

פרק 10 - תחבורה

מקורות והגדרות

לוחות 1-3, 5, 7-16: הלמ"ס

כלי רכב מנועיים - 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 ורכב או"ם.

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.

רכב מיוחד - רכב המיועד לשירותים מיוחדים, כגון: אמבולנס, מכונית סניטרית, מנוף וכדומה. 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 בידנו נתונים מתוקנים לתל-אביב-יפו, ביצענו בעצמנו תיקונים על סמך הנחות מסויימות.

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 - תאונה שאירעה עקב הימצאות של רכב במצב של תנועה בדרך ושנגרמה בה פגיעה באדם. הנתונים כוללים תאונות עם נפגעים שבהן היה מעורב לפחות רכב אזרחי אחד (כולל משטרתי), או הולך רגל או נוסע. 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.

הרוג - אדם שמת בעקבות תאונה או שמת מפצעיו בתוך 30 יום מהתאונה.

פצוע קשה - אדם שאושפז בעקבות תאונה בבית-חולים לתקופה של 24 שעות ויותר, שלא לצורך השגחה בלבד.

פצוע קל - אדם שנחבל בעקבות תאונה ולא אושפז, או אושפז לתקופה קצרה (פחות מ-24 שעות), או לצורך השגחה בלבד.

לוח 4: 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 וע"י פקחים.

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

תיאור והסבר

1. כלי רכב מנועיים

בסוף 2009 היו רשומים בעיר 251,980 כלי רכב מנועיים (לוח 10.1). במהלך שנת 2009 נוספו למצבת כלי הרכב המנועיים 2,693 כלי רכב - עלייה של 1.1% בהשוואה לשנה הקודמת. בכך, נמשכת מגמת העלייה משנת 2005 במספר כלי הרכב הרשומים בעיר. בהשוואה לשנת 1989 מספר כלי הרכב המנועיים הרשומים בעיר עלה בכ-80%. יש להדגיש, שחלק מכלי הרכב הרשומים בעיר אינם בבעלות תושבי תל-אביב-יפו, אלא בבעלות המדינה וחברות עסקיות והמשתמשים בהם אינם בהכרח תושבי העיר.

בשנת 2009 בהשוואה ל-2008 חל גידול במספר האופנועים בעיר בכ-3%. לעומת זאת, חלה ירידה במספר המשאיות בעיר בכ-11% (מ-1999 ועד 2009 ישנה ירידה של כ-34% במצבת המשאיות בעיר). כמו כן, חלה ירידה במספר האוטובוסים הזעירים (כ-11%) ובמספר המוניות הרשומות בעיר בכ-2% בהשוואה ל-2008.

ב-2009 כ-13% מכלי הרכב המנועיים בישראל היו רשומים בתל-אביב-יפו בדומה לשנה הקודמת. יש לציין, שבעיר רשומים כ-47% מכלל האוטובוסים בישראל, 40% מהרכב המיוחד, 27% מהאופנועים ו-12% מהמשאיות (לוח 10.2).

התפלגות כלי הרכב הרשומים בעיר לפי סוג ב-2009 היתה כדלהלן: 75.1% - מכוניות פרטיות, 11.7% - משאיות, 9.7% - אופנועים, 2.4% - אוטובוסים ואוטובוסים זעירים, 0.6% - מוניות ו-0.5% רכב מיוחד.

המכוניות הפרטיות הרשומות בעיר (2009) הן חדשות יותר מאלה שרשומות בערים אחרות בישראל: כ-62% מהמכוניות הפרטיות הרשומות בעיר הן משנת ייצור 2005 ואילך, לעומת כ-45% בערים בישראל. הגיל הממוצע של המכוניות הפרטיות בתל-אביב-יפו הוא 4.8, והוא נמוך יחסית בהשוואה לירושלים ולחיפה (לוח 10.3).

תל-אביב-יפו, כעיר מטרופולינית, מושכת אליה יום 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 בתחום 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 ולנצל את אפיק נחל האיילון כתוואי לכביש מהיר. הפרוייקט, שראשיתו בנתניה (מחלף אביב) וסופו בחיבור לכביש המהיר לאשדוד באיזור פלמחים, מחולק לארבעה קטעים (מרכז, צפון, דרום ומזרח). הפרוייקט 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.

אורכו של הקטע המרכזי (איילון מרכז) - בין מחלף גלילות ועד החיבור לכביש המהיר לירושלים - הוא 13 ק"מ והוא כולל 7 מחלפים ו-4 גשרים חוצים. הקטע המרכזי עובר בתחום הרשויות תל-אביב-יפו, רמת גן ורמת השרון. במהלך 2009 נמשכו העבודות לבניית נתיב כניסה מהיר בכביש מספר 1. במאי 2009 נפתח לתנועה גשר 20/5 המחבר בין ציר האיילון לצפון וכביש 5 למערב. עם פתיחת הגשר, בוטל הרמזור האחרון במחלף גלילות והתאפשרה תנועה רציפה בין כביש 2, 5 ו-20. כמו כן, בגשר 20/5 (צומת ה"קאנטרי") החלו עבודות פיתוח נופי בכל מרחב הצומת. במקביל נמשך המאמץ התכנוני לשיפור זרימת התנועה בכניסות וביציאות מציר האיילון כולל תכנון שדרוג מחלף השלום מזרח, תכנון רמפת מרכז הירידים והוספת נתיב בין מחלף קק"ל למחלף גלילות.

הקטע הצפוני, העובר בתחום הרשויות הרצליה, רמת השרון וכפר שמריהו, מוגדר ממחלף גלילות ועד המחלף עם כביש 531, צפונית לכפר שמריהו. אורך הקטע כ-7 ק"מ והוא יכלול 3 מחלפים וגשר חוצה אחד. בעתיד ישתרע הכביש עד אביחייל צפונית לנתניה.

הקטע הדרומי, העובר בתחום הרשויות תל-אביב-יפו, חולון, בת-ים וראשון לציון, מוגדר ממחלף קיבוץ גלילות ועד מחלף חולות, מפגש נתיבי איילון עם דרך מס' 4 לאשדוד. קטע זה אורכו כ-14 ק"מ והוא יכלול 10 מחלפים ו-3 גשרים חוצים. בשנת 2009 עיקר המאמצים הושקעו בהכשרת תוואי הרכבת לראש"צ מערב, בקו פלשת בין מסלולי הכביש וכן התאמת מחלפים לצורך זה. חלה התקדמות רבה בעבודות גשר תל גיבורים למחלף וולפסון. במהלך 2009 נפתחה לתנועה מנהרת בית הביליויים. בנוסף, חלה התקדמות בהקמת הגשרים במחלף חולון אשר יושלמו ב-2010.

במסגרת פרויקט איילון מתוכננת זרוע מזרחית - כביש 491 אשר יהווה ציר רוחב לכניסה ויציאה מהמבואות הצפון מזרחיים של המטרופולין אל מרכזו. גם "איילון מזרח" אשר ראשיתו באזור מרכז הירידיים וסופו במחלף "התקווה" בכביש 5, מתוכנן כדרך דו-מסלולית עם מסילת רכבת החולפת בין המסלולים.

במסגרת הטיפול בעורקים עירוניים בתל-אביב-יפו, חברת נתיבי איילון הרחיבה צירים ראשיים קיימים וסללה צירים חדשים. בנוסף, נמשך המאמץ התכנוני לקידום פרויקטים עתידיים כגון ציר שלבים ושדרות הקריה. בסה"כ ההשקעות העיקריות של פרויקט נתיבי איילון הסתכמה בשנת 2009 ב-232 מיליון ש"ח בקרוב.

2. משנת 2000 נסללו בעיר כ-100 ק"מ של שבילי אופניים, מתוכם 24 ק"מ בפארק גני יהושע. הקמת רשת שבילי אופניים, יוצרת תחליף מרענן וספורטיבי למשתמשים בכלי רכב ותורמת להפחתת זיהום האוויר מכלי הרכב.

3. בשנת 2009 נוספו 2 רמזורים חדשים בעיר. מחלקת ניהול ובקרת תנועה מטפלת באופן רצוף בצמתים המרומזרים הפזורים ברחבי העיר.

4. בשנת 2009 נוספו 42 חניות חדשות לאופנועים והותקנו 110 פסי האטה חדשים.

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 2009 ל-245,288, שהם 7.1% מסך כל הנהגים בישראל. מספר הנהגים המורשים לנהוג ברכב פרטי הוא 244,062 ושיעורם למאה תושבים בעיר בקרב גילאי 17+ הוא 74 בהשוואה ל-53 בירושלים ול-64 בחיפה. השיעורים המקבילים לגבי נהגים באופנוע הם: 19, 6 ו-7 (לוח 10.5).

3. מקומות חנייה

ב-2007, הפיקו אגף התנועה והיחידה לתכנון אסטרטגי בעיר אומדני היצע החנייה בכל העיר. לפיהם סך כל מקומות החנייה בכל העיר הסתכם בכ-278,000. היצע החנייה נחלק לקטגוריות הבאות: חנייה ברחוב מסודרת וחופשית - כ-77,590, חנייה חלקית (לנכים), פריקה וטעינה בין שעות מסוימות) - כ-15,000, חנייה בחניונים פרטיים - כ-40,000, חניונים ציבוריים - כ-67,700 וחנייה פרטית במגורים - 77,600.

נכון למאי 2010, ישנם בעיר 420 חניונים (בתשלום ולא בתשלום) יותר מ-2009 (שבה היו 406 חניונים). שטחם של החניונים ב-2010 עמד על כ-1,826 דונם בערך ובהם היו 70,200 מקומות חניה (לוח 10.6). 72% מהחניונים אינם מקורים. בממוצע בכל העיר אחוז שטח החניונים ביחס לסך כל שטח הקרקע בעיר הינו 3.5%. האזורים בהם גבוה אחוז שטח החניונים ביחס לסך כל שטח הקרקע

הם רבעים 5 ו-6 (מרכז העיר). ברובע 6 החניונים תופסים כ-18% משטח הקרקע, וברובע 5 כ-11%, לעומת זאת ברובע 7, 8 ו-9 החניונים תופסים רק כ-2% מסך כל השטח בכל רובע. יש לציין שהאחוזים הנ"ל מוטעים מעט כלפי מעלה, שכן חלק מהחניונים בנויים על שניים או יותר מפלסים ואילו בחישוב האחוזים התעלמנו מעניין זה.

4. התנועה ברכבת

ב-2009 נרשמו כ-25 מיליון נוסעים ברכבת לעיר או ממנה (לוח 10.4); זהו גידול של כ-2% בהשוואה ל-2008 וגידול של 13% בהשוואה ל-2007. החל משנת 1998, ישנה מגמה של עלייה מתמשכת במספר המשתמשים ברכבת לעיר וממנה, כך שבסה"כ בעשור האחרון (1998-2009) חל גידול של פי 5.4 במספר המשתמשים ברכבת בנסיעתם לעיר וממנה.

ב-2009, 35% מהנוסעים ברכבת בישראל עשו זאת בנסיעה לתל-אביב-יפו או מתל-אביב-יפו.

ב-2009 משקל המשאות שהובלו ברכבת לבני ברק או ממנה עמד על כ-333,900 טון, בהשוואה ל-485,200 טון שהובלו בשנה קודמת (ירידה של 31% בהיקף ההובלה לבני ברק וממנה). יש לציין כי בשש השנים האחרונות, משנת 2003, חל גידול של פי 1.7 במשקל המשאות שהובלו לבני ברק וממנה.

5. שדה דב

שדה התעופה בתל-אביב ע"ש דב הוא הוקם בשנת 1938 בעיצומם של המאורעות, על ידי פנחס רוטנברג ובעידודו של ישראל רוקח. מאז קום המדינה, שימש השדה בו זמנית לצרכים צבאיים ואזרחיים.

ב-2009 פקדו את שדה דב 655,192 נוסעים בטיסות אזרחיות פנים ארציות, בהשוואה ל-639,466 נוסעים בשנת 2008 (עליה של כ-3%). שדה דב משמש שדה חשוב לטיסות קו אזרחיות של התעופה הפנים ארצית, אך מתקיימת בו גם פעילות בינלאומית (ב-2008 פקדו את שדה דב 3,505 נוסעים בטיסות אזרחיות בינלאומיות); ב-2009 אחוז הנוסעים בטיסות פנים ארציות בשדה דב היווה 29% מהסך הכלל ארצי. האחוזים המקבילים ביתר שדות התעופה בישראל הם: אילת - 47%, נתביג - 20%, חיפה - 3%, ראש פינה (מחניים) - 1% והרצליה - 0.1%.

6. תאונות דרכים עם נפגעים

ב-2009 נרשמו בעיר 2,217 תאונות, בהן 20 קטלניות, 128 קשות ו-2,069 קלות, בהשוואה ל-2,571 תאונות ב-2008 (לוח 10.7). התאונות הנ"ל אינן כוללות תאונות שארעו בנתיבי איילון. החל בשנת 1997 ישנה מגמה מתמשכת של ירידה במספר תאונות הדרכים (לוח 10.7) - ירידה של 48% במספר תאונות הדרכים בין השנים 1997 ל-2005. לעומת זאת, בארבע השנים האחרונות יש תנודתיות במספר תאונות הדרכים: ב-2007 חלה ירידה של כ-2% בהשוואה לשנת 2006 וב-2008 חלה עלייה של 13% בהשוואה לשנה הקודמת וב-2009 חלה ירידה של כ-14% בהשוואה לשנת 2008.

ב-2009, כמו בשנים קודמות, התאונות שאירעו בתל-אביב-יפו היו פחות חמורות בהשוואה לחומרת התאונות בדרכים עירוניות בישראל (לוח 10.9): חלקן של התאונות החמורות בעיר (הקטלניות והקשות) מכלל התאונות היה 6.7%, לעומת 9.2% בדרכים עירוניות אחרות (בירושלים הנתון המקביל היה 10.8% ובחיפה - 12.1%). מעל למחציתן (51%) של התאונות בעיר כרוכות במעשיו או במחדליו של הנהג, שבהם בולטים: אי ציות לרמזור, סטייה מנתיב הנהיגה, אי שמירת מרחק בין מכוניות ואי ציות לתמרור "עצור" (לוח 10.11). בשנת 2009 כ-33% מתאונות הדרכים בעיר התרחשו בזמן החשכה (730 תאונות).

7. נפגעים בתאונות דרכים

בשנת 2009 היו 3,070 נפגעים בתאונות דרכים בעיר (22 הרוגים, 135 פצועים קשה ו-2,913 פצועים קל) לעומת 3,629 נפגעים ב-2008 (12 הרוגים, 121 פצועים קשה ו-3,496 פצועים קל) (לוח 10.13). החל בשנת 1997, ישנה מגמה כללית של ירידה במספר הנפגעים בתאונות דרכים בעיר, כדלקמן: בשנת 1997 היו 6,362 נפגעים בעוד שבשנת 2009 היו 3,070 - ירידה של 52% במספר הנפגעים בשנים אלו.

בשנים 2009-2000 היו בממוצע שנתי 23 הרוגים בתאונות דרכים בתל-אביב-יפו, מזה: 12 - הולכי רגל, 9 - נהגים ונוסעים ו-2 רוכבי אופניים. בשנים אלו הממוצע השנתי בקרב הפצועים קשה הגיע ל-134 מהם: 73 - נהגים ונוסעים, 53 - הולכי רגל ו-8 - רוכבי אופניים. באותן שנים, בקרב ההרוגים, 54% היו הולכי רגל, 37% - נהגים ונוסעים ו-8% רוכבי אופניים; בקרב הפצועים קשה: 55% היו נהגים ונוסעים, 40% הולכי רגל ו-6% - רוכבי אופניים.

חומרת הפגיעה של הולכי רגל גבוהה מזו של האחרים (נהגים, רוכבים ונוסעים): בשנת 2009 הולכי הרגל מהווים כ-16% בקרב כל הנפגעים, אך האחוז שלהם בקרב ההרוגים הוא 50% ובקרב הפצועים קשה - כ-37% (לוח 10.14). חומרת הפגיעה של רוכבים ונוסעים ברכב דו-גלגלי גבוהה מזו של נהגים ונוסעים ברכב עם 4 גלגלים: הרוכבים והנוסעים ברכב דו-גלגלי מהווים כ-32% בקרב כל הנפגעים בתאונות דרכים, כ-23% בקרב כל ההרוגים וכ-41% בקרב כל הפצועים קשה. האחוזים המקבילים בקרב נהגים ונוסעים ברכב עם 4 גלגלים הם: 48%, 18% ו-13%.

בשנת 2009, 37% מכלל הנפגעים היו נשים, אך רק 14% מכלל ההרוגים הן נשים (לוח 10.15). מרבית הנפגעים בתאונות דרכים הם בגילאים 20-29. צעירים בגילאים אלה נפגעו בכ-36% מתאונות הדרכים עם נפגעים בעיר. לשם השוואה, ילדים עד גיל 10 היוו 3% מכלל הנפגעים בתאונות דרכים ובני 65+ היוו כ-8% מכלל הנפגעים בתאונות הדרכים.

8. נהגים מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים

בתאונות דרכים עם נפגעים בעיר, היו מעורבים 4,155 נהגים (שהם לאו דווקא תושבי העיר). 74% מהנהגים המעורבים בתאונות היו גברים ו-24% היו נשים (ו-2% לא ידוע). חלקם של נהגים המעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים בגילאים 20-29 היה 31%, זאת לעומת 26% בגילאים 30-39 ו-14% בגילאים 40-49. ניתן לראות בברור שככל שגיל הנהג עולה כך הסיכויים שלו להיות מעורב בתאונות דרכים עם נפגעים פוחתים.

ב-2009, רק 40% מהנהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים היו תושבי תל-אביב-יפו ואילו 60% - התגוררו מחוצה לה. דבר זה קשור בעובדה שמאות אלפי כלי רכב (שאינם שייכים לתושבי העיר) נכנסים לעיר מדי יום (יש לציין, שמנתונים אלה לא ניתן ללמוד על מידת הזהירות של נהגים שהינם תושבי העיר).

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: שיפורים גיאומטריים בקטעי דרך, סימון כבישים, שיפור מראות פנורמיות, הקמת מעגלי תנועה (בשנת 2009 הסתיימה הקמתם של 3 מעגלי תנועה), שילוט ותמרור, רמזורים (בשנת 2009 הותקנו 2 רמזורים חדשים), התקנת פסי האטה (בשנת 2009, הותקנו 110 פסי האטה חדשים), גיזום צמחיה לשיפור הראות (עפ"י תכנית עבודה שנתיית וגם בהתאם לפניית מיוחדות) והתקנת מעקות בטיחות (בשנת 2009 הותקנו מעקות בטיחות ב-26 מוקדים).

המחלקה למידע, הדרכה ובטיחות בדרכים שבאגף התנועה מפעילה שני מרכזי הדרכה לבטיחות בדרכים, בהם הודרכו בשנת 2009, 3,096 תלמידי כיתות ד' עד ו'. במסגרת זו, נערכו פעילויות העשרה רבות בגנים ובבתי הספר היסודיים (12 סוגי פעילויות ל-456 קבוצות בעשרות בתי-ספר וגנים בעיר). כמו כן, התקיימו פעילויות הדרכה והסברה לקשישים בכ-30 מועדוני קשישים בעיר. בתקופת הקיץ התקיימה פעילות לילדי קיטנות, 1,487 ילדים, שזכו לפעילות התנסותית במרכזי ההדרכה לבטיחות.