

Dviračių eismo SAUGUMO gerinimas neįteisinant privalomo šalmų dėvėjimo

**(IMPROVING BICYCLE SAFETY
without making helmet-use compulsory)**

ECF European Cyclists' Federation
EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



Europos dviratininkų federacijos oficialus memorandumas

Dviračių eismo saugumo gerinimas neįteisinant privalomo šalmų dėvėjimo

(IMPROVING BICYCLE SAFETY without making helmet-use compulsory)

TURINYS:

1. Saugumas ir važinėjimo dviračiais skatinimas	3
2. Mitai apie dviračių šalmus	4
3. Kodėl važinėjimas dviračiais toks svarbus	6
3.1. Važinėjimas dviračiu apsaugo nuo ligų	6
3.2. Važiuoti be šalmo - sveikiau nei nevažiuoti	7
4. Privalomo šalmų dėvėjimo pasekmės	8
4.1. Sudėtingumas	8
4.2. Mažiau dviratininkų	9
5. Kodėl tik dviratininkams?	10
6. Ką apie šalmus sako gydytojai	11
7. Naujas požiūris į kelių eismo saugumą	12
8. ECF Rekomendacijos	13
9. Bibliografija ir nuorodos	14

Autoriai: Ulla Baden, Ernst Poulsen, Tom Godefrooij, Hildegard Resinger ir Daniel Eritja.

Redagavo: ECF

Dizainas ir maketavimas: [Mariscal Studija](http://www.mariscal.com/) (http://www.mariscal.com/), Barselona

Interneto svetainę maketavo: [Ernst Poulsen](http://www.ernstpoulsen.com/) (http://www.ernstpoulsen.com/)

Spausdino: Gràfiques Gispert, C/Pere IV 29-35, b. 1^a, Barselona, Ispanija.

Iš anglų į lietuvių kalbą išvertė: Gitana Andriulionytė, 2002

Email: travel@sala.lt, Mob.: +370 681 16545

Lietuvišką tekstą redagavo: Saulius Ružinskas, Lietuvos dviratininkų bendrija (LDB)

Tel.: +370 615 91773, Faks: (46) 492926, El.p.: LDB@dviratis.lt, <http://ldb.dviratis.lt>

LDB yra pilnateisė Europos dviratininkų federacijos narė.

D/1998/8471/2

Lapkritis 1998

© Perspausdinant šio memorandumo tekstą būtina pateikti nuorodą į informacijos šaltinį.

Europos dviratininkų federacija (European Cyclists' Federation)

Rue Joseph II 166, 1000 Brussels, Belgija (Belgium)

Tel.: +32 2 234 38 74, Faks: +32 2 234 38 75

office@ecf.com, www.ecf.com

1. Saugumas ir važinėjimo dviračiais skatinimas

Yra daugelis priežasčių rimtai pažvelgti į važinėjimą dviračiais. Dviračiai padeda išsaugoti šviesią aplinką ir užima nedaug vietos mūsų perpildytuose miestuose. Jie neteršia aplinkos ir nesukelia transporto grūsčių. Važiavimas dviračiu – tai kiekvienam prieinama susisiekimo forma. Dar daugiau, važinėjimas dviračiu turi teigiamą poveikį sveikatai.

Dėl išvardintų priežasčių, važinėjimas dviračiais turėtų būti skatinamas ir transporto politika turėtų siekti į važinėjimą dviračiais įtraukti kiek įmanoma daugiau žmonių.

Dažniausiai pasitaikanti ir didžiausia kliūtis dviračio išpopuliarėjimui yra eismo saugumo keliuose trūkumas. Taigi, eismo saugumo pagerinimas keliuose privalo būti bet kurios važinėjimo dviračiais skatinimo politikos pagrindas.

Saugėsnis dviratininkų eismas gali būti UŽTIKRINTAS tik pašalinus pavojaus priežastį - SUMAŽINUS eismo intensyvumą.

Pastaruoju metu kai kurių šalių politikai ėmė svarstyti apie naujų įstatymų, kurie įteisintų privalomą šalmų dėvėjimą priėmimą.

Nors ir tiesa, kad susiklosčius tam tikroms aplinkybėms, šalmo dėvėjimas gali apsaugoti nuo sužalojimų, tačiau šalmo dėvėjimą pavertus priverstiniu daugelis žmonių iš viso nustotų važinėti dviračiais. Likusioji dalis atvirai pašieptų įstatymą, kurį laikytų nepagrįstu ir nereikalingu.

Blogiausia, kad dviratininkų šalmai nesuteikia efektyvios apsaugos susidūrimų su autotransportu metu, kuris yra pagrindinė dviratininkų mirčių ir sunkių traumų priežastis.

Šalmai gali šiek tiek apsaugoti galvą susidūrimo atveju, bet jie negali apsaugoti nuo pačios avarijos.

Europos dviratininkų federacija tiki, kad užuot įteisinus privalomą šalmų dėvėjimą, valdžia turėtų sutelkti dėmesį į tai, kaip užkirsti kelią nelaimingiems atsitikimams. Reikalavimas dviratininkams dėvėti šalms nepagerins pačių dviratininkų eismo saugumo.

2. Mitai apie dviračių šalmus

Diskusijų apie dviratininkų saugumą keliuose metu pateikiami tam tiki argumentai už privalomą šalmų dėvėjimą. Iš pirmo žvilgsnio šie argumentai gali pasirodyti įtikinami, tačiau į juos įsigilinus paaiškėja, kad jie nėra tokie įtikinami kaip atrodo.

Teiginys:

Dviračių šalmi išgelbėja gyvybę.

Atsakymas:

Nors tiesa, kad šalmi gali išgelbėti gyvybę, bet jų potencialas neturėtų būti pervertinamas. Sertifikuotas dviračio šalmi gali atlaikyti smūgius esant ne didesniam kaip 23 km/h greičiui. Įstatymas, verčiantis dviratininkus būtinai dėvėti šalmus, sumažintų dviratininkų skaičių. Tai, savo ruožtu, priverstų prie mirtingumo nuo širdies ligų ir kitų su sėdimu gyvenimo būdu susijusių ligų padidėjimo (žr. 3.1 skyrių). **Galutinis efektas būtų priešlaikinių mirčių padaugėjimas.**

Teiginys:

Priimant įstatymą, įpareigojantį motociklininkus dėvėti šalmus, jis taip pat buvo ginčytinas, bet laikas parodė jo efektyvumą. Tas pats būtų pasakytina apie dviratininkus.

Atsakymas:

Motociklininko šalmo suteikiama apsauga negali būti lyginama su dviratininko šalmu. Dviratininkas turi sunkiai minti važiuojant į kalvas bei kalnus, todėl jo galvai reikalinga gera ventiliacija, be to, galva negalėtų atlaikyti pilno šalmo svorio nepakenkiant dviratininko sveikatai (žr. 5 skyrių). Motociklininkai keliauja dideliu greičiu ir nelaimingas atsitikimas gali būti sukeltas nežymiu dešinės rankos judesiu, be jokių fizinių pastangų. **Faktas, kad dviračiai ir motociklai turi tą patį ratų skaičių, nėra priežastis abejoms transporto priemonėms taikyti vienodas taisykles.**

Teiginys:

Lenktyniaujantys ir ne keliais važinėjantys dviratininkai priklauso didelės rizikos faktoriaus grupei, todėl privalo būti apsaugoti.

Atsakymas:

Tam tikros dviračių sporto rūšys reikalauja dėvėti apsaugą, tokią kaip dantų apsaugas, antkelius, šalmus, tačiau tokio pobūdžio veikla kaip dviračių lenktynės, neturi nieko bendra su naudojimosi dviračiu kaip transporto priemone (žr. 3.2 skyrių).

Beveik visos dviračių sporto federacijos pateikė savas nuostatas šiuo klausimu. **Faktas, kad kai kurie važiavimo dviračiu būdai turi padidintą rizikos faktorių, nepateisina nuostatų padaryti nuolatinį šalmų dėvėjimą privalomu visiems dviratininkams.**

Teiginys:

Šalmų dėvėjimo skatinimas yra rentabilus dviratininkų mirčių sumažinimo būdas.

Atsakymas:

Apsaugos priemonės už kurias sumoka individualus asmuo yra pigios valdžiai, bet argi galutinė išleistų pinigų suma yra rentabili? Dviračių šalmi yra neefektyvūs visais atvejais ir susidūrimai tarp greitai važiuojančių motorinių transporto priemonių ir dviratininkų bet kuriuo atveju bus mirtini (žr. 6 skyrių). **Dviračių šalmi nesuteikia apsaugos nuo mirtinų nelaimingų atsitikimų keliuose.**

Teiginys:

Šalmus turėtų dėvėti bent jau vaikai, nes jie yra lengviausiai pažeidžiami.

Atsakymas:

ECF (Europos dviratininkų federacija) laikosi pozicijos, kad eismo sąlygos turi būti pritaikytos labiausiai pažeidžiamų eismo dalyvių įgūdžiams – vaikams, pagyvenusiems ir neįgaliems žmonėms – ir niekaip kitaip. Nepaisant to, iš dalies šis argumentas teisingas, kadangi vaikai menčiau suvokia riziką ir jiems dažniau nutinka 'vienos transporto priemonės nelaimingi atsitikimai', tokie kaip nukritimas nuo dviračio.

Tai būtent tokio pobūdžio atsitikimas, kuriame šalmas, suprojektuotas atlaikyti smūgius patiriamus važiuojant 18 km/h greičiu, suteikia realią apsaugą. Kita vertus, reikalavimas dėvėti šalmą gali visiškai atgrasinti vaiką nuo važinėjimo dviračiu (žr. 4.2 skyrių). Kad skatinimo dėvėti šalmus strategija būtų sėkminga, negalima atgrasinti vaikų nuo važinėjimo dviračiais.

Jeigu šiandienos vaikai nustotų važinėti dviračiais, gali atsitikti taip, kad sekanti karta tuo išvis nebesidomėtų. **Gavusiems informaciją tėvams turi būti palikta teisė pasirinkti, ar jų vaikas turi dėvėti šalmą, ar ne.**

Teiginys:

Savanoriško šalmo dėvėjimo skatinimo akcijos nėra efektyvios, todėl šalmų dėvėjimas turi tapti privalomu.

Atsakymas:

Šis argumentas daro prielaidą, kad šalmai yra paskutinė kelių eismo saugumo pagerinimo priemonė, tačiau realiai saugesnių eismo sąlygų keliuose sukūrimas yra daug efektyvesnis.

Šalmų legalizavimas gali netgi atitraukti dėmesį nuo būtinybės įgyvendinti kitas eismo saugumo priemones keliuose, ir tai turėtų atvirkštinį efektą siekiant užtikrinti eismo saugumą.

Privalomas šalmų dėvėjimo įstatymas reikalautų nuolatinio policijos įsikišimo, taip pat abejotina ar būtų pasiektas patenkinamas paklusnumo įstatymui lygis (žr. 4.1 skyrių). Tai prisidėtų prie didėjančio kelių taisyklių nepaisymo, ir prie bendro įstatymų nepaisymo.

3. KODĖL VAŽINĖJIMAS DVIRAČIAIS TOKS SVARBUS

Važinėjimas dviračiais - tai veikla, teikianti visokeriopą naudą visuomenei. Dviratis yra ekologiška, neteršianti aplinkos nuodingomis išmetamosiomis dujomis ir nekelianti triukšmo transporto priemonė. Dviratis gali įnešti reikšmingą indėlį sprendžiant transporto kamščių problemas mūsų miestuose. Įgyti dviratį gali sau leisti finansiškai dauguma žmonių. Dviratis kviečia mus smagiai ir sveikai pasimankštinti.

VAŽIAVIMAS DVIRAČIU Į DARBĄ GERAI veikia pačius dviratininkus, DARBDAVIUS, visuomenės sveikatingumą ir apskritai VISĄ VISUOMENĘ.

3.1 Važinėjimas dviračiu apsaugo nuo ligų

Pakanka skirti keturias valandas per savaitę vidutinio intensyvumo sportinei veiklai ir tai iš esmės sumažina riziką susirgti įvairiomis ligomis. Netgi tiek nedaug, kaip viena valanda per savaitę, teigiamai veikia žmogaus organizmą.

Važinėti dviračiu keturias valandas per savaitę yra visiškai nesudėtingas uždavinys: kasdieninė pusvalandžio kelionė į darbą ir atgal ir jūs jau viršijate pradinį planą. Dauguma žmonių per pusvalandį dviračiu nuvažiuoja apie 3-8 kilometrus. Kelionėse "nuo-iki durų" įveikiant tą patį atstumą dviratininkas dažniausiai yra greitesnis už automobilio vairuotoją. Taip pat sportinis krūvis, gaunamas važinėjimo į darbą metu, neužima brangaus laisvalaikio laiko.

Žmonės, reguliariai važinėjantys dviračiais, ima mažiau nedarbingumo lapelių. Amerikos draudimo kompanijos eksperimentas parodė, kad vidutinė nedarbingumo lapelių trukmė sumažėjo 20%, kuomet darbuotojai ėmė mankštintis tris kartus per savaitę.

Šie atradimai buvo patvirtinti švediško automobilų gamintojo "Saab-Scania" (Sab Skania), atlikusio tyrimą su 50–60 metų amžiaus firmos darbuotojais. Reguliariai nesimankštinančių darbuotojų nedarbingumo lapelių vidutinė trukmė siekė 30 dienų, tuo tarpu fiziškai aktyvių darbuotojų nedarbingumo lapelių vidurkis neviršijo aštuonių dienų per metus.

Saikingas mankštinimasis teikia daug privalumų žmogaus fizinei ir psichinei sveikatai:

- pagerina cukraus kiekio kraujyje reguliaciją,
- apsaugo nuo per aukšto kraujospūdžio,
- sumažina žalingo cholesterolio pasisavinimą organizme,
- sustiprina imuninę sistemą,
- sustiprina širdį, raumenis, kaulus ir sausgysles,
- sumažina riziką susirgti diabetu, trapių kaulų liga, širdies kraujagyslių ligomis ir vėžiu,
- sumažina stresą, įtampą, irzlumą ir lengvas depresijos formas

Norint, kad sportas teiktų naudos, sportuoti reikia reguliariai. Dviračio naudojimas trumpoms kasdieninėms išvykoms yra paprastas ir lengvas būdas reikalingam fiziniam krūviui pasiekti.

3.2 Važiuoti dviračiu be šalmo yra sveikiau nei išvis nevažiuoti

Kaip ir bet kuris kitas susisiekimo būdas, važiavimas dviračiu nėra visiškai saugus, bet taip pat ne toks pavojingas kaip kad daugelis mano. Daktaras Mayer'is Hillman'as iš Politikos Studijų Instituto, Jungtinės Karalystės proto galiūnas, parengė keletą mokslinių darbų apie važinėjimą dviračiais ir sveikata. Jis paskaičiavo, kad gyvenimo metai, kuriuos sutaupome važinėdami dviračiais, nusveria avarijų atvejais prarastus gyvenimo metus santykiu 20:1. Tai duomenys iš šalies, kurioje nelaimingų atsitikimų su dviratininkais lygis yra labai aukštas. Anglijoje gauti duomenys taip pat parodo, kad žmonės važinėjantys dviračiais gyvena ilgiau ir išlieka sveikesni už nevažinėjančius dviračiais.

Danijos dviratininkų federacija atliko panašius tyrimus. Remiantis medicininiais tyrimais, jie paskaičiavo, kad penki milijonai danų, kasdien vidutiniškai nuvažiuojantys dviračiu po 3 kilometrus, bendroje sumoje prie gyvenimo prisideda 40.000 metų, tuo tarpu vidutiniškai 80 danų dviratininkų žūna kelių eismo nelaimėse.

Turint omenyje vidutinę septyniasdešimties metų gyvenimo trukmę ir atsižvelgiant į žuvusių dviratininkų amžiaus vidurkį, rezultatas prilygsta 3,500 metų praradimui. Atėmus prarandamų metų skaičių iš uždirbamų metų skaičiaus, galima pamatyti, kad galutiniame rezultate danai prisideda 36,500 gyvenimo metų.

Nors daugumos faktorių įtakai įvertinti reikalingi tolesni tyrimai, bet jau šis skaičiavimas parodo, kad **reguliarus važinėjimas dviračiais yra naudingas tautos sveikatingumui**. Tai taip pat parodo, kad jeigu iš važinėjančių dviračiais žmonių bent 10% nustotų naudotis dviračiais, kas atsitiktų priėmus privalomo šalmo dėvėjimo įstatymą, nuo to nukentėtų visuotinis visuomeninės sveikatingumas.

4. Privalomo šalmų dėvėjimo pasekmės

4.1. Sudėtingumas

Kad šalmas atliktų savo funkciją, jis turi atitikti dviratininko galvos dydį, turi būti gerai pritaikytas ir tinkamai dėvimas, keičiamas po bet kokio pobūdžio susidūrimo, ar, bet kuriuo atveju, po tam tikro laiko tarpo nauju, netgi jeigu nėra apgadintas. Priešingu atveju, šalmo dėvėjimas galėtų netgi pabloginti avarijos pasekmes.

Žmogus, dėvintis šalną savo noru, būtinai atkreips dėmesį į šias detales. Bet negalima to paties tikėtis iš žmogaus, kuris dėvi šalną tik tam, kad išvengtų baudos. Dar daugiau, privalomas dėvėjimas pašalintų didelę reguliariai važinėjančių dviratininkų dalį, kurie dėl finansinių priežasčių neįstengtų pakeisti nusidėvėjusio šalmo. Patikrinti ar šie žmonės, ypač vaikai, dėvi tinkamus šalmsus būtų beveik neįmanoma.

Daug dviratininkų priešintisį įstatymui, įpareigojančiam juos priverstinai dėvėti šalmsus, ko pasekoje, išsivystytų individualus arba masinis nepaklusnumas. Šiuo atveju policija arba turėtų nukreipti dėmesį nuo rimtų problemų sprendimų, kurias sukelia motorinės transporto priemonės ir gaudyti dviratininkus, arba valdžia turėtų susitaikyti su faktu, jog šis įstatymas yra sistemingai pažeidinėjamas, ir todėl visiškai nenaudingas.

Neįgyvendinamų įstatymų priėmimas sumažina pagarbą valdžiai ir užtraukia blogą reputaciją pačiam įstatymui.

4.2 Mažiau dviratininkų

1991 m privalomas šalmu dėvėjimas įsigaliojo Australijoje ir Naujojoje Zelandijoje. Naujosios Anglijos Universiteto mokslininkė Dorothy L. Robinson, išanalizavo įstatymo poveikį ir padarė išvadą, kad 30-40% dviratininkų nustojo naudotis šia transporto priemone tiesiogiai dėl šio įstatymo. Dar daugiau, Robinson pastebėjo, jog rimtų galvos traumų skaičius tik labai nežymiai sumažėjo, nors šalmus dėvėjo daug daugiau žmonių nei anksčiau.

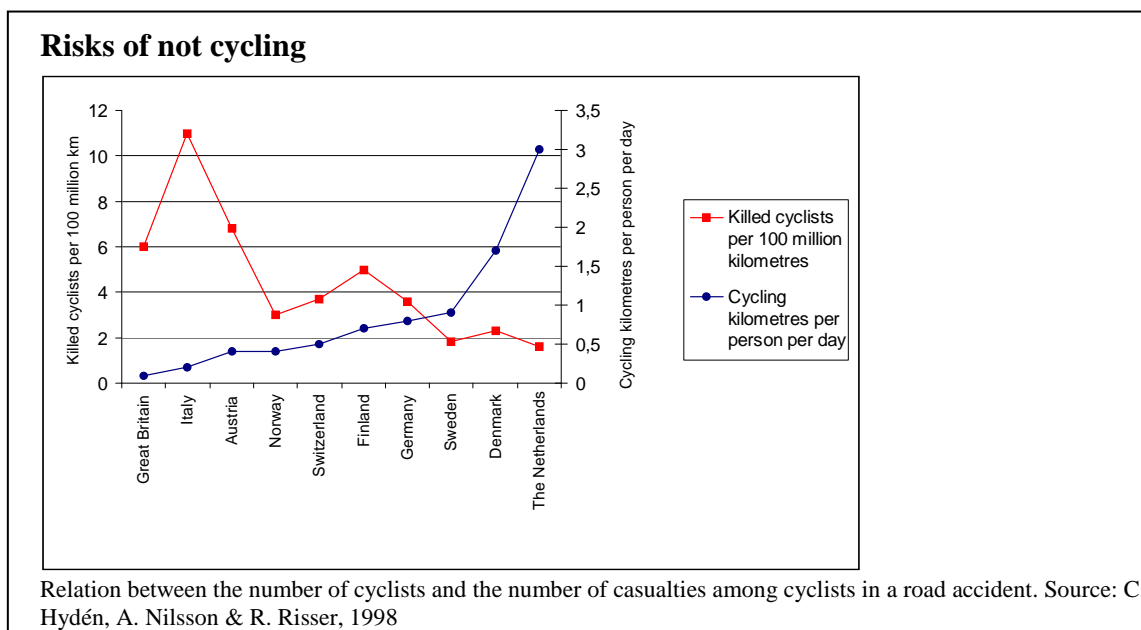
Per tą patį laikotarpį pėsčiųjų, iš kurių nebuvo reikalaujama nešioti šalms, galvos traumų skaičius sumažėjo 30%. Labiausiai tikėtina to priežastis - efektyvi nacionalinė kampanija prieš vairavimą išgėrus ir greičio ribojimas.

Įrodymai iš Australijos ir Naujosios Zelandijos iškelia prielaidą, kad dėl privalomo šalmu dėvėjimo važinėjimas dviračiais gali tapti netgi pavojingesniu. Šį reiškinį įmanoma paaiškinti tuo, jog dviratininkai, dėvintys šalną, jaučiasi mažiau pažeidžiami ir neapdairiai rizikuoja situacijose, kurių kitais atvejais stengtųsi išvengti (tai dar žinoma kaip "rizikos kompensavimo efektas"), taip padidindami nelaimingų atsitikimų tikimybę.

Taip pat ir vairuotojai žvelgtų į šalmuotus dviratininkus kaip į labiau apsaugotus ir sumažintą riziką nesąmoningai kompensuotų greitesniu vairavimu arba lenkiant palikdami mažiau vietos dviratininkui.

Yra žinoma, kad "kritinės masės" dviratininkų buvimas keliuose teigiamai paveikia vairuotojų elgesį. Sumažėjus dviratininkų skaičiui, kaip kad atsitiko Australijoje ir Naujojoje Zelandijoje, pasikeičia vairuotojų požiūris ir važinėjimas dviračiu tampa daug pavojingesniu. Kitų šalių statistika taip pat rodo, kad kuo daugiau dviratininkų keliuose, tuo mažiau avarių tenka vienam dviratininko nuvažiuotam kilometrui.

Privalomas šalmu dėvėjimas, geriausiu atveju, turi minimalų poveikį visuotiniam saugumui, ir, blogiausiu atveju, turi stiprų neigiamą poveikį dviratininkų skaičiui.



5. Kodėl tik dviratininkams?

Gyvenimas pavojingas ir žmonės yra sužeidžiami arba miršta įvairaus pobūdžio nelaiminguose atsitikimuose. Palyginus su kitomis transporto priemonėmis ir kitokio pobūdžio kasdienne veikla, važinėjimas dviračiais nėra toks pavojingas, kaip kad dažnai įsivaizduoja žmonės, patys nevažinėjantys dviračiais. Kampanijos nukreiptos į savanorišką ar privalomą šalmų dėvėjimą perša klaidingą pavojaus suvokimą.

Iš tikrųjų, pagrindinė dviratininkų kaip ir pėsčiųjų sunkių arba mirtinų sužalojimų keliuose priežastis – partrenktas motorinės transporto priemonės. Vienintelis būdas išspręsti šią problemą yra pašalinti jos priežastį užkertant kelią greičio viršijimui ir pavojingam vairavimui.

Kaip Jungtinės Karalystės statistika rodo, toli gražu ne visos kelių eismo nelaimių aukos su kaukolės sužalojimais yra dviratininkai: (mirtys dėl galvos traumų, 1987- 91)

- Vairuotojai – 40,5 %
- Pėstieji – 39,1%
- Motociklininkai – 11,9%
- Dviratininkai – 8,5 %

Matant pateiktus skaičius, būtų logiška padaryti išvadą, kad **šalmų dėvėjimas būtų daug naudingesnis pėstiesiems ir automobilių vartotojams, nei dviratininkams.**

Važiavimas dviračiu mažiau pavojingas nei vaikščiojimas

Eismo dalyviai	Mirčių skaičius	aukų skaičius	%
Dviratininkai	116	2 527	4,39
kitos transporto priemonės	4 520	109 944	3,95
Pėstieji	967	12 777	7,04
visi kelių eismo dalyviai	5 603	125 248	4,28

Mirtys nuo nelaimingų atsitikimų išreikštos procentais nuo bendro aukų skaičiaus kiekvienoje eismo dalyvių kategorijoje. Šaltinis: Anuario Estadístico de Accidentes, 1997. Ministerio del Interior, Madridas, Ispanija. [Metinis kelių eismo nelaimių įvertinimas, 1997. Vidaus reikalų ministerija].

6. Ką apie šalmus sako gydytojai

Visiškai suprantamas traumatologų rūpestis dėl šalmų dėvėjimo: kiekvienas, dirbantis su kelių eismo nelaimių aukomis, natūraliai ieškos būdų kaip sušvelninti traumas. Dėl to kai kurios sveikatos apsaugos organizacijos šalmų propagavimą ir įteisinimą laiko tinkama priemone siekiant išvengti traumų. Vis dėlto, eismo saugumo atžvilgiu, skatinimas dėvėti šalmus kartais sušvelnina pasekmes, bet neapsaugo nuo pačios nelaimės priežasties. Vadinasi, teisingos avarijų prevencijos priemonės sumažintų nelaimių priežastis, o tuo pačiu ir sumažintų jų skaičių.

Kai kurie medicininiai tyrimai pateikia duomenis, esą dviratininkų šalmų dėvėjimas sumažino galvos traumų skaičių apie 1-50%, tačiau šio sumažėjimo priežastis dažniausiai nenurodoma. Jeigu šis skaičius sumažėjo dviratininkų tarpe, tai ne todėl, kad dviratininkai ėmė dėvėti šalmus, o todėl, jog tai apskritai atgrasė daugelį žmonių nuo važinėjimo dviračiais.

Mes taip pat turime atsižvelgti į tai, kad galvos traumos nėra vieninteliai dviratininkų patiriami sužeidimai, dėl kurių mirštama. Daugeliu atvejų vien tik nuo kitų kūno dalių sužalojimų būna mirties priežastimi (žiūrėti lentelę).

Katalonijoje (Italija) iš penkių dviratininkų, žuvusių 1998 m. sausio - birželio mėnesiais, keturi dėvėjo šalmus. Tai neišgelbėjo jų gyvybės.

1998 m Britų medicinos asociacija (British Medical Association) metinio suvažiavimo metu atsisakė palaikyti bet kokią iniciatyvą siekiant įteisinti privalomą šalmų dėvėjimą dviratininkams. Konferencijos dalyviai vieningai nusprendė, kad privalomas šalmų dėvėjimo įteisinimas sąlygotų žymų važinėjančiųjų dviračiais sumažėjimą, kaip ir atsitiko Australijoje, o tai prieštarautų vienam pagrindinių asociacijos tikslų - propaguoti sveiką gyvenimo būdą.

Mirtinus sužalojimus dažniausiai sukelia keletas priežasčių

Mirtini sužalojimai %	Dviratininkai	Kontrolinė grupė
Galva	82	86
Nugara	29	29
Krūtinės ląsta	39	71
Pilvo sritis	14	29

Tai duomenys, gauti skrodžiant eismo nelaimių aukas - mirtinus sužalojimus patyrusius dviratininkus ir tokį patį skaičių žmonių iš kontrolinės grupės (pėsčiųjų ir motorinių transportų priemonių keleivių). Šaltinis: Kennedy, 1995

7. Naujas požiūris į kelių eismo saugumą

Europos dviratininkų federacija (ECF) įsitikinusi, kad judėjimo laisvė keliuose turi būti suteikta visiems visuomenės nariams, įskaitant vaikus ir pagyvenusius žmones, ir kad geriausias būdas sumažinti sužalojimų ir mirčių skaičių – atsisakyti motorinių transporto priemonių dominavimo gatvėse. Tai susiję su automobilių greičio bei motorinio transporto srautų apribojimu ir priėmimu naujų įstatymų, įpareigojančių prisiimti didesnę atsakomybę tuos, kurie pridaro daugiausiai žalos keliuose, t.y. motorinio transporto eismo dalyvius.

Kai kurie politikai jau dabar mąsto šia kryptimi. Pastaruoju metu Europos Sąjunga skatina dviračių panaudojimą susisiekimui, kas užtikrina subalansuotą transporto sistemos plėtrą.

Siekdama iki 2005 metų dvigubai sumažinti avarijų skaičių, Danija patvirtino veiksmų planą susidedantį iš šių priemonių:

- Didesni maksimalaus greičio apribojimai miestuose;
- Siūloma gydomoji terapija žmonėms, teistiems už vairavimą išgėrus;
- Akcijos nukreiptos į jaunos motorinio eismo dalyvius ir kampanijos prieš vairavimą būnant neblaiviam;
- Kelių eismo saugumo apmokymai 15-16 metų jaunimui;
- Pašalinti kelio ruožo vietas, kuriose įvyksta daug autoavarijų;
- Bendri griežtesni reikalavimai sunkvežimių įrangai ir konstrukcijai;
- Sustiprinta motorinių transporto priemonių kontrolė;
- Naujos eismo juostos dviratininkams ir dviračių takai.

Privalomas šalmo dėvėjimas nėra įtrauktas į kelių eismo saugumo gerinimo priemonių sąrašą.

Panašiai galvodami problemas sprendžia ir Nyderlandai. Jų pasirinktas būdas yra atskirti dviratininkus nuo didelio ir intensyvaus motorinio eismo srautų. Ten, kur to padaryti neįmanoma arba nepageidautina, motorinių transporto priemonių greitis bus ribojamas iki 30 km/h. Olandams jau pavyko pasiekti eismo saugumo pagerinimo rekordą - dviratininkų mirčių per 26 metus iki 1996 m sumažėjo daugiau nei perpus, nors ir automobilių, ir dviratininkų skaičius pastoviai augo, o važinėjančių su šalmais dviratininkų skaičius iki šiol išlieka arti nulio.

Didžioji Britanija, naujai įvertinusi savo kelių politiką, priėmė ambicingą Nacionalinę dviračių propagavimo strategiją su tikslu padvigubinti dviratininkų skaičių iki 2002 m, ir dar kartą padvigubinti iki 2012 m.

Išvada: visos šalys, kuriose yra aukščiausias dviračių naudojimo lygis ir mažiausia rizika tenkanti vienam dviratininko nuvažiuotam kilometrui, pasirinko verčiau kurti saugesnes eismo sąlygas, nei skatinti priverstinį šalimų dėvėjimą. Jos nusprendė, kad būtų neteisinga nekovoti su pavojų keliančiomis priežastimis ir versti pačius kelių eismo dalyvius saugotis nuo nežmoniškai pavojingos transporto eismo sistemos.

Mes visiškai pritariame šiam požiūriui ir norime, kad šis leidinys padėtų sukurti saugesnę ir sveikesnę aplinką visose Europos šalyse.

8. ECF rekomendacijos

Iš politinės ir pilietinės atsakomybės pozicijos jūs galite prisidėti prie dviratininkų saugumo pagerinimo šiais būdais:

- apriboti motorinių transporto priemonių greitį ir srautus;
- paremti visas priemones, skatinančias važinėjimą dviračiais;
- sukurti eismo sąlygas, maksimaliai sumažintų mirtinų susidūrimų tarp dviratininkų ir motorinių eismo dalyvių riziką;
- atskirti dviratininkus nuo intensyvaus motorinio eismo srautų, bet apriboti motorinių transporto priemonių greitį ir jų srautus ten, kur šių transporto dalyvių atskyrimas yra nepageidautinas arba neįmanomas;
- nesukurti dviratininkams sudėtingų ir painių situacijų sankryžose;
- imantis griežtų priemonių prieš neblaivius ir apsvaigusius nuo narkotikų vairuotojus;
- vengti privalomo šalmų dėvėjimo įteisinimo, nes tai turėtų visiškai priešingą efektą.

“Mes PER ILGAI projektavome kelius atsižvelgdami tik į kelių eismo srautus, bet ne į juose dalyvaujančių žmonių saugumą. Laikas imtis veiklos ir atstatyti PUSIAUSVYRĄ!”

Gavin Strong,

Didžiosios Britanijos Susisiekimo ministras

9. Šaltiniai & bibliografija

- Don't kill the goose that lays the golden egg,*
Thomas J. Demarco, Journal of the Canadian Medical Society, 1993
- Mandatory use of Bicycle Helmets,*
from a report by the Canadian Legislative Assembly, 1997
- Færdssikkerhedspolitisk handlingsplan,*
a white paper from the Danish Commission on Traffic Safety, Danish Ministry of Traffic, 1988.
- Konsensusrapport om fysisk aktivitet og sundhed,*
Statens Lægevidenskabelige Forskningsråd og Dansk Sygehus Institut, 1988
- Sykling, Helse og Miljø,*
En faktasamling af Norsk Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet, 1994
- Head Injuries and Bicycle Helmet Laws,*
Dorothy L. Robinson, Accident Analysis and Prevention, Vol. 28, No 4, pp 463-475, Pergamon 1996
- Cycling: Towards Health and Safety,*
Mayer Hillman, British Medical Association, 1992
- Cycle Helmets: the Case For and Against,
Mayer Hillman, Policy Studies Institute, London, 1993
- Is It Safe?,*
Dr Robert Davis, Road Danger Reduction Forum, Leeds, UK, 1997
- The Pattern of Injury in Fatal Pedal Cycle Accidents and the Possible Benefits of Cycle Helmets,*
Alexander Kennedy, Proceedings of the 8th Velo-City Conference, Basel, 1995
- The Health of Nations:*
An Essay on the Costs of Not Promoting Cycling,
Harry Owen, Proceedings of the Velo-Australis Conference, Fremantle, Western Australia, 1996
- La bicicleta en la ciudad,*
Alfonso Sanz Alduán, Rodrigo Pérez Senderos and Tomás Fernández, Ministerio de Fomento, Madrid, 1996
- Calmar el trafico,*
Alfonso Sanz Alduán, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Madrid, 1996
- The Effect of Commuter Cycling on Physical Performance and on Coronary Heart Disease Factors,*
Ingrid Hendriksen, Amsterdam 1996
- WALCYNG - How to enhance WALKing and CYCLING instead of shorter car trips and to make these modes safer,* final report
by C. Hydén, A. Nilsson & R. Risser, in: Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Bulletin 165, 1998
- Cycling in Urban Areas,*
ECF position paper, 1993, up-date 1998
- The bicycle and its basic necessities,*
ECF position paper, 1991
- CO₂ and Transport, Developing a Community Approach,*
Communication of the European Commission, COM(98)204, 31.03.1998
- Walking and Cycling in the City,*
World Health Organisation, series Town Planning, 1998

Šaltiniai, bibliografija ir nuorodos internete

Velo Kvebeko Šalmo Puslapiai (Kanada)

http://www.velo.qc.ca/velo_quebec/casque/index.htm

Velo Kvebeko dviratininkų grupė sėkmingai užkirto kelią privalomo šalmo dėvėjimo įstatymo priėmimui (Prancūzų kalba)

Ontario koalicija važinėjimui dviračiais gerinti - Šalmų FAQ

<http://www.globalx.net/ocbc/hfaq.html>

Dažniausiai užduodami klausimai ir mitai apie šalmus

WHO (Pasaulinės Sveikatos Organizacijos) Šalmo Programa

<http://www.sph.emory.edu/Helmets>

Pasaulinė sveikatos organizacija vykdo skatinimo nešioti šalmus programą

Dviračio šalmų saugumo institutas (BHSI)

<http://www.bhsi.org/>

Institutas turi sukaupęs didžiulę biblioteką apie šalmų standartus ir tyrimo medžiagą, kuri skatina nešioti šalmus. Institutas yra aktyvus privalomų šalmų įstatymo šalininkas.

Dviratininkų teisių veiksmo grupė (CRAG)

<http://www.pcug.org.au/~psvansch/crag/>

Aktyvi grupės veikla nukreipta į privalomo šalmo dėvėjimo įstatymo atšaukimą Australijoje.

Tarptautinė dviratininkų šalmų koalicija už pasirinkimo laisvę

<http://www.bikenews.org/helmet/>

Šios grupės tikslas yra apsaugoti priverstinius šalmų įstatymus nuo plitimo.

Anksčiau pateiktas sąrašas yra tik labai nedidelė visų šaltinių apie šalmų įstatymus internete dalis. Norėtumėme jį praplėsti, todėl jeigu žinote apie tyrimus ar nuorodas, kuriomis būtų galima papildyti šį sąrašą, prašome su mumis susisiekti. Vis dėlto, mūsų tikslas ne surinkti visas įmanomas nuorodas, o pateikti pačias svarbiausias.

Dėkojame:

Ledinių finansiškai parėmė:

Europos Komisijos Direktoratas-General XI (Aplinka).

Ši publikacija nebūtų išleista be šių kompanijų, grupių ir individų paramos:

- [Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club](http://www.adfc.de/) (Vokietija),
<http://www.adfc.de/>
- [Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta](http://www.pangea.org/org/amicsbici/) (Ispanija),
<http://www.pangea.org/org/amicsbici/>
- Cykelbranchens Propagandafond (Danija),
- Cycle Campaign Network (Didžioji Britanija),
- [Dansk Cyklist Forbund](http://www.dcf.dk/) (Danija),
<http://www.dcf.dk/>
- Ernst Poulsen / [The Bicycle News Agency](http://www.bikenews.org/) (Internetė),
<http://www.bikenews.org/>
- [Estudio Mariscal](http://www.mariscal.com/) (Ispanija),
<http://www.mariscal.com/>
- [Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens](http://users.skynet.be/gracq/) (Belgija),
<http://users.skynet.be/gracq/>
- IG Velo Schweiz (Šveicarija),
- [Lëtzebuurger Velos Initiativ](http://www.emweltzenter.lu/emweltzenter/lvi/welcome.htm) (Liuksemburgas),
<http://www.emweltzenter.lu/emweltzenter/lvi/welcome.htm>
- [Syklistenes Landsforening](http://www.slf.no/) (Norvegija),
<http://www.slf.no/>
- [Sustrans](http://www.sustrans.org.uk/) (Great Britain).
<http://www.sustrans.org.uk/>