



הצעת עקרונות לתכנון ופיתוח מרכז הכרמל וציר הרכס - נובמבר 2001

מובאת להלן תקציר החלופה תכנונית לפיתוח מרכז הכרמל וציר הרכס, שהוכנה ביוזמת תושבי האזור. הצעה זו לקוחה מתוך החוברת "הצעת עקרונות לתכנון ופיתוח מרכז הכרמל וציר רכס הכרמל" אשר מתבססת על העקרונות המנחים שהובאו לעיל.

עורכי ההצעה: אדרכ' פארה גולדמן, ד"ר פנינה פלאוט, אינג' תומא רונן.
יוזמי ההצעה: דרך חיפה, פורום ציבורי כרמל, החברה להגנת הטבע והעמותה למען תכנון ופיתוח איכותי בחיפה.

חלופת עיבוי ציר הרכס לכל אורכו

תהליך העבודה כלל:

- גיבוש קבוצת תכנון של אנשי מקצוע מתחומי הארכיטקטורה, תכנון ערים, תחבורה, הנדסה אזרחית, חברה, שיתוף הציבור, שימור מבנים ותכנון נוף.
- דיונים ומפגשי עבודה עם קבוצות תושבים ואנשי מקצוע המתגוררים באזור.
- צוותי התושבים והמתכננים אפיינו את סביבת מגוריהם, הגדירו יעדים וצרכים לפיתוח ובחנו חלופות פיתוח שונות.
- החלופה המועדפת הוצגה לראש העיר ומנהל ההנדסה בעירייה.
- החלופה המועדפת הוצגה בפני הציבור באירוע רב משתתפים שנערך במרכז הכרמל.
- במהלך האירוע הציבורי הופץ שאלון הבדוק את עמדות המשתתפים ביחס למדיניות שהוצגה.

עקרונות גיבוש החלופה לעיבוי ציר הרכס:

- תכנון בראייה כוללת- אוכלוסייה, צפיפיות בנייה, תחבורה, תשתיות, מוסדות ציבור, שטחים פתוחים, שירותים עסקיים ומסחריים, מורשת תרבות ונוף.
- יצירת רחוב עירוני תוסס, עתיר שירותים על ציר הרכס, הנסמך על ציר תחבורה ציבורית.
- שמירת צביון הכרמל הירוק בשכונות המגורים המסתעפות מציר הרכס.

- פיתוח היצע של דיור שמושך אוכלוסייה בחתך גילאים מגוון ובסוגים שונים של משקי בית.
- שוויון בין בעלי הנכסים בפיתוח העתידי- הגברת זכויות בנייה מבוקרת ושוויונית לאורך ציר הרכס.
- קביעת קריטריונים תכנוניים ברורים להחלטה על גובה וגודל המבנים על ציר הרכס.

עיבוי ציר הרכס לכל אורכו: ממתחם סטלה מאריס עד לאוניברסיטת חיפה.



קריטריונים לקביעת גובה המבנים:

- גובה המבנים ייקבע ביחס לרוחב הרחוב באופן שיישמר יחס רוחב/ גובה מרווח.
- גובה המבנים ישמור על תנאי חשיפה לשמש ועל זכויות אור ואויר של הבניינים במגרשים השכנים לאתרי הפיתוח. יישמר תנאי מינימום של 4 שעות חשיפה לשמש באמצע החורף.
- שמירה על איכות חיים מבחינת תחושת מרחב למבנים שכנים.
- שמירה על התנאים האקלימיים הקיימים.
- שמירה על המבטים לנוף למבנים השכנים.

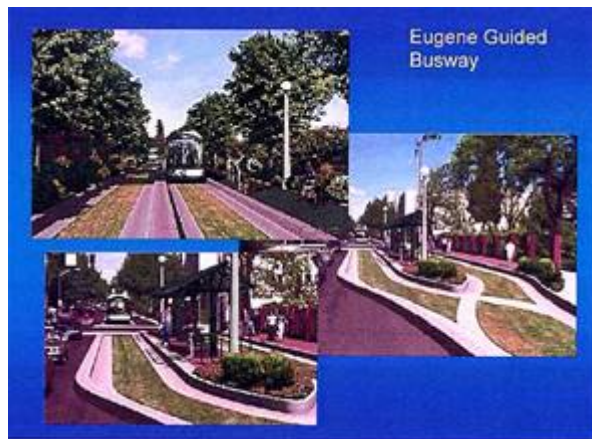
מצב מוצע:

- הבינוי לאורך ציר הרכס יוגבה לגובה של 6 קומות, שהם מקסימום 22 מ' גובה.
- גובה הבניינים נקבע מתוך שילוב של שיקולים כלכליים ואקלימיים:
- כלכליים: כדי שיהיה כדאי לבעלי הנכסים לעשות את השינויים.

אקלימיים: כדי למזער הצללות על הבניינים ולשמור על חשיפה מינימאלית של 3 שעות שמש בחלונות הדירות באמצע החורף.

3 הקומות העליונות ייבנו בנסיגה של 3 מ' מקו החזית הקדמית לטובת שיפור החשיפה לשמש, הגדלת פרטיות, והפחתת הרגישות האקוסטית של הדיירים בקומות העליונות. הבינוי יהיה מדורג כלפי מגרשים שכנים מאחור. לאורך כל ציר הרכס החדש תהיה פעילות מסחרית עסקית רצופה. מרכז הכרמל, בהיותו צומת תחבורה ראשי ומוקד תרבותי עירוני כמו גם מרכז שכונת, מקבל טיפול תכנוני שונה (ראו "הצעת עקרונות לתכנון ופיתוח מרכז הכרמל וציר רכס הכרמל").

התחבורה הציבורית המוצעת על ציר הרכס היא מסוג B.R.T (Bus Rapid Transit), משמעו אוטובוסים מיוחדים הנוסעים בנתיבי תנועה ייעודיים בלעדיים להם. מאחר ורק אוטובוסים נוסעים בנתיבים אלה, מובטחת נסיעה מהירה, שאינה תלויה בעומסי תנועה. לאורך ציר הרכס ייסע אוטובוס אחד, בתכיפות גבוהה. מקו אוטובוס זה ניתן לעבור, עם כרטיס מעבר, לרכבל האוניברסיטה, לכרמלית, לרכבת ולאוטובוסים ברחבי חיפה. עבודה בנושא חיבורי התחבורה של השכונות לציר הרכס נעשתה במכון לחקר התחבורה בטכניון ע"י י. גור/ ש. הקרט/ י. פדורוביץ ב-1989.



מערכת B.O.T ירוקה

יתרונות עיבוי הבינוי לאורך ציר הרכס (הצעת התושבים):

- רצף מבנים בקנה מידה נעים ואנושי
- פתרון תחבורתי שנותן מענה גם לצרכים בתווך הרחוק, לעומת הרחבות נפח כבישים שעתידים להתמלא שוב.
- רשת תחבורה ציבורית עתירת קישורים: לכרמלית, לרכבל ולרכבת הקלה.
- תוספת יחידות דיור גדולה יותר מחלופת המגדלים.
- דירות לאוכלוסייה במגוון גילאים ומצבים כלכליים.

- פריסת תוספת הבנייה לאורך קילומטרים מפחיתה לחצי תחבורה נקודתיים במרכז, מאפשרת שימוש בשטחים פתוחים ושימוש בשטחים למבני ציבור לאורך הציר.

