

שיתוף הציבור בהכנת תוכנית המתאר  
לפרדס חנה – כרכור

**סוגיות תכנון מרכזיות  
לשלב פיתוח חלופות התוכנית**

**דו"ח ביניים  
מפגשים נושאים**

כתיבה ועריכה: אמיתי הר לב, נורית צפריר

**ינואר 2011**

## מבוא

### הקדמה

הדו"ח המוגש להלן מסכם סדרת מפגשים נושאים שהתקיימה בחודשים דצמבר 2010 וינואר 2011, שנערכו במסגרת שלב ג' בהכנת התוכנית: הכנת חלופות התכנון. המפגשים עסקו בשלוש סוגיות מרכזיות לגביהן ביקש צוות התכנון להיוועץ בתושבים ובעלי עניין ביישוב: שימושי קרקע בכניסות ליישוב, תחבורה ומרכז המושבה. זוהי סדרת המפגשים השלישית המתקיימת במסגרת תהליך שיתוף הציבור בהכנת תוכנית מתאר לפרדס חנה כרכור. כל המפגשים נפתחו בהצגת התקדמות צוות התכנון בנושא המפגש, לאחר מכן הוצגו הצעות הצוות והדילמות לדיון ולאחר מכן התקיים דיון פתוח.

- מפגש בנושא שימושי הקרקע בכניסות ליישוב התקיים ב 15 בדצמבר 2010, ונכחו בו כ- 65 משתתפים.
- מפגש בנושא תחבורה התקיים ב 22 בדצמבר 2010 ונכחו בו כ- 50 משתתפים
- מפגש בנושא מרכז המושבה התקיים ב 5 בינואר 2011, ונכחו בו כ- 80 משתתפים

כל המפגשים התקיימו במועדון אור, ונמשכו כשלוש שעות. למפגשים הוזמנו משתתפים שלקחו חלק בתהליך שיתוף הציבור בהכנת תוכנית המתאר בעבר, רבים מהם לקחו חלק ביותר ממפגש אחד. כל המפגשים הונחו על ידי אמיתי הר לב, יועץ שיתוף הציבור, ובכולם השתתפו ראש צוות התכנון והיועצים המקצועיים לנושא שבו התמקד המפגש. במפגש בנושא תחבורה השתתפו יועצי התחבורה פרופ' חיים אבירם ותומר קירמאייר, ויועץ הנוף אדריכל ערן געש. במפגש בנושא מרכז המושבה השתתפה יועצת השימור, ד"ר הדס שדר ויועץ התחבורה תומר קירמאייר. בכל המשתתפים נכחו ראש הרשות ונציגיו.

### מטרות המפגשים

מטרות המפגשים היו לעדכן את המשתתפים בהתקדמות התכנון בחודשים שחלפו מאז סדרת מפגשי שיתוף הציבור הקודמת; להצביע היכן מבקשת התוכנית להתערב; להביא לידיעת הציבור הצעות תכנון בסוגיות מהותיות שלגביהן קיימת התלבטות תכנונית, ולשמוע את דעות הציבור בנושאים אלה, כתשומות לתהליך התכנון.

### מהלך המפגשים

המפגשים כללו שני חלקים: הצגה ודיון. בחלק הראשון של המפגש הוצגו מטרות המפגש, שלבי התכנון ומתודולוגיית התכנון, ודובר על מאפייני היישוב, על חזון ליישוב ועל יעדים תכנוניים. בהמשך הציג צוות התכנון את הצעות התוכנית בנושאים שונים ואת הדילמות הנוגעות לנושא המפגש. בחלקו השני של המפגש התקיים דיון בו התבקשו המשתתפים להתייחס לסוגיות שהוצגו.

### מתודולוגיית כתיבת הדו"ח

הניתוח שלהלן הינו ניתוח איכותני המבוסס על ניתוח תוכן. מטרת הניתוח היא לשקף את העמדות המרכזיות העולות מכלל ההיגדים שנאמרו, ולנסות לשרטט תופעות מסוימות והלכי מחשבה מתוך הפרספקטיבות האישיות שעולות בדברים. לדברים המובאים אין תוקף סטטיסטי והם משקפים, כאמור, תובנות, הלכי רוח ורעיונות שעלו במפגשים. השימוש בציטוטים בגוף הטקסט נועד לעגן את הממצאים בשטח ובמידת האפשר גם לבטא את רוח הדברים, כפי שנאמרו על ידי בעלי העניין. מתוך הדברים שנאמרו, ננסה לאתר מקומות בהם נשמע קול ברור או עמדה ברורה לגבי הסוגיות שהועלו לדיון ולחלץ תובנות תכנוניות שיוכלו לסייע לצוות התכנון במלאכתו. בדו"ח זה מוצגים רק הנושאים שהועלו על ידי הציבור, ללא הרקע והרעיונות התכנוניים שהעלה צוות התכנון.

## 1. מפגשים נושאים

### 1.1 מפגש בנושא שימושי קרקע בכניסות לישוב (15/12/10)

במפגש הוצגו הכוונות התכנוניות לגבי הכניסה הדרומית ליישוב, מכיוון צומת מחנה 80, והתקיים דיון בנוגע לסוגיות הקשורות בסוגי השימושים הרצויים באזור התעסוקה הצפוני.

#### שימושי קרקע באזור הכניסה הדרומית (דרך הנדיב)

##### בנייה בגוש 400

תגובות רבות לתכנון הכניסה הדרומית עסקו בהחלטה שלא לשנות את ייעוד קרקעות גוש 400, המצוי מעברו המערבי של דרך הנדיב, מול השכונה החדשה המתוכננת בשטחי מחנה 80. עמדות הדוברים היו שהשטח מוזנח ויבש, ומכיוון שכבר זמן רב אינו משמש לחקלאות ולא ישמש כשטח חקלאי גם בעתיד, אין הגיון, לדבריהם, למנוע בו בנייה. לעמדתם, יכול השטח לענות על צרכי מגורים והוא מתאים ביותר לבנייה רוויה שתרוכז בו ותאפשר על ידי כך להשאיר את המרכז המושבה בבנייה נמוכה. עלתה השאלה מדוע אושרה תוכנית לבנייה במתחם מחנה 80, ונמנעת בנייה בשטחים שמעברו השני של הכביש (בהם שטחי גוש 400). צוות התכנון הבהיר כי בניה באזור גוש 400 סותרת מדיניות ארצית ומחוזית ותכנית המתאר של פרדס חנה כרכור אינה גוברת על תכניות שבהיררכיה גבוהה ממנה.

##### אופי הכניסות לישוב

צוין כי האופי הכפרי של השדרות בכניסות ליישוב ייחודי לפרדס חנה כרכור ומעיד על אופי היישוב. נשאלה השאלה איך מתכננים לשמר את אופיין, בעיקר לאור הפיתוח המתוכנן באזור מחנה 80. הוצע לתכנן פס ירוק לאורך דרך הנדיב. הוצע לחשוב איך להרחיב את כיכר הכניסה מעבר להיותה אלמנט תחבורתי, כמקום המותאם לחוויית משתמש של הולכי רגל.

#### שימושי קרקע באזור התעשייה הצפוני

##### מסחר

הובעה עמדה כי המתחם הצפוני מתאים למיקום של מרכז קניות בשל קרבתו לבנימינה ובעת עדה. הוא יכול לשמש כמקום תעסוקה ומקור פרנסה לתושבי היישוב, ולהשאיר את כוח הקניה המקומי בשטח היישוב. בהקשר זה נאמר כי יש תחושה שנבנים מוקדי מסחר ביישוב, ונשאלה השאלה האם הדבר נעשה תוך חישוב של כוח הקניה המקומי והאזורי. צוות התכנון הבהיר כי מיקום מסחר בשולי היישוב ובאזורי תעסוקה על חשבון שטחי תעסוקה בתוך היישוב סותרת את מסמך מדיניות התכנון בנושא זה.

##### אופי הפיתוח

הפיתוח הקיים מאופיין במתחמים בנויים, וביניהם שטחים חקלאיים. על דעת הדוברים, הפיתוח צריך להיות רציף משום שהחלקות קטנות ועלות המים אינה מאפשרת קיום חקלאות רווחית. דעה אחרת הייתה כי יש קהילה אקולוגית ביישוב שתוכל ותהיה מעוניינת בדפוס אחר של חקלאות, ועל כן, הוצע לשמור על החיזים החקלאיים ולקיים בהם חקלאות אקולוגית. ברוח דומה, הוצע לראות את הוואדי כתוחם בין סוגי פעילויות שונים, ולקיים לאורכו חקלאות קהילתית, אקולוגית. הצעה אחרת הייתה להוסיף פיתוח התואם את אופי הפיתוח הקיים בכל תת מתחם: תוספת מסחר באזור של BIG, תוספת תעשייה, בעדיפות להיי-טק, באזור התעשייה וכדו'.

### מתחם בילוי

חלק מהמשתתפים הצביעו על מחסור באזורי בילוי ובמוקדי פעילות לנוער, וראו באזור התעשייה הצפוני מקום מתאים לכך. השכנים למתחם התנגדו למוקדי בילוי, המהווים לתחושתם מטרד, אך אמרו שלא יתנגדו לשימושים כאלה בשטחים המרוחקים מאזור המגורים ובתנאי שלא יהוו מטרד. אזור התעשייה ליד הרכבת הוצע כמתחם בילוי חלופי. נאמר כי יש לתת את הדעת על הפתרון התחבורתי. הובע חשש שמוסדות או שימושים מושכי נסיעות עלולים להקשות עוד על התנועה העמוסה ממילא בדרך הנדיב, המנקזת את כל השכונות הצפוניות. נשאלה השאלה אם יש התייחסות כוללת לכניסות ליישוב ואם "יש משהו שמאחד אותן". הוצע לאפשר במקום הקמת סדנאות לאמנים ומוקד לפעילות אמנותית.

### מוסדות ציבור

הועלו מספר רעיונות לגבי תוספת מבני ציבור במתחם והוצע לשקול תוספת של מבני ציבור נוספים בתחומי הרווחה. היו שסברו כי ביישוב יש עומס של מוסדות רווחה והיו שסברו כי יש לחזק את התחום כהתמחות של היישוב. הוצע להקים במתחם דיור מוגן, בית הורים או מוסד חינוכי כגון מכללה.

## 1.2 מפגש בנושא תחבורה (22/12/10)

במפגש הוצגה תחזית למצב התחבורה הצפוי, הוצגו כוונות תכנוניות לתוספת כבישים באזור, והועלו לדיון סוגיות הנוגעות למערך התחבורה במרכז המושבה.

### דרך הנדיב

בנוגע לעתידה של דרך הנדיב, הרוב המוחלט של הדוברים שהתייחסו לסוגיה זו, העדיפו שדרך הנדיב לא תורחב כפי שהוצג באחת האפשרויות. הסיבות שנמנו היו:

- הובעה תפיסה כי קידום הכבישים העוקפים תלוי בין היתר במידת הלחץ שניתן יהיה להפעיל על האחראים לסלילתם. לחץ זה תלוי גם בעוצמת הבעיה התחבורתית שתיווצר בדרך הנדיב. מכאן שדווקא פתרון עומסי התחבורה הצפויים בדרך הנדיב תביא לקיצור מנוף הלחץ ולדחייה נוספת בקידום הכבישים העוקפים. נאמר כי מחיר העמידה בפקק בטווח הקצר הוא מחיר שתושבים מוכנים לשלם בכדי להגיע לפתרון של קבע מהר יותר.
- הועלה חשש כי הרחבת הכביש והפיכתו לנוח יותר תמשוך יותר רכבים ותגדיל את נפח התנועה. משתתפים ציינו כי הניסיון מלמד שכך קורה בדרך כלל ועלול להיווצר מצב של הרחבת הכביש, הנתפסת כפגיעה ובו בעת היעדר פתרון לנפחי התנועה.
- נאמר כי דרך הנדיב מהווה Land Mark לתושבי המקום. הוצגה תפיסה כי הרחבת הדרך אינה תואמת את רוח המקום. השדרות ההיסטוריות הן חלק מזהות המקום ומאופיו וסימן ההיכר שלו, ויש לשמר אותן. הרחבת הדרך לכל אורכה עלולה ליצור מפגעים ופגיעה באיכות חיי התושבים. רבים חשו כי הכניסה הראויה ליישוב היא באופי של רחוב ולא של דרך מהירה.
- הרחבת הכביש תחייב גם הגדלה משמעותית של הכיכר, או החלפתה בצומת מרומזרת. הובעה העדפה לכיכרות על פני צמתים מרומזרים, מסיבות של בטיחות, נוף ומן הסיבה שהן מקנות תחושה של יישוב קטן.
- משתתפים חשים כי הרחבת דרך הנדיב תחזק את החיץ הקיים בין פרדס חנה וכרכור. הפיכת הדרך לרחוב פעיל תתרום לחיבור החיבור בין חלקי היישוב.

עוד דובר על הצורך במיתון תנועה בחלקה הדרומי של דרך הנדיב, באזור בית הספר יצחק רבין, שם הכביש הרחב מזמין תנועה מהירה.

### סדרי העדיפויות בין משתמשי הדרך השונים

משתתפים חזרו על העדפתם לחיזוק אמצעי התנועה הלא ממונעת והמקיימת, זאת כחלק מתפיסה רחבה יותר וכחלק ממטרות התכנית. נשמעה עמדה כי מדרכות רחבות אינן תורמות, משום שלא משתמשים בהן. כתגובה נאמר שפעמים רבות הסיבה לכך היא העדר הצללה, או העדר פעילויות לאורכן. נאמר כי ברחובות צרים, השארת הרחוב צר ואפילו ללא מדרכות, עשויים לשמש כמיתון תנועה. הובעה תמיכה בהפיכת רחובות לחד סטריים בכדי לחזק מדרכות ושבילי אופניים.

### שבילי אופניים

רוב המשתתפים במפגש היו בדעה שהדגש התכנוני צריך להיות על שבילי אופניים לצרכי יוממות. נאמר כי שבילי האופניים ליוממות יכולים לשרת גם אמצעי תחבורה אלטרנטיביים בגדלים שונים (כגון: טראקרים, סגווי וכיוצב) מערך תחבורה שנותן פתרון לאמצעי תחבורה אלה, עשוי לתרום להפחתת העומסים בכבישים. הוצע להפוך את המחסור בתשתיות ליתרון ולראות בו הזדמנות להקים מערך שבילי אופניים ברמה גבוהה, שישרת גם מטרה של מיתוג היישוב כ'רוק'. בנוגע לשבילי אופניים לפנאי נאמר, כי כבילוי לא נעים לנסוע ליד כביש וכי אין סיבה לבנות מסלולי אופניים של "פנאי טהור", משום שטיולי האופניים מחוץ ליישוב נעשים כטיולי שטח והם זמינים ונגישים כבר כיום. אחד הדוברים העריך שהנצילות של מערך שבילי אופניים תהיה נמוכה, הן משום שהטופוגרפיה אינה נוחה, ומשום הרכב הגילאים. הוצע להתמקד בצירים פונקציונאליים ליוממות – לרכבת, למרכז המושבה, למוקדי פעילות ושירותי ציבור ולאזור התעסוקה.

### סגירת חלקים ממרכז המושבה לתנועת כלי רכב

מרבית הדוברים לא תמכו ברעיון של סגירת מרכז המושבה לכלי רכב, אך הביעו דעתם כי יש ליצור מיתון תנועה אפקטיבי ושיפור משמעותי של הנגישות להולכי רגל, אופניים וכדומה. היו שהביעו תמיכה ברעיון של מדרחוב בין רחוב הדקלים לרחוב האורנים. משתתפים חוששים כי סגירת המרכז כליל לכלי רכב עלולה לפגוע בנגישות לקשישים ובעלי מוגבלויות ולפגוע במסחר ובהתחדשות אותה רוצים להשיג באזור זה.

### קישוריות טובה בין מרכזי תחבורה, תעסוקה ומסחר ביישוב

נאמר כי "השאלה היא לא תחבורה, אלא איזה מחוללים התחבורה צריכה לשרת". נאמר כי תחנת הרכבת יכולה וצריכה לשרת כניסה של מועסקים לתוך היישוב, יותר מאשר יציאה של מועסקים ממנו החוצה. לשם כך יש לחזק את מוקדי התעסוקה ולשפר את הקישוריות (באמצעות פתרונות לתחבורה מהירה) בינם לבין מרכזי התחבורה. הוצע תוואי שיחבר את אזור התעשייה הצפוני עם אזור התעסוקה המתוכנן ליד הרכבת, תוואי שיחבר את תחנת הרכבת הקיימת, דרך מרכז המושבה, לתחנת הרכבת המתוכננת ליד צומת חנה, ותוואי שעובר מאזור התעסוקה הצפוני, דרך הוואדי, לכיוון בית הספר החקלאי.

### תחבורה ציבורית

משתתפים ציינו כי נדרש שיפור של מערך התחבורה הציבורית ביישוב (נושא זה אינו בתחום הסמכות של תוכנית המתאר) ורצון לחבר את מרכז היישוב למוקדי התחבורה הציבורית ולשפר את הנגישות ביניהם. נשאלה השאלה: האם, לאור הגידול הצפוי בהיקף כלי הרכב, יש תוכניות למרכז תחבורתי.

### מחלפים

חלק מהדוברים בירכו על הכוונה להקים מפרידנים על דרך 65, אך נשמעה גם דעה שהמיחלוף "יכלא אותנו בין מחלפים. כביש 4 נהיה כביש ראשי, המחלפים יהיו מן ספגטי, בכניסה ליישוב". עלתה שאלה האם המחלוף עלול להגדיל את נפח התנועה או להפחית מן הלחץ לסלילת הכבישים העוקפים.

### בעיות תנועתיות

משתתפים הצביעו על בעיות והעדפות שהפתרון להן טמון בשינוי הסדרי תנועה ולא בתוכנית המתאר. הובעה תמיכה בשינוי מערך התנועה והפיכת רחובות לחד סטריים, נאמר כי במקביל לרחובות הראשיים, דרך הנדיב ודרך הים, ישנן דרכים מקבילות שיכולות להעביר תנועה בכיוון הנגדי. לגבי מעבר רכבים כבדים מכיוון ואדי ערה לכיוון רח' המייסדים, דרך רחובות המגורים, הגורם המטפל בכך הוא המפקח על התעבורה. במסגרת המפגש הועלו הצעות נוספות: הועלו הצעות לשנות את מיקום תחנות הרכבת. הוצע לשלט בצורה ברורה יותר את הדרך לכביש 6.

### 1.3 מפגש בנושא מרכז המושבה (5.1.11)

הדעה הכללית שנשמעה היתה כי מרכז המושבה צריך לבטא את אופיו הייחודי של היישוב, ולהדגיש את יתרונותיו היחסיים. הוצע כי סוג המסחר במרכז המושבה יתמקד סביב היתרונות היחסיים של המקום – כגון: אמנים, מטפלים, תיירות חקלאית אורגנית וכדומה. "מרכז הוא מעניין ותומך אם יש בו ייחודיות, לא רק מסחר ופיתוח ציבורי. רוצים לבוא למשהו מיוחד, שיש לו פרופורציה אנושית שקיימת במרכז ההיסטורי". מספר דוברים ציינו שיש לשמר את הבתים שבמרכז המושבה ולאפשר שימוש בהם, לצרכי מסחר או תרבות. "אם ישדרגו מעט, החנויות יהפכו יותר מעניינות. חסרות תרבות ואמנות, חסרה גלריה עירונית". נשמעה העדפה למסחר ברחובות הפתוחים ובחצרות הפנימיות על פני ריכוזו במבנים סגורים וקניונים.

### הגדרת מרכז המושבה וגבולותיו

משתתפי המפגש הדגישו כי ליבת מרכז המושבה היא כיכר הנשיא, המהווה לדעתם גם את הליבה התפקודית של מרכז המושבה. ברדיוס קרוב לכיכר הנשיא נמצאים שימושי מסחר, שירותי ציבור, שירותים עסקיים, קופות חולים ועוד. מרחב זה נתפס כלב המרכז ועל כן צריך לשים את מירב הדגש התכנוני על אזור זה ולא להסיט פיתוח לאזורים אחרים. הוזכרה הבחנה בין הליבה התפקודית (סביב כיכר הנשיא) לבין ההתייחסות לוואדי כחלק ממרכז המושבה. במפגשים קודמים נאמר כי הוואדי נתפס בעיקר כפוטנציאל למפגש קהילתי ולתפקוד סביבתי כשטח פתוח. משתתפים ציינו כי חשוב בעיניהם למצוא את הדרך לחבר ולקשר בין השטח הפתוח בוואדי לבין הליבה התפקודית במרכז.

רוב הדוברים סברו כי הגבולות ששרטטו צוות התכנון הגיוניים אם כי רבים ציינו את הצורך להתייחס למתחם המתנ"ס כחלק ממרכז המושבה, בהיותו מוקד לפעילות תרבותית וקהילתית. רוב הדוברים חשבו כי יש ל"מתוח" את המרכז ולהרחיב אותו, במיוחד לאור הגידול הצפוי בהיקף האוכלוסייה ביישוב. "מתיחת המרכז תייצר יותר מקום לפעילות, לחניות ותרנוח את המרכז, תשחרר את צוואר הבקבוק" רוב ההצעות התייחסו לרחובות הכלולים בתוך התחום שהגדיר צוות התכנון. נשמעו ההצעות לרווח את הפיתוח המוצע לרחובות הסמוכים ולפזר את הפיתוח בכל המתחם, להרחיב את המרכז לכיוון בית הספר אלונים והמועצה (בציר אחד) ולכיוון רחוב החרובים ורחוב המעלה (בציר שני). בקרב המשתתפים נשמעו דעות נוספות שקראו להקים מרכז נוסף בכרכור או למתוח את המרכז הקיים לכיוון כרכור באופן שיסייע לחבר בין שני חלקי היישוב. משתתפים ציינו כי תיחום גבול מרכז המושבה צריך להיות קשור גם להיבטים תחבורתיים. לדעתם, מרכז שלא מחובר ומקושר היטב לרחובות ראשיים הוא מרכז לא מתפקד. על כן יש להתייחס לכל השטח שבין הדרכים הראשיות (דרך הים, רחוב הדרים, דרך פיק"א ודרך הנדיב) כמרכז המושבה. התייחסות כזו תוכל להראות את החשיבה התכנונית לגבי היבטים תחבורתיים ולגבי חיבור מרכז המושבה לכלל היישוב ובעיקר למוקדים נוספים כגון אזורי תעסוקה, תחנת הרכבת ועוד.

## בנייה לגובה למגורים

במרבית תגובות המשתתפים הובעה התנגדות לבינוי גבוה במרכז המושבה ובמיוחד לאורך הוואדי. נאמר כי בינוי גבוה אינו מתאים לאופי ורוח המקום, כי אין הלימה בינו לבין המיתוג הכפרי שבחזון תכנית המתאר, "הלכה המושבה", וכי לא ברור איך ישתלב בינוי גבוה עם המרקם הקיים הנמוך "מאחורי כל בית גבוה, מתחיל להיות סלאמס". ברוב המקרים ההתנגדות לא הופנתה כלפי עצם הרעיון של תוספת מגורים במרכז המושבה, כי אם כלפי האינטנסיביות של הבינוי וגובהו. היו שתמכו בתוספת בינוי (2-3 קומות יותר) לאורך הצירים הראשיים. היו שתמכו בריכוז הבינוי הגבוה בשולי המרכז בנקודות קצה (לדוגמא: במקום מתחם אגד), באופן המשלב מגורים עם שימושים מסחריים וציבוריים. רוב הדוברים הביעו עמדה כי פיתוח מרכז המושבה הוא הזדמנות לבטא את האופי המיוחד של המקום, ופיתוחו צריך להיות מושתת על מיצוי הייחודיות שלו. "מציע שלא יהיו שינויים מהותיים באזור הזה". "במצב הקיים בפרדס חנה כרכור, יש אפשרות לפתח את המרכז ההיסטורי ולשמר אותו".

## התייחסות לאפשרויות הפיתוח

נאמר שהרעיון התכנוני שהוצג - למקד את הפיתוח במרכז המושבה סביב כיכר הנשיא, עולה בקנה אחד עם התפיסה התפקודית של המרכז כיום. הבינוי הגבוה המוצע ברחוב הדקלים לא נראה לרבים, זאת כאמור מתוך ההתנגדות שהועלתה לבינוי גבוה במרכז המושבה. היו שהציעו לפזר את נפחי הבינוי המוצעים לרחובות סמוכים ובאופן זה להימנע מבינוי לגובה. עוד נאמר כי ניתן "למשוך" את הפיתוח לכיוון בניין המועצה ובית הספר אלונים כך שינוצלו שטחים ריקים והמרכז ימשך לכיוון כרכור. הרעיון של פיתוח בדגם הצלב (במוקדים חיצוניים למרכז עצמו) התקבל כרעיון התורם להפחתת העומס מן המרכז וככזה העשוי לאפשר פיתוח והתחדשות ש"יהדהדו" אל המרכז. הוצע לבנות מגורים בשולי מרכז המושבה, ולפתח את המסחר במרכז, בבינוי נמוך יותר.

הרעיון התכנוני שהוצג - להקדיש תשומת לב לאזור הוואדי התקבל בברכה. הובעה תמיכה ברעיון של פיתוח הוואדי כשטח ציבורי פתוח איכותי, שיאפשר מפגש קהילתי וחברתי וישמש לתיירות ולבילוי. מאידך, הסטת מרכז המושבה על ידי בינוי דרומה לכיוון רחוב המעלה ובינוי גבוה ברחוב האורנים ממערב לוואדי נתפסו כלא רצויים. הרעיון של ביטול דרך המעלה (עד רחוב דרור) העלה חשש כי הוואדי (באזור זה) יהפוך לחצר האחורית של הבינוי הגבוה המוצע שם וכי השינוי התחבורתי יוסיף על הקושי הקיים. עוד נאמר כי פיתוח אזורי הוואדי בשטח שבין כיכר השמונה לרחוב דרור כשטח פתוח איכותי עשוי לתרום רבות גם לפיתוח משני צידיו. כיום משמש האזור כחנייה לא מוסדרת לבאי הסופרמרקט ומתחם המסחר והשירותים. פיתוח מסחר מסודר עם חזית של בתי קפה לכיוון הוואדי נתפסת כרעיון טוב. המשולש שנוצר בין רח' הדקלים, המעלה ודרך הבנים נתפס כמקום מתאים לחיזוק המרכז. כך יכול להתחזק גם הקשר שבין האזור שסביב כיכר הנשיא (כמוקד של שירותים) לבין אזור הוואדי המספק חוויה של שטח פתוח, פנאי וביילוי. עוד נאמר כי הטופוגרפיה מגדירה את מרכז המושבה. ניתן לזהות שני מרכזים קיימים – הוואדי וכיכר הנשיא, כל אחד מהם בעל אופי שימושים שונה.

## שימושי קרקע במרכז המושבה

נשמעו דעות שונות לגבי השימושים מחוללי ההתחדשות במרכז. נשמעו דעות שונות לגבי תוספת מגורים במרכז המושבה. "בעיני זו טעות גדולה להכניס מגורים למרכז. הרי אתם לא הולכים להוסיף דרכים, תוספת אוכלוסייה תפקוק את המקום". משתתפים אחרים, לעומת זאת, ראו את תוספת המגורים כחיונית: "חייבים לשלב מגורים ומסחר, אחרת זה אזור שינה. כי אנשים שגרים גם משתמשים במקום. אחרת זה רק ככרות גדולות, מדרכות ריקות, ואין נפש חיה". "מרכז בלי מגורים הוא מקום מת".

חלק מהמשתתפים הציעו לפתח את המקום בדגש על פעילות ציבורית וקהילתית, המבוססת על ריכוז שירותי הציבור ועל היצע השטחים הפתוחים. "מה שמושך אנשים למרכז זו הקהילה. המשמעות הפיסית של קהילה היא יותר שירותים ציבוריים". הוצע לחזק את שירותי הציבור והפונקציות שיש להן היבטים קהילתיים וציבוריים. "יותר מדרכות, יותר פנאי ושירותי ציבור, פחות מגורים ומסחר". החורשה, האזור שמול המועצה ואזור יד לבנים הוצעו כמרחב מתאים לפיתוח כמרחב ציבורי בדגש על שירותי ציבור ופעילויות ציבוריות, שהתנועה בו רגלית.

משתתפים ראו גם בחיזוק השטחים הפתוחים אמצעי לחיזוק המרכז - "הפוטנציאל הענק הוא בשצ"פ, מרכזים ציבוריים פתוחים ופארקים. החיבורים קיימים. אין צורך במדרחוב". "הוואדי הוא אוצר וצריך לעשות בו מעט מאוד, כדי להגיע להרבה מאוד". הובעה תמיכה בפיתוח הוואדי כמרחב ציבורי מרכזי בעל פוטנציאל תיירותי, המדגיש את אופי היישוב. דובר על פיתוח עדין המאפשר בתי קפה וקיוסקים קטנים, "אבל לא להמציא את הגלגל".

נשמעו דעות שונות לגבי ערכו של השוק כמבנה לשימור. חלק מהדוברים ראו את השוק הישן כמבנה שאינו ראוי לשימור. לדבריהם, הוא מעולם לא שימש כשוק, אין לו תפקיד משמעותי ואין לו ערך אסתטי. הוצע להקים במקומו חניון קרקעי, שיתפקד גם כמרחב ציבורי מוגן. דוברים אחרים הביעו תמיכה בשימור השוק וראו בו פוטנציאל תיירותי – "אתה מטייל באירופה דבר ראשון הולך לשוק". כן הוצע לנצל את המבנה לטובת שוק אמנים.

### תנועה ותחבורה במרכז המושבה

עלו מספר נושאים, בהם: איך מתייחסת התוכנית לעניין החנייה במרכז המושבה והאם רצוי לסגור חלק ממרכז המושבה לתנועת כלי רכב (מדרחוב). כמו כן, נשמעו התייחסויות לתנועת אופניים והולכי רגל.

- **חניה.** מספר דוברים התרשמו כי מחסור בפתרונות חניה במרכז המושבה מרחיק משתמשים פוטנציאליים מהמקום. בנוגע לסגירת המרכז לכלי רכב, היו כאלה שהדגישו כי האפשרות לחנות בסמוך למוקדי השירות (בנק, לדוגמא), משפיעה על בחירתם לגבי המקום שבו יצרכו את השירות. יועץ התחבורה הסביר כי להגדרה של בעיית חנייה יש גם מימד קוגניטיבי-תפיסתי. האופן שבו כל אחד מגדיר עד כמה הוא רוצה לחנות קרוב ליעד מושפע מתרבות, חינוך, הרגלים ועוד. לפי ניתוח היצע מקומות החנייה סביב מרכז המושבה בשעות השיא, אין בעיית חנייה. בבדיקה שנערכה במסגרת התכנית התברר כי בלב המושבה אכן יש תפוסה מלאה, אך במרחק לא גדול מהמרכז, יש היצע חניה מספק.
- **חויית ההליכה.** מספר דוברים הדגישו כי חשוב לייצר חוויית הליכה נעימה ומזמינה בין הוואדי לשימושים שונים במרכז המושבה, באמצעות מדרכות רחבות, פעילות כגון בתי קפה לאורך הדרך, הצללה ופינוי סחורות מן הארקדות לטובת הולכי הרגל. יצירת מרחב נעים להליכה יציע אלטרנטיבה אמיתית ויתרום להפחתת השימוש ברכב במרכז המושבה.