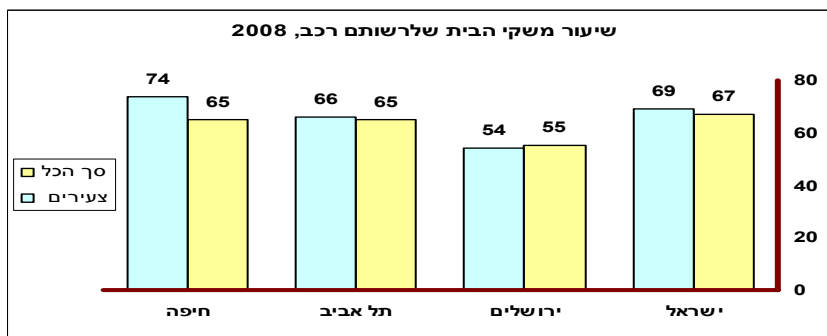


תחבורה בירושלים

איתן בלואר ויאיר אסף שפירא, מכון ירושלים לחקר ישראל

מערכת התחבורה מושפעת ממרכיבים רבים, ביניהם גודל האוכלוסייה ומאפייניה, רמת המינור, פריסת המגורים (פרבור), רשת דרכים ועוד. כל אלו משפיעים על דפוסי התחבורה ועל איכות החיים של קבוצות האוכלוסייה השונות ובכלל זה על אוכלוסיית הצעירים. מערך התחבורה בעיר כולל את כלי הרכב הרשומים בירושלים ואת אלו הנכנסים אליה מחוץ לעיר. בשנת 2008 היו רשומים בירושלים כ-162,000 כלי רכב (לא כולל את אוטובוסי אגד, הרשומים ברובם בתל-אביב), ובכל יום בשעות העבודה מתווספים אל העיר בממוצע כ-130,000 רכבים (מרביתם מכביש מספר 1- ירושלים תל אביב).



שיעור התושבים (בני 20+) בירושלים שברשותם משקי הבית שבהם הם מתגוררים עמד רכב, היה בשנת 2008 כ-55%. זאת לעומת תל אביב - 65% והממוצע הארצי - 67%. בבחינת שיעור הצעירים (משקי בית שבהם התגוררו צעירים) בעלי רכב מתוך כלל הצעירים, עולה שלרשות 54% ממשקי הבית הצעירים בירושלים עומד רכב לעומת תל אביב (66%) וישראל (69%). ניתוח זה מראה שלמרבית אוכלוסיית ירושלים ובכלל זה הצעירים תלות רבה בתחבורה הציבורית - יותר מבערים האחרות.

מערכת התחבורה הציבורית

מערכת התחבורה הציבורית מורכבת ממגוון רחב של מערכות הסעה, מסמך זה מתמקד באוטובוסים בתוך ירושלים. מערכת האוטובוסים בירושלים מורכבת למעשה משתי מערכות נפרדות בהתאם לקבוצות האוכלוסייה. חברת אגד משרתת את השכונות היהודיות, ואילו במזרח ירושלים פועלות מספר חברות פרטיות המשרתות בעיקר את תושבי מזרח ירושלים הערבים תחת עמותה אחת בשם "מסיעי מזרח ירושלים". בשנים הקרובות עתידה לפעול גם הרכבת הקלה כאשר קו הרכבת הראשון שיחנך יחבר את פסגת זאב, דרך מרכז העיר, עם בית הכרם ובית וגן במערב העיר. עם כניסתה של הרכבת לפעילות, עתיד כל מערך התחבורה הציבורית לעבור שינוי דרמטי.

בשנת 2006 שירתו החברות במזרח ירושלים כ-85,000 נוסעים בממוצע ליום. מספר זה מהווה כרבע מכמות הנוסעים היומית באוטובוסי אגד במערב העיר.

בשנת 2005 ערך צוות תוכנית אב לתחבורה סקר נוסעים בירושלים. סקר זה מאפשר לבחון את מגמות ההתנהגות של צרכני התחבורה הציבורית במערב ירושלים. תוצאות הסקר מראות כי כ-4,500 נסיעות בוצעו מדי יום, ובהם נסעו למעלה מ-350,000 איש בממוצע (ממוצע של כ-78 נוסעים בנסיעה בקו). בהשוואה לסקר הקודם שבוצע בשנת 1997, בשנת 2005 חלה ירידה של כ-8% במספר הנוסעים

ובמספר הקווים העירוניים. יתכן שהסיבות לכך הן ארגון מחודש של מערך התחבורה, וירידה בביקוש לנסיעות באוטובוס.

המטרות העיקריות לשימוש בתחבורה הציבורית היו נסיעות לשכונות המגורים, תעסוקה, בילויים וסידורים. כאשר 38% מהנוסעים בסקר ציינו שמטרת נסיעתם היא לשכונת המגורים (בית), אחריה 22% לעבודה, 16% ללימודים, ו-17% לבילויים ולסידורים.

היעדים המרכזיים של הנוסעים בירושלים היו מרכז העיר (12%), שכונות החרדיות כגון גאולה (9%), כפר שאול-הר נוף (8%), רוממה (7%). וכן שכונות המגורים הגדולות הרחוקות יותר ממרכז העיר כמו רמות (5%), פסגת זאב (4%), גילה ונווה יעקב (3%).

חלוקת גילאי הנוסעים באוטובוסים		
שיעור הנוסעים באוטובוסים	שיעור האוכלוסייה	
6	35	עד 14
18	8	18-15
28	10	24-19
28	24	44-25
15	15	64-45
5	8	+65

התפלגות גילאי המשתמשים בתחבורה הציבורית שונה מהתפלגות הגיל באוכלוסיית העיר, מרכיב הילדים (עד גיל 14) קטן בצורה משמעותית משיעורם באוכלוסייה (6% משתמשים לעומת 35% באוכלוסייה) בעוד שיעורם של בני 19-24 גבוה משמעותית משיעורם באוכלוסייה (28% לעומת שיעורם באוכלוסייה 10%). המשמעות היא שבקרב בני 19-24 הביקוש לנסיעה באוטובוסים גבוה יחסית.

סקר שנערך בקרב סטודנטים באוניברסיטה העברית בשנת 2009 מעלה נתונים דומים - כ-66% מהסטודנטים אינם מחזיקים בבעלותם מכונית (לעומת 54% בקרב כלל אוכלוסיית העיר), וכ-80% מהסטודנטים עושים שימוש בתחבורה הציבורית.

יעדי הנסיעה העיקריים של הנוסעים מהשכונות בהן ריכוז גבוה של צעירים היו דומים ליעדים אליהם נסעו יתר הנוסעים - מרכזי התעסוקה (מרכז העיר, הדסה, האוניברסיטה) מוקדי הלימודים הגדולים (הר הצופים וגבעת רם) ומרכזי הבילויים והמסחר (מרכז העיר, המרכז החרדי). כך לדוגמה משכונת רחביה 12% מהנסיעות בוצעו למוסדות להשכלה גבוהה, ובשיעור דומה למרכז העיר, בנוסף כ-6% היו למרכז החרדי (מאה שערים, גאולה ומוסררה). מנחלאות (המהווה חלק ממרכז העיר) היעדים העיקריים היו לשכונת קרית היובל (7%) למוסדות להשכלה גבוהה (5%) ולמרכז החרדי (4%). מהשכונות המרוחקות ממרכז העיר שיעור הנסיעות למרכז היה גבוה, כך היעדים העיקריים משכונת הגבעה הצרפתית היו 19% למרכז העיר, 14% למוסדות להשכלה גבוהה, ו-8% לרמת אשכול (כולל גבעת המבתר). ומקרית היובל כ-23% נסעו למרכז העיר, 5% למוסדות להשכלה גבוהה ו-5% לבית החולים הדסה עין כרם.

מקורות וקישורים נוספים

תוכנית אב לתחבורה

מכון ירושלים לחקר ישראל, [השנתון הסטטיסטי לירושלים](http://www.jiis.org.il) (<http://www.jiis.org.il>)

אגודת הסטודנטים, [סקר תחבורה 2009](http://aguda.org.il/node/65702) (<http://aguda.org.il/node/65702>)

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [הסקר החברתי 2008](http://surveys.cbs.gov.il/Survey/survey.htm) (<http://surveys.cbs.gov.il/Survey/survey.htm>),

[סקר הוצאות משק הבית 2008](http://www.cbs.gov.il/webpub/pub/text_page.html?publ=25&CYear=2007&CMonth=1) (http://www.cbs.gov.il/webpub/pub/text_page.html?publ=25&CYear=2007&CMonth=1).

[ספירת תנועות בדרכים העירוניות](http://www.cbs.gov.il/webpub/pub/text_page.html?publ=42&CYear=2007&CMonth=1) (http://www.cbs.gov.il/webpub/pub/text_page.html?publ=42&CYear=2007&CMonth=1)