**KOLESARJI**

**PROGRAM AKTIVNOSTI**

**23. – 27. april 2012**

**11. – 16. junij 2012**

**KAZALO**

[1 UVOD 3](#_Toc321305582)

[2 POSTAVITEV CILJEV 4](#_Toc321305584)

[3 PRAVNI OKVIR VARNOSTI KOLESARSKEGA PROMETA 6](#_Toc321305585)

[4 POMEN PROMETNE INFRASTRUKTURE 7](#_Toc321305586)

[4.1 Vpliv prometne infrastrukture na varnost kolesarskega prometa 7](#_Toc321305587)

[4.2 Glavni akterji na področju prometne infrastrukture 8](#_Toc321305588)

[4.3 Posebna pozornost starejšim kolesarjem 9](#_Toc321305589)

[5 PREGLED TER ANALIZA STANJA KOLESARSKEGA PROMETA 11](#_Toc321305590)

[6 PREVENTIVNI UKREPI SODELUJOČIH AKTERJEV 16](#_Toc321305591)

[7 MERJENJE USPEŠNOSTI PREVENTIVNIH UKREPOV 19](#_Toc321305592)

[8 POROČILO O EVALVACIJI](#_Toc321305593)

[9 ZAKLJUČEK 21](#_Toc321305594)

# UVOD

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

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

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

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

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

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

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

Preventivne akcije bodo potekala v mesecu aprilu ter juniju 2012.

# POSTAVITEV CILJEV

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

1. **ZMANJŠATI ŠTEVILO UMRLIH IN HUJE TELESNO POŠKODOVANIH KOLESARJEV ZA 10 %**

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

Po statističnih podatkih je v letu 2010 na slovenskih cestah umrlo 16 kolesarjev, v letu 2011 pa 14 kolesarjev. Po podatkih iz preteklega leta, se cilju zmanjšanja številu umrlih kolesarjev, približujemo. Vendar je potrebno opozoriti na dejstvo, da so vozniki koles v najhujših prometnih nesrečah v več kot polovici primerov povzročitelji nesreče. S spremembo vedenjskih vzorcev obenem krepimo zavest, da moramo za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ skrbeti sami. Prav tako se največ prometnih nesreč z hujšimi telesnimi poškodbami zgodijo prav med starejšimi kolesarji, saj je njihovo reagiranje počasnejše. Vzroki prometnih nesreč kolesarjev pa razlikujejo glede na površine, uporabo zaščitne kolesarske čelade, stanja kolesarja, upoštevanja cestno prometnih predpisov, itd.

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

1. **POVEČATI UPORABO KOLESARSKE ČELADE V NASELJIH ZA 10 %**

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

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

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



Slika: Potek akcijskega načrta za preventivno akcijo KOLESAR

**Postavitev ciljev**

**Kdo, zakaj, kdaj**

**Dejavniki, vrsta prometnih nesreč**

**Preventivni ukrepi**

**Pregled ter analiza stanja kolesarskega prometa**

**Prometna infrastruktura**

**MERJENJE USPEŠNOSTI PREVENTIVNIH UKREPOV**

 - **več kolesarjenja**

 **- večja varnost**

Vir: lastni

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

# PRAVNI OKVIR VARNOSTI KOLESARSKEGA PROMETA

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

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

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

# POMEN PROMETNE INFRASTRUKTURE

## Vpliv prometne infrastrukture na varnost kolesarskega prometa

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

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

Za povečevanje priljubljenosti kolesarjenja je potrebno zmanjšanje števila konfliktnih točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi to pomeni ločevanje kolesarskega in motornega prometa tam, kjer razmere to omogočajo. Kajti Kolesarske steze, ki tečejo neprekinjeno in so ločene od vozišča, zmanjšajo nevarnost trčenja med avtomobili in kolesi. Evropska komisija opredeli glede varnosti v cestnem prometu poudari, da je nevarnost trčenja in resnost poškodb manjša tudi v mestnih predelih, kjer je hitrost prometa omejena na 30 km na uro.

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

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

***GLAVNE POTI***

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

***GLAVNE LOKALNE POTI***

* Povezave z mestnimi središči

***LOKALNE POTI***

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

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

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

## Glavni akterji na področju prometne infrastrukture

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

**LOKALNA RAVEN**

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

**NACIONALNA RAVEN**

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

**DRŽAVNA RAVEN**

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

## Posebna pozornost starejšim kolesarjem

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

Statistični podatki namreč kažejo, da so v prometnih nesrečah najpogosteje udeleženi starejši kolesarji, zlasti starejši od 65 let, saj so pogosto premalo pozorni na vozila, ki jih prehitevajo, slabše slišijo, vidijo in počasneje ustrezno reagirajo. Starostne spremembe vključujejo tudi zmanjšano sposobnost okrevanja po težjih poškodbah. To seveda nikakor ne pomeni, da starejši ljudje ne smejo kolesariti. Kolesarjenje je potrebno spodbujati.

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

*Za varnost starejših kolesarjev so potrebne naslednje dejavnosti:*

• spodbujanje razvoja kolesarskega prometa,

• spodbujanje uporabe zaščitne opreme za kolesarje, zlasti kolesarskih čelad,

• represivno ukrepanje zoper voznike, ki ustavljajo ali parkirajo vozila na kolesarskih

stezah,

• nadzor voznikov enoslednih vozil, ki se vozijo po prometnih površinah, namenjenih

kolesarjem.

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

# PREGLED TER ANALIZA STANJA KOLESARSKEGA PROMETA

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

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

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

Tabela 1: Poškodbe kolesarjev z ali brez uporabe zaščitne čelade

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

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

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **LETO** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** |
| **Št. vseh umrlih** | 293 | 214 | 171 | 138 | 141 |
| **Št. umrlih kolesarjev** | 17 | 16 | 18 | 16 | 14 |
| **Delež umrlih kolesarjev** | 6% | 7% | 11% | 12% | 10% |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Podatki iz zgornje table kažejo, da so kolesarji vedno bolj pogosto povzročitelji prometne nesreče s poškodbo kolesarja. Delež povzročiteljev prometne nesreče s smrtjo kolesarja, je v zadnjem 3 letnem obdobju 60 % v prid kolesarja. Prav tako je delež kolesarjev kot povzročiteljev prometne nesreče s hudo poškodbo kolesarja na strani kolesarjev in sicer 56 %. Pri lažjih telesnih poškodbah pa je delež krivde povzročitelja prometne nesreče enakomerno razdeljen med kolesarjem ter drugim udeležencem (50 %).

*Tabela 7: Poškodbe kolesarjev po statistični regijah*

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

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

*Tabela 8: Število nesreč kolesarjev po vrsti ceste*

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

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

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

* 4,9 kolesarjev je v času opazovanja nosilo zaščitno čelado (94,9 % brez zaščitne čelade),
* v opazovanju je bilo zajetih 54 % moških in 45 % žensk,
* moški pri vožnji s kolesom bolj uporabljajo zaščitno čelado kot ženske. Delež moških je 5,8 %, delež žensk pa 3,8 %,
* 88,2 % kolesarjev je pravilno vozilo kolo po smernem vozišču na kolesarski stezi, 11,8 % pa je vozilo v napačno smer,
* pri pravilni smeri vožnje po kolesarski stezi so v rahli prednosti ženske, saj so pravilno vozile v 89,1 %, moški pa v 87,5 %.
* uporaba zaščitne čelade ja največja pri starostni skupini do 18 let – 22,8%, najmanjša pa pri starostni skupini od 18 – 30 let in sicer 3,7 % (starost kolesarja določena na presoji opazovalca).
* 47 % kolesarjev je imelo sprednjo luč, 45 % kolesarjev je imelo zadnjo luč oz. drugo ustrezno sredstvo.
* urni interval z največ kolesarji je bil med 15. in 17. uro.

# PREVENTIVNI UKREPI SODELUJOČIH AKTERJEV

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zap. št.** | **VRSTA UKREPA** | **NOSILEC** | **IZVAJALEC** | **ČAS IZVEDBE** | **KRAJ IZVEDBE** | **OPOMBA** |
|  | Obvestilo šolam, da dneve poteka akcije seznanjajo učence o varnem kolesarjenju v cestnem prometu | MIZKŠ | Šole po Sloveniji | April 2012 | v šolah po Sloveniji |  |
|  | FIA ETEC – evropsko tekmovanje mladih kolesarjev  | FIA | FIA, AMZS, AVP | April, maj ter 21.-24. september  | OŠ, SPV Maribor državno tekmovanje, 21.-24. September Bochnia –Poland evropsko tekmovanje  | Tekmovanje mladih kolesarjev v teoretičnem in praktičnem delu (otroci rojeni leta 2000-2002) |
|  | Pri rednem delu bodo policisti izvedli nadzor nad vozniki koles in v tem času izvedli poostren nadzor | MNZ | Policija | 23. – 27. april | vse policijske uprave |  |
|  | Nadzor nad vožnjo kolesarjev v naravnem okolju | MNZ | Policija | april - oktober | vse policijske uprave |  |
|  | Objava informacije o poteku akcije na spletni strani Policije s povezavo na stran AVP  | MNZ | Policija | 23. – 27. april | Generalna policijska uprava |  |
|  | Seznanjanje javnosti preko operativno komunikacijskih centrov policije o poteku akcije ob vsakodnevnem poročanju stanja varnosti in dela policije v zadnjih 24 urah | MNZ | Policija OKC | 23. – 27. aprildopoldan | Operativno komunikacijski center Generalne policijske uprave in operativno komunikacijski centri na policijskih upravah |  |
| 7. | Medijsko sodelovanje policijskih uprav in policijskih postaj z lokalnimi mediji | MNZ | Policijske uprave,Policijske postaje | 23. – 27. april | vse policijske uprave |  |
| 8. | Preverjanje kolesarskih izkaznic pri osnovnošolskih otrocih | MNZ | Policija | maj - september | vse policijske uprave |  |
| 9. | Sodelovanje pri izvajanju kolesarskih izpitov | MNZ | Policija | maj - junij | vse policijske uprave |  |
| 10. | Nadzor nad uporabo zaščitne čelade otrok po 34. Členu ZPrCP | ZORS | Občinski redarji | 23.4.-28.4.2012 in med 11.6.-16.6.2012 | Pred osnovnimi šolami, v naseljih, sprehajalnih poteh, območjih za pešce, območju umirjenega prometa, kolesarskih poteh |  |
| 11. | Vožnja v enosmerno 98. čl | ZORS | Občinski redarji | 23.4.-28.4.2012 in med 11.6.-16.6.2012 | Pred osnovnimi šolami, v naseljih, sprehajalnih poteh, območjih za pešce, območju umirjenega prometa, kolesarskih poteh |  |
| 12. | 37. člen vožnja po pločniku, prehodu za pešce, vožnja v nasprotni smeri kolesarske | ZORS | Občinski redarji | 23.4.-28.4.2012 in med 11.6.-16.6.2012 | Pred osnovnimi šolami, v naseljih, sprehajalnih poteh, območjih za pešce, območju umirjenega prometa, kolesarskih poteh |  |
| 20. | Izvedba preventivne akcije med mimoidočimi | AVP | AVP | april | Prešernov trg - Ljubljana | -deljenje preventivnega materiala -opozarjanje na opremo kolesa |
| 21 | Pregled kolesarskih pasti | REC Slovenja | AVP | april | Ljubljana | -v sodelovanju s kolesarsko mrežo Slovenije |
| 22. | Akcija na področju starejših kolesarjev | AVP SPV | AVP, Občinski SPV v sodelovanju z mentorji prometne vzgoje ter ostalimi strokovnjaki (odvisno od dogovorov po občinskih SPV) | April-junij | Po Sloveniji, že poteka v LJ, MB | -reševanje kratke ankete-testiranje spretnosti na poligonu |
| 23. | Vodenje, koordinacija in priprava načrta ter vseh aktivnosti | AVP | AVP |  |  |  |
| 24. | usposabljanje učiteljev za izvedbo kolesarski izpitov v osnovnih šolah | Zavod za šolstvo | Šole po Sloveniji | april | Slovenija |  |
| 25. | Kolesarski izpiti; izvajanje priprav za opravljanje izpita, izpitna preverjanja | AVP SPV in občinski SPV | Občinski SPV in Prostovoljci ZŠAM | Maj – junij | OŠ po Sloveniji | V sodelovanju z OŠ, NVO, Policijo |
| 26. | Kolesarska tekmovanja, organizacija tekmovanj po OŠ in občinah, varovanje udeležencev z urejanjem prometa | AVP SPV in občinski SPV | Občinski SPV in Prostovoljci ZŠAM | Maj – junij | OŠ in občine po Sloveniji | V sodelovanju z OŠ, NVO, Policijo |

\*DRSC (polona mušič)-bo poslala po sprejetem rebalansu aktivnosti

# MERJENJE USPEŠNOSTI PREVENTIVNIH UKREPOV

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

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

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

- prvo obdobje zajema mesec april od 16.04.2012 do 28.04.2012 pomeni pa začetek izvajanja ukrepov in prizadevanje za uravnoteženi sistem načrtovanja dejavnosti;

- drugo obdobje zajema mesec junij od 11.06.2012 do 16.06.2012, ki bosta omogočili doseganje prometno-varnostnih ukrepov in vrednotenje učinkovitosti akcije;

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

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

# POROČILO O EVALVACIJI

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

# ZAKLJUČEK

Spodbujanje ter prizadevanje za povečanje kolesarskega prometa posledično pomeni tudi povečano pozornost, ki jo je potrebno namenjati varnosti kolesarjev na javnih površinah v Sloveniji. Tudi po podatkih v Nacionalni strategiji kolesarjev za obdobje 2007-2011se v Sloveniji 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 primernega ravnanja v prometu in hkrati zmanjšanja ogrožanja tudi ostalih udeležencev v prometu.

Tovrstne preventivne akcije so pomembna aktivnost pri doseganju zastavljenih ciljev zmanjšanja prometnih nesreč s smrtnim izzidom ter hudimi telesnimi poškodbami, 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: Vesna Marinko

Ljubo Zajc

DIREKTOR