

נאות אפקה ב - מסמך מדיניות

רחובות, הליכה ותנועה בשכונה

רשת הדרכים | נפחי תנועה

מתודולוגיה:

- נפחי התנועה לרכב פרטי, כפי שנדלו מאתר תלתן בצמתים הנבדקים לשעת שיא בוקר.
- מועד הספירות: 4 ספירות בוצעו בשנים 2016-2017, וב-2 צמתים (1 ו-3) ב-2019 ו-2020.
- בשתי גישות נוספות – רחובות רוממה ומנורה – אין נתונים לגבי הצמתים שלהם על רח' בני אפרים.

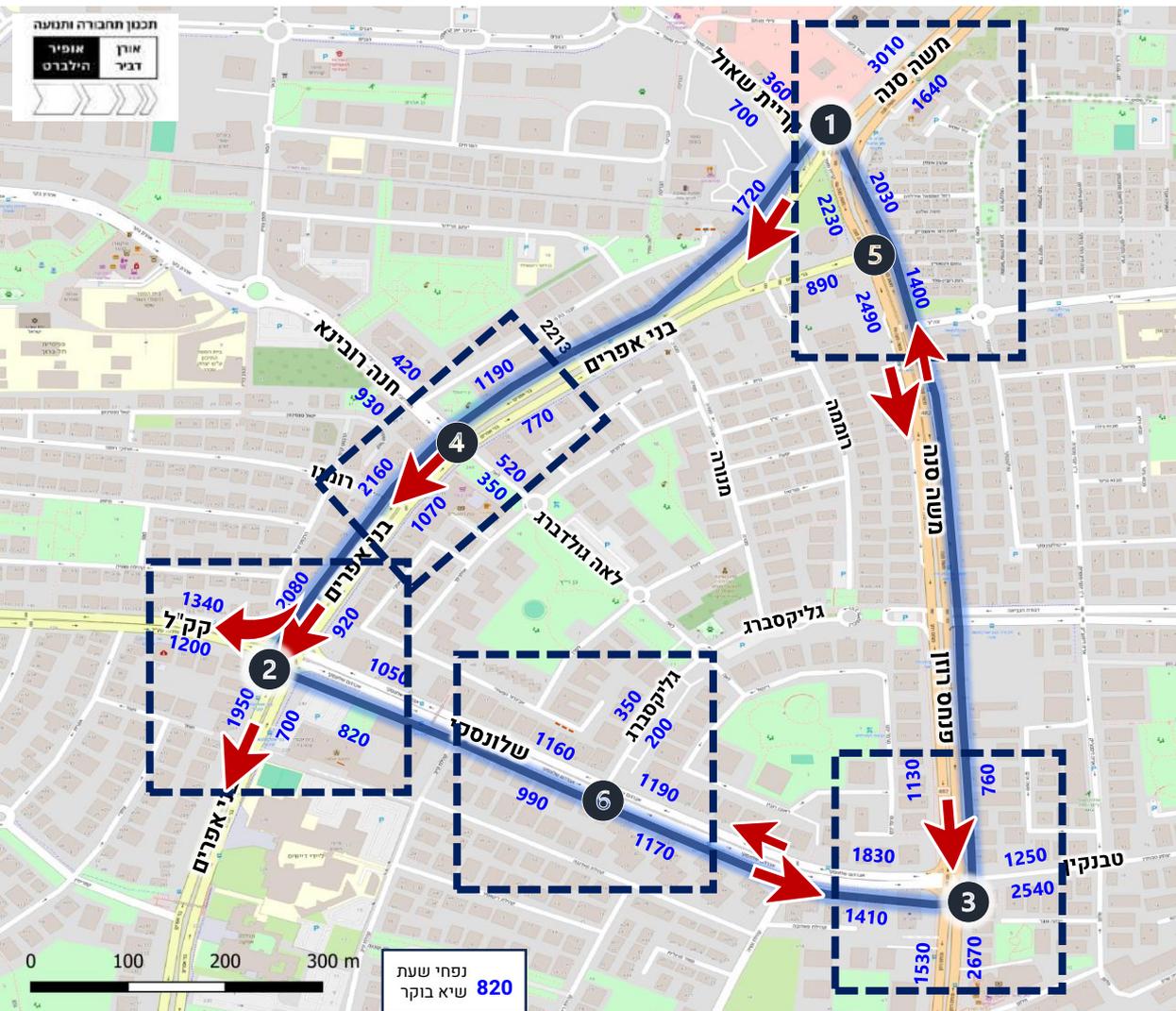
ממצאים:

- נפחי התנועה גבוהים בכל מפגשי צירי המעטפת – צמתים 1-3 ו-5.
- הגישה הדומיננטית לשכונה היא צומת 4 (ראו טבלה).
- **נפחי תנועה גבוהים על שלושת צירי המעטפת, במיוחד רח' בני אפרים וציר רוזן-סנה**

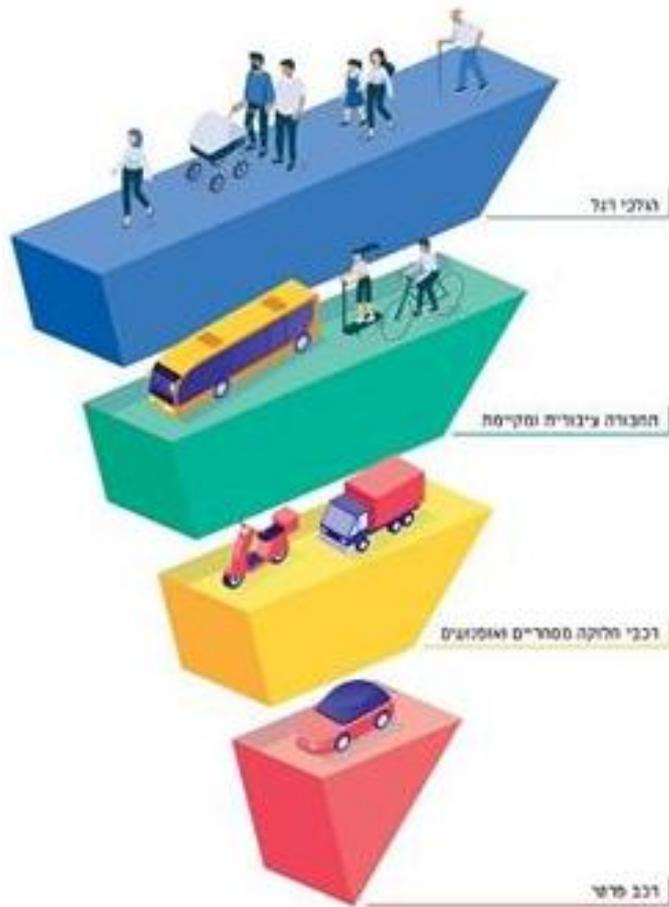
נפחי תנועה שיא בוקר (כ"ר) בשתי הגישות המרכזיות לשכונה

חיבור	שיא בוקר 7-8 (כ"ר)		% נפחי התנועה בחיבור מכלל הביקוש	
	נכנס	יוצא	נכנס	יוצא
4	350	520	65%	60%
6	200	350	35%	40%

הספירות נדלו מתוך אתר תלתן, לשעות שיא בוקר 06:00-09:00



שינוי בתפיסה – הרחוב כמשאב ציבורי



בעולם העירוני המודרני, הדרך היא משאב מוגבל. לא עוד דרך שמשרתת בעיקר רכבים אלא חלל ציבורי שמשרת את כולם: הולכי רגל, רוכבי אופניים, תחבורה ציבורית ופרטית. כיום, רשויות רבות בוחרות "להפוך את הפירמידה התחבורתית", להעניק קדימות למשתמשים הפגיעים והיעילים ביותר:

- הולכי רגל
- תחבורה ציבורית
- רוכבי אופניים
- ולבסוף – רכב פרטי

תחבורה ציבורית | מצב קיים

כיסוי השירות - תחנות האוטובוס

- תחנות האוטובוס ממוקמות לאורך צירי המעטפת בלבד.
- רשת הרחובות הפנימית נעדרת כל תחנת אוטובוס.

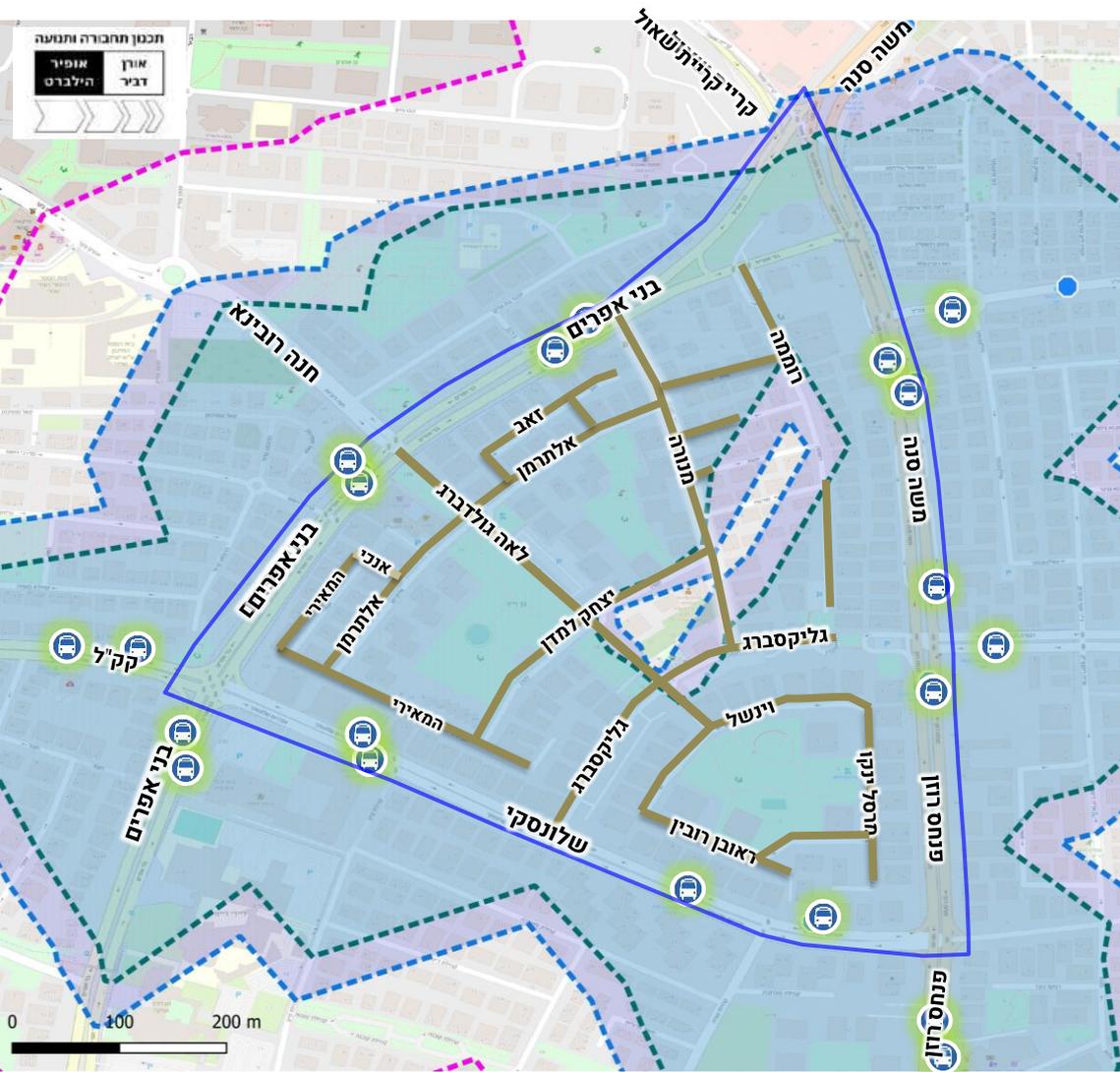
בחינת רמת הכיסוי - מתודולוגיה:

- רשת ההליכה - מבוססת רשת הדרכים OSM
- מרחקי הליכה - נמדדו 3 טווחי הליכה מכל תחנה: 250 מ', 300 מ' ו-450 מ'.

תוצאות הבדיקה מראות כי רשת הרחובות בשכונה מכוסה ברובה הגדול ע"י תחנות אוטובוס.

כיסוי לקוי נמצא ב-2 אזורים מרכזיים:

- רח' רוממה ומקטעים מהסמטאות שבינו לבין רח' מנורה
- אזור גני הילדים שבין רחובות גליקסברג ויצחק למדן.



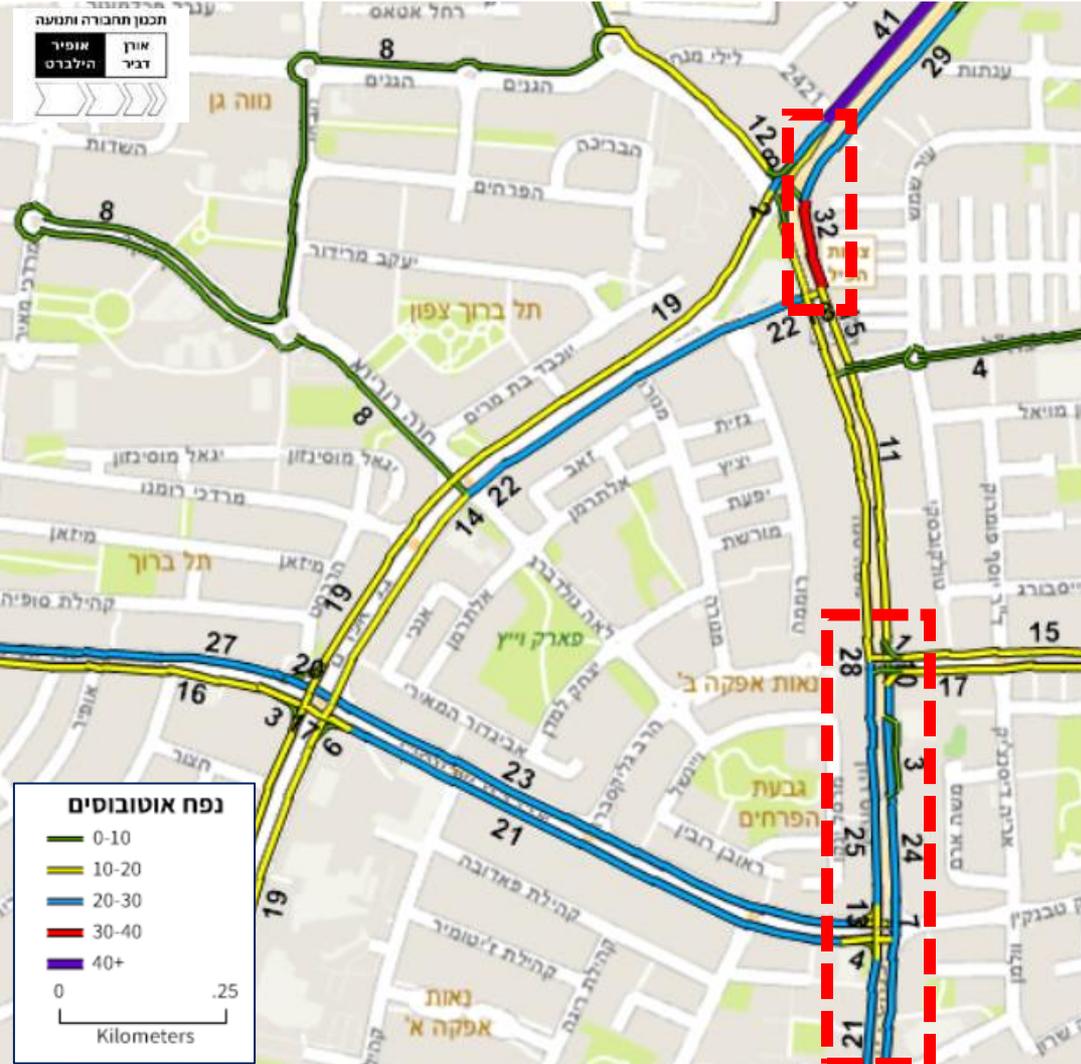
רדיוסי כיסוי

- 250
- 300
- 450

תחבורה ציבורית | מצב קיים

תדירות

- 23 קווי אוטובוס בשני הכיוונים בשעת שיא, הנוסעים בין תחנת הקצה שבטבלה
- התדירות הינה סבירה— לכל כיוון.



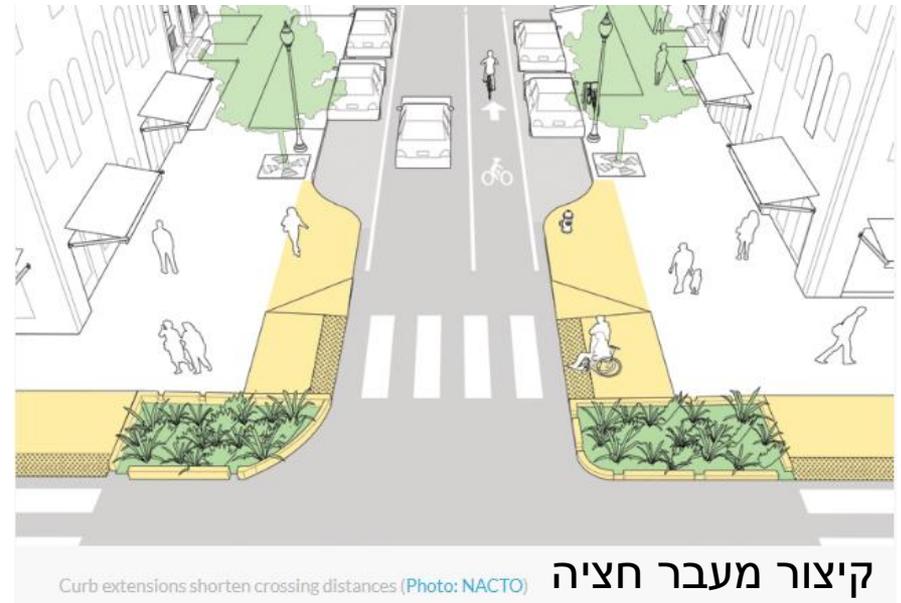
קו	מוקדים
3	בית העלמין קרית שאול, מסוף הטייסים
6	מסוף עתידים, ת. רכבת אוניברסיטה
20	בי"ח בית רבקה, מסוף אזורי חן
21	מסוף כרמלית/הכרמל, מסוף קדמה
24	מסוף כרמלית/הכרמל, מסוף קדמה
33	מסוף רדינג/רציפים, איצטדיון וינטר
42	מסוף עתידים, תחנת רק"ל הקוממיות
47	מסוף רעננה, ת. מרכזית תל אביב
48	מסוף כרמלית/הכרמל
49	בית ספר בית יעקב, מסוף רדינג
89	משמר הירדן, שדרות ירושלים
121	מגרש כדורגל, מסוף רדינג
137	מסוף אוניברסיטת ת"א, מסוף יהוד
208	מסוף שוהם, מחנה אהרון יריב
247	א.ת. כפר סבא, מסוף כרמלית
258	בית העלמין, ת. רכבת אוניברסיטה
524	ת. רכבת בני ברק
525	קניון איילון
531	ת. רכבת סבידור-מרכז
570	מסוף רדינג
572	תחנה מרכזית כפ"ס/ויצמן
616	תחנת רכבת נתניה, רכבת קריית אריה
621	בי"ח שיב"א

"עיר בטוחה" להולכי הרגל ומשתמשי הדרך הפגיעים

כ- 40% מכלל התאונות הקטלניות בישראל וכ- 60% מכלל התאונות החמורות בעשור האחרון, התרחשו בדרכים עירוניות. בדרכים עירוניות רוב הנפגעים הם משתמשי דרך פגיעים - הולכי רגל, רוכבי אופניים ורוכבי אופנוע. תאונות במרחב העירוני הן תוצאה של מכלול גורמים. חלקן קשור בתשתיות והסדרי תנועה לא נאותים.

אזרחים ותיקים הם קבוצת הגיל הנמצאת בסיכון הגבוה ביותר מכלל הולכי הרגל בישראל (מהווים כשליש מהולכי הרגל שנהרגו או נפצעו קשה בשנים האחרונות). מעורבותם הגבוהה בתאונות מתבטאת בכל המדדים של היפגעות הולכי רגל: ביחס לשכיחותם באוכלוסייה, ביחס לקילומטר הליכה וביחס למספר חציות כביש. מתן עדיפות למשתמשי דרך פגיעים בתכנון הדרכים העתידי. טיפול בתשתית:

- הגדרת אזורי מיתון תנועה - הגדרת מרחבים עירוניים כאזור מהירות 30 קמ"ש (אזורי מוסדות חינוך ועוד).
- התקנת אלמנטים למיתון תנועה - פסי האטה ברחובות מקומיים, בניית איי חציה ואיי תנועה באמצע.
- מעבר חציה בין שני נתיבים, מעגלי תנועה, הצרת כבישים ע"י הוספת "אוזניים" ועוד.
- הפרדה בין משתמשי הדרך לרבות התקנת שבילי אופניים מופרדים.
- ביטול פניות שמאלה.



דוגמאות



דוגמאות



יישום לדוגמא בשכונה



מצב קיים לדוגמא

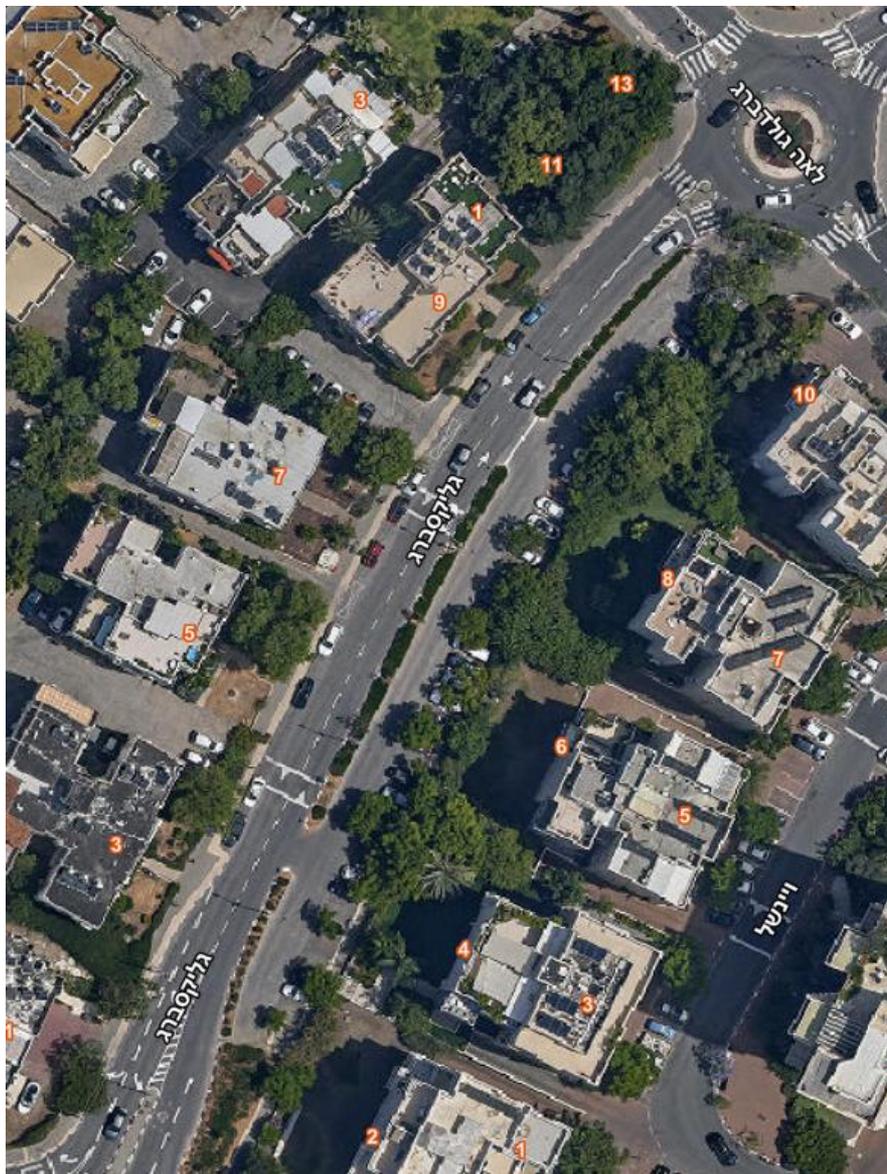
יישום לדוגמא בשכונה



חסימת גליקסברג

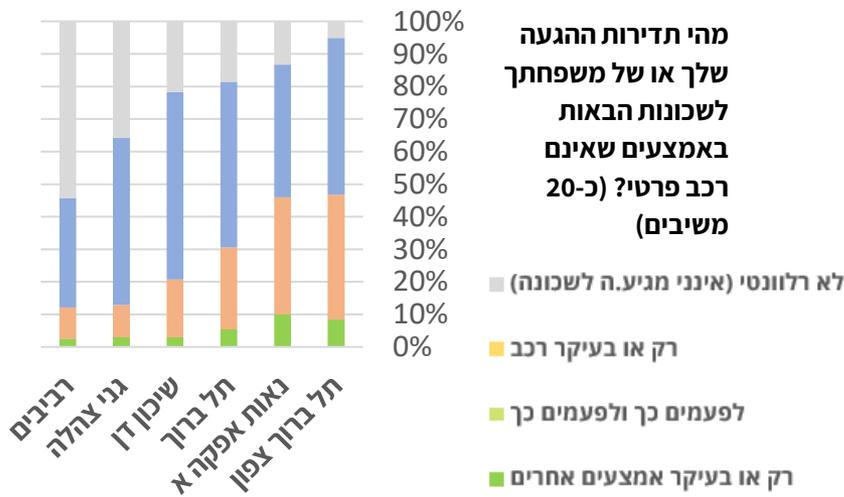


רחוב גליקסברג דרך רחבה



ניידות – שכונות סמוכות

תדירות ואופן הגעה לשכונות סמוכות - ניתוח כמותני מהשאלון



שיפור ההלכתיות בתוך השכונה

בקבוצת המיקוד עם האוכלוסיה הותיקה בשכונה עלה הצורך בשיפור ההליכתיות בתוך השכונה – ובפרט ביחס להשלמת רציפות מדרכות, תוספת ספסלים במרחקים סבירים ושיפור הצל.



"ההליכתיות אל בית הספר אלחריזי היא גרועה במיוחד [...] הגשרים העיליים לא רלוונטיים הם מפחידים ואטומים וילדים לא עולים עליהם. עדיף להרוס ולהגביה את מעברי החצייה כדי שיבלטו יותר וכריחו רכבים להאט".

פתרון בעיה הליכה לבית הספר אלחריזי

"גם שבילי האופניים שיש ברובם משובשים"
"אין מקומות להחנות את האופניים בתוך השכונה"

צורך בשיפור תשתית אופניים בתוך השכונה ומסביבה



"כמות הלמדים בשכונה היא סכנת נפשות. ... זו הפרעה להתנהלות השוטפת בשכונה וגם בסיכון לחיי אדם. הוצע לעירייה בעבר להגביל את כניסת הלמדים לשכונה במיוחד בשעות העומס אולם לא ניתן מענה"

ריבוי רכבי לימוד נהיגה ('למדים')

"רצוי לארגן מיניבוסים שיסתובבו בשכונה ויאספו אנשים לשכונות הסמוכות, בעיקר לרווחת האוכלוסיה המבוגרת שמתקשה להגיע רגלית לרחובות הגובלים שם התחב"צ"

מתח בין צורך בתחבורה ציבורית בתוך השכונה – לבין מניעת תנועה עוברת

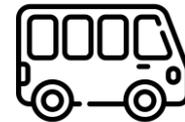
"הגיע הזמן להסדיר את עניין החניה בשכונה! להרבה תושבים כאן יש שני רכבים"

מצוקת חניה – וחששות מפני העתיד



47%

בעלי לפחות 2 רכבים (למ"ס 2022)



נקודות לדיון



1. מה חשוב לכם באופי ועיצוב הרחובות בשכונה? אלו רחובות צריכים לדעתכם שיפור?



2. היכן בשכונה יש חשיבות מיוחדת לשיפור התשתית של הולכי הרגל והאופניים?



3. היכן נכון להכניס תחבורה ציבורית לשכונה?