

# KOLESARJI

## AKCIJSKI PROGRAM

4. – 31. maj 2015

Evropski teden mobilnosti (16. – 22. september 2015)

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



JAVNA AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA

SKUPAJ ZA  
VEČJO VARNOST

## 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 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 2014 so bili kolesarji udeleženi v 7,4 % vseh prometnih nesreč v Sloveniji, med umrlimi v prometnih nesrečah je 12 % kolesarjev in pri telesno poškodovanih jih je bilo 14,3 %. Delež kolesarjem med vsemi žrtvami se zadnja leta nekoliko 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 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. 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 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 maju in septembru 2015.

## 2. CILJI

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

1. V LETU 2015 NE SME BITI PRESEŽENA KRITIČNA MEJA 11 UMRLIH KOLESARJEV
2. V LETU 2015 NE SME BITI PRESEŽENA KRITIČNA MEJA 127 HUDO TELESNO POŠKODOVANIH KOLESARJEV
3. POVEČATI UPORABO KOLESARSKE ČELADE

V letu 2014 je na slovenskih cestah umrlo 13 kolesarjev, 199 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.

## 3. ANALIZA VARNOSTI KOLESARJEV

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

- v letu 2014 je v prometnih nesrečah umrlo 13 (16) kolesarjev, kar je 19 % manj kot v letu 2013;
- v letu 2014 je delež umrlih kolesarjev glede na vse umrle udeležence znašal 12 % (skupaj je umrlo 108 udeležencev), v zadnjih petih letih se giblje delež okrog 11 % v povprečju, pred tem pa je bil nižji, npr. v letu 2007 je bil delež le 6 % (293 umrlih, od tega 17 kolesarjev);
- velika večina prometnih nesreč kolesarjev se zgodi znotraj naselij, 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 50 let starosti, 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
primerjava 14/13	+4%	-3%	+29%	-19%

Število prometnih nesreč s kolesarji se je v preteklem letu povečalo za 4 %, pomembno se je zmanjšalo število umrlih kolesarjev za 19%. Vendar se je število hudo telesno poškodovanih povečalo za 29%, 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	2010	2011	2012	2013	2014	Povprečje
Št. vseh umrlih	138	141	130	125	108	<b>128,4</b>
Št. umrlih kolesarjev	16	14	12	16	13	<b>14,2</b>
Delež umrlih kolesarjev	12%	10%	9%	13%	12%	<b>11%</b>

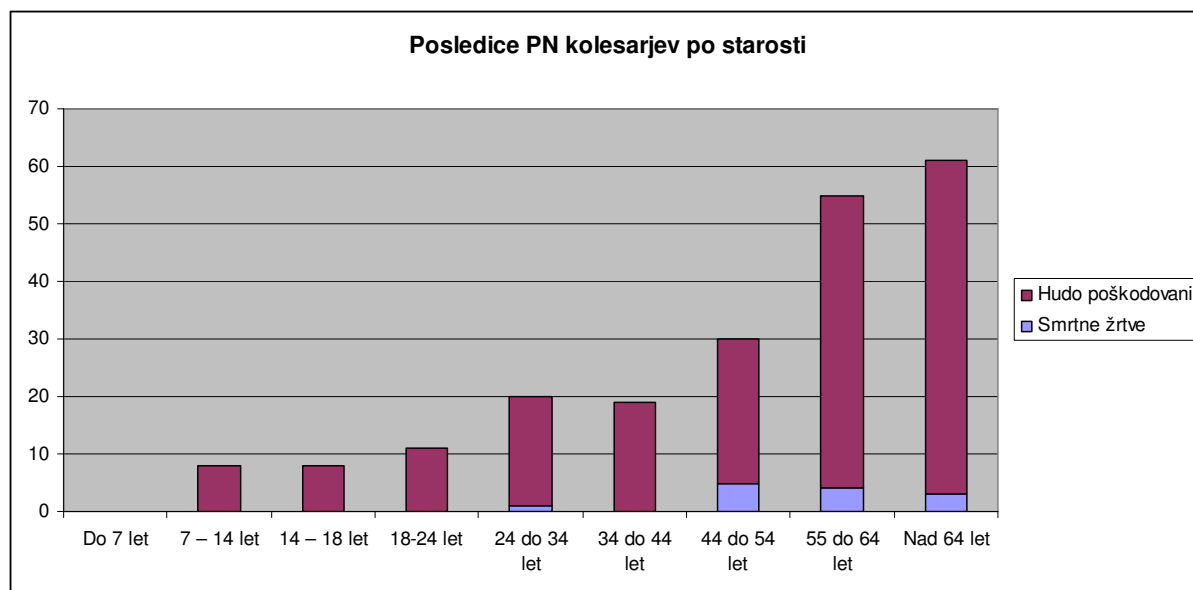
Število umrlih kolesarjev v zadnjem 5-letnem obdobju znaša približno 14 umrlih, in predstavlja 11% delež med vsemi smrtnimi žrtvami v prometu. V letu 2014 je ta delež celo višji in sicer 12%, čeprav se je število umrlih kolesarjev pomembno znižalo.

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 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 kar 54% umrlih kolesarjev starejših od 55 let, ter preko 90% v starosti nad 45 let. Med otroki ni bilo smrtnih žrtev, bilo pa je nekaj huje in lažje poškodovanih otrok do 14 leta starosti, ki predstavljajo približno 5 % med kolesarji udeleženimi v prometnih nesrečah.

*Preglednica: Prometne nesreče kolesarjev s posledicami in po starosti.*

Starost	Smrtne žrtve	Hudo poškodovani	Lahko poškodovani	Brez poškodb	SKUPAJ	Delež %
Do 7 let	0	0	2	6	8	0,57
7 – 14 let	0	8	50	11	69	4,89
14 – 18 let	0	8	88	28	124	8,79
18-24 let	0	11	81	28	120	8,50
24 do 34 let	1	19	140	26	186	13,18
34 do 44 let	0	19	121	31	171	12,12
44 do 54 let	5	25	161	39	230	16,30
55 do 64 let	4	51	170	35	260	18,43
Nad 64 let	3	58	155	25	241	17,08
<b>SKUPAJ 2014</b>	<b>13</b>	<b>199</b>	<b>968</b>	<b>231</b>	<b>1411</b>	100,00



Slika: Prikaz posledic prometnih nesreč kolesarjev po starosti za smrtne žrtve in hudo poškodovane (leto 2014).

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%

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 84 %.

Preglednica: 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%

Tudi podatki za zadnjih 5 let kažejo, da je delež poškodovanih kolesarjev 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 povprečju poškodovalo 68 % moških, 32 % 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 2014.*

	Smrtne žrtve	Hudo poškodovani	Lahko poškodovani	Brez poškodb	SKUPAJ	Delež s poškodbo %
moški	13	136	651	184	984	68%
ženske	0	63	317	47	427	32%
SKUPAJ	13	199	968	231	1411	

*Preglednica: Delež poškodovanih kolesarjev kot povzročitelji prometne nesreče v zadnjem 4 letnem obdobju*

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%

Podatki iz zgornje table kažejo, da so kolesarji bolj pogosto sami povzročitelji prometne nesreče s poškodbo kolesarja. Delež povzročiteljev prometne nesreče s smrtjo kolesarja, je v zadnjem 5 letnem obdobju v 64 % na strani kolesarja. Prav v letu 2014 je bil delež kolesarjev povzročiteljev prometne nesreče izredno visok, saj je kar 10 od 13 umrlih kolesarjev po statistiki povzročilo prometno nesrečo (77% pri smrtnih žrtvah, 60 % pri hudih ter 51% pri lažjih poškodbah). To lahko kaže tudi na neustrezno ravnanje kolesarjev v prometu, ki tako izrazito tvegajo udeležbo v prometni nesreči.

*Preglednica: Poškodbe kolesarjev po statistični regijah*

Statistična regija	Št. poškodovanih kolesarjev	V %
OSREDNJSLOVENSKA	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 %).

*Preglednica: Število prometnih nesreč kolesarjev po vrsti ceste*

VRSTA CESTE	2010	2011	2012	2013	2014
NASELJE Z ULIČNIM SISTEMOM	64%	63%	64%	63%	64,9%
NASELJE BREZ ULIČNEGA SISTEMA	15%	15%	13%	17%	14,4%
DRŽAVNE CESTE	16%	16%	17%	15%	16,8 %
LOKALNA CESTA	6%	6%	6%	6%	5,8%

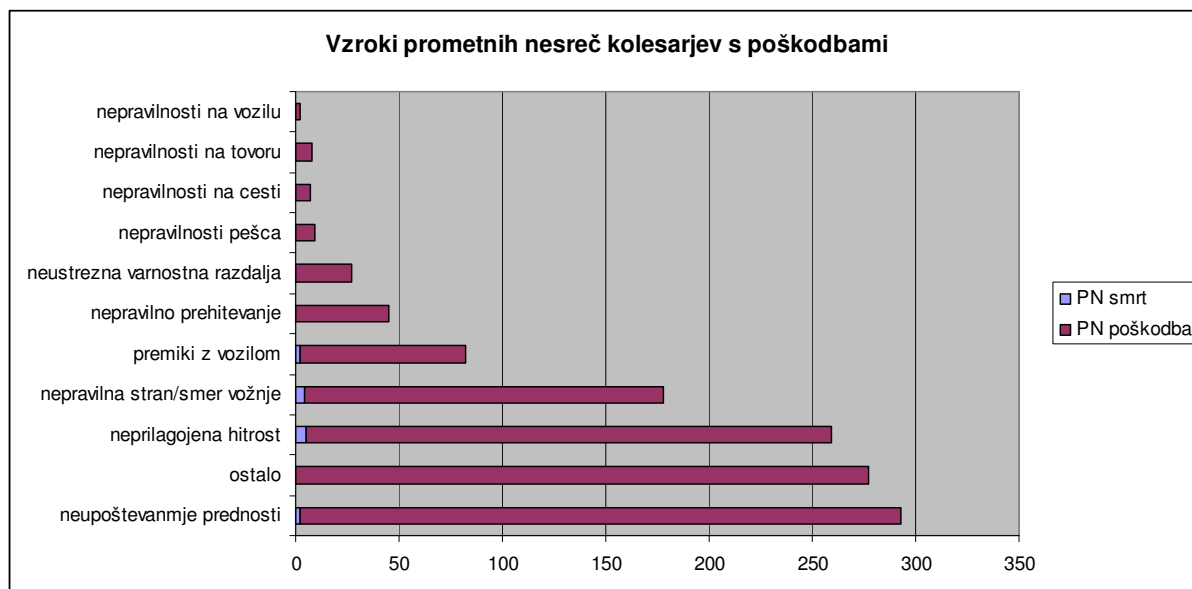
Po številu prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju, najbolj izstopajo naselje z uličnim sistemom (povp. 64 %), sledijo mu državne ceste (povp. 16 %), naselje brez uličnega sistema (povp. 14 %) in pa lokalne ceste (povp. 6 %).

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
2010	98	15	72	3
2011	127	15	95	2
2012	148	24	108	2
2013	141	22	100	3
2014	144	22	96	4
primerjava 14/13	+2%	0%	-4%	+30%

V letu 2014 so alkoholizirani kolesarji povzročili 144 prometnih nesreč, kar je 2 % več kot leto poprej, v skupnem se je povečalo število umrlih alkoholiziranih kolesarjev za 1. 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 najbolj izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti, neprilagojena hitrost ter nepravilna stran in smer vožnje.





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 – 20 % 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 – 38 %, 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 % (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 %).

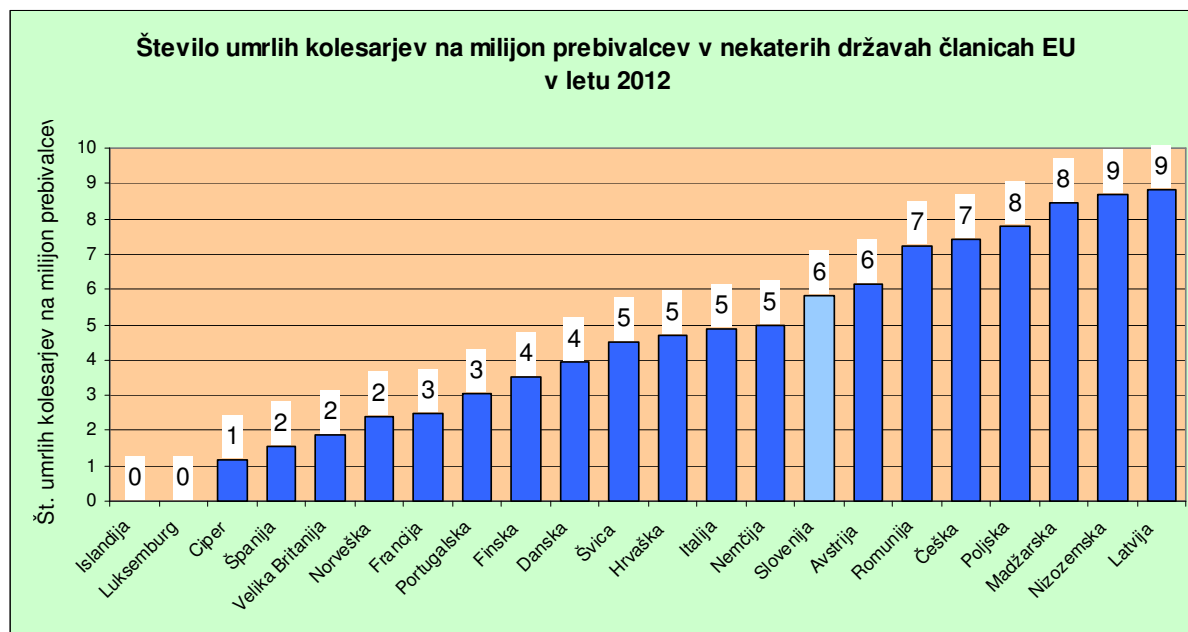
### **Uporaba zaščitne čelade v prometnih nesrečah kolesarjev**

V splošnem je uporaba zaščitne kolesarke 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 okrog 30% pri hudo poškodovanih kolesarjih, pri umrlih pa pomembno nižji (približno 20%).

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).

Vzpodbudno 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.

## 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 kolesarje, 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.

### 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

- € **upoštevaj prometna pravila** za kolesarje in prometne znake ter semaforje;
- € **vedno kolesari po kolesarskem pasu ali stezi**, kjer obstajajo, ali ob robu cestišča (približno 60 cm od roba, da se izogneš neravninam);
- € **ne kolesari v nasprotni smeri**, saj tako ogrožaš sebe in druge, voznike te ne pričakujejo;
- € **kolesari vedno ob DESNEM robu** in po desni strani kolesarske steze, druge kolesarje ali oviro **prehitevamo po LEVI**;
- € **bodi VIDEN in uporabljalj luči na kolesu**: spredaj belo, zadaj rdečo, da te vozniki prej opazijo, nosi svetla in odsevna oblačila;
- € **vedno uporabljalj kolesarsko čelado**, saj Bistro glavo varuje čelada;
- € ne pozabi: **Pomisli, poglej** in šele nato, če je varno, **zapelji**;
- € uporabljalj roke za **nakazovanje smeri vožnje**, ter očesni kontakt z drugimi udeleženci;
- € **preveri svoje kolo**, da je tehnično brezhibno, če delujejo zavore in ustrezno velikost;
- € nikoli **ne kolesari pod vplivom alkohola**, drog ali drugih psiho-aktivnih snovi;
- € **ne uporabljalj mobilnih telefonov** ali drugih naprav med vožnjo kolesa, ker motijo tvojo pozornost;
- € **prtljago namesti** na ustrezen nosilec ali košaro, oz. kolesarsko torbo;
- € v primeru dežja **uporabljalj kolesarsko pelerino** in nikdar ne kolesari z dežnikom v roki;
- € **bodi pozoren na pešce in prilagodi** svoje ravnanje, saj so oni še bolj ranljivi kot kolesarji;

## 5. UKREPI – KOLESARJI

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Medijske aktivnosti za najavo in promocijo nacionalne akcije Kolesarji	AVP-SPV, Policija,	Maj, september 2015	Ljubljana	
2.	Preventivni dogodek ob 3. svetovnem dnevu prometne varnosti otrok – vključitev vsebin varnega kolesarjenja	AVP	6. maj 2015	Ljubljana, Kongresni trg	
3.	Razpis in organizacija državnega kolesarskega tekmovanja Kaj več o prometu	AVP – SPV, SPV Novo mesto	30. maj 2015	Novo mesto	Na tekmovanju sodelujejo najboljši iz občinskih tekmovanj, pri izvedbi sodelujejo Osnovna šola, Policija, IC, ZŠAM,
4.	Izvajanje in podpora šolskih, občinskih tekmovanjem Kaj več o prometu	AVP – SPV, v sodelovanju z občinskimi SPV	April, maj 2015	Po Sloveniji	
5.	Analiza varnosti kolesarjev	AVP	Maj 2015	/	
6.	Akcija Varno kolo – zagotavljanje preventivnih gradiv za izvajanje pregledov tehnične brezhibnosti koles	AVP - SPV	April, maj 2015	Po Sloveniji	Bloki za pregled koles, nalepke Varno kolo
7.	Akcija Bistro glavo varuje čelada – promocija uporabe zaščitne čelade, strokovno gradivo	AVP - SPV	Maj, september 2015	Po Sloveniji	
8.	Usposabljanje glede izvajanja kolesarskih izpitov in tekmovanj	AVP - SPV	April, maj 2015	Novo mesto, Maribor, Ljubljana	Usposabljanje namenjeno predstavnikom občinskim SPV in

	Kaj več o prometu (spletni portal spretnostni poligon)				učiteljem mentorjem
9.	Izvajanje preventivnih dogodkov na lokalni ravni in prometnih dni na šolah z osveščanjem in informiranjem glede varnega kolesarjenja	AVP – SPV, občinski SPV	Maj, september 2015	Po Sloveniji	Uporaba demo naprav (teža glave, demo čeladica, naletna teža, varno kolo, spretnostni poligon)
10.	Sofinanciranje projektov nevladnih organizacij za večjo varnost kolesarjev	AVP, nevladne organizacije (Zveza ZŠAM, regijski ZŠAM, AMZS, Zavod Varna pot)	Maj 2015	Savska dolina (Žalec, ...)	AVP bo finančno podprla aktivnosti ZŠAM (pregledi koles, sodelovanje na tekmovanjih Kaj več o prometu), program AMZS (FIA tekmovanje za kolesarje), Zavoda varna pot (Ju3 na cesti)
11.	Koordinacija Evropskega tedna mobilnosti in promocija trajnostne mobilnosti	Ministrstvo za infrastrukturo	Maj – september 2015	Po Sloveniji	ETM poteka na nacionalni ravni 16-22. septembra 2015
12.	Aktivnosti za večjo varnost voznikov koles in izvedba vsaj enega poostrelega nadzora	Policija	4. – 31. 5. 2015	vse policijske uprave	V nadzoru bodo policisti pozorni na kršitve kolesarjev, predvsem pa na kršitve voznikov motornih vozil s katerimi ogrožajo kolesarje
13.	Nadzor nad vožnjo kolesarjev v naravnem okolju	Policija	april - oktober	vse policijske uprave	
14.	Preverjanje kolesarskih izkaznic pri osnovnošolskih otrocih	Policija	maj - september	vse policijske uprave	
15.	Sodelovanje pri izvajanju kolesarskih izpitov	Policija	maj - junij	vse policijske uprave	
16.	Vzpostavitev novega portala za izvajanje teoretičnega dela kolesarskih izpitov in tekmovanj s prenosom vsebin in nadgradnjo	Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za izobraževanje, AVP	Maj 2015	/	

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.	Sodelovanje pri aktivnostih ETM Teden mobilnosti – različne preventivne aktivnosti	Policija, Društva, organizacije, mestne občine in	16. – 22. 9. 2015	Kraji še niso znani	Policijske uprave skupaj z mestnimi občinami, društvi, organizacijami sodelujejo pri izvedbi različnih aktivnosti za pešce in kolesarje.
19.	Komuniciranje ETM	Ministrstvo za zdravje	ETM 2015		izpostavili bomo pomen varnosti
20.	Komuniciranje Resolucije o prehrani in gibanju	Ministrstvo za zdravje	Jesen 2015		Ob promociji aktivnega transporta bomo izpostavljali pomen varnosti - zagotavljanje zdravega in varnega okolja
21.	Akcija 0.0. šofer (4x v letu)	Ministrstvo za zdravje	Maj- december 2015		V sporočilih za javnost bomo opozorili tudi na kolesarje in alkoholiziranost
22.	Facebook 0.0. šofer	Ministrstvo za zdravje	Od maja 2015 naprej		Objava akcije Kolesar v povezavi z varnostjo in alkoholom
23.	- Objava na spletni strani MZ za širšo javnost - Objava na intranetni strani MZ – zaposleni na MZ	Ministrstvo za zdravje	Maj 2015		Objava sporočila za javnost in drugih komunikacijskih orodij
24.	Spodbujanje kolesarjenja na delo Vtroje z letošnjim sloganom »Pripelji srečo v službo«	Urbanistični inštitut, MZI, MZ, NIJZ	10. maj - ETM	Po Sloveniji	Del evropskega projekta Bike2work v sodelovanju z Evropsko kolesarsko zvezo ECF
25.	Promocija kolesarjenja kot zdravega gibanja ob Dnevu gibanja	NIJZ, Območne enote, ZD	10. maj 2105	Po Sloveniji	Vključeni zavodi za zdravstveno varstvo kot regijski centri, zdravstveni domovi



26.	Usposabljanje za izvajalce programa Varno na kolo za zdravo telo	NIJZ, AVP-SPV	Maj, junij 2015	Ljubljana	Tečaj varne vožnje na kolesu za promotorje zdravega kolesarjenja (predstavniki občinskih SPV in OE zdravstvenih delavcev)
27.	Izdaja priročnika Varno na kolo za zdravo telo, Priročnik za izvajanje tečajev varne vožnje na kolesu za odrasle	NIJZ, strokovni sodelavci	Maj – september 2015	/	Strokovni priročnik z vsebinami s področja varnosti, zdravja in gibanja
28.	Izvajanje in zaključek projekta Varno na kolesu	Butan plin d.o.o, AVP, Policija, Kolesarska zveza	April, 14. maj 2015	regijsko, Ljubljana	Razglasitev najboljših na regionalnih in nacionalni prireditvi (14. maj 2015 v Ljubljani)
29.	Nadgradnja portala z umestitvijo varnih kolesarskih poti v načrte šolskih poti	SPV MOL, mentorji	Maj – september 2015	Ljubljana	Šolski spletni portal
30.	Občinska tekmovanja Kaj veš o prometu za kolesarje	Občinski SPV	Maj 2015	Po Sloveniji, v posameznih občinah	Vsako leto sodeluje okrog 80 občin: - 20.5.2015 SPV MO Ljubljana, - april 2015 – SPV MO Maribor - 9.5.2015 SPV MO Ptuj
31.	Pregled kolesarske infrastrukture in prometne signalizacije	Inšpektorji Medobčinskega inšpektorata Koroške	Maj 2015	OBČINA MUTA	
32.	Pregled kolesarske infrastrukture in prometne signalizacije	Inšpektorji Medobčinskega inšpektorata Koroške	Maj 2015	OBČINA DRAVOGRAD	
33.	Pregled kolesarske infrastrukture in prometne signalizacije	Inšpektorji Medobčinskega	Maj 2015	OBČINA MISLINJA	

		inšpektorata Koroške			
34.	Nadzor uporabe varnostne čelade	MIR občin Dolenjske Toplice, Mirna Peč, Žužemberk in Straža in PP Dolenjske Toplice	Občasne skupne patrulje v obdobju 4. – 31.5.2015	OBČINE DOLENJSKE TOPLICE, ŽUŽEMBERK IN STRAŽA	
35.	Nadzor upoštevanja prometnih predpisov	MIR občin Dolenjske Toplice, Mirna Peč, Žužemberk in Straža in PP Dolenjske Toplice	Občasne skupne patrulje v obdobju 4. – 31.5.2015	OBČINE DOLENJSKE TOPLICE, ŽUŽEMBERK IN STRAŽA	
36.	Pregled vidnosti kolesarjev (svetleča oblačila, odsevniki, luči) v večernem času	MIR občin Dolenjske Toplice, Mirna Peč, Žužemberk in Straža in PP Dolenjske Toplice	Občasne skupne patrulje v obdobju 4. – 31.5.2015	OBČINE DOLENJSKE TOPLICE, ŽUŽEMBERK IN STRAŽA	
37.	Upoštevanje prometnih pravil	Mestno redarstvo MO MS in PP Murska Sobota	Občasne skupne patrulje v obdobju 4. – 31.5.2015	Mesto Murska Sobota in bližnja okolica	
38.	Neppravilna stran in smer vožnje	Mestno redarstvo MO MS in PP Murska Sobota	Občasne skupne patrulje v obdobju 4. – 31.5.2015	Mesto Murska Sobota in bližnja okolica	
39.	Uporaba varnostne čelade	Mestno redarstvo MO MS in PP Murska Sobota	Občasne skupne patrulje v obdobju 4. – 31.5.2015	Mesto Murska Sobota in bližnja okolica	

40.	Nadzor nad kolesarji	Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Slovenska Bistrica, Poljčane, Makole	V času od 4.-31.5.2015	Občine Slovenska Bistrica, Poljčane in Makole	
41.	Pregled vertikalne in horizontalne signalizacije na kol. stezah in poteh	MIR Rogaška Slatina, Rogatec, Podčetrtek (inšpektorat)	4.-31.5.2015	Občini Rogaška Slatina in Podčetrtek	
42.	Poostren nadzor nad ravnanjem kolesarjev in vozniki motornih vozil	MOL – Mestno redarstvo	12.5. in 28.5.2015	Ljubljana	
43.	Skupni nadzor policist kolesar in redar kolesar	Policijska postaja Škofja Loka in MIR Bled Bohinj Železniki	5., 11., 13., 18.5.2015 12:00 - 15:00	OŠ Železniki in okolica, Bled, OŠ Selca, OŠ Bohijska bistrica, Bohin	
44.	Pregled ustreznosti kolesarskih poti	Policijska Postaja Bled in MIR Bled Bohinj Železniki	18:05.2015	Kolesarske poti Bled, Bohinj	
45.	Urejanje kolesarskih površin (uvedba bike boxa, steza v Tivoliju, Ižanska cesta, Slovenska cesta...)	MOL	Celo leto, maj 2015	Ljubljana	

## 6. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

---

V času akcije bo izvedeno tudi naslednje:

- sporočilo za javnost o preventivni akciji,
- novinarska konferenca 28. maja 2015,
- priprava gradiva za objavo na internetu,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- dogovor s Policijo, da v vsakodnevih 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
- 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 počakajte kolesarji imajo prednost), vožnja mimo kolesarja naj poteka vsaj 50 cm stran od kolesarja, drugače lahko kolesar izgubi ravnotežje, v naseljih zmanjšajte hitrost**
- **kolesarji ne smejo ogrožati pešcev, ter morajo prilagoditi svoje ravnanje v prometu, upoštevati morajo prometne predpise in ne voziti v nasprotni smeri, saj tako ogrožajo svoje vedenje**

## 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.

Pripravila: Mateja Markl

Vodja SPV

mag. Igor Velov  
DIREKTOR AVP