



27/01/2020

כ"ג בטבת תש"פ

לכבוד

גב' ליאת פלד – מתכנתת מחוז חיפה

הנדון : תכנית 353-0581801 מתאר מקומית כוללנית בנימינה-גבעת עדה

ראשית, תודה רבה על שיתוף הפעולה הפורה בין מחלקת התכנון בוועדה המחוזית חיפה וצוות המועצה. הזמינות, הסבלנות והפתיחות שאתם מגלים עוזרים לקדם את התכנית בהבנה הדדית.

תכנית המתאר של בנימינה גבעת עדה היא מסמך חשוב המשפיע על התפתחותן העתידית של המושבות. התוכניות שאושרו לפני עשרות שנים יוצרות כיום חסמים במקומות מסויימים. תכנית המתאר זוהי מפת הדרכים של המושבות, מבחינה סטטוטורית היא המאפשרת את הפיתוח הרחבי והעתידי בצורה אסטרטגית.

בהמשך לישיבות העבודה המשותפות אפרט את עיקרי הדברים שנבקש לשנות במסמכי התכנית כתנאי להפקדה.

1. אזורי תעשייה

1.1 המועצה רואה חשיבות גדולה בשימור מסדרון אקולוגי אפקטיבי צפונית לאזור תעשייה כרמל. על מנת לאפשר את המסדרון יש צורך בשינוי תכנוני של התוכנית המאושרת באזור התעשייה כרמל. אין אנו מתנגדים לגריעת שטחים על מנת לאפשר את המעבר, אך אנו נבקש להוסיף את השטחים שנגרעו מאזור התעשייה כרמל לאזור התעשייה המערבי ובכך להגדיל את שטחי התעשייה המתוכננים. כמו כן, במסגרת תכנית מפורטת חדשה, או נבקש לשמור על היכולת העתידית של בית הספר התיכון לגדול. על כן יש לפצות על השטח המוקצה למסדרון האקולוגי בשטח חליפי הנמצא בסמוך לבית הספר התיכון הנוכחי.

1.2 אנחנו מבקשים לבטל את השטח לתעסוקה באוזן המערבית (הכניסה הדרומית לבנימינה) מאחר ולאחר הסטת הרכבת המתוכננת, מסילת הרכבת תפורק והשטח יוחזר לקדמותו. כמו כן, הצורך בהפרדה מפלסית יתייטר ואנו מעוניינים לשמור על השטח כפי שהוא כיום.

1.3 באיזור התעסוקה העתידי במערב בנימינה אנחנו מבקשים להקטין את הקטע הצפוני על מנת לאפשר את שימור המבטים לחוטם הכרמל בעת הכניסה ההיסטורית לבנימינה מצומת כביש 4. כמו כן, אנחנו רואים את אזור התעסוקה של אור עקיבא כקו הגבול הצפוני ביותר של המתחם המדובר.

המועצה פועלת מול מועצה מקומית אור עקיבא לתכנון משותף של אזורי התעסוקה ותחנת הרכבת, ורואה הזדמנות גדולה בתכנון של אזור תעסוקה עם תחנת רכבת במרכזו. אנו רואים חשיבות גדולה בקידום התכנון המשותף לאזור כולו. תכנון משותף יאפשר אזור תעסוקה אשר יפחית את היוממות של התושבים במושבות ויאפשר עוגן כלכלי חזק לבנימינה גבעת עדה ואור עקיבא.



2. תנועה

בשנים האחרונות מתהווה שינוי תפיסתי לגבי תנועה בת קיימא ומחלחלת ההבנה בציבור לגבי העדר היכולת למענה מלא בתחבורה פרטית. לאור זאת, אנחנו מבקשים להציג בתכנית התנועה מערכת בעלת מדיניות הנותנת העדפה לחלופות הרכב הפרטי והמאפשרת תנועה של תושבי בנימינה גבעת עדה בתחום המושבות אל ומהרכבת בהליכה, רכיבה ותח"צ. תגבור אמצעים אלו לתושבי האזור צריך להלקח כבסיס לתכנית.

2.1 כביש מאסוף מערבי כפי שמופיע במסמכי התכנית אינו תואם את החזון של המושבות לתחבורה בת קיימא. הדרך, כפי שמתוכננת כרגע, יוצרת גבול נוסף לפיתוח בנימינה. כאשר תוואי המסילה המתוכננת ממילא יוצרת מגבלה תכנונית שלא הייתה בעבר. בנוסף סלילת הכביש (המתוכנן) עלולה לפגוע בתפקוד הנחל. (מצורפת חוות דעת רשות הניקוז שהוכנה על ידי חברת מורן ופיתוח בע"מ).

אנחנו מבקשים כי תוואי הכביש המאסף יעבור בין הרקמה החדשה לישנה.

2.2 כמו כן אנו מבקשים שרוחב הכביש יתאים לרוחב מבונה בעל דופן. הגדרה של רחוב עירוני עם מבנים מ-2 צידוי. המלצתנו להקטין הרוחב מ 32 מטר המוצעים ל 16/18 כראוי לרוחב מקומי עם פיתוח משני צדדיו.

2.3 יש לכלול בנספח היישום שלבי פיתוח תשתיות תח"צ, הליכה ורכיבה כבסיס לפיתוח הבינוי. כל השלבויות התחבורתית מתייחסת כרגע רק לרכב פרטי.

2.4 מוצע כי בסעיף בקרה בהוראות וכן בסעיף השלבויות תוצג שלבויות פיתוח הכרוכה בפיתוח תשתיות חלופיות לרכב פרטי.

2.5 אנו מבקשים להוסיף בהוראות התכנית כי רחובות מקומיים יתוכננו כרחובות עם מיתון תנועה לצמצום תנועה עוברת.

2.6 הוראות התכנית מפנות לנספח התנועה כדי להציג את עקרונות התכנון על פיהם יתוכננו הרחובות: רציפות ונוחות הליכה, קישוריות לתח"צ, חציה בטוחה אל נחל תנינים וכו'. עם זאת, בנספח התנועה לא ניתן לזהות עקרונות אלה, כיוון שהוא מציג רק קווים סכמטיים של מדרג רחובות, חתכים טיפוסיים ורוזטות. אנו מבקשים להגדיר היררכיה יותר ברורה למערכת הכבישים שנותנת דגש לעקרונות המפורטים כאן ובהוראות התכנית.

2.7 אנחנו מבקשים לאפשר את חיבור הרחוב המאסף המערבי מסעיף 2.1 גם לצומת בית חנניה ובכך לאפשר חיבור רחבי נוסף לכביש 4. היתרון לחיבור זה הוא עצום בראיה של היקף התנועה האיזורית החוצה את המושבה. בכך ניצור חיבור של השכונות הצפוניות של בנימינה, איזור התעסוקה כרמל ושכונות דרום זכרון יעקב לכביש 4 ללא צורך העמסת תנועה על ציר 653 (דרך ימי בנימינה בואכה תחנת הרכבת העתידית צומת בנימינה

על כביש 4)

3. בינוי ושכונות

3.1 על מנת לאפשר פתרונות מגורים ושטחי ציבור גם במזרח המושבה, ולא להמתקד בפיתוח רק במערבה, אנו מעוניינים להגדיל את הקו הכחול של התכנית ולאפשר פיתוח שכונה מזרחית חדשה לישוב על פי התרשים המצורף. יש צורך בפיתוח ב-2 חלקי המושבה על מנת לחזק את הרקמה הקיימת ולגוון את האוכלוסייה המתבגרת ולא ליצור העדפת פיתוח לצד אחד בלבד, גם כאשר תחנת הרכבת העתידית תעבור מערבה.



3.2 שכונה צפונית מערבית – עם התקדמות תת"ל 65 נראה כי תא השטח המוצע לפיתוח השכונה אינו רלוונטי, יש להתאים את השטח למערכת הכבישים המעודכנת וקווי הבנין של המסילה המתוכננים ובכך להקטין את השטח המועבר מבית חניה. באופן כללי, ובהתייחס לעמדת מ.א. חוף כרמל, נכון מבחינת בנימינה לצמצם את שטח הפיתוח המוצע בתכנית בכ 50% אשר יועברו לשטח המזרחי במושבה על פי המוצע בסעיף 3.1. כך תישמר קיבולת התכנית ותהייה מאוזנת יותר לכל חלקי היישוב.

4 צפיפות וגובה

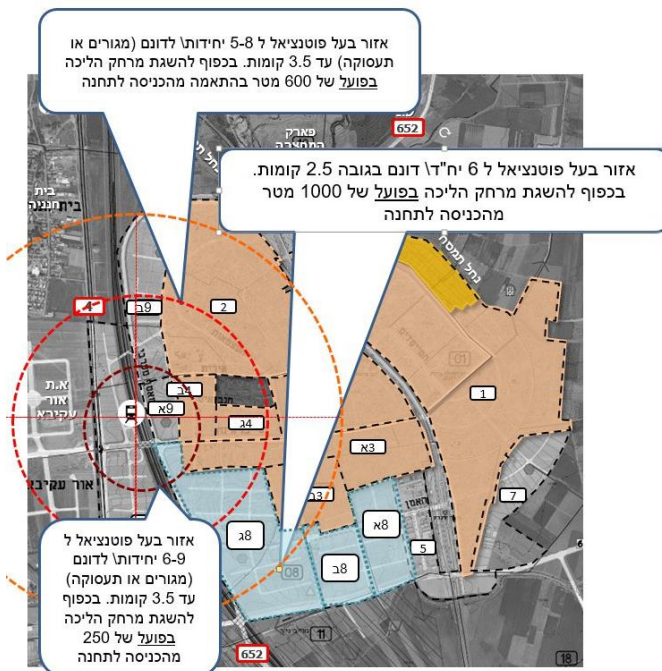
בנימינה וגבעת עדה הן מושבות עם אופי ייחודי: מצד אחד מרחב בעל צביון כפרי ומאיךך תחנת הרכבת (הקיימת והמתוכננת) מאפשרת למרחב יתרונות פיתוח גדולים ומהווה עוגן כלכלי נחוץ.

4.1 על מנת לשמר את היחודיות של האזור אנחנו מברכים את מנהל התכנון שנעתר לדרישתנו להגביל את גובה הבניה העתידית. עם זאת, ברור לנו כי איזורים בעלי אופי שונה צריכים לקבל הגדרות גובה בעלות אופי מתאים, במיוחד איזורים הסמוכים לתחנת הרכבת. בהתייחס לסעיף 2.7 בחוות דעת תכנונית מוקדמת של מתכנת המחוז, אנו מציעים מודל צפיפות תלוי סמיכות למרכזי התחבורה של היישוב, במיוחד לתחנת הרכבת העתידית של בנימינה.

המודל שאנו מציעים מתבסס על מרחקי הליכה מהתחנה ויאפשר צפיפות הולכת וקטנה ביחס הפוך למרחק מהתחנה. מוצעים מרחקים של 600, 250 ו 1,000 מטרים מתחנת הרכבת המתאימים לצפיפויות של 6-9, 5-8, ו 6 בהתאמה. המועצה רואה חשיבות גדולה בעידוד תחבורה ציבורית ורואה הגיון בהגדלת צפיפות באזורים מוטי מרכזי תחבורה כמו תחנת רכבת, אך עם זאת אנו מבקשים לדייק בהוראות התכנית, כך שהצפיפות תהיה בקורלציה עם האפשרות להגיע בהליכה/רכיבה בזמנים סבירים לאותן נקודות.

מתחם 9א (בקרבית הרכבת צמוד דופן לכביש 653 בכניסה המערבית לבנימינה) בעל השפעה דרמטית על המבטים ההיסטוריים לכיוון צפון של הכניסה לבנימינה. נבקש לצמצם את גובה הבניו העתידי לשתי קומות בלבד על מנת לשמר את המבט. חשוב לציין זאת לאור העובדה שהמועצה הצליחה לשכנע את צוות התכנון של תת"ל 65 לשקע את המסילה בתחום זה מטעמי מבטי נוף. כמו כן בשכונות החדשות (מזרחית ומערביות) הקומה העליונה תחייב נסיגה מקו הרחוב.

4.2 כמו כן אנו מבקשים כי מתחם 8 ו-9 יחולקו לתאי שטח אשר יאפשרו פיתוח בשלבים בצמוד להתקדמות בניית מתחם הרכבת החדש (תרשים 2).



תרשים עירוני

הטמעת העקרונות:

1. גיוון: פריסת הצפיפויות וגובה הבינוי לפי רמות מרכזיות
2. צפיפות נמוכה בשוליים החקלאיים
3. צפיפות גבוהה + חיזוק שדירת השירותים במרחק הליכה מתחנות הרכבת (תנאי למימוש) ולאורך רחובות בעלי מרכזיות גבוהה
4. דיוק ותגבור הצפיפויות במרקם הקיים בהנחיות המרחביות

פריסת צפיפויות מוצעת

הוראות לציפוף במתחמים 8+9





5.נספח יישום

5.1 באזור התעסוקה המערבי, נבקש לא להתנות את הפיתוח בקצב מימוש של תת"ל 65, ללא תלות בשאר האזורים.

5.2 במתחם 8 יש לפתח את המתחם לתאי שטח מישניים, ולאפשר שלביות ביצוע התלויה בהסטת המסילה בפועל. אנו רואים חשיבות קריטית בחיזוק הרקמה הקיימת לפני פיתוח שכונות חדשות.

בברכה,

אדר' שרון פישמן

מהנדסת המועצה

העתק- מר איתי וייסברג – ראש מועצת בנימינה גבעת עדה

מר איתמר בן דוד – יו"ר ועדה מחוזית חיפה

גב' הלית גונן – מנהלת תחום ועדה מחוזית חיפה

גב' מיכל מריל – מנהלת אגף א' – מינהל התכנון

מר מנדי שפיגלר – מהנדס ועדה מקומית ישובי הברון