

16-1000199949

6782-6070

17.9.2014

**לכבוד  
ארז לטנר  
חב' אפשטיין**

**הנדון : מרכז הדרכה – בית שמש  
נספח תנועה**

1. המרכז, המכיל בשלב א' את מכלול מערך ההדרכה למשטרת ישראל, שאושר ונמצא בביצוע זכייני, ומוגדל בתכנית שלב ב', להכלת מרכזי הדרכה נוספים למערך כבוי אש והצלה ולמג"ב.
2. הפרוגרמה הכוללת העקרונית למרכז המורחב :  
- על פי מסמך מצורף מתאריך 7/7/2013, שהוצא ע"י מנהל הפרויקט מטעם המשטרה והמשרד לבטחון פנים. (ראה נספח מצורף)
3. מיקום המרכז המורחב, בקצה רח' שד' וירגיינה.
4. בתכנית המתאר ואיזור התעסוקה המערבי, הרחוב העורקי העירוני – שד' וירגיינה - תוכנן ברמת כביש עורקי דו- מסלולי עם מדרכות, שביל אופניים ונלוות, וככביש טבעתי.
5. עקב הרחבת המרכז לשני עברי הכביש, במקטע המזרחי, בגבול מגרש שכן, שהוכנס למערכת המורחבת, חוצה מסדרון הדרך את התווך של המרכז המורחב, ומוצע שם לכיטול.
6. לפיכך, קצה הדרך הצפוני הופך, בהקשר למרכז ההדרכה, לקצה שלוחה, המוצע להסבה לכיכר, שתאפשר השמוש הציבורי לאורכו עד הכיכר ובחזרה דרכה, והמשך משם, למרחב מרכזי ההדרכה (לשלב א' שבביצוע ולשלב הנוספים).
7. על מנת שהגמישות התפעולית לאזור התעסוקה באזור זה לא תפגע מבטול המשכיות שד' וירגיינה, מוצע לקיים החיבור הציבורי למערכת התנועתית המקורית של איזור התעשייה וחיבורה לדרך הקימת מדרום שם, בדרך ציבורית בחתך חד מסלולי, שתאפשר הגמישות התפעולית התחבורתית למרחב כמו הנגשות אפשריות לשמושים גובלים דרכה.
8. עקב השימוש הלא מקובל לאזורי תעסוקה, בהכלת מרכזי הדרכה במיקום הקיים לשלב א' והמוצע להרחבה עתה,, שעיקרם באימון והדרכת אלפי חניכים, לצד פעילות המפקדות, חברת ההפעלה ומערך השרותי למרכז – יש טעם ויתרון להפרדת ההנגשה והפעילות התנועתית באופן יעודי למרכזים, ללא עירוב, ככל הניתן, עם פעילות יתר אזור התעסוקה שבסמוך, המתקיימת כיום כתעשייה כבידה ואחרת, עם פעילותמשאיות כבידות ורכב מסחרי, דבר שאינו רצוי לעירוב עם פעילות מרכז ההדרכה המורחב.  
בנקרת ההנגשה הבטיחותית והביטחונית המוצעת מיצר יתרון למרחב מרכזי ההדרכה, עקב כך שהתנועה הכללית תתנהל באופן חופשי והבידוק והשער המרכזי המוצע למרכז ההדרכה יהיה בניפרד, באופן שלא יופרע ולא יפריע למערכת התנועתית במרחב..

מינהל התכנון - מהוז ירושלים  
חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה - 1965

אישור תכנית מס' \_\_\_\_\_

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה החליטה

ביום 13.12.76 לאשר את התכנית

התכנית לא נקבעה תעונה אישור ש"ר

התכנית נקבעה תעונה אישור ש"ר

28.5.17  
ב"ר

מנהל מינהל התכנון יו"ר הועדה המחוזית



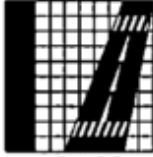
## חלו"א-חברה למדידות והנדסה אזרחית (1985) בע"מ

9. בנוסף, מאחר והמרכזים משמשים לפעילות יעודית בעיתות חרום, פריסות וארגון הפעילות לכך יוכלו להתקיים ללא חיכוך והפרעה לתנועה החופשית במרחב ויאפשרו ההתארגנות וההפעלה שם באופן היותר פשוט ויעודי ללא עירוב הסביבה שם.
10. בהיות המרכזים בשליטת מערך הררכי ופיקודי מובהק, ועקב ביקושי הנסיעות החזויים בימות השבוע הרגילים (ימים ב,ג,ד בעיקר) אז, כמחצית מהחניכים מתוכננת להגיע בבוקר למתקן וליציאה בערב ממנו (והיתר -בלינה במרכז). בימי א' בבוקר – בהגעה של כ- 70% מהחניכים מחופשת סוף שבוע למתקן ובימי חמישי בערב בכוון ההפוך מהמתקן לביתם (על הציוד הנדרש לשהיה השבועית שם), באחוז דומה.
- הכוונה, שכבר הוחל בתאומה למימושה בהתאם, לארגן מערך הסעים יעודי למתקן וממנו לכ- 2/3 מכמות הביקושים הללו.
- ההנחה, בבסיס התכנית להסעים הללו- שיהיו לכ- 1/3 מהחניכים יכולות הגעה ברכב פרטי, או בשמוש הגעה אחר(למשל car pool). בהנחה ואכיפת הגדלת מקדם המילוי של משתמשי הרכב הפרטי הללו, ואולי אפילו בהגבלת אישורי חניה במגרשי המרכז, ניתן לארגן ההסעים לסדר גודל של 3 יותר נוסעים, לרכב, ולצמצם כמות כלי הרכב הפרטי להגעה וחניה שם.
11. לפיכך, בימי השבוע הרגילים, מערך ההסעים ההמוני יידרש לטפל בכ- 650 נוסעים, להגעה למתקן בבוקר ויציאה בערב של חניכים ממנו, לעת הפעלת שלב א'- המתוכננת לתחילת שנת 2015. בדומה ידרש הדבר בהיקף דומה להוצאתם בערב (בימים ב,ג,ד).
- בימי א' בבוקר, ידרש לטפל בסדר גודל כפול, קרי, בכ- 1300 חניכים להבאתם למרכז ובימי חמישי – בהוצאתם, בסדר גודל דומה, מהמתקן.
- מאחר ופתיחת שלב ב תהיה בהפרש זמנים משמעותי-מעט הפעלת שלב א, על פי הנסיון המצטבר ואורגן המערך בהתאם-לקיבולת המלאה אז.
12. לצורך כך, במגעים עם רכבת ישראל, איתה יש למשטרת ישראל הסכם הסעות ארצי להסעת שוטריה, ובהסתמך על התכנון דהיום לתפעול המסילתי (של שתי רכבות לשעה לתחנת "בית שמש") ועל העובדה כי בשעות אלה הכוון מהמטרופולין לבית שמש הוא בניגוד לביקושי שעה זאת והעדר ביקוש לרכבות אלה, בכוון זה, מתואם שתוף פעולה להסעות בסדרי גודל כאלה, עם רכבת ישראל. והיה ויתברר כי תידרש רכבת נוספת מעבר לתכנון התפעולי הרגיל, הובהר עמם כי ניתן יהיה לתאם ולתפעל זאת.
13. על מנת לממש ההסעות מתחנת רכבת "בית שמש" למתקן, בתאום עם מהנדס העיר בית שמש הובן שניתן יהיה לנצל חלק ממסוף האוטובוסים הקיים בתחנה, לצורך העלאת השוטרים והובלתם באוטובוסים למתקן, כמו שמוש דומה להורדתם שם לעת הצורך.
- מאחר ובשעות הבקר ידרש, בכשעה עד שעה וחצי, לפנות משתי הרכבות (או השלש -אם ידרש תגבור) ועל מנת לייעל פנוי הביקושים ככל הניתן, התברר כי במגרש החניה של BIG, שמול התחנה, הריק מפעילות עד 9.0 בבוקר לפחות, ניתן יהיה לאכסן כמות אוטובוסים, שבכל כמה דקות, יופנו 2-3 מתוכם למסוף, שם יקלטו הנוסעים בכמה דקות ויתפנו לכוון המרכז.
- בימי חמישי, בכוון ההפוך, בתחום מרכז ההדרכה, במרווחים של כ- 10 דקות, כל 2-3 אוטובוסים יעלו הנוסעים ויסעו למסוף האוטובוסים, שם בתוך כמה דקות יפרקו האנשים והציוד ויפנו אותו לקבוצה הבאה, וייסעו לעוד סבב או לדרכם בחזרה.
14. גם הצוות הפיקודי והצוות התפעולי, בשאיפה, ישתמשו בהסעים מרכזים, אך סביר שבהקף של כ-60 אחוז ויותר, ישתמשו ברכבי השרות. גם זאת בהנחה לקיום רמת מילוי של 2-3 נוסעים לרכב ויותר..



## חלו"א-חברה למדידות והנדסה אזרחית (1985) בע"מ

15. הערכת קיבולת החניית הכוללת לפי הערכות אלה במכלול המלא, נסמכת על כ- 200 חניות לחניכים, שבכל זאת יגיעו ברכב הפרטי, כ- 350 חניות לסגל הפיקודי ולמנהלי ההפעלה וכ- 100 חניות למבקרים לסוגיהם.
- בסך הכל, כיום רגיל, הצפי לדרישה לכ- 650-700 חניות, לרכב פרטי.
- בימות פעילות מיוחדת, ארועים גדולים וכו', ידרשו עוד כ- 300 חניות פרטיות ועל כן, מכלול החניות הפרטיות במרחב המרכז מומלץ לסדר גודל כולל של כ- 1000 חניות.
- במגרש החניה של שלב א', כבר מבוצעות כ- 650 חניות פרטיות ועל כן מומלץ להוסיף ההפרש, של כ- 350 חניות, לשלב ב', תוך שימוש משולב וחופף במכלול החניות במרחב, בין יחידות המשנה שלו. סדר הגודל בדונמים שיידרש לכך, בחניה מוסדרת במגרשי חניה הציבורית, הוא בסדר גודל של כ- 11/10 דונם, אותם יש לאפשר בשלב ב' של התכנית, וכמוצג בסכמת הפתוח לתכנית שלב ב.
16. לעניין השפעת התפעול הנ"ל על כלל מרחב אזור התעסוקה וכביש 38 :
- 16.1 בבה"ת הכולל שנערך ואושר לאזור התעסוקה, נבחנו על פי מפתחות ומקדמים כוללניים- לשימושי תעסוקה ותעשייה- כלל הביקושים ונמצא כי המערכת התחבורתית המתוכננת נותנת להם מענה טוב.
- בהסתמך על מערך ההסעות ההמוני המתוכנן מראש כפתרון העיקרי ישירות שמושי המרכז, והתוספת הקטנה יחסית של רכב פרטי מעבר לו-עקב כך, נבחן ונמצא שאין כל השפעה למסקנות הבה"ת. אם בכלל, ההערכה עקב ההתבססות על מערך ההסעים המדובר -לכונן הורדת הביקושים, עקב כך.
- לכן, הבה"ת הקיים והנחותיו- מתקיימות לעת הפעלת המרכז, על פי תכנונו המוצע.
- 16.2 הבה"ת מצא כי הכשל התפקודי העיקרי הוא בהגעה לאזור התעשייה המערבי, מכון כביש 1 ומרכז העיר ותחנת הרכבת בה, שישודו באי שדרוג כביש ארצי 38 על הרחבותיו ומחלפיו. מאחר ובשלב הראשון, ובהסתמך על אלמנטי ההסעה ההמונית המתוכננים אז, ותחילת שדרוג הכביש בפועל כבר עתה, והדחיפות שניתנת עתה לסיום שדרוגו בשל תלות אלפי יח' דיור בשדרוגו והצורך בהפשרתם, מסתמן כיום כי אכן השדרוג יקודם בדחיפות ובמלואו וינתן המענה הנדרש, להנגשת איזור התעשייה ומרכז ההדרכה בתוכו.
- לעת השלמת השדרוג ויתר הדרכים באיזור התעסוקה-יתקבל מענה ראוי והולם למלוי תחזיות הביקושים הללו.
- 16.3 נבחן ונמצא כי עשויה להתהוות בעיה במחלף דרך 38 עם שד' וירגיניה, שכרגע תכנונו ללא הסדר פניה שמאלית חופשית מאזור התעשייה, משדרות וירגיניה-לכוון בית שמש וכביש I. מומלץ לבחון ולקיים הנגשה חיונית זאת, הן לתועלת מרכזי ההדרכה והן ליתר פעילויות אזור התעסוקה.
- ברור, שלעת פעילות חירום ממרכז ההדרכה, תתחייב פניה כזאת, בפקוח ובקרה משטרתית, ויש להיערך תכנונית לכך, בתכנון חיבור זה.
- 16.4 בשלב פתיחת המתקן, יש לדאוג שהיציאה מתחנת הרכבת, שמאלה, לכביש 38 תשופר, אם לא יבוצע השדרוג המלא שם עד אז, למענה לקושי הגדול בביצוע פניה זאת, כבר כיום.
17. תפעול תנועתי במתחם עצמו, מתבסס על מגרשי חניה יעודיים לכל יחידה מיחידות המתקן, שם תעצר הפעילות העיקרית והכניסה משם- רגלית למתקנים. רכבי שרות ואחזקה, לחירום וכו', יתופעלו במערך הדרכים הפנימי בהתאמה להיקף הפעילות המצומצמת הזאת.



## חלו"א-חברה למדידות והנדסה אזרחית (1985) בע"מ

18. מוצע, שער בקרה מרכזי לכלל המבקשים להכנס למרכז הבקרה הכללי, משם, בהיתר הבקרה ניתן יהיה להגיע לחניות היעודיות, ומשם, בשערים יחידתיים, תורשה הכניסה לכל יחידה, שעיקרה רגלית כמובן.
19. לצורך כך, יוסדרו מעברים ומדרכות רחבות להולכי רגל ויבחנו שבילי אופנים להתנידות משלימה, לפי הצורך.
20. על פי נתונים ותפעול זה, מתבקשת בחינה ואישור להצעות, להשלמת התכנון ואישורו בהתאם.

בברכה,

רמי מנור