

## **סיכום דיון ועדת תחבורה ובטיחות בדרכים עם קהילת הרוכבים 15.7.2026**

**נושאי הדיון:** הצגת תשתיות רכיבה עירוניות, נתוני פגיעה וטראומה מבית החולים איכילוב, נתוני תאונות דרכים ופעילות אכיפה של אגף הפיקוח העירוני ומשטרת ישראל, ודיון עם נציגי רוכבי האופניים בעיר בנושא סדרי עדיפויות באכיפה.

### **נוכחות/ים:**

מיטל להבי – סגנית ראש העירייה לתחבורה, בטיחות בדרכים וקהילה גאה  
 אייל הרשטיק – מנהל המטה לבטיחות בדרכים, אגף התנועה, עיריית תל-אביב-יפו  
 רן מצקין – מנהל מחלקת תכנון, אגף תנועה, עיריית תל-אביב-יפו  
 שלמה שטיין – סגן מנהל אגף הפיקוח, עיריית תל-אביב-יפו  
 בני אסא – מנהל אגף פיקוח וביטחון, תחום דו-גלגלי ומיקרו-מוביליטי, עיריית תל אביב-יפו  
 אייל הרשטיק – מנהל המטה לבטיחות בדרכים, אגף התנועה, עיריית תל-אביב-יפו  
 גיק אמסיס – מרכז מידע תאונות דרכים, אגף התנועה, עיריית תל-אביב-יפו  
 אילת אריאלי ענבר – מנהלת פרויקטים, רשות התחבורה, עיריית תל-אביב-יפו  
 קרן זגורי ויצמן – ביקורת העירייה, עיריית תל-אביב-יפו  
 עופר אורבך – מנהלת לשכת סגנית ראש העיר, עיריית תל-אביב-יפו  
 נתלי מון – עוזרת תקשורת לסגנית ראש העיר, עיריית תל-אביב-יפו  
 איל פידל – יועץ לענייני תחבורה לסגנית ראש העיר, עיריית תל-אביב-יפו  
 דנה טל – מנהלת האזור, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים  
 פרופ' נטע כהן – טראומת ילדים, בית החולים איכילוב  
 ד"ר אייל חשביה – טראומת מבוגרים, בית החולים איכילוב  
 פרופ' סיגל קפלן – חוקרת בטיחות בדרכים, הטכניון  
 ד"ר מישל ספקטור – חוקרת בטיחות בדרכים, הטכניון  
 פרופ' מלי שר – חוקרת בטיחות בדרכים, המכון הטכנולוגי חולון  
 אורן בואני – קצין אגף תנועה, מרחב ירקון, משטרת ישראל  
 אדיר מזעקי – קצין אגף תנועה, מרחב אילון, משטרת ישראל  
 דורית אברהם – פעילת בטיחות בדרכים  
 לינדה מנשה – המועצה לישראל יפה  
 רן יוריסט – ליים  
 רות שילה – רוכבת  
 אוהד לשנו – תושב  
 נגה בשן – תושב  
 דורון זמיר – תושב  
 יפתח בריל – תושב  
 אושרי אלמלח – תושב  
 אופיר אשכנזי – תושב

### **פתיחה:**

- הישיבה נפתחה בראשות סגנית ראש העירייה, מיטל להבי, אשר ציינה כי הישיבה מתקיימת ביוזמת קבוצת רוכבי האופניים בעיר, מתוך רצון לתת לרוכבים תמונת רקע מלאה - תשתיות, נתוני פגיעה ופעילות אכיפה - לפני דיון ממוקד בסדרי העדיפויות של האכיפה.
- צוין כי הרוכבים ביקשו להתמקד באכיפה וסדר עדיפויותיה, אך הודגש כי אי אפשר לדון באכיפה בלא הבנת התמונה הרחבה של התשתיות ונתוני הפגיעה.

### **נתוני פגיעה וטראומה מכלים חשמליים / פרופ' נטע כהן וד"ר אייל חשביה, בית החולים איכילוב**

- הוצגה מגמת עלייה חדה בפגיעות הקשורות לכלים חשמליים מאז שנת 2018, בעיקר בקרב משתמשי קורקינט.
- אשפוזי טראומה כלליים בבית החולים איכילוב עלו מכ-1,200 בשנה (לפני כ-3 שנים) לכ-3,600 בשנת 2025 - עלייה של 50-60 אחוז.
- מתוך כלל האשפוזים כ-300 בשנה נובעים מכלים חשמליים, מתוכם כעשירית עוברים ניתוח אורתופדי או בטני; כ-3,000 נוספים מגיעים למיון מדי שנה בשל כלים חשמליים מבלי להתאשפז.
- נמסר כי בקרב הנפגעים הקשה וההרואים שנבדקו, לא אותר ולו מקרה אחד עם חבית קסדה. קסדה הוגדרה כגורם המגן המרכזי מבחינה רפואית.
- הוצגו מספר מקרים אישיים קשים להמחשת חומרת הפגיעה גם במקרים המוגדרים סטטיסטית "פגיעה קלה".
- הודגש כי חלק ניכר מהתאונות הן תאונות עצמיות (איבוד שליטה, פגיעה בעמודים ובמדרכות), וכי טווח הגילאים של הנפגעים התרחב משמעותית בשנים האחרונות.
- הועלתה הצעה לשקול מהלך הסברה מבוסס הלם חזותי, בהשראת קמפינים שבוצעו באוסטרליה; לא התקבלה החלטה בעניין.

## **תשתיות רכיבה בעיר / מיטל להבי, סגנית ראש העירייה (מצגת מצורפת)**

- רשת שבילי האופניים בעיר גדלה ב-53 ק"מ מינואר 2020 לכ-194 ק"מ נכון להיום, ותושלם לכ-204 ק"מ עד סוף 2026.
- הרשת האסטרטגית המתוכננת של שבילי האופניים תושלם בשנת 2028
- עבודות פעילות ומתוכננות בצפון העיר (חיים לבנון, אבן גבירול, שדה דב, רחוב הברזל, ויצמן-ארלוזורוב), במזרח העיר (גשר שיפמן, עליית הנוער, גשר ברכה - צפי סיום 2027), במרכז (קינג ג'ורג' עד פרישמן, יהודה לביא, מנחם בגין, קרליבך, קלישר) ובדרום העיר (קיבוץ גלויות, הר ציון, סלמה, יהודה, בן צבי, ציר מכבי יפו-מטרופולין מגבעת העלייה עד אריאל שרון).
- הודגש כי פיתוח התשתיות מבוצע ביוזמת העירייה ובמימונה, ללא המתנה לתקצוב ממשלתי, מתוך תפיסה שהתשתית היא הדבר המרכזי לשיפור הבטיחות ובדחיפה אקטיבית של ראש העירייה.

## **תנוני תאונות דרכים בעיר, חינוך והסברה / אייל הרשטיק, מנהל המטה לבטיחות בדרכים (מצגת מצורפת)**

- בשנה האחרונה נרשמה ירידה במספר הנפגעים הקל, אולם מספר הנפגעים החמור נותר יציב (כ-200 בשנה), ומספר ההרוגים עמד על 20 (לעומת 14 בשנה הקודמת).
- בקרב רוכבי אופניים וקורקינטים נרשמו 6 הרוגים בשנה החולפת.
- קורקינטים מעורבים במספר תאונות גבוה יותר מאופניים, אולם פגיעות באופניים נוטות להיות חמורות יותר.
- קבוצת הגיל הדומיננטית בקרב הנפגעים היא 25-35; רוב הנפגעים גברים, לצד שיעור נשים לא מבוטל.
- הרחובות עם מספר הנפגעים החמור/קשה הגבוה ביותר בשלוש השנים האחרונות: בגין, שדרות ירושלים, יפת, דרך ההגנה, אלנבי, יגאל אלון, הרצל.
- רכב פרטי הוא הגורם השכיח ביותר בפגיעה בהולכי רגל וברוכבי כלי מיקרו-מוביליטי.
- פעילות הסברה בבתי ספר (בעיקר חטיבות ביניים ותיכונים), הרצאות של ניצולי תאונות קשות, הרצאות פיקוח, פרויקט רכיבה בטוחה
- בחודשים האחרונים בוצע פיילוט עם "שומרי הדרך" עם רוכבים מתנדבים.
- הוצעה הרחבת תוכנית לימודי בטיחות רכיבה לבתי ספר יסודיים, בהשראת מודל דנמרק, וכן חיזוק תחזוקת שבילים כאמצעי מניעת תאונות.
- דורית אברהם סיפרה כי היא מקדמת תוכנית לימודים לבטיחות בדרכים שפותחה ברמת גן ואומצה בתיכונים, מתוך חוויה אישית של אובדן בנה בתאונת קורקינט.

## **אכיפה ופיקוח / שלומי שטיין ובני אסא, אגף הפיקוח העירוני (מצגת מצורפת)**

- כ-450 עובדים באגף הפיקוח, מתוכם כ-300 אנשי שטח; סמכות האכיפה של הפיקוח מוגבלת למדרכה בלבד, בעוד למשטרה סמכות גם בכביש.
- בשנת 2025 הוגשו כ-55 אלף דוחות לרוכבים - היקף הגבוה מכלל האכיפה של המשטרה בתחום זה ברמה הארצית; מחוז תל אביב אוכף יותר מכל מחוזות המשטרה בארץ.
- בשנת 2026 עד כה הוחרמו 2,158 כלים במהלך השנה (יותר מכל שנת 2025), בעיקר בגין עבירות חמורות: רכיבה על מדרכה, ללא קסדה, שימוש בטלפון או באוזניות, הרכבת נוסע אסורה.
- שיעור חבישת קסדה בעיר עומד על כ-79 אחוז, המיוחס במידה רבה לאכיפת העירייה.
- פועלת רשת שיתוף פעולה עם רשויות שכנות (רמת גן, הרצליה, הוד השרון, גבעתיים) לאכיפת לוחיות זיהוי.

## **אכיפה ופיקוח / אורן בואני ואדיר מזעקי, קצינים ממרחב ירקון ואיילון, משטרת ישראל**

- שיתוף הפעולה בין המשטרה לפיקוח העירוני תואר כחריג בהיקפו ביחס לערים אחרות בארץ; הנושא חוצה מספר משרדי ממשלה (תחבורה, כלכלה, פנים) ואינו ניתן לפתרון באכיפה משטרתית בלבד.
- במרחב איילון (כולל חולון, בת ים ועוד) דווח על עלייה של כ-300 אחוז באכיפה נגד מיקרו-מוביליטי, עם כ-1,400 דוחות ו-2,192 החרמות מתחילת השנה, ו-5 הרוגים במרחב.
- הועלה קושי מבני באכיפת מהירות ותקינות כלים בהיעדר חקיקה מסודרת, לרבות איתור ומדידה בפועל של כלים ובריחות רוכבים מרודפים.
- עלה גם ממד פלילי - שימוש בכלים חשמליים לצורך סחר בסמים, בעיקר באזור יפו.

## **חסמי רגולציה / אייל הרשטיק ומיטל להבי**

- אין כיום אכיפה בפועל על הגבלת המהירות של כלי מיקרו-מוביליטי (התקן קובע 25 קמ"ש, אך בהיעדר פיקוח על ייבוא ומכירה ניתן להגיע ל-40 קמ"ש ומעלה).
- לאגף הפיקוח ולעירייה אין סמכות להיכנס לחנויות ולאכוף תקינות כלים (מהירות, מצערת, בטיחות סוללות); העירייה פנתה למשרדי התחבורה, הכלכלה והפנים בבקשה להסדרה ולפיקוח על העסקים.

- קיימת "מטריצה" (באגף רכב במשרד התחבורה) המגדירה משקל ומהירות מותרים לכל סוג כלי, אך זו טרם עוגנה בחקיקה.
- זכות קדימה בצמתים בין רכב לרוכב (תקנה 67) אינה מוסדרת בבירור בחוק.
- נדונה חשיבות רישום מספרי שלדה גלוי (גם למניעת גניבות) והרחבת רישוי לוחיות זיהוי מקוונות.

### **התייחסות המשתתפים לדיון:**

- **דורון זמיר, תושב:**  
הודה למארגני המפגש ולפקחים שהגיעו, וציין כי הרוכבים ביקשו את המפגש מתוך תחושות לא טובות בהקשר לפיקוח.  
הדגיש כי לצד ירידה משמעותית בכמות נפגעי הדו-גלגלי בעיר מאז 2020, קיימת תחושה של עלייה בעבירות נהיגה פרועה ורכיבה במקומות אסורים, שלתחושתם אינה נאכפת דיה.  
**ת: אייל הרשטיק -** אין ירידה בנפגעים חמור; הנתונים המוצגים מתייחסים בעיקר לנפגעי קל.
- **יפתח בריל, תושב:**  
נתן דוגמה מרחוב פלורנטין, שנסגר לפני שנתיים לכלי רכב דו-גלגליים ומסומן בשילוט מתאים, אך ממשיך לסבול מעבירות רבות ללא אכיפה סדירה כפי שהייתה בעבר.  
ציין כי בצומת מעריב, לתחושתו, רוב הרוכבים החשמליים חוצים באור אדום, וכי מדובר בתופעה נרחבת ולא במקרים בודדים.  
**ת: בני אסא -** המקומות שהועלו מוכרים ומטופלים, ומבוצעת בהם אכיפה.
- **אוריאל אלמלח, תושב:**  
שאל היכן ניתן להפנות את הפעילות ההתנדבותית של קבוצת הרוכבים כדי לתמוך במאמצי האכיפה והבטיחות, מעבר לזמנם הפנוי.  
**ת: מיטל להבי -** הפנתה לפרויקט "שומרי הדרך", והציעה לגבש יחד עם קבוצת הרוכבים יעדי רגולציה משותפים ולהפוך אותם ללחץ חברתי משותף.
- **אופיר אשכנזי, תושב:**  
ציין כי ניתן להיפגע גם במהירויות נמוכות יחסית (כ-20 קמ"ש), ולתחושתו הבעיה אינה נובעת בהכרח מהרוכבים הנורמטיביים אלא מרוכבים היורדים משביל האופניים אל הכביש.  
ביקש מדד הצלחה שקוף למאמצי האכיפה, כדי שיהיה אפשר לעקוב אחר התקדמות בפועל.  
**ת: מיטל להבי -** העירייה אינה יכולה לקחת אחריות על נתוני איכילוב, אך זו עבודתה לבקש מידע נוסף ויש מאמץ מול הרלב"ד להקמת מאגר מידע לאומי; ההצעה למבצע ממוקד לתפיסת רוכבים היורדים לכביש התקבלה בברכה.
- **פרופ' סיגל קפלן, הטכניון:**  
הדגישה את חשיבות ההפרדה המפלסית בין משתמשי הדרך ובניית היררכיה ברורה, לצד הסברה טובה יותר לגבי מקומו של כל משתמש בדרך.  
המליצה להרחיב את מודל "חודש רכיבה בטוחה" בבתי ספר, בהשראת דנמרק, וכן להנהיג תוכנית תחזוקה סדורה לשבילי אופניים כאמצעי מניעת תאונות.  
ציינה כי רכיבה תחת השפעת אלכוהול היא בעיה רצינית הנובעת בין היתר מחוסר מודעות לאיסור, והציעה מאגר פתוח של מספרי שלדה לזיהוי כלים.
- **רות שילה, תושבת:**  
הציעה לקדם שינוי במונח "תאונת דרכים" למונח חלופי.  
הציעה לקבוע חובת הדרכה שנתית וריענון נהיגה לעובדים, בדומה לחובות הדרכה אחרות (עזרה ראשונה, הטרדה מינית, כיבוי אש) הקיימות בארגונים.

### **משימות להמשך:**

- גיבוש והפצת נתוני הפגיעה שהוצגו על ידי בית החולים איכילוב וקבוצת הרוכבים לצורך המשך שיח מבוסס-נתונים - באחריות אייל הרשטיק.
- קידום פניות משרדי הממשלה (תחבורה, כלכלה, פנים) בנוגע לפיקוח על חנויות המוכרות כלי מיקרו-מוביליטי ולעידוד "מטריצת הכלים" בחקיקה - באחריות מיטל להבי ואייל הרשטיק.
- להכין למיטל יעדי רגולציה משותפים מול קבוצת רוכבי האופניים בעיר לטובת קידום מול הממשלה שתקום - באחריות אייל הרשטיק ודורון זמיר.
- בחינת חיזוק האכיפה בצמתים ובצירים שעלו כבעייתיים – באחריות בני אסא ומשטרת ישראל.
- בחינת הרחבת תוכנית חינוך לבטיחות רכיבה לבתי ספר יסודיים - באחריות אייל הרשטיק בסיוע מיטל להבי.
- המשך בדיקת האפשרות להנהגת שילוט מהירות מוסכם (25 קמ"ש) עבור כלי מיקרו-מוביליטי - באחריות אייל הרשטיק.

**תודה לכל הנוכחים בישיבה החשובה לשיפור הבטיחות והנגישות ברכיבה בתל אביב-יפו.**