

VODIČ ZA TINEJDŽERE I NJIHOVE RODITELJE

KLJUČ ZA PROMETNU SAMOSTALNOST

**Kako zaslužiti povjerenje, izboriti se za vozačku
dozvolu i preživjeti u prometnoj džungli**

Sandra Mikulčić



 **SUZUKI**

Powered by



Copyright by 2026 CroARTica

Ključ za prometnu samostalnost

Vodič za tinejdžere i roditelje

Autor: Sandra Mikulčić

Redaktor: Ivan Cvetković

Nakladnik: CroARTica,
Obrt za edukaciju i usluge, Zagreb

Grafička obrada: CroARTica

Sadržaj ove knjige je autorsko djelo. Niti ova knjiga niti bilo koji njezini dijelovi ne smiju se preslikavati ni umnažati na bilo koji način, bez pisanog dopuštenja nakladnika

Korijen problema, za početak...

Roditelji misle da su tinejdžeri nezreli i neodgovorni. Da im se ništa ne može dokazati.

Tinejdžeri misle da su roditelji zastarjelih nazora, naporni i da im nimalo ne vjeruju.

I jedni i drugi frustrirani su zbog svojih uvjerenja i željeli bi utjecati na drugu stranu. Naravno, to im ne uspijeva. Jaz je sve veći.

Mora li biti tako?

Ne mora, ali drukčiji scenarij **i od roditelja i od tinejdžera** traži puno razumijevanja i rada - kako na sebi tako i na međusobnom odnosu. To posebno vrijedi kad se roditelji i tinejdžeri ne uspijevaju usuglasiti oko nečega što im je jako bitno. Među epskim su sukobima obično i oni oko vozačke dozvole te prvih samostalnih kilometara svakog mladog vozača. Ključ uspjeha u rješavanju takvih problema u razumijevanju je - s obje strane.

Tek kad roditelj shvati da njegovu još maloljetnom djetetu mjesto u **autoškoli** predstavlja ogroman korak prema zrelosti i samostalnosti, bit će spreman za dijalog. Tek kad tinejdžer prihvati da roditelj nikada neće prestati strahovati nad sigurnosti svoga djeteta, prihvatit će kompromis. Zahtjevnost svakodnevnih prometnih situacija dodatno otežava pronalazak rješenja u kojemu bi se obje strane mogle naći.

Ovaj vodič nastoji međusobno približiti stavove roditelja i tinejdžera, s ciljem da budući vozači u prometu budu što uspješniji i sigurniji.



Zašto mi ne vjeruju?

Zar su zaboravili kako je njima bilo? Zašto mi ne vjeruju? Ista pitanja, isti optužujući ton u glavi je svakog tinejdžera, jednako danas, kako je to bilo i kad su njegovi ili njezini roditelji imali 15, 16, 17 godina.

Nije problem u tome da su roditelji zaboravili kako im je bilo u tinejdžerskim cipelama. Bit je upravo u tome da se dobro sjećaju tih godina, kad su sve htjeli, kad su u malo čemu vidjeli opasnost. Kad su tražili prečace, umjesto da su težili savršenstvu. Kad im je koncentracija trajala tek nešto dulje od pažnje zlatne ribice (svaka čast iznimkama...). Kad im je mišljenje vršnjaka bilo daleko važnije od svega onoga što 'starc' nabrajaju da bi trebalo. Ili da ne bi trebalo... Zvuči poznato? E, zbog toga roditelji svojim tinejdžerima teško ukazuju **povjerenje najviše razine**. Bezrezervno povjerenje, kakvo je potrebno da kažu: "OK, položi vozački ispit i vozi se kuda želiš, znam da će sve biti dobro". Ne zato što su zaboravili, već zato što nisu zaboravili.

I što tinejdžer više navaljuje, to roditelj oko svojega prvoga "ne" podiže čvršće bedeme. Pred sobom vidi samo fiksaciju na osnovni cilj, bez razumijevanja pozadine, i smatra da treba spriječiti dijete da napravi pogrešku koja ga može stajati života. Jer greške u prometu nerijetko se plaćaju životom.

S druge strane, opet, niz je pitanja koja teku u istom smjeru. Zašto mi ne vjeruju? Zašto moji prijatelji mogu, a ja ne?

Razočaranje raste. Rađa se odluka da treba izdržati još malo, samo do 18. rođendana, a onda više ništa neće morati pitati roditelje.

Mlada se osoba sve više udaljava od roditelja, a ne shvaća da ni taj 18. rođendan neće izbrisati ovisnost o roditeljima. Osim ako se s 18 godina ne planira odseliti od njih i samostalno zarađivati za život.

Međutim, to obično nije slučaj. Planovi o odlasku i postavljanju svojih pravila obično se rasplinu kod prvog (pokušaja) **računanja troškova** života.

Pa ništa mi neće ostati!

Da, to je uobičajen zaključak mlade osobe kad prosječnu plaću u svojoj struci uspoređi s troškovima života. Zahvaljujući širokoj dostupnosti informacija, danas su tinejdžeri već jako dobro upoznati s prosječnim plaćama za pojedine profesije. Doslovno na dlanu (na pametnom telefonu) mogu izlistati i cijene autoškole, motocikla i automobila. Kad shvate da im je to priželjkivano osamostaljenje puno dalje nego što su ranije mislili, ogorčenje samo raste.

Otkud meni novac za autoškolu?

Nemam za automobil.

Motor je jeftiniji i praktičniji. Ok, novi plan - vozit ću motor!

S roditeljske strane, pak, u većini slučajeva najprije muk, a onda famozna rečenica "nećeš dok si pod mojim krovom". Ne optužujem... I sama sam to više puta izgovorila, i sigurno će mi još puno puta prijeći preko usta.

Ta je (loša) rečenica roditeljima zadnji vid obrane. Kad nemaju drugih argumenata, ili kad ne znaju kako uobličiti one argumente koje imaju, posegnu za "moja kuća, moja pravila" argumentom. Nije to dobar argument. Razum to zna, ali instinkt da zaštitimo dijete često nas gurne u tom smjeru, pa tako i preko granica rasprave uz uvažavanje sugovornika.

Zato, kad vas roditeljski instinkt potjera prema toj rečenici, pokušajte zastati. Ili, kako bi rekli mudri ljudi: dišite, dišite...



Glavna je ideja svakog roditelja zaštititi dijete. To nećete postići odgurnete li ga od sebe. A tinejdžere je lako odgurnuti, jer se uvrijede na sve što im nije po volji. Ne pomaže ni što argumente roditelja često shvaćaju drukčije nego što su to roditelji htjeli reći. Ne pomaže ni što roditelji ne kažu uvijek jasno što im je na umu. Dakle, opet, potrebno je napraviti po korak i s jedne i s druge strane.



Lakše je to reći, nego napraviti, posebno oko zahtjevnog pitanja kakvo je ulazak u svijet vozača. Ipak, neophodno je, posebno danas, kada su **osobna prijevozna sredstva** sve dostupnija, a voziti se smiju bez pohađanja autoškole. Čak i bez pohađanja bilo kakvog prometnog tečaja. Mladi praktično uskoče u zahtjevne prometne situacije bez temeljnih znanja. Ovisе o razumu i znanju svojih roditelja, te o tome koliko su ih roditelji u stanju dobro procijeniti i sami pripremiti za prve vozačke izazove. Ipak, valja znati da se temelji odgovornog ponašanja u prometu postavljaju još ranije - vožnjom bicikla. U Hrvatskoj djeca u (mnogim) osnovnim školama mogu proći **obuku za mlade bicikliste**. Prije nego što i pomisle djetetu u ruke dati električni romobil, pa motocikl i u konačnici automobil, roditelji bi se trebali pobrinuti da dijete prođe osnovnu prometnu obuku.

Prva bitka - električni romobil

Razgovor o prometnoj samostalnosti u velikoj većini slučajeva otvara se na djetetovu inicijativu. Tinejdžer želi biti mobilniji, dakle samostalniji. Iako je prvi konkretan korak u cestovni promet zapravo **bicikl**, koji za sobom također povlači potrebu upoznavanja s prometnim propisima i uočavanja nekih obrazaca u ključnim prometnim situacijama, on se obično tako ne doživljava. Trebao bi, jer biciklisti su sudionici u prometu. Na njih se odnose prometna pravila i, nažalost, biciklisti često stradavaju u prometnim nesrećama. Kad je o crnim policijskim statistikama riječ, primat u zadnje vrijeme preuzimaju električni romobili i upravo su oni u mnogim obiteljima bili povod svađe.

No, da nema njih, prva linija u borbi tinejdžera za prometnu samostalnost bio bi - kao što je i ranije bio - **moped ili motocikl**. Oko automobila se malo tko s roditeljima svađao dokazujući svoju zrelost, jer Zakon o sigurnosti prometa na cestama (još uvijek) granicu za tu kategoriju vozača postavlja na 18 godina, na punoljetnost.

Tko smije voziti električni romobil?

Električni romobil ubraja se u osobna prijevozna sredstva.

Osobnim prijevoznim sredstvom - pa tako i električnim romobilom

- ne smije upravljati osoba mlađa od 14 godina

Prva greška koju ovdje većina tinejdžera radi je pozivanje na druge. "Svi moji prijatelji imaju / voze, pa želim i ja."

Ova je rečenica za većinu roditelja svojevrsna crvena krpa. Ne mašite njome. Ta rasprava neće dobro završiti.

Stavimo u ovom trenutku na stranu samo prijevozno sredstvo oko kojega se pokreće rasprava, te se usmjerimo na način na koji mladi ljudi pristupaju roditeljima koji bi trebali financirati i električni romobil i eventualne kazne, jer vožnja i ovog osobnog prometnog sredstva propisana je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

“Svi moji prijatelji imaju / voze, pa želim i ja.”

Ovom rečenicom roditeljima kazujete da vam nije bitno imaju li oni novca za električni romobil i što o njemu misle. Strahuju li već od pomisli na svoje dijete na takvom prometalu?

Ovom rečenicom svoje prijatelje i svoje želje potaknute životnim stilom svojih prijatelja stavljate ispred želja i mogućnosti vaše obitelji. Zbog toga ovakva rečenica u velikoj većini slučajeva za rezultat može imati samo kratko i jasno - ne.



Ako imate konkretan argument, na njemu - kao mlada osoba koja želi kao vozač sudjelovati u prometu - gradite konkretan plan. Taj plan mora uključiti **upoznavanje s prometnim pravilima** koja biste, kao vozač električnog romobila, morali poštivati.

Vratimo se na trenutak na obuku za mlade bicikliste. Djeca koja su ranije u osnovnoj školi sudjelovala u ovom programu, te su nakon obuke položila ispit i dobila svoju prvu vozačku dozvolu - onu za bicikl - bit će u puno boljoj poziciji kada nešto kasnije požele prijeći na neko drugo prijevozno sredstvo. Konkretno, na električni romobil.

Koja su to pravila?

Prije svega, kacigu na glavu. Kaciga je obvezna za sve vozače električnih romobila, bez obzira na dob. "Izgledam glupo" nije argument da ne nosite kacigu, jednako kao ni "pokvarit će mi frizuru" i "nitko ne nosi kacigu". **Kacigu** nose svi koji su odgovorni prvenstveno prema sebi, da bi to mogli biti i prema drugima.

Dok kacigu morate imati, mobitel u ruci ne smijete. Ako sebe vidite na električnom romobilu, mobitel odmah zamislite u nekom džepu ili u ruksaku. Mobitel je nespojiv s vožnjom. Nema selfija dok vozite. Nema odgovaranja na pozive. Da, vjerojatno možete privremeno voziti i dok vam je jedna ruka zauzeta mobitelom, no to ne znači da biste trebali. Također, **mobitel** ne zauzima samo ruku. Zauzima i mozak, a to je puno važnije. Koncentracija treba biti na vožnji i onome što se događa ispred vas i oko vas, a ne na mobitelu.

Slušalice na električnom romobilu nisu preporučljive, a u oba uha, ili na oba uha, su i zabranjene. Bolje je u potpunosti izbjegavati slušalice za vrijeme vožnje. To vrijedi i za iskusnije vozače električnog romobila, a posebno je bitno kad je riječ o vozaču-početniku.

Ono čega još nema na električnom romobilu je - **suvozač**. To je osobno prijevozno sredstvo samo za jednu osobu, za onoga tko ga vozi. I pritom nije bitno koliko je velik romobil, odnosno njegova platforma. Nije bitno radi li se o odraslim osobama ili o djeci / tinejdžerima. Na osobnom romobilu nema putnika!

Već ste mogli steći dojam čemu služi električni romobil. Da ponovimo, to nije igračka. Manje je bitno kako na romobilu izgledate. **Ključno je da vas drugi sudionici u prometu vide**. Stoga vozači električnih romobila moraju i noću i danju, u slučaju smanjene vidljivosti, imati reflektirajući prsluk ili neku reflektirajuću oznaku. I to ne zbog toga što je propisana kazna za vozače bez reflektirajuće oznake, već zato da vas netko ne udari vozilom jer vas u mraku ne vidi. Ne želite se voziti s prslukom? Vozite se u jakni ili majici s reflektirajućim elementom. Možete biti i sigurni i odjeveni u trendu.

Korak u pravom smjeru

Prvi korak u dobrom smjeru budući bi vozač trebao odraditi prije nego što s ovakvim zahtjevom stane pred roditelje.

Informacije su danas široko dostupne. Mladi su neprestano online. Istražite, raspitajte se - ne samo kod svojih najbližih prijatelja, istomišljenika. Izdvojite prednosti i nedostatke svoje želje.

Koji je najvažniji razlog zbog kojeg biste sami sebi dali električni romobil? Ako je to želja da se bolje uklopite u ekipu, preskočite...

Danas je vašem društvu hit električni romobil, jučer je bilo nešto drugo, sutra će biti treće. Ulog je prevelik da biste ovdje nešto postigli igrajući na kartu "imaju oni pa bih i ja".

O kakvom je ulogu riječ? O vašem zdravlju, o životu.

Sad već prelazimo na nedostatke. Iako izgledaju jako zabavno, poput igračke za odrasle, električni romobili nisu igračke. Da, mogu biti zabavni, ali prvenstveno su prijevozno sredstvo. **Osobno prijevozno sredstvo.** Vozeći električni romobil postajete aktivan sudionik u prometu, zajedno s drugima - pješacima, biciklistima, vozačima automobila, kamiona, motocikala... Čak i ako ste naumili električni romobil voziti samo po za to predviđenim biciklističkim stazama, morate znati da nema svugdje adekvatno iscrtanih biciklističkih staza.

Ovisno o zoni kretanja, naći ćete se u situaciji da morate s pješacima dijeliti nogostup. Morat ćete prijeći preko zebre. Razmišljat ćete ima li prednost vozač automobila ili vi vozite prvi. Barem biste trebali razmišljati...

Uglavnom, morate naučiti prometne propise. Morate naučiti uvažavati druge. Morate naučiti uočavati potencijalno opasne situacije. Morate naučiti kako reagirati u takvim situacijama.

Prije nego stanete pred roditelje sa željom da vozite električni romobil, ovo je domaća zadaća koju bi svaki tinejdžer trebao odraditi. Razmisliti o tome zbog čega mu treba električni romobil. Ako je zbog hira, ulog je u toj dobi prevelik. Ako bi vas električni romobil za 20-ak minuta doveo, primjerice, na trening do kojega se javnim prijevozom probijate sat do sat i pol - to je konkretan argument.

Razmislite o razlozima za i protiv

- *praktičnost električnog automobila je neosporna*
 - *električni romobil je nestabilniji od bicikla ili motocikla*
 - *česti su padovi, a uslijed njih i ozljede poput nagnječenja mozga i lomova kostiju*
 - *bez kacige na glavi nemate što tražiti na električnom romobilu*
 - *vožnja sa slušalicama u oba uha posebno je rizična, jer tada ne čujete što se oko vas događa*
-

Slušalice na električnom romobilu nisu zabranjene - ako imate samo jednu slušalicu. Ne smiju oba uha biti zauzeta slušanjem glazbe. Zašto? Ako imate slušalice u ušima, nećete čuti što se oko vas događa. Nećete čuti automobil ili zvono bicikla, pa ćete se dovesti u jako opasnu situaciju. Po zakonu, slušalica u jednom uhu može, ali bolje je ipak da nemate ni tu jednu. U prometu morate i čuti i vidjeti.

Nastavno na ovo da u prometu morate i vidjeti, svjetla na električnom romobilu također trebaju biti upaljena noću i u uvjetima smanjene vidljivosti. Na vozaču je odgovornost za njihovu ispravnost, kao i za ispravnost ostalih dijelova vozila: kočnica, guma... Kao i kod automobila i motocikala, gume su jedini kontakt vozila s podlogom. Stoga moraju biti dobre, ispravne. Mali kotači slaba su točka električnog romobila. Zbog njih je on nestabilniji i osjetljiviji na neravnine, na rupe, prijelaze preko tramvajskih tračnica ili slično.



Niste sami, ulice dijelite s drugima

Prometnice dijelite s drugim sudionicima u prometu.

To ste trebali naučiti još u predškolskoj dobi, kao pješaci. Do tinejdžerske dobi i prvih promišljanja o sebi u ulozi vozača, sva pravila o kretanju najprije pješaka, a potom i mladih biciklista trebali biste dobro znati. I poštivati ih.

Kao što kao pješaci ne smijete stupiti na pješački prijelaz a da ne pogledate lijevo i desno i uvjerite se da je sigurno prijeći preko kolnika jer vozila ili nema ili vas je vozač uočio i zaustavio se, tako ni s električnim romobilom ne smijete izjuriti na zebru.

Pješački prijelaz. Već sam naziv govori da je namijenjen pješacima. "Pa zašto se ne bismo provezli preko njega, kad nikome ne smetamo?", zacijelo se pitate.

Kad vozite među pješacima, kad se gurate među njima, naravno da smetate, ako vozite brže nego što oni hodaju.

Vozite li električni romobil po **nogostupu**, u nedostatku biciklističke staze, morate voziti brzinom hoda pješaka, što je 5 km/h. Vozite li među pješacima brže, možete ih ozlijediti, možete i sami pasti.

Vozači motornih vozila trebaju pješačkom prijelazu prići dovoljno oprezno da se mogu na vrijeme zaustaviti i propustiti pješake. No, kazali smo, pješaci u prosjeku hodaju brzinom od 5 km/h. Dojurite li vi na električnom romobilu (ili na biciklu, ovdje jednako vrijedi) brže na zebru, vozač koji u tom trenutku nailazi ne stigne vas ni uočiti ni zaustaviti se. Neodgovorno je očekivati od vozača drugih (motornih) vozila da će se brinuti za vašu sigurnost, ako vi sami ne brinete o sebi, ako ste u stanju baciti se pod kotače automobila koji nailazi.

I zato s električnim romobilom - vozite li po nogostupu - ne smijete samo izjuriti preko zebre na cestu pred automobil. Trebali biste se zaustaviti i gurati romobil preko pješačkog prijelaza, jednako kako bi i biciklisti trebali gurati bicikl. Isto tako, prilazite li zebri vozeći se po **biciklističkoj stazi**, možete nastaviti voziti - ako vam je zeleno na semaforu (ako on postoji) i nakon što usporite i uvjerite se da je sigurno prevesti se preko pješačkog prijelaza.

Postoji li na prometnici kojom se krećete izdvojeni dio za bicikliste, koristite ga.

Vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja. Ne čine li to, prijete im kazna, ali i opasnost da ozlijede i sebe i druge.

Ako na konkretnoj ruti ne postoje biciklistička staza ili traka, vozači električnih romobila mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa. No, uvjet je da pritom vode računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu.

Iznimno, kada ne postoji mogućnost kretanja osobnih prijevoznih sredstava biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, Zakon navodi da se osobna prijevozna sredstva mogu kretati dionicama županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta na kojima je brzina kretanja ograničena na 50 km/h ili manje i gdje je to dopušteno postavljenim prometnim znakom. Pritom se električnim romobilom ne smijete voziti posred prometnog traka. Morate se kretati **što bliže desnom rubu kolnika**. Sve ove situacije gdje se električnim romobilom morate voziti po kolniku jako su opasne i treba ih izbjegavati - kad god je to moguće.

Podrazumijeva se, osobna prijevozna sredstva ne smiju se kretati autocestom, brzom cestom i cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila.



Cesta nije poligon za treniranje vještine

Postoje poligoni osmišljeni kako biste na njima mogli raditi svakakve vratolomije. Najčešće se na njima mogu vidjeti ljubitelji ekstremnije vožnje biciklom, no znaju ih koristiti i skejteri, roleri, pa i pokoji romobilist. I to je pravo mjesto da pokažete svoje umijeće.

Cesta nije poligon. Na kolniku, nogostupu, ni na biciklističkoj stazi nema mjesta slalom vožnji, vožnji na jednom kotaču ili s rukama odignutima s upravljača. Da malo citiramo Zakon o sigurnosti prometa na cestama: Vozač osobnog prijevoznog sredstava mora upravljati vozilom na način kojim se ne umanjuje stabilnost vozila i ne ometaju drugi sudionici u prometu, a osobito ne smije skidati istodobno obje ruke s upravljača, pridržavati se za drugo vozilo, prevoziti, vući ili gurati predmete koji ga mogu ometati u upravljanju vozilom ili ugrožavati druge sudionike u prometu.

Izvedete li u prometu bilo što od nabrojanoga, budite spremni platiti kaznu. Joj, da... Pa tinejdžeri (u većini slučajeva) još ne zarađuju. Kaznu bi, dakle, platili roditelji. To svakako uključite u argumentirani razgovor s roditeljima, oko toga jeste li ili ne spremni za vožnju električnog romobila.

O ovome budite spremni razgovarati

- *zbog čega vam treba električni romobil i kuda biste ga vozili (ima li ta ruta biciklističku stazu)*
- *tko bi trebao kupiti električni romobil (možete li štedjeti)*
- *pokažite da ste se upoznali s propisima, da znate što smijete, a što ne smijete raditi u prometu*
- *pokažite spremnost na korištenje kacige*
- *imajte spreman plan: tko i kako plaća kazne, dogodi li se da koju zaradite*

Druga bitka - moped ili motocikl

“Polagat ću za motor, ali odmah da ti kažem da to neće biti onaj mali skuter.”

Ako ste ovako krenuli s razgovorom o svojem eventualnom polasku u autoškolu, kako biste stekli dozvolu za upravljanje motociklom - pogrešno ste krenuli.

Nije rečeno da trebate početi sa skuterom. Nije stvar ni u tome da **prvi dvokotač** mora biti najslabiji mogući. Stvar je u načinu na koji pristupate svom ulasku u svijet vozača. On ne bi smio biti bahat. Ne bi smio ukazivati na želju za dokazivanjem pred vršnjacima. To ne bi smio biti motiv za vožnju motocikla. Ako se (samo) nastojite dokazati drugima, vodit će vas glupost, umjesto opreza i odgovornosti. Moped i motocikl također su praktična prijevozna sredstva, posebno u gradskim uvjetima vožnje. Dvokotači su od automobila puno povoljniji pa ih i to čini primamljivijima. No, morate prihvatiti



činjenicu da su od automobila puno opasniji. Od svih poginulih lani u prometu na hrvatskim cestama, gotovo trećina njih život je izgubila na motociklu. Svaka treća osoba.

Potrebno je položiti vozački ispit

U Hrvatskoj nije dopušteno upravljati motociklom bez položenog odgovarajućeg vozačkog ispita. Vožnja motocikla ili mopeda prije stjecanja prava na upravljanje smatra se ozbiljnim prometnim prekršajem za koji su propisane visoke novčane kazne, pa čak i kazna zatvora.

Ovisno o vrsti i snazi vozila, potrebne su sljedeće kategorije:

- AM kategorija: Potrebna za mopede i lake kvadricikle (do 50 cm³ i brzine do 45 km/h).
- A1, A2 i A kategorije: Potrebne za motocikle različite snage i radnog obujma.
- Iznimka s B kategorijom: Osobe koje posjeduju vozačku dozvolu B kategorije (za automobile) u Hrvatskoj smiju upravljati mopedima (kategorija AM) i motornim triciklima. Ovdje valja napomenuti da je motornim triciklima zahtjevnije upravljati. Oni su opasno prijevozno sredstvo za vozače koji se prvi put susreću s motociklima. Za upravljanje klasičnim motociklima (iznad 50 cm³) i dalje je potrebno položiti ispit za A1, A2 ili A kategoriju.

Tinejdžeri naginju prema kategoriji A1

- *većina tinejdžera o motociklu počinje ozbiljnije razmišljati s 14-15 godina pa im je u fokusu A1 kategorija*
- *u toj dobi već su imali priliku pokazati koliko su odgovorni: kakve su ocjene u školi, poštuju li dogovore, jesu li uredni*
- *povjerenje za sobom vodi i odgovornost*
- *vožnja motocikla (kasnije i automobila) veliki je financijski izdatak. Ima li tinejdžer izvediv plan svojega sudjelovanja u tim troškovima?*

Minimalna dob za upravljanje motociklom i upis u autoškolu ovisi o snazi i vrsti vozila, odnosno o kategoriji koju želite položiti. U autoškolu se možete upisati 6 mjeseci prije nego što navršite minimalnu dob propisanu za tu kategoriju.

Kategorija AM (mopedi do 50 cm³)

- minimalna dob za vožnju: 15 godina
- upis u autoškolu: s navršenih 14 godina i 6 mjeseci

Kategorija A1 (motocikli do 125 cm³ i 11 kW)

- minimalna dob za vožnju: 16 godina
- upis u autoškolu: s navršenih 15 godina i 6 mjeseci

Kategorija A2 (motocikli snage do 35 kW)

- minimalna dob za vožnju: 18 godina
- upis u autoškolu: s navršenih 17 godina i 6 mjeseci

Prijedlog za “pregovore” s roditeljima

Ključno je pokazati da razumijete razinu odgovornosti, troškova koji slijede, ali i povjerenja koje tražite od roditelja.

- *Tinejdžer može predložiti roditeljima da on sam zaradi ili uštedi za jedan dio opreme (npr. kacigu), dok mu oni mogu pomoći oko ostatka, čime pokazuje financijsku odgovornost*
- *Odredite uvjete korištenja motocikla. Primjerice, ne budu li ocjene u školi onakve kakve ste dogovorili s roditeljima, motocikl ide na “hlađenje”*

Svim motociklima bez ograničenja snage možete upravljati nakon što s 24 godine starosti položite vozački ispit za A kategoriju. Postoji i ranija opcija: ako već imate položen ispit za A2 kategoriju barem dvije godine, možete polagati za A kategoriju već s 20 godina. No, o tome zasad ne trebate razmišljati. Vratimo se vozilima koja, po Zakonu, možete dohvatiti i prije punoljetnosti.



Zrelost prije brzine: Kako prepoznati spremnost za A1 kategoriju?

Kada tinejdžer izrazi želju za polaganjem A1 kategorije, prva reakcija roditelja često je strah. Međutim, prava mjera sigurnosti na cesti nije samo kaciga, već ono što se nalazi ispod nje – zrelost vozača. Budući da zakon dopušta upravljanje motociklom od 125 cm³ već sa 16 godina, postavlja se pitanje: kako procijeniti je li netko doista spreman za tu odgovornost?

Poštivanje malih dogovora u principu služi kao **temelj velikog povjerenja**, kakvo je potrebno za ulazak u svijet vozača. Zrelost se ne dokazuje na cesti, već u kući. Ako tinejdžer dosljedno poštuje dogovoreno vrijeme povratka iz izlaska, izvršava kućanske obveze bez stalnog podsjećanja i drži se zadane riječi, to je prvi pokazatelj da će poštovati i prometna pravila. Vozač koji ignorira roditeljski autoritet vjerojatno će sutra ignorirati i znak za ograničenje brzine ili crveno svjetlo na semaforu.

Školski uspjeh i upravljanje obvezama

Vožnja motocikla oduzima vrijeme – od održavanja vozila do samog putovanja. Ako tinejdžer pokazuje da može uspješno balansirati školu, učenje i hobije a da mu ocjene ne ispaštaju, pokazuje sposobnost upravljanja prioritetima. Motocikl ne bi smio postati bijeg od obveza, već nagrada za njihovo uspješno izvršavanje. Spremnost na A1 kategoriju ogleda se u razumijevanju da privilegija vožnje dolazi tek nakon što se ispune osnovne dužnosti.

Briga o vlastitim stvarima i financijska odgovornost

Pogledajte kako se tinejdžer odnosi prema svom mobitelu, biciklu ili sobi. Netko tko pazi na svoju imovinu, vjerojatno će paziti i na motocikl.

Još je važniji odnos prema novcu – tinejdžer koji je spreman uštedjeti dio džeparca za polaganje ispita ili kvalitetnu kacigu pokazuje da razumije vrijednost i težinu te odluke.

Zaključak za roditelje

Zrelost nije brojka u rodnom listu, već skup navika. Ako vaš tinejdžer pokazuje odgovornost u svakodnevnim sitnicama, on ne traži samo motocikl, već traži povjerenje za ulazak u svijet odraslih.

S druge strane, tinejdžeri moraju shvatiti: svako kršenje dogovora kod kuće poljuljat će vjeru roditelja u njihovu sigurnost na cesti.



Što tinejdžer može predložiti roditeljima?

Već je i sama autoškola ozbiljan financijski zalogaj, a dodatno treba računati na kupnju mopeda ili motocikla, te zaštitne opreme. Taj aspekt, financijski, također treba uzeti u obzir, podjednako kao i onaj sigurnosni.

Tinejdžer koji želi vozačku dozvolu u razgovoru s roditeljima ne bi trebao zauzeti stav kao da je to nešto što se podrazumijeva, nešto što su roditelji dužni priuštiti djetetu. Nisu dužni. Vozačka dozvola potrebna je svakom mladom čovjeku. Čini ga samostalnijim, mobilnijim. Za mnoga radna mjesta uvjet je upravo posjedovanje vozačke dozvole (B kategorije). Roditelji, međutim, nisu obvezni djetetu platiti pohađanje autoškole, polaganje vozačkog ispita, a pogotovo mu nisu dužni financirati kupnju i održavanje vozila. Ovisno o mogućnostima i osobnim stavovima, neki će roditelji djetetu platiti sve navedeno, neki ništa. Većina će ih **financijski pomoći** tako da oni plate dio, a ostatak da dijete zaradi samo. Tako bi, s tim prijedlogom, mlada osoba trebala pristupiti roditeljima. To će biti dodatan dokaz zrelosti i razumijevanja odgovornosti.

Kad roditeljima pristupa s idejom o polaganju vozačkog ispita, korisno bi bilo i da tinejdžer sam složi **okvir kojega se voljan držati**: kojim rutama planira voziti, u koje doba dana, na koji način.

Tinejdžer treba jasno izgovoriti da nikada, ni na najkraćoj relaciji, neće sjesti na motocikl bez kacige, rukavica i moto jakne. Defenzivna vožnja je obavezna: treba voziti pretpostavljajući da ga drugi vozači ne vide, te ne pretjecati nepotrebno i ne provlačiti se između dviju kolona vozila.

Mobitel tijekom vožnje mora biti u džepu ili ruksaku. Korištenje mobitela dopušteno je samo kada je motor ugašen, vozilo parkirano. Bilo kakva konzumacija alkohola ili opojnih sredstava prije ili tijekom vožnje znači trajni gubitak prava na korištenje motocikla.

Budući vozač mora uvažiti činjenicu da se vozilo neće samo održavati. Treba se brinuti za ispravnost vozila, što podrazumijeva da će sam, odnosno sama redovito provjeravati tlak u gumama, razinu ulja i rad svjetala.

Dođe li razgovor do ove faze, to već ukazuje da bi ideja o polaganju vozačkog ispita prije punoljetnosti mogla biti realizirana. Idući korak je **definirati razinu povjerenja i odgovornosti**. Podrazumijeva se da roditelji očekuju da im se mladi vozač javi po dolasku na odredište (npr. škola, trening) i prije polaska kući. Tu ne smije biti izgovora tipa “zaboravio sam”. Tišina s druge strane “žice” kod roditelja bi, razumljivo, bila okidač za paniku.

Mladi vozač mora biti svjestan svojih ograničenja. Tijekom prvih šest mjeseci vožnju bi trebalo ograničiti na dnevne sate i dobre do umjerene vremenske uvjete. U tim, prvim mjesecima vožnja po jakoj kiši ili poledici trebala bi biti iznimka, uz prethodnu konzultaciju s roditeljima. Također, tinejdžer na motociklu ne bi trebao prevoziti druge osobe dok ne stekne barem jednu godinu aktivnog iskustva. Ovako postavljena pravila za sobom povlače i **posljedice** za slučaj njihova kršenja. Primjerice, tinejdžer može sam predložiti roditeljima da u slučaju prvog lakšeg prekršaja bez motocikla ostane na sedam dana. Vožnja bez kacige ili opasna vožnja značila bi zabranu vožnje na 30 dana. Ponovljeni prekršaj ili skrivanje incidenta - oduzimanje ključeva i prodaja motocikla.



Što se promijenilo u svijetu motocikala?

Kada roditelji razmišljaju o motociklu, često im se pred očima vrte slike iz njihove mladosti: kacige koje su više ukras nego zaštita i vozači u majicama kratkih rukava. No, stvarnost A1 kategorije danas je bitno drugačija. Sigurnosna oprema puno je bolja. To vrijedi i za opremu ugrađenu na nove motocikle, kao i na zaštitnu opremu za vozače dvokotača.



Mit: "Motor je opasan jer je prebrz."

Stvarnost: Motocikli A1 kategorije zakonski su ograničeni na 11 kW (oko 15 konjskih snaga). Dizajnirani su za gradsku vožnju i prigradske ceste, a ne za postizanje ekstremnih brzina. Njihova prava prednost je okretnost, što početniku omogućuje lakše izbjegavanje opasnih situacija nego u teškom automobilu.

Opasnost, međutim, leži u drugim vozačima koji motocikliste prekasno uočavaju, dok vozače sporijih mopeda u pravilu pokušavaju zaobići - čak i tamo gdje to nije sigurno.



Mit: "Pad s motora uvijek znači tešku ozljedu."

Stvarnost: Napredak u materijalima učinio je čuda. Današnja osnovna oprema uključuje kevlar, protektore od pjene koja očvrstne pri udarcu i kacige s naprednim certifikatima. Čak i pri padu, kvalitetna oprema sprječava većinu ogrebotina i nagnječenja. Također, mnogi moderni motori iz A1 kategorije danas dolaze s ABS sustavom, koji sprječava blokiranje kotača i proklizavanje pri naglom kočenju.

S druge strane, nema svemoćne opreme. I današnja oprema motocikliste štiti pri padu do određene (gradske) brzine. Također, u gradu prijeto realna opasnost da na motociklista koji padne na kolnik naleti drugo vozilo.

Kvalitetna oprema je ključna

Kvalitetna oprema nije samo pitanje sigurnosti, već roditeljima pokazuje da tinejdžer ozbiljno shvaća rizike vožnje na dva kotača. Stoga bi i osnovna zaštitna oprema trebala biti dio svakog dogovora.

1. Kaciga (full-face / Integralna)

Ovo je najvažniji dio opreme. Za maksimalnu sigurnost treba birati integralnu kacigu - onu koja pokriva cijelu glavu i bradu.

- Kaciga s ECE 22.06 certifikatom jamči najbolju zaštitu glave u slučaju bilo kakvog kontakta.

2. Moto jakna s protektorima

Obična kožna ili tekstilna jakna nije dovoljna. Prava moto jakna ima ugrađene protektore na laktovima i ramenima te materijal otporan na struganje. Preporučuje se umetanje posebnog štitnika za kralježnicu u džep na leđima jakne.

3. Moto rukavice

Ruke instinktivno prve idu prema podu pri padu. Rukavice moraju imati ojačanja na dlanovima i štitnike na zglobovima prstiju. Bez rukavica, čak i lagani pad može trajno oštetiti šaku.



4. Moto hlače (ili Kevlar traperice)

Obične traperice puknu u prvoj sekundi struganja po cesti. Moto hlače imaju zaštitu na koljenima i bokovima te su podstavljene kevlarским nitima koje se ne tope pri trenju.

5. Moto obuća (čizme ili ojačane tenisice)

Obične tenisice lako spadnu s noge pri padu, a gležanj je izrazito osjetljiv. Moto obuća ima zaštitu za gležnjeve i tvrdi potplat koji sprječava nagnječenje stopala.

Savjet za uštedu

- *Mnogi trgovci nude akcijske pakete za početnike ili popuste na prošlosezonske modele koji mogu smanjiti ukupnu cijenu za 20-30 %.*
 - *Treba izbjegavati kupnju rabljene kacige jer ne možete znati je li njezina struktura oštećena u padu.*
-

Cijena kompletnog seta osnovne moto opreme za početnike kreće se između 500 € i 900 €. Cijena ovisi o tome kupujete li artikle na akcijama ili birate poznatije brendove s višim razinama zaštite.

Defenzivna vožnja: Supermoć nevidljivog vozača

Najvažnija lekcija koju tinejdžer mora naučiti nije kako dodati gas, već kako predvidjeti tuđu pogrešku. U prometu, motociklist mora razmišljati kao da je nevidljiv.

Što je zapravo defenzivna vožnja?

To je stil vožnje u kojem ne inzistiráš na svom pravu prvenstva, čak i kad ga imaš. To znači:

1. Predviđanje "otvorenih vrata": Vožnja uz parkirane automobile zahtijeva razmak jer netko može otvoriti vrata bez gledanja.
2. Izbjegavanje mrtvog kuta: Ne zadržavaj se pored kamiona ili kombija – ako te vozač ne vidi u retrovizoru, za njega ne postojiš.
3. Kontakt očima: Prije nego prođeš pokraj automobila koji se uključuje s bočne ceste, uvjeri se da te vozač doista vidio.

Zašto je to važno za roditelje?

Roditelji se najviše boje drugih vozača. Učenjem defenzivne vožnje, tinejdžer prestaje biti pasivni sudionik i postaje aktivni detektor opasnosti. Umjesto da se uzda u sreću, on se uzda u svoju sposobnost čitanja prometa. Ta će mu vještina puno koristiti i kasnije, kada položi vozački ispit za automobil.

Pokušajte razumjeti argumente druge strane



Argumenti tinejdžera koji želi polagati ispit

Tinejdžer bi se trebao fokusirati na odgovornost i praktičnost, a ne na "brzinu i zabavu":

- Veća neovisnost: "Više me nećete morati razvoziti na treninge, izvanškolske aktivnosti ili kod prijatelja. To štedi vaše vrijeme i gorivo."
- Stjecanje prometne kulture: "Polaganjem za A1 ili AM kategoriju rano ću naučiti prometna pravila. To će me učiniti boljim i opreznijim vozačem kad kasnije sjednem u automobil."
- Financijska isplativost: "Motocikli troše manje goriva od automobila, registracija je jeftinija, a lakše je pronaći i parking, što je u gradu ogroman plus."
- Dokazivanje zrelosti: "Spreman sam samostalno uštedjeti dio novca za opremu ili ispit i strogo se pridržavati vaših pravila o tome kada i kamo smijem voziti."



Argumenti roditelja koji se ne protive, ali strahuju

Ovi roditelji žele podržati djetetovu želju, ali uz jasne uvjete sigurnosti u prometu:

- Kvalitetna oprema je uvjet: "Pustit ćemo te, ali tvoja sigurnost nam je na prvom mjestu. To znači da bez pune opreme (kaciga, jakna s protektorima, rukavice, čizme) motor ne izlazi iz garaže, čak ni za najkraću relaciju. Također, motocikl mora biti ispravan, s modernim sigurnosnim sustavima."
- Dodatna edukacija: "Želimo da osim autoškole prođeš i dodatni tečaj sigurne vožnje kako bi naučio kako reagirati u opasnim situacijama."
- Postupno stjecanje iskustva: "U početku ćeš voziti samo po danu i po suhom vremenu na poznatim rutama dok ne stekneš potreban osjećaj za promet."

Ovo je kategorija gdje su u prvom planu podjednako povjerenje i sankcije. Tu su roditelji i tinejdžer uspjeli naći kompromis, u smislu da su roditelji na temelju djetetova ranijeg ponašanja i sadašnjeg razgovora o vožnji i motociklu procijenili da su spremni za taj korak. Međutim, odmah se postavljaju granice: doznaju li roditelji da je mladi vozač vozio po rutama koje nisu dogovorene, da je vozio neoprezno ili bez zaštitne opreme, da je vozio drugu osobu bez kacige..., i vozačka dozvola i ključevi motocikla neko će vrijeme odmarati u ladici.



Argumenti roditelja koji i dalje ne pristaju

Snaga motora je ograničena, tinejdžer je odgovoran i staložen, ali roditelji na zahtjev za polaganjem vozačkog ispita A1 kategorije i dalje kažu: "ne". Prije nego to shvatite kao duboku uvredu i znak nepovjerenja, pitajte roditelje što ih najviše muči.

Odgovor će najvjerojatnije biti - ranjivost u gradskoj gužvi. Motocikl od 125 cm³ često nije dovoljno uočljiv drugim vozačima. Nadalje, tinejdžer sa 16 godina još nema razvijenu moć predviđanja tuđih pogrešaka, što u kombinaciji s nedostatkom zaštitnog "lima" oko vozača nosi neprihvatljiv rizik.

Roditelji vjeruju vama.

Oni samo ne vjeruju drugim vozačima

Polaganje za A1 kategoriju sa 16 godina omogućuje postupno stjecanje iskustva u stvarnom prometu na lakšem i slabijem motociklu, što tinejdžera čini znatno zrelijim i opreznijim sudionikom u prometu jednom kada s 18 godina sjedne u snažniji automobil.

No, ako je strah roditelja tako snažan, ne inzistirajte. Oni samo žele da ste sigurni, da ostanete živi. Pričekajte nekoliko mjeseci, pa pokušajte ponovno argumentirano razgovarati s njima.

Vožnja motocikla bitno je opasnija od vožnje automobila

Argumenti roditelja koji se oštro protive ranijem ulasku svog djeteta u svijet vozača nisu bez osnove. Njihov strah nije bez osnove. Oni fokus stavljaju na statistiku i ranjivost motociklista.

- Vozač motocikla oko sebe nema karoseriju automobila, njegov zaštitni kavez, aktivne sigurnosne sustave, čak ni zračne jastuke ni sigurnosni pojas. Čak i ako ti voziš savršeno, ne možeš kontrolirati pogreške drugih vozača koji motocikle često ne primjećuju. To su činjenice.
- Statistika nesreća također ne ide u prilog vozačima motocikala. Broj teških stradavanja motociklista u odnosu na vozače automobila je nerazmjerno velik. Pokušaj prihvatiti da mnogi roditelji ne mogu mirno spavati znajući da je njihovo dijete izloženo tom riziku.
- Koliko je ranije stjecanje vozačkog iskustva dobra stvar, toliko i nije. Promet je danas preagresivan i prebrz za nekoga tko tek uči predviđati opasne situacije. Stjecanje prvog vozačkog iskustva u automobilu kudikamo je sigurnije.



Zar mi ni nakon svega ovoga ne vjeruju?!

Dosad ste već prošli faze informiranja i argumentiranog iznošenja svoje želje, pa i rasprave s roditeljima. Ako je odgovor i dalje negativan, pokušajte se staviti u cipele svojih roditelja. Pitanje straha već smo razložili, no nije ga zgorega protumačiti.

Korist od tinejdžerove vožnje motocikla u svakodnevnom životu za roditelje bi se očitovala u praktičnosti. Samostalnim odlaskom na obveze tinejdžer bi uštedio roditeljima vrijeme i novac koji troše da ga odvezu gdje treba ići. No, mnogi će roditelji radije i dalje voziti dijete na obveze do kojih ne može stići javnim prijevozom (ili je ta opcija nepraktična i dugotrajna), nego da pristanu na rizik. **Opet, nije da roditelji ne vjeruju vama. Oni ne vjeruju drugim vozačima i nisu spremni riskirati vaš život.** Motociklist nema zaštitu karoserije ili zračnih jastuka, pa čak i uz savršen oprez vozača, tuđa pogreška u prometu za njega može biti kobna. Uzmite ovo u obzir, čujete li od roditelja “ne” kao odgovor, čak i nakon svih ovih priprema i ozbiljnih razgovora. Ne zamjerite im, strah za vaš život jednostavno je jači.

Nije ovo kraj vaših vozačkih snova, već samo kraća odgoda

- *Po trenutno važećem zakonu, osobni automobil možete voziti kad napunite 18 godina. To znači da u autoškolu možete krenuti s navršenih 17 godina i 6 mjeseci*
- *Prvo vozačko iskustvo steći ćete u automobilu, okruženi karoserijom vozila i čitavom paletom aktivnih sigurnosnih sustava*
- *Ako vam je glavni cilj bio motocikl, nema razloga da naknadno ne naučite voziti i njega - s više znanja i kilometara iza sebe*

Sagledajte i dobre i loše strane

Tinejdžeru od, recimo, 16 godina čekanje još godinu i pol na upis u autoškolu zacijelo se čini dugim poput vječnosti. Razmišlja o situaciji u kojoj se našao kao o gubitku vremena. Čekanje od 16. do 18. godine za njega znači još dvije godine ovisnosti o roditeljima ili javnom prijevozu. Također, kad po tom scenariju kao tek punoljetna osoba stekne vozačku dozvolu, ta mu B kategorija neće donijeti (i) onaj priželjkivani osjećaj vožnje na motociklu. Automobil ne pruža istu slobodu i stjecanje vještine ravnoteže koju nudi motocikl.

Vožnja motocikla sa 16 godina gradi iznimne reflekse i oprez koji vozači koji odmah sjednu u automobil često nikada ne razvijaju. Nadalje, troškovi kupnje, osiguranja i održavanja automobila, kao i potrošnja goriva drastično su veći nego kod motocikla. U većim gradovima automobil postaje teret i zbog manjka parkirnih mjesta. Motocikl omogućava postupni ulazak u promet. Neki roditelji smatraju da je bolje da dijete prvo nauči dinamiku prometa na slabijem motoru (A1), nego da s 18 godina sjedne u automobil bez ikakvog prethodnog iskustva upravljanja vozilom. Vožnja motocikla je škola fokusa: motociklisti su prisiljeni biti koncentriraniji. Iskustvo stečeno na dva kotača čini vozača znatno opreznijim i svjesnijim okoline kada kasnije sjedne u automobil.

No, puno je i argumenata za čekanje, za **kretanje s B kategorijom**. U prvom redu, to je veća razina sigurnosti koju automobil pruža. Automobil ima čvrstu karoseriju, zračne jastuke, ABS i sigurnosne pojaseve. Noviji modeli imaju puno naprednih sigurnosnih sustava koji su u stanju (do određene granice) ispraviti vozačeve greške. U slučaju sudara, šanse da se prođe samo s lakšim ozljedama neusporedivo su veće nego na motoru. Udio poginulih i teško ozlijeđenih motociklista upozoravajuće je visok. Iako su i motociklisti nepažljivi, u mnogim je nesrećama krivnja na vozačima automobila, koji u prometu nerijetko uopće ne doživljavaju motocikliste. Za osobu na motociklu, cijena tuđe nepažnje često je kobna.



Potom, iskoristivost automobila veća je od iskoristivosti motocikla. Vozačka dozvola B kategorije omogućuje vožnju automobila, ali ona automatski uključuje i AM kategoriju - mopedi do 50 cm³. Dakle, tu mladi vozač dobiva **"dva u jedan"**.

Financijski aspekt nije zanemariv. Vozačka dozvola B kategorije dugoročna je investicija jer većina poslova i životnih situacija zahtijeva B kategoriju. Za većinu vozača A1 je više hobi ili specifičan stil prijevoza. Pod argument iskoristivosti može se svesti i činjenica da se u automobilu može voziti više osoba, u njemu se mogu prevoziti stvari. U automobilu se možete voziti po svim vremenskim uvjetima: kiši, snijegu, hladnoći... Problem parkirnog mjesta kod motocikla se pojavljuje u vidu pitanja gdje će dvokotač prezimiti. Posjeduje li obitelj garažu? Sve su to stavke koje valja uzeti u obzir kod ovako važne odluke.



Vozački ispit za B kategoriju

Razgovor s roditeljima o vozačkoj dozvoli za tinejdžera je često dugotrajan proces koji zahtijeva puno strpljenja i dokazivanja zrelosti. Ako se odlučiš za taj korak prije punoljetnosti, najvažnije je pokazati da ti je sigurnost na prvom mjestu.

Kad razmišljaju o vozačkoj dozvoli B kategorije, koja bi im omogućila vožnju automobila, tinejdžeri često smatraju da tada više neće trebati "blagoslov" roditelja, budući da po još uvijek važećim propisima osobni automobil smiju voziti tek s napunjenih 18 godina.

Ipak, i u tom je slučaju potrebno razgovarati s roditeljima. Tinejdžer i prije punoljetnosti može upisati autoškolu, slože li se roditelji, a tu je opet i **pitanje financiranja programa autoškole i samog vozila.**

Roditelji koji su i sami zagovarali čekanje na B kategoriju bit će spremniji podržati djetetov polazak u autoškolu već sa 17,5 godina. Zauzvrat će očekivati, naravno, visoku razinu odgovornosti i iskrenosti, prvenstveno kad je riječ o poštivanju dogovora o načinu vožnje i sigurnim rutama za vozača-početnika.

Stoga ovdje vrijedi sve ono navedeno za razgovor o polaganju vozačkog ispita za motocikl: tinejdžer mora pokazati da je spreman za tako velik korak; roditelji moraju procijeniti gdje su njihovu djetetu jake, a gdje slabe točke. I ukazati mu povjerenje, ako nema "crvenih zastavica" koje bi upućivale na suprotno.



Tko plaća program autoškole?

Dio dokazivanja zrelosti je i prihvaćanje činjenice da i vozačka dozvola i vozilo i njegovo kasnije održavanje puno koštaju, te da netko sve to treba platiti. Priđe li tinejdžer roditeljima s rečenicom poput "Razumijem da autoškola puno košta, pa sam se već interesirao/interesirala o tome gdje mogu raditi tijekom školskih praznika, da zaradim barem za dio tog iznosa", ishod će u velikoj većini slučajeva biti zadovoljavajuć - za obje strane.



Tko plaća automobil i njegovo održavanje?

Kupnja, osiguranje i održavanje automobila te potrošnja goriva su drastično veći nego kod motocikla od 125 cm³, kakvoga bi tinejdžer vozio da su njegovi roditelji prihvatili tu ideju. Razumljivo je da je to prevelik zalogaj za osobu koja tek prelazi prag punoljetnosti. Razgovor će stoga vjerojatno voditi u smjeru dijeljenja (manjeg) obiteljskog automobila ili kupnje manjeg polovnog auta, za početak. Ako je u pitanju dijeljenje auta koji već jest u obitelji, od mladog se vozača očekuje da bilo povremenim poslovima bilo trajnim angažmanom pobrine za trošak goriva i parkiranja. To je preporučljiv aranžman čak i za obitelji u kojima financijski nije nužno da mladi vozač sudjeluje u troškovima, jer će tako najbolje osjetiti vrijednost automobila. Hoće li novopečeni vozač sudjelovati i u trošku registracije i osiguranja automobila, na svakoj je obitelji da to dogovori unutar svog kruga.

Govorimo li o kupnji automobila za mladog vozača, podrazumijeva se da on ili ona u tom pothvatu treba sudjelovati većim dijelom. Nije to toliko pitanje financijske snage obitelji, koliko odgojne komponente, ugrađivanja ispravnih vrijednosti u mladog vozača.

Kako u što kraćem roku položiti vozački ispit?



Bez obzira u kojoj ste kategoriji - odmah na motocikl ili s 18 godina u automobil – što prije usvojite neke činjenice, lakše ćete doći do toliko željene vozačke dozvole.

Prije svega, očekujete li da ćete položiti vozački ispit samo zato što "znate voziti", to je pogrešna pretpostavka. Vozački ispit nije test snalažljivosti, nego dosljednosti, sigurnosti i poštivanja pravila.



Mnogi instruktori savjetuju roditeljima da djecu ne uče voziti, već da pričekaju da to budući vozač nauči u autoškoli.

Kandidati za vozače koji su već ranije svladali upravljanje motornim vozilom nerijetko ispit ne polože iz prvog pokušaja. Prethodno znanje može biti i teret, jer je kandidat pretjerano uvjeren u svoje sposobnosti i ne prati potrebne korake.

1. Vožnja nije kontrola auta, nego kontrola situacije

Većina početnika fokusira se na volan, mjenjač i pedale. To su osnove. Dobar vozač, međutim, u stanju je predvidjeti što će napraviti drugi sudionici u prometu za 3–5 sekundi.

2. Pravila nisu za ispit nego za preživljavanje

Prometni propisi koji se uče u autoškoli nisu teorija radi bodova. Razumijevanje prioriteta (npr. raskrižja bez znakova) i ograničenja brzine direktno smanjuje rizik.

3. Vozi smirenije nego što misliš da trebaš

Ispitivač želi vidjeti kontrolu, preglednost i sigurnosne razmake. Ne želi gledati kako polaznik autoškole juri pokušavajući ga impresionirati.

4. Opažanje je ključna vještina

Retrovizori, mrtvi kut, pješaci, biciklisti. Ako kandidat za vozača ne pokazuje da aktivno prati okolinu, pad na ispitu je vrlo vjerojatan.

5. Greške su dopuštene, nesigurnost nije

Manja pogreška može proći. Ali oklijevanje na raskrižju signalizira da vozač nije spreman.

6. Nauči "čitati" raskrižja unaprijed

Tko ima prednost, gdje može izletjeti pješak, postoji li skriveni znak. To su stvari koje vozač mora procijeniti prije nego što dođe na liniju zaustavljanja.

7. Instruktor nije tu da “provuče” nego da pripremi kandidata

Ako instruktor kandidatu stalno nešto ispravlja, to je znak gdje je slab. Na tome treba raditi i izbrusiti znanje i vještine.

8. Nakon položenog ispita - učenje tek počinje

Statistički, najrizičniji period je prvih 6–12 mjeseci samostalne vožnje. Samopouzdanje raste brže od stvarne vještine, što je opasna kombinacija.

**Vozačka dozvola
nije samo papir.
Ona je ispit zrelosti.**



Za tinejdžere, ovaj "ključ" predstavlja prvu pravu priliku da dokažu roditeljima i društvu da su sposobni brinuti o sebi i drugima. Svaki odvezeni kilometar, svako poštivanje prednosti prolaska i svaki euro ušteđen za servis korak su prema osobi kakva želite postati – neovisna, odgovorna i pouzdana.

Za roditelje, ovo je jedan od najtežih trenutaka u odgoju, trenutak puštanja kontrole. No, podržavanjem djeteta kroz edukaciju, kvalitetnu opremu i jasne dogovore, ne dajete mu samo prijevozno sredstvo. Dajete mu vještinu predviđanja opasnosti, osjećaj za disciplinu i povjerenje koje će graditi vaš odnos u godinama koje dolaze.

Na kraju, morate uvažiti i činjenicu da nismo svi - za sve. Koliko god se trudili, i koliko god im druge stvari dobro polaze za rukom, neki ljudi neće uspjeti biti dobri vozači. Ne leže svima sve vještine jednako dobro. To je normalno. To je u redu.

Prometna samostalnost ne mjeri se konjskim snagama, već brojem sigurnih povrata kući. Vozite pametno, poštuju cestu i neka svaki kilometar bude lekcija o slobodi koja dolazi isključivo uz odgovornost.



Vozite sigurno.
Vozite tako da ne iznenadite ni sebe ni druge.

Powered by





**Zrelost prije
brzine:
Kako prepoznati
spremnost za A1
kategoriju?**



**Tinejdžer mora pokazati da je
spreman za tako velik korak; roditelji
moraju procijeniti gdje su njihovu
djetetu jake, a gdje slabe točke**



**Kako zaslužiti
povjerenje
najviše razine?**

