

Za:
Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova ulica 4
1000 Ljubljana

10 RAZLOGOV PROTI OBVEZNI UPORABI ČELADE ZA KOLESARJE

Predlog novele Zakona o pravilih cestnega prometa predvideva obvezno uporabo kolesarske čelade za vse kolesarje (EVA 2016-2430-15). Kolesarske mreže in ostali podpisniki nismo proti uporabi čelade, smo pa strogo proti obvezni, zakonsko predpisani uporabi čelade. Uporaba čelade mora ostati osebna izbira in ne predpis. Čeprav ne zanikamo, da uporaba lahko v nekaterih primerih izboljša varnost *posameznega* kolesarja, pa na podlagi izkušenj ostalih držav in raziskav trdimo, da lahko uvedba obvezne uporabe dejansko poslabša varnost in zdravje *celotne populacije* kolesarjev in družbi povzroči več škode kot koristi.

Poleg tega predlagatelj zakona ne podaja utemeljenih argumentov za takšno spremembo zakona, sporno je tudi, da predlagana sprememba zakona sploh ni bila v javni obravnavi niti ni bila usklajena s strokovno javnostjo in deležniki.

Hkrati je predlagani ukrep v nasprotju z načelom Resolucije o nacionalnega programa varnosti cestnega prometa obdobje od 2013 do 2022, ki določa, da je za doseganje ciljev je potreben skladen celostni in integralni pristop, pri katerem bodo upoštevane sinergije ciljev politik na drugih področjih prometa, saj slednjih ne upošteva (npr. cilja spodbujanja in povečanja kolesarskega prometa).

Razlogi za nasprotovanje obvezni uporabi čelade za kolesarje so navedeni v nadaljevanju.

1. UVEDBA OBVEZNE UPORABE ČELADE LAHKO POVZROČI DRASTIČEN UPAD ŠTEVILA KOLESARJEV, ZLASTI KOT OBLIKE MOBILNOSTI

V Avstraliji je po uvedbi zakona v mestu Perth število kolesarjev upadlo za 30-40 %, v Melbournu pa za okoli 30 % med najstniki, v celotni državi pa se je delež ljudi, ki kolesarijo na delo, zmanjšal z 1,7 na 1,3 % (ROSPA, 2018, Gleave, 2012). V avstralski zvezni državi Northern Territory so delno omilili zakon in je obvezna uporaba čelade samo še za kolesarjenje na cestah, hkrati pa je tam najvišji delež kolesarjenja na delo v Avstraliji (vir: cyclehelmets.org).

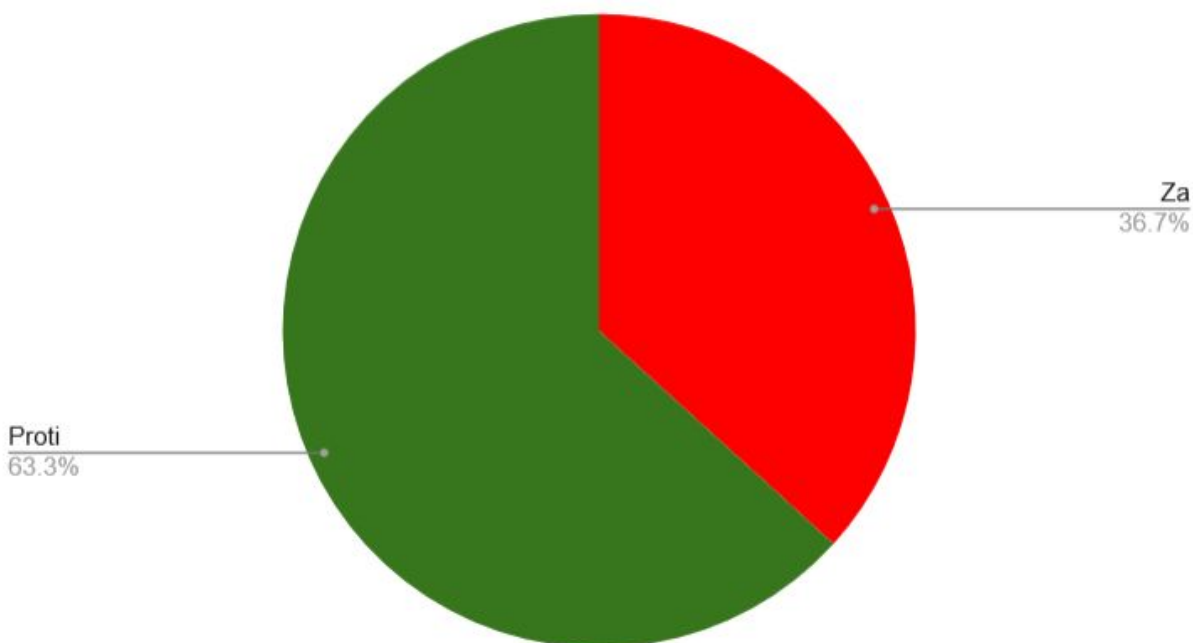
Raziskava je pokazala, da bi skoraj tretjina ljudi v Avstraliji kolesarila več, če ne bi bila uporaba čelade obvezna, kar kaže na zamujeno priložnost za doseganje koristi kolesarjenja za okolje in zdravje (Bicycle Network, 2017).

Ministrstvo za infrastrukturo pohvalno vlaga milijone v kolesarsko infrastrukturo, ki naj bi spodbudila tiste, ki trenutno ne kolesarijo, in prav to populacijo bi tak zakon najbolj odvrnil od kolesarjenja. Če želimo povečati število kolesarjev v prometu in v luči trajnostne mobilnosti

privabiti čim več ljudi iz avtomobilov na kolo, potem mora biti kolesarjenje privlačno in enostavno vsakodnevno opravilo, tako kot hoja. Še posebej to velja v naseljih za kolesarjenje do dela, izobraževanja, nakupov, storitev itd. Pogosto gre za kratke poti z nizkimi hitrostmi kolesarjenja in prepričani smo lahko, da bo obvezna uporaba čelade za npr. kratko pot do trgovine ali zdravnika marsikoga odvrnil od uporabe kolesa. To, da bi bilo treba s seboj venomer prenašati dodatno zaščitno opremo, daje sporočilo, da je kolesarjenje nekakšna specialistična in nevarna dejavnost, za katero potrebujemo zaščitno opremo, kar že samo po sebi daje napačno in negativno sporočilo o kolesarjenju, ki je v resnici zdrava, varna, fleksibilna in ugodna oblika mobilnosti in rekreacije.

Naša anketa, opravljena 11.12.2019 na socialnih omrežjih kaže, da je 64 % ljudi proti obvezni uporabi čelade, 33 % pa za (N=1865). Hkrati anketa, opravljena v dveh skupinah pretežno urbanih kolesarjev, pokazala celo 78- oziroma 83-odstotno nasprotovanje takemu zakonu (N=480 oziroma 363). To je zaskrbljujoče, saj bo zakon vplival najbolj prav na vsakodnevno kolesarjenje v urbanih območjih.

Podpora obvezni uporabi čelade (N=1865)

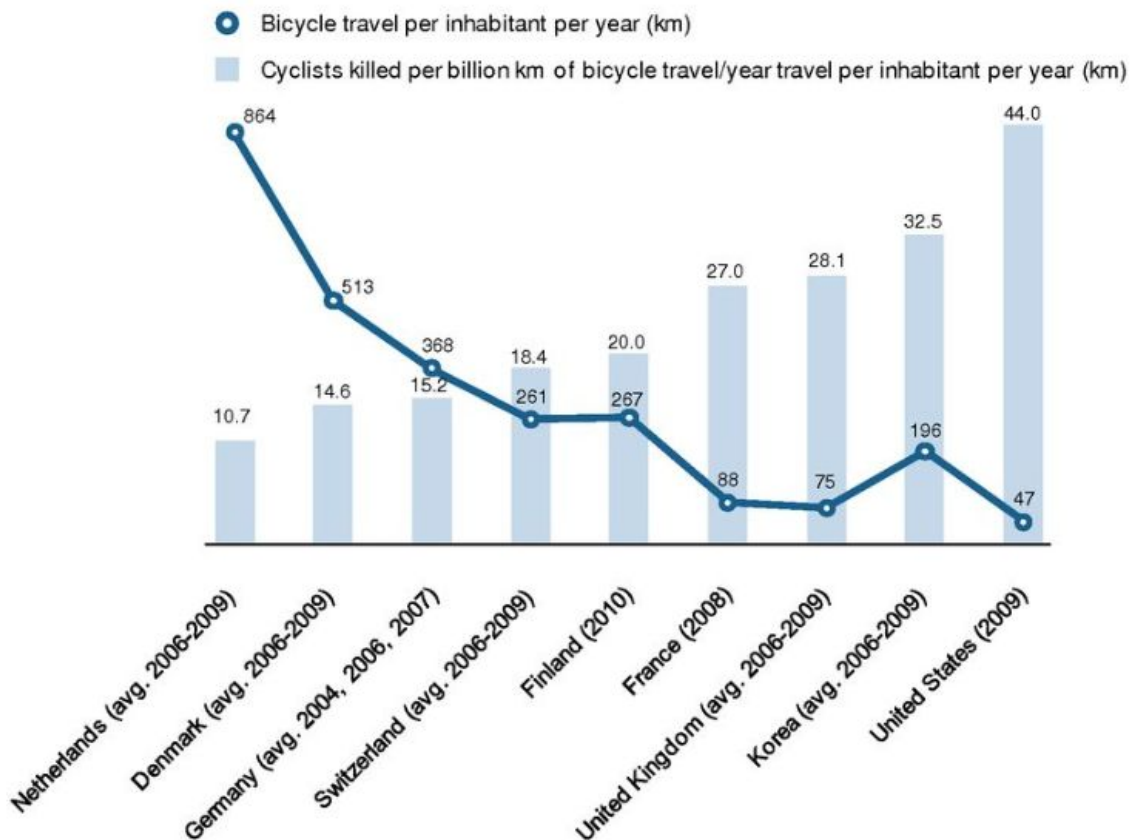


Vir: anketa na socialnih omrežjih

Posledice upada števila kolesarjev so večplastne in obsegajo poslabšanje prometne varnosti (manj kolesarjev pomeni slabšo varnost, med drugim tudi zaradi slabše pozornosti voznikov), poslabšano javno zdravje, neizpolnjevanje strateških ciljev Slovenije na področju prometa in podnebnih sprememb itd.

2. VEČJE ŠTEVILO KOLESARJEV JE POVEZANO Z BOLJŠO PROMETNO VARNOSTJO KOLESARJEV

Kolesarsko najbolj varne so države, kjer je tudi največ kolesarjev. Podatki Mednarodnega prometnega foruma OECD v poročilu Cycling, Health and Safety (2013) kažejo, da je obratno sorazmerje med obsegom kolesarjenja in številom umrlih kolesarjev. To je seveda tudi posledica tega, da je v varnejših državah tudi varnejša infrastruktura in posledično več kolesarjev. Vsekakor pa je jasno, da so najbolj varne prav tiste države, kjer se največ kolesari in kjer ne poznajo zakonov o obvezni uporabi čelade (niti za otroke!) (Nizozemska, Danska, Nemčija, Švica).



Vir: Cycling, Health and Safety (OECD, 2013)

Dober primer je tudi Ljubljana. Število poti, opravljenih s kolesom, se rahlo dviga v zadnjih desetih letih (podatki s treh števecv na Celovški, Drenikovi in Dunajski cesti), pri tem pa se je število smrtnih nesreč v zadnjih nekaj letih močno zmanjšalo (med leti 2005 in 2010 so bile v povprečju več kot 4 smrtne nesreče kolesarjev na leto, od leta 2011 pa samo po ena na leto, skupno število nesreč pa upada). Število hudih poškodb je v zadnjih treh letih v povprečju najnižje v katerem koli triletnem obdobju od leta 2007. To lahko pojasnimo s tem, da več kolesarjev na cesti poveča pozornost voznikov avtomobilov in tako zmanjša število nevarnih

konfliktov. Hkrati se je več vlagalo v kolesarsko infrastrukturo, zaživel je sistem izposoje koles BicikeLJ, ki je prispeval k porasti kolesarjenja v mestu. Negativni vpliv na sistem izposoje koles je opisan v nadaljevanju.

Učinek "safety in numbers" v Ljubljani

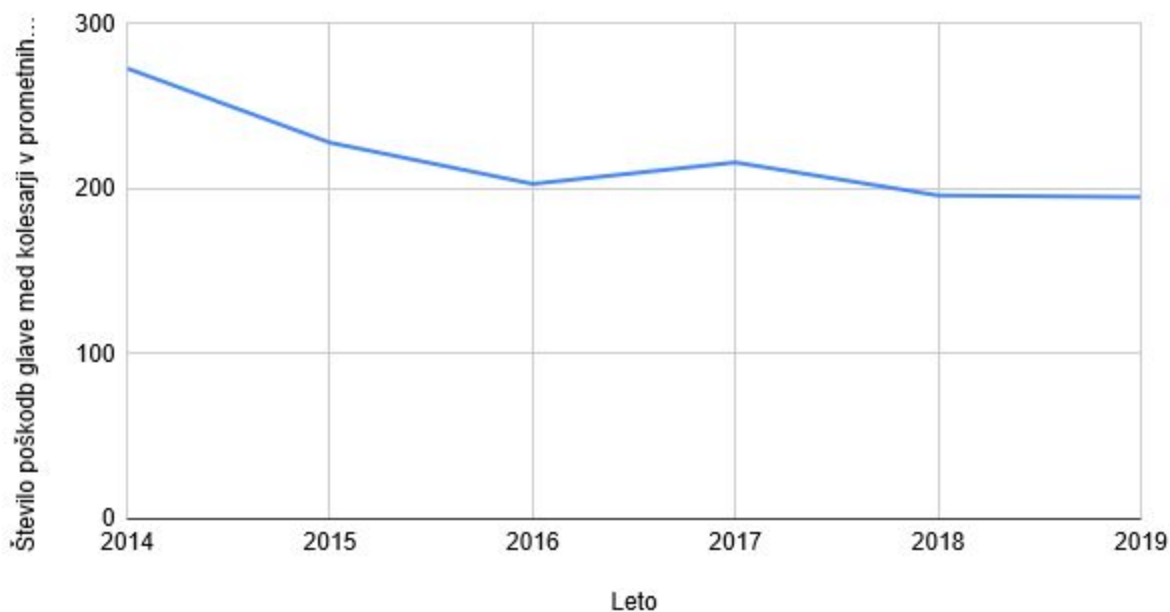


Vir: Javna agencija za varnost prometa in Kolesarski letopis Ljubljana 2016-17 (Mestna občina Ljubljana)

3. ŠTEVILO POŠKODB GLAVE MED KOLESARJI SE STALNO ZMANJŠUJE, DELEŽ POŠKODB GLAVE V NESREČAH JE ZA KOLESARJE PODOBEN KOT PRI VOZNIKIHI/POTNIKIHI V AVTOMOBILU TER MANJŠI KOT PRI UPORABNIKIHI SKIROJA

V Sloveniji je 40-50 % vseh poškodb glave posledica prometnih nesreč. Število resnejših poškodb glave med kolesarji (ne upoštevajo se torej minorne poškodbe, kot so praske in odrgnine), sprejetimi v urgentnem bloku UKC Ljubljana zaradi prometnih nesreč, zadnja leta stalno upada. Trend gre torej v pravo smer, to je posledica tudi tega, da mesta in država vse več vlagata v kolesarsko infrastrukturo, sisteme za izposajo koles pa tudi prometna kultura se izboljšuje, posledično se več kolesari. Zanimivo je, da se je upad nesreč s poškodbami glave umiril po letu 2016, ko je bil sprejet zakon o obvezni uporabi čelade za vse mladoletne. Pravega, pričakovanega učinka obvezne čelade za to populacijo torej ni bilo, kar dodatno kaže na problematičnost prenosa tega zakona na vse starostne skupine.

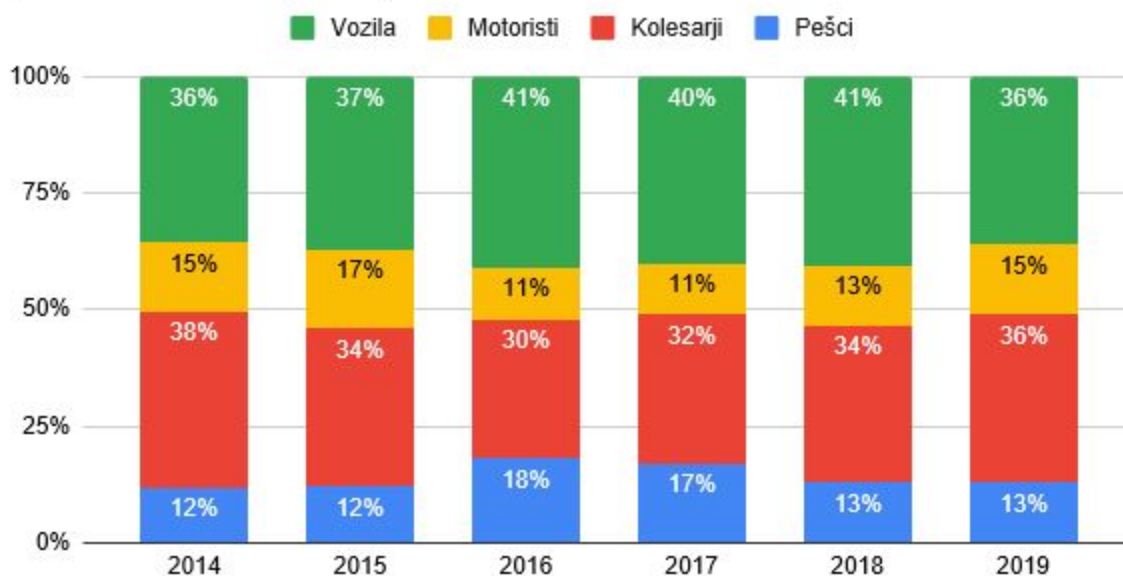
Resnejše poškodbe glave med kolesarji v prometnih nesrečah



Vir: Urgentni blok UKC Ljubljana

Največji delež nesreč z resnejšimi poškodbami glave v prometnih nesrečah je med uporabniki motoriziranih vozil, to je okoli 38 % v obdobju med 2013 in 2019. Sledijo kolesarji, pešci in motoristi. Vendarle pa nihče ne predlaga, da se uvede obvezno uporabo čelade v avtu ali navsezadnje za pešce. Avstralska študija leta 2000 (Anderson in dr., 2000) je ugotovila velike koristi uporabe naglavne zaščite za uporabnike avtomobilov z vidika povečanja prometne varnosti, zato se upravičeno sprašujemo, zakaj je predvidena obvezna uporaba čelade samo med kolesarji.

Delež resnejših poškodb glave v prometnih nesrečah glede na prevozni način (UKC)



Vir: Urgentni blok UKC Ljubljana

Delež nesreč motoriziranih udeležencev, ki so bili hospitalizirani in diagnosticirani s poškodbo glave, je v zadnjih letih med 29 in 36 %, delež takih nesreč pri kolesarjih pa je le malo višji, in sicer med 35 in 40 %, med uporabniki skirojev pa okoli 50 % (vir: Podatkovni portal NIJZ in gradivo MzI).

Dodaten dokaz za neupravičeno in selektivno predpisovanje čelade samo za kolesarje je tudi podatek, da je več kot tri četrtine najhujših poškodb glave, ki terjajo dolgotrajno rehabilitacijo, posledica prometnih nesreč motornih vozil, medtem ko kolesarji, pešci in motoristi predstavljajo preostalo četrtino (vir: zdravje.si).

4. ZMANJŠANJE ŠTEVILA KOLESARJEV ZARADI ZAKONA BO PRINESLO PRECEJ VEČ STROŠKOV KOT KORISTI Z VIDIKA JAVNEGA ZDRAVJA

Kolesarjenje je z vidika zdravja izredno koristna oblika mobilnosti in rekreacije. Kolesarjenje zmanjšuje verjetnost srčno-žilnih obolenj, stresa ter bolniških odsotnosti z dela.

Podatki Mednarodnega prometnega foruma OECD v poročilu Cycling, Health and Safety (2013) kažejo, da javno-zdravstvene koristi kolesarjenja močno presegajo tveganja, povezana z varnostjo kolesarjenja.

Večina raziskav na področju uporabe kolesarskih čelad se je ukvarjala samo z učinkovitostjo čelade za posameznika, ne pa tudi s celostnim učinkom na zdravje in varnost kolesarjev

oziroma družbe. Vseeno pa je npr. raziskava (de Jongh, 2012 in Gleave, 2012) ugotovila, da je zaradi negativnega vpliva obvezne uporabe čelade na število kolesarjev lahko več stroškov za javno zdravje kot prednosti iz naslova potencialnega zmanjšanja števila poškodb glave. To pomeni, da je bolj škodljivo ne kolesariti kot pa kolesariti in tvegati majhno verjetnost poškodb glave. Hkrati to pomeni več stroškov za že tako obremenjeno zdravstveno blagajno, še posebej v času visokega deleža kardio-vaskularnih obolenj, diabetesa, debelosti itd. Gleave (2012) v svoji raziskavi celo ugotavlja, da tudi če bi izničili število smrtnih žrtev med kolesarji, to še vedno ne bi kompenziralo škode javnemu zdravju zaradi upada kolesarjenja.

Obstajajo raziskave na področju prometne psihologije, ki dokazujejo, da so nekateri kolesarji zaradi čelade pogumnejši in kolesarijo bolj nevarno (Gamble in Walker, 2016) in da vozniki vozijo bolj nevarno v bližini kolesarjev s čelado (Walker, 2007).

Raziskava University of Western Australia je v ekonomskem vrednotenju obvezne uporabe čelade, uvedene leta 1991, ugotovila, da je zakon najverjetneje povzročil več stroškov kot koristi (stroški v višini 21 mio AUD) med leti 1991 in 1998 (Hendrie, Legge, Rosman and Kirov, 1999).

5. OBSTAJAJO PRECEJ BOLJ UČINKOVITI UKREPI ZA POVEČANJE VARNOSTI KOLESARJEV

Varnost kolesarjev je najboljša v državah, kjer vlagajo v naslednje ukrepe, hkrati pa v takih državah čelada ni obvezna (Nizozemska, Danska, Belgija, Nemčija, Švedska itd.) (Pucher, Buehler, 2008):

1. kakovostna, udobna in varna infrastruktura za kolesarje tako znotraj naselij kot tudi med naselji;
2. velik delež območij v naseljih z nižjimi omejitvami hitrosti, npr. cone 30 ali območja umirjenega prometa, ter ukrepi, ki fizično spodbujajo nižje hitrosti, npr. ožje ceste, grbine, šikane, tlakovanje, vizualni učinki itd.;
3. kolesarji so v naseljih obravnavani kot prednostna oblika mobilnosti, zato so njim namenjene najkrajše in najhitrejše poti, nasprotno pa je vožnja z avtomobili lahko zamudna (enosmerni režimi, slepe ulice za avtomobile, območja za pešce in kolesarje, visoki stroški parkirin, manj razpoložljivih parkirnih mest itd.);
4. kolesarska infrastruktura je načrtovana po principu ločevanja, kjer je to treba (na prometnih cestah z višjimi hitrostmi) ter mešanja prometa tam, kjer je to možno (npr. v coni 30);
5. vzgoja in izobraževanje potekata od malih nog, tako z vidika ozaveščanja in usposabljanja otrok in odraslih za varno kolesarjenje kot tudi ozaveščanja in izobraževanja voznikov avtomobilov;
6. kolesa so cenovno in fizično enostavno dostopna;
7. skrbijo za to, da je parkiranje koles enostavno, dostopno in ugodno;

8. kolesarjenje se dobro povezuje z javnim prometom, zlasti z železnico, da se spodbuja kolesarjenje tudi na daljše razdalje;
9. gradijo se daljinske ločene in označene kolesarske poti;
10. prostorsko načrtovanje je integrirano s prometnim tako, da se dejavnosti v prostor umešča z namenom ustvarjanja čim krajših poti in mešane rabe.

Vsi ti ukrepi so precej bolj učinkoviti pri hkratnem zasledovanju ciljev prometne varnosti in povečanja števila kolesarjev kot obvezna uporaba čelade, ki ima lahko celo nasprotni učinek.

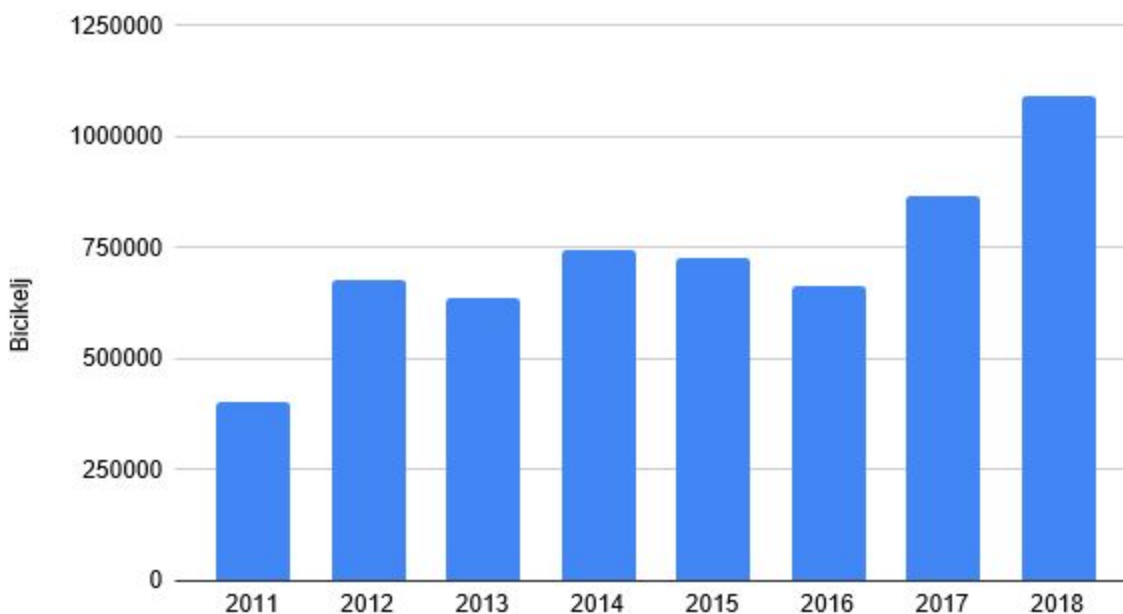
6. OBVEZNA UPORABA ČELADA BI NEGATIVNO VPLIVALA NA SISTEME IZPOSOJE KOLES PO SLOVENSКИH MESTIH

V Sloveniji ima že večina mest avtomatizirane sisteme za izposajo koles (Ljubljana, Kranj, Velenje, Jesenice, Novo mesto, Piran, Bled, Celje itd.), načrtujejo ga tudi v drugih mestih. Na primer, sistem BicikeLJ je v Ljubljani zagotovo pripomogel k rasti števila kolesarjev. Obvezna uporaba čelade bi zagotovo privedla do manjše uporabe teh sistemov, kar bi imelo negativne učinke tako na prometni sistem kot tudi upravljanje in poslovanje teh sistemov s strani občin.

V Ljubljani je sistem BicikeLJ izredno priljubljen, saj uporaba in število uporabnikov nenehno narašča. Od uvedbe leta 2011 se je uporaba povečala za četrtno, zdaj se letno napravi že preko milijon voženj. Število umrlih kolesarjev se je drastično znižalo prav z letom 2011, torej z uvedbo BicikLJa. Prej je bilo od 4-6 umrlih na leto, od leta 2011 pa po 1.

Uvedba obvezne uporabe čelade bi zagotovo negativno vplivala na uporabo ter načrtovano širitev tega priljubljenega sistema.

Bicike(LJ) - letno število opravljenih poti



Vir: Kolesarski letopis Ljubljana 2014-2015 in 2016-17 (Mestna občina Ljubljana)

V Avstraliji so sistemi izposoje koles precej manj v uporabi kot v evropskih mestih, nekatere sisteme so celo že zaprli, eden od razlogov je tudi nepraktičnost takega sistema, če je obvezna uporaba čelade. Sistemi izposoje koles so v Sloveniji odlično dopolnili v prometnem sistemu, predvsem za kratke razdalje in dopolnjevanje javnega prevoza. Prednost je, da so fleksibilni, kolo lahko uporabljaš 24 ur na dan in ga vrneš na drugem terminalu, pogosto pa si ga ljudje izposodijo nenačrtovano. Zato ob takem zakonu pride do situacij, ko si oseba želi izposoditi kolo samo za v eno smer, za v drugo pa npr. hodi, uporabi avtobus ali prevoz z avtomobilom, čelade pa seveda ne nosi vedno s seboj, zato si kolesa ne bo izposodila.

7. OBVEZNA UPORABA KOLESARSKIH ČELAD NE ZMANJŠUJE VERJETNOSTI NESREČ IN NE NASLAVLJA VZROKA NEVARNOSTI ZA KOLESARJE

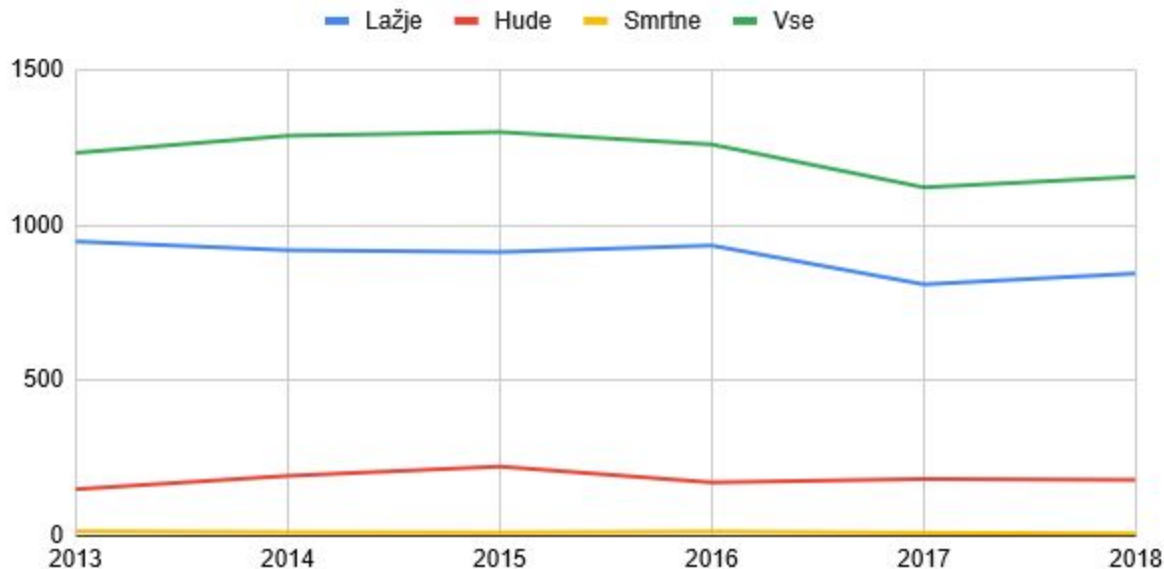
Zakon prelaga odgovornost za varnost na šibkejše (kolesarje), namesto da bi iskal načine, kako odpraviti vzroke, ki predstavljajo nevarnost (količina in hitrost motornega prometa, neprimerno zasnovana infrastruktura, nestrpnost in pomanjkanje sobivanja med različnimi udeleženci v prometu itd.). Zakon se težave lotev tako, kot da bi na ulici, kjer ljudje streljajo, ostalim ljudem rekli, naj si oblečejo zaščitne jopiče in naj se gredo sprehajati na to ulico. Kot prvo, tak pristop ne odpravlja vzroka nevarnosti, kot drugo pa daje napačno sporočilo, da je hoja po ulici nevarna in da je odgovoren tisti, na katerega se strelja ("kolesar"), ne pa strelec ("avtomobili").

Zakonska prisila uporabe čelade in temu ustrezna propaganda sledita načelu zbujanja krivde pri posamezniku – kolesarju; gre za običajno reakcijo oblasti in zavarovalnic, ki se tako izognejo odgovornosti za izboljšanje razmer za varno kolesarjenje.

8. ŠTEVILO KOLESARJEV V SLOVENIJI RASTE, ŠTEVILO NESREČ PA UPADA, SLOVENIJA PA ŠE VEDNO NE ZBIRA PRAVIH PODATKOV O VARNOSTI KOLESARJEV - GLEDE NA PREVOŽENE KILOMETRE

Statistični podatki kažejo, da je kolesarskih nesreč v Sloveniji v zadnjih letih manj - vse manj je smrti in lažjih poškodb, težjih pa je približno enako.

Prometne nesreče z udeležnim kolesarjem v Sloveniji 2013-2018



vir: Javna agencija za varnost prometa

Vendar pa absolutno število nesreč oziroma poškodovanih ni edini kazalec pa tudi najbolj primeren ni, saj je pomembna zlasti relativna varnost kolesarjev, torej glede na število prevoženih kilometrov, kot je razloženo v prejšnji točki. Npr. na Nizozemskem je v absolutnem smislu resda na videz veliko število nesreč s kolesarji in tudi glede na ostale udeležence (celo polovica vseh umrlih v prometu je kolesarjev), vendar pa, ko primerjamo to število s številom prevoženih kilometrov s kolesom, vidimo, da so daleč najbolj varna država za kolesarje na svetu. Ob tem pa 99 % kolesarjev *ne* uporablja čelade.

Podatki o upadu poškodb kolesarjev v Avstraliji po uvedbi obvezne uporabe čelad so tudi neustrezni, saj so navedene samo absolutne številke, ne pa tudi, da je kolesarjev in prevoženih kilometrov manj. Po tej logiki je najbolj varna kolesarska država tista, kjer kolesarjev ni in s tem tudi ni poškodb in smrti. Vendar pa je cilj Slovenije v Strategiji prometnega razvoja ter v Celostnih prometnih strategijah okoli 70 občin, da se kolesarjenje poveča, ne pa zmanjša!

Slovenija podatkov o številu kolesarjev in prevoženih kilometrov na ravni države žal ne zbira, vendar pa iz lokalnih podatkov vemo, da število kolesarjev raste vsaj v večjih mestih, kot so Ljubljana, Maribor, Velenje, Nova Gorica itd., kar je izredno pozitiven trend. Hkrati število nesreč upada, torej lahko predpostavljamo, da se varnost izboljšuje tako v absolutnem kot v relativnem smislu. S povečanimi vlaganji občin in države v kolesarsko infrastrukturo in izposojanje koles prihaja do povečanega obsega kolesarjenja, to pa posledično v boljšo varnost kolesarjev. To je dokaz, da je to prava smer za vzpodbujanje kolesarjenja in izboljšanja varnosti, zakonski predpisi o obvezni uporabi opreme, ki ima dvomljive in omejene učinke, pa so ukrep, ki ima nasprotno, negativne posledice. Slovenija pa mora začeti zbirati prave statistične podatke, ki bodo pokazali realno sliko kolesarske varnosti.

9. OBVEZNO UPORABO ČELADE SO UZAKONILE SAMO IZRAZITO PRO-AVTOMOBILSKE DRŽAVE, KJER KOLESARI LE MAJHEN DELEŽ PREBIVALCEV, PRAVE KOLESARSKE DRŽAVE PA NIMAJO TAKIH ZAKONOV

Slovenija se mora zgledovati po državah dobrih praks, kjer je kolesarjenje priljubljena oblika mobilnosti in rekreacije, hkrati pa je varnost kolesarjev visoka. V tovrstnih državah (zlasti severnoevropske države) ne poznajo obvezne uporabe čelade (niti za otroke), čelade uporablja manjši delež kolesarjev, pa vendarle je kolesarjenje izrazito varno glede na obseg kolesarjenja. Izjema je Finska, ki kot edina evropska država predpisuje uporabo čelade, vendar ne predvideva kazni, torej je praktično neobvezna. Nasprotno pa s takim predlogom zakona Slovenija stopa po poti le peščice držav (Avstralija, Nova Zelandija, deli Kanade itd.), kjer je čelada obvezna, a kjer je hkrati kolesarjenje aktivnost manjšine, kjer je kolesarjenje bistveno bolj nevarno kot v Evropi in kjer se lotevajo reševanja kolesarske varnosti na povsem neučinkovit način, kar je jasno tudi po zelo majhnem deležu kolesarjev v prometu.

Poleg tega je tudi predpisana kazen 120 EUR izredno visoka. Na Finskem kazni sploh ni, podobno v Avstriji zakonodaja za mladoletne ne predvideva denarne kazni za kršitev. Na Švedskem, kjer ljudje v povprečju zaslužijo več kot dvojno slovensko plačo na mesec, je kazen za starše otrok do 15 let okoli 50 evrov (500 SEK). Po nam znanih podatkih je globa v višini 120 evrov najvišja v EU.

Ljubljana je v letu 2020 gostiteljica Velo-city, največje kolesarske konference na svetu. Predlagani ukrep bi izredno negativno vplival tako na sam dogodek in organizacijo aktivnosti kot tudi na negativno predstavljanje Slovenije v svetu na kolesarskem področju, saj kolesarjem prijazne države ne predpisujejo obvezne uporabe čelad.

10. NISO VSI KOLESARJI ENAKI IN NI VSAK TIP KOLESARJENJA ENAK

Zakon v isti koš meče kolesarje ne glede na starost ter hitrost in namen kolesarjenja. Čelada je že danes obvezna za mlade, ki so najbolj rizična skupina kolesarjev, poleg njih so to tudi starejši od 65 let, ostale starostne skupine so precej manj rizične in se jih po nepotrebnem obremenjuje s predlagano obvezno uporabo čelade. Razlikuje se tudi kolesarjenje v naseljih, ki je večinoma kot oblika mobilnosti, z nižjimi hitrostmi, drugačnim načinom vožnje, od športnega kolesarjenja, kjer gre za višje hitrosti, višinske razlike, bolj agresivno držo itd. Za športne kolesarje z licenco je obvezna čelada v dosedanji zakonodaji že predpisana. V naseljih se sicer zgodi največ nesreč kolesarjev, vendar je v primeru trka z avtomobilom in pri hitrostih, višjih od 19 km/h in pri trku s premikajočim motornim vozilom učinkovitost čelade vprašljiva.

POVZETEK

Če povzamemo, obvezna uporaba čelade je ukrep, ki kolesarjenja ne spodbuja, temveč ga lahko celo zmanjšuje, kar je v nasprotju s strateškimi cilji MZI in Slovenije z vidika doseganja bolj trajnostne mobilnosti, zmanjševanja izpustov CO₂ in blaženja podnebnih sprememb. Namesto tega za varnost kolesarjev v prvi vrsti zahtevamo izboljšanje in naprednejšo kolesarsko infrastrukturo v vseh naseljih. Ko bomo ustvarili razmere, kjer bo imel kolesar prednost pred avtomobili, bomo močno povečali varnost kolesarjev, hkrati pa s povečanjem števila slednjih zagotovili čistejše okolje. Ravno tako moramo spodbujati ukrepe varnega kolesarjenja za mladostnike, denimo na poti v šolo, tako imenovani bicivlak. Napore je treba usmeriti predvsem v izboljšanje infrastrukture in v ozaveščevalne akcije, ki so pomembne tako v starostni skupini mladostnikov kot starostnikov, ki so – glede na statistične podatke – bistveno bolj ranljivi udeleženci v prometu. Postavljanje ovir za kolesarjenje v kateri koli skupini ima na ravni države lahko le negativne posledice. Iz zgoraj navedenih razlogov vas pozivamo, da se odpravi zakonsko določilo o obveznem nošenju čelade za kolesarje. Predlagamo, da se starostna meja za uporabo čelade določi pri 15. letih, ter da se za kršitelje zniža višina kazni, saj je kazen 120 EUR nesorazmerna z višino kazni v drugih evropskih državah.

VIRI

- Bicycle Network, 2017. Bicycle Network lifts the lid on helmet survey.
<https://www.bicyclenetwork.com.au/newsroom/2017/11/21/bicycle-network-helmet-survey-results/>
- Cyclehelmets.org. Cycling participation in the Northern Territory.
<https://www.cycle-helmets.com/northern-territory-participation.html>
- Gamble, T., Walker, I., 2016. Wearing a Bicycle Helmet Can Increase Risk Taking and Sensation Seeking in Adults. *Psychological Science*, 2016, Vol. 27(2) 289–294.
<https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0956797615620784>
- Gleave, J., 2012. Cycle Helmets: The impacts of compulsory cycle helmet legislation on cyclist fatalities and premature deaths in the UK.
<http://www.cycle-helmets.com/helmets-uk-dec-2012.pdf>
- Hendrie, Legge, Rosman and Kirov, 1999. An economic evaluation of the mandatory bicycle helmet legislation in Western Australia. 1999 Insurance Commission of Western Australia Conference on Road Safety, Perth ed., Vol. 1, pp. 29.
[https://www.parliament.wa.gov.au/parliament/commit.nsf/\(Evidence+Lookup+by+Committee\)/F483290262A67749482583280008A2F2/\\$file/cs.ccs.015.180925.sub.James+Steward+att+01.pdf](https://www.parliament.wa.gov.au/parliament/commit.nsf/(Evidence+Lookup+by+Committee)/F483290262A67749482583280008A2F2/$file/cs.ccs.015.180925.sub.James+Steward+att+01.pdf)
- International Transport Forum, OECD, 2013. Cycling, Health and Safety.
https://read.oecd-ilibrary.org/transport/cycling-health-and-safety_9789282105955-en#page174
- Pucher, J., Buehler, R., 2008. Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, vol. 28, 4.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441640701806612>
- ROSPA, 2018. Road safety factsheet, Cycle Helmets.
<https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/cyclists/cycle-helmets-factsheet.pdf>
- Walker, I., 2007. Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 39, Issue 2, March 2007, Pages 417-425.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457506001540>
- Zdravje.si. Možganske poškodbe – golo preživetje ne zadošča.
<https://www.zdravje.si/mozganske-poskodbe>