



The Lester and Sally Entint Faculty of Humanities

Transport Research Unit

Department of Geography and Human Environment

אוניברסיטת תל-אביב
TEL AVIV UNIVERSITY 

בחינת ההשפעות של היעדר תחבורה ציבורית בשבת על תושבי תל אביב-יפו

פברואר 2015

רן שוחמי

במסגרת סמינר "ניידות ותחבורה בעידן של אתגרים"
בהנחיית ד"ר משה גבעוני. שנה"ל תשע"ד

נושא המחקר

רקע תיאורטי

מתודולוגיה

ניתוח הנתונים ומסקנות



נושא המחקר

- בחינת ההשפעות על תושבי העיר
 - הרגלי נסיעה
 - "ויתור" על פעילויות
 - ביקוש והשפעות עתידיות
 - הרגלי נסיעה (בעלי רכב בלבד)
- מקרה ייחודי לישראל
 - אין מחקרים רבים בנושא
- מדובר בסוגיה פוליטית-דתית
 - יש מקום למחקר חברתי בנושא



רקע תיאורטי

- "תכונות" תחבורה ציבורית
 - אמינות השירות
 - נגישות
 - שירות לקוי מעודד מעבר לרכב פרטי
 - נוסעי תחבורה ציבורית: נוער, קשישים, אוכלוסיות חלשות
- מדיניות ציבורית
- מושגים חברתיים
 - הדרה
 - נגישות
 - שוויוניות



מתודולוגיה – כלי המחקר

- 3 ראיונות עומק

- ביצוע תצפיות בשבת

- לאורך צירי קווי מוניות השירות (4,5,16,66)

- שאלון

- מעל 30 שאלות (חלקן פתוחות)

- 325 משיבים

- התמקדות באחזקת רכב ודת

- סקר אינטרנטי ברובו, אך גם "ברחוב" (10%)



מתודולוגיה – אוכלוסיית המחקר (325)

79% חילונים, 18% דתיים ומסורתיים

דת

52% גברים (169), 48% נשים (156)

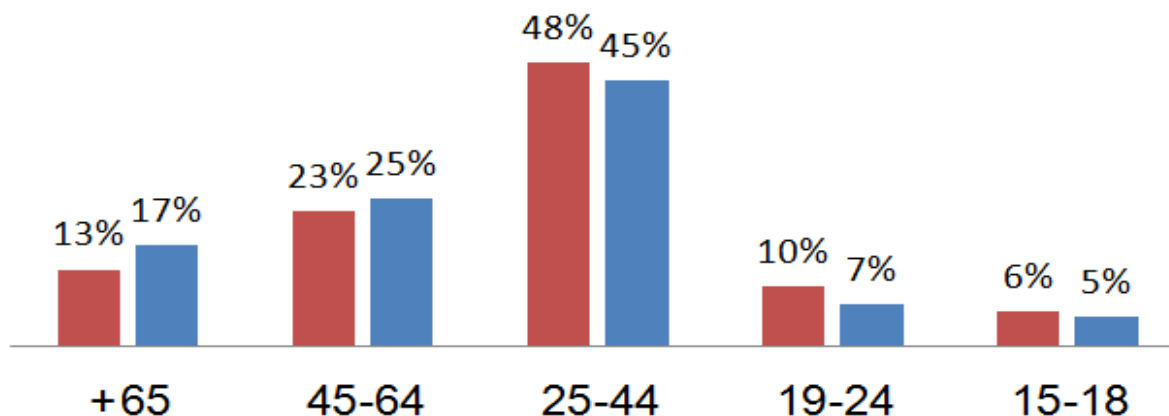
מין

51% בעלי רכב (165), 49% לא בעלי רכב (160)

בעלות רכב

■ אוכלוסיית ת"א (מעל גיל 15) ■ אוכלוסיית המחקר

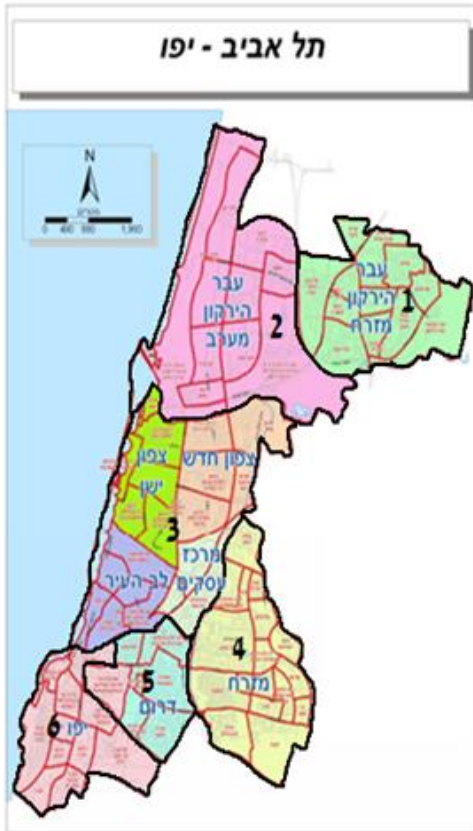
גיל



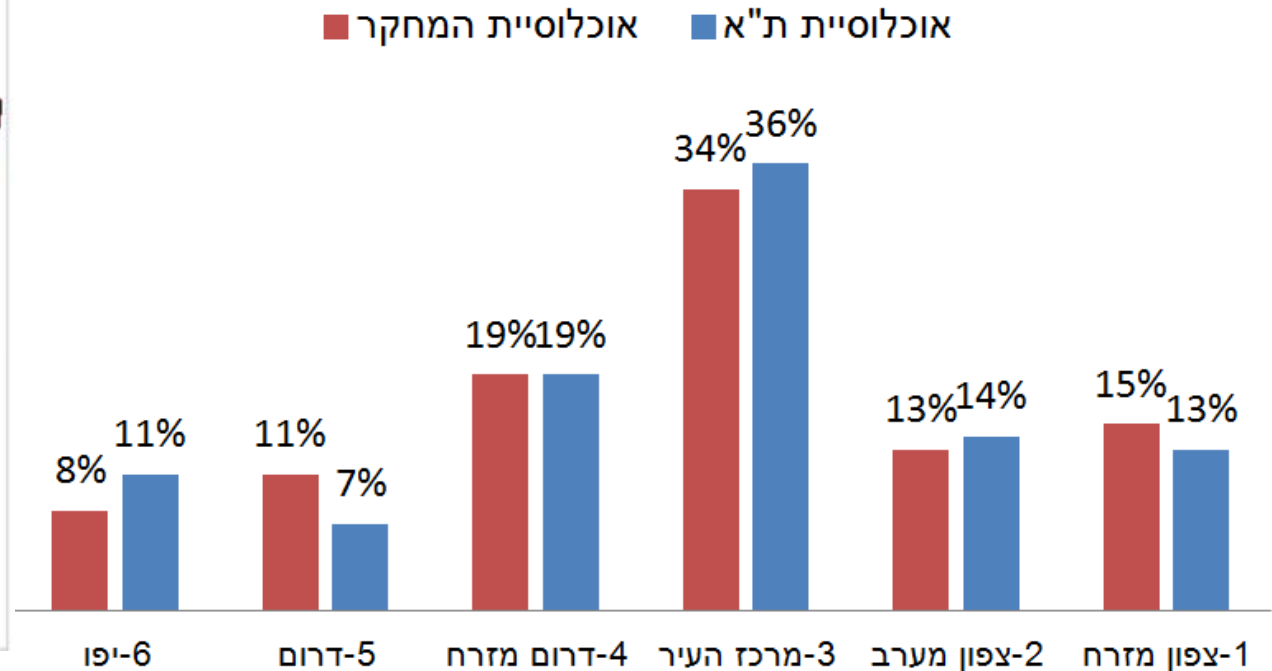
השוואת התפלגות גילאים בין אוכלוסיית המחקר לבין אוכלוסיית ת"א-יפו מעל גיל 15 (שנתון סטטיסטי 2010)



מתודולוגיה – אוכלוסיית המחקר (325)



חלוקה גיאוגרפית



ניתוח הנתונים

הרגלי נסיעה

ויתור על פעילויות

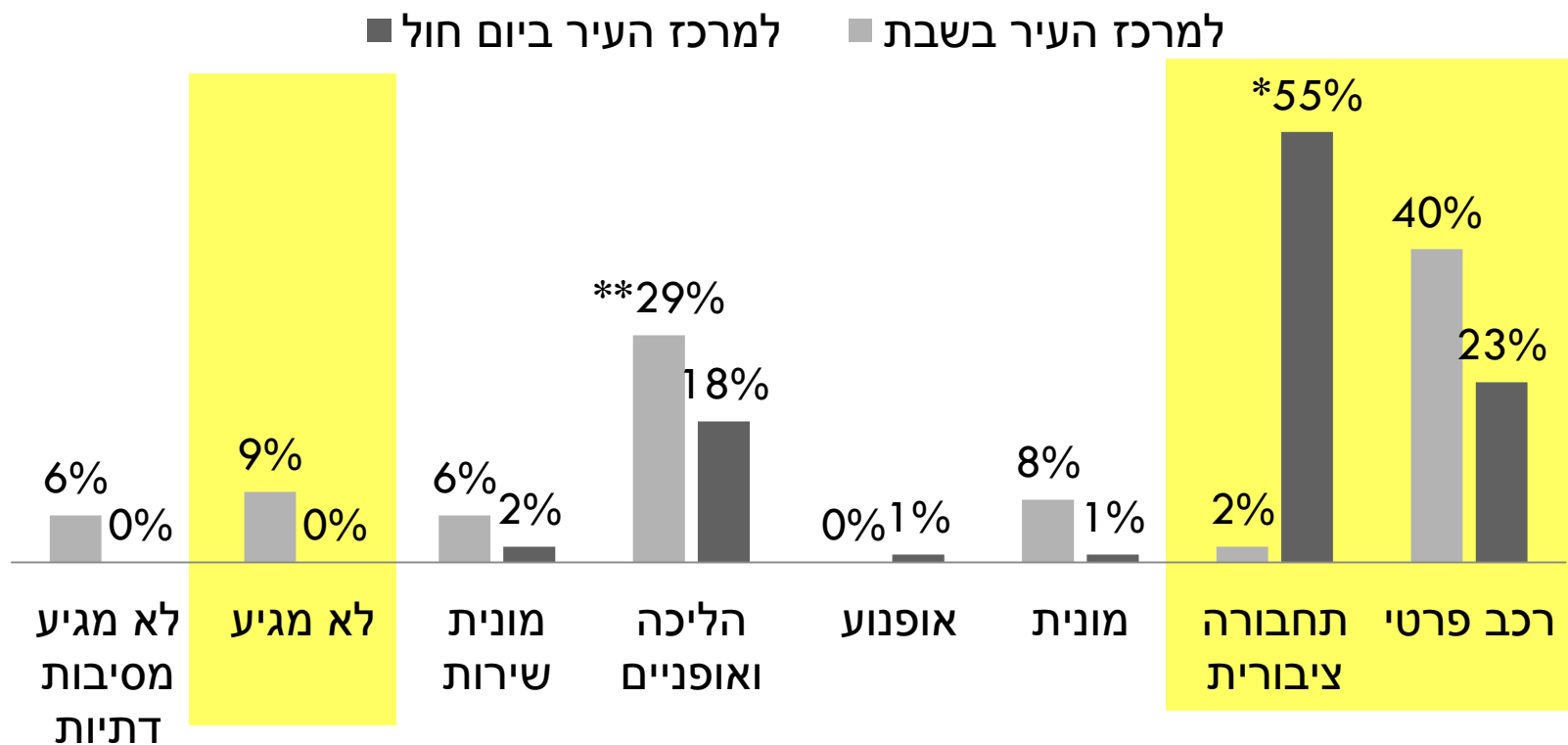
ביקוש והשפעה עתידית

הרגלי נסיעה (בעלי רכב)



ניתוח הנתונים – הרגלי נסיעה

אמצעי הגעה עיקרי למרכז העיר ביום חול (כולל שישי בבוקר) ושבת



*כ-31% (58) הינם בעלי רכב פרטי, מחציתם לא גרים במרכז העיר
 ** כמחצית מהעלייה ב-11% היא של תושבי מרכז העיר.



ניתוח הנתונים – ביצוע פעילויות

- 95% (117) מהחילונים ללא רכב (124) ויתרו על פעילות
- 37% (61) מבעלי הרכב (165) ויתרו על פעילות
- 68% (130) מהמוותרים (192) על פעילות ויתרו על פעילות לפחות פעמיים בחודש



ניתוח הנתונים – הנפגעים העיקריים

- **אנשים ללא רכב, בעלי רכב (כולל משקי בית עם רכב אחד)**

"קשה להגיע לים בשבת – אין איפה לחנות"; "לא נוסעים למוזיאונים בחיפה, י-ם, רחובות"
"אני ובעלי חולקים רכב... בשבתות הוא לעיתים עובד בבית החולים ונוסע ברכב... אני
נשאר מרותקת לבית ונאלצת לוותר על מפגשים וארוחות..."

- **עובדים שנאלצים לעבוד בשבת**

"אני מסיים לעבוד בשישי מאוחר, ולא מספיק לאוטובוס האחרון להורים, או שצריך לעבוד
בשבת ולא יכול לנסוע לארוחת ערב – כי אין איך לחזור למשמרת..."

- **בני נוער**

"מהבנות שלי בגיל תיכון וחטיבה נמנעת אפשרות פעילות ותנועה עצמאית... נאלצת להסיע
אותן או שאין פעילות"

- **קשישים**

"אין לי חופש תנועה. אני לא יכולה לבקרה את הנכדים"



ניתוח הנתונים – מהי הפגיעה?

• תחושת "עוצר" ופגיעה קריטית בחופש התנועה

"פחות או יותר "עוצר" משישי אחה"צ עד יום ראשון"
"כבר שנים שלא הייתי בארוחת ערב שבת עם הוריי המתגוררים בירושלים..."
"רוב השבתות נשארים בבית מחוסר ברירה כי מוניות יקרות ואין לנו רכב להגיע..."

• חוסר ודאות ואי יכולת לתכנן לו"ז

"גם כשיש תחבורה לכיוון אחד, אני מפחד להתרחק ומוותר על הנסיעה כי לא בטוח שאוכל לחזור"
"אי אפשר להסתמך על מוניות שירות, אין לדעת מתי היא תגיע, אם היא תגיע או מתי תעלה עליה. בגלל זה אי אפשר להסתמך עליהן – זה לא אמין ולא רציני".

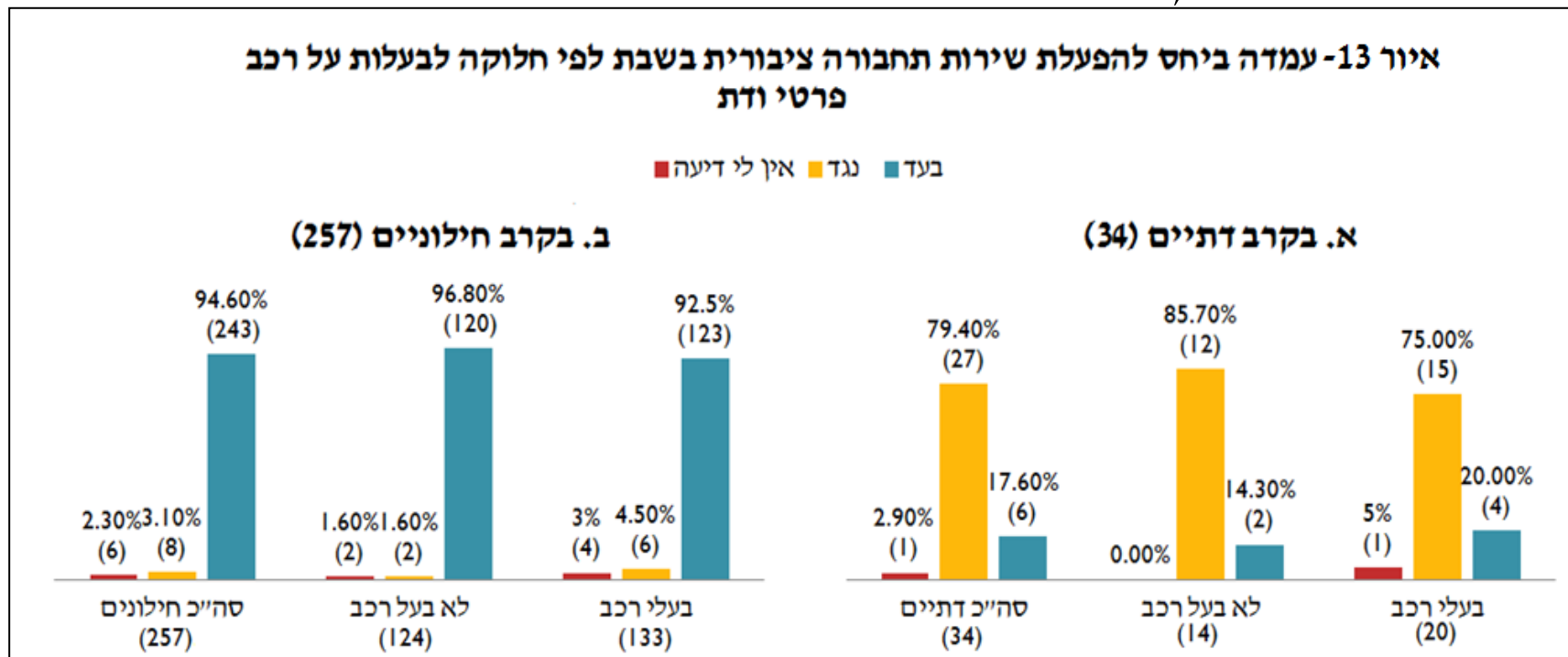
• תלותיות, "התנגשות חברתית" ונטל כלכלי

"הרבה הרבה טענות ממשפחה שצריכה להסיע אותי ממקום למקום כדי שאוכל להשתתף באירועים בסופי שבוע"
"אינני בעלים של רכב, ואני הופך להיות תלוי בהוריי או בת זוגי לעניין זה"



ניתוח הנתונים – ביקוש עתידי

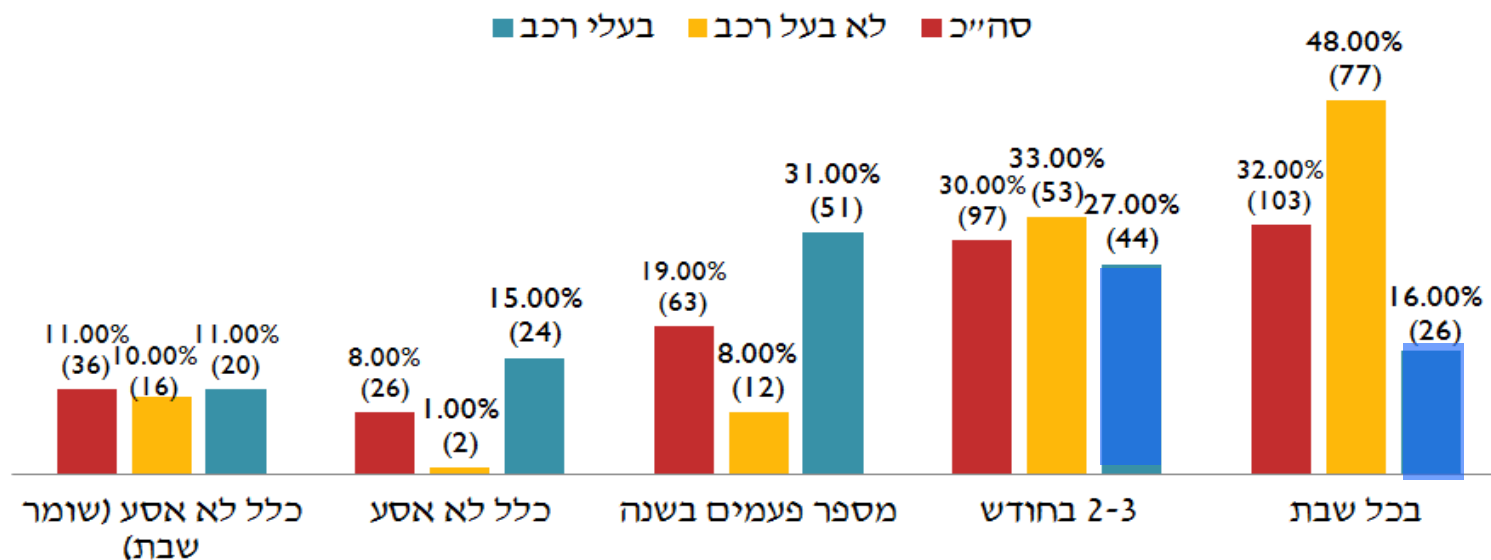
- מדובר בסוגיה דתית-פוליטית בלבד!
- התשובה הכוללת לשאלה "בעד/נגד?" היא תמונת ראי של החלוקה לדת (83% בעד, 14% נגד).



ניתוח הנתונים – ביקוש עתידי

- 43% (70) מבעלי הרכב ישתמשו בשירות לפחות פעם אחת בחודש.
- 81% (130) שלא מחזיקים ברכב (160) ישתמשו בשירות לפחות פעמיים בחודש. 48% ישתמשו בשירות בכל שבת.

בחינת השימוש העתידי בתחבורה ציבורית במידה וזו תופעל בשבת
לפי חלוקה על בעלות על רכב



ניתוח הנתונים – השפעת השירות בעתיד

- פתרון תחושת "עוצר" וחופש תנועה מובטח

"לא להיות במעצר בית ביום היחיד בשבוע שאני לא עובד"
"אהיה אדון לעצמי ולא תלוי בחסדי טרמפים וגחמות של נהגי מוניות שירות";
"אפסיק להיות אסיר בתוך שכונתי"; "נגישות = חופש"

- ויתור על רכב פרטי

"אוכל לוותר על הרכב-הפרטי בשמחה רבה"
"אני אהיה חופשי ונמכור את האוטו..."
"זה גם יכול לאפשר לנו לוותר על רכב אחד במשפחה"

- חסכון כלכלי וצמצום פערים חברתיים

"חסכון כספי ניכר במוניות"
"אוכל למכור את הרכב, לחסוך המון כסף...ועדיין לצאת לבקר את המשפחה בשבת";
"חיסכון כספי. מרחב אפשרויות מגוון יותר לבילוי"



מסקנות

- נוצרת "בעלות על רכב בכפייה"
- רכישת רכב פרטי בכדי לפתור את בעיית הנגישות בשבת **מעודדת את השימוש בו ביתר ימי השבוע ומונעת מעבר מהרכב אל התחבורה הציבורית**
- המציאות כיום **תורמת ישירות להדרה, אי-שיוויון והגבלת חופש התנועה ויוצרת אפליה**
- כל עוד התחבורה הציבורית מופעלת באופן מוגבל **לא יהיה מעבר מסיבי של נוסעים לתחבורה הציבורית (בעיית אמינות בשירות)**
- **את הנעשה אין להשיב** – מעבר מרכב לתחבורה ציבורית קשה
- הביקוש לתחבורה ציבורית בשבת בקרב תושבי העיר גדול **והפעלת השירות תשפר משמעותית את אמינות השירות גם באמצע השבוע ותוביל לזינוק על רכב פרטי מרצון (25% מבעלי הרכב ישקלו לזנוק על הרכב).**





תודה רבה על הקשבה!

ran8586@gmail.com