

**БЕЗБЕДНОСТ ВОЗАЧА И ПУТНИКА НА
МОПЕДИМА И МОТОЦИКЛИМА
У СРБИЈИ
ЗА ПЕРИОД 2015-2017. ГОДИНА**



Увод

Агенција за безбедност саобраћаја је извршила анализу саобраћајних незгода (СН у даљем тексту) и последица саобраћајних незгода у којима су учествовали mopеди и мотоцикли (моторизовани двоточкаши), у периоду од 2015. до 2017. године, осим код индикатора безбедности саобраћаја где је обухваћен период од 2013-2017. године и код тренда броја саобраћајних незгода и лица, са погинулим (СН ПОГ, ПОГ) и повређеним (СН ПОВ, ПОВ), где је обухваћен шестогодишњи период од 2012-2017. године. На основу анализе издвојене су најважније чињенице о страдању mopедиста и мотоциклиста које је потребно узети у обзир приликом планирања, спровођења и евалуације примењених мера за унапређење безбедности ове категорије учесника у саобраћају.

Истраживањима у свету (SWOV) утврђено је да је по једном километру путовања вероватноћа смртог страдања возача и путника на mopеду и мотоциклу (моторизованом двоточкашу) 20 пута већа у односу на вероватноћу смртог страдања возача и путника у путничком аутомобилу, а вероватноћа од задобијања тешких телесних повреда је чак 40 пута већа. Такође истраживања у свету показују да мотоциклисти имају преко 50 пута већу шансу да доживе саобраћајну незгоду у односу на остале учеснике у саобраћају.

Према стопи поседовања mopеда и мотоцикала, Србија спада у земље са ниском стопом регистрованих двоточкаша на 1.000 становника, у односу на остале Европске земље. У Србији број регистрованих двоточкаша на 1.000 становника износи 9 регистрованих двоточкаша на 1.000 становника. У Грчкој је стопа регистрованих двоточкаша највећа, и износи 101 регистровани двоточкаш на 1.000 становника, у Холандији износи 39, а у Словенији је најмања, и

износи 7 регистрованих двоточкаша на 1.000 становника.

У европском истраживању о моторизованим двоточкашима (MAIDS, 2004) дошло се до резултата да у 36% саобраћајних незгода возач моторног возила није уочио двоточкаша, а у 12% случајева возач двоточкаша није уочио друго возило. На лошу уочљивост двоточкаша утичу и сами габарити мотоцикала и mopеда, с обзиром на то да су знатно мањи у односу на остала моторна возила. Возачи моторних возила некада не очекују одређено понашање возача двоточкаша, нпр. прекорачења брзине од стране возача двоточкаша, претицање возача са десне стране, вожња по разделној траци (тзв. слалом вожња око возила) и др.

На безбедност mopедиста и мотоциклиста у саобраћају велики утицај имају карактеристике површине коловоза. Уочено је да често долази до слетања mopеда и мотоцикала са коловоза, као и до превртања. Неки од фактора који утичу на настанак оваквих врста саобраћајних незгода су клизав коловоз (киша, мрље од уља, ознаке на коловозу) и прекорачење брзине. У појединим ситуацијама до губитка контроле над возилом долази услед покушаја избегавања другог учесника у саобраћају.

1. Индиректни показатељи стања безбедности двоточкаша у саобраћају

Мерење и оцена нивоа безбедности саобраћаја се спроводи коришћењем директних, индиректних, односно комбинацијом директних и индиректних показатеља.

Од директних показатеља најчешће су у употреби показатељи који нумерички представљају незгоде и последице незгода који ће бити приказани у наставку прегледног извештаја.

Индиректни показатељи омогућавају оцену нивоа безбедности саобраћаја и пре догађања прве саобраћајне незгоде, односно без познавања података о незгодама и њиховим последицама.

У Табели 1 су приказани индикатори безбедности саобраћаја који се односе на заштитне системе – употреба кацига возача и путника и индикатори који се односе на прекорачење брзине, за мопедисте и

мотоциклисте, за период од 2013. до 2017. године.

Према Стратегији безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године дефинисане су очекиване вредности (циљеви 2020. године) индикатора безбедности саобраћаја, и то за:

- проценат употребе заштитне кациге од стране мопедиста (циљ 2020. год. 99%);
- проценат употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста (циљ 2020. год. 99%);
- проценат прекорачења брзине у дневним условима у насељу (циљ 2020. год. 19%);
- проценат прекорачења брзине у дневним условима ван насеља (циљ 2020. год. 19%);
- проценат прекорачења брзине у дневним условима на аутопуту (циљ 2020. год. 19%).

Табела 1 – Вредности индикатора употребе кацига возача и путника и прекорачења брзине двоточкаша

Индикатор	Насеље					Ван насеља					Аутопут					Укупно				
	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
Кацига возач (%) 	85,0	71,3	75,8	79,2	65,6	83,3	74,8	70,8	81,2	73,7						84,2	72,4	73,9	80,2	69,6
Кацига путник (%) 		64,8	58,2	73,8	55,7		63,6	48,3	74,8	61,3							62,9	54,4	74,3	58,5
Просечна брзина (km/h) 		41,5	41,8	43,3	42,2		43,9	45,9	44,4	44,6										
% прекор. брзине МОПЕД (km/h) 		18,3	17,4	14,4	14,5		18,9	29,4	16,7	21,8										
Кацига возач (%) 	91,7	87,8	87,5	88,3	84,2	94,1	94,4	88,9	90,0	89,0	99,6	99,4	100	99,8	99,7	93,7	91,5	89,3	90,6	88,8
Кацига путник (%) 		82,7	63,6	83,7	79,3		83,8	75,5	84,8	82,3		96,3	100	99,8	99,7		85,0	74,2	86,5	84,0
Просечна брзина (km/h) 		59,5	57,4	60,0	58,5		87,5	86,5	87,7	85,5		114,1	114,4	127,9	124,9					
% прекор. брзине (km/h) 		69,6	65,3	76,7	72,7		66,3	61,1	65,3	62,6		38,6	40,4	65,6	61,5					
Кацига возачи двоточкаша УКУПНО (%)	88,1	77,4	80,2	83,6	74,6	83,4	84,3	77,9	85,6	81,2	99,6	99,4	100	99,8	99,7	87,2	80,7	80,2	85,7	79,8

- Плаво поље означава да посматрани индикатор у 2017. години има најбољу вредност у поређењу са претходним годинама мерења.
- Шрафирана поља у колони 2013. означавају да конкретни индикатор није истраживан 2013. године.
- Како на аутопуту није дозвољено кретање мопеда, није вршено утврђивање вредности индикатора (шрафирана поља мопед-аутопут).
- За индикаторе у вези са прекорачењем брзине није вршена агрегација (шрафирана поља у колони Укупно).

Подаци се могу користити уз позивање на извор: АБС,
Прегледни извештај, Безбедност возача и путника на
мопедима и мотоциклима у Србији за период 2015-2017.
година, 2018

2. Угроженост мопедиста и мотоциклиста у саобраћају

Према Светској здравственој организацији, мопедисти и мотоциклисти су проглашени рањивим категоријама учесника у саобраћају. То значи да је, приликом учешћа у саобраћајној незгоди, велика вероватноћа да ће они бити повређени, у односу на вероватноћу да они повредe другог учесника у саобраћају, односно када ове категорије возила учествују у саобраћајној незгоди у којој има погинулих лица, лица која се превозе тим категоријама возила су најчешће та која претрпе смртне последице.

У скоро свакој десетој саобраћајној незгоди са погинулим лицима у Србији учествовао је моторни двоточкаш – мопед или мотоцикл.

Возачи и путници на мопедима чине око 2%, а возачи и путници на мотоциклима око 7% од укупног броја погинулих лица у СН у Србији на годишњем нивоу.

*Индекс рањивости за мопедисте се углавном повећава са годинама старости истих и највиши је за старосну категорију преко 65 година старости и износи 4,2. Посматрајући по старосним категоријама индекс рањивости за мотоциклисте знатно осцилује и највиши је за старосну групу мотоциклиста од 55-64 године (8,1) и старосну групу мотоциклиста од 20-24 године (5,8) (График 1).

*Индекс рањивости лица старости од 20 до 24 године у својству мотоциклиста је више од три пута већи од индекса рањивости возача и путника путничких аутомобила, односно више од три пута чешће смртно страдају када учествују у саобраћајним незгодама.

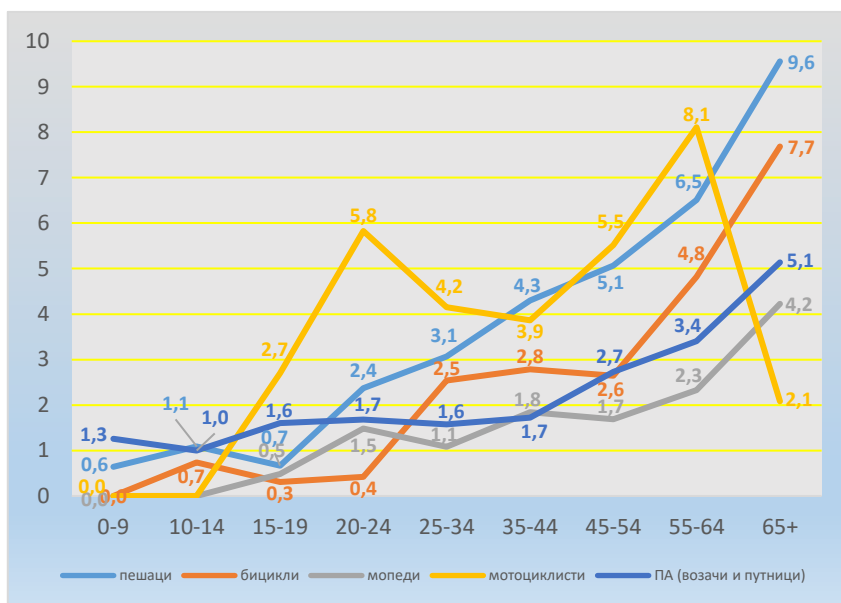


График 1 - **Индекс рањивости**: Показује број погинулих на 100 настрадалих лица у саобраћајним незгодама, по категоријама учесника и старосним групама, за период 2015-2017. година

*Када се посматра јавни ризик страдања mopедиста у саобраћајним незгодама, по старосним категоријама, може се уочити да је ризик смртог страдања mopедиста у саобраћајним незгодама највећи за старосну групу младих, узраста 20-24 године (График 2).

*Ризик смртог страдања mopедиста старости од 20-24 године је скоро два пута већи од просечног јавног ризика смртог страдања mopедиста свих старосних доба Републике Србије, који износи 1,7.

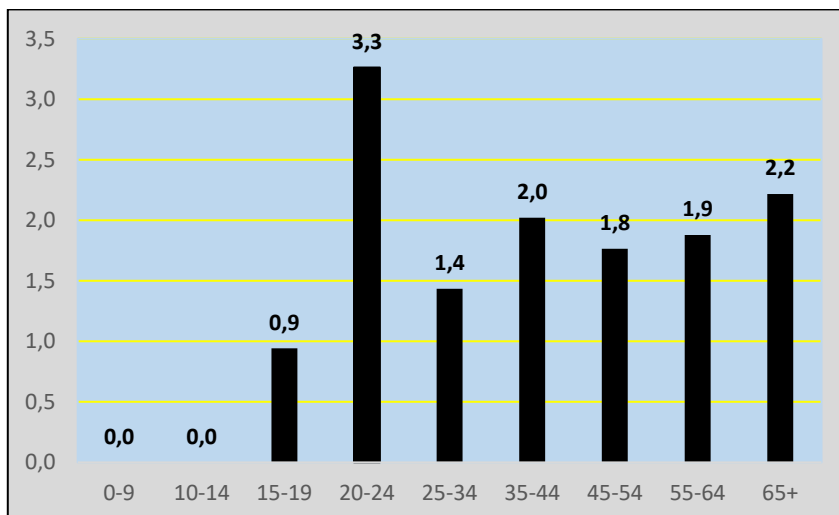


График 2 - Просечне вредности **јавног ризика** страдања **mopedиста**, по старосним категоријама, на 1.000.000 становника, за период 2015-2017. година

*Такође, ризик страдања мотоциклиста у саобраћајним незгодама, је исто као код mopедиста највећи за старосну групу младих, узраста 20-24 године (График 3).

*Ризик смртог страдања мотоциклиста старости од 20-24 године је више од три пута већи од просечног јавног ризика смртог страдања мотоциклиста свих старосних доба Републике Србије, који износи 5,5.

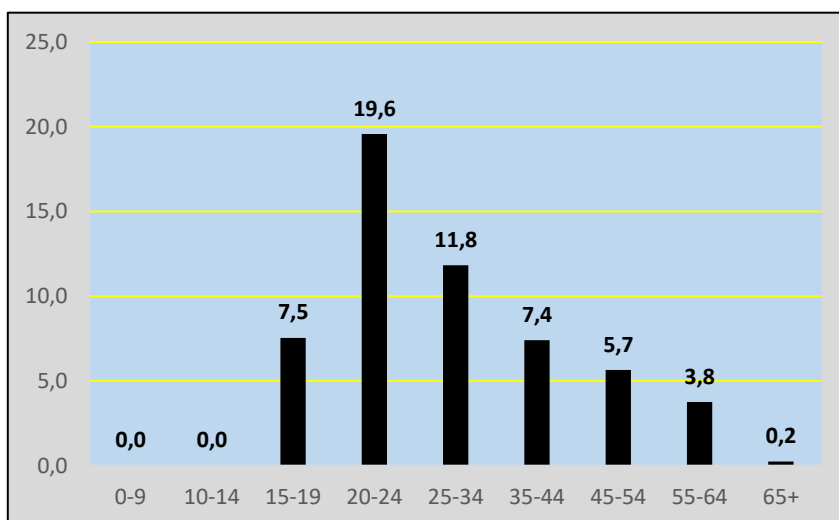


График 3 - Просечне вредности **јавног ризика** страдања **мотоциклиста**, по старосним категоријама, на 1.000.000 становника, за период 2015-2017. година

2. Тренд броја саобраћајних незгода и настрадалих мопедиста и мотоциклиста

У периоду од 2015-2017. године се догодило 165 саобраћајних незгода са погинулим лицима са моторизованим двоточкашима, од чега 36 са мопедом и 130 са мотоциклом. У посматраном периоду просечно је погинуло 12 мопедиста, односно 39 мотоциклиста, на годишњем нивоу.

Збирно гледано, број саобраћајних незгода са учешћем моторизованих двоточкаша и број настрадалих мопедиста и мотоциклиста се није значајно мењао у периоду, од 2014. до 2017. године (График 4 и График 5).

Када се посматрају мопедисти успостављен је благи тренд смањења броја саобраћајних незгода са њиховим учешћем и број погинулих и повређених мопедиста (График 6 и График 7).

Број саобраћајних незгода са учешћем погинулих и повређених мотоциклиста осцилује кроз године. У 2017. години број саобраћајних незгода са погинулим мотоциклистима, у односу на 2016. годину, повећао се за 6% (График 8), док је број погинулих порастао за 10% (График 9).

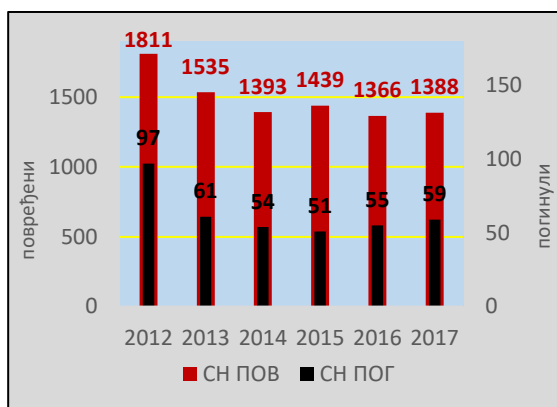


График 4 – Тренд броја саобраћајних незгода са настрадалим моторизованим двоточкашима, у периоду од 2012-2017. године

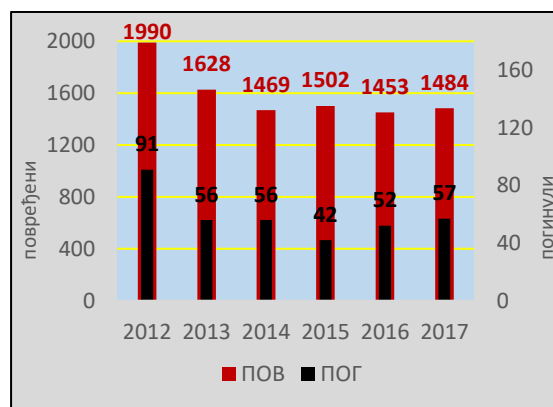


График 5 – Тренд броја погинулих и повређених моторизованих двоточкаша, у периоду од 2012-2017. године

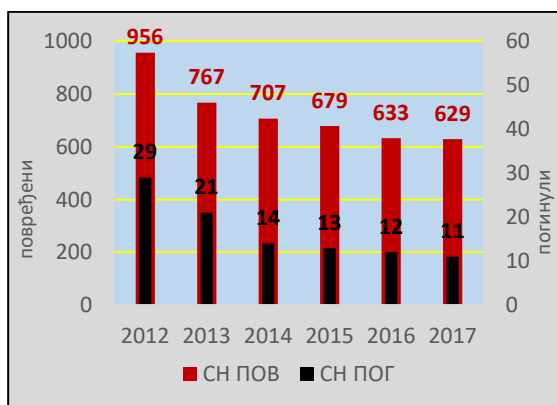


График 6 – Тренд броја саобраћајних незгода са настрадалим мопедистима, 2012-2017. година

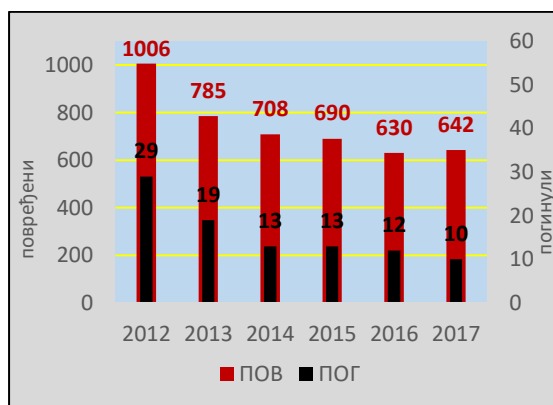


График 7 – Тренд броја погинулих и повређених мопедиста, 2012-2017. година

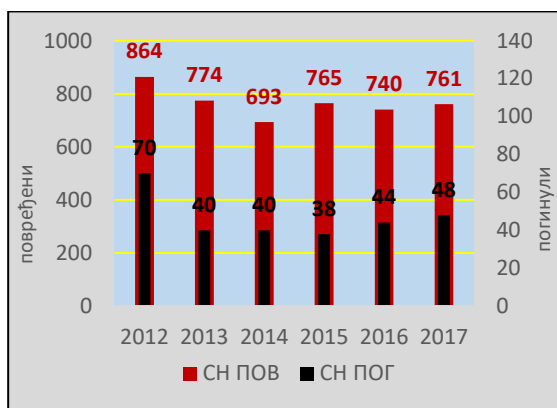


График 8 – Тренд броја саобраћајних незгода у којима су настрадали мотоциклисти, у периоду од 2012-2017. године

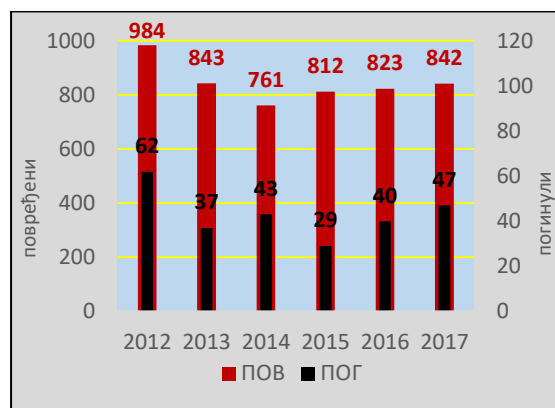


График 9 – Тренд броја погинулих и повређених мотоциклиста, у периоду од 2012-2017. године

3. Ко је безбеднији у саобраћају, мопед или мотоцикл?

*У укупном броју саобраћајних незгода у Србији **мопеди и мотоцикли** учествују у више од **10%** саобраћајних незгода, од чега **мопеди** учествују у преко **2%**, а **мотоцикли** у **8%** од укупног броја саобраћајних незгода.

*У саобраћајним незгодама са настрадалим лицима, у којима су учествовали моторизовани двоточкаши, у **45%** случајева учествује **мопед** (22% СН ПОГ, 46% СН ПОВ), док у **55%** случајева учествује **мотоцикл** (78% СН ПОГ, 54% СН ПОВ) (График 10).

*Када се узме у обзир учешће, тј. укупан број регистрованих мотоцикала у односу на укупан број регистрованих мопеда, може се закључити да **мотоцикли имају преко два пута већи ризик** учешћа у саобраћајним незгодама са погинулим лицима него мопеди.

*У 2015. години **саобраћајни ризик страдања**, као однос броја погинулих на 10.000 регистрованих возила, за **мотоциклисте (7,37)** био је преко **три пута већи**, а за **мопедисте (5,24)** два пута већи од просечне вредности **(2,62)** израчунате у односу на сва возила укупно.

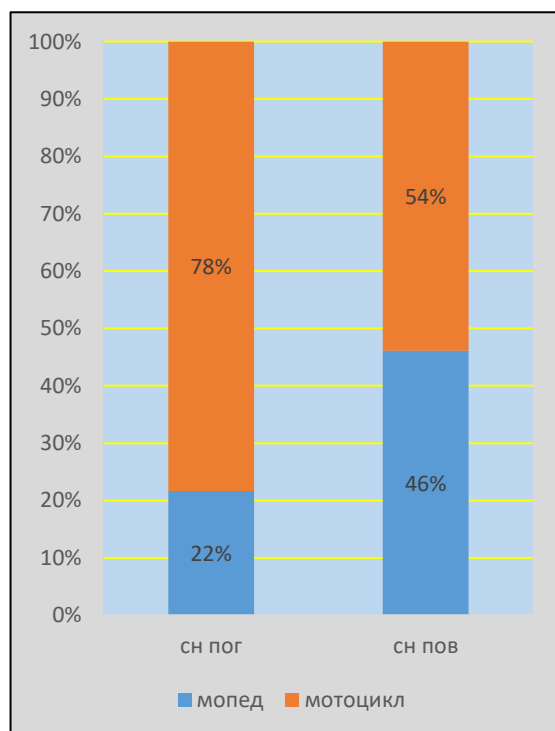


График 10 – Учешће мопеда/мотоцикала у укупном броју саобраћајних незгода са настрадалим лицима, у којима су учествовали моторизовани двоточкаши, у периоду од 2015-2017. године

4. Како гину и/или бивају повређени у СН са моторизованим двоточкашима?

*Према **групама типова саобраћајних незгода**, посматрајући 2016. и 2017. годину, **мопедисти** највише смртно страдају у саобраћајним незгодама са најмање два возила – скретање или прелазак (тип најмање два возила која се крећу истим путем у истом смеру уз скретање и скретање улево испред другог возила) и у саобраћајним незгодама са једним возилом (тип незгода у којима се мопед преврнуо) (График 11).

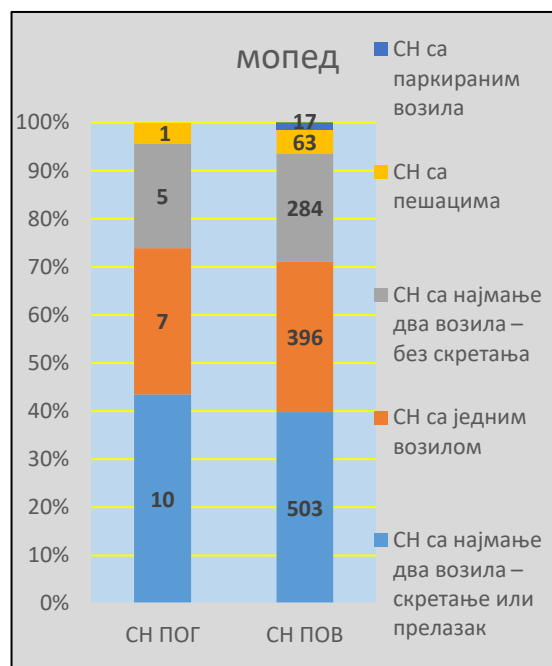


График 11 – Групе типова саобраћајних незгода у којима је било ПОГ и ПОВ лица мопедиста, за период 2016-2017. година

***Мотоциклисти** према групама типова саобраћајних незгода, посматрајући 2016. и 2017. годину, највише смртно страдају у саобраћајним незгодама са једним возилом (тип незгода са једним возилом – силазак са коловоза у кривини) и у саобраћајним незгодама са најмање два возила – скретање или прелазак (тип најмање два возила која се крећу истим путем у супротним смеровима уз скретање улево испред другог возила) (График 12).

*Посматрајући 2016. и 2017. годину, према **утицајним факторима** који узрокују саобраћајне незгоде, **мопедисти** најчешће страдају због пропуста возача који се односи на **неправилно сагледавање саобраћајне ситуације**, а **мотоциклисти** због **неприлагођене брзине условима саобраћаја и стању пута**.

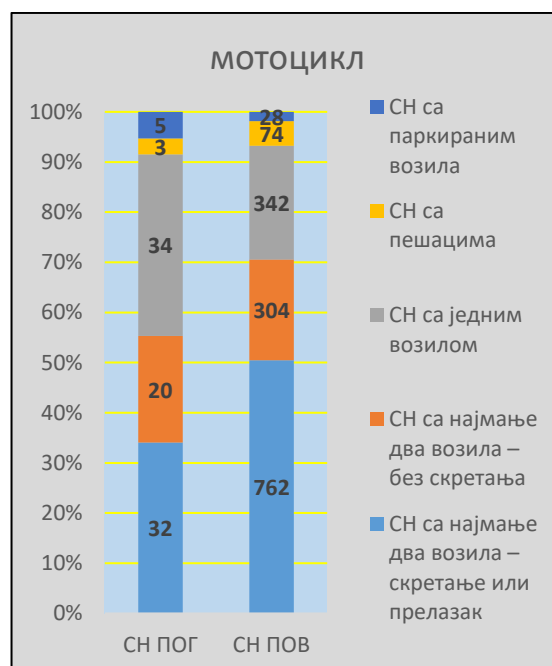


График 12 – Групе типова саобраћајних незгода у којима је било ПОГ и ПОВ мотоциклиста, за период 2016-2017. година

5. Ко учествује у саобраћајним незгодама са моторизованим двоточкашима?

Највише мопедиста страда у саобраћајним незгодама у којима је учествовао путнички аутомобил (47% саобраћајних незгода са погинулим лицима и 52% саобраћајних незгода са повређеним лицима). Скоро сваки четврти (23%) мопедиста смртно страда самостално, тј. без учешћа других возила када самостално

изазове саобраћајну незгоду. Такође, скоро сваки трећи мопедиста (31%) се повреди у саобраћајним незгодама као једини учесник саобраћајне незгоде. Другим речима мопедисти највише учествују у СН са погинулим лицима са путничким аутомобилима и самостално, и то укупно смртно 70%, а са повредама 83%.

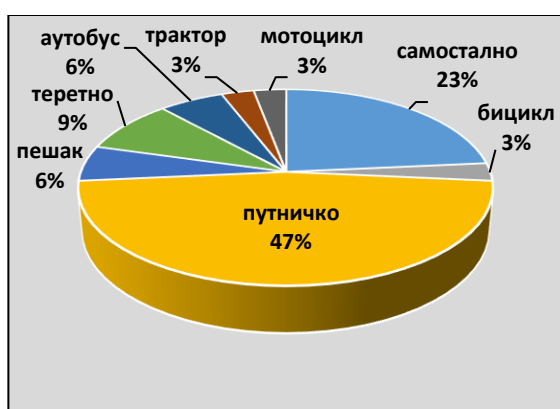


График 13 – Ко је други учесник у саобраћајним незгодама са мопедом са погинулим лицима?

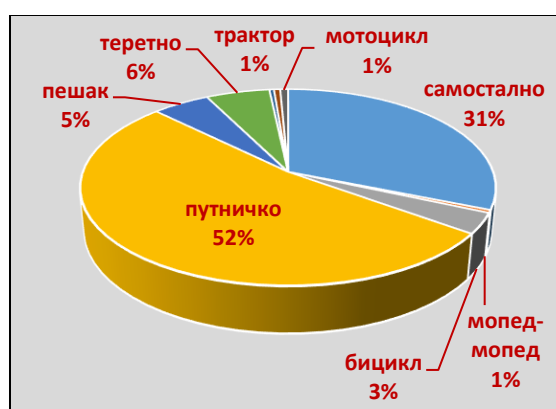


График 14 – Ко је други учесник у саобраћајним незгодама са мопедом са повређеним лицима?

У СН са погинулим лицима мотоциклисти највише учествују саобраћајним незгодама самостално (32%) и са путничким аутомобилима (41%). Такође, скоро сваки четврти мотоциклиста (23%) се повреди у

саобраћајним незгодама као једини учесник саобраћајне незгоде, а 59% у саобраћајним незгодама са повређеним лицима учествује са путничким аутомобилом.

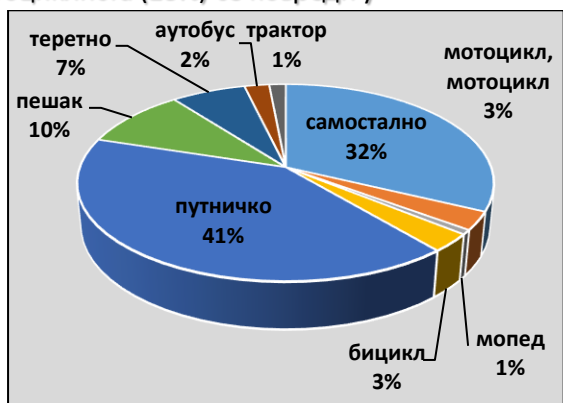


График 15 – Ко је други учесник у саобраћајним незгодама са мотоциклом са погинулим лицима?

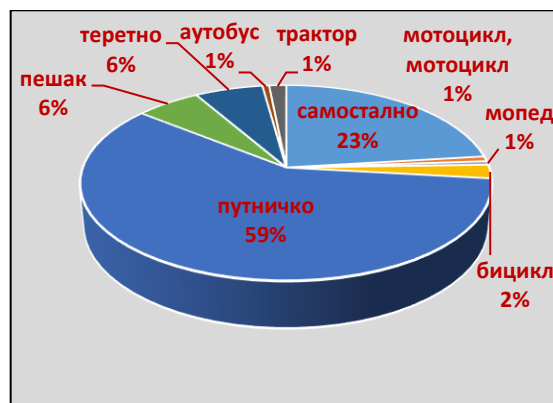


График 16 – Ко је други учесник у саобраћајним незгодама са мотоциклом са повређеним лицима?

6. Структура настрадалих моторизованих двоточкаша, у односу на старост, пол и својство учешћа у саобраћају

На основу анализе старосне расподеле 57% погинулих мопедиста је старије од 45 година. Са друге стране, ниједно дете (0-14 година) није

смртно страдало као возач или путник на мопеду у посматраном периоду у Републици Србији (График 17).

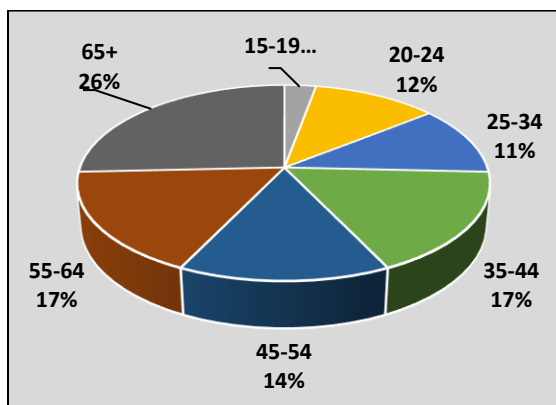


График 17 – Расподела погинулих мопедиста, за период од 2015. до 2017. године, према старосној структури

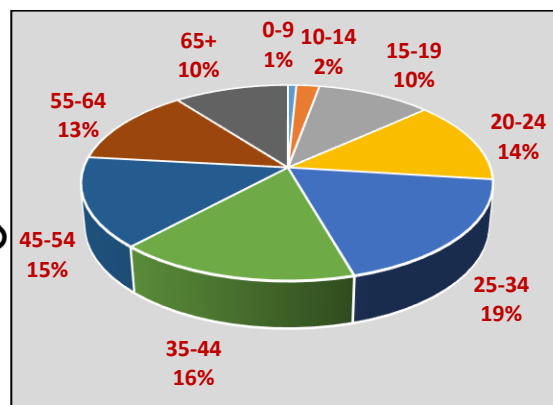


График 18 – Расподела повређених мопедиста, за период од 2015. до 2017. године, према старосној структури

На основу анализе старости погинулих мотоциклиста сваки други (49%) погинули мотоциклиста припада старосној категорији између 20 и 34 године старости (График 19).

Од укупног броја повређених мотоциклиста, скоро сваки други (47%) припада старосној категорији између 20 и 34 године старости (График 20).

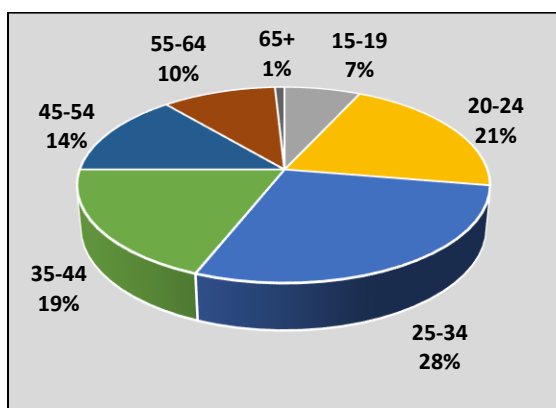


График 19 – Расподела погинулих мотоциклиста, за период од 2015. до 2017. године, према старосној структури

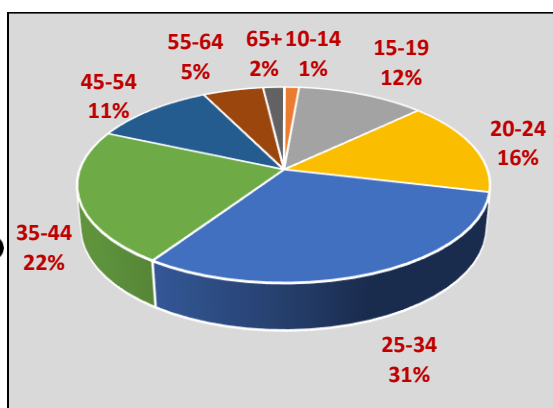


График 20 – Расподела повређених мотоциклиста, за период од 2015. до 2017. године, према старосној структури

У посматраном периоду ни једна жена није смртно страдала као путник или возач mopеда. Сви погинули mopедисти су били мушког пола (График 21).

Mопедисти мушкарци (87%) вишеструко више бивају повређени од жена (13%) (График 22).

Чак 96% погинулих мотоциклиста било је мушког пола (График 23). Разлика је велика и код повређених, мушкарци 91% повређених,

а жене 9% од укупног броја повређених мотоциклиста (График 24).

У посматраном периоду ни једна жена није смртно страдала као возач mopеда или мотоцикла.

Код полне расподеле погинулих путника на мотоциклима уочава се приближно иста заступљеност мотоциклиста мушког пола (55%) и женског пола (45%).



График 21 – **Расподела погинулих mopедиста**, за период од 2015. до 2017. године, **према полу**

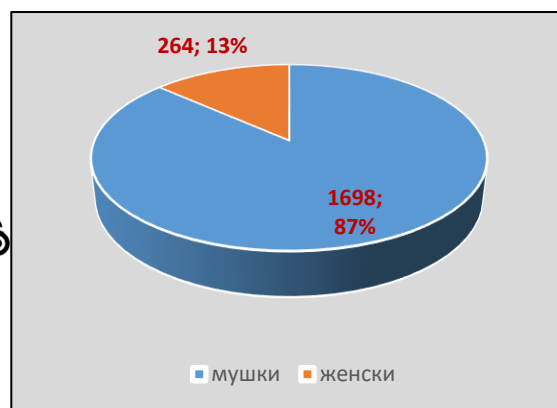


График 22 – **Расподела повређених mopедиста**, за период од 2015. до 2017. године, **према полу**



График 23 – **Расподела погинулих мотоциклиста**, за период од 2015. до 2017. године, **према полу**

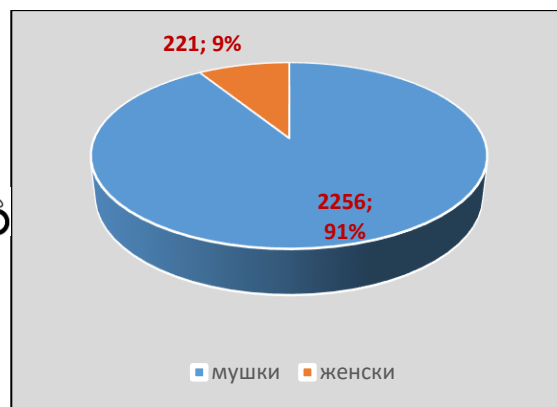


График 24 – **Расподела повређених мотоциклиста**, за период од 2015. до 2017. године, **према полу**

Од укупног броја погинулих мопедиста 97% је погинуло у својству возача, а 3% (једно лице) је погинуло у својству путника на мопеду (График 25).

У својству возача погинуло је 91% мотоциклиста, а 9% у својству путника на мотоциклу (График 27).

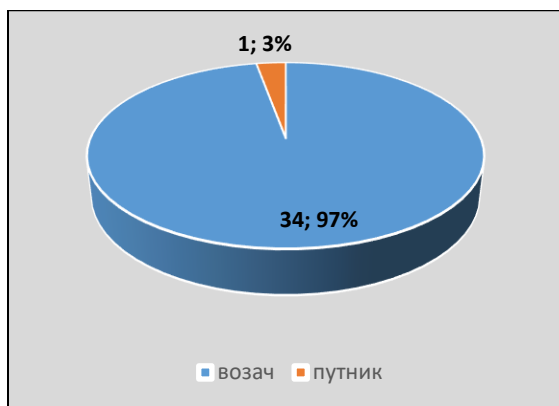


График 25 – Расподела погинулих мопедиста, за период од 2015. до 2017. године, у односу на својство учешћа у саобраћају



График 26 – Расподела повређених мопедиста, за период од 2015. до 2017. године, у односу на својство учешћа у саобраћају

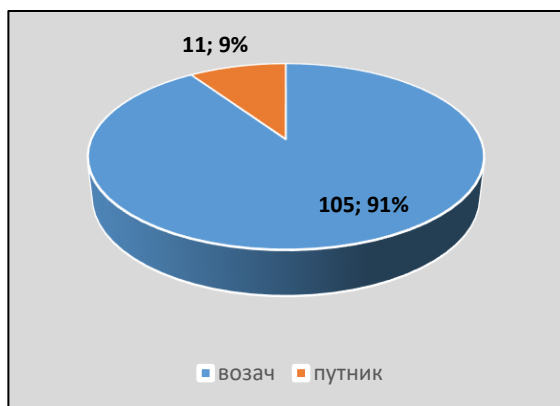


График 27 – Расподела погинулих мотоциклиста, за период од 2015. до 2017. године, у односу на својство учешћа у саобраћају

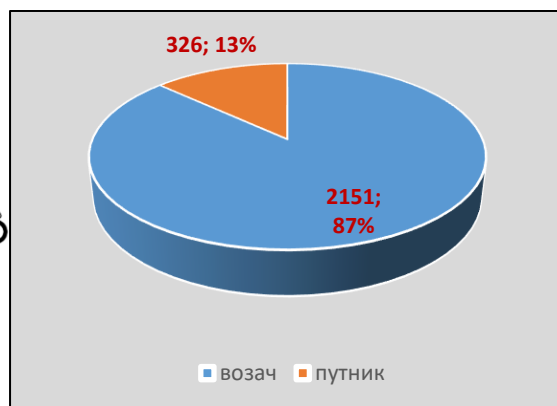


График 28 – Расподела повређених мотоциклиста, за период од 2015. до 2017. године, у односу на својство учешћа у саобраћају

7. Где се догађају саобраћајне незгоде са моторизованим двоточкашима?

Посматрано за период од 2015. до 2017. године, саобраћајне незгоде са погинулим лицима, у којим су учествовали mopедисти, у 75% случајева се догађају у насељу. Од укупног броја саобраћајних незгода са повређеним лицима, у којим су учествовали mopедисти, чак 93% се такође догодило у насељу (График 29).

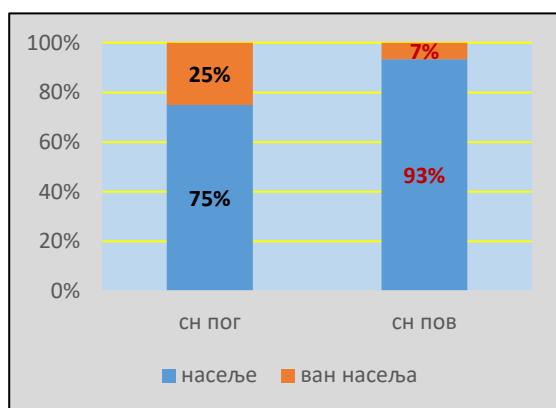


График 29 - Однос **CH** са погинулим и повређеним лицима у којим су учествовали mopедисти у насељу и ван насеља, за период 2015-2017. година

Посматрано за период од 2015. до 2017. године, саобраћајне незгоде са погинулим лицима, у којим су учествовали мотоциклисти, у 65% случајева се догађају у насељу.

Од укупног броја саобраћајних незгода са повређеним лицима, у којим су учествовали мотоциклисти, у 88% случајева се догађају у насељу (График 31).

Број саобраћајних незгода са погинулим лицима, у којим су учествовали mopедисти, је исти на државним путевима и на општинским путевима и улицама. Саобраћајне незгоде са повређеним лицима, у којим су учествовали mopедисти, су знатно заступљеније на општинским путевима и улицама (80%) него на државним путевима (20%) (График 30).

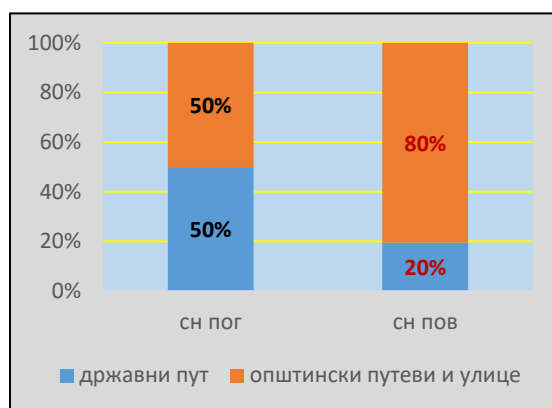


График 30 - Однос **CH** са погинулим и повређеним лицима у којим су учествовали mopедисти у зависности од категорије пута, за период 2015-2017. година

У односу на категорију пута, саобраћајне незгоде са погинулим лицима, у којим су учествовали мотоциклисти, више се догађају на државним путевима (54%) него на општинским путевима и улицама (46%). Саобраћајне незгоде са повређеним лицима, у којим су учествовали мотоциклисти, су дупло више заступљеније на општинским путевима и улицама (66%) (График 32).

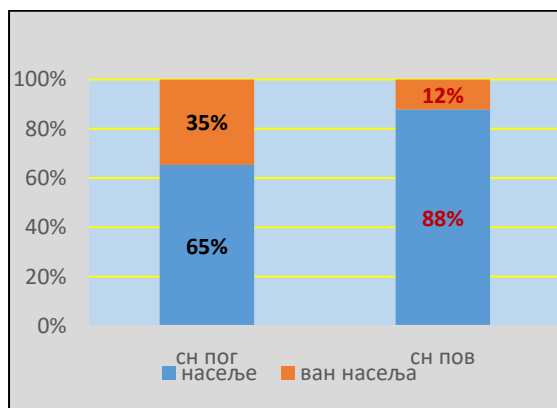


График 31 - Однос СН са погинулим и повређеним лицима у којим су учествовали мотоциклисти у насељу и ван насеља, за период 2015-2017. година

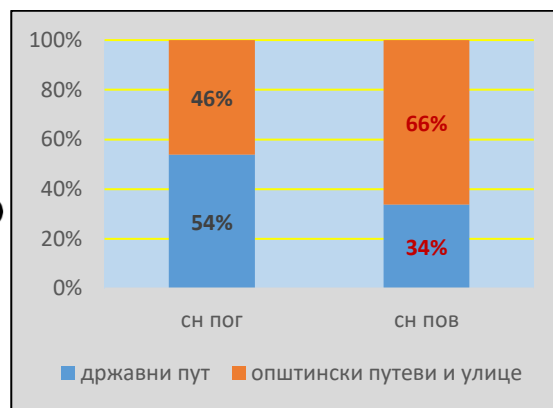


График 32 - СН са погинулим и повређеним лицима у којим су учествовали мотоциклисти у зависности од категорије пута, за период 2015-2017. година

8. Када се догађају саобраћајне незгоде са моторизованим двоточкашима?

Месечна расподела

Највећи број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима, у којима су учествовали моторизовани двоточкаши се догађа у јулу и августу месецу. Више од трећине моторизованих двоточкаша смртно страда у јулу и августу месецу (График 33 и График 34).

Догађање саобраћајних незгода у којима учествују моторизовани двоточкаши је нарочито зависно од доба године, у односу на сва друга возила, због изложености у саобраћају која је најмања током зимског периода, а највећа у току лета.

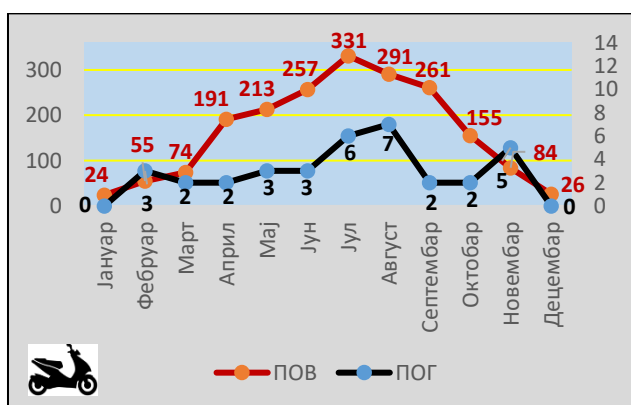


График 33 - Расподела погинулих и повређених mopедиста по месецима, период 2015-2017. година

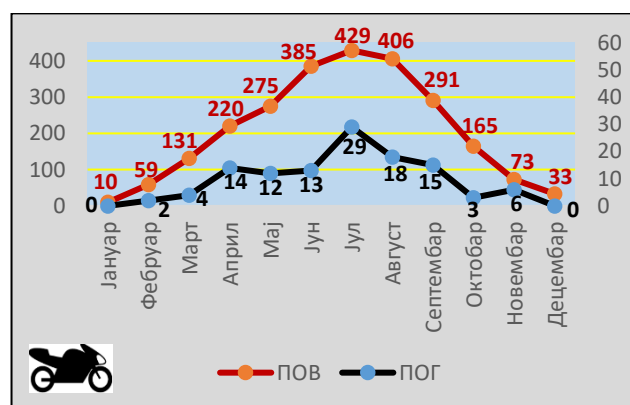


График 34 - Расподела погинулих и повређених мотоциклиста по месецима, период 2015-2017. година

Дневна расподела

Најмањи број СН са погинулим лицима, у којима учествују мопеди десило се **понедељком**, а највише је гинуло **уторком** (График 35).

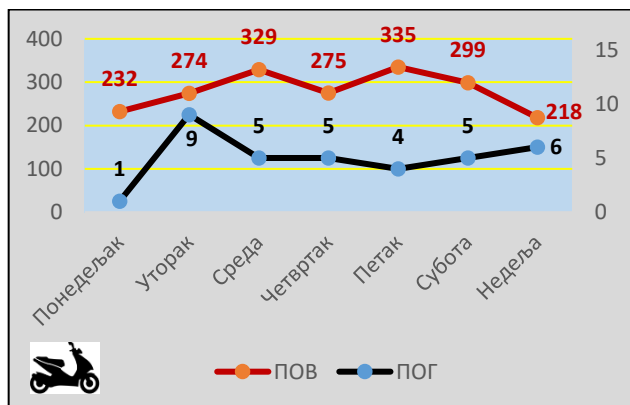


График 35 - Расподела погинулих и повређених мопедиста по данима, период 2015-2017. година

Највећи број СН са настрадалим лицима, у којима учествују мотоциклисти догодио се **викендом**, када у највећој мери и учествују у саобраћају (График 36).

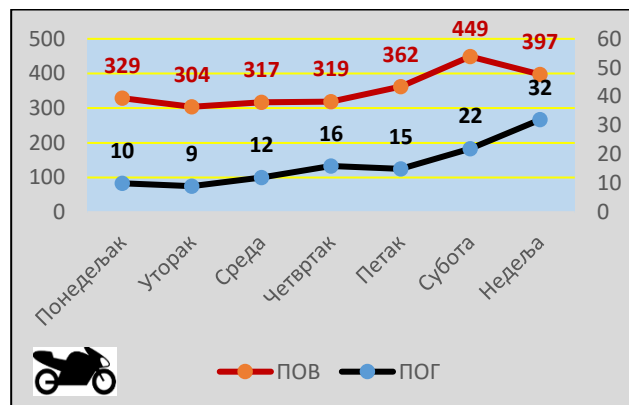


График 36 - Расподела погинулих и повређених мотоциклиста по данима, период 2015-2017. година

Часовна расподела

Највећи број саобраћајних незгода са смртно страдалим мопедистима се догодио у време смањене видљивости, тј. у **19-ом и 20-**

ом часу. Највише бивају повређени од **14-ог до 16-ог часа** (График 37).

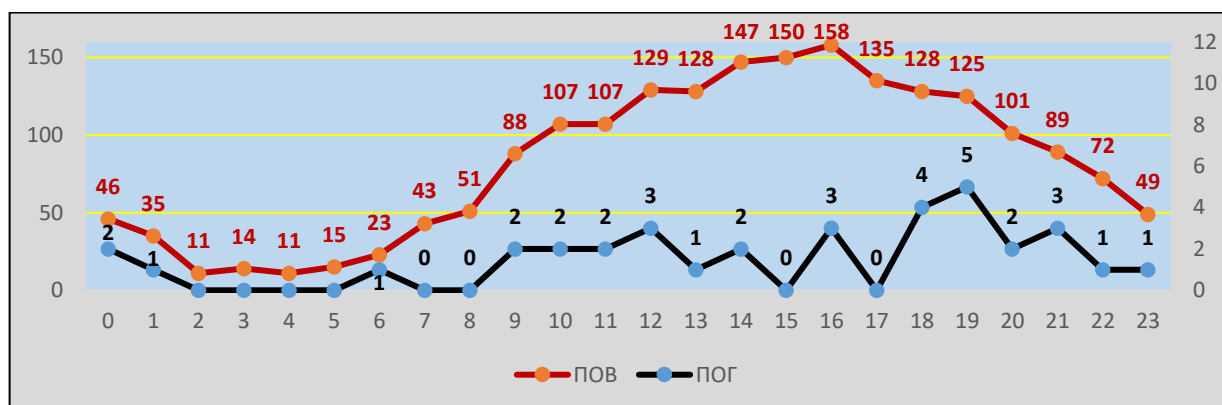


График 37 - Расподела погинулих и повређених мопедиста по часовима у току дана, период 2015-2017. година

Већина мотоциклиста страда у поподневним часовима до сумрака, односно

од **13-ог до 17-ог часа**. Највише смртно страдају у **15-ом часу дана** (График 38).

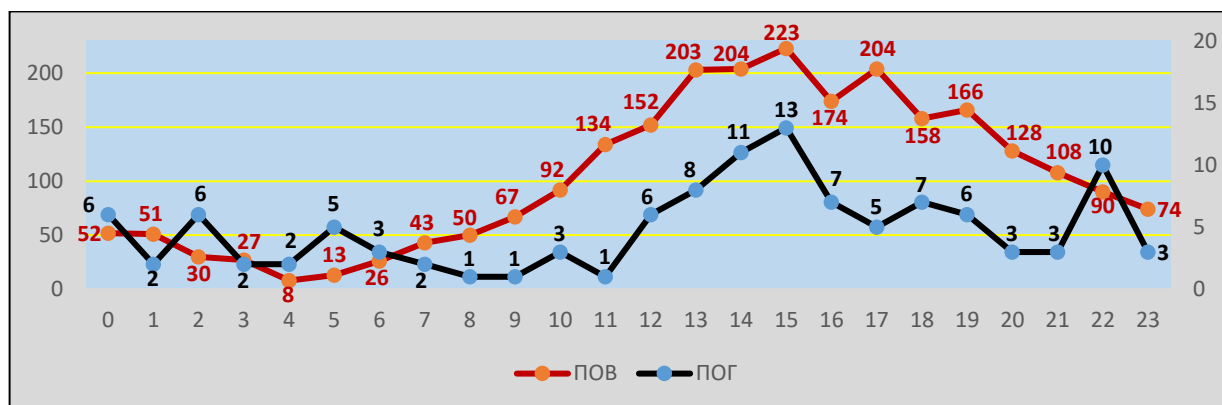


График 38 - Распореда погинулих и повређених мотоциклиста по часовима у току дана, период 2015-2017.

9. Предлог мера за унапређење безбедности возача и путника моторизованих двоточкаша

Безбедност mopедиста и мотоциклиста у саобраћају зависи од великог броја фактора, које, приликом планирања мера које се односе на унапређење безбедности mopедиста и мотоциклиста у саобраћају, треба имати у виду. Конструкција двоточкаша захтева одржавање равнотеже приликом вожње, што може бити посебно сложено приликом форсираног кочења или на неодговарајућој (клизавој) подлози. Мopедисти и мотоциклисти припадају рањивој категорији учесника у саобраћају, што нема велики утицај на сам настанак саобраћајних незгода, али има утицај на тежину последица – уколико до саобраћајних незгода дође. С обзиром на сезонску вожњу мотоцикала и mopеда, појављује се и недостатак искуства возача двоточкаша као један од утицајних фактора безбедног учешћа у саобраћају. Веома заступљене сврхе путовања двоточкаша су забава и разонода. Са друге стране, власници мотоцикала често поседују и возе снажне спортске моделе мотоцикала, што често подразумева и прекорачење брзине, честа и нагла убрзавања и успоравања, висок степен прихватања ризика и некоректну процену ризика од стране возача моторизованих двоточкаша.

Када је у питању унапређење безбедности возача и путника моторизованих двоточкаша, могу се издвојити две најважније групе мера: мере усмерене ка унапређењу знања и ставова возача и путника моторизованих двоточкаша о безбедном учествовању у саобраћају (превентивно-промотивне активности) и мере усмерене ка унапређењу путне инфраструктуре.

Мере за унапређење знања и ставова возача и путника моторизованих двоточкаша о безбедном учествовању у саобраћају (превентивно-промотивне активности), усмерити ка:

- едукацији возача и путника моторизованих двоточкаша о правилном учествовању у саобраћају;
- едукацији о проблему страдања возача и путника моторизованих двоточкаша у току године, седмице или доба дана;
- промовисање употребе заштитне опреме, са посебним акцентом на кациге (Ношење заштитне опреме утиче на пасивну безбедност мотоциклиста, односно на умањење последица у случају настанка саобраћајних незгода. Ношење заштитне опреме може умањити ризик од лаких

телесних повреда за 33-50%. Дугорочне мере које се односе на мопеде и мотоцикле односе се на развој и унапређење система пасивне безбедности мопедиста и мотоциклиста – ваздушних јастука и заштите екстремитета возача и путника.);

- едукацији и информисаности возача и путника моторизованих двоточкаша о значају и начину на који се може побољшати њихова уочљивост у саобраћају у време смањене видљивости и ноћу (употребом дневних светала, постављањем разних рефлектујућих елемената на бочним, предњем и задњем делу возила, ношењем светле одеће, нарочито одеће и опреме са ретрорефлектујућим елементима или ретрорефлектујући прслуци, као и ношењем кацага упадљивих флуоресцентних боја, избором упадљивих боја приликом куповине моторизованих двоточкаша, иако је црна боја моторизованих двоточкаша и опреме атрактивна за већину возача);
- едукацији о проблематичним ситуацијама на које могу наићи возачи и путници моторизованих двоточкаша у саобраћају и како да се у таквим ситуацијама понашају;
- едукацији возача моторизованих двоточкаша о битним карактеристикама приликом избора истих (Бучније двоточкаше пешаци чују и при малим брзинама. Напредни кочиони системи имају утицај на побољшање безбедности мотоцикала. Према страним истраживањима (Теоћ, 2010) мотоцикли опремљени АБС системом учествовали су у 37% мање саобраћајних незгода са погинулим лицима у односу на оне који нису били опремљени АБС системом.);
- едукацији возача моторизованих двоточкаша о дефанзивној вожњи (Начин управљања мопедом или мотоциклом је значајан фактор који утиче на безбедност двоточкаша. Возачи двоточкаша морају бити свесни да их возачи осталих моторних возила често неће уочити - због тога је важно да се у што већој мери упознају са правилима дефанзивне вожње.);

Унапређење инфраструктуре

У погледу путне инфраструктуре веома је важно одржавање путева, како би било обезбеђено адекватно приањање точкова моторизованих двоточкаша на подлогу. Не смеју се занемарити моторизовани двоточкаши приликом избора врсте хоризонталне сигнализације (нарочито пешачког прелаза чија површина прекрива 50% ширине пута), хоризонталне сигнализације за слепа и слабовида лица (тактилне траке на пешачким прелазима), опреме за означавање саобраћајних површина (маркери, монтажни ивичњаци) и сл.