



חזון התחבורה וההתניידות של תל-אביב-יפו



● צילום: שיינה גלוקמן



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 נתייד בעירנו כמו בערים המובילות בעולם.

שלכם,

רון חולדאי

ראש עיריית תל-אביב-יפו

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 יימשך 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.



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 בעיר 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.

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!



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים



נתע



רכבת ישראל



נתיבי
איילון

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 לתושבות ולתושבי העיר ולמבקרים בה מגוון אפשרויות תחבורתיות להתניידות מהירה, נוחה, זולה, בריאה ובטוחה, בדומה לנעשה בערים המובילות בעולם.

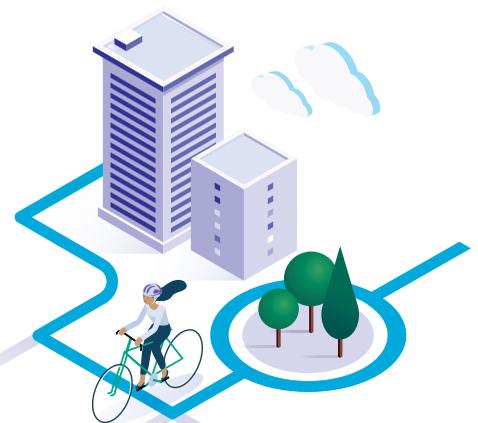
למה זה נחוץ?

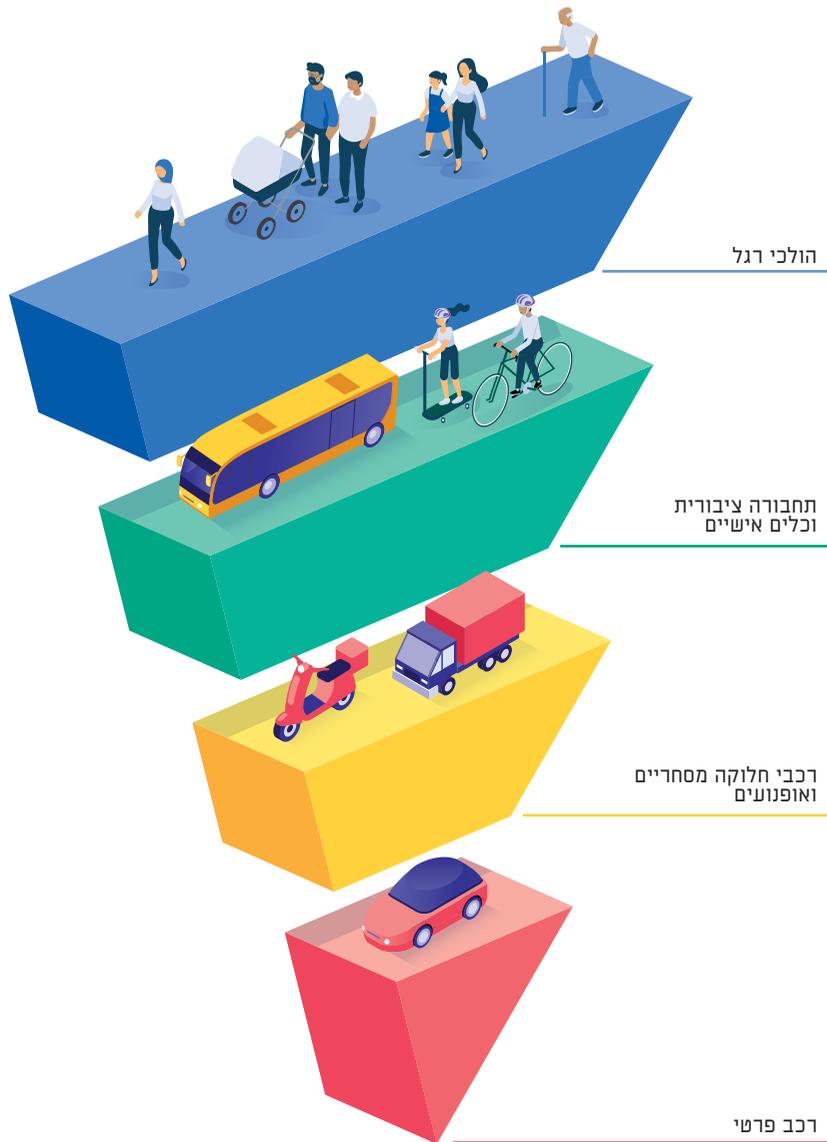
העיר שלנו מצטופפת וצפויה להכפיל את עצמה בתוך כ-25 שנים. בתוך שטח גאוגרפי מוגבל, שגם מארח מדי יום כחצי מיליון נשים ואנשים שבאים מחוץ לעיר כדי לעבוד ולבלות, אין לנו ברירה אחרת אלא לשנות את האופן שבו אנו מתניידים. זה הדבר האחראי והנכון לעשות: כדי להגיע במהירות וביעילות ליעד שלנו (ולא לעמוד בפקקי תנועה שרק הולכים ומתארכים), כדי לשמור על הסביבה (ועל הכיס) וכדי לשמור על מרקם עירוני וקהילתי חי ותוסס.

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





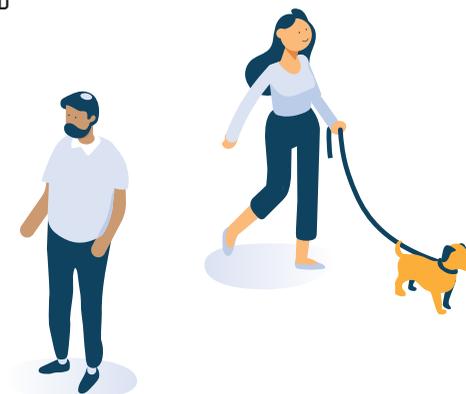
הופכים את הפירמידה!

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

בראש יעמדו הולכי הרגל - ולצדם, 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 הולכות והולכי הרגל הם אלה שנמצאים בראש פירמידת ההתניידות בעיר?

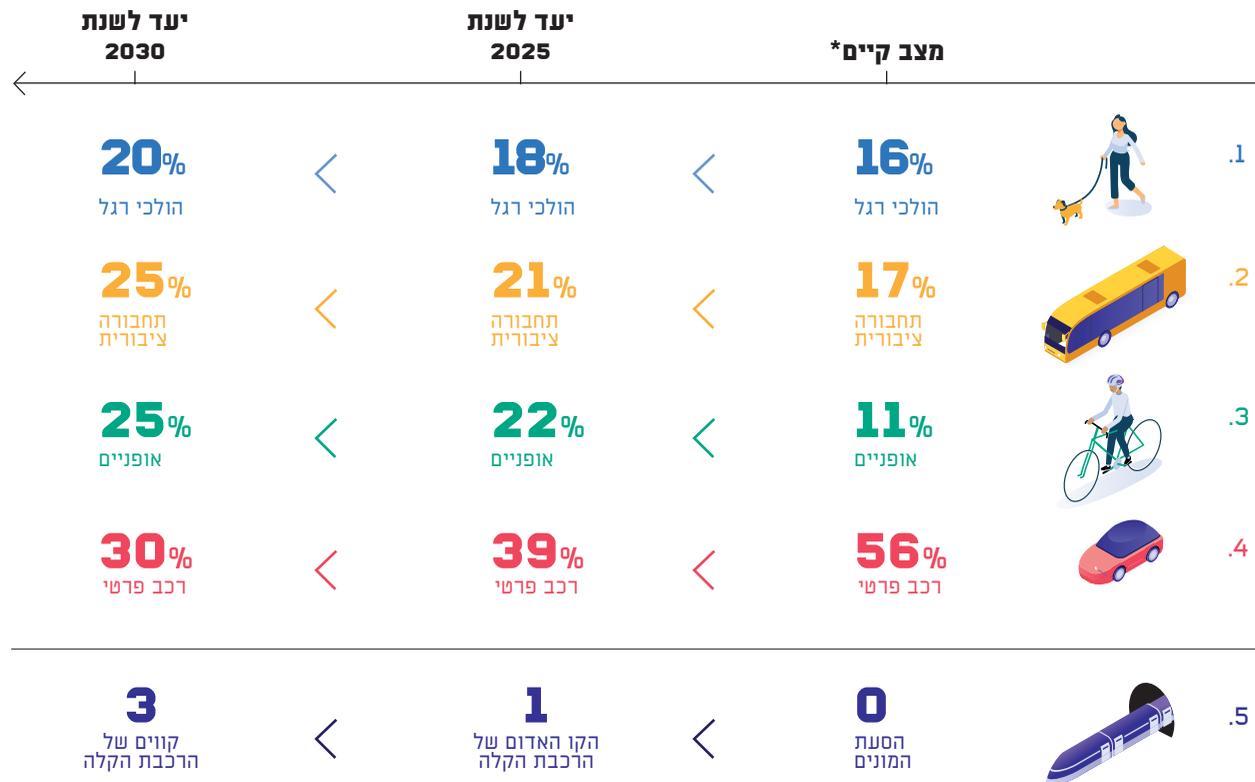
- **כולנו הולכי רגל.** כולנו משתמשים במדרכה כדי לנוע ממקום למקום, גם אם למרחקים קצרים, לכן המדרכה היא המקום השוויוני ביותר בעיר
- השקעה במדרכות רחבות ופנויות היא **השקעה באוכלוסיות שלעתיים אינן יכולות להתנייד בדרך אחרת:** קשישים, הורים עם עגלות, ילדים ואנשים עם מוגבלות
- **הולך הרגל הוא "משתמש הדרך" 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**



איך זה ייראה בעתיד הקרוב?

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

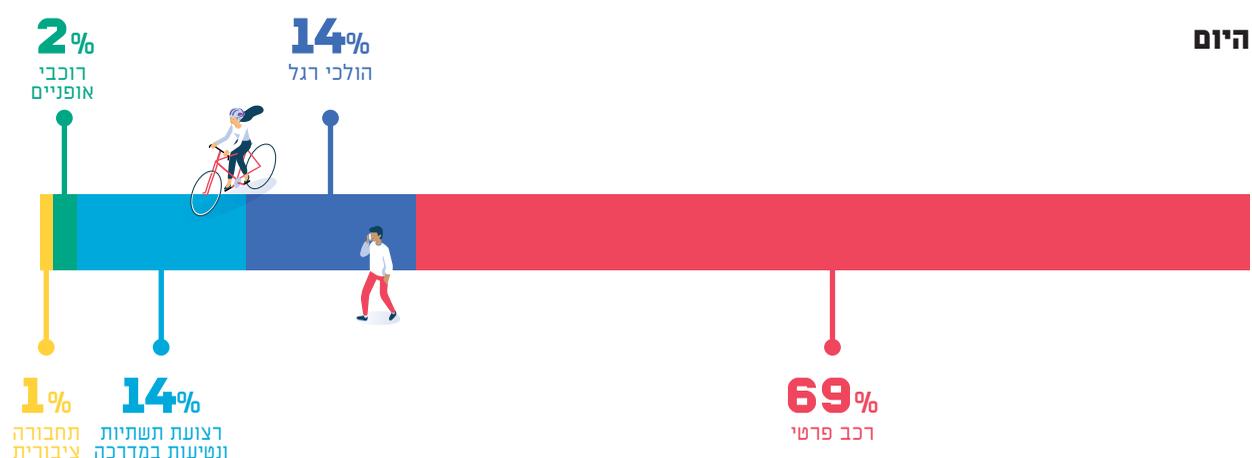
היקף הנסיעות בתל-אביב-יפו:



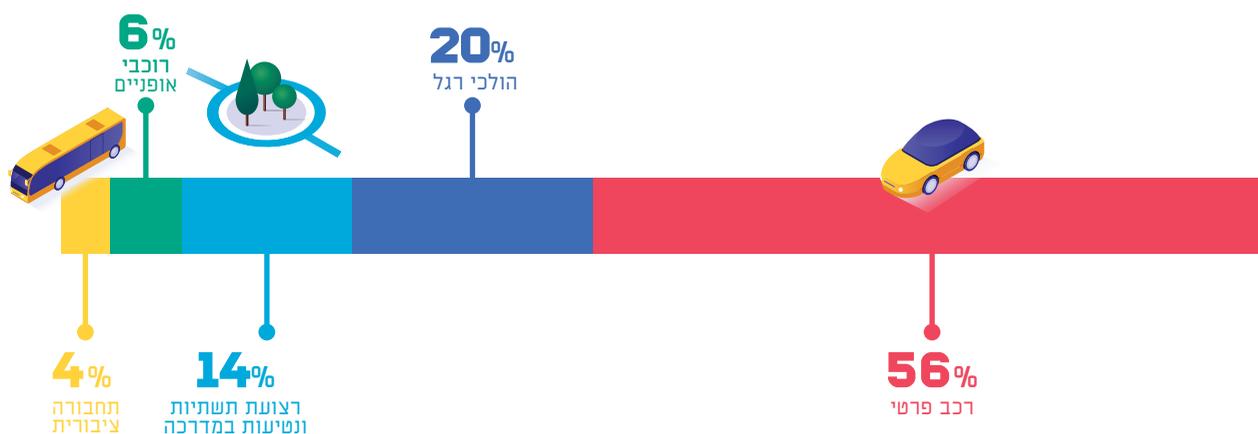
* עפ"י סקר הרגלי נסיעה שנערך ע"י נתיבי איילון 2016-2018

חלוקה חדשה של המרחב הציבורי ברחובות העירוניים

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



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



הולכי דגל

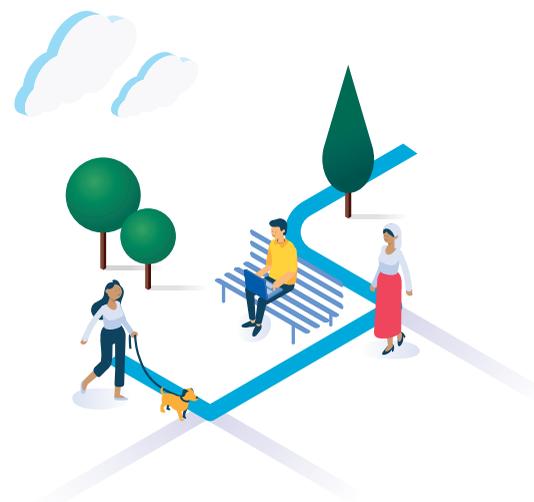
● צילום: נועה גוטמן

סביבה נעימה ובטוחה להליכה ברגל היא הבסיס התרבותי, המסחרי והקהילתי הנדרש לקיומה של עיר שוקקת ומשגשגת. בתל-אביב-יפו, טובתם של הולכות והולכי 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, לדוכבי האופניים וכמובן - לנוסעי הרכבת הקלה.

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



המדרכות הן של הולכות והולכי הרגל!

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

הידעת?

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



העלאת הבטיחות ושיפור מעבר הולכי הרגל בצמתים

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 עיליים מוארים להולכי רגל ושילוט "ילדים בדרך"
- הרחבת מדרכות בסמוך לשערי הכניסה
- הצבת מתקנים לקשירת אופניים כדי למנוע הצבתם במקומות היוצרים מפגעי בטיחות



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



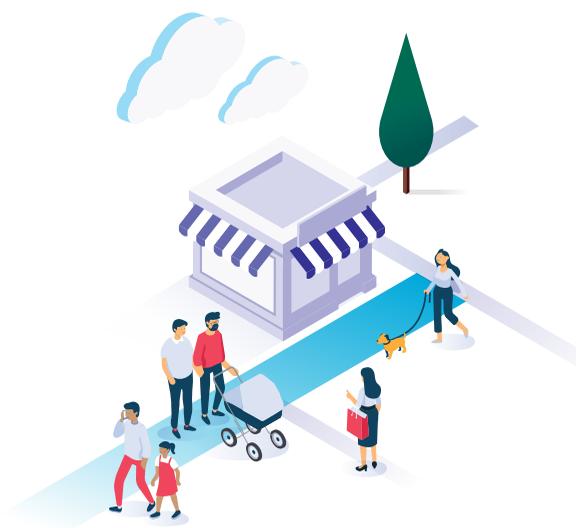
רחובות מוטי הליכה



כחלק מהמדיניות העירונית לעידוד ההליכה ברגל, עיריית תל-אביב-יפו הסבה לאחרונה 19 רחובות לרחובות מוטי הליכה, שפתוחים לתנועת הולכות והולכי רגל ורוכבות ורוכבי אופניים בלבד. מהלך זה מוגדר כפיילוט כשבסיומו, העירייה תנטר את הפעילות בהם ותאסוף רשמים מהציבור, כדי להפיק תובנות להמשך הדרך.

הרחובות שהוסבו הם:

- **רחוב אשתורי הפרחי** - הסבת הרחוב וחיבורו לכיכר בזל תשפר את המרחב הציבורי
- **רחוב נחלת בנימין*** - בין רחוב קלישר לבין שדרות רוטשילד, הרחבת המרחב להולכי הרגל ולרוכבי האופניים בסביבת רחוב אלנבי
- **רחוב הארבעה** - בין הרחובות קרליבך לדה וינציי
- **רחוב העלייה השנייה** - בסופי שבוע, בסמוך לטיילת
- **רחוב דניאל** - בין הרחובות כרמל - כנפי נשרים והירקון - הרברט סמואל, יקל על חיבור מסוף הכרמלית לים, ויגדיל את מרחב הולכי והולכות הרגל הפוקדים את השוק
- **רחוב אלוף בצלות** - בין הרחובות נחלת בנימין והשוק, ישפר את מעבר הולכי הרגל ורוכבי האופניים
- **יהודה חסיד** - בין שבזי לעין גנים. ישפר את מעבר הולכי הרגל ורוכבי האופניים
- **אחד העם** - בין יהודה יהושוע התלמי לתחכמוני ישפר את מעבר הולכי הרגל ורוכבי האופניים
- **חיים ויטאל** - בין פלורנטין לידידיה פרנקל ישפר את מעבר הולכי הרגל ורוכבי האופניים
- **רחוב הדס** - ישפר את מעבר הולכי הרגל ורוכבי האופניים
- **רחוב חנוך** - הצבת עמודונים ברחוב חנוך פינת רחוב חפר בשעות 09:00-23:00 תמנע תנועה חוצה של כלי רכב דרך שוק התקווה ותגדיל את מרחב הולכות והולכי הרגל הפוקדים את השוק.





● רח' לוינסקי אחרי הפיכתו לרחוב מוטה הליכה / צילום: נועה גוטמן



● רח' לוינסקי - לפני / צילום: גוגל סטריט

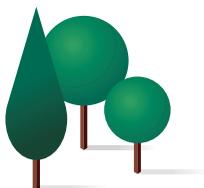
- **רחוב נגיארה** - המהלך מקדים סגירה של קטע רחוב זה, במסגרת עבודות הקו הסגול של הרכבת הקלה
- **סמטת בית הברד*** - יפעל בשעות הערב והלילה וישפר את מעבר הולכי הרגל ורוכבי האופניים
- **רחוב יוסי בן יוסי** - בין הרחובות נעם לריש גלותא, ירחיב את מרחב הולכי הרגל בסביבת שוק הפשפשים
- **רחוב סגולה** - בין הרחובות רוחמה וניצנה, ישפר את מעבר הולכי הרגל ורוכבי האופניים
- **רחוב לוינסקי** - יגדיל את מרחב הולכי והולכות הרגל הפוקדים את השוק
- **רחוב שיינקין** - מפיילוט שנערך ברחוב זה עלה כי בשל קיומן של חניות פרטיות וחניות בכחול לבן - הרחוב אינו מתאים לתפקד כרחוב מוטה הליכה. לכן, בסיומו של הפיילוט הוחזר הרחוב לפעילותו הרגילה.
- **רחוב עמיעד*** - בין רבי תנחום לעולי ציון בשעות 09:00-15:00 ובשעות 04:00-18:00 למחרת
- **רחוב עולי ציון*** - בין רחוב בן יאיר לרחוב מרגוזה, בשעות 10:00-15:00 ובשעות 06:00-18:00 למחרת. יגדיל את מרחב הולכי והולכות הרגל הפוקדים את השוק
- **רחוב בן יאיר*** - בין רחוב בית אשל לרחוב עולי ציון, בשעות 10:00-15:00 ובשעות 06:00-18:00 למחרת
- **בסופ"ש רחובות אלה ייסגרו לגמרי לתנועת כלי רכב, למעט בימי שישי בשעות 14:00-16:00**



מקד
AFRO
Authentic Design
רבי נחמן 6

צילום: גיא יחיאלי

צירים ירוקים, עצים וצל



● צילום: יואב דוד

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

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.

הידעת?

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

אופניים וקודקונים

● צילום: נועה גוטמן

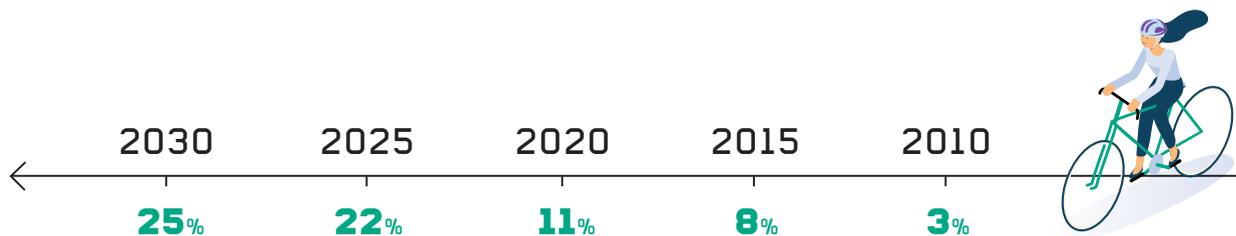
אופניים הם אמצעי תחבורה מהיר, נוח, חסכוני וזול לנסיעות למרחקים קצרים ובינוניים. הם מפחיתים את עומסי התנועה ואת הצורך במקומות חניה, תורמים לחיסכון באנרגיה, מפחיתים את רמת זיהום האוויר ואת זיהום מי התהום וכמובן - תורמים לבריאות ולשיפור הכושר הגופני.

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-310 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



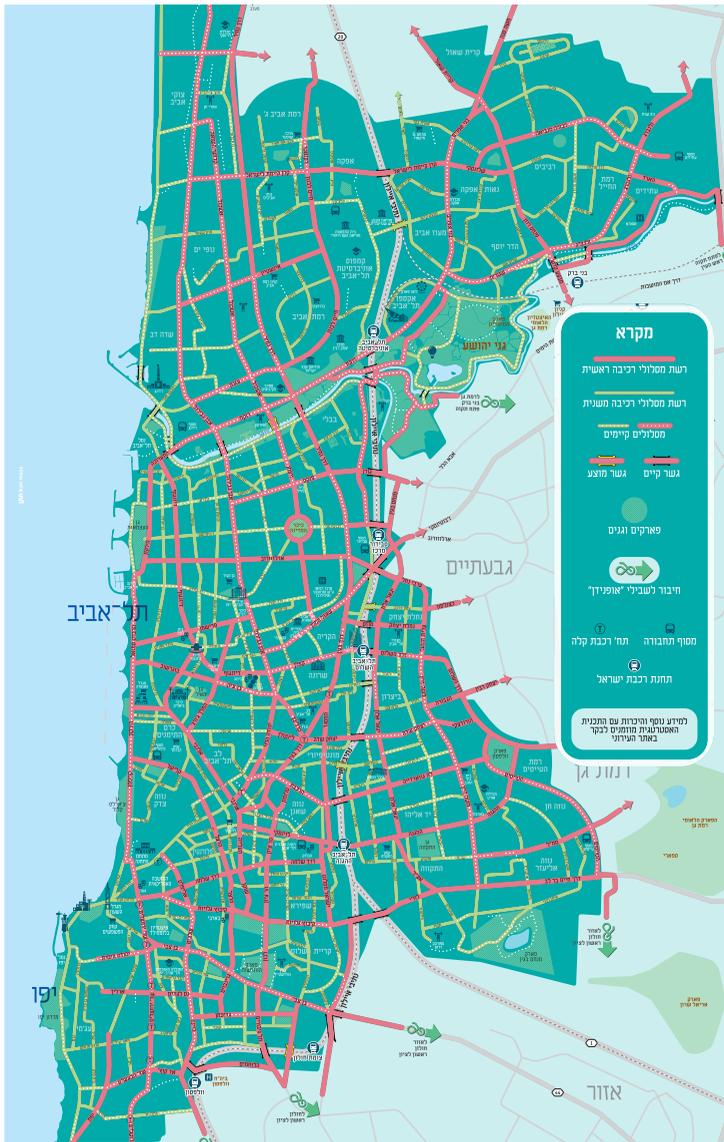
כדי לממש את היעדים, העירייה מקדמת תכנית מקיפה לרכיבה בטוחה, נוחה ונעימה, שתכלול מהלכים בכמה תחומים:

- 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 נסללו יותר מ-30 ק"מ של שבילי אופניים תוך יצירת הפרדה פיזית ברורה בין כלל משתמשי 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 שנת הציבורי גיבשה עיריית תל-אביב-יפו 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 שמפעילות כלים להשכרה ברחבי העיר.

הכללים שהוגדרו בהסדרה:

- איסור חניה בסמוך למוסדות חינוך
 - חובת חניה בחניות מוסדרות (ברובעים בהם הסדירה העירייה תאי חניה), או על פי רשימת הכללים שהגדירה העירייה
 - פריסה בכל רחבי העיר
 - האטה אוטומטית של מהירות הנסיעה באזורי חיכוך עם הולכי רגל אותם הגדירה העירייה
 - איסור כניסה לאזורים מוגבלים לתנועת כלים חשמליים (כגון כיכרות)
 - העברת מידע שוטף לגבי הפעילות השוטפת
 - חובה להסדרת פתרון לקסדות
 - חובת אישור ביטוח ואישור מכון התקנים לתקינות הכלים
 - הסדרת לוחיות זיהוי על-פי סטנדרט שהגדירה העירייה
 - ביטול צפצופים של הכלים
 - הגבלת כמות הכלים המותרים לפריסה על-פי הקצאה מוגדרת
- נכון ליוני 2020, בעיר פעלו 4 חברות פרטיות, העומדות בכללי ההסדרה
 - העיר שלנו היא העיר הראשונה בעולם שחייבה את כל החברות הפועלות בתחומה (3 במספר) להציב קסדות על 50% מהכלים. הדרישה הביאה לפתרון טכנולוגי חדש שלא היה קיים בעבר, וכעת מאפשרת לרוכבות ולרוכבים שאינם מצוידים בקסדה אישית לשמור על החוק המחייב חבישת קסדה בזמן הרכיבה
 - 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 להולכות ולהולכי רגל ולרוכבי אופניים בגשרים החוצים את האיילון, יצר חיץ בין מזרח העיר למרכזה. כחלק משדרוג תשתיות הרכיבה בעיר, העירייה

מתכננת לסלול שבילי הליכה ונתיבים לאופניים בכל תשעת הגשרים שמעל נחל איילון.

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 ייסללו 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



הידעת?

סימון של נתיב תחבורה ציבורית ברחוב קפלן, בינואר 2020, במקום נתיב רכב פרטי, קיצר את זמני הנסיעה באוטובוס ב-20 דקות בשעות העומס

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.

בשנת 2020 נסללו בעיר נתיבי תחבורה ציבורית ברחובות: קפלן, יגאל אלון וקק"ל. בשנת 2021 צפויים להצטרף לרשת נתיבי התחבורה הציבורי בעיר נתיבים נוספים, בין היתר ברחובות: חשמונאים, הרצל, בוגרשוב, שד' שאול המלך, תל גיבורים ודרך השלום.

בנתיבים הפרוסים ברחבי העיר, מבצעת העירייה אכיפה באמצעות מצלמות במטרה להרתיע נהגים מלהיכנס לנתיבי התחבורה הציבורית ובכך לעכב את תנועת האוטובוסים.

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 לעומת הרכב הפרטי.
- 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



שינויים ושיפורים בקווי התחבורה הציבורית בעיר

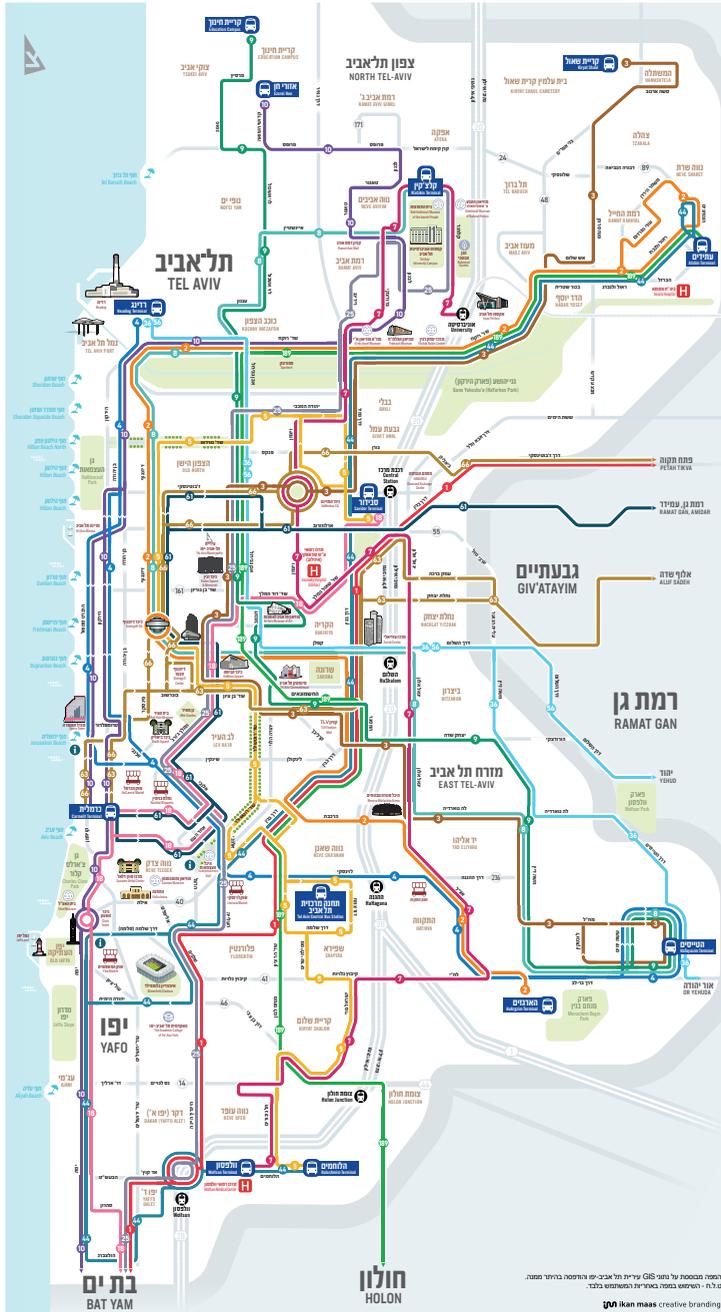
ב-29.1.21 החלו שינויים רבים בקווי תחבורה ציבורית ברחבי העיר, במטרה לשפר את השירות ולתמוך במערך התחבורה בעיר בזמן העבודות. ברשת החדשה יפעלו 15 קווי פרימיום בתדירות של 5 עד 10 דקות, ויהיו חיבורים חדשים ומשופרים בין חוף הים לשכונות מזרח העיר ויפו. בנוסף לכך, קווים רבים ברשת החדשה יסעו בנתיבים ייעודיים לתחבורה ציבורית, שמאפשרת זמני הגעה מהירים ודיוק בלוחות זמנים - יתרון משמעותי במיוחד בזמן העבודות התשתית של הרכבת הקלה, כשרמת הנגישות של רכב הפרטי למרכז העיר פוחתת.



מה עוד צפוי לנו ?

- רשת עורקית תדירה ופשוטה המכסה את כל העיר ומאפשרת נגישות גבוהה למספר רב של יעדים והחלפה מהירה (לא עלות נוספת) בין הקוויים העירוניים.
- חיבורים חדשים בין יעדים מרכזיים בצירים חדשים
- קו עורקי חדש המחבר את שכונות דרום מזרח העיר אל יפו דרך קיבוץ גליות ולחי בר לב (קו 41 המחודש)
- חיבור שכונות העיר לחוף הים: משכונות הדרום, יפו וצפון העיר - קו 10 וקו 44, משכונות דרום מזרח העיר - קו 4, וממזרח העיר באמצעות קו 62 ו-115

למידע נוסף היכנסו לאתר: https://pti.org.il/datasites/tel_aviv_2021
או צרו קשר עם מוקד משרד התחבורה *8787



קווים נבחרים ברשת

Selected lines on the network

| | |
|---|-----|
| פתח תקווה - בת ים (הם נמצאים מחוץ לתחום הרשת) | 1 |
| פתח תקווה - הארזים | 2 |
| קריית שאול - מסוף הטייסים | 3 |
| מסוף ורינג - מסוף הטייסים | 4 |
| מסוף סבידור - מסוף הלחמים | 5 |
| רכבת אוניברסיטה - מסוף וולפסון | 7 |
| מסוף האוניברסיטה - מסוף הטייסים | 8 |
| מסוף קריית חינוך - מסוף הטייסים | 9 |
| אזורי חן - בת ים | 10 |
| מסוף סבידור - בת ים | 18 |
| מסוף האוניברסיטה - בת ים | 25 |
| אור יהודה - מסוף ורינג | 36 |
| מסוף עתיים - מסוף וולפסון | 44 |
| יפוד - מסוף ורינג | 56 |
| רמת גן - עמידור - מסוף כרמלית | 61 |
| מסוף כרמלית - אלף שדה | 63 |
| מסוף כרמלית - פתח תקווה | 66 |
| מסוף עתיים - חולון | 189 |
| מקרא | |
| מסלול קו אוטובוס Bus Route | 5 |
| קו אוטובוס על ציר מרכזי bus line on a Central Road | 55 |
| מסוף אוטובוסים Bus Terminal | |
| תחנת רכבת Train Station | |
| מידע לתיירים Tourist Information | |
| מוזיאון Museum | |
| בית חולים Hospital | |
| שוק / שדרה מסחרית Market / Commercial Avenue | |
| חוף מוגדר Designated Beach | |

ייתכן וקיי אוטובוס נוספים שאינם מופיעים במפת הקווים המאופיינים באותו חומר לתחנות. המפה היא, לרוב, תמונת מצב ויש להתייחס אליה כמידע כללי.

מידע נוסף | More Information | *8787 | bus.gov.il | *5770 | www.rail.co.il | רכבת ישראל - Israel Rail | עיריית תל אביב - Tel Aviv Municipality | www.tel-aviv.gov.il

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

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.



● צילום: נת"ע

מוניות שירות

בתל-אביב-יפו מפעיל משרד התחבורה כיום 4 קווי שירות עירוניים: 4, 4א, 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 המנוי "חודשי חופשי". תלמידים, גמלאים וסטודנטים, נהנים מההנחות הקבועות בחוק. במהלך שנת 2020 מתכנן משרד התחבורה רפורמה במסגרתה יתווספו קווים בין-עירוניים ופרבריים חדשים.



● צילום: נועה גוטמן

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-יוניטד. 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

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.



● צילום: גיא יחיאלי

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 17:00-02:00 לפנות בוקר, ובשבתות, בשעות 09:00-16:00. הרשויות השותפות בו הן גבעתיים, יהוד-מונוסון, קריית אונו, רמת השרון, שוהם ותל-אביב-יפו.

אוטותל: רכב לפי דקה

אוטותל, מיזם לשיתוף כלי רכב בתל-אביב-יפו, הושק בהצלחה באוקטובר 2017. המיזם מאפשר למנויים לאסוף רכב מנקודה אחת בעיר ולהחזירו בנקודה אחרת. התשלום מורכב מדמי מנוי חודשיים ומעלות נסיעות לפי דקה, והוא כולל תחזוקה, דלק וביטוח.

כדי לתת מענה לביקוש הרב, בינואר 2021 נוספו ל-260 רכבי המערך 100 רכבים חשמליים. www.autotel.co.il



● צילום: כפיר סיוון

רכבת קלה ומטרו



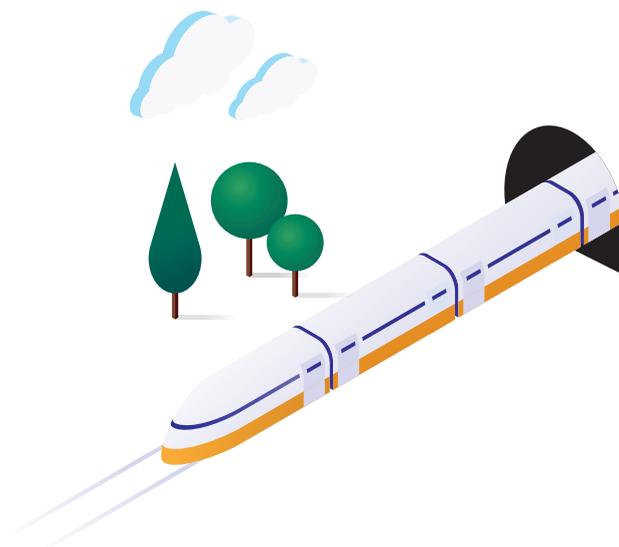
● הדמיה - רחוב לוינסקי / באדיבות נת"ע

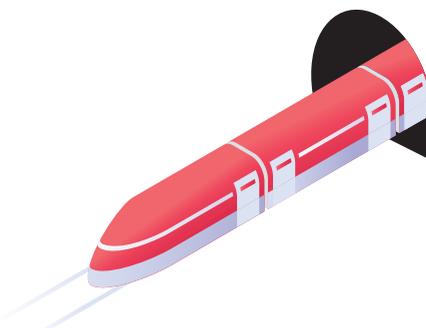
הקלה בדרך!

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 וישרת את מספר הנוסעים הרב ביותר ביחס לקווים 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 נת"ע הוא באחריות החברה בלבד.

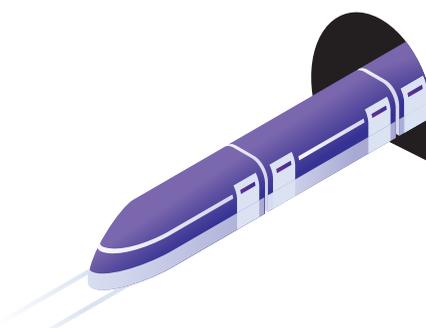
הקו הסגול

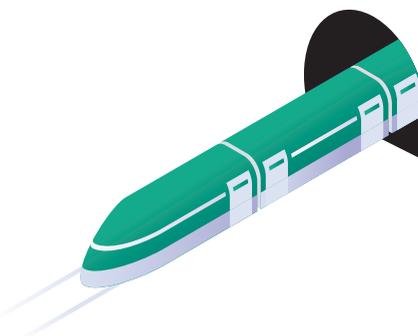
הקו הסגול יקשר את האזורים המזרחיים של המטרופולין אל מרכז תל-אביב-יפו, ויעבור כולו במפלס הקרקע. אורכו הכולל צפוי להיות כ-27 ק"מ, הוא מצטלב עם הקווים הירוק והאדום ומקושר לתחנת סבידור ולתחנת ההגנה של רכבת ישראל.

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 נת"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, מתוכן 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 נתייע 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 נתייע הוא באחריות החברה בלבד.

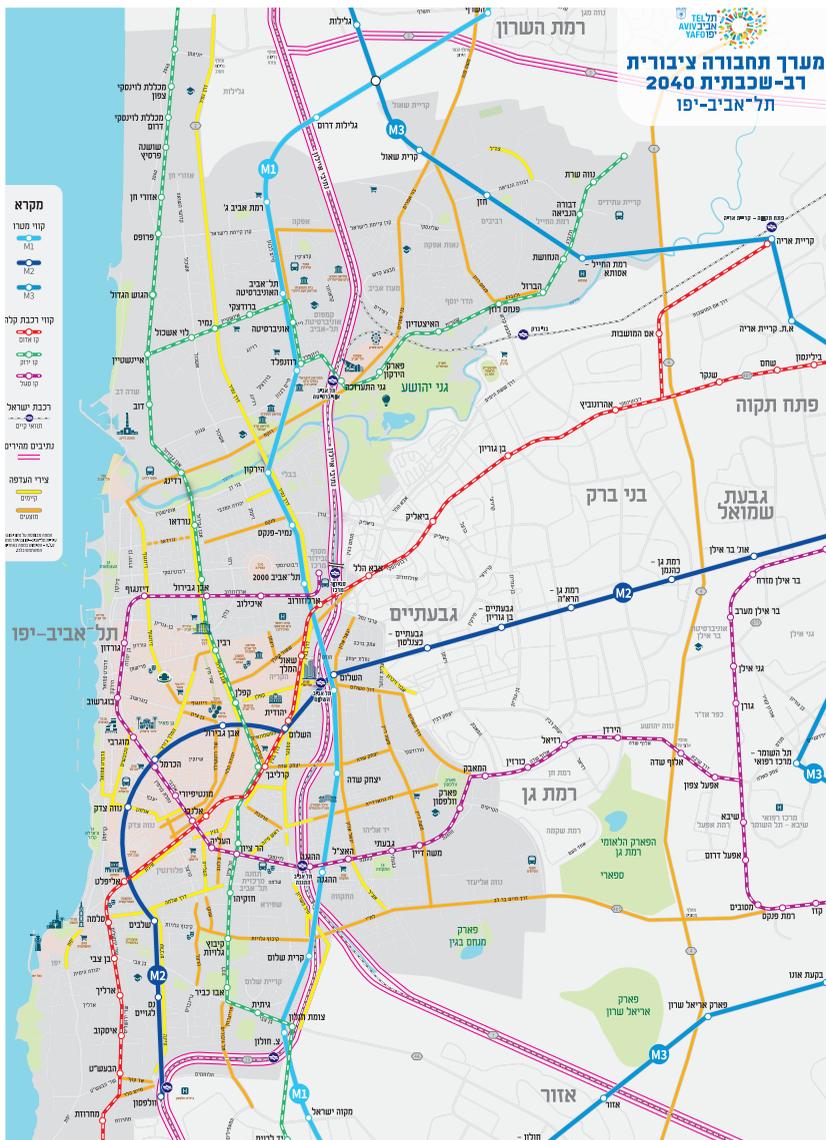


● הדמיה - הקו הירוק - רחוב ראול ולנברג / באדיבות נתייע

הנתונים המרכזיים של שלושת 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 | אבן גבירול עיריית תל-אביב-יפו אוניברסיטת תל-אביב רמת החייל - קריית עתידים | תחנת סבידור מרכז בן-יהודה וחוף הים אלנבי לוינסקי | |
| דרך מנחם בגין אלנבי - צומת מעריב שדרות ירושלים | צומת מעריב שד' בן-צבי התחנה המרכזית הישנה | התחנה המרכזית הישנה רכבת ההגנה שוק התקווה | |
| 5 | 4 | 9 | רשויות מקומיות שבתחומן עובר הקו |

מפת קווי הרכבת הקלה והמטרו



העתיד: מטרו



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)

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 ומזרח.

בדומה לנהוג 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 נת"ע הוא באחריות החברה בלבד

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 נת"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, ותשמשנה רשת הסעת המונים בקנה מידה של מטרופולין בין-לאומי.

פרויקט הנתיבים המהירים



תשובה לכל שאלה

ומה בינתיים?

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%.

"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 מנוהלים 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



תכנית פיתוח רכבת ישראל

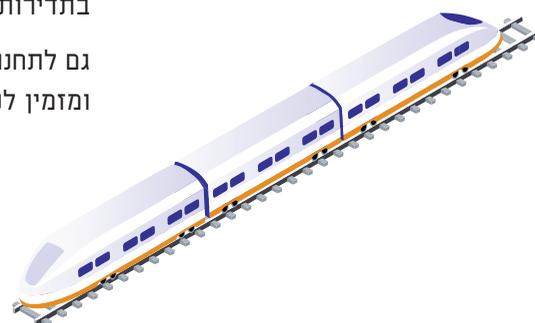
רשת הרכבות הארצית שמפעילה החברה הממשלתית "רכבת ישראל" מחברת היום כ-70 תחנות ברחבי המדינה, מסיעה עשרות אלפי אנשים בכל יום ל-4 התחנות הקיימות בתל-אביב-יפו:

- **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



● צילום: נועה גוטמן

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 המחייה.

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.

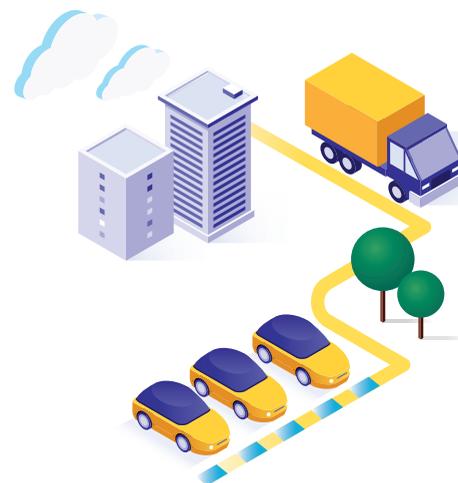
מצאי החניה בעיר אינו עומד בקנה אחד עם הביקוש הרב. הניסיון המצטבר בעיר שלנו ובערים אחרות בעולם, מראה שאין ולא תהיה יכולת להדביק את הביקוש הגובר למקומות חניה לרכב הפרטי בעיר.

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 2021 צפויה העירייה לצאת למהלך של שיתוף ציבור בנושא זה.



עסקים

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, מתכננת 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.



● צילום: כפיר סיוון



עדכון ציבור וקהילה

עריית תל-אביב-יפו משתפת ומעדכנת את תושבי העיר לגבי תכנון, ביצוע והתקדמות העבודות, ההשלכות שלהן על חיי היום-יום, ובעיקר - השינוי המיוחל שיושג עם השלמתן. המידע המעודכן מונגש 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, הערייה תכשיר את כלל עובדי מרכז השירות ואת מוקד שירות 106 פלוס כדי שיעניקו מידע זמין ומקיף בנושאי תחבורה.

החל בשנת 2020, מקיימים בכירי הערייה עשרות מפגשי ציבור עם ועדי שכונות, ועדי הורים, מעסיקים, ארגוני עובדים, מובילי דעה וראשי קהילות בעיר, כדי להציג בפניהם את החזון העירוני להתניידות.



● צילום: כפיר סיוון

חינוך

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 שינויי התחבורה הצפויים ותרתום אותם, סוכני שינוי משפחתיים, שיעזרו לציבור לעבור לאמצעי תחבורה ציבוריים, שיתופיים וירוקים.



● צילום: שני הלוי

נספחים





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

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.

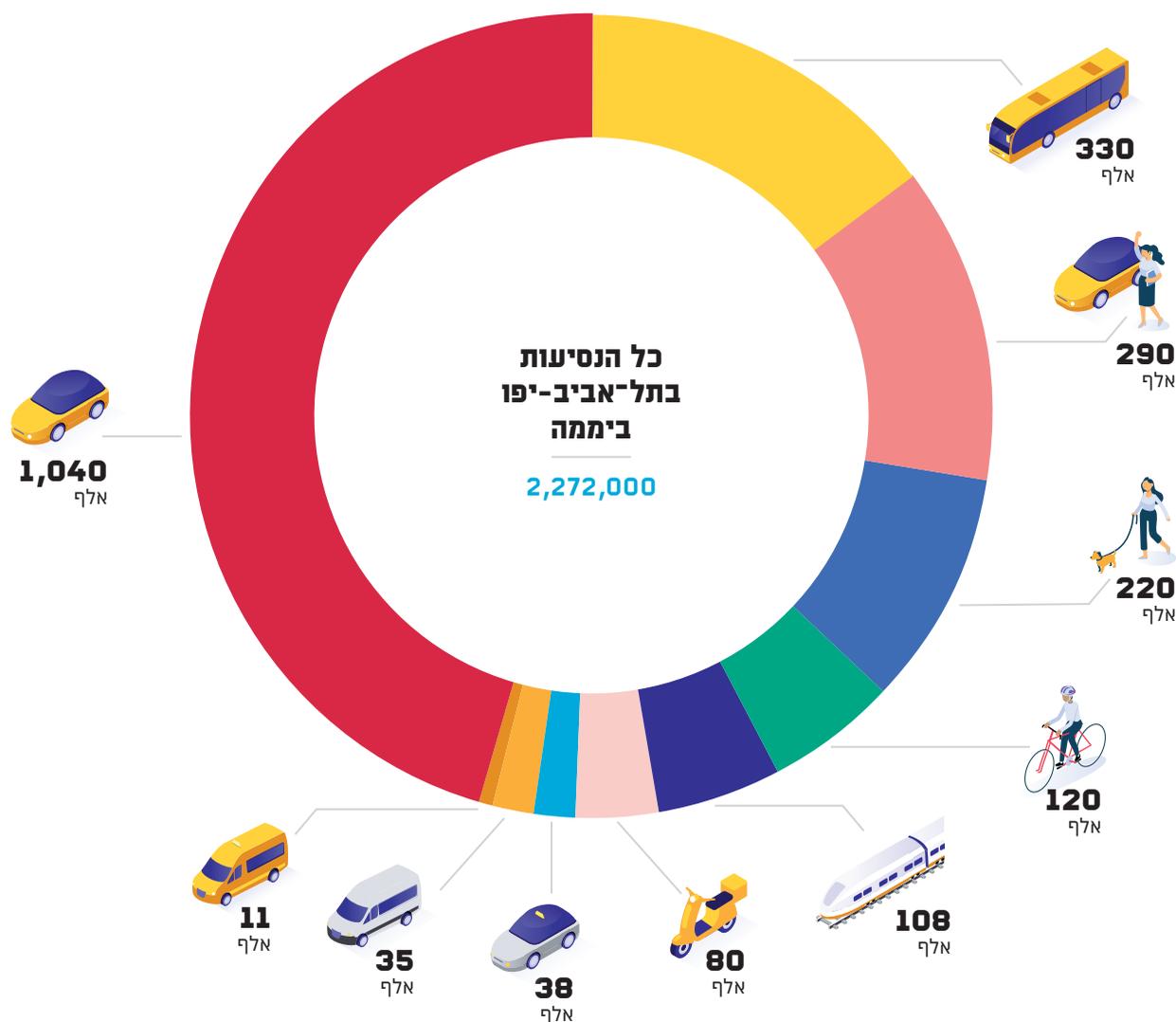
מאמצים רבים לקידום חלופות מספקות לתחבורה הציבורית - הארצית, המטרופולינית והעירונית, שעוברת היום דרכה.

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 הדרוש 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

התפלגות הנסיעות בתל־אביב-יפו ביממה



מקרא

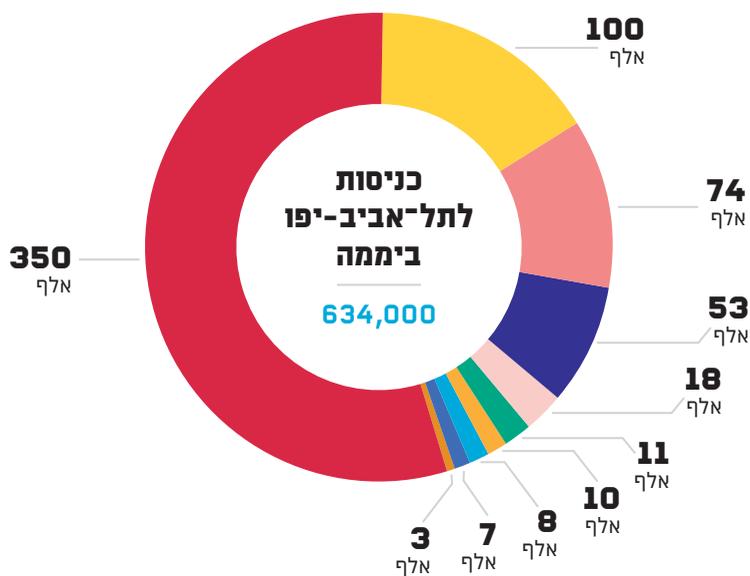
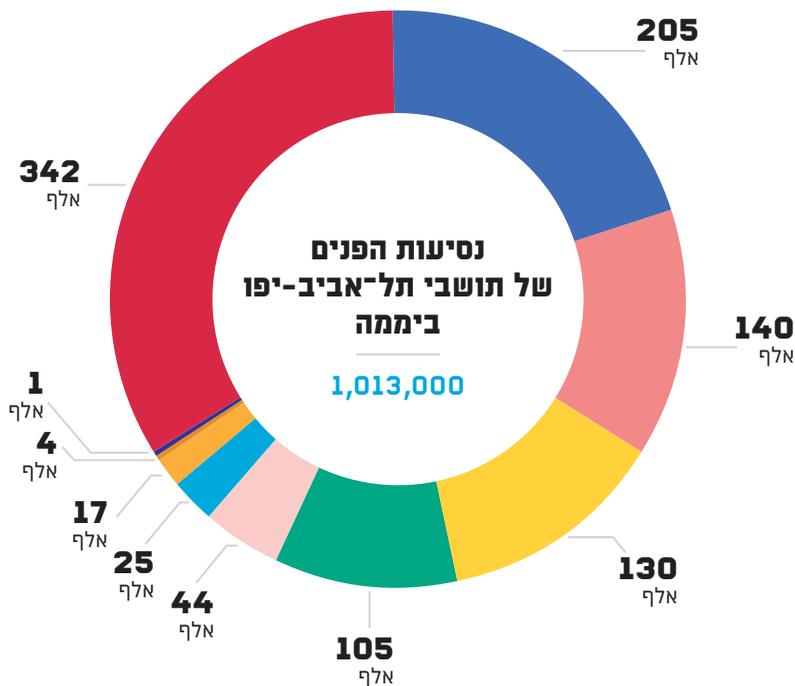
אופניים

הולכי רגל

נסע

תחבורה ציבורית

רכב פרטי



מוניות שירות

הסעות

הסעה מיוחדת

אופנוע

רכבת

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

הידעת?

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

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 עובדות ועובדי 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 קהילת רוכבי אופניים



● 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.

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

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.



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. פיילוט ראשון הוצב ברחובות פלורנטין 43 וידידה פרנקל 4 בנובמבר 2020, ובמהלך 2021 אנו צפויים להתקין שני פארקלטים נוספים.



● פארקלט בשכונת פלורנטין

חינוך לרכיבה על אופניים

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

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



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

שימוש באופני משא חשמליים Urban Cycle Logistics-L

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.



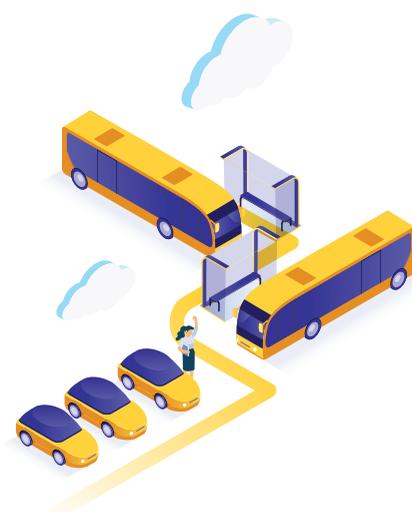
מרכז תחבורתי רובעי רדינג: טרמינל חדש ומתקדם להתניידות באמצעים חלופיים

בשורה תחבורתית חדשה לתושבי צפון העיר ולמבקרים בה המגיעים מצפון:
בשנת 2021 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
- חיבור לרשת שבילי האופניים הקיימת במרכז העיר.

במקום גם יוצבו עמדות מידע ועמדות להטענת כרטיס הרב-קו.



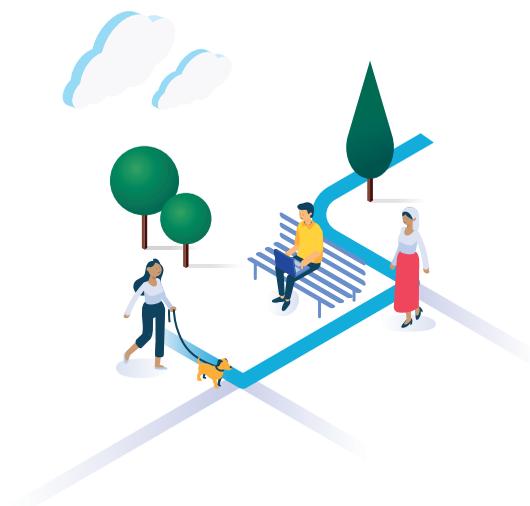
תכנית "עיר אוויר נקי"

מטרת התכנית לאסור כניסת רכבים מזהמים לשטחי העיר, מתוך הכרה בכך שלכל תושבות ותושבי העיר קיימת הזכות לאוויר נקי.

על פי המשרד להגנת הסביבה, רכבים מזהמים הם רכבים שיכולים להסיע יותר מ-9 נוסעים, וכלי רכב כבדים אשר מונעים על ידי מנוע דיזל. חשוב לציין שבאפשרותם של בעלי רכבים אלה להתקין מסנן חלקיקים, ועל ידי כך להסיר את רכבם מרשימת הרכבים המזהמים.

במסגרת תכנית "עיר אוויר נקי", העירייה תקבל מהמשרד להגנת הסביבה רשימת רכבים מזהמים אשר ייאכפו באמצעות מצלמות שיותקנו בכניסות השונות לעיר. רכב מזהם אשר ייתפס ייקנס.

כמו כן, העירייה בודקת אפשרות לאכיפה של כלי ציוד מכני הנדסי מזהמים באתרי בנייה.



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.

תחבורה מסחרית

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. עיריית תל-אביב-יפו נמצאת בעיצומה של הכנת תכנית אסטרטגית רחבה לשינוי ושיפור דפוסי פעילות הלוגיסטיקה בעיר.

פיילוט פריקה וטעינה

עיריית תל-אביב-יפו, בשיתוף חברות השילוח, התאחדות התעשיינים ואיגוד לשכות המסחר, יצאה לדרך עם פיילוט שנועד לסייע לרכבי החלוקה לשנות את הרגלי הנסיעה, לצמצם את המפגע לציבור ולהגדיל את ודאות וזמינות פריקת וטעינת הסחורות באזורים העמוסים בעיר. הפיילוט פעל במשך חצי שנה בתחום הרחובות בן יהודה, בוגרשוב, בן ציון, מרמורק, אבן-גבירול ופרישמן.

מה כלל הפיילוט?

- הסדרת מקומות פריקה וטעינה במפרצים ייעודיים ובנתיבי חניה
 - צביעת מפרצי פריקה וטעינה בצבע אחיד
 - אכיפה מוגברת לעבירות תנועה שמבצעות חברות ההפצה, לצד אכיפה של כלי רכב פרטיים המפריעים לפעילות כלי הרכב המסחריים
 - הנגשת המידע לגבי מיקומי פריקה וטעינה בעיר
 - שת"פ עם איגוד לשכות המסחר והתאחדות התעשיינים בשקיפות מלאה
- הפיילוט הסתיים בסוף שנת 2020, וכעת אנחנו מעבדים את הממצאים לצורך הפקת לקחים.



הידעת?

בכל יום נכנסות לעיר כ-6,003 משאיות וכ-21,537 רכבים מסחריים

מרלויג טקטי

העירייה מבקשת לבחון חלופה לפריקת ולטעינת סחורות באמצעות פיילוט להפעלת מרכזים לוגיסטיים זעירים ברחבי העיר. המרלויג יאפשר לחברות ההפצה להגיע עם משאיות בשעות המוקדמות או בלילות, לפרוק להעמיס לרכבים קטנים ואף לאחסן חלק מהסחורה במקום.

במסגרת הפיילוט בכוונת העירייה להקצות שני אתרים במיקום מרכזי בעיר וכן לספק ציוד בסיסי נדרש להפעלת האתרים (כדוגמת קונטיינרים, אמצעי אבטחה, ועוד). בשטח האתרים שיוקצו על ידי העירייה תותר פעילות פריקה וטעינה והעברת סחורות בין רכבים. העירייה גם תדאג לתחזוקת המתחם (ברמת מעטפת), ותגדיר את הפעילויות המותרות, כולל שעות וימי הפעילות, מגבלה על גודל כלי הרכב הנכנסים ו/או היוצאים מהמתחם וכדו'.

סטטוס - הפצת קול קורא במהלך חודש מרץ-אפריל 2021



מינוי מוזל לחניה בלילות ובסופי שבוע בחניונים פרטיים ברחבי העיר

תושבות ותושבי העיר זכאים למינוי במחיר מוזל בחניונים פרטיים ברחבי העיר, בלילות ובסופי השבוע.

עלות המינוי: החל ב-180 שקל לחודש בלבד, בעבור חניה בשעות 08:00-17:00 למחרת, ובמהלך כל שעות היום בימי שישי ושבת (על פי רוב. ישנם חניונים בעלי הסדרים ייחודיים ושונים). בסך הכל מוצעים במסגרת הסדר זה, כ-4,750 מקומות חניה ברחבי העיר.

רכישת המינוי החודשי מתבצעת באמצעות יצירת קשר באופן ישיר עם בעלי החניון הפרטי, ומותנית בקיומו של תו חניה עירוני פעיל. מספר המינויים הזמינים לרכישה בכל חניון מוגבל.

פתיחת חניות במוסדות חינוך

תושבות ותושבי העיר יכולים לחנות ללא תשלום בחניונים מוסדרים של מוסדות חינוך ברחבי העיר, מחוץ לשעות הפעילות.

פרטים נוספים באתר העירייה, דף "הסדרי חנייה לתושבים".

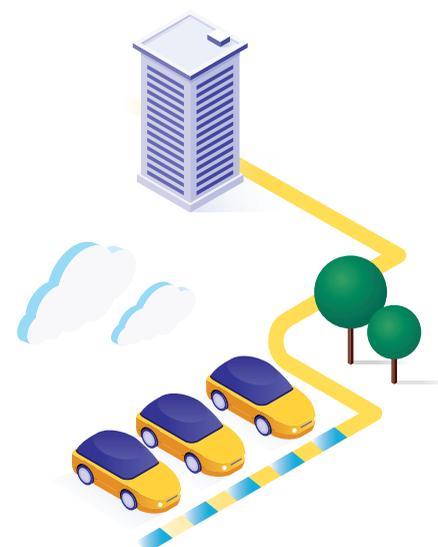
תו חניה וירטואלי

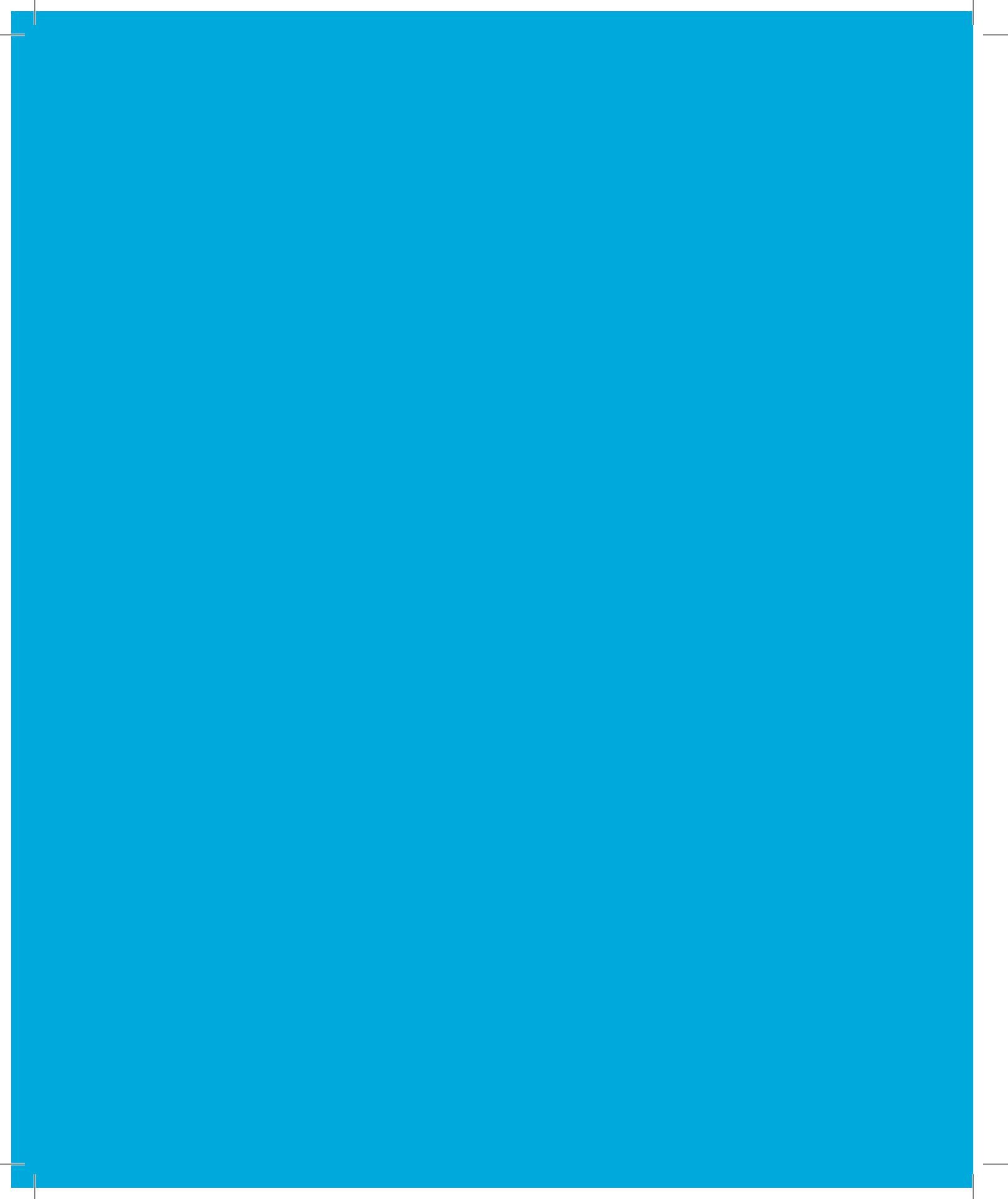
החל ב-1 במרץ 2021, העירייה עברה להנפקת תווי חניה וירטואליים, שיבטלו את הצורך במדבקות החניה על שמשות הרכבים, ואת הצורך במשלוח תו חניה לבעלי הרכבים באמצעות חברת שליחויות, כפי שנהגה העירייה עד עתה.

פקחי העירייה יסרקו באמצעות המסופונים את מספר הרישוי של הרכב וכך יידעו האם מדובר ברכב בעל תו אזורי תקף.

יצוין כי תו זה מקנה את אותן זכויות שהקנתה מדבקת תו חניה עד עתה:
חניה בחינם בתחום חניה מוסדר בכל רחבי העיר ובתחום המיועד לתושבים בעלי תו מתאים לאזור, בהתאם להוראות התמרוד המוצב במקום

לאחר אישור בקשת הלקוח לתו חניה, תיידע העירייה את בעלי הרכב, הן באמצעות מסרון לנייד והן באמצעות מכתב לכתובת הדואר האלקטרוני.





השינוי בבדקה!

עיריית תל־אביב-יפו
מנהל תקשורת ותיירות | הרשות לתחבורה, תנועה וחניה
מרץ 2021
mobility.tel-aviv.gov.il