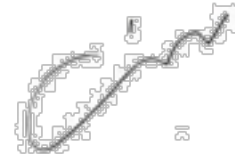


הוכן עבור: חברת JTLV

י"ר הוועדה המחוזית



יהוד - מונוסון

תכנית מס' 411-0449934

" קניון סביונים - הרחבה "

בחינת השלכות תחבורתיות (בה"ת)

בה"ת מקדימה

אוגוסט 2020



חורחה פקטור הנדסת תנועה ותחבורה בע"מ
JORGE FACTOR TRAFFIC AND TRANSPORTATION ENG. LTD.

תוכן עניינים

מבוא

פרק 1 - תאור הפרוייקט

פרק 2 - תאור מערכת התחבורה ושימושי הקרקע בסביבת הפרוייקט

פרק 3 - אומדן של היקפי התנועה

פרק 4 - תנאי סף לעריכת בה"ת

פרק 5 - סיכום ומסקנות

נספחים





חורחה פקטור הנדסת תנועה ותחבורה בע"מ
JORGE FACTOR TRAFFIC AND TRANSPORTATION ENG. LTD.

13.08.2020
 147-08/124/20

מבוא

במסגרת קידום התכנון של תכנית "קניון קריית סביונים" ביהוד-מונוסון, נתבקשנו לבחון את ההשלכות התחבורתיות (בה"ת) הנובעות מהתכנית המוצעת. בשלב זה מדובר על בה"ת מקדמית בלבד.



במסמך זה יוצגו הפרויקט, היקפו ובחינת תנאי סף לעריכת בחינה מפורטת של ההשלכות התחבורתיות הנובעות מבניה ואכלוס הפרויקט.

ממצאי ומסקנות המסמך יהיו בסיס להנחיות להמשך הבדיקה המפורטת.

פרק 1 - תיאור הפרויקט



הפרויקט ממוקם במערב העיר, מרכז מסחרי קיים, באזור מאופיין כאזור מגורים (ראה מפה מס' 1).

בטבלה 1.1 מפורטים שימושי הקרקע והיקף הפרויקט.

טבלה מס' 1.1 : פרוגרמת הזכויות המבוקשות

שימושים	שטח עיקרי (מ"ר)
מסחר - קיים	5,012
מסעדות - קיים	1,093
משרדים - קיים	2,341
מרפאות - קיים	424
ספורט - קיים	853
משרדים – תוספת בתב"ע	10,000
סה"כ	20,816





חורחה פקטור הנדסת תנועה ותחבורה בע"מ
JORGE FACTOR TRAFFIC AND TRANSPORTATION ENG. LTD.



מפה מס' 1





חורחה פקטור הנדסת תנועה ותחבורה בע"מ
JORGE FACTOR TRAFFIC AND TRANSPORTATION ENG. LTD.

פרק 2 - תאור מערכת התחבורה ושימושי הקרקע בסביבת הפרויקט

הפרויקט ממוקם, כאמור, במערב העיר ומאופיין כאזור מגורים.

הפרויקט נשען על רחוב משה דיין, ממנו נכנסים דרך שתי כניסות אל חניון הפרויקט (בתת הקרקע) והחניון הציבורי הקיים, בפועל.

הנגישות אל חניוני הבניין הנה דרך החניון הציבורי.



פרק 3 - אומדן של היקפי התנועה

3.1 נסיעות נוצרות ונמשכות על ידי השנוי המבוקש בתכנית זו:

אומדן הנסיעות נערך בהתאם להנחיות לתכנון חניה - פרק ג': מקדמי משיכה ויצירה של נסיעות - משרד התחבורה - דצמבר 2002.



אומדן מספר הנסיעות הנוצרות / נמשכות								זכויות בניה לפי שטחים עיקריים	שימושים
אחה"צ יר"מ/שעה				בוקר יר"מ/שעה					
יציאה		כניסה		יציאה		כניסה			
נסיעות	מקדם *	נסיעות	מקדם *	נסיעות	מקדם *	נסיעות	מקדם *		
119	1.19	26	0.26	34	0.34	128	1.28	10,000	משרדים
119		26		34		128		10,000	סה"כ

* מקדם לכל 100 מ"ר עיקרי, אחרי הפחתות בגין מיקום הפרויקט יחסית לתח"צ



תוספת התנועה המרבית הצפויה במתחם עצמו בשעות השיא מסתכמים בכ- 162 יר"מ/שעה בכניסה וביציאה בבוקר, ובכ- 145 יר"מ/שעה בערב.





חורחה פקטור הנדסת תנועה ותחבורה בע"מ
JORGE FACTOR TRAFFIC AND TRANSPORTATION ENG. LTD.

פרק 4 – בדיקת תנאי הסף לעריכת בה"ת:

בהתאם להיקפי התנועה האפסים המפורטים בטבלה מס' 3.1 לעיל, מוצג להלן גרף לקביעת נחיצות עריכת בה"ת לפרויקט המוצע. הקריטריונים נקבעו במדריך לעריכת בחינת השלכות תחבורתיות (בה"ת) – משרד התחבורה – דצמבר 2002.

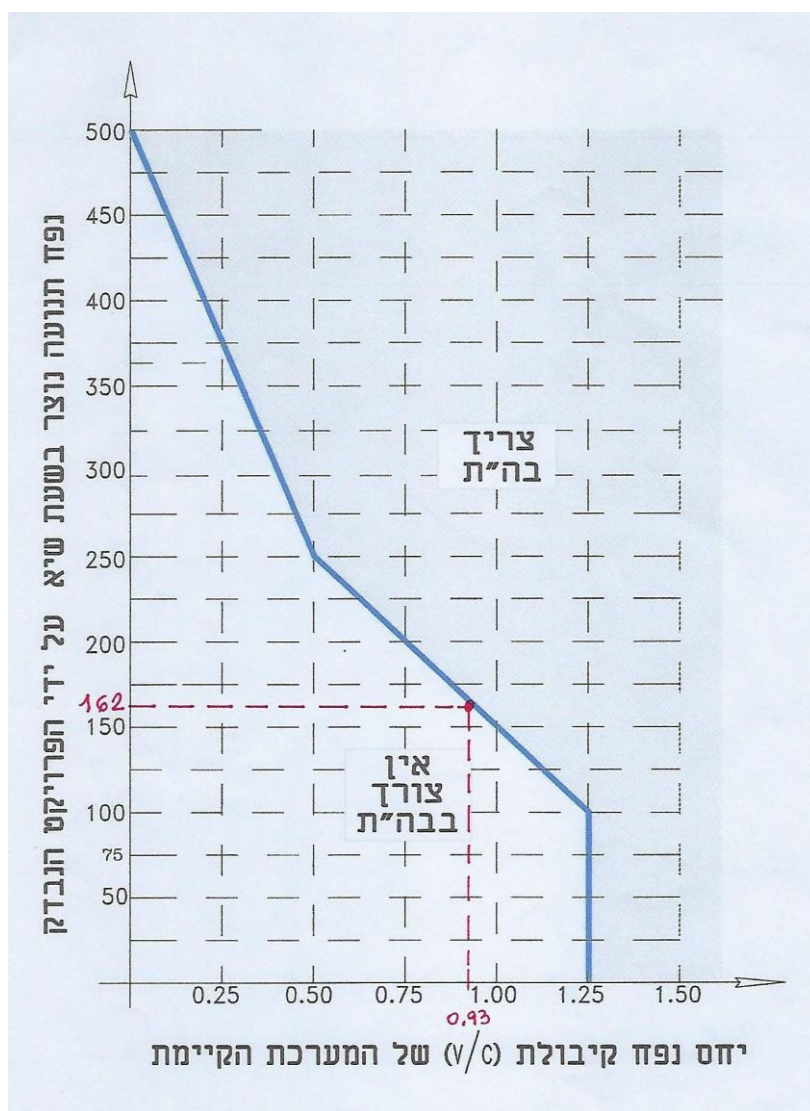
בגרף 4.1 להלן, ניתן לראות שסה"כ הנסיעות נוצרות ונמשכות בשעת שיא בגין הפרויקט מסתכם בכ- 162 יר"מ/שעה, בשעות שיא בוקר.



היקפי התנועה הנ"ל ובדיקת רמת השרות בצמתי הכניסה קובעים האם יש צורך בעריכת בה"ת ברמה מקומית.

על מנת לקבוע את רמת השרות של הצומת יש צורך בספירות תנועה בשני הצמתים המהווים גישה למתחם.

גרף מס 4.1 : בדיקת תנאי סף לעריכת בה"ת





חורחה פקטור הנדסת תנועה ותחבורה בע"מ
JORGE FACTOR TRAFFIC AND TRANSPORTATION ENG. LTD.

פרק 5 - סיכום ומסקנות

בדיקת תנאי הסף מצביעים על כך שבמצב בו יחס נפח קיבולת של הצמתים נמצא מתחת לערך 0.93 אין הצורך בעריכת בה"ת מקומית. סה"כ הנסיעות הנוצרות והנמשכות לפרויקט מסתכמות בכ- 162 יר"מ / שעה בכניסה וביציאה בשעות השיא בבוקר.

שתי הגישות למתחם הן בצמתים לא מרומזרים ורמת השרות בו טובה מאוד ועדיין אין צורך ברימזור.

יחד עם זאת, בעתיד ולאחר אכלוס הפרויקט, מומלץ לבחון שוב את היקפי התנועה בצומת ובדיקת הצדק לרמזור אותו והעיתוי לכך.

לסיכום: על פי פרוגרמה התב"ע ומצב התנועה בצומת הגישה למתחם, אין צורך בעריכת בה"ת מקומית מפורטת ובעיקר כאשר הקמת תחנת רכבת קלה בסביבה המיידית עשויה לשנות לחלוטין את הרגלי הנסיעה באזור.

