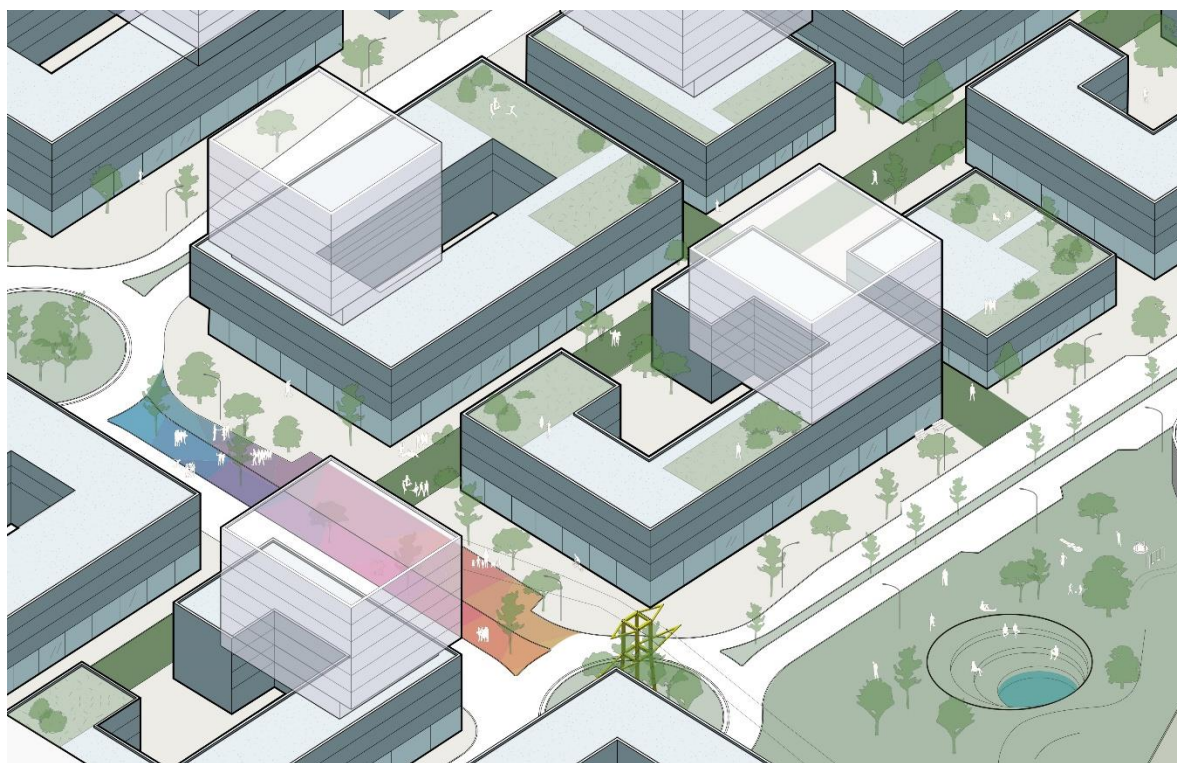


תכנית מדיניות לרובע הרכבת

מזכרת בתיה



איור 1 מבט אקסונומטריה - תקריב

ספטמבר 2021

רובע הרכבת תכנית מדיניות

מזכרת בתיה

5.09.2021

צוות היגוי וליווי

מר גבי גאון, ראש המועצה מזכרת בתיה
אדריכלית ציפי טאוב, מהנדסת המועצה המקומית מזכרת בתיה
אדריכלית יעל קרמה, מהנדסת הוועדה המקומית זמורה
בני קוריץ, אחראי תכנון אסטרטגי, הוועדה המקומית זמורה

צוות מתכננים ויועצים

אדריכל אבי ליזר משרד AL/Arch ואדריכלית הגר צור
יוגב שרביט, יועץ כלכלי
עופר רכולד, תנועה וחניה
סטודיו צורא, שחר צור, אדריכלות נוף
שלומי עמיר, אלדד שרוני, הנדסה סביבתית בע"מ, יועץ סביבתי

תוכן עניינים

4	מבוא	1
6	ניתוח מצב קיים	2
6	ניתוח אזורי – מחוז מרכז, אזור השפלה	2.1
7	ניתוח סטטוטורי – תכניות ארציות ומחוזיות	2.2
8	ניתוח סטטוטורי – תשתיות, דרכים ומסילות רכבת	2.3
9	תכנית המתאר	2.4
11	תכנית קיימת זמ/1/266 וזכויות בניה קיימות	2.5
14	תנועה וחניה	2.6
16	סביבה ונוף	2.7
17	מיפוי שחקנים ראשיים	2.8
19	מדיניות רובע הרכבת	3
19	החזון	3.1
19	עקרונות התכנון	3.2
22	פרוגרמות ושימושים	3.3
23	אזורים ותתי-אזורים לתכנון	3.4
24	זכויות בנייה ותמהיל	3.5
34	שלביות ואבולוציה של המרחב הבנוי	3.6
36	המלצות נופיות	3.7
38	נספחים ומסמכי רקע	4
38	טבלת זכויות מוצעות	4.1
39	טבלת זכויות קיימות מעל הקרקע לפי תב"ע זמ/1/266	4.2
40	נספח סביבתי	4.3
48	התייחסות תנועתית	4.4
51	ניתוח כלכלי ומסקנות	4.5

1. מבוא

המושבה מזכרת בתיה נמצאת בחלקו הדרומי של מרחב השפלה, מוקפת באזורים חקלאיים ומונה מעל ל-15,000 תושבים. אזור התעסוקה נמצא בחלקו הדרום-מזרחי של הישוב, ממוקם בצמוד לתחנת הרכבת ולכביש 411. מזכרת בתיה הוא ישוב בצמיחה, שכונות חדשות הכוללות מגורים, מבני ציבור ומסחר התפתחו מכיוון מערב של הגרעין הוותיק. עם השנים, הישוב התפתח לכיוון מזרח, וכיום מגיע כמעט עד למסילת הרכבת של היישוב (תחנת "מזכרת בתיה"). עם זאת, אזור התעסוקה מנותק כיום מהישוב, אך הצפי כי בעוד מספר שנים יתרחבו שכונות המגורים ויגבלו באזור התעסוקה מכיוון מערב וצפון. ראוי לציין כי אזור התעסוקה של מזכרת בתיה הוא אזור ייחודי ונבדל משאר אזורי התעסוקה בסמיכותו, וזאת בשל קרבתו לתחנת הרכבת וליישוב הקיים. אזור זה מהווה עוגן כלכלי משמעותי לרשות המקומית ובו זמנית מאפשר לעסקים מקומיים להתפתח בו ולחברו לישוב הקיים באופן המשכי.

התכנית מציעה להגדיר מחדש את אזור התעסוקה כרובע חדש ליישוב הקיים: "**רובע הרכבת**". רובע המציע עירוב שימושים הכולל מסחר, תעסוקה, מבני ציבור, יחידות דיור זעירות ושטחים פתוחים אטרקטיביים. הרובע מתוכנן כרקמה אורבנית מחוברת למושבה, המעודד הליכה ורכיבה על אופניים ויושב על צומת תשתיות משמעותית עם חיבור בלתי אמצעי לתחנת הרכבת ולמחלף חולדה. תכנית המדיניות מתווה מסגרת תכנונית לעיבוי הזכויות במגרשים הסמוכים לתחנת הרכבת ולכביש 411, בהתאם לעקרונות תכנית המתאר בכדי ליצור דפנות בנויות המגדירות את אזור התעסוקה ומשפרות את תמהיל ייעודי הקרקע.

אזור התעסוקה החדש מציע מגוון שימושים וגמישות תכנונית הן ברמת שלביות הביצוע והן ברמת שינוי השימושים. השילוב בין תחנת רכבת, מדרכות מוצלות, חזיתות רציפות ואוכלוסיית משתמשים מגוונת יביא את האזור למיצוי הפוטנציאל התכנוני והנדל"ני שלו.

מתודולוגיית הכנת התכנית מתבססת על שלושה שלבים עיקריים:

א. איסוף מידע על המצב קיים, ניתוחו והצגת האתגרים

ב. הגדרת עקרונות התכנון.

ג. הכנת חלופות ועיבוד החלופה הנבחרת לאישורה בוועדות.

בשלב הראשון של הכנת תכנית המדיניות לאזור התעסוקה במזכרת בתיה, התחלנו בניתוח מרחבי של אזורי תעסוקה, מרכזי מסחר, מלונאות ודיור מוגן באזור השפלה. בוצעו ניתוחים סטטוטוריים של תכניות ארציות, כגון תמ"א 1/35, בה ניתן לראות שהישוב הינו השלוחה הדרומית של המרקם העירוני המוקף באזורים פתוחים חקלאיים אשר מוגדרים כמרקם שמור משולב, כמו כן, בוצעו ניתוחים של תכניות מחוזיות, כגון תמ"מ 21/3, בה ניתן לראות את תשתית קו המתח העליון החוצה את אזור התעסוקה בכיוון צפון/דרום ומסילת ברכבת המהווה את הדופן המזרחית לאזור.

בהמשך נותחו תכניות היסטוריות/מנדטוריות, כגון R6 משנת 1941, בה מוגדר הישוב כאזור חקלאי, ונבדקו תכניות מקומיות מאוחרות יותר עד התכנית התקפה זמ/1/266, שאושרה בשנת 2016 ושינתה את היעוד לאזור תעסוקה ותעשייה בשטח של כ-320 דונם, בשוליים הדרום-מזרחיים של הישוב מזכרת בתיה. ניתוח תכנית המתאר לישוב שמקודמת בשנים האחרונות, מדגישה את החשיבות של חיזוק הקשר בין מרכז הישוב למוקד התעסוקה החדש, שהינם שני המוקדים הראשיים של הישוב.

בנוסף, נבחנו תוספות הזכויות המוצעות בתכנית המתאר עם דגש על מרכז תעסוקה הסמוך לתחנת הרכבת. נותחו זכויות הבניה התקפות לכל מגרש בהתאם לתכנית זמ/1/266, מופו הבעלויות על המגרשים השונים באופן גראפי בהתאם לטבלאות ההקצאה של תכנית האיחוד וחלוקה ונתונים של מחלקת הנכסים במועצה. סומנו הכשלים והאתגרים שעלו מתוך ניתוח המצב הקיים.

בשלב השני הוגדרו עקרונות התכנון המותאמים לאזור התעסוקה הייחודי של מזכרת בתיה תוך שימת דגש על שיפור הקישוריות, ההליכתיות, הרחבת השימושים, הגדלה ושיפור של המרחבים הציבוריים והעצמת הבינוי בסמוך לתחנת הרכבת וכביש 411.

בשלב השלישי הוכנו שלוש חלופות תכנון לרובע הרכבת שמתוכם נבחרה חלופה מועדפת, אותה עיבדנו בעבודה משותפת עם נציגי המועצה המקומית, היועצים ונציגי הועדה המקומית.

מטרות תכנית המדיניות:

תכנית המדיניות מהווה מסגרת אסטרטגית ותכנונית לתכנון אזור התעסוקה של מזכרת בתיה ותוצרה הוא מסמך מנחה אשר לפיו תוכל המועצה והועדה המקומית להנחות את היזמים לקראת קידום תכניות נקודתית בסמכות מקומית ו/או מחוזית או לחילופין בקשה להיתר עם הקלות ו/או שימוש חורג. מסמך המדיניות אינו מסמך סטטוטורי.

תכולת מסמכי תכנית המדיניות:

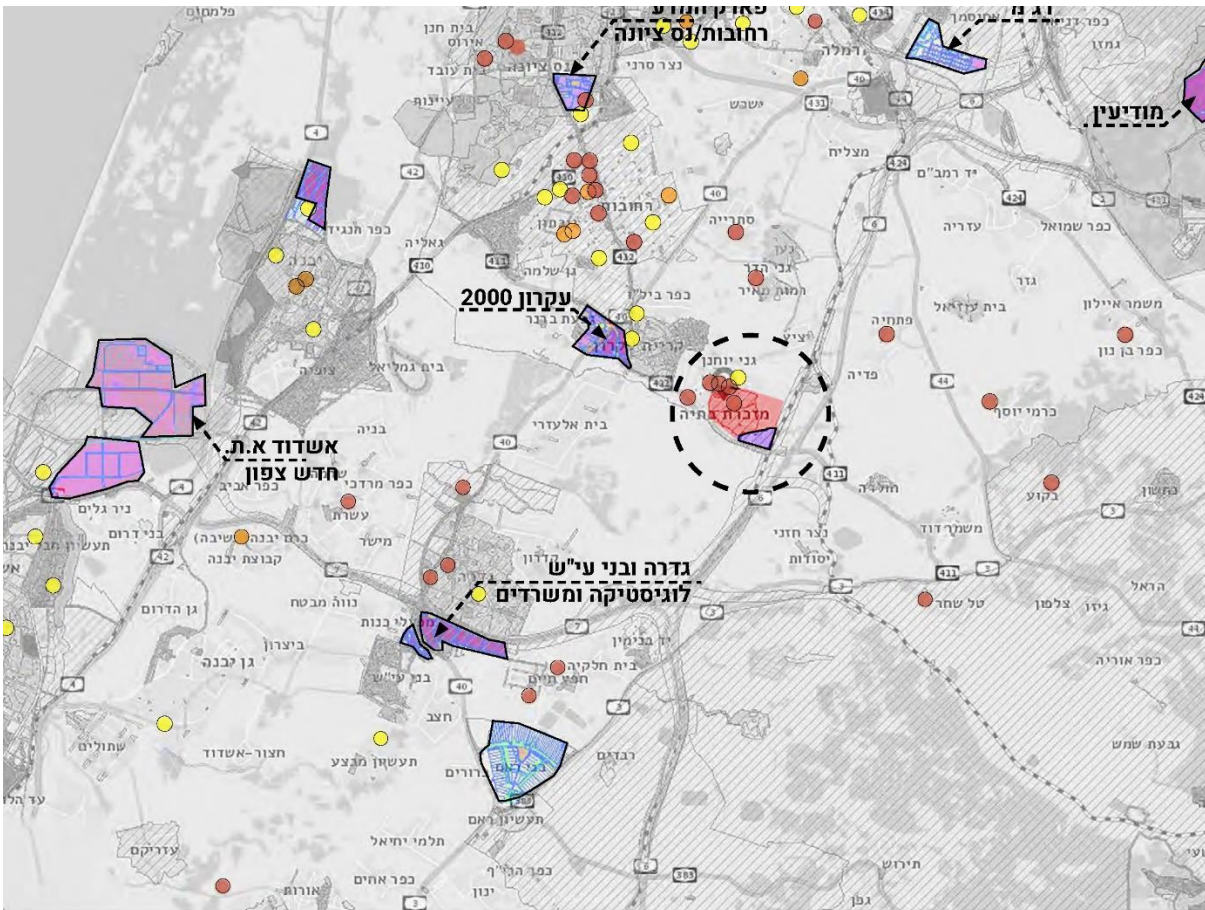
- א. מסמך הוראות זה כולל ניתוח מצב קיים, עקרונות תכנית המדיניות והנחיות מפורטות לקידום תכניות נקודתיות להגדלת זכויות והוספת יעודים ושימושים. בחלק האחרון של מסמך ההוראות מצורפים הנספחים של היועצים: נוף, תנועה וחניה, כלכלה וסביבה.
- ב. תכנית בינוי והעמדה מוצעת הכוללת רשת מרחבים פתוחים, שבילים וזיקות הנאה.
- ג. תכנית חלוקה לאזורי תכנון ותתי אזורים עם טבלת הזכויות והתמהיל לכל אזור ותת אזור.
- ד. הדמיה עקרונית של נפחי הבניה העתידיים ברובע הרכבת.

2. ניתוח מצב קיים

2.1 ניתוח אזורי – מחוז מרכז, אזור השפלה

מזכרת בתיה שייכת למחוז מרכז אשר פזורים בו מספר אזורי תעסוקה מסוגים שונים. מתוך אזורי התעסוקה במרחב ניתן לזהות מספר אזורי תעסוקה בולטים בתחום הלוגיסטיקה והאחסנה כדוגמת א.ת. אשדוד, בני עייש-ראם, יבנה. א.ת. אזור צומת בילו, קריית עקרון, אשר מתאפיין במרכז פנאי ומסחר, ואזור תעסוקה רג"מ המתבסס על עירוב שימושים הכולל שילוב של אחסנה, תעסוקה ותיירות.

אזור התעסוקה של מזכרת בתיה נבדל משאר אזורי התעסוקה במרחב, בזכות אופיו המקומי מחד ומאיך החיבור שלו לתשתיות ארציות מרכזיות המאפשרות נגישות גבוהה.



איור 2 מיופי אזורי תעסוקה, מסחר, מלונאות ודיוור מוגן
 ● אזורי תעסוקה ותעשייה ● מלונאות/צימרים ● דיוור מוגן ● מרכזים מסחריים

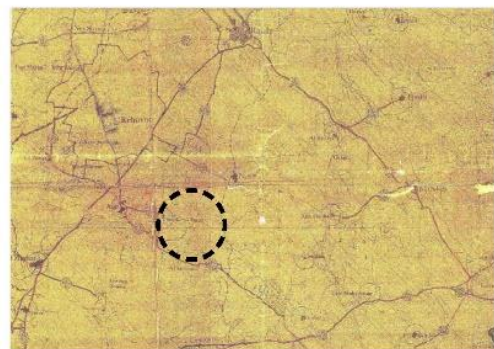
2.2 ניתוח סטטוטורי – תכניות ארציות ומחוזיות

בתכניות ההיסטוריות ניתן להבחין כי כבר בתקופת המנדט הייתה מזכרת בתיה ישוב ספר על גבול שטחי יעור ושטחים חקלאיים. הסיטואציה הזו למעשה השתמרה במהלך השנים ואנו עדים היום להצטופפות מחוז מרכז, כאשר מזכרת בתיה בקצה משמשת כתווך או כגבול האזור המיושב בצפיפות. עצם היותה של מזכרת בתיה מושבה שהולכת ומתפתחת אשר ממוקמת באזור "קצה" המרקם עירוני (תמ"א 35) נותן לה את האפשרות לשמור על אופייה הכפרי בבינוי על אף העלייה בצפיפות ולתת מענה של פתרונות דיוור, תעסוקה ומסחר. בהקשר הכרונולוגי ניתן להבחין שמזכרת בתיה, שהייתה רחוקה ומנותקת יחסית, קיבלה מיקום מועדף מבחינת נגישות, הן מכיוון הרכבת עם הקמת התחנה של אזור התעסוקה מזכרת בתיה, והן מכיוון כביש 6 הסמוך ומחלף חולדה המתוכנן לקום בסמוך.

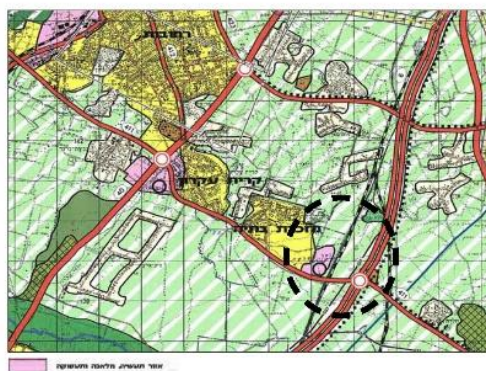
בשנה האחרונה, אישרה המועצה הארצית לתכנון ובניה להפקיד את תיקון 49 לתכנית מתאר מחוזית 21/3 לשינוי הוראות לשטח פיתוח עירוני המאפשר תוספת יח"ד בשטחי תעשייה, מלאכה ותעסוקה בכפוף, לבחינה סביבתית ומתן מענה למיזעור מטרדים ומפגעים. ישנה קישוריות טובה ורצף תפקודי בין אזור התעסוקה של מזכרת בתיה לשכונות המגורים הקיימות והמתוכננות מסביב.



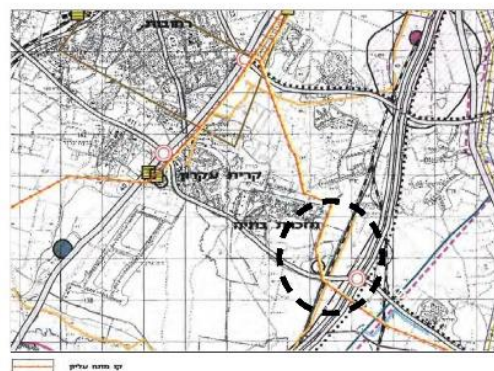
תכניות סטטוטוריות - תמ"א 35 תיקון 1



תכניות היסטוריות - R6 - שנת 1941 תב"ע מנדטורית



תכניות סטטוטוריות - תמ"מ 3 - תיקון 21 - יעודי קרקע



תכניות סטטוטוריות - תמ"מ 3 - תיקון 21 - תשתיות

איור 3 תכניות ארציות ומחוזיות

2.3 ניתוח סטטוטורי – תשתיות, דרכים ומסילות רכבת



תכניות סטטוטוריות - תת"ל 4,3 א9 - רכבת לוד - ב"ש



תכניות סטטוטוריות - מח/99 - שינוי דרך 411
איור 4 תכניות תשתית תחבורה

אזור התעסוקה של מזכרת בתיה גובל בשתי תשתיות תחבורה מרכזיות: פסי הרכבת במזרח המעוגנים סטטוטורית בתת"ל 4,3 וכביש 411 בדרום המעוגן בתכנית מח/99. שתי התכניות מגדירות שטחים עם מגבלות בניה ופיתוח (קווי בניין). תת"ל 4,3 א' מגדירה שלא יבנו מבנים או חלקי מבנים במרחק קטן מ-40 מ' מגבול רצועת המסילה. מח/99 מגדירה קווי בניין כמסומן בתשריט - קו בניין 80 מ' ממרכז הכביש. תכנית זמ/1/266 מתייחסת להוראות של תכניות אלו באופן מחמיר, כפי שהיה נהוג בעבר, עם שמירה על מרחקי בטחון מפסי הרכבת ומהכביש. בתכנית תמ"מ/3 שינוי מס' 21, בתשריט תשתיות והשפעות סביבתיות, מסומן קו מתח עליון החוצה את אזור התעסוקה מצפון לדרום. לקו מתח זה ישנן הגבלות סביבתיות אליהן התייחסה תכנית זמ/1/266 עם יצירת "פרוזדור קרינה" ברוחב 50 מ'. בשנים האחרונות מקדמים תכנית להסטת קו המתח או הטמנתו.

2.4 תכנית המתאר



חיבור לרחובות הראשיים



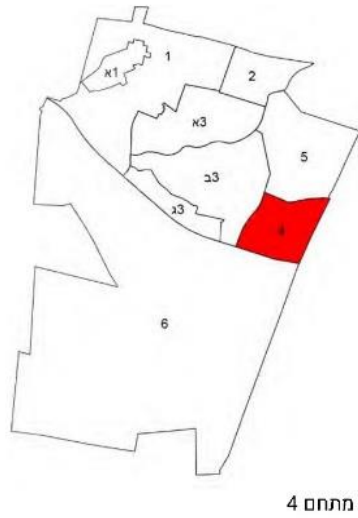
חיזוק קשר בין מרכז היישוב למוקד התעסוקה החדש

איור 5 מתוך מצגת תכנית המתאר - פרחי צפירי אדריכלים

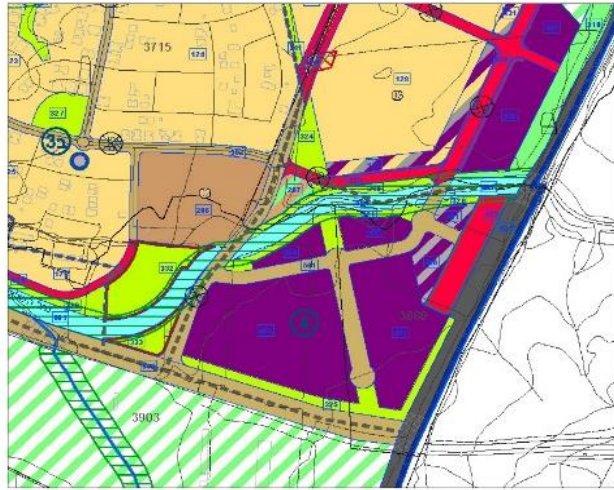
תכנית המתאר, הנמצאת בתהליכי אישור, רואה את אזור התעסוקה כחלק בלתי נפרד מרקמת המגורים ומחברת את אזור התעסוקה לישוב באמצעות רצף של כבישים, שבילי אופניים ומדרכות. תחנת הרכבת תשרת בעיקר את תושבי האזור ועל כן יש צורך ביצירת רציפות עירונית מהישוב לתחנת הרכבת דרך אזור התעסוקה.

תכנית המתאר מדברת על שימור האופי הכפרי של הישוב בבינוי עתידי ועל שימור המרכז ההיסטורי. תכנית המתאר רואה חשיבות עליונה בפיתוח רשת ירוקה המקשרת לפארקים, מרחבים ירוקים וטבע עירוני, בפיתוח מערך מגוון של שטחים ציבוריים בו משולב השלד העירוני, תוך שיפור איכות המרחב הציבורי, בהסדרת מערך התנועה בישוב כמערך משולב, כולל חיבור וגיבוש תנועה מוטורית, תחבורה ציבורית, שבילי הולכי רגל ושבילי אופניים ושילובו במערך התנועה האזורי. תכנית המתאר מציעה חיבור לסביבה ע"י הרחבת הרשת ההמשכית לאזורי החקלאות באמצעות דרכים חקלאיות עם זיקת הנאה לשבילי הולכי רגל ואופניים, וכן הוספת פעילות תיירותית חקלאית. ומעל לכל, שמירה ועיגון צביון מזכרת בתיה כישוב חקלאי, מינוף החקלאות בישוב.

רובע התעסוקה, המסומן בתכנית המתאר כמתחם 4, נמצא בצמוד לתחנת הרכבת. מצוין בתכנית המתאר שאזור התעסוקה יכלול עירוב שימושים של תחבורה, מסחר, משרדים ותעסוקה. מרכז המשרת את תושבי הישוב, אזור התעסוקה ומבקרים. במרכז אזור התעסוקה וסביבותיו יפותח מרחב ציבורי איכותי בעל דפנות פעילות הכולל מרחבי שהיה ופעילות ויכלול חזית מסחרית אל הרחובות הסובבים, בדגש על קישוריות אל תחנת הרכבת. תכנית המתאר כמעט ומכפילה את נפח זכויות הבניה לתעסוקה, משרדים ומסחר באזור התעסוקה, תוך עיבוי מרכז אזור התעסוקה המשיק לתחנת הרכבת.



מתחם 4



תכניות מיתאר - תשריט מצב מוצע



תכניות מיתאר - חלק מנספח עיצוב עירוני

איור 6 תשריט ונספח עיצוב מתכנית המתאר 09.2019 פרחי צפירי אדריכלים

תכנית המתאר מוסיפה זכויות בניה לתעסוקה ומסחר מעל הקרקע בסך של 322,693 מ"ר.

איור 7 טבלת
זכויות למתחם 4 -
הוראות תכנית
המתאר 09.2019

נושא	יחידת מידה	תוספת למאושר	סה"כ	הוראות
סה"כ אוכלוסייה צפויה	נפש	-	-	
שטח בנייה כולל (לכלל היעודים)	מ"ר	132,000	322,693	
תעסוקה ומשרדים	מ"ר	120,000	300,100	לפי תכניות תקפות. תוספת שטחי הבנייה מיועדת לשטחי התעסוקה שנוספו בתכנית זו ולאזור תחנת הרכבת.
מסחר	מ"ר	12,000	22,593	תוספת שטחי המסחר תשולב בקומות הקרקע של מבני התעסוקה והמשרדים באזור תחנת הרכבת ורחוב ר-4 (מסומן בנספח העיצוב העירוני).
מבנים ומוסדות ציבור				בהתאם למדריך הארצי התקף בעת אישור התכנית המפורטת ובהתייחס לפרוגרמה המצורפת לתכנית זו.
שטח ציבורי פתוח				

2.5 תכנית קיימת זמ/266/1 וזכויות בניה קיימות

תכנית זמ/266/1 ותכנית האיחוד וחלוקה שאושרה אחריה, וקיבלו תוקף בשנת 2016, יוצרות מסגרת תכנונית ושמאית להקמת אזור תעסוקה ליעודים של תעשייה, תעשייה עתירת ידע, מסחר ומשרדים, גני אירועים, ספורט ונופש. התכניות תוכננו בהתאם לתכנית המתאר המחוזית 21/3.



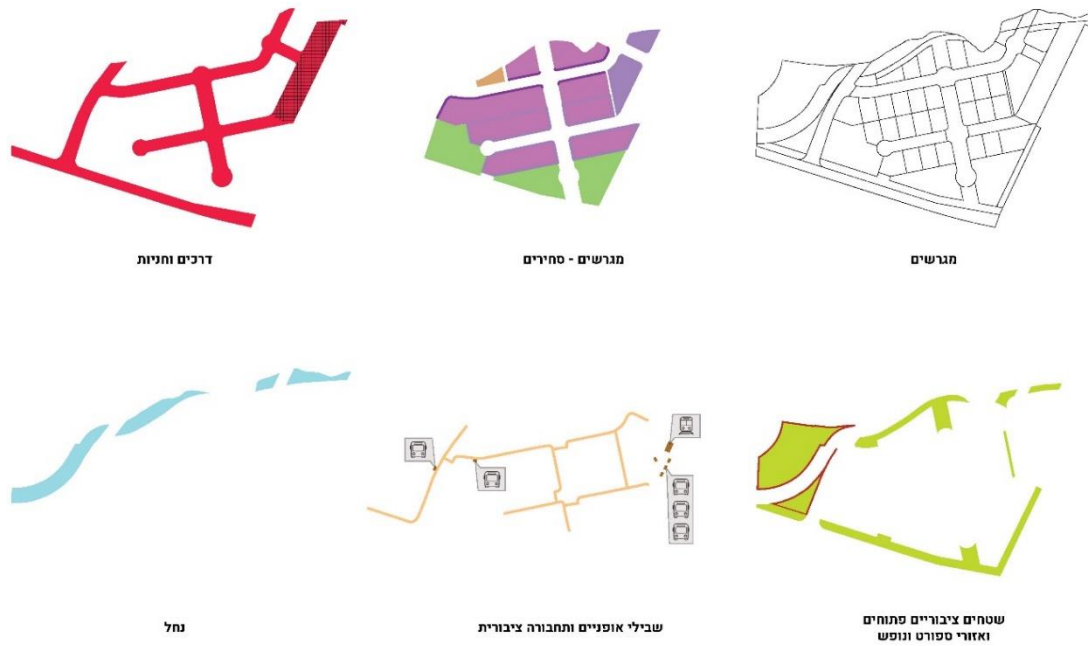
איור 8 תשריט תכנית זמ/266/1

5.2.1 האתגרים שמייצרת התכנית

הגיאומטריה שהנחתה את המתכננים התבססה בעיקרה על מגבלת קו מתח עליון עילי החוצה את המתחם ומייצר "פרוזדור חשמל" ברוחב של 50 מ' בקו אלכסוני מצפון לדרום. בהתאם להנחיות המשרד להגנת הסביבה ויועץ הקרינה לתב"ע, רצוי להרחיק את הבניה מקווי מתח עליון לטווח של יפחת מ-36 מ' ולמקם את אזורי הבניה לתעשייה במרחק העולה על 24 מ' מכל צד של מעגלי המתח העליון. מתחת למסדרון הקרינה מוקם כביש רחב ביותר (כביש מס' 5 ברוחב 40 מ' וקווי בניין של 5 מ' מכל צד) עם שני נתיבים לכל כיוון, מפרדה רחבה ושורת חניות אלכסוניות מכל צד. כביש זה מתחיל ומסתיים במעגלי תנועה שאינם המשכיים לכבישים אחרים. למשל, כביש מס' 4 החוצה את כביש מס' 5 מסתיים במעגל תנועה ללא מוצא המשכי בצדו המערבי.

פריסת הכבישים, שאינם המשכיים ואינם מייצרים קישוריות איכותית, מהווה את תשתית הפרצלציה של מגרשי התעסוקה הפרטיים.

כאשר בוחנים את היחסים בין השטחים המיועדים לכלי הרכב, אם בכבישים רחבים ו/או בחניות על גבי הקרקע לעומת השטחים של המגרשים הסחירים והשטחים הפתוחים, ניתן לראות שהתכנון נותן העדפה לכלי הרכב ואינו מייצר הליכתיות וקישוריות המותאמת לתחבורה ציבורית בתוך אזור התעסוקה.



איור 9 דיאגרמה מגרשים / שימושים / כבישים / שטחים פתוחים/ תח"צ ותוואי הנחל AL/Arch

האזורים הדרומים הסמוכים לכביש 411 ומסומנים בירוק בתשריט של התב"ע, מוגדרים כמגרשים גדולים ליעוד של גני אירועים עם שטחי בינוי קטנים ביותר ומגרשי חניה נרחבים על גבי הקרקע הפונים לחזית הדרומית של המתחם. **ייעוד הקרקע לגני אירועים אינו תואם את חזון המועצה המקומית לאזור התעסוקה ועלול להוות מטרד עבור תושבי שכונות המגורים הסמוכות.**



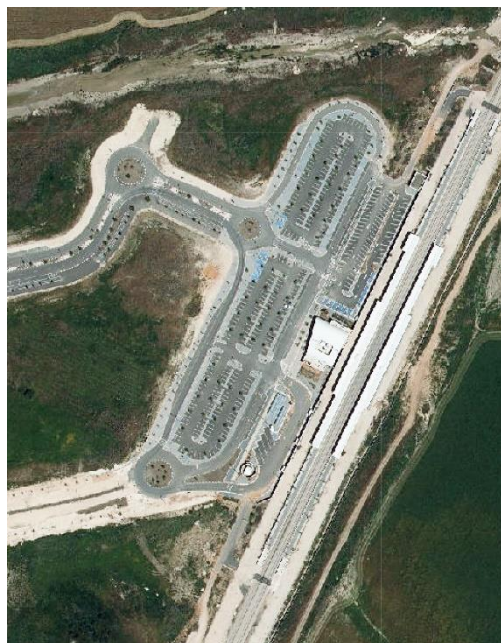
איור 10 נספח בינוי לתכנית זמ/1/266

התכנית כוללת **ריבוי של מגרשים קטנים** בשטחים של כ-2 עד 3 דונם אשר אינם מייצרים דופן רחוב רציפה ופעילה ואינם מתאימים למבני מסחר ותעסוקה מודרניים. לאורך כביש מס' 3 דפנות הבינוי אינן רציפות משני צדי הרחוב וריכוז הבינוי הינו בצדו הדרומי של הכביש הרחב. ייעוד המבנים הינו לתעשייה ב-3 קומות עם קומת קרקע מסחרית. לאורך כביש 4 ייעוד המבנים הינו לתעשייה עתירת ידע ב-4 קומות ולא כולל מסחר.

היתרון המרכזי והברור של אזור התעסוקה במזכרת בתיה, הינו הסמיכות לתחנת הרכבת ובעתיד גם נגישות לכביש 6. התכנית מגדירה רק שני מגרשים בודדים (300 ו-301) עם זיקה לתחנת הרכבת בייעוד מסחר ומשרדים, אך **נפח הבניה בהם מצומצם, עד גובה 3 קומות כל אחד.**



איור 11 מודל נפחי תכנית בינוי זמ/Arch 1/266



איור 12 תצלום אוויר - מגרש תניה govmap 2020

בסמוך לתחנת הרכבת, ממוקם מגרש גדול בן 17.5 דונם עבור חניה עילית ל 320 רכבים פרטיים לנוסעי הרכבת. מגרש זה מייצר נתק בין תחנת הרכבת לאזור הבנוי של אזור התעסוקה כך שלא נוצרת דופן בנויה במקביל לפסי הרכבת ונותר **מגרש חניה ריק מפעילות הפוגם בחוויית הולכי הרגל מן תחנת הרכבת ואליה.**

2.5.2 ניתוח זכויות קיימות

זכויות הבניה המוגדרות בתב"ע הקיימת מאפיינים ארבעה ייעודי קרקע סחירים: תעשייה עתירת ידע, תעשייה עם חזית מסחרית של עד 10% מהשטח העיקרי, מסחר ומשרדים וגני אירועים. טבלת הזכויות מגדירה את סך השטחים (שטח עיקרי + שטח שירות) לכל ייעוד ולא מפרטת את הזכויות לכול מגרש באופן פרטני. מכיוון שלא כל המגרשים הינם בגודל זהה, מצ"ב נספח של טבלת הזכויות המוקנות לכל מגרש מעל הקרקע בהתאם לשטחי המגרשים כפי שמופיעים בתכנית איחוד וחלוקה והזכויות.

טבלת זכויות קיימות מעל הקרקע - זמ/266/1

סך הזכויות מעל הקרקע	202,428 מ"ר
מסחר (כולל גני אירועים)	15,948 מ"ר
תעסוקה (כולל תעשייה ותעשייה עתירת ידע)	174,744 מ"ר
שטח מבנים ומוסדות ציבור (כולל ספורט ונופש)	11,733 מ"ר

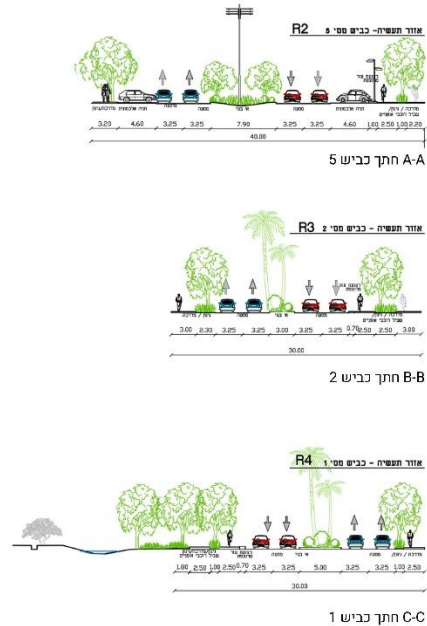
הערות	זכויות בניה מעל הקרקע	תכסית	מס' קומות	שטח שירות	שטח עיקרי	ייעוד	
	240%	60%	4	40%	200%	תעשייה עתירת ידע	
עד 10% מתוך השטח העיקרי יהיו שטחי מסחר בהיקף של 4,734 מ"ר.	150%	50%	3	30%	120%	תעשייה עם חזית מסחרית	
	180%	60%	3	15%	75%	מסחר	מסחר ומשרדים
				15%	75%	משרדים	
	14%	14%	1	7%	7%	גני אירועים	

2.6 תנועה וחניה

בהקשר הכרונולוגי ניתן להבחין שמזכרת בתיה, שהייתה רחוקה ומנותקת באופן יחסי, קיבלה מיקום מועדף מבחינת נגישות, הן מכיוון הרכבת עם הקמת התחנה של אזור התעסוקה מזכרת בתיה, וכן מכיוון המחלף של כביש 6 אשר יוקם בסמוך. הקרבה לתשתיות אלו מעלה את הישוב "על המפה" בתור אופציה ליזמים להקמת מוקדי שרות ומשרדים נגישים הן לעובדים והן ללקוחות.

תשתית הכבישים והקישוריות באזור התעסוקה איננה מיטבית. תכנון הכבישים מתבסס על "מסדרון הקרינה" של קו המתח העליון שהביא לתכנון כביש מרכזי ברוחב 40 מ' אשר חוצה את

אזור התעסוקה בכיוון צפון/דרום. רוחב הכביש זה אינו מותאם לנפח התנועה הנדרש לכביש המסתיים במבוי ללא מוצא. בתב"ע התקפה ישנה המלצה לחניה תת-קרקעית בתחם המגרש, אך אין דרישה המחייבת לחניונים תת-קרקעיים.



איור 13 חתכים ותכנית תנועה וחניה - קובי וטנברג

אתגר הנגישות למתחם - יוגב שרביט

ניתוח המרחב מצביע כי האתגר הגדול ביותר של מתחם התעסוקה החדש של מזכרת בתיה נוגע לנגישות למתחם. החלופה שהוצגה כחלק מתכנית המדיניות נותנת מענה לאתגרים ברמת המתחם, אך גם מחדדת את גודלו של אתגר הנגישות מכיוון שהיא מאפשרת להעריך את מספר המשתמשים/מבקרים שיגיעו למתחם.

מיקום ונגישות לרכב פרטי

מתחם אזור התעסוקה החדש של מועצה מקומית מזכרת בתיה ממוקם בחלקה הדרום מזרחי של המועצה. המתחם נמצא בשולי הישוב, כולל בתוכו את תחנת הרכבת של מזכרת בתיה, הפועלת במתכונת פרברית. הגישה למתחם אפשרית הן מתוך הישוב והן מכביש 411 המתחבר לצומת בילו בחלקו המערבי. המשכו המזרחי של כביש 411 מוביל למועצה אזורית גזר ולאזור המיושב בדלילות (כפרי).

כביש 6 עובר בסמוך למתחם אך לא קיים מחלף המאפשר להשתלב מכביש 6 לכביש 411 ולכן הגישה למתחם מכביש 6 מוגבלת, מחייב הגעה דרך מחלף גדרה. היעדר הגישה מקטין את הביקושים למתחם אשר מחייב זמן נסיעה ארוך יותר בהשוואה למתחמים אחרים במרחב.

נגישות לתחבורה ציבורית

מתחם התעסוקה נגיש לרכבת הפרברית בקו הירוק (הרצליה - באר-שבע). תדירות הרכבות בתחנה עומדת על רכבת כל שעה מכל כיוון.

תדירות האוטובוסים הנוכחית היא בעלת קיבולת של עד 200 נוסעים בשעה, כאשר הגברת התדירות בהיקף משמעותי לא צפויה לעלות על קיבולת של 500 נוסעים בשעה¹. במרחב מזכרת בתיה אין תשתית אופניים ייעודית ולכן סביר כי רק תושבי הסביבה בטווח של 10 ק"מ ישקלו להגיע בעזרת אופניים (30 דקות רכיבה). מתוך תושבי מזכרת בתיה, רק תושביה העתידיים של השכונה הסמוכה למתחם ישקלו להגיע אליו ברגל (עד 500 מ'). מסקנת ביניים: רמת השירות של תחבורה ציבורית למתחם התעסוקה העתידי נמוכה מאד ותוכל לייצר הזדמנויות נסיעה ל-1,250 נוסעים בשעה בתרחיש מקסימלי שאינו סביר. בתרחיש סביר צפויים להגיע למתחם 400-450 נוסעים בשעה או 1,400 יוממיים.

חניה וביקושים לחניה

היקף העובדים והמבקרים במתחם מחד, רמת השירות הנמוכה של התחבורה הציבורית מאידך, מצביעים על כך שהיקף ההגעה למתחם ברכב פרטי תהיה גבוהה ותדרוש פתרונות חניה. בוצעה הערכה של היקף החניות הנדרשות לטובת העובדים והמבקרים, זאת לפי ממוצע של 1.1 עובדים/מבקרים לרכב בודד. אל מול הערכה זו בוצע חישוב של מס' מקומות החניה הזמינים בהינתן לתקן החניה החל על המתחם הפער בין תקן החניה ובין הביקוש לחניה יוביל למיצוי קיבולת החניה של המתחם לפני שהוא ימומש (הערכה – לאחר מימוש של 55% מהזכויות).

2.7 סביבה ונוף

בניתוח הנוף בשטחי אזור התעסוקה, ניתן להבחין כי האזור מתוכנן כמוטה כלי רכב, כבישים רחבים ומדרכות מינימליות. חסרה חשיבה על הולך הרגל, אין עידוד הליכה ומעגלי תנועה קשים לחציית הולכי רגל עם שטחי ריצוף ואספלט נרחבים מאד. העצים שנשתלו לצידי הכבישים, נשתלו ללא בתי גידול לשורשים ולכן לא יצמחו לגובה הרצוי לצורך הצללה על המדרכות.



איור 14 מתוך תכנית השתילה לאזור התעסוקה - מיפוי עצים

שבילי האופניים קטועים ולא מייצרים רשת קישורית ליישוב הקיים והשכונה המתוכננת מצפון.

¹ לפי תדירות של אוטובוס כל 10-7 דקות במקום כל 20

תכנון הנוף נעשה ללא רעיון מוביל וללא דרך לבדל את האזור מאזורי תעסוקה אחרים. התכנון הינו גנרי שאינו מייחד את אזור התעסוקה במזכרת בתיה ואינו משתמש בסממנים מקומיים כלשהם ולחילופין אינו מייצר "מקום" חדש.

2.8 מיפוי שחקנים ראשיים

המגרשים הסחירים ברובע הרכבת הינם בבעלות פרטית שעברו פרצלציה לאחר שינוי הייעוד מחלקות חקלאיות "מושות". בהתאם לכך ישנם ריבוי בעלים במגרשים רבים וישנו רק מגרש יחיד, המוגדר כשטח ציבורי לבניה ציבורית (מגרש מס' 200). המתודולוגיה של תכנית המדיניות היא למפות את השחקנים הראשיים שהינם שותפים בתהליך קידום רובע הרכבת.



איור 15 דיאגרמה למיפוי שחקנים ראשיים ברובע הרכבת AL/Arch

לסיכום ניתוח המצב הקיים, אזור התעסוקה של מזכרת בתיה ממוקם בסמוך לישוב הקיים ונמצא בתחרות קשה מול אזורי תעסוקה סמוכים במרחב השפלה. תשתית הדרכים והתכנון הנוכחי מהווים מגבלה ומייצרים אתגרים להתפתחות המרחב. יתרונו הגדול של אזור התעסוקה הוא הסמיכות לתחנת הרכבת והפוטנציאל להוות רובע חדשני וייחודי לישוב, המאופיין בתעסוקה הכוללת שימושים מעורבים.

תכנית המדיניות שלהלן מציעה כלים תכנוניים והתערבויות רכות לקידום ופיתוח המרחב כרובע ייחודי המחובר לישוב הקיים וממצא את הפוטנציאל הקיים במרחב זה.



3. מדיניות רובע הרכבת

3.1 החזון

רובע הרכבת מגדיר מחדש את העתיד של אזורי התעסוקה, כמרחב רב-שימושי המשולב עם חיי היום יום של הישוב ומהווה **מנוע כלכלי מרכזי** לפיתוח בר-קיימא. הרובע מתפקד כמפרק נגיש ואטרקטיבי **המחבר את רקמת הישוב לתחנת הרכבת**, באמצעות מערכת שבילים ופעילויות רחוב מגוונות.

הרובע משרת את הקהילה המקומית של הישוב והיישובים הסמוכים למזכרת בתיה. אחד מהעקרונות המשמעותיים הוא **עידוד הליכתיות במרחב**, אשר תתרום להעצמת האינטנסיביות לאורך הרחובות ותעניק דופן עירונית פעילה לאורך מסילת הרכבת.

האזור יאפשר **גמישות תכנונית** לעתיד עם מירב השימושים התואמים את אופי הרובע לכל שלבי ההתפתחות, באמצעות **שימושים זמניים ושימושים קבועים**, בשילוב של פעילויות "קצה" אשר אינן חלק מהמרקם העירוני, כמו מרחבי ספורט אתגרי ואתרי טבע ונוף ייחודיים שיהוו רובד נוסף של פעילויות בזמנים שונים במהלך היום, השבוע והשנה **24/7/12**.

החזון של תכנית המדיניות הוא להפוך אזור התעשייה לחלק בלתי נפרד מהישוב ולתמוך במערך שכונות המגורים הקיימות והעתידיות בשימושים של בילוי, מסחר ותעסוקה. תכנית המדיניות מציעה מבט שונה על אזור תעסוקה, אזור שהוא חלק בלתי נפרד מהישוב, אזור הליך ומקושר עם אזורי פנאי נופש ואפילו טבע.

לאזור תעסוקה זה יש פוטנציאל רב מבחינה תחבורתית עם תחנת הרכבת של מזכרת בתיה המוצבת במיקום מרכזי. עובדת מיקום תחנת הרכבת במקום זה מהווה מנוף כלכלי לפיתוח ומציבה אותו כמוקד משיכה מרכזי ופעיל במערכת השימושים של הישוב וסביבתו. בשל מיקום תחנת הרכבת יש לתכנן את אזור התעסוקה באופן שיוכל לקלוט נוסעים רבים יוצאים וחוזרים מהישוב ומסביבתו וכן לספק תשתית מערכתית הולמת לפתרונות קצה (הקילומטר האחרון) של משתמשי הרכבת אשר יעדם הוא אזור התעסוקה.

3.2 עקרונות התכנון

תכנית המדיניות מגדירה מספר עקרונות ראשיים שינחו את המתכננים בקידום תכניות עתידיות: עירוב שימושים, עידוד הליכתיות, קישוריות, יצירת חזיתות פעילות בקומות הקרקע, יצירת דפנות עירונית לרובע הרכבת, יצירת מרחב ציבורי ייחודי ומזמין בכל ימות השבוע ועידוד השימוש בתחבורה ציבורית ובתחבורה לא ממונעת.

חזית פעילה



קומת קרקע בעלת פרוגרמות שונות אשר מייצרות מגוון פעילויות ואינטרקציות לאורך מפלס הרחוב לעידוד הליכתיות

קישוריות



קישוריות גבוהה מתאפיינת בחיבורים של רשת רחובות לתנועת הולכי הרגל, תשתיות של תח"צ וכלי רכב.

הליכתיות



תכנון עירוני מותאם לקנה מידה אנושי, אשר כולל מרחקי הליכה קצרים שמעודדים תנועה של הולכי רגל במרחב

שימוש בתח"צ ובתחבורה לא ממונעת



עידוד השימוש בתח"צ, באופניים ובקורקינטים על מנת להפחית את תנועת כלי הרכב הממונעים

רצועת רחוב רב-תכליתית



מרחב ציבורי שמאפשר גמישות לשימושים המשתנים, ובאופן זה מציע מבחר של אירועים זמניים לאורך שעות היום וימי השבוע

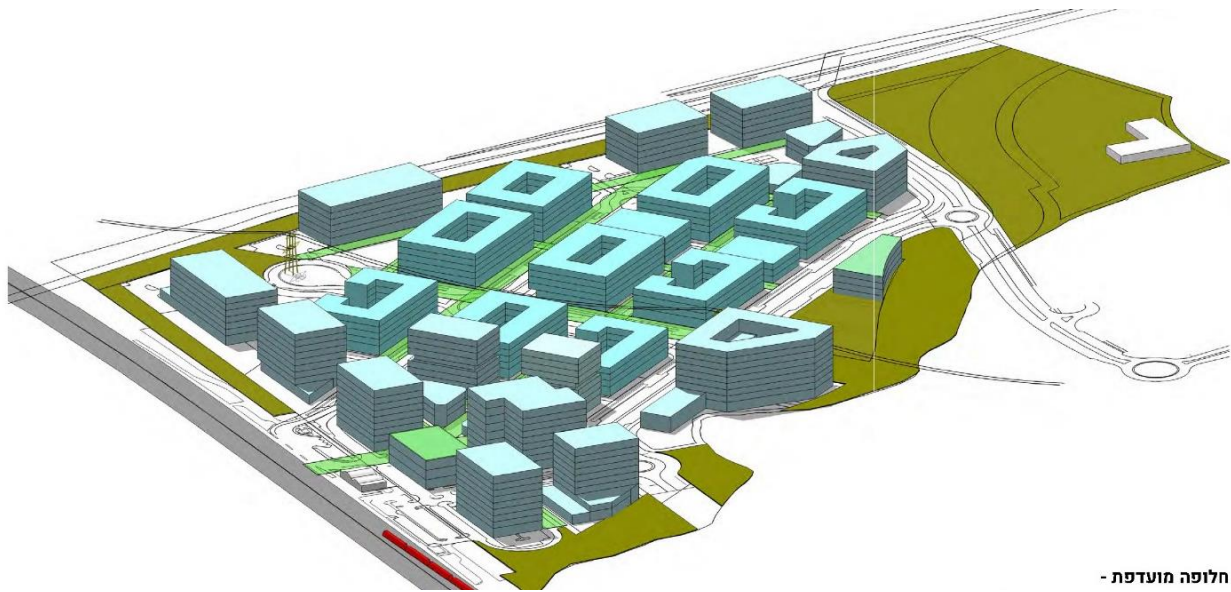
דופן עירונית



בינוי אינטנסיבי לאורך פסי הרכבת וכביש 411 למתן דופן בנויה המגדירה את רובע הרכבת

הגדלת נפחי הבניה ברובע הרכבת בהתאם להמלצות תכנית המתאר כוללות העצמת אינטנסיביות הבינוי לאורך פסי הרכבת, יצירת דופן בנויה לאורך כביש 411 ועידוד איחוד חלקות באזורי הליכה.

מתוך נפחי בינוי אלו ניתן לגזור זכויות בניה לשימושים השונים, שאותן ניתן יהיה לממש בתכניות מפורטות שיוגשו על ידי בעלי המגרשים. תוספות הזכויות המוצגות בתכנית המדיניות מעבר לזכויות המאושרות בתכנית הקיימת, מותנות בהכנת בחינה תחבורתית מעמיקה הכוללת שיפורים של צומת הכניסה מכביש 411 בשביל למנוע כשל תחבורתי באזור.



חלופה מועדפת -

איור 16 מודל נפחי בניה מוצעים AL/Arch

לצורך שיפור הקישוריות, תכנית המדיניות מציעה לחזק את צירי הולכי הרגל לאורך הכבישים הקיימים והוספת רשת חדשה של שבילי הולכי רגל בתחום המגרשים הפרטיים, כפי שמופיעים בתכנית בינוי, כזיקות הנאה לשימוש הציבור.

באזור הליבה, תכנית המדיניות מעודדת איחוד שתי חלקות סמוכות, בכיוון מזרח/מערב ויצירת חצרות פנימיות הפונות כלפי שבילי הולכי הרגל.



- בינוי
- ציר הולכי רגל לצד כביש
- רצועת זיקת הנאה

איור 17 תכנית בינוי ורשת מרחבים ציבוריים ושבילים AL/Arch

התב"ע הקיימת הגדירה שעד 10% מהשטחים העיקריים הבנויים במגרשים ביעוד תעשייה יהיו שטחי מסחר (חזית מסחרית) בהיקף של עד 4,734 מ"ר ועוד 10,593 מ"ר במגרשים 300 ו-301. תכנית המדיניות מגדירה סל זכויות מוגבל למסחר בכל המגרשים ובכל תתי האזורים בכדי לייצר חזית רחוב פעילה המעודדת הליכתיות וכוללת גם שטחי ציבור ומשרדי שירות, מעבר לשטחי מסחר. חזית פעילה מייצרת וויסות של נפחי מסחר נרחבים במגרשים ו/או באזורים בודדים.

בשנים האחרונות יש דגש על צמצום המרחקים מפסי הרכבת ועידוד שימושים ציבוריים בסמוך לפסי המסילה ולעיתים אף מעל פסי המסילה. תכנית המדיניות מעודדת בינוי אינטנסיבי לאורך פסי הרכבת ולצורך כך הוקם צוות היגוי משותף עם חברת הבת של פיתוח מתחמי נדל"ן של רכבת ישראל לקדם פרויקטים אלו. בנוגע לקו זכות הדרך לאורך כביש 411, מדרום לאזור התעסוקה, תכניות חדשות שיקודמו יוכלו לצמצם את קו זכות הדרך מ-80 מ' ל-50 מ' בתיאום עם חברת נתיבי ישראל, כך שתתקבל דופן בנויה מדרום לרובע הרכבת לאורך הכביש. קו המתח העליון עבר בתוך הישוב והוסט לשולי הישוב, כתוצאה מזה כיום הוא חוצה את אזור התעסוקה. ישנן כוונות עתידיות לבטל או להטמין את הקו.

3.3 פרוגרמות ושימושים

שימושים נוספים מעבר לשימושים המוגדרים בתכניות התקפות ייקבעו בהתאם לפרמטרים איכותניים ולא בהתאם להגדרה ספציפית. הפרמטרים הם: איכות הסביבה (רעש וזיהום אוויר) הגדרת סף עליון לשטחי מסחר ועידוד דופן רחוב פעילה. זיקה לשימושים ברי קיימא - קידום בניה ירוקה וגגות ירוקים.

בכל האזורים:

- חממות עבודה טכנולוגיות קהילתיות
- לוגיסטיקה בקומות (טכנו-פארק)
- מרפאות
- אולמות אירועים כחלק ממבנה מרובה שימושים
- מכללות
- ספורט ופנאי- מכוני כושר, בריכה
- תרבות- מוזיקה והופעות

דיור מיוחד בהתאם להגדרות בטבלת זכויות נוספות:

דיור מיוחד בניהול אחוד מסחרי/פרטי, הכולל את השימושים הבאים:

- דיור מוגן
- מעונות סטודנטים
- יחידות מגורים זעירות (Units-Micro)
- דיור להשכרה לטווח ארוך בניהול אחוד מסחרי
- מלונאות, חדרי הארחה

שימושים זמניים התערבויות זמניות ואירועים במרחב הציבורי הזמין

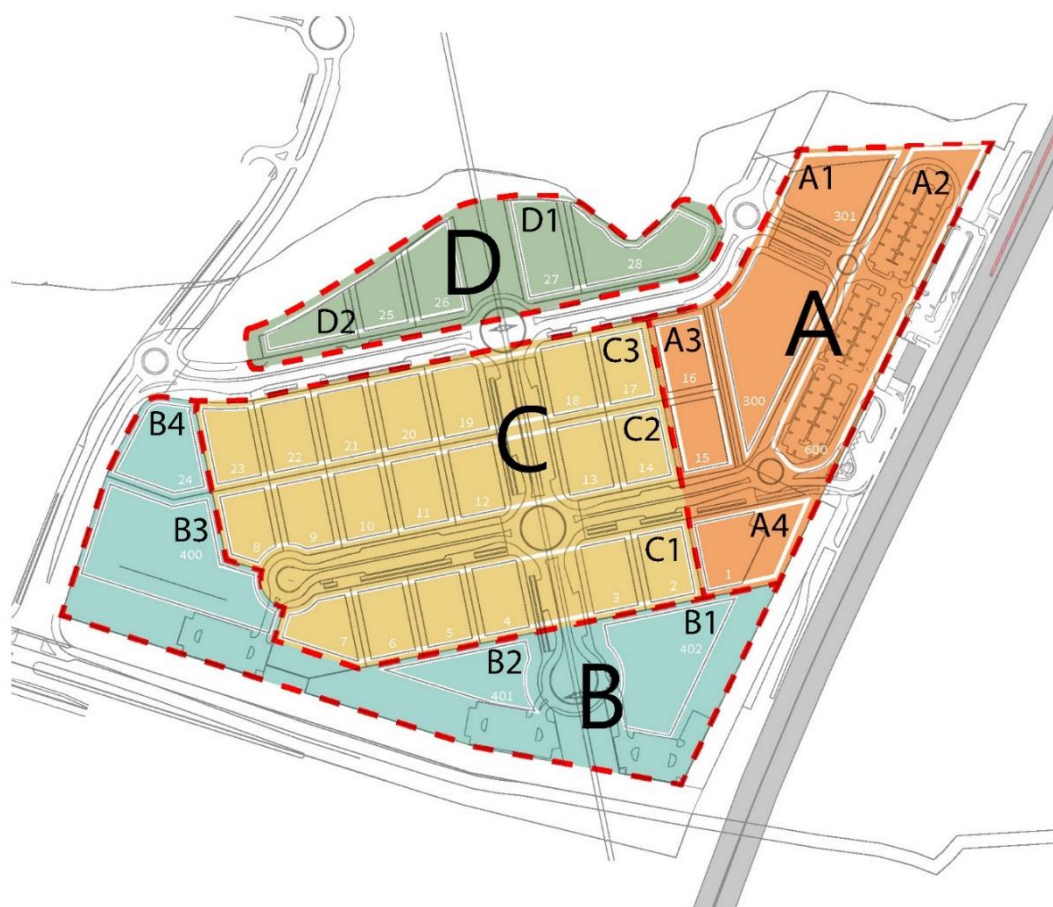
- עצים על גלגלים (Park Up-Pop)
- חורשות זמניות

- משאיות אוכל
- במות ניידות
- שוק איכרים
- גינות לתושב
- חממות לשתילה באוויר
- מעבדת תיקונים ניידת לאופניים וקורקינטים
- מעבדות תיקונים למכשירי סלולר
- אזורי המתנה לרכבת הכוללים עמדות הטענה למחשבים וניידים
- מתחמי עבודה זמניים

3.4 אזורים ותתי-אזורים לתכנון

אזור התעסוקה חולק ל-4 אזורים ראשיים:

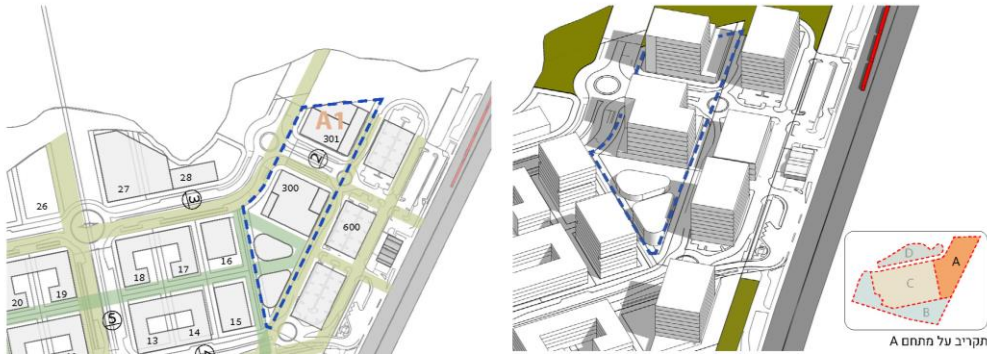
- A האזור המערבי בסמיכות הגבוהה ביותר למסילת הרכבת.
- B אזור דרומי בעל מגרשים גדולים הנמצאים בקרבה לכביש 411 ומגדירים את הכניסה הראשית למתחם.
- C אזור הליבה של אזור התעסוקה, בעל מגרשים קטנים.
- D האזור הצפוני ביותר, בקרבה לנחל עקרון, לנופי טבע ולשכונה החדשה מצפון.



איור 18 מפת חלוקה אזורים ותתי-אזורים AL/Arch

3.5 זכויות בנייה ותמהיל

אזור A1



A1 מגרש 300-301

תת אזור

תיאור

מגרשים אלו ממוקמים בסמיכות גבוהה לתחנת הרכבת ומוגדרים בתכנית המתאר כמרכז תעסוקה. תכנית המדיניות ממליצה להגדיל את אינטנסיביות נפחי הבניה במגרשים אלו בכדי לייצר בינוי אורבני בשילוב עם המבנים העתידיים על מגרש חניון הרכבת.

ייעודי קרקע

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר. השימושים המוצעים יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.

קווי בנין

ללא שינוי מתב"ע קיימת.

תכנית

תכנית מקסימלית עד 55% למגרש 300 ו-60% למגרש 301.

נפח בניה

בינוי של 9 קומות בסמוך לכביש מס' 2 (תוספת של 6 קומות לתב"ע הקיימת). בחלק הדרומי של המגרש תתאפשר בניה של מבנים עצמאיים בגובה נמוך של עד 14 מ' ובעלי דופן פעילה מכל הצדדים. עדיפות למיקום מבואות הכניסה בסמוך לכביש מס' 2.

מבואות כניסה

זכויות

מגרש 300 רח"ק מקסימלי 2.8 כ-23,000 מ"ר שטח בנוי מעל הקרקע. מגרש 301 רח"ק מקסימלי 3.6 כ-13,000 מ"ר שטח בנוי מעל הקרקע.

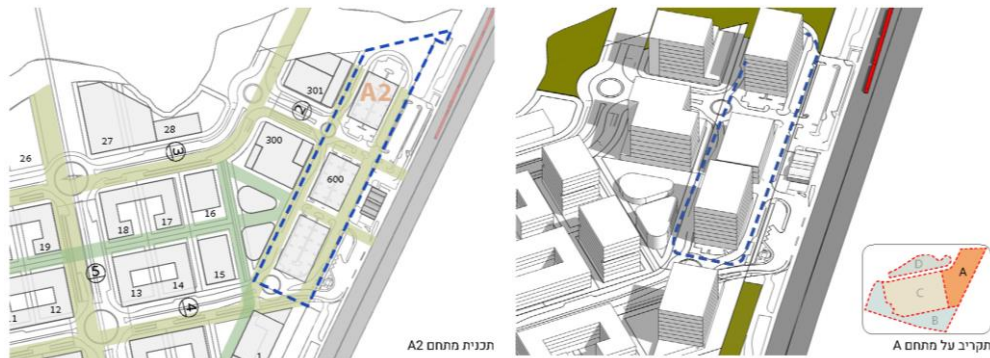
זיקות הנאה

בהתאם לתכנית העמדה, זיקות הנאה יאפשרו את המשכיות שבילי הולכי הרגל ממערב ולכיוון פסי הרכבת.

יחידות דיור

עד 20% לדיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי בגודל של עד 45 מ"ר ברוטו שימוקמו בקומות עליונות. סה"כ עד 150 יח"ד לשיקול הוועדה המקומית.

אזור A2



A2 מגרש 600

תת אזור

מגרש זה הינו בבעלות עירונית ומשמש כמגרש חניה המשרת את אזור התעסוקה והן את באי הרכבת. המגרש הינו בשטח הגדול ביותר באזור התעסוקה ובעל חשיבות גבוה למיקוד הפעילות סביב תחנת הרכבת. יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, אשר יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. כולל דיור מכליל המותנה בהפניית הדירות לכיוון מערב ובהגבלות אקוסטיות של איכות הסביבה (ראו נספח סביבתי), בינוי מקסימלי בקומת הקרקע, עד קו בניין 0 באופן שמשאיר מדרכות רחבות, ברוחב מינימלי של 3 מ' הכוללות רצועת גינון לעצי צל. 28% מתוך מגרש בגודל 17,500 מ"ר. מומלץ לערוך רה-פרצלציה למגרש זה עם חלוקה לדרכים ומגרשים סחירים. הבינוי המוצע הוא של 3 מבנים נפרדים הצפוני והדרומי בגובה של 9 קומות, כאשר המבנה המרכזי הינו מבנה ציבורי ייחודי בגובה של 3 קומות. לכל המבנים דופן פעילה משולבת מסחר, משרדים ושירותים בקומת הקרקע. עדיפות למיקום מבואות הכניסה כלפי מסילת הרכבת והתחנה. רח"ק מקסימלי 2. כ 35,000 מ"ר שטח בניי מעל הקרקע. מסחר בקומת הקרקע כ 4,000 מ"ר. מבנה ציבורי בן 3 קומות מעל המסחר בשטח של כ 5,000 מ"ר עם גינת גג פתוחה לציבור. בהתאם לתכנית העמדה, זיקות ההנאה יאפשרו את המשכיות הכבישים ומדרכות להולכי הרגל בהתאם למערך התנועה הקיים סביב מגרש החניה.

תיאור

ייעודי קרקע

קווי בנין

תכנית

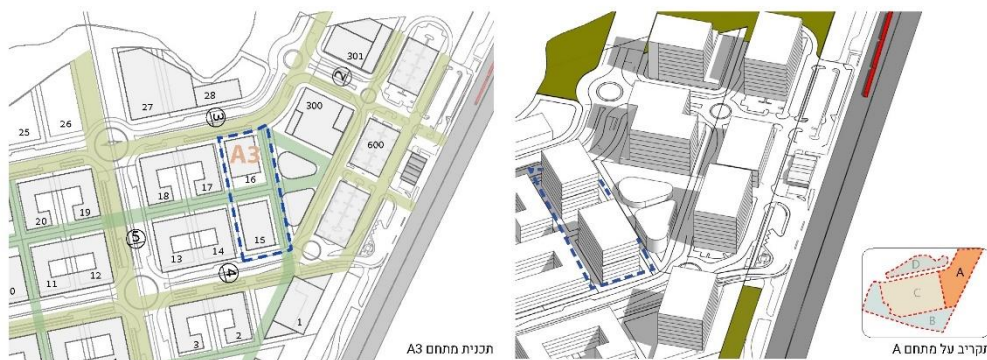
נפח בניה

מבואות כניסה

זכויות

זיקות הנאה

אזור A3



מגרש 15-16 A3

תת אזור

מגרשים אלו ממוקמים בסמיכות גבוה לתחנת הרכבת ומוצע שיכללו באזור A הסמוך לתחנה. תכנית המדיניות ממליצה להגדיל את אינטנסיביות נפחי הבניה במגרשים אלו בכדי לייצר בינוי אורבני בשילוב עם המבנים העתידיים על מגרש חניון הרכבת.

תיאור

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר. השימושים המוצעים יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.

ייעודי קרקע

במקרים של בקשות להגדלת היקפי זכויות הבניה על מגרשים אלו, יש להגדיל את קו הבניין לכיוון רצועת השצ"פ ממזרח, כך שישמש כמרחב ציבורי אפקטיבי, מואר ונגיש עד חזית המבנה. המרווחים שבין קו המגרש לקו הבניין ישמשו כזיקת הנאה למעבר הולכי רגל. תכנית מקסימלית של 50% בשני המגרשים.

קווי בנין

בינוי מקסימלי של 9 קומות (תוספת של 6 קומות למגרש 16 ו-5 קומות למגרש 15 ביחס לתב"ע הקיימת).

נפח בניה

מבואות הכניסה למבנים יהיו לכיוון רצועת השצ"פ לכיוון מזרח ו/או לרחוב. רח"ק מקסימלי 4.5 . כ-12,200 מ"ר לכל אחד מהמגרשים.

מבואות כניסה

זכויות

לאורך החזית האחורית הצד המזרחי של שני המגרשים תוגדר רצועת זיקת הנאה. בנוסף, תוגדר זיקת הנאה נוספת לאורך קו הבניין האחורי.

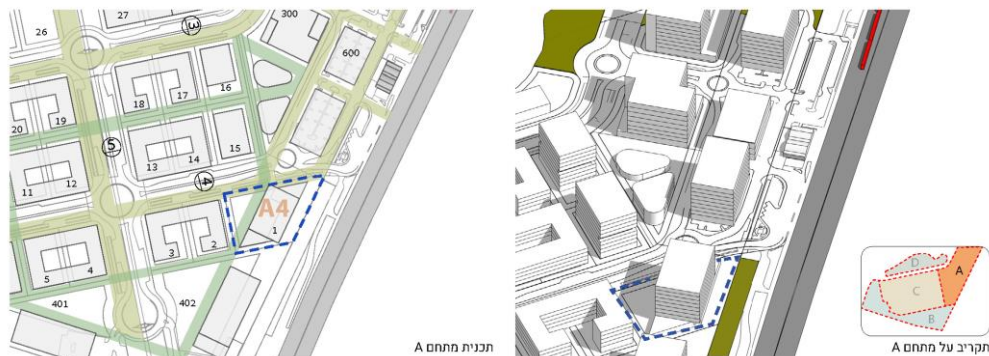
זיקות הנאה

במקרים של בקשה להגדלת היקפי זכויות הבניה, תידרש הקצאה של שטחי ציבור בנייים בבעלות עירונית בהתאם להסכם שיחתם עם המועצה. עד 20% לדיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי בגודל של עד 45 מ"ר ברוטו שימוקמו בקומות עליונות. סה"כ עד 30 יח"ד לשיקול הוועדה המקומית.

מטלות ציבוריות

יחידות דיור

A4 אזור



A4 מגרש 1

תת אזור

מגרש זה ממוקם בסמיכות גבוהה לפסי הרכבת ולתחנה ומהווה דופן בנויה לרובע הרכבת. תכנית המדיניות ממליצה להגדיל את אינטנסיביות נפחי הבניה במגרש בכדי לייצר חזית אחידה של בינוי אורבני בהמשך למבנים העתידיים על מגרש חניון הרכבת.

תיאור

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מכליל המותנה בהפניית הדירות לכיוון מערב ובהגבלות אקוסטיות של איכות הסביבה (ראו נספח סביבתי), בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר. השימושים המוצעים יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.

ייעודי קרקע

שינוי קו בניין קדמי לכיוון מזרח בהמשך לבניינים במגרש 600, מותנה באישור הרשות המוסמכת. תכנית מקסימלית של 50%.

קווי בנין

בינוי של 9 קומות (תוספת של 5 קומות לתב"ע הקיימת).

נפח בניה

עדיפות למבואה לכיוון פסי הרכבת.

מבואות כניסה

רח"ק מקסימלי 4.5, סך שטחי הבניה מעל הקרקע כ-22,500 מ"ר.

זכויות

ריכוז זכויות הבניה בסמוך לפסי הרכבת והשארית הצד המערבי של המגרש פנוי כזיקת הנאה ציבורית. זיקת הנאה עבור שביל הולכי הרגל השומר על המשכיות וקישוריות לכיוון צפון. במקרים של בקשה להגדלת היקפי זכויות הבניה מעל לרח"ק 3, היזמים ידרשו להקצות 2 קומות לבעלות עירונית בהתאם להסכם שיחתם עם המועצה.

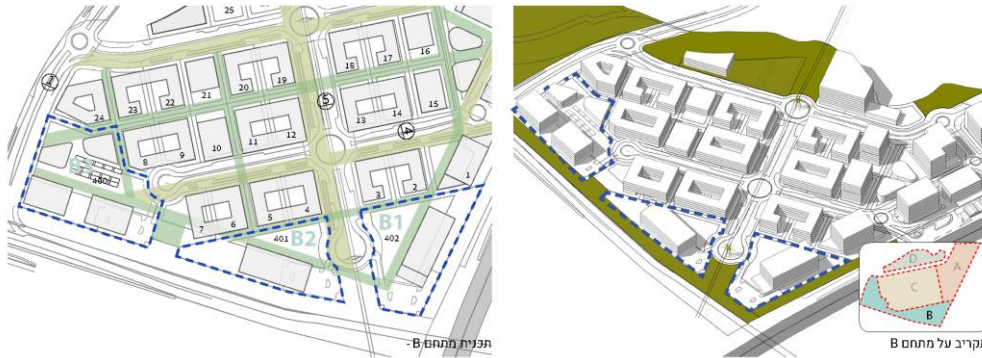
זיקות הנאה

מטלות ציבוריות

עד 20% לדיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי בגודל של עד 45 מ"ר ברוטו שימוקמו בקומות עליונות. סה"כ עד 56 יח"ד לשיקול הוועדה המקומית.

יחידות דיור

B1-B3 אזור



402 ו 401, 400 מגרשים B1-B3

תת אזור

מגרשים אלו ממוקמים לאורך הכביש הראשי, 411 וכביש הכניסה לרובע הרכבת ממערב. תכנית המדיניות ממליצה להגדיל את נפחי הבניה במגרשים אלו בכדי לייצר דופן בנויה, באינטנסיביות מדרגה שניה. יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, אשר יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו בוועדה מקומית לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת. באזורים אלו תתאפשר תעסוקה שבפעילותם קיים פוטנציאל סיכון וגרימת מטרדים (כגון רעש וריח) לשימושים בקרבת מקום, פעילות המחויבת ברישיון עסק על ידי המשרד להגנת הסביבה ו/או פעילות הכוללת חומרים מסוכנים שרמת הסיכון ממנה אינה חורגת מגבולות המגרש. שימושים אפשריים כגון: בתי מלאכה, מוסכים, נגריות, מסגריות ומפעלי אלקטרוניקה. לא יתאפשרו מגורים באזורים אלו.

הקטנת קו הבניין לכיוון כביש 411 באופן שיאפשר דופן חזית בנויה כלפי הכביש. קווי הבניין לצד הדרומי, יהיה מינימלי בהתאם לקווי הבניין במגרשים האחרים בתב"ע הקיימת.

תכסית של עד 30%.

תיאור

ייעודי קרקע

קווי בנין

תכסית

בינוי בגובה 26 מ' - 6 קומות (תוספת של 5 קומות מתב"ע קיימת), במבנים הסמוכים לכביש 411. בחלק הצפוני של מגרש 400 הבניה תהיה של מבנים נמוכים בעלי דופן פעילה מכל הצדדים, בגובה של עד 3 קומות. רצוי למקם את מבואות הכניסה כלפי "החצר" הפנימית או לכביש.

נפח בניה

מבואות כניסה

רח"ק מקסימלי 1.6. סך שטחי הבניה מעל הקרקע: B1 כ-18,300 מ"ר, B2 כ-16,300 מ"ר ו B3 כ-23,800 מ"ר.

זכויות

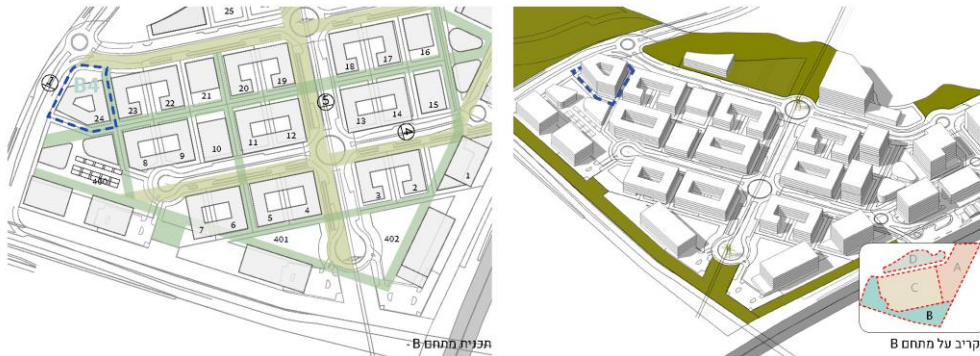
בהתאם לתכנית העמדה, במגרשים 400-402 הגדרה של רצועת זיקת הנאה להולכי רגל לאורך קו בניין אחורי לצפון. בנוסף שתי זיקות הנאה שתוחמות את הצד הצפוני של מגרש 400.

זיקות הנאה

במגרש 400 ניתן לתכנן חניון עילי בחצר הפנימית עד 20% מהחניות הנדרשות.

חניון עילי

B4 אזור



B4 מגרש 24

תת אזור

תיאור

מגרש פינתי המהווה את נקודת הכניסה לאזור מהכביש הראשי, 411 ומהישוב הקיים. בתכנון המבנה יש להקפיד על איכות אדריכלית לכול החזיתות עם דגש על החזית הצפונית והמערבית. מומלץ לישר את החזית הצפונית בהמשך למבנים על כביש 3.

ייעודי קרקע

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מיוחד המותנה בהגבלות של איכות הסביבה (ראו נספח סביבתי), בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר. אשר יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ייסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.

קווי בנין

ללא שינוי. רצוי לישר קו בניין לכיוון צפון בהתאם לקווי הבניין לאורך כביש מס' 3.

תכנית

תכנית של עד 45%.

נפח בניה

בינוי בגובה 26 מ' - 6 קומות (תוספת של 3 קומות לתב"ע הקיימת).

מבואות כניסה

רצוי למקם את מבואות הכניסה לכביש מס' 3.

זכויות

רח"ק מקסימלי 2.7 כ 12,000 מ"ר.

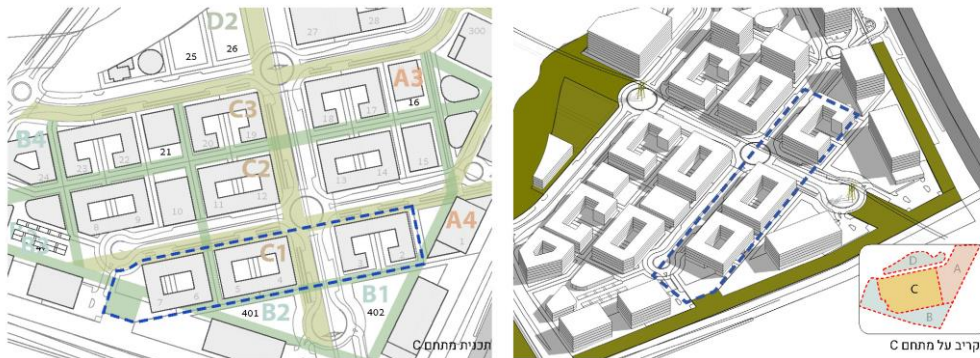
זיקות הנאה

בהתאם לתכנית העמדה, יוגדרו 2 זיקות הנאה: לאורך קו בניין אחורי ולאורך הצד המזרחי של המגרש.

מטלות ציבוריות

במקרים של בקשה להגדלת היקפי זכויות הבניה, תידרש הקצאה של שטחי ציבור בנויים בבעלות עירונית בהתאם להסכם שיחתם עם המועצה.

אזור C1



2-7 מגרשים C1

תת אזור

תיאור

אזורים C1 הינו הצד הדרומי של אזור הליבה של רובע הרכבת. בתב"ע הקיימת האזור מוגדר כאזור לתעשייה עתירת ידע ב4 קומות ללא זכויות למסחר. תכנית המדיניות מעודדת איחוד חלקות סמוכות באופן ששומר על רציפות שבילי הולכי הרגל המסומנים כזיקות הנאה. בשלב עתידי, לאחר שקומות המסד של אזור C יגיע לרוויה בבינוי, יהיה ניתן להוסיף נפחי בניה לגובה בפניות המגרש, בכפוף לשינוי תכנית המתאר, הגבלות תנועתיות קיימות ובינוי מוצע בתכנית זו.

ייעודי קרקע

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מיוחד מותנה בהגבלות של איכות הסביבה (ראו נספח סביבתי), בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר. השימושים המוצעים יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.

קווי בנין

הגדלת קווי בנין לכיוון זיקות ההנאה ומעברי הולכי הרגע בכיוון צפון/דרום. באזור 2C הגדלת קו בנין אחורי. קווי בנין חדשים יהיו מינימום 8 מ'.

תכנית

תכנית של עד 55% למגרשים מאוחדים.

נפח בניה

בינוי קומות מסד בגובה מקסימלי של 22 מ' - 5 קומות (תוספת של קומה לתב"ע הקיימת רק למגרשים מאוחדים). הבינוי הרצוי יאחד עד שני מגרשים סמוכים להקמת מבנה יחיד. במידה של איחוד של יותר מ2 מגרשים, הבינוי יהיה במבנים נפרדים, כך שלא תיווצר חזית ארוכה שתחסום תנועת אוויר והולכי רגל.

מבואות כניסה

רצוי למקם את מבואות הכניסה בחזית לרחוב עם כניסה נוספת באזור C2 לכיוון רצועות זיקות ההנאה ו/או החצרות הפנימיות.

זכויות

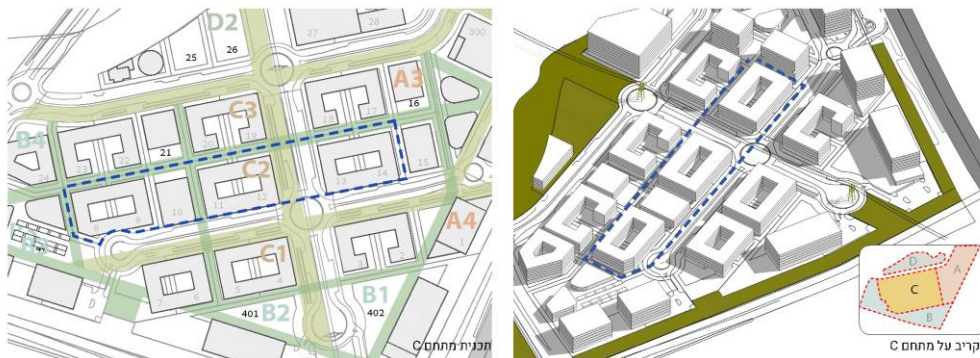
למגרשים מאוחדים, רח"ק מקסימלי 2.8. שטחי הבניה מעל הקרקע באזור ה-15,000 מ"ר.

מגרשים בודדים רח"ק מקסימלי 2.4 בהתאם לתב"ע קיימת. סך שטחי הבניה מעל הקרקע בהתאם לתב"ע קיימת.
 באזור C2 מוגדרת רצועת זיקת הנאה מקבילה לקו בניין אחורי. במגרשים 6 ו-7 הבינוי יאפשר מעבר הולכי רגל בזיקת הנאה בכיוון מזרח/מערב.
 עד 20% לדיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי בגודל של עד 45 מ"ר ברוטו שימוקמו בקומות עליונות. סה"כ עד 60 יח"ד לשיקול הוועדה המקומית.

זיקות הנאה

יחידות דיור

אזור C2



C2 מגרשים 8-14

תת אזור

אזור C2 הינו הצד הדרומי של אזור הליבה של רובע הרכבת - אזור C. בתב"ע הקיימת האזור מוגדר כאזור לתעשייה עתירת ידע ב4 קומות ללא זכויות למסחר. תכנית המדיניות מעודדת איחוד חלקות סמוכות באופן ששומר על רציפות שבילי הולכי הרגל המסומנים כזיקות הנאה. בשלב עתידי, לאחר שקומות המסד של אזור C יגיע לרוויה בבינוי, יהיה ניתן להוסיף נפחי בניה לגובה בפינות המגרש, בכפוף לשינוי תכנית המתאר, הגבלות תנועתיות קיימות ובינוי מוצע בתכנית זו.

תיאור

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר, למעט מגרש 8 שבו דיור מיוחד יהיה מותנה בהגבלות של איכות הסביבה (ראו נספח סביבתי). השימושים המוצעים יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.

ייעודי קרקע

הגדלת קווי בניין לכיוון זיקות הנאה ומעברי הולכי הרגע בכיוון צפון/דרום. באזור C2 הגדלת קו בניין אחורי. קווי בניין חדשים יהיו מינימום 8 מ'.

קווי בנין

תכסית של עד 55% למגרשים מאוחדים.

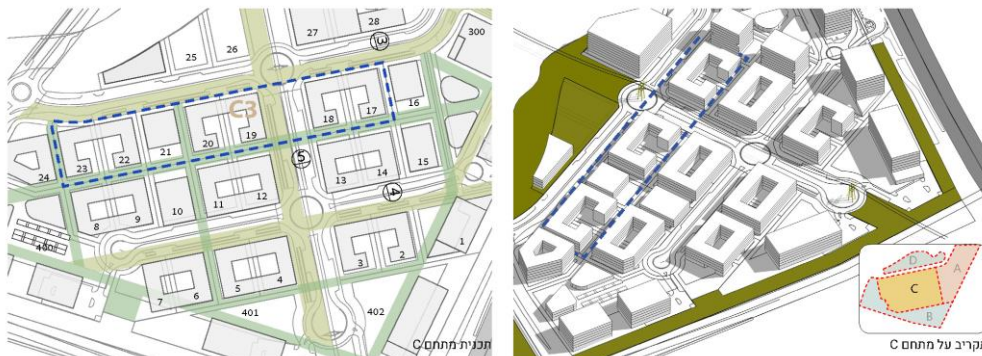
תכסית

בינוי קומות מסד בגובה מקסימלי של 22 מ' - 5 קומות (תוספת של קומה לתב"ע הקיימת רק למגרשים מאוחדים). הבינוי הרצוי יאחד עד שני

נפח בניה

מגרשים סמוכים להקמת מבנה יחיד. במידה של איחוד של יותר מ2 מגרשים, הבינוי יהיה במבנים נפרדים, כך שלא תיווצר חזית ארוכה שתחסום תנועת אוויר והולכי רגל.	
רצוי למקם את מבואות הכניסה בחזית לרחוב עם כניסה נוספת באזור C2 לכיוון רצועות זיקות ההנאה ו/או החצרות הפנימיות.	מבואות כניסה
למגרשים מאוחדים, רח"ק מקסימלי 2.8. שטחי הבניה מעל הקרקע באזור ה-15,000 מ"ר.	זכויות
מגרשים בודדים רח"ק מקסימלי 2.4 בהתאם לתב"ע קיימת. סך שטחי הבניה מעל הקרקע בהתאם לתב"ע קיימת.	זיקות הנאה
באזור C2 מוגדרת רצועת זיקת הנאה מקבילה לקו בניין אחורי. במגרשים 6 ו-7 הבינוי יאפשר מעבר הולכי רגל בזיקת ההנאה בכיוון מזרח/מערב.	יחידות דיור
עד 20% לדיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי בגודל של עד 45 מ"ר ברוטו שימוקמו בקומות עליונות. סה"כ עד 60 יח"ד לשיקול הוועדה המקומית.	

אזור C3



C3 מגרשים 17-23

תת אזור

אזורים C3 הינו הדופן הצפונית של אזור הליבה של רובע הרכבת - אזור C. חזיתות הרחוב באזור זה, מהוות את החזית הייצוגית של רובע הרכבת כלפי הישוב מצפון. בתב"ע הקיימת האזור מוגדר כאזור לתעשייה ומסחר. תכנית המדיניות מעודדת איחוד חלקות סמוכות באופן ששומר על רציפות שבילי הולכי הרגל המסומנים כזיקות הנאה. בשלב עתידי, לאחר שקומות המסד של אזור C יגיע לרוויה בבינוי, יהיה ניתן להוסיף נפחי בניה לגובה בפניות המגרש, בכפוף לשינוי תכנית המתאר, הגבלות תנועתיות קיימות והבינוי מוצע בתכנית זו.

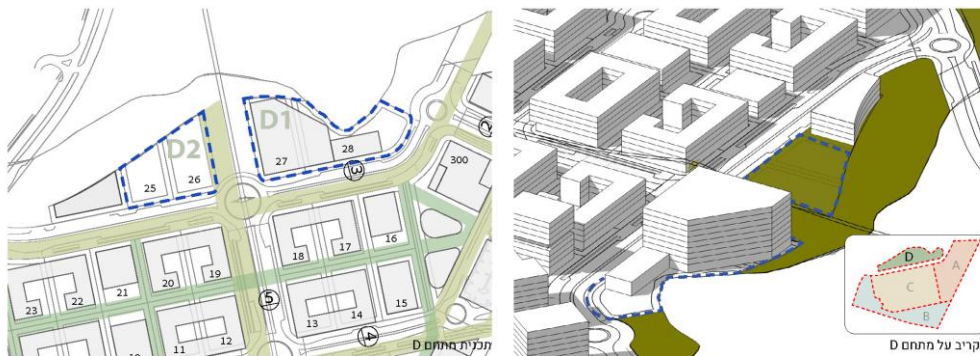
תיאור

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר למעט מגרש 23 שבו דיור מיוחד יהיה מותנה בהגבלות של איכות הסביבה (ראו נספח סביבתי). השימושים המוצעים יבחנו לפי תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה

ייעודי קרקע

הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.	
הגדלת קווי בניין לכיוון זיקות ההנאה ומעברי הולכי הרגל בכיוון צפון/דרום והגדלת קו בניין אחורי. קווי בניין חדשים יהיו מינימום 8 מ'.	קווי בנין
תכסית של עד 45% למגרשים מאוחדים.	תכסית
בינוי קומות מסד בגובה מקסימלי של 18 מ' - 4 קומות (תוספת של קומה לתב"ע הקיימת). הבינוי הרצוי יאחד עד שני מגרשים סמוכים להקמת מבנה יחיד. במידה של איחוד של יותר מ-2 מגרשים, הבינוי יהיה במבנים נפרדים, כך שלא תיווצר חזית ארוכה שתחסום תנועת אוויר והולכי רגל.	נפח בניה
רצוי למקם את מבואות הכניסה בחזית לרחוב עם כניסה/יציאה נוספת בצד האחורי לכיוון רצועות זיקות ההנאה ו/או החצרות הפנימיות.	מבואות כניסה
למגרשים מאוחדים, רח"ק מקסימלי 1.8. סך שטחי הבניה מעל הקרקע בין כ- 10,000 מ"ר.	זכויות
מגרשים בודדים רח"ק מקסימלי 1.5. בהתאם לתב"ע קיימת. סך שטחי הבניה מעל הקרקע בהתאם לתב"ע קיימת.	
זיקת הנאה להולכי רגל מקבילה לקו בניין אחורי ובצדי המבנים שאיחדו חלקות כך שזיקות ההנאה יהיו המשכיות עם אזור C1 ו C2.	זיקות הנאה
עד 20% לדיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי בגודל של עד 45 מ"ר ברוטו שימוקמו בקומות עליונות. סה"כ עד 50 יח"ד לשיקול הוועדה המקומית.	יחידות דיור

אזור D1+D2



25-28 מגרשים D1+D2

תת אזור

אזור D צמוד לנחל השלושה בצד הצפוני של רובע הרכבת וסמוך למגרש ציבורי, 200, המיועד למאגר מים ומרכז מבקרים. המלצת תכנית המדיניות היא לנייד את זכויות המגרשים 25 ו 26 למגרשים 27, 28 בכדי לרכז את הזכויות במבנה בודד בפניה הדרומית של אזור D2. אזור D1 יוסב לשטח ציבורי פתוח משולב עם מבנה ציבורי בן 4 קומות הכולל שטחי ציבור ושטחים מסחריים בסמוך לנחל. כך יהיה ניתן להגדיל את פשט ההצפה של הנחל ולמנוע הצפות ברובע הרכבת.

תיאור

יתאפשרו שימושים נוספים לבחירת היזמים, כולל דיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי ליח"ד עד גודל של 45 מ"ר. השימושים המוצעים יבחנו לפי

ייעודי קרקע

תקני איכות הסביבה של רעש ופליטת מזהמים ויאושרו על ידי הוועדות לפי דוחות איכה"ס שיוצגו במועד הגשת הבקשה להיתר. ייעודי הקרקע בקומת הקרקע יתאפיינו ביצירת חזית פעילה הכוללת מסחר ומשרדים המספקים שירותים להולכי רגל. ויסות שטחי המסחר יהיה לפי סל הזכויות לרובע הרכבת.

קווי בנין	ללא שינוי מתב"ע קיימת.
תכנית	תכנית מקסימלית של עד 60%.
נפח בניה	ניוד זכויות של מגרשים 25-26 לטובת הקמת מבנה יחיד במגרש 27-28, בגובה של 9 קומות.
מבואות כניסה	מבואות הכניסה למבנים יהיו מהרחוב ו/או מצד מערב לעבר השצ"פ.
זכויות	רח"ק מקסימלי 3.6.
יחידות דיור	עד 20% לדיור מיוחד בניהול מסחרי/פרטי בגודל של עד 45 מ"ר ברוטו שימוקמו בקומות עליונות. סה"כ עד 100 יח"ד לשיקול הוועדה המקומית.

3.6 שלביות ואבולוציה של המרחב הבנוי

תכנית המדיניות לרובע הרכבת מעודדת תכנון גמיש הנובע מתוך הבנה שתכנון קבוע ומקבע, מגביל את אפשרויות הפיתוח ואינו מאפשר התאמה וגמישות לדרישות המשתנות לאורך הזמן. תכנית המדיניות ממליצה להטמיע מנגנונים המתאימים ומעודדים גמישות תכנונית.

התכנית מציגה שלושה שלבים עיקריים לקידום ופיתוח הרובע:

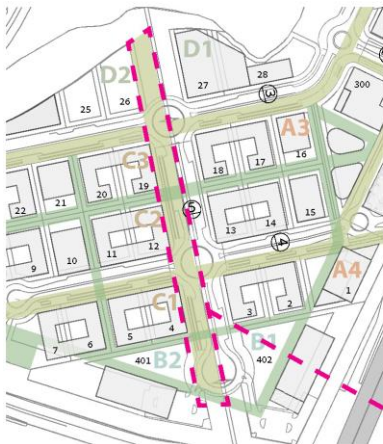
- א. מחר בבוקר – הקמת מינהלת שתייצר התערבויות רכות במרחבים הפתוחים ותחל במיתוג רובע הרכבת. הסבת השטחים הציבוריים והכבישים הלא נחוצים לפעילויות זמניות/גמישות בהתאם לצרכים המשתנים של התושבים והמועסקים באזור.
- ב. טווח העתיד הקרוב - קידום תכניות במגרש הרכבת (600) ובמגרשים הפרטיים, עד למיצוי זכויות הבניה המוקנים בתכנית זו ובתכנית המתאר.
- ג. טווח העתיד הרחוק - הגדלת הצפיפות ועירוב השימושים מעבר לתכנית המתאר, בכדי לתת מענה עתידי ל-100 השנים הבאות.

א. מתודולוגיית התכנון העירוני הגמיש מעודדות יצירת פעולות מידיות למיצוב ומיתוג רובע הרכבת. הוספת שימושים זמניים והתערבויות רכות שהינן ייחודיות ומותאמות לרובע הרכבת במזכרת בתיה.

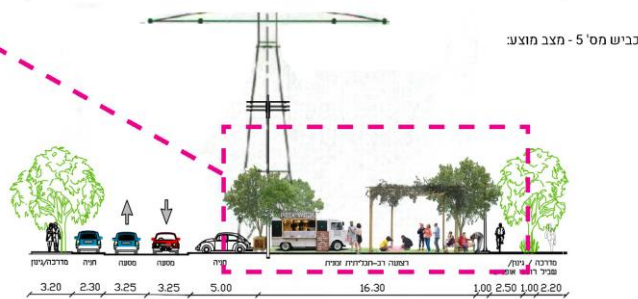
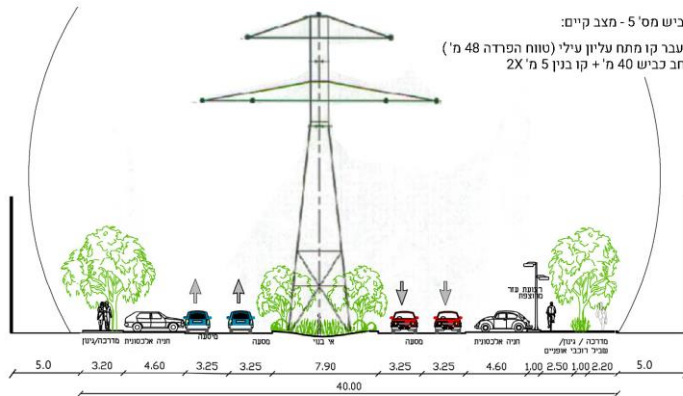
מספר דוגמאות פיזיות וניהוליות לשלב זה:

- הקמת מינהלת עירונית לרובע הרכבת שתמוקם בתוך רובע הרכבת ותפעל מתוכו לצורך שיווק, הסברה, ויצירת תקשורת רבת משתתפים בסיוע של כלים דיגיטליים ומפגשים פיזיים. המינהלת תפעל להסרת חסמים וגישור בין הרשויות להקמת יוזמות פרטיות וציבוריות.

- צמצום נפח כביש מס' 5 לצורך שימושים זמניים המותאמים לפעילות זמנית המוגבלת עד 4 שעות מתחת לקווי מתח עליון, כגון: שוק איכרים, במות ניידות, משאיות אוכל, חנויות פופ-אפ ועוד.



רצועת פעילויות רב תכליתית
 ביטול באופן זמני את שני הנתיבים המערביים ואת החניה האלכסונית להעביר מזרחה מתחת לקווי מתח עליון. יצירת מרחב מזמין לפעילות שמוגבלת ב-4 שעות.
 רוחב כביש מספר 5 הינו 40 מטרים ותוכנן בהתאם למבצלות מסדרון הקרינה של קו המתח העליון ולא בהתאם לצרכים העתידיים של כלי הרכב בכביש זה שאינו מהווה כביש ראשי באזור התעסוקה.
 לשם השוואה רוחב דרך נמיר בת"א הינה 35 מטרים.



איור 19 פארק לינארי לאורך כביש 5 AL/Arch

- נטיעת חורשות זמניות במגרשים פרטיים ריקים, כך שיהוו מוקד משיכה לתושבים ומבקרים לפעילויות הפתוחות לציבור. ניתן לשלב מגרשי חניה זמניים במגרשים אלו בתנאי שהיחס בין מכונית לעץ בוגר יהיה 1:1.
 - ב. מנגנונים המאפשרים תכנון תהליכים של אבולוציה ביעודי הקרקע. מנגנונים אלו כוללים מגוון של ייעודי הקרקע המוגבלים בהתאם למדדים של איכות הסביבה ועידוד שימושים זמניים במרחבים הציבוריים והפרטיים.
 הכלים המאפשרים תהליכי אלו כוללים:
 - עידוד מדיניות של אישור שימושים חורגים התואמים את חזון רובע הרכבת. שימושים החורגים מיעודי הקרקע הקשיחים, אך עומדים בפרמטרים האיכותניים של איכות הסביבה ולא מייצרים ריכוז שימושים באזור אחד. לדוגמא יש לדאוג לוויסות שטחי המסחר באופן רציף לאורך הרחובות ללא יצירת מרכזי קניות (קניונים) במגרשים בודדים.
- אחת לשלוש שנים תעודכן המדיניות שנוגעת לדירור באזור התעסוקה.**
תכנית המדיניות תיבחן בוועדה המקומית, בהתאם לתכניות מפורטות שיוגשו, קצב האכלוס ומגמות תכנון עדכניות בעתיד.
- ג. בשלב העתיד הרחוק, לאחר שהרובע יגיע לרוויה של הבינוי בהתאם לתכנית המתאר בשימושי תעסוקה ומסחר, יהיה ניתן לשקול תוספת קומות באזור הליבה C. תוספות אלו

יהיו בשטח קומה מקסימלי של 1,200 מ"ר, ימוקמו על גבי גגות קומות המסד, בפינות הראשיות, כשביו גג קומת המסד לתוספת החדשה תפריד קומת ניתוק בנסיגה של 3 מ' מכול החזיתות.

תוספת שטחים אלו יהיו בהתאם למגבלות התחבורתיות והגבלות גובה של חיל האוויר בעתיד. תכנית המדיניות ממליצה שהשימושים בתוספות בניה העתידיות הנ"ל יהיו בעיקרן מגורי סטודנטים, יחידות דיור זעירות, מלונאות ודיור מוגן כך שלא ידרשו הפרשת שטחים לצורכי ציבור.



איור 20 מודל נפחי - העתיד הרחוק תוספת בינוי מעבר לתכנית המתאר

המלצות לשיפור הנגישות - יוגב שרביט

- לאור פער בין היקף הפעילות הצפוי במתחם ובין המענה התחבורתי, מומלץ לפעול לתת מענה לסוגיות הבאות:
- יש לקדם את חיבור כביש 411 לכביש 6 (מחלף חולדה) על מנת לשפר את הנגישות של המתחם לכלל האזור ולבטל את החולשה של מתחם התעסוקה של מזכרת בתיה ביחס למתחמים של גדרה ובני עייש.
 - נדרש לשפר משמעותית את רמת השירות של התחבורה הציבורית של המתחם ככל שזה יתפתח.
 - יש לבגש מדיניות לפתרונות חניות בשלבים השונים של התפתחות המתחם, בהתאם לכלים שמאפשרים השימושים הזמניים שנוספו למתחם או פתרונות קבע כגון הגדלת מס' החניות הציבוריות על חשבון רוחב הדרכים או חניונים ציבוריים תת קרקעיים, כאשר חניונים אלה יבנו מתוך ראייה עתידית לשימושים נוספים/חלופיים.

3.7 המלצות נופיות

תפקידו של תכנון הנוף הוא לאפשר שימוש מיטבי במרחב הציבורי ברמה היומיומית וכן לשרת את המערכות הפיזיות והתשתיות שהן חלק מהמרחב. לקשור בין הולכי הרגל לרוכבי אופניים ולתנועת רכבים וכן ליצור מסדרונות צל עם נוחות תרמית ולתמוך במערכות ניהול הנגר. אנו מציעים לצמצם ככל הניתן את המיסעות ולהרחיב מדרכות (אפילו באופן זמני) על מנת לאפשר להולכי רגל ליהנות מהליכה נוחה ובטוחה.

יש לטעת עצי צל גדולים בבתי גידול אשר יבטיחו גדילה מקסימלית והצללה לאורך המדרכות. מעגלי התנועה הרחבים מקשים על החציה ויש להפחית את השימוש בהם. את מעגלי התנועה הקיימים אם לא ניתן לצמצם ניתן להשתמש בהם לייעור מאסיבי אשר גם יסתיר את עמודי החשמל האימתניים וגם ישפר את איכות אויר ויצליל על הסביבה. ניתן להנמיך את מפלס מעגל התנועה ולהשתמש באבן שפה מנקזת לטובת ניקוז מי הנגר. יש לתכנן פתרונות ניהול נגר בכל מגרש ולהשתמש בחזית החמישית כחלק מפתרונות ההשגיה המקומיים. לסיכום, יש לגבש תפיסה נופית חדשה אשר מייחדת את האזור כחלק ממושבה ותיקה ומיקומו בגבול שטחי חקלאות ויערות, מחד, ומאידך וליישם תפיסות חדשניות אשר רואות את הנוף כמכלול וכתומך תשתיות.

4. נספחים ומסמכי רקע

4.1 טבלת זכויות מוצעות



זכויות מוצעות - לפי אזורים ותתי אזורים - תכנית מדיניות - מזכרת בתיה - רובע הרכבת

מסלול ציבוריות	מסחר בשטח חזית פעילה***	תכנית מוצעת	שטח מגורים מקס' **	מס' קומות מקס' *	ייעודי קרקע מוצעים	תתי אזורים	אזורים
מותנה בהפרשת שטחים לצורכי ציבור (שב"צ) במבנה	100%	55%	20%	9	תעסוקה, מסחר, שטח ציבורי בנוי, מגורים ייחודיים, דיור מוגן	A1	A
העברת 320 חניות חנימיות לתת-קרקע והקמת מבנה של 3 קומות לצורכי ציבור מעל קומה מסחרית		30%	15% ****		A2		
מותנה בנידו ופיזור שטחי המסחר בקומות הקרקע		50%	15%		A3		
מותנה בהפרשת שטחים לצורכי ציבור (שב"צ) במבנה					15% ****	A4	
	50%	30%	0%	6	תעסוקה ומסחר עם השפעות סביבתיות של רעש, חומ"ס בהתאם לנספח סביבתי	B1-B3	B
מותנה בהפרשת שטחים לצורכי ציבור (שב"צ) במבנה		45%	20%		B4		
מותנה באיחוד שני מגרשים צמודים	50%	55%	20%	5	תעסוקה, מסחר, מגורים ייחודיים - אזור חייץ****	C1	C
		45%	20%		4	תעסוקה, מסחר, מגורים ייחודיים דיור מוגן	
מותנה בנידו הזכויות מאזור D1 לאזור D1	50%	60%	20%	9	תעסוקה, מסחר, מגורים ייחודיים, דיור מוגן	D1	D

* סך סל השטחים ברובע הינו 350,000 מ"ר לייעודי הקרקע השונים.

** סך סל יח"ד ברובע הינו 800 יח"ד מזעריות בניהול מסחרי/פרטי ובניהול אחד, בשטח ברוטו של 45 מ"ר ליח"ד בקומות עליונות. השטח עבור מגורים ייחודיים יהיה על חשבון שטחי תעסוקה עיקריים.

*** חזית פעילה כוללת ייעודי מסחר ותעסוקה מוטה הולכי רגל והינה בשטח של כ 75% מתוך קומת הקרקע. סך סל השטחים המסחריים ברובע עד 29,500 מ"ר

**** ראו הנחיות נספח סביבתי בנוגע להתניות לגבי דיור באזורים בהם נדרש דוח אקוסטי ובאזורי החייץ בין אזור תעשייה מדרום לאזורי שימושים רגישים מצפון

4.2 טבלת זכויות קיימות מעל הקרקע לפי תב"ע זמ/266/1

זכויות ושטחים בתב"ע זמ/266/1											
שטח קומה טיפוסית	שטח כולל מעל מ"ר	תכנית	שטח ציבורי	תעסוקה שירות מ"ר	תעסוקה עיקרי מ"ר	מסחר שירות מ"ר	מסחר קומות	גודל מגרש מזערי במ"ר	יעוד	מספר מגרש	
		60%		17,496	87,480	-	4		תעשייה עתירת ידע	1-15	
3,041	12,164	3,037		2,027	10,136	-	4	5,062	תעשייה עתירת ידע	1	1
1,630	6,522	1,628		1,087	5,435	-	4	2,714	תעשייה עתירת ידע	2	2
1,617	6,469	1,615		1,078	5,391	-	4	2,692	תעשייה עתירת ידע	3	3
1,617	6,469	1,615		1,078	5,391	-	4	2,692	תעשייה עתירת ידע	4	4
1,630	6,522	1,628		1,087	5,435	-	4	2,714	תעשייה עתירת ידע	5	5
1,630	6,522	1,628		1,087	5,435	-	4	2,714	תעשייה עתירת ידע	6	6
2,182	8,727	2,179		1,455	7,273	-	4	3,632	תעשייה עתירת ידע	7	7
1,553	6,214	1,552		1,036	5,178	-	4	2,586	תעשייה עתירת ידע	8	8
1,587	6,348	1,585		1,058	5,290	-	4	2,642	תעשייה עתירת ידע	9	9
1,630	6,522	1,628		1,087	5,435	-	4	2,714	תעשייה עתירת ידע	10	10
1,630	6,522	1,628		1,087	5,435	-	4	2,714	תעשייה עתירת ידע	11	11
1,617	6,469	1,615		1,078	5,391	-	4	2,692	תעשייה עתירת ידע	12	12
1,617	6,469	1,615		1,078	5,391	-	4	2,692	תעשייה עתירת ידע	13	13
1,630	6,522	1,628		1,087	5,435	-	4	2,714	תעשייה עתירת ידע	14	14
1,630	6,519	1,628		1,087	5,433	-	4	2,713	תעשייה עתירת ידע	15	15
	104,976			17,496	87,480			43,687	סה"כ		
	240%			40%	200%						
		50%		11,835	47,340		4,734		תעשייה + מסחר	16-28	
1,358	4,073	1,360		815	3,258		326	2,720	תעשייה+מסחר	16	16
1,355	4,064	1,357		813	3,251		325	2,714	תעשייה+מסחר	17	17
1,344	4,031	1,346		806	3,225		322	2,692	תעשייה+מסחר	18	18
1,344	4,031	1,346		806	3,225		322	2,692	תעשייה+מסחר	19	19
1,355	4,064	1,357		813	3,251		325	2,714	תעשייה+מסחר	20	20
1,355	4,064	1,357		813	3,251		325	2,714	תעשייה+מסחר	21	21
1,355	4,066	1,358		813	3,252		325	2,715	תעשייה+מסחר	22	22
1,427	4,280	1,429		856	3,424		342	2,858	תעשייה+מסחר	23	23
2,136	6,409	2,140		1,282	5,127		513	4,280	תעשייה+מסחר	24	24
1,062	3,185	1,064		637	2,548		256	2,127	תעשייה+מסחר	25	25
1,495	4,485	1,498		897	3,588		359	2,995	תעשייה+מסחר	26	26
1,695	5,085	1,698		1,017	4,068		407	3,396	תעשייה+מסחר	27	27
2,446	7,338	2,450		1,468	5,870		587	4,900	תעשייה+מסחר	28	28
	59,175			11,835	47,340		4,734	39,517	סה"כ		
	150%			30%	120%						סה"כ
		60%		1,766	8,827	1,765	8,828		מסחר ומשרדים		
4,896	14,687	4,891		1,224	6,119	1,224	6,120	8,151	מסחר ומשרדים	300	29
2,166	6,499	2,164		542	2,708	541	2,708	3,607	מסחר ומשרדים	301	30
				1,766	8,827	1,765	8,828	11,758	סה"כ		
	180%			15%	75%	15%	75%				
		14%				2,678	2,677		גני ארועים		
2,177	2,177	2,191				1,089	1,088	15,650	גני ארועים	400	31
1,460	1,460	1,469				730	730	10,495	גני ארועים	401	32
1,718	1,718	1,729				859	859	12,348	גני ארועים	402	31
						2,678	2,677	38,493	סה"כ		
		14%				7%	7%				
			8728					21,820	ספורט ונופש	500	
								4,810		700	
								17,500	חניון	600	
			2970					3,150	מבני ציבור	200	
			35					1,233	שצ"פ	900	
	שטח כולל מעל		שטח ציבורי	שטח תעסוקה שירות	שטח תעסוקה עיקרי	שטח מסחר שירות	שטח מסחר	גודל מגרשים			
	202,425		11,733	31,097	143,647	4,443	11,505	181,968	סה"כ		

4.3 נספח סביבתי יועץ סביבתי אלדד שרוני בע"מ

23/8/2021

עב/3137-21

תכנית שלד אזור תעשייה דרומי מזכרת בתיה – היבטי איכות סביבה

1. הקדמה

עריית מזכרת בתיה מקדמת תכנית שלד לאזור תעסוקה ותעשייה מאושר בדרום העיר. התוכנית ממוקמת בפיינה המזרחית של המועצה המקומית בין מסילת הרכבת ממזרח, כביש 411 מדרום, מצפון נחל השלושה וממערב שטחים פתוחים במזכרת בתיה.

כיום אזור זה מאושר לפי תכנית זמ/1/266 לתעסוקה ותעשייה בעיקר וכן גני אירועים ומסחר המשולב במבני התעסוקה. כמו כן, הותרו מבני ציבור כגון: בתי ספר ומכללות בהיקפים מצומצמים במגרש מסוים בתכנית.

מטרת תכנית השלד הינה להפוך את אזור התעסוקה לשער הכניסה לעיר מדרום ולחלק רציף מהמרחם העירוני של מזכרת בתיה ושכונות המגורים מצפון וממערב לאזור התעסוקה. האופן שבו מטרה זו תתממש הינה על ידי יצירת עירוב שימושים המאפשר הכנסת פעילויות לתעסוקה, מסחר בהיקפים גדולים יותר מהמאפשר כיום וכן לאפשר אזורי חיפוש לדיור מוגן ודיור מכליל.

תכנית זו תציג סל פתרונות תכנוניים אשר יאפשרו תכנון של שימושים רגישים לצד מסחר ותעסוקה ועל ידי כך לאפשר ליזמים עתידיים להכין תב"עות מפורטות המאפשרות יצירת תמהיל שימושים מושכל, תוך צמצום המטרדים הסביבתיים שמקורם מעירוב השימושים בתחום התכנית וממקורות בסביבת התכנית.

2. שימושי הקרקע המאושרים לפי תכנית זמ/1/266

א. תעסוקה ותעשייה (מגרשים 16-28)

מוסכים, אולמות תצוגה, פונקציות שירות עבור התעשייה והמשרדים, שטחי ומבני אחסנה באישור הוועדה המקומית

חנויות, מסעדות ובתי אוכל

ב. תעשייה עתירת ידע (מגרשים 1-15)

מכונים, מעבדות ומשרדים, מרכזי ניהול, בתי תוכנה.

לא יותרו שימושים של בתי דפוס הכוללת ייצור שפכים כתוצאה מצביעה

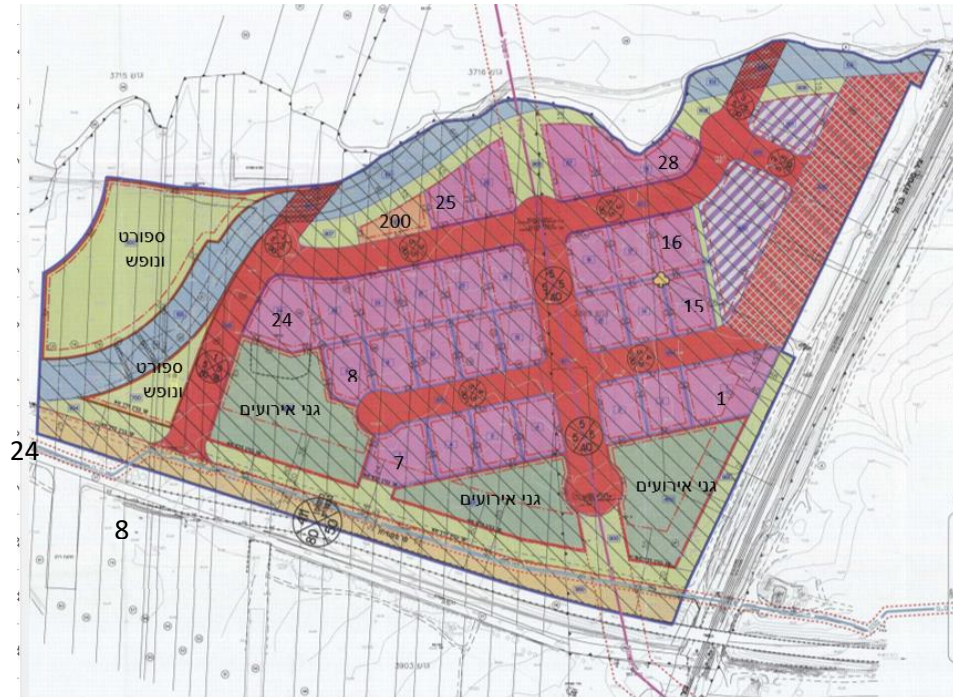
חדרי אוכל

ג. מסחר ומשרדים

בתי עסק, מסחר, משרדים, שירותים מכל הסוגים, לרבות סניפי בנקים ומוסדות פיננסיים, בתי דואר, בתי קולנוע, אולמות בידור ושמחה, מסעדות, מזנונים, בתי קפה, אולמות תצוגה בית רופאים, מרפאות, מרכזי כנסים, אולמות ספורט, ספא, מרכזי לימוד, בתי ספר, מכללות, אולפנות, ושטחי ציבור

ד. גני אירועים

יאושרו על ידי המשרד להגנת הסביבה לעת בקשת היתרי הבניה



3. היבטי איכות סביבה בסביבת התכנית

3.1. מסילת רכבת

מסילת רכבת ממזרח לתכנית מהווה מקור לרעש ורעידות. למטרד זה השפעה משמעותית לשימושים סמוכים לו, במידה ואין מיסוך אקוסטי כמו קיר או בינוי בין המסילה לבין שימושים רגישים עם זאת, בשל העובדה כי הרכבת עתידה להתחשמל, ניתן לאפשר בחינת תכנון שימושים רגישים ברצועת המגרשים הסמוכים למסילה.

3.2. כביש 411

הכביש מהווה מקור לרעש ולזיהום אוויר. גם כאן למטרד זה השפעה משמעותית לשימושים סמוכים לו, במידה ואין מיסוך אקוסטי כמו קיר או בינוי בין הכביש לבין שימושים רגישים

3.3 קרינה – קו חשמל

דו"ח הערכת סיכונים בוצע במסגרת התכנית המאושרת לאזור התעסוקה. ע"פ הדו"ח נקבע שיש לשמור על רצועת הרחקה של 24 מ' מציר הקו למניעת מפגעי קרינה בגובה של 6 מ' מהקרקע. התכנית אימצה קביעה זו ובמסגרת תכנית זמ/1/266 הורחקו קווי הבניין מציר קו החשמל למרחק של 25 מ' מכל צד מציר הקו, סה"כ רצועת הקו הינה 50 מ'. עם זאת, המשרד להגנה"ס קבע כי במידה וקו החשמל יהיה קו מתח עליון קומפקטי מסוג 9.1.6 A540, ניתן יהיה לצמצם את טווח ההרחקה ל- 22 מ' מציר הקו.

גובה מבנה	טווח ל- 8 ש"ע ביום	טווח ל- 12 ש"ע ביום
6	18	24
15	26	34
20	30	36

עוד קבע הדו"ח כי בגובה של 20 מ' מהקרקע צפויים להתקבל ערכי שיא של הקרינה, ותידרש הרחקה של 36 מ' מציר הקו. עם הסטת הקו אל מזרחית למסילת הרכבת, יתבטלו מרחקי ההפרדה הנדרשים.

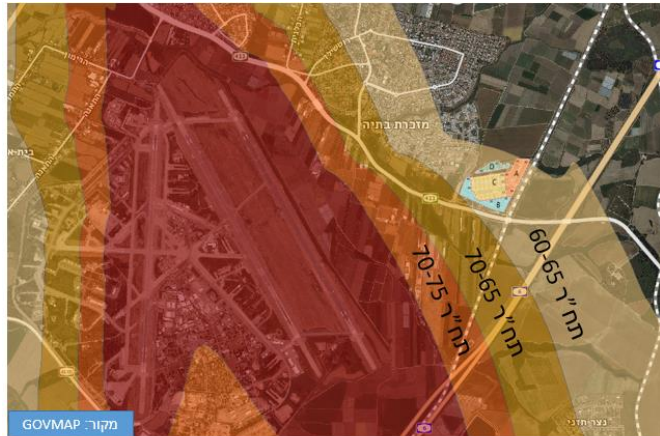
3.4 נחל עקרונ

לציר הנחל חשיבות הידרולוגית כעורק ניקוז, כמו כן חשיבות אקולוגית וסביבתית, ולכן יש העדפה להציע שימושים שאין להם פוטנציאל זיהום, במגרשים הסמוכים לנחל.

3.5 מגבלות רעש ממוסוים

תחום התכנית נמצא במגבלת בניה עפ"י תמ"א 2/4 תיקון 2 – התכנית נמצאת באזור תח"ר

60-65



במ"מ 1 (LDN 60-65, 25-30 תח"ר)

- (1) תוכנית המייעדת שטחים ביעוד חדש או מאושר לשימושי קרקע מקבוצה א' ומתת קבוצה ב'-1) תאשר כשהיא כוללת הוראות לבניה אקוסטית.
- (2) ניתן להתיר בניה לשימושי קרקע מקבוצה א' ומתת קבוצה ב'-1) בתנאי שתבוצע כבניה אקוסטית (בניה על פי דרישות התדריך האקוסטי). תוספת למבנה שאינה עולה על שליש מגודל המבנה פטורה מדרישה לבניה אקוסטית.



4. שימושי הקרקע המוצעים לפי תכנית השלד

4.1 אזורים תכנוניים בתכנית השלד

התכנית מציעה איזור של אזור התעסוקה על ידי הבחנה בין שימושים רגישים יותר לבין שימושים רגישים פחות.

סוג 1 – שימוש רגיש	סוג 2 – שימוש רגיש	סוג 3 – משפיע סביבתית	סוג 4 – משפיע סביבתית
דיוור מוגן	"דיוור מכליל" כגון: מעונות סטודנטים, דירות קטנות להשכרה מלון מכללה והכשרות מקצועיות	משרדים מסעדות ובתי קפה (בתנאי של הפניות אוויר לגג עליון ואי השמעת מוזיקה מחוץ לבית העסק) חנויות (מסחר קמעונאי) שירותים לציבור מכללה/ מרכזי הוראה למבוגרים/לימודי ערב/הכשרה מקצועית	מוסכים, אחסנה ולוגיסטיקה נגריות, מסגריות וכד' מעבדות הייטק סופרמרקט אולמות אירועים/כנסים קייטרינג בארים

4.2 עקרונות תכנית השלד

- א. תכנית השלד מייעדת את המגרשים הקרובים לשכונות המגורים של מזכרת בתיה, לכיוון צפון כמוטי תעסוקה, מסחר, בשילוב שימושים רגישים כגון דיור מוגן ודיור מכליל כמפורט לעיל (סוג 1,2,3).
- ב. במגרשים הסמוכים למסילת הרכבת לא יותרו מגורים, אולם בשל העובדה כי המסילה עתידה להתחשמל, דבר שיוריד את מפלסי הרעש וזיהום האוויר בסמוך למסילה, יתאפשר תכנון של שימושים כ"דיור מכליל" ומבני ציבור שאינם רגישים, וכן תעסוקה ומשרדים (סוג 2,3).
- ג. המגרשים הדרומיים בסמיכות לכביש 411 יהיו מוטי תעסוקה ותעשייה (סוג 3,4) ולא יותרו כל שימושים למגורים ושימושים רגישים אחרים.
- ד. רצועת הביניים שבין המגרשים הדרומיים לבין המגרשים הצפוניים יותר, תשמש כ"רצועת חיץ" ותיועד לשימושים מעורבים שיוכלו מצד אחד להימצא בחזית דרומית כלפי תעשייה, ומחזית צפונית כלפי שימושים רגישים, כמו כן, יתאפשר תכנון של שימושים כ"דיור מכליל" ומבני ציבור שאינם רגישים (סוג 2,3).

4.3 הגדרת השימושים לפי מגרשים בתכנית השלד



שימוש מוצע לפי תכנית השלד	אזורים חלים לפי תכנית השלד	שימוש מותר לפי זמ/266/1	מס' מגרש לפי תכנית זמ/266/1
כל השימושים המנויים בסוג 3 ובסוג 2	A2	תחבורה, חניון	600
	A4	תעשייה עתירת ידע	1
	C1	תעשייה עתירת ידע	2-3
כל השימושים המנויים בסוג 1, 2, 3	A1	מסחר ומשרדים	300,301
	A3	תעשייה עתירת ידע	15
	A3	תעסוקה ותעשייה	16
כל השימושים המנויים בסוג 3 ובסוג 4	B1	גני אירועים	402
כל השימושים המנויים בסוג 3 ובסוג 4	B2	גני אירועים	401
כל השימושים המנויים בסוג 3 ובסוג 4	B3	גני אירועים	400
אזור חיץ - כל השימושים המנויים בסוג 3 ובסוג 2	C3	תעסוקה ותעשייה	23
	B4	תעסוקה ותעשייה	24
	C2	תעשייה עתירת ידע	8
	C1	תעשייה עתירת ידע	4-7
כל השימושים המנויים בסוג 1, 2, 3	C2	תעשייה עתירת ידע	9-14
	C3	תעסוקה ותעשייה	17-22
	D1,D2	תעסוקה ותעשייה	25-28

5. הוראות סביבתיות לתכניות המפורטות

5.1 מגרשים 1,600

- א. השימושים המותרים במגרשים אלה לתעסוקה, משרדים ותעשייה עתירת ידע, מסחר, מבני הוראה לתעסוקה והכשרה מקצועית
- ב. במסגרת הכנת התב"ע יוגש דו"ח אקוסטי הבוחן היתכנות לתכנון "דיוור מכליל" לעמידה במפלסי הרעש המותרים מרכבת לפי הנחיות המשרד להגנת הסביבה. הדו"ח יקבע את

המיקום המומלץ לדיור מכליל ביחס לחזית (בחינת היתכנות לחזית הפונה אל המסילה) ולקומה האופטימלית והצגת מיגון פנים דירתי במידה ויידרש.

- ג. מפלסי הרעש המותרים בשימושים המיועדים ל"דיור מכליל" הינם כמבנה ג' לפי תקנות הרעש: "בנין באזור שהמקרקעין בו משמש למטרות מגורים ולאחד או יותר מהשימושים הבאים: מסחר, מלאכה, בידור"
- ד. במסגרת הכנת התב"ע ייקבע קו בניין מותר תוך התחשבות במפלסי הקרינה הצפויים משנאי המסילה. במידה ויידרש יוצג דו"ח קרינה הבוחן את מפלסי הקרינה הצפויים ואת ההרחקות והמיגונים ככל שיידרש בתיאום ואישור היחידה הסביבתית

5.2 מגרשים 2-8, 23-24

- א. השימושים המותרים במגרשים אלה לתעסוקה, משרדים ותעשייה עתירת ידע, מסחר, מבני הוראה לתעסוקה והכשרה מקצועית
- ב. תינתן אפשרות לתכנון "דיור מכליל" בחזית המבנה שאינה פונה למגרשי התעסוקה במגרשים 401,402, 400
- ג. מפלסי הרעש המותרים בשימושים המיועדים ל"דיור מכליל" הינם כמבנה ג' לפי תקנות הרעש: "בנין באזור שהמקרקעין בו משמש למטרות מגורים ולאחד או יותר מהשימושים הבאים: מסחר, מלאכה, בידור"

5.3 הנחיות למניעת מפגעים מעירוב שימושים

- א. בכל מגרש שיתוכננו בו שימושים מעורבים הכוללים מסחר, תעסוקה, מדיור מוגן או/ו שימושים רגישים אחרים, יתוכננו כניסות נפרדות בנפרד מתעסוקה.
- ב. יתוכננו חדרי פסולת לדיור מוגן ושימוש רגיש אחר בנפרד מחדרי פסולת למסחר ותעסוקה
- ג. פתחי פירים ממטבחי מסעדות ועסקי מזון יתוכננו בגג עליון. תתאפשר התקנת יט"א לתל פיר
- ד. בכל מגרש שיתוכננו בו שימושים מעורבים יוגש דו"ח אקוסטי הבוחן את השפעות הרעש מפעילות הצפויה מתעסוקה ומסחר כגון רעש פריקה וטעינה, רעש ממתקנים צפויים כגון גנראטור, דחסנית וכד', מתקנים אלקטרומיכניים, מתקני מיזוג וקירור וכד' ואת המיגונים האקוסטיים הנדרשים לעמידה במפלסי הרעש הנדרשים
- ה. לא תותר השמעת מזיקה מחוץ לכותלי בית העסק
- ו. יוגדר בתב"ע כי תנאי להיתרי בניה לכל הקומות שיש בהן שימושים לתעסוקה ומסחר הינו הגשת דו"ח סביבתי המציג את ההשפעות הסביבתיות הצפויות מהשימושים המוצעים בהיבטי רעש, איכות אוויר, קרינה וכל נושא נוסף שיידרש על ידי היחידה הסביבתית ואת

האמצעים לצמצום המטרדים הסביבתיים כלפי כל שימוש רגיש קיים ומתוכנן בסביבת התכנית בתיאום ואישור היחידה הסביבתית

5.4 מגרשים 25-28 בסמיכות לנחל

- א. בחזיתות המבנים הפונות אל הנחל לא יתוכננו מטבחים, חדרי פסולת, חצרות פריקה וטעינה, אלא בתנאי שיתוכננו כמבנה סגור או בתת הקרקע.
- ב. תנאי לעבודות פיתוח במגרשים אלה הינו הצגת האמצעים למניעת פגיעה בציר הנחל בתיאום עם רשות ניקוז והיחידה הסביבתית

5.5 כללי

- א. בכל תחום התכנית לא תותר אחסנה ושימוש בחומ"ס מעבר לכמות הנדרשת לדיווח לפי חוק חומ"ס ותנאי המשרד להגנת הסביבה

בכל תכנית מפורטת יידרש דו"ח ניקוז המציג את אופני הטיפול במי נגר מתחום המגרש ואת העקרונות בתכנית לבנייה משמרת מים. תנאי להיתר בניה הינו הצגת תכנית ניקוז מתואמת עם העירייה המציגה את כל האמצעים להגברת החלחול בתחום המגרש ואת אופני הטיפול במי נגר, עודפי מי נגר ואת חיבור המגרש למערכת העירונית

4.4 התייחסות תנועתית

יועץ תנועה וחניה – רוכולד עפר הנדסת תנועה ותחבורה

1. מסמך זה יציג ניתוח תנועתי ראשוני במסגרת תכנית המדיניות לאזור התעסוקה מזכרת בתיה – רובע הרכבת.
2. הניתוח התנועתי מבוסס על תכנית מס' זמ/1/266 – אזור תעסוקה מזכרת בתיה. התכנית אושרה בחודש מרץ 2015.
3. תכנית זמ/1/266:
 - 3.1. התכנית נמצאת בחטיבת שטח שבין: כביש 411 מדרום, מסילת הברזל קו לוד באר שבע ממזרח, שכונת מגורים עפ"י תכנית זמ/2/250 ממערב ונחל השלושה מצפון.
 - 3.2. מטרת התכנית – יצירת מסגרת תכנונית להקמת אזור תעסוקה לייעודים ולשימושים שונים.
 - 3.3. במסגרתה הוסדרו מגרשים לתעשייה, תעשייה עתירת ידע, מסחר ומשרדים, גני אירועים, ספורט ונופש. מבנים ומוסדות ציבור, שטחים פתוחים וחנייה.
4. ביקוש חנייה – תכנית המדיניות:
 - 4.1. בנספח א' מוצגת טבלת ביקוש חנייה למגרשים השונים במתחם.
 - 4.2. חישוב ביקוש החנייה נעשה על בסיס תקן החנייה הארצי לישוב ללא מתע"ן.
 - 4.3. להלן ריכוז ביקוש החנייה לרכב פרטי:

מקומות חנייה		ייעוד קרקע
מקסימום	מינימום	
5,784	3,471	תעסוקה
1295	432	דיוור
885	443	מסחר
416	250	משרדים
164	131	ספורט ונופש
60	40	שב"צ
320	320	תחנת רכבת
8,924	5,087	סה"כ

4.4. החניות לתחנת הרכבת הינה בהתאם לתכנון כ-320 מקומות חנייה.

4.5. כמו כן, ברחבי אזור התעסוקה קיימות כ-120 חניות ציבוריות ברחובות הנ"ל.

5. משיכה ויצירה של תנועות:

5.1. בנספח ב' מוצגת טבלת משיכה ויצירה של תנועות כלי רכב פרטיים למגרשים השונים במתחם.

5.2. חישוב תנועות כלי הרכב נעשה בהתאם להנחיות משרד התחבורה לתכנון חנייה, פרק ג': מקדמי משיכה ויצירה של נסיעות.

5.3. להלן ריכוז נסיעות רכב פרטי הנוצרות ע"י המתחם בשעות השיא השונות:

ערב (20-23)		אחה"צ (16-19)		בוקר (06-09)		שעת שיא
מקסימום	מינימום	מקסימום	מינימום	מקסימום	מינימום	
1,217	1,217	1,883	1,429	3,667	3,291	משיכה
998	998	3,357	2,967	1,710	1,580	יצירה

5.4. מקדמי המשיכה והיצירה לתחנת רכבת ונעשתה הערכה עקרונית למתחם זה.

6. בחינת עקרונית של מערך התנועה האזורי:

6.1. במסגרת עבודה זו לא ניתן לבצע בחינה מעמיקה של מערך התנועה האזורי.

6.2. לתכנית זמ/1/266 בוצעה בה"ת (בחינת השלכות תחבורתיות). בחינה זו החלה בשנת 2008 ועודכנה לאחרונה בשנת 2013. בשל הזמן הרב שעבר מבחינה זו נסתמך על בה"ת אשר נערכה במסגרת תמ"ל 1074 – קרית עקרון.

6.3. הבחינה נעשתה ע"י משרד אייל קראוס מהנדסי כבישים ותנועה, מהדורה מעודכנת לתאריך 05/0/1/2020 אושרה להפקדה 22/01/2020. מצ"ב בנספח ג' עמודים רלוונטיים מבחינה זו.

6.4. עיקרי המסקנות מדו"ח הבה"ת הקשורים למתחם הנדון:

6.4.1. במסגרת הבה"ת של קרית עקרון תמ"ל 1074 נבחן צומת הכניסה לאזור

התעסוקה של מזכרת בתיה. צומת זה מסומן בבה"ת זה כצומת מס' 1.

6.4.2. הבה"ת מציע לשדרג את הצומת ע"י הוספת נתיבי נסיעה הן בכניסה והן ביציאה ובנוסף הסדרת 2 נתיבי נסיעה על כביש 411.

6.4.3. בהתאם לבה"ת הנ"ל צומת החיבור לכביש 411 במימוש מלא של תכנית קרית עקרון ובשנת יעד 2040 ולאחר שדרוגו מתפקד ברמת שירות D-E בשעת שיא אחה"צ. משמעות הדבר שאין קיבולת עודפת בצומת זה.

6.4.4. במסגרת בחינת שלביות הביצוע, של מתחם קרית עקרון, נדרש לבצע בחינה תחבורתית מעודכנת לאחר מימוש של 80% ממתחם קרית עקרון. חשוב לציין שבחינת שלביות המימוש נעשתה בהנחה שמימוש תכנית מזכרת בתיה הינה מאוחרת ממימוש תכנית קרית עקרון.

7. סיכום ומסקנות:

7.1. לאור ממצאי הבה"ת שנערכה לתמ"ל 1074, כמפורט בסעיף 6.4 לעיל, נדרשת בבחינה תחבורתית מעמיקה על בסיס השיפורים התחבורתיים החזויים במרחב והתוכניות המקודמות בו.

7.2. מימוש נפחי בינוי עד לגבול הנפחים המאושר במסגרת תכנית זמ/1/266, כ-190,000 מ"ר, יתבססו על בחינת השלכות התחבורתיות אשר בוצעה לתכנית זו.

4.5 ניתוח כלכלי ומסקנות

יועץ כלכלי: יוגב שרביט

תקציר מנהלים

מתחם התעסוקה העתידי של מזכרת בתיה יהווה עוגן כלכלי משמעותי לרשות המקומית ויאפשר לה לקלוט תושבים נוספים ללא פגיעה ברמת השירות לתושב ואולי אף לשפרה. מתחם התעסוקה מציע מגוון שימושים המוטים לטובת תעשיות עתירות ידע ותואמים את הצרכים של המעסיקים באזור רחובות. איכות ההון האנושי במזכרת בתיה והסביבה מהווה תמריץ למעסיקים להתקרב למועסקים ובכך להציע להם תעסוקה איכותית קרובה לביתם. עם זאת, מתחם התעסוקה נמצא בסביבה תחרותית, כאשר הוא מתחיל את דרכו בנחיתות ביחס למתחמי תעסוקה אחרים בגלל נגישות תחבורתית נמוכה וגמישות שימושים נמוכה. גם לאחר שיפור הנגישות לרכב פרטי תקן החניה יגביל את פיתוח המתחם. נדרש לשפר את רמת השירות של תחבורה ציבורית במקביל לשיפור הנגישות לרכב פרטי ויצירת פתרונות חניה, בין אם פתרונות של חניות ציבוריות קבועות או חניות זמניות. החולשה התחרותית של המתחם מייצרת אתגר נוסף – היקף הזכויות במתחם גדול מהביקוש הצפוי והזכויות אף צפויות לגדול יותר בעקבות תוכנית המתאר. עודף היצא עלול להוביל להתפתחות "כאוטית" במתחם עם יוזמות אשר יבנו בחלקיו השונים ללא קשר ביניהן. הפתרון המוצא לסוגיות אלה מתמקד בניתוב הזכויות הנוספות למתחם הצמוד לרכבת ולהיקף המתחם, יצירת שלביות, תיעדוף לאזורי בינוי ותוספת שימושים קבועים זמניים אשר יגדילו את הגמישות של היזמים ביצירת מענה לביקושים קיימים וחדשים.

רקע

ועדה מרחבית זמורה מבקשת לגבש מסמך מדיניות לאזור התעסוקה החדש של מועצה מקומית מזכרת בתיה, זאת על מנת לייצר בהירות ושקיפות ליזמים בכל הנוגע למדיניות הועדה לגבי ההרחבה ושינוי זכויות הקיימות במתחם. הזכויות הקיימות במתחם מתבססות על תוכנית בניין עיר (תב"ע) זמ/266/1 ומקנות זכויות בניה בהיקף שטח כולל של 202,428 מ"ר, מתוכם כ-143,647 מ"ר שטחים עיקריים בזכויות לתעשייה עתירת ידע, תעשייה ומסחר, משרדים ומסחר וגני אירועים. מסמך זה סוקר את היבטים כלכליים שונים של מתחם אזור התעסוקה, הן ברמת פוטנציאל אזורי והן מבחינת מיפוי שחקנים בעלי עניין כלכלי במתחם. מסמך מצב קיים זה לא ידון במנגנונים הספציפיים לויסות זכויות, מנגנוני איחוד וחלוקה והיבטים כלכליים של חניה במתחם.

מזכרת בתיה ומרחב נפת רחובות

מזכרת בתיה

מזכרת בתיה היא מועצה מקומית בת 14,680 תושבים², אשכול סוציאקונומי 9, אוכלוסייה צעירה (35.7% בני 0-17, 8.2% בני +65) עם מיעוט עולים (6.8% עולי +1990). מזכרת בתיה צמחה בין השנים 2008-2018 ב-48% תוך שינויים משמעותיים באוכלוסייה. בכל השנים שמרה הרשות על מאזן הגירה חיובי, אך בעשור היגרו לתוכה כ-8,600 תושבים ויצאו

ממנה קרוב ל-4,100 תושבים. תחלופת האוכלוסייה, ביחד עם עלייה באשכול הסוציואקונומי³ מצביעים על כך שאוכלוסיית הרשות השתנתה והתחזקה בעשור האחרון. לצד הגידול באוכלוסיית הרשות, גדלו הוצאותיה של הרשות ב-28 מיליון ש"ח (152%) כאשר, למרות התמורות בתקציב הרשות, ההוצאה לתושב ב-2018 דומה לזו של 2008. עיקר הצמיחה של הרשות בתקופה זו היא בתוספת מגורים לצד ירידה של 1 מ"ר לתושב בשטחי המסחר ותעסוקה. הבסיס הכלכלי של מזכרת בתיה מבוסס על ארנונה ממגורים אשר מהווה כ-34% מתקציבה השוטף (לעומת 23% ב-2008) ו-80% מהכנסות הארנונה שלה (לעומת 70% בשנת 2008). על מנת לשמר את יכולתה להשקיע בתושבים מזכרת בתיה צריכה להרחיב את בסיסה הכלכלי למקורות אחרים או לחילופין להמשיך להעלות את תעריפי הארנונה למגורים, זאת אחרי העלייה של 44% בין השנים 2008-2018 (עליה חריגה של 20% ביחס לעליה של 24% הנובעת ממנגנון עדכון התעריפים).

נפת רחובות

נפת רחובות כוללת משתרעת בין ראשון לציון בצפון ומזכרת בתיה בדרום, היא גובלת בלוד ומלה במזרח ואשדוד במערב וכוללת גם את יבנה. נפת רחובות מחולקת לשני אזורים – אזור ראשון לציון ואזור רחובות הרלבנטי למזכרת בתיה, כאשר הנתונים הזמינים מאפשר בחינה של נתוני הנפה בחלוקה בין ראשון לציון ושאר הנפה. נתוני המועסקים של הנפה מצביעים כי רוב העובדים בנפת רחובות גרים בה, אך רוב המועסקים הגרים בנפה לא עובדים בה – הנפה "מייצאת" עובדים לנפות אחרות, כאשר מאזן הייצוא המשמעותי ביותר הוא מול נפת ת"א. נפת רחובות היא נפה בעלת אוכלוסייה משכילה, המאופיינת באחוז גבוה של מועסקים אקדמאים-מדעיים בהשוואה לאחוז הממוצע ברמה הארצית.

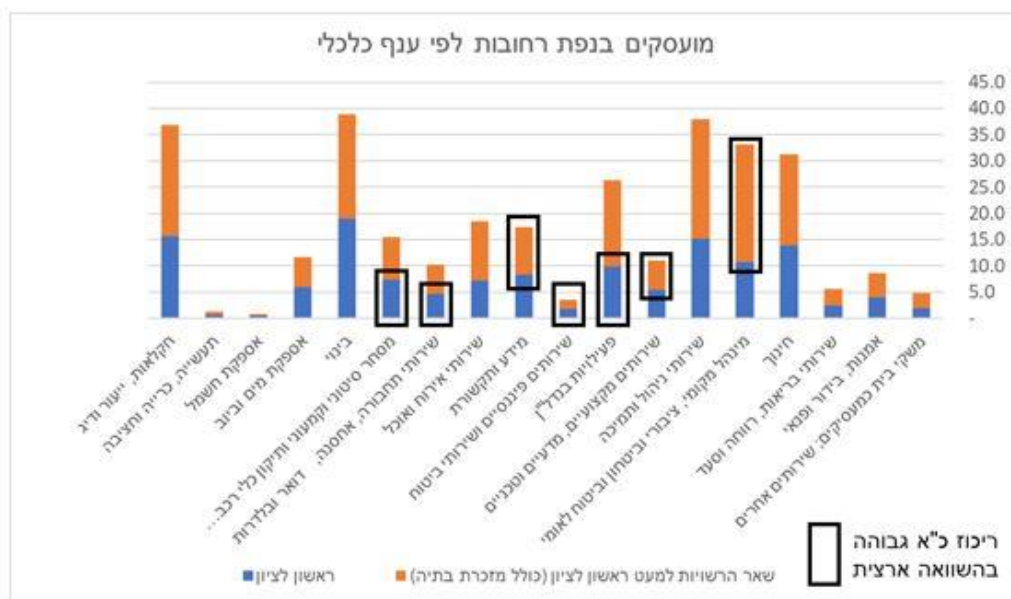
- כ-45% מהעובדים הגרים באזור רחובות הם בעלי משלח יד אקדמאי ומנהלים
- הענפים בהם עובדים תושבי אזור רחובות מקנים לאזור התמחות בענפים הכלכליים הבאים: מידע ותקשורת; שירותים מקצועיים מדעיים וטכניים; שירותים פיננסיים ושירותי ביטוח. שלושת הענפים הללו הם ענפים בהם השכר גבוה מהשכר הממוצע באופן משמעותי.

תחרות אזורית

נפה	סה"כ תושבי נפת רחובות שעובדים בנפה (אלפים)	% מסה"כ	סה"כ מועסקים המגיעים לעבוד בנפת רחובות, לפי נפה מגורים (אלפים)	% מסה"כ	מאזן "ייצוא" עובדים (אלפים)
נפת רחובות	147.6	47%	147.6	65%	0
מחוז תל אביב	63.5	20%	32.0	14%	31.5
נפת רמלה	25.0	8%	12.6	6%	12.4
נפת אשקלון	15.8	5%	18.5	8%	-2.7
נפת פתח תקווה	11.5	4%	6.8	3%	4.7
כל השאר	13.7	4%	9.1	4%	4.6
לא ידוע	37.6	12%			37.6
	314.7		226.5		88.2

³ חיזוק לנתון זה ניתן לראות גם בעלייה ראלית בשכר השכירים של 44% לעומת עליה של 17% בשכר הראלי ברמה הארצית (בין השנים 2008-2018)

באזור רחובות בנויים 3,785 אלף מ"ר שטחי ארנונה עסקית, מתוכם 2,267 אלף מ"ר מסחר ומשרדים. מתוך שטחי המסחר והמשרדים, כ-54% נמצאים בעיר רחובות. בין 2008 ל-2018 גדלו שטחי הארנונה העסקית באזור רחובות ב-154%, כאשר שטחי המסחר והמשרדים צמחו בקצב שנתי של 9.5% ושטחי התעשייה והמלאכה צמחו בקצב שנתי של 1.7% - הביקוש המרכזי במרחב הוא לשטחי משרדים ומסחר. בתקופה זו רחובות, יבנה, חבל יבנה ונס ציונה קלטו כ-80% מהביקושים. המשך מגמת הביקושים למשרדים ומסחר מצביעה על ביקוש שנתי של 220 אלף מ"ר בשנה - אך בדומה לשנים הקודמות צפוי כי רוב הביקושים יתרכזו ברחובות, נס ציונה, יבנה וחבל יבנה, זאת עקב רמת הנגישות הגבוהה והבשלות של מתחמי התעסוקה אלה. לאור זאת מתחם התעסוקה של מזכרת בתיה יתחרה על פוטנציאל של 44 אלף מ"ר בשנה, זאת מול מתחמי תעסוקה נוספים בסביבה (קריית עקרון, גדרה ובני עי"ש).



מסקנות

- איכות המועסקים באזור רחובות והיקף "ייצוא" כ"א לנפות אחרות מצביע על הזדמנות לייצר מקומות תעסוקה קרובים לאוכלוסייה בעלת השכלה ושכר גבוה (תעשיות עתירות ידע)
- מוקדי התעסוקה להי-טק באזור רחובות ממוקמים קרוב יותר למוקדי המגורים של המועסקים - ראשון לציון, נס ציונה ורחובות בנפה עצמה, ת"א ופתח תקווה בנפות השכנות.
- הנגישות של מוקדי תעסוקת ההי-טק באזור רחובות (פארק המדע) גבוהה משמעותית מזו של מזכרת בתיה - זהו אתגר שנדרש להתמודד איתו שכן זהו המתחרה העיקרי על השימושים שמציע מתחם התעסוקה של מזכרת בתיה.

מתחם התעסוקה - רקע

זכויות בנייה

תוכנית בניין עיר זמ/1/266 מייעדת למתחם התעסוקה שימושים של תעשייה ותעשייה עתירת ידע, כאשר לצידם יהיו שימושי משרדים, מסחר בקומת הרחוב וגני אירועים בפינות המתחם. זכויות בניה בהיקף שטח כולל של 202,428 מ"ר, מתוכם כ-143,647 מ"ר שטחים.

תוכנית המתאר מקודמת בימים אלה מייעדת תוספת זכויות משמעותי בהיקף של 100 אלף מ"ר למתחם. תוספת זו ניתנת למימוש במספר דרכים – עיבוי זכויות בהיקף המתחם, תוספת זכויות במרכז המתחם (עד למגבלות הגובה לחלות על המתחם) או שילוב בין השניים.

בעלויות

המתחם תוכנן על גבי קרקעות פרטיות ("מושות") ובמסגרת התב"ע בוצעה תוכנית איחוד וחלוקה אשר הקצתה את המגרשים השונים בין 130 בעלים שונים באופן שנוצרו ~35 קבוצות בעלות אינטרס משותף מזהה. במהלך הזמן שחלף מאז אישור התוכנית התבצעו במתחם פעולות רבות של רכש זכויות מהבעלים השונים באופן אשר שינה את מפת האינטרסים במתחם. מיפוי הבעלויות מאפשר לזהות מספר בעלים אשר מחזיקים בבעלות במספר מגרשים (לדוגמה: ארביב, אריאל-ארקין-צבן), כמו כן ניתן לזהות מספר מגרשים בהם יש בעלות של קבוצת אינטרס אחת שאינה תלויה בקבוצות אינטרס אחרות.

מסקנות בנוגע לבעלויות

מיפוי הבעלויות מצביע על היעדר בעלים בודד או קבוצה מצומצמת של בעלי קרקעות המסוגלת להקפיא את הבינוי ולכפות שינויים על התכנון האסטרטגי הכולל. מנגד, מיפוי הבעלויות מאפשר לזהות קבוצות מפתח בקרב הבעלים אשר יכולות ליזום במקביל קידום של החלקות בבעלותם.

מענה תכנוני/אסטרטגי לאתגרי המתחם

אתגרי המתחם

הזכויות במתחם אינן מייצרות יוזמות משמעותיות ומספר בעלי נכסים יזמו בחינה של הוצאת תב"ע נקודתיות אשר מגדילה ומשנה את הזכויות שלהם במתחם. בנוסף, תוכנית המתאר של מזכרת בתיה, אשר מקודמת בימים אלה, מייעדת להוסיף למתחם זכויות בהיקף משמעותי (50% תוספת). היעדר ביקושים למימוש הזכויות הקיימות והצפי לגידול בזכויות מחייב גיבוש אסטרטגיה אשר תגדיל את היוזמות על בסיס זכויות מוסדרות וגמישות שימושים. בוצעה בחינה של חלופות שונות לשינויים במתחם תוך התייחסות למרכיבים הבאים:

1. הקצאת זכויות נוספות באופן שישפר את מיצוי הקרקע, תוך שימור/שיפור איכות המתחם עבור הולכי רגל
2. מתן מענה למחסור בחניה בכדי לאפשר נגישות לרכב פרטי של המתחם במגבלות תקן החניה הקיים
3. יצירת מקורות הכנסה למועצה המקומית מזכרת בתיה
4. מינוף יוזמות קיימות
5. תוספת זכויות הוגנת על מנת למנוע התנגדויות של בעלי קרקעות

חלופה מועדפת:

על בסיס האילוצים שהוגדרו לעיל נבחנו מספר חלופות ונבחרה החלופה המועדפת. חלופה זו מגדילה את היקף שטחי התעסוקה והמסחר במתחם. הזכויות הנוספות מנותבות באופן הבא:

1. היקף המתחם – לאורך כביש 411 מדרום ופסי הרכבת ממזרח.
2. זכויות במתחם המרכזי בהיקף שמוסיף קומה בודדת.
3. הגדלת זכויות לכיוון מתחם הרכבת ותוספת קומות.

חלופה זו נותנת מענה לאתגרים המתחם באופן הבא:

1. ניתוב יעיל של הזכויות שניתנות בתוכנית המתאר, תוך שמירה על קנה המידה של הבניינים לצד תוספת זכויות בסמיכות לרכבת
 2. יצירת כללים לאיחוד וחלוקה של חלקות תוך שמירה על איכות המרחב הציבורי
 3. שיפור ייעוד הקרקע של חניון הרכבת ויצירת מקור הכנסה למועצה המקומית תוך שמירה על התחייבותה לספק חניות לרכבת
 4. תוספת הזכויות בסמיכות לרכבת על קרקע של המועצה לטובת יצירת מקור הכנסה עתידי
 5. יצירת אינטנסיביות בסמיכות לרכבת בכדי לעודד את הנבטת הפיתוח סביב הרכבת.
 6. שיפור המרחב ההליכתי בתוך המתחם ע"י הרחבת מדרכות ויצירת חניות ציבוריות.
- לצד תוספת הזכויות, מוצא להוסיף שימושים מותרים נוספים, קבועים וזמניים, באופן שיגדיל את גמישות המתחם לקלוט יוזמות וכן על מנת לאפשר יוזמות זמניות אשר ישתמשו בשטח שטרם פותח.