

נייר עמדה : התייחסות החברה להגנת הטבע לתוכנית חפ/ 2185/א' –

מורדות לינקולן ותל אהרון

רקע

הבנייה המתוכננת משתרעת על המורדות המערביים של הכרמל: שלוחת תל אהרון והשלוחה מתחת רחוב לינקולן. כמו כן כוללת התוכנית חטיבת קרקע התחומה בין רחוב פרויד ובין הכביש המוביל לטירת הכרמל (מכונה מורדות פרויד). במסגרת התוכנית מתוכננות להבנות 3,174 יחידות דיור בשטח של 870 דונם בתוספת למעט מסחר שכונתי ומוסדות חינוך. מדובר בבנייה רוויה של 160% בצפיפות של 16 יחידות לדונם. גובה המבנים המתוכנן הינו 7-20 קומות. השכונות יחוברו תחבורתית לכביש פרויד. החברה להגנת הטבע בחיפה עוקבת אחר תוכנית זו בגלגוליה השונים והגיבה לאורך השנים למסמכי התוכנית כפי שהוצגו במטרה לצמצם את הנזק המסיבי לסביבה הטבעית העוטפת את שטחי הבינוי ולשפר את התכנון הפנימי של שלושת מתחמי המגורים המוצעים.

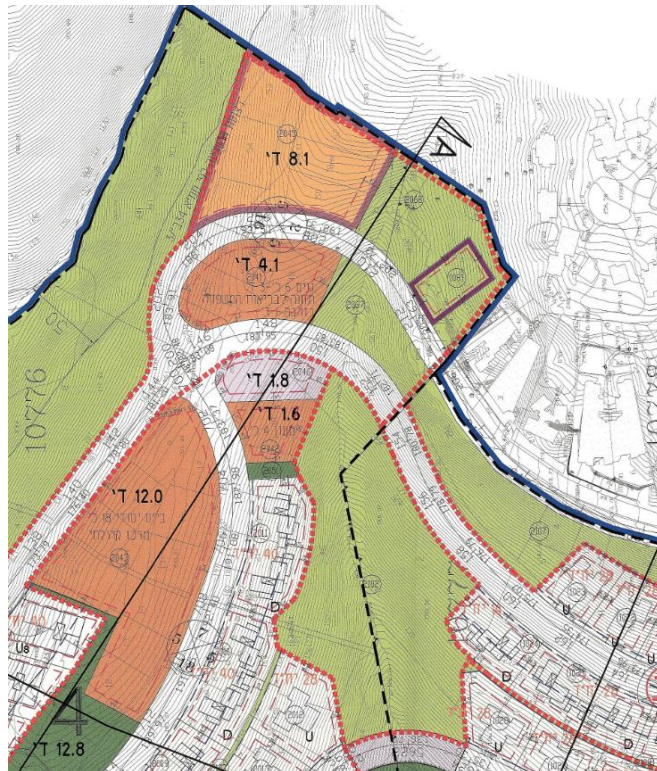
בדצמבר 2012 הופקד הנוסח הנוכחי של התוכנית, טרם דיון בוועדה המחוזית. החברה להגנת הטבע תטען כי בתוכנית קיימים מספר פגמים, על אף השיפורים השונים שהוכנסו לתוכנית במרוצת השנים והעדר ההתנגדות לפיתוח עצמו.

סוגיות עקרוניות בתוכנית

1. **צפיפות הדיור** - החברה להגנת הטבע רואה לנכון את הצורך בבנייה רוויה בעיר. צפיפות של 16 יח"ד לדונם הינה צפיפות המשתמשת באופן יעיל במשאב הקרקע ומאפשרת פיתוח עירוני התואם לעקרונות התכנון הנגזרים מתמ"א 35.
2. **פגיעה ברציפות השטחים הפתוחים הטבעיים בתוכנית על-ידי מערכת כבישים** – הרס וקיטוע של בתי גידול הוא הגורם מספר אחד בעולם לפגיעה באיכותם של שטחים פתוחים. בתוכנית התקפה, חלק משמעותי מהשטח מיועד לאזור שמורת טבע (על פי ההגדרה המנדטורית). שטחים אלו קיבלו הגנה בתוכנית המתאר המקודמת (תחת ההגדרה של "שטח המיועד להישאר כטבעי") לאור חשיבותם כנכס עירוני. סידור ייעודי הקרקע בתוכנית ומערכת הכבישים המתוכננת **בחיבוריות-יתר** בין שלושת מתחמי הפיתוח גורם לקיטוע ופגיעה משמעותית בשני נחלים – נחל אזוב ונחל אחוזה. התכנית המוצעת, (על אף שאינה מפחיתה באופן משמעותי את כמות השטחים הירוקים), מבטלת את שמורת הטבע, מעבירה את מרבית השטח הירוק לסמוך לדרך פרויד ומפצלת את השטחים הירוקים בתכנית מתוך תפישה שגויה של יצירת חיבוריות עבור הרכב הפרטי באמצעות כבישים פנים-שכונתיים רבים.

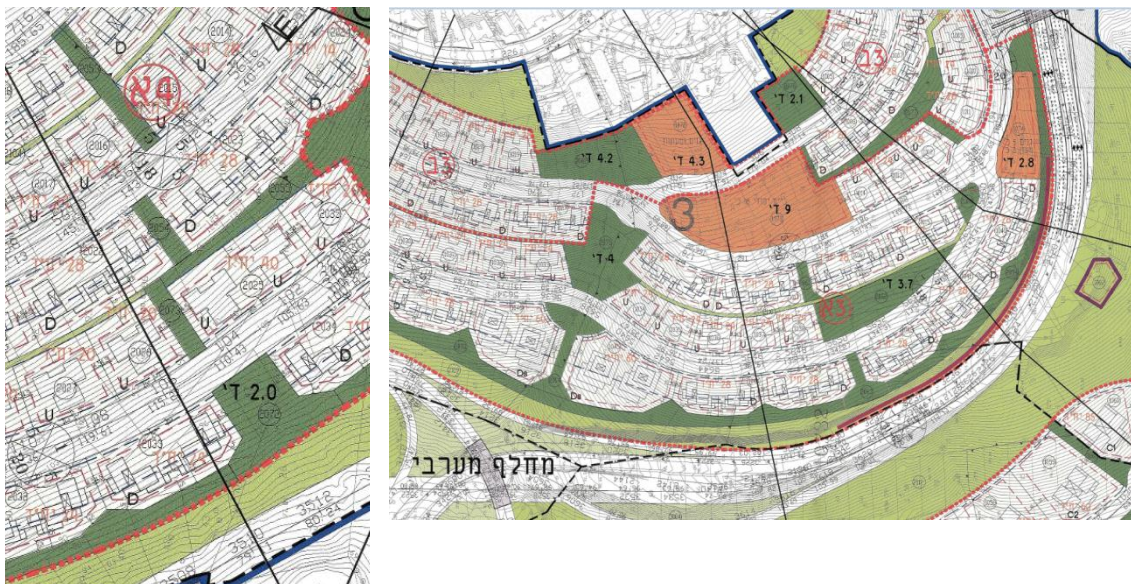
להלן דוגמה לקיטוע הוואדיות הגובלים והעוברים בשכונה, בכל אחד משלושת המתחמים המיועדים לפיתוח – (מתוך נספח מתחמי הפיתוח של השכונה) –

ניתן לראות כי מערכת הכבישים קוטעת את נחל אחוזה (כמו גם את נחל אזוב בחלקו האחר של התשריט) ויוצרת חלקי שטחים. כמו כן, איחוד בין כל השימושים הציבוריים במבנים רב תכליתיים היה מגביר את יעילות השימוש בקרקע ומותיר את השטחים הפתוחים, הן האינטנסיביים והן האקסטנסיביים **רציפים ואיכותיים יותר.**



3. העדר תכנון לשטחים הפתוחים הציבוריים האינטנסיביים בשכונה - התוכנית מציעה היקפי שטחים פתוחים לא יעילים שהסיכוי שיהוו שטחים פתוחים שימשו לרווחת התושבים – נמוך. העדר התכנון לשטחים הפתוחים יגרום לשכונה הצפופה להרגיש צפופה אף יותר בתחושת הצפיפות הסובייקטיבית של התושב, במיוחד בשצ"פים התחומים בין קירות של עשרות מטרים (בין 20 ל-25 מ') וקירות חציבה.

להלן מקצת דוגמאות לשטחים פתוחים בלתי איכותיים מתוך תשריט התוכנית (מתוך נספח מתחמי הפיתוח של השכונה) –



4. העדר עירוב שימושים במבנים רב תכליתיים עבור השימושים

הציבוריים בשכונה. עירוב שימושים במתחמים הציבוריים בשכונה עשוי היה להקטין את התרחבותה של השכונה על חשבון השטחים הפתוחים הכלואים בין מתחמי הפיתוח. צמצום זליגת הבינוי לכיוון אפיק הנחלים בחיפה הינה משימה אותה לקחה על עצמה החברה להגנת הטבע בעיר חיפה.

5. העדר מעבר הדרגתי בין השצ"פים האינטנסיביים לשצ"פים האקסטנסיביים בשכונה.

6. תכנון המיועד לרכב הפרטי – מערכת הכבישים המתוכננת מנוגדת לעקרונות תכנון בר-קיימא ואינה מאפשרת תחבורה ציבורית יעילה והפחתת התלות ברכב הפרטי. השכונה מתוכננת מנקודת מבט של הנוהג ברכב הפרטי ואינה מעודדת תחבורה עבור הולכי רגל ורוכבי אופניים. עיקר השטח הפתוח בשכונה, קרי רחובותיה, תוכנן עבור כלי הרכב בלבד ובכך הפכו רחובות השכונה ללא אנושיים. תפישה מיושנת זו אינה תואמת את הנחיות משרד התחבורה המקדם תפישה עדכנית, השמה דגש על איכות החיים ובטיחות תוך חלוקה מחדש של המרחב הציבורי. אחד מעקרונות הדגל של הנחיות משרד התחבורה הוא צמצום השטח המוקצה לרכב פרטי לטובת תחבורה ציבורית, תחבורה אקטיבית (הולכי רגל ורוכבי אופניים) לטובת הרחבת השטחים המגוונים המאפשרים לחול נגר עילי.¹

7. הבינוי המתוכנן – כאמור, באופן עקרוני החברה להגנת הטבע אינה מתנגדת להגדלת זכויות הבניה וניצול יעיל של הקרקע. מנגד, השכונה עומדת להבנות על חומות וגשרים, כדי להתמודד עם זכויות הבניה שניתנו והטופוגרפיה שבשטח. הקירות התומכים המוצעים

¹ להרחבה – הנחיות לתכנון רחובות בערים – תנועת הולכי רגל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד הבינוי והשיכון, אוקטובר 2009.

בתוכנית בגובה של 20-25 מטר, יגרמו לפגיעה נופית וליכולת לקיים שכונה עירונית, חיה המבוססת על הולכי רגל ולא על הרכב הפרטי.

אלמנט נוסף בנוגע לבינוי נוגע לנצפות ולפגיעה הנופית שיוצר הבינוי בשכונה. מכביש החוף יראה הפרויקט כ"חומה הסינית" בשל גובה המבנים וצפיפותם (מרווחים של 5 מטר בין המבנים).

בנוסף, הבינוי המוצע יגרום לפגיעה ממשית בנחל אזוב ונחל אחוזה. העדר הגנות על השטח הפתוח הגובל בשכונה מעלה חשש רב מקיומו העתידי. בתי השכונה יגיעו קרוב מאוד לערוץ הזרימה של הנחל ובכך יפגעו הנחלים ומערכות החי והצומח באזור. התוכנית שחלות על השטח מגדירות את רצועת ההשפעה מן האפיק ל-50מ' בלבד (אזוב ואחוזה עורקים משניים בתמ"מ 6 וב3/ב/3) – המרחק הזה לא מספק הגנה ראויה לאור הטופוגרפיה התלולה וגבהי הקירות התומכים הנדרשים לבינוי.

מוצע – להגדיל את רצועת ההשפעה מן האפיק למרחק של 100מ' בשם עיקרון "הזהירות המונעת".

8. בחירת תשריט מעלה מספר נקודות בעיתיות:

- הרצועות הירוקות החוצות את הבינוי (הקיים והמוצע בתוכנית) כוללות שטחים בעלי טופוגרפיה משופעת מאד. פיתוח שטחים אלו כשטחים ציבוריים לשימוש הציבור יתאפשר אך ורק על ידי עיצוב טרסות המצריכות עבודות עפר משמעותיות, או לחילופין, לא לפתחם כלל. במקרה זה, יש להגדיר במדויק את המפלסים ואופן הטיפול והקמת השטחים הללו. הוראות התוכנית נעדרות התייחסות להנחיות כהוראות מפורטות ומחייבות.
- התשריט מציג פיזור שימושי קרקע מחורצים ולא יעילים. יש לאחד שימושים דומים ולהקטין את התפרשותה המרחבית של השכונה לשם הקטנת הפגיעה בואדיות חיפה.
- נספחי התנועה והוראות התוכנית (ס' 20.2.1) מעידים על העדר צורך ברור במחלפי ענק לאורך כביש פרויד. עורכי הבה"ת מציינים כי השיקולים להקמת המחלפים אינם תחבורתיים גרידא, אלא יש לשקול אותם לאור שיקולי שיווק. שיקולים זרים אלו לא עומדים בקנה מידה סביר לפגיעה העצומה בשטחים הציבוריים הפתוחים. לאור ההנחיה בס' השלבויות של התוכנית כי יוכן בה"ת נוסף לאורך התקדמות התוכנית, מוצע להוריד את הקפי הבינוי המיועדים למחלפים ולתנועה, למצוא פתרונות תחבורתיים נאותים אך לא בזבזניים בשטח ולהתאים את השכונה לשכונת מגורים עירונית, תוססת ומקדמת אמצעים לתנועה ברת קיימא (כמפורט בסעיפים הכלליים).

- תשריט התוכנית מציג קיטוע והפרדה של שטחים פתוחים עירוניים, להם חשיבות אקולוגית, חברתית, כלכלית ועירונית. מוצע לשקול סידור שימושי הקרקע מחדש.



לסיכום,

ציפוף עירוני, כמדויניות מנהל התכנון, הינה מדיניות מבורכת. אולם, לא ניתן ליישם זאת בכל אזור ובכל טופוגרפיה בחיפה, גם בימים בהם הטכנולוגיה מאפשרת זאת. על אף ההסכמה כי ציפוף עירוני הינו אחד מהאינטרסים הציבוריים בחיפה, שימור אופייה הירוק ונכסיה הטבעיים הינו אינטרס מהותי בתכנון העירוני של חיפה, במיוחד במקום ייחודי כמו ואדי אזור, ואדי אחוזה ותל אהרון כאתר עתיקות. במרקם השכונות הגובלות מאושרות תוכניות ל-6-7 יח"ד לדונם, לא יתכן כי הציפוף יהיה פי 3 כמעט ללא השלכות על הסביבה כולה.

החברה להגנת הטבע תטען כי ניסיון להטיב עם בעלי הזכויות במקרקעין באמצעות **מערכת כבישים קשיחה ומתחמי פיתוח קשיחים**, מובילה ליצירת שכונה שתהווה "שכונת שינה" שלא מנצלת את השימוש בקרקע ואת רחובות השכונה לטובת חיים עירוניים ראויים. **היקף הקירות התומכים הינו הרסני**, הן מבחינה מקומית והן מבחינת חזות העיר. מבחינה אורבנית קירות כה גבוהים ובולטים למרחוק פוגעים בחזות העיר כולה, כפי שכבר כיום עושים זאת הקירות הקיימים לאורך רח' פרויד. הקירות פוגעים בנוף, בנגישות ובחיי השכונה, כך שהתושב תלוי ברכב הפרטי והשכונה אינה מעודדת שימוש ברחובות לשם הליכה. מעבר לכך, ניתוח השטחים הפתוחים המוצעים בשכונה מעלה כי השטחים הפתוחים לא מוקמו במקומות בהם ניתן יהיה לפתח גנים לרווחת התושבים אלא מוקמו במקומות בהם יהוו חיצים בין קירות תומכים של מגרש אחד למשנהו.

לכן, תטען החברה להגנת הטבע, כי טרם הפיכת השלוחות המוצעות לשכונות, יש לוודא כי מוצו מלאי עתודות הקרקע לבינוי ופיתוח בפנים העיר הבנויה. כיוון שלא כך המצב, יש להשאיר את השלוחות המאושרות לבינוי במורדות המערביים כעתודות קרקע לפיתוח עתידי והשקעת המשאבים הציבוריים לעיבוי העיר בתחומי העיר הבנויה.