



חזון התחבורה וההתניידות של תל אביב-יפו



בחוברת שלפניך מפורטים החזון העירוני והפעולות העיקריות ליישום. בכוונתנו לנהל תהליך שקוף ואמין מול הציבור, שכולל עשרות מפגשי ציבור, פעילויות במוסדות החינוך והקהילה, ואירועים רבי-משתתפים שתכליתם ליידע את ציבור התושבים ובעלי העסקים - ולרתום אותם למהלך.

אני מבקש להודות לכל השותפים: משרד התחבורה, חברת נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים, חברת נתיבי איילון, רכבת ישראל, חברות האוטובוסים, הארגונים והמוסדות שמקדמים את מימוש חזון התחבורה וההתניידות של העיר יחד איתנו.

השינוי בדרך - ובסופו של דבר נתנייד בעירנו כמו בערים המובילות בעולם.

שלום רב,

בעוד עירנו ממשיכה להתרגל לשגרת החיים בצל הקורונה, אחד המהלכים החשובים ביותר בעיר צובר תאוצה: שינוי דרמטי באופן ההתניידות בעיר.

אחרי עשורים רבים - רבים מדי - שבהם הרכב הפרטי תועדף עד כדי תלות, אנו מקדמים תכנית כוללת לתחבורה ולהתניידות, שתייצר אלטרנטיבות יעילות, ירוקות ומתקדמות. בראש יעמדו הולכי הרגל, אשר נוחותם ובטיחותם יזכו לתשומת לב מירבית. גם התחבורה הציבורית על כל סוגיה תזכה לתעדוף; אל האוטובוסים, מוניות השירות, המוניות הפרטיות ושלל האמצעים השיתופיים המוכרים, יצטרפו בעוד כמה שנים שלושה קווי רכבת קלה ובהמשך גם שלושה קווי מטרו. הכלים הדו-גלגליים ימשיכו להיות אמצעי תחבורה חשוב ומרכזי, ועידודם ימשך במקביל להסדרת התנהלותם במרחב ולשיפור תרבות הרכיבה.

כמו כל חזון, את הרעיונות היפים צריך לתרגם למעשים - ואלה יורגשו בכל פינה בעיר. כמו בכל תהליך משמעותי נזדקק לאורך רוח וסבלנות רבים, אבל אין דרך אחרת. הפקקים הולכים ומתארכים, הצפיפות הולכת ומורגשת, ולכולם ברור שנדרשים שינויים דרסטיים כדי שבסופו של התהליך, העיר שלנו תעמוד בשורה אחת עם הערים המתקדמות בעולם.

שלכם,

רון חולדאי

ראש עיריית תל-אביב-יפו



תוכן עניינים

6	חזון
12	הולכי רגל
20	אופניים וקורקינטים
26	תחבורה ציבורית ושיתופית
30	רכבת קלה ומטרו
40	חניה ותנועת כלי רכב
42	שיתוף ציבור: עסקים, חינוך וקהילה
44	נספחים



חזון ההתניידות והתחבורה של העיר הוא פרי עבודה משותפת של משרד התחבורה, חברת נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים, נת"א - נתיבי איילון, רכבת ישראל ועיריית תל-אביב-יפו. תודתנו לכל השותפים!



שלום רב,

התחבורה היא אחד ממנועי השינוי הגדולים בפיתוח של מדינה ובצמיחה של עיר.

היא משפיעה על כל יסודות הקיימות: על צמיחת הכלכלה ועל יוקר המחיה של משקי הבית, על סביבה ירוקה ועל זיהום האוויר והרעש, על חברה שיוונית ועל פערי נגישות של מי שאין ברשותם רכב להגיע לעבודה, להשכלה ולפנאי.

תל-אביב-יפו, גם בהשוואה בין-לאומית, מצטיינת בהליכה וברכיבה וזוהי דרך חיים שאנו רוצים לחזק ולעודד עוד יותר על רקע הציפוף העירוני, גידול האוכלוסייה שצפוי בעיד והצמצום בקיבולת הדרכים.

כבר שנים שאנו מקדמים חזון לתחבורה מקיימת, דוחפים ליישום תוכניות להסעת המונים, לשיפור מערך התחבורה הציבורית, לסלילת שבילי אופניים ולפינוי מדרכות.

כדי לאפשר לעיר בלי הפסקה להמשיך לנוע ולהתפתח, אנו מקדמים ניהול חכם והוליסטי של התחבורה ודואגים לאינטגרציה בין כל המרכיבים לטובת המהפך בסדר העדיפות העירוני, ששם את הולך הרגל ואת הבטיחות בדרכים בראש הפרמידה.

מדובר ברגע הכרעה על עתידה של העיר, כך תהיה לנו עיר עם אוויר נקי, שטוב, נעים, בטוח ובריא לחיות בה.

אנחנו רוצים אתכם איתנו בדרך לשינוי כפי שמוצג במסמך שלפניכם.

מיטל להבי

סגנית ראש העירייה ומחזיקת תיק התחבורה.

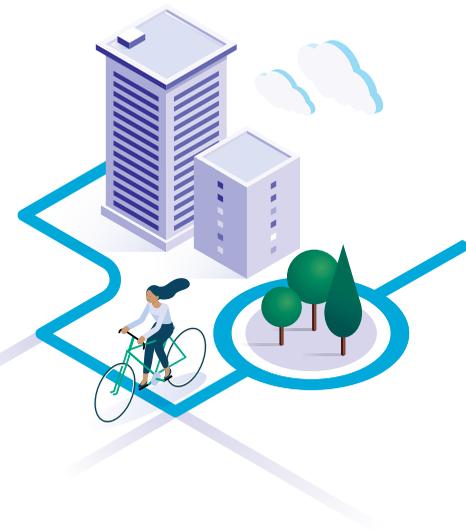
חזון

בשנים הקרובות, אחד ממנועי הצמיחה המרכזיים של תל־אביב-יפו, הוא פיתוח מערכות הסעת המונים ואמצעי תחבורה מודרניים. אלו יהוו חלופה טובה לרכב הפרטי ויספקו לתושבי העיר ולמבקרים בה מגוון אפשרויות תחבורתיות להתניידות מהירה, נוחה, זולה, בריאה ובטוחה, בדומה לנעשה בערים המובילות בעולם.

הניסיון העולמי מלמד כי ערים שהשכילו לתעדף אמצעי תחבורה חלופיים לרכב הפרטי, בראשן, ערי צפון מערב אירופה, נהנות מעירוניות תוססת ונגישה לכול ומקשרים קהילתיים, תרבותיים וכלכליים חזקים. לעומתן, ערים שנשארו תלויות ברכב הפרטי, סובלות מזיהום אוויר, מפקקים, ממעבר אוכלוסייה אל הפרברים שסביבן ומדעיכת המרקם העירוני והקהילתי.



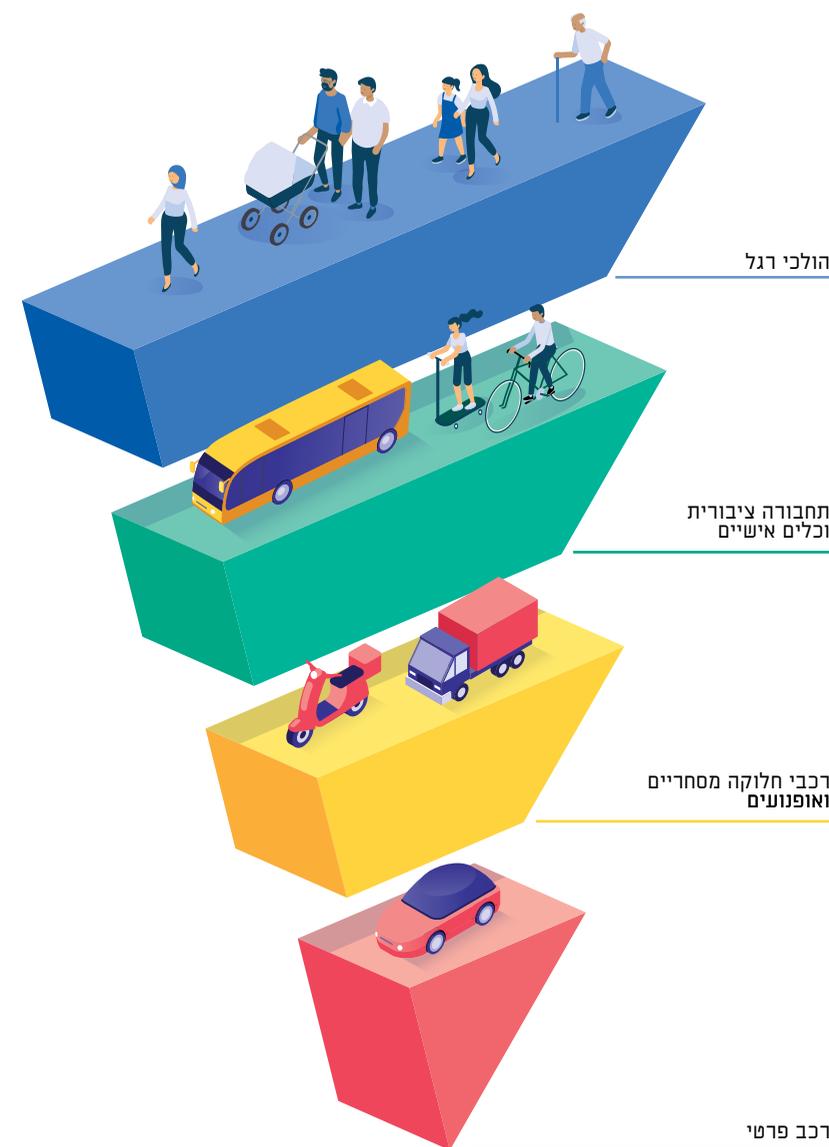
● צילום: נועה גוטמן



הופכים את הפירמידה!

כדי לקדם חזון זה, עיריית תל-אביב-יפו מקדמת תפיסה תחבורתית שמעמידה סדר עדיפויות חדש וברור בין משתמשי הדרך הרבים:

בראש יעמדו הולכי הרגל - ולצידם, אלה הבוחרים להתנייד בכלים אישיים (אופניים וקורקינטים) ומשתמשי התחבורה הציבורית והשיתופית, אחריהם - רוכבי האופנוע ורכבי החלוקה המסחריים (החשובים לפעילות המסחרית של העיר), ולבסוף - הרכב הפרטי.



מדוע דווקא הולכי הרגל הם אלה שנמצאים בראש פירמידת ההתניידות בעיר?

- כולנו הולכי רגל. כולנו משתמשים במדרכה כדי לנוע ממקום למקום, גם אם למרחקים קצרים, לכן המדרכה היא המקום השוויוני ביותר בעיר
- השקעה במדרכות רחבות ופנויות היא השקעה באוכלוסיות שלעתים אינן יכולות להתנייד בדרך אחרת: קשישים, הורים עם עגלות, ילדים ואנשים עם מוגבלות
- הולך הרגל הוא "משתמש הדרך" הפגיע ביותר. כדי לשמור על בטיחותו, חשוב להשקיע בתשתיות של מדרכות רחבות ופנויות, רציפות במעבר בצמתים וכן ביצירת אזורים בהם להולכי הרגל בלעדיות או עדיפות ברורה על פני משתמשי הדרך האחרים

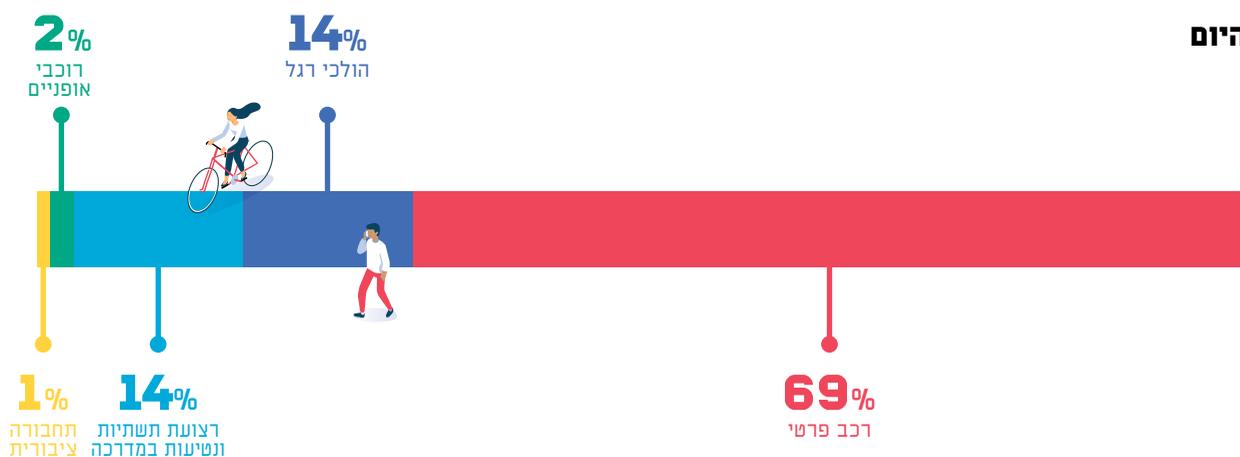


- הרחוב הוא המקום שבו מתקיימים מסחר מגוון שלאורכו מפגשים חברתיים. בזמן ההליכה, אנו חווים את העיר ואת הקהילה בצורה הטובה ביותר
- הליכה היא אמצעי ההתניידות הבריא ביותר
- תנועת הולכי רגל ערה מגבירה את תחושת הביטחון ברחוב

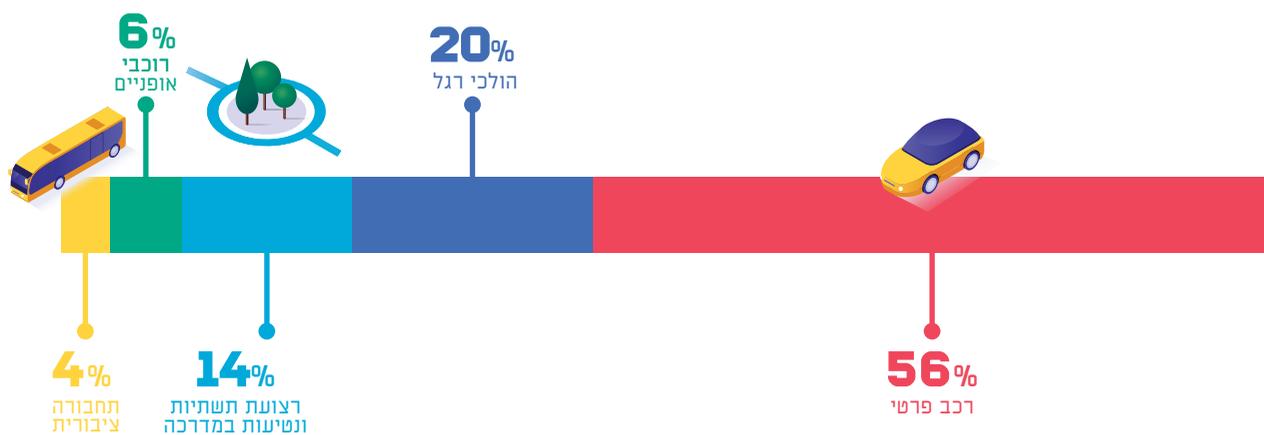
חלוקה חדשה של המרחב הציבורי ברחובות העירוניים

השטח שמוקצה לתחבורה הוא כ-20% משטח העיר כולה. להלן חלוקת השטח לאמצעי ההתניידות השונים:

היום



יעד ל-2025 - עיקרי השינויים: יותר מרחב להולכי רגל, לרוכבי אופניים ולתחבורה ציבורית



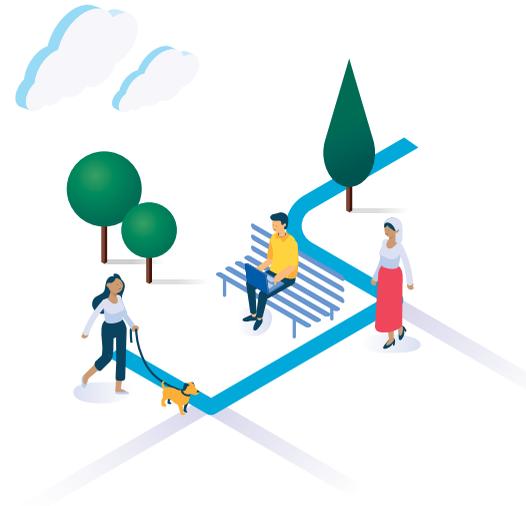
איך זה ייראה בעתיד הקרוב?

פחות תאונות דרכים, יותר בטיחות, שימוש מוגבר בתחבורה ציבורית ופי 2 יותר נסיעות על אופניים ועל קורקינטים ברחבי העיר.

היקף הנסיעות בתל-אביב-יפו:

מצב קיים*	יעד לשנת 2025	יעד לשנת 2030
1. הולכי רגל (16%) 	18%	20%
2. תחבורה ציבורית (17%) 	21%	25%
3. אופניים (11%) 	22%	25%
4. רכב פרטי (56%) 	39%	30%
5. הסעת המונים (0) 	1 הקו האדום של הרכבת הקלה	3 קווים של הרכבת הקלה

* עפ"י סקר הרגלי נסיעה שנערך ע"י נתיבי איילון 2016-2018



סביבה נעימה ובטוחה להליכה ברגל היא הבסיס התרבותי, המסחרי והקהילתי הנדרש לקיומה של עיר שוקקת ומשגשגת. בתל-אביב-יפו, טובתם של הולכי הרגל מוצבת בראש סדר העדיפויות ומושקעים מאמצים ומשאבים רבים לשיפור מעמדם במרחב הציבורי. בין הפעולות המבוצעות על ידי העירייה:

- פינוי המדרכות מכלי רכב חונים
- צמצום התשתיות והמפגעים שממוקמים במדרכות כגון: ארונות חשמל, תמרורים, שלטים מיותרים ועוד
- הוספת עצים והצללה לאורך צירי ההליכה המרכזיים
- הרחבת מדרכות ומעברי חצייה
- הסדרת מדרחובים ברחבי העיר
- שיפור זמני הרמזורים לטובת הולכי הרגל ויצירת חצייה רציפה
- שיפור הקישוריות ואיכות ההתניידות ברשת השבילים והמשעולים בעיר

עם התקדמות עבודות הרכבת הקלה, הנגישות לרכב הפרטי תוגבל וכמה רחובות בעיר יהפכו לרחובות עם עדיפות להולכי רגל. רחובות כמו שדרות ירושלים, אלנבי, לוינסקי וארלוזורוב, יהפכו לרחובות בהם הרכב הפרטי יהיה אורח, בעוד שהרחוב יוקדש להולכי הרגל, לרוכבי האופניים וכמובן - לנוסעי הרכבת הקלה.

במקביל, ברחובות החוצים את תוואי הרכבת וברחובות נוספים ברחבי העיר, מבוצעות עבודות לשיפור המרחב הציבורי בעבור תנועת הולכי הרגל.

הולכי רגל



● צילום: נועה גוטמן

המדרכות הן של הולכי הרגל!

הידעת?

שטח המדרכות בעיר מהווה 5.5% מכלל שטח העיר, כלומר כ-2.7 מיליון מטרים רבועים

בשנים האחרונות, עיריית תל-אביב-יפו וגופים עירוניים רבים, פועלים לפינוי מדרכות מתשתיות עודפות, לטובת יצירת מרחבי הליכה נקיים ובטוחים להולכי הרגל.

בין הפעולות:

- איסור חניה של כלי רכב על המדרכות; אכיפה מוגברת והצבת עמודי חסימה במקומות בהם קיימת הפרה של החוק
- הגדלת רוחב המדרכה הזמינה להליכה ובפרט בסמוך למעברי חצייה וצמתים
- צמצום חניית קטנועים ואופנועים על המדרכה
- הצבת ארונות חשמל בתחום מגרשים פרטיים שבבנייה חדשה
- צמצום מספר ארונות "בזק" ותיבות ממסר של דואר ישראל המוצבים ברחובות
- הסרת שלטי פרסום, שממוקמים על המדרכות והעתקתם
- הסדרת חניית אופניים וכלים שיתופיים במקומות מסומנים בלבד
- התקנת חניות לאופניים במגרשים פרטיים

העלאת הבטיחות ושיפור מעבר הולכי הרגל בצמתים



• דוגמה לקיצור טווח החצייה ברחוב פיינשטיין, ליד ביה"ס רמת אביב

בתל-אביב-יפו יש 440 צמתים מרומזרים ומאות צמתים שאינם מרומזרים. כדי לחזק את מעמדם של הולכי הרגל בצמתים אלה, יצאה העירייה לפיילוט שכולל את הפעולות האלה:

- יצירת רצף חצייה בצמתים בהם קיים אי תנועה, כדי שהולך רגל לא יצטרך להמתין באי התנועה שבאמצע הצומת
- חצייה בטוחה באמצעות קיצור זמן ההמתנה לרמזור ירוק להולכי רגל והקדמת האור הירוק בכמה שניות, לפני כניסת כלי הרכב הפונים ימינה
- הארכת זמן החצייה להולכי הרגל
- חציית הצומת במקביל לכל הכיוונים

בעת התכנון והביצוע, מושם דגש על שיפור הבטיחות להולכי הרגל ובפרט לצעירים, לקשישים ולאוכלוסייה עם צרכים מיוחדים. תוך ניטור עקבי של ההשפעה על רמת השירות של התחבורה הציבורית ועל תנועת כלי הרכב הפרטיים החוצים את הצומת.

דגש רב מושם בסמוך למוסדות החינוך בעיר:

- התקנת פסי האטה שנועדו להאט את מהירות נסיעת כלי הרכב
- התקנת מעקות בטיחות מול שערי הכניסה כדי למנוע יציאה אל הכביש
- הצבת שילוט ותמרורים מתאימים, כגון תמרורים עליים מוארים להולכי רגל ושילוט "ילדים בדרך"
- הרחבת מדרכות בסמוך לשערי הכניסה
- הצבת מתקנים לקשירת אופניים כדי למנוע הצבתם במקומות היוצרים מפגעי בטיחות



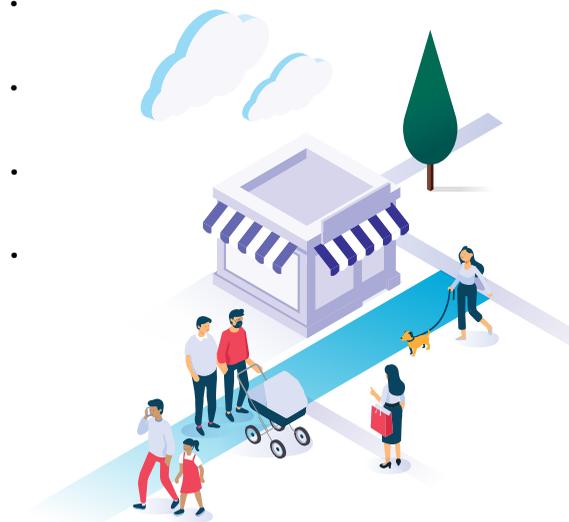
הפיכת רחובות למדרחובים



כחלק מהמדיניות העירונית לעידוד ההליכה ברגל, עיריית תל-אביב-יפו הסבה לאחרונה 11 רחובות למדרחובים, הפתוחים לתנועת הולכי רגל ורוכבי אופניים בלבד. אנו מאמינים כי הרחובות יהפכו למרחב ציבורי שוקק, בעלי העסקים יהנו מתנועה ערה של לקוחות ובמקום תהיה ירידה בזיהום האוויר וברעש. כל המדרחובים מוגדרים כפיילוט ובסיומו העירייה תנטר את הפעילות בהם ותאסוף רשמים מהציבור, כדי להפיק תובנות להמשך הדרך.

הרחובות שהוסבו הם:

- **רחוב אשתורי הפרחי** - הסבת הרחוב למדרחוב וחיבורו לכיכר בזל תשפר את המרחב הציבורי ותסייע לעסקי הרחוב
- **רחוב נחלת בנימין** - בין רחוב קלישר לבין שדרות רוטשילד. הרחבת המרחב להולכי הרגל ולרוכבי האופניים בסביבת רחוב אלנבי וכן הרחבת שטח העסקים
- **רחוב הארבעה** - בין הרחובות קרליבך לדה וינצי, המדרחוב יכלול מרחב ציבורי משותף משולב עם אופניים
- **רחוב חיים ויטל** - בין הרחובות פלורנטין לידידיה פרנקל. במקביל יורחב שטח פעילות עסקי הלילה
- **רחוב העלייה השנייה** - המדרחוב יפעל בסופי שבוע, בסמוך לטיילת, ישמש הולכי רגל ורוכבי אופניים
- **רחוב דניאל** - בין הרחובות כרמל - כנפי נשרים והירקון - הרברט סמואל, יקל על חיבור מסוף הכרמלית לים
- **רחוב אלוף בצלות** - בין הרחובות נחלת בנימין והשוק, ישפר ויגדיל את המרחב הציבורי בפלורנטין



● מדרחוב לוינסקי / צילום: נועה גוטמן



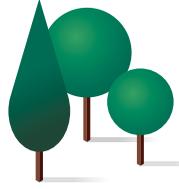
● רח' לוינסקי לפני הפיכתו למדרחוב / צילום: גוגל סטריט

- **רחוב נגארה** - אפשרות להגדלה של שטח פעילות העסקים בכרם התימנים. המהלך מקדים לסגירה של קטע רחוב זה, במסגרת עבודות הקו הסגול של הרכבת הקלה הצפויות להתחיל בסוף שנת 2020
- **סמטת בית הבר** - המדרחוב יפעל בשעות הערב והלילה ויאפשר הגדלת שטח הפעילות של עסקי הלילה בעורף בית רומנו ואת שיפור המרחב הציבורי
- **רחוב יוסי בן יוסי** - בין הרחובות נעם לריש גלותא, ירחיב את מרחב הולכי הרגל בסביבת שוק הפשפשים ויאפשר לבתי העסק בו להרחיב את שטח הפעילות
- **רחוב סגולה** - בין הרחובות רוחמה וניצנה, ירחיב את המרחב הציבורי ויחבר בין בתי העסק לכיכר העירונית ולגן המשחקים לרווחת התושבים

הרחבת מדרחובים קיימים:

- **מדרחוב לוינסקי** - יהפוך להיות מדרחוב במתכונת 24/7
- **מדרחוב שיינקין** - הרחבת זמני פעילות המדרחוב בימי שישי בשעות 16:00-10:00 בין שדרות רוטשילד לבין רחוב אלנבי, לשימוש הולכי הרגל ורוכבי האופניים

צירים ירוקים, עצים וצל



● צילום: יואב דוד

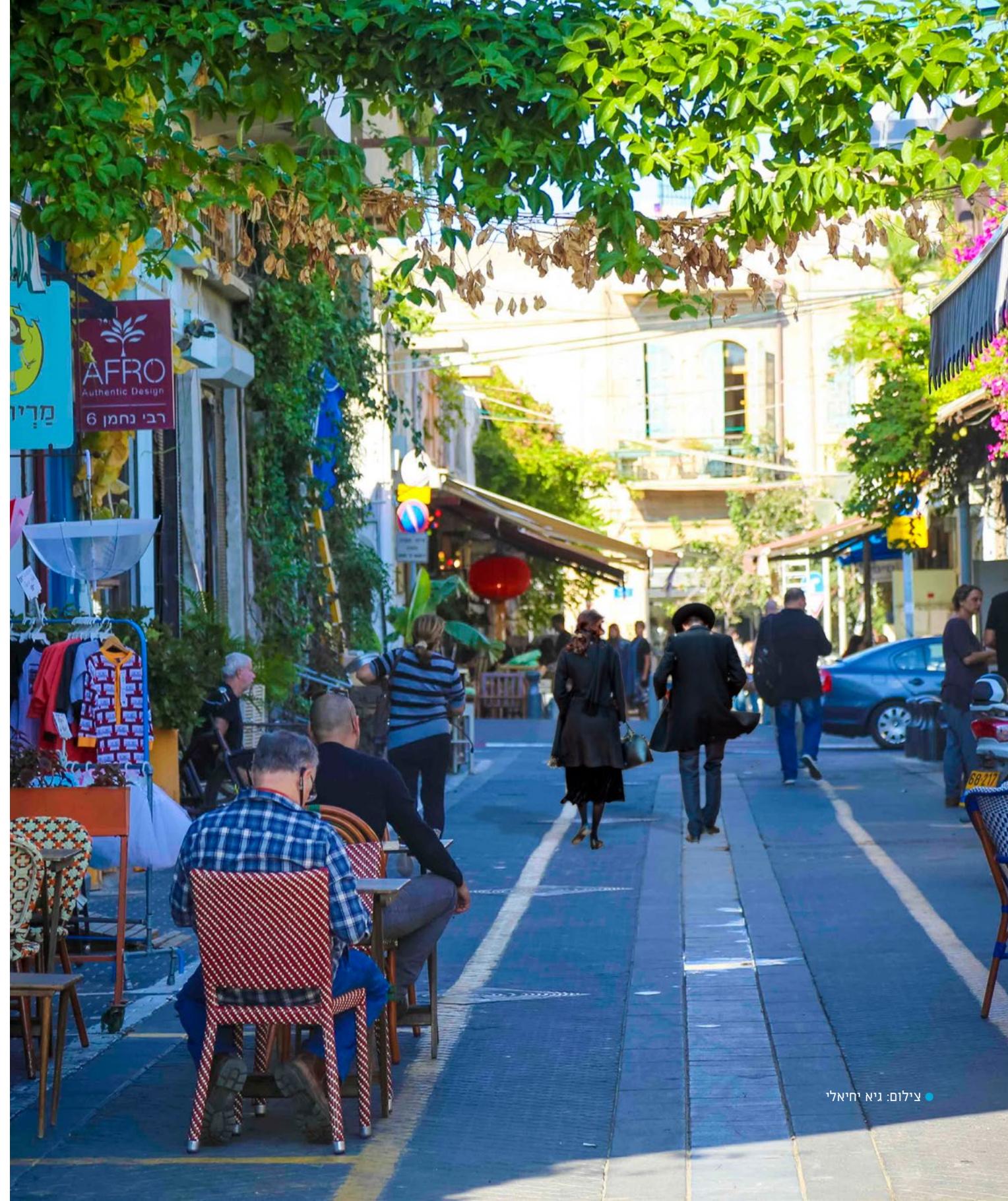
רשת הצירים הירוקים בתל-אביב-יפו מבוססת על תכנית המתאר הראשונה וההיסטורית של העיר, שתוכננה בשנים 1927-1929 על-ידי מתכנן הערים הסקוטי, סר פטריק גדם.

התכנית מורכבת מרצף של קטעי רחובות בהם הושם דגש מיוחד על יצירת תנאים טובים להליכה ברגל ולתנועת כלי תחבורה מודרניים: מדרכות רחבות, שבילי אופניים מופרדים, תנאי צל משופרים, טיפוח עצי רחוב, מתן עדיפות להולכי רגל בחציית צמתים, הצבת פינות ישיבה ועוד.

בתכנון רשת הצירים הירוקים מתוכנן חיבור בין מוקדי העניין והפעילות הקיימים ברחבי העיר, כתנאי בסיסי לשיפור איכות החיים. כך למשל, אחד הצירים הירוקים המרכזיים בעיר, שעל מימושו עובדים בימים אלה, יוצא משכונת ביצרון, עובר דרך גשר יהודית והרחובות הארבעה, קרליבך, מרמורק, בן ציון ובוגרשוב, ומגיע עד חוף הים.

היצאת?

בעשור האחרון מספר העצים בתל-אביב-יפו הוכפל וכיום נטועים ברחבי העיר יותר מ-260,000 עצים



● צילום: גיא יחיאלי

אופניים וקורקינטים

אופניים הם אמצעי תחבורה מהיר, נוח, חסכוני וזול לנסיעות למרחקים קצרים ובינוניים. הם מפחיתים את עומסי התנועה ואת הצורך במקומות חניה, תורמים לחיסכון באנרגיה, מפחיתים את רמת זיהום האוויר ואת זיהום מי התהום וכמובן - תורמים לבריאות ולשיפור הכושר הגופני.

אופניים בעיר - הדור הבא

תל-אביב-יפו פועלת ליישום תכנית "עיר אופניים 20-25" שתהפוך אותה לעיר אופניים מובילה בקנה מידה אירופאי. היעד העירוני לשנת 2025 הוא הכפלת אחוז הנסיעות העירוניות המתבצעות בקרב תושבי העיר באופניים ובקורקינטים מ-11% ל-22%, תוך שיפור רמת בטיחות הדרכים להולכי הרגל ולרוכבי האופניים יחדיו.

נוסף על כך, עד שנת 2025 תורחב רשת שבילי האופניים בעיר מכ-140 ק"מ כיום (יוני 2020) ל-360 ק"מ סך הכל. מימוש התכנית צפוי להפחית את עומסי התנועה בעיר בכ-30% ואת התאונות בהן מעורבים אופניים בכ-40%.

אחוזי הנסיעות באופניים בעיר



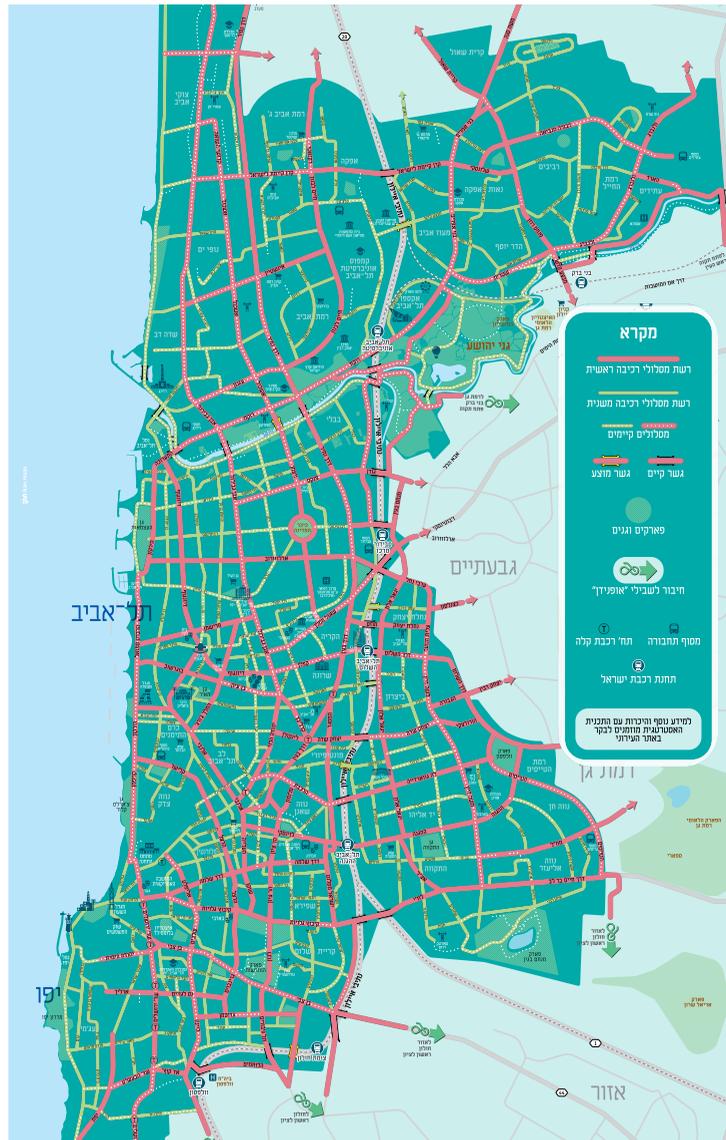
כדי לממש את היעדים, העירייה מקדמת תכנית מקיפה לרכיבה בטוחה, נוחה ונעימה, שתכלול מהלכים בכמה תחומים:

- הוספת שבילי אופניים ונתיבי אופניים על הגשרים לאורך האיילון לטובת חיבור בין מערב העיר למזרחה
- חיבור רשת השבילים הקיימת תוך הסדרת פתרונות לרציפות השבילים בצמתים השונים
- יצירת הפרדה פיזית בין שבילים שאינם מופרדים עדיין, כדי לצמצם קונפליקטים עם הולכי הרגל
- הקצאת מקומות חניה מוסדרים לאופניים במרחב הציבורי ובמגרשים פרטיים
- יצירת קישוריות עם תחנות רכבת ישראל בעיר
- חיזוק תרבות הרכיבה באמצעים של מערכים חינוכיים בבתי ספר והסברה
- הסדרה, אכיפה וחינוך לנסיעה בטוחה
- יצירת הצללה על ידי עצים ואמצעים אחרים

במהלך שנת 2020 יסללו יותר מ-30 ק"מ של שבילי אופניים תוך יצירת הפרדה פיזית ברורה בין כלל משתמי הדרך, בין היתר ברחובות האלה: בן יהודה, הרצל, דיזנגוף, יהודה הימית, שדרות ההשכלה, ירמיהו, בוגרשוב ועוד



מפת רשת שבילי האופניים 2025-2020



רגולציה של הכלים השיתופיים

עם כניסת הכלים השיתופיים למרחב הציבורי במהלך שנת 2019 יצאה עיריית תל-אביב-יפו למהלך הסדרה שנועד לאפשר את פעילות הכלים תחת כללים ברורים, כדי לשמור על בטיחות כלל משתמשי הדרך ועל סדר ציבורי.

הרגולציה שהוגדרה בעיר באוגוסט 2019 והורחבה בינואר 2020 היא המתקדמת מסוגה בעולם וכוללת רשימת כללים ברורה לחברות המפעילות כלים להשכרה ברחבי העיר.

הכללים שהוגדרו בהסדרה:

- א. איסור חניה בסמוך למוסדות חינוך
- ב. חובת חניה בחניות מוסדרות (ברובעים בהם הסדירה העירייה תאי חניה), או על פי רשימת הכללים שהגדירה העירייה
- ג. פריסה בכל רחבי העיר

- ד. האטה אוטומטית של מהירות הנסיעה באזורי חיכוך עם הולכי רגל אותם הגדירה העירייה
- ה. איסור כניסה לאזורים מוגבלים לתנועת כלים חשמליים (כגון כיכרות)
- ו. העברת מידע שוטף לגבי הפעילות השוטפת
- ז. חובה להסדרת פתרון לקסדות
- ח. חובת אישור ביטוח ואישור מכון התקנים לתקינות הכלים
- ט. הסדרת לוחיות זיהוי על-פי סטנדרט שהגדירה העירייה
- י. ביטול צפצופים של הכלים
- יא. הגבלת כמות הכלים המותרים לפריסה על-פי הקצאה מוגדרת
- יב. נכון ליוני 2020, בעיר פועלות 4 חברות פרטיות העומדות בכללי ההסדרה.

העירייה מנתחת באופן שוטף את השימוש בכלים לצד האתגרים שמייצרת תנועה מסיבית של כלים חשמליים. כ-1 מיליון נסיעות מתבצעות מידי חודש.

לצד התועלות התחבורתיות הברורות של הכלים השיתופיים, העירייה פועלת לשיפור הבטיחות בדרכים להולכי הרגל ולרוכבים יחדיו.



אופנידן וגשרים על האיילון

פרויקט אופנידן הוא מיזם ייחודי שמקדם משרד התחבורה, בביצוע חברת נתיבי איילון, להקמת שבילי אופניים רחבים, נוחים ובטוחים לגישה מערי גוש דן אל מרכזי התעסוקה ולמוקדי עניין. הפרויקט יחבר למרכז תל-אביב-יפו את הערים: ראש העין, רמת גן, הרצליה, רמת השרון, פתח תקווה, בני ברק, חולון, בת ים, ראשון לציון, גבעתיים, גבעת שמואל, אור יהודה ויהוד.

נתיבים אלה יופרדו מנתיבי הנסיעה האחרים ויהיו רציפים לכל אורכם, כולל במעבר בצמתים. לרווחת

הרוכבים, יותקנו מערכת תאורה ומתקני דרך כגון ברזיות, עמדות מנוחה, מפות התמצאות, מתקני מידע חכמים ועוד. 11,000 עצים יינטעו לאורך השבילים.

שבילי אופניים על תשעה הגשרים שמעל האיילון

במשך שנים ארוכות, היעדר תנאים נוחים ובטוחים להולכי רגל ולרוכבי אופניים בגשרים החוצים את האיילון, יצר חיץ בין מזרח העיר למרכז. כחלק משדרוג תשתיות הרכיבה בעיר, העירייה מתכננת

לסלול שבילי הליכה ונתיבים לאופניים בכל תשעת הגשרים שעל האיילון.

גשר יהודית להולכי רגל ולרוכבי אופניים נפתח בינואר 2020, והוא סנונית ראשונה בתכנית העירונית לחיבור בין שני חלקי העיר באמצעות שיפור תנאי ההליכה והרכיבה בכל הגשרים מעל האיילון.

עד שנת 2023 יסללו שבילים בגשרים: ההלכה, מודעי, מוזס, השלום וקיבוץ גלויות. בהמשך יסללו שבילים גם בגשרים קק"ל ולה גווארדייה.



תמונה של גשר יהודית - צילום: כפיר סיוון



הדמיה באדיבות חברת נתיבי איילון

תחבורה ציבורית ושיתופית

היציאת?

בתל-אביב-יפו פרוסים, נכון לשנת 2020, כ-60 ק"מ של נתיבי תחבורה ציבורית, יותר מכל עיר אחרת במדינה. עד שנת 2025 צפויים להיסלל כ-80 ק"מ נוספים של נתיבים אלה

בשנים הקרובות רשת הנתיבים צפויה להמשיך ולהתרחב, כך שעד שנת 2025 ייסללו בעיר כ-140 ק"מ של נתיבים לתחבורה ציבורית. בנוסף לכך, העירייה פועלת בשיתוף משרד התחבורה וחברות האוטובוסים, להרחיב את השירות באמצעות הוספה של קווים והגברת תדירות הנסיעות. להרחבת רשת הנתיבים יתרונות רבים:

- כדאיות בשימוש בתחבורה הציבורית באמצעות שיפור זמני הנסיעה
 - אמינות בזמני ההגעה המתוכננים, לצד שמירה על מרווח אחיד בין נסיעות עוקבות
 - תדירות גבוהה ללא תוספת תקציב, שכן אותו צי רכב ואותם נהגים יכולים לבצע יותר נסיעות
- סימון של נתיב תחבורה ציבורית ברחוב קפלן, בינואר 2020, במקום נתיב רכב פרטי, קיצר את זמני הנסיעה באוטובוס בכ-20 דקות בשעות העומס.



תחבורה משלימה: נסיעות משותפות, מוניות שירות, שאטלים, אוטותל, נעים בסופ"ש

במקביל לקווי האוטובוסים הסדירים הפועלים ברחבי העיר זמינים לציבור שירותי תחבורה, ציבורית נוספים:

באבל דן

שירות נסיעות משותפות לפי קריאה, המופעל באמצעות החברות VIA ודן-יוניטר. השירות מאפשר הזמנת נסיעות באמצעות אפליקציה אל תחנות אוטובוס קרובות לנקודת המוצא או היעד, תוך צירוף כמה נוסעים לכדי נסיעה אחת משותפת. www.bubbledan.co.il



● צילום: נועה גוטמן

מוניות שירות

בתל אביב-יפו מפעיל משרד התחבורה כיום 4 קווי שירות עירוניים: 4, 5, 16 ומספר קווי שירות בין-עירוניים שמגיעים מערי גוש דן והשרון.

לאחרונה, מוניות השירות השתלבו במערך התשלומים של "רב קו", כך שאפשר לנסוע בהן במסגרת המני "חודשי חופשי". תלמידים, גמלאים וסטודנטים, הננים מההנחות הקבועות בחוק. במהלך שנת 2020 מתכנן משרד התחבורה רפורמה במסגרתה יתווספו קווים בין-עירוניים ופרבריים חדשים.



● צילום: נועה גוטמן

שאטל יפואית

שאטל היפואית נוסע במסלול מעגלי ברחובות הסמוכים לשדרות ירושלים ללא תשלום, ומאפשר נגישות קלה לתחבורה הציבורית ולמוקדי עניין ביפו. היפואית, שמופעלת על-ידי עיריית תל אביב-יפו במימון חברת נת"ע, עוצרת ב"הרמת יד" לאורך תוואי הנסיעה ויוצאת מדי עשר

דקות בימים ראשון-חמישי, בשעות 06:30-22:00, בימי שישי, בשעות 06:30-16:00 ובמוצאי שבת עד שעה 22:00.

שאטל רמת החייל ושאטל עתידים

שאטל חינמי המחבר בין תחנת הרכבת בני ברק אל אזור התעסוקה רמת החייל ועוצר ב-4 תחנות לאורך רחוב ראוול ולנברג. מועדי הגעת השאטל מתואמים עם מועדי הגעת הרכבות.

כמו כן, חברת עתידים מפעילה בשיתוף רכבת ישראל שאטל למתחם עתידים בהרשמה מראש.



● צילום: נת"ע

אוטותל: רכב לפי דקה

אוטותל, מיזם לשיתוף כלי רכב לפי דקה בתל אביב-יפו, הושק בהצלחה באוקטובר 2017. המיזם מאפשר למנויים לאסוף רכב מנקודה אחת בעיר ולהחזירו בנקודה אחרת. את 260 רכבי המערך אפשר לחנות ב-520 מקומות חניה ייעודיים מסומנים.

התשלום מורכב מדמי מנוי חודשיים ומעלות נסיעות לפי דקה, והוא כולל תחזוקה, דלק וביטוח. www.autotel.co.il



● צילום: כפיר סיוון

נעים בסופ"ש

"נעים בסופ"ש" הוא מערך היסעים של תחבורה ציבורית בשבת, שהוקם ב-2019 ומספק מענה חשוב ביותר למגוון אוכלוסיות במטרופולין, בדגש על אלה שאינם מחזיקים ברכב פרטי.

המערך כולל 7 קווים ופועל בימי שישי, בשעות 02:00-17:00 לפנות בוקר, ובשבתות, בשעות 09:00-16:00. הרשויות השותפות בו הן גבעתיים, יהוד-מונוסון, קריית אונן, רמת השרון, שוהם ותל אביב-יפו.



● צילום: גיא יחיאלי

הנסיעה בשירות ללא תשלום.

מידע נוסף על שעות הפעילות ועל מסלולי הקווים באתר www.busofash.co.il ובאפליקציות התחבורה התומכות בשירות: אוטובוס קרוב ו-moovit.

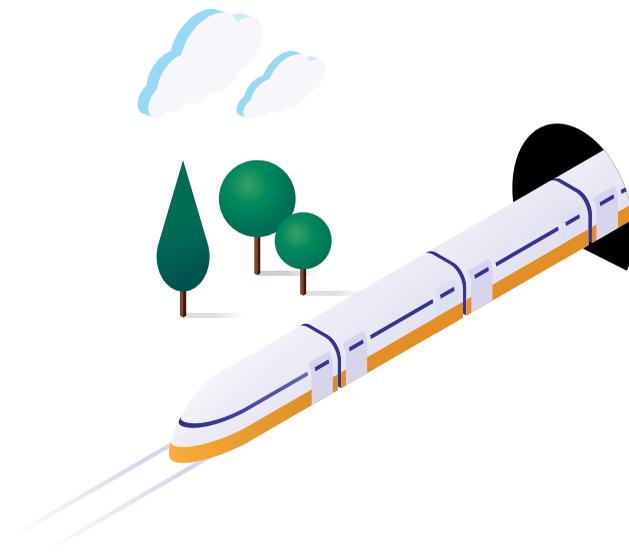
רכבת קלה ומטרו

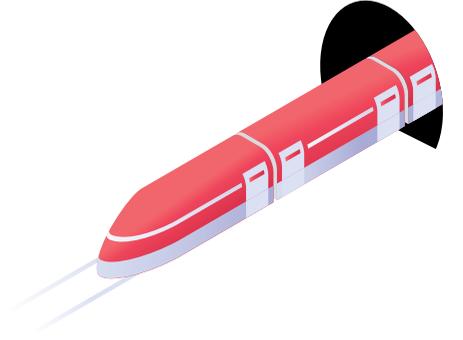
הקלה בדרך!

מהירות נסיעה גבוהה ודיוק בזמנים, קיבולת מרשימה העומדת על כ-500 נוסעים בכל רכבת, תדירות של 3 דקות בחלקים התת-קרקעיים בשעות העומס ופיתוח מרחב ציבורי משופר.

אלה חלק מן היתרונות של רשת הרכבת הקלה, המוקמת בימים אלה על-ידי משרד התחבורה באמצעות חברת נת"ע.

שלושת קווי הרכבת הקלה - האדום, הירוק והסגול - יופעלו בהדרגה משנת 2022, ויספקו תחבורה ציבורית ברמת שירות ובסטנדרטים הגבוהים ביותר, ברשת מסילות שאורכן כ-60 ק"מ, מתוכם כ-40 ק"מ בעיר תל-אביב-יפו. הרשת צפויה לפעול במלואה בשנת 2026 ולחבר אל תל-אביב-יפו את הערים רמת גן, גבעתיים, הרצליה, פתח תקווה, גבעת שמואל, קריית אונו, אור יהודה, בני ברק, בת ים, חולון וראשון לציון.





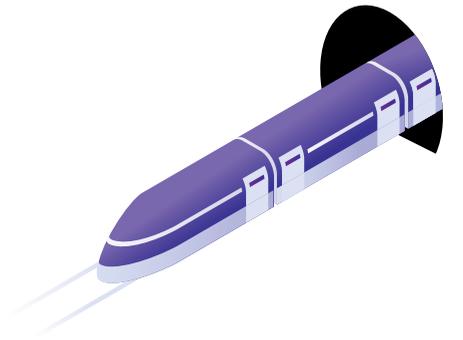
הקו האדום

הקו האדום יהווה את "עמוד השדרה" של מערכת קווי הרכבת הקלה. הוא יעבור באזורים העמוסים ביותר במטרופולין וישירת את מספר הנוסעים הרב ביותר ביחס לקווי העתידיים שיוקמו בהמשך. אורך הקו 24 ק"מ, מהם 12 ק"מ במנהרה שתעבור מרחוב אליפלט שבנווה צדק עד רחוב שנקר בפתח תקווה הסמוך למחלף גהה.

הקו האדום יכלול 34 תחנות: 24 מהן תהיינה במפלס הקרקע ו-10 תת-קרקעיות. המרחק בין התחנות הקרקעיות יהיה כ-500 מטרים. המרחק בין התחנות התת-קרקעיות יהיה כקילומטר אחד.

הצפי לסיום עבודות: 2022

* כל המידע שמקורו בחברת נתי"ע הוא באחריות החברה בלבד.



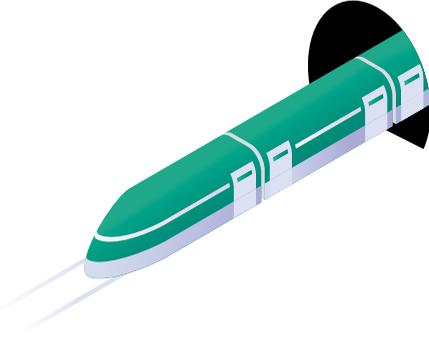
הקו הסגול

הקו הסגול יקשר את האזורים המזרחיים של המטרופולין אל מרכז תל-אביב-יפו, ויעבור כולו במפלס הקרקע. אורכו הכולל צפוי להיות כ-27 ק"מ, הוא מצטלב עם הקווי הירוק והאדום ומקושר לתחנת סבידור ולתחנת ההגנה של רכבת ישראל.

הקו מורכב מזרוע מרכזית שתחילתה בתחנת סבידור והמשכה ברחובות ארלוזורוב, בן-יהודה, אלנבי, העלייה, לוינסקי, ההגנה, דרך השלום (תל-אביב), דרך אלוף שדה (גבעתיים - רמת גן), מחלף אלוף שדה ובית החולים שיבא.

הצפי סיום העבודות: 2026

* כל המידע שמקורו בחברת נתי"ע הוא באחריות החברה בלבד.



הקו הירוק

בדומה לקו האדום, הקו הירוק משלב מעבר במפלס הקרקע עם מקטע תת-קרקעי מהקצה הצפוני של שדרות הר ציון (גינת לוינסקי) לבין צפון רחוב אבן-גבירול במפגש עם שדרות נורדאו. הקו מחבר את החלקים הדרומיים של גוש דן (חולון ושולי ראשון לציון) עם החלקים הצפוניים (הרצליה) דרך תל-אביב-יפו, ומאפשר נגישות למוקדי התעסוקה ברמת החייל, אוניברסיטת תל-אביב, חולון, ראשון לציון והרצליה פיתוח. אורך הקו כ-39 ק"מ, מתוכם כ-4 ק"מ תת-קרקעיים, בתחום תל-אביב. לאורך הקו יוקמו 62 תחנות, מתוכם 4 תחנות תת-קרקעיות במרכז העיר: קרליבך, דיזנגוף, כיכר רבין וארלוזורוב.

לקו כמה מפגשים עם אמצעי תחבורה אחרים: הקו הסגול בתחנת לוינסקי (תל-אביב) ובתחנת ארלוזורוב (תל-אביב), הקו האדום בתחנת קרליבך (תל-אביב); רכבת ישראל בתחנת משה דיין בראשון לציון, צומת חולון ותחנת אוניברסיטת תל-אביב.

הצפי לסיום עבודות: 2026

חברת נתי"ע החלה את העבודות לאורך התוואי בנובמבר 2019. בסוף שנת 2020 ייכנסו העבודות להילוך גבוה, עם תחילת העבודות ברחוב אבן-גבירול ובשדרות הר ציון.

* כל המידע שמקורו בחברת נתי"ע הוא באחריות החברה בלבד.

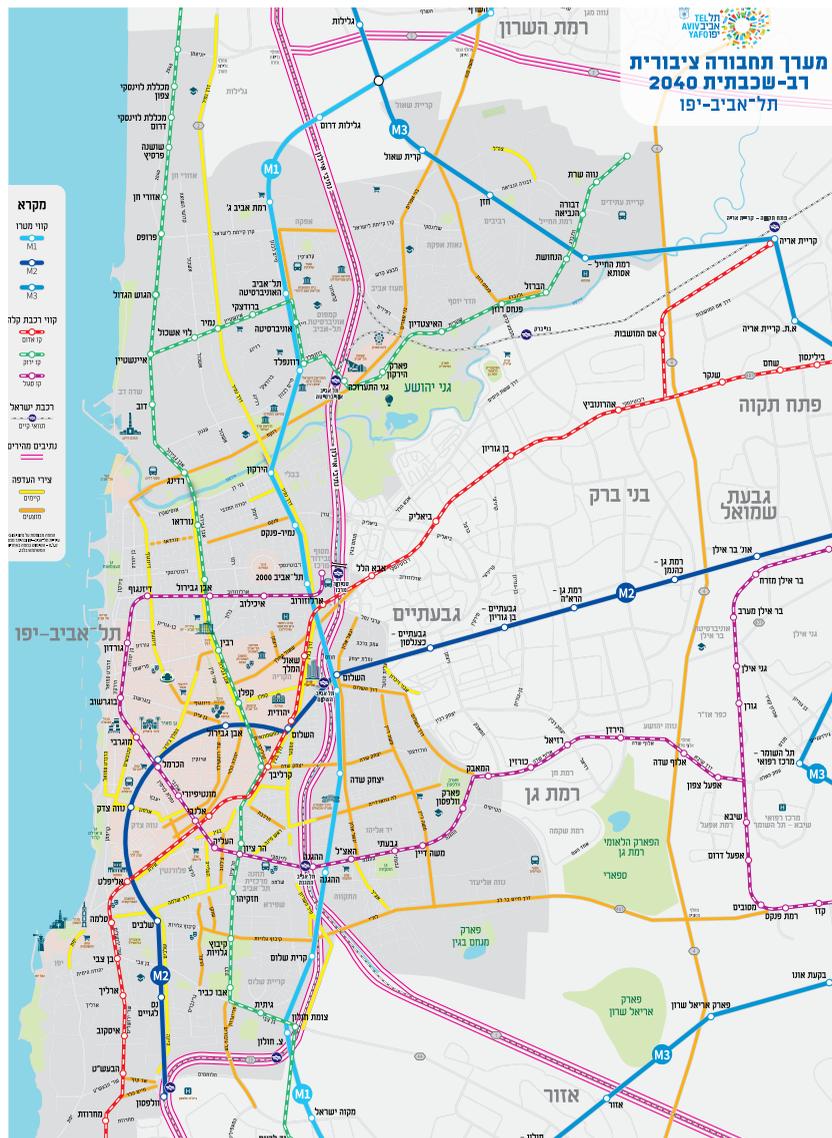


● הדמיה - הקו הירוק - רחוב ראול ולנברג / באדיבות נתי"ע

הנתונים המרכזיים של שלוש הקווים:

הקו האדום	הקו הירוק	הקו הסגול	
24 ק"מ	39 ק"מ	27 ק"מ	אורך הקו
9 ק"מ	21 ק"מ	10 ק"מ	אורך הקו בתחומי תל-אביב-יפו
70 מיליון	65 מיליון	60 מיליון	מספר נוסעים בשנה
24	58	43	מספר תחנות עליות
7	29	19	מספר תחנות עליות בתל-אביב-יפו
10	4	0	מספר תחנות תת קרקעיות
5	4	0	מספר תחנות תת קרקעיות בתל-אביב-יפו
אזורי שירות מרכזיים בתל-אביב-יפו	דרך מנחם בגין אלנבי - צומת מעריב שדרות ירושלים	אבן גבירול עיריית תל-אביב-יפו אוניברסיטת תל-אביב רמת החייל - קריית עתידים צומת מעריב שד' בן-צבי	תחנת סבידור מרכז בן-יהודה וחוף הים אלנבי לוינסקי התחנה המרכזית הישנה רכבת ההגנה שוק התקווה
5	4	9	רשויות מקומיות שבתחומן עובר הקו

מפת קווי הרכבת הקלה והמטרו



העתיד: מטרו

רשת המטרו במטרופולין תל-אביב-יפו היא רשת רכבות תחתיות שנועדה להרחיב את פריסת השירות של הסעת ההמונים לכפר סבא ורעננה בצפון, פתח תקווה במזרח, לוד ורחובות בדרום.

התכנית, שמקדם משרד התחבורה באמצעות חברת נתי"ע, עתידה לפעול בשנת 2035 ולהסיע כשני מיליון איש ביום. זאת בדומה למערכות מטרו בערים המובילות בעולם. עלות התכנית: כ-150 מיליארד ש"ח.

רכבות המטרו ייסעו על מסילות תת קרקעיות במהירות גבוהה ובתדירות המשתנה על פי עומס הנוסעים.

בתל-אביב-יפו מתוכננות 20 תחנות תת קרקעיות שתתחברנה לתחנות הרכבת הקלה ורכבת ישראל, ותשמנה רשת הסעת המונים בקנה מידה של מטרופולין בין-לאומי.

קווי המטרו שהוגדרו: **קו צפון - דרום** שיעבור מכפר סבא ורעננה דרך תל-אביב-יפו לראשון לציון, לוד ורחובות. **קו מזרח - מערב** שיספק שירות מאזור התעשייה סגולה דרך מרכז פתח תקווה, גבעת שמואל, בני ברק, רמת גן, גבעתיים ועד לתל-אביב-יפו וחולון. **קו חצי טבעתי** שיחבר בין כל קווי הרשת ויאפשר מעבר ביניהם. קווי המטרו בשילוב קווי הרכבת הקלה מהווים יחד את המהפכה התחבורתית בגוש דן שמשמעותה נגישות גבוהה, ביטחון בזמן ובפקקים. מהם יהנו גם תושבי ערי הלוויין מדרום, מצפון וממזרח.

בדומה לנוהג במטרופולינים הגדולים בעולם, הנוסעים במטרו יוכלו להחליף בין קווי המטרו הרכבת הקלה ורכבת ישראל, וכמובן להיעזר גם בתחבורה ציבורית (אוטובוסים), כקווים מזינים.

* כל המידע שמקורו בחברת נתי"ע הוא באחריות החברה בלבד

תשובה לכל שאלה מתי כל זה קורה?

פרסום תכניות קווי המטרו להתייחסות הציבור על ידי הוועדה לתשתיות לאומיות של המדינה החלה וצפויה להסתיים ברבעון הראשון של 2021.

פרסום תכנון מפורט: שנת 2021 והלאה
תחילת עבודות: בעוד מספר שנים

הפעלת קו המטרו הראשון: שנת 2035 (משוער)
הפעלת הרשת כולה: 2035-2040 (משוער)

פרויקט הנתיבים המהירים

"חנה וסע", הגדולים מסוגם בארץ, שיכללו כ-24,000 מקומות חניה. מדי יום עשרות אלפי אנשים יוכלו להיכנס לאזורי התעסוקה בשאטלים מהירים ונוחים ללא תשלום, כאשר מכל חניון ייצאו 5 קווים ליעדים שונים בתל-אביב-יפו בתדירות גבוהה מאוד בשעות השיא.

הפרויקט מבוצע בימים אלה על ידי משרד התחבורה באמצעות חברת נתיבי איילון, וצפוי להסתיים בשנת 2025.

פרויקט הנתיבים המהירים נועד ליצור חלופה נוחה ויעילה לפקקי התנועה - בכניסות של תל-אביב-יפו וביציאות ממנה. הנתיבים מיועדים לנסיעת תחבורה ציבורית, לשאטלים ולנסיעה שיתופית, וייסללו לאורך הצירים המרכזיים הנכנסים לתל-אביב-יפו: מראשון לציון, דרך תל-אביב עד נתניה ובחזרה, ומראש העין, דרך כביש 5 עד ההתמזגות עם נתיבי איילון בגלילות - ובחזרה, שיהוו כ-110 ק"מ של נתיבים מהירים מנהלים במטרופולין תל-אביב-יפו. הנתיבים ייסללו בנוסף לנתיבי הנסיעה כיום, ולא יילקחו מתוך נתיבים קיימים.

במסגרת הפרויקט, יוקמו בשולי המטרופולין - בנקודות הכניסה לנתיבים המהירים, 5 חניוני ענק



תשובה לכל שאלה ומה ביתיים?

פרויקט הנתיבים המהירים, הכולל בין היתר הקמת חניונים ומחלפי גישה שיובילו אליהם, כרוך בעבודות תשתית מורכבות לאורך הצירים הבין-עירוניים. עבודות אלה מחייבות צמצום זמני של מספר הנתיבים בחלק מהצירים, שינויים בהסדרי התנועה בסביבת אתרי העבודות ובכניסות וביציאות מהמחלפים השונים לאורך נתיבי איילון. בעת העבודות הקיבולת לאורך נתיבי איילון צפויה להצטמצם בכ-15%.

תכנית פיתוח רכבת ישראל

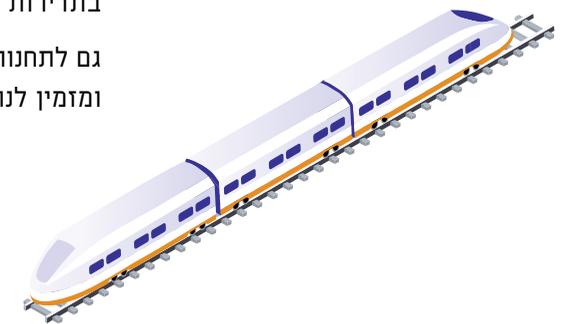
רשת הרכבות הארצית שמפעילה החברה הממשלתית "רכבת ישראל" מחברת היום כ-70 תחנות ברחבי המדינה, מסיעה עשרות אלפי אנשים בכל יום ל-4 התחנות הקיימות בתל-אביב-יפו:

- ההגנה - בסמוך לתחנה המרכזית
- השלום - בסמוך למרכז התעסוקה הארצי הגדול ובקרבת הקו האדום של הרכבת הקלה
- ארלוזורוב-סבידור - התחנה העמוסה בישראל. בעתיד תתחבר לקו האדום ולקו הסגול של הרכבת הקלה
- האוניברסיטה-מרכז הירידים - עם חיבור לקו הירוק של הרכבת הקלה ולאוניברסיטה

כיום, רשת הרכבות הארצית מסיעה נוסעים רבים למרכז מטרופולין תל-אביב, ומבוססת על 3 מסילות שעוברות ברצועת האיילון. בשנת 2026 עתידה לפעול המסילה רביעית. מספר הרכבות לשעה לכל כיוון, יזנק מ-17 ל-23.

בנוסף על כך, באמצעות חברת נתיבי ישראל, מקודם תכנון שתי מסילות תת-קרקעיות (5, 6) העתידות לחבר בין המטרופולינים הגדולים - ירושלים, באר שבע וחיפה, באמצעות רכבות הנוסעות במהירות 250 קמ"ש. צמד המסילות יגדיל את תדירות הרכבות באיילון ל-34 רכבות בשעה, כלומר רכבת בתדירות נמוכה מ-2 דקות!

גם לתחנות תל-אביב-יפו מוקדשות תכניות לשיפור הנגישות וליצירת מענה נוח ומזמין לנוסעי התחבורה הציבורית, להולכי הרגל ולרוכבי האופניים.





חניה ותנועה

עיריית תל-אביב-יפו פועלת לעדכון מדיניות החניה כך שתתמוך בהתפתחות המואצת של מערכת תחבורה בעיר ובהתחדשות העירונית.

מדיניות זו שמגדירה ומנהלת את השטחים המוקצים לחניה בעיר, בעלת תפקיד מפתח בשינוי הרגלי הנסיעה. זאת כיוון שלהיקף השטח המוקצה לחניה יש השפעות נרחבות על אופי המרחב הציבורי ועל נוחות ההתניידות בתוכו: על בטיחות הולכי הרגל, על המקום הנותר ברחוב להליכה ברגל ולנתיבי תחבורה ציבורית ואופניים, על איכות הסביבה ועל יוקר המחיה.

כיום יש בעיר כ-330 אלף מקומות חניה, מתוכם כ-70,000 חניות רחוב (כ-45 אלף כחול לבן, השאר אפור). כ-20 אלף מקומות חניה נוספים נמצאים בחניונים עירוניים המנוהלים ומופעלים על ידי חברת "אחוזות החוף". השאר, כ-80% מסך היצע החניה בעיר, נמצא בידיים פרטיות: בבנייני מגורים ובמרכזי תעסוקה ומסחר.

מצאי החניה בעיר אינו עומד בקנה אחד עם הביקוש הרב. הניסיון המצטבר בעיר שלנו ובערים אחרות בעולם, מראה שאין ולא תהיה יכולת להדביק את הביקוש הגובר למקומות חניה לרכב הפרטי בעיר.

לכן, עיריית תל-אביב-יפו מבקשת לעדכן את מדיניות החניה בעיר, כך שתתמוך בהתפתחות המואצת של מערכת התחבורה המודרנית בעיר, ותמצא את האיזון בין ביקוש גובר לבין היצע מוגבל.

המדיניות תתייחס, בין היתר לנושאים האלה:

1. עדכון מדיניות החלוקה של תווי החניה לתושבים
2. השמה של כלים כלכליים לניהול ביקושי החניה בעיר
3. עדכון המדיניות לאכיפת חניה
4. מדיניות חניה לרכב שיתופי, חשמלי, מסחרי, אופנועים, אופניים, כלים זעירים ועוד

בשנת 2020 צפויה העירייה לצאת למהלך של שיתוף ציבור בנושא זה.



עסקים



● צילום: כפיר סיוון

עיריית תל-אביב-יפו רואה חשיבות רבה בפעילות רציפה של העסקים בעיר על אף האתגרים שמציבות עבודות התשתית הנרחבות. במהלך השנים 2019-2020 השקיעה העירייה כמיליון ש"ח בסיוע ישיר לעסקים בשדרות ירושלים באמצעות סבסוד מטבע קהילתי שמינף מיליוני שקלים ברכישות חדשות, לקראת התגברות העבודות בחלקים נוספים בעיר, מתכנתת העירייה מתווה הטבות והקלות לעסקים שנמצאים בתוואי עבודות רחבות-היקף* הכולל:

- רכש ישיר של גופי העירייה והתאגידים העירוניים מעסקים קטנים ובינוניים
- הקלות באגרות עירוניות
- פרסום עסקים בפלטפורמות עירוניות דיגיטליות ובמרחב הציבורי
- תמרוץ קניות ועידודן באמצעות מועדון ההטבות העירוני "דיגיתל"
- תמרוץ הגעה ברגל לבתי העסק שנמצאים בתוואי עבודות רחבות-היקף
- קיום אירועי תרבות, פנאי וקהילה בסמיכות לעבודות רחבות-היקף

*סוג ההטבות והיקפן גמישים, ועשויים להשתנות בהתאם להתמשכות העבודות להיקפן ולמשתנים נוספים.



יידוע ציבור וקהילה



● צילום: כפיר סיוון

עיריית תל-אביב-יפו משתפת ומיידעת את תושבי העיר לגבי תכנון, ביצוע והתקדמות העבודות, ההשלכות שלהן על חיי היום-יום, ובעיקר - השינוי המיוחל שיושג עם השלמתן. המידע המעודכן מוגש לציבור באתר אינטרנט ייעודי, מותאם למובייל ומבוסס מקום. באתר יתפרסם מידע מקיף על עבודות התשתית התחבורתית המתבצעות בעיר. נוסף על כך וכדי לתת מענה משלים, העירייה תכשיר את כלל עובדי מרכז השירות ואת מוקד שירות פלוס כדי שיעניקו מידע זמין ומקיף בנושאי תחבורה.

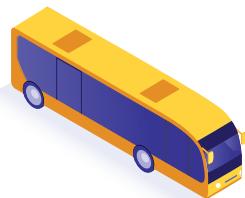
בשנת 2020 בכירי העירייה יקיימו סדרה בסדרה של עשרות מפגשי ציבור עם ועדי שכונות, ועדי הורים, מעסיקים, ארגוני עובדים, מובילי דעה וראשי קהילות בעיר, כדי להציג את החזון העירוני להתניידות וכן את ההשפעות המיידיות על אותו ציבור.

חינוך



● צילום: שני הלוי

מערכת החינוך העירונית מנגישה בכל שנה עשרות תכניות בנושאי תחבורה, שכוללות לימודי זהירות בדרכים, רכיבה נכונה, הגעה בטוחה לבית הספר, תאוריה ותכנים רבים נוספים. החל בשנת הלימודים התשפ"א (ספטמבר 2020), יעברו בכל שנה מאות כיתות הכשרה אודות שינוי התחבורה הצפויים ותרבותם אותם, כסוכני שינוי משמשפחתיים, שיעזרו לציבור לעבור לאמצעי תחבורה ציבוריים, שיתופיים וירוקים.



מסופים ותחבורה חשמלית

דגמי האוטובוסים החדשים הפועלים בעיר (יורו 5 ויורו 6) מתאפיינים ברמת פליטות מזהמים ופחמן דו חמצני נמוכים מאוד ביחס לאוטובוסים הוותיקים יותר. מאמצים רבים מושקעים בהצבת עמדות טעינה לאוטובוסים חשמליים במסופים בעיר.

רשת תחבורה ציבורית יעילה ובשנים האחרונות העירייה פועלת לשדרוגם בשיתוף משרד התחבורה וחברת נתיבי איילון.

למיקומם של המסופים חשיבות אסטרטגית. מסוף אוטובוסים הממוקם במרכזי תעסוקה ומסחר, למשל, מגביר את הנגישות אליהם.

11 מסופי התחבורה הציבורית בתל-אביב-יפו, משמשים לצרכי תפעול ותחזוקה שוטפת של צי האוטובוסים, מספקים מקום מנוחה לנהגים בין הנסיעות ומאפשרים תזמון יציאה מדויק של האוטובוסים למסלולם, ללא הפרעות לתנועה. המסופים הם רכיב מרכזי בתפעול

הבית החדש של התחנה המרכזית

מאמצים רבים לקידום חלופות מספקות לתחבורה הציבורית - הארצית, המטרופולינית והעירונית, שעוברת היום דרכה.

לצד פיזור השירות בתחנות קצה באזור כמו חניון הלוחמים, משרד התחבורה ועיריית תל-אביב-יפו פועלים להקמתו של המרכז התחבורתי החדש באזור צומת חולון, שעתידי לקלוט את מרבית פעילות האוטובוסים מהתחנה המרכזית. התהליך הדורש שינויים בזכויות הקרקע ובייעודה,

התחנה המרכזית החדשה שהחלה לפעול בשנת 1993, היא התחנה הגדולה בישראל ומשרתת היום מאות אוטובוסים וכ-60 אלף נוסעים ביממה. התחנה פועלת בצפיפות רבה של אוטובוסים, ללא אפשרות לקלוט קווים נוספים. בנוסף לכך, התחנה מהווה מפגע סביבתי ממשי למרחב המקיף אותה.

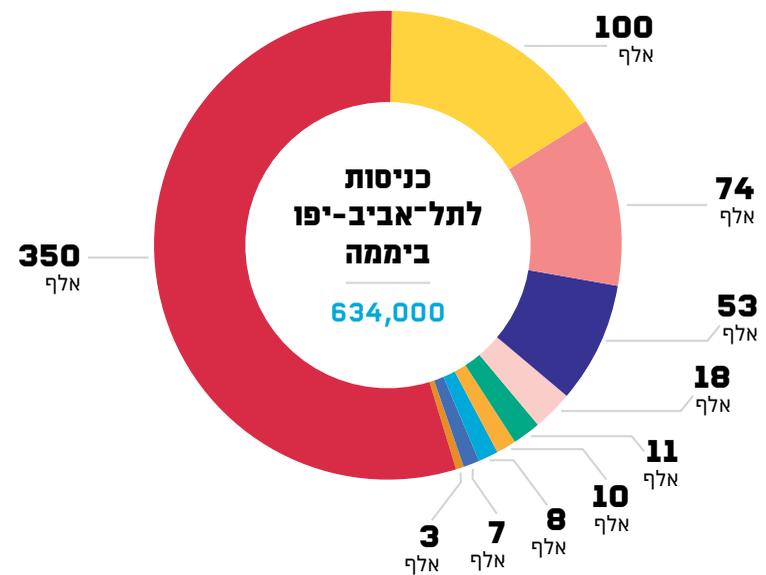
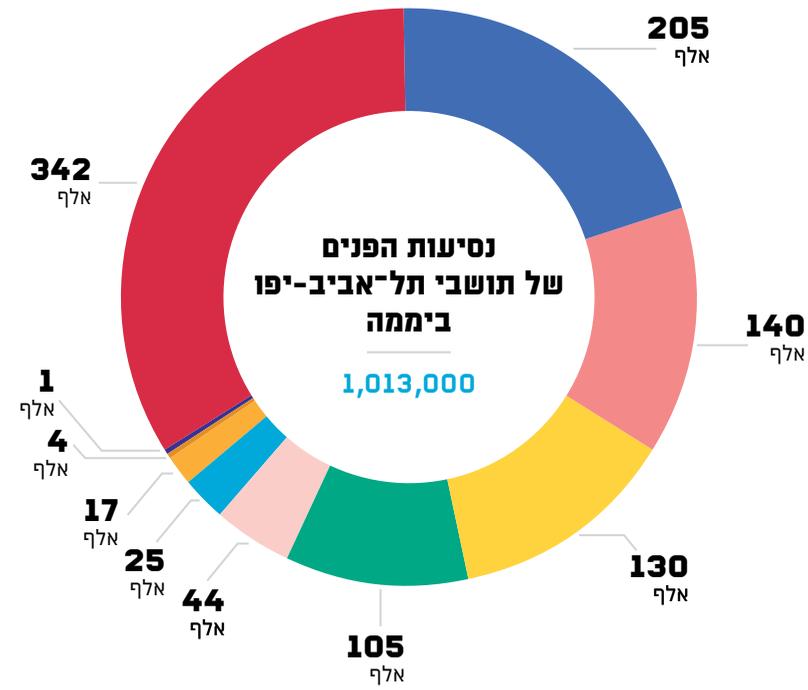
עיריית תל-אביב-יפו רואה בצמצום הפעילות בתחנה המרכזית החדשה הנמצאת בלב שכונת נווה שאנן משימה חשובה ביותר, ומשקיעה

יבשיל בעוד מספר שנים לכדי ביצוע.

עד להקמת המרכז התחבורתי החדש בצומת חולון, כדי לא לפגוע בשירות האוטובוסים בעיר וכדי להקל על הגודש ועל הרעש בשכונת נווה שאנן, העירייה, משרד התחבורה ומפעילי התחבורה הציבורית, פועלים לצמצום משמעותי של נפח פעילות האוטובוסים בתחנה המרכזית וברחובות הסובבים, באמצעות הקמת מסופי אוטובוסים ותחנות קצה חדשות וקטנות יותר ברחבי העיר.

נספחים





מוניות שירות

הסעות

הסעה מיוחדת

אופנוע

רכבת

אופניים

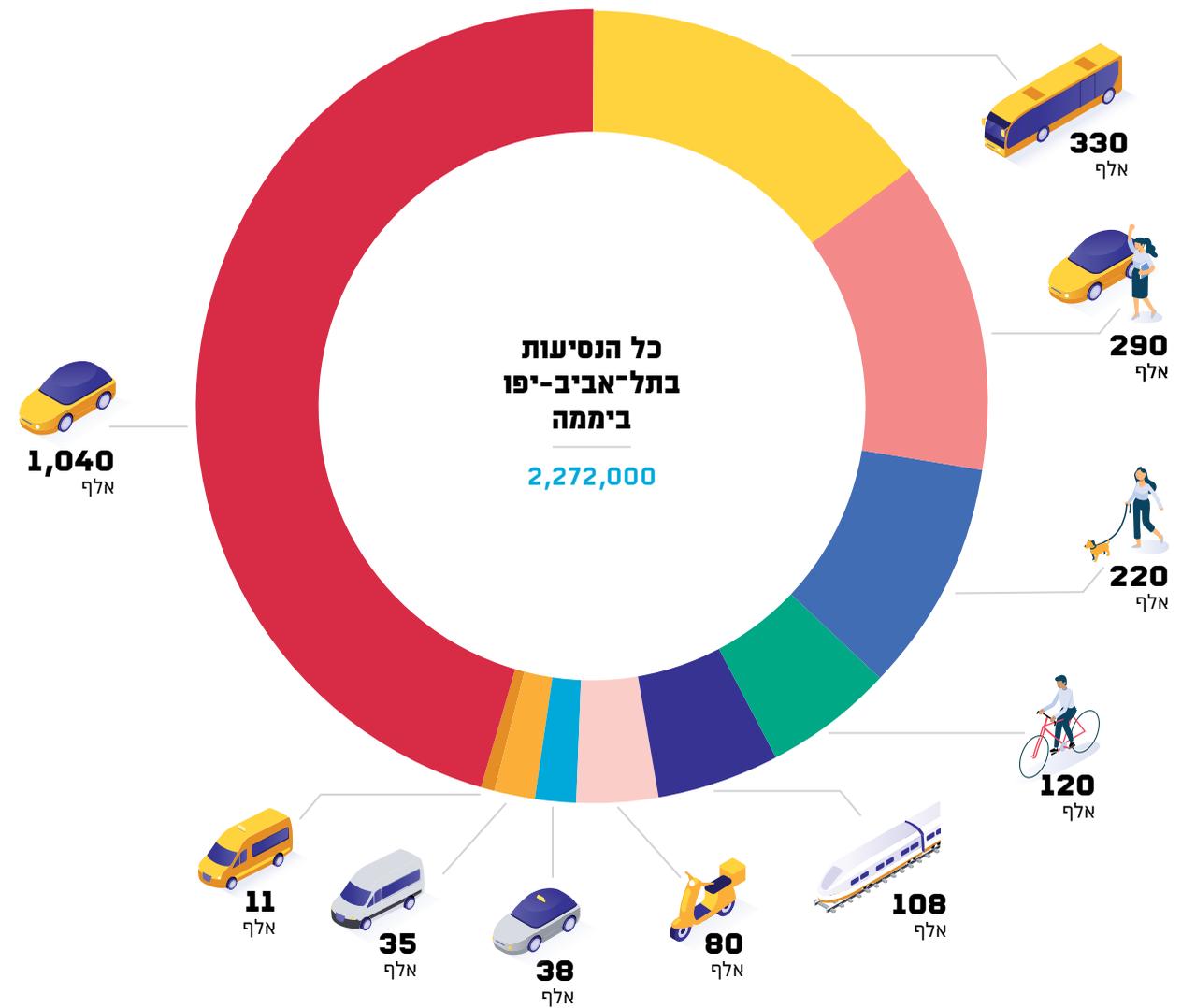
הולכי רגל

נוסע

תחבורה ציבורית

רכב פרטי

התפלגות הנסיעות בתל-אביב-יפו ביממה



מקרא

מרחב תחנת רכבת השלום וגבעת התחמושת



הגשר על איילון ברחוב גבעת התחמושת משרת הולכי רגל רבים המגיעים למקום באמצעות תחבורה ציבורית וממשיך ברגל לאזורי התעסוקה, הבילוי והמגורים במרכז תל-אביב-יפו ובערים השכנות.

בימים אלה מקדמת עיריית תל-אביב-יפו בשיתוף נתיבי איילון, כמה פרויקטים מקבילים, שעיקרם שיפור התשתיות לטובת הולכי הרגל ורוכבי האופניים שעוברים במקום:

בטווח המידי

הרחבת המדרכות, סלילת שבילי אופניים ונתיב תחבורה ציבורית וכן שיפור נקודתי בצמתים הסואנים לטובת הולכי הרגל ורוכבי האופניים. בנוסף, עם סיום העבודות של הרחבת טרמינל הרכבת תוסדר יציאה נוספת לכיוון דרום.

הצפי: סיום במהלך 2021

בטווח הבינוני

הרחבת הגשר ואזור הכניסות לתחנת הרכבת, ושיפור משמעותי של מרחב ההליכה וההמתנה. זאת תוך הגדלת מספר החניות לכלים דו גלגליים, הוספת נתיב להורדת נוסעים (הבא וסע"), עמדות לאוטובוסים ושיפור פני כל המרחב.

בתכנון המרחב תינתן תשומת לב מיוחדת לרמת שירות מיטבית להולכי הרגל, על ידי יצירת פתרונות הצללה, מעברי חצייה רחבים ונוחים, הקמת מערך שילוט והתמצאות ועוד.

הצפי: עד 2025

בטווח הרחוק

לצד תשתיות התחבורה הציבורית הקיימות, המרחב יכלול שתי תחנות מטר; חיבור ל-6 מסילות רכבת ישראל; תחנת רכבת קלה של הקו האדום; וצירים מרכזיים של תחבורה ציבורית בדרך מנחם בגין הסמוכה ובגבעת התחמושת.

בנוסף על כך, משרד התחבורה ועיריית תל-אביב-יפו מקדמים במרחב טרמינל תחבורתי פתוח בסטנדרט בין-לאומי, שיתן מענה לעשרות אלפי האנשים המבקשים להחליף בין אמצעי התחבורה השונים, ולהמשיך בהם לכיוון מרכזי התעסוקה שבאזור.

הצפי: עד שנת 2035



● הדמיית אגן איילון / באדיבות גונן אדריכלים ומתכנני ערים, חברת נתיבי איילון

היצע?

הגשר על האיילון ברחוב גבעת התחמושת, הסמוך לתחנת רכבת השלום, הוא השער התחבורתי הגדול במדינה, בו עוברים מידי יום עשרות אלפי אנשים.

פיילוטים בתחום האופניים בעיר

כחלק מתפיסה הוליסטית ליצירת מעטפת לרוכבי האופניים בעיר ולקידום תרבות הרכיבה, עיריית תל-אביב-יפו בוחנת אפשרות ליישום של כמה מיזמים:

מסילת אופניים במדרגות העיר

התקנה של כ-20 מסילות אופניים ברחבי העיר, במקומות בהם קיים הפרש של לפחות 10 מדרגות בין מקטעים של שבילי אופניים, להקלה על הרוכבים.



● צילום: אייל סנטו



● שביל טקטי ברחוב פינסקר

עירוניות טקטית

כלי שמאפשר ביצוע שינויים נקודתיים בהסדרי התנועה, כמעט בין-לילה, בעלות נמוכה, תוך שימוש בחומרים זמינים המאפשרים גם ביטול מהיר של הביצוע, במידת הצורך.

במהלך יוני 2020 נסללו שני שבילי אופניים טקטיים בעיר: האחד ברחוב סולומון והשני ברחוב פינסקר. במהלך התקופה הקרובה העירייה תעקוב אחר מדדים שונים שיקבעו האם להפוך את השביל לקבוע או להחזיר את הסדרי התנועה ברחובות אלה לקדמותם.

הקמת מערכת מידע לרוכבים - ניווט, קבלת מידע ועוד

כלי המאפשר לרוכבים לנווט בבטיחות, לדווח על מפגעים, לקבל דיווחים והתראות, להציע הצעות, לשתף מסלולים ותכנים עם קהילת הרוכבים, ליזום פעילויות ולקבל הטבות בעסקים מקומיים.

עירייה מדווחת

הרחבת מספר הרוכבים בקרב עובדי העירייה בתפקידים שונים, כחלק מראייה רחבה של התניידות ירוקה לעבודה, והתניידות קלה במהלך שעות העבודה לביצוע פעולות מבצעיות ותפעוליות שונות.

עידוד שימוש באופניים לקניות בעסקים מקומיים לאורך צירי הרכבת הקלה

עבודות הרכבת הקלה מציבות אתגר בעבור רבים מהעסקים המקומיים, החיוניים לשגשוג העיר. בחלק ניכר מהצירים בהם תתקיימנה העבודות יישמר שביל אופניים זמין לרכיבה שישפר את הנגישות לבעלי העסקים ברחובות הללו. זאת לצד יוזמות של קהילות רוכבי אופניים

ועסקים מקומיים המעודדים אלה את אלה: הרוכבים מבצעים קניות ומקבלים הטבות, בעוד שהעסקים נהנים מהגדלת התנועה של לקוחות נאמנים.

שימוש באופני משא חשמליים ל-Urban Cycle Logistics

חזון העירייה מציע אפשרות להחלפת חלק ממשאיות החלוקה המזהמות באופני משא חשמליים, שקטים, נקיים וקטנים. אופני המשא ישולבו בביצוע משלוחים לבתי לקוחות מסניפי חנויות, סופרמרקטים, חברות הפצה ושילוח. המשאיות ינותבו ל-micro-hub בפאתי העיר, ומשם יועברו הסחורות והחבילות לחלוקה בתוך העיר באמצעות אופני משא חשמליים. לטובת קידום המהלך נדרש שיתוף פעולה עם משרד התחבורה בכל הנוגע למעמד כלי התחבורה הללו.



חניות ניידות לחניית אופניים

הצבת מתקני חניה זמניים וניידים לאופניים ברחבי העיר, במקומות חניה לרכבים, לטובת בחינת הצורך בהקצאת מקומות חניה קבועים. לאחר פרק זמן מסויים, חניית האופניים תוסב לקבועה על פי הדרישה וצרכי הקהילה או תועבר למקום אחר.



חינוך לרכיבה על אופניים

תכנית לימודים שנתית לילדי גן שרום חובה עד גיל תיכון, לעידוד רכיבה על אופניים.

שימוש במשחקיות לבניית תחרויות רכיבה נושאות פרסים בין כיתות, שכבות ובתי ספר.



מרכזי אופניים קהילתיים - אקו-סיסטם קהילתי

מרכזי אופניים קהילתיים הוכיחו את עצמם בערים רבות בעולם כתורמים לתחושת הזדהות והלכידות השכונתית ולפיתוח תרבות האופניים כחלק אינטגרלי של הקהילה.

מרכז קהילתי לרכיבה באזור שבו פוטנציאל השימוש לא ממומש, יזמין את התושבים לחוגי רכיבה, לסדנות לטיפול ולתיקון האופניים, להרצאות ועוד. מאות זוגות אופניים נטושים יתוקנו ויחולקו לילדים שידם אינה משגת לקנות.



מרכז תחבורתי רובעי רדינג: טרמינל חדש ומתקדם להתניידות באמצעים חלופיים

בשורה תחבורתית חדשה לתושבי צפון העיר ולמבקרים בה המגיעים מצפון: בשנת 2020 תחנך עיריית תל-אביב-יפו את מת"ר רדינג - מרכז תחבורתי רובעי ראשון מסוגו בישראל.

תושבים ומבקרים מוזמנים להחנות את רכבם בחניון ולהמשיך ליעדם באחד מאמצעי התחבורה המגוונים שיהיו פרוסים במרכז זה:

- תחבורה ציבורית סדירה בתדירות גבוהה (המת"ר נמצא בצמוד למסוף התחבורה הצפוני של העיר)
 - תחבורה ציבורית משלימה כגון באבל, נעים בסופ"ש, מוניות שירות
 - אופניים וקורקינטים שיתופיים, כולל חניות ייעודיות לאופניים ולקורקינטים פרטיים
 - רכבים שיתופיים דוגמת אוטותל ו-Car2go
 - חיבור לרשת שבילי האופניים הקיימת במרכז העיר.
- במקום גם יוצבו עמדות מידע ועמדות להטענת כרטיס הרב-קו.



רכבים חשמליים ואוטונומיים

עיריית תל-אביב-יפו מאמינה כי עתיד ההתניידות בכלי רכב פרטיים בעיר יהיה באמצעות רכבים חשמליים ואוטונומיים, ולפיכך מקדמת שורה של מהלכים ליצירת תשתיות מתאימות לתמיכה במערך הנדרש לתפעול של רכבים אלה. בין היתר, אנו מסדירים בשנה זו נקודות טעינה בעשרות חניונים של אחוזות חוף, קידמנו שני פיילוטים של רכב אוטונומי ואנו פועלים ליצירת רגולציה להתניידות של רכב אוטונומי בעיר.

פריקה וטעינה: פיילוט חדש



אזורי המסחר והתעסוקה בעיר נבדלים זה מזה בשעות הפעילות העסקית - מסחרית ובסוגיה, בהיקף תנועת הסחורות ובסוגי הקונפליקטים עם משתמשי הדרך האחרים. לכל אלה השפעה רבה על הזיהום, על הבטיחות בדרכים, על עומסי התנועה, על זמינות החניה ועל נגישות המדרכות.

תל-אביב-יפו, בשיתוף חברות השילוח, התאחדות התעשיינים ואיגוד לשכות המסחר, יוצאת לדרך עם פיילוט פריקה וטעינה במטרה לסייע לרכבי החלוקה לשנות את הרגלי הנסיעה, לצמצם את המפגע לציבור ולהגדיל את ודאות וזמינות פריקת וטעינת הסחורות באזורים העמוסים בעיר. הפיילוט יפעל במשך שנה ברחובות בן יהודה, בוגרשוב, בן ציון, מרמורק, אבן-גבירול ופרישמן.

מה כולל הפיילוט?

- הסדרת מקומות פריקה וטעינה במפרצים ייעודיים וכן בנתיבי חניה שיאפשרו פריקה מוקדמת של סחורות
- צביעת מפרצי פריקה וטעינה בצבע אחיד
- אכיפה מוגברת לעבירות תנועה שמבצעות חברות השילוח, לצד אכיפה של כלי רכב פרטיים המפריעים לפעילות כלי הרכב המסחריים
- הנגשת המידע לגבי מיקומי פריקה וטעינה בעיר
- הסדרת מצלמות אכיפה אוטומטיות שיאכפו עבירות חניה במפרצי פריקה וטעינה
- עבודה עם חברות המשלוחים לטובת שינוי הרגלי ההגעה בדגש על הגעה מוקדמת ומעבר לכלים זעירים ל"ק"מ האחרון

השינוי בבדקה!

עיריית תל-אביב-יפו
יולי 2020
mobility.tel-aviv.gov.il