



א. ב. פלאן בע"מ



13/12/2021

לאשר את התוכנית

23/01/2023

תאריך

אר כוללנית באר שבע 0145763-605**נה - חוברת עיקרי המדיניות**

כור:

יו"ר הוועדה המחוזית

א. מבוא

העיר באר שבע מהווה את אחד מצמתי התחבורה הראשיים של מערכת הדרכים בדרום הארץ. מערך הדרכים בעיר מספק לתושבי העיר גישה ישירה ונוחה ביותר לרשת הדרכים הארצית. הנגישות הגבוהה לעיר עתידה להשתפר עוד עם הכפלת מסילת הרכבת בין באר שבע למרכז הארץ, תוך קיצור זמן הנסיעה והגדלת תדירות רכבות נוסעים.

על פי הנתונים התחבורתיים שנאספו, אין לבאר שבע כיום בעיות תחבורה של ממש. זאת בזכות מערך הכבישים בעלי עודפי קיבולת, הצפיפות הנמוכה בכללותה וההיקף הקטן יחסית של מקומות עבודה בליבת העיר.

בהתאם לחזון התכנית, חשוב לחזק ולצופף את העיר, עם דגש על אזור הליבה. לכן, ניתן לנצל את עודף הקיבולת במערכת הכבישים להשגת מטרות התכנית. הבחינה תחבורתית הראתה כי מערכת הדרכים רבת הקיבולת של באר שבע עומדת בעומסים הצפויים בטווח התכנית. התכנית רואה חשיבות רבה ביצירת רחובות עירוניים.

ציפוף המרכז גם יתמוך בפיתוח מערך תחבורה ציבורית רבת קיבולת. מערך תחבורה ציבורית המורכב מרכבת, מתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים) ואוטובוסים מזינים תוכל להוות חלופה אטרקטיבית לנסיעה מריכוזי אוכלוסייה ותעסוקה ואליהם.

בתכנית עתידית שבתחומה מסומנים בנספח התחבורה של תכנית זו דרך, הפרדה מפלסית, קו מתע"ן, מתח"מ, חניון ציבורי, אזור העדפת הולכי רגל, שביל אופניים, או בתכנית עתידית שתקבע שימושים אלה, יחולו ההוראות הבאות:

- בכל תכנית תינתן העדפה לתחבורה ציבורית, להולכי רגל ולרוכבי אופניים.
- כל תכנית תתייחס למרכיבים התחבורתיים הרלוונטיים על פי הוראות תכנית זו ותבטיח את עיגונם של רכיבים אלה במסמכי התכנית על פי הוראות תכנית זו.
- תכנית הכוללת שביל אופניים או גובלת בשביל כאמור, תכלול הוראות בנוגע לפיתוחו של שביל זה בתחומה.
- הוועדה המקומית תחליט בדבר הפקדתה של תכנית רק בכפוף לבדיקה תכנונית מוקדמת בנוגע לצורך ולאפשרות לקבוע בתכנית אזור מיתון תנועה ותשתיות לתנועת אופניים וחנייתם.



- הועדה המקומית תחליט בדבר הפקדתה של תכנית המוספה למעלה מ – 1000 מ"ר לתעסוקה או 100 יחידות דיור, או תכנית שנקבעה על ידי מהנדס העיר כבעלת השפעה תחבורתית ניכרת, רק אם הונחה בפני הועדה חוות דעת תחבורתית אשר מתייחסת, בין היתר, לאפשרות לעידוד תחבורה ציבורית בתחום התכנית, לצורך באזורי מיתון תנועה, לאפשרות לשיפור התשתיות להולכי הרגל ולקביעת תשתיות לאופניים בתחום התכנית. אולם הועדה רשאית, בהחלטה מנומקת, לפטור תכנית מהכנת חוות דעת תחבורתית, כולה או חלקה, מנימוקים שיירשמו.

ב. הנחיות בנושא דרכים

תשתיות תחבורה ארציות

- תשתיות תחבורה ארציות במרחב באר שבע על פי תמ"א 3, תמ"א 23 ותמ"מ 4 / 14 / 23
 - דרך מס' 6 – דרך מהירה, מתוכננת לעקוף את אזור באר שבע ממזרח ולהתחבר לדרך מס' 40 באזור צומת הנגב.
 - דרך מס' 40 – דרך ראשית, העוקפת את באר שבע כטבעת, שחלקה המערבי מאושר בחלקו הצפוני בתכנון מפורט ובחלקו הדרומי הוא רצועה לתכנון.
 - דרך מס' 60 – דרך ראשית
 - דרך מס' 25 – דרך ראשית
 - דרך מס' 406 (דרך רגר) – דרך ראשית
 - מסילות ברזל קיימות ומתוכננות.

בנספח התנועה (היררכיית הדרכים) ניתן לראות כי הדרכים הראשיות מס' 40 ומס' 25 נקטעות במבואות העיר באר שבע. העוקף המזרחי (דרך מס' 40) כבר הושלם, ולכן התנועה העוברת צפון-דרום אינה צריכה לחצות את העיר. כתוצאה מכך, שד' רגר, אשר היווה את תוואי כביש 40 המקורי (כיום דרך 406), וכיום משמש כציר עירוני לכל דבר, נשאר עם חתך רחב. על פי הבדיקות התנועתיות, מוצע ניצול יעיל יותר של זכות הדרך תוך הצרתו. התכנית מציעה צמצום מגבלות בקווי הבנין של בדרכים רגר, טוביהו וחברון ומייעדת אותן לשדרות עירוניות, כמפורט במסמכיה. התכנית מציעה צמצום מגבלות בקווי הבנין של המסילה לפי תמ"מ 4 / 14 / 23 העוברת לאורך דרך מס' 25, בשדרות טוביהו ושד' דוד חכם ויגאל אלון, ולהשהות את הביצוע של עוקף באר שבע המערבי (כביש 40), עד להשלמת הביצוע של טבעת 30 הפנימית יותר.

התכנית מציעה צמצום מגבלות בקווי בניין בדרכים הארציות כמפורט להלן:

דרך ראשית מס' 25

במקטע "שדרות טוביהו" שבין מפגש דרך מספר 25 עם דרך אילן רמון (במערב) ועד לצומת אלי כהן (במזרח), ובמקטע "דוד חכם", קו בנין 20 מטר מציר דרך ראשית מספר 25 לשני הצדדים (0 מטר מקצה הדרך), עבור הייעודים הבאים: מגורים, ספורט ונופש, מסחר ותיירות, עירוני מעורב וייעוד משולב של מגורים.



במקטע "יגאל אלון" שבין צומת דוד חכם (במערב) ועד לגבול המזרחי של מתחם B11, קו בניין 20 מטר מציר דרך ראשית מס' 25 לכיוון צפון (0 מקצה הדרך) עבור ייעודי תעסוקה, מגורים וייעוד משולב של מגורים, מסחר ותיירות, ו-95 מטר (75 מקצה הדרך) – לכיוון דרום עבור ייעוד תעשייה.

דרך ראשית מס' 406 (שד' יצחק רגר)

נוכח תפקוד שדרות רגר כרחוב עירוני מבונה המשלים רקמה דומה, התכנית מציעה כי קווי הבניין בתחומי העיר הבנויה, מהצומת החוצה את רחוב שד' צה"ל (בצפון) ודרומית לרחוב וינגייט קו בניין 20 מטר מציר דרך ראשית מס' 406 לשני הצדדים (0 מטר מקצה הדרך) עבור ייעוד הקרקע: מגורים, שטח ציבורי פתוח, מגורים ומסחר, תעסוקה ומבנים ומוסדות ציבור, עירוני מעורב.



התחברות לדרך ראשית מס' 40

כביש עירוני טבעת פנימית מספר 30 דרום-מערבי (מבואה דרומית) המתחבר לדרך ראשית מצפון ל"צומת אוהלים" קיימת. ההתחברות המוצעת תתרום להסדרת התנועה ותטיב את הנגישות לאזור התעסוקה במבואה הדרומית.

דרך מס' 60

נוכח תפקודה של דרך אליהו נאוי והמשכה בדרך חברון כרחוב עירוני מבונה המשלים רקמה דומה, התכנית מציעה קו בניין בתחומי העיר הבנויה מצומת חטיבת הנגב (בצפון) ועד המפגש עם דרך 25 (בדרום) כלהלן: 20 מטר מציר דרך ראשית מס' 60 לשני הצדדים (0 מטר מקצה הדרך) עבור ייעוד תעסוקה, ייעוד משולב מגורים מסחר ותעסוקה וייעוד עירוני מעורב.



דרך מס' 40 - טבעת מערבית

דרך זו מאושרת בתכנית מפורטת בחלקה הצפוני ומדרום לצומת חצרים מאושרת רק רצועה לתכנון בתמ"מ 4/14/23. על פי הבדיקות התחבורתיות, דרך זו אינה נחוצה בטווח מימוש תכנית המתאר ובכל אופן חלקה הדרומי מצומת המבואה המערבית ועד לצומת אוהלי קידר איננה מומלצת לביצוע אלא לאחר ביצוע כביש טבעת 30 (דרך אילן רמון) בנספח התנועה, הדרך מופיעה ללא חיבורים למערכת העירונית של באר שבע, למעט חיבור עם דרך ארצית מס' 25 וחיבור חדש שאושר במסגרת תכנית תמ"ל 1016 לשכונה חדשה בצפון העיר.



דרכים עירוניות

סיווג תפקודי של רשת הדרכים

סיווג התפקוד של הדרכים נועד לצמצם את הניגוד שבין השאיפה לניידות ובין צרכי הנגישות של משתמשי הדרך אל שימושי הקרקע השונים.





ההבחנה בין דרכים ובין רחובות, התבצעה על-פי ההנחיות לתכנון רחובות בערים¹:

דרך עירונית

דרך המיועדת בעיקר להוות מסדרון לתנועת הרכב המנועי. כעקרון, לא יתוכננו שימושים ופעילויות עירוניות הניזונים מהדרך ומופנים כלפיה, וכן יינקטו אמצעים כדי לצמצם ככל האפשר את ההשפעות הסביבתיות של הדרך על מרקמי העיר המשיקים. בדרך עירונית תינתן עדיפות מובהקת לניידות, ויושם דגש על יעילות התנועה ממקום למקום. אין באמור לעיל למנוע שימושים נוספים שאינם סותרים את יעודה המרכזי, כגון שימושי רווחה ופנאי בשטחים הפתוחים שבשוליה וכיו"ב.

רחוב עירוני

דרך המיועדת למשתמשי כלל הפעילויות העירוניות: בתי מגורים, מקומות תעסוקה, חזיתות מסחריות, מרכזי שירות ופנאי וכיו"ב. לפיכך, תובטח נגישות מרבית לרצועת הדופן ברחוב וייסופק מרחב ראוי לכל השירותים הנדרשים לקיום פעולת הרחוב. ברחוב יכולה להיות גם תנועה עוברת מחלק אחד של העיר לאחר, אולם תנועה זו לא תבוא על חשבון הנגישות.

מתוך הבחנה זו, מוגדרים בתכנית זו שני סיווגים לדרכים העיקריות:

דרך עורקית ראשית

מסדרון תנועתי המקשר בדרך כלל בין רשת הדרכים הבין עירונית לבין הדרכים העירוניות. הדרך העירונית משמשת גם למעבר בין אזורים מרוחקים של היישוב. הדרכים העורקיות יוצרות טבעת סביב העיר המרכזית. בתכנית זו, הוגדרו דרכים עורקיות ראשיות כלהלן:

דרך צה"ל, שד' בני"צ כרמל, רח' הצדיק מירושלים, דרך אילן רמון – דרך מוצעת מס' 30 (טבעת עד להתחברות עם דרך אילת), דרך אילת, שד' רגר (מהצדיק מירושלים צפונה).

רחוב מאסף

רחוב שהתנועה בו היא הן לצורך השימושים ברחוב והן לצורך מעבר בין חלקים אחרים של העיר. רחוב זה מתפקד כרחוב ראשי בתוך השכונה ומיועד לאזן בין הנגישות לשימושי הקרקע בעיר לבין הובלת התנועה מהשכונות אל הדרכים העורקיות ומשם למערכת הדרכים הבינעירונית. התכנית מציעה שכל העיר המרכזית תורכב מרחובות, לדוגמא: שד' יצחק רגר (מהצדיק מירושלים עד שד' דוד חכם), שד' דוד חכם (מיגאל אלון עד אליהו נאווי), שד' בן גוריון, שד' לוי אשכול, אליהו נאווי, ג'ו אלון, המשחררים, מצדה- יגאל ידן- נ"ה אימבר, יגאל ידן, שד' יוהנה ז'בוטינסקי, רוטשילד ורחובות נוספים בעיר המרכזית (ראו גיליון נספח התנועה).

ג. חתכים טיפוסיים לרוחב



¹ הנחיות לתכנון רחובות בערים – מרחב הרחוב, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים ומשרד הבינוי והשיכון, 2009.



טבעת היהלום

מרבית הפעילות העירונית והאזורית מתנהלת סביב מספר צירי מפתח שהיו בעבר דרכים ארציות וכיום בעומק הרצף העירוני והם: שדרות יצחק רגר, אליהו נאוי, טוביהו, דוד חכם, ג'ו אלון, יגאל אלון והטבעת המקיפה את מתחם 1 ("היהלום"), והכוללת את שז"ר, רגר, אליהו נאוי ודוד חכם. בצירים אלו נמצאים כמעט כל התפקודים הראשיים שאינם מגורים ועל כן הם מחוללי הנסיעות העיקריים.

התכנית מציעה לנצל חלק מצירי תנועה אלה וליצור רחובות מוטי תח"צ והולכי-רגל עם חזיתות נגישות, במקום הדרכים הקיימות אשר נותנות דגש לזרימת התנועה המוטורית בלבד. לפיכך מוצע ליצור ברחובות אלה חתך אשר יתן דגש לתנועת הולכי רגל, אופניים ותחבורה ציבורית.

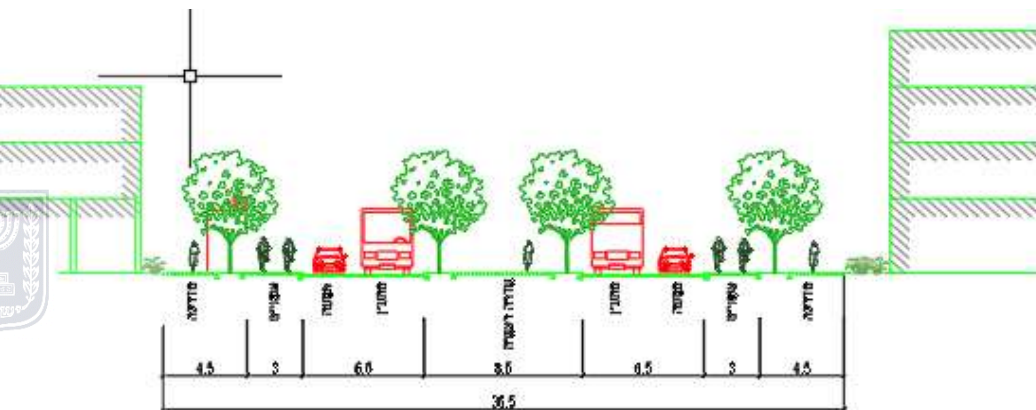
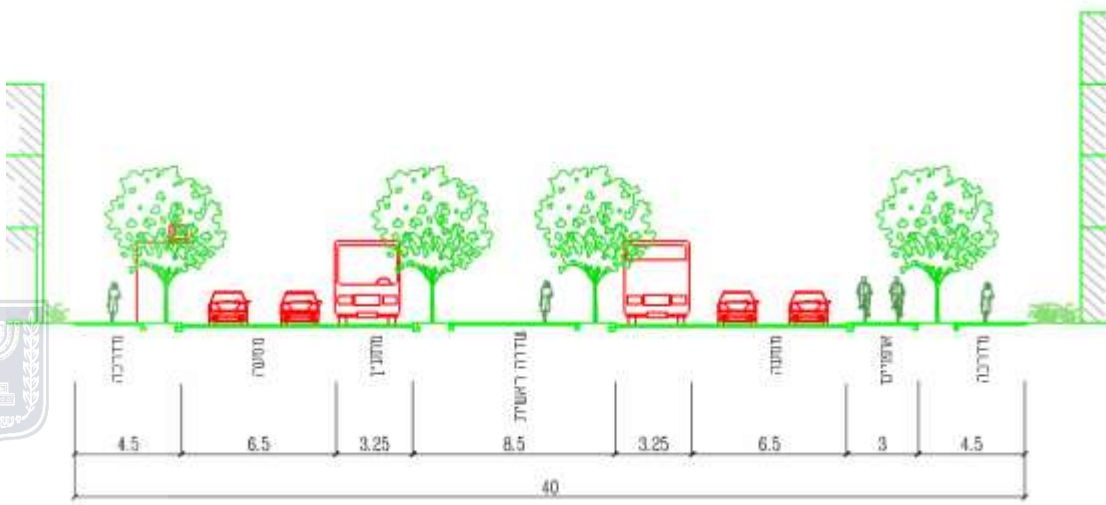
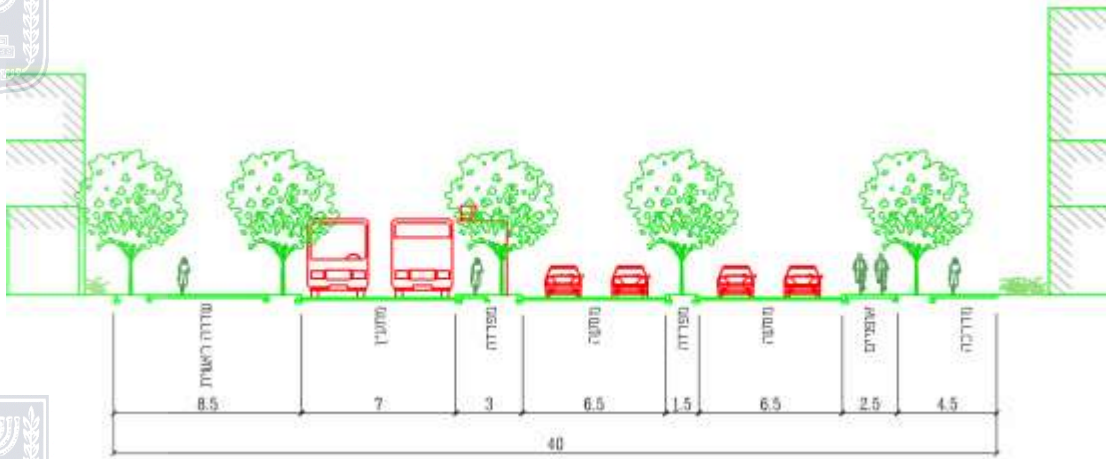


התרשים להלן מציג הדמיה של שד' יצחק רגר, בקטע המשיק למרכז האזרחי, מוצע חתך ובו מסלול עדיפות לתחבורה ציבורית משוכללת עם 2 נתיבים. לצדו, שני נתיבים לכל צד לתחבורה פרטית. מדרכות רחבות ומוצללות ובהם גם שבילי אופניים משלימים את החתך ל-40 מ'. זכות הדרך הקיימת היא 55 מ' אך אין צורך לנצל את כולה לתנועה מוטורית.



תרשים 2: הדמיה של חתך מוצע לרחוב הראשי - שד' יצחק רגר.



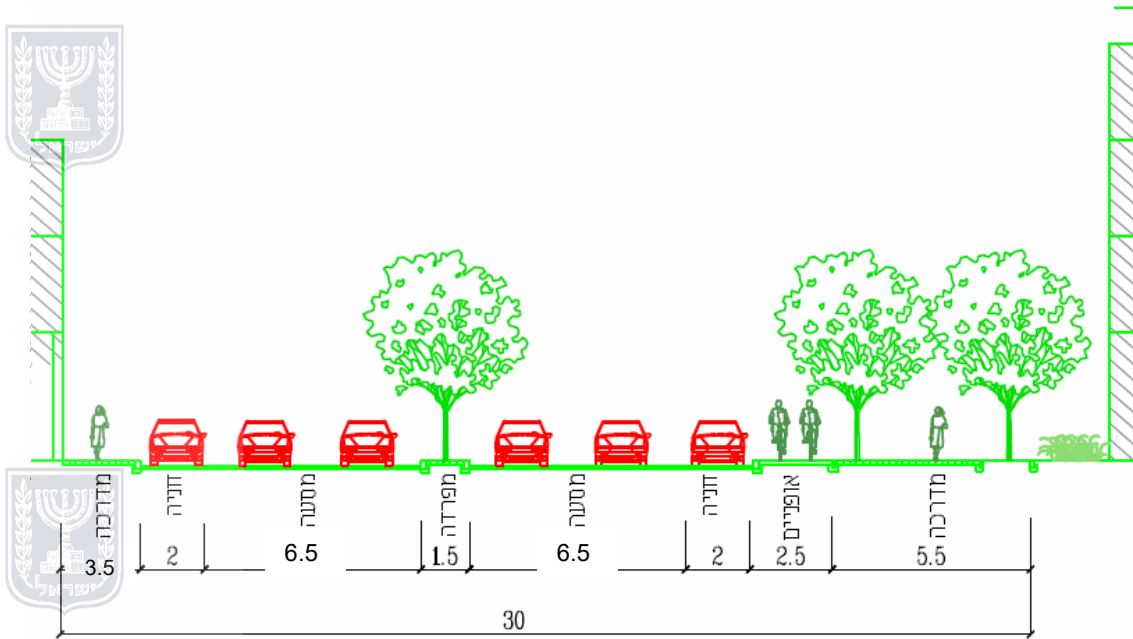
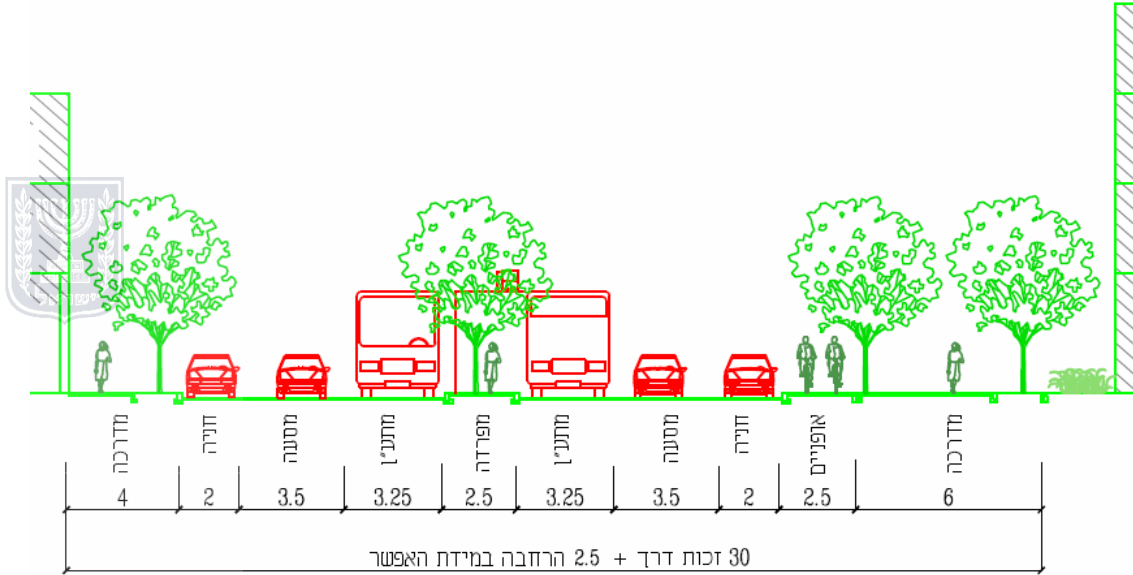


תרשים 3: חתכים טיפוסיים מנחים, של רחוב בטבעת היהלום ברוחב כולל של 40 מ'.

במידה ויש צורך ב- 3 נתיבים למתעין, ניתן להצר את נתיבי הנסיעה ואת המדרכות. חשוב לציין כי לא מוצעת חניה בחתך, במטרה לא לעודד שימוש ברכב פרטי לאותם רחובות שיהיו משורתים על ידי מערכת תחבורה ציבורית טובה.

רחובות מאספים נוספים

חתכים טיפוסיים לרחוב עירוני מאסף יכולים לכלול נתיבי תח"צ בלעדיים וכן מוצע שיכללו נתיבי אופניים שרוחב שלא יפחת מ-2.5 מ' ומדרכות שלא יפחתו מ-3.5 מ'. להלן מוצגים חתכים טיפוסיים של רחוב מאסף לדוגמא:



תרשים 4: חתכים טיפוסיים לדוגמא של רחוב מאסף ברוחב כולל של עד 30 מ'.

העיר העתיקה

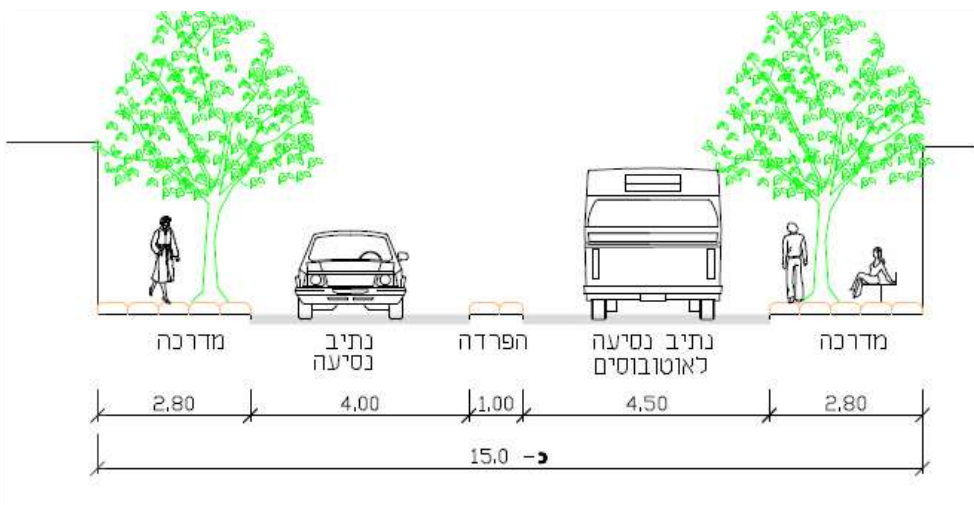




התכנית מאפשרת לעיר העתיקה, שהיא נכס היסטורי ותרבותי, להתפתח כמוקד עירוני ראשי לתיירות ותרבות, ע"י תוספות בניה ובניה חדשה לשימושים מעורבים של מגורים, מסחר, מלונאות ותעסוקה המייצרות חזיתות רחוב פעילות. ההנחיות לאזור זה מחייבות הכנת מסמך מדיניות, כפועל יוצא מתכנית המתאר.

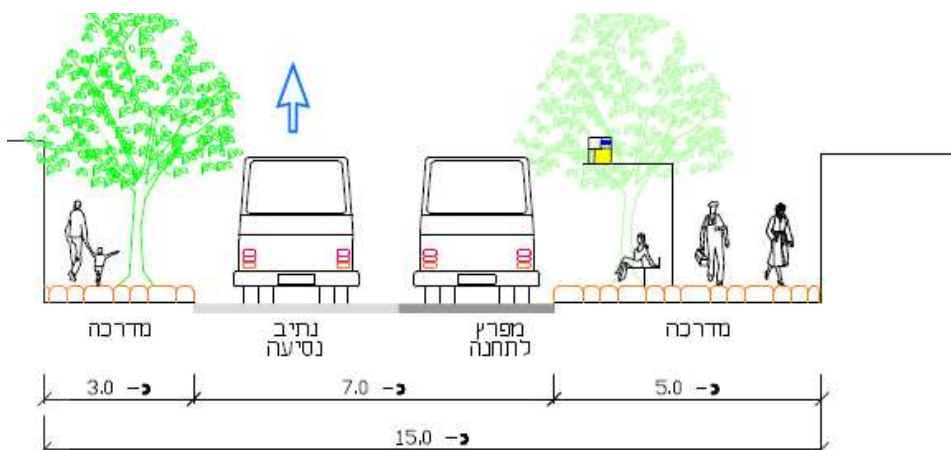
כדי לממש את התכנית במתחם זה, מומלץ כי כל רחובותיה יהיו בעלי העדפה לתחבורה ציבורית ומדרכות הולכי-רגל אשר יתייחסו למרקם הייחודי, ולבתי הקפה והמסעדות לאורכם.

התכנית ממליצה לאמץ את תכנון העירייה, אשר נותן העדפה לתחבורה ציבורית, לדוגמה ברח' הפלמ"ח:



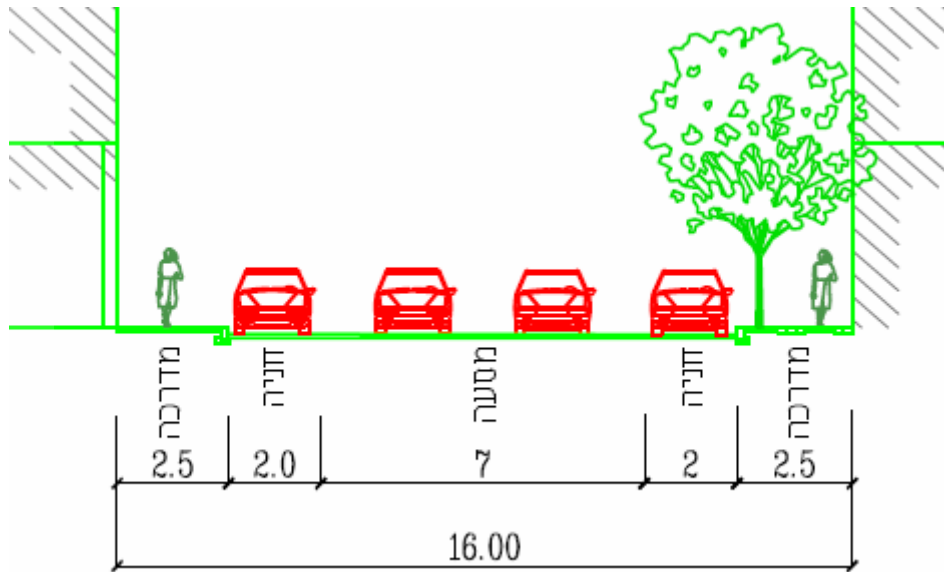
תרשים 5: חתך טיפוסי של רחוב בעיר העתיקה ברוחב כולל של 15 מ'.

חתך טיפוסי הכולל מפרץ לתחנת אוטובוס, לדוגמה ברח' החלוץ:



תרשים 6: חתך טיפוסי של רחוב בעיר העתיקה עם מפרץ חניה ברוחב כולל של 15 מ'.

חתך טיפוסי של רחוב מקומי לתנועה דו-סיטרית, לדוגמה ברח' העצמאות:



תרשים 7: חתך טיפוסי של רחוב בעיר העתיקה עם מפרצי חניה ותנועה דו-סטרית ברוחב כולל של 16 מ'.

ד. הנחיות בנושא תחבורה ציבורית

רשת התחבורה הציבורית בבאר שבע תכלול שלושה אמצעי תחבורה עיקריים: רכבת, מערכת תחבורה עתירת נוסעים (מתע"ן) ואוטובוסים.

רכבת

בעיר עוברות מספר מסילות ברזל קיימות ומתוכננות על-פי תמ"א 10/23, תת"ל 14/4, תת"ל 9/א ותמ"מ/23/14/4.

כיום פועלות בעיר שתי תחנות נוסעים: תחנת באר שבע מרכז, ותחנת באר שבע צפון/אוניברסיטה, על מסילת לוד-באר שבע. עיריית באר שבע מעוניינת בתחנת רכבת נוספת בכניסה הצפונית לעיר והתכנית מאפשרת הקמתה במבואה הצפונית (מסוף מתע"ן מוצע בסימבול). לעת התכנון המפורט, מיקום תחנת הרכבת יתואם עם משרד התחבורה.

בתמ"א 10/23 ותמ"מ 23/14/4 מוצע תוואי מסילתי במקביל לשד' טוביהו ודרך מס' 25, ומשם לכיוון מערב (אשקלון ומסילת החוף). כיוון שהחיבור בין אשקלון לבאר שבע מתבצע במסילה בפועל צפונית לעיר, בהתאם לתת"ל 14/4, אין צורך בתוואי רכבת כבדה נוסף לכיוון אשקלון. יתר על כן, מסילה זו עוברת באזורי מגורים, ומעבר של רכבות משא ונוסעים יהווה מטרד לתושבים.

התכנית מציעה לא לממש תוואי זה לטובת רכבת כבדה, ולנצלו כעתודה להקמת קווי תחבורה ציבורית אחרים (מתע"ן/אוטובוס).



במקטע שממזרח למפגש דוד חכם עם יגאל אלון, רצועה לתכנון מסילת רכבת לפי תמ"מ 4/14 /23 צומצמה ל-25 מ' מהציר.

צירים עיקריים לקווי מתע"ן ואוטובוסים

מתע"ן

התכנית מעודדת הקמה והפעלה של מערכות תחבורה עתירות נוסעים, במיוחד בטבעת היהלום בליבת העיר (מתחם מס' 1), בשד' רגר ובצירי הדרכים הארציות 60 ו-25, בתוואי המשרת את מרכזי הפעילות העיקריים בעיר ואת שתי תחנות הרכבת.



שרות אוטובוסים סדיר

יש לתכנן את מערך קווי האוטובוס כך שישמש מרכיב תחבורתי מזין למתע"ן. קריטריון זה מבטיח שמירה על היררכיה מתאימה בשרותי התח"צ: רכבת, מתע"ן, אוטובוס.

בכל הרחובות המאספים והדרכים העורקיות, חתכי הרחוב מאפשרים מעבר של תחבורה ציבורית. עם זאת, מוצע כי אוטובוסים בקווים בינעירוניים יוסטו משד' רגר לעוקף המזרחי, וכך ניתן יהיה להשתמש בזכות הדרך לטובת מסלולי מתע"ן ואוטובוסים עירוניים בלבד.



על-פי ניתוח סיווג מערכת הדרכים, פריסת שימושי הקרקע וזיקת משתמשי התחבורה הציבורית למרחב העירוני והארצי, מוצע כי מערכת התחבורה הציבורית בבאר שבע תהיה בעלת אופי היררכי: מחד, קוים עירוניים בעלי מרווחי עצירה קצרים המזינים את הקווים הבינעירוניים במסוף התחבורה ומאידך, קווים בינעירוניים הממעטים להתעכב בדרכם אל רשת הדרכים הארצית וממנה.

נספח התנועה (תחבורה ציבורית) כולל את הצירים העיקריים לתחבורה ציבורית בבאר שבע, וכן מיקום תחנות רכבת ומסופי מתע"ן.

מרכזי התחבורה הראשיים של באר שבע ממוקמים בשתי תחנות רכבת קיימות, אשר ישולבו עם מסופי אוטובוסים. מסופי תחבורה נוספים מוצעים בצפון העיר, בכניסה הדרומית, בכניסה המערבית ובדרך לדימונה, וצמודים להם חניוני חנה וסע, כמסומן בגליון תחבורה ציבורית של הנספח. במקומות אלו ייבחן בתכנון מפורט מיקום לחניוני חנה וסע ו/או חניוני לילה/מרכזי דיפו לתח"צ שגודלם נע בין 20 ל-40 דונם לכל חניון, בהתאם לצרכי העיר.



ה. הנחיות בנושא תנועה לא מוטורית: שבילי אופניים ומדרכות

באופן דומה לכל רשת תחבורה, קיימת חשיבות רבה ליצירת רצף תנועתי לרוכבי האופניים ולהולכי הרגל, דהיינו, רשת ללא קטעים "ריקים". שמירה על רציפות הרשת חשובה במיוחד לתנועת הולכי הרגל ורוכבי האופניים, בשל רגישותם הגבוהה למאמץ הכרוך בהארכת הנסיעה, מטרדים, מכשולים וסכנות בטיחותיות הכרוכות באי-רציפות הדרך.





א. רשת שבילים לרוכבי אופניים

רשת שבילי האופניים המוצעת בתכנית המתאר כוללת שילוב של מסלולי אופניים לתנועה שגרתית של יוממים וכן לפעילות ספורט ונופש של התושבים, ומסתמכת ברובה על עבודה שנעשתה ע"י צוות תכנית אב לתחבורה באר שבע עבור העירייה.

פיתוח הרשת נעשה על פי הנחיות משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים, תוך הקפדה על המרכיבים הבאים:



- יצירת מסלולי אופניים "שלמים", כך שהרוכב יוכל לבצע את כל מסלול נסיעתו באמצעי זה.
- שילוב חניית אופניים בסמוך למסוף האוטובוסים המרכזי ותחנות הרכבת, על מנת לאפשר פעילות מסוג של "רכב וסעי" בדומה ל"חנה וסעי" של הרכב הפרטי.
- הפרדה מקסימלית בין תנועת האופניים והתנועה האחרת, הן של כלי רכב והן של הולכי רגל, במגמה להפחית למינימום את הסיכון שברכיבה על אופניים.
- תכנית הכוללת שביל אופניים המסומן במסמכי תכנית זו, או גובלת בו, תכלול הוראות המבטיחות שמירתו.
- רוחב הרצועה שיש לשמר לצורך שבילי/נתיבי אופניים יהיה 2-3 מ'.
- שבילי האופניים יקושרו למסופי התחבורה, לתחנות אוטובוס, לשכונות מגורים, למוסדות ציבור וחינוך ולשטחים הפתוחים העוטפים את העיר.
- רצועות אופניים יוקמו בהתאם להנחיות משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים² ונספח התחבורה.



ב. רשת המדרכות

רשת המדרכות תתבסס בעיקר על הרשת הקיימת. בנוסף, יוקמו מדרכות כחלק מתכנון חתך הדרכים החדשות בעיר, ויורחבו מדרכות בדרכים אשר התכנית מציעה להפוך לרחובות מוטי תחבורה ציבורית והולכי-רגל.

רוחב המדרכות לא ירד מ-3 מ', וברחובות בעלי חזית מסחרית: 4-6 מ'.



² הנחיות לתכנון רחובות בערים – תנועת אופניים, משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים ומשרד הבינוי והשיכון, 2009.



1. הנחיות בנושא חניה ותקני חניה מוצעים

תקן חניה לרכב לכל יעודי הקרקע יהיה בהתאם לתקן החניה הארצי שיהיה תקף לאותה עת או לתקן חניה אחר שאושר כדין בתחום הרשות, תוך התאמה למדיניות של עדיפות לתחבורה ציבורית, חיזוק המע"ר המרכזי ועידוד הפיתוח של מרכז העיר.

חניון רכב כבד

במגמה למנוע תנועה וחניה של רכב כבד ברחבי העיר אנו ממליצים לרכז את הרכבים הכבדים (משאיות כבדות, גוררים ונתמכים) באזור בו השפעתם על איכות החיים והסביבה קטנה. יש לאתר שטחים בפאתי העיר לחניוני רכב כבד כדי למנוע כניסתם לעיר. לצורך זה מציעה התכנית לתכנן חניון רכב כבד באזור צומת אהלי קידר, בכניסה הדרומית לעיר, באזור תעשייה המרוחק מאזורי מגורים.

חניוני חנה וסע

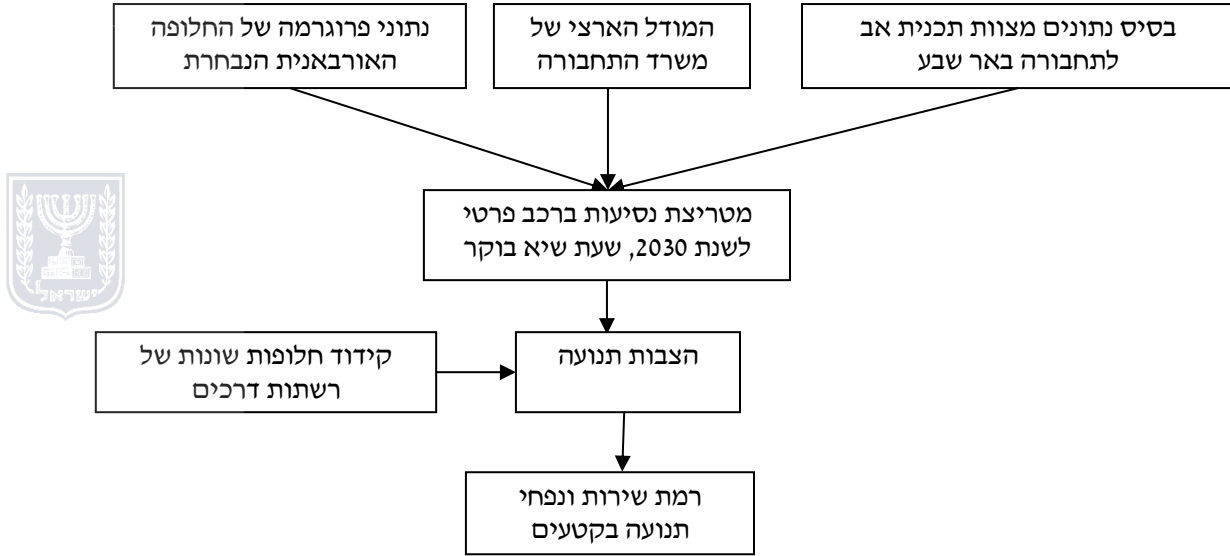
חניוני חנה וסע לא תוכננו במסגרת תכנית זו. התכנית ממליצה לשלב חניונים בתחנות רכבת ומסופי מתע"ן בשולי העיר, כגון צומת אוהלי קידר, המבואה הצפונית, המבואה המערבית והכניסה המזרחית לעיר מכיוון העוקף המזרחי לאזור בית החולים החדש.





ז. תפקוד מערכת הדרכים לשנת 2030

לעת הכנת התכנית הערכו הבדיקות התחבורתיות השונות. נספח זה מסכם את תוצאות הבדיקה. המתודולוגיה הכללית של הבדיקה התחבורתית מובאת בתרשים הבא:



תרשים 10: מתודולוגיה כללית של הבדיקה התחבורתית.



הבחינה התנועתית התבססה על רמת תפקוד רשת הדרכים בשעת שיא בוקר ממוצעת בשנת 2030. שעת שיא בוקר ממוצעת מהווה שיא בפעילות התחבורתית, ולכן משמשת אינדיקציה לגבי אופי התכנון הנדרש.

מבחינת התוצאות לשנת 2030, מערכת הדרכים מתפקדת היטב בצורה כללית, בהינתן גידול משמעותי באוכלוסייה ותעסוקה יחד. קיימים קטעי דרך עם גודש רב (לדוגמא, שד' רגר בטבעת היהלום), אולם ניתן לפתור אותו בתכנון פרטני של הצמתים.



רמת השרות בדרך עורקית מוצעת במערב העיר (המשך אילן רמון דרומה – כביש טבעת 30) הינה סבירה. ככלל, נפחי התנועה במערב העיר הינם דלים לעומת אזור המרכז והמזרח, אשר מרכזים את מרבית הפעילויות. המסקנה היא שתוספת טבעת מערבית (דרך מס' 40) אינה נחוצה לשנת היעד של התכנית, גם לאחר תוספת הביקושים החזויים.

