



Ве молиме да го разгледате уште еднаш предлогот за донесување на закон за задолжителна употреба на кацигата, кој е од огромна важност за урбаниот велосипедизам во Македонија, зашто со неговото донесување:

1. Нема да се намалат сообраќајните судири во кои се вклучени велосипедисти, бидејќи реално не ги менува условите кои се причина за судирите во кои се вклучени велосипедисти (инфраструктурата и/или располагањето со знаење за однесување во сообраќајот на учесниците).

2. Ќе се намали бројот на велосипедисти на улиците, односно во наредните години речиси и нема да може да сметаме на нови велосипедисти

- Граѓаните кои не возат велосипед ќе се обесхрабрат воопшто да почнат.

Според анкетата на HaTochak од 2012-та година (анкетиран примерок од ~1000 граѓани) од анкетираниите **граѓани кои не возат велосипед**:

- 62,6 % не возат поради лошата инфраструктура

- 51,5 % не возат зашто сметаат дека возењето во град не е безбедно

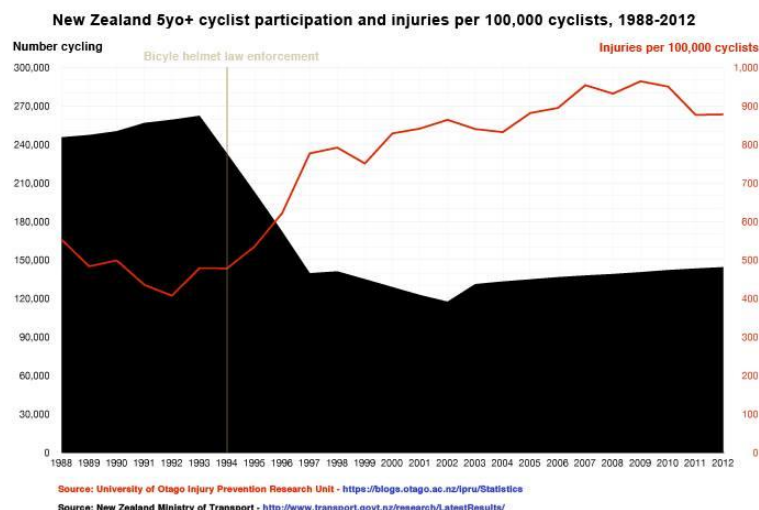
Задолжителната кацига не ги решава проблемите на овие граѓани и уште повеќе ќе ги демотивира воопшто да пробаат да користат велосипед.

(http://www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/09/090430Helmet_brochure_for_Velo-city_093.pdf)

- Ќе има драстично намалување на бројката и на **активни велосипедисти** поради големите издатоци (цената на кацигата е околу 50% од просечната цена на еден стандарден велосипед на нашиот пазар), а според истата анкета:

-66,4 % од активните велосипедисти го користат велосипедот како превозно средство од економски причини.

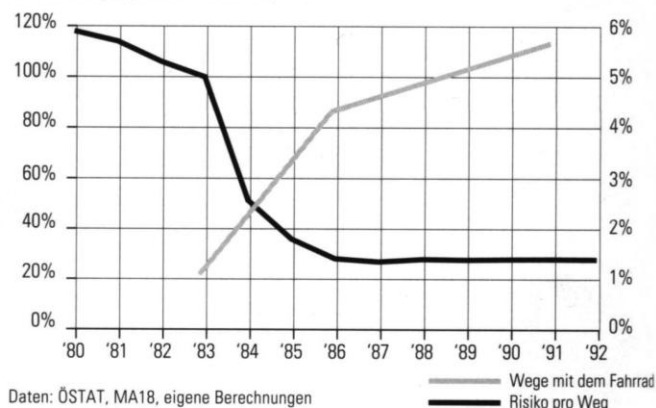
3. Намалувањето на бројот на велосипедисти директно ќе доведе до поголемо изложување на ризик на оние кои ќе продолжат да возат. Ефектот Safety by numbers изразен кај велосипедскиот и пешачкиот сообраќај е потврден со многу студии. (колку повеќе ги има, толку е поголема нивната заштита: <http://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205.abstract>)



Во Нов Зеланд после почетокот на промоцијата и официјалното воведување на законот за задолжителна кацига нагло опаѓа бројот на велосипедисти на улиците (двојно се намалува) и двојно се зголемува ризикот за несреќа кај оние кои сепак продолжиле да возат. Практично, бројката на повредени останала иста, само се намалил двојно бројот на учесници во сообраќајот на велосипед и стагнирал со години.



Unfallrisiko pro Weg sowie Anteil von Wegen per Fahrrad Unfallrisiko (1983 = 100 %)



Во Виена во периодот од 1983 до 1992 со зголемувањето на бројот на велосипедисти, ризикот за инволвирање на велосипедисти во незгода опаѓа за 80 %.

4. Ќе станеме прв негативен пример во Европа, единствена земја со универзална обврзност за носење заштитна кацига за велосипедисти (во ниедна од 28-те членки на ЕУ, вклучувајќи ги Норвешка и Швајцарија, носењето на кацига не е задолжително за сите возрасни групи и за сите услови). Носењето на кацига не е задолжително ниту во регионот каде нивото на сообраќајна култура е приближно еднакво како во Република Македонија. Српската влада пред неколку години имаше слух за фактите против таа мерка и го повлече законот. Нови Сад, на пример, во меѓувремето бележи подобрување на инфраструктурата, пораст од 15 % на велосипедскиот сообраќај и намалување на судирите.

5. Ќе има незадоволство меѓу активните велосипедисти поради ставање на фокусот на обврски на жртвите, место на подобрување на условите. Возењето велосипед како превозно средство не е опасна активност, опасни можат да бидат само условите.

6. Ќе се намали позитивниот ефект кој возењето велосипед го има на здравството и другите области од општественото живеење. Мерки кои сметаме дека треба да се преземат се оние кои ќе го охрабрат користењето на велосипедот. Порастот на инцидентно (ненамерно) вежбање преку превезување со велосипед е препорачано како најефикасен начин да се реализира неопходната дневна доза (минимум 30 минути) на умерена физичка активност кај најголем дел од популацијата, доколку се зголеми нивото на употреба на велосипедот. Бенефитите кои индивидуите и општеството ги имаат од зголеменото користење на велосипедот ги надминуваат ризиците до 20:1:

- подобро општо здравје поради зголемена физичка активност: негативно влијание на дијабетес, прекумерна телесна тежина, позитивно на физичка кондиција, ...

- подобро општо здравје поради намалување на загадувањето

- зголемен животен век

- намалени сообраќајни гужви, бучава, загадување и стрес

- зголемена безбедност (ефект Safety in numbers)

- заштеди за Секторот здравство



Дополнително и :

- заштеди при вложувања во инфраструктура и други јавни дејности
- зголемена мобилност
- заштеда на простор во градовите

Во прилог се извадоци и линкови од релевантни истражувања:

1. *"...многу истражувачи велат дека ако им се прави притисок на луѓето да носат кациги, ги обесхрабрува да возат велосипед. Тоа би значело повеќе гојазност, срцеви болести и дијабетис. И резултатот е помал број на обични велосипедисти, што го отежнува развивањето на безбедна велосипедска мрежа."*
(<http://www.nytimes.com/2012/09/30/sunday-review/to-encourage-biking-cities-forget-about-helmets.html?pagewanted=all>)
2. Извадок од истражување за законот за кациги: *"Процедурите на тестирањата на кацигите покажуваат дека тие уреди не се дизајнирани да ја намалат повредата при судар со други возила. Со други зборови, тие се дизајнирани, тестирани и сертифицирани единствено да заштитуваат при пад директно на права површина, при мала брзина, без ниту едно возило да биде вклучено"* (*"Слепата верба во законот за кациги за велосипеди е опасна"*,
http://raisethehammer.org/article/1403/blind_faith_in_bike_helmets_is_dangerous)
3. Извадок од истражување во Австралија:
3.1 *"После 20 години, резултатите се јасни: експериментот со задолжително носење на кациги не успеа. Мораме да го промениме законот да им ја дадеме слободата на возрасните да одбираат дали кацигата им е важна при возењето велосипед."* (од *"Катастрофалниот неуспех на законот за кациги во Австралија"*,
<http://ipa.org.au/publications/2019/australia-s-helmet-law-disaster>)
3.2. *"Кога Австралија го донесе законот во 1991 година, употребата на кациги порасна од 30 на 80 проценти, и се совпадна истовремено со пад од 40 проценти на луѓето кои возат велосипед."* <http://www.news.com.au/lifestyle/fitness/neurosurgeon-henry-marsh-argues-against-bike-helmets/story-fneuzle5-1226938898856>