

מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון

סקר מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון:

הרצליה, חדרה, כפר סבא, נתניה וקלנסווה, אוגוסט-דצמבר 2018

פרויקט תחבורה שיתופית ואופניים:

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

מאי 2019

תוכן

3	מבוא	1.
4	תחבורה שיתופית	2.
6	ממצאים ומסקנות	2.1.
7	אופניים	3.
9	ממצאים ומסקנות	3.1.
10	נספח: מפות שבילי אופניים ברשויות המיזם	3.2.
10	הרצליה	3.2.1.
10	חדרה	3.2.2.
11	טייבה (וקלנסווה)	3.2.3.
12	כפר סבא	3.2.4.
13	נתניה	3.2.5.

טבלאות ואיורים

5	איור 1: אמצעי נסיעה לנסיעה העיקרית – השוואה בין בוחרי שיתוף נסיעות לכלל העונים
4	טבלה 1: שיפורים שיסייעו הפחתת שימוש ברכב פרטי – תחבורה שיתופית
5	טבלה 2: שיפורים שיסייעו להפחתת שימוש ברכב פרטי במרכזי תעסוקה
6	טבלה 3: תדירות השימוש באמצעי הנסיעה השונים
7	טבלה 4: שביעות רצון ממוצעת ממדדי איכות שירות – אופניים
7	טבלה 5: שביעות רצון ממוצעת ממדדי איכות שירות בכל יישוב – אופניים
8	טבלה 6: שיפורים נדרשים להפחתת שימוש ברכב פרטי – אופניים

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 יוממים לעבודה/ לימודים/ סידורים.

חשוב להדגיש כי תכנון הסקר לא היה מכוון 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 אחרים, במיוחד בסיס הנתונים שהתקבל מנוסעי הרכב הפרטי שבד"כ אינם מיוצגים בסקרי התחבורה המבוצעים On-Board.

דו"ח זה מציג את תוצאות וממצאי הסקר המתייחסים לתחבורה שיתופית ואופניים. הדו"ח מהווה מסמך עבודה פנימי במסגרת הפרויקט, מנוסח ומעוצב בהתאם לצורכי הפרויקט.

2. תחבורה שיתופית

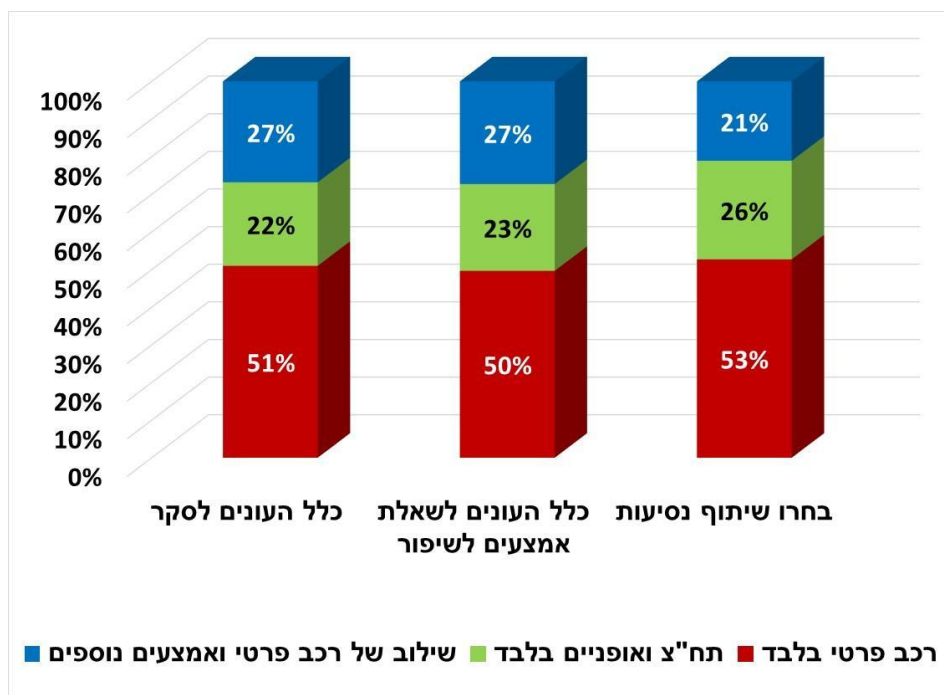
השאלון התמקד בשלושה סוגים של תחבורה שיתופית: (1) שירות שיתוף נסיעות (נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי) (2) חניון ייעודי לנסיעות שיתופיות בתחנות רכבת (חניון קארפול) (3) שירות שיתוף אופניים (שימוש באופניים לנסיעה ללא צורך בבעלות על אופניים).

מאחר ושירותי תחבורה שיתופית אינם קיימים, או קיימים בצורה מצומצמת ביישובים הרלוונטיים לסקר, השאלות הוצגו כהצעות לשיפור מערכת התחבורה שיסייעו להפחתת שימוש ברכב הפרטי לכל נסיעה. בטבלה 1 מוצגים אחוז העונים שבחר בכל אחד משיפורים אלה בכל אחד מיישובי המיזם.

שיפורים נדרשים להפחתת השימוש ברכב פרטי / תחבורה שיתופית			
שירות שיתוף אופניים המאפשר להשתמש באופניים לנסיעה ללא צורך בבעלות על אופניים	חניון ייעודי לנסיעות שיתופיות בתחנות רכבת	שירות שיתוף נסיעות המאפשר נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי	
15%	9%	12%	הרצליה
11%	15%	12%	חדרה
7%	11%	15%	טייבה
12%	10%	12%	כפר סבא
9%	10%	12%	נתניה
10%	12%	20%	קלנסווה

טבלה 1: אחוז העונים שבחרו שיפורים שיסייעו בהפחתת שימוש ברכב פרטי – תחבורה שיתופית

20-28% מהעונים לסקר בכל יישוב התייחסו לפתרון אחד או יותר של תחבורה שיתופית מבוסס רכב פרטי. באיור 1 ניתן לראות ש- 53% מהעונים שציינו פתרונות תחבורה שיתופית הינם משתמשי רכב פרטי (אחוז דומה לחלקם בכלל העונים לסקר). נתון זה חשוב שכן הוא עונה לחשש שעיקר משתמשי התחבורה השיתופית יעברו משימוש בתחבורה ציבורית ולכך תהיינה השלכות שליליות על מערכת התחבורה.



איור 1: אמצעי נסיעה לנסיעה העיקרית – השוואה בין בוחרי שיתוף נסיעות לכלל העונים

שירותי תחבורה שיתופית מבוססי רכב פרטי עשויים להיות רלוונטיים אף יותר באזורי תעסוקה בהם היעד ושעות הנסיעה זהים יותר וקל יותר ליצור התאמה בין נהג ונוסע (גם לנסיעות חזור). הנתונים משלושה מרכזי תעסוקה (הרצליה, נתניה, רעננה) לא מעידים על ביקוש יותר גבוה לשירותים אלה במוצג בטבלה 2.

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	
10%	11%	אזור תעסוקה הרצליה
10%	12%	אזור תעסוקה נתניה
9%	12%	אזור תעסוקה רעננה

טבלה 2: שיפורים שיסייעו להפחתת שימוש ברכב פרטי במרכזי תעסוקה

2.1. ממצאים ומסקנות

- למעלה 20% מהעונים מכל יישוב מתייחסים לתחבורה שיתופית כאלטרנטיבה להפחתת שימוש ברכב פרטי למרות שלא קיימים שירותי תחבורה שיתופית מוסדרים.
 - בתחנת הרכבת בחדרה ביקוש גבוה יחסית (15%) לחניון ייעודי לנסיעות שיתופיות. ממצא זה עולה בקנה אחד עם חוסר שביעות הרצון משירותי התחבורה הציבורית לתחנת הרכבת, ומהיעדר חניה זמינה בשעות שיא.
 - בקלנסווה וטייבה ביקוש גבוה לשירות שיתוף נסיעות (20% ו 15% בהתאמה). רמת השירות של התחבורה הציבורית ביישובים אלה נמוכה במיוחד, בעיקר תדירויות נמוכות של אוטובוסים, שעות הפעלה מצומצמות ומרחקי הליכה גדולים לתחנות. יתכן גם שיש קשר למאפיינים תרבותיים של האוכלוסייה, הפתוחים יותר לתרבות שיתוף.
- לשירותי תחבורה שיתופית ביישובי המיזם פוטנציאל לסייע כאמצעי משלים לשירותי תחבורה ציבורית קיימים או להעלות את מקדם המילוי בנסיעות ברכב פרטי, ובכך לתרום להפחתת הגודש. שירותי תחבורה שיתופית יסייעו בפתרון של סוגיות שעלו מהסקר כמו זמינות חניה בתחנות רכבת וזמני נסיעה ארוכים בתחבורה ציבורית בהשוואה לרכב פרטי.
- להשגת המטרות נדרשת פעילות יזומה של הרשויות לקידום מיזמים בתחומים אלה וכן להעלאת המודעות של התושבים לתועלות של שירותים אלה לטובת הפרט ולטובת מערכת התחבורה. דוגמאות של פעילויות של הרשויות:
- עידוד פלטפורמות ייעודיות לתיאום נסיעות שיתופיות שעשויות לסייע בהגברת השימוש בתחבורה שיתופית.
 - לשלב תמריצים לשימוש בשירותי תחבורה שיתופית בשלבי ההטמעה.
 - לערב מעסיקים / מנהלות אזורי תעסוקה לקדם פתרונות תחבורה שיתופית למועסקים.
 - שיתופי פעולה עם הרכבת להקמת חניוני קארפול וסיוע באכיפה

3. אופניים

זמינות נתיבי אופניים ביישובים המשתתפים במיזם נמוך מאד. למרות זאת 22% מהעונים לסקר ציינו שהם משתמשים באופניים בתדירות כלשהי, 8% משתמשים באופניים לפחות פעם בשבוע (טבלה 3). נתון זה מעיד על הפוטנציאל להגברת השימוש באופניים כאמצעי לביצוע נסיעות יומיומיות, לבד או כאמצעי משלים לשירותי תחבורה ציבורית ושיתופית.

אופניים	אופנוע	מונית שירות	מונית	רכבת	אוטובוס	רכב פרטי בנוסע	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 3: תדירות השימוש באמצעי הנסיעה השונים

העונים לסקר נשאלו לגבי שביעות רצון מתשתיות לשימוש באופניים בנגישות לתחנות רכבת, וכן לשיפורים מוצעים בתשתיות ושירותים לרכיבי אופניים כאמצעי להפחתת השימוש ברכב פרטי.

כמחצית מהעונים לסקר ציינו שמדדים אלה אינם רלוונטיים. רמת שביעות הרצון בקרב העונים נמוכה, במיוחד משבילי אופניים בטוחים בגישה לתחנות רכבת. שביעות הרצון ממדד זה הינה הנמוכה ביותר בכל היישובים.

שבילי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל מ/א/ל תחנת הרכבת	עליה עם אופניים לרכבת	זמינות חנית אופניים בטוחה ומוגנת	
1055	736	770	מספר המשיבים שדירגו את רמת שביעות רצונם מהמדד
921	1233	1203	מספר המשיבים שענו שהמדד לא רלוונטי
1.9	2.4	2.5	ממוצע שביעות הרצון
1.425	1.627	1.826	שונות
1.194	1.276	1.351	סטיית תקן

טבלה 4: שביעות רצון ממוצעת ממדדי איכות שירות - אופניים

שבילי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל מ/אל תחנת הרכבת	עליה עם אופניים לרכבת	זמינות חנית אופניים בטוחה ומוגנת	
2.2	2.4	2.4	הרצליה
1.8	2.4	2.4	חדרה
1.8	2.4	2.4	נתניה
1.7	2.5	2.7	כפר סבא

טבלה 5: שביעות רצון ממוצעת ממדדי איכות שירות בכל יישוב - אופניים

השיפורים הנדרשים להפחתת שימוש ברכב פרטי, בקטגורית תשתיות והליכה ואופניים התמקדו בעיקר בנתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל.

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 לרכבים במרכזי תעסוקה סמוך למקום העבודה שיאפשרו רכיבה בתנאי מזג אוויר חם	
15%	15%	33%	20%	16%	16%	הרצליה
19%	11%	21%	13%	13%	9%	חדרה
13%	7%	8%	4%	6%	5%	טייבה
19%	12%	28%	16%	11%	17%	כפר סבא
17%	9%	21%	12%	10%	10%	נתניה
13%	10%	8%	9%	9%	14%	קלנסווה

טבלה 6: שיפורים נדרשים להפחתת שימוש ברכב פרטי - אופניים

נחנוני שיפורים נדרשים בקרב נוסעים לאזורי תעסוקה מראים אף הם ביקוש משמעותי לתשתיות רכיבה, בעיקר נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים. בולט גם הביקוש למקלחות במרכזי תעסוקה שיאפשרו רכיבה בתנאי מזג אוויר חם.

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	
18%	12%	20%	38%	16%	18%	אזור תעסוקה הרצליה
16%	16%	18%	28%	12%	16%	אזור תעסוקה נתניה
22%	17%	21%	38%	18%	14%	אזור תעסוקה רעננה

3.1. ממצאים ומסקנות

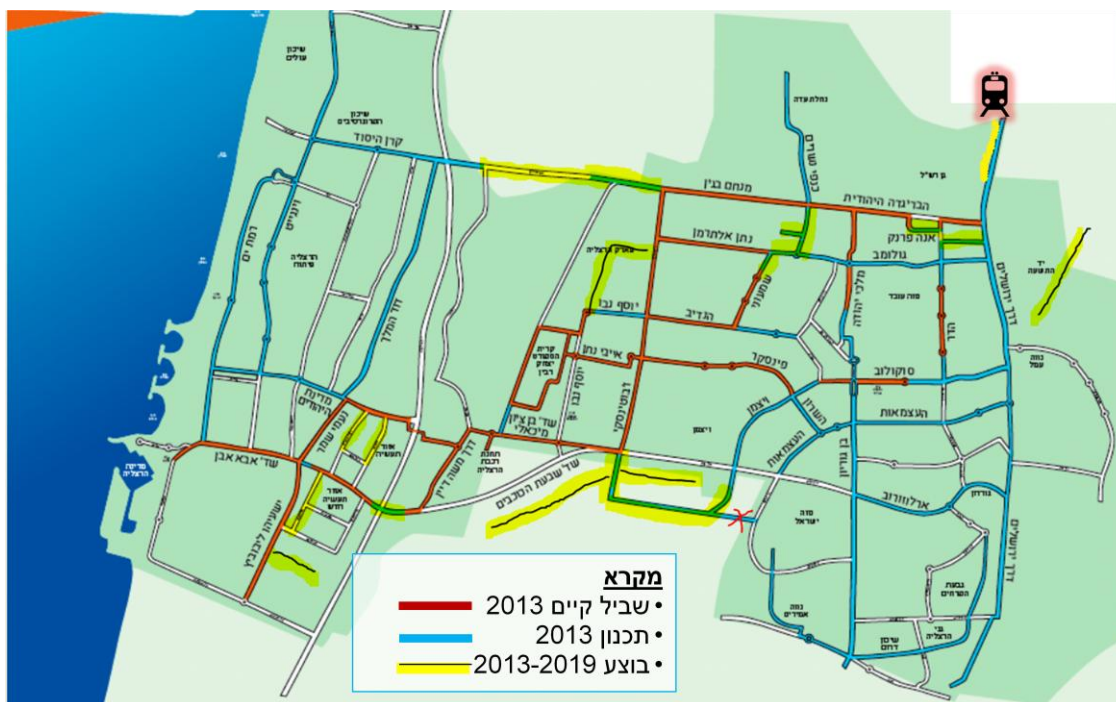
- השיקול החשוב ביותר עבור משתמשי האופניים הינו הבטיחות. שבילי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת כלי רכב והולכי רגל הינו השיפור המתבקש ביותר בכל אחד מהישובים. שביעות הרצון ממדד זה הינה הנמוכה ביותר.
- בהרצליה, כפר סבא ואזור התעסוקה רעננה ישנה התעניינות וביקוש גבוה לתשתיות אופניים.
- 15%-7 התעניינו בשירות שיתוף אופניים. שיתוף אופניים אינו בהכרח תנאי לשימוש באופניים כאמצעי נסיעה.
- באזורי התעסוקה הרצליה ורעננה התעניינות גבוהה בשירותי שיתוף אופניים, כמו גם במקלחות לרוכבים שיהפכו את הרכיבה למקום העבודה לאפשרית בחודשי הקיץ החמים.
- ההתעניינות בתשתיות אופניים בישובים טיבה וקלנסווה נמוכה.

ממצאי הסקר מעידים על הפוטנציאל הגבוה להגברת השימוש באופניים כאמצעי נסיעה עצמאי או כאמצעי משלים לתחבורה ציבורית. הגברת השימוש באופניים מותנית בהקמת תשתיות בטוחות של נתיבי אופניים ייעודיים.

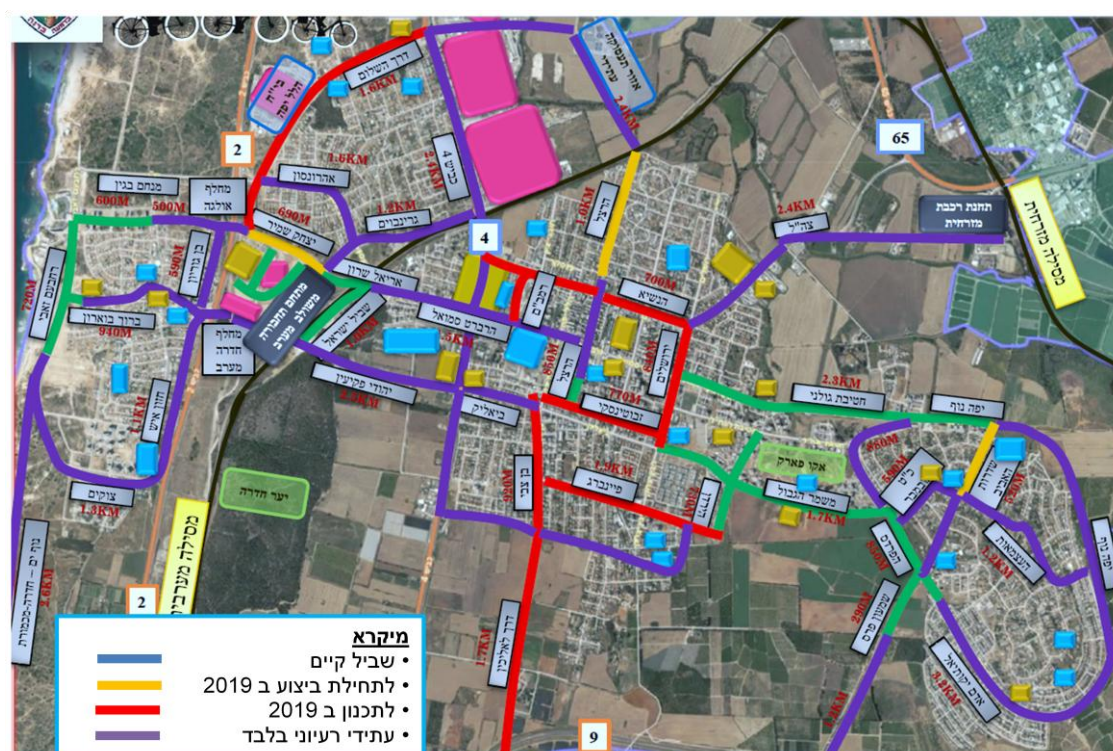
תשתיות בטוחות של נתיבי אופניים מופרדים מתנועות רכבים והולכי רגל עשויות להספיק לחלק מהנוסעים הפוטנציאליים. לנוסעים אחרים יידרשו אמצעים משלימים כמו מקלחות לרוכבים במרכזי תעסוקה או שירות שיתוף אופניים. תשתיות נוחות לאופניים בגישה למרכזי תעסוקה ותחנות רכבת עשויות לסייע בפתרון סוגיות שעלו במסגרת הסקר כמו זמינות נמוכה של חניה בתחנות רכבת והיעדר תיאום בלוחות זמנים בין תחבורה ציבורית ורכבת.

3.2. נספח: מפות שבילי אופניים ברשויות המיזם

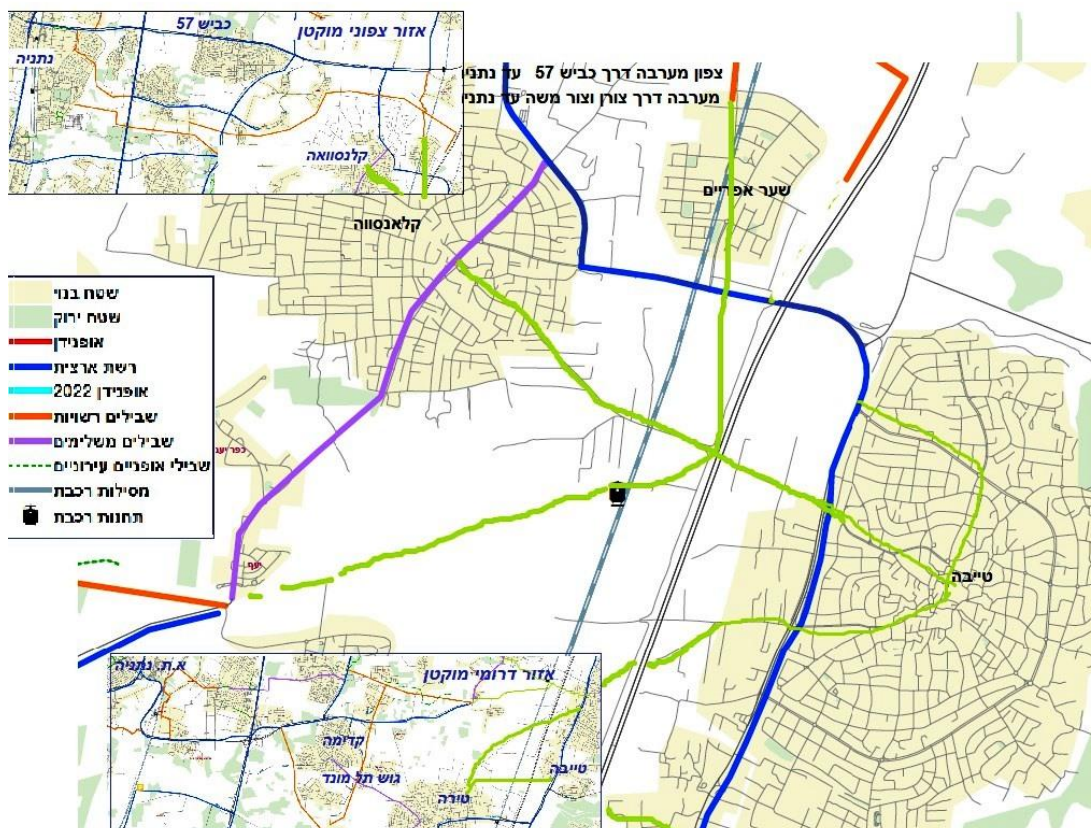
3.2.1. הרצליה



3.2.2. חדרה



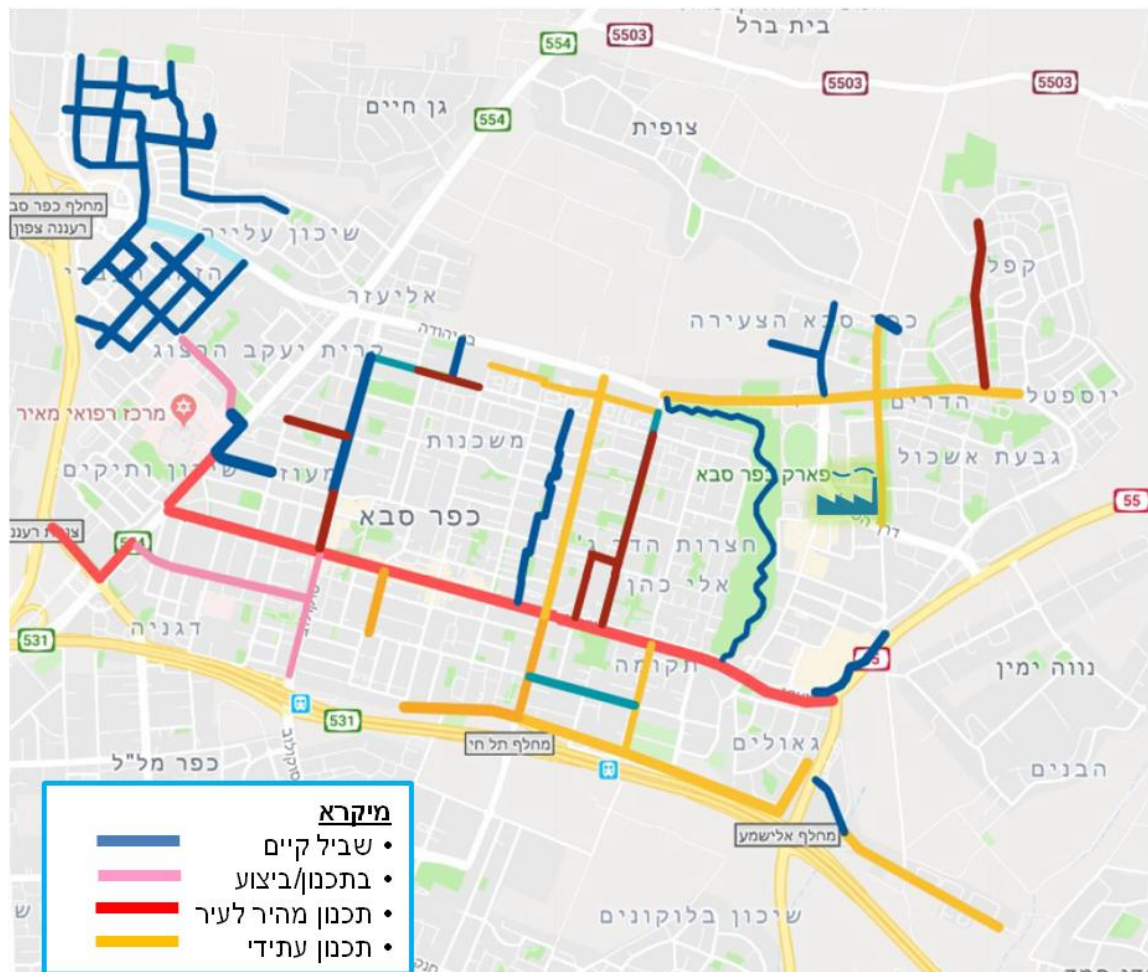
3.2.3. טייבה (וקלנסווה)



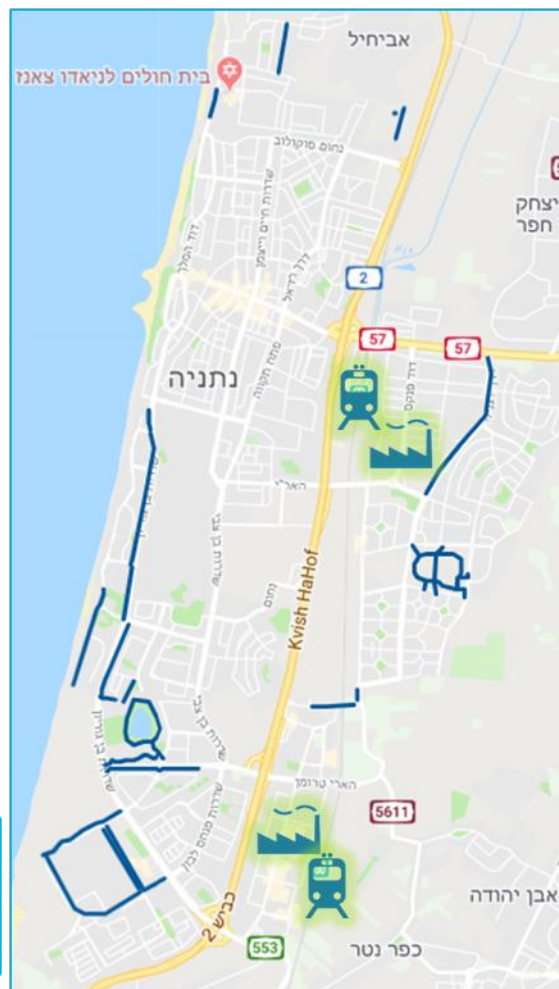
מקרא

- רשת ארצית -ראשוני
- שבילים משלימים -ראשוני
- שבילים מקומיים -הצעת ישראל בשביל אופניים

3.2.4. כפר סבא



3.2.5. נתניה



מיקרא
• שבילים קיימים