

**Izjava za medije:**

**Maribor, 13.12.2019**

### **Prometno varnost kolesarjev lahko še izboljšamo brez obvezne uporabe čelade**

Spodaj podpisane organizacije nasprotujemo določbi predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o pravilih v cestnem prometu, v medresorskem usklajevanju, z datumom objave 2.12. 2019 in možnostjo oddaje komentarjev do 13.12.2019, ki po novem kaznuje vse kolesarje, ki ne uporabljajo čelade.

Smo za to, da uporaba čelade ostane svobodna izbira vsakega posameznika, njena uporaba pa se spodbuja prek ozaveščevalnih in vzgojno-preventivnih akcij. Na podlagi izkušenj iz drugih držav sklepamo, da bi sprememba zakonodaje s predpisovanjem obvezne uporabe čelade lahko povzročila drastično zmanjšanje števila kolesarjev, zlasti v mestih.

Ukrep je v nasprotju z načeli Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, ki predvideva celostni pristop pri zagotavljanju prometne varnosti in je tesno povezana s politikami s področij energije, okolja, javnega zdravja in ostalih. Prav tako zakonodajalec v obravnavi ni pojasnil, kako ukrep podpira politike na področju okolja, ter parcialno obravnava področje zdravja, kjer se omejuje na posledice zdravljenja prometnih nesreč, ne obravnava pa posledic, povezanih s telesno nedejavnostjo prebivalstva, predvsem srčno-žilnih obolenj, sladkorne bolezni in debelosti. Zakonodajalec tudi ni upošteval statistike, da je resnih poškodb glave med kolesarji po podatkih UKC Ljubljana vse manj, še vedno pa je največ poškodb glave med uporabniki motornih vozil.

Če želimo povečati število kolesarjev v prometu in v luči spodbujanja trajnostne mobilnosti privabiti čim več ljudi iz avtomobilov na kolo, potem mora biti kolesarjenje privlačno in enostavno vsakodnevno opravilo, tako kot hoja. To še posebej velja za naselja, kjer je smiselno spodbujati kolesarjenje na delo, v šolo, po nakupih itd., saj gre večinoma za kratke poti z nizkimi hitrostmi kolesarjenja. Prepričani smo lahko, da bo obvezna uporaba čelade za npr. kratko pot do trgovine marsikoga odvrnila od uporabe kolesa in še povečala avtomobilski promet, ki ima številne negativne posledice na kakovost bivanja v mestih, med drugim tudi na povečano onesnaženost zraka. Ta v Sloveniji že danes povzroči 1.700 predčasnih smrti na leto, kar je 17-krat več kot v vseh prometnih nesrečah.

Glede na to, da ima večina mest v Sloveniji avtomatizirane sisteme za izposajo koles, bo imela obvezna uporaba čelade skoraj zagotovo negativen učinek tako na prometni sistem kot tudi na upravljanje in poslovanje teh sistemov. Predlagani ukrep obenem zmanjšuje učinke prizadevanj države pri doseganju zavezujočih ciljev zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov.

Slovenija naj se zgleduje po kolesarsko razvitih državah (npr. Nizozemska, Danska, Nemčija, Švedska itd.), kjer je kolesarjenje priljubljena oblika mobilnosti in rekreacije, hkrati pa je varnost kolesarjev na visoki ravni. V teh državah ne poznajo obvezne uporabe čelade (niti za otroke), čelade uporablja manjši delež kolesarjev, kljub temu pa je kolesarjenje izrazito varno glede na velik obseg kolesarjenja. Izjema je Finska, ki kot edina evropska država predpisuje uporabo čelade, vendar ne predvideva kazni. Nasprotno pa s takim predlogom zakona Slovenija povsem brez potrebe stopa po poti peščice držav (Avstralija, Nova Zelandija, deli Kanade, Argentina, Namibija itd.), kjer je uporaba čelade obvezna, neuporaba pa sankcionirana z denarno kaznijo, kolesari pa le majhen delež prebivalcev. Zaradi napačnega pristopa pri zagotavljanju prometne varnosti in neupoštevanja koncepta *Safety in numbers* je kolesarjenje v teh državah po številu nesreč glede na prevožene kilometre bistveno bolj nevarno kot v Evropi in posledično obrobna oblika mobilnosti.

Zavedamo se, da čelada lahko ublaži morebitne poškodbe glave v določenem deležu prometnih nesreč, a hkrati opozarjamo, da ukrep obvezne uporabe čelade dolgoročno in sistemsko ne more izboljšati prometne varnosti. Ključ do izboljšanja prometne varnosti je izgradnja ustrezne infrastrukture,

ki bo kolesarje ustrezno vključila v promet in jim zagotovila varnost brez ogrožanja s strani drugih, predvsem večjih in hitrejših udeležencev v prometu. Zakonodajalcu bi morala biti pri sprejemanju določil o obvezni uporabi čelade jasna razlika med športno-rekreativnim kolesarjenjem, ki poteka večinoma izven naselij, in vsakodnevnim kolesarjenjem v mestih.

**Predlagamo, da se v predlogu zakonske določbe o obvezni uporabi čelade določi starostno omejitev na 14 let ter za kršitelje zniža kazen. Predlagamo, da se za zagotavljanje varnosti kolesarjev država in lokalne skupnosti osredotočijo na intenzivnejše izvajanje ukrepe na področju umirjanja prometa, izgradnje varne in udobne kolesarske infrastrukture in promocije kolesarjenja kot vsakodnevnih oblik mobilnosti. Hkrati predlagamo, da Ministrstvo za infrastrukturo, Javna agencija RS za varnost prometa in zainteresirana strokovna javnost pristopijo k oblikovanju promocijsko-ozaveščevalnih programov za dijake in študente, ki naj se izvajajo v obliki rednih letnih promocijskih aktivnosti v okviru programa Agencije RS za varnosti v prometu. Prav tako pozivamo Ministrstvo za zdravje, da finančno podpre izvajanje programa delavnic za varno kolesarjenje starejših odraslih, ki ga je sodelovanju s številnimi deležniki zasnoval Nacionalni inštitut za javno zdravje v okviru Nacionalnega programa o prehrani in telesni dejavnosti za zdravje 2015–2025.**

Verjamemo, da bodo pripravljavci zakonodaje dali prednost razvoju kolesarske kulture in trajnostne mobilnosti pred neutemeljenimi strahovi ter s tem poskrbeli za dolgoročno izboljšanje prometne varnosti in zdravja prebivalstva. Zato pričakujemo, da bodo omenjene določbe v predlogu zakona odpravljene.

V prilogi pošiljamo tudi obširnejšo argumentacijo, ki so podlaga za naša stališča.

V imenu organizacij:

Bojan Žižek

Predsednik Slovenske kolesarske mreže

[skm@kolesarji.org](mailto:skm@kolesarji.org)

GSM:+386 31 329 586

**Lista organizacij podpornic izjave :**

- Slovenska kolesarska mreža
- Ljubljanska kolesarska mreža
- Mariborska kolesarska mreža
- Društvo Rekreatur
- Ptujška kolesarska mreža
- Društvo varnoaktivnih poti
- Kolesarska mreža Obala
- Koalicija za trajnostno prometno politiko
- Zamestopodveh
- Društvo Focus
- Inštitut za politike prostora

- CIPRA Slovenija
- Kolesarski župan Ljubljane Janez Stariha
- Urbanistični inštitut Republike Slovenije
- Regionalni razvojni center Koper
- Razvojna agencija Sinergija

V vednost:

Kabinet Ministrstva za infrastrukturo,

Mediji