

ידיעות אחרונות העיתון של המדינה



סבר

ממון • 04.10.2018

אופניים? אופנוע קטן
בעקבות העלייה במספר הנפגעים בתאונות אופניים חשמליים, מציע הכלכלן
יעקב שיינין, בעבר יו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, למשרד התחבורה
לחייב את הרוכבים בהוצאת רישיון נהיגה מיוחד, בביטוח תאונות מסובסד
וברישוי אופניים.
סבר פלוצקר

אופניים חשמליים, אומר ד"ר יעקב שיינין, הם לא אופניים. הם כלי תחבורה מוטורי דו-גלגלי, אח קטן
למשפחת האופנועים. זהו אופנוע זול למתחילים, שצריכים לחול עליו כל חוקי התעבורה הנהוגים
בישראל ביחס לכלי תחבורה ממונע דו-גלגלי.

ד"ר שיינין, כלכלן המנהל את חברת המחקרים והחיוזיים "מודלים כלכליים", היה שלוש שנים, עד
אפריל 2015, יו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. חדשן שלא הולך בתלם, פירסם שיינין
מחקרים תיאורטיים וניירות עמדה מעשיים בסוגיות התחבורה הבערות והטיף בעקביות להגדלה
מסיבית של השקעות במניעת תאונות. יותר כבישים רחבים, יותר מעברי חציה מוגנים להולכי רגל,
יותר לימודי בטיחות בדרכים בבתי ספר, יותר (הרבה יותר) ניידות של משטרת תנועה, ובעיקר יותר
תחבורה ציבורית נוחה ויעילה. ההמלצות שלו יושמו רק בחלקן הקטן; תמיד אמרו לי שאין כסף, נזכר
שיינין.

ד"ר שיינין: "הגבלת מהירות הרכיבה על האופניים החשמליים ל-25 קמ"ש מסכנת את הרוכבים. הם לא מצליחים להשתלב בתנועה"

השבוע הכין שיינין נייר עמדה מפורט בסוגיית האופניים החשמליים שנשלח הבוקר לשר התחבורה ישראל כץ. המשפט הפותח את המכתב לשר הוא המשפט שפתח את שיחתנו: "אופניים חשמליים הם כלי רכב ממונעים דו-גלגליים לכל דבר ועניין. 18 בני אדם נהרגו מתחילת השנה בתאונות אופניים חשמליים. זהו קצב של 24 הרוגים לשנה! כל מילה נוספת מיותרת".

"כשאמת זו תאומץ ותופנם על ידי משרד התחבורה", אומר שיינין, "הדרכים לטיפול בתופעה יתבהרו מעצמן".

משרד התחבורה לא חיכה לך, ופירסם ביום רביעי בערב תוכנית משלו למניעת תאונות עם אופניים חשמליים. מה דעתך?

"התוכנית מציעה להגביר את האכיפה, להחמיר בענישה ואפילו לחייב סוג של מבחן עיוני. אני מברך על חלקים ממנה, בייחוד על חובת חבישת הקסדה, שהתבקשה מזמן. אבל הצעדים החלקיים של משרד התחבורה לא מספיקים כדי למנוע את העלייה במספר ההרוגים מבין רוכבי האופניים החשמליים משום שחסר בהם העיקר. חסרה בהם ההכרה בעובדה שאופניים חשמליים הם, כפי שאמרתי, אופנוע קל, ולכן צריך לחייב את הרוכבים ברישיונות נהיגה, בביטוח תאונות וברישוי האופניים. צריך להתייחס אליהם כפי שהתייחסו בעבר לטוסטוסים, שהיו זוג אופניים עם מנוע תבערה פנימי קטן".

"כפי שאדם לא נוהג במכונית בלי רישיון וביטוח בתוקף, כך גם לא יתיישב על אופניים חשמליים בלי רישיון וביטוח בתוקף"

זזה אומר?

"קודם כל, רוכב אופניים חשמליים שאין לו רישיון נהיגה כלל חייב להוציא רישיון נהיגה מקטגוריה מיוחדת. בסולם משרד הרישוי, רישיון הנהיגה לאופניים חשמליים יוגדר כקטגוריית A3 הנמוכה יותר. לאחריה תהיה הקטגוריה המינימלית הקיימת כיום, A2 לאופנוע עד 125 סמ"ק, שהגיל המינימלי להוצאתו גם הוא 16. כדי לקבל את הרישיון יידרשו הרוכב והרוכבת לעמוד במבחן תיאוריה סטנדרטית ובמבחן רכיבה מעשי המתואם לתכונות האופניים החשמליים. חוק יחייב אותם לחבוש קסדה כל זמן הנהיגה, לא לנוע בדרכים בינעירוניות ולא לעבור מהירות של 40 קמ"ש".

כמעט כפול מהמהירות המותרת כיום? משרד התחבורה מציע דווקא להחמיר את העונשים על העוברים על המהירות המותרת.

"הגבלת מהירות הרכיבה על האופניים החשמליים ל-25 קמ"ש הנהוגה כיום מסכנת את הרוכבים. הם לא מצליחים להשתלב בתנועה, מכוניות עוקפות אותם ביעף, לעיתים אפילו בלי לשים לב. והם עצמם איטיים מכדי להימלט. העלאת המהירות המותרת ל-40 קמ"ש תצמצם את תוחלת הסיכון. העלאת המהירות המותרת תחייב את שיפור אביזרי הבטיחות באופניים עצמם".

את מבחני התיאוריה בנהיגה ממליץ שיינין לקיים בבתי הספר התיכוניים במסגרת מקצוע "בטיחות בדרכים". המבחן בתיאוריה, אומר שיינין, ישמש את התלמידים גם כשיבקשו להוציא רישיון נהיגה "רגיל" — ומי לא רוצה? באותה ההזדמנות הם ילמדו את עיקרי הזהירות בדרכים, תרומה מכרעת, לדעתו, להפחתת התאונות.

המבחן המעשי לאופניים חשמליים ייערך, לפי הצעת שיינין, במגרשים ייעודיים. הכנתו תופקד על ידי מומחים. הוא יהיה קצר, תכליתי, ולא ידרוש לימודי נהיגה קודמים. אבל, הוא חוזר ומדגיש, "בלי רישיון נהיגה לא תהיה הנהיגה חוקית".

גם לא בלי ביטוח?

"ודאי שלא. הרוצה לרכוב על אופניים חשמליים יצטרך להצטייד בביטוח חובה הכולל ביטוח צד שלישי. בדיוק כמו רוכב אופנוע כיום".

קניית ביטוח תייקר מאוד את השימוש באופניים חשמליים.

"זו טעות אופטית. ביטוח הוגן רק מציף ומתרגם לכסף את ההסתברות למעורבות בתאונה שהשלכותיה הכלכליות על הרוכב ועל הנפגע עלולות להיות יקרות מאוד. לרושש את הרוכב או את הנפגע או שניהם. כשאת מבטחת, את ישנה בשקט. הביטוח הוא מחיר השקט".

כדי להקל על הרוכבים הצעירים ממליץ שיינין לממשלה לא רק לפקח על הביטוח לאופניים חשמליים, אלא גם לסבסד אותו ולשקול להפעילו באמצעות חברת ביטוח ממשלתית. שיינין: "בשנים הראשונות ממילא לא יהיו די נתונים על רוכבים ותאונות כדי לחשב את הגובה של פוליסת ביטוח הוגנת. לכן מעורבות המדינה מתבקשת ומוצדקת". באותה הזדמנות לא שוכח יעקב שיינין למתוח ביקורת חריפה על מחיר פוליסות הביטוח לרוכבי אופנועים. לדעתו, זו שערורייה: עלות הביטוח הגבוהה נובעת מאי-הפרדה בין אופנועים וקטנועים המצוידים במנוע קטן יחסית והמשמשים לרכיבה בערים ובמטרופולין, ובין אופנועי-ענק עם מנועים של 500 סמ"ק ומעלה הקורעים את הכבישים במהירות מטורפת. שיינין: "כאשר לצורכי ביטוח שמים ביחד את כל המנועים (של האופנועים) מגיעים לרמות סיכון גבוהות המצדיקות כביכול פרמיות ביטוח גבוהות. למעשה, הקטנים מסבסדים פה את הגדולים".

ואם בקטנים עסקינן, איך לדעתך נכון לטפל בתופעת הקורקינטים חשמליים? היא צוברת תאוצה בארץ ובעולם, ומתרחבת מחוץ לאוניברסיטאות וחברות טכנולוגיה אמריקאיות, משם הגיעה.

"נכון שקורקינטים חשמליים התחילו להיות נפוצים בעולם הרחב בניגוד לאופניים חשמליים, שהשימוש בהם נדיר. אני מתרשם שמדינות לא מעטות שוקלות לאסור כליל את הנסיעה על קורקינטים חשמליים; לכלי זה אין מינימום של בטיחות. בינתיים המלצתי בשולי המכתב לשר התחבורה להתיר רכיבה על קורקינט חשמלי אך ורק בשבילי אופניים ובמהירות שאינה עולה על 20 קמ"ש. לא על כבישים, חלילה, ולא על מדרכות, חלילה".

דיברנו עד כה על הרוכב. מה דין האופניים עצמם?

"לכל זוג אופניים חשמליים יונפק רישיון רכב ומספר רישוי: לוחית שתוצמד לאופניים במקום בולט. רכיבה על אופניים בלי רישוי כמותה כרכיבה במכונית ללא רישוי; היא אסורה חוקית וכל הביטוחים לא תקפים".

משרד התחבורה טוען שרישוי רבע מיליון זוגות אופניים חשמליים יטיל עומס כבד על מערכי המחשוב שלו והלכה למעשה לא ניתן לביצוע.

"ניתן גם ניתן, ובעלות ממש לא גבוהה. אפשר, למשל, להנפיק רישיון לאופניים חשמליים שיהיה תקף לחמש שנים לפחות. בסך הכל מהלך פשוט, לא פיזיקה גרעינית".

ומה עם האכיפה? מי יאכוף את החקיקה החדשה על הרוכבים?

"משטרת התנועה. כפי שאדם נורמלי לא מתיישב מאחורי הגה של מכונית בלי רישיון נהיגה וביטוח בתוקף, כך גם לא יתיישב על אופניים חשמליים בלי רישיון וביטוח. אני לא רואה כאן בעיה מיוחדת. הציבור ברובו הגדול שומר חוק, והעוברים על החוק יתפסו במבצעי אכיפה".

אתה ער לכך שאימוץ התוכנית שלך יוביל לצמצום חד בשימוש באופניים חשמליים, ואפשר שגם להיעלמות כמעט מלאה של הקורקינטים החשמליים?

"לא אזיל דמעה על היעלמות הקורקינט החשמלי. באשר לאופניים חשמליים, כפי שכתבתי לשר התחבורה, זה אמצעי תחבורה ממונע לא מזהם, לא מייצר גודש, ירוק וקל להפעלה. כל עוד אין בארץ תחליף לתחבורה ציבורית ראויה לשמה, השימוש באופניים חשמליים מבורך בתנאי, כמובן, שלרוכבים יהיו רישיונות נהיגה וביטוחים מתאימים. בלי אסדרה נכונה לפי העקרונות שאני מציע, האופניים החשמליים מסכנים את חיי ילדינו".

המפתח להגברת הבטיחות בדרכים ולהקלה על הגודש בהן, חוזר ואומר ד"ר יעקב שיינין, הוא לא במסים ולא באיסורים, אלא במעשים: הקמת רשת של רכבות תחתיות להסעת המונים. הסעת המונים ולא כמה מאות; את הרכבת הקלה המוקמת בגוש דן מכנה שיינין "רכבת של פארק שעשועים".