

**מדינת ישראל - משרד הפנים**

**ועדת משנה להתנגדויות**

**רח' פל- ים 15 א' חיפה תאריך הפצה:**

**פרוטוקול החלטות של ישיבה מס' 2008007 של ועדת משנה להתנגדויות**

**שהתקיימה ביום 01.04.2008 בשעה 08:30 באולם הישיבות של הועדה המחוזית**

**חברים:**

מר י. שחר – יו"ר	הממונה על המחוז
אדר' א. קולמן	מתכנן המחוז
ד"ר ע. גוט	נציג שר המשפטים (סעי' 1-4)
עו"ד מ. ברוך	נציגת שר המשפטים (סעי' 5)
גב' י. מוסרי	נציגת השר להגנת הסביבה (סעי' 5)
מר ח. געש	נציג הרשויות המקומיות

**השתתפו:**

גב' א. חפר-רוגובין	לשכת התכנון
גב' ע. שריד	לשכת התכנון
גב' ש. ברקת	לשכת התכנון
מר א. חלפן	לשכת התכנון
גב' ח. הרשקוביץ	לשכת התכנון

**עפ"י נהלי הועדה המחוזית**

חבר המעוניין להגיש הסתייגות לאחד מסעיפי הפרוטוקול, יעשה זאת עד למועד הבאתו לאישור על ידי הועדה.

בהתאם לסעיף 48(ג) ו- (ג)2, יובא הפרוטוקול לאישור בישיבה הסמוכה למועד זה.

פרוטוקול זה טרם אושר סופית, והוא יובא לאישור בישיבה הקרובה של מוסד התכנון. יובהר כי נוסח הפרוטוקול כפי שיאושר על ידי הועדה הוא הנוסח הקובע.

**הישיבה החלה לאחר קיומו של מניין חוקי בהתאם להוראות סעיף 42 לחוק התו"ב.  
מניין חוקי כאמור התקיים בכל מהלך הישיבה.**

**הסעיפים בסדר היום**

עמודים

3	סעיף ראשון: אישור פרוטוקול קודם.
	<b><u>מרחב תכנון מקומי חיפה:</u></b>
4-6	1. חפ/558ב': הסדרת בניה קיימת ותוספת זכויות.
	<b><u>מרחב תכנון מקומי קרית-טבעון:</u></b>
7	2. טב/20: שינוי יעוד והחלפת שטח מגורים לשצ"פ ושצ"פ למגורים.
	<b><u>מרחב תכנון מקומי מנשה-אלונה:</u></b>
8-12	3. מ/388: מצפה עירון.
	<b><u>מרחב תכנון מקומי עירון:</u></b>
13	4. ענ/811: שינוי יעוד ממגורים א' למגורים ומסחר.
	<b><u>מרחב תכנון מקומי שומרון:</u></b>
14-27	5. ש/491ג' מע"ר אור-עקיבא.

## מרחב תכנון מקומי שומרון:

### 5. ש/491ג': מע"ר אור-עקיבא.

המשך דיון לצורך קבלת החלטה.

#### מטרות התכנית:

- איחוד השטח וחלוקתו מחדש ללא הסכמת בעלים, בהתאם לפרק ג' סימן ז' לחוק.
- הקצאת שטחים לצורכי ציבור, למסחר וספורט.
- קביעת מערך דרכים חדשות במתחם וביטול דרכים ישנות.
- קביעת מערך בינוי מנחה לפיתוח האזור.
- קביעת הוראות ותנאים לבניה ופיתוח וחלוקת השטח.

#### כללי:

מינהל מקרקעי ישראל ועיריית אור עקיבא באמצעות חברת ערים בע"מ יזמה תכנית בשטח של 405 ד' שמטרתה הקמת אזור המע"ר החדש של אור עקיבא ופיתוח של אזורים למוסדות ציבור ותרבות, מוסדות אזרחיים מרכז מסחרי, אזור למגורים מיוחד ל- 552 יח"ד, תוך פיתוח מערך הדרכים ושטחים פתוחים.

התכנית קובעת הוראות בניה לפיתוח שטח מרכז אזרחי, קובעת מערך בינוי מנחה לפיתוח השטח, מתווה את מערך הדרכים במתחם, ומקצה שטחים לצורכי ציבור.

#### תאריכים חשובים:

תאריך קבלת התכנית: 22.2.00.

תאריך קליטת התכנית: 7.3.00.

החלטה להפקדת התכנית: 4.9.01.

הועדה חזרה על החלטתה להפקיד את התכנית בתאריכים ב- 29.4.03 וב- 15.3.06.

התכנית פורסמה להפקדה ברשומות בתאריך 27.11.07. בעיתונות: ב- 18.10.07 וב- 19.10.07.

בשלטים: 31.10.07.

עד להפקדתה נדונה התכנית בוועדה המחוזית ב- 8 ישיבות ובמספר רב של ישיבות עבודה שכללו התייחסות לבניה הרוויה, חלופות בינוי, העמדת הבניינים, עיצוב, לסוגיות של איכות סביבה ביניהם רוחות, הצללה, אקוסטיקה, תחבורה, ניקוז ועוד.

בתאריך 18.12.07 דנה הועדה המחוזית בבקשתם של יו"ר ועד שכ' יובל ונציג עמותת "במקום" להאריך את תקופת ההתנגדויות לשם לימוד התכנית והתארגנות להגשת התנגדויות.

לאור חשיבות התכנית לעיר אור עקיבא, היקפה ומרכזיותה החליטה הועדה להיענות לבקשת התושבים ולהאריך את תקופת ההתנגדויות בחודש נוסף.

#### התנגדויות:

- במהלך תקופת ההפקדה הנוספת הוגשה לתכנית התנגדות שלהלן:
1. מר סזאר יהודשקין בשם עמותת במקום – מתכננים למען זכויות תכנון.
  2. כ- 100 מתושבי העיר חתומים על ההתנגדות.
  3. ההתנגדות מגובה בחו"ד תחבורתית.

#### עיקרי ההתנגדויות:

1. העדר תכנון מיתארי כבסיס לתכנון ולפיתוח מושכל:  
תכנית המיתארי הקיימת של היישוב אושרה בשנת 1972 ולכן הינה מיושנת. לאור עובדה זו לא ברור בהתאם לאיזה פרוגרמה וכיצד נקבעו מספר יח"ד בתכנית (552), אחוזי הבניה וגובה המבנים ב"אזור המגורים המיוחד 1" באופן שאינו תואם את הבניה הקיימת ביישוב, כיצד נקבעו שטחי המסחר (כ- 30,000) ושטחי המרכז האזרחי (כ- 20,000). עפ"י נקבעה מערכת הדרכים.
2. התכנית אינה יוצרת מרכז עיר המהווה חוויה אורבנית: היקפי הבניה חריגים ביחס לאופיה של העיר, שימושי הקרקע במע"ר החדש המנותקים זה מזה על ידי כבישים רחבים שתפקידם לשמש מעבר בין כבישים 2 ו- 4, היעדר רח' עירוני מרכזי אחד המנקז אליו את כל שימושי הקרקע ומושך אליו פעילות עירונית, כל אלו אינם מאפשרים את החוויה האורבנית הדרושה.
3. סתירה להוראות תמ"א 35:

- התכנית חורגת מהוראות סעיף 12.2 בתמ"א 35 לענין הצפיפות המותרת ביישוב מדגם זה. עפ"י הוראות התמ"א בדגם מסוג 3 (בין 20,000 – 50,000 נפש) הצפיפות נטו צריכה להיות 7 יח"ד לדונם. הצפיפות נטו במתחם למגורים מיוחד הינה 22 יח"ד לדונם. התכנית אינה עונה לקריטריונים בסעיף 12.2.2.3 לתמ"א כדי להצדיק את החרیגה בצפיפות.
- לא התקיים דיון בוועדה בהתאם לסעיף 17.3 להוראות התמ"א בענין החריגה מהצפיפות, כדי לאשר מחדש את ההפקדה ולנמק את החלטתה להפקיד את התכנית בהתאם.
4. הקמת מתחם מגורים שאינו תואם את הצרכים של אוכלוסיית העיר :  
הקמתם של 6 מגדלים בגובה כולל של 24 – 27 קומות הינה חריג בקנה מידה של היישוב. עפ"י הוראות התכנית תחזוקת הבניין תחייב אחזקת חברה מנהלת. אוכלוסיית אור עקיבא נמצאת באשכול חברתי- כלכלי 5 מתוך 10.  
מטרת הבניה לגובה למשוך ליישוב אוכלוסייה חזקה. הדבר ייצור פערים בין האוכלוסייה החזקה החדשה לבין האוכלוסייה המקומית.  
המדובר באזור מגורים המיועד מעצם טבעו לאוכלוסייה ממעמד עליון במתחם סגור בשילוב עם מתחם ספורט ונופש פרטי, קהילה סגורה ומנותקת מסביבתה.  
לאור האמור לעיל לא בטוח באם נבחנה ההשפעה של המתחם המוצע על חיי הקהילה באור עקיבא, ההשלכות על התושבים הותיקים, האם מערך השירותים, הדרכים והשטחים הפתוחים מסוגל לשאת את התוספת המתוכננת.
5. יצירת עודף של שטחי מסחר :  
התכנית 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) ושימושי מסחר ומשרדים במסגרת המרכז האזרחי. היקפי מסחר אלו גבוהים מאד ואינם נדרשים, ככל הנראה, בעיר בסדר גודל של אור עקיבא. ההיקף העצום של המסחר יפגע בפרנסתם של בעלי העסקים הקטנים. מציעים שיבנו במקום זה מתנ"ס.
6. העדר פתרונות לנזקים הנובעים מהקמת המחלף על כביש מס' 2 :  
התכנית החדשה אינה נותנת פתרונות להשלכות השליליות שתהיינה עקב הקמת המחלף החדש בכביש 2.  
תכנית המע"ר אינה מספקת פתרון לתנועה עוברת בין שני הכבישים 2 ו-4 ובמפגעים האחרים הנובעים באופן ישיר מגידול היקף התנועה כמו רעש, זיהום אויר, נגישות ובטיחות בדרכים במרכז העיר ועוד.  
הקמת המחלף פוגעת בנגישות של תושבי אור עקיבא לשמורת חרובי קיסריה.
7. מערכות הדרכים והתחבורה המוצעות מחלקות את העיר ומנתקות בין מוקדי חינוך ותרבות לבין עצמם :  
מערכת הדרכים חוצה בין צפון לדרום אור עקיבא ובין שימושי הקרקע המתוכננים לבין עצמם.
8. העדר התייחסות לתנועה של הולכי רגל, רוכבי אופניים וקלנועיות.  
הקמתם של מעברים עלילים עבור הולכי רגל סביב הכיכר המרכזי רק מצביעה על כך שלא יהיה בטיחותי לחצות את הכבישים הרחבים במפלס הרחוב.
9. העדר נגישות לשטחים פתוחים :  
התכנית מציעה שני שצ"פים גדולים :  
לאורך הרמפה של כביש מס' 2. הגישה היחידה אליה מכביש 15. כך יוצא שהתפקיד העיקרי של השצ"פ הזה יהיה לשמש מיגון אקוסטי לששת המגדלים.  
הנגישות לכיכר המרכזית תהיה נמוכה כי היא מוקפת בדרכים.
10. סגירת שטחים ציבוריים מפני כלל האוכלוסייה :  
הגדרת שטח של כ- 8 ד' כשטח פרטי פתוח ממנו יוכלו להנות רק תושבי המגדלים.
11. הקמת המגדלים תגרום לרוחות והצללה שיפגעו באיכות החיים של תושבי הסביבה :  
המתנגדים מזכירים את הדו"ח שנערך בנושא הצללה ורוחות, אך הם טוענים שאין בהוראות התכנית לפגיעה שעדיין תיגרם באיכות החיים של תושבי השכונות שממזרח ומצפון למתחם "המגורים המיוחד 1".
12. העדר תהליך של שיתוף הציבור בתכנון :  
לא נעשה מאמץ לשתף את התושבים בתהליך התכנון של המע"ר למרות החשיבות שתהיה לתכנית על חיי התושבים.
13. היקף ההתנגדויות לתכנית המוצעת :  
כ- 100 תושבים חתמו על ההתנגדויות לתכנית כולל חברים במועצת העיר.
14. פגמים טכניים במסמכי התכנית.  
דרישה כי העיריה לא תהיה זו שתפתח את השטח המסומן כזכות מעבר לציבור בתחום אזור מגורים מיוחד 1 אלא מבקשי ההיתר.

האחריות לפיתוח הטיילת המוצעת לאורך כביש 15 מוטלת על מבקשי ההיתר.  
אין בתכנית התייחסות לתוקפה של התכנית.

חוו"ד הועדה המקומית לתכנון ולבניה ה"שומרון":

- הועדה המקומית דנה בהתנגדות לתכנית בתאריך 18.2.08 החליטה כלהלן:
1. העדר תכנון מיתארי כולל כבסיס לתכנית, לדחות את ההתנגדות: הכנת תכנית מיתאר ליישוב אורכת זמן רב. אין לעכב את התקדמות היישוב בשל הליך הכנת תכנית מיתאר ליישוב. יש לקדם במקביל את שני התהליכים.
  2. התכנית אינה יוצרת מרכז עיר שיש בו חוויה אורבנית, הקמת מתחם מגורים שאינו תואם את הצרכים של האוכלוסייה המקומית, לדחות את ההתנגדות: מטרת התכנית לבנות איזור מגורים בסטנדרט גבוה כדי למשוך ליישוב אוכלוסייה חזקה ובכך לתת תנופה לפיתוח העיר.
  3. יצירת עודף של שטחי מסחר, לברר עם עורכי הפרוגרמה של התכנית: ככל הידוע בכוננת מינהל מקרקעי ישראל והעירייה ליזום מהלכים סטטוטוריים לשינוי יעוד של המרכז המסחרי הקיים באופן שהפעילות המסחרית והציבורית תעבור כולה למתחם של המבנים שיבנו על פי תכנית ש/ 491 ג'.
  4. העדר פתרונות לנזקים הנובעים מהקמת המחלף על כביש 2, לדחות את ההתנגדות: עמדת הועדה היא כי הקמת המחלף על כביש 2 היא עובדה מוגמרת.
  5. מערכות הדרכים ותחבורה מחלקות את העיר ומנתקות בין מוקדי חינוך ותרבות לבין עצמם, העדר התייחסות להולכי רגל, העדר נגישות לשטחים פתוחים, לקבל את ההתנגדות בחלקה:
  - התכנית כוללת גם מתחמים ציבוריים קיימים, בחלק מן המקרים מוצעים מעברים להולכי רגל באופן שמאפשר נגישות בטיחותית וטובה בין המוקדים השונים. הועדה ממליצה לבחון את מערך הולכי הרגל כולל כל המעברים הדו-מפלסיים ובמידת הצורך לשפר נגישות זו על ידי הוספת מקומות לגשרים והכללת סעיפים המחייבים הקמת מעברים אלה בד בבד עם התקדמות הבניה בשטח התכנית.
  6. הקמת מגדלים אשר תגרום להצללה ורוחות: עמדת הועדה היא כי יש לפעול על פי נספח איכות הסביבה שהופקד יחד עם התכנית ולהקפיד על עיגונו ויישומו בהיתרים.
  7. העדר תהליך שיתוף הציבור, היקף ההתנגדות הציבורית לתכנית, לדחות את ההתנגדות, מהשיקולים הבאים:  
הליכי שיתוף הציבור הם וולונטריים.  
הליכי התכנון של התכנית מתקיימים מזה שנים רבות ובתחילת הדרך נבחנו עמדות שונות של הציבור.  
עמותת "במקום", מגישה ההתנגדות פועלת בעיר מזה חודשיים בלבד ואינה יודעת על המהלכים הקודמים שהתקיימו.  
היקף ההתנגדות בא לידי ביטוי בצרוף עשרות מכתבים, חתומים ע"י תושבי העיר להתנגדות שהוגשה, ללא תצהירים.
  8. פגמים שונים במסמכי התכנית ובהוראות הבינוי, לקבל את ההתנגדות ולתקן במידת הצורך לאחר בדיקה.

**נתונים כללים לגבי אור עקיבא:**

- א. אוכלוסייה: אור עקיבא יישוב עירוני שאוכלוסייתה מונה כ- 20,000 נ'.
- ב. השטח המוניציפלי: משתרע על פני כ- 4,430 ד'.
- ג. תכנית המיתאר: תכנית המיתאר התקפה של הישוב (ג/ 556) הינה מיושנת - אושרה בשנת 1972. עובדה זו לא עיכבה את פיתוח היישוב באמצעות שתי תכניות ול"ליות: תכניות ש/ במ/ 491 לשכונת אורות שמדרום למע"ר ותכנית ש/ במ/ 506 שמצפון למע"ר - שתיהן אושרו בהליך מזורז, הביאו אוכלוסייה חדשה ליישוב ונתנו לו תנופת פיתוח אדירה.
- ד. מיקום היישוב: אור עקיבא ממוקמת במקום ייחודי באמצע הדרך בין חיפה לת"א, בין צירי אורך תחבורה ראשיים (כבישים 2 ו-4 ורכבת - ללא תחנה) וצירי רוחב ארציים ואיזוריים (כבישים 651 ו-5611). מיקום המע"ר בצמידות לכביש 2 ולמחלף המתוכנן והחלטה להקים את מבני המגורים בבניה רוויה נבעה גם היא מהמיקום זה בין שני מטרופולינים, מהקרבה לצירי דרכים ראשיות ומהרצון למשוך אוכלוסייה חדשה נוספת ליישוב ובכך לתת דחיפה נוספת לפיתוח העיר.
- ה. תכניות מיתאר ארציות:  
תמ"א 35: צפיפות עירונית 7 יח"ד לנפש.

1. תמ"מ 6 : צפיפות עירונית : עפ"י תמ"מ 6 אור עקיבא נמצאת במקבץ 7 דגם 3 – צפיפות ממוצעת נטו 6 יח"ד לדונם.  
יעד האוכלוסיה לשנת 2020 - 25,000 נ'.  
יעד אוכלוסיה אופרטיבי כולל מקדם חיכוך כ- 30,000 נ' כיום רשומות ביישוב כ- 4547 יח"ד.

#### תהליך קבלת ההחלטות בתכנית:

- תאריך קבלת התכנית : 22.2.00.
  - תאריך קליטת התכנית : 7.3.00.
  - **דיון ראשון בוועדה המחוזית, בתאריך 18.7.00: החלטה על מינוי צוות.**  
לאור מורכבות וייחודו של הפרוייקט החליטה הועדה:  
להקים צוות עבודה מקצועי שימנה את נציג המשרד לאיכות הסביבה ומשרד התחבורה, אדר' בועז ברקאי וגב' חנה הרשקוביץ מלשכת התכנון.  
הצוות המקצועי ידון ויגבש המלצותיו לתכנית תוך 60 ימים. בין יתר המלצותיו יתייחס הצוות לנושאי תחבורה, מיקום ושימושי המתנ"ח, עיצוב, הבניה הרווייה לגובה במקום המוצע, הבינוי וכו'.  
הועדה תשוב ותדון בתכנית בתום 60 הימים האמורים, לאחר גיבוש המלצות הצוות. ישיבות צוות:
  - עפ"י החלטת הועדה לעיל הוקם צוות שהורכב מנציגי לשכת התכנון, נציג הצוות דן בסוגיות שונות ביניהן: הבניה הרווייה וגובה במקום המוצע, הבינוי, העמדת הבניינים, עיצוב, תחבורה, מיקום המתנ"ח ועוד. סוכם כי עורכי התכנית יגישו חלופות לבניה הרווייה, יבוצע ניתוח כלכלי וחברתי לגבי מי יהיו הקונים, אפשרויות כלכליות וכן כי נושאים כמו חישובי הצללה, פתרונות ניקוז, משטר רוחות לאתר יוצגו וידונו עם נציגת המשרד להגנת הסביבה.  
כמו כן נדונה סוגית תכנית מע"ר ביחס לעיר כולה:  
צורת העמדת הבניינים "עם הגב" לאור עקיבא. הוצע לבדוק אפשרות להעמיד את המבנים בצורה שונה בכדי שיהיה רצף למע"ר אור עקיבא ולא תהווה שכונה סגורה. יחס פרויקט – רחוב:  
סוכם כי החניות תהיינה פתוחות לרחוב כולל עיצוב גנני כלפי הרחוב.  
האם יהיה עיבור של שימושים: מגורים מול מסחר.  
קשר שפ"פ – שצ"פ.  
בדיקת העמדת השצ"פ לעומת השפ"פ:  
נמצא כי השצ"פ אינו נגיש מספיק.  
צירים להולכי רגל:  
מסלול של 200 – 400 מ' שבו ניתן יהיה להלך בבטחה ולהגיע ממוקד אחד למשנהו.  
יוגש הקשר על צירים להולכי רגל בין הפונקציות השונות.  
עירוב שימושים במגרשים 22 – 24.  
התקיימו 4 מפגשים ונדונו הסוגיות להלך:
  - חלופות לבינוי משולש המגורים מבחינת גבהים, צורות בינוי אחרות, מספר מבנים אחר, העמדה אחרת כלפי העיר בניגוד לחלופה הופנה לכביש החוף ולקסריה, היוצרת נתק בין השכונה לבין העיר. פתיחת הזית המסחרית כלפי העיר, אופן חלוקת מספר היחידות בקומה.
  - איכות סביבה – חישובי הצללה, פתרונות ניקוז, משטר הרוחות הצפוי לאתר – נדונו עם המשרד להגנת הסביבה.
  - תחבורה: יחס מחלף שכונה: תכנית המחלף אושרה כבר.
  - שטחים פתוחים ושלבי הביצוע לפיתוחם.
  - פתרונות לתנועת הולכי הרגל והצירים שיקשרו את שטחי המרכז, העיריה והספריה עם השצ"פ המערבי שליד דרך מס' 2.
  - סוגיות של עיצוב: עיצוב החניה באזור משולש המגורים תוך קביעת אורך החזית עם הדרך, טיפול גנני או כל אמצעי אחר.
  - ניתוח כלכלי חברתי בדבר האוכלוסיה החזויה במקום.
  - היחס מרכז מסחרי – איזור למבני ציבור. הקשר ביניהם באמצעות דרכים להולכי רגל, רמפה בין מבני מסחר למבני ציבור.
- **דיון שני בוועדה המחוזית בתאריך 4.9.01: החלטה על הפקדה** -  
הועדה דנה בהמלצות הצוות והחליטה להפקיד את התכנית בתנאים הבאים:

מליאת הועדה המחוזית דנה בתכנית בישיבתה מס' 2001005 מיום 4.09.01 והחליטה כדלהלן:  
"בפני הועדה הוצגו שתי חלופות תכנון לאזור מגורים מיוחד 1. בחלופה אחת הוצעו חמישה מבנים בגובה של עד 21 קומות, ובחלופה השנייה הוצעו שישה מבנים בגובה של עד 26 קומות.

הועדה שמעה את המלצות צוות העבודה המקצועי שמונה על ידה בישיבתה מיום 18.7.01

א. הוחלט לאמץ את המלצות הצוות בשינויים ובתוספות עליהם הוחלט בעת הישיבה, ולהפקיד את התכנית בתנאים כלהלן:

1. הוחלט להפקיד את חלופת התכנון בה מוצעים 6 מבנים, בתיקונים עליהם המליץ צוות העבודה.
2. נספח הבינוי והנספחים המצורפים יעודכנו ויותאמו לחלופה הנבחרת האמורה ויתוקנו בהתאם להחלטות צוות העבודה, בין היתר בנושאים הבאים:
  - 2.1. הצגת הפתרונות לתנועת הולכי רגל ולצירים שיקשרו בין השימושים השונים.
  - 2.2. הטיילת מאזור "בנה ביתך" הגובל בתכנית מדרום ועד למחלף רחבת הסיבוב שבמע"ר תעבור בדופן הדרומי של מחס מגורים מיוחד 1, ליד כביש מס' 15.
  - 2.3. צירי השטחים הפתוחים הפרטיים שבאזור המגורים המיוחד 1 יהיו פתוחים הן לכיוון אזורי המסחר ושטחי הציבור שבמע"ר והן לכיוון אזור משרדי הממשלה המתוכננים.
  - 2.4. הנספחים יכללו חתכים לאורך ולרוחב אזור המגורים המיוחד 1, תוך שימת דגש על עיצוב החניה והחזיתות.
3. יעוד השטח למרכז התחבורה יבוטל, ובמקומו יועד השטח לשצ"פ.
4. התקנון יכלול הוראות לגבי שלבי ביצוע של מבני המגורים, השטחים הפתוחים ומבני הציבור.
5. הפתרון לשלביות ביצוע מפלסי החניה והרמפה המחברת בין מגרשים מסחריים מס' 22 - 24 והמגרשים הציבוריים הגובלים בהם מדרום, יבחן ע"י מ"מ"י ויתואם עם לשכת התכנון.
6. מגרשים 26 ו-28 המיועדים למוסד יופרדו מהמגרשים המיועדים למסחר ע"י דרך, והחניות עבורם יסופקו בתחום המגרש.
7. המעבר להולכי רגל בין השטח למוסדות ציבור לכיכר הראשית דרך המגרשים המסחריים יסומן בתשריטת התכנית.
8. בתקנון יוסף סעיף בו יקבע כי בקשת ההיתר לבניית מבני המגורים באזור המגורים המיוחד 1 תכלול תכנית פיתוח שטח הגן שבין הבניינים, שתאושר ע"י הועדה המקומית.
9. בתקנון יוסף סעיף בו יקבע כי כל המבנים באזור מגורים מיוחד 1 ינוהלו ע"י חברת ניהול.
10. יוכן דו"ח סביבתי עפ"י הוראות המשרד לאיכות הסביבה, שיתייחס בין היתר לנושאים של משטר הרוחות, הצללה ואקוסטיקה.  
אישורו של הדו"ח הסביבתי ע"י המשרד לאיכה"ס יהיה תנאי להפקדת התכנית.  
במידה ועפ"י הדו"ח הסביבתי, ידרשו בתכנית תיקונים מהותיים, תובא התכנית לדיון נוסף.
11. התכנית תתוקן בתיקונים טכניים נוספים בהתאם להנחיות לשכת התכנון.
  - ב. לאחר שהועדה שקלה את השפעת הגורמים המפורטים בסעיף 8. ד. בתמ"א 3 (שינוי 7) על דרך מס' 2, הוחלט לתת הקלה בקו בנין שבסמכות הועדה המחוזית, מ-150 מ' מציר דרך מהירה מס' 2 ל-75 מ' בשצ"פ ובשצ"פ המיוחד.

#### - דיון שלישי בועדה המחוזית בתאריך 19.11.02: נושא הדו"ח הסביבתי הוחלט:

1. התכנית תובא לדיון בועדה המחוזית לישיבה הקרובה לאחר שיתמלאו התנאים הבאים:
  1. הדו"ח הסביבתי וחוו"ד של המשרד לאיכות הסביבה יועברו לועדה המקומית. הועדה המקומית תציע פתרון לנושא הרוחות והצללה במתחם.
  2. היועץ האקוסטי של התכנית יבחן את מסקנות הדו"ח האקוסטי לתכנית על פי הדו"ח הסביבתי שהוכן עבור מחלף אור עקיבא ואושר ע"י המשרד לאיכות הסביבה. בהתאם לבחינה זו יוצע תכנון מתואם לפתרון בעית הרעש לשטחים הפתוחים בתכנית.
  3. בשלב מתן תוקף לתכנית יבחן מצבה הסטטוטורי של תכנית מחלף אור עקיבא לצורך קביעת הוראות לגבי ביצוע הפתרון האקוסטי.
  4. עפ"י דרישות משרד התחבורה תועבר התכנית לאישור מע"צ טרם הפקדתה.

#### - דיון רביעי בועדה המחוזית בתאריך 29.4.03: נושא עיקרי איכות סביבה

הוחלט:

הועדה חוזרת על החלטת מליאת הועדה המקומית משיבתה מס' 2001005 מיום 4.09.01 על הפקדת התכנית באותם תנאים ובתוספת התנאים הבאים:  
לאור הנחיות הדו"ח הסביבתי, חו"ד של המשרד לאיכות הסביבה והערות הועדה המקומית הוחלט. כי יוספו התנאים הבאים:

**1. רוחות-**

- א. תנאי להוצאת היתר בניה באיזור מגורים מיוחד 1 יהיה הגשת תכנית פיתוח שבה ישולבו אמצעים תכנוניים שוברי רוחות כגון: נטיעת עצים במרווחים קטנים, שוברי רוחות בחזיתות המבנה (מגנים לחלונות) בניית קירות נמוכים בסמיכות למקומות ישיבה והתכנסות ועוד.
- ב. תכנית הפיתוח טעונה אישור איגוד ערים לאיכות סביבה חדרה.
2. הצללה - הוראות התכנית ל איזור מגורים מיוחד 1 יעודכנו כלהלן:
  - א. גובה המבנים יהיה 23 – 26 קומות + 2 קומות חניה וקומת כניסה.
  - ב. המרחק המינימלי בין מבנים שגובהם מעל 10 קומות יהיה 40.0 מ' בכל נקודה.
  - ג. רוחב חזית במבנים מעל 10 קומות יהיה 30.0 מ'.
  - ד. נספחי התכנית יעודכנו בהתאם.
3. **אקוסטיקה:**

עדכון הוראות התכנית הנוגעות לדירות באיזור מגורים מיוחד 1:

א. הדירות ימוגנו כך שמפלס רעש בתוך הדירות במצב של חלונות סגורים לא יעלה על DB 40 באמצעים הבאים:

- תכנון פונקציונלי של הדירות.
- הגבלת שטח החלונות בחזית ל- 30% משטח הקירות.
- התקנת מזגני אויר.
- התקנת חלונות אקוסטיים על צירים בעלי אינדקס בידוד של DB(A)32.
- ב. המיגון האקוסטי למגורים ולשטחים הפתוחים יהיה באמצעות סוללות אקוסטיות מגוננות. תנאי להיתר בניה יהיה אישור הועדה המקומית ואיגוד ערים חדרה לתכנון המפורט של הסוללות. הסוללות המגוננות יתוכננו ע"י אדריכל נוף.

**4. תחבורה:**

מעריך הכניסה למע"ר והקשר בין דרך מס' 5611 למחלף – יתואם עם מע"צ. התכנית תובא לדיון נוסף לאחר קיום התיאום. תחבורה סיכומים עם מע"צ:  
בהתאם לסעיף להחלטת הועדה לעיל התקיימו מספר ישיבות עבודה עם מע"צ בהן סוכם הפתרון התנועתי שגובש בסופו של דבר והוטמע בתכנית:  
סוכם על פתרון תנועתי בשני שלבים/שתי רמות:

**דיון חמישי בועדה המחוזית בתאריך 8.6.04: נושא עיקרי תחבורה**

הוחלט:

**החלטה:**

הועדה חוזרת על החלטתה מיום 4.9.01 ומ- 29.4.03 להפקיד את התכנית ובתנאים הבאים:

- א. הוראות התכנית יכללו הוראות בדבר שלבי הביצוע של מערך הדרכים במע"ר כלהלן:
  1. מערך הדרכים במע"ר - לעניין זה כביש 5611 המחבר בין דרכים 2 ל- 4 – יבוצע בשלבים בהתאם לנספח התחבורה של התכנית ובהתאם לשלבי הביצוע של מחלף אור עקיבא ושלבי הפיתוח של המע"ר.
  2. ההחלטה על המעבר בין שלבי הביצוע להלן, תסתמך על תוצאות סקרי התנועה ובאישור משרד התחבורה, מע"צ והוועדה המחוזית, אשר יתבצעו:
    - 2.1 לאחר ביצוע שלב א' של המחלף והפעלתו.
    - 2.2 לאחר ביצוע 50% מנפח הבניה למסחר ולמגורים במע"ר.
    - 2.3 לאחר מימוש מלוא זכויות הבניה של המע"ר
    - 2.4 לאחר ביצוע סופי של המחלף והפעלתו.
  3. ביצוע סקרי התנועה יהיה באחריות מע"צ וממ"י.
  4. בסקרי התנועה לשלבים השונים תהיה התייחסות גם לכיכר התנועה הדרום/מזרחית למע"ר (כבישים 11/12).

5. במסגרת סקרי התנועה לעיל, יוכן דו"ח סביבתי שבמסגרתו יבדקו ההשלכות הסביבתיות (אקוסטיקה, זיהום אוויר) של פתיחת שלב א' והשלב הסופי של המחלף על המגורים, מבני הציבור והמסחר במע"ר ואזורי המגורים בין כבישים 2 ל-4. הדו"ח יועבר לאישור המשרד לאיכות הסביבה.
6. שטח הכיכר יוגדר בתשריט ייעודי הקרקע כמתחם הכולל גם את הדרכים התוחמות את הכיכר. במתחם זה ניתן יהיה יהיה במסגרת תכנית בינוי שתאושר בוועדה המחוזית להתוות דרכים ולשנות שימושים מדרכים לשצ"פ מיוחד או משצ"פ מיוחד לדרכים.
7. במסגרת תכנית הבינוי האמורה ניתן יהיה באישור הוועדה המחוזית להתוות את הדרך במפלס שונה מהכיכר.
8. נספחי התנועה יוספו כנספחים מנחים למסמכי התכנית.
9. עמדת הוועדה המחוזית היא כי פתרון תנועתי, המשמר את הכיכר המרכזית ואת המבנה האורבני המתוכנן של המע"ר ומבני העיר הפרושים סביבה, הוא הפתרון המעודף על ידה.

ב. קווי בנין:  
הוועדה חוזרת על החלטתה מתאריך 4.9.01 לתת הקלה בקו בנין שבסמכות מחוזית – 150.0 מ' מציר הדרך 75.0 מ' מציר הדרך, ובתנאים הבאים:  
הוראות הבניה באשר לשימושים המותרים בשצ"פ ובשצ"פ המיוחד בתחום קו הבנין לדרך מס' 2, יתוקנו כלהלן:

1. השימושים והתכליות בשטח ציבורי פתוח:  
מרשימת השימושים והתכליות המותרות בשצ"פ הגובל במחלף יוצאו מתקני הספורט.
2. השימושים בשצ"פ מיוחד:  
2.1 מרשימת השימושים והתכליות בשצ"פ המיוחד יוצאו שימושים של פיתוח אינטנסיבי.  
2.2 לא תותר חניה תת-קרקעית בתחום קו הבנין.  
2.3 במקום המלים "לרבות מתקנים" ייכתב לרבות "פיתוח קרקע לאיסוף והחדרת מי נגר לקרקע".  
כמו כן נדרשו עורכי התכנית להכין בה"ת למתחם:

#### **דיון שישי בוועדה המחוזית בתאריך 20.7.04: התנגדות לניסוח הפרוטוקול עפ"י סעיף 15 ה' לנוהל ישיבות הוועדה המחוזית:**

הוגש ע"י נציגת ממ"י על סעיף 3 בהחלטת הוועדה כי סקרי התנועה יבוצעו ע"י ממ"י ומע"צ במשותף. הנציגה זכרה כי סקרי הוחלט שהסקרים יבוצעו ע"י מע"צ בלבד. לאחר דיון פנימי הוחלט להשאיר את ההחלטה על כנה.

דיון בוועדה לקווי בנין של המועצה הארצית:  
ניתנה הקלה של 55 מ' מציר הדרך המבירה מס' 2 לדרך מס' 15, כפוף לתיקון מידות קווי הבנין המצויינות ברזיטה של דרך מס' 2 (75 מ' לכיוון מזרח, 150 מ' לכיוון מערב).

**דיון שביעי בוועדה המחוזית, בתאריך 15.306: נושא תחנת השאיבה המוצעת בצפון מערב התכנית:**  
דיון עפ"י בקשת עורכי התכנית שהודיעו כי לאחר לאור תאום עם מקורות, הודיעה לבם מקורות כי אינם מאשרים את המתקן ההנדסי המסומן בתכנית והמיועד לתחנת שאיבת ביוב לאור מיקומו בתחום מגבלות הבניה של מתקן מקורות:  
הוחלט:

- א. הוועדה תשוב ותדון בתכנית בישיבתה הבאה שתתקיים בסוף חודש אפריל, לאחר שמיקומה ונחיצותה של תחנת השאיבה תתואם מול יועצי המים, יועצי הניקוז ואדריכלית התכנית. התאום יתייחס גם לנושא החדרת מי נגר עילי באזור המיועד לשטח ציבורי המיוחד.
- ב. מיקום תחנת השאיבה יתואם עם משרדי הבריאות, איכות הסביבה ונציבות המים.

#### **דיון שמיני בוועדה המחוזית בתאריך 31.5.06: נושא הביוב ותחנת השאיבה:** הוחלט:

**נספח הביוב**  
בהמשך לישיבת הוועדה מיום 15.3.06, עודכן נספח הביוב. עפ"י הנספח המעודכן אין צורך בתחנת השאיבה לביוב שבמגרש 33. הקו המאסף המרכזי של המע"ר (שד' שידלובסקי), בקוטר של 250 מ"מ, יתחבר לקו המאסף הראשי של אור עקיבא המוליך את שפכי היישוב לכיוון תחנת השאיבה הראשית של היישוב. תחנת השאיבה של היישוב הינה גדולה מספיק ותוכננה לקלוט גם את שפכי בנימינה וג'יסר א-זרקא. טיפול בשפכים יעשה במט"ש חדרה.

ניקוז והחדרת מי נגר:

עורכי התכנית הבהירו כי בשל מאפייני הקרקע החולית והחרסיתית לא ניתן לנקז את כל הפרוייקט בשצ"פ המיוחד. לכן, מי הנגר, למעט כמות מוגבלת שתושהה בשצ"פ המיוחד, ינוקזו לנחל עדה. כמו כן הובהר כי כמות המים שתושהה בשצ"פ המיוחד לא תאפשר איגום לצרכי בריכה.

- ב. לאור האמור לעיל מחליטה הועדה כדלהלן:
1. לעדכן את סעיף 14 רשימת תכליות סעיף קטן יא' מתקנים הנדסיים בתקנון, כלהלן:  
שטח למתקנים הנדסיים כפוף לאישור הועדה המקומית. בשטח זה לא תותר תחנת שאיבה לביו. התכליות המותרות ביעוד זה יהיו בהתאם לתקנות בריאות העם (קידוחי מי שתייה), 1991.
  2. בתקופת ההפקדה יועברו למשרד הבריאות ולרשות הניקוז דו"ח הידרולוגי ונספח ניקוז ותתקבל חו"ד. חו"ד זו תידון בעת מתן תוקף בתכנית.

תכנית הניקוז אושרה ע"י משרד הבריאות בתאריך 3.7.07.  
כמו כן התקבל אישור רשות הניקוז.

#### **דיון בועדת המשנה להתנגדויות מיום 1.4.08**

##### טענות עיקריות של המתנגדים:

1. חסרה תכנית מיתאר מעודכנת כבסיס לתכנון המע"ר, לעריכת פרוגרמה למרכז העיר החדש. תכנית המיתאר התקפה הינה משנות ה-60 ואושרה בתחילת שנות ה-70.
2. גובה בניה חריג ליישוב מסדר גודל של אור עקיבא.
3. התכנית אינה עומדת בהוראות תמ"א 35 מבחינת כפל צפיפות למגורים נטו.
4. התכנית אינה עומדת בהוראות תמ"א 35 באשר לחתך סוציו – אקונומי של האוכלוסיה שעתידה לאכלס את בנייני המגורים באזור המגורים המיוחד 1. עפ"י הוראות תמ"א 35 החתך הסוציו- אקונומי של האוכלוסיה במקום צריך גבוה. אין בתכנית איזשהו צפי כי אכן האוכלוסיה שתגיע למקום תהיה אוכלוסיה בחתך סוציו אקונומי גבוה. אופי המגורים המוצע צריך להיות תואם לשכבה החברתית הקיימת באור עקיבא.
5. במרכז עיר יש צורך בעירוב שימושים, ארגון אחר של המרחב.
6. מערכת הדרכים המתוכננת בתחום המע"ר – כבישים ברוחב של 33.0 מ' מזמינים תנועה עוברת בתוך העיר. הדבר יגרום לעליה דרסטית בתנועות בתוך העיר. בנית המחלף תוסיף זיהום אויר, רעש מהתנועה העוברת, ירידה בבטיחות בדרכים, פגיעה בנגישות התושבים.
7. המסחר בהיקף מאד גדול. יש צורך במסחר בהיקף קטן יותר המתאים לצרכי העיר.
8. לפרוייקט תהייה השפעות סביבתיות על הגובלים: הצללה, רעש.
9. שטחים ציבוריים לא נגישים, סגירת שטחים ציבוריים
10. העדר תהליך של שיתוף הציבור.
11. חוסר התאמה בין מסמכי התוכנית.

##### מהנדסת הועדה המקומית, אדרי' חווה ארליך:

קיימת אי התאמה בין התפיסה הכוללת של התושבים/המתנגדים לגבי התכנון של המע"ר ותפיסת התכנון של המע"ר. כפי שמשמע לדעת מהנדסת הועדה מהתכנית היא לא כוונה להיות המשך של המרקם הקיים של אור עקיבא כפי המתנגדים תופסים אותה. התכנון במע"ר תוכנן מראש לאוכלוסיה אחרת אוכלוסיה סוציו אקונומית חזקה שתיתן תנופה לפיתוח העיר ע"י כך שישתמשו במתקני התרבות, החינוך, הספורט והמסחר של העיר. המיקום של המע"ר תואם לתפיסה הכוללת של התכנית והמיקום של בניינים הגבוהים המתוכננים הוא המיקום הנכון, מיקום שאינו בסמיכות של ממש למגורים קיימים אל לשטחים ציבוריים. מציעה לעגן בצורה חזקה יותר הוראות סביבתיות בהתייחס למבנים.

לגבי תכנית המיתאר: תכנית המיתאר אכן משנת 72. יחד עם זאת היא נותנת מענה תכנוני ויישוב ובעדה המקומית עדיין עובדים איתה. התכניות הוול"ליות שהוכנו לצפון אור עקיבא ולדרום אינן נקודתיות. אלו תכניות גדולות ומשלמות לתכנית המיתאר. הפריסה התכנונית של אור עקיבא היא די שלמה. בהכנה תכנית מיתאר חדשה ליישוב אחת הסוגיות שאיתן מתמודדים, האם היא תיתן הוראות חדשות למרקם שהוא מוסדר מהבחינה הסטטוטורית או שתעשה השלמות פרוגרמטיות לתאי שטח שלא תוכננו. המחלף בהקמה וחיבור בין כביש 2 ל- 4 יתקיים במסגרת זו או אחרת. הכיכר ממתנת תנועה אבל נשמרה האופציה ליישור הכיכר או למעבר מעל או מתחת לה. ההנחה היא שהתנועה שתיכנס לא תהיה רק תנועה עוברת אלא כזו שבאה לאור עקיבא לצורכי קבלת שירותים ציבוריים או מסחריים. מציעה לעשות בדיקה נוספת לשיפור מערך הולכי הרגל ואופניים שיפור וחיזוק הנושא. מציעה את עזרת הועדה המקומית בארגון בהתאמה בין מסמכי התכנית תשריט ותקנון. מציעה כי ההוראות לנושאי שלבי ביצוע תהינה מפורטות יותר. להוסיף נספח שלבי ביצוע. לוועדה המקומית אין בעיה עם הפחתה מסוימת של הצפיפויות. עם זאת יש לבחון את ההשפעה של הפחתת הצפיפות על הבינוי, סוגית ההצללה ועוד.

הועדה המקומית ממליצה לאשר את התכנית בתיקונים מסוימים.

גב' יעל בורבסקי, נציגת ממי"י:

המע"ר ממוקם במקום הנכון ביותר מהבחינה התכנונית במרכז היישוב במרכז הכובד של היישוב, בחיבור בין החלק הותיק והחלק החדש בהסתמך על המחלף המתכונן בתכנית אחרת. חישוב הצפיפות כולל את השפ"פ לכן מספר היחידות הינו 16.4 לדונם ולא 22 כפי שטענו המתנגדים. מטרת הקמת מגדלי המגורים הינה לשדרג את אור עקיבא וליצור תנאים כאלו שתמשוך אוכלוסיה חזקה. ניצול היתרונות של אור עקיבא שהם מרכזיותה, צמידות לאזור התעשייה של קיסריה, ניצול הנוף ע"י העמדת המבנים עם מבט לכיוון הים, ניצול שירותי הציבור והחינוך שאור עקיבא מספקת ברמה גבוהה. יצירת מרכז עירוני תוסס עם שרותי מסחר וחיבור בין שימושי הקרקע השונים באמצעות דרכים מעברים להולכי רגל.

ההשפעה הסביבתית נבדקה לעומק. לנושא התחבורה: מע"צ דרשו שהשטח יהיה רציף מבחינת החיבורים בין דרכים 2 ו-4. לכן מע"צ דרשו את השלב האחרון של צומת איקס (X) היות והדרישה של מע"צ לא מסתכלת כלפי העיר. היא מסתכלת כלפי התנועה שחלילה לא תהיה הפרעה במעבר בין שני הכבישים הארציים. התכנון הסופי של התנועה במע"ר הוכתב ע"י מע"צ ולא ע"י ממ"י. משרד התחבורה גם הוא דרש לבדוק שנית את הסוגיה של התנועה ובאיזה מידה השכונה מחוללת תנועה. בישיבה שהתקיימה במשרד התחבורה התברר כי אין למעשה תוספת תנועה וכי הפרוייקט למעשה ממתן תנועה באמצעות הכיכר הגדולה והכיכרות הקטנות שבהמשך.

#### יועצי תנועה:

מיתון תנועה ע"י מעגלי התנועה, רמזורים, מעבר תת-קרקעי או עילי בכיכר זאת במידה ונפחי התנועה יעלו. רוחב הדרכים במע"ר כולל גם נתיבי חניה, ניתן להכניס ברוחב זה גם שבילי אופניים.

#### החלטה:

##### א. הקדמה

הועדה שמעה את ההתנגדויות, את תשובת יזמי התכנית ועורכי התכנית ואת התייחסות הועדה המקומית וראש העיר והחליטה לקבל את ההתנגדות בחלקה ולאשר את התכנית כלהלן:.

##### ב. כללי:

1. תכנית מיתאר כללית ליישוב והתפיסה התכנונית הכללית של תכנון ומיקום המע"ר  
מע"ר אור עקיבא ממוקם במרכז העיר בתפר שבין השכונות הותיקות של אור עקיבא שמצפון לרח' שידלובסקי ולשכונה חדשה שהוקמה בשנים האחרונות בצפון אור עקיבא עפ"י תכנית ש/במ/506 א' לבין השכונות החדשות יותר דוגמת שכי אורות בדרום, שהוקמו גם הן עפ"י תכנית ש/במ/491 במסגרת תכניות לזירוז הליכי תכנון בשנות ה-90 של המאה הקודמת. מיקום המע"ר באזור זה נקבע כבר בתכנית ש/במ/491 שפורסמה למתן תוקף ב-3.9.92. מיקום זה עולה בקנה אחד עם מיקום המע"ר במסגרת תכנית האב והמיתאר היישובית שבהכנה. מערכת הדרכים המתוכננת בתחום המע"ר נועדה לחבר את המע"ר לדרך מס' 2 וכן לחבר בין דרך מס' 2 באמצעות המחלף המוקם בימים אלו במערב לדרך מס' 4 במזרח. כמו כן מתוכננת מערכת דרכים המחברות את המע"ר לשכונות הותיקות שמצפון ליישוב ולאילו החדשות שמדרום לו וכן בין שכונות אלו לבין עצמן. התכנית כוללת בתחומה שטחים בתחום תכנית חפאג/ד/1161 – מחלף אור עקיבא שאושרה למתן תוקף בשנת בינואר 2006. מחלף אור עקיבא מהווה את הנגישות העיקרית למע"ר. התפיסה התכנונית של המע"ר העומדת בבסיס התכנית תואמת את התפיסה התכנונית המתגבשת בתכנית האב והמיתאר של אור עקיבא. עפ"י תפיסה זו מיקומה המרכזי של אור עקיבא בין שני המטרופולינים הגדולים של ת"א וחיפה קרבתה לכבישים ארציים כדוגמת כבישים 2 ו-4 ומסילת הרכבת יכול להפוך אותה לעיר מרכזית באזור, עיר שבשל מרכזיותה יכולה למשוך אוכלוסיה חזקה, לתת שירותי מסחר ושירותים אזרחיים כלל אזרחיים ומקומיים. מרכזיותה של העיר מחייבת הקמתו של מע"ר חזק עם שימושי קרקע מעורבים של מגורים, מסחר, מרכז אזרחי, שטחים ציבוריים ומערכת דרכים מתאימה. להגשמת התפיסה התכנונית הזו המתוארת לעיל הוכנה גם תכנית המחלף על כביש 2 שבביצוע בימים אלו. מיקום המע"ר במרכז העיר הממוקמת במקום ייחודי באמצע הדרך בין חיפה

לת"א, בצמידות לכביש 2 ולמחלף המוקם במקום ושימושי הקרקע המוצעים בה יכולים לתת לעיר את התנופה שלה היא כה זקוקה.

הסקירה של תהליך קבלת ההחלטות בתכנית, בסעיף ו' לעיל מעידה על החשיבה התכנונית המעמיקה שליוותה את התהליך הסטטוטורי של הפקדת התכנית, תהליך שהתייחס לכל הסוגיות, ביניהן חלופות לבניית באזור מגורים מיוחד 1, איכות סביבה, תחבורה, שטחים פתוחים ושלבי ביצועם, פתרונות לתנועת הולכי רגל והצירים שיקשרו את שטחי המרכז, העיריה והספרייה עם השצ"פ המערבי שליד דרך מס' 2, סוגיות של עיצוב, ניתוח כלכלי חברתי בדבר האוכלוסיה החזויה במקום ועוד.

## 2. מאפייני המרכז העירוני:

תכנית המע"ר של אור עקיבא מבוססת כאמור לעיל על תכניות ש/ במ/ 491 וש/מק/ 491 ב' החלות על השטח ועל תכנית המחלף עם כביש 2. התכנית כוללת את התמהיל הנכון של שימושי קרקע האופייניים למע"ר ביניהם מגורים בצפיפויות משתנות (אזור מגורים בבניה רוויה – מגורים מיוחד 1, בניה צפופה פחות באזור מגורים ד') מסחר, מבני ציבור, חינוך, מוסדות ציבור עירוניים ומקומיים. מבני הציבור והמרכז האזרחי כוללים מוסדות דוגמת בנין העיריה - בן 9 קומות, ספרייה, מוזיאון, היכל תרבות, משרדי ממשלה, בתי ספר, מרכז ספורט ועוד.

הקשר בין חלקי המע"ר להולכי רגל נשמר באמצעות טיילות מתוכננות ומעברים עיליים בין שימושי הקרקע השונים. לשם כך מתוכננות בתכנית מס' טיילות ביניהן טיילת נופית מצפון לשכ' אורות לאורכו של כביש מס' 15 עד למתחם הכיכר; טיילת בגבול המזרחי של רמפת מחלף אור עקיבא; טיילת מצפון ומדרום לשד' שידלובסקי; זכות מעבר לאזור בתחום אזור מגורים מיוחד 1 וטיילות בתחום השטח הפרטי הפתוח. כמו כן מתוכננים מעברים עיליים מעל כבישים 15 ו- 11 מסביב לכיכר המרכזית ומעבר עילי המחבר בין השצ"פ (ש- 2) באזור מבני החינוך לבין המתחם המסחרי במגרשים 23 – 25. המתחם המרכזי המסחרי מחובר באמצעות מעברים עיליים בכבישים 11 ו- 15 לאזור מגורים מיוחד 1 לכיכר לאזור מבני הציבור במזרח התכנית ולמרכז האזרחי.

הכבישים במע"ר נועדו לחבר בין חלקי המע"ר לבין עצמם וכן בין חלקי העיר השונים. במרכז המע"ר מתוכננת הכיכר המרכזית המוקפת בדרכים המרכזיות במע"ר המתנקזות אליה. הכיכר מיועדת לשצ"פ מיוחד ולפעילויות הנופש הפעיל המתוכננות ביעוד זה. קיימות מספר תפיסות תכנוניות העומדות מאחורי תכנון הכיכר בקנה מידה כזה:

- מיתון תנועה עוברת בין כבישים 2 ל- 4.
- הכיכר מהווה מוקד עירוני שאליו מתנקזת תנועת כלי הרכב, הולכי הרגל, מטיילים ונופשים.

## 3. היקפי בניה: אזור מגורים מיוחד 1, המסחר והמרכז האזרחי

### 3.1 מגורים:

התכנית מייעדת שטח של כ- 25 ד' (לא כולל שצ"פ בשטח של 8.24 ד') לבניית 552 יח"ד בשישה מבנים בגובה שנע בין 26 ל- 29 קומות כולל 2 קומות חניה ומבואה. המדובר בצפיפות של 22 יח"ד לדונם. צפיפות זו גדולה מהמותר עפ"י תמ"א 35 בדגם מסוג 3 (בין 20,000 ל- 50,000 נ'). בדגם מסוג זה הצפיפות המינימלית המותרת הינה 7 יח"ד לדונם. הצפיפות המקסימלית עפ"י התמ"א 14 יח"ד לדונם.

עפ"י סעיף 17.3 לתמ"א ביחס לתכניות מופקדות וכן תכנית שהוחלט על הפקדתה לפני תחילת תכנית זו, רשאי מוסד תכנון לאשרה או להפקידה, לפי העניין, אף אם אינה תואמת הוראות תמ"א 35 ובלבד שקיים בה מוסד התכנון דיון נוסף ונימק החלטתו. הועדה המחוזית החליטה על הפקדת תכנית ש/ 491 ג' בתאריך 4.9.01. תמ"א 35 אושרה ב- 27.11.05, דהיינו כ- 4 שנים לאחר ההחלטה על הפקדת התכנית.

### 3.2 מסחר:

במסגרת התכנית מוצעים 17,700 מ"ר עיקרי לשטחי מסחר ב- 5 מגרשים. ב- 4 מגרשים יבנו 2 קומות + גג. ובמגרש אחד ב- 9 קומות. השטח משמש למסחר ועסקים שאין בהם מטרד באישור איגוד ערים לאיכות סביבה חדרה. התפיסה שעומדת מאחורי שטחי המסחר המוקצים באזור משלימה את התפיסה התכנונית העומדת במרכז התכנית. תפיסת אור עקיבא כעיר מרכזית באזור עם מע"ר חזק ומרכזי הנשען על מחלף בכביש עם כביש מס' 2, עיר שהמע"ר שלה נותן שירותי מסחר ברמה גבוהה המשרתת אוכלוסיה אזרחית ומקומית ואף תנועה עוברת.

### 3.3 מרכז אזרחי:

התכנית מציעה 21,500 מ"ר עיקרי למרכז אזרחי ב- 3 מגרשים. בשני מגרשים יבנו 2 קומות + גג ובמגרש אחד יבנו 9 קומות. השטח ישמש למוסדות ציבוריים (משרדי ממשלה, מבני

עיריה) למבנים קהילתיים (מוסדות רווחה ותרבות) ולמשרדים פרטיים. פונקציות המסחר ישרתו ישירות את השימושים העיקריים.

גם ההקצאה של שטחי המרכז האזרחי משלימים את התפיסה התכנונית של אור עקיבא כעיר מרכזית עם מרכז אזרחי חזק המשרת הן את האוכלוסייה המקומית והן את האוכלוסייה האזורית.

3.4 שטחים ציבוריים: סה"כ הקצאה לצורכי ציבור 75%  
שטחי הציבור במע"ר כוללים מבני ציבור ביניהם בית ספר, מוזיאון, ספרייה, מרכז קהילתי, שטחים פתוחים, שצ"פ מיוחד, דרכים ושבילים להולכי רגל.

3.5 תחבורה  
תכנית המע"ר נשענת מהבחינה התחבורתית על תכנית המחלף שאושרה בינואר 2006) עפ"י תמ"א 3 תכנית מיתאר ארצית לדרכים ( הנמצא כעת בביצוע ועל מערך דרכים בתחום המע"ר עצמו. הוראות התכנית כוללות שלבים לביצוע המע"ר ומערכת הדרכים שבתחומה המותאמים לשלבי הביצוע של המחלף עצמו. הוראות התכנית קובעות כי ההחלטה לעבור משלב לשלב תסתמכנה על תוצאות סקרי תנועה באישור משרד התחבורה, מע"צ והוועדה המחוזית. בהתאם לסעיף זה ולהחלטות הוועדה המחוזית להפקדת התכנית ולקראת הדיון במתן תוקף לתכנית התקיימו במשרד התחבורה מספר ישיבות עבודה שבמסגרתן הוטל על יועץ התנועה של התכנית להכין ניתוח תחבורתי לקראת ישיבת עבודה שהתקיימה במשרד התחבורה בתאריך 2.3.08.

נמצא עפ"י בדיקת א.ב.פלאן שנערכה לשנים 2010, 2020 לשעת שיא בוקר, כאשר 67% מכלל המכוניות עשויות לחצות את אור עקיבא בין כבישים 2 ל- 4 (מספר מכוניות ע- 467). לאחר הבדיקה התברר כי לא צפוי כל בעיה תנועתית והתכנית המוצעת עונה על כל הקריטריונים לרמת שרות A ו-B. כמו כן במסגרת זכויות הדרך המוצעות ניתן להרחיב בנתיב נוסף לכל כיוון ע"י נתיב חניה. וזאת עפ"י הצורך בעתיד.

כמו כן נקבע בהוראות התכנית כי במסגרת סקרי התנועה, יוכן דו"ח סביבתי שבמסגרתו יבדקו ההשלכות הסביבתיות (אקוסטיקה, זיהום אויר) של פתיחת שלב א' והשלב הסופי של המחלף על המגורים, מבני הציבור והמסחר במע"ר ועל איזורי המגורים בין כבישים 2 ל- 4.

מסמכי התכנית כוללים נספח תנועה המחלקים את תכנון מערכת התנועה במע"ר ובכיכר המרכזית לשלבים בהתאם לשלבי הפיתוח של המע"ר ולשלבי התכנון של המחלף. יודגש כי במסגרת תכנית המחלף ניתנו פתרונות אקוסטיים לאזורי המגורים הגובלים במחלף ובכביש 2.

#### 4. איכות סביבה:

סוגית של איכות סביבה ביניהן משטר רוחות הצללה ואקוסטיקה נבדקו במסגרת דו"ח סביבתי שהוכן עפ"י הוראות המשרד להגנת הסביבה. אישורו של הדו"ח ע"י המשרד להגנת הסביבה היווה תנאי להפקדת תכנית זו. התכנית הופקדה לאחר שבהוראותיה הוטמעו סעיפים המתייחסים לסוגיות של איכות סביבה.

#### ג. דיון בהתאם להוראות סעיף 17.3 לתמ"א 35:

1. תכנית המע"ר אושרה להפקדה בתאריך 4.9.01. תמ"א 35 אושרה ב- 27.11.05. סעיף 17.3 להוראות התמ"א מאפשר לוועדה המחוזית לאשר תכנית שעל הפקדתה הוחלט לפני אישור התמ"א אף אם אינה תואמת את הוראות התמ"א ובלבד שקיים בה מוסד התכנון דיון נוסף ונימק את החלטתו.

הוועדה המחוזית קיימה דיון בהתאם לסעיף 17.3 להוראות תמ"א 35, כלהלן:

תכנית מע"ר אור עקיבא כוללת מתחם "אזור מגורים מיוחד 1" שבו הצפיפות לדונם הינה 22 יח"ד.

הצפיפות הקבועה בתמ"א ליישוב בדגם מסוג 3 (אור עקיבא מסווגת בדגם זה) הינה 7 יח"ד. כפל הצפיפות הינו 14 יח"ד לדונם. הצפיפות המוצעת בתכנית המע"ר חורגת מכפל הצפיפות המותרת.

עם זאת, סעיף 12.2 להוראות תמ"א 35 מתייחס ל"תכנית מקומית לתוספת שטח לבינוי המייעדת שטח למגורים". סעיף זה אינו חל ישירות על התכנית שלפנינו: סעיף 5 להוראות התמ"א "הגדרות", מגדיר "תכנית לתוספת שטח לבינוי" כלהלן: "תכנית מקומית המשנה את יעודו של שטח שאינו מיועד לבינוי

לשטח המיועד לבינוי". השטח נשוא ההתנגדות המוגדר בתכנית המע"ר "כאזור מגורים מיוחד 1" **היה** מיועד לבינוי למגורים עפ"י תכניות קודמות ש/במ/ 491 שפורסמה למתן בתאריך 3.9.92. המסקנה היא שאין תחולה ישירה בענייננו להוראות סעיף 12.2 לתמ"א.  
עם זאת ולמרות שהוראות סעיף 12.2 בתמ"א 35 לא חלות במישרין על התכנית, מחליטה הועדה ולאור מאפייניה האורבניים של אור עקיבא ובהתייחסותה לאינטנסיביות העירונית המוצעת ב"אזור מגורים מיוחד 1" המתבטאת בצפיפות גבוהה ובגובה מבנים רב, לקבל את סעיף 12.2.2 כמדניניות תכנונית מנחה ברמה העקרונית.

כמו כן התייחסה הועדה לגודל הדירות המוצע וקבעה כי יש להגדילו לאור מאפייני הבינוי והאוכלוסייה הצפויה להתגורר במקום.

לאור כל האמור, הועדה מקבלת את ההתנגדות בחלקה ומחליטה לצמצם את צפיפות המגורים וגובה המבנים בתכנית, כלהלן:

#### צפיפות:

להוריד את הצפיפות בתכנית מ- 552 יח"ד ל- עד 450 יח"ד .

צפיפות המגורים באזור תורד מ- 22 יח"ד לדונם ל-18 יח"ד לדונם

גודל הדירות הממוצע יהיה: 120 מ"ר.

גם צפיפות זו גבוהה מהצפיפות האופיינית באור עקיבא. עם זאת בהחלטתה לאפשר צפיפות גבוהה מהמקובל הסתמכה הועדה, בין היתר, גם על התנאים המפורטים בסעיף 12.2.2 סעיפים קטנים 2 א' ו- 3 ג' להוראות תמ"א 35 ביחס לדרוג הסוציו-אקונומי של האוכלוסייה הצפויה להתגורר בשכונה ועפ"י סעיף 12.2.2 3 ג' וביחס לאמצעים מתאימים להבטחת ניהול ואחזקת המגורים לאורך זמן:

- עפ"י התייחסה של התכנית הבניה באזור זה מיועדת לאוכלוסייה ברמה סוציו-אקונומית גבוהה שתבוא ליישוב ותיתן תנופה להתפתחותו של היישוב. אוכלוסייה זו תמשך לאזור
- בשל מרכזיותה של אור עקיבא הממוקמת בין המטרופולינים של חיפה ות"א והמחלף המוקם על כביש 2 המאפשר יוממות נוחה ומהירה למרכזי התעסוקה במטרופולינים אלו. לכן סטנדרט הבניה יהיה גבוה ביותר. לאור העובדה כי המדובר בבניה איכותית שמטרתה למשוך אוכלוסייה ברמה סוציו-כלכלית גבוהה שטח יח"ד הממוצע יהיה 120 מ"ר. מבני המגורים פונים כולם כיוון חוף קסריה.
- המדובר בחישוב יח"ד למגורים נטו ללא השפ"פ. עם זאת הועדה התחשבה גם בעובדה כי אזור מגורים מיוחד 1 כולל שטח של 8 ד' המיועד לשפ"פ עבור מתקני ספורט לאזור המגורים היוקרתי.
- סעיף 17 יב' להוראות התכנית קובע כי "תנאי לקבלת אישור אכלוס למבנים באזור מגורים מיוחד 1 יהיה מינוי חברת ניהול לבניינים, כולל לשטח הפתוח המשותף". תנאי זה יוסף גם בהיתר הבניה.

#### גובה בניה:

גובה המבנים הוקטן מ- 23 – 26 קומות ל- 18 קומות בלבד (לא כולל קומות חניה וקומת עמודים). גובה המבנים הירבי הקיים באור עקיבא עומד על 9 קומות. 18 קומות מהווים הכפלה של מספר הקומות הבנוי כיום ביישוב אך לא הכפלה של הגובה המתוכנן. עפ"י תכנית ש/במ/ 491 ניתן היה להקים באזור מבנים של 13 קומות.

#### ד. שינויים בהוראות התכנית עקב החלטה לעיל:

- 1.1 סה"כ יחידות דיור ב"אזור מגורים מיוחד 1" יהיה עד 450 .
- 1.2 מספר יח"ד לדונם ב"אזור מגורים מיוחד 1" יהיה עד 18 יח"ד לדונם.  
יוסף סעיף בהוראות התכנית כי צפיפות זו הינה מירבית ולא תינתנה הקלות לעניין יחידות הדיור. הקלות לעניין יחידות הדיור יחשבו סטיה ניכרת לענין סעיף 2 (10) ו- 2 (19) בתקנות סטיה ניכרת.
- 1.3 גובה המבנים יהיה 18 קומות מעל קומת עמודים וקומות חניה. יוסף סעיף בהוראות התכנית כי גובה זה הינו מירבי. הקלות לענין הגובה יחשבו סטיה ניכרת לענין סעיף 2 (10) ו- 2 (19) בתקנות סטיה ניכרת.
- 1.4 שטח דירה : גודל דירות ממוצע: 120 מ"ר.  
2. חניה :  
באזור מגורים מיוחד 1 :  
תקן החניה שנקבע באזור מגורים מיוחד 1 יתוקן כלהלן :  
תקן החניה לדירות בשטח שמעל ל- 120 מ' יהיה 2:1.  
תקן חניה לדירות בשטח שמתחת ל- 120 מ' יהיה 1:1.5 .  
תוסף חניית אורחים בתחום המגרש בתאום עם משרד התחבורה.  
באזור מגורים א' :

תקן החניה 2: 1 .

3. חלק המשולש מהמשטח שמעל החניה בגבול עם מחלף אור עקיבא (במגרש 12 א') יבוטל כדי להגדיל את החשיפה לשצ"פ הגובל בכביש 2.

4. ניקוז: הועדה דנה בחו"ד רשות הניקוז לדו"ח ההידרולוגי עפ"י סעיף ב' 2 בהחלטת הועדה מיום 31.5.06 והחליטה לאשרה.

**ה. תשובות למתנגדים:**

1. להתנגדות ביחס לטענה בדבר העדר תכנון מתארי כבסיס לתכנון ופיתוח מושכל - לדחות את ההתנגדות עפ"י סעיף ב' 1 לעיל: תכנון המע"ר מבוסס על התפיסה התכנונית של תכנית המיתאר ותכנית האב של אור עקיבא שבהכנה: עפ"י תכניות אלו יש לנצל את מיקומה של אור עקיבא במרכז בין מטרופולינים חיפה ות"א ואת העובדה שהיא מתוחמת ע"י כבישים ארציים ומסילת ברזל על מנת להפוך אותה למוקד משיכה לאוכלוסיה חזקה ולמוקד מסחרי ואזרחי. תכנון המע"ר עפ"י תמהיל יעודי הקרקע, הצפיפויות המוצעות וההישענות על מחלף בכביש 2 תואם את התפיסה התכנונית הזו.  
עפ"י חו"ד מהנדסת הועדה המקומית ה"שומרון" שקבלה ביטוי בישיבה, תכנית המיתאר משנת 1972 נותנת מענה תכנוני מספק העונה על צרכי היישוב. לדברי מהנדסת הועדה, התכנית הול"ליות שהוכנו לצפון אור עקיבא ולדרום אינן נקודתיות. אלו תכניות גדולות ומשלימות לתכנית המיתאר. הפריסה התכנונית של אור עקיבא הינה שלמה דיה.

2. להתנגדות הגורסת כי התכנית אינה יוצרת מע"ר שיש בו חוויה אורבנית - לדחות את ההנגדות. לדעת הועדה קיימות גישות תכנוניות שונות בנושא התכנון העירוני. הועדה סבורה כי התכנון המוצע כמתואר בסעיף ב' 2 לעיל, אכן מייצר חוויה אורבנית מעניינת המשלבת שימושי מסחר, מגורים, שטחי ציבור, טיילות להולכי רגל ותנועה מוטורית.

3. לעניין שתירה להוראות תמ"א 35, לקבל את ההתנגדות בחלקה, עפ"י סעיף ג' 1 לעיל. החלטת הועדה מביאה לצמצום משמעותי בצפיפויות המוצעות בחלק מהתכנית ברוח הוראות תמ"א 35, ובהתבסס על שיקולים תכנוניים ואורבניים.

4. לטענה בדבר הקמת מתחם מגורים שאינו תואם את הצרכים של האוכלוסיה, לדחות את ההתנגדות עפ"י סעיפים ב' 1 – 3 לעיל: מתחם המגורים המתוכנן במסגרת התכנית נועד לבניה רוויה באיכות גבוהה בכדי למשוך אוכלוסיה חזקה שתיתן תנופה לעיר. המתחם המתוכנן מבוסס על מרכזיותה של העיר והמחלף המוקם "המקרב" את העיר למטרופולינים של חיפה ות"א.  
מכל מקום הצפיפות תצומצם בתכנית, מספר יח"ד יוקטן והבניה הרוויה תואמת את סעיף 12.2.2 סעיף קטן ג' 3 להוראות התמ"א.

5. לטענה בדבר עודף שטחי מסחר, לדחות את ההתנגדות עפ"י סעיף ב' 3.2 לעיל: שטחי המסחר המוצעים מיועדים הן לאוכלוסיה המקומית והן לאוכלוסיה האזורית ולתנועה עוברת המבוססת על המחלף. שטחי המסחר המוצעים נועדו גם הם להדגיש את מרכזיותה של אור-עקיבא במרחב ולהפוך אותה למוקד משיכה לאוכלוסית קונים פוטנציאליים מחוץ ליישוב.  
כמו כן עפ"י הודעת הועדה המקומית בהמלצות להתנגדויות ככל הידוע בכוונת מינהל מקרקעי ישראל והעיריה ליזום מהלכים סטטוטוריים לשינוי יעוד של המרכז המסחרי הקיים באופן שהפעילות המסחרית והציבורית תועתק למתחם המע"ר המוצע.

6. לטענה בדבר העדר פתרונות לנזקים הנובעים מהקמת המחלף על כביש 2, לדחות את ההתנגדות עפ"י סעיף ב' 3.5 לעיל: תכנית המחלף אושרה ב-2006 והיא נמצאת בביצוע. גם ללא אישור תכנית המע"ר, יבוצע המחלף ויווצר חיבור בין כבישים 2 ו-4: יחד עם זאת תכנית המחלף ותכנית המע"ר נותנים פתרונות אקוסטיים למבני המגורים הגובלים במחלף ובדרכים שבתחום המע"ר. תכנית המחלף נתנה מיגונים למגורים הגובלים במחלף. נושאים של איכות סביבה, אקוסטיקה, רוחות הצללה נבחנו במסגרת דו"ח סביבתי שהוכן לתכנית המע"ר וסעיפי הדו"ח הוטמעו בהוראות התכנית.  
בהוראות תכנית המע"ר נקבע כי הנושאים האקוסטיים ונושאי איכות סביבה יבחנו גם במסגרת סקרי התנועה המתוכננים בעת ביצוע שלבי התכנית השונים וממצאיהם יועברו למשרד להגנת הסביבה.

7. לטענה כי מערכות התחבורה המוצעות, מחלקות את העיר ומנתקות בין מוקדי החינוך והתרבות השונים: לדחות את ההתנגדות על פי סעיפים ב' 2 ו-3.5 לעיל.

8. להתנגדות בדבר העדר התייחסות לתנועת הולכי רגל, רוכבי אופניים וקל נועיות, לדחות את ההתנגדות, עפ"י סעיף ב' 2 לעיל.

9. להתנגדות בדבר העדר נגישות לשצי"פים, לדחות את ההתנגדות לפי סעיף ב' 2 לעיל.

10. להתנגדות ביחס להקמת מגדלים שיגרמו לרוחות והצללה שיפגעו באיכות החיים של דיירי הסביבה, לקבל את ההתנגדות בחלקה בהתאם לסעיף ג' 1 לעיל. גובה בנייני המגורים הוקטן מ- 23 - 26 קומות ל- 18 להתנגדות זו ראה גם סעיף ב' 4 לעיל.

11. לטענה בקשר לעובדה כי השפי"פ מיועד לשטח ספורט לדיירי אזור מגורים מיוחד 1 בלבד, עובדה ההופכת את המגורים לשטח סגור, לדחות את ההתנגדות: מטרת התכנית ליצור שכונה סגורה בבניה בסטנדרט גבוהה כולל שטחי ספורט כדי למשוך אוכלוסיה בעלת מעמד סוציו-אקונומי גבוה שתהווה "טריגר" להתפתחות אור עקיבא.

12. לטענה בדבר העדר תהליך של שיתוף הציבור בתכנית, לדחות את ההתנגדות: התכנית בדיונים בוועדה המחוזית והמקומית משנת 2000. נציג המועצה היו שותפים בדיונים השונים. שיתוף ציבור הינו תהליך וולונטרי ואינו מעוגן בחוק התכנון והבניה. במסגרת תכנית האב והמיתאר ליישוב שתכנית המע"ר מהווה חלק מהן, יתקיימו תהליכים של שיתוף ציבור. בנוסף, במהלך הדיון בהתנגדויות נבחנה ביסודיות התנגדותם של תושבי העיר וחלקה התקבל.

13. לטענות ביחס לפגמים שונים במסמכי התכנית, לקבל את ההתנגדות: סוגיה זו תיבדק לגופה ויבוצעו תיקונים בהתאם לצורך בתאום עם מהנדסת הועדה המקומית.

---

שני זין  
מזכירת הועדה

---

מר יגאל שחר, הממונה על המחוז  
יו"ר ועדת משנה להתנגדויות