



חזון והגשמה
הרצליה
עיריית הרצליה



פורום ראשי רשויות בנושא תחבורה מקיימת בסיוע מיזם תחבורה מקיימת בערי השרון

| 19.6.19

מכון ירושלים
למחקרי מדיניות
FOR POLICY
معهد القدس
لبحث السياسات
RESEARCH



תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
Transport Today & Tomorrow
النقل اليوم وغدا



ישראל
בשביל
אופניים



המכון לחקר התחבורה



חזון והגשמה
הרצליה
עיריית הרצליה



אתגרים עיקריים ופתרונות מוצעים בכל רשות:

מכון ירושלים
למחקרי מדיניות
FOR POLICY
معهد القدس
لبحث السياسات
RESEARCH



תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
Transport Today & Tomorrow
النقل اليوم وغدا



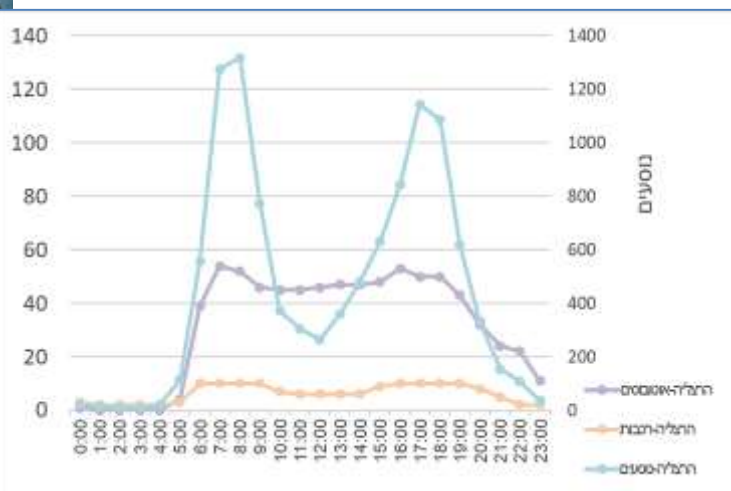
ישראל
בשביל
אופניים



המכון לחקר התחבורה

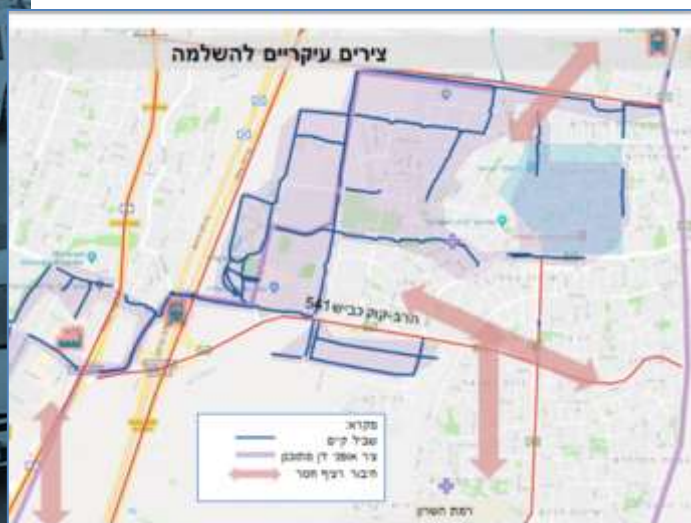
הרצליה: אתגרים

1. חוסר שירות תח"צ לרכבת בשעות השיא
2. מרחקי הליכה ארוכים לאזור תעסוקה הרצליה פיתוח
3. בזמן העבודות על מהיר לעיר השירות לרכבת יפגע
4. רשת שבילי אופניים : חסרה רשת רציפה, בעיקר בין דרום ומזרח העיר, לרכבת ולאזורי התעסוקה.
5. חסרים כלים לפתרונות אופניים של "מחר בבוקר".
6. חסרים חיבורים לערים השכנות: תל-אביב, רעננה ורמת-השרון.



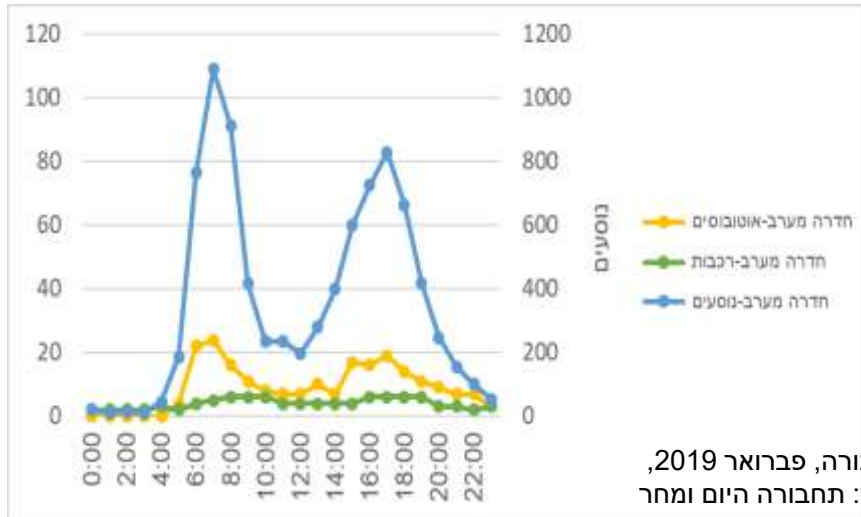
הרצליה: פתרונות

1. תוספות שירות לתחנות הרכבת הרצליה ורעננה מערב (גבול הרצליה).
2. קידום טרמינל מערבי לתחנת הרכבת הרצליה.
3. תשומת לב לשירות תחצ לרכבת בזמן העבודות על מהיר לעיר.
4. קידום רציפות השבילים וחיבורים החסרים לערים השכנות, לת"א למוקדי הרכבת והתעסוקה.
5. הרחבת ארגז הכלים של מתכנני שבילי האופניים העירוניים (הוספת תמרורים, עדכון הנחיות).



חדרה: אתגרים

1. רוב הנסיעות בתוך העיר (65%) מבוצעות ברכב הפרטי. זאת לאור העובדה שהתח"צ לא יעילה.
2. מלבד 4 קווים תדירים, כל הקווים הנותרים בתדירות נמוכה של פעם בשעה ומטה.
3. טרם אושר תקציבי מהאוצר להפעלת קווי הזנה לרכבת שאינם תלויים בשיפור תשתיות.
4. רשת שבילי אופניים הינה חלקית ולא רציפה, העדר הרציפות קריטי במיוחד בצמתים.
5. יש שכונות ואזורים בעיר שלא משורתים כלל בקווי תחבורה ציבורית.
6. בעיה משפטית בעבודה מול חברת יפה נוף כספק יחיד.



היקף השירות לתחנת הרכבת חדרה מערב נמוך במיוחד לאורך כל שעות היום. המצב מחריף במיוחד בשעות השיא

מקור נתונים: משרד התחבורה, פברואר 2019,
עיבוד: תחבורה היום ומחר

חדרה: פתרונות

1. הקמת נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית והעדפה בצמתים לתח"צ, ברשת עירונית עורקית.
2. הגברת התדירות של הקווים מהשכונות למרכז העיר, לרכבת, לאזורי התעסוקה ומוקדי הביקוש.
3. הרחבת שעות הפעילות של קווי האוטובוס בבוקר ובלילה.
4. הוספת קווי הזנק לאזורי התעסוקה האזוריים, בדגש על תל-אביב, נתניה וקיסריה.
5. **מימוש** התכנון של חברת "יפה נוף" לקווי ההזנה לרכבת ורה-ארגון קווי התח"צ בחדרה, עם התאמה להנחיות לתכנון ולממצאי הסקר התחבורתי של מיזם תחבורה מקיימת בשרון.
6. ביטול הדרישה למאטצ'ינג עירוני לתכנון וביצוע שבילי אופניים בצירים ראשיים.

טייבה: אתגרים

1. מחסור בשירות פנימי בעיר

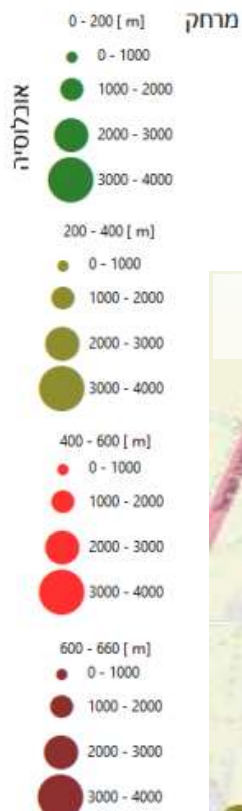
2. קשר בין היעדר שירות תחבורה ציבורית לרמות אבטלה

3. בעיית ניווד של נשים ומבוגרים:

משפיע על חוסר אפשרויות עבודה לנשים במיוחד, לצד בעיית ניווד מבוגרים.

4. תדירות נמוכה בקווים ליעדים בינעירוניים: כפר סבא, תל אביב, ירושלים

5. מחסור חמור בתשתיות הליכה.



מרחקי הליכה ארוכים



טייבה: פתרונות

1. האצת פרויקט הקמת תחנות בתוך הישוב, כדי לספק שירות פנימי בעיר
2. יצירת קווי הזנק למרכזי תעסוקה- הקווים שנפתחו עד היום הובילו לירידה באבטלה בעיר, וקווי הזנק יחזקו את המגמה החיובית הזו
3. הגדלת תדירות הקו לכפר סבא, בהתאם להנחיות (לפחות כל 20 דקות), והוספת קו מזין לתחנת הרכבת בכפר סבא
4. הגדלת התדירות לתל אביב וקביעת תחנת יעד בתחנה המרכזית בת"א.
5. פתיחת קו לירושלים- (צורך משותף לטייבה וקלנסווה).
6. הוספת שביל אופניים המחבר את טייבה לקלנסווה לתוכנית 2030
7. תעדוף פתרונות להליכה בסביבת בטי ספר (מדרכות, מיתון תנועה, מעברי חציה מוגבהים).

כפר סבא: אתגרים

1. **שירות חסר בשעות השיא**; חוסר התאמה כללי בשעות השירות עם צרכי המשתמשים- במקביל

לקידום נת"צ בוויצמן, נדרשות תוספות שירות משמעותיות

2. **זמני נסיעה למוקדי תעסוקה מרכזיים בתח"צ פי 2 לעומת רכב פרטי:**

עתידים		אונ' תל אביב		
רכב פרטי	אוטובוס	רכב פרטי	אוטובוס	
45	90	35	85	הדריס
35	55	30	60	שיכון ותיקים

מעודד נסיעה ברכב פרטי, מוביל

לפקקים בשעות שיא בצירים מרכזיים.

3. **שירות לקוי במיוחד לתחנת רכבת** רעננה דרום, שתהיה מוקד מרכזי עם פתיחת קו רכבת השרון

מערבה. על פי התכנון שהוצג על ידי משרד התחבורה, לא מתוכננת קפיצת מדרגה בשירות לתחנות רכבת.

4. **שירות חסר לתיכונים ולחטיבות הביניים.** בכפר סבא כל התלמידים מגיעים לאותן קריות חינוך. אין

הערכות תחבורתית יעילה למצב זה.

5. **מחסור במיניבוסים** למפעיל - ישנן שכונות שאינן זוכות לשירות בשל כניסה מרחובות צרים.

6. **מחסור בתשתיות לרכיבת אופניים** לרכבת, לאזורי התעסוקה, לקריות החינוך ולערים השכונות.

התשתית הקיימת אינה נותנת מענה לביקושים, אינה רציפה וחסרת פתרונות בטוחים לחציית צמתים

כפר סבא: פתרונות

1. הוספת קווים ישירים למוקדי תעסוקה מרכזיים: ת"א – רמת החייל, עזריאלי, כפר סבא, הרצליה.
2. הוספת שירות אוטובוסים, והצטיידות במיניבוסים כדי לתת מענה לפערי כיסוי בשכונות בעיר
3. תוספות שירות משמעותיות למהיר לעיר – על סמך הצרכים העולים מהשטח
4. שיפור משמעותי של השרות לתחנות הרכבת ולקריות החינוך לאורך כל שעות היום, בעיקר לתחנת רעננה דרום.
5. שיפור תהליך התקצוב לתשתיות. התאמת התקצוב לסטנדרט הביצוע בפועל.
6. הארכת הרשת הארצית של שבילי האופניים לכפר סבא.
7. הרחבת ארגז הכלים של מתכנני שבילי האופניים העירוניים (הוספת תמרורים, עדכון הנחיות).



עיריית נתניה

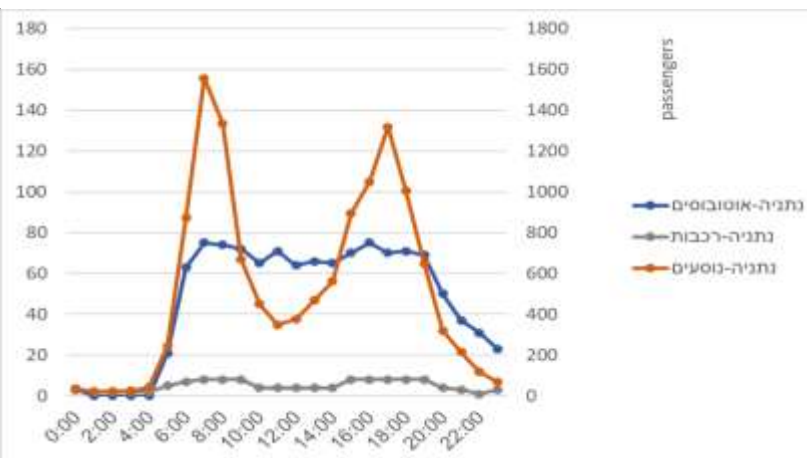
נתניה: אתגרים

1. השירות התדיר מתרכז בציר אחד. לרוב תושבי העיר אין שירות תדיר וזמין
2. שכונות בהן השירות חסר במיוחד: רמת אפריים, נאות הרצל ורצועת החוף והמלונות- שלמה המלך, דוד המלך, אוסישקין, רמת פולג ועיר ימים. תושבים כאן מקופחים באופן מובהק ביחס לשאר.
3. הגעה לאזורי תעסוקה (ספיר, ק. אליעזר), הרצליה פיתוח – מתבצעת ברובה ברכב פרטי, לאור העובדה שזמני ההגעה בתח"צ כפולים
4. שירות האוטובוסים לרכבת חסר בעיקר בשעות השיא לתחנת נתניה.
5. מחסור מוחלט ברוב שטחי העיר בתשתית בטוחה לרכיבה מול פוטנציאל גדול.

זמני נסיעה:

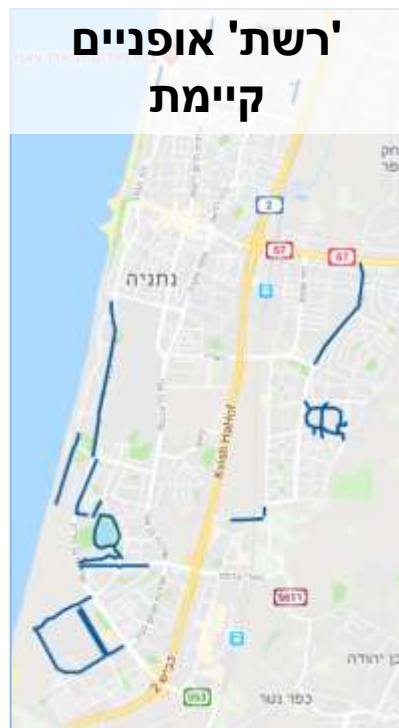
תחנת נתניה-חוסר שרות בשעת שיא

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



נתניה: פתרונות

1. הקמת מערכת הסעת המונים עם תיעדוף לתחבורה ציבורית ("מהיר לעיר").
2. הקמת נקודות קצה לאוטובוסים + תשתיות חשמל.
3. הוספת קווים ישירים ומהירים לאזור התעסוקה ספיר.
4. הוספת שירות בשכונות בהן השירות חסר (רמת אפרים, נאות הרצל, רמת פולג ועיר ימים)- למרכז העיר, לאזורי תעסוקה ולתחנות הרכבת. הגברת תדירות בקווים הקיימים בהתאם להנחיות תכנון תח"צ.
5. הוספת שירות לתחנת רכבת נתניה בעיקר בשעות השיא, מותאם להיקפי ביקושים לרכבת.
6. הקמת חניוני קארפול בסמוך לתחנות הרכבת.
7. תיקצוב (בחינת מימון מדינה מלא 100% במודל 2030) **לשבילי אופניים** **בצירים הראשיים**, בדגש על חיבורים לתחנות הרכבת ואזורי התעסוקה.
8. פיתוח מערכת Mobility as a service במסגרת קול קורא של מטה ישראל דיגיטלית.
9. מערך רכב שיתופי חשמלי (קאר2גו).





קלנסווה: אתגרים

1. התדירות ליעד העיקרי - **כפר סבא** - נמוכה מאוד (כל 30-40 דקות), ולא בהתאם להנחיות תכנון.
2. אין יכולת הגעה טובה לנתניה – היעד השני בחשיבותו לתושבים.
3. התדירות לתל אביב נמוכה מאוד (9 פעמים ביום) והקו לא מגיע ליעדים המבוקשים.
4. **תשלום יקר** על הנסיעה בתח"צ: היעד העיקרי של כרבע מתושבי קלנסווה הוא כפר סבא. השיוך לטבעת התעריפים היא לנתניה, ועל כן משלמים התושבים מחיר כמעט כפול לנסיעה בתח"צ.
5. **זמן הנסיעה** למוקדי תעסוקה מרכזיים בתחב"צ הוא ארוך מאוד, מה שמעודד נסיעה ברכב פרטי ומוביל לפקקים רבים ביישוב ובצירי הגישה אליו.
6. **קו לירושלים** - צורך משותף של תושבי טייבה וקלנסווה
7. מחסור בתשתיות בטוחות להליכה ורכיבה

קלנסווה	אזור התעשייה בכפר סבא
רכב פרטי	30 דקות
תח"צ	55 דקות

זמנים: מוקד התעסוקה בכ"ס





קלנסווה: פעולות בתוך הרשות

1. איוש, חניכה וליווי לאחראי עירוני לתחבורה ציבורית
2. הובלת תהליך לחניכת 2 קווים עירוניים פנימיים (אין כיום)
3. הובלת תהליך הצבת תחנות היסעים נוספות בתוך העיר והרחבת שירותי הקווים הבינעירוניים
4. הקמת תחנת קצה (כיום ישנה תחנת קצה זמנית)





קלנסווה: פתרונות

1. הגדלת תדירות הקו לכפר סבא, בהתאם להנחיות (לפחות כל 20 דקות), והוספת קו מזין לתחנת הרכבת בכפר סבא
2. הגדלת התדירות לתל אביב, וסיום בתחנה המרכזית
3. פתיחת קו לירושלים- צורך משותף של תושבי טייבה וקלנסווה
4. קווי הזנק תדירים למוקדי תעסוקה בנתניה, בכפ"ס ובת"א
5. זירוז תהליך בניית תחנות והפעלת קווים פנימיים
6. שיוך כפול- לטבעת התעריפים של נתניה וכן של כפ"ס
7. תיעדוף פתרונות להליכה בסביבת בתי ספר (מדרכות, מיתון תנועה, מעברי חציה מוגבהים)





חזון והגשמה
הרצליה
עיריית הרצליה



תודה

| 19.6.19

מכון ירושלים
למחקרי מדיניות
FOR POLICY
معهد القدس
لبحث السياسات
RESEARCH



תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
Transport Today & Tomorrow
النقل اليوم وغدا



ישראל
בשביל
אופניים



המכון לחקר התחבורה