**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 280**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, י"ז בתמוז התש"ע (29 ביוני 2010), שעה 13:00**

**סדר היום:** הבטיחות של רוכבי אופניים – הסדרה, פיקוח ואכיפה

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: אופיר אקוניס-היו"ר

דב חנין

חמד עמאר

**מוזמנים**: אילנה טלר מנהלת תחום תשתיות עירוניות, משרד התחבורה ובטיחות בדרכים

יונת מרטון רזון סמנכ"לית, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

עמי רוטמן עו"ד, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

נורית בוריה מנהלת תחום ארגונים קהילתיים, הרשות הלאומית לבטיחות

בדרכים

יוני חפץ דובר, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

פקד בני סמו קמ"ד תביעות באגף התנועה, משטרת ישראל

סנ"צ נועם בגינסקי ראש מדור תעבורה, משטרת ישראל

ריקי ויצהודלר קצינת מדור תביעות, אגף התנועה, משטרת ישראל

דוד מינגלגרים מ"מ מנכ"ל, החברה הממשלתית לתיירות, משרד התיירות

מיכה פרלמן רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

ניר קוגל סגן מנהל אגף הנדסה וסביבה, מע"צ

פיני קבלו סמנכ"ל קשרים לכנסת, מרכז השלטון המקומי

דוד גלבוע חבר הנהלה, איגוד האופניים בישראל

יותם אביזוהר מנכ"ל , ישראל בשביל אופניים

מרדכי פדר יו"ר חיים בדרך, מתונה

אילן גרודסקי מנהל תחום טכנולוגיה, עמותת אור ירוק

ד"ר יעקב אדלר חבר הנהלה, אנשים באדום

דניאל מורגנשטרן חבר הנהלת מלר"ז

יואב שאול מפקח, משרד החינוך

נסים גבאי מומחה תחבורה

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה**: יפעת שפרכר

**הבטיחות של רוכבי אופניים – הסדרה, פיקוח ואכיפה**

היו"ר אופיר אקוניס:

ביקשתי לכנס את הישיבה בעקבות ריבוי התאונות בהן היו מעורבים רוכבי אופניים ובעקבות הטרגדיה שפקדה את משפחת חשין כאשר איבדה את בנה בתאונת האופניים לפני כ-10 ימים. אנחנו משתתפים בצערה של המשפחה ובצערן של המשפחות האחרות שנפגעו בתאונות אופניים בתקופה קודמת של השנה.

אני לא בטוח שכולם מבינים את כל החקיקה הקיימת ואת כל התקנות הקיימות בתחום הנסיעה באופניים. אנחנו רוצים שימשיכו לנסוע בבטיחות ובביטחון בכבישים. אנחנו רוצים שאנשים ידעו על המקומות שהם אינם יכולים לנסוע בהם. כך עשויות להימנע טרגדיות.

אני רוצה לשמוע מהמדינה כיצד היא נערכת. אני יודע שבאירופה ישנם שבילים מיוחדים לרכיבה על אופניים. אני לא מדבר על הנסיעה בתוך הערים, כי כרגע, לפי מיטב ידיעתי, הרכיבה בתוך הערים מוסדרת בצורה יותר טובה מאשר הרכיבה בכבישים בין-עירונים, בוודאי בכבישים המהירים.

אנחנו ניגע בהצעת החוק שקיימת בבניין הזה שמאפשרת להסיר את הקסדות בנסיעה עירונית. אני חושב שהצעת החוק הזאת היא הצעה לא טובה. היא בוודאי לא טובה כאשר רוכבי האופניים מוצאים את עצמם כנפגעים בתאונות שמתרחשות בכבישי הארץ.

דב חנין:

2 הרוכבים שנפגעו חבשו קסדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא הנותנת. אנחנו לא רוצים להישען על תאונות שתוצאותיהן היו פחות טרגדיות. קיימתי שורה של פגישות בנושא הזה על מנת לשמוע מה המשמעות של ביטול החוק. אם אינני טועה, מדובר בחקיקה פרטית של כמה חברי כנסת. אני לא שותף לחקיקה הזאת. אני חושב שמדובר בחקיקה שאיננה במקומה ואסור לה לעבור. היא גם בניגוד מוחלט למה שקיבלה ועדת הכלכלה של הכנסת בכנסת הקודמת בראשותו של השר היום וחבר הכנסת לשעבר, גלעד ארדן.

אני מבקש לשמוע ממשרד התחבורה, שמופקד על התחבורה ועל הבטיחות בדרכים, מה היא התקינה, מה היא החקיקה, מה הם החוקים וההסדרים שנהוגים כעת בתחום הזה.

אילנה טלר:

לפי מיטב ידיעתי, החוק אוסר על רכיבה באופניים בדרכים בין-עירוניות.

היו"ר אופיר אקוניס:

ביקשתי ממנהלת הוועדה שיהיה גם משפטן ממשרד התחבורה. הגברת ראובני הייתה יכולה לתת לנו את התשובות.

אילנה טלר:

המשרד מעודד את כל הנושא של רכיבה באופניים כחלק מעידוד השימוש בתחבורה ציבורית. כרגע נעשה פיילוט ב-6 רשויות מקומיות לגבי שבילי אופניים. הפיילוט הזה עבר בהצלחה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בתוך תחומי העיר?

אילנה טלר:

נכון. אני מדברת על רשויות מקומיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

איפה?

אילנה טלר:

ראשון לציון, הוד השרון, אשקלון, מודיעין, באר-שבע ועפולה, כאשר עכו לתכנון, ראשון לציון, הוד השרון ואשקלון יוצאות לביצוע. יש רשויות נוספות שהצטרפו השנה, שזה ערד ובת ים. לכל רשות שתהיה מוכנה להשתתף נעזור בתקצוב, בתכנון ובביצוע. משרד התחבורה משתתף בכל הנושא של שבילי אופניים, בעיקר לבתי ספר אזוריים. משרד התחבורה הוציא הנחיות לתכנון שבילי אופניים בדרכים עירוניות מתוך ראייה מושכלת ועכשווית של כל הנושא של שילוב האופניים יחד עם התחבורה הרגילה ויחד עם הולכי הרגל. עד כה המשרד תקצב 45 מיליון שקלים לכל הנושא של שבילי אופניים.

לאה ורון:

לאיזו תקופה? לשנת 2010?

אילנה טלר:

זה במצטבר, לא לשנה אחת.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה חלק מהתקציב השנתי של משרד התחבורה?

מיכה פרלמן:

במסגרת התקציב יש כמה תקנות שמיועדות לזה. זה גם מתוקצב אגב פרויקטים גדולים שאנחנו עושים כחלק מהמערך המשלים לתחבורה הציבורית.

לאה ורון:

על גבי כמה שנים נפרסו אותם 45 מיליון שקלים?

מיכה פרלמן:

אני לא יודע למה היא התכוונה ב-45 מיליון שקלים, אבל זה לא רק השנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

עוד מעט יהיה תקציב חדש וניתן יהיה להעלות את הסכום הזה. אני מזכיר שזה הולך להיות תקציב דו-שנתי. אולי המשטרה תיתן לנו תשובה לגבי מה מותר כרגע מבחינת החוק הישראלי.

בני סמו:

מלבד דרך מהירה, ששם אין כניסה לאופניים, יש לאופניים זכות לנסוע בכל כביש. כל סימן ג' לפרק שלישי בחלק ב' של תקנות התעבורה, דהיינו תקנות 123 עד 136, דנות בנושא האופניים, קרי בטיחות, מקום הרכיבה, איפה זה מוסדר. התקנות הספציפיות זה 128 ו-129. תקנה 128 מדברת על כך שרוכב האופניים ירכב בחלקו הימיני של הכביש קרוב לשפת המדרכה. תקנה 129 שוללת את האפשרות לרכב על מדרכה שמיועדת להולכי רגל.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה אומר שהאיסור על רוכבי האופניים הוא על נסיעה בדרך מהירה בלבד, כאשר בכל כביש עירוני וגם בכביש בין עירוני, שאני לא יודע כמה הוא פחות מסוכן מכביש מהיר, מותר לנסוע גם במצב שאין שוליים או שהשוליים צרות מאוד. זה מותר על פי החוק. איפה היו התאונות? אם אינני טועה, התאונות היו בכבישים הבין-עירוניים.

בני סמו:

יש תקנות וסעיפים כלליים, כמו תקנה 21(ג) של חובת הזהירות של כל עובר דרך, או סעיף 62 לפקודת התעבורה שמדבר על נהיגה שעליה יש עונשין. במקום שאי אפשר לרכב בבטחה או שהוא מהווה סיכון לעצמו או למשתמשים אחרים, אפשר להחיל את הסעיפים האלה על רוכב אופניים כאחד שמשתמש בדרך.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש רכיבה לא מועטה של רוכבי אופניים בכבישים בין-עירוניים. זה מותר להם מבחינת החוק?

נועם בגינסקי:

זה מותר על פי החוק. זה הולך ומתגבר ככל שהמודעות גוברת.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסכנה שם היא גדולה.

נועם בגינסקי:

ככל שהציבור חשוף יותר לספורט הזה הדבר הולך ומתרחב. אנחנו מדברים היום על מעל 400 אלף רוכבים. אם מסתכלים על הנתונים בראייה רב שנתית, אז במהלך העשור האחרון יש קורולציה בין כמות ההרוגים שהיו בתאונות שאירעו בדרכים בין-עירוניות לאזורים שמוגדרים כדרך עירונית. יש 98 הרוגים ב-10 השנים האלו בדרכים הבין-עירוניות, לעומת 101 הרוגים בדרכים העירוניות. את הפער הדרמטי אפשר לראות בפצועים קשה. בדרכים הבין-עירוניות יש לנו 184 פצועים קשה, בדרכים העירוניות 848 פצועים קשה. אפשר להבין שכמות התאונות בדרכים הבין-עירוניות יותר קטנה מהכמות של התאונות בדרכים העירוניות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נובע מכך שבדרכים העירוניות נוסעים הרבה יותר אנשים.

נועם בגינסקי:

וגם הרבה יותר לאט.

היו"ר אופיר אקוניס:

מטרת הדיון הזה היא הצלת חיים ומניעת טרגדיות נוספות. האם אתם אוכפים את איסור הנסיעה בדרכים המהירות?

נועם בגינסקי:

הרוכבים מודעים לאיסור הזה. המעטים שנוסעים אלה עובדים זרים. אלה שמתאמנים ועושים את הרכיבה לכושר גופני מכירים את החוק ויודעים שאסור להם להיכנס לדרכים מהירות. אנחנו כמעט ולא מוצאים אותם שם. את מי שאנחנו מוצאים זה את העובדים הזרים שלא יודעים לעשות את האבחנות. לעובדים הזרים אנחנו מוציאים את האוויר מהגלגלים. זה משהו שהחוק מאפשר לנו לעשות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה החוק?

נועם בגינסקי:

אין משמעות למצב שבו אני אכתוב לאותו עובד זר דוח על כך שהוא נכנס עם אופניים לדרך מהירה. אין לי דרך לבדוק אם הוא שילם את הדוח. אין לי גם דרך לאכוף עליו את התשלום. כדי למנוע את המשך ביצוע העבירה, שעל זה אנחנו מופקדים, אנחנו פשוט מוציאים את האוויר מהגלגלים.

בדרך בין-עירונית אין לנו מה לאכוף, כי לרוכבים מותר לנסוע. חלק גדול מהרוכבים בתוך העיר אלה ילדים, נערים. אני לא יכול לעצור ילד בן 12 ולרשום לו דוח על זה שהוא לא עצר בתמרור עצור. האכיפה בנושא של רכיבה באופניים בתוך העיר היא די מינורית. היא נעשית, אבל היא די מינורית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי אמור לאכוף חוק שנחקק בכנסת לגבי חובת חבישת קסדה?

נועם בגינסקי:

המשטרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם הייתה אכיפה בחוק הזה?

נועם בגינסקי:

אין לי פה נתונים, אבל אני חושב שכן. אין לי נתון מספרי לגבי העבירה הספציפית הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא עדיין קיים בספר החוקים של מדינת ישראל.

יותם אביזוהר:

משרד התחבורה לא תקנן את התקנות של הקסדות שמאפשרות למשטרת ישראל לאכוף את החוק.

דוד גלבוע:

אני הייתי בטוח שזה בוטל. הציבור יודע שהנושא של הקסדות בוטל.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך הציבור יודע שזה בוטל?

דוד גלבוע:

היו על זה כתבות שלמות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אל תסתמך על כתבות שנכתבות על ידי גורמים בעלי עניין. מופעל עלי לחץ אגרסיבי בלתי מתון על ידי ראש עיריית תל-אביב לבטל את החוק הזה למען מיזם כלכלי שהוא מעוניין בו. אני כיושב-ראש ועדת הכלכלה לא מתכוון לקדם את החוק הזה. היה פה דיון אחד שנמנעתי בו. בעיני החוק הזה הוא חוק מציל חיים. עכשיו אנחנו מגלים שמשרד התחבורה לא התקין תקנות מזה 3 שנים שנותנות למשטרה את הכלי לאכוף.

אנחנו דורשים ממשרד התחבורה להביא לכאן במהירות האפשרית את התקנות. התקנות לא צריכות להיות בזמן מושב, הן יכולות להיות בזמן פגרה. אנחנו נדאג לפרסם את זה בצורה מקסימאלית.

דניאל מורגנשטרן:

החוק הזה יותר מחיוני. חברת הכנסת שלי יחימוביץ, שיזמה את ביטול החוק, פרסמה את העניין. האיש מתבסס על דברים שהתפרסמו על סמך ראיונות עם חברת הכנסת שלי יחימוביץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבקש מהמשרד לביטחון פנים מחשבה מחודשת. ההצעה הזאת עברה במליאת הכנסת בקריאה ראשונה בתמיכת הממשלה. אני מבקש משר התחבורה, מהייעוץ המשפטי במשרד התחבורה ומהמשרד לביטחון פנים להגיש לי חוות דעת מחודשת בנוגע לחוק הזה. אני התפלאתי על תמיכתה של הממשלה. אני שיתפתי גם שר בממשלה. לא הבנו כיצד הממשלה תמכה בחוק הזה. אני מבקש חשיבה מחודשת. אני לא יכול לבקש מהממשלה רוויזיה בעניין, אבל לפחות שתהיה רוויזיה במחשבה בעקבות ריבוי התאונות. זה עוד לא מאוחר. החוק רק עבר בקריאה ראשונה.

בני סמו:

תקנה 134 מעניקה סמכות לשוטר להוציא את האוויר מגלגלי האופניים.

חמד עמאר:

זה לא סוד שאנחנו כמדינת ישראל לא הצלחנו להדביק את העולם מבחינת הנושא של האופניים והרכיבה באופניים. אם אתה מסתובב בעולם אתה רואה שבכל עיר יש שביל מסודר לאופניים. אפילו הולכי רגל לא הולכים שם. גם בכבישים בין- עירוניים אתה רואה שבילים לאופניים. כולנו יודעים שרוכבי אופניים, הולכי רגל, אופנועים וקטנועים הם הפגיעים ביותר. למי שנוסע ברכב יש שלדה שמגינה עליו, יש את החגורה שהוא שם עליו, יש גוף שמגן עליו. לרוכב האופניים אין. יש עלייה מתמדת בנפגעים בקרב רוכבי האופניים.

נועם בגינסקי:

מתחילת השנה יש 7 הרוגים לעומת 8 בשנה שעברה.

חמד עמאר:

אנחנו כמדינת ישראל וכוועדת הכלכלה שומעים על 45 מיליון שקל. מה הנתון הזה יכול לעשות לנו? איך מתכננים את הכבישים הבין-עירוניים בעתיד כך שיהיו בו גם שבילים לרוכבי אופניים? יש כבישים חדשים שאנחנו מתכננים. איך אנחנו הולכים ומקדמים את כל הנושא של רכיבת אופניים במדינת ישראל? שר התחבורה, שהוא שר שנכנס לכל נקודה ונקודה מבחינת תשתיות, צריך לקחת את הנקודה של רכיבת אופניים ולקדם את הנושא. אני שומע שיש תכנון בתוך הערים. ראיתי שרק בתל-אביב יש שבילי אופנים. בחיפה לא ראיתי שבילי אופניים. צריך להשקיע הרבה כסף בנושא. כדי לחסוך בחיי אדם אנחנו מוכנים להשקיע המון כסף. כאן המקום לקחת את הנושא. היום מדובר ב-400 אלף רוכבי אופניים, אבל זה עוד ילך ויעלה. אנשים לא רוצים לעמוד בפקקים. אם אתה מסתובב באירופה אתה רואה אנשים בחליפה רוכבים על אופניים לעבודה. אנחנו רוצים להגיע לזה בארץ. מדובר באיכות סביבה, בחיסכון בזמן ובאיכות חיים. אני יודע שהנושא של הקסדות עבר בקריאה ראשונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הממשלה תמכה בשתי הצעות חוק פרטיות של חבר הכנת דב חנין ושל חברת הכנסת יחימוביץ. בחדר הזה קיימנו הכנה לקריאה ראשונה. העליתי את זה. ברוב קולות של חברי הוועדה ההצעה עברה לקריאה ראשונה. אני נמנעתי בהצבעה הזאת. זאת הייתה הצבעתי לפליאתם של חברי הכנסת המציעים. אני חושב שעשיתי את המוטל עלי כמחוקק, כיושב-ראש ועדה בכנסת וכמי שמאמין שהחוק הזה לא נבון, לא נכון ומסוכן מאוד. אני חוזר ומבקש מהמשרד לביטחון פנים וממשרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבחון מחדש את העניין.

חמד עמאר:

את הנושא הזה צריך לשקול שנית.

היו"ר אופיר אקוניס:

לאוצר לא הייתה עמדה בחוק הזה.

יותם אביזוהר:

אני מודה ליושב-ראש הוועדה על הדיון החשוב הזה. אנחנו עמותה שפועלת באסטרטגיות שונות מול גופים שונים, אם זה רכבת ישראל, מע"צ, רשויות מקומיות והציבור הרחב. בשנת 2008 נמכרו מעל 374 אלף זוגות אופניים. הרוכבים קיימים בשטח, אי אפשר להתעלם מהם. כאשר מדברים על רוכבי אופניים מתייחסים ל-3 קבוצות שונות. יש את רוכבי הכביש שרוכבים בכבישים בין-עירוניים, יש את אלה שרוכבים בהרים ויש את רוכבי השטח שהם פחות קשורים לענייננו אבל לפעמים הם חוצים את אותם כבישים. הגידול במספר הרוכבים לא מלווה בפיתוח תשתיות מתאימות. לאורך הכבישים הבין-עירוניים וגם בערים אנחנו לא רואים מספיק שבילים. עיריית תל- אביב יוצאת דופן, כי זאת עירייה עשירה שמצליחה מתוך התקציב העירוני שלה להקצות כל שנה 14 מליון שקל לפרויקט האופניים העירוני. אנחנו רואים תוצאות. יש 100 קילומטר של שבילי אופניים. העירייה גם מדווחת על מעל 15% נסיעה יום יומית במרכז העיר באופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כרוכב אופניים שחרד לבטיחותו האישי, האם אתה חושב שמיזם האופניים להשכרה בעיריית תל-אביב יכול להתקיים עם השכרת קסדות, או שאתה חושב שאפשר להפעיל את המיזם הזה בלי הצורך בחבישת קסדה?

יותר אביזוהר:

המיזם הספציפי הזה נכנס להקפאה כשנתיים מאז שחוק קסדה עבר. הצעת החוק שהציעה חברת הכנסת יחימוביץ לא מוריד את הקסדה מהראשים, היא מקלה על מבוגרים שרוכבים בעיר. המבוגרים יהיו פטורים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם עלולים להיפגע. כיושב-ראש ועדה שיש לו אחריות לנעשה בוועדה הזאת אני לא מתכוון להיות שותף לדבר הזה. אני מעדיף שהמיזם הכלכלי של מר חולדאי יידחה בעוד חודשיים ושיימצא לזה פתרון אחר. אנחנו רוצים לשמור על ביטחונם של הרוכבים. מדובר בעשרות אלפים כל יום. זה מונע זיהום אוויר, מוריד רכבים מהכביש. אני דואג לחייהם. הראשון שייפגע יבוא למחוקק.

יותם אביזוהר:

לפני כחודש הצטרפנו לפדרציית הרוכבים האירופית – ECF - שזה אחד הגופים המקצועיים והגדולים בעולם. אחד הנושאים שהוא נדרש אליו זה סוגיית חוק קסדה. הם בפירוש מתנגדים לחוק קסדה באופן גורף. הם בעד חוקים מידתיים יותר. יש ויכוח בין אנשי מקצוע שונים.

ב-2008 הוכפל מספר ההרוגים בתאונות דרכים בקרב רוכבי האופנים לעומת שנה לפני זה. ב-2009 חלה עלייה נוספת. אנחנו מאוד חוששים ש- 2010 תהיה שנה גרועה עוד יותר.

מיכה פרלמן:

איך זה ביחס לגידול בכמות הרוכבים?

יותר אביזוהר:

אני לא יודע לעשות את ההשוואות, אבל יש גידול במספר הרוכבים, יש גידול במספר התאונות ואין גידול בתשתיות. זה נושא שמאוד מטריד אותנו. אנחנו מדברים על העדר פתרונות לרוכבי כביש. הרשויות המקומיות, למעט תל-אביב, לא מסוגלות להוציא מתוך התקציב העירוני שלהן פתרונות לרוכבי כביש. כאן נדרש ממשרד האוצר וממשרד התחבורה לתקצב בצורה רצינית. 46 מיליון שקל פרוסים על 4 שנים זה תקציב מאוד מצחיק כשמסתכלים על התקציב הכולל של משרד התחבורה. זה פחות מחצי אחוז. העדר תשתית בערים מובילה רוכבים רבים לרכב על המדרכה. אנחנו נתקלים ביותר ויותר תאונות בין הולכי רגל לרוכבי אופניים. זה מצב לא בריא ומסוכן. בקונפליקטים האלה היו הרוגים.

היינו שותפים לתהליך ארוך עם משרד התחבורה בכתיבת הנחיות לתכנון שבילי אופניים. פתרון שאנחנו חושבים כנכון הוא לאפשר לרוכבי האופניים להיות בפרונט כך שהמהירות שלהם תהיה יותר גדולה וזמן הפינוי של הצומת יהיה יותר קצר. פתרונות כאלה לא התקבלו על ידי ועדת ההיגוי שבראשה עמד ישעיהו רונן. אנחנו ממליצים לשקול פתרון כזה. אנחנו חושבים שהוא יכול להגביר את בטיחות הרוכבים בערים.

למרות שרוכבי הכביש הם יחסית חלק קטן מסך כל הרוכבים, אנחנו רואים שם את עיקר הבעיה. שם עיקר התאונות החמורות ורוב ההרוגים. התשתית לא מספיק טובה, לא מספיק מתוחזקת. יש הרבה חול , חצץ, שברי זכוכיות וסדקים. יש תחנות אוטובוסים שמעלימות את השוליים. אלה דברים שחייבים להיפתר. קל לנו להאשים את הרוכב שטעה ופנה אל הכביש, אבל הרוכב פנה אל הכביש בגלל מציאות שלא מאפשרת לו לרכב על השוליים.

נועם בגינסקי:

שיעצור ויבדוק. בסוף זה החיים שלו. לא בגלל שיש תחנה נכנסים לכביש.

יותם אביזוהר:

זה ברור, אבל אני חושב שמדינת ישראל צריכה לייצר תשתית הרבה יותר ידידותית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני רואה שיש הסדרת פתרונות בטוחים לרכיבת כביש בלונג-איילנד, באורוגון ובקנדה. כשאתה מדבר על הסדרת תשתיות אתה מדבר על הדברים האלה.

חמד עמאר:

כשמתכננים כביש צריך לקחת בחשבון את השביל לרכיבת אופניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש שם יותר שטח.

נועם בגינסקי:

נתיב הנסיעה של האופניים הוא על חשבון השוליים. זה לא משהו אקסטרה. זה השול של הדרך.

היו"ר אופיר אקוניס:

המשטרה לא ממליצה על דבר שכזה?

נועם בגינסקי:

אין שום הפרדה בין הרכבים שנוסעים לרוכבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

ניתן לסמן את זה.

יותר אביזוהר:

אני שמח לעדכן את חברי הוועדה על כך שאתמול דוד גלבוע ואני היינו בפגישה עם הוועדה המחוזית שעסקה בנושא הרחבת כביש 38.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מוכרח להגיד לך שלא הייתי מרוצה מהתנהגות רוכבי האופניים בכביש הזה. רוכבי האופניים פלשו לאמצע הכביש. זה היה מסוכן להם, לי ול-2 הילדים הקטנים שלי. זאת הייתה נסיעה לא בטיחותית. עמדה שם ניידת משטרה שסגרה מסלול לרכיבה.

יותר אביזוהר:

בפגישה שעסקה בתכנון המחודש של הכביש דובר בפירוש על שוליים רחבים עם במפר חוצץ בין השוליים למכוניות. אנחנו מאוד ממליצים על פתרונות כאלה שקיימים במדינות אחרות בעולם. זה לא פוטר הצבת שילוט מתאים, הצבת תמרורים מתאימים. כשהיינו בפגישה עם מע"צ לגבי אותם כבישים ואמרנו שצריך להציב שלטים שהמטרה שלהם היא להגביר את המודעות של הנהגים, התשובה שקיבלנו הייתה ששלט שעליו כתוב זהירות רוכבי אופניים עולה 600 שקל למדינה ושאין תקציב לשלטים כאלה.

את שבילי האופניים בתל-אביב אנחנו מאוד אוהבים. הם מופרדים מתנועת הרכבים על ידי שורה של מכוניות חונות. אחת הבעיות היא שקטנועים מאוד אוהבים להשתמש בשבילים האלה. פה נדרשת אכיפה. משטרת ישראל צריכה להקצות את כוח האדם כדי למנוע נסיעה של קטנועים בשבילי אופניים.

אנחנו מציעים לגבש תכנית לאומית, שמטרתה הגברת בטיחות רוכבי אופניים. לתכנית יהיו מטרות, יעדים שנתיים מוגדרים ותקציב שיאפשר את השגתם. התכנית תתייחס גם להסדרת תשתית בטוחה לרכיבה לאורך כבישים עירוניים ובין עירוניים. גם כשיש תשתית היא נופלת על סעיף התחזוקה שלא מטופל מספיק. את העבודה מול רוכבי האופניים חייבים לעשות, אבל עבודה נדרשת גם מול הנהגים. האכיפה היא בפירוש חלק מהסיפור. כשבוחנים תאונה צריך לראות למה קרתה, איך קרתה ואיך אפשר לנסות לשפר את התשתית כדי למנוע את התאונה הבאה.

נסים גבאי:

שמעתי שאמרו פה שיעשו תשתיות לרוכבי אופנים. אני מוריד את הכובע, אבל אני בטוח שזה לא יהיה בדור של הנכד שלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אל תהיה פסימי.

נסים גבאי:

כשאנחנו נוהגים ברכב ואנחנו רואים מצד ימין רוכב אופנים אנחנו לא פעם אומרים שהאדם מטורף ושמישהו הולך להרוג אותו בקרוב. מה זה רוכב אופנים? זה הולך רכב ממונע על גלגלים. ראיתי אתמול 2 רוכבי אופניים בכביש פנימי בתל-אביב.

היו"ר אופיר אקוניס:

בציר שבו הם נסעו היה שביל?

נסים גבאי:

הם היו בקטע שבו לא היה שביל. גם כשיש שבילים יש קטעים שאין בהם שבילים. אני נורא סקפטי לגבי הגישה שאומרת שניתן למשטרה לאכוף רוכבי אופניים. את התנועה הרגילה היא לא אוכפת. אני כרוכב אופניים עבריין בתחום הזה כבר הרבה מאוד שנים. אני מחנך את הילדים שלי ואת עם ישראל להיות עבריינים. זה החוק היחידי בעולם שאני עובר עליו. רוכבי האופניים רשאים לרכב בכבישים בין-עירוניים בשול השמאלי נגד כיוון התנועה. רוכב האופניים לעולם לא ייתן אמון בנהג, הוא יסמוך רק על עצמו. במקום שאני ארכב על אותו שול ימני עם הגב לתנועה, אני ארכב בשול השמאלי עם הפנים שלי לתנועה. זה יגרום למצב שאם אני רואה רכב שמתחיל לסטות אני עוצר, נותן לו לעבור ואני נשאר בחיים. כאשר אני עם הגב לתנועה אני מפקיר את עצמי בידי אותו נהג שאני לא סמך עליו. עם ישראל תומך בגישה הזאת. אני מאוד מקווה שכנסת ישראל תיתן את דעתה גם בעניין הזה.

אילן גרודסקי:

אני מבקש להודות ליושב-ראש הוועדה על זימון הדיון החשוב הזה. אנחנו בעמותת אור ירוק מבקשים לעודד את השימוש באופניים, אבל יחד עם זה גם את האמצעים שדואגים לבטיחות בדרכים. אני מבקש להעלות בפני הוועדה את המסמך של מרכז המחקר והמידע של הכנסת בנושא רכיבה על אופניים מ-15 באוקטובר 2007. הוא הוצג והוכן כאן עבורכם לקראת יום המחויבות הלאומית לבטיחות בדרכים. בעמודים 8,9 ו-10 יש שורה ארוכה של המלצות שמשרד התחבורה הצהיר שהן בביצוע. היום, בחלוף 3 שנים, אני מצפה שידווח כאן לוועדה איפה עומדים הדברים האלה ועד כמה זה התקדם, לא לתת רק סעיף תקציבי אחד לא ברור. בעמוד 14 בנספח מספר 1 ובעמוד 15 יש 31 שורות מתוקצבות לפרויקטים בנושא הגברת הבטיחות בדרכים לרוכבי אופנים. הם היו בביצוע בשנת 2005. אנחנו משערים שבמחצית העשור שחלף העניין הזה הבשיל והתקדם. ראוי שיוצג בפניי הוועדה מה בוצע בנקודה הזאת.

דניאל מורגנשטרן:

אדוני היושב-ראש, אני רוצה לברך אותך על היוזמה לזמן את הוועדה ולהתחיל סוף סוף לדון ברצינות בנושא הזה. צריך להבחין בין רוכבי הכביש לרוכבי השטח. רוכבי השטח מתרבים בקצב יותר מהיר מרוכבי הכביש, אבל גם כמות האנשים שנוסעים למקום עבודה, ללימודים, לבילויים הולכת וגדלה, במיוחד באגד הערים גוש דן. ידידי ועמיתי נתן כאן חלק מהנתונים.

אני חושב שהתירוץ שנקרא שבילים יעודיים לרוכבי אופניים זה פארסה, זה לא רציני, זה לא פועל. גם איפה שכבר עשו אותם בצורה האלגנטית והיעילה בתל-אביב, שזה ברחובות קפלן ואבן-גבירול, קשה לנסוע. הולכי הרגל תופסים את הנתיב לרכיבת אופניים. כאשר אתה רוכב ב-20 קמ"ש מול הולך רגל שהולך ב-5 או ב-6 קמ"ש מדובר בסכנת חיים. ללכת ולהטיף ולהגיד שבעיריית תל- אביב יש 96 קילומטר שבילי אופניים זה דבר שאני לא יודע לכנות. אותם שבילים יעודיים שמופרדים במן במפר כזה גוזלים חלק מהכביש. חלק מנהגי המכוניות נכנסים לתוך השביל ומחנים בתוכו. ניסיתי לנסוע בכביש הזה, זאת סכנת נפשות.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם מדובר שם בפיילוט?

דניאל מורגנשטרן:

זה קבוע.

יותם אביזוהר:

זה פיילוט שהוכתר בהצלחה.

דניאל מורגשנטרן:

סכנת נפשות. בדצמבר הייתי בקופנהגן. למרות שביום לפני האחרון של הוועידה היו 14 סנטימטר של שלג, כרבע מהאופניים נלקחו ואנשים רכבו בשלג בטמפרטורה של בין מינוס 4 למינוס 6. אנשים רכבו בלי קסדות. בדנמרק יש נתיב אקסקלוסיבי שאיש לא נכנס אליו. לא רכב מנועי, לא הולך רגל ולא אופנוע. הוא יכול לרכב שם בלי קסדה. בארץ זה לא יעבוד.

לרוכב האופניים בתקנות התעבורה יש את אותה זכות דרך כמו לכל בעל רכב מנועי. צריך להתחיל לקחת את ג. יפית, את ד. יפית, את ח. יפית ואת כל עם ישראל ולהתחיל להגיד שלרוכב האופניים יש את אותה זכות. סיפרתי לעמיתי כאן שיום אחד נתקלתי בניצב משנה במשטרה שלא ידע את זה. אם בארזים נפלה שלהבת, מה יגידו אזובי הכביש. זה עצוב מאוד, משום שזה אלמנט חינוכי, נורמטיבי וגם אכיפתי. אם הנהג ידע שיש לי את אותה זכות דרך כמו שלו..

נסים גבאי:

ואם הוא ידע, הוא לא יפגע בה?

דניאל מורגנשטרן:

יכול להיות שהוא יתחיל לא לצפור. בעניין הקסדה, אדוני היושב-ראש, אני יחד איתך. הייתי מגדולי החסידים של הקסדה בגלל אסון שקרה לי במשפחה. חייבים קסדה. בפארק הירקון בתל-אביב אני רואה אבא ואמא ללא קסדה רוכבים על 2 זוגות אופניים, אחריהם הדרדסים עם קסדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יודע שגילינו בישיבה הזאת שאין תקנות? לא הובאו לכאן תקנות במשך 3 וחצי שנים, לכן גם המשטרה לא יכולה הייתה לאכוף. זה דבר לא יאומן. אני הולך לדבר על זה עם שר התחבורה ועם המנכ"ל. אני מבקש שעד סוף יולי יובאו התקנות ונאשר אותן באבחת חרב. זה דבר לא מקובל. אני לא מבין מה מנע ממשרד התחבורה כל הזמן הזה.

דניאל מורגנשטרן:

ביום שישי האחרון היה טריאתלון בנתניה. המשטרה סגרה לנו 7 קילומטר מהכביש. רכבנו בכביש סטרילי. אם אני אפתח את הקסדה אני פסול. לפי התקנון של האיגוד הבינלאומי לטריאתלון והאיגוד האירופי לטריאתלון אם פתחת את הקסדה אתה פסול. גם בשטח ההחלפה יכול מישהו בטעות לרוץ וזה יסכן את חייך.

צריך להחמיר את הענישה. אני מקווה שבעקבות האסון הנוראי שפקד שופט עליון לשעבר, שופטי ישראל, שהם רחמנים בני רחמנים ומתייחסים להרג בכבישים כאל משהו שקרה תוך כדי רשלנות ולא כאל הריגה ממש, יתחילו לחשוב פעמיים, משום שהפעם זה בשר מבשרם. אולי נזכה בעונשים מרתיעים לגבי מי שעובר עבירה.

הסכנה הגדולה ביותר לרוכבי האופניים היא מהנהגים של התחבורה הציבורית. צריך לבדוק אם אפשר לחייב כל נהג ציבורי לעבור אחת ל-5 שנים מבחן ברכיבה על אופנים. המטרה היא לא שאותו נהג יהיה רוכב אופניים, אלא שילמד להתחשב בתנועה ובכל שאר המשתמשים בדרך. רק כאשר הוא יצטרך לרכב על אופניים הוא יתחיל לחשוב ולהתנהג אחרת.

יותר אביזוהר:

הרשות הלאומית מעבירה הכשרות לנהגי משאיות.

דני מורגנשטרן:

יכול להיות שצריך להכניס את זה לחוק. זה יביא ליותר התחשבות בכבישים. כל רוח קלה מוציאה אותנו משיווי המשקל והופכת להיות סכנת חיים. אדוני היושב-ראש, תילחם בביטול חוק הקסדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נדמה לי שעמדתי הובהרה פה בצורה ברורה. גם ביקשתי מהממשלה לבחון מחדש את התמיכה שלה.

יותם אביזוהר:

ממשלת ישראל קיבלה החלטה חשובה בשנת 2008 לקדם את ענף האופניים. זאת לא רק החלטה דקלרטיבית, אלא החלטה שמגובה ב-100 מיליון שקל.

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד התחבורה אומר לך שהשקיעו 45 מיליון.

יותם אביזוהר:

מי שנבחר ליישם את החלטת הממשלה זה משרד התיירות. למרות שבהחלטה יש התייחסות לרכיבה עירונית, לרכיבה בין-עירונית ולבטיחות בדרכים, הנושאים האלה מעניינים פחות את משרד התיירות.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך זה בכלל הגיע למשרד התיירות?

יותם אביזוהר:

חלק מהסיפור הזה הוא קידום תיירות אופניים.

דניאל מורגנשטרן:

לא יקרה שום דבר אם לכל זוג אופניים כזה תחובר באיזו שהיא צורה שרשרת עם קסדה. אני מחבר את הקסדה שלי לאופניים שנמצאים כרגע בתחנת הרכבת בתל-אביב. הקסדה מחכה לי יחד עם האופניים. לא קורה לה שום דבר.

מיכה פרלמן:

בתכנית עצמה רשום בפירוש שחלק מהמטרות זה עידוד השימוש באופניים כחלק משלים לתחבורה הציבורית. עד היום לא הוצגה תכנית לאיך הדברים האלה מקודמים. במסגרת סדרי העדיפויות של ה-100 מיליון שקל אולי כדאי לראות איך אנחנו לוקחים חלק מהתקציב למטרות האלו. אני יודע שמשרד התחבורה משתתף בתקציב הזה. אני חושב ששווה למצות את התקציב הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איפה הוא נמצא כרגע?

מיכה פרלמן:

במשרד התיירות.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל ה-100 מיליון?

מיכה פרלמן:

זאת ההחלטה. עידוד השימוש באופניים זה חלק מהמטרות שאנחנו תומכים בהן. כל מה שקשור בתשתיות ופתרונות גורפים לתשתיות הבין-עירוניות נושא בצידו עלויות מאוד גבוהות. כאשר יורדים לפרטים מגלים שזה על קומץ לא גדול של רוכבים. צריך להידרש לסוגיה הזאת בענייני תקציב וסדרי עדיפויות לשימושים בתקציב. הצעת חוק פרטית שהוצגה בשנה שעברה ובשנים שלפניה לנסות ולעשות שבילי אופניים מוסדרים בכל כבישי ישראל הוערכה בעלות של מעל 100 מיליון שקל בשנה. מדובר בעלויות כבדות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת הייתה הצעת חוק פרטית שהתנגדתם לה. של מי היא הייתה?

מיכה פרלמן:

נדמה לי שחבר הכנסת גלעד ארדן היה שותף להצעה. אני חושב שגם גדעון סער, אבל אני לא בטוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר לעשות matching בין המשרד להגנת הסביבה ל-100 מיליון שרובו נמצא במשרד התיירות.

מיכה פרלמן:

זה גם התקציב של המשרד להגנת הסביבה. גם הסימון מחדש לאורך כל כבישי הארץ נושא בחובו עלויות לא מבוטלות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אגיש הצעת חוק יחד עם חבר הכנסת חמד עמאר שמחייבת את מע"צ, את משרד התחבורה ואת הממשלה לסמן ולתמרר. זה לא יעלה 100 מיליון.

דוד גלבוע:

זה הדבר שיציל אותנו.

מיכה פרלמן:

אני לא יודע כמה פתרון כזה יכול לעלות. אל תשכחו שיש קילומטרים רבים.

חמד עמאר:

מע"צ מסמן כל שנה את הכבישים מחדש.

מיכה פרלמן:

אנחנו עושים במקומות שרואים את הריכוזים הגדולים של הרכיבה ככלי משלים לתחבורה הציבורית.

דוד גלבוע:

איפה יש מקום כזה?

מיכה פרלמן:

במקום עירוני.

דוד גלבוע:

אנחנו עוסקים, לאור התאונות שקרו לאחרונה, בפן הבין-עירוני.

מיכה פרלמן:

הנתונים שהוצגו פה מלמדים שרוב הרוכבים ורוב התאונות הם בתוך הערים. צריך לתת פתרון למי שרוצה להגיע לעבודה שלו על תקן יום-יומי, לא רק למישהו שנוסע בסוף שבוע בכביש בין-עירוני. בואו נמקד את הדיון ונראה את סדרי הגודל. ביחס של עלות ואת מי אתה משרת אתה בבין- עירוני משיג פחות. אלה הנתונים שהצגתם.

פתרון גורף לאורך כל כבישי ישראל זה עלות מאוד גבוהה. כיום אנחנו מקדמים את זה בצעדים משמעותיים במקומות שבהם אנחנו רואים שיש את הביקושים, שיש את ההתמקדות. אנחנו עושים את זה בצורה מדודה בשילוב עם המדיניות התחבורתית של משרד התחבורה וממשלת ישראל.

נועם בגינסקי:

הנושא של סימון השוליים הוא אולי ויזואלית נראה נחמד ויפה, אבל זה לא היה מציל את הבן של חשין או את רוכב האופניים במחלף גבעת אולגה שנהרג במהלך השבוע. זה לא ימנע את התאונה. נהג שיסטה לשוליים, בין אם השוליים מסומנים ובין אם לאו, יפגע ברוכב האופניים. הפגיעה ברוב המקרים תהיה קטלנית. אני לא רואה ערך מוסף בנושא הזה של צביעת השוליים.

דוד גלבוע:

אפילו אם יהיה משטח הפרדה קטן בין הכביש לשולים אנשים יתעוררו.

נועם בגינסקי:

צריך לזכור שהשוליים מיועדים גם לכלי הרכב, לא רק לרוכבי האופנים. אני לא יכול ליצור על בסיס השול איזו שהיא הפרדה ולמנוע מהרכב את הירידה כאשר יש בעיה. צריך לסלול מעבר לגדר הבטיחות נתיב לאופניים.

דוד גלבוע:

מי לדעתך יחזק את הכביש הנפרד הזה? אף אחד לא יתחזק. מכיוון שהמגע של אופני כביש עם הקרקע הוא 20 מילמיטר, אז כל דבר זורק אותנו ישר לגלגלים של האוטו. הנתיב שאתה מציע מאוד מסוכן והוא לעולם לא יעבוד, אלא אם כן יהיה יזם פרטי בשיטת BOT שיתחזק את השביל הזה.

נועם בגינסקי:

אתה אומר שגם הנתיבים של מע"צ לא מתוחזקים.

נסים גבאי:

השול קיים. לרכב בלאו הכי אסור לנסוע על השול. מה יעזור להשקיע 100 מיליון שקל בסימון?

ניר קוגל:

אנחנו יחד עם משרד התחבורה מקדמים היום החיות לתכנון שבילי אופניים בדרכים בין עירוניות, מה שלא קיים היום. מה שקיים היום זה תכנון בתוך הערים. חסרות הנחיות לתכנון שבילי אופניים בדרכים בין-עירוניות. ההנחיות אמורות להגדיר את הצרכים לרכיבת כביש ולרכיבת שטח.

חמד עמאר:

התחלתם בתכנון?

ניר קוגל:

התחלנו בגיבוש ההנחיות. זה משהו שיצא לפועל בחודשים הקרובים. אני מניח שזה יושלם בחצי השנה הקרובה. אנחנו עובדים בשיתוף עם עמותת ישראל בשביל אופניים בניסיון למצוא פרויקטים לקידום שבילים ליוממים. יש לנו פיילוט של שביל ייעודי לאופניים מנתניה עד תל-אביב. אנחנו מכינים תכנית אב לשבילי אופניים בדרכים בין עירוניות. זה יצא אחרי ההנחיות של משרד התחבורה לשבילים.

יותם אביזוהר:

חייבים לתת את הקרדיט למע"צ, שהתחילה בתהליך של טיפול באותם כבישים שרוכבי הכביש רוכבים בהם בסופי שבוע. חלק מהליקויים תוקנו, חלק נכנסו לתכנית העבודה בשנה, שנתיים הקרובות. על כך מגיע ישר כוח.

לאה ורון:

האם בתוך התקציב של מע"צ שמיועד להחזקת הכבישים יש חלק של תקציב שמיועד לשול הדרך?

ניר קוגל:

התקציב הוא לאחזקה, לניקיון, לסימון, לצביעה. הוא לא מוגדר לרוכבי אופניים, כי השול לא מוגדר לרכיבת אופניים.

מרדכי פדר:

למה זה הנחיות ולא סטנדרטים?

ניר קוגל:

יש תקנות והנחיות.

מרדכי פדר:

למה אתם לא מוכנים לעשות סטנדרטים ומסתפקים רק בהנחיות?

ניר קוגל:

אני מציע להפנות את השאלה הזאת למשרד התחבורה.

אילנה טלר:

ההנחיות שקיימות בדרכים העירוניות זה איזה שהוא סל אמצעים שנותן פתרונות לשבילי אופניים, לכן זה לא בחוק. לא יהיה נכון לעשות את זה בחוק, כי זה יסכל כל מיני פתרונות.

עמי רוטמן:

אני חוזר לחוק של איסור כניסת אופניים. יש את תמרור ב-62 שנעשה בו שימוש על ידי חלק מרשויות התמרור. בשדרות בגין אין כניסה לאופניים. יש תמרור ספציפי שאפשר להעמיד אותו ומעמידים אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה טוב שאין לשם כניסה.

עמי רוטמן:

אני חושב שבמקביל לבחינת כל החלופות שהוצעו להסדרת שבילי אופניים, יכול להיות שראוי ורצוי שרשויות התמרור למיניהן, אם זה מע"צ או הרשויות המקומיות האחרות, יבחנו אם לא צריך להעמיד את התמרור הזה גם בכבישים אחרים שהמציאות מלמדת אותנו שיש בהם סכנה. לא צריך שינוי חקיקה. צריך שיפעילו את הסמכויות שלהם יחד עם המשטרה ויגדירו קטעים כאלה ואחרים כקטעים שאסור לאופניים להיכנס אליהם.

אילן גרודסקי:

צוין כאן הנתיב לאופניים מנתניה לתל-אביב. אני מבקש להפנות לסעיף 15 באחד הנספחים של המסמך. כבר בשנת 2005 הוא תוקצב ב-50 אלף שקל לתכנון. הפיילוט שהם מכריזים עליו כאן היה צריך להיות גמור ממזמן.

מרדכי פדר:

יש 3 רמות בטיחות לרוכבי אופנים. רמה אחת היא הפרדה גמורה מהרכבים, השנייה היא הגברת הראות של רוכב האופניים כדי שהנהג יראה אותו ולא ייכנס בו, והשלישית זאת ההגנה שניתנת לרוכב האופנים. אחד המכשולים בדרך בין-עירונית זה מעקה הבטיחות. רוכב אופניים שנמצא בסכנה מוגבל על ידי מעקה הבטיחות, הוא לא יכול לברוח. כשמדברים על סלילה או הכשרת נתיבי אופניים בדרך בין-עירונית, זה צריך להיעשות מעבר למעקה הבטיחות. צריך לתת לרוכב האופניים הפרדה מקסימאלית מהרכבים.

הוועדה הזאת אישרה תקנות בנוגע להולך רגל שנמצא בכביש בין-עירוני. סעיף 65(א) לפקודת התעבורה קובע שמי שיוצא מהרכב חייב ללבוש אפוד זוהר. אין הבדל בין זה שיוצא מהרכב לרוכב האופניים. אנחנו מציעים לחייב כל אדם שנמצא מחוץ לרכב בכביש בין-עירוני, קרי רוכב אופניים או הולך רגל, ללבוש אפוד זוהר.

נועם בגינסקי:

חולצת רכיבה בצבע צהוב תספיק.

מרדכי פדר:

זאת לא הצעה שמתלהבים ממנה. זאת הצעה שיכולה להציל חיים. עובדי התעבורה בצידי הכביש מוגנים על ידי האפוד הזוהר.

דוד גלבוע:

ההצעה של המשטרה יותר נכונה. אדם שרוכב 100 קילומטר עם אפוד ימות מהתייבשות ומחום, לא מתאונת דרכים.

מרדכי פדר:

אפשר לשים פז זוהר על החולצה הצהובה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך אתה מחייב את זה? אתה מחוקק על בגד רכיבה זוהר?

מרדכי פדר:

שיהיה על בגד הרכיבה זוהר. מי שנמצא בכביש שלא לשם חצייתו חייב בלבוש שיראו אותו. מדובר בהגברת הראות. אנחנו מציעים שבמקומות שלא עושים שבילי אופניים - הכוונה לכבישים עירוניים - צריך לקבוע מסלולי אופניים, כלומר רחובות שהרוכב יוכל להשתמש בהם. כך הנהג ידע שברחובות האלה יש מאסות של אופניים והוא לא ייכנס אליהם.

יותם אביזוהר:

הצעה מצוינת. בהנחיות של משרד התחבורה יש אבחנה בין הרחובות השקטים שבהם לא צריך לסלול ולא צריך תשתית אלא רק לסמן.

מרדכי פדר:

צריך להנחות את רוכבי האופניים להשתמש ברחובות האלה, לא ברחובות אחרים. זה לא עולה כסף. אני רוצה להודות לך, אדוני היושב-ראש, על מה שאמרת בנוגע לקסדות. יש את העניין של האכיפה לגבי הראות ולגבי רכיבה במקומות. המשטרה לא אוכפת באופן גורף את החיוב לתאורה בשעת לילה לרוכבי אופניים.

יונת מרטון רזון:

רציתי להתייחס להחלטת ממשלה 3368. ההחלטה הזאת מבורכת. היא מקדמת את הנושא של רכיבה על אופניים מכל האספקטים האפשריים, אם זה בריאות, סביבה ופנאי. הנושא של הבטיחות של הרוכבים חשוב מאוד. אנחנו הגשנו תכנית למשרד התיירות, לוועדה הבין-משרדית במטרה לשלב גם את הנושא של הבטיחות יחד עם משרד החינוך. זה מאוד חשוב ונכון. צריך לראות שהדברים קורים בפועל. אני מבקשת להציע לכבוד יושב-ראש הוועדה לבצע איזה שהוא מעקב אחר היישום של החלטת הממשלה לאורך זמן. מדובר בלא מעט כסף. אנחנו מדברים על 100 מיליון שקלים ועוד 64 אלף שקלים שמגויסים באמצעותם. אני חושבת שנכון יהיה לקיים פגישות כאלו באופן סדיר, כדי לראות אם כל התכניות שהוגשו מיושמות, בעיקר החלק של הבטיחות של הרוכב. זה מצוין לפתח שבילים ומצוין לקדם את הנושא של הרכיבה, אבל אם לא נדאג לבטיחות של הרוכבים אנחנו נראה את התוצאות האיומות מהר מאוד מבחינת מספרי ההרוגים והפצועים בתאונות דרכים. אני רוצה להודות לך על הדיון. הדיון הזה מאוד חשוב. אי אפשר לפתח שבילים בלי לקדם בטיחות. זה חייב ללכת ביחד. נכון יהיה לעקוב אחרי היישום של הדברים.

יעקב אדלר:

אני רציתי להתייחס להצעה שאומרת שהנסיעה באופניים בכבישים בין-עירונים תהיה מול כיוון התנועה. בצבא יש הוראה – לפחות בזמני הייתה הוראה – שכל הליכה תיעשה מול כיוון התנועה. ברגע שרואים שמתקרבת סכנה כלשהי יודעים לנקוט בצעדים שמונעים את הסיכון הממשי. לנסוע עם הגב לתנועה זה בהחלט דבר לא רצוי.

דבר שני זה הנושא של האכיפה. מכיוון שלא מתקבל על הדעת שבכבישים בין-עירוניים יעמדו שוטרים ויאכפו את החוק של מניעת עלייה על השבילים המיועדים לרוכבי אופניים, אני מציע שמשרד התחבורה או מישהו יבדוק טכנית האם מצלמות המהירות החדשות שעומדות להיכנס לשימוש יכולות גם לבדוק האם כלי רכב שנסע מהר מידי עבר לשוליים או על הסימון של רוכבי האופנים.

יונת מרטון רזון:

מדובר במצלמות שמוצבות בצמתים.

יעקב אדלר:

לא נכון. מדובר במצלמות מהירות. מחצית מהמצלמות שמיועדות השנה הן מצלמות מהירות לאורך הכבישים. אנחנו מקווים שיהיו יותר. מצלמות אחרות הן בצמתים. זה דבר שכדאי לעשות.

אני נוסע הרבה מאוד מתל-אביב לירושלים. הסימון שיש לתחבורה הציבורית בפס האדום גרם לכך שרכבים קלים לא עולים על הפס הזה. יש איזו שהיא תגובה של הנהג הלא זהיר הישראלי ברגע שיש סימון ברור לנושא של תחבורה ציבורית. כדאי לנצל את זה גם לסימון שבילי אופניים. פשוט לעשות פס בצבע שונה לאורך השביל הזה של האופניים.

דוד גלבוע:

הרעיון לנסוע נגד כיוון התנועה הוא רעיון מאוד גרוע, מאוד מסוכן. אם ניישם אותו אנחנו נהיה מדינה מספר אחת בעולם שעושה את זה. אין זמן תגובה לרכב שנוסע 90 קמ"ש וסוטה מהכביש ואני רוכב באופניים מולו ב-30 קמ"ש. כשאני נוסע מול הרכב אני עלול לבלבל את הנהג, להסיח את דעתו ולגרום ליותר תאונות. זה לא נהוג באף מקום בעולם. זה פתרון גרוע ביותר.

דני מורגנשטרן:

התאונה תהיה יותר קטלנית.

נסים גבאי:

לא הבנתם את העניין. זה בכלל לא קשור לנושא הזה. זה רכיבה על השול השמאלי. אתה רואה את התנועה, עומד בצד ומחכה שהסכנה תחלוף. זה לא קשור לפיזיקה. מי שרוכב על אופניים יכול להבין את זה בשטח.

דוד גלבוע:

זה הפתרון הכי גרוע שיכול להיות. אמרת בפתח הדברים שהוועדה הזאת התכנסה כי קרו כמה מקרים מצערים לאחרונה. המקרים שקרו קרו בנתיבי תחבורה בין-עירונים. כל מה שנעשה בתוך הערים אלה דברים מצוינים, אלו תשתיות מציונות. מה שקורה בנתיבי תחבורה בין-עירוניים זה שאין שום דבר שנעשה בשביל רוכבי האופניים. מתוך אותם 370 אלף שהוצגו פה יש לפחות 100 אלף משתמשים בדרך הבין-עירונית. הוועדה הזאת צריכה לקחת כפיילוט כמה כבישים שבהם מרוכזים רוכבי האופניים, לסמן אותם, לשלט אותם, לתמרר אותם, לעשות במפר הפרדה של חצי מטר. בפתרון שהוצג בוועדה המחוזית לתכנון ובנייה לגבי כביש 38 בראשית השבוע נלקח 3 מטר שול רחב משולט, מתומרר, מסומן היטב, עם במפר הפרדה של חצי מטר אדום צועק לטובת רוכבי האופנים. זה יעזור לנו. ככה יראו אותנו. אנחנו האחרונים בשרשרת המזון. אנחנו החולייה הכי חלשה. אם לא נעשה שום דבר אנחנו נמשיך למות. צריך לתגבר גם את נושא החינוך, אם זה פרסום ברדיו, בעיתונים, קמפיין, תשדירי שירות, הדרכות בקורסים של נהיגה מונעת, מבחני נהיגה, תיאוריה ולימוד נהיגה. כמובן שצריך את הנושא של ההרתעה באמצעות חברנו מהמשטרה באותם אזורים שיש עשרות רוכבים, בעיקר בסופי שבוע ובבקרים. צריך שתהיה נוכחות משטרתית לא בשביל להקשות על הרוכבים, אלא על-מנת להקל עליהם . מאוד צריך לחייב באכיפה את הנושא של נסיעת רכבים על השול. זה מאוד מסוכן. אנשים שנוסעים ברכב חושבים שהשול זה לסתלבט, לעצור לשנייה. אסור לעצור בשול, אסור לנסוע בשול. באף מקום בעולם לא משתמשים בשול כמקום פיקניק. את זה צריך לאכוף.

נועם בגינסקי:

אנחנו שומעים פה בוועדה מה המדינה צריכה לעשות וזה בסדר גמור, זה התפקיד שלנו, אבל עוד לא שמעתי מה הרוכבים עושים למען הבטיחות של עצמם. ביום שישי האחרון חזרתי מתל-אביב אחרי שעבדתי משמרת לילה באזורי הבילוי. הייתה דבוקה של 20 רוכבים על כביש החוף, מכיוון געש לכיוון צפון. חשבתי שאחרי האסון של משפחת חשין וכל המודעות אולי הדבוקה תסתדר בשני תורים ותיסע. ממש לא. הם היו פזורים לכל רוחב השוליים עם חולצות אפורות ושחורות שאתה לא מצליח לראות אותן.

דוד גלבוע:

כביש 4, כביש 2 וכביש 5 מותרים בחלקם לרכיבת אופניים.

נועם בגינסקי:

כביש 2 מתל-אביב עד חדרה הוא דרך בין-עירונית. אני דיברתי מגעש עד נתניה.

דוד גלבוע:

כביש 2 בחציו מותר לרכיבה ובחציו אסור. כביש 5 עד מחלף קסם אסור לרכיבה.

נועם בגינסקי:

לא נכון. הכביש אומנם מתומרר בכחול והוא תוכנן להיות דרך מהירה, אבל הוא מוגדר כדרך בין-עירונית רגילה. אולי הוועדה זאת צריכה לשקול לצאת עם איזה שהוא רעיון שבכבישים חד ספרתיים ודו- ספרתיים לא תהיה כניסה לרוכבי אופניים. אני רוכב שטח. אני בסוף השבוע לוקח את אופני השטח שלי, תולה אותם על האוטו ונוסע לשטח. אין שום סיבה שרוכבי אופני כביש לא יתלו את האופניים שלהם על הרכב, ייסעו לאזור שבו הם רוצים לרכב ושם ירכבו. לא נראה לי הגיוני שדבוקה כזאת עולה על כביש שמהירות הנסיעה הממוצעת בו היא בסביבות ה-100 קמ"ש ונוסעת בשוליים לא בצורה תקינה. לא נראה לי .אם הרוכבים עצמם לא מסוגלים לדאוג לבטיחות ולחיים של עצמם, אז כנראה שזה התפקיד של המדינה.

עמי רוטמן:

זה בדיוק מה שאמרתי.

דוד גלבוע:

למה ללכת לפתרון רדיקאלי? תתקין תקנות שרוכבי אופניים ייסעו רק בזוגות ולא יתפרצו לכביש. אין שום עיגון בחוק לזה שרוכבי אופניים ייסעו מקסימום בזוג ולא ב-3.

נועם בגינסקי:

כתוב בימין הדרך. כתוב שאחד ירכב סמוך לצד הדרך, כאשר אם מדובר בקבוצה היא תרכב בשיירה. ההמלצה שלנו היא שהוועדה תבחן את הנושא של איסור כניסה של רוכבי אופניים לכבישים חד-ספרתיים ודו-ספרתיים. אם רוצים שנעשה את זה על בסיס מיפוי, על בסיס של תאונות קטלניות שהתרחשו נצטרך לזה זמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך זה יבוא לידי ביטוי?

עמי רוטמן:

רשות התמרור המקומית או מע"צ יכולים בכל דרך להחליט, לא צריך הסמכה בחוק מעבר לזה. הסמכות קיימת. ב-62 נותן את כל הפתרון.

דוד גלבוע:

זה אומר שלא נעלה על הכביש. בכביש 3, שהוא כביש חד-ספרתי, יש אלפי, אם לא עשרות אלפי, רוכבי כביש.

נועם בגינסקי:

אם במיפוי יעלה שבכביש 3 אין שום בעיה, אני לא אחסום אותו. אמרתי לפי מיפוי. אם בכביש 2 ובכביש 4 יש בקטעים מסוימים הרבה תאונות קטלניות, אני כן אחסום אותם. ברגע שתהיה הסדרה לא תהיה בעיה להוריד את ההגבלה.

דוד גלבוע:

האם אתה מתכוון שבכבישים שטובים לרכיבת כביש יוסדר הנושא של התשתיות, של סימון השוליים?

נועם בגינסקי:

הנושא של סימון השולים הוא בעייתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

המלצת המשטרה נרשמה. אני רוצה להתייעץ עם היועץ המשפטי של הכנסת בעניין הזה.

דוד מינגלגרים:

החלטת הממשלה מדברת על רכיבת שטח, לא על הכביש. עם כל הנושאים שדוברו פה לא התמודדנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה 100 מיליון שקל?

דוד מינגלגרים:

100 מיליון שקל פרוסים על פני 5 שנים.

יותם אביזוהר:

החלטת הממשלה מתייחסת לקידום ענף האופניים ברכיבה עירונית, בין-עירונית ובטיחות בדרכים.

לאה ורון:

זה היה חלק מחגיגות המדינה?

דוד מינגלגרום:

במסגרת חגיגות המדינה נסלל שביל מסביב לכינרת. יש את המעברים של שבילי השטח על הכבישים כדי לפתור את הבעיות. יש איזה שהוא אמצעי כדי שלאותו רוכב שטח יהיה ברור שהוא הולך לעבור כביש, כדי שיהיה ברור שבאה מכונית. אנחנו עובדים יחד עם איגוד האופניים על פרויקט אופניים לכולם. יש תכנית הכשרה לילדים. יש 6,7 מרכזים בארץ שמתאמנים על הכבישים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כסף ניתן. מה עשיתם?

דוד מינגלגרום:

כרגע ניתן סדר גודל של כ-15 מיליון שקל.

לאה ורון:

ממתי ניתנו לכם 15 מיליון שקל?

דוד מינגלגרום:

משנת 2009 ניתנו במסגרת התכנית הזאת כ-15 מיליון שקל. 25 מיליון שקל מתוך ה-100 מיליון זה כספי קק"ל.

לאה ורון:

כספים שמיועדים לקק"ל?

דוד מינגלגרום:

לא, כספים של קק"ל. הם משקיעים יחד איתנו בשבילים. רוב השבילים הם בשטחים של קק"ל. כרגע הוחל שביל צופה כנרת, שבילים אזוריים מהחרמון.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא קשור. נציג המשטרה אמר שהוא נוסע עם מכוניתו למקום מיוחד לרכיבה. זה שילוב אידיאלי של כל מה שאנחנו לא מגיעים אליו במציאות הישראלית. המציאות היא שיש רכיבה של רוכבי אופניים על כבישים בין-עירוניים. למדנו שזה מותר להם על פי החוק. המשטרה הטילה פה רעיון של שינוי ההסדר או החקיקה. אני לא יודע אם רשות התמרור תתמרר, או שבכלל אתם ממליצים לבטל את הרכיבה שלהם על כבישים בין-עירוניים.

נועם בגינסקי:

גם אם תיאסר הכניסה שלהם לכבישים הבין-עירוניים זה יהיה על בסיס הצבת תמרור. זה אך ורק על בסיס המיפוי שנעשה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי יביא את ההמלצה?

נועם בגינסקי:

תיעשה עבודת מיפוי.

היו"ר אופיר אקוניס:

המשטרה תמליץ לרשת התמרור.

לאה ורון:

האם המשטרה ערכה איזו שהיא עבודה מקצועית שאומרת שאכן כדאי להמליץ לרשויות התמרור להציב תמרורים לגבי כבישים דו- ספרתיים?

נועם בגינסקי:

זה בדיוק מה שאמרתי. אנחנו נעשה את המיפוי הזה. יכול להיות שתוצאות המיפוי יהיו כאלו שלא יהיה שום טעם כי מיקומי התאונות הם במקומות כאלה שאחד לא קשור לשני, ויכול להיות שיראו שיש ריכוזים של תאונות ומומלץ יהיה לסגור את האזור בתמרור.

קריאה:

אני חושב שברשות הלאומית לבטיחות בדרכים קיים המיפוי הזה.

ננועם בגינסקי:

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מקבלת את הנתונים מאיתנו. אנחנו בכל זאת נעשה את הניתוח שלנו.

יואב שאול:

דיברנו כאן בוועדה על אכיפה, על תשתיות. כולם יודעים שהגורם האנושי, החינוך זה הנושא שצריך להיות בסדר ראש העדיפויות. החומרים קיימים, היכולות קיימות, הקטגוריה קיימת, אבל כאשר יש את התנאים התרומה רבה יותר. תקציבים יש. במשרד התיירות יש תכניות. בעניין הקסדות יש בלבול גדול. אנחנו מחנכים להשתמש בקסדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

עשיתם קמפיין מעולה בערוץ הילדים בנוגע לחבישת הקסדה. עכשיו באה הממשלה ותומכת בביטול העניין. איזו עמדה הבעתם בוועדת שרים לחקיקה? תמכתם בזה?

יואב שאול:

אני מדבר איתך על הלמידה בפועל.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם מתבקשים לתת עמדה בוועדת שרים לחקיקה. אני לא מבין את הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מה הייתה ההמלצה שלה לשר התחבורה? אני המום מהעמדה הממשלתית. יכולה לבוא הצעת חוק פרטית כדי לקדם מיזם של עירייה מסוימת.

קריאה:

העמדה נבעה בין השאר בגלל חוסר האכיפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בזה מטפלים. אני מתכוון לדבר עוד היום עם המנכ"ל ועם השר על הדבר הזה.

אילנה טלר:

יש נושא שעבר כאן לגבי סימון השוליים. גם בדרכים העירוניות וגם בדרכים הבן-עירוניות אחת הסוגיות החשובות הקשורות לבטיחות זה החיכוך בין כלי רכב לאופניים ובין הולכי רגל לכלי רכב. עצם הסימון ללא אלמנט פיזי שמפריד הוא חסר טעם. באזור חיפה סומן נתיב לתחבורה הציבורית בצבע צהוב ובצבע אדום. ברגע שיש אלמנט מפריד כלי רכב לא נכנסים.

ההצעה לבחון את הנושא של מיפוי ותמרור הדרכים היא הצעה לא נכונה. גם העניין של כבישים דו-ספרתיים וחד-ספרתיים הוא לא כל כך נכון. כביש בגין הוא חד ספרתי.

מרדכי פדר:

מספר הספרות לא קובע.

דוד גלבוע:

הגברת הציעה נתיב אופניים שמופרד פיזית. זה לא יעבוד. נכון שהמכוניות לא יסטו, אבל הנתיב הזה יהפוך לג'נקיאדה שלא תאפשר רכיבה של אופני כביש. כל הלכלוך, כל הפחיות וכל השברים יהיו שם. אף רוכב אופניים לא יעלה. המשמעות תהיה יותר חמורה, כי הם ייסעו בכביש והנתיב יהיה מיותר.

נסים גבאי:

אני פשוט לא מאמין איך רוצים לבטל נורמה. זה לא יעבור את מבחן בג"ץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא יכול לדעת.

נסים גבאי:

השול מיועד למטרה אחרת. אי אפשר לקחת את השול, לשים במפר ולעשות אותו לרוכבי אופניים. תחשבו לפני שאתם אומרים את הדברים הבומבסטיים האלה. צריך לעשות שביל נפרד לרוכבי אופניים. זה דבר שלא יקום ולא יהיה. עד הרגע הזה לא שמעתי מה הולך להיות בשנתיים, שלוש הקרובות. רוכבי האופניים הולכים להיות בצידי הדרכים, חשופים לגמרי. שום מסר אין.

היו"ר אופיר אקוניס:

למדנו הרבה מאוד דברים מהדיון. אנחנו מבקשים מציבור הנהגים להתחשב ברוכבי האופניים המשתמשים בכבישים, ומבקשים מרוכבי האופניים לרכב במשנה זהירות. אנחנו מבקשים ומטילים על משרד התחבורה לגבש תכנית מקיפה לאבטחה ושמירה על בטיחותם של רוכבי האופניים. התכנית צריכה לכלול, בתיאום עם מע"צ, את היבט התשתיות, שזה טיפול, סימון, אחזקה, הסדרת התמרורים המתאימים, האביזרים שיסייעו לשמירה על בטיחות הרוכבים, חבישת הקסדה ואמצעי סימון אחרים זוהרים בנוסף לקסדה.

הוועדה דורשת ממשרד התחבורה להביא עד סוף יולי לאישור הוועדה את התקנות ליישום החוק המחייב חבישת קסדה. באופן מפתיע כ-3 וחצי שנים לא הובאו התקנות לכנסת.

הוועדה מבקשת מהמשטרה להגביר אכיפה ואת חוקי התנועה שחלים על רוכבי האופניים, כגון איסור רכיבה בדרכים מהירות ובכבישים בין-עירוניים שאסורה בהם תנועת אופניים. אני מבקש ייעוץ משפטי להצעת המשטרה לסימון הכבישים המותרים או שאינם מותרים.

אני יוזם חקיקה מהירה להגברת בטיחות רוכבי האופניים המשתמשים בכבישים ואת קידום התשתית המתאימה לרוכבי האופניים. תודה רבה לכולם. תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 14:00**