

גבעת שמואל

תכנית מתאר כוללנית מס' 427-0419887

[נספח מילולי מלווה - תחבורה]

אמי-מתום - המחלקה לתכנון ומחקר תחבורה

[22.03.2018]



[מסמך מלווה לנספחי התחבורה, תוכנית המתאר גבעת שמואל]



תוכן עניינים

1.	מצב קיים	3
1.1	גבעת שמואל בהיבט האזורי/ארצי	3
1.2	תחבורה ציבורית	4
1.3	שבילי אופניים והליכה ברגל	8
1.4	מערכת הדרכים והרחובות ביישוב	9
1.5	סיכום - נושאים עיקריים של ניתוח המצב הקיים	10
2.	מצב מוצע	11
2.1	מטרות התוכנית	11
2.2	מטרות התכנית בהיבט התחבורתי	12
2.3	תחבורה ציבורית	12
2.4	תחבורה ירוקה, רשת שבילי אופניים והליכה ברגל	16
2.5	רשת דרכים	16
2.6	מדיניות חנייה	18
2.7	המודל התחבורתי	18
2.8	סיכום, מסקנות והמלצות	20



1. מצב קיים

1.1. גבעת שמואל בהיבט האזורי/ארצי

פרויקטים עתידיים עיקריים סטטוטוריים:

תמ"א 3 – תוחלף ע"י תמ"א 42 שמוצגת להלן לכשתקבל אישור. אין הבדלים באזור גבעת שמואל בין שתי התמ"אות.



תרשים 1: תמ"א 3 סביבת העיר גבעת שמואל

תמ"א 42 - תוכנית המתאר הארצית לתשתיות תחבורה, במבט על אזור גבעת שמואל כוללת:

- מסדרון תח"צ לאורך דרך מס' 4.
- ציר עתיר תח"צ לאורך דרך מס' 471.
- ציר העדפה לתח"צ לאורך דרך מס' 5
- דרך מס' 4 כדרך ארצית מהירה עוברת בצמוד לשטח המוניציפאלי של גבעת שמואל ומקשרת את היישוב עם ערי המטרופולין מצפון ומדרום לה. יש לציין כי קיים תכנון לשדרוג דרך 4 במסגרת תת"ל 19.
- דרך מס' 471 כדרך פרברית מהירה המחברת את גבעת שמואל עם פתח תקווה, רמת גן, קריית אונו, ראש העין וכביש חוצה ישראל (כביש מס' 6).



תרשים 2: תמ"א 42 סביבת העיר גבעת שמואל

1.2. תחבורה ציבורית

היום אין שירות רכבת בגבעת שמואל. שתי תחנות רכבת ישראל הקרובות ביותר לעיר נמצאות בקרית אריה ובבני ברק במרחק האווירי של כ-2 קילומטר צפונית לעיר. אומנם התדירות של הרכבות נעה בין כל 20 דקות בשעות שיא, לכל 30 דקות בשעות השפל. התחנות האלו לא יכולות לתת שירות טוב לתושבי גבעת שמואל עקב מרחק גדול מהעיר. יתר על כן, קיימת בעיית נגישות אל התחנות האלה באופן כללי. לפי תת"ל 19 עתידה להגיע רכבת ישראל לאורך דרך 4 עם תחנת גבעת שמואל בגשר קוקה-קולה, בכניסה הראשית לעיר. אולם, לא בטוח מהי עתידה של תכנית זו כאשר היא עוברת שינויים בקשר לתח"צ ויתכן והתכנון לרכבת כבדה יוחלף בשירות תח"צ מסוג אחר.



תרשים 3: שרות רכבת ישראל מצב קיים

בסביבת גבעת שמואל ישנם קווי תח"צ רבים, עירוניים ובינעירוניים, עם תדירויות ברמה סבירה שיוצרים רשת תחבורה שמכסה את רוב חלקי העיר ברדיוס שירות של כ- 250 מטר מתחנות האוטובוס.

דרך 4 מהווה ציר ראשי ממערב העיר עם שירות תח"צ אינטנסיבי. אין בעיר גבעת שמואל נת"צים או מת"צים. אולם, עוברים בשטח העיר (לאורך הצירים 4, 471) קווי אוטובוס שמשרתים את תושבים.

לאורך דרך 471 מתוכנן נת"צ כחלק ממדיניות קידום התח"צ המטרופוליני במרחב.

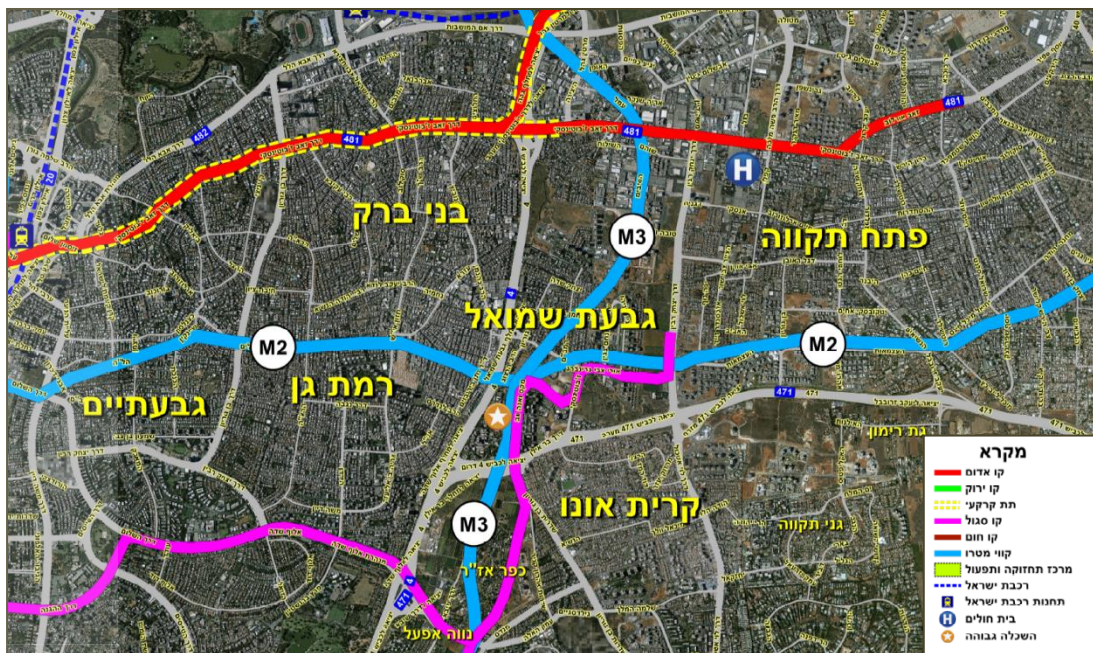
מערך התח"צ בעתיד – קווי מתע"ן

מתוכנן קו מתע"ן סגול שעל פי תת"ל 70/ב מתוכנן לפעול בשנת 2023 ולהגיע לגבעת שמואל. קו זה יעבור בגבעת שמואל בדרך ז'בוטינסקי, רחוב גרינברג וברחוב המר/גרינברג ויסתיים במזרח גבעת שמואל צמוד לציר רבין ובסמוך למערב פתח תקווה. הקו הסגול יחבר את גבעת שמואל עם בקעת אונו, רמת גן ותל אביב-יפו. כיום, חברת נת"ע מקדמת ביצוע קווי מתע"ן נוספים

ברחבי המטרופולין. קו רלוונטי נוסף במערך זה הינו הקו האדום מצפון העיר (אך מחוץ לתחומה).

קווי מטרו

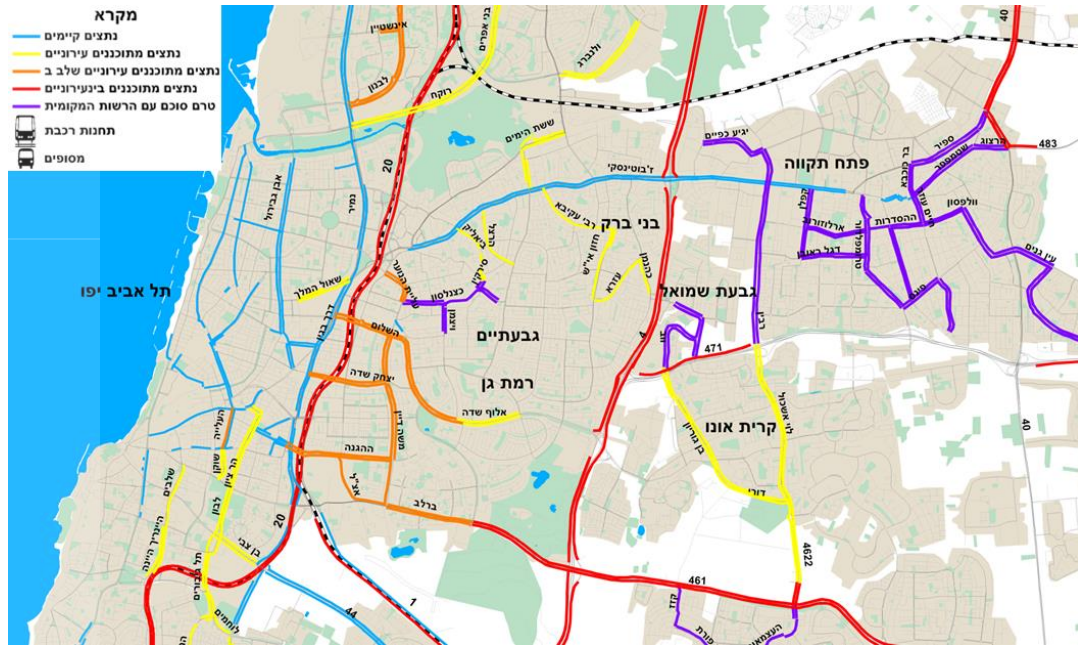
לאחרונה מתגבשות תכניות לשלושה קווי מטרו במטרופולין תל-אביב, אשר שניים מהם צפויים לעבור בתחומי העיר גבעת שמואל (תרשים מס' 3). הקמת קווי המטרו הללו צפויה להביא לשיפור דרמטי בפיצולי הנסיעות בין הרכב הפרטי לתח"צ וכן בזמני הנסיעות ברחבי המטרופולין. קידום קווי המטרו בא על רקע הביקושים הגבוהים החזויים בתח"צ במרחב כולו. לאור הביקושים הגבוהים, עולה כי בעתיד לא ניתן יהיה לתת מענה רק באמצעות קווי הרק"ל ומערך האוטובוסים המתוכננים.



תרשים 4: שרטוט סכמטי של קווי המטרו באזור גבעת שמואל – M2, M3

מהיר לעיר

בנוסף לקווי המתע"ן, מתוכננים פרויקטים תחבורתיים משמעותיים נוספים כגון הפרויקט "מהיר לעיר" (נת"צים). התכנית "מהיר לעיר" תביא לפיתוח נת"צים על מנת לשפר את שירות האוטובוסים (יעילות, מהירויות, אמינות וכד'). הצירים הראשים בהם יעברו הנת"צים בתחום תכנית המתאר הם מקס ואנה ווב, ז'בוטינסקי ודרך יצחק רבין.



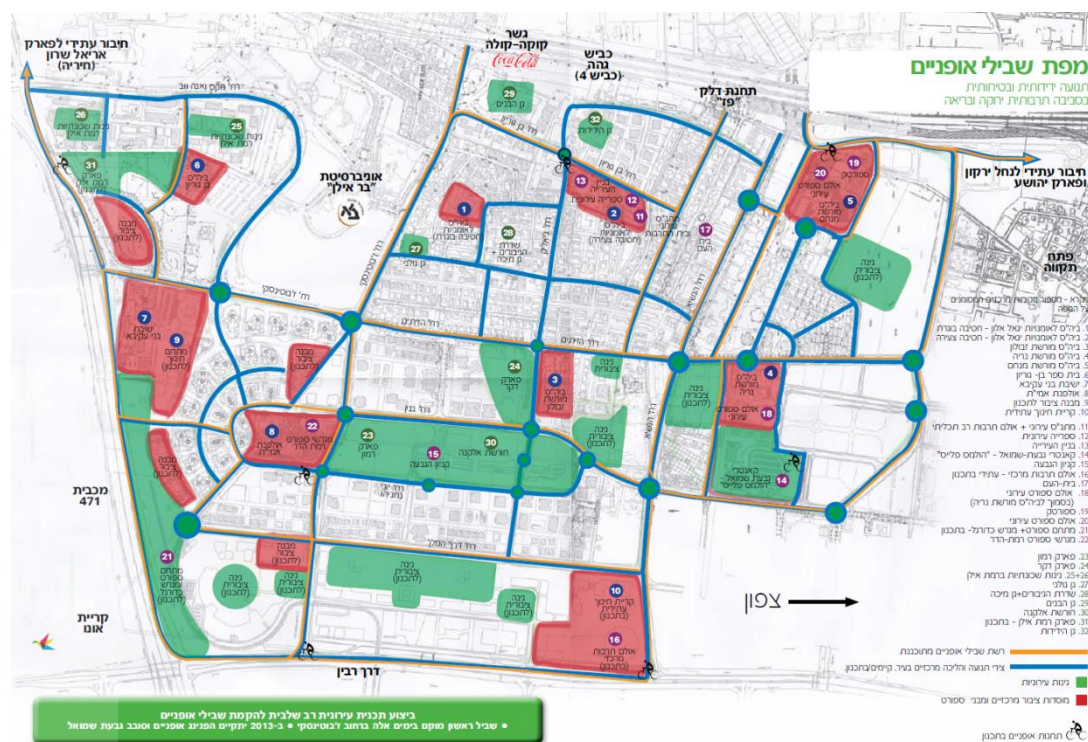
תרשים 5: תכנית "מהיר לעיר"

1.3. שבילי אופניים והליכה ברגל

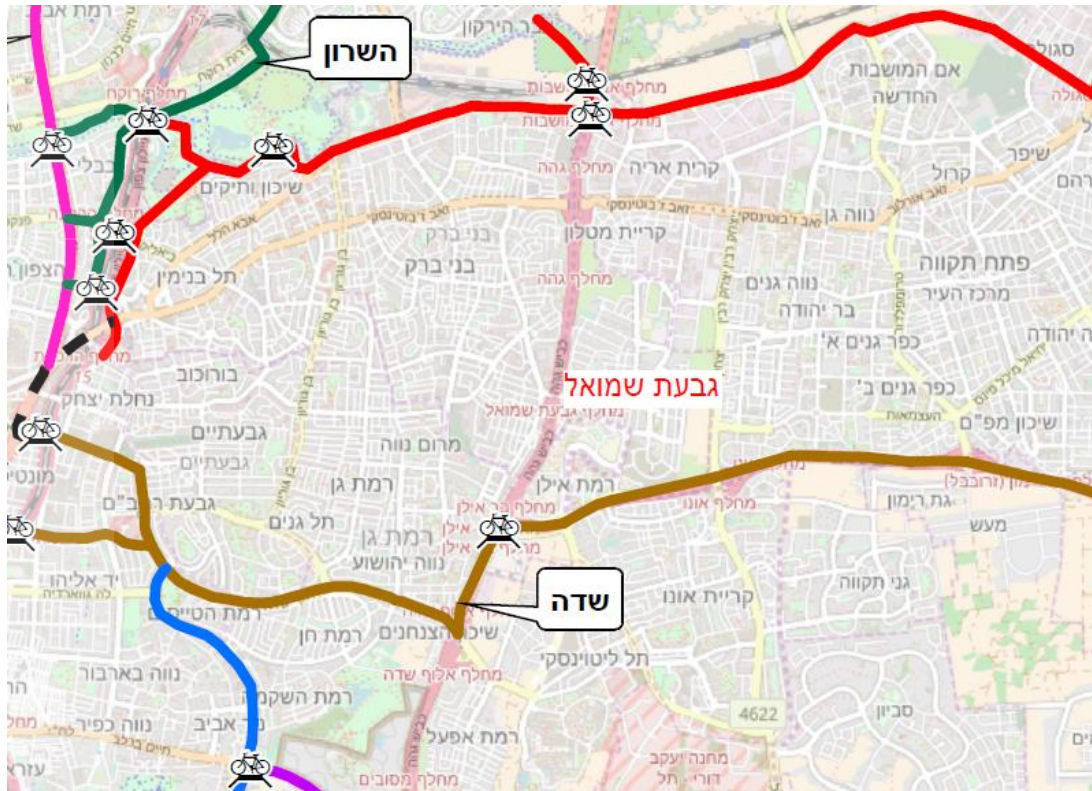
העיר גבעת שמואל הינה מרחב אידיאלי לרכיבת אופניים והליכה ברגל מהסיבות הבאות:

- העיר קטנה עם מרחקים של כ-1,5 ק"מ מצד לצד.
- העיר בעלת טופוגרפיה שטוחה.
- ישנן הרבה נקודות עניין, מוקדי משיכה כגון האוניברסיטה, אזורי מסחר ותעסוקה וכד' וסמיכות לערים אחרות כגון: רמת גן, פתח תקווה ובני ברק.

- **שבילים להולכי רגל ואופניים** – תכנית המתאר מציעה להקים מערכת שבילי אופניים והליכה שתתרחש את כלל העיר. ב-2013 נסלל שביל ראשון לאורך ציר ז'בוטינסקי.
- **שבילי אופניים אופנידן** – משרד התחבורה מקדם תכנית לשבילי אופניים בינעירוניים אופנידן. שביל אופניים ברוחב של כ-3.5 מטר לאורך דרך 471 יחבר את גבעת שמואל עם ערי גוש דן.
- **מדרכות** – בכל רחובות העיר יש מדרכות. חלק מהרחובות כוללים מדרכה רחבה המאפשרת הקמת שבילי אופניים. ברחובות מקומיים, נסיעת האופניים משתלבת במיסעה עם כלי הרכב.



תרשים 6: שבילי אופניים קיימים ומתוכננים לפי תכניות העירייה



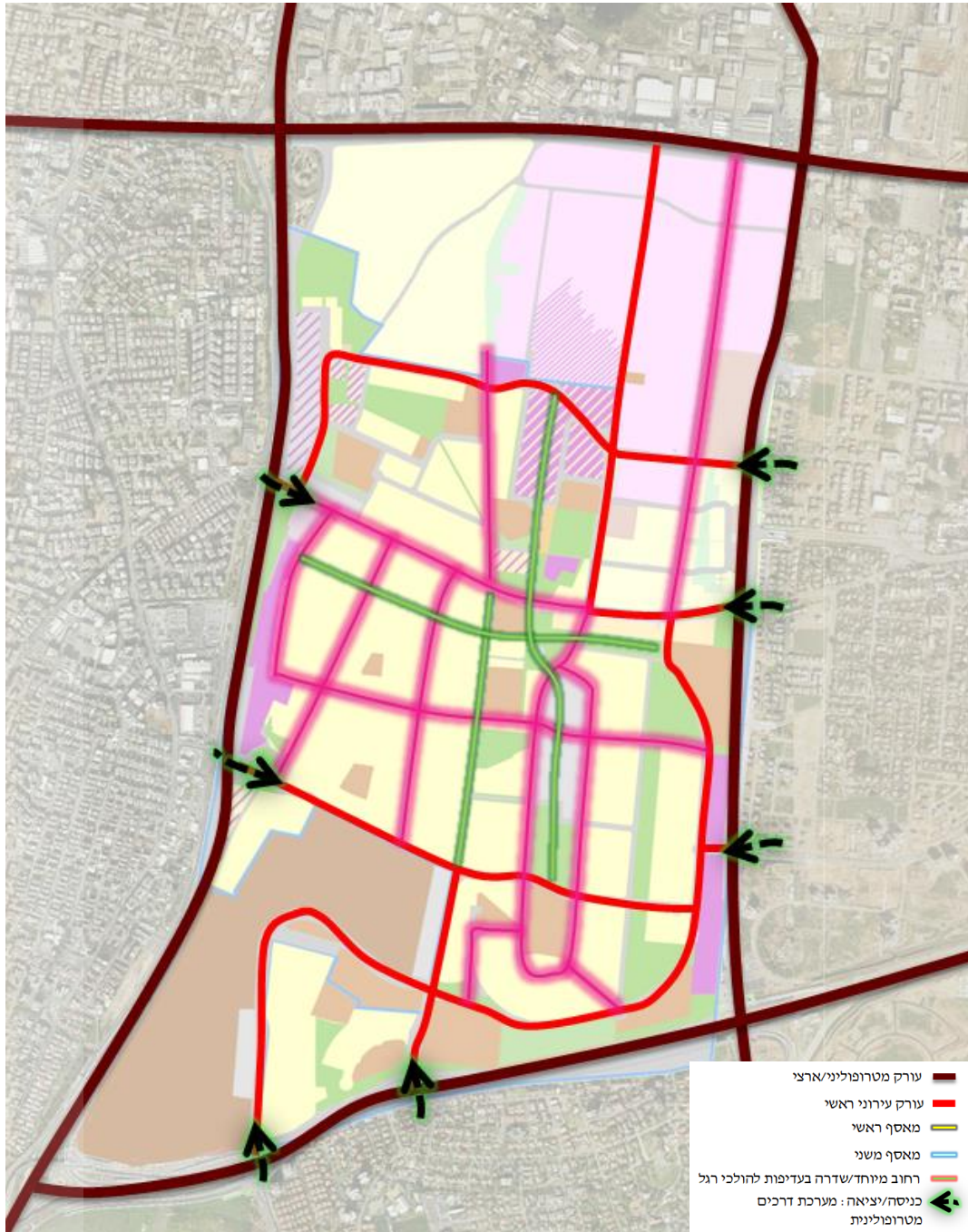
תרשים 7: תכנית אופנידן לשבילי אופניים באזור גבעת שמואל

1.4. מערכת הדרכים והרחובות ביישוב

העיר גבעת שמואל מחוברת לדרכים ארציות: בצפון עוברת דרך מס' 481, בדרום דרך מס' 471, במזרח דרך יצחק רבין ובמערב דרך מס' 4. מערכת הדרכים העירונית מתחברת במספר נקודות אל מערכת הדרכים הארצית והמטרופוליטית.

במצב הקיים ועל פי תוצאות המודל התחבורתי נצפה גודש בכל היציאות מהעיר ועומס כבד בגישות אל העיר בשעת שיא בוקר ואחה"צ. הסיבה העיקרית הינה הגודש על הצירים הארציים והמטרופוליניים המקשים על הנפח היוצא מגבעת שמואל להשתלב בצירים הללו.

בעיר גבעת שמואל קיימת מערכת דרכים שכונתית המורכבת בעיקר מרחובות מקומיים ומאספים. קיימים מספר צירי מזרח-מערב, כגון רחוב הנשיא ורחוב המרגריט-ברג-ז'בוטינסקי המקשרים את העיר עם ערים שכנות. צירי צפון-דרום הם לדוגמה רחוב הזיתים ובגין.



תרשים 8: היררכיית דרכים וחיבורים למערכת הדרכים הארצית והמטרופולינית.

1.5. סיכום - נושאים עיקריים של ניתוח המצב הקיים

- תחבורה ציבורית** – קיים כיסוי של כל חלקי העיר במרחק של עד 250 מטר מתחנות אוטובוס. התדירויות של הקווים הפנימיים סבירות. כיום העיר לא נהנית משירות רכבת ישראל. אולם, במרחב העיר מתוכננות תכניות תחבורתיות משמעותיות כגון: הקו הסגול, הקו האדום (מחוץ לתחום העיר ומצפון לה), נת"צים על שדרות מנחם בגין ומתע"ן על דרך מס' 4. בנוסף, לאחרונה מקודמת תכנית לקווי מטרופוליטניים שני קווים בתחום העיר. עיקר ההתמקדות בתכנון העתידי לשיפור התנועה בעיר בכלל ושירות

התח"צ בפרט נדרשת סביב נושא הנגישות לשירות התח"צ והממשקים בין אמצעי התח"צ.

- **תחבורה ירוקה** – כיום ברחובות דרך המלך, בגין, הזיתים, הרב גורן וז'בוטינסקי קיימים שבילי אופניים. בימים אלו מבצעים עבודות סלילה ברחובות נוספים בעיר, אך עדיין לא קיימת רשת שבילי אופניים רציפה. תכנית המתאר מציעה הקמת רשת שבילי אופניים והליכה שתעודד את הניידות הרגלית ובאופניים ותשפר את איכות החיים בעיר.



- **עומסי תנועה וקיבולת מערכת הדרכים** – כיום קיים איזון כלל-עירוני בין ביקוש להיצע במערכת הדרכים ואין עומסי התנועה חריגים בעיר. פיתוח עתידי עלול להעמיס על מערכות התחבורה למצב מעל הקיבולת, ולכן נדרש פיתוח של מערכת תומכת של תח"צ. העומסים הקיימים והצפויים ביציאות מהעיר נובעים מעומסים על הצירים הארציים והמטרופוליניים ואינם בשליטת העיר גבעת שמואל. בהיבט של תנועות פנים-חוץ נדרש שדרוג שירות התח"צ, שיפור הנגישות אליו וחזוק הממשק בין התח"צ העירוני לבין התח"צ המטרופוליני והארצי.



- **חניה** – כיום ישנם מספר חניונים ציבוריים ברחבי העיר, אולם מדווח על תפוסת יתר של חניה בשעות הלילה בשכונות המגורים הוותיקות של העיר. בהתאם לכך חניונים נוספים נמצאים בשלבי הקמה. במסגרת תכנית המתאר תגובש מדיניות החניה המתאימה לפיתוח העתידי.

2. מצב מוצע

2.1. מטרות התוכנית

מטרות התכנית הן:

1. תכנון חלקי העיר השונים של העיר לכדי מערך אורבני אחיד וקומפקטי, תוך הקניית ייחודיות לכל אזור.
2. העצמת איכות החיים האישית והקהילתית בעיר.
3. התווית תכנון המנחה לשימוש יעיל של משאב הקרקע, תוך שמירה על שטחים פתוחים, הקפדה על תכנון מרחב ציבורי נאות ומתן אפשרות להתחדשות מרקמים עירוניים קיימים.
4. כינון תשתית כלל יישובית להתפתחות עוגנים כלכליים משמעותיים בגבעת שמואל ואפשרויות תעסוקה ומסחר מגוונות בעיר לכלל תושבי המטרופולין.
5. חיזוק המרחב הציבורי ורחובות מרכזיים בעיר כמוקדי מפגש ופעילות עירונית וקהילתית.
6. פיתוח איכותי של מערך התחבורה הציבורית, התחבורה הלא ממונעת והדרכים באופן התואם את גידול העיר ואת פרישת המוקדים בה.
7. יצירת זיקה תפקודית בין העיר לסביבתה המטרופולינית ומוקדים מרכזיים באזור: אוניברסיטת בר-אילן ואזור התעסוקה רמת סיב בפתח תקווה.



8. מתן מענה מגוון לשימושים, רב-תחומי, רב-תרבותי ורב-דורי- לבני העיר, לותיקה, לתושבים החדשים ולצרכי הסביבה.
9. שימור המורשת ההיסטורית תוך קביעת מדיניות שימור של אתרים בעלי ערך היסטורי.
10. קביעת הוראות בנושאי איכות סביבה: שמירה על איכות אוויר, מניעת זיהום קרקע ומי תהום וטיפול בזיהום קיים.
11. יצירת מערכת איזונים תכנונית שתאפשר אספקת שירותים ברמה גבוהה לתושבים, במהלך שלבי התפתחות העיר.

2.2. מטרות התכנית בהיבט התחבורתי

12. תכנון נכון שיעודד את השימוש בתח"צ, אופניים והליכה תוך יצירת ממשקים טובים בין אמצעי תחבורה שונים ושיפור הנגישות של מוקדים עירוניים, מטרופולינים ושל התח"צ.
13. פינוי רחובות העיר מעומסי התנועה ותנועה עוברת.
14. חיזוק הזיקה לאוניברסיטת בר אילן ומוקדים עירוניים ומטרופולינים
15. כיסוי שירות מלא בעיר תוך מיקום מיטבי ונגישות טובה של תחנות תח"צ.
16. יצירת סביבה ידידותית למשתמשי התח"צ, הולכי רגל ורוכבי אופניים.

2.3. תחבורה ציבורית

השילוב בין קווי תח"צ עירוניים, מטרופולינים (אוטובוסים, רק"ל ומטרו) באזור התכנון צפוי לתת שירות תח"צ ברמה גבוהה:

- מתן אפשרויות שונות בבחירת אמצעי התחבורה.
- קישוריות בין מוקדים עירוניים לשכונות ובין העיר למטרופולין.
- הנגישות של אמצעי התח"צ – מבחר מגוון במרחב מצומצם יחסית.
- תדירויות גבוהות בעקבות מגוון השירות.
- ממשקים בין אמצעי התח"צ.
- כיסוי שירות ברמה גבוהה.

צירי דרך 4 ו-471 מהווים כבר היום צירי תח"צ ראשיים שמשרתים את העיר מכיוון מערב ודרום. רוב הקווים הנוסעים בצירים האלה הם קווים בינעירוניים ואזוריים. קו הרק"ל האדום עתיד לעבור צפונית לגבעת שמואל בציר ז'בוטינסקי של פתח תקווה ויקשר את האזור עם פתח תקווה, רמת גן, תל אביב ובת ים.

תכנית המתאר מאמצת את תכניות התח"צ המשמעותיות במרחב התכנון. בנוסף, התכנית מציעה כלים ליצירת סביבה עירונית שתתמוך בעידוד השימוש בתח"צ, הליכה ורכיבת אופניים באמצעות חתכי רחוב המייצרים מרחב ציבורי נוח ואטרקטיבי לשיפור הנגישות של שירות התח"צ ושידרוג ההליכה והרכיבה באופניים.

במסגרת התכנית מוצע למקם תחנות קצה ומסופים קטנים (עירוניים) בשלושה מוקדים על מנת לייצר את התשתית למתן שירות תח"צ מיטבי:

- שני מסופים/תחנות קצה בצפון-מזרח העיר. שניהם קיימים כבר כיום.



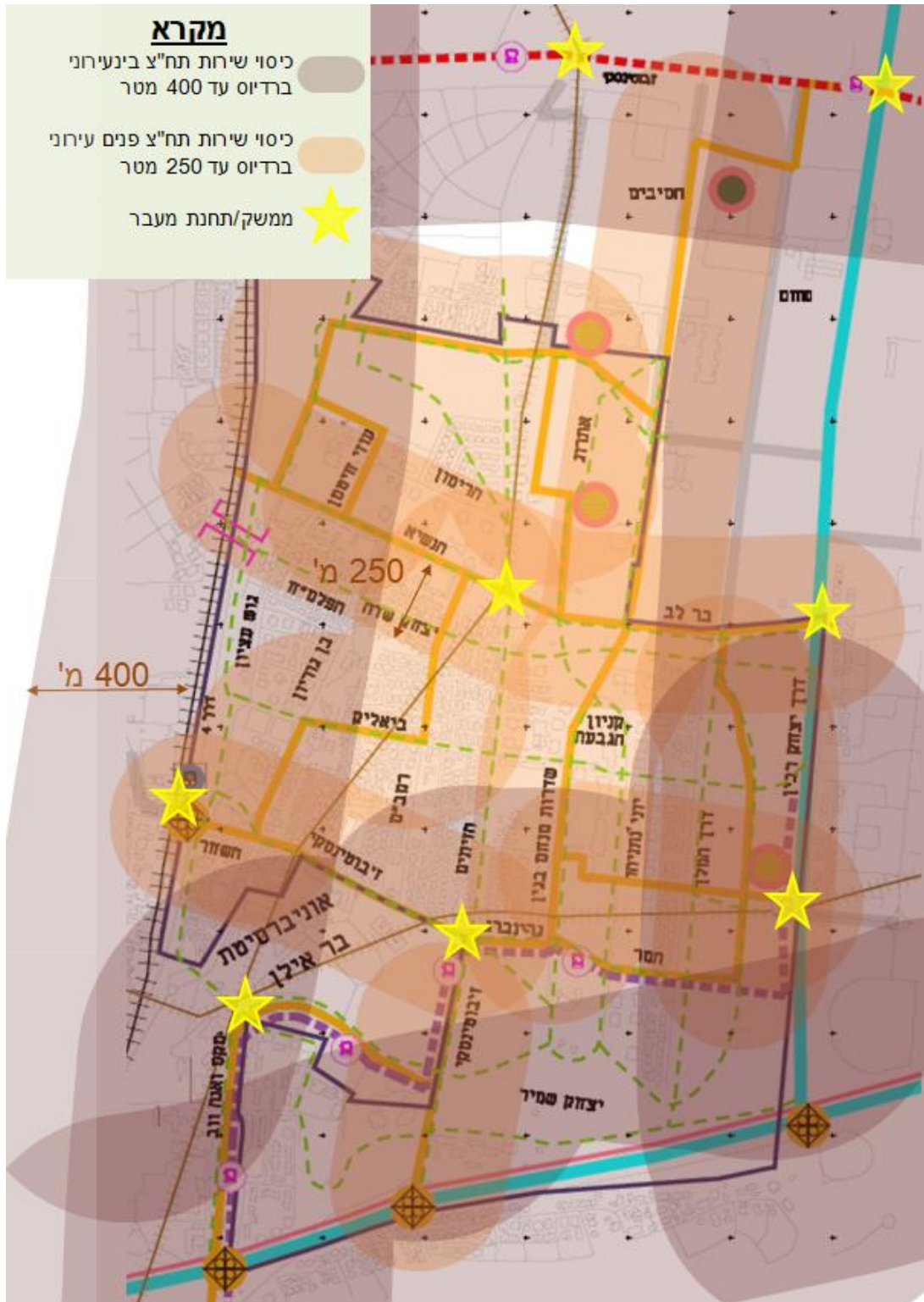
- מסוף חדש שמפגיש את קו הרק"ל הסגול, הנת"צ המתוכנן בדרך יצחק רבין וקוויו אוטובוס עירוניים.
- ממשקים בין אמצעי תח"צ באמצעות תחנות מעבר.

יש לציין כי לאור האמור לעיל ובדיקות שבוצעו באמצעות מודל תחבורתי לא נראה צורך בנת"צים ברחובות העיר. אולם, נדרשת חשיבה לגבי היציאה/כניסה של העיר דרך מחלף קוקה-קולה (גשר המקשר את העיר עם בני ברק) ולבחון ביצוע נת"צ באזור המחלף בעקבות העומסים הצפויים.

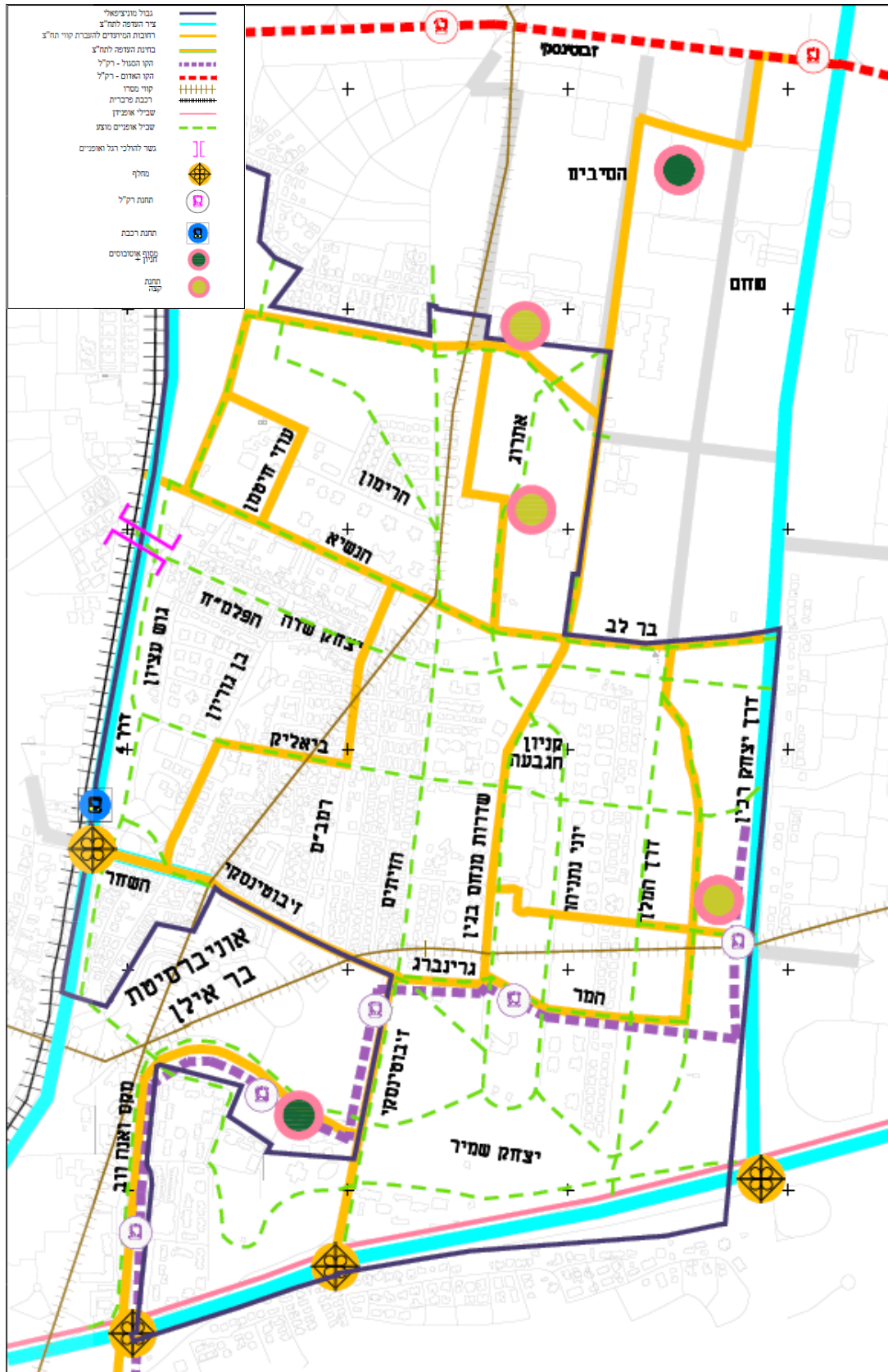


ההנחיה הכללית אודות תחנות אוטובוס ותחנות מערכות המתע"ן באזור התכנית היא כי על כל התחנות להיות נגישות להולכי רגל, רוכבי אופניים ובממשק ישיר איתם ועם מערך התח"צ הכללי. הנגישות צריכה להתקיים ברדיוס של כ- 400 סביב התחנות. באזור תחנות רק"ל ותחנות תח"צ מרכזיות יש לתת פתרונות לחניית אופניים.





תרשים 9: כיסוי שירות תח"צ פנים עירוני ובינעירוני (רדיוסים 250, 400 מטר)



תרשים 10: מערכת התח"צ ומערכת שבילי אופניים בגבעת שמואל

2.4. תחבורה ירוקה, רשת שבילי אופניים והליכה ברגל

בעיר גבעת שמואל קיימים מקטעים של שבילי אופניים לא רציפים ופזורים בחלקי העיר השונים. התכנון העתידי כולל שבילי אופניים רבים ומערכת רציפה שעתידה לקשר את שכונותיה של העיר עם מוקדי פעילות ומערך התחבורה הציבורית.

טופוגרפיה שטוחה של העיר וחתכי רחובות רבים מאפשרים להקים רשת שבילי אופניים במרחב האורבני ובשטחים הפתוחים כולל חיבורים לאוטוסטראדות לאופניים לאורך כבישים בינעירוניים (רשת "אופנידן") על מנת לקשר את העיר גבעת שמואל עם הערים השכנות ועם גוש דן.

באזורים למיתון תנועה וברחובות המקומיים תהיה תנועה מעורבת של אופניים עם התנועה המוטורית.

הושם דגש על יצירת קישוריות של שבילי אופניים והליכה לתחנות הקו האדום והקו הסגול של הרכבת הקלה קו המתע"ן המתוכנן לאורך דרך מס' 4. המדיניות המנחה בתכנית המתאר הינה כי יש לאפשר להגיע באופניים מכל מקום לכל מקום.

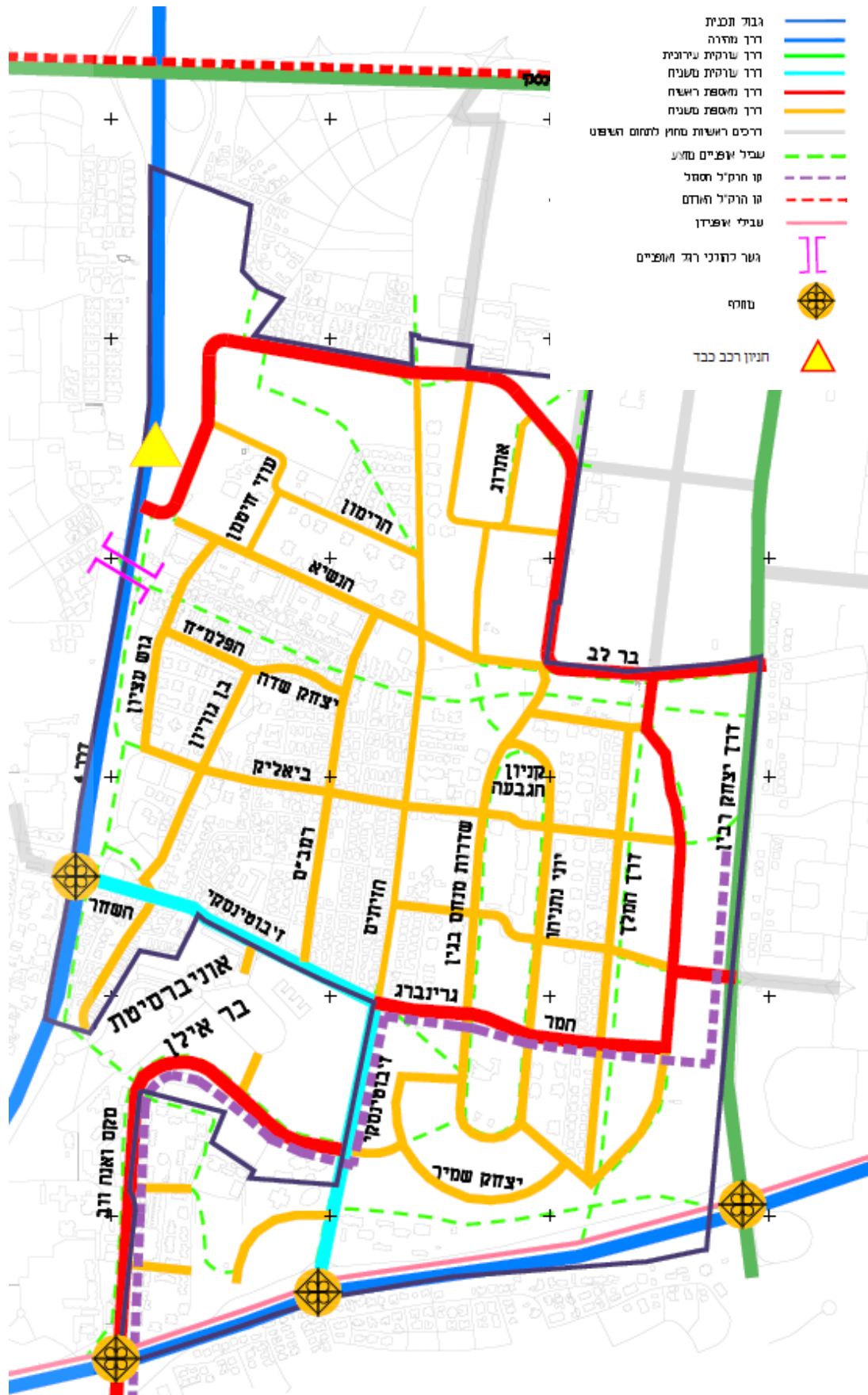
2.5. רשת דרכים

רשת הדרכים של העיר גבעת שמואל הינה מפותחת כבר היום. בעתיד צפויות השלמות של הרשת כדלקמן:

1. השלמת ציר הנשיא בר-לב והקמת כניסה לעיר ממחלפת חדשה – התכנית מציעה הקמת ציר רוחב בין דרך רבין לבין דרך 4 באמצעות חיבור ימינה ימינה של רחוב הנשיא לדרך 4 במערב וחיבור מרומזר רחוב בר-לב לדרך יצחק רבין במזרח העיר.
2. "עוקף" צפון גבעת שמואל – התכנית מציעה ציר "עוקף" לאורך השוליים הצפוניים של העיר על מנת להסיט את התנועה העוברת מרחובות העיר.
3. חיבור רחוב הזיתים לרחוב ז'בוטינסקי – התכנית מציעה חיבור רחוב הזיתים לרחוב ז'בוטינסקי לצורך יצירת ציר עורק עירוני.
4. חיבור הרצועה השלישית לדרך יצחק רבין – התכנית מציעה כניסה חדשה לעיר בדרום-מזרח באמצעות חיבור לרצועה השלישית המתוכננת במזרח העיר. החיבור החדש יאפשר גישה ישירה ונוחה לשכונה החדשה. אשר כוללת תעסוקה ומסחר אינטנסיבי. בנוסף, חיבור זה יחזק את הקשר בין גבעת שמואל ופתח תקווה.

באופן כללי, השלד המוצע (תרשים מס' 11) לא מציע שינויים בזכויות הדרך של הצירים הקיימים אלא שינויים בחלוקת השטח בין המשתמשים השונים ובעיקר הרחבת תשתית לתח"צ, להולכי רגל ורוכבי האופניים על חשבון התנועה המוטורית הפרטית.

יש לציין כי החיבור של העיר לדרך מס' 4 תואם את תכנית התת"ל 19.



תרשים 11: רשת דרכים עירונית וחיבורים לרשת דרכים ארצית על רקע שבילי אופניים

2.6. מדיניות חנייה

כיום קיים מחסור של מקומות חניה באזורי המגורים (בשעות הערב) חשוב כי מצד אחד יתאפשר בעיר להחזיק ברכב, אולם יש לעודד את צמצום השימוש בו וצמצום הקצאת שטחים לחניה באופן כללי. התוכנית מציעה פתרונות לבעיית המחסור במקומות החניה תוך שמירה על האטרקטיביות של גבעת שמואל וכוח המשיכה של מוקדים עירוניים-מטרופוליניים בעיר באמצעות שיפור שירות התח"צ, פיתוח תשתית הולמת לרכיבה באופניים והליכה ברגל וכן יצירת ממשקים בין אמצעי התחבורה.



מוצעת מדיניות לצמצום הקצאת שטחים לחניה לאורך הרחובות עם שירות תח"צ משמעותי ולהעברת חניות לשטחים שלא על חשבון משתמשי רחוב אחרים, כגון חניונים תת-קרקעיים ושולי העיר באמצעות חקיקת חוק עזר ומדיניות תעריפי חניה חכמה בנוסף, התכנית מעודדת פיתוח מתחמים עם שימושים מעורבים (מגורים, מסחר ותעסוקה) על מנת לנצל באופן מיטבי שטחי חניה הן עבור תושבים והן עבור מוקדי תעסוקה.

כיום מקודמות מספר תב"עות להקמת חניונים תת-קרקעיים בתחום שצ"פים. החניונים מתוכננים מתחת לפארקים או כיכרות. אפשר לציין מספר תכניות לדוגמא:

- צפון גבעת שמואל
- התחדשות עירונית בן גוריון מערב
- תכנית פארק הגבעה



במסגרת התפתחות מערכת תחבורה עתירת נוסעים (מתע"ן) מוצעת הפחתת תקני החניה באזורים ומוקדים עירוניים הממוקמים בקרבת צירי תח"צ בהתאם לתקן הארצי.

2.7. המודל התחבורתי

לצורך ניתוח תחבורתי של תפקוד מערכת הדרכים העירונית המוצעת ואמידת הביקושים בתח"צ של גבעת שמואל, הופעל מודל תחבורתי (מודל הסיורים למטרופולין תל אביב המוסכס). נבדקה שנת היעד 2040 עם הפיתוח המקסימאלי של העיר כולל פרויקטים עתידיים כגון בינוי ברצועה השלישית ותוספת עיבוי / פינוי בינוי בעיר הקיימת.

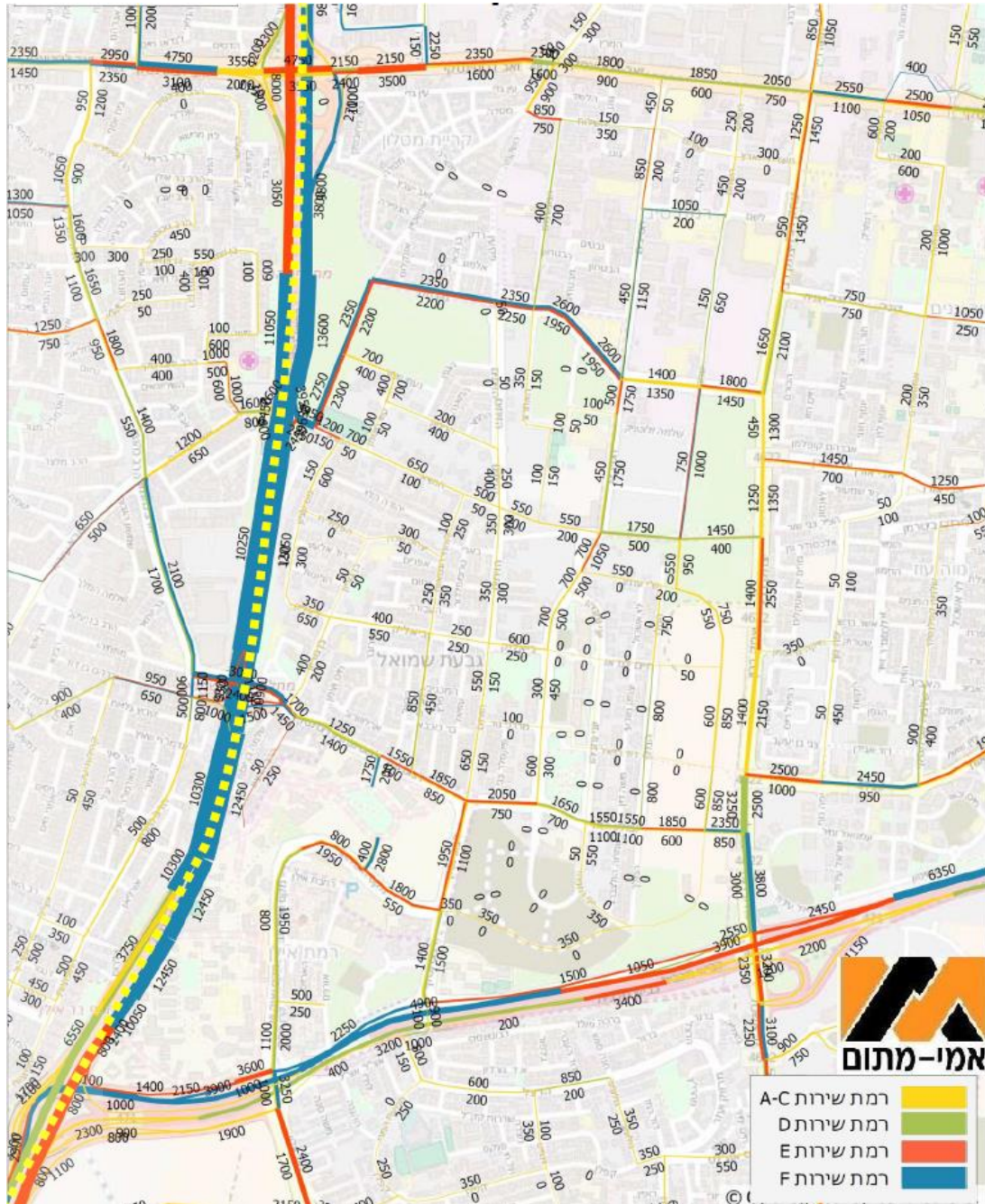


מטרת הפעלת מודל החיזוי התנועתי היא בחינת חלופות של רשתות דרכים ופתרונות תח"צ. בין היתר נבחנה אופציה לחיבורים חדשים של העיר עם רשת הדרכים הארצית וכן ההשפעה של שדרוג מערכת תח"צ מפותחת באופן והצורך בנת"צים בתוך העיר.

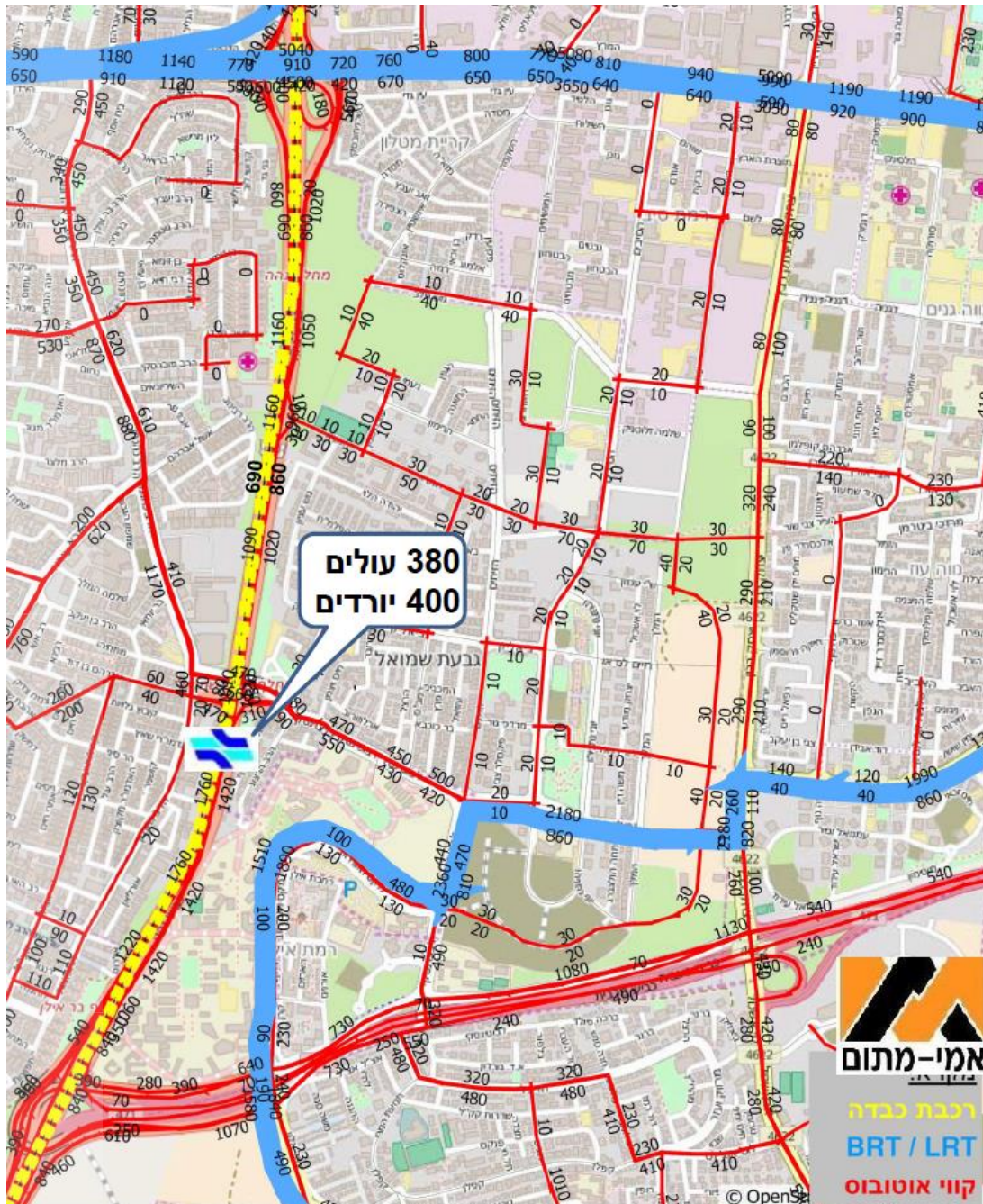
אחת ההבנות המרכזית שגובשה מהבדיקה התחבורתית היא כי רשת הדרכים המוצעת של גבעת שמואל צפויה לתפקד במצב סביר עד טוב מלבד הכניסות והיציאות של העיר שהינן פקוקות בעיקר בשל הגודש הכללי בדרכים הבינעירוניות והמטרופולינית תל אביב (כביש 4, וכביש 471, דרך רבין וכד'). יש לציין כי מצב של תפקוד סביר או טוב של מערכת הדרכים תלוי בשירות תח"צ מקסימלי הכולל עדיפות מלאה לאורך צירים ראשיים ועדיפות בצמתים רבים, תדירויות גבוהות וממשקים חזקים בין אמצעי התח"צ.

בנוסף, הבדיקה התחבורתית העלתה את הצורך ביצירת "עוקף" גבעת שמואל על מנת לפתור את העיר מתנועה עוברת ברחובות.





תרשים 12: תחזיות תנועה ורמת שירות בשעת שיא בוקר, שנת 2040



תרשים 13: תחזיות נוסעים בתח"צ בשעת שיא בוקר, שנת 2040

2.8. סיכום, מסקנות והמלצות

תכנית המתאר באה לשים דגש על הנושאים התחבורתיים ומציעה את הפתרונות הבאים על מנת להשיג את המטרות והיעדים שהוגדרו:

- יצירת ממשקים בין אמצעי תח"צ שונים (רכבת כבדה, רק"ל, אוטובוסים וכד') ובין התח"צ לבין התנועה המוטורית הפרטית לבין התנועה הלא מוטורית (מיקום תחנות בסמוך למוקדי משיכה עירוניים ומטרופוליניים, חינוכי אופניים וכד').
- מתן תשתית למסופים ותחנות קצה.

3. יצירת חתכי רחוב טיפוסיים המבטאים את החשיבות של התנועה הלא-מוטורית והתח"צ.
4. השלמת השלד העירוני באמצעות ציר רציף של עוקף צפון גבעת שמואל, שחרור רחובות העיר מתנועה עוברת והעברת התנועה לעוקף המוצע ויצירת חיבורים אל הערים השכנות במטרה לחזק קשרים.
5. יצירת שלד שבילים לרוכבי אופניים והולכי רגל כולל מתן נגישות למוקדים עירוניים באופן כללי ותחנות רכבת בפרט.
6. מדיניות חניה אשר תביא לצמצום השימוש ברכב הפרטי באופן כללי ובמרכז העיר ולאורך צירים עם אופי מסחרי-תעסוקתי בפרט.
7. כניסות ויציאות אל/מ העיר צפויות להיות עמוסות עקב תנועה עוברת שמקורה או יעדה אינו גבעת שמואל.
8. על דרך 4 צפויים עומסים בשני הכיוונים הנגרמים על ידי נפחי תנועה ארציים ומטרופוליניים. בנוסף, לא ידוע איך תתקדם התת"ל, נושא התח"צ לאורך כביש 4 וכו'.
9. תוואי הקו הסגול אינו סופי ונועד להשתנות בהתאם לתכנון מפורט והחלטות הצפיות להתקבל במסגרת תכנית מתאר פתח תקווה.
10. קיים צורך בשיתוף פעולה עם אוניברסיטת בר אילן במטרה ליצור חיבורים בין האוניברסיטה לבין עיר.
11. מאספים ראשיים ומאספים משניים מרכיבים עיקר היררכיית מערכת הדרכים בעיר.
12. קבענו שמונה סוגים של חתכי רחוב טיפוסיים בעיר על פי הנחיות מקובלות ובהתבסס לתת מרחב למגוון המשתמשים (הולכי רגל, אופניים, תח"צ ורכב מוטורי פרטי).
13. מערכת הדרכים העירונית צפויה לתפקד ברמת שרות טובה (A-C) ולא צפוי עומס, אך גישות העיר צפויות להיות עמוסות עקב תנועה עוברת שמקורה ויעדה אינה גבעת שמואל.
14. לא צפויה תנועה עוברת ברחובות העיר מלבד בדרכים שבשולי העיר.
15. לא ניתן לזהות הצדק למת"צ או נת"צ מלבד התוואי של הקו הסגול. יחד עם זאת, חתכי רחוב מוצעים מאפשרים לייעד בעתיד תוואים בלעדיים לתח"צ.
16. הקו הסגול נחוץ עם נוסעים חזויים של כ- 2,200 לכיוון מערב בשעת שיא בוקר בשנת 2030.
17. תחנת הרכבת העתידית על דרך 4 צפויה לשרת כ-800 נוסעים (יורדים ועולים) בשעת שיא בוקר שנת 2030.
18. שרות מערכת התח"צ המוצעת נותן כיסוי שירות טוב לעיר ברדיוסים בין 250 ל-350 מ'.
19. מערכת התח"צ המוצעת מקשרת בין המוקדים העירוניים ראשיים לבין הכניסות וגישות ראשיות לעיר וגם מזינה את התחנות של מערכת הרק"ל הקו האדום והקו הסגול.