

## BROSZURA INFORMACYJNA ECF DOTYCZĄCA KASKÓW

European Cyclists's Federation

15/09/2014

[c.woolsgrove@ecf.com](mailto:c.woolsgrove@ecf.com)

ECF uważa, że to, czy rowerzysta nosi kask, powinno być jego własnym wyborem. Uważamy, że noszenie kasku nie powinno być obowiązkowe i narzucane przez władze publiczne. Rowerzyści zazwyczaj żyją dłużej i zdrowiej; poważne urazy głowy są rzadkie, a dowody przemawiające za noszeniem kasków i przepisami dotyczącymi takiego obowiązku są niewystarczające. Głównym skutkiem przepisów nakładających obowiązek jazdy w kasku nie była poprawa bezpieczeństwa rowerzystów, ale zniechęcenie ich do jazdy na rowerze, co podważa zdrowotne i inne korzyści takich regulacji. Dlatego wzywamy władze do:

- skupienia się na sprawdzonych środkach promujących jazdę na rowerze i dobrostan rowerzystów;
- uznania, że korzyści płynące z jazdy na rowerze znacznie przewyższają ryzyko z nią związane;
- powstrzymanie się od promowania lub egzekwowania noszenia kasków bez solidnych dowodów na to, że byłoby to korzystne i opłacalne w porównaniu z innymi inicjatywami w zakresie bezpieczeństwa.

### Jazda na rowerze jako aktywna forma transportu przynosząca korzyści społeczeństwu

Jazda na rowerze przynosi wiele korzyści i, podobnie jak chodzenie, jest jedyną formą codziennego transportu napędzaną siłą ludzkich mięśni. Aktywny transport ma wiele zalet w porównaniu z pasywnymi formami transportu.

- Jazda na rowerze jest jednym z najskuteczniejszych sposobów na poprawę zdrowia i wydłużenie życia<sup>1</sup>
- Jazda na rowerze może pomóc zmniejszyć korki, uspokoić ruch drogowy i uczynić obszary miejskie bardziej przyjaznymi do życia<sup>2</sup>. UE szacuje, że korki kosztują gospodarkę 1,5% PKB<sup>3</sup>
- Transport odpowiada za około jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE, z czego 71,3% pochodzi z transportu drogowego<sup>4</sup>. Jazda na rowerze ma bardzo mały ślad węglowy w porównaniu z innymi formami transportu<sup>5</sup> i może być użytecznym narzędziem do odwrócenia tego trendu.
- ECF oblicza minimalną korzyść z jazdy na rowerze dla gospodarki UE na 205.2 -217,3 mld €<sup>6</sup>
- Wraz ze wzrostem liczby rowerzystów jazda na rowerze staje się bezpieczniejsza dla każdego rowerzysty<sup>7</sup> (zjawisko „bezpieczeństwa w grupie”). Ta korelacja jest prawdziwa na poziomie krajowym, lokalnym, a nawet pojedynczej ulicy.

Podsumowując, miasta rowerowe są czystsze, zdrowsze, cichsze, bezpieczniejsze i bardziej przyjazne do życia. Jazda na rowerze powinna być promowana jako użyteczne narzędzie dla władz w celu przezwyciężenia wielu trudnych problemów.

### Ryzyko związane z jazdą na rowerze

Jazda na rowerze nie jest nadmiernie niebezpieczną aktywnością, jest porównywalna z chodzeniem i innymi formami codziennej aktywności.

- Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu<sup>8</sup> twierdzi, że w Europie ryzyko wypadku dla pieszych na kilometr przebytej drogi jest większe niż dla rowerzystów (choć mniejsze w przeliczeniu na czas podróży, ale nadal porównywalne).
- Dane pochodzące z raportów brytyjskiego Departamentu Transportu<sup>9</sup> dowodzą, że rowerzyści są narażeni na podobny poziom ryzyka śmiertelnego wypadku w przeliczeniu na przebytą odległość jak piesi (jeśli rowerzyści powinni nosić kaski, to piesi również).
- Rowerzyści nie są szczególnie podatni na urazy głowy. W Anglii urazy głowy spowodowane jazdą na rowerze stanowią tylko 7-8% urazów głowy, z powodu których dzieci są przyjmowane do szpitali, mimo że jazda na rowerze jest drugą najczęstszą formą aktywności fizycznej<sup>10</sup>. Szacuje się, że tylko jedna czwarta z tych urazów dotyczyła części głowy, które mogą być chronione przez kask - i jest prawdopodobne, że niektóre z tych urazów zostały odniesione przez dzieci noszące kaski<sup>11 12</sup>
- Na każde 33 mln km przejechanych na rowerze przypada w przybliżeniu jeden zgon rowerzysty<sup>13</sup>. Przejechanie tego dystansu zajęłoby przeciętnemu rowerzyście 21 000 lat.

W związku z tym moralnie niewłaściwe i prawnie nieuzasadnione jest wskazywanie jazdy na rowerze jako aktywności wysokiego ryzyka, która zasługuje na obowiązkowe przepisy dotyczące kasków, lub prowadzenie przez władze publiczne kampanii na rzecz ich używania.

## Czy kaski zmniejszają rzeczywiste ryzyko?

Dowody na to, że kaski skutecznie zmniejszają liczbę urazów głowy, są słabe.

- Europejska norma dotycząca kasków rowerowych ma na celu sprawdzenie, czy kaski są w stanie wytrzymać jednokierunkowe siły do około 20 km/h, innymi słowy siły występujące podczas upadku z nieruchomego roweru; kaski rowerowe nie są atestowane do zderzeń z pojazdami silnikowymi, a już na pewno nie z pojazdami poruszającymi się z dużą prędkością.
- Istnieje wiele sceptycznych badań dotyczących skuteczności kasków w przypadku rzeczywistego zderzenia<sup>14 15 16</sup>
- W Australii<sup>17</sup> i Szwecji<sup>18</sup> po wprowadzeniu przepisów dotyczących kasków, proporcja urazów ramion i tułowia w stosunku do urazów głowy pozostała stała, tj. nie nastąpił spadek urazów głowy w wyniku zwiększonego użycia kasków. Od czasu wprowadzenia przepisów nastąpił jednak spadek liczby rowerzystów.
- Niektóre badania wykazały, że używanie kasku może w rzeczywistości przyczynić się do urazów<sup>19</sup>, na przykład urazów rotacyjnych<sup>20 21</sup>, kompensacji ryzyka ze strony użytkowników<sup>22 23 24</sup> lub innych kierowców.<sup>25</sup>
- W dokumencie roboczym Komisji Europejskiej w sprawie bezpieczeństwa drogowego stwierdzono, po obszernym przeglądzie literatury, że "... kaski rowerowe prawdopodobnie zapobiegają drobnym ranom głowy, ale nie poważnym, zagrażającym życiu obrażeniom"<sup>26</sup>
- Obszerny przegląd przeprowadzony przez brytyjski Departament Transportu dotyczący kasków rowerowych nie wykazał żadnych rozstrzygających dowodów na to, że kaski są korzystne w zmniejszaniu obrażeń rowerzystów.<sup>27 28</sup>
- Podczas gdy niektóre starsze badania donoszą o znacznych korzyściach dla bezpieczeństwa wynikających z noszenia kasków, większość z tych badań wykorzystuje metodologię "case-control", która jest podatna na uzyskiwanie niedokładnych wyników. Badania nad hormonalną terapią zastępczą, suplementami witaminowymi i szczepionką MMR, wykorzystujące tę samą metodologię, dały wyniki, o których obecnie wiadomo, że są fałszywe (pełne zestawienie tych argumentów można znaleźć tutaj)<sup>29</sup>

## Ustawodawstwo dotyczące kasków a liczba rowerzystów

| <i>stan/terytorium</i>       | <i>Spadki w korzystaniu z rowerów</i>                        |
|------------------------------|--|
| <i>Terytorium Stołeczne</i>  | <i>33% do 50%</i>  |
| <i>Nowa Południowa Walia</i> | <i>44%-90% dla dzieci</i>                                    |
| <i>Terytorium Północne</i>   | <i>50% osób dojeżdżających do pracy<br/>17% - 39% dzieci</i> |
| <i>Queensland</i>            | <i>22% do 30% dzieci</i>                                     |
| <i>Australia Południowa</i>  | <i>38% dzieci w wieku szkolnym</i>                           |
| <i>Victoria</i>              | <i>36% do 46% dzieci</i>                                     |
| <i>Australia Zachodnia</i>   | <i>26% do 38% ogółem<br/>Ponad 50% dzieci</i>                |

Tabela 1 – Australia: obowiązkowe kaski a liczba rowerzystów

We wszystkich australijskich stanach, które wprowadziły przepisy dotyczące kasków, głównym, wyróżniającym się rezultatem nie był względny spadek liczby urazów głowy, ale *spadek liczby rowerzystów*. Na przykład korzystanie z rowerów w Nowej Zelandii spadło o 55% od 1989/90 roku<sup>30</sup>. Jazda na rowerze w Australii również znacznie spadła<sup>31</sup> - w 2011 r. na rowerach jeździło o 37,5% mniej Australijczyków niż w latach 1985-86<sup>32</sup>. W praktyce we wszystkich stanach Australii liczba rowerzystów dramatycznie spadła.<sup>33</sup> Zjawisko to utrzymuje się do dziś, a nawet pogorszyło się, gdy weźmie się pod uwagę wzrost liczby ludności Australii<sup>34</sup>. Zjawisko to zaobserwowano również w Kanadzie<sup>35</sup> i Nowej Zelandii<sup>36</sup>

Skutkiem zmniejszenia liczby rowerzystów, poza zmniejszeniem korzyści zdrowotnych (patrz poniżej), jest negatywny wpływ na bezpieczeństwo na drogach. Większa liczba osób jeżdżących na rowerze może mieć również korzystny wpływ na rzeczywiste bezpieczeństwo każdego rowerzysty (zjawisko Safety in Numbers – „bezpieczeństwa w grupie”). Malejąca liczba rowerzystów sprawia, że jazda na rowerze staje się bardziej niebezpieczna<sup>37 38</sup>

## Konsekwencje zmniejszenia liczby rowerzystów dla zdrowia publicznego

Piet de Jong<sup>39</sup> przedstawił model, który pozwala nam ocenić wpływ przepisów dotyczących kasków (lub promocji kasków) na zdrowie publiczne. Ze względu na przewagę korzyści zdrowotnych nad ryzykiem wypadków, niewielki spadek liczby rowerzystów prawie zawsze przyniesie *negatywne skutki netto* dla zdrowia publicznego. Jeśli przyjmemy, że stosunek korzyści zdrowotnych do ryzyka wypadków związanych z jazdą na rowerze wynosi 20:1<sup>40</sup>, co jest powszechnie stosowaną wartością, to spadek liczby rowerzystów o zaledwie 4,7% przyniosłby szkodę netto dla zdrowia publicznego, *nawet jeśli kaski byłyby w 100% skuteczne przeciwko 100% wszystkich urazów*. Jeśli zmniejszymy skuteczność kasków do realistycznej wartości, potrzebujemy jeszcze mniejszej redukcji liczby rowerzystów, zanim pojawi się korzyść netto. Zazwyczaj po wprowadzeniu przepisów o obowiązkowych kaskach liczba rowerzystów spada nawet o 30%. Byłoby więc praktycznie niemożliwe, aby ustawodawstwo przyniosło korzyści dla zdrowia publicznego, gdy tak wiele osób porzuca jazdę na rowerze lub nie chce jej podejmować po wprowadzeniu takich przepisów.

<sup>1</sup> Cavill, Davis: Cycling & Health What's the evidence? [https://www.cycle-helmets.com/cycling\\_and\\_health.pdf](https://www.cycle-helmets.com/cycling_and_health.pdf)

<sup>2</sup> Delivering the benefits of cycling in Outer London, 2010 <https://content.tfl.gov.uk/benefits-of-cycling-report.pdf>

<sup>3</sup> TREMOVE and PRIMES-TREMOVE transport models (Appendix 5 of the Impact Assessment accompanying the White Paper, SEC(2011) 358)

<sup>4</sup> EEA European Environment Agency (2011, November). Laying the foundations for greener transport TERM 2011: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe. (EEA Report No 7/2011), dostęp:

<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/foundations-for-greener-transport>

Kue Franklin, 28 1000 Brussels, Belgium Phone: +32 2 880 92 74 Fax: +32 2 880 92 75

- 
- <sup>5</sup> [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF\\_BROCHURE\\_EN\\_planche.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_BROCHURE_EN_planche.pdf)
- <sup>6</sup> Küster, Blondel, Calculating the economic benefits of cycling in EU-27, 2013
- <sup>7</sup> European Cyclists' Federation, Safety in Numbers Fact Sheet
- <sup>8</sup> ETSC (1999). Exposure data for travel risk assessment: Current practice and future needs in the EU. Brussels: European Transport Safety Council and ETSC, (2003), Transport safety performance In the EU a statistical overview. Brussels, European Transport Safety Council
- <sup>9</sup> Dept. of Transport, Reported Road Casualties Great Britain: 2013. Page 178  
[http://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/359311/rrcgb-2013.pdf](http://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/359311/rrcgb-2013.pdf)
- <sup>10</sup> Sport England. *Young people and sport in England: trends in participation 1994-2002*. 2003.; CTC Briefing, Don't Slam The Lid On Cycling, 2011
- <sup>11</sup> Franklin JA & Chapman G. Quantifying the risk of head injury to child cyclists in England: an analysis of hospital admissions data. Bicycle Helmet Research Foundation 2005. [www.cyclehelmets.org/1148.html](http://www.cyclehelmets.org/1148.html) in CTC Briefing, Don't Slam The Lid On Cycling, 2011
- <sup>12</sup> Zobacz: CTC paper [http://www.fiab-onlus.it/download/Cycle-helmets\\_brf\\_CTC.pdf](http://www.fiab-onlus.it/download/Cycle-helmets_brf_CTC.pdf)
- <sup>13</sup> Cavill N, Davis A, 2007. Cycling and Health: what's the evidence? Cycling England
- <sup>14</sup> Depreitere, A Rational Approach to Pedal Cyclist Head Protection, Catholic University of Leuven. 2004
- <sup>15</sup> Curnow, Bicycle Helmets: A Scientific Evaluation, Transportation Accident Analysis & Prevention, Nova Science Publishers, Chapter 6. 2008
- <sup>16</sup> Curnow, Bicycle helmets: lack of efficacy against brain injury, Accident Analysis & Prevention, 2006 Sep;38(5):833-4.. 2006
- <sup>17</sup> Robinson D. No clear evidence from countries that have enforced the wearing of helmets, BMJ 2006;332:722.2
- <sup>18</sup> Sandblom, Swedish Association of Transport Planners, 2015,  
[http://trafiktekniska.se/images/documents/reflexen/reflexen\\_2015-1-web.pdf](http://trafiktekniska.se/images/documents/reflexen/reflexen_2015-1-web.pdf)
- <sup>19</sup> Byard RW, Cala A, Ritchey D, Woodford N, Bicycle helmets and accidental asphyxia in childhood, Medical Journal of Australia, MJA 2011;194(1):49. 2011.
- <sup>20</sup> V J M St Clair, B P Chinn, Assessment of current bicycle helmets for the potential to cause rotational Injury, TRL Project Report PPR213, 2007
- <sup>21</sup> Gennarelli TA, 1982. Diffuse axonal injury and traumatic coma in the primate. Annals of Neurology 1982;12:564-574
- <sup>22</sup> Phillips RO, Fyhri A, Sagberg F, Risk compensation and bicycle helmets, Risk Analysis, 2011; Mar 18. 2011
- <sup>23</sup> Taylor S & Halliday M. Cycle helmet wearing in Britain. TRL report 156, 1996
- <sup>24</sup> Adams J. Risk. UCL Press, London 1995
- <sup>25</sup> Walker, I. (2007). Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. Accident Analysis and Prevention, 39, 417-425
- <sup>26</sup> COM\_SEC(2010)0903 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2010:0903:FIN:EN:PDF>
- <sup>27</sup> Hynd D, Cuerden R, Reid S, Adams S. The potential for cycle helmets to prevent injury – a review of the evidence, Transport Research Laboratory report PPR446, 2009  
<http://www.cyclehelmets.org/1230.html>
- <sup>28</sup> <http://www.cyclehelmets.org/1230.html>
- <sup>29</sup> Pełne zestawienie tych argumentów tutaj: [www.cyclehelmets.org/1134.html](http://www.cyclehelmets.org/1134.html)
- <sup>30</sup> Cycling for Transport: ongoing New Zealand household travel survey 2003-2007. New Zealand Ministry of Transport. Nov 2008.
- <sup>31</sup> Robinson D. Changes in cycle use in Australia. Bicycle Helmet Research Foundation 2007.
- <sup>32</sup> Gillham C, Rissel C, 2012. Australian per capita cycling participation in 1985/6 and 2011. World Transport Policy & Practice 2012(May);18(3):5-10  
<http://www.cyclehelmets.org/1194.html> and <http://www.cycle-helmets.com/index.html>
- <sup>33</sup> <http://www.cyclehelmets.org/1194.html> and <http://www.cycle-helmets.com/index.html>
- <sup>34</sup> Rissel, Gillham, Australian per capita cycling participation in 1985/86 and 2011, 2012 in World Transport Policy and Practice, Volume 18.3 May 2012
- <sup>35</sup> Większość badań dostępna na: [http://www.cycle-helmets.com/canada\\_helmets.html](http://www.cycle-helmets.com/canada_helmets.html)
- <sup>36</sup> Większość badań dostępna na [https://www.cycle-helmets.com/zealand\\_helmets.html](https://www.cycle-helmets.com/zealand_helmets.html)
- <sup>37</sup> Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention, 2003;9:205-209
- <sup>38</sup> Ekman L. On the treatment of flow in traffic safety analysis—a nonparametric approach applied on vulnerable road users. Bulletin 136. Lund, Sweden: Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, 1996
- <sup>39</sup> De Jong, Piet, The Health Impact of Mandatory Bicycle Helmet Laws (February 24, 2010). Risk Analysis, 2012
- <sup>40</sup> A commonly used ratio by for example the British Medical Journal, Hillman M, *Cycling and the promotion of health*. Policy Studies vol. 14 pp49-58, 1993.