

### הנדון: רגולציה לאופניים וקורקינטים חשמליים

בדומה למקומות רבים בעולם, גם בישראל צובר בשנים האחרונות הגידול בשימוש בכלי תחבורה דו-גלגליים חשמליים, אופניים וקורקינטים, תאוצה רבה, וביתר שאת בשנה האחרונה. ההערכה היא כי למעלה מ-200 אלף כלים דו גלגליים חשמליים נעים כיום ברחובות הערים, והשימוש באלה נמצא בעלייה מתמדת, כמעט בלתי נשלטת.

טרנד הכלים הדו גלגליים החשמליים נמצא בשיאו בעולם כולו. בלונדון לבדה, הוכפל מספר הנסיעות הכולל באופניים מאז שנת 2014, בה החל שם גל שיווק האופניים החשמליים. בפריז פועלות כיום 6 חברות לאופניים/קורקינטים חשמליים שיתופיים ובארה"ב התחרות על לבו וכיסו של הרוכב גוברת מיום ליום.

התחזיות הרווחות הן שברמה העולמית, יימכרו בשנת 2023, לא פחות מ-40 מיליון כלים חשמליים דו גלגליים, לעומת כ-35 מיליון כלים כיום.

אין זה מפליא שהשוק הזה נמצא בנסיקה גדולה. לאור בעיות הגודש, העומסים והפקקים ברחובות המטרופולינים בכל העולם, והוצאות התחבורה הגאות, מדובר כאן בדרך קלה, יעילה, מהירה וזולה להגיע מקום למקום ברחבי הערים. במדינה כמו ישראל, בה כ-60% מהמועסקים גרים במרחק רכיבה ממקום עבודתם וגודש התנועה מחמיר מיום ליום – זהו פתרון אופטימלי.

כאשר מדובר ברכיבה של נהגים שהם בגילאי הזכאות לרישיון נהיגה, על כלים דו-גלגליים חשמליים, הפתרון הזה מועיל גם ברמה המשקית. כאשר הפרט בוחר לנסוע באופניו לעבודה, הוא בוחר למעשה לוותר על נהיגה ברכבו הפרטי. בחירה זו היא בעלת תועלות חיוביות על החברה והמשק שכן, לא רק שהעובד חוסך זמן רב בפקקים ופריון העבודה שלו עולה, אלא שכל נסיעה שלו מחליפה רכב המוסיף לגודש התנועה ולזיהום אוויר. עם רמת הגודש הגוברת משנה לשנה, אין ספק שלעשרות אלפי הנסיעות הנחסכות ברכב הפרטי מדי יום נודעת תועלת רבה, ועל המדינה לנקוט עמדה אקטיבית וחיובית לטובת הגברת השימוש בכלים הנקיים אשר מקטינים את השימוש ברכב הפרטי.

הנושא שבגינו אנו פונים אליך הוא נושא **חבישת הקסדה בעת רכיבה על כלים דו גלגליים חשמליים**. ראשית, נציין כי חבישת קסדה הוכחה כמצילת חיים, ע"י כך שהיא מפחיתה פגיעות ראש, ועל כן, ראוי להקדיש מאמצים רבים ככל האפשר על מנת לעודד חבישת קסדה ע"י כל משתמשי הכלים הדו גלגליים. יתרה מכך, קיימת חשיבות רבה בהידוק האכיפה על חבישת קסדה לרוכבים שאינם בגירים, זאת כדי לשרש בהם הרגלי רכיבה נכונים ובשל גילם הצעיר.

לצד זאת, אנו סבורים שהחלת חובה חוקית לחבישת קסדה על בגירים, עלולה דווקא לפגוע באינטרסים ברורים ומידיים של המדינה, ובראשם על הצורך בהפחתת הגודש בכבישי המטרופולין. האצת השימוש המושכל והנכון בכלים דו גלגליים הוא נדבך חשוב במאמצי המדינה להפחתת הגודש, והם הכלי היעיל ביותר לשימוש במה שנקרא: הקילומטר האחרון. על כן, **הגישה הנבונה היא לעודד שימוש בחבישת קסדות תוך השקעה רבה של המדינה בפרסום ותמריצים לעידוד השימוש בקסדה, אך ללא חובת חבישה על בגירים, ולצד זאת - עידוד השימוש המושכל בפתרונות הדו גלגליים בקילומטר האחרון.**

במקרה של בגירים נוקטת המדינה במדיניות הדומה לזו המוצעת על ידנו גם בתחומים אחרים. כך לדוגמא, העישון שאסור במקומות ציבוריים, מותר במרחב הפרטי – על אף הנזקים הרבים הכרוכים בעישון ובעישון הפסיבי. זאת מתוך הנחת המדינה שאדם בגיר, שמודע להשלכות נזקי העישון, יעשה את בחירתו באופן מושכל. באופן דומה, אין המדינה

אוסרת אכילת מזון עשיר בסוכר ומלח, על אף הסכנה הממשית לבריאותו של המשתמש באלה. במקרים אלה סבורה המדינה כי כשמדובר בבגיר האחראיות היא עליו בלבד.

זאת ועוד, נושא חבישת הקסדה הוא חשוב וראשון במעלה, אך ללא טיפול באלמנטים נוספים, לא תושלם המלאכה. בד בבד עם עידוד השימוש בקסדות, על המדינה והרשויות המקומיות לבצע מהלך גדול וכולל להפרדת הכלים הדו גלגליים מכלי הרכב הממונעים מחד, ומהולכי הרגל מאידך. זאת באמצעות סלילה מיידיית של נתיבים לכלים דו גלגליים (נד"גים). מרבית הערים סובלות עדיין מהיעדר תשתית ראויה של נד"גים, וגם בערים המתהדרות בקילומטרים רבים של נד"גים, העבודה אינה מושלמת וביטחון הרוכבים אינו מלא. הפרדה מלאה בין הרוכבים, לנהגים ולהולכי הרגל היא המתכון הראשוני להפחתה דרמטית במספר הנפגעים.

אמצעי נוסף שיפחית באופן ניכר את מספר התאונות וכמות הנפגעים, הוא אכיפה דווקנית של הרגולציה הקיימת. חלק ניכר מהתאונות מתרחשות בעקבות אי ציות לרגולציה הנוכחית. תופעות של הרכבה על הכלים, רכיבה במהירות העולה על המותר, רכיבה של צעירים מתחת לגיל המותר הן תופעות החוזרות ונשנות מדי יום. אכיפה דווקנית שלהן תפחית במידה רבה תאונות ופגיעות.

**רוב מדינות העולם בוחרות בדרך של חינוך, הדרכה עידוד חבישת קסדה ופרסום**, ולא דווקא בהחלת חובת חבישת קסדה על בגירים. בכל מדינות אירופה, הידועה במערכת החוקים המתקדמת ובהגנה על הפרט (לרבות הולנד, בה הרכיבה על כלים דו גלגליים נפוצה ביותר), לא קיימת חקיקה שכזו. חובת חבישת קסדה נהוגה במדינות בודדות בעולם, ביניהן: צ'ילה, סינגפור, ארגנטינה, אוסטרליה, ניו זילנד, טוגו ומדינות אחדות בארה"ב (כמעט בכל מדינות ארה"ב קיימת חובת חבישת קסדה לקטינים בלבד, בדומה לישראל).

לסיכום עמדנו, אנו סבורים שבראייה כוללת ומפוקחת, הלוקחת בחשבון את טובת הפרט, המשק והמאבק להפחתת הגודש בכבישים הגישה הנכונה היא לעודד שימוש בחבישת קסדות תוך השקעה רבה של המדינה בפרסום ותמריצים לעידוד השימוש בקסדה, אך ללא חובת חבישה על בגירים, ולצד זאת - עידוד השימוש המושכל בפתרונות הדו גלגליים בקילומטר האחרון. אל אלה יש להוסיף באופן מידי פיתוח מלא ומואץ של נד"גים ברחובות הערים ואכיפה דווקנית של החוקים והרגולציה הקיימים, אשר כמעט ואינם נאכפים כיום. נקיטת בקו הפעולה הכולל הזה תביא להפחתה דרמטית במספר התאונות והנפגעים, אך לא תפגע בשימוש ההולך וגואה בכלים הדו גלגליים ובמאמץ להפחתת הגודש במטרופולינים.

בברכה,

מיכל גלברט

מנכ"לית, Future Mobility IL

אורי יוגב

יו"ר ומייסד, Future Mobility IL

העתק: גב' קרן טרנר, מנכ"לית משרד התחבורה

\*\*\*\*\*

## אודות Future Mobility IL:

**Future Mobility IL** הינה חברה לתועלת הציבור (חל"צ) השמה לה למטרה להפוך את ישראל למובילה עולמית בהטמעה ויישום מהפכת התחבורה. החברה פועלת ליישום פתרונות שיתרמו ליצירת יתרון כלכלי תחרותי למשק הישראלי, צמצום עומסי התנועה, צמצום תאונות הדרכים ונזקיהן, הקטנת פליטת מזהמים, החיסכון בעלויות הסעת אנשים והעברת מוצרים. פוטנציאל התועלת לחברה ולמדינה במישור הכלכלי, החברתי והסביבתי הינו עצום בכל קנה מידה. הארגון מהווה פלטפורמה רחבה המאגדת את כל מחזיקי העניין הרלבנטיים בתחום (הציבור, עמותות בתחום, מוסדות מחקר ואקדמיה, חברות טכנולוגיה, חברות תשתית, מפעילים, יבואנים, משקיעים, ספקים, ועוד) לבצע בחינה מקיפה ועניינית של מגוון אפשרויות לקידום התחבורה החכמה בישראל. זאת, באמצעות טכנולוגיות ותשתיות הניתנות ליישום במדינת ישראל, לתועלת הציבור.