



# תכנית מתאר כוללנית בית שאן

תכנית מס' 203-0293993



## נספח תנועה מנחה



מתו"פ מהנדסים תכנון  
מתכנני פרויקטים תחבורתיים

נובמבר 2017



**1. רקע****1.1 כללי – מצב קיים**

העיר בית שאן ממוקמת על צומת של שני כבישים ראשיים: דרך מס' 90 ודרך מס' 71, ובשנת 2016 תיפתח בה תחנת הקצה (בשלב זה) של קו הרכבת "רכבת העמק". שדרוגה של דרך מס' 71 במקביל לעבודות על מסילת העמק מבטיח שיפור ניכר בנגישות אל העיר וממנה בעתיד הקרוב. רמת המינוע בעיר, נכון לשנת 2013, היא 299 כ"ר לאלף נפש, כ-85% מרמת המינוע הארצית. קצב הגידול ברמת המינוע לאורך השנים גבוה מקצב גידול האוכלוסיה, אך עד כה לא אותרו בעיות גודש תנועה בצמתים המרכזיים וברחובות הראשיים.

רמת הבטיחות בדרכי העיר טובה. בשנת 2013 עמד שיעור התאונות ל-100,000 נפש על 87. שרות התחבורה הציבורית בעיר מכסה את רוב שטחה במרחקי הליכה של עד 250 מ', והוא כולל שרות עירוני פנימי וקווים בין-עירוניים שעוברים דרך רחובותיה. למרות היותה עיר מישורית, אין לבית שאן מערכת שבילי אופניים, אלא רק קטעים בודדים.

**1.2 נגישות למערכת הדרכים הארצית**

בית שאן מחוברת היטב למערכת הארצית. שני כבישים ראשיים מובילים אליה:

דרך מס' 90 – הכביש האורכי המזרחי של ישראל, חוצה את העיר מצפון לדרום ומהווה חלק מהמערכת הראשית הפנימית. בשנת 2004 הופקדה תכנית ג/13333, המציעה תואי חדש לדרך מס' 90 ממזרח לעיר, בקטע שבין עין הנציב (חיבור לתכנית ג/11377) לבין צומת הדרכים 71/90. התכנית לא קבלה תוקף ולא ידוע לנו על כוונה לקדם אותה, או את התואי המוצע בה. יחד עם זאת, בנספח התנועה מופיע התואי שהוצע בזמנו.

דרך מס' 71 – כביש רוחבי המקשר את בית שאן מערבה עם עפולה והמערכת המתנקזת אליה ומזרחה עם מעבר הגבול לירדן (גשר שיידך חוסיין). כביש זה מגיע לכניסה המערבית של בית שאן וחוצה את אזור התעשייה הצפוני בכוון מערב - מזרח. במסגרת פרויקט "רכבת העמק" נבחנות כעת חלופות להתוותו באזור תחנת הרכבת המתוכננת ממערב לעיר. קטע הכביש המקביל למסילת העמק עובר בימים אלה שדרוג, במסגרתו הוא הופך לדו מסלולי, ארבע-נתיבי, עם מפרידנים בצמתים הקיימים.

בנוסף לכבישים הראשיים מגיעים לעיר גם כבישים מקומיים המחברים אותה לסביבה הכפרית.

**1.3 מערכת הדרכים הפנים עירונית**

המערכת הבין עירונית נמשכת לתוך המערכת העירונית ומשתלבת בה:

- דרך מס' 90 נקראת בתוך העיר שדרות מנחם בגין, ועוברת מחתך של מסלול אחד דו נתיבי בשטח הבין-עירוני לחתך של דרך עירונית, דו מסלולית, עם שני נתיבים בכל מסלול ונתיבי חניה. מעמדה של הדרך מבחינה סטטוטורית (דרך ארצית או רחוב עירוני) אינו ברור.
- דרך מס' 71 עוקפת את העיר מצפון, אך בקטע הנמצא בתחום השיפוט של העיר מהווה גם דרך ראשית באזור התעשייה הצפוני. החתך שלה כיום הוא של דרך בין-עירונית חד מסלולית, עם נתיב בכל כוון ושוליים;



- המשכה של דרך 71 לתוך העיר הוא דרך מס' 7078, שהופכת לרחוב שאול המלך. בשטח הלא-מבונה אופי הדרך הוא של כביש בין-עירוני, אך עם מדרכה בצד אחד. עם הכניסה לשטח הבנוי מתחיל החתך של רחוב עירוני מאסוף, עם מדרכות משני הצדדים וחניה. הרחוב הוגדר כמאסף רמה 2. הוא מוליך אל אתר התיירות המרכזי של העיר – הגן הלאומי. כניסה זו אל העיר, למרות היותה כניסה ראשית, לא מייצרת ציר תנועה ברור וטבעי, והנכנס אל העיר מאבד במהירה את ההתמצאות. רוב הצמתים הראשיים בעיר מוסדרים כמעגלי תנועה. עובדה זו בודאי תורמת לבטיחות בדרכיה, ובנפחי התנועה הקיימים, הנמוכים יחסית, לא גורמת לעיכובים.



#### 1.4. מטרות תכנית המתאר בנושא התחבורתי:

- הסדרת כניסה צפונית לעיר, שתייצר הפרדה ברורה בין המערכת העירונית למערכת הבין-עירונית, תבטא את היררכית הרחובות ותשפר את ההתמצאות;
- הגדרת מערכת הרחובות הראשיים, שתשרת את העיר בשנים בהן תמומש תכנית המתאר;
- התוויית מערכת שבילי אופניים מלאה, שתאפשר את הפיכת האופניים לכלי תחבורה בעיר ומחוצה לה;
- הגדרת צירים לתחבורה ציבורית, שישרתו את העיר המתרחבת.



## 2. מערכת התחבורה המוצעת

### 2.1. כניסה צפונית

הכניסה הצפונית מוצעת ממחלף על דרך 71 החדשה, על בסיס תוואי שנבחן ע"י חברת נתיבי ישראל מצפון לדרך הקיימת. התוואי המוצע לדרך הארצית יוצא אל מחוץ לתחום העירוני וכך נוצרת הפרדה ברורה בין שתי המערכות. הדרך מן המחלף אל העיר תתוכנן כדרך עירונית, על פי הגדרות משרד התחבורה, דו-מסלולית, עם רוחב זכות דרך של 24.0 מ', וללא חניה. הנגישות למגרשים מדרך זו תיבחן במסגרת התכנית המפורטת לדרך.

בקטע הדרך העובר בשולי הגן הלאומי, בשל החשש מפגיעה בעתיקות, תהיה הדרך חד מסלולית, על התוואי הקיים, ברוחב מיסעה של 7.0 מ' ועם מדרכה לפחות בצד אחד. רוחב זכות הדרך המוצע הוא 12.0 מ'.

הדרך תסתיים בצומת הרחובות שאול המלך – ירושלים הבירה. כל עוד תאפשר קיבולת הצומת – הוא יתוכנן כמעגל תנועה.





## 2.2. כניסה דרומית

הכניסה מדרוך 90 מדרום ותוכנן כהמשך דרומה של דרך מנחם בגין הקיימת, עם מאפיינים של דרך עירונית דו-מסלולית, ברוחב זכות דרך של 30 מ'. כל עוד ישמש הרחוב כדרך ארצית, לא תבוצע חנייה לאורכו.

## 2.3. כניסה מזרחית

כאמור לעיל, בתשריט ובנספח התנועה מופיע התואי המאושר של דרך מס' 90 ממזרח לעיר כמסומן בתכנית המתאר הקודמת לעיר ג/6995. לכשתקודם תכנית מפורטת לתואי זה תוכל להתממש הכניסה המוצעת ממנו אל מרכז העיר, תוך הפיכת קטע הדרך העובר היום ליד בית העלמין לדרך ללא מוצא.



## 2.4. ציר עירוני ראשי

הציר העירוני הראשי ימשיך להיות רחוב ירושלים הבירה, שמהווה המשך לכניסה הצפונית ומסתיים בדרך מנחם בגין. רוחב זכות הדרך שלו משתנה בין 15-20 מ', ולטובת זרימת התנועה עדיף להבטיח המשכיות של מיסעה ברוחב 7.0 מ', ללא חנייה בקטעים הצפוניים, הסמוכים למרכז העירוני. לטובת המוקדים העירוניים שבסביבה יש לדאוג למגרשי חניה שיתנו מענה לביקוש.

## 2.5. רחובות מאספים

הרחובות המאספים הראשיים (רמה 1) הקיימים הם:

- יצחק שמש – שהמשכו דרך מס' 6667 ליישובי עמק המעינות;
- ציר שדרות הארבעה – יעקב מחלוף.
- לטובת הפיתוח המוצע במערב העיר יתווספו לרשימה הרחובות הקיימים הבאים:
- אהבת ציון (זכות דרך 20.0 מ');
- חטיבת גולני (זכות דרך 24.0 מ').

לרחובות אלה יתחבר "המאסף הטבעתי המערבי", שיקשר בין השכונות המערביות לבין עצמן ובינן לבין העיר, עד הגבול הדרומי שלה. הרחוב המומלץ לרחוב הוא 24.0 מ', ורכיביו מפורטים בפרק החתכים הטיפוסיים בהמשך.



מערכת דומה, אך צנועה יותר, משרתת את הבינוי הקיים ממזרח לדרך בגין, ומוצעת בהרחבה לכיוון דרום.

## 2.6. רחוב שאול המלך

רחוב שאול המלך משמש כיום המשך הכניסה הראשית לעיר מצפון וגישה ראשית לגן הלאומי. לאור השינוי המוצע בכניסה הצפונית, כמתואר לעיל, משנה תכנית המתאר את תפקידו של הרחוב במערכת ומייעדת לו תפקיד יותר מקומי, עם פחות תנועה עוברת ויותר תנועה ניגשת. המלצת התכנית היא להפוך את הקטע שבין רחוב יצחק שמש לבין דרך מנחם בגין לרחוב ממותן תנועה.





רוחב זכות הדרך של הרחוב בקטע הנדון משתנה בין 15.0 מ' לבין 21.0 מ'. החתכים הטיפוסיים המוצעים מפורטים בפרק החתכים.

### 2.7 גישה לתחנת הרכבת

בנוסף לגישה אל תחנת הרכבת מדרך מס' 71, מוצע בתכנית להשאיר את התואי הקיים של כביש הכניסה לעיר, בכדי לאפשר קשר מתוך העיר אל התחנה. כל עוד מסתיימת מסילת הרכבת בתחנה, ישאר הכביש במתכונתו הקיימת. כאשר יבוצע המשך של המסילה מזרחה, יתוכנן במקום מעבר משוקע לטובת החיבור המוצע.



## 3 מערכת התחבורה הציבורית

### 3.1 מרכז תחבורה

התחנה המרכזית נמצאת כיום בסמוך לככר העצמאות בדרך מנחם בגין. כל קווי האוטובוס ששרתים את העיר עוברים שם או מתחילים/מסיימים שם. על פי התכנית המוצעת יימשך ההסדר הקיים.

### 3.2 קווי אוטובוסים בין עירוניים

כאמור לעיל, העיר משורת על ידי קווי עירוניים פנימיים וע"י קווי בין עירוניים, שעוברים בצירים הראשיים. הקווי הבין עירוניים כוללים קווי שמתחילים או מסיימים בבית שאן וקווי שמוצאם ויעדם מחוץ לעיר.

הצירים המשמשים את הקווי הבין עירוניים הם:

- דרך מנחם בגין;
- רח' ירושלים הבירה;
- רח' שאול המלך;
- רח' יצחק שמש.

צירים אלה יוכלו להמשיך ולשרת את הקווי גם בתכנית המוצעת. עם הפעלתה של תחנת הרכבת בעיר, הוסדר קו עירוני המקשר בין התחנה המרכזית לבין המסוף הצמוד לתחנת הרכבת. ככל הידוע, בשלב זה, אין כוונה להסיט את הקווי הבין עירוניים למסוף זה.

### 3.3 קווי אוטובוסים עירוניים

הקווי העירוניים עוברים במערכת הרחובות המאספים של העיר. אכלוס השכונות החדשות המוצעות יחייב הארכה של הקווי ו/או ארגון מחדש שלהם, כך שיעברו גם ברחובות הראשיים שלהן. רוחב זכות הדרך המוצע לרחובות המאספים מבטיח את התנאים הנאותים להעברת קווי אוטובוס ולהסדרת תחנות. גם הקווי העירוניים יוארכו לטובת הנגישות לרכבת.

לצורך תפעול המערכת העירונית יידרש בדרום העיר מקום למסוף קצה שיוכל לאפשר המתנה של עד שני אוטובוסים ומבנה נהגים מינימלי.





### 3.4. שרות לרכבת

השרות לתחנה יינתן במסוף בגודל מתאים, על פי פרוגרמה שתוכן, שימוקם בסמוך לכניסה הראשית של הולכי הרגל.

### 3.5. חניון לילה לאוטובוסים

בהתאם להנחיות לתכנון ותפעול שירות בתחבורה ציבורית, יש לתכנן ביישוב שגודלו בין 20-50 אלף נפש מקום לחניון לילה לאוטובוסים. חניון כזה צריך להיות ממוקם בסביבה שאיננה מיועדת למגורים. בתכנית הנדונה ימוקם לטובת הנושא שטח בהיקף של 10 דונם בתחום אזור התעסוקה המוצע, בסמוך לתחנת הרכבת.



### 4. מערכת שבילי אופניים

מערך שבילי האופניים המוצע בעיר כולל הסדרת נתיבים לאופניים ברחובות קיימים, הסדרת שבילי אופניים מופרדים מתנועת כלי הרכב ברחובות מאספים חדשים והסדרת שבילי אופניים בשצ"פים. המערך בנוי כך שתתקבל מערכת שלמה של שבילים שתאפשר תנועה רצופה של אופניים בתוך העיר ותתקשר אל המערכת שמחוץ לעיר. כך יוכלו האופניים לשמש הן כאמצעי תחבורה להגעה אל יעדים בעיר (תחנת רכבת, מוסדות חנוך, מקומות עבודה) והן כחלק מפעילויות ספורט ונופש. אופן שילוב האופניים ברחובות מתואר בחתכים הטיפוסיים. להשלמת המערכת יש צורך בהכשרת חניונים לאופניים באתרי הביקוש, כגון אלה שהוזכרו לעיל. העקרונות המוזכרים יפורטו בתכנית מתאר מקומיות שתוגשנה בעתיד ויקבלו תוקף סטטוטורי.



### 5. מסוף מטענים

בתחום התכנית ממוקם מסוף רכבתי למטענים. מיקום המסוף בתחום אזור התעסוקה המוצע יאפשר לפתח בסמוך אליו שימושים התומכים במסוף כזה או נתמכים על ידו. בשלב ראשון יהווה המסוף תחנת קצה לרכבות משא. תכנית המתאר מתחשבת בתכניות עתידיות להמשך המסילה לעבר מעבר הגבול לירדן. הגישה הראשית אל המסוף היא מדרך ארצית מס' 71, אולם התכנית מאפשרת גישה גם מתוך העיר. מסוף המטענים, כמו המסילה כולה, הינם בתכנון וביצוע של חברת "נתיבי ישראל".

