

מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון

פרויקט הגעה למוקדי תעסוקה:

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

מאי 2019

תוכן

1. מבוא	3
2. אזור התעסוקה הרצליה פיתוח	4
2.1 מוצא-יעד	4
2.2 שביעות רצון	5
2.3 סיכום ממצאים – אזור תעסוקה הרצליה פיתוח:	8
3. אזור התעסוקה נתניה	9
3.1 מוצא-יעד	9
3.2 שביעות רצון	10
3.3 סיכום ממצאים – אזור תעסוקה נתניה:	13
4. אזור התעסוקה רעננה	14
4.1 מוצא-יעד	14
4.2 שביעות רצון	15
4.3 סיכום ממצאים – אזור תעסוקה רעננה:	18

טבלאות

טבלה 1: מאפיינים דמוגרפיים של הנוסעים לאזור התעסוקה – הרצליה פיתוח	4
טבלה 2: מוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה הרצליה פיתוח והתפלגות אמצעי הנסיעה מכל מוצא	5
טבלה 3: שיפורים שסייעו בהפחתת שימוש ברכב פרטי	7
טבלה 4: מאפיינים דמוגרפיים של הנוסעים לאזור התעסוקה – נתניה	9
טבלה 5: מוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה נתניה והתפלגות אמצעי הנסיעה מכל מוצא	10
טבלה 6: שיפורים שסייעו הפחתת שימוש ברכב פרטי	12
טבלה 7: מאפיינים דמוגרפיים של הנוסעים לאזור התעסוקה – רעננה	14
טבלה 8: מוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה רעננה צפון והתפלגות אמצעי הנסיעה מכל מוצא	15
טבלה 9: שיפורים שסייעו הפחתת שימוש ברכב פרטי	17

איורים

איור 1: שביעות רצון מנסיעה באוטובוס – נוסעים לאזור תעסוקה הרצליה פיתוח	5
איור 2: שביעות רצון מנסיעה ברכבת – נוסעים לאזור תעסוקה הרצליה פיתוח	6
איור 3: שביעות רצון מנסיעה באוטובוס – נוסעים לאזור תעסוקה נתניה	10
איור 4: שביעות רצון מנסיעה ברכבת – נוסעים לאזור תעסוקה נתניה	11
איור 5: שביעות רצון מנסיעה באוטובוס – נוסעים לאזור תעסוקה רעננה	15
איור 6: שביעות רצון מנסיעה ברכבת – נוסעים לאזור תעסוקה רעננה	16

1. מבוא

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

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

דו"ח זה מציג את תוצאות וממצאי הסקר המתייחסים לנגישות לאזורי תעסוקה.

העונים לסקר נשאלו לגבי מוצא ויעד הנסיעה. בעזרת תהליך Geocoding (המרת כתובת לנתונים מרחביים) שבוצע עבור כתובות בהם התקבלה כתובת יעד שכללה את שם הרחוב, אותרו הנוסעים שיעד הנסיעה שלהם אחד מאזורי התעסוקה (הרצליה, חדרה, כפר סבא, נתניה ורעננה). סה"כ 832 נוסעים דיווחו על כתובת יעד באחד מאזורי התעסוקה.

דו"ח זה מתייחס לאזורי תעסוקה אליהם מבוצעות לפחות 100 נסיעות. **אזור תעסוקה הרצליה פיתוח (344 נוסעים)**, **אזור תעסוקה נתניה - פארק שיאים (310 נוסעים)**, **אזור התעסוקה רעננה צפון - (130 נוסעים)**.

2. אזור התעסוקה הרצליה פיתוח

בטבלה 1 מוצגים מאפייני המדגם של הנוסעים לאזור התעשייה – הרצליה פיתוח.

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

75% מהעונים לסקר בגילאים 25-44, 58% גברים לעומת 42% נשים. 96% הינם שכירים. רק ל 6% מהעונים יש רכב מטעם מקום העבודה.

2%	עד 24	גיל
39%	25-34	
36%	35-44	
17%	45-54	
6%	55-64	
-	65+	
58%	זכר	מגדר
42%	נקבה	
96%	שכיר	מצב תעסוקתי
2%	עצמאי	
2%	תלמיד/ סטודנט	
-	לא עובד	
-	פנסיונר	
-	חייל/ שירות לאומי	
96%	כן	רישיון נהיגה
4%	לא	
15%	אין ברשותי רכב פרטי	רכב פרטי
79%	כן, רכב בבעלות פרטית	
6%	כן, רכב מטעם העבודה	

טבלה 1: מאפיינים דמוגרפיים של הנוסעים לאזור התעסוקה – הרצליה פיתוח

2.1. מוצא-יעד

בטבלה 2 מופיעים היישובים מהם מתחילות הנסיעות לאזור התעסוקה – הרצליה פיתוח, ואמצעי הנסיעה המשמשים להגעה (כאשר קיימות לפחות 10 נסיעות מאותו יישוב).

- היקף השימוש ברכב פרטי מהרצליה, כפר סבא ורעננה גבוה (54-66%). לעומת חדרה, נתניה ותל אביב שבהם היקף השימו ברכב פרטי נמוך יותר.
- רק נוסעים מחדרה (52%) ונתניה משתמשים ברכבת (לבד או בצירוף אמצעים אחרים).
- 89% מהנוסעים מתל אביב משתמשים באוטובוס לבד או בצירוף רכב פרטי.

חדרה	תל אביב - יפו	רעננה	כפר סבא	נתניה	הרצליה	סה"כ נסיעות
25	29	31	41	50	89	רכב פרטי בלבד
32%	11%	55%	66%	36%	54%	רכבת (בצירוף אמצעים נוספים)
52%	0%	0%	2%	22%	-	תח"צ ללא רכבת, וללא רכב פרטי
12%	55%	19%	17%	26%	25%	צירוף תח"צ ורכב (לא כולל רכבת)
4%	34%	26%	15%	16%	21%	

טבלה 2: מוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה הרצליה פיתוח והתפלגות אמצעי הנסיעה מכל מוצא

2.2. שביעות רצון

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 מרצה במידה רבה ו 1 לא מרצה בכלל), או לציין שהמדד לא רלוונטי.

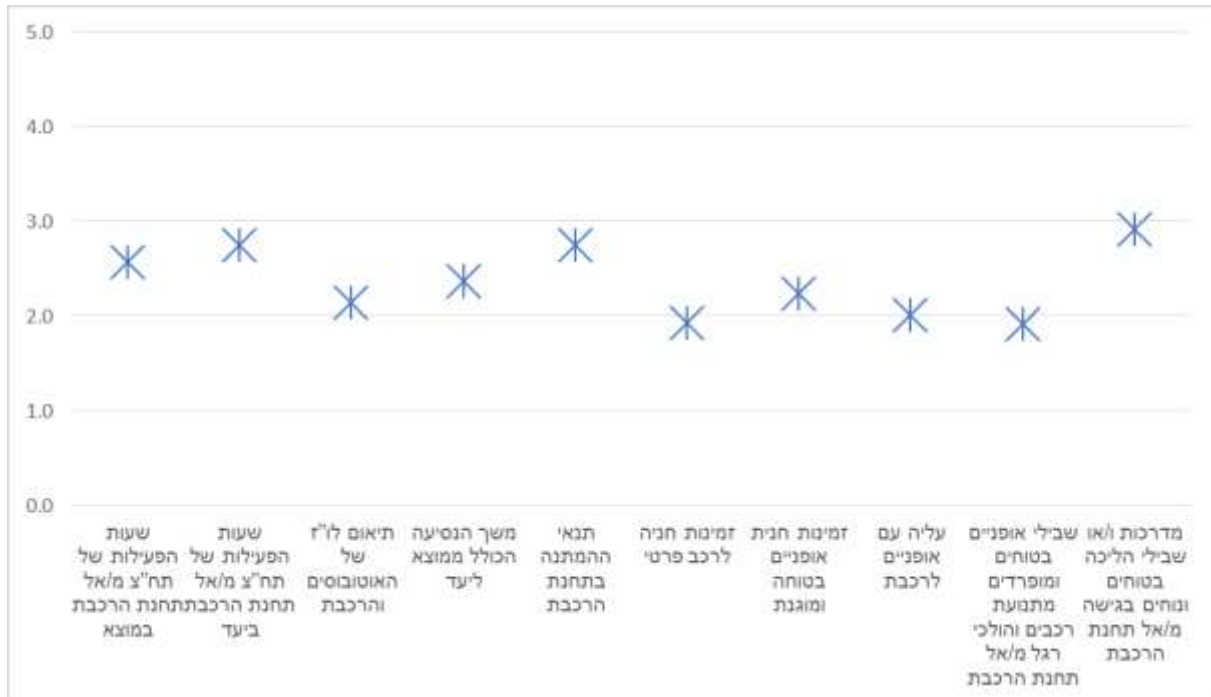
רמת שביעות הרצון מהנסיעה באוטובוס נמוכה במרבית המדדים למעט קרבת תחנת האוטובוס במוצא/יעד.

שביעות הרצון נמוכה במיוחד מתיאום לוחות הזמנים של האוטובוסים, משך הנסיעה באוטובוס, צפיפות ותדירות.



איור 1: שביעות רצון מנסיעה באוטובוס – נוסעים לאזור תעסוקה הרצליה פיתוח

שביעות הרצון מהנסיעה ברכבת נמוכה אף יותר. כלל המדדים דורגו מתחת ל 3. מדדים הקשורים לנסיעה באופניים דורגו נמוך במיוחד, כמו גם תיאום לוחות הזמנים בין הרכבת ואוטובוסים. משך הנסיעה הכולל ממוצא ליעד דורג אף הוא נמוך, ומשקף היעדר רכבות ישירות להרצליה ממרבית היישובים שהוענים לסקר מגיעים מהם.



איור 2: שביעות רצון מנסיעה ברכבת – נוסעים לאזור תעסוקה הרצליה פיתוח

העונים לסקר התבקשו לציין שיפורים שיגרמו להם להפחית את השימוש ברכב הפרטי. 75% מהעונים ציינו שתדירות גבוהה יותר של אוטובוסים, כמו גם קו ישיר ליעד. כ- 48% מהעונים ציינו שיפורים הקשורים לתשתיות הליכה ואופניים. אחוז גבוה בהשוואה לאוכלוסייה הכללית 38% ציין שנתבי אופניים בטוחים ומופרדים יגרמו להם להפחית השימוש ברכב הפרטי. כ 15% מהעונים ציינו לפחות אחד מהשיפורים שקשורים לתחבורה 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	
23%	23%	75%	56%	אזור תעסוקה הרצליה

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	
18%	16%	38%	20%	12%	18%	אזור תעסוקה הרצליה

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	
11%	10%	אזור תעסוקה הרצליה

טבלה 3: שיפורים שיסייעו בהפחתת שימוש ברכב פרטי

2.3. סיכום ממצאים - אזור תעסוקה הרצליה פיתוח:

- אחוז העונים לסקר שברשותם רכב ממקום העבודה נמוך יחסית 6% (הסיכוי לשימוש יומיומי בתחבורה ציבורית נמוך).
- הנוסעים מתל אביב לאזור התעסוקה הרצליה פיתוח אינם רואים בנסיעה ברכבת אלטרנטיבה. לעומת זאת נסיעה באוטובוס מהווה אלטרנטיבה לרכב פרטי. תדירות האוטובוסים בשעות שיא גבוהה יותר, וכן מרביתם מגיעים לנקודות קרובות יותר ליעד.
- הנסיעות מרעננה וכפר סבא מחייבות החלפה של רכבת, ונסיעה באוטובוס נמשכת פי 2-3 לעומת רכב פרטי, ומחייבת מעברים. למעלה ממחצית מהנוסעים מכפר סבא ורעננה משתמשים ברכב פרטי בהיעדר אלטרנטיבה נוחה, וזמן נסיעה סביר בתחבורה ציבורית לעומת רכב פרטי.
- הנסיעה ברכבת להרצליה מחייבת מעברים ממרבית היעדים, מה שמשפיע על משך ונוחות הנסיעה. וזה משפיע על ההחלטה להשתמש בתח"צ. כמו כן היעדר נתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית והיעדר העדפה ברמזורים אינו מאפשר לקצר את משך הנסיעה באוטובוס ובכך להפוך את האוטובוס לתחרותי לעומת זמני נסיעה ברכב פרטי.
- קיים פוטנציאל לשימוש באופניים כאמצעי משלים לנסיעה בתח"צ. אחוז העונים שציין שיפור "נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל" (38%) ותנאי נסיעה בטוחים לרוכבי אופניים בצמתים (20%) גבוה באופן מובהק לעומת כלל הנוסעים להרצליה, וגם בהשוואה לכלל העונים לסקר. שיפור תשתיות האופניים עשוי להפחית את השימוש ברכב פרטי, ולעודד שימוש בתחבורה ציבורית.
- 18% ציינו את הצורך בשיפור "תשתיות נוחות להליכה ברגל בגישה לתחנות רכבת ומרכזי תעסוקה". תשתיות הליכה/אופניים נוחות במרכזי תעסוקה / תחנות רכבת יקל על השימוש בתחבורה ציבורית ויעודד וויתור על רכב פרטי להגעה לאזור תעסוקה או לתחנת רכבת.
- קיים פוטנציאל לשימוש בתחבורה שיתופית. 11% ציינו "שירות שיתוף נסיעות המאפשר נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי". חשוב להגדיל את המודעות לשירותי שיתוף נסיעות אפשריים שכן קיים פוטנציאל גדול להטמיע שירותים אלה בסיוע מעסיקים.

3. אזור התעסוקה נתניה

בטבלה 4 מוצגים מאפייני המדגם של הנוסעים לאזור התעשייה – נתניה.

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

79% מהעונים לסקר בגילאים 25-44, 53% מתוכם נשים. 95% הינם שכירים. 24% ציינו שאין ברשותם רכב פרטי. ל 9% יש רכב פרטי מטעם העבודה.

2%	עד 24	גיל
40%	25-34	
39%	35-44	
13%	45-54	
6%	55-64	
-	65+	
47%	זכר	מגדר
53%	נקבה	
95%	שכיר	מצב תעסוקתי
2%	עצמאי	
3%	תלמיד/ סטודנט	
-	לא עובד	
-	פנסיונר	
-	חייל/ שירות לאומי	רישיון נהיגה
89%	כן	
11%	לא	רכב פרטי
24%	אין ברשותי רכב פרטי	
67%	כן, רכב בבעלות פרטית	
9%	כן, רכב מטעם העבודה	

טבלה 4: מאפיינים דמוגרפיים של הנוסעים לאזור התעסוקה – נתניה

3.1. מוצא-יעד

בטבלה 5 מופיעים היישובים מהם מתחילות הנסיעות לאזור התעסוקה – נתניה, ואמצעי הנסיעה המשמשים להגעה (לפחות 10 נסיעות).

- היקף השימוש ברכב פרטי מכפר סבא והרצליה גבוה (71% ו- 50% בהתאמה). לעומת חדרה, ותל אביב שבהם היקף השימוש ברכב פרטי נמוך יותר (38% ו- 31% בהתאמה).
- 50% מהנוסעים מתל אביב משתמשים ברכבת. היקף השימוש ברכבת מכפר סבא והרצליה נמוך (6% ו- 17% בהתאמה)
- כמחצית הנוסעים מנתניה לאזור התעסוקה משתמשים באוטובוס (לבד או בצירוף אמצעים נוספים)

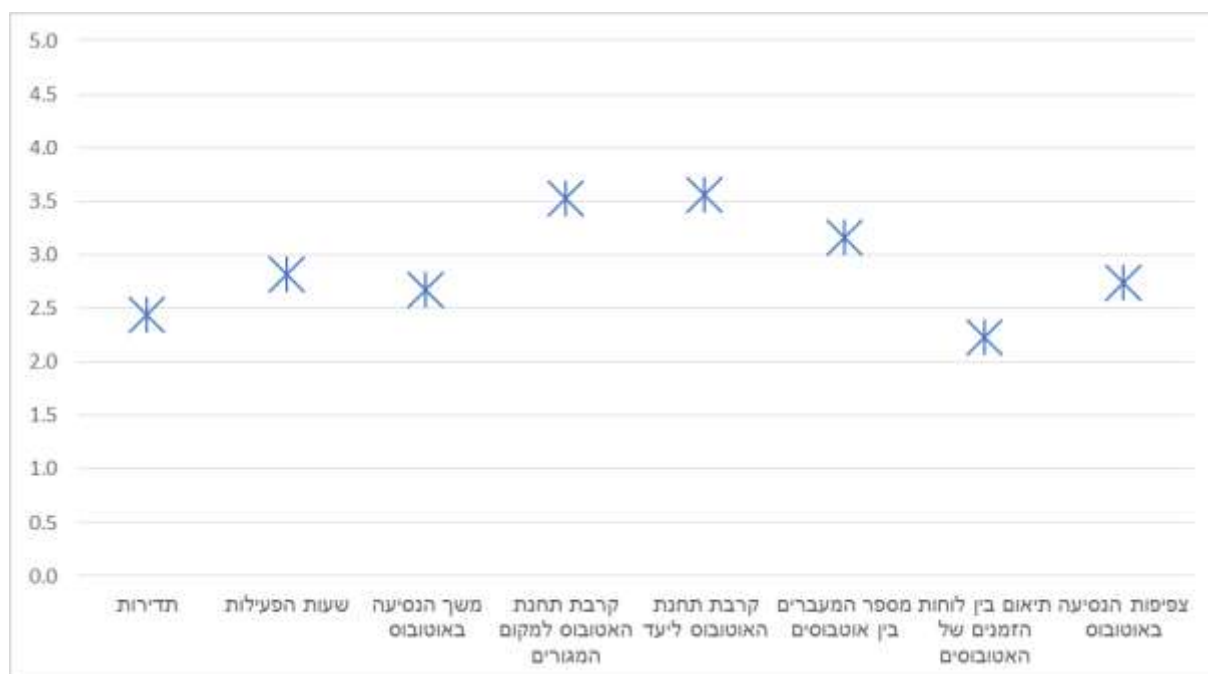
הרצליה	כפר סבא	תל אביב - יפו	חדרה	נתניה	סה"כ נסיעות
12	17	26	39	124	
50%	71%	31%	38%	44%	רכב פרטי בלבד
17%	6%	50%	38%	1%	רכבת (בצירוף אמצעים נוספים)
25%	12%	8%	21%	40%	תח"צ ללא רכבת, וללא רכב פרטי
8%	12%	12%	3%	15%	צירוף תח"צ ורכב (לא כולל רכבת)

טבלה 5: מוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה נתניה והתפלגות אמצעי הנסיעה מכל מוצא

3.2. שביעות רצון

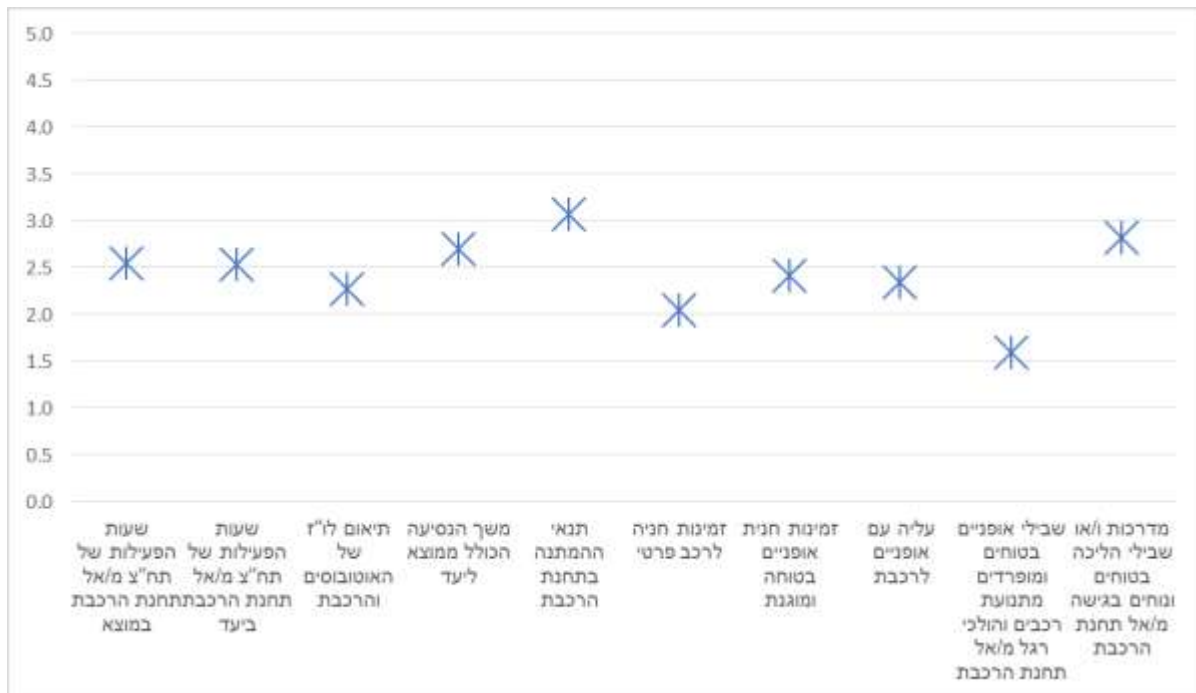
שביעות הרצון מהנסיעה באוטובוס נמוכה במרבית המדדים למעט קרבת תחנת האוטובוס במוצא/יעד.

שביעות הרצון נמוכה במיוחד מתיאום לוחות הזמנים של האוטובוסים, תדירות ומשך הנסיעה באוטובוס.



איור 3: שביעות רצון מנסיעה באוטובוס – נוסעים לאזור תעסוקה נתניה

שביעות הרצון מהנסיעה ברכבת נמוכה אף יותר. מדדים הקשורים לנסיעה באופניים דורגו נמוך במיוחד (במיוחד שבילי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת הולכי רגל/רכבים), כמו גם תיאום לוחות הזמנים בין הרכבת ואוטובוסים.



איור 4: שביעות רצון מנסיעה ברכבת – נוסעים לאזור תעסוקה נתניה

העונים לסקר התבקשו לציין שיפורים שיגרמו להם להפחית את השימוש ברכב הפרטי. 75% מהעונים ציינו תדירות גבוהה יותר של אוטובוסים, כמו גם קו ישיר ליעד. כ- 48% מהעונים ציינו שיפורים הקשורים לתשתיות הליכה ואופניים, אחוז גבוה בהשוואה לאוכלוסייה הכללית. 38% ציין שנתבי אופניים בטוחים ומופרדים יגרמו להם להפחית השימוש ברכב הפרטי. כ- 15% מהעונים ציינו שיפורים שקשורים לתחבורה 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	
41%	41%	76%	62%	אזור תעסוקה נתניה

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	
16%	12%	28%	18%	16%	16%	אזור תעסוקה נתניה

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%	אזור תעסוקה נתניה

טבלה 6: שיפורים שסייעו הפחתת שימוש ברכב פרטי

3.3. סיכום ממצאים - אזור תעסוקה נתניה:

- אחוז העונים לסקר שברשותם רכב ממקום העבודה 10%. (הסיכוי לשימוש יומיומי בתחבורה ציבורית נמוך)
- השימוש ברכבת מכפר סבא והרצליה נמוך (מחייב החלפת רכבת ומאריך משמעותית את משך הנסיעה הכולל)
- 56% מהנוסעים בתוך העיר משתמשים בתחבורה ציבורית. קיים פוטנציאל להגדיל אחוז זה.
- היעדר נתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית והיעדר העדפה ברמזורים אינו מאפשר לקצר את משך הנסיעה באוטובוס ובכך להפוך את האוטובוס לתחרותי לעומת זמני נסיעה ברכב פרטי.
- קיים פוטנציאל לשימוש באופניים כאמצעי משלים לנסיעה בתח"צ. אחוז העונים שציין שיפור "נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל" (28%) ותנאי נסיעה בטוחים לרוכבי אופניים בצמתים (18%) גבוה בהשוואה לכלל העונים לסקר. שיפור תשתיות האופניים עשוי להפחית את השימוש ברכב פרטי, ולעודד שימוש בתחבורה ציבורית.
- 16% ציינו את הצורך בשיפור "תשתיות נוחות להליכה ברגל בגישה לתחנות רכבת ומרכזי תעסוקה". תשתיות הליכה/אופניים נוחות במרכזי תעסוקה / תחנות רכבת יקל על השימוש בתחבורה ציבורית ויעודד וויתור על רכב פרטי להגעה לאזור תעסוקה או לתחנת רכבת.
- קיים פוטנציאל לשימוש בתחבורה שיתופית. 12% ציינו "שירות שיתוף נסיעות המאפשר נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי". חשוב להגדיל את המודעות לשירותי שיתוף נסיעות אפשריים שכן קיים פוטנציאל גדול להטמיע שירותים אלה בסיוע מעסיקים.

4. אזור התעסוקה רעננה

בטבלה 7 מוצגים מאפייני המדגם של הנוסעים לאזור התעשייה – רעננה.

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

85% מהעונים לסקר בגילאים 25-54, 58% מתוכם גברים. 84% הינם שכירים ו 14% עצמאיים. 18% ציינו שאין ברשותם רכב פרטי. ל 12% יש רכב פרטי מטעם העבודה.

עד 24	3%	גיל
25-34	31%	
35-44	35%	
45-54	28%	
55-64	12%	
65+	-	
זכר	58%	מגדר
נקבה	42%	
שכיר	84%	מצב תעסוקתי
עצמאי	14%	
תלמיד/ סטודנט	2%	
לא עובד	-	
פנסיונר	-	
חייל/ שירות לאומי	-	
כן	94%	רישיון נהיגה
לא	6%	
אין ברשותי רכב פרטי	18%	רכב פרטי
כן, רכב בבעלות פרטית	70%	
כן, רכב מטעם העבודה	12%	

טבלה 7: מאפיינים דמוגרפיים של הנוסעים לאזור התעסוקה – רעננה

4.1. מוצא-יעד

בטבלה 8 מופיעים היישובים מהם מתחילות הנסיעות לאזור התעסוקה – רעננה, ואמצעי הנסיעה המשמשים להגעה (לפחות 9 נסיעות).

אחוז גבוה משתמש ברכב פרטי במיוחד נוסעים מחדרה ונתניה כאשר כל הנוסעים מחדרה השתמשו ברכב פרטי, ו 73% מהנוסעים מנתניה השתמשו ברכב פרטי. בנוסף בולט במיוחד היקף השימוש הנמוך ברכבת מהיישובים שצוינו.

חדרה	הרצליה	נתניה	רעננה	כפר סבא	סה"כ נסיעות
9	15	15	22	29	רק רכב פרטי
100%	40%	73%	45%	59%	רכבת (בצירוף אמצעים נוספים)
0%	13%	0%	5%	0%	תח"צ ללא רכבת, וללא רכב פרטי
0%	33%	20%	36%	28%	צירוף תח"צ ורכב (לא כולל רכבת)
0%	13%	7%	14%	14%	

טבלה 8: מוצא של הנסיעות לאזור התעסוקה רעננה צפון והתפלגות אמצעי הנסיעה מכל מוצא

4.2. שביעות רצון

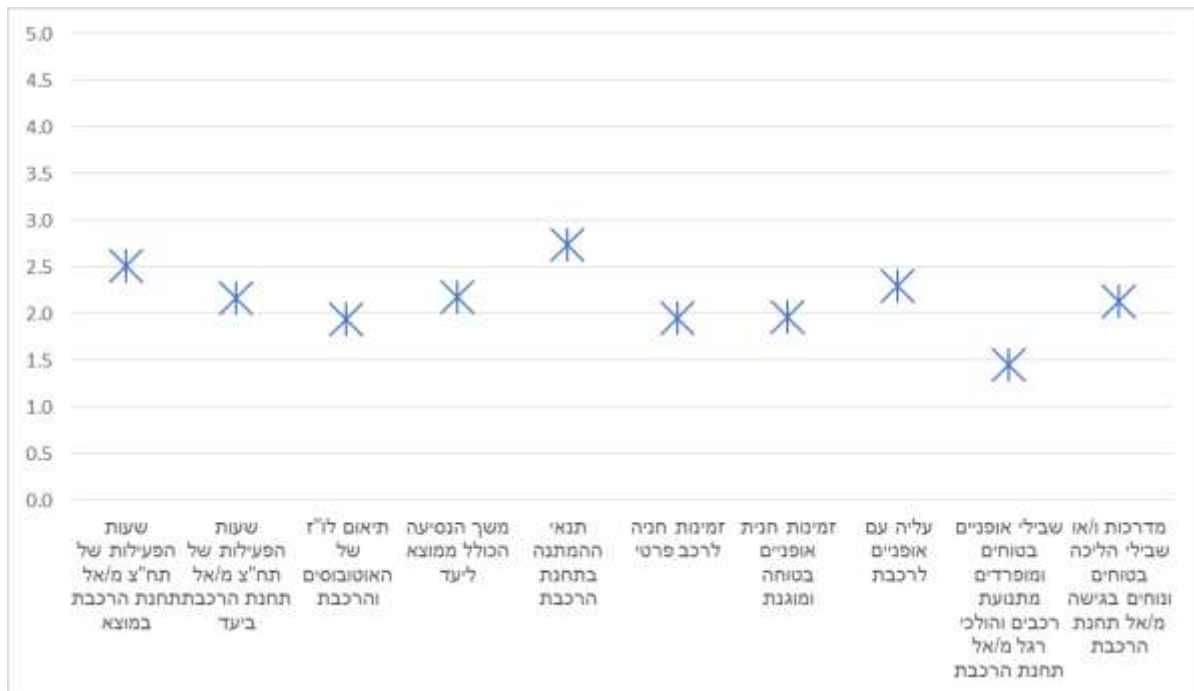
שביעות הרצון מהנסיעה באוטובוס נמוכה במרבית המדדים למעט קרבת תחנת האוטובוס במוצא/יעד.

שביעות הרצון נמוכה במיוחד מתיאום לוחות הזמנים של האוטובוסים, תדירות ומשך הנסיעה באוטובוס.



איור 5: שביעות רצון מנסיעה באוטובוס – נוסעים לאזור תעסוקה רעננה

שביעות הרצון מהנסיעה ברכבת נמוכה אף יותר. מדדים הקשורים לנסיעה באופניים דורגו נמוך במיוחד, כמו גם תיאום לוחות הזמנים בין הרכבת ואוטובוסים.



איור 6: שביעות רצון מנסיעה ברכבת – נוסעים לאזור תעסוקה רעננה

העונים לסקר התבקשו לציין שיפורים שיגרמו להם להפחית את השימוש ברכב הפרטי. 75% מהעונים ציינו שתדירות גבוהה יותר של אוטובוסים, כמו גם קו ישיר ליעד. כ- 48% מהעונים ציינו שיפורים הקשורים לתשתיות הליכה ואופניים. אחוז גבוה בהשוואה לאוכלוסייה הכללית. 38% ציין שנתבי אופניים בטוחים ומופרדים יגרמו להם להפחית השימוש ברכב הפרטי. כ 15% מהעונים ציינו שיפורים שקשורים לתחבורה 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	
32%	21%	68%	63%	אזור תעסוקה רעננה

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	
14%	18%	38%	21%	17%	22%	אזור תעסוקה רעננה

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

טבלה 9: שיפורים שסייעו הפחתת שימוש ברכב פרטי

4.3. סיכום ממצאים - אזור תעסוקה רעננה:

- אחוז העונים לסקר שברשותם רכב ממקום העבודה 12%. (הסיכוי לשימוש יומיומי בתחבורה ציבורית נמוך)
- השימוש ברכבת בנסיעות לאזור התעסוקה רעננה נמוך יחסית.
- עבור נוסעים מנתניה וחדרה השימוש בתחבורה ציבורית קשה ומחייב מספר מעברים, וכן מאריך את משך הנסיעה לעומת רכב פרטי בצורה משמעותית.
- היעדר נתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית והיעדר העדפה ברמזורים אינו מאפשר לקצר את משך הנסיעה באוטובוס ובכך להפוך את האוטובוס לתחרותי לעומת זמני נסיעה ברכב פרטי.
- קיים פוטנציאל לשימוש באופניים כאמצעי משלים לנסיעה בתח"צ. אחוז העונים שציין שיפור "נתיבי אופניים בטוחים ומופרדים מתנועת רכבים והולכי רגל" (38%) ותנאי נסיעה בטוחים לרוכבי אופניים בצמתים (21%) גבוה באופן מובהק בהשוואה לכלל העונים לסקר. כמו כן 22% ציינו "מקלחות לרוכבים במרכזי תעסוקה סמוך למקום העבודה שיאפשרו רכיבה בתנאי מזג אוויר חם". שיפור תשתיות האופניים עשוי להפחית את השימוש ברכב פרטי, ולעודד שימוש בתחבורה ציבורית.
- קיים פוטנציאל לשימוש בתחבורה שיתופית. 12% ציינו "שירות שיתוף נסיעות המאפשר נסיעה משותפת ברכב פרטי לאותו יעד תמורת תשלום סמלי". חשוב להגדיל את המודעות לשירותי שיתוף נסיעות אפשריים שכן קיים פוטנציאל גדול להטמיע שירותים אלה בסיוע מעסיקים.