סקר הרגלי נסיעה בקו האדום
מאי-יוני 2025 – דו"ח מסכם

נכתב על ידי: תסקיר סקרים ומחקרים בע'מ

נבדק על ידי: נתיבי איילון

תאריך הפקה: פברואר 2026

1 תוכן עניינים

1 תוכן עניינים ..... - 1 -
2 תקציר מנהלים ..... - 2 -
3 כללי ..... - 4 -
4 מאפייני הנסיעה ..... - 7 -
4.1 תחנות עליה וירידה של הנוסעים ..... - 7 -
4.2 מוצא ויעד הנסיעה ..... - 8 -
5 מאפייני הנוסעים לפי תחנות העלייה והירידה ..... - 8 -
5.1 אמצעי הגעה לתחנה ומטרת הנסיעה ..... - 8 -
5.2 הבדלים בין סוגי תחנות: ..... - 9 -
5.3 אמצעי הגעה העיקרים לפי יישוב התחנה ..... - 9 -
5.4 המשך לפי יישוב תחנה ..... - 10 -
5.5 מטרות נסיעה - כלל התחנות ..... - 11 -
5.6 תדירות הנסיעה ..... - 12 -
6 מאפייני הנוסעים ברכבת הקלה ..... - 14 -
7 פרופיל הנוסע האופייני ..... - 15 -
7.1 השוואה לאוכלוסייה הכללית ..... - 16 -
8 אמצעי חלופי בהיעדר הרכבת הקלה ..... - 16 -
9 נספח א' דוגמת שאלון ..... - 18 -
10 נספח ב' מטריצת מוצא-יעד ..... - 18 -
11 נספח ג' תרשימים ..... - 19 -

2 תקציר מנהלים

הרכבת הקלה- הקו האדם החלה לפעול באוגוסט 2023. הקו האדום מחבר בין חמש רשויות: פתח תקווה, בני ברק, רמת גן, תל אביב-יפו ובת ים. בקו 34 תחנות, מתוכן עשר תת קרקעיות. אורכו של הקו הינו כ-24 ק"מ.

בקו האדום נוסעים כ-116,000 נוסעים ביום בממוצע. בקו מתבצעות כ-430 נסיעות מדי יום חול, עם תדירות רכבות של כל 3.5 דקות בשעות העומס

לאורך תוואי הקו האדום פועלים שלושה קווי שירות כאשר המקטע המרכזי המשותף לשלושתם הוא בין תחנת אליפלט בדרום תל-אביב לבין תחנת אהרונוביץ' בבני ברק:

קו שירות R1 מחבר בין תחנת הקוממיות בבת ים לתחנה המרכזית בפתח תקווה)בשני הכיוונים(.

קו שירות R2)מופעל חלקית(מחבר בין תחנת הקוממיות בבת ים לתחנת קריית אריה בפתח תקווה)בשני הכיוונים(.

קו שירות R3 מחבר בין תחנת אליפלט בתל-אביב-יפו לתחנת קריית אריה בפתח תקווה)בשני הכיוונים(.

מפת התחנות:



לאחר שנתיים ההפעלה הוחלט לבצע סקר משאל בקרב נוסעים, על מנת לבחון את היקף הנוסעים והרגלי הנסיעה של המשתמשים בקו האדום, בדגש על מוצאי ועד של הנוסעים ואופן ביצוע נסיעה בעבר, לפני הפעלת הקו:

- **סקר לזיהוי מאפייני הנוסעים והנסיעה**: מוצא ויעד נסיעתם, אמצעי הגעה לקו האדום ,תדירות הנסיעה, מטרות הנסיעה, באיזה אמצעי נסיעה חילופי במקום הנסיעה רכבת הקלה
- **רקע של הנוסע:** גיל ומגדר.

הדו"ח המוצג מתייחס לסקר נוסעים שבוצע על ידי חברת "תסקיר סקרים ומחקרים בע"מ" עבור אגף ניהול מידע חקר ואנליטיקה בחטיבת תכנית אב, חברת נתיבי איילון.
העבודה כללה: תכנון הסקר, איסוף הנתונים, בקרת עבודת השדה, הקלדת השאלונים וטיובם, עיבוד הנתונים והפקת הדו"ח.
הסקר בוצע בין התאריכים 26/05/2025 ל-30/06/2025.

להלן מספר ממצאים עיקריים מהסקר:

- **היקף הנוסעים**: ביום חול ממוצע נוסעים בקו כ-116 אלף נוסעים. בשעת השיא, ב-15:00-16:00, נוסעים בקו כ-11,300 . בשעת שיא בוקר, 08:00-09:00, נוסעים בקו כ-10,500 נוסעים. תחנה עם מספר נוסעים מרבי היא בן גוריון , בה עולים כ-11,000 נוסעים ביום רגיל)כ-9% מכלל הנוסעים(, בתחנה יהודית עולים כ-10,500 נוסעים)כ-9%(, כ-8% מכלל הנוסעים עולים בתחנת אבא הילל)כ-9,600(ואלנבי)כ-9,000(. תחנות עם מספר עולים מזערי הינן גשר אם המושבות)כ-560(וקוממיות כ-440 נוסעים ביום. כ-52% מכלל הנוסעים נוסעים בכיוון צפון/מזרח)כ-59,800(וכ-48% בכיוון דרום /מערב)כ-55,700(. כ-64% מכלל הנוסעים עולים ב-10 תחנות תת-קרקעיות)כ-74,400 (, לעומת זאת כ-55% מכלל הנוסעים יורדים בתחנות תת-קרקעיות)כ-63,400(. ב-24 תחנות מעל הקרקע)תחנות עיליות(עולים כ-36% מכלל הנוסעים, אך יורדים בתחנות הללו כ-45% מכלל הנוסעים.
- **אמצעי חלופי בהיעדר הרכבת הקלה:** כ-70% מכלל הנוסעים בקו האדום היו משתמשים באוטובוס כנסיעה החלופית, כ-14% ברכב פרטי כנהג, כ-2% ברכב פרטי כנוסע, כ-4% באופנים וקורקינט, כ-3% ברגל. כ-4% היו מוותרים על הנסיעה כלל.
- **אמצעי הגעה לתחנות:** כ-54% מכלל הנוסעים מגיעים לתחנת של הרכבת הקלה ברגל, אחוז גבוה נוסף מגיע לתחנת באוטובוס – כ-27%. כ-5% מגיעים מרכבת ישראל וכ-4% מבצעים מעבר בין הקווים ברכבת הקלה.
- **תחנות במוצא:** מרבית הנוסעים עולים בתחנות בתל אביב)47%(, כ-17% בתנות בפתח תקווה, כ-13% בכל אחד מישובים: בני ברק ורמת גן. בתחנות בעיר בת ים עולים כ- 10% מכלל הנוסעים.
- **תחנות ביעד:** מרבית הנוסעים יורדים בתחנות תל אביב)43%(, כרבע מכלל הנוסעים יורדים בתחנות בפתח תקווה, כ-11% בבני ברק, כ-9% ברמת גן וכ-12% בבת ים.
- **ישוב במוצא:** מתל אביב מגיעים כ-40% מכלל הנוסעים, מפתח תקווה כ-16% , מרמת גן כ-13%, מבת ים כ-11%, ומבני ברק כ-8%. סה"כ צוינו בסקר כ-190 ישובים שונים.
- **ישוב ביעד:** תל אביב מהווה יעד כל-40% מכלל הנוסעים, פתח תקווה כ-22% , רמת גן כ-11%, בת ים כ-11%, ובני ברק כ-8%. סה"כ כיעד הנסיעה צוינו בסקר כ-100 ישובים שונים.
- **מטרת הנסיעה:** כ-36% מכלל הנוסעים נוסעים לבית, כ-30% לעבודה/עיניי עבודה, כ-12% לבילוי/פעילות פנאי וכ-10% לסידורים אישיים, כ-5% נוסעים ללימודים וכ-3% לצבא.

- **תדירות הנסיעה:** מרבית הנוסעים ביום חול ממוצע הינם נוסעים קבועים המבצעים את הנסיעה ברכבת קלה כל יום או כמעט כל יום)כ-57%(, כחמישית נוסעים פעם / פעמיים בשבוע וכ-9% נוסעים פעם/פעמיים בחודש וכ-13% לעיתים רחוקות.
- **מגדר הנוסעים:** מרבית הנוסעים בקו האדום הינם גברים)כ-51%(וכ-49% נשים. אחוז גברים ברכבת הקלה הינו גבוה יחסית בהשוואה לכלל הקווי תח"צ במטרופולין תל אביב)כ-40%(.
- **גילאי הנוסעים:** אחוז גבוה מהנוסעים בימי חול הינם בגילאי 25-44)כ-40%(, ועוד 29% הינם בגילאי 19-24.

3 כללי

הרכבת הקלה- הקו האדם החלה לפעול באוגוסט 2023. הקו האדום מחבר בין חמש רשויות: פתח תקווה, בני ברק, רמת גן, תל אביב-יפו ובת ים. בקו 34 תחנות, מתוכן עשר תת קרקעיות. אורכו של הקו הינו כ-24 ק"מ.

בקו האדום נוסעים כ-116,000 נוסעים ביום בממוצע. בקו מתבצעות כ-430 נסיעות מדי יום חול, עם תדירות רכבות של כל 3.5 דקות בשעות העומס. לאחר שנת ההפעלה השנייה הוחלט לבצע סקר על מנת לבחון את הפעילות והרגלי הנסיעה של המשתמשים ברכבת הקלה:

סקר הרגלי הנסיעה לזיהוי מאפייני הנוסעים והנסיעה:

מוצא ויעד נסיעתם, אמצעי הגעה לתחנת הרכבת הקלה ואמצעי המשך ממנה, מטרת הנסיעה, תדירות הנסיעה, באיזה אמצעי נסיעה, מגדר וגיל של הנוסע. שאלה נוספת התייחסה לאמצעי נסיעה אלטרנטיבי במידה ולא הייתה אפשרות להשתמש ברכבת הקלה.

הדו"ח המוצג מתייחס לסקר שבוצע על ידי חברת "תסקיר סקרים ומחקרים בע"מ" וכלל: תכנון הסקר, איסוף הנתונים, בקרת עבודת השדה, הקלדת השאלונים וטיובם, עיבוד הנתונים והפקת הדו"ח.
הסקר בוצע בין התאריכים 26/05/2025 ל-30/06/2025, יום סקר אחד בכל תחנת פקידה)בתחנות בילינסון, אהרונוביץ ויהודית – בסוף מאי 2025(. איסוף הנתונים הופסק בין התאריכים 12.06.2025 ל- 26/06/2025, עקב מבצע "עם כלביא")מלחמת איראן–ישראל(.

הנוסעים שעלו לרכבת הקלה ב-18 תחנות הפקידה נשאלו לגבי מאפייני נסיעתם.
בכל אחת מתחנות הפקידה פעלו בין 4 ל-12 סוקרים, אשר ערכו משאל בקרב הנוסעים.

שעות ביצוע המשאל בכל התחנות היו בין 05:45 ל-21:30, ובחלק מהתחנות נמשך הסקר עד השעה 22:00.
הסקר בוצע בימי א'-ה'. בסה"כ נתקבלו במהלך הסקר 14,500 שאלונים תקינים ומלאים.

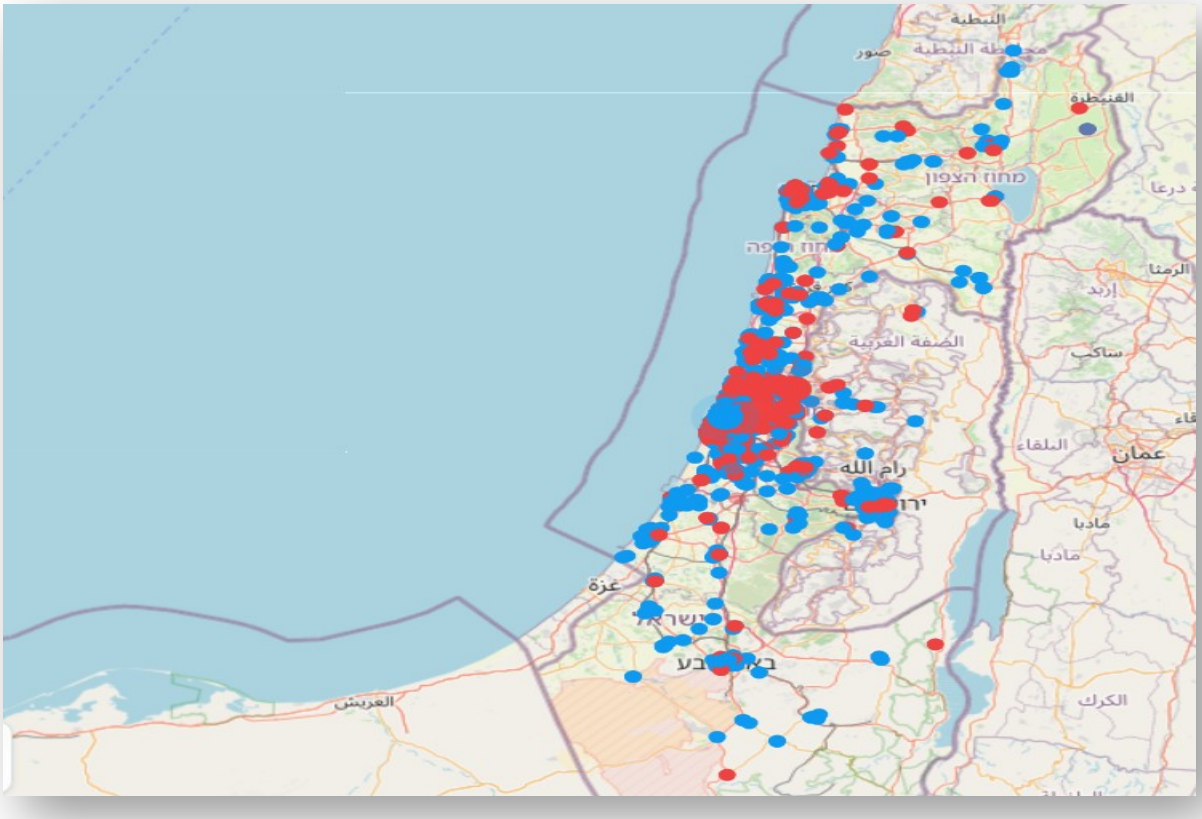
להלן טבלה 1 המפרטת את היקף השאלונים לפי תחנות בהן בוצע הסקר, בהתאם לתוכנית הדגימה שנקבעה:

טבלה 1: תחנות הפקידה וכמות השאלונים

מס'	שם התחנה	תוואי התחנה	סה'כ שאלונים	
			שאלונים	%
1	בן גוריון	תת-קרקעי	1,503	10%
2	יהודית	תת-קרקעי	1,380	10%
3	אבא הלל	תת-קרקעי	1,251	9%
4	ארלוזורוב	תת-קרקעי	1,176	8%
5	אלנבי	תת-קרקעי	1,139	8%
6	קרליבך	תת-קרקעי	1,042	7%
7	אהרונוביץ'	תת-קרקעי	948	7%
8	ביאליק	תת-קרקעי	840	6%
9	שאול המלך	תת-קרקעי	795	5%
10	אליפלט	תת-קרקעי	766	5%
11	בילינסון	עילי	726	5%
12	בלפור	עילי	573	4%
13	יוספטל	עילי	496	3%
14	רוטשילד	עילי	448	3%
15	קרול	עילי	442	3%
16	אצטדיון בלומפילד	עילי	379	3%
17	תחנה מרכזית פתח תקווה	עילי	345	2%
18	מחרוזת	עילי	228	2%
סה'כ			14,477	100%

הסקר כלל מדגם של 18 תחנות מתוך 34 תחנות בסה"כ. במהלך הסקר נפקדו כל התחנות תת-קרקעיות בהן עולים כשני שליש מכלל הנוסעים ועוד 8 מתוך 24 תחנות בתוואי העילי. פריסת התחנות המדגם נקבעה לפי פרמטרים הבאים: תוואי התחנה, היקף הנוסעים בתחנה ומאפייני הפעילות הנוספים: תחנת מעבר, ישוב , פריסת נוסעים לפי תקופות יום וכו'.

סה"כ התקבלו כ-14,500 שאלונים מכ-91,300 נוסעים, אשר עולים בתחנות שנכללו במדגם. כ-75% מכלל השאלונים התקבלו מנוסעים שעלו בתחנות תת-קרקעיות)כ-10,800 שאלונים(. אחוז השאלונים התקינים מכלל הנוסעים העולים בתחנות המדגם נאמד על כ-16%. גודל המדגם שהתקבל מספיק לצורך אומדן טוב של מוצא ויעד הנסיעה ומאפיינים נוספים של הנוסעים, כאשר העיקר החשיבות של הסקר הוא לתת אומדן אמין ומדויק של מאפייני הנוסעים ביום חול רגיל.



להלן המפה עם פריסת שאלונים שהתקבלו בסקר:

המפה הופקה ממחולל ממצאים דינאמי)דשבורד(שפותח לטובת ניתוח הנתונים, הנגשת והפקת הממצאים

השאלון כלל שאלות בנושא מאפייני הנסיעה והנוסעים כדלקמן:

סוג השאלה	השאלות
מאפייני הנסיעה	תחנת עליה וירידה
	מוצא הנסיעה ויעדה)כתובת מדויקת(וקיבוץ הנתונים בישוב
	אמצעי הגעה לתחנה ואמצעי להמשך הנסיעה)כולל הליכה ברגל(
	תדירות הנסיעה
	מטרת הנסיעה
	אמצעי הנסיעה אלטרנטיבי בהיעדר אפשרות להשתמש ברכבת הקלה
מאפייני הנוסע/ת	מגדר
	קבוצת גיל

דוגמת שאלון מופיעה בנספח א'.

כל הלוחות בדו"ח זה כוללים רק את המשיבים שענו לכל השאלות.

4 מאפייני הנסיעה

4.1 תחנות עליה וירידה של הנוסעים

להלן טבלאות המציינות את תחנות העלייה והירידה של הנוסעים בקו האדום.

מהטבלאות הללו עולה כי אין סימטריה באחוז העולים והיורדים בתחנות לפי עיר. האי -סימטריה הנ"ל בולטת בעיקר בתחנות בפתח תקווה ובת ים בכיוון אחד, כלומר בתחנות בישובים הללו עולים פחות נוסעים, בהשוואה לכמות היורדים. אי-סימטריה הפוכה התקבלה עבוד הישובים תל אביב, בני ברק ורמת גן, בהם יותר עולים בתחנות שלהם מאשר היורדים. האי- סימטריה נצפתה בעיקר בתקופות שיא בוקר ושיא ערב, כאשר תקופות השפל מאוזנות יחסית.

כ-30% מכלל הנוסעים עולים ויורדים בתוך הישוב.

כמחצית מכלל הנוסעים בעולים בתחנות בבת ים , מבצעים את הנסיעה הפנימית בתוך העיר, כאשר כמחצית מתוכם הינם בני נוער, עד גיל 18.

תל אביב מהווה מוצא לכ-47% מכלל הנוסעים ויעד כל-43%.

אחוז אחד בלבד מכלל הנוסעים מבצע נסיעה בין הישובים פתח תקווה לבת ים.

כ-20% מכלל הנוסעים מבצעים את הנסיעה ברכבת הקלה בין פתח תקווה לתל אביב בשני הכיוונים.

טבלה 2: מטריצת מוצא-יעד של הנוסעים לפי ,תנות עליה וירידה (הקבצת לפי ישוב)

ישוב ביעד	ישוב במוצא					סה'כ	%
	פתח תקווה	בני ברק	רמת גן	תל אביב-יפו	בת ים		
פתח תקווה	3,995	4,906	4,296	14,483	703	28,383	25%
בני ברק	2,738	1,249	2,651	5,471	711	12,820	11%
רמת גן	2,815	1,771	436	5,441	874	11,337	10%
תל אביב-יפו	9,422	6,166	6,639	23,302	4,038	49,566	43%
בת ים	522	1,070	838	5,177	5,780	13,386	12%
סה'כ	19,491	15,162	14,859	53,874	12,107	115,492	100%
%	17%	13%	13%	47%	10%	100%	

טבלה 3 טבלה 3: מטריצת מוצא-יעד של הנוסעים לפי ,תנות עליה וירידה (הקבצת לפי ישוב)

ב-%

ישוב ביעד	ישוב במוצא				
	פתח תקווה	בני ברק	רמת גן	תל אביב-יפו	בת ים
פתח תקווה	20%	32%	29%	27%	6%
בני ברק	14%	8%	18%	10%	6%
רמת גן	14%	12%	3%	10%	7%
תל אביב-יפו	48%	41%	45%	43%	33%
בת ים	3%	7%	6%	10%	48%

סה'כ	100%	100%	100%	100%	100%

הערה: מטריצת מוצא יעד לפי תחנות עליה וירידה מפורטת בנספח ב' להלן . המטריצה כוללת 18 תחנות מוצא נדגמו וכל התחנות היעד שדווחו על ידי הנוסעים במהלך המשאל.

4.2 מוצא ויעד הנסיעה

הנוסעים ברכבת הקלה ציינו את מוצא הנסיעה ויעדה, על הנתונים בוצע גיאוקודינג)קואורדינטות מדויקות של המוצא והיעד(לצורך ההצגה בדו"ח זה צוינו עד 12 ישובים השכיחים ויתר הישובים נכלו בקטגוריה "אחר"

הטבלאות בעמודים הבאים מציינים את מוצא הנסיעה ויעדה לפי ישוב.

תל אביב כמוקד - תל אביב משמשת מוקד משיכה מרכזי עבור כל היישובים, ומהווה יעד לכ-40% מהנסיעות..

נסיעות פנים-עירוניות - תל אביב ובת ים רושמות נתח גבוה של נסיעות פנים-עירוניות)40% ו-44% בהתאמה(, המעיד על תפקיד המערכת ביניידות עירונית מקומית.

קישוריות בין-עירונית - הקו מספק קישוריות משמעותית בין ערי גוש דן, במיוחד בציר המרכזי תל אביב-פתח תקווה.

5 מאפייני הנוסעים לפי תחנות העלייה והירידה

5.1 אמצעי הגעה לתחנה ומטרת הנסיעה

אופן ההגעה לתחנות הרכבת הקלה משקף את רמת השילוב של המערכת ברשת התחבורה הציבורית והפרטית, וכן את נגישותה להולכי רגל.

טבלה 4: פילוג אמצעי הגעה לתחנה:

		כלל התחנות	
		נוסעים	אחוז
אמצעי הגעה לתחנה	ברגל	62,571	54.2%
	באוטובוס	31,333	27.1%
	ברכב פרטי כנהג	3,422	3.0%
	ברכב פרטי כנוסע/טרמפ	2,611	2.3%
	במונית	455	0.4%
	ברכבת קלה-מעבר	4,321	3.7%
	ברכבת ישראל	5,970	5.2%
	באופניים	1,807	1.6%
	בקורקינט	2,376	2.1%
	באופנוע/קטנוע	156	0.1%
	אחר	470	0.4%
	סה'כ	115,492	100.0%

כ-54% מכלל הנוסעים מגיעים לתחנה ברגל

כרבע מכלל הנוסעים מבצעים מעבר מקו אוטובוס לרכבת הקלה. אחוז זה הינו גבוה יחסית בהשוואה לאחוז המעברים בין קווי תח"צ.

כ-4% בלבד מבצעים מעבר בין קווי הרכבת הקלה.

כ-5% מגיעים לתחנת רק"ל מרכבת ישראל, רובם המכריע עולים בתחנות שאול המלך, אבא הילל, ארלוזורוב ויהודית.

5.2 הבדלים בין סוגי תחנות:

תחנות תת-קרקעיות (74,387 נוסעים)

- ברגל: 53.0%
- באוטובוס: 25.8%
- ברכבת ישראל: 8.0%
- ברכבת קלה)מעבר(: 4.3%
- ברכב פרטי כנהג: 2.2%

- **תחנות מעל הקרקע (41,105 נוסעים)**
- ברגל: 56.3%
- באוטובוס: 29.5%
- ברכבת ישראל: 0.02%
- ברכבת קלה)מעבר(: 2.7%
- ברכב פרטי כנהג: 4.4%

רכבת ישראל - התחנות התת-קרקעיות משמשות מוקדי חיבור מרכזיים לרכבת ישראל, עם 8% מההגעות דרך הרכבת.

הליכה ברגל - בתחנות עיליות נתח ההולכים ברגל גבוה יותר)56.3% לעומת 53.0%(.

רכב פרטי - שימוש גבוה יותר ברכב פרטי בתחנות עיליות)4.4% לעומת 2.2%(, אולי בשל נגישות חניה טובה יותר.

5.3 אמצעי הגעה העיקרים לפי יישוב התחנה

תל אביב (53,874 נוסעים)

- ברגל: 51.7%
- באוטובוס: 26.0%
- ברכבת ישראל: 7.7%

פתח תקווה (19,491 נוסעים)

- ברגל: 43.6%

- באוטובוס: 39.7%
- ברכב פרטי כנהג: 7.0%)הגבוה ביותר(

בת ים (12,107 נוסעים)

- ברגל: 88.0%)הגבוה ביותר(
- באוטובוס: 6.8%

רמת גן (14,859 נוסעים)

- ברגל: 60.8%
- באוטובוס: 16.8%
- ברכבת ישראל: 12.2%)הגבוה ביותר(

בני ברק (15,162 נוסעים)

- ברגל: 43.1%
- באוטובוס: 41.5%)הגבוה ביותר(

טבלה 5: פילוג אמצעי המשך מתחנה:

		כלל התחנות	
		נוסעים	אחוז
אמצעי המשך מתחנה	ברגל	63,452	54.9%
	באוטובוס	33,236	28.8%
	ברכב פרטי כנהג	5,311	4.6%
	ברכב פרטי כנוסע/טרמפ	3,142	2.7%
	במונית	214	0.2%
	ברכבת קלה-מעבר	916	0.8%
	ברכבת ישראל	4,949	4.3%
	באופניים	1,264	1.1%
	בקורקינט	2,709	2.3%
	באופנוע/קטנוע	266	0.2%
	אחר	34	0.0%
	סה'כ	115,492	100.0%

5.4 המשך לפי יישוב תחנה

תל אביב (49,575 נוסעים)

- ברגל: 52.7%

- באוטובוס: 30.7%
- ברכבת ישראל: 6.4%

פתח תקווה (28,378 נוסעים)

- ברגל: 49.4%
- באוטובוס: 30.0%
- ברכב פרטי כנהג: 9.0% (הגבוה ביותר)

בת ים (13,387 נוסעים)

- ברגל: 72.6% (הגבוה ביותר)
- באוטובוס: 16.6%
- ברכב פרטי כנהג: 3.6%

רמת גן (11,337 נוסעים)

- ברגל: 66.4%
- באוטובוס: 17.2%
- ברכבת ישראל: 8.6% (הגבוה ביותר)

בני ברק (12,816 נוסעים)

- ברגל: 47.1%
- באוטובוס: 41.7% (הגבוה ביותר)
- רכב פרטי כנהג: 3.9%

5.5 מטרות נסיעה - כלל התחנות

נסיעות בית-עבודה-בית מהוות יחד כ- 66% מכלל הנסיעות, המדגיש את תפקיד המערכת כעורק מרכזי לנסיעות יומיומיות.

נסיעות בילוי - בילוי וסידורים אישיים מהווים 22.2%, המעיד על שימוש נרחב מעבר לנסיעות עבודה.

מטרות ספציפיות - לימודים (4.5%) וצבא (3.3%) מהווים נתח קטן אך משמעותי.

התפלגות מטרות הנסיעה:

- בית - 41,647 נוסעים (36.1%)
- עבודה/ענייני עבודה - 34,484 נוסעים (29.9%)
- בילוי/פעילות פנאי - 13,777 נוסעים (11.9%)
- סידורים אישיים - 11,943 נוסעים (10.3%)
- לימודים - 5,170 נוסעים (4.5%)
- צבא - 3,781 נוסעים (3.3%)
- ביקור חברים/משפחה - 2,757 נוסעים (2.4%)
- אחר - 1,219 נוסעים (1.1%)
- קניות - 714 נוסעים (0.6%)

טבלה 6: פילוג המטרה לפי יישוב יעד

		כלל התחנות		בת ים		תל אביב		רמת גן		בני ברק		פתח תקווה	
		נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז
מטרת הנסיעה	בית	41,647	36.1%	3,184	26.3%	22,560	41.9%	4,779	32.2%	5,563	36.7%	5,561	28.5%
	עבודה / ענייני עבודה	34,484	29.9%	3,708	30.6%	14,413	26.8%	5,140	34.6%	4,639	30.6%	6,584	33.8%
	לימודים	5,170	4.5%	751	6.2%	2,155	4.0%	594	4.0%	803	5.3%	868	4.5%
	צבא	3,781	3.3%	189	1.6%	1,195	2.2%	702	4.7%	333	2.2%	1,362	7.0%
	סידורים אישיים	11,943	10.3%	1,889	15.6%	5,314	9.9%	1,491	10.0%	1,412	9.3%	1,838	9.4%
	בילוי / פעילות פנאי	13,777	11.9%	1,782	14.7%	6,249	11.6%	1,712	11.5%	1,809	11.9%	2,224	11.4%
	ביקור חברים, משפחה	2,757	2.4%	400	3.3%	1,271	2.4%	332	2.2%	261	1.7%	494	2.5%
	קניות	714	0.6%	89	0.7%	299	0.6%	31	0.2%	116	0.8%	180	0.9%
	אחר	1,219	1.1%	115	1.0%	418	0.8%	77	0.5%	226	1.5%	382	2.0%
	סה"כ	115,492	100.0%	12,107	100.0%	53,874	100.0%	14,859	100.0%	15,162	100.0%	19,491	100.0%

5.6 תדירות הנסיעה

הנוסעים נשאלו לתדירות נסיעתם ברכבת הקלה בנסיעה דומה לנסיעתם הנוכחית.

משתמשים תכופים - 57% מהנוסעים משתמשים במערכת מדי יום או כמעט כל יום, המעיד על תלות גבוהה במערכת עבור נסיעות שגרתיות.

שימוש שבועי - כ-21% משתמשים פעם-פעמיים בשבוע, המשקף שימוש סדיר אך לא יומיומי.

משתמשים מזדמנים - כ-22% משתמשים פעם בחודש או פחות, המעיד על פוטנציאל לגיוס משתמשים נוספים.

טבלה 7: פילוג תדירות הנסיעה של הנוסעים לפי יישוב תחנת עלייה

		כלל התחנות		בת ים		תל אביב		רמת גן		בני ברק		פתח תקווה	
		נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז
תדירות השימוש ברכבת הקלה	כל יום	45,008	39.0%	5,797	47.9%	19,286	35.8%	6,107	41.1%	6,847	45.2%	6,971	35.8%
	כמעט כל יום	20,673	17.9%	1,974	16.3%	10,055	18.7%	2,819	19.0%	2,268	15.0%	3,557	18.2%
	פעם / פעמיים בשבוע	24,103	20.9%	2,255	18.6%	12,146	22.5%	2,757	18.6%	2,537	16.7%	4,408	22.6%
	פעם / פעמיים בחודש	10,429	9.0%	1,192	9.8%	4,851	9.0%	1,191	8.0%	1,538	10.1%	1,657	8.5%
	לעיתים רחוקות	15,279	13.2%	890	7.3%	7,535	14.0%	1,985	13.4%	1,970	13.0%	2,899	14.9%
	סה"כ	115,492	100.0%	12,107	100.0%	53,874	100.0%	14,859	100.0%	15,162	100.0%	19,491	100.0%

הקבוצה הגדולה ביותר של נוסעים היא זו המשתמשת ברכבת הקלה "כל יום" – כ-45 אלף נוסעים המהווים כ-40% מכלל המשתמשים.

הקבוצה השנייה בגודלה משתמשת בקו "פעם/פעמיים בשבוע")כ-20%(, ומיד אחריה אלו המשתמשים "כמעט כל יום")כ-19%(. שיעור המשתמשים המזדמנים)"לעיתים רחוקות"(עומד על כ-13.2%.

בפילוח לפי יישוב העלייה, אחוז המשתמשים היומיומיים הגבוה ביותר נרשם בקרב העולים בתחנות בת-ים)כ-47.9%(, נתון המעיד על תלות גבוהה של תושבי העיר בקו לצרכים יומיומיים.

טבלה 8: פילוג תדירות הנסיעה של הנוסעים לפי מטרות הנסיעה

		מטרת הנסיעה									
		בית	עבודה / ענייני עבודה	לימודים	צבא	סידורים אישיים	בילוי / פעילות פנאי	ביקור חברים, משפחה	קניות	אחר	סה"כ
תדירות השימוש ברכבת הקלה	כל יום	17,428	18,504	2,492	2,134	1,846	1,736	554	69	245	45,008
	כמעט כל יום	7,623	7,335	1,128	648	1,808	1,713	241	54	121	20,673
	פעם / פעמיים בשבוע	8,329	5,193	1,073	520	3,367	4,236	697	300	388	24,103
	פעם / פעמיים בחודש	3,226	1,263	190	208	1,755	2,827	608	176	177	10,429
	לעיתים רחוקות	5,040	2,188	287	272	3,168	3,264	657	116	287	15,279
	סה"כ	41,647	34,484	5,170	3,781	11,943	13,777	2,757	714	1,219	115,492

נסיעות חובה עם לוחות זמנים קבועים: צבא, עבודה ולימודים מציגים תדירות גבוהה מאוד)48-56% יומי(.

נסיעות לא סדירות - קניות, בילוי וביקורים מציגים תדירות נמוכה יותר)10-13% יומי(, המשקף שימוש מזדמן ובחירתי.

טבלה 9: פילוג תדירות הנסיעה של הנוסעים לפי מטרות הנסיעה באחוזים

		מטרת הנסיעה									
		בית	עבודה / ענייני עבודה	לימודים	צבא	סידורים אישיים	בילוי / פעילות פנאי	ביקור חברים, משפחה	קניות	אחר	סה"כ
תדירות השימוש ברכבת הקלה	כל יום	41.8%	53.7%	48.2%	56.4%	15.5%	12.6%	20.1%	9.7%	20.1%	39.0%
	כמעט כל יום	18.3%	21.3%	21.8%	17.1%	15.1%	12.4%	8.8%	7.6%	10.0%	17.9%
	פעם / פעמיים בשבוע	20.0%	15.1%	20.8%	13.7%	28.2%	30.8%	25.3%	41.9%	31.8%	20.9%
	פעם / פעמיים בחודש	7.7%	3.7%	3.7%	5.5%	14.7%	20.5%	22.0%	24.6%	14.5%	9.0%
	לעיתים רחוקות	12.1%	6.3%	5.6%	7.2%	26.5%	23.7%	23.8%	16.2%	23.6%	13.2%
	סה"כ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

6 מאפייני הנוסעים ברכבת הקלה

טבלה 10: פילוג הנוסעים לפי מגדר ומטרת הנסיעה

		כלל הנוסעים		זכר		נקבה	
		נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז
מטרת הניסעה	בית	41,647	36.1%	20,925	35.8%	20,722	36.3%
	עבודה / ענייני עבודה	34,484	29.9%	17,919	30.6%	16,565	29.1%
	לימודים	5,170	4.5%	2,765	4.7%	2,405	4.2%
	צבא	3,781	3.3%	1,962	3.4%	1,819	3.2%
	סידורים אישיים	11,943	10.3%	5,742	9.8%	6,201	10.9%
	בילוי / פעילות פנאי	13,777	11.9%	6,869	11.7%	6,907	12.1%
	ביקור חברים, משפחה	2,757	2.4%	1,309	2.2%	1,448	2.5%
	קניות	714	0.6%	276	0.5%	439	0.8%
	אחר	1,219	1.1%	714	1.2%	505	0.9%
	סה"כ	115,492	100%	58,481	100%	57,011	100%

סידורים אישיים: נשים 10.9% לעומת גברים 9.8%
עבודה: גברים 30.6% לעומת נשים 29.1%
בילוי: הבדל מינימלי)גברים 11.7%, נשים 12.1%

ההבדלים בין מגדרים מינימליים ודפוסי השימוש בין מגדרים דומים מאוד

טבלה 11: פילוג הנוסעים לפי קבוצות גיל ומגדר

		כלל הנוסעים		זכר		נקבה	
		נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז
גיל	עד 14	4,303	3.7%	2,427	4.2%	1,876	3.3%
	18–15	14,418	12.5%	7,472	12.8%	6,946	12.2%
	24–19	28,298	24.5%	13,330	22.8%	14,967	26.3%
	44–25	47,014	40.7%	25,043	42.8%	21,970	38.5%
	64–45	15,047	13.0%	7,410	12.7%	7,637	13.4%
	מעל 65	6,414	5.6%	2,799	4.8%	3,615	6.3%
	סה"כ	115,492	100%	58,481	100%	57,011	100%

דומיננטיות גילאי עבודה - קבוצת הגיל 25-44 מהווה 40.7% מהנוסעים, המשקפת את תפקיד המערכת בנסיעות יום-יומיות לעבודה.

צעירים בולטים - קבוצות 15-24 מהוות יחד 37% מהנוסעים, המדגיש את חשיבות המערכת עבור תלמידים, סטודנטים וחיילים.

ייצוג נמוך של קשישים - נוסעים מעל 65 מהווים רק 5.6%, המעיד על פוטנציאל לשיפור נגישות והתאמה לקהל זה.

7 פרופיל הנוסע האופייני

על בסיס הנתונים, ניתן לזהות מספר פרופילים עיקריים:

1. **העובד/ת המרכזי/ת (40.7%)**
   - גיל: 25-44
   - מטרה: עבודה/בית
   - תדירות: יומי/כמעט יומי (57%)
   - הגעה: ברגל (56%) או אוטובוס (26%)

2. **הצעיר/ה (24.5%)**
   - גיל: 19-24
   - מטרה: לימודים/עבודה/צבא
   - תדירות: יומי/כמעט יומי גבוה
   - הגעה: ברגל או אוטובוס

3. **תלמיד/ת תיכון (12.5%)**
   - גיל: 15-18
   - מטרה: לימודים
   - תדירות: יומי בתקופת הלימודים
   - הגעה: ברגל

4. **המבוגר/ת (13.0%)**
   - גיל: 45-64
   - מטרה: עבודה/סידורים אישיים
   - תדירות: משתנה
   - הגעה: ברגל או אוטובוס

5. **הקשיש/ה (5.6%)**
   - גיל: מעל 65
   - מטרה: סידורים אישיים/בילוי
   - תדירות: פעמיים בשבוע או פחות
   - הגעה: ברגל או אוטובוס

7.1 השוואה לאוכלוסייה הכללית

על בסיס נתוני האוכלוסייה באזור גוש דן:

- ייצוג-יתר: קבוצות גיל 19-44)65% מהנוסעים לעומת כ-40% מהאוכלוסייה(
- ייצוג-חסר: קשישים מעל 65)5.6% מהנוסעים לעומת כ-12% מהאוכלוסייה(
- ייצוג-חסר: ילדים עד 14)3.7% מהנוסעים לעומת כ-25% מהאוכלוסייה(

המערכת משרתת בעיקר אוכלוסייה בגילאי עבודה ולימודים, עם פוטנציאל לשיפור שירות לקשישים ולמשפחות עם ילדים.

1. **מערכת לגילאי עבודה** - כ-80% מהנוסעים הם בגילאי 15-64, המדגיש את התפקיד המרכזי של המערכת בנסיעות יומיומיות לעבודה ולימודים.
2. **שוויון מגדרי** - התפלגות כמעט שווה בין מגדרים מעידה על נגישות שוויונית ובטיחות תפוסה גבוהה.
3. **צעירים כקהל מרכזי** - קבוצות גיל 15-24)37% הן קהל משמעותי, המצדיק התאמות ספציפיות)תעריפים, שעות שירות(.
4. **פוטנציאל בקשישים** - ייצוג נמוך של קשישים)5.6% מצביע על צורך בשיפור נגישות פיזית, הסברה ותמריצים כלכליים.

8 אמצעי חלופי בהיעדר הרכבת הקלה

טבלה 12: אמצעי נסיעה חלופי בהיעדר הרכבת הקלה לפי יישוב תחנת עלייה

		כלל התחנות		בת ים		תל אביב		רמת גן		בני ברק		פתח תקווה	
		נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז	נוסעים	אחוז
אמצעי נסיעה חלופי בהיעדר הרכבת הקלה	לא הייתי נוסע כלל	4,338	3.8%	430	3.6%	2,065	3.8%	568	3.8%	371	2.4%	904	4.6%
	ברכב פרטי כנהג	16,517	14.3%	952	7.9%	7,381	13.7%	2,520	17.0%	1,706	11.3%	3,958	20.3%
	ברכב פרטי כנוסע	2,172	1.9%	109	0.9%	875	1.6%	483	3.3%	347	2.3%	359	1.8%
	באוטובוס	79,641	69.0%	9,429	77.9%	36,222	67.2%	9,602	64.6%	11,722	77.3%	12,665	65.0%
	ברגל	3,815	3.3%	606	5.0%	2,017	3.7%	260	1.7%	309	2.0%	624	3.2%
	במונית	1,412	1.2%	131	1.1%	679	1.3%	266	1.8%	214	1.4%	121	0.6%
	באופניים	2,185	1.9%	70	0.6%	1,603	3.0%	246	1.7%	123	0.8%	143	0.7%
	בקורקינט	1,824	1.6%	115	1.0%	1,140	2.1%	293	2.0%	142	0.9%	133	0.7%
	באופנוע או קטנוע	579	0.5%	53	0.4%	359	0.7%	55	0.4%	40	0.3%	73	0.4%
	ברכבת ישראל	2,760	2.4%	193	1.6%	1,451	2.7%	510	3.4%	112	0.7%	493	2.5%
	אחר	250	0.2%	20	0.2%	82	0.2%	55	0.4%	76	0.5%	18	0.1%
	סה"כ	115,492	100.0%	12,107	100.0%	53,874	100.0%	14,859	100.0%	15,162	100.0%	19,491	100.0%

1. אוטובוס הוא החלופה המרכזית (69%)

הרוב המוחלט)79,641 נוסעים, 69%(היו עוברים לאוטובוס. זה אומר שהרכבת הקלה מחליפה בעיקר נסיעות אוטובוס, ולא בהכרח יוצרת ביקוש נסיעה חדש.

2. הקלה משמעותית על עומס הכבישים (14.3%)

16,517 נוסעים)14.3%(היו נוסעים ברכב פרטי כנהג. המשמעות: הרכבת הקלה מורידה כ-16,500 מכוניות מהכבישים מדי יום - תרומה סביבתית ותנועתית משמעותית.

3. נסיעות מושרות נמוכות (3.8%)

רק 3.8% לא היו נוסעים בכלל - כלומר רוב הנוסעים היו מוצאים אלטרנטיבה, אך הרכבת הקלה מספקת להם שירות טוב יותר.

4. הבדלים דרמטיים בין ערים:

בת ים ובני ברק)77-78% אוטובוס(: תלות כמעט מוחלטת באוטובוס כאלטרנטיבה.

פתח תקווה)20.3% לרכב פרטי כנהג - הגבוה ביותר(: אילולא הרכבת, אחד מכל 5 נוסעים בפתח תקווה היה נוהג ברכב פרטי.

5. רכבת ישראל חלופה מצומצמת (2.4%)

רק 2,760 נוסעים)2.4%(היו עוברים לרכבת ישראל - מראה שהרכבת הקלה משרתת מסלולים/קהלים שונים מרכבת ישראל

9 נספח א' דוגמת שאלון

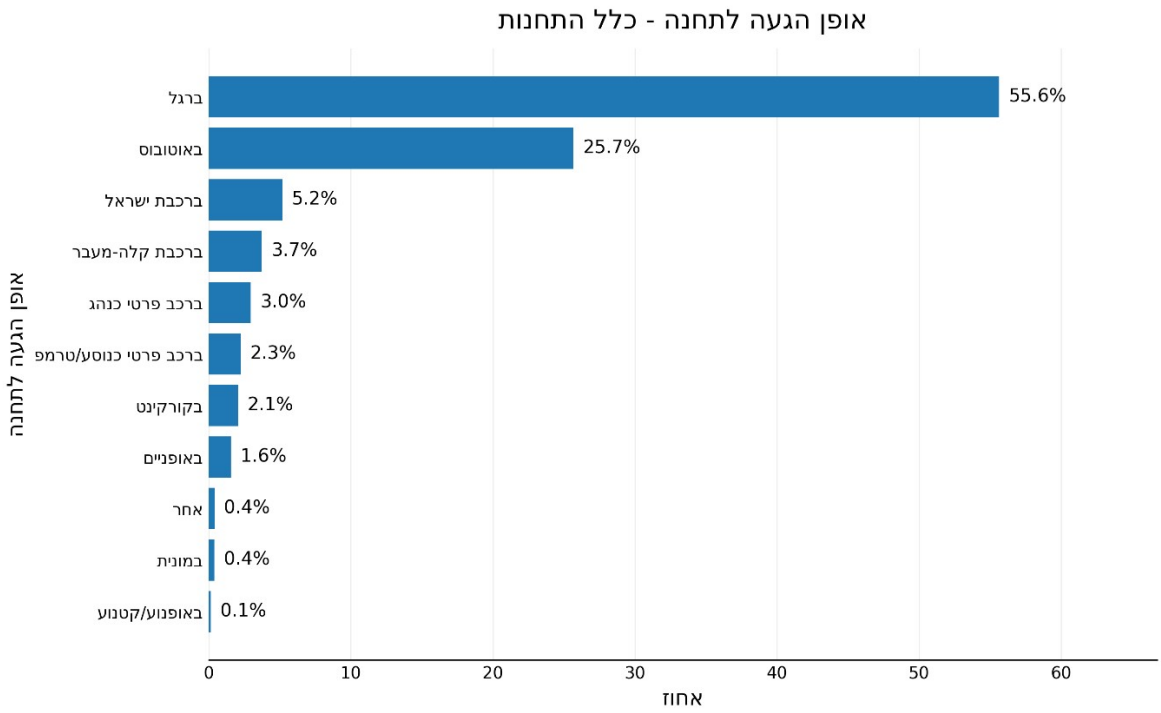
משאל נוסעים בתחנת הרכבת הקלה תחנה:_____ שם סוקר:_____ שעת ביצוע:_____

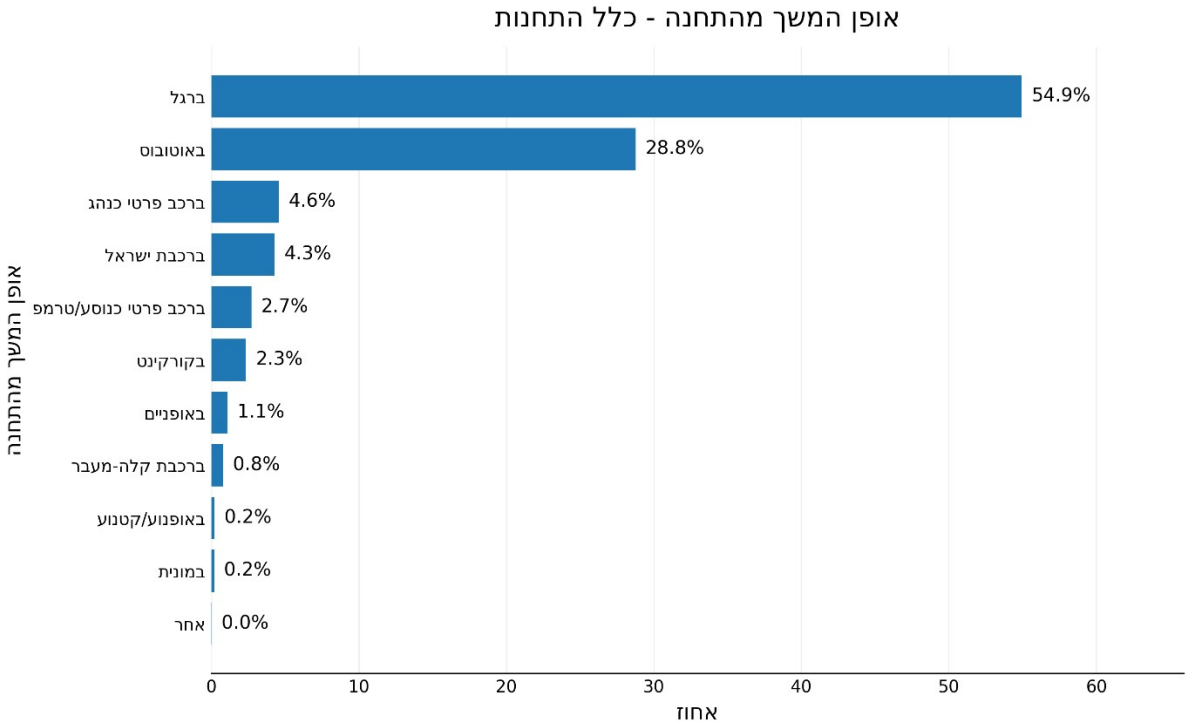
מס.	1.אם לא הייתה רכבת קלה איך היית מבצע את הנסיעה?	2.אל תחנת הרכבת הקלה הגעת:	3.מטרת הנסיעה הנוכחית?	4.שם הישוב ממנו באת עכשיו	5.יעד הנסיעה	6.מתחנת הרכבת הקלה תמשיכ/י:	7.את/ה מבצע/ת נסיעה זו ברכבת הקלה:	8. מגדר וטווח גילאים(מולא ע"י הסוקר מבלי לשאול)
	1.לא הייתי נוסע כלל 2. ברכב פרטי כנהג 3.ברכב פרטי כנוסע 4.באוטובוס 5.ברגל 6.במונית 7.באופניים 8.בקורקינט 9. באופנוע או קטנוע 10.ברכבת ישראל 11. אחר_____	1.ברגל 2.באוטובוס, קו_____ 3.ברכב פרטי כנהג 4.ברכב פרטי כנוסע 5.במונית 6.רכבת קלה-מעבר 7. ברכבת ישראל 8. באופניים 9. בקורקינט 10.באופנוע/ קטנוע 11. אחר, פרט_____	1.בית 2.עבודה/ענייני עבודה 3.לימודים 4.צבא 5.סידורים אישיים 6.בילוי / פעילות פנאי 7.ביקור חברים, משפחה 8.קניות 9.אחר_____	ישוב:_____ רחוב:_____ שכונה/שם המקום : _____	**5.1. שם היישוב אליו אתה נוסע** ישוב:_____ רחוב:_____ שכונה/שם המקום:_____ **5.2 שם התחנה בה תרד/י?** _____	1.ברגל 2.באוטובוס, קו_____ 3.ברכב פרטי כנהג 4.ברכב פרטי כנוסע 5.במונית 6. רכבת קלה-מעבר 7. ברכבת ישראל 8. באופניים 9. בקורקינט 10.באופנוע/ קטנוע 11. אחר, פרט_____	1.כל יום 2.כמעט כל יום 3.פעם/ פעמיים בשבוע 4.פעם/ פעמיים בחודש 5.לעיתים רחוקות.	**8.1.מגדר** 1.נקבה 2.זכר **8.2.טווח גילאים** 1.עד 14 2.15-18 3.19-24 4.25-44 5.45-64 6.+65

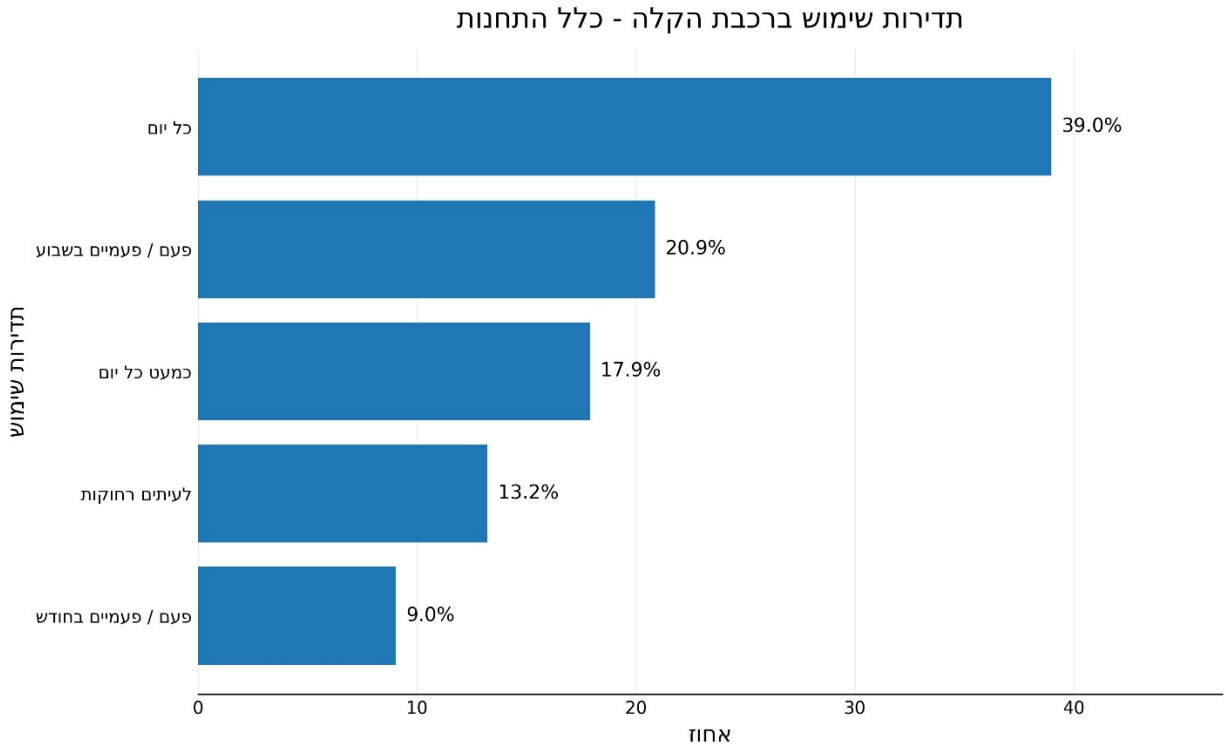
10 נספח ב' מטריצת מוצא-יעד

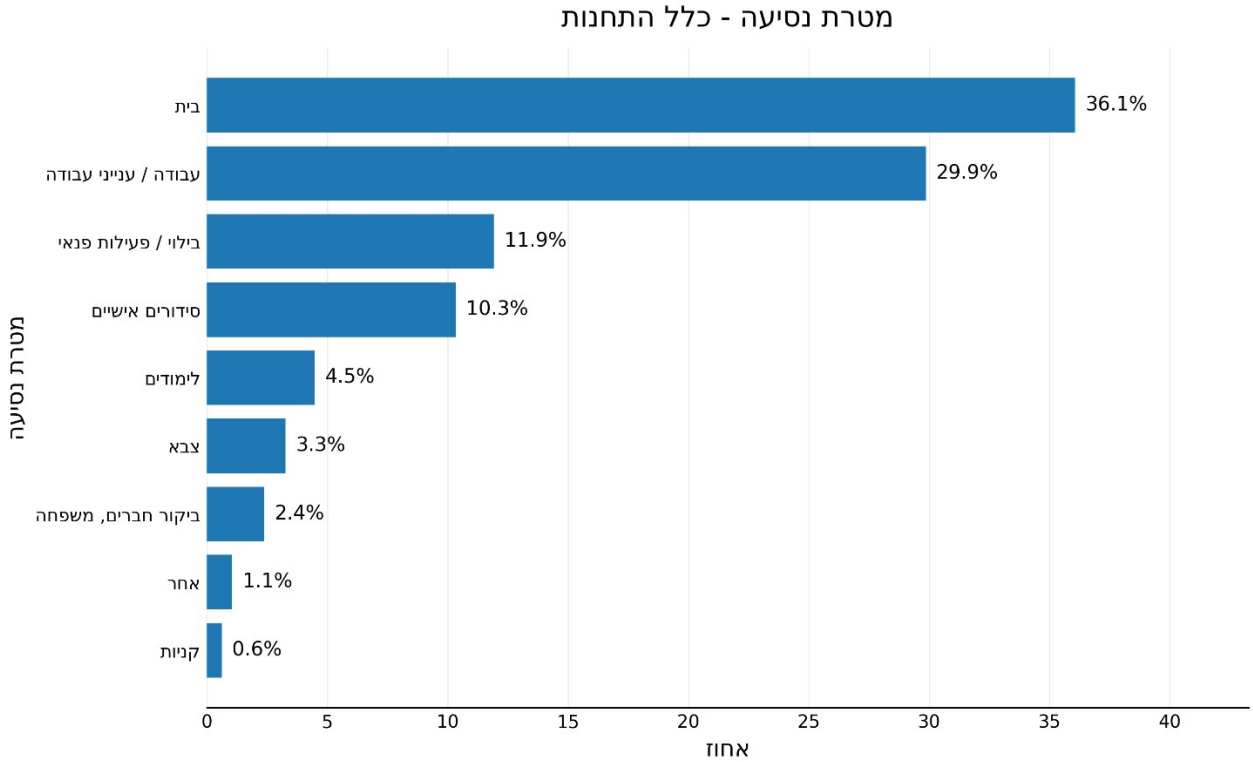
יישוב מוצא	תל אביב-יפו	פתח תקווה	רמת גן	בת ים	בני ברק	גבעתיים	חולון	הרצליה	ירושלים	חיפה	גבעת שמואל	אחר	סה"כ	%
	יישוב ביעד													
תל אביב-יפו	18,580	11,187	5,508	4,490	2,796	289	207	344	183	190	484	2,542	46,800	40.5%
פתח תקווה	8,539	3,891	2,736	479	1,742	124	70	110	49	129	22	624	18,515	16.0%
רמת גן	7,069	4,041	647	956	1,291	29	76	117	63	3	191	805	15,288	13.2%
בת ים	4,082	822	1,100	5,710	541	66	9	244	37	38	-	291	12,940	11.2%
בני ברק	3,219	2,690	739	644	799	44	97	25	239	75	21	710	9,302	8.1%
גבעתיים	617	195	48	34	56	-	9	-	-	-	14	20	993	0.9%
חולון	179	208	172	70	287	6	3	-	-	-	-	-	925	0.8%
הרצליה	264	51	66	8	38	-	-	-	-	-	-	9	436	0.4%
ירושלים	205	225	75	65	150	-	-	-	-	-	-	-	720	0.6%
חיפה	251	166	51	18	188	-	-	-	-	-	-	-	674	0.6%
גבעת שמואל	194	7	42	5	11	-	-	-	-	-	-	2	261	0.2%
אחר	3,422	1,883	969	366	1,612	37	5	74	-	-	100	170	8,638	7.5%
סה"כ	46,621	25,366	12,153	12,845	9,511	595	476	914	571	435	832	5,173	115,492	100%
%	40.4%	22.0%	10.5%	11.1%	8.2%	0.5%	0.4%	0.8%	0.5%	0.4%	0.7%	4.5%	100%	

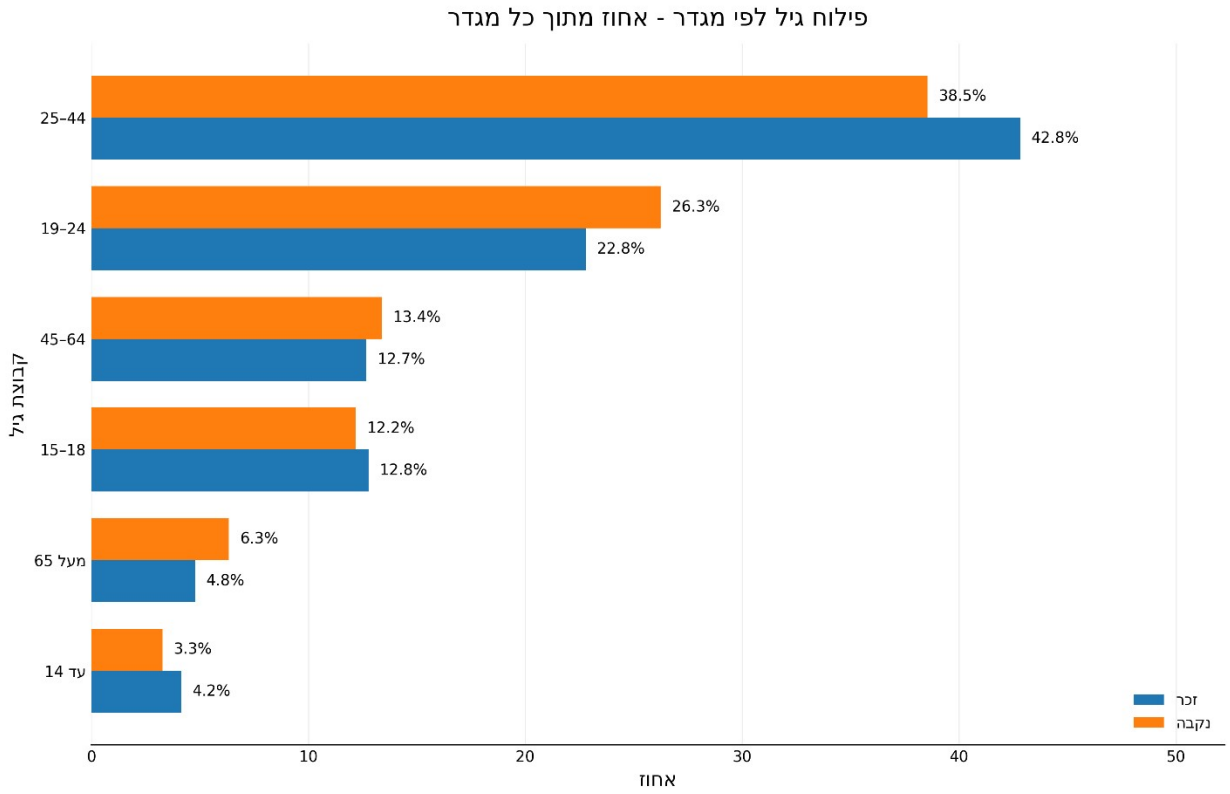
11 נספח ג' תרשימים

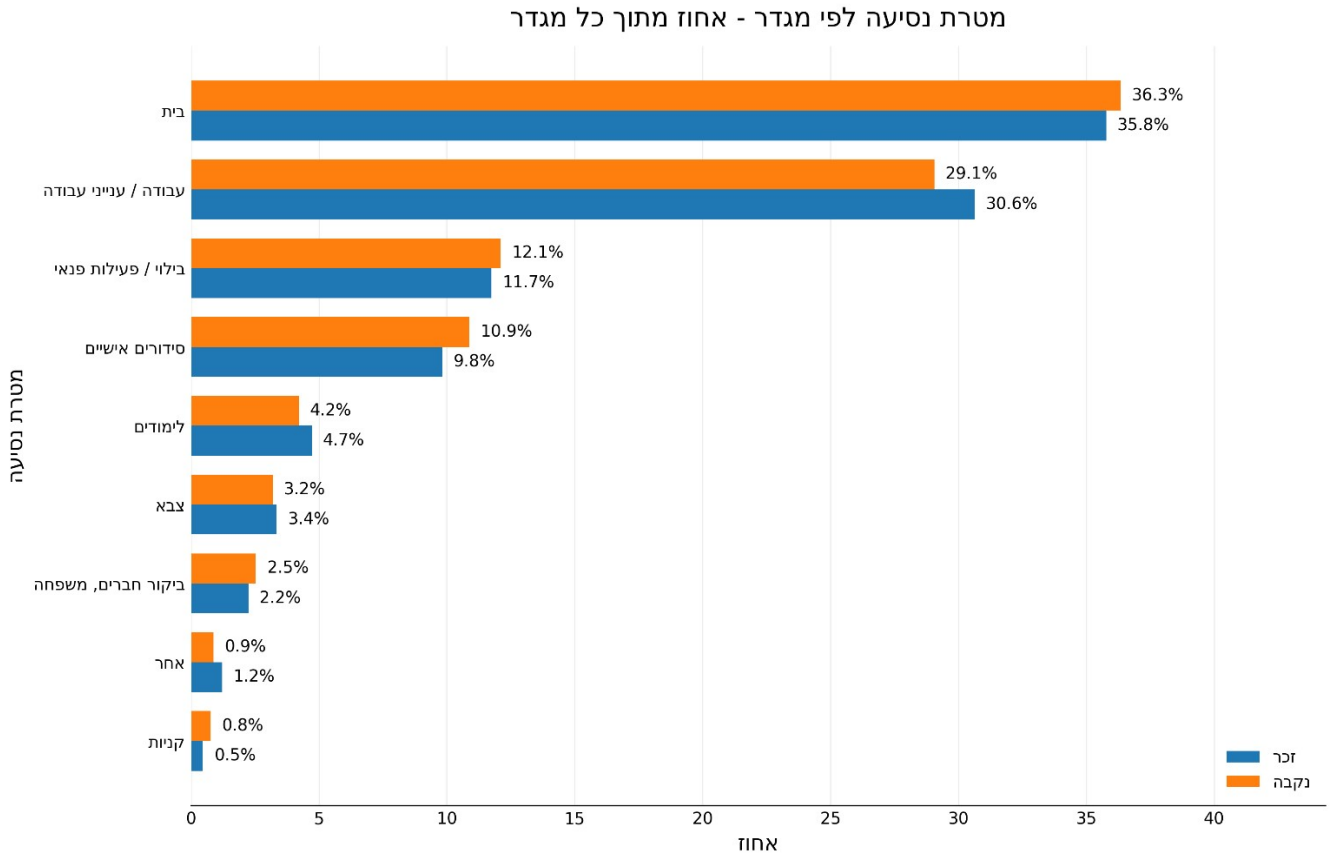





תדירות שימוש ברכבת הקלה - כלל התחנות
כל יום
פעם / פעמיים בשבוע
כמעט כל יום
לעיתים רחוקות
פעם / פעמיים בחודש
39.0%
20.9%
17.9%
13.2%
9.0%
תדירות שימוש
0
10
20
30
40
אחוז


מטרת נסיעה - כלל התחנות
בית
עבודה / ענייני עבודה
בילוי / פעילות פנאי
סידורים אישיים
לימודים
צבא
ביקור חברים, משפחה
אחר
קניות
36.1%
29.9%
11.9%
10.3%
4.5%
3.3%
2.4%
1.1%
0.6%
מטרת נסיעה
0
5
10
15
20
25
30
35
40
אחוז


פילוח גיל לפי מגדר - אחוז מתוך כל מגדר
קבוצת גיל
25-44
19-24
45-64
15-18
65 מעל
14 עד
38.5%
42.8%
26.3%
22.8%
13.4%
12.7%
12.2%
12.8%
6.3%
4.8%
3.3%
4.2%
זכר
נקבה
0
10
20
30
40
50
אחוז


מטרת נסיעה לפי מגדר - אחוז מתוך כל מגדר
מטרת נסיעה
בית
עבודה / ענייני עבודה
בילוי / פעילות פנאי
סידורים אישיים
לימודים
צבא
ביקור חברים, משפחה
אחר
קניות
36.3%
35.8%
29.1%
30.6%
12.1%
11.7%
10.9%
9.8%
4.2%
4.7%
3.2%
3.4%
2.5%
2.2%
0.9%
1.2%
0.8%
0.5%
זכר
נקבה
0
5
10
15
20
25
30
35
40
אחוז