

## **יום תחבורה ציבורית 2007**

**כלי רכב פרטיים, ציבוריים ומה שביניהם  
נתונים סטטיסטיים ותובנות**

## **החברה להגנת הטבע**

**אריק טפיירו  
רכז תחבורה לשמירה על הסביבה**

**אוקטובר 2007**

## תקציר

אירועי יום התחבורה הציבורית הנערכים במהלך אוקטובר 2007, מהווים הזדמנות להצגת נתונים סטטיסטיים על מצב התחבורה המנועית בישראל, בהשוואה לשנים קודמות, כמו גם להעלאת תובנות בהקשר זה.

ההשלכות הסביבתיות והנזקים הסביבתיים לטבע ולאדם, הנובעים מהתחבורה - רבים, ובכללם השלכות ונזקים הן במישור הגלובלי והן במישור המקומי, כדוגמת התחממות כדור הארץ ואפקט החממה, זיהום אוויר, רעש, פגיעה וצמצום שטחים פתוחים, זיהום מקורות מים ועוד. מעל 1000 איש (במטרופולין ת"א בלבד) מתים בשנה כתוצאה מזיהום האוויר שנגרם בעיקר מפליטה של כלי רכב פרטיים. מאות ילדים אשר מתגוררים ליד צירי תנועה סובלים מסיבוכים חמורים בדרכי הנשימה ומחקר של משרד הבריאות שהתפרסם השבוע קושר בין הרמה החריגה של מקרי הסרטן במטרופולין תל אביב – לזיהום האוויר. כל זה קורה כאן, אצלנו, ומדגיש את הצורך המיידי בשיפור וייעול מערך התחבורה הציבורי.

מטרת דוח זה הינה להציג את הגידול המשמעותי, הדרמטי - יש לומר, בנתונים השונים, עם חלוף השנים, וזאת על מנת להמחיש עד כמה גדול הוא הנזק המוסב לנו ומהו פוטנציאל הנזק בשנים הבאות.

במסגרת דוח זה נבחנו מדדים שונים הנוגעים ישירות למצב התחבורה בישראל, בהקשר למערכות הכלכלה, התחבורה, התכנון והסביבה בישראל. המדדים העיקריים שנבחנו הם גודל האוכלוסייה בישראל, רמת המינוע, מספר כלי הרכב המנועיים, אורך הדרכים ושטחן וכן מדדים שונים הבוחנים את הצפיפות ברשת הדרכים בישראל.

נקדים ונציין, כי מספר כלי הרכב אשר נעו על כבישי ישראל בשנת 2006 עמד על כ - 2,200,000. נסועת כלי הרכב המנועיים (מספר הקילומטרים שמבצעים כלי הרכב) עלתה על 43 מיליארד ק"מ, אורך הדרכים הסלולות עמד על כ - 18,000 ק"מ ואילו שטח הדרכים הסלולות עלה על 141,000,000 מ"ר!

להלן תקציר הנתונים המובאים בדוח זה :

- קצב גידול מספר כלי הרכב בישראל, במהלך השנים, איננו תואם את קצב גידול האוכלוסייה במשך אותה התקופה. בעוד שאוכלוסיית ישראל, החל משנות השישים, גדלה בלמעלה מ - 400% (מכ - 1,300,000 לכ - 7,100,000 נפש), מספר כלי הרכב המנועיים במדינה גדל בלמעלה מ - 3,000%! (מכ - 70,000 ל - 2,200,000 כלי רכב) ומספר כלי הרכב הפרטיים באותה התקופה עלה בכ - 7,000%!

- במקביל לעליה החדה במספר כלי הרכב המנועיים בישראל, חלה עליה חדה אף יותר בנסועה. בשנות השישים, סך הנסועה עמדה על **2 מיליארד ק"מ**, מתוכם כלי הרכב הפרטיים ביצעו נסיעות ב - 925 מיליון ק"מ, האוטובוסים ב - 197 מיליון ושאר אמצעי התחבורה ב - 818 מיליון ק"מ. עד לשנת 2006 זינקה הנסועה בכ - **2,000%** ועמדה על למעלה מ - **43 מיליארד ק"מ**. מתוכם כלי הרכב הפרטיים ביצעו נסיעות ב - 27 מיליארד ק"מ, האוטובוסים ב - 1.5 מיליארד ק"מ ו - 14.5 מיליארד ק"מ ביצעו שאר אמצעי התחבורה.

נתונים אלה מצביעים על העדפה ממוסדת של הרכב הפרטי על פני התחבורה הציבורית. הדבר בא לידי ביטוי בגידול באורך הדרכים הנסללות בישראל ובשטחן וגידול במספר כלי הרכב הפרטיים ביחס לשאר האמצעים המנועיים, לרבות האוטובוסים.

- החל משנות השבעים חל גידול של 90% באורך הדרכים הסלולות בישראל ואורכן הכולל בשנת 2006 עמד על 17,686 ק"מ. לעומת זאת, באותה התקופה חל גידול של כ - 160% בסך השטחים הנדרשים לסלילת הדרכים האמורות ושטחן הכולל עמד בשנת 2006 על מעל ל - 140,000,000 מ"ר. אם בשנות השבעים השטח הנדרש לסלילת ק"מ דרך עמד על כ - 6,000 מ"ר אזי בשנת 2006 לסלילת ק"מ דרך נדרש שטח של כ - 8,000 מ"ר, גידול של 36%.

לאור זאת, ניתן לומר כי הגידול בשטח הנדרש לסלילת ק"מ דרך מצביע על כך שהכבישים החדשים הנסללים רחבים יותר ובעלי מספר רב יותר של נתיבים. כל זאת מוביל לפגיעה חמורה ביותר באיכות האוויר שאנו נושמים, לחיסול של השטחים הפתוחים ופגיעה משמעותית בנוף.

- מספר הנפשות לכל קילומטר דרך עלה. בשנות השישים היו 70,000 כלי רכב בישראל ואורך הדרכים הסלולות היה 6,500 ק"מ, כלומר על כל קילומטר דרך היו 12 כלי רכב. בשנת 2006 מספר כלי הרכב עמד על כ - 2,200,000 ואורך הדרכים הסלולות היה כ - 18,000 ק"מ, כלומר מספר כלי הרכב לקילומטר זינק ל - 120 כלי רכב. מדובר בעליה של כ - **900%** במספר כלי הרכב הנעים לכל קילומטר דרך. בנוסף, בשנות השישים היו 300 נפש לכל קילומטר דרך סלולה ובשנת 2006 למעלה מ - 400. מדובר בעליה דרמטית בצפיפות בכבישים.

- בנוסף, החל משנות השמונים חל מהפך ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים בישראל לשאר אמצעי התחבורה. בעוד שבשנות החמישים והשישים הרכב הפרטי היווה כ - 30% (24,000 כלי רכב פרטיים) מסך אמצעי התחבורה הממונעים ושאר האמצעים היוו 70% (46,000 כלי רכב), מתוכם היוו האוטובוסים כ - 4% (2,400 אוטובוסים), **הרי שהחל משנות השמונים הרכב הפרטי היווה כ - 70% (כ - 1,700,000 כלי רכב), מסך אמצעי התחבורה הממונעים ושאר האמצעים היוו כ - 30% (כ - 500,000 כלי רכב) מתוכם היוו**

**האוטובוסים כאחוז אחד בלבד (29,000 כ - אוטובוסים).** משמעות הדבר היא כי התחבורה הציבורית בישראל הלכה ואיבדה את מעמדה, זאת למרות חשיבותה בצמצום כמות כלי הרכב הפרטיים על הדרכים.

- רמת המינוע הממוצעת בישראל עומדת בשנת 2006 על 306 כלי רכב ל - 1,000 נפש מתוכם 237 כלי רכב פרטיים. הצגת נתוני רמת המינוע הנוכחית איננה משקפת נכונה את מצבת כלי הרכב בישראל ואת מצבה של ישראל ביחס למדינות אחרות בעולם. בעוד שלדוגמא, בתל אביב מספר כלי הרכב ל - 1,000 נפש עומד על 461 כלי רכב, בירושלים רמת המינוע היא 162 כלי רכב ל - 1,000 נפש וברהט 69 בלבד.

להבדלים חדים אלה מספר סיבות, שהעיקריות שבהן חברתיות - כלכליות ואלה הם:

- עליה ברמת החיים בישראל (אם כי רמת החיים בישראל עדין נמוכה יותר בהשוואה למדינות אחרות באירופה);
- מספר הילדים במדינת ישראל ל - 1,000 נפש גבוה הרבה יותר ממספר הילדים ל - 1,000 נפש במדינות מפותחות אחרות;
- רכבים רבים רשומים בבעלות מקום העבודה, בעיקר בתל אביב (רכבי ליסינג), בעוד שהמחזיקים בהם בפועל מתגוררים מחוץ לעיר.

עיון בנתונים אלה מעלה את המסקנה כי **רשת כבישי ישראל צפופה והגודש בדרכים רב**. הגידול השנתי ברמת המינוע בארץ ועמו הגידול בביקוש לנסיעות ברכב המנועי הפרטי יוצרים עומס רב על רשת הדרכים בישראל, בעיקר על רשתות הדרכים המטרופוליניות. קצב הגידול בנסועה השנתית הארצית ומצבת כלי הרכב גדלים באופן מהיר יותר מקצב גידול אורכן ושטחן של הדרכים.

עד לאחרונה רווחה בקרב מקבלי ההחלטות הגישה לפיה על מנת שניתן יהיה להתגבר על קצבי גידול אלה ועל הצפיפות הגבוהה בדרכים נדרשת תוספת בדמות סלילת דרכים באורך של אלפי קילומטרים נוספים. לגישה זו ישנם - עד היום - תומכים רבים. ואולם, ניסיון העבר מלמד כי אין די בסלילת דרכים חדשות כפתרון מערכתי לבעיית הגודש והצפיפות בדרכים. סלילת דרכים חדשות מעודדת ביקוש רדום לנסיעות ברכב הפרטי ומעודדת בעצם כך את השימוש ברכב הפרטי כאמצעי נסיעה עיקרי. סלילת דרכים חדשות מהווה בעצם פתרון נקודתי המוגבל בזמן ובשטח.

לעומת זאת, בשנים האחרונות הולכת וגדלה המודעות לכך שהפתרונות לביקוש הגובר לנסיעות צריך להיות בדמות תחבורה ציבורית יעילה ומערכות להסעת המונים, כמו גם בניהול נכון יותר של ההיצע והביקוש לנסיעות. זאת צריך שיעשה בד בבד עם מציאת פתרונות יצירתיים נוספים שיתנו העדפה ותמריצים לאזרחים לשימוש בתחבורה הציבורית ולמערכות להסעת המונים ולריסון השימוש ברכב הפרטי כאמצעי נסיעה עיקרי.

יתרה מזאת, התועלות הכלכליות, התחבורתיות, חברתיות והסביבתיות של מערכות התחבורה הציבורית והמערכות להסעת המונים עולות בהרבה על התועלות מסלילת דרכים נוספות. ברי כי פתרונות מסוג זה יצמצמו באופן ניכר את הנזקים הסביבתיים הנגרמים מהתחבורה, ובראש וראשונה נזקי זיהום האוויר, הרעש והנגיסה הבלתי נגמרת והבלתי הפיכה בשטחים הפתוחים שעוד נותרו בישראל, מדינה שעתידה להיות המדינה הצפופה ביותר כבר בשנת 2020.

הצפיפות בכבישים והנזקים הסביבתיים, כלכליים, התחבורתיים והחברתיים הכבדים הנובעים מהעלייה בשימוש ברכב הפרטי, כמו גם תביעת ארגוני הסביבה, העלו גם בקרב מקבלי ההחלטות את המודעות לחשיבות תחבורה ציבורית יעילה ברמת שירות גבוהה, תחבורה ציבורית שתהווה תחליף ראוי לרכב הפרטי כאמצעי נסיעה עיקרי.

משרד התחבורה משקיע בשנים האחרונות משאבים רבים לקידומן של מערכות להסעת המונים במטרופולינים, אך במקביל מושקעים משאבים רבים נוספים במערכות תחבורתיות מקבילות ומתחרות ככבישים חדשים, חניונים במרכזי הערים, עידוד השימוש ברכבי ליסינג וכדומה. עקב כך, חרף המאמצים הרבים לקידומן של מערכות להסעת המונים, יורדת לטמיון ההשקעה האדירה בכדאיותן הכלכלית והתחבורתית של הפעלת מערכות אלה ואילו הנזקים הסביבתיים רק הולכים וגדלים !

## נתונים כללים

להלן הנתונים המפורטים עליהם הצבענו לעיל.

### גודל אוכלוסייה

במדינת ישראל מתגוררים כיום 7,171,600 נפש<sup>1</sup> (אוכלוסייה קבועה, ללא עובדים זרים). הנתונים המוצגים בטבלה מס. 1, מציגים את נתוני אוכלוסיית ישראל החל משנות השישים ועד ימינו. מטבלה זו עולה כי בכל עשור חל גידול משמעותי באוכלוסיית ישראל וכי החל משנות השישים גדלה אוכלוסיית ישראל במעלה מ- 400%.

**טבלה מס. 1 - אוכלוסיית מדינת ישראל (באלפים)**

2007	2006	2005	2000	1995	1990	1980	1970	1960	
7,171.60	7,116.7	6,990.7	6,369.3	5,619.0	4,821.7	3,921.7	3,022.1	1,370.1	אוכלוסייה (אלפים)

### מצבת כלי הרכב בישראל

מצבת כלי הרכב מציגה את סך כלי הרכב בישראל בחלוקה לסוגי נבחרות. הנתונים המוצגים בטבלה מס. 2 מראים את מספר כלי הרכב בישראל בחלוקה לאמצעי ההנעה השונים וטבלה מס. 3 מציגה את ההתפלגות באחוזים שבין הרכב הפרטי לשאר האמצעים.

**טבלה מס. 2 - מספר כלי הרכב בישראל בחלוקה לאמצעי**

2006	2005	2000	1990	1980	1970	1960	1951	סוג הרכב
1,684,694	1,626,388	1,396,947	803,021	409,518	147,785	23,980	9,578	כלי רכב פרטיים
354,472	351,136	309,987	153,704	89,043	66,013	21,453	13,582	משאיות
15,957	16,082	16,476	-	-	-	-	-	אוטובוסים זעירים
12,549	11,779	11,849	8,886	7,298	4,655	2,394	1,419	אוטובוסים
18,420	17,423	14,806	8,699	5,085	3,420	2,477	1,239	מוניות
3,773	3,706	3,993	3,018	3,234	2,325	815	394	רכב מיוחד
85,651	80,804	77,472	38,076	25,347	42,035	18,461	7,891	אופנועים
<b>2,175,516</b>	<b>2,107,318</b>	<b>1,831,530</b>	<b>1,015,404</b>	<b>539,525</b>	<b>266,233</b>	<b>69,580</b>	<b>34,103</b>	סך הכל

**טבלה מס. 3 - היחס בין הרכב הפרטי לשאר אמצעי התחבורה (באחוזים)**

2006	2005	2000	1990	1980	1970	1960	1951	סוג הרכב
1,684,694	1,626,388	1,396,947	803,021	409,518	147,785	23,980	9,578	כלי רכב פרטיים
77%	77%	76%	79%	76%	56%	34%	28%	אחוז
490,822	480,930	434,583	212,383	130,007	118,448	45,600	24,525	ממונעים אחרים
23%	23%	24%	21%	24%	44%	66%	72%	אחוז
28,506	27,861	28,325	8,886	7,298	4,655	2,394	1,419	אוטובוסים
1%	1%	2%	1%	1%	2%	3%	4%	אחוז אוטובוסים מסך האמצעים
<b>2,175,516</b>	<b>2,107,318</b>	<b>1,831,530</b>	<b>1,015,404</b>	<b>539,525</b>	<b>266,233</b>	<b>69,580</b>	<b>34,103</b>	סך הכל

<sup>1</sup> נכון ליולי 2007, אוכלוסייה קבועה וללא עובדים זרים, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

ניתוח הנתונים המוצגים בטבלאות מס. 1 ו- 2 - 3 מראה כי :

- משנות השישים חלה עליה של למעלה מ - 3,000% במצבת כלי הרכב בישראל (כ - 2,200,000 כלי רכב מנועיים)
- בשנות השישים נעו על כבישי ישראל 70,000 כלי רכב מתוכם 24,000 כלי רכב פרטיים. בשנת 2006 נעו על כבישי ישראל כ - 2,200,000 כלי רכב מתוכם 1,700,000 כלי רכב פרטיים. מדובר בעליה של כ - 7,000% במספר כלי הרכב הפרטיים!
- בשנות החמישים והשישים היחס שבין כלי הרכב הפרטי לשאר אמצעי התחבורה עמד על 30% רכב פרטי ו - 70% בשאר האמצעים. החל משנות השמונים חל היפוך - 70% מסך כלי הרכב הינם פרטיים וכ - 30% בשאר האמצעים.
- בשנות החמישים והשישים האוטובוסים היוו כ - 4% מסך כלל אמצעי הנסיעה. החל משנות השמונים אחוז האוטובוסים מסך כלי הרכב עומד על 1% בלבד.

## רמת מינוע

רמת מינוע הינה מדד המציג את מספר כלי הרכב ל- 1,000 תושבים. מדד זה הינו אחד המשתנים הבוחנים את רמתה החברתית והכלכלית של האוכלוסייה ביחידה גיאוגרפית. טבלה מס. 4 מציגה את נתוני רמת המינוע בישראל החל משנות השישים. טבלה מס. 5 מציגה את רמת המינוע ביישובים נבחרים בישראל. טבלה מס. 6 מציגה את רמת המינוע במדינות אחרות בעולם בעלות מאפיינים זהים אלו של ישראל.

### טבלה מס. 4 - רמת המינוע בישראל

שנה	1960	1968	1976	1980	1988	1992	1996	2000	2004	2006
רכב פרטי	11	39	82	104	168	178	204	220	228	237
אחר	21	35	39	34	45	48	64	68	69	69
סה"כ	32	74	121	138	213	226	268	288	297	306

### טבלה מס. 5 - רמת המינוע ביישובים נבחרים בישראל, 2003

רשות	רמת מינוע
סביון	577
תל-אביב	461
חיפה	257
ירושלים	162
רהט	69

**טבלה מס. 6 - רמת המינוע במדינות נבחרות**

רכב פרטי					סה"כ כלי רכב					
2003	2002	2001	2000	1999	2003	2002	2001	2000	1999	
229	230	228	220	216	294	296	294	288	279	ישראל
501	494	521	511	495	668	663	699	688	667	אוסטרייה
422	419	415	412	407	591	582	575	567	559	נורווגיה
433	419	414	410	403	497	478	515	507	497	פינלנד
455	453	452	451	439	564	535	532	526	510	שוודיה
511	508	502	494	486	707	704	700	690	684	שווייץ

מהנתונים המוצגים בטבלאות מס. 4, 5 ו- 6 עולה כדלקמן:

- החל משנות השישים חל גידול משמעותי במספר כלי הרכב (ל - 1,000 נפש) במדינת ישראל, מ - 11 כלי רכב פרטי ל - 1,000 נפש לכ - 240 כלי רכב פרטיים בשנת 2006.
- השוואה בין מספר יישובים בישראל מראה כי קיימים הבדלים משמעותיים במספר כלי הרכב ל - 1,000 תושבים בין היישובים השונים. בעוד שבתל אביב רמת המינוע עומדת על 461 כלי רכב, ברהט מספר כלי הרכב ל - 1,000 תושבים הינו 69.
- בהשוואה למדינות אחרות בעולם בהן גודל האוכלוסייה זהה לזה של ישראל, רמת המינוע בישראל נמוכה. ההבדלים ברמת המינוע בין ישראל למדינות אחרות בעולם נובעים בעיקר מכך שאחוז הילדים באוכלוסייה בישראל גבוה וכי עדין רמת החיים במדינות ישראל נמוכה מזו של מדינות מתפתחות אחרות.

**נסועה (קילומטרז') באלפי ק"מ**

הנסועה הינה מדד המציג את מספר הקילומטרים שאמצעי נסיעה ביצע ביחידת זמן. טבלה מס. 7 מציגה את הנסועה של אמצעי התחבורה השונים ביחידות זמן.

**טבלה מס. 7 - נסועת כלי רכב (מיליונים)**

2006	2005	2004	2000	1995	1990	1985	1980	1970	1963	
27,063	26,436	24,683	22,800	18,682	12,170	8,886	6,424	2,845	925	כלי רכב פרטיים
12,293	11,489	11,119	10,216	9,088	4,842	3,756	3,430	2,011	636	משאיות
706	732	724	786	619	-	-	-	-	-	אוטובוסים זעירים
871	822	804	814	716	565	538	419	372	197	אוטובוסים
1,515	1,441	1,529	(1,104)	858	635	556	374	259	182	מוניות
686	650	(751)	619	580	330	222	214	363	..	אופנועים
<b>43,242</b>	<b>41,729</b>	<b>39,869</b>	<b>36,482</b>	<b>30,633</b>	<b>18,668</b>	<b>14,058</b>	<b>10,943</b>	<b>5,892</b>	<b>2,174</b>	<b>סה"כ</b>

מניתוח הנתונים המוצגים בטבלה עולה כדלקמן :

- סך הקילומטרים שביצעו כל אמצעי הנסיעה בישראל (למעט רכבות) בשנת 2006 עמד על למעלה מ - 43 מיליארד ק"מ, שהם גידול של כ - 2,000% מהנסועה שביצעו כלל אמצעי הנסיעה בשנת 1963.
- הגידול הרב ביותר בנסועה - באלפי אחוזים ! הינו נסועת הרכב הפרטי עלתה בכ - 3,000% מ - 952 מיליון ק"מ ל - 27 מיליארד ק"מ ! ונסועת המשאיות עלתה בכ - 2,000% מ - 636 מיליון ק"מ לכ - 12 מיליארד ק"מ.
- לעומתם, נסועת האוטובוסים עלתה בכ - 700% מ - 197 מיליון ק"מ בשנת 1963 ל - 871 מיליון ק"מ בשנת 2006 ונסועת המוניות, באותו פרק זמן, עלתה בשיעור דומה - מכ - 180 מיליון ק"מ ללמעלה ממיליארד וחצי ק"מ.

### אורך דרכים סלולות (ק"מ) ושטחן (במ"ר)

טבלה מס. 8 מציגה את אורך הדרכים הסלולות ושטחן בחלוקה לסוגי הדרכים.

**טבלה מס. 8 - אורך דרכים סלולות (ק"מ) ושטחן (אלפי מ"ר)**

2006	2005	2004	2003	2000	1990	1980	1970	1961	
									אורך (ק"מ)
17,686	17,591	17,450	17,253	16,450	13,199	11,810	9,290	6,572	סך הכל
6,260	6,213	6,153	6,061	5,461	4,092	3,382	3,239	3,073	דרכים לא-עירוניות
1,594	1,593	1,591	1,578	1,544	1,303	1,020	888	744	דרכי גישה
9,832	9,785	9,706	9,614	9,445	7,804	7,408	5,117	2,755	דרכים עירוניות
									שטח (אלפי מ"ר)
141,398	139,434	136,924	133,712	121,207	87,802	77,028	54,671	..	סך הכל
58,247	57,031	55,515	53,653	43,692	27,562	22,921	19,406	15,270	דרכים לא-עירוניות
10,380	10,245	10,070	9,978	9,415	7,603	6,548	..	..	דרכי גישה
72,771	72,159	71,339	70,080	68,100	52,637	47,559	..	..	דרכים עירוניות
7.994911	7.92644	7.846648	7.750072	7.368207	6.65217	6.52227	5.88493	..	סך השטח הנדרש לקילומטר דרך

מהנתונים המוצגים בטבלה מס. 8 עולה כי :

- סך אורך הדרכים הסלולות בישראל הינו 17,686 ק"מ ושטחן עומד על כ - 141,000,000 מ"ר.
- בין השנים 1970 ל - 2006 חל גידול של כ - 90% באורך הדרכים שנשללו במדינת ישראל.
- בין השנים 1970 ל - 2006 גדל סך השטח הנדרש לסלילת דרכים בכ - 160%.
- בשנת 1970 לכל ק"מ דרך שנשללה נדרשו כ - 6,000 מ"ר ובשנת 2006 נדרשו כ - 8,000 מ"ר לסלילת קילומטר הדרך. כלומר, עליה של כ - 40% בשטח הנדרש לסלילת ק"מ דרך.

## מדדי צפיפות

שני מדדים נבחנו בעבודה זו לבחינת מידת הצפיפות הקיימת ברשת הדרכים בישראל - מספר כלי הרכב לכל קילומטר דרך סלולה - ראה טבלה מס. 9, ומספר הנפשות לכל קילומטר דרך - ראה טבלה מס. 10.

### טבלה מס. 9 - מספר כלי הרכב לקילומטר דרך

2006	2005	2004	2003	2000	1990	1980	1970	1961	
17,686	17,591	17,450	17,253	16,450	13,199	11,810	9,290	6,572	אורך דרכים
2,114,235	2,107,318	2,037,715	1,982,296	1,831,530	1,015,404	539,525	266,233	80,419	מספר כלי רכב
120	120	117	115	111	77	46	29	12	מספר כלי רכב לק"מ דרך

### טבלה מס. 10 - מספר נפשות לקילומטר דרך

2006	2005	2004	2003	2000	1990	1980	1970	1961	
17,686	17,591	17,450	17,253	16,450	13,199	11,810	9,290	6,572	אורך דרכים
7,116,700	6,990,700	68,695,000	6,748,400	639,630	4,821,700	3,921,700	3,022,100	2,179,500	אוכלוסייה
402	397	3,937	391	39	365	332	325	332	קילומטר דרך לנפש

מהצגת מדדי הצפיפות השונים בטבלאות 9 ו- 10 נראה כי:

- בשנות השישים על כל קילומטר דרך היו 12 כלי רכב ובשנת 2006 מספר כלי הרכב לקילומטר זינק ל- 120 כלי רכב. מדובר בעליה של כ- 900% במספר כלי הרכב הנעים לכל קילומטר דרך!
- בשנות השישים מספר הנפשות לקילומטר דרך היה 300 ובשנת 2006 כ- 400 נפש.

- [http://www.cbs.gov.il/statistical/trans\\_heb.pdf](http://www.cbs.gov.il/statistical/trans_heb.pdf)
- [http://www.shatil.org.il/data/arabedu\\_rahath-poverty.rtf](http://www.shatil.org.il/data/arabedu_rahath-poverty.rtf)
- [http://www1.cbs.gov.il/reader/cw\\_usr\\_view\\_SHTML?ID=604](http://www1.cbs.gov.il/reader/cw_usr_view_SHTML?ID=604)
- [http://www1.cbs.gov.il/reader/cw\\_usr\\_view\\_SHTML?ID=606](http://www1.cbs.gov.il/reader/cw_usr_view_SHTML?ID=606)
- [http://www1.cbs.gov.il/reader/cw\\_usr\\_view\\_SHTML?ID=607](http://www1.cbs.gov.il/reader/cw_usr_view_SHTML?ID=607)
- [http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st02\\_01.xls](http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st02_01.xls)
- [http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24\\_01.xls](http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24_01.xls)
- [http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24\\_13.xls](http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24_13.xls)
- [http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24\\_14.xls](http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24_14.xls)
- [http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24\\_16.xls](http://www1.cbs.gov.il/shnaton58/download/st24_16.xls)