



חוק הקסדה - סקירת המחלוקת וההשלכות לגבי תחבורת האופניים בישראל

ד"ר דניאל מישורי¹

מחקרית מהעולם עולה החשש שתחבורת האופניים תספוג בעקבותיה מכה קשה, שתתלווה אליה גם פגיעה בביטחונם הכוללת של הרוכבים. החשש המרכזי הוא כי חוק הקסדה יגרום לירידה בנסועה באופניים, ולפגיעה בעיקרון של "בטיחות במספר" (Safety in Numbers). עיקרון זה מתאר את יצירת ההרגל של נהגים לצפות לרוכבי אופניים ולדעת להתמודד עימם, ובכך להפחית את הסיכון של רוכבי האופניים מפגיעה מרכב מנועי - שהוא הגורם הכמעט-בלעדי לתאונות קשות בקרב רוכבי אופניים.⁶ מנגד, קסדת האופניים אינה מספקת הגנה אפקטיבית לרוכבים בעת תאונה עם רכב מנועי. מטרת המאמר לסקור בקצרה את המחלוקת בעולם בעניין חוק הקסדה, ואת ההשלכות שעלולות להיות לחוק על פיתוח תחבורת האופניים בישראל.⁷

רקע: מהי קסדת האופניים

קסדת האופניים היא אמצעי הגנה מוגבל המיועד להגן על "קופסת" המוח מפגיעה בעוצמה של עד כ-20 קמ"ש. למעשה מהווה כיום קסדת האופניים פשרה. בניגוד לקסדת האופנוע, היא איננה עשויה מחומר קשיח אלא מקצף-מוקשה עם חורים (לאורור), וזאת מכיוון שרכיבה על אופניים היא פעילות גופנית בה הראש נוטה להתחמם באופן שאינו מאפשר חבישה של קסדה המתקרבת לביצועי קסדת האופנוע. התוצאה היא קסדה שמעניקה הגנה מינימאלית בלבד בעת נפילה עצמית, ואף איננה מתיימרת לספק הגנה משמעותית במקרה של תאונת דרכים עם רכב מנועי - גורם הסיכון המרכזי של רוכבי האופניים ושל משתמשי הדרך האחרים.

קסדת האופניים התפתחה מקסדות של כורים, פועלי בניין ורוכבי אופנוע, בהם חשבה במיוחד הקליפה הנוקשה (hard shell) של הקסדה. בתחילת שנות ה-90 החלו לייצר קסדות רכות. עם התפתחות הקסדות ושכלולן הפכו הקסדות (היקרות יותר) ליותר אווירודינמיות, דקות ומאוררות, תוך הפחתה ניכרת ביעילותן.⁸ קסדות אופניים זולות הן עבות יותר ונוחות פחות, אך גם הן מיוצרות כיום ללא קליפה נוקשה. החומר ממנו עשויה

מבוא: חקיקת חוק הקסדה בישראל

בחודש יולי 2007 אישרה הכנסת את "חוק הקסדה", תיקון לפקודת התעבורה (חובת חבישת קסדה) המחייב כל רוכב אופניים (כולל גלגליות, רולר-בליידס וסקט-בורד) לחבוש קסדה, כפי שיקבע שר התחבורה.

את החוק יזם ארגון "בטרים" לבטיחות ילדים כשמטרתו הראשונית היתה חיוב ילדים עד גיל 18 בחבישת קסדה.² הצעת החוק שהוגשה לכנסת היתה מרחיקת לכת בהרבה, כשהיא מחייבת כל אדם בכל מקום לחבוש קסדת אופניים. חוק גורף כל כך יש כיום בעולם בשלוש מדינות בלבד (אוסטרליה, דרא"פ וניו זילנד), אם כי חוקי קסדה מוגבלים לילדים (בדרך כלל עד גיל 12 או 14) קיימים במדינות נוספות, בעיקר בארה"ב ובקנדה. במדינות המתועשות המעודדות תחבורת אופניים (הולנד, דנמרק, גרמניה, צרפת, בריטניה, יפן וכו') אין חקיקה דומה. פדרציית רוכבי האופניים האירופאית (ארגון רוכבי האופניים הגדול בעולם) מתנגדת בתוקף לכפיית חבישת קסדה בחוק.³ בהם הרחבת החוק לכלל הגילאים נומקה בטעמים "חינוכיים", בהם השתמשו כל תומכי החוק. לטענתם, יש מסר "בעייתי" מבחינה חינוכית בהנחיה המתייחסת לילדים ופוטרת את הוריהם מחובת חבישת הקסדה.⁴ הנושא החינוכי של הסיכוי הגבוה של אחוזי אי-ציות גבוהים לחוק לא נידון.

להצעת החוק לא קדם כל תהליך של מחקר ואיסוף נתונים בישראל לגבי הסיבות לתאונות אופניים (מפגש עם רכב או תאונות עצמיות), מספרן, אחוז פגיעות הראש ואחוז חובשי הקסדה מבין הנפגעים.⁵ הצעת החוק עברה ללא כל דיון של ממש בקריאה טרומית ובקריאה ראשונה. בשלב מתקדם זה פנתה "ישראל בשביל אופניים" למגיש הצעת החוק, ח"כ גלעד ארדן ולארגון "בטרים", בניסיון לרכז את החוק ולדחות את הליך קבלתו עד לאיסוף נתונים רלוונטיים מישראל. גם "חיים וסביבה", ארגון הגג של הארגונים הסביבתיים בישראל, יזם פנייה דומה. הפניות נדחו, אם כי ההסתייגויות העיקריות מהחוק נשמעו בוועדת הכלכלה של הכנסת, שדנה בחוק לקראת ההצבעה עליו בקריאה שנייה ושלישית.

מטרת החוק היא הגברת בטיחות הרוכבים, אולם מסקירת ספרות

⁵ נתונים חלקיים בלבד נאספו ע"י ארגון בטרים ביחס לילדים, שלגביהם לא נאמר כמה מהתאונות החמורות (פגיעה בינונית וקשה) היה מעורב רכב מנועי, כמה מהם חבשו קסדות, וכו'.

⁶ Kraus JF, Fife D, Conroy C. Incidence, severity, and outcomes of brain injuries involving bicycles. Am J Public Health 1987;77(1):76-8.

⁷ מרבית הנושאים הנסקרים במאמר זה מופיעים בטיטוט נייר עמדה של עמותת "ישראל בשביל אופניים": "חוק הקסדה: סכנה לתחבורת האופניים בישראל", מאי 2007 (מחברים: ד"ר דניאל מישורי, ד"ר שאול קציר, נועם סגל, דן לפידות, אמיר פסטר). חומר עדכני נוסף, במיוחד בנושא המחלוקת על החוק באוסטרליה נאסף ע"י ד"ר שאול קציר לאחר הפצת נייר העמדה. חומר נוסף בעברית וכן קישורים לאתרים בחו"ל, שנאסף ועובד ע"י נועם סגל, מופיע באתר www.kasdot.org.

⁸ ע"פ Curnow, אין כיום מחקר מהימן המבסס את הטענה כי הקסדות החדשות הרכות, שאינן בעלות קליפה נוקשה, מסוגלות להגן מפני פגיעה מוחית. ראה: Curnow, W.J. The Cochrane Collaboration and bicycle helmets. Accident Analysis and Prevention 37 (2005) 569-573.

¹ ד"ר דניאל מישורי מלמד אתיקה סביבתית בבית הספר ללימודי הסביבה ע"ש פורטר, אוניברסיטת ת"א. חבר ב"ישראל בשביל אופניים" (ע"ר).

² אנדי-פינדלינג, ל, ואחרים, "נייר עמדה - קידום חוק חובת חבישת קסדות לילדים עד גיל 18", ארגון "בטרים", פתח-תקווה: ספטמבר 2005.

³ European Cyclists' Federation (ECF): Improving Bicycle Safety without making helmet-use compulsory, Brussels, 1998.

⁴ ראה פרטוקול מסי 297 מיישיבת ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא "הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסי 81) (חובת חבישת קסדה), התשס"ז-2007, של חה"כ גלעד ארדן, 2 ביולי 2007.

<http://www.knesset.gov.il/protocols/data/rtf/kalkala/2007-07-02-05.rtf>

המחלוקת על יעילות הקסדה

בדיקת יעילותה של קסדת האופניים סובלת ממספר קשיים מתודולוגיים בסיסיים. לא ניתן לערוך מבחני ריסוק כפי שמקובל במכוניות. לפיכך, מרבית המחקרים הצביעו על התאמה סטטיסטית באמצעות השוואה בין אוכלוסיות שרכבו על אופניים עם קסדה לאלו שרכבו בלעדיה. אולם בשונה ממחקרים על יעילות תרופות, לא נבחרו קבוצות זהות של משתתפים בניסוי, אלא נבחנו אנשים שבחרו מרצונם אם לחבוש קסדה או לא. לכן סובלים המחקרים מקשיים בהפרדת משתנים. השוואה של קבוצות כאלו מראה שגורמי הסיכון של "החובשים" היו נמוכים יותר בשל סיבות שאינן קשורות לקסדה, כמו רכיבה בפארקים ובשבילי אופניים לעומת רכיבה ברחובות עמוסים, שיעור נמוך בהרבה של תאונות עם מעורבות של כלי רכב מנועי (הגורם העיקרי לפגיעות חמורות), אופי רכיבה זהיר יותר (כפי שמעידה חבישת הקסדה). מרבית הנתונים הם מארה"ב, שם להבדלים סוציו-אקונומיים וגזעיים השפעה גדולה על ההתנהגות, על הסיכון מצד הנהגים וגם על נתוני חבישת קסדה. בנוסף סבלו חלק מהמחקרים, ובראשם המחקר המצוטט מאוד של תומפסון, ריוורה ותומפסון,¹³ המדווח על ירידה לכאורה של 88% בסיכון לפגיעת ראש, ממדגמים סטטיסטיים קטנים מאד ומליקווים מתודולוגיים קשים אחרים.^{14, 15}

מחקרים אחרים מטילים ספק ביעילות השימוש בקסדת אופניים. מחקר שנערך ע"י Rodgers בשנת 1988, בחן למעלה מ-8 מיליון מקרים של פציעה ומוות אצל רוכבי אופניים בארה"ב על פני תקופה של 15 שנה.¹⁶ מסקנת המחקר היתה כי אין כל עדות להפחתה של מספר פגיעות הראש ומקרי המוות עקב חבישת קסדה. מחקר שנערך בשנת 1997 בניו-זילנד, בה נחקק חוק המחייב חבישת קסדה, לא מצא כל מתאם בין מספר פגיעות הראש בקרב רוכבי אופניים לשימוש גובר בקסדות.¹⁷ המחקר בחן נתונים על פגיעות ברוכבי אופניים לאורך תקופה של 12 שנה, במהלכן עלה בהדרגה השימוש בקסדות (עקב קמפיינים ציבוריים ומאוחר יותר גם עקב חקיקה) ללא ירידה מקבילה במספר הנפגעים.

אחד ממקרי המבחן העיקרים לבחינת השפעתן של קסדות אופניים על פגיעות ראש היא אוסטרליה, שבכמה ממחוזותיה נחקקו בשנות ה-90 חוקים המחייבים חבישת קסדות. הכפלה ויותר של אחוז השימוש בקסדות לאחר חקיקת חוק קסדה במערב אוסטרליה עד לכדי 82%, לא הביאה לשינוי בעל משמעות בהיקף פגיעות הראש, במיוחד ביחס למשתמשי דרך אחרים שהושפעו מיוזמות אחרות להגברת הבטיחות

הקסדה מתיישן ע"פ אזהרות היצרנים תוך כשנתיים-שלוש. רוכבים מקצועיים יכולים להרשות לעצמם להחליף קסדות אלה, בעוד שהציבור הרחב צפוי להשתמש בשיעורים גבוהים בקסדות שפג תוקפן. מבנה הקסדה האווירודינמי גורם לכך שקסדת האופניים מונחת על כיפת הראש כמעין "צלחת" שאיננה מתיישבת בטבעיות על הגולגולת העגולה. עקב כך ישנם אחוזים גבוהים מאוד של חבישה לא-נכונה או לא-תקינה של הקסדה, באופן שעלול להוות סיכון בטיחותי. הדבר נכון במיוחד בקרב ילדים, שמבנה וגודל הגולגולת שלהם משתנה במהירות. כמו כן נטען כי בשל צורת הקסדה - אווירודינמית, נחשבת על כפיפת הגולגולת ומחוברת לסנטר באמצעות רצועות ארוכות - גובר הסיכון לפגיעות בבסיס הגולגולת ובצוואר.^{9, 10}

השפעות הקסדה - "אפקט פיצוי הסיכון" (Risk Compensation Effect)

חבישת הקסדה נושאת איתה סיכון מסוים בשל "אפקט פיצוי הסיכון" (risk compensation effect). רוכבים שחושבים בטעות שהקסדה מגנה עליהם עלולים ליטול סיכונים גדולים יותר. קיומו של "אפקט פיצוי הסיכון" אושש במספר מחקרים תצפיתיים מבוקרים. הוא חזק במיוחד בקרב ילדים (עליה של 50% בסיכון שנטלו על עצמם ילדים שעסקו בטיפוס, עם או בלי אמצעי הגנה). יתר על כן, האפקט נצפה גם בקרב נהגי רכב מנועי.¹¹ מחקר הראה שנהגים פחות זהירים מול רוכבים עם קסדה, ושהם עלולים לסכן אותם בטווח ביטחון קטן יותר כשהם מתקרבים אליהם במכוניותיהם בזמן עקיפה.¹² כנראה שנהגים מתרשמים כי רוכב חבוש בקסדה הינו "מוגן" יותר, ומרשים לעצמם להתקרב אליו יותר בעקיפות על הכביש.



Risk Compensation Effect

רשויות התחבורה של מדינת ישראל מכירות במקרים מסוימים בהשפעת ההערכה פסיכולוגית של סיכון. לדוגמה, משרד התחבורה מתנגד לסימון מעברי חצייה בפסים לבנים בין צמתים (בתוך מקטע), מתוך מחשבה כי הדבר גורם להולכי הרגל להרגיש בטוחים מדי, ומעדיף במקום זאת להציב רמזור מהבהב בלבד. השפעה פסיכולוגית דומה מתלווה כנראה לקסדת האופניים, הן בהתנהגות הנהגים והן בזו של הרוכבים.

⁹ ע"פ Curnow, מבנה הקסדה מותאם לפגיעה בקו ישר (linear), כשמקרה של נפילה זוויתית (angular) במהירות עלול משקל הקסדה להגביר את הפגיעה בראש הרוכב. מקור: Curnow, ע"פ:

McDermott et al. The effectiveness of bicyclist helmets: a study of 1,710 casualties, Journal of Trauma, Vol 11:6 pp 834-845, 1993.

¹⁰ Corner, J.P., Whitney, C.W., O'Rourke, N., Morgan, D.E., 1987. Motorcycle and Bicycle Protective Helmets: Requirements Resulting from a Post Crash Study and Experimental Research. Federal Office of Road Safety Report No. CR 55, Canberra, pp. 26-34.

¹¹ The risk compensation theory and bicycle helmets, J Adams and M Hillman Injury Prevention 2001;7:89-91

¹² Ian Walker. Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. Accident Analysis and Prevention 39 (2007) 417-425.

¹³ Thompson, Rivara & Thompson. A case-control study of the effectiveness of bicycle safety helmets. New England Journal of Medicine 1989, Vol 320 No 21 p1361-7.

¹⁴ Curnow, W.J. The Cochran Collaboration and bicycle helmets. Accident Analysis and Prevention 37 (2005) 569-573.

¹⁵ את הצעת חוק הקסדה ליווה "תחשיב" כלכלי לפיו החוק יחסוך כ-40 מיליון דולר בשנה. התחשיב מתבסס על מאמר מאת גיינסבורג וסילברברג (1994) המבוסס על נתוני תומפסון וריברה (88%), מניח הנחות שגויות נוספות (כמו 5 שנות חיים לקסדה), ומתעלם מהשפעות אפשריות כמו ירידה ברכיבה (פגיעה בעיקרון הבטיחות במספר) ופגיעה בכומר הגופני של האוכלוסייה.

Ginsberg, Gary M and Silverberg, Don S, "A cost-benefit analysis of legislation for bicycle safety helmets in Israel", American Journal of Public Health 84(4), 1994, pp. 653-656.

¹⁶ Reducing bicycle accidents: A re-evaluation of the impacts of the CPSC bicycle standard and helmet use, Rodgers. Journal of Product Liability, Vol 11 pp 307 - 317, 1988.

לירידה במספר הרוכבים ובעקבותיה לפגיעה בביטחונם. הנתונים מהמקומות בהם נאכפה חבישת קסדה מצביעים על ירידה תלולה במספר הנסיעות באופניים, הן באופן מיידי והן בטווח הארוך. הפגיעה הקשה ביותר היתה ברכיבה למטרות תחבורה וברכיבת בני נוער וצעירים.

הנתונים המפורטים ביותר הם מאוסטרליה בה החוק בלם מגמת עליה רציפה ברכיבה, והוביל לירידה של למעלה מ-30% ברכיבה. לאחר למעלה מעשור, שיעורי הרכיבה באוסטרליה נותרו נמוכים יותר מאשר לפני החקיקה. בסידני פחתה הרכיבה באופניים בכמחצית, במלברן ירידה של כ-40%, והמגמה דומה בשאר הערים הגדולות באוסטרליה (זאת למרות המגמה העולמית של עלייה ברכיבה). שיעור האוסטרלים הרוכבים לעבודה שעלה לפני החוק מ-1.11% ב-1976 ל-1.63% ב-1991, ירד ל-1.15% ב-2001. חלקן של הנשים בקרב הרוכבים ירד מ-1/2.6 ל-1/4.7. הטענות כאילו שיעור הרוכבים חזר לרמתו הקודמת אינן נכונות. לעומת זאת, ב"טריטוריות הצפוניות" בהן החוק שונה (פסור לשבילי אופניים - למעשה פסור מקסדה בעיר), ובפועל אינו נאכף יותר, שיעור הרכיבה חזר לרמתו בטרם חקיקת החוק (שיעור הנפגעים בתאונות אופניים בקרב תושבי האזור דומה לשיעורם בשאר אוסטרליה, כלומר שיעורם בקרב הרוכבים נמוך בהרבה מהממוצע הארצי).

השפעת הקסדה על מספר הרוכבים

אחת האסטרטגיות של תומכי חוק הקסדה היא להציג את האופניים ככלי מסוכן בפני עצמו, כלומר ככזה המועד לתאונות עצמיות בהן הקסדה עשויה לסייע.²² אסטרטגיה זו גורמת לסטיגטיזציה של האופניים ככלי מסוכן, שעלולה להרחיק את הציבור הרחב מהרכיבה באופניים. למעשה, נתונים מחו"ל מראים שכוחות מאוד נמוכה של פגיעות חמורות באופניים שאינן קשורות לתאונה עם רכב מנועי.

סקרי עמדה נרחבים שנערכו באוסטרליה הראו שהחוב בהחייבת קסדה הוא השיקול העיקרי של רוכבים בכוח להימנע מרכיבה באופן מלא או חלקי, וזאת ביחס למרבית קבוצות הרוכבים: ילדים, נשים, רוכבים למטרות תחבורה, ורוכבי פנאי. ההשפעה על רוכבים ספורטיביים ככול הנראה זניחה, בין השאר בשל שכוחות חבישת הקסדה בקרבם.

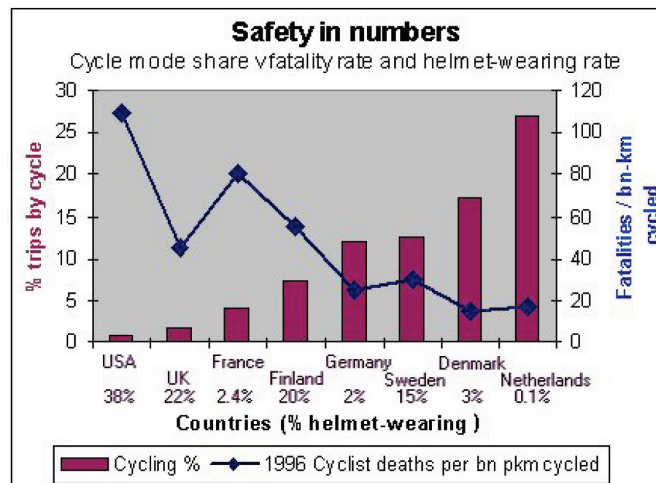
הסיבה לירידה המשמעותית במספר הרוכבים ברורה. הבחירה באמצעי תחבורה מושפעת באופן ניכר משאלת הנוחות. הקסדה אינה נוחה לרבים הן בעת הרכיבה והן בשל הכורח לשאת אותה בנקודת היעד (לא ניתן לנעול קסדות). הפרעה זו בולטת בקיץ הישראלי בו הקסדה אינה מאפשרת אידוי נוח של הזיעה מהראש, הן בשיער (בעיה שגדלה ככול שהשיער ארוך יותר) והן ברצועות סביב הפנים (הזעה מתחת לזיפים או לזקן מפריעה במיוחד). הקסדה גם איננה מאפשרת חבישת כובע, המגן מפני השמש, המהווה גם היא שיקול בקרב חלק מהרוכבים. היא מרתיעה



בדרכים (קמפיין נגד אלכוהול, והגבלת מהירות).¹⁸ מחקרים שנערכו בטרם ולאחר חקיקת חוק הקסדות מלמדים על גידול בהיקף הפגיעות אצל רוכבי אופניים, זאת על אף ירידה חדה (של עד 40%) במספר הרוכבים.¹⁹

השפעות החוק - בטיחות במספר (Safety in Numbers)

המשתנה הבודד המשפיע ביותר על בטיחות הרוכבים הוא כנראה מספרם (מסה קריטית). ככול שרבים יותר הרוכבים, כך קטן הסיכון שלהם להיפגע בתאונה.²⁰ השוואת הנתונים בין המדינות השונות בעולם מורה על כך באופן מיידי (מעל ומעבר למשתנים אחרים כתשתיות), כפי שנראה בגרף המוצג להווי. גם הנתונים מהארץ מאששים זאת:



גרף "בטיחות בכמות". מקור:

Dorothy L Robinson: "Helmet Laws: creating consensus from controversy and contradictions", Bicycle Helmet Research Foundation, <http://www.cyclehelmets.org/>

מתוך:

Pucher J, Dijkstra L. Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From The Netherlands and Germany. Am J Public Health 2003;93(9):1509-1516.

עליה רצופה במספר הרוכבים בת"א החל משנות ה-90 (250% רק בשנים 2000-2004), לוותה בירידה משמעותית (כ-50%) במספר התאונות במספרים מוחלטים (בשנים 1997-2004).²¹ הנתונים מת"א מראים שהשפעת "הבטיחות במספר" באה לידי ביטוי גם בישראל, בה שיעורי הרכיבה נמוכים יחסית, ולא רק במדינות אופניים כמו בריטניה, הולנד או דנמרק. הסיבה המרכזית לתופעה זו קשורה ככול הנראה בעלייה במודעות נהגי הרכב המנועי לרוכבי האופניים. החשש הגדול הוא שכפיית חבישת קסדה בחוק תוביל

²² ארגון בטרם טען כי מתוך כ-660 ילדים שנפגעו בתאונות אופניים בשנה, רק 18% נפגעו בתאונה בה מעורב כלי רכב נוסף ולכן, לכאורה, "העובדה שבמרבית הפגיעות של ילדים כרוכבי אופניים לא היה מעורב רכב נוסף מעידה על כך שהסיכון לפגיעות של ילדים קשור לעצם הרכיבה על אופניים." יש לציין כי בטרם לא סיפקו נתונים לגבי אחוז חבישת הקסדה בקרב נפגעים אלה, או מהו אחוז המעורבות של רכב אחר בתאונות של כ-130 הילדים שנפגעו בינוני וקשה. כנראה שנתונים אלה היו הופכים את התמונה על פיה. לדוגמה, ע"פ ארגון Safe Kids Canada, התומך בחבישת קסדה, 94% ממקרי המוות הקשורים לאופניים בקרב גילאי 0-14 הן תאונות דרכים (Trafic Related), ורק 6% אינם כאלה, כלומר תאונות עצמיות. ראה: Safe Kids Canada: Child & Youth Unintentional Injury: 1994-2003 10 Years in Review.

¹⁷ Scuffham PA, Langley JD. (1997) "Trends in cycle injury in New Zealand under voluntary helmet use". Accident Analysis and Prevention: 1997 Jan;29(1):1-9

¹⁸ Robinson, D. L. No clear evidence from countries that have enforced the wearing of helmets BMJ 2006; 332:722-725

¹⁹ Robinson, Dorothy L, Safety in numbers in Australia: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, Health Promotion Journal of Australia 2005 : 16 (1).

²⁰ Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention 2003;9:205-209.

²¹ נתוני עיריית ת"א. פורסמו ב"תנועה ותחבורה" 80, ספטמבר 2006.

לשיעור של בין פי 10 לפי 20 (במונחי שנות חיים ממוצעות, לפי מחקרים שונים). לאופניים השפעה חשובה על מיתון התחבורה המנועית בעיר, ולכן על הירידה בסיכון הולכי הרגל (מצבה של ישראל בתחום זה עגום). שילוב יתרונות אלו, עם החשש מצמצום בשיעורי הרכיבה באופניים במקרה של חוק המחייב חבישת קסדה, הובילה ארגונים כגון המשרד הלאומי הבריטי לילדים (National Children's Bureau), המקביל הבריטי ל"בטרים", להתנגד לחיוב ילדים בחבישת קסדה.²⁴

לאופניים חשיבות מרכזית כתחבורה סביבתית בת קיימא. הרכיבה באופניים יכולה להחליף בעיר נסיעות ברכב מנועי פרטי, באופן בלעדי או בשילוב תחבורה ציבורית (האופניים עונים על חלק מהבעיות המרכזיות של התחבורה הציבורית - מרחק מנקודות היעד, הגדלת אגן האיסוף והפיזור של תחנות האוטובוס והרכבת). רכיבה על אופניים חוסכת את נזקי הרכב המנועי בזיהומי אוויר ורעש, בתרומה לאפקט החממה, בתאונות הדרכים ובפגיעה במרקם העירוני. הרכיבה באופניים מחליפה פעמים רבות נסיעה ארוכה בהרבה ברכב (לא רק דרך קצרה יותר, אלא גם הגעה למרכזי קניות ובילוי מקומיים וקרובים יותר). על כן לפגיעה בתחבורת האופניים יהיו השלכות שליליות על בריאות ציבור הרוכבים והציבור בכלל.

בישראל אנו עדים בשנים האחרונות להתגברות ראשונית של שימוש באופניים כאמצעי תחבורה. לצערנו לאור האקלים הישראלי, ו"האופי הלאומי", ישום החוק עלול להפוך מגמה זו, ולהוביל לירידה בשיעור הרוכבים.

בכדי לקדם את בטיחות הרוכבים יש לפעול בראש ובראשונה להקטנת שיעור התאונות עם רכב מנועי. ניתן לעשות זאת בדרכים שונות על ידי שפור התשתיות ועידוד הרכיבה. למרבה הצער, על פי הניסיון בעולם, חוק קסדה גורף יוביל לתוצאות הפוכות. אי לכך יש לשנותו ולעדכנו במהירות, בטרם ייגרם נזק רב מדי לתחבורת האופניים ולבטיחות רוכבי האופניים בישראל.



2. קריקטורה: "טוב שחבשת קסדה, אהה...!!"

בעיקר רוכבים מתחילים או מזדמנים שבעקבות החיוב בחבישתה יפחיתו את מספר הרכיבות או אף יוותרו על השימוש באופניים כליל. כידוע, הבחירה בכלי תחבורה (כמו רוב הבחירות) נובעת ממספר רב של שיקולים, בהם לנוחות ולפשטות מקום מרכזי (ידוע לדוגמה כי באינטרנט, כל דרישה ללחיצה נוספת על העכבר מפחיתה מאוד מהסיכוי כי אדם יקרא את התוכן המבוקש). לפיכך ברור מדוע תהיה לחובת חבישת קסדה מקום רב בוותר על הרכיבה באופניים.

חובת קסדה תמנע פרויקטים כמו השכרה מיידית של אופניים לשימוש קצר, ותפחית מהאטרקטיביות של האופניים עבור יוממים המגיעים לעיר לזמן קצר, אשר היו יכולים להשתמש באופניים כמשלים לתחבורה הציבורית. פרויקטים כאלו הפכו למקובלים באירופה (וינה, ליון ולאחרונה פריז עם 20,000 זוגות).

מערכות אלו בנויות על שחרור אופנים באמצעות כרטיס אלקטרוני (או כרטיס אשראי) ואין בהן מקום לנעילת קסדות.

סיכום

מהנתונים מהעולם עולה כי המדינות בהן הרכיבה על אופניים היא הבטוחה ביותר - שיעור המוות הוא הנמוך ביותר לכל קילומטר נסועה באופניים - הן גם בעלות שיעור חבישת הקסדה הנמוך ביותר.²³ עובדה זו מראה כי לקסדת האופניים תפקיד זניח בלבד בשיפור הביטחון הכולל של הרוכבים בדרכים. על מדינת ישראל להתרכז במה שחשוב באמת: הפחתת החיכוך בין רוכבי האופניים למכוניות, באמצעות שיפור בתשתיות הרכיבה העירוניות והבין-עירוניות.

חקיקת חוק הקסדה מעבירה מסר לא נכון לרוכבים, לנהגים ולגופים ציבוריים, לפיו האחריות על בטיחות הרוכבים מוטלת קודם כל על רוכבי האופניים. אם יחבשו הרוכבים קסדה, לכאורה כבר תשתפר מאוד בטיחותם, ואמצעים "משלימים" כגון שבילי אופניים הופכים למשניים כשהדחיפות ליישםם יורדת. ירידה במספר הרוכבים תפחית כמובן מהתמריץ של רשויות מקומיות להקדיש משאבים וזכות-דרך יקרה לרוכבי האופניים, שכבר "מוגנים יותר" לכאורה בשל הקסדה.

הנתונים בספרות המקצועית מוכיחים את היעילות של קסדה בהקטנה של נזקים לראש בעיקר אצל רוכבים צעירים. הכדאיות למבוגרים קיימת במקרים מסוימים, אבל לא ברמה של חיוב בחוק. לכן במרבית המדינות בהן קיים חוק קסדה החוק מתייחס רק לגבי ילדים. ניתן לאמץ פשרה זו גם בישראל, יחד עם פשרות אפשריות נוספות - כמו החוק בספרד הפוטר מחובת הקסדה רכיבה בעיר או בימים חמים.

יתרונות תחבורת האופניים והצורך לעודד אותה מוסכמים על ארגוני בריאות וסביבה ברחבי העולם. היתרונות הבריאותיים, הנובעים מהפעילות הגופנית של הרוכב באופניים כאמצעי תחבורה, עולים מונים רבים, על פי מחקרים שנעשו באירופה (דנמרק ובריטניה) על הסיכון הבטיחותי (ברכיבה ללא קסדה). עד

²³ Pucher J, Dijkstra L. Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From The Netherlands and Germany. Am J Public Health 2003;93(9):1509-1516.

²⁴ Tim Gill. Cycling and Children and Young People. National Children's Bureau, December 2005.