

לכבוד

הגברת מירי רגב, שרת התחבורה

חבר הכנסת יריב לוין, שר המשפטים ומ"מ שר הפנים

חבר הכנסת איתמר בן גביר, השר לביטחון לאומי

### הנדון: מתן סמכות לרשויות המקומיות לאכוף נגד כניסה לצומת חסום

חסימת צמתים היא תופעה נפוצה ומסוכנת במיוחד בכבישים עירוניים, ובפרט במרכזי המטרופוליניים הגדולים בישראל כגון תל אביב וירושלים. היא מתרחשת שנהגים נכנסים לצומת שאין ביכולתם לעבור את הצומת ולהמשיך בנסיעתם ללא הפרעה. בנסיבות אלה הנהגים חוסמים את התנועה מכל הכיוונים בצומת. ההשלכות של התופעה מרחיקות לכת וכוללות קריסה של מערך התנועה לצד בעיות בטיחות קשות בדגש על משתמשי הדרך הפגיעים ביותר ובפרט הולכי רגל.

עיריית תל-אביב-יפו מנטרת ולומדת את התופעה במשך מספר שנים. פיילוט שנערך בשנת 2024 בשני צמתים מרכזיים בעיר מצא כי היקף התופעה בכל צומת נמדד בכ-600 מקרים בכל יום. בהערכה שמרנית מדובר על כ-3,000,000 עבירות תנועה מדי שנה בעיר.<sup>1</sup>

### השפעות עיקריות של חסימת צומת

- 1. סכנה בטיחותית ממשית:** נהגים המנסים להימנע מהפקק עלולים לבצע תמרונים מסוכנים. מצב דברים זה מגביר את הסיכון לתאונות, וביתר שאת לגבי הולכי רגל וכלים דו גלגלים שנאלצים לתמרן בין רכבים עומדים, אינם יכולים לראות את פנסי הרמזורים, ולעיתים להימצא בסיכון ממש לחייהם.
- 2. הפגיעה לרכבי חירום:** חסימות הצמתים החמורות ביותר מתקיימות באופן שגרתי בשעות העומס בצירים המרכזיים בעיר. המשמעות היא הפרעה דרמטית לתנועת רכבי חירום לסוגיהם השונים.
- 3. הפחתת קיבולת, הפרעות תנועה וזליגת פקקים:** חסימת נתיב או יותר בצומת מפחיתה באופן דרמטי את מספר הרכבים שעוברים דרך אותו צומת. כמו כן חסימת הצומת במסלול אחד יוצרת חסימות גם במסלולים אחרים (GRID LOCK). בנסיבות אלו נגרמים עיכובים משמעותיים בתנועת הרכבים בכל זרועות הצומת, עד כדי שהגודש "מתפשט" לכלל הנתיבים המובילים אליו ומגדיל בעשרות מונים את ההשפעה התנועתית השלילית שלו.

<sup>1</sup> הצמתים שנבחנו, נמיר-פנקס ולה גארדיה-הרכבת-המסגר. בהערכה שמרנית יתדיו הם מהווים כ-5% מכלל החסימות בעיר.

4. פגיעה מהותית בשירות התחבורה הציבורית: בחלק ניכר מהצירים החסומים יש נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית. חסימת הצמתים משפיעה בראש ובראשונה על הנתיב הימני, שכן זהו הנתיב שבו נמצאת התחבורה הציבורית – בין אם מדובר בנת"צ או בנתיב לכלל כלי הרכב. נתיב זה הוא הראשון להיחסם והאחרון להתפנות. המשמעות היא שהתחבורה הציבורית היא הנפגעת המרכזית מבחינת השפעות התנועה. נהגי התחבורה הציבורית, שמכירים את התופעה, נמנעים מלנסוע בנתיבי התחבורה הציבורית בסמיכות לצמתים חסומים, או גרוע מכך, מבצעים עבירות תנועה כדוגמת חציית צומת מנתיב המסומן לפנייה לכיוון אחר. דברים אלה מקבלים משנה תוקף לנוכח ההשקעות הכספיות המשמעותיות בתשתיות תחבורה ציבורית, שמתבטלות במחי הגה של נהגים שנוסעים לא כדן.
5. **תרבות נהיגה, משילות וסדר ציבורי** – חסימת צומת היא עבירת תנועה מכוערת מבחינה חברתית, שיוצרת מירוץ לתחתית מבחינת כלל הנהגים שחייבים לתמרן את דרכם בתוך הכאוס. בנסיבות של חסימת צומת נוצר מעין כדור שלג של התנהגות עבריינית ובריונית בכביש שפוגעות משמעותית ביכולת להשיב את הסדר הציבורי.
6. **זיהום אוויר** – העיכובים המשמעותיים שנגרמים בשל חסימת צומת מאריכים את זמני הנסיעה, וכך גם מגבירים את זיהום האוויר.
7. **נזק כלכלי למשק** – העיכובים המשמעותיים שנגרמים בשל חסימת צומת מאריכים את זמני הנסיעה ובכך מקטינים את זמן העבודה ואת זמן הפנאי של אזרחי ישראל. הזמן על הכביש הוא בחזקת משחק סכום אפס מול הזמן בעבודה ובבית, ואפשר להעריך כי בתל אביב-יפו בירושלים בלבד מתבזבזות מיליוני שעות עבודה ופנאי רק בשל תופעה זו.
- נספח א' מתאר בהרחבה את היקף ההשפעות בצירוף תמונות שצולמו במסגרת המחקר על נושא זה.

### המסגרת המשפטית

האיסור על כניסה לצומת חסום קבוע בתקנה 65 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961. כיום, הסמכות לאכוף עבירות של חסימת צומת ניתנה למשטרת ישראל בלבד.

אנו ממליצים להרחיב סמכות זו לפקחי העירייה המוסמכים כיום לרשום דוח מסוג ברירת משפט (עבירת קנס) באמצעים טכנולוגיים בלבד, כך שהיקף האכיפה יעלה דרמטית, ללא סיכון והפרעה לתנועה במהלך האכיפה ותוך יצירת הרתעה משמעותית על משתמשי הדרך.

על מנת להעניק סמכות לאכוף בצורה אלקטרונית נגד העבירה של כניסה לצומת חסום, בדומה לאכיפה שמבוצעת כיום על ידי העיריות בעבירה של נסיעה שלא כדן בנתיב תחבורה ציבורית, יש לתקן את התוספת האחת עשרה לפקודת התעבורה [נוסח חדש]. תיקון כאמור נעשה בתקנות של שרת התחבורה בהסכמת שר המשפטים, השר לביטחון לאומי ושר הפנים באישור ועדת הכלכלה בכנסת (לפי סעיף 41(ב) לפקודת התעבורה). מכאן הפנייה הנוכחית לנמענים הנכבדים.

## הניסיון המצטבר של הרשויות המקומיות והיכולת הביצועית לאכוף

הניסיון המצטבר שלנו בכל הנוגע להאצלת סמכויות לרשויות המקומיות באמצעים אלקטרוניים מוכיח את עצמו באופן חד משמעי, ואין לנו ספק שהאצלה זו תאפשר לרשויות למגר את התופעה באופן מוחלט בתוך שנה.

אגפי הפיקוח העירוניים בירושלים ובתל אביב-יפו מסוגלים בתוך שנה לפרוס מצלמות עם טכנולוגיה שנוסתה בהצלחה בפילוט ייעודי. בתחילה נפעל למתן אזהרות והסברה לציבור הנהגים, לצורך יצירת הרתעה והבנה שמדובר באזורי אכיפה בצילום. עיריית ירושלים ועיריית תל אביב-יפו בנו ארגז כלים הסברתי לטובת העניין, ותפעלנה מערך הסברה לכל משתמשי הדרך כך שהם יבינו את ההשלכות הדרמטיות של העבירה ויורתעו. מדיניות ההסברה העירונית מניחה תמיד כי הנהג הנורמטיבי ישנה התנהגות ככל שהנושא יוסבר בצורה מסודרת. בנוסף, שתי העיריות מנהלות את התנועה בצמתים באמצעות משל"ט בקרת רמזורים שיתמוך את המהלך, תשנה את מיקום הרמזורים בצומת לטובת העניין, ותקדמנה הסדרי תנועה תומכים, ובכלל זה הרחקת קווי העצירה מספר מטרים אחורה ממעברי החצייה בסמוך לצומת. לאחר תקופת מעבר משמעותית יינתנו קנסות לכל הנהגים העוברים על החוק.

בקשתנו לקבלת סמכויות אכיפה וביצוע פיילוט כאמור מתכתבת היטב עם כניסתו לתוקף של חוק הפרות תעבורה מנהליות התשפ"ד-2024, שעם כניסתו לתוקף תחוברנה העיריות למרשם התעבורה המנהלי. משמעות החיבור של העיריות למרשם היא כי הפרות התעבורה שיאכפו בידי העירייה ירשמו במרשם ארצי המנוהל על ידי משטרת ישראל, דבר שיתרום לאכיפה שוויונית ושקיפות במרשם אחוד, המביא לידי ביטוי את עברו התעבורתי של כל נהג שנאכף בפני הגורמים המוסמכים.

### סיכום

חסימת צומת היא תופעה בעלת השלכות שליליות במספר רב של היבטים, בדגש על היבטים תחבורתיים, בטיחות בדרכים, כלכליים וחברתיים. הדרך הטובה ביותר לשרש תופעה פסולה זו ולשפר משמעותית את התחבורה בישראל היא על ידי מתן סמכות לרשויות המקומיות לאכיפה נגד עבירה זו. מדובר במהלך שיהיה בחזקת בשורה דרמטית לציבור בישראל. לנוכח החרפת המצב בכבישים אנו סבורים כי יש לקדם אותו בהקדם האפשרי, לא כל שכן בשים לב לזמינות הפתרון הטכנולוגי ברשויות המקומיות.

לכל הפחות אנו סבורים כי יש לקדם פיילוט של שנה עם עיריית ירושלים ועיריית תל אביב-יפו בנדון.

אנחנו עומדים לרשותכם בכל שאלה או הבהרה.

א' בחשוון תשפ"ו (23 באוקטובר 2025)

בברכה,

  
רון חולדאי

ראש העיר תל אביב-יפו

  
משה ליאון

ראש העיר ירושלים

## העתקים:

ח"כ דוד ביטן, יו"ר ועדת הכלכלה של הכנסת

משה בן זקן, מנכ"ל משרד התחבורה

איתמר דוננפלד, מנכ"ל משרד המשפטים

רפאל אנגל, מנכ"ל המשרד לביטחון לאומי

רב ניצב דני לוי, מפכ"ל המשטרה

ניצב חיים שמואלי, ראש אגף תנועה במשטרה

ניצב (בדימוס) יורם הלוי, ראש הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

אריאלה רג'ואן, מנכ"לית עיריית ירושלים

מנחם לייבה, מנכ"ל עיריית תל אביב-יפו

### שיבושים קשים לתחבורה הציבורית

כאשר צומת חסום, אוטובוסים ומוניות נתקעים בפקק בדיוק כמו כלי רכב פרטיים. העיכובים שנוצרים בתחבורה הציבורית משפיעים על מאות ואלפי נוסעים. כתוצאה מכך, זמני ההגעה מתארכים, לוחות הזמנים משתבשים, והשירות הופך לפחות אמין ויעיל. שיבושים אלה מעודדים אנשים לוותר על התחבורה הציבורית ולעבור לרכב פרטי, מה שרק מחמיר את עומסי התנועה. על פי הערכה הפגיעה הינה של כ-20% ביעילות צומת שנחסמה.

### פגיעה בנהגים רכבים פרטיים

בסופו של דבר, חסימת הצומת פוגעת גם בכלל הנהגים שנמצאים בסמוך לצומת. מכיוון שהם תקועים בתוך הצומת, הם מונעים מרכבים אחרים שקיבלו אור ירוק להתקדם, מה שיוצר פקק תנועה עצום. כתוצאה מכך, זמני הנסיעה מתארכים לכלל משתמשי הדרך ורמת העצבים בכביש עולה, מה שמוביל לעתים קרובות להתנהגות מסוכנת ואגרסיבית על הכביש.

### זיהום אוויר

חסימת צומת מובילה לעלייה חמורה בזיהום האוויר כשצומת נחסם, נוצר פקק תנועה שגורם למכוניות לעמוד או לנסוע לאט מאוד, עם האצות ובלימות תכופות. במצב כזה, מנועי כלי הרכב לא פועלים ביעילות, מה שמוביל לשריפת דלק לא מלאה ולפליטה מוגברת של מזהמים מסוכנים.

להלן אלבום עם סרטונים ותמונות המראה חסימות צמתים בעיר תל אביב-יפו:

<https://photos.app.goo.gl/Y6XzxZ4wdaBHWa5RA>

## נספח א' – פירוט ההשפעות של חסימת צמתים

### בטיחות משתמשי הדרך בדגש על הולכי רגל, רוכבי אופניים ואופנועים

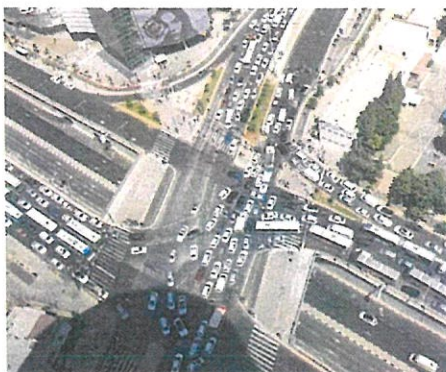
חסימת צמתים מהווה סיכון משמעותי עבור הולכי רגל ורוכבי אופניים שהינם הקהל הפגיע ביותר בדרכים. כאשר מכוניות עומדות בצומת, הן חוסמות את מעברי החצייה ומונעות מהולכי הרגל ומהרוכבים לחצות בבטחה. המצב מחמיר כאשר הנהגים מנסים "לפנות" מקום ומזיזים את רכבם קדימה ואחורה באופן לא צפוי. תנועות אלה עלולות להוביל לפגיעה בהולכי רגל, בעיקר כאלה שאינם שמים לב למתרחש.



### סכנה מוגדלת במקרים של רכבים מסחריים

"שטחים מתים" מוגדלים: רכבים כבדים ידועים בשטחים המתים הרחבים שלהם, במיוחד בצדדים ומאחור. כאשר רכב כבד חוסם את מעברי החצייה, הולך רגל או רוכב אופניים הנאלץ לעקוף אותו עלול להימצא בקלות באחד מהשטחים המתים הללו, מה שהופך אותו לבלתי נראה לחלוטין עבור נהג הרכב הכבד.

הסתרת סכנות: הרכב החוסם מסתיר מהולכי הרגל ורוכבי האופניים את התנועה המגיעה מהנתיבים האחרים, ומקשה עליהם לאמוד נכון את המצב. כך, למשל, הולך רגל שעוקף משאית תקועה עלול לצעוד על הכביש ישירות מול רכב אחר שנוסע, מבלי ששניהם יוכלו להבחין זה בזה בזמן.



### פגיעה בנגישות ובשירותים חיוניים

חסימת הצומת פוגעת באופן ישיר וקשה באוכלוסיות בעלות צרכים מיוחדים. קשישים ובעלי מוגבלויות, שמתקשים בהליכה מהירה, נאלצים להמתין זמן רב למעבר בטוח. נהגים החוסמים את מעברי החצייה מונעים מהם להשלים את החצייה בזמן, וחושפים אותם לסכנות תנועה. כמו כן, חסימת הצומת עלולה לעכב רכבי חירום כגון אמבולנסים, רכבי כיבוי אש וניידות משטרה. כל שנייה של עיכוב כזה יכולה להיות קריטית ולהשפיע על הצלת חיים.