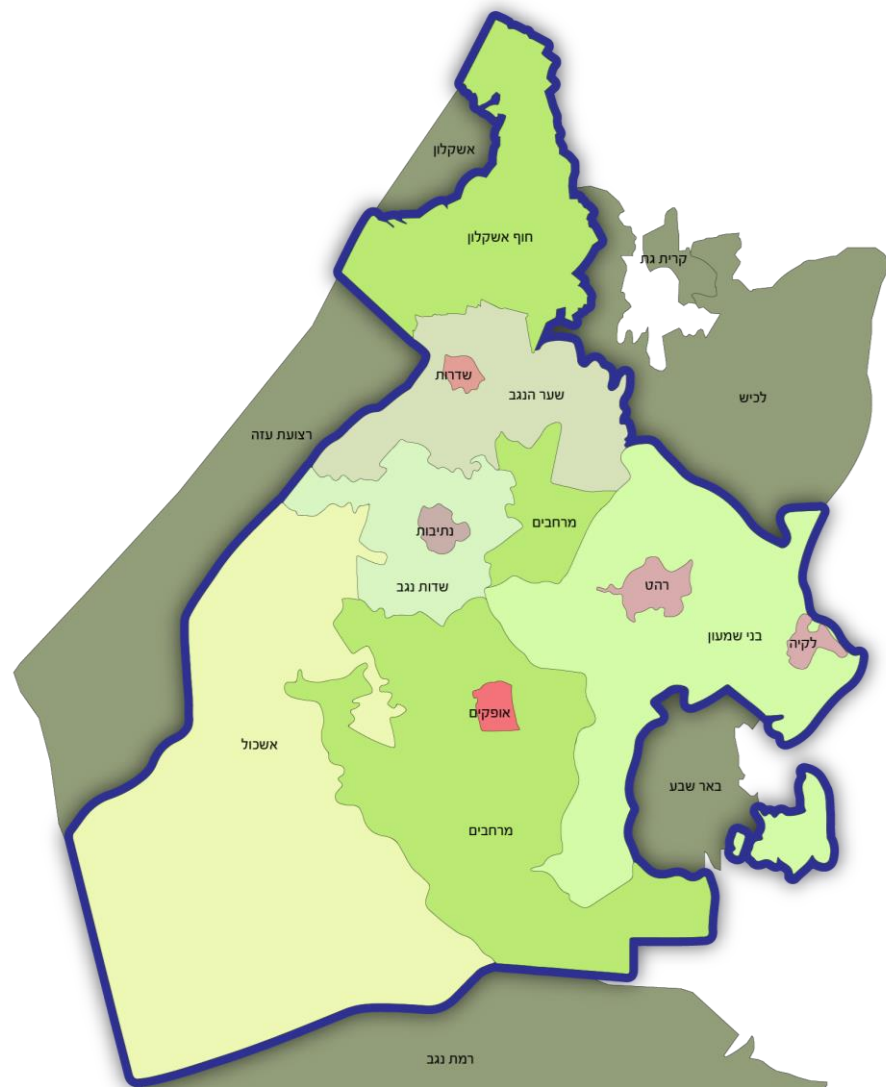


שיפור הניידות והקישוריות במרחב האשכול



אשכול נגב מערבי, נעים להכיר :



צוות חדשנות אשכול נגב מערבי



עמיצור דמרי
עיריית אופקים



ניצן מרידן
מ.א בני שמעון



נתי אברה
מ.א מרחבים



אדי עזרן
מנהל צוות חדשנות



רותם פרי
אשכול נגב מערבי

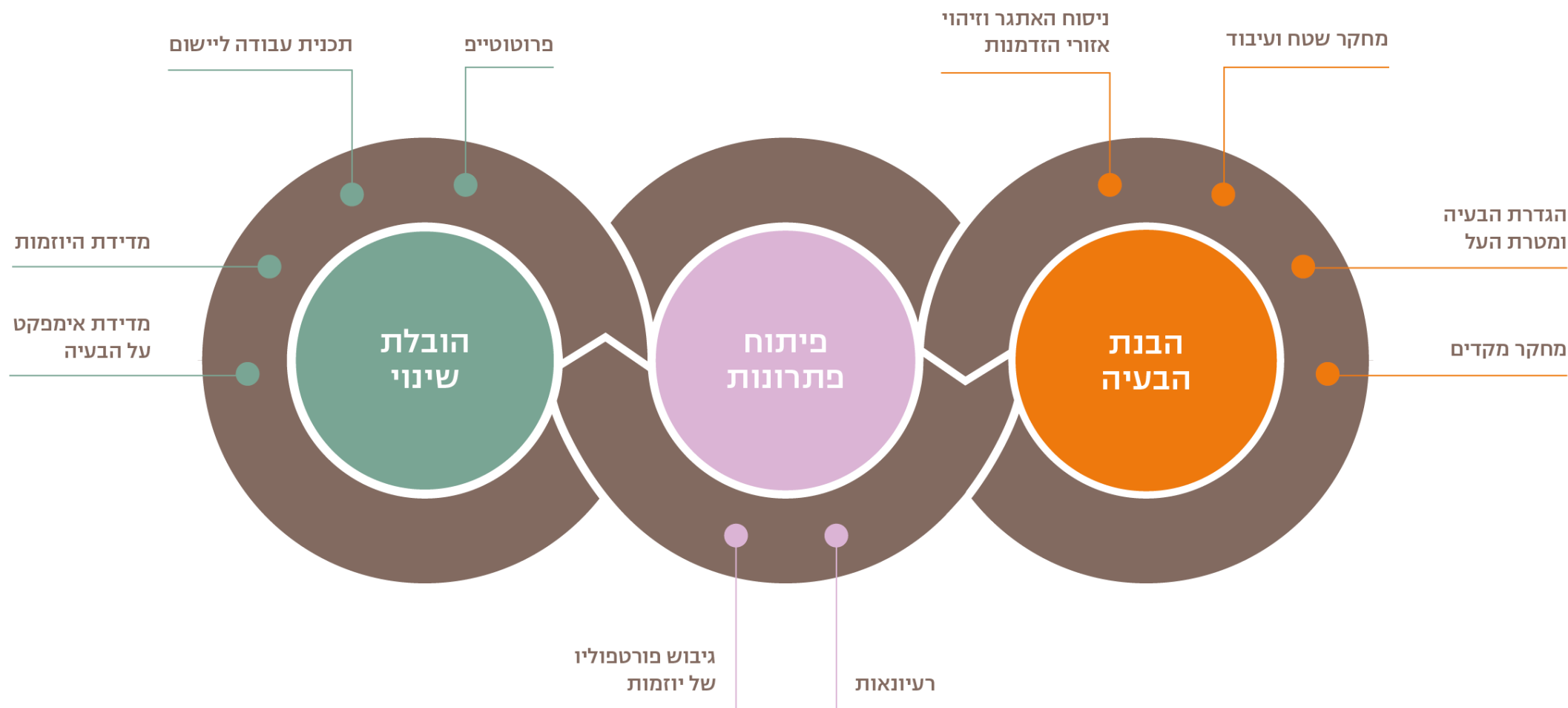


אמונה
אשכול נגב מערבי

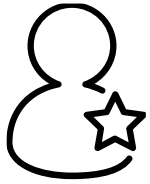


לבנת גינזבורג
מ.א אשכול

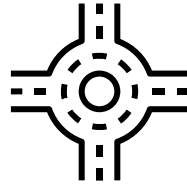
תהליך העבודה



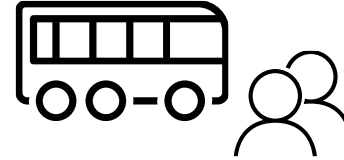
פעולות מחקריות שבוצעו



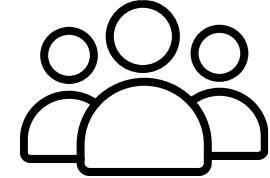
ראיונות מומחים
אקדמיה ומגזר פרטי



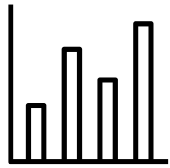
מיפוי שטח
142 צמתים



ראיונות שטח
30 תושבים



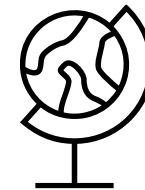
ראיונות עומק
45 תושבים



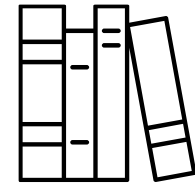
סקר תושבים
כ-1000 משיבים



בניית מאגרי
נתונים

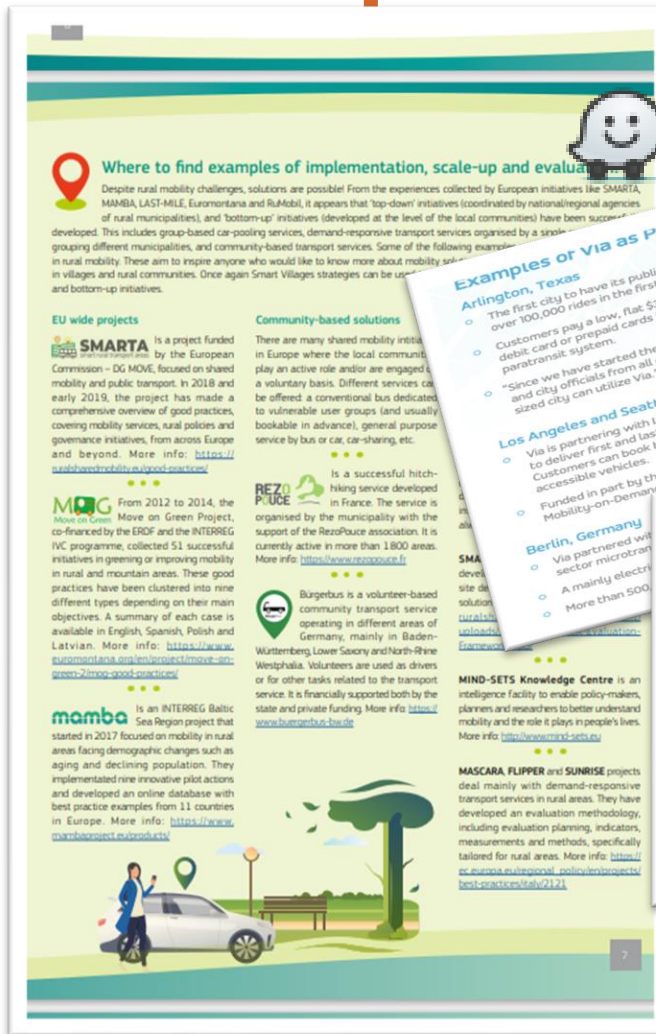


סקירה בינ"ל



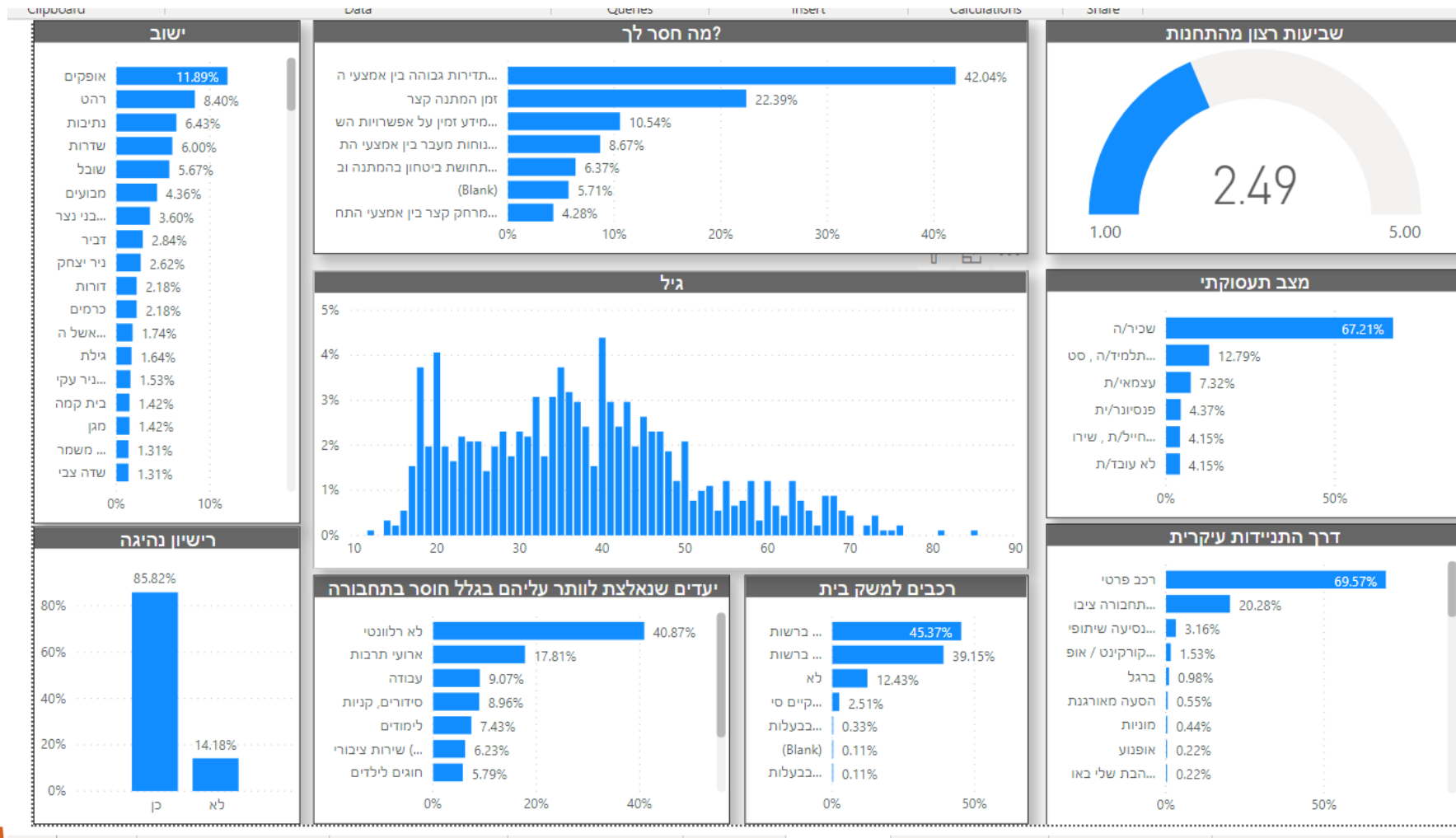
סקירת ספרות

מחקר מקדים, ספרות ומיזמים בארץ ובעולם-בנצ'מרק

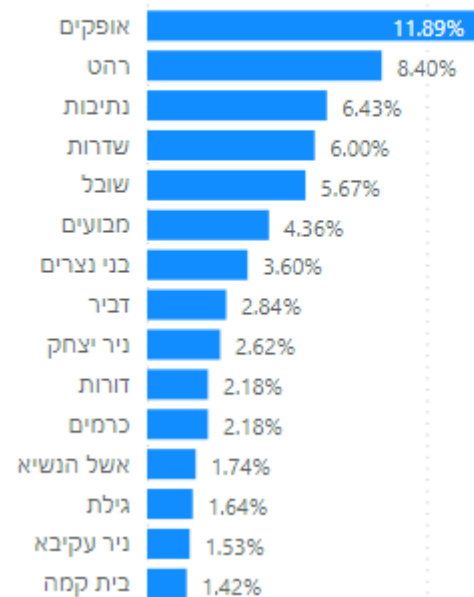


ניתוח נתוני הסקר והנתונים

ניתוח הסקר

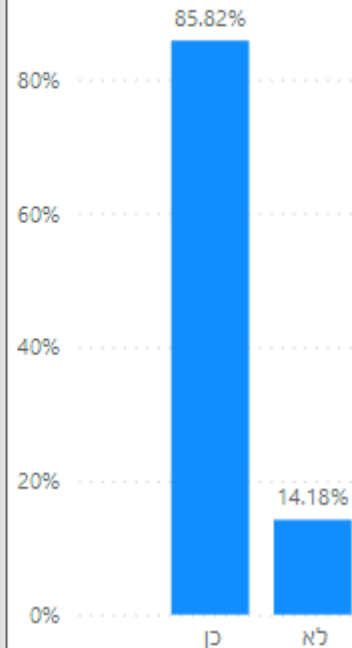


ישוב



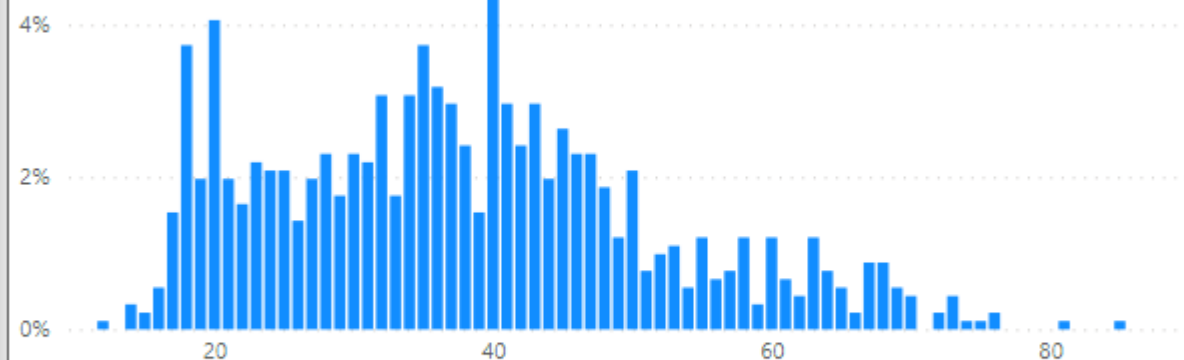
0% 10%

רישיון נהיגה



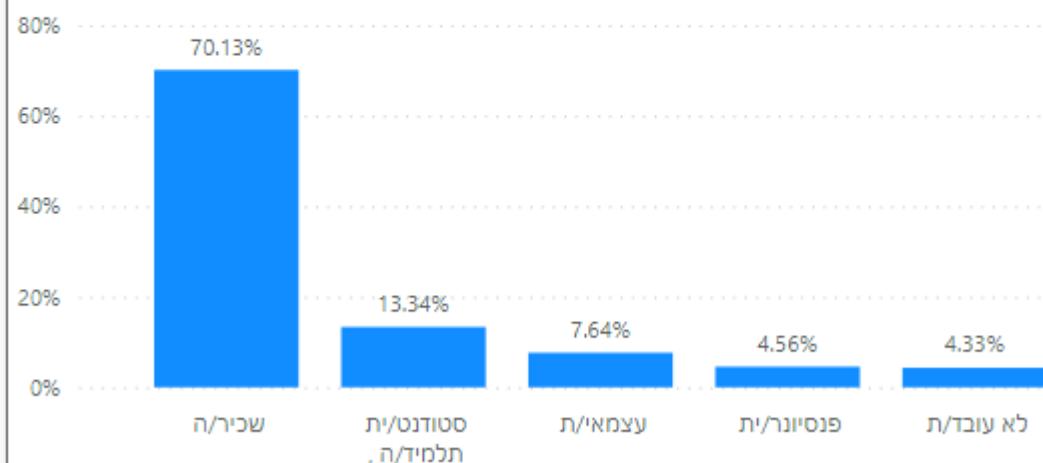
כן לא

גיל



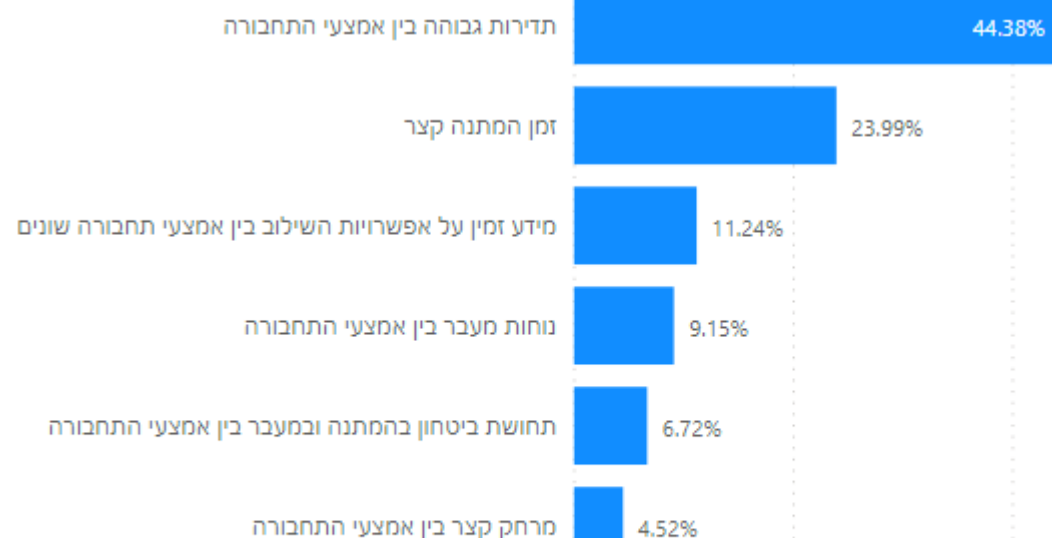
20 40 60 80

מצב תעסוקתי



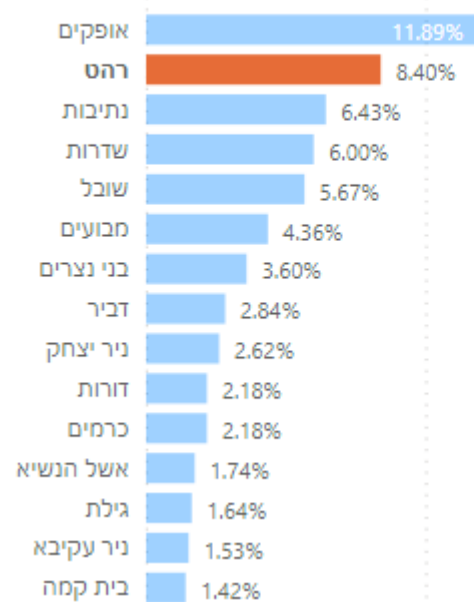
שכיר/ה סטודנט/ית, תלמיד/ה עצמאי/ת פנסיונר/ית לא עובד/ת

מה חסר לך?



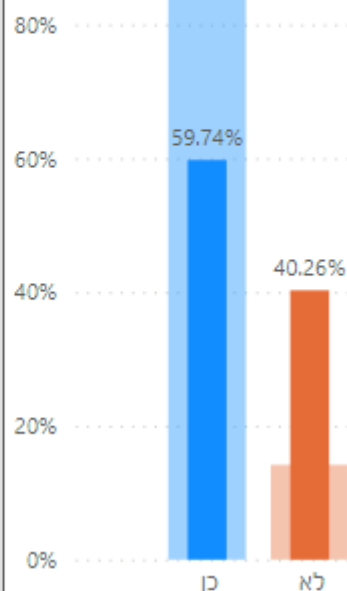
0% 20% 40%

ישוב



0% 10%

רישיון נהיגה

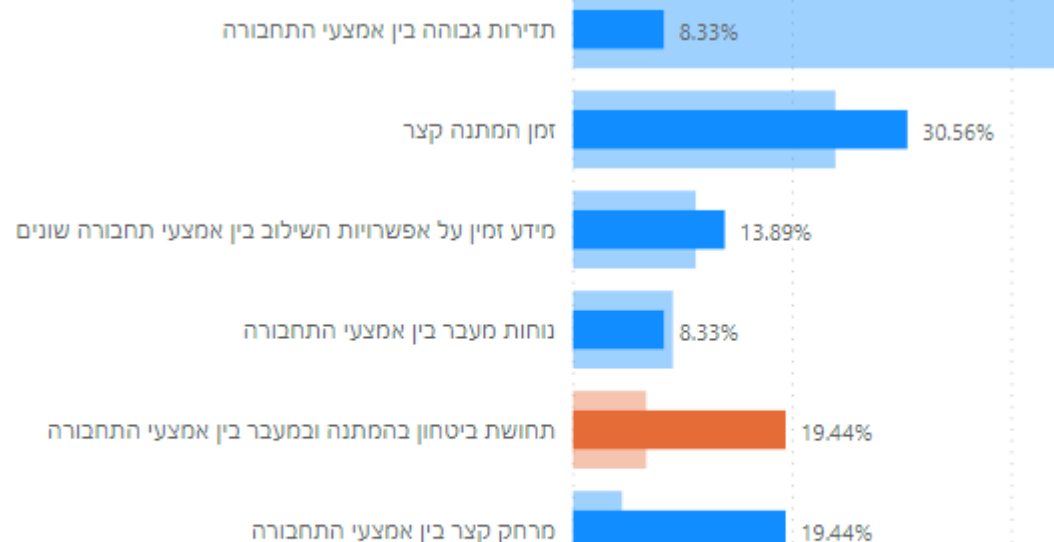


כן לא

גיל

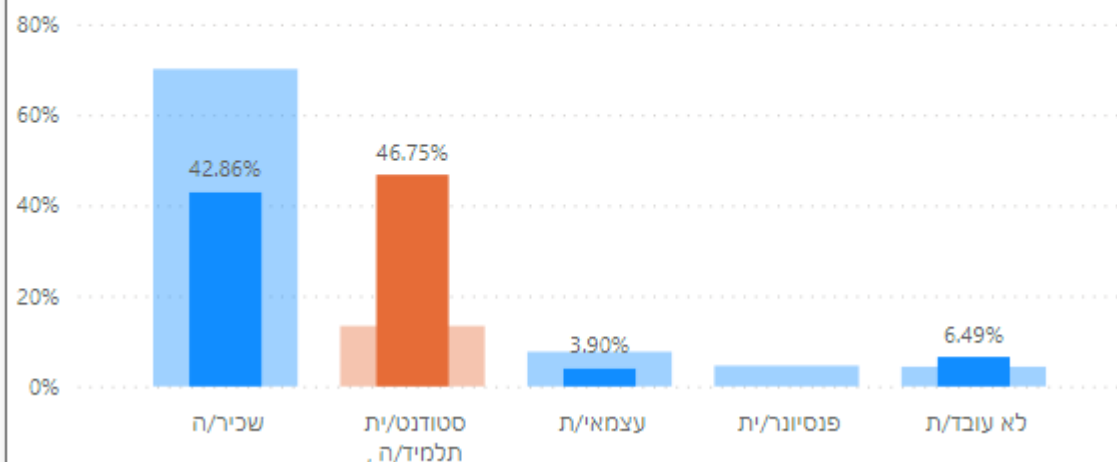


מה חסר לך?



0% 20% 40%

מצב תעסוקתי



שכיר/ה סטודנט/ית, תלמיד/ה עצמאי/ת פנסיונר/ית לא עובד/ת

תובנות עיקריות מהסקר במחקר המקדים

1. 23% משתמשים בתחב"צ באשכול לעומת 30% בממוצע הארצי.
2. להגיע בתחבורה ציבורית לכל יעד נתון לוקח פי שניים או יותר מאשר ברכב פרטי.
3. באר שבע היא יעד מרכזי עבור מרבית תושבי האשכול.
4. מעל 46% הצהירו כי יוותרו על נסיעה ברכב פרטי אם יוצע להם אמצעי תחבורה יעיל לעבודה או לרכבת.
5. רכב פרטי מהווה אמצעי התניידות עיקרי במרחב הכפרי.
6. 17.5% מהמשיבים ויתרו על אירועי תרבות בגלל היעדר פתרון תחבורתי זמין.
7. עבור 68% מהמשיבים הכי חשוב זה לצמצם זמן המתנה לתחבורה ציבורית ובהתאם לשפר תדירות וסנכרון.

תובנות עיקריות מהסקר במחקר המקדים

1. 23% משתמשים בתחב"צ באשכול לעומת 30% בממוצע הארצי.
2. להגיע בתחבורה ציבורית לכל יעד נתון לוקח פי שניים או יותר מאשר ברכב פרטי.
3. באר שבע היא יעד מרכזי עבור מרבית תושבי האשכול.
4. מעל 46% הצהירו כי יוותרו על נסיעה ברכב פרטי אם יוצע להם אמצעי תחבורה יעיל לעבודה או לרכבת.
5. רכב פרטי מהווה אמצעי התניידות עיקרי במרחב הכפרי.
6. 17.5% מהמשיבים ויתרו על אירועי תרבות בגלל היעדר פתרון תחבורתי זמין.
7. עבור 68% מהמשיבים הכי חשוב זה לצמצם זמן המתנה לתחבורה ציבורית ובהתאם לשפר תדירות וסנכרון.

תובנות עיקריות מהסקר במחקר המקדים

1. 23% משתמשים בתחב"צ באשכול לעומת 30% בממוצע הארצי.
2. להגיע בתחבורה ציבורית לכל יעד נתון לוקח פי שניים או יותר מאשר ברכב פרטי.
3. באר שבע היא יעד מרכזי עבור מרבית תושבי האשכול.
4. מעל 46% הצהירו כי יוותרו על נסיעה ברכב פרטי אם יוצע להם אמצעי תחבורה יעיל לעבודה או לרכבת.
5. רכב פרטי מהווה אמצעי התניידות עיקרי במרחב הכפרי.
6. 17.5% מהמשיבים ויתרו על אירועי תרבות בגלל היעדר פתרון תחבורתי זמין.
7. עבור 68% מהמשיבים הכי חשוב זה לצמצם זמן המתנה לתחבורה ציבורית ובהתאם לשפר תדירות וסנכרון.

תובנות עיקריות מהסקר במחקר המקדים

1. 23% משתמשים בתחב"צ באשכול לעומת 30% בממוצע הארצי.
2. להגיע בתחבורה ציבורית לכל יעד נתון לוקח פי שניים או יותר מאשר ברכב פרטי.
3. באר שבע היא יעד מרכזי עבור מרבית תושבי האשכול.
4. מעל 46% הצהירו כי יוותרו על נסיעה ברכב פרטי אם יוצע להם אמצעי תחבורה יעיל לעבודה או לרכבת.
5. רכב פרטי מהווה אמצעי התניידות עיקרי במרחב הכפרי.
6. 17.5% מהמשיבים ויתרו על אירועי תרבות בגלל היעדר פתרון תחבורתי זמין.
7. עבור 68% מהמשיבים הכי חשוב זה לצמצם זמן המתנה לתחבורה ציבורית ובהתאם לשפר תדירות וסנכרון.

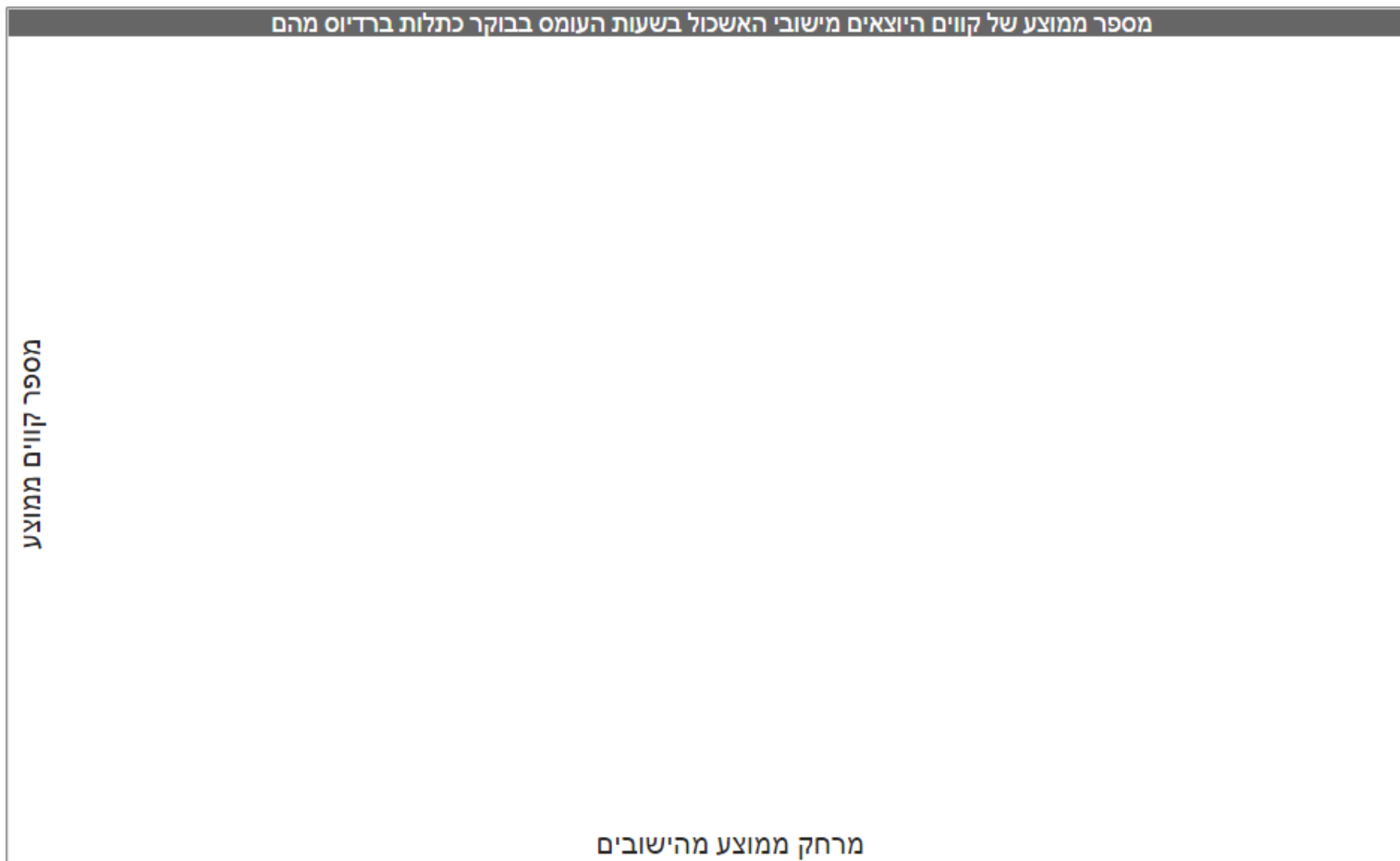
גורמים תורמים לבעיית הניידות והקישוריות באשכול, שעלו מן המחקר מקדים:

1. תחום הניידות והקישוריות **באשכול** נופל בין הכיסאות.
2. חוסר תכלול ומדיניות = קישוריות נמוכה בין רשויות האשכול.
3. צפיפות אוכלוסין נמוכה = חוסר כדאיות כלכלית.
4. העדר השקעות בפריפריה.
5. העדר קישוריות בין היישובים הכפריים לעוגן התחבורתי הקרוב - **בעיית תדירות וזמינות**.
6. אמצעי ניידות הוא קריטי בצריכת שירותים ונגישות לתעסוקה, לימודים, תרבות ועוד...
7. פלטפורמות המידע לא מספיק זמינות ומעודכנות.
8. דימוי התח"צ והאמון באמצעי הוא אתגר בפני עצמו.

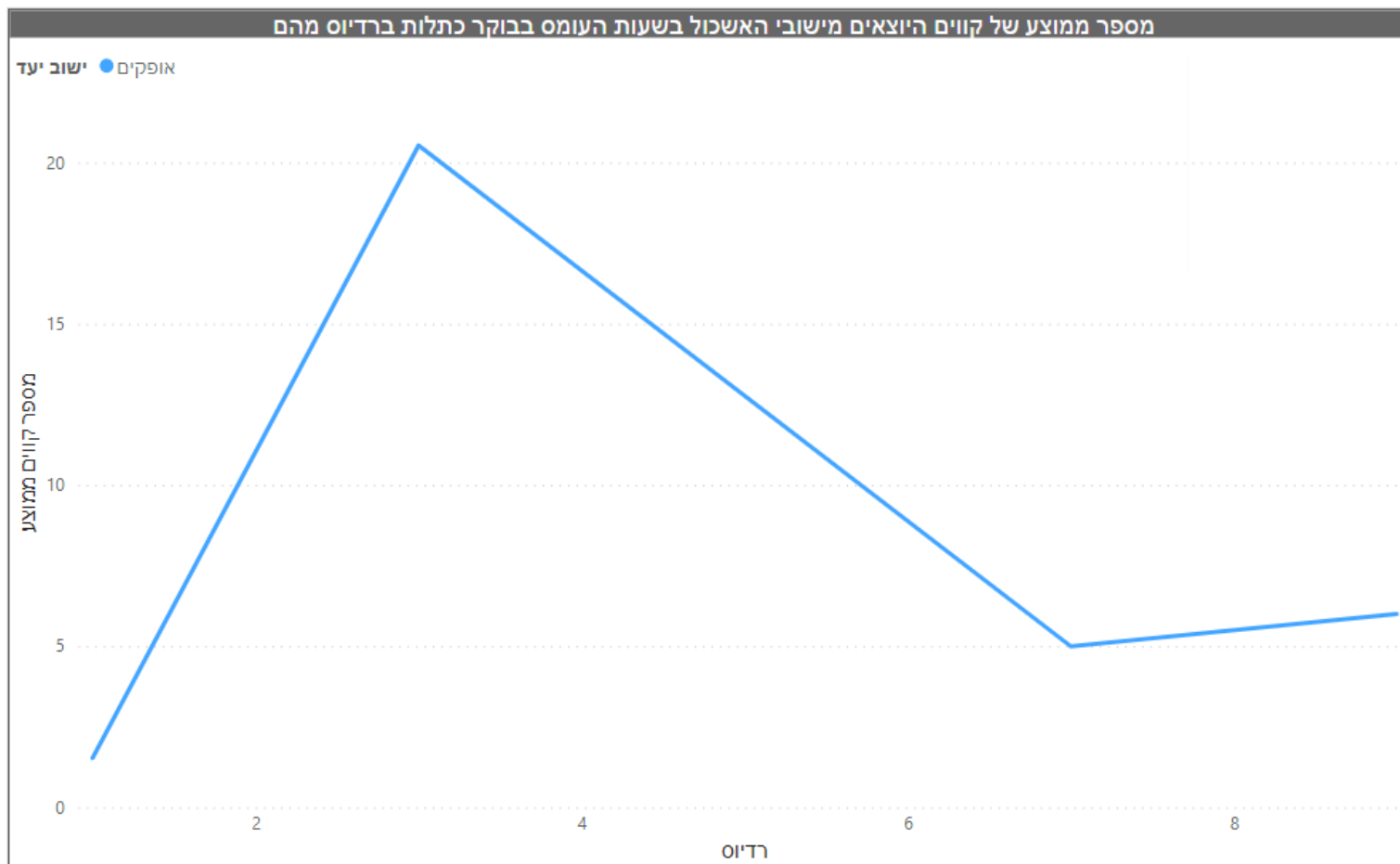


**מחקר השטח,
ראיונות עומק עם
תושבים,
ראיונות בשטח
ותיעוד צמתיים.**

ה"ק"מ האחרון והראשון", הם החוליה החלשה בשרשרת

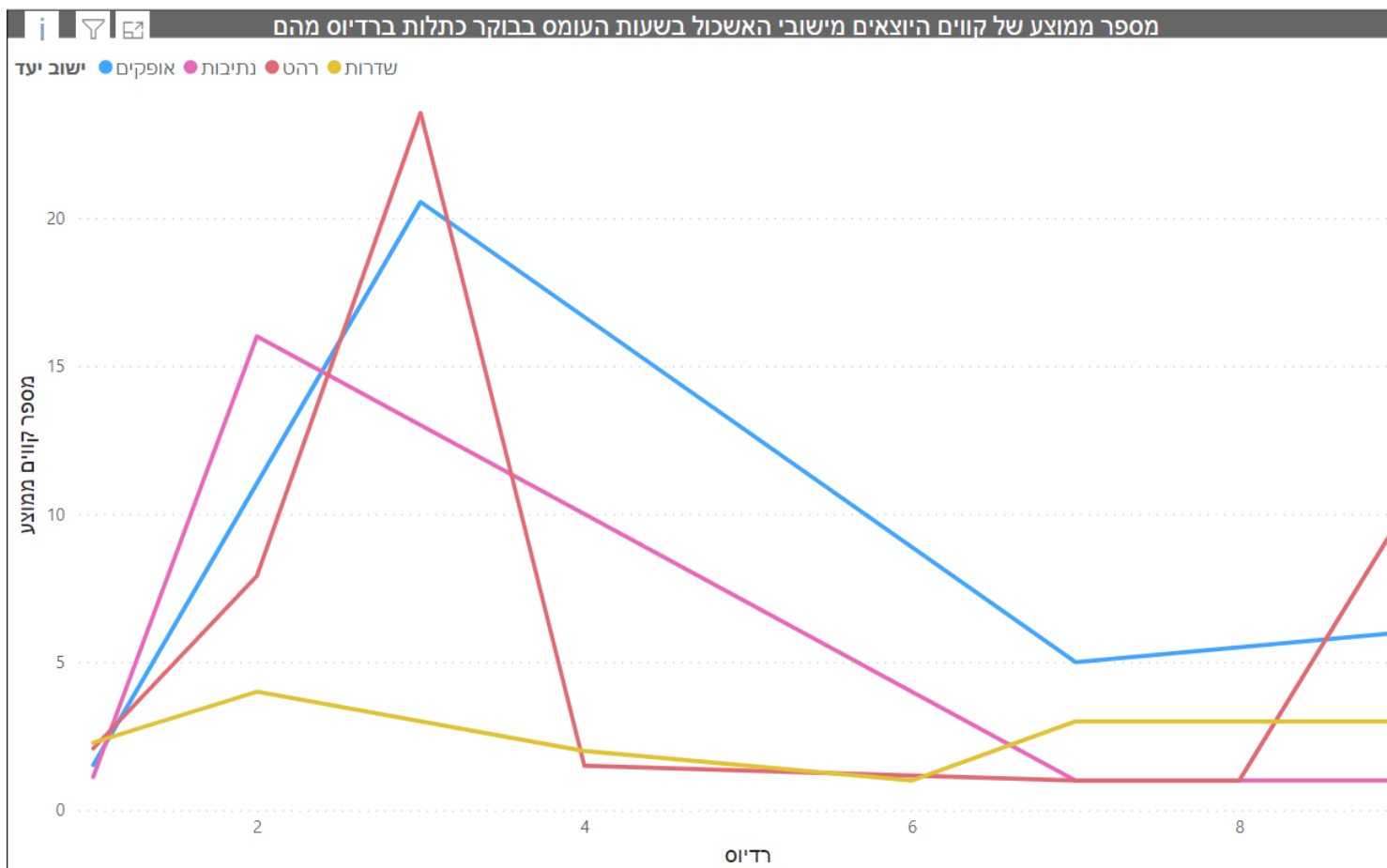


ה"ק"מ האחרון והראשון", הם החוליה החלשה בשרשרת



ע"פ נתוני משרד התחבורה לקווים ותחנות באשכול בשיתוף עם אוניברסיטת בר אילן

ה"ק"מ האחרון והראשון", הם החוליה החלשה בשרשרת



ע"פ נתוני משרד התחבורה לקווים ותחנות באשכול בשיתוף עם אוניברסיטת בר אילן



דו גלגלי? יס פליז

התחבורה הציבורית, התשתיות ונתיבי הנסיעה לא מספיק מותאמים לכלים דו גלגליים.

תשתית כוללת: שביל אופניים ייעודי, מקום העמסה באוטובוס וברכבת, נוח וקל. חנייה בטוחה, ושמורה – שקט נפשי. אפשרות של חצית כבישים וצמתים.

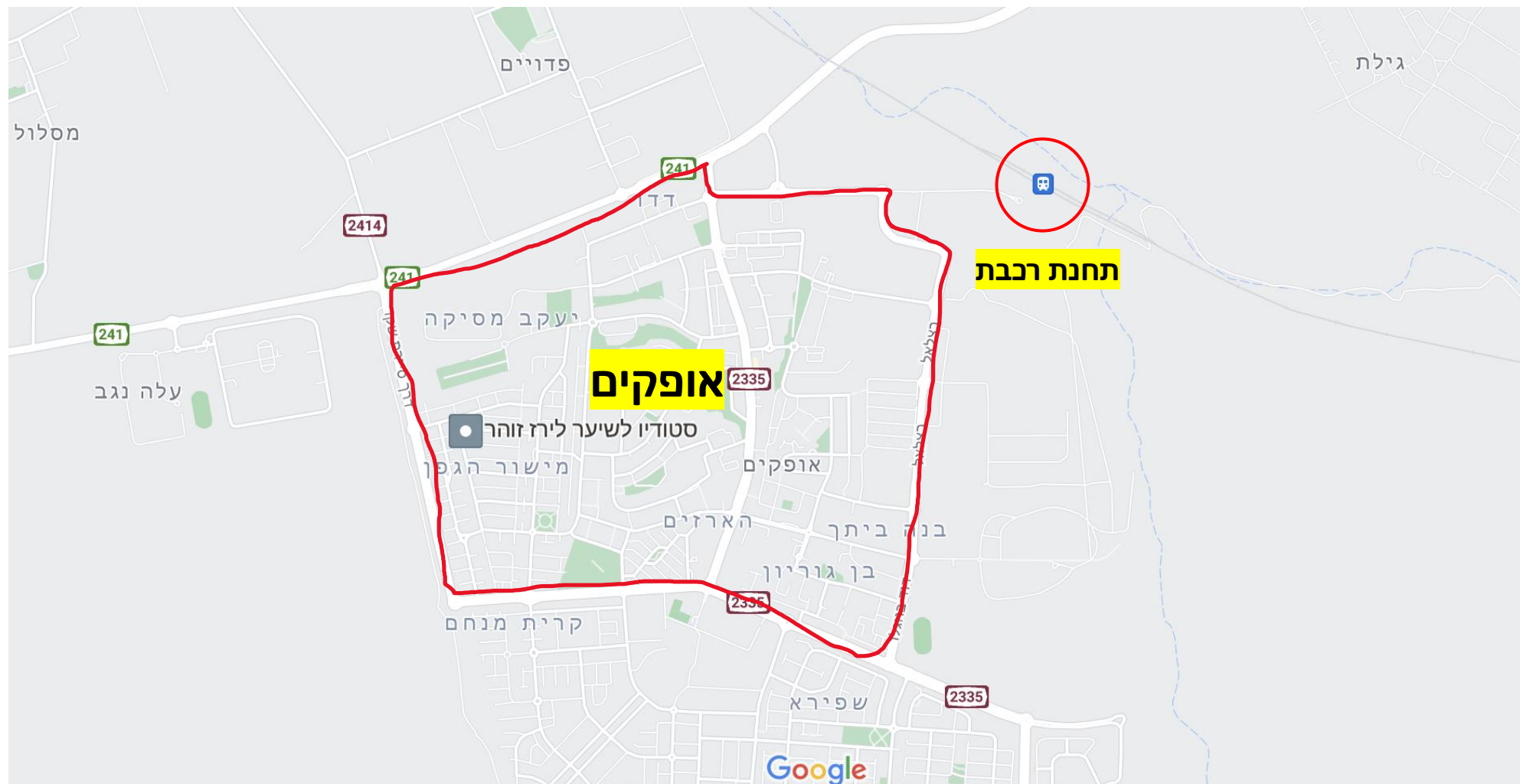
"אני לא משתמש באופניים או קורקינט כי זה לא נוח באוטובוס וברכבת"

"צריך להתאים את הקורונות והאוטובוסים לאופניים, קורקינטים ומזוודות"

הרכבת היא פריפריאלית

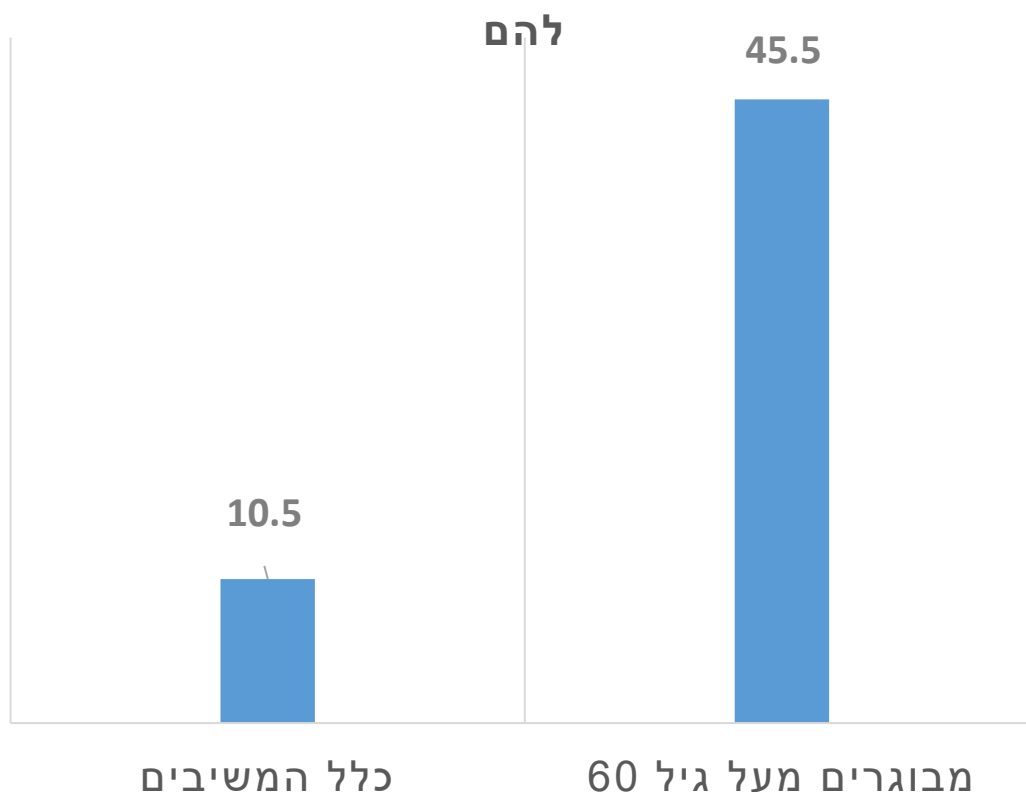


הרכבת היא פריפריאלית



הידעתם? יש מידע אבל עדיין לא כולם יודעים

תושבים שצינו שמידע על תחבורה חסר



אפליקציות לתכנון נסיעה הן קריטיות
להתניידות יעילה במרחב,
אך לא מונגשות לכולם

"אני עדיין מתייעצת עם הנהגים ונוסעים על דרכי הגעה"

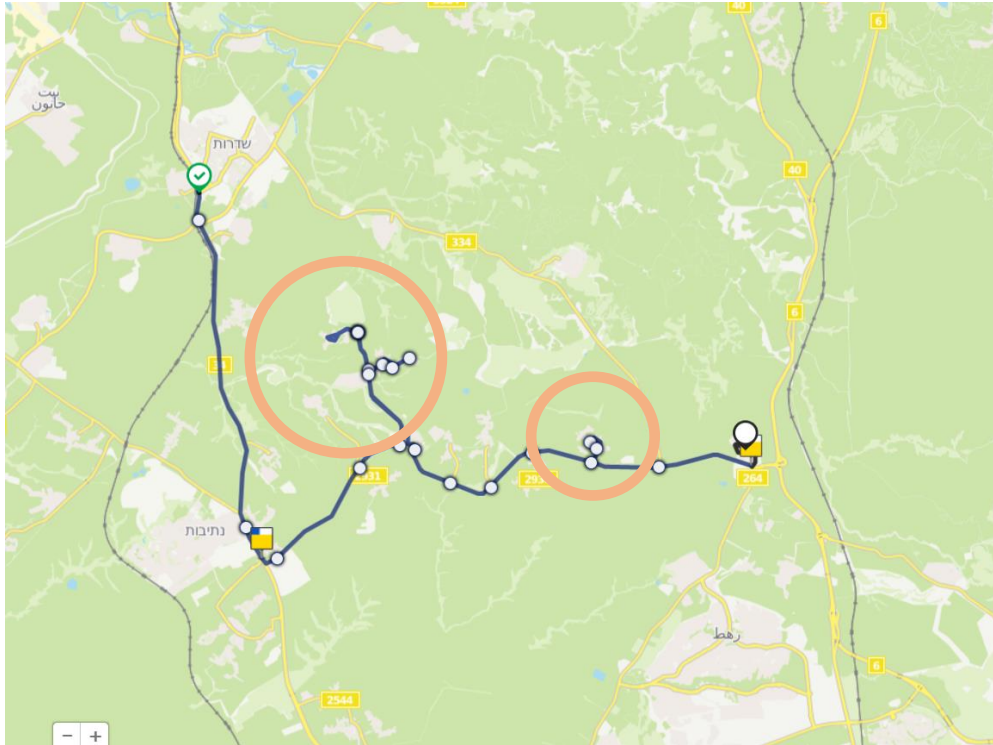
"יירוט קווי תחבורה"

בגלל **תדירות נמוכה** וחוסר סנכרון בין אמצעי התחבורה אם מפספסים נסיעה מסוימת נתקעים להרבה זמן בלי אלטרנטיבה.
לכן תושבים לוקחים מקדמי ביטחון גדולים וחוששים לפספס קו בשעה ספציפית.
מכיוון שהזמן הוא המשאב הכי חשוב לתושב, זו סיבה לכאב.

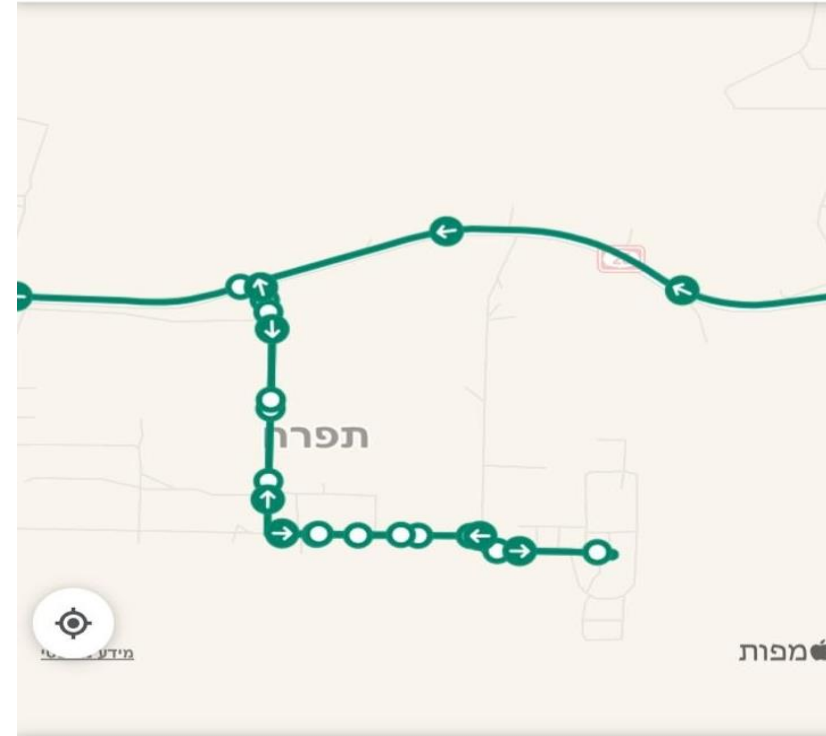
**"לפעמים נאלצתי לדחות נסיעה לנתיבות ליום אחר בגלל תדירות נמוכה וזמן יקר שהולך לאיבוד,
ונסעתי רק שהיה לי טרמפ שיחזיר אותי"**

"אם אתה לא מירט את הקו הרלוונטי, אין סיכוי להגיע ליעד בזמן"

בין שתי נקודות (לא) עובר קו ישר וקצר...



19 תחנות מבית קמה לשדרות, דרך
נתיבות

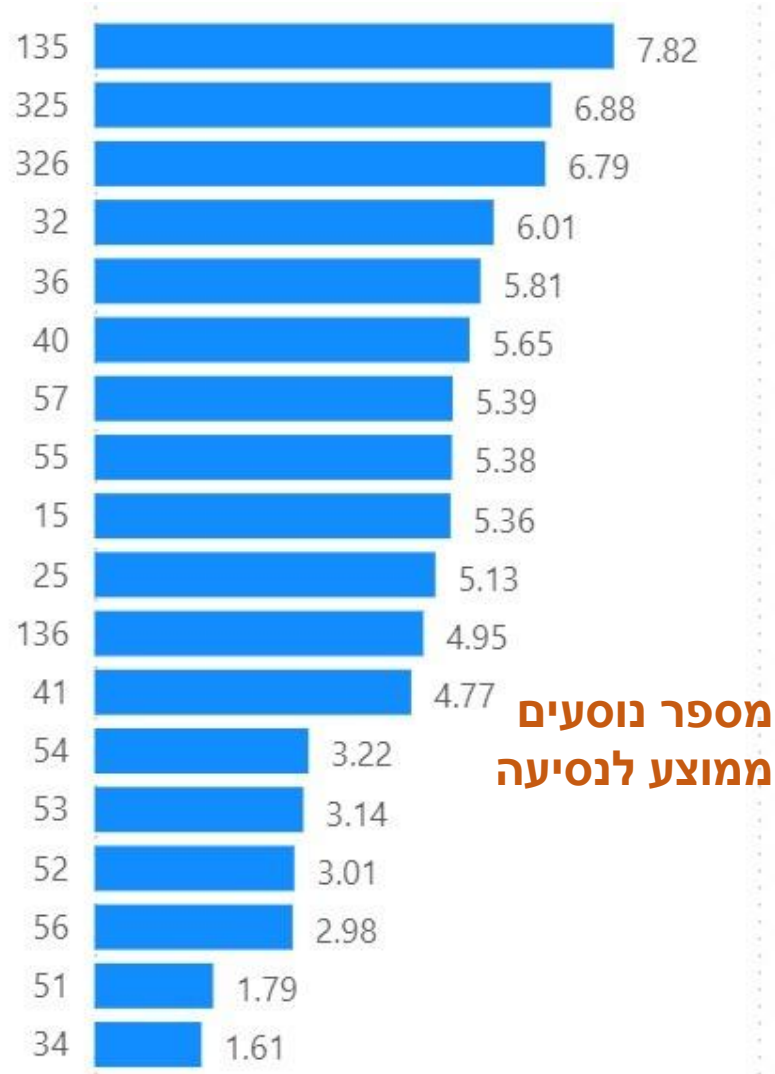


13 תחנות בתוך תפרו בדרך
לאופקים

קווי רפאים הם משאב מבוזבז, והזדמנות פז...

מספר נוסעים ממוצע לנסיעה בקו,
ע"פ נתונים מרב-קו.
(10-14 קוים).

מספר קו
האוטובוס



מספר נוסעים
ממוצע לנסיעה

מה זה עוגן תחבורתי איכותי?



- מה הופך עוגן לאיכותי?
- תדירות וכמות גדולה של קווים ליעדים שונים עוברים בו.
 - מידע אמין.
 - חניה.
 - תחושת ביטחון ובטיחות.
 - מרכז פעילות, עבודה, מסחר ועוד...

הצמתים מתוכננים למכוניות ולא לאנשים

נראה שהצרכים של הולכי רגל לא נלקחו בחשבון עד לכדי סכנת חיים



תחנות האוטובוס הן נקודות שהייה ולא מעבר ולא מעוצבות ככאלה

בגלל התדירות הנמוכה וחוסר הסנכרון תושבים נאלצים להמתין זמן ממושך בתחנות, והן אינן מותאמות ונעימות לשהיה ממושכת.



- "מי שתכנן והציב את התחנות כנראה שלא השתמש באוטובס בחיים"

- "בתור נהג אוטובוס אני לפעמים מרחם על אנשים בתחנות בחום או בגשם"

קל להרוס קשה לבנות.

תפיסה שלילית של תחבצ יכולה להיות חסם לשימוש.

"אני עם אוטובוסים סיימתי" (עברה לרכב פרטי)

"אצלנו מי שמשתמש בתחב"צ זה ביטוח לאומי, אלמנות וגרושות" תושב רהט.

"מי שאין לו רכב במושב הוא מסכן" (מושבניקית).

"אוטובוסים מבחינתי זה אמצעי תחבורה לא יעיל ולא אמין"

אני נוסע רק עם מי שאני מכיר

תחבורה שיתופית היא פתרון קיים לבעית הקישוריות ובפרט ל"קמ הראשון והאחרון", אך עדיין יש הרבה חסמים לשימוש בו.

"בטרמפים אני משתמש רק כשאני תקוע, הטרמפים זה לא פיתרון שניתן לסמוך עליו"

"לא אעלה לרכב של מישהו שאני לא מכירה"

"אני לא אוהב להתחבר עם אנשים אבל אם מישהו היה עובד איתי באותו מקום לא היה אכפת לי לקחת אותו"

האתגר: שיפור זמני ההתניידות בין הבית לעוגן התחבורתי הקרוב.

אזורי הזדמנות:

1. כיצד נוכל להפוך את העוגנים לאיכותיים יותר? קישוריות, מידע אמין, חניה ותחושת ביטחון ובטיחות.
2. כיצד נוכל לצמצם את הכניסות של קווי האוטובוס ליישובים? במטרה לקצר את זמני הנסיעה שלהם מבלי לפגוע באיכות הניידות של התושבים.
3. כיצד נוכל לאפשר לתושבים להגיע לעוגן התחבורתי הקרוב ברכב דו גלגלי?
4. כיצד נוכל להפוך תחבורה שיתופית/טרמפים לכלי משלים נגיש אמין ובטוח, עבור ההתניידות?
5. כיצד נוכל לייצר מענה ספונטני בזמן אמת לביקוש? במקום או בנוסף לתחבורה הציבורית המסורתית.

Mindset תחבורה

- כל מחקרי הכלכלה ההתנהגותית הראו שבני אדם הם יצורים שמעדיפים להשקיע כמה שפחות זמן ואנרגיה מנטלית בתכנון לכן אנחנו כול כך אוהבים ברירות מחדל שלא צריך לחשוב עליהן. אותו הדבר בתח"צ ככל שהנסיעה תהיה דומה לנסיעה אימפולסיבית כך האטרקטיביות שלה תגדל. כלומר עלינו להגדיל זמינות, קישוריות ולעבוד ברשת גם עם אופניים.
- לנסוע ברכב זה כמו לעשות קניה אימפולסיבית, אתה פשוט נכנס לרכב ונוסע ובסוף אתה מתעצבן בגלל הפקקים והחניה.
- תכנון הנסיעה בתח"צ הוא מייגע כי אין זמינות וקישוריות, היום אתם תעדיפו את הרכב (אם יש לכם).

שאל אמסטרדםסקי – פרשן
כלכלי בכיר

הצמתים מתוכננים למכוניות ולא.נשים



נראה שהצרכים של הולכי.ות רגל לא
נלקחו בחשבון עד לכדי סכנת חיים



סדנת רעיונאות לפיתוח פתרונות

סיעור מוחות מובנה של מגוון בעלי עניין, מומחים, עובדי רשויות, משרדי ממשלה ותושבים כדי לחשוב על פתרונות לתובנות המחקר

האתגר: שיפור זמני ההתניידות בין הבית לעוגן התחבורתי הקרוב

תכנית העבודה המוצעת על בסיס תהליך העבודה שבוצע באשכול:

- **הפיכת עוגנים התחבורתיים לאיכותיים יותר** - קישוריות, מידע אמין, חניה ותחושת ביטחון ובטיחות.
- **התאמת קווי התחבורה הציבורית באשכול לשני עקרונות מרכזיים:**
 - ביטול הכניסות ליישובים של קווי האוטובוס הנעים בצירים הראשיים
 - יצירת הזנות מהיישובים לצירים הראשיים
- **התאמת תשתיות להגעת נוסעים.ות לעוגן התחבורתי הקרוב ברכב דו גלגלי**
- **הפיכת תחבורה שיתופית / טרמפים לכלי משלים** נגיש אמין ובטוח
- **קידום כלים למענה ספונטני** בזמן אמת לביקוש
- **מסגרת ארגונית משותפת למשרד התחבורה והאשכול** לקידום התכנית
- **מינוי מתכלל.ת תחבורה באשכול** לשיפור תיאום מיזמים חוצי רשויות בראיה ארצית.

