



# מפתחות לתכנון מיטבי - מצפה רמון





# מדדים לשגשוג עירוני ואיכות חיים



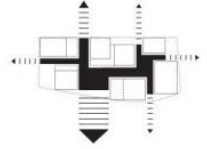
## מטרת העבודה :

הצגת כלים ומדדים לשגשוג עירוני ואיכות חיים בישובים העירוניים בנגב תוך ניתוח ובחינה של המצב הקיים אל מול הקריטריונים של איכות חיים עירונית על פי עקרונות הליבה של מסמך המדיניות "ישראל עירונית 2050" של מרחב הזמין באתר העמותה.

## דרך העבודה :

1. הגדרת המדדים לשגשוג עירוני - Defining a prosperous city , בחירה של 5 ערכי הליבה של העירוניות מתוך עשר הכלים ומסמך המדיניות ישראל עירונית 2050 ליצירת ערים משגשגות.
2. ניתוח של הישובים העירוניים במרחב ביחס לחמשת המדדים שנבחרו ובהשוואה לעבודות מחקר שנעשו בעולם : צפיפות ושימוש יעיל בקרקע הרשת העירונית מגוון אמצעי תחבורה בעיר (תחבורה ציבורית אופניים ורכב פרטי) חיזוק מרכז העיר מגוון הזדמנויות כלכליות (בדיקת הכלכלה המקומית)
3. מסמך מסכם לכל ישוב שיציג את מצבו של הישוב ביחס לאינדקס "מדד השגשוג ואיכות החיים" הצגת מצבו של כל ישוב בהתאם למדד, מהן החוזקות והחולשות, ובהתאם לכך מהן ההצעות לכיוונים אותם צריך לחזק או המיזמים שרצוי לקדם בכדי להביא את הישוב לחיזוק ושינוי.

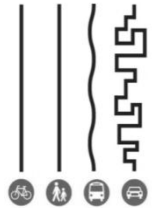
צפיפות ושימוש יעיל בקרקע



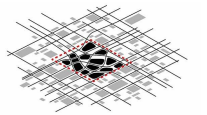
רשת רציפה וצפופה של רחובות



מגוון של אפשרויות תחבורה



חיזוק מרכז העיר

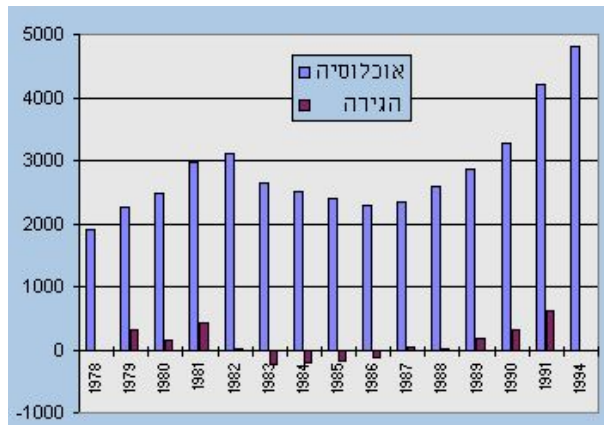


מגוון הזדמנויות כלכליות





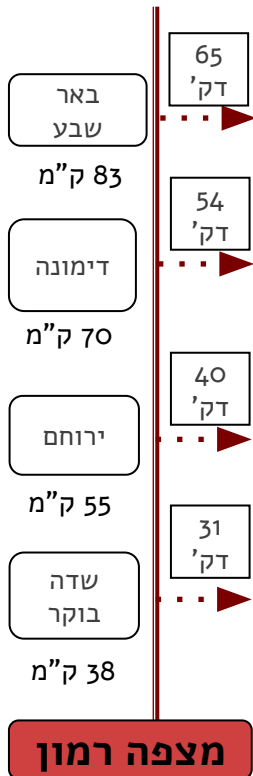
- הוקמה בשנת 1951, כמחנה עבודה לפועלים שסללו את הדרך לאילת.
- הוכרזה כמועצה מקומית בשנת 1964.
- שוכנת במרכז הר הנגב על שפת מכתש רמון.
- תחום שיפוט – כ 70,000 דונם.
- הנקודה הדרומית ביותר בארץ שמקבלת מים מהמוביל הארצי- והכנרת.
- אוכלוסיית הישוב מבודרת וכוללת את הוותיקים - הכורים ממרוקו, קהילת הכושים העבריים, אנשי קבע שונים, עולים מחבר העמים (שנות ה-90) וקבוצת אוכלוסייה שבאה ועוזבת (אנשים המגיעים בעקבות ההשראה המדברית, עם יוזמות יצירתיות עסקיות, ביניהם אמנים שונים, אך עוזבים במהלך השנים).
- לפי נתוני הלמ"ס מתגוררים במצפה 4,998 תושבים (2015).
- האוכלוסייה גדלה בקצב גידול שנתי של 0.2% - (עד דצמבר 2015).
- העיר מדורגת 4 מתוך 10, בדירוג החברתי-כלכלי (2014, הלמ"ס).



גרף התפתחות האוכלוסייה



# מצפה רמון - העיר במרחב





# מצפה רמון – סביבה נופית ותיירות



**גן הפסלים**  
שוכן לאורך שפת המכתש

**חוות האלפקות**  
החוה פתוחה לביקורים ולאירוח

**מצפה רמון**

**תצפיות כוכבים**  
אזור מצפה רמון אידיאלי לצפייה בכוכבים בשל מזג האוויר הבהיר.

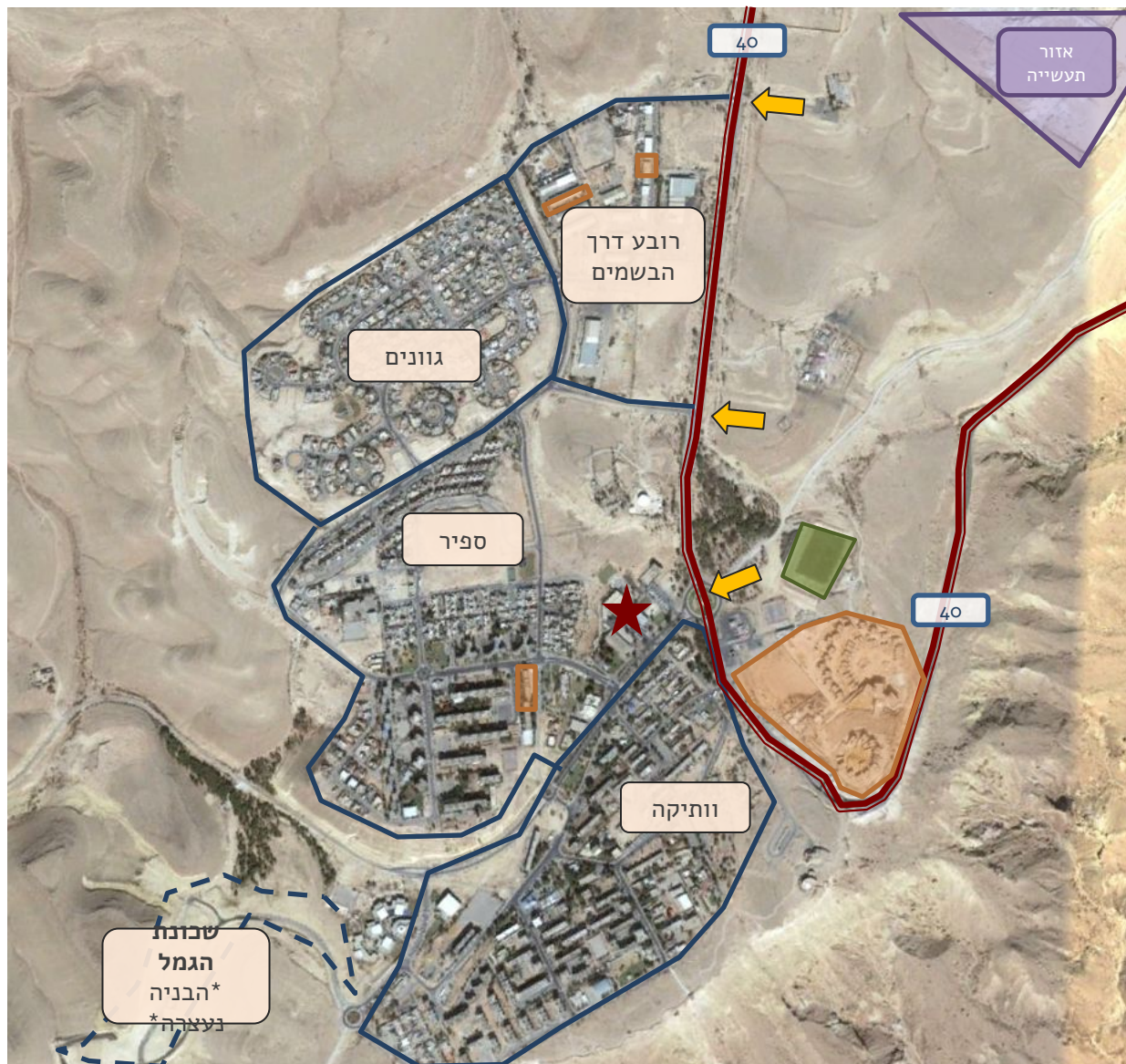
**נקודת יציאה לטרקים**  
ארוכים בנופי הנגב, לדוגמא מזרח רמון

**מכתש רמון**  
שופע טיולים רגליים ואטרקציות לאורך ציר צבעי הרמון.








**תצפית קרני רמון**  
וואתר ההנצחה לאילן רמות ולצוות הקולומביה

**בורות לוץ**  
חניון לילה ויום מוסדר אשר מהווה בסיס לטיולים באזור





## מקרא

- שכונה 
- כניסה 
- גבולות שכונה 
- עירייה 
- מסחר 
- מגרש כדורגל 
- תיירות 

# מצפה רמון - ייעודי קרקע מצב קיים

במרחב הבנוי כיום 5,000 תושבים



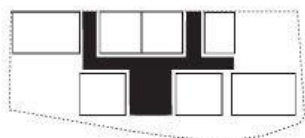
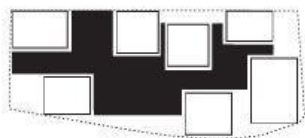
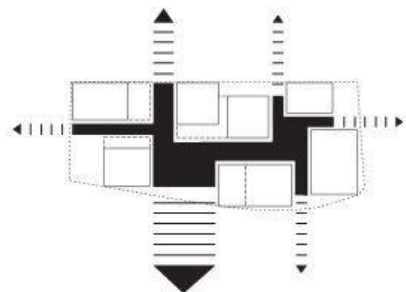
שטח בתכנון - שכונות  
מגורים



גבולות שטח בהליך תכנון  
מועצה מקומית

199/בח/27	שכונת הגמל נעצרה הבניה
סה"כ שטח	331 דונם
יחידות דיור	524

בית ספר שדה  
בית ספר  
שדה הר נגב



צפיפות עירונית וציבורית היא מרכיב הכרחי של עירוניות טובה  
 המאפשרת לספק:

- שירותים איכותיים לתושבים
- תחבורה ציבורית איכותית
- ליצור את ההזדמנויות להצלחת של מסחר ברחובות ברחובות מרכז העיר
- לאפשר לאנשים לספק את צרכי היומיום שלהם במרחק הליכה מבייתם.

צפיפות עירונית מאפשרת רחובות עירוניים תוססים מיצוי הזדמנויות הכלכליות, החברתיות והתרבותיות אשר אליהן אנשים נמשכים. מתחת לצפיפות מינימאלית לא יכולה להתקיים עיר אלא פרבר התלוי ברכב הפרטי.

יש להימנע מהפיתוי של הרחבת העיר כדי לתת מענה לביקוש למגורים ותעסוקה תוך ניצול קרקע קיימת שאיננה בשימוש יעיל בתוך העיר.



# צפיפות ושימוש יעיל בקרקע



אזור סטטיסטי	מס תושבים	גודל שטח (קמ"ר)	צפיפות תושבים (לקמ"ר)
ע"פ גבולות שטח בנוי	4,998	3.06	1,597




סה"כ שטח העיר: 3.129 קמ"ר

סה"כ שטח בנוי: 0.4 קמ"ר

אחוז תכסית בנויה משטח העיר: 15% נמוכה מאד

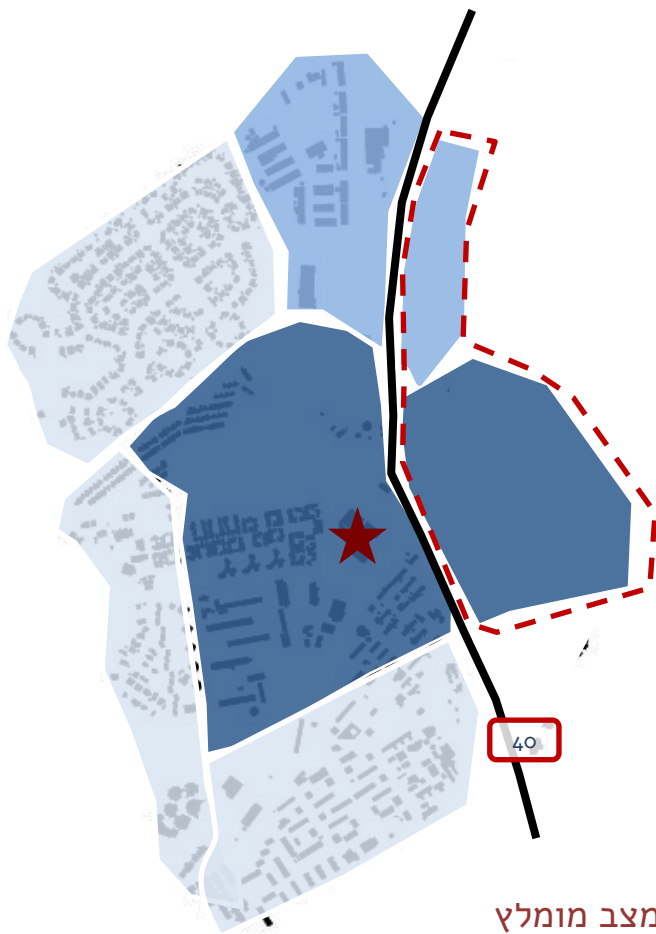
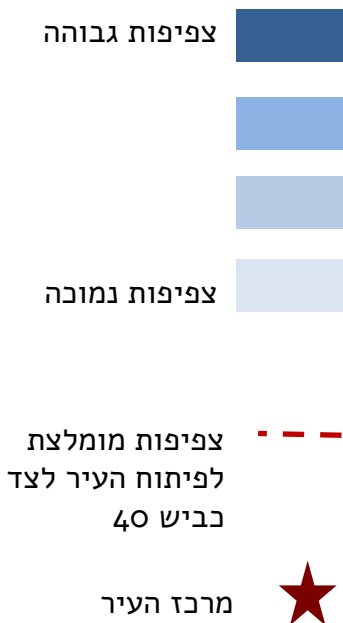
צפיפות עירונית (מספר תושבים לקמ"ר)

מצפה רמון: 1,597 נמוכה מאד

- שטח בנוי למגורים 
- מרכז העיר 
- גבול שטח בנוי 



# צפיפות ושימוש יעיל בקרקע - המלצות



המפה מציגה את מדרג הצפיפויות המומלץ למצפה רמון. הצפיפות הגבוהה ביותר היא במרכז העיר וסביב הדרך המובילה למכתש, כביש 40. צפיפות דלילה יותר בפאתי העיר, בשכונות המרוחקות.



צפיפות עירונית נמוכה: 1,597 תושבים לקמ"ר



מומלץ :

קצב גידול ממוצע של 2% בשנה.

המשמעויות לעיר:

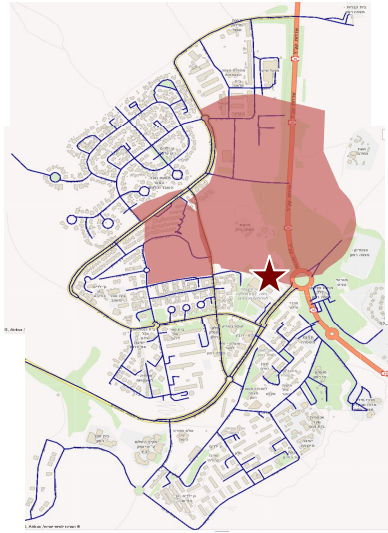
- סה"כ תושבים ב2030: 7,100
- גידול של כ-2000 תושבים



## עסקים כרגיל

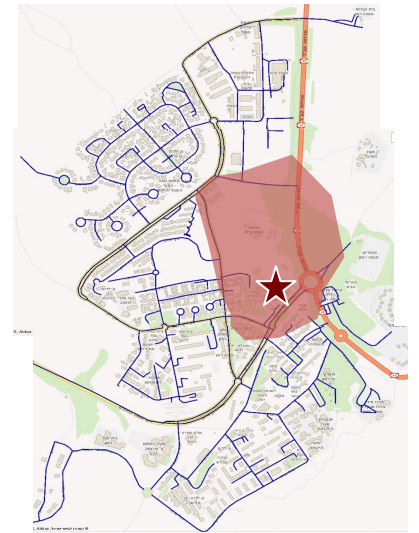
בנית כל יחידות הדיור העתידיות בפאתי העיר, רובן על שטחי מדבר בעלי ערכיות טבע גבוהים וחשובים לייחודיות העיר.

פגיעה בפוטנציאל התחדשות מרכז העיר מצפה רמון והוצאה גבוהה על תשתיות ארוכות, רחוקות מהעיר הקיימת.



## אפשרי

הוספת מגורים במרקם הבנוי הקיים, במרכז העיר ובשכונות הסמוכות הוספת יחידות דיור בדרום רובע הבשמים.



## אידיאלי

תוספת של כל יחידות הדיור במרכז העיר, במרקם הבנוי וסביב כביש 40. ייעול השימוש בקרקע ושמירה על ערכי הטבע הייחודיים באזור. בנוסף, פיתוח תשתיות קצרות המקטינות את ההוצאה העירונית ונתבות את הכסף לטובת שירותים לתושב.



אינדאלי	אפשרי	"עסקים כרגיל"
כל תוספת המגורים המרכז העיר במרקם הבנוי הקיים ומעבר לכביש 40	כל תוספת המגורים במרכז העיר ובשכונות הסמוכות למרכז העיר	בניה של כל יחידות הדיור בפאתי העיר, על השטחים הפתוחים הטבעיים.

מצפה רמון, יישוב מאופיין בסביבה מדברית בעלת ערכי טבע ומזג אוויר יחודיים. הממשק בין המרקם הבנוי לסביבה הטבעית והנוף מעניק איכות חיים אחרת לתושבי המקום המבדילה אותו ממקומות אחרים. על מנת לשמור על עקרונות אלה מומלץ לפתח את העיר מצדי כביש 40, לחיזוק המרכז העירוני ובמקביל שמירה על הקשר של שכונות המגורים לסביבה הטבעית.

- מומלץ לשמור על הקומפקטיות של מצפה רמון ולא לפזר את הבינוי על שטחים פתוחים בפאתי העיר.
- בניית שכונות מגורים סביב כביש 40 והכניסה הדרומית לעיר על מנת ליהנות מהתיירות העוברת וליצר הזדמנויות חדשות ולחיזוק מרכז העיר.
- שימוש יעיל בקרקע במצפה רמון שומר על ערכי הטבע היחודיים בסביבתה.
- בניית שכונות בפאתי העיר דורשת השקעת משאבים רבים בשל תשתיות ארוכות הדורשות פיתוח ותחזוקה. ייעול השימוש בקרקע חוסך במשאבים ומאפשר שימוש בהם לטובת התושב - השקעה בחינוך, תרבות ועוד.

# רשת רציפה וצפופה של רחובות



הרחוב הוא המרחב הציבורי הנפוץ והמרכיב היסודי של העיר. הרחובות משמשים עורקי תנועה ובעיקר מהווים את המקום המשמעותי ביותר למפגש עם אנשים אחרים ויצירת הזדמנויות חברתיות, תרבותיות וכלכליות.

עיר "טובה" היא עיר שבה הרחובות מתוכננים ומתפקדים קודם כל עבור הולכי הרגל. משמע, קישוריות גבוהה במרחקי הליכה קצרים, נגישות מיטבית לתחבורה ציבורית ואפשרויות תנועה נוספות.

מימוש עיקרון זה יתאפשר רק באמצעות:

1. מערך צפוף של רחובות ומעברים הולכי רגל
2. קשר עם המרחב הבנוי: הפניית המבנים והחזיתות לרחוב ויצירת מרחב פתוח ונגיש בין הרחוב למבנים
3. רשת צפופה של רחובות ראשיים.



עפולה

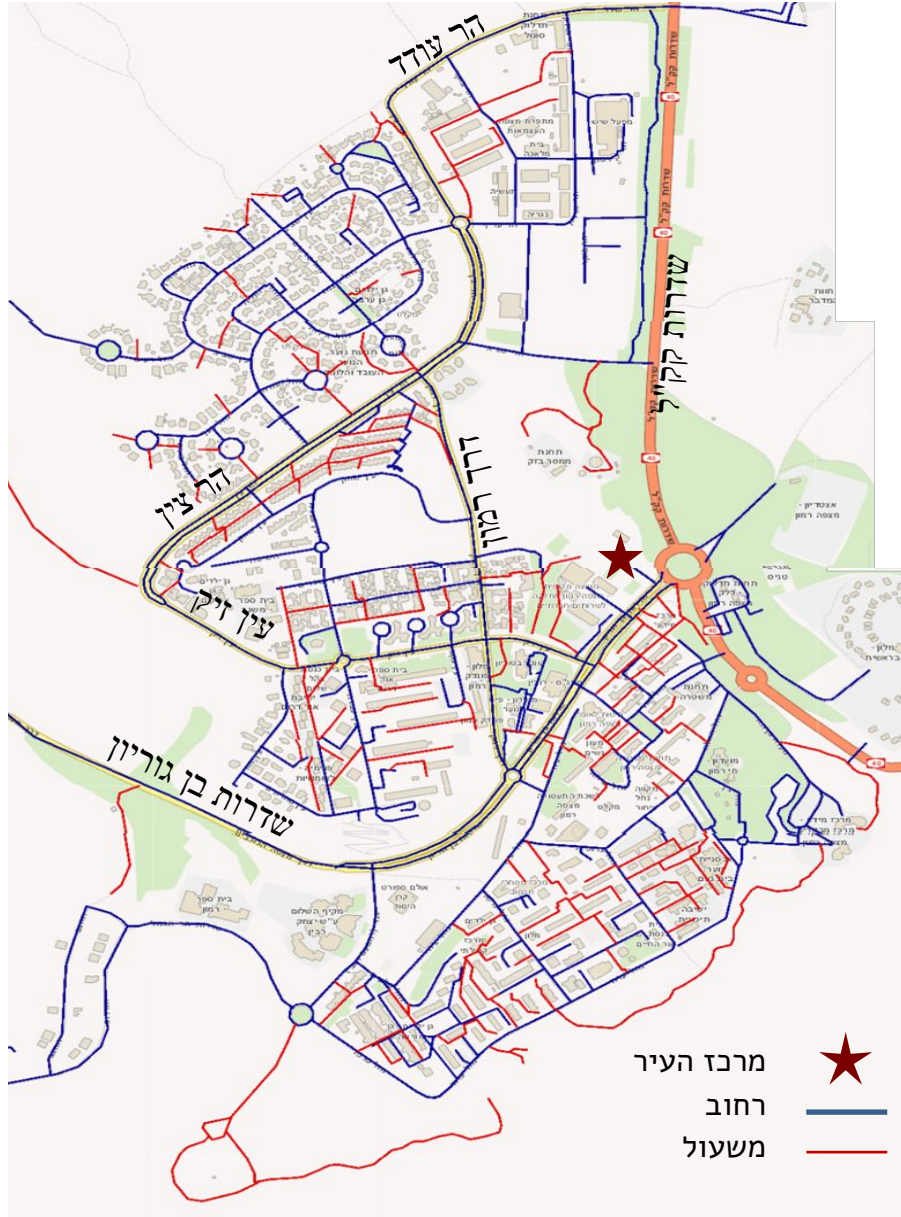


תל-אביב



מצפה רמון





## מצב קיים

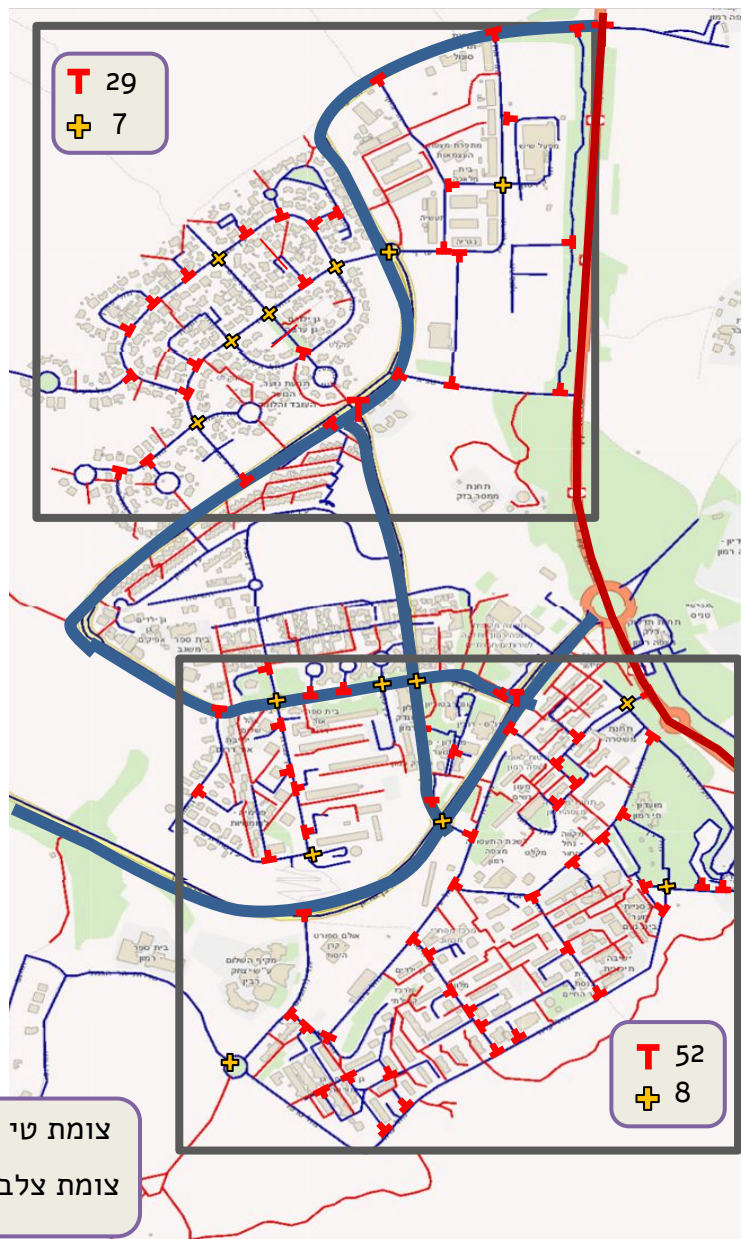
- רשת דרכים היררכית, דרכים ראשיות אליהן מתחברים רחובות שכונתיים ללא מוצא.
- הרשת מאופיינת באחוז גבוה של רחובות ללא מוצא ומספר צמתים נמוך יחסית לקמ"ר.
- סוג רשת דרכים זו מקשה על יעילות התנועה בעיר, הן עבור הולכי רגל ומגבילה את יעילות התחבורה הציבורית בה תלויים באופן יומיומי האוכלוסייה שאיננה מחזיקה רכב פרטי.
- הרשת מנתקת את השכונות ממרכז העיר וגם אחת מהשנייה
- מבנה הרשת מאריך את מרחקים וזמני המעבר ממקום למקום ביחס למרחק האווירי.
- הרשת העירונית מנותקת מכביש 40, דרך בה עוברים מאות אלפי תיירים בשנה.

# רשת רציפה וצפופה של רחובות



בדיקת מספר הצמתים לקמ"ר מהווה אינדיקציה לרמת הקישוריות של רשת הדרכים, בין השכונות, ומרכז העיר ולרמת הנגישות של הולכי רגל ומשתמשי תחבורה ציבורית.

אופקים	צומת T	צומת +	סה"כ
כפר סבא	156	42	198
מצפה רמון שכונת גוונים ורובע הבשמים	29	7	36
מצפה רמון שכונה וותיקה	52	8	60



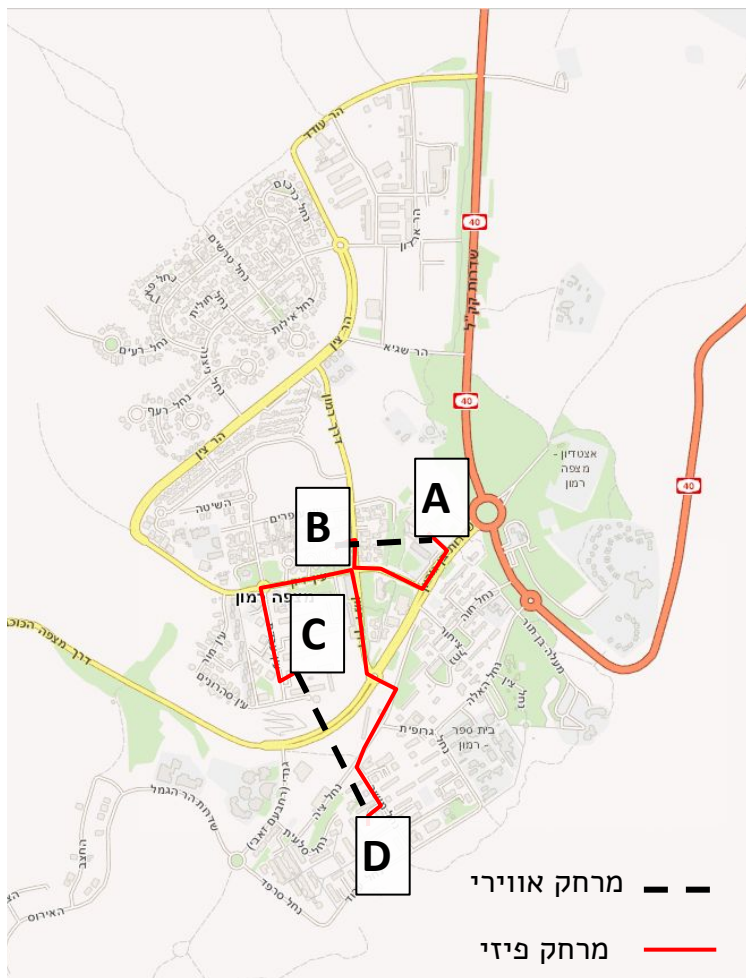
## במקטעים שבדקנו ניתן לראות:

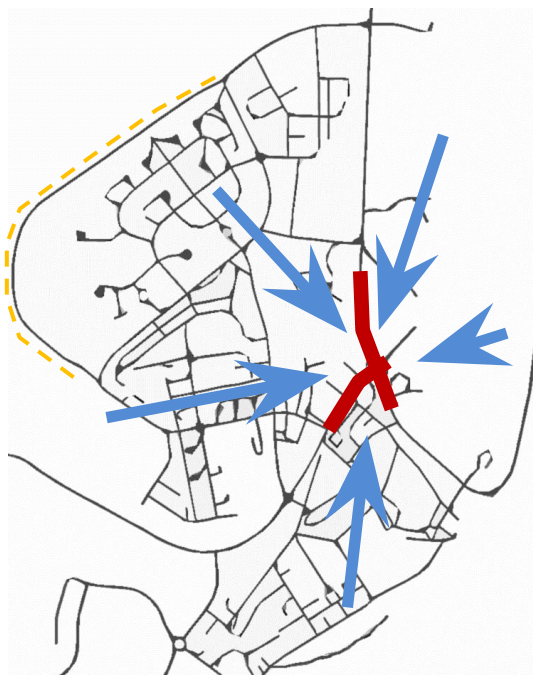
- מספר הצמתים ברשת לקמ"ר נמוך מהנדרש.
- חוסר היעילות ברשת הדרכים המפותלת מקשה על התנועה של הולכי הרגל וכלי הרכב, מאריכה את הדרך ומקשה על נגישות בעיקר עבור משתמשי התחבורה הציבורית.
- קצוות הרשת מגבילות את היכולת ליצור חיבורים עתידיים בפיתוח העיר בשטח הסמוך לה.
- נגישות לא יעילה בין השכונות
- רשת הדרכים יוצרת ניתוק בין הבינוי לסביבת העיר ופוגעת ביתרון היחסי של מצפה רמון שהוא האפשרות הגלומה בסביבה הטבעית הייחודית לה.



בדיקת הפער בין המרחק האווירי בין שתי נקודות בעיר לבין המרחק בפועל מאפשר להבין את רמת הנגישות והאפשרויות להליכה רגלית וכן "ל להתארכות זמן הנסיעה

	מרחק אווירי	מרחק רגלי	יחס הפער בין המרחק הפיזי לאוויר
A-B	398	1200	פי 3
C-D	188	550	פי 2.9





חיבור ומשיכת העיר אל מרכז העיר



הימנעות מדרכים המציבות גבול בין הטבע למרקם הבנוי



כביש 40 ושד' בן גוריון - רחוב עירוני עם שימושים שונים: מגורים, מסחר, תעסוקה ומשרדים.

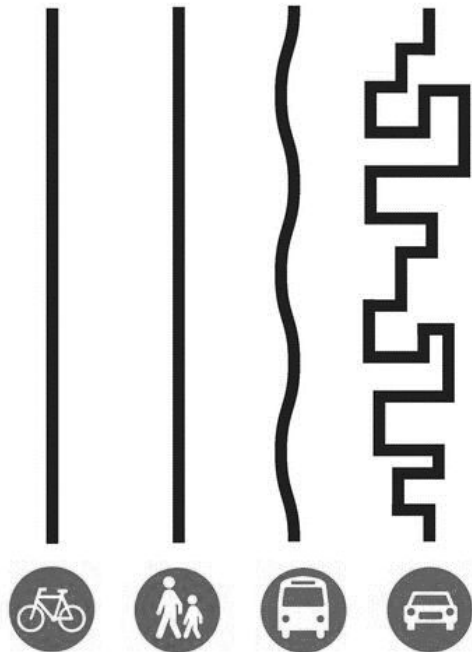


אידיאלי	אפשרי	"עסקים כרגיל"
רשת רחובות עם מרחק בין צמתים מקסימום 100 מ' ועד 10% רחובות ללא מוצא.	השלמת הרשת וחיבור רחובות ללא מוצא, או הוספת רחובות בהם הרשת אינה עומדת במרחקים הרצויים	המשך תכנון רשת דרכים בעלת קישוריות נמוכה ואחוז גדול של רחובות ללא מוצא שכונות מרוחקות ולא מחוברות
הפיכת כביש 40 לרחוב עירוני מצפון לעיר ולכניסה לעיר ועד לחיבור עם לשד' בן גוריון.	הפיכת כביש 40 לרחוב עירוני מצפון לכניסה לעיר ולכניסה לעיר ועד לחיבור עם לשד' בן גוריון.	40-60 צמתים לקמ"ר
צמתים 150-200	120 צמתים לקמ"ר	

צמתים והצטלבויות של רחובות לשיפור הנגישות בים שכונות המגורים ובין השכונות המגורים למרכז העיר.

- חיבור הרשת במספר צמתים רב לכביש 40
- פתיחת העיר לסביבה הטבעית בעזרת רשת דרכים מותאמת הפותחת את העיר אל הנוף ומרכזת את תנועת התושבים אל המרכז וממנו.





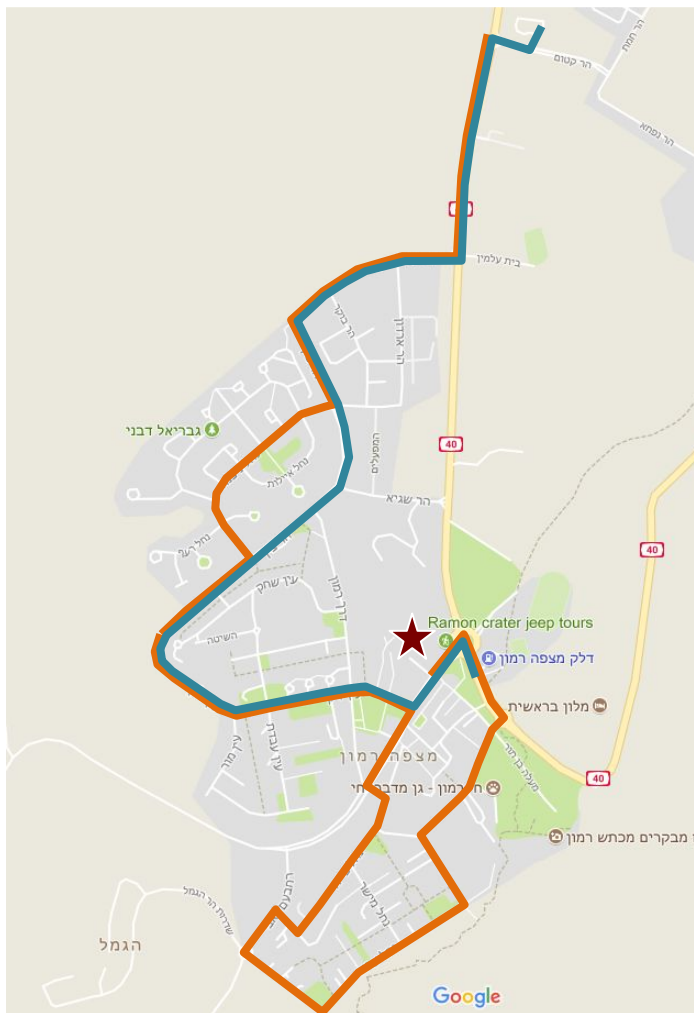
נגישות לשירותים ותעסוקה היא מרכיב חיוני ברווחתו של הפרט. העיר צריכה לאפשר מבחר של אמצעי תחבורה זמינים, איכותיים ונוחים לכולם אשר יאפשרו את קיומה ושגשוגה.

דרכים טובות לשיפור הנגישות להולכי רגל, רוכב אופניים והנוסעים בתחבורה ציבורית:

- טיפוח המרחב הציבורי ברחובות
- ניהול מדיניות חניה נבונה
- תכנון מוקדים עירוניים סביב תחבורה ציבורית

יש להימנע מעידוד השימוש ברכב הפרטי בלבד מכיוון והוא משרת רק חלק מן האוכלוסייה, יוצר עמס על רחובות העיר, הופך רחובות לכבישים מסוכנים, גורר השקעות בתשתיות יקרות ומוביל לבזבז גדול של קרקע הנדרשת לחניה.





660 , 160, 69, 65 ,64, 60, 55

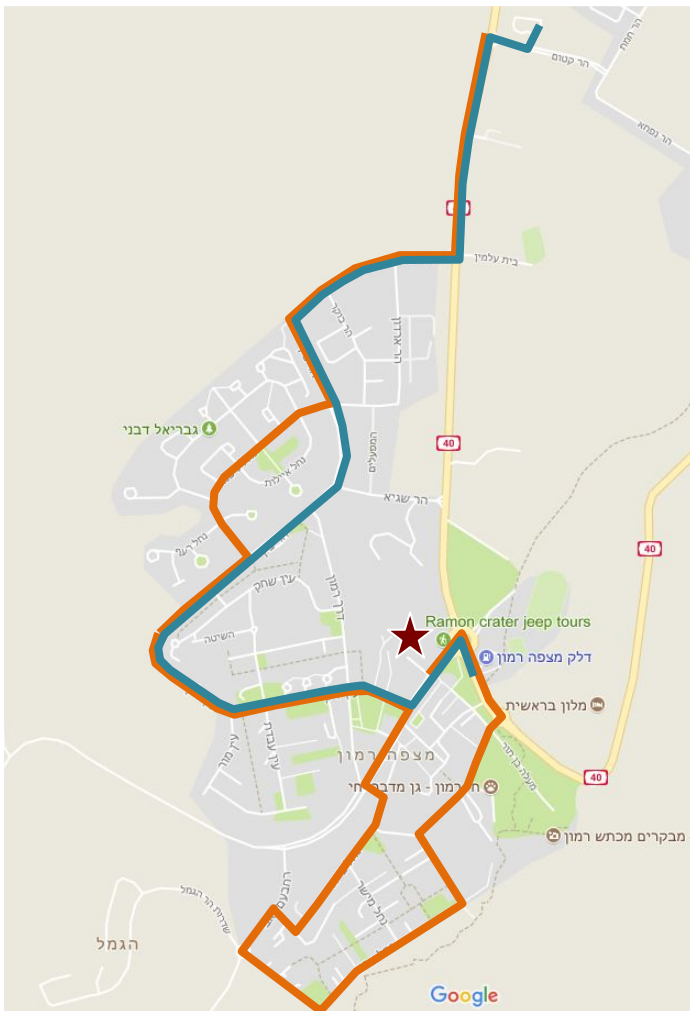
392

מועצה מקומית ★

יעד	תדירות
באר שבע	כל חצי שעה בממוצע
בי"ס שדה הר הנגב	ב'–ה' : אחת ליום
אילת	יום ראשון : אחת לשעה עד השעה 17:30. ב'–ה' : 5 נסיעות עד השעה 17:17
תל אביב	פעם ביום – בשעות הבוקר
דימונה	5 נסיעות עד השעה 18:00

- במצפה רמון אין קווי אוטובוס עירוניים . המערכת מבוססת על שימוש בקווים בין עירוניים העוברים בעיר בלבד.
- כל מסלולי הקווים עוברים במרכז העיר
- תדירות האוטובוסים נמוכה ולא עומדת במינימום של 15 דק'
- אין רשת שבילי אופניים עירונית
- אופי מערכת התחבורה לא הציבורית בעיר לא תומך בערכים של שוויון חברתי שכן נגרם מצב בו באוכלוסייה שאיננה מחזיקה רכב זוכה לשירות ורמת נגישות נמוכה.

# מגוון של אפשרויות ואמצעי תחבורה המלצות



- פיתוח מודל תחבורה מקומי באמצעים שונים: נסיעות שיתופיות, מוניות, ועוד, בנוסף לקווי התחבורה הבינעירוניים הקיימים.
- העלאת תדירות נסיעת קווי האוטובוסים באמצעות תחבורה פנימית יעילה.
- תכנון מערכת שבילי אופניים עירונית המחברת את שכונות המגורים למרכז העיר- למסחר, התעסוקה והשירותים העירוניים.
- מומלץ להקים תחנת המתנה לתחבורה עירונית ובין-עירונית בתנאים נוחים, של צל, מקומות ישיבה סמיכות למוקד מסחר ושירותים עירוניים.



מרכז העיר הוא החלק העירוני השייך לכל התושבים והוא המייצר את התדמית העירונית המשפיעה על הפרט. מרכז עיר מוצלח מייצר תחושה חזקה של גאווה מקומית. שיקום וחיזוק מרכז העיר הוא המפתח והתמריץ להעצמת העיר כולה. חיזוק המרכז תורם לחיי כל תושבי העיר וסביבתה.

## הרחוב המסחרי המיטבי – ליבת העירוניות

- מגבש ויוצר זהות מקומית.
- מאפשר מגוון וייחודיות לרחוב.
- מעודד הליכה נעימה ומעניינת יותר.
- מגביר את תחושת הביטחון האישי.
- מאפשר הזדמנות למפגשים אקראיים במרחב.
- מהווה מוקד לפעילות תרבותית וחברתית.





## תכנון תומך בחיזוק מרכז העיר

**רשת דרכים** המאפשרת נגישות במרחק הליכה סביר למגורים, תעסוקה ומסחר



**רשת שבילי אופנים** שמחברים למרכז



**תחבורה ציבורית** אפשרות נוחה להגעה לרחוב המסחרי

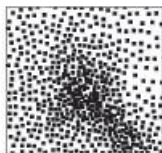


**רכב פרטי** אפשרויות חניה מותאמות למאפייני מרכז עיר



**צפיפות ושימוש יעיל**

**בקרקה**



מספר רב של אנשים המתגוררים במרחק הליכה ממרכז העיר

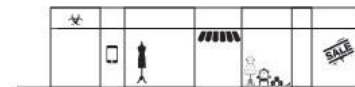
**שימושים מעורבים**

מסחר, תעסוקה ומגורים



## מאפיינים של רחובות מסחריים מצליחים

**חזית פעילה לרחוב**



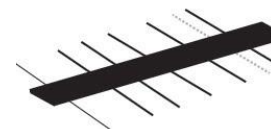
**דופן בנויה רציפה**



**מסחר מגוון בקנ"מ מקומי**



**קישוריות**, מספר גדול של רחובות המצטלבים לרחוב המסחרי

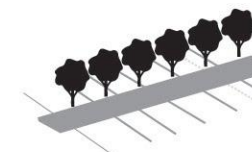


**מוסדות עוגן**, קיום מוסדות עוגן המחזקים את המסחר המקומי



**איכות המרחב הציבורי:**

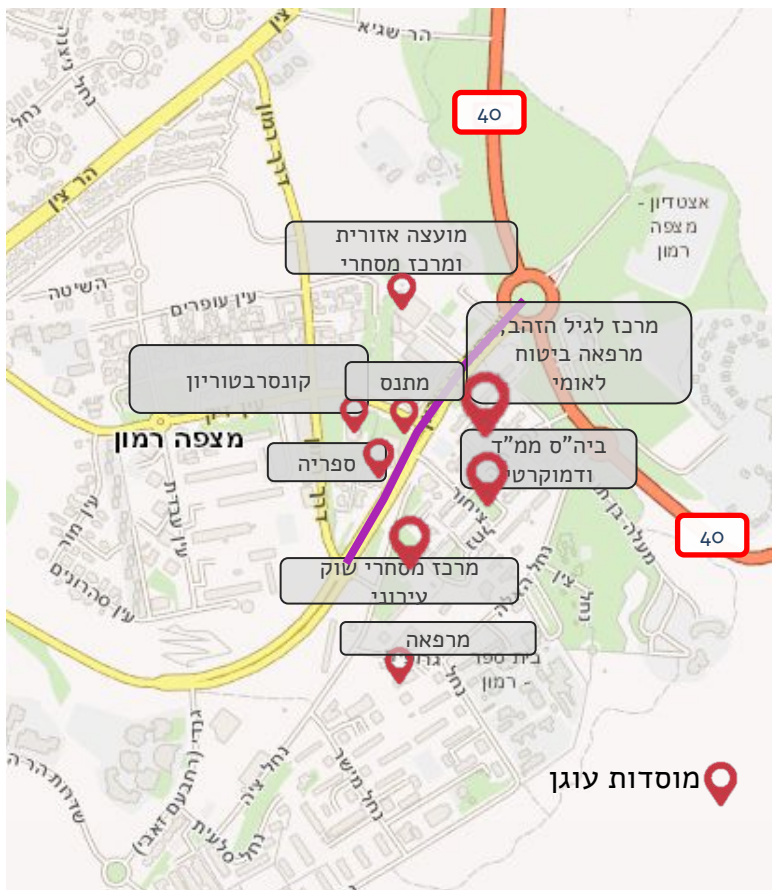
- צל
- מדרכות נוחות להליכה
- ריהוט רחוב
- שילוט
- תאורה להולכי רגל
- גדרות ומכשולים





## מאפיינים של רחובות מצליחים - מצב קיים

- אין רחוב מסחרי, יש מרכזים מסחריים פזורים במרכז העיר.
- המרכזים המסחריים מנותקים מהרחוב.
- שד' בן גוריון מהווה פוטנציאל הפיתוח ליצירת רחוב מסחרי הממשיך בחיבור עם כביש 40.
- מוסדות הציבור העירוניים ממוקמים במרכז העיר.
- מוסדות הציבור מהווים עוגן למשיכת מגוון אוכלוסיות למרכז העיר.



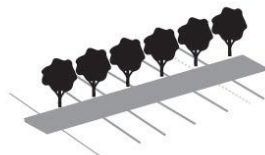
שד' בו גוריון —————





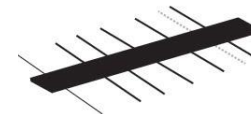
## מאפיינים של רחובות מצליחים - מצב קיים

### איכות המרחב הציבורי



- ברחובות חסרים עצים וצל.
- המרחב הציבורי לא מציע מגוון פעילויות למגוון אוכלוסיות.
- תאורת הרחוב מותאמת לרכבים ולא להולכי רגל.
- יש מעט ריהוט רחוב. הריהוט הקיים לא מגוון.

### קישוריות

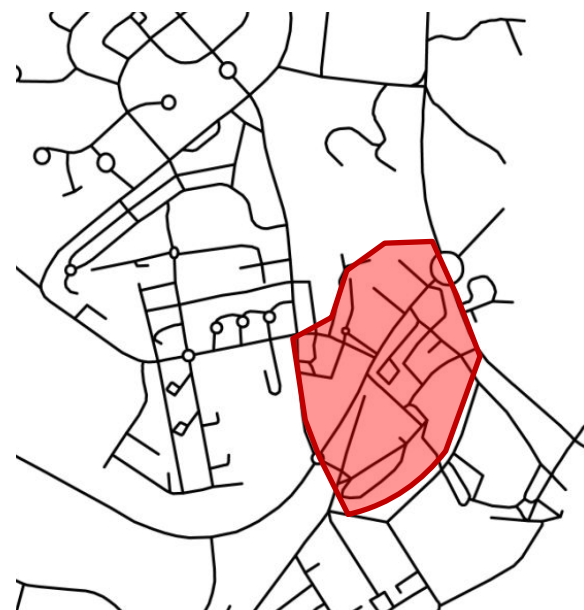


- באזור מרכז העיר יש מעט צמתים לקמ"ר ולכן הנגישות משכונות המגורים למרכז העיר מוגבלת.
- חסרה רשת שבילי אופניים המחברת את שכונות המגורים למרכז העיר.

### שימושים מעורבים



- במרחב מרכז העיר יש עירוב שימושים אך לא אינטנסיבי מספיק
- יש מעט יחידות דיור יחסית למרכזי עיר
- מרבית המבנים לא משלבים שימושים שונים



מרכז העיר



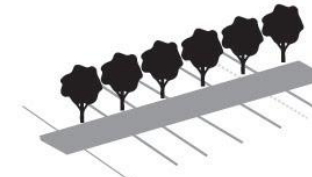
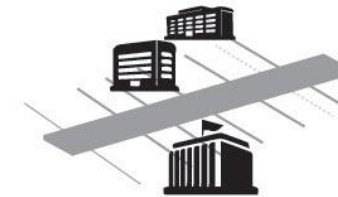
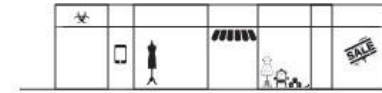
# חיזוק מרכז העיר-המלצה



- רחוב עירוני: כביש 40 ושד' בן גוריון
- מרכז מסחרי
- מבני ציבור
- קרקע פוטנציאלית לפיתוח ובינוי במרכז העיר, במרקם הבנוי הקיים
- פיתוח העיר לניצול היתרון היחסי של הקירבה לכביש 40



- תוספת בינוי עם חזית רציפה פעילה הפונה לשדרות בן-גוריון בקטע דרך מהמעגל תנועה בכניסה לעיר ועד צומת עין זיק.
- תוספת מבני מגורים של 4-5 קומות עם קומה מסחרית, חזית הפונה לרחוב בקו בנין 0, על שד' בן גוריון ליצירת רחוב עירוני פעיל.
- עיבוי המרקם הבנוי בשטח מרכז העיר להגדלת השימושים בו. הוספת משרדים, מסחר ותעסוקה במרכז העיר ליצירת מרחב ציבורי שוקק בטווח שעות רחב.
- הוספת צמתים על שדרות בן גוריון לחיזוק הנגישות של רשת הדרכים מהשכונות למרכז העיר.
- יצירת רשת שבילי אופניים המקשרת את השכונות למרכז העיר.
- הוספת שימושים ומגוון ריהוט רחוב ליצירת מרחב מעניין המעודד שהייה של אנשים בו.
- הוספת תאורה מותאמת להולכי רגל בגובה של עד 3.5 מ' התורמת להולכי הרגל וממזערת את זיהום האור בעיר וסביבתה.
- נטיעת עצים להצללת המרחב הציבורי.





- מייצרת את האטרקטיביות למגורים ביישוב
- מייצרת מקומות עבודה מגוונים בעסקים הקטנים והבינוניים.
- מאפשרת תעסוקה עצמאית – יזמות
- מונעת זליגת כסף אל מחוץ ליישוב.
- מייצרת אפשרות לתושבים לצרוך ביישוב ולא מחוצה לו.
- מעודדת צעירים להישאר ואת העוזבים לחזור.
- עסקים קטנים, בינוניים, עצמאים ומשפחתיים משאירים את הכסף ביישוב (10 חודשים בממוצע) לעומת גופים ארציים (1.5 חודשים בממוצע)
- מפעלים ותעשייה תורמים הרבה פחות לעיר מפיתוח עסקים קטנים ובינוניים



פרמטר/מדד	כמות - מצב קיים	הערות	פרמטר השוואתי רצוי	חוסר/עודף ליעד	יעד 2030 2%	יעד 3020 מוגד 6%
אוכלוסייה	4,998	סוציו- אקונומי 4.	5,000 חדרי אירוח. 1.5 מיליון עוברים בשנה בכביש 40	למ"ס 12/15	7,100 מ"ר	12,200 מ"ר
צפיפות אוכלוסייה לקמ"ר	65	77,070 דונם				
שטחי מסחר מ"ר	5,000	אוכלוסייה קטנה יחסית להגדרת יישוב עירוני ולכן המדדים הם מספריים ומעידים פחות מאשר ביישוב עירוני בן 10,000 תושבים ומעלה.	מומלץ 6,000 מ"ר 1.2 מ"ר לתושב	חוסר 1,000 מ"ר	8,520 מ"ר	14,640 מ"ר
שטחי תעסוקה מ"ר - מסחר, משרדים, שירותים	37,000 מ"ר		מומלץ 35,000 מ"ר 7 מ"ר לתושב	מאוזן	49,700 מ"ר	85,400 מ"ר
תעשייה ומלאכה	31,400 מ"ר		1:1 תעשייה / תעסוקה	מאוזן	49,700 מ"ר	85,400 מ"ר
מ"ר תעסוקה לתושב	7.4		7.0 מ"ר			
כמות עסקים	100	אומדן	1:30 צריכים להיות 167 עסקים	יש חוסר 67 עסקים ליעד	237	407
יחס עסקים לתושב	1:50					
מ"ר מסחר לתושב	1.0 מ"ר		1.2			
שכירים	2,108	95.3 % מכח העבודה				
עצמאים	103	4.7 %				
קיומו של מרכז עירוני/ מסחרי ראשי	אין	תוספת מסחר סמוך לכניסה לעיר ובשתי תחנות דלק על כביש 40	ניצול פוטנציאל של 1.5 מיליון איש בשנה העוברים בכביש 40			
קיומו של רחוב עירוני מסחרי ראשי 100 עסקים לאורך 500 מטר במרכז הישוב	אין	מרכזונים מסחריים בתוך היישוב				
כוח קניה של התושבים במונחי סל תצרוכת משפחתי ומדד סוציו אקונומי	19 מיליון ש"ח לחודש	1,785 בתי אב 10,713 X ש"ח				
שיעור ( % , ש"ח) של צריכה ביישוב (דליגת כסף מהכלכלה המקומית)	26 %					
שיעור הכנסות ארנונה מתעסוקה מתוך סה"כ הכנסות הרשות מארנונה	11.3 %	נמוך מאוד				





מדד	מצב קיים	המלצות
<p>צפיפות ושימוש יעיל בקרקע</p>	<p>סה"כ שטח העיר: 3.129 קמ"ר</p> <p>סה"כ שטח בנוי: 0.4 קמ"ר</p> <p>-----</p> <p>אחוז תכסית בנויה משטח העיר: 15% נמוך מאד צפיפות עירונית (מספר תושבים לקמ"ר)</p> <p>מצפה רמון: 1,597 תושבים לקמ"ר, צפיפות מאד נמוכה</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• מומלץ לצופף את מרכז העיר וסביב הדרך המובילה למכתש, כביש 40.</li> <li>• לשמור על צפיפות דלילה יותר יחסית בשכונות המרוחקות.</li> </ul>
<p>רשת רציפה וצפופה של רחובות</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• רשת דרכים היררכית, דרכים ראשיות אליהן מתחברים רחובות שכונתיים ללא מוצא.</li> <li>• הרשת מאופיינת באחוז גבוה של רחובות ללא מוצא ומספר צמתים נמוך יחסית לקמ"ר.</li> <li>• חוסר היעילות ברשת הדרכים המפותלת מקשה על תנועת הולכי הרגל וכלי הרכב, מאריכה את הדרך באופן משמעותי.</li> <li>• הרשת מנתקת את השכונות ממרכז העיר וגם אחת מהשנייה</li> <li>• מבנה הרשת מאריך את מרחקים וזמני המעבר ממקום למקום ביחס למרחק האווירי.</li> <li>• הרשת העירונית מנותקת מכביש 40, דרך בה עוברים מאות אלפי תיירים בשנה</li> <li>• רשת הדרכים יוצרת ניתוק בין הבינוי לסביבת העיר ופוגעת ביתרון היחסי של מצפה רמון שהוא האפשרות הגלומה בסביבה הטבעית הייחודית לה</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• השלמת רשת הדרכים ליצירת קישוריות פנימית מיטבית. אפשרי על ידי פתיחת חיבורים ברחובות ללא מוצא, תוספת צמתים והצטלבויות של רחובות לשיפור הנגישות בין שכונות המגורים ובין השכונות המגורים למרכז העיר.</li> <li>• חיבור הרשת במספר צמתים רב לכביש 40</li> <li>• פתיחת העיר לסביבה הטבעית בעזרת רשת דרכים מותאמת.</li> </ul>



מדד	מצב קיים	המלצות
<p>מגוון של אפשרויות ואמצעי תחבורה</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• במצפה רמון אין קווי אוטובוס עירוניים המערכת מבוססת על שימוש בקווים בין עירוניים העוברים בעיר בלבד.</li> <li>• כל מסלולי הקווים עוברים במרכז העיר</li> <li>• תדירות האוטובוסים נמוכה ולא עומדת במינימום בו כל 15 דק' עובר קו האוטובוס בתחנה.</li> <li>• אין מערכת שבילי אופניים במצפה רמון</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• פיתוח מודל תחבורה מקומי באמצעים שונים: נסיעות שיתופיות, מוניות, ועוד, בנוסף לקווי התחבורה הבינעירוניים הקיימים.</li> <li>• העלאת תדירות נסיעת קווי האוטובוסים באמצעות תחבורה פנימית יעילה.</li> <li>• תכנון מערכת שבילי אופניים עירונית המחברת את שכונות המגורים למרכז העיר - למסחר, התעסוקה והשירותים העירוניים.</li> <li>• מומלץ להקים תחנת המתנה לתחבורה עירונית ובין-עירונית בתנאים נוחים, של צל, מקומות ישיבה סמיכות למוקד מסחר ושירותים עירוניים.</li> </ul>



מדד	מצב קיים	המלצות
חיזוק מרכז העיר	<ul style="list-style-type: none"> <li>• במרכז העיר מצפה רמון מוסדות ציבור ומרכזים מסחריים קטנים.</li> <li>• מרחב מרכז העיר דליל במגורים.</li> <li>• מתקיים עירוב שימושים אך הוא איננו אינטינסיבי מספיק כי ליצור מרחב שוקק בטווח שעות רחב של היום.</li> <li>• רמת הקישוריות של מרכז העיר לשכונות המגורים נמוכה.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• תוספת בינוי עם חזית רציפה פעילה הפונה לשדרות בן-גוריון בקטע דרך מהמעגל תנועה בכניסה לעיר ועד צומת עין זיק.</li> <li>• תוספת מבני מגורים של 4-5 קומות עם קומה מסחרית, חזית הפונה לרחוב בקו בנין 0, על שד' בן גוריון ליצירת רחוב עירוני פעיל.</li> <li>• עיבוי המרקם הבנוי בשטח מרכז העיר להגדלת השימושים בו. הוספת משרדים, מסחר ותעסוקה במרכז העיר ליצירת מרחב ציבורי שוקק בטווח שעות רחב.</li> <li>• הוספת צמתים על שדרות בן גוריון לחיזוק הנגישות של רשת הדרכים מהשכונות למרכז העיר.</li> <li>• יצירת רשת שבילי אופניים המקשרת את השכונות למרכז העיר.</li> <li>• הוספת שימושים ומגוון ריהוט רחוב ליצירת מרחב מעניין המעודד שהייה של אנשים בו.</li> <li>• הוספת תאורה מותאמת להולכי רגל בגובה של עד 3.5 מ' התורמת להולכי הרגל וממזערת את זיהום האור בעיר וסביבתה.</li> <li>• נטיעת עצים להצללת המרחב הציבורי.</li> </ul>



מדד	מצב קיים	המלצות
<p>מגוון הזדמנויות כלכליות</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• אין ניצול של היתרון היחסי של כביש 40 בו עוברים מאות אלפי תיירים בשנה.</li> <li>• שיעור הצריכה של הסל המשפחתי בישוב נמוך 26%</li> <li>• יחס העסקים לתושב נמוך</li> <li>• יש חוסר בשטחי מסחר</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• מומלץ לפתח מסחר, מגורים ותעסוקה בצידו כביש 40 (כהמשך למרקם הבנוי הקיים) והפיכתו לרחוב מסחרי עיקרי של מצפה רמון המתחבר לשד' בן גוריון.</li> <li>• תוספת של מגורים בסמוך למרכז העיר ולמוקדי המסחר הקיימים.</li> <li>• הגדלת סל הצריכה המשפחתי בעיר על ידי הגדלת מספר העסקים והאטרקטיביות שלהם ליצירת תחרות.</li> <li>• פיתוח מודל לעידוד יזמות מקומית.</li> </ul>



סנטורניני, יוון

מצפה רמון הוקמה כעיירת פיתוח שהבינוי בה נעשה ללא קשר לשפת המכתש. הבינוי נסוג מהמכתש ולא תומך ומשתלב בערכי הנוף והטבע בסביבתו. מצפה רמון דורשת תכנון, עיצוב מרחב וארכיטקטורה המשמרת ומחזקת את הייחודיות הגלומה בה, ואת היתרונות היחסיים שלה.



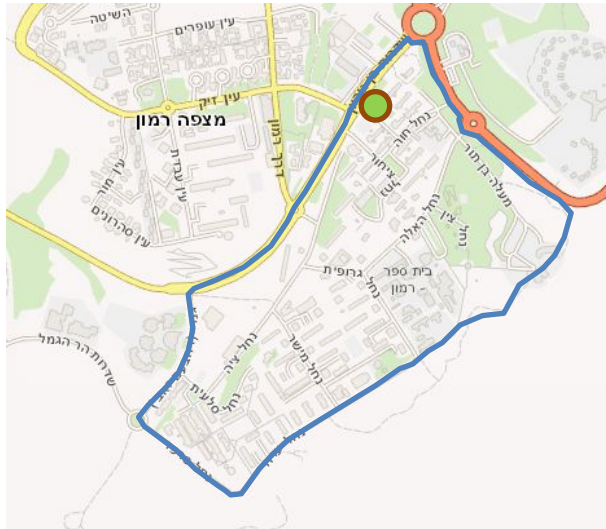




- השכונה ממוקמת בחלק הדרומי של היישוב. גבולה הצפוני שדרות בן גוריון, הינו ציר תנועה ראשי בישוב. מדרום השכונה גובלת במכתש רמון וממזרח בכביש 40 המוביל לכיוון אילת.
- החלק הוותיק ביותר בישוב – הוקם בסוף שנות ה 60.
- טיפולוגיות בינוי – בנייה צמודת קרקע, בנייני "רכבת" ובנייה על עמודים.
- בשטח השכונה ממוקמים מספר מבנים לשירות הציבור – משטרה, מד"א, מכבי אש, לשכת תעסוקה, קופות חולים, ביטוח לאומי, מועדון לגיל הזהב.
- בשכונה אין מסחר משמעותי למעט שני מרכזים קטנים.
- בשכונה גני ילדים כולל חינוך מיוחד, בתי ספר יסודיים, בית ספר תיכון, ישיבה תיכונית ומכינה קדם צבאית.
- עיקר שירותי הרפואה של היישוב ממוקמים בשכונה הוותיקה.



מכתש רמון – גבול דרומי



רחוב נחל ציחור



רחוב נחל ציה



שדרות בן גוריון



רחוב נחל ציחור



רחוב נחל סלעית



רחוב נחל ציה





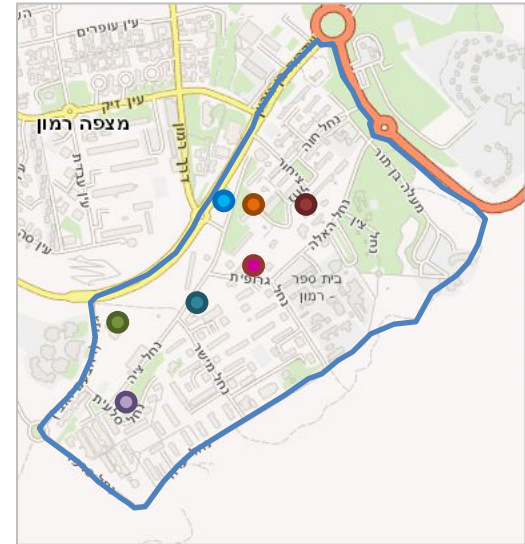
מבני ציבור



חדר כושר יישובי



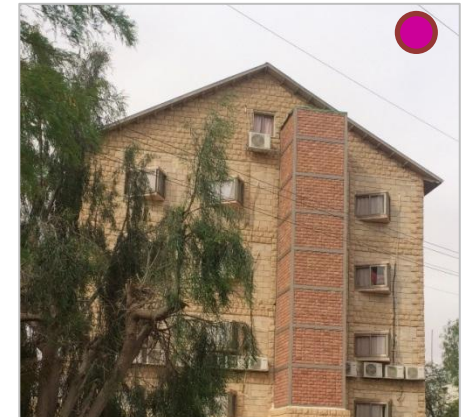
מקאן וואלי



לשכת תעסוקה



מרכז מסחרי נחל ציחור





- הוקמה כשכונה לאנשי קבע, בעקבות העברת הבסיסים הצבאיים מסיני ופיתחת רפיח למצפה רמון.

- השכונה ממוקמת במרכז היישוב. גבולה הדרומי והצפוני הינם צירי תנועה ראשי, שדרות בן גוריון ורחוב הר צין בהתאמה. גבולה המערבי הינו שטח פתוח והמזרחי המע"ר האזרחי של היישוב.

- שכונה מאופיינת בטיפוסי בניה מגוונים.

- בשכונה שטחים פתוחים רבים בהם מתוכננת בניית בתי מגורים.

- בשכונה גן ילדים ממלכתי דתי, בית ספר תורני סביבתי, פנימיית נוער, ישיבת הסדר, בתי כנסת, בית מלון – פונדק רמון ואכסניות.



רחוב עין סהרונים – בנייה חדשה



רחוב עין שחק



רחוב עין עבדת

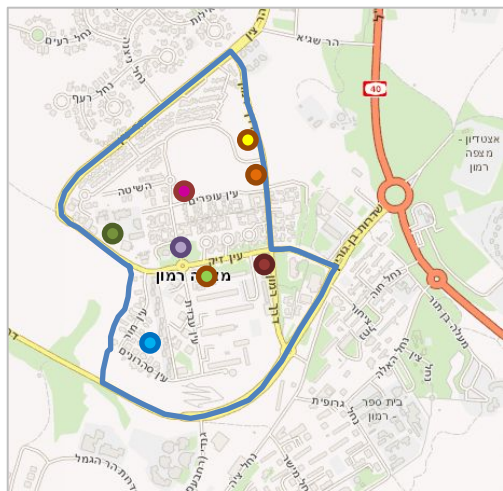


שדרות בן גוריון – גבול דרומי

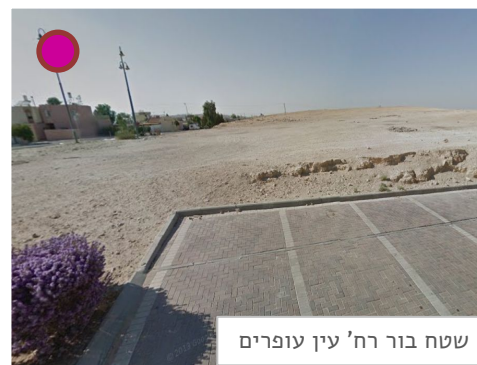


רחוב עין זיק





דרך רמון



שטח בור רח' עין עופרים



רחוב עין זיק



שטח בור - דרך רמון. גבול מזרחי של השכונה.



ישראל פונדק - רמון



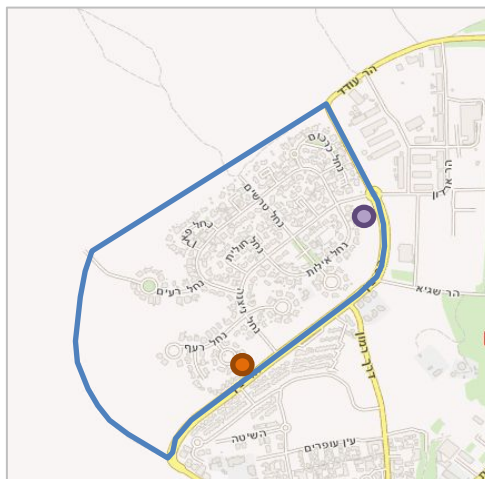
ישיבת "מדברה בעדן"



צרכנייה - רחוב עין זיק



# שכונת גוונים



רחוב נחל איילות



רחוב נחל איילות

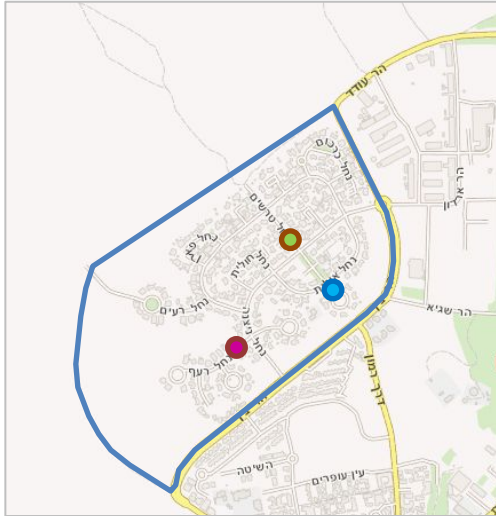


רחוב הר צין - בנייה חדשה



פרסום בנייה חדשה

- הוקמה בשנות ה 90.
- גבולה הצפוני והמערבי של השכונה גובל בשטח פתוח, גבולה הדרומי הינו ציר תחבורה ראשי - רחוב נחל צין. ממזרח השכונה משיקה ל"רובע הבשמים", אזור תעשייה ישן שהוסב לאזור תיירות.
- השכונה החלה בתמהיל בנייה של יח"ד צמודות קרקע בבתים דו משפחתיים. כיום רואים בשכונה הרחבות בנייה שונות של אותם בתים.
- כיום ניתן לראות בשכונה מגמת ציפוף ותוספת בנייה לאורך רחוב הר צין.



גן משחקים - רחוב נחל ניצנה



רחוב נחל איילות



גבול שכונה דרומי - הר צין



רחוב נחל רעף - רחוב משולב

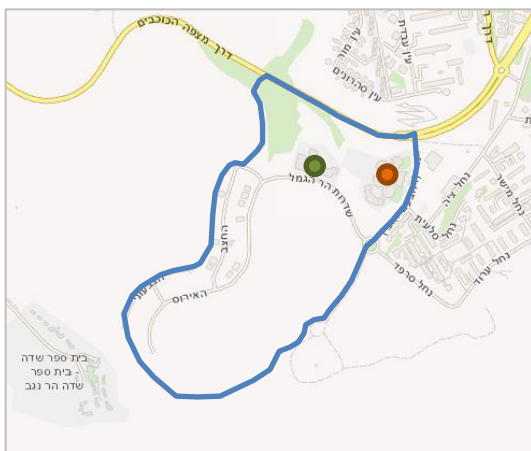




בית ספר רימון ובינוי שכונת גמל



מקיף השלום ע"ש יצחק רבין



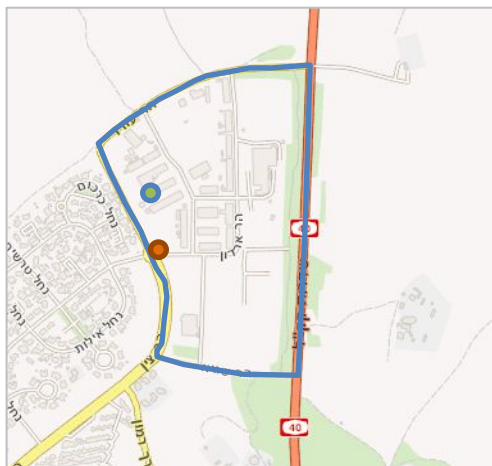
- השכונה ממוקמת בדרום-מערב הישוב, משיקה לכביש הראשי של הישוב ונפרשת למרגלות הר הגמל.
- בשטח השכונה נמצאת קריית החינוך של הישוב הכוללת את מקיף השלום ע"ש יצחק רבין ואת בית הספר רימון.
- תכנית להרחבת השכונה על שפת המצוק במכתש רמון הוקפאה בעקבות התנגדות של תושבי האזור.



רחוב הר בוקר



מועדון הג'אז - רח' הר בוקר



כניסה לרובע מכיוון השכונות

- התחיל את דרכו כאזור לתעשייה זעירה ומלאכה.
- נמצא בסמוך לכניסה הצפונית לעיר.
- בתחילת שנות האלפיים האזור הפך למע"ר התיירותי של מצפה רמון - אזור מעורב לשימושי תעסוקה, מסחר, שירותים לתיירות ומלונאות.
- ברובע ניתן למצוא חנויות בתוצרת מקומית, מסעדות, בתי קפה וגלריות.
- בשנת 2004 נפתח מפעל ניחוח טבע FARAN המעסיק נכון ל 2015, כ- 20 עובדים מקומיים.
- מנוהל ברוח כלכלה מקומית מקיימת, רוב מקומות התעסוקה מנוהלים ומתוחזקים בידי תושבי היישוב.



רחוב הר ארדון



