



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

הפעלת קווי לילה ובחינת השפעתם על תאונות הדרכים

כתיבה: ד"ר יניב רונן

ט' באייר תשע"ב

1 במאי 2012

אישור: שרון סופר, ראש צוות בכירה

עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

הכנסת, מרכז המחקר והמידע

קריית בן-גוריון, ירושלים 91950

טל': 02 - 6408240 / 1

פקס: 02 - 6496103

www.knesset.gov.il/mmm

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת דב חנין ועניינו הפעלת קווי אוטובוס ציבוריים בשעות הלילה המאוחרות (להלן: קווי לילה). הפעלת קווי לילה החלה בשנת 2007 ביוזמת משרד התחבורה ובשיתוף חברות האוטובוסים והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מטרתם של קווי הלילה היא לאפשר לצעירים לצאת לבלות ולחזור הביתה בשלום בלי להיחשף לסכנות הכרוכות בכך, ובהן נהיגה בשכרות, התנהגות מסוכנת בדרכים ונסיעה בטרמפים, ובלי להוציא סכומי כסף נכבדים על דלק, חנייה או נסיעה במוניות.¹ במסמך יוצגו הנושאים האלה:

- קווי הלילה הפועלים כיום;
 - נתונים על תאונות דרכים חמורות באזורים שפועלים בהם קווי לילה;
 - הערכת ההשפעה של קווי הלילה על מספר תאונות הדרכים עם נפגעים.
- מניתוח נתונים על תאונות הדרכים בערים הראשיות שמופעלים בהן קווי לילה עולה כי היתה ירידה מובהקת במספר תאונות הדרכים בהן. כפי שיוצג במסמך, חלק מהירידה במספר התאונות אפשר להסביר בהפעלת קווי הלילה, ולאור זה ראוי לבחון את הרחבת השירות לאזורים ולמועדים נוספים.

1. קווי הלילה הפועלים כיום

כיום מופעלים 41 קווי לילה, והם משרתים כ-50 ערים ומועצות מקומיות. קווי הלילה פועלים בלילות חמישי ומוצ"ש מחצות עד ארבע לפנות בוקר (00:00–04:00). בחופשת הקיץ ובימי חופשות התלמידים קווי הלילה פועלים בכל ימות השבוע פרט לליל שבת (הלילה שבין שישי לשבת). במקומות שבהם שירות האוטובוסים מופסק לפני חצות, קווי הלילה מופעלים משעה מוקדמת יותר. בחיפה ובסביבותיה חלק מקווי הלילה מופעלים גם בלילות שבת.

פעילות קווי הלילה החלה בשנת 2007 בירושלים, ואז הופעלו בעיר שבעה קווים. בשנת 2008 הופעלו בחיפה ובקריות שני קווים, ועליהם נוספו שני קווים בשנת 2009 ושלושה קווים בשנת 2011. בתל-אביב-יפו החלו לפעול קווי לילה בשנת 2009, ואז הופעלו תשעה קווים. בשנים 2010 ו-2011 נוספו עוד שני קווים בכל שנה. קווים נוספים נפתחו בראשון-לציון, בערי השרון ובנתניה (2009), וכן באשדוד, בלוד ובבאר-שבע (2011). כאמור, בסך הכול פועלים 41 קווים, שמשרתים כ-50 ערים ומועצות מקומיות.

רשימת הקווים המלאה [ראו בנספח](#).

¹ אתר האינטרנט "קווי לילה", <http://www.kav-layla.co.il/item.aspx?itemId=24>, כניסה: 21 בדצמבר 2011.



1.1. השימוש והתועלת בקווי הלילה²

ממחקר שנערך באגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה על פעילות קווי הלילה בקיץ 2011 עולה כי הם זוכים לביקוש רב, בעיקר בתקופת הקיץ. בתקופה זו השתמשו בהם כ-52,000 נוסעים בכל שבוע. לפי המחקר, 19% מכלל הנוסעים עושים זאת כדי שיוכלו לצרוך אלכוהול בלא חשש. המשמעות של ממצא זה היא הפחתה של כ-10,000 נהגים בשבוע בכבישים בשעות הלילה, שללא קווי הלילה ייתכן שהיו נוהגים תחת השפעת אלכוהול. עוד נמצא במחקר כי ל-46% מכלל הנוסעים בקווי הלילה היתה אפשרות לנסוע ברכב פרטי.

במחקר נמצא גם כי קווי הלילה משמשים בעיקר צעירים: 80% מכלל הנוסעים הם מתחת לגיל 24. הקבוצה הגדולה ביותר של נוסעים הם בגילי 15–18, שהם 35% מכלל הנוסעים. 44% מכלל הנוסעים הם בגילי 18–24, איחוד של שתי קבוצות גיל שיוצרות יחד קבוצה אחת שאפשר להגדירה "קבוצת הנהגים הצעירים".

בשנת 2010 היו נהגים צעירים מעורבים ב-21% מכלל התאונות החמורות שהיו מעורבים בהן נהגים באותה שנה (522 מ-2,461 התאונות החמורות שהיו באותה שנה).³ נהגים צעירים היו באותה שנה 15% מכלל המורשים לנהוג, כלומר חלקם של נהגים צעירים בתאונות החמורות גדול מאוד יחסית לחלקם בכלל הנהגים. מכאן שבהסטת נהגים אלה מתחבורה פרטית לתחבורה ציבורית, במיוחד בשעות הלילה, יש פוטנציאל להפחתת תאונות הדרכים החמורות.

להלן הנתונים המלאים על התפלגות הנוסעים בקווי הלילה לפי גיל:

2% מכלל הנוסעים הם בני 15 ומטה;

35% הם בני 15–18;

28% הם בני 18–21;

16% הם בני 21–24;

17% הם בני 25–50;

2% הם בני 50 ומעלה.

מהמטרה נמסר כי הפעלת קווי הלילה עשויה לסייע בצמצום מספר כלי הרכב הנעים בדרכים ובאזורי הבילוי, וכך להפחית את הפוטנציאל להתרחשויות תאונות דרכים באותם אזורים, ובכלל. לפיכך עמדת המשטרה היא כי ראוי להגביר את המודעות הציבורית לפעילות קווי הלילה וליתרונותיהם במטרה לעודד את השימוש בהם על-ידי נהגים שפוקדים באופן תדיר את אזורי הבילוי.⁴

² פרק זה מבוסס על: מר יהודה אלבוז, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית וממלא-מקום סמנכ"ל יבשה במשרד התחבורה, מכתב, 21 בדצמבר 2011; מר דרור גנון, סגן מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 22 בדצמבר 2011.

³ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל, 2001–2010, יוני 2011, עמ' 91; הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, לוח 24.19: מורשים לנהוג, לפי שנת הוצאת רשיון וגיל.

⁴ סגן ניצב ערפיינמסר, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, מכתב, 9 בינואר 2012.



2. נתונים על תאונות דרכים באזורים ובזמנים שבהם מופעלים קווי הלילה

כדי לנסות לעמוד על השפעת קווי הלילה ביקשנו נתונים על תאונות הדרכים באזורים שבהם הקווים פועלים ובזמנים שבהם הם מופעלים. הנתונים שהתקבלו ממשרת ישראל ומהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הם על השנה שלפני הפעלת הקווים, על שנת תחילת הפעלת הקווים ועל שנתיים לאחר תחילת ההפעלה. הנתונים על התאונות הם מהשעות העיקריות שבהן הקווים פועלים, היינו חצות עד ארבע לפנות בוקר. הובאו בחשבון הימים שישי, שבת (בחופה והקריות) וראשון, אף שבחודשי הקיץ הקווים מופעלים מדי לילה.

נתוני השנתיים הראשונות (שנת תחילת ההפעלה והשנה שקדמה לה) הושוּו עם נתוני השנתיים העוקבות (שתי השנים שאחרי תחילת הפעלת הקווים).

התאונות שהובאו בחשבון הן תאונות חמורות, כלומר עם נפגעים⁵ הרוגים או פצועים קשה.

להלן פירוט נתוני משטרת ישראל ונתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אין חפיפה מלאה בין הנתונים, אם כי הם מצביעים על אותה מגמה, פרט לאזור הקריות, שבו יש הבדלים בין הנתונים (ראו להלן).

2.1. נתוני משטרת ישראל⁶

להלן נתונים שהתקבלו ממשרת ישראל על תאונות דרכים עם נפגעים בתחום העירוני והבין-עירוני בלילות שבהם פועלים קווי לילה.

ירושלים

סוג האזור	קטע	2006	2007	סך הכול לשנים 2006-2007	2008	2009	סך הכול לשנים 2008-2009	שיעור השינוי בין שתי התקופות
עירוני		53	45	98	48	41	89	-9%
בין-עירוני	מחלף הראל גינות סחרוב	1	2	3	1	1	2	-33%

⁵ תאונות עם נפגעים מסווגות כ"ד", היינו תאונות דרכים עם נפגעים שדווחו ונערכו בעניין חקירות משטרה. בתאונות כאלה נכללות כל התאונות הקטלניות ורוב התאונות הקשות, כלומר כאלה שבהן אושפז לפחות נפגע אחד ליותר מ-24 שעות, וחלק מהתאונות הקלות. ראו: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל, 2001-2010, יוני 2011, עמ' 95.

⁶ רב-פקד אילן גורן, ראש חוליית מחקר במשרת ישראל – אגף התנועה, דואר אלקטרוני, 17 באפריל 2012.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

סוג האזור	קטע	2008	2009	סך הכול לשנים 2008- 2009	2010	2011	סך הכול לשנים 2010-2011	שיעור השינוי בין שתי התקופות
עירוני		100	80	180	97	73	170	-6%
בין-עירוני	עין- הקורא- גנות	0	1	1	1	1	2	100%
	חולות- לה- גווארדיה	5	5	10	7	6	13	30%
	פולג- גלילות	11	3	14	3	2	5	-64%
	בן-שמון- קיבוץ- גלויות	5	3	8	4	1	5	-38%

חיפה והקריות

סוג האזור	קטע	2007	2008	סך הכול לשנים 2007- 2008	2009	2010	סך הכול לשנים 2009- 2010	שיעור השינוי בין שתי התקופות
בין- עירוני	צומת העמקים- צומת יגור	1	0	1	0	0	0	-100%
עירוני	חיפה	70	48	118	41	38	79	-33%
	קריית- ביאליק	6	0	6	4	2	6	0%
	קריית-אתא	4	3	7	8	6	14	100%
	קריית- מוצקין	1	1	2	0	1	1	-50%
	קריית-ים	5	0	5	2	2	4	-20%
	נשר	1	1	2	1	3	4	100%
	סך חיפה והקריות בתחום העירוני	87	53	140	57	53	110	-21%



מן הנתונים עולה כי בתחום העירוני חלה בשעות הפעילות של קווי הלילה ירידה במספר תאונות הדרכים עם נפגעים בשנתיים שלאחר תחילת הפעלת הקווים לעומת השנתיים שלפני הפעלתם. בתחום הבין-עירוני לא חל שינוי מובהק; יש קטעי דרך שבהם חלה ירידה ניכרת במספר תאונות הדרכים עם נפגעים ויש קטעי דרך שבהם חלה בין שתי התקופות עלייה במספר התאונות.

2.2. נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

להלן נתונים שהתקבלו מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים⁷ על תאונות דרכים עם נפגעים בתחום העירוני בלילות שבהם קווי הלילה פועלים, לפי ערים.

ירושלים

שנה	2006	2007	סך הכול לשנים 2006-2007	2008	2009	סך הכול לשנים 2008-2009	שיעור השינוי בין שתי התקופות
מספר התאונות	43	39	82	42	31	73	-11%

תל-אביב-יפו

שנה	2008	2009	סך הכול לשנים 2007-2006	2010	2011	סך הכול לשנים 2009-2008	שיעור השינוי בין שתי התקופות
מספר התאונות	80	67	147	82	61	143	-3%

⁷ הנתונים התקבלו ממאגר המידע של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים על-ידיהגב' רינת צאיג, מנהלת תחום ניהול ידע ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דואר אלקטרוני, 23 באפריל 2011. בתחום הבין-עירוני לא היה אפשר להפיק מבסיס הנתונים של הרשות את נתוני תאונות הדרכים בשל שוני בהגדרת קטעי הדרך.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

שנה קטע	2007	2008	סך הכול לשנים 2007-2008	2009	2010	סך הכול לשנים 2009-2010	שיעור השינוי בין שתי התקופות
מספר התאונות לפי קטע	61	36	97	28	31	59	-39%
קריית- ביאליק	1	0	1	0	1	1	0%
קריית- מוצקין	0	0	0	1	1	2	0%
קריית- אתא	3	2	5	7	5	12	140%
קריית-ים	4	0	4	1	1	2	-50%
נשר	1	1	2	1	2	3	50%
סך הכול חיפה והקריות	70	39	109	38	41	79	-28%

נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים עולים בקנה אחד עם נתוני המשטרה בכל הקשור להצבעה על מגמת ירידה במספר תאונות הדרכים החמורות בשעות שבהן מופעלים קווי הלילה בהשוואה בין התקופה שלפני הפעלתם לתקופת הפעלתם, אף שאין אחידות מלאה בנתונים, למשל בתל-אביב-יפו נתוני הרשות מראים ירידה של 3% לעומת 6% לפי נתוני המשטרה, ובחיפה ובקריות נתוני הרשות מצביעים על ירידה של 28% לעומת ירידה של 21% לפי נתוני המשטרה.

3. נתונים על תאונות דרכים עם נפגעים בערים שבהן מופעלים קווי לילה ובשאר הארץ

בטבלה שלהלן מוצגים נתונים על תאונות דרכים עם נפגעים בירושלים, בתל-אביב-יפו ובחיפה בזמני ההפעלה של קווי לילה כמוצג בסעיף 2 בהשוואה לכלל תאונות הדרכים עם נפגעים באותן ערים בשנים 2006 – 2011. מטרת ההשוואה היא לעמוד על המגמה הכללית של מספר התאונות באותן ערים בשנתיים שלפני הפעלת קווי הלילה ובשנתיים שאחרי הפעלת קווי הלילה, בהשוואה למגמה של מספר התאונות בזמני הפעלת קווי הלילה.

עבור כל עיר מוצגים נתונים על התאונות במשך ארבע שנים, בהתאם לשנת תחילת ההפעלה של קווי הלילה באותה עיר. מקור הנתונים הוא הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.⁸

⁸ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל, 2001–2010, יוני 2011, עמ' 161, 1168–212.

שיעור השינוי בין שתי התקופות: לפני ואחרי תחילת הפעלת הקווים	2011	2010	2009	2008	2007	2006		
-11%			31	42	39	43	מספר התאונות לפי מועדי הפעלת הקווים	ירושלים
-6%			5,596	5,711	5,932	6,116	מספר התאונות הכולל	
-3%	61	82	67	80			מספר התאונות לפי מועדי הפעלת הקווים	תל אביב-יפו
-19%	6,930	8,237	9,282	9,506			מספר התאונות הכולל	
-39%		31	28	36	61		מספר התאונות לפי מועדי הפעלת הקווים	חיפה
-13%		3,881	4,652	4,776	5,019		מספר התאונות הכולל	

מההשוואה אפשר לראות שבירושלים ובחיפה שיעור הירידה במספר תאונות הדרכים עם נפגעים בזמנים שבהם קווי הלילה פועלים היה גדול משיעור הירידה הכללית במספר התאונות. בתל-אביב-יפו, לעומת זאת, הירידה הכללית במספר התאונות היתה גדולה בהרבה מהירידה במספר התאונות בזמנים שבהם קווי הלילה פועלים. הפער המשמעותי ביותר בנתונים הוא בחיפה, שבה הקווים מופעלים בכל לילות סוף השבוע.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

השוואה נוספת שעשויה ללמד על השפעת קווי הלילה היא השוואת כלל תאונות הדרכים עם נפגעים בכל ערי הארץ לעומת אותן תאונות בערים ירושלים, תל-אביב-יפו וחיפה, שבהן קווי הלילה מופעלים, בשנים 2006–2010.⁹ להלן ההשוואה:

שנה	2006	2007	2008	2009	2010	שיעור השינוי: לעומת 2006
סך כל התאונות עם נפגעים בכל ערי הארץ	65,197	64,529	60,936	59,878	55,487	-15%
סך כל התאונות עם נפגעים בירושלים, בתל-אביב-יפו וחיפה	21,208	20,965	19,993	19,530	16,842	-21%

לפי הטבלה, בשנים 2008–2009 חלה ירידה של 7% במספר התאונות עם נפגעים בכלל ערי הארץ לעומת השנים 2006–2007. בדומה לכך, בשלוש הערים חלה באותן שנים ירידה של 6% במספר התאונות עם נפגעים. בשנים 2009–2010 חלה בכל ערי הארץ ירידה של כ-8% לעומת השנים 2007–2008. בשלוש הערים חלה באותה תקופה ירידה של 11% במספר התאונות עם נפגעים.

בסך הכול חלה בכל ערי הארץ ירידה של 15% במספר התאונות עם נפגעים בכל ימות השבוע בין שנת 2006 ושנת 2010. באותן שנים חלה בירושלים, בתל-אביב-יפו וחיפה יחד ירידה של 21% במספר התאונות עם נפגעים, כלומר בערים שבהן מופעלים קווי לילה היתה הירידה במספר התאונות עם נפגעים גדולה ב-40% מהירידה במספר התאונות עם נפגעים בכלל הערים.

4. סיכום

בערים שמופעלים בהן קווי לילה היתה בשנים האחרונות ירידה ניכרת במספר תאונות הדרכים עם נפגעים. אומנם בכל הארץ חלה ירידה במספר תאונות הדרכים עם נפגעים בתקופה המקבילה לתקופת ההפעלה של קווי הלילה, אולם הירידה בשיעור התאונות בירושלים, בתל-אביב-יפו וחיפה, שבהן הקווים פועלים, היתה גדולה יותר באופן מובהק, ולכן אפשר להניח שיש לקווי הלילה תרומה לירידה במספר התאונות עם נפגעים באזורים שבהם הם מופעלים, ומכאן שגם להפחתת מספר הנפגעים בנפש. מסקנה זו עולה בקנה אחד עם תוצאות הסקר שערך משרד התחבורה, ולפיו קווי הלילה משמשים בעיקר צעירים מתחת לגיל 24, שכאמור שיעור המעורבות שלהם בתאונות חמורות גבוה. מסקנה זו עולה בקנה אחד גם עם הנתון (גם הוא מסקר של משרד התחבורה) שלפיו 46% מכלל הנוסעים בקווי הלילה היו יכולים לעשות את הנסיעה ברכב פרטי.

יצוין כי אין למשטרת ישראל מידע על צריכת אלכוהול בקרב נהגים בתקופה שנבדקה. המשטרה ערכה עד כה סקר אחד שנבדקה בו רמת האלכוהול בקרב נהגים בשעות הלילה, בחודש נובמבר 2011. סקר זה נעשה לצורך הכנת בסיס נתונים, כלומר סקרי אלכוהול שייערכו בעתיד, אם ייערכו, יתייחסו לנתוני סוף שנת 2011 כאל נתוני בסיס.¹⁰

⁹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל, 2001 – 2010, יוני 2011, עמ' 36, 161, 168 ו-212.

¹⁰ רב-פקד אילן גורן, מדור מחקר באגף התנועה של משטרת ישראל, שיחת טלפון, 3 באפריל 2012.



מקורות

מסמכי הממשלה

- הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל, 2001–2010, יוני 2011.

מכתבים, פגישות ושיחות טלפון

- אלבוז יהודה, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית וממלא-מקום סמנכ"ל יבשה במשרד התחבורה, מכתב, 21 בדצמבר 2011 ;
- גורן אילן, רב-פקד, מדור מחקר באגף התנועה של משטרת ישראל, שיחת טלפון, 3 באפריל 2012; דואר אלקטרוני, 17 באפריל 2012.
- גנון דרור, סגן מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 22 בדצמבר 2011.
- פיינמסר עירן, סגן ניצב, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, מכתבים, 9 בינואר 2012 ו-7 במרס 2012.
- צאיג רינת, מנהלת תחום ניהול ידע ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, פגישה, 5 במרס 2011, דואר אלקטרוני, 23 באפריל 2012.

אתרי אינטרנט

- אתר "קווי לילה", www.kav-layla.co.il, כניסה : 21 בדצמבר 2011.



נספח: רשימת קווי הלילה הפועלים כיום, לפי שנת הפעלת הקו¹¹

מס' סידורי	מס' קו	מוצא	יעד	עובר דרך	שנת תחילת הפעלה
1.	101	מעלה-אדומים	ירושלים		2007
2.	102	ירושלים	ירושלים		2007
3.	103	ירושלים	ירושלים		2007
4.	104	מבשרת-ציון	ירושלים		2007
5.	105	גבעת-זאב	ירושלים		2007
6.	106	ירושלים	ירושלים		2007
7.	107	ירושלים	ירושלים		2007
8.	200	קריית-מוצקין	חיפה		2008
9.	210	קריית-ביאליק	קריית-אתא	קריית-חיים, קריית-מוצקין, קריית-ים	2008
10.	205	טירת-כרמל	חיפה		2009
11.	207	נשר	חיפה		2009
12.	221	ראשון-לציון	ראשון-לציון		2009
13.	229	כפר-סבא	הרצלייה		2009
14.	230	רעננה	תל-אביב	רמת-השרון	2009
15.	289	חולון	תל-אביב		2009
16.	333	אשדוד	תל-אביב	יבנה	2009
17.	404	תל-אביב	תל-אביב		2009
18.	416	תל-אביב	תל-אביב		2009
19.	418	בת-ים	תל-אביב		2009
20.	463	גבעת-שמואל	תל-אביב	רמת-גן, גבעתיים	2009
21.	466	פתח-תקווה	תל-אביב		2009
22.	480	תל-אביב	ירושלים		2009
23.	555	פתח-תקווה	תל-אביב	קריית-אוננו, סביון, יהוד-מונסון, אור-יהודה	2009
24.	610	נתניה	תל-אביב		2009
25.	18	נתניה	נתניה		2009
26.	19	נתניה	נתניה		2009

¹¹ מר יהודה אלבוז, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית וממלא-מקום סמנכ"ל יבשה במשרד התחבורה, מכתב, 21 בדצמבר 2011; אתר "קווי לילה", <http://www.kav-layla.co.il/item.aspx?itemId=24>, כניסה: 21 בדצמבר 2011.



2010		ת"א	מודיעין	222	.27
2010	הוד-השרון	תל-אביב	כפר-סבא	231	.28
2010	נס-ציונה, ראשון-לציון, חולון	תל-אביב	רחובות	273	.29
2010		תל-אביב	תל-אביב	405	.30
2011		אשדוד	אשדוד	111	.31
2011	בני-עיי"ש, גן-יבנה	אשדוד	קריית-מלאכי	114	.32
2011		ירושלים	בית-שמש	115	.33
2011		באר-שבע	להבים	147	.34
2011		חיפה	יוקנעם	190	.35
2011	קריית-טבעון	רמת-ישי	יוקנעם	191	.36
2011	עיספיא	חיפה	דאלית-אל-כרמל	192	.37
2011	קריית-טבעון	חיפה	עפולה	193	.38
2011	רמלה, באר-יעקב	ראשון-לציון	לוד	246	.39
2011		תל-אביב	אריאל	444	.40
2011		תל-אביב	ראש-העין	566	.41

