



עיקרי מגמות בבטיחות בדרכים בישראל לשנת 2024

חשוון ה'תשפ"ו | נובמבר 2025



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים



תאונות דרכים



51,166
תאונות קלות



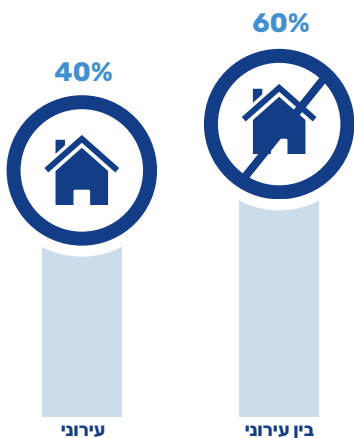
2,382
תאונות קשות



405
תאונות קטלניות
בהן נהרגו **439** בני אדם

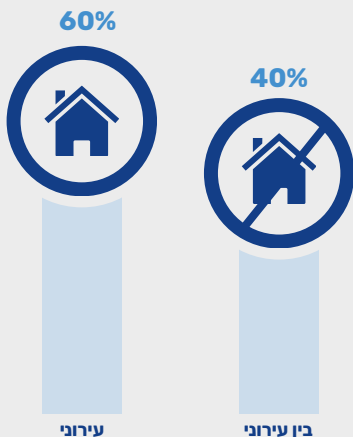
הסיכוי לתאונה קטלנית

גבוה יותר בכביש בין עירוני



הסיכוי לתאונה חמורה

גבוה יותר בכביש עירוני



* במספרים מוחלטים, נכון ל-2024

- בעשר השנים האחרונות הסיכון לתאונה חמורה לכל ק"מ דרך היה גבוה בכבישים עירוניים. במקביל, בכבישים בין-עירוניים היה סיכון גבוה יותר לתאונות קטלניות.
- בעשר השנים האחרונות התאפיינו שעות אחר הצהריים בריבוי תאונות דרכים חמורות

תאונה חמורה: תאונה קטלנית + תאונה קשה

תאונה קטלנית: תאונות דרכים שנהרג בה אדם אחד לפחות או שאחד הפצועים בה נפטר תוך 30 יום.

תאונה קשה: תאונות דרכים ללא הרוגים אך עם פצוע אחד לפחות.



מעורבות כלי רכב בתאונות דרכים

2

רוב משתמשי הדרך

שנהרגו בשנת 2024

היו הולכי רגל,

רוכבי אופנועים

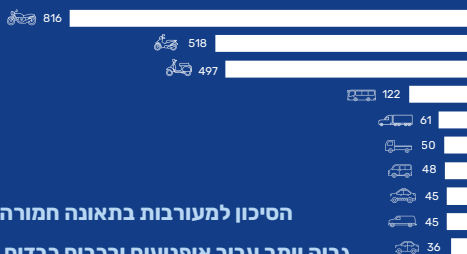
ונוסעי רכב פרטי



- בין השנים 2014-2024 עלה מספר כלי הרכב בכ-4% בכל שנה.
- מבחינת מספר הרוגים לנסועה, הסיכון למשאיות (22 הרוגים למיליארד ק"מ) גבוה מזה של אוטובוסים.
- במעורבות האופנועים הכבדים, משאיות עד 3.5 טון ומוניות בין השנים 2014-2024 הייתה מגמת עליה מובהקת, כאשר מעורבות שאר כלי רכב למיליארד ק"מ נסועה הייתה בירידה מובהקת.

שיעור המעורבות בתאונות דרכים חמורות

למיליארד ק"מ נסועה (2024)



הסיכון למעורבות בתאונה חמורה

גבוה יותר עבור אופנועים ורכבים כבדים



ביחס לנסועה,

אופנועים מעורבים

בתאונות חמורות

פי 17

מרכבים פרטיים



ביחס לנסועה, אופנועים

כבדים מעורבים

בתאונות חמורות

פי 1.6

מאופנועים אחרים

נסועה:

מספר הקילומטרים הכולל שכלי רכב

מנועי נוסע בתקופה נתונה (קילומטר)

נפגעים:

הרוגים + פצועים קשה



מעורבות נהגים בתאונות דרכים

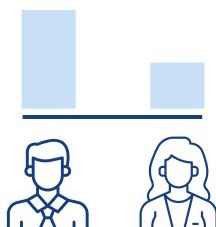
3

נהגים צעירים
מעורבים
בתאונות חמורות
פי 1.4
מנהגים בגיל 25
ומעלה



- שיעורי המעורבות של נהגים צעירים עד גיל 24 בתאונות חמורות הוא הגבוה ביותר מבין קבוצות הגיל של נהגי רכב פרטי.
- שיעורי המעורבות של נהגים בני 75 ומעלה גבוהים יחסית לנהגים בקבוצות גיל צעירות יותר (לא כולל נהגים צעירים).
- הגורמים לסיכון המוגבר של נהגים מבוגרים שונים מאוד מאלו שפועלים במקרה של נהגים צעירים. **מחקרים מראים כי חוסר ניסיון בנהיגה לצד ביטחון יתר ביכולות אצל חלק מהצעירים, השפעות שליליות של לחץ חברתי ונהיגה תחת השפעת אלכוהול, הם גורמי הסיכון הבולטים בקרב צעירים.** לעומת זאת, אצל נהגים מבוגרים גורמי הסיכון מקושרים לתהליך ההזדקנות והשינויים הגופניים המתלווים אליו.
- בשנתיים הראשונות שלאחר תום תקופת המלווה, שיעור המעורבות בתאונות של נהגים חדשים גבוה ביחס לנהגים עם וותק גבוה יותר.
- שיעור המעורבות בתאונות יורד ככל שעולה הוותק של הנהג ומתייצב לאחר 10 שנות וותק.
- נהגים מהחברה הערבית מעורבים בתאונות חמורות יותר מנהגים בחברה היהודית, הן **כנהגי רכב פרטי ומסחרי, אופנועים ורכבי משא כבדים.**

נהגים גברים
מעורבים
בתאונות חמורות
פי 2
מנהגות נשים



נהגים
(משני המינים)
מהמגזר הערבי
מעורבים
בתאונות חמורות
פי 1.6
בהשוואה למגזר
היהודי



4 נפגעים



70,152
פצועים קל



2,794
פצועים קשה



439
הרוגים

הסיכון לצעירים
גבוה פי 1.5
מחלקם באוכלוסייה

הסיכון לילדים
נמוך פי 0.35
מחלקם באוכלוסייה

בשנת 2024 נהרגו 439

בני אדם המהווים

▲ עלייה של כ-22%

בהשוואה לשנת 2023

שבה נהרגו 361

בני אדם

הסיכון למבוגרים
דומה
לחלקם באוכלוסייה

הסיכון לבני 65 ומעלה
גבוה פי 1.5
מחלקם באוכלוסייה

בשנת 2024

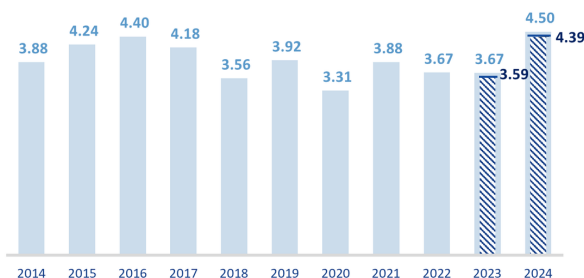
אחד מכל 133 ישראלים

נפצע או נהרג

בתאונת דרכים

בשנת 2024 נרשם שיעור של 4.4 הרוגים לכל 100,000 תושבים בישראל,

לעומת 3.6 הרוגים בשנת 2023



שיעור ההרוגים לאחר החלטת הלמ"ס להוסיף את אוכלוסיית הזרים לחישוב האוכלוסייה הכללית בישראל החל משנת 2023.



- למרות שצעירים בני 15-24 הם רק כ-15% מהאוכלוסייה בישראל, הם מהווים כ-24% מההרוגים והנפגעים קשה בתאונות.
- 55% מההרוגים והפצועים קשה בתאונות נפגעו בדרכים עירוניות.
- הולכי הרגל הם הקבוצה הפגיעה ביותר בדרכים עירוניות, ומשתמשי הרכב הפרטי והמסחרי הם הפגיעים ביותר בדרכים בין-עירוניות.
- משנת 2014 הייתה עליה של 154% בהרוגים ובפצועים קשה בקרב משתמשי כליי זעירים.

היפגעות ילדים 0-14

5



251
פצועים קשה



44
הרוגים

**סיכון היפגעות נמוך ביחס
לאוכלוסייה**



**מספר הילדים ההרוגים
ב2024 גבוה באופן חריג***



* ביחס ל10 השנים האחרונות

**ילדים נוטים להיפגע יותר
כאשר הם חוצים כביש באופן
לא בטוח**



**רוב הילדים נפגעים
כהולכי רגל בשעות הצהריים
ואחר הצהריים**



- הסיכון האישי לילדים בישראל הוא נמוך ביותר ביחס לשאר קבוצות הגיל.
- בקרב ילדים בגילאי 10-14, רוכבי מיקרומוביליטי מהווים את הקבוצה השנייה בגודלה מבחינת נפגעים באופן חמור.
- בעשר השנים האחרונות נרשמה עלייה מובהקת בפגיעות חמורות בקרב ילדים בני 5-9, כתוצאה מרכיבה על קורקינטים ואופניים חשמליים.
- בשנת 2024 נהרגו 21 פעוטות בני 0-4.

בני 65 ומעלה

6



550
פצועים קשה



95
הרוגים

סיכון היפגעות גבוה ביחס

לאוכלוסייה



הולכי רגל בני 65+ נוטים

להיפגע יותר בעת חציית

הכביש במעבר חצייה



בני 65+ מצויים בסיכון גבוה פי

1.6 להיפגעות ביחס ליתר

קבוצות הגיל



בני 65+ נפגעים

בעיקר כהולכי רגל



- לאורך השנים חלה עלייה בחלקם היחסי של האזרחים הוותיקים בתאונות דרכים, הן במספרים מוחלטים והן ביחס לשיעורם באוכלוסיית ישראל.
- אזרחים ותיקים מצויים בסיכון מוגבר להיפגעות חמורה כהולכי רגל, במיוחד בגילאי 75 ומעלה.
- השינויים במערכות הראייה, התפיסה והקשב, אשר מאפיינים את תהליך ההזדקנות הטבעי, לצד הפגיעות הפיזית בגיל המבוגר, משפיעים ישירות על בטיחותם של אזרחים ותיקים, כנהגים וכהולכי רגל.

הולכי רגל

7

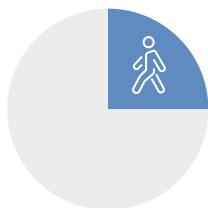


627
פצועים קשה



116
הרוגים

**הולכי רגל מהווים
כרבע מהנפגעים
באופן חמור
בתאונות דרכים
בישראל**



- במהלך השנים 2014-2024 הייתה מגמת ירידה בשיעור הולכי הרגל שנפצעו קשה או נהרגו – בעיקר בקרב גילאי 65 ומעלה.
- מרבית הפגיעות החמורות בהולכי רגל מתרחשות בכבישים עירוניים (88% מסך המקרים).
- מרבית הפגיעות החמורות בהולכי רגל מתרחשות בעת חציית כביש (65% מסך המקרים).
- כמחצית מהולכי הרגל שנפגעו קשה בדרכים עירוניות נפגעו בעת חציה במעבר חציה.
- כמחצית מהולכי הרגל שנפגעו קשה בדרכים בינעירוניות נפגעו בעת שהתפרצו לכביש כשהם מוסתרים וחוצים שלא במעבר חציה.

בישראל שיעור

הולכי הרגל

שנהרגים גבוה*

בהשוואה לממוצע

מדינות ה-OECD



*נכון לשנת 2023

רוכבי אופנוע

8



650
פצועים קשה



98
הרוגים



מספר תאונות גבוה



מהירות נסיעה

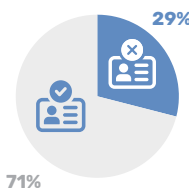


פגיעות גבוהה

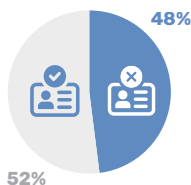


רוכבי אופנוע
מצויים בסיכון
הגבוה ביותר
להיפגעות
בתאונות דרכים

שיעור בעלי רישיון מתוך רוכבי אופנוע שנפגעו באופן חמור



עד 500 סמ"ק



מעל 500 סמ"ק



רוכבי אופנוע בעלי רישיון מתאים לאופנוע

רוכבי אופנוע ללא רישיון לאופנוע או בעלי רישיון לא מתאים לסוג האופנוע

- היפגעות רוכבי אופנוע נמצאת במגמת עלייה מובהקת בעשור האחרון - הן במספרים מוחלטים והן באחוזים. בשנת 2024 היו 98 הרוגים המהווים כ-23% מתוך כלל ההרוגים.
- נמשכת עלייה במספרם ובנסועה של אופנועים בינוניים וכבדים; לראשונה, אופנועים כבדים (מעל 400 סמ"ק) עברו את הקלים (עד 125 סמ"ק) במספר ובנסועה.
- כ-35% מהרוכבים שנפגעו באופן חמור ב-2024 היו ללא רישיון או ללא רישיון מתאים.
- בשנת 2024, רוכבים צעירים נפגעו חמור יותר ממבוגרים, הן במספרים מוחלטים והן לפי נסועה.

נפגעים במעורבות רכב כבד

9



361
פצועים קשה



98
הרוגים

שיעורי ההרוגים בתאונות במעורבות משאית
כבדה

גבוהים פי 1.6
משיעורי ההרוגים במעורבות משאית קלה



מעל 12 טון



עד 12 טון

שיעורי ההרוגים בתאונות במעורבות משאית
כבדה

גבוהים פי 3.6
משיעורי ההרוגים במעורבות רכב פרטי



מעל 12 טון



רכב פרטי

שיעור פצועים קשה



אוטובוס



רכב פרטי

שיעור הרוגים



אוטובוס



רכב פרטי

- הרוגים בתאונות במעורבות רכב כבד מהווים כ-**22%** מכלל ההרוגים בתאונות דרכים באותה שנה.
- מאז שנת 2014 נרשמה עלייה של **19%** במספר ההרוגים ושל **23%** במספר הפצועים קשה.
- בשנת 2024, ביחס לנסועה, שיעור ההרוגים בתאונות שבהן הייתה מעורבת משאית כבדה (מעל 12 טון) היה גבוה פי **3.6** משיעור ההרוגים בתאונות במעורבות רכב פרטי.
- בשנת 2024, ביחס לנסועה, שיעור ההרוגים בתאונות במעורבות אוטובוסים היה גבוה פי **2.9** משיעור ההרוגים בתאונות במעורבות רכב פרטי.
- מאז שנת 2014 נרשמה עלייה של **180%** בשיעור ההרוגים והפצועים קשה מקרב משתמשי כלים זעירים בתאונות במעורבות אוטובוסים, ביחס לנסועה – מ-**4** בשנת 2014 ל-**11.2** בשנת 2024.

החברה הערבית

10



768
פצועים קשה



159
הרוגים

שיעור ההרוגים בשנת 2024 בחלוקה לפי מגזר



x 2



**החברה
הערבית**



**החברה
היהודית**

- בשנת 2024 נהרגו פי 2.1 יותר בני אדם מהחברה הערבית בהשוואה לחברה היהודית ונפצעו קשה פי 1.4. יחסים אלה לא השתנו באופן ניכר ב-11 השנים האחרונות.
- ילדים בגילאי 0-14 מהחברה הערבית נפגעים בשיעור גבוה הרבה יותר בהשוואה לילדים מהחברה היהודית, בעיקר כהולכי רגל (פי 2.9 בממוצע בין השנים 2014-2024).
- צעירים בגילאי 15-24 מהחברה הערבית נפגעים בשיעור גבוה הרבה יותר בהשוואה לבני גילם מהחברה היהודית.
- שיעורי ההיפגעות של רוכבי אופנוע בחברה הערבית נמצאים במגמת עליה.



רוכבי אופנועים

**שיעורי ההיפגעות
נמצאים במגמת עלייה
בעיקר בקבוצות הגיל
הצעירות**



צעירים

**נפגעים בשיעור
גבוה הרבה יותר
בהשוואה לבני גילם
מהחברה היהודית**



ילדים

**נפגעים בשיעור גבוה
יותר בהשוואה לילדים
מהחברה היהודית,
בעיקר כהולכי רגל**

רוכבי כלים זעירים



1,293
פצועים קשה



29
הרוגים

רוכבים בני 15-24 מהמגזר

הערבי והיהודי נמצאים

בסיכון הגבוה ביותר

להיפגעות ביחס לגודל

קבוצת הגיל.



58%

מרוכבי כלים זעירים שנפגעו

באופן קשה או נהרגו בישראל

רכבו על כלים חשמליים (2024)

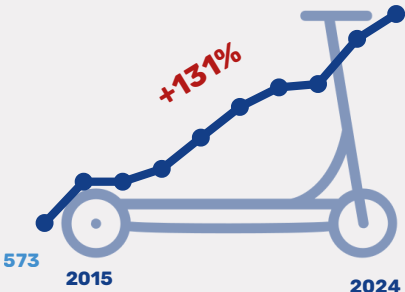
- בשנת 2015, מספר ההרוגים ופצועים קשה בקרב רוכבי קורקינט חשמלי עמד על **4** הרוגים ופצועים קשה לעומת **356** בסוף שנת 2024
- למרות שהחוק אוסר על ילדים מתחת לגיל **16** לרכוב על כלים זעירים חשמליים, בשנת 2024 נהרגו ונפצעו קשה כ-**128** ילדים מתחת לגיל **15** לעומת **18** הרוגים ופצועים קשה בשנת **2015**
- בקרב צעירים בני 16-24 חלה עליה של **309%** במספר ההרוגים ופצועים קשה שרוכבים על אופניים חשמליים וקורקינטים חשמליים, כך מספר ההרוגים ופצועים קשה בשנת 2015 היה **43** לעומת **176** בסוף שנת 2024

היפגעות חמורה בקרב

משתמשי מיקרומוביליטי

1,322

+131%



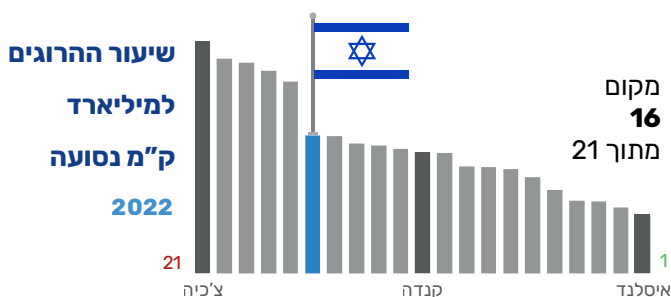
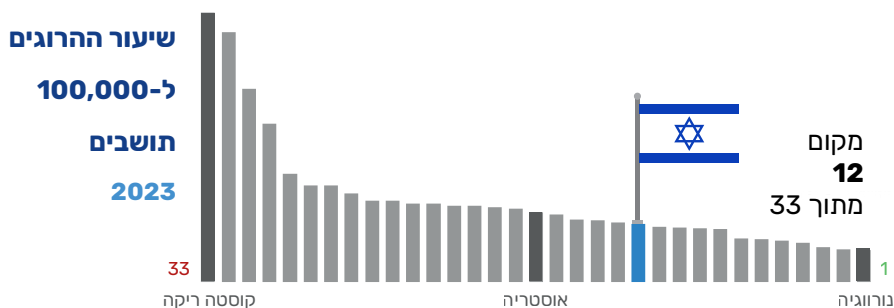
כלי זעיר (מיקרומוביליטי):

כלי רכב שמהירותו הכוללת המותרת אינה עולה על 25 קמ"ש. החל משנת 2024 חלה חובת רישום ורישוי של קורקינטים ואופניים חשמליים.



השוואה בין לאומית

12



- ב-2023 ישראל דורגה במקום 12 מתוך 33 מדינות ה-OECD במדד שיעור ההרוגים לאוכלוסייה, עם 4.4 הרוגים ל-100,000 תושבים, מעט מתחת לממוצע מדינות ה-OECD באותה השנה (5.2).
- ילדי ישראל בגילאים 0 - 14 מצויים בסיכון גבוה להיהרג בתאונות דרכים בהשוואה למרבית מדינות ה-OECD (נתוני 2023).
- בישראל שיעור ההרוגים לאוכלוסייה בקרב נהגים צעירים עד גיל 24 נמוך יחסית למרבית מדינות ה-OECD (נתוני 2023).

דברי מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

אני מתכבד להציג עלון זה ובו נתונים עדכניים המשקפים את תמונת המצב של הבטיחות בדרכים בישראל לסיכום שנת 2024.

נתונים אלו אינם רק מספרים, הם מציאות חיינו, סיפורים של אנשים ומשפחות, ותזכורת לאחריות המשותפת של כולנו. מטרת העלון היא לשקף את תמונת המצב, לעורר מודעות ולהניע לפעולה – של כולנו, הן של הרשויות השונות והן של כל אחד מאיתנו.

אני תקווה כי השימוש בנתונים מבוססים אלו יאפשר בין היתר קידום וביצוע פעולות לעתיד בטוח יותר בדרכים – לכולנו.

גלעד (גילי) כהן

מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

בעלון זה מוצגים עיקרי המגמות בבטיחות בדרכים בישראל לשנים 2014-2024 אשר נלקחו מתוך ספר המגמות שעוסק בזיהוי מגמות לאורך זמן וכן דפוסי היפגעות והבדלים ברמת הסיכון על פי מאפיינים שונים.

ספר המגמות ובו נתונים מפורטים יפורסם במהלך חודש דצמבר באתר הרשות.

צוות הפקת העלון וספר המגמות

כתיבת הפרקים והובלת המחקר:

אסף שרון, חוקר בכיר

יפתח גורדוני-לביא, חוקר בכיר

אלכסנדר טרויצקי, חוקר

פאדי כבהה, חוקר

עריכה והובלה מקצועית:

גל סורוקר, חוקר מגמות בכיר

נעמי טרבליסי, מ"מ ראש צוות נתונים

יונתן אילן, מנהל חטיבת המידע והמחקר

ניתוח נתונים ועיבוד סטטיסטי:

גיא מור, מנתח נתונים

עדי ברמניס, מנתחת נתונים

עיצוב אינפוגרפיקות

נעמה לוי, ראש צוות נתונים