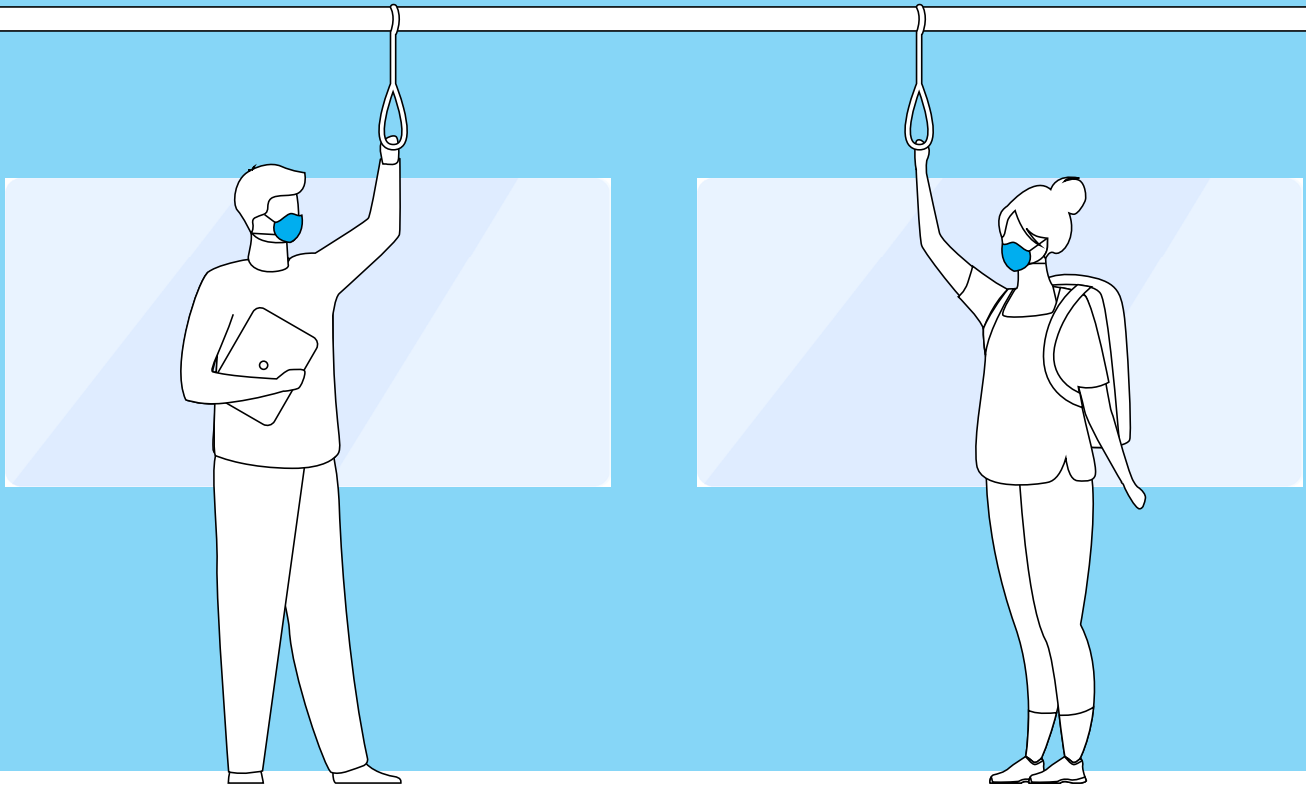


# חזרה למרחב הציבורי וליוממות בימי קורונה

שדרוג המרחב הציבורי להולכי רגל ורוכבי אופניים,  
באופן שיאפשר שהות והתניידות תוך שמירה על ריחוק חברתי





## תקופת הקורונה צפויה להימשך גם לאחר היציאה מהמשבר הנוכחי. המציאות החדשה מחייבת התמודדות עם האתגרים שהקורונה מציבה וצורך להסתגל לשגרה בנוכחותה.

הפתרונות שיוצעו יאפשרו לרשויות המקומיות לבחון ביחד עם התושבים ובעלי העסקים את השלכות השינוי, ולקבל בבוא העת החלטה האם לאמץ את ההסדר במלואו, בחלקו או להחזיר את המצב לקדמותו.

אנו מאמינים כי ביצוע הסדרים אלה בעת שגרה שונה, יקדם הטמעת הרגלים של שימוש באמצעי תחבורה נקיים וברי קיימא אשר ישתרשו ויהפכו לאורח חיים, בדומה לפוטנציאל העבודה מרחוק שאנו נחשפים לתועלתיו כעת. כך נרוויח כולנו מהפחתה בזיהום, מצמצום של הגודש בדרכים, ומשיפור איכותם של המרחבים העירוניים.

כדי לתמוך בקידום הסדרים הקשורים בין היתר בשבילים ובנתיבי אופניים, הקדמנו לפרסם באתר המשרד את הטיטוה המאושרת לעדכון הנחיות לתכנון שבילי אופניים, שנמצאת בימים אלה בעריכה אך תכולתה מייצגת את כל ההחלטות שהתקבלו בוועדה.

ניתן להתבסס על הנחיות התכנון הקיימות לאופניים וטיטוה העדכון במטרה לבצע תשתיות תחבורה בין אם קבועות ובין אם כאלה המוגבלות במשכן.

אחד האתגרים הוא יצירת מרחב שהייה ותנועה, שיאפשר מחד את הנעת הכלכלה מחדש וישמור מאידך על מרחק בטוח למניעת הדבקה. אתגר זה משותף לכלל מדינות העולם, ובעיקר למרחבים האורבניים בהן ולמערכות התחבורה השונות.

משרד התחבורה ומינהל התכנון קוראים לגורמים הרלוונטיים ברשויות השונות, ללמוד את הצרכים ואת המאפיינים הייחודיים של כל מרחב, ולבחון בהתאם לכך ולאור הנחיות משרד הבריאות, את אפשרות התאמתן לשהייה וניידות, כך שאפשר יהיה לקיים אורח חיים שגרתי ככל הניתן.

הדגש הוא על פתרונות שיאפשרו הגעה למקומות עבודה, לאזורי קניות ולמוסדות חינוך, וכן שיאפשרו שהייה בשטח הפתוח. הפתרונות נחוצים במיוחד לאוכלוסיות פגיעות, אשר נמנעות מתחבורה ציבורית או מתקשות להגיע לשטחים פתוחים בעיר ובסביבתה, ונסמכות על הליכה רגלית או אופניים.

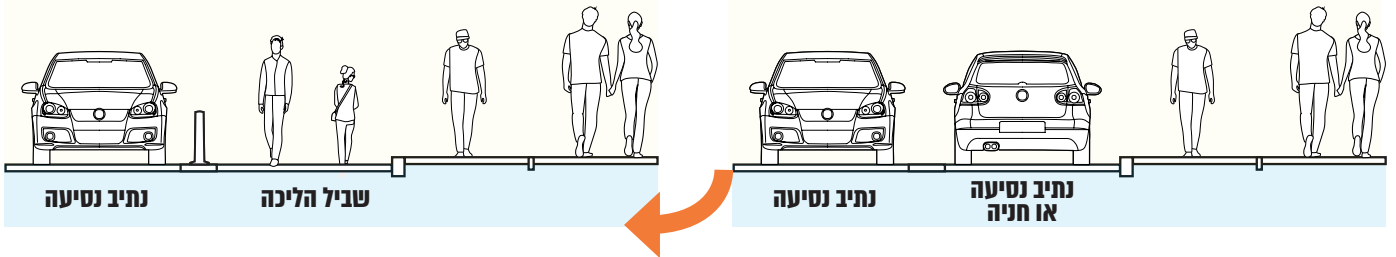
איננו יודעים מה יהיה משך התקופה בה נחיה בצל הקורונה, ומה יהיו השלכותיה. כבר כעת אנו רואים שינוי בדפוסי הפעילות במרחב הציבורי, בתנועת הרכב הפרטי ובשימוש בתחבורה הציבורית. לכן נדרשת גמישות בפתרונות המוצעים, שתאפשר שינוי והתאמה מהירה שלהם למציאות המשתנה.

הנחיות אלה, בשילוב כלל הנחיות התכנון, הן של משרד התחבורה, של מינהל התכנון של גופים נוספים, בשילוב התייעצות עם כלל הגורמים הרלוונטיים, ובשילוב תכנון גמיש במידת הצורך - יוכלו לעודד יישום או הרחבה של תשתיות לרכיבי אופניים, הזלכי רגל וכלל המשתמשים הרכים, בצורה שתאפשר את ההתניידות הנדרשת והשהות במרחב, תוך שמירה על בריאות וביטחון המשתמשים.

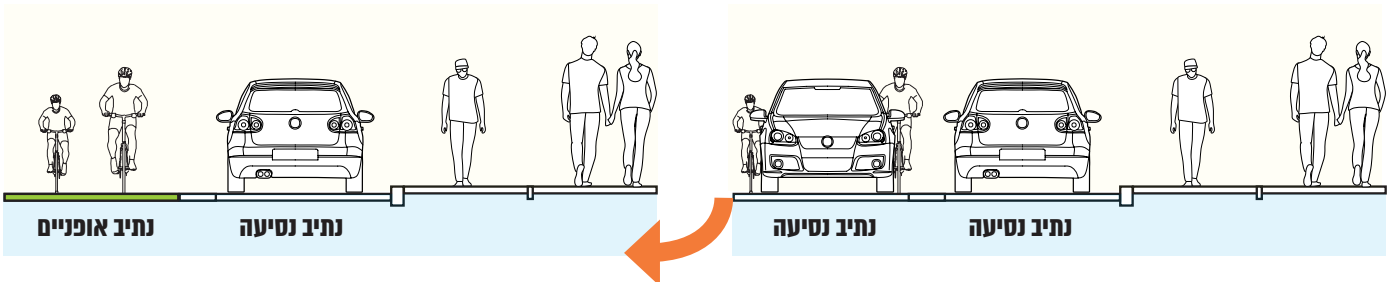
**לאחר ניתוח הצרכים העירוניים בשטח - כגון רחובות שהרשות מבקשת לעודד בהם פעילות מסחרית של חנויות פתוחות; רחובות עם מדרכות צרות שאינן מאפשרות שמירת מרחק - ובהתבסס על תקנות והנחיות משרד התחבורה, ניתן לבחון חלופות כדוגמת:**

**1. שימוש בנתיבים המיועדים בימי שגרה לנסיעת רכב פרטי או לחניה, לצורך תנועת 'רכות' בימי שגרת קורונה, כגון:**

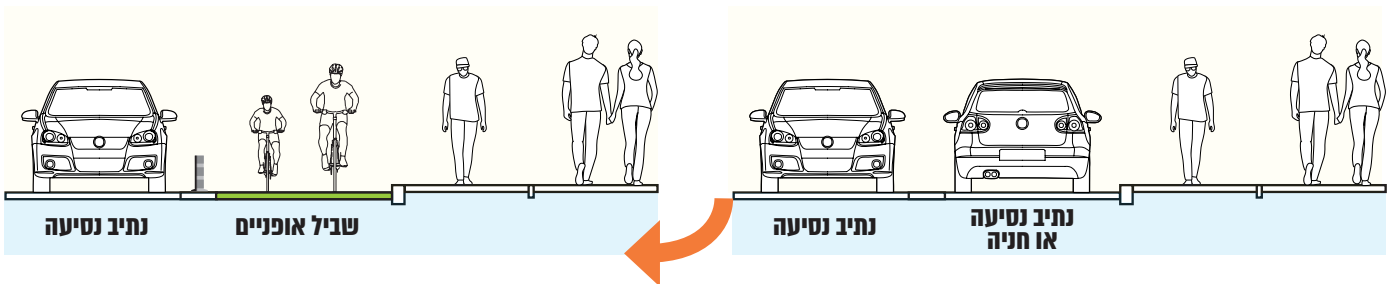
■ הרחבת מרחב הולכי הרגל - לדוגמה באמצעות הצבת אמצעי הפרדה על המיסעה (יצירת רצועת הליכה נוספת במפלס כביש).



■ הגדלת מרחב רכיבה - לדוגמה, רחוב דו-נתיבי דו-סטרי, אשר ישמור על כיוון נסיעה אחד לכלל כלי הרכב, ועל כיוון נסיעה שני המיועד לאופניים בלבד. מערכת מקבילה של רחובות כאלו תוכל לאפשר תנועת אופניים במרווח ביטחון רחב.

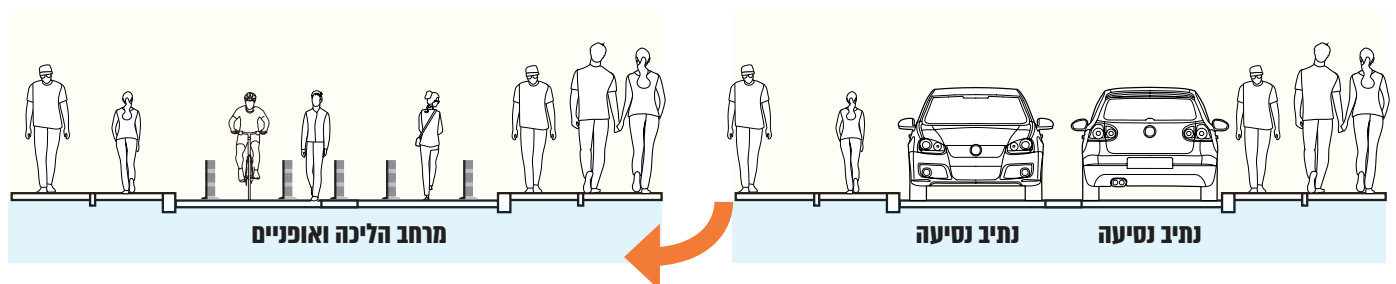


■ הגדלת מרחב רכיבה - לדוגמה הורדת נתיב מרחוב רב נתיבי ויצירת נתיב אופניים או שביל אופניים עם אמצעי הפרדה.



**2. שינוי בהקצאת זכות הדרך באופן מוחלט או משתנה על-פי השעה ביום:**

■ רחוב חסום לתנועת רכב לשעות מסוימות/כל היום אשר יאפשר לרווח את תנועת הולכי רגל ו/או אופניים.



**חזרה למרחב הציבורי וליוממות בימי קורונה**

3. הפחתת מהירויות נסיעה למהירות מירבית של 30 קמ"ש באזורים מוגדרים, לטובת יצירת סביבה בטוחה יותר לנסיעה משולבת של אופניים וכלי רכב.

■ היצריות להאטת מהירות באמצעות התקנים, והגבלה של המהירות המקסימלית המותרת לנסיעה באמצעות תמרור.

4. צמצום נפחי התקבצות בעת המתנת הולכי רגל לרמזור, באמצעות עדכון זמני ירוק לחציית הולכי רגל ורוכבי אופניים ברמזורים, או באמצעות הרחבה, על ידי התקנים מאושרים וסימון, של שטח ההמתנה.

5. הסבת מגרשי חנייה לאזורי שהייה, פנאי וכושר.

כל הדוגמאות הן בסיס לפעולה בלבד – ניתן להעלות את איכות השירות למשתמשים על-ידי הצבת ריהוט רחוב, הצללה וכדומה, במקומות המתאימים לכך.

## להלן קישורים לחלק מההנחיות הרלוונטיות במסמך זה:

### קישור להנחיות לתכנון תנועת אופניים:

[https://www.gov.il/BlobFolder/policy/guidelines\\_street\\_planning\\_cities/he/BicyclePlanning.pdf](https://www.gov.il/BlobFolder/policy/guidelines_street_planning_cities/he/BicyclePlanning.pdf)

### לטיטוט עדכון הנחיות לתכנון תנועת אופניים, הכוללת את כל החלטות ועדת ההיגוי:

[https://www.gov.il/BlobFolder/policy/tavhinim\\_mosadot\\_tihnun/he/TRAFFIC\\_PLANNING\\_tavhinim\\_mosadot\\_tihnun.pdf](https://www.gov.il/BlobFolder/policy/tavhinim_mosadot_tihnun/he/TRAFFIC_PLANNING_tavhinim_mosadot_tihnun.pdf)

### קישור למפרט הגוונה לצבע ירוק:

[http://media.mot.gov.il/PDF/HE\\_TRAFFIC\\_PLANNING/hagvana\\_yarok.pdf](http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PLANNING/hagvana_yarok.pdf)

### מפרט עמודונים/התקנים מאושרים:

[http://media.mot.gov.il/PDF/HE\\_TRAFFIC\\_PLANNING/hetkene\\_tenuah\\_18\\_07.pdf](http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PLANNING/hetkene_tenuah_18_07.pdf)

### הנחיות למיתון תנועה:

[https://www.gov.il/he/departments/policies/guidelines\\_planning\\_traffic\\_recessions](https://www.gov.il/he/departments/policies/guidelines_planning_traffic_recessions)

### קישור למסמך התבחינים:

[https://www.gov.il/BlobFolder/policy/tavhinim\\_mosadot\\_tihnun/he/TRAFFIC\\_PLANNING\\_tavhinim\\_mosadot\\_tihnun.pdf](https://www.gov.il/BlobFolder/policy/tavhinim_mosadot_tihnun/he/TRAFFIC_PLANNING_tavhinim_mosadot_tihnun.pdf)

### קישור להנחיות לתכנון עצמים וצמחייה:

[https://www.gov.il/BlobFolder/policy/guidelines\\_street\\_planning\\_cities/he/tihnon-tzimhiya.pdf](https://www.gov.il/BlobFolder/policy/guidelines_street_planning_cities/he/tihnon-tzimhiya.pdf)

קרית הממשלה, רחוב בנק ישראל 5,  
בנין ג'נרי 1, ת.ד. 867, ירושלים, 9100801  
דואר אלקטרוני [tashiyotjlm@mot.gov.il](mailto:tashiyotjlm@mot.gov.il)

