

PREVENTIVNA AKCIJA »KOLESARJI«

23.4.-28.4.2012

11.6.-16.6.2012

1. UVOD

Javna agencija RS za varnost prometa v letošnjem letu vodi in koordinira preventivno akcijo kolesar.

V okviru podpisa Evropske listine o varnost v cestnem prometu se Javna agencija RS pridružuje večji prometni varnosti v Evropi s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu. Na podlagi Resolucije Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2012-2021 (NPVCP) si prizadevamo delovati v smeri doseganja skupnega evropskega cilja »Vizija nič«, predvsem z ukrepi ter preventivnimi aktivnostmi na podlagi prometno-varnostne problematike v cestnem prometu na področju najbolj ranljivih skupin udeležencev v cestnem prometu.

Kolesarji so udeleženi v 2% vseh prometnih nesreč v Sloveniji, pri nesrečah s smrtnim izidom jih je 7% in pri nesrečah s hudimi poškodbami jih je 13%. To je zgovoren podatek, ki nas zavezuje k posebni pozornosti in zainteresiranosti do kolesarskega prometa.

V ta namen je pred vami Akcijski načrt z opredeljenim izvajanjem aktivnosti na področju preventivne akcije kolesarjev, ki so namenjene najbolj ranljivim skupinam udeležencev v cestnem prometu. Z preventivnim opozarjanjem za večjo varnost kolesarjev, želimo opozoriti na upoštevanje prometnih pravil, na odgovornejše vedenje kolesarjev v cestnem prometu na dokaj nizko kulturo udeležencev v cestnem prometu ter na pomembnost urejene kolesarske infrastrukture. Vloga Akcijska načrta pri izboljšanju varnosti kolesarjev v cestnem prometu je na preventivnem opozarjanju pomembnosti uporabe varnostne čelade ter posledično zmanjšanje prometnih nesreča z hudimi posledicami ter smrtnimi izzidi.

Cilj preventivnih akcij, ki smo ga zastavili, je omogočiti varno kolesarjenje na javnih cestnih površinah v Sloveniji z zmanjšanja število mrtvih in huje telesno poškodovanih kolesarjev za 10 % in zvečati uporabo čelade pri kolesarjih za 10 %.

Po tujih študijah je v povprečju 20-40 % vseh poti opravljeno s kolesom, povprečno opravljena pot je med 3-5 km. Najbolj pogosto uporabljajo kolesa najstniki in mladostniki ter starejši. Žal za slovenske razmere ni podrobnejših informacij. Res pa, da v Sloveniji, v zadnjih desetih letih število umrlih kolesarjev resda rahlo upada, vendar se ne znižuje sorazmerno z znižanjem števila vseh mrtvih udeležencev v prometu. Kar pomeni, da se delež kolesarjev med vsemi žrtvami povečuje. To je pomemben podatek za ukrepanje na področju izboljšanja varnosti kolesarskega prometa v Sloveniji.

Zavedamo se, da je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč in da so tudi hude in lahke telesne poškodbe ter velika materialna škoda nacionalni problem. Zato poudarjamo pomembnost prav preventivnih akcij s pomočjo katerih vzpostavljamo komunikacijski kanal med organi in vsemi udeleženci v prometu ter s tem opozarjamo na resno problematiko kolesarjev in pomembnost doseganja postavljenih ciljev.

Preventivne akcije bodo potekala v mesecu aprilu ter juniju 2012.

2. CILJI

Glede na namen akcije in nekatere mednarodne kazalce sta v akciji opredeljena naslednja cilja:

1. ZMANJŠATI ŠTEVILO UMRLIH IN HUJE TELESNO POŠKODOVANIH KOLE SARJEV ZA 10 %

Z zgoraj navedenim ciljem, prispevamo k skupnemu cilju Nacionalne strategije varnosti prometa, ki nas zavezuje k jasnemu in odgovornemu ravnanju ter zagotavljanju varnega cestnega prometa.

Po statističnih podatkih je v letu 2010 na slovenskih cestah umrlo 16 kolesarjev, v letu 2011 pa 14 kolesarjev. Po podatkih iz preteklega leta, se cilju zmanjšanja števila umrlih kolesarjev, približujemo. Vendar je potrebno opozoriti na dejstvo, da so vozniki koles v najhujših prometnih nesrečah v več kot polovici primerov povzročitelji nesreče. S spremembo vedenjskih vzorcev obenem krepimo zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ skrbeti sami. Prav tako se največ prometnih nesreč z hujšimi telesnimi poškodbami zgodijo prav med

starejšimi kolesarji, saj je njihovo reagiranje počasnejše. Vzroki prometnih nesreč kolesarjev pa razlikujejo glede na površine, uporabo zaščitne kolesarske čelade, stanja kolesarja, upoštevanja cestno prometnih predpisov, itd.

Za nadaljevanje zmanjšanja število umrlih in huje telesno poškodovanih kolesarjev, bo treba združiti moči tako vladnih kot nevladnih organizacij ter s preventivnim seznanjanjem vseh udeležencev v cestnem prometu opozoriti na kolesarje kot na enakopravne udeležence v sistemu cestnega prometa.

2. POVEČATI UPORABO KOLESARSKE ČELADE V NASELJIH ZA 10 %

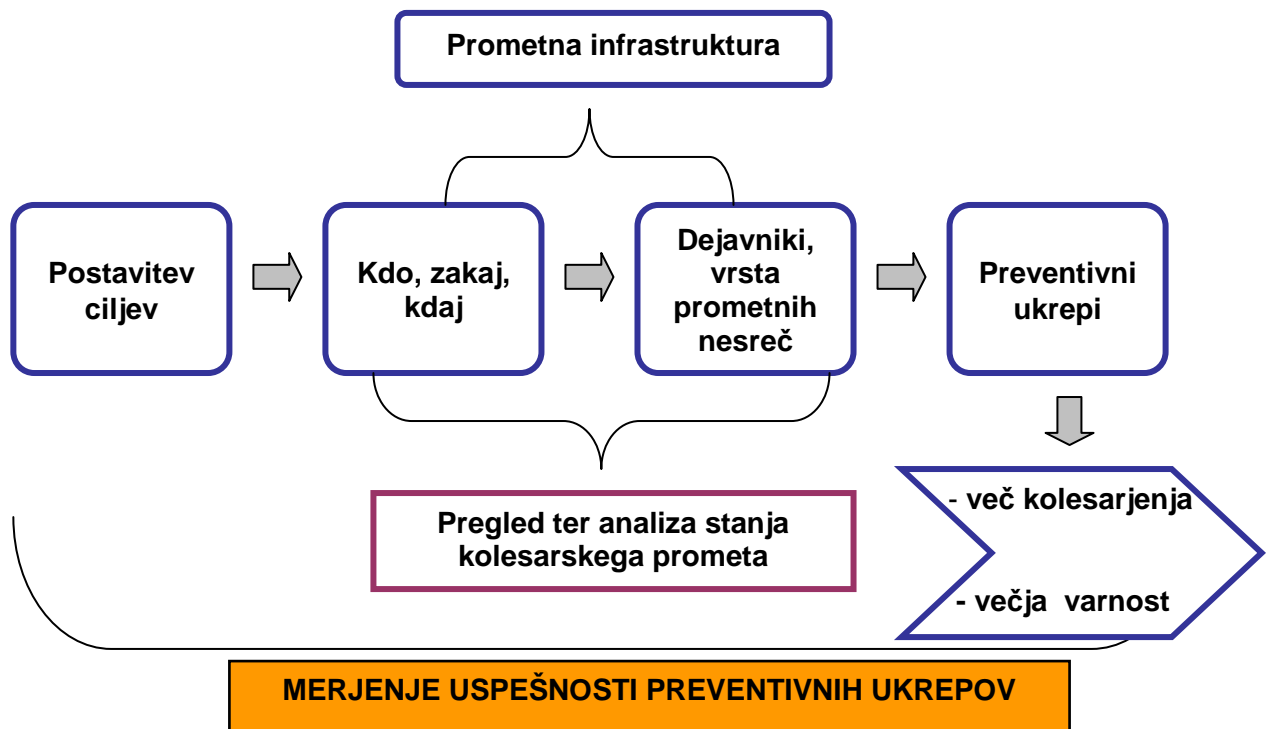
Je eden izmed temeljnih podciljev za doseg zmanjšanja število umrlih in huje telesno poškodovanih kolesarjev. Po podatkih zdravstvene baze podatkov prevladujejo pri poškodovanih kolesarjih poškodbe glave, ter okončin. Poškodbe glave so tudi glavna poškodba pri kolesarjih, ki so umrli v prometnih nesrečah. V Sloveniji, je kar v 60 % vzrok smrti poškodba glave. Prav tako so poškodbe glave poglavitni razlog za sprejem v bolnišnico pri približno 40 % poškodovanih kolesarjih. Predpisi določajo, da morajo kolesarji mlajši od 14 let med vožnjo nositi na glavi pripeto atestirano zaščitno čelado, enako pa velja tudi za otroka, ki se na kolesu vozi kot potnik.

Vsa opozorila ter predpisi so podana z namenom obvarovanja življenja kolesarja v cestnem prometu. Cilj nameravamo doseči z opozorili o možnih nevarnostih in poškodbah glave v primeru prometne nesreče kolesarja.

Za doseg zgoraj postavljenih ciljev je potrebno nujno dobro razumevanje načina ter vzroka prometne nesreče kolesarja. Akcijski načrt temelji na izdelanih analizah stanja, ki vsebujejo preglede nevarnosti ter prometnih nesreč kolesarjev v preteklih letih ter vpliv prometne infrastrukture na varnost, kar nam da vpogled v najbolj ogroženo skupino udeležencev v cestnem prometu. Ta spoznanja nas informirajo o razvoju preventivnih ukrepov, katere bo koordinirala Javna agencija RS za varnost prometa.



Slika: Potek akcijskega načrta za preventivno akcijo KOLESAR



Vir: lastni

Akcijski načrt smo oblikovali s posvetovanji interesnih skupin na področju kolesarskega prometa, kateri so koristno opredelili vrsto aktivnosti kako bi v Sloveniji varnost kolesarjev izboljšali. Vendar je uspeh akcije odvisen od vrsto ukrepov tako vladnih kot nevladnih organizacij: Policije, Občinskih svetov za preventivo in vzgojo, Javne agencije RS za varnost prometa, Direktorata za promet, Prometnega inšpektorata RS, Slovenske kolesarske mreže, lokalne kolesarske mreže...

3. PRAVNI OKVIR VARNOSTI KOLESARKEGA PROMETA

Tematiko varnosti kolesarskega prometa zajemajo od leta 2010 trije novi zakoni:

- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)
- Zakon o cestah (ZCes-1)
- Zakon o voznikih (ZVoz)

ter Resolucija Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2012-2021 (NPVCP)

4. POMEN PROMETNE INFRASTRUKTURE

Prometna infrastruktura je pomemben element prometne varnosti. Varnost cestne infrastrukture v Sloveniji v zadnjih letih napreduje. Izstopa skrb za varne tehnične rešitve. Začetek veljavnosti tega nacionalnega programa sovпада z začetkom veljavnosti Direktive 2008/96/ES, ki uvaja nove načine zagotavljanja varnosti cestne infrastrukture, tako obstoječe, kot tudi načrtovane. Sprva bodo temu podvržene ceste V. in X. evropskega prometnega koridorja, kasneje postopoma tudi ostalo cestno omrežje. Na takšen način bo vloga cestne infrastrukture v prometno varnostnem sistemu jasno določena, zagotovljene pa bodo tudi jasne in varne prometno tehnične rešitve in mirno lahko rečemo, da je tudi področje cestne infrastrukture osredotočeno in usmerjeno k viziji nič, torej udeležencem v prometu zagotoviti takšno infrastrukturo, ki ne bo dejavnik in vzrok prometnim nesrečam (Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2012-2021).

4.1 Vpliv prometne infrastrukture na varnost kolesarskega prometa

Dobro načrtovana, kakovostno izvedena in redno ter skrbno vzdrževana kolesarska infrastruktura pomembno vpliva na varnost kolesarjev. V primerjavi z infrastrukturo za motorna vozila kolesarska večinoma ne dosega kakovosti in standardov kolesarsko razvitih dežel, velikokrat tudi botruje neizgodnim primerom, včasih je tudi neposredni vzrok prometne nesreče.

Pri varnosti kolesarja je potrebno nameniti pozornost tudi prometni infrastrukturi ter urejenim kolesarskim potem. Kajti kolesar je pomemben in enakovreden udeleženec v prometu in mu je potrebno posvečati posebno pozornost v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani. Kajti dobro načrtovana, kakovostno izvedena in redno ter skrbno vzdrževana kolesarska infrastruktura pomembno vpliva na varnost ter spodbuja večanje števila kolesarjev.

V operativnem programu razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013 je opisan delež potovanj s kolesi v Sloveniji, ki se giblje med 8 % in 10 %, ob ustrežnejši infrastrukturi bi se lahko podvojil. Evropska kolesarska zveza (European Cyclists' Federation) je pripravila predlog razvoja mreže kolesarskih povezav po Evropi. Zgrajena naj bi bila mednarodna kolesarska povezava preko številnih evropskih dežel, med katere je vključena tudi Slovenija. Trase so predvidene po obstoječih gozdnih cestah, poljskih poteh ali opuščeni trasah drugih infrastruktur. Navezovati jih je treba na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila (SVLSRS, 2007).

Za povečevanje priljubljenosti kolesarjenja je potrebno zmanjšanje števila konfliktnih točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi to pomeni ločevanje kolesarskega in motornega prometa tam, kjer razmere to omogočajo. Kajti Kolesarske steze, ki tečejo

neprekinjeno in so ločene od vozišča, zmanjšajo nevarnost trčenja med avtomobili in kolesi. Evropska komisija opredeli glede varnosti v cestnem prometu poudari, da je nevarnost trčenja in resnost poškodb manjša tudi v mestnih predelih, kjer je hitrost prometa omejena na 30 km na uro.

Kolo, kot prevozno sredstvo, se v pretežni meri uporablja za kratke poti na lokalni ravni, kakor tudi za daljša rekreativna in turistična potovanja. Zato je vzpostavitev mreže kolesarskih poti ključnega pomena za vzpodbujanje kolesarjenja, ne glede na to, ali gre za varčno in ekološko prevozno sredstvo ali za obliko rekreacije (SVLSRS, 2007).

Za varnost kolesarja je pomembno definirati različne vrste kolesarskih poti, za različne namene uporabe. Vse kolesarske poti morajo vsebovati standarde kakovosti. S tako ureditvijo je vsaka situacija in dejanje voznikov bolj predvidljiva tako za kolesarje kot za ostale udeležence v cestnem prometu, ki poveča splošno raven varnosti ter udobja.

GLAVNE POTI

- Hitre kolesarske steze za funkcionalne namene povezave oddaljenih centrov (5-15 km), rekreacijsko uporabo za dolge razdalje poti, ki povezujejo centre mesta (10-15 km)

GLAVNE LOKALNE POTI

- Povezave z mestnimi središči

LOKALNE POTI

- Poti, ki zagotavljajo dostop do destinacij urbanih območjih in sosesk

V Nacionalni strategiji za večjo varnost kolesarskega prometa do leta 2021 je izboljšati osnovno varnost kolesarskega prometa v Sloveniji na način:

- Načrtovanje in urejanje slovenskih mest, naselij in infrastrukturnih objektov tako, da bodo do kolesarjev prijazni;
- Dvig splošne prometne kulture, v kateri bodo kolesarji upoštevani kot hierarhično enakovreden člen;
- Urejanje prometnih tokov in razmerij med udeleženci v prometu tako, da se zavaruje prometno ranljivejše skupine - tudi kolesarje;
- Zmanjševanje števila kolesarskih nesreč s poškodbami kljub pričakovani rasti števila kolesarjev.

4.2 Glavni akterji na področju prometne infrastrukture

Na prometno varnost imajo velik vpliv tudi prostorski načrtovalci ter načrtovalci in oblikovalci prometnih režimov ter načrtovalci, izvajalci in vzdrževalci prometne infrastrukture. Prav tako (ali še bolj) pa avtomobilska industrija, oglaševalci in mediji, ki imajo hegemonsko vlogo pri oblikovanju predstav in diskurzov o prometu in prometni varnosti oziroma kreiranju predstav in vrednost načrtovalcev in udeležencev prometa.

LOKALNA RAVEN

- kolesarska društva in zveze;
- Slovenska kolesarska mreža;
- Zavod Varna pot;
- Zveza društev šoferjev in avtomehanikov;
- Avto-moto zveza Slovenije;
- kolesarji in kolesarke kot udeleženci v prometu;
- različne strokovne organizacije in podjetja s področja načrtovanja, izgradnje in vzdrževanja prometne (cestne) infrastrukture.

NACIONALNA RAVEN

- Javna agencija RS za varnost prometa;
- Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu;
- Prometna inšpekcija.

DRŽAVNA RAVEN

- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor;
- Direktorat za promet,
- Direkcija RS za ceste;
- Prometna policija;
- Ministrstvo za izobraževanje, znanost, kulturo in šport;
- Občine.

4.3 Posebna pozornost starejšim kolesarjem

S staranjem prebivalstva narašča tudi število starejših voznikov. Posebnih prometnih predpisov zanje ni, zaradi zmanjšane fizične zmožnosti pa morajo biti še posebno pazljivi.

Statistični podatki namreč kažejo, da so v prometnih nesrečah najpogosteje udeleženi starejši kolesarji, zlasti starejši od 65 let, saj so pogosto premalo pozorni na vozila, ki jih prehitevajo, slabše slišijo, vidijo in počasneje ustrezno reagirajo. Starostne spremembe vključujejo tudi zmanjšano sposobnost okrevanja po težjih

poškodbah. To seveda nikakor ne pomeni, da starejši ljudje ne smejo kolesariti. Kolesarjenje je potrebno spodbujati.

Strategija varstva starejših do leta 2010 opisuje starejše osebe kot eno izmed ranljivih skupin udeležencev v prometu. Vendar je gibljivost te populacije v javnem prometu velikega pomena za kakovost njihovega življenja in za družbo. S staranjem prebivalstva se v Evropi, tudi v Sloveniji, vse bolj odpirajo problemi starejših udeležencev v cestnem prometu. Starostna skupina nad 65 let je nadpovprečno ogrožena v večini držav, zlasti v vlogi pešcev in kolesarjev. Starejši ljudje so v prometu udeleženi tudi kot kolesarji. So enakovredni udeleženci v prometu, zato jim moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture.

Za varnost starejših kolesarjev so potrebne naslednje dejavnosti:

- spodbujanje razvoja kolesarskega prometa,
- spodbujanje uporabe zaščitne opreme za kolesarje, zlasti kolesarskih čelad,
- represivno ukrepanje zoper voznike, ki ustavljajo ali parkirajo vozila na kolesarskih stezah,
- nadzor voznikov enoslednih vozil, ki se vozijo po prometnih površinah, namenjenih kolesarjem.

Evropska komisija poudarja, da je za večjo izpostavljenost starejših kolesarjev posledica slabših fizičnih zmožnosti starejših voznikov (slabši vid in sluh, daljši reakcijski čas) in manj pogoste vožnje.

5. PREGLED TER ANALIZA STANJA KOLESARSKEGA PROMETA

Po podatkih iz analize stanja na tem področju so ključne ugotovitve naslednje:

- v letu 2011 je v prometnih nesrečah umrlo 12 kolesarjev (86 %), ki med vožnjo niso nosili čelade oziroma 53 % poškodovanih kolesarjev v prometnih nesreč ni nosilo čelade;
- v letu 2011 je delež umrlih kolesarjev glede na vse umrle udeležence znašal 10 % (v letu 2007 pa 6 %);
- delež poškodovanih kolesarjev v naselju, ki so uporabljali čelado, je za polovico manjši kot izven naselja (27 % v primerjavi s 54 % poškodovanih izven naselja).

V Sloveniji je obvezna uporaba zaščitne čelade za osebe mlajše od 14 leta. V 34. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (Ur. l. RS št. 109/2010) je določeno, da morajo imeti osebe mlajše od 14 let med vožnjo kolesa na glavi pripeto zaščitno kolesarsko čelado. Enako velja tudi za otroka, ki se na kolesu vozi kot potnik.

Tabela 1: Poškodbe kolesarjev z ali brez uporabe zaščitne čelade

Vrsta Poškodbe	Huda telesna poškodba		Lažja telesna poškodba		Mrtvi	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Uporabljal	37	47	269	304	3	1
Ni uporabljal	70	75	413	505	13	12
% uporabe	35%	32%	39%	32%	19%	7%

V letu 2011 je na slovenskih cestah umrlo 12 (13) kolesarjev, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti, da v času prometne nesreče niso uporabljali varnostne čelade. V primerjavi z enakim obdobjem leta 2010 se je stopnja uporabe varnostne čelade pri poškodovanih kolesarjih zmanjšala; pri umrlih kolesarjih zmanjšala za 12 %, pri hudo telesno poškodovanih za 7 % ter pri lažje telesno poškodovanih pa za 3 %.

Tabela 2: Število umrlih kolesarjev v zadnjih 5 letih glede na vse umrle

LETO	2007	2008	2009	2010	2011
------	------	------	------	------	------

Št. vseh umrlih	293	214	171	138	141
Št. umrlih kolesarjev	17	16	18	16	14
Delež umrlih kolesarjev	6%	7%	11%	12%	10%

Število umrlih kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju ostaja približno enako, delež umrlih kolesarjev med vsemi smrtnimi žrtvami pa se je do leta 2010 povečeval (iz 6 % v 2007 na 12 % v 2010). V letu 2011 je delež umrlih kolesarjev padel za 2 % in znaša 10 %. Glede na pričakovanem trendu povečanja kolesarskega prometa, se tako povečuje tudi izpostavljenost kolesarjev in povečuje njihova ogroženost. Delež kolesarjev med smrtnimi žrtvami znaša v povprečju 9,2 % letno.

Tabela 3: Prometne nesreče kolesarjev s posledicami v naseljih oz izven naselij

LETO	Število prometnih nesreč		Delež v naseljih
	V naseljih	Izven naselij	
2007	956	219	81%
2008	852	160	84%
2009	891	192	82%
2010	808	159	84%
2011	958	187	84%

Iz tabele 3 lahko razberemo, da je število prometnih nesreč kolesarjev s posledicami v naseljih vsaj 4-krat več kot izven naselij. Povprečje deleža prometnih nesreč v naseljih v zadnjem 5 letnem obdobju je 83 %.

Tabela 4: Poškodovani kolesarji v naselij oz izven naselij z zaščito ali brez (čelada)

LETO	S čelado		Brez čelade		Delež poškodovanih kolesarjev z zaščito (čelado)	
	V naseljih	Izven naselij	V naseljih	Izven naselij	V naseljih	Izven naselij
2007	199	78	531	93	21%	35%
2008	180	64	431	58	21%	40%
2009	216	92	497	74	24%	47%
2010	219	90	436	60	27%	55%
2011	253	99	253	99	27%	54%

Glede uporabe čelade je delež poškodovanih kolesarjev v naselju, ki so uporabljali čelado, za polovico manjši kot izven naselja (v 2011: 27 % poškodovanih v naselju - 54 % poškodovanih izven naselja).

Vzpodbudo je, da se povečuje stopnja uporabe zaščitne čelade tako v naseljih kot izven njih. Uporaba zaščitne čelade pri poškodovanih kolesarjih v naseljih se je povečala iz 21 % v letu 2007 na 27 % v letu 2011, pri poškodovanih kolesarjih izven naselij pa iz 35 % v letu 2007 na 54 % v letu 2011.

Tabela 5: Poškodovani kolesarji po starostnih skupinah v obdobju 2007-2011

Starostni razred v letih	umrli	hudo telesno poškodovani	lahko telesno poškodovani
od 0 do 13	1%	6%	8%
od 14 do 17	6%	5%	8%
od 18 do 20	0%	3%	4%
od 21 do 23	4%	2%	5%
od 24 do 30	5%	6%	11%
od 31 do 40	7%	11%	14%
od 41 do 50	16%	18%	17%
od 51 do 60	28%	22%	17%
nad 60	32%	28%	17%

Delež poškodovanih kolesarjev je največji pri najstarejši starostni skupini (nad 60 let). Najbolj izstopa delež umrlih - 32 %, delež hudo telesno poškodovanih je 28 %, lažje telesno poškodovanih pa je poleg starostne skupine nad 60 let največ še v skupini od 41 do 50 ter od 51 do 60 in sicer 17 %.

Glede razdelitve po spolu, se je v zadnjem 5 letnem obdobju poškodovalo 66 % moških, 44 % pa je bilo žensk.

Tabela 6: Delež poškodovanih kolesarjev kot povzročitelji prometne nesreče v zadnjem 3 letnem obdobju

LETO	S hudo tel. poškodbo		S lahko tel. poškodbo		smrt	
	Povzr. DA	Povzr. NE	Povzr. DA	Povzr. NE	Povzr. DA	Povzr. NE
2009	52%	48%	43%	57%	61%	39%
2010	58%	42%	46%	54%	56%	44%
2011	58%	39%	50%	50%	64%	36%

Podatki iz zgornje table kažejo, da so kolesarji vedno bolj pogosto povzročitelji prometne nesreče s poškodbo kolesarja. Delež povzročiteljev prometne nesreče s smrtjo kolesarja, je v zadnjem 3 letnem obdobju 60 % v prid kolesarja. Prav tako je delež kolesarjev kot povzročiteljev prometne nesreče s hudo poškodbo kolesarja na

strani kolesarjev in sicer 56 %. Pri lažjih telesnih poškodbah pa je delež krivde povzročitelja prometne nesreče enakomerno razdeljen med kolesarjem ter drugim udeležencem (50 %).

Tabela 7: Poškodbe kolesarjev po statistični regijah

STATISTIČNA REGIJA	Št. poškodovanih kolesarjev (S,H,L)	v %
OSREDNJESLOVENSKA	1033	32%
PODRAVSKA	724	23%
SAVINJSKA	317	10%
GORENJSKA	311	10%
POMURSKA	237	7%
GORIŠKA	147	5%
OBALNO-KRAŠKA	133	4%
JUGOVZHODNA SLOVENIJA	118	4%
KOROŠKA	78	2%
SPODNJESAVSKA	43	1%
NOTRANJSKO-KRAŠKA	41	1%
ZASAVSKA	21	1%

Glede na regijo izstopajo po številu poškodovanih kolesarjev v zadnjih 3 letih Osrednjeslovenska regija (32 % vseh poškodovanih kolesarjev), sledi Podravska (23 %), Gorenjska in Savinjska (10 %) ter Pomurska (7 %).

Tabela 8: Število nesreč kolesarjev po vrsti ceste

VRSTA CESTE	Št. nesreč	v %
NASELJE Z ULIČNIM SISTEMOM	1998	62%
DRŽAVNA CESTA	534	17%
NASELJE BREZ ULIČNEGA SISTEMA	474	15%
LOKALNA CESTA	205	6%

Po številu prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev zadnjem tri letnem obdobju, najbolj izstopajo naselje z uličnim sistemom (62 %), sledijo mu državne ceste (17 %), naselje brez uličnega sistema (15 %) in pa lokalne ceste (6 %)

V juniju 2011 je na 10 lokacijah v Ljubljani in Mariboru potekalo opazovanje uporabe zaščitne čelade med kolesarji. Med opazovanjem je bilo zabeleženih 34.391 kolesarjev. Ključne ugotovitve iz opazovanja:

- 4,9 kolesarjev je v času opazovanja nosilo zaščitno čelado (94,9 % brez zaščitne čelade),
- v opazovanju je bilo zajetih 54 % moških in 45 % žensk,

- moški pri vožnji s kolesom bolj uporabljajo zaščitno čelado kot ženske. Delež moških je 5,8 %, delež žensk pa 3,8 %,
- 88,2 % kolesarjev je pravilno vozilo kolo po smernem vozišču na kolesarski stezi, 11,8 % pa je vozilo v napačno smer,
- pri pravilni smeri vožnje po kolesarski stezi so v rahli prednosti ženske, saj so pravilno vozile v 89,1 %, moški pa v 87,5 %.
- uporaba zaščitne čelade ja največja pri starostni skupini do 18 let – 22,8%, najmanjša pa pri starostni skupini od 18 – 30 let in sicer 3,7 % (starost kolesarja določena na presoji opazovalca).
- 47 % kolesarjev je imelo sprednjo luč, 45 % kolesarjev je imelo zadnjo luč oz. drugo ustrezno sredstvo.
- urni interval z največ kolesarji je bil med 15. in 17. uro.

6. PREVENTIVNI UKREPI SODELUJOČIH AKTERJEV

Za obdobje od 23. do 28. aprila 2012 ter od 11.6. do 16.6.2012 junija 2012

Zap. št.	VRSTA UKREPA	NOSILEC	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Obvestilo šolam, da dneve poteka akcije seznanjajo učence o varnem kolesarjenju v cestnem prometu	Šole po Sloveniji	MIZKŠ	April 2012	v šolah po Sloveniji	
2.	FIA ETEC – evropsko tekmovanje mladih kolesarjev	FIA	FIA, AMZS, AVP	April, maj ter 21.-24. september	OŠ, SPV Maribor državno tekmovanje, 21.-24. September Bochnia –Poland evropsko tekmovanje	Tekmovanje mladih kolesarjev v teoretičnem in praktičnem delu (otroci rojeni leta 2000-2002)
3.	Pri rednem delu bodo policisti izvedli nadzor nad vozniki koles in v tem času izvedli poostren nadzor	Apolonija	Policija	23. – 27. april	vse policijske uprave	
4.	Nadzor nad vožnjo kolesarjev v naravnem okolju	Apolonija	Policija	april - oktober	vse policijske uprave	
5.	Objava informacije o poteku akcije na spletni strani Policije s povezavo na stran AVP	Apolonija	Policija	23. – 27. april	Generalna policijska uprava	
6.	Seznanjanje javnosti preko operativno komunikacijskih centrov	Apolonija	Policija OKC	23. – 27. april dopoldan	Operativno komunikacijski center Generalne policijske	

	policije o poteku akcije ob vsakodnevnem poročanju stanja varnosti in dela policije v zadnjih 24 urah				uprave in operativno komunikacijski centri na policijskih upravah	
7.	Medijsko sodelovanje policijskih uprav in policijskih postaj z lokalnimi mediji	Apolonija	Policijske uprave, Policijske postaje	23. – 27. april	vse policijske uprave	
8.	Preverjanje kolesarskih izkaznic pri osnovnošolskih otrocih	Apolonija	Policija	maj - september	vse policijske uprave	
9.	Sodelovanje pri izvajanju kolesarskih izpitov	Apolonija	Policija	maj - junij	vse policijske uprave	
10.	Nadzor nad uporabo zaščitne čelade otrok po 34. Členu ZPrCP	ZORS	Občinski redarji	23.4.-28.4.2012 in med 11.6.-16.6.2012	Pred osnovnimi šolami, v naseljih, sprehajalnih poteh, območjih za pešce, območju umirjenega prometa, kolesarskih poteh	
11.	Vožnja v enosmerno 98. čl	ZORS	Občinski redarji	23.4.-28.4.2012 in med 11.6.-16.6.2012	Pred osnovnimi šolami, v naseljih, sprehajalnih poteh, območjih za pešce, območju umirjenega prometa, kolesarskih poteh	
12.	37. člen vožnja po pločniku, prehodu za pešce, vožnja v nasprotni smeri kolesarske	ZORS	Občinski redarji	23.4.-28.4.2012 in med 11.6.-16.6.2012	Pred osnovnimi šolami, v naseljih, sprehajalnih poteh, območjih za pešce, območju umirjenega prometa, kolesarskih	

					poteh	
20.	Izvedba preventivne akcije med mimoidočimi	AVP	AVP-SRK	april	Prešernov trg - Ljubljana	-deljenje preventivnega materiala -opozarjanje na pravilno opremo kolesa -reševanje kratkih testov o kolesarskih navadah
21	Pregled kolesarskih pasti	REC Slovenja	AVP, kolesarska mreža	april	Ljubljana	-v sodelovanju s kolesarsko mrežo Slovenije
22.	Akcija na področju starejših kolesarjev	AVP SPV	AVP, Občinski SPV v sodelovanju z mentorji prometne vzgoje ter ostalimi strokovnjaki (odvisno od dogovorov po občinskih SPV)	April-junij	Po Sloveniji, že poteka v LJ, MB	
23.	Vodenje, koordinacija in priprava načrta ter vseh aktivnosti	AVP	AVP			
24.	Ukrepi na področju občin v zvezi z kolesarsko infrastrukturo	AVP	AVP-SRK	april	Vsem občinam	
25.	usposabljanje učiteljev za izvedbo kolesarski izpitov v osnovnih šolah	Zavod za šolstvo	Šole po Sloveniji	april	Slovenija	
26.	Kolesarski izpiti; izvajanje priprav za opravljanje izpita, izpitna preverjanja	AVP SPV in občinski SPV	Občinski SPV in Prostovoljci ZŠAM	Maj – junij	OŠ po Sloveniji	V sodelovanju z OŠ, NVO, Policijo
27.	Kolesarska tekmovanja, organizacija tekmovanj po OŠ in občinah, varovanje udeležencev z urejanjem	AVP SPV in občinski SPV	Občinski SPV in Prostovoljci ZŠAM	Maj – junij	OŠ in občine po Sloveniji	V sodelovanju z OŠ, NVO, Policijo

	prometa					
28.	Opozarjanje na pravila vožnje za kolesarje ter opozarjanje pešcev na peščevih površinah	MOL	Svet ČS Center	maj	OŠ Toneta Čufarja	
29.	Poostren nadzor nad kolesarji glede zaščitnih čelad, smeri vožnje, prepoved uporabe naprav, ki zmanjšujejo zaznavanje, odgovornost staršev	MOL	Mestno redarstvo v sodelovanju z kolesarsko patruljo MR	april	Po Ljubljani	
30.	Delitev propagandnega materiala	MOL	Mestno redarstvo v sodelovanju z kolesarsko patruljo MR	april	Po Ljubljani	
31.	Večja pozornost kolesarjev v območjih gostejšega prometa	MOL	Mestno redarstvo v sodelovanju z kolesarsko patruljo MR	april	Po Ljubljani na lokacijah, v bližini vrtcev, OŠ, domov starejših občanov	
32.	Likovni ter literarni natečaj »Varno s kolesom v prometu«	MOL, PUL	SPV AVP	April, maj	V OŠ Ljubljana	
33.	Izvedba preventivno-izobraževalnih delavnic 5xSTOP je COOL za osnovnošolce 3. VIO in srednješolce z vrstnikom, ki se je hudo telesno poškodoval v prometni nesreči	Zavod Varna pot v sodelovanju s šolami in občinskimi ustanovami	Demonstratorji Zavoda Varna pot	23.-25.4. in 14.6.2012	OŠ Spodnja Idrija, Srednja zdravstvena šola Ljubljana, OŠ Bistrica, OŠ Križe	
34.	Obvestila upokojenskim društvom po Sloveniji	ZDUS	Upokojenska društva	april	Po Sloveniji	
35.	Mobilne kolesarske delavnice	MKM	Kolesarska mreža	April		-preventivi pregledi koles, -delitev promocijskega materiala -osnovna popravila koles

7. MEDIJSKE AKTIVNOSTI

V času akcije bo tudi z namenom seznanja širše javnosti poleg medijske kampanje izvedeno tudi naslednje:

- priprava gradiva za objavo na internetu,
- dogovor s predstavniki elektronskih lokalnih medijev za brezplačno medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- priprava in izvedba novinarske konference na AVP **april 2012**,
- seznanjanje lokalne javnosti o poteku akcije in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti.

8.MERJENJE USPEŠNOSTI PREVENTIVNIH UKREPOV

Merjenje učinkovitosti ukrepov za večjo prometno varnost kolesarjev se izvaja ne le na sistemski, temveč tudi na lokalnih ravneh.

Proces izvajanja akcijskega načrta upošteva potrebo po trajnosti in je načrtovan tako, da je po enotni metodologiji razdeljen na obdobja, ki mu bodo zagotovila uspešnost tudi v prihodnje in nas obenem vodila proti zastavljenim strateškim usmeritvam. Časovno razdeljeni proces bo omogočil obdobjno ocenjevanje v skladu s postavljenimi merili in zagotovil primerjavo rezultatov z rezultati predhodnih obdobj.

V strateškem pomenu je razdeljen na 2 obdobji, ki ga dopolnjujejo obdobjni načrti po enotno izdelani metodologiji:

- prvo obdobje zajema mesec april od 16.04.2012 do 28.04.2012 pomeni pa začetek izvajanja ukrepov in prizadevanje za uravnoteženi sistem načrtovanja dejavnosti;
- drugo obdobje zajema mesec junij od 11.06.2012 do 16.06.2012, ki bosta omogočila doseganje prometno-varnostnih ukrepov in vrednotenje učinkovitosti akcije;

S časovno razdeljenimi obdobji preventivnih akcij bomo dosegli nepretrgano spremljanje trenutnega stanja na poti do uresničitve zastavljenega cilja in strategije. Po vsaki ocenitvi izvajanja akcije iz strani izvajalcev ukrepov, bomo pridobili ustrezne informacije za odločanje, kako naprej, v skladu z že doseženim napredkom glede na zastavljene usmeritve.

Za uspešne preventivne akcije je potrebno izvajanje ukrepov, ki bodo omogočili pridobivanje široke družbene podpore za izvajanje tako na državni kot na lokalni ravni.

9. POROČILO O EVALVACIJI

** V roku 14 dni (do 11.05.2012) od zaključene preventivne akcije nam posredujte poročilo o izvedbi preventivne akcije na vašem področju*

10. ZAKLJUČEK

Spodbujanje ter prizadevanje za povečanje kolesarskega prometa posledično pomeni tudi povečano pozornost, ki jo je potrebno namenjati varnosti kolesarjev na javnih površinah v Sloveniji. Tudi po podatkih v Nacionalni strategiji kolesarjev za obdobje 2007-2011 se v Sloveniji skoraj 75% nesreč kolesarjev zgodi v naseljih, glede na kategorijo ceste pa se največ nesreč zgodi na regionalnih in lokalnih cestah. Ta podatek, daje poudarek na pomembnost dobro zgrajene kolesarske infrastrukture.

Kljub pomembnemu napredku, ki je bil dosežen na področju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem števila umrlih kolesarjev so potrebna nadaljnja in okrepljena prizadevanja prav pri opozarjanju udeležencev v cestnem prometu ter s tem vplivanje na pomembnost varnosti kolesarjev z upoštevanjem preventivnih nasvetov glede uporabe zaščitne čelade in primerne ravnanja v prometu in hkrati zmanjšanja ogrožanja tudi ostalih udeležencev v prometu. Pomemben element, ki prispeva k varnosti kolesarskega prometa pa je področje infrastrukture, na katero ima največ vpliva lokalna raven. V upanju, da se zavedajo pomembnosti vključevanja kolesarske infrastrukture v prostor ter vplivu dobro zgrajene infrastrukture na zmanjšanje nesreč kolesarjev se veselimo tovrstne preventivne akcije.

Kajti preventivna akcija je pomembna aktivnost pri doseganju zastavljenih ciljev ter opozarjanje širše javnosti o problemu, ki zadeva kolesarje. Zavedamo se, da je akcija ciljni prispevek k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Če bomo s tokratno akcijo dosegli obnovitev kolesarske steze ali pas-a ali za določen odstotek zmanjšali posledice prometnih nesreč ali celo obvarovali kakšno življenje na podlagi uporabe zaščitne čelade, bo nedvoumno dosežen naš cilj ter namen.

Pripravila:
Vesna Marinko
Vodja Sektorja za razvoj
In koordinacijo

Ljubo ZAJC
DIREKTOR AVP