

21.7.2014

נייר עמדה לקראת דיון בנושא הפחתת החיכוך עם רוכבי האופניים החשמליים

השימוש באופניים בכלל ובאופניים חשמליים בפרט ככלי תחבורה, נמצא בעליה במדינות ה-OECD, בזכות יתרונותיהם הרבים של האופניים לבריאות הציבור, לאיכות הסביבה, לנגישות לכלכלה מקומית וכמובן גם למשתמש הבודד (יעילות, מהירות, חסכון כספי ועוד).

בשנת 2012 נמכרו בעולם כ-30 מיליון זוגות אופניים חשמליים, תחזית המכירות לשנת 2020: 50 מיליון זוגות אופניים.

גם בישראל, הפכו האופניים החשמליים לכלי תחבורה פופולארי: בשנת 2013 נמכרו בישראל למעלה מ-30,000 זוגות אופניים חשמליים. אלו מצטרפים ליותר מ-300,000 זוגות אופניים לא ממונעים שנמכרו באותה השנה.

הניסיון מחו"ל מראה כי:

1. עלות השקעה בתשתית לאופניים (חשמליים ורגילים) זניחה, ביחס לעלויות השקעה בתשתית לאמצעי תחבורה אחרים וביחס לתועלת הנגזרת ממנה.
2. כאשר משקיעים תקציבים בפיתוח תשתיות לרכיבה, שבילי אופניים או שדרות אופניים ואזורי מיתון תנועה בהם הרכיבה על הכביש, מספר התאונות בהן מעורבים רוכבים (על אופניים חשמליים ורגילים) נמוך יותר בהשוואה למספר תאונות כלי הרכב המוטורים.
3. מדינות רבות משקיעות תקציבים גדולים בקידום תחבורה חשמלית ובכלל זה תחבורת אופניים חשמליים. כך הציבה לעצמה גרמניה כיעד להגיע בשנת 2020 למיליון רוכבים על אופניים חשמליים ותקצבה פרויקטי אופניים עירוניים המשלבים אופניים חשמליים בברלין, שטוטגרט ובערים נוספות. פרויקטים דומים קיימים גם באיטליה, אוסטרליה, הולנד צ'כיה ובמדינות נוספות.
4. מדינות וערים רבות מבססות את מדיניות התחבורה והתכנון על סמך הצבת יעדים ברורים להפחתת השימוש ברכב הפרטי והגדלת השימוש באמצעי תחבורה אחרים, במטרה להגביר את בטיחותם של משתמשי הדרך.
5. מדינות נמנעות מרישוי של אופניים מסוג Pedelecs משום שהנזק מכך רב מהתועלת.

לאור כל זאת, אנו סבורים כי יש לעודד את המשך השימוש באופניים החשמליים, תוך שמירה על בטיחות הרוכבים ומשתמשי הדרך האחרים.

סוגי אופניים חשמליים

בישראל ובעולם קיימים שני דגמים של אופניים חשמליים:

1. ה- Pedelecs – מצויידיים במנוע חשמלי שהספקו אינו עולה על 250 וואט. רק בעת דיווש המנוע עובד. לאופניים אלו יש חיישן המווסת את מהירותם עד לכ-25 קמ"ש. **נכנסים לקטגוריית האופניים.**
2. ה- E-Bike – מצויידיים במנוע חשמלי שהספקו 250-750 וואט. הרכיבה עליהם יכולה להיעשות ללא דיווש, רק על ידי המנוע. מהירותם עשויה להגיע ל 32-25 קמ"ש במישור. **נכנסים לקטגוריית הקטנועים/ אופנועים.**

קונפליקטים בין הולכי רגל לבין רוכבי אופניים

כניסת האופניים החשמליים לשוק הישראלי יצרה קונפליקטים עם הולכי רגל וזאת עקב מחסור בתשתית, מודעות ואכיפה:

- ❖ מיעוט השקעות בתשתיות לרוכבים, כמו גם, קיומן של תשתיות בסטנדרטים נמוכים, בהן: שבילי אופניים המצוירים על מדרכות ושבילים הנקטעים לפני צמתים, מעודדים נורמה של רכיבה על מדרכות.
- ❖ רבים מרוכבי האופניים החשמליים, אינם מכירים את החוק הקיים, האוסר עליהם לרכב על מדרכות. חלקם רוכבים חדשים או צעירים החסרים את הניסיון ואת תחושת הביטחון המאפיינת רוכבים ותיקים ולכן בוחרים לרכוב על המדרכה אותה הם תופסים כבטוחה יותר. כמו כן, גם רבים מהנהגים אינם מכירים את החוק הקיים, לפיו רוכב אופניים צריך לרכוב בכביש ולא על המדרכה, אינם מודעים לרוכבים על הכביש ומסכנים אותם. רבים מהם נוהגים גם בעיר במהירויות גבוהות. גם נושא זה לא נאסף על ידי המשטרה בצורה משמעותית.
- ❖ העדר אכיפה כלפי רוכבי אופניים חשמליים המתניידים על המדרכות.
- ❖ העדר אכיפה כלפי משווקים של אופניים חשמליים המגיעים למהירויות גבוהות (60 קמ"ש ויותר).

המלצות למדיניות

עמותת ישראל בשביל אופניים מציעה לצמצם את הקונפליקטים בין רוכבי האופניים החשמליים להולכי הרגל באמצעות ישום של פרקטיקות שהוכחו כמוצלחות בפדרציית הרוכבים האירופאית בה אנו חברים:

1. אכיפת החוק הקיים האוסר רכיבה על אופניים חשמליים על המדרכה. סמכויות האכיפה בנושא איסור רכיבה על המדרכה המוענקות כיום למשטרת ישראל אינן בראש סדר העדיפויות של המשטרה.

על מנת שניתן יהיה לבצע אכיפה יעילה אנו סבורים כי יש להעניק סמכויות דומות לפקחים של הרשויות המקומיות, לרבות סמכות דרישה להזדהות.

2. במקביל לאכיפה יש לקדם קמפיין, בשיתוף הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים והרשויות המקומיות, במסגרתו תעלה מודעות הציבור – רוכבים ונהגים לסוגיה זו.

3. יש לקבוע בחוק כי ביצוע שינויים פיזיים באופניים חשמליים (באופן שגורם להם לאי-עמידה בתקן), יבוא אופניים לא תקינים או מכירתם - יוגדרו כעבירה פלילית.

4. הכנסת לימודי רכיבה על אופניים, תאוריה ופרקטיקה, לכיתות ד' ו-ה', כפי שהדבר נעשה בהולנד ובמדינות אירופאיות נוספות. עמותת 'ישראל בשביל אופניים' מעבירה הכשרות לרכיבה בטוחה לציבור הרחב (ילדים, בני נוער ומבוגרים).

5. קידום אזורי מיתון תנועה ושדרות אופניים – כדי לאפשר לרוכבים לרכוב בטוחה בשכונות עירוניות.

6. אנו ממליצים כי משרד התחבורה יוסיף קטגוריה חדשה ברישיון הנהיגה המותאמת לכלי רכב מנועיים זעירים המותאמים לרכיבה בעיר (שמהירותם 25-45 קמ"ש), בדומה לתקינה האירופית החדשה. כלי רכב אלה יכולים להיות אופניים ממונעים (E-Bike), קורקינטים חשמליים, מכוניות זעירות וכיוב'. לכלי רכב אלו יהיה מספר, והנוהג/רוכב עליהם ידרש לרשיון וביטוח בתוקף. הנהיגה / רכיבה על כלי תחבורה אלו תהיה על הכביש. ולא על שבילי אופניים.

7. ממליצים ליישר קו עם התקן האירופאי המאפשר לאופניים חשמליים להיות עם שני גלגלים **א**

שלושה.

נייר העמדה מבוסס על הידע והנסיון של השותפים של עמותת 'ישראל בשביל אופניים' בפדרציית הרוכבים האירופאית, בה חברה העמותה ועל סמך נתונים מישראל.