



23/2/20

חברת כנסת / מועמד/ת יקר/ת

600,000 בעלי רישיונות רכיבה בישראל מבקשים את תמיכתך בכנסת הבאה, ורוצים לדעת מה תהיה עמדתך.

בישראל יש כיום כ-20 כלי רכב דו-גלגליים ל-1,000 תושבים בוגרים לעומת כ-200 ביוון, וקרוב ל-100 באוסטריה. זאת אחת הסיבות לכך שלפי נתוני ה-OECD גודש התנועה בישראל הוא הגבוה ביותר מבין כל המדינות החברות בארגון, וכאן גם טמון הפתרון הזמין, המהיר והזול ביותר לבעיה שגורמת למשק הישראלי נזק בהיקף של 52 מיליארד שקל בשנה.

מחקר שנערך בבלגיה מצא שאם 10% מן הנהגים יעברו לרכיבה יצטמצם משך הזמן בפקק ב-40%, וכל מה שצריך לעשות כדי להקל על כלל נהגי ונוסעי ישראל זה להציב את ישראל בשורה אחת עם יוון, ולכל הפחות עם אוסטריה.

מדינת ישראל משקיעה מיליארדים בתשתיות ובתחבורה ציבורית, אבל מתקשה להדביק פיגור גדול ולא תוכל לפתור את בעיית התחבורה אם תמשיך לעשות רק את אותם הדברים. בידך הכח לשנות ולהיטיב עם כל תושבי ישראל, ואנחנו קוראים לך להשתמש בו כדי לקדם חמישה נושאים ברי יישום:

- הקמת קרן בטיחות לרוכבי דו-גלגלי במימון המדינה
- תיקון תקנות להעדפת תנועת רכב דו-גלגלי
- הוזלת יוקר השימוש בדו-גלגלי
- שיפור תשתיות והגברת בטיחות הרוכבים
- רפורמה בלימוד רכיבה בישראל

לקראת הבחירות הקרובות מבקשים 600,000 בעלי רישיונות רכיבה בישראל לדעת אם את/ה מתכוונ/ת:

- א. לתמוך בקידום חמשת הנושאים האלה ובתחבורה הדו-גלגלית
- ב. להיות אדיש כלפי צו השעה וכלפי הציבור הזה
- ג. להתנגד לדרישות אלה מנימוקים שלך

נודה מאד לתגובתך באחד מן האמצעים הבאים:



ridersday20@gmail.com



www.220220.co.il



0585228676

לנוחותך מצורף כאן פירוט של דרישות הרוכבים :

דרישה 1: הקמת קרן בטיחות לרוכבי דו-גלגלי במימון המדינה

הסבר :

הנושא המעיק ביותר על ציבור הרוכבים בישראל, זה שהטיפול בו הועלה כדרישה של אלפי חתומים על עצומת "יום הרוכב", הוא העלויות הגבוהות של ביטוח החובה. תעריפי הביטוח גבוהים במאות אחוזים מתעריפי הביטוח של מכוניות נוסעים, וכתוצאה מכך יש שיעור גבוה מידי של רוכבים לא מבוטחים, ומאות אלפי בעלי רישיונות מעדיפים להימנע מרכיבה ותחת זאת להשתמש במכונית.

אנחנו דורשים להקים קרן בטיחות לרוכבי-דו גלגלי שתתקצב ב-20 מיליון שקלים בשנה, ולהטיל עליה את המשימות הבאות:

1. יישום "המודל האוסטרלי לביטוח חובה".
2. התקשרות במכרז עם מבטחים מהארץ ומחו"ל כדי להציע ביטוח מוזל לרוכבים זהירים, ופוליסות ביטוח ייעודיות לתקופות קצרות.
3. ניהול ועדה ציבורית לבחינת ביטוח ורישוי למיקרו-מוביליטי (קורקינטים ואופניים חשמליים).
4. ניהול ועדה ציבורית לבחינת מבנה ביטוח החובה בישראל.
5. מימון מחקרים בתחום בטיחות כלי רכב דו-גלגליים ומיקרו-מוביליטי, ובתחום הכדאיות הכלכלית של שימוש בכלי רכב אישיים במקום במכוניות נוסעים.

קרן הבטיחות תפעל כתאגיד ציבורי תחת משרד ראש הממשלה, במועצת המנהלים שלה יכהנו נציגי ציבור עם זיקה לענף הדו-גלגלי, לתחבורה חכמה ולבטיחות בדרכים, ולא יימצאו בה נציגים של גופים בעלי אינטרס כלכלי או פוליטי.

דרישה 2: תיקון תקנות להעדפת תנועת רכב דו-גלגלי

הסבר :

כלי רכב דו-גלגלי תופסים פחות מקום על הכביש, יוצרים פחות גודש, ודורשים פחות שטח חניה. אבל כדי שהשימוש בהם יהיה יעיל נדרש להעניק להם העדפה, וליצור הפרדה, ככל שניתן, מתנועת רכב אחר.

כרוכבי אופנועים אנחנו לא רוצים הכשר לעבור על החוק - אלא תקנות והסדרי תנועה שיאפשרו לנו לרכוב בבטחה בלי להפריע לנהגים אחרים.



ridersday20@gmail.com



www.220220.co.il



0585228676

הסדרת ההעדפה לאופנועים וקטנועים פשוטה וזולה, ממש כפי שבוצעו נתיבי התחבורה הציבורית וה'קארפול' ("2+"): רשויות הסלילה (נתיבי ישראל, נתיבי איילון, יפה נוף "תכנית אב לתחבורה" וכו') יקבלו הנחיות תכנון ממושרד התחבורה ויסמנו נתיבים יעודיים לתנועת רכב דו-גלגלי. חלק מן הנתיבים הייעודיים ייצבעו על שולי כבישים עירוניים או מהירים. אגב, שיטה זאת מקובלת מאד במדינות שונות במזרח אסיה.

נתיבי האופנועים יכולים – במקומות שבהם זה אפשרי – להיות מסומנים גם על איי תנועה מסומנים ("זברות"), כדי לצמצם את הקונפליקט עם מכוניות, וכדי להרגיל את נהגי המכוניות לתנועה חוקית מחוץ לזרם התנועה הרגיל. מהירות התנועה בנתיבים אלה תוגבל ככל שיידרש, למשל ל-70 או 80 קמ"ש כדי להבטיח את שלום הרוכבים.

במקביל, יותר לכלי רכב דו-גלגליים לנסוע באופן חוקי בנתיבי תחבורה ציבוריים ובנתיבי 'קארפול' בערים ובכבישים בינעירוניים.

העדפת תנועה דו-גלגלית תבוא לידי ביטוי גם בהקצאת מקומות חניה לאופנועים על מדרכות בערים ולצד מבני ציבור. על רשויות מקומיות ייאסר לקנוס כלי רכב דו-גלגליים שחונים על מדרכות במקומות שבהן לא מסומנים מקומות חניה ייעודיים, ובתנאי שחניה כזאת לא מפריעה למשתמשי דרך אחרים.

בנוסף, משרד התחבורה יונחה לתקן תקנות לסימון "שטחים סטריליים" לכלי רכב דו-גלגליים בקדמת כל צומת ("BOX"), לפני מעברי חציה ואחרי קוי העצירה של שאר כלי הרכב. מטרת ה"שטחים הסטריליים" לקדם את הכלים הדו-גלגליים אל לפני כלי הרכב הכבדים מהם בצמתים, כמקובל במדינות שונות בעולם.

דרישה 3: הוזלת יוקר השימוש בדו-גלגלי

הסבר:

אחת הדרכים היעילות לעידוד שימוש בכלי רכב דו-גלגליים היא הוזלת עלויות הרכישה, הבעלות והשימוש בהם.

באופן יחסי, בעוד שנטל המס האפקטיבי על מכוניות בישראל הוא פי 2 ביחס למדינות אירופה, נטל המס על אופנועים וקטנועים הוא בין פי 5 לבין פי 7. יחד עם זאת, בגלל היקף השוק הקטן, סך המיסוי שגובה המדינה על כלי רכב כאלה הוא זניח, והפחתתו לא תשפיע על הכנסות המדינה.

כדי להוזיל את יוקר השימוש בכלי רכב דו-גלגליים יש להפחית ראשית לכל את המיסוי הישיר – בעיקר מס קניה ומכס, ולבטל לחלוטין את המיסוי על ציוד מיגון ובטיחות כמו קסדות, אפודות מגן, מעילי רכיבה ממוגנים, כפפות וכיוצא ב.



במקביל, יש להסיר את כל דרישות התקינה ליבוא אישי של ציוד מגן שנושא תו תקן בינלאומי מוכר, בתנאי שלא מדובר ביבוא מסחרי. בין השאר תבוטל דרישת הצגת אישור של מכון התקנים בעת יבוא אישי של קסדות מחו"ל.

משרד התחבורה יטיל פיקוח על מחירי חלפים וחלקים בטיחותיים כגון צמיגים ורפידות בלמים, ויוודא שרפורמת "חוק שירותי רכב" חלה גם בתחום היבוא האישי של כלי רכב דו-גלגליים.

קביעת "מחיר מטרה" לציוד מגן בסיסי: קרן הבטיחות, או המדען הראשי של משרד התחבורה, ינהלו רשימת דגמים של קסדות, מעילים וציוד מגן אחר שעומדים בתקנים בינלאומיים ויזכו לסבסוד. כל בעל כלי דו-גלגלי שיציג פוליסות ביטוח משולמות יוכל לרכוש ציוד מגן אחת לשלוש שנים במחיר מסובסד. המדען הראשי יקבע לצורך זה קריטריונים בטיחותיים, למשל מספר כוכבי בטיחות במבחני "שארפ".

דרישה 4: שיפור תשתיות והגברת בטיחות הרוכבים

הסבר:

כלי רכב דו-גלגליים חשופים יותר למפגעים נקודתיים בכבישים, ויש לשפר את בטיחות הרוכבים.

תתוקן לאלתר תקנה אשר מחייבת את כל גופי הסלילה בישראל ואת כל הרשויות המקומיות לעשות שימוש אך ורק בסימוני צבע עם מקדם חיכוך גבוה. כפי שנחשף על-ידי מבקר המדינה, שימוש בצבע שאינו מחליק חוסך כסף רב לאזרחי המדינה בטווח הארוך, ומונע החלקה של כלי רכב בכלל ודו-גלגליים בפרט.

בתיאום עם קרן הבטיחות והמדען הראשי של משרד התחבורה יש לבחון סבסוד של אמצעי בטיחות אישיים – כפי שמסובסדות מערכות התרעה במכוניות – והתקנה של אמצעי הגנה ציבוריים בנקודות תורפה – למשל גדרות הגנה לאופנועים בעקומות ומחלפים.

הקרן תנהל מרכז דיווח מפגעים אשר יוצפו אליה על-ידי רוכבים, ותוודא שהאחראים לתשתיות מסירים אותם בהקדם האפשרי.

משרד התחבורה ינחה את ועדת ההתקנים ואת כל גופי הסלילה שלא לעשות שימוש בחיישני רמזורים אשר לא מזהים כלי רכב דו-גלגלי שעומדים בצמתים באור אדום ולא מאפשרים מופע אור ירוק.

משרד התחבורה יתקן תקנה אשר מחייבת את המפעילים של כלי רכב שיוצרים מפגעים (למשל מערבלי בטון) להסיר כל מפגע כזה (שאריות בטון על הכביש, ומטען שלא נקשר כהלכה על משאיות, מסכנים את הרוכבים).



דרישה 5 : רפורמה בלימוד רכיבה בישראל

הסבר :

שיטת לימוד הרכיבה בישראל לא השתנתה מהותית מאז קום המדינה, ויש להתאים אותה, כמו גם את שיטת הרישוי לרוכבי אופנועים בכלל, לתקינה האירופאית העכשווית.

משרד התחבורה יונחה להתאים את לימוד הרכיבה בישראל לשיטה האירופאית, ולשנות את רישוי הנהגים ורישיונות הנהיגה, בהתאם.

משרד התחבורה יגבש קריטריונים ברורים לקורסים להדרכת רכיבה מתקדמת, והמדען הראשי ייזום ויתקצב מחקר לבחינת התועלת שלהם להגברת בטיחות הרוכבים.

בנוסף, לחומר לימוד הנהיגה במכוניות יתווסף פרק שעוסק בהכרת משתמשי דרך אחרים, עם תשומת לב מיוחדת לרוכבי דו-גלגלי ומיקרו מוביליטי (קורקינטים ואופניים חשמליים).

פרטים נוספים באתר 'יום הרוכב' : www.220220.co.il



ridersday20@gmail.com



www.220220.co.il



0585228676