



סיכום דיון ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו 12.1.2026

נושאי הדיון: סקירת נתוני תאונות דרכים בעיר תל אביב-יפו והשוואה לרמה הארצית; הצגת תוכנית לאומית לתגבור אכיפה באמצעות ניידות תנועה; סקירת פעולות עיריית תל אביב-יפו בתחומי התשתיות, האכיפה, הרגולציה והחינוך לבטיחות בדרכים; והצגת התוכנית האסטרטגית העירונית לבטיחות בדרכים המבוססת על גישת "חזון אפס".

נוכחות/ים:

מיטל להבי - סגנית ראש העירייה, לתחבורה, בטיחות בדרכים וקהילה גאה
איתמר אבנרי - חבר מועצה
אייל הרשטיק - מנהל המטה לבטיחות בדרכים, אגף התנועה
ציפי בוקשפן - יועצת בטיחות, המטה לבטיחות בדרכים, אגף התנועה
בני אסא, אחראי תחום אופניים וכלים חשמליים, אגף פיקוח עירוני
עלמא צור רביבו - רכזת תכנון בכירה, היחידה האסטרטגית
ז'ק אמסיס - מרכז מידע פעולות, המטה לבטיחות בדרכים
כרמל נמש נטיף- עוזר מקצועי לסגנית רה"ע בתחום התחבורה
לילך אברמוביץ, ועד ההורים המרכזי
דורון סעד, ועד ההורים המרכזי
דורית לוי, משרד החינוך
דני שמואל, נציג איחוד הצלה ת"א
ליאור סימן טוב, מנהלת חינוך, עמותת אור ירוק
נגה רייזל קוטס, מועצת התלמידים והנוער העירונית
אורית לוינסקי, מועצת התלמידים והנוער העירונית
עמית ניסן, מועצת התלמידים והנוער העירונית
אורלי לביד ברזל, ארגון בטרם לבטיחות ילדים
בן חושן, ועדת העצמת הנער והנערה, סיעת מרצ
דנה טל, מנהלת האזור מהרלב"ד, נציגת משרד התחבורה בוועדה
ד"ר תמיר בלשה - ראש צוות התוכנית האסטרטגית לבטיחות בדרכים

פתיחה:

- הישיבה נפתחה בראשות סגנית ראש העירייה, מיטל להבי, אשר הדגישה כי תאונות דרכים אינן גזירת גורל, אלא תוצאה של שילוב בין תשתיות, התנהגות משתמשי הדרך ומדיניות. להבי ציינה כי חובתה של הרשות המקומית לפעול באופן אקטיבי לשיפור הבטיחות בדרכים באמצעות תכנון תשתיות בטוחות יותר, חינוך והסברה מתמשכים, ואכיפה ממוקדת בעבירות מסכנות חיים.
- בדבריה הציגה את סדר היום: סקירת נתוני תאונות דרכים עדכניים ופעילות האכיפה הלאומית; הצגת פעולות עיריית תל אביב-יפו בתחום הבטיחות בדרכים; והצגת הדוח המסכם של התוכנית האסטרטגית העירונית לבטיחות בדרכים שגובשה בשנתיים האחרונות. לאחר מכן נערך סבב היכרות בין כלל המשתתפים.

סקירת נתוני תאונות דרכים ותוכנית תגבור האכיפה / דנה טל, נציגת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

- דנה, הציגה נתונים עדכניים באשר למצב הבטיחות בדרכים בישראל ובתל אביב-יפו בפרט. צוין כי בשלוש השנים האחרונות (2023–2025) נרשמו בעיר כ-1,800 תאונות דרכים עם נפגעים, מהן כ-50 תאונות קטלניות וכ-600 תאונות קשות.
- בהיבט אוכלוסיות נפגעות, הודגש כי הולכי רגל ורוכבי אופנוע מהווים למעלה ממחצית מהנפגעים הקשים, וכי קבוצות הגיל הפגיעות ביותר הן בני 60 ומעלה וכן בני 25–34. צוין כי ב-2025 בלבד, שיעור ההרוגים בעיר מתוך כלל ההרוגים בערים בישראל עמד על כ-11%, וכי נתוני השנה טרם נסגרו סופית ועלולים להשתנות.
- במהלך הדיון עלה קושי מתמשך בנגישות לנתוני עומק, ובפרט היעדר מידע על תאונות ללא נפגעים ("פח-לפח") וכן מגבלות משפטיות המונעות העברת פרטי חקירה מהמטרה לרשות המקומית. הובהר כי חסמים אלה מקשים על זיהוי דפוסי סיכון ותכנון פתרונות ממוקדים.
- בהמשך הציגה דנה את התוכנית הלאומית לתגבור ניידות התנועה, הכוללת הגדלה משמעותית של צי הניידות הארצי והקצאת ניידות ייעודיות למרחב תל אביב. צוין כי בפועל יופעלו תשע ניידות בתחנות העירוניות, אשר יתמקדו בצירים שהוגדרו כבעלי רמת סיכון גבוהה, ויפעלו נגד עבירות מסכנות חיים כגון



מהירות מופרזת, אי-מתן זכות קדימה והסחת דעת. הודגש כי פעילות הניידות מבוקרת באמצעים טכנולוגיים לצורך הבטחת עמידה ביעדי האכיפה שנקבעו.

- **התייחסות סגנית ראש העיר ויו"ר ועדת בטיחות בדרכים מיטל להבי :** "הנתונים שהוצגו מדגישים עד כמה האתגר מורכב, במיוחד בכל הקשור לפגיעות בהולכי רגל וברוכבי דרגלגלי. לצד זאת, חשוב להכיר במגבלות המידע הקיים - היעדר נתונים על תאונות ללא נפגעים והקושי בקבלת פרטי חקירה מהמשרה מקשים על ניתוח עומק. למרות החסמים, חובתנו לפעול על בסיס המידע הקיים ולחזק את שיתופי הפעולה עם הגורמים הלאומיים. תגבור האכיפה באמצעות ניידות ייעודיות הוא רכיב חשוב, אך הוא אינו עומד בפני עצמו. אכיפה נדרשת כדי לייצר הרתעה, אך ללא תשתיות בטוחות ושינויי התנהגות - היא לא תספיק."

פעולות עיריית תל אביב-יפו לקידום בטיחות בדרכים/ אייל הרשטיק, מנהל המטה לבטיחות בדרכים באגף התנועה (לוטה מצגת)

- **מדיניות מיתון תנועה ומהירות:** אייל, הציג את מדיניות העירייה להרחבת אזורי מהירות של 30 קמ"ש ברוב רחובות העיר, למעט צירים ראשיים. בדבריו הדגיש את הקשר הישיר בין מהירות הנסיעה לבין חומרת הפגיעה בהולכי רגל, וציין כי ניתוחי נתונים שבוצעו מצביעים על השפעה שולית בלבד של המהלך על זמני הנסיעה בעיר, זאת בשל רמזורים ועומסי תנועה קיימים. המהלך מלווה בפעולות הסברה וחינוך ייעודיות.
- **כלים חשמליים דו-גלגליים:** הוצגו צעדי העירייה בתחום הרגולציה והאכיפה של כלים חשמליים, לרבות רכישת אמצעים טכנולוגיים חדשים לזיהוי כלים שאינם עומדים בתקינה, והחלת חובת אימות כשירות משתמשים בכלים שיתופיים החל משנת 2026.
 - בדיון עלו קשיים משמעותיים באכיפה כלפי כלים פרטיים, ונאמר כי שיעור גבוה מהכלים הנעים בעיר אינם חוקיים. נדונו מגבלות הסמכות של העירייה בכל הנוגע לפיקוח על חנויות למכירת כלים, והצורך בבחינת אפיקי פעולה משלימים.
 - **נציגות מועצת התלמידים והנוער העלו ביקורת על איכות החינוך** התעבורתי הקיים, וציינו פער בין לימוד תיאורטי לבין שינוי התנהגות בפועל. הודגש הצורך בהתאמת התכנים לגיל, לבגרות ולחוויות היומיומיות של בני הנוער, תוך דגש על השלכות פיזיות והתנהגותיות ולא רק על היבטי אכיפה.
- **תשתיות, פיילוטס וחינוך:** נסקרו פעולות תשתיות מתמשכות, ובהן המשך הרחבת רשת שבילי האופניים בעיר, ביצוע פיילוטס בצמתים להסדרת תנועת רוכבים, ומיזמים חינוכיים בבתי הספר ובקהילה. חברי הוועדה הדגישו את חשיבות שיתוף הפעולה עם הנהלות מוסדות החינוך לצורך הטמעה עקבית של תכני בטיחות ולא הסתפקות בפעילויות חד-פעמיות.
- **התייחסות סגנית ראש העיר ויו"ר ועדת בטיחות בדרכים מיטל להבי :** "הצגת תוכנית תגבור ניידות התנועה היא מברוכה. הנוכחות המשטרתית בצירים מסוכנים הכרחית וחשובה מאוד. עם זאת, אכיפה לבדה אינה מספקת, וכי יש לראות בה חלק ממערך רחב יותר הכולל תשתיות בטוחות וחינוך. בקרה על יישום התוכנית והבטחת מיקוד הניידות ביעדים שהוגדרו הם תנאי הכרחי להצלחתה."
- "פעולות העירייה לקידום בטיחות בדרכים נשענות על שילוב בין תשתיות, אכיפה, חינוך והסברה, ולא על מענה תשתיתי בלבד. לצד קידום מדיניות מיתון מהירות, שדרוג המרחב הציבורי והסדרת תשתיות לרוכבים ולהולכי רגל, הודגש הצורך בהעמקת הפעילות החינוכית וההסברתית, במיוחד בקרב ילדים ובני נוער. סגנית ראש העיר ציינה את החשיבות בשיתוף פעולה הדוק עם מערכת החינוך ועם מועצת התלמידים והנוער, והבהירה כי בכוונתה לקיים בהקדם פגישה ייעודית עם נציגי מועצת התלמידים לצורך גיבוש ושיפור תכני הבטיחות בדרכים, לרבות בחינת הקמת מסגרת עבודה ייעודית משותפת עם מועצת הנוער."

התוכנית האסטרטגית העירונית / ד"ר תמיר בלשה, ראש צוות התוכנית האסטרטגית לבטיחות בדרכים (לוטה מצגת)

- במסגרת הישיבה הוצגה התוכנית האסטרטגית העירונית לבטיחות בדרכים ("Vision Zero"), אשר גובשה לאורך כשנתיים של עבודה מקצועית, ונועדה להוות מסגרת פעולה ארוכת טווח לצמצום תאונות דרכים קשות וקטלניות בעיר תל אביב-יפו.
- התוכנית מבוססת על גישת "המערכת הבטוחה" ("Safe System") אשר רואה בבטיחות בדרכים תוצאה של מערכת שלמה – תשתיות, תכנון, מהירות, כלי רכב והתנהגות משתמשי הדרך – ולא אחריות של המשתמש הבודד בלבד. בהתאם לגישה זו, הדגש בתוכנית הוא על יצירת תנאים פיזיים ותכנוניים המפחיתים את הסיכון לפגיעה חמורה גם במקרים של טעות אנוש.
- יעד התוכנית הוא הפחתה של 50% במספר ההרוגים והפצועים קשה בעיר בתוך עשר שנים, כאשר הוגדר יעד ביניים של הפחתה של 25% בחמש השנים הראשונות. היעדים מבוססים על ניתוח מגמות תאונה ועל ניסיון מצטבר מערים אחרות בעולם הפועלות על פי עקרונות דומים.

- הבסיס האנליטי של התוכנית נשען על ניתוח נתוני תאונות רב-שנתי, יצירת מפת חום של מוקדי סיכון עירונית וזיהוי דפוסים חוזרים של תאונות קשות וקטלניות. על סמך ניתוח זה פותחו "סלי טיפולים" תשתיתיים, המותאמים לסוגי רחובות וצירים שונים בעיר, במטרה לייצר פתרונות מערכתיים ולא נקודתיים בלבד.
- סלי הטיפוליים כוללים התאמות תשתיות כגון: מיתון מהירויות, צמצום נתיבי נסיעה לרכב פרטי, תכנון מחדש של צמתים, הקטנת רדיוסים בפניות, הרחבת מדרכות, שיפור נראות מעברי חצייה, והפחתת קונפליקטים בין תנועת כלי רכב להולכי רגל ורוכבים. הודגש כי עיקר המענה בתוכנית הוא תכנוני-פיזי, מתוך הבנה כי שינויים במרחב משפיעים באופן ישיר על התנהגות משתמשי הדרך.
- התוכנית מייחסת חשיבות לאכיפה אוטומטית בצירים ראשיים כמרכיב משלים לטיפול התשתיתי, ולא כפתרון בלעדי. שילוב תכנון נכון, מיתון מהירות ואכיפה ממוקדת הוא תנאי הכרחי להשגת היעדים שהוגדרו.
- במסגרת הצגת התוכנית הוצגה גם רשימת צירים ורחובות שנקבעו בעדיפות גבוהה לטיפול, על בסיס ריכוז תאונות ונתוני פגיעות, ובהם צירים עורקיים ורחובות מאספים מרכזיים בעיר. הודגש כי סדרי העדיפויות נועדו לשמש כלי עבודה מתמשך עבור אגפי העירייה השונים, לצורך תיאום, תכנון ויישום הדרגתי של ההתערבויות.
- התוכנית האסטרטגית העירונית לבטיחות בדרכים מציגה מעבר מגישה תגובתית לגישה מתוכננת ומונעת, הנשענת על נתונים, סטנדרטים ברורים ותפיסה מערכתית. התוכנית נועדה לשמש כסיוע מקצועי ארוך טווח לפעילות העירונית בתחום, ולכוון את קבלת ההחלטות התכנונית והביצועית בעיר בשנים הקרובות.
- **התייחסות סגנית ראש העיר ויו"ר ועדת בטיחות בדרכים מיטל להבי:** "חשיבות אימוץ גישה 'המערכת הבטוחה', אשר מעבירה את הדגש מהאשמת משתמש הדרך לאחריות מערכתית. יעד הפחתת ההרוגים והפצועים הקשים הוא יעד שאפתני אך הכרחי, וכי התוכנית מספקת לעירייה כלים תכנוניים ברורים לשינוי המרחב העירוני באופן שיצמצם סיכונים מראש."

התייחסות המשתתפים לדיון:

- **איתמר אבנרי**, חבר מועצה: דיון רחב ומתמשך בהשלכות ארוכות הטווח של מדיניות העירייה על בטיחות משתמשי הדרך. יש חשיבות מכרעת לראייה מערכתית, המשלבת תכנון, תחבורה ציבורית ובטיחות, ולא הסתפקות בפתרונות נקודתיים. מברך על הדיון, וקורא למעקב מתמשך במסגרת הוועדה.
- **בני אסא**, היקף הכלים החשמליים הפרטיים שאינם עומדים בתקינה הוא גבוה מאוד (כ-85%), ומרבית הכלים הפועלים כיום במרחב העירוני אינם חוקיים. עיקר הבעיה נובע משימוש במצערות במקום בדיוש'עזר, ומהיעדר יכולת אכיפה אפקטיבית בהיקף הקיים. ללא טיפול רגולטורי ואכיפתי שיטתי, רמת הסיכון תישאר גבוהה.
- **נגה רייזל קוטס**, מועצת התלמידים העירונית: בני הנוער מודעים היטב לבעיות הבטיחות במרחב העירוני וחווים אותן על בסיס יומי, במיוחד בכל הנוגע לרכיבה על כלים חשמליים. קיימת נכונות לשינויים רגולטוריים כמו הגבלת מהירות, כאשר הם נתפסים כהגיוניים ורגולטוריים למציאות שבה בני הנוער מתנהלים. יש חשיבות לקול הצעירים בתהליך קבלת ההחלטות, וצריך לשלב אותנו יותר.
- **אורית לויסקי**, מועצת התלמידים העירונית: האופן שבו מתקיים כיום החינוך התעבורתי בבתי הספר לא מייצר בסיס מספק ללימוד התנהגות בטוחה בפועל. לימוד תיאורטי והכנה למבחן אינם מובילים להבנה אמיתית או לשינוי התנהגותי. ניתן לעבור את מבחני התיאוריה ללא למידה משמעותית, ולעיתים אף תוך העתקה, מה שמרוקן את התהליך מתוכן חינוכי. התכנים אינם מותאמים לרמת הבגרות ולמציאות היומיומית של בני הנוער.
- **דורון סעד**, ועד ההורים המרכזי: נדרשת התייחסות מערכתית לבטיחות ילדים ובני נוער, בדגש על שימוש בכלים דרגלגליים במרחב העירוני. הורים חווים חוסר ודאות בנוגע למסגרות החינוך והאכיפה, ויש צורך בגישה מערכתית ברורה, משלבת חינוך, פיקוח והסדרה, תוך שיתוף ההורים בתהליכי ההסברה.
- **דני שמואל**, איחוד הצלה ת"א: תאונות דרכים מובילות לפגיעות קשות וקטלניות שמותירות השלכות ארוכות טווח על הנפגעים ומשפחותיהם. מניעה מוקדמת באמצעות תכנון נכון, אכיפה וחינוך עדיפה לאין שיעור על טיפול לאחר קרות התאונה. מחזק את הצורך בצמצום סיכונים מראש.
- **ליאור סימן טוב**, עמותת אור ירוק: חינוך לבטיחות בדרכים חייב להיות תהליך רציף, מתמשך, סדור ורב-שנתי, ולא להסתמך על פעולות חד-פעמיות או ארעיות. ישנו הצורך בשיתוף פעולה הדוק עם מערכת החינוך ועם הנהלות בתי הספר, כדי להבטיח שהתכנים יגיעו לכלל התלמידים. רק רצף חינוכי יכול לייצר שינוי התנהגותי לאורך זמן.

משימות להמשך:

- הטמעת התוכנית האסטרטגית לבטיחות בדרכים ככלי עבודה מנחה לתיעדוף צירים, תכנון פרויקטים ותיאום בין אגפי העירייה - **באחריות אייל הרשטיק והיח' האסטרטגית.**
- קידום ויישום מדיניות מיתון מהירות ל-30 קמ"ש ברוב רחובות העיר, לצד פעולות הסברה וחינוך תומכות - **באחריות אגף התנועה והיחידה לבטיחות בדרכים.**
- מעקב ובקרה אחר יישום תוכנית תגבור ניידות התנועה והבטחת מיקוד האכיפה בצירים שהוגדרו כמסוכנים - **באחריות היחידה לבטיחות בדרכים למול הרלב"ד.**
- המשך קידום צעדי רגולציה ואכיפה בתחום הכלים החשמליים הדו-גלגליים, לרבות עבודה מול גורמי המדינה לתיקון תקנות והסדרת סמכויות - **באחריות סגנית ראש העיר והיחידה לבטיחות בדרכים.**
- בחינה, עדכון ושיפור של תכני החינוך התעבורתי במערכת החינוך, בדגש על התאמתם לבני נוער ולמשתמשי כלים דו-גלגליים, בהתאם לביקורת ולעמדות שהועלו על ידי נציגי מועצת התלמידים והנוער - **באחריות מינהל חינוך והיחידה לבטיחות בדרכים.**
- קיום ישיבה ייעודית עם נציגי מועצת התלמידים העירונית, לטובת גיבוש משותף של דרכים לשיפור הבטיחות בדרכים במערכת החינוך והטמעת תכנים רלוונטיים, מותאמים לגיל ולמציאות היומיומית של התלמידים - **באחריות לשכת סגנית ראש העיר.**
- המשך הרחבת רשת שבילי האופניים ויישום פיילוטים תשתיתיים בצמתים ובמרחב העירוני, בהתאם לעקרונות התוכנית האסטרטגית - **באחריות אגף התנועה.**
- המשך כינוס ועדת הבטיחות בדרכים לצורך מעקב, דיווח והעמקת הדיון המקצועי.

סיכום: ישיבת ועדת הבטיחות בדרכים עסקה בסקירת מצב הבטיחות בעיר תל אביב-יפו, הצגת נתוני תאונות עדכניים, צעדי אכיפה לאומיים ופעולות עירוניות בתחומי התשתיות, החינוך והרגולציה. במסגרת הישיבה הוצגה התוכנית האסטרטגית העירונית לבטיחות בדרכים, המבוססת על גישה מערכתית ומניעתית. הדיון הדגיש את חשיבות השילוב בין תכנון פיזי, מיתון מהירות, אכיפה וחינוך, ואת מחויבות העירייה והוועדה להמשך פעילות סדירה לקידום בטיחות משתמשי הדרך בעיר.

תודה לכל הנוכחים בישיבה החשובה לשיפור הבטיחות בדרכים בתל אביב יפו.