

TEC - SCIENTIFIC JOURNAL

TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS

Scientific Journal of Traffic, Transport and Communications
Naučno-stručni časopis iz saobraćaja, transporta i komunikacija



EFEKTI PRIMJENE DOPUNA DIREKTIVE 2006/126/EC NA POVEĆANJE SIGURNOSTI MOTOCIKLISTA U SAOBRAĆAJU

EFFECTS AND THE USE OF AMENDMENT FOR DIRECTIVE 2006/126 / EC ON SAFETY OF MOTORCYCLISTS IN TRAFFIC

Prof. dr. Abidin Deljanin, Fakultet za saobraćaj i komunikacije
Univerziteta u Sarajevu

MA. Emir Deljanin, dipl. inž. saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i komunikacije
Univerziteta u Sarajevu

MA. Asima Herić, dipl. inž. saob. i kom.

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*
UDK 656.1.08(497.6)

SAŽETAK: *Motociklisti spadaju u najugroženije učesnike u motornom saobraćaju, a rizik da će poginuti u saobraćajnoj nezgodi 45 puta je veći u odnosu na vozače automobila. Vozeći se na motociklu čak je 4,9 puta vjerovatnije nastradati nego na nekom drugom prijevoznom sredstvu. Nagli porast broja motocikla nije pratila ni adekvatna obuka. Na osnovu statističkih podataka, najčešće greške koje prave vozači motocikla, lakih motocikla i mopeda zbog kojih stradaju su neprilagođena brzina, nepropisno preticanje, nepropisno kretanje po putu, nepoštivanje prvenstva prolaza i druge nepropisne radnje u saobraćaju. Prije vožnje motociklom potrebno je upoznati njegove značajke, upoznati se sa pravilnim i propisnim ponašanjem a i neposredno prije uključivanja u saobraćaj provjeriti njegovu tehničku ispravnost. To je prvi preduvjet za sigurnu vožnju motociklom.*

KLJUČNE RIJEČI: *Motocikli, vozači, obuka, sigurnost, direktiva 2006/126/ EC.*

ABSTRACT: *Motorcyclists are the most vulnerable participants in motor traffic and the risk of being killed in a car accident 45 times higher than drivers of cars. Driving a motorcycle is even 4.9 times more likely to get hurt than to any other means of transportation. The sharp rise in the number of motorcycles is not monitored nor adequate training. Based on statistics, the most common mistakes made by drivers of motorcycles, light motorcycles and mopeds why suffer are speeding, improper passing, improper movement on the disrespect of way and other improper actions in traffic. Before riding the bike it is necessary to know its features, see the regular and proper behavior and just before pulling into traffic check its technical correctness. It is the first prerequisite for safe driving a motorcycle.*

KEY WORDS: *Motorcycles, drivers, training, safety, Directive 2006/126 / EC.*

UVOD

Motocikli predstavljaju izuzetno značajnu kategoriju vozila u okviru kojih se može raditi na poboljšanju cestovne sigurnosti. U posljednjih nekoliko godina broj poginulih motociklista u saobraćajnim nezgodama povećavao se u većini zemalja EU, a statistički izračunato rizik da će poginuti u saobraćajnoj nezgodi, za one koji koriste motocikl, 18 puta je veći od rizika koji preuzimaju korisnici putničkih automobila na evropskim cestama. Sukladno istraživanju u Evropi u 60% slučajeva nezgoda motociklista, (uključujući skutere i male motocikle), do nezgode je došlo prilikom sudara s automobilom. U 37% slučajeva primarni uzrok nezgode je ljudski faktor (greška motociklista). Ljudski faktor može biti nedostatak pozornosti ili nedostatak sposobnosti ili znanja upravljanja motociklom. Istraživanja u EU pokazuju da nivo vještine upravljanja motociklom, potreban za eventualno izbjegavanje nezgode, uveliko prelazi nivo vještine upravljanja motociklom potreban za polaganje vozačkog ispita. U 13% svih slučajeva, pogrešna strategija vozača motocikla dovela je do nezgode (kasno ili nedovoljno kočenje, kočenje umjesto manevra izbjegavanja,...). FIA je i u proteklom periodu pokrenula niz izuzetno korisnih inicijativa za povećanje sigurnosti motociklista u saobraćaju kao što su promocija neprekidne dodatne obuke motociklista, testovi sistema kočenja kod motocikala, nošenje kaciga, zaštitne odjeće, a posebno je značajno spomenuti FIA-inu inicijativu za obavezno uvođenje airbagova za motocikle čime bi se znatno smanjio broj smrtnih slučajeva motociklista nastalih kao posljedica saobraćajnih nezgoda. FIA predlaže smanjenje broja poginulih i povrijeđenih korisnika motocikala za 40%.

* **Primljeno / Received:** 12. 11. 2015.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 03. 12. 2015.

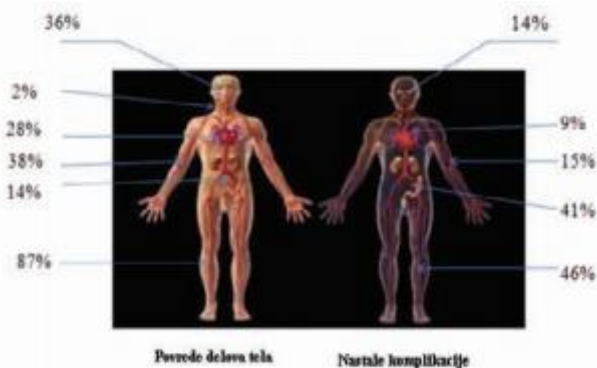
1. UČEŠĆE MOTOCIKALA U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA

Različiti uvjeti na cesti utječu na održavanje stabilnosti pri vožnji motocikla. Pri vožnji kroz zavoj stabilnost motocikla se bitno smanjuje i u ovisnosti je o veličini djelovanja centrifugalne sile. Povećanjem težišta motocikla, kao što je suvozač na motociklu, sjedenje uspravno, njegova stabilnost se smanjuje. Ako je kolovoz klizav često dolazi do proklizavanja motocikla. Brzina vožnje motocikla vrlo često nije prilagođena uvjetima na cesti, vozačevim vještinama i sposobnostima, a niti ostalim učesnicima u saobraćaju. Zbog toga je neophodno vršiti procjenu situacije na putu, pravovremeno uočiti moguće opasnosti, procijeniti mogućnosti, prilagoditi brzinu i način vožnje uslovima na cesti i osobnim sposobnostima, vodeći računa o drugim učesnicima u saobraćaju.

Analizom pokazatelja stanja sigurnosti saobraćaja uočeno je veoma izraženo učešće bicikla sa motorom i motocikla u saobraćajnim nezgodama, sa veoma teškim i opasnim posljedicama. Kao najčešći uzroci ovih saobraćajnih nezgoda mogu se navesti: nepropisno kretanje po kolovozu, nepropisno uključivanje i isključivanje iz saobraćaja, nepoštovanje saobraćajne signalizacije, posebno u raskrscima, upravljanje neosvijetljenim biciklom sa motorom u noćnim uslovima i uslovima smanjene vidljivosti, vožnja pod dejstvom alkohola i nekorištenja zaštitne kacige, zbog čega su nastale posljedice znatno teže. *Vožnja motociklom je 10 puta opasnija, po pređenom kilometru, od vožnje automobilom.* Najčešće vrste saobraćajnih nezgoda u kojima sudjeluju vozači motocikala su:

- Nepoštovanje pravila propuštanja vozila, pri čemu u pravilu nezgode koje su se dogodile završavaju teškim tjelesnim ozljedama, invaliditetom ili smrću vozača;
- Nalet na vozilo ispred, jer vozilo ispred često iznenadno i snažno koči, što najčešće završava naletom na vozilo ako se ne održava poseban razmak;
- Izljetanje s ceste zbog brzine neprilagođene uvjetima na cesti, pogreške u vožnji, mogućnosti motocikla, te zbog pogreške ostalih učesnika u saobraćaju.

Uprkos pojačanoj kontroli, česte su saobraćajne nezgode u kojima su žrtve motociklisti. Najčešći uzroci nezgoda su nepažnja, neprilagođena brzina i nepropisno skretanje. Gotovo svaki četvrti motociklista povrijeđen u saobraćajnim nezgodama ima između 18 i 25 godina. Motociklisti od 30 do 50 godina nisu krizna grupa. 96% motociklista u nezgodama su muškarci. Gubitak pažnje kod vozača motocikla je presudni faktor u saobraćajnim nezgodama. Tri najčešća tipa saobraćajnih nezgoda su bočni sudar, zbog loše procjene udaljenosti motora i njegove brzine od strane drugih vozača, zatim sudar pri uporednoj vožnji, gdje je kriv uglavnom vozač motora, jer se provlači između kolone automobila, i takozvani sudar u istom smjeru kada su brzine i jednih i drugih neumjerene. U dosadašnjim analizama saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali motociklisti utvrđeno je da su povrede motociklista neminovne u svim konfliktnim situacijama i da su najčešće sa teškim posljedicama. Povrede tijela motociklista se mogu podijeliti prema fazama toka nezgode na primarne, sekundarne, tercijalne, kvartalne.



Slika 1. Povrede dijelova tijela i nastale komplikacije kao posljedica povrede motociklista u saobraćajnoj nezgodi

Po izvršenoj analizi povreda učesnika saobraćajne nezgode potrebno je izvršiti analizu stepena i lokacije oštećenja nastalih na vozilima. Analiza oštećenja vozila je obično najvažnija u saobraćajno-tehničkom vještačenju, jer se na osnovu nje utvrđuje način nastanka oštećenja na vozilima, što je osnov za utvrđivanje sudarnog položaja. Sve nezgode u kojima su učestvovali motocikli mogu se klasifikovati prema zoni sudara i obliku naletnog položaja pri sudaru, uslovima vidljivosti i preglednosti, režimu kretanja vozila u trenutku sudara, težini posljedica, karakteru kretanja motocikla do mjesta kontakta.

- Potpuni čeoní nalet

Potpuni čeoní nalet je takav nalet koji se ostvaruje između motocikala i ostalih motornih vozila, kada se motocikl u trenutku primarnog kontakta nalazi ispred prednjeg djela motornog vozila. U ovakvom položaju vozila se prije kontakta mogu kretati u istom ili suprotnom smjeru, pri čemu se mogu razlikovati tri osnovna položaja motocikla u odnosu na vozilo:

- podužna osa motocikla je normalna na poprečnu osu motornog vozila,
- podužna osa motocikla zaklapa neki oštar ugao sa poprečnom osom vozila,
- podužna osa motocikla je paralelna sa podužnom osom motornog vozila.

U slučajevima kada se i jedno i drugo vozilo kreću u istom smijeru, do primarnog kontakta uvijek dolazi između prednjeg dijela motornog vozila i zadnjeg dijela motocikla, dok pri kretanju vozila u suprotnom smijeru primarni kontakt se ostvaruje između prednjih čeonih dijelova vozila.

- Djelimični čeonii nalet

Djelimični čeonii nalet može se podijeliti na djelimični čeonii nalet u pravcu i čeonii ulazno-izlazni nalet. Za djelimično čeonii nalet u pravcu, karakteristično je da su podužne ose vozila paralelene, a do primarnog kontakta najčešće dolazi između tijela motocikliste i prednjeg dijela vozila.

- Bočno okrznuće

Bočno okrznuće se ostvaruje između bočnih strana motornih vozila i motocikla pri čemu u najvećem broju slučajeva kod primarnog kontakta dolazi do žuljanja tijela motocikliste o bočnu stranu vozila. Postoje dva osnovna slučaja bočnog okrznuća:

- okrznuće u pravcu, kada su podužne ose oba vozila paralelne,
- okrznuće pod uglom, kada osa motocikla zauzima neki oštar ugao u odnosu na podužnu osu motornog vozila.

- Bočni nalet

Kod bočnog naleta motociklista nalijeće na motorno vozilo koje može da bude u stanju mirovanja ili u pokretu, pri čemu podužna osa motocikla u odnosu na podužnu osu motornog vozila može zauzimati oštar ili pravi ugao. U primarnom kontaktu su bočna strana motornog vozila i prednji točak motocikla. Pri ekspertizi saobraćajnih nezgoda posebno se mora posvetiti pažnja utvrđivanju i tačnom definisanju naletnog položaja između motocikla i ostalih motornih vozila, jer se samo tačnom pretpostavkom primarnog kontakta može doći do vjerodostojne rekonstrukcije toka saobraćajne nezgode. Tipična saobraćajna nezgoda ostavlja 2 sekunde motociklisti da reaguje i izbjegne nesreću. U 98% saobraćajnih nezgoda gdje učestvuje, motociklista je povrijeđen. U 45% slučajeva, povrede ne spadaju u „lake“.

Dakle, stanje sigurnosti na našim putevima nije baš na zavidnom nivou. Sigurnost saobraćaja je jedan kompleksan problem, koji zahtijeva sistematski i organizovan pristup cijele zajednice. Upravo u skladu s tim ministarstva unutrašnjih poslova, u saradnji sa drugim nadležnim ministarstvima, ali i auto-klubovima, sprovode akcije pojačane kontrole učesnika u saobraćaju, sa akcentom na određenu problematiku i kategoriju učesnika. Ove akcije najčešće se sprovode u vidu preventivnih kampanja, ali sprovode se i akcije represivnog karaktera. U slučaju kada sprovodimo akcije koje imaju represivan karakter i u kojima naglasak stavljamo na kontrolu poštovanja saobraćajnih propisa i kažnjavanje prekršilaca, kao po pravilu, dolazimo do poražavajućih podataka. Naime, većina učesnika u saobraćaju se ne pridržava saobraćajnih propisa i odredbi utvrđenih predmetnim zakonom za ovu oblast.

2. ZAKONSKE REGULATIVE ZA VOZAČE MOTOCIKALA

Vozači motocikala moraju poznavati i saobraćajne propise koji se odnose samo na vožnju motocikla. Vozač motocikla mora upravljati na način kojim se ne umanjuje njegova stabilnost i ne ometaju drugi učesnici u saobraćaju a osobito se ne smiju skidati istovremeno obje ruke s upravljača, pridržavati se za drugo vozilo, prevoziti, vući ili gurati predmete koji ga mogu ometati pri upravljanju motociklom ili ugrožavati druge učesnike u saobraćaju. Prije vožnje motociklom potrebno je upoznati njegove značajke, upoznati se sa pravilnim i propisnim ponašanjem a i neposredno prije uključivanja u saobraćaj provjeriti njegovu tehničku ispravnost. To je prvi preduvjet za sigurnu vožnju motociklom. Ako se dva ili više motocikala kreće u skupini, dužni su se kretati jedan iza drugog. Vozač motocikla i osobe koje se prevoze na motociklu moraju, za vrijeme vožnje u saobraćaju na cesti, na glavi nositi zaštitnu kacigu. Na motociklu se smije prevoziti samo onoliko osoba koliko ima ugrađenih sjedišta odnosno koliko je upisano u saobraćajnoj dozvoli. Dijete mlađe od 12 godina se ne smije prevoziti na motociklu, ukoliko vozač motocikla posjeduje bočnu prikolicu u njoj se smiju prevoziti osobe. Vozač motocikla ne smije prevoziti osobu koja je pod utjecajem droge ili alkohola. Na motociklu se ne smiju prevoziti predmeti širine 50 cm sa svake strane vozila. Neispravni motocikli bez bočne prikolice zabranjeno je vući drugim vozilom.

2.1. Pravila sigurne vožnje za motocikliste

Na veličinu posljedica u saobraćajnim nezgodama sa mopedima i motociklima utječe i nenošenje zaštitne opreme - prije svega, nenošenje zaštitne kacige.



Kaciga - je obavezna i ako vozite skuter - brzina od samo 40 km/h može da bude smrtonosna.

Predviđajte tuđe greške - Činjenica je da mnogi vozači automobila imaju problem da prate saobraćaj oko sebe, da se ne snalaze na raskrsnicama, ne uključuju pokazivač smjera, ne poznaju saobraćajne znakove, pravila prvenstva prolaza ili su jednostavno bahati i neodgovorni.



Slika 2. Posljedice neprilagođene brzine

Brzina je najopasnija - prevelika brzina je jedan od najčešćih uzroka nezgoda sa smrtnim ishodom u kojima učestvuju motociklisti.

Preticanje – pretičite samo ako imate dovoljno prostora.

Koristite sirenu – kada se provlačite između vozila u zaustavljenoj koloni ili ako posumnjate da vas vozači automobila nisu videli u bilo kojoj drugoj situaciji - ne štedite sirenu!

Provjerite kočnice - ako nemate dobre kočnice, posljedice mogu da budu fatalne, a vozači skutera obično ovome posvećuju malo pažnje.



Slika 3. Primjer podloge

Pneumatici - na početku svake sezone provjerite pneumatike, da li se istrošio gazeći sloj, da li su dovoljno naduvani, koliko su stari.

Podloga - mnoštvo udarnih rupa, otvorenih šahtova i kolotruga čine vožnju motocikla veoma opasnom. Zato prilagodite brzinu i pratite stanje podloge kojom se krećete. Pratite horizontalnu signalizaciju, kao što su pješački prijelazi, naročito za vrijeme i nakon kiše.

Naučite saputnika osnovnim pravilima - saputnik mora da zna kako da se ponaša pri vožnji, što znači: nema pomjeranja u sjedištu, ometanja vozača, javljanja na telefon, mahanja prolaznicima, spuštanja nogu prilikom zaustavljanja, držanja za ruke ili ramena.

Osim propisane zaštitne kacige poželjno je koristiti i ostalu zaštitnu opremu:

- Zaštitna jakna (sa airbag sistemom) i kožne hlače
- Kožne rukavice
- Visoke čizme ili cipele
- Sunčane naočale
- Zaštitni pojas.

3. KATEGORIJE, DEFINICIJE I MINIMALNE STAROSNE DOBI MOTOCIKALA DEFINISANE DIREKTIVOM 2006/126/EC

Vozačkom dozvolom koja je predviđena člankom 1. odobrava se upravljanje vozilima na motorni pogon prema definiranim kategorijama. "Vozilo na motorni pogon" je svako vozilo s vlastitim pogonom koje vozi po cesti i nije željezničko vozilo.

Mopedi:

Kategorija AM:

- vozila na dva točka ili vozila na tri točka čija maksimalna projektna brzina nije veća od 45 km/h kako je definirano u članku 1. stavka 2. tački (a) Direktive 2002/24/EZ Evropskoga parlamenta i Vijeća od 18. marta 2002. koja se odnosi na tipno odobrenje vozila na dva ili na tri točka, izuzev onih čija je maksimalna projektna brzina manja ili jednaka 25 km/h te laka vozila na četiri točka kako je definisano člankom 1. stavkom 3. tačkom (a) Direktive 2002/24/EZ. Minimalna starosna dob za kategoriju AM je 16 godina

Motocikli sa ili bez bočne prikolice i motorna vozila na tri točka:

- "motocikl" je vozilo na dva točka sa ili bez bočne prikolice kako je utvrđeno u članku 1. Stavka 2. tačka

(b) Direktive 2002/24/EZ,

- "motorno vozilo na tri točka" je vozilo s tri simetrično razmještena točka kako je definirano u članku 1. stavka 2. tačka (c) Direktive 2002/24/EZ;

Kategorija A1:

- motocikli s cilindrom čiji kapacitet nije veći od 125 kubnih centimetara, snage manje od 11 kW i

omjerom snaga/težina koji nije veći od 0,1 kW/kg,

- motorna vozila na tri točka čija snaga nije veća od 15 kW,

- minimalna starosna dob za kategoriju A1 je 16 godina.

Kategorija A2:

- motocikli čija snaga nije veća od 35 kW i s omjerom snaga/težina koja nije veća od 0,2 kW/kg i koja ne proizilazi iz vozila dvostruko veće snage,

- minimalna starosna dob za kategoriju A2 je 18 godina.

Motocikli:

Kategorija A:

- minimalna starosna dob za kategoriju A je 20 godina. Međutim, vožnja motocikla ove kategorije dozvoljena je samo osobama s najmanje dvije godine iskustva vožnje motocikala s dozvolom za kategoriju A2. Ovaj zahtjev o prethodnom iskustvu može se odbaciti ako kandidat za dozvolu ima najmanje 24 godine;

Motorna vozila na tri točka čija je snaga veća od 15 kW

- minimalna starosna dob za motorna vozila na tri točka čija je snaga veća od 15 kW, iznosi 21 godinu.

Države članice mogu povisiti ili sniziti minimalnu starosnu dob za izdavanje vozačkih dozvola, za kategoriju AM na niže do 14 godina ili na više do 18 godina. Ukoliko postoji razlika od dvije godine između minimalne starosne dobi za kategoriju A1 i minimalne starosne dobi za kategoriju A2, postoji zahtjev za najmanje dvije godine iskustva za motocikle kategorije A2, prije nego što se može dozvoliti upravljanje motociklima kategorije A, kako je navedeno u članku 4. stavka 3. tačka (c).

3.1. Stupnjevanje i jednakovrijednost između kategorija

Dozvole dodijeljene za bilo koju kategoriju valjane su za vozila kategorije AM. Međutim, za vozačke dozvole izdane na svom teritoriju, država članica može ograničiti jednakovrijednosti za kategoriju AM s kategorijama A1, A2 i A ako ta država članica uvede praktično ispitivanje uvjeta za dobivanje kategorije AM. Dozvole izdane za kategoriju A2 vrijede i za kategoriju A1.

3.2. Vozačke dozvole određene direktivom 2006/126/ec

Vozačke dozvole izdaju se samo sljedećim kandidatima:

- Koji su položili ispit vještina i ponašanja i teoretski ispit te koji su zadovoljili zdravstvene norme, u skladu s odredbama Priloga II. i III.;
- Koji su položili teoretski ispit samo za kategoriju AM, države članice mogu zatražiti od kandidata polaganje ispita vještina i ponašanja te zdravstveni pregled za ovu kategoriju. Za vozila na tri točka i vozila na četiri točka u ovoj kategoriji, države članice mogu uvesti poseban ispit vještina i ponašanja. Za razlikovanje vozila unutar kategorije AM, na vozačku dozvolu se može umetnuti nacionalna oznaka;
- Koji su, što se tiče kategorije A2 ili kategorije A pod uvjetom da su stekli minimalno 2 godine iskustva na motociklu kategorije A1 odnosno A2, položili samo ispit vještina i ponašanja ili prošli obuku sukladno Prilogu VI.;
- Koji imaju uobičajno prebivalište na području države članice koja izdaje dozvolu ili mogu dokazati da tamo studiraju najmanje šest mjeseci.





Od 19. Januara 2013. dozvole koje su izdale države članice za kategorije AM, A1, A2, A, valjane su 10 godina. Države članice mogu, prilikom obnavljanja vozačkih dozvola u kategorijama AM, A, A1, A2, zahtijevati ispitivanje u kojem se primjenjuju minimalni standardi psihofizičke spremnosti za upravljanje vozilom.

Države članice mogu ograničiti razdoblje propisane valjanosti navedeno u stavku 2. za vozačke dozvole izdane novim vozačima za bilo koju kategoriju kako bi se primijenile posebne mjere za takve vozače, usmjerene poboljšanju sigurnosti na cestama.

Države članice mogu ograničiti razdoblje propisane valjanosti navedeno u stavki 2. Za pojedinačne vozačke dozvole, za bilo koju kategoriju, u slučaju da se pokaže potreba za učestalijim zdravstvenim provjerama ili drugim posebnim mjerama kao što su ograničenja za počinitelje saobraćajnih prekršaja.

Države članice mogu ograničiti razdoblje propisane valjanosti vozačkih dozvola, navedeno u stavki 2., za vlasnike koji prebivaju na njihovom teritoriju koji su napunili 50 godina života, kako bi se većom učestalošću sprovodili zdravstveni pregledi ili druge posebne mjere kao što su tečajevi za obnovu znanja. Ovo ograničeno razdoblje propisane valjanosti može se primijeniti samo nakon obnavljanja vozačke dozvole.

Ne dovodeći u pitanje nacionalno kazneno i policijsko zakonodavstvo, države članice mogu, nakon savjetovanja s Komisijom, na izdavanje vozačkih dozvola primijeniti odredbe njihovih nacionalnih propisa koji se odnose na druge uvjete koji nisu navedeni u ovoj Direktivi.

ZAKLJUČAK

Kod mopedista i motociklista, sigurnost će se povećati striktnim poštivanjem saobraćajnih propisa te obaveznom upotrebom zaštitnih kaciga za vozača i suvozača. Vozačima mopeda i motocikala savjetujemo da:

- uvijek koriste zaštitnu kacigu,
- poštuju ograničenja brzine kretanja te brzinu prilagode uvjetima na cesti,
- ne konzumiraju alkoholna pića prije i tijekom vožnje,
- ne precjenjuju svoje vozačke sposobnosti,
- ne pretiču kolone vozila,
- ne voze tzv. "slalom" vožnju.

Ljudski faktor može biti nedostatak pozornosti ili nedostatak sposobnosti ili znanja upravljanja motociklom. Istraživanja u EU pokazuju da nivo vještine upravljanja motociklom, potreban za eventualno izbjegavanje nezgode, uveliko prelazi nivo vještine upravljanja motociklom koji je potreban za polaganje vozačkog ispita. U 13% svih slučajeva, pogrešna strategija vozača motocikla dovela je do nezgode (kasno ili nedovoljno kočenje, kočenje umjesto manevra izbjegavanja, kočenje umjesto izbjegavanja...).

CONCLUSION

For moped and motorcycle security will increase on strict compliance with traffic rules and mandatory use of helmets for the driver and front passenger. Drivers of mopeds and motorbikes are advised to:

- Always use a safety helmet,
- Respect the speed limits and speed to the road conditions,
- Do not drink alcoholic beverages before and during the ride,
- Do not overestimate your driving ability,
- Not overtake the column of vehicles,
- Do not drive so. "Slalom" ride.

The human factor produces a factor that gives an image of the know-who ability-or knowledge-riding and the lack of attention. Research in the EU show that the level of skills-riding need for possibly avoiding accidents, greatly exceeds the level of management skills required for motorcycle driving test. In 13% of cases, the wrong maneuver of the driver led to the accident (late or insufficient braking, brake instead of avoidance maneuver, instead of avoiding=stiffness ...).

LITERATURA

1. Direktiva 2006/126/ez europskoga parlamenta i vijeća od 20. Prosinca 2006. O vozačkim dozvolama (obnova)
2. Prilog I. Odredbe u vezi vozačke dozvole prema obrascu zajednice
3. Prilog II. Minimalni zahtjevi za vozačke ispite
4. Prilog III. Minimalni standardi psihofizičke spremnosti za upravljanje vozilom na motorni pogon
5. Prilog IV. Minimalni standardi za osobe koje provode praktične vozačke ispite

BIOGRAFIJA



Prof.dr. Abidin Deljanin, http://www.fsk.unsa.ba/a_deljanin@hotmail.com;
Magistarski rad odbranio na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Sarajevo i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka iz oblasti Tehnologije i organizacije drumskog transporta. Doktorirao je 2004. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Izabrani je nastavnik u zvanju vanrednog profesora na naučno – nastavnim disciplinama „Sigurnost u poštanskom saobraćaju“, „Logistika u saobraćaju i komunikacijama“ i „Osnovi saobraćajnih i komunikacijskih sistema“ na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu.



MA. Emir Deljanin dipl.ing.saobr. i kom., emir_d@hotmail.fr
Rođen 06. 07. 1990. godine u Sarajevu. U periodu od 2010-2013 godine pohađa i uspješno završava Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu kao redovan student. Nakon čega stiče diplomu Bachelor inženjera saobraćaja i komunikacija, usmjerenje cestovni saobraćaj. U septembru 2015 godine završava magistarski studij stičući zvanje, magistar saobraćaja - Diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija, usmjerenje saobraćaj.



MA. Asima Herić, dipl.ing.saob. i kom., asima.heric@gmail.com
Rođena 29. 11. 1991. godine u Tuzli. U periodu od 2010-2013 godine pohađa i uspješno završava Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Po završetku studija I ciklusa upisuje II ciklus studija/master studij na istoimenom fakultetu i u toku 2015 godine završava magistarski studij odbranom magistarskog rada stičući zvanje magistar saobraćaja - Diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija, usmjerenje saobraćaj. Tokom studija na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije pisala je stručne radove iz oblasti saobraćaja.



