

תכנית המתאר רחובות 2008 : פרק תחבורה

דו"ח מס' 1: מצב קיים

שם המתכנן: אודי ערד PGL

תאריך: 13.1.2009.

3.....	מבוא	
3.....	1. רשת הדרכים הקיימת	
5.....	1.1 תחבורה ציבורית : מסופי תח"צ, תחנות רכבת, הסדרי העדפה	
7.....	1.2 חניה : תקן חניה וחניונים	
7.....	1.3 שבילי אופניים	
8.....	1.4 תיאור בעיות התחבורה בעיר	
9.....	2. תאור מצב תכנוני קיים	
9.....	2.1 רשת הדרכים בתוכניות שונות	
14.....	3.1 הפרדות מפלסיות/כניסות לעיר	
15.....	3 נורמות תכנוניות מצב קיים	
15.....	3.1 רוחב הדרכים, חתכי רוחב	
15.....	3.2 שמירה על רמת גודש סבירה	

הרקע התיכנוני התחבורתי של העיר רחובות מתבסס על כמה תוכניות אב, שנעשו במהלך השנים האחרונות. ועל מספר תוכניות סטטוטוריות המלוות את תכנון מערכות התחבורה בה. להלן רשימת התוכניות המלוות את התכנון התחבורתי באזור רחובות תוכניות האב:

- 1994 תכנית האב לתחבורה (אושרה ב-1997)
- 2004 עדכון תכנית אב לתחבורה רחובות
- 2006 תכנית אב רחובות (מזור פירסט)
- 2008 תכנית אב נת"ע (קו רק"ל הכחול)
- 2008 תכניות BRT ו-transit mall נתיבי איילון

התוכניות הסטטוטוריות הן תוכניות ברמה מתארית אזורית, שהתייחסו לרחובות וסביבותיה בהיותה שייכת לאזור הגיאוגרפי של מחוז המרכז. התוכניות הסטטוטוריות הן:

- תמ"א 3 לדרכים
- תמ"א 23' תיקון 4 (הקו הכחול של הרק"ל)
- תמ"מ 3/21

1. רשת הדרכים הקיימת

רשת הדרכים העירונית התפתחה תחילה סביב שני צירים עיקריים: רח' הרצל ודרך יבנה, אשר הוו גם צומת דרכים לתנועה אזורית. עם זמן התנועה ברחוב הרצל גדלה ובשנות השמונים נוצר הצורך בציר עוקף מרכז העיר, אשר הותווה דרך הרחובות האצ"ל, רוזנסקי, טשרניחובסקי ויעקובי. בשנת 1994, נערך תוכנית אב לתחבורה לרחובות, אשר אושרה ב-1997. תכנית האב הציע סווג של מערכת הדרכים הקיימת, והתווה את התפתחותה לעתיד.

תוכנית האב כללה כרטסת פרויקטים תחבורתיים נדרשים לפיתוח רשת הדרכים לפי שנות יעד שונות בהתאם לקצב התפתחות העיר. במהלך השנים העיר רחובות המשיכה לפתח רשת זו ולעדכן את תוכנית האב לתחבורה מספר פעמים, כאשר העדכון האחרון נעשה בשנת 2004, וכלל עדכון של הפרוגרמה לפיתוח צפון העיר (אזור תעשייה תמ"ר בעיקר) ועדכון התוכנית לתחבורה הציבורית. עדכון תוכנית האב אושר ע"י משרד התחבורה.

המערכת העורקית של רחובות כיום מבוססת על כמה צירי אורך בכיוון כללי צפון-דרום, שהמרכזי שבהם הוא ציר רחוב הרצל, הרחוב ההיסטורי והותיק ביותר בעיר שמהווה גם את מה שמכונה "מרכז העיר" (בחלקים שלו בין הרחובות הנשיא הראשון ועזרא), ומספר צירי רוחב המחברים בין רחוב הרצל לרחוב מנחם בגין ובין חלקה המערבי של העיר למזרחה. ההתפתחויות העיקריות בשנים האחרונות כללו את ציר דרך בגין, העוקף את העיר ממזרח ומתחבר לדרך 40 בדרום לרח'

מסופי תח"צ

ברחובות ישנה תחנה מרכזית במרכז העיר משולבת בקניון. תחנה זו כוללת מסופי נוסעים וחניון תפעולי וחניון לילה המשרת מספר רב של חברות. לאחרונה מתנהלים מגעים להעסקת חניון הלילה מהתחנה המרכזית למקום אחר.

נוסף על התחנה המרכזית, ישנם ברחובות 4 מסופי אוטובוסים שכונתיים: בשכונות כפר גבירול, קרית משה, קריית ההגנה ובסמוך לביה"ח קפלן.

מסופי האוטובוסים השכונתיים הם למעשה תחנות קצה, בהן יכול להמתין מספר אוטובוסים בודדים.

בנוסף, בצמוד לתחנת הרכבת קיים מסוף אוטובוסים הכולל 4 עמדות לאוטובוסים, ללא עמדת מודיעין, וללא שטח לחניה תפעולית.

לחברת אגד ישנו שטח למוסך וחניון באזור התעשייה הישן שיכול לאכלס 15+ אוטובוסים.

התחנה המרכזית:

שטח ועמדות: המסוף כולל עד 70 עמדות אוטובוס

רציפי קליטה: בקומת הקרקע, 16 רציפים אלכסוניים

רציפי הורדה: 200 מ' של מדרכה בצמוד למבנה ברחוב ביל"ו.

המסוף משרת 33 קווים כתחנת קצה, ועוד 28 קווים עוברים בו או בסמוך לו.

המסוף המשולב אינטגרלית בקניון, נמצא בבעלות חברת נצבא (חברת בת של אגד) שמעוניינת

להעביר את המסוף ממקומו הנוכחי במבנה הקניון לאזור הדרומי של המבנה ומחוצה לו.

תחנות רכבת

ברחובות קיימת תחנת רכבת פעילה בכניסה הצפונית לעיר סמוך לאזור התעשייה תמ"ר.

ע"פ נתוני הרכבת, בתחנת הרכבת חולפים כ-240 אלף נוסעים עולים ויורדים בחודש עם ממוצע של

כ-10,000 נוסעים ביום וחולפות בה כ-40 רכבות לכיוון ביום.

לפי תוכניות רכבת ישראל, יש כוונה להקים תחנת רכבת נוספת ברחובות סמוך לצומת הרחובות גד פיינשטיין, ודרך הים.

במפה 2 ניתן לראות את פריסת מסופי התחבורה ציבורית ברחובות ואת מיקום תחנות הרכבת

(קיימת ומתוכננת). בטבלה 1 ניתן לראות את כמות הרכבות המשרתות את תחנת רכבת רחובות.

את מיקום מסופי האוטובוס השכונתיים ניתן לראות במפה 2.

הסדרי העדפה

כיום לא קיימים ברחובות הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית.

טבלה 1. רכבות המשרתות את תחנת הרכבת רחובות

באופן כללי, התנועה ברחובות זורמת בצורה סבירה ברוב שעות היממה, למעט עומסים נקודתיים באזור הצומת בין הרחובות הרצל- ביל"ו, הכניסה הצפונית מכוון נס ציונה ו הכניסה החדשה מכביש 40 לדרך מנחם בגין. העומס בכניסה הצפונית נגרם חלקית בשל מחסום הרכבת וכמובן בשל משיכת גדולה של כלי רכב לאזור התעשייה עצמו.

בנושא חניה לא קיימות בעיות חניה חמורות, אולם קיימת תפוסה מלאה של מקומות חניה במרכז העיר ברחוב הרצל.

2. תאור מצב תכנוני קיים

2.1 רשת הדרכים בתוכניות שונות

להלן תוצג רשת הדרכים באזור העיר רחובות כפי שהיא מופיעה בתוכניות שונות.

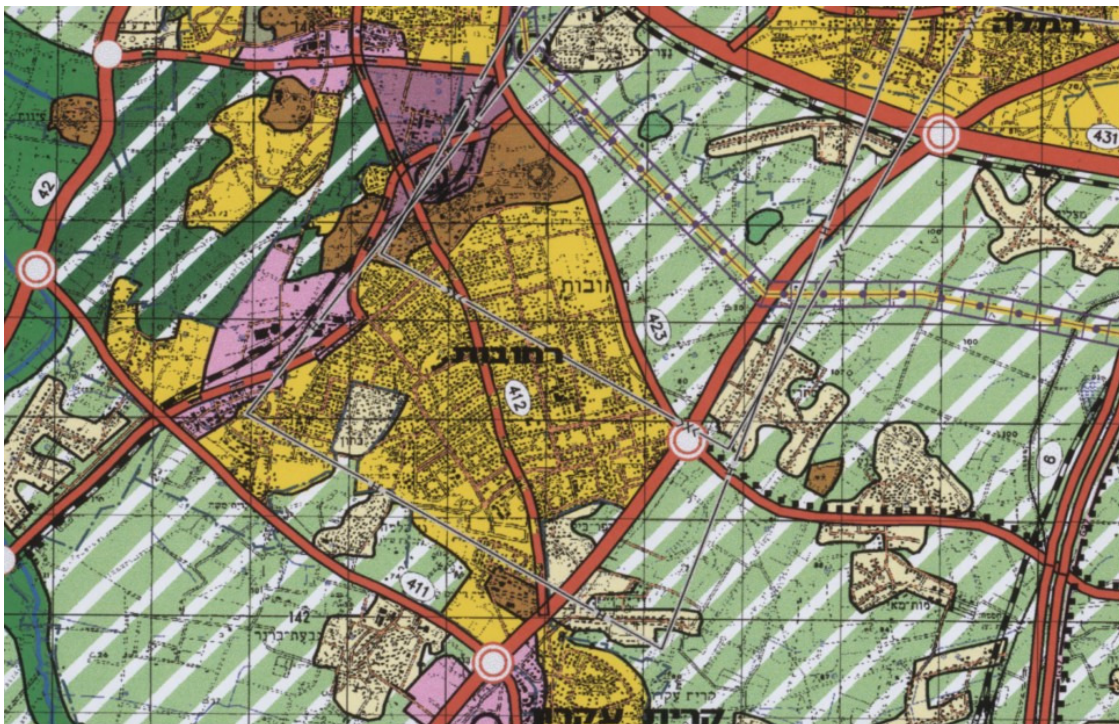
תמ"מ 3/21 ותמ"א 3 לדרכים

תמ"מ 3 אימצה לתוכה את רשת הדרכים והמחלפים של תמ"א 3 לדרכים והיא כוללת אותם. במפה 4 הלקוחה מתוך תמ"מ 3, ניתן לראות את רשת הדרכים באזור רחובות ואת המחלפים (עיגול לבן ואדום) בסביבות העיר.

ב

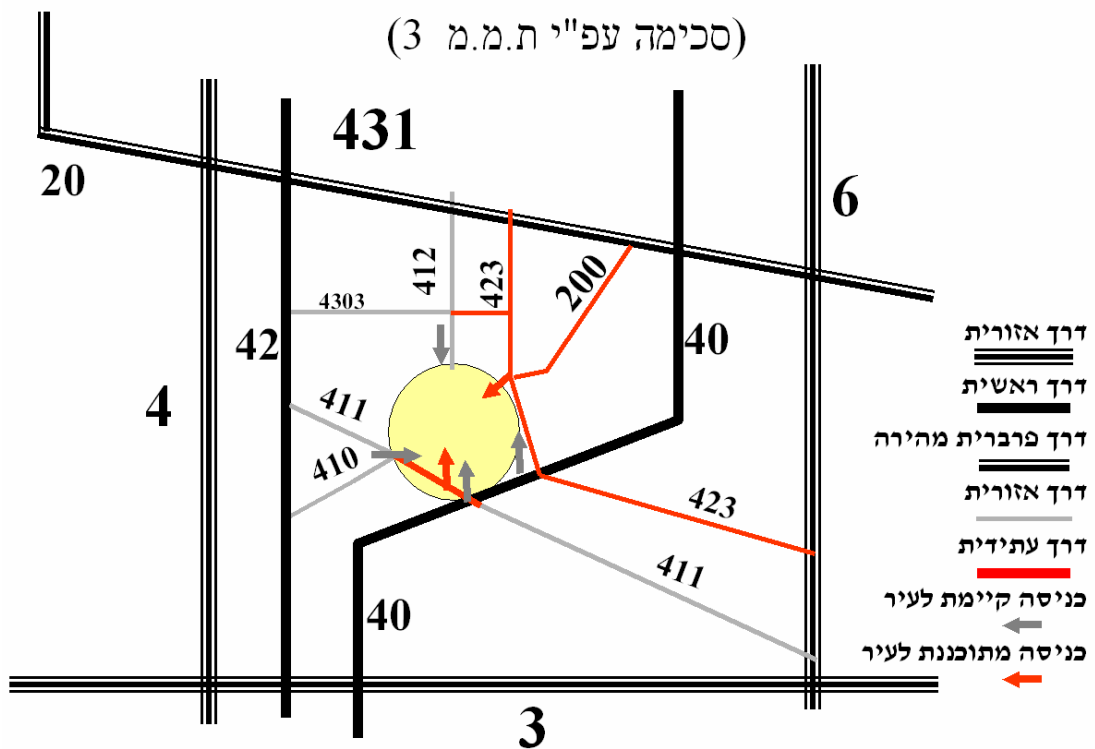
תרשים 1 בעמוד הבא מוצגת סכימה של רשת הדרכים מתוך התמ"מ ועל גביה מסומנים הכבישים העתידיים באזור רחובות.

מפה 4. אזור רחובות מתוך תמ"מ 3/21



תרשים 1. סכימת רשת הדרכים באזור רחובות ע"פ תמ"מ 3

רשת דרכים אזורית (סכימה עפ"י ת.מ.מ. 3)

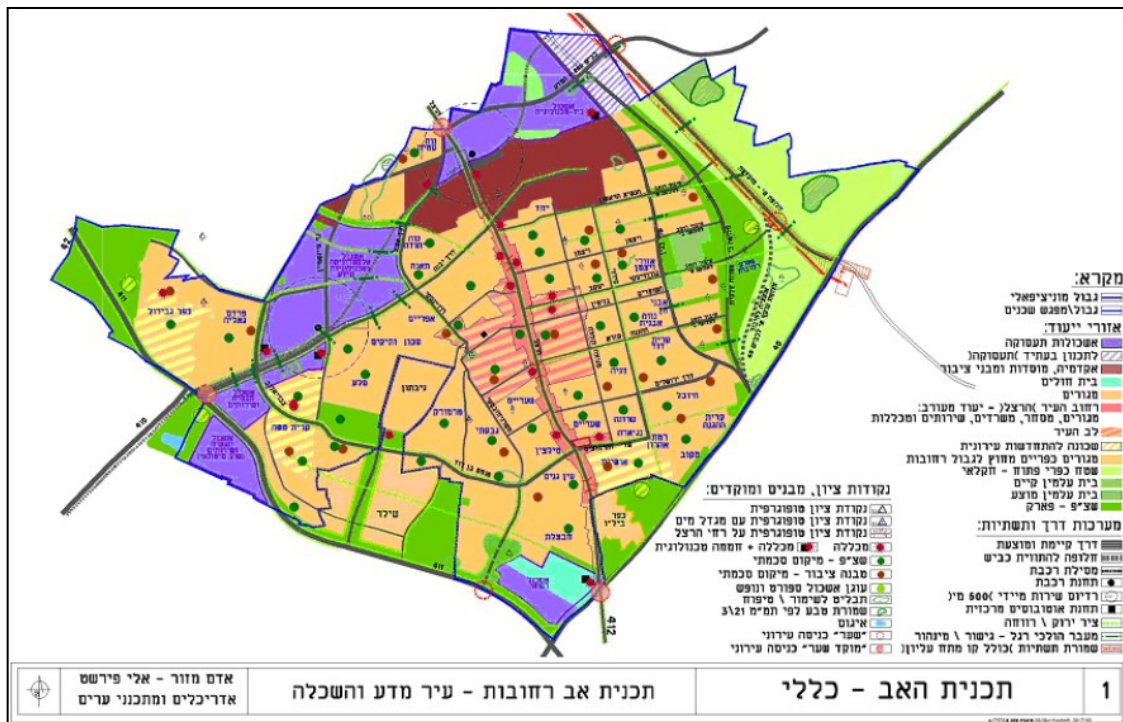


תוכנית האב מזור פירסט

בתכנית האב של רחובות מאותרים 6 "שערי - כניסה" ראשיים לרחובות:

- שער צפוני על כביש מס' 412.
- שער דרומי על כביש מס' 412 (מכביש מס' 40).
- שער מערבי בצומת כביש מס' 410 וכביש מס' 411.
- שער מזרחי מכביש מס' 423 (העוקף לעוקף).
- שער מזרחי מכון רמלה על כביש מס' 200.
- שער חבצלת המהווה כניסה חדשה מכביש 411.

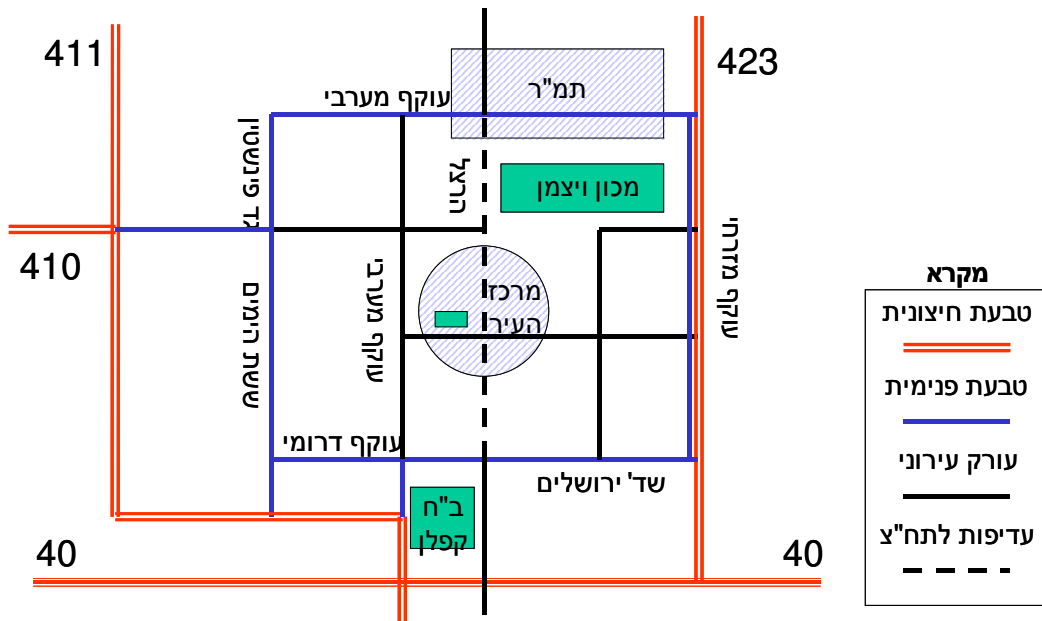
מפה 5. תשריט תוכנית אב מזור פירסט



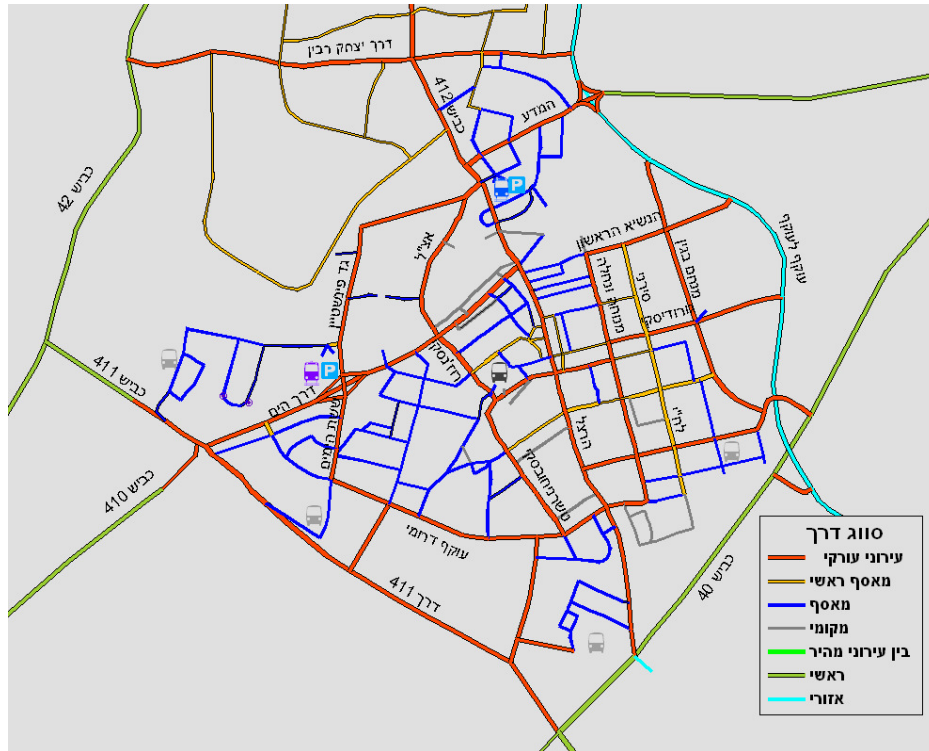
רשת דרכים זו דומה מאוד לדרכים המופיעות בתוכניות שהוצגו לעי"ל. אך התרומה העיקרית של תכנית האב לתחבורה הייתה בהגדרת של טבעות עירוניות סביב רחוב הרצל, על בסיס הרחובות העורקיים והמאספים הראשיים, כפי שניתן לראות בתרשים 1. על פי סכימה זאת, נקבע כי רחוב הרצל יהפוך שתפקידיו העיקריים יהיו מתן נגישות למרכז והעדפה לתחבורה ציבורית ומרכזי יהיה לרחוב לתח"צ בלבד. כלומר לא תתאפשר ברחוב הרצל תנועה עוברת מצפון העיר לדרומה.

תרומה נוספת של תכנית האב לתחבורה הייתה הגדרה של סיווג רשת הדרכים כפי שמוצג במפה 5.

תרשים 2. סכימת רשת הדרכים כפי שהתוותה בתוכנית האב לתחבורה



מפה 6. רשת הדרכים 2025 תוכנית אב לתחבורה



במסגרת פיתוח רשת הדרכים מתוכננות הפרדות מפלסיות כלהלן :

1. מחלף כביש 40 כביש 423 (עוקף לעוקף). שנת יעד לביצוע 2020
2. מחלף כביש 40 כביש 411. שנת יעד לביצוע 2020
3. מחלף דרך מנחם בגין - כביש 200 - כביש 423. שנת יעד לביצוע 2020
4. מחלף גז פינשטיין - דרך הים (כולל גשר לרכבת) שנת יעד לביצוע 2010

כיום קיימת הפרדה מפלסית עם מסית הרכבת ברח' האצ"ל ובמפגש כביש 410 וכביש 411. מתוכננות שתי הפרדות מפלסיות במפגשי מסילת ברזל :

1. הפרדה מפלסית 139 - הרצל - רכבת (גשר). שנת יעד לביצוע 2010
2. הפרדה מפלסית 141 - גז פינשטיין - דרך הים (גשר). שנת יעד לביצוע 2010

הסווג התפקודי של הרשת שהוצע על ידי תכנית האב לתחבורה מכתוב סטנדרטיים תכנוניים בהתאם לסווג הדרכים. ע"פ תכנית האב :
המלצות לתכנון בהתאם לסווג תפקודי כוללות :

עורקים

- דרכיים דו מסלוליות (אי הפרדה)
- צמתים מלאים (פניות שמאלה) רק עם רחובות מאספים ראשיים
- הגבלת חניה
- הסדרת מפרצים לאוטובוסים

מאסף-ראשי

- חד מסלולי או דו מסלולי לפי נפח התנועה
- הסדרי חציה בצמתים
- בדרכים חד מסלוליות בניית איי תנועה ברחוב המאסף הראשי (ניתן להשתמש בעמודים מוארים להבלטת אזורי החציה)
- הסדרת חניה ברחוב (מפרצים, "שיניים")
- ברחובות דו מסלוליים הסדרת מפרצים לאוטובוסים

מאסף

- צמתים עם מאסף ראשי או רחוב מקומי בלבד
- הסדרת הרחוב בכניסה לאזורי 30 קמ"ש
- הסדרים בהתאם לשיטות הרגעת תנועה

מקומי

- בהתאם לשיטות הרגעת תנועה

בפועל היות והעיר התפתחה באופן היסטורי לא קיימות נורמות אחידות ברשת הדרכים הקיימת והנ"ל עשוי לשמש קו מנחה בפיתוח דרכים חדשות והתאמת דרכים קיימות.

ככלל, תכנית האב לתחבורה שמרה על רמת גודש גבוהה יחסית המייצגת מצד אחד ניצול גבוה של רשת הדרכים ומצד שני השאיפה לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית. רמות גודש אלה באו לידי ביטוי על די שמירה על רמת שרות D במסגרת הרצות המודל.

ניהול התנועה בעיר מתבסס על מספר אמצעים :

- עדכון תקופתי של זמני הרמזורים
- מניעת תנועה עוברת במרכז העיר
- העדפת התחבורה הציבורית ואמצעי תחבורה לא מנועיים
- עידוד השימוש ברכבת