

מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון

דו"ח מסכם - נתניה:

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
16	הפחתת שימוש ברכב פרטי – שיפורים במערכת התחבורה	2.6
18	מלל חופשי	2.7
19	סיכום	2.8
20	נתניה	3
20	מאפייני המדגם בנתניה	3.1
20	הרגלי שימוש באמצעי נסיעה	3.2
23	מוצא-יעד	3.3
23	נסיעות מנתניה	3.3.1
26	נסיעות לנתניה	3.3.2
27	נסיעות לאזור התעסוקה	3.3.3
27	תחנת הרכבת נתניה	3.4
28	תחנת הרכבת נתניה – שירות אוטובוסים ביחס לכמויות נוסעים	3.4.1
32	רשת שבילי אופניים- מצב קיים	3.5
32	שביעות רצון – שירותי תחבורה ציבורית	3.6
33	הפחתת שימוש ברכב פרטי	3.7
35	סיכום הממצאים העיקריים	3.8
37	נספח: תקציר ממצאים עיקריים ופערים- תח"צ (15 דקות)	4
50	המלצות עיקריות-	1

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 נתניה.

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 הפצה 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 (הלוך/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	
ערבית	פייסבוק ממומן – ערבית	1,715	870	963
	ערוצי הפצה ישירים (פייסבוק, רשימות תפוצה במייל) – ערבית	96	93	
סה"כ	כלל אמצעי ההפצה	9,066	5,361	

טבלה 1: כמות העונים לסקר לפי אמצעי הפצה ושפה

יישוב	כמות העונים	כמות התושבים
הרצליה	839	93,116
חדרה	906	91,707
טייבה	592	41,577
כפר סבא	850	98,981
נתניה	898	210,834
קלנסווה	353	21,893
מתגוררים ביישוב אחר ועובדים בשרון	923	-
סה"כ	5,361	

טבלה 2: מספר השאלונים התקינים בכל יישוב

2 תמצאי הסקר - נתונים כלליים 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) ובאיור 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.

קלנסוה	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

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

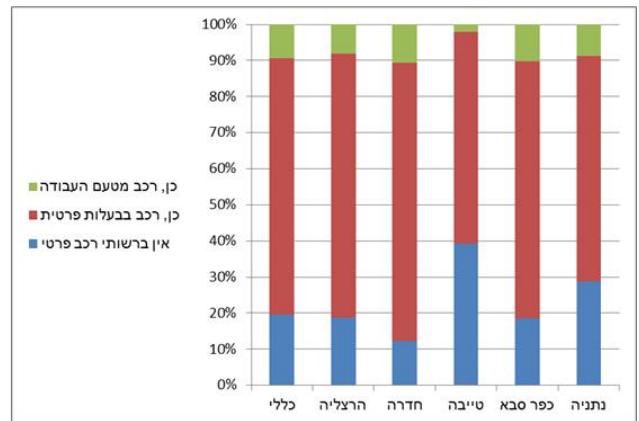
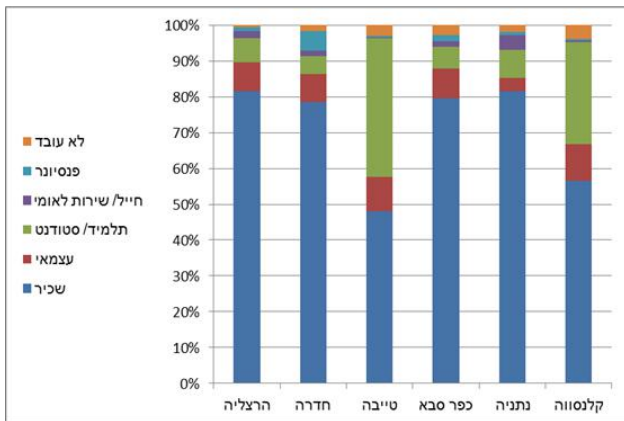
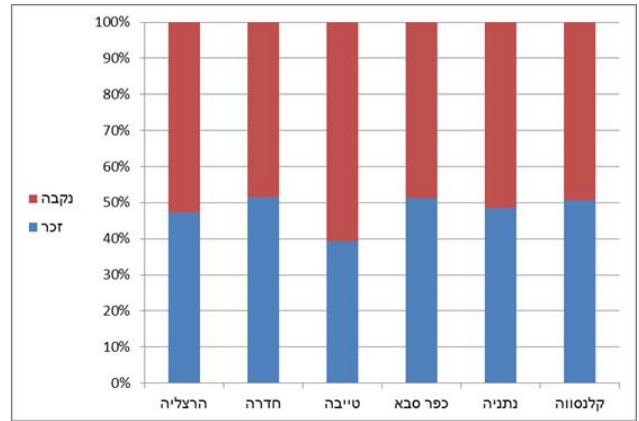
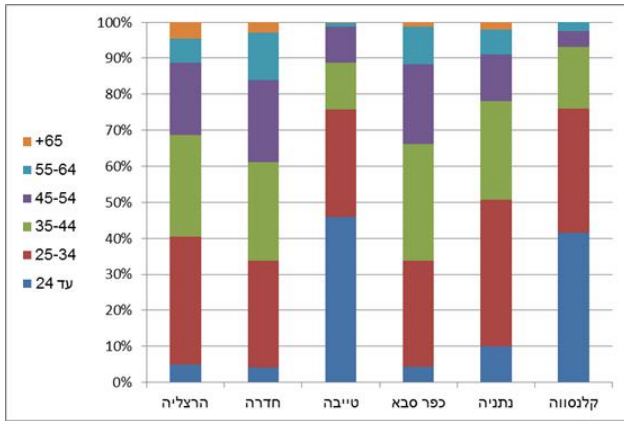
טבלה 4: התפלגות מגדר העונים

קלנסוה	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

קלנסוה	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



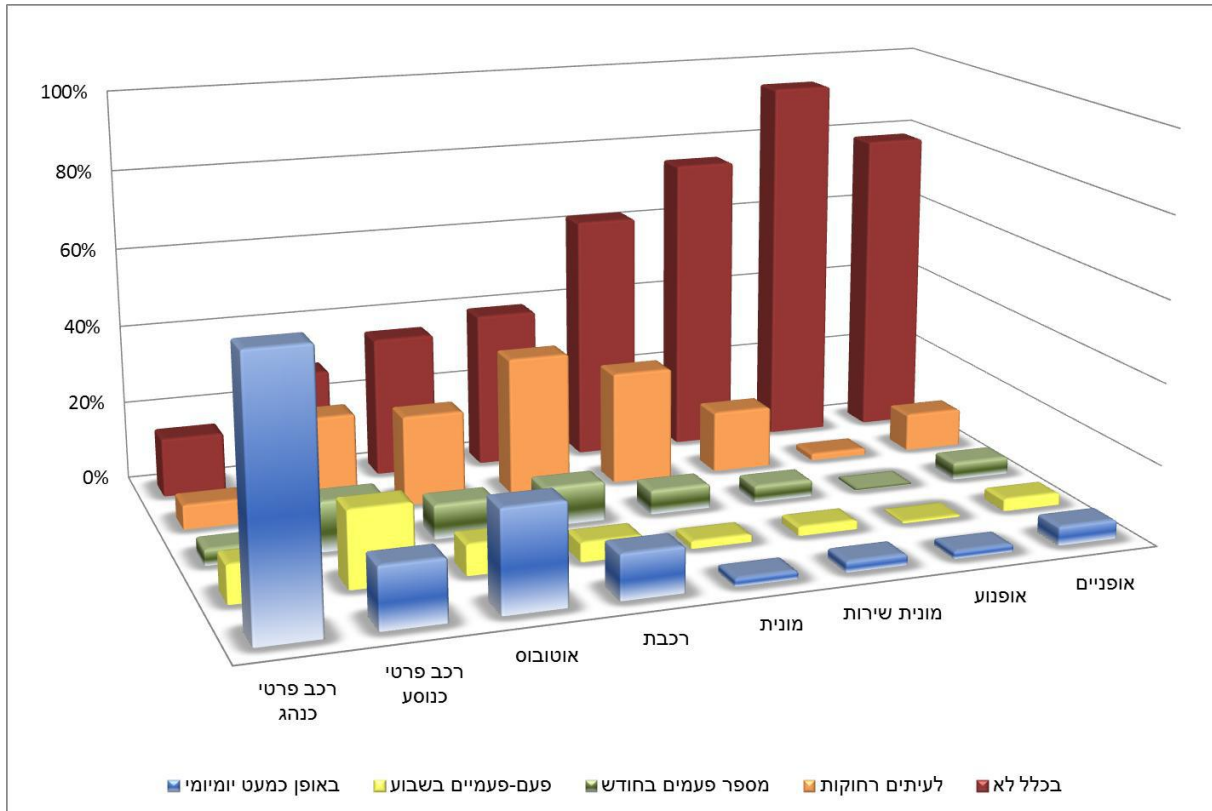
איור 1 – מאפיינים דמוגרפיים של האוכלוסייה

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 המשולבות 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.

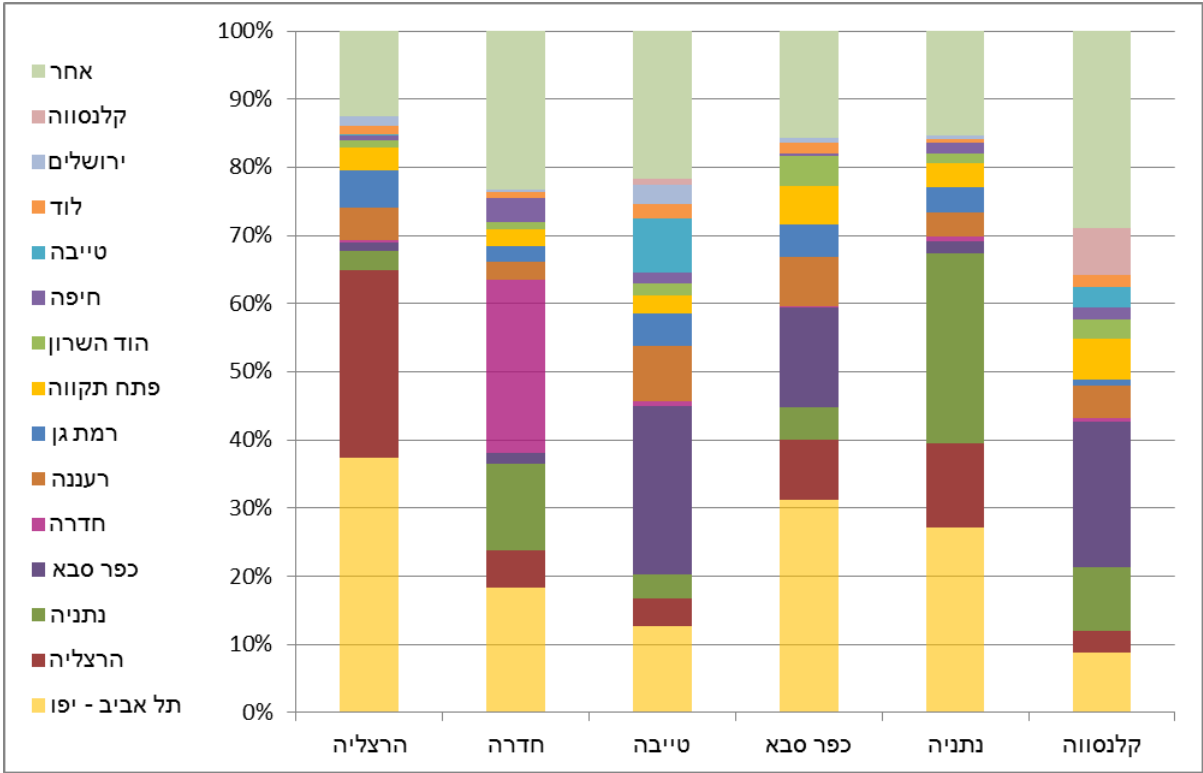
		מוצא						
סה"כ ליעד	קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה		
501	11	111	75	24	50	230	הרצליה	י ע ד
246	2	6	2	5	229	2	חדרה	
60	11	0	0	47	1	1	טייבה	
385	75	16	124	145	14	11	כפר סבא	
482	33	249	40	21	115	24	נתניה	
29	24	0	0	5	0	0	קלנסווה	
1095	31	244	265	75	166	314	תל אביב – יפו	
222	17	32	61	47	25	40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

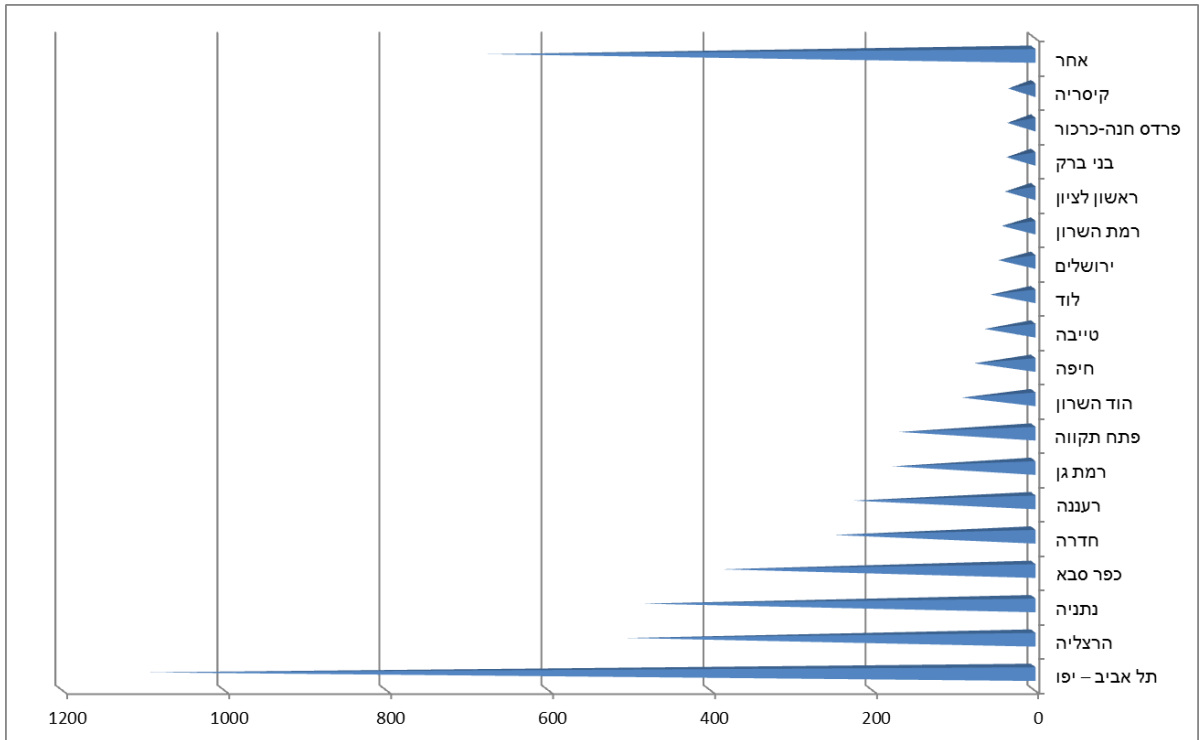
י
ע
ד

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.



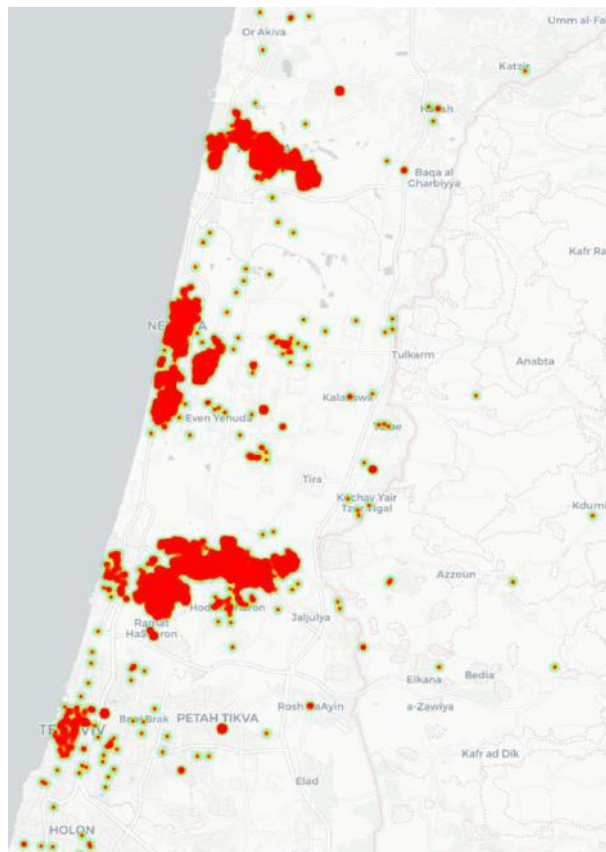
איור 4: התפלגות יעדי הנסיעה

לניתוח מדויק של נתוני מוצא-יעד בוצע תהליך Geocoding - תהליך של המרת כתובת לנתונים מרחביים, בה משויכות קואורדינטות לכתובת - עבור כתובות המוצא והיעד. לביצוע תהליך Geocoding בצורה מדויקת נדרשת כתובת מדויקת, או לכל הפחות יישוב ורחוב. התהליך בוצע עבור כל כתובות המוצא בהם צוין היישוב והרחוב, ול- 3,260 כתובות יעד בהם צוין שם הרחוב בנוסף ליישוב.

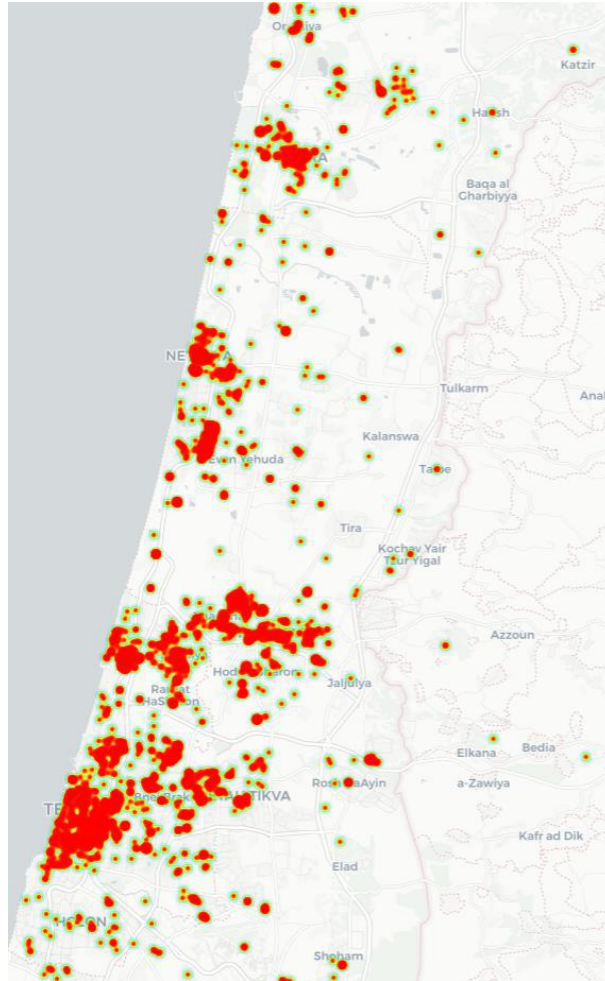
תהליך ה- Geocoding הסתמך על ממשק ה- Google Geocoding API המספק דרך ישירה לגשת לשירותים המבצעים את ההמרה באמצעות בקשת HTTP. הפלט המתקבל מהממשק מכיל קואורדינטות גיאוגרפיות ומציין את מידת ההתאמה לשיוך המרחבי: מיקום מדויק, אינטרפולציה של כתובות בתים, מרכז גיאומטרי (של כביש או יישוב), ומיקום משוער. מידת ההתאמה שמשה לתהליך ולידציה והשוואה ידני של המיקומים שהתקבלו, וכן לתהליך איטרטיבי בו למיקומים משוערים מתבצע תהליך ההמרה פעם נוספת לקבלת מיקום מדויק.

הקואורדינטות שהתקבלו אפשרו שיוך הכתובות לאזורים סטטיסטיים. ניתוח מוצא-יעד ברזולוציות האזורים הסטטיסטיים/אזורי תעסוקה בוצע עבור כל יישוב בנפרד. תצוגה וויזואלית של מוצא-יעד מצורפת לדו"ח זה.

באיור 5 מוצג הפיזור של קואורדינטות המוצא ובאיור 6 הקואורדינטות של היעדים.



איור 5: פיזור קואורדינטות המוצא



איור 6: פיזור קואורדינטות היעד

2.4 שביעות רצון - אוטובוס

השאלה המתייחסת לשביעות רצון מנסיעה באוטובוס הוצגה לעונים שציינו 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.

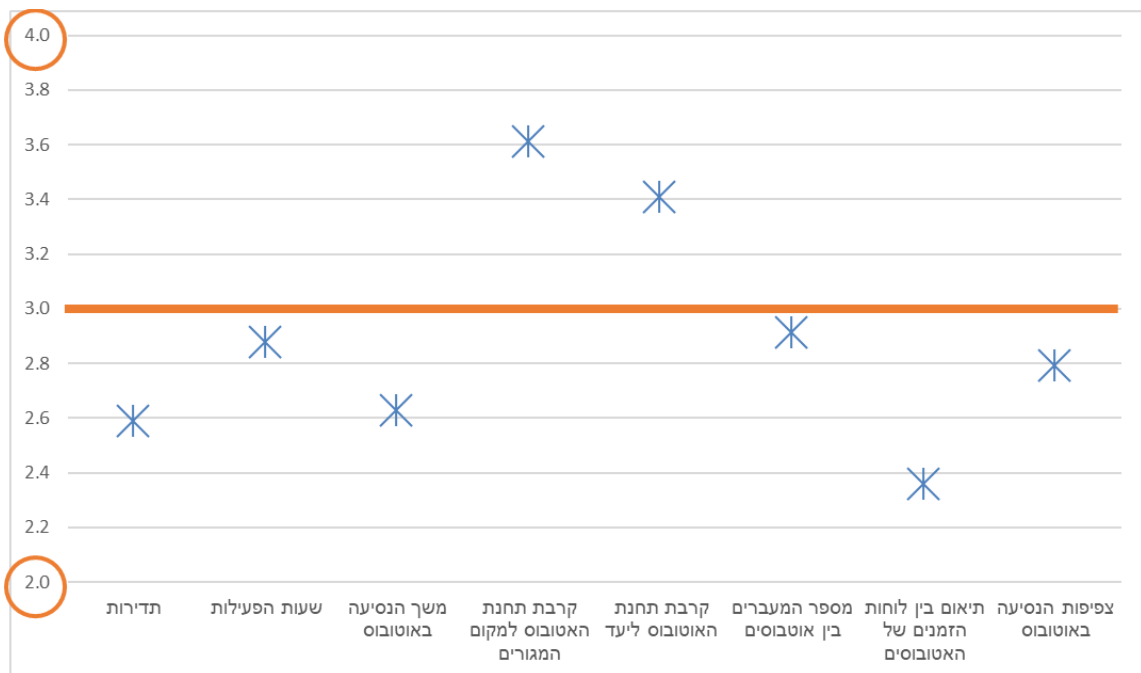
סה"כ ענו על שאלה זו 2,658 אנשים. התוצאות מוצגות באיור 7 וטבלה 11. בטבלה כמות העונים שדירגו את רמת שביעות רצונם, כמות העונים שסברו שהמדד לא רלוונטי, ממוצע שביעות הרצון, שונות וסטיית התקן.

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	מוצע 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	52.	3.7	53.	82.	32.	2.7
חדרה	2.5	72.	82.	3.6	3.4	2.9	42.	2.9
טייבה	2.5	72.	2.5	2.7	2.9	2.6	2.4	2.6
כפר סבא	2.6	3	2.5	93.	53.	3	32.	2.8
נתניה	82.	3	92.	93.	53.	23.	2.6	82.
קלנסווה	2.6	82.	2.4	72.	3	2.5	42.	82.

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).

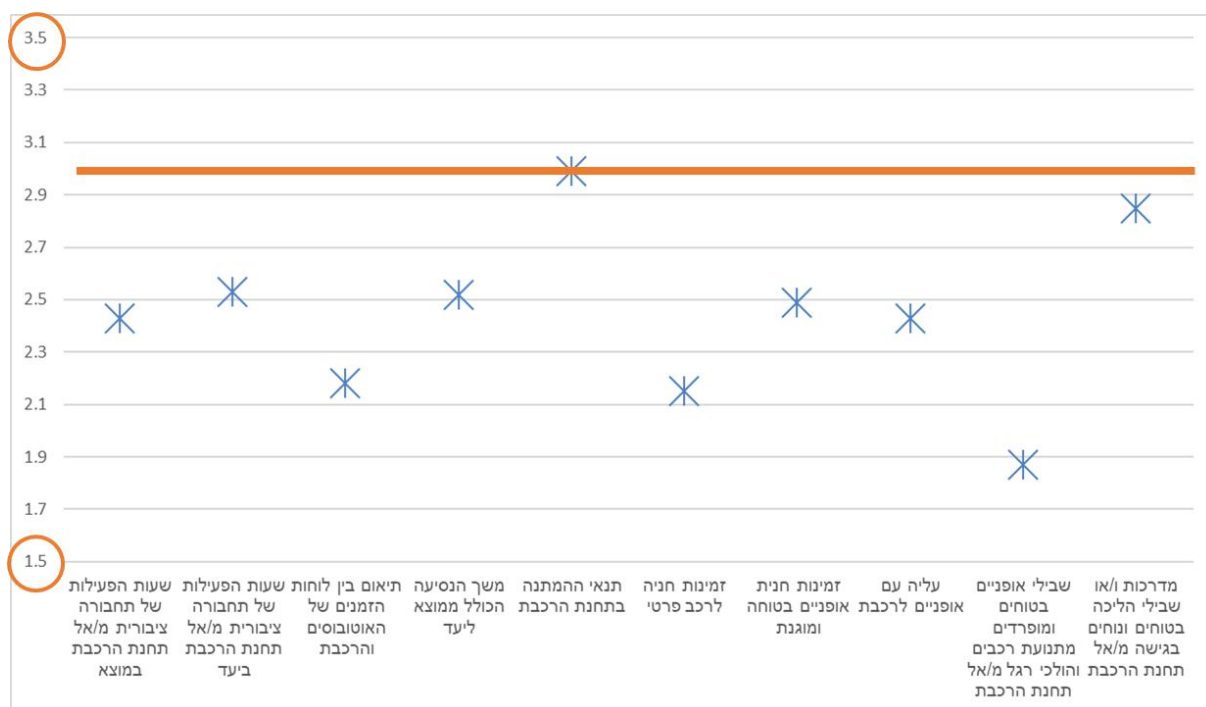
העונים התבקשו לדרג את מידת שביעות רצונם מעשרה מדדי איכות שירות בסולם של 1-5 (כאשר 5 מרוצה במידה רבה ו 1 לא מרוצה בכלל). בנוסף העונים יכלו לציין שהמדד לא רלוונטי. סה"כ ענו על שאלה זו 2,061 אנשים. התוצאות מוצגות בטבלה 13, איור 9. בטבלה מוצגים כמות העונים שדירגו את רמת שביעות רצונם, כמות העונים שסברו שהמדד 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 רמת שביעות 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 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 רמת שביעות רצונם מהמדד	1776	1715	1731	1933	1930	1619	770	736	1055	1725
מספר הענו 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

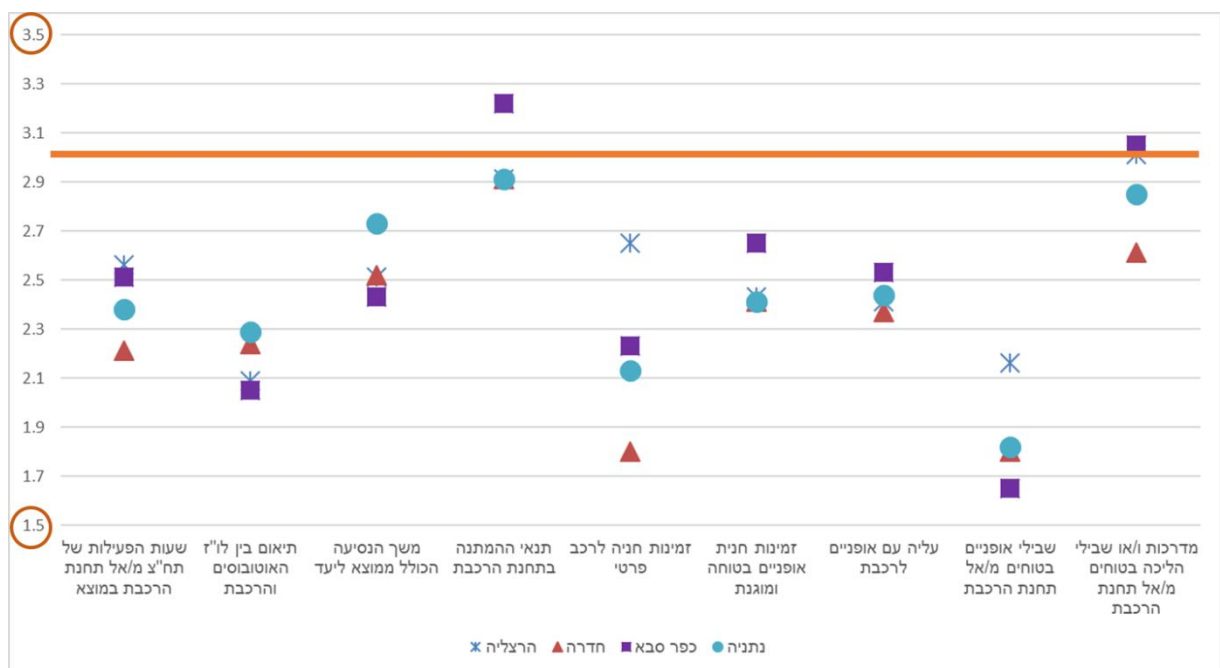
בהשוואת רמת שביעות הרצון מהנסיעה ברכבת בין היישובים השונים (טבלה 14, איור 10) נמצאו פערים מובהקים במדדים שעות פעילות תח"צ מ/ל מוצא, תיאום לו"ז, משך נסיעה, תנאי המתנה בתחנה, זמינות חניה, שבילי אופניים, מדרכות ושבילי הליכה.

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 בניתוח 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	22.	2.4	2.4	72.	2.9	2.5	12.	2.6	הרצליה
2.6	1.8	42.	2.4	1.8	2.9	2.5	2.2	2.2	חדרה
92.	1.8	2.4	2.4	2.1	2.9	2.7	32.	42.	נתניה
13.	71.	2.5	72.	2.2	3.2	2.4	12.	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 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 ומופרדים 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 שסייעו 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, עצירות 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

- 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 תעסוקה 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. לדוגמא 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 טיבה 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 ההפעלה של תחבורה ציבורית מוגבלות ושביעות הרצון מהמדד הייתה נמוכה (חדרה, טיבה וקלנסווה) התבקש שינוי בשעות ההפעלה באחוזים גבוהים. בטיבה 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 מיזמתם 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 ולתמך נוסעים להשתמש בשירותים.

3 נתניה

3.1 מאפייני המדגם בנתניה

בטבלה 16 מוצגים מאפייני המדגם בנתניה. 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 (82%), יש להם רישיון נהיגה (86%) ול- 29% אין רכב פרטי.

10%	עד 24	גיל
41%	25-34	
27%	35-44	
13%	45-54	
7%	55-64	
2%	65+	
49%	זכר	מגדר
51%	נקבה	
82%	שכיר	מצב תעסוקתי
4%	עצמאי	
8%	תלמיד/ סטודנט	
2%	לא עובד	
1%	פנסיונר	
4%	חייל/ שירות לאומי	
86%	כן	רישיון נהיגה
14%	לא	
29%	אין ברשותי רכב פרטי	רכב פרטי
62%	כן, רכב בבעלות פרטית	
9%	כן, רכב מטעם העבודה	

טבלה 16: מאפיינים דמוגרפיים של העונים לסקר – נתניה

3.2 הרגלי שימוש באמצעי נסיעה

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

- אחוז השימוש היומיומי ברכב פרטי 56%, באוטובוס 36%, ברכבת 16% ובאופניים 4%.
- 18% משתמשים באופניים לפחות מדי פעם.
- 16% משתמשים במונית שירות לפחות פעם בשבוע. 9% מתוכם באופן כמעט יומיומי. (אחוז גבוהה יחסית ליישובים האחרים בסקר)
- 48% מהעונים בכלל לא משתמשים באוטובוס או משתמשים לעיתים רחוקות, ו- 69% ממעטים או בכלל לא משתמשים ברכבת.

תדירות שימוש באמצעי נסיעה

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
32	14	84	9	141	319	118	505	באופן כמעט יומיומי
20	7	65	20	55	67	169	95	פעם-פעמיים בשבוע
30	2	111	68	79	79	108	41	מספר פעמים בחודש
78	19	282	307	359	191	233	59	לעיתים רחוקות
737	855	355	493	263	241	269	197	בכלל לא

תדירות שימוש באמצעי נסיעה – אחוזים

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
4%	2%	9%	1%	16%	36%	13%	56%	באופן כמעט יומיומי
2%	1%	7%	2%	6%	7%	19%	11%	פעם-פעמיים בשבוע
3%	0%	12%	8%	9%	9%	12%	4%	מספר פעמים בחודש
9%	2%	32%	34%	40%	21%	26%	7%	לעיתים רחוקות
82%	95%	40%	55%	29%	27%	30%	22%	בכלל לא

טבלה 17: תדירות השימוש באמצעי נסיעה - נתניה

לתפיסת זמן ההליכה לתחנה עשויה להיות השפעה על ההחלטה להשתמש בתחבורה ציבורית. 62% סבורים שזמן ההליכה לתחנה הקרובה לביתם פחות מחמש דקות בעוד 10% ציינו שלתפיסתם מרחק ההליכה לתחנה הקרובה לביתם עולה על 10 דקות.

אחוז	כמות	זמן הליכה לתחנה הקרובה לבית
62%	466	5-1 דקות
23%	174	6-10 דקות
7%	54	11-15 דקות
3%	25	מעל 15 דקות
5%	38	לא יודע

טבלה 18: זמן הליכה לתחנה הקרובה לבית - נתניה

השאלון התמקד בנסיעה הנפוצה ביותר. בטבלה 20 מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר. 85% מהנסיעות הינן לעבודה.

מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר		
מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר	כמות	אחוז
עבודה	760	85%
סידורים	45	5%
לימודים	55	6%
אחר	37	4%

טבלה 19: מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר - נתניה

העונים לסקר התבקשו לציין את כלל אמצעי הנסיעה המשמשים אותם לביצוע הנסיעה הנפוצה ביותר. 41% מהעונים לסקר בנתניה משתמשים ברכב הפרטי בלבד לנסיעה הנפוצה ביותר, 16% באוטובוס. רשימה מלאה של צירוף אמצעי הנסיעה בטבלה 20.

25% ציינו שששתמשים ברכבת לבד או בצירוף אמצעים אחרים. 49% מתוכם מגיעים לתחנת הרכבת ברכב פרטי.

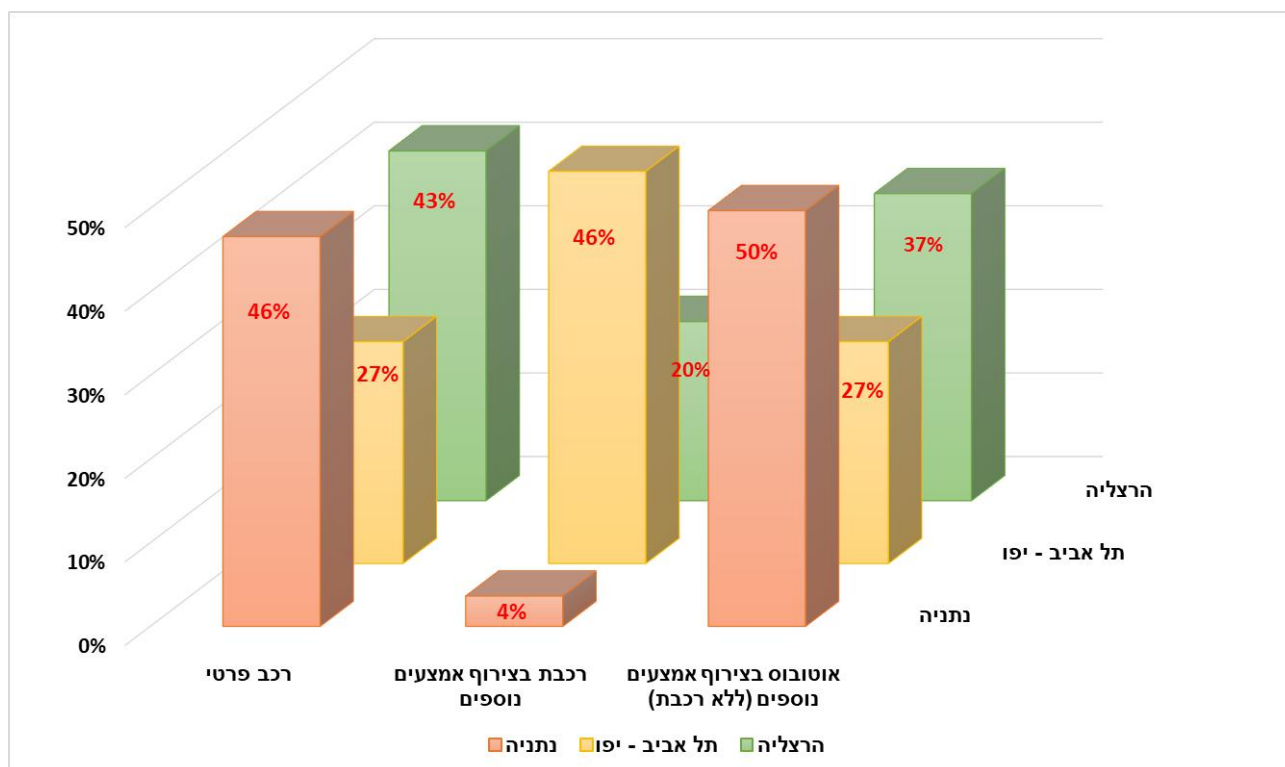
צירוף אמצעי נסיעה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר		
אמצעי הנסיעה	כמות	אחוז
רכב פרטי בלבד	327	41%
אוטובוס בלבד	131	16%
רכבת, אוטובוס	78	10%
רכב פרטי, אוטובוס	55	7%
רכב פרטי, רכבת, אוטובוס	43	5%
רכב פרטי, רכבת	36	5%
רכב פרטי, אופניים	29	4%
רכבת בלבד	22	3%
רכבת, אופניים	11	1%
אחר	66	8%

טבלה 20: צירוף אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר - נתניה

ניתוח מוצא-יעד המוצג בהמשך מראה ששלושת היעדים הנפוצים ביותר הינם נתניה (נסיעות בתוך העיר), תל אביב, והרצליה. באיור 11 מוצגים צירופי אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעות אלה.

ניתן לראות פערים בין השימוש באמצעי הנסיעה ליעדים השונים. בעוד שאחוז המשתמשים ברכב פרטי בנסיעות לתל אביב הוא 27% בנסיעות להרצליה האחוז 43%.

בעוד 46% מהנוסעים לתל אביב משתמשים ברכבת רק 20% מהנוסעים להרצליה משתמשים ברכבת.



איור 11: צירוף אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעות הנפוצות ביותר מנתניה

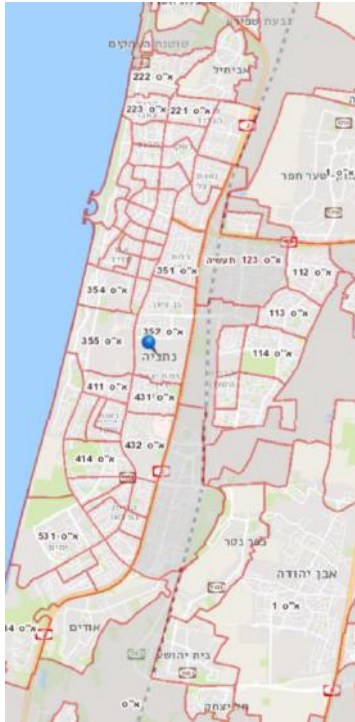
3.3 מוצא-יעד

3.3.1 נסיעות מנתניה

יעדי הנסיעה הנפוצים ביותר הינם נתניה (נסיעות בתוך העיר), תל אביב, והרצליה (67% מהנסיעות הינן ליעדים אלה). מרבית הנסיעות הנוספות הינן ליעדים באזור המרכז וגוש דן. פחות מ- 10% מהנסיעות הינן לירושלים, ויעדים מרוחקים יותר בדרום או בצפון הארץ. רשימה של יעדים מוצגת בטבלה 21.

אחוז הנוסעים מנתניה ל-	מוצא – נתניה		יעד
28%	249	נתניה	
27%	244	תל אביב – יפו	
12%	111	הרצליה	
4%	34	רמת גן	
4%	32	רעננה	
3%	31	פתח תקווה	
2%	16	כפר סבא	
2%	15	חיפה	
18%	165	אחר	
100.0%		סה"כ	

טבלה 21: מוצא-יעד – נתניה



התפלגות הנסיעות לפי אזורים סטטיסטיים (מפת אזור סטטיסטיים באיור 12) מוצגת בטבלה 22 שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא..

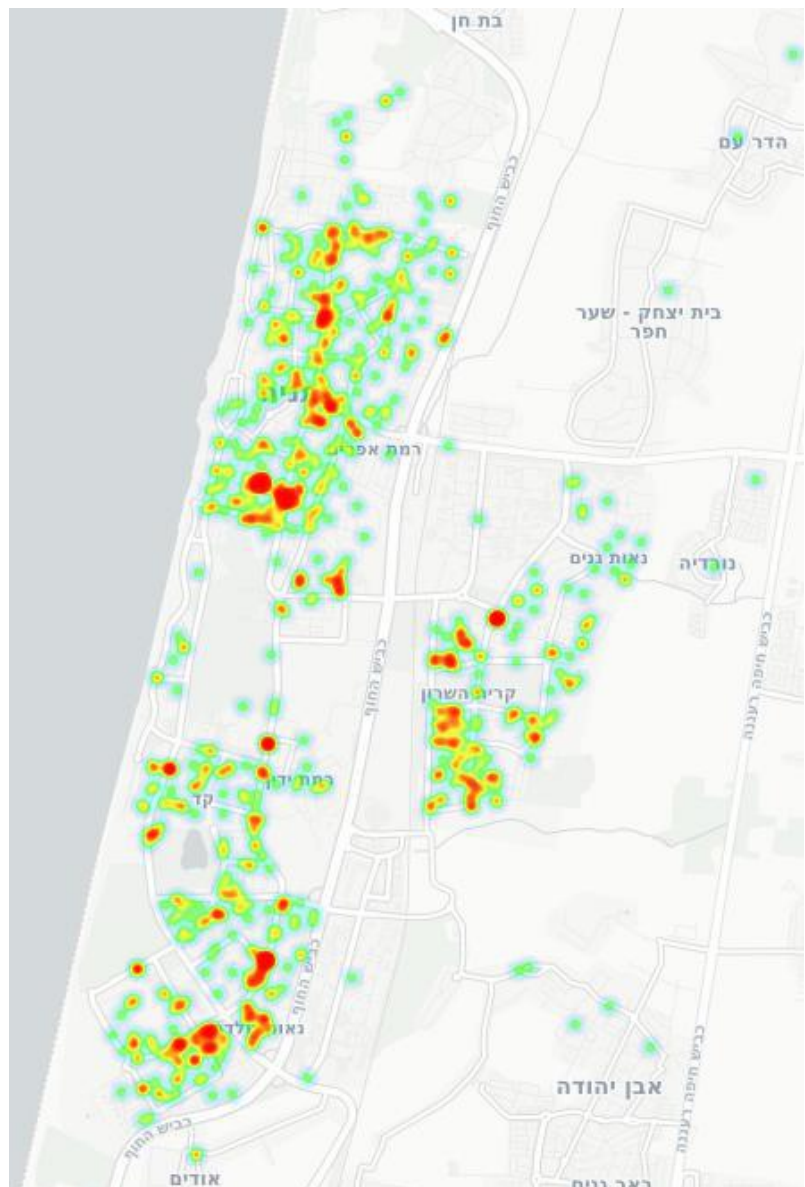
ניתן לראות ייצוג של מרבית האזורים בקרב העונים לסקר. האזורים הסטטיסטיים 115 ו-341 הינם האזורים מהם מתבצע מספר הנסיעות הגבוה ביותר בקרב העונים לסקר. באיור 13 ניתן לראות את התפלגות המוצא של הנסיעות המתבצעות מנתניה.

איור 12: אזורים סטטיסטיים – נתניה (המקור <https://www.govmap.gov.il>)

אחוז הנסיעות	כמות נסיעות	אזור סטטיסטי
2%	14	0113
3%	30	0114
11%	99	0115
1%	12	0211
2%	14	0212
2%	18	0213
2%	17	0231
2%	16	0232
2%	14	0233
2%	18	0241
2%	18	0242
1%	11	0243
3%	31	0311
2%	14	0313
6%	57	0341
2%	22	0342
3%	29	0343
2%	17	0351
3%	23	0352
1%	12	0411
2%	17	0413
3%	26	0414
1%	13	0422

1%	13	0511
2%	19	0513
3%	28	0521
1%	11	0522
3%	23	0523
4%	34	0531
3%	25	0532
3%	25	0533
19%	171	אזורים נוספים

טבלה 22: כמות/אחוז הנסיעות מכל אזור סטטיסטי בתניה



איור 13: התפלגות כתובות המוצא של נסיעות מנתניה

3.3.2 נסיעות לנתניה

המוצא של הנסיעות המבוצעות לנתניה מוצג ב. 43% מהנסיעות לנתניה הינן נסיעות בתוך העיר ו- 20% מחדרה.

עיר מוצא	כמות	אחוז
נתניה	249	43%
חדרה	115	20%
כפר סבא	40	7%
תל אביב - יפו	29	5%
הרצליה	24	4%
כפר יונה	16	3%
רעננה	10	2%
אחר	93	16%

טבלה 23: המוצא של נסיעות המבוצעות ליעדים בנתניה



לניתוח הנסיעות לנתניה העיר חולקה לכמה אזורים כמוצג באיור 14. 47% מהנסיעות הינן לאזור התעסוקה – פארק שיאים. 17% לצפון העיר (אזור 3). 27% מהעונים לא ציינו את היעד המדויק אליו הם מגיעים.

איור 14: אזורים בנתניה

אזור סטטיסטי מאוחד / אזור תעסוקה- יעד	כמות	אחוז
אזור תעסוקה נתניה - פארק שיאים	307	47%
3	110	17%
4	21	3%
5	16	2%
6	27	4%
יעד מדויק לא ידוע	175	27%

טבלה 24: היעד של הנסיעות לנתניה

3.3.3 נסיעות לאזור התעסוקה

התפלגות המוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה לנתניה מופיעה בטבלה 25

עיר מוצא	כמות	אחוז
נתניה	121	39%
חדרה	39	13%
תל אביב - יפו	26	8%
כפר סבא	17	6%
אחר	104	34%

טבלה 25: המוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה - נתניה

בטבלה 26 ניתן לראות שונות באמצעי הנסיעה המשמשים להגעה לאזור התעסוקה – פארק שיאים. בעוד 71% מהנוסעים מכפר סבא משתמשים ברכב הפרטי (בלבד), 31% מהנוסעים מתל אביב משתמשים רק ברכב פרטי.

31% מהנוסעים המתגוררים מחוץ לנתניה משתמשים ברכבת (לבד או בצירוף אמצעים נוספים) להגיע לאזור התעסוקה.

אמצעי נסיעה	נתניה	חדרה	כפר סבא	תל אביב - יפו
רק רכב פרטי	49%	44%	71%	31%
רכב פרטי ותח"צ	17%	32%	12%	27%
רק תח"צ	34%	24%	18%	42%

טבלה 26: אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעות לאזור התעסוקה – פארק שיאים

3.4 תחנת הרכבת נתניה

195 מהעונים לסקר מנתניה ציינו שהם משתמשים ברכבת. בטבלה 27 יעדי הנסיעה מנתניה ברכבת. מרבית הנסיעות הינן לתל אביב/רמת גן והרצליה. כאשר 40% מהנסיעות לתל אביב מבוצעות ברכבת ו- 44% מהנסיעות לרמת גן גם הן ברכבת. בולט מיעוט הנסיעות ברכבת להרצליה למרות שהרצליה הינה אחד היעדים העיקריים מנתניה.

יעד	כמות נוסעים ברכבת	סך הנסיעות ליעד	אחוז הנסיעות ברכבת מתוך סך הנסיעות ליעד
תל אביב - יפו	99	245	40%
הרצליה	21	111	19%
רמת גן	15	34	44%
פתח תקווה	10	31	32%
אחר	50	447	11%

טבלה 27: יעדי הנסיעה מתחנות הרכבת בנתניה

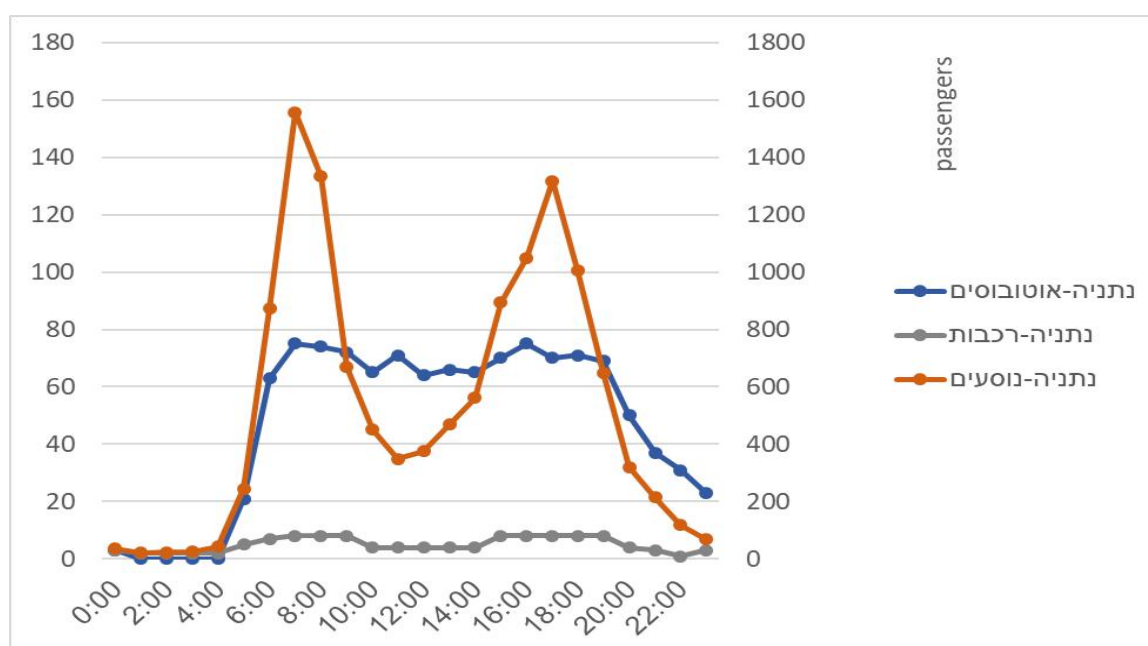
49% משתמשים ברכב הפרטי להגיע לתחנת הרכבת.

3.4.1 תחנת הרכבת נתניה – שירות אוטובוסים ביחס לכמויות נוסעים

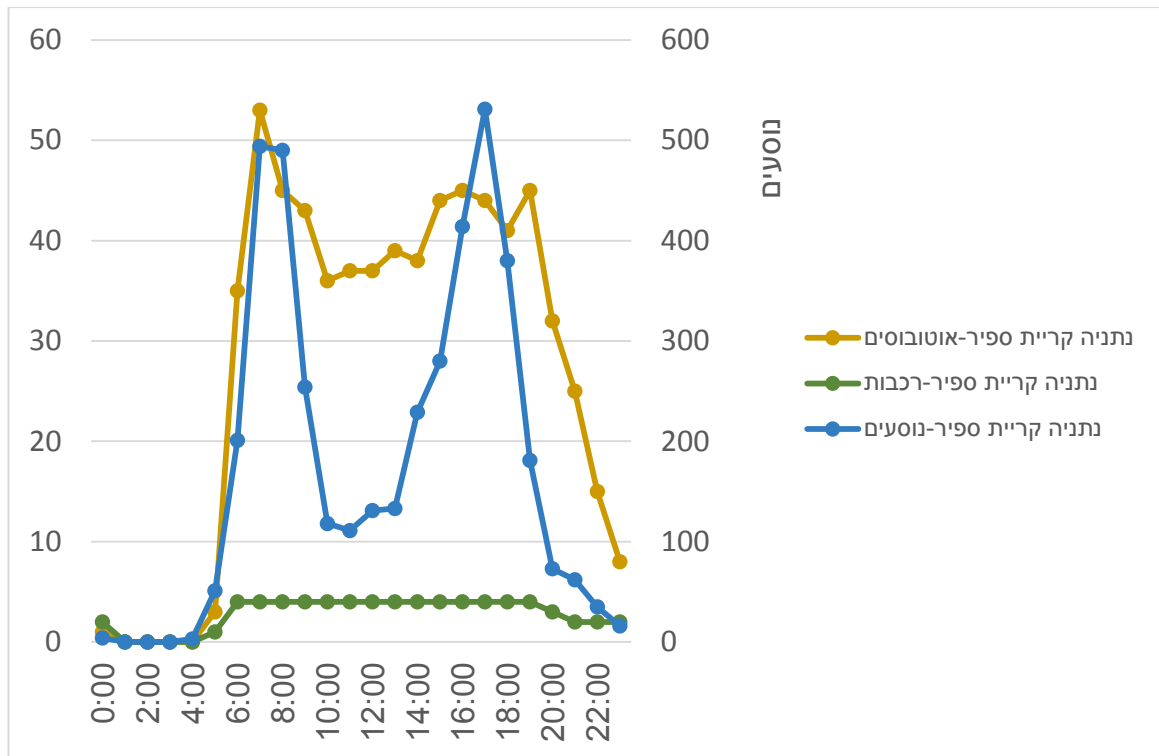
תחבורה היום ומחר ביצעה ניתוח שירות תחבורה אוטובוסים לתחנות הרכבת בהשוואה לעצירות רכבת בתחנות ולכמויות הנוסעים, על מנת לבחון פערי שירות בין תחנות רכבת שונות ולאפשר למקבלי החלטות להסתייע במידע לצורך יצירת סדר עדיפויות ודחיפות מתן תוספת שירות. הנתונים המוצגים כאן הם נתוני כמויות נוסעים של רכבת ישראל, ונתוני נסיעות מתוכננות של משרד התחבורה. כל הנתונים מפברואר 2019.

חשוב לציין כי ניתוח זה אמור לתת תמונת מצב ניהולית, ולא מצב תפעולי לבחינת שירות נקודתי מתחנת רכבת לאזור מסויים. כל הניתוח נעשה בכלים המאפשרים חזרה עם נתונים מעודכנים יותר בהמשך, כדי לשרת את הרשויות בכל הארץ.

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

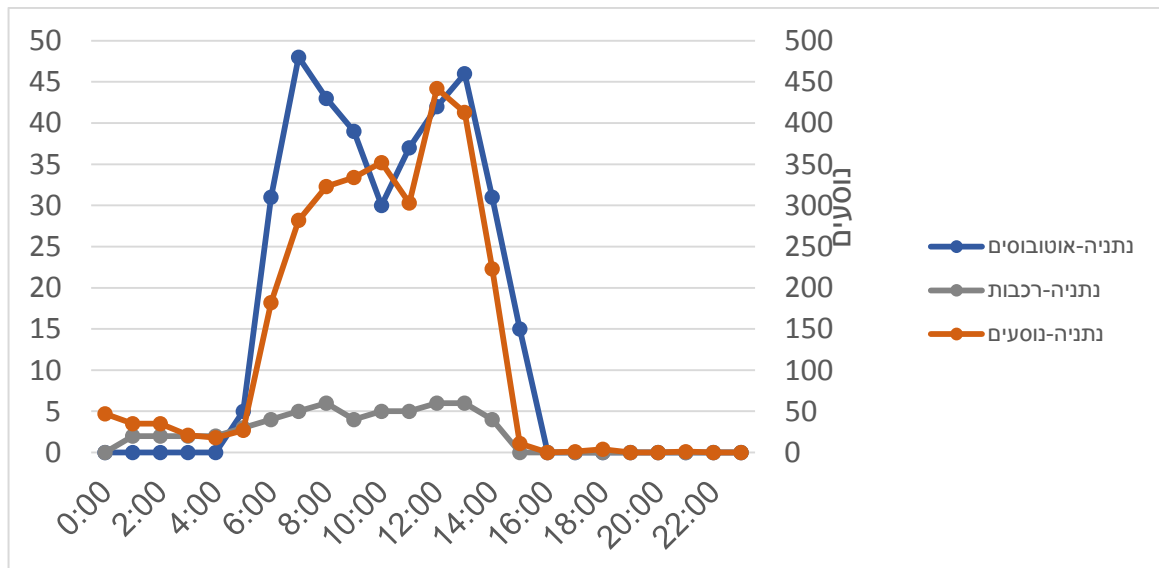


איור 15: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת נתניה לאורך שעות היממה באמצע שבוע

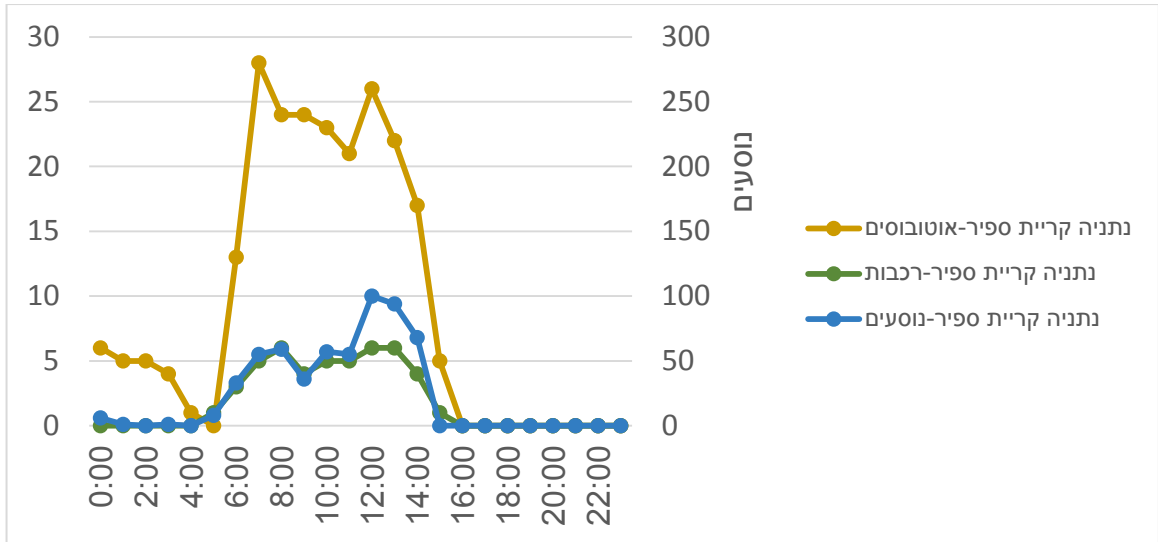


איור 16: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת ספיר לאורך שעות היממה באמצע שבוע

ניתן לראות כי במהלך השבוע, השירות בתחנת ספיר הוא טוב, ואילו בתחנת נתניה השירות דורש שיפור בשעות השיא.

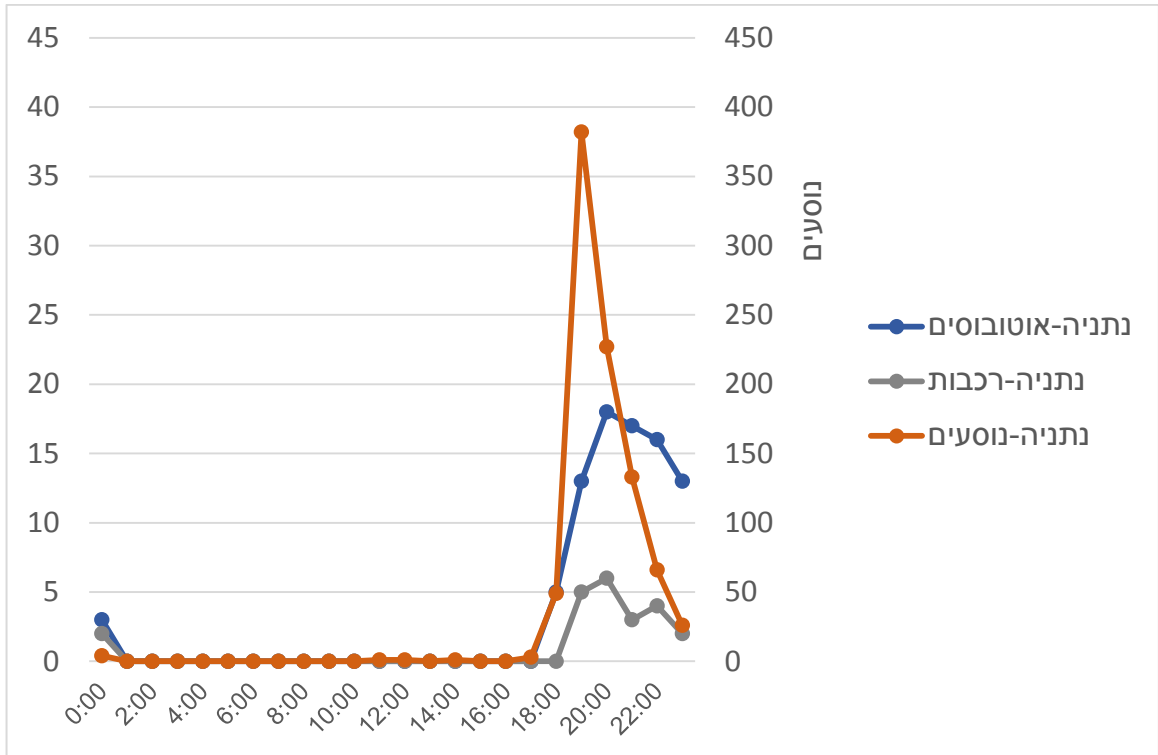


איור 17: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת ספיר לאורך שעות היום ביום שישי

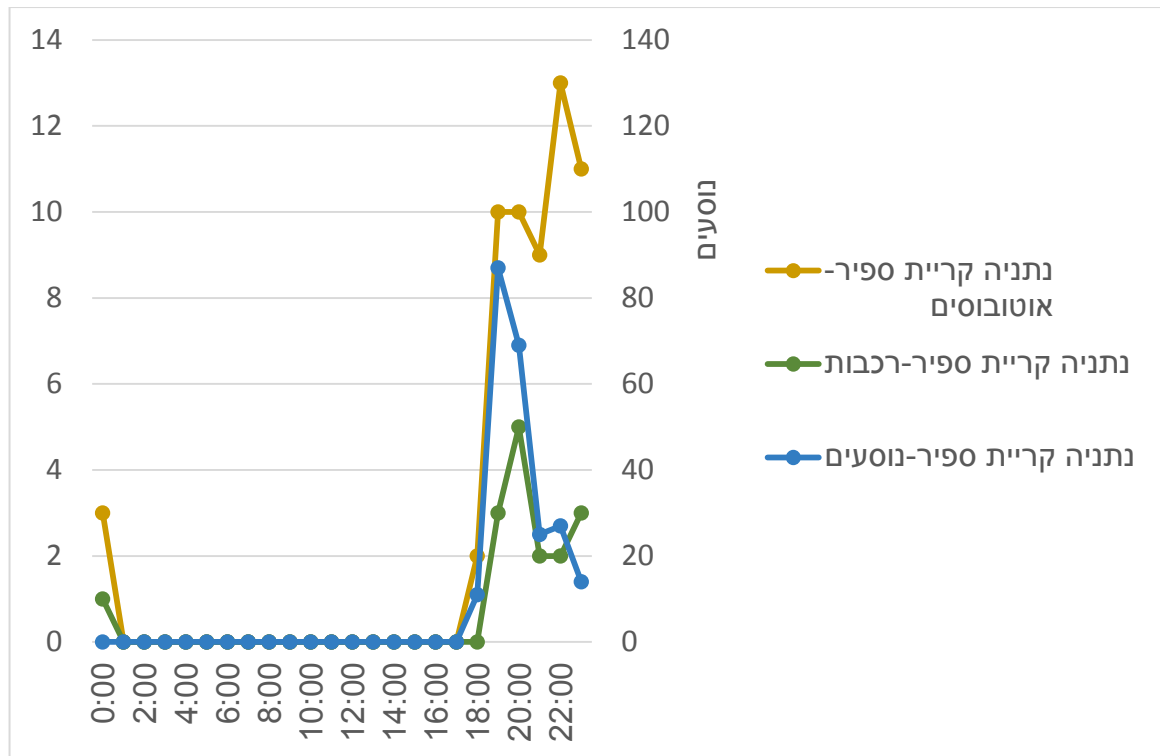


איור 18: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת ספיר לאורך שעות היום ביום שישי

בימי שישי השירות בשתי התחנות תקין ומותאם להיקפי הנוסעים.



איור 19: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת נתניה במוצאי שבת

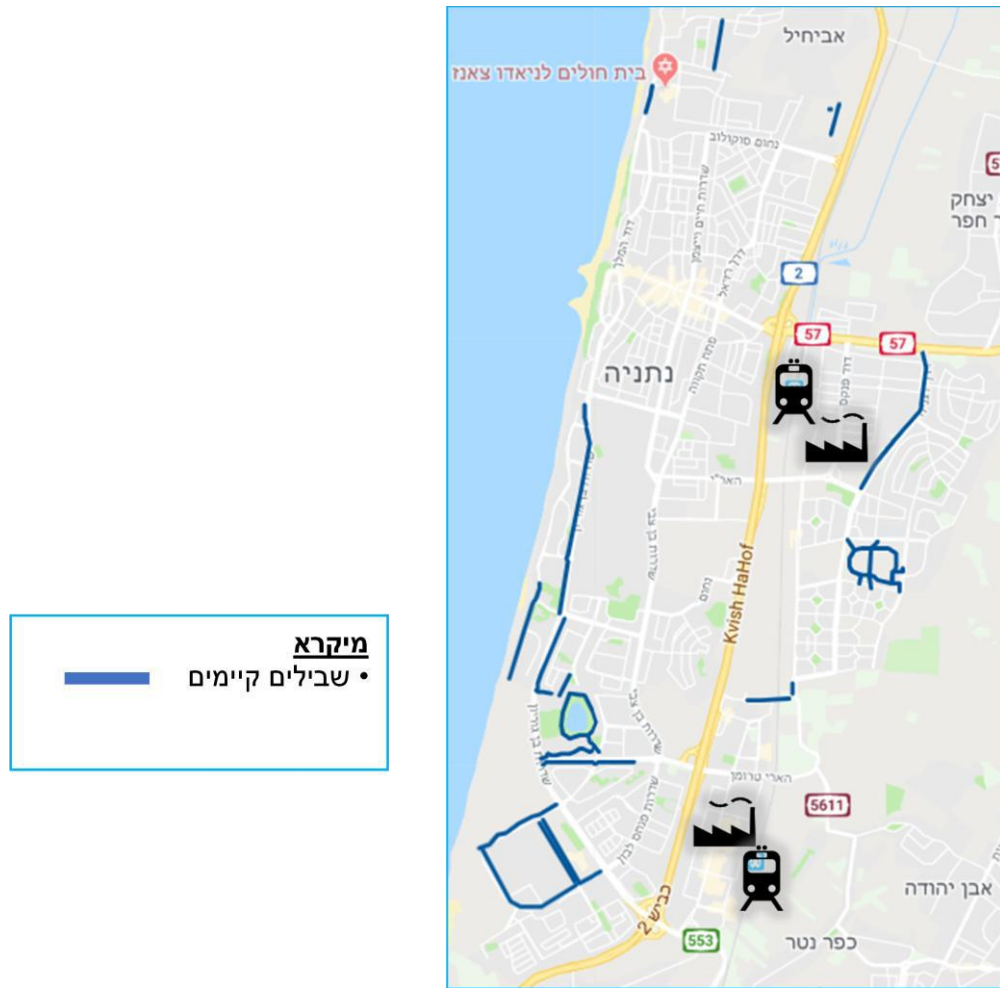


איור 20: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת ספיר במוצאי שבת

במוצאי שבת השירות לתחנת ספיר מותאם להיקפי הנוסעים ואילו בתחנת נתניה חסר שירות למגיעים בשעות המוקדמות של שירות הרכבת. מומלץ להוסיף שירות לתחנת נתניה מיד עם צאת השבת.

לסיכום, בעקבות שיפור משמעותי של השירות בתחנות הרכבת נתניה וספיר, ניכר כי השירות בתחנת ספיר הוא מצויין, ובתחנת נתניה השירות ברמה סבירה, אך נדרשים שיפורים בשעות שיא בימי חול ובמוצש.

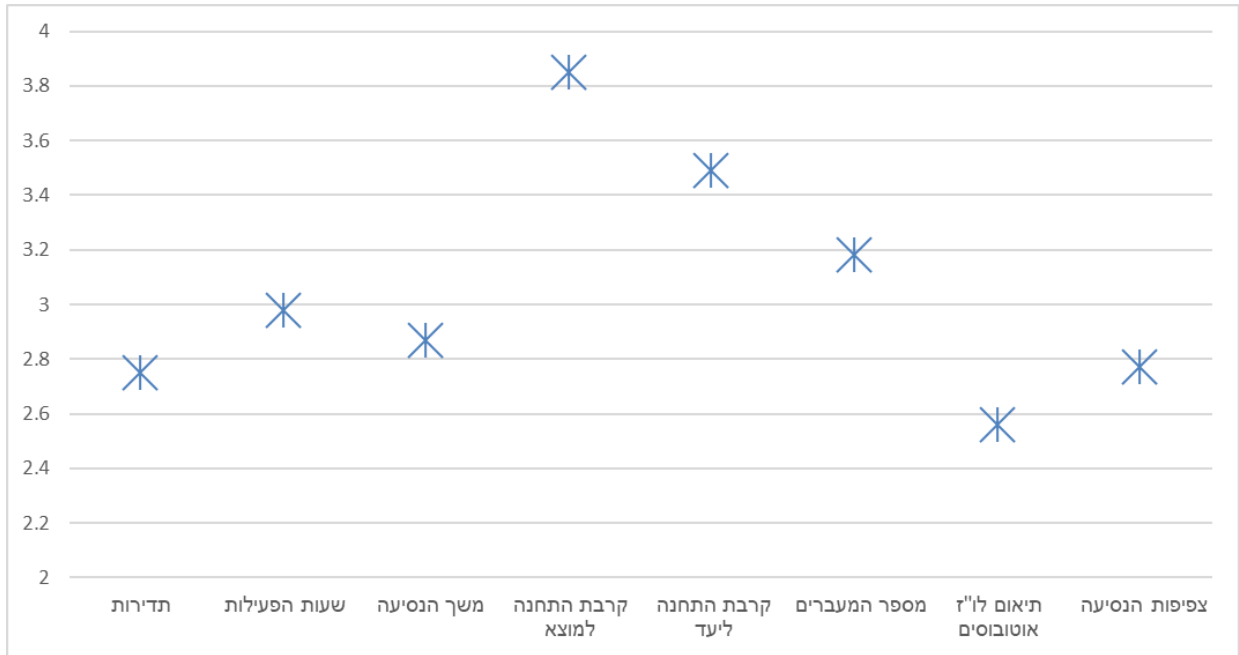
3.5 רשת שבילי אופניים- מצב קיים



איור 21: רשת שבילי אופניים, מצב קיים בנתניה. מקור: ישראל בשביל אופניים

3.6 שביעות רצון – שירותי תחבורה ציבורית

רמת שביעות הרצון מהנסיעה באוטובוס נמוכה. יחד עם זאת בנתניה שביעות הרצון ממרבית המדדים גבוהה יחסית ליישובים אחרים. שביעות הרצון נמוכה במדדים תיאום לוחות זמנים, ותדירות וצפיפות.



איור 22: שביעות רצון מהנסיעה באוטובוס - נתניה

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 מזמינות חניה לרכב פרטי ותיאום לוחות הזמנים בין האוטובוסים והרכבת.



איור 23: שביעות רצון מהנסיעה ברכבת

3.7 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). מרבית העונים בנתניה 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 שהתייחסו לשיפורים בתשתיות הליכה ואופניים בנתניה הוא 27% 21% מהעונים ביקשו נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל. נתונים אלה עולים בקנה אחד עם שביעות הרצון הנמוכה מנתיבי האופניים בגישה לתחנת הרכבת.

כ- 18% מהעונים התייחסו לשירותי תחבורה שיתופית.

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
37%	38%	77%	62%
נתניה			

תשתיות נוחות להליכה ברגל בגישה לתחנות רכבת ומרכזי תעסוקה	שירותי שיתוף אופניים המאפשר להשתמש באופניים לנסיעה ללא צורך בבעלות על אופניים	נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מרכבים 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
17%	9%	21%	12%	10%	10%
נתניה					

שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תחבורה שיתופית	
שירותי שיתוף נסיעות המאפשר נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי	חניון ייעודי לנסיעות שיתופיות בתחנות רכבת
12%	10%
נתניה	

טבלה 28: שיפורים נדרשים להפחתת שימוש ברכב פרטי – נתניה

3.8 סיכום הממצאים העיקריים

הרגלי שימוש באמצעי נסיעה:

- אחוז השימוש היומיומי ברכב פרטי 56%, באוטובוס 36%, ברכבת 16% ובאופניים 4%.
- 18% משתמשים באופניים לפחות מדי פעם.
- 16% משתמשים במונית שירות לפחות פעם בשבוע. 9% מתוכם באופן כמעט יומיומי. (אחוז גבוהה יחסית ליישובים האחרים בסקר)
- 48% מהעונים בכלל לא משתמשים באוטובוס או משתמשים לעיתים רחוקות, ו- 69% ממעטים או בכלל לא משתמשים ברכבת.

אמצעי המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר

- 41% משתמשים ברכב הפרטי לבד (בלי אמצעי נוסף) לנסיעה הנפוצה ביותר
- 16% משתמשים באוטובוס לבד (בלי אמצעי נוסף)
- 25% ברכבת לבד או בצירוף אמצעים נוספים להגיע מ/אל התחנה
- 23% משלבים בין רכב פרטי ותחבורה ציבורית

מוצא-יעד

- 3 היעדים הנפוצים ביותר נתניה (נסיעות בתוך העיר), תל אביב, הרצליה.
- נסיעות בתוך העיר אחוז כמעט זהה של נוסעים ברכב פרטי והתחבורה ציבורית
- נסיעות לתל אביב: 46% משתמשים ברכבת בצירוף אמצעים נוספים, 27% ברכב פרטי ו 27% באוטובוס לבד או בצירוף אמצעים נוספים
- נסיעות להרצליה: 43% משתמשים ברכב פרטי, 37% באוטובוס ו 20% ברכבת לבד או בצירוף אמצעים נוספים

תחנות רכבת

- 22% משתמשים ברכבת (לבד או בצירוף אמצעים אחרים).
- 49% ממשתמשי הרכבת מגיעים לתחנה ברכב פרטי.
- שביעות הרצון מהרכבת נמוכה. המדדים שרמת שביעות הרצון מהם נמוכה ביותר הינם זמינות חניה ושבילי אופניים. שביעות הרצון נמוכה גם מהתיאום בין לוחות הזמנים של האוטובוסים והרכבת.

שיפור קווי תחבורה ציבורית

- תחבורה ציבורית בתוך העיר – 46% מהנסיעות בתוך העיר מבוצעות ברכב פרטי.
- רמת שביעות הרצון בתיאום בין לוחות אוטובוסים ורכבת נמוכה. תיאום הלוחות עשוי לשפר את שביעות הרצון גם ממדדים נוספים כמו משך נסיעה.

תחבורה שיתופית

- 10% מהעונים ציינו חניון ייעודי לנסיעות שיתופיות ברכבת כשיפור מתבקש ו 12% נסיעות שיתופיות.
- 69% ממי שצינו פתרונות תחבורה שיתופית משתמשים ברכב פרטי לנסיעה הנפוצה ביותר.

אופניים

- 4% מהעונים ציינו שמתמשים באופניים באופן כמעט יומיומי 18% לפחות מדי פעם.
- רמת שביעות הרצון ממדדים קשורים לאופניים נמוכה. במיוחד נתיבי אופניים בטוחים.
- 27% מהעונים התייחסו לשיפורים נדרשים לתשתיות אופניים.

4 נספח: תקציר ממצאים עיקריים ופערים - תח"צ (15 דקות)

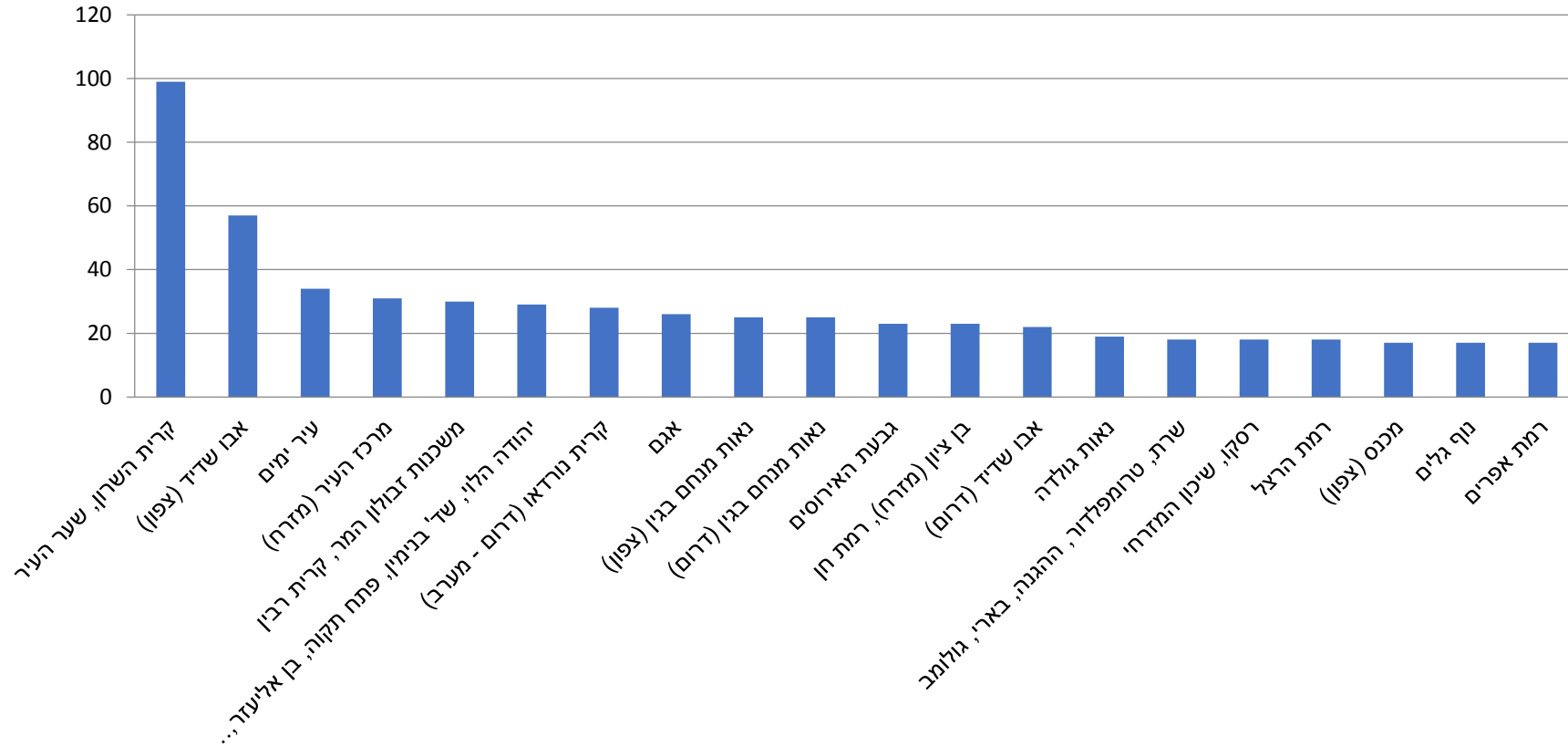
תקציר ממצאי הסקר-

1. לרוב תושבי העיר אין שירות תדיר וזמין של תחבורה ציבורית.
2. השכונות בהן השירות חסר במיוחד הן: גן ברכה ורצועת החוף והמלונות - שלמה המלך, דוד המלך, אוסישקין, נאות מנחם בגין ועיר ימים.
3. היעדים העיקריים של תושבי נתניה:
 - א. נתניה – בעיקר אזור התעסוקה שיאים
 - ב. תל אביב יפו – בעיקר אזורי התעסוקה ברחוב המסגר, מנחם בגין ואבן גבירול
 - ג. הרצלייה פיתוח
4. התושבים שעובדים בפארק שיאים בוחרים ברובם להגיע ברכב הפרטי, זאת לאור העובדה שזמני ההגעה בתח"צ כפולים וארוכים.
5. 47% מהתושבים שעובדים בהרצלייה פיתוח בוחרים להגיע ברכב הפרטי.
6. ההגעה ליעדים העיקריים בתחבורה הציבורית

המלצות עיקריות-

1. הוספת קו ישיר ומהיר לאזור התעסוקה שיאים.
2. הוספת שירות בשכונות בהן השירות חסר (גן ברכה, נאות מנחם בגין ועיר ימים) - למרכז העיר, לאזורי תעסוקה ולרכבת. תושבי השכונות האלו מקופחים באופן מובהק בשירותי התחבורה הציבורית ביחס לשאר תושבי העיר.
3. הוספת שירות לרכבת מכל שכונות העיר. הרכבת מהווה כלי תחבורה מרכזי ואטרקטיבי לתושבי העיר, האפשרות להגיע במהירות לרכבת הכרחית בכדי להפוך אותה לאטרנטיבה לרכב הפרטי.
4. הגברת תדירות של הקווים הקיימים. התדירות של רוב הקווים בעיר לא עומדת במינימום הנדרש לשירות ראוי. שביעות הרצון של עוני הסקר על התדירות היא נמוכה ביותר, לדבריהם, תדירות גבוהה יכולה להוות גורם מרכזי בהעברת נוסעים מהרכב הפרטי לתחבורה הציבורית.
5. פעולה מול משרד התחבורה לסלילת/סימון נת"צ על כביש 2 מזרם. הפקקים הקבועים בהם עומדים תושבי נתניה בדרך חזרה מהעבודה הם לא גזירת גורל וניתן לקצר את הדרך בקלות בעזרת מתן העדפה לתחבורה הציבורית בדרכים הבינעירוניות.

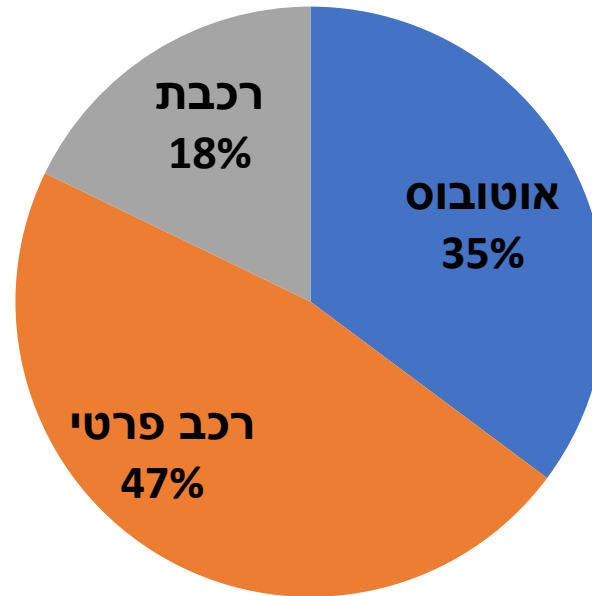
עוני הסקר בחלוקה על פי שכונה-



בגרף ניתן לראות שישנו ייצוג של שכונות העיר השונות. **הסקר מייצג את אוכלוסיית היוממים בגילאי העבודה.** ישנו ייצוג של אוכלוסיות בגילאים 25-54, ההתפלגות לפי מגדר כמעט זהה, רוב העונים לסקר הם שכירים (82%) ויש להם רישיון נהיגה (86%), ל 29% אין רכב פרטי.

כלי תחבורה עיקרי-

כלי התחבורה העיקרי של עוני הסקר הוא הרכב הפרטי, נוסעי התחבורה הציבורית בעיקרם משתמשים באוטובוסים והרכבת ניצבת במקום האחרון:



- 18% משתמשים באופניים לפחות מדי פעם.
- 16% משתמשים במונית שירות לפחות פעם בשבוע. 9% מתוכם באופן כמעט יומיומי. (אחוז גבוהה יחסית ליישובים האחרים בסקר)
- 48% מהעונים בכלל לא משתמשים באוטובוס או משתמשים לעיתים רחוקות, ו-69% ממעטים או בכלל לא משתמשים ברכבת.

תדירות השימוש באמצעי הנסיעה באחוזים-

תדירות שימוש באמצעי נסיעה – אחוזים

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
4%	2%	9%	1%	16%	36%	13%	56%	באופן כמעט יומיומי
2%	1%	7%	2%	6%	7%	19%	11%	פעם-פעמיים בשבוע
3%	0%	12%	8%	9%	9%	12%	4%	מספר פעמים בחודש
9%	2%	32%	34%	40%	21%	26%	7%	לעיתים רחוקות
82%	95%	40%	55%	29%	27%	30%	22%	בכלל לא

אמצעי התחבורה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר:

- 41% משתמשים ברכב הפרטי לבד (בלי אמצעי נוסף) לנסיעה הנפוצה ביותר
- 16% משתמשים באוטובוס לבד (בלי אמצעי נוסף)
- 25% ברכבת לבד או בצירוף אמצעים נוספים להגיע מ/אל התחנה
- 23% משלבים בין רכב פרטי ותחבורה ציבורית

שביעות רצון מהתחבורה הציבורית בעיר-

- א. **שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב הפרטי ומעבר לתחבורה ציבורית-**
- תחנות אוטובוס קרובות יותר למוצא/יעד – 37%
 - שעות הפעלה מוקדמות/מאוחרות יותר של תח"צ- 38%
 - **תדירות גבוהה יותר של תחבורה ציבורית – 77%**
 - קו אוטובוס ישיר ליעד הנסיעה- 62%

- ב. **שביעות הרצון מהאוטובוסים-** (למשתמשי תח"צ) בין 5-1- (כאשר 5 מרוצה במידה רבה ו 1 לא מרוצה כלל)

1	2	3	4	5		
					תדירות- 2.8	1
					שעות פעילות- 3	2
					משך הנסיעה- 2.9	3
					קרבת תחנת המוצא- 3.9	4
					קרבת תחנת היעד- 3.5	5
					מספר המעברים- 3.2	6
					תיאום לו"ז אוטובוסים- 2.6	7
					צפיפות הנסיעה- 2.8	8

ג. שביעות הרצון מהרכבת (למשתמשי תח"צ) בין 5-1- (כאשר 5 מרוצה במידה רבה ו 1 לא מרוצה כלל)

1	2	3	4	5		
					שעות הפעילות של התחבורה הציבורית מ/אל הרכבת- 2.4	1
					תיאום בין לוחות הזמנים של האוטובוסים והרכבות- 2.3	2
					משך הנסיעה הכולל ממוצא ליעד- 2.7	3
					תנאי ההמתנה בתחנת הרכבת- 2.9	4
					מדרכות בטוחות מ/אל הרכבת- 2.9	5

היעדים המבוקשים ביותר של תושבי נתניה (אחוזים מתוך כלל היעדים)

27.76%	נתניה	1
27.20%	תל אביב – יפו	2
12.37%	הרצליה (פיתוח)	3
3.79%	רמת גן	4
3.57%	רעננה	5

3.46%	פתח תקווה	6
1.78%	כפר סבא	7
1.67%	חיפה	8
1.34%	הוד השרון	9

יעדים בתל-אביב יפו-

5.14%	המסגר	1
4.00%	מנחם בגין	2
4.00%	אבן גבירול	3
3.43%	יגאל אלון	4
3.43%	דרך נמיר	5
2.86%	ארלוזורוב	6
2.29%	עזריאלי	7
2.29%	חיים לבנון	8

יעדים בתוך העיר-

14.02%	גיבורי ישראל	1
8.88%	המלאכה	2
7.01%	הגביש	3
6.07%	הצורן	4
6.07%	הרצל	5
2.34%	יד חרוצים	6
2.34%	שדרות בנימין	7

- בנסיעות בתוך העיר אחוז כמעט זהה
- נסיעות לתל אביב יפו- 46% משתמשים ברכבת בצירוף אמצעים נוספים, 27% ברכב פרטי ו 27% באוטובוס לבד או בצירוף אמצעים נוספים
- נסיעות להרצליה: 43% משתמשים ברכב פרטי, 37% באוטובוס ו 20% ברכבת לבד או בצירוף אמצעים נוספים.

שימוש באוטובוס על פי אזור סטטיסטי-

9.61%	קרית השרון, שער העיר	1
4.94%	יהודה הלוי, שד' בנימין, פתח תקוה, בן אליעזר, שד' בן אב"י	2
4.94%	קרית נורדאו (דרום - מערב)	3
4.42%	אבו שדיד (צפון)	4

3.64%	מרכז העיר (מזרח)	5
3.64%	משכנות זבולון המר, קרית רבין	6
3.38%	אבו שדיד (דרום)	7
2.86%	נאות מנחם בגין (דרום)	8
2.86%	נאות מנחם בגין (צפון)	9

1. מבט על אזורי התעסוקה על פי כלי תחבורה מועדף-

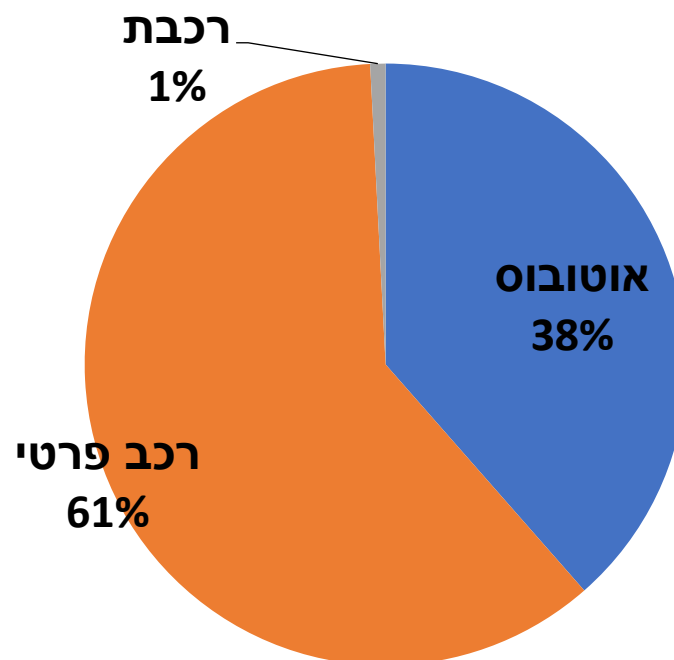
1.1 אזור התעסוקה נתניה- פארק שיאים-

ניתן לראות שרוב תושבי העיר בוחרים להגיע לאזור התעסוקה ברכבם הפרטי. ברכב הפרטי מגיעים בעיקר משכונת עיר ימים, נאות מנחם בגין משם אין נוסע אחד שדיווח שמגיע בתח"צ. בטבלת ההשוואה בין זמני ההגעה ברכב פרטי מול תחבורה ציבורית ניתן לראות יתרון משמעותי לרכב הפרטי מכלל אזורי העיר:

משך זמן הנסיעה בדקות לפארק שיאים - תח"צ מול רכב פרטי

רכב פרטי	אוטובוס	
15	60	גן ברכה
10	35	עיר ימים ונאות מנחם בגין
8	16	קריית השרון
15	50	רצועת החוף והמלונות (שלמה המלך)
12	16	תחנה מרכזית

הנסיעה באוטובוס אורכת זמן ארוך משמעותי מהנסיעה ברכב הפרטי, לכן ניתן להבין את הבחירה של רוב התושבים להשתמש ברכב הפרטי בכדי להגיע לאזור התעסוקה.

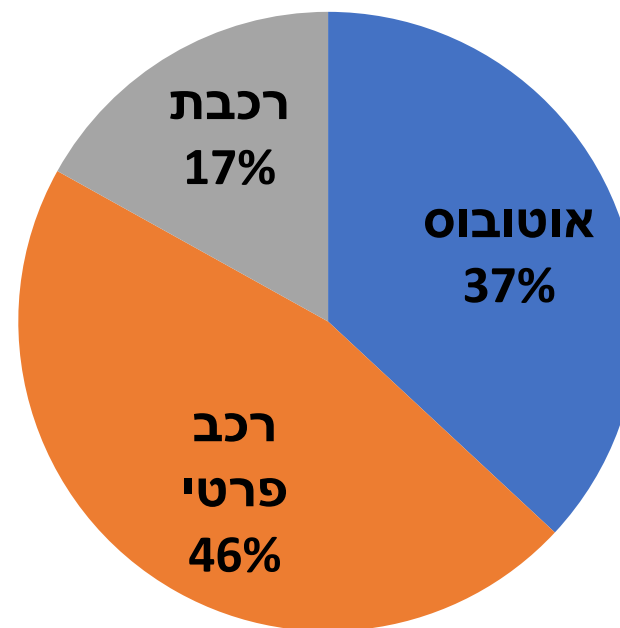


2. אזור התעסוקה הרצליה פיתוח-

אל אזור התעסוקה הזו התמונה משתנה כאשר ישנו יתרון קל לתחבורה הציבורית:

משך זמן הנסיעה בדקות להרצליה פיתוח - תח"צ מול רכב פרטי

רכב פרטי	אוטובוס	
35	82	גן ברכה
25	50	עיר ימים ונאות מנחם בגין
30	55	קריית השרון
35	78	רצועת החוף והמלונות (שלמה המלך)
55	55	תחנה מרכזית



קווי האוטובוס העיקריים בהם משתמשים תושבי העיר-

ניתן לראות ששני היעדים המרכזיים של נוסעי התחבורה הציבורית הם תל אביב יפו ופארק שיאים:

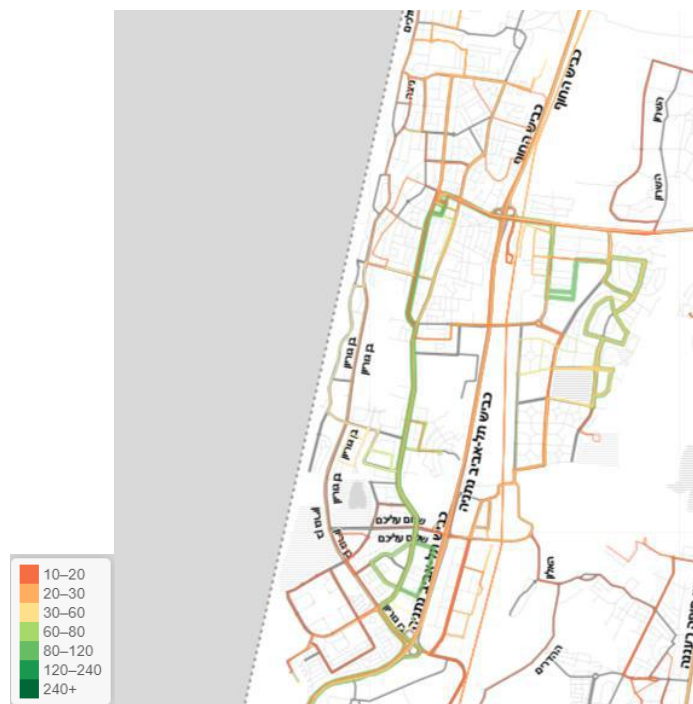
הערות	אחוז הנוסעים	מסלול	קו	
מעניין לראות שכמות המשתמשים בקו זה היא הגבוהה ביותר. זאת גם הודות לעובדה שמדובר בקו תדיר.	41%	נתניה- תל אביב יפו	605	1
	25%	נתניה פנימי מרכז העיר	48	2

		ופארק שיאים		
	18%	נתניה- תל אביב יפו	600	3
הקו פועל בתדירות נמוכה מידי, יש להניח שהגברת התדירות תעלה את מספר המשתמשים בקו.	16%	נתניה פנימי שכונות הדרום, המזרח ופארק שיאים	15	4

השוב לזכור שבזכות הנת"צ על כביש 2 לדרום ישנו הבדל משמעותי בין הדרך מנתניה לכיוון דרום לעומת הדרך חזרה לכיוון צפון. יש לפעול וללחוץ על משרד התחבורה לסימון נתיב תחבורה ציבורית על כביש 2 בכדי שלתושבי נתניה יהיה גם יתרון בחזרה מהעבודה.

תדירות האוטובוסים בעיר-

במפה ניתן לראות את הרחובות בהם עוברים הקווים התדירים בעיר, מדובר בקווים להם לפחות 80 נסיעות ביום. הקווים התדירים הם: 22 אגד תעבורה, 3 אגד תעבורה, 605 מטרופולין:



1. מפות קווי אוטובוס תדירים

מתוך התבוננות במפה ניתן לראות שלרוב תושבי העיר אין שירות תדיר וזמין של תחבורה ציבורית. מדובר בתנאי הכרחי בכדי שהתחבורה הציבורית תהיה יעילה ותוכל להוות אלטרנטיבה אמיתית לרכב הפרטי. בצפייה מדוקדקת יותר במפה הבאה ניתן לראות את פריסת תדירות השירות על פי רחובות העיר: על פי הצבעים בטבלה (אדום- לא תדיר, ירוק- תדירות גבוהה מאד) ניתן לראות שברחובות ראשיים בעיר חסרה תחבורה ציבורית תדירה. מדובר בבעיה כלל עירונית- ניתן לראות אזורים ללא כיסוי תחבורתי בשכונות הצפון, הדרום והמזרח.

מרחקי ההליכה לתחנות האוטובוס-

בבחינה של מרחקי ההליכה לתחנות אוטובוס בהן תדירות האוטובוסים היא גבוהה ניתן לראות כיסוי סביר. בסיוע המפות הבאות ניתן לראות באילו אזורים חסר כיסוי באופן מיוחד: העיגולים הירוקים מייצגים מרחקי הליכה לתחנות האוטובוס בעיר

רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	
35	82	45	65	10	35	10	35			12	35	7	20	15	60	גן ברכה
25	50	36	55	16	65			9	28	12	45	13	45	10	35	עיר ימים ונאות מנחם בגין
30	55	50	55	17	60			12	22	9	40	10	25	8	16	קריית השרון
35	78	50	56	3	17	9	25			7	25	7	16	15	50	רצועת החוף והמלונות (שלמה המלך)
55	55	60	55	10	25	7	9							12	16	תחנה מרכזית

- התחבורה הציבורית איטית באופן משמעותי מהרכב הפרטי, לא מהווה אלטרנטיבה.
- מתוך הבדיקה עולה שמשכונות עיר ימים וגן ברכה נדרשת הליכה מרובה בכדי להגיע לשירות תחבורה ציבורית.

ממצאי הסקר

1. משתפיי הסקר מתחלקים כמעט בצורה שווה בין המשתמשים ברכב הפרטי לנוסעי התחבורה הציבורית. ישנו ייצוג הולם של אזרחים יוממים בגיל העבודה.
2. מבדיקת שביעות הרצון מהתחבורה הציבורית עולה בקרב 77% שתדירות גבוהה יותר של תחבורה ציבורית נדרשת בכדי להפחית את השימוש ברכב הפרטי.
3. משתמשי התחבורה הציבורית התלוננו על חוסר תיאום בלו"ז האוטובוסים (בעיה שלרוב נובעת גם כן מתדירות נמוכה מידי של הקווים השונים)
4. הבעיות העיקריות שעלו בנוגע לרכבת היו שעות הפעילות וחוסר התיאום של התחבורה הציבורית אל הרכבת וממנה.
5. אזורי התעסוקה המרכזיים של תושבי נתניה ודרכי ההגעה העיקריות אליהם הם:
 - א. אזור התעשייה ספיר בעיר – רכב פרטי
 - ב. רחוב המסגר בתל אביב יפו – תחבורה ציבורית
 - ג. הרצליה פיתוח – תחבורה ציבורית
6. תדירות התחבורה הציבורית בעיר נמוכה ביותר, ישנו רק קו אחד אותו ניתן להגדיר כתדיר (קו 605 מנתניה לתל אביב יפו)
7. ניתן לראות שישנן שכונות ללא כיסוי תחבורתי מינימלי ומרחקי הליכה ארוכים לתחנת האוטובוס הקרובה:
 - א. גן ברכה

ב. רצועת החוף והמלונות- שלמה המלך, דוד המלך, אוסישקין,

ג. נאות מנחם בגין

ד. עיר ימים

8. בהשוואה של זמני הנסיעה בין רכב פרטי לתחבורה הציבורית ישנו יתרון ברור לרכב הפרטי, כאשר לעיתים ישנם פערים של למעלה מכפולים בזמני ההגעה בתח"צ.

1. המלצות עיקריות-

1. הוספת קו ישיר ומהיר לאזור התעסוקה שיאים.
2. הוספת שירות בשכונות בהן השירות חסר (גן ברכה, נאות מנחם בגין ועיר ימים)- למרכז העיר, לאזורי תעסוקה ולרכבת. תושבי השכונות האלו מקופחים באופן מובהק בשירותי התחבורה הציבורית ביחס לשאר תושבי העיר.
3. הוספת שירות לרכבת מכל שכונות העיר. הרכבת מהווה כלי תחבורה מרכזי ואטרקטיבי לתושבי העיר, האפשרות להגיע במהירות לרכבת הכרחית בכדי להפוך אותה לאלטרנטיבה לרכב הפרטי. יש לוודא שישנו תיאום בזמני ההגעה של האוטובוסים לזמני יציאה וחזרת הרכבות בכדי למנוע זמן המתנה מיותר.
4. הגברת תדירות של הקווים הקיימים. התדירות של רוב הקווים בעיר לא עומדת במינימום הנדרש לשירות ראוי. שביעות הרצון של עוני הסקר על התדירות נמוכה ביותר. עולה מן הסקר שתדירות גבוהה יכולה להוות גורם מרכזי בהעברת נוסעים מהרכב הפרטי לתחבורה הציבורית.
5. פעולה מול משרד התחבורה לסלילת/סימון נת"צ על כביש 2 מדרום. הפקקים הקבועים בהם עומדים תושבי נתניה בדרך חזרה מהעבודה הם לא גזירת גורל וניתן לקצר את הדרך בקלות בעזרת מתן העדפה לתחבורה הציבורית בדרכים הבינעירוניות.