



ארגון המודיעין והביטחון  
-מנהלים לרכז המודיעין-

ב' שבט התשפ"ו  
20 נואר 2026

לכבוד  
ח"כ ששון גואטה, יו"ר  
ועדת המשנה לתחבורה ציבורית

שלום רב,

**הנדון: מענה מידי להסלמה הקשה באלימות כנגד נהגי התחבורה הציבורית**

**"נהג שוכב מורדם ומונשם - אי אפשר להמשיך עם האלימות הזו"**

**הרקע: הסלמה באלימות החריגה כנגד נהגי אוטובוס, ייאוש ותת-דיווח בקרב הנהגים והמפעילים**

למרות שהאוטובוסים הציבוריים מהווים סמל שלטון ומקום ריכוז המוני, הם עדיין משמשים כמרחב ציבורי לא-מפוקח. האוטובוסים ונהגיהם הפכו למטרה מופקרת ומועדפת הן עבור מפגעים לאומניים והן עבור ציבור הרואה בהם גורם פגיע וחשוף שניתן להתעמר בו, ובכלל זה אלימות והתעמרות מצד בני נוער נוער, שזינקה בהיקפה. הייאוש בקרב הנהגים כה דרמטי עד שמרבית אירועי האלימות כלל אינם מדווחים, והם אף מדגישים כי מלבד ההיצף העצום של אירועי אלימות שנובעים לכאורה ממתח, תסכול או חיכוך, הרי שבמקרים רבים אין אפילו מגע או טריגר שגרם לאלימות, אלא שמדובר למעשה בפעולה מחושבת, מתוכננת ואף שגרתית שנועדה לשם ה"חוויה" והריגוש בלבד.

בשנת 2024 נרשמה עלייה של 12% במקרי האלימות הקשים כנגד נהגים בהשוואה לשנה שקדמה לה, וכן 358 מקרים של יידוי אבנים, בקבוקי תבערה או ירי חי לעבר אוטובוסים – ממוצע של כמעט אירוע טרור אחד ביום. האלימות מצד הציבור, אשר רק חלקה מדווח, מחמירה מיום ליום, דוגמת התקיפה האכזרית של נהג אגד על ידי בני נוער ברחוב הגפן בחיפה<sup>1</sup>.

**שקופים בפני החוק: בעיות עם הגדרת הנהגים עובדי ציבור, המשטרה ורשויות החוק חסרות נתונים וחסרות אונים**

מעבר לנתוני ארגון נהגי התחבורה הציבורית, אנו עדים למחדל ממשלתי באיסוף הנתונים. כפי שעולה מדו"חות מרכז המחקר והמידע של הכנסת מ 2020, למשטרת ישראל אין סעיף עבירה ייעודי לתקיפת נהג, והיא עיוורת להיקף התופעה האמיתי. הוואקום הזה מתמלא באלימות: רק ברבעון האחרון דווח בתקשורת על זינוק באירועים בירושלים (9 תקיפות בשבוע אחד), נתון המגובה בדיווחי חדשות (Ynet, Davar) ובהצהרות יו"ר הוועדה לביטחון לאומי שהגדיר את הנהגים כ"טייסיים שיש למגן". בדיון בוועדה (17.11.2025), הסביר סני"צ דן שני, חטיבת התביעות במשטרה, כי הם מתייחסים אל תקיפת נהג תחבורה ציבורית כעובד ציבור לכל דבר ועניין ולמרות רוב מוחלט של תלונות הנהגים לא מוגדר כן. "יש קושי בגיבוש נתונים מפני שאין עבירה ספציפית ומייחסים לכך את הסעיף הכללי. לשאלה האם אין למשטרה נתונים ספציפיים? השיב פ"ק דרור פרימן כי מאחר שאין עבירה ספציפית אנו לא יודעים כמה נהגי אוטובוס הותקפו<sup>2</sup>.

המענים הנדרשים

<sup>1</sup> <https://haipo.co.il/item/610302>

<sup>2</sup> <https://main.knesset.gov.il/activity/committees/internalsecurity/news/pages/%d7%94%d7%9e%d7%90%d7%91%d7%a7-%d7%91%d7%90%d7%9c%d7%99%d7%9e%d7%95%d7%9a-%d7%9b%d7%9c%d7%94%d7%99-%d7%a0%d7%94%d7%92%d7%99-%d7%94%d7%aa%d7%97%d7%91%d7%95%d7%a8%d7%94-%d7%94%d7%a6%d7%99%d7%91%d7%95%d7%a8%d7%99%d7%9a-17.11.25.aspx>



המציאות מוכיחה כי אמצעי המיגון הקיימים (מחיצות חלקיות ומצלמות פאסיביות) אינם מספקים מענה בזמן אמת. הנהג, המשמש בפועל כנציג ציבור, מופקר ללא כל הגנה. לפיכך נדרש מענים מידיים באופן הבא:

**1. הפעלה מיידית של יחידת האבטחה, הבהרה תקציבית, פרישה מודיעינית, הרחבתה ופריסתה בכל הארץ**

בימים אלו הודיע משרד התחבורה לחברות המפעילות את התחבורה הציבורית על הזוכה במכרז הפעלת יחידת האבטחה באוטובוסים - חברת "רשף". היחידה תורכב ממאבטחים רכובים על אופנועים, ותפעל כפילוט בשבע ערים ובימים הקרובים. בירושלים, העיר שבה היקפי האלימות הם הגבוהים ביותר, וברהט יפעלו שלושה מאבטחים. בשאר הערים, שני מאבטחים. הפילוט כולל נוכחות בשטח, מרכז שליטה ובקרה, תיעוד וניתוח אירועים, מיפוי גזרות חמות ושימוש בטכנולוגיות מתקדמות לניתוב כוחות בזמן אמת במקרה של אירוע. לאחר חצי שנה ובהתאם למדדי ההצלחה תורחב האבטחה לפריסה ארצית<sup>3</sup>. אנו דורשים מהוועדה לוודא כי תקציב האבטחה הייעודי לתחב"צ לא "יבלע", אלא יופנה ישירות ליחידה הרכובה הייעודית לאוטובוסים.

לטענתנו, יש להפעיל יחידה זו מיידית, לעבות אותה משמעותית במודיעין עדכני, בכוח אדם והן באמצעי אכיפה וטכנולוגיה, ולפרוס אותה בכל הארץ. האלימות פושה בכל מקום, ויש לבצע הרתעה ואכיפה אפקטיביות ובזמן אמת.

**2. מענה אסטרטגי: יישום תוכנית חמש שכבות ההגנה שהוכנה בידי חוקרי ארגון נהגי התחבורה הציבורית**

יש ליישם את תפיסת הביטחון ההוליסטית שגיבש הארגון, הכוללת חמש שכבות הגנה משלימות:

1. **שכבה ראשונה - הגורם האנושי (הנהג):** הקניית כלים ומיומנויות לנהג לניהול עימותים, זיהוי איומים מוקדם ומניעת הסלמה - הנהג הוא קו ההגנה הראשון.
2. **שכבה שנייה - מיגון פיזי (המחיצה):** מעבר למחיצות הפרדה מלאות והרמטיות (תא נהג סטרילי), המונעות מגע פיזי, יריקות ותקיפות, ומבטלות את השיקוף שמפריע לראיית הלילה.
3. **שכבה שלישית - מעטפת טכנולוגית ומבצעית:** מצלמות אבטחה בשידור חי, מודיעין עדכני, לחצני מצוקה שקטים, וחיבור ישיר למוקדי השליטה ולכוח התגובה (היחידה הרכובה).
4. **שכבה רביעית - הגנה סטטוטורית:** הכרה מלאה בנהג כ"עובד ציבור", אכיפה תואמת והחמרת הענישה בפועל כלפי תוקפי נהגים, ליצירת הרתעה משפטית אפקטיבית.
5. **שכבה חמישית - חינוך והסברה:** פעילות ארוכת טווח לשינוי התרבות האזרחית ביחס לנהגי התחבורה הציבורית, ויצירת אקלים ציבורי המוקיע אלימות כלפי נותני שירות.

**לסיכום**

אנו קוראים לוועדה לדרוש ממשרד התחבורה, המשרד לביטחון לאומי, משרד החינוך ומשרד המשפטים להציג בדיון זה מענים מהם החסמים המעכבים את מיגון נהגי התחבורה הציבורית ומהן התוכניות האופרטיביות לנושא זה, ובכללן מענה לקידום חמש שכבות ההגנה והחקיקה הרואה בנהג כעובד ציבור. בכבוד רב,

ישראל גנון

יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית

<sup>3</sup><https://www.ynet.co.il/news/article/byy5ertnwx> לסיכום