

פרק 15 - תחבורה

מקורות והגדרות

לוחות 1-4, 7-14: 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 משטרת), 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 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 וע"י פקחים.

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

תיאור והסבר

1. כלי רכב מנועיים

בסוף 2010 היו רשומים בעיר 257,524 כלי רכב מנועיים (לוח 15.1). במהלך שנת 2010 נוספו למצבת כלי הרכב המנועיים 5,544 כלי רכב - עלייה של 2.2% בהשוואה לשנה הקודמת. בכך, נמשכת מגמת העלייה משנת 2005 במספר כלי הרכב הרשומים בעיר. בהשוואה לשנת 1990 מספר כלי הרכב המנועיים הרשומים בעיר עלה בכ-81%. יש להדגיש, שחלק מכלי הרכב הרשומים בעיר אינם בבעלות תושבי תל-אביב-יפו, אלא בבעלות המדינה וחברות עסקיות והמשתמשים בהם אינם בהכרח תושבי העיר.

ב-2010 כ-13% מכלי הרכב המנועיים בישראל היו רשומים בתל-אביב-יפו בדומה לשנה הקודמת. יש לציין, שבעיר רשומים כ-43% מכלל האוטובוסים בישראל, כ-39% מהרכב המיוחד, כ-27% מהאופנועים וכ-12% מהמשאיות (לוח 15.2).

המכוניות הפרטיות הרשומות בעיר ב-2010 הן חדשות יותר מאלה שרשומות בערים אחרות בישראל: כ-64% מהמכוניות הפרטיות הרשומות בעיר הן משנת ייצור 2006 ואילך, לעומת כ-47% בערים בישראל. הגיל הממוצע של המכוניות הפרטיות בתל-אביב-יפו הוא 4.7, והוא נמוך בהשוואה לירושלים ולחיפה (לוח 15.3).

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 בחיבורו 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. במסגרת הטיפול בעורקים עירוניים בתל-אביב-יפו, חברת נתיבי איילון הרחיבה צירים ראשיים קיימים וסללה צירים חדשים. בסה"כ ההשקעות העיקריות של פרויקט נתיבי איילון בת"א-יפו הסתכמה בשנת 2010 בכ-144 מיליון ש"ח בקרוב.
2. עיריית תל-אביב-יפו מבקשת לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית, רכיבה על אופניים והליכה ברגל כחלופה לאמצעי תחבורה אחרים. משנת 2000 נסללו בעיר 102 ק"מ של שבילי אופניים, מתוכם 24 ק"מ בפארק גני יהושע. הקמת רשת שבילי אופניים יוצרת תחליף למשתמשים בכלי רכב ותורמת להפחתת זיהום האוויר מכלי הרכב.
3. בסה"כ יש בעיר 408 צמתים מרומזרים, 76 מעגלי תנועה ו-1,690 פסי האטה. בשנת 2010 נוספו 2 רמזורים 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 2010 ל-248,091, שהם 8.4% מסך כל הנהגים בישראל. מספר הנהגים המורשים לנהוג ברכב פרטי הוא 246,602 ושיעורם למאה תושבים בעיר בקרב גילאי 17+, הוא 75 בהשוואה ל-54 בירושלים ול-64 בחיפה. השיעורים המקבילים לגבי נהגים באופנוע הם: 19, 6 ו-7 (לוח 15.4).

3. מקומות חנייה

נכון לספטמבר 2011, ישנם בעיר 411 חניונים (בתשלום ולא בתשלום) פחות מבשנת 2010 (שבה היו 420 חניונים). שטחם של החניונים ב-2011 עמד על כ-1,831 דונם בערך ובהם היו 69,743 מקומות חניה (לוח 15.6). 71% 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-2010 נרשמו כ-25 מיליון נוסעים ברכבת לתל-אביב-יפו או ממנה (לוח 15.5), זאת בדומה ל-2009. החל משנת 1998, ישנה מגמה של עלייה מתמשכת במספר המשתמשים ברכבת לעיר וממנה, כך שבסה"כ בעשור האחרון (2000-2010) חל גידול של כ-163% במספר המשתמשים ברכבת בנסיעתם לעיר וממנה.

ב-2010, 35% מהנוסעים ברכבת בישראל עשו זאת בנסיעה לתל-אביב-יפו או מתל-אביב-יפו.

ב-2010 משקל המשאות שהובלו ברכבת לבני ברק או ממנה עמד על כ-321,600 טון, בהשוואה ל-333,900 טון שהובלו בשנה קודמת.

5. שדה דב

ב-2010 פקדו את שדה דב 651,446 נוסעים בטיסות אזרחיות פנים ארציות, בהשוואה ל-655,192 נוסעים בשנת 2009 (ירידה של כ-1%). שדה דב משמש שדה חשוב לטיסות קו אזרחיות של התעופה הפנים ארצית, אך מתקיימת בו גם פעילות בינלאומית. ב-2010 אחוז הנוסעים בטיסות פנים ארציות בשדה דב היווה 24% מהסך הכלל ארצי.

6. תאונות דרכים עם נפגעים

ב-2010 נרשמו בעיר 1,843 תאונות, מהן 13 קטלניות, 132 קשות ו-1,698 קלות, בהשוואה ל-2,217 תאונות ב-2009 (לוח 15.7). התאונות הנ"ל אינן כוללות תאונות שארעו בנתיבי איילון. בין השנים 1997-2005 הייתה מגמה של ירידה במספר תאונות הדרכים (לוח 15.7) - בסה"כ ירידה של 48% במספר תאונות הדרכים בין השנים האלו. לעומת זאת, בחמש השנים האחרונות יש תנודתיות במספר תאונות הדרכים: ב-2007 חלה ירידה של כ-2% בהשוואה לשנת 2006, ב-2008 חלה עלייה של 13% בהשוואה לשנה הקודמת וב-2009 וב-2010 חלו ירידות בהשוואה לשנת 2008.

ב-2010, כמו בשנים קודמות, התאונות שאירעו בתל-אביב-יפו היו פחות חמורות בהשוואה לחומרת התאונות בדרכים עירוניות בישראל (לוח 15.8): חלקן של התאונות החמורות בעיר (הקטלניות והקשות) מכלל התאונות היה 7.9%, לעומת 10.1% בדרכים עירוניות אחרות (בירושלים הנתון המקביל היה 19.1% ובחיפה - 11.7%). כמחצית (50%) מהתאונות 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 15.10). בשנת 2010 35% מתאונות הדרכים בעיר התרחשו בזמן החשכה ו-49% בצמתים העירוניים.

7. נפגעים בתאונות דרכים

בשנת 2010 היו 2,541 נפגעים בתאונות דרכים בעיר (14 הרוגים, 146 פצועים קשה ו-2,381 פצועים קל) וזאת לעומת 3,070 נפגעים ב-2009 (22 הרוגים, 135 פצועים קשה ו-2,913 פצועים) (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 2010 היו 2,541 - ירידה של 60% במספר הנפגעים בשנים אלו. בשנים 2000-2010 היו בממוצע שנתי 22 הרוגים בתאונות דרכים בתל-אביב-יפו, מזה: 12 - הולכי רגל, 8 - נהגים ונוסעים ו-2 רוכבי אופניים. בשנים אלו הממוצע השנתי בקרב הפצועים קשה הגיע ל-135 מהם: 74 - נהגים ונוסעים, 54 - הולכי רגל ו-7 - רוכבי אופניים.

חומרת הפגיעה של הולכי רגל גבוהה מזו של האחרים (נהגים, רוכבים ונוסעים): בשנת 2010 הולכי הרגל מהווים כ-16% בקרב כל הנפגעים, אך האחוז שלהם בקרב ההרוגים הוא כ-43% ובקרב הפצועים קשה - כ-41% (לוח 15.13). חומרת הפגיעה של רוכבים ונוסעים ברכב דו-גלגלי גבוהה מזו של נהגים ונוסעים ברכב עם 4 גלגלים: הרוכבים והנוסעים ברכב דו-גלגלי מהווים כ-33% בקרב כל הנפגעים בתאונות דרכים, כ-21% בקרב כל ההרוגים וכ-40% בקרב כל הפצועים קשה. האחוזים המקבילים בקרב נהגים ונוסעים ברכב עם 4 גלגלים הם: 47%, 21% ו-14%. בשנת 2010, 36% מכלל הנפגעים היו נשים ו-29% מכלל ההרוגים הן נשים (לוח 15.14). מרבית הנפגעים בתאונות דרכים הם בגילאים 20-29. צעירים בגילאים אלה נפגעו בכ-34% מתאונות הדרכים עם נפגעים בעיר. לשם השוואה, ילדים עד גיל 10 היוו 2% 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 3,404 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 29%, זאת לעומת 25% בגילאים 30-39 ו-15% בגילאים 40-49. ניתן לראות בברור שככל שגיל הנהג עולה כך הסיכויים שלו להיות מעורב בתאונות דרכים עם נפגעים פוחתים. ב-2010, 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.

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 2010 הסתיימה הקמתו של מעגל תנועה אחד), שילוט ותמרור, רמזורים (בשנת 2010 הותקנו 2 רמזורים חדשים), התקנת פסי האטה (בשנת 2010, הותקנו 91 פסי האטה חדשים), גיזום צמחיה לשיפור הראות (עפ"י תכנית עבודה שנתיית וגם בהתאם לפניית מיוחדות) והתקנת מעקות בטיחות (בשנת 2010 הותקנו מעקות בטיחות ב-75 מוקדים).

המחלקה למידע, הדרכה ובטיחות בדרכים שבאגף התנועה מפעילה שני מרכזי הדרכה לבטיחות בדרכים, בהם הודרכו בשנת 2010, 7,157 תלמידי כיתות ד' עד ו'. גם בתקופת הקיץ התקיימה פעילות לילדי קייטנות במרכזי ההדרכה לבטיחות בדרכים ל-1,460 ילדים. במהלך שנת 2010 נערכו פעילויות העשרה רבות ומגוונות ב-49 גני ילדים וב-48 בתי ספר יסודיים בעיר. כמו כן, התקיימו פעילויות הדרכה והסברה לקשישים ב-27 מועדוני קשישים בעיר.