

16/01/2008

לכבוד  
מר יגאל שחר  
הממונה על מחוז חיפה  
משרד הפנים  
שדרות הפלי"ם 15  
חיפה

## התנגדות לתכנית מפורטת מס' ש/491ג' - מע"ר אור עקיבא

### כללי

תושבי העיר אור עקיבא החתומים מטה, יחד עם עמותת **במקום - מתכננים למען זכויות תכנון**, מגישים בזאת את התנגדותם לתכנית שמספרה ש/491ג' - מע"ר אור עקיבא, אורות.

תכנית ש/491ג' הינה יוזמה של עיריית אור עקיבא ומינהל מקרקעי ישראל שמטרתה המרכזית הינה לחבר את המרקם העירוני הוותיק של אור עקיבא עם הבניה החדשה בשכונת אורות הדרומית על ידי פיתוח מתחם של כ-405 דונם (כ-11.4% משטח השיפוט של אור עקיבא). לשם כך, מציעה התכנית בנייתם של כ-840 יח"ד, מתוכן 552 יח"ד בשישה מגדלים בני 24 עד 27 קומות, ומתחם מסחרי ובו קרוב ל-30,000 מ"ר בנייה. התכנית גם מבקשת לשנות את פני הכניסה לאור עקיבא ופני הישוב על ידי הסטת הכניסה הראשית לישוב מכביש מס' 4 לכיוון המחלף החדש הנבנה על כביש מס' 2. התכנית קובעת שלל של ייעודי קרקע מסביב לכיכר העיר החדשה עבור מסחר, תרבות, שירותים עירוניים ומגורים. בהתאם לתכנית, עיקר נפח הבניה מתרכז סביב הכיכר החדשה ושטחים רבים נועדים לכאורה לטובת הציבור, ליד הכניסה החדשה לעיר מכיוון כביש מס' 2. כפי שנסביר בהמשך, בנייה בהיקפים אלה יחד עם מערך הדרכים החדש, מהווים שינוי מהותי בצורת הבינוי הקיימת ובאופייה של עיר עקיבא, והם בעלי השלכות רחבות עבור העיר ותושביה.

תושבי אור עקיבא המגישים את ההתנגדות בתצהיר, כמו גם יתר תושבי העיר אשר תומכים בנאמר בה, מברכים על מאמצי הפיתוח של הרשות המקומית ותומכים בכל תכנית שמטרתה לפתח ולטפח את אור עקיבא ותמצב אותה כמוקד עירוני מוביל בעל משיכה למגורים ולפעילות של תעסוקה ומסחר במרחב. יחד עם זאת, הם מודאגים מההשלכות השליליות שעלולות להיגרם במידה ותכנית ש/491ג' תאושר במתכונתה הנוכחית.

עמותת **במקום** עוסקת בהידוק הקשר שבין זכויות אדם ואזרח למערכות התכנון בישראל. העמותה היא גוף מקצועי, שחבריו הם אדריכלים ומתכננים, הפועלים לקידום הליכי תכנון ומגמות תכנוניות לטובת הקהילה. **במקום** פעילה ברחבי הארץ ומייצגת בעמדתה אינטרס ציבורי רחב למען שיתוף הציבור בהליכי התכנון, שקיפות בגיבוש מדיניות התכנון, ושוויון בהקצאת משאבי הקרקע והפיתוח. עמותת **במקום** מוכרת על ידי שר הפנים כגוף מקצועי ציבורי הרשאי להגיש התנגדויות לפי סעיף 100(3) לחוק התכנון והבניה (התשכ"ה-1965).

## נימוקי ההתנגדות

1. **העדר תכנון מתארי כבסיס לתכנון ופיתוח מושכל.** אור עקיבא הוקמה בתחילת שנות ה-50 של המאה הקודמת כמעברה קטנה על דיונות החול שממזרח לקיסריה. בשנת 1953 נבנו השיכונים הראשונים מצפון וממזרח למעברה, וכבר בשנת 1955 הורחב הישוב עד לשטח של כ-2,900 דונם והפך לעיירת פיתוח. אוכלוסיית אור עקיבא הצעירה גדלה באופן ניכר עם הגעתם של עולים מצפון אפריקה בשנת 1958, אשר אכלסו את היישוב הוותיק של היום במבנים צמודי קרקע, חלקם עם משקי עזר. בשנת 1963 אור עקיבא הכפילה את עצמה ומנתה כ-6,000 תושבים, אז נבנתה שכונת קנדי, המורכבת משיכונים בני 3 עד 4 קומות. כאשר החלה העלייה הראשונה מקווקז ורוסיה בשנות ה-70, התאכלסו שכונות בן גוריון ושו"ר, בהן נבנו גם שיכונים "רכבת". גל העלייה משנות ה-90 יצר צורך במציאת פתרונות דיור מהירים בכל הארץ אשר הוביל להליכי תכנון מזורזים במסגרת "ועדות לבנייה למגורים" (ול"ל). כידוע, אישורן של תכניות ול"ל לא דרש הכנתן של תכניות מתאר כוללניות מהן נגזרות תכניות מפורטות לכל מתחם או שכונה, וכל שכונה חדשה תוכננה בנפרד כסוג של תוספת לישוב הקיים. שתי התכניות העיקריות מתקופה זו באור עקיבא הן ש/491/במ עבור שכונת אורות בדרום ו-ש/506/במ/א עבור שכונת היובל בצפון. באותה מסגרת של ועדות מיוחדות לזירוז הליכי התכנון תוכנן והוקם אזור התעשייה הצפוני (תכניות ש/490/בת). כל אלה הביאו למהלך של פיתוח מואץ שהרחיב את אור עקיבא לצפון ולדרום, שני כיווני ההתפתחות היחידים האפשריים היות והיא כלואה בין שני כבישים ארציים ממערב וממזרח.

לפי נתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, עד לשנת 1990 אוכלוסיית אור עקיבא מנתה פחות מ-8,000 תושבים. בעקבות גל העלייה משנות ה-90, גדלה אוכלוסיית העיר באופן משמעותי עד שבסוף שנת 2006 היא מנתה קרוב ל-16,000 תושבים. הגידול העיקרי באוכלוסיית הישוב נובע מקליטת תושבים חדשים, עולים חדשים וזוגות צעירים. שטח השיפוט של עיריית אור עקיבא הינו כ-3,540 ד'. השלמת הפיתוח והאכלוס בשכונת היובל בצפון מהווה פוטנציאל לפיתוח מידי ותכנית המתאר המחוזית למחוז חיפה (תמ"מ/6) מגדיר שטח המיועד לפיתוח עירוני ובו עתודות קרקע לפיתוח למגורים על ידי הרחבת אור עקיבא לכיוון דרום בהמשך לשכונת אורות.

למרות תהליך הפיתוח והאכלוס הארוך והלא רציף, אין לאור עקיבא תכנית מתאר מקומית מעודכנת. תכנית המתאר המקומית התקפה (ג/556) הוכנה בסוף שנות ה-60 וקיבלה תוקף בשנת 1972. כשלעצמו, העדר של תכנית מתאר מקומית מעודכנת הינו בניגוד להוראות סעיף 64 לחוק התכנון והבנייה, אשר מסמיך את הועדה המחוזית לחייב את הועדה המקומית לתכנון ולבניה (במקרה זה, ועדה מקומית מרחבית שומרון) להכין תכנית מתאר מקומית לכל אזור במרחב התכנון כאשר הדבר נמצא לנכון. אין זה סביר שלישוב במעמד של עיר לא תהיה תכנית מתאר מקומית מעודכנת במקביל לכך שמציעים לפתח שטח כה רחב במרכזו.

אמנם, תכנית מתאר חדשה נמצאת בהכנה, אך נמנע מתושבי העיר להיות שותפים לתהליך החשיבה שמלווה את עריכתה, לכן המתנגדים רואים רק את תכנית המתאר הישנה משנת 1972 כבסיס לתכנית המע"ר שהיא נושא ההתנגדות. מעבר לחובה שנקבעה בהוראות החוק, אין כל ספק כי העדר של תכנית מתאר מקומית מעודכנת מקשה על מאמציהם של תושבים ופרנסי העיר לבחון את צרכי הישוב בכל רגע נתון ולתכנן בהתאם את אופן פיתוחו העתידי. לפיכך, לא ברור איך נקבעו הצרכים

התכנוניים והפרוגרמה שהייתה בסיס לתכנית ש/491ג', שהיא מרכזית להמשך פיתוחה של אור עקיבא. השאלות שעולות בהקשר זה הן רבות:

- א. באיזה אופן נקבע כי לעיר נדרשים 552 יחידות דיור במגדלי מגורים בני 24 עד 27 קומות?
- ב. על סמך מה נקבעו אחוזי הבנייה וגובה הבנייה ב-"אזור מגורים מיוחד 1" באופן שאינו תואם את הבנייה הקיימת היום בישוב?
- ג. איך נקבע כי נדרשים קרוב ל-30,000 מ"ר (שטחים עיקריים ושטחי שירות) של מסחר מרוכזים במתחם אחד?
- ד. מה הם השימושים המיועדים לכ-20,000 מ"ר של משרדי ציבור (שטחים עיקריים ושטחי שירות) המוצעים במרכז האזרחי?
- ה. באיזה אופן הותווה מערך הדרכים החדש, אשר הופך את מרכז אור עקיבא לגשר בין שני כבישים ארציים על חשבון איכות החיים של תושבי העיר?

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית עד להצגת פרוגרמה תכנונית מוסכמת שנסמכת על תכנית מתאר עדכנית.**

2. **התכנית לא יוצרת מרכז עיר שיש בו חוויה אורבנית.** היקפי הבנייה החריגים ביחס לאופיה הנוכחי של העיר, מגדלי מגורים שאינם מתאימים לאוכלוסיית אור עקיבא, מוקד מסחרי ענק במרכז התכנית שמנתק בין השימושים הקיימים, דרכים רחבות במיוחד, ושטחים פתוחים שאינם נגישים, כל אלה מעידים על תכנית שאינה מתייחסת למרקם הבנוי שמסביבה, אותו אמורה לחבר ולהיות למרכזה. יתרה מכך, קשה להאמין כי מאפיינים אלה יכולים ליצור את המרכז העירוני הנדרש לאור עקיבא.

התכנית אינה יוצרת מרכז תוסס ובו ערבוב בין שימושי קרקע שונים כגון מגורים, מסחר, משרדים ומוקדי תרבות. לעומת זאת, כל שימושי הקרקע נפרדים זה מזה: מגדלי המגורים והשטח הפרטי שלהם, הקניון הענק, הכיכר המרכזית, קריית החינוך, מוסדות התרבות, כולם מנותקים זה מזה על ידי כבישים רחבים שתפקידם לשמש מעבר בין כביש מס' 2 וכביש מס' 4 הארציים. התכנית לא יוצרת רחוב עירוני מרכזי שמנקז את כל השימושים ומושך אליו פעילות אנושית. המתחמים הנפרדים למגורים, מסחר ותרבות לא יהיו מסוגלים ליצור מקום שנעים לתושבי העיר להיות בו.

בתרשים מס' 2 המצורף ניתן למצוא תכנית רעיונית בסיסית שכן משרתת לדעתנו את המטרה לייצר מרכז עיר שמחבר בין השימושים הקיימים והמוצעים, בקנה מידה נכון ומתאים לעיר כמו אור עקיבא.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית ולהציע במקומה תכנית חדשה למרכז העיר שתקבע לאחר תהליך בחינה מסודר בין מספר חלופות בינוי.**

3. **סתירה להוראות תמ"א/35.** התכנית מציעה בנייה לגובה שחורגת מכפל צפיפות המגורים נטו הקבועה כפי שצוין בסעיף 12.2 בהוראות תמ"א/35. דגם הישוב לחישוב צפיפות הממוצעת נטו לפי

הוראות תמ"א/35 הינו דגם 3 (בין 20,000 ל-50,000 תושבים)<sup>1</sup>, ולכן צפיפות המגורים נטו הינה 7 יח"ד לדונם.

צפיפות המגורים נטו במתחם המערבי המיועד ל"מגורים מיוחד 1" הינה קרוב ל-22 יח"ד לדונם, שהיא גבוהה ב-310% מהצפיפות נטו הממוצעת למגורים שנקבעה בתמ"א/35 לשוב מדגם 3 כמו אור עקיבא. תכנית ש/491'ג' הנדונה אינה עונה לסייגים שבסעיף 12.2.2.3 ב-תמ"א/35 כדי להצדיק את החריגה בצפיפות:

א. מרכז התחבורה שתוכנן תחילה בתחום התכנית בוטל בהחלטת הוועדה המחוזית מתאריך 04/09/2001, סעיף א.3;

ב. ככל הידוע, תכנית ש/491'ג' לא מוגדרת כמתחם לחידוש עירוני;

ג. המתחם אכן מיועד ככל הנראה לאוכלוסיית בעלת אמצעים: דירות בגודל של 100 מ"ר שטחים עיקריים (סעיף 26 בהוראות התכנית), חובת הקמת חברת ניהול לכל המתחם (סעיף 17.יב.), חובת התקנה מיזוג אוויר וחלונות אקוסטיים בדירות (סעיף 27.ג.4), אפשרות להקים מועדון בריאות, בריכת שחייה, מתקני ספורט ועוד לטובת דיירי המתחם בלבד (סעיף 14.ו.). למרות זאת, אין כל אפשרות לדעת מה יהיה עתידו של השיווק במתחם ולא נמצא פרוטוקול של מוסד תכנון בו התקיים דיון בנושא.

אמנם, תכנית ש/491'ג' אושרה להפקדה בטרם מתן תוקף לתמ"א/35. במקרה זה, ובהתאם לסעיף 17.3 בהוראות תמ"א/35, מוסדות התכנון היו חייבים לקיים דיון בעניין החריגה מצפיפות המגורים נטו כדי לאשר מחדש את הפקדת התכנית ולנמק את החלטתם להפקיד את התכנית בהתאם. לא נמצא כי התקיים הדיון המתאים.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית על רקע חוסר התאמה להנחיות תמ"א/35 והפגמים שנמצאו בהליך הפקדתה.**

4. **הקמת מתחם מגורים שלא תואם את הצרכים של האוכלוסייה בעיר.** הבינוי המוצע ב"אזור מגורים מיוחד 1", המאפשר הקמתם של 6 מגדלים בגובה כולל של 24 עד 27 קומות, חריג בכל קנה מידה ביחס לבינוי הקיים באור עקיבא ומשנה כליל את המרקם הבנוי עד כדי שהתושבים הוותיקים עלולים להרגיש זרים בעירם. ידוע כי מגדל הוא צורת מגורים שמיועדת לאוכלוסייה 'חזקה', בשל עלויות התחזוקה הגבוהות. לעומת זאת, אוכלוסיית אור עקיבא נמצאת באשכול החברתי-כלכלי 5 מתוך 10 שמגדירה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה<sup>2</sup>, כלומר, אוכלוסייה מהמעמד הבינוני.

מינהל התכנון פרסם בשנת 2003 מחקר בשם "המדריך לבחינת תכניות של בנייה לגובה", בו נבחנים היבטים שונים של בנייה גבוהה מבחינה תכנונית, חברתית, כלכלית ועוד. בין השיקולים המוזכרים אשר צריכים להנחות את מקבלי ההחלטות בעת אישור תכניות כאלו נאמר:

<sup>1</sup> כאמור, אוכלוסיית אור עקיבא מונה קרוב ל-16,000 תושבים. אפשרויות הפיתוח לפי תכניות מאושרות כוללות כ-700 יח"ד בשכונת היובל (מנייתוח תצלומי אוויר עולה כי רק כשליש מתוך 1,150 יחידות הדיור שניתן לבנות לפי תכנית ש/506/במ/א נבנו בפועל) וצפי האוכלוסייה בהן הינו כ-2,350 תושבים. סך יחידות הדיור בתכנית ש/491'ג' המוצעת הינו כ-840 וצפי האוכלוסייה בהן הינו כ-2,800 תושבים. (צפי האוכלוסייה הינו לפי ממוצע של 3.35 נפשות למשק בית, מתוך נתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, **מבחר נתונים דמוגרפיים מתוך השנתון הסטטיסטי לישראל 57**)

[[http://www1.cbs.gov.il/reader/newhodaot/hodaa\_template.html?hoda=200601204]]

<sup>2</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, **אפיון רשויות מקומיות וסיווג לפי הרמה החברתית-כלכלית של האוכלוסייה 2003** [http://www.cbs.gov.il/www/publications/local\_authorities2003/pdf/t01.pdf]

"בנייה גבוהה מאוד למגורים מתאימה לשכבה חברתית מצומצמת (מעמד מבוסס וגבוה מאוד) עקב העלות הגבוהה הכרוכה ברכישה ובאחזקה ... מיותר לציין כי אי התאמה חברתית-כלכלית עלולה לגרום לכישלון חרוץ של בנייה זו". (סעיף 1.9, א.)

"יש לבחון האם קיימת בכלל בעיר אוכלוסייה פוטנציאלית המסוגלת לרכוש סוג זה של דיור. בהעדר פוטנציאל זה יש להניח כי התכנית לא תצא לפועל, או אם תבוצע עלולה להידרדר לאורך זמן". (סעיף 1.9, ד.)

ככל הנראה, מטרת הבנייה לגובה במסגרת תכנית ש/491ג' הינה למשוך לאור עקיבה אוכלוסייה חדשה 'חזקה' יותר מהתושבים הוותיקים. במקרה כזה נטען במחקר של מינהל התכנון כי:

"עלול להיווצר פער גדול בין המעמד החברתי-כלכלי של הדיירים החדשים לבין ותיקי המקום שיקבלו דירות בפרויקט או ימשיכו לגור בסביבתו. בדרך כלל פער כזה, גם כשהוא ברמה של שכונה, לא כל שכן כשהוא קיים בתוך הבניין עצמו, איננו רצוי לשני הצדדים ואיננו מצליח". (סעיף 2.9)

מתוך הכרה בחשיבותה של סוגיה זו, פרסם משרד הפנים ביוני 2006 "מדריך לשילוב נספח חברתי-קהילתי בתהליכי תכנון ובנייה". הרציונל שעומד מאחורי המדריך הינה ההכרה כי תכנון הוא מעשה חברתי שמטרתו ליצור סביבה מיטבית ובת קיימא לצורכי האדם, הקהילה והחברה וכי במהלכו יש לבחון גם שיקולים חברתיים בעת הכנתה של כל תכנית. הדבר נכון על אחת כמה וכמה בתכנית שמשמעותה שינוי קיצוני במרקם החברתי והפיסי בישוב קיים, שתביא לשילוב בין קהילה קיימת לבין אוכלוסייה חדשה. הרגישות של התהליך מחייבת בדיקה מדוקדקת של היבטים חברתיים, לשם מניעת פגיעה באוכלוסייה הוותיקה המתגוררת בישוב.

כפי שנאמר מקודם, הבנייה של מגדלי מגורים אינה תואמת את אופייה של האוכלוסייה הוותיקה באור עקיבה, אלא לאוכלוסייה בעלת אמצעים שתגיע מחוץ לישוב. ישנו חשש שרוכשי הדירות יהיו תושבי חוץ שייבלו בדירותיהם רק ימים בודדים במהלך השנה. הדבר יביא לכך שבמקום שכונה תוססת בה תושבים מתגוררים בה ותורמים לקהילה ולישוב, תתקבל שכונת רפאים שמאוכלסת באופן חלקי בלבד.

התכנית יוצרת סתירה מבחינה אורבנית בכך שמציעה הקמתו של מתחם מגורים המיועד לאוכלוסייה ממעמד עליון מסוגר בתוך עצמו בשולי עיר בעלת מאפיינים חברתיים כלכליים של מעמד בינוני. סתירה זאת מתחבאת בפיתוח כביכול של אור עקיבה, למרות שפיתוח זה הינו מיועד לתושביה הוותיקים, אלא למי שיכולים להרשות לעצמם לרכוש דירות יקרות במקום זול יחסית. קהל היעד שעתיד לרכוש את הדירות לא יעשה זאת מתוך כוונה להיות חלק מאור עקיבה כדי לחזק אותה, אלא נדמה יותר שהוא ייצור את הסביבה המתאימה לאורח החיים שלו מבלי לשתף בה את האוכלוסייה הקיימת. מגדלי המגורים, בשילוב מתחם ספורט ונופש פרטי, מייצרים מתחם מסוגר בתוך עצמו אשר יוצר קהילה סגורה ומנותקת מהסביבה שלה.

לאור דברים אלה עולות השאלות הבאות:

- א. האם נבחנה על ידי יזמי ועורכי התכנית ההשפעה של המתחם המוצע ב-"אזור מגורים 1" על חיי הקהילה באור עקיבה ומה הן המסקנות של בחינה זו?
- ב. האם נבחנו ההשלכות החברתיות הצפויות על התושבים הוותיקים של אור עקיבה בעקבות ביצוע הפרויקט?
- ג. האם נבחן אם מערך השירותים, הדרכים והשטחים הפתוחים (הקיימים והמתוכננים) מסוגל לשרת את האוכלוסייה הצפויה?

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית עד להצגת חלופה עם בניה נמוכה יותר שתתחשב באופי הבנייה הקיימת היום באור עקיבא.**

5. **יצירת עודף של שטחי מסחר.** תכנית ש/491ג' מציעה שטחי מסחר בהיקף כולל של כ-29,500 מ"ר (כ-22,700 מ"ר שטחי מסחר ועוד כ-6,800 מ"ר שטחי שירות), ובנוסף שימושי מסחר ומשרדים במסגרת המרכז האזרחי. היקפי מסחר אלה הינם גבוהים במיוחד ואינם נדרשים ככל הנראה בעיר בסדר גודל כמו אור עקיבא. לשם השוואה, בקניון אורות הקיים ישנם שטחי מסחר ושירות בהיקף כולל של כ-16,000 מ"ר, ואילו במרכז עזריאלי בתל אביב ישנם שטחי מסחר בהיקף של כ-35,000 מ"ר.

דגם פרישת המסחר באור עקיבא מלמד על ריכוזים במרכז ובשולי העיר. המסחר שבמרכז העיר מתאפיין כמסחר שכונתי, כמו מרכזי מסחר אחרים המפוזרים ברחבי העיר (דוגמת מרכז "קנדי" או החנויות לאורך רחוב בלפור) אשר מספקים לרוב מוצרים בסיסיים ומידיים. כולם סובלים מרמת הכנסה נמוכה הנובעת מהעדר כוח קנייה בקרב תושבי העיר, ומהתחרות עם המסחר בקניון אורות והסניפים של רשתות גדולות הממוקמים בשולי העיר.

ההיקף העצום של שטחי המסחר החדשים יפגעו פעם נוספת בפרנסתם של בעלי העסקים הקטנים במרכז העיר ובשכונות. מוצע כי במקום האזור המסחרי שבמרכז תכנית ש/491ג', יוקצו שטחים להקמת מבנה חדש עבור המתנ"ס העירוני שכיום משרת את התושבים מתוך בניין ישן בן כ-30 שנה. הקמת מתנ"ס במקום לא רק יאפשר לאחד את כלל השימושים הקיימים היום בתחום של חוגי העשרה וחינוך לא פורמאלי תחת קורת גג אחת במקום טבעי במרכז העיר, אלא שיחבר בצורה ראויה מבחינת תפקודית בין קריית החינוך מצד אחד ומרכז התרבות והספרייה מצד שני.

יתרה מזאת, וכפי שמפרוט בחוות הדעת בנושא תחבורה המצורפת להתנגדות זאת, הפחתה משמעותית של שטחי המסחר תתרום לצמצום ניכר בתנועה של כלי רכב באזור ותאפשר יצירת מדרג כבישים ידידותי יותר לעיר ולתושבים.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית עד להתאמת היקף שטחי המסחר לאופייה ולכוח הקנייה של תושבי אור עקיבא, כך שלא תפגע פרנסתם של תושבי העיר.**

6. **העדר פתרונות לנזקים שנובעים מהקמת המחלף על כביש מס' 2.** התכנית המוצעת אינה נותנת כל מענה להשלכות השליליות מהן יסבלו תושבי אור עקיבא בעקבות הקמת המחלף החדש, למרות שמן הראוי היה כי תכנית בעלת היקף כה רחב שביזמת גורמים ממסדיים כמו מינהל מקרקעי ישראל ועיריית אור עקיבא תציע פתרונות מתאימים בעניין.

בין הבעיות שתכנית המע"ר היתה יכולה לטפל נמצאים העדר פתרון לתנועה עוברת בין שני הכבישים הארציים, מס' 2 ו-4, ומפגעים אחרים הנובעים באופן ישיר מגידול היקף התנועה כמו זיהום אוויר, רעש, נגישות ובטיחות בדרכים במרכז העיר, ועוד.

הקמת המחלף תפגע גם בנגישות של תושבי אור עקיבא לשמורה חרובי קיסריה שנמצאת בצד המערבי של כביש מס' 2, בה תושבי אור עקיבא נוהגים לטייל ולבקר. כיום, המרחק הקצר יחסית והמסלול הנוח למרות המעבר מתחת לכביש מהיר, מעודדים אותם לערוך טיולים רגליים עד

לשמורה. הקמת המחלף תיצור מחסום פיזי משמעותי הרבה יותר שאינו ברור האם משפחות עם ילדים תוכלנה לחצות.

לעומת זאת, תכנית ש/491ג' כן דואגת לטפל בהשלכות אחרות הנובעות מהקמת המחלף. התכנית מציעה לבטל את היעוד למגורים בשתי חלקות ליד הרמפה העולה לכביש מס' 2 לכיוון צפון ולהפוך אותן לשצ"פ (חלקות 88 ו-89 בגוש 10639 שבפינה הצפון-מערבית של התכנית). לא ברור האם בעלי הזכויות בחלקות אלה, עליהן קיימים בתי מגורים, קיבלו הודעה מתאימה על הפקדתה של תכנית ש/491ג' והמשמעות שבביטול יעוד המגורים.

לפיכך, לא ברור מי יהיה אחראי לשלם פיצויים לבעלי הזכויות באותן חלקות, שעיקר פגיעתם הינה מאישור וביצוע תכנית מחלף אור עקיבא (חפאג/ד/1161/חכ/306) ולא דווקא מתכנית המע"ר: האם יזמי תכנית ש//491ג'? האם יזמי תכנית מחלף אור עקיבא (חפאג/ד/1161/חכ/306)? האם הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה השומרון?

באותה מידה, לא ברור מי יהיה אחראי לשלם פיצויים לבעלי זכויות אחרים בתחום התכנית שייפגעו מהשינויים במערך ייעודי הקרקע וממערכת הדרכים החדשה והשלכותיה הסביבתיות: האם יזמי תכנית ש//491ג'? האם הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה השומרון?

**לאור דברים אלה, מבקשים לדחות את התכנית עד למציאת פתרונות מתאימים לנזקים שייגרמו לתושבי אור עקיבא עקב הקמת המחלף על כביש מס' 2.**

7. **מערכות הדרכים והתחבורה המוצעות מחלקות את העיר ומנתקות בין מוקדי חינוך ותרבות לבין עצמם.** מערכת הדרכים המוצעת פוגעת באופן קשה בחיי היום-יום של תושבי אור עקיבא: מצד אחד היא מסייעת לתנועה העוברת שתכנס לעיר רק כדי להגיע בעילות מכביש מס' 2 לכביש מס' 4 ולהפך; מצד שני, היא מחלקת את אור עקיבא לשניים ומנתקת את השכונות הצפוניות מהשכונה הדרומית ובעיקר מקריית החינוך.

זאת, בנוסף לפריסת ייעודי הקרקע השונים, והעמדת מתחם מסחרי גדול במרכז התכנית המוצעת מנתקים בין השימושים הציבוריים בעלי אופי חינוכי ותרבותי הקיימים והמתוכננים במקום לחבר ביניהם. חיבור נכון ביניהם עשוי לעודד פיתוח של פעילויות משותפות שמטרתן לטפח את מערכת החינוך ואת חיי התרבות של תושבי העיר.

ראו פרטים נוספים בהקשר זה בחוות הדעת בנושא תחבורה המצורפת להתנגדות.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית עד ליצירת מערך של דרכים שמתייחסים לשימושים הקיימים ומחברים ביניהם במקום לנתק אותם.**

8. **העדר התייחסות לתנועה של הולכי רגל, רוכבי אופניים וקל-נועית.** באור עקיבא אין מרחקים גדולים במיוחד ובין התושבים נפוצים ההליכה ברגל והשימוש באופניים או הקל-נועיות אצל האוכלוסייה המבוגרת כאמצעי תחבורה זולים ויעילים, במיוחד במרכז העיר. מערך הדרכים הרחבים המוצע במסגרת התכנית יפגע ביכולתם של אותם אנשים, במיוחד הילדים והאוכלוסייה המבוגרת, לנוע ממקום למקום בבטחה.

חשוב לציין כי העובדה כי התכנית מחייבת הקמתם של מעבריים עיליים עבור הולכי רגל סביב הכיכר המרכזית, מצביעה על כך שלא יהיה בטיחותי לחצות את הכבישים הרחבים במפלס הרחוב.

ראו פרטים נוספים בהקשר זה בחוות הדעת בנושא תחבורה המצורפת להתנגדות.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית עד שלא תהיה בה התייחסות לאמצעי תחבורה חלופיים כפי שנוהגים להשתמש תושבי אור עקיבא.**

9. **העדר נגישות לשטחים ציבוריים פתוחים.** במסגרת התכנית מוצעים שני שטחים ציבוריים פתוחים גדולים. הגדול מבניהם מוצע לאורך הרמפה היורדת מכביש 2 לבאים מדרום. הגישה היחידה אליו תהיה מדרום, מדרך מס' 15 בתכנית. למעשה, התפקיד העיקרי של השטח יהיה לשמש כמגן אקוסטי עבור ששת המגדלים שב"אזור מגורים מיוחד 1".

גם הנגישות לכיכר המרכזית תהיה ברמה נמוכה כיוון שהיא מוקפת כבישים ברוחב 22 מ' עם 3 נתיבים. כפי שניתן לראות בנספח מס' 3 הגישה מכל הכיוונים תחייב חצייה כפולה של כבישים. בכלל, יש סיכוי כי הכיכר המרכזית תבוטל בעתיד לטובת שני כבישים ראשיים ברוחב 26 עד 30 מ' עם 3 נתיבים לכל כיוון. במקרה זה תתפצל הכיכר לארבעה חתיכות שבשולי צומת סואנת.

הנגישות לשטחים אלה תהיה מוגבלת ולא בטוחה למי שרוצים להגיע אליהם בהליכה, במיוחד עם מדובר בילדים ואוכלוסייה מבוגרת.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית ולהראות ליזמים ליצור תכנית חדשה בה ישנם שטחים ציבוריים פתוחים נגישים לטובת כלל תושבי אור עקיבא.**

10. **סגירת שטחים ציבוריים מפני כלל אוכלוסיית העיר.** בנוסף לחוסר הנגישות לשטחים הציבוריים המוצעים, התכנית מגדירה שטח של כ-8 דונם בתחום התכנית כ-"שטח פרטי פתוח" ממנו יוכלו ליהנות רק דיירי המגדלים. הגדרה זאת פוגעת ברווחתם של כלל תושבי אור עקיבא, כיוון שהם מפסידים בכך שטח אשר נמסר לידיהם של מספר מצומצם של דיירים ללא כל הצדקה תכנונית.

כמו-כן, היות וכל שטח התכנית הינו בבעלות הרשות המקומית או בניהולו של מינהל מקרקעי ישראל, אין צורך לפצות מבחינה קניינית בעלי קרקע פרטים שאדמותיהם נכללו בתחום התכנית על ידי הגדרת שטחים פתוחים כ-"שטח פתוח פרטי".

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית ולהנחות את היזמים לבטל את ההגדרה של "שטח פרטי פתוח" מכל גרסה עתידית שלה.**

11. **הקמת המגדלים תגרום לרוחות והצללה שיפגעו באיכות החיים של דיירי הסביבה.** בעת עריכת התכנית נדרשו המתכננים לערוך דו"ח סביבתי המתייחס לנושאים של מיקרו-אקלים, הצללה ואקוסטיקה. מבחינת רוחות, נבחנה השפעתן על חזיתות המגדלים המוצעים במסגרת התכנית ועל המרווחים ביניהם בלבד. לא נבחנה את ההשפעות הצפויות מהקמת המגדלים על הסביבה הקיימת. מבחינת הצללה, מסקנות הדו"ח מלמדות כי בעונת החורף יוצלו גגות המבנים הסמוכים למתחם בהצללה מלאה או חלקית בין שעה עד שלוש שעות ביום.

מסקנות הדו"ח בעניין צמצום ההשפעות מבחינת רוחות אכן הוטמעו במסגרת הוראות התכנית, אך אלה מתייחסות למבנים העתידיים לקום מכוח התכנית בלבד. מבחינת הצללה נתנו הנחיות בעניין מרחקים בין המבנים כדי לצמצם את השטחים שיהיו מוצלים בצורה רציפה. למרות זאת, אין בהוראות התכנית התייחסות לפגיעה שעדיין תיגרם באיכות החיים של תושבי השכונות שממזרח ומצפון למתחם "מגורים מיוחד 1", מבחינת רוחות והצללה.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית ולהוראת על עריכתה מחדש כך שלא תהיה פגיעה איכות החיים של תושבי הסביבה המיידית שלה.**

12. **העדר תהליך של שיתוף הציבור בתכנון.** נציגי התושבים באור עקיבא עשו מאמצים רבים בשנתיים האחרונות לקבל מידע אודות תכנית ש/491ג' בזמן עריכתה, אך נענו בשלילה על ידי ההרשות המקומית ולא הייתה כל התייחסות לבקשתם להיות שותפים בתהליך התכנון או כדי לקבל מידע של התכנית המתגבשת.

מזה זמן רב מקובלת הגישה לפיה שיתוף הציבור בתכנון ושקיפות התהליך התכנוני, מעבר להיותם עקרונות דמוקרטיים בעלי חשיבות, הנם כלים המאפשרים תכנון טוב ויעיל יותר בשל יכולתם לצמצם התנגדויות וסכסוכים.

אמנם, חוק התכנון והבנייה נותן מקום להשתתפות הציבור בתהליך התכנון, אך זאת רק בתור "מתנגד". מעצם טבעה, קביעה זו מנטרלת את מעורבותו הבונה של הציבור בתהליך החשיבה והופכת אותו לגורם שלילי ומעכב בתהליך התכנוני. בשנים האחרונות הולכת וגוברת ההכרה בקרב גורמי התכנון כי יש לשתף את הציבור בהליך התכנון, מעבר לזכות ההתנגדות המוקנית לו בחוק. הכרה זו באה לידי ביטוי למשל ב-"מדריך לבחינת תכניות לבנייה לגובה" בהוצאת מינהל התכנון שהוזכר מקודם (סעיף 2.10). כמו-כן, אנו עדים למעורבות הולכת וגדלה של הציבור בנושאים תכנוניים, לפעילות ציבורית בתחום ולהתארגנויות רבות של תושבים.

במקרים רבים נתקלים בשאלות כמו מי הוא הציבור שצריך לשתף בתהליך התכנון, או איך נבחרים נציגים של כלל הקבוצות באוכלוסייה. דווקא באור עקיבא אין כל קושי לתת מענה ראוי לשאלות אלה. תושבי העיר מאורגנים בוועדי שכונות ובמסגרת של "מנהיגות צעירה קהילתית אור עקיבא", שהיא קבוצה של אנשים צעירים בני המקום המעוניינים לקדם את היישוב מבחינה תרבותית, חינוכית ואיכותית. כאמור, הם פנו לרשויות במטרה להיות שותפים בתהליך אך נענו בשלילה. אין ספק כי היענות לפניית התושבים הייתה נושאת פרי ומביאה לתהליך תכנוני שיכול היה לגבש מדיניות תכנון ופיתוח מוסכמת.

אנו מאמינים כי ללא שקיפות בתהליך וללא שיתוף הציבור בו לא ניתן לקדם כל תכנית לפיתוח עתידי של אור עקיבא. תכנית ש/491ג' הינה בעלת חשיבות רבה כיוון שהיא מתייחסת למרכז העיר ותשפיע באופן ניכר על חיי כלל תושביה, לכן היא מחייבת תהליך שיתוף ציבור פעיל לאורך כל שלבי התכנון. למרות זאת, לא נעשה כל מאמץ מצד עיריית אור עקיבא ומינהל מקרקעי ישראל במטרה לשתף את ציבור התושבים בהליך התכנוני, ולו כדי ליידע אותם לעצם הכנתה ולעדכן אותם בנוגע לאופן התקדמותה, על אף פניותיהם.

כפי שצוין מקודם, גם לגבי תכנית המתאר של אור עקיבא לא מתקיים תהליך של שיתוף הציבור בתהליך התכנוני למרות רצונם של התושבים ליטול חלק בהכנתה ולהשפיע בצורה זאת על תהליכי התכנון והפיתוח העתידי של עירם.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית עד לקיומו של תהליך מסודר לשיתוף הציבור במטרה להגיע לעקרונות תכנון מוסכמים עם תושבי העיר.**

13. **היקף ההתנגדות הציבורית לתכנית המוצעת.** ההתנגדות לאישורה של התוכנית הנדונה הינה רחבה ומקיפה חלק גדול מציבור התושבים באור עקיבא. במהלך השבועות האחרונים נערכו מספר פעילויות על ידי קבוצות תושבים במטרה להסביר את השלכות התכנית על חיי היום-יום של תושבי העיר. בעקבות כך למעלה מ-100 תושבים חתמו על מסמך התנגדות המפרט את הסעיפים העיקריים שבהתנגדות זאת. בין החותמים ישנם גם כמה חברים במועצת העיר אשר אף הם מרגישים כי התכנית עלולה לפגוע בתושבים יותר מאשר להביא לפיתוחה של אור עקיבא. (ראו חתימות בהמשך).

הועדה המחוזית לתכנון ובנייה אינה יכולה להתעלם מהיקף ההתנגדות הציבורית שמעוררת התכנית. לתושבי אור עקיבא אין כל התנגדות עקרונית ליוזמה שמטרתה לפתח העיר בצורה נאותה ומושכלת. יחד עם זאת, הם לא מוכנים לקבל תכנית שעלולה לגרום לנזק במקום להביא לתועלת.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים מחברי וועדת ההתנגדויות להיות קשובים לרחשי ציבור התושבים ולדחות את התכנית במתכונתה הנוכחית.**

14. **פגמים שונים במסמכי התכנית ובהוראות הבינוי.** לסיום, ובלי לפגוע בטענות העקרוניות שפורטו לעיל, ברצוננו לציין כי במסמכי התכנית המופקדת ישנם טעויות ואי התאמות, במיוחד בכל הקשור לטבלאות שטחים וזכויות בנייה ולהוראות בינוי. להלן כמה דוגמאות שנתגלו בעת בדיקת התכנית, ייתכן וישנם טעויות ואי התאמות נוספות:

א. שני המגרשים 23 ו-25 ביעוד "מסחרי" מופיעים ב-"טבלת הזכויות לבנייה ע"פי האזורים" (סעיף 26 בהוראות התכנית) בשורה אחת, אבל סך השטחים העיקריים המותרים (5,000 מ"ר) מתייחסים ככל הנראה לכל מגרש בנפרד. זאת, למרות שבייעודי קרקע אחרים, ההתייחסות היא לכל המגרשים בשורה.

ב. ביעוד "מגורים א" בטבלה "1. חלוקה" בתשריט התכנית חסר פירוט המגרשים ומוזכר רק מגרש 151. לעומת זאת, ב-"טבלת הזכויות לבנייה ע"פי האזורים" (סעיף 26 בהוראות) מופיע הפירוט הנכון ככל הנראה: 101-129, 151.

ג. ביעוד "מבני ציבור" אין התאמה בין מספרי המגרשים שמופיעים בטבלה "1. חלוקה" בתשריט לבין "טבלת הזכויות לבנייה ע"פי האזורים" (סעיף 26 בהוראות).

ד. שטחם של חלק מהמגרשים כפי שמופיע בטבלה "1. חלוקה" בתשריט קטן מהשטח הרשום כשטח מגרש מינימאלי ב-"טבלת הזכויות לבנייה ע"פי האזורים" (סעיף 26 בהוראות).

ה. סעיף 14.יז. בהוראות התכנית מחייב את העירייה לפתח את השטח המסומן כ-"זכות מעבר לציבור" בתחום של "אזור מגורים מיוחד 1" כחלק מהשצ"פ המיוחד הגובל. מצד אחד, אין זה ברור לאיזה שצ"פ מיוחד מדובר; ומצד שני, אין זה סביר שהרשות המקומית תהיה אחראית לכך. היות והבנייה ב"אזור מגורים מיוחד 1" מיועדת לאוכלוסייה עמידה, מן הראוי כי הפיתוח יוטל על מגישי הבקשה להיתר בנייה.

- ו. בהמשך לכך, סעיף 3.ג.17) בהוראות התכנית מציב את פיתוח הטיילת לאורך כביש 15 כתנאי לקבלת היתר במגרשים ב-"אזור מגורים מיוחד 1" הגובלים עם כביש 15. האם מדובר באותו שטח עם זכות מעבר לציבור המוזכר בסעיף 14.ז.1? במקרה כזה משתמע כי האחריות לביצוע הטיילת מוטלת על מגישי הבקשות להיתר, למרות הנאמר מקודם.
- ז. אין בהוראות התכנית התייחסות לתוקפה של התכנית למרות הפיתוח המסיבי המוצע. רצוי כי תוקפה של התכנית יהיה מותנה בפיתוח המתחמים השונים בפרקי זמן סבירים, אחרת ייתכן מצב לפיו לא תהיה דרישה למגדלי המגורים ולשטחי המסחר הרבים שבתחום התכנית והמתחם יישאר שומם במשך שנים רבות.

**לאור דברים אלה, אנחנו מבקשים לדחות את התכנית ולהורות על עריכתה מחדש.**

### סיכום

לאור הפגמים הרבים המפורטים לעיל, הן ברמה העקרונית, והן ברמה הפרטנית, אנחנו מבקשים לדחות את תכנית ש/491'ג' במתכונתה הנוכחית ולהורות לעיריית אור עקיבא ולוועדה מקומית מרחבית לתכנון ולבנייה "השומרון", בשיתוף עם מינהל מקרקעי ישראל, להכין תכנית חדשה עבור מתחם כל כך מרכזי באור עקיבא. אנחנו מבקשים להנחות את היזמים לערוך תכנית שתהיה מבוססת על מדיניות תכנון ופיתוח מקובלת על כלל התושבים שתקבע בהליך שמשותף את הציבור בצורה ראויה.

אנחנו שומרים לעצמנו את הזכות להעלות טענות נוספות, שלא נכללו בכתב ההתנגדות, בעת הדיון.

אלי אלפסי, יו"ר מנהיגות צעירה קהילתית אור עקיבא  
תושב אור עקיבא

סזאר יהודקין, מתכנן ערים  
במקום - מתכננים למען זכויות תכנון

מיכל אבני  
תושבת אור עקיבא

שלומי אבני, מנכ"ל "נירים בשכונות"  
תושב אור עקיבא

אבישי קדר, ראש ועד התושבים שכונת היובל  
תושב אור עקיבא

### העתק:

מר מוטי קרמיאר, יו"ר הוועדה המקומית לתכנון ובנייה  
מרחב תכנון מקומי השומרון

## התנגדות לתכנית ש/491ג' - חוות דעת בנושא תחבורה

### 1. היקף הבנייה המוצע בתכנית ש/491ג' ייצור כבישים רחבים יתר על הנדרש בקונטקסט האורבני

בעקבות הקמתם של כ-840 יחידות דיור בתחום התכנית, צפויה תוספת של כ-600 כניסות וכ-600 יציאות למתחם המע"ר, ברכב פרטי בשעות שיא בוקר. בנוסף, הקמתו של מוקד מסחרי בהיקף של כ-22,700 מ"ר שטחים עיקריים, צפויה תוספת תנועה רבה של כלי רכב פרטי בשעות שיא אחה"צ, שתתבטא בכ-2,100 כניסות וכ-1,800 יציאות למתחם המע"ר. צמצום הבנייה המוצעת למסחר והקמתם במקומה של מוסדות ציבור כמפורט בהתנגדות, תקטין את מספר הנסיעות הצפויות במידה ניכרת<sup>3</sup>.

תכנון הכבישים המוצע בתכנית המע"ר יוצר הירארכית דרכים כדלקמן (ראו תרשים 1):

- דרך עירונית עורקית - שד' שידלובסקי והמשך לשד' הנשיא וייצמן (כביש 11);
- רחוב ראשי - שד' הנשיא וייצמן (כביש 16), רח' השקמים (כביש 15), שד' דוד המלך (כביש 12);
- רחוב מאסף - רח' מיכאל גלפינשטיין (כביש 13), רח' האלה (כביש 20).

דרך עירונית עורקית היא ציר תנועה המשמש למעבר תנועה בין דרכים בין עירוניות לבין רחובות העיר. הדרך העירונית מתפקדת גם כמעבר בין אזורים מרוחקים של העיר. דרך במתכונת כזו לא מתאימה לעבור בתוך מע"ר שכשלעצמו מושך תנועה ערה לא רק של כלי רכב אלא גם של הולכי רגל שמבקשים להנות מהחוויה של מרכז עירוני. מרכזי ערים מוצלחים הם אלה שמייצרים מערכת דרכים ידידותית להולכי רגל ושמעודדת את האנשים לבלות, לקנות, לטפל בענייניהם ביעילות, וליצור קשרים הדדיים אחד עם השני ועם הסביבה. מערכת הדרכים המצעת בתכנית ש/491ג', מייצרת כביש אזורי רחב שמעביר תנועה רבה של כלי רכב מצד אחד של העיר לצד השני מבלי להתייחס לתנועה מקבילה של הולכי רגל (קשישים, נוער, משפחות), אופניים, קל-נועיות, ותחבורה ציבורית.

רחוב ראשי הוא ציר תנועה אשר מזין תנועה מדרך בין עירונית או מדרך עירונית עורקית לכבישים בדרגות נמוכות יותר, כמו רחוב מאסף או רחובות מקומיים. לכן, אין הצדקה מבחינה תנועתית להגדיר את רח' השקמים כרחוב ראשי. אין עומסים של כלי רכב לקריית החינוך וספורט שמצדיקים ליצור כביש ברוחב של 23 מטר, דו-מסלולי/דו-נתיבי עם חניה בשני צדי הדרך.

באמצעות הורדת נפחי הבנייה שגורמים עומס מיותר על הכבישים, אפשר יהיה ליצור מערכת דרכים יותר מתאימה להקשר העירוני של אור עקיבא, תוך התייחסות למצב הקיים (ראה תרשים 2):

- רחוב עירוני ראשי - שד' שידלובסקי (כביש 11), שד' הנשיא וייצמן (כביש 16), שד' דוד המלך (כביש 12);
- רחוב מאסף - רח' השיקמים (כביש 15), רח' מיכאל גלפינשטיין (כביש 13), רח' האלה (כביש 20).

לעומת דרך עירונית עורקית, רחוב עירוני ראשי הוא רחוב תוסס עם פעולות רבות של מסחר ומוסדות ציבור לאורכו, מיועד לשלב תנועה של רכב פרט, תחבורה ציבורית, הולכי רגל, אופניים. חתך הכביש צריך לתת

<sup>3</sup>. חישוב מספר הנסיעות ברכב פרטי נמשכות ונוצרות בשעות שיא הינו לפי "הנחיות לתכנון חניה, פרק ג: מקדמי משיכה ויצירה של נסיעות" ממשרד התחבורה.

מענה לכל משתמשי האזור ובמיוחד להולכי הרגל באמצעות מדרכות רחבות (מעל 5 מטר) וצמתים שקל לחצות אותם.

רח' השקמים, כמו שמפורט לעיל, מתוכנן ככביש רחב בצורה של כביש טבעת. במציאות הוא מתפקד כמו רחוב מאסף, שמעביר תנועה מתוך השכונה לרחובות ראשיים. לכן, מומלץ לצמצם את רוחב המיסעה לכ-17 מ' ולהרחיב את המדרכות.

## **2. יישור שד' שידלובסקי עם שד' הנשיא וייצמן מזמין תנועה עוברת מכביש מס' 4 לכביש מס' 2 ולהפך.**

נכון להיום, הצומת בין שד' שידלובסקי ושד' הנשיא וייצמן הינו בצורת "X" בכיכר, דבר אשר מייצג מערכת דרכים בצורה של גריד אופייני למרכזי ערים מסורתיים. ההצעה ליישר את שד' שידלובסקי מבטל את הצורך לפנות ימינה לשד' הנשיא וייצמן, והחצייה של אור עקיבא ממערב למזרח ולהפך על ידי תנועה עוברת תהיה יותר קלה ואטרקטיבית. כשלעצמו, היישור מושך את התנועה לעבור בתוך מרכז העיר, גם עם זאת לא יעד הנסיעה.

עם פתיחתו של המחלף של כביש מס' 2, כל התנועה מהכביש המהיר שהיעד שלה בנימינה וישובים אחרים ממזרח לאור עקיבא תעבור דרך שד' שידלובסקי. אישורה וביצועה של תוכנית ש/ד/1311 (התונית דרך 653 לשם חיבור בין ההפרדה מפלסית בבנימינה דרום עם כביש מס' 4) תעודד עוד יותר תנועה עוברת מסוג זה. כל התנועה שיעד הנסיעה שלה אינו אור עקיבא, תתייחס לשד' שידלובסקי כאל דרך אזורית והמהירות שלהם תהיה מסוכנת להולכי רגל שמבקרים במע"ר.

בשלב המידי המפגש בין שד' שידלובסקי ושד' הנשיא וייצמן יוצר כיכר רחבה, שתקשה על הולכי רגל לחצות את הצומת, ותייצר שטח ציבורי פתוח לא נגיש כמפורט בתוכן ההתנגדות. כפי שניתן ללמוד בנספח מס' 3 של תכנית ש/491ג', בשלב העתידי הכיכר תהפוך לצומת מרומזרת בעלת ממדים רחבים עם 3 נתיבים לכל כיוון, שתקשה עוד יותר לחצייה של הולכי רגל, ולא מתאימה בכלל להקשר העירוני של אור עקיבא.

לכן מומלץ לשמור על צורת הכבישים הקיימת היום לפיה המפגש בין שד' שידלובסקי ושד' הנשיא וייצמן הינו בצומת "X". כמו כן, ניתן לייצר צומת T בקצה הדרומי של שד' הנשיא וייצמן כדי לפתח מגרש מ-4 המיועד למוזיאון על פי תכנית ש/491ג'. במידה ולא ניתן יהיה לשמור על מערכת הדרכים בצורה כזאת, ניתן לבחון אפשרות של מינהור עבור התנועה העוברת, אם כי הדבר אינו אידיאלי מבחינה אורבנית.

## **3. חוסר התייחסות לאמצעי תחבורה אלטרנטיביים.**

מקובל היום, במיוחד בפרויקטים בקנה מידה כמו תכנית המע"ר באור עקיבא, להתייחס לאמצעי תחבורה אלטרנטיביים, כגון תחבורה ציבורית, הליכה ברגל, או אופניים. זאת במיוחד בעיר כמו אור עקיבא שישנם כבר היום משתמשים רבים באמצעים אלה. בתכנית שמתייחסת לסביבה הפיזית והאנושית הקיימת, נושא זה היה מקבל חשיבות יתרה על ידי שמירת מערך של שבילים נוחים, מדרכות רחבות, וצמתים קלים לחצייה. הטופוגרפיה המישורית, המרחקים הקצרים יחסית בתוך העיר והצורה המכונסת של האור עקיבא מאפשרים לתושביה להגיע כמעט לכל מקום בהליכה, או באופניים, מבלי להזדקק ברכב פרטי. רצוי וניתן לעודד תנועה בתוך העיר באמצעים אלטרנטיביים באמצעות תכנון שמקשר את השכונות הסמוכים למע"ר העתידי, ולשער חלקי העיר.

#### 4. יצירת תנועה עוברת מצפון העיר דרך שכונת מגורים לכיוון כביש מס' 2 ארצי.

החיבור המתוכנן בין המשך רח' ביאליק (כביש 17/18) ושד' שידלובסקי ייצור תנועה עוברת מצפון העיר דרך שכונת מגורים לכיוון כביש מס' 2 ארצי במקום המצב הקיים יום לפיו רח' ביאליק מתחבר ישירות לשד' שידלובסקי. אם הקמתו של מחלף אור עקיבא על כביש מס' 2 ארצי, ייסגר החיבור הקיים לטובת כביש שירות. תכנית ש/491ג' מציעה ליצור קשר חדש סמוך לבניין העירייה המתוכנן במתכונת פניות "ימינה/ימינה" בלבד, שיאפשר כניסה ויציא לחניון העירייה. חיבור כזה ימשוך גם תנועה עוברת מהשכונות הצפוניות שיעדה בניין העירייה וכמובן בכביש מס' 2 ארצי. זאת, במקום נסיעה דרך הכבישים הראשיים בעיר.

מומלץ לשמור את הגישה לעירייה דרך כביש 18 ולבטל את החיבור בינו לבין כביש 17. הניתוק לא יפגע בתפקוד הכניסה לבניין העירייה, אבל יבטל את התנועה העוברת בתוך שכונת המגורים.

נאוה שיר, מתכננת ערים

במקום - מתכננים למען זכויות תכנון