

פרק 10 - תחבורה

מקורות והגדרות

לוחות 1-3, 5, 7-16: הלמ"ס

כלי רכב מנועיים - הנתונים מתייחסים ל-31 בדצמבר בכל שנה. החל ב-1978 חלק מכלי הרכב (כמו טנדרים) שסווגו בעבר בקטגוריה של "משאית" מסווגים בקבוצה של מכוניות פרטיות. מצבת כלי הרכב אינה כוללת כלי רכב של הצבא, של המשטרה ושל אזרחי חוץ וטרקטורים.

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.

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 מידע, הדרכה ובטיחות בדרכים

תיאור והסבר

1. כלי רכב מנועיים

בסוף 2008 היו רשומים בעיר 249,287 כלי רכב מנועיים (לוח 10.1). במהלך שנת 2008 נוספו למצבת כלי הרכב המנועיים 8,729 כלי רכב - עלייה של 3.6% בהשוואה לשנה הקודמת. בכך, נמשכת מגמת העלייה משנת 2006 במספר כלי הרכב הרשומים בעיר. בהשוואה לשנת 1988 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.

בשנת 2008 בהשוואה ל-2007 חל גידול במספר האופנועים בעיר בכ-6% ובמספר המוניות בעיר בכ-3%. לעומת זאת, חלה ירידה קטנה במספר המשאיות בעיר ב-2% (מ-1998 ועד 2008 ישנה ירידה של כ-35% במצבת המשאיות בעיר). כמו כן, חלה ירידה במספר האוטובוסים הזעירים (כ-10%) וירידה קטנה במספר האוטובוסים (1%) הרשומים בהשוואה ל-2007. ב-2008 כ-13% מכלי הרכב המנועיים בישראל היו רשומים בתל-אביב-יפו בדומה לשנה הקודמת. יש לציין, שבעיר רשומים 48% מכלל האוטובוסים בישראל, 39% מהרכב המיוחד, 27% מהאופנועים ו-13% מהמשאיות (לוח 10.2).

התפלגות כלי הרכב הרשומים בעיר לפי סוג ב-2008 היתה כדלהלן: 73.6% - מכוניות פרטיות, 13.3% - משאיות, 9.5% - אופנועים, 2.5% - אוטובוסים ואוטובוסים זעירים, 0.6% - מוניות ו-0.5% רכב מיוחד.

המכוניות הפרטיות הרשומות בעיר (דצמבר 2008) הן חדשות יותר מאלה שרשומות בערים אחרות בישראל: 59% מהמכוניות הפרטיות הרשומות בעיר הן משנת ייצור 2003 ואילך, לעומת 43% - בערים בישראל. הגיל הממוצע של המכוניות הפרטיות בתל-אביב-יפו הוא 4.8, והוא נמוך יחסית בהשוואה לירושלים, לחיפה ולכלל ישראל (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 2008 נמשכו העבודות לבניית נתיב כניסה מהיר בכביש מספר 1, נמשכו העבודות לגשר 20/5 במחלף גלילות ובוטל הרמזור בכביש מספר 5. כמו כן, נמשכו העבודות בשלב ב' בפרוייקט מחלף לה גורדיה-המסגר.

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 יכול 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 גליות 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 2008 החלו העבודות בקטע האחרון של הכביש בין גשר תל גיבורים למחלף וולפסון. עבודות אלה כללו את מנהור המסלול המערבי של הכביש מתחת ל"בית הביל"ויים". כמו כן, נמשכה הקמת הגשרים במחלף חולון אשר תושלם ב-2009.

במסגרת פרויקט איילון מתוכננת זרוע מזרחית - כביש 491 אשר יהווה ציר רחב לכניסה ויציאה מהמבואות הצפון מזרחיים של המטרופולין אל מרכזו. גם "איילון מזרח" אשר ראשיתו באזור מרכז הירידים 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. בתחילת שנת 2008 נפתח לתנועה רחוב קפלן המורחב במסגרת "הסכם דרום הקרייה". כמו כן במהלך 2008 הושלמו העבודות במנהרת לה-גוורדייה (כולל כניסה לציר איילון דרום) והיא נפתחה לתנועה. במסגרת פרויקט זה גם הוסדרו רחוב הרכבת, צומת לה-גוורדייה, המסגר וכן פני הרחוב אשר מעל למנהרה. בנוסף, נמשך המאמץ התכנוני לקידום פרויקטים עתידיים כגון ציר שלבים ושדרות הקריה. בסה"כ ההשקעות העיקריות של פרויקט נתיבי איילון הסתכמה בשנת 2008 ב-223 מיליון ש"ח בקרוב.

2. משנת 2000 נסללו בעיר כ-96 ק"מ של שבילי אופניים, מתוכם כ-72 ק"מ בשדרות ובמדרכות, ו-24 ק"מ בפארק גני יהושע. הקמת רשת שבילי אופניים, שבעתיד תתפרס לאורך 100 ק"מ, יוצרת תחליף מרענן וספורטיבי למשתמשים בכלי רכב ותורמת להפחתת זיהום האוויר מכלי הרכב.

3. בשנת 2008 נוספו 5 צמתים מרומזרים בעיר. מחלקת ניהול ובקרת תנועה מטפלת באופן רצוף בצמתים המרומזרים הפזורים ברחבי העיר.

4. בשנת 2008 הותקנו 240 הנמכות במעברי חצייה, נוספו 72 חניות חדשות לאופנועים והותקנו 100 פסי האטה חדשים.

2. מורשים לנהוג

מספר הנהגים המורשים לנהוג ברכב מנועי בקרב תושבי תל-אביב-יפו הגיע בסוף 2008 ל-243,897, שהם 7.3% מהסך הכל בישראל. שיעור הנהגים ברכב פרטי למאה תושבים בעיר בקרב גילאי 17+ הוא 77 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 לאפריל 2009, ישנם בעיר 406 חניונים (בתשלום ולא בתשלום) בדומה ל-2008. שטחם של החניונים ב-2009 עמד על כ-1,781 דונם בערך ובהם היו 68,738 מקומות חניה (לוח 10.6). 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-19% משטח הקרקע, וברובע 5 כ-11%, לעומת זאת ברובע 7 החניונים תופסים כאחוז מסך כל השטח ברובע. 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-2008 נרשמו כ-24.6 מיליון נוסעים ברכבת לעיר או ממנה (לוח 10.4); זהו גידול של כ-11% בהשוואה ל-2007 וגידול של 24% בהשוואה ל-2006. הנתונים מצביעים על מגמה של עלייה מתמדת במספר המשתמשים ברכבת לעיר וממנה החל משנת 1998, כך שבסה"כ בעשור האחרון (1998-2008) חל גידול של פי 5.3 במספר המשתמשים ברכבת בנסיעתם לעיר וממנה.

ב-2008, 35% מהנוסעים ברכבת בישראל עשו זאת בנסיעה לתל-אביב-יפו או מתל-אביב-יפו.

ב-2008 משקל המשאות שהובלו ברכבת לבני ברק או ממנה עמד על כ-485,200 טון, בהשוואה ל-477,000 טון שהובלו בשנה קודמת (עלייה של 2% בהיקף ההובלה לבני ברק וממנה). יש לציין כי בחמש השנים האחרונות, משנת 2003, חל גידול של פי 2.5 במשקל המשאות שהובלו לבני ברק וממנה, כשהעלייה המשמעותית ביותר התרחשה בין השנים 2005 ל-2006 (בין שנים אלה חל גידול של פי 2.1).

5. שדה דב

שדה התעופה בתל-אביב ע"ש דב הוז 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-2008 פקדו את שדה דב 639,466 נוסעים בטיסות אזרחיות פנים ארציות, בהשוואה ל-697,848 נוסעים בשנת 2007 (ירידה של כ-8%). שדה דב משמש שדה חשוב לטיסות קו אזרחיות של התעופה הפנים ארצית, אך מתקיימת בו גם פעילות בינלאומית (ב-2008 פקדו את שדה דב 6,091 נוסעים בטיסות אזרחיות בינלאומיות); ב-2008 אחוז הנוסעים בטיסות פנים ארציות בשדה דב היווה 28% מהסך הכלל ארצי. האחוזים המקבילים ביתר שדות התעופה בישראל הם: אילת - 47%, נתביג - 21%, חיפה - 3%, ראש פינה (מחניים) - 1% והרצליה - 0.2%.

6. תאונות דרכים עם נפגעים

ב-2008 נרשמו בעיר 2,571 תאונות, בהן 12 קטלניות, 110 קשות ו-2,449 קלות, בהשוואה ל-2,275 תאונות ב-2007 (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, בשלוש השנים האחרונות יש תנודתיות במספר תאונות הדרכים: ב-2006 חלה עלייה של כ-3% בהשוואה לשנת 2005, ב-2007 חלה ירידה של כ-2% בהשוואה לשנת 2006 וב-2008 חלה עלייה של 13% בהשוואה לשנה הקודמת.

ב-2008, 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 4.8%, לעומת 10.3% בדרכים עירוניות אחרות (בירושלים הנתון המקביל היה 11.9% ובחיפה - 17.9%). 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 2008 כ-31% מתאונות הדרכים בעיר התרחשו בזמן החשכה (798 תאונות).

7. נפגעים בתאונות דרכים

בשנת 2008 היו נפגעים בתאונות דרכים בעיר (12 הרוגים, 121 פצועים קשה ו-3,496 פצועים קל) לעומת 3,360 נפגעים ב-2007 (22 הרוגים, 138 פצועים קשה ו-3,200 פצועים קל) (לוח 10.13). בין השנים 1997 ל-2007 ישנה מגמה כללית של ירידה במספר הנפגעים בתאונות דרכים בעיר, כדלקמן: בשנת 1997 היו 6,362 נפגעים בעוד שבשנת 2007 היו 3,360 - ירידה של 47% במספר הנפגעים בשנים אלו. לעומת זאת, ב-2008 חלה עלייה של 8% במספר הנפגעים בהשוואה לשנה קודמת. אך, עדיין, ישנה ירידה בשנת 2008 במספר ההרוגים והפצועים קשה בהשוואה לשנת 2007.

בשנים 2008-2000 היו בממוצע שנתי 23 הרוגים בתאונות דרכים בתל-אביב-יפו, מזה: 13 - הולכי רגל, 9 - נהגים ונוסעים ו-2 רוכבי אופניים. בשנים אלו הממוצע השנתי בקרב הפצועים קשה הגיע ל-134 מהם: 73 - נהגים ונוסעים, 54 - הולכי רגל ו-7 - רוכבי אופניים. באותן שנים, בקרב ההרוגים, 55% היו הולכי רגל, 37% - נהגים ונוסעים ו-8% רוכבי אופניים; בקרב הפצועים קשה: 54% היו נהגים ונוסעים, 40% הולכי רגל ו-5% רוכבי אופניים.

חומרת הפגיעה של הולכי רגל גבוהה מזו של האחרים (נהגים, רוכבים ונוסעים): בשנת 2008 הולכי הרגל מהווים 14% בקרב כל הנפגעים, אך האחוז שלהם בקרב ההרוגים הוא 50% ובקרב הפצועים קשה - כ-40% (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-31% בקרב כל הנפגעים בתאונות דרכים, כ-25% בקרב כל ההרוגים וכ-40% בקרב כל הפצועים קשה. האחוזים המקבילים בקרב נהגים ונוסעים ברכב עם 4 גלגלים הם: 51%, 17% ו-15%.

בשנת 2008, 38% מכלל הנפגעים היו נשים, אך רק 9% 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 3.0% מכלל הנפגעים בתאונות דרכים ובני 65+ היוו כ-7% מכלל הנפגעים בתאונות הדרכים.

8. נהגים מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים

בתאונות דרכים עם נפגעים בעיר, היו מעורבים 4,952 נהגים (שהם לאו דווקא תושבי העיר). 74% מהנהגים המעורבים בתאונות היו גברים ו-26% היו נשים. חלקם של נהגים המעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים בגילאים 20-29 היה 30%, זאת לעומת 25% בגילאים 30-39 ו-14% בגילאים 49-40. ניתן לראות בברור שככל שגיל הנהג עולה כך הסיכויים שלו להיות מעורב בתאונות דרכים עם נפגעים פוחתים.

ב-2008, 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 2008 הסתיימה הקמתם של 2 מעגלי תנועה), שילוט ותמרור, רמזורים (בשנת 2008 הותקנו 5 רמזורים חדשים), התקנת פסי האטה (בשנת 2008, הותקנו 100 פסי האטה חדשים), גיזום צמחיה לשיפור הראות (עפ"י תכנית עבודה שנתיית וגם בהתאם לפניית מיוחדות) והתקנת מעקות בטיחות (בשנת 2008 הותקנו מעקות בטיחות ב-19 מוקדים).

המחלקה למידע, הדרכה ובטיחות בדרכים שבאגף התנועה מפעילה שני מרכזי הדרכה לבטיחות בדרכים, בהם הודרכו בשנת 2008, 3,744 תלמידי כיתות ד' עד ו'. במסגרת זו, נערכו פעילויות העשרה רבות בגנים ובבתי הספר היסודיים (9 סוגי פעילויות ב-365 כיתות בעשרות בתי-ספר בעיר). כמו כן, התקיימו פעילויות הדרכה והסברה לקשישים בכ-31 מועדוני קשישים בעיר. בתקופת הקיץ התקיימה פעילות לילדי קיטנות, 1,355 ילדים, שזכו לפעילות התנסותית במרכזי ההדרכה לבטיחות.