

KOLESARJI

AKCIJSKI PROGRAM

15. – 28. maj 2017

Evropski teden mobilnosti (16. – 22. september 2017)



1. UVOD

Javna agencija RS za varnost prometa vodi in koordinira preventivno akcijo za večjo varnost kolesarjev, katere glavni namen je osveščati in informirati glede ogroženosti kolesarjev in ustreznega ravnanja ter izboljšati varnost kolesarjev v prometu.

V okviru izvajanja Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2013 – 2022 so kolesarji izpostavljeni kot eno izmed prioritetenih področij, z namenom doseganja skupnega cilja in sledenja Viziji 0, predvsem z ukrepi ter preventivnimi aktivnostmi na podlagi prometno-varnostne problematike ter ranljivejših skupin udeležencev v prometu. Hkrati nas zavezuje tudi Evropska listina o varnosti v cestnem prometu, kjer se Javna agencija RS pridružuje večji prometni varnosti v Evropi s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu, ter v okviru katere so posebej izpostavljeni ranljivejši udeleženci ter trend povečevanja prometa kolesarjev v okviru trajnostne mobilnosti in zmanjševanja toplogrednih plinov pod okriljem okoljske politike.

V letu 2016 so bili kolesarji udeleženi v 7,4 % vseh prometnih nesreč v Sloveniji, med umrlimi v prometnih nesrečah je bilo 10 % kolesarjev in pri telesno poškodovanih jih je bilo 13,8 %. Delež kolesarjev med vsemi žrtvami je zadnja leta približno na isti ravni, vendar presega 10 % kar je meja bolj varnih držav in pomeni pomemben podatek, da je potrebno zagotoviti kolesarjem ter kolesarskemu prometu posebno pozornost.

Za namene izvajanja nacionalne akcije namenjene večji varnosti kolesarjev v Sloveniji je oblikovan tudi akcijski načrt z opredeljenim izvajanjem aktivnosti preventivne akcije za večjo varnost kolesarjev, s ciljem izboljšati varnost ene izmed najbolj ranljivih skupin udeležencev v cestnem prometu - kolesarjev. S preventivnim opozarjanjem za večjo varnost kolesarjev, želimo opozoriti na upoštevanje prometnih pravil, na odgovornejše vedenje kolesarjev v cestnem prometu in na dokaj nizko kulturo udeležencev v cestnem prometu. Vloga akcijskega načrta pri izboljšanju varnosti kolesarjev v cestnem prometu je na preventivnem opozarjanju pomembnosti uporabe varnostne čelade ter posledično zmanjšanje prometnih nesreč s hudimi posledicami ter smrtnim izidom.

Cilj, ki smo ga zastavili v okviru preventivne akcije, je omogočiti varno kolesarjenje na javnih cestnih površinah v Sloveniji in zmanjšanje števila mrtvih in huje telesno poškodovanih kolesarjev za 20 % ter povečati uporabo čelade pri kolesarjih za 10 %.

Po tujih študijah je v povprečju 20-40 % vseh poti opravljenih s kolesom, povprečna opravljena pot je med 3-5 km. Glede kolesarjenja kot načina prevoza za vsakodnevne potrebe kažejo podatki tujih mest, da približno 10 – 15 % ljudi dnevno kolesari na delo ali drugih opravkih. V Sloveniji posamezni podatki kažejo, da se opravi 2,7 % poti s kolesom (Raziskava o potovalnih navadah, 2016), prav tako je delež kolesarskih poti v Ljubljani 11,1 %, v širši ljubljanski regiji pa 3,1 %. Najbolj pogosto uporabljajo kolesa najstniki in mladostniki ter starejši. Žal za slovenske razmere ni podrobnejših informacij razen posameznih ocen in podatkov iz novo uvedenih kolesarskih števecov. Glede na ocene občin se kolesarski promet počasi povečuje. Prav tako se v zadnjih letih v nekaterih lokalnih skupnostih tudi bolj celovito lotevajo politike urejanja kolesarskih površin in tudi uvajanja novih bolj inovativnih ukrepov. Na državni ravni pa je bilo v zadnjih letih opaziti zastoj kolesarskih projektov, predvsem zaradi pomanjkanja finančnih sredstev.

V letu 2016 je bila sprejeta sprememba zakonskih določb glede obveze uporabe zaščitne kolesarske čelade za kolesarje do 18. leta starosti. Pokazalo se namreč je, da je delež uporabe zaščitne čelade prav pri mladostnikih najnižji v primerjavi z drugimi starostnimi skupinami. Nedvomno pa kažejo vse

raziskave, da zaščitna čelada zelo pomembno prispeva k zmanjšanju posledic in poškodb glave pri nesrečah in padcih kolesarjev.

Pomemben del aktivnosti za večjo varnost kolesarjev se izvaja tudi v okviru priprave prometnih strategij in spodbujanja trajnostne mobilnosti tako na nacionalni kot občinski ravni. Ob urejanju površin za kolesarje, pripravi tehničnih smernic za projektiranje površin in ukrepov za večjo varnost kolesarjev, je pomembno tudi spodbujanje kolesarjenja kot oblike prevoza, rekreacije in gibanja.

Aktivnosti na nacionalni ravni bodo skladno z Obdobnim načrtom za leto 2017 potekale v mesecu maju ter v septembru v okviru Evropskega tedna mobilnosti.

2. CILJI

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

1. V LETU 2017 NE SME BITI PRESEŽENA KRITIČNA MEJA 10 UMRLIH KOLESARJEV.
2. V LETU 2017 ZMANJŠATI ŠTEVILO HUDO TELESNO POŠKODOVANIH KOLESARJEV ZA 20 %.
3. POVEČATI UPORABO KOLESARSKE ČELADE ZA 10 %.

V letu 2016 je na slovenskih cestah umrlo 13 kolesarjev, 179 pa se jih je huje ter 991 lažje telesno poškodovalo. S spremembo vedenjskih vzorcev obenem krepimo zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ skrbeti tudi sami.

3. ANALIZA VARNOSTI KOLESARJEV

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

- v letu 2016 je v prometnih nesrečah umrlo 13 kolesarjev, kar je 7 % manj kot v letu 2015;
- v letu 2016 je delež umrlih kolesarjev glede na vse umrle udeležence znašal 10 % (skupaj je umrlo 130 udeležencev), v zadnjih petih letih se giblje delež kolesarjev okrog 11 % v povprečju, pred tem pa je bil nižji, npr. v letu 2007 je bil delež le 6 % (sprememba se odraža predvsem zaradi zmanjšanja števila drugih žrtev, število kolesarjev pa se ni bistveno spremenilo);
- velika večina prometnih nesreč kolesarjev se zgodi znotraj naselij (okrog 85 %), zato so nujni učinkoviti ukrepi na lokalni ravni in povezovanje nacionalne in lokalne ravni;
- med umrlimi in poškodovanimi kolesarji so najbolj ogroženi starejši kolesarji nad 54 let starosti (več kot 45 %), zato je potrebno vključiti tudi aktivnosti za to starostno skupino;
- najpogostejši vzroki prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev so bili neprilagojena hitrost, neupoštevanje pravil prednosti ter nepravilna stran in smer vožnje;

Preglednica: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice

LETO	Št. nesreč	Posledice		
		Lažja tel.pošk.	Huda tel.pošk.	Smrt
2007	1337	1009	169	17
2008	1160	853	155	16
2009	1206	909	175	18
2010	1089	834	125	16
2011	1314	965	147	14
2012	1381	991	198	12
2013	1288	991	154	16
2014	1350	966	199	13
2015	1368	976	222	14
2016	1326	991	179	13
primerjava 16/15	-3%	2%	-19%	-7%

Število prometnih nesreč s kolesarji se je v preteklem letu zmanjšalo za 3 %, število umrlih se je znižalo za 7 %, zmanjšalo se je tudi število hudo telesno poškodovanih za 19 %, kar pomeni, da je bil cilj nacionalnega programa za leto 2016 dosežen glede smrtnih žrtev in huje poškodovanih.

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

LETO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Povprečje
Št. vseh umrlih	141	130	125	108	120	130	124,8
Št. umrlih kolesarjev	14	12	16	13	14	13	13,8
Delež umrlih kolesarjev	10%	9%	13%	12%	12%	10 %	11,2%

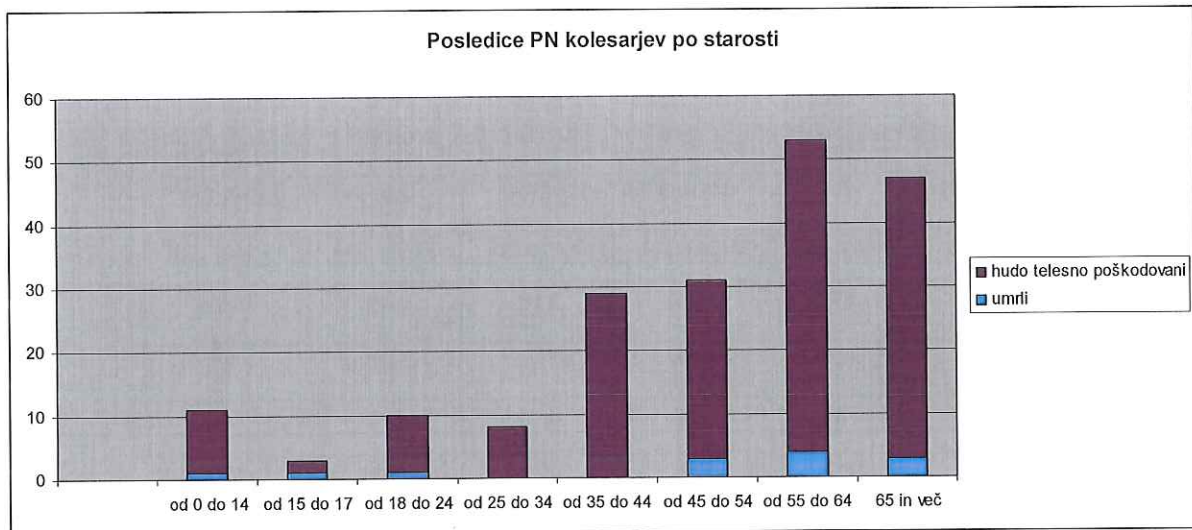
Število umrlih kolesarjev v zadnjem 5-letnem obdobju znaša približno 14 umrlih, in predstavlja 11% delež med vsemi smrtnimi žrtvami v prometu. V letu 2016 je delež nekoliko upadel na 10 %.

Glede na težo posledic prometnih nesreč kolesarjev je verjetnost smrtne žrtve pri kolesarjih udeleženih v prometne nesreče relativno nizko (za leto 2016 znaša delež smrtnih žrtev 1,0 %), huje poškodovanih pa 13,5 %, kar pomeni veliko večjo verjetnost, da v primeru prometne nesreče kolesar utrpi hujše ali lažje posledice, ki so lahko tudi trajne (npr. pri poškodbah glave).

Glede na starost so izrazito najbolj ogroženi starejši kolesarji, in sicer je bilo v letu 2016 36 % umrlih kolesarjev starejših od 54 let, ter več kot polovica (51,5 %) v starosti nad 45 let. Med otroki do 14. leta starosti je bila ena smrtna žrtev, 10 je bilo huje ter 68 lažje telesno poškodovanih, kar skupaj predstavlja približno 6 % med umrli in hudo poškodovani kolesarji.

Preglednica: Prometne nesreče kolesarjev s posledicami in po starosti.

2016					
Starostni razred v letih	umrli	hudo telesno poškodovani	lahko telesno poškodovani	SKUPAJ	Delež (%)
od 0 do 14	1	10	68	79	6,7
od 15 do 17	1	2	82	85	7,2
od 18 do 24	1	9	88	98	8,3
od 25 do 34	0	8	141	149	12,6
od 35 do 44	0	29	134	163	13,8
od 45 do 54	3	28	154	185	15,6
od 55 do 64	4	49	170	223	18,9
65 in več	3	44	154	201	17,0
SKUPAJ 2016				1183	100,0



Slika: Prikaz posledic prometnih nesreč kolesarjev po starosti za smrtne žrtve in hudo poškodovane (leto 2016).

Preglednica: Prometne nesreče kolesarjev s posledicami v naseljih oz izven naselij

LETO	Število prometnih nesreč		Delež v naseljih
	V naseljih	Izven naselij	
2008	852	160	84%
2009	891	192	82%
2010	808	159	84%
2011	933	183	84%
2012	981	203	83%
2013	966	179	84%
2014	977	185	84%
2015	1006	183	85%
2016	1126	200	85%

Iz zgornje preglednice lahko razberemo, da je število prometnih nesreč kolesarjev s posledicami v naseljih več kot 5-krat večje kot izven naselij. Povprečje deleža prometnih nesreč kolesarjev v naseljih v zadnjem 5 letnem obdobju znaša v povprečju 84 %.

Glede razdelitve po spolu, je bilo v povprečju v prometnih nesrečah kolesarjev 70,8 % moških, 29,2 % pa je bilo žensk, kar kaže na večjo ogroženost moških, verjetno pa tudi na njihovo večjo izpostavljenost in večje število moških kolesarjev.

Preglednica: Prikaz posledic kolesarjev po spolu za leto 2015.

	Brez poškodb	Hudo poškodovani	Lahko poškodovani	Smrtne žrtve	SKUPAJ	Delež s poškodbo %
moški	155	130	684	12	981	70,83
Ženske	47	49	307	1	404	29,17
SKUPAJ	202	179	991	13	1385	100,00

Preglednica: Delež poškodovanih kolesarjev kot povzročiteljev prometne nesreče v zadnjih 5 letih.

LETO	Smrt		S hudo tel. poškodbo		Z lahko tel. poškodbo	
	Povzr. DA	Povzr. NE	Povzr. DA	Povzr. NE	Povzr. DA	Povzr. NE
2010	56%	44%	58%	42%	46%	54%
2011	64%	36%	58%	42%	50%	50%
2012	67%	33%	58%	42%	49%	51%
2013	56%	44%	58%	42%	49%	51%
2014	77%	23%	60%	40%	51%	49%
2015	50%	50%	64%	36%	64%	36%
2016	62%	38%	69%	31%	54%	46%

Podatki iz zgornje tabele kažejo, da so kolesarji pogosto sami povzročitelji prometne nesreče s poškodbo kolesarja. Delež povzročiteljev prometne nesreče s smrtjo kolesarja, je v zadnjem 5 letnem obdobju v več kot 60 % na strani kolesarja. To kaže tudi na neustrezno ravnanje kolesarjev v prometu, ki tako izrazito tvegajo udeležbo v prometni nesreči, zato je zelo pomembno tudi usposabljanje in izobraževanje kolesarjev ter preventivne aktivnosti.

Preglednica: Poškodbe kolesarjev po statistični regijah (za 5 let 2012-2016)

Statistična regija	2012	2013	2014	2015	2016	SKUPAJ	Delež (%)
GORENJSKA	115	120	117	141	137	630	9,4
GORIŠKA	61	59	78	64	61	323	4,8
JUGOVZHODNA SLOVENIJA	47	49	46	48	55	245	3,7
KOROŠKA	27	23	25	27	29	131	2,0
NOTRANJSKO-KRAŠKA	19	20	14	11	10	74	1,1
OBALNO-KRAŠKA	85	100	97	117	97	496	7,4
OSREDNJESLOVENSKA	447	384	429	424	384	2068	30,9
PODRAVSKA	278	270	275	245	254	1322	19,7
POMURSKA	96	81	79	87	78	421	6,3
SAVINJSKA	173	152	153	174	183	835	12,5
SPODNJESAVSKA	22	22	23	22	28	117	1,7
ZASAVSKA	10	5	9	7	10	41	0,6
						6703	100

Glede na regijo izstopajo po številu poškodovanih kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju Osrednjeslovenska regija (31 % vseh poškodovanih kolesarjev), sledi Podravska (20 %), Savinjska (12 %) in Gorenjska (9,5 %).

Preglednica: Število prometnih nesreč kolesarjev po vrsti ceste

VRSTA CESTE	2012	2013	2014	2015	2016
NASELJE Z ULIČNIM SISTEMOM	64%	63%	64,9%	64,1%	63,4%
NASELJE BREZ ULIČNEGA SISTEMA	13%	17%	14,4%	15,4%	15,2%
DRŽAVNE CESTE	17%	15%	16,8 %	14,1%	14,5%
LOKALNA CESTA IZVEN NASELJA	6%	6%	5,8%	6,4%	6,3%

Po številu prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju, najbolj izstopajo naselje z uličnim sistemom (povprečje 63 %), sledijo mu državne ceste (povprečje 15 %), naselje brez uličnega sistema (povprečje 15 %) in pa lokalne ceste (povprečje 6 %).

Preglednica: Število prometnih nesreč s udeležbo kolesarjev ter posledice – povzročitelj prometne nesreče alkoholiziran kolesar

LETO	Prometne nesreče			
	Vse nesreče	S hudo tel.pošk.	Z lahko tel.pošk.	S smrtnim izidom
2011	127	15	95	2
2012	148	24	108	2
2013	141	22	100	3
2014	144	22	96	4

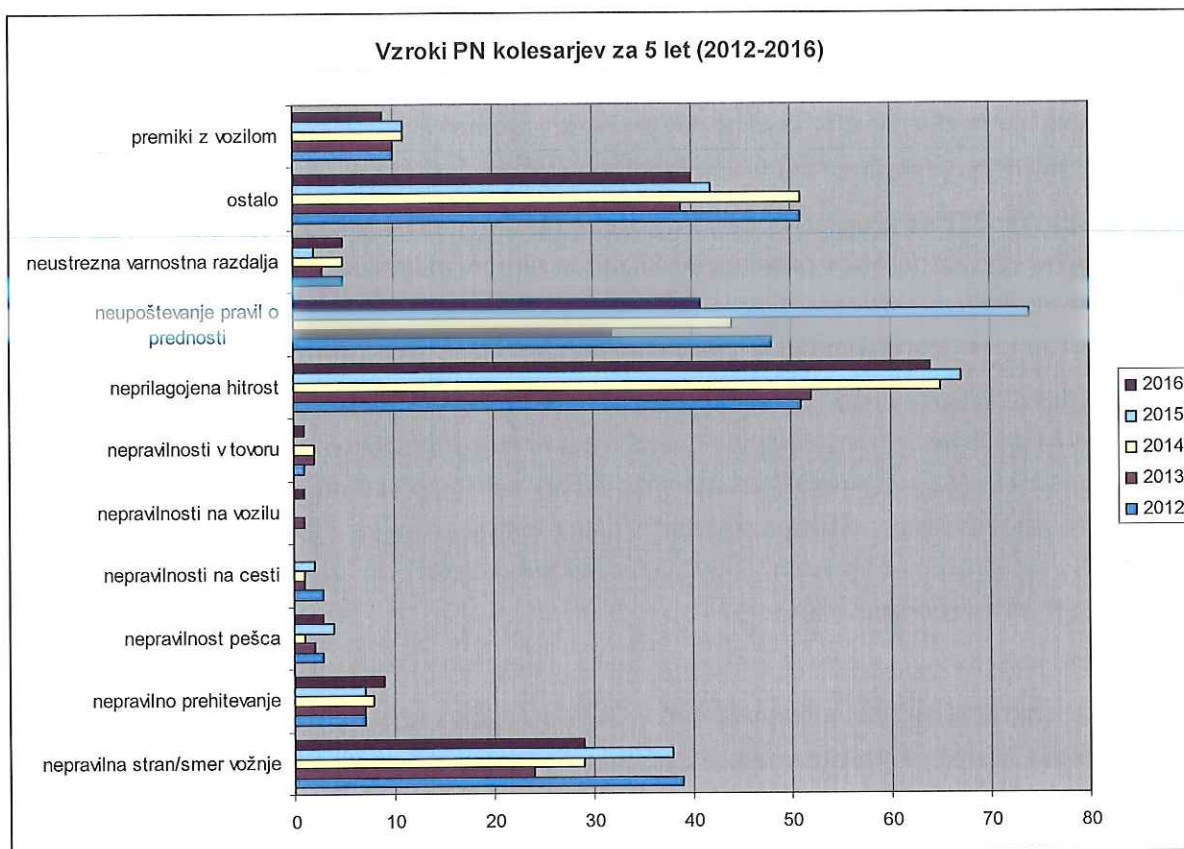
2015	124	19	85	0
2016	141	27	100	3
primerjava 16/15	+14 %	+42 %	+18 %	+300 %

V letu 2016 se je problematika alkoholiziranosti kolesarjev, ki so povzročili prometno nesrečo povečala za 14 %, prav tako se je povečala teža posledic teh prometnih nesreč, saj so kar 3 kolesarji umrli zaradi povzročitve prometne nesreče pod vplivom alkohola. Skupen delež alkoholiziranih kolesarjev kot povzročiteljev prometne nesreče znaša približno 10 % in je primerljiv z deležem med vozniki motornih vozil (približno 9,8 %). Povprečna stopnja alkoholiziranosti pri kolesarjih povzročiteljih je skupno za vse nesreče preko 1,6 mg/l izdihanega zraka, kar je izredno veliko.

Glede na vzroke prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev za zadnjih 5 let najbolj izstopajo neprilagojena hitrost (v letu 2016 31,7 %), neupoštevanje pravil o prednosti (20,3 % prometnih nesreč), ter nepravilna stran in smer vožnje (14,4 %). Ključni vzroki ostajajo skozi zadnjih 5 let isti.

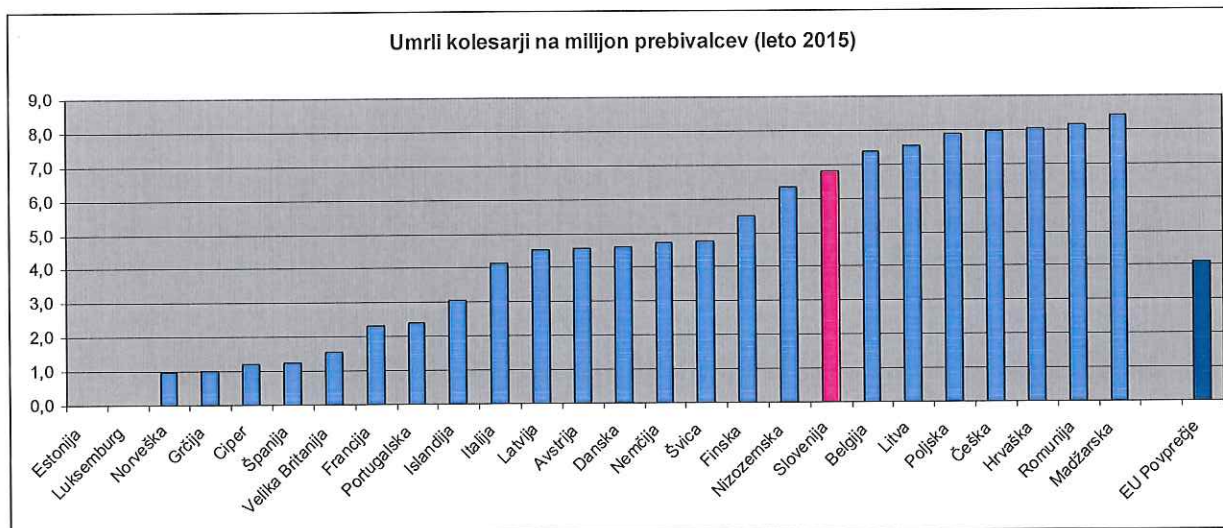
Preglednica: Vzrok prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev, kjer se je kolesar hudo telesno poškodoval ali umrl

Vzrok	2012	2013	2014	2015	2016
nepravilna stran/smer vožnje	39	24	29	38	29
nepravilno prehitevanje	7	7	8	7	9
nepravilnost pešca	3	2	1	4	3
nepravilnosti na cesti	3	1	1	2	0
nepravilnosti na vozilu		1			1
nepravilnosti v tovoru	1	2	2		1
neprilagojena hitrost	51	52	65	67	64
neupoštevanje pravil o prednosti	48	32	44	74	41
neustrezna varnostna razdalja	5	3	5	2	5
ostalo	51	39	51	42	40
premiki z vozilom	10	10	11	11	9



Slika: Prikaz vzrokov prometnih nesreč z udeležbo kolesarja za zadnjih 5 let (2012 - 2016).

MEDNARODNA PRIMERJAVA



Graf : Število umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev v nekaterih državah članicah EU v letu 2015

Zgornji graf prikazuje število umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev v nekaterih državah članicah EU v primerjalnem letu 2015. Slovenija s 6,8 umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev se nahaja v drugi polovici držav. V letu 2016 je bilo stanje nekoliko boljše.

4. PROMOCIJA VARNEGA KOLESARJENJA

Kolesarji spadajo med ranljivejše skupine udeležencev v prometu, zato je dolžnost in odgovornost drugih udeležencev, da so posebej pozorni in skrbni do njih.

Kolesarji so v izhodišču bolj ogroženi, saj niso posebej zaščiteni ter na dvokolesu lahko relativno hitro izgubijo ravnotežje. Ob tem se v prometu srečujejo z različnimi motoriziranimi vozili na eni strani, ki so po masi, hitrostih in širini pomemben dejavnik tveganja v prometu trka s kolesarjem, na drugi strani pa lahko kolesarji ogrožajo še ranljivejše udeležence kot so pešci, starejši, invalidi.

Glavni dejavniki tveganja za nastanek prometne nesreče in težjih posledic za kolesarje so skladno s tujimi študijami: hitrost motoriziranih vozil, teža in oblika motoriziranih vozil (večja ogroženost pri tovornih večjih vozilih s slabo preglednostjo boka vozila), odsotnost zaščitne opreme pri kolesarjih (uporaba kolesarske čelade, ustrezna oblačila), vidnost kolesarjev (neuporaba luči na kolesu, odsevnikov) ter nadzor nad kolesom (tehnična brezhibnost kolesa, prehitra vožnja glede na razmere) in alkohol pri voznikih in kolesarjih.

V maju 2016 je Javna agencija RS za varnost prometa izvedla opazovanje kolesarjev v dejanskem prometu. In sicer smo skupno opazovali preko 4.800 kolesarjev, v okolici in znotraj treh slovenskih mest (Ljubljani, Maribor in Novem mestu), opazovanje pa je potekalo tako v naselju kot urbanem okolju ter izven naselja. Opazovali smo ravnanje kolesarjev, beležili konkretne nepravilnosti kolesarjev ter uporabo zaščitne kolesarske čelade. Podatki jasno kažejo, da je v urbanih središčih kolesarjev več (Ljubljana 64 %, Maribor 25 %, v Novem mestu pa manj), med njimi največ odraslih, sledijo mladostniki, otrok je bilo manj. Prav tako je bilo število kolesarjev v naselju (83 %) bistveno večje kot izven naselja (17 %), moških je bilo nekoliko več (58 %) kot žensk. Rezultati opazovanja kažejo, da so kršitve predpisov in prometnih pravil med kolesarji kar pogoste, saj je v povprečju kar 24 % kolesarjev kršilo predpise. Pri moških je bilo teh kršitev nekoliko več kot pri ženskah. Najpogostejše kršitve, ki se skladajo tudi z podatki Policije in redarstev glede izrečenih sankcij, pa so nepravilnosti pri prečkanju (predvsem prečkanje kolesarjenja na prehodu za pešce, kar ni ustrezno), stran in smer vožnje (vožnja v nasprotni smeri) ter tudi vožnja v rdečo luč. Sledijo pa vožnja po pločniku in uporaba mobilnega telefona med vožnjo. Najvišji delež kršiteljev kolesarjev je med mladostniki (26 %), najmanj pa pri otrocih (15 %).

Na splošno so ukrepi za izboljšanje varnosti kolesarjev usmerjeni v preprečevanje nastanka prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter zmanjšanje posledic ob morebitnem trku:

- Prometni sistem z ločevanjem kolesarskega, motoriziranega prometa in pešcev, uvajanje območij nižjih hitrosti, kolesarske povezave
- Ustrezna izgradnja površin za kolesarje z uvajanjem novejših ukrepov za varnost kolesarjev (ustrezne kolesarske steze in poti, kolesarski prehodi čez cesto, kolesarske niše, delitev voznega pasu, itd.)
- Izboljšanje vidnosti in opaznosti kolesarjev (uporaba luči na kolesu, odsevnih brezrokavnikov)
- Oblikovanje motoriziranih vozil (predvsem uvedba dodatnih stranskih ogledal pri tovornih vozilih)

- Uporaba samo-zaščitne opreme in ustreznega kolesa, kot je kolesarska čelada, nosilci za prtljago, tehnična brezhibnost in opremljenost koles
- Vzgoja in izobraževanja ter različna usposabljanja in treningi za varno vožnjo kolesa (vse starostne skupine)
- Medijske aktivnosti usmerjene na voznike motoriziranih vozil glede upoštevanja kolesarjev
- Nadzor in kaznovanje nad upoštevanjem prometnih pravil (pri kolesarjih predvsem vožnja v nasprotno smer, pri voznikih prehitra vožnja, neupoštevanje prednosti)
- Zakonodajni ukrepi (predpisana oprema, zahteva po uporabi čelade, alkoholiziranost kolesarjev itd.)

Pri statističnih podatkih o prometnih nesrečah z udeležbo kolesarjev je potrebno upoštevati tudi opozorilo, da je velik delež prometnih nesreč tipa kolesar-kolesar ter kolesar-motorno vozilo neupoštevan, ker ni prijavljen oz. zabeležen v statističnih bazah o prometnih nesrečah (posebej, če gre za materialno škodo ali lažje telesne posledice).

Promocija kolesarjenja kot oblike prevoza zelo primerne za krajše razdalje v urbanih središčih ali kot oblika športne rekreacije prinaša pomembne prednosti:

- Učinki na prometno varnost
- Učinki na zdravje posameznika in javno zdravje v družbi
- Okoljski vidiki z zmanjšanjem onesnaženosti in porabe energije
- Analize koristi in stroškov

Z vidika učinkov na prometno varnost lahko s povečanjem kolesarskega prometa pričakujemo zmanjšanje motoriziranega prometa ter nižje hitrosti v prometu, zato posledična manjša teža posledic prometnih nesreč. Ob tem je potrebno izpostaviti, da je ključen podatek število kolesarjev na prebivalca v prometu (glede na prevožene kilometre, ure ali opravljene poti), kar kažejo tuji podatki, da je ogroženost kolesarjev v družbah z malo kolesarji relativno visoka, v družbah z večjim številom kolesarjev pa je ogroženost nižja. V Sloveniji v zadnjih letih beležimo porast števila kolesarjev in opravljenih poti, tako v urbanih središčih kot na medkrajevnih razdaljah, tako se izpostavljenost kolesarjev povečuje. Pričakovati je, da bo ogroženost in število kolesarjev udeleženih v prometnih nesrečah z razvojem kolesarjenja in naraščanjem števila kolesarjev začelo počasi upadati, predvsem urejanjem kolesarskih površin in uvajanjem novejših ukrepov za večjo varnost kolesarjev (kolesarske niše, zmanjšanje hitrosti, ustrezno vodenje kolesarskega prometa).

To dejstvo je povezano tako z procesom, da posameznik, ki kolesari postaja z več prevoženimi kolesarskimi kilometri bolj izkušen in se bolj zaveda tveganj v prometu ter posledično bolj ustrezno ravna. Na drugi strani s povečevanjem števila kolesarjev postajajo vozniki bolj strpni do kolesarjev, jih bolj upoštevajo, ter se zavedajo njihove prisotnosti in ranljivosti. Ter nenazadnje s povečevanjem števila kolesarjev se tudi bolj verjetno urejajo kolesarske poti in uvajajo drugi potrebni sistemski ukrepi za večjo varnost kolesarjev (usposabljanja, infrastrukturni ukrepi itd.)

Varno kolesarjenje se neločljivo povezuje tudi s konceptom zagotavljanja mobilnosti, ter promocije alternativnih načinov prevoza oz. kombiniranja (intermodalnost). Ob tem je ključnega pomena

načrtno in sistematično spodbujanje trajnostne mobilnosti na nacionalni in lokalni ravni, ki omogoča posamezniku, da opravi poti v javnem prometu na varen in učinkovit način.

Usposabljanje za varno vožnjo kolesa

Program usposabljanja za vožnjo kolesa poteka v Sloveniji kot obvezen del učnega programa v okviru osnovnošolskega izobraževanja na podlagi potrjenega Koncepta usposabljanja za vožnjo kolesa, ki ga je sprejel Strokovni svet za splošno izobraževanje pri Ministrstvu za izobraževanje.

Program usposabljanja obsega tako teoretični del in preizkus znanja, ki poteka od leta 2015/16 preko SIO omrežja Kolesar www.sio.si/kolesar/, sledi spretnostna vožnja na neprometni površini in nato praktična vožnja v dejanskem prometu s praktičnim delom kolesarskega izpita, kar je tudi prepoznano na mednarodni ravni kot dobra praksa med evropskimi državami (mednarodni projekt ROSE 25 ter projekt SUPREME).

Glede na analizo, ki jo je izvedlo Ministrstvo za izobraževanje in Zavod RS za šolstvo v letu 2015, potekajo kolesarski izpiti na 99 % udeleženih osnovnih šol (skupno je sodelovalo 207 slovenskih osnovnih šol), na 94 % šol imajo usposobljenega učitelja za izvajanje kolesarskih izpitov, 95 % poročajo, da izhajajo iz Izobraževalnega programa usposabljanja za vožnjo kolesa. Glede na posamezna vsebinska področja obsega kolesarski izpit v 98 % pridobivanje teoretičnega znanja ter preizkus znanja, v 95 % praktično vožnjo v prometu, v 90 % kolesarski izpit v prometu ter v 75 % vožnja s kolesom po spretnostnem poligonu, v manjši meri pa na prometnem poligonu. V izvajanje usposabljanja so v 98 % vključeni učitelji na šoli, Policija in občinski Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, v 30 % tudi starši, v 20 % pa tudi društva in prostovoljci.

5. UPORABA ZAŠČITNE KOLESARSKE ČELADE

Poleg naštetih aktivnosti je pomembno izpostaviti nujnost uporabe zaščitne kolesarske čelade, saj so poškodbe glave izredno pogoste pri kolesarjih (najpogostejše glede na vrsto poškodb poleg poškodb okončin, ter odrgnin in odprtih ran). Pomembno je, da so poškodbe glave lahko dolgotrajne poškodbe, z uporabo zaščitne kolesarske čelade pa lahko dolgotrajnejše in hujše poškodbe glave v večini primerov ustrezno preprečimo tudi pri morebitnih trkih in padcih kolesarjev. Naletna teža glave povprečnega odraslega človeka je pri približno 25 km/h skoraj 50 kg, kot vreča cementa, ter s tako silo ob morebitnem trku udari ob tla, vozilo. Uporaba zaščitne kolesarske čelade zmanjša tveganje za nastanek poškodb glave za 66 do 88 % (po tujih raziskavah), ter hujših možganskih poškodb.

V splošnem je uporaba zaščitne kolesarske čelade v Sloveniji nekoliko v porastu, čeprav sistematičnega opazovanja ni izvedenega, kljub potrebam. Delež uporabe zaščitne čelade je po statističnih podatkih o kolesarjih, ki so bili udeleženi v prometni nesreči ter utrpeli hude ali smrtne poškodbe okrog 38 %, pri umrlih je bil v preteklih letih nižji, v zadnjih letih pa se povečuje (v letu 2016 je 46 % umrlih kolesarjev uporabljalo zaščitno kolesarsko čelado).

Preglednica: Delež uporabe zaščitne čelade pri umrlih ali hudo poškodovanih kolesarjih za 5 let.

LETO	neznano	da	ne	Delež čelada (%)
2012	24	67	119	31,9
2013	20	47	103	27,6
2014	27	56	129	26,4
2015	19	76	141	32,2
2016	17	72	103	37,5

V maju 2016 je Javna agencija RS za varnost prometa izvedla opazovanje kolesarjev, in sicer je bilo zabeleženih preko 4.800 kolesarjev. Glede zaščitne kolesarske čelade jo uporablja v povprečju 13 % opazovanih kolesarjev, delež uporabe čelade je pri moških bistveno višji (17 %) v primerjavi z ženskami (8 %). Pri otroci je delež uporabe kolesarske čelade zadovoljiv, saj jo več kot 67 % otrok nosi, kar je tudi zakonsko predpisano (do nedavnega je bila obvezna za otroke do dopolnjenega 14. leta starosti). Najmanj pa uporabljajo čelado mladostniki in sicer samo v 3,8 %, kar je zaskrbljujoče.

V Sloveniji je bila do nedavnega obvezna uporaba zaščitne čelade za osebe mlajše od 14. leta. V letu 2016 je prišlo do spremembe zakonskih določil, ki v Zakonu o pravilih cestnega prometa po novem določa obvezo uporabe zaščitne čelade do 18. leta starosti. Enako velja tudi za otroka, ki se na kolesu vozi kot potnik.

Da bo čelada lahko preprečila udarec, jo mora kolesar pravilno nositi. Čelada mora ležati na glavi tako, da je njen prvi rob približno 2 cm nad obrvmi. Čelada mora biti med vožnjo vselej zapeta s trakovi za zapenjanje, ki se morajo tesno prilegati bradi, da dovolj trdno leži na glavi in ne drsi z nje. Kolesarska čelada mora biti izdelana v skladu z mednarodnim standardom za kolesarske čelade EN 1078 z oznako CE. Čelada mora biti primerne velikosti. S priloženimi blazinicami ali s posebnim sistemom za uravnavanje si jo prilagodite tako, da trdno stoji na glavi in je obenem udobna. Tudi trakovi za zapenjanje morajo biti nastavljeni tako, da čelado tudi ob morebitnem udarcu obdržijo na glavi in obenem preprečujejo gibanje čelade po glavi. Čelada naj bo svetlih barv z odsevnimi površinami, da bo kolesar bolj viden. Po vsakem močnejšem udarcu, je potrebno čelado zamenjati, saj se poškoduje notranja zgradba čelade, ki ob ponovnem udarcu ne bo več uspešno zaščitila kolesarja.

6. NAČRTOVANI UKREPI – KOLESARJI

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Medijske aktivnosti za najavo in promocijo nacionalne akcije Kolesarji	AVP	Maj, september 2017	Ljubljana	Sporočilo za javnost, vsebinski medijski prispevki
2.	Analiza varnosti kolesarjev	AVP	Maj 2017	/	
3.	Izvajanje in podpora šolskih, občinskih in kvalifikacijskim tekmovanjem Kaj več o prometu	AVP – SPV, IC, v sodelovanju z občinskimi SPV, šolami	April, maj 2016	Po Sloveniji	Zagotavljanje spletnega portala in informacijske podpore, vseh potrebnih gradiv (medalje, plakati), strokovna in organizacijska podpora
4.	Razpis in organizacija 26. državnega kolesarskega tekmovanja Kaj več o prometu	AVP – SPV, SPV Gorenja vas – Poljane, OŠ	27. maj 2017	Ptuj, OŠ Ljudski vrt	Razpis za izvedbo, Državno tekmovanje poteka na OŠ Ljudski vrt v sodelovanju s SPV MO Ptuj, na tekmovanju sodelujejo najboljši iz občinskih tekmovanj, pri izvedbi sodelujejo občinski SPV, osnovna šola, Polcija, IC, ZŠAM, gasilci
5.	Izvajanje preventivnih dogodkov na lokalni ravni, prometnih dni na šolah ter tečajev za starejše kolesarje z osveščanjem in informiranjem glede varnega kolesarjenja	AVP – SPV, občinski SPV	Maj, september 2017	Po Sloveniji	Skupno izvedenih 20 dogodkov, uporaba demo naprav (teža glave, demo čeladica, naletna teža, varno kolo, spretnostni poligon), tečaji varnega kolesarjenja
6.	Izvedba opazovanja kolesarjev in uporabe zaščitne kolesarske čelade	AVP	Maj 2017	Po Sloveniji (Ljubljana, Maribor, Novo mesto, Koper in okolice)	Izvedeno opazovanje glede uporabe čelade znotraj in izven naselja

7.	Zagotovitev izposoje 13 kolesarskih poligonov za potrebe občinskih SPV in osnovnih šol	AVP-SPV	April, maj 2017	Po 11 AVP območjih po Sloveniji	Kolesarski poligoni so namenjeni izposoji za usposabljanje spretnostne vožnje občinskim SPV in posameznim osnovnim šolam
8.	Sofinanciranje projektov nevladnih organizacij za večjo varnost kolesarjev	AVP, nevladne organizacije (Zveza ZŠAM, regijski ZŠAM, AMZS, Zavod Vozim, SKM)	Maj, september 2017	/	AVP bo finančno podprla aktivnosti nevladnih organizacij za večjo varnost kolesarjev v vrednosti 15.000,00 eur (skupno 7 projektov za kolesarje)
9.	Promocija preventivnega izobraževalnega video filma Kolesarji varno v prometu	AVP	Maj, september 2017	/	Preventivni video film je namenjen uporabi v šolah, na lokalni ravni, šolah vožnje, javnih medijih itd.
10.	Podelitev kolesarskih čelad in odsevnih brezrokavnikov	AVP	2017	Lokalnim skupnostim	Na podlagi javnega poziva AVP podeli izbranim lokalnim skupnostim do 108 kolesarskih čelad in do 208 odsevnih brezrokavnikov.
11.	Zagotavljanje preventivnih gradiv za izvajanje kolesarskih izpitov (pregledi tehnične brezhibnosti koles, zapisniki, nalepke Varno kolo, plakati, letaki)	AVP - SPV	April, maj 2017	Po Sloveniji	Bloki za pregled koles (25.000 zapisnikov), nalepke Varno kolo (25.000 nalepk), plakati (150), letaki
12.	Akcija Bistvo glavo varuje čelada – promocija uporabe zaščitne kolesarske čelade, strokovno gradivo	AVP - SPV	Maj, september 2017	Po Sloveniji	Nakup 500 kolesarskih čelad za potrebe promocijskih aktivnosti, prikaz teže glave, zagotavljanje demo čeladic za demonstracijo na šolah;
13.	Strokovna podpora za izvajanje kolesarskih izpitov in tekmovanj Kaj več o prometu (spletni portal KOLESAR, spretnostni poligoni)	AVP – SPV, Zavod RS za šolstvo	April, maj 2017	Po Sloveniji	Nudenje strokovne podpore ter sodelovanje na portalu Kolesar v SIO omrežju za teoretični del izpita, točkovanje spretnostne vožnje, usposabljanja učiteljev in občinskih SPV
14.	Sodelovanje v okviru projekta Varno na kolesu	Butan plin, AVP, drugi partnerji (SKZ, Telekom, BTC)	Šolsko leto 2016/17	Po Sloveniji	V projektu Varno na kolesu sodeluje 73 osnovnih šol, izvedba 9 regijskih prireditvev ter zaključna prireditvev v Ljubljani

15.	Izvajanje projekta in aktivnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti ter promocija trajnostne mobilnosti	Ministrstvo za infrastrukturo, drugi partnerji (Min. za zdravje, Agencija RS za okolje, AVP), občine	16.-22.9.2017	Po Sloveniji	Izvajanje aktivnosti na lokalni ravni
16.	Priprava smernic za projektiranje kolesarskih površin	MZI	2017		
17.	Aktivnosti za večjo varnost voznikov koles, policijske enote izvedejo vsaj en poostren nadzor	Policija	15. – 28.5. 2017	vse policijske uprave	V nadzoru bodo policisti pozorni na kršitve kolesarjev in na kršitve voznikov motornih vozil s katerimi ogrožajo kolesarje
18.	Objava informacije o poteku akcije na spletni strani policije s povezavo na stran AVP	Policija	15. maj 2017	Generalna policijska uprava	
19.	Sodelovanje pri izvajanju kolesarskih izpitov	Policija	maj – junij 2017	vse policijske uprave	
20.	Preverjanje kolesarskih izkaznic pri osnovnošolskih otrocih	Policija	maj – september 2017	vse policijske uprave	
21.	Obvestilo vzgojno-izobraževalnim zavodom na spletni strani MIZŠ in spodbujanje izvajanja aktivnosti po šolah	Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, Zavod RS za šolstvo	Maj 2017		Vsi deležniki za predšolsko vzgojo, osnovno šolstvo, srednje šolstvo bodo informirani ob preventivni akciji s priprtimi aktualnimi materiali.
22.	Izvajanje kolesarskih izpitov po vseh OŠ	Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, Zavod RS za šolstvo, Osnovne šole	April, maj, september - oktober 2017	Po Sloveniji	Kolesarski izpiti so del obveznega kurikulumu v osnovnih šolah in se večinoma izvajajo v 4. in 5. r OŠ
23.	Izobraževanja strokovnih delavcev za izvajanje Usposabljanja za vožnjo kolesa	Zavod RS za šolstvo	Skozi leto	Po Sloveniji	Usposabljanje strokovnih delavcev za izvajanja kolesarskih izpitov je obvezno in poteka v okviru strokovnega izpopolnjevanja vsaj enkrat letno.

24.	Izvedba kolesarske povezave »Termalna pot« - odsek Strehovci – Dobrovnik – cca 2000 m	DRSI	2017	Dobrovnik	gre za drugo gradbeno fazo od skupno treh na odseku Martjanci – Dobrovnik. Tretja se bo izvajala v 2018.
25.	Izvedba označitve daljinske kolesarske povezave Dravska kolesarska pot (ob reki Dravi od meje z Avstrijo do meje z R Hrvaško)	DRSI	2017	MIMP Vič – MIMP Središče ob Dravi	Označitev kolesarske povezave s prometno signalizacijo v skupni dolžini cca. 143 km
26.	Izvedba označitve daljinske kolesarske povezave D2 Ljubljana - Zidani most - Brežice - državna meja z R Hrvaško (ob reki Savi)	DRSI	2017	Ljubljana - Zidani most - Brežice - državna meja z R Hrvaško	Nadaljevanje označitve kolesarske povezave D2 s prometno signalizacijo (leta 2016 je bila izvedena označitev od Rateč do Ljubljane)
27.	Izvedba označitve daljinske kolesarske povezave G11 Ljubljana – Žužemberk - Novo mesto	DRSI	2017	Ljubljana – Žužemberk - Novo mesto	Označitev kolesarske povezave s prometno signalizacijo
28.	Gradnja odseka kolesarske povezave Celje - Laško in brvi čez Savinjo v skupni dolžini 2403 m	DRSI	2017-2018	Tremerje	Pričetek gradnje prve gradbene faze od predvidoma treh.
29.	Izvedba označitve daljinske kolesarske povezave D8 na relaciji meja Italija-Škofije-Koper-Izola-Portorož-Sečovlje-meja Hrvaška	DRSI	2017	meja Italija-Škofije-Koper-Izola-Portorož-Sečovlje-meja Hrvaška	Označitev kolesarske povezave »Parencana« s prometno signalizacijo
30.	Izvajanje rednega nadzora državnih kolesarskih povezav	Inšpektorat RS za infrastrukturo	Skozi leto	Po Sloveniji	
31.	Inšpekcijski nadzor nad površinami za kolesarje na lokalnih cestah	Občinski inšpektorati	Skozi leto	Po Sloveniji	Skladno z letnimi programi inšpekcijskega nadzora
32.	Nadzor nad kolesarji in vozniki motornih vozil	Občinska redarstva	15.-28.5.2017, 16.-22.9.2016	Po Sloveniji	Nadzor nad pravilno smerjo vožnje, nad vožnjo v območjih za pešce, uporabo

						naprav med vožnjo, ustrezna vožnja koles in koles s pomožnimi motorji, izredno aktivno je Občinsko redarstvo MO Ljubljana
33.	Promocija varnega kolesarjenja pri invalidnih osebah v projektu Mislim varno kot kolesar.	Zavod Vozim	Maj – september 2017	Po Sloveniji	Izvedba aktivnosti, kolesarjenja, opozarjanja na varnost invalidov kolesarjev v prometu, sofinanciranje AVP	
34.	Pregledi koles, sodelovanje pri kolesarskih izpitih, tekmovanjih	ZŽŠAM	April, maj 2017	Po Sloveniji	sofinanciranje AVP	
35.	Sodelovanje pri kolesarskih izpitih, tekmovanjih	Neodvisna zveza ZŠAM	April, maj 2017	Celjsko – Savinjska regija	sofinanciranje AVP	
36.	Začetek kampanje: Premislím. Spoštujem. Vozim varno.	Slovenska kolesarska mreža	V 2017	Socialna omrežja, Izjava za medije	Medijske aktivnosti usmerjene na voznike motoriziranih vozil glede upoštevanja kolesarjev, predstavitev interaktivne karte črnih kolesarskih točk po Sloveniji, sofinanciranje AVP,	
37.	Varnost kolesarjev na šolskih poteh	Društvo varnih poti	V 2017		sofinanciranje AVP	
38.	Varno v vrtec in šolo na kolesu	Društvo Sobivanje	V 2017	Po Sloveniji	sofinanciranje AVP	
39.	Varno na kolo	Večetično kulturno društvo Bakovci	V 2017	Pomurje		
40.	Izvedba ETEC kolesarskega tekmovanja in udeležba na mednarodni ravni	AMZS	Maj, september 2017	Po AMD društvih	Mednarodno tekmovanje v okviru FIA	
41.	Izvedba opazovanja kolesarjev in uporabe zaščitne kolesarske čelade pred OŠ	SPV v CP v sodelovanju z Medobčinskim redarstvom in Policijo	Maj 2017	OŠ na območju MO Maribor		

42.	Sodelovanje pri izvedbi kolesarskih izpitov	SPV v sodelovanju z Medobčinskim redarstvom in Policijo	Maj 2017	OŠ na območju MO Maribor	
43.	Drugače na pot – v šolo s kolesom	SPV s sodelavci	22.9.2017	Maribor	V okviru ETM izvedba vzgojno preventivne akcije namenjene mladim kolesarjem
44.	Preventivno ozaveščanje ter nadzor nad kolesarji in vozniki motornih vozil	Mestno redarstvo MOL	15.5.2017 – 28.5.2017 16.9.2017 – 22.9.2017	Območje MOL s poudarkom na mestno središče in vpadnice	Nadzor nad pravilno smerjo vožnje s kolesom, nad vožnjo v območjih za pešce, nad uporabo naprav med vožnjo, ustrezna vožnja koles in koles s pomožnimi motorji ter nad parkiranjem in ustavljanjem motornih vozil na prehodih za kolesarje, kolesarski stezi, kolesarski poti ali kolesarskem pasu.
45.	Varno na kolo	Policijska postaja Izola, SPV občine Izola, občinski inšpektorat in redarstvo občine Izola	13. 5. 2017	Izola	Policijska postaja Izola vsako leto v sodelovanju z Občino Izola organizira stojnico, na kateri svetuje kolesarjem o varni udeležbi v prometu, predstavi opremo za nadzor prometa, najmlajšim pa podeli nekaj obvezne kolesarske opreme.

7. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

Glavna sporočila preventivne akcije:

- kolesarji spadajo med ranljivejše udeležence, zato morajo biti vozniki motornih vozil posebej skrbni in pozorni na kolesarje, upoštevati morajo pravila prednosti (na prehodih za kolesarje ali pri vožnji naravnost imajo prednost kolesarji), imeti dovolj bočne razdalje pri prehitevanju kolesarja (vožnja mimo kolesarja naj poteka vsaj 50 cm stran od kolesarja, drugače lahko kolesar izgubi ravnotežje), v naseljih zmanjšati hitrost;
- kolesarji morajo upoštevati prometna pravila in poskrbeti za lastno varnost, ter prilagoditi hitrost vožnje razmeram in sposobnostim;
- poudarek je tudi na uporabi zaščitne kolesarke čelade, ki je nujna obvezna oprema za večjo varnost vsakega kolesarja, tehnični brezhibnosti kolesa ter uporabi luči in večji vidnosti kolesarjev (da so prej in lažje opazni v prometu);
- kolesarji ne smejo ogrozati pešcev (predvsem znotraj naselij, območij za pešce in peščevih površinah)

V času akcije bo izvedeno tudi naslednje:

- sporočilo za javnost ob pričetku akcije 15. maja 2017,
- sporočilo za javnost ob državnem tekmovanju Kaj veš o prometu 26. maja 2017
- priprava medijskih vsebin in gradiv za objavo na internetu, spletnih omrežjih in vsebinskih prispevkih
- izvajanje aktivnosti na lokalni ravni ter vključevanje vsebin v lokalna glasila in lokalne medije
- dogovor s Policijo, da v vsakodnevni jutranjih predstavitev o delu v zadnjih 24 urah, ki poteka preko nekaterih radijskih postaj seznaniti tudi o poteku akcije,
- seznanjanje javnosti o poteku akcije in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti
- druge promocijske aktivnosti posameznih partnerjev in nosilcev akcij.

8. 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. V Sloveniji se skoraj 85 % nesreč kolesarjev zgodi v naseljih, glede na kategorijo ceste pa se največ nesreč zgodi na regionalnih in lokalnih cestah znotraj naselja.

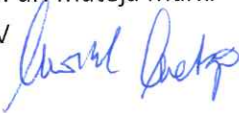
Kljub pomembnemu napredku, ki je bil dosežen na področju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem števila umrlih, ostajajo kolesarji pomembna skupina ranljivejših udeležencev, za katere so potrebna nadaljnja in okrepljena prizadevanja prav pri opozarjanju udeležencev v cestnem prometu ter s tem vplivanje na pomembnost varnosti kolesarjev z upoštevanjem preventivnih nasvetov glede uporabe zaščitne čelade in primerne ravnanja v prometu in s tem zmanjšanja ogrožanja tudi ostalih udeležencev v prometu.

Nacionalne koordinirane aktivnosti z vsemi ukrepi predstavljajo pomembne aktivnosti pri doseganju zastavljenih ciljev zmanjšanja prometnih nesreč s smrtnim izidom ter hudimi telesnimi poškodbami ter ciljni prispevek k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu.

Če bomo s tokratno akcijo 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: dr. Mateja Markl

Vodja SPV



mag. Igor Velov
DIREKTOR AVP

