Kružne raskrsnice-stavovi vozača o načinu kretanja u dvotračnim kružnim raskrsnicama

Nikola Gnjatović^a,

^aJU Mašinska škola Prijedor

PODACI O RADU

DOI: 10.31075/PIS.67.02.06

Stručni rad

Primljen: 15/01/2021

Prihvaćen: 26/05/2021

Koresponding autor:

gnjatovicn1995@gmail.com

Кljučне речи:

Kružne raskrsnice

Bezbjednost saobraćaja

Stavovi

REZIME

U posljednjih nekoliko godina došlo je do ekspanzije u izgradnji kružnih raskrsnica. Kao osnovni razloga zbog kog je došlo do ekspanzije u izgradnji kružnih raskrsnica jeste povećanje stepena motorizacije. Povećanjem stepena motorizacije javljaju se potreba za povećanjem kapaciteta raskrsnica, kao i za povećanjem stepena bezbjednosti saobraćaja. Izgradnjom kružnih raskrsnica, podiže se nivo bezbjednosti saobraćaja. Generalno gledano, u Republici Srpskoj postoje određeni nedostaci u Zakonima i Pravilnicima, koji se odnose na ovu oblast. Prije svega ovi nedostaci dovode vozače u zabludu, kako i na koji način treba da se ponašaju u kružnim raskrsnicama. U ovom radu će biti predstavljeni podaci dobijeni metodom anketiranja, putem slučajnog uzorka. Stavovi se odnose na način kretanja vozača isključivo u dvotračnim kružnim raskrsnicama. Takođe, u radu će biti dat prijedlog mjera, predložene mjere su praktične i mogu se relativno lako primijeniti kod nas..

1. Uvod

Izgradnjom kružne raskrsnice povećava se kapacitet, odnosno smanjuju se zagušenja na mjestima ukrštanja saobraćajnih tokova. Takođe, smanjuje se i broj konfliktnih tačaka, kako između motornih vozila tako i između vozila i pješaka. Međutim, prije same izgradnje kružne raskrsnice potrebno je odraditi određene studije. Pomenute studije prije svega treba da dadnu odgovor na pitanje da li je potrebno graditi kružnu raskrsnicu. Osnovni kriterijumi na osnovu kojih se donosi odluka o izgradnji pometune raskrsnice su sljedeći: kriterijum funkcionalnosti, kriterijum bezbjednosti saobraćaja, prostorni kriterijum, ekonomski kriterijum i projektno tehnički kriterijum.

Teoretski, klasična četvorokraka raskrsnica ima 32 konfliktna tačke (16 ukrštanja, 8 razdvajanja i 8 spajanja), dok jednosmjerna četvorokraka kružna raskrsnica ima samo 8 konfliktnih tačaka nižeg stepena (4 razdvajanja i 4 spajanja). [1]

Sa povećanjem broja saobraćajnih traka u kružnom kolovozu povećava se i broj konfliktnih tačaka. Međutim, taj broj nikada ne prelazi 32.

Jedna od bitnih stvari koju treba naglasiti da se visok nivo bezbjednosti saobraćaja održava isključivo kada imamo male brzine kretanja.

Prema nekim istraživanjima, granica između teških i lakih tjelesnih povreda je brzina od 36km/h. Ovo se prije svega odnosi na pješake i bicikliste. Neke od karakterističnih saobraćajnih nezgoda u kružnim raskrsnicama su: preticanje prije ukrštanju, sudar pri ulazu, sudar sa pješakom ili biciklistom, sudar pri prestrojavanju, sudar u sustizanju pri ulazu, sudar u sustizanju pri izlazu, sudar sa središnjim saobraćajnim ostrvom, sudar sa razdjelnim saobraćajnim ostrvom, proklizavanje iz kružne raskrsnice. Ono što treba naglasiti da poslije izgradnje kružne raskrsnice može doći do povećanja saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom, usljed nesnalaženja vozača. Shodno tome, više pažnje treba posvetiti edukaciji samih vozača. U nastavku teksta će na osnovu izvještaja Ministarstva unutrašnjih poslova Reublike Srpske biti predstavljeni podaci o broju saobraćajnih nezgoda u kružnim raskrsnicama u Republici Srpskoj.

Tabela 1. Broj saobraćajnih nezgoda u Republici Sroskoj u kružnim raskrsnicama

Godina	2015	2016	2017	2018	2019
Broj saobraćajnih nezgoda	12	20	13	23	39

Izvor: MUP-RS, 2020 [2]

1.1. Zakonske regulative

U Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini samo član 50 se djelimično dotiče kružnih raskrsnica. Pomenutim članom je sljedeće definisano: [3]

- Vozač koji se približava raskrsnici mora da vozi s povećanim oprezom, koja odgovara uslovima saobraćaja na raskrsnici.
- Vozač koji se približava raskrsnici dužan je da vozi takvom brzinom da može da se zaustavi i propusti vozila koja na raskrsnici imaju prvenstvo prolaza.
- Vozač je dužan, da pred raskrsnicom, vozilom zauzme položaj na dovoljnoj udaljenosti na onoj saobraćajnoj traci kojom mora da prođe kroz raskrsnicu.
- Prilikom regulisanja saobraćaja na raskrsnici s kružnim tokom potrebno je saobraćaj regulisati tako da vozila u kružnom toku imaju prvenstvo prolaza.

Ono što se zaključuje da kretanje u kružnoj raskrsnici vozilom nije precizno definisano ZoOBS-om. Ovaj, može se slobodno reći nedostatak, dovodi u zabludu određen broj vozača, kako da se ponašaju u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja. Ono što je u ovom članu jasno i nedvosmisleno da vozila koja su u kružnom toku imaju prednost, u odnosu na vozila koja treba da se uključe u kružni tok saobraćaja.

Pravilnikom o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašteno lice, saobraćaj se prije svega na prilazu kružnoj raskrsnici reguliše sljedećim znakovima vertikalne saobraćajne signalizacije koji se najčešće postavljaju u Republici Srpskoj.

Znak II-1 „ustupanje prvenstva prolaza“ označava naredbu vozaču da ustupi prvenstvo prolaza vozilima koja se kreću putem na koji nailazi. Znak II-64 „kružni tok saobraćaja“ označava naredbu vozaču da se mora kretati u smjeru suprotnom od smjera kazaljke na satu. Znak II-61 „obavezno obilaženje sa desne strane“ postavlja se na prilazima kružnoj raskrsnici, gdje su suprotni smjerovi odvojeni razdjelnim ostrvom. Postavlja se na samom ostrvu, odnosno na njegovom početku. Znak II-34 „ograničenje brzine“ postavlja se kako bi upozorio vozače da treba da smanje brzinu pri prolasku kroz kružnu raskrsnicu. Znak III-6 „obilježen pješački prelaz“ postavlja se na prilazima i označava mjesto za prelaz pješaka preko kolovoza. Znak I-40 „raskrsnica sa kružnim tokom saobraćaja“ uloga ovoga znaka je da kaže vozačima da nailaze na raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja.

Slika 1. Znakovi vertikalne saobraćajne signalizacije

Pored maloprije pomenute vertikalne saobraćajne signalizacije saobraćaj u kružnoj raskrsnici se reguliše i horizontalnom saobraćajnom signalizacijom. Neki od primjera regulisanja saobraćaja kod nas i u svijetu u kružnim raskrsnicama pomoću horizontalne signalizacije mogu se vidjeti na sljedećoj slici (slika 2).

Slika 2. Elementi horizontalne saobraćajne signalizacije
Izvor: Vukanović., 2010 [4]

Cilj ovoga istraživanja je prije svega da se analiziraju stavovi vozača o načinu kretanja u dvotračnim kružnim raskrsnicama. Na osnovu te analize biće dat i prijedlog mjera. Prijedlog mjera će biti lako primjenjiv i u samoj Republici Srpskoj.

2. Materijal i metode

Za izradu ovoga istraživanja formiran je poseban anketni upitnik, koji se sastoji od 11 pitanja. Svako pitanje ima više ponuđenih odgovora, dok ispitanik mora dati samo jedan odgovor. Pitanja se mogu podijeliti u dvije grupe, prvu grupu čine opšta pitanja (pol, godine starosti, vozačka dozvola). Drugi dio anketnog upitnika, sadrži pitanja kao što su (koju traku koristite ako u kružnoj raskrsnici skrećete desno, koju saobraćajnu traku koristite ako u kružnoj raskrsnici idete ravno, odnosno koju saobraćajnu traku koristite ako skrećete lijevo itd.). Anketiranje je bilo anonimno, na dobrovoljnoj bazi ispitanicima je objašnjeno kako na pravilan način treba da ispune anketni upitnik. Na terenu su radili anketari. Navedeno istraživanje je rađeno na teritoriji grada Prijedora, u periodu od oktobra do decembra 2020. godine.

3. Rezultati istraživanja sa diskusijom

3.1. Analiza dobijenih rezultata

U nastavku bice prikazani rezultati ankete. U ovome istraživanju je učestvovalo 493 ispitanika. Rezultati istraživanja će biti predstavljeni grafički, kako bi bili što jasniji i slikovitiji.

Većina učesnika (ispitanika) ovoga istraživanja su muškarci (70%), dok sa druge strane ženski ispitanika ima(30%).

Grafik 1. Polna struktura ispitanika

Na grafiku broj 2 prikazana je starosna struktura učesnika ankete. Na osnovu detaljne analize dobijenih podataka, evidentno je da najveći broj ispitanika imamo u rasponu od 21 do 30 godina (37%). Zatim, slijede ispitanici od 31 do 40 (16%). Dok ispitanika od 41 do 50 godina ima (12%). Učesnika sprovedene ankete od 51 do 60 godina ima (15%). Najmanji broj anketiranih je u starosnoj grupi od 60 i više godina života.

Grafik 2. Starosna struktura

Na pitanje "koju kategoriju za upravljanje motornim voziloposjedujete" zabilježeni su sljedeći odgovori. Većina ispitanika, odnosno njih (67%) je reklo da posjeduje vozačku dozvolu „B“, kategorije. Sa druge strane, (20%), ispitanika posjeduje ili ima položenu „C“kategoriju i na kraju (13%), od ukupnog broja ima izdatu vozačku dozvolu za upravljanje „D“ kategorijom.

Grafik 3. Raspodjela prema kategorijama

Na pitanje da li izbjegavate kružne raskrsnice, velika većina ispitanika (92%), odgovorila je da ne izbjegava i da je sigurna u svoje znanje i vještine. Sa druge strane (8%) ispitanika se izjasnilo da ne zna pravila kretanja u kružnoj raskrsnici i zbog toga biraju puteve gdje nema ovih raskrsnica.

Grafik 4. Da li izbjegavate kružne raskrsnice prilikom vožnje vozilom

Kada govorimo o tome koju saobraćajnu traku vozači koriste ako namjeravaju skrenuti desno u kružnim raskrsnicama sa dvije saobraćajne trake na ulazu, izlazu i u kružnom toku odgovori su sljedeći. Desnu saobraćajnu traku, uz odgovarajući pokazivač pravca koristi većina ispitanika, njih čak (80%). Sa druge strane, lijevu saobraćajnu traku uz odgovarajući pokazivač pravca koristi (5%), ispitanika. Na osnovu analize rezultata, (15%) anketiranih vozača kada se nalazi u kružnoj raskrsnici a vozilom nastavlja kretanje ravno smatra da može koristiti i lijevu i desnu saobraćajnu traku.

Grafik 5. Način kretanja u kružnoj raskrsnici

Na pitanje: Koju saobraćajnu traku koristite u kružnoj raskrsnici ako se krećete ravno. (47%), ispitanika smatra da može koristiti i lijevu i desnu saobraćajnu traku. Dok, (30%), ispitanika smatra da može koristiti lijevu saobraćajnu traku i (23%), od ukupnog broja anketiranih mišljenja je da može koristiti desnu saobraćajnu traku uz odgovarajući pokazivač pravca.

Grafik 6. Način kretanja u kružnoj raskrsnici

Na grafiku 7 se vidi koju saobraćajnu traku vozači koriste ako skreću lijevo. Na osnovu statističke analize dobijenih rezultata imamo sljedeće rezultate. Većina vozača njih čak (87%) kada skreće lijevo u kružnoj raskrsnici koristi lijevu saobraćajnu traku uz odgovarajući pokazivač pravca. Sa druge strane (10%) vozača smatra da u slučaju skretanja lijevo u kružnoj raskrsnici može koristiti i lijevu i desnu saobraćajnu traku uz odgovarajući pokazivač pravca. Na kraju, (3%) vozača koristi desnu saobraćajnu traku prilikom skretanja lijevo u kružnoj raskrsnici uz odgovarajući pokazivač pravca.

Ono što treba posebno naglasiti i što je jako bitno da su prilikom analize navedenih rezultata predmet istraživanja isključivo dvotračne kružne raskrsnice (dvije saobraćajne na ulazu u kružnu raskrsnicu, dvije saobraćajne trake na izlazu iz kružne raskrsnice i dvije saobraćajne trake u kružnom toku saobraćaja).

Grafik 7. Način kretanja u kružnoj raskrsnici

Na grafiku 8 predstavljene su podaci o načinu kretanja vozača u kružnim raskrsnicama sa dvije saobraćajne trake na ulazu, izlazu i u kružnom toku u slučaju da se okreću polukružno odnosno vraćaju se na mjesto polaska.

Lijevu saobraćajnu traku uz odgovarajući pokazivač pravca koristi čak (85%) ispitanika. Da se može koristiti desna saobraćajna traka uz odgovarajući pokazivač pravca smatra (3%) ispitanika. Odnosno, (12%) od ukupnog uzorka smatra da se može koristiti i lijeva i desna saobraćajna traka uz odgovarajući pokazivač

pravca.

Grafik 8. Način kretanja u kružnoj raskrsnici

Na pitanje: Da li Vam kružna raskrsnica olakšava kretanje vozilom u saobraćaju zabilježeni su sljedeći odgovori. Više od pola ispitanika tačnije njih (57%) smatra da im kružna raskrsnica olakšava kretanje, (33%) ne razmišlja o tome, dok (10%) ispitanika smatra da im je kružna raskrsnica komplikovana.

Grafik 9. Mišljenje korisnika o tome da li im kružna raskrsnica olakšava kretanje vozilom u saobraćaju

Na sljedećem grafiku će biti predstavljeni stavovi anketiranih o tome da li im biciklisti u kružnim raskrsnicama sa kojima dijele isti kolovoz predstavljaju problem.

Gotovo pola ispitanih tačnije njih (47%) smatra da im biciklisti predstavljaju problem, odnosno ne osjećaju se bezbjedno. Sa druge strane, (38%) vozača smatra da im biciklisti ne predstavljaju problem, i osjećaju se bezbjedno kada dijele kolovoz sa biciklistima i (15%) vozača ne obraća pažnju na bicikliste 55% lica kaže da je kružna raskrsnica bila dio obuke.

Grafik 10. Stav ispitanika o tome da li im biciklisti u kružnim raskrsnicama sa kojima dijele isti kolovoz predstavljaju problem

Grafik 11. Stav ispitanika o tome da li su kružne raskrsnice bile dio praktičnog i teorijskog dijela obuke u auto školama

3.2. Diskusija

Pošto ni u Republici Sroskoj a ni generalno u Bosni Hercegovini ne postoji tačno definisan način kretanja vozila u kružnoj raskrsnici, u ovome radu je opšte pravilo kretanja uzeto kao pravilan način kretanja. To jeste, vozila koja skreću desno mogu koristiti desnu saobraćajnu traku. Vozila koja namjeravaju produžiti ravno mogu da koriste i lijevu i desnu saobraćajnu traku. Sa druge strane, vozila koja skreću lijevo odnosno polukružno se okreću mogu koristiti lijevu saobraćajnu traku.

Suština ovoga istraživanja je bila da se vidi koju saobraćajnu traku vozači u kružnim raskrsnicama koriste. Na osnovu anazile dobijenih rezultata se može vidjeti da velika većina vozača njih čak (80%) koji u kružnim raskrsnicama namjeravaju skrenuti desno koriste desnu saobraćajnu traku. Međutim, postoje i oni koji koriste lijevu saobraćajnu traku uz odgovarajući pokazivač pravca takvih vozača je (5%). Dok vozača koji koriste ili lijevu ili desnu saobraćajnu traku ima (15%). Posmatrajući dobijene odgovore na pitanje, koju saobraćajnu traku koristite ako kretanje vozilom nastavljate ravno, vidimo da je većina ispitanih odgovorila da može koristiti i lijevu i desnu (47%). Sa druge strane (23%) ispitanih vozača smatra da je pravilno koristiti desnu saobraćajnu traku uz odgovarajući pokazivač pravca. Nije zanemarljiv ni procenat vozača koji koristi lijevu saobraćajnu traku, taj procenat iznosi (30%). Kada se diskutuje o tome koju saobraćajnu traku vozači koriste prilikom skretanja lijevo velika većina njih koristi lijevu saobraćajnu traku, uz odgovarajući pokazivač pravca tačnije (87%) od ukupnog broja anketiranih. Procenat onih koji smatraju da mogu koristiti i lijevu i desnu saobraćajnu traku je (10%), dok procenat vozača koji koriste desnu saobraćajnu traku iznosi (3%). Iz analize se može vidjeti da je većina ispitanika dala tačne odgovore. Međutim nikako se ne smije zanemariti broj isitanika koji su dali pogrešan odgovor. Očekivano, „najinteresantnije“ pitanje je bilo koju saobraćajnu traku koristite u slučaju prolaska ravno kroz kružnu raskrsnicu. Upravo, kod ovoga pitanja se vide nedostaci i manjakovosti postojećeg ZoOBS-A. Ovdje određen broj vozača ne zna da se mogu koristiti obadvije saobraćajne trake. Svakako, promjene pomenutog Zakona treba da idu u smjeru tačnog definisanja kretanja vozila u kružnoj raskrsnici. O ovome će više govora biti u sljedećem poglavlju.

Još jedno od jako interesantnih pitanja jeste i da li vozačima motornih vozila biciklisti predstavljaju problem u kružnim raskrsnicama, kada dijele isti kolovoz. Ovdje se vidi da čak (15%) vozača ne obraća pažnju na bicikliste u kružnoj raskrsnici, što je svakako alarmantan podatak. Posebno uzimajući u obzir da biciklisti zajedno sa pješacima, spadaju u kategoriju ranjivih učesnika u saobraćaju.

Govoreći o tome da li su kružne raskrsnice bile dio praktičnog i teorijskog dijela obuke u auto školama imamo sljedeće podatke. Naime, procenat onih koji su se izjasnili da kružne raskrsnice nisu bile dio ni jednog dijela obuke iznosi (32%). Taj procenat se otprilike poklapa sa procentom ispitanika starosti od 41 do 60 i više godina iznosi (35%). Ovakvi procenti se mogu povezati sa tim, da lica koja se svrstavaju u ove starosne kategorije za vrijeme obuke u auto školama nisu imala dodira sa kružnim raskrsnicama, zbog nedovoljne razvijenosti ovog tipa raskrsnice u tom vremenu.

4. Pijedlog mjera

Prijedlog mera će biti podijeljen u više faza. Prva faza će predstavljati zakonske regulative. Naime, biće dat prijedlog kako poboljšanjem odnosno, izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, možemo urediti kretanje vozila u kružnim raskrsnicama. Druga faza predstavlja prijedlog izgradnje turbo kružnih raskrsnica u odnosu na dvotračne kružne raskrsnice. Treća faza je prijedlog izmjena i dopuna Pravilnika o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu, o znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašteno lice.

Kao što je ranije rečeno, pomenutim Zakonom nije jasno definisan način prolaska vozila kroz kružnu raskrsnicu. Ta činjenica predstavlja veliki problem. Naime, kod nas je od strane jednog broja učesnika u saobraćaju, prihvaćeno takozvano opšte pravilo. Opšte pravilo ogleda se u tome da, vozila koja skreću desno, odnosno ona koja idu pravo zauzimaju krajnju desnu traku, dok vozila koja idu lijevo, odnosno vozila koja se okreću zauzimaju lijevu traku. Shodno tome, odnosno ovakvom načinu kretanja na dvotračnoj kružnoj raskrsnici sa četiri kraka broj konfliktnih situacija je 24. I dalje postoji određen broj vozača koji nije usvojio ovo pravilo, to se moglo vidjeti u prethodnom poglavlju, prilikom diskusije rezultata. Ti vozači zbog različitih faktora ne koriste odgovarajuće saobraćajne trake.

4.1. Izmjene i dopune ZoOBS-A

Tako da bi u sklopu člana 50. ZoOBS-A, trebalo pored postojećih stavova dodati novi stav. Taj stav treba da sadrži, opšte pravilo kretanja u kružnim raskrsnicama. Ranije je rečeno, da se na osnovu tog pravila vozila iz desne odnosno spoljne saobraćajne trake mogu isključiti na desnom izlazu i ići ravno, dok se vozila iz lijeve ili unutrašnje saobraćajne trake isključuju na lijevom izlazu ili se okreću nazad.

U nastavku teksta će slikovito biti predstavljen pomenuti način kretanja u kružnim raskrsnicama, sa dvije trake na ulazu, izlazu i u samom kružnom toku saobraćaja.

Slika 2. Način kretanja vozila u dvotračnim kružnim raskrsnicam
Izvor: Bogdanović et al., 2016 [5]

4.2. Turbo kružne raskrsnice

U principu turbo kružne raskrsnice predstavljaju višetrakne raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja. Osnovna razlika između ovog tipa raskrsnica i klasičnih dvotračnih kružnih raskrsnica je što su smjerovi kretanja fizički odvojeni. Vozač se na prilazu odnosno na ulaznom grlu raskrsnice mora odlučiti, na kojem izlaznom grlu napušta raskrsnicu. Međutim, treba napomenuti da fizičke prepreke koje razdvajaju smjerove nisu neprelazne. Uzimajući u obzir sve, ovaj tip raskrsnice je znatno bezbjedniji od klasične dvotračne kružne raskrsnice. Kao rezultat dvojenih smjerova imamo smanjen broj konfliktnih tačaka, u odnosu na klasične dvotračne kružne raskrsnice

Četvorokraki dvotračni rotor sa dvotračnim ulazima i izlazima ima ukupno 24 konfliktna tačke. Od toga po 8 konfliktnih tačaka razdvajanja i spajanja i po 4 konfliktna tačke na ulazima i izlazima. [6]

Dvotračna turbo kružna raskrsnica ima 14 konfliktnih tačaka od čega 8 spajanja, 4 ukrštanja na ulazima i 2 na izlazima. [6]

Slika 3. Turbo kružna raskrsnica u Sloveniji u Mariboru
Izvor: Tollazzi., 2012 [7]

Слика 4. Физичке препреке код turbo кружних раскрсница *Извор: Tollazzi., 2014 [7]*

4.3. Измјене и допуне правилника

Правилником као ни Законом није дефинисан начин кретања кроз кружну раскрсницу. Шодно томе, у наставку ће бити представљен приједлог мјера који се односи на поменути Правилник. Предложеном рјешењем би се смањило број конфликтних ситуација у кружним раскрсницама. Усвајањем ове мјере дјечијично би се елиминисале конфликтне ситуације, а самим тим и саобраћајне незгоде приликом престројавања.

Слика 5. Примјер приједлога вертикалне саобраћајне сигнализације *Извор: Bogdanović et al., 2016 [5]*

Слика 6. Примјер приједлога хоризонталне саобраћајне сигнализације *Извор: Bogdanović et al., 2016 [5]*

5. ЗАКЉУЧАК

На основу свега може се закључити да су кружне раскрснице свакако безбједнији тип раскрснице од класичне четворокраке раскрснице. Међутим, не може се рећи да све кружне раскрснице имају исти ниво безбједности саобраћаја. Једнотрачне кружне раскрснице спадају у групу кружних раскрсница са највећим степеном безбједности, иза њих слиједу turbo кружне раскрснице, затим долазе двотрачне и вишетачне кружне раскрснице. Наравно, као што је речено у уводном дијелу, изградња кружне раскрснице није увијек оправдана. Потребно је одрадiti одређене студије да се утврди потреба за овом врстом раскрснице. Како је код нас у последњих пар година дошло до наглог пораста у изградњи раскрсница овога типа потребно је урадити измјене и допуне Закона и Правилника како би се прецизно дефинисало прије свега кретање возила у кружној раскрсници. Пометуне измјене и допуне мора пратити и адекватна медијска кампања. Медијска кампања прије свега треба да дефинише циљну групу, та група треба да буду старији воzaчи, зато што ова група воzaча за вријеме полагања воzaчког испита није имала контакт са овим раскрсницама, услед мале и скоро никакве примјене. Узимајући у обзир да „млади воzaчи“ данас кроз теоријска предавања у ауто школама науче како да се крећу кроз кружне раскрснице.

Занимљива чињеница, односно неки вид приједлога јесте да се размотри увођење turbo кружних раскрсница. Оно што је занимљиво да су неке државе попут Холандије у потпуности забраниле изградњу двотрачних и вишетачних кружних раскрсница. Можемо констатовати да се двотрачне и вишетачне кружне раскрснице граде због повећања капацитета, а са повећањем броја трака повећава се и број конфликтних ситуација. Шодно томе, turbo кружне раскрснице би биле адекватна замена за двотрачне и вишетачне раскрснице. С обзиром на то да су смерови у turbo кружним ситуацијама одвојени физичким препрекама иако те препреке нису непрелазне, али се могућност саобраћајне незгоде своди на минимум, иако није немoguће да дође до незгоде.

У раду су представљена практична рјешења. Представљена рјешења се могу код нас врло лако примјенити. Прије свега се мисли на приједлоге који се односе на измјене и допуне Закона и Правилника. Поменути измјенама које би биле праћене раније поменути кампањама воzaчи би тачно и прецизно имали дефинисан модел понашања у кружним раскрсницама. Такође, постављањем одговарајуће сигнализације воzaчи би у мањој мјери били у заблуди о начину кретања у поменутој раскрсници.

Roundabouts - drivers' attitudes about the way of moving in two-lane roundabouts

Nikola Gnjatović, B.Sc.
JU Mechanical School Prijedor

Abstract: In the last few years, there has been an expansion in the construction of roundabouts. The construction of roundabouts, raised the level of traffic safety. However, it can not be said that all roundabouts have the same level of traffic safety. One-lane roundabouts belong to the category of roundabouts with the fewest points of conflict, and then follow two-lane and multi-lane roundabouts. In general, in the Republic of Srpska there are certain deficiency in the statute and regulations, which refer to this area. These deficiency bring drivers to misapprehension how they should behave at roundabouts. In this labour will be presented the data obtained by surveying with random sampling. Attitudes refer to the way of direction of drivers, only in two-lane roundabouts. Also, in the labour we will provide a suggestion of measures. The suggested measures are practical and can be relatively easily applied in our country.

Key words: roundabouts, traffic safety, attitudes

LITERATURA

- [1] Smjernice za projektovanje, građenje, održavanje i nadzor na putevima (2005). Knjiga I. Projektovanje, Dio 1 Projektovanje puteva, Poglavlje 4. Funkcionalni elementi i površine puta Sarajevo/Banja Luka, 8-12.
- [2] Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srpske (2020). Izvještaj o broju saobraćajnih nezgoda u kružnim raskrsnicama za period od 2015 do 2019 godine.
- [3] Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (2006), Službeni glasnik BiH br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 9/18.
- [4] Vukanović, S (2010). Regulisanje saobraćajnih tokova. Beograd.
- [5] Bogdanović, V., Ruškić, N., Papić, Z., Milošević, M., Dragić, D. (2016). Regulisanje saobraćaja na kružnim raskrsnicama. Savjetovanje „Zlatibor 2016“, Zlatibor.
- [6] Kenjić, Z. (2009). Kružne raskrsnice – rotori, Udruženje konsultanata inženjera BiH, Sarajevo.
- [7] Tollazzi, T., Renčelj, M., & Turnšek S. (2012). Slovenian experiences with „turbo-roundabouts“. https://ezbornik.gf.sum.ba/images/radovi/e_zbornik_03_01.pdf, 14.