



צוות תכנית אב
לתחבורה ירושלים

התייחסות חמ' אסטרטגיה



מירון כהן – דודי טולקובסקי
אדריכלים ומתכנני ערים

שירות רק"ל – תחנת אורנים

הזדמנויות תחבורה ציבורית

• במרחב אורנים קיימות הזדמנויות תחבורה ציבורית מגוונות:

• במעגל הפנימי (צמוד תחנת אורנים):

• **קו תכלת –** חאן, עמק רפאים, תלפיות (קניון הדר, הפרסה), פת, מלחה

מרכז העיר, מע"ר חרדי, גבע"צ, הר הצופים

• **קו סגול –** תלפיות (קניון הדר, התנופה, דרך חברון), בן זכאי, גוננים, מלחה

רמת רחל, אשר וינר, ארמון הנציב

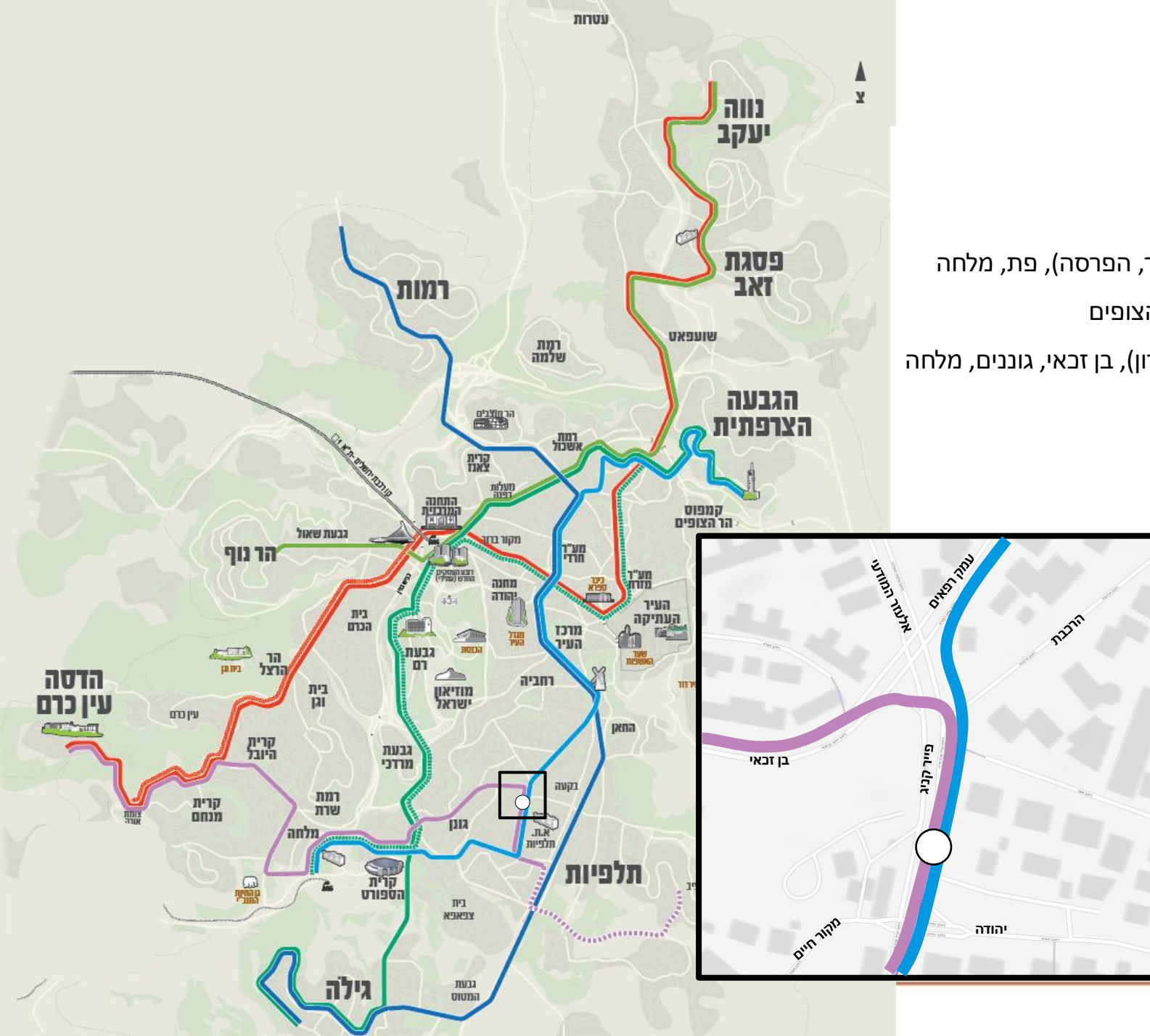
גן החיות, קריית יובל, הדסה עין כרם

• הזדמנויות למעברי אוטובוס/רק"ל

• במעגל השני (כ-1,500 מ'):

• **קו כחול (רמות, הר חוצבים גילה)**

• **רכבת ישראל – תחנת החאן (רכבל לכותל)**



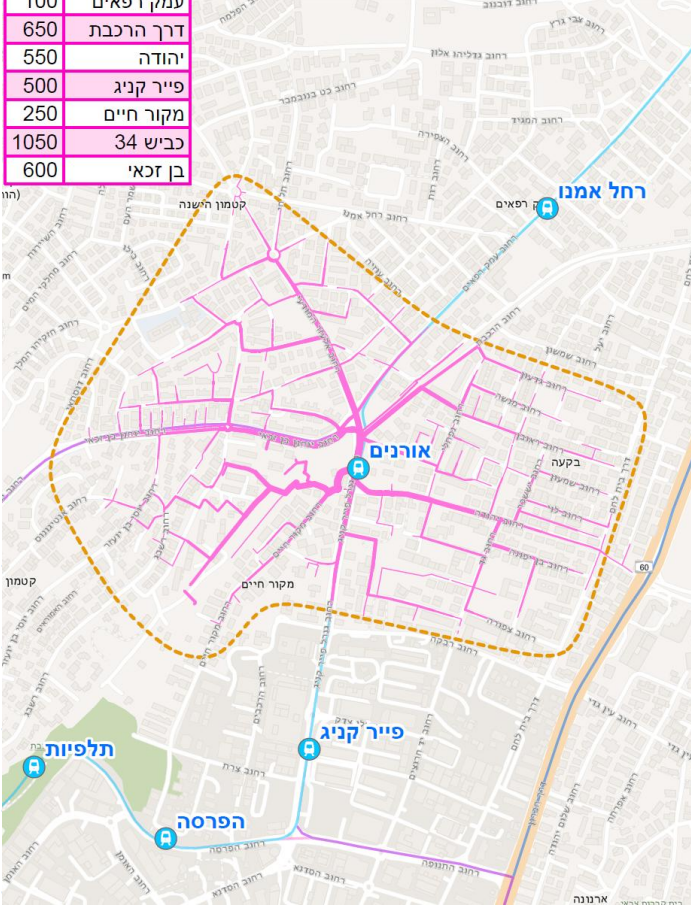
	2040	2030	2025	2020	
ממוצע העיר ירושלים	41	37	31	21	ציון סופי ★
	65.6	59.5	25.7	18.1	
	48%	44%	31%	14%	כיסוי רק"ל <small>אורך הרחובות באזור התנועה שנמצאים בטווח של 8 דקות הליכה מתחנת רק"ל</small>
	95%	95%	0%	0%	
	25%	25%	23%	18%	שימוש בתח"צ <small>יחס בין סך הנסיעות בתח"צ לסך הנסיעות בכלל האמצעים</small>
	32%	30%	23%	17%	
	1.4x	1.5x	1.5x	1.6x	תחרותיות <small>יחס בין זמן נסיעה בתח"צ לזמן נסיעה ברכב פרטי</small>
	1.09x	1.26x	1.41x	1.5x	
	171K	146K	119K	85K	נגישות למקומות עבודה <small>מספר מקומות עבודה בטווח של 45 דקות נסיעה בתח"צ</small>
	275,100	225,800	137,100	77,300	



שירות רק"ל – תחנת אורנים

תחזיות נוסעים

ציר	יח"ד
אלעזר המודעי	800
עמק רפאים	100
דרך הרכבת	650
יהודה	550
פייר קניג	500
מקור חיים	250
כביש 34	1050
בן זכאי	600



• **מהתחנות החזקות במערכת הרק"ל העירונית.** פעילות ענפה לאורך כל שעות הפעילות בשעות השיא:

- **עולים/יורדים בתחנה:**
- בוקר: **2,350** נוסעים | אחה"צ **1,750** נוסעים.

- **נוסעים ממשיכים במקטע:**
- בוקר 3,000 נוסעים ממשיכים לצפון | 2,800 נוסעים ממשיכים לדרום
- אחה"צ 2,900 נוסעים ממשיכים לצפון | 2,300 נוסעים ממשיכים לדרום

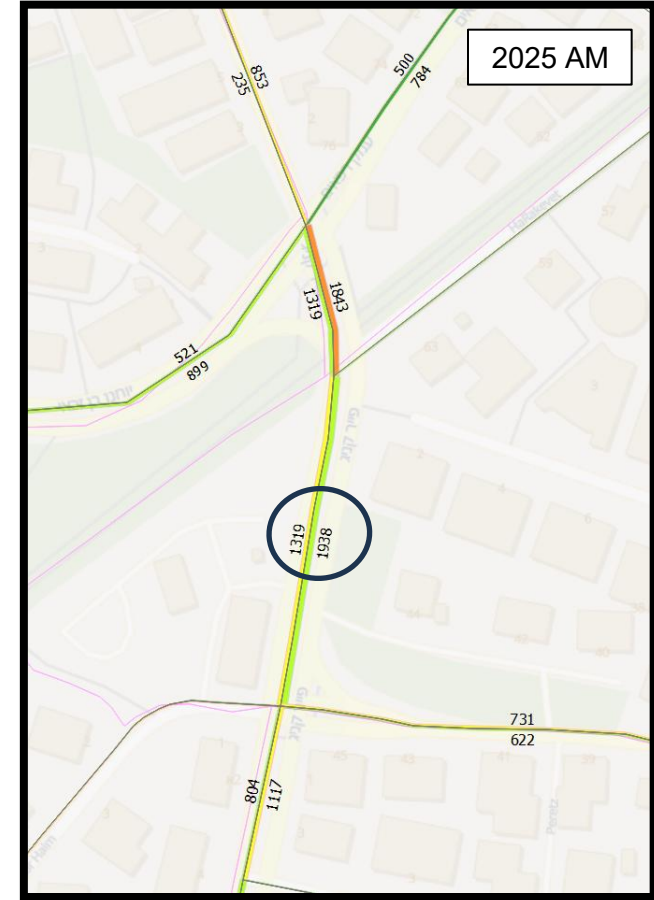
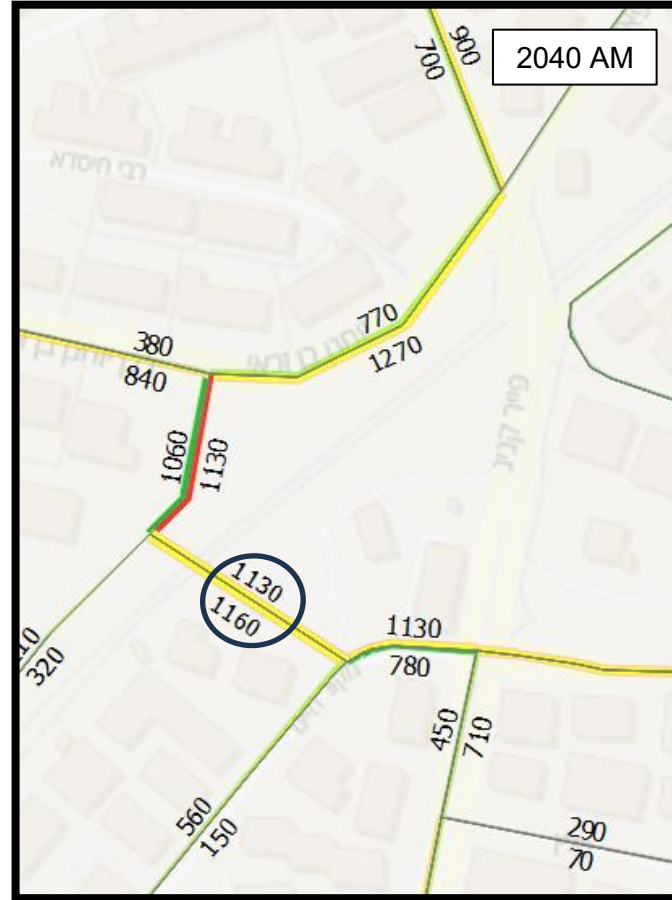
• ביקושים מאוזנים (סימטריים מבחינת חלוקת עולים ויורדים - מאפיין איזורי עירוב שימושים (מוקדי משיכה ומגורים בסמיכות)

סה"כ עולים יורדים בתחנות רק"ל, שיא בוקר



• היקף התנועות המנועות ירד משמעותית (בב-40%):

- בעקבות מעבר לרק"ל
- בעקבות פתיחה של צירים משמעותיים אחרים בברעם (פייר קניג דרום+הברך)



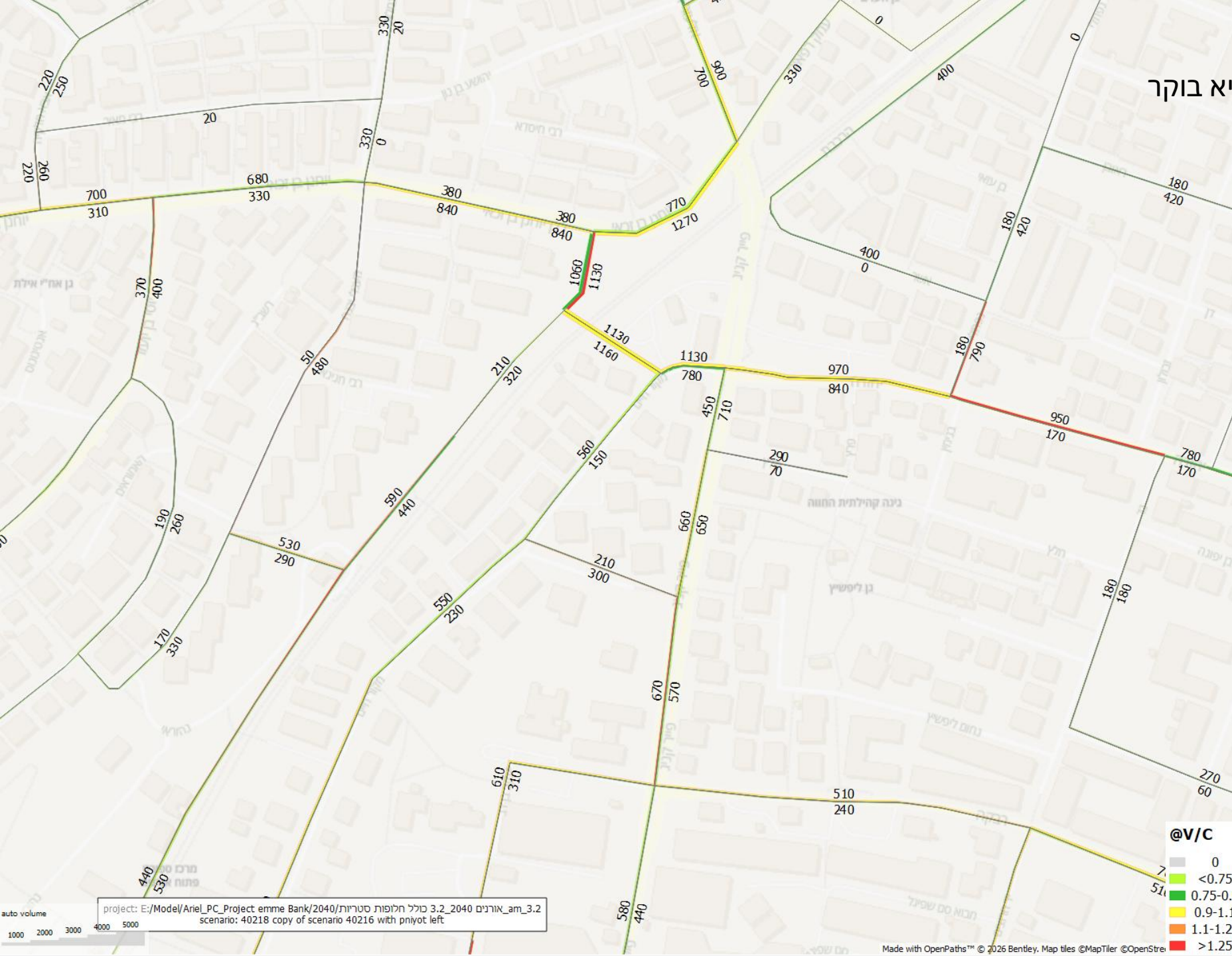
דו סטרי

נתוני מודל - נפחים 2040 V/C שעת שיא בוקר

סה"כ עוברים בטבעת:

2,300 יר"מ בשיא בוקר

(1130+1160)



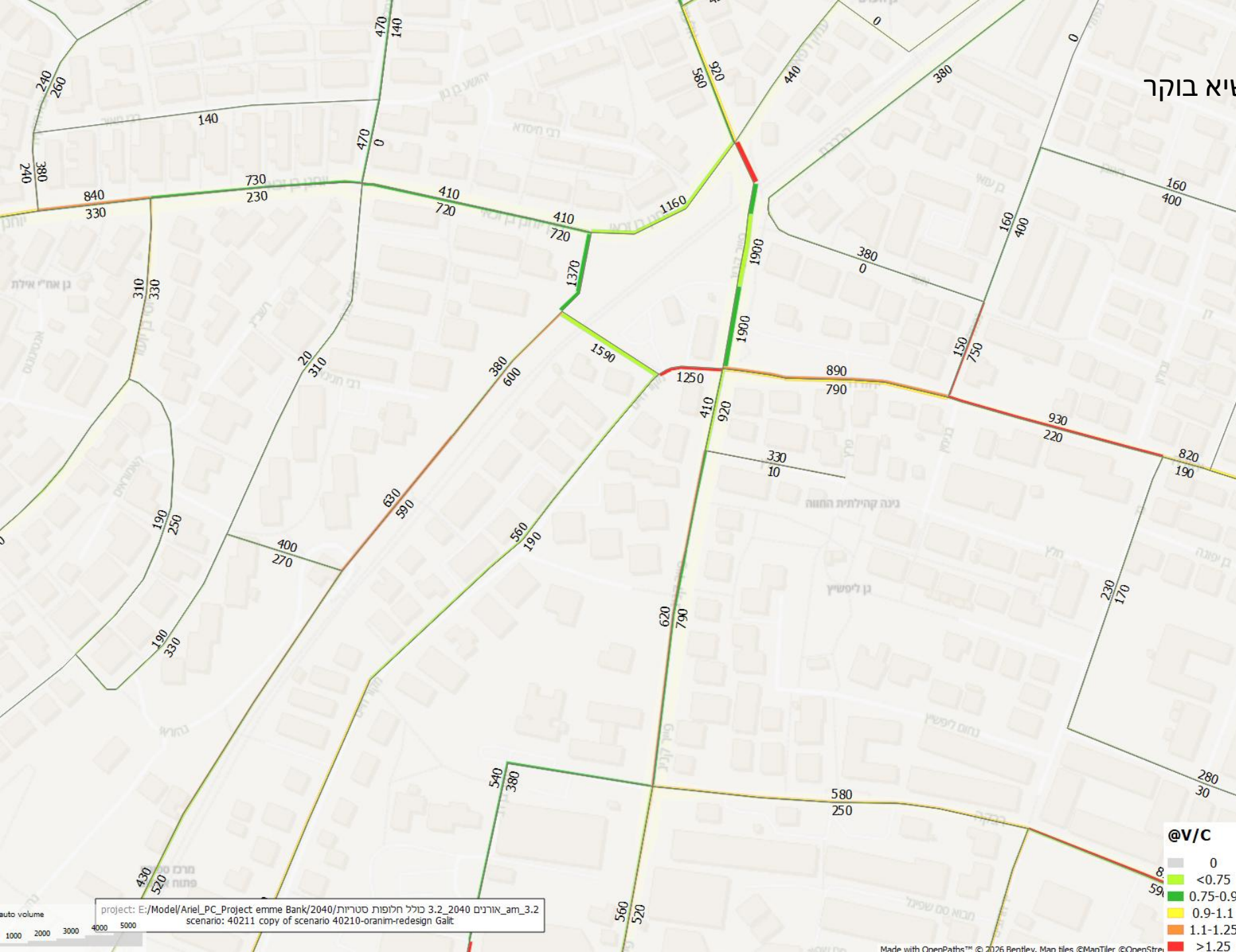
חד סטרי

נתוני מודל - נפחים 2040 V/C שעת שיא בוקר

סה"כ עוברים בטבעת:

3,500 יר"מ בשיא בוקר

(1900+1590)



project: E:\Model\Ariel_PC_Project emme Bank\2040\כולל חלופות סטריות\3.2_2040_אורנים_am_3.2
scenario: 40211 copy of scenario 40210-oranim-redesign Galt

@V/C	
0	8
<0.75	59
0.75-0.9	
0.9-1.1	
1.1-1.25	
>1.25	



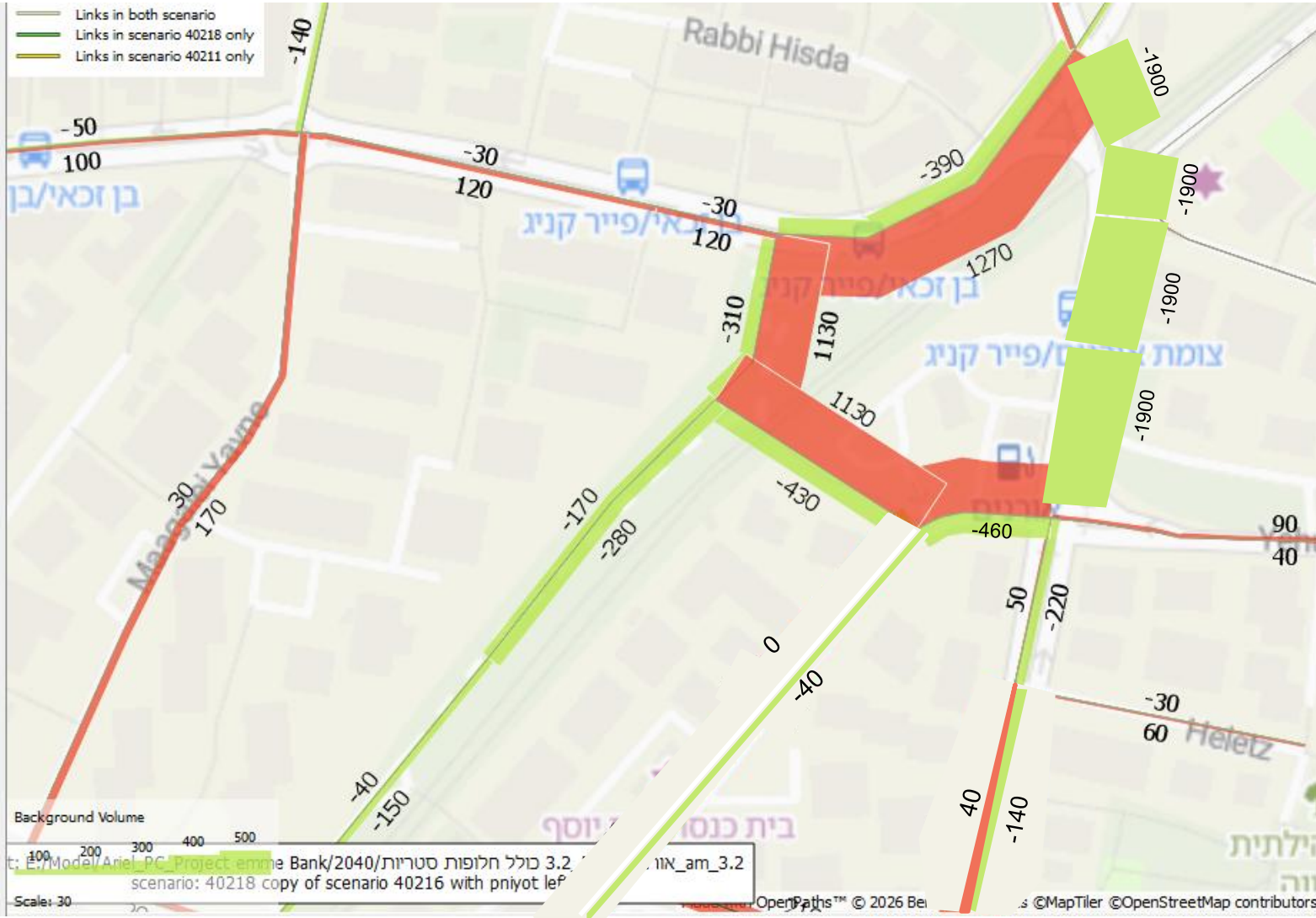


השוואה – הפרש נפחים בין חלופות

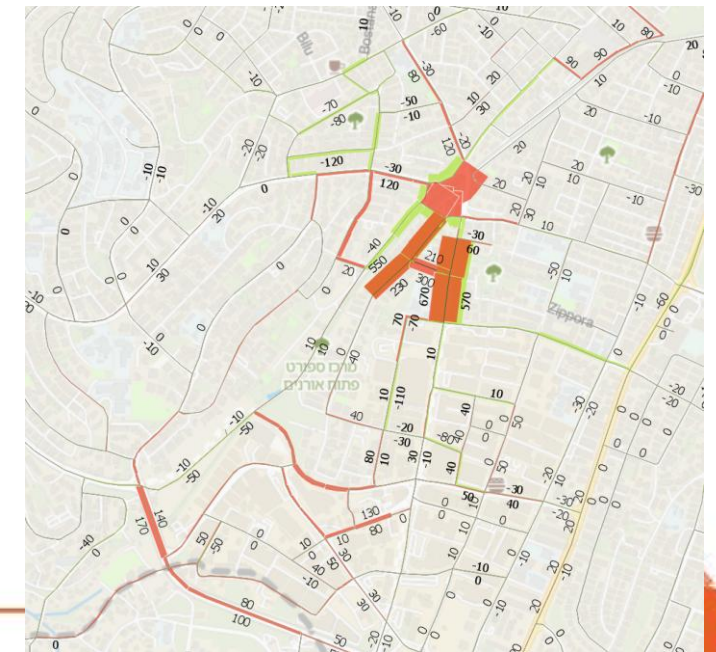
נפחים 2040 V/C שעת שיא בוקר חלופה דו סטרית למול חד סטרית

נפח שנחסך בחלופה דו סטרית ■

נפח שמתווסף בחלופה דו סטרית ■



- המערכת החד סטרית גרמה לחלק מהתנועות ליתר נסועה. מי שרצה לפנות מבן זכאי לאלעזר המודעי נאלץ בתרחיש חד סטרי לנסוע גם בטבעת וגם ברחוב פייר קניג.
- לכן בתרחיש החד סטרי היו כ-1,900 יר"מ בכיוון צפון ובתרחיש הדו סטרי יש רק 1,200 יר"מ בכיוון צפון.
- קיימות משמעויות אורבניות לנוכחות הרכב הפרטי (היבטי רעש, זיהום, תחושת בטיחות).



חלופת דו סטרית



יתרונות עיקריים:

- יצירת כיכר עירונית איכותית במרחב התחנה
- בהירות תנועתית לרכב הפרטי + לתח"צ
- מיעוט חציות
- קיים מקום לתשתית אופניים בפייר קניג

חסרונות עיקריים:

- שטחי מיסעה נרחבים בנקודות החציה
- חציות ארוכות יותר

טבעת חד סטרית



יתרונות עיקריים:

- זרימת תנועת רכב פרטי
- אורך חציית הולכי רגל קצר יותר

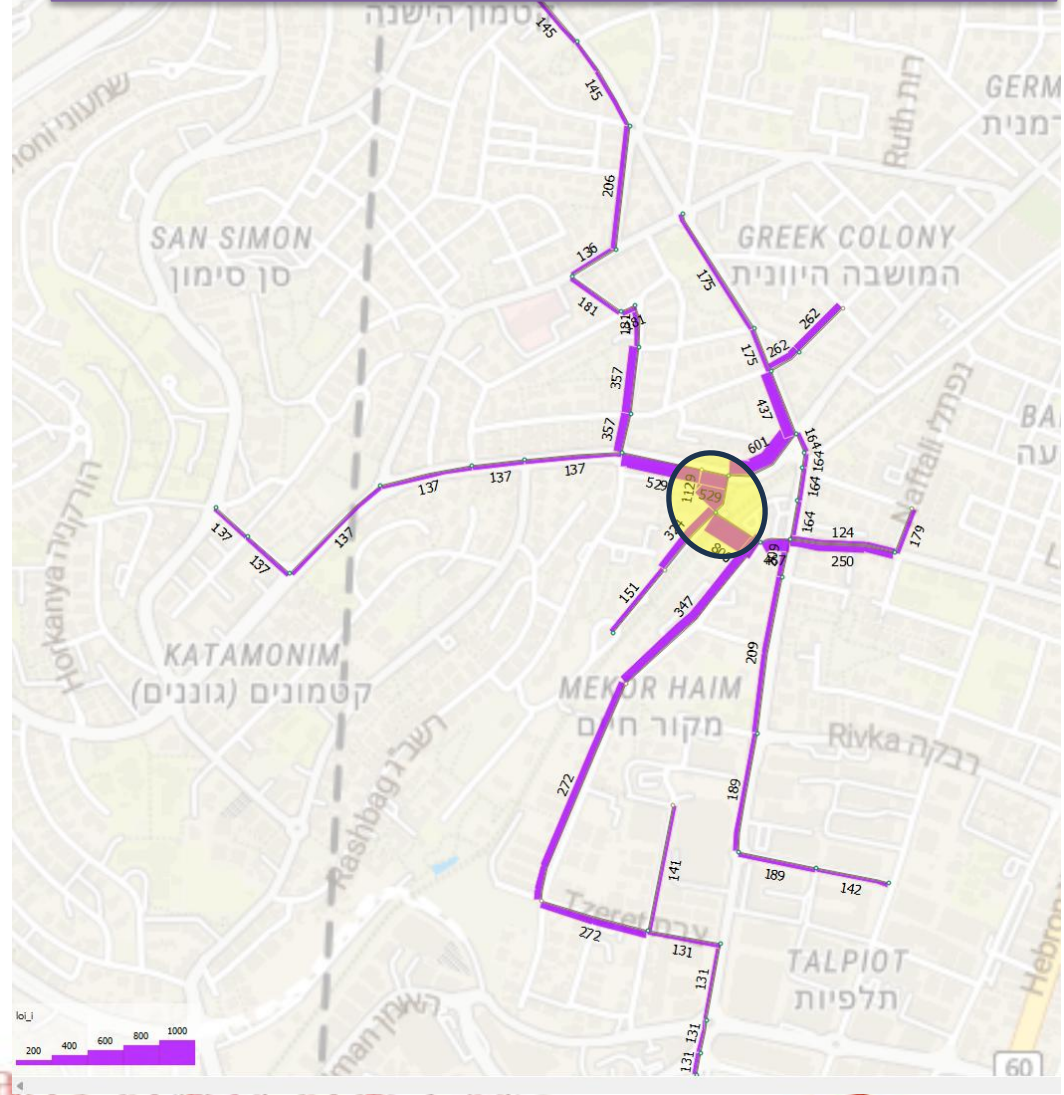
חסרונות עיקריים:

- ריבוי נקודות חציה
- יצירת חיץ בין תחנת הרכבת לפארק המסילה
- אין מקום לתשתית אופניים בפייר קניג

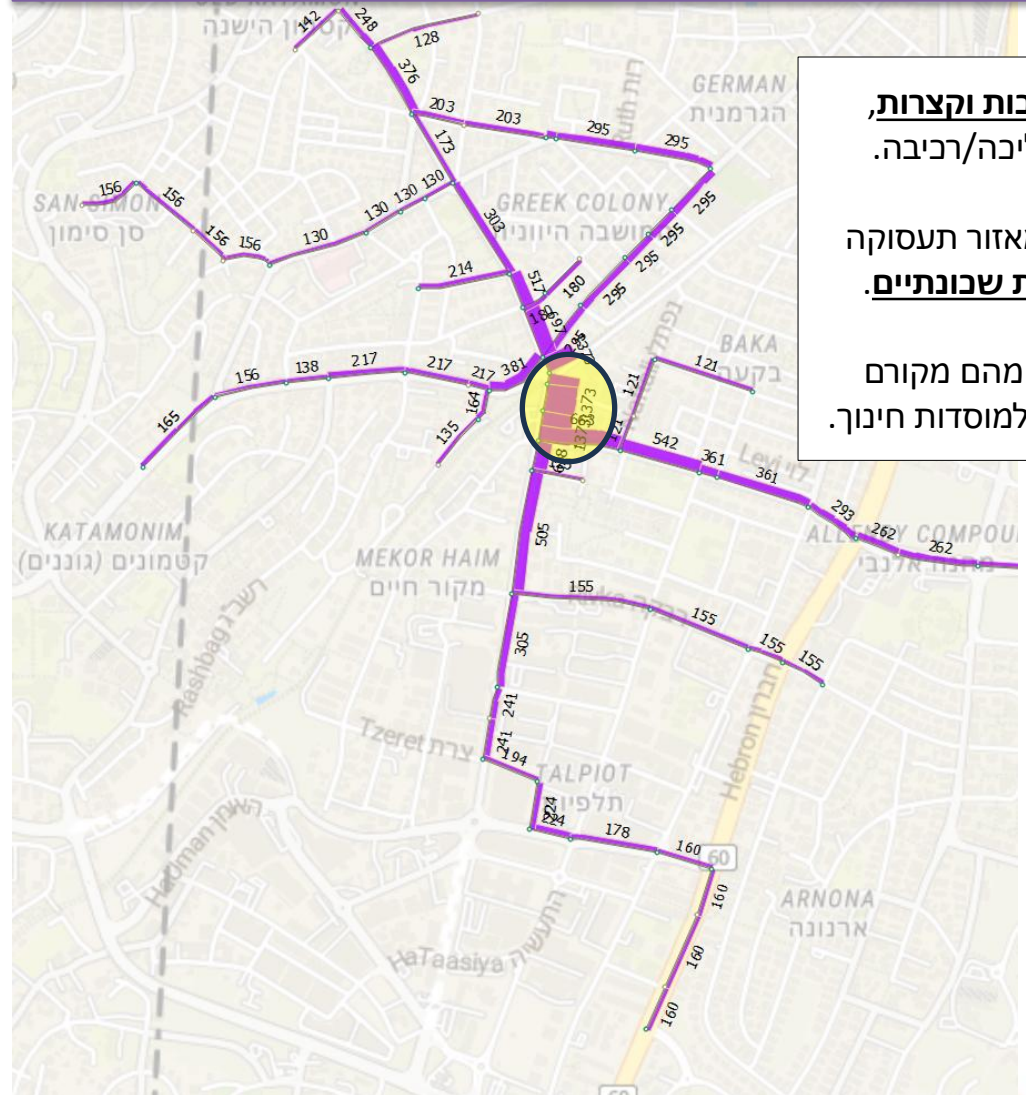




סה"כ 1,130 יר"מ בשעת שיא בוקר במקטע אורנים בכיוון דרום



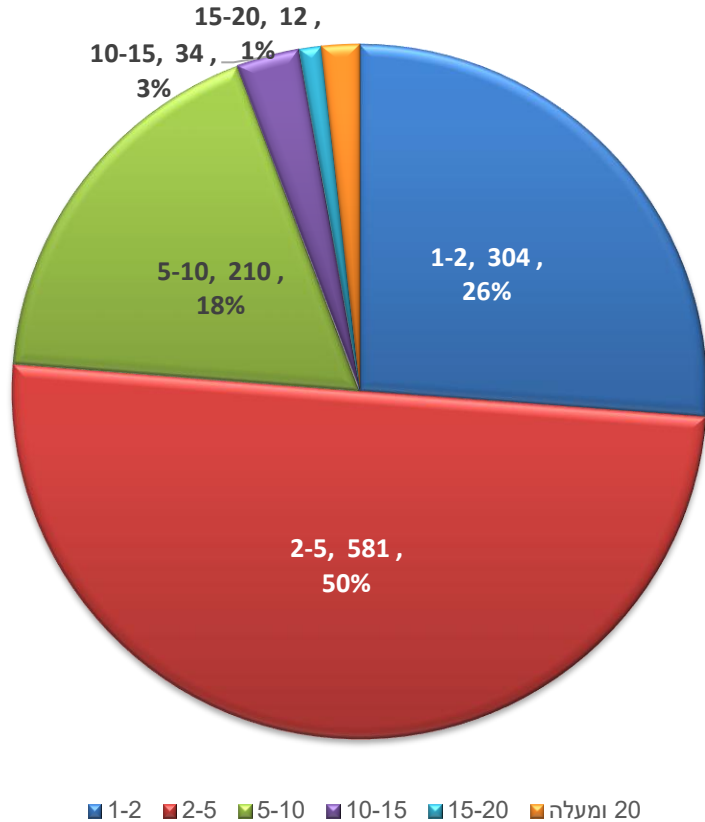
סה"כ 1,373 יר"מ בשעת שיא בוקר במקטע אורנים בכיוון צפון



- רוב התנועות הן **סמוכות וקצרות**, ניתן להמיר אותן בהליכה/רכיבה.
- לא מדובר בתנועות מאזור תעסוקה תלפיות אלא **מרחובות שכונתיים**.
- יתכן וחלק משמעותי מהם מקורם בנסיעה למטרת ליווי למוסדות חינוך.



אורך הנסיעות העוברות בצומת אורנים



- אורך הנסיעות – עד 5 ק"מ
- מעט מאד אנשים משתמשים באזור לתנועות ארוכות . מדובר בחיבור שכונתי.
- המענה שניתן באמצעות תח"צ ותנועות לא מנועיות במרחב, נותן מענה טוב במרחקים אלו. אנו צופים לאור זאת, ולאור פיתוח אמצעים אלו מעבר ניכר יותר לנסיעות באמצעים אלו.

פיצול נסיעות רובע אורנים

אמצעי	Sum of Demand 2020	Sum of Demand 2040
Bus	11.85%	10.48%
Driver	35.50%	31.59%
LRT	1.80%	9.27%
NMT	34.13%	31.08%
Passenger	13.42%	14.27%
School Bus	3.11%	3.10%
Taxi	0.19%	0.21%
סכום כולל	100.00%	100.00%

בהתחשב בתנועת אופניים והגברת ההליכה ניתן להעריך כי שיעור הנהגים יגיע לכ-20%