

KOLESARJI

PROGRAM AKTIVNOSTI - OSNUTEK

21. – 27. april 2014

5. – 18. maj 2014

9. – 15. junij 2014

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Trdinova ulica 8, 1000 Ljubljana



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA



**SOUTH EAST
EUROPE**
Transnational Cooperation Programme

ROSEE

ROad safety in South East European regions



Programme co-funded by the
EUROPEAN UNION

1. UVOD

Javna agencija RS za varnost prometa vodi in koordinira preventivno akcijo za večjo varnost kolesarjev, ki bo v letošnjem letu potekala v okviru projekta ROSEE (ROad safety in South East European Regions). Namen projekta je izboljšati izvajanje varnosti v cestnem prometu v primarnih in sekundarnih omrežjih na območju Jugovzhodne Evrope, AVP pa v okviru ROSEE izvaja pilotni projekt osredotočen na spodbujanje varnega kolesarjenja.

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 o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013-2022 (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.

V letu 2013 so bili kolesarji udeleženi v 7 % vseh prometnih nesreč v Sloveniji, pri nesrečah s smrtnim izidom jih je 14 % in pri nesrečah s hudimi poškodbami jih je kar 25 %. Delež se zadnja leta povečuje, kar je dovolj zgovoren podatek, da je potrebno zagotoviti kolesarjem ter kolesarskemu prometu posebno pozornost.

V ta namen je pred vami 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 odgovornejšo 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. 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, z izjemo leta 2013, 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 potekale v mesecu aprilu, maju in juniju 2014.

2. CILJ

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

- 1. V LETU 2014 NE SME BITI PRESEŽENA KRITIČNA MEJA 12 UMRLIH KOLESARJEV**
- 2. V LETU 2014 NE SME BITI PRESEŽENA KRITIČNA MEJA 127 HUDO TELESNO POŠKODOVANIH KOLESARJEV**
- 3. POVEČATI UPORABO KOLESARSKE ČELADE**

V letu 2013 je na slovenskih cestah umrlo 16 kolesarjev, 154 pa se jih je huje telesno poškodovalo. S spremembo vedenjskih vzorcev obenem krepimo zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ skrbeti sami.

4. PROJEKT ROSEE

Javna agencija RS za varnost prometa je projektna partnerka v evropskem projektu ROSEE (ROad safety in South East European Regions). ROSEE je projekt, ki poteka v okviru programa Jugovzhodne Evrope. Program Jugovzhodna Evropa je edinstven

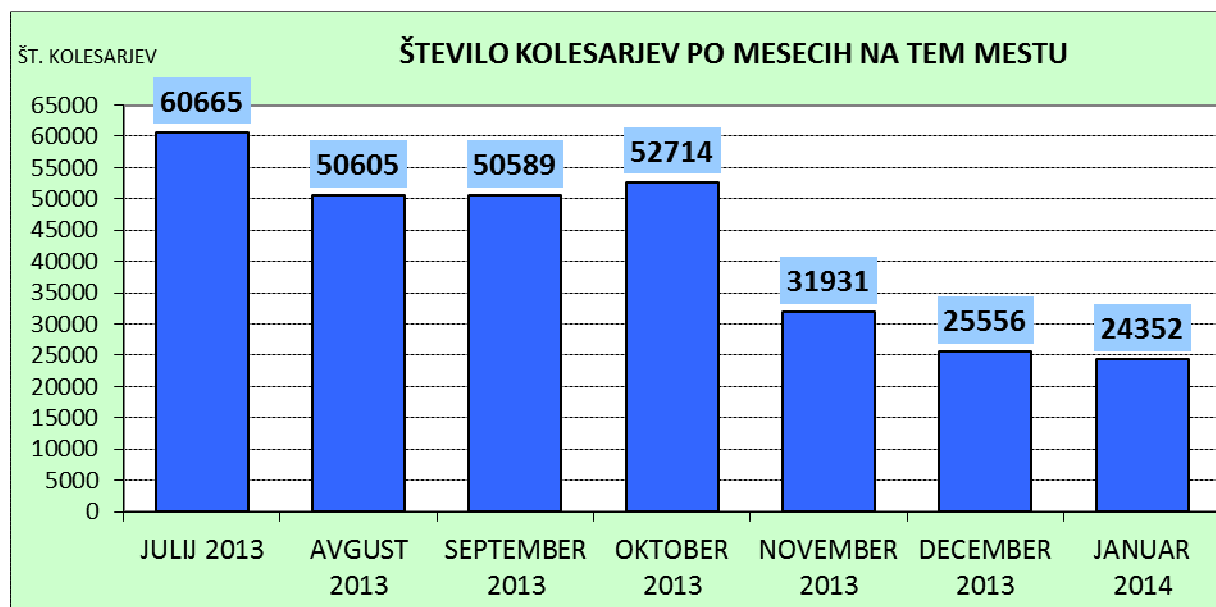
instrument, ki si v okviru cilja regionalne politike za teritorialno sodelovanje prizadeva za izboljšanje integracije in konkurence na tem kompleksnem in raznolikem območju. V ROSEE projekt je vključenih 6 držav: Italija, Romunija, Madžarska, Grčija, Slovenija in Bolgarija. Namen projekta je izboljšati izvajanje varnosti v cestnem prometu v primarnih in sekundarnih omrežjih na območju Jugovzhodne Evrope. Projekt je odobren po četrtem pozivu Programa JVE za prednostno os: Izboljšanje dostopnosti, izvaja pa se v obdobju od oktobra 2012 do septembra 2014 (24 mesecev).

v okviru ROSEE Javna agencija RS za varnost prometa izvaja **pilotni projekt s poudarkom na spodbujanju in promociji varnega kolesarjenja**, in sicer v Osrednjeslovenski in Podravski regiji. V obeh regijah bodo izpeljane različne preventivne in promocijske aktivnosti za kolesarje.

- V Ljubljani je v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana postavljen prvi **kolesarski števec s prikazovalnikom** v Sloveniji. Postavljen je na Dunajski cesti pri podvozu v smeri proti centru. Kolesarski števec s prikazovalnikom je glede na izkušnje iz tujine učinkovito orodje za promocijo kolesarjenja, saj omogoča, da kolesarji postanejo vidni del prometa v naseljih. Na prikazovalniku se ažurno izpisuje število kolesarjev na določen dan. Tovrstni infrastrukturni ukrepi so namenjeni predvsem promociji oz. spodbujanju kolesarjenja, hkrati pa so kolesarjem zabaven in informativen pripomoček. Kolesarski števec predstavlja povezavo med infrastrukturnim ukrepom in statističnimi podatki (štetje kolesarjev) na transparenten, interaktiven in zabaven način. Učinek kolesarskega števca je pošiljanje jasnega signala skupnosti, da je kolesarjenje prioriteta, vsak kolesar pa dobi občutek, da je opazen in upoštevan. Tudi praktična funkcija kolesarskega števca ni zanemarljiva, saj omogoča stalno spremljanje ažurnih podatkov o številu kolesarjev ter zbiranje in obdelovanje teh podatkov upravljavcu ceste (npr. občini) ali drugim organom. Pravočasni in zanesljivi podatki lahko igrajo pomembno vlogo pri načrtovanju in financiranju določenih infrastrukturnih ukrepov za kolesarje.



Slika 1: Kolesarski števec s prikazovalnikom na Dunajski cesti v Ljubljani



Graf 1: Število kolesarjev na Dunajski cesti pri podvozu v smeri proti centru

- V Mariboru pa je v sodelovanju z Mestno občino Maribor implementiran inovativni prometno tehnični ukrep »sharrow« - **souporaba voznega pasu s kolesarji**. Souporaba voznega pasu kolesarjem omogoča enakovredno vključitev v promet. Ukrep omogoča, da si kolesarji in vozniki motornih vozil delijo sredino voznega pasu, pri čemer motorna vozila na njem nimajo več prednosti. Takšna prometna ureditev je do kolesarjev prijazna, saj na odsekih, kjer ni prostora za kakovostne kolesarske poti, vodi kolesarja varno skupaj z motoriziranim prometom. Kolesar je ves čas v vidnem polju voznika avtomobila, ki zato hitreje zazna, kakšen manever bo kolesar izpeljal. Ukrep je implementiran na širšem območju Slomškovega trga v Mariboru.



Slika 2: »Sharrow« - souporaba voznega pasu s kolesarji na Slomškovem trgu v Mariboru

AVP bo izvedla promocijske aktivnosti s poudarkom na promociji varnega kolesarjenja in evalvacijo obeh ukrepov s terenskim anketiranjem (before/after analiza). Namen evalvacije ukrepa je dobiti na lokacije postavitve števca oz. prometne ureditve »sharrow« predhodno sliko javnega mnenja o prometni varnosti ter obnašanja udeležencev v prometu, s prilagojenim vprašalnikom, ki se nanaša predvsem na vedenje kolesarjev, voznikov osebnih avtomobilov in pešcev ter zaznavanje kolesarjev v prometu, ter sliko stanja oz. mnenja po izvedbi implementacije omenjenih ukrepov.

V okviru ROSEE projekta bo AVP poleg evalvacije obeh pilotnih projektov pripravila tudi pregled zakonodaje po evropskih državah glede obvezne uporabe čelad za kolesarje, pregled primerov najboljših praks v Evropi za spodbujanje varnega kolesarjenja, predlog nacionalne strategije za varnost kolesarskega prometa, tehnične specifikacije za uvedbo "sharrow" – souporabe voznega pasu s kolesarji tudi na drugih lokacijah s predlogom za dopolnitev zakonodaje s tega področja ter preventivni izobraževalni kratki filmček o »sharrow«.

4. ANALIZA

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

- v letu 2013 je v prometnih nesrečah umrlo 16 (12) kolesarjev, kar je 33 % več kot v letu 2012;
- v letu 2013 je v prometnih nesrečah umrlo 12 kolesarjev (75 %), ki med vožnjo niso nosili čelade oziroma 56 % poškodovanih kolesarjev v prometnih nesreč ni nosilo čelade;
- v letu 2013 je delež umrlih kolesarjev glede na vse umrle udeležence znašal 13 % (skupaj je umrlo 125 udeležencev), v letu 2007 je bil delež le 6 % (293 umrlih, od tega 17 kolesarjev);
- delež poškodovanih kolesarjev v naselju, ki so uporabljali čelado, je za polovico manjši kot izven naselja - 28 % (278 poškodovanih) v primerjavi s 58 % (108 poškodovanih) poškodovanih izven naselja.

Tabela 1: 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	1294	991	154	16
primerjava 13/12	-7%	0%	-22%	33%

Število prometnih nesreč z kolesarji se je v preteklem letu zmanjšalo za 7 %. Kljub zmanjšanju se je število umrlih kolesarjev povečalo glede na leto 2012; umrlo je 16 (12) kolesarjev, kar je 33 % več kot v letu 2012. Število hudo telesno poškodovanih kolesarjev se je zmanjšalo v primerjavi z letom 2012 za 22 % na 154. Število lažje poškodovanih je ostalo enako.

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 2: Poškodbe kolesarjev z ali brez uporabe zaščitne čelade

Vrsta Poškodbe	Huda telesna poškodba		Lažja telesna poškodba		Umrli	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
LETO						
Uporabljal	64	44	319	313	3	3
Ni uporabljal	110	91	526	545	9	12
% uporabe	32%	29%	32%	32%	25%	19%

V letu 2013 je na slovenskih cestah umrlo 12 (9) kolesarjev, pri katerih je bilo mogoče ugotoviti, da v času prometne nesreče niso uporabljali varnostne čelade. V primerjavi z enakim obdobjem leta 2012 se je stopnja uporabe varnostne čelade pri umrlih kolesarjih zmanjšala za 6 %, pri hudo telesno poškodovanih pa za 3 %. Pri lažje telesno poškodovanih je stopnja uporabe ostala enaka.

Tabela 3: Število umrlih kolesarjev v zadnjih 5 letih glede na vse umrle

LETO	2009	2010	2011	2012	2013
Št. vseh umrlih	171	138	141	130	125
Št. umrlih kolesarjev	18	16	14	12	16
Delež umrlih kolesarjev	11%	12%	10%	9%	13%

Število umrlih kolesarjev v zadnjem 5-letnem obdobju se vsako leto zmanjša za dva umrla. V letu 2013 se je ta trend ustavil, saj je umrli štirje kolesarji več kot v letu 2012. 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 začel upadati, v letu 2011 na 10 %, v 2012 letu pa je delež znašal 9 %. V lanskem letu je delež umrlih kolesarjev ponovno narasel na kar 13 %. Glede na pričakovan trend povečanja kolesarskega prometa, se tako povečuje tudi izpostavljenost kolesarjev in njihova ogroženost. Delež kolesarjev med smrtnimi žrtvami znaša v povprečju 10,8 % letno.

Tabela 4: Prometne nesreče kolesarjev s posledicami v naseljih oz izven naselij

LETO	Število prometnih nesreč		Delež v naseljih
	V naseljih	Izven naselij	
2009	891	192	82%
2010	808	159	84%
2011	958	187	84%
2012	1003	205	83%
2013	991	180	85%

Iz tabele 3 lahko razberemo, da je število prometnih nesreč kolesarjev s posledicami v naseljih vsaj 4-krat večje kot izven naselij. Povprečje deleža prometnih nesreč v naseljih v zadnjem 5 letnem obdobju je 84 %.

Tabela 5: Poškodovani kolesarji v naseljih 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
2009	216	92	497	74	24%	47%
2010	219	90	436	60	27%	55%
2011	253	99	524	68	27%	54%
2012	278	108	567	78	28%	52%
2013	266	99	597	65	27%	55%

Glede uporabe čelade je delež poškodovanih kolesarjev v naselju, ki so uporabljali čelado, za polovico manjši kot izven naselja (v 2013: 27 % poškodovanih v naselju - 55 % 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 2013, pri poškodovanih kolesarjih izven naselij pa iz 35 % v letu 2007 na 55 % v letu 2013.

Tabela 6: Poškodovani kolesarji po starostnih skupinah v obdobju 2009-2013

Starostni razred	umrli	hudo telesno poškodovani	lahko telesno poškodovani
od 0 do 13	3%	4%	7%
od 14 do 17	3%	4%	8%
od 18 do 20	0%	2%	5%
od 21 do 23	4%	2%	4%
od 24 do 30	1%	6%	10%
od 31 do 40	11%	11%	15%
od 41 do 50	20%	18%	16%
od 51 do 60	24%	24%	18%
nad 60	36%	29%	18%

Delež poškodovanih kolesarjev je največji pri najstarejši starostni skupini (nad 60 let). Najbolj izstopa delež umrlih - 36 % (ki se tudi povečuje!), delež hudo telesno poškodovanih je 29 %, lažje telesno poškodovanih pa je poleg starostne skupine nad 60 let največ še v skupini od 51 do 60 in sicer 18 %.

Glede razdelitve po spolu, se je v zadnjem 5 letnem obdobju poškodovalo 67 % moških, 33 % pa je bilo žensk.

Tabela 7: Delež poškodovanih kolesarjev kot povzročitelji prometne nesreče v zadnjem 4 letnem obdobju

LETO	S hudo tel. poškodbo		S lahko tel. poškodbo		smrt	
	Povzr. DA	Povzr. NE	Povzr. DA	Povzr. NE	Povzr. DA	Povzr. NE
2010	58%	42%	46%	54%	56%	44%
2011	58%	42%	50%	50%	64%	36%
2012	58%	42%	49%	51%	67%	33%
2013	58%	42%	49%	51%	56%	44%

Podatki iz zgornje table kažejo, da so kolesarji bolj pogosto povzročitelji prometne nesreče s poškodbo kolesarja. Delež povzročiteljev prometne nesreče s smrtjo kolesarja, je v zadnjem 4 letnem obdobju v 61 % v prid kolesarja. Prav tako je delež kolesarjev kot povzročiteljev prometne nesreče s hudo poškodbo kolesarja na strani kolesarjev in sicer 58 %. Pri lažjih telesnih poškodbah pa je delež krivde povzročitelja prometne nesreče enakomerno razdeljen med kolesarjem ter drugim udeležencem (49 %).

Tabela 8: Poškodbe kolesarjev po statistični regijah

Statistična regija	Št. poškodovanih kolesarjev	V %
OSREDNJESLOVENSKA	1751	31%
PODRAVSKA	1216	22%
SAVINJSKA	612	11%
GORENJSKA	536	10%
POMURSKA	392	7%
OBALNO-KRAŠKA	280	5%
GORIŠKA	252	5%
JUGOVZHODNA SLOVENIJA	203	4%
KOROŠKA	124	2%
SPODNJESAVSKA	84	2%
NOTRANJSKO-KRAŠKA	78	1%
ZASAVSKA	33	1%

Glede na regijo izstopajo po številu poškodovanih kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju Osrednjeslovenska regija (31 % vseh poškodovanih kolesarjev), sledi Podravska (22 %), Savinjska (11 %) in Gorenjska (10 %).

Tabela 9: Število nesreč kolesarjev po vrsti ceste

VRSTA CESTE	2009	2010	2011	2012	2013
NASELJE Z ULIČNIM SISTEMOM	64%	64%	63%	64%	63%
NASELJE BREZ ULIČNEGA SISTEMA	13%	15%	15%	13%	17%
DRŽAVNE CESTE	16%	16%	16%	17%	15%
LOKALNA CESTA	7%	6%	6%	6%	6%

Po številu prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju, najbolj izstopajo naselje z uličnim sistemom (povp. 64 %), sledijo mu državne ceste (povp. 16 %), naselje brez uličnega sistema (povp. 14 %) in pa lokalne ceste (povp. 6 %).

Tabela 10: Število prometnih nesreč s udeležbo kolesarjev ter posledice – povzročitelj prometne nesreče alkoholiziran kolesar

LETO	Prometne nesreče				Posledice		
	Vse nesreče	S hudo tel.pošk.	Z lahko tel.pošk.	S smrtnim izidom	Huda tel.pošk.	Lažja tel.pošk.	Smrt
2010	98	15	72	3	15	74	3
2011	127	15	95	2	15	97	2
2012	148	24	108	2	24	111	2
2013	141	22	100	3	22	103	3
primerjava 13/12	-5%	-8%	-7%	50%	-8%	-7%	50%

V letu 2013 so alkoholizirani kolesarji povzročili 141 (148) prometnih nesreč, kar je 5 % manj kot leto poprej. Zmanjšalo se je število prometnih nesreč s poškodbo, prav tako tudi posledice. Število umrlih kolesarjev se je povečalo, saj so v lanskem letu umrli 3 (2) udeleženci oz. 50 % več. Zmanjšalo se je število hudo telesno poškodovanih 22 (24) oz. za 8 % in število lažje telesno poškodovanih 103 (111) oz. za 7 %.

Ostale lastnosti prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev:

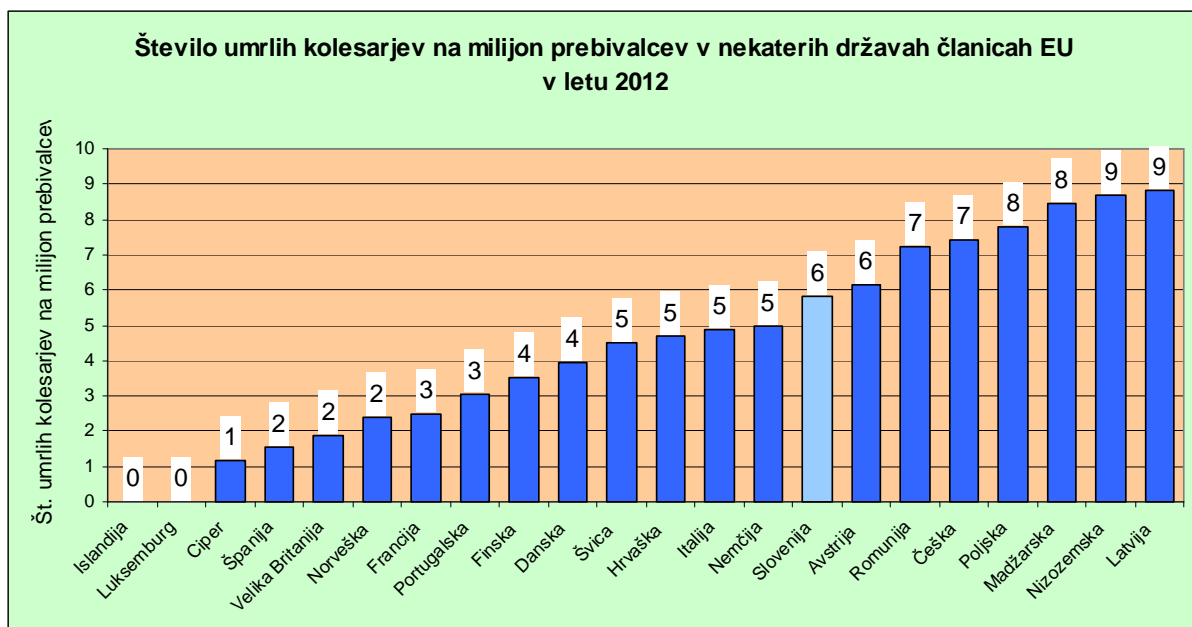
- **VZROK prometne nesreče;**

- najpogostejši vzrok za nastanek prometne nesreče z udeležbo kolesarjev je neupoštevanje pravil o prednosti – 29 % (27 %), neprilagojena hitrost – 20 % (17 %) in nepravilna stran oz. smer vožnje – 16 % (17 %).
- Pri prometnih nesrečah, kjer je bil povzročitelj kolesar, je bila neprilagojena hitrost najpogostejši vzrok za nastanek prometne

nesreče – 32 % (28 %). Zelo pogost vzrok je tudi bila nepravilna smer oz. stran vožnje – 23 % (27 %).

- Pri prometnih nesrečah s smrtjo kolesarja sta najpogostejši vzrok prometnih nesreč neupoštevanje pravil o prednosti – 31 % (25 %) oz. 5 umrlih kolesarjev te neprilagojena hitrost – 25 % (17 %) oz. 4 umrli kolesarji. V prometnih nesrečah, ki jih je povzročil kolesar in je le-ta tudi umrl (v 9 primerih) sta bila najpogostejši vzrok neupoštevanje pravil o prednosti in vzrok ostalo – vsak po 33 % oz. po 3 umrli kolesarji.
- **TIP prometne nesreče;**
 - Najpogostejši tip prometne nesreče z udeležbo kolesarja je bočni trk – 28 % (32 %). Sledi mu tip ostalo – 24 % (22 %) in prevrnitev vozila – 18 % (16 %).
 - Pri prometnih nesrečah s smrtjo kolesarja je najpogostejši tip nesreče bočni trk – 44 % (50 %) in čelni trk – 25 % (25 %).
- **SOUDELEŽENCI v prometnih nesrečah s smrtjo kolesarja;** v 16 prometnih nesrečah s smrtjo kolesarja so bili udeleženi še:
 - v 9 primerih je bil poleg kolesarja udeležen še vsaj eden voznik osebnega vozila (56 %),
 - v 5 primerih je bil kolesar sam udeleženec (31 %),
 - v 1 primeru je bil poleg kolesarja udeležen ali voznik tovornega vozila ali pa vlak (vsak po 6 %).

MEDNARODNA PRIMERJAVA



Graf 2: Število umrlih kolesarjev na milijon prebivalcev v nekaterih državah članicah EU v letu 2012

Zgornja 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. Zaradi povečanja umrlih v letu 2013 je Slovenija nazadovala in se nahaja na repu držav EU (8 umrlih na milijon prebivalcev v letu 2013).

5. UKREPI

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Evalvacija postavitve kolesarskega števca v Ljubljani in implementacije »sharrow« - souporabe voznega pasu v Mariboru	AVP	Maj 2014	Ljubljana in Maribor	
2.	Pregled primerov dobrih praks iz Evrope s področja spodbujanja varnega kolesarjenja	AVP	Maj 2014		
3.	Pregled evropske zakonodaje o uporabi čelad za kolesarje	AVP	Maj 2014		
4.	Predlog strategije za varnost kolesarskega prometa	AVP	Maj 2014		
5.	Izdelava preventivnega izobraževalnega filma o »sharrow« - souporabi voznega pasu s kolesarji	AVP	Maj 2014		
6.	Izdelava tehničnih specifikacij za uvedbo »sharrow«, predlog dopolnitve zakonodaje	AVP	Maj 2014		
7.	Izdelava letaka o kolesarskem števcu	AVP	April 2014		
8.	Preventivni dogodek s predstavniki Evropske komisije (JTS SEE) z ogledom kolesarskega števca	AVP	September 2014		
9.	Organizacije državnega kolesarskega tekmovanja Kaj veš o prometu	AVP - SPV	Maj 2014		

10.	Podpora občinskim in regionalnim tekmovanjem Kaj veš o prometu	AVP - SPV	April, maj 2014		
11.	Zagotovitev materialov za izvedbo usposabljanj za vožnjo kolesa na OŠ	AVP - SPV	April, maj 2014		
12.	Organizacija novinarske konferenca v Mariboru	AVP, MKM	5. maj 2014		
13.	Skupno sporočilo za medije in javni poziv ob začetku preventivne akcije	AVP	April 2014		
14.	Aktivnosti za večjo varnost voznikov koles in izvedba vsaj enega poostrelega nadzora	Policija	21. – 27. 4. 2014 5. – 18. 5. 2014 9. – 15. 6. 2014	vse policijske uprave	V nadzoru bodo policisti pozorni na kršitve kolesarjev, predvsem pa na kršitve voznikov motornih vozil s katerimi ogrožajo kolesarje
15.	Nadzor nad vožnjo kolesarjev v naravnem okolju	Policija	april - oktober	vse policijske uprave	
16.	Objava informacije o poteku akcije na spletni strani policije s povezavo na stran AVP	Policija	21. april 2014	Generalna policijska uprava	
17.	Seznanjanje javnosti preko operativno komunikacijskih centrov policije o poteku akcije ob javljanjih in poročanjih o dogodkih na radijskih in televizijskih postajah	Policija OKC	21. – 27. 4. 2014 5. – 18. 5. 2014 9. – 15. 6. 2014	GPU UPS OKC in vse PU OKC	
18.	Preverjanje kolesarskih izkaznic pri osnovnošolskih otrocih	Policija	maj - september	vse policijske uprave	
19.	Sodelovanje pri izvajanju kolesarskih izpitov	Policija	maj - junij	vse policijske uprave	
20.					
21.					

22.					
23.					
24.					
25.					
26.					
27.					
28.					
29.					
30.					
31.					
32.					
33.					
34.					
35.					

5. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

V času akcije bo izvedeno tudi naslednje:

- skupni javni poziv oz. sporočilo za javnost o preventivni akciji,
- skupna novinarska konferenca **5. maja 2014** v Mariboru,
- priprava gradiva za objavo na internetu,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- dogovor s Policijo, da v vsakodnevnih jutranjih predstavitev o delu v zadnjih 24 urah, ki poteka preko nekaterih radijskih postaj seznanjeni tudi o poteku akcije,
- seznanjanje javnosti o poteku akcije in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti.

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 75 % nesreč kolesarjev zgodi v naseljih, glede na kategorijo ceste pa se največ nesreč zgodi na regionalnih in lokalnih cestah.

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 ter s tem zmanjšanja ogrožanja tudi ostalih udeležencev v prometu.

Tovrstne preventivne akcije 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.

mag. Igor Velov
V.D. DIREKTORJA