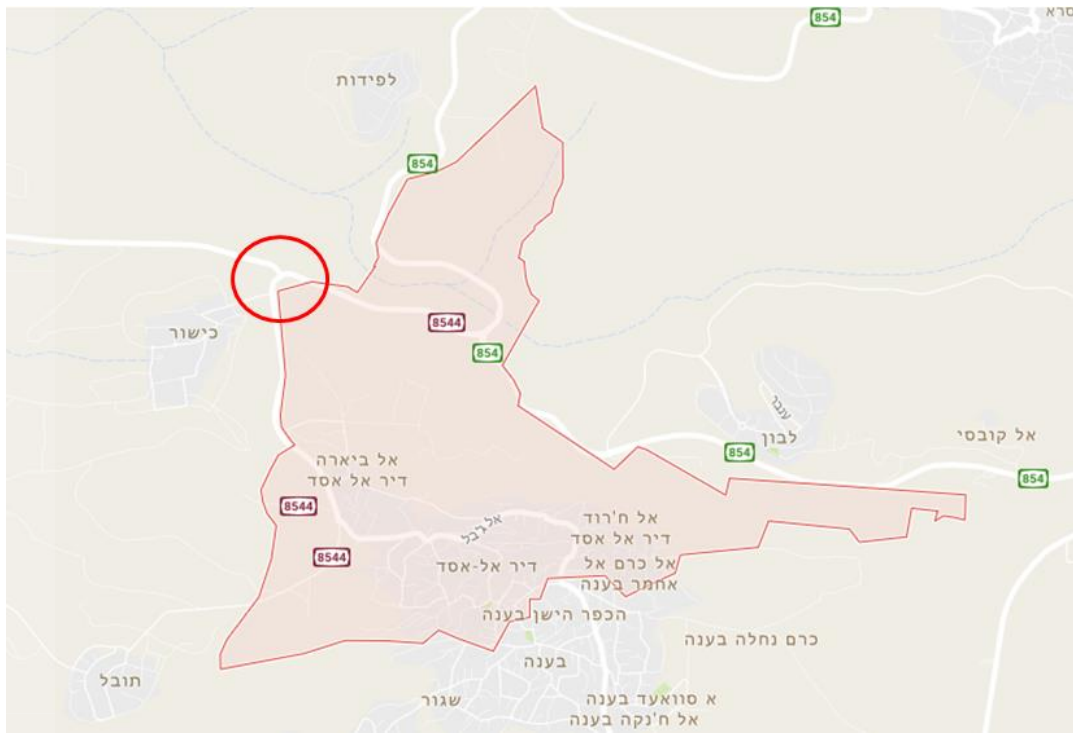




2. מאפייני היישוב



- יישוב הנשען על כביש ארצי מס' 854 בצידו הצפוני של היישוב בלבד.
- צד דרום - היישוב בענה, צד צפון - יישובים כפריים (כישור, לפידות), צד מערב - היישוב מגיד אל כרום.
- מערך רחובות המורכב מרחובות מאספים רמה 1 ומרחובות מקומיים.
- מערך תח"צ מקומי ומטרופוליני.



3. חיבור למערך הארצי



ליישוב דיר אל אסד חיבור אחד בלבד למערך הארצי (כביש 8544), בחלקו הצפוני של היישוב.

מאפייני צומת הכניסה ליישוב דיר אל אסד מכביש 8544:

- צומת לא מרומזר.
- שדה ראיה מוגבל בצומת.
- ללא מעברי חציה.
- ללא תחנות אוטובוס.
- ללא נגישות להולכי רגל.
- צומת T הכולל את כל הפניות, לא מורגשים עומסי תנועה ולא היו תלונות של התושבים לגבי הצומת.



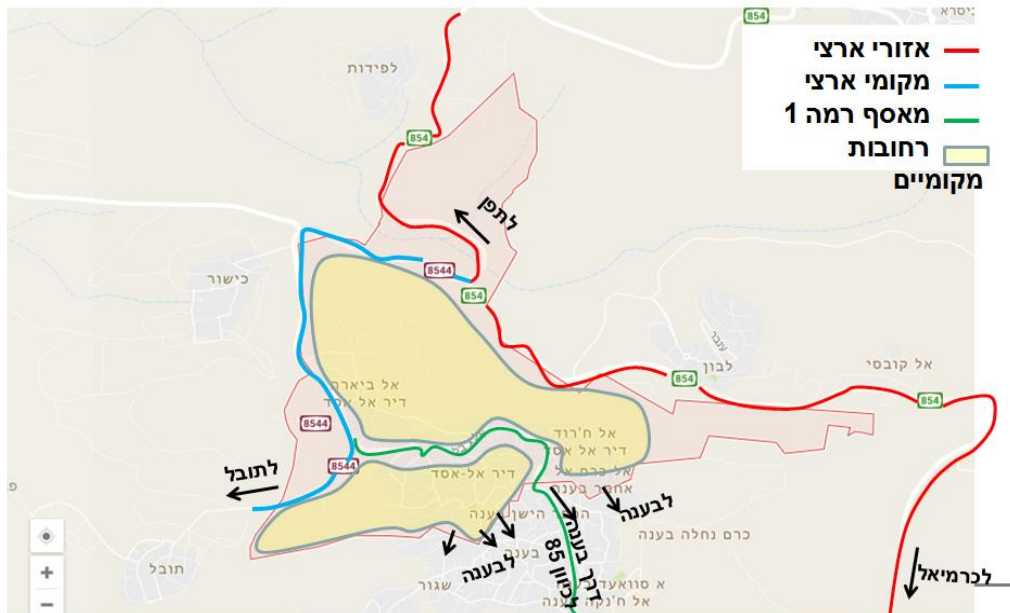


כניסה צפונית לדיר אל אסד



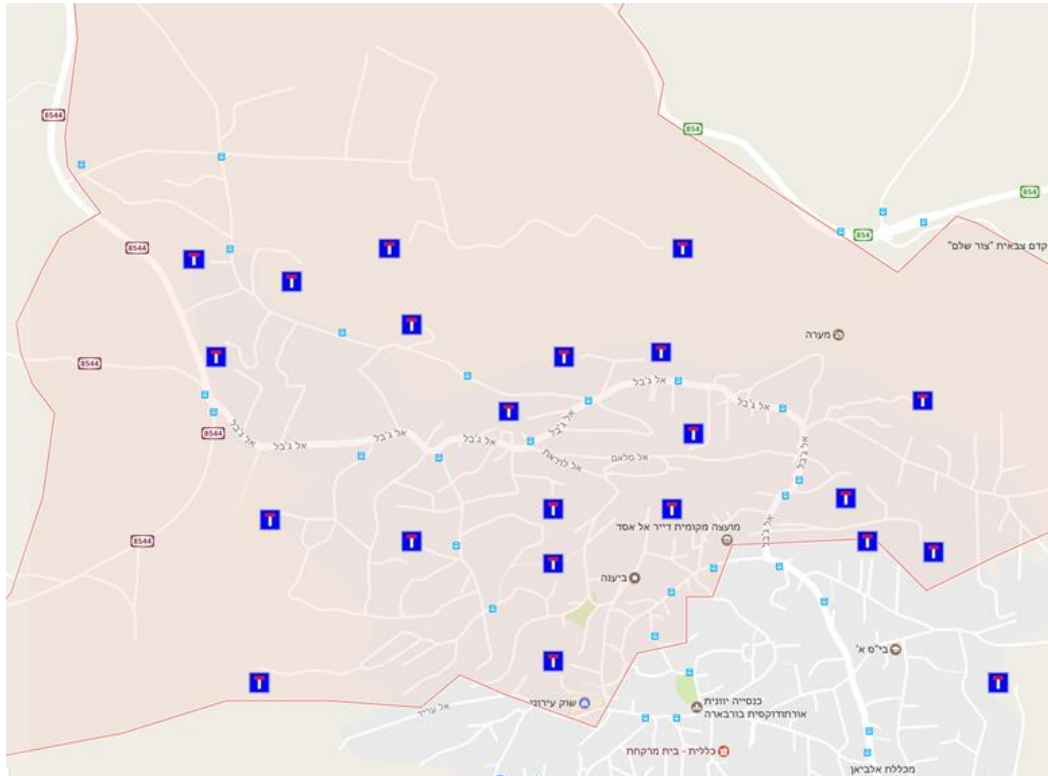
4. רשת רחובות פנימית ביישוב דיר אל אסד

4.1. רשת הרחובות הקיימת מורכבת מרחובות מאספים 1+2 ומרחובות מקומיים. חלק גדול מהרחובות בשיפוע תלול המגיע לכ- 45%. הרשת אינה אורטוגונית ומורכבת מזכויות דרך צרות ומרחב ציבורי שאינו מאוזן בין משתמשיו. מערך הרחובות מתאפיין בריבוי רחובות ללא מוצא ורחובות לא הלכתיים (היעדר מדרכות), זכויות דרך צרות וצמתים לא מוסדרים. מערך תנועת קיים זה מציע מרחב לא מזמין ולא בטוח עבור הולכי הרגל.





ריבוי רחובות ללא מוצא



4.2. חיבורים פנימיים ומקומיים בין שלושת היישובים:

שלושת יישובי אל שאגור מחוברים ע"י כבישים פנימיים, חד-מסלוליים. עם הגדלת זכויות הבניה, צפוי גודש בתוך היישובים, בגלל המרחב העירוני המורכב מרחובות צרים ולא מוסדרים ונפחי תנועה הולכים וגדלים. כפי שנראה במבואות הצמתים, רמת השירות נמוכה (D בענה למשל) וצפויה לכשל תנועתי עם הרחבת היישובים.

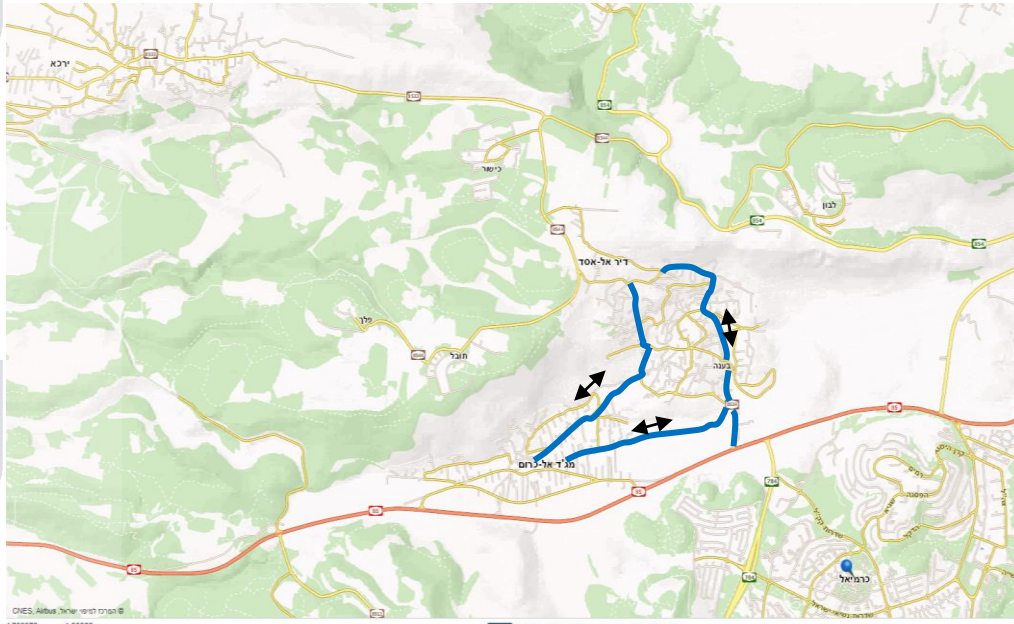


צומת הכניסה הצפוני ליישוב דיר אל אסד אינו מוסדר ע"י רמזור ולא נצפו פקקי תנועה בצומת. רוב התנועה מהיישוב מערבה, לכיוון חיפה ועכו, עוברת בצומת בענה / כביש 85. נפחי תנועה אלו מהווים תנועה עוברת בתוך היישוב בענה ומכבידים על הציר הראשי שבפאתי היישוב.





מפה : חיבורים בין מערכות הדרכים של שלושת היישובים.



הרשת התחבורתית של היישוב המתחברת למערך התחבורה הארצי, אינה מתאימה מבחינת הקיבולת וזכויות הדרך הקיימות להיררכיה הרצויה במעבר בין כביש ארצי ראשי אל תוך היישוב. היעדר היררכיה ברורה והדרגתית במעבר מהמערך הארצי למערך הפנימי של היישוב גורם לאי יציבות במערכת הפנים יישובית בהיבט התנועתי ולגודשי תנועה בפאתי היישוב עד לחיבור למערך הארצי והאזורי. הבדלי הקיבולת בהיררכיה הקיימת בין הרחוב הראשי ביישוב לבין הדרכים הארציות מצביעים על הצורך בפתרון מערכתי בתוך היישוב, אשר משתלב עם המערך התחבורתי הארצי.

5. הנחיות בנושא רחובות ודרכים (תוכניות ארציות, חיבור למערך הארצי, רשת רחובות פנימית, חתכי רחובות)

5.1. סוגיות מרכזיות בדיר אל אסד :

- חיבור למערכת האזורית.
- חיבורים בין שלושת היישובים.
- מערך הדרכים בפנים הישוב – בעייתיות בקיבולת הרחובות המקומיים, בעייתיות בשמירה על חתכים מיטביים ורוחב הדרך.
- חניה והמרחב הציבורי.
- יעילות תח"צ.
- פיצול אמצעים.





חולשות	חוזקות
<ul style="list-style-type: none"> ▪ הכניסה הראשית ליישוב דרך בענה, כניסות צפוניות מגיעות לשולי היישוב ואינן מפותחות במלואן. ▪ תלות גבוהה ברכב פרטי ושירות תחבורה ציבורית שאינו עונה על צרכי התושבים. ▪ מערכת דרכים פנימית סבוכה ולעיתים מסוכנת. ▪ היעדר פתרונות חניה לרכב פרטי במרחב הציבורי ובמרחב הפרטי. ▪ מחסור בפתרונות לרכב כבד בתוך הישוב ובשוליו. ▪ היעדר תשתיות לתנועה בלתי ממונעת במרחב הציבורי – מדרכות להולכי רגל, צירי הולכי רגל ושבילי אופניים. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ קרבה לכביש 85 ולמערך התחבורה הארצי דרכו. ▪ כניסות מדרום (מכיוון בענה) ומצפון (דרך כביש 8544). ▪ קרבה למערך התחבורה הציבורית בכביש 85 ולמערכת המסילתית בקרבתו. (מיקום הישוב הנשען על הדרכים הארציות מאפשר זיקה ישירה ונוחה למסוף התחבורה ולתחנת הרכבת בכרמיאל דרך כביש 854 במקום הזיקה המאולצת והבעייתית דרך הישוב בענה)
אתגרים	הזדמנויות
<ul style="list-style-type: none"> ▪ פיתוח נוסף של היישוב ללא הסדרת מערך התנועה היישובי. ▪ המשך כניסת רכב כבד ליישוב יקשה על התנועה הפנים יישובית ועל הכניסה והיציאה מהיישוב. ▪ אי מימוש זכות דרך סטטוטורית מאושרת לא יאפשר פיתוח מערך תחבורה נאות ביישוב. ▪ המשך התלות ברכב הפרטי יגביר את מצוקת החניה ועומסי התנועה ביישוב. ▪ מחסור הולך וגדל של פתרונות חניה יכביד על המערכת הפנים יישובית. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ פיתוח כניסות נוספות מצפון ליישוב וחיבורם למערכת יתרום להסדרת המערך הפנימי ולקישוריות צפונה. ▪ הסדרת מערך דרכים פנימיות [המבוססות על הסכמה בין בעלי חלקות] - מהווה הזדמנות לפיתוח מערך דרכים המאפשר תנועה והתמצאות. ▪ פיתוח מערך שבילי הולכי רגל להקלת תנועה רגלית ביישוב.





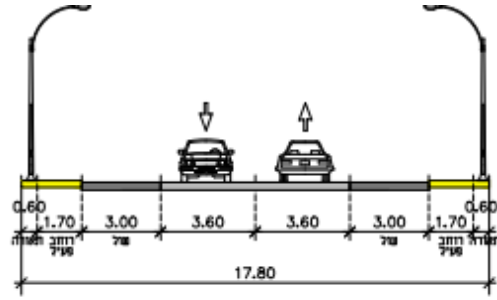
מענה לסוגיות – עקרונות פיתוח מערך התחבורה בדיר אל אסד :

- א. במרקם הבנוי יש לקחת כנתון את זכות הדרך, בגלל מגבלות הבניה הקיימות, גם אם קיימת חדירה. משאירים את זכות הדרך ברוחבה הקיים בפועל להזדמנויות עתידיות (התחדשות). במצב הנתון מתמודדים עם הצרה בפועל של זכות הדרך בשתי אפשרויות:
- לבדוק את הסדרי התנועה (רחובות חד-סטריים) באופן שיאפשר הרחבת המדרכות.
 - לנסות לשפר את החתכים ולתת חתך מיטבי ברחובות צרים, על ידי צמצום המיסעה והרחבת המדרכות.
- ב. במתחמים לבניה חדשה אנו מתכננים חתכים מיטביים, המתאימים לעוצמת הבינוי המתוכננת בהתאם להיררכיה המתאימה, הכוללים מדרכות המתאימות לעוצמת הבינוי בדפנות, שבילי אופניים, חניה לאורך הרחובות ומיסעות דו-סטריות, (בהתאם לנספח התחבורתי של תוכנית המתאר).
- ג. פיתוח כניסות חדשות – בגלל הבעייתיות בפיתוח הרשת בפנים היישוב, מנסים לפתור את הבעיות של זכויות הדרך של רחובות דרך חיבורים נוספים למערך הארצי. התוכנית מציעה חיבור נוסף של היישוב דיר אל אסד למערכת הארצית בחלק הצפוני של היישוב. החיבור הנוסף לכביש 854 בהתאם לתשריט מאפשר גישה ישירה למרכז הצפוני של היישוב דרך רחוב מאסף מוצע.
- ד. שיפור הקשרים התחבורתיים ביישוב לפי כיווני הפיתוח – התוכנית מסמנת את מרכז הכובד של פיתוח היישוב בחלקו הצפוני.
- ה. הסדרה ושילוב של רשתות שבילי אופניים והולכי רגל – קשה מאוד לייצר שבילי אופניים ברוב הרחובות, בגלל זכויות הדרך הקיימות ובגלל החניה לאורך הרחובות. לכן, השימוש באופניים כאמצעי תחבורה במרקם הקיים יהיה בתוך המיסעה. ברחובות החדשים בעלי זכויות דרך מיטביים תבוצע הפרדה של שבילי האופניים.
- כיום, קיימים כלים לרכיבה על אופניים, אשר מאפשרים שימוש בהם בטופוגרפיה קשה. הטופוגרפיה כבר אינה מהווה מגבלה לשימוש באופניים. ניתן לערוך רשת שבילי אופניים גם ביישובים הרריים. אופניים מהווים כיום כלי רכב שקול למכוניות.
- ו. מוגדרים מתחמים של מיתון תנועה, מאחר וזכויות הדרך הקיימות לא מאפשרות נסיעה במהירויות גבוהות. התוכנית מציגה שפת רחוב, שמתאימה לתנאים ולמהירות שאינה יכולה לעבור 30 קמ"ש. החתכים המוצעים בנספח התחבורתי מתאימים לאופי הבנוי של הרחוב ולמהירות ממותנת.
- ז. כל בית חדש שייבנה, כל תוספת לבניה קיימת, תקן החניה ימומש בתוך המגרשים ולא ברחובות.
- ח. מיקום תחנות אוטובוס ליד מוקדים עירוניים, דוגמת בתי ספר, מועצה, מרכזים קהילתיים, על מנת לעודד שימוש בתחבורה ציבורית ולהקל על העומס שנוצר מקיבולת נמוכה של רחובות.
- ט. מסוף תחבורתי משותף לבענה ולדיר אל אסד מוצע במסגרת תוכנית המתאר של בענה, בכניסה ליישוב מכיוון כביש ארצי 85 ובצמוד אליו.

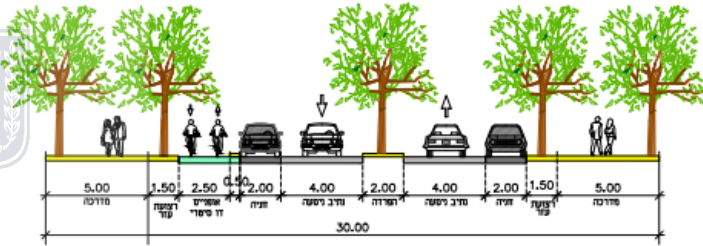




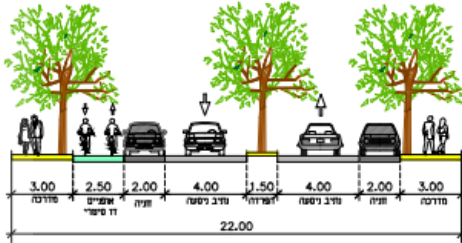
6. חתכים טיפוסיים



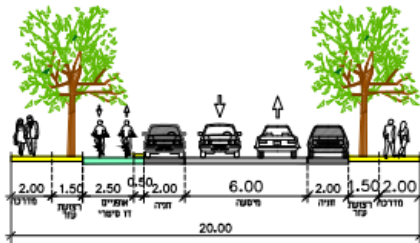
חתך 8544 :
חתך בין עירוני



רחוב: 101

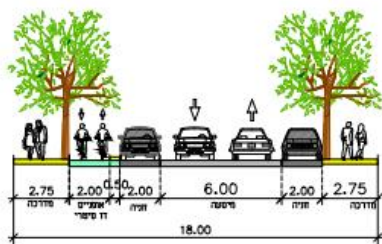


רחוב: 104

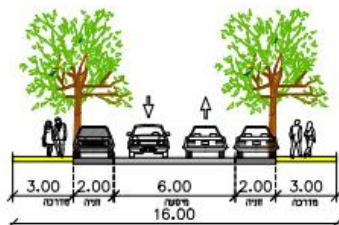


רחוב: 100, 102, 103, 204, 210, 345

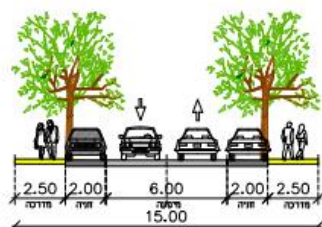




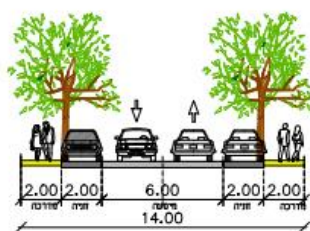
רחוב: 217, 214



רחוב: 233, 220, 218, 215, 212, 206, 200

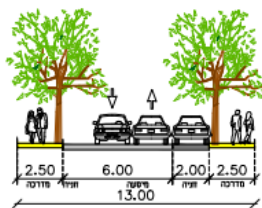


רחוב: 371, 325, 324, 231, 230, 224, 209, 208, 207, 372

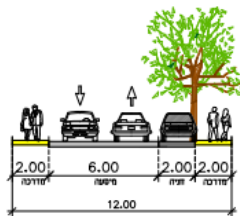


רחוב: 373, 342, 320, 307, 304, 205, 202, 201

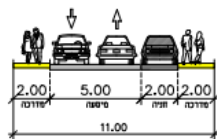




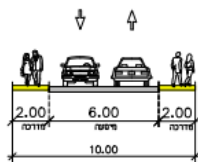
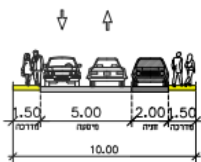
רזוב: 211, 213, 228, 301, 308, 332, 333, 334, 355



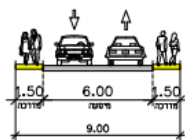
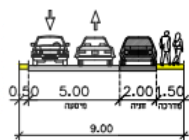
רזוב: 203, 216, 219, 222, 223, 227, 235, 302, 303, 312, 314, 315, 316, 321, 322, 326, 327, 328, 335, 337, 338, 347, 348, 351, 352



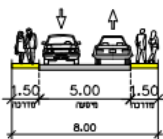
רזוב: 317



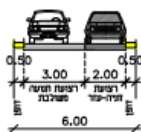
רזוב: 225, 226, 229, 234, 236, 238, 239, 255, 260, 263, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400



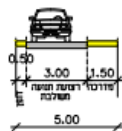
רזוב: 232, 361



רזוב: 330, 343, 365, 366, 367, 368



סימסה: 336, 359



סימסה: 362, 363





7. תשתית למשתמשי הדרך הרכים – אופניים והולכי רגל

מערכת התחבורה בישראל התבססה עד כה, רובה ככולה, על התנועה המנועית הפרטית והציבורית. בשנים האחרונות חדרה לתודעת הציבור המודעות לאמצעי התחבורה האישיים, כמו הליכה ברגל ורכיבה על אופניים. אמצעים אלו מהווים מרכיב חשוב במערכת התחבורה העירונית. חיזוקם ועידודם מהווים חלק ממדיניות התחבורה בישראל. במסגרת הכנת תוכנית המתאר של היישוב דיר אל אסד נתמקד בשיפור במרחב הציבורי לכל משתמשיו ולא רק לרכב המנועי, ע"י שימוש בכלים תכנוניים עפ"י העקרונות הבאים:

7.1. הולכי רגל

- א. המשכיות ורציפות של רשת הולכי רגל, על מנת לאפשר להולך הרגל לנוע מכל מקום ביעילות ובנוחות מירבית.
- ב. יצירת קישוריות לתחבורה הציבורית (מסוף תחבורה המוצע ביישוב בענה).
- ג. תוואי ההליכה צריך לספק תחושת ביטחון ולספק בטיחות מירבית להולך-הרגל.
- ד. יצירת חציות להולכי רגל כל 100-200 מטר.

7.2. אופניים

נסיעה באופניים חוסכת מקום במרחב העירוני, מאפשרת מגע ישיר עם הסביבה והפעילות הגופנית מוסיפה ערך מוסף. התנועה על אופניים התבררה כתנועה היעילה והמהירה ביותר למרחקים קצרים בתחום העירוני.

הטופוגרפיה בדיר אל אסד לא מהווה חסם להתפתחות נושא הרכיבה על אופניים, בעיקר בעידן של האופניים החשמליים.

קיימת אפשרות להתוות שבילי אופניים / נתיבים לאופניים על חשבון מיסעות רחבות ומדרכות רחבות.

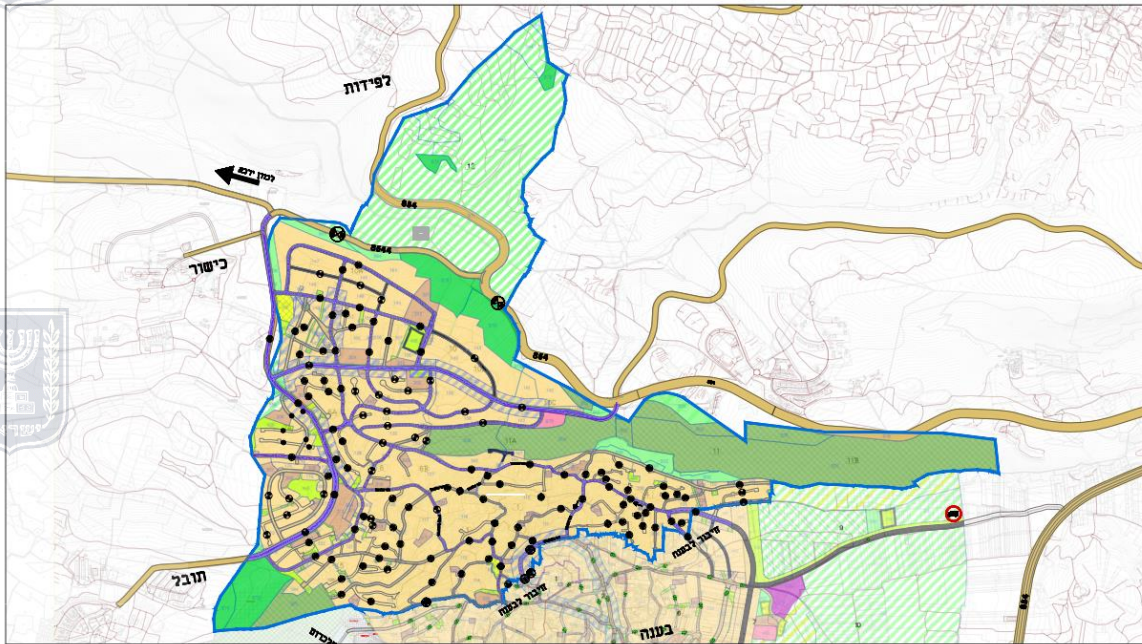
רשת שבילי האופניים המוצעת במסגרת תוכנית המתאר מחברת בין מוקדי העיר כגון מוסדות ציבור, מרכזים מסחריים ומכסה את רוב השטח של היישוב ומנגישה אותו באמצעות האופניים. חלק מצירים אלו הינם שבילי אופניים בשבילים מופרדים וחלק אחר בתנועה משולבת ביחד עם התנועה המוטורית.

רשת שבילי האופניים מקשרת את היישוב לרשת הדרכים הארצית וליישובים מסביב (בענה, מגד אל כרום) ומהווה תחליף ראוי לרכב הפרטי.





תוכנית המתאר מציעה חתכים טיפוסיים ורשת שבילי אופניים עתידית בתוך היישוב, אשר תעודד את השימוש בכלי תחבורתי זה.



8. מערך שירות תח"צ בדיר אל אסד

הממשק במערך התח"צ הארצית והאזורית לבין המערך העירוני קיים בשתי שיטות:

- 1- קווי תח"צ אזוריים ומטרופוליניים, אשר עוברים דרך כביש ארצי 85 ולא נכנסים לתוך היישובים. היישוב דיר אל אסד מרוחק מציר ארצי 85 ולכן אינו מקבל שירות תח"צ ישיר מהמערכת הארצית.
- 2- קווי תח"צ אזוריים, אשר נכנסים לתוך יישובי בקעת הכרם ונותנים שירות מקומי ונגיש לאוכלוסייה.

8.1. קווי תח"צ לאורך כביש ארצי 85 :

קווים אלו עוברים לאורך כביש ארצי 85 בתדירויות משתנות במהלך היום. עבור מסלולים אלו קיימות תחנות בצמתים המרומזרים בפאתי יישובי בקעת בית הכרם. תדירויות הקווים ביישובים נמוכות מאוד, בחלקם מגיעה לכ- 5 אוטובוסים ביום ובחלקם אוטובוס אחד במהלך היום וכדו'. מסלולי הקווים מחברים בין יישובי המרחב כגון נהריה וכרמיאל, כרמיאל וטל אל, אעבלין וכרמיאל, כרמיאל וטמרה, עכו ותל חי.





להלן טבלה המציגה חלק מקווי השרות ליישוב דיר אל אסד :

אוטובוסים דיר אל אסד - רשימת קווים שעוברים בדיר אל אסד

חברה	מספר הקו	אזור	עוצר ב	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	65	נחף	שגור - אל ג'בל (אל ג'בל א)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	302	עכו	שגור - אל ג'בל (אל ג'בל א)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	67	ראמה	שגור - אל ג'בל (מועצה מקומית)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	93	אעבלין	שגור - אל שאגור (בריאות השן)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	12	מעלות תרשיחא	כרמיאל - משגב - 854 (מסעף הר חלוץ)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	35	כרמיאל	פלך - משגב - 854 (מסעף הר חלוץ)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	52	כרמיאל	פקיעין - משגב - 854 (מסעף הר חלוץ)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	58	כרמיאל	אבו סנאן - משגב - 854 (מסעף הר חלוץ)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	77	מכמנים	כפר ורדים - משגב - 854 (מסעף הר חלוץ)	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	36	כרמיאל	חלוץ - משגב - צ.לבון	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	313	יאנוח ג'ת	ירכא - שגור - צומת כישור 854	לוח זמנים	מסלול
נתיב אקספרס	317	אבו סנאן	מגדל תפן - שגור - צומת כישור 854	לוח זמנים	מסלול



לא קיימים נתונים על מוצא יעד של נוסעים באזור בית הכרם. כמו כן, לא מתוכננים קווים מזינים לרכבת, אלא קווים המשרתים את הרכבת שתעשה בהם התאמה לזמני הרכבת, אולם אינם מוגדרים כקווים מזינים.

מערך התח"צ בבית הכרם עובר שדרוג בהתאם לתוכנית החומש, שנמצאת בתהליך הכנה בימים אלו. מתוך תוכנית החומש נגזרת תוכנית רה-ארגון שנתית לשנת 2017-2018 :

מקור הבקשה	מפעיל	אשכול	קו	מחצא	יעד	סה"כ נסיעות שבועיות קיימות	נסיעות יום א'	נסיעות יום ב'	נסיעות יום ג'	נסיעות יום ד'	נסיעות יום ה'	נסיעות יום ו'	נסיעות יום שבת	נסיעות נסיעות שבועיות נדרשת	סה"כ אורך מסלול בק"מ	סה"כ אורך מסלול בק"מ שבועי קיים	סה"כ תספת ק"מ תספת שבועית נדרשת	מספר השירות (חדש, חג, חגורת, חגורת)	סוג השיפור
בקשת למת"ח	אקספרס	הגלל	65	נחף	דיר אל אסד	53	12	12	12	12	12	12	2	69	18	954	1,242	01/05/2017	תבר
בקשת למת"ח	אקספרס	הגלל	65	נחף	דיר אל אסד	53	12	12	12	12	12	12	4	71	18	954	1,278	01/05/2017	תבר
בקשת למת"ח	אקספרס	הגלל	302	עכו	דיר אל אסד	90	1	1	1	1	1	1	1	5	33.6	3024	168	20/02/2017	תבר
בקשת למת"ח	אקספרס	הגלל	302	עכו	דיר אל אסד	90	1	1	1	1	1	1	1	5	34.3	3087	172	20/02/2017	תבר





תוואי התח"צ המוצע במסגרת תוכנית המתאר מחברת בין מוקדי העיר כגון מוסדות ציבור, מרכזים מסחריים ומכסה את רוב השטח של הישוב ומנגישה אותו באמצעות התח"צ. הרשת מורכבת מקווים עירוניים ובין עירוניים קיימים ומוצעים במסגרת תוכנית המתאר להשלמת רשת התח"צ בישוב וחיבורו לישובים סמוכים ולרשת הארצית.

9. רכב כבד

חניית רכב כבד בתוך המרחבים האורבניים גורמת למפגעים בטיחותיים רבים ומפריעה למרקם החיים, במיוחד בשעות הבוקר המוקדמות (בגלל הרעש).



ביישוב דיר אל אסד חניית רכב כבד בתוך הרחובות הצרים יוצרת צפיפות ומונעת חציה בטוחה של הולכי רגל.

תוכנית המתאר לא נותנת מענה למיקום חניית רכב כבד בתוך גבולות היישוב אלא מוצג סימבול של מיקום מומלץ לחניית רכב כבד משותף בשטח היישוב בענה. החניה בשולי הישוב בחלק המזרחי, בשטח הנגיש מציר ארצי 854 דרך רחוב מס' 111 המתוכנן במסגרת התוכנית.

10. חניה

החניה ביישוב דיר אל אסד במצב הקיים מתחלקת למספר קטגוריות:

○ חניה במגרשי מגורים

○ חניה למגורים מחוץ למגרשים (לאורך רחובות)

○ חניה בבנייני ציבור

○ חניית רכב כבד

חניה במגרשים ולאורך רחובות





חנייה במוסדות ציבור



עם התפתחות היישוב ועליית רמת המינוע, כתוצאה מהצורך לנסוע מחוץ ליישוב לאזורי התעסוקה והתעשייה והמסחר, ועקב היעדר רמת שרות נאותה ואמינה לתח"צ בתוך היישוב (תדירויות נמוכות), נאלצים תושבי המקום לחנות לאורך רחובות במרחב הציבורי וצמוד לבתיהם. החניה לאורך הרחובות הצרים והיעדר רצועות עזר עבור תשתיות וגינון והיעדר מדרכות יוצרים מרחב לא מאוזן בין משתמשיו (נהגים מול הולכי הרגל ורוכבי האופניים).



למרות האמור לעיל, הבניה החדשה ביישוב מסדירה את החניה הפרטית בתוך המגרש וחלק מתושבי הכפר בבתים הישנים מצליחים להסדיר לעצמם חניה פרטית בתוך חצרות המגרשים.

חניית רכב כבד מפוזרת לאורך הרחובות בצורה אקראית ואינה מוסדרת בתוך מגרשים ייעודיים.

המלצת הצוות בעניין תקן החניה לכל השימושי הקרקע הינה לאמץ את תקן החניה הארצי התקף " תקנון החניה 2016".

