

KOLESARJI

AKCIJSKI PROGRAM

16. – 29. maj 2016

Evropski teden mobilnosti (16. – 22. september 2016)



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 prioriternih 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 2015 so bili kolesarji udeleženi v 7,4 % vseh prometnih nesreč v Sloveniji, med umrlimi v prometnih nesrečah je bilo 12 % kolesarjev in pri telesno poškodovanih jih je bilo 14,3 %. 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 10 % 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. 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 števec. 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 2015 je število umrlih kolesarjev na približno enaki ravni kot v zadnjih letih, zaskrbljujoče pa je, da se je povečalo število hudo telesno poškodovanih (za 12 %) ter tudi število prometnih nesreč z udeležbo kolesarja.

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 aktivnosti, 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. Prav tako pa je ključnega pomena tudi strategija razvoja kolesarjenja in urejanje ter izvajanje novih kolesarskih površin.

Aktivnosti na nacionalni ravni bodo skladno z Obdobnim načrtom za leto 2016 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 2016 NE SME BITI PRESEŽENA KRITIČNA MEJA 11 UMRLIH KOLESARJEV.**
- 2. V LETU 2016 ZMANJŠATI ŠTEVILO HUDO TELESNO POŠKODOVANIH KOLESARJEV ZA 20 %.**
- 3. POVEČATI UPORABO KOLESARSKE ČELADE ZA 20 %.**

V letu 2015 je na slovenskih cestah umrlo 14 kolesarjev, 222 pa se jih je huje ter 976 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 2015 je v prometnih nesrečah umrlo 14 (13) kolesarjev, kar je 8 % več kot v letu 2014;
- v letu 2015 je delež umrlih kolesarjev glede na vse umrle udeležence znašal 12 % (skupaj je umrlo 120 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
2009	1206	909	175	18
2010	1089	834	125	16
2011	1320	965	147	14
2012	1384	991	198	12
2013	1297	993	154	16
2014	1354	968	199	13
2015	1368	976	222	14
primerjava 15/14	+1,5%	+1%	+12%	+8%

Število prometnih nesreč s kolesarji se je v preteklem letu povečalo za 1,5 %, število umrlih ostaja približno na enaki ravni (14 v letu 2015 in 13 v letu 2014), pomembno pa se je povečalo predvsem število hudo telesno poškodovanih za 12 %, kar bi lahko ob nesrečnem spletu okoliščin pomenilo tudi večje število umrlih.

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

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

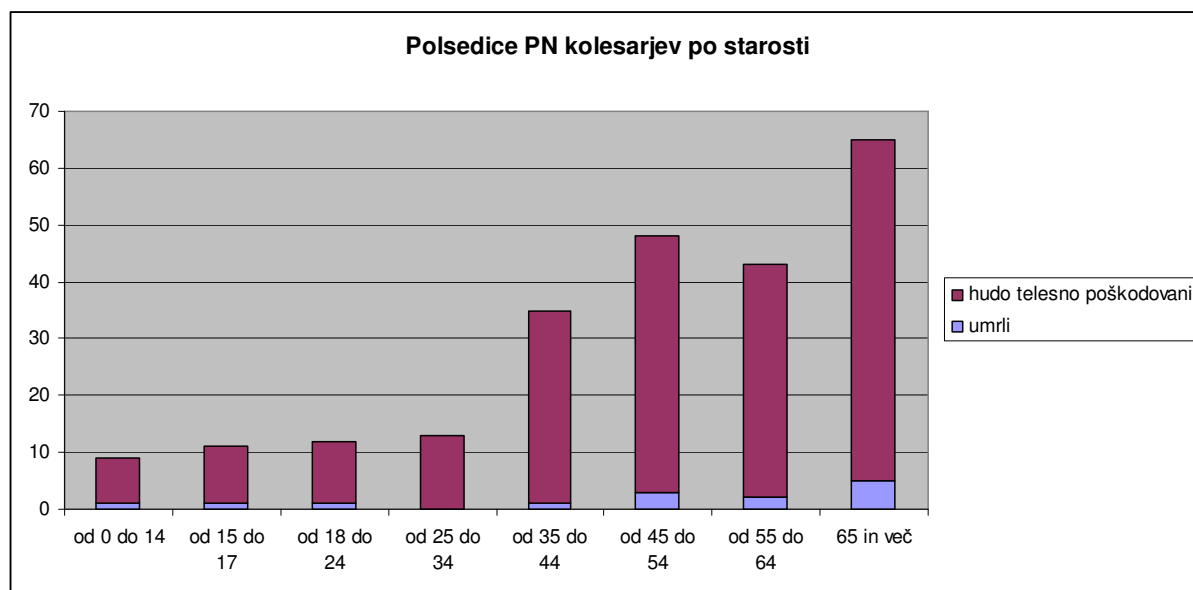
Število umrlih kolesarjev v zadnjem 5-letnem obdobju znaša približno 14 umrlih, in predstavlja 11% delež med vsemi smrtnimi žrtvami v prometu. V zadnji dveh letih je delež celo višji in sicer 12 %, čeprav se je število umrlih kolesarjev znižalo (v letu 2013 16 umrlih kolesarjev).

Glede na težo posledic prometnih nesreč kolesarjev je verjetnost smrtne žrtve pri kolesarjih udeleženih v prometne nesreče relativno nizko (za leto 2014 znaša delež smrtnih žrtev 0,9%), huje poškodovanih pa 14%, kar pomeni veliko večjo verjetnost, da v primeru prometne nesreče kolesar utрпи 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 2015 45 % umrlih kolesarjev starejših od 54 let, ter preko dve tretjini (66 %) v starosti nad 45 let. Med otroki do 14. leta starosti je bila ena smrtna žrtev zaradi nesrečnega spleta okoliščin in potencialnih nepravilnosti upravljavca ceste. Med otroci do 14. leta jih je bilo 8 huje ter 84 lažje telesno poškodovanih, kar skupaj predstavlja približno 8 % med umrlimi in hudo poškodovanimi kolesarji.

Preglednica: Prometne nesreče kolesarjev s posledicami in po starosti.

Starost	Smrtne žrtve	Hudo poškodovani	Lahko poškodovani	Brez poškodb	SKUPAJ	Delež %
Od 0 – 14 let	1	8	84	11	69	4,89
14 – 18 let	1	10	72	28	124	8,79
18-24 let	1	11	95	28	120	8,50
24 do 34 let	0	13	130	26	186	13,18
34 do 44 let	1	34	141	31	171	12,12
44 do 54 let	3	45	175	39	230	16,30
55 do 64 let	2	41	142	35	260	18,43
Nad 64 let	5	60	136	25	241	17,08
SKUPAJ 2014	14	222	975	231	1411	100,00



Slika: Prikaz posledic prometnih nesreč kolesarjev po starosti za smrtne žrtve in hudo poškodovane (leto 2015).

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

LETO	Število prometnih nesreč		Delež v naseljih
	V naseljih	Izven naselij	
2010	808	159	84%
2011	958	187	84%
2012	1003	205	83%
2013	992	181	85%

2014	1002	185	84,4%
2015	1006	183	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, se je v povprečju poškodovalo 68,8 % moških, 31,2 % pa je bilo žensk, kar kaže na večjo ogroženost moških, verjetno pa tudi na njihovo večjo izpostavljenost in večje število moških kolesarjev. Vendar se je število žrtev med ženskami v letu 2015 v primerjavi z 2014 povečalo (v letu 2014 ni umrla nobene ženska kolesarka, v letu 2015 štiri, prav tako je bilo več žensk med hudo poškodovanimi).

Preglednica: Prikaz posledic kolesarjev po spolu za leto 2015.

	Smrtne žrtve	Hudo poškodovani	Lahko poškodovani	Brez poškodb	SKUPAJ	Delež s poškodbo %
moški	10	144	651	180	985	68,8%
ženske	4	78	325	40	447	31,2%
SKUPAJ	14	222	975	220	1432	

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

LETO	smrt		S hudo tel. poškodbo		S 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%

Podatki iz zgornje tabele kažejo, da so bili 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, čeprav se je v letu 2015 ta delež znižal na polovico (64% pri hudih ter lažjih poškodbah). Ti podatki kažejo 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

Statistična regija	2011	2012	2013	2014	2015	Skupaj	Delež
GORENJSKA	134	115	120	117	141	627	9,4
GORIŠKA	55	61	59	78	64	317	4,7
JUGOVZHODNA SLOVENIJA	47	47	49	46	48	237	3,5
KOROŠKA	30	27	23	25	27	132	2,0
NOTRANJSKO-KRAŠKA	18	19	20	14	11	82	1,2
OBALNO-KRAŠKA	82	85	100	97	117	481	7,2
OSREDNJSLOVENSKA	440	447	384	429	424	2124	31,7
PODRAVSKA	267	278	270	275	245	1335	20,0
POMURSKA	89	96	81	79	87	432	6,5
SAVINJSKA	128	173	152	153	174	780	11,7
SPODNJESAVSKA	17	22	22	23	22	106	1,6
ZASAVSKA	7	10	5	9	7	38	0,6

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	2011	2012	2013	2014	2015
NASELJE Z ULIČNIM SISTEMOM	63%	64%	63%	64,9%	64,1%
NASELJE BREZ ULIČNEGA SISTEMA	15%	13%	17%	14,4%	15,4%
DRŽAVNE CESTE	16%	17%	15%	16,8 %	14,1%
LOKALNA CESTA IZVEN NASELJA	6%	6%	6%	5,8%	6,4%

Po številu prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju, najbolj izstopajo naselje z uličnim sistemom (povprečje 64 %), sledijo mu državne ceste (povprečje 16 %), 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

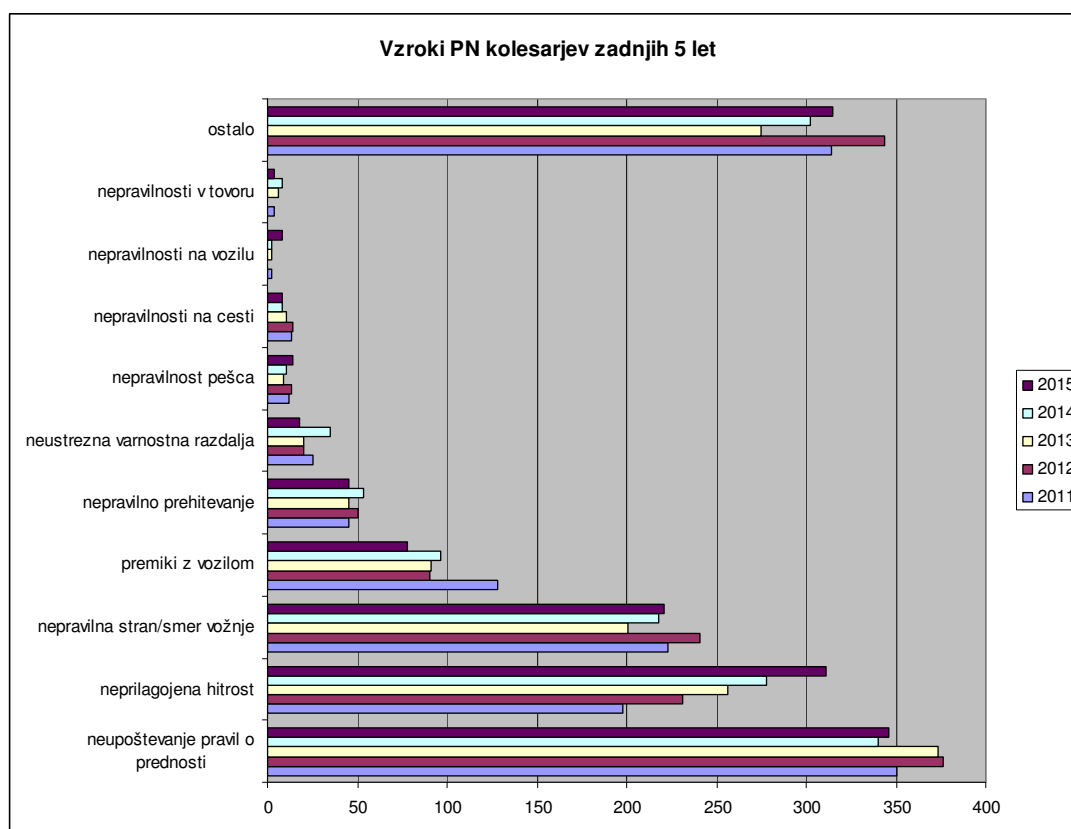
LETO	Prometne nesreče			
	Vse nesreče	S hudo tel.pošk.	Z lahko tel.pošk.	S smrtnim izidom
2011	127	15	95	2
2012	148	24	108	2
2013	141	22	100	3
2014	144	22	96	4

2015	124	19	85	0
primerjava 15/14	-13 %	-10 %	-11 %	- 100 %

V letu 2015 se je problematika alkoholiziranosti kolesarjev, ki so povzročili prometno nesrečo v splošnem znižala za 13 %, prav tako so se zmanjšale posledice teh prometnih nesreč, saj noben kolesar ni umrl kot pijan povzročitelj v primerjavi s preteklimi leti. Skupen delež alkoholiziranih kolesarjev kot povzročiteljev prometne nesreče znaša približno 9 % in je primerljiv z deležem med vozniki motornih vozil (približno 9,8 %). Povprečna stopnja alkoholiziranosti pri kolesarjih povzročiteljih je skupno za vse nesreče 1,68 mg/l zraka, kar je izredno veliko.

Glede na vzroke prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev za zadnjih 5 let najbolj izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti (v letu 2015 25,3 % prometnih nesreč), neprilagojena hitrost (22,7 %) ter nepravilna stran in smer vožnje (16,2 %).

Opazno je, da je neprilagojena hitrost v letu 2015 nekoliko upadla v primerjavi z leti prej, verjetno predvsem zaradi manjšega števila prometnih nesreč, kjer je bil udeležen samo kolesar in kjer je večinoma problematična hitrost (vožnja po klancu navzdol, prehitra vožnja v ovinku...).



Slika: Prikaz vzrokov prometnih nesreč z udeležbo kolesarja za zadnjih 5 let (2011 - 2015).

Ostale lastnosti prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev:

- **VZROK prometne nesreče;**

- najpogostejši vzrok za nastanek prometne nesreče z udeležbo kolesarjev je neupoštevanje pravil o prednosti – 25 % , neprilagojena hitrost – 23 % in nepravilna stran oz. smer vožnje – 16 %.
- Pri prometnih nesrečah, kjer je bil povzročitelj kolesar, je bila neprilagojena hitrost najpogostejši vzrok za nastanek prometne nesreče – 35 %, ter nepravilna smer oz. stran vožnje – 30 % .
- Zaradi neprilagojene hitrosti je v letu 2014 umrlo 5 kolesarjev ter bilo 58 huje poškodovanih, zaradi nepravilne smeri vožnje pa so umrli 4 kolesarji ter bilo 26 hudo poškodovanih.

- **TIP prometne nesreče;**

- Najpogostejši tip prometne nesreče z udeležbo kolesarja je bočni trk – 28 %;
- Pri prometnih nesrečah s smrtjo kolesarja je najpogostejši tip nesreče bočni trk – 45 % in čelni trk – 25 % ;
- Kolesarji utrpijo najhujše posledice prometnih nesreč v prometnih nesrečah z osebnimi vozili ter drugimi motornimi vozili (traktor, tovorno vozilo, motorno kolo), v preteklih letih pa je bilo pogosto tudi prometna nesreča s samo-udeležbo kolesarja (v letu 2014 4 umrli, 2013 5 umrlih, v letu 2015 ni bilo smrtnih žrtev);
- Najpogosteje so bili kolesarji, ki so utrpeli smrtne poškodbe v letu 2015, udeleženi v prometno nesrečo z udeležbo osebnega avtomobila (10 umrlih oz. 71 %),.

Uporaba zaščitne čelade v prometnih nesrečah kolesarjev

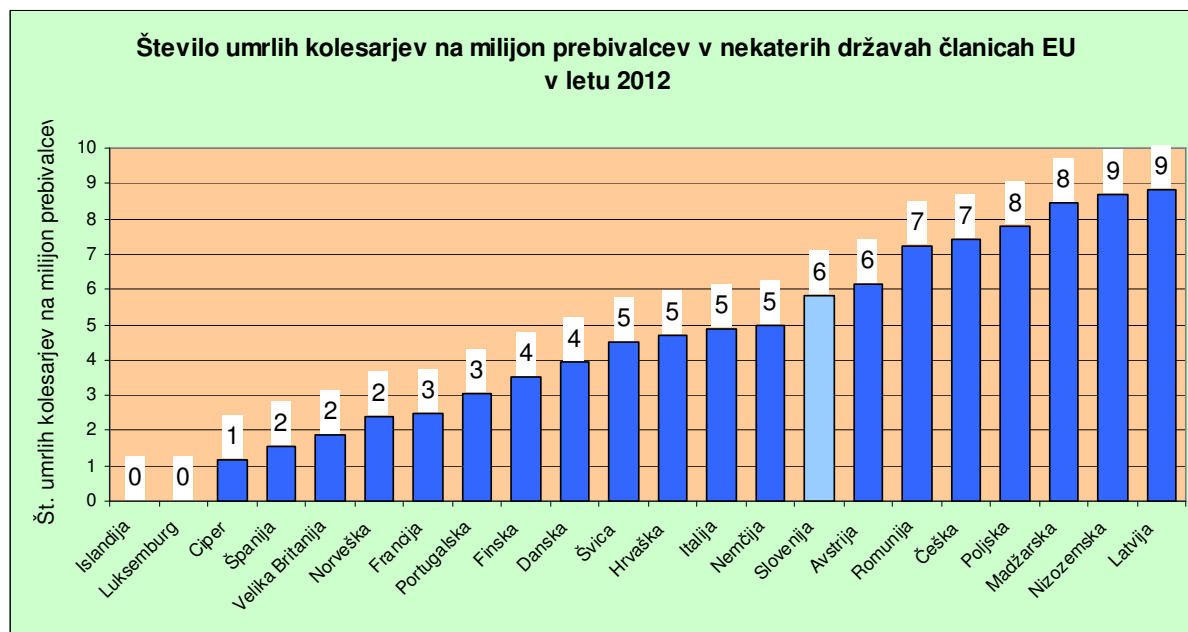
V splošnem je uporaba zaščitne kolesarske čelade v Sloveniji nekoliko v porastu, čeprav sistematičnega opazovanja ni izvedenega, kljub potrebam. Delež uporabe zaščitne čelade je po statističnih podatkih o kolesarjih, ki so bili udeleženi v prometni nesreči ter utrpeli hude ali smrtne poškodbe okrog 30% in se povprečno v zadnjih petih letih ni pomembno spreminjal, pri umrlih je bil v preteklih letih nižji, v letu 2015 pa višji (42 % umrlih kolesarjev je uporabljalo zaščitno kolesarsko čelado).

Glede na lokacijo je delež poškodovanih kolesarjev v naselju, ki so uporabljali čelado nižji v primerjavi z izven naselja. Opazen pa je trend, da se skozi leta delež uporabe čelade povečuje (od 2007 je znašala 21 %, 2013 27 %).

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

LETO	neznano	da	ne	Delež čelada
2011	26	48	87	29,8
2012	24	67	119	31,9
2013	20	47	103	27,6
2014	27	56	129	26,4
2015	19	76	141	32,2
Skupaj	116	294	579	29,7

MEDNARODNA PRIMERJAVA



Graf : Število umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev v nekaterih državah članicah EU v letu 2012

Zgornji graf prikazuje število umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev v nekaterih državah članicah EU v letu 2012. Slovenija z 6 umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev se nahaja v drugi polovici držav. V letu 2014 je Slovenija nekoliko izboljšala stanje iz leta 2013 (8 umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev v letu 2013).

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.

Ukrepi za izboljšanje varnosti kolesarjev so v splošnem 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, razen če gre za posledice prometne nesreče (bodisi materialna škoda, bodi telesne posledice). V Sloveniji bi morali zdravniki vsako poškodbo kolesarja (z obiskom pri zdravniku), ki se je zgodila v prometu, javiti Policiji.

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.

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.

Promocija uporabe 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 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.

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.

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 Programa usposabljanja za vožnjo kolesa, ki ga je sprejel Strokovni svet.

Program usposabljanja obsega tako teoretični del in preizkus znanja, ki poteka od leta 2015/16 preko SIO omrežja Kolesar, sledi spretnostna vožnja 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, potekajo kolesarski izpiti na 99 % udeleženih osnovnih šol (skupno je sodelovalo $n = 207$ 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.

Pravila varnega kolesarjenja

Pravila cestnega prometa vezana na kolesarje so predmet Zakona o pravilih cestnega prometa, saj za kolesarje veljajo vsa splošna pravila kot za vse voznike, razen določila, ki so vezana na voznike motornih vozil. Posebej pa je 93. člen namenjen določil za kolesarje, ki opredeljuje kje se vozijo kolesarji, tovor na kolesu in vožnja potnikov, uporaba luči na kolesu (spredaj bela, zadaj rdeča) ter odsevnikov.

Tudi za kolesarje veljajo določbe glede alkoholiziranosti in sicer je dovoljena stopnja alkohola 0,50 g/kg krvi ali do vključno 0,24 mg/l zraka, če ne kaže znakov motenj v vedenju. Predpisana je tudi globa za tak prekršek, enaka kot pri voznikih B kategorije.

Poleg tega veljajo tudi določbe Zakona o voznikih, ki govori v 49. členu o usposabljanju za vožnjo kolesa, ter pogojev za vožnjo kolesa pri določeni starosti. Tako lahko vozi kolo samostojno v prometu šele otrok z dopolnjenimi 15 leti starosti ali prej, ko opravi program usposabljanja za vožnjo kolesa v osnovni šoli. Program usposabljanja za vožnjo kolesa je predpisan program s strani Ministrstva za izobraževanje.

PRAVILA ZA VARNO KOLESARJENJE:

- € **upoštevajte prometna pravila** za kolesarje in prometne znake ter semaforje;
- € **vedno kolesarite po kolesarskem pasu ali stezi**, kjer obstajajo, ali ob robu cestišča (približno 60 cm od roba, da se izogneš neravninam);
- € **ne kolesarite v nasprotni smeri**, saj tako ogrožaš sebe in druge, vozniki te tako ne pričakujejo;
- € **kolesarite vedno ob DESNEM robu** in po desni strani kolesarske steze, druge kolesarje ali oviro **prehitevamo po LEVI**;
- € **prilagodite svojo hitrost vožnje**, saj so pogoste nesreče zaradi neobvladovanja kolesa (navzdol po klancu, v ovinku, na mokri ali spolzki površini)
- € **bodite VIDEN in uporabljajte luči na kolesu**: spredaj belo, zadaj rdečo, da te vozniki prej opazijo, nosi svetla in odsevna oblačila;
- € **vedno uporabljajte kolesarsko čelado**, saj **Bistro glavo varuje čelada**;
- € ne pozabite: **Pomisli, poglej** in šele nato, če je varno, **zapelji**;
- € z rokami **nakažite smer vožnje pri zavijanju**, ter vzpostavite očesni kontakt z drugimi udeleženci v prometu;
- € **preverite tehnično brezhibnost** kolesa (ustrezna velikost, delovanje zavor, luči, napolnjenost gum);
- € nikoli **ne kolesarite pod vplivom alkohola**, drog ali drugih psiho-aktivnih snovi;
- € **ne uporabljajte mobilnih telefonov** ali drugih naprav med vožnjo kolesa, ker motijo tvojo pozornost;
- € **prtljago namestite** na ustrezen nosilec ali košaro, oz. kolesarsko torbo;
- € v primeru dežja **uporabljajte kolesarsko pelerino** in nikdar ne kolesarite z dežnikom v roki;
- € **poskrbite za varnost otrok na kolesu**: obvezna čelada, kot potniki v posebnih sedežih ali prikolicah;
- € **bodite pozorni na pešce in prilagodite** svoje ravnanje, saj so oni še bolj ranljivi kot kolesarji;

5. 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 2016	Ljubljana	Sporočilo za javnost, vsebinski prispevki, sodelovanje v oddaji Dobro jutro na RTV Slo
2.	Analiza varnosti kolesarjev	AVP	Maj 2016	/	
3.	Izvajanje in podpora šolskih, občinskim 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 25. državnega kolesarskega tekmovanja Kaj več o prometu	AVP – SPV, SPV Gorenja vas – Poljane, OŠ	28. maj 2016	Poljane	Razpis za izvedbo, Državno tekmovanje poteka na OŠ Poljane, na tekmovanju sodelujejo najboljši iz občinskih tekmovanj, pri izvedbi sodelujejo občinski SPV, osnovna šola, Policija, IC, ZŠAM, gasilci
5.	Nabava 11 kolesarskih poligonov za potrebe občinskih SPV in osnovnih šol	AVP-SPV	April, maj 2016	Po 11 IC po Sloveniji	Kolesarski poligoni so namenjeni izposoji za usposabljanje spretnostne vožnje občinskim SPV in posameznim osnovnim šolam
6.	Izvajanje preventivnih dogodkov na lokalni ravni in prometnih dni na šolah z osveščanjem in informiranjem glede varnega kolesarjenja	AVP – SPV, občinski SPV	Maj, september 2016	Po Sloveniji	skupno izvedenih 20 dogodkov, uporaba demo naprav (teža glave, demo čeladica, naletna teža, varno kolo, spretnostni poligon),
7.	Sofinanciranje projektov nevladnih organizacij za večjo	AVP, nevladne organizacije (Zveza ZŠAM,	Maj 2016	/	AVP bo finančno podprla aktivnosti nevladnih organizacij za večjo varnost

	varnost kolesarjev	regijski ZŠAM, AMZS, Zavod Vozim, SKM)			kolesarjev v vrednosti 10.450,00 eur (ZŠAM in NeoZŠAM, AMZS; projekt Zavoda Vozim Mislim varno.; projekt SKM Vozim.Kolesarim.Spoštujem.)
8.	Pilotna ocena uporabe kolesarske čelade med kolesarji	AVP	Maj 2016	Po Sloveniji (3 mesta)	Izvedeno opazovanje glede uporabe čelade omejenega obsega na cesti znotraj in izven naselja
9.	Izvedba preventivnega izobraževalnega video filma	AVP	Maj, junij 2016	/	Video film je namenjen uporabi v šolah, na lokalni ravni, šolah vožnje, javnih medijih itd.
10.	Izdaja knjižice Varno s kolesom v prometu	AVP	September 2016	/	Knjižica je namenjena staršem, učiteljem in občinskim SPV za večjo varnost kolesarjev in izvedbo usposabljanj
11.	Akcija Varno kolo – zagotavljanje preventivnih gradiv za izvajanje pregledov tehnične brezhibnosti koles	AVP - SPV	April, maj 2016	Po Sloveniji	Bloki za pregled koles (25.000 zapisnikov), nalepke Varno kolo (25. nalepk), plakati (150)
12.	Akcija Bistro glavo varuje čelada – promocija uporabe zaščitne kolesarske čelade, strokovno gradivo	AVP - SPV	Maj, september 2016	Po Sloveniji	Nabava 150 kolesarskih čelad, 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	April, maj 2016	Po Sloveniji	Nudjenje 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 2015/16	Po Sloveniji	V projektu Varno na kolesu sodeluje 78 osnovnih šol, izvedba 9 regijskih prireditev ter 19. maja 2016 zaključna prireditev v Ljubljani
15.	Izvajanje projekta in aktivnosti v okviru Evropskega tedna	Ministrstvo za infrastrukturo, drugi	16.-22.9.2016	Po Sloveniji	V ETM je do maja 2016 prijavljenih 31 lokalnih skupnosti, uvodni posvet je

	mobilitnosti ter promocija trajnostne mobilnosti	partnerji (Min. za zdravje, Agencija RS za okolje, AVP), občine			potekal v marcu 2016, radijski kviz o trajnostni mobilnosti
16.	Izdaja knjižice Promet- okolje-zdravje	MZI, ARSO, MZ	September 2016	/	Namenjena vsem občinam, promocija ETM in primerov dobre prakse
17.	Posodobitev Programa usposabljanja za vožnjo kolesa v devetletni osnovni šoli	Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za izobraževanje, AVP	Maj – september 2015	/	Uskladitev ter vložitev v proceduro za sprejem na Strokovnem svetu MIZŠ
18.	Aktivnosti za večjo varnost voznikov koles in izvedba vsaj enega poostrelega nadzora	Policija	16. – 29.5. 2016	vse policijske uprave	V nadzoru bodo policisti pozorni na kršitve kolesarjev, predvsem pa na kršitve voznikov motornih vozil s katerimi ogrožajo kolesarje
19.	Objava informacije o poteku akcije na spletni strani policije s povezavo na stran AVP	Policija	16. maj 2016	Generalna policijska uprava	
20.	Sodelovanje pri izvajanju kolesarskih izpitov	Policija	maj – junij 2016	vse policijske uprave	
21.	Preverjanje kolesarskih izkaznic pri osnovnošolskih otrocih	Policija	maj – september 2016	vse policijske uprave	
22.	Obvestilo vzgojno-izobraževalnim zavodom na spletni strani Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport (za predšolsko vzgojo, osnovno šolstvo, srednje šolstvo) ob preventivni akciji s pripetimi aktualnimi materiali.	Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport	Maj 2016		
23.	Izvajanje kolesarskih izpitov po vseh OŠ	Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, Zavod RS za šolstvo, Osnovne šole	April, maj 2016	Po Sloveniji	Kolesarski izpiti so del obveznega kurikuluma v osnovnih šolah in se večinoma izvajajo v 4. in 5. r OŠ

24.	Izvajanje rednega nadzora državnih kolesarskih povezav	Inšpektorat RS za infrastrukturo	Skozi leto	Po Sloveniji	
25.	Soorganizacija in izvedba posveta in delavnice KOLESARJENJE IN ZDRAVJE	NIJZ, Slovenska kolesarska mreža, Regionalni center za okolje Slovenija, CIVITAS iniciativa, GZS-ZKI in Mestna občina Kranj	Ponedeljek 23.5. od 8:30 do 16:30	Layerjeva hiša, Tomšičeva ulica 32, Kranj	Namen posveta je, da se srečajo na dogodku različni deležniki, ki pokrivajo področji kolesarjenja in zdravja ter predstavijo kaj delajo in hkrati izmenjajo izkušnje. V popoldanskem času so predvidene aktivne delavnice, ki se bodo delile na različne starostne/ciljne skupine (predšolski, šolski otroci, zaposleni/podjetja, starejši).
26.	Inšpekcijski nadzor nad površinami za kolesarje na lokalnih cestah	Občinski inšpektorati	Skozi leto	Po Sloveniji	Skladno z letnimi programi inšpekcijskega nazora
27.	Nadzor nad kolesarji in vozniki motornih vozil	Mestno redarstvo MOL	16.-29.5.2016, 16.-22.9.2016	Dunajska, Tržaška, Celovška, Šmartinska cesta, center mesta, območje za pešce	Nadzor nad pravilno smerjo vožnje, nad vožnjo v območjih za pešce, uporabo naprav med vožnjo, ustrezna vožnja koles in koles s pomožnimi motorji
28.	NADZOR NAD VOŽNJO	Medobčinsko redarstvo Maribor	16. 5. 2016	Maribor	V sodelovanju s Policijo
29.	PREVENTIVNE AKCIJE ZA OTROKE »Drugače na pot, v šolo s kolesom«	SPVCP Maribor	21. 9.2016	Maribor	ETM
30.	Promocija varnega kolesarjenja pri invalidnih osebah v projektu Mislim varno.	Zavod Vozim	Maj – september 2016	Po Sloveniji	Izvedba aktivnosti, kolesarjenja, opozarjanja na varnost invalidov kolesarjev v prometu, sofinanciranje AVP
31.	Pregledi koles, sodelovanje pri kolesarskih izpitih, tekmovanjih	ZZŠAM	April, maj 2016	Po Sloveniji	sofinanciranje AVP

32.	Izvedba ETEC kolesarskega tekmovanja in udeležba na mednarodni ravni	AMZS	Maj, september 2016		sofinanciranje AVP
33.	Sodelovanje pri kolesarskih izpitih, tekmovanjih	Neodvisna zveza ZŠAM	April, maj 2016	Celjsko – Savinjska regija	sofinanciranje AVP
34.	Začetek kampanje: Vozim.Kolesarim.Spoštujem	Slovenska kolesarska mreža	24.05.16	Socialna omrežja, Izjava za medije	Medijske aktivnosti usmerjene na voznike motoriziranih vozil glede upoštevanja kolesarjev, sofinanciranje AVP
35.	Priprava zakonodajnega predloga Nacionalne kolesarske strategije,	Slovenska kolesarska mreža, DRSI, MZI	Maj 2016		Zakonodajni ukrepi
36.	BICIVLAK – organizirano kolesarjenje v šolo za učence OŠ	Ljubljanska kolesarska mreža	2. - 13.5.2016	Osnovna šola Vrhovci, Ljubljana	Vzgoja in izobraževanja ter različna usposabljanja in treningi za varno vožnjo kolesa (vse starostne skupine)
37.	Predstavitve predlogov s področja varne kolesarske infrastrukture v MO Ljubljana (črne kolesarske točke, predstavitve izboljšanje ukrepov za varnost kolesarjev)	Ljubljanska kolesarska mreža	26.05.16	Okoljski center, Ljubljana	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.)
38.	Kolesarska patrolja / preventivna akcija	TD Rekreatur, Komisija varno kolesarim	23.05.16	Kranj	Nadzor in kaznovanje nad upoštevanjem prometnih pravil (pri kolesarjih predvsem vožnja v nasprotno smer, pri voznikih prehitra vožnja, neupoštevanje prednosti)
39.	S kolesom v pomlad - izobraževalna delavnica za člane Društev upokojencev MO Kranj in ostale občane;	TD Rekreatur, Komisija varno kolesarim	25.05.16	Kranj	Vzgoja in izobraževanja ter različna usposabljanja in treningi za varno vožnjo kolesa (vse starostne skupine)
40.	Kolesarjenje po Mislinjski kolesarski poti	Društvo varno aktivnih poti	07.05.16	Dravograd	Vzgoja in izobraževanja ter različna usposabljanja in treningi za varno vožnjo

					kolesa (vse starostne skupine)
41.	Spretnostni poligon za kolesarje, skiroje, rolerje	Društvo varno aktivnih poti	22.05.16	Dravograd	Vzgoja in izobraževanja ter različna usposabljanja in treningi za varno vožnjo kolesa (vse starostne skupine)
42.	Družinski kolesarski dan	Kolesarska mreža Obala	21.05.16	Koper	Vzgoja in izobraževanja ter različna usposabljanja in treningi za varno vožnjo kolesa (vse starostne skupine)
43.	Odpri termini	Mariborska kolesarska mreža	17.5., 24.5., 31.5.	Mobilnostni center Maribor	Vzgoja in izobraževanja ter različna usposabljanja in treningi za varno vožnjo kolesa (vse starostne skupine) Promocija uporabe samo-zaščitne opreme in ustreznega kolesa,
44.	Bajkkuhna -	Mariborska kolesarska mreža	20.5., 27.5.	Mobilnostni center Maribor	Uporaba samo-zaščitne opreme in ustreznega kolesa, kot je kolesarska čelada, nosilci za prtjago, tehnična brezhibnost in opremljenost koles

6. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

V času akcije bo izvedeno tudi naslednje:

- sporočilo za javnost ob pričetku akcije 16. maja 2016,
- sporočilo za javnost ob državnem tekmovanju Kaj veš o prometu 26. maja 2016
- 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 vsakodnevih jutranjih predstavitev o delu v zadnjih 24 urah, ki poteka preko nekaterih radijskih postaj seznanjati 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.

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 ogrožati pešcev (predvsem znotraj naselij, območij za pešce in peščevih površinah)**

7. 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: Mateja Markl
Vodja SPV

mag. Igor Velov
DIREKTOR AVP