti brzo</li> </ol>
94.	<p>Koji od navedenih su elementi saobraćajne nekulture pješaka?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> zaustavljanje na pješačkom ostrvu</li> <li>2. <input type="checkbox"/> kretanje bankinom</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> prelazak kolovoza mimo pješačkog prijelaza</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> prolazak na crveno svjetlo na semaforu za pješake</li> </ol>

95.	<p>Koje su jedne od mjera za povećanje saobraćajne kulture?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> edukacija svih učesnika u saobraćaju</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> pomoć slijepim i invalidnim osobama koje učestvuju u saobraćaju</li> <li>3. <input type="checkbox"/> davanje važnosti vozačima u odnosu na pješake i ostale učesnike u saobraćaju</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> unaprjeđenje funkcionisanja i razvoja javnog prijevoza</li> </ol>
96.	<p>Ponašanje u svojstvu putnika u skladu sa saobraćajnom kulturom zahtijeva?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> da se ne guramo u sredstvu javnog prevoza (autobusu)</li> <li>6. <input type="checkbox"/> da sjedimo na sjedištu, a ne da stojimo u toku vožnje</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> da ustupimo mjesto starijoj ili iznemogloj osobi</li> <li>8. <input checked="" type="checkbox"/> da pomognemo prilikom ulaska ili izlaska majci sa djetetom</li> </ol>
97.	<p>Neka od načela saobraćajne kulture vozača su?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> smanjiti brzinu kretanja vozila ispred pješačkog prelaza</li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> pri prolasku ispred škole, smanjiti brzinu i očekivati djecu</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> ustupiti prvenstvo prolaza drugim učesnicima u saobraćaju</li> <li>8. <input type="checkbox"/> voziti iznad ograničenja u blizini škola i vrtića</li> </ol>
98.	<p>Šta se učesnicima u saobraćaju posebno stavljen u dužnost?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> da se staraju o sigurnosti djece</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> da se staraju o sigurnosti invalida</li> <li>3. <input type="checkbox"/> da se staraju sami o sebi</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> da se staraju o sigurnosti starih i nemoćnih osoba</li> </ol>
99.	<p>Koje su osnovne dužnosti vozača motornog vozila u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> da upravlja vozilom na način da ne ošteti svoje vozilo</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> da način upravljanja vozilom prilagodi okolnostima saobraćaja</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> da vozilom upravlja tako da njime stalno i potpuno vlada</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> da je u stanju da preduzme svaku potebnu mjeru da izbjegne opasnost</li> </ol>
100.	<p>Neka od načela saobraćajne kulture vozača motocikla su?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> nositi zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje</li> <li>6. <input type="checkbox"/> voziti samo sa naočarima</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> izbjegavati nagla kočenja i startovanja</li> <li>8. <input checked="" type="checkbox"/> ne puštati ruke sa upravljača, upravljati jednom rukom i sl.</li> </ol>
101.	<p>Da li je mobitel opasna stvar u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> da, smanjuje pozornost i koncentraciju</li> <li>2. <input type="checkbox"/> ne, nema uticaja na vozačeve sposobnosti</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> da, umanjuje mogućnost reagiranja</li> <li>4. <input type="checkbox"/> ne, zbog GPS navigacije i društvenih mreža</li> </ol>
102.	<p>Moraju li svi putnici u automobilu vezati sigurnosni pojas?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> Da, ukoliko je isti ugrađen u automobil</li> <li>2. <input type="checkbox"/> Samo putnici koji se prevoze na prednjem sjedištu</li> <li>3. <input type="checkbox"/> Samo lica mlađa od 12 godina</li> </ol>



OBLAST: PRUŽANJA PRVE POMOĆI

103.	<p>Šta predstavlja krvarenje?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> isticanje krvi iz krvnih sudova</li><li><input type="checkbox"/> isticanje krvi iz pluća</li><li><input type="checkbox"/> zgrušavanje krvi</li><li><input type="checkbox"/> pojava crvenih fleka na tijelu</li></ol>
104.	<p>Šta se podrazumijeva pod prvom pomoći povrijeđenom?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> skup radnji koje poduzimaju osobe u pozivanju hitne medicinske pomoći i policije u cilju spašavanja ozlijeđenih u nesreći</li><li><input checked="" type="checkbox"/> skup postupaka kojima se pomaže ozlijeđenoj osobi ili iznenada oboljeloj osobi na mjestu nesreće prije dolaska ekipe Hitne pomoći, liječnika ili drugih kvalificiranih medicinskih djelatnika</li><li><input type="checkbox"/> skup potrebnih radnji u sagledavanju situacije radi evidentiranja svih ozlijeđenih u nesreći</li></ol>
105.	<p>Od čega se sastoji postupak oživljavanja povrijeđenog?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> vještačkog disanja</li><li><input type="checkbox"/> uzdizanja u sjedeći položaj</li><li><input checked="" type="checkbox"/> vanjske masaže srca</li></ol>
106.	<p>Koje krvarenje je najopasnije za povrijeđenog?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> vensko krvarenje</li><li><input type="checkbox"/> kapilarno krvarenje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> arterijsko krvarenje</li></ol>
107.	<p>Koja su to osnovna pravila u pružanju prve pomoći kod hitnih slučajeva?</p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> ne približavati se ozlijeđenome ako time dovodi u opasnost vlastiti život</li><li><input checked="" type="checkbox"/> uvijek prvo pomoći najteže ozlijeđenom</li><li><input checked="" type="checkbox"/> nikad ne pomicati ozlijeđenoga ako to nije neophodno</li><li><input type="checkbox"/> sagledati situaciju i pokušati utvrditi što se dogodilo radi evidentiranja svih ozlijeđenih</li><li><input type="checkbox"/> što hitnije pristupiti pomjeranju povrijeđenog i zaustavljanju krvarenja</li><li><input checked="" type="checkbox"/> uvijek je potrebno imati na umu da treba slušati zdrav razum, biti svjestan trenutnih mogućnosti i ne pokušavati učiniti previše kako se ne bi napravile pogreške</li><li><input checked="" type="checkbox"/> uvijek je potrebno ukloniti opasnost od ozlijeđenog, a samo u iznimnim situacijama njega odmicati od izvora opasnosti</li><li><input checked="" type="checkbox"/> osobu bez svijesti ne treba ostavljati samu</li></ol>

108.	<p>Šta potrebno kod ozlijeđenog prije svega uraditi?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> zaustaviti krvarenje</li> <li>2. <input type="checkbox"/> staviti sterilnu gazu na ranu</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> obezbijediti prohodnost disajnih puteva</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> uspostaviti disanje</li> <li>5. <input type="checkbox"/> podići ga u odgovarajući položaj</li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> obezbijediti rad srca</li> </ol>
109.	<p>Poredati radnje kod zaustavljanja krvarenja na vanjskim dijelovima tijela povrijeđenog?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> na ranu postaviti sterilnu gazu</li> <li>2. <input type="checkbox"/> čvrsto podvezati ranu ispod i iznad ozlijeđenog dijela</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> kružni zavoj čvrsto stegnuti i čvor postaviti iznad rane</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> na gazu staviti pakiranje zavoja iznad mjesta krvarenja</li> </ol>
110.	<p>Ukoliko vršimo samostalno oživljavanje nakon koliko udisaja vazduha vrši se 10 do 5 pritisaka na grudni koš?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> 2-3</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 3-4</li> <li>3. <input type="checkbox"/> 4-5</li> </ol>
111.	<p>Koje se metode vještačkog disanja najčešće upotrebljavaju za oživljavanje povrijeđenog?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> metoda vještačkog disanja usta na usta</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> metoda vještačkog disanja usta na nos</li> <li>3. <input type="checkbox"/> metod vještačkog disanja podizanja nogu povrijeđenog</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> metod vještačkog disanja usta na usta i nos</li> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> metod vještačkog disanja korištenjem pomjermanja ruku</li> </ol>
112.	<p>U kojim slučajevima se koristi metod vještačkog disanja usta na usta i nos?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> kod oživljavanja osoba kojima je ozlijeđen grudni koš</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> kod oživljavanja disanja male djece i beba</li> <li>3. <input type="checkbox"/> kod oživljavanja starijih osoba</li> </ol>
113.	<p>Kod postupka masaže srca povrijeđenog koliko puta u minuti vršimo pritiskivanje dlanovima na donju trećinu grudnog koša?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 50-60</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 40-50</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> 60-70</li> </ol>
114.	<p>Šta podrazumijeva prva pomoć kod prijeloma kostiju ozlijeđenog?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> postavljanje u stanje mirovanja</li> <li>2. <input type="checkbox"/> namještanje prelomljene kosti</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> zadržavanje povrijeđenog dijela tijela u prirodnom položaju ili položaju u koji ga je postavio povrijeđeni</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> fiksiranje oba nepovrijeđena susjedna zgloba</li> </ol>

115.	<p><b>Šta je potrebno učiniti kod pružanja prve pomoći povrijeđenim od opekline?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>otkloniti izvor topline</b></li> <li>2. <input type="checkbox"/> skinuti odjeću</li> <li>3. <input type="checkbox"/> davati osvježavajuće tečnosti - sokova</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>umotati povrijeđenog u mokru tkaninu (čaršaf ili deka)</b></li> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> <b>smjestiti povrijeđenog u udoban ležeći položaj</b></li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> <b>postaviti samo sterilni zavoj</b></li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> <b>davati tečnosti – vode sa dodatkom kuhinjske soli</b></li> </ol>
116.	<p><b>Kod osobe koja je jako iskrvarila imamo?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input type="checkbox"/> povećan krvni pritisak</li> <li>6. <input type="checkbox"/> smanjen krvni pritisak</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> <b>ubrzano i nepravilno disanje</b></li> <li>8. <input type="checkbox"/> usporeno disanje</li> </ol>
117.	<p><b>Prelom predstavlja?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input type="checkbox"/> odvajanje ruke od tijela</li> <li>6. <input type="checkbox"/> odvajanje noge od tijela</li> <li>7. <input type="checkbox"/> uvrtanje ruke oko svoje ose</li> <li>8. <input checked="" type="checkbox"/> <b>prekid cjelovitosti kosti</b></li> </ol>
118.	<p><b>Imobilizacija je?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> <b>stavljanje povrijeđenog dijela tijela u stanje mirovanja</b></li> <li>6. <input type="checkbox"/> stavljanje povrijeđenog na bok</li> <li>7. <input type="checkbox"/> hitan transport povrijeđenog</li> <li>8. <input type="checkbox"/> stavljanje povrijeđenog u sjedeće stanje</li> </ol>
119.	<p><b>Kod reanimacije, odnos disanja i masaže srca je?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input type="checkbox"/> 1:1</li> <li>6. <input type="checkbox"/> 1:10</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> <b>1:15</b></li> <li>8. <input type="checkbox"/> 2:15</li> </ol>
120.	<p><b>Čovjek normalno diše?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input type="checkbox"/> 14-16 puta na sat</li> <li>6. <input checked="" type="checkbox"/> <b>12-20 puta u minuti</b></li> <li>7. <input type="checkbox"/> 30 puta u minuti</li> <li>8. <input type="checkbox"/> 8-12 puta u minuti</li> </ol>
121.	<p><b>U kom položaju se povrijeđeni iznosi iz automobila?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> <b>u položaju u kojem smo ga zatekli</b></li> <li>6. <input type="checkbox"/> u ležećem položaju</li> <li>7. <input type="checkbox"/> u polusjedećem položaju</li> <li>8. <input type="checkbox"/> nije bitan položaj</li> </ol>

122.	<p><b>U kom položaju se transportuje osoba sa povrijeđenom natkoljenicom?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> u sjedećem položaju sa izvršenom imobilizacijom</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>u ležećem položaju sa izvršenom imobilizacijom</b></li> <li><input type="checkbox"/> okrenuta na bok sa izvršenom imobilizacijom</li> <li><input type="checkbox"/> nije bitan položaj ako je izvršena imobilizacija</li> </ol>
123.	<p><b>Osobe koje su jako iskrvarile prepoznajemo na osnovu?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> crvene u licu, povišen krvni pritisak</li> <li><input type="checkbox"/> usporen puls</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>nizak pritisak, ubrzan puls, blijede</b></li> <li><input type="checkbox"/> hodaju i ne mogu da se smire</li> </ol>
124.	<p><b>Šta predstavlja "mačije oko"?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> svjetlucavo reflektujuće tijelo na biciklu</li> <li><input type="checkbox"/> fleke nastale od opekotina</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>siguran znak smrti</b></li> <li><input type="checkbox"/> pojava nastala zbog obilnijeg krvarenja</li> </ol>
125.	<p><b>Broj otkucaja srca kod zdrave, normalne osobe u jednoj minuti je?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> od 50 do 90</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>od 60 do 80</b></li> <li><input type="checkbox"/> od 100 do 120</li> <li><input type="checkbox"/> preko 120</li> </ol>
126.	<p><b>U kom položaju se transportuje osoba bez svijesti?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> u položaju u kojem smo ga zatekli</li> <li><input type="checkbox"/> u ležećem položaju</li> <li><input type="checkbox"/> u polusjedećem položaju</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>u bočnom položaju (koma položaj)</b></li> </ol>
127.	<p><b>Znaci prestanka disanja su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> usne su blijede</li> <li><input type="checkbox"/> modre ruke i noge</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>unesrećeni je bez svijesti</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>grudni koš se ne diže</b></li> </ol>
128.	<p><b>Sigurni znaci smrti su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> prestanak disanja</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>mrtvačke pjege</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>mačije oko</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>hlađenje i kočenje</b></li> </ol>
129.	<p><b>Pri pružanju prve pomoći unesrećenom, prvo treba?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>zaustaviti krvarenje</b></li> <li><input type="checkbox"/> postaviti ga u ležeći položaj</li> <li><input type="checkbox"/> uraditi imobilizaciju</li> <li><input type="checkbox"/> dati povrijeđenom da pije tečnosti</li> </ol>

130.	<p><b>Krvarenje iz nosa zaustavljamo tako što?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> zabacujemo glavu nazad</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>potiskivanjem brade prema grudima</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>stiskanjem krila nosa palcem i kažiprstom</b></li> <li><input type="checkbox"/> stavljanjem mokre krpe na glavu</li> </ol>
131.	<p><b>Šta treba da sadrži poziv policiji u slučaju saobraćajne nezgode?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> obavijest o vrsti vozila koja su učestvovala</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>mjesto nezgode, vrsta nezgode</b></li> <li><input type="checkbox"/> lični podaci povrijeđenih</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>broj povrijeđenih i ime i prezime onog ko poziva</b></li> </ol>
132.	<p><b>Telefonski brojevi policije, vatrogasne službe i službe hitne pomoći su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>122, 123, 124</b></li> <li><input type="checkbox"/> 121, 112, 113</li> <li><input type="checkbox"/> 911, 922, 933</li> <li><input type="checkbox"/> 91, 92, 94</li> </ol>
133.	<p><b>Prelomi kostiju mogu biti?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> otvoreni i zatvoreni</li> <li><input type="checkbox"/> kombinovani</li> <li><input type="checkbox"/> unutrašnji i vanjski</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>otvoreni, zatvoreni i kombinovani</b></li> </ol>
134.	<p><b>Kontuzije su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> povrede glave</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>nagnečenja mekih tkiva</b></li> <li><input type="checkbox"/> zatvorenost disajnih puteva</li> <li><input type="checkbox"/> povrede pluća</li> </ol>
135.	<p><b>Kod svakog krvarenja prvo?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>napravimo digitalnu kompresiju</b></li> <li><input type="checkbox"/> uzimamo anamnezu</li> <li><input type="checkbox"/> izmjerimo krni pritisak</li> <li><input type="checkbox"/> čekamo hitnu pomoć</li> </ol>
136.	<p><b>Trijaža je?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> učenje prve pomoći</li> <li><input type="checkbox"/> efikasno zbrinjavanje povreda</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>određivanje povreda prema redu hitnosti</b></li> <li><input type="checkbox"/> postupak imobilizacije</li> </ol>
137.	<p><b>Simptomi srčanog udara su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>bol u prsima, otežano disanje</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>orošeno čelo, bijele i suhe usne</b></li> <li><input type="checkbox"/> bol u stomaku i krvarenje</li> <li><input type="checkbox"/> ubrzano lupanje srca</li> </ol>

138.	<p><b>Hipoglikemija je?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>nizak nivo šećera u krvi</b></li> <li>2. <input type="checkbox"/> visok nivo šećera u krvi</li> <li>3. <input type="checkbox"/> visok nivo hormona u krvi</li> <li>4. <input type="checkbox"/> nizak nivo hormona u krvi</li> </ol>
139.	<p><b>Za provjeru funkcije disanja primjenjuje se tehnika?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> gledaj - slušaj</li> <li>2. <input type="checkbox"/> gledaj - slušaj - osjeti puls</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>gledaj - slušaj - osjeti disanje</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> gledaj - slušaj - dozovi</li> </ol>
140.	<p><b>Krvarenje može biti?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> trajna i privremena</li> <li>2. <input type="checkbox"/> duža i kraća</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>unutrašnja i vanjska</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> povremena i stalna</li> </ol>
141.	<p><b>Šta označava pojam sterilno?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> čisto</li> <li>2. <input type="checkbox"/> vlažno</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>bez prisustva mikroorganizama</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> čisto i vlažno</li> </ol>
142.	<p><b>Rana je?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> modrilo na koži</li> <li>2. <input type="checkbox"/> crvenilo na koži</li> <li>3. <input type="checkbox"/> gnojne promjene na koži</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>prekid kontinuiteta kože</b></li> </ol>

## OBLAST: VOZAČI

143.	<b>Mladi vozači su?</b> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> sposobniji</li><li><input checked="" type="checkbox"/> zdraviji</li><li><input checked="" type="checkbox"/> brže reaguju</li><li><input type="checkbox"/> dobro poznaju rizike i propise</li></ol>
144.	<b>Osnovne negativne karakteristike mladih vozača?</b> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> su neiskusni</li><li><input checked="" type="checkbox"/> su skloni rizičnom ponašanju</li><li><input type="checkbox"/> su skloni defanzivnoj vožnji</li><li><input checked="" type="checkbox"/> su skloni činjenju grešaka</li></ol>
145.	<b>Stariji (iskusniji) vozači u pravilu?</b> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> agresivno voze</li><li><input checked="" type="checkbox"/> poznaju saobraćajne rizike</li><li><input checked="" type="checkbox"/> imaju veće iskustvo</li><li><input type="checkbox"/> imaju brze reakcije</li></ol>
146.	<b>Stariji vozači u pravilu imaju?</b> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> umanjen vid</li><li><input checked="" type="checkbox"/> sporije reakcije</li><li><input checked="" type="checkbox"/> problem orjentisanja u raskrsnicama</li><li><input type="checkbox"/> naviku agresivne vožnje</li></ol>
147.	<b>Koje su odlike defenzivnog vozača?</b> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> smirenost i tolerancija</li><li><input type="checkbox"/> samodokazivanje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> koncentracija i oprez</li><li><input checked="" type="checkbox"/> pravovremeno i pravilno reagiranje</li></ol>
148.	<b>Vozačko iskustvo se izražava kroz?</b> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> broj pređenih kilometara</li><li><input checked="" type="checkbox"/> broj sati vožnje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> brojem godina intenzivne vožnje</li><li><input type="checkbox"/> način njihove vožnje</li></ol>
149.	<b>Koja su opasna ponašanja vozača u saobraćaju?</b> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> prekoračenje brzine</li><li><input type="checkbox"/> preticanje</li><li><input checked="" type="checkbox"/> nepoštivanje prvenstva prolaza</li><li><input checked="" type="checkbox"/> nepoštivanje svjetlosne signalizacije</li></ol>

150.	<p><b>Nezdrave i loše navike vozača su:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> pušenje i korištenje mobilnog telefon za vrijeme vožnje</li> <li><input type="checkbox"/> preticanje</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> vožnja motornog vozila poslije upotrebe alkohola, lijekova i droge</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> neprilagođavanje uslovima na cesti</li> </ol>
151.	<p><b>Mrtvi vozački staž predstavlja?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> period posjeda vozačke dozvole u kojem vozači puno voze</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> period posjeda vozačke dozvole u kojem vozači malo voze</li> <li><input type="checkbox"/> period vožnje bez posjedovanja vozačke dozvole</li> <li><input type="checkbox"/> period vožnje pod mjerom zabrane</li> </ol>
152.	<p><b>Stvarni vozački staž predstavlja?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> period intenzivne vožnje</li> <li><input type="checkbox"/> period povremene vožnje</li> <li><input type="checkbox"/> period bez vozačke dozvole</li> <li><input type="checkbox"/> period za vrijeme obuke</li> </ol>
153.	<p><b>Neiskusni vozači (početnici) su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> do 3 godine vozačkog staža</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> do 5 godina vozačkog staža</li> <li><input type="checkbox"/> do 6 godina vozačkog staža</li> <li><input type="checkbox"/> do 4 godine vozačkog staža</li> </ol>
154.	<p><b>Iskusni vozači su od?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 5-8 godina vozačkog iskustva</li> <li><input type="checkbox"/> 6-9 godina vozačkog iskustva</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 11-15 godina vozačkog iskustva</li> <li><input type="checkbox"/> preko 20 godina vozačkog iskustva</li> </ol>
155.	<p><b>Iz kojih razloga su vozači stariji od 60 godina česti učesnici saobraćajnih nesreća?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Neodgovornost</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Slabi refleksi</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Slabiji vid</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Slabija koordinacija pokreta</li> </ol>
156.	<p><b>Žene u vožnji su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Opreznije i samokritičnije</li> <li><input type="checkbox"/> Ofanzivniji vozači</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Više se pridržavaju saobraćajnih propisa</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Defanzivniji vozači</li> </ol>
157.	<p><b>Muškarci u vožnji su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Oprezniji i samokritičniji</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Ofanzivniji vozači</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Češće dodaju gas i kočice</li> <li><input type="checkbox"/> Oprezniji i disciplinovaniji</li> </ol>



158.	<p><b>Pripiti vozači su?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>samouvjereni, lakomisleni</b></li> <li>2. <input type="checkbox"/> opreznije voze, procjenjuju opasnost</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>voze prebrzo, sijeku krivine</b></li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>žele da se ističu u vožnji</b></li> <li>5. <input type="checkbox"/> na vrijeme reaguju na opasnost</li> </ol>
159.	<p><b>Koliko je potrebno očima da se prilagode pri prelazu iz svjetla u tamu (recimo prilikom ulaska u tunel)?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 10 sekundi</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 5 sekundi</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>20 sekundi</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> 15 sekundi</li> </ol>
160.	<p><b>Smije li vozač motornog vozila prekoračiti ograničenje brzine radi preticanja drugog vozila?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> Da, ukoliko nema nikoga iz suprotnog smjera</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>Ne</b></li> <li>3. <input type="checkbox"/> Da, ukoliko će nakon preticanja brzinu kretanja prilagoditi ograničenju</li> <li>4. <input type="checkbox"/> Da, ukoliko neće prekoračiti ograničenje više od 10 km/h</li> </ol>
161.	<p><b>Koje su dužnosti lica koje se zatekne ili naiđe na saobraćajnu nesreću u kojoj ima povrijeđenih?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>Obavezno zaustavi vozilo radi pružanja prve pomoći</b></li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>Obavijesti policiju i hitnu pomoć o saobraćajnoj nesreći</b></li> <li>3. <input type="checkbox"/> Napusti smjesto saobraćajne nesreće nakon ukazivanja prve pomoći</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>Sačekati ovlaštena lica i po potrebi prevući povrijeđena lica u najbližu bolnicu</b></li> </ol>
162.	<p><b>Prema kojim se učesnicima u saobraćaju vozač treba odnositi s povećanim oprezom?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> prema vozačima koji poštuju pravila</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> <b>prema biciklistima</b></li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>prema vozačima mopeda</b></li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> <b>prema pješacima</b></li> </ol>
163.	<p><b>Prema kojim se učesnicima u saobraćaju vozač ne smije bez opreza pouzdati u načelo povjerenja?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> <b>prema djeci</b></li> <li>2. <input type="checkbox"/> prema učesnicima drugog spola</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> <b>prema osobama koje su vidno pod utjecajem alkohola</b></li> <li>4. <input type="checkbox"/> prema odraslim osobama</li> </ol>

164.	<p><b>Što vozač mora neprekidno procjenjivati za vrijeme vožnje?</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>uslove vožnje</b></li><li><input type="checkbox"/> koliko dugo može telefonirati</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>namjere ostalih učesnika u saobraćaju</b></li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>nivo opasnosti</b></li></ol>
165.	<p><b>Kada vozač reagira brže?</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> kad je umoran</li><li><input type="checkbox"/> kad je pod utjecajem alkohola ili droga</li><li><input checked="" type="checkbox"/> <b>kada posjeduje potrebne vještine</b></li><li><input type="checkbox"/> kada telefonira</li></ol>

**OBLAST: FAKTORI BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA**

166.	<p>Koji su osnovni faktori bezbjednosti saobraćaja?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> Čovjek, vozilo</li> <li>2. <input type="checkbox"/> Sigurnosni pojas, alkohol</li> <li>3. <input type="checkbox"/> Brzina, preticanje</li> <li>4. <input checked="" type="checkbox"/> Put, okruženje</li> </ol>
167.	<p>Šta može nastupiti prilikom prolaska motornog vozila kroz zakrivljenost ceste?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> klizanje</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> zanošenje</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> prevrtanje</li> <li>4. <input type="checkbox"/> kočenje</li> </ol>
168.	<p>U kojem procentu je čovjek kao faktor bezbjednosti odgovoran za saobraćajnu nesreću?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> oko 65%</li> <li>2. <input type="checkbox"/> oko 80%</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> 60-70%</li> <li>4. <input type="checkbox"/> oko 75%</li> </ol>
169.	<p>Način ponašanja i reagovanja čovjeka u saobraćaju zavisi od?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> potrebnog stepena obučenosti</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> potrebne brzine prenošenja informacije</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> tjelesne i zdravstvene sposobnosti i stabilnog emocionalnog stanja</li> <li>4. <input type="checkbox"/> navike</li> </ol>
170.	<p>Od ukupnog broja saobraćajnih nesreća koliko procentualno su krivi put, vozilo i okruženje?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> 30-40 %</li> <li>2. <input type="checkbox"/> oko 10%</li> <li>3. <input type="checkbox"/> oko 20%</li> <li>4. <input type="checkbox"/> oko 25%</li> </ol>
171.	<p>Iz kojih razloga je čovjek uzročnik saobraćajnih nesreća?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> Neispravnost kočionih sistema</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> Neiskustvo</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> Konzumiranje alkohola, droga...</li> <li>4. <input type="checkbox"/> Nepoznavanje karakteristika vozila</li> </ol>
172.	<p>Koja se grupa vozača ističe po učestalosti saobraćajnih nesreća?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> vozači od 24 – 34 godine starosti</li> <li>2. <input type="checkbox"/> vozači od 34 – 44 godine starosti</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> vozači od 45 – 65 godine starosti</li> </ol>

173.	<p>Iz kojih razloga su mladi vozači česti učesnici saobraćajnih nesreća ?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <input checked="" type="checkbox"/> Neodgovornost</li> <li>6. <input type="checkbox"/> Slabi refleksi</li> <li>7. <input checked="" type="checkbox"/> Ne razmišljaju o posljedicama</li> <li>8. <input checked="" type="checkbox"/> Nepoštivanje saobraćajnih propisa</li> </ol>
174.	<p>Koliko je potrebno očima da se prilagode pri prelazu iz tame na svjetlo (recimo prilikom izlaska iz tunela)?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> 5 sekundi</li> <li>2. <input type="checkbox"/> 7 sekundi</li> <li>3. <input type="checkbox"/> 9 sekundi</li> <li>4. <input type="checkbox"/> 12 sekundi</li> </ol>
175.	<p>Koji su aktivni elementi bezbjednosti vozila?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> uređaji za upravljanje i kočenje</li> <li>2. <input type="checkbox"/> vrsta pogonskog goriva</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> uređaji za osvjetljavanje i boja vozila</li> <li>4. <input type="checkbox"/> vrsta vozila</li> </ol>
176.	<p>Da li je rizik od povreda ili smrti prilikom saobraćajne nesreće veći kod lakših vozila ili kod težih vozila?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input checked="" type="checkbox"/> lakša vozila</li> <li>2. <input type="checkbox"/> teža vozila</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> zavisi od brzine kretanja vozila</li> <li>4. <input type="checkbox"/> rizik je isti</li> </ol>
177.	<p>Šta je to širina vidnog polja vozača?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> prostor kojeg vozač vidi na unutarnje ogledalo</li> <li>2. <input type="checkbox"/> uočavanje prostornih odnosa u saobraćaju</li> <li>3. <input checked="" type="checkbox"/> prostor kojeg vozač vidi bez pomicanja očiju</li> <li>4. <input type="checkbox"/> prostor kojeg vozač vidi u vozilu</li> </ol>
178.	<p>Pri brzini od 100 km/h vidno polje vozača je samo?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> 30°</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> 40°</li> <li>3. <input type="checkbox"/> 50°</li> <li>4. <input type="checkbox"/> 60°</li> </ol>
179.	<p>Šta se događa sa širinom vidnog polja pri povećanju brzine?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <input type="checkbox"/> povećava se</li> <li>2. <input checked="" type="checkbox"/> smanjuje se</li> <li>3. <input type="checkbox"/> ostaje ista</li> <li>4. <input type="checkbox"/> mijenja se</li> </ol>

180.	<p>Za koliko će se rizik povreda vezanog putnika povećati pri sudarnoj brzini 50 km/h, nego pri brzini 30 km/h?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2 puta</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 3 puta</li> <li><input type="checkbox"/> 4 puta</li> </ol>
181.	<p>Za koliko sekundi reaguje vozač ako nije očekivao pojavu opasnosti?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 0,4-0,6 sekundi</li> <li><input type="checkbox"/> 0,2-0,3 sekundi</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 0,8-1,2 sekundi</li> </ol>
182.	<p>Šta utiče na način ponašanja i reagovanje čovjeka u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> stepen obučenosti</li> <li><input type="checkbox"/> stanje tehničke ispravnosti vozila</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> brzine prenošenja informacije</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> tjelesne i zdravstvene sposobnost i stabilnost emocionalnog stanja</li> </ol>
183.	<p>Kakav ima uticaj raspoznavanja zvuka na sigurno kretanje u saobraćaju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> utiče na pravovremeno skretanje pažnje na opasnost</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> povećava opreznost i mogućnost adekvatnog reagovanja</li> <li><input type="checkbox"/> utiče na dobru percepciju okoline</li> </ol>
184.	<p>Koji se izrazi koriste za pojam pažnje?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> selektivna pažnja</li> <li><input type="checkbox"/> pokretljivost</li> <li><input type="checkbox"/> pospanost</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> mentalna koncentracija</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> budnost</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> aktivacija</li> </ol>
185.	<p>Koja je uloga emocija na vožnju?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> objektivnost opažanja</li> <li><input type="checkbox"/> objektivnost shvatanja</li> <li><input type="checkbox"/> objektivnost razumijevanja</li> </ol>
186.	<p>Kakav je uticaj vremenskih prilika na sigurnost vožnje?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> na mogućnost uočavanja</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> na mogućnost zaustavljanja</li> <li><input type="checkbox"/> na pokretljivost</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> na stabilnosti vozila</li> <li><input type="checkbox"/> na mogućnost ostvarenja brzine</li> <li><input type="checkbox"/> na okretljivost</li> </ol>
187.	<p>Za koliko sekundi reaguje vozač na očekivanu opasnost?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> 0,4-0,6 sekundi</li> <li><input type="checkbox"/> 0,2-0,3 sekundi</li> <li><input type="checkbox"/> 0,8-1,2 sekundi</li> </ol>

188.	<p>Koliki će put preći vozilo u naseljenom mjestu od momenta uočavanja iznenadne opasnosti do vremena reagovanja trijeznog vozača ako se vozilo kreće brzinom 22 km/h više od dozvoljene (više od 50 km/h)?</p> <p>5. <input checked="" type="checkbox"/> 20 metara  6. <input type="checkbox"/> 25 metara  7. <input type="checkbox"/> 30 metara  8. <input type="checkbox"/> 35 metara</p>
189.	<p>Koliko najmanje odstojanje treba da drži vozač kada se kreće iza drugog vozila?</p> <p>5. <input type="checkbox"/> 1 sekundu  6. <input checked="" type="checkbox"/> 2 sekunde  7. <input type="checkbox"/> 3 sekunde  8. <input type="checkbox"/> 4 sekunde</p>
190.	<p>Šta utječe na pravovremeno uočavanje saobraćajne situacije?</p> <p>1. <input checked="" type="checkbox"/> sposobnost vozača  2. <input type="checkbox"/> vrsta vozila  3. <input checked="" type="checkbox"/> vrsta i uočljivost saobraćajne situacije  4. <input checked="" type="checkbox"/> brzina vožnje</p>
191.	<p>Na bosanskohercegovačkim cestama u toku 2018. godine život je izgubilo?</p> <p>1. <input type="checkbox"/> 141 osoba  2. <input type="checkbox"/> 130 osoba  3. <input type="checkbox"/> 6 osoba  4. <input checked="" type="checkbox"/> 277 osoba</p>
192.	<p>U toku 2018. godine na cestama Tuzlanskog kantona broj poginulih osoba iznosi?</p> <p>1. <input checked="" type="checkbox"/> 28  2. <input type="checkbox"/> 182  3. <input type="checkbox"/> 1.716  4. <input type="checkbox"/> 3.132</p>
193.	<p>Koliko iznosi prosječna smrtnost u saobraćajnim nezgodama u BiH?</p> <p>1. <input checked="" type="checkbox"/> više od 7 poginulih na 1000 saobraćajnih nezgoda  2. <input type="checkbox"/> više od 4 poginulih na 1000 saobraćajnih nezgoda  3. <input type="checkbox"/> više od 6 poginulih na 1000 saobraćajnih nezgoda  4. <input type="checkbox"/> više od 5 poginulih na 1000 saobraćajnih nezgoda</p>
194.	<p>U toku 2018. godine najveći broj saobraćajnih nezgoda u BiH zabilježen je na?</p> <p>1. <input type="checkbox"/> magistralnim cestama  2. <input type="checkbox"/> regionalni ceste  3. <input type="checkbox"/> lokalnim cestama  4. <input checked="" type="checkbox"/> ulicama u naselju</p>

195.	<p><b>Koliko ljudi u svijetu smrtno strada u saobraćajnim nezgodama?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 15 hiljada</li> <li><input type="checkbox"/> 800 hiljada</li> <li><input type="checkbox"/> 1 milion</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>1,2 miliona</b></li> </ol>
196.	<p><b>Zbog čega najčešće stradaju ljudi u saobraćaju?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> zbog straha</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>zbog greški pojedinaca u saobraćaju</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>zbog svog neiskustva</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>zbog neopreznosti</b></li> </ol>
197.	<p><b>Koji su glavni uzroci velikoj izloženosti smrtnosti mladih u saobraćaju?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> oduzimanje prvenstva prolaza na pružnom prijelazu</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>sklonost agresivnom ponašanju</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>sklonost poduzimanju rizičnih radnji, samoisticanju i precjenjivanju sposobnosti</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>nezrelost</b></li> </ol>
198.	<p><b>Koji su najčešći uzročnici izazivanja saobraćajnih nezgoda?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>neiskustvo i loše vještine vožnje</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>vožnja neprilagođenom brzinom</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>vožnja pod utjecajem alkohola i droga</b></li> <li><input type="checkbox"/> vožnja brzinom prilagođenom uslovima vožnje</li> </ol>
199.	<p><b>U kojim slučajevima se učesnik u saobraćajne nezgode u kojoj je netko izgubio život ili je ozlijeđen ili je nastala veća materijalna šteta može privremeno udaljiti?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>samo radi pružanja pomoći osobama ozlijeđenim u nezgodi</b></li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>radi pozivanja policije</b></li> <li><input type="checkbox"/> samo radi pozivanja vatrogasne službe</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>ako mu je samome potrebna ljekarska pomoć</b></li> </ol>
200.	<p><b>Čime se obilježava mjesto saobraćajne nezgode?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>sigurnosnim trokutom</b></li> <li><input type="checkbox"/> crvenom tkaninom</li> <li><input type="checkbox"/> crvenom pločom dimenzija 50x50 cm</li> <li><input type="checkbox"/> nema potrebe obilježavati</li> </ol>
201.	<p><b>Učešće djece u ukupnom broju poginulih u saobraćajnim nezgodama kreće se:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2.5 do 5.5%</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>3.5 do 7.5%</b></li> <li><input type="checkbox"/> 5 do 10%</li> <li><input type="checkbox"/> preko 10 %</li> </ol>



# KVIZ ZNANJA

IZ OBLASTI SIGURNOSTI U SAOBRAĆAJU  
I SAOBRAĆAJNE KULTURE

W: [www.kvizznanja.ba](http://www.kvizznanja.ba)  
E: [colosseum@colosseum.ba](mailto:colosseum@colosseum.ba)  
Colosseum doo  
Dr. Milana Jovanovica 6.

Tuzla, 75000

**Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja TK**  
**Ministarstvo obrazovanja i nauke TK**  
**Pedagoški zavod Tuzlanskog kantona**  
**Ministarstvo unutrašnjih poslova TK**

