

קו אסטרוטגי





סביבה עירונית אטרקטיבית

פיתוח סביבה עירונית אטרקטיבית - עיר פתוחה להתחדשות,
ובו-בזמן משמרת את מורשתה האדריכלית-תכנונית;
מאזנת ומשלבת בין הרקמה הבנויה למרחב הפתוח;
שומרת על עירוב שימושי קרקע מושכל; פועלת לצמצום
מטרדים סביבתיים ומקדמת מערכת תחבורה רב-אמצעית,
יעילה ובת-קיימא

התכיסה:



החזון הגלום בקו אסטרטגי זה בא לביטוי בשבע תמונות עתיד:

הסביבה העירונית תתוכנן כפסיפס של אזורים בעלי מאפיינים שונים. יוגדרו אזורים בעיר על פי דרגות פיתוח ושימור מרקם. יושם דגש על שימור האופי המרקמי במתחמי "העיר הלבנה" וסביבתה, לרבות שימור בניינים המהווים את המורשת האדריכלית-היסטורית של העיר. בנייה אינטנסיבית וגבוהה תאפיין את המרכז הכלל-מטרופוליני. איזורי הפיתוח החדשים יתוכננו לבנייה בצפיפות גבוהה.

איזון בין בנייה מרקמית
משמרת לבנייה לגובה

עירוב שימושי הקרקע בעיר יתבסס על גישה חדשנית רגישת-סביבה: תיעשה הבחנה בין שלוש רמות עירוב עיקריות: (1) הפרדה מוחלטת (באזורי מגורים מובהקים); (2) עירוב מוגבל (לאורך רחובות ראשיים המקיפים אזורי מגורים); (3) עירוב מרבי במרכז הכלל-מטרופוליני, באזורי מסחר, תעסוקה ולאורך צירים ראשיים).

עירוב שימושים
מושכל

העיר תפעל ליצירת איזון בין הרקמה הבנויה לבין השטחים הפתוחים. כמו כן, היא תנקוט ביוזמות לשיפור המרחב הציבורי הפתוח לרמותיו – המטרופוליני, העירוני והשכונתי. במסגרת זו, יגובש "שלד ירוק" עירוני, כגורם מקשר בין שכונות המגורים, אזורי התעסוקה, מרחבי הבילוי והפנאי. המרחב הציבורי הפתוח יעוצב באופן המעודד מפגש ותחזוקתו תמומן באמצעות "קרן ירוקה".

מרחב ציבורי מפותח

הרחובות המסחריים המסורתיים ומתחמים מיוחדים ישוקמו ויעוצבו ברוח הזמן. תינתן תמיכה לעסקים הפועלים בהם. כך הם יתפסו את מעמדם כמוקדי קניות, מפגש ובילוי, חלקם ברמה המטרופולינית, חלקם ברמה העירונית וחלקם ברמה הרובעית-שכונתית. יושם דגש על פיתוחם כסביבות ידידותיות להולכי רגל.

חזרה לרחוב העירוני

העיר תפעל לחיזוק אופייה כ"עיר חוף". חוף הים, משאב הטבע הייחודי של העיר, יפותח לטובת כלל הציבור – רצועת החול תישמר כמרחב פתוח; טיילת החוף תושלם לכדי יצירת רצף לאורך כל חזית החוף; יפותחו מוקדי פעילות מוטי-חוף בנקודות מפתח; יובטחו מבטים פתוחים מהעיר לים וזרימת אוויר מהים לעיר.

עיר פתוחה לים

העירייה תפעל בקרב גורמים בשלטון המרכזי לשם פיתוח תחבורה רב-אמצעית, ידידותית ויעילה, המסוגלת לשמש חלופה סבירה לנסיעה ברכב פרטי. יושם דגש על תנועה בלתי ממונעת במרכז העיר, לאורך טיילת החוף, לאורך הרחובות המסחריים ובשטחים הפתוחים. במרכז העיר יפותחו מדרחובים ויוגדרו מתחמים לניהול תנועה, באופן היוצר איזון בין היצע לביקושים. הנגישות למרכז המטרופוליני תתבסס בעיקר על מערכת הסעת המונים: רכבת קלה ותחבורה ציבורית. הניידות בתוכו – על מערכת הסעה אוטומטית ועל רשתות להולכי רגל ורוכבי אופניים. הנגישות למוקדים הראשיים בעיר, תהיה באמצעות "פרוזדורי תעבורה איכותיים" בהם ניתנת עדיפות לתחבורה ציבורית.

תחבורה בת-קיימא
רב-אמצעית ויעילה

העירייה תפעל לשיפור איכות הסביבה העירונית ולהבטחת פיתוח עירוני בר-קיימא. העירייה תפעל, בשותפות עם עיריות שכנות, לצמצום מטרדים סביבתיים מרכזיים, לצמצום מטרד הרעש הנובע משדה דב, לקידום מחזור פסולת, לצמצום זיהום האוויר והרעש הנובעים מתחבורה ולעידוד "בנייה ירוקה".

שיפור איכות הסביבה
וקיימות

עיר המנוהלת היטב היא מקום המכבד את עברו, אך עיר היא גם מקום המביט לעתיד. השימור וההתחדשות הם שני מרכיבים שהשילוב ביניהם יוצר עיר מושכת - החדש מכבד את זה שקדם לו והישן מעצים את יופיו של הצעיר ממנו

איזון בין בנייה מרקמית משמרת לבנייה לגובה

הרצון לשמר והרצון להתחדש הם בכסיס החזון שהעיר תל-אביב-יפו מאמצת כדי לשלב בפיתוחה העתידי, הן בנייה חדשנית לגובה והן בנייה מרקמית שומרת ומשמרת

קווי המדיניות המוצעים

1 הגדרת אזורים בעיר לפי דרגות שונות של פיתוח ושימור מרקם.

2 טיפול במבנים לשימור בהתאם להנחיות תוכניות השימור.

1 הגדרת אזורים בעיר לפי דרגות שונות של פיתוח ושימור מרקם

1

1.1 אמצעי מימוש:

גיבוש מסמכי מדיניות או תוכניות סטטוטוריות לבנייה במרקמים בהתאם למערך מרחבי המגדיר אזורים בהתאם לדרגת אינטנסיביות הפיתוח והשימור שלהם. (ראו להלן "המערך המרחבי"). מסמכים אלה יכללו התייחסות לנושאים כגון: קווי בניין; גובה מבנים; נפחים; צפיפות; תנאים לאיחוד חלקות; הנחיות עיצוב. באזור ההכרזה של "העיר הלבנה" על ידי אונסק"ו (ראו בהמשך "המערך המרחבי") ההנחיות לשימור מרקם יבטיחו את התנאים הבאים:

- מניעת חריגות לגובה.
- הגבלות בדבר איחוד חלקות.
- התאמת השפה האדריכלית של מבנים חדשים ושל כל תוספת הבנייה במבנים קיימים לשפה האדריכלית של הבנייה המקורית בסביבה, הן מבחינת עקרונות העיצוב והן מבחינת השימוש בחומרים.

1.2

גיבוש מסמך מדיניות והנחיות עיצוב עירוני בדבר בנייה גבוהה, רבות אופן יישום ההנחיות. המסמך יכלול קווי מדיניות ואמצעים הנוגעים לנושאים הבאים:

- הגדרת אזורים לבנייה לגובה, תוך התייחסות כוללנית ועקבית למבנה התלת-ממדי של העיר.
- יחס בין המרחב הציבורי לבין הבנייה לגובה, עם דגש על המפגש עם מפלס הרחוב.
- הנחיות עיצוב מפורטות, כדי להגיע למצוינות אדריכלית.
- בקרת ההשלכות הסביבתיות – במגמה למזער שינויים מיקרו-אקלימיים.

- הגבלת הבנייה הגבוהה למגורים – לצפון העיר (רובעים 1 ו-2) ולמרכז העיר (רובעים 4 ו-6).
- השלכות על הסביבה העוטפת במובן הרחב (תחבורה, שירותי ציבור וכד').
- התייחסות למצבים עירוניים מיוחדים, שבהם נדרשת רגישות מיוחדת, כגון: סמיכות למבנים או מרקמים לשימור.
- בחינת השתתפות יזמים בקשר להשפעות ישירות או עקיפות של הבנייה.
- קביעת מדיניות ארוכת-טווח לניהול ולתחזוקה של הבניין.
- בתקופת הביניים, עד לגיבוש המדיניות – עריכת סדרת בחינות לבנייה גבוהה, כבסיס לקבלת החלטות.

1.3 יישום אמצעים פרטניים הנוגעים למיקרו-אקלים.

- בשל הריכוז הגבוה הצפוי של בנייה גבוהה במרכז המטרופוליני, ממליצה התוכנית, כבר בשלב זה, על כמה אמצעים למזעור השפעת בנייה זו על המיקרו-אקלים:
- חיוב כל מבנה גבוה, יותר מ-25 קומות, בבחינה מיקרו-אקלימית, אלא אם כן הוא תואם תוכנית אזורית שמטרתה שיפור זרימת האוויר.
 - הימנעות מבניית מבנים גבוהים סמוכים אחד לשני, למעט במרכז המטרופוליני, ובחינת האפשרויות לקומות מפולשות (קומות עמודים) בבניינים אלה, כדי לאפשר זרימת אוויר רציפה מבעד למעטפת הבניין.
 - בחינת האזורים המתאימים לבנייה גבוהה, גם מבחינת העמדת מבנים מתאימה, לצורך שיפור פיזור המזהמים.



2

טיפול כמכנים לשימור כהתאם להנחיות תוכניות השימור

2.1 אמצעי מימוש: הרחבת מספר המבנים העובר שיקום מתוך אלה שהוכרזו לשימור. זאת, על ידי הקצאת משאבים למטרות הבאות:

- מתן הלוואות ומענקים לבעלי המבנים.
- שיפור השירות הניתן על ידי העירייה לליווי תהליך שיקום המבנים.

2.2 אישור תוכניות לשימור מבנים ומתחמים

תוכניות לשימור מבנים ומתחמים יתייחסו לנושאים הבאים:

- רשימת המבנים לשימור.
- קביעות בדבר מניעת הריסתם של מבנים לשימור.
- עקרונות לשימור המבנים שברשימה.
- הפעלת כלים לתמרוץ פעולת השימור, לרבות: התרת שימושים חדשים, הוראות מיוחדות לתוספת בנייה מבוקרת והקמת מנגנון להעברת זכויות למגרשים אחרים.

אישור תוכנית המתחמים באזור ההכרזה של "העיר הלבנה" כנדרש על ידי אונסק"ו, לשם הבטחת שימור הרקמה הבנויה סביב המבנים לשימור (ראו, אמצעי 1.1 לעיל).

2.3 פנייה לממשלה ולכנסת לשינוי חקיקה ראשית לשם תמרוץ שימור מבנים

פנייה לממשלה ולכנסת לקבלת סיוע למימוש פעולות השימור באמצעות שני סוגי כלים:

שינויי חקיקה – עריכת שינויים בחוק התכנון והבנייה וחוקים אחרים, כדי לשפר את סיכויי השימור ולסייע בהתמודדות עם הקשיים השונים הכרוכים בכך. בין היתר, מוצעים השינויים הבאים:

- חיזוק הטענה בדבר האינטרס הציבורי במקרה של טענה בדבר פגיעה בבעל הנכס לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה.
- קיזוז היטל ההשבחה שבעל המבנה היה משלם במקרה של בנייה, לולא מגבלות השימור, מתוך סכום הפיצוי שהוא מקבל בגין פגיעה בעקבות השימור.
- קישור בין קבלת פיצוי בגין פגיעה בעקבות השימור, לבין החובה לשפץ את הבניין.

יצירת קרן שימור – מקורות קרן זו יהיו: תקציבי הממשלה והעירייה; תרומות; כספים שמקורם בהעברת זכויות של מבנים לשימור למבנים אחרים. הקרן תממן את הפעולות הבאות:

- ביצוע פעולות שימור באמצעות הלוואות (בתנאים משופרים ביחס לתנאי השוק, מתן מענקים וכן סיוע בביטחונות ובערבויות).
- מימון מנגנון לביצוע העברת הזכויות – (כגון: העסקת צוותים בין-תחומיים שיסייעו לבעלי המבנים בפעולות. לדוגמה: חיבור בין מבנה לשימור למגרש המקבל את זכויות הבנייה מן המבנה לשימור, עריכת שמאות וכד').
- הגנה בפני תביעות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה.
- מתן פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה.



המעבר המרחבי

הפיתוח העתידי של תל-אביב-יפו יחתור ליצירת הבחנה בין חמישה סוגי אזורים שייבנו בדרגות אינטנסיביות שונות של פיתוח ושימור, כמוצג במפה.

1. אזורים לפיתוח תוך שימור מרקם

באזורים אלה ישמר המרקם הקיים ללא בנייה חריגה (למעט פרויקטים המצויים היום בהליכים סטטוטוריים). כל פעולת פיתוח תחויב להתחשב בהנחיות התכנון של המרקמים השונים המפורטים באמצעי 1.1 לעיל. באזורים אלה מרוכזים גם רוב המבנים לשימור, המהווים יצירות אדריכליות ייחודיות ושהם יש לטפל על פי ההנחיות המפורטות בקו מדיניות 2, המוזכר לעיל. אזורים אלה כוללים את רובע 3 (הצפון הישן ממערב לאבן גבירול), רובע 5 (אזור לב העיר, נווה צדק וכרם התימנים), חלקו הצפון-מערבי של רובע 4 (הצפון החדש, ממזרח לאבן גבירול), חלקו המערבי של רובע 7 (יפו ההיסטוריות מערבה לשדרות ירושלים) ושכונת פלורנטין. בתוך האזור המוגדר לפיתוח, תוך שימור המרקם, כלול מתחם "העיר הלבנה" שהוכרז כאתר מורשת עולמית על ידי אונסק"ו.

2. אזורים לפיתוח בהתאמה לסביבה

באזורים אלה מרבית הבנייה תהיה מרקמית, בדומה ל"אזורים לפיתוח תוך שימור מרקם". בנייה חריגה תותר, לפיכך, רק במגרשים בעלי כושר נשיאה, כלומר: במגרשים שניתן להקצות מהם שטחי ציבור, בתנאי שיהיו ממוקמים לאורך צירים ראשיים, או ליד שטחים פתוחים ולא יהוו חלק מהמתחמים המרקמיים. באזורים מסוג זה יכללו: רובע 4 שמדרום לרחוב פנקס, ושיכונים ציבוריים שנבנו בשנות החמישים והשישים, כגון: קריית שלום, יד אליהו, רמת אביב ומעוז אביב.

3. אזור לפיתוח תוך שימור מבנים

באזור שדרות רוטשילד, המהווה חלק מן המרכז הכלל-מטרופוליני, תותר בנייה חדשה, תוך שילוב ושימור מרבי של מבנים היסטוריים. בנייה חריגה תותר רק בתנאים הבאים:
(1) גודלו המינימלי של המגרש יהיה יותר מדונם אחד; (2) שמירה מרבית על מבנים לשימור; (3) התאמה לכושר הנשיאה של המגרש; (4) התניית זכויות הבנייה למבנים גבוהים בביצוע שימור מבנים היסטוריים.

4. אזור מובהק לבנייה לגובה

במרחב העירוני בכללותו מצוי אזור אחד שיהיה אזור מובהק לבנייה לגובה – אזור המרכז הכלל-מטרופוליני. הבנייה לגובה תבוצע בעזרת האמצעים המפורטים בסעיפים 1.2 ו-1.3 לעיל.

5. אזורים אחרים

יתר האזורים בעיר ייבנו בהתאם לשיקולי תכנון מקומיים, במגמה להגיע לניצול אופטימלי של הקרקע, זאת על פי מדיניות התכנון הארצית והמחוזית.

(ראו מפה "סיווג מרקמים לפי דרגות אינטנסיביות של פיתוח ושימור")

סיווג מרקמים
לפי דרגות אינטנסיביות
של פיתוח ושימור



מתחם "העיר הלבנה"

אזור לפיתוח תוך שימור מרקם

אזור לפיתוח בהתאמה לסביבה

אזור לפיתוח תוך שימור מבנים

אזור מובהק לבנייה לגובה

אזורים אחרים

פארקים מטרופוליניים

פארקים עירוניים

עיר מעניינת, רוגשת ומרתקת, היא עיר שבה שימושי הקרקע מעורבים ותומכים זה בזה. עירוב שימושי קרקע, תוך מתן חופש מסוים לעסקים להתמקם במגוון אתרים, תורם לחיותה הכלכלית של עיר. עירוב שימושים מחייב מינון מתאים ונקיטת אמצעים למיתון קונפליקטים

עירוב שימושים מושכל

תל-אביב-יפו תאמץ מדיניות של עירוב והפרדת שימושי קרקע על בסיס תמיכתם זה בזה, מחד גיסא והצורך למתן קונפליקטים ומטרדים, מאידך גיסא

קו המדיניות המוצע

1 גיבוש הנחיות לעירוב שימושי קרקע על פי השלכותיהם הסביבתיות ובהתאם לדרישות התחבורה שלהם.

המערך המרחבי

גיבוש הנחיות לעירוב שימושי קרקע
על פי השלכותיהם הסביבתיות
ובהתאם לדרישות התחבורה שלהם

1

אמצעי מימוש: 1.1

פיתוח מודל להגדרת אזורים בהתאם לעירוב שימושים

בחינת שיטה לסיווג מרחבי של אזורים, על פי מדיניות לעירוב שימושי קרקע, בהתאם להשלכותיהם הסביבתיות ובהתאם לדרישות התחבורתיות שלהם. הבחינה תתבסס על ניתוח מקרי מבחן. לצורך זה יאותרו בעיר אזורים שבהם יש רצון לעודד רמות שונות של עירוב שימושים, ואזורים אחרים שבהם הכוונה היא לשמור על רוגע ועל שקט.

על בסיס תוצאות הבדיקה, תוכן מפת מדיניות המציגה מתחמים, מוקדים וצירים על פי רמת העירוב המותרת בהם. הפריסה תכלול מתחמים בעלי רמות הפרדה שונות, לרבות עירוב שימושים מרבי. מפת המדיניות תהיה קשורה לקובץ, המפרט את סוגי השימושים המותרים. המפה והקובץ הנלווה ישמשו כלי ניהולי ובסיס לדיון בנושא שימושים חורגים.

המערך המרחבי של מדיניות עירוב השימושים יהיה מבוסס בעיקרו על יחידות שכנות הומוגניות, כדלקמן: (1) אזורים שקטים, שאין בהם תנועה רבה וללא מטרדים סביבתיים; (2) אזורי חייץ בעלי שימושים מעורבים במידה מסוימת; (3) אזורים מטרדיים שיש בהם תנועה רבה. ככלל, קיימת אבחנה (ראשונית) בין שלוש רמות העירוב הבאות:

- **עירוב מזערי** – בעיקר באזורי מגורים, או באזורים של מוסדות ציבור רגישים, כדי ליצור שכונות רגועות ושקטות.
- **עירוב מוגבל** – בעיקר סביב ובין אזורי מגורים, כדי ליצור ממשקי שירות בטווח קרוב לבית. העירוב המוגבל יתיר שימושים משלימים (למשל, מגורים ומסחר שכונתי) במרכזים מוגדרים ולאורך רחובות היקפיים. עירוב מוגבל יתאפשר גם על ידי יצירת מדרחובים ושטחים ירוקים באזורי מגורים.
- **עירוב מרבי** – באזורי מסחר ותעסוקה ולאורך צירים ראשיים, שבהם רמת המטרדיות למגורים היא גבוהה. אזורים אלה יהיו במקומות הנגישים ביותר, אך בניתוק מרבי ממתחמי המגורים ומשימושים רגישים אחרים.

עיר היא מקום של מפגשים ופעילות, אך גם מקום של התרגעות; היא מוקד של בינוי אך גם של מרחב פתוח; יש בה חללים בנויים ויש בה חללים ירוקים, ובין כל אלה יש גם עורקים ציבוריים מקשרים.

האזורים הפתוחים מאזנים את האזורים הבנויים ומאפשרים פעילויות מגוונות. העיר כוללת נכסי ציבור של מורשת וטבע, התורמים לעיצוב חזותה ולהעשרת סביבתה האקולוגית. היא מאפשרת הליכה ורכיבה לא ממונעת; המרחב הציבורי משמש מנוף לחיזוק הקשר של הקהילה עם סביבתה, הוא מהווה גורם מרכזי התורם לשיפור איכות החיים בעיר

מרחב ציבורי מפותח ↙

תל-אביב-יפו תפתח מרחב ציבורי מזמין, איכותי, בקנה מידה אנושי המעודד מפגשים והמקנה "תחושת מקום"

קווי המדיניות המוצעים

1 שדרוג וטיפוח המרחב הציבורי, הן החלל הפתוח והן המבנים העוטפים אותו, לרבות יצירת סביבה נוחה להולכי רגל, תוך שיפור הדימוי החזותי והזהות העיצובית של העיר.

2 הפיכת המרחב הציבורי לנגיש לאנשים עם מוגבלות.



שדרוג וטיפוח המרחב הציבורי, הן החלל הפתוח והן המבנים העוטפים אותו, לרבות יצירת סביבה נוחה להולכי רגל, תוך שיפור הדימוי החזותי והזהות העיצובית של העיר

1

אמצעי מימוש 1.1

הגדלה ושיפור ההיצע של המרחב הציבורי, בהתאם למערך מרחבי מוגדר ("השלד הירוק") עם דגש על מרכז העיר ודרומה.

הגדלת ההיצע של המרחב הציבורי ושיפורו ייעשו על בסיס העקרונות הבאים:

- ראייה משולבת של השטח הפתוח ושל המבנים העוטפים אותו.
- שיפור סביבת הולכי הרגל ואיכות החללים העירוניים, על ידי:
 - שדרוג רמת השירות להולכי רגל ברחובות ובצירים המתוארים במערך המרחבי הנתון להלן.
 - שיפור והרחבה של היצע אפשרויות הפעילות במערכת השטחים הפתוחים.
 - תכנון הנוף העירוני מתוך ראייה עירונית כוללת, ובהתייחס לכל הרמות המרחביות: המבנית, השכונתית, הרובעית והכלל-עירונית.
- יצירת חללים המעודדים מפגשים ומחזקים את תחושת הקהילתיות. (ראו גם תמונת עתיד – "חיזוק הקהילתיות").

למימוש העקרונות האלה יידרשו הפעולות הבאות:

- הגדלה מדורגת של שטחי גנים ופארקים.
- שדרוג רמת השירות הניתנת להולכי רגל על ידי הבטחת רוחב מינימלי של מדרכות ושבילים ואימוץ מדיניות של פינוי מכשולים מנתיבי ההליכה, לרבות מבנים ותשתיות למיניהם (ביתנים של מפעל הפיס, מערכות תשתית קווית, מתקני חברת החשמל ובזק, מתקני פרסום עירוני, חניות בלתי חוקיות, מתקני אשפה).

- מתן עדיפות לפתרונות התכנון הבאים: חציית צמתים במפלס המדרכה (traffic tables), האטת תנועה, הצרת צמתים, יצירת רחבות ישיבה לאורך הרחוב וכד'.
- בחינת ההשפעות של תוכניות תחבורתיות על הולכי רגל (כולל אפשרות לביטול תוכניות להפרדה מפלסית – גשרים או מנהרות. (ראו גם תמונת עתיד – "מערכת תחבורה רב-אמצעית ויעילה").
- טיפול עיצובי מיוחד של סביבת הולכי הרגל: ריצוף, שילוט מסחרי ועירוני, תנאי צל ומיקרו-אקלים, נטיעות, ריהוט רחוב ותאורה, הצבת פיסול סביבתי.
- שילוט הכוונה מיוחד ליעדים חשובים (למשל: לים, למוקדי פעילות או למרכזי תרבות); מתן שם ולוגו לצירים חשובים.
- יישום מדיניות שילוט הכוללת הנחיות להצבת שלטים ומודעות למיניהם, המבוססת על העקרונות הבאים:
 - איחוד תמרורים ועמודים כדי להמעיט במכשולים במרחב הציבורי.
 - הסטת שילוט עירוני לאיי תנועה.
 - שינוי המבנה הארגוני של אכיפת הפיקוח על השילוט בעיר.
- ביצוע פרויקט ניסיוני על אזור שייבחר כמקרה מבחן.
- ייזום יצירת מקומות מפגש – מוקדים של "לראות ולהיראות" על ידי תכנון מחדש של המוקדים והכיכרות המצוינים במסגרת "המערך המרחבי" הנתון להלן.

- **זיהוי מקורות מימון אפשריים, כולל מקורות חוץ-תקציביים –** סל הפרויקטים יעומת עם מקורות המימון האפשריים וייקבע סדר קדימות לביצוע. סל הפרויקטים האמור יוכל, במקביל, גם להוות בסיס לפנייה ישירה לגיוס תרומות ייעודיות.
- **הקמת קרן ירוקה לפיתוח ולטיפוח השטחים הציבוריים הפתוחים –** קרן זו תוכל לרכז מקורות מימון חוץ-תקציביים שונים, כגון תרומות וירישות לצורכי פיתוח וטיפוח השטחים הציבוריים הפתוחים. כמו כן, תיבחן האפשרות להפניית כספים לקרן זו מקנסות בגין פגיעה בשטחים פתוחים (כגון: בשל שפיכת פסולת או לכלוך). קרן זו תהווה אחד ממקורות המימון לפיתוח ולטיפוח שטחים ותנסה לגייס כספים ותרומות לפרויקטים השונים.

1.2 מתן היתרים למגוון שימושים מושכי קהל מסביב למרחבים ציבוריים, במיוחד סביב כיכרות ורחבות ציבוריות.

מתן היתר סטטוטורי למגוון שימושי קרקע מסביב לכיכרות ולרחבות ציבוריות, מבלי לפגוע בשטח העומד לרשות הציבור. מתן אפשרות לכניסה מבוקרת של בתי אוכל למיניהם, חנויות ספרים ומוזיקה או גלריות לאמנות סביב כיכרות ורחבות.

1.3 גיוס מקורות מימון לפיתוח ולטיפוח השטחים הציבוריים הפתוחים.

כדי להבטיח מימון נאות לפיתוח ולטיפוח המרחב הציבורי, יש לזהות את הצרכים, מחד גיסא, ואת המקורות, מאידך גיסא. לאור מצוקות התקציב, רצוי שמקורות אלה לא יוגבלו לתקציב העירוני השוטף. מוצע לנקוט ביוזמות הבאות:

- **יצירת סל פרויקטים –** חלוקת המרחב הציבורי לתאי שטח, כשכל אחד פרויקט העוסק בפיתוח ובטיפוח סביבתי. לכל פרויקט יוכן תיק עלויות, הנגזרות מן הפעילויות המוצעות בו. במקביל, ייקבע סדר עדיפויות להשקעה בפרויקטים אלה. סדר עדיפויות זה ישקף: (1) את המיקום (כולל מידת הקירבה של התא הנבדק לשטחים ציבוריים אחרים); (2) תרומת הפרויקט ליצירת רצף במארג השטחים הציבוריים; (3) מידת המחסור בשטחים מטופחים בקרבת התא הנבדק והפרויקט המוצע; (4) צרכי האוכלוסייה הסמוכה; (5) פוטנציאל השטח לפיתוח סביבתי.



אמצעי מימוש: 1.4

שיפוץ חיצוני של חזיתות ומבנים/שיפוץ מתחמים שלמים, עם דגש על מרכז העיר ודרומה.

יצירת מרחב ציבורי מזמין מחייבת, בין השאר, נקיטת פעולה ברמה הכלל-עירונית בדבר שיפוץ חזיתות המבנים הפונים אליו. כדי להגיע למחזוריות של שיפוץ כל עשר שנים, יהיה צורך לשפץ כ-3,000 מבנים בשנה. לשם כך מוצע:

- חיזוק הבסיס החוקי לשיפוץ מבנים על ידי:
 - הרחבת קובץ ההנחיות הקיים לגבי מרכיבי השיפוץ, עדכונן והבאתו לאישור הוועדה המקומית.
 - שילוב סעיפים בתוכניות בניין עיר חדשות המחייבים תחזוקה שוטפת והבטחת שיפוץ תקופתי על פי הנחיות מהנדס העיר.
 - הכללה של דרישה בתוכניות בניין עיר חדשות המחייבת רישום הערות אזהרה בספרי המקרקעין, להבטחת תחזוקת מבנים ושיפוצם.
 - שינוי חוק שיפוץ בתים ואחזקתם התש"ם – 1980.

- שיפור והרחבת מערך האכיפה על ידי:
 - הטלת אחריות להגשת דו"חות ברירת קנס על הפיקוח העירוני, על פי דרישת הפיקוח על הבנייה.
 - הוספת סמכויות שיטור ואפשרות למתן דו"חות למחלקת פיקוח על הבנייה, לרבות הפיכתה לאחראית מלאה על הפיקוח והאכיפה.
- מעבר משיפוץ מבנים נקודתי לשיפוץ יזום במתחמים מוגדרים ועל פי תוכנית רב-שנתית. זאת, בהתאם להליך הבא:
 - קביעת מתחם לשיפוץ; ביצוע סקר מבנים; משלוח דרישת שיפוץ לתושבים ומתן זמן להתארגנות; בניית מנגנון לשיתוף פעולה עם התושבים; הוצאת היתרי שיפוץ לכל בניין; הכנת מכרזים לביצוע ולגיוס משאבים; יציאה לביצוע; הגשת תביעות לסרבנים; פיקוח ואכיפה.
 - כדי להניע את תוכנית השיפוץ, מומלץ: (1) לבחון את ההשלכות של ביצועה מול אי ביצועה והמשמעויות הנובעות מכך להמשך תפקודה של העיר כמרכז כלכלי ותרבותי מוביל; (2) ליישם את הגישה המוצעת על רחוב מסחרי מוגדר כמקרה מבחן.

הפיכת המרחב הציבורי ככל העיר לנגיש לאנשים עם מוגבלות

אמצעי מימוש: 2.1

הפעלת תוכנית הנגישות בעיר לאנשים עם מוגבלות, בהתאם למערך מרחבי מוגדר.

הפיכת המרחב הציבורי לנגיש לכלול נגישות לאתרים, לצירים, לאזורים ולעיר בכללותה. הנגישות למוגבלים חייבת לכלול גם נגישות למידע ולמשאבים. בתחומי הנגישות הפיזית, מציעה התוכנית את האמצעים הבאים:

- עיצוב הסביבה הבנויה באופן המאפשר נגישות מלאה לאנשים עם מוגבלות לכל מרכיביה. העיצוב אמור לשרת בזמן את כלל האוכלוסייה, לרבות קשישים, הורים לתינוקות או ילדים.
- קביעת 14 צירים בעדיפות גבוהה להפיכה לנגישים לאנשים עם מוגבלות (כמתואר במערך המרחבי). זאת, בין השאר, על ידי הנמכת מדרכות, השלמה ותיקון של ריצוף פגום או בלתי רציף, הרחבת חניות למוגבלים ושיפורן וכן יצירת גישה נוחה לתחנות הסעה ולכניסות לבניינים. כמו כן, תיבחן הגדרת רצועה רחבה, נקייה מכל מכשול ותוגבר האכיפה כדי לשמור עליה ככזו.
- אימוץ העקרונות המתגבשים בתוכנית האב הכלל-עירונית בענייני נגישות, כדי להקל את התנועה בעיר על אנשים עם מוגבלות והמלצה על תכנון פרטני בכל הרמות שצוינו לעיל.

2.2 אכיפת העיקרון המעניק עדיפות להולכי רגל במרחב הציבורי. אכיפת העיקרון המעניק עדיפות להולכי רגל תיעשה על ידי הרחבת הפיקוח העירוני לתחום החניה (לרבות של אופנועים) ובכך להביא להסרת מכשולים במרחב הציבורי.



המעבר המרחבי

מרכיבי המרחב הציבורי הם:

- המרחב הציבורי הפתוח – "השלד הירוק"
- הבניינים העוטפים את המרחב הציבורי הפתוח.
- צירי הנגישות לאנשים עם מוגבלות.

1. המרחב הציבורי הפתוח – "השלד הירוק"

ניתן לזהות בו שלוש רמות מרחביות: הרמה המטרופולינית, הרמה העירונית והרמה הרובעית.

הרמה המטרופולינית

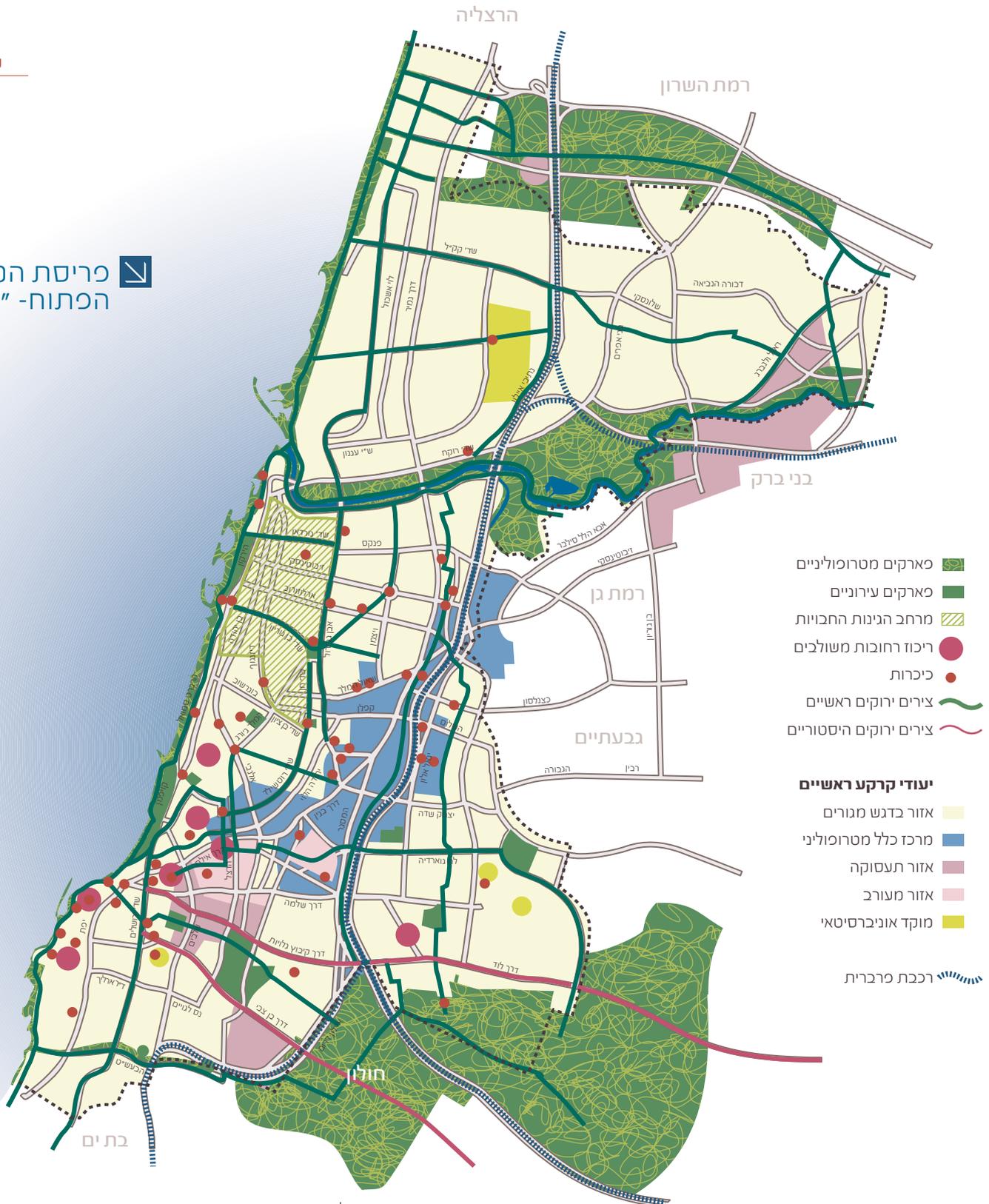
השטחים הציבוריים ברמה המטרופולינית כוללים בעיקרם מרחבים ירוקים רוחביים וצירי אורך המקשרים ביניהם. המרחבים הירוקים נגזרים ישירות מן התכנון המטרופוליני והמחוזי והם משמשים כחיץ בין השטחים הבנויים. מרחבים אלה כוללים את פארק איילון המתוכנן בדרום העיר, את פארק הירקון הקיים במרכז העיר ואת הפארק המתוכנן לאורך כביש 5 בצפון העיר. הם חודרים כאצבעות לכיוון המוקד המטרופוליני. התוכנית האסטרטגית מציעה ליצור קשר רציף אורכי בין הפארקים המטרופוליניים וקשר רוחבי ביניהם לבין הים. בכלל זה, מוצע ציר ירוק מרכזי לאורך האיילון שיקשר בין הפארקים המטרופוליניים, וכן צירי רוחב ירוקים שיקשרו את פארק האיילון ואת הפארק שלאורך כביש 5 אל חוף הים. בנוסף לכך, מציעה התוכנית מרחב ציבורי פתוח בעל אופי וממדים משתנים וטיילת רציפה לכל אורך רצועת החוף, מהרצליה עד בת ים. זאת, כהשלמה לטיילת הקיימת ברצועת החוף המרכזית של העיר.

הרמה העירונית

המרחב הציבורי העירוני הוא המגוון מבין שלוש הרמות המרחביות שלעיל. מבחינה טיפולוגית הוא כולל "מרחבים" – בתוכם פארקים עירוניים, חוף ים ואזורים מוטי-הולכי-רגל; "מוקדים" – ביניהם כיכרות, רחבות עירוניות מסחריות או כאלה הנמצאות בחזית של מוסדות ציבור, צמתים לטיפול מיוחד, גשרים ומעברים להולכי רגל; "צירים" – שדרות לסוגיהן, מדרחובים, רחובות משולבים, שווקים, טיילות, רחובות מסחריים מעוצבים, צירי כניסה עירוניים, צירי תנועה ירוקים.

(ראו מפה – "פריסת מרחב הציבורי הפתוח – השלד הירוק").

פריסת המרחב הציבורי
הפתוח- "השלד הירוק"





• מרחבים

פארקים – התוכנית מסמנת את כל הגנים ברמה העירונית ומציעה לשדרג את חלקם (למשל, גן צ'רלס קלור וגן העצמאות) וכן מוצע בה ליצור פארקים חדשים, כגון פארק חוף מתמשך משפך הירקון ועד לחוף הרצליה; פארק באזור עג'מי (מדרום ליפו); וכן פארקים נושאים מיוחדים. כך, למשל, פארק אקולוגי במתחם הכנסייה הפרבוסלבית והגנים הבוטניים בדרום העיר ופארק שימור במתחם הטמפלרי, במסגרת פיתוח מתחם דרום הקריה. במסגרת זו, ייעשו הסידורים הדרושים כדי לפתוח לציבור את הגן הבוטני הקיים של אוניברסיטת תל אביב.

מתחמי רחובות משולבים – התוכנית מציעה את פיתוחם או שדרוגם של מתחמי רחובות משולבים: כרם התימנים, נווה צדק, אזורים נבחרים בשכונת פלורנטיין, השכונה האמריקאית ומתחם נוגה, גבעת יפו העתיקה, שוק הפשפשים וסביבותיו וקטעים בשכונת התקווה. זאת, לאור מרקם הייחודי של מתחמים אלה. מומלץ להגביל בהם כניסת כלי רכב, לשפר את התנאים להולכי הרגל ולפעילות המסחרית.

מרחב הגינות החבויות – אזור המשתרע על מרביתו של רובע 3, במערב "הצפון הישן", המאופיין במרקם ייחודי השזור במספר רב של גינות קטנות, בין ובתוך המבנים הקטנים. המרחב כולל הרבה "מוקדי בריחה" מן ההמולה והשאון של העיר הגדולה. הם משמשים מרחב ציבורי פנימי לתושבי הרובע. חלק מן הגינות משרתות גם את כלל הציבור. התוכנית מציעה לטפח ולהעצים את החללים הירוקים הפנימיים והקשר הרגלי ביניהם.

• מוקדים

כיכרות – התוכנית מציעה כיכרות עירוניות חדשות במסגרת תוכניות בניין עיר או תוכניות פיתוח ועיצוב ברמות שונות. תכנון ופיתוח הכיכרות העירוניות מבוסס על תפיסה של יצירת שרשרת רציפה של מוקדי פעילות סביב חללים עירוניים לאורך צירים.

דוגמאות לשרשרת כיכרות:

הכיכרות העירוניות בטבעת השדרות: הכיכר המתוכננת בקצה שדרות רוטשילד, הכיכר בחזית הבימה, כיכר רבין ובעתיד גם כיכר נמיר (אתרים).

הכיכרות והרחבות העירוניות לאורך רחוב אלנבי: כיכר מוגרבי (ניצול המרחב הציבורי הרחב לשימוש הולכי רגל, לרבות תכנון כיכר ציבורית בחזית מבנה עתידי), כיכר מגן דוד (עיצובו מחדש כ"שער" לשוק ולמדרחוב), הכיכר בחזית בית הכנסת הגדול בכיכר המושבות (טיפול עיצובי וניצול הרחבות שבשוליה).

הכיכרות במקומות שונים אחרים: מתחם גבעון (הקמת חניון תת־קרקעי והפיכת השטח ל"פיאצה" פנימית מעוצבת, הנמצאת על ציר התרבות הכלל עירוני המשתרע מן הפרויקט החדש של השוק הסיטונאי ועד למשכן לאמנויות הבמה), מתחם לוינסקי (המתוכנן ליד התחנה המרכזית החדשה), כיכר בחזית "בית דניאל" בשדרות ירושלים.

שדרות ושדרות צדיות חדשות שיתוספו לשדרות העירוניות הקיימות: מצפון לירקון – פרופס, איינשטיין ועוד חמש שדרות המובילות לים; בצפון-מערב העיר – שטרית, ראול ולנברג, בני אפרים ועגנון. מדרום לירקון – משה דיין, דרך ההגנה מזרח, דרך הטייסים, וביפו הארכת שדרות ירושלים צפונה, רחוב הבעש"ט ורחוב היר, השדרה המרכזית של מתחם מבואות יפו ורחוב קדם.

מדרחובים ופותרונות משולבים להולכי רגל ברחובות מיוחדים ובהם: שיינקין, המשך דרומה של נחלת בנימין, מדרחוב לוינסקי-השוק בשכונת פלורנטיין וחיבורו מזרחה במדרחוב למתחם התחנות ומערבה לשכונה האמריקאית, מדרחוב משולב של כמה רחובות בשוק הפשפשים.

צירים היסטוריים שלהם תוכנן תוכנית עיצוב מיוחדת: דרך בן-צבי, דרך קיבוץ גלויות והמשכה מזרחה לרחוב לח"י ודרך בר-לב, דרך לה-גארדיה.

• צירים

צירים ידוקים – הצירים הירוקים מהווים את אבני היסוד של השלד הירוק. הם מהווים מרכיב בונה רצף, המחבר חללים עירוניים, מוקדי פעילות (כיכרות, גנים שכונתיים, פארקים רובעיים ועירוניים) ומרכיבים ליניאריים (שדרות, טיילות, רחובות הולכי רגל למיניהם, רחובות מסחר ראשיים) לכלל מערך רציף של שבילים להולכי רגל ואופניים. הצירים הירוקים הם, אפוא, כלי לתכנון ופיתוח כולל של מרחבים ציבוריים, שבהם ניתנת עדיפות להולכי רגל ולתנועה בלתי ממונעת.

• צירים אחרים

אלה כוללים כמה סוגים:

רחובות מסחריים שיזכו לטיפול עיצובי, פיזי, כלכלי וניהולי מיוחד. העיקריים שבהם: צירי האורך: אבן גבירול, דיזנגוף, אלנבי, בן יהודה, המלך ג'ורג' ויפת, וצירי הרחוב: בוגרשוב ואילת (ראו גם תמונת עתיד – "חזרה לרחוב העירוני").

צירי תנועה שיקבלו טיפול עיצובי מיוחד לשיפור סביבת הולכי הרגל בהם. העיקריים שבהם מצפון לירקון: משה סנה, בני אפרים, חיים לבנון, וקרן קיימת. מדרום לירקון: ז'בוטינסקי, פנקס, בלוך, עמק ברכה, נחלת יצחק, רחוב הארבעה, מרמורק, ליאונרדו דה וינצ'י, הרברט סמואל, לה-גארדיה, דרך ההגנה ויהודה הימת.



הרמה הרובעית

התוכנית ממליצה על טיפול פרטני במרחב הציבורי לפי רובעים. טיפול זה כולל יצירת חללים עירוניים חדשים ברמה הרובעית ושדרוג חללים קיימים וכן טיפול בכל שאר מרכיבי המרחב הציבורי ברמה זו, לרבות צירים וכיכרות.

2. המבנים העוטפים את המרחב הציבורי

לחזות הבניינים העוטפים את המרחב הציבורי השפעה מכרעת על איכותו. לכן, התוכנית מציעה לתת עדיפות לשיפוץ בניינים באזורי העיר השונים, כמפורט להלן:

• במרכז העיר – מוצע לתת עדיפות לשיפוץ הבניינים:

ברובע 3 (הצפון הישן, ממערב לאבן גבירול)

ברובע 5 (לב העיר, נווה צדק וכרם התימנים)

בחלק מרובע 6 (הגדה המערבית שלאורך האיילון)

במסגרת העבודה על רובעים אלה, מוצע לשים דגש על כמה צירים עתירי מבקרים ובניינים לשימור, ששיפוץ המבנים לאורכם עשוי לתרום משמעותית לשדרוג אזור ההכרזה של ה"עיר הלבנה" בכלל, ולשיפור תפקודו וכוח משיכתו של המרכז ההיסטורי של העיר, בפרט. צירים אלה כוללים את:

מערך השדרות: רוטשילד, חן ובן ציון.

הרחובות המסחריים: בן יהודה, שיינקין, המלך ג'ורג' ואבן גבירול. הרחובות המובילים לים: גורדון ובוגרשוב.

רחוב אלנבי, בין שדרות רוטשילד לרחוב ביאליק.

הרחובות העוטפים את הכיכר העירונית הראשית – כיכר רבין.

בנוסף לכך, תיאום בין פעולות השיפוץ של הדירות לבין פעולות ההרחבה שלהן, יסייע ליצירת מאגר מגורים איכותי עם כוח משיכה במרכז העיר.

- **ביפו** – מוצע לתת עדיפות לשיפוץ שלושה מתחמים ראשיים: מתחם מרכז יפו, הכולל את: מבנן נווגה; המבנים לאורך שדרות ירושלים עד רחוב ארליך.
- סביבות שוק הפשפשים והשטח מדרום לו, הבניינים לאורך שדרות ירושלים; וכן הרחובות יהודה הימית, יפת וארליך.
- מתחם עג'מי, מערבית לרחוב יפת, בין הרחובות אחיטוב ומנדס פרנס.
- גם כאן, שיפוץ מבנים מתואם עם הרחבת דירות במקומות שבהם זה מתאפשר, יתרום לכוח משיכתם, הן כאזורי מגורים והן כסביבות מסחר ושיטוט.
- **בדרום העיר** – מוצע: להמשיך בשדרוג שכונת פלורנטיין. להיערך לטיפול יסודי בבנייני מתחם נווה שאנן.
- **במזרח העיר** – מוצעים לשיפוץ הציר והמתחמים הבאים: ציר יגאל אלון. שכונת ביצרון, רמת ישראל ושכונת ביצרון-דרום. יד אליהו. שכונת התקווה. כפר שלם/נווה אליעזר.
- **בצפון העיר** – מוצע שיפוץ בכמה מתחמים ותיקים. אמנם, מצב הבניינים בהם טוב במידה ניכרת ממצבם של הבניינים ביפו ובדרום העיר, אבל יש בהם מספר רב של בתי רכבת ששיפוצם במשולב עם עדכון הדירות ימנע הידרדרות נוספת ויעלה את ערכם, הן כנכסים והן כאזורי מגורים איכותיים. מתחמים אלה כוללים את: נווה שרת, רמת החי"ל, הדר יוסף, מעוז אביב א' ו-ב' ורמת אביב א' ו-ב'.
- **ביפו, בדרום העיר, במזרח העיר ובצפון העיר** – מוצע לשפץ את המרכזים המסחריים השכונתיים.

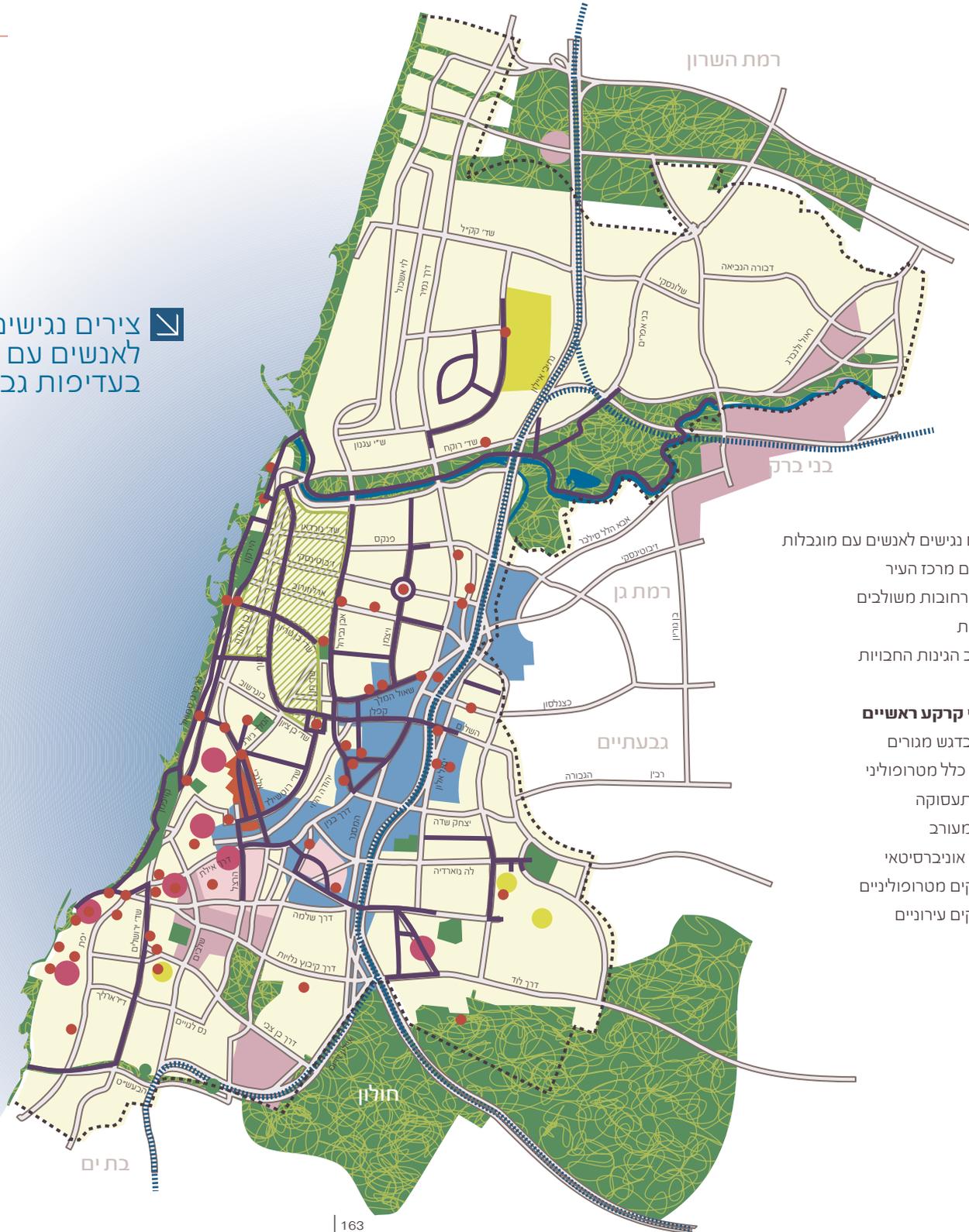


3. צירים נגישים לאנשים עם מוגבלות

התוכנית מציעה 14 צירים נגישים, לאנשים עם מוגבלות, בעדיפות גבוהה לטיפול. בעדיפות הגבוהה ביותר נמצאים ארבעת הצירים הבאים: אבן גבירול, דיזנגוף-קפלן, בן גוריון-דוד המלך ואלנבי.

(ראו מפה "צירים נגישים לאנשים עם מוגבלות – צירים בעדיפות גבוהה לביצוע")

צירים נגישים
לאנשים עם מוגבלות,
בעדיפות גבוהה לביצוע



צירים נגישים לאנשים עם מוגבלות

- מתחם מרכז העיר
- ריכוז רחובות משולבים
- כיכרות
- מרחב הגינות החבויות

יעודי קרקע ראשיים

- אזור בדגש מגורים
- מרכז כלל מטרופוליני
- אזור תעסוקה
- אזור מעורב
- מוקד אוניברסיטאי
- פארקים מטרופוליניים
- פארקים עירוניים



עיר חיה, תוססת ומושכת היא עיר שהרחובות
והמתחמים העיקריים שלה הומים אדם. היא עיר
שמטיילים בחוצותיה, סובבים בשווקיה, קונים
בחנויות ויושבים בקרנותיה. היא עיר של מפגש
בין אדם לאדם, בין אדם למרחב הבנוי ובין אדם
למרחב העירוני הפתוח, כמקום טיול ונופש

חזרה לרחוב העירוני

תל אביב-יפו תחזיר את תושביה ומגקריה אל הרחוב העירוני.

קו המדיניות המוצע

1 החייאת הרחוב המסחרי העירוני והחזרתו למוקד החיים בעיר.



1 החייאת הרחוב המסחרי העירוני והחזרתו למוקד החיים בעיר

1

1.1 אמצעי מימוש: עיצוב מחדש של המרחב הציבורי ברחוב המסחרי, בהתאם למערך מרחבי מוגדר.

עיצוב זה כולל פינוי מדרכות ממכשולים (מכוניות, רכב דו-גלגלי, פחי אשפה), הטמנת תשתיות (חשמל, בזק), הרחבת מדרכות, חידוש ושיפור הריצוף, חידוש או התקנה של ריהוט רחוב, תאורה, חידוש או ייזום נטיעות, הצבת פיסול חוצות ומרכיבים חזותיים אחרים, הקמת שירותים ציבוריים (ראו גם תמונת עתיד – "מרחב ציבורי מפותח").

1.2 עירוב מושכל של מגורים ומסחר בהתאם לאופי הקיים או המתוכנן של הרחוב.

• במתחם המכונה "מרכז העיר" (ראו להלן מפה "רחובות ומתחמים עירוניים להחייאה") יש להתיר מעל קומת הקרקע המסחרית שימושים נוספים של מסחר, פעילות משרדית ומלונאות. יש לעודד כניסת חנויות עוגן¹ על פני כמה קומות ואף בתפוסה של בניין שלם. מוצע להתיר שימוש במרתפים קיימים ובניית מרתפים חדשים לשימושים מסחריים. מומלץ להתיר שימושי מסחר גם בחזית הצדדית והאחורית של המבנים, כדי ליצור מערכת של מעברים להולכי רגל בין המבנים, שיחברו בין רחובות הכלולים במתחם. פיתוח ברוח זו יאריך את חזיתות המסחר ויגאל את החצרות הצדדיות והאחוריות ממצב של שימון והזנחה.

• ברחובות שיתפקדו כצירי מסחר ברמה המטרופולינית, יש להתיר מסחר ומשרדים מעל קומת הקרקע. וכן, לעודד כניסת חנויות עוגן על פני כמה קומות ואף בתפוסה של בניין שלם.

• ברחובות שיתפקדו ברמה העירונית-המקומית יש להתיר עירוב מושכל של מסחר, משרדים ומגורים בקומת הקרקע, אבל אין להתיר מסחר מעל קומת הקרקע.

¹ חנות עוגן – חנות גדולה המציעה מיגוון רחב של פריטים, המושכת מספר רב של קונים והמעודדת פעילות מסחרית גם בחנויות סמוכות.

² קולונדה – שורת עמודים המהווה חלק מחזית בניין.

• ברחובות שיתפקדו ברמה שכונתית יש להתיר עירוב מושכל של מסחר, מבני ציבור ומגורים, אבל אין להתיר מסחר מעל קומת הקרקע.

1.3 עידוד עיצוב מחדש של חזיתות המסחר, לרבות שילוט

גיבוש הנחיות לעיצוב מחדש של חזיתות מסחר שמתייחס לחלונות הראווה, הכניסה, השילוט, הסוככים, סגירות החורף, המזגנים וכד'. להלן כמה עקרונות להנחיות אלה:

• חלונות ראווה – יש לשאוף לשקיפות מרבית של פנים המקום או תצוגת מוצרים או שירותים. יש לשמור על השקיפות בכל שעות היממה, כלומר להימנע משימוש בתריסים אטומים.

• שילוט – יש להתאים את השילוט לחזיתות המבנים בהתאם להנחיות השילוט העירוניות, במגמה להקטין את העומס החזותי ברחוב. יש לבחון את ההתאמה בין שלטים סמוכים בחזיתות מסחריות/קולונדות,² בדרך שתדגיש את התאמת השילוט למבנה ולסביבה.

• מזגנים ומערכות טכניות אחרות – יש להתקין מזגנים ומערכות טכניות אחרות כך שלא יראו מבחוץ.

• במתחמים לשימור יש לגבש, כחלק מן ההנחיות לעיצוב מבנים (ראו אמצעי מימוש 1.1 בתמונת עתיד – "איזון בין בנייה מרקמית משמרת לבנייה לגובה") הנחיות עיצוב לחזיתות מסחריות ברוח הנחיות העיצוב הכלליות של המתחם.

1.5 העמדת אשראי בתנאים מועדפים לתקופה מוגדרת לעסקים קיימים. העמדת אשראי בתנאים מועדפים לתקופה מוגבלת (למשל, לתקופה של חמש שנים) לרשות עסקים קיימים, לצורך השתתפות ב-50% מעלות השיפוצים הנדרשים כדי לשדרג את חזיתות העסק והשילוט. התנאים המועדפים להעמדת האשראי יתבטאו בכך שבעלי העסקים יוכלו לקבל את האשראי בערבות העירייה ויוכלו להחזיר את ההלוואה לאורך תקופה מוסכמת, יחד עם תשלומי הארנונה העתידיים. לשם כך יהיה צורך להעמיד לרשות הנושא "נאמן עסקים קטנים" שתפקידו יהיה לבוא עמם בדברים ולכוון אותם.

1.6 הקמת פורום משותף לעירייה ולנציגויות של בעלי עסקים ממתחמים מוגדרים לליבון בעיות וליצירת שותפויות.

הפורום עשוי להתקיים, למשל, במסגרת של נאמני רחוב או שכונה. במסגרת זו תועלה לדיון האפשרות של הרחבת שעות הפעילות העסקים גם לשעות הלילה ולסופי השבוע; הרשאה להוציא שולחנות למדרכות או לשדרות; כלים לקיצור משמעותי של הליכי רישוי.

1.7 יצירת בסיס מנהלי-כלכלי לקידום שותפויות עסקיות-ציבוריות (PPP - Public-Private Participation) כולל הקמת יחידה ייעודית בעירייה לטיפול בשותפויות אלה.

בחינת הצעדים ליצירת בסיס מנהלי וכלכלי לקידום שותפויות עסקיות-ציבוריות שיאפשרו שיתופי פעולה בתחומים, כגון: תברואה, בטיחות, אבטחה ושיטור, ניקיון המרחב הציבורי, נגישות תחבורתית ופיתוח אזורי חניה מותאמים לאזורים הנבחרים. כדי לקדם את הנושא, מוצע כי תקום בעירייה יחידה לטיפול בשותפויות אלה, שתעמוד בקשר גם עם המשטרה, שירותי ההצלה וגופים ציבוריים אחרים, ככל הנדרש.

יישום הנחיות העיצוב יהיה באמצעות הכלים הבאים:

- שילוב ההנחיות בתוכניות העיצוב והפיתוח הנספחות לתוכניות בניין עיר חדשות.
- עמידה בהנחיות כתנאי לקבלת אשראי (מתואר באמצעי 1.5 להלן).
- ארגון תחרות שנתית של חלונות ראווה – בשיתוף בין העירייה לבין ארגוני הסוחרים.
- ארגון תערוכת הצעות של סטודנטים לעיצוב חזיתות מסחריות – בשיתוף בין בתי הספר לעיצוב לבין ארגוני הסוחרים והעירייה.

1.4 הקלות במיסוי לתקופה מוגבלת בצירים מטרופוליניים ועירוניים.

מוצע לשקול מתן הקלות במיסוי לפעילות מסחרית מועדפת בצירי מסחר מועדפים, בעיקר אלה המשרתים את האוכלוסייה ברמה המטרופולינית והכלל-עירונית (זאת, כדי להקטין את כדאיות העברת הפעילות המסחרית לאזורי המסחר המתפתחים מחוץ לעיר, על אדמות חקלאיות ובמחירי שכירות נמוכים). הטבות המס המוצעות יהיו כפופות להשגת יעדים מוגדרים. לדוגמה, השגת רמת פעילות רצויה, מנקודת הראות של פיתוח הרחוב המסחרי הנידון. גישה זו תאפשר לעירייה לבדוק בכל תקופת זמן מוסכמת את ההתקדמות לקראת השגת המטרה. עם השגתה, יתחיל תהליך מודרג של הפחתת ההטבות (ראו גם תמונת עתיד – "מרכז כלכלי מטרופוליני וארצי").

המעבר המרחבי

יפותחו חמישה סוגים של מרחבים מסחריים בעיר:

- מתחם "מרכז עיר".
- רחובות מרכזיים ברמה מטרופולינית המהווים צירי מסחר ופעילות בעלי ייחוד
- רחובות מרכזיים ברמה עירונית/מקומית
- מתחמים מוגדרים בעלי אופי ייחודי, מסחרי או אחר.
- רחובות מקומיים בשכונות המגורים.

המערך הכולל

מוצע מערך מרחבי היררכי, המתפרסם מ"מרכז העיר" צפונה ודרומה, (ראו מפה "רחובות ומתחמים עירוניים להחייאה"). המערך מתבסס על המבנים והשטחים הפתוחים הקיימים, המחייבים בחלקם שיקום והחייאה ועל אלה שבתכנון, המצויים בשלבי הקמה. בנוסף לכך, כמה מתחמים וצירים ייחודיים, קיימים ומתוכננים, המהווים חלק מן המרחב הציבורי העירוני, ישמשו כעורקי מפגש, אם כי לא על בסיס צירים מסחריים.

בין אלה ראוי לציין את "ציר התרבות", שיחבר את המתחמים ומוקדי התרבות שבין מוזיאון תל אביב, ספריית בית אריאלה והמשכן לאומנויות הבמה, דרך החלק המערבי של מתחם דרום הקריה לאזור הסינמטק ומתחם השוק הסיטונאי (ראו תמונת עתיד "בירה תרבותית עם תרבות לכל"); ציר הטיילת הקיים מיפו צפונה (ראו תמונת עתיד "עיר פתוחה לים"); ציר השדרות העירוניות במרכז העיר (ראו תמונת עתיד "מרחב ציבורי מפותח"); "ציר הגינות החבויות" בצפון הישן (ראו תמונת עתיד "מרחב ציבורי מפותח"); "ציר פלורנטין", שתוכנן במסגרת תוכנית האב לשכונה ומציג את המגוון האדריכלי, המסחרי, הקולינרי והתרבותי הקיים בה.

1. מתחם "מרכז העיר"

מתחם "מרכז העיר" הוא אזור המהווה מרכז עירוני מזוהה בעל משמעות היסטורית, סביבתית ואדריכלית. מתחם זה מהווה את המוקד המרכזי של תוכנית ה"חזרה לרחוב העירוני". המתחם משתרע סביב המשולש של הרחובות אלנבי שדרות רוטשילד והקו המחבר בין כיכר מגן דוד למגדל שלום. האזור כולל את מזרח הרחוב בנימין, את שני צדיו של רחוב אלנבי ואת מארג הרחובות המחבר את אלנבי עם המדרחוב הקיים. למתחם זה שלוש שלוחות ייחודיות – רחוב שיינקין, שוק הכרמל ומתחם ביאליק. כמו כן, ממזרח לו מצוי רובע לב העיר, המהווה כשלעצמו אזור היסטורי בעל עניין ומוקדי משיכה בתחום המסחר, הקולינרי והאמנות. בדרום המתחם מצוי ציר ההליכה האטרקטיבי לאורך שדרות רוטשילד, בואכה מגדל שלום. המתחם כולל מבנים רבים לשימור ועירוב שימושי קרקע, והוא מחובר אל כלל מערך הרחובות המיועדים להחייאה דרך מספר צירי מסחר המיועדים להוות צירי מסחר פעילים: רחוב הרצל המחבר את רחובות הדרום עם מרכז העיר המיועד, רחוב המלך ג'ורג' שיחבר את המרכז עם ציר דיזנגוף ובהמשך עם ציר אבן גבירול, וכן קטע רחוב אלנבי שבין כיכר מגן דוד לכיכר מוגרבי, שיחבר את מרכז העיר עם הציר המקומי – רחוב בן יהודה.

- **רחוב הרצל** – ציר מרכזי מסחרי בין דרך שלמה בדרום למגדל שלום בצפון. לאורכו מצוי ריכוז גדול ופעיל של בתי מסחר בתחום הריהוט והעיצוב וכן ריכוז של מבנים לשימור. רחוב זה הוא ציר סואן בעיקר בשעות היום והוא יהווה בעתיד ציר עיקרי המוביל אל מוקדי הפעילות המתוכננים בשכונת פלורנטין: מדרחוב לוינסקי-וולפסון וציר התרבות והתיירות לאורך רחוב פלורנטין.
- **שדרות ירושלים** – ציר עירוני מרכזי החוצה את יפו ומשלב לאורכו שדרה, בתי מסחר, מוקדי בילוי ומגורים. לציר זה אופי ייחודי בשל הרכב האוכלוסייה המתגוררת לאורכו, האותנטיות של חלק מבתי המסחר והפוטנציאל השיקומי הגלום בחלק ניכר מן המבנים. בציר זה עתידה לעבור הרכבת הקלה. הציר ישתרע ממרכז נגה בצפון ועד לרחוב נס לגויים בדרום.
- **דרך יפו-דרך אילת** – ציר מסחרי קיים בן כיכר המושבות במזרח לבין שדרות ירושלים במערב. הציר סמוך למתחמי נווה צדק, פלורנטין, המושבה הגרמנית והמושבה האמריקאית. הוא יחבר בין יפו לבין שכונת פלורנטין ו"מרכז העיר". בחלקו המערבי יישמר חלק מן המרקם ההיסטורי ובחלקו המזרחי תשולב השלוחה המערבית של המרכז הכלל-מטרופוליני, תוך שימור אופייה המסחרי ורוחבה הקיים. בחלקו המערבי יורחב הציר. לאורכו יותרו בניינים בני חמש קומות עם חזית מסחרית בקו בניין המשיק לגבול הרחוב. מעל קומת המסחר הראשונה יותרו שימושים מגוונים (למעט מגורים) הכוללים משרדים, מלונאות וכדומה. במקביל אליו, מצפון, תעבור מערכת הסעת המונים.

2. רחובות מרכזיים ברמה מטרופולינית המהווים צירי מסחר ופעילות

בעלי ייחוד

מדובר בצירים שלאורכם או בסמוך להם מצויים מוקדים יוצרי תנועה, כגון: מוסדות תרבות ובילוי ומוקדי תעסוקה.

- **דרך מנחם בגין (דרך פתח תקווה לשעבר)** – ציר עירוני מרכזי שיהווה את השדרה המרכזית של המרכז המטרופוליני, מצפון ועד לרחוב אלנבי. השדרה המרכזית תיווצר לאחר בינוי הפרויקטים המתוכננים לאורכו – בזרוע הצפונית של המרכז הכלל-מטרופוליני, בדרום הקריה ובשוק הסיטונאי, יהיו חזיתות מסחריות ובתי אוכל הפונים אל הרחוב. תכנון השדרה ידגיש את הטיפול במרחב הולכי הרגל, כולל שילוב מערכת הסעת המונים. הציר ישתלב עם מתחם דרום הקריה, שיהווה אף הוא מוקד אטרקטיבי לביקור ולהליכה ברגל.

- **רחוב אבן גבירול** – ציר מרכזי ברמה המטרופולינית, שחלקו המרכזי ישתרע מן הירקון בצפון ועד למתחם השוק הסיטונאי בדרום. כשלאורכו פזורים מוקדי תרבות, כיכרות, מוקדי תעסוקה, בתי אוכל ובילוי. מעל קומת הקרקע יותרו שימושים מסחריים. הרחוב יישאר פתוח לתנועה, עם פוטנציאל לשדרוג של התחבורה הציבורית, ראשית באמצעים הזמינים ובהמשך, עם אפשרות למעבר לשירות באמצעות רכבת תחתית והגדלת נפח הבנייה לאורך הרחוב.

- **רחוב דיזנגוף-רחוב המלך ג'ורג'** – ציר מרכזי ברמה מטרופולינית שיכלול את כל רחוב דיזנגוף ורחוב המלך ג'ורג', בואכה כיכר מגן דוד אדום. ברחוב יתאפשר גיוון מרבי של שימושי קרקע מסחריים. מעל קומת הקרקע יותרו שימושים מסחריים.



3. רחובות מרכזיים ברמה עירונית/מקומית

- רחוב בן יהודה – ציר עירוני ארוך שהיה בעבר רחוב ברמה המטרופולינית ועבר שינוי. ריבוי החנויות ומיקומו בלב אזורי המגורים עשויים להפכו לציר הליכה מרכזי ברמה המקומית, באזור שבו ישמר אופי הבנייה המרקמית.
- רחוב יפת־דרום – ציר מסחרי מקומי פעיל מאוד, החוצה את מערב יפו בקטע המשתרע מכיכר השעון ודרומה, עד גבול בת ים. בסמוך לציר זה מצוי שוק האתרוג ומפוזרים לאורכו בתי מסחר מגוונים.
- רחוב המלך ג'ורג'־צפון – ציר עירוני המחבר את ציר דיזנגוף־דרום עם ציר אבן גבירול. רחוב מרכזי עם מסחר מקומי ובתי אוכל משרים אווירה שכונתית.

4. מתחמים מוגדרים בעלי אופי ייחודי

אלה מהווים חלק מן המרחב הציבורי העירוני, הכולל עורקי מפגש, בילוי וטיול. במתחמים אלה מתקיימת פעילות מסחרית (כך במתחמים כגון: כיכר המדינה, מתחם באזל ומדרחוב לוינסקי־וולפסון) או פעילות תרבות ופנאי (כך במתחמים כגון: חצי האי הירקוני, מתחם גולדה, דרום הקריה, סוזן דלל, מנשיה ותחנת הרכבת יפו).

5. רחובות מקומיים בשכונות מגורים

יושם דגש על התחדשות וחזוק הרחובות המסחריים השכונתיים כמוקדי פעילות ומפגש, כל זאת תוך התייחסות מיוחדת לשכונות דרום העיר ומרכזה.



עיר היושבת לחוף ים, מתברכת במשאב טבע ייחודי המטביע את חותמו על דפוסי החיים בתוכה. חוף ים מהווה גורם מאזן בין הפיתוח האינטנסיבי והפעילות התוססת האופייניים לעיר, לבין הצורך של תושביה במרחב פתוח המשמש לנופש, לבילוי ולרווחה נגישים לכל. חוף ים משפיע על תדמיתה של העיר ועל כוח המשיכה שלה לתושבים ומבקרים כאחד



עיר פתוחה לים

תל-אביב-יפו תחזק את נוכחות הים בחיי העיר ובנופה. היא תפנה את פניה הימה, בצורת הבינוי שלה ובאופי הפעילויות בתוכה

קווי המדיניות המוצעים

- 1 פיתוח רצועת החוף לטובת כלל הציבור.
- 2 פיתוח מוקדי פעילות הקשורים לחוף בנקודות מפתח לאורך רצועת החוף.
- 3 פיתוח עורף החוף לשימושים מעורבים ובינוי באופן המבטיח מבטים פתוחים לים ולזרימת אוויר מן הים אל העיר.
- 4 מתן זהות עיצובית למרחב הציבורי של החוף ולרחובות העיר המובילים אליו.

פיתוח רצועת החוף לטובת כלל הציבור

אמצעי מימוש: 1.1

הגבלת גודלם ומספרם של מתקני השירות ברצועת חוף, תוך הקפדה על עיצוב רגיש והצבתם באופן המאפשר מבט פתוח לים, הן להולך בטיילת והן להולך ברחובות הניצבים לחוף. שירותי החוף יכללו: שירותי הצלה, מלתחות, עזרה ראשונה, שירותי ספורט והסעדה, אמצעים שונים להקלת הנגישות לים לאנשים עם מוגבלויות וליצירת צל. אלה ימוקמו במקבצים ששטחם אינו עולה על 300*500 מ"ר ובטווח המאפשר שירות יעיל.

1.2 סגירת רצועת החול בפני כלי רכב.

1.3 פיתוח טיילת רציפה לאורך כל רצועת החוף וייעודה להולכי רגל ולרוכבי אופניים בלבד.

המשך הטיילת הקיימת ברצועת החוף המרכזית, לכיוון צפון עד לגבול הרצליה מזה, ולכיוון דרום עד לגבול בתים, מזה. יצירת כיכרות ירידה מן הטיילת לים, הצבת מתקנים שיאפשרו לנכים נגישות לים ומניעת כניסת רכב ממונע אליה. (ראו מפה "פיתוח חוף הים").

1.4 בחינת האפשרות לפתח מתקנים שונים ברצועת המים, בכפוף לבדיקת השפעותיהם הסביבתיות.

- בחינת אמצעים להגנה על החוף: לאור הניסיון החיובי בחוף המרכזי – שבו הוקמו שוברי גלים שהובילו להרחבת שטח החול וליצירת אזורי רחצה שלווים – תבחן העירייה הקמת שוברי גלים בקטעי חוף נוספים. כך, למשל, בחוף הצפוני, לשם הגנה על רכס הכורכר מפני כרסום על ידי גלי הים; בחוף גן צ'רלס קלור וחוף גבעת עלייה, לשם הרחבת שטח החול ויצירת חופי רחצה מוגנים.

- בחינת האפשרות ליצירת טיילתים והקמת מזח: העירייה תבחן הקמת טיילת רציפה במים, הנשענת על שוברי הגלים, עם חיבורים לטיילת החוף, ליצירת מסלול הליכה מעגלי ייחודי בקטע הטיילת המרכזי. בנוסף לכך, תיבחן הקמת מזח ניצב לחוף לשם פיתוח מגוון פעילויות צמודות-מים והדגשת אופייה של תל אביב – יפו כעיר חוף.
- בחינת האפשרות להרחבת המעגנות: שמירה על אופציה להרחבת שלוש המעגנות הקיימות לשם הגדלת שטחי העגינה, הקצאת שטחים לשירותים, לספורט ימי ולשירותי ספורט אחרים.
- בחינת האפשרות לייבוש מצומצם של שטחי ים: תיבחן האפשרות העתידית לייבוש שטחים מצומצמים במדרון יפו ובאזור שפך הירקון כדי ליצור אתרים המיועדים להרחבת פעילויות ספורט ונופש צמודים, הארכת חופי רחצה וכד'. כל זאת, במסגרת תכנון מפורט לאזורים אלה.
- בחינת האפשרות לפיתוח מרכזי ספורט ימי: תיבחן האפשרות להקים שני מרכזים מסוג זה: האחד בסביבת שפך הירקון והשני במדרון יפו, במקביל לאיסור קיום ספורט מוטורי בחופי הרחצה.
- בחינת האפשרות לפיתוח תחבורה ימית עם ערי אגן הים התיכון: תיבחן האפשרות להקים שירות מעבורות בתחום חוף תל-אביב-יפו, במגמה לפתח קשרי תחבורה ימית בין העיר לערי חוף אחרות בישראל וכן לערים ולאיים סביב אגן הים התיכון.

פיתוח מוקדי פעילות הקשורים לחוף בנקודות מפתח לאורך רצועת החוף

2

אמצעי מימוש: 2.1

איתור מקומות מתאימים לפיתוח מוקדי פעילות הקשורים לחוף בנקודות מפתח לאורך רצועת החוף, קידום תכנון ואמצעים ארגוניים להקמתם. (ראו מפה "פיתוח חוף הים")

בחוף הצפוני –

- פיתוח מוקד בילוי ופנאי חדש בהמשך רחוב פרופס שיהווה, בין היתר, נקודת ציון ייחודית, במסגרת התכנון הכולל של צפון-מערב העיר.
- פיתוח מוקד פעילות סביב תחנת רידינג, הכולל: צמצום שטח התחנה למינימום ופתיחת שטח המעגנה למעבר ציבורי, שיקשר בין שפך הירקון לבין החוף הצפוני.
- פיתוח מוקד מוזיאוני במבנה ההיסטורי של התחנה לשימור (רידינג א) תוך יצירת קשר רציף בין המבנה לבין חוף הים.
- פיתוח המעגנה כמרינה ציבורית הנסמכת על טיילת החוף, שתכלול גם מוקד ספורט ימי.

בחוף המרכזי –

- פיתוח מוקד פעילות בחצי האי הירקוני, תוך שיקום האזור, ואזכור המורשת ההיסטוריות המיוחדת של המקום; הארכת הטיילת באופן היוצר רצף בין הקטעים הקיימים מדרום ומצפון; פיתוח מוקד לספורט ימי באזור שפך הירקון ולפעילויות בילוי ופנאי בתחום נמל תל אביב לשעבר.
- פיתוח מוקד פעילות, תוך שיקום מתחם כיכר אתרים, בריכת גורדון והמרינה.

בחוף הדרומי –

- שיקום נמל יפו וחיזוק מוקד הפעילות המשולב של הנמל והעיר העתיקה, המבוסס על פיתוח בילוי, מסחר ותיירות, תוך שימור הערכים ההיסטוריים והארכיטקטוניים של המקום ושימור נמל הדייג.
- פיתוח מוקד פעילות תוך שיקום מדרון יפו, שיקום "הר הזבל", ייצוב קו החוף ופיתוח חוף רחצה ופארק ציבורי, משולב במוקד ספורט ימי עירוני, כשלצדו מוקד מלונאות סמוך לנמל.



מתן זהות עיצובית למרחב הציבורי של החוף ולרחובות המובילים אליו

4

פיתוח עורך החוף לשימושים מעורבים ובינוי באופן המבטיח מבטים פתוחים לים ולזרימת אוויר מן הים אל העיר

3

עיצוב תדמית ייחודית לרצועת החוף.

איתור שטחים פתוחים, חללים ציבוריים ונקודות מצפור לאורך הטיילת; קביעת עקרונות עיצוב לצמתי המפגש בין הרחובות המובילים לים ולטיילת; ניסוח הנחיות לטיפול במורשת הבנויה ובערכי הטבע והנוף.

עיצוב מחדש של הרחובות הניצבים לים.

הכנת תוכנית עיצוב כוללת לרחובות המובילים לים. במסגרת התוכנית יעוצבו רחובות אלה כצירים ירוקים עם מדרכות רחבות או עם שדרה צדדית שיסתיימו בחלל ציבורי (כיכר או גן). בקצה המערבי תקבע התוכנית, בין היתר, את אופי הצמחייה והעצים, אביזרי ההצללה, ריהוט הרחוב, פיסול החוצות, שלטי הכוונה לים וכו'. כל זאת, כדי ליצור סביבה בעלת מאפיינים בולטים בנוף העירוני.

עיצוב מחדש של רחוב הרברט סמואל.

הכנת תוכנית לרחובות הרברט סמואל והירקון שבמסגרתה תעוצב מחדש חזית רחוב הרברט סמואל הפונה לים, על ידי הכנסת שינויים בחתך הרחוב – ביטול החניות לאורך כביש השירות, הרחבת המדרכות ועידוד פעילות בתי קפה ומסחר תיירותי לאורך חזית זו. (ראו מפה – "פיתוח חוף הים").

4.1

בקטעי החוף שטרם נבנו:

3.1 אמצעי מימוש: פיתוח תמהילים שונים של מלונאות, מגורים, מסחר ובתי אוכל, עם זכויות בנייה מוגבלות בחזית הבינוי הפונה לים, כדי למנוע את הרחבת החזית דמוית החומה הקיימת.

3.2 שילוב הנחיות בינוי והנחיות גובה בתוכניות בניין עיר לשם העמדת הבניינים באופן שאינו מונע, ככל האפשר, מבט חופשי לים.

3.3 שילוב הנחיות מיקרו-אקלימיות בתוכניות בינוי שעל פיהן ייקבע מיקום הבניינים, עיצובם וגובהם.

בקטע המבונה של החוף:

3.4 עריכת בחינת היתכנות לשינויים בקומות התחתונות ובשטחים הפתוחים של בתי המלון הקיימים, לצורך הרחבת השימושים הציבוריים בהם וחזיק הקשר החזותי בין העיר לים.

4.3

מערך ארגוני להפעלת המדיניות המוצעת:

מוצעת הקמת פורום לפיתוח חוף הים, המורכב מנציגי העירייה, נציגי קהילת העסקים העירונית ונציגי עמותות תושבים. תפקיד הפורום יהיה לגבש תוכנית פעולה לביצוע המדיניות המוצעת בשלבים, לרבות קידום תוכניות בניין עיר, הכנת תוכניות פיתוח, גיבוש מדיניות רישוי עסקים, הקמת שותפויות ציבוריות-פרטיות לביצוע פרויקטים עתירי עלות ועוד.



עיר המהווה מרכז של ארץ, היא מקום הומה, יעד שמגיעים אליו רבים, ומוקד שממנו מתבזרים. התחבורה היא מעין לב עירוני שלא עוצר מלכת. משתמשים בה כולם, תושבים ואורחים, סחורות ואנשים. כדי שלא תהווה מקור לזיהום ולרעש, יש לדאוג שתהיה בת-קיימא ורבת-אמצעים. ככזו היא תאפשר איכות חיים עירונית לצד מגוון פעילויות ברמה מטרופולינית וארצית

תחבורה בת-קיימא, רב-אמצעית ויעילה

תחבורה בת-קיימא, רב-אמצעית ויעילה

מערכת התחבורה בתל-אביב-יפו תיצור הזדמנויות שוות לנסיעה בכל האמצעים, תספק נגישות טובה לנוסעים ולסחורות, תוך שמירה על הסביבה, המערכת האקולוגית והמורשת התרבותית, לרווחת הדור הנוכחי והדורות הבאים. בכך, יתאפשר קיום איכות חיים טובה, בצד מגוון רחב של תעסוקות, פעילויות ושירותים ברמה מטרופולינית וארצית

קווי המדיניות המוצעים

- 1 פיתוח וניהול מערכת תחבורה רב-אמצעית וידידותית לסביבה.
- 2 ביסוס הנגישות למרכז הכלל-מטרופוליני על מערכות הסעה רבות-קיבולת.
- 3 אספקת נגישות, כאמצעים מגוונים, למתחמי הפעילות הראשיים בעיר.
- 4 פיתוח מגגנונים לניהול תנועת סחורות יעילה לעסקים בעיר.
- 5 העמקת שיתוף הפעולה בין הרשויות המקומיות וחיזוק מעמדן בניהול משק התחבורה המטרופוליני.
- 6 מיתון מכגעים סביבתיים שמקורם במערכת התחבורה.

1

פיתוח וניהול מערכת תחבורה רב-אמצעית וידידותית לסביבה

אמצעי מימוש: 1.1

אימוץ מדדים לרמת שירות ההולכי-רגל בתכנון ובתפעול מערכת התחבורה.

מוצע ליצור מנגנון המאפשר שקלול של צרכי הולכי הרגל ודרישות כלי הרכב בתכנון תשתית הדרכים ובניהול מערכת התנועה (ייתאספו נתונים על נפחים של הולכי רגל, כחלק ממאגר הנתונים התנועתיים של העירייה).

- רמת השירות ההולכי רגל בקטעי דרך נמדדת על פי המרכיבים הבאים:
- תוואי רציף ההולכי רגל ללא מכשולים (חניה, פחי אשפה, עמודים, ריהוט רחוב).
- רוחב מדרכה העונה על הביקושים.
- הפרדה מרחבית או פיזית בין הולכי הרגל לתנועת כלי הרכב.
- הגנה סביבתית (בפני זיהום אוויר, שמש, רעש).

(ראו איור "דוגמאות לרמות שירות על פי אמצעי תנועה שונים בדרכים עירוניות")

הסטנדרטים לתכנון צריכים לכלול גם את רמת השירות בחציית רחובות וגם את מיקום המעברים במרחקים נוחים. רמת השירות במעברים מורכבת מאפשרות לחצות את הכביש בביטחות במהלך האור הירוק ברמזור, יחס נפח-קיבולת במעברי החציה, יצירת מרחב המתנה בהתאם לביקוש ואפשרות מעבר נוח ההולכי הרגל העוברים במקום, אבל אינם חוצים את הכביש.

דוגמאות לרמות שירות על פי אמצעי תנועה שונים בדרכים עירוניות

	רכב פרטי	אופניים	הולכי רגל	אוטובוסים
A/B				
C/D				
E/F				

מנתוני "פרופיל העיר" עולה, שקיים שוני מהותי בין רובעי מרכז העיר, באשר לתשתית החניה בהם. אופן הטיפול חייב, אפוא, להיות שונה בין רובע לרובע, כדלקמן:

- רובע 4 – (הצפון החדש, ממזרח לאבן גבירול) – התשתית הקיימת עונה על מרבית צרכי התושבים. בעת פיתוח פרויקטים חדשים ברובע, רצוי לשקול תוספת תשתית חניה לתושבים הוותיקים, בעיקר כדי להוריד את החניה מן המדרכות ברחובות המגורים.
- רובע 5 – (לב העיר, נווה צדק, כרם התימנים) התבססות על חניונים קיימים, במידת האפשר, והתאמת תנאי תפעולם לניצול תשתית החנייה הקיימת לטובת התושבים, בעיקר בשעות הערב. התבססות גם על חניונים פרטיים, תוך משא ומתן עם מפעילי החניון (ברובע זה קיימת תשתית ענפה לחניה שמנוצלת רק בחלק משעות היום).
- רובע 3 – (הצפון הישן ממערב לאבן גבירול) פיתוח מגרשים למטרות חניה לתושבים. בנוסף, שילוב חניה לתושבים בבנייה חדשה וזאת מעבר לצרכי הבנייה עצמה, כדי להקל על מצוקה חריפה במצאי החניה ברובע זה.

חניה במתחמי מגורים במרכז העיר – שיפור רמת השירות לתושבים.
במרכז העיר, ובעיקר ברובעים 3 (הצפון הישן, ממערב לאבן גבירול) ו-5 (לב העיר, נווה צדק וכרם התימנים), מרבית בנייני המגורים נבנו ללא חניה צמודה. בעבור תושבים הגרים באזורים אלה, שפת המדרכה מספקת את מלאי החניה העיקרי. מאמצי העירייה להעמיד לרשות תושבים חניית לילה במגרשי חניה, לרוב במגרשים בניהול של חברת אחוזות החוף, מספקים פתרון חלקי במספר מצומצם של נקודות בעיר.

לתושבי מרכז העיר רמת השירות בתחום החניה ירודה. יש לשנות את תמהיל התשתית לחניית תושבים כך שמרכיב החניונים יגדל. התבססות על חניונים תרחיב את התשתית הזמינה לחניית תושבים ותאפשר יתר גמישות בניהול מערך החניה לתושבים. זאת, כדי להבטיח זמינות גבוהה יותר ותוך מאמצים למנוע חניה על מדרכות באזור מרכז העיר. כדי לשמור על רמת שירות סבירה, רדיוס השירות של חניון לתושבים צריך להיות כ-300 מטר.

1.2



אמצעי מימוש: 1.3

נגישות רב-אמצעית ומיתון השימוש ברכב פרטי – מדיניות חניה במתחמים מושכי קהל (המרכז הכלל-מטרופוליני, מרכזי התרבות, מרכזי ההשכלה הגבוהה, חוף הים והמוקדים לאורכו).

ניהול הביקושים לנסיעות כרוך בקביעת סדרת תמריצים להגדלת התפוסה ברכב פרטי, לצד הצעת מגוון רחב של אמצעי נסיעה. הוא נועד להגדיל את מרחב הבחירה לנוסע. הוא מחייב יוזמה עצמאית של הרשות הציבורית, לצד שיתופי פעולה עם מעסיקים גדולים. החברות הפרטיות נהנות בדרך כלל מחיסכון בהוצאות הנסיעה וזוכות לשיפור תדמית. הסקטור הציבורי נהנה מן ההתייעלות והחיסכון במשאבים הציבוריים, המאפשרים להפנות משאבים לפיתוח תשתית תחבורתית. ניהול הביקושים לנסיעות מאפשר הכוונת תנועות הנוסעים והובלת מטענים לדפוסים המאפשרים תפקוד יעיל ואיזון טוב יותר בין היצע התחבורתי והביקוש לנסיעות⁷ (ראו מקורות 1).

התמריצים לשינוי בדפוסי הנסיעה מבוססים על ניהול חניה ותוכניות להעדפת רכב רב-נוסעים. כל זאת, לצד פיתוח אמצעי נסיעה מגוונים ואיכותיים אחרים.

- מוצע להגדיר שני אמצעים עיקריים לניהול הביקוש לנסיעות בעיר: **ניהול חניה**: פיתוח מנגנונים לניהול חניה בעיר, כאמצעי בעל השפעה משמעותית על הרגלי הנסיעה. מדיניות ניהול החניה תתבסס על מתחמים תפקודיים, בהתאם לסוגי הפעילות ומיקומם בעיר. העקרונות לפיתוח תוכנית לניהול החניה בכל מתחם כוללים⁸:
 - ניהול כל החניה במתחמים כחניה מוסדרת או בתשלום.
 - הקצאת שטח מספיק לצרכי פריקה וטעינה ועצירות קצרות, בעיקר כתמיכה לחזית המסחרית.
 - הגדרת קיבולת החניה הנדרשת בכל מתחם, בהתאם למאפייניו (שימושי קרקע, נגישות בתחבורה ציבורית, היקפי הביקוש למתחם וכדומה).
 - צמצום שטחי חניה ברחובות בכלל ועל המדרכות בפרט (כל מקום חניה חדש שייבנה בעיר יתקזז עם מקום חניה קיים על המדרכות). מדיניות החניה תאפשר גמישות לאורך זמן ותעדיף מתחמי חניה הניתנים להסבה לשימושים אחרים במקביל להתפתחות מערכות התחבורה הציבורית.
 - הגדרת סדרי עדיפות לתפעול החניה לפי פלחי שוק (מבקרים, חניה קצרת מועד, עובדים וכדומה) וקביעת מדיניות תמחור והקצאת מקומות חניה בהתאם.
 - אכיפה יעילה.

(ראו מקורות 2)

שיתוף פעולה בין העירייה לבין המעסיקים – כמעסיק הגדול בעיר, מומלץ שהעירייה תפתח תוכנית ביקושים משלה ותנהיג גם סדרת תמריצים, בשיתוף ועד העובדים העירוני, למיתון השימוש ברכב פרטי. התוכנית העירונית תהווה גם דוגמה למוסדות ציבוריים ופרטיים אחרים הפועלים בתוך העיר.

אמצעי ניהול ביקושים דורשים השקעת מאמץ מיוחד בגיבוש הסכמות ובהסברה (אמצעי חדשני זה טרם נוסה בישראל). ניהול ביקושים מיושם ברמה נקודתית. מוצעים 29 מתחמים לניהול הביקוש לנסיעות בתל-אביב-יפו. מתחמים אלה הוגדרו על בסיס תפקודי וביחידות של כ-500 מ"ר. במתחמים אלה העירייה תפתח תוכנית לניהול החניה, תוך שיתוף פעולה עם המעסיקים העיקריים בכל מתחם.

(ראו טבלה ומפה "מתחמים תפקודיים לניהול הביקוש לנסיעות")

מתחמים תפקודיים לניהול הביקוש לנסיעות

תיאור כללי	מתחמים תפקודיים	סיווג אזורי
שיעור יוממות גבוה. אזורים עם נגישות טובה בתחבורה ציבורית ובאמצעים מגוונים. נסיעות רבות לענייני עבודה במשך היום בתוך המע"ר. צורך להקטין חסמים להולכי רגל בתוך המתחמים.	<ul style="list-style-type: none"> 1.1 מנשיה 1.2 דרך אילת 1.3 מע"ר היסטורי 1.4 מונטיפיורי 1.5 מע"ר צפוני 1.6 הקריה 1.7 דרום הקריה 1.8 השוק הסיטונאי 1.9 מתחם ארלוזורוב 1.10 שכונת הרכבת ורח' המסגר 1.11 מע"ר דרומי 1.12 מתחם אנילביץ 1.13 נחלת יצחק 1.14 ביצרון 	1 מרכז כלל-מטרופוליני
אזורי תעסוקה עם מרכיב של תעשייה קלה או זעירה – צורך בטיפול במטענים. לרוב, פחות נגישים לתחבורה ציבורית.	<ul style="list-style-type: none"> 2.1 שלבים מערב 2.2 רחוב התחייה 2.3 דרום פלורנטין 2.4 פלורנטין 2.5 צ'לנוב 2.6 אזור התחנות 2.7 אבו כביר-פנורמה 2.8 עתידים 2.9 רמת החי"ל 	2 אזורי תעסוקה
צורך בשיפור הנגישות המקומית והתחשבות באוכלוסיות ייחודיות.	<ul style="list-style-type: none"> 3.1 מתחם אייזנברג 3.2 יד אליהו-סינגלובסקי 3.3 אוניברסיטה 3.4 קריית המוזיאונים 3.5 גני התערוכה 3.6 קריית חינוך צפוני 	3 מתחמי חינוך ותרבות
אזורים עם בעיות של עומסים בשעות שאינן שעות שיא.	<ul style="list-style-type: none"> 4.1 דיזנגוף סנטר-הבימה 4.2 חוף מרכזי-קטע צפוני 4.3 חוף מרכזי-קטע אמצעי 4.4 חוף מרכזי-קטע דרומי 4.5 מרכז העיר 	4 מתחמים בעיר ההיסטורית

מתחמים תיפקודיים
לניהול הביקוש לנסיעות



- מתחמים תפקודיים
- רכבת פרברית
- תחנת רכבת קיימת
- תחנת רכבת מתוכננת
- רכבת קלה - הקו האדום
- תחנת רכבת קלה

- יעודי קרקע ראשיים**
- אזור בדגש מגורים
 - מרכז כלל מטרופוליני
 - אזור תעסוקה
 - אזור מעורב
 - מוקד אוניברסיטאי
 - פארקים מטרופוליניים
 - פארקים עירוניים

2

ביסוס הנגישות למרכז הכלל-מטרופוליני על מערכות הסעה רבות קיבולת

אמצעי מימוש: 2.1

יצירת תוואים לקווי שירות איכותיים בתחבורה הציבורית בצירים המובילים למרכז הכלל-מטרופוליני.

הנגישות למרכז הכלל-מטרופוליני תתבסס על מערכות הסעה רבות קיבולת, לאור מגבלות התשתית, מחד גיסא והרצון לשמור על עוצמת מרכז זה כמוקד תעסוקה, מאידך גיסא.

פתרון זה יתרום לקיימות המערכת, בעיקר על ידי ניצול יעיל של השטח המיועד לצורכי תחבורה ועל ידי מתן פתרונות נגישות לכלל האוכלוסייה. צירי הגישה העיקריים למרכז הכלל-מטרופוליני יוגדרו כ"תוואים לקווי שירות איכותיים בתחבורה הציבורית" (Quality Transit Corridors – ראו להלן תיאור המאפיינים).

תוואים לתחבורה ציבורית מסוגלים לשרת מגוון טכנולוגיות הסעה, תוך שיקולי התאמה לנפחי נוסעים, אופי התוואי, זמינות והתפתחות בשלבים. כמה פרויקטים לקידום התחבורה הציבורית בעלי טווחי יישום שונים נמצאים בשלבי תכנון וביצוע. על פרויקטים אלה להשתלב בראייה עירונית כוללת, בדבר השירות למרכז הכלל-מטרופוליני, תוך מתן פתרונות כוללניים, החל מן הטווח הקצר ועד להשלמת הקמת מערך הרכבות בטווח הארוך.

תכנון התוואים והשירות יתבססו על חמישה מרכיבים: (1) תכנון השירות; (2) עדיפות בתנועה; (3) מתקנים לנוחות הציבור; (4) טכנולוגיית ההסעה; (5) ממשק עם שימושי קרקע גובלים.

³ "אנטי מפרצים" –
הבלטת המדרכה
לתוך תוואי הנסיעה
בקטע ששימש בעבר
מפרץ חניה לאוטובוס

1. תכנון השירות:

משרד התחבורה, באמצעות חברת נתיבי איילון, מקדם תוכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית במטרופולין. מטרת הפרויקט לשפר את רמת השירות בתחבורה ציבורית בטווח הקצר, על ידי פריסה מחדש של קווי האוטובוס הפועלים בתחום המטרופולין. שירותי התחבורה הציבורית האיכותיים למרכז הכלל-מטרופוליני יתאפיינו על ידי:

- מספר קטן בלבד של הקווים ראשים, והימנעות מחפיפה יתרה של קווים.
- קווים סימטריים, ישירים ותדירים.
- מרחק בין תחנות (700-400 מ') באופן המאזן בין מהירות הנסיעה לבין הנגישות ליעדים.
- מוצאים ויעדים של הקווים, בהתאם לדפוסי הביקוש.
- יצירת נקודות מיפגש כדי לשלב בין האמצעים השונים.

2. עדיפות בתנועה:

מידת העדפה בתנועה ואופי התוואי, ייקבעו על בסיס סקר ותכנון, בהתאם למאפייני המקום, בטווח הקצר ותוך התייחסות לפרויקטים של משרד התחבורה הנוגעים לפיתוח השירות ברכבת ישראל וברכבת הקלה, בטווח הארוך. ראוי להדגיש את החשיבות הטמונה ביצירת תוואים רציפים במרחב ובזמני הפעולה. האמצעים למתן עדיפות כוללים:

- עדיפות בצמתים וברמזורים.
- שינויים נקודתיים לשיפור הזרימה, כגון ביטול מפרצי חניה ויצירת "אנטי מפרצים"³.

3. התאמת מתקנים לנוחות הציבור:

- רציפי תחנות בגובה הכניסה לכלי הרכב בציבורי
- תחנות אסתטיות, מוצלות, מוארות ונקיות.

4. בחירת טכנולוגיית ההסעה:

בחירת הטכנולוגיה תיעשה על פי הקריטריונים הבאים:

- אספקת קיבולת בהתאם להיקף הביקושים.
- התאמת מאפייני התיפעול.
- יעילות בהשקעה ובתיפעול.
- שיקולים של זמינות, שלבי פיתוח, ויכולת שידרוג לאורך זמן.

5. התאמה בין התחנות לשימושי הקרקע הגובלים בהן:

הפקת מרב התועלת משיפורים בתחבורה הציבורי, דורשת גם תכנון נכון להגעה לתחנות וליציאה מהן. זאת על ידי:

- יצירת חזית מסחרית פעילה בקרבת התחנות.
- מיקום שימושי קרקע מוטי תחבורה ציבורית בקרבת הציורים.
- הרחקת שימושי קרקע המצריכים נגישות לרכב פרטי.
- מיקום תחנות בנקודות נוחות.
- אפשרות פיזור נוח של הולכי רגל מהתחנות אל מוקדי הפעילות העיקריים.



להלן תיאור מרחב האפשרויות:

תוואים לקווי שירות איכותיים לתחבורה ציבורית מוצעים לאורך מספר צירים עורקים בעיר כדי ליצור רשת רציפה.

פרוזדור דרך חיפה-דרך פתח תקווה: ציר צפון-דרום. ציר עיקרי של תחבורה ציבורית עירונית עם מרכיב משמעותי של תחבורה ציבורית בין-עירונית מצפון הארץ, דרך מסוף ארלוזורוב, עם התפצלות בין דרך פתח תקווה ורחוב המסגר בנסיעה אל התחנה המרכזית החדשה. ציר זה מוביל את התחבורה הציבורית דרך לב המרכז הכלל-מטרופוליני. עקב כך נוצרת רמת נגישות מאוד טובה לציר דרך פתח תקווה, ברמה הארצית. בנוסף לכך, ציר זה מנקז את הנסיעות מן הערים פתח תקווה, בני ברק ורמת-גן לכיוון המרכז הכלל-מטרופוליני. הקטע המרכזי של הקו האדום מתוכנן לעבור בדרך פתח תקווה בתוואי תת-קרקעי. פרוזדור זה מיוחד בכך שיש בו מיזוג של הציר הראשי בשירות הבין-עירוני עם הציר הראשי בשירות המטרופוליני והעירוני.

פרוזדור אבן גבירול-יהודה הלוי: ציר עירוני באופיו, הממוקם לאורך אזורי מסחר ומוסדות ציבור במרכז העיר ובעורף של המע"ר הכלל-מטרופוליני. היום קיימת בעיה של המשכיות וסימטריות בשירות בתחבורה הציבורית לאורך ציר זה עקב נסיעה חד-סטריית ברחוב יהודה הלוי, ועל כן בכיוון צפון הקווים עוברים בשדרות רוטשילד. יש ליצור סימטריות בשירות על ידי שינוי הסדרים ברחוב יהודה הלוי או לחלופין ניתן ליעד את שדרות רוטשילד לשירות דו-כיווני ולשדרג את החיבור שלו עם רחוב אבן גבירול.

פרוזדור אלנבי-המלך ג'ורג': מערכת הדרכים העיקרית להגעה בתחבורה ציבורית אל המע"ר ההיסטורי. שינויים בפריסת האוכלוסייה ושימושי הקרקע במטרופולין לא קיבלו את מלוא הביטוי בעדכון קווי השירות ברחובות אלה.

פרוזדור שדרות ירושלים-דרך אילת-דרך יפו: הציר העיקרי המוביל מבתי ים לתל אביב דרך שכונות יפו. בשעות שיא בבוקר ניתנת זכות נסיעה בלעדית לתחבורה ציבורית בכיוון צפון לאורך שדרות ירושלים. בעתיד מתוכנן הקו האדום לעבור בתוואי זה במפלס הדרך לאורך שדרות ירושלים ולהמשיך במקביל לדרך אילת ודרך יפו לאורך המסילה הישנה בתוואי תת-קרקעי.

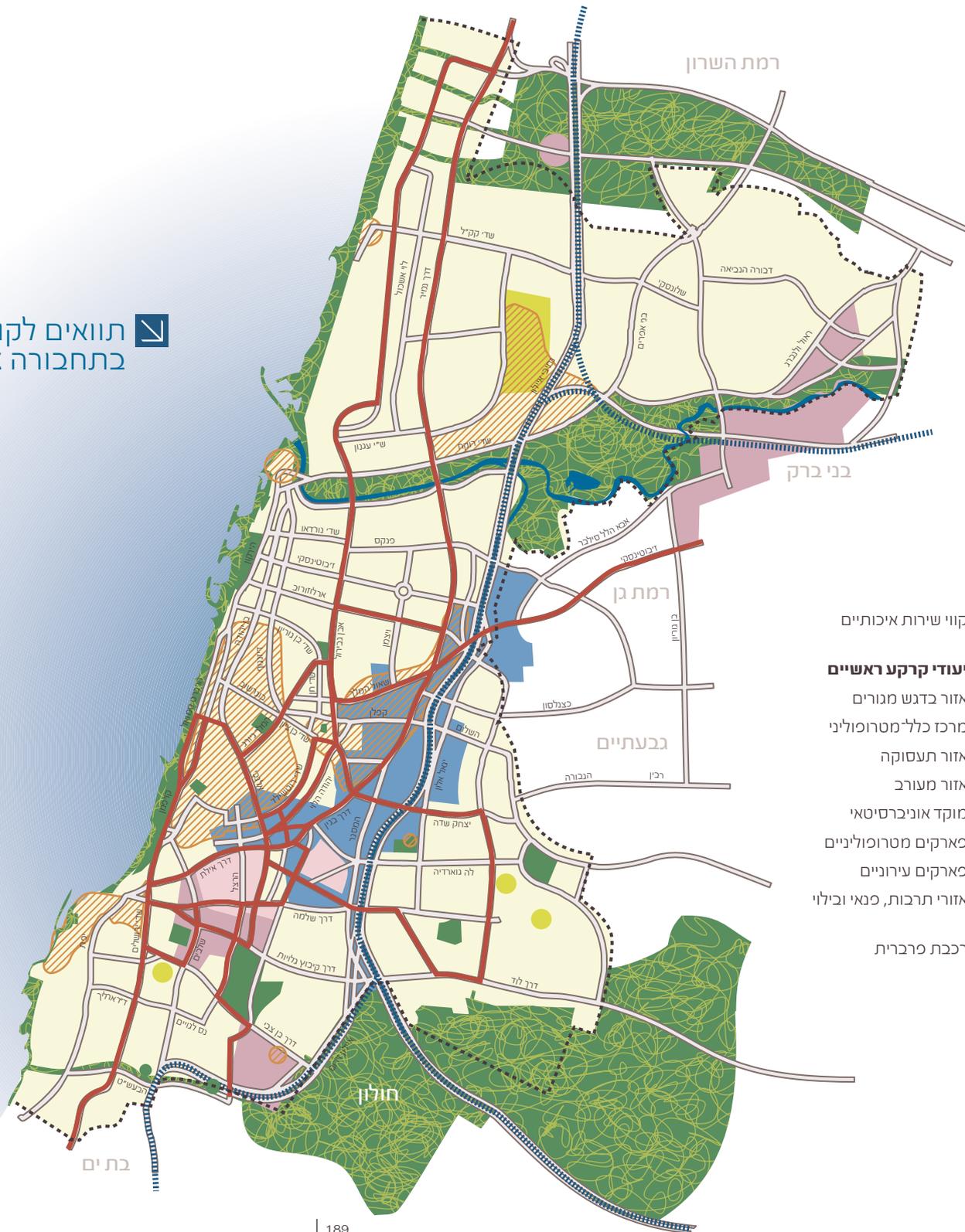
פרוזדור בן-צבי-הר ציון: מיועד בעתיד לקבלת שירות על ידי הקו הירוק מחולון אל המרכז הכלל-מטרופוליני. הפרוזדור עובר בקרבת התחנה המרכזית החדשה ויוצר ציר עירוני ראשי המקשר את השכונות הדרומיות אל העיר חולון.

פרוזדור יצחק שדה: ציר כניסה ממזרח המקשר את השכונות הדרומיות של רמת גן וגבעתיים עם המרכז הכלל-מטרופוליני ומרכז העיר. בנוסף, עוברים בציר זה חלק מן הקווים מאזור בקעת אונו.

פרוזדור ההגנה-לוינסקי-שלמה: משרת את השכונות הדרום-מזרחיות של תל-אביב-יפו וכן את אור יהודה, לכיוון התחנה המרכזית ואת אזורי התעסוקה של שכונת פלורנטין.

(ראו מפה "תוואים לקווי שירות איכותיים בתחבורה ציבורית")

תוואים לקווי שירות איכותיים
בתחבורה ציבורית

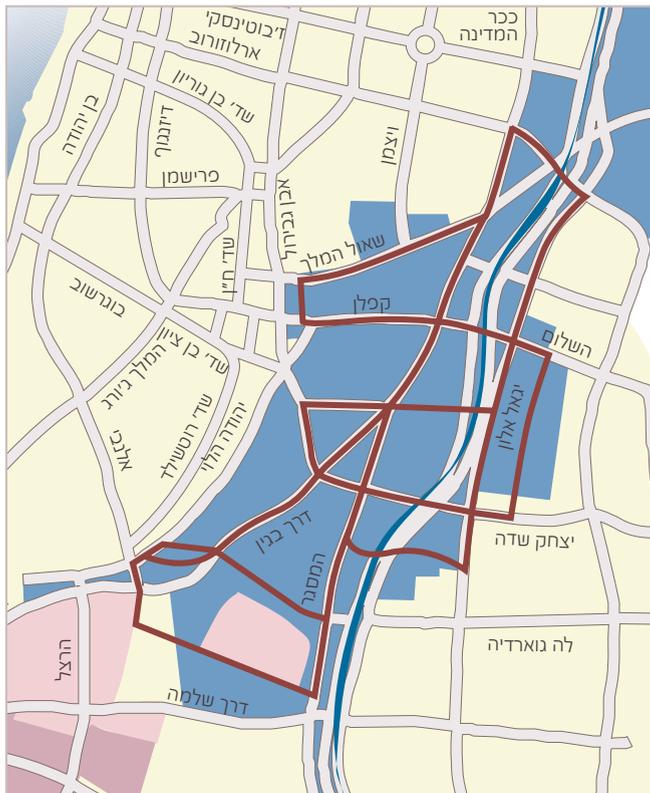


קווי שירות איכותיים

- יעודי קרקע ראשיים**
- אזור בדגש מגורים
 - מרכז כללי-מטרופוליני
 - אזור תעסוקה
 - אזור מעורב
 - מוקד אוניברסיטאי
 - פארקים מטרופוליניים
 - פארקים עירוניים
 - אזורי תרבות, כנאי ובילוי

רכבת מרבית

תוואים למערכת הסעה אוטומטית (People Mover) במרכז הכלל-מטרופוליני



2.2 שיפור הניידות בתוך המרכז הכלל-מטרופוליני – בחינת מערכת

ההסעה האוטומטית – People Mover.

רובו של המרכז הכלל-מטרופוליני יתפתח בתוך הגבולות המוניציפליים של העיר תל אביב (כ-90%). מרכז זה פרוס לאורך שתי גדות האיילון ומתרחב עם פניית דרך פתח תקווה, מערבה לכיוון אלנבי והוא מאפשר קיום פגישות עבודה בקלות יחסית, מה שתורם לגיבוש הקהילה העסקית. מוצע לעודד פעילות זו ולשפר את רמת השירות לעסקים במרכז זה, באמצעות מערכת הסעה אוטומטית – People Mover.

מדובר במערכת הפועלת ללא נהג ועל כן, הכרחי שתהיה הפרדה מפלסית בינה לבין כל המערכות האחרות. עלות ההקמה נאמדת בכ-15 מיליון דולר לק"מ, כאשר האורך הממוצע של כל קו הוא

כארבעה ק"מ. עלויות התחזוקה וההפעלה נמוכות יחסית, בהיעדר צוות נהגים. עקב מאפייניה הייחודיים של מערכת זו, מימושה תלוי במציאת שיטת מימון ייחודית.

מערכת זו תיועד לנסיעות מקומיות, קצרות יחסית, בתוך המרכז, תוך שיפור הקשר בין חלקיו. מערכת זו תהווה כלי משלים לקו האדום, לנוכח

המרחקים הארוכים בין התחנות התת-קרקעיות. למותר לציין כי מערכת מסוג זה תיושם אך ורק בתנאי שהיא תשתלב מבחינה חזותית עם סביבתה, תוך מניעת היווצרות מטרדים למיניהם בנוף העירוני של המרכז, שאיכויותיו האסתטיות מהוות גורם ברהשפעה על כוח המשיכה שלו לעסקים ולפעילויות. (ראו גם דוגמה למערכת People Mover בעיר סידיני שבאוסטרליה).



3

אספקת נגישות, באמצעים מגוונים, למתחמי הפעילות הראשיים בעיר

אמצעי מימוש 3.1

שיפור הניידות הפנים-עירונית באמצעות תחבורה ציבורית מקומית.

שירות התחבורה הציבורית בין שכונות העיר שונה מהותית מן השירות למרכז הכלל-מטרופוליני, בשורת מאפיינים: יעדים, שעות פעילות, מרחקי נסיעה, מטרות נסיעה ומאפייניהם הדמוגרפיים והחברתיים של הנוסעים. מוצע להתאים את קווי השירות העירוניים למטרות של חיזוק הקשרים הפנים-עירוניים של תושבי העיר, לנסיעות ללימודים, לקניות ולבילוי. מוצע לשקול קשרים מקומיים בין תל-אביב-יפו לבין שכונות בערים הגובלות, כגון: בין יפו לבת ים, או בין גבעתיים לרובע 9 (מזרח העיר, מזרחית לאיילון). שירות מסוג זה קיים באופן מוגבל במצב הקיים והתפתחותו צריכה להיות בהתאם לסטנדרטים ייעודיים, כגון:

- רמת הכיסוי של שכונות לפי היקפי הביקוש לנסיעות בתחבורה הציבורית.
- מוצאים ויעדים של הקווים.
- תדירות מינימום ושעות תפעול.
- מרחקים בין תחנות.
- התאמת מגוון כלי רכב לפי אזור השירות והביקוש לנסיעות.
- זיהוי צרכים ואפיון השירות לאוכלוסיות ייחודיות, כגון נוער וקשישים.

בנוסף לכך, יש לפתח שירות נקודתי מיוחד על בסיס שירות "דמוי תחבורה ציבורית" – para-transit – הפועל בשעות ובימים שאין תחבורה ציבורית סדירה, בעיקר כמענה לצרכי הנגישות של אזרחי הבילוי בלילות ובשבתות. מוצע לפתח פרויקט ראשון של שירות מיוחד באזור החוף. קו שירות מקומי, מעגלי, שישפר את הנגישות לאזור זה, ויאפשר ניצול יעיל יותר של תשתית החניה בנקודות עוגן: באזור נמל תל אביב, גן לונדון ובאזור יפו. במקביל, ביטול החניה לאורך הרחובות הרברט סמואל והירקון, תוך שיפור התנאים להליכה ברגל ולרכיבה על אופניים.

פיתוח וגיוון של שירות התחבורה הציבורית המקומית ילווה במדיניות שתעודד שימוש נרחב יותר בתחבורה ציבורית. זאת בעיקר באמצעות מדיניות של תעריפים שתקל על מעברים בין קווים ואמצעי תחבורה, עקב שינויים בתמחור ובכרטוס.



3.2 פיתוח מערך מוגדר של מרחב ציבורי ("שלד ירוק") ומערכת שבילי אופניים.

קידום השימוש בהליכה ברגל ונסיעה באופניים (מדובר בנסיעות קצרות בתוך העיר) מצריך תכנון ופיתוח רשת מסלולים ושבילים. פיתוח רשת הוא תנאי בסיסי ליכולת לתת מענה לביקוש לנסיעות בין כמה מוצאים וכמה יעדים.

להלן תוכנית לרשת, המיועדת להיות רשת ראשית להליכה ברגל ורשת שבילים לנסיעה באופניים. ההדגשים בפיתוח הרשת הם:

- דגש על שילוב אמצעי תחבורה ציבורית – יצירת חיבורים בין מוקדי התחבורה הציבורית לבין מוקדי הפעילות בעיר ופיתוח רשת ירוקה ושבילי אופניים שיובילו אנשים למערכת התחבורה הציבורית או יפזרו אותם ממנה.

- שדרוג רחובות ברשת הירוקה לרמת שירות A, לאורך קטעי הדרך שזוהו כמרכזיים ראשיים ברשת הירוקה – שדרוג רמת השירות להולכי הרגל, תוך התייחסות לזרימת הולכי הרגל לאורך הציר, למעברים בצמתים ולמיקום של מעברים בין צמתים, לפי הצורך.

- השלמת רשת שבילי האופניים על פי תוכנית האב, וקידום מודעות הציבור במקביל; סלילת מסלולים לבתי הספר ופיתוח אמצעים נוספים לעידוד השימוש באופניים ברחבי העיר ומימוש הפוטנציאל של אמצעי זה במערכת התחבורה העירונית.

- שיפור חציית הרחובות הראשיים ומתן פתרונות לנקודות ניתוק ברשת, עקב מכשולים שונים, כמרכיב חשוב בהבטחת שלמות הרשת.

(ראו מפה "שלד ירוק ושבילי אופניים")

שלב ירוק
ושבילי אופניים





פיתוח מנגנונים לניהול תנועת סחורות יעילה לעסקים בעיר

4

אמצעי מימוש 4.1

הגדרת כללי ניהול התנועה בעיר לשם ייעול תנועת הסחורות. כחלק ממערך ניהול התנועה העירונית, מוצע לקדם הסדרים לחנייה קצרת טווח, כולל פריקה וטעינה, בקרבת רחובות המסחר העירוניים או לאורכם. משתמשים אלה צריכים לקבל עדיפות במשך שעות היום, כדי לאפשר תפקוד נכון של המסחר ושל תנועת הסחורות, של הספקים ושל הקונים.

עם זאת, יש לייעל תנועת משאיות בעיר על ידי פיתוח מערך לוגיסטי, הכולל: מרכזים שאליהם מגיעות הסחורות ושמהם מפזרים אותן ליעדן הסופי. הייעול הוא בהסעה המשותפת של סוגי סחורה שונים לחנויות. מערך לוגיסטי מסוג זה מתאים במיוחד לרשתות השיווק הגדולות. מוצע לשקול הסדרי תנועה להקלה על תנועת המשאיות כולל, במקרים מיוחדים, כניסה למשאיות בלבד על בסיס ימים או שעות מסוימים, במקומות עם בעיות של תנועת סחורות.

(ראו מקורות 3)

5 העמקת שיתוף הפעולה בין הרשויות המקומיות וחיזוק מעמדן כניהול משיק התחבורה המטרופוליני

5.1 אמצעי מימוש

שיתוף פעולה אזורי בין רשויות מקומיות ופעילות לקידום הקמת רשות תחבורה מטרופולינית.

מרבית הסמכויות בתחום התחבורה נמצאות בידי משרדי הממשלה. הסמכויות המוגבלות של הרשויות המקומיות בולט במיוחד בכל הקשור לתחבורה ציבורית. עם זאת, אין אפשרות לנתק את מערכת התחבורה העירונית ממערכת התחבורה האזורית.

במצב הנוכחי, הפיתוח והקידום של תוכניות אזוריות סובלים מקשיים רבים הנובעים מריבוי גורמי תכנון וביצוע והבדלים בין סדרי העדיפויות של משרדי הממשלה לבין המדיניות העירונית. מוצע להקים רשות תחבורה אזורית שתאפשר ריכוז מהלכי התכנון והביצוע, תוך ייצוג מאוזן של האינטרס הלאומי והמקומי.

תהליך הקמת רשות תחבורה, תחילתו בלימוד סוגי ממשל אזוריים בתחום התחבורה ובחינת אפשרות להתאים דגם לתל־אביב-יפו וסביבתה. בהמשך, יש להגיע להסכמות בדבר הקמת הרשות, מבנה הרשות ותחומי אחריותה. המרחב הגיאוגרפי צריך לכלול לפחות את כל מחוז תל אביב והערים הסמוכות במחוז המרכז, שלהן רצף עירוני בנוי וקשרים יום-יומיים עם תל־אביב-יפו: פתח תקווה, ראשון לציון, כפר סבא ורעננה.

מוצע להקים בשלב ראשון פורום הידברות ושיתוף פעולה וולונטרי. פורום ההידברות יתבסס על מנגנונים מוסכמים וקבועים לשיתוף פעולה, התייעצות והחלפת מידע ורעיונות.

משימות פורום ההידברות:

- שתדלנות מול משרדי הממשלה.
- קידום מנגנונים לפיתוח מושכל במחוז המרכז בנושאים של פריסת שימושי הקרקע, אופי הבנייה למגורים ולתעסוקה ופיתוח וניהול מערכת התחבורה. (ראו גם תמונת עתיד – "שיתוף פעולה מטרופוליני").
- שיתוף פעולה בידע ובמשאבים מקצועיים.
- תיאום תוכניות מקומיות.
- ייזום תוכניות ארוכות-טווח.
- קביעת צעדים להעברת סמכויות לרשויות המקומיות.
- יוזמות משותפות לקידום פרויקטים תחבורתיים והקמתם.

6

מיתון מפגעים סביבתיים שמקורם במערכת התחבורה

אמצעי מימוש 6.1

נקיטת אמצעים מקומיים למיתון מפגעים סביבתיים, שמקורם במערכת התחבורה.

התחבורה בעיר תל-אביב-יפו מהווה את הגורם העיקרי לזיהום האוויר ולמפגעי הרעש בתוכה. כלי הרכב פולטים לאוויר תחמוצות חנקן (NOX) (בעיקר אלה המונעים בדלק מסוג דיזל, כגון אוטובוסים ומשאיות) פחמן חד-חמצני (CO) תרכובות אורגניות וחלקיקים מרחפים, הנפלטם מכל כלי הרכב וחודרים למערכת הנשימה. למזמי האוויר השפעה על בריאות הציבור. ממחקרים עולה, כי יש קשר בין מזהמים אלה למחלות הקשורות בדרכי הנשימה והריאות ואף לתמותה מהן. במקביל לזיהום האוויר, הרעש שגורמת התחבורה מהווה מטרד, בעיקר מקומי, וגם הוא עלול ליצור הפרעות תפקוד ונזקים בריאותיים.

תחבורה בת-קיימא היא תחבורה הממזערת את המפגעים הנגרמים בעטיה לתושבים, לעובדים ולמבקרים בעיר. האמצעים העיקריים להפחתת מפגעים במרחב העירוני הם עידוד תחבורה ציבורית על בסיס הנעה נקייה, תמרוץ אמצעי תחבורה לא-מוטוריים, וצמצום משמעותי במספר כלי הרכב הפרטיים הנכנסים לעיר מדי יום. לשם כך יש לרתום את כל מערכות התכנון בעיר לבצע מדיניות עקבית ורצופה, בין היתר, לקדם את מימוש הקווים הראשוניים של הרכבת הקלה ולהימנע משדרוג תנאי הנסיעה לכלי רכב פרטיים, בפרט בכניסות לעיר.

מדיניות התחבורה העירונית יכולה להביא להפחתת מפגעי התחבורה הסביבתיים באזורים רגישים. לדוגמה, הכנת תוכנית לשיבוץ אוטובוסים ברחובות על פי רמות זיהום האוויר ורמות הרעש שהם מחוללים ואימוץ תקני האיחוד האירופי; שימוש באמצעים טכנולוגיים להפחתת מפגעים מתחבורה על ידי צמצום פליטות מכלי הרכב והגנה מפני רעש; קידום חקיקה (חוקי עזר עירוניים) בנושאי זיהום אוויר ורעש, שאכיפתם תאפשר לצמצם את מטרדי התחבורה.

6.2 מעבר הדרגתי לשימוש בדלקים נקיים.

אמצעי המדיניות העיקריים להפחתת מקדמי הפליטה היא הסבת כלי הרכב הכבדים, הגורמים למטרדים הגדולים ביותר, לשימוש בדלקים חלופיים. בשלב הראשון מוצע להתמקד בהסבה לשימוש בגז של רכבים המנוהלים במסגרת ציי רכב, שיש להם בקרה ומערכות תדלוק וטיפול מרכזיות. בטווח רחוק יותר, ניתן לשקול דלקים חלופיים נוספים. ציי רכב רלוונטיים לשלב זה, הם:

- צי רכבי העירייה, שבהם יחולו:
- המשך המעבר לשימוש בדלק חלופי לסולר.
- בחינה של שינויים טכנולוגיים בכלי הרכב העירוניים.
- ציי רכב נוספים ("דן", "אגד" ומשאיות חלוקה שונות).

לשם כך יהיה צורך לאפשר הקמת מערכות תדלוק מתאימות (גז, לדוגמה). במקביל, יהיה צורך להוציא אוטובוסים ישנים מצי האוטובוסים של "דן" בצורה מדורגת. בשלבים שבהם עדיין יסעו אוטובוסים מונעי סולר, יהיה צורך להפנותם לצירים הפחות רגישים.

6.5 הפחתת מפגעי רעש.

- התקנת אמצעים טכנולוגיים מתקדמים לצמצום מקור הרעש בכלי הרכב של העירייה.
- עידוד ציי רכב נוספים בעיר להתקנת אמצעים לצמצום פליטות רעש.
- מיגון אקוסטי למבנים בצירים רועשים, באזורי מסופי תחבורה ובמבנים המצויים בקרבה מיידית לכביש, באמצעות הלוואות בריבית נמוכה והטבות מיסוי.
- שימוש במודל לחיזוי עוצמת רעש מתחבורה – אספקת מידע על רמת רעש במצב קיים, מתן הנחיות אקוסטיות ומידע תכנוני לפרויקטים חדשים, בניית כלי לחיזוי רעש, בדיקת יעילות אמצעים אקוסטיים, בחינת מערכות תחבורה והשפעתן על משטר הרעש.

6.3 חקיקה ואכיפה למניעת זיהום האוויר.

- קידום חקיקת חוק עזר עירוני למניעת זיהום אוויר.
- הרחבת התקנות בהתאם לתקני האיחוד האירופי.
- הוספת ניידות אכיפה לבקרת איכות האוויר.

6.4 קידום מערכת תחבורה בת-קיימא – עידוד השימוש בתחבורה ציבורית, הליכה ברגל ורכיבה על אופניים.

- קידום הפעלת מערכות זמינות להסעת המונים.
- רה-ארגון של קווי התחבורה הציבורית – מעקב אחר התוכנית לשיבוץ אוטובוסים ברחובות על פי רמות זיהום האוויר שהם מחוללים.

מקורות:

1. Comsis Corporation (1993) "Implementing Effective Travel Demand Management Measures: Inventory of Measures and Synthesis of Experience". Federal Highway Administration and Federal Transit Administration.
2. Ahrens, G.A. (1999), "The Power of Parking Policy Scheme: Insights, Ideas and Questions" presented at ECMT/OECD Workshop on Managing Car Use for Sustainable Urban Travel.
3. New Jersey Department of Transportation (2002) "Congestion Buster Task Force-Goods Movement Sub-committee".

עובדה כמעט בלי נמנעת היא שבעיר גדולה והומה
לא נותר מקום רב לטבע. תחבורה, מקורות כוח,
תעשייה, פסולת חוצות, פסולת ביתית ועוד מרעין
בישין פוגעים באיכות הסביבה ובאיכות החיים בעיר.
לפיכך, איכות סביבה ברמה גבוהה היא אינה מותרות,
היא כורח בסיסי להמשך הדורות. יש לשאוף, אפוא,
לפיתוח ולצמיחה עירונית מכוונת, שתיצור עיר
בת-קיימא מגוונת, עם שיפור של ערכי טבע ונוף,
מזעור מפגעים ושמירה על החוף



שיפור איכות הסביבה וקיימות



תל-אביב-יפו תהיה עיר בת-קיימא - נקייה, אסתטית, ירוקה ונטולת מפגעים סביבתיים

קווי המדיניות המוצעים

1 הפחתת רמות זיהום האוויר הנוכעים מתחבורה.

2 צמצום מטרד הרעש הנוכע מתחבורה.

3 שיפור איכות הסביבה העירונית.

4 מזעור המפגעים הסביבתיים.



1

הפחתת רמות זיהום האוויר הנוגעות מתחבורה

אמצעי מימוש: 1.1

תחבורה בת־קיימא היא תחבורה שממזערת את המפגעים הנגרמים לתושבים, לעובדים ולמבקרים בעיר. הדרך היעילה ביותר לכך היא לצמצם את המפגעים במקור, כלומר – מכלי הרכב, על ידי הפחתת מקדמי הפליטה.

צמצום המפגעים במקור.

הפחתת מקדמי הפליטה של כלי הרכב.
(ראו תמונת עתיד – "תחבורה בת־קיימא רב־אמצעית ויעילה")

2

צמצום מטרד הרעש הנוגע מתחבורה

2.1 החלפת האוטובוסים וצי המשאיות של העירייה בכלי רכב שקטים יותר כשלב ראשון בצמצום מטרד הרעש במקור.
(ראו תמונת עתיד – "תחבורה בת־קיימא, רב־אמצעית ויעילה").

2.2 בידוד מבנים לאורך צירים ראשיים, בעיקר אלה המשמשים למגורים.

3

שיפור הסביבה העירונית

אמצעי מימוש: 3.1

שדרוג המרחב הציבורי.
(ראו תמונת עתיד – "מרחב ציבורי מפותח").

3.2

מתן דגש על שילוב הרמוני של בנייה מרקמית משמרת ובנייה גבוהה.
(ראו תמונת עתיד – "איזון בין בנייה מרקמית משמרת לבנייה לגובה").

3.3

פתיחת העיר לים.
(ראו תמונת עתיד – "עיר פתוחה לים").

מיחזור:

4.1 אמצעי מימוש: עמידה בתקנות המיחזור של המשרד לאיכות הסביבה (25% מהיקף הפסולת):

- מיקום מכלי אצירה להפרדת הפסולת הביתית בכל שכונה.
- היערכות להפרדה במקור, תוך שמירת גמישות לגבי החומרים שימוחזרו.
- מתן תמריצים לעסקים המגדילים היקפי מיחזור.

4.2 בחינת אפשרות לשינוי שיטת האיסוף והשינוע.

הכנת הנחיות בנייה שיאפשרו את הפרדת הפסולת בתוך יחידות הדיור.

בנייה ירוקה⁴:

4.3 הכנת הנחיות לבנייה ירוקה.

- צמצום צריכת אנרגיה (בעיקר זו הקשורה בתאורה ובמיזוג אוויר).
- הגברת המיחזור.
- צמצום הנגר העילי⁵ ושימורו.
- החדרת מים לתוך הקרקע.

4.4 יישום בנייה ירוקה במבני ציבור ובמבנים עירוניים.

העירייה תוביל בביצוע בנייה ירוקה על ידי אימוץ עקרונות בנייה זו בבנייניה.

צמצום מפגעים סביבתיים:

4.5 שיקום נחל הירקון.

תוכנית לגאולת הירקון תוך חמש שנים.

4.6 סגירה הדרגתית של שדה דב.

בטווח הקצר:

- המשך העתקת הפעילות לקרבת מסלולי ההמראה, תוך הגבלת שעות הפעילות.
 - הקמת מערך ניטור רעש בשיתוף עם רשות שדות התעופה (רש"ת).
- בטווח הארוך:
- נקיטה בפעולות המיועדות להעתקת שדה דב ממקומו.

4.7 סגירה הדרגתית של תחנת הכוח וידינג

בטווח הקצר:

- צמצום שטח התחנה והמתקנים סביבה ושחרור שטחים רבים ככל האפשר לשימוש הציבור.
 - צמצום נזקי התחנה: הגבלת משך פעילות יחידות הייצור בתחנת הכוח, שינוי מקור האנרגיה לגז.
- בטווח הארוך:
- פינוי שטח התחנה כולו.

4.8 מיפוי מקורות הקרינה והקמת מערך ניטור ויידוע הציבור.

- הגברת הפיקוח והאכיפה.

4.9 צמצום היקף הקרקעות המזוהמות.

- מיפוי קרקעות העיר לזיהוי קרקעות מזוהמות.
- התניית מתן היתרי בנייה באזור מזוהם בפינוי הזיהום מן הקרקע ומילויה מחדש.

⁴ בנייה ירוקה – בנייה המבוססת על צמצום צריכת אנרגיה, הגברת המיחזור, שימור מי גשם והחדרתם לתוך הקרקע.

⁵ נגר עילי – מי גשם שאינם מחלחלים לתוך הקרקע וזורמים על פניו.