##### **הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 167**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי י"א בשבט התש"ע (26.01.2010), בשעה 10:00**

**סדר היום**:

1. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (חובת חבישת קסדה של בגיר בדרך בינעירונית, ברכיבה תחרותית וברכיבה ספורטיבית), התשס"ט-2009, של חה"כ שלי יחימוביץ' (פ/229).
2. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (חובת חבישת קסדת מגן) (הוראת שעה), התשס"ט-2009, של חה"כ דב חנין, חה"כ מוחמד ברכה, חה"כ חנא סוייד, חה"כ עפו אגבאריה (פ/364).

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

יצחק וקנין

**מוזמנים**:

חה"כ דב חנין

חה"כ שלי יחימוביץ

חוה ראובני – סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אפרת שמש – מחלקת ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רפ"ק ריקי ויצהנדלר – קצין תביעות, משטרת ישראל

רפ"ק רוני לוינגר – ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל

חיים אמיגה – עוזר ליועמ"ש, משטרת ישראל

פרופסור דוד שנער – מדען ראשי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

עו"ד אילנית שרבט-גולדשטיין – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

גידו סגל – מרכז פרויקט אופניים, עיריית תל אביב

ד"ר דניאל מישורי – מרצה לאתיקה סביבתית, בית ספר ללימודי סביבה, אוניברסיטת תל אביב

יצחק הימן – מנהל פורום אופני כביש, ישראל בשביל אופניים

יותם אביזוהר – מנכ"ל, ישראל בשביל אופניים

שירלי לסרי – נציגה בארגון מטעם האגודה להתנדבות, ישראל בשביל אופניים

נועם סגל – ישראל בשביל אופניים

לירי אנדי-פינדלינג – סמנכ"ל מחקר ומדיניות, בטרם

אביטל אפל-פנקס – מנהלת תחום מדיניות ציבורית, בטרם

ד"ר יעקב אדלר – חבר הנהלת העמותה, "אנשים באדום"

ד"ר ורדה לבנון – רכזת מידע ונתונים, "עמותת אור ירוק"

מרטין פדר – יו"ר "חיים בדרך מתונה"

ד"ר צחי פלדמן – האיגוד הנוירו-כירורגי

פרופסור מאיר ברזיס - מומחה

דניאל מורגנשטרן – יועץ כלכלי וסביבתי

סוזן לימון – רכזת קידום בריאות ארצית, מכב"י שירותי בריאות

**ייעוץ משפטי:** ניר ימין

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: מיטל בר שלום

##### 

1. **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (חובת חבישת קסדה של בגיר בדרך בינעירונית, ברכיבה תחרותית וברכיבה ספורטיבית), התשס"ט-2009, של חה"כ שלי יחימוביץ' (פ/229).**
2. **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (חובת חבישת קסדת מגן) (הוראת שעה), התשס"ט-2009, של חה"כ דב חנין, חה"כ מוחמד ברכה, חה"כ חנא סוייד, חה"כ עפו אגבאריה (פ/364).**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום, אני פותח את ישיבת הוועדה. אנחנו עוסקים בשתי הצעות חוק, שהן נפרדות ברגע זה: הצעת חוק של חה"כ שלי יחימוביץ, שהיא הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה, והצעת חוק דומה של חה"כ חנין, ברכה סוייד ואגבאריה. אני רוצה לשאול לפני הכל, האם אתם מסכימים לאחד את ההצעות?

דב חנין:

בהחלט.

שלי יחימוביץ:

אני חושבת שההצעות מאוחדות כבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה המעמד המשפטי שלהן?

שלי יחימוביץ:

האם ההצעות הן זהות לגמרי?

ניר ימין:

הן לא זהות.

שלי יחימוביץ:

אז אני צריכה לחשוב, כיוון שעל הנוסח שלי יש הסכמת ממשלה.

דב חנין:

הנוסח שלנו יותר מתון.

ניר ימין:

ראשית, הנוסח של הצעת חוק של חה"כ חנין מדבר על הוראת שעה. התאריך שם איננו רלוונטי. חה"כ יחימוביץ מדברת על הפיכת החוק שלה להוראת קבע, וזה בניגוד למה שמבקש חה"כ חנין.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה זו הוראת שעה?

ניר ימין:

כרגע התאריך אינו רלוונטי. חה"כ חנין ביקש בהצעת החוק שלו לבחון את ההסדר שהוא מציע לתקופה של שנתיים מהיום בו החוק של השר ארדן נכנס לתוקפו.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי נכנס לתוקף החוק שחוקק פה?

חווה ראובני:

תחילת אוקטובר 2007.

דב חנין:

לכן, ההצעה שלנו היא הצעה יותר מתונה מאשר זו של חה"כ יחימוביץ. חה"כ יחימוביץ מציעה את ההסדר החדש מכאן ואילך. אנחנו היינו פחות אופטימיים מחה"כ יחימוביץ, ולכן הצענו לבחון את אותו הסדר לתקופת של ביניים. כיוון שהממשלה מסכימה להצעתה של חה"כ יחימוביץ, אני ממילא מסיר את הסייג הזה של השנתיים.

ניר ימין:

יש עוד שני הבדלים נוספים. ההצעה של חה"כ חנין מחילה את החובה לחבוש קסדה גם ברכיבה אתגרית וברכיבת שטח.

שלי יחימוביץ:

אני רוצה להישאר נאמנה להסכמות שלי.

ניר ימין:

ייתכן שחה"כ חנין יסכים להתאים את הצעת החוק שלו להצעת החוק שלך.

היו"ר אופיר אקוניס:

בואו נאמר שכרגע יש כאן אי הבנה ואנחנו לא יכולים לאחד את ההצעות. חה"כ חנין דיבר על כך שהוא מסכים לבטל את הוראת השעה, כיוון שבכל מקרה הממשלה הסכימה לקביעות. לגבי נושאים נוספים אין התאמה מלאה בין שתי הצעות החוק.

שלי יחימוביץ:

עד איזה שלב אנחנו יכולים להחליט על האחדה?

ניר ימין:

עד לקריאה ראשונה. צריך שיהיה נוסח מוסכם למליאה לקריאה ראשונה.

שלי יחימוביץ:

אני רוצה להיות לגמרי כנה. אם אנחנו נאחד את ההצעות יש חשש לכך שהן תעבורנה? אני רוצה שההצעה שלי תעבור.

ניר ימין:

צריך לברר עם חה"כ חנין, עד כמה חשובה התוספת שהחובה של חבישת קסדה תחול גם ברכיבת שטח וברכיבה אתגרית. למיטב הבנתי, אלה ההבדלים העיקריים בין ההצעה שלו לבין ההצעה של חה"כ יחימוביץ.

דב חנין:

ההבדל הזה בעיקרו הוא הבדל ניסוחי.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא ממש לא ניסוחי, הוא מהותי.

שלי יחימוביץ:

הוא לא ניסוחי. הוא קובע חובת חבישת קסדה בדרך בינעירונית ובספורט אתגרי.

דב חנין:

החובה על חבישת קסדה בדרך בינעירונית חלה בשתי הצעות החוק. חובת חבישת קסדה במהלך תחרות או פעילות ספורטיבית חלה בשתי הצעות החוק. השאלה היא, האם רכיבת שטח היא תחרות או פעילות ספורטיבית. מבחינתי, זו איננה שאלה עקרונית. אם זה הויכוח, אני מוכן לוותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

רכיבת שטח היא ספורטיבית. האם היא מוגדרת כתחרות או לא, את זה יחליט מי שיכריז עליה כתחרות או לא.

שלי יחימוביץ:

רכיבת שטח היא רכיבה ספורטיבית.

דב חנין:

אם היא רכיבה ספורטיבית, אז ממילא התוספת היא מיותרת.

ניר ימין:

אני חושב, שאפשר לכלול גם את הרכיבה האתגרית וגם את רכיבת השטח ברכיבה ספורטיבית, או לצמצם את התחולה כך שככל שהרכיבה האתגרית או רכיבת השטח היא פעילות ספורטיבית אז תחול חובת חבישת הקסדה. כך, חה"כ יחימוביץ, הוא יתאים את הצעתו להצעת החוק שלך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז בעצם את כל מה שכתוב בחוק שלך, חה"כ חנין, כבר ביטלת. אגב, מה המעמד של ההצעה שלך? ההצעה של חה"כ יחימוביץ עברה בטרומית.

דב חנין:

כנ"ל.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם הממשלה תמכה גם בהצעת החוק של חה"כ חנין?

שלי יחימוביץ:

לא, אבל הוא הצמיד אותה בקריאה הטרומית.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי.

שלי יחימוביץ:

אני רוצה להיות מחויבת להסכמות שלי עם הממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

עו"ד ראובני, האם את רוצה להתייחס לעניין לפני שנחליט? אנחנו צריכים להצביע על ההצמדה.

ניר ימין:

על האיחוד.

חווה ראובני:

יש החלטת ממשלה רק בכל הנוגע להצעת החוק של חה"כ יחימוביץ. אני לא יכולה להגיד דבר בנוגע לעמדת ממשלה בנושא שלא עלה בפניה – ההצעה של חה"כ חנין. ככל שייווצר מתאם בין שתי ההצעות, הממשלה תתמוך. זה כמובן לא פרסונאלי, זו המהות.

היו"ר אופיר אקוניס:

עד מתי יש לנו להכריע בעניין הזה?

ניר ימין:

כל עוד הוועדה דנה בהצעות החוק.

שלי יחימוביץ:

חשבתי שזה כן פרסונאלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

במקרה שלך, כל הצעת חוק שלך זוכה לתמיכת הממשלה.

שלי יחימוביץ:

אל תגזים.

היו"ר אופיר אקוניס:

במקרה שלך זה פרסונאלי שתומכים בכל הצעה שלך. אפילו לנו זה לא קורה.

שלי יחימוביץ:

האם אני שומעת התמרמרות?

היו"ר אופיר אקוניס:

חלילה, פרגון.

ניר ימין:

אם חה"כ חנין מסכים לנוסח הצעת החוק של חה"כ יחימוביץ, אפשר לאחד את הדיון בשתי הצעות החוק ולהכין לקריאה ראשונה בהתאם לנוסח של חה"כ יחימוביץ.

שלי יחימוביץ:

עו"ד ראובני, האם זה בסדר מבחינתכם?

חווה ראובני:

חזרתי ואמרתי, ככל שמדובר על האלמנטים המופיעים בהצעת החוק של חה"כ יחימוביץ אנחנו מסכימים.

ניר ימין:

ההצעות דומות בעיקרן. אפשר היה להצמיד אותן מלכתחילה בדיון המוקדם במליאה. אם חה"כ חנין מסכים להתאים את נוסח הצעת החוק שלו לנוסח הצעת החוק של חה"כ יחימוביץ, אני לא מוצא בעיה להצביע על האיחוד שלהן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם כך, אנחנו מאחדים את הצעות החוק. אנחנו עוברים להצבעה. חה"כ שלי יחימוביץ מחליפה בהצבעה את חה"כ עמיר פרץ.

דב חנין:

אני מחליף את חה"כ דנון.

היו"ר אופיר אקוניס:

את ההסדר הזה בין חה"כ דנון מהליכוד לחה"כ חנין, עד היום לא פיצחתי. כבר עשינו כמה פעמים את ההחלפה הזו. הדברים הם לגופו של עניין. אנחנו עוברים להצבעה על איחוד ההצעות.

ה צ ב ע ה

בעד – 3

נגד – אין

נמנעים – אין

ההצעה לאיחוד שתי הצעות החוק אושרה

היו"ר אופיר אקוניס:

שתי ההצעות אוחדו. אנחנו מתחילים בדיון.

שלי יחימוביץ:

אדוני היו"ר, החוק שמוצע כאן בא לבצע תיקונים מסוימים בחוק שנחקק בכנסת הקודמת וקובע חובת קסדה גורפת על כל רוכב אופניים באשר הוא. אני בטוחה שכוונת המחוקק מלכתחילה היתה טובה ונועדה להגן על שלומו של הציבור. בדיעבד התברר שזו חקיקה שמסבה נזק יותר מאשר תועלת, כיוון שרוכבים שמשתמשים באופניים כרכב יומיומי לרכיבה בתוך היישוב – בין אם בעיר ובין אם בתוך הכפר - ברגע שהחוק הזה נכנס לתוקף המצב השתנה. אני יכולה להעיד על עצמי, שאני משתמשת בעיר רק באופניים. ברגע שהחוק נכנס לתוקף - ועוד טרם הבנתי שהוא בלתי ניתן לאכיפה ועדיין לא יושם כי לא הותקנו לו תקנות - פשוט השארתי את האופניים שלי בבית ונכנסתי לרכבי כדי להתנייע בתוך העיר. אני מדברת על עצמי כמשל. כמוני היו עוד הרבה אנשים. אני מכירה רוכבים, שהעדיפו את הרכב הממונע על פני האופניים. צריך לזכור, שברגע שאדם נוסע ברכבו ונוסע בו בתוך העיר הוא מזהם את הסביבה יותר, הוא יותר צפיפות גדולה יותר בכבישים והוא מסכן חיי אדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמובן צריך לבוא ולומר, כי החוק איננו תל-אביבי. זה חוק ארצי. תמיד מתייחסים לחוק הזה כחוק תל-אביבי. הבעייתיות של תל אביב ידועה, ושלושתנו תושבי תל אביב ומכירים את הבעיה הספציפית. כדי שלא יהיו אי הבנות, אני חייב לומר שהחוק יהיה ארצי.

שלי יחימוביץ:

למרות שתל אביב היא דוגמא מצוינת, כי היא עיר ענקית, עמוסה, מזוהמת.

היו"ר אופיר אקוניס:

בכל העולם העיר הגדולה ביותר, העמוסה ביותר, המרכזית מבחינת הפעילות הכלכלית, המסחרית והבעייתיות התחבורתית שלה. גם שם יש יותר רוכבי אופניים.

שלי יחימוביץ:

תל אביב היא גם עיר שמזמינה רכיבת אופניים, כיוון שאין בה עליות קיצוניות. על כל פנים, ברגע שברגע נתון קבוצה גדולה של אנשים מוותרת על הכלי הידידותי והבלתי מזהם הזה והמונע צפיפות בכבישים ומעדיפה רכב ממונע, אנחנו בבעיה. אז אנחנו מגבירים את הסיכון לתאונות דרכים ולזיהום אוויר. כך יוצא שכרנו בהפסדנו. כאשר אנחנו מחוקקים אנחנו מסתכלים על המאקרו ולא על המיקרו. במאקרו נוצר כאן נזק מצטבר.

מעבר לזה, ישנה גם סוגיה ערכית. אני חושבת שיש גבול עד כמה המדינה יכולה לגונן בכוח על חייו של אדם. אם אנחנו מחליטים שקסדה היא המגן האולטימטיבי מפני פגיעה בראש, אנחנו יכולים להתחיל גם לחייב בחבישת קסדה הולכי רגל. כך אולי הם יהיו יותר מוגנים כאשר הם חוצים במעבר חצייה. אני חושבת, שיש כאן חציית גבול. אנחנו יודעים שבמדינות בהן רכיבת האופניים היא הכי מפותחת והכי נפוצה אין חובת חבישת קסדה. מדובר במטרד לרוכבי אופניים. ברגע שהכלי הזה הופך להיות פחות זמין, פחות משתמשים בו.

בנוסף, בתל אביב ובמקומות אחרים יש כוונות מאוד משמעותיות להכיל פרויקטים, כמו בפריז וברומא, בהם רוכבים יכולים לקחת אופניים מתחנה מסוימת ולהחזיר אותם לתחנה אחרת. הפרויקטים האלה נתקעו בגלל חוק חובת חבישת קסדה. אין אפשרות ליישם אותם ביחד עם קסדה. אין חיה כזו בעולם. אני חושבת, שהתיקון הזה הוא מדתי וסביר.

רוב הפגיעות של רוכבי אופניים, בוודאי פגיעות ראש, מתרחשות ברכיבה בינעירונית. באמת יש סיכון גדול לרכוב בשולי כביש מהיר. אני לא מעזה לעשות את זה. שם אנחנו משאירים את חובת החבישה. אנחנו משאירים את חובת חבישת קסדה גם ברכיבת שטח, שהיא יותר מסוכנת. אגב, גם אני חובשת קסדה ברכיבת שטח. יש לי בבית הרבה קסדות, ואני משתמשת בהן, אבל לא בתוך העיר. בנוסף, אנחנו משאירים את חובת חבישת קסדה לגבי קטינים. כלומר, השינוי הוא אך ורק לגבי רוכבים בגירים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, מגיל 18 הוא איננו קטין יותר והוא יוכל להסיר את הקסדה בדרך עירונית.

שלי יחימוביץ:

רוכבים בגירים בתוך יישובים כפריים או עירוניים. אני רוצה להוסיף, שאכן יש הסכמת ממשלה לחוק הזה. ההסכמה היא גורפת. שר התחבורה תומך מאוד בחוק הזה, כיוון שהוא מודע למיזמים שחשובים גם לו. אנחנו נמשיך בהליך החקיקה בתיאום עם הממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חה"כ חנין, בבקשה.

דב חנין:

אני רוצה להצטרף לדבריה של חה"כ יחימוביץ ולהוסיף כמה נקודות. רכיבת אופניים היא לא בעיה. זה לא מפגע שאנחנו צריכים להילחם בו או להרתיע אנשים מלעשות אותו. להיפך – זה משהו שאנחנו צריכים לעודד אותו. אופניים הם חלק מרכזי מהפתרון. אופניים הם חלק מרכזי מהפתרון לבעיות בריאותיות של אנשים. אם אנשים ירכבו על אופניים הם יהיו יותר בריאים. אופניים הם חלק מהפתרון המרכזי של הבעיות התחברותיות של העיר המודרנית. אופניים הם חלק מרכזי מהפתרון הסביבתי – פחות זיהום אוויר. לא מזמן התקיימה ועידת כדור הארץ בקופנהגן – עיר מאוד קרה – ובכל זאת 40% מהתושבים שם מגיעים לעבודה באופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אצלנו זה הפוך. החום מונע מאנשים לרכוב על אופניים.

שלי יחימוביץ:

קור מאוד מעודד אנשים לרכוב על אופניים.

דב חנין:

לא קור של מינוס 10 מעלות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו הקיצוניות השנייה. אתה יודע מה זה לרכוב על אופניים בתל אביב כמה מטרים ביולי?

דב חנין:

יולי-אוגוסט הם באמת חודשים קשים לרוכבי אופניים בתל אביב, אבל בסך הכל תל אביב היא עיר נעימה וישראל היא מדינה המצטיינת במזג אוויר מאוד נוח. אצלנו הרבה יותר נוח ויותר אפשרי לרכוב על אופניים מאשר בקופנהגן או באוקספורד, שם הייתי רוכב על אופניים בגשם. פחות נוח ופחות ידידותי שם, אבל אנשים רוכבים על אופניים בהמוניהם. אגב, רוכבים על אופניים ללא קסדות. אני מזמין אותך, אדוני היו"ר, לצפות בסרטים ולראות שאנשים רוכבים שם ללא קסדות.

רכיבה על אופניים היא חלק מהפתרון. אנחנו צריכים לעודד את הרכיבה על אופניים, ומבחינה זו החוק הקיים הוא חוק בעייתי.

אני רוצה להתייחס לנושא הבטיחות. אנחנו מאוד דואגים לבטיחותם של רוכבי אופניים, כמו שחה"כ יחימוביץ אמרה. אנחנו לא נגד חבישת קסדות. להפך – זה מסר חיובי וחינוכי לחבוש קסדה ובכלל להתגונן מפני כל סכנה אפשרית. עם זאת, מחקרים שישנם בידי מראים באופן ברור שבטיחותם של רוכבי אופניים תלויה קודם כל במספרם. ככל שהסביבה רוויה ברוכבי אופניים, כך היא יותר בטוחה לרוכבי אופניים. בטיחותם של רוכבי אופניים תלויה בתשתיות לרוכבי אופניים, בשבילים, במספרם של רוכבי אופניים בכביש. ככל שיש יותר רוכבים, הסביבה יותר בטוחה עבורם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל בתל אביב המצב התחבורתי לא השתפר, למרות השימוש הרב באופניים, כולל של שניכם.

שלי יחימוביץ:

זה בגלל שאתה לא רוכב.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נכון. המכונית שלי היא כלי התחבורה העיקרי שלי, גם בתוך תל אביב.

דב חנין:

ככל שאנחנו נרבה ברכיבה על אופניים בתוך העיר, הסביבה העירונית תהיה יותר רוויה ברוכבי אופניים וגם יותר בטוחה לרוכבי אופניים. את זה מראה גם הניסיון העולמי.

החוק הקיים הוא חוק המונע ומרתיע אנשים לרכוב על אופניים, כי זה נעשה יותר מסובך ויותר בעייתי. במקום ללכת ולחפש את הקסדה, אנשים מעדיפים לא לרכוב על אופניים בכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

מעניין אותי, מה היתה עמדת הממשלה בחוק הקודם? עו"ד ראובני, האם תמכתם בחוק של חה"כ ארדן?

חווה ראובני:

כן.

דב חנין:

גם הממשלה יכולה ללמוד ולהשתכנע. אני רואה בכך דוגמא לנושא שעורר הרבה מאוד ויכוח ודיון מקצועי וציבורי. אני מעריך את הממשלה, ששקלה את הנושא מחדש. גם שר התחבורה שקל את הנושא מחדש, וגיבש עמדה מקצועית יותר ונכונה יותר. אני מאוד מעריך את זה.

גם בהיבט של הבטיחות, הצעת החוק הזו מקדמת בטיחות במבט רחב. יותר אנשים ייסעו באופניים, והרכיבה על אופניים תהיה יותר בטוחה.

הנקודה האחרונה נוגעת לשאלה מאוד עקרונית בנוגע לגבולותיו של החוק הפלילי, גבולותיו של חוק המנסה להכתיב לאנשים איך לנהוג. ברור לכולנו שאם אנשים ילכו עם שריון, הם יהיו יותר בטוחים מכל מיני מפגעים. אם אנשים בכלל לא ייצאו מביתם וישבו בבית, הם ודאי לא יהיו קורבנות של תאונות דרכים. השאלה היא תמיד שאלה של איזונים. במסגרת של האיזונים האלה חשוב לקבוע, מהם גבולותיו של החוק הפלילי.

לא כל התנהגות שאיננה רצויה ברמה החברתית נרצה להפוך לאיסור פלילי, ונרצה לחייב בה ענישה פלילית. החוק שהתקבל בכנסת הקודמת היה חוק שהרחיב לכת בהתפשטותן של ההוראות הפליליות על תחומים שלא צריכים להיות מוסדרים על ידי החוק הפלילי. זו היתה שגיאה. התוצאה היתה לא רק חוק שעורר התנגדות ציבורית מאוד גדולה, אלא חוק שאפילו המדינה עצמה הודיעה שהיא לא תאכוף. זה מסר מאוד בעייתי לציבור, אם אנחנו מחוקקים חוקים שאפילו המשטרה אומרת שאין לה שום מגמה או כוונה לאכוף אותם בפועל.

אני מניח, שבהמשך הדיונים בחוק עוד יעלו שאלות מקצועיות על מתכונות ההסדר הספציפי. אני מציע לשמוע את הדברים, ולהקדיש דיונים יותר רציניים ויותר מקיפים בשלבי הגיבוש הסופי של החוק, לקראת הקריאה השנייה והשלישית. בדיון היום אנחנו צריכים לאפשר השמעה ראשונית של העמדות, ולאשר את החוק לקריאה ראשונה, תוך הבטחה להמשיך את הדיון בצורה מקיפה ורצינית בהמשך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נפתח את הדיון. ראשון הדוברים הוא מרדכי פדר.

מרדכי פדר:

אני יו"ר ארגון "מתונה" – ארגון התנדבותי לבטיחות בדרכים. ראשית, אנחנו רוצים לאחל אריכות ימים לחה"כ יחימוביץ, שהצהירה שהיא לא מקיימת את החוק הנוכחי ורוכבת במגזר האורבני ללא קסדה. שחס ושלום לא תיפול ולא יקרה לה שום נזק.

אנחנו מתנגדים באופן נחרץ להצעות החוק האלה משבע סיבות. היום הוסכם על כל הגורמים, שהקסדה היא האמצעי הטוב ביותר להגן על החיים. כל חוק המכרסם בחיוב לחבוש קסדה מפקיר רוכבי אופניים למוות. אנחנו קוראים לא לתת יד להפקרה זו, אלא להציל חיים ולא לתמוך בהצעה הזו משבע סיבות:

מבחינה מדעית – הוכח שאי חבישת קסדה על ידי רוכבי אופניים מגדילה באופן משמעותי ולא מוצדק את הסיכויים לפגיעת ראש ומוות. אנחנו נחלק נייר עמדה המציג את הסטטיסטיקה.

בישראל החוק המקורי שחייב חבישת קסדות הוריד באופן סטטיסטי דרמטי את מספר ההרוגים בקרב רוכבי אופניים. מאז שנת 2004, מאז שהתחיל חה"כ ארדן לדבר על הצעת החוק שלו, לחייב חבישת קסדות, ירדו מספר ההרוגים ב-50%. זה תאם את הצפי של משרד הבריאות בשנת 2004. בין השנים 2004-2008 נהרגו 24 רוכבי אופניים בתוך ערי ישראל, שזה 36% מכלל הרוגי רוכבי האופניים.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שהיא הגוף הסטטוטורי שהקימה הכנסת להיות אחראית על נושא בטיחות בדרכים, קבעה חד משמעית שפגיעות ראש גורמות למוות ונכות, ושקסדות אופניים הם האמצעי למנוע את רוב הפגיעות החמורות בראש. אין שום הצדקה לקדם הצעת חוק המנוגדת לקביעה החד משמעית של הגוף הסטטוטורי האחראי על נושא הבטיחות בדרכים במדינת ישראל.

בנוסף, הצעות החוק האלה במתכונתן הנוכחית הינן אנטי חינוכיות כלפי ילדי ישראל. אי אפשר להגיד לילד: תעשה אתה, אבל אני לא מחויב. זה בלתי מקובל.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא? הילד שלי לא שאל אותי למה אני לא יושב על בוסטר.

שלי יחימוביץ:

יש המון דברים שאני עושה, והבת שלי לא עושה. אני הולכת לישון ב-01:00 והיא הולכת לישון ב-23:00.

מרדכי פדר:

אבל תנסי להסביר לילד, שיש הבדל בין הראש שלך לראש שלו כאשר הוא מחליק ומתנגש בחזקה באספלט.

שלי יחימוביץ:

בלי שום בעיה.

מרדכי פדר:

אין שום הבדל בראש. סיבה נוספת – הצעות החוק במתכונתן הנוכחית היא אנטי חינוכית כלפי כלל הציבור, כיוון שזה מעביר מסר שיש אינטרסים יותר חשובים מהחיים.

סיבה שישית – יש אלטרנטיבות היכולות לעודד שימוש באופניים תוך שמירה על חיי הרוכבים. לא מן הנמנע שמי שרוצה לשכור אופניים לא יכול לעשות זאת תוך שכירת קסדה.

סיבה שביעית – הצעות החוק האלו אינן מוסריות ומנוגדות להלכה. שאלו אותי: איך אתה יכול להעז לדבר על הערך והמוסר. אני הסתכלתי בספר המוסר שלנו, ושם כתוב: "כי תבנה בית חדש ועשית מעקה לגגך ולא תשים דמים בביתך כי ייפול הנופל ממנו". ספר המוסר והחוקים שלנו אומר, שאי אפשר לחוקק חוק שהתוצאות המחדל הוא שמישהו ייפול וימות.

יש לזכור, כי כל המאבד נפש אחת כאילו איבד עולם מלא. כל מקיים נפש אחת כאילו קיים עולם מלא. אם תעבורנה הצעות חוק אלה, ייהרג רוכב אופניים נוסף ולכנסת תהיה יד בדבר. אם יינצל רק רוכב אופניים אחד בגלל שהצעות החוק לא תעבורנה, קיימה הכנסת עולם מלא.

גידו סגל:

"ישרה בשביל אופניים" זו עמותה ציבורית הפועלת יותר מ-15 שנה לקידום רכיבה על אופניים בהצלחה רבה. מספר רוכבי האופניים, בייחוד בתל אביב, גדל בהתמדה. היום יש ערכות שמדברות על 10% המשתמשים באופניים ולא ברכב.

אנחנו התנגדנו לחוק הזה. החוק הזה הוא מאוד קיצוני גם ביחס לנהוג בעולם. אין הרבה מדינות, שיש בהן חוק לחבישת קסדה. זה חוק מאוד גורף ומאוד קיצוני. אנחנו חששנו שתהיה עלייה במספר הנפגעים בתאונות אופניים. בדקנו מה שקרה אחרי שהחוק נכנס לתוקף, ומצאנו עלייה משמעותית במספר הנפגעים. בשנים שלפני כניסת החוק לתוקף דובר על 357 רוכבי אופניים, כאשר בשנים לאחר כניסת החוק לתוקף מדובר על 453 נפגעים. מספר ההרוגים הוכפל: מ-6 הרוגים בשנת 2007 המספר עלה ל-12-13 הרוגים. אם אנחנו מסתכלים על המגמה הכללית של תאונות דרכים בישראל, אנחנו רואים מגמה של ירידה בשנת 2009 כאשר אופניים הוא כלי התחבורה היחיד שבו היתה מגמה של עלייה במספר הנפגעים.

ניר ימין:

האם זו עלייה אבסולוטית או יחסית?

גידו סגל:

עלייה אבסולוטית.

ניר ימין:

כלומר, לא בדקתם האם מספר הרוכבים עלה או ירד.

גידו סגל:

אנחנו מדברים על מיליון רוכבי אופניים בישראל. התוספת לא היתה משמעותית. לא הוכפל מספר רוכבי האופניים בישראל. אנחנו לא טוענים שהחוק החמיר את המצב, אלא שהוא לא הביא לתועלת שהיתה מצופה ממנו על ידי היוזמים שלו.

קריאה:

האם בדקתם אם אלה שנהרגו חבשו קסדה?

גידו סגל:

אני אגע בזה. נזרקים הרבה נתונים והרבה אמירות לגבי הקסדה כאביזר בטיחות. יצרני הקסדה בעצמם מודים שזה לא אביזר בטיחות שנועד כדי להימנע מתאונה. מי שמכיר את הקסדה יודע שקסדת אופניים היא לא קסדת אופנוע. היא מורכבת מפולימר מאוד דק, שאינו מספק הגנה. אם נכנס בי רכב ומעיף אותי, הקסדה לא תספוג את החבטה. יש הרבה טענות של אנשים כאילו הקסדה הצילה אותם. אם בודקים את הקסדה, רואים שהיא בכלל לא היתה אפקטיבית.

המחקרים מאוד שנויים במחלוקת. אני אתן דוגמא. מחקר שבדק רוכבי אופניים עם קסדה בשבילי פארקים לעומת אוכלוסייה שרוכבת בכבישים מהירים ללא קסדה, מצא שחובשי הקסדה פחות נפגעו. יש טענה שרוכבי אופניים מועדים יותר לפגיעות מאשר משתמשי דרך אחרים. אנחנו בדקנו אותם מול אוכלוסיית הולכי הרגל ומול רוכבי האופנוע. מצאנו שהסיכוי של רוכבי האופנוע להיפגע בתאונה גדול פי 8.6 מזה של רוכבי האופניים. הם מעורבים ב-3,000 תאונות בשנה לעומת 400 בלבד של רוכבי אופניים. הולכי רגל הם אוכלוסייה מאוד פגיעה. אנחנו מדברים על פי 6 או פי 7 הולכי רגל שנפגעים. למרות זאת, אני לא חושב שהכנסת תחוקק חוק שידרוש מהולכי הרגל לחבוש קסדה.

לסיכום – אנחנו מאוד תומכים בהצעת החוק של חה"כ יחימוביץ וחה"כ חנין, שבאה לצמצם את העול על אותם רוכבי אופניים שמשתמשים באופניים לצורכי יומיום ולהגביר את השימוש באופניים, כי זה תורם לבריאות של כולנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

רשות הדיבור לד"ר יצחק קדמן, יו"ר המועצה לשלום הילד.

יצחק קדמן:

אני רוצה לדבר על היבט שלא נלקח בחשבון, ושאפשר יהיה גם בשינוי קל של הצעת החוק לפתור את הבעיה. הצעות החוק, כפי שהן מונחות כרגע על השולחן, עלולות ליצור מצב, שאין לו תקדים בחוק הישראלי, לפיו התנהגות מסוימת תהיה עבירה פלילית או תעבורתית אך ורק לקטינים. אם שני אחים, אחד בן 16 ואחד בן 18 ירכבו יחד ללא קסדה, עבור אחד זו לא תיחשב עבירה פלילית ועבור השני זו תהיה עבירה תעבורתית פלילית. בדקתי את העניין עם משרד המשפטים, ומצאתי כי אין בחוק הישראלי שום תקדים לכך שהתנהגות מסוימת נחשבת לפלילית אצל קטינים ולא נחשבת עבירה פלילית אצל בוגרים. הדבר הזה יכול לסבך בפלילים לא מעט קטינים.

כדי לפתור את העניין, מבלי לפגוע בהצעת החוק של המציעים, היא לקבוע שהחוק הזה יחול רק על קטינים עד גיל 12. מתחת לגיל 12 ממילא אין אחריות פלילית, ולכן לא יוצר מצב שאחריות פלילית על התנהגות דומה של מבוגר וקטין תחשב עבירה רק אם הוא קטין.

שני המציעים אמרו לי, שאם הדבר לא יעכב את החוק שלהם הם מוכנים לקבל את התיקון הזה. אני מפציר בוועדה להכניס את התיקון הקל הזה, כדי למנוע מצב תקדימי.

ניר ימין:

מה תהיה המשמעות הפרת החובה?

יצחק קדמן:

יהיה בזה אקט יותר חינוכי-הצהרתי מאשר רדיפה של שוטרים אחרי מי שמפר את החוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

כאשר המשטרה תדבר אני אשאל אותה, מה היתה מידת האכיפה של החוק הזה, האם החוק שחוקק בשנת 2007 היה בבחינת אות מתה. לדעתי, הוא לא נאכף.

שלי יחימוביץ:

הוא לא נאכף כי לא הותקנו תקנות.

יצחק קדמן:

אני בעד שימוש באופניים, אני בעד שימוש בקסדה. הדברים שאמר חה"כ חנין, שלא כל התנהגות ראויה צריכה להיות מעוגנת בחוק פלילי, חלים גם על נער בן 15. אני חושב שצריך להמשיך בהסברה, ולא רק בנוגע לקסדה. הרבה יותר חמור, בעיני כנהג וכמי שילדיו רוכבים על אופניים, זה כאשר הם רוכבים על אופניים בלילה ואין פסים זוהרים ואי אפשר לראות אותם. גם פה צריך לעודד שימוש בפסים זוהרים, אבל לא בטוח שצריך לעגן את זה בחוק שיחייב. ודאי שאי אפשר לקבוע התנהגות פלילית שחלה על קטינים בלבד. בתיקון קל של הצעת החוק אפשר למנוע את המצב הלא בריא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם המציעים רוצים להתייחס להצעה של ד"ר קדמן? אני רוצה גם לשמוע את העמדה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. ד"ר קדמן דיבר על קמפיין והסברה. היתה תקופה בה היה קמפיין מאוד אגרסיבי "קסדה בראש טוב" בו רואים אבטיח מתפוצץ. האם זה כוון רק לבני נוער או לכל האוכלוסייה? למה הוא כבר לא מתקיים?

אילנית שרבט:

אני לא מכירה את הנתונים בנוגע להסברה בנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה היה, זה שודר. כעת אין הסברה בעניין הזה. לא מייצרים דעת קהל בעניין הזה. בעבר היו הרבה יותר קמפיינים בנושא תעבורה, שהסבירו לציבור. זה מתפוגג, וחבל.

שלי יחימוביץ:

כנראה שהחליטו שההסברה היא פסה, ושצריך ללכת בכוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני דווקא חושב שההסברה היא דבר חשוב.

שלי יחימוביץ:

אני מסכימה איתך.

היו"ר אופיר אקוניס:

במקרה לגמרי בשעה 14:00 אנחנו מקיימים כאן ישיבה בנושא הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ונשאל אותם האם התפוגגה ההסברה שלהם.

שלי יחימוביץ:

לדעתי, יש עכשיו המון שירים שכל התוכן שלהם הוא לתקוף את שר התחבורה. אני לא מבין את זה. אין שום תוכן נגד תאונות, אלא רק נגד השר. אני בחיים לא שמעתי דבר כזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה של "אור ירוק". אני זוכר שכן היתה הסברה עוד בשנות ה-80.

קריאה:

זה היה בעיקר לקראת החופש הגדול. זה היה מיועד לבני נוער בעיקר.

יצחק הימן:

לא רק התשתית התודעתית שחסרה. גם בנוגע לתשתית הפיזית הממשלה עושה מעט מאוד כדי לקדם את בטיחות הרוכבים.

מאיר ברזיס:

אני מלמד בפקולטה לרפואה בירושלים, איך עושים איך החלטות מבוססות באופן רציונאלי על נתונים. מה שמאפיין את הדיון הזה, הוא שיש סתירה ובלבול גדול מאוד. אם רוצים להתייחס להיבט האפידמיולוגי, אפשר לראות שמצד אחד אתה יכול לבחון מקרים בהם נפגעו רוכבי אופניים ולמצוא כי ייתכן והקסדה מגינה. מצד שני כאשר אתה בודק את הנתונים במדינות כמו ניו זילנד, קנדה ואוסטרליה, שם היתה עלייה מ-40% ועד 80% של חובשי קסדה לאחר חקיקת החוק, אתה רואה כי למרבה האכזבה לא היתה ירידה במספר הנפגעים. אני מלמד את הסטודנטים שלי, שכאשר רואים שהויכוח מתלהם בין רופאים או בין חוקרים זאת אומרת שהתשובה היא לא ברורה. לא מתווכחים על פניצילין לדלקת ריאות, כי כבר לא צריך לפרסם את זה, כי זה ברור שזה עוזר. יש סטטיסטיקאית באוסטרליה, פרופ' רובינסון, שבדקה את הנתונים והראתה שאכן יש בלבלול.

בבית ספר לבריאות הציבור אנחנו שואלים, מתי ראויה הסדרה. כאשר יש אי ודאות מבחינה מדעית, זה לא המקום שצריך לרסן ולחייב. אני מחצית מהחיים שלי רוכב כל יום להדסה ממרכז ירושלים ואני רואה איך מתייחסים הנהגים אליי, אני חושב שהדגש לא צריכה להיות על חקיקה המגנה על הרוכב – וגם זה לא בטוח באופן סטטיסטי - אלא על תשתיות, על חיוב בהקמת שבילי אופניים, על ריסון מהירות הנהגים.

שלי יחימוביץ:

אגב, בפריז חלק משבילי האופניים הם המסלולים של האוטובוסים. זה מדהים. האוטובוסים נוסעים אחרי הרוכבים בסבלנות, ונותנים להם לרכוב.

מאיר ברזיס:

אני חושב שהעיסוק שלנו צריך להיות בכיוון הזה – תשתיות וחינוך לתרבות נהיגה. במדינות בהן רוכבי אופניים הכי פחות נפגעים הן בצפון אירופה – מקום בו אחוז חובשי הקסדה הוא מתחת ל-2%. בהולנד זה 1 ל-1,000. זאת המדינה הבטוחה ביותר מהבחינה הזו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מזכיר לי סיפור. בשנת 1997 הייתי בתפקיד אחר במסגרתו הייתי בביקור בהולנד עם ראש הממשלה נתניהו. הגיע אדם גבה קומה רכוב על אופניים ללשכת ראש הממשלה בהולנד, לכניסה הרגילה, ומאבטחי ראש הממשלה לא התירו לו להיכנס, כאשר אחרי בדיקה הסתבר שזה היה ראש ממשלת הולנד. למיטב זכרוני, בלי קסדה. זה סיפור אמיתי לחלוטין.

דניאל מורגנשטרן:

אבל הוא רכב בשבילים, שהם אקסקלוסיבית לרוכבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא יודע. אני זוכר את מתחם הכניסה, שם הוא נעצר. הוא הגיע ללשכתו רכוב על אופניים. נדמה לי, שהוא חזר מהפסקת אופניים.

קריאה:

האגדה אומרת:" אם לא תתנו לי לעבור, לא תתקיים הפגישה".

היו"ר אופיר אקוניס:

אלה יחסי הציבור הכי טובים לרכיבה על אופניים.

דניאל מורגנשטרן:

בדנמרק שרים רכבו, אבל גם שם יש נתיבים שהם אקסקלוסיבית לרוכבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

ד"ר פלדמן, יו"ר האגודה לנוירו-כירורגיה בבקשה.

צחי פלדמן:

בדיונים המקדימים לחקיקת חוק הקסדות הבאנו את כל התיעוד המדעי, שהראה באופן חד משמעי שבאותם אזורים בהם נחקק חוק קסדות היתה הפחתה של 88% בהיפגעות מחבלות ראש. אני מייצג קבוצה קטנה של רופאים. אנחנו בסך הכל 50 רופאים בארץ המטפלים בחבולים הראש ב-6 בתי חולים. לצערנו, חומרת הפגיעות והשלכותיהן היא דרמטית ביותר. אי אפשר להשוות פגיעה של שבר ביד של הולך רגל שנופל, לחבלת ראש הגורמת לתמותה גבוהה. גם אלה שנשארים בחיים, נותרים הרבה פעמים עם נכויות קשות. אנחנו כרגע נמצאים בוועדת כלכלה, ויש לציין כי ההשלכות של אדם צעיר שנפגע וההזדקקות שלו לחברה ולסיוע שלה לאורך כל שארית חייו, הן מאוד משמעותיות.

הבאתי נתונים, שנאספו במכון גרטנר בכל הנוגע להיפגעות בתאונות דרכים. התיעוד הוא מ-11 בתי חולים בארץ, בין השנים 2001 ל-2008. אקדים ואומר, כי במכון גרטנר עשו גם מחקר תצפיתי על רכיבת אופניים. ברכיבה בינעירונית וברכיבת שטח 98% מהרוכבים חובשים קסדה, כך שהנושא הזה הוא לא רלוונטי. החלק הרלוונטי הוא דווקא הרכיבה העירונית.

דב חנין:

להפך. ככל שמדובר בחוק פלילי, איפה שהנורמה החברתית קיימת שם אתה מכניס חוק פלילי. כאשר אין שום נורמה חברתית, זה לא פרקטי ולא מוביל לשום תוצאה לפעול מיד על ידי חקיקת חוק פלילי.

צחי פלדמן:

אני לא רוצה להתפלמס. יש גם היבטים ציבוריים ולא רק רפואיים, אבל אני בא לתת את הפן שלי. אין לי דבר וחצי דבר כנגד הרחבת השימוש באופניים. מצדי שכל עם ישראל ירכב על אופניים, ולדעתי זאת המגמה. אני לא חושב, שמאז שנחקק החוק יש ירידה במספר רוכבי האופניים. הנתונים לא בידי.

מתוך 46,698 נפגעו 6,703 רוכבי אופניים, מתוכם 2,223 בגירים מעל גיל 18. כלומר, אחוז הבגירים שנפגעים הוא מאוד משמעותי. רבע מהנפגעים הבגירים סבלו מחבלה ראשית משמעותית.

שלי יחימוביץ:

רובם חבשו קסדות.

צחי פלדמן:

אני לא יודע. הנתונים לא בידי. אולי את יודעת. אני לא יודע, כי הנתונים במכון גרטנר עוד לא ידועים.

שלי יחימוביץ:

אני יודעת. אני ראיתי במו עיני אנשים הנפגעים פגיעות ראש כאשר הם חבשו קסדה. אין קשר בין הדברים שאתה אומר לבין חבישת קסדה.

צחי פלדמן:

אני לא יכול להתווכח איתך. גם אני ראיתי בעיניים. אני מבין את הנתונים של מכון גרטנר, שלא בדק לפי חלוקה בין חובשי קסדה לאלה שלא חבשו קסדה.

שלי יחימוביץ:

אני בטוחה שכל דבריך אמת ויציב, אבל המחקר הזה לא רלוונטי לענייננו כי הוא לא בדק האם האנשים האלה חבשו קסדה או לא חבשו קסדה. יכול להיות שהם חבשו קסדה שהתפצפצה כמו נייר ברגע שרכב פגע בהם בכביש. זה מה שקורה, לצערי. רוכבי כביש נהרגים עם קסדה כל הזמן.

צחי פלדמן:

מהניסיון שלנו, מהבדיקות שלנו בחדרי המיון, אנחנו רואים גם כאלה שחבשו קסדה. הם מגיעים עם זעזוע מוח. יש לי פה צילום CT של אדם שנפגע ברכיבת אופניים ללא חבישת קסדה. אתם יכולים לראות מה זה עושה לגולגולות, אתם יכולים לראות את הדימומים בתוך הגולגולת. אני לא רוצה להיכנס לזה, כי הנתונים הספציפיים על חבישת קסדה לא בידיי.

שלי יחימוביץ:

חבל.

צחי פלדמן:

עשינו זום על בית החולים רמב"ם, ושם בדקנו את הנושאים קצת יותר לעומק. מצאנו כי ב-15 השנים האחרונות הגיעו לרמב"ם 40 רוכבי אופניים במצב של חוסר הכרה. לצערי, מתוך הנפגעים האלה דווקא אלה הבגירים נפגעו קשה יותר. 8 לא עזבו את בית החולים, ושליש נפטרו תוך שנה מהפגיעה.

נאמר פה כי הקסדה לא מגינה ברכיבה עירונית, כי אם רכב פוגע ומעיף את הרוכב זה לא רלוונטי.

שלי יחימוביץ:

האם בדקתם אם מדובר ברכיבה עירונית או בינעירונית?

צחי פלדמן:

לפי נתוני בית החולים רמב"ם, רוב הפגיעות היו במסגרת רכיבה עירונית, ללא קשר לפגיעת רכב. דובר על נפילות שקורות לרוכבי אופניים, כאשר הראש נחבט במדרכה או באספלט.

שלי יחימוביץ:

איזה אחוז מפגיעות הראש היו בתוך העיר?

צחי פלדמן:

אין לי את הנתון המדויק, אבל מדובר ברוב.

שלי יחימוביץ:

איך זה יכול להיות? אם יש לך מחקר, אז חייבים להיות לך מספרים. אתה לא יכול להגיד "רוב". אתה צריך לתת לנו מספרים, ולומר לנו כמה חבשו קסדה וכמה לא, כמה נפגעו בעיר וכמה נפגעו ברכיבת שטח.

צחי פלדמן:

אתם הבטחתם לנו המשך דיון מעמיק יותר, ולדיון הזה אני אביא את הנתונים.

שלי יחימוביץ:

הנתונים שאתה מוסר לא מעמיקים.

צחי פלדמן:

העברת החוק בקריאה טרומית הגיעה בהפתעה, ולכן ההכנה לדיון היתה מהירה.

שלי יחימוביץ:

אבל המחקר הוא מחקר שכבר מוכן.

צחי פלדמן:

המחקר נעשה לאורך שנים ולא בטווח של שבועיים. אנחנו בהחלט מתכוונים לפתוח במחקר, ונרכז את הנתונים בחיתוכים המתאימים לקראת הדיונים הבאים, במידה וההצעה הזו תעבור בקריאה ראשונה. בכל מקרה, רוב הנפגעים שהגיעו לרמב"ם נפלו מהאופניים ולא נפגעו על ידי גורמי חוץ, כמו מכונית במהירות גבוהה. אחוז הנפגעים מבין הבגירים הוא גבוה.

שלי יחימוביץ:

אני לא מבינה את זה. בא איש מדע, ואומר: "המון", "הרבה", "מלאנת'אלפים". אני לא יכולה להתייחס לזה ברצינות. מגיע אדם שאומר שהם ערכו מחקר רציני, ואני רוצה לשמוע את תוצאות המחקר. אני רוצה לדעת, כמה רכבו מחוץ לעיר וכמה רכבו בתוך העיר, כמה חבשו קסדה וכמה לא.

צחי פלדמן:

אני מבטיח להעביר לך את הנתונים.

יצחק הימן:

אני מדבר בתור תומך נלהב בחבישת קסדה, ומתנגד חריף לא פחות לחוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

לחוק הקיים?

יצחק הימן:

גם הקיים וגם המוצע. לחוק המוצע אפילו עוד יותר. אני חובש את הקסדה ביחד עם נעילת הנעליים, עוד לפני שאני נוגע באופניים בכלל. שלי, אני ממליץ לך בחום לחבוש קסדה ברגע שאת יוצאת מהבית. לרוכב אופניים, בניגוד להולך רגל, יש אפשרות להתהפך על הכידון. במצב כזה מכה בראש היא טריוויאלית. בכל מהירות זה מסוכן. שם הקסדה עושה יופי של עבודה. בכביש הבינעירוני לקסדה אין שום ערך.

דניאל מורגנשטרן:

לא נכון.

שלי יחימוביץ:

אני מסכימה.

יצחק הימן:

אף יצרן קסדות לא יגיד שיש לכך ערך. למה בכל זאת אני תומך נלהב בשימוש בקסדה? אפילו בסיטואציה כזו, הנהג יבלום.

דניאל מורגנשטרן:

מה קורה במהירות 55 קמ"ש-60 קמ"ש בירידה?

יצחק הימן:

שם הקסדה לא מגינה.

דניאל מורגנשטרן:

הקסדה מגינה.

יצחק הימן:

אבל אתה תבלום, ואז הקסדה תגן.

דניאל מורגנשטרן:

כנס לאיגוד הטריאטלון ותראה.

יצחק הימן:

די בכך שאתה תחטוף מכה כפולה: מכה מהרכב ומכה נוספת מהכביש, ממעקה בטיחות, כפי שקורה לעתים קרובות בתאונות כאלה, ולקסדה אין שום ערך. אני אומר, שהחוק הזה הוא בעייתי כיוון שלא ניתן לאכוף אותו דווקא באותם מצבים בהם הקסדה כל כך מועילה. במצבים בהם הילד רוכב בפארק או על המדרכה ליד הבית, אין שם אף פקח שיגיד לו כאן אתה צריך לחבוש קסדה. גם האבא בעצמו לא חושב שבמצב הזה צריך לחבוש קסדה. אפילו אלה שתומכים בחוק אומרים: בכביש צריך לחבוש קסדה אבל פה לא צריך. דווקא שם צריך. אם לא תהיה הסברה, החוק הזה חסר ערך. יש המון דרכים לעשות את ההסברה הזו. יש המון דברים שאפשר לעשות לפני חקיקת החוק הזה, אפילו בהשקעה קטנה. אפשר ללמוד מהרבה מדינות בעולם. יש המון דברים קטנים ופשוטים שאפשר לעשות הרבה לפני חקיקת החוק. את החוק הזה נשמור אחרי שנעשה את כל התהליך הגדול, ונגיע למסקנה שזה כל מה שנשאר בכדי להגן על הרוכב.

שלי יחימוביץ:

האם אתה טוען שהוא מחמיר מדי?

יצחק הימן:

אני אומר שצריך לפעול קודם כל בתחום ההסברה וביתר התחומים, כמו התשתיות והנהגים.

שלי יחימוביץ:

כלומר, לדעתך גם החוק הקודם וגם הצעות החוק האלה הזה מיותרים.

יצחק הימן:

כן, כי הם לא ברי אכיפה באותם מקומות בהם הם כל כך חשובים. רוכבי כביש ממילא חובשים קסדות, למרות המגבלות של הקסדה. באיגוד הטריאטלון ובאיגוד האופניים מחייבים חבישת קסדה. דיברו כאן על רכיבה תחרותית, וזה בכלל לא מעניין.

דניאל מורגנשטרן:

זה בתקנון כבר. אי אפשר להשתתף בתחרות בלי זה. גם כאשר הקסדה לא רכוסה, אתה פסול.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, חה"כ יחימוביץ לא מציעה לאסור. היא אומרת שאפשר שלא לחבוש בדרך עירונית.

שלי יחימוביץ:

אני הגעתי לפשרה. מבחינתי, לא צריך להחיל בחוק חובת חבישת קסדה על אף אחד. הצעת החוק הזו היא תולדה של פשרה והסכמה עם משרדי הממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רשות הדיבור ללירי מארגון ב"טרם".

לירי אנדי-פינדלינג:

אני רוצה להזכיר, כי לפני חקיקת החוק התקיימו מספר רב של דיונים, ושם הוצגו כל הטיעונים. בדיונים האלה גם הוצגו הנתונים המדעיים הגורפים, לפיהם בכל העולם הוכח שחבישת קסדה היא הדבר שהכי הרבה מציל חיים. איגוד של כל המחקרים בכל העולם מוכיח באופן חד משמעי, שחבישת קסדה מורידה פגיעות ראש ב-88%. כלומר, אין ויכוח לגבי חבישת קסדה.

שלי יחימוביץ:

אני מבקשת, שלא לומר שאין ויכוח.

לירי אנדי-פינדלינג:

גם את אמרת שאת בעד חבישת קסדה.

שלי יחימוביץ:

יש ויכוח. אני מבקשת שלא לומר על שום דבר שנאמר כאן, שאין ויכוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

זו בכלל אמירה כללית. בחדר הזה לא היה דיון אחד שלא היה בו ויכוח. את מוזמנת לבוא לדיונים על ענף הלול. הוויכוח הכי תוסס שהיה בחדר הזה, היה בנושא של ענף הלול.

לירי אנדי-פינדלינג:

אני רוצה לומר, שמבחינת הבסיס המדעי שעמד בבסיס החוק, הרי שקסדה היא מצילת חיים. בנוסף, אחד הדברים האפקטיביים שהוכחו באופן מדעי, הוא העובדה שחקיקה, אפילו חקיקה ללא אכיפה וללא הסברה, הינה אפקטיבית בעלייה של שימוש בקסדה.

דב חנין:

גם זה לא נכון. אין שום הוכחה מדעית לאמירה הזו.

לירי אנדי-פינדלינג:

זה הוכח. יש הוכחות, ואני מוכנה להביא את כולן.

דב חנין:

ממש אין.

לירי אנדי-פינדלינג:

כיוון שהזמן מצומצם, אני אעלה רק דברים שלא נאמרו עד כה. אני רוצה להדגיש, שמבחינת הנתונים במדינת ישראל ובעולם, הרי ש-80% מפגיעות של רוכבי אופניים הן פגיעות במסגרת תאונות עצמיות ללא כל קשר לפגיעה של רכבים. במקרים אלה הקסדה היא זו שמצילה את אותם נפגעים קשים, שעלולה להיות להן פגיעה ונכות לאורך זמן.

חוק הקסדות, מבחינת התזמון שלו, הוא החוק שהכי מקדם את רכיבת האופניים במדינת ישראל, כיוון שהוא מקדם את הרכיבה הבטוחה בדיוק בשלב שבו אנחנו עדים לזה שאנחנו הולכים להעלות את מספר הרוכבים.

דב חנין:

וגם זה הוכח מדעית, אני מבין.

שלי יחימוביץ:

את מזכירה לי את פקידי האוצר, שבאים לוועדת כספים ואומרים שהם מדברים בשם מדע הכלכלה. זה לא מדע. זה ויכוח.

לירי אנדי-פינדלינג:

הנקודה החשובה שצריך לציין, היא שאנחנו בשלב שבו כולם מסביב לשולחן רוצים לעודד את הרכיבה. לכן, אנחנו באופן ודאי יודעים שיהיו לנו יותר רוכבים. אם אנחנו נצמצם את החקיקה הזו, הרי שיהיו לנו יותר נפגעים.

אני נמצאת בארגון המאחד את כל הארגונים האירופאים לנושא בטיחות ילדים, והם לא יודעים את נפשם מהתמודדות הקשה שיש להם היום כיוון שיש נורמה של רכיבה על אופניים ללא קסדות. הם מתמודדים עם פגיעות ראש מאוד קשות, יותר מאשר פגיעות של אופנוענים. הנתונים הם מזעזעים. כרגע הם דנים בכל האמצעים, כולל בשינויי חקיקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל את מייצגת ארגון שעוסק בבטיחות ילדים.

לירי אנדי-פינדלינג:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל החוק שאנחנו דנים בו מדבר על גילאי 18 ומעלה. על הילדים תחול חובת חבישת קסדה. אני חושב, שכדאי להבהיר את זה גם היום וגם בקריאה השנייה והשלישית מעל בימת הכנסת. אני רוצה גם לקיים דיון בנושא ההסברה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. איציק היימן דיבר על העניין של ההסברה. אני לא מדבר רק על התחום של האופניים. אני מדבר על כל העניין של הבטיחות בדרכים. זה אחד הדברים הכי חשובים. גם הנושא של תשתיות הוא נושא חשוב.

אני חושב שצריך להדגיש את העניין הזה. אולי כדאי שהעיתונאים הנמצאים פה בחדר ידגישו את זה. זה כך גם כתוב. כך ניסחה את זה חה"כ יחימוביץ, וכך גם קיבלה את הסכמת הממשלה. נאמר: "הצעת החוק תחול על בגיר". בגיר, לפי הייעוץ המשפטי, כל מי שהוא בן 18 ומעלה. על ילדים אנחנו לא מחילים את החוק הזה. הם חייבים יהיו להמשיך ולחבוש את הקסדה.

לירי אנדי-פינדלינג:

אני יודעת לקרוא, והבנתי שהכוונה היא לא להחיל את זה על ילדים מתחת לגיל 18. אני מברכת על כך, אם כי אני חושבת שזה יפגע גם בחבישת קסדה בקרב ילדים ועל כן אנחנו מתנגדים לניסיונות הצמצום. אם נעשים תיקונים לחקיקה הזו, הרי שאפשר לחזק את החקיקה באמצעים נוספים שאפשר לעשות על מנת שבאמת יהיה שימוש רב יותר בקסדות, למשל בתחום של תמרור ושילוט.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מסכים איתך שיש מה לעשות, כולל בפארק הירקון בתל אביב בשבת בבוקר. אני אומר לרוכבי האופניים: הילדים הקטנים נפגעים מרכיבה. אמנם יש לכם שביל, אבל ילד בן 3 שמתרוצץ בין הנדנדה לברזייה לא יודע שנוסעים שם במהירות מופרזת. אני מפנה את זה למשרד התחבורה, לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, לעיריית תל אביב – יש להיזהר על הילדים הקטנים המתרוצצים בפארק. יש שם שבילים אופניים מדהימים והפארק הוא מדהים. אין כמעט שבת שאני לא נמצא שם עם הילדים הקטנים שלי. צריך להיזהר. הבעיה היא שאין הסברה.

שלי יחימוביץ:

זה נכון. רוכבים שם במהירות אדירה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבין את הרצון לשעות לעבר מקורות הירקון, או לעבר נמל תל אביב. תשעתו במהירות יותר נמוכה.

יצחק הימן:

יש שם גם רוכבי קטנועים באותו נתיב. יש לי 10 תפרים מקטנוע שנסע על השביל הזה נגד התנועה. גם הולכי רגל הולכים באותו נתיב.

לירי אנדי-פינדלינג:

חשיבות המשך הדיון היא חשובה, וזאת על מנת שאפשר יהיה לעשות את התיקונים הנוספים בכל הנוגע לשילוט, וגם לגבי זה שיהיה שלט על חובת החוק לא רק בממכר אלא גם בעת ההשכרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציעה לך, שתקבעי פגישות עם המציעים. לפני הקריאה השנייה והשלישית יתקיים פה עוד דיון, ואז גם ד"ר קדמן וגם את תוכלו לדבר, וזאת אם תסכים הממשלה ויסכימו המציעים. כל הגורמים שיש להם רעיונות יעלו אותם לפני כן, כך שתגיעו לכאן לדיון הבא עם הסכמות.

יעקב אדלר:

אני רוכב 70 שנה על אופניים, ומחליק על סקי. חזרתי עכשיו משוויץ, והופתעתי ממספר האנשים שהיום מחליקים עם קסדות, בוגרים וגם צעירים. כלומר, החשיבות של חבישת קסדה, גם בשלג חשובה מאוד כדי למנוע פגיעות ראש.

אני כמנהל מיון בשערי צדק, במשך 20 שנה טיפלתי בהרבה מאוד נפגעי ראש. שאלתי כל אחד: ממה נפגעת? איך נפגעת? מה היה מנגנון הפגיעה? חלק גדול אמרו לי שנפלו מאופניים. הם לא נפגעו על ידי רכב. אם הם היו נפגעים על ידי רכב, היה להם פגיעות רב מערכתיות. אם בן אדם נופל ונתקע בשפת הכביש או בעמוד, הסיכוי שהוא ייפגע בראש הם גבוהים ביותר. לכן, הקסדה יכולה לא רק להציל חיים, אלא להציל גם מנכות.

בנוסף, יש תת דיווח בנוגע לפגיעות ראש קלות. אין פגיעת ראש קלה. כל פגיעת ראש היא בעלת נזק, הנמשך לעתים לכל החיים. הדבר הזה לא נחקר, ואנחנו לא יודעים מהו שיעור אותם אנשים שנפגעו באופן חלקי, שהיו אם או בלי קסדה. אני ראיתי קסדות מפוצלות ושבורות, ואין לי שום ספק שהאנרגיה שנספגה על ידי הקסדה היתה נספגת על ידי הגולגולת של אותו אדם שנפל, ונזק היה נגרם למוח. כל דבר שיכול לבלום את האנרגיה הזו הוא לטובת העניין. אני בעד שהחוק יישאר.

היו"ר אופיר אקוניס:

רשות הדיבור לגידו סגל, מרכז פרויקט האופניים בעיריית תל אביב.

גידו סגל:

עיריית תל אביב מעודדת את רכיבת האופניים למעלה מעשור. היא עושה את זה על ידי בניית תשתיות. העירייה בנתה 100 קילומטר של שבילי אופניים והציבה למעלה מ-2,000 מתקני חנייה. היא גם עוסקת לא מעט בהסברה וחינוך, שבאים לעודד את השימוש באופניים. היא כרגע מנסה לקדם פרויקט להשכרת אופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אולי אתם תוכלו לעשות את זה בפארק הירקון. אתם יכולים לבדוק בקלות, איפה המפגש בין ילדים קטנים לרוכבי אופניים. זה בעיקר בקטע בין גשר הירקון לסוף רחוב קוסובסקי.

גידו סגל:

יש לנו בעיה של חיכוך בין רוכבי אופניים להולכי רגל.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי גם גברת דואק, תושבת רחוב בני דן תוכל להעיד על כך. גם שם קיימת אותה תופעה.

גידו סגל:

אנחנו מודעים לנושא. כנראה שקלענו לדעת גדולים, כי מחר בבוקר יש דיון אצל המנכ"ל ומתחיל משא הסברה בנושא של חיכוך בין רוכבי אופניים להולכי רגל. לשמחתנו, זה נולד בעקבות העלייה הגדולה במספר רוכבי האופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין ספק.

גידו סגל:

אנחנו גם מנסים לקדם פרויקט להשכרת אופניים, בדומה למה שקורה בערים אחרות בעולם. חשוב להגיד, שאצלנו יש עלייה במספר רוכבי אופניים. במפקד שנערך בשנת 1995 2% מתושבי העיר דיווחו על זה שהם מגיעים לעבודה באופניים כל בוקר. במשאלים שנערו לאחרונה נמצא כי 5% מגיעים לעבודה באופניים. במרכז העיר אנחנו מדברים על כך ש-12% מגיעים לעבודה באופניים. כלומר, 9,000 איש כל יום משתמשים באופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לתושבי השכונות יותר קשה להגיע למרכז העיר באופניים. זה יותר רחוק.

גידו סגל:

יש עניין של מרחק.

היו"ר אופיר אקוניס:

משכונת המשתלה למרכז העיר יש מרחק עצום.

דניאל מורגנשטרן:

אני מגיע מעתידים למרכז העיר תוך 19 דקות, אבל על הכביש.

שלי יחימוביץ:

אפשר גם על המדרכה.

דניאל מורגנשטרן:

אי אפשר על מדרכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה חוצה דרך פארק הירקון.

גידו סגל:

אתה צודק במה שאתה אומר, כי בכל העולם המרחק האופטימאלי להגעה לעבודה וללימודים באמצעות אופניים הוא 5-7.5 קילומטר. לכן, דווקא אנשים שגרים במרכז העיר הם אלה שהכי הרבה משתמשים באופניים.

מצד אחד, אנחנו הכפלנו, ואף יותר, את מספר הרוכבים. במקביל, מספר המעורבים בתאונות דרכים ירד לחצי במספרים אבסולוטיים. זה לא במקרה. זו מגמה שאנחנו רואים אותה בכל העולם. ככל שעולה מספר הרוכבים, מספר המעורבים בתאונות דרכים יורד.

לירי אנדי-פינדלינג:

"דרכים". אתה משתמש בנתוני משטרה.

גידו סגל:

נכון.

לירי אנדי-פינדלינג:

זו טעות. 80% מהפגיעות הן מנפילות. פעם אחת תשתמשו בנתונים נכונים. כדאי לכם!

גידו סגל:

יש לנו נייר עמדה, המסביר שהסיכוי לפגיעה בראש בתאונת דרכים בארצות הברית הוא פי 30 מאשר בהולנד, כאשר השימוש בקסדות בארצות הברית הוא 38% ובהולנד 2%.

בכל מקרה, העלייה במספר הרוכבים היא הערובה הכי טובה לבטיחות הרוכבים עצמם. בנוסף, הרכיבה מפחיתה זיהום אוויר ותורמת לבריאות הרוכבים עצמם. יש מחקרים המצביעים על כך שהתרומה לבריאות של הרוכבים עולה פי כמה על המקרים בהם אנשים נפגעים בראש או בכל מקום אחר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני יכול לתרום לך עוד רעיון למניעת זיהום אוויר בתל אביב – להפסיק ולהשתמש במפוחים המתדלקים את העיר. אולי נעשה גם על זה חוק.

דב חנין:

יש הצעת חוק לביטול השימוש.

שלי יחימוביץ:

גידו אמר דבר חשוב - רכיבה על אופניים מאריכה חיים.

גידו סגל:

בהחלט. אני מתחבר למה שאמר פרופ' ברזיס – צריך להסתכל על הנושא בהסתכלות רחבה. התרומה של הרכיבה על אופניים לבריאות הרוכבים ולהקטנת זיהום האוויר וגזי חממה עולה פי כמה על המקרים הבודדים בהם אנשים נפגעים. בנוסף, התרומה של הקסדה במקרה של תאונות דרכים לא ברורה לנו. אנחנו בעד שאנשים ישתמשו בקסדה באופן וולונטארי. אנחנו טוענים, שהחיוב בשימוש בקסדה עלול להוריד את מספר הרוכבים, ובסופו של דבר בריאות הציבור תינזק מכך. לכן, אנחנו תומכים בשינוי החוק.

דניאל מורגנשטרן:

למען הגילוי הנאות - אני רוכב ספורטיבי, אני חבר איגוד הטריאטלון וביום שישי אני מתחרה באילת בתחרות "חצי איש ברזל". אי אפשר לעלות על אופניים או לרוץ על שטח ההחלפה עם קסדה פתוחה, משום שאתה נפסל. כלומר, לא מספיקה קסדה תקנית אלא קסדה רכוסה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם זה בתקנון, זה בסדר. זה לא ישתנה.

דניאל מורגנשטרן:

אנשים אמרו כאן את רוב הדברים. לאחרון הדוברים כבר לא נשאר הרבה מה לומר. אני רוצה לומר, שאני מצדד בחום רב בחוק הקיים. אני מתנגד להצעת החוק של חה"כ חנין וחה"כ שלי יחימוביץ, משום שאנחנו חברה לא נורמטיבית. אני חושב, שזה אומר הכל. עיריית תל אביב עושה מעט מדיי, מאוחר מדי. יש היום בשדרות משה דיין מסלול נפרד לרכיבה על אופניים בין המדרכה לבין חלק של חנייה, כאשר מכוניות חונות בתוך המסלול ומסכנות אותי כרוכב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל זה ניסויי.

דניאל מורגנשטרן:

תנסה לרכוב בנתיבים ברחוב קפלן וברחוב אבן גבירול.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה על המדרכה.

דניאל מורגנשטרן:

אתה תתנגש בהולכי רגל. הולך רגל הולך במהירות 6 קמ"ש, ואילו אני רוכב שם בירידה במהירות של 25 קמ"ש. תחבר את זה יחד. אני מסכן גם את הולך הרגל וגם אותי.

אני רוכב הרבה מרמת החיל לתוך תל אביב. אני רוכב על כבישים ולא על מדרכות. רוב הנתיבים הם על מדרכות. הקסדה מגינה גם נגד ענפים. במדינתנו ענפים לא נגזמים, ופוגעים בהולך רגל וברוכבי אופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתה מציע?

דניאל מורגנשטרן:

בנוסף, אנשים מניחים על המדרכות מקררים, עצים, כל מיני פיגומים של בניינים שנבנים. כל אלה מפגעים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תפנה לאדון סגל, שיעביר את דבריך לעיריית תל אביב. אדון סגל, יש דברים נכונים שהוא אומר. זה לא במחלקתך, אבל תעביר את זה למי שצריך.

דניאל מורגנשטרן:

לצערי, אם היתה קסדה לאשתי המנוחה, במהירות אפס היא לא היתה נהרגת בתאונה של אופנוע בנפילה הצידה בתאילנד. היא נפלה במהירות אפס. מה שקובע זו זווית הפגיעה ולא המהירות. היא השאירה 4 יתומים ובעל אלמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני משתתף בצערך.

דניאל מורגנשטרן:

ברכיבת שטח אי אפשר לאכוף את זה, כיוון שזו לא רכיבה תחרותית. החוק הזה, לדעתי, הביא למודעות שיש בעיה. בדיוק כמו שמשכירים את האופניים שנכנסים לתוך מתקן עם נעילה, אפשר להשכיר גם קסדה. גם אני לא באתי עם הקסדה שלי לכאן. היא נעולה בתחנה בתחנת ארלוזורוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

ניר, אני מבקש שתקריא את הנוסח.

ניר ימין:

1. בפקודת התעבורה, בסעיף 65ג, אחרי סעיף קטן (א) יבוא:

"(א1) על אף האמור בסעיף קטן (א), ההוראה בדבר חובת חבישת קסדות מגן תחול על בגיר רק בדרך בינעירונית או במהלך תחרות או פעילות ספורטיבית". ראשית, אני חושב שצריך לתקן את ההגדרה מ"דרך בינעירונית" ל"דרך שאינה עירונית" בהתאם להגדרה בתקנות.

חווה ראובני:

נכון. אין הגדרה לדרך בינעירונית.

ניר ימין:

אין הגדרה לדרך בינעירונית אלא רק לדרך עירונית, וגם זה רק בתקנות. כדי למקד את הביטוי "פעילות ספורטיבית" כדאי לומר: "פעילות שמטרתה העיקרית היא ספורט". הביטוי "פעילות ספורטיבית" הוא ביטוי רחב מדי. אם אנחנו רוצים שהמשטרה תוכל לאכוף את זה, אז כדאי להוסיף את המילים: שמטרתה העיקרית היא ספורט.

היו"ר אופיר אקוניס:

תסביר לנו מה ההבדל.

ניר ימין:

אם נאמר שהמטרה העיקרית היא ספורט, אז אפשר יהיה לזהות את הרוכב לפי הבגדים או לפי בקבוק השתייה. אז המשטרה תוכל לאכוף את זה ביתר קלות. אם אנחנו קובעים שבפעילות ספורטיבית תהיה חובת חבישת קסדה, אני לא רואה איך אנשים לא יטענו שהם לא בפעילות ספורטיבית ולכן לא חלה עליהם החובה.

שלי יחימוביץ:

מה אתה רוצה שנכתוב?

ניר ימין:

אני חושב, שהביטוי שיותר ממקד את זה הוא: "פעילות שמטרתה העיקרית היא פעילות ספורטיבית".

שלי יחימוביץ:

למה לא לכתוב "רכיבת שטח"?

ניר ימין:

גם זה ביטוי קצת סתום. כלומר, צריך להגדיר היכן זה יחול והיכן זה לא יחול.

דניאל מורגנשטרן:

בפארק הירקון מדובר ברכיבת שטח, ואני לא בטוח שלזה הכוונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך מוגדרת "רכיבת שטח"?

חווה ראובני:

אין הגדרה כזו.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור שבפארק קנדה הם רוכבים רכיבת שטח. מה קורה בפארק הירקון? הם בתוך תל אביב, זה עירוני.

דב חנין:

הדגש העיקרי הוא על תחרות ספורטיבית.

דניאל מורגנשטרן:

יש שם שבילי עפר.

שלי יחימוביץ:

אני התכוונתי לרכיבת שטח, שהיא לא תחרות.

ניר ימין:

כלומר, באחת משני המצבים: או בתחרות, או בפעילות שמטרתה העיקרית היא ספורטיבית.

שלי יחימוביץ:

עמית, העוזר שלי, מציע לומר: דרך לא סלולה, דרך שהיא לא כביש. זה די מבהיר את העניין של שטח.

ניר ימין:

יש הגדרה של דרך בפקודת התעבורה: "מסילת דרך, רחוב, סמטה, כיכר ומעבר גשר או מקום פתוח שיש... לעבור בהם". לכן, אני חושב שההגדרה של שטח נכנסת גם לביטויי דרך, כפי שהיא מוגדרת היום בפקודת התעבורה.

שלי יחימוביץ:

זה לא משנה לי כל כך. תחליטו אתם.

קריאה:

שלא ייכנס פארק הירקון פנימה. לא ייתכן שמי שיחצה בפארק דשא יעבור על החוק.

ניר ימין:

אנחנו לא כותבים בהצעת החוק, אם פארק הירקון ייכנס או לא.

שלי יחימוביץ:

אל תדאג, זה לא ייאכף בפארק הירקון. יש לך הבטחה מראש עיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

למרות שפארק הירקון נמצא בדרך בין עירונית, לדעתי. הוא עובר עד פתח תקווה.

שלי יחימוביץ:

הוא חוצה את רמת גן.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואחר כך פתח תקווה.

דב חנין:

השינוי שאתם עושים יוצר לנו קושי. כשאתם הופכים את ההגדרה שאנחנו הצענו בשתי הצעות החוק החלה רק על דרך בינעירונית להיפוך: מה שאיננו דרך עירונית, אנחנו נתקלים באותן בעיות שהועלו כאן כרגע: מה קורה עם פארק הירקון וכו'.

שלי יחימוביץ:

מה קורה עם קיבוץ, למשל?

דב חנין:

אותה בעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חווה אומרת שאין לה הגדרה לשטח.

ניר ימין:

אין היום הגדרה לדרך בינעירונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה עשינו.

ניר ימין:

העיר חה"כ חנין לעניין ההגדרה של דרך בינעירונית.

דב חנין:

ההיפוך משנה תוכן.

חווה ראובני:

יש הגדרה לדרך עירונית - בתנאי שמוצב תמרור בכניסה וביציאה. כלומר, ברירת המחדל היא דרך לא עירונית.

שלי יחימוביץ:

אז זה בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מתאים להגדרות הראשיות של דרך בינעירונית.

גידו סגל:

השבילים בפארק הירקון הם לא דרך.

דב חנין:

בדיוק. השבילים בפארק הירקון הם לא דרך עירונית.

גידו סגל:

מה קורה אם השבילים תומררו כשבילי אופניים?

היו"ר אופיר אקוניס:

אז נכתוב: או במהלך תחרות או פעילות ספורטיבית.

דב חנין:

לא.

חווה ראובני:

לא כל דרך מסומנת כדרך עירונית. יש את הגבול החיצון. כל מה שבתוך אותו מעגל הוא דרך עירונית, אלא אם כן יש תמרור שמבטל את זה. אני לא תל אביבית, ואני לא רוצה להתייחס למקום ספציפי. ברגע שעברת את הגבול, עברת תמרור שאומר שמכאן מתחילה דרך עירונית, כל דרך שמעבר לקו הזה ממשיך להיות דרך עירונית.

דניאל מורגנשטרן:

דרך לרכב.

חווה ראובני:

המונח דרך לא מתייחס לרכב.

גידו סגל:

האם שביל אופניים נכנס למונח "דרך"?

חווה ראובני:

בהחלט.

שלי יחימוביץ:

אז זה בסדר.

ניר ימין:

חה"כ חנין אומר, שהוא לא רוצה ששביל אופניים ייחשב דרך בינעירונית וכך ייצא שבשבילי אופניים כן תהיה חובת חבישת קסדה.

שלי יחימוביץ:

אבל סיכמנו שהוא לא נחשב דרך בינעירונית, כיוון שהוא נמצא בתוך המתחם העירוני, שבפתחו יש תמרור ובסיומו יש תמרור.

דב חנין:

האם דרך עירונית היא גם דרך ביישובים קטנים, כמו מושבים וקיבוצים?

שלי יחימוביץ:

כן. יש תמרור בהתחלה ויש תמרור בסוף.

ניר ימין:

כן.

חווה ראובני:

כך מקובל לתמרר. כאשר יורדים מהכביש הראשי ונכנסים לתחומו של אותו מושב, יש תמרור.

דב חנין:

צריך להוסיף את החלופה של שבילי אופניים ודרך עירונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

שהמילים האחרונות תהיינה: "ובשבילי אופניים".

ניר ימין:

היתה הצעת חוק, הצעת חוק לעידוד תחבורת אופניים, שעברה גם קריאה ראשונה, והוצע להחיל עליה רציפות בוועדת הפנים והגנת הסביבה. יש שם הגדרה של שביל אופניים: "תוואי המיועד למעבר אופניים בלבד, המסומן לפי פקודת התעבורה". יכול להיות שאפשר להשתמש בהגדרה הזו כדי להגדיר מהו שביל אופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם מגדירים שם. באיזה שלב הצעת החוק?

חווה ראובני:

שביל: "דרך או חלק מדרך שאינו כביש שהוקצה..."

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, אין כרגע הגדרה לשביל אופניים.

חווה ראובני:

לא. יש הגדרה לשביל ויש הגדרה לתמרור. השביל מוקצה באמצעות הצבת תמרור.

היו"ר אופיר אקוניס:

את אומרת שיש תמרור, אבל אין הגדרה.

חווה ראובני:

יש הגדרה לשביל.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל לשביל אופניים אין הגדרה.

חווה ראובני:

לשביל אופניים אין הגדרה. זה שביל שההקצאה שלו לאופניים נעשית באמצעות תמרור.

ניר ימין:

אפשר להגיד: "שביל אופניים הוא שביל המיועד למעבר אופניים בלבד, המסומן בתמרור מתאים לפי הפקודה".

קריאה:

יש בעיה, כי שביל הוא רק פתרון טכני אחד מתוך שלושה פתרונות אחרים. יש גם נתיבים על הכביש, ויש כבישים המוגדרים כמתאימים לנסיעת רוכבי אופניים.

ניר ימין:

צריך שזה יהיה תוואי.

קריאה:

צריך הסדר תנועה שמתאים לרכיבת אופניים.

חווה ראובני:

שביל אופניים יכול להיות בכלל נתיב בכביש.

גידו סגל:

יש הנחיות של משרד התחבורה, ובהן יש מונח כללי הנקרא: "תשתיות לתנועת אופניים".

היו"ר אופיר אקוניס:

האם את מכירה את זה?

חווה ראובני:

אני לא בקיאה בזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש חוסר בתקנות או בחוקים. גם אם שמתם תמרור של אופניים, אין הגדרה. שאלתי אותך אם יש הגדרה לשביל אופניים, ואת אמרת שיש לך רק הגדרה לשביל.

חווה ראובני:

יש לי הגדרה לשביל, וכאשר שמים בו תמרור אופניים הוא שביל אופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

שאלתי אותך אם יש לך הגדרה לשביל אופניים. התשובה היא לא.

חווה ראובני:

לנו אין צורך בזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן לא כדאי לכתוב את זה. יש סוגי שבילים, על המדרכה וכו'.

שלי יחימוביץ:

אז בואו נוותר על זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו צריכים לסכם את הנוסח לפני קריאה ראשונה.

ניר ימין:

לפי מה שהבנתי מהלך הרוח של הוועדה, הכוונה היא שבדרך בינעירונית תהיה חובת חבישת קסדה.

שלי יחימוביץ:

לפי סיכום עם הממשלה.

ניר ימין:

בסדר. השאלה היא, האם גם בדרך בין עירונית לא תחול חובת חבישת הקסדה, אם יש בדרך בינעירונית תוואי המיועד לאופניים, לשבילי אופניים. השאלה היא, האם זה משהו שהוועדה רוצה להחליט לגביו.

בנוסף, תחול חובת חבישת קסדה בדרך עירונית אם מדובר במהלך תחרות או בפעילות שעיקר הפעילות היא ספורטיבית.

שלי יחימוביץ:

יש לך סעיף המכסה את זה.

ניר ימין:

בדרך עירונית החוק יחול רק כאשר מדובר במהלך תחרות או בפעילות שמטרתה העיקרית היא ספורטיבית.

דניאל מורגנשטרן:

תוציאו את כל הקטע של התחרויות. אין צורך בזה.

ניר ימין:

לגבי דרך בינעירונית תחול באופן כללי חובת חבישת קסדה. אנחנו מדברים רק על בגירים כרגע.

שלי יחימוביץ:

אני מציעה, להוציא את שבילי האופניים.

ניר ימין:

כלומר, שיהיה פטור מחובת חבישת הקסדה בשבילי אופניים.

שלי יחימוביץ:

כן.

ניר ימין:

לכן, אנחנו צריכים להחליט מהו שביל אופניים.

דב חנין:

אני מציע, שבשלב זה נסתייע באותו נוסח שכבר עבר קריאה ראשונה בחוק לעידור תחבורת אופניים. בהכנה לקריאה שנייה ושלישית נבצע התאמות.

ניר ימין:

בסדר. אני רק אקרא את ההגדרה שפורסמה בנוסח הכחול. "שביל אופניים – תוואי המיועד למעבר אופניים בלבד, המסומן בתמרור מתאים, לפי פקודת התעבורה".

שלי יחימוביץ:

מצוין.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין. האם זה עבר בוועדת הפנים?

ניר ימין:

כן. לגבי התקנות ששר התחבורה והבטיחות בדרכים היה אמור להתקין לעניין הדרישות שיש מקסדות המגן – שר התחבורה והבטיחות בדרכים לא התקין את התקנות.

חווה ראובני:

הן הוגשו בתחילת 2008, היה דיון עליהן ולא היתה הצבעה. כיוון שבממשלה הנוכחית היתה תמיכה בחוק, נאמר שלא מגישים אותן מחדש עד שלא יסתיימו שינויי החקיקה הראשית. בכל מקרה, היו מונחות על שולחן ועדת הכלכלה בכנסת הקודמת תקנות לעניין קסדות אופניים ושילוט בחנויות לממכר אופניים.

שלי יחימוביץ:

בסדר גמור.

ניר ימין:

האם יש כוונה להגיש את אותן תקנות גם בכנסת ה-18?

חווה ראובני:

אחרי שיושלמו שינויי החקיקה.

ניר ימין:

האם הוועדה רוצה לקצוב זמן לשר להגיש את התקנות האלה?

היו"ר אופיר אקוניס:

כאשר נסיים את החקיקה נטפל בתקנות.

חווה ראובני:

מה הוחלט לגבי שבילי אופניים בדרך בינעירונית? האם הם גם יהיו פטורים?

שלי יחימוביץ:

כן.

חווה ראובני:

זה לא נכתב בהצעת החוק, שעברה את החלטת הממשלה.

שלי יחימוביץ:

אם תהיה בעיה, אנחנו נתדיין עם השר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם ממשיכים לתאם, חה"כ יחימוביץ. התאום לא מתפוגג.

שלי יחימוביץ:

חס וחלילה. התחייבתי להיות מתואמת.

היו"ר אופיר אקוניס:

חה"כ יחימוביץ הודיעה על כך בתחילת הישיבה.

ניר ימין:

יכול להיות שנצטרך לעשות גם שינויי נוסח. כיום סעיף 65ג(א) אומר לא רק חובה לחבוש קסדת מגן שהאדם עצמו רוכב, אלא גם לא להרכיב אדם אחר. כמובן שכאשר אני מרכיב אדם אחר שהוא בגיר, אז הבגיר שאני מרכיב לא יהיה חייב בחובת חבישת קסדה. אם אני מרכיב קטין, הוא יהיה חייב בחבישת קסדה.

שלי יחימוביץ:

ודאי. אגב, זאת גם הפרקטיקה.

דב חנין:

ככל, שיש צורך בדבר, תכללו בדברי ההסבר את העובדה שהוועדה תשקול לקראת הקריאה השנייה והשלישית את הנושא של קטינים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב, שכדאי לחדד בעוד סעיף את נושא הבגיר. כאשר הבגיר מרכיב, הקטין עדיין יהיה חייב בחבישת קסדה.

דב חנין:

זה עולה מתוך הנוסח.

שלי יחימוביץ:

לי אין בעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו עוברים להצבעה. מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 2

נגד – אין

נמנע – 1

ההצעה עברה

שלי יחימוביץ:

למה אתה נמנע?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שמעתי טיעונים. אני מעדיף להימנע, אם לא אכפת לכם.

עידית חנוכה:

אודי אדירי, מאגף תקציבים באוצר מוסר, שההצעה אינה כרוכה בעלות תקציבית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:30**