



מדד לעידוד הליכה בעיר

מראה!
מקום!

רקע: למה? מה?



מבנה המדד: מבנה | תהליך | איפה



סעיפי המדד: רחוב | דופן | תשתית עירונית





אימפקט המועצה הישראלית לבנייה ירוקה

יוצרי המרחב הבנוי פועלים לקידום מרחב בנוי
איכותי, בריא ונגיש לכל אזרחי ישראל באופן
אחראי כלפי האדם, החברה והסביבה

מדד לעידוד הליכה בעיר

מראה
מקום

אימפקט מדד מראה מקום

עידוד הליכה ברגל במרחב העירוני הקיים

מה?

מדד המשקף את רמת ואיכות ההליכה ברגל במרחב עירוני קיים



מדד אינפוגרפי המשמש לקבלת החלטות מבוססות דאטה



מיפוי וניתוח מרכיבים המעודדים תכנון בטוח ומאוזן של מרחב התנועה העתידי



איתור הזדמנויות לשימור ולשיפור מרחב קיים במסגרת פיתוח / התחדשות עירונית



תשתית טובה להליכה ברגל = תמהיל תנועתי מאוזן יותר

”הניסיון למניעת פקקים ע”י הוספת נתיבים
משולה לניסיון למנוע השמנת יתר ע”י
התרת חור נוסף בחגורה”

Lewis Mumford



עיצוב זכות הדרך הציבורית בהתאם לצרכים העכשוויים ולאתגרים העתידיים

חוסן כלכלי



בריאות
ואיכות חיים
לתושבים



מרחבים
בטוחים יותר
עבור אנשים





B E R A C H A

מדד לעידוד הליכה בעיר
**מראה
מקום**

השראה



INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY

Pedestrians First, Tools For a Walkable City. 1st ed. New York: ITDP, 2018.

WWW.ITDP.ORG

איפה? בכל מקום! דגש על עוגנים עירוניים

מוסדות חינוך

(בתי ספר, גני ילדים)



מרכזי הערים

(מוסדות ציבור, רחובות מסחריים)



מוקדי תחבורה

תחנות רכבת, רחובות עתירי
אוטובוסים, צירי מטרופוליט



איפה? בכל מקום! דגש על עוגנים עירוניים

מוסדות חינוך
(בתי ספר, גני ילדים)



מרכזי הערים
(מוסדות ציבור, רחובות מסחריים)



מוקדי תחבורה
תחנות רכבת, רחובות עתירי
אוטובוסים, צירי מטרופוליט



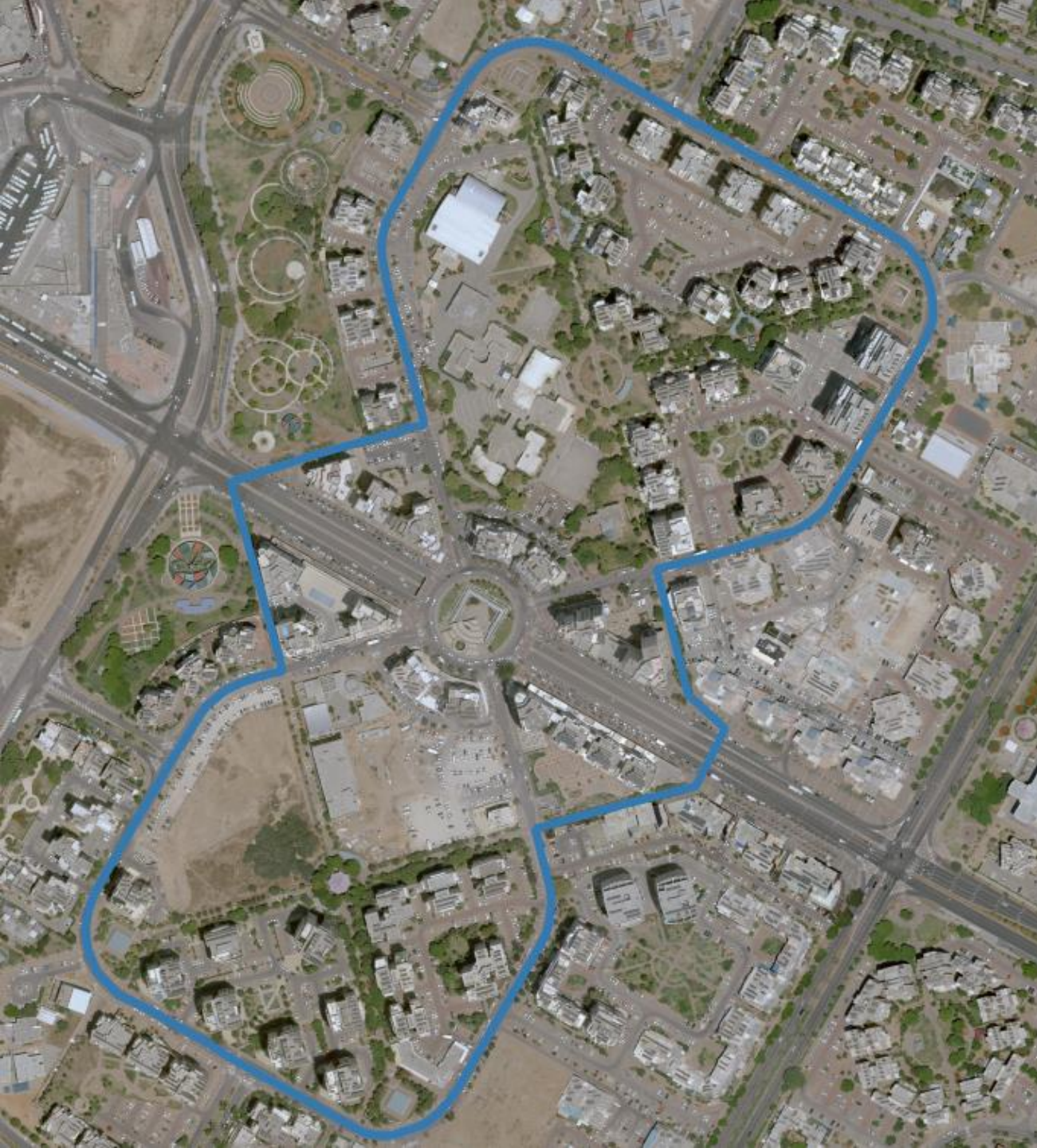
איפה? מרכז אשדוד



עיר: אשדוד
מיקום: מרכז העיר
גבולות בדיקה:
צפון - רח' העצמאות
דרום - רח' הציונות

450 מטר

אשדוד נתונים כלליים



שטח קו כחול: 283 דונם
שטח בנוי: 55.4 דונם (20%)
שטח ציבורי פתוח נגיש מהרחוב (לא כולל שפ"פים): 73 דונם (25%)
שטח חניה עילית פרטית: 54.3 דונם (19%)
שטח כביש (כולל חניה ציבורית): 35 דונם (12.3%)

500 מטר

סעיפי המדד



**תשתית
עירונית**



דופן



רחוב



רחוב

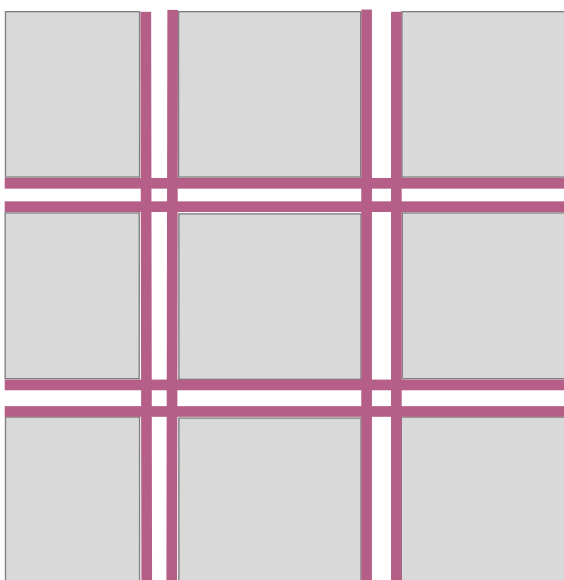
1. מדרכות רציפות
2. רחובות מוצלים
3. העדפה להולכי רגל
4. מעברי חצייה
5. מיתון תנועה
6. אופניים
7. שטח כביש
8. אורך כביש



1. מדרכות רציפות

בדיקה

מדרכות להולכי רגל לכל
אורך הרחובות בפוליגון



מדרכות להולכי רגל

מדרכה תימדד רק אם תעמוד בתנאים הבאים:

1. מדרכה רצופה בשני צדי הרחוב
2. ללא הבדל מפלסי גובה
3. מינימום רוחב מדרכה 80 ס"מ בכל צד

יתרון

1. רוחב רצועת הליכה מינימלי (חלק המדרכה המיועד בלעדית לתנועת הולכי רגל) 1.3 מטר או רוחב מדרכה כולל מינימלי 3 מטר.
2. אלמנטים להפרדה בטיחותית בין הכביש למדרכה (עצים, רצועת גיבון, עמודים נמוכים, חנייה - לא גדרות!)

מדד

מה: אחוז המדרכות הנגישות להליכה ברחובות (לא כולל שבילים)

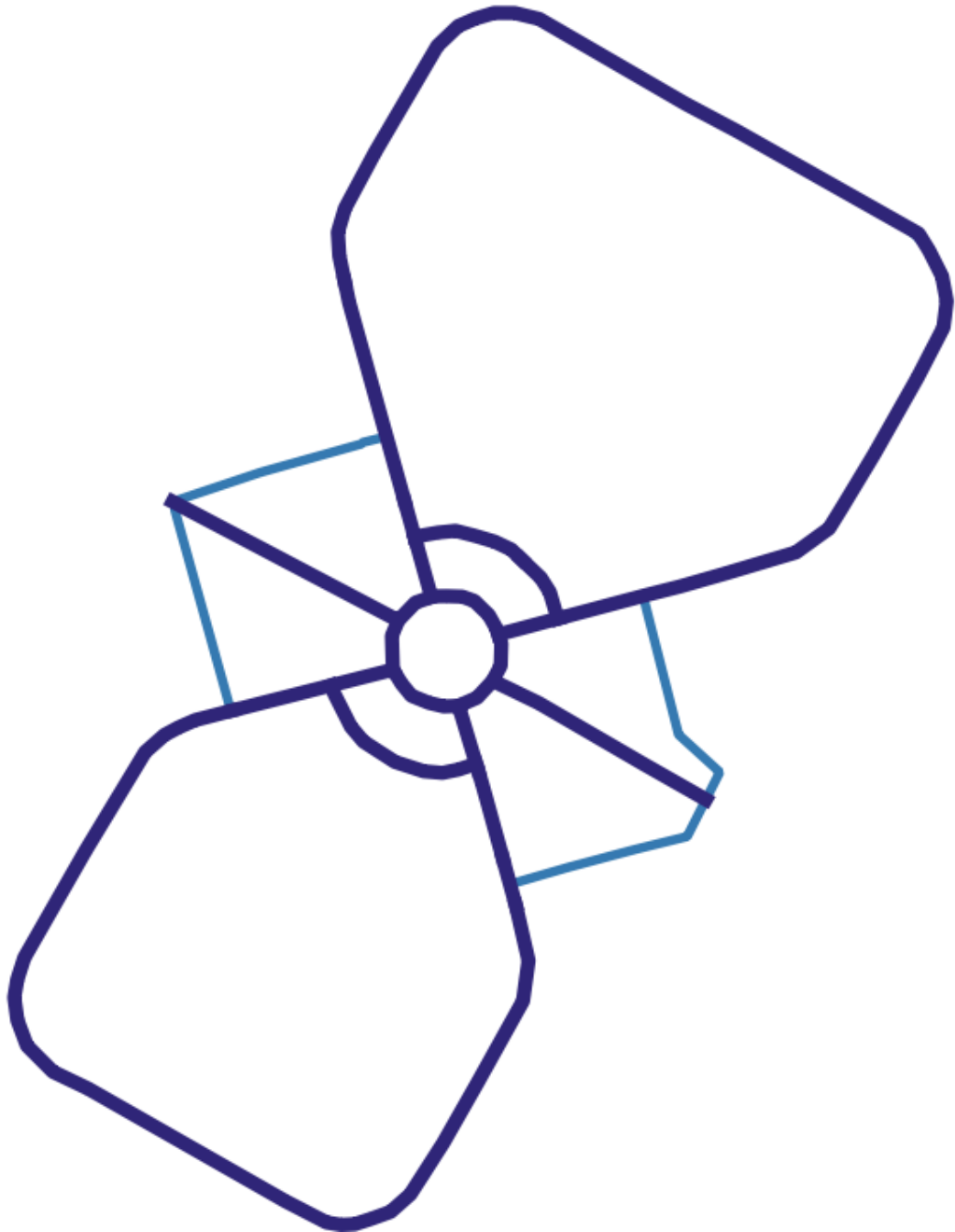
איך: $\frac{\text{אורך מצטבר של מדרכות}}{\text{אורך כולל של רחובות}}$

יעד: 100%

מדרג:

- 0 - פחות מ-80%
- 1 - לפחות 80%
- 2 - לפחות 90%
- 3 - 100%

1. מדרכות רציפות



100%

אחוז מדרכות
הנגישות להליכה
ברחובות
[מדרג 3]

מדד

מה:

אחוז המדרכות הנגישות
להליכה ברחובות
(לא כולל שבילים)

איך:

אורך מצטבר של מדרכות
אורך כולל של דופן רחובות

יעד: 100%

מדרג:

0 - פחות מ-80%

1 - לפחות 80%

2 - לפחות 90%

3 - 100%

2. רחובות מוצלים

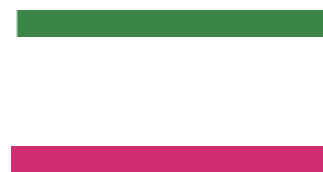


26%

רצועת הליכה מוצלת
[יעד: 50%]

עצי צל השייכים
למרחב הציבורי

קולונדות
(צל מקומת עמודים)



מדד

מה: אחוז רצועות הליכה מוצלות

איך: $\frac{\text{רצועות הליכה מוצלות}}{\text{כלל רצועות ההליכה}}$

יעד: 50% הצללת אופקית

* הצללה אופקית היא הצללה בנויה + הצללה מעצים



2. רחובות מוצלים

בסיוור ובתצ"א ניכר כי מספר רב של ערוגות לעצים במרחב נחסמו באבן דרך. אם כל עלוות עץ הייתה ברוחב של 3 מטר בממוצע, אזי היו נוספים לדרך 267 מטרים של צל, ומדד רחובות מוצלים היה גדל ל-30% (וגדל ב-16%).



2. רחובות מוצלים



וברוב הזמן, דקלים לא מצטיינים באיכות הצל שלהם.



עצים בבתי גידול קטנים נשארים קטנים, מתים בממוצע בתוך כ 10-15 שנים, ולא מספקים צל משמעותי

2. רחובות מוצלים

מעברים לאורך הקולונדות נחסמים ע"י המסחר, ומאלצים הולכי רגל ללכת בדרכים לא מוצלות.





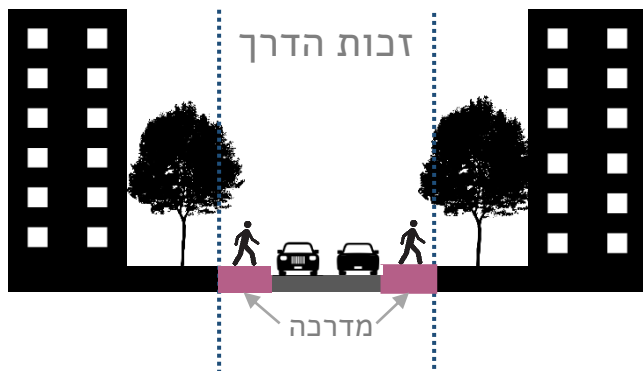
3. העדפה להולכי רגל

המלצות למתן העדפה להולכי הרגל

פינוי שטח פיזי אשר אינו מיועד להולכי רגל (נתיבי תנועה לכלי רכב, תשתיות, וכו') והפיכתו לשטח המיועד לתנועת הולכי רגל ברחובות בהתאם ליעד.

יתרון

שיפור דרכי גישה להולכי הרגל למרחב ההתערבות (שבילים, זיקות הנאה). דגש על הגדלת השטח להולכי רגל בסמוך לתחנות תחבורה ציבורית, ואזורי מסחר.



מדד

מה: הגדלת קיבולת הולכי הרגל על ידי הגדלת רוחב המדרכה ביחס לרוחב זכות הדרך

איך:
$$\frac{\text{רוחב מדרכות}}{\text{רוחב זכות הדרך}}$$

יעד: 40% ברחובות מעל 15 מ' *
30% ברחובות מתחת ל-15 מ'

* מקסימום מדרכה 15 מ'

3. העדפה להולכי רגל

אין רחובות ברוחב של מתחת ל 15 מטר.

%

שטח עבור הולכי רגל ברחובות מתחת ל-15 מ' [יעד: 30%]

מדד

מה: הגדלת קיבולת הולכי הרגל על ידי הגדלת רוחב המדרכה ביחס לרוחב זכות הדרך

איך: $\frac{\text{רוחב מדרכות}}{\text{רוחב זכות הדרך}}$

יעד: 40% ברחובות מעל 15 מ' *
30% ברחובות מתחת ל-15 מ' *
*מקסימום מדרכה 15 מ'

מקרא

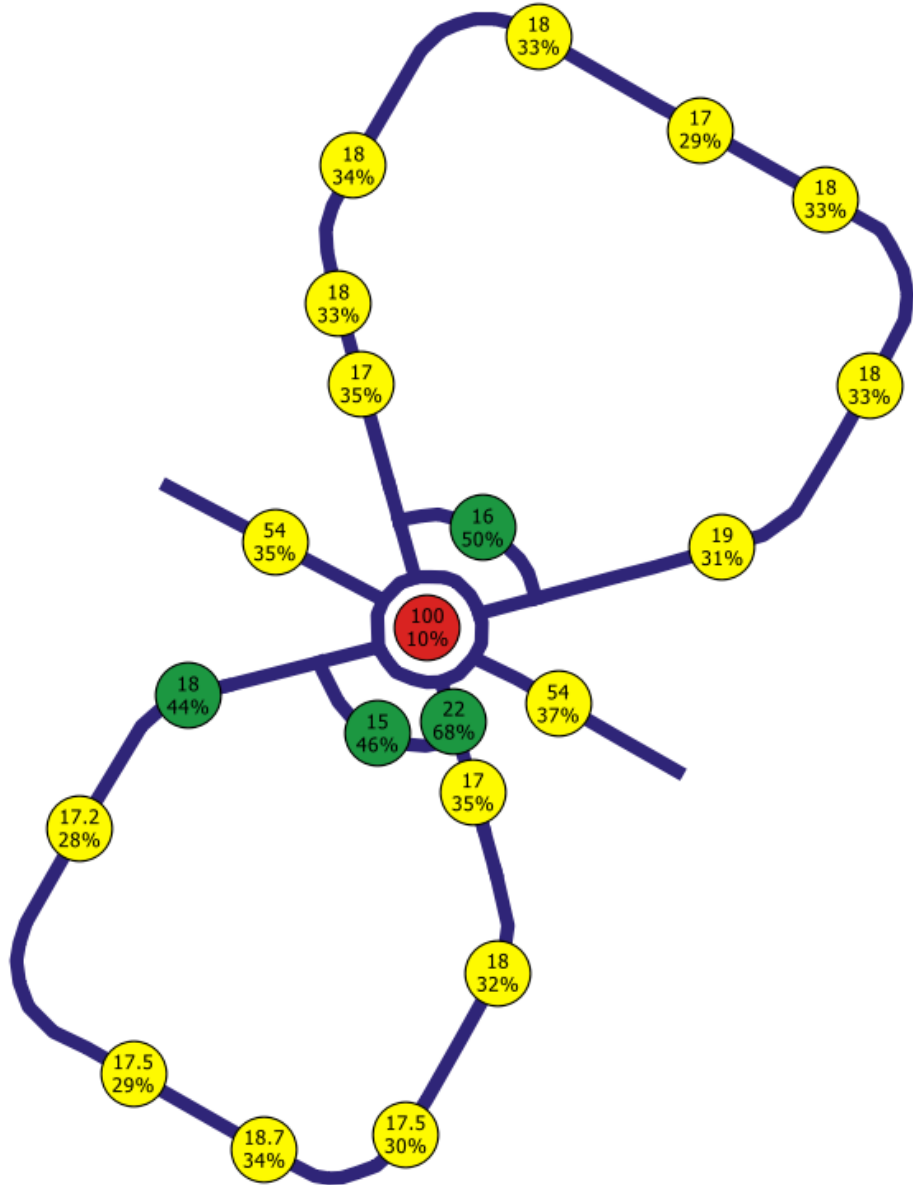
● רחובות לשיפור

● רחובות העומדים במדד

X רוחב זכות הדרך
Y אחוז המדרכה בזכות הדרך



3. העדפה להולכי רגל



35.4%

שטח עבור הולכי רגל ברחובות ראשיים מעל 15 מ' בממוצע [יעד: 40%]

מדד

מה: הגדלת קיבולת הולכי הרגל על ידי הגדלת רוחב המדרכה ביחס לרוחב זכות הדרך

איך: $\frac{\text{רוחב מדרכות}}{\text{רוחב זכות הדרך}}$

יעד: 40% ברחובות מעל 15 מ' *
30% ברחובות מתחת ל-15 מ' *
* מקסימום מדרכה 15 מ'

מקרא

● רחובות לשיפור

● רחובות העומדים במדד

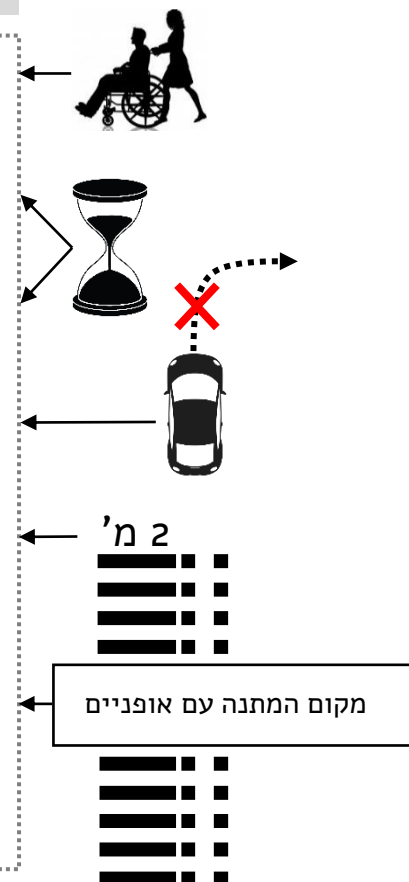
X רוחב זכות הדרך
Y אחוז המדרכה בזכות הדרך



4. מעברי חצייה

תנאים להגדרת מעבר חציה בטוח ונגיש

1. **נגישות** לאנשים עם מוגבלויות ועגלות ילדים בצומת
2. **אי תנועה** בחתך רחוב של יותר משני נתיבים לכל כיוון (דו סטרי) - רחב וכולל מקום להמתנה עם אופניים
3. **ביטול פניות של רכבים ימינה** באור ירוק להולכי רגל
4. **רוחב מעבר חצייה** (לפחות 2 מטר לא כולל מקום ייעודי לחציית אופניים)
5. **חצייה בו זמנית** בכל הצומת
6. **אמצעים למיתון תנועה** ליד מעבר החצייה במפגש רחוב ורשת הליכה



מדד

מה: אחוז הצמתים עם מעברי חצייה בטוחים ומונגשים בכל הכיוונים

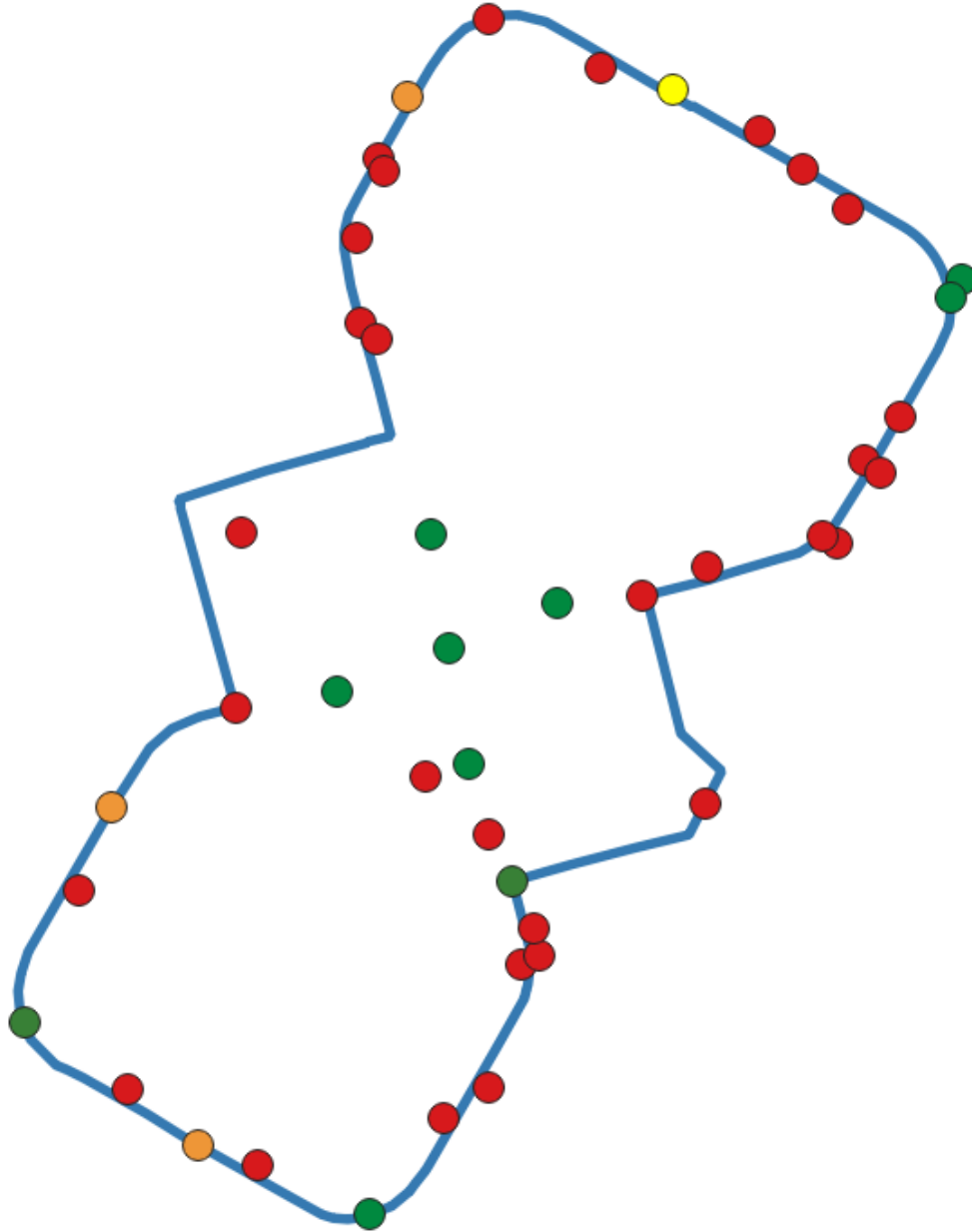
איך: $\frac{\text{צמתים בטוחים ומונגשים}}{\text{סך כל הצמתים}}$

יעד: 100%

מדרג:

- 0 - אין מעבר חצייה
- 1 - יש מעבר חצייה
- 2 - מתקיימים לפחות 3 תנאים
- 3 - מתקיימים לפחות 5 תנאים

4. מעברי חצייה



22%

אחוז הצמתים עם מעברי חצייה בטוחים ומונגשים בכל הכיוונים [יעד: 100%]

מדד

מה: אחוז הצמתים עם מעברי חצייה בטוחים ומונגשים בכל הכיוונים

איך: $\frac{\text{צמתים בטוחים ומונגשים}}{\text{סך כל הצמתים}}$

יעד: 100%

מקרא

- 0 אין מעבר חצייה
- 1 יש מעבר חצייה
- 2 מתקיימים לפחות 3 תנאים במעבר החצייה



סימון מעברי חציה רבים הינו
דהוי ושחוק
(ניכר גם בתצ"א עדכנית וגם
בגוגל סטריטוויז מ2015).

כיכר אילן רמון



ריבוי הסימונים האדומים

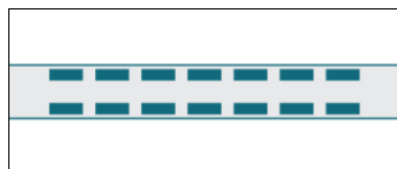
נובע בעיקר מ:

1. העדר מעברי חציה בכניסות לחניות מאוגמות גדולות, מהן יוצאים ונכנסים רכבים רבים באופן תכוף מאוד.
2. מחסור במעברי חציה בשבילים הגדולים אשר נחצים על ידי כבישים מחסור במעברי חצייה לצד השני של המדרכה



5. מיתון תנועה

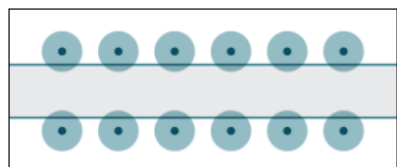
אמצעים למיתון תנועה



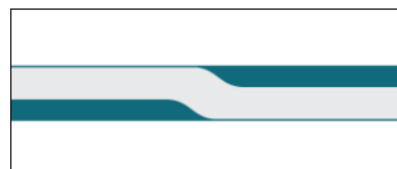
On-Street Parking



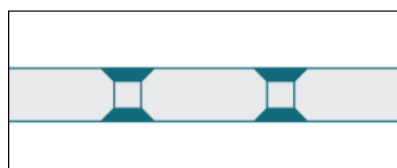
Pinchpoint



Street Trees



Lane Shift



Speed Hump

1. הדגשת מעברי החצייה על ידי הצרת הנתיב

2. שתילת עצים לאורך הרחוב כאמצעי ממתן תנועה

3. שבירת מסלול הנסיעה

4. חנייה משני צדדים

5. הגבלת התנועה ל־30 קמ"ש

6. נתיב דו כיווני ללא הפרדה

7. באמפרים

מדד

מה: הטמעת אמצעים למיתון תנועה רחובות משניים

איך: מספר רחובות משניים בהם הוטמעו אמצעים למיתון תנועה

סך כל הרחובות המשניים

יעד: 100%

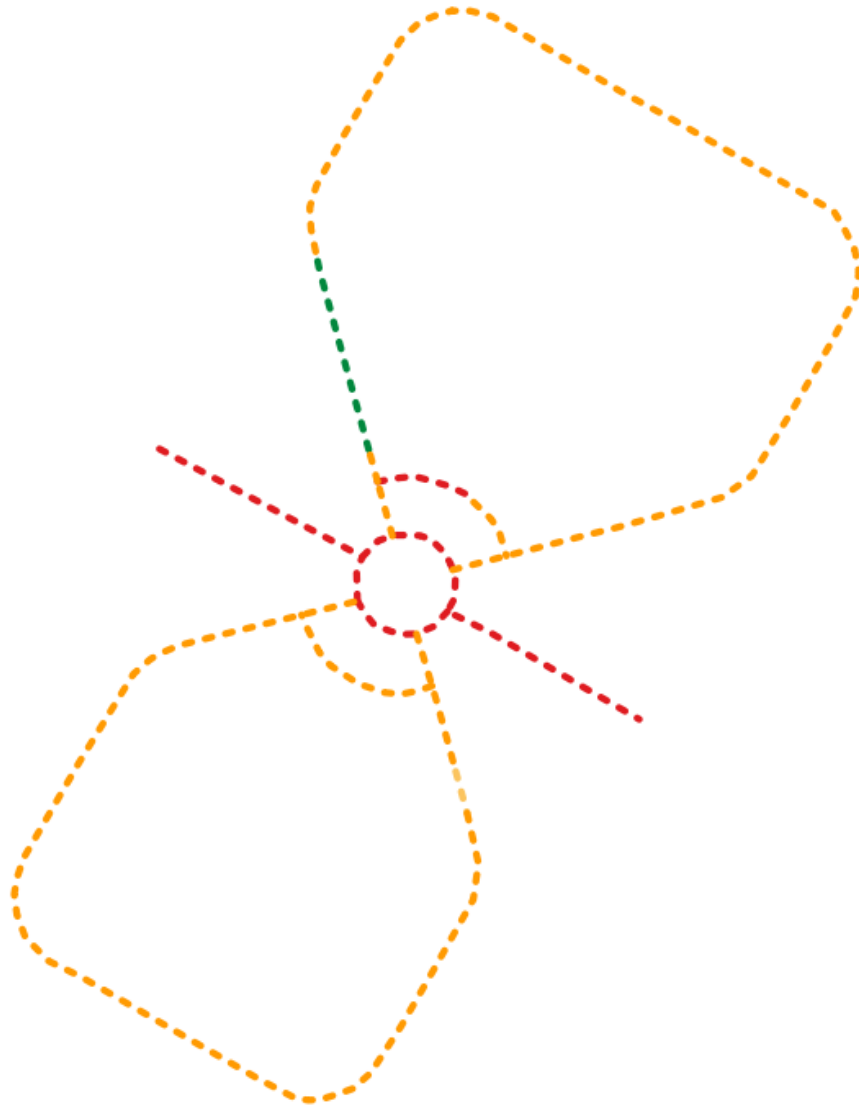
0 - ללא מיתון תנועה

1 - קיים אמצעי אחד למיתון תנועה

מדרג: 2 - קיימים 2 אמצעים למיתון תנועה

3 - קיימים 3 אמצעים למיתון תנועה

5. מיתון תנועה



80%

מהרחבות בפרויקט
בהם הוטמעו
אמצעים למיתון
תנועה
[יעד: 100%]

מדד

מה: הטמעת אמצעים למיתון
תנועה ברחובות

איך: אורך רחובות בהם
הוטמעו אמצעים למיתון תנועה

סך כל הרחובות

יעד: 100%

מקרא

- ללא מיתון תנועה
- קיים אמצעי אחד למיתון תנועה
- קיימים 2 אמצעים למיתון תנועה
- קיימים 3 אמצעים למיתון תנועה

מדד

מה: אורך רחובות ראשיים עם שבילי אופניים יעודיים

איך: $\frac{\text{אורך רחובות ראשיים עם שבילי אופניים יעודיים}}{\text{סך כל אורך הרחובות}}$

יעד: 100%



מדרג:

- 0 - אין שביל אופניים
- 1 - קיים שביל אופניים
- 2 - קיים שביל אופניים מוגן במפלס הכביש
- 3 - קיים שביל אופניים מוגן חד סטרי בכל כיוון במפלס הכביש

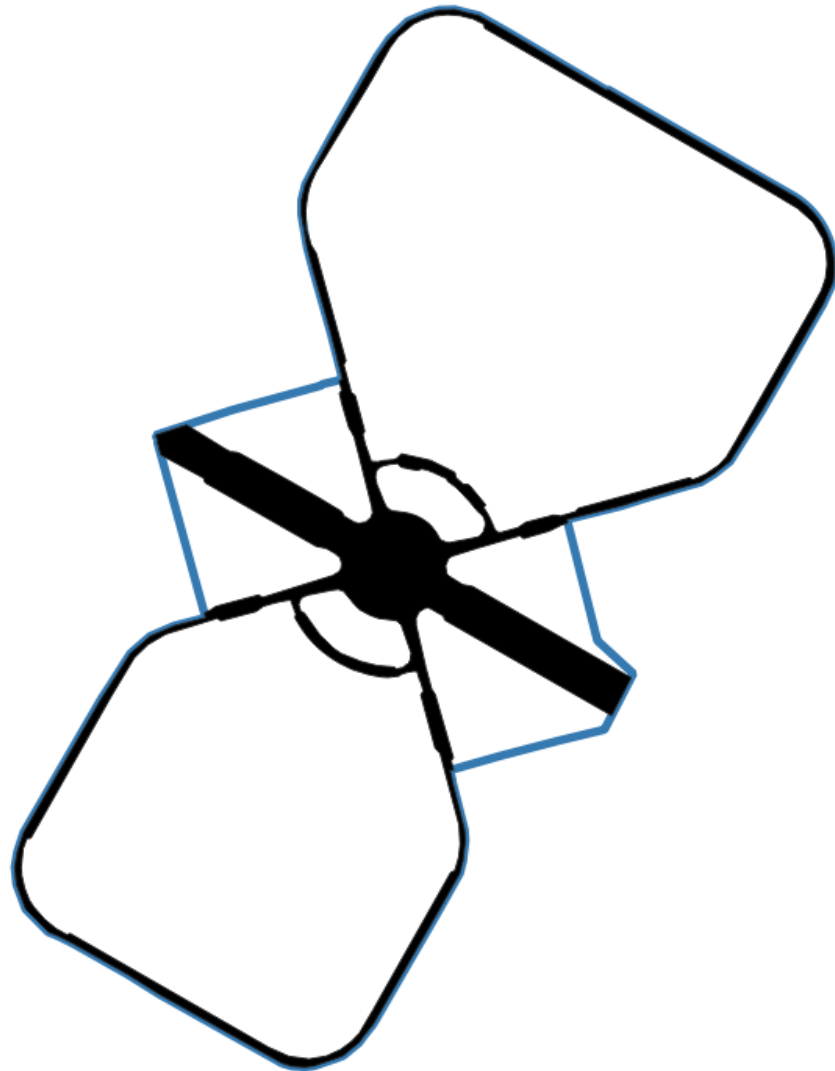
%

שבילי אופניים יעודיים
ברחובות ראשיים
[יעד: 100% | מדרג: X]

אין שבילי אופניים במרחב הבדיקה.

- שבילי אופניים פוטנציאליים 
- שבילי אופניים קיימים 

7. שטח כביש



12.4%

שטח הפרויקט המיועד
לתנועת רכב מוטורית
ולחנייה עילית
[יעד: 15% | מדרג: X]

מדד

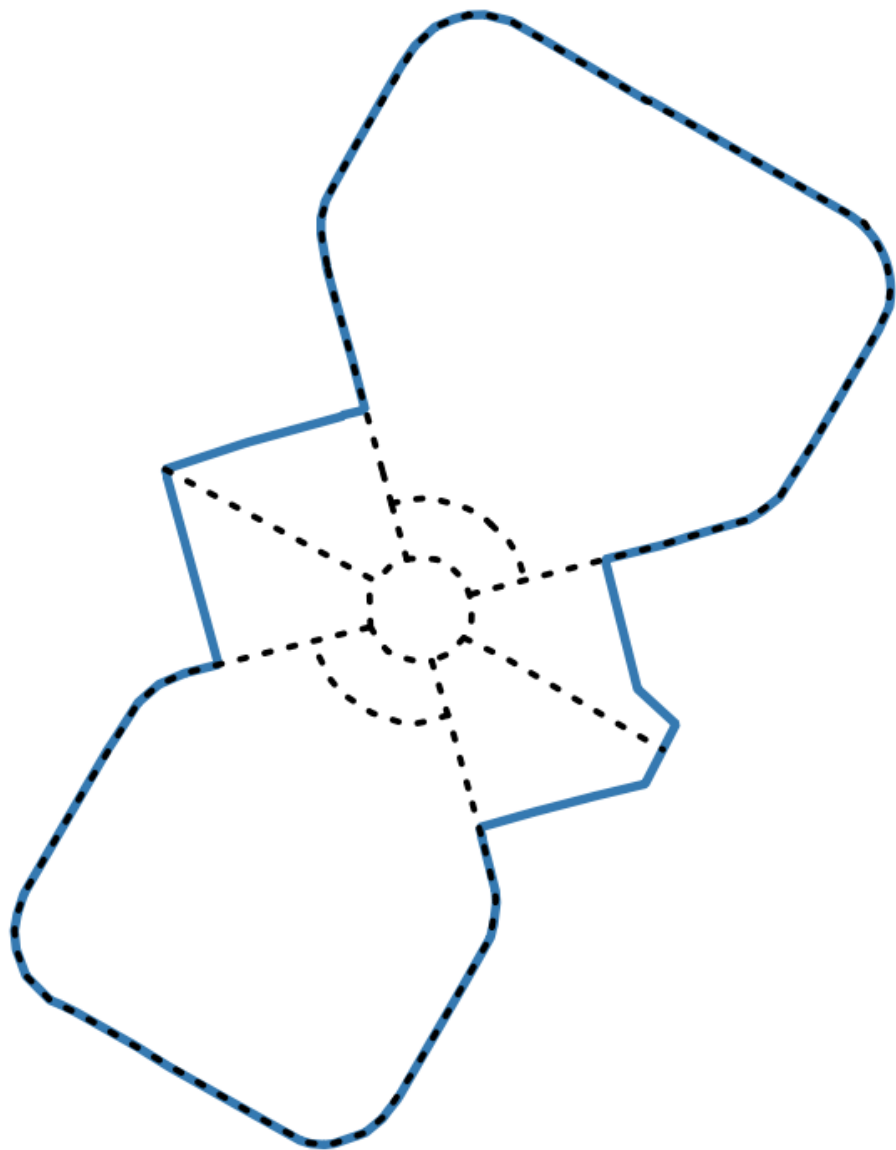
מה: שטח הפרויקט המיועד
לתנועת רכב מוטורית
ולחנייה עילית

איר: $\frac{\text{סך שטח הפרויקט המיועד לתנועת רכב מוטורית ולחנייה עילית}}{\text{סך שטח הפרויקט}}$

יעד: 15%

מדרג:

- 0 - מעל 35% שטח כביש
- 1 - 25-35% שטח כביש
- 2 - 15-25% שטח כביש
- 3 - 15% שטח כביש



11.6

מטר לדונם
יחס אורך כביש
לשטח הפוליגון
[יעד: 22 מטר לדונם]

מדד

מה: יחס אורך הכבישים לשטח
הפוליגון

איך:
$$\frac{\text{סך אורך הכבישים במטר}}{\text{סך שטח הפרויקט בדונם}}$$

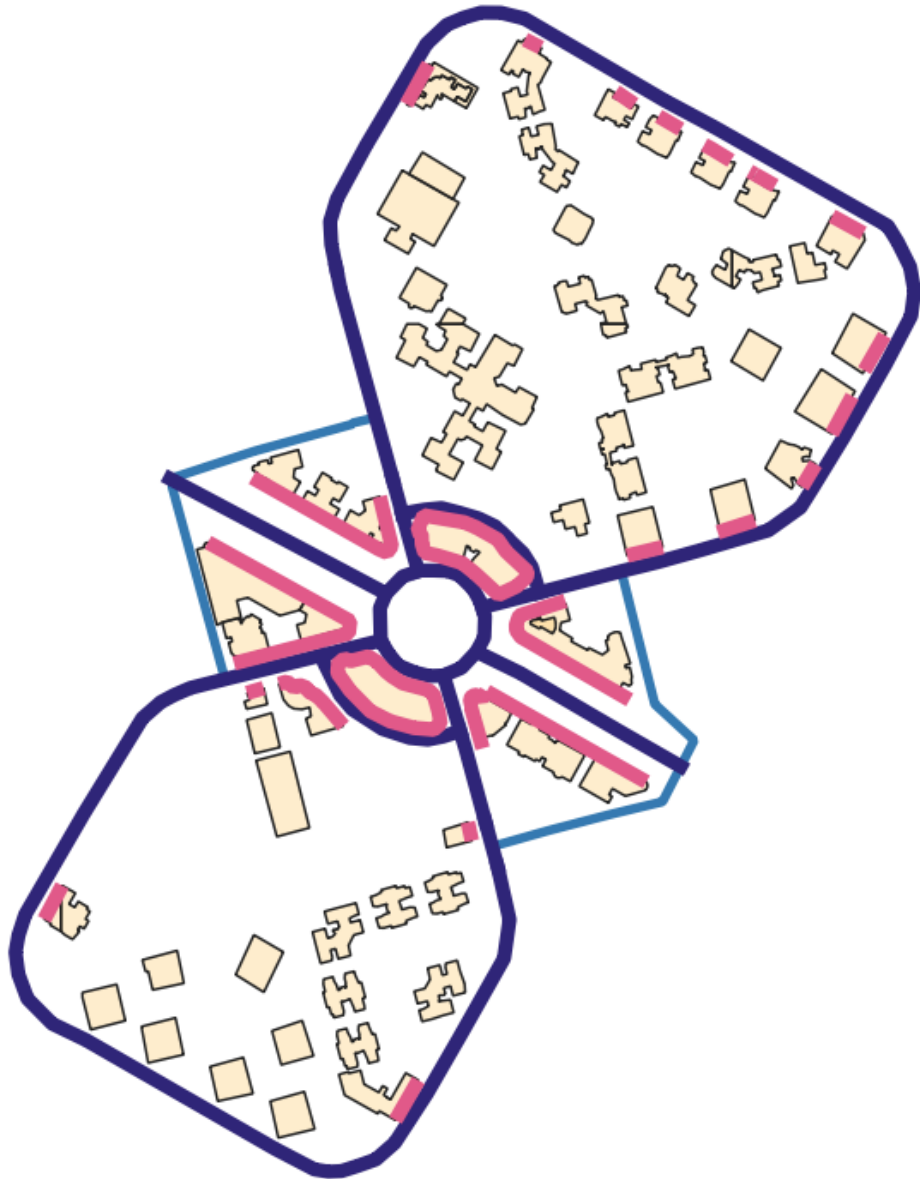
יעד: 22 מטר לדונם



דופן

- 9. בינוי מלווה רחוב
- 10. חזיתות מסחריות
- 11. כניסות לבנייני מגורים
- 12. גדרות
- 13. צפיפות כניסות לחנייה

9. בינוי מלווה רחוב



36%

בינוי מלווה רחוב
לאורך הרחוב
[יעד: 70%]

מדד

מה: יחס בין בינוי מלווה רחוב
לאורך רחוב

איך: סך אורך חזיתות בנויות
במרחק של עד 5 מטר מקו מגרש
סך אורך רחובות*

יעד: 70%

***רחובות** סך כל גבולות המגרש הפונים אל
הרחובות

מקרא

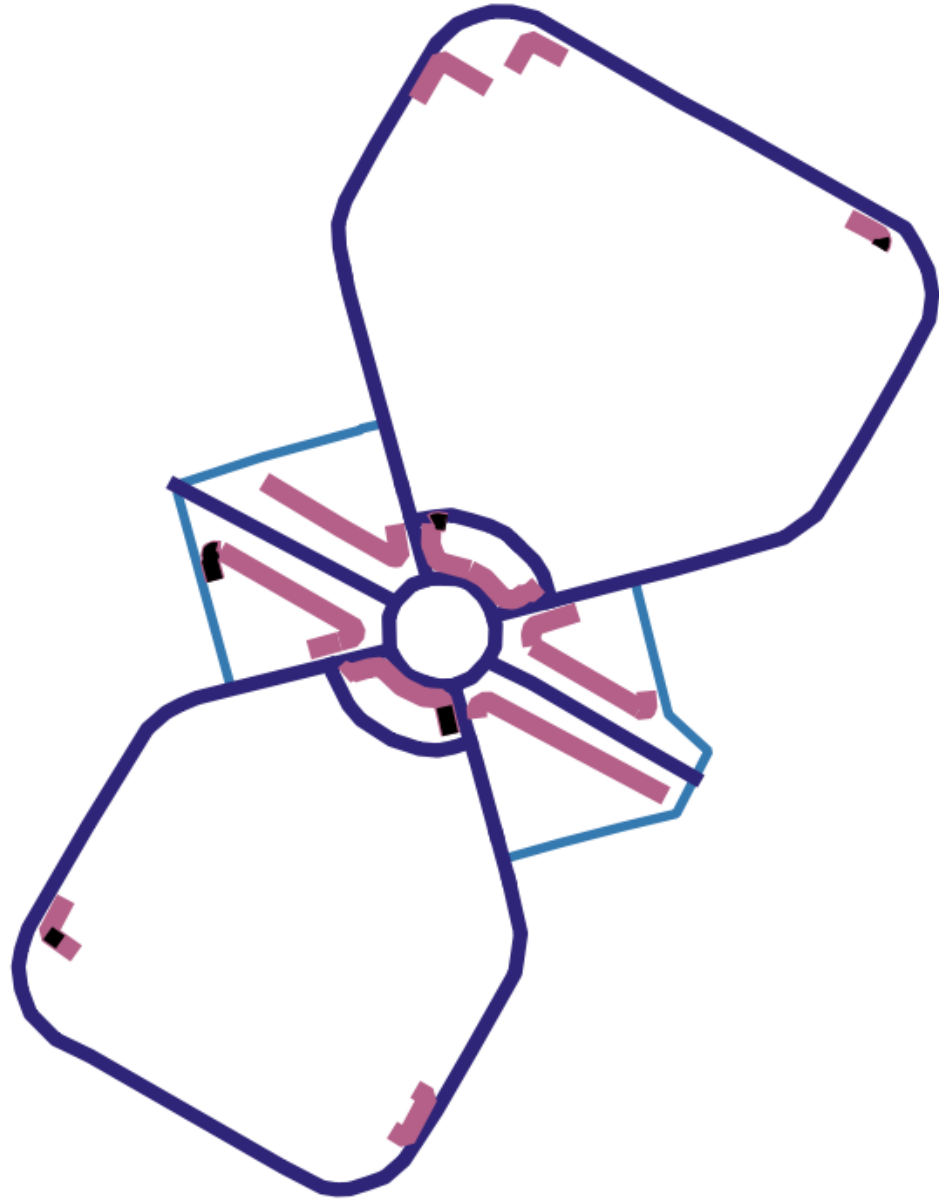
בנייני מגורים



חזיתות בנויות במרחק
של עד 5 מ' מקו מגרש



10. חזיתות מסחריות



25%

רצועת הליכה עם
מבט אל פעילות
פנים מבנית
+ כ 2% חזית
מסחרית אטומה
[יעד: 20%]

מדד

מה: אחוז רצועת הליכה עם
מבט אל פעילות פנים
מבנית

איך: אורך רצועת הליכה עם מבט
אל פעילות פנים מבנית
אורך סך כל רצועות ההליכה
לאורך חזית בנויה

יעד: 20%

מקרא

רשת הליכה (רחובות)



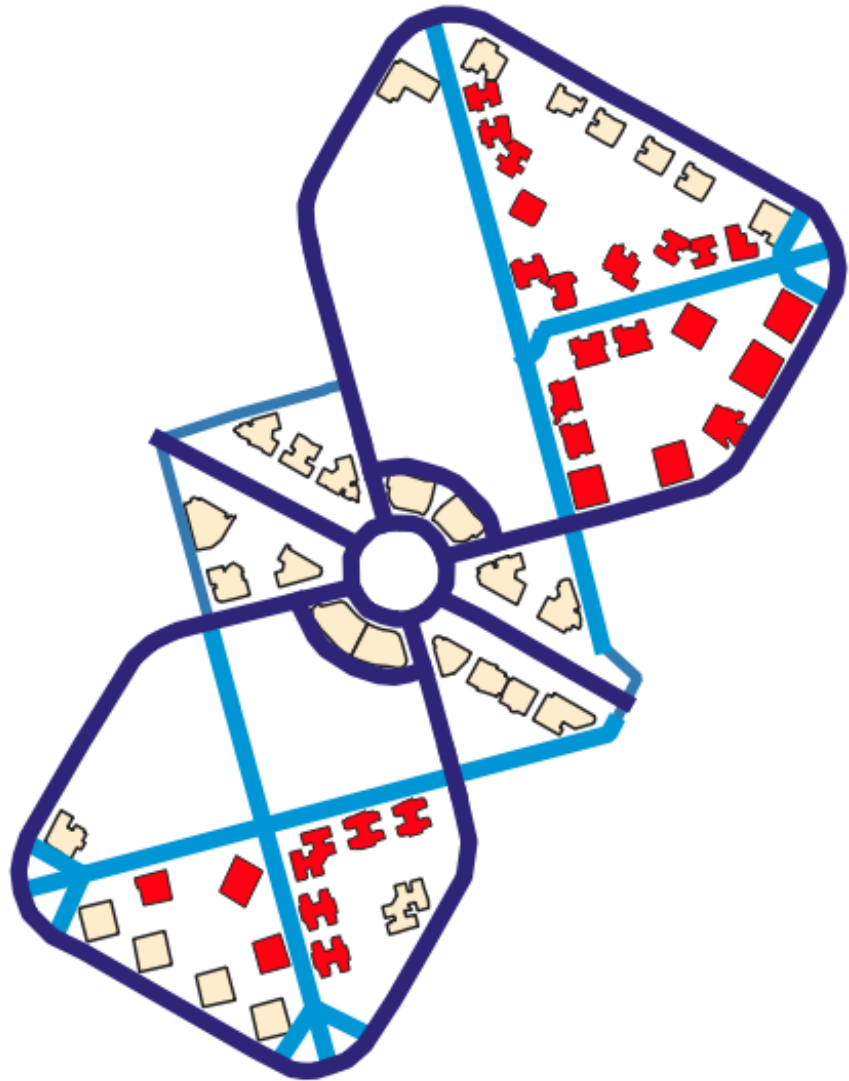
רצועת הליכה עם מבט
אל פעילות פנים מבנית



רצועת הליכה עם מבט
אל חזית אטומה



11. כניסות לבנייני מגורים



51%

כניסות מבני המגורים
פונות
לרצועת ההליכה
[יעד: 100%]

מדד

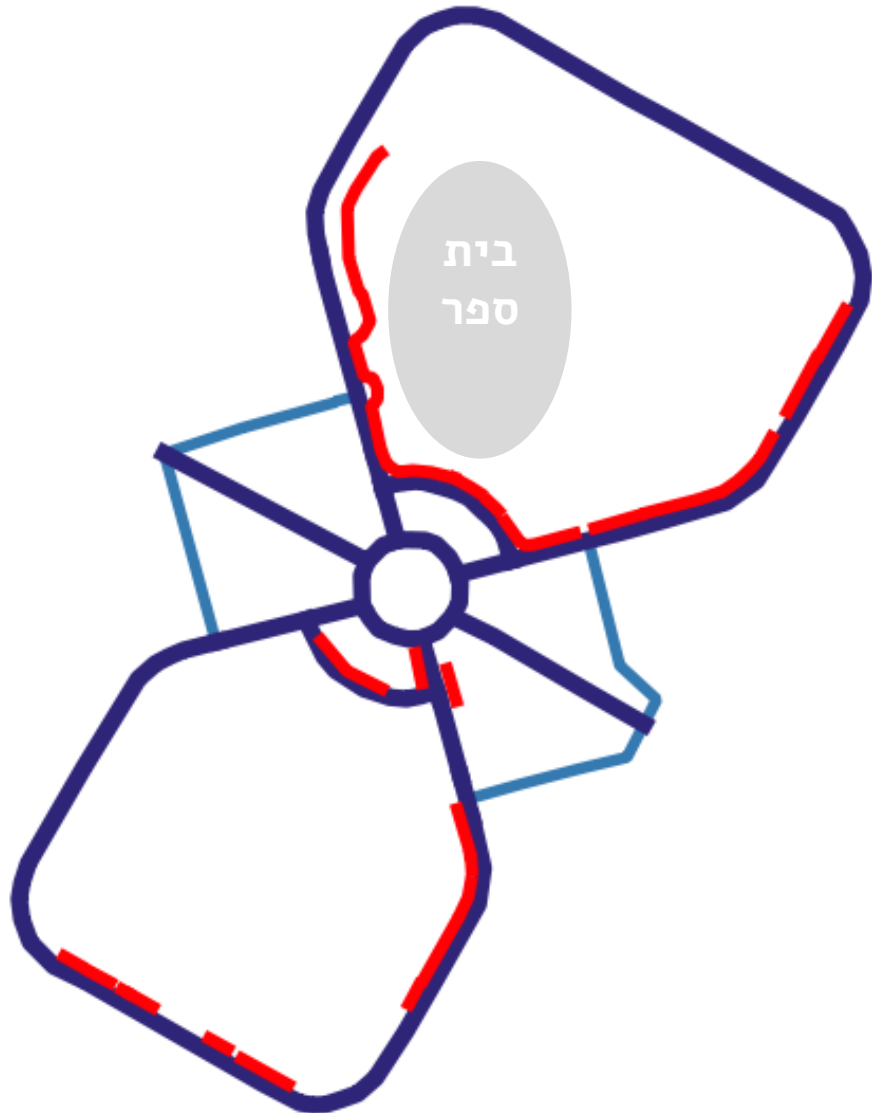
מה: מספר כניסות למבני
מגורים

איד: מספר כניסות הפונות
לרצועת הליכה
מספר בניינים

יעד: 100%

הערה

בניין בעל יותר מכניסה אחת הפונה לחזית הרחוב ייספר פעם אחת



74%
מבנייני המגורים
לאורך הרחובות
ללא גדרות אטומות
העולות על 100 ס"מ

מדד

מה: גובה גדרות לאורך רחובות

איך: אורך רצועת הליכה ללא גדרות
העולות על גובה 1 מטר*
אורך סך כל רצועות ההליכה
לאורך דופן רחוב

יעד: 90%

* גדר חיה לא תיחשב כגדר

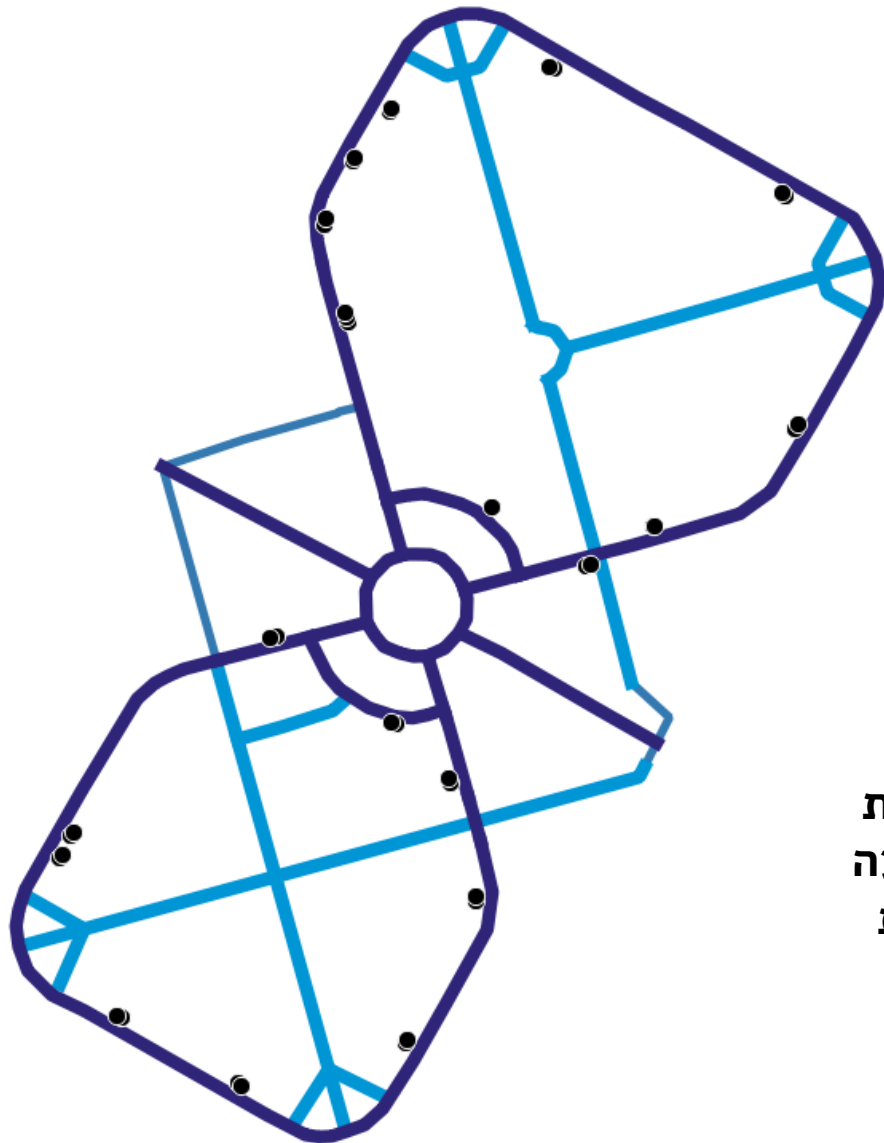


רחוב הקליטה



רחוב העצמאות

13. צפיפות בניסות לחנייה



3%

חזית רחוב בנויה
עם כניסה לחנייה
[יעד: 10%]

למרות שמספר הכניסות לחניות
נמוך, גודל החניות מייצר תנועה
ערה מאוד של רכבים בכניסות
אלו.

מדד

מה: מספר ממוצע של בניסות
לחנייה לכל 100 מטר חזית
רחוב בנויה

איך: $3.5 \times \frac{\text{מספר כניסות לחניה
במרחב ההתערבות}}{\text{אורך חזית בנויה}}$

יעד: בניסות לחנייה לא יהוו יותר מ-10%

* 3.5 הינו רוחב ממוצע של בניסות לחנייה
במרחב הנבדק

13. צפיפות בניסות לחנייה

כאשר יש שערים, הרכבים ממתנים על המדרכה עד אשר יפתח השער.



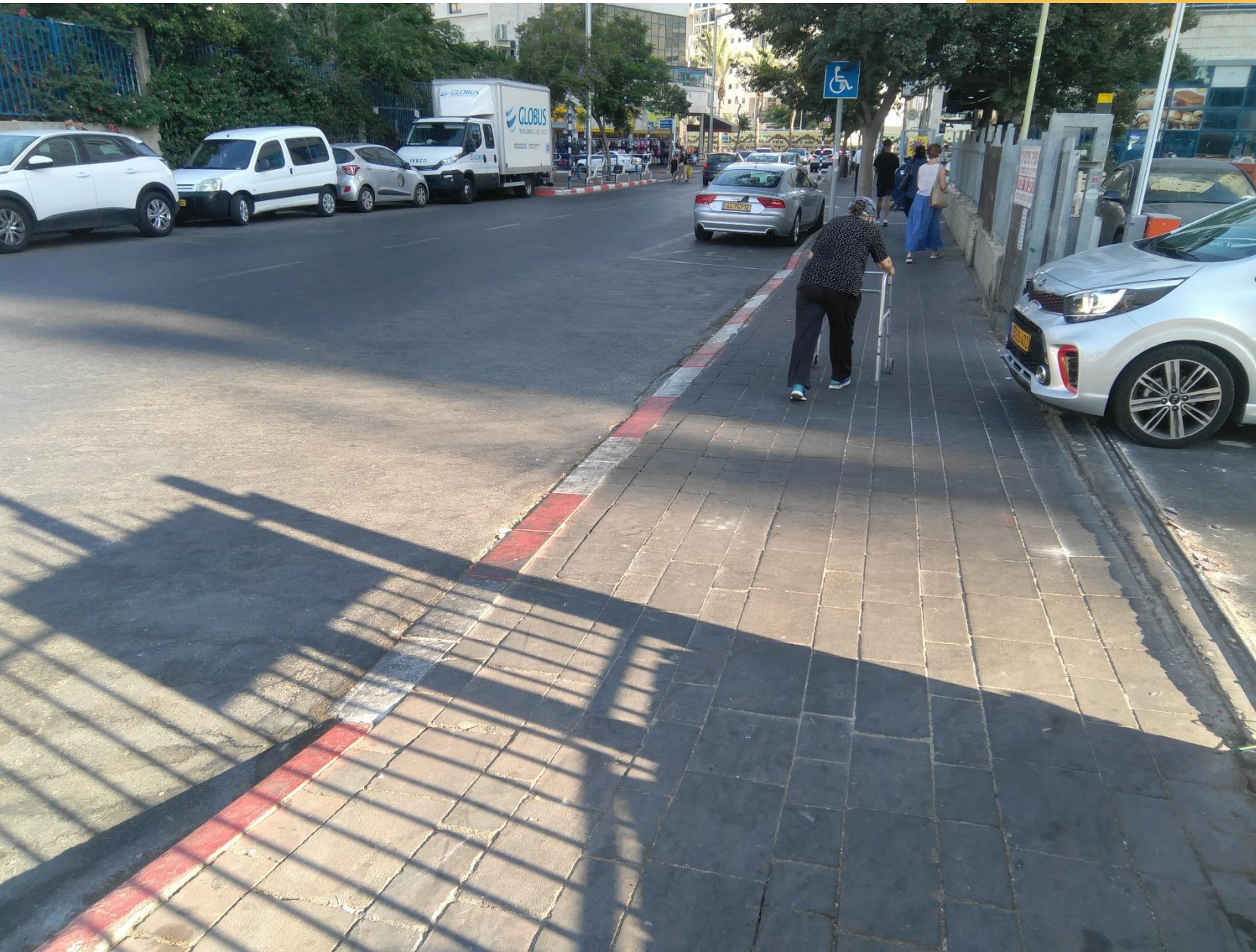
13. צפיפות בניסות לחנייה

וכעבור רגע קט, רכב נוסף
יוצא מן החניה.



שלטים של חניה פרטית
לאורך הרחוב אינם תורמים
לתחושה שייכות במרחב
הציבורי.

13. צפיפות בניסות לחנייה



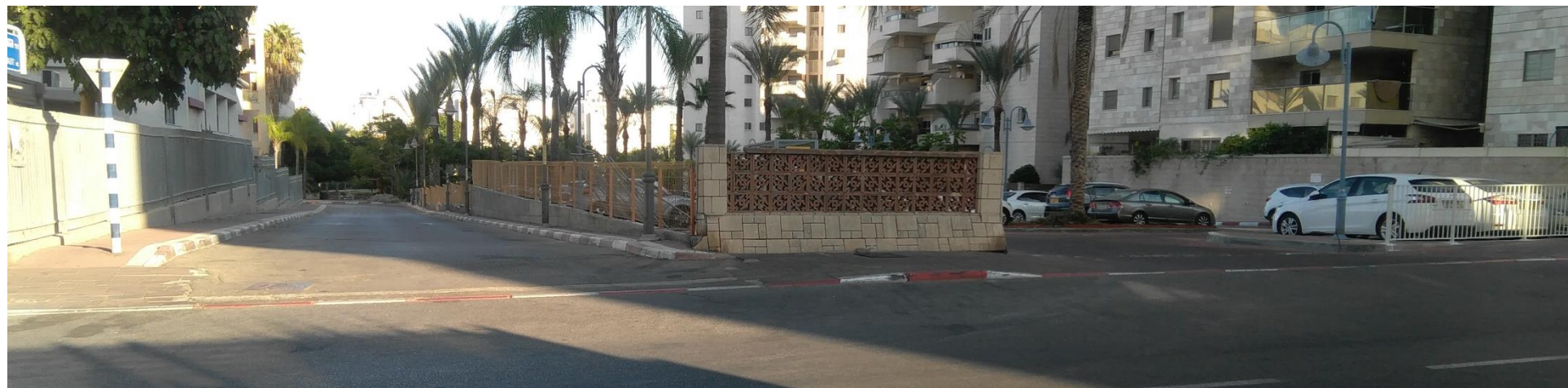
**וכעבור רגע קט, רכב נוסף
יוצא מן החניה.**

**שלטים של חניה פרטית
לאורך הרחוב אינם תורמים
לתחושה שייכות במרחב
הציבורי.**

13. צפיפות בניסות לחנייה



עוד בניסות לחניה ברחוב העצמאות





תשתית עירונית

- 14. עצים בני קיימא
- 15. שטחי ציבור
- 16. שטח חנייה עילית
- 17. רשת הליכה
- 18. נגישות למוסדות ציבור
- 19. נגישות למסחר ושירותים
- 20. נגישות לתחבורה ציבורית



14. עצים בני-קיימא

הגדלת חופת העצים

1. נטיעת עצים במרחב הציבורי
2. שימור עצים במרחב הפרטי
3. שימור עצים ותיקים
4. איכות בית גידול

המלצות לרצועות הליכה מוצלות

1. צפיפות עצים ברחוב (עץ כל 8 מטרים)
2. יצירת תנאים לגדילת עצים בוגרים במרחב הציבורי (שתילת עץ בשלב שמאפשר קליטה טובה בשטח + רצועת שתילה/בור שתילה המאפשר גדילה של עץ בוגר)
3. הגנה על עצים בשטח פרטי המצלים על הרחוב



מדד

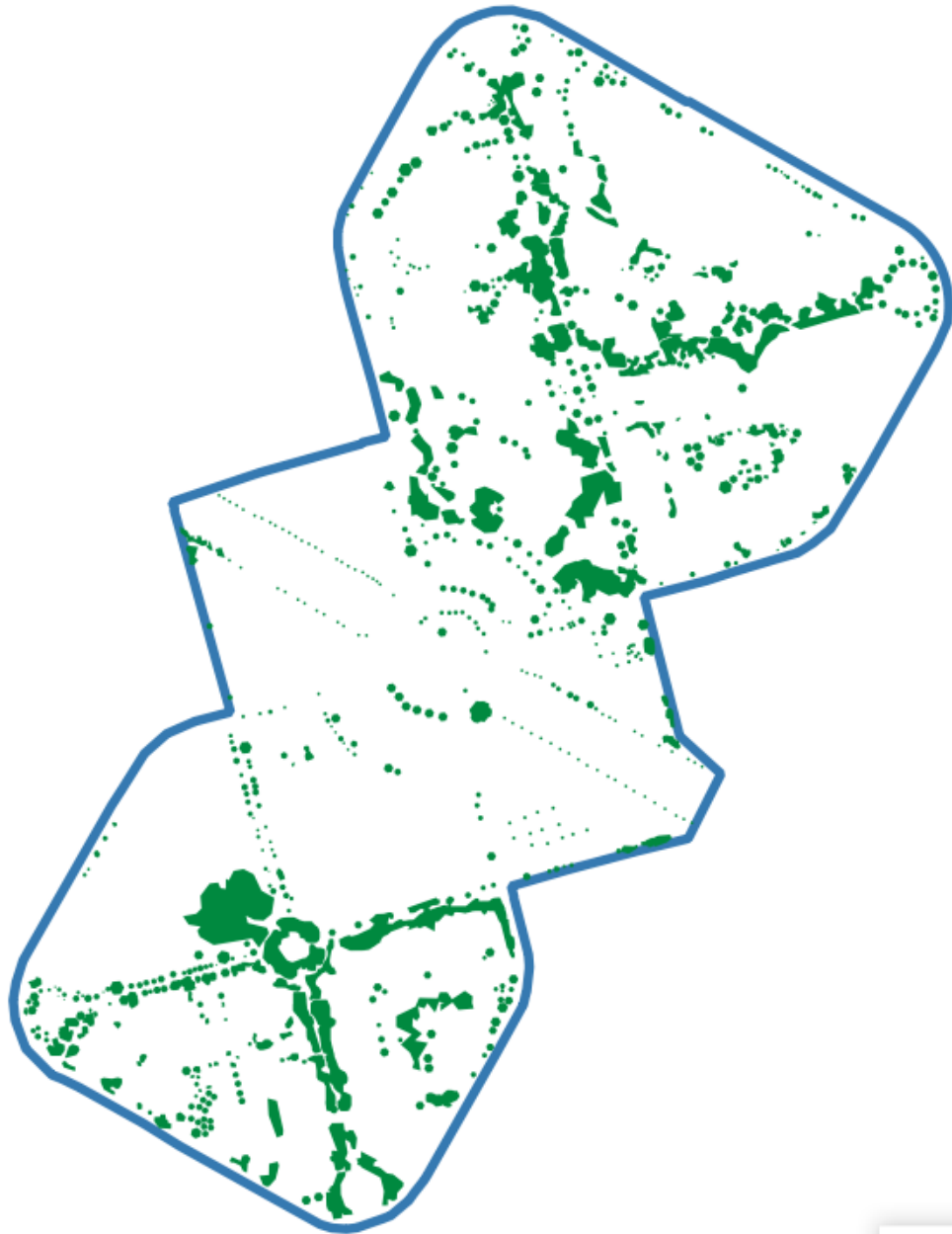
מה: חופת עצים

איך: $\frac{\text{שטח חופת עצים}}{\text{כל השטח למעט בינוי}}$

יעד: 50% שטח חופת עצים מכלל הפוליגון (ללא תכסית בינוי)

- מדרג:**
- 0 - פחות מ-25%
 - 1 - לפחות 25%
 - 2 - לפחות 40%
 - 3 - לפחות 50%

14. עצים בני-קיימא



14%

שטח חופת עצים
מכלל הפוליגון
*ללא תכסית בינוי
[יעד: 50%]

מדד

מה: חופת עצים

איך: $\frac{\text{שטח חופת עצים}}{\text{כל השטח למעט בינוי}}$

יעד: 50% שטח חופת עצים מכלל הפוליגון (ללא תכסית בינוי)

14. עצים בני-קיימא

ניכר כי בתי הגידול לעצים ברחובות והחניות קטנים, ורבים מהם סתומים באופן מלא, או באופן חלקי ע"י בטון. מוצע לשמור על בית גידול לשורשים בגודל של 1.5 מ"ק לכל הפחות, ומוצע להרבות בבתי גידול של 3-8 מ"ק, בכדי למנוע תמותה גבוהה של עצים, פגיעה בתשתיות עירוניות כתוצאה משורשים, ובכדי לאפשר מופע עלווה גדול וצל במרחב.



בית גידול סתום, נספרו 89
כאלו במרחב הנבדק



בית גידול מבוטן, למה? בתי הגידול
מסייעים לעץ להשיג מים ועוזרים להשהות
ולהחדיר מי גשמים



בתי גידול קטנים
מובילים לעצים
קטנים ולתמותת
עצים מוגברת



בתי גידול קטנים גורמים לעצים לפרוץ את
התשתית העירונית כבר בשנים הראשונות

14. עצים בני-קיימא

גיזום אגרסיבי של עצים מסכן את המשך קיומם ומבטל את תרומתם לעירוניות ולהליכתיות.



15. שטחי ציבור

מדד

מה:

שטח ציבור פתוח נגיש
לאורך רחובות במרחב
ההתערבות

איך:

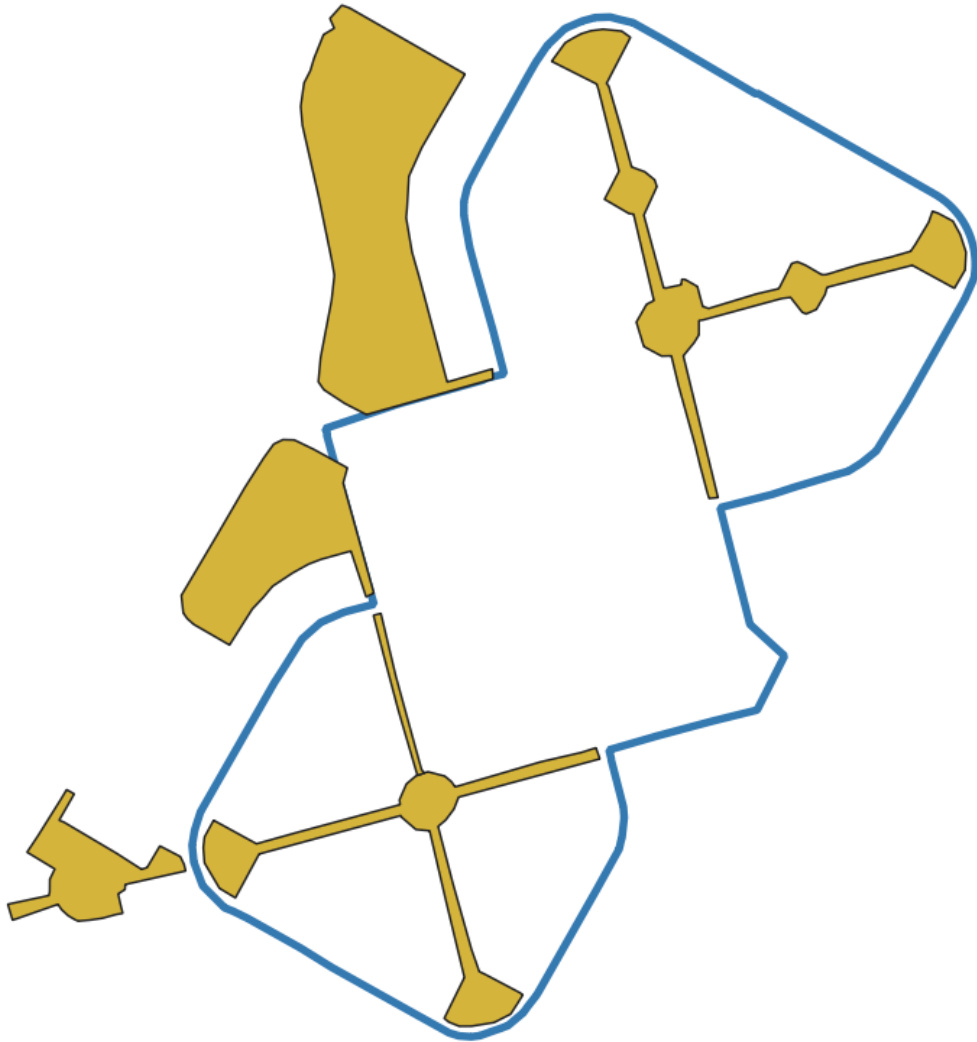
$$\frac{\text{שטח ציבורי פתוח נגיש מהרחוב}}{\text{סך שטח הפרויקט}}$$

יעד:

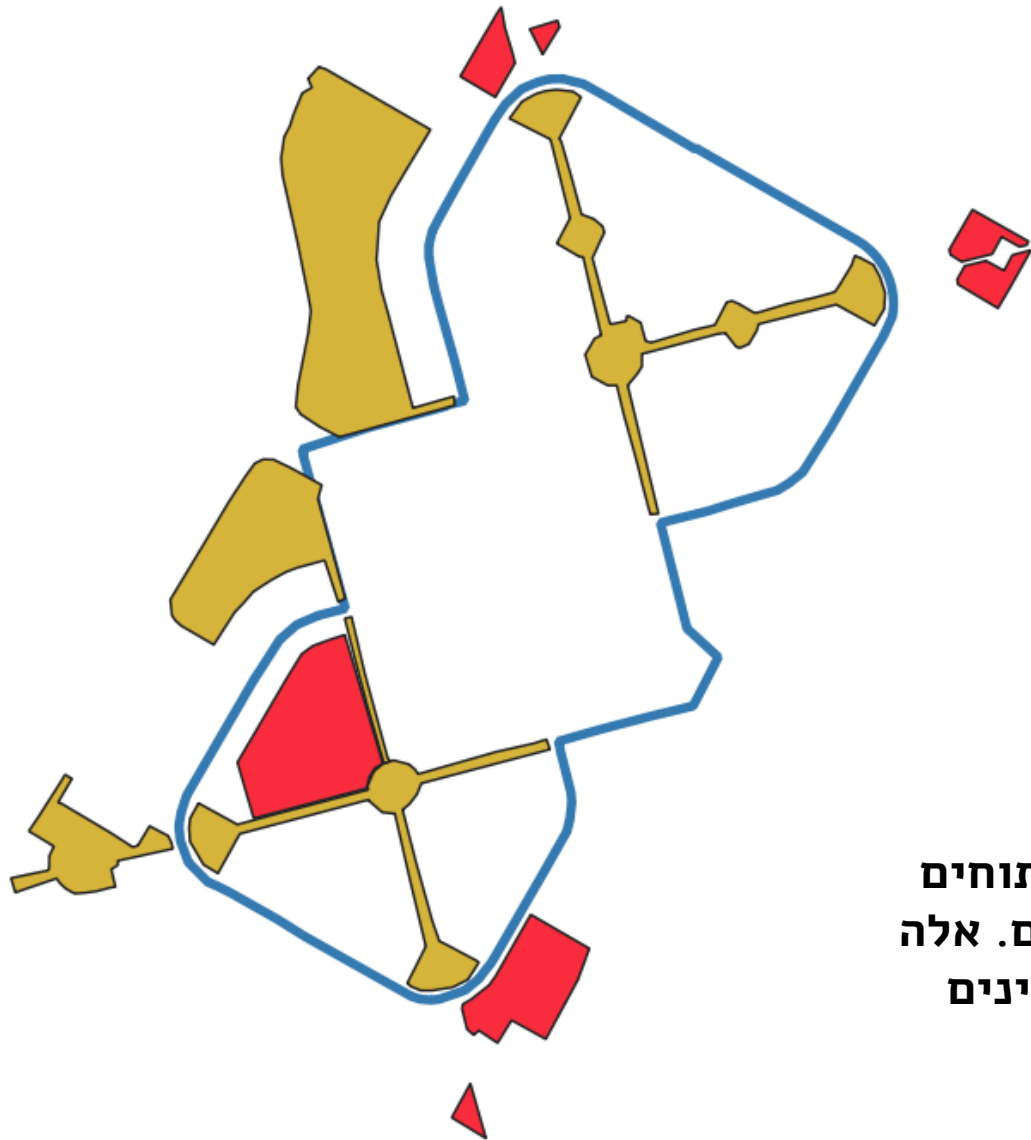
10% שטח ציבורי
מסך שטח הפרויקט

25%

שטח ציבור פתוח
נגיש לאורך
רחובות במרחב
ההתערבות
[יעד: 10%]



15. שטחי ציבור



25%

שטח ציבור פתוח
נגיש לאורך
רחובות במרחב
ההתערבות
[יעד: 10%]

קיימים במרחב שטחים פתוחים
מופרים רבים, בסך 28 דונם. אלה
אינם נגישים ואינם מזמינים
לשהייה.

מדד

מה: שטח ציבור פתוח נגיש
לאורך רחובות במרחב
ההתערבות

איך: $\frac{\text{שטח ציבורי פתוח נגיש מהרחוב}}{\text{סך שטח הפרויקט}}$

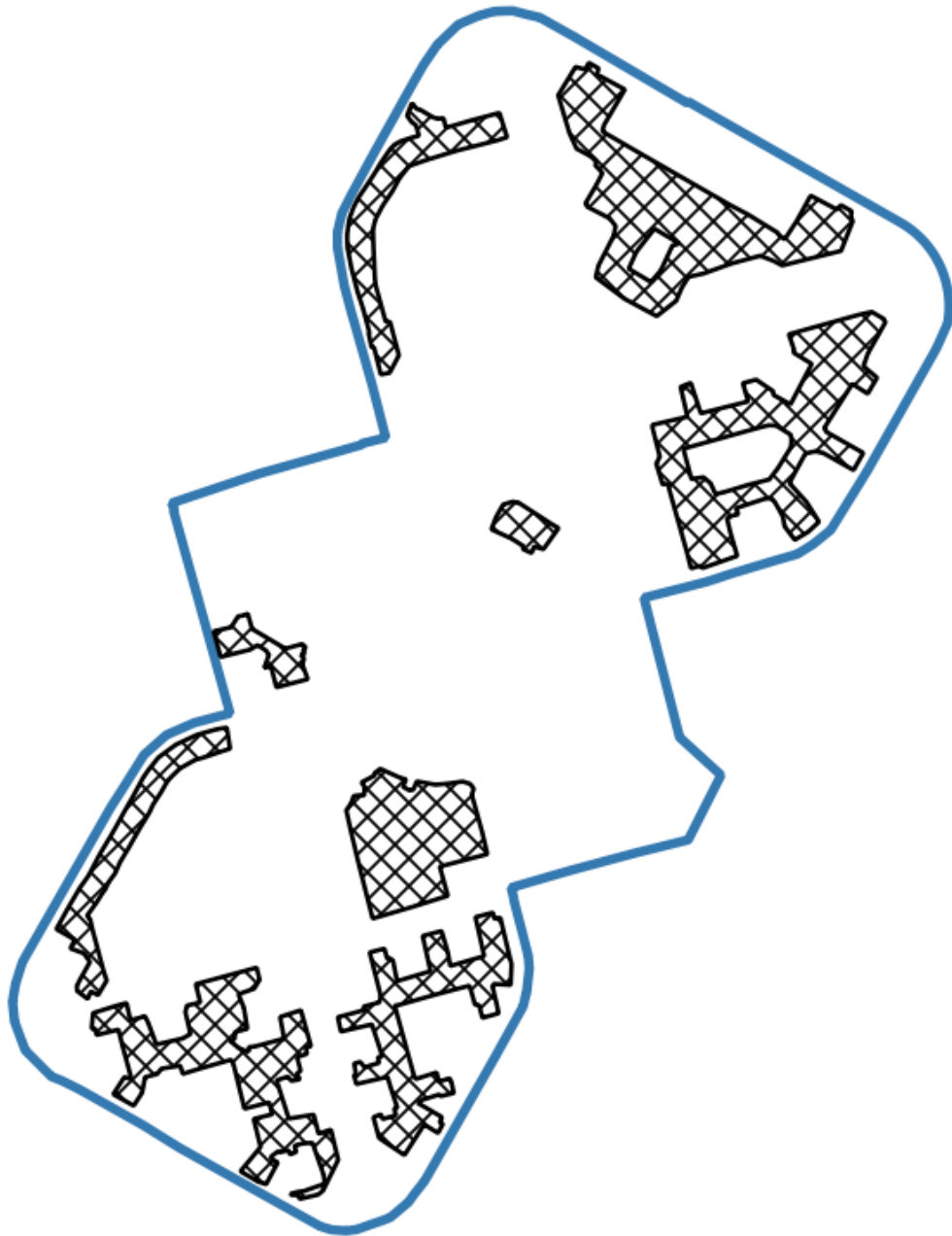
יעד: 10% שטח ציבורי
מסך שטח הפרויקט

15. שטחי ציבור

שטחי חולות מופרים רחבים ומנוקים מצמחייה בתוך ובקרבת המרחב. שטחים אלה נמצאים במצב זה כבר עשרות שנים על פי עדות תושבת המרחב (ואדריכלית במקצועה).



16. שטח חנייה עילית



22%

שטח המשמש
לחניה עילית
* מגרשים פרטיים
[יעד: 10%]

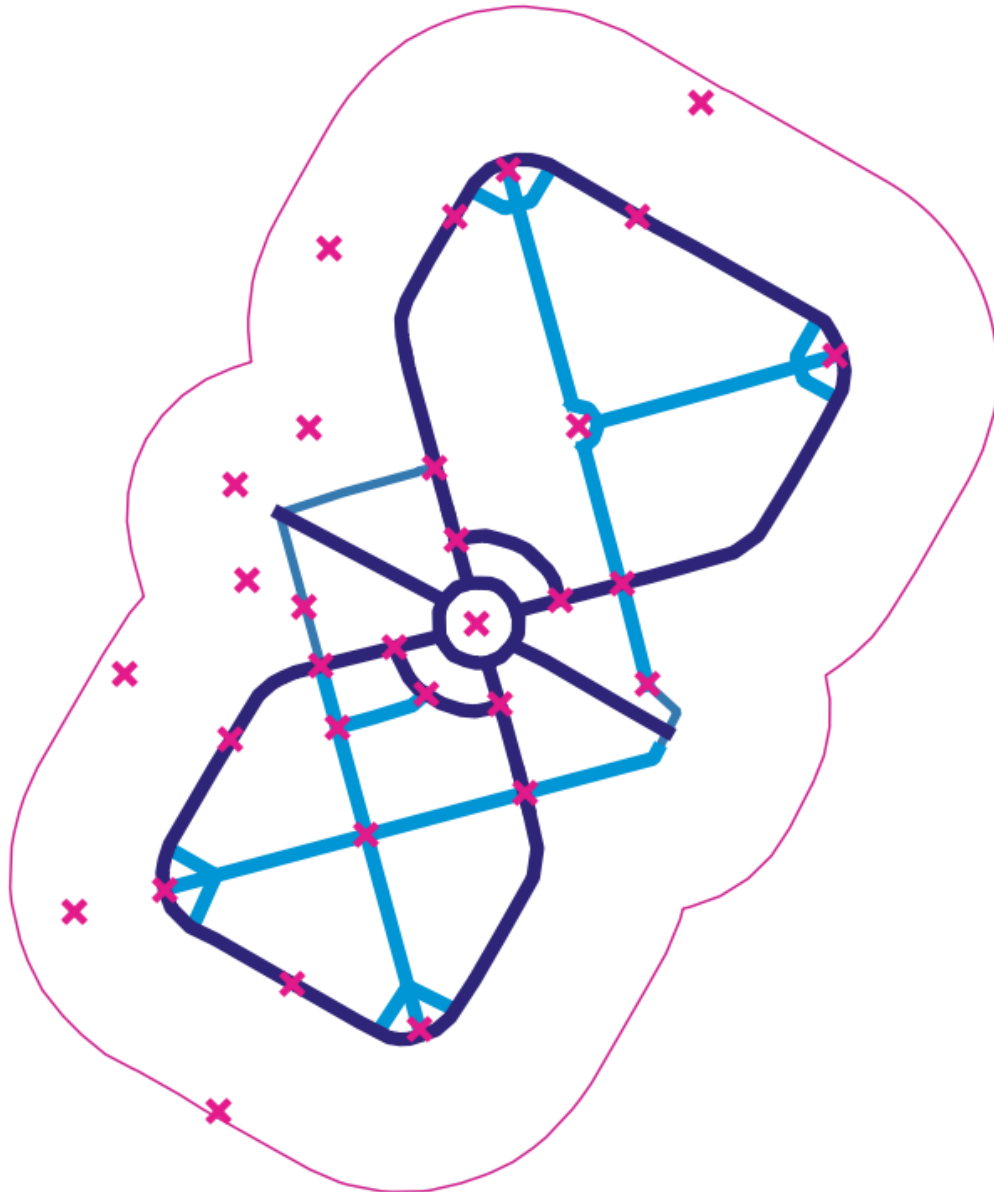
מדד

מה: השטח המשמש לחנייה עילית במגרשים (לא כולל זכות הדרך)

איך: $\frac{\text{שטח המשמש לחנייה עילית}}{\text{שטח מגרשים (בינוי+שפ"פ+שצ"פ)}}$

יעד: 10% שטח חנייה עילית

17. רשת הליכה



40

צמתים לק"מ

כניסות לחניות לא
נכללו ברשת ההליכה

מספר נמוך מאוד של
צמתים לקמ"ר

מדד

מה: מספר צמתים לקמ"ר

1. מינימום שטח מדידה =
שטח מרחב ההתערבות +
שטח שמקיף אותו

איך:

2. מספר צמתים בתוך שטח המדידה
שטח מדידה בדונם $X 0.001$

יעד: 150 צמתים לקמ"ר

מקרא

— רצועת הליכה (רחובות)

— שבילי הולכי רגל

× צמתים

18. נגישות למוסדות ציבור



100%

מהבניינים נגישים למוסדות ציבור במרחק הליכה של עד 250 מ' [יעד: 80%]

מדד

מה: נגישות המבנים למוסדות ציבור

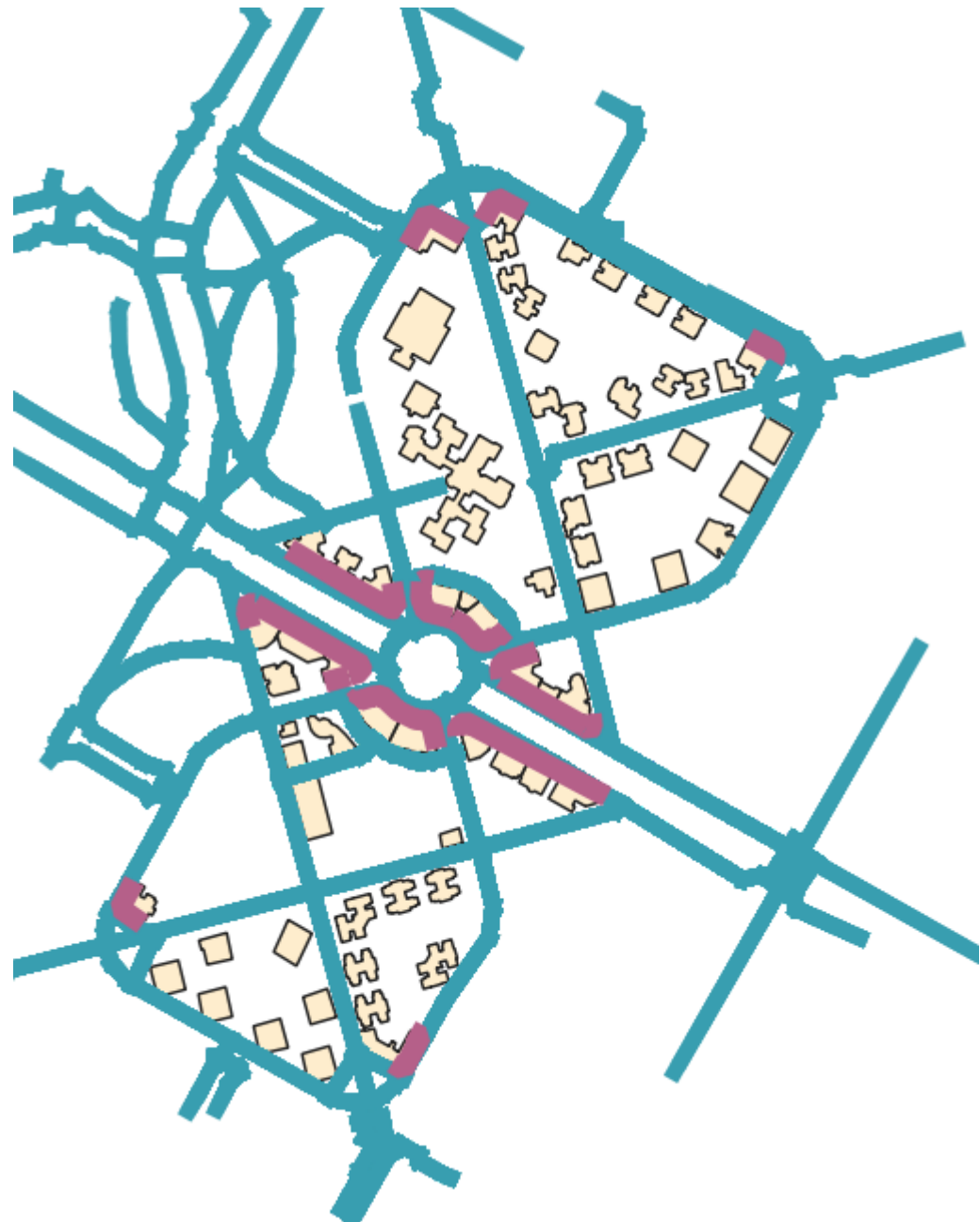
איך: מרחק הליכה ממוסדות ציבור

יעד: 80% מהבניינים נגישים למוסדות ציבור במרחק הליכה של עד 250 מ'

מקרא

- בניינים נגישים לא בניינים
- אזור מרחק הליכה של 250 מ' למוסדות ציבור
- כניסות למוסדות ציבור

19. נגישות למסחר ושירותים



100%

מהבניינים נגישים למסחר ושירותים במרחק הליכה של עד 250 מ' [יעד:80%]

מדד

מה:

נגישות המבנים למסחר

איך:

מרחק הליכה ממסחר

יעד:

80% מהבניינים נגישים למסחר ושירותים במרחק הליכה של עד 250 מ'

מקרא

בניינים לא נגישים



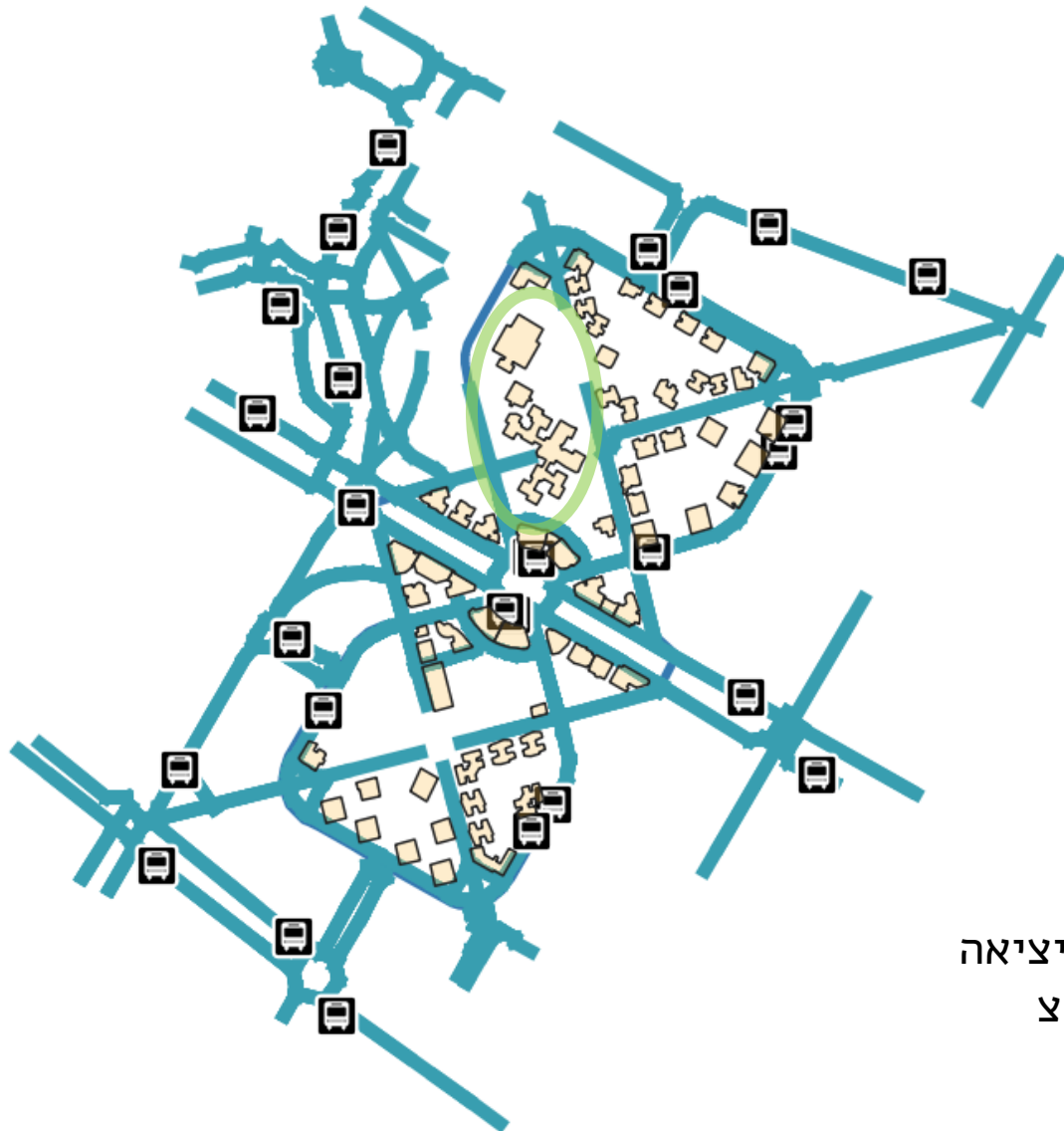
בניינים



אזור מרחק הליכה של 250 מ' לתחבורה ציבורית מסחר ושירותים



20. נגישות לתחבורה ציבורית



100%

מהבניינים נגישים לתחבורה ציבורית במרחק הליכה של עד 250 מ' [יעד: 80%]

שטח בית ספר עם יציאה אחת נגישה לתחב"צ



מדד

מה: נגישות מרחב ההתערבות לתחבורה ציבורית איכותית

מספר המבנים הנגישים לתח"צ איכותית במרחב ההתערבות

איך:

סך כל מספר המבנים במרחב ההתערבות

80% מהבניינים במרחק של עד 250 מ' הליכה מתחנות

יעד:

אוטובוס עם לפחות 2 קווים

מקרא

- בניינים נגישים (Red square)
- בניינים (Yellow square)
- אזור מרחק הליכה של 250 מ' לתחבורה ציבורית (Blue line)
- תחנות אוטובוס / רכבת (Bus icon)

תובנות מניתוח מרחב אשדוד מרכז

מרחב אשדוד מרכז מבוסס על כבישים רחבים אך מעטים ושבילים ליניאריים פנימיים רחבים וירוקים. קיימים מסחר וחזיתות מסחריות שקופות רבות במרחב, והנגישות למסחר, מבני ציבור ותחבורה ציבורית, הינה גבוהה מאוד, וזאת לצד מידה מסוימת של מיתון תנועה בכבישים.

יחד עם זאת, חניות על קרקעות רבות בתחומי המגרשים (וקטיעה של רכבים רבים את ההליכה ברחובות), גדרות לאורך החניות והרחובות, העדר מעברי חציה בטוחים ונגישים, ומדרכות צרות ביחס לזכות הדרך הכוללת, מסמלות כי מרחב זה מנוהל בעיקר לטובת הרכב הפרטי.

תובנות מניתוח מרחב אשדוד מרכז

חיזוק ההליכתיות ברחובות הראשיים

הוספת עצים ומעברי חציה בכניסה לחניות גדולות ברחובות הראשיים הרחבים, תעלה את תחושת הנוחות התרמית, הוויזואלית (יותר ירוק, פחות בטון) ותחושת הביטחון ותקדם הליכה לאורך שעות מרובות יותר במהלך היום.



מקרא

● רחובות לשיפור העדפה להולכי רגל

● רחובות עם העדפה להולכי רגל

X רוחב זכות הדרך

Y אחוז המדרכה בזכות הדרך

עצי צל השייכים

למרחב הציבורי

קולונדות

(צל מקומת עמוד)

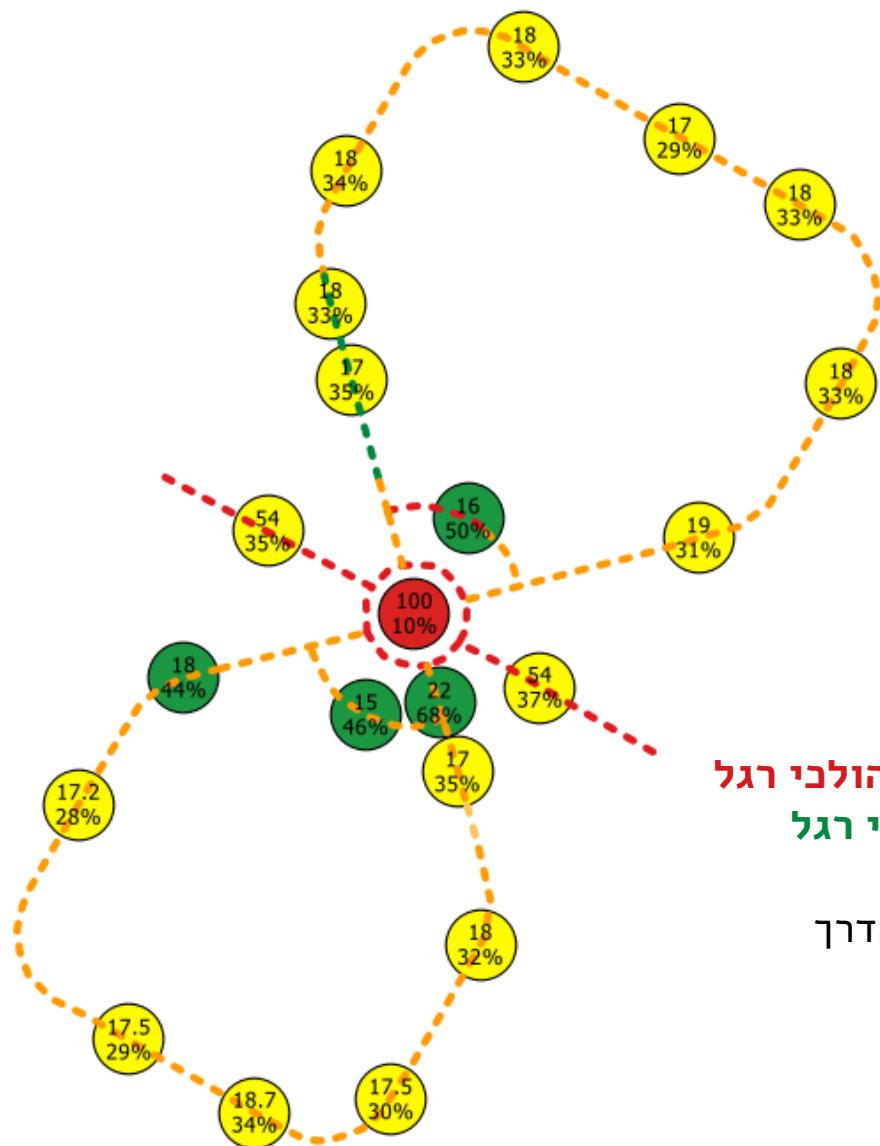
Action Item

מוצע להוסיף ברחובות, בשבילים, בחניות, ובשפ"פים עצי צל מקומיים המותאמים לקרקע והאקלים ומשטר המים הישראלי, ובבתי גידול רחבים.

תובנות מניתוח מרחב אשדוד מרכז

שילוב שבילי אופניים ייעודיים ברחובות הראשיים

הרחובות הראשיים הינם בעלי נתיב אחד בכל כיוון (ועל כן זכו לעמידה בתנאי מיתון תנועה). כתוצאה מכך, נוצר קונפליקט בין רכבים לבין אופניים לאורך הכביש. שבילי אופניים יעלו את תחושת הביטחון הן של הרוכבים והן של הנהגים.



- מקרא**
- רחובות לשיפור העדפה להולכי רגל
 - רחובות עם העדפה להולכי רגל
 - X רוחב זכות הדרך
 - Y אחוז המדרכה בזכות הדרך
 - ללא מיתון תנועה
 - קיים אמצעי אחד
 - קיימים 2 אמצעים
 - קיימים 3 אמצעים

Action Item

מוצע להוסיף שבילי אופניים לאורך כלל הרחובות הראשיים.

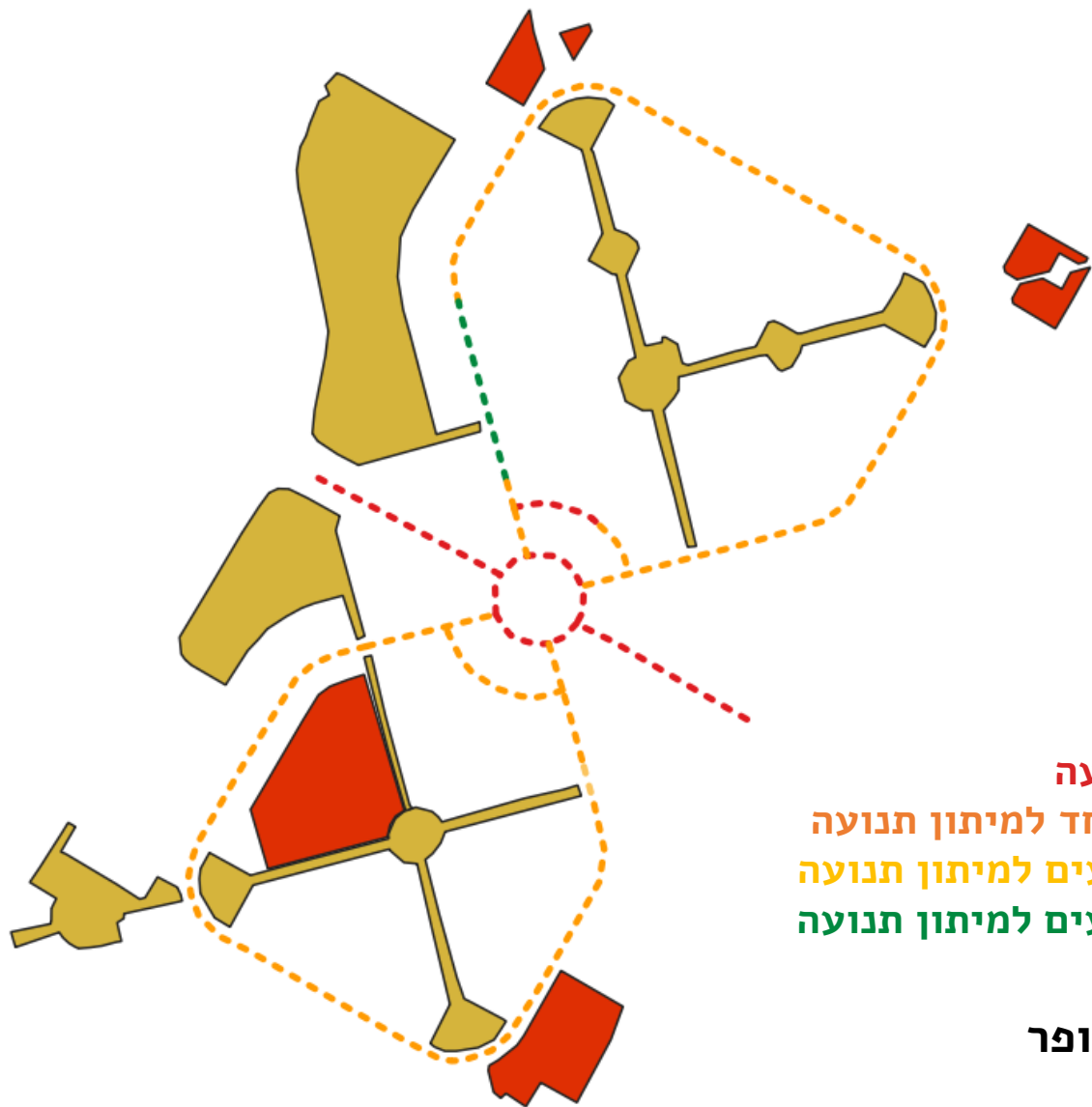
תובנות מניתוח מרחב אשדוד מרכז

הטמעת אמצעים למיתון תנועה בקרבת שצ"פ ומבני ציבור

באיזורים בהם יש נוכחות גבוהה של אוכלוסיות בסיכון (ילדים, קשישים וכדומה) יש מקום לשלב אלמנטים למיתון התנועה.

Action Item

מוצע להטמיע אמצעים למיתון תנועה ולהוסיף מעברי חציה בנקודות המפגש בין הרחובות הראשיים (המתפקדים ככביש) לבין השטחים הציבוריים הפתוחים ומבני הציבור.



ללא מיתון תנועה

קיים אמצעי אחד למיתון תנועה

קיימים 2 אמצעים למיתון תנועה

קיימים 3 אמצעים למיתון תנועה

שצ"פ

שטח פתוח מופר



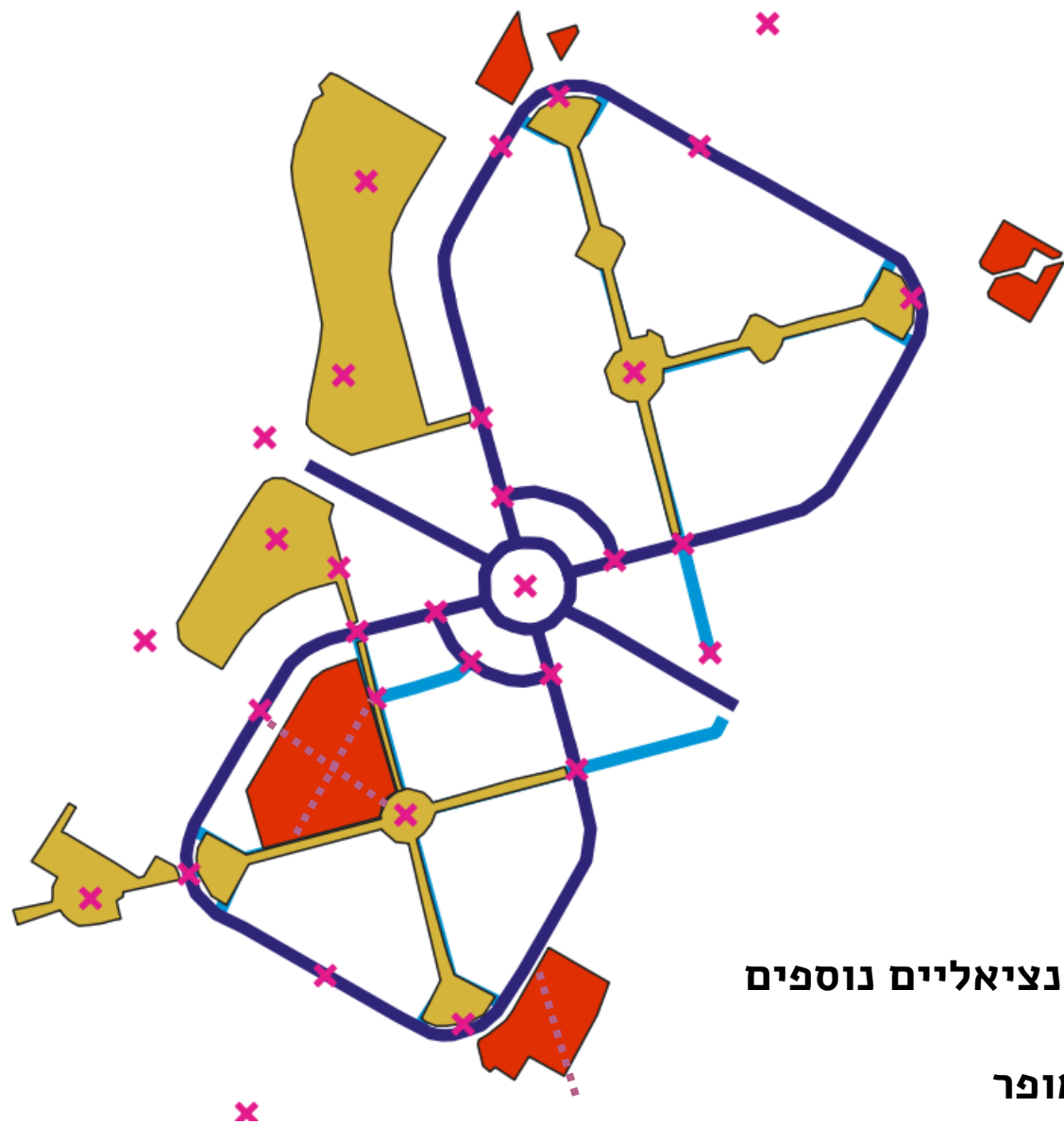
תובנות מניתוח מרחב אשדוד מרכז

שימוש בשטחים הפתוחים המופרים

קיימים שטחים מופרים רבים, המייצרים חלל לא שימושי במרקם העירוני בפרט בחלקו הדרומי של המרחב. כל שטח כזה מהווה פוטציאל עבור שביל מעבר ושטח למשחק ופנאי.

Action Item

מוצע להחיות את השטחים הפתוחים המופרים בצמחיה מקומית ועמדות חינוך על טבע עירוני, ובו בזמן להוסיף שבילי הליכה לחיזוק רשת ההליכה והנגישות במרחב.



מדד לעידוד הליכה בעיר

מראה!

מקום