

מינהל התכנון
הועדה המחוזית - מחוז חיפה
01-08-2017
נתקבל

נספח תחבורה

לתכנית מתאר כוללנית לפרדס חנה - כרכור

מס' 353-0138586

מינהל התכנון - מחוז חיפה
חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה - 1965
הועדה המחוזית החליטה ביום:
1.8.16
לאשר את התכנית
3.8.17
תאריך ע"מ יו"ר הועדה המחוזית

עורך הנספח: פרופ' חיים אבירם

א.ב. פלאן

המסילה 17 נשר 36885

טל. 04-8202055 פקס 04-8202053

מייל:

abplan@abplan.co.il -

הודעה על אישור תכנית מס' _____
פורסמה בילקוט הפרסומים מס' _____
ביום _____

תאריך: פברואר 2017



א.ב. פלאן בע"מ

הנחיות נספח התחבורה

1. תאור המערכת המוצעת

- א. מבחינה תחבורתית המערכת המוצעת בתכנית מתאר פרדס חנה – כרכור כוללת כבישים בתחום המושבה וכבישים מחוץ לתחומי המושבה. בתחום המושבה הצירים נגזרים מתכניות מפורטות כדוגמת התכנית למחנה 80 ומתחם הטריז ומשינויים מקומיים כמו הוספת רחוב הגליל ודרך גל הזהב. מחוץ לתחום המושבה הצירים נגזרים מתוך תכניות ארציות כדוגמת מחלוף כביש מס' 65 והוספת מחלפונים בצמתים: כרכור, חנה ואלון, שינוי 78 לתמ"א/3 הכולל התוויית שני צירים עוקפים: 652 ממערב ו- 653 ממזרח, כאשר במסגרת תכנית המתאר מוצע לחבר את רחוב קדמה עם ציר 653.
- ב. אחת הסוגיות המרכזיות שפרדס חנה - כרכור נאלצת להתמודד איתה מדי יום, היא התנועה העוברת על ציר 652, דרך הנדיב. במטרה למצוא מענה לסוגיה זו, בוצעה בדיקה תנועתית - תחבורתית, שבה נמצא, כי כביש מס' 653 המתוכנן, העוקף המזרחי, נותן מענה מיטבי לתנועה העוברת, מאחר ויעד תנועה זו הוא כביש מס' 6. כמו כן נמצא, כי גם כביש מס' 652, העוקף המערבי, עתיד לשרת נפחי תנועה משמעותיים. שני הצירים העוקפים יתרמו במישרין להפחתת העומסים על צירי התנועה של פרדס חנה כרכור ויאפשרו בעקיפין, יחד עם אמצעים נוספים, להפוך את דרך הנדיב לרחוב עירוני.
- ג. תכנית המתאר מבססת את מערך התחבורה היישובי על כבישים עוקפים מס' 652 ו-653 המתוכננים בתמ"א 3, ואמורים לשמש למעשה כמערכת טבעתית עוקפת ליישוב. קידום הקמת כביש עוקף מזרחי 653 המוליך לכביש 6 הינו תנאי עיקרי ומפתח ליכולת מימוש פוטנציאל הפיתוח הגלום בתכנית. הקמת כביש זה חיונית להוצאת תנועה עוברת מתוך היישוב, הורדת עומסי תנועה בדרכים הפנימיות, ומתן אפשרות לפיתוח הדרכים ביישוב כרחובות עירוניים בטיחותיים וממותני תנועה, המאפשרים ומושכים פעילות עירונית, ותנועת הולכי רגל ורוכבי אופניים לאורכם. להקמת דרך זו, בצוותא עם עוקף 652, חשיבות לפיתוח היישוב בטווח המידי והארוך בהקשר של נגישות לתנועת כלי רכב כבדים לאזורי התעסוקה המתוכננים, קישור של תחבורה ציבורית לכביש 65 וכביש 6 שהם מוטי תחבורה ציבורית, הפחתת עומסים במרכז היישוב ומימוש החזון של יישוב בעל צביון כפרי-קהילתי, כמו גם שימור שדרת העצים ואופיה ההיסטורי של דרך הנדיב. בנוסף לתכנון הדרכים לכלי רכב - מציעה התכנית כלים לפיתוח מערך שבילי אופניים ביישוב, ותחבורה ציבורית.
- ד. פיתוח הדרכים העוקפות חשוב ביותר על מנת לאפשר זרימה חופשית של התחבורה הציבורית. ראשית, נסיעות בין עירוניות של תחבורה ציבורית יוכלו להשתמש בצירים העוקפים על מנת להקטין את משך זמן הנסיעה, זאת בעיקר ביחס ליוממים המהווים חלק ניכר ממשתמשי התחבורה הציבורית. בנוסף, פיתוח הצירים העוקפים יביא להקלה ניכרת בצירים הפנימיים המשרתים את אזורי המגורים שביישוב. בצירים אלו נעה התחבורה הציבורית, וההקלה הנובעת מהקמת העוקפים תאפשר שיפור משמעותי של רמת השירות.

2. יציאות וכניסות ליישוב

- א. כניסות ויציאות דרומיות דרך כביש מס' 65 יתבצעו בשלושה צמתים מרומזרים: אלון, חנה וכרכור. לעת ביצוע מחלוף כביש מס' 65 היציאות והכניסות תהיינה חופשיות.

- ב. כניסה ויציאה צפונית דרך צומת עדה (כבישים מס' 652 ו-653).
- ג. כניסה ויציאה מערבית דרך צומת פל – ים (כבישים מס' 4 ו-651).
- ד. תחנת הרכבת הקיימת באזור התעשייה קיסריה צפון.

ה. חיבור מזרחי (מהשכונות המזרחיות של כרכור) לדרך אזורית 653 - ניתן יהיה לבחון את נחיצותו של חיבור זה ואת מיקומו ע"פ בדיקה תחבורתית ואורבנית שתתייחס לשיקולים כגון נחיצות תחבורתית, שיקולים סביבתיים ונופיים של השטחים הפתוחים, שיקולים אורבניים שונים ובהתייחס לכושר הנשיאה של הרחובות המקומיים בכרכור, והאיזון הנדרש בין מכלול השיקולים.

3. תוספת דרכים

- א. ביצוע הכבישים העוקפים מס' 652 ו-653 בחתך דו מסלולי דו נתיבי (רצועות התכנון מאושרות סטטוטורית בתמ"א 3, טרם אושרה לחן תכנית מפורטת או חתך דרך).
- ב. הארכת רחוב המלאכה בחתך חד מסלולי דו נתיבי וחיבורו לאזור התעשייה הצפון מזרחי (מתחם 01). לא יותר לפתח את אזור התעשייה מעבר ל- 80% מהקיבולת כל עוד לא בוצע חיבור זה.
- ג. חיבור רחוב הגליל לרחוב דגניה באמצעות הקטע הצפוני של רחוב ירושלים. זוהי דרך מאושרת סטטוטורית, שאינה מבוצעת בפועל, ויש לסלול אותה.
- ד. פיתוח רחוב חרמון בצפון המושבה כחוליה נוספת המקשרת בין אזורי התעסוקה המזרחי והמערבי.
- ה. הארכת רחוב המסילה עד לתחנת הרכבת.
- ו. צירים חדשים בשכונת הטריז ומחנה 80 יהיו עפ"י תשריט התחבורה המצורף ובכפוף לתב"ע המפורטת.
- ז. מחלוף שלושת הצמתים עם כביש 65 (במסגרת תת"ל 38). חתך הדרך בחיבור עם המפרידנים יהיה דו מסלולי דו נתיבי.
- ח. דרכים נוספות במרכז המושבה כמפורט בסעיף 5 להלן.
- ט. חיבור מזרחי (מהשכונות המזרחיות של כרכור) לדרך אזורית 653 - כפי שצוין בסעיף 2 הי' לעיל.

4. מיתון תנועה

- א. ייקבעו אמצעים למיתון תנועה לאורך דרך הנדיב, בקטע שבין רחוב תדהר לכניסה למתחם .13

5. תכנון מערכת התחבורה במרכז המושבה

5.1 דרכים חדשות וחיבורים חדשים

- א. במרכז המושבה מציעה תכנית המתאר תוספת מגורים (כ-1,000 יח"ד חדשות) וכן מסחר (כ-10,000 מ"ר). בכדי לשרת את שימושי הקרקע הללו מוצעת תוספת של דרכים, הרחבת דרכים קיימות וחיבורים חדשים של דרכים קיימות.
- ב. מוצעת דרך חדשה המתברת בין דרך הבנים לרחוב דרור, במקביל וממערב לרחוב המעלה בחתך חד מסלולי דו נתיבי. דרך זו נועדה להקטין עומסים ברחובות הגובלים בואדי, לאור פיתוח המגורים המוצע בתכנית המתאר בעורפו של רחוב המעלה.
- ג. פיתוח הרחובות השומר והנוטר בחתך חד מסלולי דו נתיבי.
- ד. מוצע לחבר את רחוב הנוטר לדרך הנדיב, בפניות ימניות בלבד (חיבור זה הינו בגדר הנחיה בלבד, איננו מחייב).
- ה. חיבור רחוב גלעד לדרך הנדיב – זהו חיבור מאושר סטטוטורית שאיננו מבוצע בפועל כיום. מוצע כי כאשר יבוצע החיבור - הסדר התנועה יהיה כיכר.

5.2 כניסות, סלילת רחובות, הסדרת מעברים

1. יש להתקין שילוט בכניסות למרכז המושבה דרך הרחובות: רבי עקיבא, דרור, שומר וגלעד.
2. יש לסלול מחדש את הרחובות הבאים: רבי עקיבא, דרור, הדקלים (בין דרך הים לחרובים), תרפ"ט, המעלה, חרובים.
- ה. יש להסדיר מעברים מישוריים להולכי רגל בין שני צדי הוואדי שבין הרחובות אורנים ומעלה / רבי עקיבא.

5.3 היקף חניה במרכז המושבה

- א. עם התקדמות התכנית יש להגדיל את מספר מקומות החניה במרכז המושבה כך שלא יפחת מ-1,600 מקומות חניה במימוש מלא של התכנית.

5.4 חניה תת קרקעית

- א. במרכז המושבה יועדפו הולכי הרגל על פני כלי רכב, תינתן העדפה לפיתוח חניה תת קרקעית כחלק ממדיניות זו.
- ב. השטח שיתפנה מחניות עיליות יתוכנן עבור שימושים ציבוריים.

5.5 חניה עילית

- א. לכל הפחות 10% ממקומות החניה במרכז המושבה יתוכננו כחניה עילית.
- ב. מיקומם ייקבע עפ"י החלטת הרשות המקומית.
- ג. החניה במרכז המושבה תתבצע במקביל למדרכות ולא בניצב.

6. תכנון מערכת התחבורה במתחם 06

- א. תכנית מפורטת לתא שטח שלם תכלול מסמך תחבורתי הבוחן את השפעת תוספת יחידות הדיור הפוטנציאלית על מערך הרחובות הקיימים במתחם, וכן על התפקוד התחבורתי של מרכז המושבה הסמוך.

ב. במידת האפשר, מומלץ לבסס את תכנון המערך התחבורתי ליחידות הדיור החדשות על דרכים חדשות שיותו במקביל לדרכים הקיימות. במקומות מסוימים ניתן יהיה לבסס את המערך התחבורתי ליחידות הדיור החדשות על דרכים המתפצלות מהדרכים הקיימות לעומק המגרשים.

7. חניה

7.1 חניה למגורים

תקני החניה למגורים מפורטים להלן:

- א. ליחידת דיור בגודל עד 70 מ"ר – מקום חניה אחד לרכב ומקום אחד לקשירת אופניים. חנית אורחים כלולה בתקן.
- ב. ליחידת דיור הגדולה מ- 70 מ"ר – מינימום מקום חניה אחד לרכב ומקסימום שניים. לחניות אלו יתווספו מקומות חניה לאורחים, שיחושבו לפי 25% ממספר יחידות הדיור שמעל 70 מ"ר. בנוסף, לכל יחידת דיור יוקצה מקום אחד לקשירת אופניים.
- ג. ליחידת דיור צמודת קרקע חד/דו משפחתית המינימום שני מקומות חניה והמקסימום - שלושה (באישור וועדה מקומית).

7.2 חניה לרכב כבד

- א. לצורך חניית רכב כבד יוקצו שטחים במקומות הבאים: בסמוך לתחנת הרכבת הקיימת, באזור התעשייה הצפון-מזרחי, בסמוך לתחנת הרכבת העתידית הסמוכה לצומת חנה.
- ב. סה"כ שטח החניה לרכב כבד יהיה כשישה דונמים. במקרה שלא תוקם תחנת רכבת בצומת חנה- ירוכו שטח החניה לרכב כבד בשני מתחמים – בסמוך לתחנת הרכבת הקיימת ובאזור התעשייה הצפוני, כאשר סך כל השטח לשימוש זה יהיה כשישה דונמים.

7.3 חניית אופניים

מתקני חניה לאופניים:

- א. יש להקצות שטחי חניה בצמוד לשימושי הקרקע המאפשרים גישה לרכבי אופניים.
- ב. מיקום מתקני הקשירה יהיה ברצועת השירות במדרכה.
- ג. לא יותקן מתקן קשירה בתחום רצועת התנועה ההולכי רגל.
- ד. בהיעדר מקום יש להפקיע מקום אחד של חנית רכב למטרה זו.
- ה. במרכז המושבה יוקצו לכל הפחות 220 מקומות חניה לאופניים, ולכל היותר 360. השטח שיוקצה לחניית אופניים הינו בהיקף כולל של 440-720 מ"ר (לפי 2 מ"ר לזוג).

8. שבילים לאופניים

שבילי האופניים יתוכננו בהתאמה לנספחי תכנית זו בהם נספח התנועה, הנספח הנופי והנספח המשולב המהווים נספחים מנחים לתכנון, וכן על פי העקרונות הבאים:

- א. רציפות לכל אורך השביל בין נקודות מוצא ויעד משמעותיות;
- ב. נראות, שילוט והפרדה מהתנועה המוטורית;
- ג. שילוב בשטחים הפתוחים של היישוב;
- ד. קישור בין מרכז המושבה לשכונות השונות;

- ה. קישור למבני ומוסדות הציבור המרכזיים, בפרט מוסדות חינוך יסודי ותיכוני;
- ו. קישור לאזורי התעסוקה העיקריים ולמרכזי תחבורה, כולל תחנות רכבת;
- ז. קישור לשטחים הפתוחים והחקלאיים בהיקף היישוב.

9. קווי תחבורה ציבורית

להלן הקווים הראשיים המוצעים:

- א. קו דו כיווני הנכנס למרכז המושבה, ממשיך לכיוון כרכור כולל מעבר בשכונות החדשות בצפון כרכור ויוצא בדרך הנדיב אל מסוף התחבורה בדרך 65.
- ב. קו דו כיווני המתבר את שני מסופי התחבורה (הסמוכים לתחנת הרכבת הקיימת וזו המתוכננת בסמוך לצומת חנה) דרך החלק הדרומי של פרדס חנה וכולל מעבר בשכונת הטריז ומחנה 80.
- ג. קו חד כיווני העושה סיבוב הן בפרדס חנה והן בכרכור ויכסה את אזור התעשייה.

10. תחבורה ציבורית - עקרונות והנחיות תכנון:

התחבורה הציבורית ביישוב תתבסס על אוטובוסים. עקרונות התכנון צריכים להביא בחשבון גישות ומוביליות של האוכלוסייה ובמסגרת זו, רשת הקווים צריכה לענות על המרכיבים הבאים:

- א. שירות עיקרי לאורך הצירים העורקיים, הן צירי האורך (דרך הנדיב, המייסדים, הדרים) והן צירי הרוחב (דרך היס, דרך הבנים, דרך פיק"א).
- ב. הקפדה על מרחק הליכה מקסימאלי מתחנת אוטובוס. מרחק הליכה מקסימאלי רצוי הינו 250 מטר. מרחק הליכה מקסימאלי רצוי באזור מרכז המושבה הינו 150 מטר.
- ג. מיקום תחנות בצמוד לשימושי קרקע עיקריים: בתי ספר ומוסדות חינוך, מוסדות ציבוריים מרכזיים (כגון בנין המועצה המקומית), מרכזים מסחריים. תחנות ימוקמו גם בצמוד למגורים.
- ד. שירות קווים שיפקוד בצורה ישירה את המערכות הבינעירוניות העוברות או נושקות ליישוב, במיוחד את תחנת הרכבת הקיימת וכביש מס' 65, כולל תחנת הרכבת העתידית ומסוף האוטובוסים.
- ה. מומלץ שמסלולי הקווים יתוכננו כך שתחילתם ו/או סופם יהיה במתח"מ כגון: תחנת הרכבת הקיימת, מרכז התחבורה הציבורית המתוכנן בסמוך לצומת חנה וכדומה.
- ו. תדירות התחבורה הציבורית צריכה להתאים לשימושי הקרקע. כך, למשל תדירות האוטובוסים העוברים במוסדות החינוך בשעת שיא בוקר תהיה גבוהה ומותאמת לביקושים של אותם שימושים.
- ז. בסמיכות לתחנות תחבורה ציבורית, בהתאם לאופי התחנה, ימוקמו מתקני חניה של אופניים, באופן שמסלולי האופניים יוכלו בקלות להשתלב בנסיעה משלימה בתחבורה הציבורית.

11. המלצות תכנוניות

- א. דרך הנדיב תמשיך לתפקד על פי החתך הנוכחי. לא תותר הרחבת המיסעה ל- 2+2 למעט הקטע שבין הצומת עם רחוב פיק"א לבין מחלפון חנה שיתפקד בחתך של שני נתיבים לכל

כיוון. מהצומת עם רחוב פיק"א וצפונה, יתפקד רחוב הנדיב כרחוב עורקי בקונפיגורציה של נתיב אחד לכיוון. במקרים בהם יידרש פתרון נקודתי, ייבחנו צירים אלטרנטיביים סמוכים, במטרה לשמר את דרך הנדיב בתפקוד זהה למצב הקיים.

ב. במרכז המושבה, כמות מקומות החניה תגדל באופן יחסי לגידול בשטחי התעסוקה והמסחר כך שמספר מקומות החניה במרכז המושבה לא יפחת מ- 1,600 מקומות חניה במימוש מלא של התכנית. כמו כן, החניה במרכז המושבה תתבצע במקביל למדרכות ולא בניצב.

ג. יוקצה שטח בהיקף כולל של 6 דונם לצורך חניית רכב כבד בכל אחד מהמקומות הבאים: תחנת הרכבת הקיימת, אזור התעשייה הצפון-מזרחי, תחנת הרכבת העתידית הסמוכה לצומת חנה. במקרה שלא תוקם תחנת רכבת בסמוך לצומת חנה – יוקצו שטחי החניה לרכב כבד בשני מתחמים- בסמוך לתחנת הרכבת הקיימת ובאזור התעסוקה הצפון-מזרחי, כאשר סך כל השטח לשימוש זה יהיה כשישה דונמים.

ד. יוקצו שטחי חניה לאופניים בסמוך למוסדות ציבור מרכזיים, מרכזי מסחר ובאזורי תעסוקה על פי התקנים המקובלים. כמו כן, במרכז המושבה יוקצו לכל הפחות 220 מקומות חניה לאופניים. שבילי אופניים ייעודיים יתוכננו עפ"י העקרונות הבאים: רציפות, נראות, שילוט והפרדה מהתנועה המוטורית.

ה. בדרך הנדיב, בקטע שבין אזור התעשייה הצפוני לצומת עם רחוב פיק"א, יחול מיתון תנועה ע"י מעגלי תנועה. מהצומת עם רחוב פיק"א ועד למחלפון חנה, הסדרי התנועה יכללו מעגלי תנועה או צמתים מרומזרים במטרה לאפשר רציפות תנועה, ולפיכך גם רמת שרות נאותה לתנועה הנכנסת או יוצאת מהיישוב.

ו. מסוף התחבורה הציבורית המצוי בצמוד לתחנת הרכבת הקיימת - ישמור על תפקודו. אם תוקם תחנת רכבת בצומת חנה, מסוף תחבורה ציבורית ימוקם בצמוד לה.

ז. תכנית מפורטת במתחם 13 תקבע את התנאים לפיתוח המתחם בהתייחס לביצוע מחלפון חנה או מחלפון כרכור ולהרחבת כביש 652 בקטע שבין כביש הכניסה למתחם למחלפון חנה.

ח. שלביות ביצוע – יקבעו התניות תחבורתיות לפיתוח בתאי שטח שונים¹ כמפורט להלן:

1. תכנית מפורטת בתחום תאי שטח 152, 153 ו-164 תקבע תנאים להיתר בניה אשר יקשרו בין הפיתוח המוצע במתחם לבין ביצוע הדרך בתא שטח 852 בתאום עם משרד התחבורה.

2. תכנית מפורטת במתחם 13 תקבע את התנאים לפיתוח המתחם בהתייחס לביצוע מחלפון חנה או מחלפון כרכור ולהרחבת כביש 652, בקטע שבין הכניסה למתחם למחלפון חנה, בתאום עם משרד התחבורה.

3. לאחר אישור תכניות מפורטות לתוספת יחידות דיור העולה על 200 יח"ד במתחם 16 בנוסף למאושר בתכניות תקפות – יבחן הצורך לקבוע בתכניות מפורטות חדשות תנאים להיתר בניה, אשר יקשרו בין פיתוח יחידות דיור נוספות לבין הרחבת דרך הנדיב, בקטע שבין הצומת עם רחוב פיק"א לבין מחלפון חנה, בתיאום עם משרד התחבורה.

¹ מספור תאי השטח – כמפורט בתשריט יעודי הקרקע של תכנית המתאר.



4. לאחר אישור תכניות מפורטות לתוספת יחידות דיור העולה על 100 יח"ד בתת-המתחמים 17A ו-17C גם יחד, בנוסף למאושר בתכניות תקפות – יבחן הצורך לקבוע בתכניות מפורטות חדשות תנאים להיתר בניה, אשר יקשרו בין פיתוח יחידות דיור נוספות לבין הרחבת דרך הנדיב, בקטע שבין הצומת עם רחוב פיק"א לבין מחלפון חנה, בתיאום עם משרד התחבורה.

5. תכנית מפורטת בתחום תא שטח 129 תקבע תנאים להיתר בניה אשר יקשרו בין הפיתוח המוצע במתחם לבין ביצוע הדרך בתא שטח 850 בתאום עם משרד התחבורה.



6. תכנית מפורטת שתביא לפיתוח העולה על 20% משטחי התעסוקה במתחם 02 על פי המותר בתכנית זו, תקבע תנאים להיתר בניה אשר יקשרו בין הפיתוח המוצע במתחם לבין ביצוע הדרך בתא שטח 855 בתאום עם משרד התחבורה.

7. תכנית מפורטת / תכנית שלד לתת מתחם במתחם 01 תקבע את התנאים להיתרי בניה אשר יקשרו בין שלבי הביצוע של התכנית לבין ביצוע הרחבת הדרך בתא שטח 822 ובין ביצוע דרך עוקפת 653, בתאום עם משרד התחבורה.

