



Številka: 371-1/2012/9

Datum: 16.04.2012

Županom

ZADEVA: Obvestilo o preventivni akciji »KOLESARJI« s prošnjo za večjo varnost kolesarjev v vaši sredini

Spoštovani g. župan,

s prihodnjim tednom se pričnejo aktivnosti v sklopu preventivne akcije »KOLESARJI« z geslom »Enakopravni, toda bolj ranljivi«, ki bo potekala v dveh terminih in sicer od **23. do 27. aprila 2012** in od **11. do 16. junija 2012**. Namen preventivne akcije je osveščanje tako najranljivejših kot vseh udeležencev v cestnem prometu s ciljem zmanjšanja števila prometnih nesreč med kolesarji s smrtnim izidom ter huje telesno poškodovanih oseb. Dejstvo, da se kolesarjenje v mestih krepi in da delež vsakodnevnih poti opravljenih s kolesom opazno narašča, je neizogibno, kajti prizadevamo si slediti EU deklariranim načelom trajnostne mobilnosti.

Izzivi sodobnega časa kažejo, da se bo to v naslednjih letih in desetletjih število kolesarjev na cestah, zlasti v mestih, zagotovo povečevalo. V večini slovenskih mest je kolo najhitrejše, najpriročnejše in najcenejše prevozno sredstvo in zaradi vse večje gneče na cestah, vse dražjega goriva, vzdrževanja in parkiranja avtomobilov, ga ljudje spet vse bolj uporabljajo na poteh v službo in šolo ter po vsakdanjih opravkih. Vse bolj množično se uporablja tudi kot športno-rekreativni pripomoček, kar v popoldanskih urah in ob koncih tedna v okolici večjih mest in turističnih centrov dokazuje vse večje število kolesarjev, prav tako pa vse večje število vse bolj obiskanih kolesarskih športnih in rekreativnih prireditev.

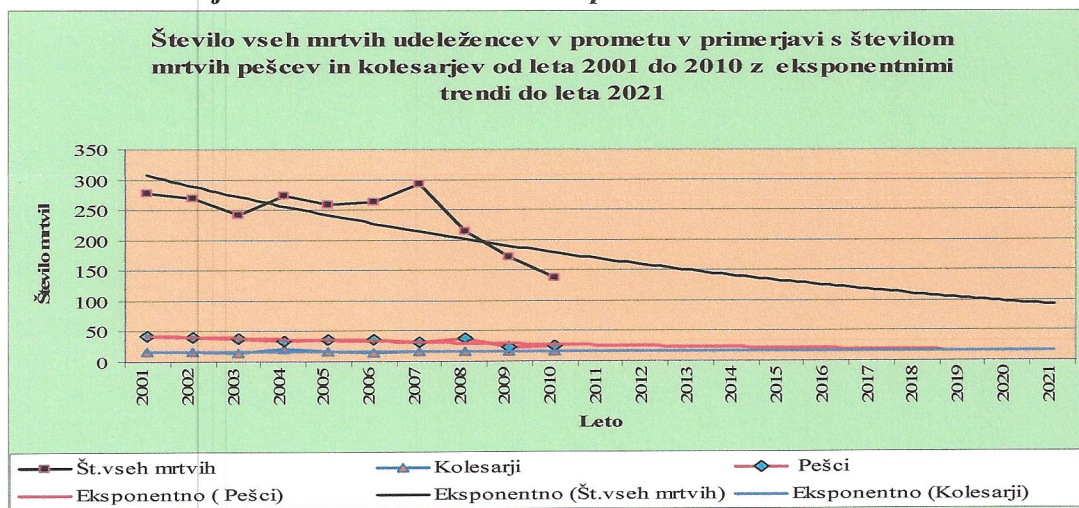
Uresti se na kolo, ni več samo dejanje, ki nastane zaradi okoljevarstvene zavesti. Gre za veliko več: mobilnost v mestih se izboljša, ta postajajo prijaznejša, oživlja se lokalno gospodarstvo, ljudje so bolj zdravi in v boljši kondiciji, nenazadnje pa kolesarjem prijazna mesta izžarevajo tudi več pozitivne energije in občutka za soljudi, torej tistih življenjskih dobrin, ki se jih preprosto ne da izmeriti in ki jih vse bolj primanjkuje. Prometna varnost je pri tem ključna, saj se ljudje med drugim na podlagi občutenja varnosti odločajo za izbiro prevoznega sredstva.

V Sloveniji se skoraj 75% nesreč kolesarjev zgodi v naseljih. Ob tem je delež nesreč s hudimi posledicami višji izven naselij (21,51%), kot v naseljih (11,65%). Glede na samo kategorijo ceste se največ nesreč zgodi na regionalnih in lokalnih cestah. Sledijo glavne in turistične ceste. Pri tem igra ključno vlogo in pomembno vpliva na varnost kolesarjev dobro načrtovana, kakovostno izvedena in redno ter skrbno vzdrževana kolesarska infrastruktura. V primerjavi z infrastrukturo za motorna vozila kolesarska večinoma ne dosega kakovosti.

Trenutno smo pred sprejemom novega nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za naslednje desetletje, ki postavlja temeljni cilj za večjo varnost kolesarjev do leta 2021. Temeljni cilj, ki ga postavlja na področju varnosti kolesarjev je, da do leta 2021 ne bi smelo umreti več kot 8 kolesarjev, hudo telesno poškodovanih se ne sme biti več kot 63. Vendar glede na stanje števila mrtvih kolesarjev med leti 2001 in 2010 brez dodatnih ukrepov za izboljšanje varnosti kolesarjev, ne moremo pričakovati.

Za spremembo tega zaskrbljujoče vztrajajočega trenda (samo)zaščitni ukrepi s strani kolesarjev (čelada, odsevna telesa..) ne bodo zadostovali, potrebno je storiti nekaj več. Če pogledamo graf, ki prikazuje simulacijo stanja varnosti cestnega prometa do leta 2021, lahko z določeno verjetnostjo pričakujemo v letu 2021 samo 40 mrtvih pešcev in kolesarjev, kar pa je občutno preveč za izpolnitev ciljev Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2021.

Graf 1: Število mrtvih udeležencev v prometu v primerjavi s številom mrtvih pešcev in kolesarjev od leta 2001 do 2010 z eksponentnimi trendi do leta 2021



Ob upoštevanju dejstva, da je v polovici nezgodnih dogodkov, krivda na strani voznikov motornih vozil je nujno, da so ukrepi za večjo varnost kolesarjev namenjeni prav njim. Ne le

na nacionalni, temveč predvsem na ravni lokalnih skupnosti je izjemnega pomena ustrezna kolesarska infrastruktura, stalna vseprisotna skrb za spreminjanje slabih potovalnih navad, kar pomeni aktivno prizadevanje za izdelavo mobilnostnih načrtov za šole, javne ustanove, večja podjetja, katerih namen je prav zniževanje uporabe individualnega motornega prometa in krepitev trajnostnih oblik; organiziranje kampanj za promocijo hoje in kolesarjenja, tudi rekreativnih in zabavnih dogodkov, ki nosijo pravo sporočilo in na nek način posredno prispevajo k zelenim ciljem.

Izjemnega pomena je načrtovanje ustrezne, kolesarjem prijazne infrastrukture, ki mora biti projektirana in izvedena v skladu z načeli dobre prakse kolesarsko razvitih dežel. V Sloveniji je realnost žal daleč od še sprejemljive urejenosti. Marsikje je kolesarska infrastruktura nepopolna, slabo izvedena ali celo nevarna.

Želimo si, da lokalne skupnosti na ravni urejanja prostora skrbijo za pravilno in pravočasno umestitev kolesarske infrastrukture v prostor, v fazi projektiranja pa dajo prioriteto tistim projektivnim birojem, ki imajo na tem področju dobre reference, prav tako je potrebno prekiniti s prakso, češ da je za kolesarje vse dobro, nasprotno – izhodišče mora biti, da je za šibkejšje udeležence, najbolje, komaj zadosti dobro, še posebej za otroke in starejše.

Dosledno uvajanje elementov umirjanja prometa kot so grbine, šikane ipd. je izjemnega pomena in močno izboljša varnost. Zelo veliko dosežemo že s preprostimi ukrepi spreminjanja prometnih režimov, predvsem z omejevanjem hitrosti ter širjenjem con umirjenega prometa. Za mesta z arhitekturno dediščino (starimi mestnimi jedri) je priporočljivo uvajanje con za pešce, skrb za restriktivno parkirno politiko ker s tem posredno stimulirajo hojo in kolesarjenje. Želimo si, da bodo križišča prijazna kolesarjem, in sicer pri projektiranju naj se upoštevajo načela najboljše prakse varnega vodenja kolesarjev skozi križišča v skladu z Navodili za projektiranje kolesarskih površin, katero je izdal Prometno tehniški inštitut Fakultete za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani (www.fgg.uni-lj.si).

Problematiko predstavljajo tudi tovorna vozila, saj so prav ta vozila dostikrat povzročitelji najhujših prometnih nesreč, tudi smrtnih, predvsem ob zavijanju v desno. Problem je vsaj deloma rešljiv s pravilno projektiranim križiščem, manjšim zavijalnim radijem in ustrezno prometno signalizacijo, predvsem pa s striktnim omejevanjem motornega prometa v naseljih z uličnim sistemom.

Zaradi pomanjkanja prostora so motorna vozila prisiljena, da vozijo tudi po kolesarskem pasu, vendar z ustrezno previdnostjo in nizko hitrostjo. Najučinkovitejši ukrep je povečanje območij znižane hitrosti – **do 30km/h**, kjer se lahko vožnja kolesarjev po enosmerni cesti v

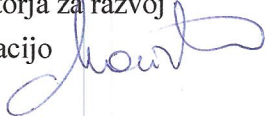
nasprotno smer uvede brez večjih zadržkov, medtem ko na lokalnih cestah z omejitvijo hitrosti **do 50km/h** pa mora biti taka ureditev dobro pripravljena in premišljeno urejena. Kolesarski voznik mora biti dovolj širok, zaželeno je, da na tisti strani ceste, kjer poteka promet kolesarjev v nasprotno smer ni parkiranih vozil. Pomembno je, da je kolesarski pas za kolesarje v takem primeru parkirne ureditve ustrezno označen, še najboljše polno obarvan (rdeče pigmentiran asfalt) ter opremljen z ustrezno talno oznako- piktogramom kolesarja.

Želimo, da bi lokalne skupnosti take ureditve uvajale v čim večji možni meri kajti ukrepi na ravni infrastrukture najboljše vplivajo na izboljšanje varnosti kolesarskega prometa. To omogoča varno mobilnost najranljivejših udeležencev v cestnem prometu in hkrati zmanjša ogroženost vseh udeležencev v cestnem prometu.

V upanju na ugodne rešitve omenjene problematike, Vas lepo pozdravljamo.

S spoštovanjem,

Vesna Marinko
Vodja Sektorja za razvoj
In koordinacijo



Ljubo ZAJC
DIREKTOR AVP

