



**המועצה המקומית
בנימינה-גבעת עדה**
Binyamina-Givat Ada Local Council



תכנית מתאר כוללנית בנימינה גבעת עדה

בחינת מערכת התחבורה

25.09.2016



שלב א: לימוד מצב קיים – מרץ 2015

שלב ב: חזון ופרוגרמה – יוני 2015

שלב ג: חלופות תכנון – נובמבר 2015

ועדת היגוי 1

שלב ד: גיבוש חלופה נבחרת

ועדת היגוי 2

שלב ה: הגשת סיוטת מסמכי תכנית

שלב ו: הגשת התכנית

רקע << מערכת הדרכים במרחב- מצב מאושר

בחינת מת"ל

בחינה תחבורתית משלימה << צוות תכנית מתאר בנימינה – גבעת עדה

החלופות << קבועים

חלופה א'

חלופה ב'

חלופה ג'

מתודולוגיה << חלופות, היבטים, קריטריונים, ניקוד.

הערכת ההיבטים << תחבורה

נוף

סביבה

סטטוטוריקה

תפקוד

בעלות

השוואת חלופות << משקל משתנה להיבטים

רקע | מערכת דרכים במרחב

מצב מאושר >>

בנימינה (כלואה)

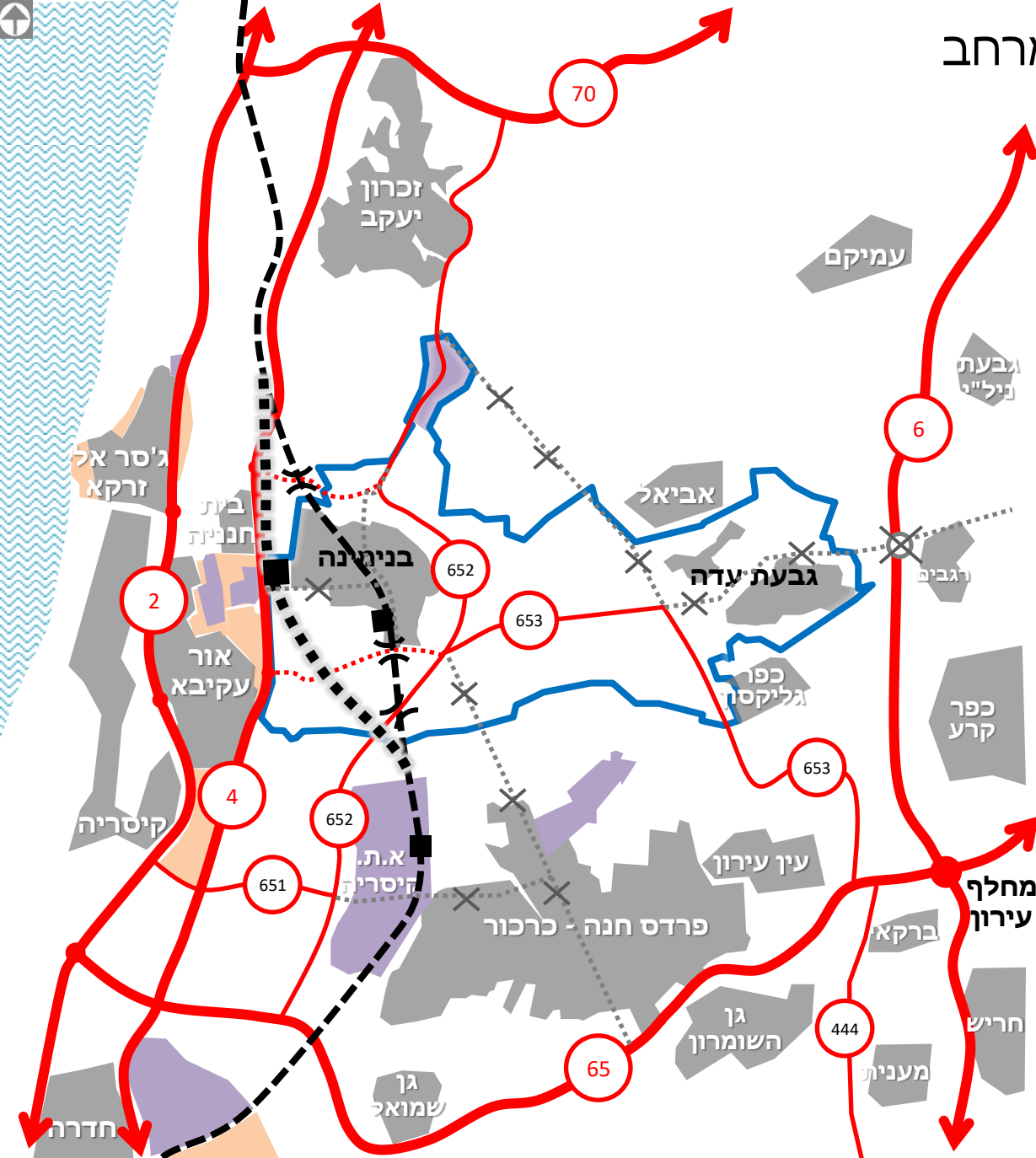
- דרך אזורית 652 – עוקף מזרחי
- דרך אזורית 653 – צפוני או דרומי
- מסילת הרכבת – חוצה בנימינה

גבעת עדה

- דרך 653 – בוטל חיבור לדרך 6
- חיבור לדרך 65
- המשך בדרך 444
- דרך 654 (דרך יפו) - ביטול

מגמות תכנון >>

- מסילת הרכבת והתחנה מיועדות להסטה מערבה.
- תחנת רכבת בנימינה עתידה לשנות את תפקידה במערך הרכבות.



בחינת כבישים עוקפים לבנימינה ולפרדס חנה



יולי 2016

מחל
סוכנות תכנון
מחוזות ישראל

משרד התחבורה, באמצעות מת"ל - מנהלת תכנון תחבורתי לישראל, ערך בדיקה תחבורתית **למרחב שבין כבישים 4, 6, 65, 70**, שמטרתה לבחון מהו **מערכת הכבישים היעיל ביותר** לביקוש הצפוי במרחב, על פי המודל הארצי של משרד התחבורה **לשנת 2030**.

הבדיקה לא נערכה עבור תכנית מתאר בנימינה - גבעת עדה.

מטרות:

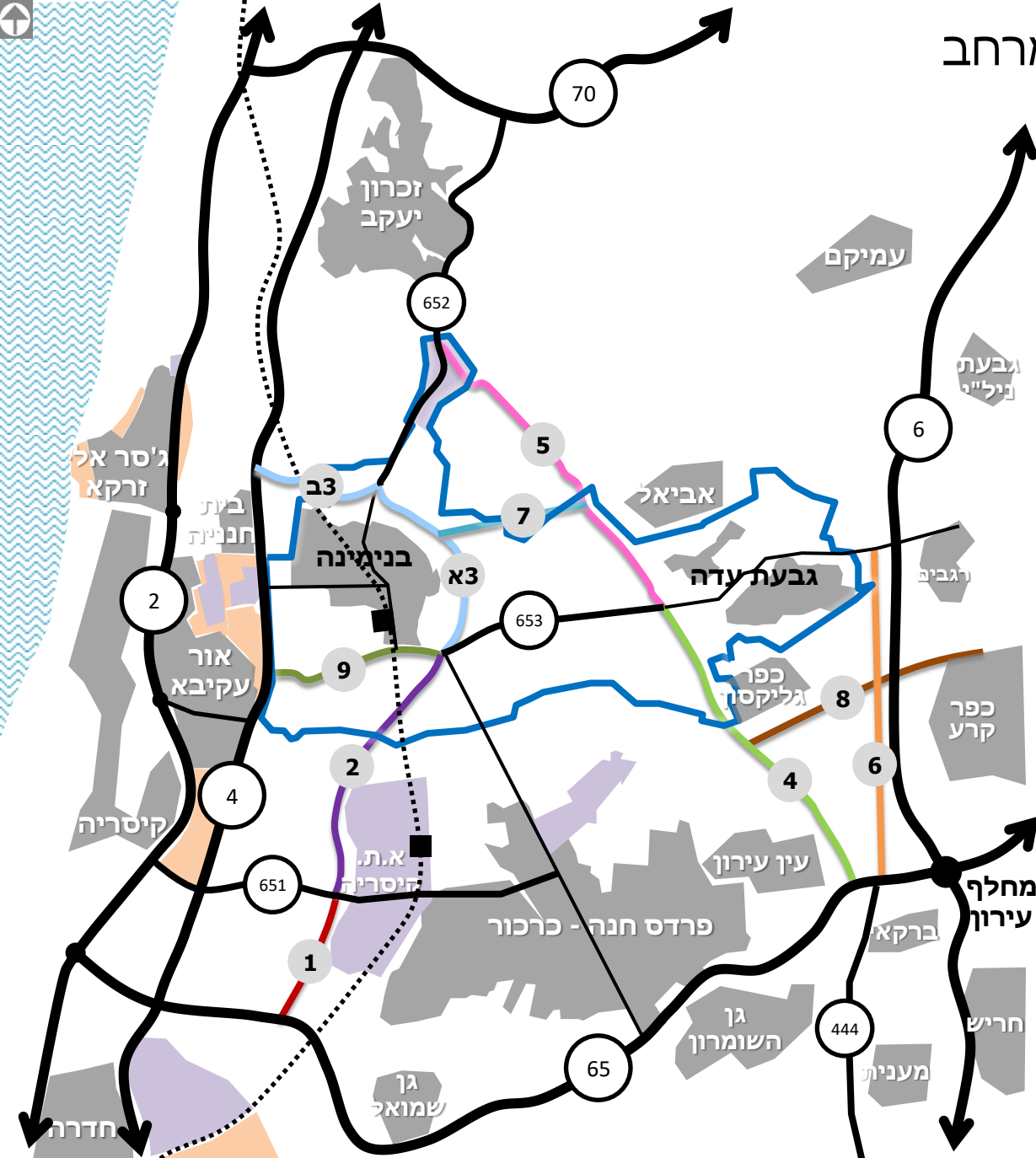
1. קיצור זמני ומרחקי נסיעה בין הישובים במרחב האמור ובסמוך לו.
2. חיבור משופר של האזור למערכת הכבישים הארצית העוטפת, בכלל זה:
 - קיצור משמעותי של מסלול החיבור לרשת הבין עירונית מחלקו המזרחי של האזור (אזור גבעת עדה).
 - אפשרות לשיפור הנגישות מ/אל כפר קרע, הגובל באזור ממזרח.
3. שיפור הבטיחות, במיוחד על ידי הפחתת תנועות עוברות בישובים - פרדס חנה ובנימינה.
4. הרחבת אפשרויות הפיתוח ואכלוס האזור.



רקע | מערכת דרכים במרחב בחינת מת"ל <<

קטעים עוקפים שנבדקו להכללה ברשת האזורית <<

1	עוקף מערבי לפרדס חנה, מדרך 65 עד 651
2	עוקף מערבי לפרדס חנה, מדרך 651 עד 653
3	עוקף מזרחי וצפוני לבנימינה
4	עוקף מזרחי לפרדס חנה
5	דרך 654 (דרך יפו)
6	דרך צמודה לכביש 6
7	המשך 6533 מערבה
8	חיבור רוחבי לכפר קרע
9	עוקף דרומי לבנימינה



רקע | מערכת דרכים במרחב בחינת מת"ל <<

קטעים עוקפים מומלצים
להכללה ברשת האזורית <<

1 652-עוקף מערבי לפרדס חנה, מדרך 65 עד 651

2 עוקף מערבי לפרדס חנה, מדרך 651 עד 653

3 652-עוקף מזרחי וצפוני לבנימינה

4 653-עוקף מזרחי לפרדס חנה

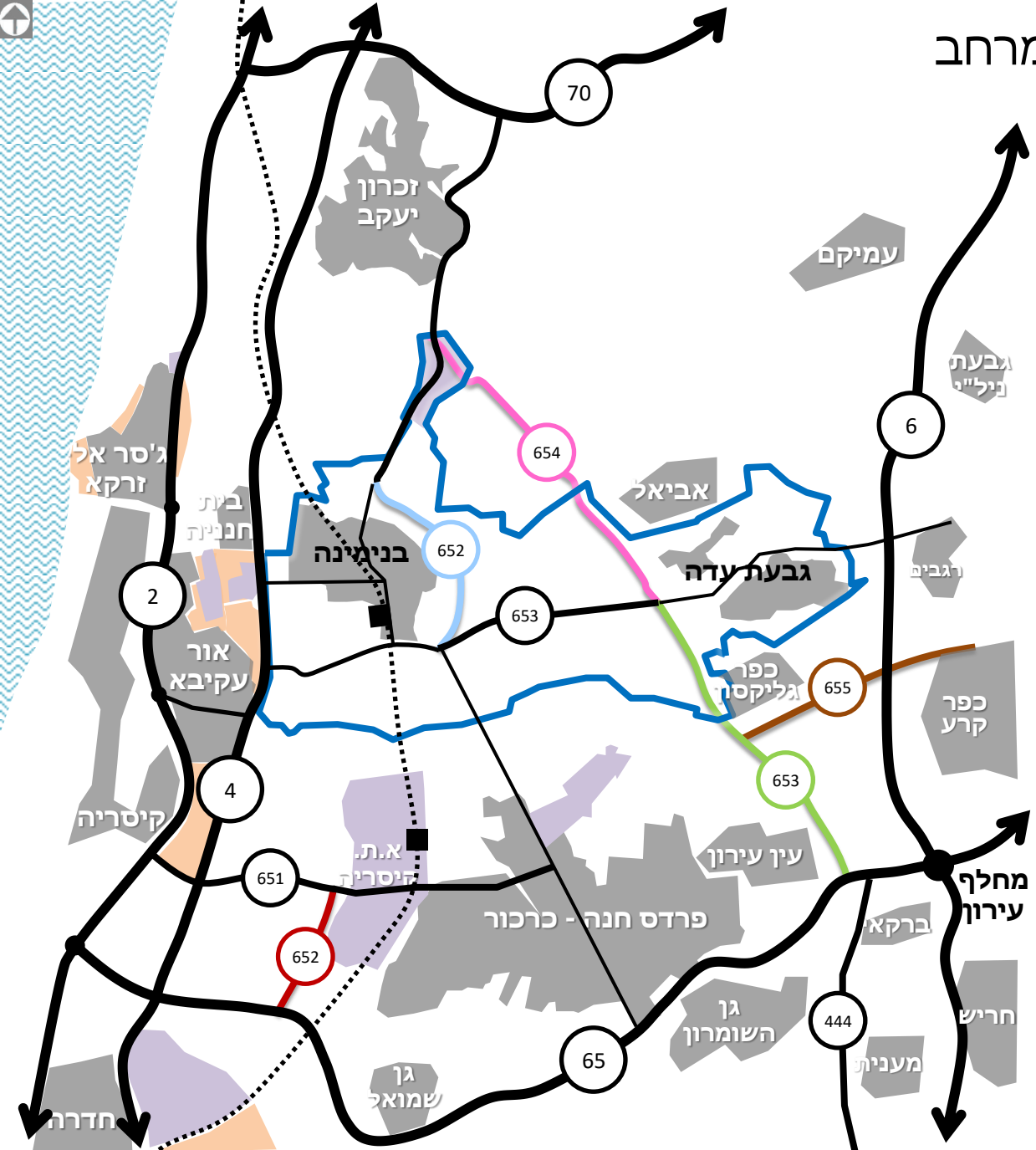
5 654 (דרך יפו)

6 דרך צמודה לכביש 6

7 המשך 6533 מערבה

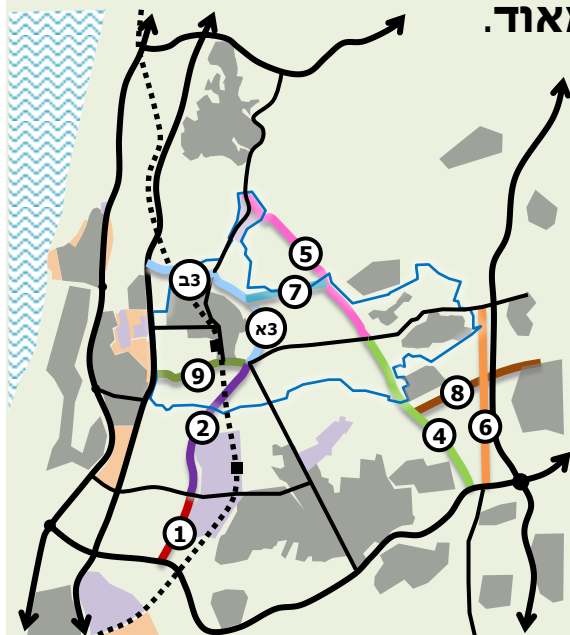
8 655-חיבור רוחבי לכפר קרע

9 עוקף דרומי לבנימינה (דרך הבורג')



התייחסות למסקנות הבחינה

- כל נפחי התנועה שהתקבלו הינם **נמוכים**. לא ברור האם באזור מפותח חקלאית ורגיש נופית סביבתית נדרש מערך דרכים אזורי **מסועף**.
- קטע 9 (דרך הבורג') **לא נכלל בבחינה**, למרות שהוא מועמד טבעי להוות חלק ממערך אזורי.
- בקטע 3א (העוקף המזרחי) יש **הבדלים גדולים** בין החלופות והסיבה לכך לא מנותחת.
- לא ברור מדוע קטעים 5 (דרך יפו) ו-8 (חיבור לכפר קרע) נכללו ברשת המוצעת, למרות **נפחים קטנים מאוד**.



קטעים עוקפים
שנבדקו להכללה
ברשת האזורית <<

פערים מתודולוגיים בבחינת מת"ל

- אין התייחסות **להסטת מסילת הרכבת**, המשפיעה על מערכת הדרכים ועל מיקום התחנה. התחנה מהווה גורם מרכזי במשיכת הנסיעות האזוריות ולא סביר להתעלם ממנה בתכנית ארוכת טווח.
- אזורי התנועה גדולים** מדי. יש לפצל את אזורי התנועה לאזורים קטנים כדי לקבל תמונה מדויקת של התנועות.
- אין התייחסות **לתכנית המתאר** ולכיווני הפיתוח העתידיים.
- אין הבחנה בין ההיבט התנועתי **להיבט הסטטוטורי**. למערכת דרכים אזורית יש היבט סטטוטורי דומיננטי וסביר שדרכים עירוניות יהוו חלק מהפתרון האזורי.
- בהמלצות אין התייחסות **להיבטים נופים סביבתיים**.

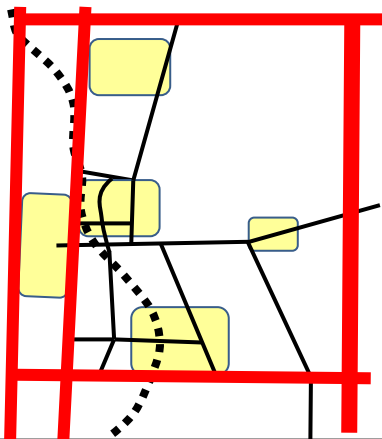
■ בחינה תחבורתית משלימה | צוות תכנית מתאר בנימינה-גבעת עדה

צוות תכנית מתאר בנימינה - גבעת עדה ערך **בחינה משלימה ומפורטת** יותר, במטרה **לדייק ולתקן** את הבחינה ולהציג **חלופה נבחרת** של מערך הדרכים במרחב. הבחינה שלהלן כללה את ההיבטים הבאים: **תחבורה, נוף, סביבה, תפקוד, סטטוטוריקה ובעלות קרקע.**

עקרונות הבחינה:

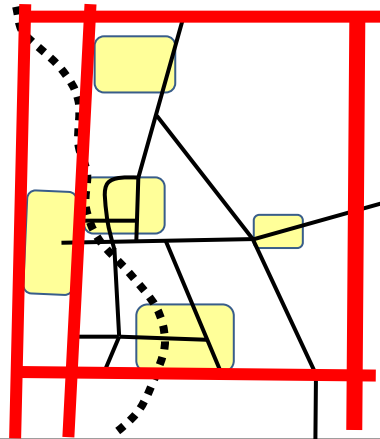
- יצירת מודל מבוסס על חלון שייגזר מ"מודל יפה נוף" בגבולות דרכים 6, 4, 70, 65.
- התייחסות **להסטת מסילת הרכבת והתחנה.**
- פירוט האזור **לכ- 20 אזורי תנועה** כולל המתחמים החדשים המוצעים לפיתוח, כדי לקבל תמונה נכונה יותר של התנועות באזור.
- בניית רשת דרכים מפורטת, הכוללת גם את **הצעות תכנית המתאר.**
- אין אבחנה בין **דרך אזורית למקומית.**
- קבלת חיזוי **ביקוש הנוסעים לתחנת הרכבת**, המשתנה במערך התפעולי ושילובו במודל.
- הרצת המודל **בחלופות רשת שונות** כדי לנתח את השפעות הגומלין בין קטעי הדרכים.

חלופה ד'



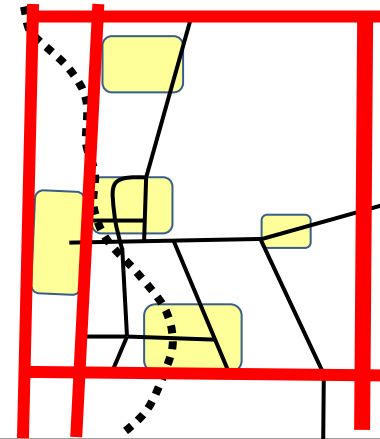
25.09.2016

חלופה ג'



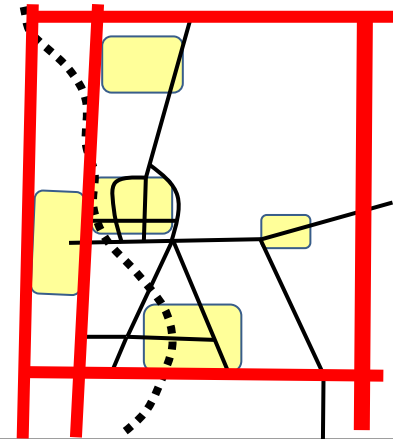
דו"ח בחינה תחבורתית

חלופה ב'



תכנית מתאר בנימינה - גבעת עדה

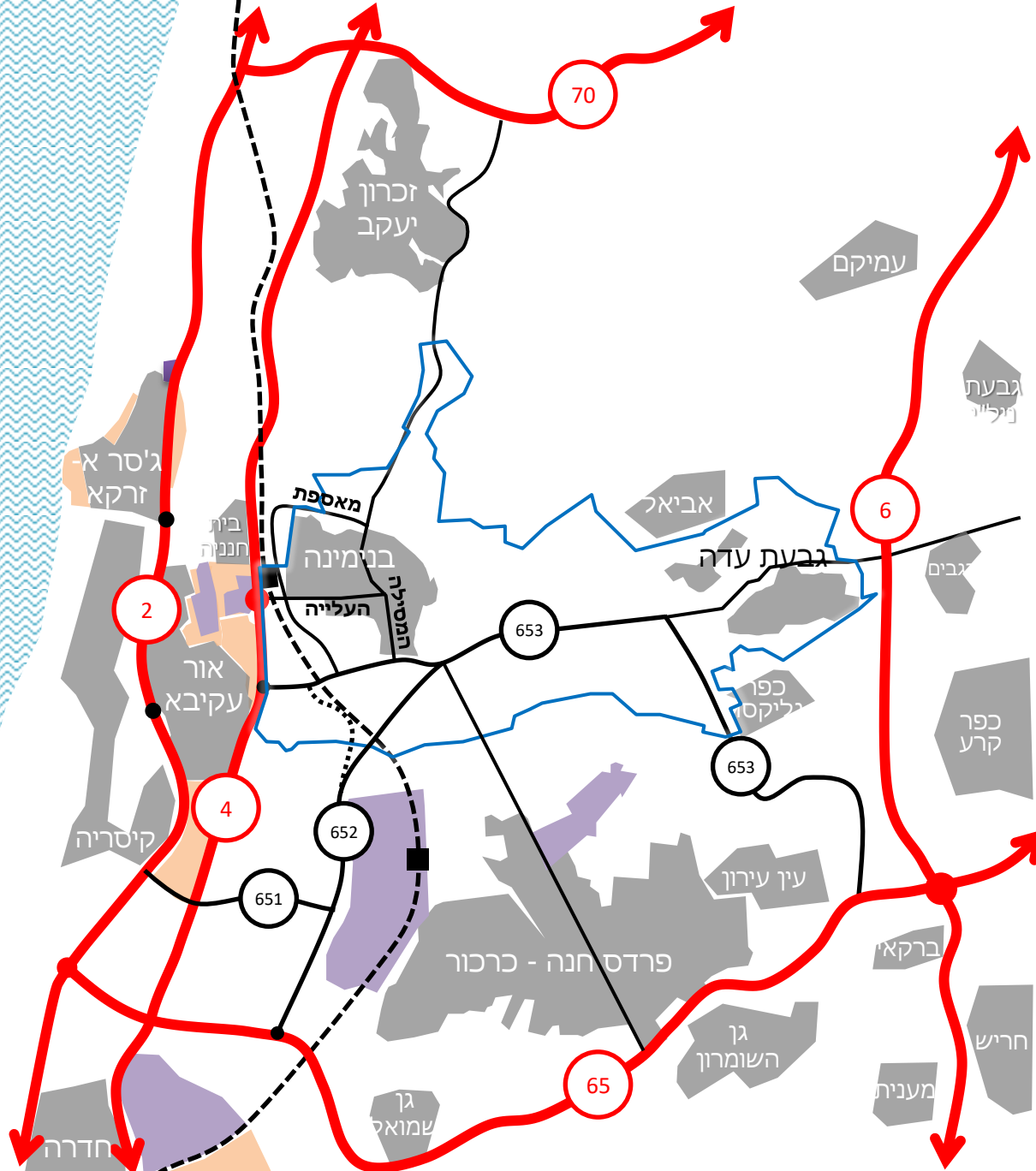
חלופה א'



החלופות מבוססות על ה"קבועים" הבאים <

- דרך 653** - דרומית לבנימינה
- דרומית לגבעת עדה
- חיבור בצומת הבורג'
- דרך 652** - מערבית לפרדס חנה
- מסילת ברזל** - מוסטת מערבה
- חיבור לדרך 4** - בדרך העלייה
- דרך מאספת** - מערבית לבנימינה
- דרך המסילה** - עורק יישובי
- דרך העלייה** - עורק יישובי

..... תוואי מאושר בתמ"מ/6
— תוואי מוצע בתכנית המתאר



חלופות | חלופה א'

דרך 652 - מזרחית לבנימינה

קבועים <<

דרך 653 - דרומית לבנימינה

דרומית לגבעת עדה

חיבור בצומת הבורג'

דרך 652 - מערבית לפרדס חנה

מסילת ברזל - מוסטת מערבה

חיבור לדרך 4 - בדרך העלייה

דרך מאספת - מערבית לבנימינה

דרך המסילה - עורק יישובי

דרך העלייה - עורק יישובי

..... תוואי מאושר בתמ"מ/6
— תוואי מוצע בתכנית המתאר

ללא דרכים נוספות

קבועים <<

דרך 653 - דרומית לבנימינה

דרומית לגבעת עדה

חיבור בצומת הבורג'

דרך 652 - מערבית לפרדס חנה

מסילת ברזל - מוסטת מערבה

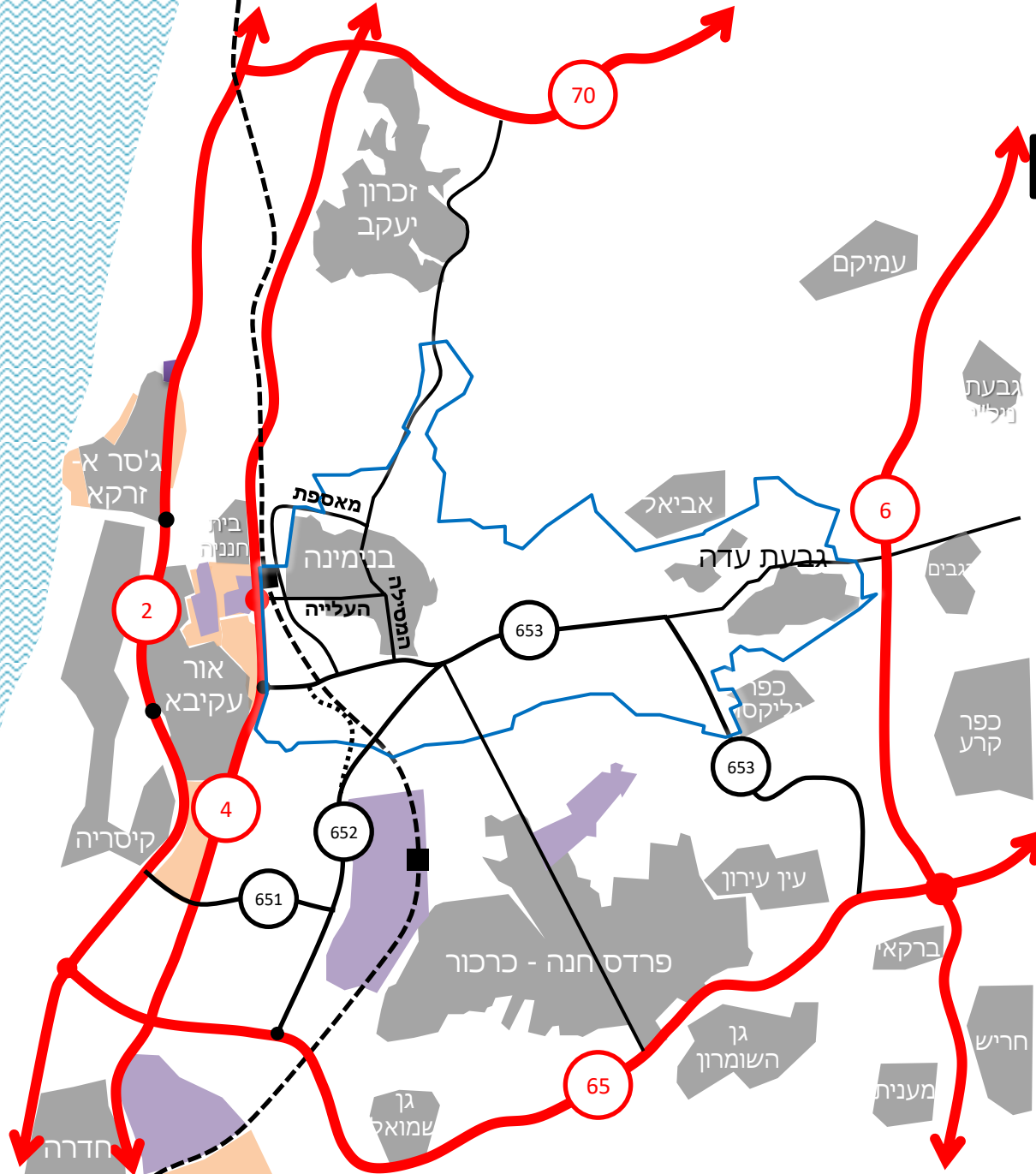
חיבור לדרך 4 - בדרך העלייה

דרך מאספת - מערבית לבנימינה

דרך המסילה - עורק יישובי

דרך העלייה - עורק יישובי

..... תוואי מאושר בתמ"מ/6
— תוואי מוצע בתכנית המתאר



**דרך יפו- בחתך מינימלי
ללא תאורה**

קבועים <<

דרך 653- דרומית לבנימינה

דרומית לגבעת עדה
חיבור בצומת הבורג'

דרך 652- מערבית לפרדס חנה

מסילת ברזל- מוסטת מערבה

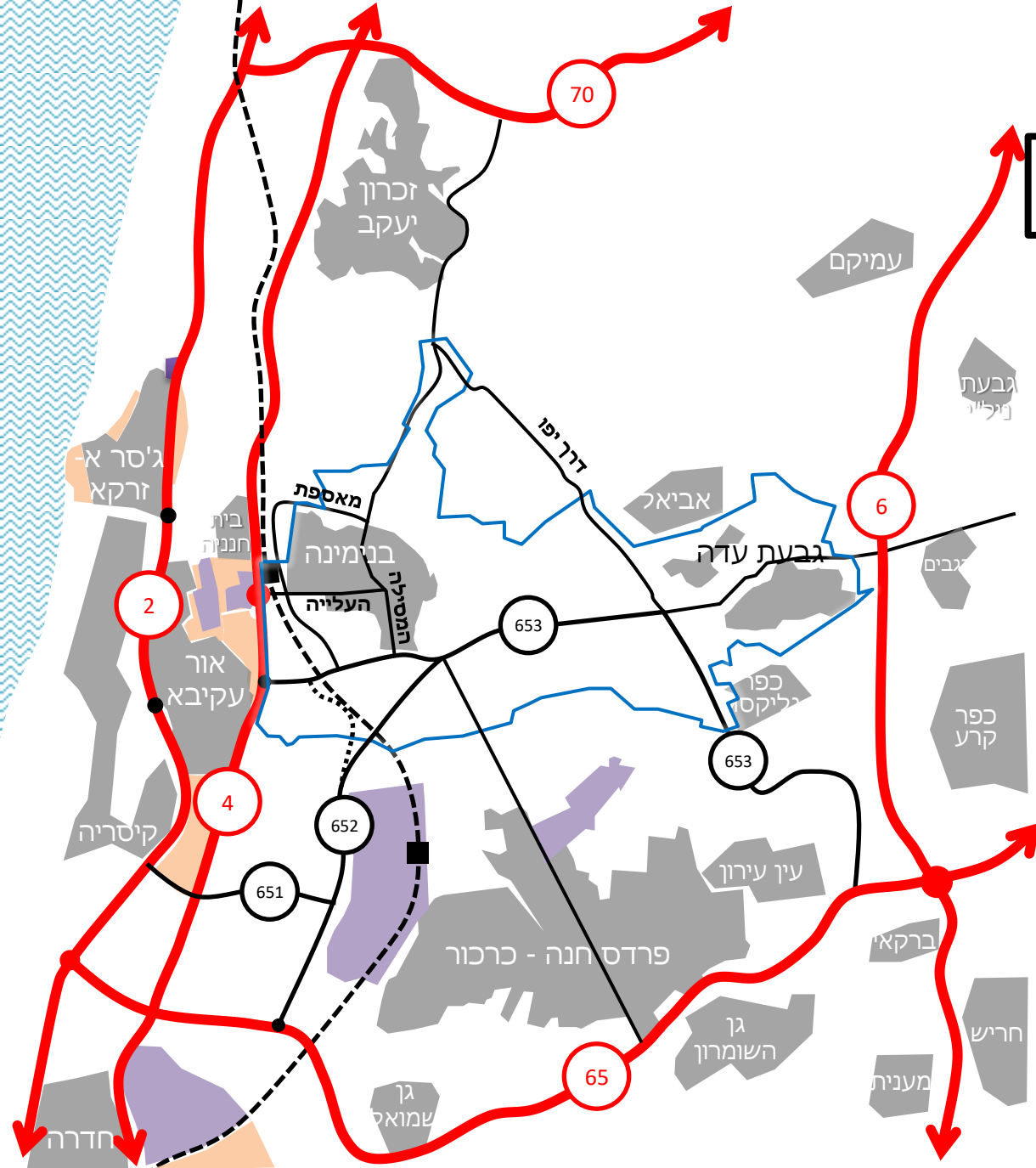
חיבור לדרך 4- בדרך העלייה

דרך מאספת- מערבית לבנימינה

דרך המסילה- עורק יישובי

דרך העלייה- עורק יישובי

..... תוואי מאושר בתמ"מ/6
— תוואי מוצע בתכנית המתאר



חלופות | חלופה ד'

דרך 653 - צפונית לבנימינה

קבועים <<

דרך 653 - דרומית לבנימינה

דרומית לגבעת עדה

חיבור בצומת הבורג'

דרך 652 - מערבית לפרדס חנה

מסילת ברזל - מוסטת מערבה

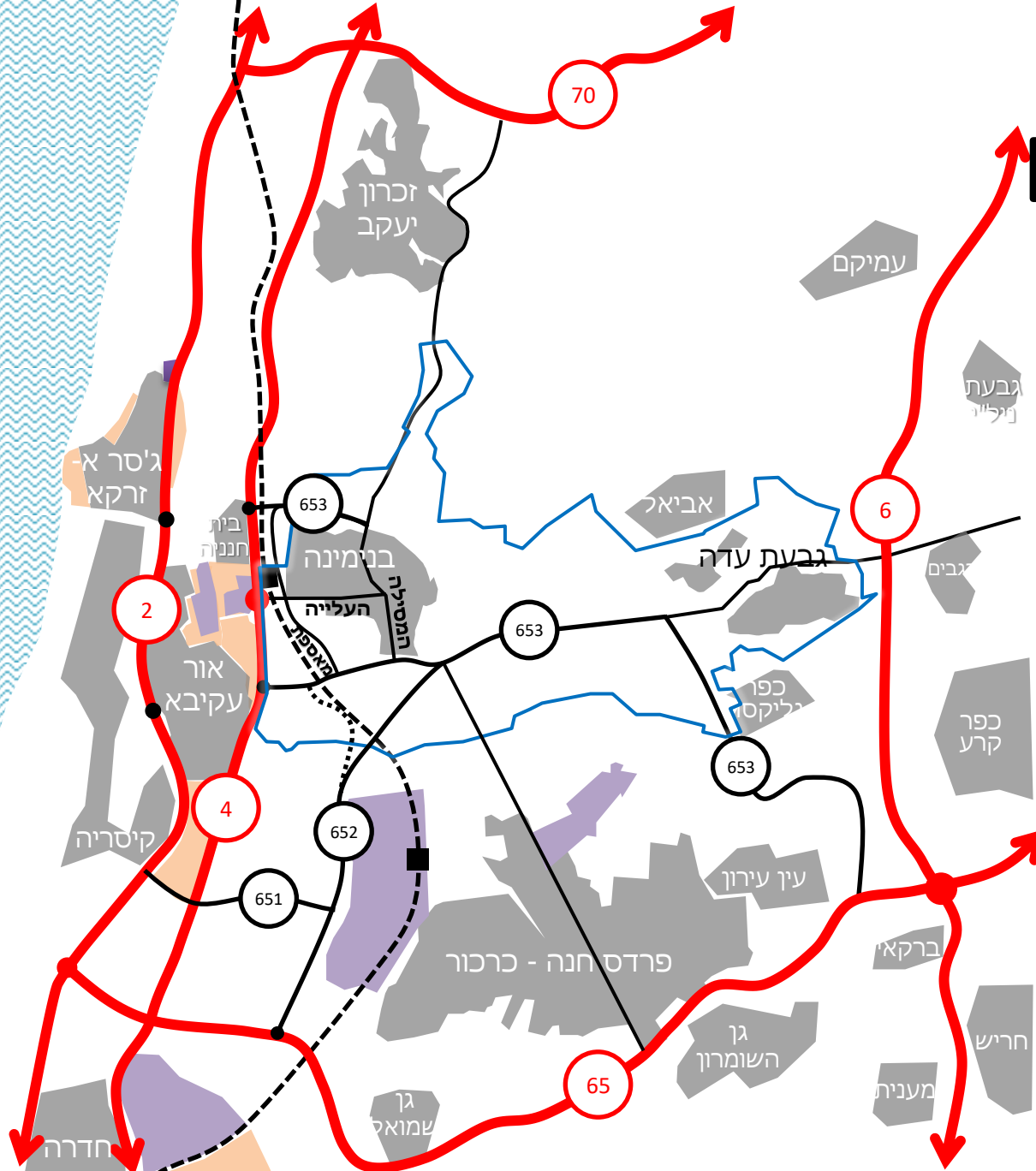
חיבור לדרך 4 - בדרך העלייה

דרך מאספת - מערבית לבנימינה

דרך המסילה - עורק יישובי

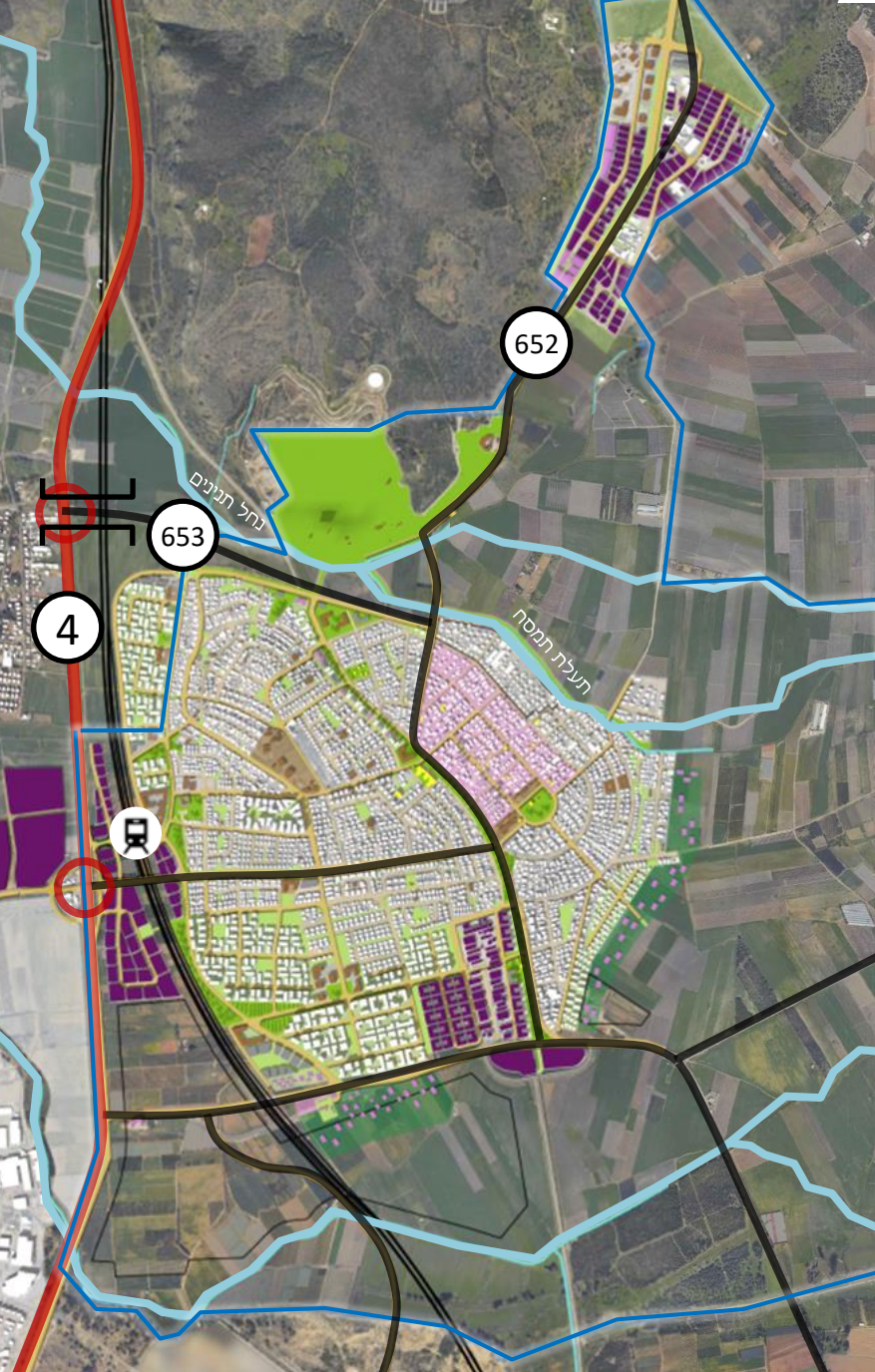
דרך העלייה - עורק יישובי

..... תוואי מאושר בתמ"מ/6
— תוואי מוצע בתכנית המתאר

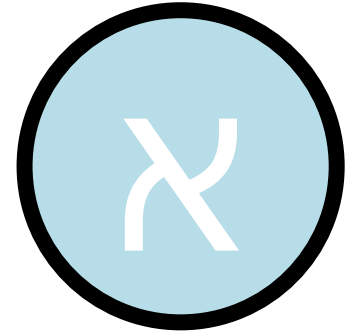


החלופה נפסלה מהסיבות הבאות <<

1. נדרש גשר ארוך מאוד מעל דרך 4 ומעל מסילת הרכבת.
2. המרחק בין מחלף בית חנניה לבין מחלף בנימינה קטן ולכן הישימות לביצועו נמוכה.
3. ביצוע מחלף בית חנניה דורש גשר וקירות צמודים לבתי מגורים.
4. קירבה לנחל תנינים ולתעלת תמסח, במקטעים רגישים סביבתית.



חלופות



היבטים



• תנועה

• נוף

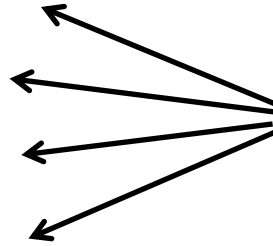
• סביבה

• סטטוריקה

• תפקוד

• בעלות קרקע

קריטריונים



ניקוד



1

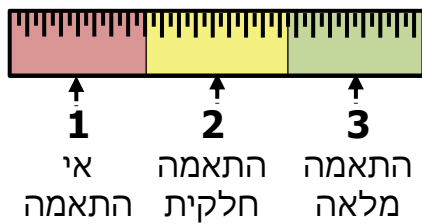
אי
התאמה

2

התאמה
חלקית

3

התאמה
מלאה



אופן ניקוד <<

לכל היבט כמות שונה של קריטריונים.

קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1	2	1	3
2	3	1	3
3	3	2	3
4	2	1	3
סך ניקוד	10	5	12

מקסימום ניקוד אפשרי ל-4 קריטריונים:

$$4 \times 3 = 12$$

ניקוד מקסימלי
כמות קריטריונים

קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
סך ניקוד יחסי	8 (10/12)	4 (5/12)	10 (12/12)

לכל היבט כמות שונה של קריטריונים, לכן מחושב ניקוד יחסי בין 1 ל-10

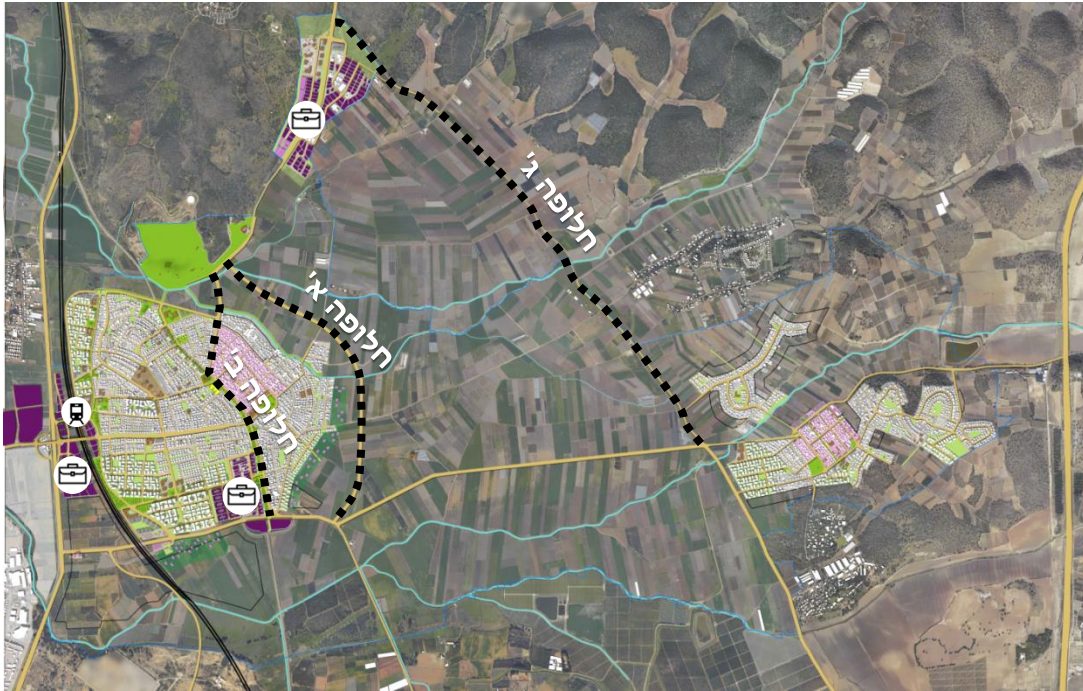
הנחות הביקוש לנסיעות <

- התחזיות הן לשנת **2030**.
- מטריצת הנסיעות הבסיסית (בוקר) נלקחה **מהמודל הארצי לנסיעות**.
- נוספו נסיעות הנובעות מגידול, על בסיס ההנחות הבאות:
 - אוכלוסיה: 30,000 תושבים (8,400 יח"ד)
 - 22,000 בבנימינה ו- 8,000 בגבעת עדה.
 - 3 מרכזי תעסוקה ומסחר: 715,000 מ"ר.
 - מקדם מימוש: 70%
 - מקדם הפחתה בגין קרבה לתחנת הרכבת: 20% מכלל הנסיעות.
 - שיעור נסיעות פנים-פנים: 20% מכלל הנסיעות הנוצרות.
 - תחזית נוסעים ברכבת, המגיעים ברכב פרטי (מכלל המרחב): 960 נהגים.

הנחת בסיס <

- רוב המשיכות הן על ציר מזרח מערב לכיוון כביש 4- מצפון פרדס חנה, אלונה, מנשה וכפר קרע (תנועות מדרום ל-65 לא מגיעות לכאן).
- משיכות צפון דרום הן משיכות פנימיות- לתיכון אורט ולאז"ת כרמל.

המודל הוא כלי לבחינת מדיניות- על פי תוצאותיו ניתן לבחון תכנון מפורט של צמתים ושל קטעי דרך רלוונטים.



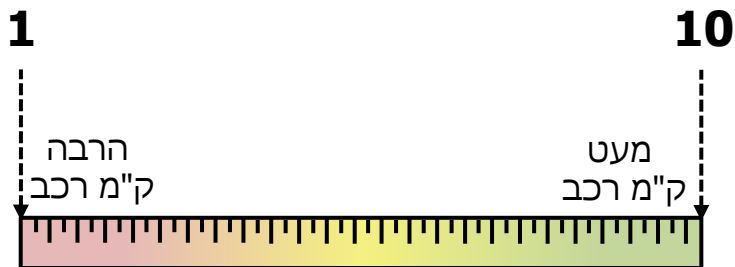
 אזור תעסוקה
 תחנת רכבת

הנחות הביקוש לנסיעות <

קיבולות תכניות מתאר במרחב סובב בקעת הנדיב:

שטח מניב (מ"ר)	גודל אוכלוסיה (תושבים)	
632,000	37,000	זכרון יעקב
44,000	22,000	ג'יסר אל זרקא
715,000	30,000	*בנימינה – גבעת עדה
790,000	50,000	אור עקיבא
816,000	55,000	פרדס חנה – כרכור
1,293,000	-	א"ת קיסריה
606,000	60,000	כפר קרע
442,000	-	א"ת עירון
5,338,000	254,000	סה"כ

*על פי הצעת תכנית המתאר



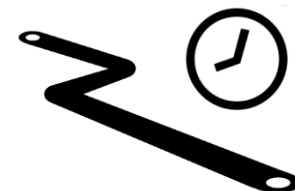
1. הפחתת קילומטר רכב <<

ככל שהקילומטראז' נמוך החלופה יותר טובה, הרכב עובר דרך קצרה יותר ממוצא ליעד.



2. הפחתת שעות רכב <<

ככל שכמות שעות הרכב מצומצמת, יש פחות פקקים.



3. פיזור עומסים בתוך הישוב <<

ככל שהפיזור גדול יותר הסיכוי לפקקים ומפגעים בטיחותיים וסביבתיים קטן יותר.



4. הפחתת עומס אזור תחנת הרכבת <<

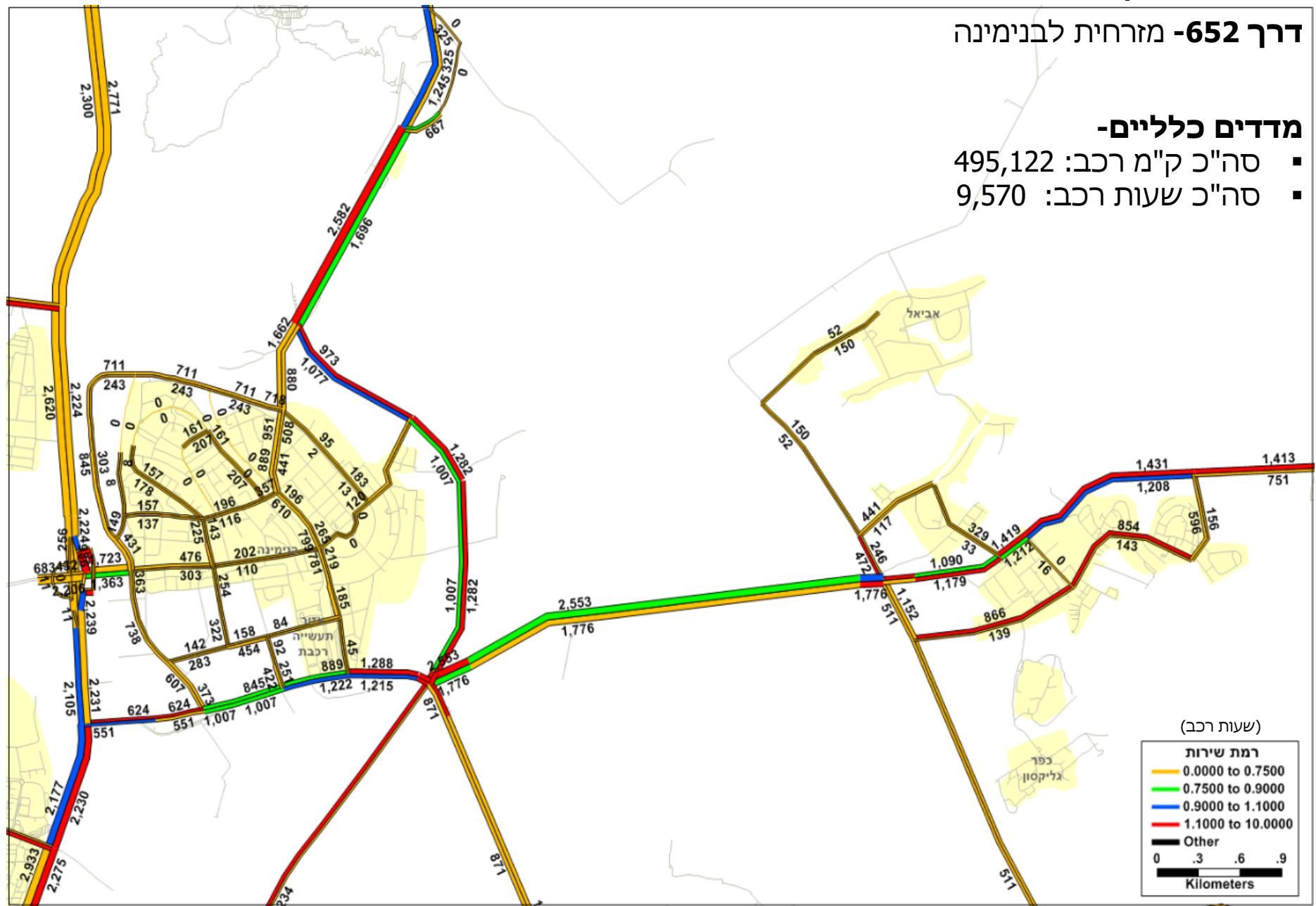
אזור זה הוא הרגיש ביותר בישוב ועליו העומס הגדול ביותר ולכן נבחן בנפרד. ככל שבאזור עוברים פחות כלי רכב, כך החלופה טובה יותר.



דרך 652 - מזרחית לבנימינה

מדדים כלליים-

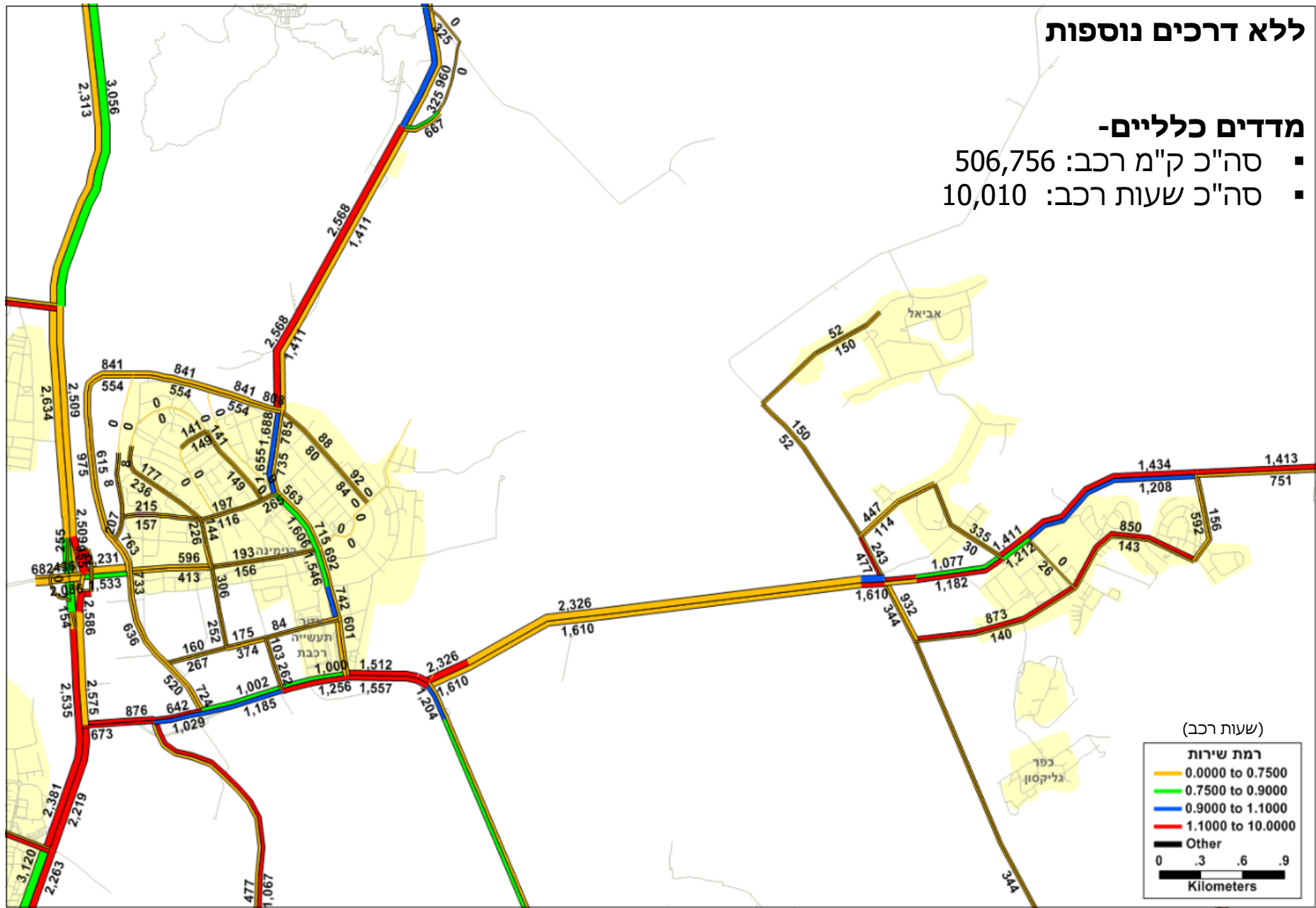
- סה"כ ק"מ רכב: 495,122
- סה"כ שעות רכב: 9,570



ללא דרכים נוספות

מדדים כלליים-

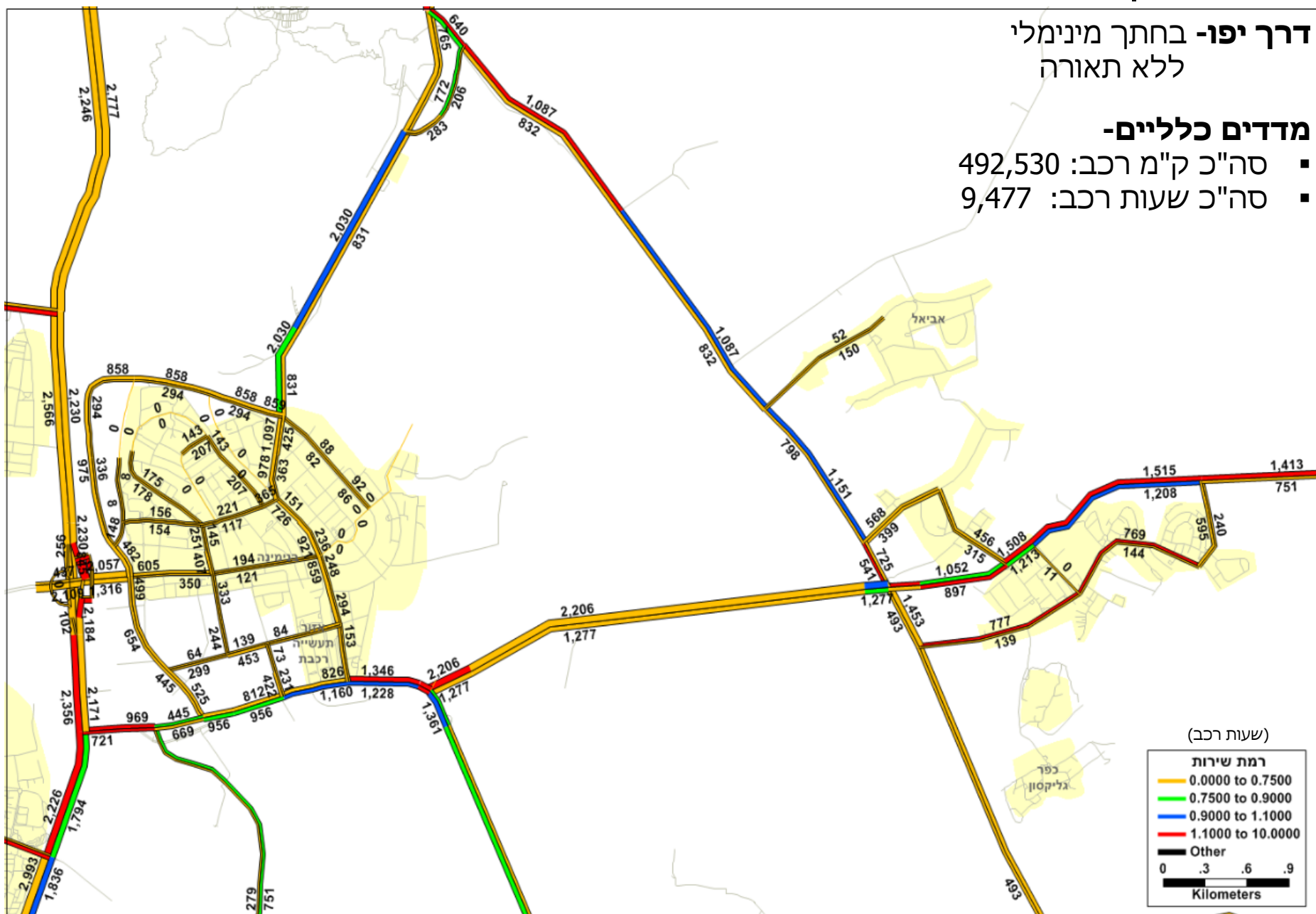
- סה"כ ק"מ רכב: 506,756
- סה"כ שעות רכב: 10,010

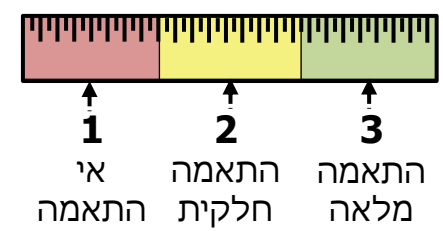
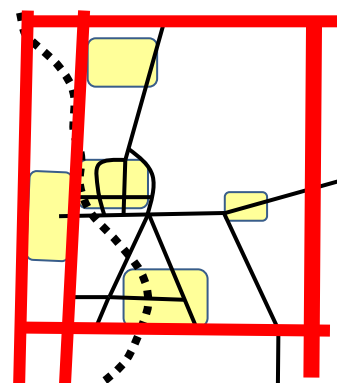
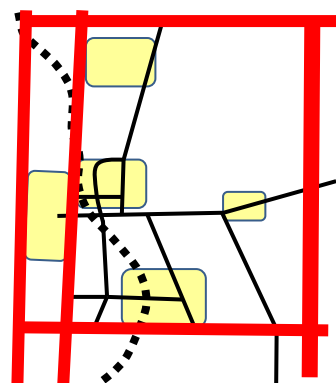
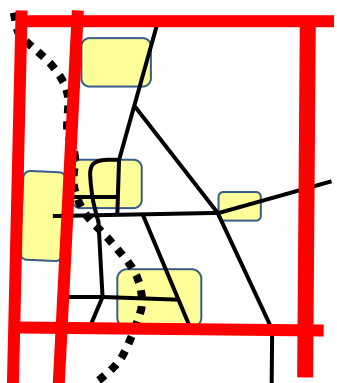


דרך יפו- בחתך מינימלי
ללא תאורה

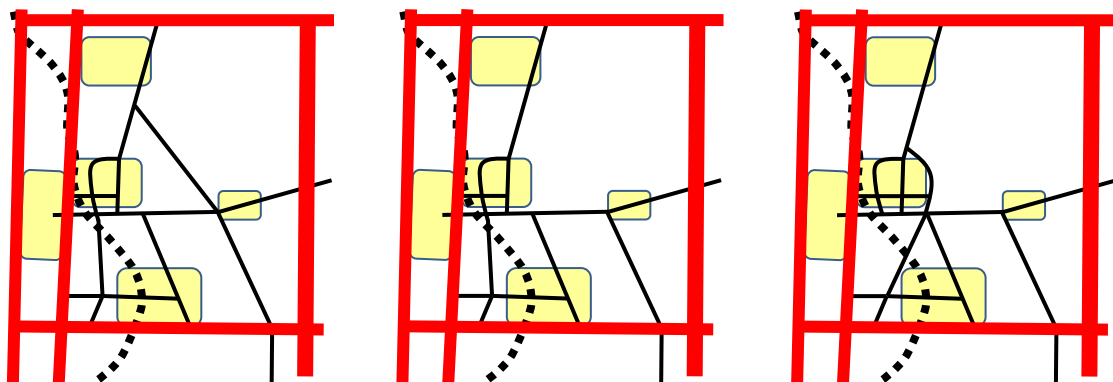
מדדים כלליים-

- סה"כ ק"מ רכב: 492,530
- סה"כ שעות רכב: 9,477



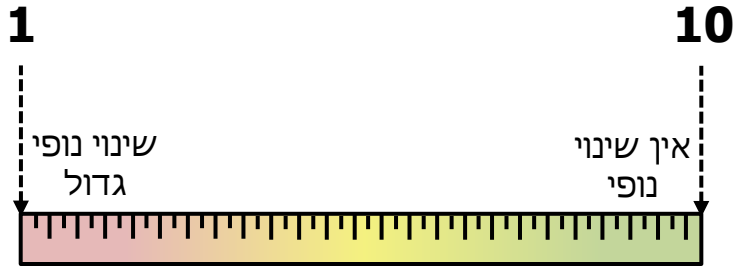


קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 הפחתת קילומטר רכב	495,122 בינוני- פער קטן.	506,756 הגבוה ביותר.	492,530 נמוך- פער קטן.
הפרש מחלופה ג'	2,592	14,226	0
2 הפחתת שעות רכב	9,570 - אין עומס תנועה, אך הנסיעה ארוכה יחסית- פעור קטן.	10,010 - כמות השעות הגבוהה ביותר. עומס תנועה בתוך הישוב.	9,477 כמות השעות הנמוכה ביותר- פער קטן.
הפרש מחלופה ג'	93	533	0
3 פיזור עומסים בתוך הישוב	פיזור טוב. לא צפויים עמוסי תנועה.	ריכוז תנועה עוברת בדרך המסילה.	פיזור טוב. לא צפויים עמוסי תנועה.
4 הפחתת עומס אזור תחנת הרכבת	עומס בינוני. חלק מתנועת צפון-דרום מתפצלת למזרח.	עומס גבוה ביותר. תנועת צפון-דרום עוברת בדרך המסילה.	עומס נמוך ביותר. תנועת צפון-דרום מתפצלת למזרח.
סך ניקוד יחסי	9 (11/12)	6 (7/12)	10 (12/12)



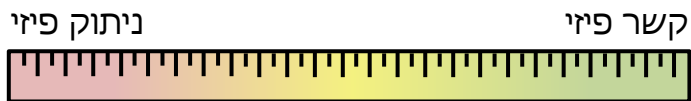
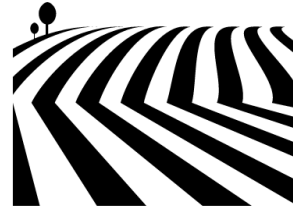
בהיבט זה נבחנים **4** קריטריונים.
הניקוד המקסימלי הוא $4 \times 3 = 12$

קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 הפחתת קילומטר רכב	3	2	3
2 הפחתת שעות רכב	3	2	3
3 פיזור עומסים בתוך הישוב	3	2	3
4 הפחתת עומס אזור תחנת הרכבת	2	1	3
סך ניקוד	11	7	12
סך ניקוד יחסי	9 (11/12)	6 (7/12)	10 (12/12)



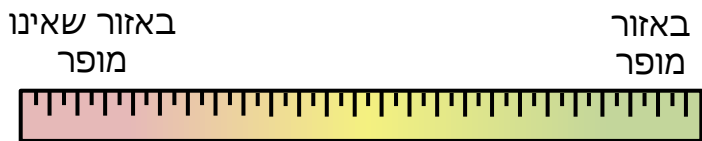
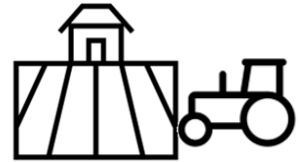
1. מידת שימור הערכיות הנופית הקיימת <<

ככל שהשינוי הנופי הנובע מהפיתוח קטן, כך מידת הפגיעה הנופית קטנה והחלופה טובה יותר.



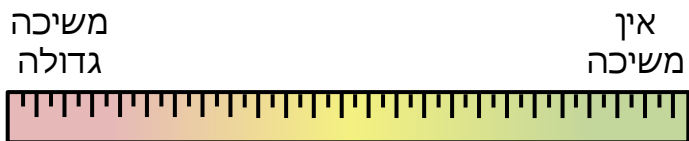
2. התאמה בין הפיתוח לבין אופי ודימוי הישוב <<

ככל שהקשר הפיזי של הישובים אל בקעת הנדיב נשמר, כך ההתאמה טובה יותר.



3. התאמה לתשתיות קיימות וחפיפה לאזור מופר <<

ככל שהפיתוח מוצע באזור מופר ובעל ערכיות נמוכה, כך ההתאמה גבוהה.



4. מזעור משיכת "פיתוח לוואי" <<

ככל שקיים פוטנציאל לפיתוח נוסף לאורך הדרך (מסחר, הפרת שטח, תשתיות וכו'), כך החלופה מתאימה פחות.



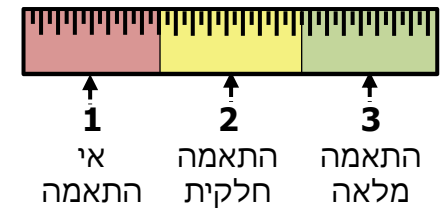
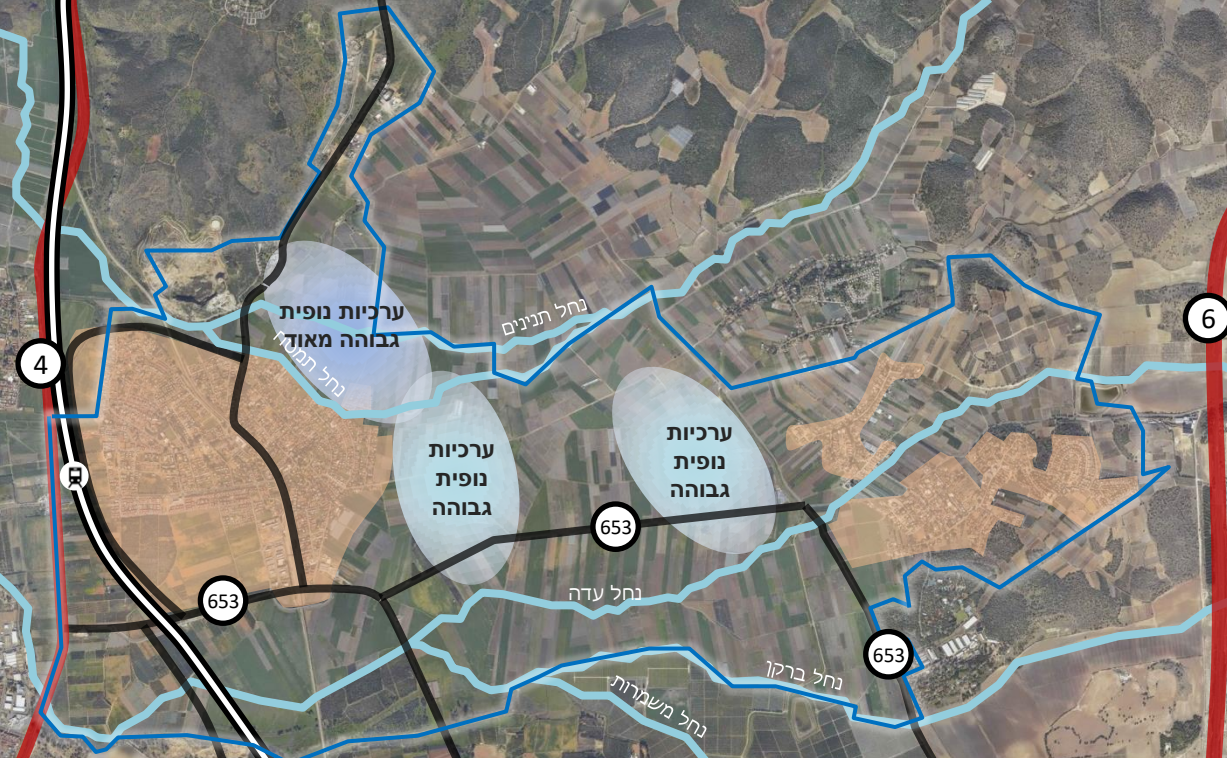
<< חלופה א'

דרך 652 - מזרחית לבנימינה



1 אי התאמה
2 התאמה חלקית
3 התאמה מלאה

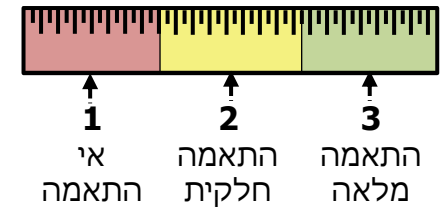
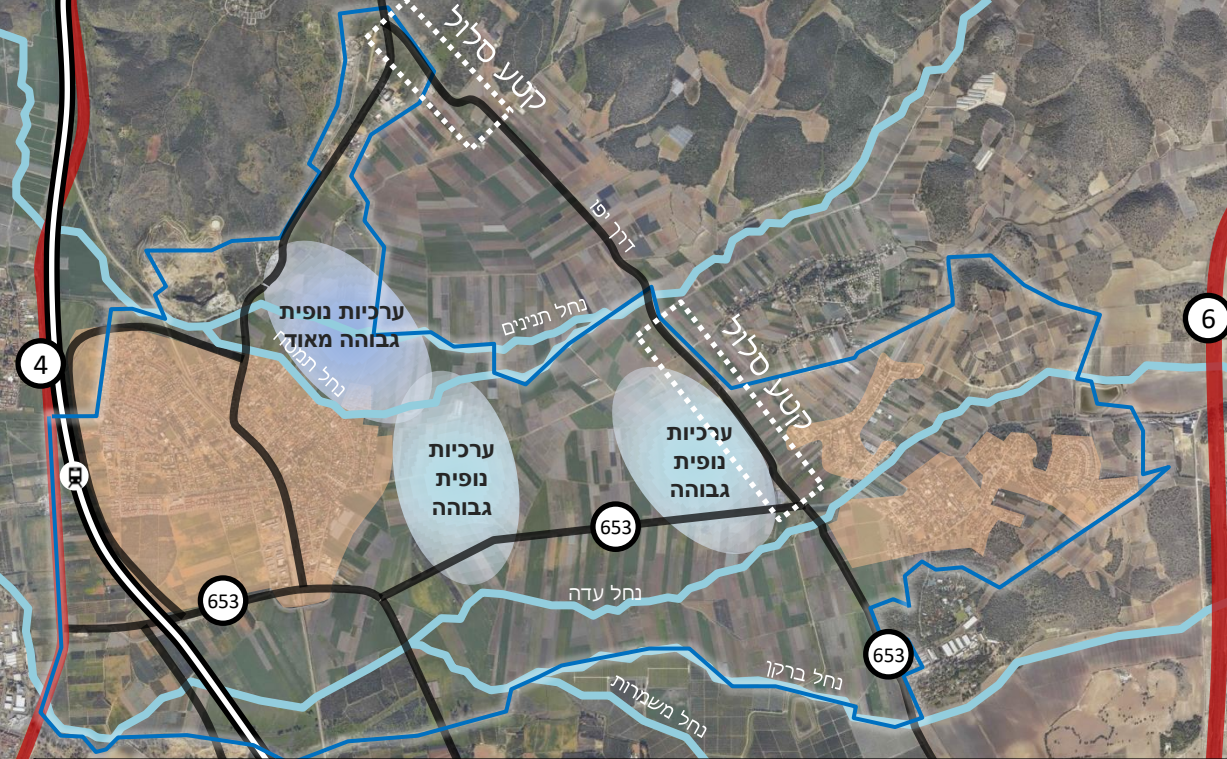
1	מידת שימור הערכיות הנופית הקיימת	תוואי הדרך המוצעת חוצה יחידות נוף בעלות רגישות וערכיות נופית גבוהה מאוד עד בינונית, חוצה שלושה נחלים: עדה תמסח ותנינים. התוואי חוצה רצף של שטחים חקלאיים, אשר ערכם גדול בזכות רצף זה.
2	התאמה בין הפיתוח לבין אופי ודימוי הישוב	הדרך מנתקת בין החלקות החקלאיות והנוף המקומי הסובב לבין בנימינה. הקשר הרציף ותחושת הפתיחות לבקעת הנדיב משולי הישוב משתנה ונוצרת חלוקה בין נוף של ישוב לנוף של חקלאות.
3	התאמה לתשתיות קיימות וחפיפה לאזור מופר	התוואי המוצע עובר בשטחים חקלאיים מעובדים ולא על גבי תוואי תשתיות, לכן ישנה מאוד את המצב הקיים.
4	מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	חשש לפיתוח מגורים בשטח הכלוא בין הכביש לבין הבינוי הקיים ובפרט מצפון לנחלת ז'בוטינסקי ותעלת נחל תמסח.



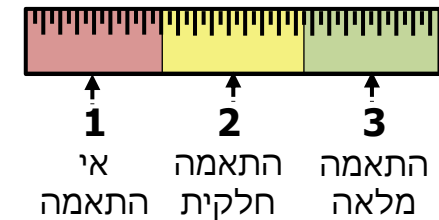
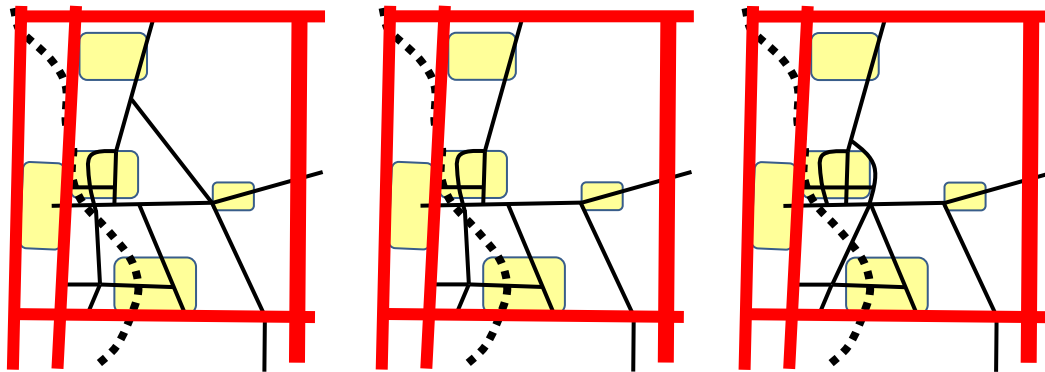
1	מידת שימור הערכיות הנופית הקיימת	ללא שינוי- התאמה מלאה.
2	התאמה בין הפיתוח לבין אופי ודימוי הישוב	ללא שינוי- התאמה מלאה.
3	התאמה לתשתיות קיימות וחפיפה לאזור מופר	ללא שינוי- התאמה מלאה.
4	מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	ללא שינוי- התאמה מלאה.

<< חלופה ג'

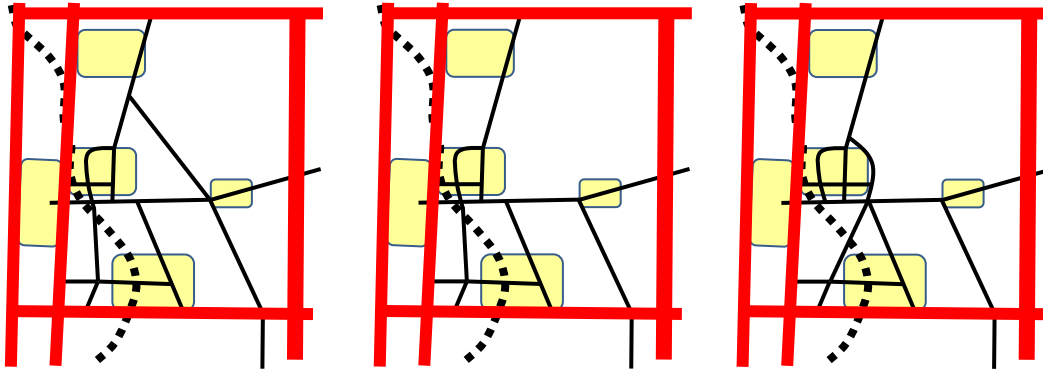
דרך יפו- בחתך מינימלי
ללא תאורה



1	מידת שימור הערכיות הנופית הקיימת	ערכיות השטח גבוהה, גם בשל קרבתו לבקעת הנדיב. הפיתוח והשימוש המוגבר בדרך מפחיתים במידה רבה את הערכיות הנופית הקיימת.
2	התאמה בין הפיתוח לבין אופי ודימוי הישוב	במצב הקיים, של דרך סלולה ללא שוליים וללא מדרכות עם תנועה דלילה, קיים רצף יחסי בין הבקעה לבין גבעת עדה. תוואי מפותח, עם מרכיבים נוספים ישנה את הרצף ואת הדימוי של גבעת עדה- ישוב "בקצה דרך".
3	התאמה לתשתיות קיימות וחפיפה לאזור מופר	הפיתוח מוצע על בסיס תוואי היסטורי ופעיל כיום. במידה וחתך הדרך ברמה של דרך נופית (נתיב לכיוון, שוליים מינימליים, עבודות עפר מינימליות, ללא תאורה, ללא תשתיות אחרות ואפשרות לחציית בע"ח) ההתאמה תהיה חלקית.
4	מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	פוטנציאל לפיתוח שירותי דרך, מסחר מקומי באופי חקלאי ופיתוח בדגש תיירות- טיילות.



קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת השינוי של הערכיות הנופית הקיימת	חציית יחידות נוף רגישות.	ללא שינוי.	חציית שטח בעל ערכיות גבוהה.
2 התאמה בין הפיתוח אופי ודימוי הישוב במצב הקיים ובחזון	ניתוק בין בקעת הנדיב לבנימינה.	ללא שינוי.	גבעת עדה הופכת משוב בקצה דרך לישוב על דרך.
3 התאמה לתשתיות קיימות וחפיפה לאזור מופר	הפרת שטחים חקלאיים מעובדים.	ללא שינוי.	דרך מינימלית על בסיס תוואי היסטורי ופעיל.
4 מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	פוטנציאל להרחבת בנימינה אל שטחים ערכיים (נחל תמסח).	ללא שינוי.	פוטנציאל למשיכת שירותי דרך, מסחר מקומי.
סך ניקוד יחסי	3 (4/12)	10 (12/12)	4 (5/12)



בהיבט זה נבחנים **4** קריטריונים.
הניקוד המקסימלי הוא $4 \times 3 = 12$

קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת השינוי של הערכיות הנופית הקיימת	1	3	1
2 התאמה בין הפיתוח אופי ודימוי הישוב במצב הקיים ובחזון	1	3	1
3 התאמה לתשתיות קיימות וחפיפה לאזור מופר	1	3	2
4 מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	1	3	1
סך ניקוד	4	12	5
סך ניקוד יחסי	3 (4/12)	10 (12/12)	4 (5/12)

שינוי מסדרונות אקולוגים

שימור מסדרונות אקולוגים

A horizontal ruler with a color gradient from pink to green. The ruler has black markings for centimeters and millimeters. The color transitions from pink on the left to yellow in the middle and green on the right.



A black silhouette of a deer with large, multi-tined antlers, standing and facing right. The silhouette is solid black and is positioned in the upper right area of the page.

A stylized illustration of a road with three streetlights. The road is depicted with a dashed white line down the center and solid white lines on the edges, receding into the distance. Three streetlights with multiple light bulbs are positioned along the right side of the road, their light beams illuminating the path ahead. The background is a solid black color.

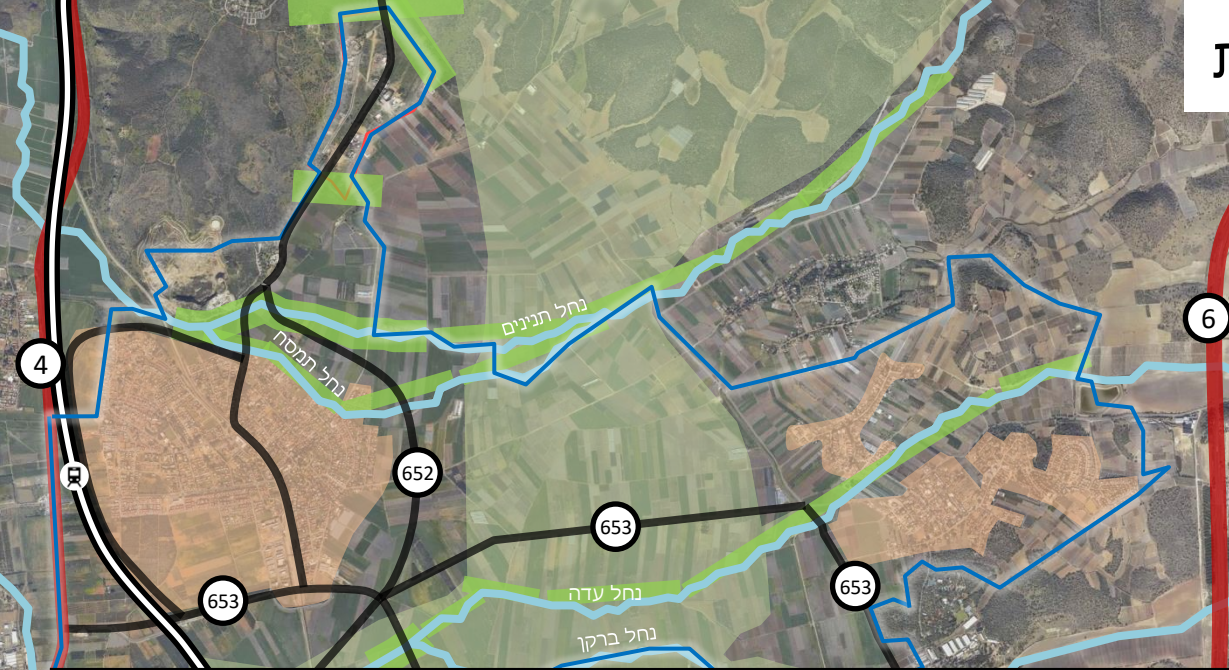
<< חלופה א'

דרך 652- מזרחית לבנימינה



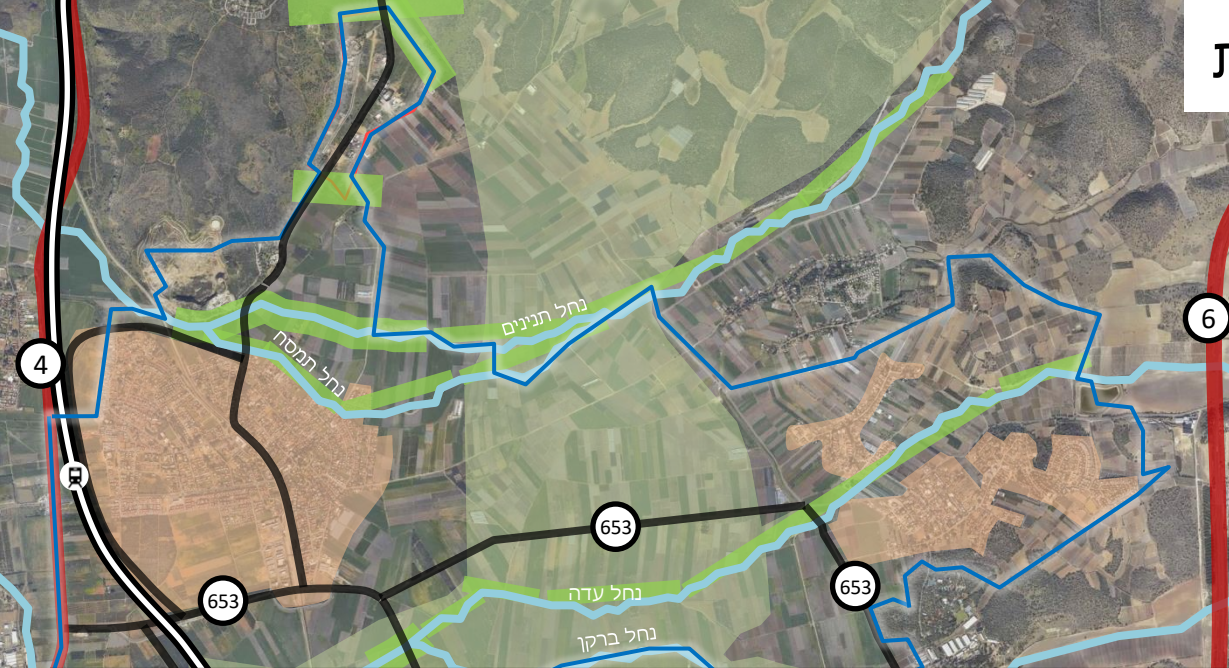
1 אי התאמה
2 התאמה חלקית
3 התאמה מלאה

מקרא	
שטח בנוי	
מרחב מסדרון אקולוגי ארצי	
מסדרון אקולוגי	



על פי מחקרי רמת הנדיב, דרך 652 חודרת לאזור שהינו "מעבר חיוני למסדרון אקולוגי", אזור בעל קישוריות חזקה.	מידת שימור מסדרונות אקולוגיים	1
דרך 652 קרובה יחסית לשטח הבנוי הקיים והמוצע במזרח בנימינה.	צמידות דופן	2
קרבה יחסית למגורים.	שמירת מרחק ממוהמי איכות אויר	3
קרבה יחסית למגורים.	שמירת מרחק ממטרדי רעש	4
דרך 652 קרובה למתחמי המגורים הקיימים והמוצעים במזרח בנימינה.	הימנעות מזיהום אור	5
חציית נחל תנינים במקטע בעל רגישות בינונית, חציית נחל עדה מדרום לדרך 653 וחציית תעלת תמסח.	מידת הימנעות חציית נחלים	6
חשש לפיתוח מגורים בשטח הכלוא בין הכביש לבין הבינוי הקיים ובפרט מצפון לנחלת ז'בוטינסקי ותעלת נחל תמסח.	מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	7

<< חלופה ב' ללא דרכים נוספות



1
אי
התאמה

2
התאמה
חלקית

3
התאמה
מלאה

מקרא
שטח בנוי
מרחב מסדרון אקולוגי ארצי
מסדרון אקולוגי

ללא שינוי- התאמה מלאה.	מידת שימור מסדרונות אקולוגיים	1
אין פריצת דרך חדשה ואין הפרת שטחים נוספים.	צמידות דופן	2
כלי רכב רבים בתוך בנימינה.	שמירת מרחק ממזהמי איכות אויר	3
כלי רכב רבים בתוך בנימינה.	שמירת מרחק ממטרדי רעש	4
ללא שינוי- התאמה מלאה.	הימנעות מזיהום אור	5
ללא שינוי- התאמה מלאה.	מידת הימנעות חציית נחלים	6
ללא שינוי- התאמה מלאה.	מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	7

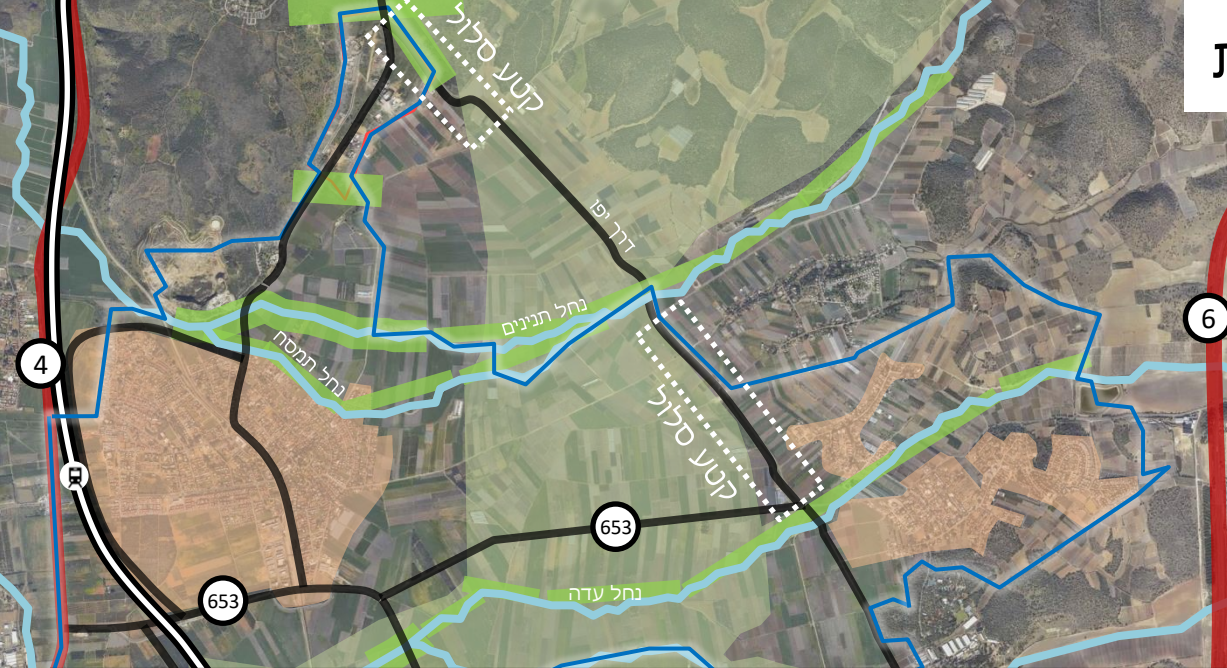
<< חלופה ג'

דרך יפו- בחתך מינימלי
ללא תאורה

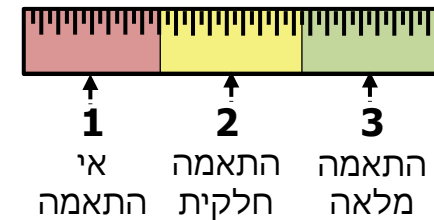
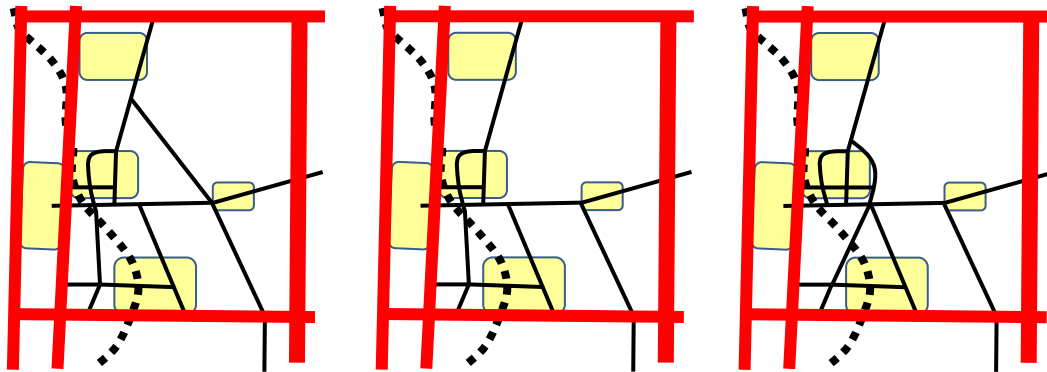


1 אי התאמה
2 התאמה חלקית
3 התאמה מלאה

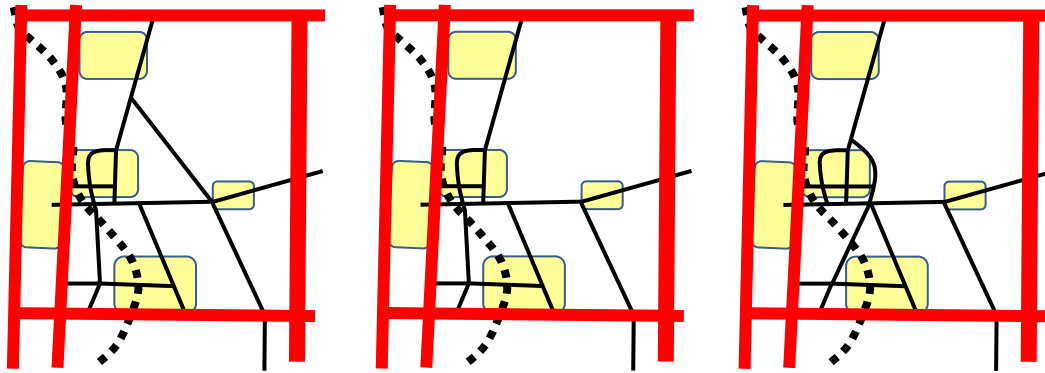
מקרא
שטח בנוי
מרחב מסדרון אקולוגי ארצי
מסדרון אקולוגי



1	מידת שימור מסדרונות אקולוגיים	דרך יפו קוטעת מסדרון אקולוגי ארצי. הדרך גם משיקה בחלק הצפוני לאזור בעל קישוריות חזקה על פי מחקרי רמת הנדיב.
2	צמידות דופן	אין צמידות דופן. בחלק המרכזי של דרך יפו- עיבוי דרך עפר קיימת בלב שטח פתוח.
3	שמירת מרחק ממזהמי איכות אויר	סלילת דרך יפו תוביל לשימוש מוגבר בקטע הסלול הדרומי- קרבה יחסית להרחבה של גבעת עדה.
4	שמירת מרחק ממטרדי רעש	סלילת דרך יפו תוביל לשימוש מוגבר בקטע הסלול הדרומי- קרבה יחסית להרחבה של גבעת עדה.
5	הימנעות מזיהום אור	בהנחה שדרך יפו אינה מוארת- השפעה משנית בשל תאורת כלי הרכב.
6	מידת הימנעות חציית נחלים	חציית נחל תנינים במקטע רגיש.
7	מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	חשש לפיתוח דרך יפו כדרך אזורית, חשש לפיתוח עתידי לאורך הדרך.

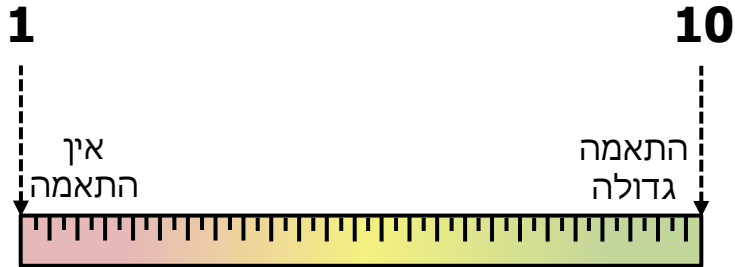


קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת שימור מסדרונות אקולוגים	חדירה לנחל תנינים בו קישוריות חזקה.	אין שינוי.	קטיעת מסדרון אקולוגי ארצי.
2 צמידות דופן	קרבה יחסית לשטח בנוי קיים ומוצע.	אין שינוי.	אין צמידות דופן.
3 שמירת מרחק ממזהמי איכות אויר	קרבה למגורים.	כלי רכב רבים בתוך בנימינה.	קרבה יחסית להרחבת גבעת עדה.
4 שמירת מרחק ממטרדי רעש	קרבה יחסית לבנימינה	כלי רכב רבים בתוך בנימינה.	קרבה יחסית להרחבת גבעת עדה.
5 הימנעות מזיהום אור	השקה לשטח פתוח מצד מזרח.	ללא שינוי.	השפעה משנית מתאורת כלי רכב.
6 מידת הימנעות חציית נחלים	חציית נחל תנינים, עדה ותמסח.	ללא שינוי.	חציית נחל תנינים במקטע רגיש.
7 מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	פיתוח מגורים בין הדרך לבנימינה	ללא שינוי.	פיתוח דרך אזורית.
סך ניקוד יחסי	5 (11/21)	9 (19/21)	5 (10/21)



בהיבט זה נבחנו **7** קריטריונים.
הניקוד המקסימלי הוא $7 \times 3 = 21$

קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת שימור מסדרונות אקולוגים	2	3	1
2 צמידות דופן	3	3	1
3 שמירת מרחק ממזהמי איכות אויר	1	2	2
4 שמירת מרחק ממטרדי רעש	1	2	2
5 הימנעות מזיהום אור	2	3	2
6 מידת הימנעות חציית נחלים	1	3	1
7 מזעור משיכת "פיתוח לוואי"	1	3	1
סך ניקוד	11	19	10
סך ניקוד יחסי	5 (11/21)	9 (19/21)	5 (10/21)



1. מידת התאמה לתמ"א/3 <<

דרכים

2. מידת התאמה לתמ"א/1/35 <<

משולבת לבניה, לפיתוח ולשימור- מרקמים

3. מידת התאמה לתמ"מ/6 <<

תכנית מתאר למחוז חיפה

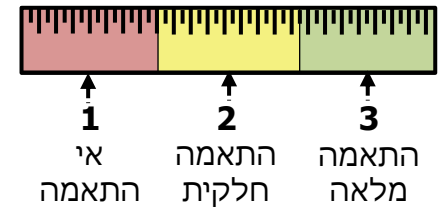
4. מידת התאמה לתמ"מ/5/6 <<

תכנית מתאר לסובב בקעת הנדיב (מופקדת)

5. מידת התאמה לתכניות מקומיות ירוקות

<< חלופה א'

דרך 652- מזרחית לבנימינה



מקרא	
מרקם שמור משולב	
מעטפת המכלול	
מכלול נופי	
מסדרון אקולוגי	
שטח פתוח/חקלאי מוגן	
שטח חקלאי שמור (תמ"מ/5/6)	
יער טבעי לשימור	
שטח חקלאי שמור (ש/1130)	

1	מידת התאמה לתמ"א/3	הדרך מסומנת בתמ"א/3.
2	מידת התאמה לתמ"א/35-1 מרקמים	חציית מרקם שמור משולב. בשולי מעטפת המכלול. חציית מסדרון אקולוגי של נחל תנינים. הצמדות למכלול נופי.
3	מידת התאמה לתמ"מ/6	הדרך מסומנת בתמ"מ/6.
4	מידת התאמה לתמ"מ/5/6	חציית שטח חקלאי שמור במקטע הצפוני.
5	מידת התאמה לתכניות מקומיות ירוקות	ש/339- פארק ז'בוטינסקי (שוני)- המקטע הצפוני משיק לגבולות התכנית בשטח חקלאי בו מותרות דרכי עפר חקלאיות.

<< חלופה ב' ללא דרכים נוספות



1
אי
התאמה

2
התאמה
חלקית

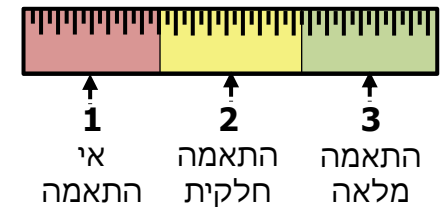
3
התאמה
מלאה

מקרא	
שטח פתוח/חקלאי מוגן	מרקם שמור משולב
שטח חקלאי שמור (תמ"מ/5/6)	מעטפת המכלול
יער טבעי לשימור	מכלול נופי
שטח חקלאי שמור (ש/1130)	מסדרון אקולוגי

ביטול דרך 652 כדרך אזורית ממזרח לבנימינה.	מידת התאמה לתמ"א/3	1
אין שינוי למצב הקיים- התאמה מלאה.	מידת התאמה לתמ"א/35-1- מרקמים	2
ביטול דרך 652 כדרך אזורית ממזרח לבנימינה.	מידת התאמה לתמ"מ/6	3
ביטול דרך 652 כדרך אזורית ממזרח לבנימינה.	מידת התאמה לתמ"מ/5/6	4
אין שינוי למצב הקיים- התאמה מלאה.	מידת התאמה לתכניות מקומיות ירוקות	5

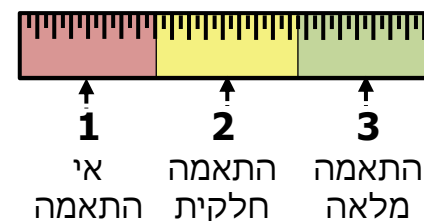
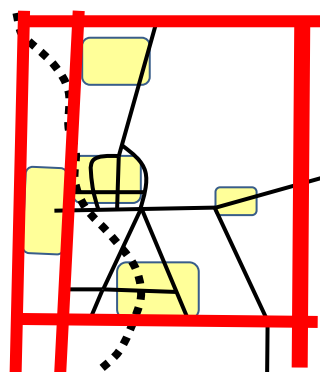
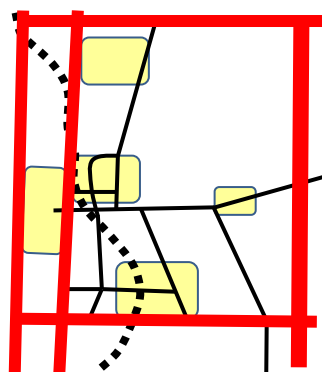
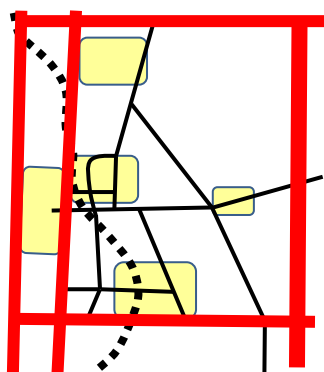
<< חלופה ג'

דרך יפו- בחתך מינימלי
ללא תאורה

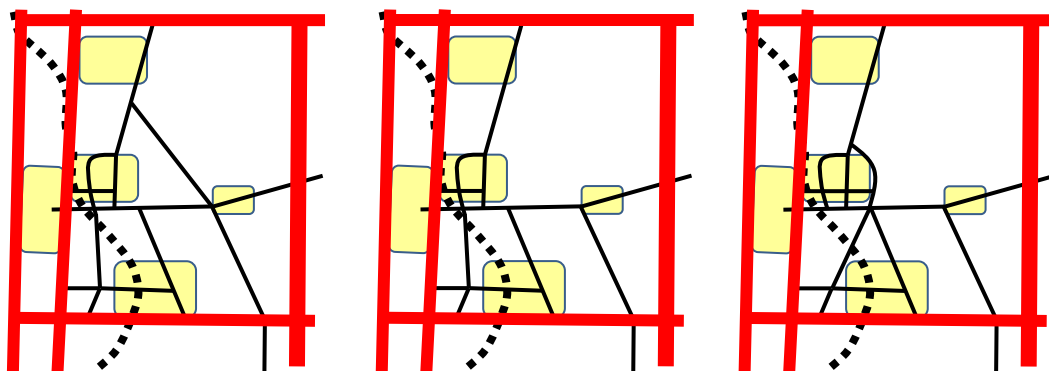


מקרא	
שטח פתוח/חקלאי מוגן	
שטח חקלאי שמור (תמ"מ/5/6)	
יער טבעי לשימור	
שטח חקלאי שמור (ש/1130)	
מרחק שמור משולב	
מעטפת המכלול	
מכלול נופי	
מסדרון אקולוגי	

1	מידת התאמה לתמ"א/3	ביטול דרך 652 כדרך אזורית ממזרח לבנימינה.
2	מידת התאמה לתמ"א/1/35- מרקמים	חציית מרקם שמור משולב. חציית מכלול נופי. חציית מעטפת המכלול. חציית מסדרון אקולוגי של נחל תנינים.
3	מידת התאמה לתמ"מ/6	חציית תחום שטח פתוח/ חקלאי מוגן.
4	מידת התאמה לתמ"מ/6/5	חצייה בקו התפר של שטח חקלאי מוגן ושטח חקלאי שמור. דרך יפו מוגדרת כ"דרך נוף חקלאית".
5	מידת התאמה לתכניות מקומיות ירוקות	ש/1130- שטחים חקלאיים ופתוחים- השקה לשטח חקלאי שמור. מ/407/400/ש/1404- יערות ושמורות- השקה ליער טבעי לשימור.



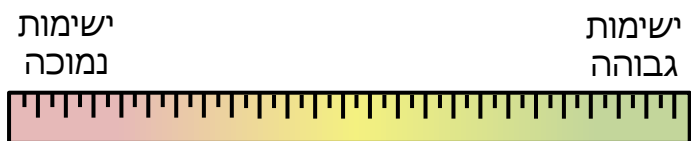
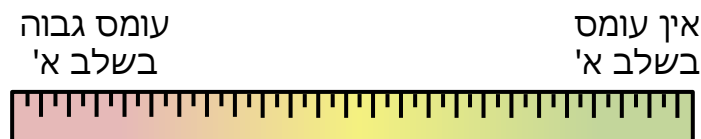
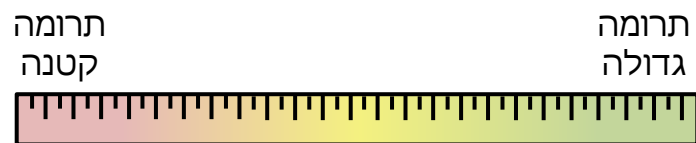
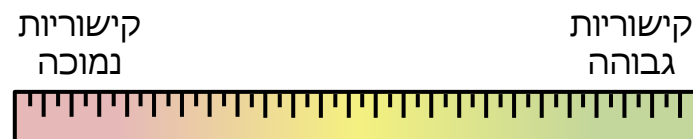
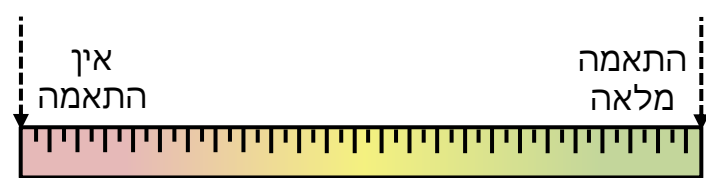
קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת התאמה לתמ"א/3	מסומנת בתמ"א/3.	ביטול דרך אזורית.	ביטול דרך אזורית.
2 מידת התאמה לתמ"א/35-1 מרקמים	הדרך מסומנת, אך חוצה מרקם שמור ומסדרון אקולוגי.	אין חציה של מרקמים.	חציית מרקמים שמורים ומסדרון אקולוגי.
4 מידת התאמה לתמ"מ/6	הדרך מסומנת בתמ"מ/6.	ביטול דרך אזורית.	חציית תחום שטח פתוח/ חקלאי מוגן.
5 מידת התאמה לתמ"מ/6/5	הדרך מסומנת, אך חוצה שטח שמור.	ביטול דרך אזורית.	השקה לשטח חקלאי מוגן ושמור.
6 מידת התאמה לתכניות מקומיות ירוקות	ש/339- השקה לשטח חקלאי.	אין חציה של שטחים שמורים.	השקה לשטחים לשימור.
סך ניקוד יחסי	7 (13/18)	7 (12/18)	5 (9/18)



בהיבט זה נבחנים **6** קריטריונים.
הניקוד המקסימלי הוא $6 \times 3 = 18$

קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת התאמה לתמ"א/3	3	2	2
2 מידת התאמה לתמ"א/35-1 מרקמים	2	3	1
4 מידת התאמה לתמ"מ/6	3	2	2
5 מידת התאמה לתמ"מ/6/5	2	2	2
6 מידת התאמה לתכניות מקומיות ירוקות	3	3	2
סך ניקוד			
סך ניקוד יחסי			
9 5 (9/18) 12 7 (12/18) 13 7 (13/18)			

1 10



תפקוד | קריטריונים לבחינת חלופות

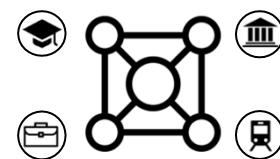
מידת התאמה לפעילות החקלאית <

ככל שהדרך נמצאת בגבולות חלקות חקלאיות ועל תוואי דרכים חקלאיות קיימות, כך היא משרתת את החקלאים טוב יותר.



רמת קישוריות למוקדים <

ככל שהחלופה מאפשרת נגישות של תושבי המועצה אל המוקדים הציבוריים והתעסוקתיים, כך היא טובה יותר.



נגישות לאזור תעשיה כרמל <

ככל שהחלופה מאפשרת נגישות של כלל תושבי המרחב אל אזור תעשיה כרמל, כך היא טובה יותר.



תרומה לפיתוח התיירות <

ככל שהדרך מושכת שימושים תיירותיים לאורכה ומאפשרת קישוריות בין מכלולי תיירות, כך גדלה התרומה לפיתוח התיירות.



רמת הפחתת עומס בדרכים בשלב א' <

ככל שהחלופה תוציא תנועה עוברת מבנימינה טרם הסטת מסילת הרכבת, כך היא טובה יותר.



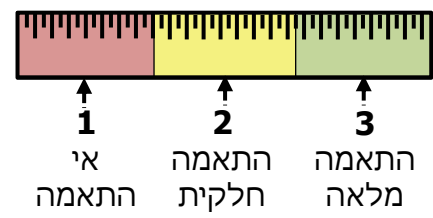
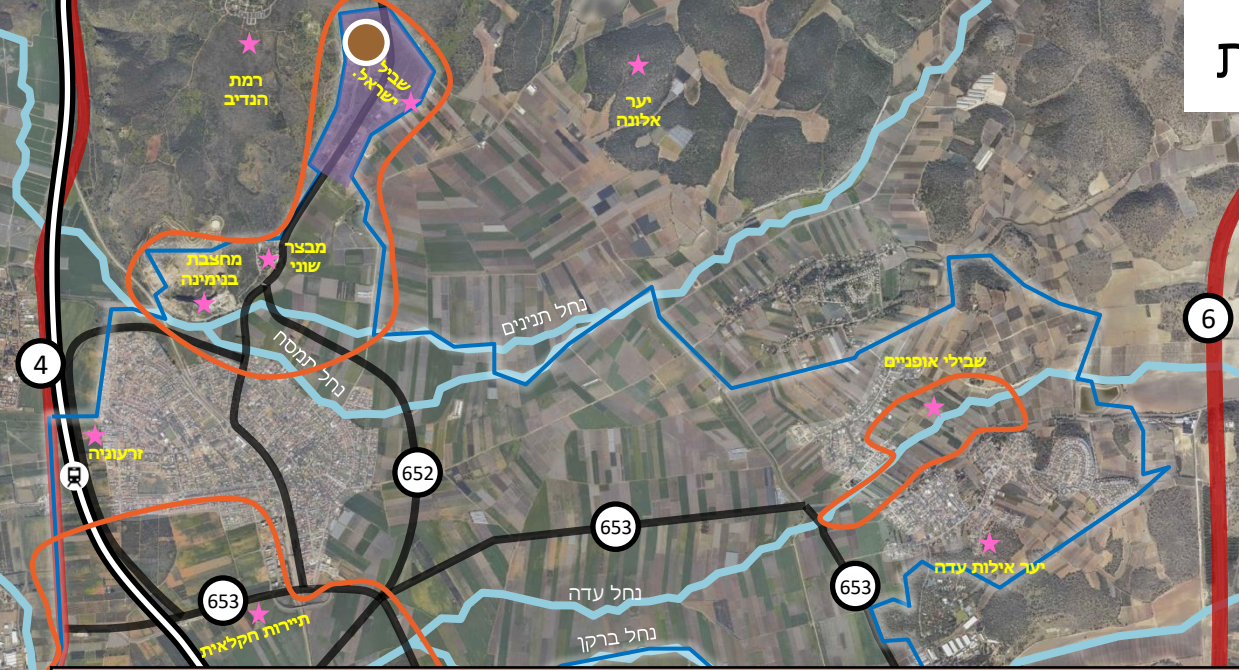
מידת הישימות להקמת הדרכים <

ככל שביצוע הדרך קל ומהיר (עלויות זמן ביצוע) כך החלופה טובה יותר.



<< חלופה א'

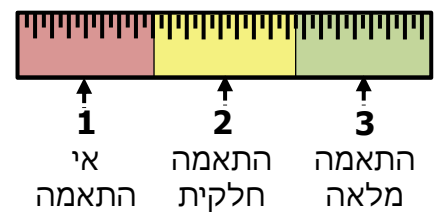
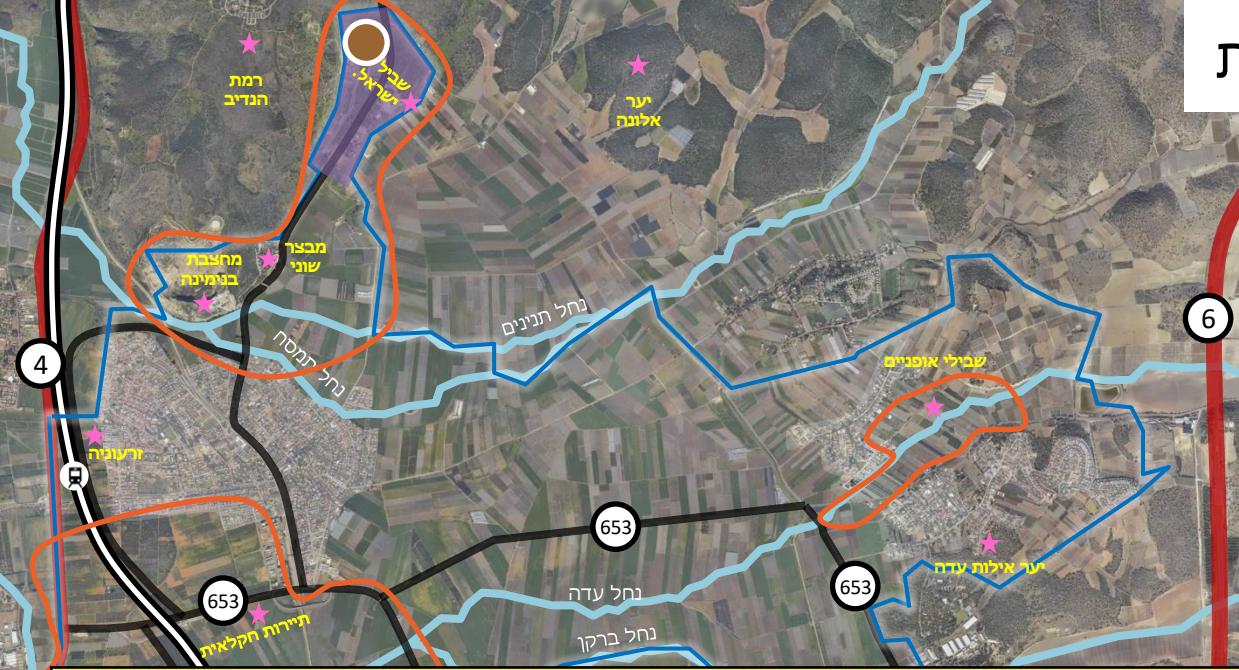
דרך 652 - מזרחית לבנימינה



מקרא	
★	אתר תיירות
■	אזור תעשייה כרמל
□	מכלול תיירותי
●	תיכון ארט שומרון

1	התאמה לפעילות החקלאית	חציית חלקות חקלאיות מעובדות. חסימת גישה של כלים ממשקים בנחלת ז'בוטינסקי.
2	רמת קישוריות למוקדים	רמת קישוריות בינונית - תושבי גבעת עדה עוקפים את בנימינה בדרך 652 המזרחית, אך הנסיעה ארוכה יותר מחלופה ג'.
3	נגישות לאזור תעשייה כרמל	גישה מהירה של המרחב הסובב מדרכים ארציות ואזוריות. הנסיעה לבאים ממזרח ארוכה יותר מחלופה ג', אך ההבדל זניח ברמה אזורית.
4	תרומה לפיתוח התיירות	הדרך מאפשרת גישה ישירה לשני מכלולי תיירות.
5	רמת הפחתת העומס בדרכים בשלב א'	הוצאת תנועה עוברת מתוך בנימינה טרם הסטת המסילה.
6	מידת הישימות להקמת הדרכים	פריצת דרך חדשה לחלוטין, חציית חלקות חקלאיות מעובדות, צמתים וגשרים חדשים.

<< חלופה ב' ללא דרכים נוספות



מקרא	
★ אתר תיירות	אזור תעשייה כרמל
□ מכלול תיירותי	תיכון ארט שומרון

1	התאמה לפעילות החקלאית	אין שינוי למצב הקיים ולכן אין פגיעה בפעילות החקלאית הקיימת.
2	רמת קישוריות למוקדים	תושבי גבעת עדה מרוחקים ממוקדי חינוך ותעסוקה באזור תעשייה כרמל ונאלצים לעבור בדרך המסילה בתוך בנימינה בדרכם אליו.
3	נגישות לאזור תעשייה כרמל	הנגישות מתבצעת רק באמצעות הדרך המאספת המערבית. נוסעים מהמרחב המזרחי נאלצים לעבור בתוך בנימינה בדרכם אליו.
4	תרומה לפיתוח התיירות	אין שינוי למצב הקיים ולכן אין תרומה לפיתוח התיירות.
5	רמת הפחתת העומס בדרכים בשלב א'	בשלב א' לא ניתן לבצע את הדרך המאספת המערבית בשלמותה ולכן העומס בדרכים יישאר ואף יחריף בשלב א'.
6	מידת הישימות להקמת הדרכים	אין דרכים חדשות.

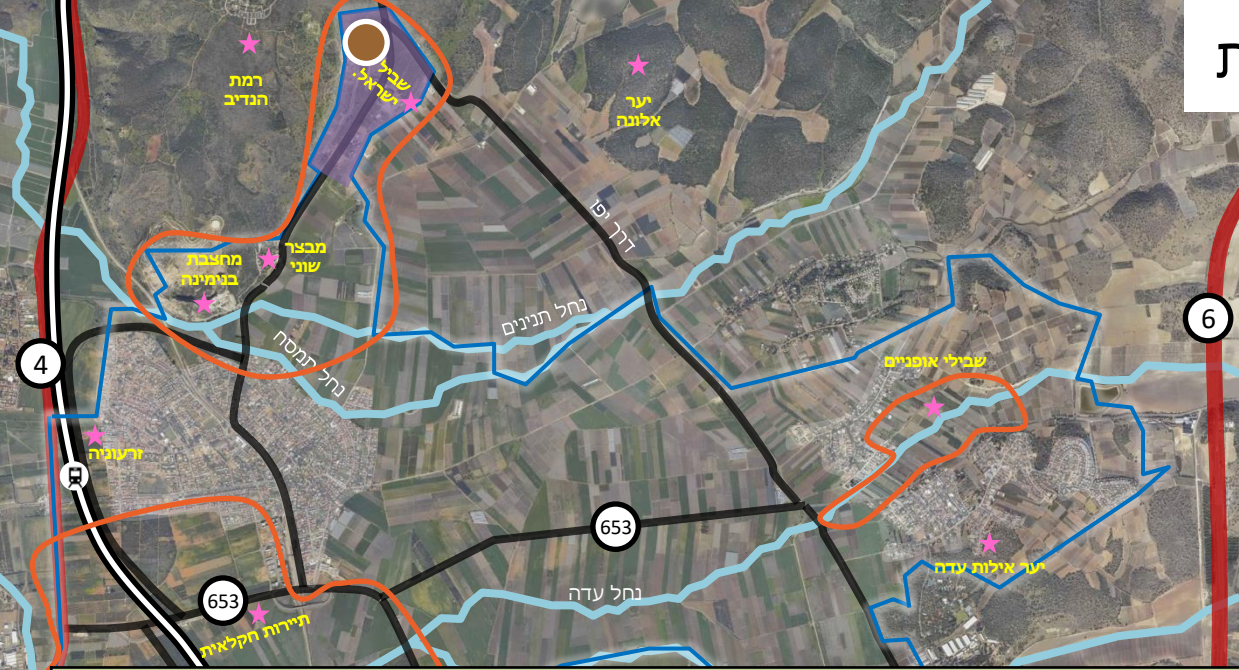
<< חלופה ג'

דרך יפו- בחתך מינימלי
ללא תאורה

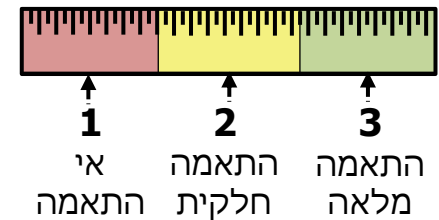
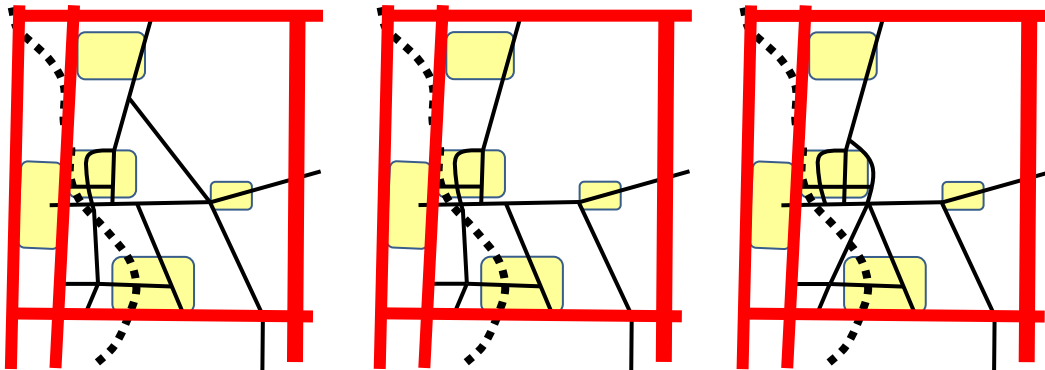


1 אי התאמה
2 התאמה חלקית
3 התאמה מלאה

אתר תיירות	★	אזור תעשייה כרמל	■
מכלול תיירותי	□	תיכון ארט שומרון	●

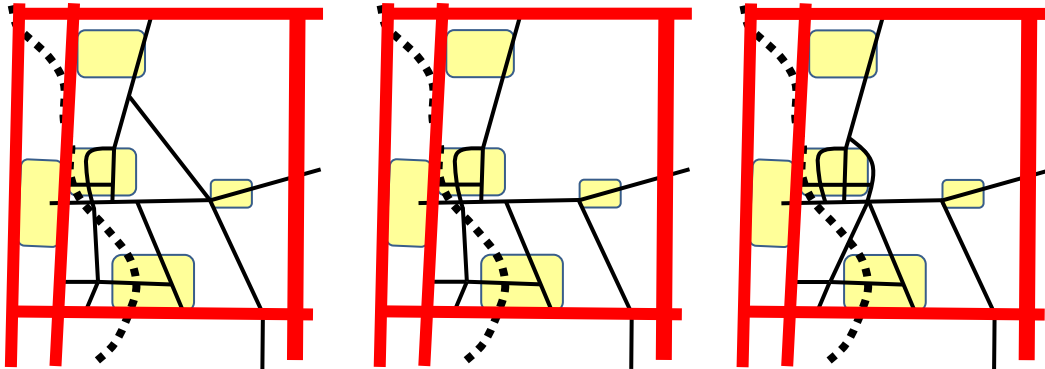


כלי הרכב הנוסעים בדרך כיום יוצרים אבק שמזיק לגידולים החקלאיים. סלילת הדרך תמנע זאת ותאפשר בנוסף נגישות נוחה יותר לשטחים.	1	התאמה לפעילות החקלאית
גישה ישירה בין גבעת עדה למוקדי חינוך ותעסוקה באזור תעשייה כרמל.	2	רמת קישוריות למוקדים
גישה ישירה ממזרח המרחב הסובב. הבאים ממערב ישתמשו במאסף המערבי שקיים בכל החלופות.	3	נגישות לאזור תעשייה כרמל
קישור מרבי בין מכלולי תיירות, תוואי שביל אופניים ופוטנציאל לשימושי תיירות חקלאית ללא בינוי לאורך הדרך, כמו קטיף עצמי, רכיבה וכו'.	4	תרומה לפיתוח התיירות
הוצאת תנועה עוברת מתוך בנימינה טרם הסטת המסילה.	5	רמת הפחתת העומס בדרכים בשלב א'
דרך קיימת בשימוש, סלולה בקצה הדרומי והצפוני ובמרכזה דרך עפר. חלקה מחוץ לתחום השיפוט של המועצה.	6	מידת הישימות להקמת הדרכים



קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת התאמה לפעילות החקלאית	חציית חלקות חקלאיות מעובדות.	אין שינוי למצב הקיים.	מניעת אבק ונגישות נוחה.
2 רמת קישוריות למוקדים	אין עומס תנועה, אך הנסיעה ארוכה.	ריחוק ממוקדי חינוך ותעסוקה.	גישה ישירה.
3 נגישות לאזור תעשייה כרמל	גישה של המרחב הסובב.	באמצעות דרך מאספת מערבית.	גישה ישירה ממזרח.
4 תרומה לפיתוח התיירות	גישה ישירה לשני מכלולי תיירות.	אין שינוי למצב הקיים.	קישור בין מכלולי תיירות ופוטנציאל פיתוח שימושים.
5 רמת הפחתת העומס בדרכים בשלב א'	הוצאת תנועה עוברת.	לא ניתן לבצע דרך מאספת בשלמות.	הוצאת תנועה עוברת.
6 מידת הישימות להקמת הדרכים	פריצת דרך חדשה לחלוטין.	אין דרכים חדשות.	דרך קיימת וסלולה חלקית.
סך ניקוד יחסי	7 (12/18)	6 (10/18)	9 (17/18)

תפקוד | השוואת חלופות

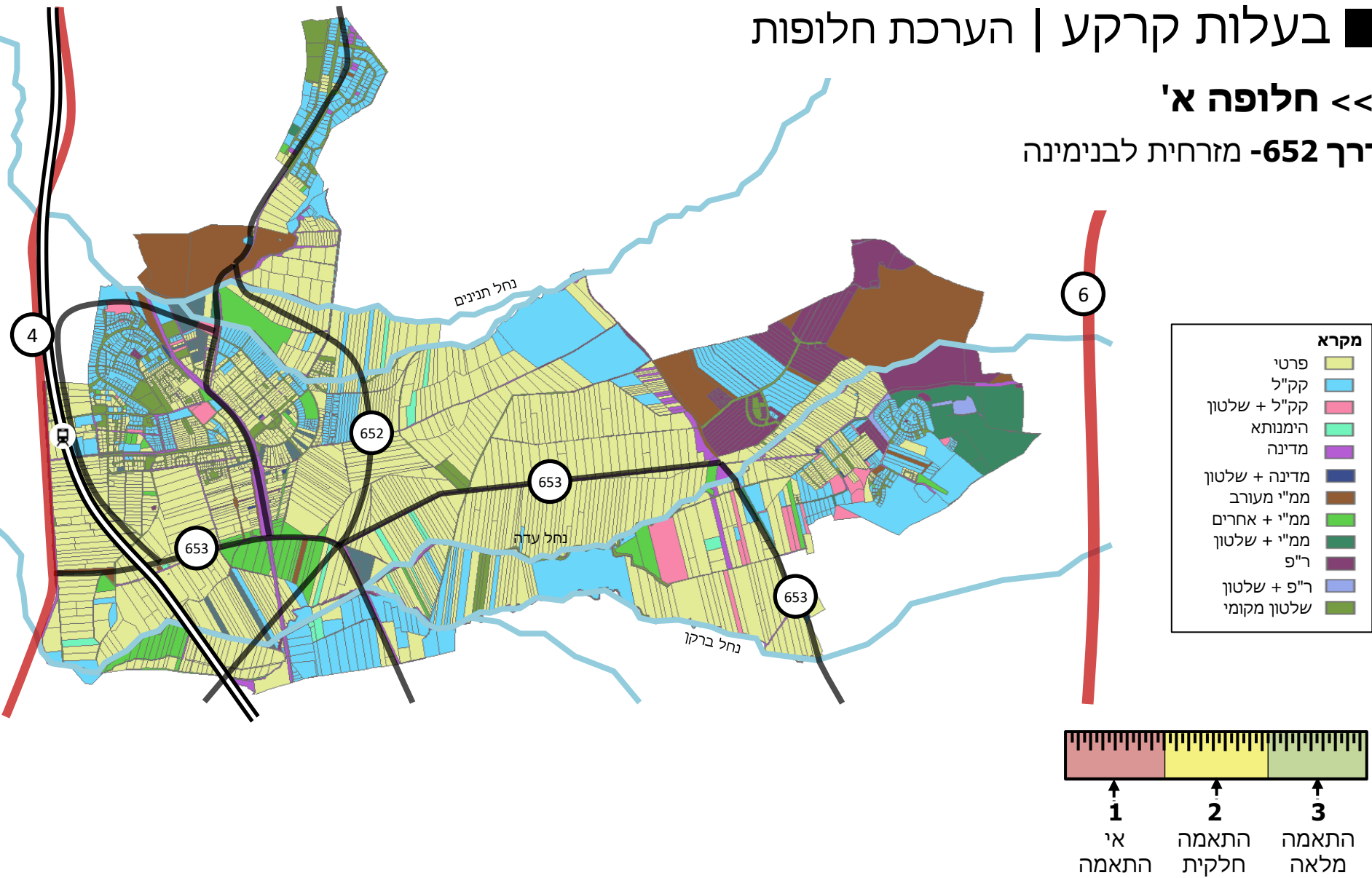


בהיבט זה נבחנים **6** קריטריונים.
הניקוד המקסימלי הוא $6 \times 3 = 18$

קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ג'
1 מידת התאמה לפעילות החקלאית	1	2	3
2 רמת קישוריות למוקדים	2	1	3
3 נגישות לאזור תעשייה כרמל	3	2	3
4 תרומה לפיתוח התיירות	2	1	3
5 רמת הפחתת העומס בדרכים בשלב א'	3	1	3
6 מידת הישימות להקמת הדרכים	1	3	2
סך ניקוד	12	10	17
סך ניקוד יחסי	7 (12/18)	6 (10/18)	9 (17/18)

<< חלופה א'

דרך 652- מזרחית לבנימינה

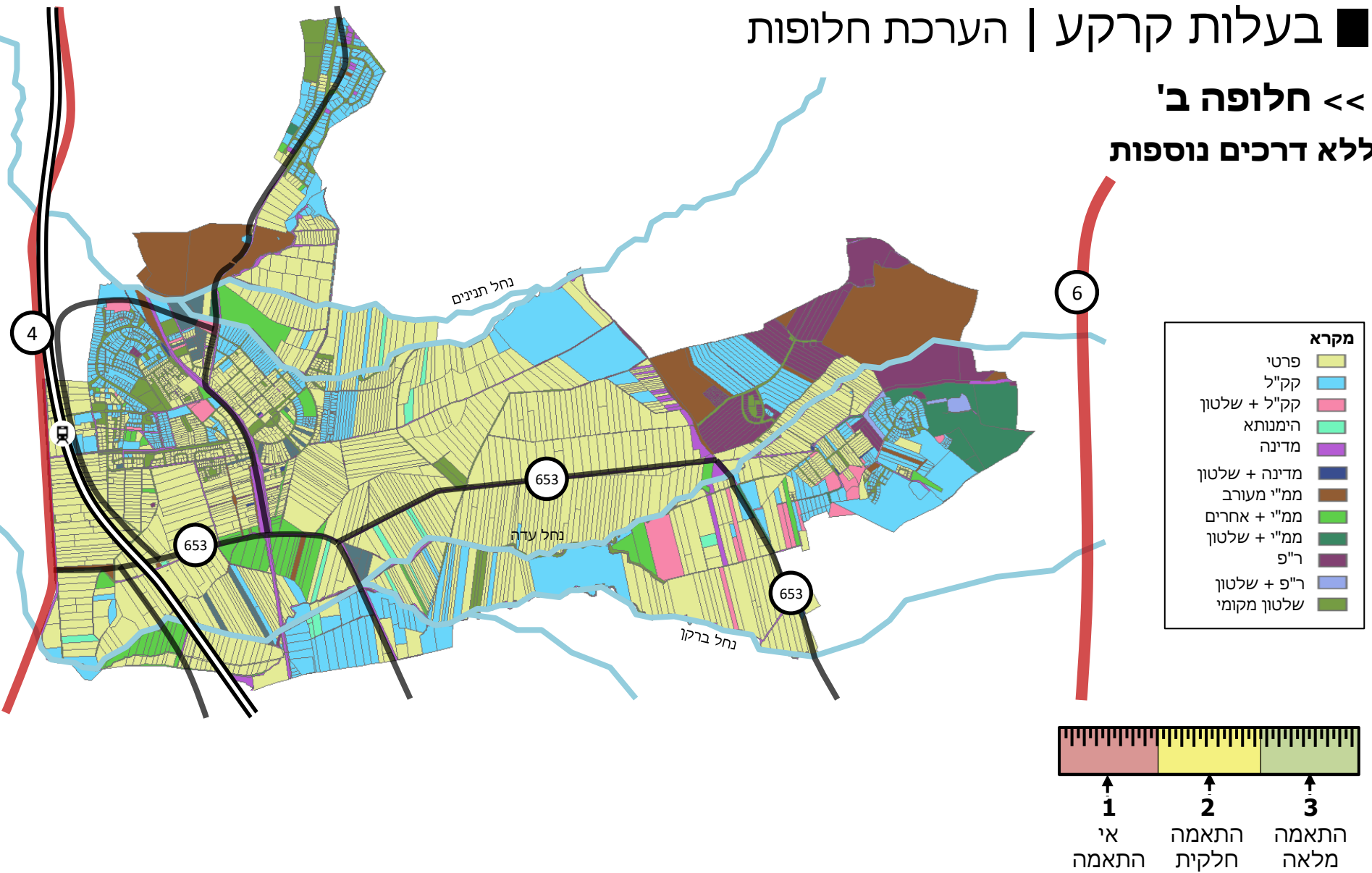


חציית חלקות רבות בבעלות פרטית, המחייבת תאום מול מספר רב של גורמים ותהליך הפקעות. פיצול חלקה חקלאית לשני חלקים מנותקים.

מידת התאמה למפת בעלויות קרקע

<< חלופה ב'

ללא דרכים נוספות

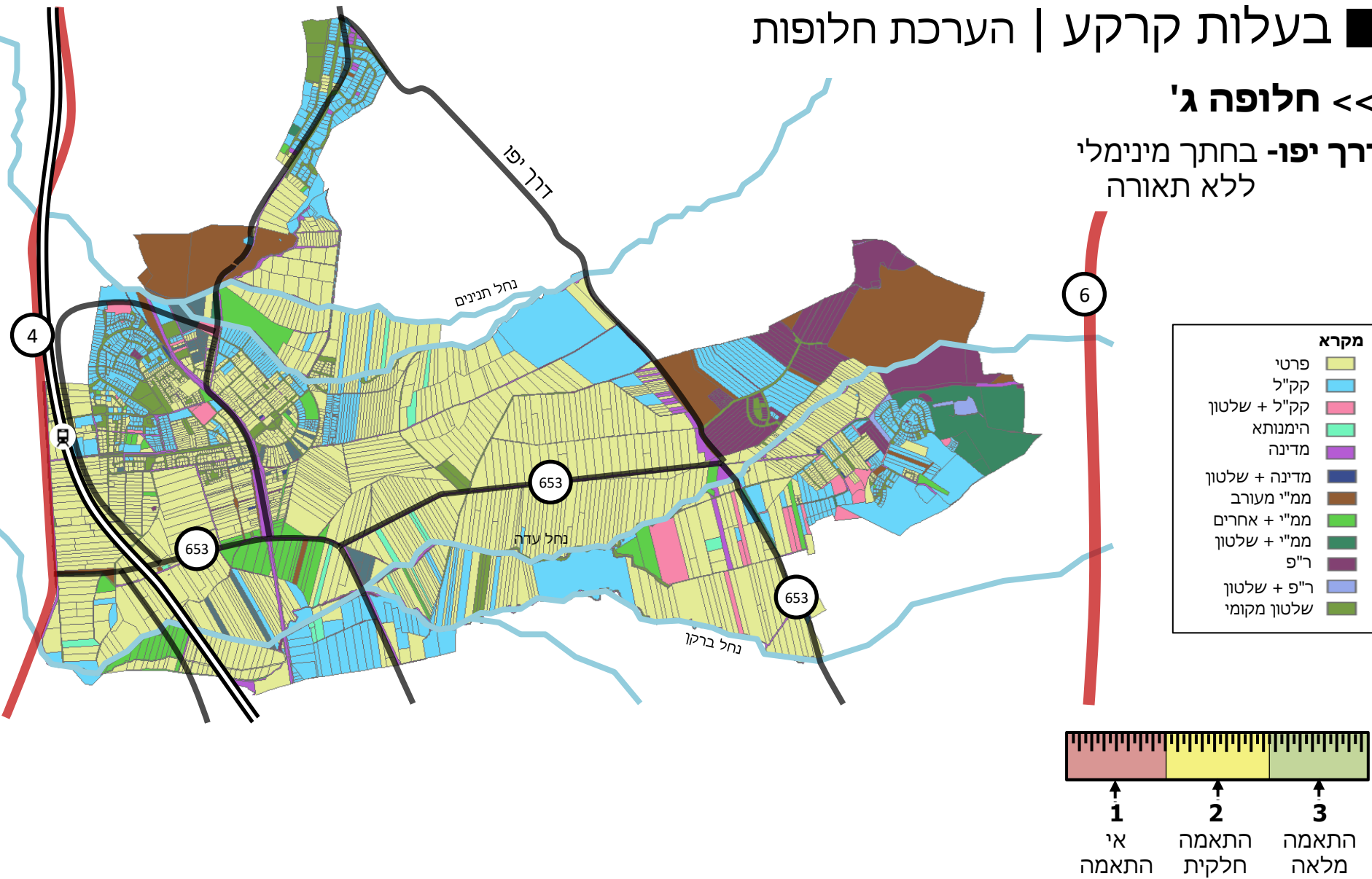


אין שינוי למצב הקיים - התאמה מלאה למפת בעלויות קרקע.

מידת התאמה למפת
בעלויות קרקע

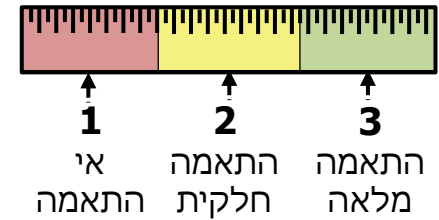
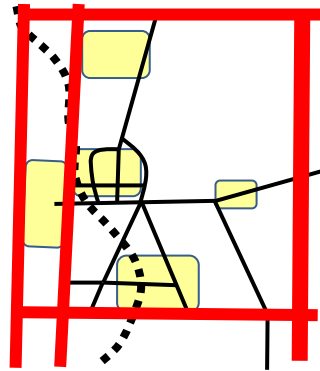
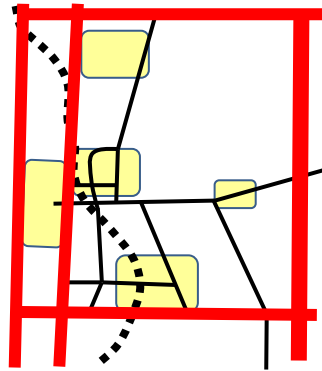
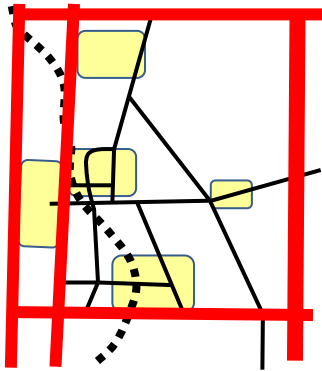
<< חלופה ג'

דרך יפו- בחתר מינימלי
ללא תאורה



תוואי הדרך נמצא בתוך מטרות בבעלות רשות הפיתוח, ברוחב של 8 - 12 מ'. יש צורך בהרחבת הדרך והפקעת החלקות בשוליים.

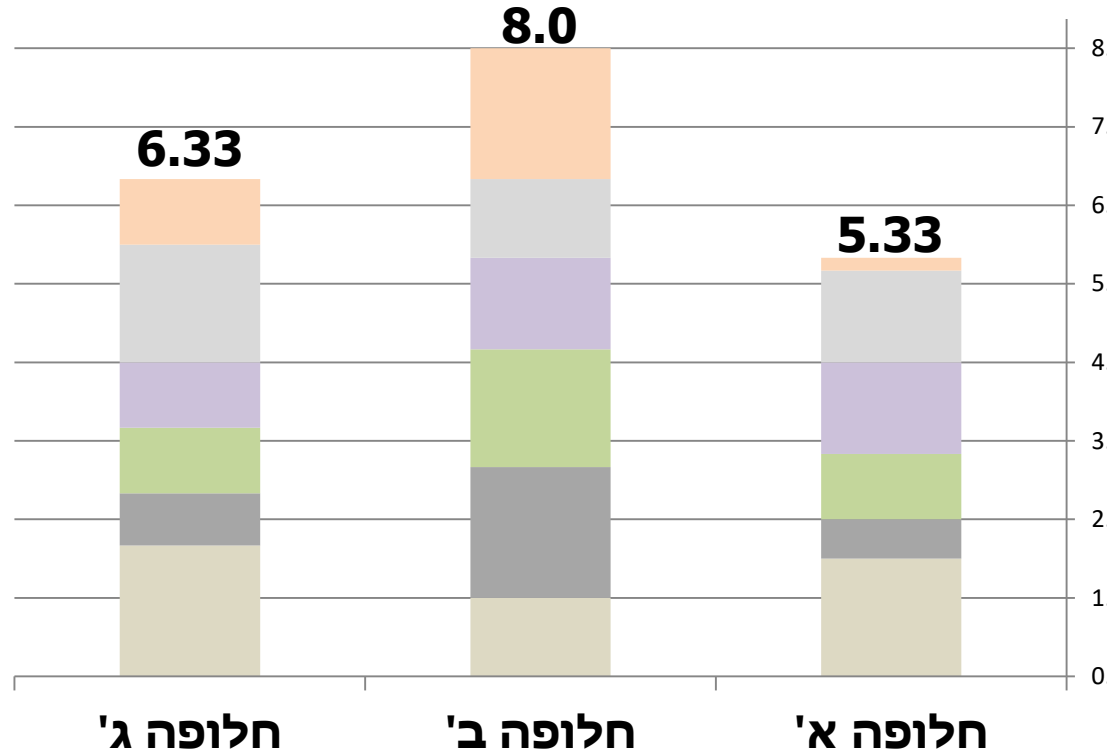
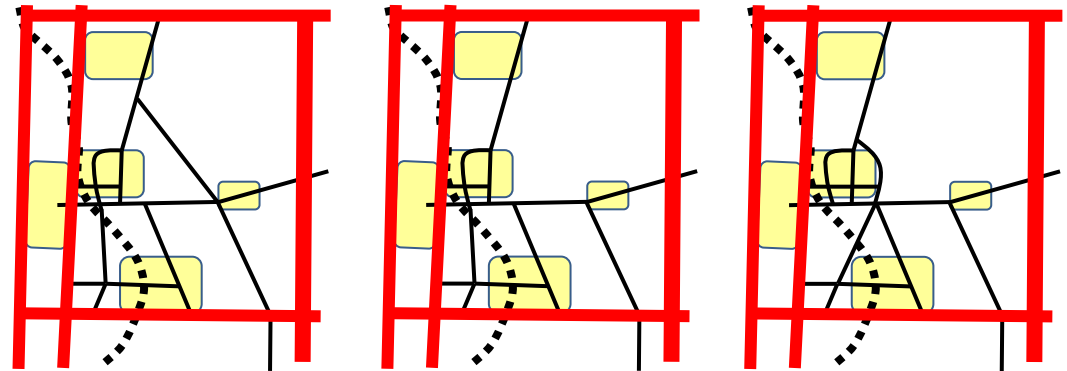
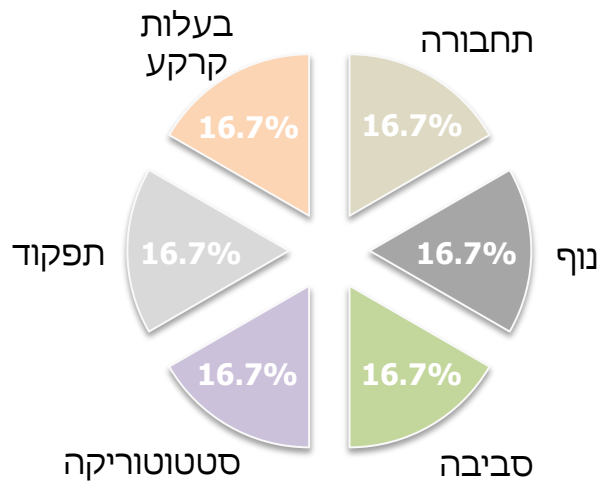
מידת התאמה למפת
בעלויות קרקע



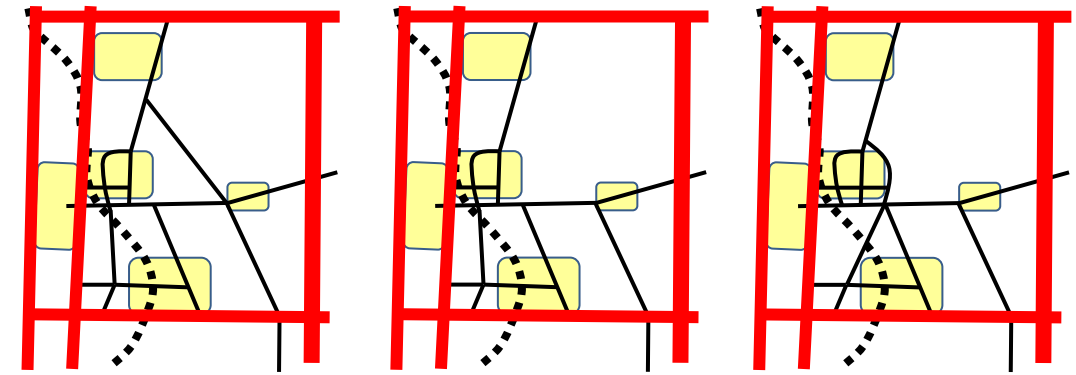
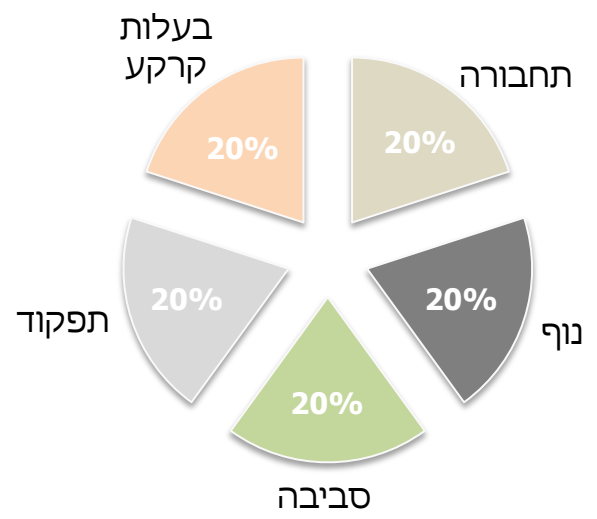
חלופה ג'	חלופה ב'	חלופה א'	קריטריון
הרחבת דרך והפקעת חלקות בשוליים.	אין שינוי למצב הקיים.	חציית חלקות רבות בבעלות פרטית.	מידת התאמה לפעילות החקלאית
5	10	1	סך ניקוד יחסי

סיכום | מבחני רגישות

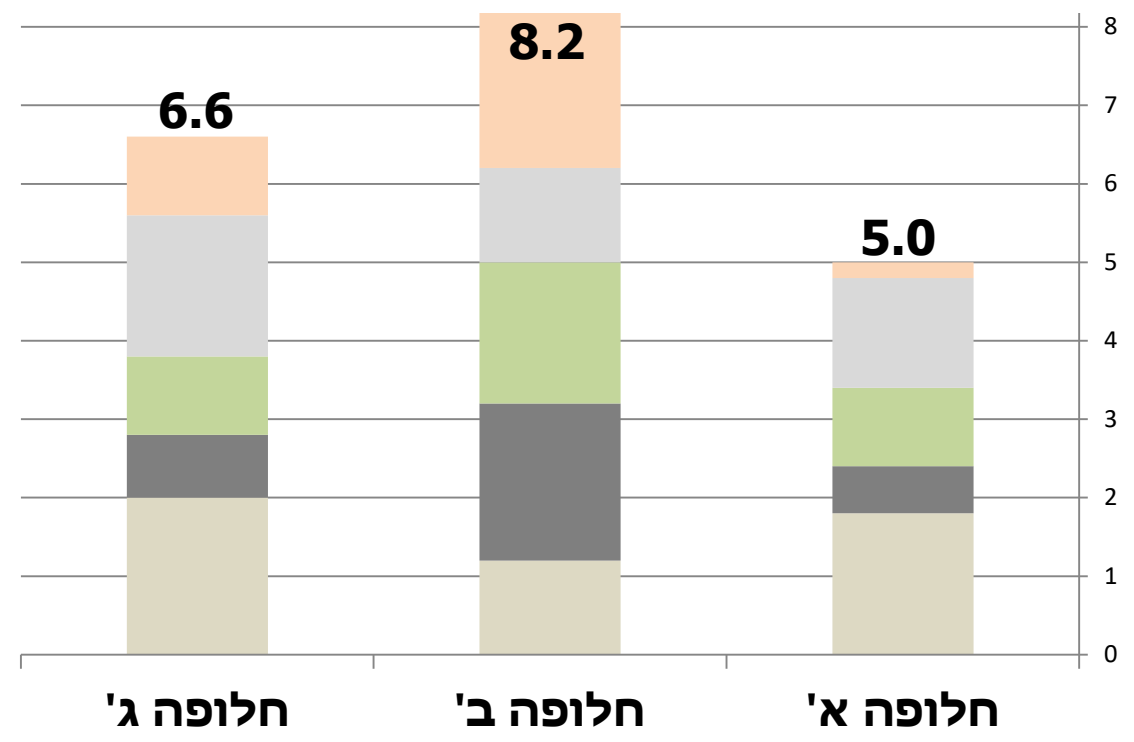
<< משקל שווה לכל ההיבטים



<< משקל שווה לכל ההיבטים
ללא התחשבות בסטטוסוריקה

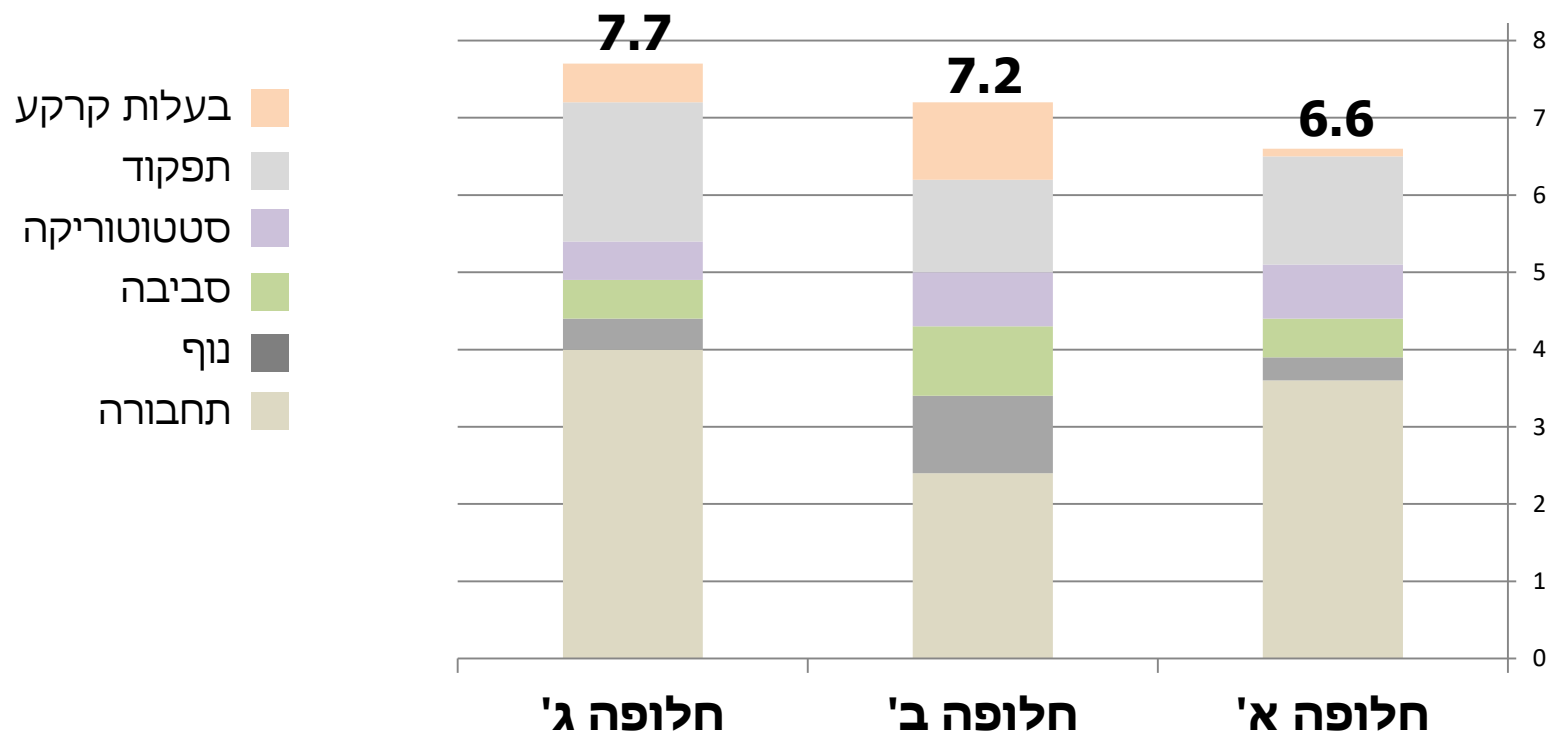
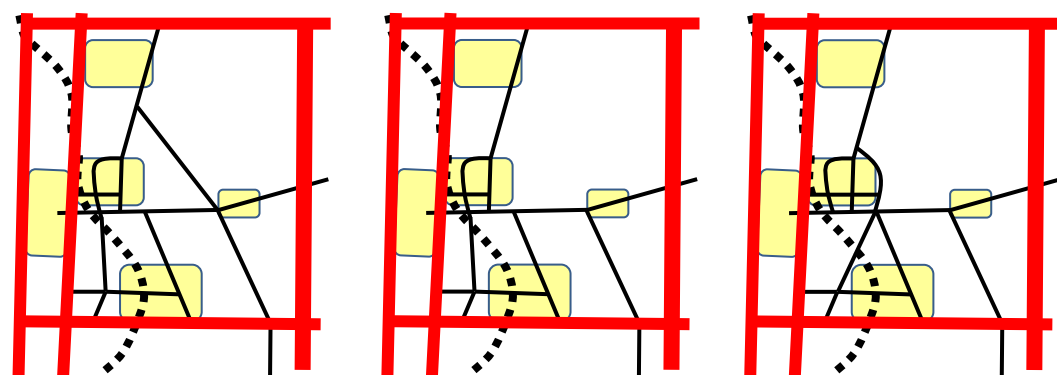
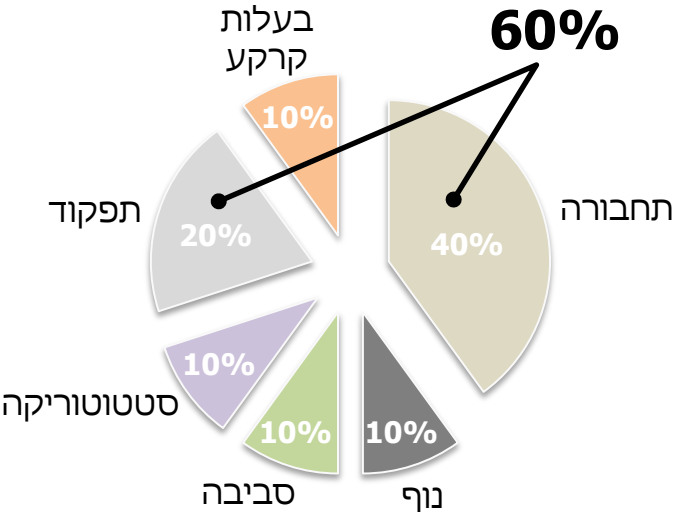


- בעלות קרקע
- תפקוד
- סביבה
- נוף
- תחבורה

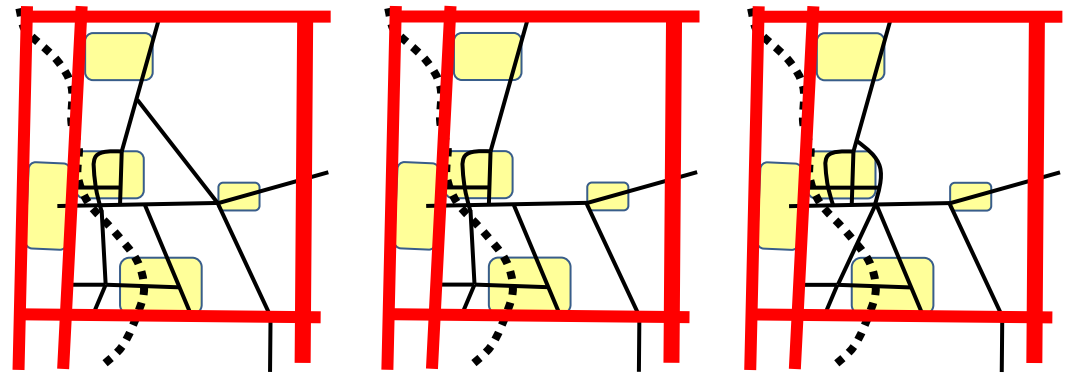
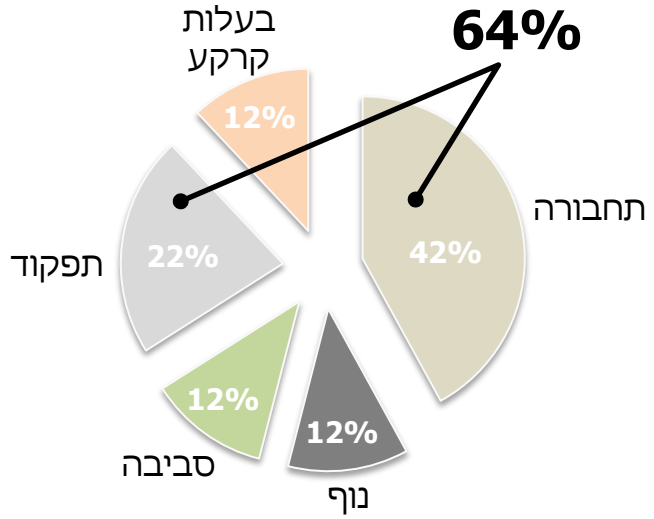


סיכום | מבחני רגישות

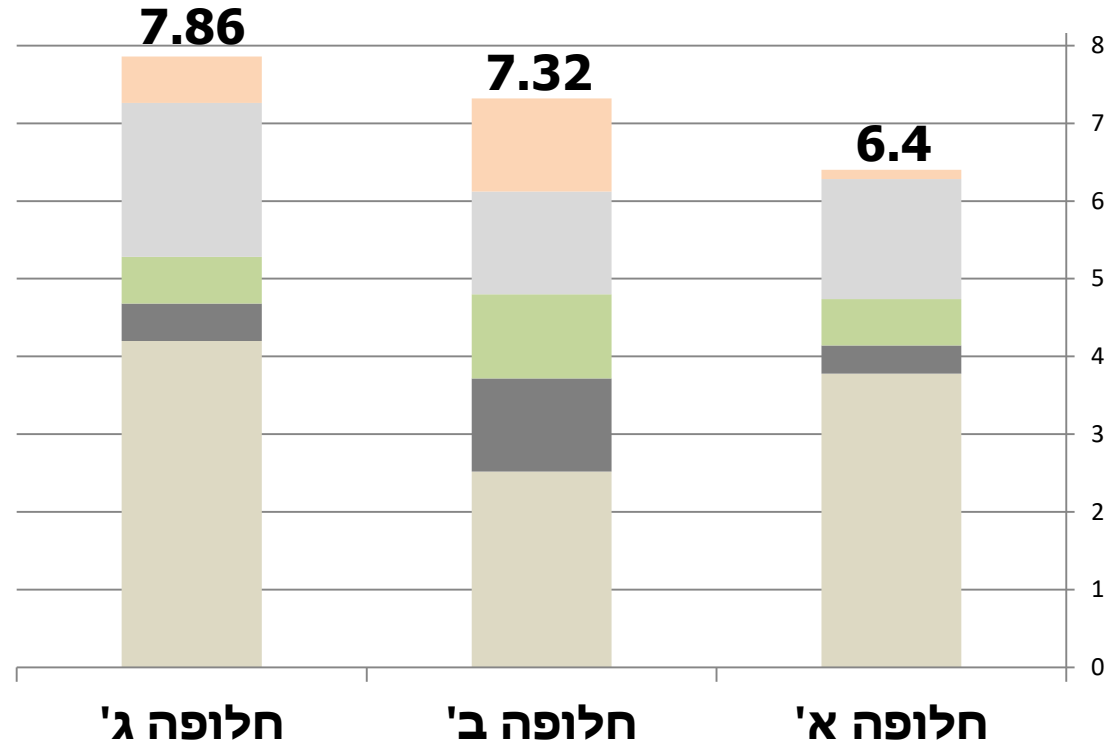
<< השוואה מוטת תחבורה ותפקוד



<< השוואה מוטת תחבורה ותפקוד
ללא התחשבות בסטטוריקה

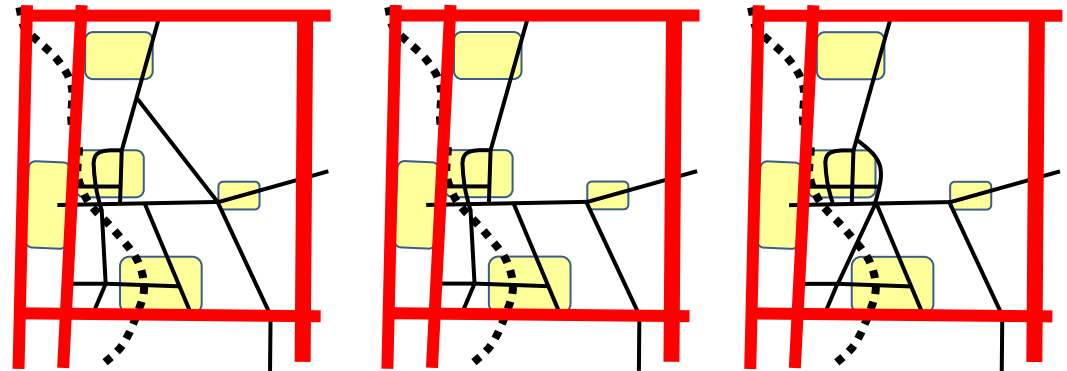
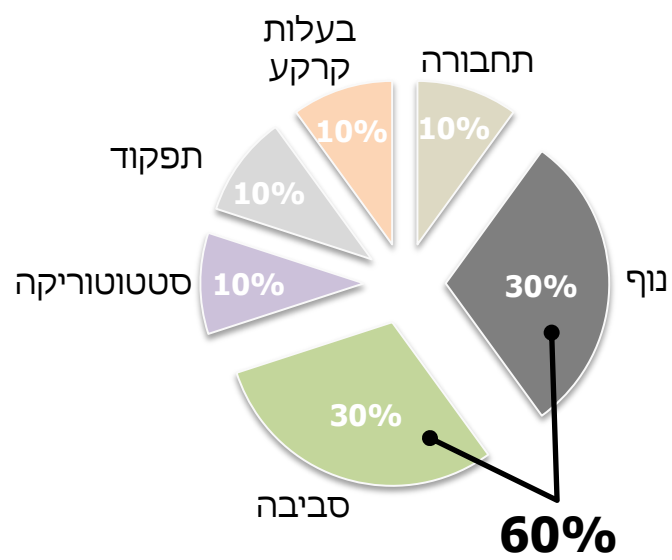


- בעלות קרקע
- תפקוד
- סביבה
- נוף
- תחבורה

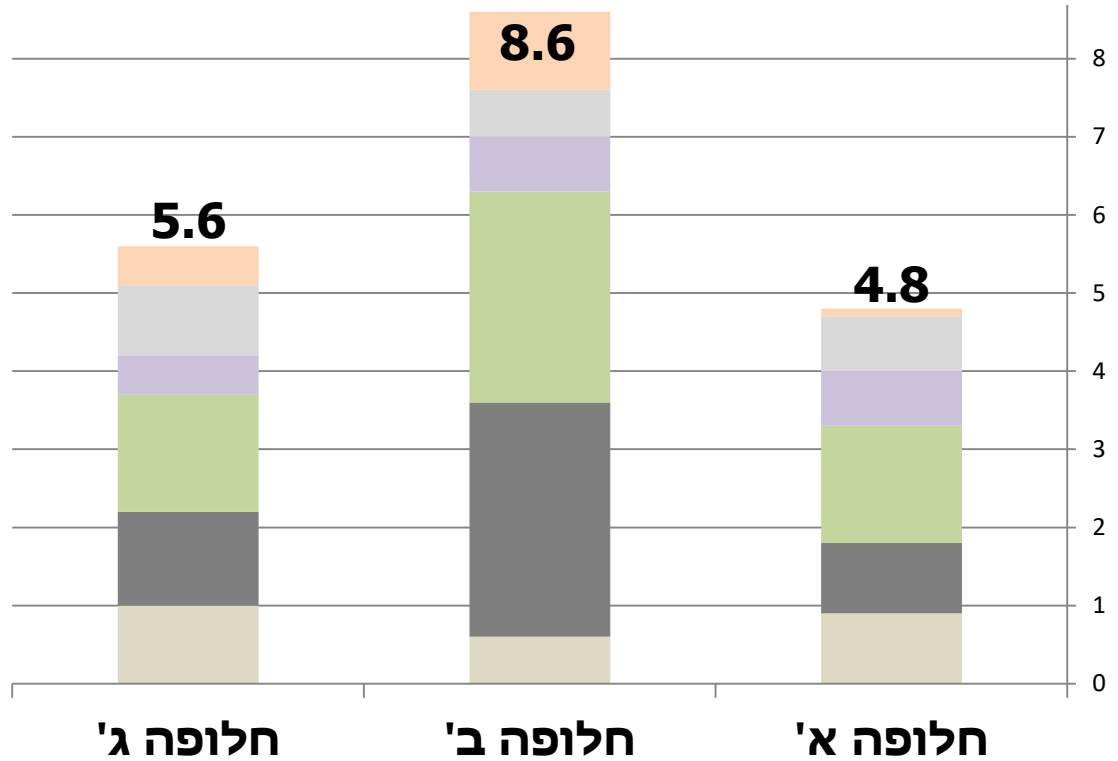


סיכום | מבחני רגישות

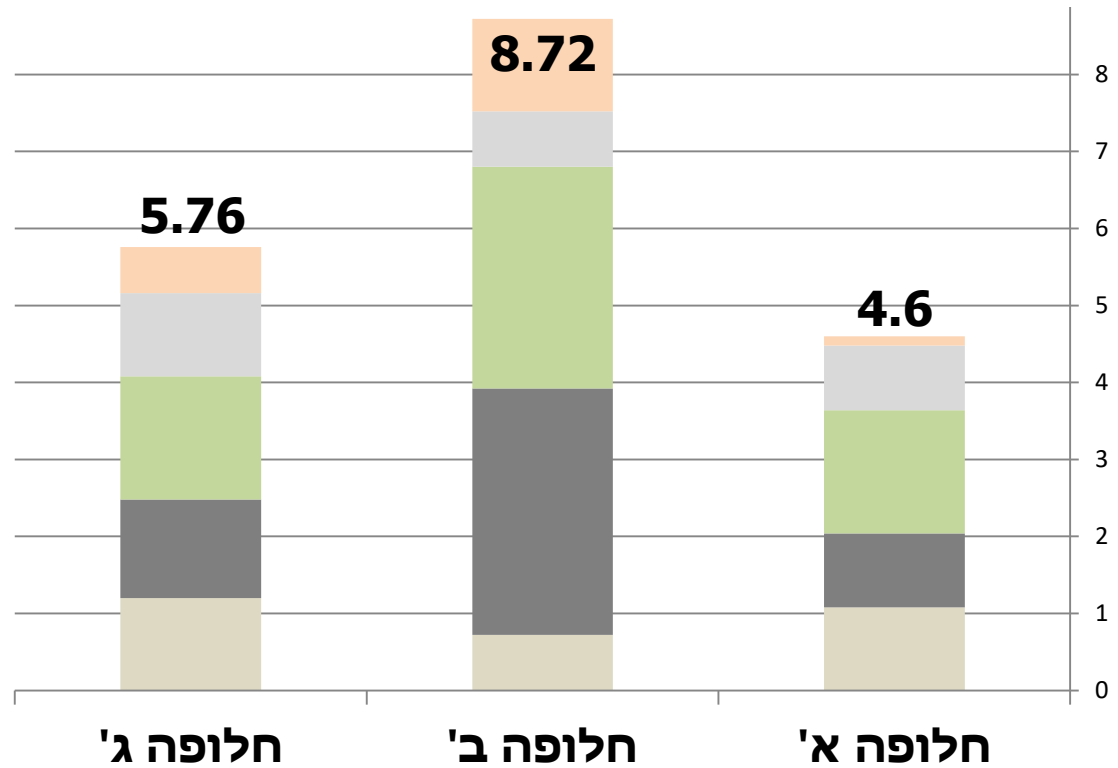
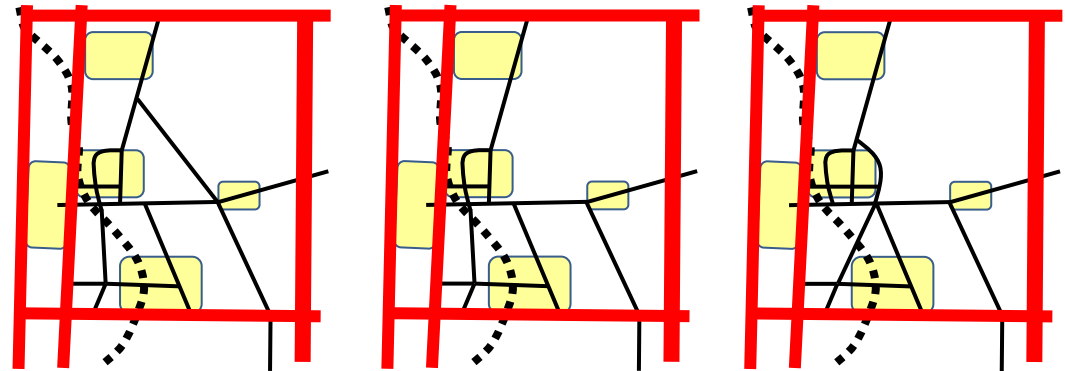
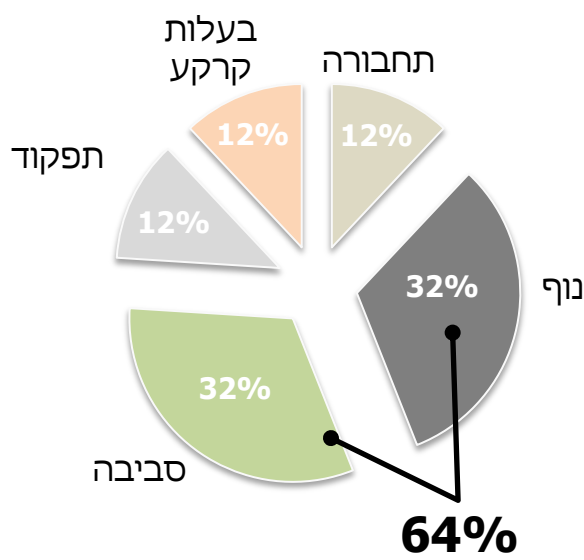
<< השוואה מוטת נוף וסביבה

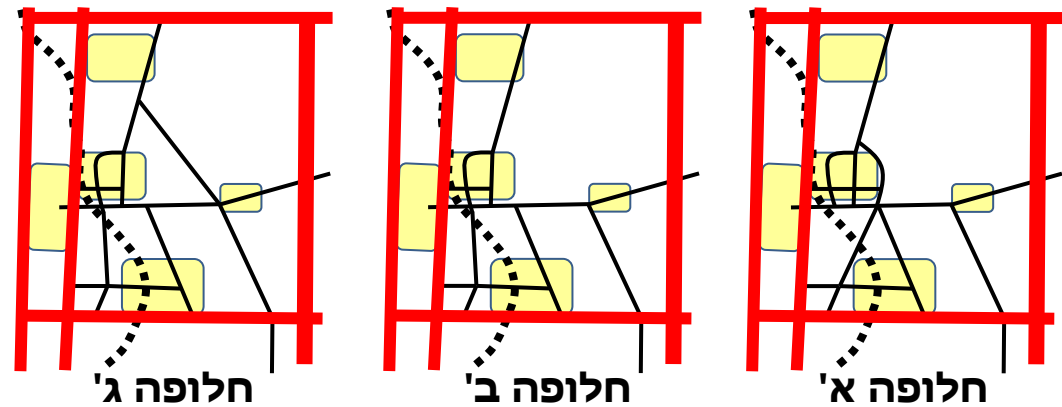


■ בעלות קרקע
■ תפקוד
■ סטטוטוריקה
■ סביבה
■ נוף
■ תחבורה

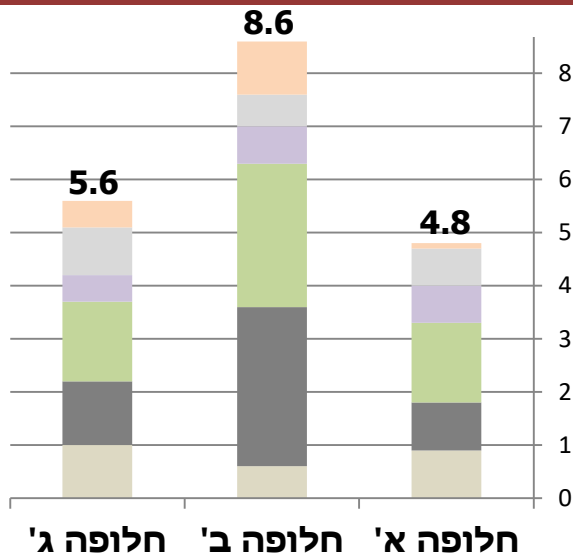


<< השוואה מוטת נוף וסביבה ללא התחשבות בסטטוסוריקה

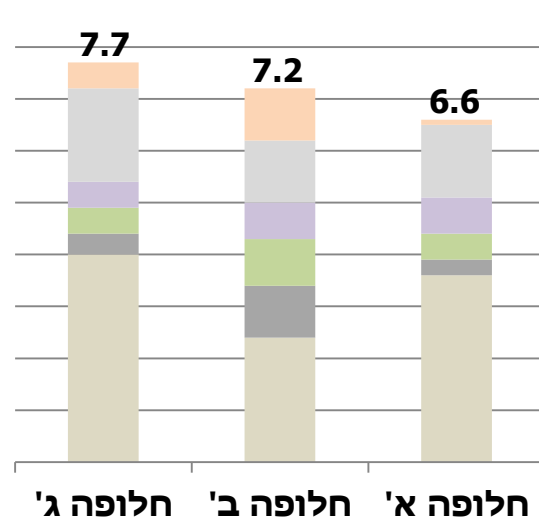




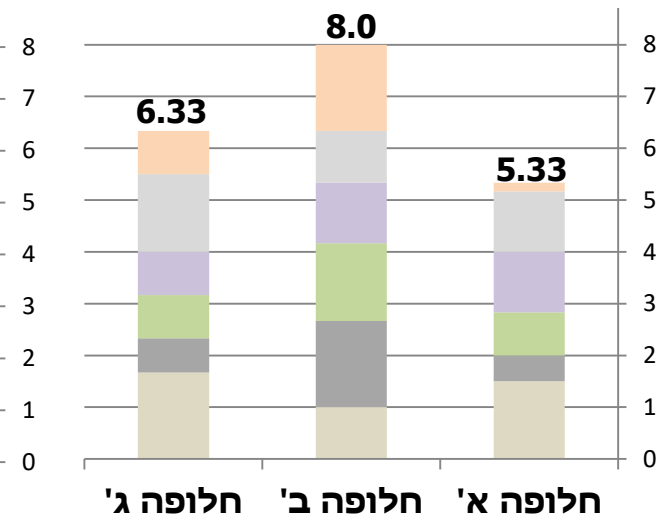
חלופה ב' היא טובה משמעותית בהיבטים סביבתיים ונופים. מבחינה תפקודית היא קרובה לחלופות האחרות. על כן נבחרה חלופה "משופרת" ב'1.



**השוואה מוטת
נוף וסביבה**



**השוואה מוטת
תחבורה ותפקוד**



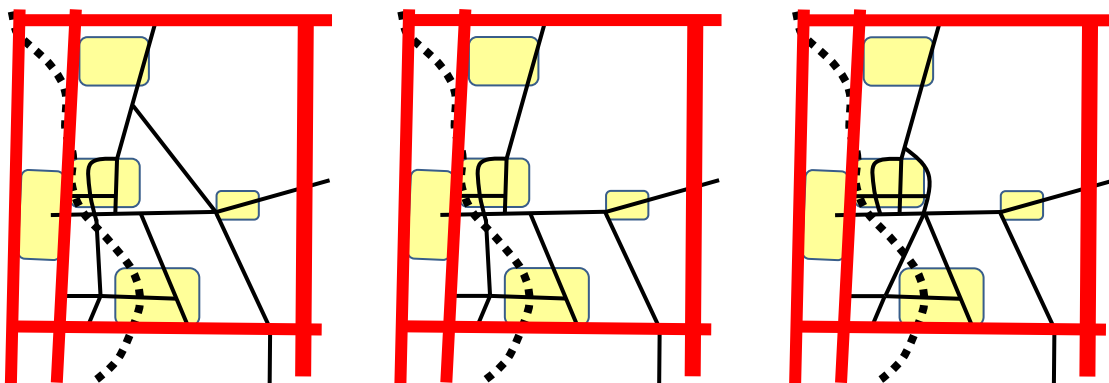
**משקל שווה
לכל ההיבטים**

- ללא דרכים נוספות.
- עידוד תנועה בדרך הבורג' - שדרוג לדו נתיבי ודו מסלולי עם צמתים מורחבים.
- עידוד תנועה בדרך המאספת המערבית.
- מיתון תנועה בדרך המסילה - הוצאת תנועה מלב הישוב- נתיב אחד לכל כיוון.

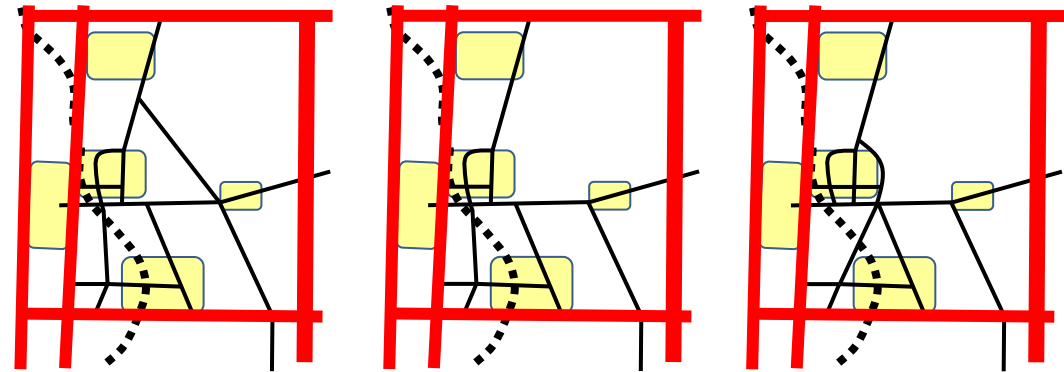
מדדים כלליים-

- סה"כ ק"מ רכב: 488,916
- סה"כ שעות רכב: 6,927





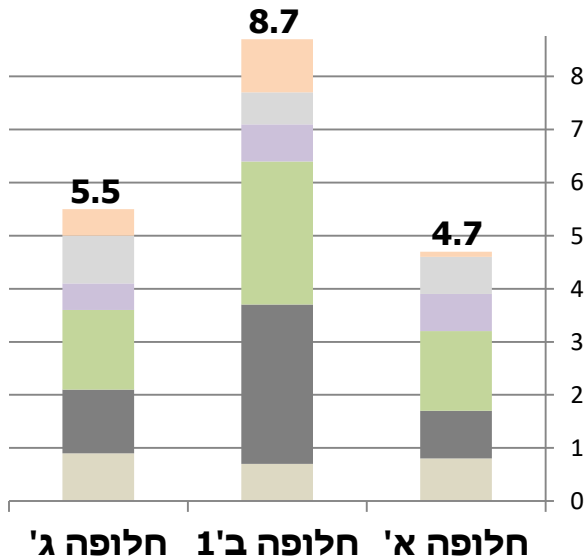
קריטריון	חלופה א'	חלופה ב'	חלופה ב'1	חלופה ג'
1 הפחתת קילומטר רכב	423,982 בינוני- פער קטן.	432,223 יחסית גבוה.	488,916 גבוה ביותר.	421,860 נמוך- פער קטן.
2 הפחתת שעות רכב	7,290 אין עומס תנועה, אך הנסיעה ארוכה- פער קטן.	7,577 כמות שעות גבוהה. עומס תנועה בישוב.	6,927 כמות השעות הנמוכה ביותר.	7,247 כמות השעות הנמוכה ביותר- פער קטן.
3 פיזור עומסים בתוך הישוב	פיזור טוב. לא צפויים עמוסי תנועה.	ריכוז תנועה עוברת בדרך המסילה.	ריכוז תנועה עוברת בדרך המסילה.	פיזור טוב. לא צפויים עמוסי תנועה.
4 הפחתת עומס אזור תחנת הרכבת	עומס בינוני. חלק מתנועת צפון-דרום מתפצלת למזרח.	עומס גבוה. תנועת צפון-דרום עוברת בדרך המסילה.	עומס נמוך ביותר. תנועת צפון-דרום בדרך המערבית.	עומס נמוך ביותר. תנועת צפון-דרום מתפצלת למזרח.
סך ניקוד יחסי	8 (10/12)	5 (6/12)	7 (9/12)	9 (11/12)



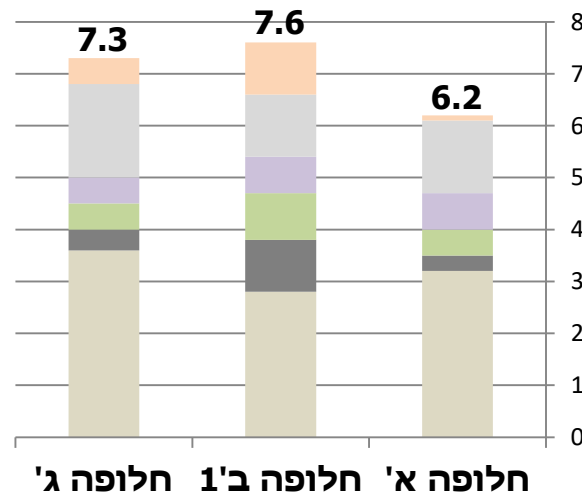
חלופה ג'

חלופה ב'1'

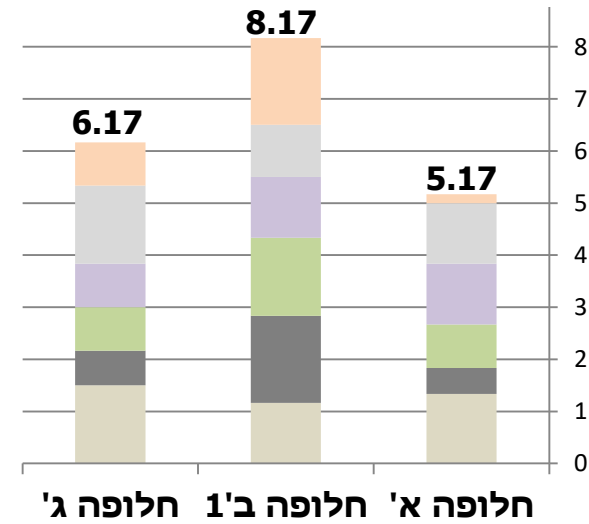
חלופה א'



**השוואה מוטת
נוף וסביבה**



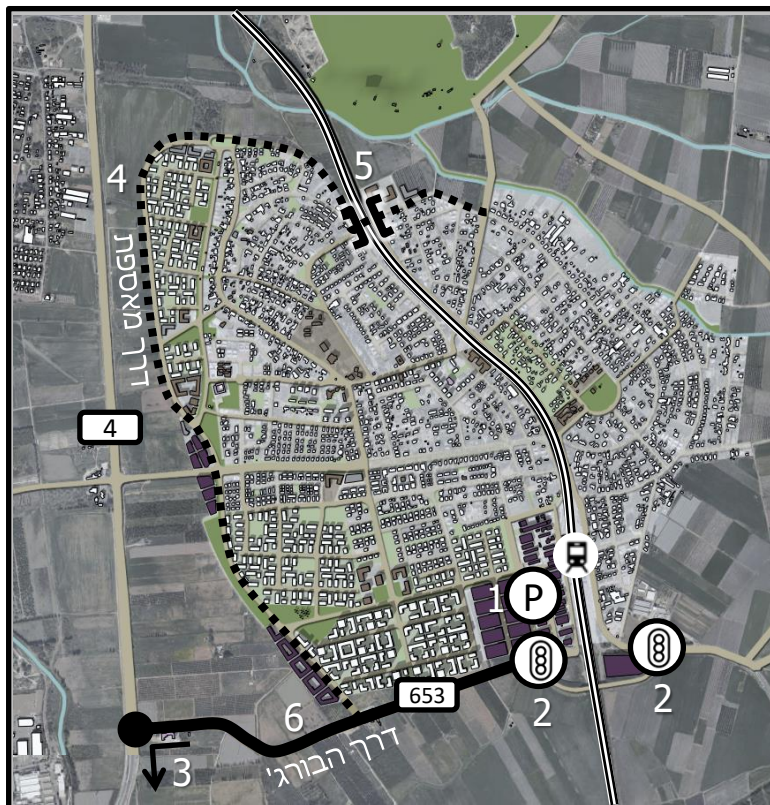
**השוואה מוטת
תחבורה ותפקוד**



**משקל שווה
לכל ההיבטים**

• הבחינה התחבורתית מתייחסת לטווח הארוך

- בבחינה מוטת תחבורה ותפקוד : חלופה ג' (דרך יפו) בעדיפות עליונה וחלופה א' (עוקף מזרחי) בעדיפות אחרונה.
- בבחינה מוטת סביבה ונוף: חלופה ב' (ללא דרכים נוספות) בעדיפות עליונה וחלופה א' (עוקף מזרחי) בעדיפות אחרונה.
- חלופה ב'1 – מבחינה תחבורתית תפקודית טובה ללא פגיעה בסביבה וניתן ליישם חלק ניכר ממרכיביה גם בשלב א'



בטווח הקצר, טרם הסטת המסילה, ניתן ללא

שינויים סטטוטורים לבצע שיפורים תנועתיים (שאינם מחייבים תכנית), שיפחיתו את העומסים בבנימינה <<

1. פתיחת פניות שמאלה בצומת הבורג' עם דרך 4. והרחבת דרך הבורג'.
2. ביצוע דרך מאספת מערבית.
3. ביצוע מעבר תחתי בצפון בנימינה ברחוב השיש.
4. רמזור הכיכרות בצומת דרך הבורג' עם דרך המסילה.
5. שיפור הסדרי חניה ותנועה לרבות אכיפה באזור תחנת הרכבת.

פתיחת תחנת הרכבת בזיכרון יעקב, טרם הסטת המסילה, תוריד את הביקוש לתחנת בנימינה ותפחית את עומסי התנועה בדרך המסילה בבנימינה.

תודה

