

Теоријске разлике између претицајне прегледности и прегледности за безбедно претицање

Боривоје Алексић^а, Марија Живадиновић^а, Лазар Савковић^{а*}

^а С ПРОЈЕКТ ДОО, Ђорђа Станојевића 11ђ, Нови Београд, Република Србија

ПОДАЦИ О РАДУ

DOI: 10.31075/PIS.71.01.04,
Стручни рад
Примљен: 12.01.2025.
Прихваћен: 03.02.2025.
Кореспондент аутор:
lazar@s-projekt.rs

ORCID ID

Боривоје Алексић: N.A.
Марија Живадиновић: N.A.
Лазар Савковић: N.A.

Кључне речи:

Прегледност за безбедно претицање;
Претицајна прегледност;
Теоријске разлике;
Путно инжењерство.

РЕЗИМЕ

У важећој законској регулативи помињу се појмови Претицајна прегледност и Прегледност за безбедно претицање који су садржани у Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута и Правилнику о саобраћајној сигнализацији. У раду је приказан теоријски поступак Претицајне прегледности са грађевинског аспекта и теоријски поступак Прегледности за безбедно претицање са саобраћајног аспекта. Након тога приказане су теоријске разлике између ове две прегледности на основу важећих Правилника. Наведено је место и улога разматраних врста прегледности у путном инжењерству као и утицај ових разлика прегледности на безбедност саобраћаја. Циљ овог рада је да се широј научној и стручној јавности укаже на разлике између Претицајне прегледности, коју примењују грађевински инжењери у својој области рада и Прегледности за безбедно претицање коју примењују саобраћајни инжењери у својим инжењерским пословима.

1. Увод

У стручној терминологији грађевинских инжењера, између осталих врста прегледности, примењује се и ПРЕТИЦАЈНА ПРЕГЛЕДНОСТ (Рр). Законска основа да грађевински инжењер примењује ову врсту прегледности је "Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута" (Сл. гласник РС број 50/11), тачка 4.3. Претицајна прегледност (Рр), табела 4-02: Потребне дужине претицајне прегледности. Саобраћајни инжењер бави се анализом прегледности користећи термин ПРЕГЛЕДНОСТ ЗА БЕЗБЕДНО ПРЕТИЦАЊЕ. Законска основа да саобраћајни инжењер примењује ову врсту прегледности је "Правилник о саобраћајној сигнализацији" (Сл. гласник РС број 85/17, 14/21 и 21/24).

Циљ овог рада је да се широј научној и стручној јавности укаже на разлике између Претицајне прегледности, коју примењују грађевински инжењери у својој области рада и Прегледности за

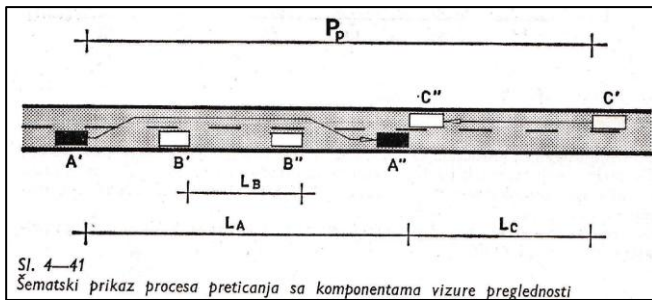
безбедно претицање коју примењују саобраћајни инжењери у својим инжењерским пословима.

Рад се састоји од следећих функционалних целина:

- Претицајна прегледност (грађевински аспект)
- Прегледност за безбедно претицање (саобраћајни аспект)
- Теоретске разлике између претицајне прегледности и прегледности за безбедно претицање на основу важећих правилника
- Место и улога наведених врста прегледности у путном инжењерству
- Утицај теоретских разлика између наведених врста прегледности на безбедност саобраћаја.

2. Претицајна прегледност

На доњем цртежу се може видети шематски приказ процеса претицања који је преузет из уџбеника "Пројектовање путева", аутора Катанић, Анђус, Малетин, 1983. год. [1], стр.189, тачка 4.1.6.2. Претицајна прегледност.



Слика 2.1. Шематски приказ процеса претицања са компонентама визуре прегледности Извор: (Уџбеник "Пројектовање путева", Катанић, 1983)

При чему је:

А - возило које врши претицање (претичуће возило)
В - возило које се претиче (претицано возило)
С - возило које из супротног смера долази у сусрет (долазеће возило)

V_A - брзина претичућег возила

V_B - брзина претицаног возила

V_C - брзина возила које из супротног смера долази у сусрет

V_r - рачунска брзина

P_p - дужина претицања (Дужина визуре претицајне прегледности)

L_A - пређени пут претичућег возила

L_B - пређени пут претицаног возила

L_C - пређени пут долазећег возила

ΔL - "вишак пута" претичућег возила

t - укупно време претицања

Δv - разлика брзина (m/s)

ΔV - разлика брзина (km/h)

Из наведеног уџбеника (стр. 189 и 190) наведени су обрасци за прорачун претицајне прегледности:

$$V_B = V_C = V_r; \quad \Delta L = L_A - L_B;$$

$$t = \frac{\Delta L}{\Delta v} = 3.6 \cdot \Delta L / \Delta V$$

$$P_p = \Delta L + L_B + L_C; \quad \Delta L = t \cdot \frac{\Delta V}{3.6};$$

$$L_B = L_C = t \cdot \frac{V_r}{3.6}$$

$$P_p = \frac{t}{3.6} \cdot (2 \cdot V_r + \Delta V) \text{ (m)}$$

У наведеном уџбенику [1] (стр.190) указује се: "у изразу за P_p непозната је величина t ". Наведено је и следеће "Истраживањима је утврђено да се за просечне разлике брзина $\Delta V = 15 \text{ km/h}$ претицање појединачног возила нормално може обавити за $t = 10 \text{ sec}$."

Такође је на истој страни у цитираном уџбенику [1] наведено "Потребне дужине визуре претицајне прегледности за $t = 10 \text{ sec}$ и $\Delta V = 15 \text{ km/h}$ приказане су у табели 4-05."

Табела 2.1. Т. 4-05 преузета из уџбеника "Пројектовање путева" из 1983. године

$V_r \text{ [km/h]}$	40	50	60	70	80	90	100
$P_p \text{ [m]}$	260	320	370	430	480	540	600

Идентичну табелу, као што је горе наведена табела Т-4.05, садржи Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута (Сл. гласник РС број 50/11), у тачки 4.3, Табела 4-02 [2].

Цитирамо тачку 4.3. Претицајна прегледност, горе наведеног Правилника (Сл. гласник РС број 50/11) [2]:

4.3. Претицајна прегледност

Због разлика у брзинама кретања возила, на путевима постоји потреба за претицањем. У табели 4-02 овог прилога дате су вредности претицајне прегледности за двотрачне путеве:

Табела 2.2. Табела 4-02: Потребне дужине претицајне прегледности

$V_r \text{ [km/h]}$	40	50	60	70	80	90	100
$P_p \text{ [m]}$	260	320	370	430	480	540	600

3. Прегледност за безбедно претицање

Прегледност за безбедно претицање аутори овог рада су дефинисали на следећи начин:

ПРЕГЛЕДНОСТ ЗА БЕЗБЕДНО ПРЕТИЦАЊЕ дуж двотрачног пута за двосмерни саобраћај, са аспекта услова одвијања саобраћаја, подразумева АНАЛИТИЧКИ ПОСТУПАК одређивања одсека пута дуж којег постоји могућност међусобног уочавања два у сусрет наилазећа возила са аспекта отклоњених непокретних физичких сметњи (препрека), дуж којег нема осталих ограничења која могу да утичу на забрану претицања и који је дужи од теоријски потребне дужине за извршење маневра безбедног претицања у функцији брзина.

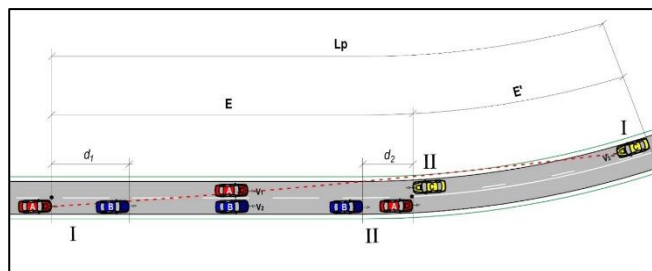
Аналитички поступак прорачуна дужине прегледности за безбедно претицање врши се применом следећих фаза рада [4] – [7]:

1. Дефинисање критеријума за одређивање зоне посматрања физичких сметњи у подручјима Хоризонталних и Вертикалних кривина;
2. Анализа достигнутих саобраћајних токова и одређивање меродавног случаја претицања два возила;
3. Прикупљање података на терену о техничко-експлоатационим карактеристикама пута релевантним за анализу прегледности за безбедно претицање;
4. Прикупљање података на терену о постојећој саобраћајној сигнализацији релевантној за анализу прегледности за безбедно претицање;
5. Прикупљање података на терену о ТАЧКАМА¹ ОТВАРАЊА Потенцијалне прегледности за безбедно претицање;
6. Одређивање одсека ПОТЕНЦИЈАЛНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ, одсека пута дуж којих постоји могућност међусобног виђења два у сусрет наилазећа возила;
7. Одређивање одсека РЕАЛНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ, одсека пута дуж којих нема осталих ограничења која могу да утичу на забрану претицања за моторна возила;
8. Одређивање одсека ПОТРЕБНЕ (теоријске) ПРЕГЛЕДНОСТИ, одсека одређених на бази техничко-експлоатационих карактеристика пута, са минималном дужином која је потребна за безбедно претицање;
9. Одређивање одсека ДОЗВОЉЕНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ, одсека пута дуж којих је дозвољено претицање;
10. Резултат поступка прорачуна потребне дужине прегледности за безбедно претицање.

Циљ примене аналитичког поступка одређивања прегледности за безбедно претицање дуж двотрачног пута за двосмерни саобраћај са аспекта услова одвијања саобраћаја је Прорачун дужине прегледности за безбедно претицање.

3.1. Поступак прорачуна потребне дужине прегледности за безбедно претицање на двотрачном путу за двосмерни саобраћај (L_p)

На наредном цртежу приказан је положај претичућег возила (А), претицаног возила (В) и долазећег возила (С) пре претицања и после завршеног претицања [3].



Слика 3.1. Дужина прегледности за безбедно претицање (L_p) (Извор: Правилник о саобраћајној сигнализацији, Сл. гласник РС број 85/17, 14/21 и 21/24)

$$E = V_1 \cdot t = V_2 \cdot t + d_1 + d_2$$

$$t = \frac{d_1 + d_2}{V_1 - V_2}$$

$$E = \frac{V_1 \cdot (d_1 + d_2)}{V_1 - V_2}$$

$$E' = V_3 \cdot t; \quad E' = \frac{V_3 \cdot (d_1 + d_2)}{V_1 - V_2}$$

Дужина прегледности за безбедно претицање (L_p) је:

$$L_p = E + E'; \quad L_p = \frac{(d_1 + d_2)}{V_1 - V_2} \cdot (V_1 + V_3)$$

Уколико структура саобраћајног тока омогућава да је исто репрезентативно возило претичуће, претизано и у сусрет долазеће возило ($L_{V1} = L_{V2} = L_V$), и ако се пође од у пракси уобичајене претпоставке да је размак између претицаног и претичућег возила пре и после претицања исти ($d_1 = d_2 = d$) тада су:

$$E = \frac{2 \cdot d \cdot V_1}{V_1 - V_2}$$

$$E' = \frac{2 \cdot d \cdot V_3}{V_1 - V_2}$$

$$L_p = E + E'$$

$$L_p = \frac{2 \cdot d}{V_1 - V_2} \cdot (V_1 + V_3)$$

При чему је:

А - возило које врши претицање (претичуће возило)

В - возило које се претиче (претицано возило)

С - возило које из супротног смера долази у сусрет (долазеће возило)

$T_{d_{pv}}$ - тачка догледања претичућег возила (крајња тачка од које претичуће возило види долазеће возило и може да започне претицање)

¹ Положај тачака отварања потенцијалне прегледности за безбедно претицање одређује се стационажом дуж трасе пута или њеном GPS координатом

Td_{dv} - тачка догледања долазећег возила (тачка од које долазеће возило види претичуће возило и може да започне претицање)

L_p - потребна дужина прегледности за безбедно претицање (m)

E - потребно растојање за извршење претицања (дужина линије упозорења у пројектовању) (m)

E' - потребно растојање које може да пређе возило које се креће у супротном смеру (дужина неискридане линије у пројектовању) (m)

t - потребно време за извршење претицања

V_1 - брзина претичућег возила ($\frac{km}{h}$)

V_2 - брзина претицаног возила ($\frac{km}{h}$)

V_3 - брзина долазећег возила ($\frac{km}{h}$)

d_1 - растојање између претицаног и претичућег возила пре претицања (m)

d_2 - растојање између претицаног и претичућег возила после претицања (m)

d - растојање између претицаног и претичућег возила (m)

L_{V1} - дужина возила 1 (m)

L_{V2} - дужина возила 2 (m)

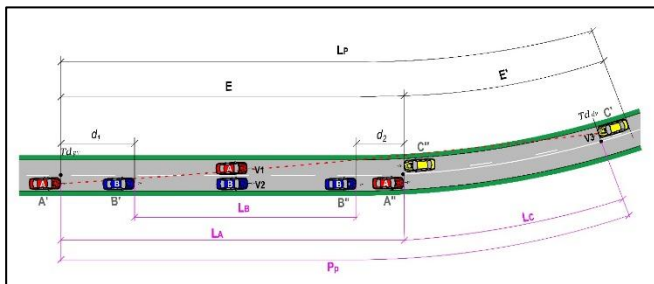
L_V - дужина возила (m)

I - положај претичућег, претицаног и долазећег возила пре претицања

II - положај претичућег, претицаног и долазећег возила после претицања

4. Теоријске разлике између претицајне прегледности и прегледности за безбедно претицање на основу важећих правилника

На наредном цртежу дат је упоредни приказ елемената релевантних за анализу предметних прегледности садржаних у оба Правилника.



Слика 4.1. Дужина прегледности за безбедно претицање (L_p) и дужина претицања (Дужина визуре претицајне прегледности) (P_p)

Обе врсте разматраних прегледности (претицајна прегледност и прегледност за безбедно претицање), садржане у предметним Правилницима, имају исту теоријску полазну основу засновану на:

- прорачуну потребног растојања за извршење маневра претицања (E), полазећи од једначине:

$$E = V_1 \cdot t = V_2 \cdot t + d_1 + d_2$$
- прорачуну безбедног растојања између два возила у саобраћају (d_{br}), полазећи од теоријског обрасца:

$$d_{br} = v \cdot t_{ur} + L_v$$

Разлике између два Правилника настају у практичној примени наведених полазних образаца. Разлике су сасвим разумљиве и у функцији су практичне примене предметних прегледности у путном инжењерству.

У наредним табелама приказане су разлике између два Правилника, односно разлике између Претицајне прегледности и Прегледности за безбедно претицање (Табела 4.1).

Табела 4.1. Разлике између два Правилника

Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута (Сл. гласник РС број 50/11)

$$V_B = V_C = V_r \quad (V_2 = V_3)$$

Брзина претицаног возила = Брзина долазећег возила = Рачунска брзина

$$\Delta V = 15 \frac{km}{h}$$

$$t = 10 s$$

$$\Delta L = \frac{t}{3.6} \cdot \Delta V$$

$$\Delta L = 2 \times d$$

$$d = 0.2 \cdot V_B + L_V$$

Резултат:

Дужина претицања
(Дужина визуре претицајне прегледности) (P_p)

5. Место и улога претицајне прегледности и прегледности за безбедно претицање у путном инжењерству

5.1. Претицајна прегледност (P_p)

При изради грађевинских пројеката, анализа претицајне прегледности је у функцији рачунске брзине (V_r). Примењује се за услов да је $V_B = V_C = V_r$, односно да је *Брзина претицањег возила = Брзина долазећег возила = Рачунска брзина*. Захтев за испуњење овог услова ($V_B = V_C = V_r$) је потпуно логичан и легитиман, јер је пројектант дужан да омогући исте услове кретања за возила из оба смера вожње, односно претицањег и долазећег возила.

Тачке отварања претицајне прегледности су у функцији граничних елемената пута и односе се на услов да је *Брзина претицањег возила = Брзина долазећег возила = Рачунска брзина*. При одређивању ових тачака грађевински инжењер није у обавези да води рачуна о условима одвијања саобраћаја нити о саобраћајном окружењу.

Правилник о саобраћајној сигнализацији
(Сл. гласник РС број 85/17, 14/21 и 21/24)

$$V_A = V_C \quad (V_1 = V_3)$$

Брзина претичућег возила = Брзина долазећег возила

$$\Delta V = V_1 - V_2 = f(\text{elementi puta, karakter terena})$$

$$t = f(\text{saobraćajnog toka i brzina})$$

$$d = 0.2 \cdot V_2 + L_{V1} + L_{V2}$$

$$\text{за } L_{V1} = L_{V2} \\ d = 0.2 \cdot V_2 + 2 \cdot L_V$$

Резултат:

Дужина прегледности за безбедно претицање (L_p)

Такође, грађевински инжењер при анализи претицајне прегледности не разматра реалне услове вожње на терену, односно услове вожње између претичућег возила и долазећег возила.

Резултат анализе претицајне прегледности је *Дужина претицања (Дужина визуре претицајне прегледности) (P_p)*.

Претицајна прегледност примењује се у грађевинским пројектима.

5.2. Прегледност за безбедно претицање

У саобраћајном инжењерству поступак анализе прегледности за безбедно претицање се врши са аспекта услова одвијања саобраћаја, односно уз неопходно уважавање карактеристика саобраћајног тока, елемената пута и окружења.

Прегледност за безбедно претицање примењује се уз услов да је $V_1 = V_3$ ($V_A = V_B$), односно да је *Брзина претичућег возила = Брзина долазећег возила*.

Наведени услов, да је *Брзина претичућег возила = Брзина долазећег возила*, јасно указује да је у својим активностима саобраћајном инжењеру обавеза да при анализи прегледности за безбедно претицање разматра реалне услове вожње на терену, односно услове вожње између претичућег возила и долазећег возила.

Тачке отварања прегледности за безбедно претицање су у функцији граничних елемената пута и односе се на услов да је *Брзина претичућег возила = Брзина долазећег возила*. При одређивању ових тачака пројектант је у обавези да води рачуна о условима одвијања саобраћаја, саобраћајном окружењу, као и о теоријски потребној дужини за извршење маневра претицања.

Резултат анализе прегледности за безбедно претицање је *Дужина прегледности за безбедно претицање (L_p)*.

Практична примена анализе прегледности за безбедно претицање са аспекта услова одвијања саобраћаја је у саобраћајном пројектовању, проверама и ревизијама безбедности саобраћаја, независним оценама утицаја пута на настанак саобраћајне незгоде, вештачењу саобраћајних незгода, као и у одржавању путева.

6. Утицај теоријских разлика између наведених врста прегледности на безбедност саобраћаја

Резултати Претицајне прегледности примењују се у грађевинским пројектима и не могу се примењивати у пројектима саобраћаја и саобраћајне сигнализације.

Разлог због којег Претицајна прегледност није примењива у Саобраћајном инжењерству је у теоријском приступу који је у примени за ову врсту прегледности.

Конкретно, са аспекта услова одвијања саобраћаја није теоријски прихватљиво да је потребно време за извршење претицања (t) константна величина. У саобраћајном инжењерству потребно време за извршење претицања (t) је променљива величина у функцији брзине. *Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута* (Сл. гласник РС број 50/11) урађен је на основу става да је потребно време за извршење претицања (t) константна величина.

Према *Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута* у коме је садржана Претицајна прегледност вредност разлике брзина (ΔV) је константна величина, док је према *Правилнику о саобраћајној сигнализацији* ΔV променљива величина у функцији елемената пута.

Такође, са аспекта услова одвијања саобраћаја није теоријски прихватљиво да је услов за прорачун Дужине прегледности за безбедно претицање (L_p) став који се примењује у грађевинском инжењерству да је *Брзина претицањег возила = Брзина долазећег возила*.

Када би се у саобраћајном инжењерству примењивао наведени критеријум (*Брзина претицањег возила = Брзина долазећег возила*) прорачуната Дужина прегледности за безбедно претицање (L_p) не би била довољна за обављање безбедног претицања. Тиме би пројектант саобраћаја и саобраћајне сигнализације пројектовао пут који није безбедан за одвијање саобраћаја, док би учесници у саобраћају изгубили поверење у постављену и обележену саобраћајну сигнализацију за безбедно претицање.

У саобраћајном инжењерству примењује се критеријум *Брзина ПРЕТИЧУЋЕГ возила = Брзина долазећег возила*. Овај критеријум омогућава прорачун Дужине прегледности за безбедно претицање (L_p) довољан за обављање безбедног претицања.

7. Закључак

У грађевинском инжењерству примењује се *Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута* (Сл. гласник РС број 50/11). Сходно наведеном Правилнику врши се анализа Претицајне прегледности (P_p). Тачке отварања претицајне прегледности одређују се за потребе ове врсте прегледности.

Примењени поступак Претицајне прегледности у грађевинском инжењерству НИЈЕ ПРИМЕЊИВ У САОБРАЋАЈНОМ ИНЖЕЊЕРСТВУ из разлога наведених у овом раду.

У саобраћајном инжењерству примењује се *Правилник о саобраћајној сигнализацији* (Сл. гласник РС број 85/17, 14/21 и 21/24). Тачке отварања прегледности за безбедно претицање одређују се сходно наведеном *Правилнику о саобраћајној сигнализацији*.

Поступак анализе прегледности за безбедно претицање у саобраћајном инжењерству спроводи се на основу важећег *Правилника о саобраћајној сигнализацији*, уважавајући дефиницију прегледности за безбедно претицање наведену у овом раду и спровodeћи процедуре Аналитичког поступка, такође наведене у овом раду.

Није реално усаглашавати вредности *Дужине визуре претицајне прегледности* (P_p) (садржане у Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута (Сл. гласник РС број 50/11)) и *Дужине прегледности за безбедно претицање* (L_p) (садржане у Правилнику о саобраћајној сигнализацији (Сл. гласник РС број 85/17, 14/21 и 21/24)). Разлог због којег усаглашавање није реално је што грађевински и саобраћајни инжењери имају различите теоријске приступе анализи прегледности.

Свака струка има свој аспект анализе прегледности сходно задатку који треба да испуни у домену своје области рада, а што је сасвим разумљиво, прихватљиво и оправдано.

Свака струка треба да употпуњује свој правилник на начин како сагледава унапређење прегледности сходно новим сазнањима у својој области рада.

Имајући у виду законску одговорност пројектанта саобраћајне сигнализације, неприхватљиво и недопустиво је да било каква форма елабората о претицајној прегледности буде основа или обавезујући документ за израду пројекта саобраћаја и саобраћајне сигнализације.

Литература

- [1] Katanić, J., Andjus, V., & Maletin, M. (1983). Projektovanje puteva Beograd.
- [2] Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута" (Сл. гласник РС број 50/11).
- [3] Правилник о саобраћајној сигнализацији" (Сл. гласник РС број 85/17, 14/21 и 21/24).
- [4] Aleksić, B., Živadinović, M., & Savković, L. (2023). Analiza preglednosti za bezbedno preticanje na putu 22, deonica Mataruška Banja–Ušće, po kriterijumu "čista bankina". Journal of Road and Traffic Engineering, 69(4), 1-9.
- [5] Алексић, Б., Живадиновић, М., Савковић, Л., Кирицић, Н. (2023) Поступак одређивања прегледности за безбедно претицање дуж двотрачног двосмерног пута, Међународна конференција "Безбедност саобраћаја у локалној заједници", 19.-22. април 2023. год., Копаоник, Зборник радова, 27-41.
- [6] Живадиновић, М., Алексић, Б., Савковић, Л., Радуловић, К. Одређивање прегледности за безбедно претицање као предуслов за пројектовање разделне линије, Међународна конференција "Конференција о Техникама Саобраћајног Инжењерства", 10-11. октобар 2024. год., Златибор, Зборник радова, 125-131.
- [7] Алексић, Б., Живадиновић, М., Савковић, Л. (2024) Анализа добијених резултата прегледности за безбедно претицање на постојећем државном путу 22 од Матарушке бање до Ушћа применом два методолошка поступка, Међународна конференција "Безбедност саобраћаја у локалној заједници", 17.-20. април 2024 год., Златибор, Зборник радова, 39-54.

Theoretical differences between overtaking sight distance and sight distance for safe overtaking**Borivoje Aleksić**, M.Sc. T.E.*S PROJEKT Ltd, Belgrade***Marija Živadinović**, M.Sc. T.E.*S PROJEKT Ltd, Belgrade***Lazar Savković**, M.Sc. T.E.*S PROJEKT Ltd, Belgrade*

Abstract: The current legislation mentions the terms Overtaking Sight Distance and Sight Distance for Safe Overtaking, which are contained in the Rulebook on the conditions that road facilities and other elements of public roads must meet from the aspect of road safety and the Rulebook on Traffic Signage. The paper presents the theoretical procedure for Overtaking Sight Distance from a civil engineering perspective and the theoretical procedure for Sight Distance for Safe Overtaking from a traffic engineering perspective. After that, the theoretical differences between these two Sight Distances are presented based on the applicable Rulebooks. The place and role of the considered types of Sight Distances in road engineering are stated, as well as the impact of these differences in Sight Distances on Road Safety. This paper aims to inform the wider scientific and professional public about the differences between Overtaking Sight Distance, which civil engineers apply in their field of work, and Sight Distance for Safe Overtaking, which is applied by traffic engineers in their engineering work.

Keywords: Sight Distance for Safe Overtaking; Overtaking Sight Distance; Theoretical Differences; Road Engineering.