

מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון

דו"ח מסכם - הרצליה:

מתוך סקר נוסעים הרצליה, חדרה, טייבה, כפר סבא, נתניה
וקלנסווה, אוגוסט- דצמבר 2018



תוכן עניינים

3.....	מבוא	1.
3.....	תיאור שיטת המחקר	1.1.
4.....	שאלון	1.2.
4.....	היענות לסקר	1.3.
5.....	ממצאי הסקר – נתונים כללים והשוואתיים	2.
5.....	מאפיינים דמוגרפיים	2.1.
6.....	הרגלי שימוש באמצעי נסיעה	2.2.
7.....	מוצא-יעד	2.3.
12.....	שביעות רצון - אוטובוס	2.4.
14.....	שביעות רצון – רכבת	2.5.
17.....	הפחתת שימוש ברכב פרטי – שיפורים במערכת התחבורה	2.6.
18	מלל חופשי	2.7.
19.....	סיכום הממצאים ההשוואתיים- כל הרשויות	2.8.
20.....	ממצאי הסקר בהרצליה	3.
20.....	מאפייני המדגם בהרצליה	3.1.
20.....	הרגלי שימוש באמצעי נסיעה	3.2.
23.....	מוצא-יעד	3.3.
28.....	תחנת הרכבת הרצליה	3.4.
28.....	שביעות רצון - תחבורה ציבורית	3.5.
29.....	הפחתת שימוש ברכב פרטי	3.6.
31.....	פערי שירות	4.
31	רכבת הרצליה	4.1.
33	אוטובוסים	4.2.
36.....	רשת שבילי האופניים – מצב קיים	4.3.

1. מבוא

סקר זה בוצע במסגרת מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון, בו שותפות הרשויות המקומיות הרצליה, חדרה, טיבה, כפר סבא, נתניה וקלנסווה. המיזם מקדם פרויקטי תחבורה בתחומים: קידום וייעול תחבורה ציבורית, נגישות לאזורי תעסוקה, נגישות לתחנות רכבת, תחבורה שיתופית, שיתוף אופניים, ועידוד הליכתיות.

הסקר תוכנן ונוסח ע"י המכון לחקר התחבורה בטכניון בשיתוף עם הארגונים המובילים את המיזם, מכון ירושלים למחקרי מדיניות, תחבורה היום ומחר, 15 דקות וישראל בשביל אופניים. הפצת הסקר בוצעה ע"י הארגונים המובילים את המיזם, בסיוע הרשויות השותפות. הניתוח ועיבוד הנתונים בוצע ע"י המכון לחקר התחבורה בטכניון.

מטרת הסקר היא לספק בסיס נתונים לקבלת החלטות מושכלת עבור הפרויקטים התחבורתיים המתוכננים במסגרת המיזם. נוסח השאלון התמקד בצרכים של נוסעים יוממיים לעבודה/ לימודים/ סידורים.

תוצרי הסקר המוצגים בדו"ח זה כוללים:

- מאפיינים המדגם
 - מוצא יעד
 - הרגלי נסיעה
 - שביעות רצון משירותי תחבורה קיימים (אוטובוס / ורכבת). הדגש על מדדי שביעות רצון שהפרויקטים המתוכננים במסגרת המיזם יכולים להשפיע עליהם
 - שיפורים שיכולים להפחית שימוש ברכב פרטי ולעודד פתרונות תחבורה מקיימת (תחבורה ציבורית, תחבורה שיתופית, תשתיות הליכה ואופניים)
 - סיכום
- להלן מוצגים ממצאי הסקר. פרק 2 כולל ממצאים כלליים והשוואתיים של הסקר, ופרק 3 ממצאי הסקר בעיר הרצליה.

1.1. תיאור שיטת המחקר

אוכלוסיית המחקר: אנשים מעל גיל 18 המתגוררים או עובדים באחת הרשויות השותפות במיזם. הסקר יועד למשתמשי הרכב הפרטי ולנוסעי התחבורה הציבורית.

מדגם: מדגם מסוג נוחות. בוצע מעקב שוטף ששימש לדיוק הקריטריונים לפרסום הממומן על מנת לוודא ייצוג מינימאלי של חתכי אוכלוסייה שונים מכל אחת מהרשויות השותפות במיזם.

גרסאות: הסקר הופץ בגרסאות ממוחשבות בשפה העברית והערבית

אמצעי ההפצה ואיסוף הנתונים: הסקר הופץ באמצעים ממוחשבים. הפצה ע"י הרשויות המקומיות לרשימות תפוצה קיימות או במידה חברתית, הפצה ע"י מינהלות אזורי תעסוקה, קבוצות פייסבוק רלוונטיות, ופרסום ממומן בפייסבוק בעברית וערבית שהתמקד באוכלוסיית הרשויות השותפות.

מועד הפצת הסקר: אוגוסט-דצמבר 2018.

חשוב להדגיש כי תכנון הסקר לא היה מכוון דווקא לקבלת מדגם מייצג של כלל האוכלוסייה. קבוצות אוכלוסייה שאינן משתמשות באמצעים ממוחשבים ומדיה חברתית אינן מיוצגות בסקר זה. הסקר כשלעצמו אינו מיועד לצורכי תכנון שירותי תחבורה ציבורית אולם הנתונים שהתקבלו יכולים להשלים אמצעי איסוף נתונים קיימים, במיוחד בסיס הנתונים שהתקבל מנוסעי הרכב הפרטי שבד"כ אינם מיוצגים בחלק מסקרי התחבורה המבוצעים On-Board.

מסמך זה מהווה מסמך עבודה פנימי במסגרת הפרויקט, מנוסח ומעוצב בהתאם לצורכי הפרויקט.

1.2. שאלון

השאלון הורכב מ 24 שאלות. החלקים העיקריים של השאלון כללו:

- שאלות סינון (מגורים/עבודה, גיל)
- מוצא ויעד הנסיעה הנפוצה ביותר שמבצעים (מוצא: ישוב ורחוב – שאלות חובה, בחירה מתוך רשימת הישובים/ רחובות, מספר בית - בחירה יעד: ישוב – חובה, רחוב ומספר בית - בחירה)
- זמינות רכב ותדירות שימוש באמצעי נסיעה שונים
- הרגלי נסיעה: אמצעים המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר, שעות הנסיעה (הלך/חזור), מטרת הנסיעה
- שביעות רצון מהנסיעה באוטובוס ורכבת (רק מי שנסע באוטובוס / רכבת).
- עמדות מוצהרות לגבי שיפורים במערכת התחבורה שיכולים להפחית שימוש ברכב פרטי לטובת תחבורה מקיימת (תחבורה ציבורית, אופניים, תחבורה שיתופית)
- שאלון עמדות
- מאפיינים דמוגרפיים

1.3. היענות לסקר

סה"כ התקבלו 9,066 שאלונים. בוצע טיוב נתונים. שאלון תקין חייב לקיים את כל התנאים שלהלן:

- גר או עובד באחת מהרשויות השותפות בפרויקט או עובד ברעננה
- מעל גיל 18
- ענה על שאלות המוצא והיעד.

בטבלה 1 סיכום השאלונים שהתקבלו וכמות השאלונים התקינים. הנתונים מפולחים לפי אמצעי ההפצה ושפת השאלון (ערבית/עברית). בטבלה 2 כמות השאלונים התקינים לפי יישוב.

שפה	אמצעי הפצה	כמות שאלונים שהתקבלה	כמות שאלונים תקינים	שאלונים תקינים לפי שפה
עברית	פייסבוק ממומן – עברית	4,996	3,652	4,398
	ערוצי הפצה ישירים (פייסבוק, רשימות תפוצה במייל) – עברית	2,259	1,746	
	פייסבוק ממומן – ערבית	1,715	870	
ערבית	ערוצי הפצה ישירים (פייסבוק, רשימות תפוצה במייל) – ערבית	96	93	963
סה"כ	כלל אמצעי ההפצה	9,066	5,361	

טבלה 1: כמות העונים לסקר לפי אמצעי הפצה ושפה

כמות התושבים	כמות העונים	יישוב
93,116	839	הרצליה
91,707	906	חדרה
41,577	592	טייבה
98,981	850	כפר סבא
210,834	898	נתניה
21,893	353	קלנסווה

-	923 5,361	מתגוררים ביישוב אחר ועובדים בשרון סה"כ
---	--------------	--

טבלה 2: מספר השאלונים התקינים בכל יישוב

2. ממצאי הסקר - נתונים כללים והשוואתיים

בפרק זה מוצגים ממצאי הסקר של כלל הרשויות השותפות במיזם.

2.1 מאפיינים דמוגרפיים

מאפיינים דמוגרפיים של המדגם מוצגים ב- טבלה 3 (גיל), טבלה 4 (מגדר) טבלה 5 (מעמד תעסוקתי), טבלה 6 (רכב פרטי) ובאזור 1.

מרבית העונים לשאלונים בעברית (80-85%) הינם בגילאים 25-54. לעומת השאלונים בערבית שכ- 90% מהעונים הינם בגילאים 18-44.

ההתפלגות לפי מגדר כמעט זהה (בטווח שבין 45-55%) למעט טייבה שבה אחוז הנשים עומד על 60%. מרבית העונים הינם שכירים, ולכ- 15-25% אין רכב פרטי.

קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	גיל
85	70	30	163	27	34	עד 24
71	284	203	106	198	244	25-34
35	190	224	46	184	194	35-44
9	91	152	36	152	137	45-54
5	48	72	3	87	47	55-64
0	14	9	1	20	31	65+

טבלה 3: התפלגות גילאי העונים

קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	מגדר
104	336	360	140	350	315	זכר
101	356	341	215	329	351	נקבה

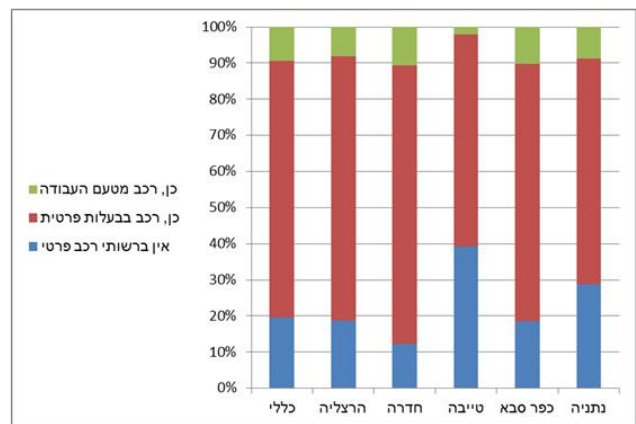
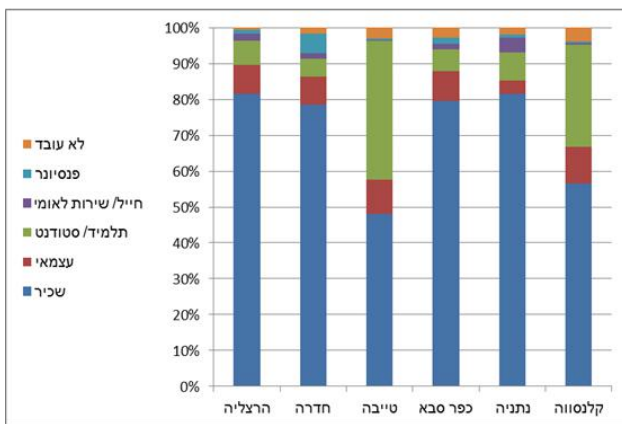
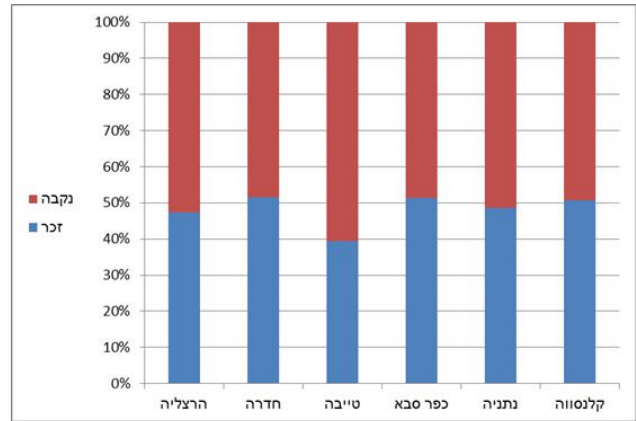
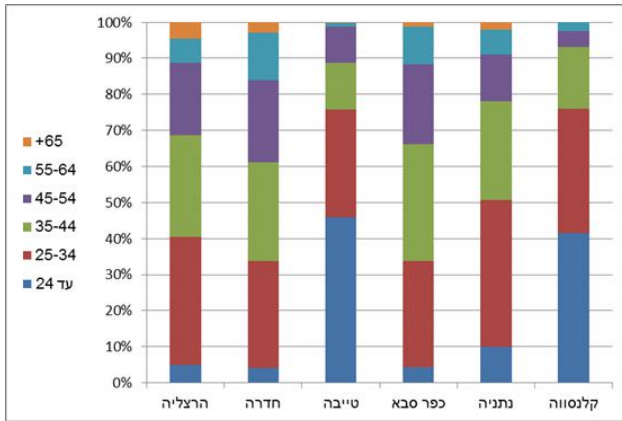
טבלה 4: התפלגות מגדר העונים

קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	מעמד תעסוקתי
117	562	555	171	532	540	שכיר
21	25	58	34	52	54	עצמאי
59	54	41	138	34	45	תלמיד/סטודנט
1	29	12	1	10	13	חייל/שירות לאומי
1	6	12	1	38	7	פנסיונר
8	13	19	11	11	4	לא עובד

טבלה 5: התפלגות המעמד התעסוקתי של העונים

קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	רכב פרטי
80	258	157	231	110	157	אין רכב פרטי
259	561	606	347	699	613	רכב בבעלות פרטית
13	78	86	12	96	69	רכב מטעם העבודה

טבלה 6 : זמינות של רכב פרטי



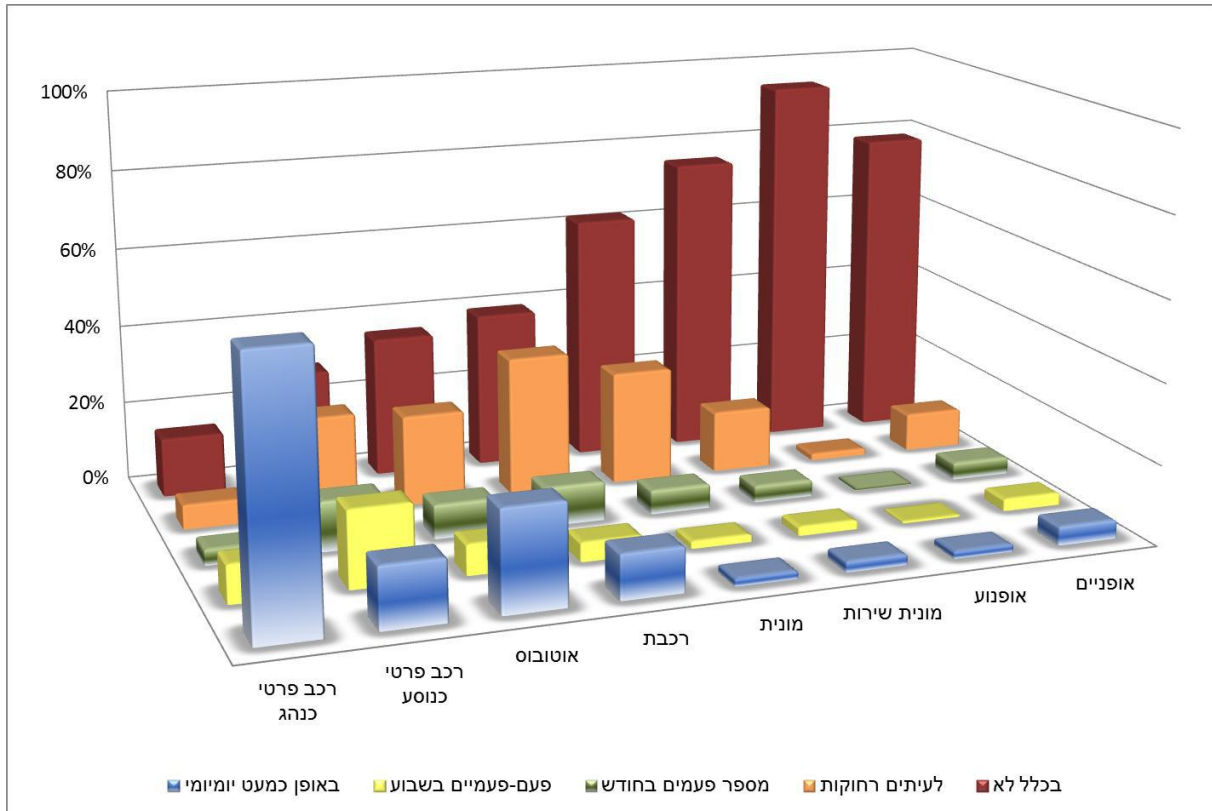
איור 1 – מאפיינים דמוגרפיים של האוכלוסייה

2.2 הרגלי שימוש באמצעי נסיעה

בטבלה 7 ואיור 2 תדירות השימוש באמצעי הנסיעה השונים. 65% מהעונים משתמשים ברכב פרטי באופן כמעט יומיומי, ו- 20% משתמשים באוטובוס באופן יומיומי. 39% לא משתמשים כלל ברכבת ו- 36% לא משתמשים כלל באוטובוס. 8% מהעונים משתמשים באופניים לפחות פעם בשבוע.

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
252	100	144	80	599	1369	811	3507	באופן כמעט יומיומי
163	29	121	100	258	409	1023	509	פעם-פעמיים בשבוע
230	31	223	322	520	454	667	211	מספר פעמים בחודש
518	92	837	1526	1868	1218	1326	331	לעיתים רחוקות
4193	5104	4031	3328	2111	1906	1529	798	בכלל לא

טבלה 7: תדירות השימוש באמצעי הנסיעה השונים



איור 2: תדירות השימוש באמצעי הנסיעה השונים

בנוסף לשאלה הכללית על תדירות שימוש באמצעי נסיעה (טבלה 7), השאלון התמקד בנסיעה הנפוצה ביותר שהעונים לסקר מבצעים (נסיעה יוממית לעבודה/למודים וכו') כמוצג בטבלה 8. 51% מהעונים משתמשים ברכב פרטי בלבד, 27% בתח"צ ואופניים ו- 22% משלבים תחבורה ציבורית עם רכב פרטי. 56% מהנסיעות המשלבות רכב פרטי ותחבורה ציבורית / אופניים כוללות נסיעה ברכבת.

קיימת שונות בהתפלגות אמצעי הנסיעה לפי יישוב. כאשר רק בטייבה ונתניה אחוז הנסיעות המבוצעות רק ברכב פרטי נמוך מ- 50%.

קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	כלל העונים	
65%	41%	53%	44%	51%	57%	51%	רכב פרטי בלבד
18%	36%	29%	32%	21%	24%	27%	תח"צ ואופניים בלבד
17%	23%	19%	24%	28%	20%	22%	שילוב של רכב פרטי ואמצעים נוספים

טבלה 8: אמצעי נסיעה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר

2.3 מוצא-יעד

כאמור הסקר התמקד בתושבים המתגוררים או עובדים באחד הישובים השותפים במיזם. העונים לסקר התבקשו לציין את עיר המוצא (שאלת חובה), רחוב (שאלת חובה עבור המוצא ושאלת בחירה עבור היעד), מספר בית (שאלת בחירה).

נתוני מוצא-יעד מוצגים בטבלה 9 במספרים ובטבלה 10 התפלגות הנסיעות באחוזים.

חשוב להדגיש שלשיטת ומיקום הפצת הסקר השפעה על הממצאים שהתקבלו. הממצאים מעידים על ביקושים אולם ההתפלגויות והאחוזים אינם משקפים את הביקוש מאחר והמדגם אינו מייצג.

ממצאים עיקריים:

- פיזור גדול של יעדי נסיעה.
- היעד הבולט ביותר הינו תל-אביב (כרבע מכלל הנסיעות).
- אחוז גבוה של נסיעות בתוך היישוב, בעיקר הרצליה, חדרה ונתניה. אחוז נסיעות הגבוה בערים אלה נובע בין היתר מאזורי התעסוקה ביישוב.
- אחוז נסיעות גבוה מטייבה וקלנסווה לכפר סבא.
- ניתוח מפורט של מוצא-יעד עבור כל יישוב בהמשך.

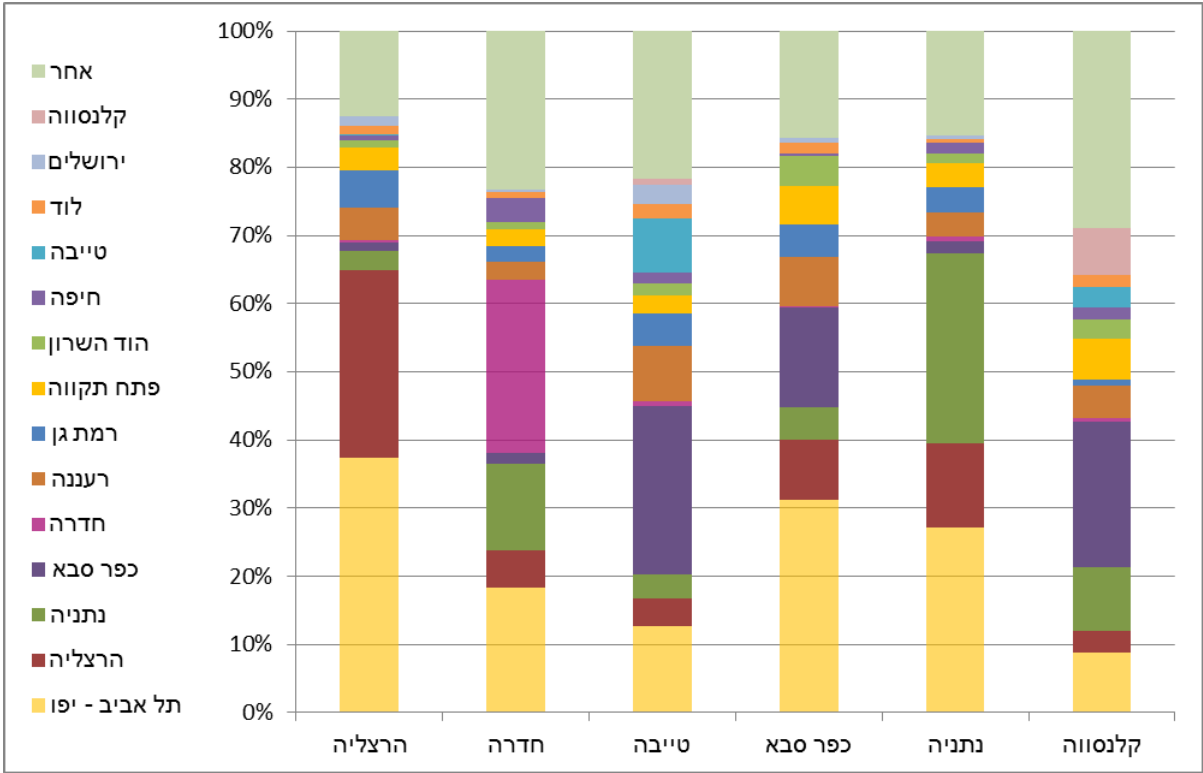
מוצא								סה"כ ליעד
קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	סה"כ		
11	111	75	24	50	230	501	הרצליה	
2	6	2	5	229	2	246	חדרה	
11	0	0	47	1	1	60	טייבה	
75	16	124	145	14	11	385	כפר סבא	
33	249	40	21	115	24	482	נתניה	
24	0	0	5	0	0	29	קלנסווה	
31	244	265	75	166	314	1095	תל אביב – יפו	
17	32	61	47	25	40	222	רעננה	
3	34	41	28	21	46	173	רמת גן	
21	31	48	16	22	28	166	פתח תקווה	
10	12	37	11	9	9	88	הוד השרון	
6	15	4	9	32	7	73	חיפה	
6	4	13	12	8	10	53	לוד	
0	6	6	17	2	12	43	ירושלים	
8	5	5	4	2	15	39	רמת השרון	
1	8	8	1	3	14	35	ראשון לציון	
0	6	14	1	0	12	33	בני ברק	
1	1	0	0	30	0	32	פרדס חנה-כרכור	
0	5	0	0	25	1	31	קיסריה	
1	5	11	4	3	5	29	ראש העין	
0	1	2	0	17	0	19	אור עקיבא	
91	106	93	118	131	58	597	אחר	
352	897	849	590	905	839	4,431	סה"כ	

טבלה 9: טבלת מוצא יעד

מוצא						
קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	
3%	12%	9%	4%	6%	27%	הרצליה
1%	1%	0%	1%	25%	0%	חדרה
3%	0%	0%	8%	0%	0%	טייבה
21%	2%	15%	25%	2%	1%	כפר סבא
9%	28%	5%	4%	13%	3%	נתניה
7%	0%	0%	1%	0%	0%	קלנסווה
9%	27%	31%	13%	18%	37%	תל אביב - יפו
5%	4%	7%	8%	3%	5%	רעננה
1%	4%	5%	5%	2%	5%	רמת גן
6%	3%	6%	3%	2%	3%	פתח תקווה
3%	1%	4%	2%	1%	1%	הוד השרון
2%	2%	0%	2%	4%	1%	חיפה
2%	0%	2%	2%	1%	1%	לוד
0%	1%	1%	3%	0%	1%	ירושלים
2%	1%	1%	1%	0%	2%	רמת השרון
0%	1%	1%	0%	0%	2%	ראשון לציון
0%	1%	2%	0%	0%	1%	בני ברק
0%	0%	0%	0%	3%	0%	פרדס חנה-כרכור
0%	1%	0%	0%	3%	0%	קיסריה
0%	1%	1%	1%	0%	1%	ראש העין
0%	0%	0%	0%	2%	0%	אור עקיבא
26%	12%	11%	20%	14%	7%	אחר

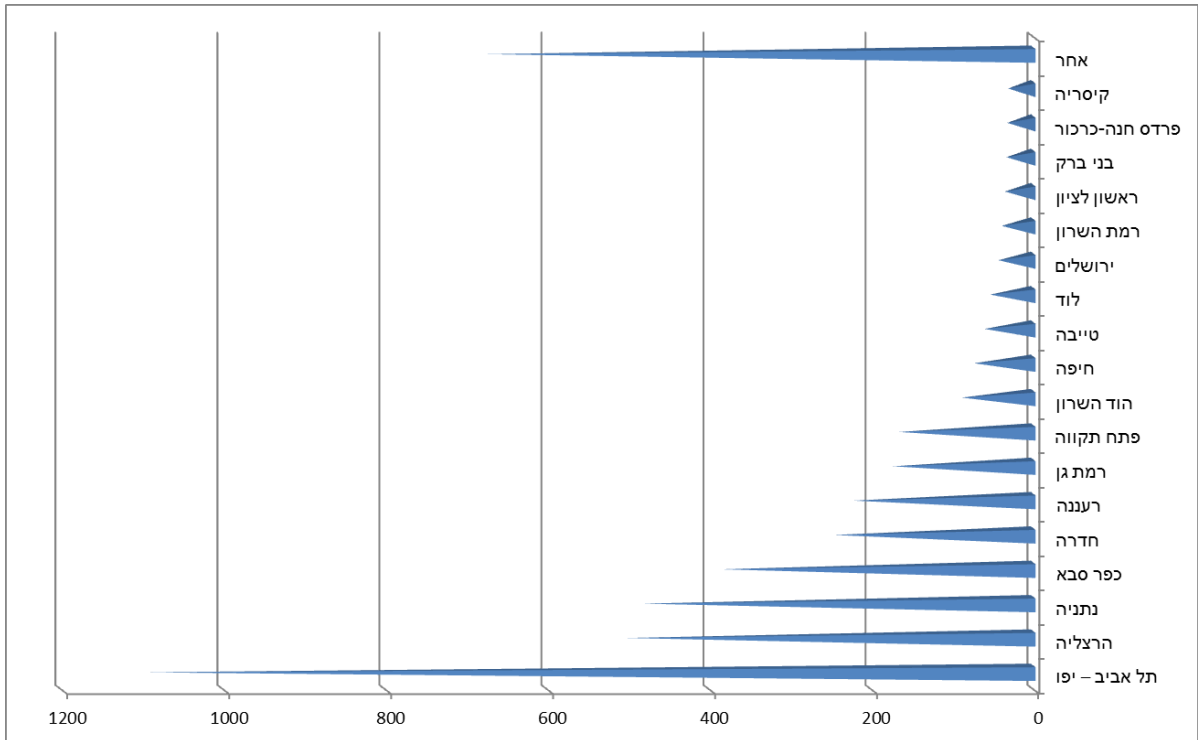
י
ע
ד

טבלה 10: מוצא יעד - אחוזים

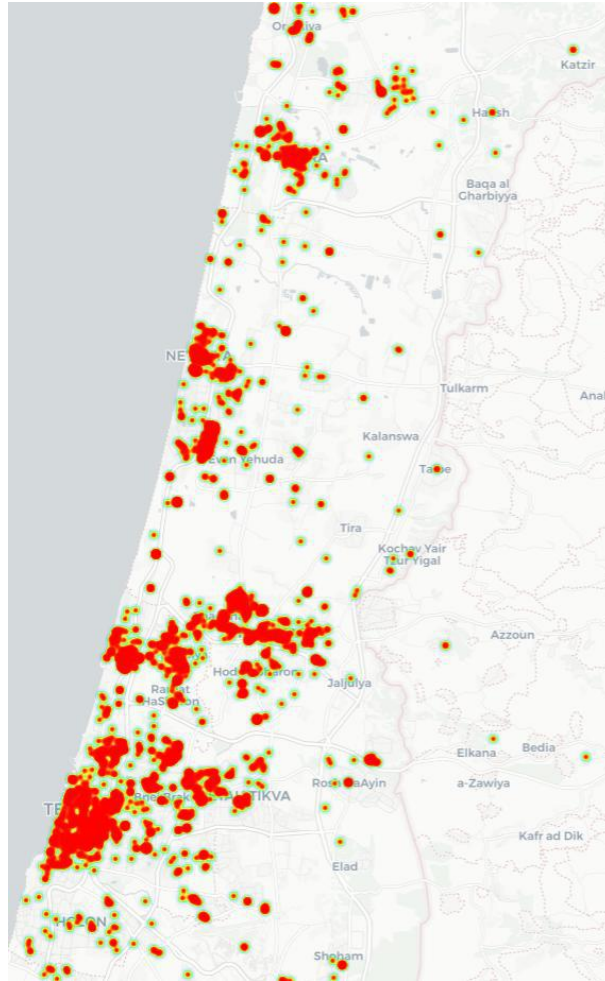


איור 3: התפלגות מוצא-יעד

באיור 4 מוצגים התפלגות יעדי הנסיעה. תל אביב הינה יעד הנסיעה הנפוץ ביותר. לאחר מכן הרצליה ונתניה, כאשר אזורי התעסוקה שבהם הינם מוקדי המשיכה העיקריים.



איור 4: התפלגות יעדי הנסיעה



איור 6: פיזור קואורדינטות היעד

2.4 שביעות רצון - אוטובוס

השאלה המתייחסת לשביעות רצון מנסיעה באוטובוס הוצגה לעונים שצינו שהם משתמשים באוטובוס בתדירות כלשהי (כלומר השאלה לא הוצגה למי שענה "בכלל לא" לגבי תדירות השימוש באוטובוס).

העונים התבקשו לדרג את מידת שביעות רצונם משמונה מדדי איכות שירות בסולם של 1-5 (כאשר 5 מרוצה במידה רבה ו 1 לא מרוצה בכלל). בנוסף העונים יכלו לציין שהמדד לא רלוונטי.

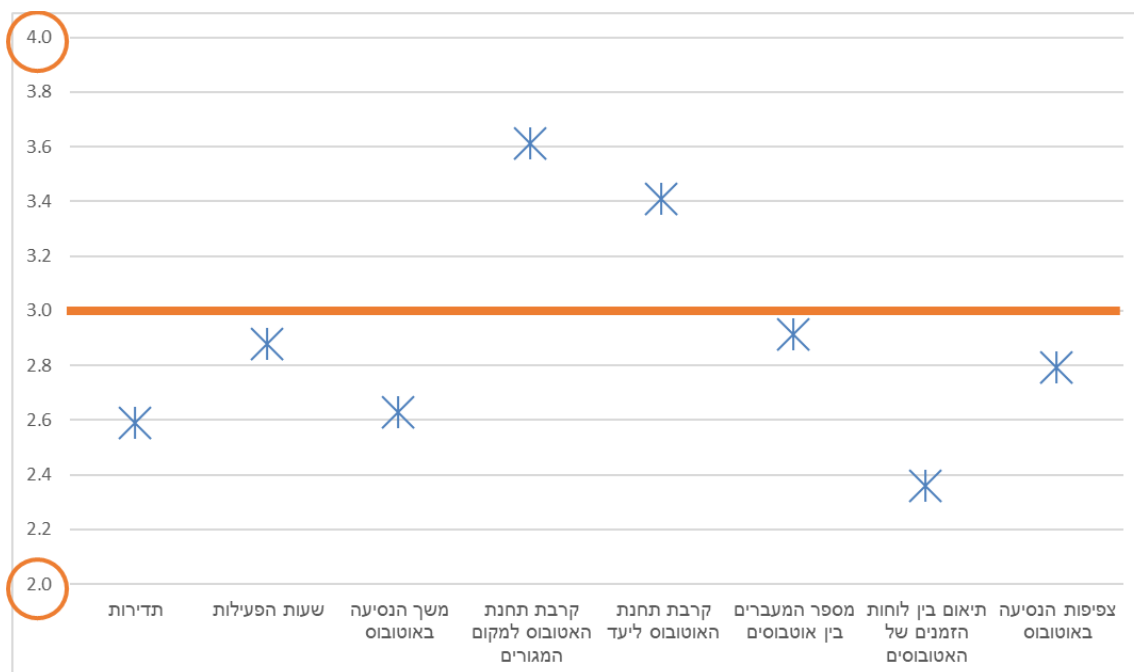
סה"כ ענו על שאלה זו 2,658 אנשים. התוצאות מוצגות באיור 7 וטבלה 11. בטבלה כמות העונים שדירגו את רמת שביעות רצונם, כמות העונים שסברו שהמדד לא רלוונטי, ממוצע שביעות הרצון, שונות וסטיית התקן.

רמות שביעות הרצון שהתקבלו נמוכות. הטווח של רמות שביעות הרצון הינו בין 2.4 ו- 3.6. שני המדדים שרמת שביעות הרצון מהם הינה מעל 3 הינם קרבת תחנת האוטובוס למקום המגורים וליעד. רמת שביעות הרצון עבור כל שאר המדדים נמוכה מ 3. שביעות הרצון מתיאום לוחות הזמנים של האוטובוסים (2.4) נמוכה במיוחד. כמו גם מהתדירות ומשך הנסיעה (2.6).

כ- 20% מהעונים סברו שמספר המעברים אינו רלוונטי עבורם. הצלבה של נתון זה עם המענה לשאלות נוספות מעלה שיתכן וחלק מעונים לא הבינו את משמעות המדד, ולא קישרו אותו לקו ישיר ליעד נסיעתם.

צפיפות הנסיעה באוטובוס	תיאום בין לוחות הזמנים של האוטובוסים	מספר המעברים בין אוטובוסים	קרבת תחנת האוטובוס ליעד	קרבת תחנת האוטובוס למקום המגורים	משך הנסיעה באוטובוס	שעות הפעילות	תדירות	
2521	2292	2082	2550	2545	2581	2556	2553	מספר המשיבים שדירגו את רמת שביעות רצונם מהמדד
132	358	554	108	113	75	85	83	מספר המשיבים שענו שהמדד לא רלוונטי
2.8	2.4	2.9	3.4	3.6	2.6	2.9	2.6	ממוצע שביעות הרצון
1.803	1.572	2.073	2.008	2.113	1.679	1.597	1.382	שונות
1.343	1.254	1.440	1.417	1.454	1.296	1.264	1.176	סטיית תקן

טבלה 11: שביעות רצון נסיעה באוטובוס



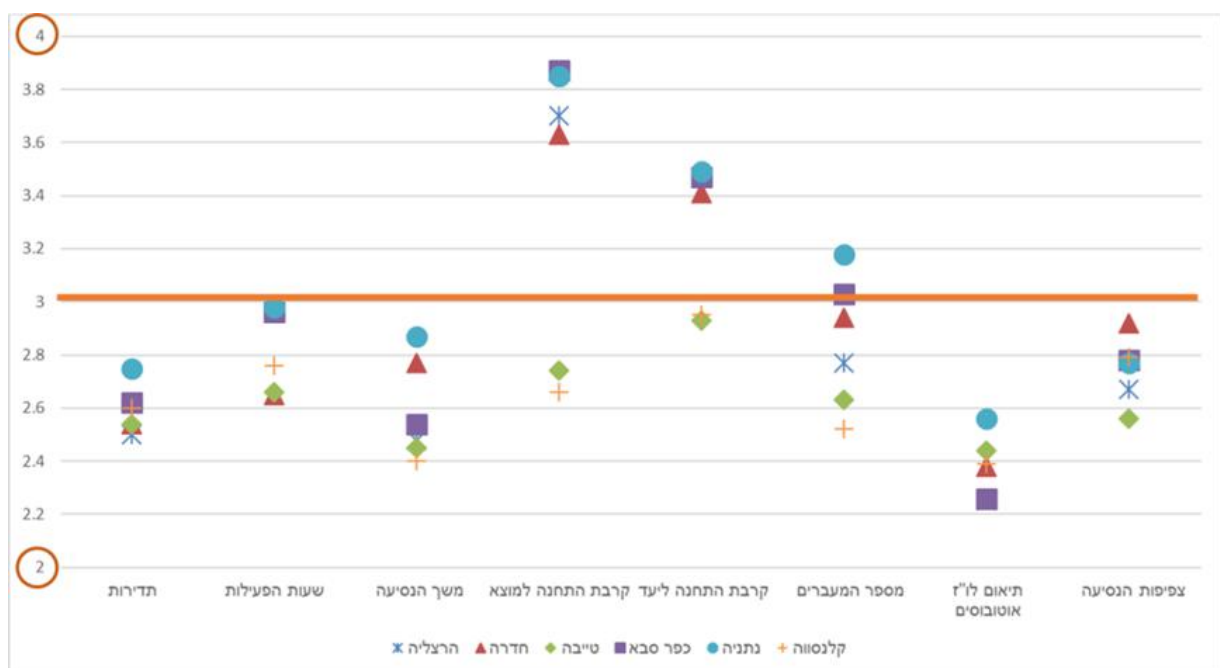
איור 7: שביעות רצון מהנסיעה באוטובוס

בהשוואה בין שביעות רצון של תושבים ביישובים שונים (טבלה 12, איור 8) נמצאו פערים מובהקים בין רמת שביעות הרצון בישובים השונים ב- 6 מתוך 8 המדדים (שעות פעילות, משך נסיעה, קרבת תחנה למוצא, קרבת תחנה ליעד, מספר מעברים, תיאום לוחות זמנים). יחד עם זאת ניתן לזהות באיור 8 מגמות דומות ביישובים שונים, גם אם רמת שביעות הרצון אינה זהה.

רמת שביעות הרצון מקרבת התחנה למצוא נמוכה במיוחד בטייבה וקלנסווה. נתון זה תואם את תפיסת זמן ההליכה לתחנה בישובים אלה, וכן מדדים אובייקטיביים של מרחקי הליכה לתחנה שחושבו במסגרת פרויקט זה.

מוצא	תדירות	שעות הפעילות	משך הנסיעה	קרבת התחנה למוצא	קרבת התחנה ליעד	מספר המעברים	תיאום לו"ז אוטובוסים	צפיפות הנסיעה
הרצליה	2.5	3	2.5	3.7	3.5	2.8	2.3	2.7
חדרה	2.5	2.7	2.8	3.6	3.4	2.9	2.4	2.9
טייבה	2.5	2.7	2.5	2.7	2.9	2.6	2.4	2.6
כפר סבא	2.6	3	2.5	3.9	3.5	3	2.3	2.8
נתניה	2.8	3	2.9	3.9	3.5	3.2	2.6	2.8
קלנסווה	2.6	2.8	2.4	2.7	3	2.5	2.4	2.8

טבלה 12: שביעות רצון מהנסיעה באוטובוס בכל אחד מהיישובים



איור 8: שביעות רצון מהנסיעה באוטובוס בכל אחד מהיישובים

2.5 שביעות רצון - רכבת

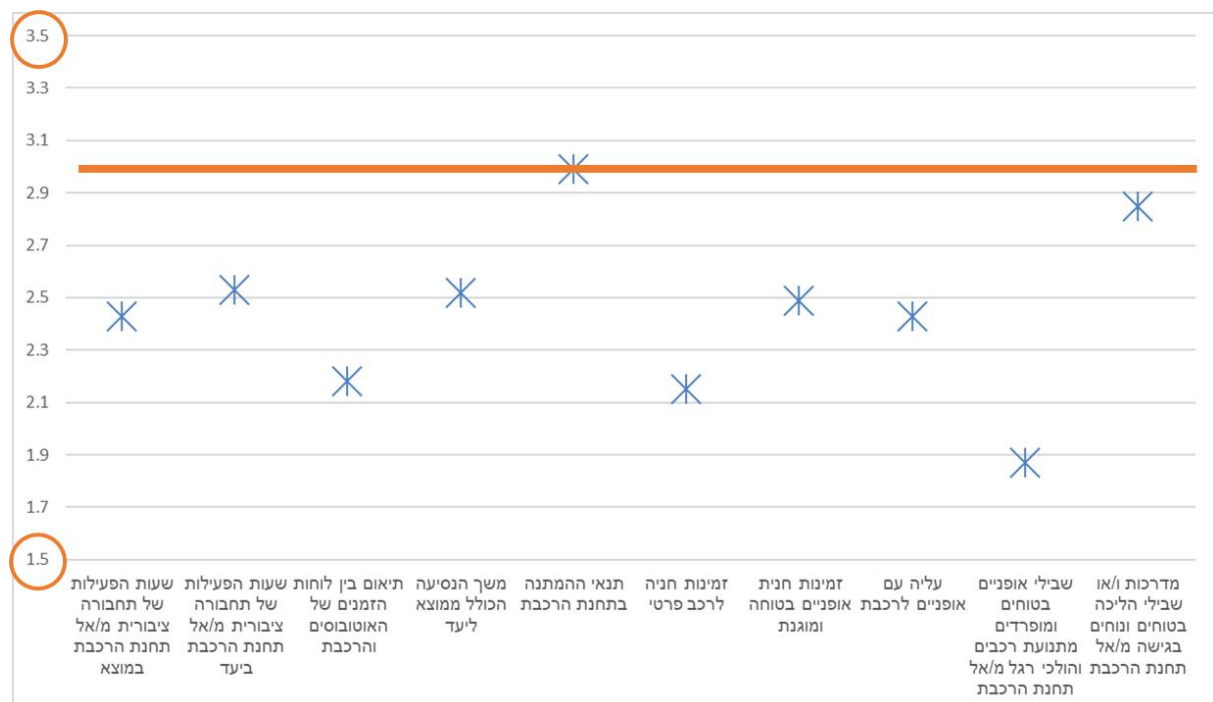
השאלה המתייחסת לשביעות רצון מנסיעה ברכבת הוצגה לעונים שצינו שהם משתמשים ברכבת בתדירות כלשהי (כלומר השאלה לא הוצגה למי שענה "בכלל לא" לגבי תדירות השימוש ברכבת).

העונים התבקשו לדרג את מידת שביעות רצונם מעשרה מדדי איכות שירות בסולם של 1-5 (כאשר 5 מרוצה במידה רבה ו 1 לא מרוצה בכלל). בנוסף העונים יכלו לציין שהמדד לא רלוונטי. סה"כ ענו על שאלה זו 2,061 אנשים. התוצאות מוצגות בטבלה 13, איור 9. בטבלה מוצגים כמות העונים שדירגו את רמת שביעות רצונם, כמות העונים שסברו שהמדד לא רלוונטי, ממוצע שביעות הרצון, שונות וסטיית התקן.

רמת שביעות הרצון מהנסיעה ברכבת אף היא נמוכה ונעה בין 1.9-3, כאשר תנאי ההמתנה בתחנה הינו המדד היחיד ששביעות הרצון ממנו 3. רמת שביעות הרצון נמוכה במיוחד מהמדד שבילי אופניים בטוחים ומופרדים (1.9), כמו גם מזמינות חניה ותיאום בין לוחות זמנים של אוטובוסים ורכבת (2.2). כ- 40% מהעונים סברו שאף אחד מהמדדים הקשורים לנסיעה באופניים אינו רלוונטי עבורם.

מספר המשיבים שדירגו את רצונם מהמדד	שעות הפעילות של תחבורה ציבורית מ/אל תחנת הרכבת במוצא	שעות הפעילות של תחבורה ציבורית מ/אל תחנת הרכבת ביעד	תיאום בין לוחות הזמנים של האוטובוסים והרכבת	משך הנסיעה הכולל ממוצא ליעד	תנאי ההמתנה בתחנת הרכבת	זמינות חניה לרכב פרטי	זמינות חנית אופניים בטוחה ומוגנת	עליה עם אופניים לרכבת	שבילי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל מ/אל תחנת הרכבת	מדרכות ו/או שבילי הליכה בטוחים ונוחים בגישה מ/אל תחנת הרכבת
מספר המשיבים שדירגו את רצונם מהמדד	1776	1715	1731	1933	1930	1619	770	736	1055	1725
מספר המשיבים שענו שהמדד לא רלוונטי	252	306	287	96	84	396	1203	1233	921	265
ממוצע שביעות הרצון	2.4	2.5	2.2	2.5	3	2.2	2.5	2.4	1.9	2.9
שונות	1.65	1.72	1.391	1.686	1.604	1.652	1.826	1.627	1.425	1.859
סטיית תקן	1.284	1.311	1.18	1.298	1.267	1.285	1.351	1.276	1.194	1.363

טבלה 13: שביעות רצון מהנסיעה ברכבת



איור 9: שביעות רצון מהנסיעה ברכבת

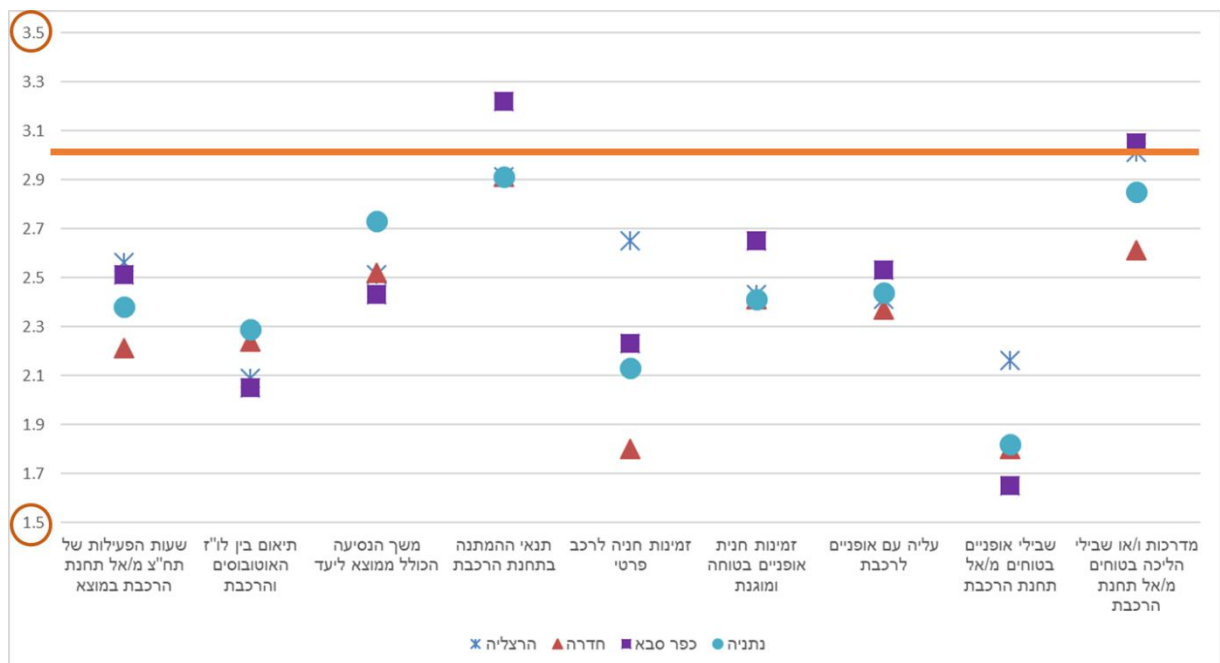
בהשוואת רמת שביעות הרצון מהנסיעה ברכבת בין היישובים השונים (טבלה 14, איור 10) נמצאו פערים מובהקים במדדים שעות פעילות תח"צ מ/ל מוצא, תיאום לו"ז, משך נסיעה, תנאי המתנה בתחנה, זמינות חניה, שבילי אופניים, מדרכות ושבילי הליכה.

בחדרה בלטה שביעות הרצון הנמוכה מזמינות חניה לרכב פרטי ושבילי אופניים בטוחים. כמו כן שביעות הרצון נמוכה בכל היישובים מתיאום לוחות הזמנים של האוטובוסים והרכבת.

כמות נוסעי הרכבת שענו על שאלת שביעות הרצון בטייבה וקלנסווה נמוכה ולכן לא נלקחו בחשבון בנייתוח זה.

מדרכות ו/או שבילי הליכה בטוחים ונוחים בגישה מ/אל תחנת הרכבת	שבילי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל מ/אל תחנת הרכבת	עליה עם אופניים לרכבת	זמינות חנית אופניים בטוחה ומוגנת	זמינות חניה לרכב פרטי	תנאי ההמתנה בתחנת הרכבת	משך הנסיעה הכולל ממוצא ליעד	תיאום בין לוחות הזמנים של האוטובוסים והרכבת	שעות הפעילות של תחבורה ציבורית מ/אל תחנת הרכבת במוצא	
3	2.2	2.4	2.4	2.7	2.9	2.5	2.1	2.6	הרצליה
2.6	1.8	2.4	2.4	1.8	2.9	2.5	2.2	2.2	חדרה
2.9	1.8	2.4	2.4	2.1	2.9	2.7	2.3	2.4	נתניה
3.1	1.7	2.5	2.7	2.2	3.2	2.4	2.1	2.5	כפר סבא

טבלה 14: שביעות רצון מהרכבת לפי יישוב



איור 10 שביעות רצון מהרכבת לפי יישוב

2.6 הפחתת שימוש ברכב פרטי - שיפורים במערכת התחבורה

העונים לסקר נשאלו לשיפורים בתחבורה שיכולים לגרום להם להפחית את השימוש ברכב פרטי ולהשתמש יותר בתחבורה מקיימת. לעונים הוצגו שיפורים אפשריים שניתן לחלק אותם ל- 3 קטגוריות: תחבורה ציבורית (4 שיפורים), תחבורה שיתופית (2 שיפורים) ושיפור תשתיות הליכה ואופניים (6 שיפורים). העונים יכלו לבחור בכל צירוף של שיפורים ולשלב בין הקטיגוריות.

השיפורים המבוקשים ביותר הינם בקטגורית התחבורה הציבורית. תדירות גבוהה יותר של תחבורה ציבורית הינו השיפור המתבקש ביותר, ולאחר מכן קו אוטובוס ישיר ליעד הנסיעה. צירוף שני שיפורים אלה (תדירות וקו ישיר) הינו הצירוף היותר מבוקש.

אחוז המבקשים קו ישיר ליעד כמעט זהה בכל הישובים (61-65%). לעומת תחנת אוטובוס קרובה למוצא/יעד שצוינה באחוזים גדולים בטייבה (52%), יישוב בו שביעות הרצון ממדד זה נמוכה וגם הנתונים האובייקטיביים של מרחקי הליכה לתחנה מצביעים על מרחקים גבוהים כמפורט בדו"ח של העיר טייבה. אחוז המבקשים שעות הפעלה מוקדמות/מאוחרות יותר של תחבורה ציבורית גבוה יותר בחדרה, קלנסווה (42%) ובטייבה (55%), יישובים בהם שביעות הרצון ממדד שעות הפעילות הייתה נמוכה (ראה איור 8).

כחמישית מהעונים לסקר ביקשו שיפורים הקשורים לתחבורה שיתופית. הבולטים בהם טייבה וקלנסווה בהם אחוז המבקשים שירות שיתוף נסיעות גבוהה לעומת שאר היישובים. רמת השירות של התחבורה הציבורית בשני יישובים אלה נמוכה משמעותית הן מבחינת פריסת התחנות, תדירות, שעות פעילות ועוד. בחדרה ביקוש גבוה יחסית (15%) לחניון ייעודי לנסיעות שיתופיות בתחנת הרכבת. נתון זה עולה בקנה אחד עם רמת שביעות הרצון הנמוכה מזמינות חניה בתחנת הרכבת של תושבי חדרה (איור 10).

ראוי לציין שלמעלה מ 75% מהעונים לסקר לא התייחסו לשיפורים הקשורים לתחבורה שיתופית. יתכן וחלקם בגלל היעדר מודעות לשירותים אלה ולתועלות מהם.

כ- 40% מהעונים התייחסו לשיפורים הקשורים לתשתיות הליכה ואופניים. השיפורים המבוקשים ביותר קשורים לבטיחות הנסיעה (נתיבי אופניים בטוחים ומפרדים מתנועת רכבים והולכי רגל, ותנאי נסיעה בטוחים לרוכבי אופניים בצמתים). בטייבה וקלנסווה ההתייחסות לשיפורים הקשורים לתשתיות אופניים נמוכה יותר.

שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תחבורה ציבורית				
קו אוטובוס ישיר ליעד הנסיעה	תדירות גבוהה יותר של תחבורה ציבורית	שעות הפעלה מוקדמות/מאוחרות יותר של תחבורה ציבורית	תחנות אוטובוס קרובות יותר למוצא/יעד	
66%	75%	27%	38%	הרצליה
62%	79%	42%	35%	חדרה
64%	52%	55%	52%	טייבה
64%	72%	36%	34%	כפר סבא
62%	77%	38%	37%	נתניה
61%	47%	42%	38%	קלנסווה

שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תחבורה שיתופית	
---	--

חניון ייעודי לנסיעות שיתופיות בתחנות רכבת	שירות שיתוף נסיעות המאפשר נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי	
9%	12%	הרצליה
15%	12%	חדרה
11%	15%	טייבה
10%	12%	כפר סבא
10%	12%	נתניה
12%	20%	קלנסווה

שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תשתיות אופניים והליכה

מקלחות לרוכבים במרכזי תעסוקה סמוך למקום העבודה שיאפשרו רכיבה בתנאי מזג אוויר חם	חניית אופניים בטוחה ומוגנת בתחנת רכבת ו/או ביעד הנסיעה	תנאי נסיעה בטוחים לרוכבי אופניים בצמתים	נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל	שירות שיתוף אופניים המאפשר להשתמש באופניים לנסיעה ללא צורך בבעלות על אופניים	תשתיות נוחות להליכה ברגל בגישה לתחנות רכבת ומרכזי תעסוקה	
16%	16%	20%	33%	15%	15%	הרצליה
9%	13%	13%	21%	11%	19%	חדרה
5%	6%	4%	8%	7%	13%	טייבה
17%	11%	16%	28%	12%	19%	כפר סבא
10%	10%	12%	21%	9%	17%	נתניה
14%	9%	9%	8%	10%	13%	קלנסווה

טבלה 15: שיפורים שייצעו הפחתת שימוש ברכב פרטי

2.7 מלל חופשי

לעונים לסקר שצינו שאינם משתמשים בתחבורה ציבורית, או משתמשים בה בתדירות נמוכה הוצגה שאלה פתוחה (מלל חופשי) לגבי סיבות נוספות בגין אינם משתמשים בתחבורה ציבורית. לשאלה ענו 1,973 אנשים שהם 67% מהנשאלים. עצם ההיענות הגבוהה יחסית לאופציה להוסיף מלל חופשי מעידה על החשיבות שהנשאלים מייחסים לצרכי הניידות שלהם באמצעי תחבורה שאינם רכב פרטי.

- 67% מהעונים לשאלה ציינו מדדים הקשורים לרמת השירות של התחבורה הציבורית. חלקם מדדים שכבר צוינו לפני. משך הנסיעה (גם בהשוואה לרכב פרטי), תדירות נמוכה, מעברים, היעדר נת"צים ועוד.
- 25% ציינו חווית נסיעה לא נעימה בתחבורה הציבורית והיעדר גמישות (בחירת מועד הנסיעה, עצירת ביניים בדרך).
- 12% ציינו גורמים הקשורים לרכיבה באופניים כשהדגש הוא על תשתיות בטוחות לרוכבים (שבילים/חציית צמתים).
- 11% ציינו שעות הפעלה מוגבלות של תחבורה ציבורית ובעיקר היעדר תח"צ בשבת.

ככלל, המלל החופשי חיזק את המענה לחלק המובנה של השאלון. עם זאת, האחוז הגבוה של התשובות המתמקדות בחוויית הנסיעה בתחבורה הציבורית, היבט שלא נכלל בשאלות המובנות, מעיד על החשיבות של היבט זה והצורך להעמיק את ההבנה בצרכי הנוסעים הקשורים אליו. חוויית הנסיעה מורכבת ממגוון מדדי איכות שירות אובייקטיביים וסובייקטיביים, ומשקפת תפיסות אינדיבידואליות של נוסעים, ומשקל שונה שניתן למדדי איכות השירות השונים. כמו כן, העובדה כי 12% מאלה שברחו להוסיף מלל חופשי התייחסו לרכיבה על אופניים מעידה על קבוצת אוכלוסייה לא מבוטלת הרואה באופניים אלמנט חשוב בסל אמצעי הנסיעה, ומחזקת את הצורך לתת יתר דגש לפיתוח התשתיות של אמצעי זה.

2.8 סיכום התמצאים ההשוואתיים - כל הרשויות

- ההיענות לסקר שדרש 10-15 דקות למענה הייתה גבוהה לא רק בקרב נוסעים קבועים בתחבורה הציבורית אלא וגם בקרב משתמשי רכב פרטי, שאינם מיוצגים במרבית הסקרים שנערכים on-board. ההיענות מצביעה על רצון להשפיע על מערכת התחבורה ופוטנציאל להפחית את השימוש ברכב פרטי לטובת אמצעי תחבורה מקיימת.
- ממצאי מוצא-יעד מפורטים בדו"חות של כל יישוב ומראים את היעדים העיקריים אליהם נוסעים מכל יישוב, והתפלגותם לפי אזורים סטטיסטיים (במוצא וביעד). היעד המרכזי אליו מתבצעות כמות הנסיעות הגבוהה ביותר הינו תל אביב. יעדים נפוצים נוספים הינם אזורי התעסוקה בהרצליה, נתניה ורעננה. פירוט של פערי שירות המבוסס על ניתוחי מוצא-יעד נפוצים מוצג בדוחות הפרטניים של היישובים.
- ניתוח אמצעי נסיעה המשתמש לנסיעה היוממית מראה פערים בהתאם לרמת השירות של התחבורה הציבורית, זמינות קווים ישירים בין מוצא-יעד. לדוגמה אחוז גבוה של נסיעות בתחבורה ציבורית לתל אביב ממרבית היישובים, לעומת זאת אחוז נסיעות נמוך בתחבורה ציבורית ובעיקר ברכבת להרצליה, נסיעה שמחייבת החלפת רכבת ממרבית היישובים.
- שביעות הרצון מנסיעות באוטובוס נמוכה באופן כללי. ישנם פערים מובהקים בין היישובים במרבית מדדי איכות השירות, אך המגמות זהות. שביעות הרצון ממדדי איכות השירות הקשורים לזמן הינה הנמוכה ביותר, קרי המדדים תיאום זמני הנסיעה בין אוטובוסים, תדירות, ומשך הנסיעה. שביעות הרצון מקרבת תחנות האוטובוס במוצא/יעד הייתה גבוהה יותר יחסית למדדים האחרים למעט היישובים טייבה וקלנסווה בהם התחנות מרוחקות.
- שביעות הרצון מנסיעה ברכבת אף היא נמוכה. שביעות הרצון מנתיבי אופניים בטוחים בגישה לתחנה, זמינות חניה ותיאום לוחות הזמנים בין רכבות ואוטובוסים הן הנמוכות ביותר.
- שיפורים שהוצעו ע"י העונים להפחתת השימוש ברכב פרטי עלו בקנה אחד עם ממצאי שביעות הרצון. שיפורים בתחבורה ציבורית המשפיעים באופן ישיר על זמן הנסיעה נבחרו באחוזים גבוהים ובאופן מובהק בכלל היישובים (תדירות וקו ישיר).
- ביישובים בהם שעות הפעלה של תחבורה ציבורית מוגבלות ושביעות הרצון מהמדד הייתה נמוכה (חדרה, טייבה וקלנסווה) התבקש שינוי בשעות הפעלה באחוזים גבוהים. בטייבה בה מרחק ההליכה לתחנות רב התבקשו תחנות אוטובוס קרובות יותר.
- הסקר מצביע על פוטנציאל גובר בשימוש באופניים בהינתן תשתיות מתאימות ובטוחות, כאמצעי עצמאי לביצוע נסיעה או כאמצעי משלים בעיקר בגישה מ/לאזורי תעסוקה ותחנות רכבת. 21% מהעונים משתמשים באופניים לפחות מדי פעם. אחוז גבוה של עונים (40%) התעניין בשיפורים הקשורים לתשתיות אופניים, בעיקר נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל. 12% מהעונים לשאלות פתוחות התייחסו מיוזמתם לנסיעה באופניים.
- 25% מהעונים לסקר התייחסו לשיפורים הקשורים לתחבורה שיתופית, וזאת למרות שלא קיימת מודעות גבוהה וחלק מהשירותים (חניון קארפול) אינם זמינים בשלב זה ביישובים אלה. למעלה ממחציתם הינם משתמשי רכב פרטי. פתרונות התחבורה השיתופית עשויים לסייע בהתמודדות על חלק ממדדי איכות

השירות שרמת שביעות הרצון מהם נמוכה, כמו זמינות חניה בתחנת רכבת (חניון קארפול), או מדדים הקשורים לזמן נסיעה (נסיעה שיתופית במיוחד לאזורי תעסוקה). ראוי לציין שהממצאים מעידים על מודעות נמוכה יחסית לפוטנציאל של שירותים אלה ואי לכך חשוב ללוות השקה של שירותים אלה בקמפיין מודעות, לשתף מעסיקים ולתמרץ נוסעים להשתמש בשירותים.

3. ממצאי הסקר בהרצליה

3.1 מאפייני המדגם בהרצליה

סה"כ התקבלו 839 שאלונים תקינים.

בטבלה 16 מוצגים מאפייני המדגם בהרצליה.

חשוב להדגיש שהמדגם אינו מייצג, אמצעי ההפצה היו ממוחשבים בלבד.

ניתן לראות ייצוג של אוכלוסייה בגילאים 25-54, ההתפלגות לפי מגדר כמעט זהה, רוב העונים לסקר שכירים (81%), יש להם רישיון נהיגה (92%) ול-19% אין רכב פרטי.

5%	עד 24	גיל
35%	25-34	
28%	35-44	
20%	45-54	
7%	55-64	
5%	65+	
47%	זכר	מגדר
53%	נקבה	
81%	שכיר	מצב תעסוקתי
8%	עצמאי	
7%	תלמיד/סטודנט	
1%	לא עובד	
1%	פנסיונר	
2%	חייל/שירות לאומי	
92%	כן	רישיון נהיגה
8%	לא	
19%	אין ברשותי רכב פרטי	רכב פרטי
73%	כן, רכב בבעלות פרטית	
8%	כן, רכב מטעם העבודה	

טבלה 16: מאפיינים דמוגרפיים של העונים לסקר – הרצליה

3.2 הרגלי שימוש באמצעי נסיעה

העונים לסקר נשאלו לגבי ההרגלים הכלליים ותדירות השימוש באמצעי הנסיעה השונים (טבלה 17).

- אחוז השימוש היומיומי ברכב פרטי 69%, באוטובוס 23%, ברכבת 6% ובאופניים 6%.

- 29% משתמשים באופניים לפחות מדי פעם.
- השימוש במוניות בקרב העונים לסקר מועט (במיוחד מוניות שירות), כך גם השימוש באופנוע.
- 61% מהעונים בכלל לא משתמשים באוטובוס או משתמשים לעיתים רחוקות, ו- 77% שממעטים או בכלל לא משתמשים ברכבת.

תדירות שימוש באמצעי הנסיעה

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
47	16	2	9	49	196	106	582	באופן כמעט יומיומי
30	6	5	20	45	63	190	70	פעם-פעמיים בשבוע
48	8	12	63	98	64	108	24	מספר פעמים בחודש
106	19	109	309	336	204	212	50	לעיתים רחוקות
608	790	711	438	311	312	223	113	בכלל לא

תדירות שימוש באמצעי הנסיעה – אחוזים

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
6%	2%	0%	1%	6%	23%	13%	69%	באופן כמעט יומיומי
4%	1%	1%	2%	5%	8%	23%	9%	פעם-פעמיים בשבוע
6%	1%	1%	8%	12%	8%	13%	3%	מספר פעמים בחודש
13%	2%	13%	37%	40%	24%	26%	6%	לעיתים רחוקות
71%	94%	85%	52%	37%	37%	27%	13%	בכלל לא

טבלה 17: תדירות השימוש באמצעי נסיעה

לתפיסת זמן ההליכה לתחנה עשויה להיות השפעה על ההחלטה להשתמש בתחבורה ציבורית. 52% סבורים שזמן ההליכה לתחנה הקרובה לביתם פחות מחמש דקות בעוד 11% ציינו שלתפיסתם מרחק ההליכה לתחנה הקרובה לביתם עולה על 10 דקות.

זמן הליכה לתחנה הקרובה לבית	כמות	אחוז
1-5 דקות	371	52%
6-10 דקות	226	31%
11-15 דקות	64	9%
מעל 15 דקות	17	2%
לא יודע	46	6%

טבלה 18: זמן הליכה לתחנה הקרובה לבית

השאלון התמקד בנסיעה הנפוצה ביותר. **בטבלה 19** מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר. 83% מהנסיעות הינן לעבודה.

מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר

מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר	כמות	אחוז
--------------------------	------	------

87%	731	עבודה
5%	40	סידורים
5%	45	לימודים
3%	23	אחר

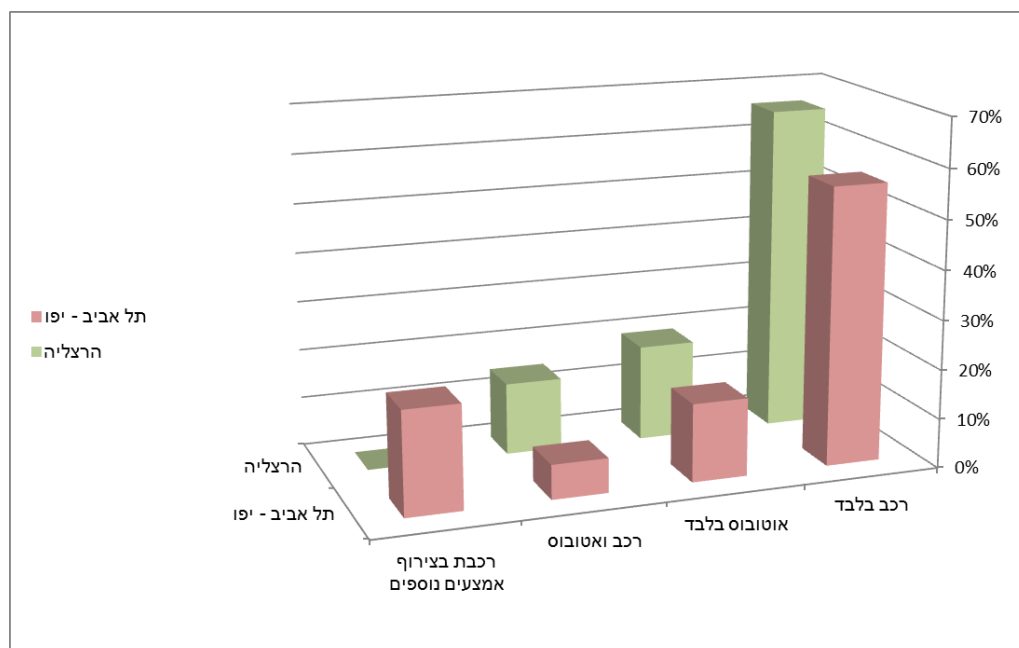
טבלה 19: מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר

העונים לסקר התבקשו לציין את כלל אמצעי הנסיעה המשמשים אותם לביצוע הנסיעה הנפוצה ביותר. 57% מהעונים משתמשים ברכב הפרטי בלבד לנסיעה הנפוצה ביותר, 14% באוטובוס. רשימה מלאה של צירוף אמצעי הנסיעה בטבלה 20. 10% ציינו שמשמשים ברכבת לבד או בצירוף אמצעים אחרים.

צירוף אמצעי נסיעה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר		
אחוז	כמות	אמצעי הנסיעה
57%	428	רכב פרטי בלבד
14%	106	אוטובוס בלבד
5%	38	רכבת, אוטובוס
7%	56	רכב פרטי, אוטובוס
3%	22	רכב פרטי, רכבת, אוטובוס
3%	23	רכב פרטי, רכבת
3%	23	רכב פרטי, אופניים
1%	4	רכבת בלבד
1%	3	רכבת, אופניים
6%	50	אחר

טבלה 20: צירוף אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר

ניתוח מוצא יעד המוצג בהמשך מראה ששני היעדים העיקריים מהרצליה הינם תל אביב, ונסיעות בתוך העיר הרצליה. באיור 11 מוצגים צירופי אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעות אלה. ניתן לראות אחוז גבוה של שימוש ברכב פרטי בנסיעות לשני היעדים. באופן כללי נמצא שהיקף השימוש ברכבת בנסיעות מהרצליה נמוך, גם כאשר קיים קו ישיר ליעד הנסיעה (כמו תל אביב).



איור 11: ציורף אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעות הנפוצות ביותר מהרצליה

3.3 מוצא-יעד

יעדי הנסיעה הנפוצים ביותר הינם תל אביב (37%), הרצליה (נסיעות בתוך העיר, 27%), רמת גן ורעננה (75% מסך הנסיעות הינן ליעדים אלה). מרבית הנסיעות הנוספות הינן ליעדים באזור המרכז וגוש דן. פחות מ-5% מהנסיעות הינן לירושלים, ויעדים מרוחקים יותר בדרום או בצפון הארץ.

אחוז הנסיעות בתוך העיר יחסית גבוה (27%).

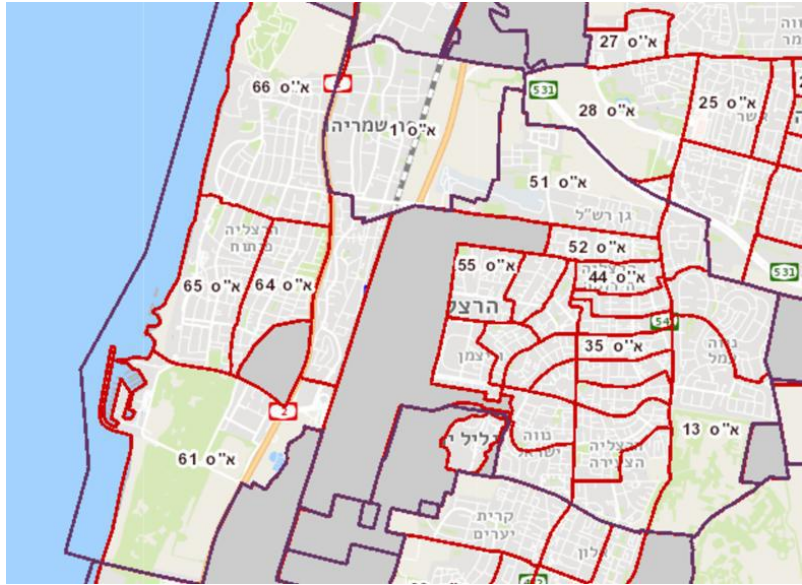
אחוז הנוסעים מהרצליה ל-	מוצא – הרצליה		יעד
37%	314	תל אביב – יפו	
27%	230	הרצליה	
6%	46	רמת גן	
5%	40	רעננה	
3%	28	פתח תקווה	
3%	24	נתניה	
2%	15	רמת השרון	
2%	14	ראשון לציון	
1%	12	ירושלים	
1%	12	בני ברק	
1%	11	כפר סבא	
1%	10	לוד	
1%	9	הוד השרון	
1%	7	חיפה	
9%	65	אחר	
100%	837	סה"כ	

טבלה 21: מוצא-יעד

התפלגות הנסיעות לפי אזורים סטטיסטיים (מפת אזור סטטיסטיים באיור 12) מוצגת בטבלה 22

סה"כ נסיעות מאזור סטטיסטי	נסיעות ליעדים אחרים	נסיעות לתל אביב	נסיעות להרצליה	אזור סטטיסטי
32	11	10	11	11
34	11	13	10	12
33	11	10	12	13
21	8	5	8	21
44	11	22	11	22
28	7	14	7	23
72	21	37	14	24
24	9	10	5	31
63	18	24	21	32
26	15	7	4	33
27	12	7	8	34
66	26	26	14	35
22	8	10	4	41
52	16	20	16	42
16	4	7	5	43
24	8	6	10	44
32	15	7	10	51
17	7	7	3	52
27	11	10	6	53
39	20	11	8	54
20	7	10	3	55
51	20	15	16	56
21	7	6	8	57
17	3	5	9	63
6	2	3	1	64
8	0	7	1	65
17	6	5	6	66
839	294	314	230	סה"כ נסיעות ליעד

טבלה 22. האזורים הסטטיסטיים 24,32,35,47,56 הינם האזורים מהם מבוצע המספר הגבוה ביותר של נסיעות.



איור 12: ניתוח מוצא-יעד לפי אזורים סטטיסטיים בהרצליה (מקור <https://www.govmap.gov.il>)

אזור סטטיסטי	נסיעות להרצליה	נסיעות לתל אביב	נסיעות ליעדים אחרים	סה"כ נסיעות מאזור סטטיסטי
11	11	10	11	32
12	10	13	11	34
13	12	10	11	33
21	8	5	8	21
22	11	22	11	44
23	7	14	7	28
24	14	37	21	72
31	5	10	9	24
32	21	24	18	63
33	4	7	15	26
34	8	7	12	27
35	14	26	26	66
41	4	10	8	22
42	16	20	16	52
43	5	7	4	16
44	10	6	8	24
51	10	7	15	32
52	3	7	7	17
53	6	10	11	27
54	8	11	20	39
55	3	10	7	20
56	16	15	20	51
57	8	6	7	21
63	9	5	3	17
64	1	3	2	6

8	0	7	1	65
17	6	5	6	66
839	294	314	230	סה"כ נסיעות ליעד

טבלה 22: כמות נסיעות מכל אזור סטטיסטי בהרצליה ליעדים הבולטים הרצליה מהווה יעד נסיעה שמושך עובדים מישובים באזור השרון. בטבלה 23 מוצג מוצא הנסיעות להרצליה. בטבלה 24 מוצג התפלגות היעדים בתוך הרצליה בחלוקה לאזורים על פי המוצג באיור 13. ניתן לראות שכמחצית מהנסיעות להרצליה הינה לאזור התעשייה.



איור 13: אזורים סטטיסטיים – הרצליה (המקור <https://www.govmap.gov.il>)

מוצא	כמות	אחוז
הרצליה	230	34%
נתניה	111	16%
כפר סבא	75	11%
רעננה	72	10%
חדרה	50	7%
תל אביב - יפו	38	6%
אחר	112	16%

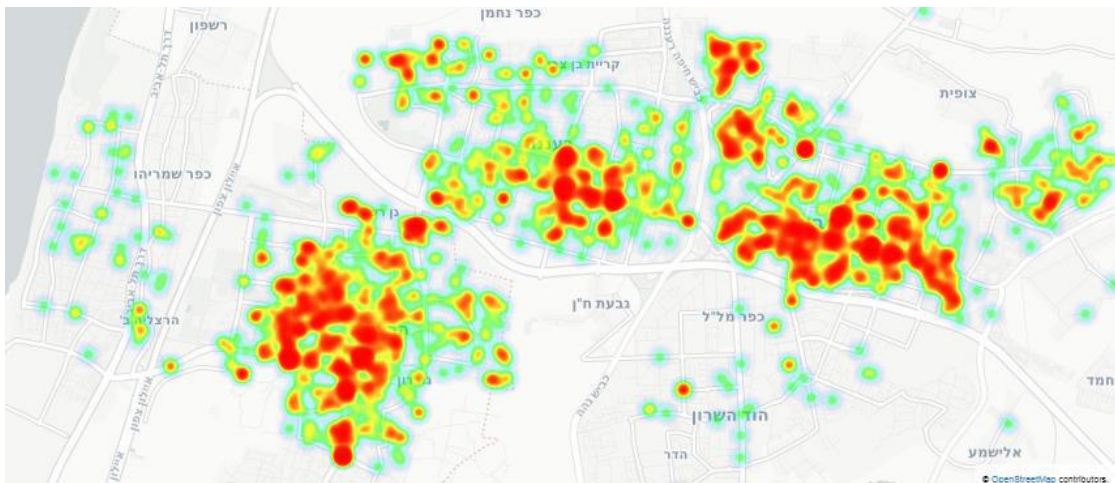
טבלה 23: נסיעות להרצליה – עיר מוצא

הרצליה	נתניה	כפר סבא	רעננה	חדרה	תל אביב - יפו	
89	50	41	31	25	29	אזור תעסוקה הרצליה פיתוח
15	11	6	8	6	1	9
36	14	8	5	0	1	10
30	5	5	8	3	0	11
60	31	15	20	16	7	אחר / יעד מדויק לא ידוע
230	111	75	72	50	38	סה"כ

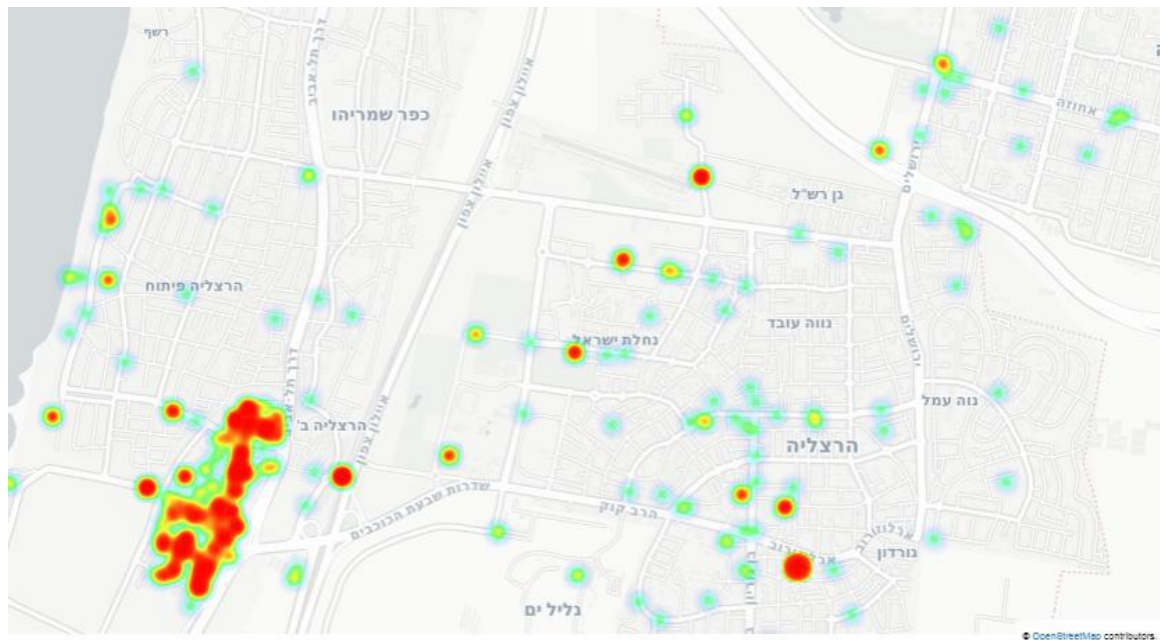
הרצליה	נתניה	כפר סבא	רעננה	חדרה	תל אביב - יפו	
39%	45%	55%	43%	50%	76%	אזור תעסוקה הרצליה פיתוח

3%	12%	11%	8%	10%	7%	9
3%	0%	7%	11%	13%	16%	10
0%	6%	11%	7%	5%	13%	11
18%	32%	28%	20%	28%	26%	אחר / יעד מדויק לא ידוע

טבלה 24: התפלגות היעדים בהרצליה מכל עיר מוצא



איור 14: פיזור המוצא של הנסיעות המבוצעות מהרצליה



איור 15: פיזור היעדים של נסיעות להרצליה

3.4 תחנת הרכבת הרצליה

103 מהעונים לסקר בהרצליה ציינו שהם משתמשים ברכבת. כ-75% מהנסיעות ברכבת מהרצליה הינן לתל אביב ורמת גן.

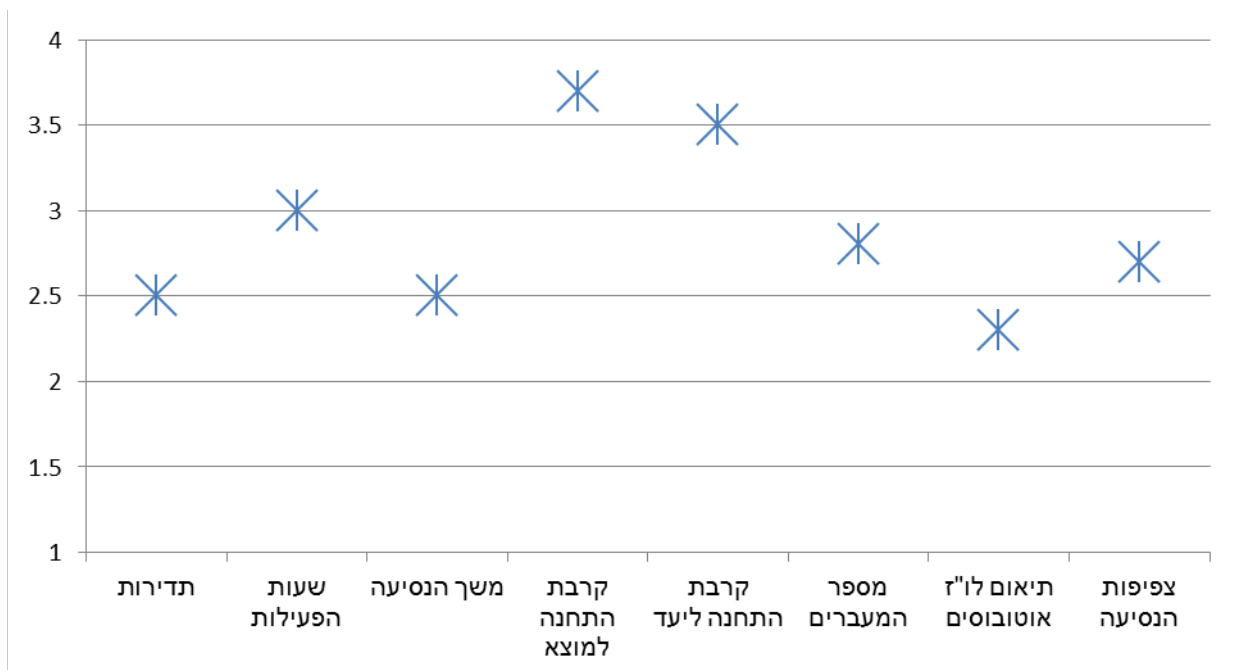
כ-55% מהנוסעים ברכבת משתמשים ברכב הפרטי להגיע לתחנה.

הנוסעים מ/להרצליה ציינו שרמת השירות של התחבורה הציבורית בגישה מ/ל תחנת הרכבת אינה מספקת, וכן התיאום בין זמני האוטובוסים והרכבות. כמו כן הם ציינו עומסי תנועה גדולים בגישה מ/ל תחנה בשעות השיא המשפיעים הן על נוסעי הרכב הפרטי והן על נוסעי התחבורה הציבורית (אין נתצ"ים אוין העדפה לתח"צ בגישה לתחנה).

כמו כן ציינו העונים לסקר שהגישה ברגל מהתחנה אינה נוחה ומאריכה את זמני ההליכה, בעיקר לאזור התעסוקה.

3.5 שביעות רצון - תחבורה ציבורית

באופן כללי שביעות הרצון מהנסיעה באוטובוס נמוכה. שביעות הרצון נמוכה במיוחד במדדים תיאום לוחות זמנים ומשך הנסיעה.



שביעות הרצון מהרכבת נמוכה אף היא. נמוכה במיוחד שביעות הרצון ממדדים הקשורים לתשתיות אופניים שבילי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל. כמו גם שביעות הרצון מתיאום לוחות הזמנים בין האוטובוסים והרכבת.



3.6 הפחתת שימוש ברכב פרטי

העונים לסקר התבקשו לציין שיפורים נדרשים שיגרמו להם להפחית את השימוש ברכב הפרטי לטובת אמצעי תחבורה מקיימת (תחבורה ציבורית, תחבורה שיתופית, תשתיות הליכה ואופניים). 75% מהעונים בהרצליה ציינו שהשיפור העיקרי המתבקש הוא בתדירות, ולאחר מכן קו ישיר ליעד הנסיעה. צירוף שני גורמים אלה הוא גם הצירוף המבוקש ביותר (העונים יכלו לבחור יותר משיפור אחד).

אחוז העונים שהתייחס לשיפורים בתשתיות הליכה ואופניים בהרצליה גבוה יחסית ליישובים אחרים (41% התייחסו לשיפור אחד לפחות). 33% מהעונים ביקשו נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל. נתונים אלה עולים בקנה אחד עם שביעות הרצון הנמוכה מנתיבי האופניים בגישה לתחנת הרכבת. וכן עם אחוז העונים שצינו שמתמשים באופניים לפחות מדי פעם.

שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תחבורה ציבורית			
תחנות אוטובוס קרובות יותר למוצא/יעד	שעות הפעלה מוקדמות/מאוחרות יותר של תחבורה ציבורית	תדירות גבוהה יותר של תחבורה ציבורית	קו אוטובוס ישיר ליעד הנסיעה
38%	27%	75%	66%

תשתיות נוחות להליכה ברגל בגישה לתחנות רכבת ומרכזי תעסוקה	שירות שיתוף אופניים המאפשר להשתמש באופניים לנסיעה ללא צורך בבעלות על אופניים	נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל	תנאי נסיעה בטוחים לרוכבי אופניים בצמתים	חניית אופניים בטוחה ומוגנת בתחנת רכבת ו/או ביעד הנסיעה	מקלחות לרוכבים במרכזי תעסוקה סמוך למקום העבודה שיאפשרו רכיבה בתנאי מזג אוויר חם
15%	15%	33%	20%	16%	16%

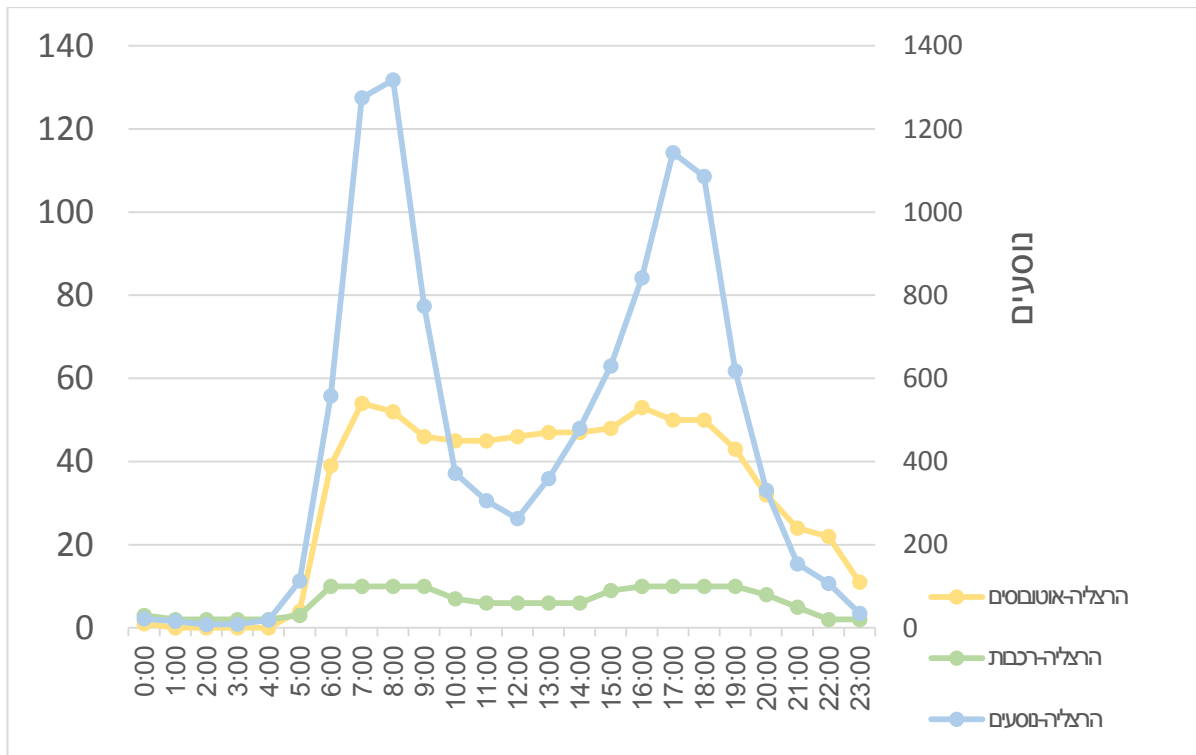
שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תחבורה שיתופית	
שירות שיתוף נסיעות המאפשר נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי	חניון ייעודי לנסיעות שיתופיות בתחנות רכבת
12%	9%

טבלה 25: שיפורים נדרשים להפחתת שימוש ברכב פרטי

4. פערי שירות

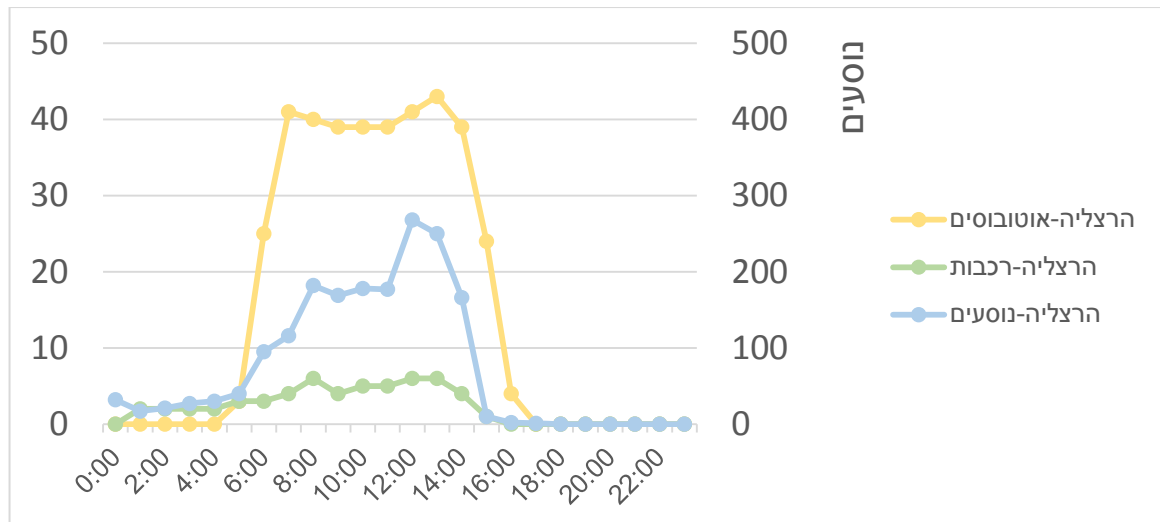
4.1. רכבת הרצליה

להלן גרפים המציגים את היקפי שירות האוטובוסים לתחנות הרכבת בהשוואה להיקפי הנוסעים לאורך שעות היום ביום חול, בשישי ובשבת.



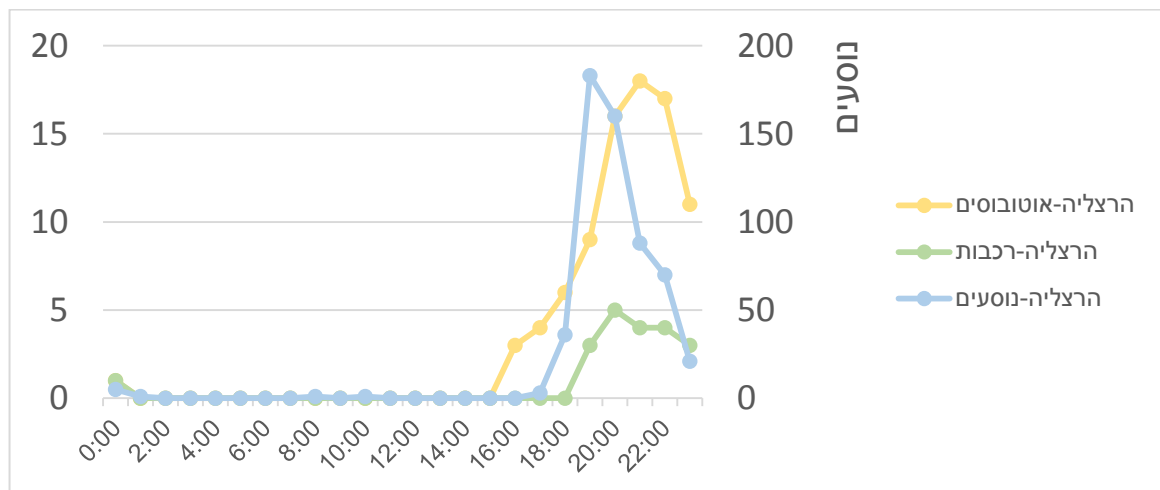
איור 16: 1 נמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת רכבת הרצליה לאורך שעות היום באמצע שבוע

ניכר מהגרף מעלה כי בשעות השיא שירות האוטובוסים נמוך מאוד בהשוואה שירות היחסי בשעות השפל, וכן בהשוואה לממוצע הארצי. יש חשיבות לתגבור השירות בשעות השיא.



איור 17: היקפי נוסעים ושירות אוטובוסים בימי שישי בתחנת הרצליה

ניתן לראות כי בימי שישי היקפי שירות האוטובוסים טובים וגמר השירות מתקיים לאחר גמר שירות הרכבת, וזהו מצב תקין המאפשר לאנשים לרשת מהנסיעה האחרונה ועדיין למצא שירות אוטובוסים.



איור 18: גרף היקפי נוסעים ושירות אוטובוסים לתחנת הרצליה במוצאי שבת

במוצאי שבת ניכר כי שיא הגעת הנוסעים היא בשעה 19:00 ואילו שיא הגעת האוטובוסים היא בשעה 20:00, והמלצה: לשקול שינויי לוחות זמנים להקדים את לוחות הזמנים של שירות האוטובוסים כך שיתאים לצרכים.

לסיכום, בהרצליה יש לשפר באופן משמעותי את השירות אל תחנת הרכבת בעיקר בשעות השיא באמצע השבוע. ראוי לציין כי קידום פתיחת הטרימינל המערבי של התחנה עשוי לשפר באופן משמעותי את השירות כיוון שנסיעת תחבורה ציבורית מהטרימינל המערבי אל אזור הרצליה פיתוח הוא קצר במיוחד.

4.2. אוטובוסים

בפרק זה נבדקו פערי השירות: היעדים המבוקשים לפי ממצאי הסקר אל מול שירות התחבורה הציבורית הקיים אל יעדים אלה, מכל שכונות העיר. הנתונים מופו בטבלאות וצבעים, כאשר צבע אדום פירושו כי אין חיבור ישיר בין נקודת המוצא לנקודת היעד, צבע חום פירושו זמני נסיעה ארוכים/ הליכה ארוכה אל או מתחנת האוטובוס (מעל ל-15 דקות זמן הליכה), צבע צהוב מצביע על תדירות נמוכה של קו אוטובוס ישיר וצבע ירוק מסמל קו ישיר בתדירות גבוהה (המספרים מציינים את מספרי הקווים).

יעדים בתל אביב:

מוצא יעד	עתידים	רמת אביב (אופ' ת"א)	מזרחית לאילון	שריאל	הבורסה ברמת ג	המסגר	לב העיר (רוטשילד)	מרכז העיר (דיזינגוף/אבן גבירול)	סה"כ צרכים לשפנה
נווה עובד (העליה השנייה)	524			501	501	501	147	147	5
מרכז העיר (סקולוב)	524	24	531	531	531	531	147	147	2
נחלת עדה				347	347	347	347	347	6
נחלת ישראל שכונת התימנים שד				501	501	501	347	347	8
גן רש"ל	524	572		501	347	501	347	147	6
יד התשעה/שכונת שבב	524	572	502	501	501	501	147	147	3
נווה עמל	524	572	502	502	501	501	147	147	3
נוף ים	604		600	600		501			5
נווה ישראל	524	572	531	531		501			6
שיכון דרום	524	572	531	531		501	147	147	3
נווה אמירים	524	572	531	531		531	147	147	3
צמרות	524	572	531	531		531	147	147	3
הרצליה ב' (נווה א)	604		601	601		601			5
גליל ים החדשה (צחק שמיר)			501	501		501			5
הרצליה פתח (צחק מצב)				601		601			8
שיכון עולים (ויבית)				601		601			8
שיכון הפרגורסיים (קרן היסוד)				601		601	347	347	4
סה"כ צרכים ליעד	17	12	17	6	10	3	8	7	

מקרא:
אין חיבור ישיר, ימים מעובדים והמתנות
זמני נסיעה ארוכים/ הליכה מרובה (מעל 15 דקות הליכה)
תדירות נמוכה
קו ישיר

ממצאים:

- **קריית עתידים:** הגישה לקריית עתידים, מרכז תעסוקתי גדול בצפון תל אביב מסורבלת מרוב שכונות העיר.
- אין חיבור ישיר לקריית עתידים מהשכונות: נחלת עדה, נחלת ישראל, נוף ים, הרצליה ב', גליל ים החדשה, הרצליה פיתוח, שיכון עולים ושיכון הפרגורסיים. מומלץ לפעול לקו ישיר משכונות אלה לקריית עתידים.
- מן השכונות: נווה עובד, מרכז העיר, גן רש"ל, יד התשעה/ שכונת שביב, נווה עמל, נווה ישראל, שיכון דרום, נווה אמירים, צמרות יש קו אוטובוס ישיר, קו 524, שמסלולו שופר לאחרונה, אך תדירותו נמוכה (אחת לשעה), מומלץ לפעול להגברת תדירותו, בייחוד בשעות השיא.
- **אוניברסיטת תל אביב:**
- מן השכונות גן רש"ל, יד התשעה, נווה עמל, נווה ישראל, שיכון דרום, נווה אמירים וצמרות קיים קו 572 אך בתדירות נמוכה, מומלץ לפעול להגברת התדירות.
- מן השכונות: נווה עובד נחלת עדה, נחלת ישראל, גליל ים החדשה, הרצליה פיתוח, שיכון עולים ושיכון הפרגורסיים, אין קו אוטובוס ישיר לאוני' תל אביב ומומלץ לפעול להפעלת קו ישיר.
- **מזרחית לאילון (אזור יגאל אלון):**
- מרוב שכונות העיר, הגישה לאזור זה אפשרית, אך דורשת הליכה ארוכה עזריאלי.
- מן השכונות: נווה עובד, נחלת עדה, נחלת ישראל, גן רש"ל, הרצליה פיתוח ושיכון עולים אין קו אוטובוס ישיר ונדרשת החלפה.
- **הבורסה ברמת גן:** הגישה בעייתית מהשכונות: הרצליה פיתוח, שיכון עולים, הרצליה ב', נחלת ישראל ונוף ים.
- **המסגר:** הגישה התחבורה ציבורית קשה מהשכונות: נחלת עדה והרצליה פיתוח

- **לב העיר ומרכז העיר (רוטשילד ואבן גבירול):** הגישה בתחבורה ציבורית קשה מן השכונות: נוף ים, נווה ישראל, הרצליה ב', גליל ים החדשה, הרצליה פיתוח, שיכון עולים ושיכון הפרוגרסיבים.
- **מחסור בשירות בשכונות המערביות:** קיים מחסור בקווים ישירים מהשכונות המערביות בהרצליה (מערבית לכביש 2) לרוב היעדים בתל אביב

סיכום המלצות לשיפור התחבורה הציבורית ליעדים בתל אביב:

- יש לקדם הפעלת קו ישיר לקריית עתידים מהשכונות: נחלת עדה, נחלת ישראל, נוף ים, הרצליה ב', גליל ים החדשה, הרצליה פיתוח, שיכון עולים ושיכון הפרוגרסיבים.
- יש לתגבר קו 524 לעתידים
- יש לקדם קו ישיר לאוני' תל אביב מהשכונות: נווה עובד נחלת עדה, נחלת ישראל, גליל ים החדשה, הרצליה פיתוח, שיכון עולים ושיכון הפרוגרסיבים
- יש לתגבר קו 572 לאוני' תל אביב
- הגישה לאזור התעסוקתי ממזרח לאיילון (יגאל אלון ודרומה) ולאזור המסגר מוגבלת. מומלץ לשפר את הנגישות לאזור זה.
- הגישה לאזור הבורסה ברמת גן מוגבלת מהשכונות, הרצליה פיתוח, שיכון עולים, הרצליה ב', נחלת ישראל ונוף ים. מומלץ לשפר נגישות לאזור זה (ייתכן שיחד עם הנגישות לאזור שממזרח לאיילון).
- יש לשפר את התחבורה הציבורית במערב העיר (מערבית לכביש 2)

נסיעות בתוך העיר

מוצא ויעד	אזור תעסוקה הרצליה	קניין שבעת הכוכבים	תחנת רכבת הרצליה	הבינתחומי	המרינה	חוף השרון	מרכז העיר- סוקולוב	סה"כ צרכים לשכונה
נווה עובד (העלייה השנייה)	39	2		מרחק הליכה			מרחק הליכה	
מרכז העיר (סוקולוב/ בן גוריון)	13							
נחלת עדה	39			מרחק הליכה	39			2
נחלת ישראל שכונת התימנים שדל	39			מרחק הליכה		הליכה מרובה		1
גן רש"ל	39			מרחק הליכה		זמן נסיעה ארוך		3
יד התשעה/ שכונת שביב	29							2
נווה עמל	29							2
נוף ים	29			619				1
נווה ישראל	13			2 (הליכה ארוכה)		זמן נסיעה ארוך		2
שיכון דרום	13							2
נווה אמירים	27/31	27	27	2 (הליכה ארוכה)		זמן נסיעה ארוך		4
צמרות	27							2
הרצליה ב' (נורדאו)	604/ 606			619/347	91/90			2
גליל ים החדשה (יצחק שמיר)	39/13			619/347		מרחק הליכה		2
הרצליה פיתוח (יצחק בן צבי)	29					מרחק הליכה		1
שיכון עולים (וינגייט)	29							2
שיכון הפרוגרסיבים (קרן היסוד)	29			619/347		מרחק הליכה		2
סה"כ צרכים ליעד	4	1	1	8	5	6	3	

מקרא:
 און חיונו ישיר. ריבו מעברים והמתנות
 זמני נסיעה ארוכים/ הליכה מרובה (מעל 15 דקות הליכה)
 תדירות נמוכה
 קו ישיר

ממצאים:

- **אזור התעשייה:** זמן הנסיעה בתחבורה הציבורית אל אזור התעשייה של הרצליה ארוך מאד מן השכונות: נחלת עדה, גן רש"ל, יד התשעה ונווה עמל.
- **המרכז הבינתחומי:** יש לשפר את התחבורה הציבורית למרכז הבינתחומי משכונות רבות בעיר ובייחוד מהשכונות: נווה ישראל ונווה אמירים (נדרש זמן הליכה ארוך), נוף ים, הרצליה ב', הרצליה פיתוח ושיכון הפרוגרסיבים (תדירות נמוכה) ומשיכון דרום וצמרות (בדרשת החלפה של אוטובוסים).

- **המרינה:** הגישה קשה מן השכונות גן רש"ל, יד התשעה ונווה עמל (נדרשת החלפה של אוטובוס) וכן מהרצליה ב' ונחלת עדה (זמן נסיעה ארוך/ הליכה מרובה).
- **חוף השרון:** הגישה קשה מן השכונות: נחלת ישראל, גן רש"ל, נווה ים ונווה אמירים (זמן נסיעה ארוך/ הליכה מרובה), מצמרות ומשיכון דרום נדרשת החלפה של אוטובוס.
- **מרכז העיר (סוקולוב- בן גוריון):** אל מרכז העיר, זמן הנסיעה ארוך מהשכונות המערביות: הרצליה פיתוח, שיכון עולים ושיכון הפרוגרסיבים.
- **סיכום המלצות לשיפור התחבורה הציבורית ליעדים בתוך הרצליה:**
- יש לפעול לקיצור זמני הנסיעה לאזור התעשייה מהשכונות: נחלת עדה, גן רש"ל, יד התשעה ונווה עמל על מנת לעודד הגעה בתחבורה ציבורית.
- יש לשפר את התחבורה הציבורית אל המרכז הבינתחומי ממרבית שכונות העיר.
- יש לשפר את התחבורה הציבורית אל המרינה מגן רש"ל, יד התשעה, נווה עמל, הרצליה ב' ונחלת עה
- יש לשפר את התחבורה הציבורית אל חוף השרון מנחלת ישראל, גן רש"ל, נווה ים, נווה אמירים, צמרות ושיכון דרום
- יש לשפר את התחבורה הציבורית משכונות מערב העיר (מערבית לכביש 2), אל מרכז העיר.

אל אזור התעשייה בהרצליה

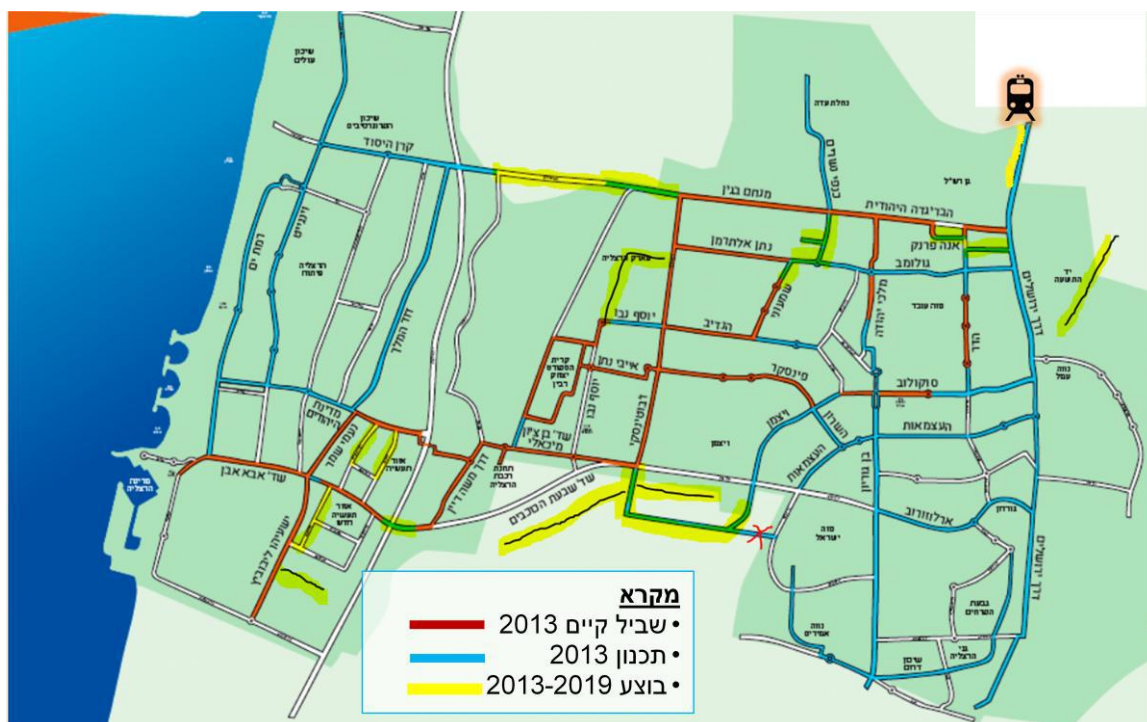
מוצא	יעד: אזור התעשייה הרצליה
תחנת רכבת הרצליה	
כפר סבא	
הדרים	
כפר סבא צפון (אד"ר)	
סוקולוב	
שיכון ותקים	
כפר סבא הירוקה	
שיכון עליה	
גאולה	
דב הח	
כפר סבא הצעירה (עיס)	
הפלן	
משה דין	
רעננה	
קרית אליהו גולומב (עקיבא)	
קרית שז"ר (ההגנה)	
קרית גנים (הגפן)	213
אחוזת (בית ד לבנים)	
דרומית לאחוזת (בל"ו)	
חדרה	
בית אלעזר	
מרכז העיר (הנשיא)	852
אלגה	הליכה מרובה
נתניה	
קרית השרון (מזרח העיר)	606
עין התנולת (צפון מערב העיר)	
מרכז העיר	
גבעת הארוסים (דרום העיר)	
תל אביב	
רוטלד	
אבן גבירול/ דיזנגוף	
פלורנטין	
קרית שלום	
הצפון השן	90
רמת אביב	90

מקרא:
אין חימום ישיר, ימים מעננים והמתנות
זמני נסיעה ארוכים/ הליכה מרובה (מעל 15 דקות הליכה)
תדירות נמוכה
קו ישיר

ממצאים:

- מרבית הנסיעות ביום הן לעבודה ובחזרה. שיפור התחבורה הציבורית לאזור התעשייה בהרצליה מהערים השכנות, יכול להוריד משמעותית את עומסי התנועה ואת שטחי החנייה הנדרשים.
- **מן הערים השכנות:** כפר סבא ורעננה, זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית ארוכים ביותר (מעל לשעה בשעות העומס).
- **מתל אביב:** התחבורה הציבורית ממרכז תל אביב ודרומה לאזור התעשייה של הרצליה מוגבלת
- **סיכום המלצות לשיפור התחבורה הציבורית לאזור התעשייה בהרצליה:**
- יש לקדם קווים ישירים מכפר סבא ורעננה (בנפרד), שייסעו ישירות על כביש 531 לאזור התעשייה של הרצליה.
- יש לשפר את הגישה מדרום תל אביב ומרכזה אל אזור התעשייה של הרצליה

4.3 רשת שבילי האופניים - מצב קיים



איור 19 : רשת שבילי אופניים מצב קיים. מקור עיריית הרצליה, ישראל בשביל אופניים