

פרק ד' | עיקרי התכנית האסטרטגית

פרק זה מציג את עיקרי התכנית המוצעים להשגת המטרות שגובשו ופורטו בפרק ג'. מתוארת כאן החלופה שנבחרה, על פירוט מרכיביה ברקמת השונות במתחם התחנות.

1. החזון התכנוני - מפגש תל אביב



חלופת "המפגש" מפגישה במתחם התחנות אוכלוסיות שונות ומרכזת פעילויות מאונות. מוטיב ה"מפגש" יורד לשרש העירוניות, דהיינו תרבות החיים העירונית. זהו גם מקור כוחן וחיוןן של ערים שכן מרכזי תרבות, שהתפתחו ופרצו דרך, יישום המדיניות המוצעת יסייע להתמודד עם רוב הקונפליקטים המאפיינים את המתחם כיום, כך שהם יהפכו למקור כוח ובסיס לחיות ולחיוניות. כלומר, בעיות העבר וההווה יהיו להזדמנויות ולאפשרויות בעתיד.

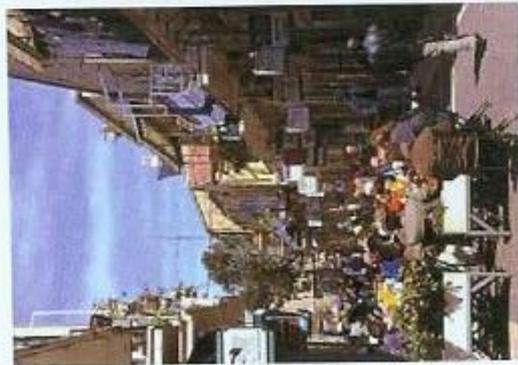


וההווה יהיו להזדמנויות ולאפשרויות בעתיד.

דגשים:

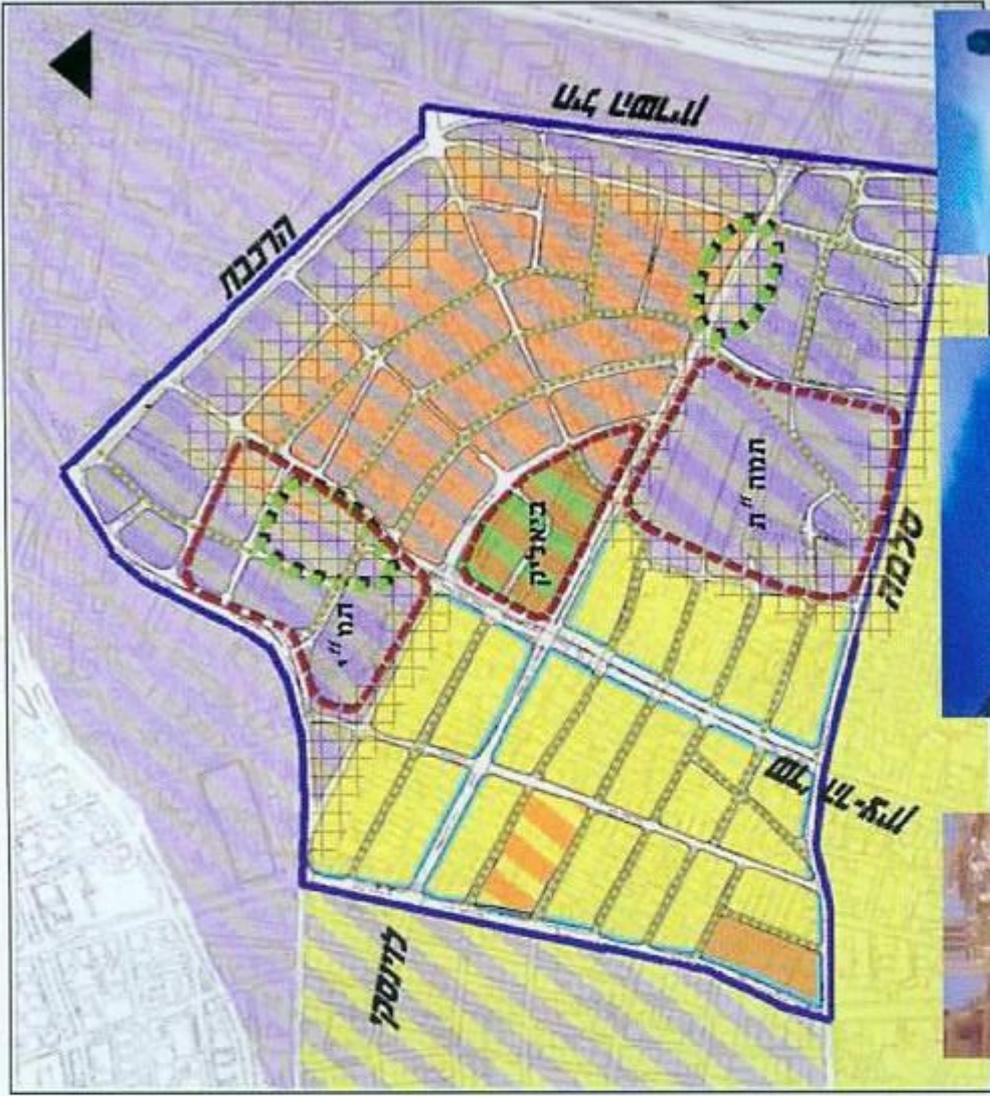
- **העירוב והשונות** - מקונפליקט למונף.
- **אוכלוסיית מעבר** - ככוח בונה של עירוניות ממוגנת וחיונית ונדבך חשוב בתרבות החיים העירונית.
- **מוקדים וצירים של תחבורה ציבורית** - מ"חצר אחורית" לחלון ראווה מושך ומזמין.
- **המתנה המרכזית החדשה** - מוקד פעילות ייחודי, המקדם את המתחם כולו.
- **המתנה המרכזית הישנה** - מוקד ציבורי עסקי, שהוא עוגן מתחמי ראשי נוסף.
- **בית 190 ביאליק וסביבתו הציבורית** - לבו של המרחב וצר המפגש העיקרי לאוכלוסיות ולפעילות במתחם כולו.

חלופת "המפגש", שנבחרה כבסיס עיקרי לאסטרטגיה המוצעת, היא חלופה **מוטת מגורים**. היא מדגישה את הייחוד של שלושת אזורי התכנון במתחם: מגורי המעבר והמסחר, ומגורי הקבע והמע"ר מצד אחד, והמפגש ביניהם באמצעות המוקדים והרחובות לסוגיהם, מהצד האחר. היא עושה זאת על ידי חיזוק המגמה הקיימת של מגורי המעבר באזור נווה שאנן ושיקום מגורי הקבע באזורי הקונגרס וצללוב. התכנית צופה חדירה מבוקרת פינמה של רקמת המע"ר המקיפה את המתחם ביותר ממחצית היקפו. שלושת המוקדים: התמח"ת, התמ"י ואזור ביאליק, שבלב המתחם, ולא פחות מכך - הרחובות והכיכרות שיווצרו, הם אזורי המפגש העיקריים בין האוכלוסיות והפעילויות במתחם. הרקמה המוגנת של הרחובות והשדרות, ארבע כיכרות-גן-שווק ראשיות, ושילוב של מוסדות ציבור - כל אלה יוצרים יחדיו מרחב ציבורי פתוח וידידותי להולכי רגל. מרחב שהוא במה למפגש אנשי חברתי ועסקי מגוון ומושך, המשלב בתוכו אזורי פעילות רב-תרבותית מתחדשת.



החזון התכנוני - מפתש תל אביב (טרשים מס' 1)

תמונת העתיד



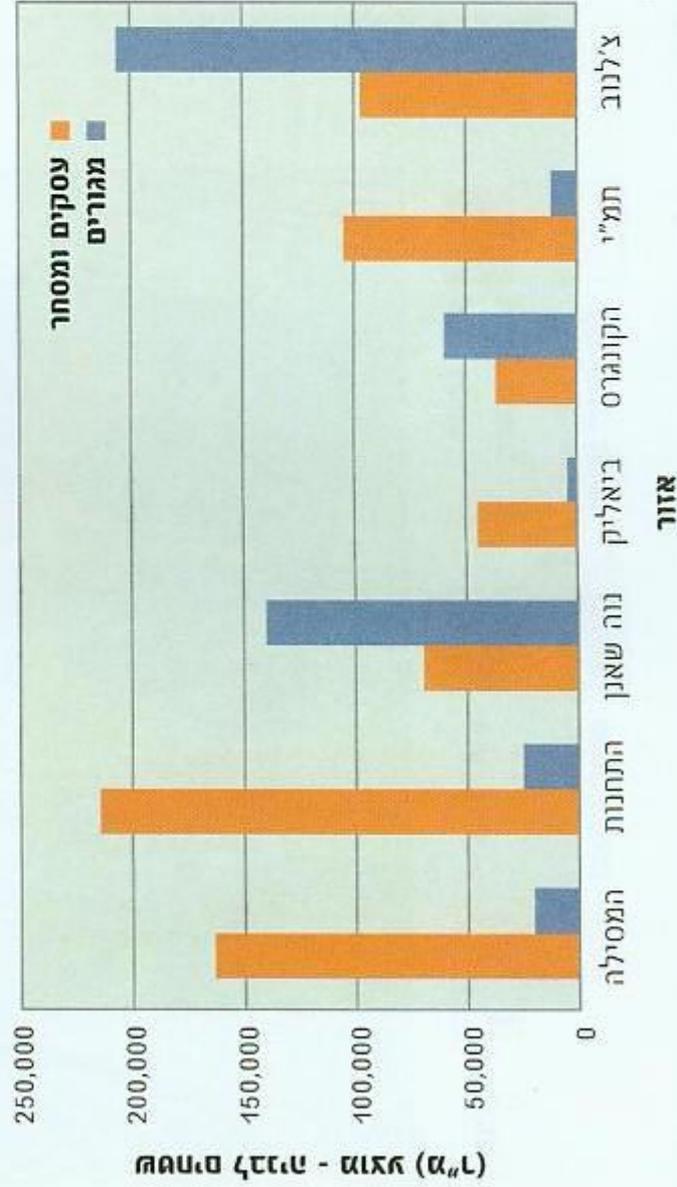
מקרא:

- סקרים ומסחר
- מגורים ומסחר
- מגורי קבע
- מגורי מעבר ומסחר
- מרחב ציבורי
- מגורים, ציבורי ומסחר
- אזורי יער
- רחובות משולבות, מדווחים
- ביבת/גנים
- מוקדים - פרויקטים משולבים
- מוסד ציבורי

התפלגות ייעודי הקרקע לפי אזורים

| סה"כ (מ"ר) | מע"ר | מע"ר | התחנות | מגורים | נוה שאנן | מגורים | ציבורי | ביאליק | הקונגרס | תמ"י | מע"ר | מגורים | רקמה: | |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|--------|-----------------------|
| | | | | | | | | | | | | | מגורים | צ'לנוב |
| 203,450 | 40,500 | 54,000 | 216,000 | 69,600 | 41,850 | 8,000 | 13,950 | 41,850 | 28,320 | 108,000 | 27,000 | 25,000 | ק | שטח עסקים ומסחר |
| 723,670 | 162,000 | 216,000 | 69,600 | 69,400 | 1,550 | 27,400 | 4,650 | 4,650 | 60,000 | 12,000 | 97,400 | 208,100 | מ | שטח מגורים |
| 209,250 | 4,500 | 6,000 | 24,000 | 139,200 | 4,650 | 60,000 | 4,650 | 4,650 | 60,000 | 12,000 | 97,400 | 208,100 | מ | שטח מגורים |
| 465,950 | 18,000 | 24,000 | 24,000 | 139,200 | 4,650 | 60,000 | 4,650 | 4,650 | 60,000 | 12,000 | 97,400 | 208,100 | מ | שטח מגורים |
| 412,700 - ק | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,189,620 - מ | | | | | | | | | | | | | | |

ק - קיים (לפי נתוני ארנונה 2001) מ = מוצע



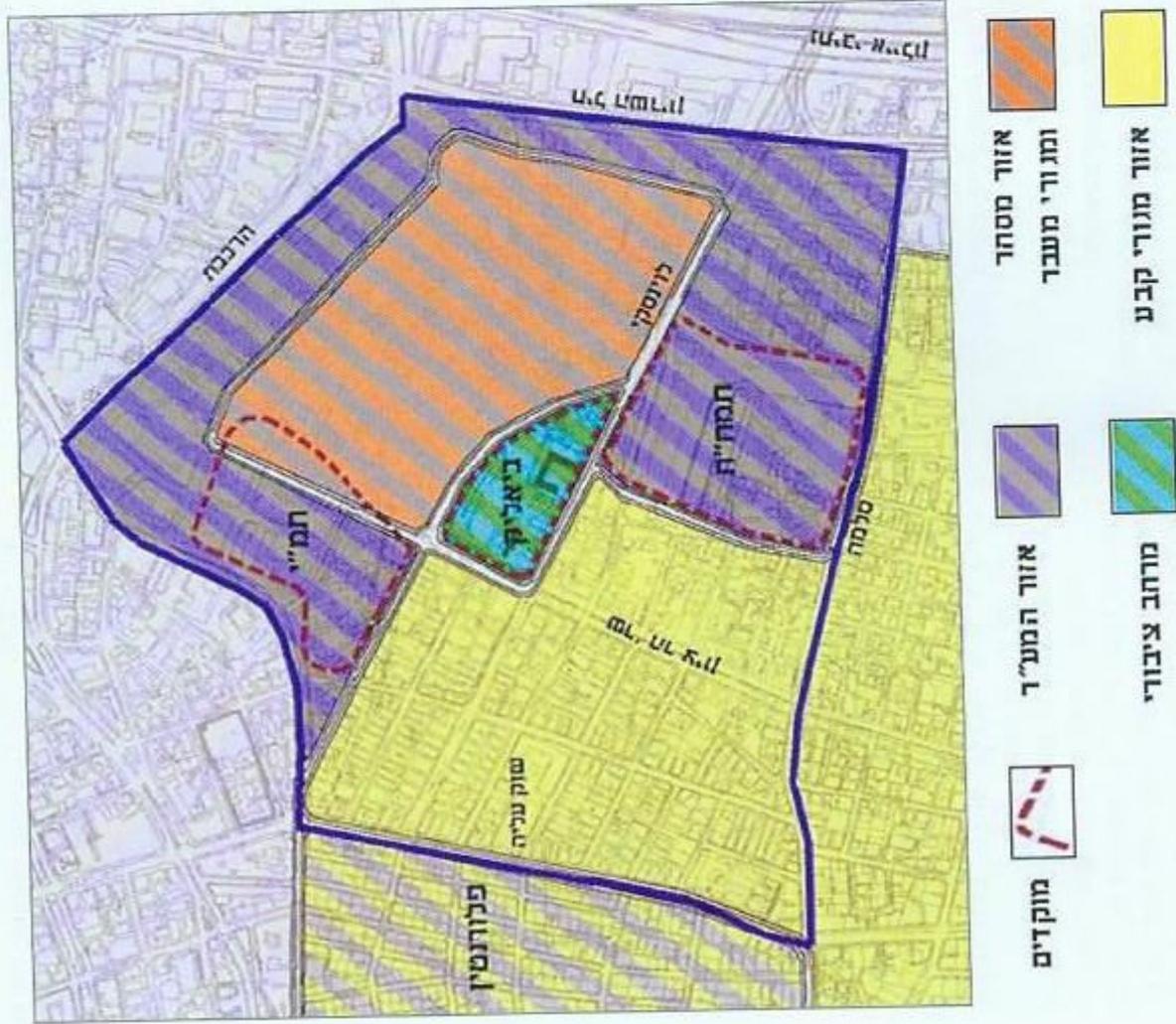
2. ההתפלגות של ייעודי הקרקע במתחם

שטחי הבנייה העיקריים במתחם מתפלגים לשני **אזורי המגורים** - מגורי הקבע ומגורי המעבר, ואזורי המע"ר - הכוללים שטחים לעסקים ולמסחר (משרדים, מרכזי קניות, ביזור וכו').

יש לציין את עירוב הייעודים באזורים השונים: **אזורי מגורים** הכוללים בתחומם (בדרך כלל, בקומות הקרקע) שטחים למסחר, וההיפך - **אזורי מע"ר** הכוללים בתחומם גם שטחים למגורים.

סך כולל של **שטחים לבנייה** (מוצע) במתחם התחנות הוא כ-1,490,000 מ"ר. מתוכו, כ-466,000 מ"ר **למגורים** (כ-31%) ו-724,000 מ"ר **לעסקים ומסחר** (כ-49%).

חלוקה לאזורים (תרשים מס' 2)



3. חלוקה מיוחדת לאזורים

בסעיף זה נציג את השלכותיה התכנונית של החלופה הנבחרת על שלושת אזורי המשנה שבמתחם:

- אזור מגורי המעבר והמסחר
- אזור מגורי הקבע
- אזור המע"ר (מרכז עסקים ראשי)

נתייחס כאן למאפייני הפיתוח של כל אזור, המומלצים במסגרת עיקרי התכנית, בהתאמה לאזורי המשנה:

3.4 אזור מגורי המעבר והמסחר:

משתרע בין הרחובות לוינסקי בדרום, שדרות הר ציון במערב, רחוב לבנה במזרח ורחוב הר"א בצפון. רקמת מגורי המעבר ממשיכה את המגמה המתחזקת של מגורי אוכלוסיית מעבר ומסחר, ומתגברת אותה כדי ליצור אזור מגוון, חי ותוסס, בעל פעילות רבגונית המשתנה דרך קבע.

מאפיינים

- **האוכלוסייה והקהילה:** אוכלוסיית מעבר מגוונת. האוכלוסייה תתאפיין, לפחות בשנים הקרובות, בריבוי של מהגרי עבודה. ריבוי זה הוא דינמי, ועשוי אף להזמין אוכלוסיות מעבר נוספות, כמו סטודנטים, זוגות צעירים, עובדי מע"ר ובעלי מקצוע שונים. מספר מהגרי העבודה עשוי להצטמצם בעתיד, אך אופיה הבסיסי של אוכלוסיית האזור ימשך להיות זמני ומתחלף.
- **הפעילות:** מסחר וביולי רב-תרבותי, מגוון, בכל האזור, שכולל פעילויות זמניות במרחב הציבורי, כגון: שווקים מתמחים (שוק תבלינים, שוק פירות וירקות, שוק למוצרי מזון, שוק בגדים, שוק לדברי אומנות ותכשיטים ועוד), הופעות רחוב וכד'.

רחוב הרכבת ודרך חיל השריון. רצועה זו שולחת שתי זרועות לכיוון לב מתחם התחנות: האחת סביב התחנה המרכזית החדשה, והאחרת סביב מתחם התחנה המרכזית הישנה.

מאפיינים

- **אוכלוסייה וקהילה:** בעיקר יוממים - עובדי המשרדים, ציבור הסוחרים, וקונים השוהים במרכזי המסחר והחנויות.
- **הפעילות:** שילוב מסחר מע"ר, הסעדה, קניות וביילוי "ללא הפסקה".
- **הרקמה הבנויה:** בנייה גבוהה, במגרשים גדולים. אחוזי בנייה גבוהים.
- **גמישות וחניה:** גמישות מצירים ראשיים שבהיקף המתחם, כולל שיפור של שדרות הר ציון וחיבורן צפונה. דגש על תח"צ, כולל שני צירים של הסעת המונים. תקן חניה מופחת, כאזור מוטה תח"צ.
- **המרחב הציבורי:** שילוב כירות עירוניות וגנים פתוחים, בתחזוקה פרטית או משולבת - פרטית וציבורית.
- **הסביבה:** שיקום התשתיות הסביבתיות (למשל: ניקוז מי נגר עילי, שיפוץ כבישים ומדרכות) וסילוק מבנים רעועים ומוזנחים; יושם דגש על בנייה מבנים רעועים ומזונחים; יושם דגש בארגוניה ובמים; המתקנים למיזוג, איסוף ואצירת אשפה, אוטנטות וכי' יוקמו תוך שמירה על תקני הסביבה ועל מניעת פגיעה באיכות חיי התושבים; הבנייה הגבוהה תיעשה תוך בחינת ההיבטים האקלימיים של הצללה, אורזור, כיוון רוחות ומזעור של קרינת השמש בקיץ.
- הצמידות ל"חלון הראווה" של תל אביב, היא עילה מובהקת להפוך את אזור המע"ר במתחם התחנות לדגם מוביל של מצוינות סביבתית. מצוינות שתבטיח סגירה מהירה של הפער בערכי הקרקע ותקרין איכות על סביבת "המפגש" כולו.

מאפיינים

- **האוכלוסייה והקהילה:** משכית אוכלוסייה צעירה ומשכילה, ברמה סוציו-אקונומית לא גמוכה.
- **הפעילות:** מסחר שכונתי, בעיקר לאורך צירים ראשיים: שדרות הר ציון, רחוב העליה, דרך סלמה, רחוב לוינסקי.
- **הרקמה הבנויה:** רקמה משופרת, המשלבת קנה מידה קיים עם קנה מידה חדש; עד תמש קומות במגרשים קיימים; שילוב עם תהליכי "פינוי בינוני" - הריסה של קבוצות נבחרות של מבנים קיימים ובנייה של מגדלי מגורים.
- **גמישות וחניה:** שמירה על מערך רחובות קיים וקביעת תקני חניה המקובלים למגורים.
- **המרחב הציבורי:** הרחובות משלון, וולפסון וצלנב יהפכו לרחובות משולבים. ישובצו בהם מינות ציבוריות אינטגריות, מקומיות, גם כחלק מפרויקטים חדשים.
- **הסביבה:** בכל בנייה חדשה ישולבו שיטות בנייה חדשות, המתחשבות בתנאים האקלימיים והאקוסטיים של האזור. ניצול של שיטות של "בנייה ירוקה" יעניק למקום אופי מיוחד, שיכול להיות אטרקטיבי לאוכלוסייה המיועדת. טיפול במטרים הסביבתיים הקיימים - הפחתת רעש וזיהום אוויר מאוטובוסים, ניקיון, טיפוח של חזות הרחוב וכי'. כל אלה יהפכו בהדרגה את האזור לאטרקטיבי יותר והוא יוכל להתחרות באזורים איכותיים אחרים בעיר, כמו אזור לב העיר (שסבל בעבר ממטרים דומים והשכיל להסירם בהצלחה).

3.3 אזור המע"ר (מרכז עסקים ראשי)

אזור המע"ר הממוכן ממשיך את מאמת התפתחות המע"ר לאורך ורך מתחם גיזן (דרך פ"ת לשעבר).

- **הרקמה הבנויה:** בינוי שקיים ברובו. שמירה על גודל המגרשים הנכחי. מגורים ביחידות קטנות יחסית. מערכות אחסון מלוואי, ושיפוץ חזיתות ייחודי.
- **גמישות וחניה:** הגמישות העיקרית לאזור היא בתחבורה ציבורית, שציריה עוטפים את האזור. ההנחה היא שרמת המינע של אוכלוסיית האזור תוסיף להיות נמוכה מאוד, כשילוב נכונות של חלק מבעלי רכב להחנותו (למעט פריקה והעמסה) בשולי האזור. יצירת מערך נוסף של מדרחובים, שיתוסף לרחוב נווה שאנן: רחובות יסוד המעלה, אוגר, ארלנגר, פיין, הגר"א ואילת השחר, בצד שמירה על צירי תנועה רדיאליים, כמו רחוב ראש פינה ורחוב בני ברק, שיאפשרו גמישות ברכב ללב השכונה.

- **המרחב הציבורי:** מדרחובים, רחובות משולבים ונטיעת עצים בכל האזור.
- **הסביבה:** למרות הפעילות הסואנת והמגוונת "בלי הפסקה", תישמר באזור רמת ניקיון גבוהה במיוחד. אכיפה של חוקי העזר העירוניים וחוק רישוי עסקים יפחיתו את מטריד הרעש וזיהום האוויר, תוך הקפדה מיוחדת על תפקודה ועל ניקיונה של מערכת התחבורה הציבורית (למשל: באמצעות רכבות חשמליות ואוטובוסים מונעים בגז). התנועה תותב מחזק, ברובה, דרך יוארקט עם אמצעי הפחתה ובידוד מפגעי רעש.

3.2 אזור מגורי הקבע

משתרע בין הרחובות סלמה בדרום, רחוב העליה במערב, רחוב הגדר העברי, שדרות הר ציון ורחוב לוינסקי בצפון, ורחוב מנשה בן ישראל במערב. הגדרות כאזור למגורי קבע יוצאת נגד המגמה הקיימת, של התחזקות מגורי המעבר (כיום יש בו שיעור גבוה של מהגרי עבודה). השאיפה היא ליצור אזור מגורים בדרגם של לב העיר.

4. המוקדים הראשיים - ביאליק, תמ"ח, תמח"ת, שוק עליה

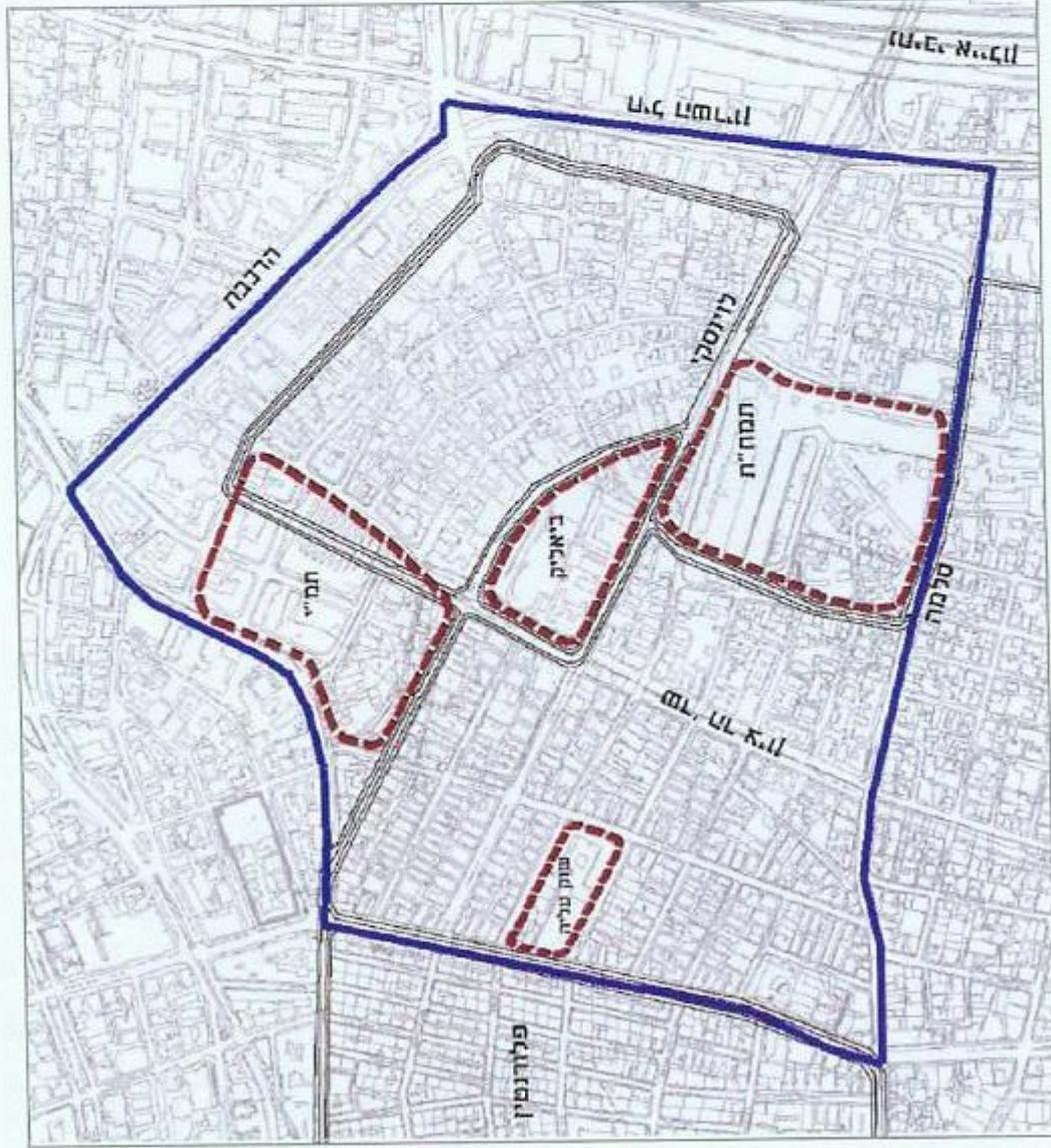
במתחם ארבעה מוקדים עיקריים, המקיימים ביניהם יזקות ויחסי גומלין:

4.1 מוקד ביאליק

מוקד ביאליק הוא השטח המרכזי בלב מתחם התחנות. שטחו כ-34 דונם, בייעוד ציבורי, בבעלות עיריית תל אביב-יפו. רובו פתוח, וחלקו נטוע ומגודר. בתוכו נמצא המבנה המרשים של בית 190 ביאליק, המשומר בסגנון הבינלאומי, מוחזק ברמה בינונית אבל רעוע בחלקו.

מוקד ביאליק יהיה ציר המפגש הציבורי והחוקי שבין אזורי הייעוד השונים, וגם בין שני המוקדים העיקריים הסמוכים אליו - התמח"ת מזרז והתמ"ח מצפון. לפיכך, זהו עוגן עיקרי - מבחינת מיקומו, מבחינת האפשרויות שבו ומבחינת היכולת ליישם באמצעותו את חזון המפגש. ייעודו העיקרי של מוקד ביאליק יהיה כיכר-גן ציבורית מטופחת, ירוקה ומצלת, פתוחה ונגישה מכל עבריה.

בכיכר-הגן ישולב מוסד ציבורי, על בסיס המבנה של בית 190 ביאליק, שחוק וירחב. השימוש האפשריים שלו: מוזיאון⁽¹⁾ ומרכז לאמנויות ומופעים, בעל חשיבות עירונית וכלל מטרופוליטית. הנהגה מיתרונות נגישות מובהקים ומתפקד כמרכז הקהילות של מתחם המפגש. מומלץ לשמור על אפשרות שישולב בו מחדש, בעתיד, בית 190 יסודי.



גבול חכנית (Blue outline)
מוקדים (Red dashed line)

(1) קיימת מספר חלופות לאופי ולתכנים של המחזור: אוריינטציה אזונית, מדע וטכנולוגיה, אדריכלות ועיצוב, אמנות עכשווית בינתחומית וכו'. מומלצת בחינת הנושא בין השאר גם מול האפשרויות לפיתוח התמח"ת בכיוונים דומים.

בי"ס ביאליק



פרספקטיבה (1955)

PERSPECTIVE (1955)

■ **הקומות העליונות** - יוקצו לצורכי התפעול של התחבורה הציבורית, ויהיו בהן תחנות נוסעים, מרכז מידע, תוויות וכו'. חזית התחנה תשוּפץ.

4.4 מוקד שוק עליה

שילוב של מאזרים, מסחר ומשרדים, עם מוסד ציבורי; נקודת מוצא לתוך המתחם והחוצה ממנו מכיוון מערב - רחוב עליה ורחוב אלנבי, שכונת פלורנטיין ואזור מבואות יפו; שחזור ושימור חלקי של מבני השוק ההיסטוריים המיוחדים.

5. אזורי התפר (בין אזורי המשנה)

לאורך הרחובות המפרדים בין אזור המע"ר לאזורי המגורים השונים הוגדרו "אזורי תפר" (ראו תרשים מס' 4). לאזורים אלה שני תפקידים: צמצום הפרעות שמקורן בפעילות המע"רית למבני המגורים הסמוכים, ויצירת רחוב מתפקד, המחבר בין שני האזורים השונים ומאפשר הדידות ויחסי גומלין ביניהם. זאת, בעיקר על ידי הגבלה של גובה הבניינים לחמש עד שש קומות, מתן אפשרות לשימושים מעורבים, מדרכות מקורות ושדרת עצים מאחדת, בתחום המדרכות הרחבות שיווצרו.

4.3 מוקד התחנה המרכזית החדשה

יבטיח שילוב מיטבי עם סביבתה על ידי פתיחתה כלפי חוץ, בניגוד לקיומה כיום, כמבנה סגור ואטום; דגש על חיזוק הקשר עם תחנת רכבת ההגנה באמצעות חיבור ישיר ומהיר; ניצול החללים הבנויים הפנויים שבתחומה לצרכים ציבוריים וקהילתיים, והפיכתה למרכז תרבותי, נוסף על תפקודה כמרכז תחבורה, מסחר ועסקים.

בתכנון התחנה (לפי תכנית אסטרטגית 2003 - 2010) נחלק הבניין לשלושה חלקים:

- **הקומות התחתונות** - יהיו מרכז ייחודי אתני המשלב שטחים לבילוי ופנאי: קולנוע, מסעדות וכו'. קומות אלה יהיו חלק נפרד, עם כניסות מרחוב סלמה.
- **קומות הביניים** - יהיו מסחריות ויכללו מסחר, אולמות ומכללות.

4.2 מוקד התחנה המרכזית הישנה

ייצור כיכר מרכזית אטרקטיבית, תהיה בו בנייה ציבורית משולבת עם מבני מאזרים ומשרדים חדשים, בצפיפות גבוהה, כולל מסחר בקומות התחתונות. התחנה תהיה נקודת מוצא וחיבור לאזורי המע"ר צפונה, ולמערך הייחודי של אזורי מאזרי המעבר והמסחר בנווה שאנן.



7. מערך התחבורה

ניתן לחלק את אמצעי התחבורה לשלוש קטגוריות שכולן קיימות במתחם ומשפיעות עליו:

A. התחבורה הציבורית



תהיה אחת המאפיינים העיקריים של המתחם, ותתבסס על אמצעי תחבורה מאומנים: אוטובוסים, רכבות קלות ורכבות כבדות (פרבריות ובני-עירוניות). מתוכננים הקווים המסילתיים הבאים: רכבת בינעירונית ופרברית מצד מזרח (נתיבי איילון), רכבת תחתית מצד מערב (הקו האדום - לפי תכנון נתיבי תחבורה עירוניים: נת"ע), הקו הירוק במרכז והקו העירוני לאורך רוחב לוינסקי. יקומן ונגישותן של תחנות הנוסעים חשובים מאוד. התחנות ישפיעו על רמת השירות ועל התפתחות האזור, ויחוללו פעילות נוספת, כגון מסחר, תניה, שטחי ציבור וכו'. המתחם כולו, כמוקד של תחבורה ציבורית, יהיה יעד להכנסת תחבורה ייחודית ונקייה (רכבות, מסועים, אוטובוסים חשמליים). פיתוח התחבורה הנקיה מחייב פיתוח תשתית מתאימה ורמת שירות ואיכות אטרקטיביות - שבילים ומדרכות רחבים, רציפות, נגישות מיטבית לתחנת נוסעים וליעדים עירוניים מרכזיים, מעברי חצייה, עדיפות על פני רכב מנועי ועוד.

ההיקפיים, המבירים בין המתחם לסביבתו, ולפיכך יתפקדו כחלק מרכזי במערכת צירי התנועה העורקית של המתחם. תנועת רכב בתוך המתחם תתבסס על המערכת של צירי התנועה המקומית, חלקם בכיוון חד-סו-טרי. מרבית הרחובות המשניים, ובעיקר באזורי המגורים, יהיו רחובות שתינתן בהם עדיפות לתנועה של הולכי רגל על פני תנועת רכב פרטי, ולכן יתפקדו כרשת של רחובות משולבים או כמדורחבים.

6. מערך הרחובות

השדרות הצולבות - ה"קרוז" וה"דקומנוס" של המתחם: רחוב לוינסקי ושדרות הר ציון חוצים זה את זה ומהווים צירי אורך ורוחב ראשיים, לתנועה ולנגישות אל מרכז המתחם. התנועה בשדרות הצולבות תעשה בשילוב של אמצעי תחבורה ציבורית עם רכב פרטי והולכי רגל. צירי רוחב ואורך אלה יהיו חוליית חיבור ונגישות עיקרית אל צירי התנועה

מערך הרחובות ומערכת התחבורה (חרשים מס' 4)



מתחם התחנות

| מקרא | תמונת עתיד |
|----------------------------|------------|
| מסילת רכבת | |
| מרכז אילון | |
| גבול תחנת | |
| מסוף תחבורה הלא-מסוימת | |
| תחנות/תחנות רכבת התחנה | |
| מערכת תנועה מקומית | |
| מערכת תנועה עורקית | |
| ציר מוסה חר"צ (המסע המוסס) | |
| ציר מוסה חר"צ (רח קרקע) | |
| מדורחב | |
| שביל אופניים | |
| כיכר נ | |

ש.מ.א.
א.ס.ר.
נ.ע.מ.ה.
מ.ל.י.ס.

ב. **הולכי רגל ומוגבלים** - מתחם התחנות כולו אמור להיות מותאם ומכוון להולכי הרגל, ייחודי למוגבלים ומאפשר שימוש נרחב באופניים. זאת, באמצעות מדרחובים, רחובות משולבים, אמצעי מיתון תנועה ונתיבים מיוחדים לאופניים. פיתוח מדרגות רחבות ורציפות, עם דגש על בטיחות הצללה על ידי עצים מטופחים, אפיינים במרחקים קצובים. תאורה מלאה. חיבור רצוף אל חלונות ראווה וכניסות לעסקים. שילוט רחובות ובתים אחיד, ברור ונאה.

ג. **תנועת רכב פרטי** - השפעתה העיקרית היא בביקוש לחניה. מתחם התחנות, המאופיין כ"מוטה" תחבורה ציבורית, מאפשר עקב כך צמצום העדיפות לרכב הפרטי (עד כדי פגיעה בו), לטובת האמצעים האחרים.

נסקור כאן את האמצעים התחבורתיים, שלהם מתייחסת התכנית האסטרטגית:

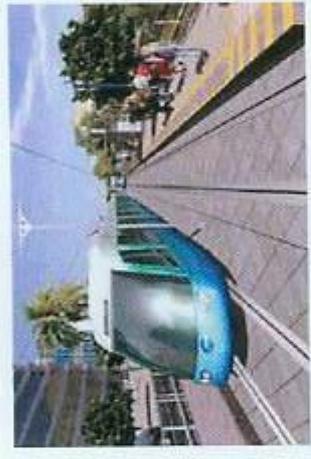
- 7.4 **התחבורה הציבורית**
- 7.4.1 **רכבות**
- 7.4.1.4 **רכבת (בינעירונית ופרברית) - תחת ההגנה** בנתיבי אילון.



רמת הנגישות של הכיסוי המסילתי באזור מתחם התחנות היא טובה מאוד. משמעות

הדבר: גישה נוחה ומהירה יחסית לרוב חלקי הארץ ומתן אפשרות להורדת תכני חניה במתחם. יתרה מזכך, פיתוח של מוקדי משיכה ואטרקציות במתחם התחנות, עשוי לעודד ציבור רב מכל הארץ להגיע אליו, בעיקר באמצעות הרכבת (דוגמת מרכז עזריאלי וסמיכותו לתחנת השלום).

7.4.1.2 **רכבת קלה**



בשדרות הר ציון, צמוד למתחם ביאליק, מתוכננת תחנת רכבת קלה - הקו הירוק. תחנה זו תהיה חלק מהמערך להסעת המונים, שמהווה אמצעי מקשר, זמין ונוח לשאר חלקי העיר. הקו הסגול של הרכבת הקלה מגיע מדרך ההגנה וממשיך ברחוב לוינסקי.

7.4.2

אוטובוסים (בינעירוניים ועירוניים)
עקב פעילותה ומיקומה של התחנה המרכזית החדשה (תמח"ת), האזור כולו מושפע מאוטובוסים ברמת פעילות הגבוהה בהרבה מהדרישה ומהצורך המקומי לנסיעות בתח"צ. התחנה "מייצרת" כיום כ-3,000 כניסות אוטובוס ו-3,000 יציאות, ביום. צפוי, כי רמת פעילות האוטובוסים תרד כתוצאה מפיתוח הרכבות הקלות.

משיקולים של איכות הסביבה, השאיפה היא כי רק אוטובוסים המשרתים את שכונות המגורים הסמוכות יעברו בתחום מתחם התחנות. בצד הרכבות החשמליות, צמצום ההיקף של פעילות האוטובוסים יאפשר בעתיד ביטול של נתיבים לתח"צ, לטובת פיתוח שבילי אופניים ומדרגות, בעיקר לאורך הר ציון, לוינסקי ורחובות קשנים כמו צמח דוד ועוד.

מוצע לפתח מסוף אוטובוסים נוסף, שיהיה **צמוד לתחנת רכבת ההגנה**, בין רחוב החרש לנתיבי אילון. קווי אוטובוס אשר אינם משרתים את המתחם יגיעו למסוף זה, דרך רחובות החרש וחיל השריון. כך יתאפשר צמצום משמעותי במספר האוטובוסים העוברים בתחום מתחם התחנות. העברת פעילות האוטובוסים בסמיכות לתחנת הרכבת ההגנה, תביא גם לחיבור מידי וקרוב בין שני אמצעי התחבורה. כך יתאפשר שיפור משמעותי ברמת המעבר והשירות לנוסעים המחליפים בדרכם אמצעי נסיעה: מרכבת לאוטובוס וההפך. אין מסוף זה מבטל את הצורך החיוני ליצור חיבור ישיר ונוח בין תחנת רכבת ההגנה לתמח"ת, שהמרחק ביניהם הוא כ-500 מ'.

7.4.3

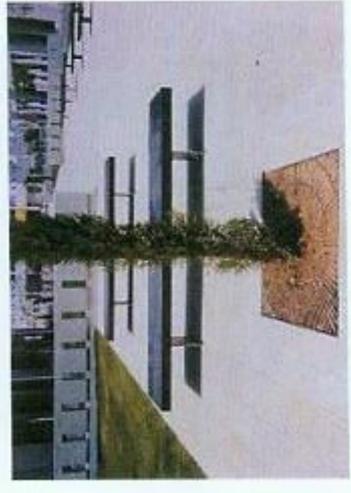
מניבות שירות
אזור התחנות המרכזיות מאופיין בריכוז מוניות שירות, המספק שירות לכל חלקי הארץ. זאת בצד קווי השירות הפועלים בתוך תל אביב-יפו וקווים פרבריים לכל ערי הפריפריה. פעילות המוניות משרכת כיום כ-3,000 נסיעות ביום. יש לציין כי חלקה אינו מוסדר ולפיכך ריכוז גדול זה, במתכונתו הנוכחית, ברחוב צמח דוד מעורר לתמח"ת,

בתחבורה ציבורית. כל אוטובוס או קרון רכבת הנוכסים לשירות חייבים בתקן המאפשר גישות לבעלי מוגבלויות. החוק גם מחייב כי הכלים התחבורתיים ומתקני הציבור אשר נבנו בעבר, יוכשרו בתוך שנים מספר לענות על צורך זה.

כמו כן, ההנחיות לתכנון של אגף ההנדסה בעיריית תל אביב מחייבות כל מתכן, אדריכל או מהנדס כי האלמנטים הציבוריים אשר באחריותם (לדוגמה: מדרכות, מעברי חצייה, כניסות לבניינים וחניונים) יותאמו גם לבעלי מוגבלויות. עיריית תל אביב לא תאשר תכנית אשר אינה עומדת בהנחיות אלו.

הניסיון מוכיח, כי באותם מקומות או מתקנים אשר הוכשרו והותאמו לבעלי מוגבלויות, הנהנים העיקריים הם דווקא אנשים ללא מוגבלויות, אך עם קשיים אחרים, כמו: אנשים מבוגרים במיוחד, אמהות עם עגלות, ילדים קטנים, אנשים הסוחבים מטען כבד וכו'.

התכנית האסטרטגית ממליצה לאמן עקרונות אלה, תוך הקפדה על ההסדרים והכללים הקבועים בחוק.



מנקו את תנועת הרכב הפרטי מכיוון ציר לוינסקי, שהוא ציר מסחרי לכל אורך ולכן המגמה היא לצמצם בו את תנועת הרכב הפרטי. מתחת למערכת הצירים העורקית והמקומית, קיימת רשת נוספת, של מערך רחובות משולבים ומדרחובים, כבישי גישה למתחמים וחניונים, שבילים להולכי רגל ולאופניים.

7.5 הולכי רגל ושבילי אופניים



כדי ליצור במתחם עדיפות להולכי הרגל ולרוכבי אופניים על פני רכב פרטי, מוצע להפוך רבים מרחובות המגורים הצרים למדרחובים, המשלבים בשבילים להולכי רגל ולאופניים. לצורך כך, תצומצם או תימנע התנועה הפרטית החולפת. ציר אופניים ראשי מתוכנן לאורך רחוב נווה שאנן ושביל עכו (חיבור והמשך לרחוב ברזילי), כקטע האשתלב בתכנית הכללת של העירייה לפיתוח מערך שבילי אופניים בעיר כולה.

7.6 גישות לבעלי מוגבלויות

החוק מחייב להסדיר גישות לאנשים בעלי מוגבלויות בכל מתקן או מבנה ציבוריים, וגם

מהווה לעיתים מפגע בטיחותי, חברתי וסביבתי. מומלץ למצוא פתרון שיסדיר את פעילות המוניות - אפשרי גם בתוך מבנה התמח"ת.

7.2 תחבורה נקיה, שקטה וידידותית

ריכוז של אמצעי תחבורה ציבורית במתחם ישמש בסיס ודגם לתחבורה נקיה, שקטה וידידותית. אמצעים אלה יפעלו על-פי כללים סביבתיים מחמירים, תוך ניסוח ובקרה הדוקים ושוטפים. בדרך זו ימותנו המטרידים במתחם עצמו ותשופר איכות הסביבה בעיר ובמרחבי המטרופולין כולו.

7.3 מערך התנועה ההיקפי - מערכת תנועה עורקית

תנועת כלי רכב לתוך המתחם תתבצע בעיקר בצירי הגישה העיקריים הבאים: מכיוון נתיבי אילון - דרך מחלף לה גרדיה - רחוב הרקבת. מכיוון מחלף קיבוץ גלויות - דרך רחוב חיל השרון, החרש וזה ציון. מכיוון מזרח - דרך ציר רחוב ההגנה-לוינסקי. מצפון - מרחוב המסגר או דרך בגין. וכן מציר אבן גבירול - דרך רחוב יהודה הלוי לרחוב השומרון והרכבת. ממערב - דרך הרחובות שלמה וקיבוץ גלויות. מדרום - משדות הר ציון, וכן דרך רחוב הרצל לרחוב סלמה.

7.4 מערך התנועה המקומי

ציר לוינסקי מהווה ציר רוחב, חוצה עיקרי של המתחם מכיוון מערב למזרח וההיפך. לבדו, כציר צפון-דרום, מפזר את התנועה מהמתחם החוצה. ציר ראש פינה משמש ציר כניסה עיקרי אל המתחם מכיוון נתיבי אילון ומיעד להתחבר אל רחוב בן ישראל כדי לשרת את מתחם הקונגרס. רחוב צ'לנוב מהווה ציר אורך נוסף, בחלקו המערבי של המתחם. ציר אלנבי - העליה משמש בשולי המתחם כציר ראשי לתנועת רכב פרטי ותח"צ. ציר סלמה