

פרק 15 - תחבורה

מקורות והגדרות

לוחות 1-4, 7-15: הלמ"ס

- כלי רכב מנועיים** - כלי רכב יבשתי המונע בכוח מכני ומיועד להוביל בני אדם, מטען או כלי רכב גרור. הנתונים אינם כוללים טרקטורים, גרורים, רכב ביטחון (צבא ומשטרה), כלי רכב של אזרחי חוץ בעלי רישיונות זמניים, רכב של תיירים השוהים פחות משלושה חודשים בארץ, רכב דיפלומטי, רכב או"ם וכלי רכב הרשומים ברשות הפלסטינית.
- כלי רכב פרטי** - כלי רכב מנועי, שאינו ציבורי או מסחרי וכן אינו דו-גלגלי, המיועד להסיע עד 9 אנשים (כולל הנהג).
- מונית** - כלי רכב מנועי ציבורי, שאינו אוטובוס זעיר, המיועד להסיע עד 11 אנשים (כולל הנהג), ואשר רשום ברישיון הרכב כמונית.
- אוטובוס** - כלי רכב מנועי המיועד להסיע יותר מ-18 אנשים (כולל הנהג), ואשר רשום ברישיון הרכב כאוטובוס. אוטובוס מיועד לשאת נוסעים בישיבה או בעמידה.
- אוטובוס זעיר** - כלי רכב מנועי, במשקל כולל של עד 4 טונות, המורשה להסיע עד 17 אנשים (כולל הנהג), ואשר רשום ברישיון הרכב כאוטובוס זעיר.
- משאית** - כלי רכב מנועי המיועד להובלת מטען.
- רכב מיוחד** - כלי רכב מנועי שמיועד לשירותים מיוחדים (כגון: אמבולנס, מכונית סניטרית, מנוף וכדומה).
- הערה**: עקב בדיקה מחודשת של סוג רכב זה, נגרעו ממנו ב-1995 מספר כלי רכב שנכללו בו בטעות והם הועברו לסיווג המשאיות. התיקון בוצע על נתוני 1990-1994, במישור הארצי. היות שלא היו בידינו נתונים מתוקנים לתל-אביב-יפו, ביצענו בעצמנו תיקונים על סמך הנתונים מסויימות.
- אופנוע** - כלי רכב מנועי בעל 2 או 3 גלגלים, ואשר רשום ברישיון הרכב כאופנוע.
- הערה**: בתל-אביב-יפו רשומים כלי רכב רבים על שם מדינת ישראל ומפעלים שונים, ואין הם פועלים דווקא בה. יש לציין, שחלק מהמשתמשים בכלי הרכב הרשומים בעיר אינם תושבי תל-אביב-יפו. לכן, לא ניתן ללמוד מנתונים אלה על שיעור משקי הבית בעיר שיש להם מכונית.
- שנת הייצור** - החל בשנת 2008, שנת הייצור זהה לשנה הקלנדרית. עד שנת 2007, שנת הייצור איננה זהה לשנה הקלנדרית, כאשר במחצית השנייה של השנה יובאו לארץ גם כלי רכב ששנת ייצורם גדולה ב-1 משנת הרכישה.
- תאונת דרכים** - הנתונים כוללים תאונות עם נפגעים, אשר נרשמו ע"י משטרת ישראל בתיקי תאונות דרכים (תיקי ת"ד), שהיה מעורב בהן לפחות רכב אזרחי אחד (כולל משטרתית), או אזרח הולך רגל או נוסע. הנתונים כוללים רק תאונות שדווחו למשטרת ישראל ונחקרו על ידה. חשוב לציין כי קיימת הבחנה בין תאונה שהוגדרה במשטרה כתאונה שנחקרת על-ידיה ("תיקי ת"ד") לבין תאונה שאינה נחקרת ("תיקי כללי עם נפגעים"). הבחנה זו תלויה בגורמים שונים כמו מספר הימים שעברו בין תאריך התאונה לבין תאריך מסירת ההודעה למשטרה (פער הדיווח), מספר כלי הרכב, מספר הנהגים והנפגעים המעורבים בתאונה. משטרת ישראל אינה רושמת תאונות שבהן היה מעורב רכב צבאי בלבד. יש להיזהר בהשוואת נתונים של שנים שונות עקב שינויים מנהליים שביצעה משטרת ישראל בנוהלי רישום תאונות במהלך 1993 ובדצמבר 1995.

- תאונות הדרכים מורכבות משלוש קבוצות:
- **תאונה קטלנית** - תאונת דרכים שנהרג בה אדם אחד לפחות או נפצע בה אדם אחד לפחות, ונפטר מפצעיו בתוך 30 יום.
 - **תאונה קשה** - תאונת דרכים שנפצע בה קשה אדם אחד לפחות, ושלא נהרג בה שום אדם.
 - **תאונה קלה** - תאונת דרכים שנפצע בה קל אדם אחד לפחות, ושלא נהרג בה או נפצע בה קשה שום אדם.
 - **הרוג** - אדם שמת בעקבות תאונה או שמת מפצעיו בתוך 30 יום מהתאונה. החל בשנת 2003 ההרוגים בתאונות הדרכים אינם כוללים נפגעים שנפטרו לאחר למעלה מ-30 יום מיום התאונה. נפטרים מאוחרים אלו סווגו כפצועים קשה.
 - **פצוע קשה** - אדם שאושפז בעקבות תאונה בבית-חולים לתקופה של 24 שעות ויותר, שלא לצורך השגחה בלבד.
הערה: התוספת "שלא לצורך השגחה בלבד" הוספה להגדרה בדצמבר 1995 ע"י משטרת ישראל, כדי להגיע להגדרה אחידה וברורה. השינוי הקודם בהגדרת "פצוע קשה" נעשתה בשנת 1970, כאשר עד אז נכללו רק אלה אשר אושפזו לפחות 6 ימים. יש לשים לב לשינויי ההגדרה כאשר משווים נתונים בין שנים.
 - **פצוע קל** - אדם שנפצע בתאונת דרכים ולא אושפז, או אושפז לתקופה קצרה (פחות מ-24 שעות), או אושפז לצורך השגחה בלבד.
 - **נהג** - אדם שנוהג בכלי רכב בזמן נסיעה (גם אם אינו בעל רישיון נהיגה).
 - **נוסע** - אדם (למעט הנהג) הנוסע בכלי רכב, עולה אליו או יורד ממנו.
 - **הולך רגל (המעורב בתאונת דרכים עם נפגעים)** - אדם המעורב בתאונת דרכים עם נפגעים, שאינו נהג או נוסע.
 - **מורשה לנהוג** - בעל רישיון נהיגה ישראלי בר-תוקף. לא כולל אנשים המורשים לנהוג בטרקטורים או במכוונות חקלאיות ניידות בלבד. אוכלוסיית המורשים לנהוג כוללת את כל בעלי רישיונות הנהיגה האזרחיים אשר הוצאו במדינת ישראל ואשר היו בתוקף, או שתוקף רישיונם פג בשנה הקודמת. האוכלוסייה אינה כוללת בעלי רישיונות נהיגה צבאיים בלבד, ואף לא בעלי רישיונות נהיגה בין-לאומיים בלבד, או מחזיקים ברישיונות זמניים בלבד.
 - **עברת תעבורה** - עברה על פקודת התעבורה ועל תקנות התעבורה, לרבות חוקי העזר שהותקנו לפיה.
 - **נהג מורשע** - נהג שנזקפה לחובתו הרשעה בעברת נהיגה, גם אם לא הוא נהג ברכב באותה שעה, זולת אם הוכיח מי נהג ברכב.
 - **מורשעים בעברות נהיגה** - מורשעים בעברת תעבורה שבוצעה ע"י משתמש דרך-נהג ("עברת נהיגה"). אינו כולל עברות שבוצעו ברכב חברה, ולא הוסבו על שם הנהג. מורשע שנזקפה לחובתו יותר מהרשעה אחת בשנה הנחקרת נספר פעם אחת.

לוח 5: רכבת ישראל, אגף כלכלה ותקציב

ב-1992 שונתה שיטת הספירה של הנוסעים, מספירה של כרטיסים שנמכרו לספירה מדגמית של הנוסעים. החל ב-1998 הספירה מבוססת על מספר הכרטיסים שנמכרו בכל תחנה וכן על דיווח פקחים.

לוח 6: ע'// אגף התנועה, מחלקת מידע, הדרכה ובטיחות בדרכים

תיאור והסבר

1. כלי רכב מנועיים

בסוף 2012 היו רשומים בתל-אביב-יפו 254,450 כלי רכב מנועיים, מספר קטן יותר בהשוואה לשנת 2011 - 257,382 (לוח 15.1). באופן כללי, בעשור האחרון (2002-2012) חלה עלייה של 8% במספרם של סה"כ כלי הרכב הרשומים בעיר, עיקר מקורה בעלייה של 36% במספר האופנועים ועלייה של 20% במספר המכוניות הפרטיות בעיר. במקביל חלה ירידה במספר האוטובוסים הזעירים והמשאיות הרשומים בעיר (62%-ו-45%, בהתאמה). מגמות אלה אף מתחזקות בראיה ארוכת-טווח של שני העשורים שחלפו, סה"כ מספר כלי הרכב הרשומים בעיר עלה בכ-78%, מתוכם, מספר האופנועים בעיר עלה מכ-9,000 לכ-24,400 אופנועים (גידול של 170%) ומספר המכוניות הפרטיות הכפיל את עצמו מכ-98 אלף לכ-198 אלף מכוניות פרטיות (גידול של 101%). יש לציין, שחלק מכלי הרכב הרשומים בעיר אינם בבעלות תושבי תל-אביב-יפו, אלא בבעלות המדינה וחברות עסקיות, והמשתמשים בהם אינם בהכרח תושבי העיר.

ב-2012 כ-12% מסה"כ כלי הרכב המנועיים בישראל היו רשומים בתל-אביב-יפו, בדומה לשנה שעברה (כ-13%). יש לציין, שבעיר רשומים כ-43% מכלל האוטובוסים בישראל, כ-33% מהרכבים המיוחדים, כ-25% מהאופנועים וכ-10% מהמשאיות (לוח 15.2).

המכוניות הפרטיות הרשומות בעיר ב-2012 הן חדשות יותר מאלה שרשומות במרבית הערים האחרות בישראל: כ-64% מהמכוניות הפרטיות הרשומות בעיר הן משנת ייצור 2008 ואילך, לעומת כ-48% בכלל ישראל. הגיל הממוצע של המכוניות הפרטיות בתל-אביב-יפו הוא 4.9, והוא נמוך בהשוואה לירושלים (8.5) ולחיפה (6.0) (לוח 15.3).

תל-אביב-יפו, כעיר מטרופולינית, מושכת אליה מדי יום מאות אלפי אנשים הבאים לעבוד בה, לקנות, לבלות ולקבל שירותים שונים. תופעה זו מוצאת את ביטויה במספר כלי הרכב הנכנסים לעיר. הכניסה של כלי רכב רבים לעיר מגבירה את עומס התנועה, מקטינה את מהירות התנועה ויוצרת בעיות חנייה. בשנים האחרונות ביצעה העירייה והגורמים השותפים לה פעולות רבות שנועדו לשפר את זרימת התחבורה והחנייה בעיר. מביניהן, ראויות לציון הפעולות הבאות:

1. פרויקט נתיבי איילון נועד לפתח את התשתית התחבורתית במטרופולין תל-אביב-יפו ולנצל את אפיק נחל האיילון כתוואי לכביש מהיר ולמסילות רכבת. הכביש מחבר את כל הכבישים הבין-עירוניים שמגיעים לתל-אביב: כביש 4 מאשדוד והדרום, כביש 1 מירושלים, הנתיב המהיר מנתב"ג, כביש 5 ממזרח, כביש 431 ממזרח וכביש 2 מחיפה ומהצפון. הפרויקט מפותח ומתוחזק על-ידי חברת נתיבי איילון, הנמצאת בבעלות משותפת של עיריית תל-אביב-יפו ומשרד התחבורה. בדרך נתיבי איילון עוברת תנועה של כ-750 אלף כלי רכב ביום חול ממוצע וכן מרבית רכבות הנוסעים בארץ. במסגרת הטיפול בעורקים עירוניים בתל-אביב-יפו, במהלך שנת 2012 הרחיבה חברת נתיבי איילון צירים ראשיים קיימים וסללה צירים חדשים, ביניהם: הרחבת דרך קיבוץ גלויות בקטע שבין רחוב שלבים לרחוב שלמה; הרחבת דרך רחוב ש"י עגנון בקטע שבין רחוב לוי אשכול לרחוב אבן גבירול; גשר מתכת מעל רחוב רוקח המחבר בין פארק הירקון למרכז רבין ובהמשכו טיילת; שטח ציבורי פתוח תל גיבורים, המשלב שבילי הולכי רגל ואופניים; פרויקט משולב עם חברת חשמל ועיריית תל-אביב-יפו להורדת קו מתח עליון בתוואי איילון מרכז; "פרויקט לולאת וולובלסקי" (בשלב ביצוע) - פרויקט בצומת הדרכים של רחוב על פרשת דרכים ומנחם בגין, הכולל הקמת רמפת גישה באמצעות לולאה למתחם המע"ר (מרכז עסקים ראשי) הצפוני בתל-אביב לבאים מכיוון צפון - מזרח וליוצאים מהמע"ר לכיוון דרום-מערב וכן הסדרה של דרך בגין, לרבות דרך שירות ממזרח לדרך בגין ומעבר הולכי רגל ואופניים, העוברים בחלקם מתחת לדרך בגין באמצעות מעבר תת-קרקעי. בנוסף, חברת נתיבי איילון מקדמת באופן מתמשך תוכניות להוספת נתיבים בכביש איילון (20) כדי לסייע בקליטת הגידול בנפח התנועה הנכנסת לאיילון וביניהם: פתיחת הנתיב המהיר-כביש אגרה בקטע מחלף שפירים ועד מחלף קיבוץ גלויות ופתיחת נתיב נוסף באיילון דרומה בקטע גשר חיל השריון למחלף מבוא איילון (כביש 431).

2. עיריית תל-אביב-יפו מבקשת לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית, רכיבה על אופניים והליכה ברגל, כחלופה לאמצעי תחבורה אחרים ולהפחתת זיהום האוויר מכלי הרכב. החל משנת 2000 נסללו בעיר כ-115 ק"מ של שבילי אופניים, 10 ק"מ מתוכם נסללו בשנת 2012. בנוסף, במאי 2011 החל לפעול השירות העירוני "תל אופן" להשכרת אופניים. במהלך 2012 בוצעו במסגרת שירות זה 2,386,568 השכרות אופניים ב-144 תחנות עגינה ברחבי העיר, על ידי

221,347 מנויים יומיים, 6,374 מנויים שבועיים ו-16,496 מנויים שנתיים. מספר ההשכרות היומי הממוצע עמד על 6,538.

3. בסה"כ יש בעיר 418 צמתים מרומזרים, 82 מעגלי תנועה ו-1,851 פסי האטה. בשנת 2012 נוספו 3 מעגלי תנועה חדשים בעיר. מחלקת ניהול ובקרת תנועה מטפלת באופן רצוף בצמתים המרומזרים הפזורים ברחבי העיר.

2. מורשים לנהוג

מספר הנהגים המורשים לנהוג בכל רכב מנועי (כגון: רכב פרטי ו/או משאית ו/או אופנוע וכו') בקרב תושבי תל-אביב-יפו הגיע בסוף 2012 ל-255,468, המהווים 6.9% מסך כל הנהגים בישראל. מספר הנהגים המורשים לנהוג ברכב פרטי הוא 253,948 ושיעורם למאה תושבים בעיר בקרב גילאי 17+ הוא 76 בהשוואה ל-55 בירושלים ול-65 בחיפה. השיעורים המקבילים לגבי נהגי אופנוע הם: 19, 6 ו-7 (לוח 15.4).

3. מקומות חנייה

נכון לאוקטובר 2013, פועלים בעיר 390 חניונים (בתשלום ולא בתשלום), בהשוואה ל-411 חניונים בשנת 2011 (ירידה של 5%). שטחם של החניונים עומד על כ-1,905 דונם ובהם היו 70,239 מקומות חניה (לוח 15.6). 69% מהחניונים אינם מקורים. אחוז שטח החניונים מתוך שטח הקרקע בעיר הוא 3.7%. האזורים בהם אחוז שטח החניונים גבוה מתוך סך שטח האזור באופן יחסי הם רבעים 5 ו-6 (מרכז העיר). ברובע 6 החניונים תופסים כ-21% משטח הקרקע, וברובע 5 כ-11%. לעומת זאת, ברובעים 1, 2, 7, 8 ו-9 החניונים תופסים רק כ-2% מסך כל השטח בכל אחד מהרבעים. יש לציין שהאחוזים הנ"ל מוטעים מעט כלפי מעלה, שכן חלק מהחניונים בנויים על שניים או יותר מפלסים ואילו בחישוב האחוזים לא נלקח בחשבון עניין זה.

4. התנועה ברכבת

ב-2012 נרשמו כ-25.2 מיליון נסיעות ברכבת לתל-אביב-יפו או ממנה (לוח 15.5), עלייה של 10% בהשוואה לשנת 2011 (22.9 מיליון נסיעות). החל משנת 1998 קיימת מגמה של עלייה מתמשכת במספר המשתמשים ברכבת לעיר וממנה (להוציא את שנת 2011): מ-1998 מספר הנסיעות ברכבת לתל-אביב-יפו או ממנה גדל למעלה מפי חמישה, ובסה"כ בעשור האחרון (2003-2012) מספר הנסיעות ברכבת לעיר וממנה הכפיל את עצמו. ב-2012, 62% מהנסיעות ברכבת בישראל נעשו בנסיעה לתל-אביב-יפו או מתל-אביב-יפו.

5. שדה דב

ב-2012 פקדו את שדה דב 728,879 נוסעים בטיסות אזרחיות פנים ארציות, בהשוואה ל-751,839 נוסעים בשנת 2011 (ירידה של כ-3%). שדה דב משמש שדה חשוב לטיסות קו אזרחיות של התעופה הפנים ארצית, אך מתקיימת בו גם פעילות בינלאומית. ב-2012 תנועת המטוסים בטיסות פנים ארציות בשדה דב היוותה כ-22% מסך הכלל ארצי.

6. תאונות דרכים עם נפגעים

ב-2012 נרשמו בעיר 1,335 תאונות (ב-2011: 1,643 תאונות), מהן 14 קטלניות, 177 קשות ו-1,144 קלות (לוח 15.7). התאונות הנ"ל אינן כוללות תאונות שארעו בנתיבי איילון. משנת 1997 קיימת מגמה של ירידה במספר תאונות הדרכים (להוציא את שנת 2006). בסה"כ, מ-1997 ועד שנת 2012 חלה ירידה של 69% במספר תאונות הדרכים. ב-2012, כמו בשנים קודמות, התאונות שאירעו בתל-אביב-יפו היו פחות חמורות בהשוואה לחומרת התאונות בדרכים עירוניות בישראל, אך השנה חלה עלייה בחומרת התאונות בהשוואה לשנה הקודמת (לוח 15.8). חלקן של התאונות החמורות (הקטלניות והקשות) בתל-אביב-יפו מכלל התאונות היה 14.3%, לעומת 16.6% בדרכים עירוניות בישראל (בירושלים הנתון המקביל היה 21.4% ובחיפה - 9.4%). כ-61% מהתאונות בעיר כרוכות במעשיו או במחדליו של הנהג, שבהם בולטים: אי ציות לרמזור, אי מתן זכות קדימה להולכי רגל, סטייה מנתיב הנהיגה ואי ציות לתמרור "עצור" (לוח 15.10). בשנת 2012 38% מתאונות הדרכים בעיר התרחשו בזמן החשכה ו-60% בצמתים העירוניים.

7. נפגעים בתאונות דרכים

בשנת 2012 היו 1,830 נפגעים בתאונות דרכים בעיר (14 הרוגים, 182 פצועים קשה ו-1,634 פצועים קל) וזאת לעומת 2,235 נפגעים ב-2011 (19 הרוגים, 94 פצועים קשה ו-2,122 פצועים קל) (לוח 15.12). החל בשנת 1997, ישנה מגמה כללית של ירידה במספר הנפגעים בתאונות דרכים בעיר, כדלקמן: בשנת 1997 היו 6,362 נפגעים בעוד שבשנת 2012 היו 1,830 נפגעים - ירידה של כ-71% במספר הנפגעים בשנים אלו. בעשור האחרון (בין השנים 2003-2012) היו במוצע כ-21 הרוגים בשנה בתאונות דרכים בתל-אביב-יפו, מזה: 11 - הולכי רגל, 8 - נהגים ונוסעים ו-2 רוכבי אופניים. באותם שנים (2003-2012) הממוצע השנתי של הפצועים קשה הגיע ל-134, מהם: 72 - נהגים ונוסעים, 54 - הולכי רגל ו-9 רוכבי אופניים.

עם זאת, יש לציין כי בשנת 2012 חלה עלייה משמעותית במספר הפצועים קשה בתל-אביב-יפו בהשוואה לשנים קודמות ומספרם הוא המספר הגבוה ביותר מאז שנת 2000 (וכמעט כפול בהשוואה למספר הפצועים קשה אשתקד - 94).

חומרת הפגיעה של הולכי רגל גבוהה מזו של האחרים (נהגים, רוכבים ונוסעים): בשנת 2012 הולכי הרגל מהווים כ-24% בקרב כל הנפגעים, אך הם מהווים קרוב לשני שלישי מקרב ההרוגים וכ-42% בקרב הפצועים קשה (לוח 15.13). חומרת הפגיעה של רוכבים ונוסעים באופנוע גבוהה מזו של נהגים ונוסעים ברכב עם 4 גלגלים: הרוכבים והנוסעים באופנוע מהווים כ-24% בקרב כל הנפגעים בתאונות דרכים וכ-35% בקרב כל הפצועים קשה.

בשנת 2012, כ-39% מכלל הנפגעים היו נשים (לוח 15.14). מרבית הנפגעים בתאונות דרכים הם בגילאים 20-29: כ-28% מכלל הנפגעים בתאונות דרכים בעיר בגילאים אלה. שיעור זה גבוה משיעור בני 20-29 באוכלוסייה, העומד על כ-16%. לשם השוואה, ילדים עד גיל 10 היוו כ-4% מכלל הנפגעים בתאונות דרכים (כששיעורם באוכלוסייה עומד על 13%) ובני 65+ היוו כ-11% מכלל הנפגעים בתאונות הדרכים (כששיעורם באוכלוסייה עומד על 15%).

8. נהגים מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים

בשנת 2012 בתאונות דרכים עם נפגעים בעיר, היו מעורבים 2,362 נהגים, שאינם דווקא תושבי העיר (לעומת 2,996 נהגים בשנת 2011). כ-69% מהנהגים המעורבים בתאונות היו גברים ו-24% היו נשים (וכ-8% לא ידוע). חלקם של נהגים המעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים היה כ-25% ו-23% בגילאים 20-29 ו-30-39 בהתאמה, זאת לעומת 14% בגילאים 40-49. ניתן לראות שככל שגיל הנהג עולה, כך הסיכויים שלו להיות מעורב בתאונות דרכים עם נפגעים פוחתים. ב-2012, רק 37% מהנהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים בעיר היו תושבי תל-אביב-יפו ואילו 63% - התגוררו מחוצה לה. נתון זה קשור בעובדה שמאות אלפי כלי רכב (שאינם שייכים לתושבי העיר) נכנסים לעיר מדי יום.

9. פעולות למניעת תאונות דרכים

אגף התנועה ויחידות אחרות בעירייה (אגף דרכים ומאור, אגף שיפור פני העיר ועוד) שוקדים על הגברת הבטיחות בדרכים על-ידי שיפור התשתית בתחומים הבאים: שינויים גיאומטריים בקטעי דרך (בשנת 2012 הוכשרו 3 מעברי חציה), שיקום כבישים ומדרכות (ב-2012 שוקמו 6 מדרכות ו-16 כבישים), הקמת מעגלי תנועה (ב-2012 הסתיימה הקמתם של שלושה מעגלי תנועה), שילוט ותמרור, רמזורים חדשים (ב-2012 הופעלו בעיר 6 רמזורים חדשים) ומצלמות לניהול ולבקרת תנועה, התקנת פסי האטה (בשנת 2012, הותקנו 59 פסי האטה חדשים ב-41 רחובות בעיר), התקנת מעקות בטיחות, החלפת פנסי הרמזורים ותמרורים מוארים, מנורות ליבון לפנסי לדים, גיזום צמחיה לשיפור שדה הראייה.

המחלקה למידע, הדרכה ובטיחות בדרכים שבאגף התנועה עורכת פעילויות הדרכה והסברה לבטיחות בדרכים בקרב קבוצות גיל שונות, מגילאי הגן ועד קשישים. בשנת 2012 בוצעו הפעולות לילדים בנושא חגורת הבטיחות ב-20 גנים וב-24 קייטנות, כשבתקופת הקיץ השתתפו בפעילות זו 1,399 ילדי הקייטנות.

בבתי הספר היסודיים פעלו 42 רכזות לבטיחות בדרכים, 5 מתוכן בבתי הספר של החינוך המיוחד. כמו כן, בעיר שני מרכזי הדרכה לבטיחות בדרכים, בהם מתקיימת הדרכה לכלל תלמידי ד' עד ו' בבתי-הספר היסודיים בעיר, עפ"י מערכי שיעור שהוכנו ע"י משרד החינוך והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. בשנת 2012 בשני מרכזים אלה עברו הדרכה 8,043 תלמידי כיתות ד' עד ו'. גם בבתי הספר העל-יסודיים נלמדות תוכניות של משרד החינוך, כשבחטיבות הביניים ובחטיבות העליונות מתקיימות פעילויות העשרה, הצגות וסדנאות.

בקרב קשישים מתקיימות פעילויות הדרכה והסברה במועדוני הקשישים בעיר. בשנת 2012 התקיימו הרצאות שונות ב-24 מועדוני קשישים בעיר.