

משרד הפנים מינהל התכנון
הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית
עמוד 1 מתוך 4

ישיבה מיום 7.4.08

ט"ו באייר התשס"ח
 20 במאי 2008
 תכ 2008-10724

לכבוד:
 משתתפים

הנדון: סיכום ישיבת הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 7.4.08

נושא מס' 1:	דרך מס' 77 קטע יקנעם-רמת ישי ודרכים 73, 75 ו- 762.
<p><u>חברי הועדה:</u></p> <p>גב' רונית מזר – יו"ר הועדה – משרד הפנים אורנה להמן- משרד התחבורה הלל זוסמן-רשות הטבע והגנים דן סתו- מינהל מקרקעי ישראל אורלי קרקו-החברה הלאומית לדרכים אריק טפירו- החברה להגנת הטבע נעמה בן-ארי – המשרד להגנת הסביבה משה צימרמן-משרד התיירות</p>	
<p><u>מוזמנים:</u></p> <p>עידו דורי עופר סלעי אריה צוק מרים גלזר נחום פלד אורי גדרון שלמה אנקר יוסי סורג'ון אריה רפפורט רונית ליברסאט אילנה טלר</p>	
החלטות:	
<p>בהמשך לישיבת הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מה- 28.5.08 בנושא מערך הדרכים במרחב רמת ישי בה נתבקשה החברה הלאומית לדרכים לבחון בין היתר את העתקת המחלף במפגש דרכים 77 / 75, ואת הצמדת דרכים 77 ו- 75 כולל התייחסות לדרך אזורית 762, הוצגה בפני הועדה הבחינה שנעשתה.</p> <p>נציגי החברה הלאומית לדרכים הציגו את הסטת מחלף 77 / 75 לכיוון צפון מזרח, בהתאם לתכנית האב של רמת ישי שאומצה על ידי הועדה המחוזית צפון. הצעה זו כוללת התווייה חדשה של דרך ראשית מס' 75 מצפון מזרח לרמת ישי – "עוקף רמת ישי" (מצפון לדרך הראשית המאושרת) והורדה ברמה של דרך מס' 75 המאושרת מראשית לאזורית בקטע מצומת השומרים (75/722) ועד מזרחית לרמת ישי באזור בית שערים (מפגש 75 העוקף את רמת ישי עם הדרך הקיימת).</p> <p>מטרת "עוקף רמת ישי" היא להוציא את התנועה החוצה את היישוב. כמו כן, הוצע לגרוע את דרך אזורית 762 (מזרחית לדרך מהירה מס' 77) מקטע ממחלף זרזיר ועד צומת נהלל ולהסיט מזרחה את דרך ראשית מס' 73 מדרום לדרך ראשית מס' 75 מצומת נהלל ועד אזור קיבוץ יפעת, על מנת לא לפגוע בחלקות א' של נהלל.</p> <p>דרך אזורית 762 ממערב לדרך מהירה מס' 77 – בקטע מאזור איבטין ועד</p>	

<p>זרזיר מאושר בתמ"א 3. כיום הדרך האזורית סלולה מאיבטין ועד אזור נופית ובפני הועדה הוצגה המורכבות להתוות את המשך הדרך באזור קרית טבעון/ בסמת טבעון/ שמורת אלוני אבא ונחל ציפורי.</p> <p>צוין כי למערכת המוצעת יתרונות על פני המאושר בתמ"א 3.</p> <p>נשמעו עמדות הועדות המקומיות ולשכת התכנון חיפה.</p> <p>בחלטה:</p> <p>בפני הועדה הוצגו:</p> <ul style="list-style-type: none"> התווייה חדשה של דרך ראשית מס' 75 מצפון מזרח לרמת ישי – "עוקף רמת ישי" (מצפון לדרך הראשית המאושרת). הורדה ברמה של דרך מס' 75 המאושרת מראשית לאזורית בקטע מצומת השומרים (75/722) ועד מזרחית לרמת ישי (מפגש 75 העוקף את רמת ישי עם הדרך המאושרת הסלולה). גריעת דרך אזורית 762 (מזרחית לדרך מהירה מס' 77) מקטע ממחלף זרזיר ועד צומת נהלל. הסטה מזרחה של דרך ראשית מס' 73 מזרחית לדרך ראשית מס' 75 מצומת נהלל ועד אזור קיבוץ יפעת, על מנת לא לפגוע בחלקות א' של נהלל. <p>נשמעו עמדות הועדות המקומיות עמק יזרעאל, טבעון ולשכת התכנון חיפה.</p> <p>הועדה מבקשת שתוצגנה בפניה בחינות מלאות של החלופות שהוצגו בדיון (החלופה המאושרת בתמ"א 3 וההצעה שהוצגה בדיון), לרבות בחינה תחבורתית וסביבתית, תוך התייחסות מלאה לכל מערך הדרכים במרחב 762 (גם ממערב לדרך מהירה מס' 77), 73, 75 ו-77. על בחינות אלו להתייחס גם לתכניות המתאר המקודמות באזור, בין היתר ליישובים בסמת טבעון, מנשיה זבדה, זרזיר וכעביה.</p>	
<p>תכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים (מתע"ן) - תמ"א 23 / א / 4.</p>	<p>נושא מס' 2:</p>
<p>גב' רונית מזר – יו"ר הועדה – משרד הפנים אורנה להמן – משרד התחבורה הלל זוסמן-רשות הטבע והגנים דן סתו – מינהל מקרקעי ישראל אריק טפיר – החברה להגנת הטבע נעמה בן-ארי – המשרד להגנת הסביבה משה וייס – רכבת ישראל נחום פלד – משרד החקלאות – משקיף</p>	<p>חברי הועדה:</p>
<p>שרה לב פנינה קול שרית אברבך מיכל זיו גלעד יוליה קרט רות מוזס יהודה אלבו דלית רגב רויטל קסטרו דוד פיק דפנה פינקלמן בני שליטא יפה בן שחר שוקי פתאל</p>	<p>מוזמנים:</p>

<p>קיריל קוזיול טל בן דב שאוול שחם בקי שליסברג יוסי פרחי רון פז רונית ליברסאט רבקה וגמיסטר</p>	
החלטות:	
<p>רונית מזר הציגה את מטרת הדיון – הצגת טכנולוגיות BRT ו-LRT מציינת ומזכירה כי על פי החלטת הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית בדיונים מוקדמים, תמ"א 23/א/4 לא תקבע את הטכנולוגיה שתיושם בקווי המתע"ן המתוכננים.</p> <p><u>יהודה אלבו- הציג את טכנולוגית ה-BRT:</u></p> <p>BRT – מהווה חבילה של מרכיבי תחבורה המיושמים בדרגות שונות בכל מערכת.</p> <p><u>המרכיבים המרכזיים של BRT:</u></p> <p>הפרדה משתנה בזכות הדרך, מערכות פתוחות וסגורות – תלוי במערכת, תחנות פתוחות, רציף נמוך, כרטוס אוטומטי, שילוב תעריפים, שילוב מידע בזמן אמת, העדפה ברמזורים, יישום מהיר עלות נמוכה תדמית ייחודית.</p> <p>כלי הרכב הם מגוונים מאוטובוס רגיל ועד אוטובוס באורך 24 מ', עם דרך נפרדת כמו במטרו, ועד זכות דרך משולבת, כאשר המטרה ליצור חלופת תחבורה ציבורית לרכב הפרטי.</p> <p><u>זכויות דרך - קיימים מגוון פתרונות:</u> נתיב תחבורה נפרד עם בלעדיות למטרה זו. נתיב תחבורה משולב עם דרך רגילה וכו. ניתן ליצור הפרדה פיסית בין רכב פרטי ל-BRT על מנת למנוע שילוב שימושים.</p> <p>קיימות מערכות סגורות המבוססות על קווים עורקיים בפרוודור, המזוונים ע"י קווים. מערכות פתוחות, בהן מספר קווי שרות הפועלים בפרוודור, מאפשרות פיזור נסיעות בין מוצאים ליעדים מרובים.</p> <p>יתרונות ה-BRT פוחתים עם הפחתת העדיפות בנתיבי בלעדיים.</p> <p><u>כלי רכב</u> – הנושא דורש השקעה בעיצוב ובנוחות. יש כלי רכב המונעים ע"י גז או חשמל- על מנת להוריד מרמת זיהום האויר, ויש המונעים על סולר.</p> <p><u>עלויות כלי הרכב:</u> ה-BRT נותן גמישות גדולה בביצוע, בעיקר עקב העלויות המגוונות של כל כלי רכב:</p> <p>אוטובוס מפרקי רגיל – עולה 1.7 מלש"ח וכלי הרכב החדש עשוי להגיע עד ל- 4 מלש"ח.</p> <p><u>הקיבולת:</u></p> <p>אוטובוס באורך 18 מ' – מכיל 130 מקומות ישיבה</p> <p>אוטובוס באורך 24 מ' – מכיל עד 250 מקומות ישיבה.</p> <p>יש גם אפשרות לנסוע בעמידה דבר המעלה את מספר הנוסעים.</p> <p><u>אמצעים טכנולוגיים</u> – המפתח בהצלחת המערכת מבוסס על מידע בזמן אמת, העדפה ברמזורים, כרטיס חכם, או כרטוס אוטומטי. שלטי מידע אלקטרוניים עם מידע עדכני זמין, מבוסס על מערכות GPS ועליו לבסס תחזיות ולוחות זמנים, מועדי הגעה לתחנה וכו.</p> <p><u>תדמית</u> – חשוב ליצור תדמית של חדשנות למערכת הרק"ל.</p> <p><u>יתרונות BRT:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • יכול לספק טווח רחב של ביקושים, • עלות השקעה נמוכה • יישום מהיר בזכות דרך מאושרת, וללא צורך באישורים ייחודיים סטטוטוריים. • אינו מחייב העתקת תשתיות • זמני יישום של עד 3 שנים 	

• שיפור משמעותי ברמת השרות

קיבולת מערכת (קווים) BRT: הגורמים המשפיעים על הקיבולת: תדירות, קיבולת הרכב, מספר נתיבים, ונתיבי עקיפה, קיבולת התחנות – התאמת התחנות לעליה וירידה קלה ומהירה, זמן קליטה בתחנות, העדפה בצמתים. ככל שיש העדפה לנת"צ כן משתפר השרות והיכולת להניע כמות גדולה של נוסעים בלו"ז קצר. ככל שהאוטובוס עומד פחות זמן בתחנה כן מתקצר זמן הנסיעה.

יוסי פרחי – מטרת המתע"ן לזהות ביקושים לנסיעות במערכת עתירת נוסעים, על בסיס תחזית והתוויית צירים פוטנציאליים להעברת הנוסעים. יש להבהיר כי לא ניתן יהיה להפעיל את המתע"ן ללא יצירת רציפות קווית המבוססת על שיתוף פעולה בין כל הגורמים במרחב.

חזי ברקוביץ' – מבקש לקבוע בתמ"א איזה טכנולוגיה תשמש כל קו. כ"כ יש להתייחס לשלביות של התפתחות המערכת.

שאל שחם מציג טכנולוגיית LRT

מאפיינים: מונעת באמצעות חשמל, זכות דרך נפרדת, עדיפות ברמזורים, קיבולת רכב גבוהה, תדירות, כירטוס חכם, זמן שהייה קצר בתחנות, **נתונים הנדסיים:** אורך 20-70 מ', הפרדה מפלסית מלאה, מהירות עד 80 קמ"ש, קיבולת נוסעים 500-10000.

דרישות לבניית המערכת: זכות דרך נפרדת, רוחב רצועה, דיפו, קצה קו ואורך רציף.

סוגי זכות הדרך: בלעדי, מופרדת (משולבת רק בצמתים), משולבת.

בני שליט"א – בבדיקה כלכלית שערכה השוואה בין מתע"ן BRT לבין מתע"ן LRT עלה:

עלות ההקמה של מתע"ן LRT גבוהה יותר, אך העלות הכוללת של מחזור חיים – זהה לשתי הטכנולוגיות הנ"ל.

קו LRT – נותן שרות לעד 5000 נוסעים לכל כיוון.

הוצג נושא אתרי דיפו

שטח נידרש להפעלת המתע"ן – 60-100 ד', הפעילויות המתבצעות בדיפו: חניית קרונות, אולמות טיפול, אדמיניסטרציה, שליטה ומעקב, **הנחות העבודה לצורך קביעת מיקום:** לכל קו ברשת המוצעת חייב להיות אתר דיפו משלו, המאפשר עצמאות תפעולית נפרדת.

רונן פז – כל דיפו מחייב תסקיר השפעה על הסביבה, ותכנית מפורטת.

אורנה להמן – יש לאפשר שלביות בביצוע התכנית במסגרת התמ"א.

יוסי פרחי – זכויות בקרקע לא ניתן לחלק בתמ"א ולכן לא ניתן לקבוע בשלב זה שימושים מעורבים.

דויד סוקט – מבקשים לאפשר שימושים מעורבים בדיפו שיבואו לידי ביטוי בתמ"א.

הוצגו עקרונות מנחים לגבי מיקום מתח"מים.

שוקי פתאל – מבקש מתח"ם קצה בבת ים.

פנינה קול – מבקשת לבחון מתח"ם במשולש.

אריק טפירו – מבקש פרוגרמה של מתח"מים שתכלול גם חניית אופניים.

בקי שליסברג – יש בעיה להכנס לזה ברמה של התמ"א, כי אין נתונים על רכבי אופניים.

יוסי פרחי – ניתן להנחות את העיריות שבתכניות המפורטות למתח"מים יוקצו שטחי חניה לאופניים.

כל שימושי הקרקע סביב לתחנה ברדיוס של 50-100 מ' יוקצו, עד להכנת תכניות מפורטות למתח"ם.

אריק טפירו מציג – להכניס להוראות התכנית הנחיה לגבי הקצאת שטח לחניית אופניים.

בני שליט"א – ניתן לאפשר שימושי קרקע מעורבים במתח"מים, והנושא ייבדק בתכנון המפורט.