

נובמבר 2020

עמדת החברה להגנת הטבע למפרץ החדשנות

ככלל, החברה להגנת הטבע מברכת על המהלך התכנוני-האסטרטגי שיאפשר את הוצאת התעשיות המזהמות מן המפרץ ופיתוח עירוני איכותי, ובכך להביא לפיתוח מטרופולין חיפה. זאת, תוך ביסוס מרחבי הנחלים קישון והציפורי כבעלי איכויות אקולוגיות לטובת הטבע ולטובת התושבים, והשאת המרחב שביניהם לניהול נגר בפתרונות מבוססי טבע. מהלך כזה, חובה שייעשה תוך מתן פתרונות סביבתיים ואקולוגיים נאותים בראייה כוללת ולא רק בתחום התוכנית, אלא גם למה שיועבר החוצה ממנה. כבר כאן נדגיש כי יש להבטיח כי הוצאת התעשיות המזהמות מהעיר חיפה, לא תביא לפגיעה סביבתית במרחב אחר, אשר עשוי לקלוט את התעשיות המפונות.

להלן הסוגיות העיקריות עליהן יש לתת את הדעת:

1. **פתרונות הקצה למפגעים ולתשתיות:** נדרש להבין את מערך המשך פעילות תעשיית הדלקים, פינוי התעשיות המזהמות והוצאת תשתיות מחוץ למרחב התוכנית, כאשר יש לקשור במהלך אחד את הפתרונות לתוכנית הזאת. היות ואין לקבל פתרון עוול סביבתי אחד ביצירת עוול סביבתי אחר, החברה להגנת הטבע תתנגד להעתקת תעשיות מזהמות לאזורים רגישים אחרים. למעט התעשיות המזהמות, נדרשת גם בחינת חלופות סדורה לחוות המיכלים, לאחסון התזקינים ולכל תשתיות על לתוכנית עקב הפיתוח המוצע (אספקת מים, חשמל, ביוב וכו') על התוכנית לכלול את הפתרונות להם.

2. **פיתוח מול פתוח:** המתחם החדש לפיתוח חורג באלפי דונמים מהמרקם העירוני, ומחייב שינוי לתמ"א 35/1 וכמובן שינוי תוכנית המתאר המחוזית. השינויים הללו הם אסטרטגיים בקנה מידה לאומי, ומצופה שהם יכללו לא רק את עתודות הפיתוח האסטרטגיות, אלא גם את השטחים הפתוחים האסטרטגיים, ואת מלוא האמצעים להבטיח פיתוח יעיל, מושכל וזהיר של העתודות הללו. נדגיש, איננו מתנגדים לשינויים מעין אלה, אך חשוב שייעשו בראייה כוללת, תוך הסתכלות על הפיתוח הנדרש, ולצד זאת, גם על השימור הנדרש שיובטח במסגרת השינויים של תמ"א 35/1 ושל התמ"מ. בפרט, על התוכנית יהיה לתת מענה לשיקום הנחלים ומרחביהם והקמת הפארק המטרופוליני הלכה למעשה – ביחד עם הפיתוח המבוקש. פארק זה יהיה מרחב פתוח נגיש, איכותי וייחודי לתושבי כל מטרופולין חיפה והצפון.

3. **נחלים, מקווי מים וניהול נגר:** מזלגות נחלים ופשטי ההצפה ביניהם הם בעלי ערך אקולוגי ייחודי. ביחד עם מאגרי המים לאורך הציפורי ומאגרי נשר, נוצר מכלול ייחודי ורגיש לעופות חורפים ולמיני בעלי חיים נוספים, ומתקבל מרחב בעל חשיבות גבוהה לשימור. לפיכך, מתחם "המשולש" שבין הציפורי לקישון (מצידי כביש "דשנים") אינו מרחב מקובל לפיתוח. יש לשמור על המסדרונות האקולוגיים לאורך מרחבי נחל הקישון ונחל הציפורי. לאור העצמת האוכלוסייה, יש להרחיב בהתאמה גם את הפארק המטרופוליני, ולכלול בו את שטח ההצפה החשוב שבין הנחלים הקישון והציפורי. יש להמנע מיצירת פיתוח חדש בתוך נפתולי הנחלים מן הצד האחד, ולהימנע מ"כליאת" השטחים הפתוחים המאושרים כאיים מוקפי פיתוח (בפרט, דרום הפארק המטרופוליני).

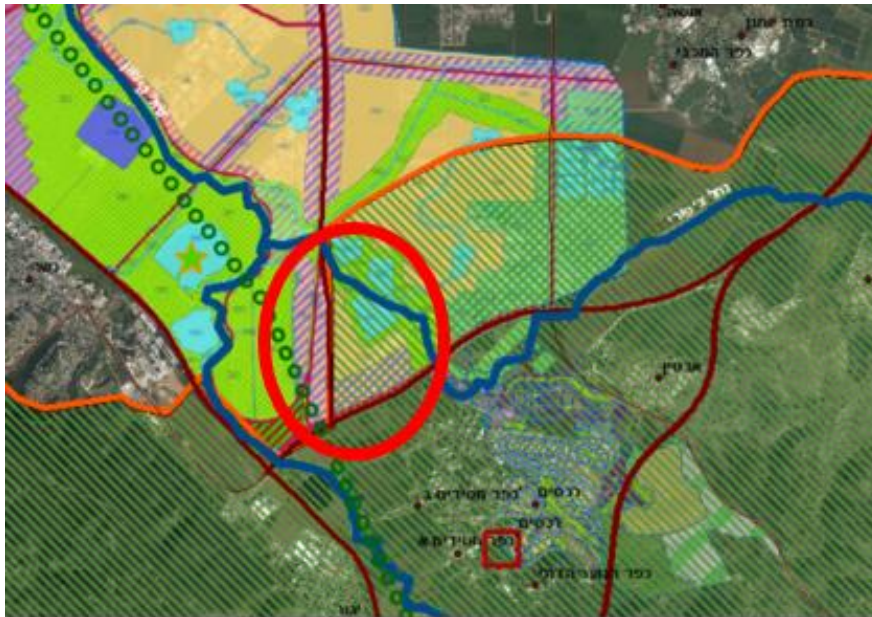
יש לבחון מה משמעות יצירת המוצא החדש לים על החופים של קרית חיים וקרית ים, והאם עלולה להיווצר החמרה נוספת של הארזיה בחוף החולי. ככל שימצא שהדבר אפשרי מבחינת החוף, יש



לייצר מוצא טבעי ואיכותי לנחל, ולבסס אותו על יסוד דלתת הנחל הותיקה תוך הותרת מרחב נאות לנחל להתפתחות אסטואר בריא.

מלוא שטח התוכנית מוגדר **פשט הצפה** בתמ"א 1, פרק הנחלים. ברור כי לא כולו יוכל להישמר ככזה במסגרת התכנית, אך יש להבטיח כי הטיפול ההידרולוגי והניקוזי יעשה תוך ניהול הנגר **בראייה אגנים** ולהימנע ממצב שבו העמסת הבינוי בפשט ההצפה מחייבת פתרונות פוגעניים במעלה האגן, העלולים להשפיע לרעה על הנחלים ועל המערכת הטבעית.

4. **שלביות פיתוח מחייבת:** התוכנית נדרשת להציג שלביות פיתוח אסטרטגית למרחב, לרבות קרית אתא ועתודות הבנייה העצומות הקיימות בה ועתודות פיתוח ניכרות בחיפה. אין לקבל פיתוח ספורדי במתחמים מרוחקים ושאינם צמודי דופן, ויש לקשור באופן מחייב בין הפיתוח החדש לפינוי המפגעים, באופן שימנע פיתוח ללא הטיפול הסביבתי שבשמו מקודמת התוכנית. כמו כן, יש להבטיח את פיתוח המגורים והבנייה בד בבד עם פיתוח השיקום השטחים הפתוחים והטבעיים. בפרט, נציין כי שער הכניסה הדרום-מערבי, בצומת הדרכים 772 ו-70 (ראו סימון במפה להלן), אשר לו אנו מתנגדים, לא יכול להיות מקודם כבר בשלבים ראשונים (ועדיף שכלל לא) בהיותו "קפיצת צפרדע" של פיתוח שאופן שאינו צמוד דופן לפיתוח קיים או מתוכנן.



תוכנית השלד על רקע תמ"א 35/1

5. **תחבורה מקיימת:** ביחד עם התוכנית וכחלק מחייב ממנה, יש להציג תוכנית אב לתחבורה, באופן שיבטיח מראש כי פיתוח חדש יהיה מוטה באופן מובהק לתחבורה ציבורית וחליפית (מערך שבילי אופניים בכלל זה), ייתן פתרונות למניעת נסועה ברכב פרטי, ותונח התשתית לביצוע תחבורה חשמלית. ימי משבר הקורונה לימדו באופן מובהק – גם במרחב המפרץ – מה רבה השפעתו של זיהום התחבורה על איכות האוויר.

פרטי קשר: דרור בוימל, מנהל תחום התכנון, 052-3689640

