

מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון

דו"ח מסכם - כפר סבא:

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

תוכן עניינים

3.....	מבוא	2.
3.....	תיאור שיטת המחקר	2.1.
4.....	שאלון	2.2.
4.....	היענות לסקר	2.3.
5.....	ממצאי הסקר – נתונים כללים והשוואתיים	3.
5.....	מאפיינים דמוגרפיים	3.1.
6.....	הרגלי שימוש באמצעי נסיעה	3.2.
7.....	מוצא-יעד	3.3.
12.....	שביעות רצון - אוטובוס	3.4.
14.....	שביעות רצון – רכבת	3.5.
17.....	הפחתת שימוש ברכב פרטי – שיפורים במערכת התחבורה	3.6.
18.....	מלל חופשי	3.7.
19.....	סיכום ממצאי הסקר- כל הרשויות	3.8.
20.....	ממצאי הסקר בכפר סבא	4.
20.....	מאפייני המדגם בכפר סבא	4.1.
21.....	הרגלי שימוש באמצעי נסיעה	4.2.
23.....	מוצא-יעד	4.3.
27.....	תחנת הרכבת כפר סבא	4.4.
27.....	תחנת הרכבת כפר סבא- נתוני זמן אמת	4.5.
31.....	רשת שבילי אופניים – מצב קיים בכפר סבא	4.6.
31.....	שביעות רצון מתחבורה ציבורית	4.7.
32.....	הפחתת שימוש ברכב פרטי	4.8.
33.....	פערי שירות	5.
.....	יעדים בתל אביב	5.1.
	34	
35.....	סיכום הממצאים העיקריים	5.2.

1. מבוא

סקר זה בוצע במסגרת מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון, בו שותפות הרשויות המקומיות הרצליה, חדרה, טייבה, 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 כפר סבא.

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 (הלוך/חזור), מטרת הנסיעה
- שביעות רצון מהנסיעה באוטובוס ורכבת (רק מי שנוסע 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 ממזמן – עברית	4,996	3,652	4,398
	ערוצי הפצה ישירים (פייסבוק, רשימות תפוצה במייל) – עברית	2,259	1,746	
ערבית	פייסבוק ממזמן – 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

41,577	592	טייבה
98,981	850	כפר סבא
210,834	898	נתניה
21,893	353	קלנסווה
-	923	מתגוררים ביישוב אחר ועובדים בשרון
	5,361	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.

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

טבלה 3: התפלגות גילאי העונים

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

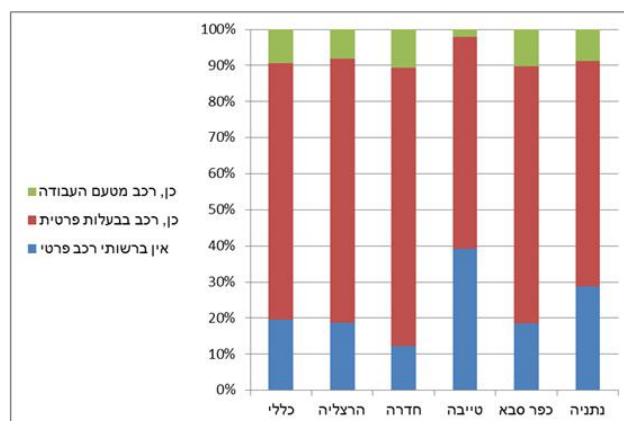
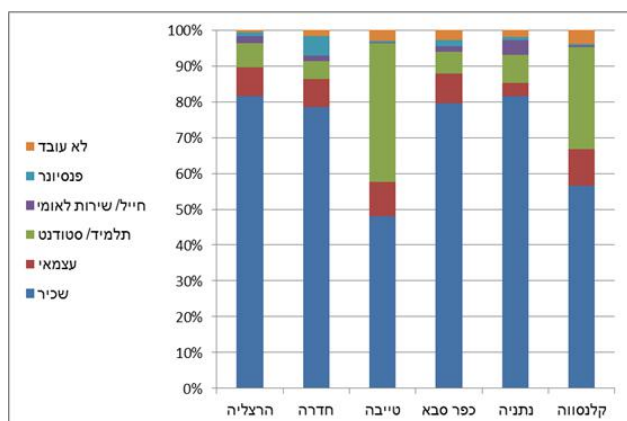
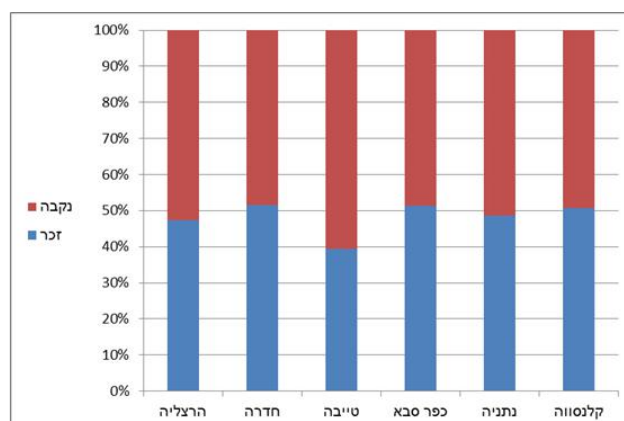
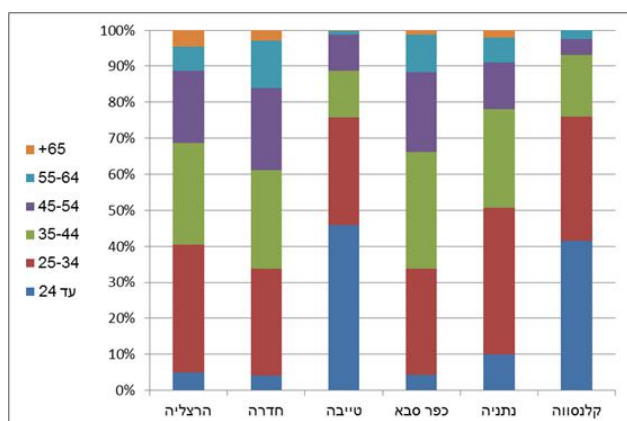
טבלה 4 : התפלגות מגדר העונים

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

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



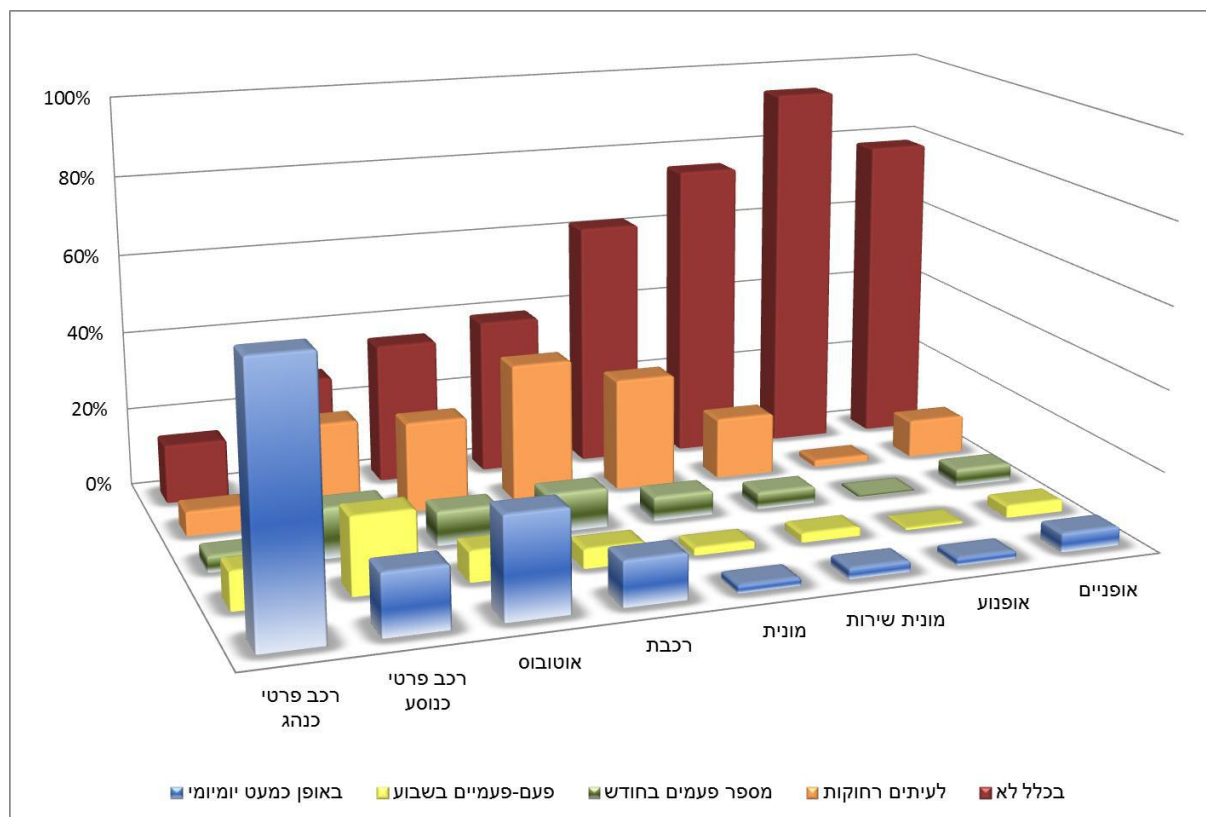
איור 1 – מאפיינים דמוגרפיים של האוכלוסייה

2.2. הרגלי שימוש באמצעי הנסיעה

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

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%.

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

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.

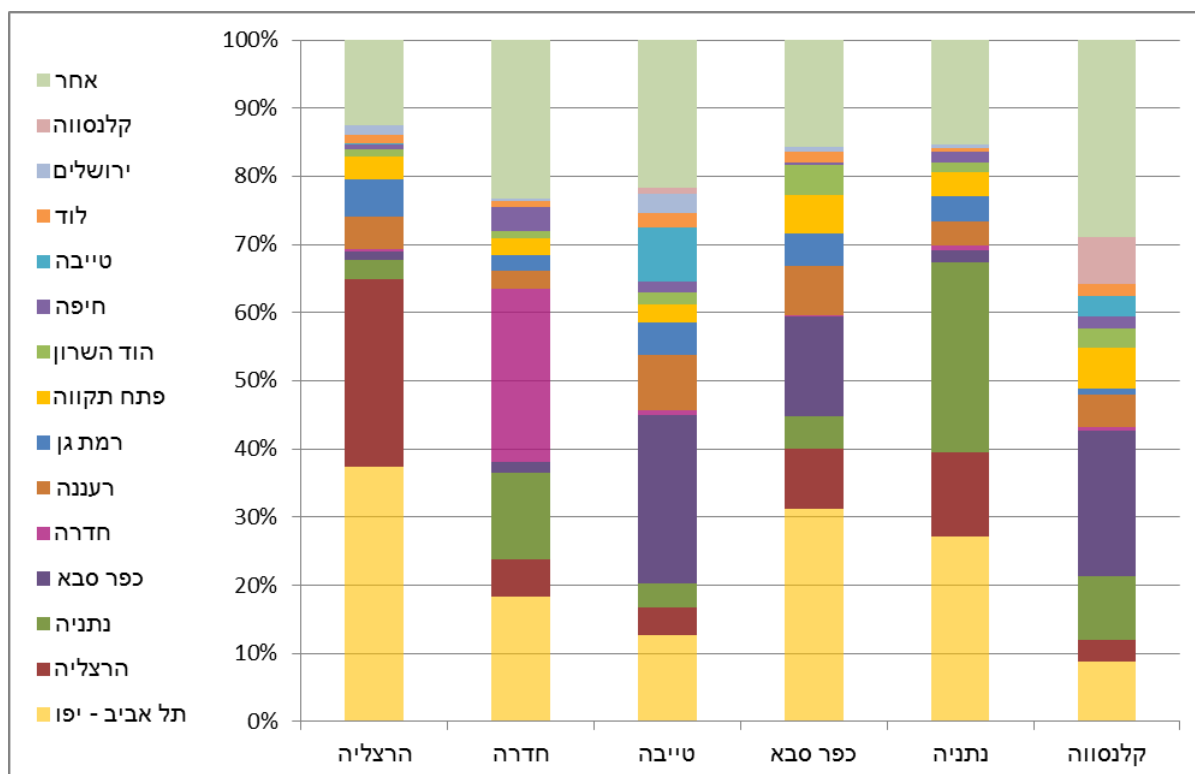
מוצא							
סה"כ ליעד	קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה	
501	11	111	75	24	50	230	הרצליה
246	2	6	2	5	229	2	חדרה
60	11	0	0	47	1	1	טייבה
385	75	16	124	145	14	11	כפר סבא
482	33	249	40	21	115	24	נתניה
29	24	0	0	5	0	0	קלנסווה
1095	31	244	265	75	166	314	תל אביב – יפו
222	17	32	61	47	25	40	רעננה
173	3	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

י
ע
ד

טבלה 9: טבלת מוצא יעד

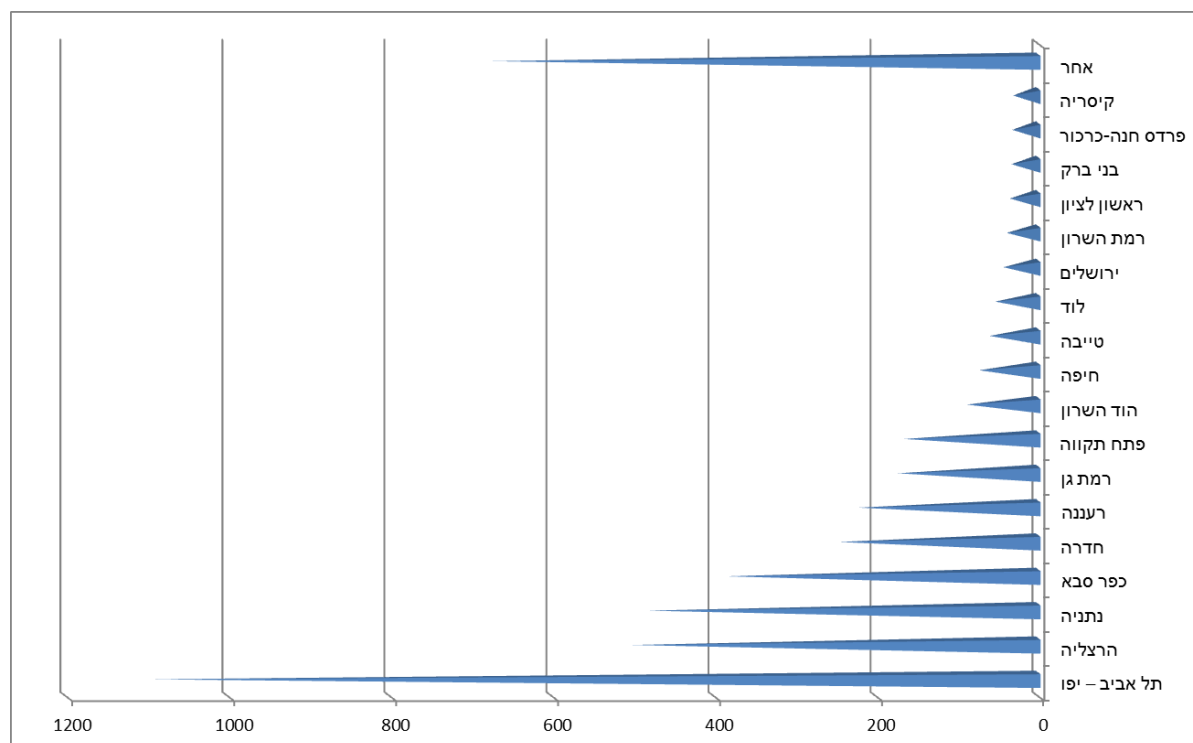
מוצא							
קלנסווה	נתניה	כפר סבא	טייבה	חדרה	הרצליה		
3%	12%	9%	4%	6%	27%	הרצליה	י ע ד
1%	1%	0%	1%	25%	0%	חדרה	
3%	0%	0%	8%	0%	0%	טייבה	
21%	2%	15%	25%	2%	1%	כפר סבא	
9%	28%	5%	4%	13%	3%	נתניה	
7%	0%	0%	1%	0%	0%	קלנסווה	
9%	27%	31%	13%	18%	37%	תל אביב - יפו	
5%	4%	7%	8%	3%	5%	רעננה	
1%	4%	5%	5%	2%	5%	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	

טבלה 10: מוצא יעד - אחוזים



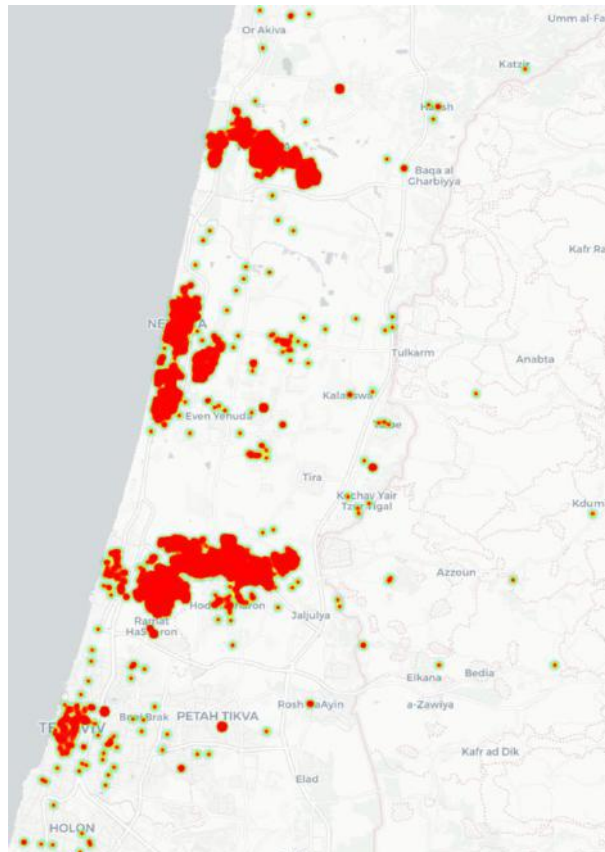
איור 3: התפלגות מוצא-יעד

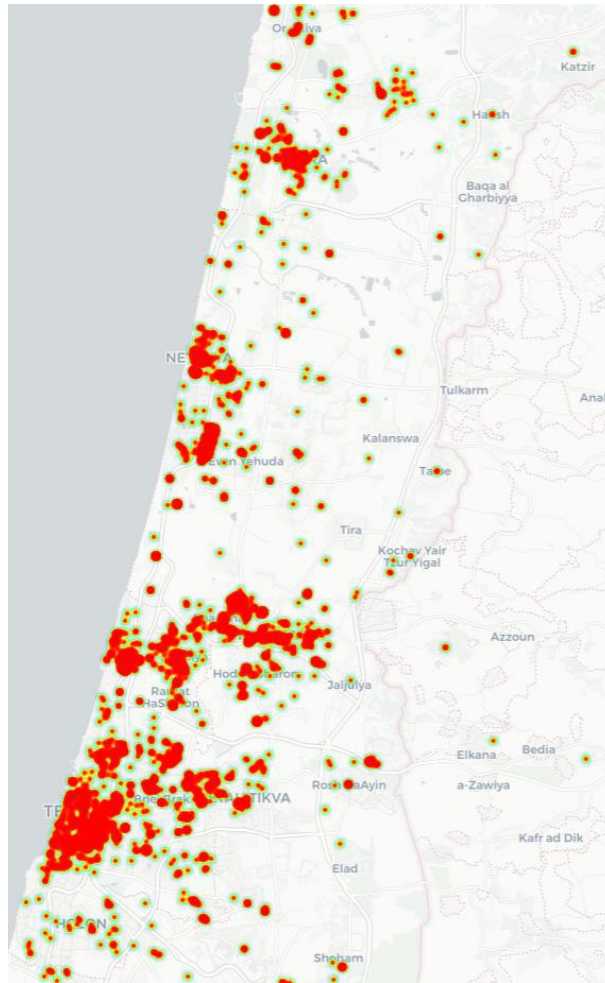
באיור 4 מוצגים התפלגות יעדי הנסיעה. תל אביב הינה יעד הנסיעה הנפוץ ביותר. לאחר מכן הרצליה ונתניה, כאשר אזורי התעסוקה שבהם הינם מוקדי המשיכה העיקריים.



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 צויין היישוב והרחוב, ול- 3,260 כתובות יעד בהם צוין שם הרחוב בנוסף ליישוב.





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.

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

טבלה 11: שביעות רצון נסיעה באוטובוס



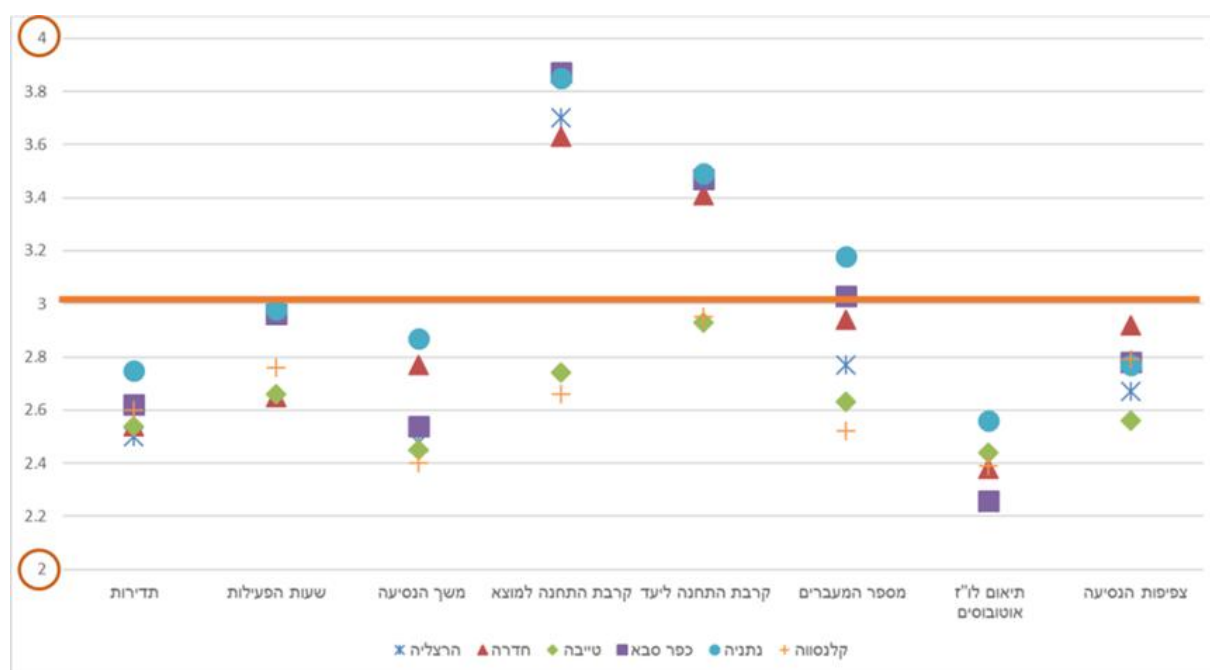
איור 7: שביעות רצון מהנסיעה באוטובוס

בהשוואה בין שביעות רצון של תושבים ביישובים שונים (טבלה 12, איור 8) נמצאו פערים מובהקים בין רמת שביעות הרצון ביישובים 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 ביישובים 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.

כ- 40% מהעונים סברו שאף אחד מהמדדים הקשורים לנסיעה באופניים אינו רלוונטי עבורם.

טבלה 13: שביעות רצון מהנסיעה ברכבת



איור 9: שביעות רצון מהנסיעה ברכבת

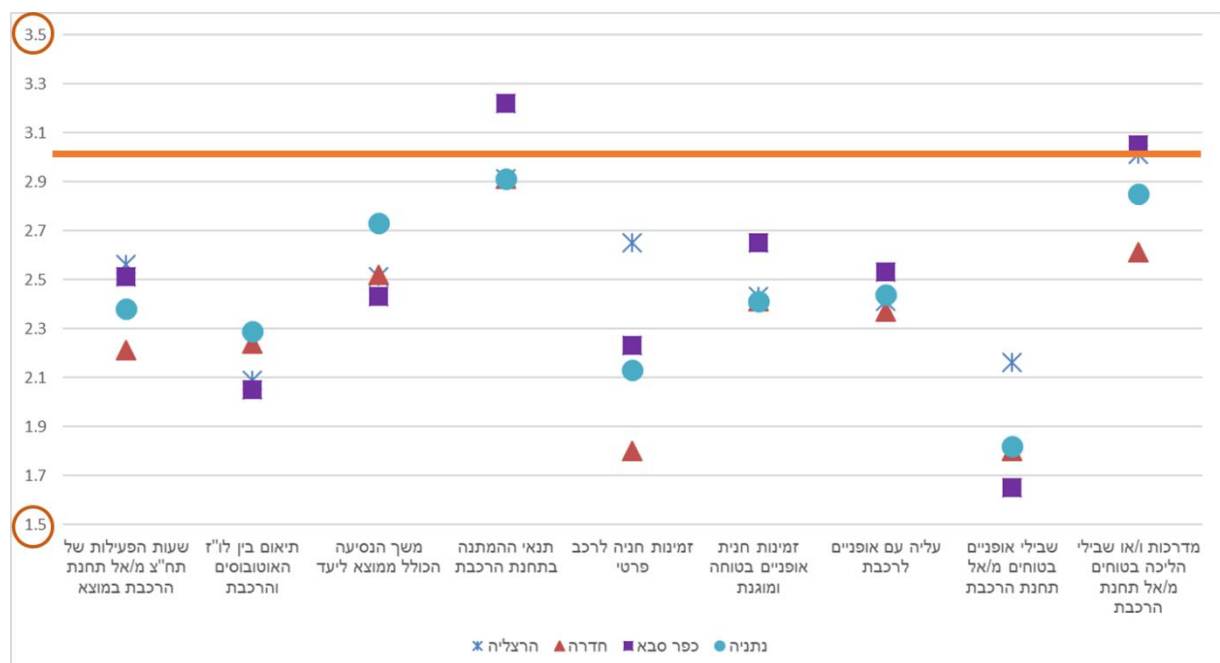
בהשוואת רמת שביעות הרצון מהנסיעה ברכבת בין היישובים השונים (טבלה 14, איור 10) נמצאו פערים מובהקים במדדים שעות פעילות תח"צ מ/ל מוצא, תיאום לו"ז, משך נסיעה, תנאי המתנה בתחנה, זמינות חניה, שבילי אופניים, מדרכות ושבילי הליכה.

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.

הרצליה	שעות הפעילות של תחבורה ציבורית מ/אל תחנת הרכבת במוצא	תיאום בין לוחות הזמנים של האוטובוסים והרכבת	משך הנסיעה הכולל ממוצא ליעד	תנאי ההמתנה בתחנת הרכבת	זמינות חניה לרכב פרטי	זמינות חניה 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 בגישה מ/אל תחנת הרכבת
הרצליה	2.6	2.1	2.5	2.9	2.7	2.4	2.4	2.2	3
חדרה	2.2	2.2	2.5	2.9	1.8	2.4	2.4	1.8	2.6
נתניה	2.4	2.3	2.7	2.9	2.1	2.4	2.4	1.8	2.9
כפר סבא	2.5	2.1	2.4	3.2	2.2	2.7	2.5	1.7	3.1

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 הקטגוריות.

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 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

קלנסווה	38%	42%	47%	61%
---------	-----	-----	-----	-----

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		
הרצליה	12%	9%	
חדרה	12%	15%	
טייבה	15%	11%	
כפר סבא	12%	10%	
נתניה	12%	10%	
קלנסווה	20%	12%	

שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תשתיות אופניים והליכה						
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	
הרצליה	15%	15%	33%	20%	16%	
חדרה	19%	11%	21%	13%	13%	
טייבה	13%	7%	8%	4%	6%	
כפר סבא	19%	12%	28%	16%	11%	
נתניה	17%	9%	21%	12%	10%	
קלנסווה	13%	10%	8%	9%	9%	

טבלה 15: שיפורים שיסייעו 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 ממצאי הסקר - 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, וזמינות 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 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 בישובים 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 בכפר סבא

3.1. מאפייני המדגם בכפר סבא

סה"כ 979 שאלונים מתוכם 849 שאלונים תקינים.

בטבלה 16 מוצגים מאפייני המדגם בפר סבא.

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 (79%), יש להם רישיון נהיגה (91%) ול-19% אין רכב פרטי.

עד 24	4%	גיל
25-34	30%	
35-44	33%	
45-54	22%	
55-64	10%	
65+	1%	
זכר	51%	מגדר
נקבה	49%	
שכיר	79%	מצב תעסוקתי
עצמאי	8%	
תלמיד/סטודנט	6%	
לא עובד	3%	
פנסיונר	2%	
חייל/שירות לאומי	2%	
כן	91%	רישיון נהיגה
לא	9%	
אין ברשותי רכב פרטי	19%	רכב פרטי
כן, רכב בבעלות פרטית	71%	
כן, רכב מטעם העבודה	10%	

טבלה 16: מאפיינים דמוגרפיים של העונים לסקר – כפר סבא

3.2. הרגלי שימוש באמצעי נסיעה

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

- אחוז השימוש היומיומי ברכב פרטי 65%, באוטובוס 25%, ברכבת 11% ובאופניים 7%.
- 30% משתמשים באופניים לפחות מדי פעם.
- השימוש במוניות בקרב העונים לסקר מועט (במיוחד מוניות שירות), כך גם השימוש באופנוע.
- 62% מהעונים בכלל לא משתמשים באוטובוס או משתמשים לעיתים רחוקות, ו- 73% שמעטים או בכלל לא משתמשים ברכבת.

תדירות שימוש באמצעי הנסיעה

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
56	10	0	8	93	209	88	553	באופן כמעט יומיומי
39	2	4	17	39	54	210	108	פעם-פעמיים בשבוע
44	5	8	40	96	62	119	39	מספר פעמים בחודש
112	14	96	310	338	217	201	34	לעיתים רחוקות
598	818	741	474	283	307	231	115	בכלל לא

תדירות שימוש באמצעי הנסיעה – אחוזים

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי כנוסע	רכב פרטי כנהג	
7%	1%	0%	1%	11%	25%	10%	65%	באופן כמעט יומיומי
5%	0%	1%	2%	5%	6%	25%	13%	פעם-פעמיים בשבוע
5%	1%	1%	5%	11%	7%	14%	4%	מספר פעמים בחודש
13%	2%	11%	37%	40%	26%	24%	4%	לעיתים רחוקות
70%	96%	87%	55%	33%	36%	27%	14%	בכלל לא

טבלה 17: תדירות השימוש באמצעי נסיעה

לתפיסת זמן ההליכה לתחנה עשויה להיות השפעה על ההחלטה להשתמש בתחבורה ציבורית. למעלה מ- 50% סבורים שזמן ההליכה לתחנה הקרובה לביתם פחות מחמש דקות בעוד 10% ציינו שלתפיסתם מרחק ההליכה לתחנה הקרובה לביתם עולה על 10 דקות.

זמן הליכה לתחנה הקרובה לבית	כמות	אחוז
1-5 דקות	389	52%
6-10 דקות	235	31%
11-15 דקות	55	8%
מעל 15 דקות	17	2%
לא יודע	57	7%

טבלה 18: זמן הליכה לתחנה הקרובה לבית

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

מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר		
מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר	כמות	אחוז
עבודה	708	83%
סידורים	73	9%
לימודים	48	6%
אחר	20	2%

טבלה 19: מטרת הנסיעה הנפוצה ביותר

העונים לסקר התבקשו לציין את כלל אמצעי הנסיעה המשמשים אותם לביצוע הנסיעה הנפוצה ביותר. 53% מהעונים משתמשים ברכב הפרטי בלבד לנסיעה הנפוצה ביותר, 14% באוטובוס. רשימה מלאה של צירוף אמצעי הנסיעה בטבלה 20.

20% ציינו שמשמשים ברכבת לבד או בצירוף אמצעים אחרים. 46% מתוכם מגיעים לתחנת הרכבת ברכב פרטי.

צירוף אמצעי נסיעה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר		
אמצעי הנסיעה	כמות	אחוז
רכב פרטי בלבד	406	53%
אוטובוס בלבד	111	14%
רכבת, אוטובוס	51	7%
רכב פרטי, אוטובוס	39	5%
רכב פרטי, רכבת, אוטובוס	35	5%
רכב פרטי, רכבת	27	3%
רכב פרטי, אופניים	23	3%
רכבת בלבד	16	2%
רכבת, אופניים	12	2%
אחר	53	7%

טבלה 20: צירוף אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר

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

ניתן לראות פערים מובהקים בין השימוש באמצעי הנסיעה בנסיעות לתל אביב ולהרצליה. בעוד שאחוז המשתמשים ברכב פרטי בנסיעות לתל אביב הוא 37% בנסיעות להרצליה האחוז גבוהה בהרבה ועומד על 59%.

בעוד 38% מהנוסעים לתל אביב משתמשים ברכבת רק 4% מהנוסעים להרצליה משתמשים ברכבת.

הנסיעה מכפר סבא להרצליה ברכבת מחייבת החלפת רכבת ולעיתים אמצעי נסיעה נוסף להגעה ליעד. בבדיקה שביצע ארגון 15 דקות (מאי 2018) משך הנסיעה באוטובוס מכפר סבא (הירוקה) להרצליה בשעות שיא בוקר הוא כ- 60-80 דקות והנסיעה מחייבת מעבר אחד לפחות. משך נסיעה זה כפול ואף יותר מהזמן הנדרש ברכב פרטי שהינו כ- 30 דקות.

0043	74	9%
0044	32	4%
0045	24	3%
0051	43	5%
0052	54	6%
0053	16	2%
0054	26	3%
0055	24	3%
0056	22	3%

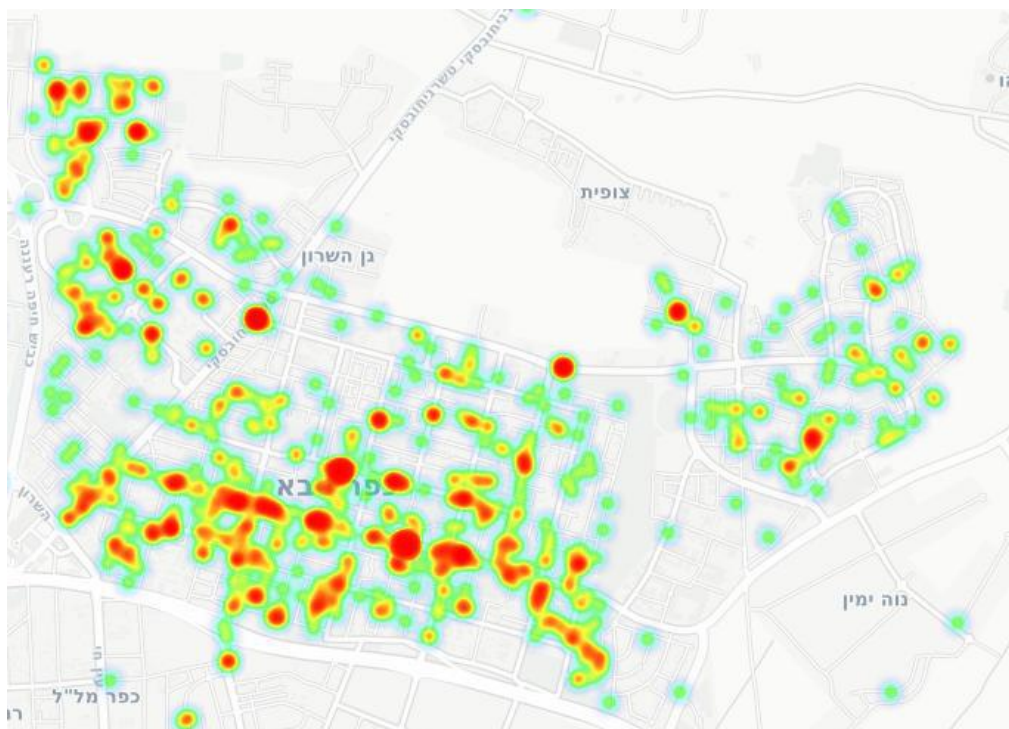
טבלה 22: כמות/אחוז הנסיעות מכל אזור סטטיסטי בכפר סבא

בטבלה 23 מוצגים אמצעי הנסיעה המשמשים לנסיעות לתל אביב. ניתן לראות שיש שקיימים פערים בין האזורים השונים. הבולט בהם אחוז השימוש ברכב פרטי באזור 022 (58%) גבוהה בהרבה מאזור 43 (7%)

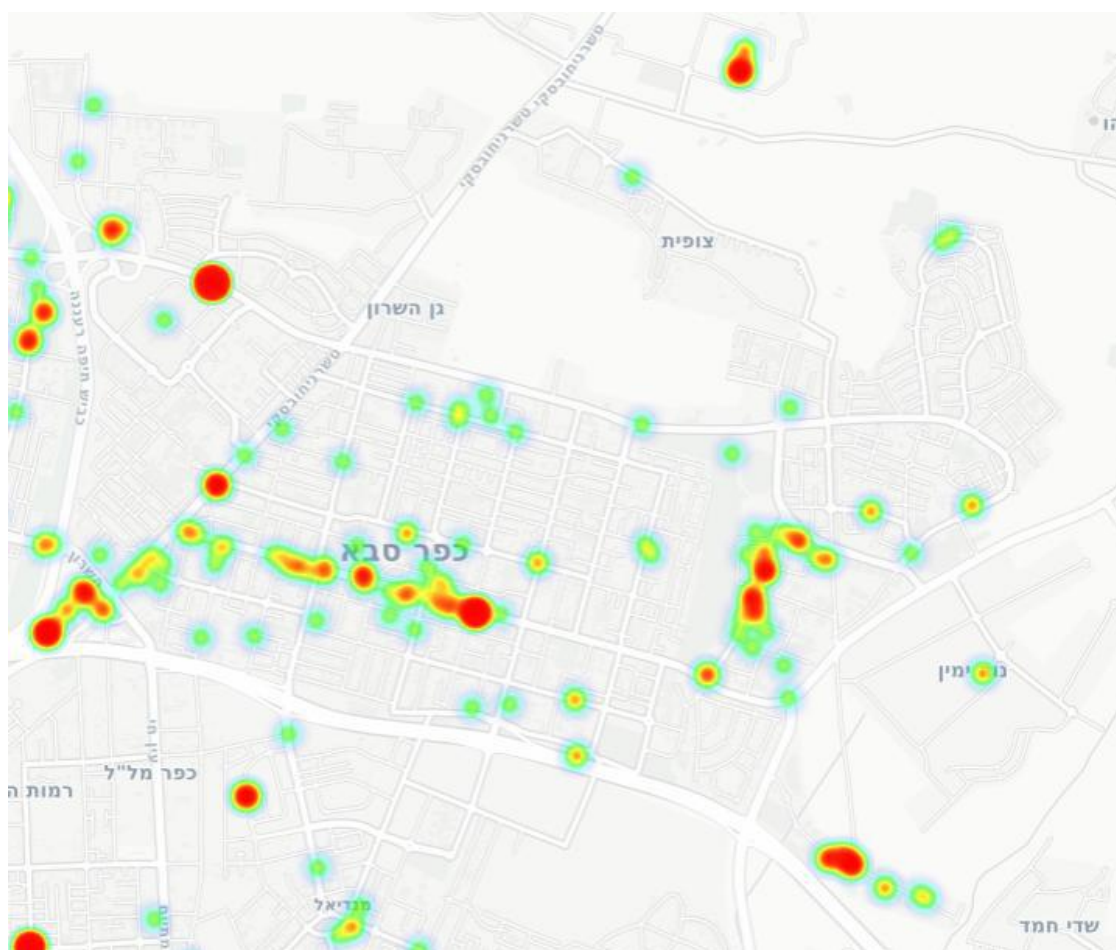
אמצעי נסיעה המשמשים לנסיעות לתל אביב לפי אזור סטטיסטי

	0013	0021	0022	0031	0033	0034	0036	0037	0041	0043	0051	0052
כמות הנסיעות לתל אביב	10	18	31	12	12	12	12	11	14	27	14	21
אחוז המשתמשים ברכב פרטי בלבד	50%	61%	58%	33%	42%	17%	42%	36%	43%	7%	29%	24%
אחוז המשתמשים ברכב פרטי ואמצעים נוספים	10%	17%	16%	50%	25%	17%	0%	46%	7%	26%	21%	14%
אחוז המשתמשים בתחבורה ציבורית	40%	22%	26%	17%	33%	66%	58%	18%	50%	67%	50%	62%

טבלה 23: אמצעי נסיעה בנסיעות לתל אביב לפי אזור סטטיסטי



איור 13: פיזור המוצא של הנסיעות המבוצעות מכפר סבא



איור 14: פיזור היעדים של נסיעות לכפר סבא

3.4. תחנת הרכבת כפר סבא

170 מהעונים לסקר ציינו שהם משתמשים ברכבת. בטבלה 24 יעדי הנסיעה ברכבת.

מרבית הנסיעות הינן לתל אביב ורמת גן. כאשר 38% מהנסיעות לתל אביב מבוצעות ברכבת ו-44% מהנסיעות לרמת גן גם הן ברכבת. בולט מיעוט הנסיעות ברכבת להרצליה למרות שהרצליה הינה אחד היעדים העיקריים מכפר סבא (3 נסיעות ברכבת מתוך 75 נסיעות).

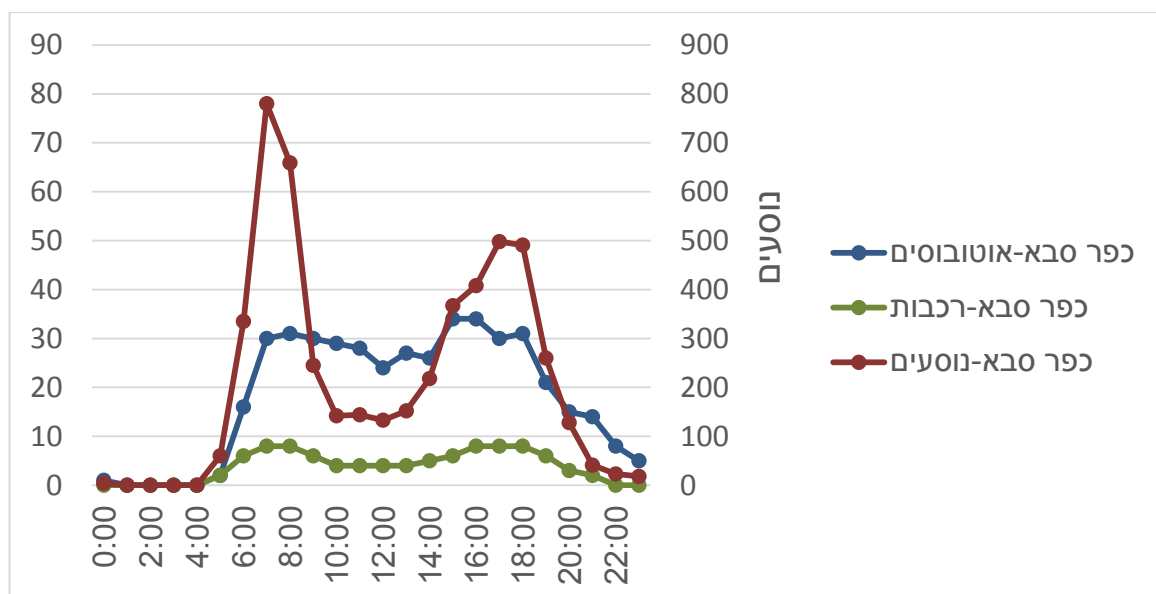
יעד	כמות נוסעים ברכבת	סך הנסיעות ליעד	אחוז הנסיעות ברכבת מתוך סך הנסיעות ליעד
תל אביב – יפו	101	265	38%
רמת גן	18	41	44%
פתח תקווה	9	48	19%
אחר	42	495	8%

טבלה 24: יעדי הנסיעה מתחנת הרכבת בכפר סבא

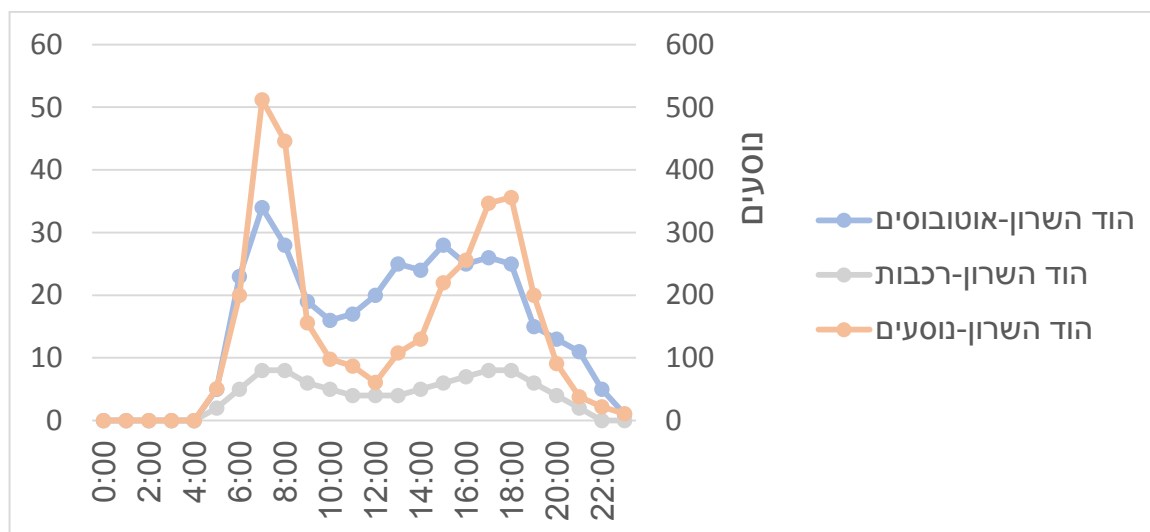
העונים לסקר ציינו את כלל האמצעים המשמשים אותם בנסיעתם. 46% משתמשים ברכב הפרטי להגיע לתחנת הרכבת. 17% משתמשים באופניים בשילוב עם נסיעתם ברכבת (במוצא או ביעד).

3.5. תחנת הרכבת כפר סבא – נתוני זמן אמת

בנוגע לנתוני זמן אמת, תחבורה היום ומחר בחנו את תחנות כפר סבא והודו השרון, להלן גרפים המציגים את היקפי שירות האוטובוסים לתחנות הרכבת בהשוואה להיקפי הנוסעים לאורך שעות היום ביום חול, בשישי ובשבת.

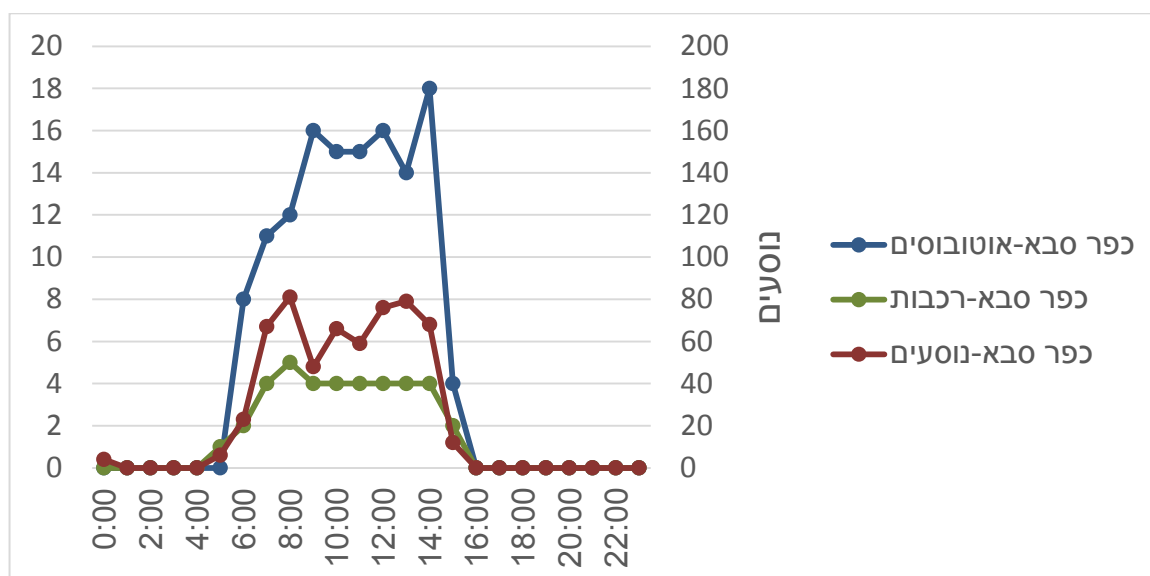


איור 15: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת כפר סבא לאורך שעות היום באמצע שבוע

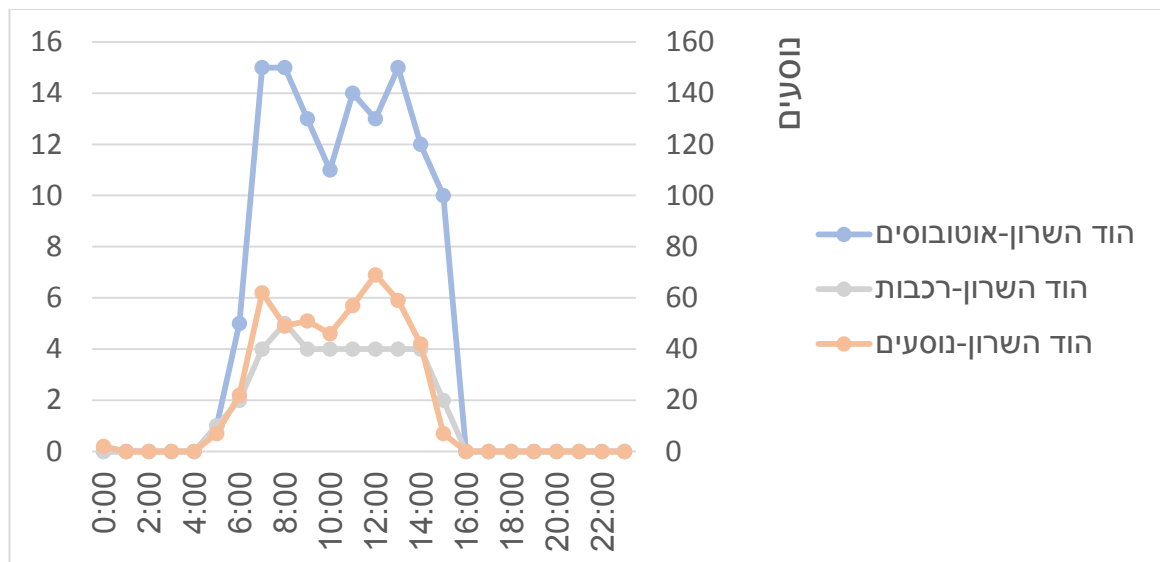


איור 16: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת הוד השרון לאורך שעות היום באמצע שבוע

מהשוואה בין גרף כמויות הנוסעים בתחנות הוד השרון וכפר סבא לגרף של כלל התחנות עולה כי היקף שירות האוטובוסים אל תחנות אלה תקין בשעות השפל ונמוך בשעות שיא בוקר ואחה"צ. לאור זאת מומלץ לשפר באופן משמעותי את השירות לתחנות אלה בשעות השיא.

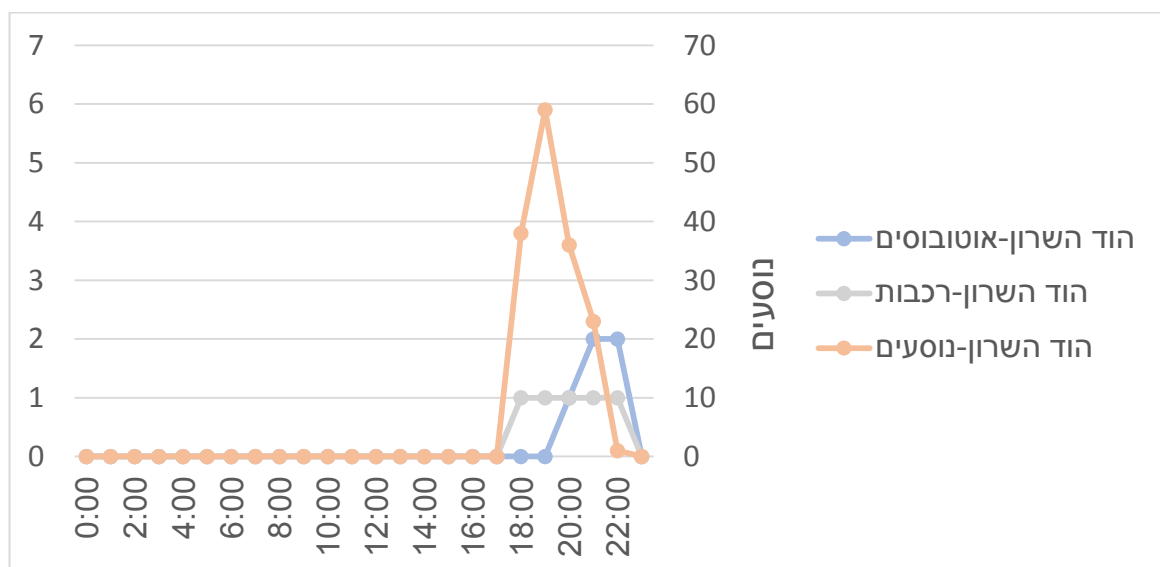


איור 17: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת כפר סבא לאורך שעות היום ביום שישי

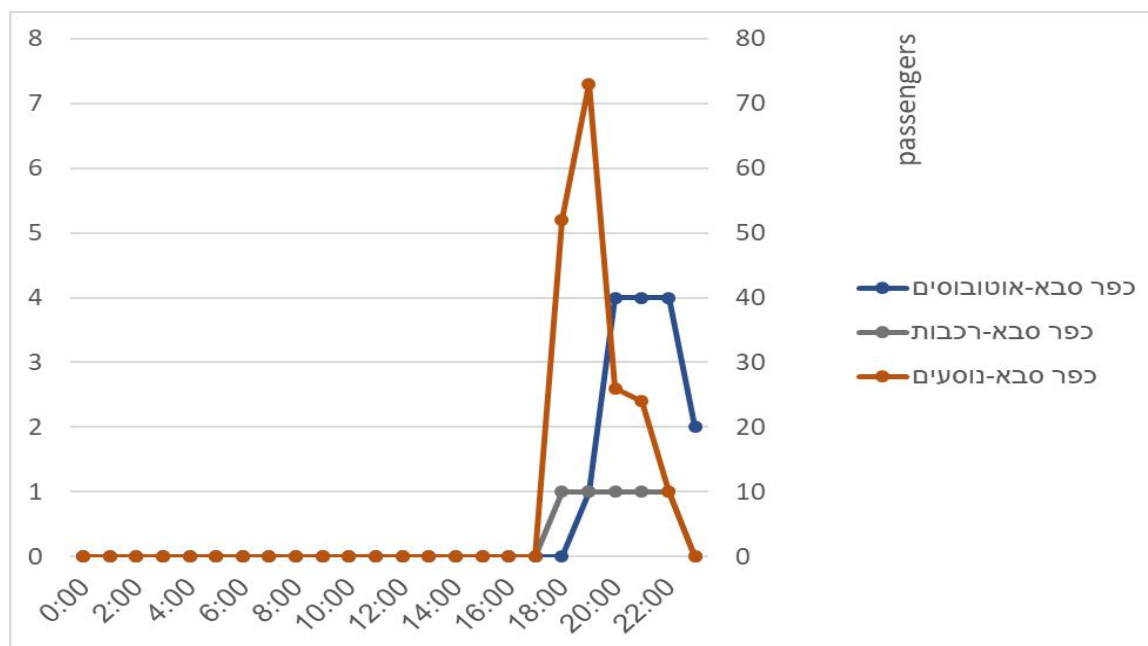


איור 18: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת הוד השרון לאורך שעות היום בימי שישי

משני הגרפים מעלה עולה כי השירות בימי שישי בתחנות אלה מותאם להיקפי הנוסעים.



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

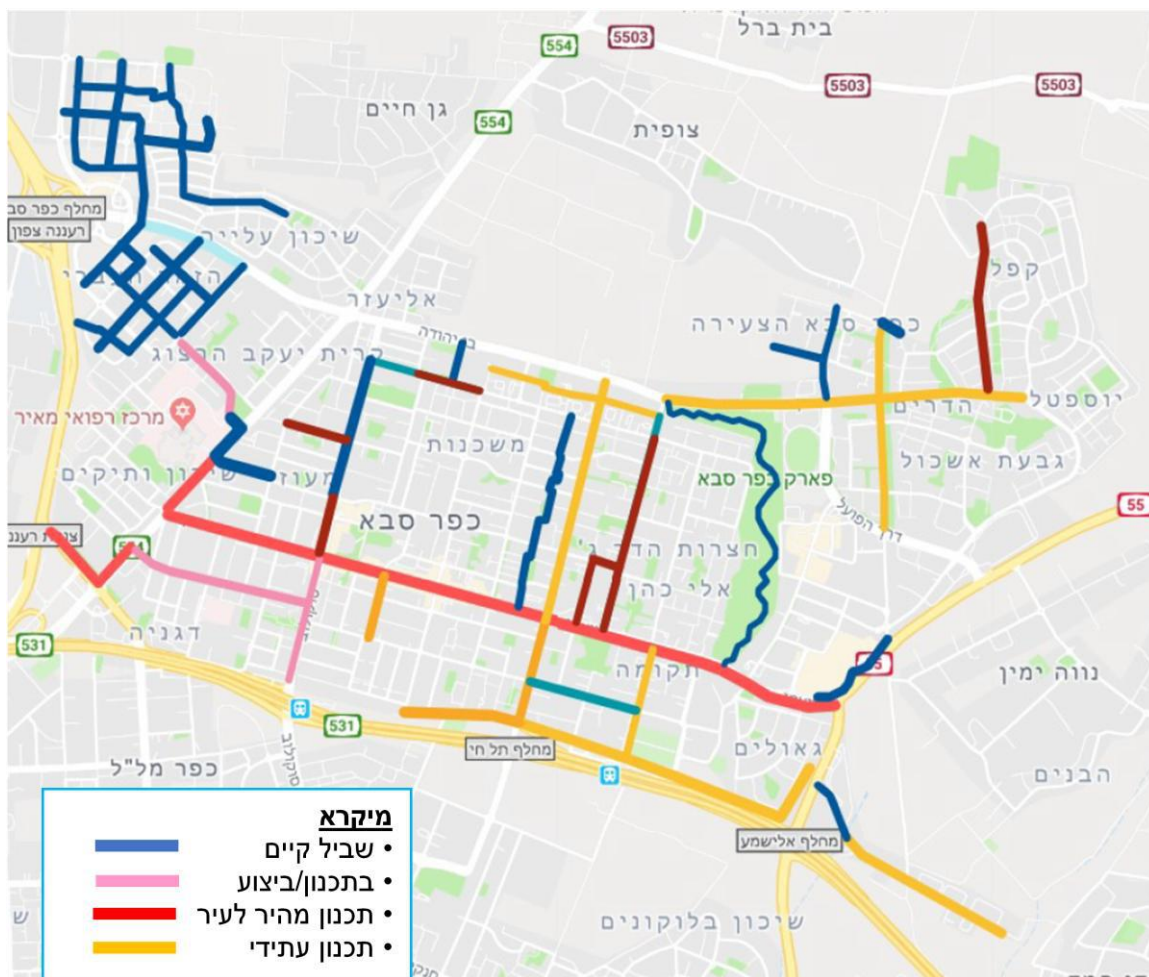


איור 20: גרף כמויות נוסעים, מספר עצירות אוטובוס בתחנת כפר סבא במוצאי שבת

מן הגרפים עולה כי השירות בתחנות הוד השרון וכפר סבא אינו מותאם במוצאי שבת הן מבחינת היקפי שירות והן מבחינת שעות הפעילות של האוטובוסים. ניכר כי מרבית המשתמשים מגיעים לתחנות עוד לפני תחילת שירות האוטובוסים. מומלץ להקדים את תחילת השירות של האוטובוסים במוצאי שבת לתחנות אלה.

לסיכום, תחנות כפר סבא ועוד השרון מספקות שירות חלקי, שאיננו מותאם לביקושים כבר היום, ובוודאי לא מותאם לגידול הצפוי בביקוש לתחנות אלה לאחר פתיחת קו הרכבת לכיוון הרצליה. נדרשת תוכנית המותאמת להיקפי הנוסעים הצפויים, ולכל שעות השירות.

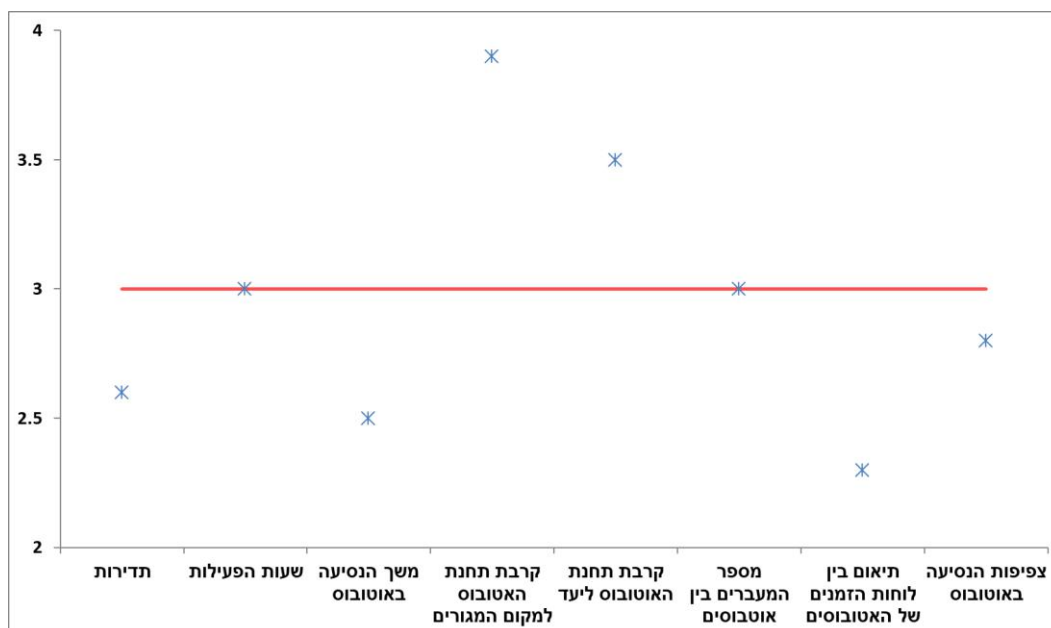
3.6. רשת שבילי אופניים - מצב קיים בכפר סבא



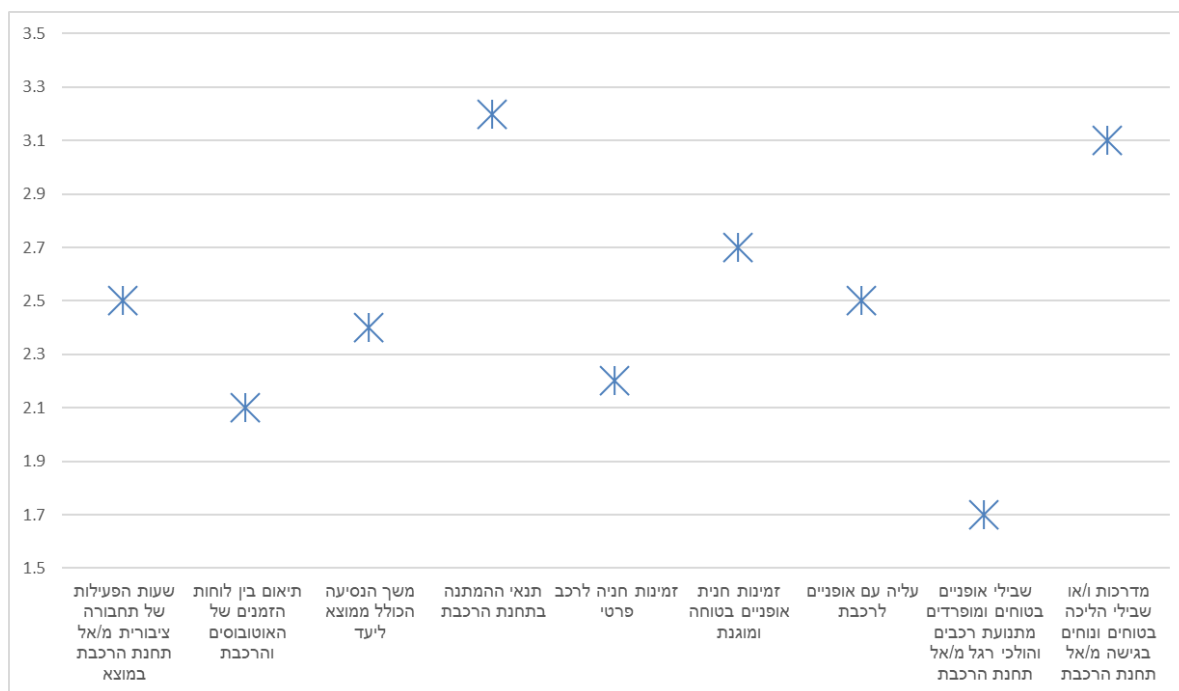
איור : 21 רשת שבילי אופניים, מצב קיים ומתוכנן כפר סבא. מקור: עיריית כפר סבא, ישראל בשביל אופניים

3.7. שביעות רצון מתחבורה ציבורית

על פי ממצאי הסקר, באופן כללי שביעות הרצון מהנסיעה **באוטובוס** נמוכה. שביעות הרצון נמוכה במיוחד במדדים תיאום לוחות זמנים, משך נסיעה, ותדירות.



שבעיות 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.



3.8. 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 בכפר סבא 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 בכפר סבא גבוה יחסית ליישובים אחרים (36% התייחסו לשיפור אחד לפחות). 28% 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 האחוז הגבוה יחסית של עונים שצינו שמשתמשים 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	
34%	36%	72%	64%	כפר סבא

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	
19%	12%	28%	16%	11%	17%	כפר סבא

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%	10%	כפר סבא

טבלה 25: שיפורים נדרשים להפחתת שימוש ברכב פרטי

4. פערי שירות

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 מצינים את מספרי הקווים).

להלן התוצאות:

4.1. יעדים בתל אביב

מוצא יעד	עתידיים	רמת אביב (אוני' ת"א)	מזרחית לאילון (יגאל אלון, תוצרת הארץ)	עזריאלי	הבורסה ברמת גן	המסגר	לב העיר (הוטשילד)	מרכז העיר (דיזינגוף/אבן גבירול)	סה"כ צרכים לשכונה
הדרים				149	567/149	567	149	149	3
כפר סבא הצעירה (עיט)				567	567/149	567	149	149	3
כפר סבא הירוקה				148	148	567	148	148	3
שיכון ותיקים				149	567/149	567	149	149	3
צפונית לויצמן (דב הוז)				149	567/149	567	149	149	3
דרומית לויצמן (גאולה)				149	567/149	567	149	149	3
חצרות הדר ואלי כהן (משה דיין)				149	567/149	567	149	149	3
העמק				149	567/149	567	149	149	3
כפר סבא צפון (אז"ר)									8
שיכון עלייה (דוד רמז)									8
כפר סבא מזרח (קפלן)				567	567	567	149	149	8
סוקולוב		רכבת	רכבת	רכבת	רכבת	רכבת	149	149	1
סה"כ צרכים ליעד	12	11	11	3	3	3	3	3	

מקרה:
אין חיבור ישיר, ריבוי מעברים והמתנות
זמני נסיעה ארוכים/הליכה מרובה (מעל 15 דקות הליכה)
תדירות נמוכה
קו ישיר

ממצאים:

- קריית עתידיים:** הגישה לקריית עתידיים קשה מאד בתח"צ מכל רחבי העיר, למרות שזהו יעד מבוקש.
 - הגישה קשה במיוחד מן השכונות: הדרים, כפ"ס הצעירה, כפ"ס הירוקה, שיכון ותיקים, צפונית לויצמן (דב הוז), דרומית לויצמן (גאולה), כפ"ס צפון (אז"ר), שיכון עלייה ושכונת קפלן.
 - ניתן להגיע בקו ישיר לעתידיים מסוקולוב, חצרות הדר, אלי כהן ורחוב העמק בקו 259, אך תדירות קו זה נמוכה מאד.
- אוני' תל אביב:** הגישה לאוני' תל אביב קשה אף היא בתח"צ מרוב שכונות העיר. חשוב לזכור כי דפוסי התניידות של סטודנטים משפיעים הן על דפוסי התניידות בהמשך והן על ההחלטה היכן לגור.
 - הגישה קשה במיוחד מהשכונות: כפ"ס הצעירה, הדרים, חצרות הדר, אלי כהן, העמק, כפ"ס צפון (אז"ר), שיכון עלייה וקפלן. מומלץ לקדם קו ישיר משכונות אלה לאוני' תל אביב.
 - ניתן להגיע בקו ישיר (קו 575) לאוני' תל אביב מן השכונות: שיכון ותיקים, צפונית לויצמן (דב הוז), דרומית לויצמן (גאולה), אך תדירות קו זה מוגבלת ומומלץ לפעול להגברת תדירותו.
- מזרחית לאילון (יגאל אלון):**
 - הגישה ליגאל אלון וסביבתו אפשרית מרוב שכונות העיר בקו 567, אך זמני הנסיעה שלו ארוכים ונדרשת הליכה רבה.
 - הגישה אל אזור זה משכונות הדרים, כפ"ס הירוקה, העמק. שיכון עלייה וקפלן מסורבלת ודורשת החלפה.
- מרכז תל אביב:** ניתן להגיע בקלות יחסית בקו 149, אך זמני הנסיעה שלו מתארכים בשל הסיבוב בבסיס גלילות.
- שכונות לא משוררות:** צפון כפ"ס (רחוב אז"ר ושיכון עלייה) ומזרח כפ"ס (קפלן) לא משוררות כמעט בתחבורה ציבורית.

סיכום המלצות לשיפור התחבורה הציבורית ליעדים בתל אביב:

- יש צורך בקו ישיר לעתידיים משכונות רבות בעיר, ביניהן: הדרים, כפ"ס הצעירה, כפ"ס הירוקה, שיכון ותיקים, צפונית לויצמן (דב הוז), דרומית לויצמן (גאולה), כפ"ס צפון (אז"ר), שיכון עלייה ושכונת קפלן.
- יש צורך בהגברת תדירות קו 259
- יש צורך בקו ישיר לאוני' תל אביב משכונות רבות בעיר, ביניהן: כפ"ס הצעירה, הדרים, חצרות הדר, אלי כהן, העמק, כפ"ס צפון (אז"ר), שיכון עלייה וקפלן

4. יש צורך בתיגבור קו 575 לאוני' תל אביב
5. יש צורך בקו ישיר לאזורים אליהם מגיע קו 567 (הבורסה ברמת גן, יגאל אלון, המסגר), אך בדרכים עקיפות מז'בוטינסקי העמוס
6. יש לדרוש קווי אטובוסים ישירים שיסעו בכביש 531 ובאיילון לאזורי ביקוש בתל אביב
7. יש צורך בשיפור משמעותי בשירותי התח"צ בשכונות צפון ומזרח כפ"ס
8. יש לדרוש את קיצור זמני הנסיעה של קו 149, על ידי ביטול הסיבוב שלו בבסיס גלילות

מקרא:

אין חיבור ישיר, חיבוי מעברים צומתות
זמני נסיעה ארוכים/ הליכה מחבבה (מעל 15 דקות הליכה)
תדירות נמוכה
קו ישיר

מוצא ויעד	הרצליה אזה"ת (משכית)
הדרים	29
כפר סבא הצעירה (עיט)	39
כפר סבא הירוקה	213
שיכון ותיקים	39
צפונית לויצמן (רב הוז)	39
דרומית לויצמן (גאולה)	39
חצרות הדר ואלי כהן (משה דיין)	39
העמק	39
כפר סבא צפון (אז"ר)	39
שיכון עלייה (דוד רמז)	213
כפר סבא מזרח (קפלן)	29
סוקולוב	39
סה"כ צרכים ליעד	12

4.2 סיכום הממצאים העיקריים

הרגלי שימוש באמצעי נסיעה:

- אחוז השימוש היומיומי ברכב פרטי 65%, באוטובוס 25%, ברכבת 11% ובאופניים 7%.
- 30% משתמשים באופניים לפחות מדי פעם.
- השימוש במוניות בקרב העונים לסקר מועט (במיוחד מוניות שירות), כך גם השימוש באופנוע.
- 62% מהעונים כלל לא משתמשים באוטובוס או משתמשים לעיתים רחוקות, ו- 73% ממעטים או כלל לא משתמשים ברכבת.

אמצעי המשמשים לנסיעה הנפוצה ביותר

- 53% משתמשים ברכב הפרטי לבד (בלי אמצעי נוסף) לנסיעה הנפוצה ביותר
- 14% באוטובוס לבד (בלי אמצעי נוסף)
- 20% ברכבת לבד או בצירוף אמצעים נוספים להגיע מ/אל התחנה
- 19% משלבים בין רכב פרטי ותחבורה ציבורית

מוצא-יעד

- 3 היעדים הנפוצים ביותר תל אביב, כפר סבא, הרצליה
- פערים מובהקים בשימוש ברכב פרטי בין נסיעות להרצליה ולתל אביב שמשקף את הפערים ברמת השירות של התחבורה הציבורית ומשך הנסיעה בהשוואה לרכב פרטי. (פירוש בדו"ח)
- פערים בין אזורים סטטיסטיים בשימוש ברכב פרטי בנסיעות לתל אביב (לדוגמא שימוש של 58% ברכב פרטי באזור 22 לעומת 7% באזור 43)

- כ- 50% מהנסיעות בתוך העיר מבוצעות ברכב פרטי (ניתוח מוצא-יעד ברמת אזור סטטיסטי לא הראה פערים מובהקים בשימוש ברכב פרטי בין אזורים שונים)

תחנות רכבת

- 20% משתמשים ברכבת (לבד או בצירוף אמצעים אחרים).
- 46% ממשתמשי הרכבת מגיעים לתחנה ברכב פרטי.
- 70% מהנסיעות ברכבת לתל אביב ורמת גן.
- רק 4% מהנוסעים להרצליה משתמשים ברכבת
- שביעות הרצון מהרכבת נמוכה. בעיקר שבילי אופניים בטוחים, תיאום לוחות זמנים, משך נסיעה, חניה.

שיפור קווי תחבורה ציבורית

- נסיעות להרצליה – בשלב זה הרכבת אינה מהווה אלטרנטיבה לנסיעה מכפר סבא להרצליה, שהינה יעד עם רמת ביקוש גבוהה. קווי האוטובוס הקיימים אינם מספקים מענה מספק מבחינת תדירות ומשך הנסיעה.
- רמת שביעות הרצון בתיאום בין לוו"ז אוטובוסים ורכבת נמוכה. תיאום הלו"ז 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.
- ראוי לציין שיתכן ורמת המודעות לפתרונות תחבורה שיתופית אינה מספקת.

אופניים

- 7% מהעונים ציינו שמשתמשים באופניים באופן כמעט יומיומי ו- 30% לפחות מדי פעם. (נתונים שמצביעים על פוטנציאל הגברת השימוש בהיתן תשתיות מתאימות)
- רמת שביעות הרצון ממדדים קשורים לאופניים נמוכה. במיוחד נתיבי אופניים בטוחים (1.7). גם שביעות הרצון מחנית אופניים בטוחה ועליה עם אופניים לרכבת נמוכה
- אחוז העונים שהתייחסו לשיפורים נדרשים לתשתיות אופניים גבוה יחסית (36%). 28% ביקשו נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת הולכי רגל

אזור תעסוקה

- זמני הנסיעה לאזור התעשייה בהרצליה ארוכים מאד מכל השכונות בכפ"ס לעומת הרכב הפרטי שנוסע על כביש 531.
- משכונות כפ"ס הצפוניות (אז"ר, כפ"ס הירוקה, שיכון עלייה, דב הוז ומשה דיין) יש גישה נוחה יחסית לאזור התעסוקה של כפ"ס
- משאר שכונות העיר (הדרים, סוקולוב, שיכון ותיקים, גאולה, כפ"ס הצעירה, קפלן) אין גישה נוחה לאזור התעשייה. קו 29 עוצר במרחק רב, בצומת כביש 40/55 ובאזור לא נעים להליכה
- מרעננה והרצליה זמני הנסיעה בתח"צ ארוכים מאד לעומת הנסיעה ברכב הפרטי שנוסע על כביש 531

סיכום המלצות לשיפור התחבורה הציבורית לאזור התעשייה בכפר סבא:

1. יש צורך בקו אוטובוס ייעודיים מהשכונות שלא משוררות היטב: הדרים, סוקולוב, שיכון ותיקים, גאולה, כפ"ס הצעירה, קפלן

2. יש צורך בקווי אוטובוס ישירים מרעננה והרצליה שיסעו על כביש 531 ישירות לאזור התעשייה בכפר סבא. הדבר יחסוך עומסי תנועה ושטחי חנייה.

מקרא:

אין חיבור ישיר ריבד מעברים והמונח
זמני נסיעה ארוכים/ הליכה מרחבה (מעל 15 דקות הליכה)
תדירות נמוכה
קו ישיר

מוצא	עתיר ידע כפ"ס
כפר סבא	
הדרים	
כפר סבא צפון (אד"ר)	14
סוקולוב	
שיכון ותיקים	
כפר סבא הירוקה	14
שיכון עלייה	14
גאולה	
דב הוז	14
כפר סבא הצעירה (עיט)	
קפלן	
משה דיין	14
רעננה	
קרית אליהו גולומב (עקיבא)	
קרית שז"ר (ההגנה)	
קרית גנים (הגפן)	
אחוזת (בית יד לבנים)	
דרומית לאחוזת (ביל"ו)	
הרצליה	
נווה עובד (העלייה השנייה)	
שיכון עממי (העצמאות)	
גבעת הפרחים (רבי עקיבא)	
מרכז העיר (סוקולוב)	
הרצליה פיתוח (יצחק בן צבי)	
שכונת ריבלין (רמת ים)	
שיכון עולים (וינגייט)	
שיכון הפרוגרסיבים (קרן היסוד)	