

חוק הקסדות

כרוניקה של חקיקה פופוליסטית

:: נועם סגל

תקופה במאבק ציבורי ותקשורתי. בעקבות הפגישה שלחה העמותה לח"כ ארדן ולארגון 'בטרם' נייר עמדה הסוקר את טעמי ההתנגדות לחוקי קסדות ([http://www.kasdot.org/files/\(kasda--Draft-May%202007.pdf](http://www.kasdot.org/files/(kasda--Draft-May%202007.pdf)).

קסדות אופניים וחוקי קסדה

מלכתחילה לא נוצרו קסדות האופניים כאביזר מגן מפני תאונות דרכים. יצרני קסדות האופנועים החלו לייצר אותן בשנות ה-1970 כאמצעי הגנה "לייט" לרוכבי אופניים, וכתחליף ל"רשתות השיער" שהיו נהוגות עד אז, ושהיו מעין כובעים עשויים מצועות עור שנועדו לאסוף את השיער כך שלא יחסום את שדה הראייה, וכן לשפר את האווירודינמיות בעת רכיבה תחרותית מהירה. כיום עשויות הקסדות מפולימר (מעין קלקר) שאמור, בעת נפילה של הרוכב, להידחס ובכך לספוג מקצת מאנרגיית החבטה ולצמצם את עוצמת המכה. ברם, עוצמת האנרגיה שהפולימר מסוגל לספוג שקולה לזו שישפוג הולך רגל שימערד ברחוב ויחבל בראשו. המשמעות היא, שהקסדה יכולה, לכל היותר, לסייע לרוכב במקרה של נפילה עצמית מאופניו, אך לא במקרה של פגיעת מכונית. רק קסדה 'טרייה' (בת פחות משנתיים-שלוש), שמתאימה לראשו של הרוכב וחבושה בצורה נכונה עשויה להיות אפקטיבית, וגם זאת, רק כאשר החבטה מתקבלת בזווית ישרה, מול משטח שטוח ולא זוויתי (זאת, בשל צורתה האווירודינמית דמויית-הצלחת של הקסדה). במקרים רבים התברר כי בזמן תאונה רוכבים נפגעו בכסיס הגולגולת ובצוואר כתוצאה מצורת הקסדה, או שהפולימר לא נדחס כלל. במילים אחרות, הקסדה כלל לא הגנה על ראש הרוכב.

אם לא מועיל אז לפחות לא מזיק? זהו שלא. הניסיון בעולם מלמד כי חקיקת חוקי קסדות לא זו בלבד שאינה משפרת את בטיחות הרוכבים אלא אף גורמת להגדלת מספר רוכבי האופניים

קסדת אופניים - טוב או רע? שאלה הרת גורל זו מסעירה לאחרונה את עולם הרוכבים בישראל. הסיבה: חוק חובת חבישת קסדה (להלן - "חוק הקסדות"), הכופה על כלל ציבור רוכבי האופניים בישראל לחבוש קסדה בעת הרכיבה, נכנס לתוקף בתחילת אוקטובר. עם זאת, בשלב זה אין עדיין צורך למחר ולרכוש קסדה שכן שר התחבורה טרם התקין תקנות ליישום החוק...

עבורנו, פעילי עמותת "ישראל בשביל אופניים" (www.bike.org.il), היה זה שיעור מאלף לגבי האופן בו פועל בית המחוקקים שלנו. על החוק נודע לנו באקראי מכתבת עיתון מזדמנת אי שם בחודש מרץ האחרון לאחר שכבר עבר קריאה טרומית וקריאה ראשונה. תגובתי הראשונה והאינטואיטיבית למשמע הרעיון הייתה הסתייגות מוחלטת: כרוכב אופניים ותיק, ניסיתי בעבר לחבוש קסדה, ואולם מאחר והפריעה לי בעת הרכיבה, החליקה מראשי וחסמה את שדה הראייה, הפסקתי להשתמש בה לאחר זמן קצר. גם עמדתה של עמותת "ישראל בשביל אופניים" הייתה ברורה ותאמה לזו של "פדרציית האופניים האירופית" (ECF): יש להתנגד לחוקי קסדה הן בשל החשש מירידת מספר הרוכבים, והן בשל תרומתה השולית של הקסדה כאביזר בטיחות בדרכים.

העמותה החליטה לפנות ליוזם החוק, ח"כ גלעד ארדן, יו"ר ועדת הכלכלה, ולהעמידו על ההשלכות המסוכנות של חקיקה הכופה חבישת קסדה. בפגישה קצרה הסביר לנו ארדן כי מדובר בחיי אדם, ובפרט אלו של בני נוער הנוהגים לרכב בפראות על אופניהם. הוא הפנה אותנו אל ארגון "בטרם", העוסק בבטיחות ילדים (לאו דווקא בתחום התחבורה), שזם את הצעת החוק (וסיפק לה תשתית נתונים חלקית), תוך הבטחה כי יינתן לנו די זמן ללבן את הסוגיות הכרוכות בחוק הקסדות, כדי להגיע לפיתרון מוסכם. מסיבה זו לא יצאה העמותה באותה

תודה לד"ר דניאל מישורי, מביה"ס ללימודי הסביבה ע"ש פורטר באוניברסיטת ת"א, על הערותיו לטיוטת המאמר



בכל המדינות בהן קיימת תחבורת אופניים מפותחת, דוגמת הולנד, צרפת וגרמניה, אין כלל חוקי קסדות, ושיעור רוכבי האופניים הנפגעים בהן בתאונות נמוך משמעותית לעומת מדינות שחוקקו חוקי קסדה.



**המרכיב הקריטי בבטיחות
הוא מידת החשיפה של
הנהגים לרוכבים וכן תשתיות
בטוחות לרכיבה, ובעיקר
שבילי אופניים.**

**אם את/ה רוצה להעביר
חוק, מה שצריך הוא בעיקר
כמה לוביסטים עם טלפונים
סולאריים, ומטען לסוללות.**

כזכור, מתוך רצון להגיע לפתרון מוסכם עם ח"כ ארדן).

היום הגדול הגיע. לכושים במיטב מחלצותינו וחמושים בניירות עמדה עלינו אל בית המחוקקים, להשתתף בישיבת ועדת הכלכלה. היה זה מחזה מוזר למדי. לישיבה הוזמנו עשרות אנשים, נציגי משרדי הממשלה, מומחים רלוונטיים, נציגי ארגונים לא ממשלתיים, עתונאים וכמובן לוביסטים של ארגון 'בטרם' ושל 'אור ירוק'. כולם נדחקו לחדר דחוס, וממש נלחמו על מקומות הישיבה הספורים. מנגד, בחדר לא נצפו כמעט חברי כנסת מלבד יו"ר הועדה. מדי פעם נכנס לחדר ח"כ, התעניין בנושא הישיבה, נשאר כמה דקות ואז עבר לחדר אחר.

הדיון היה ארוך ורציני בחלקו, ופחות רציני בסוגיות אחרות. רופאים מומחים לטראומה – אך ללא הבנה בקסדות או בתחבורת אופניים – חייבו את החוק. אנשי 'בטרם' ו'אור ירוק' טענו שהנתונים שהצגנו לגבי העיר תל-אביב (עלייה דרמטית ברכיבה, תוך ירידה חדה במספר נפגעים, למרות שרוב הרוכבים אינם חובשים קסדות) – אינם רלוונטיים. הספרות המקצועית באשר למסוכנותם של חוקי קסדה – ירידה במספר הרוכבים בשל החקיקה ועלייה במספר הנפגעים בשל תחושת בטחון מוטעית בקרב נהגים ורוכבים – נדחו אינטואיטיבית ע"י חברי כנסת שהכשרתם היא צבא או הוראה. משרד החינוך וח"כ ארדן טענו כי הרחבת החוק גם למבוגרים חיונית "מבחינה חינוכית", כדי לתת דוגמה לצעירים. הצעתנו כי הנושא יידון באופן מקצועי, או הצעות להסתייגות שונות לנוסח ההצעה, לא נידונו למעשה כלל. ואז הגיע רגע האמת: ההצבעה. הלוביסטים מטעם מצדדי החוק הזעיקו בטלפון

הנפגעים בתאונות ביחס למספר הרוכבים ולקילומטר נסיעה.

מבלי להיכנס לכל הנימוקים נגד החוק, שכבר נפרסו בעיתונות ובאתרי האינטרנט (www.kasdot.org), חשוב לציין כי חוקי קסדות החלים על ילדים קיימים רק במספר קטן של מדינות (בעיקר בארה"ב וקנדה), וחוקי קסדות לרוכבים בגירים קיימים בשלוש מדינות בלבד (אוסטרליה, ניו-זילנד, ודרום אפריקה). בכל המדינות בהן קיימת תחבורת אופניים מפותחת, דוגמת הולנד, צרפת וגרמניה, אין כלל חוקי קסדות, ושיעור רוכבי האופניים הנפגעים בהן בתאונות נמוך משמעותית לעומת מדינות שחוקן חוקי קסדה.

מהניסיון באירופה עולה שככל שיש יותר רוכבים על הכביש, מתרגלים הנהגים לנוכחותם ונוהגים במשנה זהירות וכך פוחת מספר הנפגעים. אך לא רק שם. גם בתל אביב ירד מספר הנפגעים בתאונות אופניים בשנים האחרונות בכ-50%, בד בבד עם העלייה הדרמטית (כ-250%) במספר הרוכבים. נתונים אלה מבהירים כי הרכיבה כשלעצמה אינה מסוכנת (גם החלקה באמבטיה עלולה לגרום פגיעת ראש), וכי המרכיב הקריטי בבטיחות הוא מידת החשיפה של הנהגים לרוכבים וכן תשתיות בטוחות לרכיבה, ובעיקר שבילי אופניים. יתרה מזו: רכיבה על אופניים נושאת בחובה, כידוע, גם יתרונות רבים לכריאות הציבור, דוגמת צמצום זיהום האוויר והרעש, ומניעת מחלות לב וכלי דם. רופאים בבריטניה מעריכים כי התועלת במונחי שנות חיים של רכיבה באופניים גדולה פי 20 מהסיכון. ניתן היה לצפות מן המחוקק בישראל להתחשב בשיקולים אלו בעת החקיקה, דבר שלא נעשה.

הליך החקיקה, או, כיצד הפכתי לעבריין פליכי

גורם הזמן התברר כקריטי. למרות הבטחתו של ח"כ ארדן כי אם לא נגיע להסכמה עם 'בטרם' הוא ינהל עמנו דיון נוסף בנוגע להצעת החוק, הוא קבע דיון בוועדת הכלכלה לקראת העברת החוק למליאה לקריאה שנייה ושלישית. ניסיון של הרגע האחרון לרתום למאבקנו חברים בוועדה זכה להיענות מצד חלק מחברי הכנסת. ראוי לציין, בשולי הדברים, כי נגישותם של חברי הכנסת גבוהה יחסית, וכי הם פתוחים לפניות הציבור וארגונים בפרט, כל עוד הן מתבצעות מבעוד מועד, ובעיקר אם מתלווה לפנייה מאבק ציבורי מתוקשר (ממנו נמנענו,

'בטרם', תוך התעלמות מנקודות משמעותיות רבות. הסכנות האפשריות הגלומות בחוק, כמו גם מידת ישימותו, לא נבחנו כלל. אפילו זמינותן בשוק של קסדות מתאימות, בגדלים שונים העומדות בתקן מינימלי לא נבדקה. החוק מניח את זמינותה של "קסדה תקנית", אף כי התקן הישראלי לקסדות נקבע ב-1984, ביחס לקסדות שאינן מיוצרות יותר כיום (בעלות קליפה חיצונית נוקשה). במהלך החקיקה לא נאספו נתונים רלוונטיים על פגיעות רוכבי אופניים בישראל, ועל השאלה אם הנפגעים חבשו קסדה ואם זו סיפקה להם הגנה. כמו-כן לא נערכה כל בדיקת בטיחות מקצועית לקסדות על ידי גורם רשמי בישראל (יש לקוות שהדבר ייעשה במהלך ניסוח התקנות). לבסוף, אם אכן הקסדה כה יעילה במניעת פגיעות ראש בעת נפילה עצמית, מדוע שלא לחייב גם את ציבור הולכי הרגל והנהגים לחבוש קסדה, בהתחשב בעובדה ששיעור נפגעי הראש בקרבם גדול פי כמה מזה של רוכבי האופניים?

המאבק מתחיל עכשיו

דווקא כשנראה היה כי הקרב כבר נגמר והחוק אושר, התברר - כפי שחזתה עמותת "ישראל בשביל אופניים" - כי הציבור מתנגד מאוד לחקיקה. גם המחלוקת המקצועית הקיימת, הן בדבר יעילות הקסדות והן בדבר יעילות החקיקה, עלתה לפני השטח. תומכי החוק ספגו ביקורת קשה בכל פורום ציבורי אפשרי: בעיתונות, באינטרנט, ברדיו, בטלוויזיה, ולאחרונה גם בכנסת. שתי הצעות חוק שהגישו ח"כ אורית נוקד וח"כ דב חנין מבקשות לסייג או לבטל חלקים מחוק הקסדות. רכיבות מחאה המוניות של מאות רוכבי אופניים התארגנו בת"א ובירושלים (כולל אפילו רכיבה של רוכבי אופניים ורולר-בליידס בחוטיני). אלפי אזרחים חתמו על עצומות נגד החוק, ועשרות אלפי רוכבי אופניים עירוניים נוקטים באופן לא מאורגן בצעד הפגנתי של אי-ציות אזרחי, וממשיכים לרכב ללא קסדה אף שהחוק נכנס לתוקף (כאמור, עדיין ללא תקנות). בסופו של דבר, למאבק נגד חוק הקסדות כבר יש הצלחה חשובה בעצם העלאת המודעות לנושא תחבורת האופניים, וכבר מתארגנות יוזמות שונות בכנסת ובמשרדי הממשלה להרחבת המעטפת הבטיחותית לרוכבי האופניים. נותר לקוות כי הדיון הציבורי והמקצועי המתהווה - שאמור היה להתקיים עוד בטרם נחקק החוק לראשונה - יאפשר למתן או לבטל את חוק הקסדות.

הנייד מהמזנון את חברי הכנסת התומכים בהם לבוא ולהצביע. ועדת הכלכלה אישרה את החוק. ניסיון של ח"כ דב חנין להעלות את החוק לדיון נוסף נדחה בכוחנות ע"י ח"כ ארדן, והחוק אושר באופן פורמלי במליאה לאחר כשבועיים. מסקנת ביניים: אם את/ה רוצה להעביר חוק, מה שצריך הוא בעיקר כמה לוביסטים עם טלפונים סלולריים, ומטען לסוללות.

הכשלים בחוק הקסדה

המאבק בחוק הקסדות מהווה דוגמה לאופן בו עלולה להתקבל בכנסת חקיקה פופוליסטית העוסקת בחיי אדם על בסיס תחושות בטן או רצון לרכוש אהדה ציבורית, ולא על בסיס עובדות מדעיות. לקסדת האופניים יש אמנם יחסי ציבור טובים, בעיקר בשל תשדירי טלוויזיה מפחידים, אבל יכולותיה האמיתיות רחוקות מהתדמית שיצרו לה. וגם התמיכה הציבורית בחוק קטנה בהרבה מזו שתועמלני 'בטרם' סיפרו לח"כ ארדן, כפי שהתחוויר מהתגובה הציבורית החריפה לאחר שהידיעה על קבלת החוק התפרסמה בציבור.

בראיה כוללת, מהווה חוק הקסדות דוגמה להליך חקיקה רשלני, חובבני וחפוז. ראשית, נוסח החוק שהתקבל הינו גורף ביותר: אין הבחנה בין ילדים לבין מבוגרים, בין רוכבים עירוניים לבין רוכבי שטח או לבין רוכבי כביש ספורטיביים. חבר קיבוץ מבוגר הנוסע אל הרפת לפנות בוקר, כמו גם רוכב עיר הקופץ לקנות חלב במכולת, חייבים שניהם בחבישת קסדה. אגב, במקור המליץ ארגון 'בטרם' להחיל את חובת הקסדה רק על ילדים ובני נוער מתחת לגיל 18, אולם ח"כ ארדן החליט להרחיב את תחולתו גם על רוכבים בגירים, בתואנה שהדבר ישמש דוגמה לבני הנוער. בפועל, במהלך החקיקה הוצאו ממנו דווקא בני הנוער, עבורם נועד החוק במקורו, שכן נקבע שאלו חייבים בחבישת קסדה רק אם הוריהם נמצאים לידם. התוצאה היא קרימינליזציה של רוכבים עירוניים, שכ-80% מהם אינם חובשים כיום קסדות אופניים, והטלת האחריות לבטיחות האופניים על הרוכבים. שנית, החקיקה נסמכה על מחקר שטחי שערכו אנשי

בסופו של דבר, למאבק נגד חוק הקסדות כבר יש הצלחה חשובה בעצם העלאת המודעות לנושא תחבורת האופניים, וכבר מתארגנות יוזמות שונות בכנסת ובמשרדי הממשלה להרחבת המעטפת הבטיחותית לרוכבי האופניים.

נעם סגל הוא
 דוקטורנט בביה"ס
 ללימודי הסביבה
 ע"ש פורטר,
 אוניברסיטת ת"א;
 פעיל בארגון "ישראל
 בשביל אופניים"
 noamse@gmail.com

קאה הקרחון
 הצעת חוק של ח"כ שלי יחימוביץ' קובעת כי שכר של מנכ"ל חברה לא יעלה על פי 50 משכרו של העובד הזוטר ביותר. מי מתנגד לחוק? כמובן המנכ"לים שעלות שכרם הממוצעת עלתה מ-1.55 מיליון בשנת 2003 ל-2.09 מיליון בשנת 2006 - עלייה של 34.8%.