

# טיילת בית הכרם

**פרוגרמה לפיתוח באשכול בית הכרם סביב ציר 85**

רציונל לתכנון אסטרטגי ומתווה עבודה

## תקציר מנהלים

אשכול בית הכרם מקדם תכנון של הקמת טיילת אזורית לאורך כביש 85, בתחום זכויות הדרך של הכביש. הטיילת עתידה לקום בדופן הצפונית של הכביש, מצומת צורית גילון ועד לצומת ראמה ובאורך של כ-12.5 ק"מ.

העבודה הנוכחית נועדה לבחון את ההזדמנויות הנוצרות כתוצאה מהקמתה של הטיילת ומינופה לצרכים נוספים באזור. לפיכך עוסק חלקה הראשון של העבודה באפיון המצב הקיים, מיפוי המתרחש בו בהיבטי פיתוח שונים ובזיהוי צרכים, שטרם מופו, בנושאים חברתיים ותפקודיים של המרחב. התמונה העולה מן המיפוי מצביעה על ריכוז שירותים, משאבים, תשתיות ופעילות סביב העיר כרמיאל, וחלחול מוגבל של אלה לסביבה הרחבה של האשכול. הסיבה המרכזית שאותרה, היא נגישות וקישוריות נמוכה של מרבית אוכלוסיית האשכול, המתגוררת בעיקר מצידו הצפוני של הכביש.

2 העבודה מציעה לשנות מצב זה בשני אופנים מרכזיים: הגברת הנגישות והקישוריות, כמו גם יצירת עוגנים חדשים מצפון לכביש, הכוללים פעילות מסחרית, שירותי ציבור חסרים, עסקים חברתיים, שטחים ציבוריים פתוחים וצירים ירוקים. הנחת העבודה המשתקפת בעבודה, כמו גם מסקר ספרות שנערך בנושא, היא כי יצירת ציר תנועה משלים לציר 85 יביא לשיפור תפקודי של האזור, הן במונחים חברתיים והן במונחים כלכליים. לאור זאת מוצע לפתח על הטיילת, מעבר לשביל אופניים ושביל הליכה גם מערך השכרה של אופניים.

עקרונות התכנון המוצעים מובילים לתוספת שימושים לאורך הטיילת אשר תורמים ליצירת אינטגרציה חברתית ויצירת רשתות ערך חדשות יצירת מערך תחבורה רב אופני, עירוב שימושים לאורך הטיילת, יצירת מוקדים ונקודות עניין.

הפרוגרמה המוצעת קושרת בין תוואי הטיילת המוצע למספר עוגנים נוספים לאורכה. בכלל אלה הקשר לפרויקטים אחרים שתוכננו ומתוכננים במרחב. הפרוגרמה מציעה מרחבי חיפוש למיקום השימושים השונים המתוכננים. יחד עם זאת, היא מחלקת את הטיילת ל-3 מקטעים בעלי מאפיינים שונים. המקטע הראשון-מנוף כלכלי: פיתוח שוק אוטנטי ומפעל הזנה אזורי בסמוך לעוגן הכלכלי המרחבי. המקטע השני-מנוף חברתי-יכול לקמה של כיכר עירונית, שסביבה מרכז צעירים, מרכז הכוון תעסוקתי ו-HUB תעסוקתי. מקטע שלישי- המנוף התיירותי, אשר יכול את המבואה לפעילות התיירותית הקיימת והעתידית באזור.

אחד התנאים המאתגרים בסביבת התכנון הוא העדר קרקע זמינה לפיתוח. לפיכך מוצע כי בחלקים מסוימים של הטיילת, ינוצל הטיפול האקוסטי, בעיקר בסמיכות למגורים ליצירת שימושים נוספים כגנים אנכיים, בסיסי קרוי ונקודות עניין נוספות.

## תוכן העניינים

2	תקציר מנהלים
3	תוכן עניינים
7	מבוא
9	1.0 אפיון המצב הקיים
11	1.1 מאפיינים דמוגרפיים
13	1.2 מאפיינים כלכליים חברתיים
17	1.2.1 זהות מקומית
18	1.2.2 כוחות צעירים
19	1.3 מדיניות התכנון הסטטוטורית
22	1.4 מבנה הבעלות על הקרקע
24	1.5 אפיון הפעילות האזורית הקיימת
25	1.5.2 אזורי תעסוקה
25	1.5.3 עסקים קטנים
26	1.5.4 מכללת אורט בראודה
26	1.5.5 מונא – חלל לשינוי
27	1.5.6 תיירות
29	1.6 שימושי הקרקע העירוניים
29	1.6.1 מגורים
29	1.6.2 מבני ציבור
30	1.6.3 מתקני ספורט
32	1.6.4 שטחים ציבוריים פתוחים
34	1.7 תכניות פיתוח עתידיות בתחומי האשכול
34	1.7.1 הקמת פארק בתי מלאכה
35	1.7.2 מרכז ספורט אזורי
35	1.7.3 בתי בד
36	1.7.4 פיתוח שביל מתלול צורים
37	1.7.5 פארק הקניון הנעלם בראמה
37	1.7.6 פינוי פסולת בניין מהשטחים הפתוחים
38	1.7.7 מפעל מחזור בראמה
38	1.8 תחבורה
38	1.8.1 תחבורה רב-אופנית
40	1.8.2 קישוריות ויוממות
43	1.8.3 תחבורה ציבורית
44	1.8.4 תכניות תחבורה עתידיות והשפעתן
48	1.9 סיכום ניתוח המצב הקיים
51	2.0 רציונל הפיתוח
53	2.1 פרישת שימושים: שיקולי המיקום
55	2.2 עקרונות מדיניות התכנון
55	2.2.1 אינטגרציה חברתית
56	2.2.2 עירוב שימושים ויצירת מוקדים מגוונים
56	2.2.3 יצירת מערך תחבורה רב-אופנית
58	2.2.4 חיזוק הכלכלה האזורית
62	2.2.5 יצירת רשתות ערך, הון אנושי
62	2.2.6 שיפור שרותי הציבור
64	3 הפרוגרמה המוצעת
71	3.1 מקטע 2 – מינוף כלכלי
71	3.1.1 שוק אותנטי
72	3.1.2 מפעל הזנה

75	3.2 מקטע 1 – מינוף חברתי
75	3.2.1 מרכז צעירים, מרכז הכוון ו-HUB תעסוקתי
79	3.2.2 כיכר עירונית
80	3.2.3 פארק ציבורי
81	3.2.4 מגרשי משחק/שטחים ציבוריים פתוחים
83	3.3 מקטע 3 – מינוף תיירותי
86	4 הפרישה המוצעת
87	4.1 עקרונות התכנון הפיזי
88	4.1.1 ניהול ותחזוקה
88	4.1.2 בטיחות ונגישות
89	4.1.3 עניין
90	4.1.4 נוחות
91	4.1.5 שלביות
91	5. אחרית דבר
94	6. סיכום
96	רשימת מקורות
100	נספחים

## רשימת תרשימים

### מפות:

4

- מפה 1: מרחב אשכול בית הכרם וגבולותיו המוניציפליים
- מפה 2: מפת שטח בנוי
- מפה 3: מדד חברתי-כלכלי
- מפה 4: מפת תמ"מ 9/2
- מפה 5: שביל מתלול צורים
- מפה 6: צמתי כניסה לכרמיאל
- מפה 7: צמתי כניסה מג'ד אל-כרום
- מפה 8: צמתי כניסה לנחף וראמה
- מפה 9: תכנית תת"ל 17 לשדרוג כביש 85, לא אושרה סטטוטורית
- מפה 10: צומת הכניסה לבעיינה כיום
- מפה 11: תכנית תת"ל 17/א
- מפה 12: חלופות למיקום השוק האותנטי, כניסה לנחף
- מפה 13: חלופות למיקום מפעל ההזנה, עדיפות 1: בעיינה
- מפה 14: רצף מוקדים כמינוף חברתי, מג'ד אל כרום – בעיינה
- מפה 15: מרחב חיפוש למיקום שער הכניסה המערבי לטיילת, צומת צורית-גילון
- מפה 16: מרחב חיפוש למיקום שער הכניסה המזרחי לטיילת, צומת הכניסה לראמה
- מפה 17: מנופים לפיתוח כלכלי-חברתי אשכול בית הכרם

### איורים:

- איור 1: צילום מכביש 85 הצופה על גרוטאות במג'ד אל כרום
- איור 2: בית קפה בבעינה
- איור 3: גינון לנוי פארק ציבורי
- איור 4: פארק המשפחה - כרמיאל
- איור 5: פארק נחף
- איור 6: מבט אל מצוקי הקניון הנעלם
- איור 7: שפיכת פסולת לתוך הקניון
- איור 8: שירות השכרת אופניים "תל-אופן", תל אביב
- איור 9: שבילי אופניים בפארק הירקון
- איור 10: שדרות בן-ציון בתל-אביב
- איור 11: ניתוח S.W.O.T
- איור 12: מחוללי השינוי להפיכת ציר 85 לציר תפקודי משמעותי: חזקות והזדמנויות
- איור 13: מחוללי השינוי להפיכת ציר 85 לציר תפקודי משמעותי: איומים וחולשות
- איור 14: דוגמאות ליצירת אינטגרציה חברתית במרחב
- איור 15: רציונל מערך תחבורה רב-אופנית
- איור 16: שביל האופניים המוביל לשדה התעופה באנאפוליס
- איור 17: שביל אופניים בתל-אביב - מחברת למרכז התחבורה הציבורית ברידינג
- איור 18: פורום עסקים, לוד
- איור 19: שילוט עסקים קטנים - כפר ידידיה
- איור 20: חתך אופייני, טיילת לאורך כביש 85
- איור 21: הדמיית הטיילת לאורך כביש 85
- איור 22: רציונל הפיתוח
- איור 23: שוק איכרים, הרצליה
- איור 24: "אל-סנבל" - קייטרינג נשות חורה, מפעל הזנה
- איור 25: מרכז צעירים, חיפה
- איור 26: HUB תעסוקתי, מזא"ה 9, תל-אביב
- איור 27: מגוון קירות אקוסטיים
- איור 28: פארק ציבורי צמוד לקיר אקוסטי, אור עקיבא
- איור 29: חצר כושר, פארק ציבורי באור עקיבא
- איור 30: דוגמאות ליצירת עניין לאורכה של הטיילת
- איור 31: דוגמאות לטיפול בנתיבי אופניים במעגל תנועה ומעבר חצייה
- איור 32: הפיכת הסביבה למיצג
- איור 33: דוגמאות להצללת הטיילת

## לוחות:

- לוח 1: דמוגרפיה אשכול בית הכרם
- לוח 2: מאפיינים חברתיים-כלכליים מרכזיים באוכלוסיית אשכול בית הכרם
- לוח 3: נתונים כלכליים ברשויות אשכול בית הכרם
- לוח 4: מרחקים ושימושים מציר 85 - מצב סטטוטורי
- לוח 5: ממוצע יחידות דיור שהושלמו והיצע תכנוני
- לוח 6: מבני הציבור ברשויות אשכול בית הכרם
- לוח 7: מתקני הספורט ברשויות אשכול בית הכרם
- לוח 8: רמת קישוריות תחבורתית קיימת – ציר 85
- לוח 9: מספר קווי תחבורה ציבורית ברשויות הערביות באשכול בית הכרם
- לוח 10: סיווג הפרויקטים לפי מטרות ויעדי הפרוגרמה

אשכול בית הכרם הוקם ב-2013 ביחמת משרד האוצר, משרד הפנים וארגון הג'וינט. באשכול חברות 7 רשויות מוניציפליות: העיר כרמיאל, המועצות המקומיות: מג'ד-אל כרום, בעיינה, דיר אל-אסד, נחף וראמה ומועצה אזורית אחת - משגב. האשכול הוקם כחברה עירונית אזורית, בעלת מטרות רחבות:

התאגיד יעסוק בפעילות ויספק שירותים ושירותי ליבה...התאגיד יפעל להספקת השירותים במטרה להביא ליעילות כלכלית ושיפור השירות למען רווחת תושבי הרשויות המקומיות החברות בתאגיד... התאגיד ידאג לפתח ולחזק את הרשויות החברות בתאגיד, לרכוש, לממן, ליזום, לפתח, לתכנן ולפעול, על ידי השקעות, ייזום, הקמה, ייסוד, פיתוח, ארגון, ניהול והפעלה, בין במישרין ובין בעקיפין, בתחום החינוך, הרווחה, החקלאות, איכות הסביבה- לרבות, הקמת אתרי הטמנה של פסולת לסוגיה, מפעלי מחזור פסולת, תיירות, תחבורה, חינוך בלתי פורמאלי, קייטנות, תרבות, אומנות, ספורט, וטרינריה, אנרגיה, בטחון, רכש ציוד, שירותי ייעוץ...

7

האשכול פעל ופועל בשנים האחרונות לממש את המטרות לשמן הוקם. מטבע הדברים, רמת המורכבות והצרכים גדולים מאוד. בחלק מהנושאים כבר פועל האשכול לביצוע ואילו נושאים אחרים עדיין דורשים תכנון מקדים.

אחד האלמנטים הפיזיים הבולטים במרחב האשכול, הוא כביש מס' 85 החוצה את שטחו בכיוון מזרח-מערב. הכביש מהווה למעשה את הגבול הטבעי בין שני חבלי ארץ: הגליל העליון והגליל התחתון.

הכביש הוא מקום בעל נגישות ונצפות גבוהות לתושבי האשכול ולתנועה עוברת. לפיכך, קיים הגיון לרכז סביבו פיתוח כלכלי, כחלק מפיתוח הכלכלי הכולל של האשכול.

ראוי לציין, כי חשיבותו של הציר והצורך לפתח לאורכו אלמנטים משמעותיים, כטיילת, עלו עוד לפני הקמת האשכול, כחלק מפעילות עמותת "אל עמל", עמותה אזרחית משותפת של ערבים ויהודים החיים בסביבה. העמותה נוסדה ב-1996 ומאז פועלת בתחום הסביבה. בין הנושאים אותם מקדמת העמותה: ניקוי נחלים באזור, חינוך סביבתי ועוד.

אשכול בית הכרם אימץ את רעיון הטיילת לאורך ציר 85 ופועל להקמתה. טיילת בית הכרם היא פרויקט שתכנונו יצא לדרך, עוד בטרם נערכה עבודה זו. הטיילת המתוכננת מבוססת על שולי זכות הדרך הקיימת בכביש 85 ודרכי השירות הסמוכות אליה כחלק מתשתיות הניקוז האזוריות.

<sup>1</sup> מתוך תקנון תאגיד אשכול בית הכרם בע"מ

מטרתה הראשונה איפה של העבודה המוצגת, היא לאפיין את סביבת הכביש ואת סביבת האשכול במונחים של חברתיים כלכליים, ולזהות בה מנופי פיתוח פוטנציאליים.

**מנוף פיתוח מוגדר כפעולה רב תחומית הנשענת על נכסים ומשאבים זמינים ומשתמשת בהם ליצירת שינוי ופיתוח בפועל. לפעולה תוצרים מוחשיים על ציר הזמן. הפעלת המנופים דורשת הובלה פעילה של האשכול והרשויות המקומיות כגופים החולשים על תחומים מגוונים.**

הפעלת המנופים סביב כביש 85 צפויים לתמוך בפיתוחו החברתי-כלכלי של האשכול.

מטרתה השנייה של העבודה היא להציע פעולות שונות, למימושה של הטיילת וביסוסה כציר תנועה אזורי, המהווה עוגן לפעילות כלכלית חברתית במרחב האזורי של האשכול.

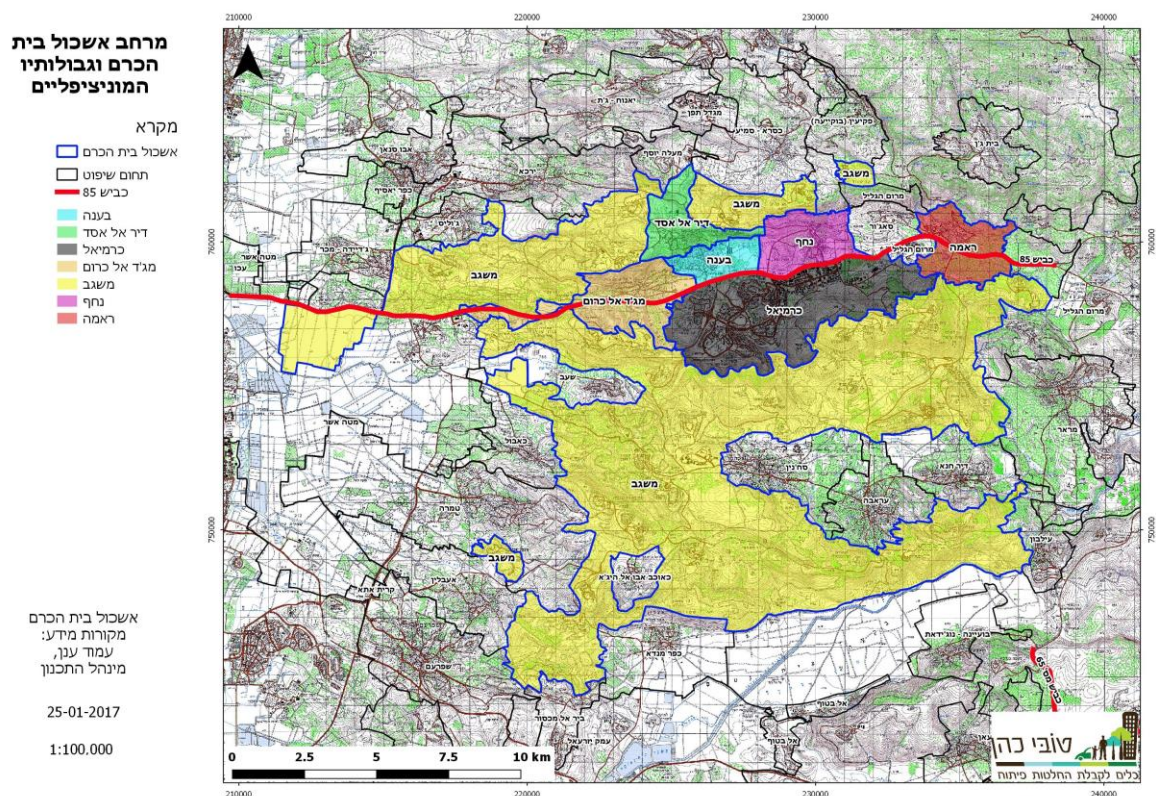


## 1.0 אפיון המצב הקיים

האשכול משתרע על שטח של כ-230,000 דונם. מרבית שטחי האשכול, כשני שלישים, הם שטחים פתוחים המצויים בתחומי המועצה האזורית משגב, כפי שניתן לראות במפה מספר 1 להלן. על פי מדד הפריפריאליות המודד את מידת הפריפריאליות של רשות מקומית מבחינת מיקומה הגיאוגרפי ביחס לריכוזי האוכלוסייה, אשכול בית הכרם מדורג בדרגה 2 מתוך 5 (1-פריפריאלי, 5-נגיש)<sup>2</sup>. כביש 85 עובר במרכז האשכול ולמעשה יוצר כיום הפרדה פיזית בין צדו הצפוני של הכביש לצדו הדרומי.

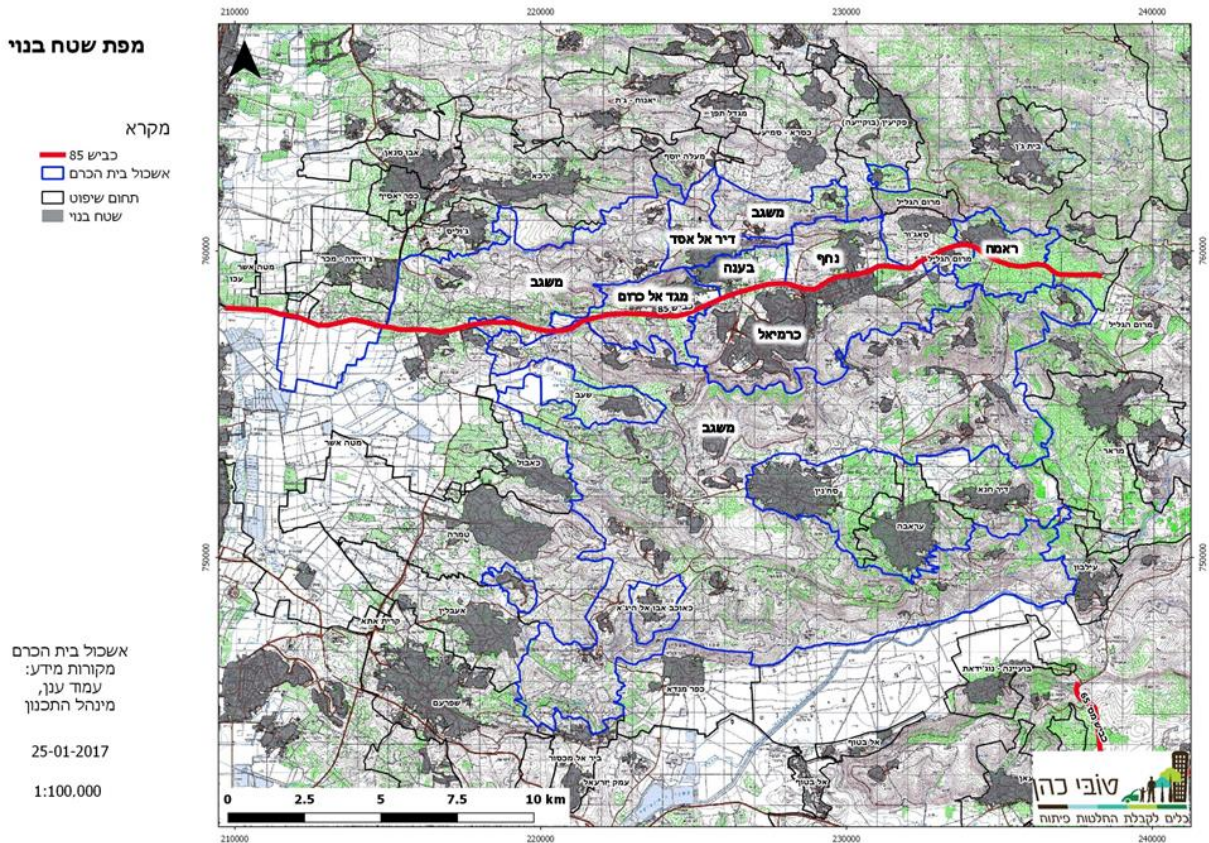
עיקר השטחים המבונים בתחומי האשכול מتركזים בקרבת כביש 85, העיר כרמיאל בנויה מצדו הדרומי של הכביש והמועצות המקומיות מג'ד אל-כרום, בעיינה, דיר אל-אסד, נחף וראמה, שכולן ממוקמות בצדו הצפוני של כביש 85. אזור זה בו מרוכזת מרבית אוכלוסיית האשכול מאופיין במיעוט שטחים פתוחים, בשל בנייה עירונית צפופה שבליבה כביש ארצי.

9



מפה 1: מרחב אשכול בית הכרם וגבולותיו המוניציפליים

<sup>2</sup> לשכה מרכזית לסטטיסטיקה



מפה 2: מפת שטח בנוי

כביש 85 החוצה את האשכול הוא כביש רחב אזורי המחבר בין עכו לגליל המזרחי. הכביש מחבר בין שתי הערים עכו וכרמיאל, וממשיך מזרחה לצומת עמיעד, הסמוך לעיר צפת על כביש 90, כביש האורך המזרחי של ישראל. הדרך מהווה עורק תחבורה ראשי ומהיר, באורך של כ-50 ק"מ, שבמקביל לחלקו המערבי הולכת ונשלמת גם בנייתה של מסילת רכבת, שתחבר בין עכו לכרמיאל.

הדופן הצפונית של הציר מתאפיינת בנוף בנוי של יישובים ערביים, בעוד הדופן הדרומית מתאפיינת בשטחים פתוחים בעיקר, למעט אזור כרמיאל שלו חזות אורבנית מובהקת. למעט מג'ד אל כרום, הסמוכה אל הכביש וממוקמת באזורים מישוריים יחסית, שאר היישובים הערביים מצויים באזורים גבוהים יותר ובמדרג שונה של תלילות. דיר אל אסד בולטת במיוחד בשיפועי הקרקע הגבוהים.

הביטוי הנופי מכביש 85 הוא הזדקרותם של מתלולים מצד צפון, ואזורים גיבעיים מדרום. אפיון השימושים משני צדי הכביש בשטח האשכול מחולק באופן גס לשתי קטגוריות מרכזיות: **מגורים:** בצדו הצפוני של הכביש מרוכזים המבואות הדרומיים של היישובים מג'ד אל כרום, בעיינה, נחף וראמה, המאופיינים בעיקר בייעוד למגורים.

**תעשייה ומסחר:** מצדו הדרומי של הכביש מצויה בעיקר העיר כרמיאל ושטחי התעשייה והתעסוקה שלה. מתחם POWER CENTER של חברת BIG, הוא מתחם המסחר הגדול והמשמעותי בכל האשכול. ככזה הוא גם מושך אליו תנועה רבה, ומתחרה בהצלחה בכלל המסחר באזור.

באזור מג'ד אל כרום ישנו ציר מוסכים/משחטות רכב, כפי שניתן לראות באיור מספר 1. פארק תעשייה בר-לב הוא אזור תעסוקה אזורי נוסף המצוי מדרום לכביש, בצמוד לצומת אחיהוד (מפגש כביש 70 עם כביש 85).

פרוט נוסף של שימושי הקרקע הקיימים ראה בנספח 2.

## 1.1 מאפיינים דמוגרפיים



11

יישובי אשכול בית הכרם מונים חמישה יישובים ערביים ושני יישובים יהודיים, סה"כ כ-130,000 נפש. אוכלוסיית האשכול מתחלקת לשני מגזרים עיקריים: יהודים, המהווים כ-55% מהאוכלוסייה וערבים, המהווים כ-45% מאוכלוסיית האשכול. האוכלוסייה הערבית מורכבת רובה ממוסלמים, למעט הישוב ראמה, שבו גם אוכלוסיות נוצרית ודרוזית המהוות כ-50% ו-30% בהתאמה<sup>3</sup>.

מבחינת הפריסה הדמוגרפית קיימים באשכול שני מרכזי כובד עיקריים, העיר כרמיאל וגוש היישובים מערבית לה – דיר אל אסד, בעינה ומג'ד אל כרום. כפי שניתן לראות במפה מספר 1, שני מרכזי הכובד נמצאים בסמיכות יחסית, בחלקו המערבי של האשכול.

כרמיאל היא העיר המרכזית באשכול, ואוכלוסייתה מונה קרוב ל-45 אלף תושבים. הרצף היישובי של שלושת היישובים: דיר אל אסד, בעינה ומג'ד אל-כרום מהווים כולל כ-33 אלף תושבים. בין השנים 2003-2008 הם אף הוגדרו כמועצה מקומית אחת, שגור. ראה מפה מספר 2.

לעומת זאת, המועצה האזורית משגב, על אף היותה השנייה בגודלה מבחינת אוכלוסייה (למעלה מ-25 אלף תושבים), אינה מהווה מרכז כובד פיזי, משום שהיא מורכבת מ-35 יישובים קטנים

<sup>3</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

הפרושים על-פני שטח גדול. ראה מפה מספר 2. לוח 1 להלן מציג את הפרמטרים הדמוגרפיים של יישובי האשכול.

לוח 1: דמוגרפיה אשכול בית הכרם<sup>4</sup>

מג'ד אל כרום	בעיינה	דיר אל אסד	נחף	ראמה	משגב	כרמיאל	
14,200	7,700	11,300	11,700	7,300	25,300	44,700	גודל האוכלוסייה (נפש)
0.3%	2.2%	2.7%	2.3%	1.5%	1%	0.2%	גידול אוכלוסייה השנתי (ממוצע שנתי)
1.85%	1.8%	1.95%	2.13%	1.23%	1.35%	0.72%	ריבוי טבעי ילודה/תמותה (ממוצע שנתי)
-0.22%	-0.02%	-0.03%	-0.12%	-0.6%	2%	-1.28%	מאזן הגירה (ממוצע שנתי)
41%	40%	42%	43%	31%	39%	25%	שיעור הילדים (גילאי 0-17)
4%	4%	4%	4%	10%	3%	15%	שיעור גילאי +65
966	953	968	1028	783	865	736	יחס תלות (ל-1,000 איש בלתי-תלויים)
4.4	4.4	4.4	4.8	3.8	4.1	2.8	גודל משק בית ממוצע (מס' נפשות)

מעיון בטבלה עולים הנתונים הבאים:

**הגירה וגידול טבעי:** אוכלוסיית האשכול גדלה מדי שנה בשיעור ממוצע שנע בין 1,000-

1,500 בשנה. גידול האוכלוסייה הוא תוצאה של ריבוי טבעי, הריבוי הטבעי הבולט

ביותר הוא בארבעת הרשויות הערביות ונע בסביבות 2% בשנה.

לצד הריבוי הטבעי מתקיים באשכול מאזן הגירה שלילי בסדר גודל של כ-170 נפש בשנה. כרמיאל

בולטת במאזן הגירה שלילי של קרוב ל-(600-) נפש בשנה, לעומתה משגב היא הרשות היחידה בה

מתקיים מאזן הגירה חיובי של כ-(500+) נפש בשנה.

העובדה שבפועל אוכלוסיית כרמיאל גדלה מדי שנה, היא תוצאה של הריבוי הטבעי, אשר מחפה על

מאזן הגירה השלילי<sup>5</sup>.

**התפלגות גילאים:** ניתוח התפלגות גילאים מתייחס בעיקר לשתי "קבוצות הקצה" – ילדים (מתחת

גיל 17) וקשישים (מעל 65). להתפלגות גילאים ישנה השפעה על אופיו של הישוב ועל סוג השירותים

אותו יש לספק לתושבים.

באופן יחסי שיעור הקשישים בכרמיאל וראמה הוא הגבוה באזור ועומד על 15% ו-10% בהתאמה,

אל מול 11% באוכלוסייה הכללית.

<sup>4</sup> למ"ס, 2013

<sup>5</sup> פארטו, 2015

לעומתן, יישובי משגב והמועצות המקומיות הערביות בעלות שיעור אוכלוסייה קשישה של אחוזים בודדים בלבד. ראה לוח 1 לעיל.

כל הרשויות מלבד כרמיאל וראמה מאופיינות בשיעור גבוה של ילדים (כ-40%) באוכלוסייה. מדובר על שיעור גבוה משמעותית מהשיעור הממוצע בכלל אוכלוסיית ישראל העומד על כ-29%. ניתן לראות כי גם גודל משק הבית הממוצע בכרמיאל (2.8 נפשות) הינו נמוך באופן בולט בהשוואה ליתר הרשויות. מבין כל רשויות האשכול כרמיאל היא היחידה שנמצאת מתחת הממוצע הארצי (3.2 נפשות למשק בית) בפרמטר זה.

ניתן ללמוד מהנתונים כי כרמיאל היא ישוב "מזדקן" המאופיין באוכלוסייה גדולה של קשישים, לעומת אחוז נמוך של ילדים ושיעור עזיבה גבוה של צעירים. ארבעת הרשויות הערביות לעומת זאת מציגות מגמת התפלגות הפוכה.

בניגוד לצרכים העולים מהתפלגות זאת, ברשויות הערביות קיים מחסור במתקנים ושטחים היכולים לתת מענה ראוי לאוכלוסייה צעירה ומרובת ילדים, לעומת זאת דווקא כרמיאל עשירה בפארקים ושטחי בילוי.

13

## 1.2 מאפיינים כלכליים חברתיים

הסיווג הסוציאקונומי של רשויות האשכול נע בין 2 ל-7. ראה מפה מס' 3 להלן ולוח מס' 4. אוכלוסיית המועצה האזורית משגב בולטת כאוכלוסייה מבוססת וחזקה במיוחד הנמצאת על-פי כל הפרמטרים הרבה מעל הממוצע הארצי.

אוכלוסיות הרשויות הערביות, מלבד ראמה, מאופיינות בהכנסות נמוכות ובשיעורי השכלה נמוכים. מאפיינים אלה בולטים במיוחד בישוב בעינה. תושבי כרמיאל וראמה נמצאים באמצע, כאשר קיים ביניהן פער לטובת כרמיאל.

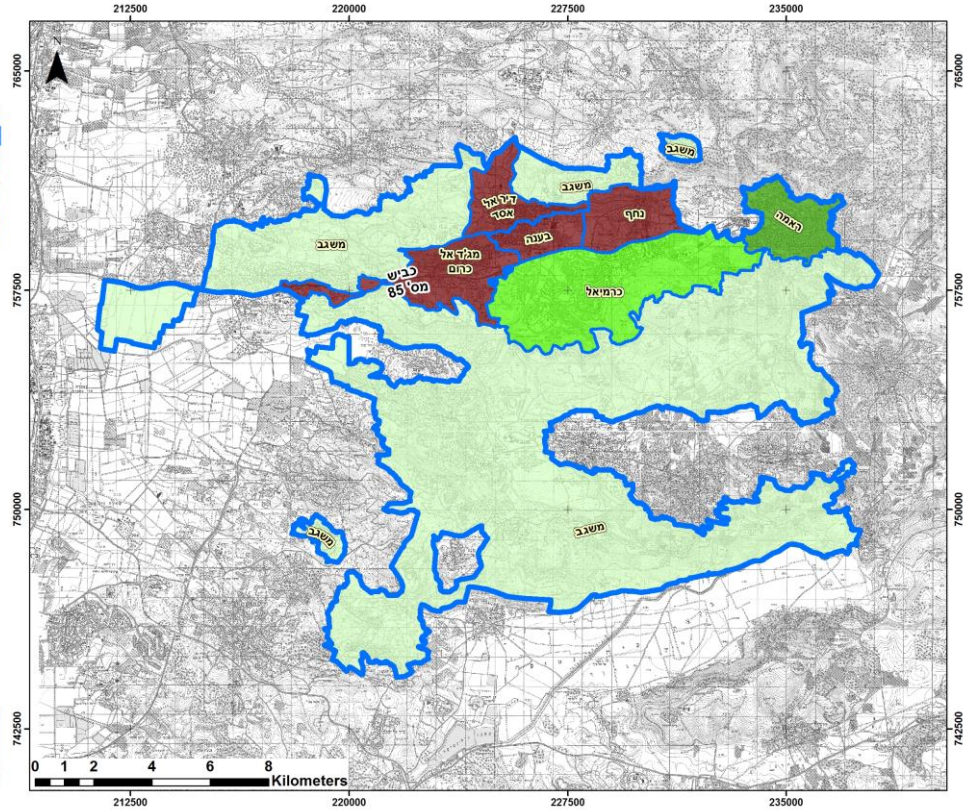
**רמת הכנסה:** רמת ההכנסה הממוצעת ביישובי האשכול נמוכה ב-28% מהממוצע הארצי, יתרה מכך כאשר מנטרלים את משגב שהשכר הממוצע בה גבוה, הפער מהממוצע הארצי עומד על כ-46%.

<sup>6</sup> פארטו, 2013

מדד חברתי-כלכלי



אשכול בית הכרם  
מקורות מידע: עמוד ענן,  
מינהל התכנון, הלמ"ס  
20/02/2016  
1:100,000



מפה 3: המדדים החברתיים-כלכליים ברשויות המרכיבות את אשכול בית הכרם.

**תעסוקה:** באשכול קיים שיעור גבוה של מועסקים בתחומי התעשייה, הבינוי והמסחר, תחומים המאופיינים ברמת הכנסה נמוכה. שכיר ברשויות הערביות מרוויח בממוצע, כ-30% פחות מהממוצע של שכירים במחוז צפון וכ-80% פחות משכיר ברשויות יהודיות באשכול.<sup>7</sup>

**חינוך והשכלה:** אחוז הניגשים הכולל לבגרות באשכול הוא 51.2%. זהו אחוז גבוה משמעותית מהממוצע בצפון ואף מהממוצע הארצי (49.9%). עם זאת בתוך האשכול מתקיימים פערים משמעותיים בין משגב, בה שיעור הזכאים עומד על 75%, לבין יתר הרשויות, בהן אחוז הניגשים הוא 50% ומטה (כלומר מתחת הממוצע הארצי).<sup>8</sup>

על-אף שישנה מגמת עלייה<sup>9</sup>, אחוז האקדמאים ברשויות הערביות עדיין נמוך מאד. יתרה מכך, רק מעטים פונים ללימודים שאינם מסורתיים ומקובלים, בעיקר בקרב האוכלוסייה המוסלמית של האשכול. לדוגמא ניתן למנות את הבחירה הכמעט גורפת של הנשים ביישובי האשכול הערביים,

<sup>7</sup> צ'מנסקי - בן-שחר, 2015

<sup>8</sup> פארטו, 2013

<sup>9</sup> ש. איוב, 2016

ממוצע ארצי	מג'ד אל כרום	בעיינה	דיר אל אסד	נחף	ראמה	משגב	כרמיאל	
	2	2	2	2	4	7	5	דירוג סוציו-אקונומי (למ"ס)
9,514	6,122	5,635	6,813	6,137	7,281	10,995	8,834	הכנסה חודשית ממוצעת
38%	50%	60%	46%	55%	49%	34%	37%	שיעור המשתכרים עד שכר מינימום
60%	57%	52%	56%	56%	59%	66%	67%	אחוז המועסקים
23%	9%	9%	9%	8%	15%	37%	26%	אחוז אקדמאים
0.36	0.24	0.24	0.24	0.21	0.35	0.30	0.27	יחס כלי רכב/תושב

לוח 2: מאפיינים חברתיים-כלכליים מרכזיים באוכלוסיית אשכול בית הכרם<sup>10</sup>

15

להתמקצע אקדמית במקצועות החינוך, תחום שכמות מקומות התעסוקה בו מוגבלת<sup>11</sup>. אחת הסיבות שאותרו במסגרת עבודה זו היא העדר מודעות לאופציות האחרות הקיימות בשוק או בחברה הישראלית<sup>12</sup>. חוסר המודעות מגביל גם את יכולתן של אוכלוסיות היישובים להשתלב בלימודים מגוונים, לרכוש השכלה גבוהה ומקצוע שיאפשרו למצוא תעסוקה, גם אם מחוץ ליישוב בתחום מטרופולין חיפה או סביבת האשכול. במסגרת הראיונות שבה וחזרה התובנה כי אחת הסיבות לחוסר מודעות היא העדר במה ביישובים אלה, להפצת מידע רלבנטי בקרב תלמידים צעירים ומשפחותיהם.

**תשתיות חינוכיות:** ברשויות הערביות יש חוסר משמעותי בתשתיות חינוכיות מכל הסוגים – גני ילדים, בתי-ספר ומעונות יום.

לדוגמא, במג'ד אל כרום יש 3 בתי-ספר יסודיים, מספר התלמידים בכל בית-ספר נע בין 800 ל-1,000 תלמידים<sup>13</sup>. מדובר על כמות גדולה של תלמידים. לשם השוואה הממוצע הארצי עומד על 430

<sup>10</sup> צ'מנסקי-בן-שחר, 2015 וגם: צ'מנסקי-בן-שחר, 2016

<sup>11</sup> שם, מ. חלילה 2016

<sup>12</sup> ראיון סעיד עיסה, יו"ר אגודת הסטודנטים מג'ד אל כרום, 22/3/16

<sup>13</sup> אובניקס, 2016

תלמידים בבית-ספר יסודי<sup>14</sup>. בכל הישוב יש בית-ספר אחד בלבד לחטיבת הביניים ואחד בלבד לתיכון. אין כלל מעונות יום.

המחסור בתשתיות מתאימות יוצר עומס רב ועשוי לפגוע בחינוך הילדים וסביבת הלמידה ולייצר בעיות נוספות.

**רמת המינוע:** אחוז התושבים המחזיקים ברכב בכל רשויות האשכול כפי שמפורט בלוח 2 נמוך מהממוצע הארצי. ניתן לראות כי בכל הרשויות הערביות מלבד ראמה, הנתון אף נמוך יותר. מצב זה בשילוב המחסור בשבילי אופניים וקיום שרותי תחבורה ציבורית מוגבלים (ראה פרק תחבורה) יוצר חסם משמעותי ביכולת ההתניידות. כיום הסביבה מותאמת בעיקר לתנועה ברכב, אך כפי שניתן לראות אחוז נמוך יחסית מהתושבים מחזיקים ברכב. נתונים אלה מצביעים על רמת הניידות הנמוכה בקרב יישובי הרשויות הערביות באשכול דבר המרמז על הצורך בשיפור הניידות, הקישוריות והנגישות.

**איתנות הרשויות המקומיות:** הנתונים הכלכליים של רשויות בית הכרם מצביעים על כך שההשקעה של הרשויות הערביות בתושב מתבססת באופן כמעט מוחלט על סיוע ממשלתי, והן בעלות נדל"ן מניב מועט במיוחד (בתי-מלון, מוסדות ומבנים, תעשייה ומלאכה, עסקים). ראה פרוט בלוח 3 להלן. עובדה זו, יוצרת תלות מוחלטת במענקים חיצוניים. תמונת המצב הקיימת ומגמת ההתפתחות העתידית מראה כי ללא התערבות צפויה התרחבות של הפערים (המשמעותיים) הקיימים כבר כיום. פרוט נוסף על הפערים החברתיים והכלכליים ראה צ'מנסקי בן שחר, 2015, ופרטו, 2015.

16

מג'ד אל כרום	בעיינה	דיר אל אסד	נחף	ראמה	משגב	כרמיאל	
3,425	3,132	3,615	4,293	4,280	6,135	4,699	השקעה שנתית ממוצעת בתושב – ברוטו* (גה)
-453	615	93	519	-328	2,219	3,282	השקעה שנתית בתושב – נטו** (שה)
56	32	13	18	23	552	732	נדל"ן מניב (לפי מ"ר באלפים)

לוח 3: נתונים כלכליים ברשויות אשכול בית הכרם<sup>15</sup>

<sup>14</sup> מרכז המידע כנסת, 2015  
\* כולל מענקים ותשלומים ממשלתיים  
\*\* בניכוי תשלומי ממשלה  
<sup>15</sup> צ'מנסקי-בן-שחר, 2015



## 1.2.1 זהות מקומית

אזור האשכול הוא אזור הטרוגני מאד, שוכנים בו מגזרים שונים וקהילות מבודלות. יישוביו נחלקים למגזרים שונים שיחסי הגומלין ביניהם מצומצמים. המרחב מחולק באופן ברור לשטח "יהודי" ולשטח "ערבי".

בחלק היהודי של האשכול קיים בידול בין משגב הכפרית, המאופיינת ביישובים קטנים ופזורים, לעומת כרמיאל העירונית, קולטת העלייה (35% עולים משנת 1990 ואילך<sup>16</sup>), המאופיינת באוכלוסייה מזדקנת (על פי מפקד האוכלוסין לשנת 2008 חציון הגיל בכרמיאל עמד על 34 לעומת חציון הגיל הארצי שעמד על 29).

המגזר הערבי מורכב מתתי קהילות שלן זהות ייחודית ומתבדלת משאר יישובי האשכול, הגם שהם שייכים למגזר הערבי. להלן מספר דוגמאות:

• תושבי דיר אל אסד המתגוררים בתחום המוניציפלי של בעיינה. תושבי בעיינה יודעים לסמן בברור מי הם האנשים המתגוררים ביישוב אך אינם שייכים לו. הגבול הדמיוני עובר באמצע רחוב ראשי בבעיינה והכל יודעים, כי צד אחד של הרחוב שייך לתושבי דיר אל אסד. לכאורה אין לדבר משמעות, אולם קיימת בדלנות ושמירה על הזהות הייחודית בשיח ובתרבות המקומית. נושאים אלה מלובים לא אחת בקטטות המתרחשות בין קבוצות נוער של בעיינה ודיר אל אסד.

• המחסור בשטחי מסחר בתחום הרשויות הערביות מביא את היזמים המקומיים לחפש שטחים חלופיים גם מחוץ לכפר מגוריהם במרחב הערבי הסמוך. ביישוב מגד אל כרום הייתה מחשבה להקים ועד סוחרים שמטרתו להגן על האינטרסים של הסוחרים המקומיים בני מגד אל כרום ולא לאפשר את כניסתם של עסקים מתחרים מהכפרים השכנים.

• במהלך הראיונות בזמן הכנת עבודה זו, התעוררה השאלה האם שוק או פארק בתי מלאכה שיוקמו בנחף יאפשרו לתושבי מגד אל כרום להעתיק את פעילותם לשם. ראש מועצת מגד אל כרום סבר כי הדבר יהווה חסם<sup>17</sup>, מאחר שתושבי נחף לא יתנו ליישובים אחרים להתמקם בתחומם. ראש מועצת נחף, סבר ההיפך לחלוטין<sup>18</sup>.

הפיתוח באזור האשכול מותנה ביחזמות ראשי הרשויות ושיתופי הפעולה האזוריים ביניהם נדירים. כל רשות מתמודדת בעצמה עם הסוגיות המוניציפליות השונות העומדות לפתחה, וכל אחת מהן מתנהלת באופן עצמאי לחלוטין מול השלטון המרכזי, כצפוי במבנה הארגוני הנוכחי, למעט נושאים בהם מעורב האשכול.

בהסתכלות אזורית ניתן לומר, כי רמת המעורבות וההיכרות של התושבים עם הנעשה ביישובים השכנים היא נמוכה יחסית. יתרה מכך, ברשויות הערביות לעיתים גם האינטראקציה הפנימית היא

<sup>16</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

<sup>17</sup> ראיון עם ס. עיסא

<sup>18</sup> ראיון עם סלים עומר, ראש מועצת מגד אל כרום 26/10/16

מוגבלת וניתן לזהות התנהלות משפחתית-חמולתית. דפוס זה בלט במיוחד בתקופת הבחירות לרשויות המקומיות.

בין האוכלוסיות היהודיות לאוכלוסיות הערביות באשכול ישנה אינטראקציה מסוימת, אולם לרוב היא מתרכזת סביב צריכת שרותים ולא סביב הכרות ועירוב אמיתי. לדוגמא בפסטיבל המחולות בכרמיאל המהווה את אחד מאירועי התרבות הגדולים בגליל, לא משתתפות להקות מחול מיישובי הסביבה הערביים<sup>19</sup>. תושבי האזור הערבים לוקחים חלק באירוע זה, בעיקר כמוכרים בדוכני מזון, ותנועת סקרנים מהכפרים הערביים<sup>20</sup>.

אינטראקציה נוספת מתקיימת במסגרת תנועת האוכלוסייה הערבית לצריכת שרותים במרכז הקניות "ביג" בכרמיאל, מגמה שצפויה להתגבר עם הקמת מתחם בתי הקולנוע באזור. בהיותה "העיר הגדולה" באשכול, מקומות התעסוקה הרבים מושכים אליהם תנועה של עובדים מהכפרים הערביים הסמוכים.

מן הצד השני, התושבים היהודיים כמעט ואינם מגיעים לישובים הערביים. עם זאת קיימות גם דוגמאות אחרות בנושא, לדוגמא מרכז החלל "מונא" המשמש כמקום מפגש (להרחבה ראה פרק 1.3.4). הפעילות במרכז הובילה ליצירת קשרים חבריים והעמקת הכרות. אולם כמעט ולא קיימות דוגמאות נוספות כאלה, והדבר נובע במידה רבה מהעדר תשתיות מתאימות.

18

דוגמא אחרת הממחישה את ההתנגדות לשילוב אזורי היא יחמה מקומית של סוחרים במג'ד אל כרום שביקשו לאחרונה להקים ועד סוחרים ביישובם, על מנת לפעול כנגד התחרות מצד סוחרים שאינם תושבי מג'ד אל כרום<sup>21</sup>.

המצב הקיים של אינטראקציה מוגבלת, הן בין הרשויות היהודיות לערביות והן בתוך הרשויות הערביות עצמן, עשוי להוות חסם בפני ניצול היתרון לגודל של מבנה האשכול.

**לפיכך, הגברת האינטראקציה ויצירת רשת ערך אזורית בין תושבי הרשויות היא תנאי הכרחי למינוף הפוטנציאל הקיים והצלחת הפרוגרמה המוצעת. הקמתו של אשכול בית הכרם מהווה הזדמנות, ולפיכך מנוף חשוב לפיתוח בראייה אזורית.**

## 1.2.2 כוחות צעירים

שיעורה הגבוה של מרבית אוכלוסיית האשכול הצעירה (גילאי 0-17), מצביע על עתודה דמוגרפית משמעותית במרבית היישובים הערביים באשכול, מעל 40% בדרך כלל (ראה פרק המאפיינים הדמוגרפיים) בתפקידים ציבוריים לא מעטים יושבים צעירים, המעורבים בהווה הישראלית, וחשיבתם מתאפיינת בראייה רחבה של צרכי היישובים, מעבר לצרכים המסורתיים.

<sup>19</sup> ראיון עם א. רותם וש. שדה, מחלקת ההנדסה כרמיאל 11/7/16

<sup>20</sup> ג'לאל קאדרי, 28/7/16 ראיון, מ. חליילה 12/16

<sup>21</sup> ראיון עם סרחאן, ח'יר 14/2/16 'מג'ד אל כרום

הצעירים בישובים חווים מפגש, גם אם לא תמיד אינטנסיבי, עם החברה הישראלית הצעירה, תרבות הצריכה שלה ועולם ההשכלה והפנאי שלה. ההשוואה בין שני העולמות יוצרת אצל צעירים אלה תמונה הממחישה את הפערים ביתר שאת. בביתם שלהם בהיבט כמות ורמת התשתיות והשירותים הציבוריים נמוכה בהרבה.

כך למשל משפחות צעירות נוסעות לכרמיאל מהישובים הערביים מצפון לכביש על מנת לצרוך שטחים פתוחים (דוגמת פארק המשפחה ופארק המחצבה, מסלולי צעדה וכד'). בנוסף ישנן מספר עמותות המופעלות על-ידי צעירי הישובים בתחומים שונים כגון פעילויות תרבות, הפעלת גני ילדים ועוד. עמותות אלה פועלות על בסיס התנדבותי ומתקשות לקיים פעילות משמעותית לאורך זמן<sup>22</sup>. מן הסתם הדבר עשוי לגרום לתחושות כעס, תסיסה, הקצנה וקנאה\*. בראיונות שקיימנו ניתן היה לזהות תחושה קיימת של כעס וניכור כלפי השלטון המרכזי והמקומי וכן כלפי הרשויות היהודיות. התחושה באה לידי ביטוי גם בהטלת ספק בכך שמטרתה של התוכנית היא באמת להיטיב עם היישוב, וכן על-כך שכיווני ההתפתחות שמציעה התוכנית הנוכחית אינם בהכרח אלה שרצויים ליישוב<sup>23</sup>.

19

גישה זאת בלטה במיוחד ברשויות בעיינה ומג'ד אל כרום. לדוגמה קיים בקרב תושבי בעיינה כעס על התוכנית לביטול הכניסה הקיימת ליישוב והקמת המחלף המתוכנן במקומה, הנושא אף נידון בבג"ץ (ראה פירוט בפרק התחבורה). כמו-כן קיים כעס על-כך שהפקעת הקרקעות לצורך הנחת מסילת הרכבת הייתה מהרשויות הערביות, בעוד שתחנות הרכבות מוקמות בישובים היהודיים<sup>24</sup>. בקרב הצעירים יש עלייה ברמת ההשכלה והפניה למסלול אקדמי, אולם רבים אינם מוצאים את עצמם משתלבים<sup>25</sup>. יחד עם זאת, מרבית מהאקדמאים לומדים מקצועות אקדמיים מסורתיים בתחומים הומניים ובמקצועות החינוך. עם סיום הלימודים, הם מתקשים למצוא תעסוקה ההולמת את לימודיהם וזקוקים להכוונה<sup>26</sup>.

### 1.3 מדיניות התכנון הסטטוטורית

<sup>22</sup> מ. חלאיילה, 2016

\* התובנות והמסקנות בחלק זה מתבססות על ראיונות

<sup>23</sup> מ. חלאיילה, 2016

<sup>24</sup> שם

<sup>25</sup> ש. איוב, 2016

<sup>26</sup> ס. עיסה, 2016

מדיניות התכנון המחוזית באזור האשכול מבוטאת במסמכי תמ"מ 2/9. התוכנית מצביעה על אזור התעשייה של כרמיאל ועל אזור התעשייה בר-לב כמוקדי פעילות עיקריים במרחב, עפ"י תוכנית זו, מרבית השטח המיועד לפיתוח עירוני סביב ציר 85 מרוכז בגוש כרמיאל ובגוש שגור, כאשר ציר 85 מהווה ציר רוחב אזורי המקשר בין אזור החוף הצפוני למרכז הגליל. יחד עם זאת, מרבית אורכה של הדרך, צפויה לעבור בשטח חקלאי ובנוף כפרי פתוח. עוד חשוב לציין, כי מרכזיותו של הציר בתוכנית המדיניות נובעת הן מקיומו של ציר תחבורה מנועית, ציר מסילת רכבת וציר תשתיות ראשי בגליל.

בדרומה של מג'ד אל כרום קיימת רצועת נוף החוצה את כביש מס' 85 דרומה, כמו כן ישנם מספר אזורים קטנים ומפוזרים בהגדרה של יער ויעור המופיעים לאורך תוואי הכביש, ובסמוך למסילת הרכבת המקבילה לכביש. (ראה מפה 5, תמ"מ 9/2 ייעודי קרקע). שטחי יער ויעור הם שטחים שהוגדרו במסגרת תמ"א 22 כשטחים מוגנים מפיתוח, אשר ישמרו כשטחים פתוחים וישתלבו ככאלה בתוכניות הפיתוח.

תמ"מ 9/2 מגדירה שהשטח המפותח בתחום המוניציפאלי של האשכול הינו **ביעוד עירוני**, למעט בשטחי משגב. במרכז הדרך בין בעיינה לנחף מצפון לדרך מתוכנן אתר הטמנה לפסולת. לוח 4 להלן מפרט את ייעודי הקרקע עפ"י התמ"מ לאורך דרך 85, באזור המיועד של הטיילת.

20

**רשות הניקוז :** רשות הניקוז גליל מערבי נמצאת בתהליך הכנה של תכנית להסדרת נחל שגור.

מרחקים ושימושים מציר 85 – מצב סטטוטורי	
מבצ סטטוטורי ברצועת 300 מ' מכביש 85	יישוב
שטח לפיתוח מותנה ושטח עירוני ללא הגבלה סביבתית	מג'ד אל כרום (דופן 85 צפונית)
שטח פיתוח מותנה ברובו	מג'ד אל כרום דופן 85 דרומית
שטח לפיתוח מוגדר, שטח ללא הגבלה, שטח לפיתוח מותנה ושטח מוגן מפיתוח	בין בעיינה לנחף (כיוון צפון)
שטח ללא הגבלות סביבתיות, שטח לפיתוח קרקע מוגדר	בין בעיינה לנחף (כיוון דרום)
שטח ללא הגבלות סביבתיות, שטח לפיתוח קרקע מוגדר	בין נחף לראמה (כיוון צפון)
שטח ללא הגבלות סביבתיות, שטח לפיתוח קרקע מוגדר	בין נחף לראמה (כיוון דרום)

לוח 4: מרחקים ושימושים מציר 85 – מצב סטטוטורי

במסגרת הסדרת הנחל תימנע זליגת נגר לכביש 85 ותוסדר רצועה משותפת לדרך תחזוקה לנחל ולטיילת.

חשוב להבהיר כי כיום קיימת תעלה פתוחה מצפון לכביש, מצב זה יוצר מפגע תברואתי: ריחות רעים, מים עומדים ויתושים. תהליך ההסדרה של רשות הניקח כולל הפקעת שטחים ניכרת בתחומי הקרקעות הפרטיות של תושבי מג'ד אל כרום ולפיכך מעוררת התנגדות ניכרת ברשות המקומית. מדובר על הפקעת רצועה בת כ-30 מ' לאורך כל הישוב בצמוד לציר 85. ביישוב רווחת הדעה כי קיימים פתרונות ניקח אלטרנטיבי פוגעניים פחות. הפתרון המועדף מבחינת התושבים הוא כיסוי התעלה, כך שניתן יהיה לחצות את המפגע ולהגיע אל מסלול הטיילת המתוכנן. התוואי ההיסטורי של הנחל עובר מדרום לכביש 85, מהנדסת הרשות הציעה להסיט את הנחל למיקומו המקורי. לטענתה לא הוצעו חלופות, למרות שהתכנית הקיימת בזבזנית בקרקע וניתן למצוא פתרונות טובים יותר<sup>27</sup>.

תאגיד מי גליל מקדם הנחת קו ביוב מאסף לאורך כביש 85. קו הביוב ישרת את יישובי האשכול ויזרים את השפכים למט"ש כרמיאל. במסגרת הנחת קו הביוב תוסדר רצועת כביש לאורך התוואי המתוכנן. רצועה זאת יכולה לשמש גם כתשתית לדרך עתידית לאופניים.

## 1.4 מבנה הבעלות על הקרקע

למבנה הבעלויות על הקרקע בקרבת דרך 85, השלכה על ישימות הפרויקט ומשך הזמן הדרוש לביצועו. מיפוי הבעלויות בוצע במסגרת תכנון התוואי המפורט של הטיילת. המיפוי העלה, כי מרבית הקרקעות ברשויות הערביות הן בבעלות פרטית או פרטית משותפת. עובדה זו עשויה כאמור להוות חסם משמעותי בפני הפיתוח. בנוסף, היא מפנה לחפש את הפתרונות בממדים שאינם מצויים בעומק השטח הפרטי.

נושא הבעלויות הפרטיות והמשותפות הוא חסם מוכר ומשמעותי במימוש של בנייה ופיתוח רבים במגזר הערבי וצפוי להוות אתגר משמעותי גם בתוכנית הנוכחית. מכיוון שמדובר בבעיה מורכבת שפתרונה עשוי להימשך זמן, היא תהווה שיקול משמעותי בבחירת מיקומם המדויק של המיזמים המוצעים בהמשך.

האתגר הגדול בהסרת חסם זה יהיה באמצעות תכניות איחוד וחלוקה, באמצעותן ניתן יהיה להגיע להסכמה על הפקעת קרקעות פרטיות. כיום מתקיימים תהליכים כאלה, ועם חלק מבעלי הקרקעות כבר הושגו הסכמות.

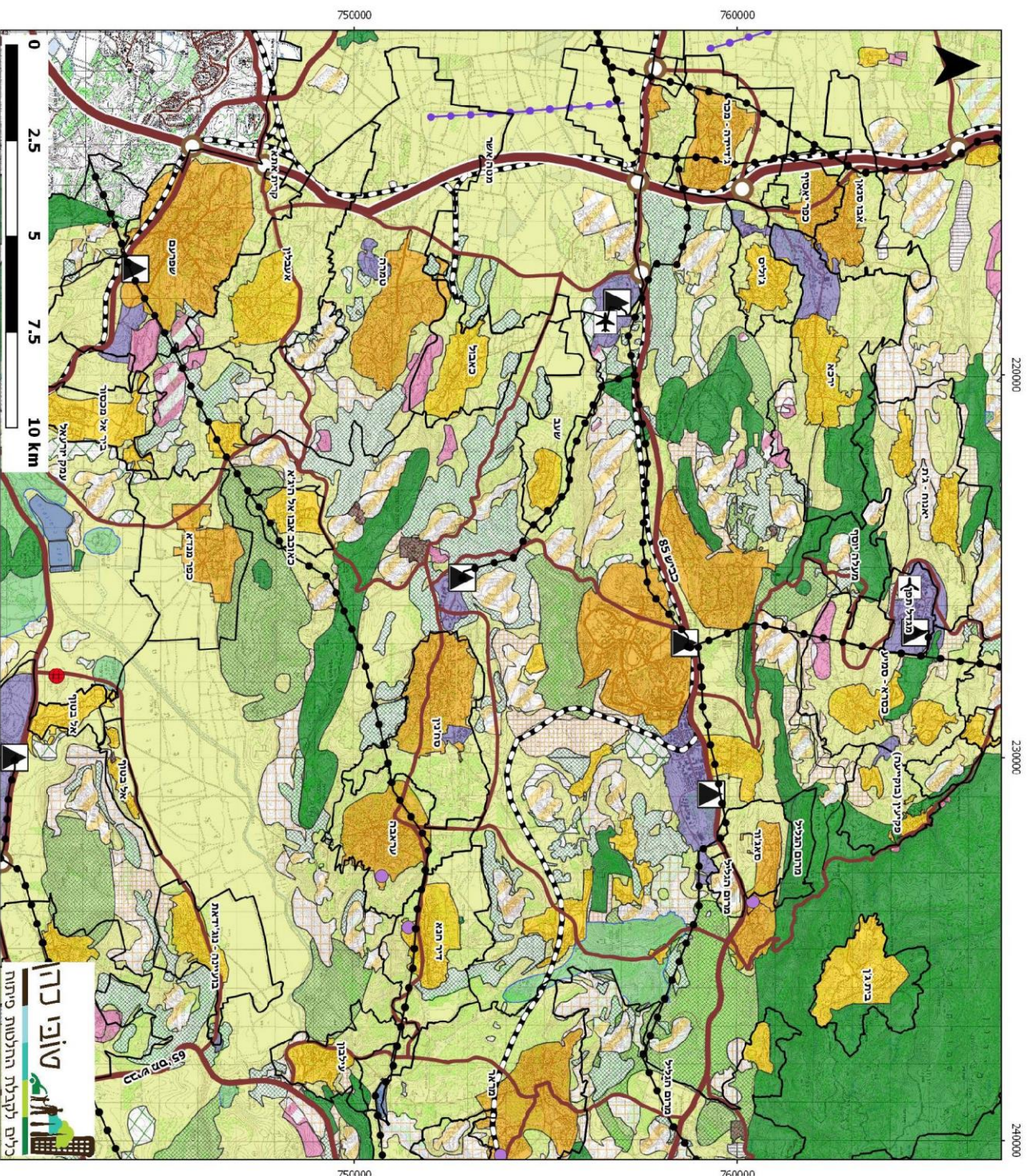
# תמ"מ 9/2 ייעודי קרקע

מקרא

- תחום שיפוט
- שדה תעופה שלא לפי התמ"מ
- קו חשמל 161
- רצועת מעבר
- תחנת משנה
- אזור תעסוקה מקומי
- בית סוהר מתוכנן - שלב א
- מחלף מוצע
- דרך מהירה
- דרך ראשית
- דרך אזורית
- דרך מקומית בעלת חשיבות אזורית
- מסילת ברזל
- יישוב עירוני
- יישוב כפרי
- כפר/קהילתי
- כפר/קהילתי
- אזור תעסוקה מרחבי
- אזור חקלאי / נף כפרי פתוח
- שטח לאתר כרייה וחציבה
- מוסד
- שטח חציבה החופף שטחי תמ"מ 8 או תמ"מ 22
- שמורת טבע
- גן לאומי
- שמורת נף
- שמורת נופ
- יער נטע אדם קיים
- יער נטע אדם מוצע
- יער פארק קיים
- יער פארק מוצע
- יער טבעי לטיפול
- יער טבעי לשימור
- מאגר מים מוגן

26-01-2017  
1:100,000

א/שכול בית הכרם  
מקורות מידע:  
עמ"ד ע"ג,  
מיה"ל התכנון



## 1.5 אפיון הפעילות האזורית הקיימת

פעילות אורבנית, על סוגיה מתרכזת בדר"כ בערים, סמוך לצירי תנועה, ובריכוזי אוכלוסייה משמעותית. אחת המגמות הבולטות שנצפו במהלך המיפוי הוא ריכוז פעילויות תעסוקה ומסחר בעיקר מצדו הדרומי של כביש 85, על אף שמצדו הצפוני קיימים ריכוזי אוכלוסייה משמעותיים. להלן יפורטו מוקדי הפעילות הבולטים הקיימים באזור.

### 1.6.1 שטחי מסחר ובילוי

מתחם BIG בצומת הכניסה המזרחית לכרמיאל הוא מרכז הקניות הגדול ביותר באשכול ובוודאי בקרבת ציר 85\*. המרכז משתרע על שטח של כ-22,000 מ"ר. בסמוך למרכז BIG (בצד המזרחי של כביש הכניסה לכרמיאל) נמצא קניון "חוצות" ובו שטח מסחרי נוסף של 14,000 מ"ר<sup>28</sup>. בקניון "חוצות" מוקם בימים אלה מתחם קולנוע גדול שיכלול 10 אולמות קולנוע. הקמת מתחם קולנוע צפויה להעצים עוד יותר את מרכזיות האזור. תחנת הרכבת של כרמיאל תוקם בסמיכות למתחם זה.

24

מרבית שטחי המסחר והבילוי באשכול נמצאים בעיר כרמיאל. מתוך 170 אלף מ"ר שטחי מסחר הקיימים באשכול, 131 אלף מ"ר הם בכרמיאל<sup>29</sup>. יתרה מכך, כרמיאל היא הרשות היחידה בה מרכזי עוגן מסחריים. בכרמיאל יש 3 קניונים, 2 פאוור סנטר ואזור תעשייה. מרכז הקניות BIG וקניון "חוצות" הסמוך אליו מהווים מוקד בילוי ומסחר אזורי, המושך אליו גם צרכנים רבים ממעגלים הנמצאים מחוץ לאשכול (ראה גם התייחסות בפרק 1.3.3).

ביתר הרשויות באשכול, שטחי המסחר ממוקמים ברחובות הישוב. בבעינה ומג'ד אל כרום יש באופן יחסי יותר שטחי מסחר, בנחף ודיר אל אסד ישנם שטח כולל של 3,000-4,000 מ"ר (בכל אחת) בלבד<sup>30</sup>. ראוי לציין, כי בסיוור שערכנו בבעינה למדנו כי חלק ניכר מהעסקים ברחוב המרכזי הם בבעלות תושבים מדיר אל אסד<sup>31</sup>.

מקומות הבילוי המועטים הקיימים ברשויות הערביות מאופיינים בבתי-קפה המציעים עישון נרגילות, המושכים אליהם בעיקר צעירים מקומיים<sup>32</sup>. בראמה המצב שונה, ישנה תעשייה קולינרית מפותחת המושכת אליה קהל מחוץ לישוב ואף מחוץ לאשכול.

\* קניון "לב כרמיאל" הנמצא במרכז העיר, הוא מרכז גדול נוסף (אם כי קטן מה-BIG), אך הוא משרת בעיקר את תושבי העיר.

<sup>28</sup> צ'מנסקי – בן שחר, 2016

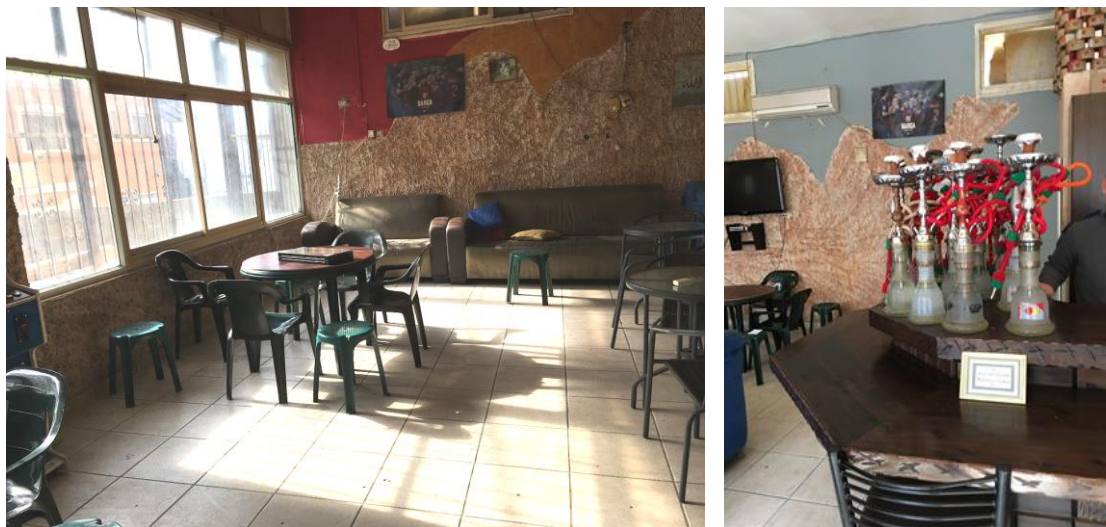
<sup>29</sup> צ'מנסקי, 2016

<sup>30</sup> שם

<sup>31</sup> מ. חלאילה, 2016

<sup>32</sup> סיוור בבעינה





איור 2: בית קפה ונרגילות בבעינה

25

המחסור במקומות הולמים לקניות ובילוי ברשויות הערביות, הן מבחינת כמות והן מבחינת איכות לעומת ההיצע הרב בכרמיאל, הופך את כרמיאל למוקד משיכה עבור רבים מתושבי הרשויות הערביות. הדבר מתבטא בזרימה של כוח הקנייה המקומי ברשויות אלה, אל מחוץ לשוב, כאשר כרמיאל נשכרת מארנונת העסקים.

### 1.5.2 אזורי תעסוקה

מוקד תעשייה אזורי משמעותי, המשתרע על שטח של כ-1,800 דונם מצוי במזרח העיר כרמיאל, בצמוד למוקד המסחר הנ"ל. לאזור תעשייה זה פוטנציאל בינוי והרחבה נוספים בהיקף של כ-600 דונם נוספים בתכנון מפורט קיים ומאושר. אזור התעשייה מאכלס מפעלי אלקטרוניקה, פלסטיק, מתכנת ועוד.

אזור התעשייה בר-לב, בצומת אחיהוד, הוא אזור תעשייה חדש יחסית, הממוקם בחלקו המערבי של ציר 85. האזור מצוי עדיין בשלבי פיתוח: כ-700 דונמים מתוך כ-1800 דונמים מתוכננים כבר מאוכלסים ופעילים. בצמוד אליו מוקמת תחנת רכבה. על אף שהוא מצוי בשולי האשכול ומערבית לתוואי הטיילת המתוכננת, יש לו השלכה תפקודית אזורית משמעותית.

### 1.5.3 עסקים קטנים

נכון להיום מרבית כוח הקנייה בישובים הערביים יוצא אל מחוץ לשוב. ברשויות הערביות אין מרכזי מסחר וקניות, ושטחי המסחר פזורים ברחובות המרכזיים<sup>33</sup>. מעט העסקים שקיימים מתקשים

<sup>33</sup> שם

להתחרות בהיצע הסביבתי הקיים. כתוצאה מכך מרבית העסקים הקטנים נמצאים בקשיים ולעיתים אינם מצליחים לשרוד<sup>34</sup>.

בעלי עסקים רבים מחליטים לפתוח מכולת או חנויות מקומיות, כפי שעשו אבותיהם או שכניהם<sup>35</sup>, זאת על אף העובדה שהעסקים מתחרים זה בזה על הביקוש המוגבל בתחומי היישובים, וללא ניסיון מיוחד ליזום סביבת מכירה שונה, מוצר שונה או אסטרטגיה אחרת.

בנוסף לכך, אופיינה בקרב בעלי העסקים המקומיים בעיה קשה של חוסר אמון בשלטון המקומי ובשלטון הארצי ולפיכך ניכר יחס חשדני ולעיתים אף עוין למיזם הטיילת<sup>36</sup>.

#### 1.5.4 מכללת אורט בראודה

מכללת אורט בראודה נמצאת בכניסה המערבית לעיר כרמיאל, כ-1.5 ק"מ מצומת כרמיאל מערב, מול צומת הכניסה לבעיינה. במכללה לומדים כ-3,000 סטודנטים לתואר ראשון ושני במקצועות ההנדסה. במעונות הסטודנטים הצמודים למכללה מתגוררים כ-500 סטודנטים, ישנם סטודנטים רבים נוספים מתגוררים בשכירות בעיר כרמיאל.

26 המכללה היא עוגן חשוב של אוכלוסייה צעירה, מגוונת ואיכותית הצורכת פעילות ותרבות פנאי ועשויה להיות רלבנטית מאד לתוכנית המוצעת. כיום ישנו תהליך שעשוי להוביל לאיחוד המכללה עם אוניברסיטת חיפה, דבר שיביא לפתיחת מסלולים נוספים לתארים מתקדמים ולגידול ניכר במספר הסטודנטים.

#### 1.5.5 מונא – חלל לשינוי

"מונא" הינה מרחב עשייה טכנולוגי במג'ד אל-כרום, שקם במטרה ליצור מציאות חברתית וכלכלית טובה יותר בפריפריה הצפונית של ישראל, לרבות מפגש יומיומי בלתי אמצעי בין יהודים לערבים תושבי הגליל.

המרחב משמש מגוון אוכלוסיות, ופועל בשלושה מישורים<sup>37</sup>:

1. חיבור – המרחב מייצר הזדמנות ליצירת שיתופי פעולה בין אנשים מרקעים שונים, המבוססים על עשייה משותפת.
2. המשכיות – מונא דוגלת ביצירת שינוי שיש ביכולתו להתקיים לאורך זמן, על ידי יצירת ערך חברתי לטכנולוגיה.
3. יצירה – במסגרת פעילותה מונא משתפת פעולה עם מגוון חברות הייטק, עשייה ואקדמיה במטרה ליצור תוצרים ברמה גבוהה.

<sup>34</sup> סינויה, 2016

<sup>35</sup> שם

<sup>36</sup> שם

<sup>37</sup> מתוך אתר הבית של מונא - חלל לשינוי

## 1.5.6 תיירות

אזור הגליל ידוע כאחד ממרחבי התיירות של מדינת ישראל, עם עוגנים כמו נצרת, עכו, צפת וטבריה. מלבד העוגנים העירוניים, משופע הגליל בשמורות טבע, יערות, מסלולי טיול ושבילים. בהקשר זה, גם ראוי לציין את המותג "פסטיבל המחולות בכרמיאל". הפסטיבל מתקיים בכרמיאל בחודשי הקיץ, מידי שנה, מזה 30 שנה. הפסטיבל נמשך 3 ימים. בימי הפסטיבל נערכות בכרמיאל הרקדות רבות מתקיימים מופעים של להקות מחול מהארץ ומרחבי העולם. בימי הפסטיבל מוקמים דוכני מכירה שונים של יוצרים ומזון מהאזור. בשאר ימי השנה, אין לפסטיבל נוכחות עירונית. חשוב לציין, כי קליטת המבקרים הרבים בימי הפסטיבל, והלנתם באזור, מתפרשת בכל האזור, שכן כרמיאל דלה יחסית באמצעי לינה. על פניו, ותחת מחשבה אזורית המותג הוא משאב אזורי חשוב, שיש מקום לפתח אותו, ברמה האזורית, במיוחד לאור קיומן של להקות מחול ערביות לא מעטות ביישובי האשכול.

האשכול משתייך לנפת עכו. באופן יחסי נתח השוק של הנפה מבחינת הלנת תיירים הוא נמוך מאד (גם בהשוואה לנפות אחרות בצפון, לדוגמה נפת כנרת וזרעאל). כמעט כל בתי-המלון, האכסניות והצימרים באשכול נמצאים בעיקר במשגב<sup>38</sup>, בראמה ישנם צימרים בודדים, ביתר הרשויות הערביות באשכול אין כמעט תשתיות לינה<sup>39</sup>. ראוי לציין, כי בבית ג'אן ועין אל אסד הסמוכים קיימים למעלה מ-300 צימרים פעילים במגוון רחב של רמות, לרבות יוקרתיים.

במשגב קיימת תשתית מפותחת של תיירות פנים – מגוון שבילי אופניים מסודרים ומגוונים באורך מצטבר של 350 ק"מ: "שביל סובב משגב" – מסלול רכיבה באורך 120 ק"מ, המחבר את כל יישובי משגב. בנוסף, שביל נוף יער שגב, שביל "שותפות 2000", שביל הר גמל-גילון ועוד. חלק מהשבילים הללו מותאמים גם לנסיעה ברכבים פרטיים ולפיכך מתאימים גם לטיולי משפחות<sup>40</sup>. בנוסף לכך בשטחי המועצה ישנו חניון לילה, חניוני אופניים ומסלולי הליכה רבים ומגוונים<sup>41</sup>. לצד זאת כאמור קיימים ביישובי המועצה צימרים רבים, שירותים שונים לתיירות ומגוון אטרקציות, המשלימים תשתית תיירותית מרשימה. משגב מהווה מוקד משיכה משמעותי לתיירות. כרמיאל ומשגב מפעילות אתר אינטרנט משותף ומושקע "מטיילים בלב הגליל".

באתר ניתן למצוא מידע רב ומפורט על מגוון גדול של נושאים בתחום התיירות ברשויות הללו: מקומות לינה, מסלולי טיול מכל הסוגים, רשימת מורי דרך, מקומות בילוי, מחיאונים, מסעדות ועוד. המידע בכל אחד מתתי-הנושאים מפורט וכולל רשימה של עשרות אתרים רלבנטיים (רובם הגדול במשגב, אך גם כרמיאל מיוצגת)<sup>42</sup>.

<sup>38</sup> צ'מנסקי בן-שחר, 2015

<sup>39</sup> מ.קאסם, 2016

<sup>40</sup> ב. גרשון, 2016

<sup>41</sup> אתר אינטרנט: "מטיילים בלב הגליל"

<sup>42</sup> שם

מחוץ לרשויות היהודיות, הרשות היחידה בה מתקיימת פעילות תיירותית משמעותית היא ראמה. בראמה ישנם מספר אתרי תיירות אטרקטיביים כמו "הבריכה הסודית", "הגרעין העתיק", ומתחם משפחת פארס. בנוסף, יש ביישוב מספר גדול יחסית של מסעדות המושכות אליהן קהל גם מהמגזר היהודי וגם תיירים מחו"ל, וישנם בה מספר אתרים היסטוריים בעלי סיפור מרתק<sup>43</sup>. כמו כן ענף המסעדות בראמה פורח וניתן ליהנות במקום מחוויה קולינארית אותנטית בחומוסיית אבו-ראמי, אל ערישי, טעמים בכרמים ועוד.

ראמה שותפה גם בפרויקט "כפר ביקרתם" המתבצע ברשויות הדרוזיות והצ'רקסיות בגליל. בפרויקט זה, מעבר לפיתוח והשקעה בתשתיות תיירות, הוקמה גם פלטפורמה אינטרנטית המנגישה את מגוון האטרקציות הייחודיות הפרוסות ברחבי היישובים השותפים בפרויקט. הפלטפורמה מציעה מקומות לינה, מסלולי טיולים, אירועים, מסעדות וכדומה. תכנית נוספת הפועלת ביישוב, היא תכנית סיורים ללא תשלום בבתי הבד, הסיורים ניתנים בחינם, במימון משרד התיירות. בראמה ישנה עמותת תיירות פעילה "משוואר"<sup>44</sup>, המתרכזת בעיקר בסיורים והפקת אירועים מקומיים.

28

סקירה ראשונית של הפוטנציאל התיירותי ביישובי האשכול הערבים, מצביע על קיומם של נכסים תיירותיים, הדורשים הסדרה והנגשה, על מנת שיוכלו להוות אטרקציות תיירותיות. יחד עם זאת, העמותה, או גוף אחר, אינם עוסקת כיום בפיתוח ארוך טווח של תשתיות תיירותיות, וטיפול זה נמצא איפה חסר. חוסר זה ביישובי האשכול בולט בעיקר על רקע פיתוח 3 גלעיני כפרים עתיקים של היישובים: פקיעין, חורפיש ובית ג'אן, הסמוכים לאשכול (משתייכים לתוכנית הפיתוח של היישובים הדרוזיים). ראוי לציין, כי במסגרת עבודה זו, אותרה כבר תוכנית לפיתוח הגלעין העתיק של ראמה, שמימן משרד התיירות. גם בדיר אל אסד ובעיינה, מופו מנזרים עתיקים ונקודות עניין במסגרת גלעיני הכפרים. מטרת הפיתוח התיירותי באזורים אלה, על פי התוכניות המוצעות, הוא להעביר צליינים, בדרכם לביקור בכינרת, גם באתרים הללו.

למרות כל אלה, בתחומם של מרבית יישובי האשכול לא פותחו עד כה עסקי או אתרי תיירות בקנה מידה ארצי, לא כל שכן בינלאומי. העדר של שיווק חיצוני והעדר מקומות לינה תיירותיים, לצד חזות בעייתית, בעיקר ביישובים הערבים, יוצרים ריק בתחום התיירות ברשויות הללו. חשוב לציין כי בנובמבר האחרון התקיימו לראשונה (בתמיכת משרד התרבות) סדרת פסטיבלים בני מספר ימים ברשויות מג'ד אל כרום, דיר אל אסד ובעיינה. הקמתם של עסקים, הנשענים על תיירות דורשת יציבות, יצירת אמון של התושבים והנעה לפיתוח מוצרי תיירות מקומית. יש לקוות, כי פסטיבלים אלה יהוו סנונית ראשונה בהתנעת פעילויות קבועות, היכולות לשמש אף הן כמוקד משיכה תיירותי.

<sup>43</sup> פסטרנק, 2012

<sup>44</sup> פראג', 2016, שאוקי, 2016

## 1.6 שימושי הקרקע העירוניים

### 1.6.1 מגורים

מרבית גושי המגורים באשכול ממוקמים בצמוד לכביש 85 (ראה מפה 2). הכביש סלול לאורכה של בקעת בית הכרם, והמישור מהווה מקום מועדף להקמת גושי מגורים.

מג'ד אל כרום	בעיינה	דיר אל אסד	נחף	ראמה	משגב	כרמיאל	
12	12	15	38	18	241	159	ממוצע יחידות דיוור שהושלמו בשנה (2015-2014)
2,246	1,443	858	1,431	301	13,900	15,101	היצע תכנוני של יחידות דיוור

לוח 5: ממוצע יחידות דיוור שהושלמו והיצע תכנוני<sup>33</sup>

ניתן לראות כי מדי שנה מסתיימת באשכול בנייה של כ-500 יחידות, מתוכן בממוצע כ-80% בכרמיאל ומשגב. קצב הבנייה ברשויות הערביות נמוך מאוד.

נכון להיום סך ההיצע התכנוני בכרמיאל ומשגב עומד על 24 אלף יחידות דיוור, לעומת 6,000 יחידות דיוור בלבד ברשויות הערביות<sup>45</sup>.

הנתונים הדמוגרפיים מצביעים על-כך שההיצע התכנוני ברשויות הערביות אינו תואם את קצב הריבוי הטבעי בהן. הקושי המרכזי ברשויות ערביות נובע ממיעוט קרקעות זמינות לפיתוח, כמו גם העובדה שחלק גדול מהקרקעות מצויות בבעלות פרטית<sup>46</sup>.

### 1.6.2 מבני ציבור

סקירת מבני הציבור באשכול מפורטת בלוח 6. מיפוי מבני הציבור באשכול בית הכרם מציג פערים משמעותיים בהיצע הקיים ברשויות. בישובים היהודים החזקים יחסית קיימים רוב סוגי מבני הציבור המיועדים לפנאי, ספורט ותרבות, לעומת זאת ברשויות הערביות ישנו מחסור משמעותי.

מבין הרשויות הערביות בולט במיוחד המחסור בדיר אל אסד ובעיינה. במג'ד אל כרום הצמודה אליהן יש היצע משופר, אם כי נמוך משמעותית מהישובים היהודיים.

לכאורה, שלושת הרשויות הללו צמודות זו לזו גיאוגרפית, ויכולות היו בחלק מהמקרים ליהנות ממבני הציבור זו של זו, אולם היקף התשתיות הכולל בתחום זה אינו מספק את הצרכים הקיימים.

בנוסף, שלושת הרשויות הללו מאופיינות במבני ציבור קיימים בעלי שימוש דומה ולפיכך גם במחסור דומה. לדוגמא, באף אחד משלושת הישובים הללו אין תאטרון, קולנוע, בריכה, פארק או משחקייה. לעומת זאת בכולם יש מתנ"סים, בתי קפה ומועדוני יום לקשישים. ראה פירוט בלוח 6 להלן. כאמור, הביקוש עולה ברובם על ההיצע.

<sup>45</sup> צ'מנסקי – בן שחר, 2015

<sup>46</sup> אורבניקס, 2016

מג'ד אל כרום	בעינה	דיר אל אסד	נחף	ראמה	משגב <sup>48</sup>	כרמיאל <sup>47</sup>	סוג מבנה ציבור
						קיים	תאטרון
קיים	קיים	קיים	קיים	קיים	קיים	קיים	בית-קפה
						בעתיד יבנה YES PLANET	קולנוע (cinema)
קיים (260 מקומות) <sup>49</sup>			קיים	קיים	קיים	קיים	אולם
			קיים		קיים	קיים	פארק
קטנה פרטית. פתוחה לפעמים. מתחת לבית פרטי של תושב. כרגע סגור					קיים	קיים	בריכה
קיים		קיים	קיים	קיים	קיים	קיים	ספרייה ציבורית
קיים			קיים	קיים	קיים	קיים	מגרש ספורט
קיים	קיים		קיים	קיים	קיים	קיים	מכוני כושר
			קיים			קיים	מוזיאון
			קיים		קיים	קיים	משחקיה
קיים	קיים	קיים	קיים	קיים		קיים	בית קשישים
						קיים (אורט בראודה)	מכללה

לוח 6: מבני הציבור ברשויות אשכול בית הכרם

### 1.6.3 מתקני ספורט

שיעור העוסקים בספורט בישראל הינו גבוה ביחס למדינות ה-OECD. 56% מהאוכלוסייה הבוגרת בישראל עוסקת בספורט. הענף הנפוץ ביותר בפער ניכר הוא הליכה, אחריו בהפרש גדול ריצה, שחייה ואימון בחדר-כושר. קיימים פערים משמעותיים בין האוכלוסייה היהודית לאוכלוסייה הערבית – 60% מקרב האוכלוסייה היהודית הבוגרת עוסקים בספורט לעומת 43% בלבד באוכלוסייה הערבית<sup>50</sup>.

חלק מסוגי הספורט מחייבים קיום של מתקני ספורט, לעומת זאת ישנם סוגי פעילויות כגון ריצה והליכה אשר אינם מחייבים מתקנים, אך מצריכים שטחים מתאימים לקיום הפעילות<sup>51</sup>. ההגדרה "מתקני ספורט" היא הגדרה רחבה יחסית ונכללים תחתיה מגוון מתקני ספורט: מגרשי כדורגל, כדורסל וכדורעף, אולמות ספורט, מגרשי טניס, בריכה עירונית, מגרשי גלגליות וחדרי כושר.

<sup>47</sup> אתר אינטרנט כרמיאל

<sup>48</sup> אתר אינטרנט מועצה אזורית משגב

<sup>49</sup> חליילה, א., 2016.

<sup>50</sup> ט.כהן, 2015

<sup>51</sup> שם

עיון בלוח 7 המוצג להלן ומתבססת על סקר שביצע משרד התרבות והספורט מצביע על מחסור משמעותי של מתקני ספורט ברשויות הערביות.<sup>52</sup> החסר היחסי בולט במיוחד בגוש יישובי שגור (דיר אל-אסד, בעיינה, מג'ד אל כרום). כפי שכבר ציינו בשל הסמיכות הגיאוגרפית, תושבי רשויות אלה יכולים ליהנות בתנאים מסוימים ממתקנים הנמצאים ברשות השכנה, אולם ההיצע הקיים מצביע על חסר משמעותי בכל אחת מהן.

מספר מתקנים הפתוחים בתיאום בלבד	מספר מתקנים הפתוחים עד הלילה/ללא הגבלה	מספר מתקנים - 1,000 נפש	סה"כ מספר מתקני ספורט	הרשות
0	45	1.8	45	משגב
10	14	0.53	24	כרמיאל
2	0	0.27	2	ראמה
5	1	0.51	6	נחף
5	0	0.35	5	מג'ד אל כרום
1	0	0.09	1	דיר אל אסד
2	0	0.26	2	בעיינה

31

לוח 7: מתקני הספורט ברשויות אשכול בית הכרם

ניתוח עומק של הנתונים מעבר לתחשיב המספרי המוצג בגרף מצביע על פרמטרים נוספים המעמיקים את הפער המספרי. אומנם כפי שניתן לראות מבחינת מספר המתקנים ביחס למספר התושבים הפער בין חלק מהרשויות הלא-יהודיות לכרמיאל אינו גדול, אולם בעוד שבכרמיאל רוב המתקנים פתוחים מהבוקר עד שעות הלילה או ללא הגבלה כלל, הרי שברשויות הערביות זמינות המתקנים לתושבים היא על-פי תיאום בלבד!<sup>53</sup>

המשמעות בפועל היא שברשויות הלא-יהודיות אין מתקני ספורט הזמינים באופן חופשי לשימוש התושבים. כך שלמרות שלפי המדד ה"יבש" של יחס מתקנים/תושבים בחלק מהרשויות הערביות הוא סביר, הרי שבחיי היומיום של התושבים המתקנים הללו אינם זמינים רוב הזמן עבור התושבים. יתרה מכך כפי שצינו, בחלק מענפי הספורט אין צורך במתקנים, אולם יש צורך בשטחים ציבוריים מתאימים. כאמור, גם בנושא זה יש מחסור ניכר ברשויות הערביות.

המחסור המובהק במתקני ספורט זמינים, לצד העדר שטחים ציבוריים מתאימים לפעילות ספורטיבית, יוצרים קושי משמעותי ביכולת לקיים פעילות ספורטיבית עבור התושבים ברשויות הערביות.

<sup>52</sup> סקר מתקני הספורט, משרד התרבות והספורט

<sup>53</sup> שם

#### 1.6.4 שטחים ציבוריים פתוחים

בחינה של היקף השטחים הציבוריים הפתוחים לנפש, משקפת תמונת חסמי פיתוח משמעותיים, בעיקר ביישובי שגור. ראה איור 3 להלן.



32

הן מאיור 3 והן מסקירת מבני ושירותי הציבור שנערכה ניכר, כי פיתוח שטחי ציבור פתוחים ומתקני משחק טרם קיבל את ביטויו במרחב שגור. המחסור ברשויות הערביות מתחדד נוכח העובדה שרשויות אלה מאופיינות באחוז גבוה של אוכלוסייה צעירה וילדים (ראה לוח 1). ריבוי הקרקעות בבעלות פרטית ברשויות הללו מערים מכשול נוסף בפני היכולת לתת מענה לחוסר הקיים. נתון זה יש בו כדי לחזק ולכוון את תפקידה ושימושיה של הטיילת המוצעת בפיתוח שימושים מסוג זה.





איור 4: פארק המשפחה – כרמיאל

33



איור 5: פארק נחף

## 1.7 תכניות פיתוח עתידיות בתחומי האשכול

קיימות מספר תכניות פיתוח משמעותיות בתחומי האשכול, הנמצאות בשלבי יישום שונים. חלק מהתוכניות הללו יוקמו בסמוך לתוואי הטיילת ואחרות בתחומי הישובים. התוכניות הללו מהוות מנופי פיתוח עתידיים בתחומים שונים, לכן, על-אף שהן נמצאות כיום בשלב התכנוני (או בשלב הטרם-תכנוני) יש להתייחס אליהן בהקשר של כל תכנית עתידית באשכול.

### 1.7.1 הקמת פארק בתי מלאכה

פארק בתי מלאכה של תעשייה מסורתית הוא פארק המרכז לתוכו שלושה סוגי שירותים של תעשייה זעירה. השירותים שירוכזו בפארק הם שרותי רכב, שירותים למשק הבית (אינסטלציה, בניין, חשמל וכו') ושירותים לעסקים (מכונות, פלסטיק, גומי וכו'), בנוסף ניתן לשלב בפארק מרכזים לוגיסטיים.<sup>54</sup> במרחב האשכול ובכל אזור הצפון ישנם שטחים רבים של אזורי מלאכה, אך רובם מיושנים ומפוזרים. בסך-הכול ישנם כיום באשכול ובסביבתו 22 אזורי תעשייה זעירה (כולל לוגיסטיקה) המרוכזים ב-7 פארקים שונים. נכון להיום היצע השירותים הקיים באזורי התעשייה גדול מהביקוש. הסיבה לכך היא שהאזורים המיושנים אינם מושכים אליהם משתמשים מחוץ לאזור ותחת זאת חלק מתושבי האשכול והסביבה מעדיפים להשתמש בשירותים הקיימים בקריות ואפילו בחיפה.<sup>55</sup>

הוכח כי הקמת פארק בתי מלאכה מודרני ואיכותי (לדוגמא פארק עינב במודיעין) המרכז אליו את סוגי השירותים הנ"ל מביאה למשיכת עסקים מאזורי תעשייה ישנים ולהגדלת מספר הצרכנים, כתוצאה מהצטרפות של צרכנים ממעגלים גיאוגרפיים מרוחקים יותר.<sup>56</sup>

בקרבת אשכול בית הכרם אין פארק כזה. הקמה מדורגת של פארק בתי מלאכה מודרני וממותג, בקרבת כביש 85 (וכביש 6 העתידי) היא בעלת פוטנציאל לייצר תוספת משמעותית של כ-1,000 מקומות תעסוקה לצד גידול ניכר בהכנסות מארנונה, עד לשיעור של 3-3.5 מיליון בשנה, כאשר הפארק יגיע לתפוסה מלאה.<sup>57</sup>

השטח הנדרש להקמת הפארק הוא כ-180 דונם, כאשר ההקמה צפויה להתבצע באופן מדורג לאורך מספר שנים. החלופה המועדפת להקמת הפארק היא באזור התעשייה בבעינה, חלופה נוספת שנבחנה היא בכניסה המערבית לנחף. ראה מפת המנופים לפיתוח כלכלי-חברתי אשכול בית הכרם. יש לבחון בהמשך, באם ציר הטיילת יוכל לשמש ציר תנועה משלים לאזור תעסוקתי זה.

<sup>54</sup> צ'מנסקי, בן-שחר, 2015

<sup>55</sup> שם

<sup>56</sup> שם

<sup>57</sup> שם

### 1.7.2 מרכז ספורט אזורי

בשטח האשכול קיימים 2 מתקני קאנטרי קלאב בלבד – קאנטרי משגב וטופ קלאב כרמיאל. שני המתקנים משרתים בעיקר את הקהל היהודי. ישנם מנויים ערביים במועדונים הללו, אך מספרם קטן יחסית (כ-25%)<sup>58</sup>.

ברדיוס רחב יותר, בנשר ובקריות ישנם 4 מתקנים נוספים, אולם גם הם מספקים מענה בעיקר לאוכלוסייה המקומית וכמעט אינם רלבנטיים לאוכלוסיית האשכול בגלל המרחק. במצב הקיים אין מענה לכמות הגדולה של צרכני ספורט ברשויות הערביות (כזכור הרשויות מאופיינות בחתך גילאים צעיר).

הקמת מועדון קאנטרי עם מגרשי ספורט אזוריים לכדורגל, כדורסל וטניס, תיתן מענה לתושבים הערביים באשכול ולתושבים נוספים מישובים ערביים הנמצאים מחוץ לאשכול.

למרכז ספורט כזה יש פוטנציאל שיכול להגיע ל-1,500 לקוחות (מנויים ולקוחות מזדמנים). הקמתו גם תביא להכנסה שנתית מארנונה בשיעור של כ-300-350 אלף בשנה<sup>59</sup>.

מרכז הספורט אמור לקום במג'ד אל כרום, מדרום לכביש 85, בתפר עם כרמיאל. מדובר על אזור הנמצא על קרקע בבעלות המדינה והקרבה לכרמיאל תאפשר זמינות גם לציבור היהודי. בנוסף, המיקום הוא בשטח פתוח וירוק שהגישה אליו נוחה, יש לבחון בעתיד כיצד, אם בכלל, ניתן יהיה לחבר אליו גם את הטיילת.

35

### 1.7.3 בתי בד

ברשויות הערביות באשכול ישנם בתי בד המתמחים בייצור שמן זית. שמן הזית המיוצר באזור הוא שמן זית סורי הנחשב לסוג שמן איכותי יותר מהשמנים המיוצרים במגזר היהודי. בקעת בית הכרם ובמיוחד ראמה ומג'ד אל כרום היא אזור עשיר בכרמי זיתים. שמן זית הינו מוצר בביקוש עולה בישראל ובארצות אגן הים התיכון<sup>60</sup>.

העושר הטבעי של האזור בכרמי זיתים הוא יתרון יחסי חשוב, אולם מרבית היצרנים ביישובי האשכול עושים זאת לצריכה עצמית ומשפחתית ואינם ממצים את הפוטנציאל העסקי הקיים בתחום. במקרים רבים היצרנים מוצאים את עצמם עם זרבות בלתי-מנוצלות, אותן הם מוכרים במחירי הפסד.

הסיבות העיקריות לחוסר המיצוי משתנות, אך ניתן להצביע על מספר סיבות עיקריות: חוסר מודעות לפוטנציאל, שיווק בלתי-יעיל ומגבלת כניסה לשוק היהודי בשל בעיית כשרות ותקינה.

איגוד בתי הבד להתארגנות משותפת תוכל לפתור את מרבית החסמים:

- הקטנת עלויות באמצעות שכירת ציוד משותף לייצור המוני.

- פיתוח ערוצי שיווק והפצה הולמים ותהליך מיתוג משותף ומימון משותף של משגיח כשרות.

<sup>58</sup> שם

<sup>59</sup> שם

<sup>60</sup> ג'וינט ישראל, 2016

- ייצור תהליכי עבודה שוטפים מול נציגי הרשויות: מועצת הזית במשרד החקלאות, היחידה לפיתוח כלכלי במגזר הערבי במשרד ראש הממשלה, הרשות לפיתוח עסקים קטנים במשרד הכלכלה ועוד. התהליכים הללו יביאו לתהליך פיתוח של תעשיית בתי הבד באשכול ויהפכו לתעשייה רווחית בעלת פוטנציאל תיירותי מהארץ ומהעולם. כל זאת לצד חיבור הדור הצעיר לתרבות המסורתית ושילובו בתעשייה המתפתחת.

הג'וינט כבר החל ביישום ההמלצות הנ"ל. הוקם גוף מפעיל, בוצע מיתוג והחלה מכירה מרוכזת ב- **Christmas market** בנצרת השנה.

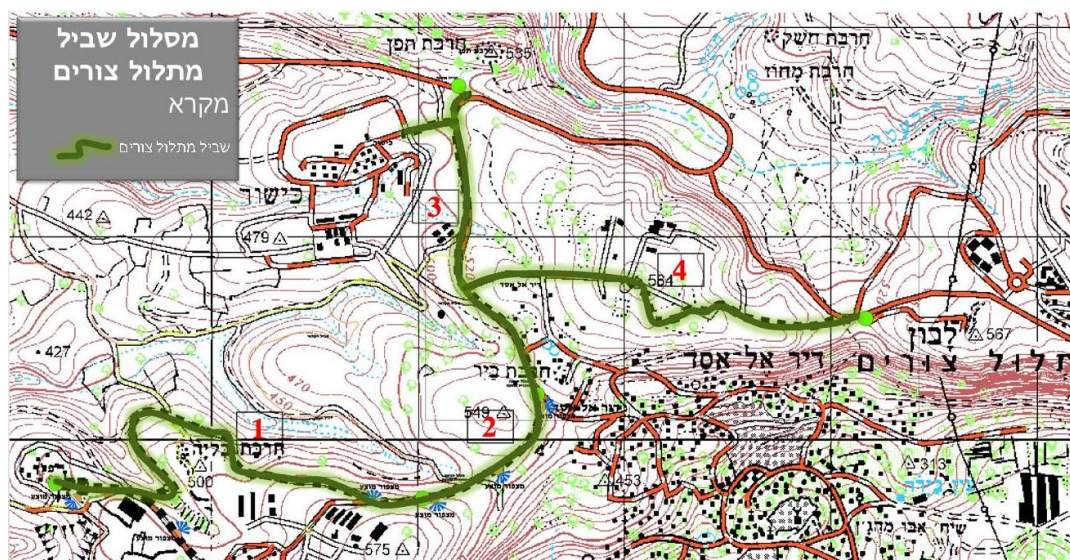
נקודת מכירה ומרכז המבקרים של בתי הבד יוקם באחת הרשויות הערביות. טרם בוצע תכנון מפורט. שילוב תעשייה זו בשוק הגלילי ראה בפרק הפרוגרמה.

#### 1.7.4 פיתוח שביל מתלול צורים

אשכול בית הכרם בשיתוף המועצה האזורית משגב והמועצה מקומית דיר אל אסד, יזמו יחדיו את קידום תכנון שביל להולכי רגל ורוכבי אופניים אשר יקשר בין יישובי משגב ברכס מתלול צורים, פלך ולבון, דרך דיר אל אסד, עד לצומת לבון במערב וצומת ירכא בצפון.

מערך השבילים באורך כולל של כ-8.4 ק"מ יוצרים מסלולי טיול ורכיבה על אופניים המחברים את היישובים, תורמים לפעילויות ספורט ונופש של התושבים ומחזקים את מערך התיירות האזורי.

36



### 1.7.5 פארק הקניון הנעלם בראמה

לאורך שנים סבל הקניון הנעלם ממפגעים סביבתיים שעיקרם מילוי ערוץ נחל צלמון ההיסטורי בפסולת מסוגים שונים (ראה איור מספר 5) והשתלטות מקרקעין על תוואי הערוץ. לאתר ערכי טבע יוצאי דופן המתבטאים במסלע ייחודי, צורת צומח מפותחת של חורש ים תיכוני ובית גידול נדיר לבעלי חיים. כל אלה מקנים לקניון פוטנציאל תיירותי גדול אשר בא לידי ביטוי במסגרת תכנית המתאר ליישוב ראמה הנמצאת בהכנה, לפיה יוקם פארק טבע עירוני באזור ותפונה הפסולת מהקניון<sup>61</sup>.

37

איור 7: פסולת באתר הקניון



איור 6: מבט אל מצוקי הקניון הנעלם



### 1.7.6 פינוי פסולת בניין מהשטחים הפתוחים

נושא איכות הסביבה הוגדר כתחום ליבה בפעילות האשכול. גובש צוות אזורי שהעלה את הצורך בעריכת רפורמה במערך ניהול הפסולת באזור, והוחלט להפעיל מערך פסולת מאוחד שמטרתו צמצום הפערים הניכרים בין הרשויות בהיקפי הפסולת הלא מטופלת וברמת השירות. בנוסף, גייס

<sup>61</sup> הקניון הנעלם – ראמה, תכנית כללית לנקיון, שימור וטיפוח, אשכול בית הכרם

האשכול 4 מיליון ש"ח לניקוי שטחים פתוחים ממפגעי פסולת. אשכול בית הכרם מהווה סנונית ראשונה בתחום זה בין שאר האשכולות, ומקיים מערך פינוי מאוחד מזה כשנה<sup>62</sup>.

### 1.7.7 מפעל מחזור ברמה

תחנת המיון ברמה עתידה לקלוט פסולת מסוג גושית/גזם ובניין. הקמת התחנה מיועדת לשרת את תושבי היישובים השייכים לאשכול בית הכרם והאזור, והאמצעים אשר יוצבו בתחנה יאפשרו מיון פסולת על סוגיה. מהלך זה עתיד לצמצם את מפגעי פסולת הבניין, ולהעמיד אלטרנטיבה להתמודדות עם הסוגיה.

## 1.8 תחבורה

38

תמ"א 3, תוכנית המתאר הארצית לדרכים, מגדירה את כביש 85 כדרך בין עירונית ראשית, אשר מקשרת את מטרופולין חיפה והגליל המערבי לגליל המזרחי. בתחומי כביש זה עוברים כיום כ-40,000 רכבים בממוצע ביממה<sup>63</sup>. הגדרת הציר כדרך ראשית מהירה מייצרת גבול פיזי ותפקודי חד וברור בין שני צידי הכביש. בנוסף, לא מתקיימת מערכת קשרים תחבורתיים פנימית בין יישובי האשכול בדרך אלטרנטיבית מהיררכיה נמוכה יותר. חשוב לציין, כי בתוכנית החומש של משרד התחבורה, מוצע פיתוחו של שביל אופניים ליוממות, לאורך דרך 85. למערכת הדרכים והתחבורה השלכה ישירה על כושר הניידות במרחב, על המוביליות החברתית ועל חופש הפעולה של הפרט. לפיכך, קיימת חשיבות רבה לפיתוח אמצעי הניידות לאורך הציר, ממנו ואליו.

### 1.8.1 תחבורה רב-אופנית

תחבורה רב-אופנית היא מערך תחבורתי שבו טיילות ושבילים ירוקים משמשים כמסדרונות תחבורה חשובים<sup>64</sup>. באזורים רבים בארה"ב משלבים שבילים ואמצעים נוספים בתכניות תחבורה.



איור 8: שירות השכרת אופניים "תל-אופן", תל אביב  
מקור: גזם ט, 2015

<sup>64</sup> Olka, Searns & Flink, 2001

השבילים משמשים אמצעי הזנה אל ומתוך תחנות מעבר מרכזיות באופן בטוח ויעיל<sup>65</sup>. השבילים מחברים את מחוללי התנועה העיקריים (צירים ומרכזי מסחר, מרכזי חינוך, תרבות ופארקים) עם אזורי המגורים ומסופי התחבורה הציבורית: רכבות ואוטובוסים. רשת שבילים מקומית משלימה את המערכת ומתבססת לרוב על אזורי מיתון תנועה ורחובות משולבים<sup>66</sup>. נכון להיום אין בקרבת ציר 85 תשתיות מתאימות לרוכבי אופניים או להולכי רגל. בנוסף לכך, אין דרכים המאפשרות את חציית הכביש באמצעי שאינו רכב ממונע, למעט בצמתים הראשיים המרומזרים, הכוללים גם מעברי חצייה. לפיכך, קישוריות (ראה פרק 1.8.2) התנועה מצדו הצפוני לצדו הדרומי ולהיפך הינה מוגבלת מאד ואף מסוכנת (האפשרות היחידה היא חציית הכביש הסואן). בישראל, תל אביב מאופיינת כעיר שהשקיעה באופן מיוחד במערכת שבילי אופניים. בניית מערכת השבילים נעשתה לפי תכנית אב המבוססת על שילוב בין שבילים ראשיים, עורקים ועל מערכת של אזורי מיתון תנועה ברחובות מקומיים.

39



איור 10: שדרון

איור 9: שבילי אופניים בפארק הירקון



<sup>65</sup> Ibid

<sup>66</sup> סגל, 2009

## 1.8.2 קישוריות ויוממות

**קישוריות תחבורתית** היא היכולת לנוע ממקום למקום באמצעי תחבורה מגוונים.  
**יוממות** היא תנועה המתקיימת במרחב מדי יום, כגון הגעה יומית לעבודה או ללימודים.

רמת הקישוריות תלויה בזמינות, בכמות ובאיכות של התשתיות המחוברות בין נקודת המוצא לנקודת היעד וכמובן באמצעי התנועה העומדים לרשות הפרט. ככל שישנן יותר דרכים, המקשרות בין הנקודות וככל שהדרכים מתאימות למגוון רחב יותר של אמצעי תנועה, כך תגבר רמת הקישוריות.

כביש 85 הוא כביש הגישה המחבר בין יישובי האשכול. הגישה, מישוב לישוב לאורך הציר, נעשית בעיקר דרך כביש 85 (אין כמעט דרכים מקשרות בין היישובים שלא באמצעות הציר). הכביש מהווה עורק תחבורה מרכזי בעיקר ליישובים הבאים: כרמיאל – שלוש כניסות: מערבית, מזרחית ואזור התעשייה (ראה מפה 6), מג'ד אל כרום – שתי כניסות (ראה מפה 7), בעיינה, המתחברת לדיר אל אסד – כניסה אחת בלבד (ראה מפה 10), נחף וראמה (ראה מפה 8). מעיון במפות ניתן לראות, כי הכביש סמוך מאוד אל כל רשויות האשכול, מלבד יישובי המועצה האזורית משגב המרוחקים מהציר, ודיר אל אסד המתחברת מצפון לכביש 8544, כביש המשמש כגישה נוספת אל היישוב. יחד עם זאת, בשל מיעוט מוקדי העניין והתעסוקה ביישובים הממוקמים מצפון לכביש, התנועה בכבישים המובילים אליהם הינה בעיקר של תושבי היישובים הצפוניים.

40

לוח 8 להלן מפרט את דרגות הקישוריות באזורים שונים של הטיילת המיועדת. מהלוח עולה כי,





מפה 6: צמתי כניסה לכרמיאל



41

מפה 7: צמתי כניסה למג'ד אל-כרום



42

מפה 8: צמתי כניסה לנחף וראמה

נכון להיום, קיים פער בין רמת הקישוריות של יישובי דרום הכביש, לרמת הקישוריות של היישובים מדרום לכביש. הנגישות לתחנת הרכבת ההולכת ונבנית בכרמיאל הינה רב אופנית מכיוון כרמיאל: אוטובוסים, שביל אופניים מתוכנן במקום, דרכי הליכה וכמובן רכב. במצב הקיים, הנגישות מכיוון היישובים הערביים תתאפשר בעיקר ברכב.

הישוב	רמת קישוריות באופניים	רמת קישוריות ברגל
מג'ד אל כרום	נמוכה אין שבילים מתאימים המחברים לכביש ולאורכו	סבירה קרובה מאד לציר, ניתן להגיע ברגל
בעיינה	נמוכה אין שבילים מתאימים המחברים לכביש ולאורכו	סבירה קרובה מאד לציר, ניתן להגיע ברגל
דיר אל אסד	נמוכה אין שבילים מתאימים, בנוסף תוואי הטופוגרפי מקשה.	נמוכה מרוחקת מהכביש, בנוסף תוואי תלול
נחף	נמוכה אין שבילים מתאימים המחברים לכביש ולאורכו	סבירה קרובה מאד לציר, ניתן להגיע ברגל
ראמה	סבירה	סבירה קרובה מאד לציר, ניתן להגיע ברגל

	קרובה לכביש, יש דרכי גישה המתאימות לאופניים.	
<b>נמוכה</b> מרבית הישובים מרוחקים מהציר והגעה רגלית אינה ריאלית	<b>משתנה</b> יש בתחומי משגב שבילי אופניים רבים. עבור הישובים הקרובים גישה באופניים היא אפשרית	<b>ישובי משגב</b> (בתחום התכנון)
<b>נמוכה</b> העיר גבוהה ביחס לכביש, בנוסף מרבית הבתים מרוחקים מהציר	<b>סבירה</b> ניתן להגיע באופניים לכביש, בעיקר באמצעות כבישי הכניסה. החזרה לעיר פחות נוחה בשל השיפוע.	<b>כרמיאל</b>

ניכר מלוח 8, כי עבור חלק מהישובים רמת הקישוריות ברכב היא מוגבלת, רמת הקישוריות להולכי רגל ולרוכבי אופניים נמוכה מאוד.

המצב הקיים בו לא ניתן לחצות את כביש 85 ברגל או באופניים והעובדה שמדובר על דרך ראשית שלאורכה תנועה סואנת בכל שעות היממה, הופכת את **כביש 85 בפועל לגבול החוצה את האשכול ואינו מאפשר קישוריות בין צדו הצפוני לצדו הדרומי באמצעי תנועה שאינה רכב ממונע.**

עוד ראוי לציין, בתוך הישובים הערבים, איכות דרכים רבות ירודה כמו גם רמת התחזוקה כבישים לוח 8: רמת קישוריות תחבורתית קיימת - ציר 85

43

פנימיים רבים צרים, משופעים, נעדרי שוליים ומדרכות. חלק ניכר מהבעיה נעוץ, באי הקצאתם של שטחי ציבור מספקים לדרכים, וכן בטופוגרפיה ההררית של חלק מיישובי האשכול. עובדה זו מחזקת את חשיבותה של דרך 85 בציר תחבורה משמעותי עבור היישובים הצפוניים.

### 1.8.3 תחבורה ציבורית

נכון להיום, בין 50% ל-80% מתושבי משגב והרשויות הערביות עובדים מחוץ לישוב. בכרמיאל, העיר המרכזית באשכול, המצב שונה מעט ורק 39% מהתושבים מועסקים מחוץ לישוב<sup>67</sup>.

נתון זה מלמד על תנועת יוממים משמעותית בכל הרשויות (כרמיאל, במידה פחותה). למרות זאת ניתן לראות כי המענה הקיים מבחינת תחבורה ציבורית חלקי מאד מבחינת קווים בינעירוניים ומבחינת קווים פנימיים בתוך הישובים.

מצב קיים <sup>68</sup>		ישוב
מספר קווים עירוניים	מספר קווים בין עירוניים	
0	8	ראמה
0	4	מג'ד אל כרום

<sup>67</sup> צ'מנסקי - בן-שחר, 2015

<sup>68</sup> סקר תחבורה ציבורית - אשכול בית הכרם, 2015

1	2	נחף
2	2	בעיינה
0	1	דיר אל אסד

#### לוח 9: מספר קווי תחבורה ציבורית ברשויות הערביות באשכול בית הכרם

מסמך המדיניות "מחסמים לסיכויים-תחבורה ציבורית ביישובים הערביים"<sup>69</sup>, עמד על שלושה חסמים עיקריים המונעים פיתוח של תחבורה ציבורית ברשויות המקומיות:

1. היעדר מנגנון מובנה במשרד התחבורה לאספקת שירותי תחבורה ציבורית – הרשויות המקומיות לא מודעות לזכויותיהן ולמה שנדרש מהן לצורך קבלת שירותי תחבורה ציבורית.
2. היעדר תקצוב הולם לצמצום פער ארוך טווח בתחבורה הציבורית ביישובים הערביים.
3. היעדר תשתית מקומית מתאימה לתחבורה ציבורית – הצפיפות והמבנה הטופוגרפי הוותיק של חלק מהיישובים הערביים אינם מאפשרים מעבר של תחבורה ציבורית.

44

אין ספק שכרמיאל מהווה את מרכז הכובד של האשכול. כמעט כל מרכזי הקניות האזוריים הפועלים בתחומי האשכול נמצאים בעיר כרמיאל. בנוסף, יותר ממחצית ממוסדות החינוך האזוריים מצויים בכרמיאל (12 מ-23)<sup>70</sup>.

אולם במצב הקיים של קישוריות מוגבלת בתוך האשכול (ראה לוח 8 לעיל), חוסר משמעותי בתחבורה ציבורית ורמת מינוע נמוכה, מוגבלת מאוד בפועל נגישותם של שירותים אלה לתושבי הרשויות האחרות באשכול שאלה מאפייניהם. הפעלת הרכבת לכרמיאל אומנם תשפר את הנגישות והקישוריות למוקדי יוממות בעכו ובמטרופולין חיפה, אולם ללא שיפור קישוריות תחנת הרכבת לדרכים הפנים יישוביות, תפגע. נגישותו של פתרון זה לציבור הרחב של האשכול

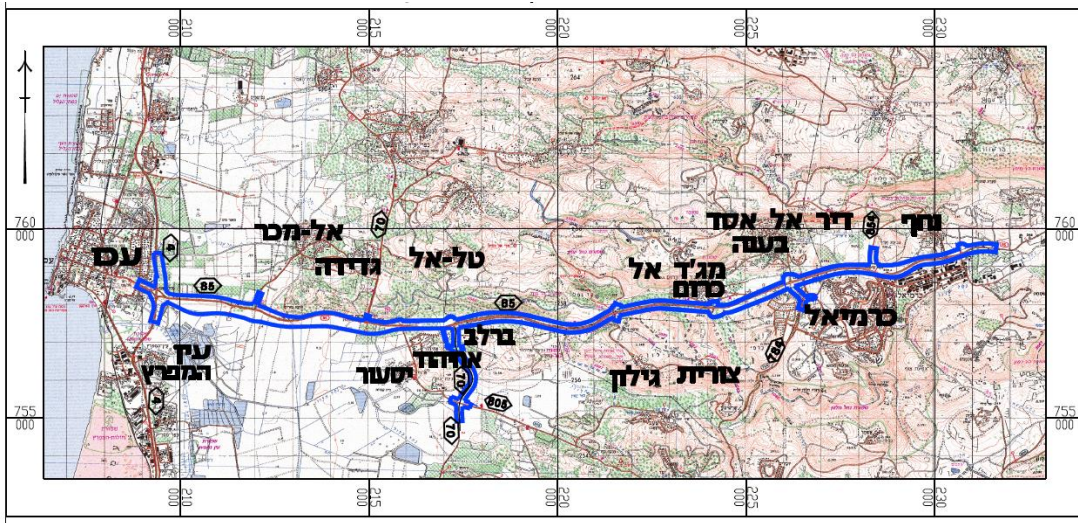
#### 1.8.4 תכניות תחבורה עתידיות והשפעתן

התוכניות הראשיות שישפיעו על דרך 85 כוללות את תת"ל 17 (תכנית תשתית לאומית), תת"ל 17/א ותת"ל 12/2 מסילת ברזל עכו-כרמיאל.

תת"ל 17 היא תוכנית תשתית לאומית לשדרוג כביש 85 שעל אף שלא אושרה סטטוטורית, משמשת כמעין מסמך מדיניות לפיתוח הכביש (ראה מפה 9-11).

<sup>69</sup> כהן, נעלי-יוסף 2015

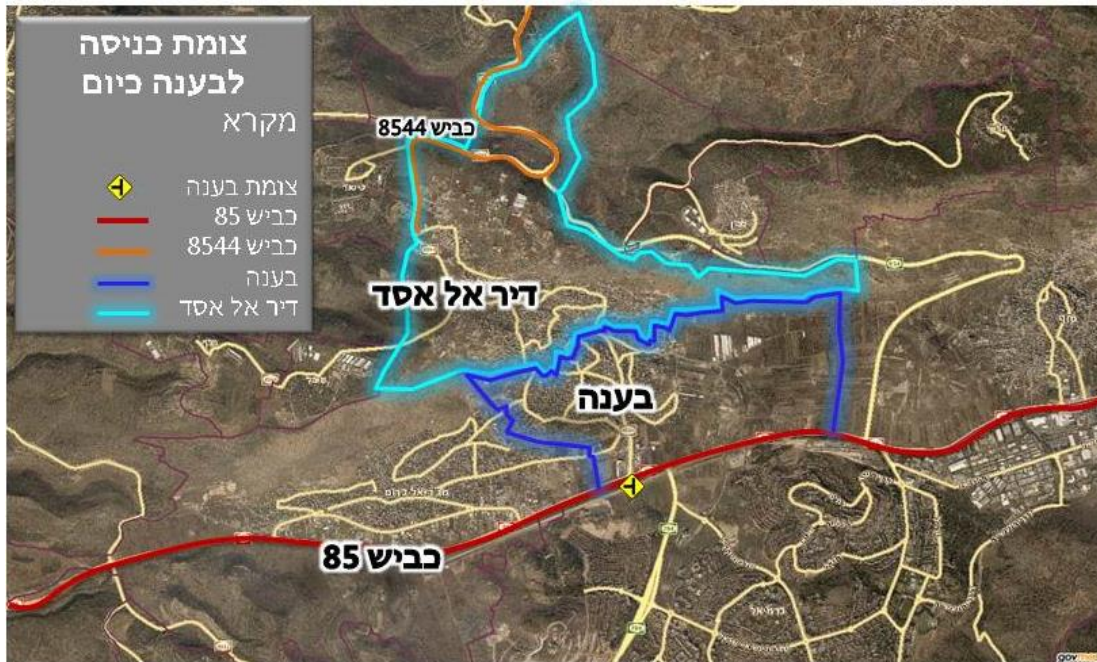
<sup>70</sup> סקר תחבורה ציבורית – אשכול בית הכרם, 2015



45

מפה 9: תכנית תת"ל 17 לשדרוג כביש 85, לא אושרה סטטוטורית

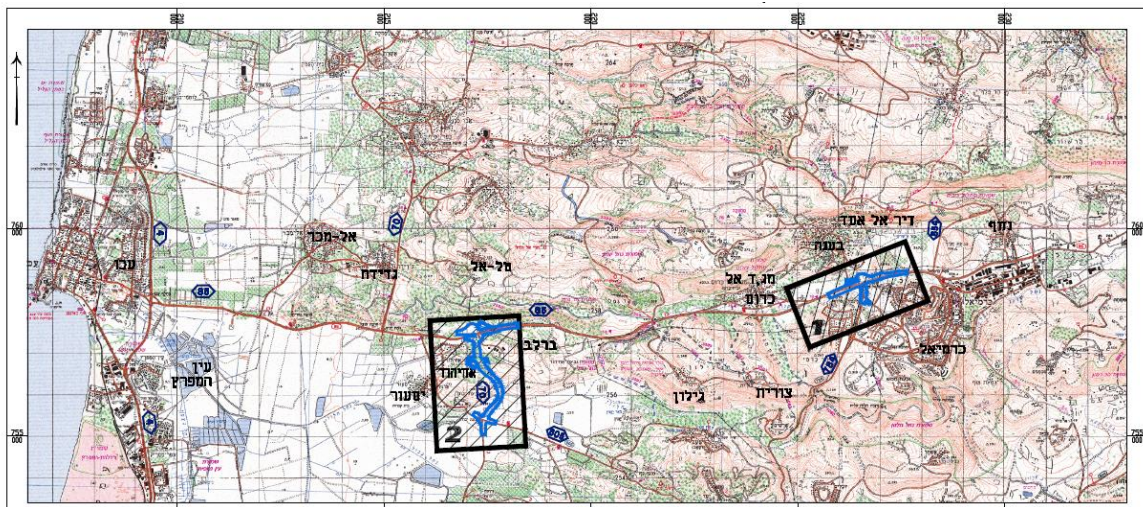
תת"ל 17/א היא תת-תוכנית שהופרדה מהתוכנית המרכזית, על-מנת לתת מענה להתאמות הבטיחותיות והתחבורתיות הנדרשות כתוצאה מהקמת קו הרכבת בין עכו לכרמיאל. תת"ל מס' 17/א מבקשת לבצע מס' שינויים בכביש מספר 85. בתוכנית ישנם שני שינויים הרלוונטיים לתחום יישובי אשכול בית הכרם: א. הקמת מחלף מס' 85/784 בכניסה המערבית לכרמיאל וכתוצאה מכך ביטול צומת 784 (צומת הכניסה מערבית לכרמיאל), וביטול צומת בעיינה 85/8534 (ראה מפה 11).



מפה 10: צומת

ב. הכניסה המערבית לכרמיאל תישאר במקומה, אך במקום הצומת הקיים יוקם מחלף. לעומת זאת הכניסה לבעינה תבוטל ותועבר 300 מטר מזרחה למחלף החדש

46



מפה 11: תכנית תת"ל א/17

המחלף המתוכנן יהווה את דרך הכניסה היחידה לבעינה, וכתוצאה מביטול הצומת הקיים, יציאה מהישוב לכביש 85 תתאפשר אך ורק דרך המחלף, בניגוד למצב כיום בו הפנייה ימינה (מערבה) מאפשרת חיבור מהיר ונוח יותר לכביש. חשוב לציין כי צומת כניסה זה, הוא למעשה גם צומת הכניסה לדיר-אל אסד הממוקם מעל בעינה, כך שגם תושבי דיר-אל-אסד מושפעים באופן דומה מביטול הצומת הקיים<sup>71</sup>.

<sup>71</sup> בג"ץ 8691/15

התוכנית שאושרה בהחלטת ממשלה ביוני 2015, מעוררת התנגדות משמעותית בקרב תושבי בעיינה. בין השאר, גם בשל הפגיעה המתמשכת בעיניהם: הופקעו מהם אדמות לצורך פרויקט הרכבת, זאת בעוד שתחנות הרכבת יוקמו בישובים היהודיים (כרמיאל ואחיהוד). וכעת מתוכננת לדידם הורדה ברמת הנגישות שלהם. בהקשר זה, גם הושמעו התנגדויות נחרצות של התושבים לכל הפקעה עתידית נוספת (לדוגמה לצורך הקמת הטיילת)<sup>72</sup>. המועצה המקומית בעיינה עתרה לבג"ץ ביוני 2016 כנגד התוכנית, המועצות הסמוכות מג'ד אל כרום ודיר אל אסד הצטרפו לעתירה. כתוצאה מהגשת העתירה, הוצא צו האוסר על התחלת עבודות בשטח, אך בדצמבר 2016 נדחתה העתירה על-ידי בג"ץ<sup>73</sup>.

**רכבת עכו-כרמיאל:** במהלך שנת 2017 יושלמו העבודות על קו הרכבת עכו-כרמיאל והרכבת צפויה להתחיל לפעול ביולי 2017.

תוואי הרכבת עובר ברובו בצמוד לכביש 85, מצדו הדרומי של הכביש (ראה מפה מספר 12). מעט מערבית לישוב גילון מתרחק תוואי הרכבת מעט מכביש 85 ועובר במנהרה באורך של קרוב ל-5 ק"מ עד צומת מג'ד אל כרום דרום. מהצומת מסתיימת המנהרה ותוואי הרכבת עובר בצמוד לכביש 85 (מדרום) עד לתחנה בצומת כרמיאל.

47

בתחנת הרכבת בכרמיאל יוקם טרמינל נוסעים בן שתי קומות ובצמוד אליו יבנה מרכז תחבורה חדיש לאוטובוסים ותחבורה ציבורית, בשטח כולל של 11,500 מ"ר. במקום יבנה מגרש חנייה ליותר מ-700 רכבים על-פני שטח של 1,500 מ"ר.

ביולי 2016 אישרה הממשלה את הארכת הרכבת מכרמיאל לקריית-שמונה. הקמת המסילה צפויה לארוך 7 שנים, עד כה טרם הוצגה תכנית עם לוחות זמנים מפורטים.

**הארכת כביש 6 צפונה:** כיום מתבצעות עבודות אינטנסיביות להארכת כביש 6 צפונה ממחלף עין תות לצומת סומך. הכביש צפוי להיפתח בתחילת 2019<sup>74</sup> ולהביא לקיצור משמעותי של זמן הנסיעה בין אזור האשכול למרכז הארץ.

המקטע הבא של כביש 6 הנמצא בשלב התכנון יחבר את מחלף סומך לצומת אחיהוד הנמצאת בקרבת חלקו המערבי של אשכול בית הכרם, בקרבת הגבול המערבי של השטח. חיבור עתידי זה יקצר מאד את זמני הנסיעה מהאשכול ואליו ועשוי להיות משמעותי מאד להנגשת אזור התוכנית למבקרים חיצוניים ממרכז הארץ ומאזורים נוספים.

<sup>72</sup> מ. חלאילה, 2016

<sup>73</sup> שם

<sup>74</sup> אתר נתיבי ישראל

## 1.9 סיכום ניתוח המצב הקיים

אזור האשכול עומד בפני פיתוח ניכר, במימון המדינה וכחלק מפיתוח הצפון. לאשכול מבנה אירגוני ושלטוני יציב, וסמכות לממש תוכנית מקנה מידה גדול, המשתלבת בפיתוח המתוכנן. אפיון האשכול כפי שהצגנו אותו בחלקים הראשונים מאפשר להצביע מספר נקודות חוזק של האזור לעומת נקודות תורפה. אפיון זה מחדד את ההזדמנויות הקיימות לצד זיהוי הסיכונים הקיימים בהעדר פעולה.

### נקודות חוזק

**תחום גיאוגרפי מצומצם:** בהסתכלות אזורית, ציר 85 מהווה מרכז כובד ברור של האשכול ומיקוד התוכנית בפיתוח סביבתו עשוי להיות רלבנטי מאד לכל הרשויות השותפות באשכול (במידה פחותה עבור משגב).

**רצון לשינוי:** לאורך העבודה זיהינו רצון חזק לשינוי שבא לביטוי במפגשים עם האוכלוסייה ברשויות ובמיוחד עם הכוחות הצעירים. בתחומי האשכול פעילים מספר פורומים ועמותות, הפועלות לשינוי המצב הקיים.

**יציבות שלטונית:** בכל יישובי האשכול קיים מערך שלטון מקומי יציב. חשוב להבהיר כי בחלק מהרשויות מדובר בתהליך חיובי לאחר שנים לא פשוטות (איחוד ופירוק גוש שגור, הסכסוך הפנימי בראמה).

ברמה האזורית לכל הישובים נציגים פעילים בדירקטוריון האשכול. יחד עם זאת, ועל פניו, לכל אחת מהרשויות אינטרסים מגוונים, שלא בהכרח קיימת ביניהם חפיפה.

### הזדמנויות

**מבנה ארגוני:** הקמת האשכול מהווה הזדמנות חשובה להוביל מהלכי פיתוח ברמה אזורית שישפיעו על פיתוח האזור כולו, אך גם על כל אחת מהרשויות בנפרד.

**אזורי:** מהלכי הפיתוח של האשכול יכולים להשתלב בתהליכים משמעותיים של פיתוח תשתיות באזור – חיבורה של כרמיאל לרכבת והגעת כביש 6 לסומך ובהמשך לתחומי האשכול.

**השכלה:** קיימת מגמה חיובית של עלייה ברמת ההשכלה ומספר האקדמאים בישובים הערביים ופעילות חיובית של כוחות צעירים ברשויות המעוניינים ביצירת והנעת שינוי.



## נקודות תורפה

**משאבים:** דרוגן הסוציו-אקונומי של כל הרשויות הערביות מלבד ראמה נמוך מאד (אשכול 2). כל הרשויות הערביות מתבססות על מענקים ומלוות של הממשלה וכמעט ואינן מחזיקות בנכסים מניבים. מצב זה מקשה מאוד על קידום מהלכי פיתוח, שכן המשאבים מוכוונים לצרכים השוטפים. **אמון:** לאחר הרכבה ופירוקו המוניציפלי של גוש שגור, ופעולות ממלכתיות אזוריות כגון הקמת מחלפים בניגוד לרצון הרשויות המקומיות, ועל רקע הסכסוך היהודי ערבי בישראל, זוהתה במסגרת העבודה אווירת חוסר אמון וגישה ספקנית בנוגע לכוונות האשכול, כזרוע של המדינה באזור. גישה זו עשויה להקשות על גיוס כוחות מקומיים למעורבות בתוכנית.

**חזות:** עסקי הרכב הקיימים הקיימת היום לאורכו של ציר 85, במיוחד בצדו הצפוני, בו אמורה לקום הטיילת, מפגע תעלת הניקוז לאורך הציר מעיבים על רעיון הטיילת, דורשים פתרון חזותי ותפקודי לשימושים אלה.

49

## סיכונים/איומים:

העדר פעולה מיידית בשילוב עם תכנון ארוך טווח, משמעותו שימור המצב הקיים אשר בפועל עלול להתבטא בהתדרדרות מתמשכת, והעמקת פערים לצד ייאוש והקצנה כלפי הממסד, כתוצאה מאובדן האמון בסיכוי לשינוי המצב הקיים. איור 11 שלהלן מציג ניתוח SWOT העולה מניתוח המצב הקיים.



## 2.0 רציונל הפיתוח

כביש 85 מהווה כיום גבול פיזי ברור, המפריד בין הרשויות היהודיות והערביות באשכול. במצב הקיים, הכביש מהווה חסם תנועתי לכל מי שאינו משתמש ברכב. חציית הגבול מצפון לדרום מזמנת לתושבי הצפון מגוון הזדמנויות, שאינן קיימות מצדו הצפוני של הכביש. חציית הקו מדרום לצפון על ידי תושבי הדרום, נכון להיום, כמעט ואיננה מתקיימת, שכן אין סיבה לעשות זאת. במקומות שהדבר נעשה, למשל במרכז החלל "מונא", נוצרים קשרים אישיים, הכרות בלתי אמצעית ומערכות יחסים נורמטיביות, על בסיס כבוד הדדי ושוויון בהזדמנויות. רציונל הפיתוח אותו אנו מציעים, מבקש להרחיב תופעה זו באמצעות הפיכת ציר 85 מגבול החוצה את האשכול לתפר תפקודי ומשמעותי המחבר בין חלקיו.

לשם כך יש לטפל במספר תחומים שיחוללו את השינוי. איורים 12-13 להלן מציגים את תחומי הטיפול הללו כנגזרת של ניתוח המצב הקיים. חשוב לציין, כי רציונל הפיתוח המוצג רחב, ומציג שיקולים אזוריים מעבר לפיתוח הטיילת. תוכנית הטיילת תעשה שימוש ברציונל זה בהמשך.

51



איור 12: מחוללי השינוי להפיכת ציר 85 לציר תפקודי משמעותי: חזקות והזדמנויות



איור 13: מחוללי השינוי להפיכת ציר 85 לציר תפקודי משמעותי: איומים וחולשות

52

הרעיון המרכזי מבקש להצמיד פיתוח חדש אל הטיילת המתוכננת או בקרבתה. הטיילת תנגיש את המוקדים הקיימים והמוצעים. ריבוי המוקדם יהפוך את הטיילת לציר תנועה מקומי מקשר ולאחר מפגש/ביקור.

לצד המוקדים יוקמו לאורך הטיילת גם מגרשי משחקים, שטחים ירוקים, בתי-קפה, מרכזי אופניים להשכרה לשימוש הציבור, תחנת מידע לתיירות וממשקי חיבור נוחים לישוברים ולעסקים קטנים בטיילת ובקרבתה.

בתחומי האשכול קיימים כיום מספר עוגני פיתוח פעילים שהטיילת תוכל להישען עליהם מחד ולמנף אותם מאידך. הטיילת תתחבר לעוגני הפיתוח הללו ולמוקדים נוספים שיוקמו ותחבר ביניהם. הקישוריות והנגישות ייצרו מינוף הדדי ואינטגרציה אזורית מגוונת של רשתות ערך חדשות. יחד עם זאת, מוצע, כי הטיילת על אורכה הרב המתוכנן תכיל מקטעים שונים זה משה באופיים ובמהותם. מאפיינים אלה יתבססו על המאפיינים המקומיים של השטח בו עוברת הטיילת, הצרכים המקומיים, ועוגנים קיימים ומתוכננים. להלן יפורט המקטעים המוצעים. פריסת המקטעים-ראה מפת רציונל הפיתוח.

#### א. המקטע המערבי - מינוף חברתי (מג'ד אל כרום - בעיינה - דיר אל אסד)

חלקה המערבי של הטיילת אשר יבנה בסמוך לישוברים מג'ד אל כרום ובעיינה יאופיין בפיתוח מוקדי פעילות חברתית שיוקמו בקרבת הטיילת. אזור זה מצוי בסמיכות למרכז הכובד הדמוגרפי של

האוכלוסייה הערבית באשכול. לפיכך, יש היגיון לקרב את השירותים החברתיים לאזור זה, ולאפשר את זמינותם למירב האוכלוסייה הזקוקה להם. הפיכת מקטע זה לאטרקטיבי עבור צעירי הרשויות משכבות גילאים מגוונות, עשויה להוביל לפיתוח פעילויות נוספות באזור.

### **ב. המקטע המרכזי - מינוף כלכלי (בעיינה - נחף - כרמיאל)**

המקטע בין בעיינה לנחף מהווה את מרכז הכובד הכלכלי באזור. באזור זה מצויים שטחי מסחר ותעסוקה רבים, המהווים כבר כיום עוגן אזורי. מוצע להקים מספר מוקדים משמעותיים שיהפכו חלק זה לליבת הפעילות הכלכלית של כל רשויות האשכול ואף למוקד משיכה עבור מעגלים גיאוגרפיים מרוחקים יותר.

### **ג. המקטע המזרחי - מינוף תיירותי (ראמה):**

ראמה המרוחקת יחסית מיתר הרשויות, מאופיינת בעוגנים תיירותיים וקולינרית מפותחת. ראמה תהווה את שער הכניסה המזרחי לטיילת, ובנקודת החיבור של הישוב לטיילת תוקם תחנת מידע ונקודת השכרה לאופניים. שער הכניסה ינגיש את הטיילת הן מבחינה פיזית והן מבחינת מידע עבור תיירי פנים וחוץ, וייצר מינוף תיירותי.

53

## **2.1 פרישת שימושים: שיקולי המיקום**

ניתוח הצרכים והמענה באמצעות התכנון המוצע מציג תמונה של שימושים מגוונים לאורך הציר, הנבדלים זה מזה בשעות פעילותם, בקהל היעד שלהם, בהיקף השטח הדרוש להם, ובשלביות הנדרשת לפיתוחם.

חשוב לציין, כי חלק ניכר מהצרכים המצויים במחסור ביישובי האשכול בולט ברשויות הערביות. ביישובים הללו, אין סף כניסה כלכלי להקמת צרכי ציבור כאלה או אחרים. אולם בהתייחס לאוכלוסיית הצרכנים הפוטנציאלית באזור האשכול ובסביבתו, מתקיים סף כניסה זה כבר כיום. תפקידו של הציר במרחב ליצור תפר מחבר בין שני דפנותיו: תפר תרבותי, כלכלי וחברתי, אשר יביא את האזור לספי כניסה לשירותים חסרים.

פירוש הדבר, כי תתרחש זרימה של משאבים ואנשים בכל הכיוונים מכל מקום לכל מקום ברחבי האשכול. בנוסף ישמש התפר כמבואת כניסה של מבקרים, משאבים ותיירים גם מחוץ לאשכול, אל תוכו.

בהמלצה על חלופות למיקום מדויק של כל אחד מהמוקדים (ראה פרק 6.1) עמדו לנגד עינינו שני שיקולים עיקריים, אשר לעיתים מתקיימת ביניהם התנגשות ונדרש תעדוף:

שיקול אחד הוא בחירת המיקום המיטבי הנגזר מהרצון שהמיזם ישיג את מטרותיו אופן אופטימלי.

שיקול שני קשור לזמינות הקרקע. ברשויות הערביות ישנו מחסור ניכר בקרקעות זמינות. מרבית הקרקעות הקיימות הן בבעלות פרטית ומיעוטן בבעלות המדינה, בדרך-כלל בייעוד למגורים. לדעתנו שינוי ייעוד של קרקע מדינה הוא תהליך שצפוי להיות מהיר ונוח יותר, לפיכך, בפרמטר זה הנטייה היא להמליץ על קרקע בבעלות המדינה, ככל שמצאנו כאלה. כאמור, בחלק מהמקרים כאשר מיקום מיטבי נמצא על קרקע פרטית, הוגדרו מספר חלופות או שהומלץ על ביצוע תכנית איחוד וחלוקה. לתרשים רציונל הפיתוח ראה איור 22.

### א. קריטריונים לבחירה של שימושים לאורך הציר כוללים:

- שימושים ציבוריים, אשר להם **סף כניסה** מקומי ו/או אזורי וחסרים להם תחליפים מספקים במרחב.
- שימושים אשר **יעודו מפגש** רב תרבותי
- שימושים שעשויה להיות להם **תרומה כלכלית** למרחב במונחי תעסוקה.
- שימושים אשר יתרמו **לפיתוח התדמית** המקומית בעיני תושבי האשכול ומחוץ לו.

54

### ב. בחירת האתרים לפרישת השימושים תיבחר לפי השיקולים הבאים:

- **נגישות** טובה לכלל קהלי היעד.
- **גמישות בתפעול** על רקע השימושים הסמוכים.
- **קישוריות** קיימת או בתכנון לציר התנועה הראשי.
- קרקע בבעלות ציבורית או מיקום שניתן להתגבר בו על מבנה בעלויות חוסם, באמצעות תכניות **איחוד וחלוקה** בתהליך/או עתידיות.
- שטח שלא חלות בו **מגבלות פיתוח**, הנובעות משמירת טבע.
- **"צדק חלוקתי"** בין הרשויות השונות: פיזור מנופי הפיתוח בין הרשויות החברות באופן שיצמצם את הפערים הקיימים כיום ביניהן. לשם כך יש לפזר את מוקדי הפעילות כך שכל אחת מהרשויות תרוויח מהם תועלת ולא ליצור מוקד פעילות כלכלי גדול שחלק מהרשויות לא ימונפו ממנו בפועל.

הטיילת תהווה מנוף לפיתוח חברתי-כלכלי של האזור כולו. הטיילת תיצור קישוריות וחיבור לנקודות עניין קיימות לאורכה ולמוקדים נוספים שיפותחו בהמשך. לקישוריות זו תהיה השלכה על פרמטרים כלכליים וחברתיים באזור.

אזור הטיילת יהווה את הדופן הגאוגרפית של כביש 85 וכן את חלון הראווה. תוואי הטיילת העובר בבקעת בית הכרם, וצופה גם אל נוף הרים גלילי ומצוקים מרשימים באזור.

## 2.2 עקרונות מדיניות התכנון

הטיילת אמורה לשמש כמנוף כלכלי-חברתי משמעותי של האשכול ואף של מעגלים רחבים יותר. הניסיון ממקרים אחרים בארץ ובעולם מראה כי התרומות שהיא עשויה להניב מגוונות ומשמעותיות<sup>75</sup>:

### 2.2.1 אינטגרציה חברתית

התשתית הירוקה היא אחד האמצעים החשובים לעידוד האינטגרציה בין חברות, ובתוכן. מחקרים מראים כי טיילת אזורית משרתת לרוב את באי האזור המתגוררים עד כ-30 דקות ממנה<sup>76</sup>. תשתית מרובת חיבורים מאפשרת ריבוי יצירת קשרים חברתיים, גשרים ויחסי גומלין בין גורמים שונים (אזרחים, בעלי עניין וכדומה).

איור 14 להלן מציג דוגמאות תכנוניות ליצירה ועידוד אינטגרציה חברתית במרחב (מימין לשמאל): סלילת שביל ייעודי לאופניים, מזרקה נגישה המשלבת בין אטרקציית נוף לאטרקציה שניתן להיכנס אליה, והצבת שולחנות משחק.

55



איור 14: דוגמאות ליצירת אינטגרציה חברתית במרחב

<sup>75</sup> Baum k. & Baum A. 2015, also see: Kocian M. 2015

<sup>76</sup> צ'מנסקי בן-שחר, 2016

### 2.2.2 עירוב שימושים ויצירת מוקדים מגוונים

עירוב שימושים לאורך התשתית מסייע בהגדלת האינטגרציה האזורית. ככל שבטיילת יהיו שימושים רבים ומגוונים יותר הפונים לסוגים שונים של קהילות ואוכלוסיות וככל שהמגוון רב יותר, כך היא תמשוך קהל גדול יותר מכלל הישובים ותוכל להפוך למקום חי ותוסס לאורך רוב שעות היממה.<sup>77</sup> מוצע לשלב/לקשר בין פיתוח הטיילת לבין מתן מענה לצעירים ולנשים במגוון תחומים: הכוונה, הכשרה, בילוי לגיטימי, ספורט אזורי ופעילות כלכלית. שילובים אלה יתפתחו באמצעות שילוב מוקדים מגוונים. גיוון כזה הינו מרכיב משמעותי שיהפוך את הטיילת למוקד פעילות עבור אוכלוסיות שונות מהאשכול ואולי גם מאזורים נוספים.

### 2.2.3 יצירת מערך תחבורה רב-אופנית

נכון להיום כביש 85 מהווה גבול החוצה את האשכול. הציר אינו מותאם כיום להולכי רגל או לרוכבי אופניים. עוד על תחבורה רב אופנית ראה בפרק 1.7.1. **מערך יעיל, נגיש ובטיחותי של תחבורה רב-אופנית יהפוך את הציר מגבול ל"תפר" המחבר בין הרשויות השונות באשכול ובין מוקדי העניין.**

מידת ההצלחה בבניית מערכת תחבורה רב אופנית תלויה בפיתוח אמצעים נוחים, יעילים ומהנים לשימוש באמצעי תנועה לא ממונעים כמו שבילי הליכה, נתיבי אופניים, מדרכות, טיילות וכו'<sup>78</sup>.

#### **השרטוט הבא מדגים את הרציונל שבהקמת מערך תחבורה רב-אופנית:**

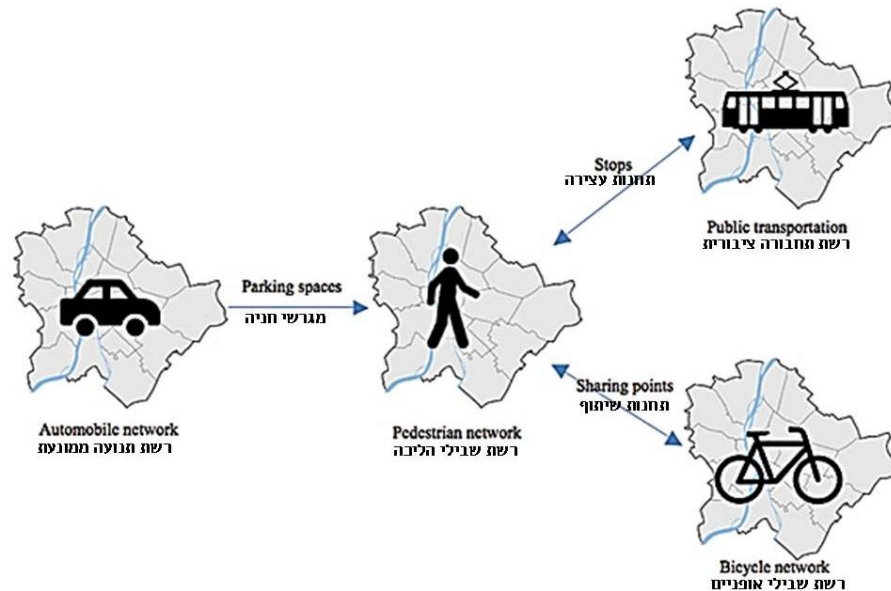
מרכזי התחבורה הציבורית מחוברים לדרכי גישה נוחות להולכי רגל או רוכבי אופניים. לשם כך הם צריכים לכלול תחנות חנייה נוחות היכולות להכיל אופניים רבות. נקודות מוצא של השבילים הללו צריכות להיות סמוכות למגרשי חנייה לרכבים פרטיים.

<sup>77</sup> Pippi, 2014

<sup>78</sup> Morris, 2002



בדרך זאת במקום להפוך את מוקדי התחבורה הציבורית ל"צווארי בקבוק", התושבים מגיעים אליהם (ומהם) ברכיבה נוחה על אופניים.



57

איור 15: רציונל מערך תחבורה רב-אופנית<sup>79</sup>

הקמת הטיילת לצד כביש 85 המהיר מהווה הזדמנות ליצירת מערך זה, ולשם כך הכרחי כי נקודות החיבור אל הכביש ודרכי החצייה שלו יהיו נגישות ובטוחות. תחנת הרכבת ומרכז התחבורה הציבורי הממוקמים בצומת כרמיאל (ראה פרק 1.7.4) צפויים לנקז אליהם תחבורה ממונעת ממגוון סוגים – רכבת, אוטובוסים, מוניות ורכבים פרטיים. יצירת נגישות לרוכבי האופניים באמצעות חיבור הטיילת למתחם תהיה מהלך מועיל לכל הגורמים. בכך יושג מספר ערכים: הפחתת העומס, הצפיפות והלכלוך הנובעים מהעומס התחבורתי, קיום פעילות גופנית ויצירת סביבה ירוקה ואינטראקציה חברתית בין המשתמשים. פתרון זה קיים ומקובל במדינות רבות בעולם ומתקיים באופן חלקי גם בתחנות הרכבת בתל-אביב. ראה דוגמאות באיורים 19-20.

<sup>79</sup> Walmsley, 2006

איור 17: שביל אופניים בתל-אביב – מחבר למרכז התחבורה הציבורית ברידינג



איור 16: שביל האופניים המובייל



## 2.2.4 חיזוק הכלכלה האזורית

הקמת טיילת יכולה להוות מנוף כלכלי לכל תושבי האשכול ובפרט לרשויות הערביות ולתושביהן. הטיילת תסייע לחיזוק הכלכלה האזורית במספר דרכים:

### א. הגדלת היצע מקומות התעסוקה:

מוקדי הפעילות שיוקמו לאורך הטיילת יובילו ליצירת מאגר מקומות תעסוקה חדשים. כפי שהוצג בפרק 1.2.3, הרשויות הערביות באשכול מתאפיינת באחוזי תעסוקה נמוכים וכוח העבודה בהן מאופיין בתעסוקה בעבודות בהכנסה נמוכה.

הקמת הטיילת, מוקדי הבילוי ומוקדי פעילות נוספים הינם מנופים חברתיים-כלכליים משמעותיים. פעילויות פנאי, נופש ותיירות מייצרות מקומות עבודה בתחומי הפנאי והנופש, תעשיית המלונאות, מסחר ועוד.

מלבד יצירת הפעילות הפנימית באשכול, הפיתוח הכלכלי עשוי להביא גם להגברה בפעילות התיירות הנכנסת לאזור וביצירת תנאים תחרותיים לעסקים מקומיים וכתוצאה מכך גם להקמת עסקים קטנים חדשים. הקמת פרויקטים כלכליים במהותם הוצגו בעבודה "אשכול יישובי בית הכרם – בחינת 4 פרויקטים שנבחרו" של צ'מנסקי בן שחר. הרשימה להלן כוללת את הפרויקטים שהוצאו שם ופרויקטים נוספים המוצעים לראשונה במסגרת עבודה זו. שילובם של אלה לאורך הטיילת או בסמיכות אליה מהווה חידוש נוסף בעבודה זו.

**השוק האוטנטי** יכול לייצר 500-750 מקומות תעסוקה חדשים (בעלי דוכנים, מנהלים, אנשי אחזקה). בנוסף עשוי להביא לפתיחת יותר מ-200 עסקים קטנים<sup>80</sup>.

**מפעל ההזנה** מספק באופן מיידי תעסוקה לכ-20 עובדים, לצד רכישת הכשרה מקצועית בתחום, העשויה לסייע להם בתעסוקה והכנסה עתידית. בנוסף לכך, הקמת עסק בסוג זה מייצרת תעסוקה והכנסות עקיפות לעסקים נוספים כגון ספקי מזון, נהגים ועובדי תחזוקה (להרחבה ראה פרק 6.1).

**מרכז הספורט** יביא ליצירת 50-100 מקומות עבודה (מדריכים, מצילים, אנשי אחזקה). השפעתו על הקמת עסקים חדשים צפויה להיות מזערית בלבד<sup>81</sup>.

**טיילת:** הקמת הטיילת תביא לתוספת של 500-750 מקומות עבודה חדשים (בשטחי המסחר, תפעול אטרקציות ותחזוקה). בנוסף, הקמת הטיילת צפויה להביא לפתיחת כמה עשרות עסקים חדשים<sup>82</sup>.

**פארק בתי מלאכה ולוגיטיקה** צפוי להביא לתוספת של כ-1,000-1,500 מקומות עבודה חדשים ולתוספת של 100-150 עסקים קטנים<sup>83</sup>.

59 בסך-הכול מכלול הפרויקטים יכולים להביא לתוספת של כ-3,000 מקומות עבודה חדשים ו-300-400 עסקים קטנים.

## **ב. חיזוק העסקים הקטנים:**

יצירת קישוריות של הטיילת לשימושים נוספים תסייע בתרומה לעסקים הקטנים. בנוסף, פעילות הטיילת לאורך רוב שעות היממה תביא לפתיחתם של עסקים חדשים. על-מנת לתת מענה למצב הקיים יש להקים פורום של בעלי עסקים מובילים שיופעל במעורבותו של ראש העיר ובתיאום שוטף אתו. לצד זאת יש להקים בכל אחת מהרשויות הערביות מחלקת רישוי עסקים שתהיה אחראית לטפל בממשק שבין בעלי העסקים לרשות המקומית. הפורום יהיה אחראי על זיהוי וייצוג אינטרסים משותפים של בעלי העסקים ובנוסף יקיים תהליכי למידה משותפים. כמו כן, במסגרת העבודה המשותפת עם ראש העיר יזוהו עסקים הנמצאים בסכנת פשיטת רגל וינתן מענה וסיוע על-ידי העירייה<sup>84</sup>.

## **ג. חיזוק ופיתוח התיירות:**

לפיתוח תיירות ביישובים הערביים חשיבות רבה:

<sup>80</sup> צ'מנסקי – בן שחר, 2016

<sup>81</sup> שם

<sup>82</sup> שם

<sup>83</sup> שם

<sup>84</sup> סינויה, 2016

1. לענף התיירות פוטנציאל רב לפיתוח כלכלי שיסיע בהתמודדות עם בעיות התעסוקה<sup>85</sup>.

2. ביקור תיירים יהודים ביישוב ערבי יוצר מפגש בלתי-אמצעי המהווה דרך להתמודד עם הזרות והניכור השוררים בין יהודים לערבים, והזדמנות להכיר זה את זה<sup>86</sup>. פרויקט "כפר ביקרתם" המתבצע ברשויות הדרוזיות והצ'רקסיות בגליל הוביל לפיתוחה של פלטפורמה המנגישה את מגוון האטרקציות הייחודיות הפרוסות ברחבי היישובים החברים בפרויקט, ומציעה מקומות לינה, מסלולי טיולים, אירועים, מסעדות וכדומה. עם היישובים המשתתפים ניתן למנות את היישוב ראמה, המשתייך לאשכול בית הכרם. למרות זאת, בתחומם של מרבית יישובי האשכול לא פותחו עד כה עסקי או אתרי תיירות בקנה מידה ארצי, לא כל שכן בינלאומי.

לפיתוח תיירות ביישובים הערביים חשיבות רבה. ראשית, לענף התיירות פוטנציאל רב לפיתוח כלכלי שיסיע בהתמודדות עם בעיות התעסוקה.

שנית, ביקור תיירים יהודים ביישוב ערבי יוצר מפגש בלתי-אמצעי המהווה דרך להתמודד עם הזרות והניכור השוררים בין יהודים לערבים, והזדמנות להכיר זה את זה.

60

טיילת אטרקטיבית ומקושרת למוקדי פעילות ועניין, עם תחנת מידע תיירותית בפתחה, תסייע להביא צרכנים חיצוניים לאזור ותהווה מאיץ גם לפעילות התיירותית המתקיימת כיום באשכול. נושא התיירות הוא מנוע מרכזי ומשמעותי לפיתוח כלכלת האזור, המצריך התייחסות מעמיקה ומפורטת. לפיכך, מומלץ לצאת לתוכנית אב תיירותית לאשכול שתיתן מענה מלא בנושא זה. יחד עם זאת ישנם צעדים מידיים אותם אנו ממליצים ליישם:

- הפעלת תכנית "סיורים ללא תשלום" הפועלת כיום בראמה בכל היישובים הערביים באשכול. ניתן ליצור מסלול סיורים משולב בין הרשויות הערביות המתבסס על "הגרעין ההיסטורי" – אתר היסטורי עתיק הקיים בכל אחת מהרשויות. סיורים אלה הם מפתח הכרחי לחשיפה ראשונית של הרשויות הללו לקהל חיצוני ולהתנעת פעילות תיירותית בסיסית בהם.

- הקמת עמותת תיירות אזורית, אשר תוביל פעילות מתואמת של כל רשויות האשכול לפיתוח התיירות ומינוף הפוטנציאל הקיים באזור.

- קיום פסטיבלים ואירועי תרבות קבועים (בדומה לקיים בראמה) בכל הרשויות הערביות באשכול.

**ד. כלכלה משתפת:**

<sup>85</sup> www.themarker.com

<sup>86</sup> שם

כלכלה משתפת היא מערכת חברתית-כלכלית המתבססת על שיתוף קהילתי של משאבים פיזיים ואנושיים. הרציונל הוא התבססות על פלטפורמות קיימות המאפשרות לייצר, להפיץ, לצרוך שרותים קיימים ולקיים פעילות ציבורית. שימוש במשאבים ויכולות קיימות מקבל עדיפות על-פני צריכת משאבים חיצוניים. מינוף הנכסים המקומיים נותן מענה לאתגרים המקומיים ומחזק את תחושת הקהילתיות<sup>87</sup>.

הטיילת המתוכננת מייצרת מארג של חיבורים בין רשויות האשכול ועוגני הפיתוח. הקישוריות והמארג הנוצר מאפשרים יצירת מנגנונים של כלכלה משתפת בעלת פוטנציאל למינוף כלכלי של הנכסים הקיימים לצד יצירת קהילתיות אזורית בשונה מהמצב הקיים המאופיין בפעולה עצמאית ולעיתים אף בדלנות בין יישובי האשכול.

61



איור 18: פורום עסקים, לוד

איור 19: שילוט עסקים קטנים – כפר ידידיה

<sup>87</sup> בלוך, בלוך-דוד ופרידמן, ספטמבר 2016

## ה. הקמת עסקים חברתיים:

עסקים חברתיים הם עסקים שתומתם אינה נמדדת בערכים כלכליים בלבד, אלא גם בקידום מטרות חברתיות. הצלחתו של עסק חברתי נמדדת לא רק ברווחים, אלא גם בהשגת המטרה החברתית.

אחד מהמזימים המוצעים בתוכנית – פרויקט הקמת מפעל ההזנה הוא עסק בעל ערך חברתי משמעותי. מימוש מפעלים כאלה ייצור תרומה קהילתית משמעותית מלבד התועלת הכלכלית שהם צפויים להביא: שיפור איכות החיים של תלמידי בית-הספר, יצירת שיתופי פעולה אזוריים בין הרשויות הערביות באשכול ובין התושבים שייקחו חלק במיזמים ועוד.

## ו. שיפור תדמית האזור:

טיילת אטרקטיבית תביא לשיפור החזות הכללית ותתרום לתדמית האזור ולמיתוגו.

62

## 2.2.5 יצירת רשתות ערך, הון אנושי

רשת ערך הינה שילוב של בעלי עניין שונים המגיעים לעיתים מרקע שונה לפעילות למטרה משותפת. יצירת רשת ערך נכונה ופעילות יעילה יכולה להביא למצב בו "השלם יהיה גדול מסך חלקיו"<sup>88</sup>. יצירת מודל של "רשת ערך" בין הרשויות, תוביל למצב בו כל השותפים יוצאים מרווחים, על-אף שלא תמיד האינטרסים חופפים ועל-אף שלא בהכרח יתקיימו תועלות שוות. על-מנת שתפתח "רשת ערך" כזאת צריכים להתקיים מספר תנאי יסוד בעבודת השותפים באשכול:

**ערוצי קשר פתוחים** – הרחבת ערוצי התקשורת, יצירת מנגנונים משותפים שיבטיחו שקיפות מידע ופיתוח מנגנוני סימון וסינון של מידע. הקמת האשכול כשלעצמה מהווה בסיס הכרחי לבניית ערוץ קשר חדש בין הרשויות המוניציפליות באשכול.

**ניהול ממשקים יעיל** – מידע, התייעצות, תיאום, שותפות והעצמה הדדית. **נגישות** – הפחתת "סף הכניסה": פתיחות לשיתוף פעולה עם שותפים המגיעים לעיתים מרקע שונה במובנים רבים: תרבותיים, כלכליים, חומריים וטכנולוגיים.

## 2.2.6 שיפור שרותי הציבור

מלבד התשתיות הפיזיות ישנה חשיבות רבה לשיפור איכות שרותי הציבור והנגשתם ברשויות המקומיות. לדוגמא, יישובי האשכול מאופיינים באחוז גבוה של צעירים (ראה לוח 1). בנוסף, לאורך

<sup>88</sup> בן-יוסף ש., 2012

העבודה זיהינו ברשויות הערביות כוחות צעירים חיוביים ובעלי מוטיבציה הפעילים ביושבים. אולם לצד המוטיבציה הגבוהה, המחסור במענים ובשירותים הנדרשים עלו שוב ושוב בראיונות שקיימנו. להלן יובאו מספר ציטוטים מתוך ראיונות אלה<sup>89</sup>:

- "יש הרבה צעירים, עם כוחות וידע מבחבזים. בהעדר אלטרנטיבה-יושבים בבתי הקפה."
- "יש יחמת סטודנטים לימי הכוון לתיכונים סטים. חסר לצעירים ידע והם ניזונים בעיקר מדעות קדומות."

• "התמיכה היחידה שמקבלים-להשתמש באולם של המתנ"ס פעם בשבוע."

• "חסרים אמצעים, מקום לפעול בו, מקום להיפגש ולהעביר מידע."

• "היו"ר עובד כיום באינטל, עומד לפרוש. לא יודע מי ימשיך, אם בכלל."

• "לאנשים יש הרבה פנאי, אבל הם יושבים בבית."

• "יש בעיה של חוסר מקום לבנות."

• "בתי הספר צפופים, המתנ"ס שחוק מרוב שימוש, יש לחץ על התשתיות. מגיע לאנשים יותר."

63

• "מגרש הכדורגל הקיים לא מתאים לליגה א'."

• "הכפר שלנו "מייצר" שחקנים אבל אף אחד לא נשאר ביישוב. כל מי שיכול ושווה משהו – הולך."

• "אין לנו אף מגרש משחקים."

• "יש מאות בנות אקדמאיות שלא עובדות."

• "יש הרבה מעיינות בבקעת בית הכרם שבוקעים בתקופות מסוימות, אבל אנשים לא יודעים."

• "יש 30 גני ילדים שכולם בשכירות."

• "אין הרבה עצים ברחובות. אנחנו עושים נטעות בימי תרומות."

• "חסרים לנו שטחים פתוחים וחשיבה ארוכת טווח."

• "היישוב נמצא ב"מדבר" – צמאים לכל דבר חיובי."

<sup>89</sup> ראיונות: חלילה, 2016, עיסא, 2016, שאוקי, 2016, עומר, 2016, מסרי, 2016

### 3. הפרוגרמה המוצעת

טיילות ושבילים ירוקים משמשים כמסדרונות תחבורה חשובים המהווים את אחד הכלים לשימור המרחב הציבורי הירוק. התשתית הירוקה מזכרת בספרות כאמצעי לאינטגרציה חברתית בין ובתוך חברות. אפיוני שטחים פתוחים וטיילות מאפשרים חיבור של אנשים, נופים ומקומות ובכך מאפשרים תנאי סביבה פיסיים ליצירת קשרים חברתיים, גשרים ויחסי גומלין בין גורמים שונים (אזרחים, בעלי עניין וכדומה)<sup>90</sup>. בבסיס תפיסה זו קיימות ההבנות שבאמצעות סביבה מוכוונת הולכי רגל וחיבור לנוף ולמשאבי טבע ניתן:

1. להשיג גיבוש קהילתי וחיבור חברתי.
2. לעודד אינטראקציה פנים אל פנים.
3. ליצור תחושה רבה יותר של ערבות, ביטחון ובריאות ציבורית.

מחקרים מראים שישנה ירידה בפשע באזורים שבהם ישנם פארקים ופעילויות נופש ופנאי. **"Rails to Trails"** היא יוזמה מעניינת במיוחד לשימוש בשטחים עזובים ("**brownfields**"). לאורך שטחים נרחבים בארה"ב קיימים מסדרונות תחבורתיים שאינם בשימוש. מטרת הפרויקט ליצור רשת לאומית של שבילים לחיבור קהילות שונות ולקשר שכונות עם מקומות עבודה. השבילים הרב תכליתיים ישמשו הולכי רגל, רוכבי אופניים, אנשים בעלי מוגבלויות, רצים, גולשים ומטיילים אשר ישתמשו באותה רשת תנועה. במסגרת התכנית נעשה שימוש במסדרונות אלה, בייחוד בנתיבים אשר נמצאים בצמידות דופן ליישובים, ומאפשרים הגדלת היצע פעילויות הנופש והפנאי לתושבים ומרחיבים את ההזדמנויות לאורח חיים בריא. תכנית זו הופעלה במקומות כמו: ניו יורק, סנטה פאולה, ג'ורג'טאון, אוהיו, מישיגן ופלורידה.<sup>91</sup>

64

גם באירופה קיים ארגון בשם **The European Greenways** שהוקם בשנת 1997 וממומן על ידי האיחוד האירופי. חברות בו 35 מדינות.

באיטליה אחד הלקחים החשובים מהניסיונות הקודמים לבניית שבילי אופניים, היה להקים רשת של שבילים ואזורים ירוקים הקשורים ביניהם כדי ליצור מפגש בין אוכלוסיות.<sup>92</sup> פותחה רשת מחדשת של שבילים ירוקים ושבילי אופניים שהתבססה בחלקים נרחבים על תשתית לינארית קיימת באזורים מזנחים שלא היה בהם שימוש משום שלא היו קשורים ולכן לא נוצרו המפגשים החברתיים או הכלכליים (למשל: בין קורטינה לדוביאנקו).

במקרה שלנו, תואי הטיילת צמוד דופן לשטחים בנויים של מרבית היישובים באשכול, ולפיכך יש לטיילת פוטנציאל לממש גם מטרות חברתיות.

<sup>90</sup> Pippi 2014, Rottle N. D. 2006

<sup>91</sup> Flink, C. A., Olka, K., Searns, R. M, 2001

<sup>92</sup> Toccolini et Ai. 2006



לטיילת תרומה כלכלית משמעותית, הנובעת מיכולתה לספק "תשתית ירוקה" (green infrastructure), הכוללת: שבילים, פארקים ושטחים פתוחים ציבוריים – נכסים חשובים, המספקים מספר יתרונות כלכליים וחברתיים כאחד:<sup>93</sup>

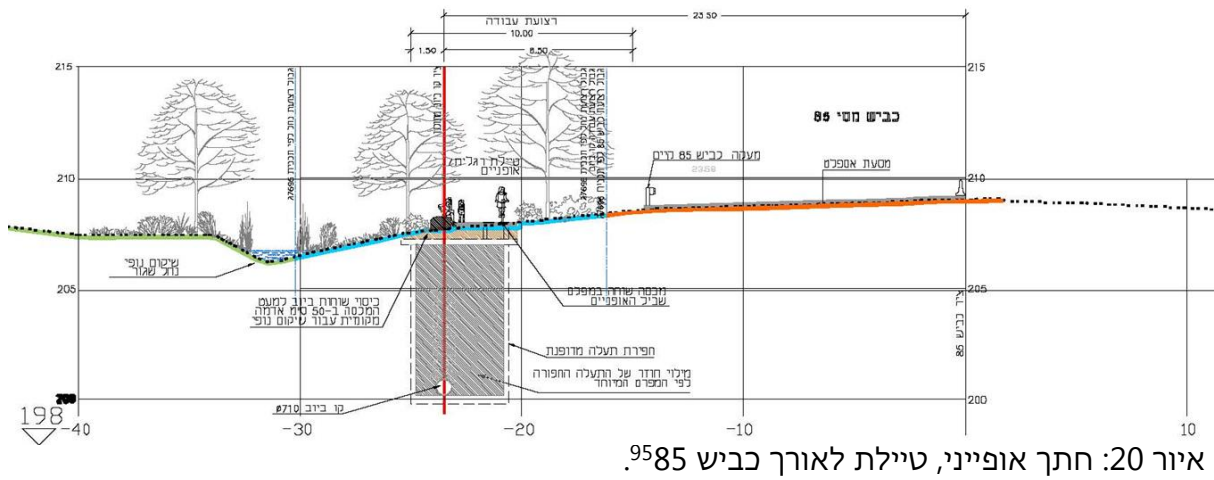
1. אפשרויות פנאי ונופש מקומיות לתושבים.
2. סיוע בשמירה על בריאות פיזית ונפשית באמצעות פעילות גופנית מוגברת וכתוצאה מכך הפחתה של ההוצאות הרפואיות.
3. הכנסת תיירות לאזור.
4. פעילויות פנאי, נופש ותיירות מייצרות תוספת פעילות הכלכלית בקניית ציוד, ושירותים.
5. מייצרת משרות במכירות פנאי ונופש, תעשיית המלונאות, תיירות ועוד.

65 זמן רב לא ניתן היה לבצע הערכה כלכלית אמיתית של שטחים פתוחים וירוקים משום שלא נמצאו כלים לביצוע הערכה זו.<sup>94</sup> במסגרת עבודה זו נמצאו מספר דוגמאות למודלים כלכליים שמטרתם כימות התועלות הכלכליות לעומת עלויות של שטחים פתוחים מסוגים שונים. להרחבה ראה נספח 1.

תוואי הטיילת המוצעת כולל שביל הולכי רגל ושביל ייעודי לרוכבי אופניים. התוואי צמוד דופן לכביש 85 מצומת צורית גילון ועד לצומת ראמה מזרח (ראה חתך אופייני באיור 20). אורכה של הטיילת המוצעת כ-12.5 ק"מ ורוחבו של התוואי המתוכנן עומד על כ-5 מ' בלבד. מטבע הדברים תמלא הטיילת פונקציות של תנועה במרחב בכיוונים מזרח-מערב ותשמש תפקודים שונים: תנועה לצורך יוממות (עבודה ולימודים), תנועה לצורכי פנאי וספורט (הליכה, ריצה, רכיבה), תנועה לצרכים תפקודיים (הגעה אל עוגני מסחר, השוק האותנטי, אזורי תעסוקה) ותנועה תיירותית. שבילי הטיילת הם הבסיס ליצירת רשת תחבורה רב-אופנית (multi-modal transportation system). הטיילת תהיה מחולקת למקטעי ביצוע שלביים, ולאורכה ישובצו פעילויות מגוונות או קישורים למוקדים אלה.

<sup>93</sup> Morris 2002, Kocian M. 2015, baum, 2015

<sup>94</sup> Briceno, T., Mojica, J. 2016



איור 21: הדמיית הטיילת לאורך כביש 85

66

השלמת המוקדים הללו היא תנאי חיוני להצלחת מיזם הטיילת שכן הם מהווים את עוגני הפעילות שחיבורם באמצעות הטיילת ייצור את מנוף הפיתוח החברתי-כלכלי של האשכול כולו ויאפשר את השגת יעדי התוכנית.

חיזוק תחבורה רב-אופנית הוא תנאי להצלחת הפרויקט. מערך תחבורה רב-אופנית יש ליצור באמצעות תשתית פיזית ותכנונית שתאפשר חיבור של הטיילת למוקדי הפעילות שיפרשו לאורכה. מכיוון שלא כל מוקדי הפעילות ימוקמו על תוואי הטיילת, יש ליצור חיבורים באמצעות שבילים מקומיים אל אותם המוקדים הנמצאים בקרבת הטיילת, ולאפשר נגישות טובה וממשק נוח. מומלץ אפוא להכין ביישובים תכניות אב לפיתוח שבילים לאופניים במקומות המתאימים לכך.

בכדי לעודד שימוש באופניים יש ליצור מערך של חניוני אופניים בנקודות מרכזיות לאורך הטיילת או בקרבתה. את האופניים בחניונים אלה ניתן יהיה לשכור לפרק זמן של מספר שעות ולהחזירם באחת מתחנות החנייה הבאות בטיילת או במוקדי העניין הסמוכים (להרחבה ראה פרק 1.7.1). יש להביא תוספת נקודות אלה בחשבון בזמן התכנון הפיזי של תוואי הטיילת ושביל האופניים. בנוסף לכך על-מנת לעודד שימוש של התושבים בטיילת ובשביל האופנים יש ליצור חיבורים לכבישי הכניסה ליישובים, כולל לכרמיאל ולתחנת הרכבת הנמצאות מצידו הדרומי של הציר. מומלץ להקים תחנות אופניים במוקדים הבאים (ראה איור 22 ומפה 17) :

- השער המזרחי לטיילת (מרכז מידע לתיירות – ראמה)
- צומת נחף (שוק אותנטי)
- מרכז **BIG**, כניסה מזרחית לכרמיאל
- כניסה ראשית לכרמיאל (תחנה מרכזית)
- תחנת רכבת כרמיאל
- צומת בעיינה
- כניסה מזרחית, מג'ד אל כרום
- מרכז צעירים (מג'ד אל כרום)
- כניסה מערבית, מג'ד אל כרום
- שער הכניסה מערבי לטיילת (צומת צורית גילון)

67

מוצע לצרף לפרויקט הקמת תשתית האופניים גם את היישובים סאג'ור ושזור, היושבים על תוואי הטיילת.

להלן יפורטו מוקדי הפיתוח המוצעים. הפירוט יכלול את תוכן המוקד וכן את חלופות המיקום. הצגת המוקדים תהיה על פי ההקשר שלהם ליעדי הפרוגרמה, על אף שלמרבית המוקדים התאמה ליותר מיעד אחד.

רשימת המוקדים והתאמתם למטרות ויעדי הפרוגרמה ראה בלוח 10 סיווג הפרויקטים המוצעים לפי מטרות ויעדי הפרוגרמה.

מלבד המוקדים המוצעים במסגרת עבודה זו, התייחסנו בתכנון לתוכניות נוספות הקיימות באזור ועתידות להפוך לעוגנים בעלי השפעה, ביניהם השוק האותנטי, פרויקט בתי הבד ועסקים שונים (ראה מפה 17).

מקטע 1 – מינוף חברתי

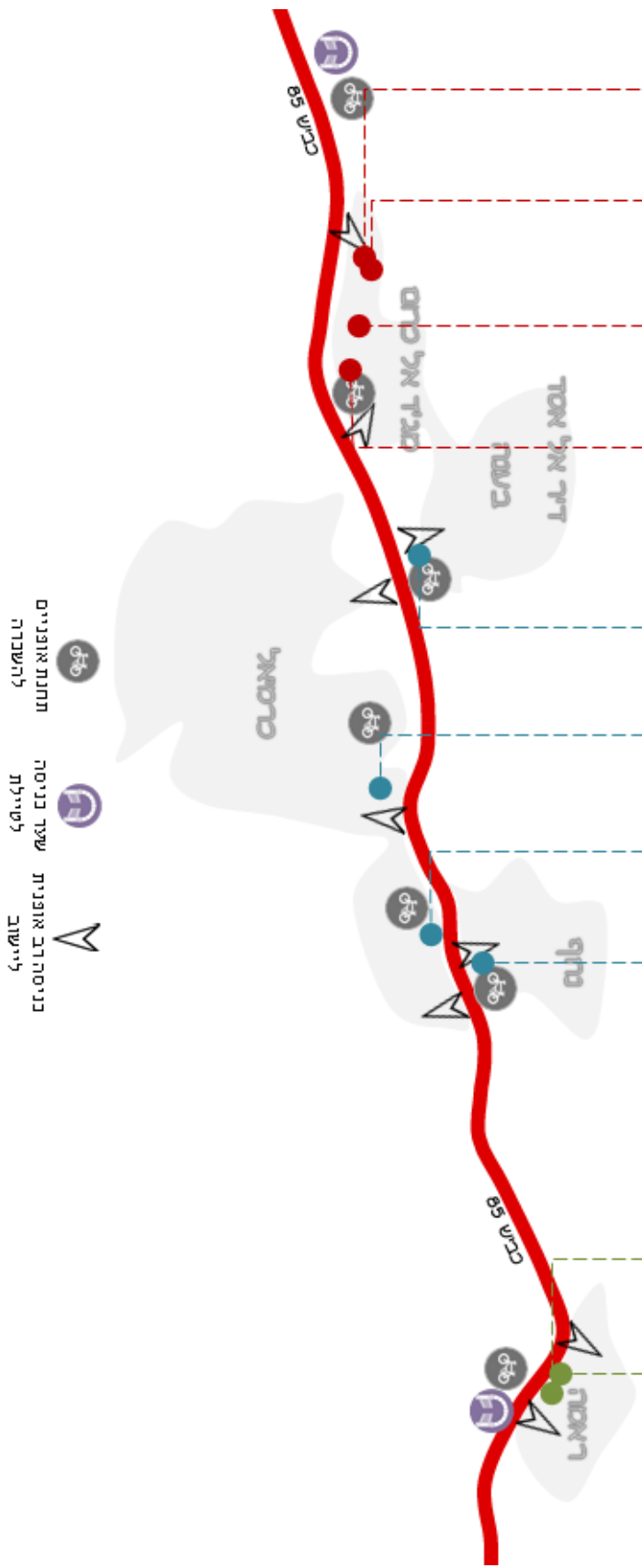
- מרכז אפיקים
- ניכר עירונית
- פארק אבנר
- מרכז החללי "מנואר"

מקטע 2 – מינוף כלכלי

- מפעל הדגה
- חנות רכבת
- BIG וקולנוע
- שוק אומבטי

מקטע 3 – מינוף תיירותי

- מרכז מידע תיירות
- מסעדות



- תחנת אוטובוסים להשברה
- תחנת בניסה לטיילת
- בניסה אופנית ליישוב

איוור 22: רצינולי הפיתוח

**סיווג**

**הפרויקטים לפי מטרות ויעדי הפרוגרמה**

שיפור הקישוריות			אינטגרציה חברתית				חזק הכלכלה האזורית					מטרות ויעדי הפרוגרמה	
יצירת מועד פיתוח מוצע לטעילת	שיפור זווית גבוטחון ומוצי ציר 85	יצירת מערך יצור רב-אופני ותכונות רב-אופני	יצירת מוקד פעילות	עירוב שמשום	צמאום פערים	יצירת מקומות עמל	חזק ענף חלירות באזור	שפור חזות חזות שפאט של ככש 85	שפוט הפעלות הכלכלית אל ציר 85	חלאת חונשות למוקד פעילות כלכלית	חזרת נפתח הפעלות הכלכלית המקומית	פרויקטים לפיתוח	
	●	●	●		●	●	●		●		●		
		●	●		●				●	●	הקמת תחנות השכרת אופניים		
●		●	●	●		●			●	●	חיבור הטיילת לעסקים קטנים		
	●	●							●		הקמת מקטעי קיר אקוסטי		
●			●	●	●	●			●	●	הקמת מרכז צעירים והכון	חזות	
●	●		●	●	●	●			●	●	HUB הקמת תעסוקתי		
●			●	●	●						פיתוח עסקים חברתיים		
●	●		●	●	●	●	●	●			הקמת מגרשי משחקים		
●	●	●	●	●	●	●		●			הקמת כיכר עירונית		
				●	●						מרכז הורות ומשפחה		
			●	●	●	●					הקמת פארק ציבורי		
			●	●			●	●		●	הקמת עמותת תירות		
●	●		●	●	●	●					פיתוח שטחים ירוקים		
●	●		●	●	●	●				●	מבואת תירות		
			●	●	●	●		●	●	●	הקמת שוק אותנטי	אקל חזות	
			●	●	●	●				●	הקמת מרכז ספורט		
			●		●					●	פרויקט בתי הבד		
			●		●					●	מרכז טיפול בפסולת		
●			●	●					●	●	הקמת מפעל הונה		

לוח 10: סיווג הפרויקטים לפי מטרות ויעדי הפרוגרמה (כולל תוכניות אזוריות קיימות)

### 3.1 מקטע 2 – מינוף כלכלי

מקטע זה מהווה את מרכז הכובד הכלכלי של האשכול. נכון להיום משופע אזור זה בשטחי מסחר ותעסוקה – מרביתם בדופן הדרומית של הכביש, בתחומה המוניציפלי של העיר כרמיאל. אזור זה עתיד לגדול עוד ולהזרים אליו תנועה מקומית ואזורית נוספת עם הקמתו המתוכננת של קומפלקס בתי הקולנוע במתחם BIG. שטחי המסחר הקיימים גריימם במהותם, ומאוכלסים בעיקר בחנויות רשת ומותגים ישראלים שונים.

#### 3.1.1 שוק אותנטי

שוקים עירוניים מהווים מנוע משמעותי לעידוד פעילות כלכלית מקומית ואזורית<sup>96</sup>. על רקע גנריות המסחר מדרום לכביש מוצע להקים בכניסה לנחף שוק איכרים ומזון גלילי בעל זיקה לוקאלית וייחוד מקומי שיפעל באופן קבוע בסופי שבוע ויתכן גם ביום נוסף במהלך השבוע. השוק ישמש כחלון ראווה לתוצרת החקלאית המקומית, ובעיקר לתעשיית ענף הזית האזורית. מסעדות אותנטיות (גליליות ומזרחיות) שיוקמו בשטח השוק יפעלו במהלך כל השבוע. בימי שבת תורחב הפעילות בשוק ויפתח שוק נודד בו ימכרו מוצרים שאינם מזון – הלבשה והנעלה, כלי בית, מוצרי בריאות, פנאי ויופי<sup>97</sup>.

#### חלופות למיקום השוק האותנטי

השטח הנדרש להקמת השוק הוא כ-7 דונם<sup>98</sup>.

להלן חלופות המיקום:



איור 23: שוק איכרים, הרצליה

<sup>96</sup> ברדוגו, 2007

<sup>97</sup> צ'מנסקי, פברואר 2016

<sup>98</sup> צ'מנסקי, פברואר 2016



72

חלופה	מיקום	יתרונות	חסרונות
1	גוש 19126, חלק מחלקה 46, סמוך לכביש 85 ולכניסה ליישוב נחף.	<ul style="list-style-type: none"> <li>נגישות גבוהה מכביש 85.</li> <li>קרבה לכרמיאל ולמוקדי פעילות קיימים (ת. רכבת, "ביג" וכדומה).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>קרקע בבעלות המדינה שיש לשנות את ייעודה לצרכי מסחר.</li> <li>במצב של ריבוי מבקרים יהיה צורך להרחיב את שטח החנייה בצדו המערבי של כביש הכניסה לנחף, מה שיחייב את המבקרים לחצות כביש ראשי.</li> </ul>
2	גוש 19127, חלק מחלקה 98, מצדו המערבי של כביש הכניסה לנחף.	<ul style="list-style-type: none"> <li>נגישות גבוהה מכביש 85</li> <li>קרבה לכרמיאל ולמוקדי פעילות קיימים (ת. רכבת, "ביג" וכדומה).</li> <li>שטח מספיק לשוק ולחנייה, מבלי שהמבקרים יצטרכו לחצות כביש ראשי.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>קרקע בבעלות המדינה שיש לשנות את ייעודה לצרכי מסחר.</li> <li>המיקום אינו צמוד דופן לכביש 85.</li> </ul>
3	גוש 419126, חלק מחלקות 17-26.	<ul style="list-style-type: none"> <li>קיומה של תב"ע מאושרת למסחר בבעלות פרטית.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>פרט לרצועה צרה בבעלות המדינה, שאר הקרקע מצויה בבעלויות פרטיות.</li> </ul>

### 3.1.2 מפעל הזנה

מפעל הזנה הוא מטבח מקומי המוקם בהשקעה חד-פעמית ומופעל על-ידי תושבי המקום במטרה לספק ארוחות חמות לתלמידי בתי-הספר.



המפעל מוקם ביישובים ובשכונות בהם מונהג חוק יום לימודים ארוך, הנמנים על יישובים בדירוג חברתי-כלכלי נמוך יחסית. יישובים אלו סובלים לרוב מתת תעסוקה, וביישובים ערביים ובדואיים מאחזים נמוכים של תעסוקת נשים<sup>99</sup>.

מפעל ההזנה ממומן על-ידי המדינה, קרן רש"י והרשות המקומית, כאשר חלק מתקציב הרשות מתבסס על השתתפות עצמית של ההורים. ככל שהיישוב נמצא בדירוג סוציו-אקונומי נמוך יותר, כך מוקטן חלק ההשתתפות העצמית המוטל על הרשות<sup>100</sup>.

בכוחו של מפעל ההזנה להפוך למנוף של צמיחה תעסוקתית וחברתית כאחד:

בראש ובראשונה הקמת קייטרינג מקומי מבטיח קיום ביטחון תזונתי ראוי לתלמידי היישוב שיזכו לארוחה חמה. במחקרים שבוצעו ברשויות בהן הוקמו מפעלי הזנה נמצא כי חלה עלייה משמעותית בשביעות הרצון של התלמידים מרמת האוכל אשר הגיע מהמטבח המקומי. הקמת קייטרינג מקומי מאפשרת אספקת מזון טרי יותר לתלמידים, והתאמה של סוג האוכל לטעמים של הילדים ביישוב אשר תוביל לצמצום בזבז המזון שנזרק, ולהעלאת שביעות הרצון של התלמידים וצוות ההוראה מהארוחות המסופקות<sup>101</sup>.

73 תרומתו של מפעל ההזנה לתעסוקה ניכרת אף היא: מפעל ההזנה מספק באופן מידי תעסוקה לכ- 20 נשים, לצד רכישת הכשרה מקצועית בתחום, העשויה לסייע להן בתעסוקה והכנסה עתידית. בנוסף לכך, הקמת מפעל מסוג זה מייצרת תעסוקה והכנסה עקיפה לעסקים נוספים כגון ספקי מזון, נהגים, עובדי תחזוקה ועוד. יתרה מזאת, נחסכות עלויות שינוע המזון ממפעלי הקייטרינג הגדולים הממוקמים לרוב בערים מרכזיות<sup>102</sup>.

הרשויות הערביות באשכול נמצאות באשכול סוציו-אקונומי 2 ולכן מחויבות בשיעור השתתפות עצמית של 30% בלבד. בשל הקרבה הגיאוגרפית בין ארבעת הרשויות הערביות מומלץ להקים מפעל הזנה משותף. ניתן יהיה לצמצם משמעותית את עלויות ההקמה והתפעול מצד אחד, ויוכל לתת מענה נרחב לרוב יישובי האשכול מן הצד השני.

בישראל קיימים מספר מודלים מוצלחים של קייטרינגים מקומיים ברשויות הערביות, בייחוד ביישובים הבדואים בדרום. אחד מסיפורי ההצלחה הבולטים ביותר הוא "אל-סנבל" – "קייטרינג נשות חורה". מיזם שהוקם בשנת 2008 ומספק כיום קרוב ל-6,000 מנות ביום, כמות המספיקה לכל ילדי חורה ואף משרתת באופן חלקי יישובים בדואים נוספים באזור.

<sup>99</sup> שתיל, 2012

<sup>100</sup> המועצה הלאומית לביטחון תזונתי, 2015

<sup>101</sup> שם

<sup>102</sup> שתיל, 2012



איור 24: "אל"

חלופות המיקום:

שתי החלופות המובילות נמצאו בבעינה ונחף – בשתי הרשויות יש אפשרויות זמינות וסמוכות לציר 85.  
 להלן חלופות המיקום:

74



חלופה	מיקום	יתרונות	חסרונות
1	כניסה לבעינה מכביש 85	<ul style="list-style-type: none"> <li>• זמינות מיידית של קרקע</li> <li>• צדק חלוקתי</li> <li>• תב"ע מאושרת למסחר</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>
2	גוש 19127, חלק מחלקה 98, מצדו המערבי של כביש הכניסה לנחף (ראה מפה 12).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• סמיכות אפשרית לשוק האותנטי</li> <li>• יצירת מאיץ כלכלי משמעותי בכניסה לנחף</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• קרקע בבעלות המדינה שיש לשנות את ייעודה לצרכי מסחר.</li> </ul>

### 3.2 מקטע 1 – מינוף חברתי:

#### 3.2.1 מרכז צעירים, מרכז הכוון ו-HUB תעסוקתי

מרכז צעירים נועד לתת מענה לצרכים השונים של האוכלוסייה הצעירה ביישוב. עם תום הלימודים עומדים הצעירים לראשונה מחוץ למסגרת ועליהם לקבל החלטות רבות הנוגעות לחייהם האישיים והמקצועיים. מרכז צעירים פוגש את האוכלוסייה בצמתים חשובים אלה ומסייע בתחומי ההשכלה, התעסוקה, המעורבות והיחזמה החברתית ומטפח מנהיגות מקומית צעירה.

75

למרות הצורך הברור במתן מענה לאוכלוסייה הצעירה ברשויות הערביות באשכול, לא קיים מרכז מסוג זה בתחומן. ברחבי הגליל פרושים 18 מרכזי צעירים, 17 מהם בישובים יהודיים ואחד בישוב הדרוזי, בית ג'אן. בתחומי אשכול בית הכרם ישנו מרכז צעירים יחיד בכרמיאל<sup>103</sup>.

לפיכך, מומלץ למקם לאורך הטיילת מרכזים של שירותים ציבוריים קבועים כגון מרכז צעירים, HUB תעסוקתי, מרכזי הכוון לצעירים וכדומה. שירותים אלה הפועלים לאורך רוב שעות היום יהוו מוקדי משיכה לקהל הצעיר.

מרכז צעירים יכול לשמש עוגן חשוב לריכוז הפעילות של הכוחות הללו וכן לספק מגוון של מענים לצעירים המקומיים. בדרך כלל פעילות מרכזי הצעירים מתרכזת בארבעה תחומים: פיתוח קריירה ויזמות עסקית, השכלה גבוהה, מעורבות חברתית מקומית ופיתוח מנהיגות, תרבות ופנאי. המרכזים מקיימים קורסים ממוקדים וימי עיון, ומעמידים רכזים מקצועיים המסייעים בתחומים הללו. בנוסף, הם מקיימים פעילויות מעורבות חברתית ותרומה לקהילה המחזקות את אוכלוסיית הרשות מחד, ומעצימות את החיבור והזהות של הצעירים עם המקום מאידך.

למרכזים ישנה חשיבות גדולה בחיזוק החוסן של אוכלוסיית הצעירים המקומית ובפיתוח מנהיגות עתידית והובלת תהליכי שינוי חברתיים ברמה המקומית, ולעיתים אף ברמה האזורית. יתרה מכך, המרכז יכול להוות במה להצגת פעילות הצעירים הראויה לעידוד. תשתיותיו יכולות להוות תוספת חשובה להיקף המוגבל של מתקני המתנ"ס.

<sup>103</sup> אתר אינטרנט "צעירים"



איור 25: מרכז

76

**מרכז הכוון תעסוקתי:** מרכז הכוון תעסוקתי מיועד לסייע לציבור המקומי להשתלב בשוק התעסוקה המודרני. פעילותם של מרכזי הכוון כוללת אבחון והתאמה תעסוקתית, קורסי הכשרה מקצועית, סיוע בכתיבת קורות חיים והכנה לקראת ראיונות העבודה.

המרכזים מעמידים חונך אישי לליווי בכל אחד משלבי חיפוש העבודה, ובנוסף מקיימים ירידי תעסוקה כלליים ונושאים. בחלק מהרשויות מרכז הכוון התעסוקתי אף מסייע במציאת מקום עבודה ובהשמה. מומלץ לשלב נוכחות של תוכניות ארציות המעודדות צמיחה של עסקים קטנים כגון מעוף (מט"י לשעבר) של הסוכנות לעסקים קטנים ובינוניים.

**HUB תעסוקתי** נולד מתוך הצורך הבסיסי במקום עבודה בסביבה נעימה, מקום אליו יוכלו להגיע כל מי שזקוקים לחלל עבודה, ולהתמקד בעבודתם, ולא באלמנטים שמסביבה<sup>104</sup>.

פן נוסף הוא יצירת קהילה תומכת סביב חלל העבודה, כאשר אנשים מתחומים שונים או דומים יוכלו לחלוק חלל משותף, להסתייע אחד בשני ולנצל את עולמות הידע המגוונים של באי ה"Hub".

<sup>104</sup> אתר האינטרנט [www.geektime.co.il](http://www.geektime.co.il)

בחירת השירותים הניתנים במקום צריכה להיעשות על פי סקר צרכים מפורט שייתן מענה לצורכי הסביבה. דוגמאות לשירותים הניתנים במרכז מסוג זה הם מרחבי עבודה, לימודים, התכנסות ויצירה, וכן שירותים פרטניים כגון ייעוץ והכוונה ליזמים, ייעוץ משפטי, גלריה לאמנים בתחילת דרכם ועוד.



איור 26: HUB תעסוקתי, תל-אביב

77

כפי שניתן לראות עשויה להיות חפיפה מסוימת בין פעילותם של מרכזי הצעירים למרכזי ההכוון התעסוקתי ו-HUB. **על אף זאת, מומלץ לקיים את שלוש הפונקציות גם יחד תוך שיתוף פעולה ביניהן, זאת לאור המחסור שזוהה בסקירת המצב הקיים: מחסור עצום בידע אודות אפשרויות להתפתחות אישית, לימודים, מוסדות לימוד ואפשרויות לתעסוקה שלא במקצועות המסורתיים, וכן מחסור בשטח פיזי להכנת שיעורי בית, מפגש סטודנטים ושיתוף פעולה ביניהם שלא במסגרת בתי קפה וכדומה, מקום שתהיה בו לגיטימציה גם לנשים.**

מרכז הצעירים כחלק ממניוף חברתי של אזור מג'ד אל כרום – בעיינה: מרכז הצעירים יהווה את תחילתו של רצף מוקדים סמוכים בחלקה המערבי של הטיילת. בצמוד אליו תוקם כיכר עירונית, מזרחית אליו יקום פארק ציבורי ובהמשך נמצא מרכז "מונא" (להרחבה ראה פרק 1.3.4). הרצף ייצור עוגני פעילות חברתית ועניין לתושבי מג'ד אל כרום ובעיינה. כמו כן, מאחר שהרצף באזור זה יוצר מוקד פעילות משמעותי עבור משתמשי הטיילת ותושבי השכונות הסמוכות, מומלץ כי לאורך הכביש, בקטע המקביל למסלול המוביל ממרכז הצעירים למרכז "מונא", **יוקם קיר אקוסטי** שיצמצם את הרעש מהכביש ובכך יסייע לשיפור חוויית המשתמשים בטיילת ובשירותים באזור.

הקיר האקוסטי ייצור חוצץ פונקציונאלי בין הכביש הסואן לבין הטיילת, ואילו הטיילת תנוכס לשכונה ולתושביה, ולא לכביש. דפנות הקיר הפונות אל השכונה יעניקו נוף מעניין ושונה לכל אחד ממקטעי של הקיר, שינוצל להצללה, תאורה וצמחייה. יתרה מזאת, האזורים הפחות אטרקטיביים של האזור המעניקים לו תדמית חלשה, יוסתרו על ידי הקיר שייצור אטרקציה נופית ייחודית.



איור 27: מגוון קירות אקוסטיים

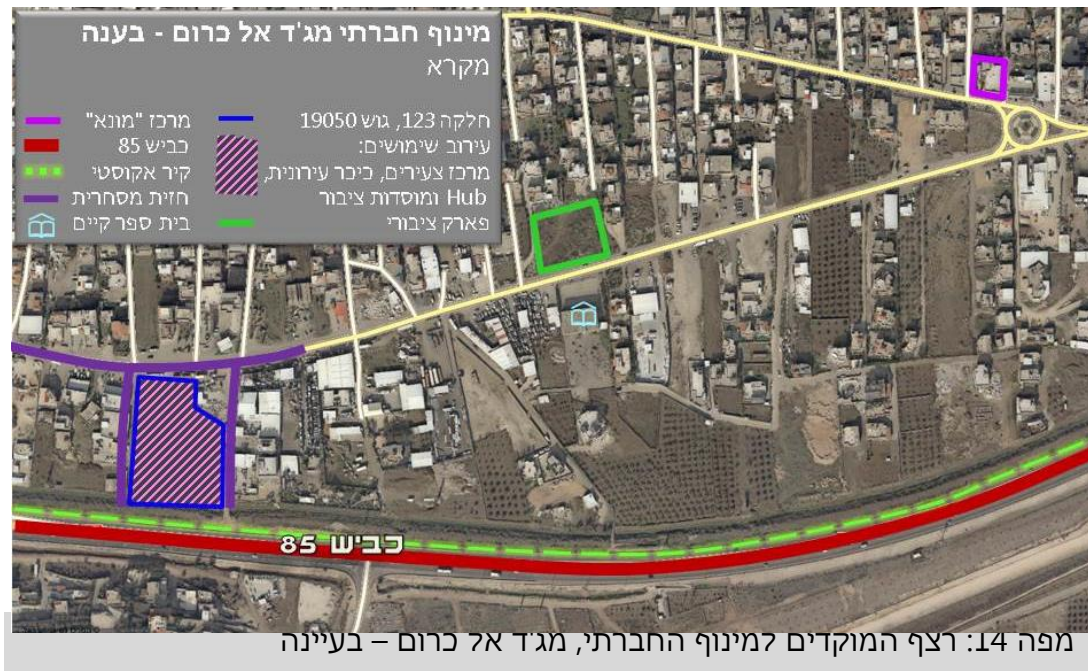
78

דוגמא לאזור צמוד קיר אקוסטי שהפך מחצר אחורית מזנחת לפארק ציבורי פסטורלי ניתן למצוא במועצה המקומית אור עקיבא:



איור 28: פארק ציבורי צמוד לקיר אקוסטי, אור עקיבא

להלן מפה המדגימה את הרצף של שלושת המוקדים ובהמשך מפורט מיקומם של כל אחד מהם ושיקולי הבחירה.



מפה 14: רצף המוקדים למינוף החברתי, מג'ד אל כרום – בעיניה

79

### מיקום מרכז צעירים: מג'ד אל כרום – חלקה 123, גוש 19050:

ההמלצה היא לשלב בין מרכז הצעירים למרכז ההכוון התעסוקתי. בשל הקשר התפקודי ביניהם השטח הנדרש להקמת מרכז צעירים ומגרש הכוון תעסוקתי הוא כ-1 דונם. המיקום המוצע להקמת מרכז הצעירים הוא בחלקה 123 (ראה מפה 14) בגוש 19050 הנמצאת בבעלות המדינה, וצידה הדרומי צמוד לתוואי הטיילת המתוכנן. צידה הצפוני של החלקה צמוד לתוואי דרך פנימית במג'ד אל כרום. מגרש 123 גדול יחסית (שטח של כ-8.5 דונם) וניתן יהיה לפתח בו שימושים נוספים. חשוב לציין כי בחלקה זאת תוכננה הקמת בית-ספר יסודי. שטחו של המגרש מספיק להקמת מרכז צעירים לצד בית-הספר. יחד עם זאת, מומלץ להעביר את בית הספר היסודי המתוכנן לשטחו של התיכון הקיים, ואת בית הספר התיכון להעביר לחלקה זו, בסמוך למרכז הצעירים, אשר יהווה המשך טבעי לתלמידים שייחשפו לאפשרויות העומדות בפניהם. חלקה זאת היא אחת החלקות הבודדות בבעלות מדינה בשכונות הסמוכות לכביש, זה הוא יתרון חשוב שימנע את הצורך בהתמודדות המורכבת מול בעלי קרקעות פרטיות או משותפות.

### 3.2.2 כיכר עירונית

כיכר העיר הינה מקום לצפייה בהתרחשות העירונית. מדובר על מרחב נדיב מידות המתעצב לזירה רוחשת חיים, הומה קולות, תנועה ומקצב. דמויות מקומיות ועוברי אורח, חנויות ובתי קפה, מפגש אינטימי והתקהלות, הפגנה, מחאה. כל אלה יחד ממלאים בתוכן את החלל ומגדירים את תפקידו

במרחב העירוני. בכדי שכיכר תהפוך לכיכר העיר עליה להיות ממוקמת בנקודת מפתח משמעותית בעיר ולהשלים, יחד עם המבנים הציבוריים שמסביבה, מרחב עירוני מרכזי וייצוגי<sup>105</sup>.

### מיקום הכיכר העירונית: מג'ד אל כרום – חלקה 123, גוש 19050

השיקולים המובילים לבחירת מיקום הכיכר העירונית היו איתור שטח זמין הנמצא בסמיכות למגורים ובקרבה למבני ציבור, על מנת שהכיכר תהיה בנגישות אופטימלית. בנוסף, השאיפה הייתה שהכיכר תהיה קרובה לטיילת ולמרכז הצעירים. חלקה 123 עונה לדרישות המיקום ומהווה חזוק למרכז המוקדים המוצע. מוצע גם לשקול להעביר למיקום זה את מקום מושבה של המועצה.

### 3.2.3 פארק ציבורי

הפארק הציבורי יהווה מוקד משיכה אזורי. הפארק יתרום לאיכות החיים של התושבים, יספק אזור נופש ופעילות לשעות הפנאי, וייצור גיוון נופי במרחב הבנוי. מומלץ לכלול בשטחו מגרש משחקים גדול וכן חצר כושר. בתחומי הפארק הציבורי יש לאפשר זכויות בנייה לנקודות מכירה של מזון ומשקה (קיוסקים). ראה דוגמא איור 29.

80



איור 29: חצר כושר, פארק ציבורי באור עקיבא

<sup>105</sup> א. אלחייני פרץ, אוקטובר 2013



מיקום הפארק הציבורי: מגרש 71, גוש 19051:

השיקולים המובילים לבחירת מיקום הפארק היו קירבה לבתי ספר וריכוזי אוכלוסייה, נגישות גבוהה ושטח לחניה.

לחלקה זו מספר יתרונות: מדובר על קרקע בבעלות מדינה (אם כי בייעוד מגורים), החלקה סמוכה לבית-ספר וקרובה לריכוז בתי הספר הצפוניים, בנוסף היא נמצאת בליבו של אזור מגורים גדול יותר. מיקום מפורט, ראה מפה 14: רצף המוקדים למינוף החברתי, מג'ד אל כרום-בעינה.

### 3.2.4 מגרשי משחק/שטחים ציבוריים פתוחים

הסקירה המוקדמת עמדה על כך שביישובים הערביים באשכול קיים מחסור חמור בשטחים ציבוריים פתוחים, גני משחק ואתרים המאפשרים פעילות פנאי, במיוחד לילדים צעירים. כחלק ממתן מענה למחסור זה, מוצע לקיים מדיניות של הצמדת פיתוח של שימושי פנאי בצמוד לתוואי הטיילת, ושילובם ייצור העצמה תפקודית של שניהם. במסגרת זו מוצע להקים לאורך הטיילת נקודות עצירה בהן ספסלים ופינות ישיבה, מגרשי משחק לילדים, מתקני ספורט ועוד. מומלץ להקים מגרשי משחק בצמידות דופן לאזורי מגורים אינטנסיביים.

81

לנקודות אלה חשיבות רבה ליצירת פעילויות מתאימות לכל הגילאים ולעידוד מפגשים חברתיים, אשר יובילו לחיזוק ופיתוח האינטגרציה בין תושבי האזור. לצד זאת השצ"פים יתנו מענה משלים לחסר בשטחים פתוחים, הקיים בכל הרשויות הערביות (להרחבה ראה פרק 1.5.3).

היות ונכון להיום הרשויות המקומיות אינן משופעות במשאבים כספיים לתחזוקת גנים ציבוריים, מוצע להקים:

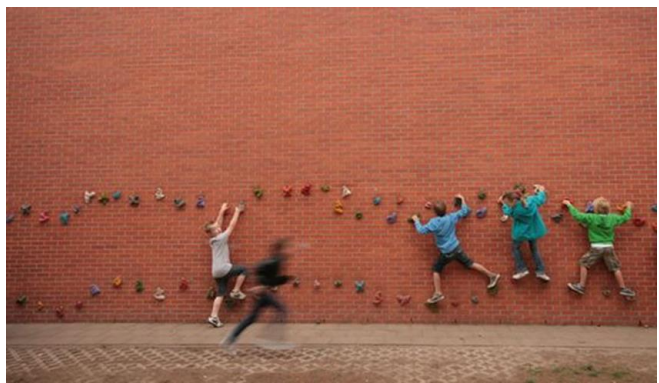
א. גינות קהילתיות שהפעלתן ותחזוקתן תהיה חלק מפעילותו הקהילתית של המתנ"ס המקומי או השכונה הסמוכה לטיילת. יחמה להקמת גינה כזו קיימת באזור הדרום מזרחי של מג'ד אל כרום, הסמוך לטיילת. גינה קהילתית הינה כלי מעשי ליישום תפיסת הקיימות תוך שילוב בין חברה לסביבה. תרומתן של הגינות הקהילתיות ניכרת בעידוד אזרחות פעילה, חיזוק קשרי קהילה ושיפור חזות השכונה ותדמיתה<sup>106</sup>.

ב. פינות ישיבה ייבנו מחומרים אמידים לוונדליזם באזורים מוצלים של הטיילת ובסמיכות לתחנות השכרת האופניים.

<sup>106</sup> אתר אינטרנט "גינות קהילה בישראל".

ג. מתקני משחק נקודתיים, המנצלים את תשתית הטיילת עצמה, לדוגמא: שימוש בקירות אקוסטיים של הטיילת כתשתית למיקום אביזרי משחק דוגמת אבני טיפוס נמוכות, התקנת אביזרים שונים דוגמת כלי נגינה, לוחות ציור, שימוש ברצפת השביל לשרטוט מבוכים, לוחות משחק.

דוגמאות ליצירת עניין בשטחי הרכיבה והטיול ראה איור 30.



82



איור 30: דוגמאות ליצירת עניין לאורכה של הטיילת

### 3.3 מקטע 3 – מינוף תיירותי

הסקירה המוקדמת הראתה שקיים פוטנציאל תיירותי בגלעיני הכפרים הערביים: ראשית מימוש פוטנציאל זה התרחש בשנה החולפת בדמות סיורים, אירועים ושווקי חגים. למעט בראמה, טרם בוצע תכנון מפורט של שיקום גלעיני הכפרים והפיכתם למוצר תיירותי מגובה בתשתית נגישה, שירותי לינה ופרסום נילווי (ראה סקירה על פיתוח גלעיני הכפרים הדרוזים בפרק 1.3.2.1). הטיילת אינה מצויה במרחק הליכה ממוקדי התיירות הפוטנציאליים, אולם עם השלמתה יש בכוחה להפוך לאטרקציה תיירותית אזורית ואף ארצית. לפיכך, ניתן לנצלה כבמה וכחלון ראווה לשיווק המוצר התיירותי המקומי. לאור זאת, מוצע לתחום את הטיילת בין שתי מבואות שיכללו שילטי הכוונה ועמדת אספקת מידע. עוד מוצע כי בסמוך למבואות יוקמו תחנות להשכרת אופניים עימם ניתן יהיה לרכב לאורך הטיילת וכן להגיע לגלעיני הכפרים.

83

**שער הכניסה המערבי** מוצע בצומת צורית-גילון. כיום הצומת מנקז מספר שבילי מטיילים פופולריים:

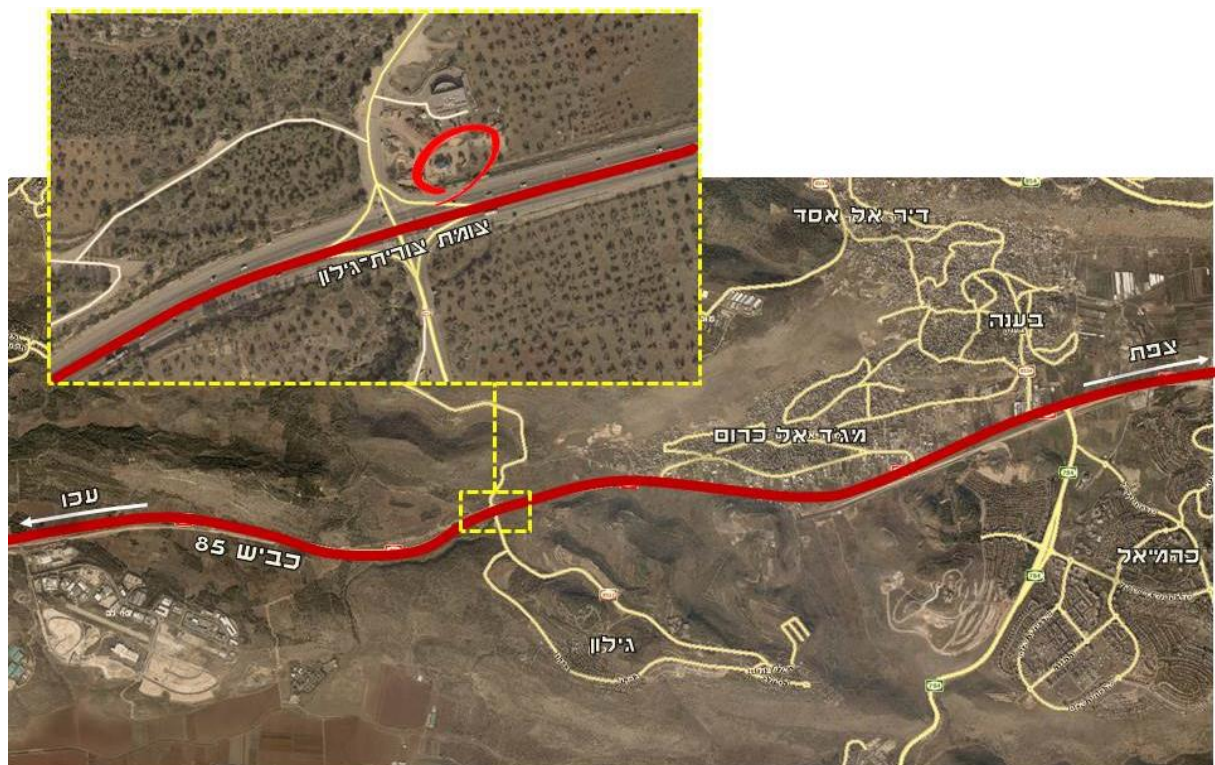
- שביל האופניים "סובב משגב" המחבר את כל יישובי משגב, חוצה את הצומת מדרום לצפון, ומחבר בין היישובים צורית, גילון ושורשים לשמורת הטבע הר גמל, ובהמשך ליישובים תובל ופלך.
  - דרך נוף הר גמל – יער אחיהוד המשמשת גם מטיילים ברכבים, יוצאת מהצומת מערבה ומסתיימת לאחר כ-12 ק"מ, בסמוך לצומת יאסיף.
  - שמורת הטבע הר גמל ויער אחיהוד המושכים אליהם מטיילים רגליים רבים, נמצאים מצפון-מערב לצומת.
  - צידו המזרחי של הצומת פחות מפותח מבחינה תיירותית, הקמת הטיילת מהצומת מזרחה תנגיש אותו למטיילים באזור.
- מוצע כי שער הכניסה המערבי לטיילת, יוקם מצפון-מזרח לצומת צורית-גילון, וכן יוקמו בסביבתו תחנת מידע, נקודת מי שתייה ומגרש חנייה (ראה מפה 15).
- בסמוך לצומת קיימת תשתית פיזית טובה, הכוללת חניון עפר המשמש את המטיילים הרבים הפוקדים את האזור. כמו כן, בצמוד לשער הכניסה מומלץ להקים תחנת מידע, ונקודת השכרה לאופניים בסגנון "תל-אופן", ולהחנותם באחת התחנות האחרות שיפוזרו לאורך הטיילת.
- שער הכניסה המזרחי** של הטיילת ימוקם בכניסה המזרחית לראמה. המאופיינת בפעילות תיירותית וקולינרית מפותחת. בסמוך לשער הכניסה מומלץ להקים תחנת מידע אודות מוקדי

הפעילות לאורך הטיילת וכן האטרקציות התיירותיות בראמה עצמה. תחנת המידע ומיתוג ראמה כיישוב תיירותי יסייעו להאצת הפעילות התיירותית הקיימת ביישוב כיום.

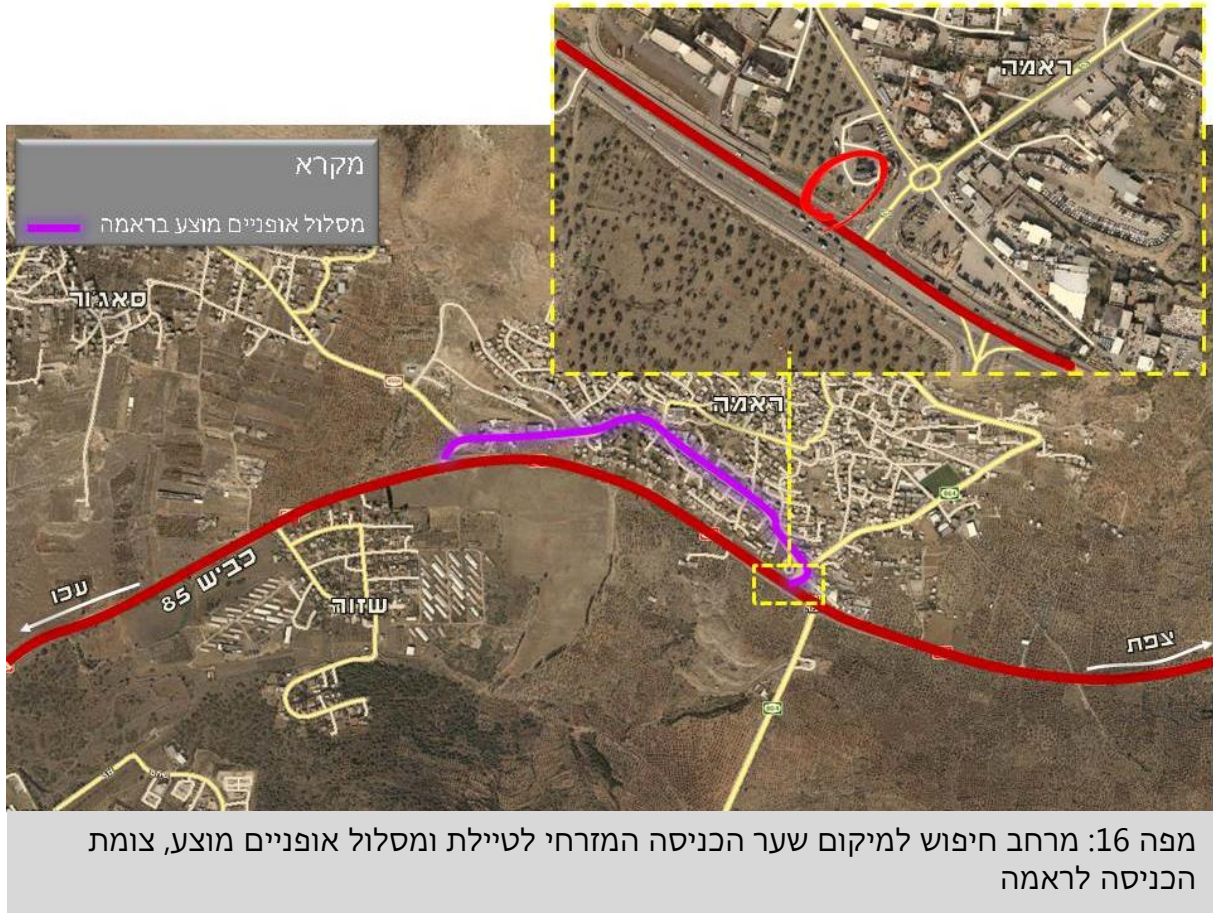
גם כאן מומלץ להקים נקודת השכרת אופניים בסמוך לתחנת המידע, אולם על מנת לעודד כניסה לתוך היישוב מומלץ להוסיף מסלול אופניים בתוך היישוב עצמו, בדרך שבין שתי הכניסות ליישוב (ראה מפה 16). מסלול זה יחזק את הציר המקביל לטיילת וימשוך מבקרים פוטנציאליים לפנים היישוב.

מאחר שמרכז המידע מהווה את שער הכניסה המזרחי לטיילת, ממנו חלק מהמשתמשים ימשיכו

84



באופניים פרטיות או שכורות, יש חשיבות לחנייה במקום.



85





#### 4.1.1 ניהול ותחזוקה

המיזם המוצע הוא מיזם אזורי משותף לשבע רשויות, המתבסס על מספר תכניות נוספות של הקמת מיזמים ומוקדי עניין לאורך הטיילת.

מכיוון שמדובר על שילוב של מספר תכניות היוצרות בסופו של דבר תוצר משולב, ואינן בהכרח תלויות זו בזו, הן צפויות להתבצע בלוחות זמנים שיהיו לעיתים מדורגים ולעיתים חופפים. בשל כך ובשל ריבוי השותפים יש הכרח בהקמת מינהלת משותפת בה יהיו נציגים משבעת הרשויות ומגופים רלבנטיים נוספים.

המינהלת תתכלל ותבקר את תהליכי הביצוע בין הרשויות השותפות על-פי מודל מוסכם, ותהיה אחראית לטיפול בחסמים והתרתם או הצפתם במידת הצורך לאשכול ו/או לראשי הרשויות.

#### 4.1.2 בטיחות ונגישות

ישנה חשיבות רבה לכך שהטיילת תהיה נגישה ובטיחותית, הן מבחינת תנועת הולכי רגל ורוכבי אופניים בגילאים שונים והן ברמת הביטחון האישי.

רמת הנגישות, הבטיחות ותחושת הביטחון הם אלה שיקבעו, בין היתר, את רמת השימוש בטיילת ובשבילי האופניים. לפיכך יש לכלול בתכנון:

- א. יצירת נקודות מעבר בטוחות ונוחות למשתמש לכל אופני התחבורה בנקודות החצייה של הדרך (ראה איור 22 ומפה 17). בכלל אלה הסדרת מסלול לרוחבי האופניים (ראה איור 31).

88

מעבר חצייה לאופניים, ברצלונה



מעגל תנועה, מינכן





איור 31: דוגמאות לטיפול בנתיבי אופניים במעגל תנועה ומעבר חצייה

- ב. הסדרת מקומות חנייה לאופניים (מתקני קשירה).
  - ג. תאורה: אזור הטיילת יהיה מואר לאורך שעות הלילה על מנת למנוע פעילות עבריינית העשויה להדיר אוכלוסייה נורמטיבית מהמקום.
- מוצע לאפיין קטעים שונים בטיילת באמצעי תאורה מגוונים ובהתאמה לסמיכות למוקדי פעילות שונים. מומלץ לבחון שימוש בתאורת לד חכמה או תאורה סולרית.

4.1.3 עניין

רוכב האופניים מעדיף תוואי בו הוא יכול לראות וגם להיראות, על-פני תוואי נסתר ושומם מפעילות, גם אם העדפתו מחייבת יותר "חיכוך" עם התנועה המנועית והולכי-הרגל. לפיכך, רצוי שתוואי שביל האופניים יעבור במקביל ובחפיפה למערכות תחבורה אחרות, ולצירי פעילות.<sup>107</sup> מוצע להשתמש באזור הטיילת כבמה לפעילות אומנותית, התרחשויות שונות בדופן נתיבי התנועה ובין העצים שיינטעו לאורכה. בכלל אלה שימוש בקירות אקוסטיים כתשתית פעילות אורכית, במדרכות כבסיס למשחקים מצוירים ועוד (ראה איורים 27, 30 ו-32).

89



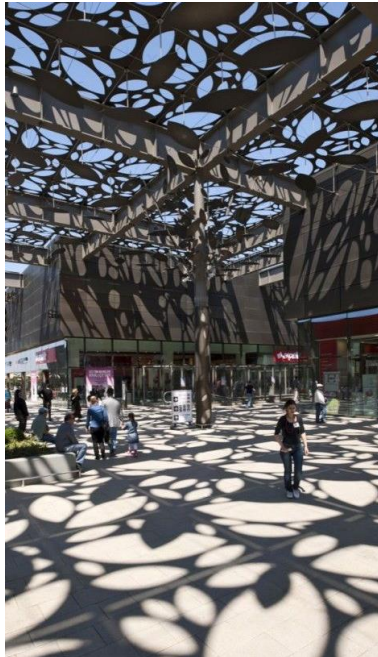
איור 32: הפיכת הסביבה למיצג

<sup>107</sup> הנחיות לתכנון רחובות בערים, תנועת אופניים, אוקטובר 2009

#### 4.1.4 נוחות

באזור התכנון שורר אקלים ים תיכוני. הקיץ חם מאוד ומרבית המשתמשים הפוטנציאליים של הטיילת יעדיפו אזורים בהם קיימת נוחות אקלימית. לפיכך, מוצע להצליל לסירוגין באופן אינטנסיבי יותר אזורים שונים בטיילת (ראה איור 33), ובאזורים אלה לבצע הרחבה הכוללת ספסלים ופינות משחק. ניתן גם להשתמש בקירות אקוסטיים כנקודות משען לפרגולות ומפגשי צל נוספים, בעיקר באזורים הסמוכים למגורים. מוצע לשלב לאורך הטיילת נקודות מי שתייה ו/או גופי מים ליצירת אקלים מקומי.

90



איור 33: דוגמאות להצללת הטיילת

#### 4.1.5 שלביות

הנחת העבודה היא כי הפרויקט יבנה בשלבים, הן בשל ההשקעה הכספית הגדולה הנדרשת והן בשל זמינות תכנונית שונה של הפרויקטים. מבחינת תהליך ההקמה, למרבית הפרויקטים אין תלות בפרויקטים האחרים, לפיכך חסם בתוכנית אחת לא אמור למנוע התקדמות בתוכנית אחרת. יחד עם זאת יש חשיבות לראיית הפרויקטים כמכלול. מוצע, כי סדר ההקמה יקבע על-פי שלושת העקרונות הבאים:

1. תיעדוף קדימות הפרויקט במסגרת התוכנית הכוללת: אין בהכרח הלימה בין מידת הזמינות של כל תכנית לבין חשיבותה במסגרת הפרוגרמה הכוללת. לפיכך, יש חשיבות לכך שמינהלת התוכנית תקיים ישיבות שוטפות ותכריע לגבי סדר העדיפויות ומיקוד המאמץ בין התוכניות.

2. זמינות סטטוטורית: כפי שפירטנו בהרחבה בפרק הקודם ישנו שוני מהותי ברמת הזמינות הסטטוטורית של כל אחד מהפרויקטים. בחלק מהמקרים ישנה קרקע זמינה וניתן להתחיל באופן מיידי, ואילו בפרויקטים אחרים יש צורך להסדיר את נושא הבעלות על הקרקע ו/או ייעוד הקרקע. העדר חסמים ואפשרות להנעה מיידית הינם שיקולים מרכזיים בהגדרת שלבי הפיתוח.

3. זמינות תקציבית: העבודה הנוכחית אינה כוללת הערכת עלויות של כל אחד מהפרויקטים. מכיוון שההתקדמות בפרויקטים תהיה בדירוג בתקופות מסוימות ובחפיפה בתקופות אחרות, הזמינות התקציבית והערכת העלויות יהוו שיקול מכריע בקביעת השלביות.

## 5. אחרית דבר

היקפן של הפעולות המוצעות במסגרת מסמך זה גדול מאוד במונחים של שטח, מגוון והיקף כלכלי. לפיכך צפוי, כי מימושה של התוכנית המוצגת ייקח זמן רב והיא תתרחש במקטעים. להלן מוצעים מספר עקרונות פעולה, אשר עשויים לתמוך במימוש התוכנית.

### 5.1 איתור מקורות מימון

לאחר מספר שנים של השקעות ענק בנגב, הממשלה מובילה מספר החלטות משמעותיות לפיתוח הצפון. החלטות אלה יכולות לשמש כמקור מימון ייעודי לתוכנית המוצגת.

בדצמבר 2015 אישרה הממשלה את "תכנית החומש לצמצום הפערים במגזר הערבי" – החלטה בתקציב חסר תקדים של 15 מיליארד ₪ על-פני 5 שנים. מכיוון ש-5 מתוך 7 הרשויות באשכול הן ערביות, יש לנסות להטות תקציבים מהחלטה זאת לטובת הפרויקט.

בדצמבר 2016 אושרה "תכנית הצפון" ונכנסה לתקציב המדינה בשנים 2017-18. תכנית זאת עשויה להיות מקור מימון נוסף.

מעבר לכך יש לפעול מול משרדי ממשלה המתקצבים פרויקטים מהסוג המוצע באופן שוטף: פנים, תחבורה, תיירות (טיילת), בינוי ושיכון, נגב-גליל (טיילת/שוק), המשרד לשוויון חברתי ומשרדים נוספים.

## **5.2 התרת חסמים**

החסם העיקרי להתנעת התוכנית הוא העובדה שרוב הקרקעות בשטח בו מתוכננת לקום הטיילות הינן קרקעות בבעלות פרטית; חלקן בבעלות משותפת ורק מיעוט הן קרקעות ציבוריות. מסיבה זאת יש לתעדף קידום והאצת תכניות המצויות על קרקעות מדינה. שיקול זה נלקח בחשבון גם בעת החשיבה על בחירת מיקום המיזמים והפרויקטים השונים שיוקמו לאורך הטיילת. במקביל יש להאיץ את תהליכי ההסכמות עם בעלי הקרקעות הפרטיות. הטיילת המהווה את אבן היסוד של התוכנית, והמחברת בין המיזמים השונים, תיבנה לאורך צדו הצפוני של ציר 85. הפיתוח הצמוד אליה מכיוון צפון המוצע בעבודה זו, יגלוש בהכרח לתחום קרקעות פרטיות. לפיכך, האצת המגעים מול בעלי הקרקעות והסדרת הנושא באמצעות תכניות איחוד וחלוקה באזורים הרלבנטיים חייבת להיות בעדיפות גבוהה.

## **5.3 עירוב משרדי ממשלה**

על-מנת להאיץ את יישום התוכנית יש לערב את משרדי הממשלה הרלוונטיים הן בהיבט התקציבי והן בהיבט הרגולטורי.

המשרדים הרלוונטיים הם אוצר, פנים, הגנת הסביבה, תיירות, נגב-גליל, הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, המשרד לשוויון חברתי, רשות מקרקעי ישראל ועוד.

מומלץ להקים צוות משותף בו יהיו חברים נציגי המשרדים המשותפים. יש לעדכן ולערב את חברי הצוות באופן שוטף בחסמים ובהתקדמות ולקיים מפגש תקופתי בהשתתפות כל הנציגים.

הקמת שולחן משותף היא מנגנון חשוב על-מנת להבטיח הסרת חסמים והתקדמות בקצב הרצוי של תכנית בה מעורבים גורמים כה רבים.

במקביל יש להקים צוותים מצומצמים בהשתתפות המשרדים הרלוונטיים עבור כל פרויקט.

#### **5.4 יצירת שת"פ אזורי**

מלבד שיתוף הפעולה בין הרשויות ושיתוף הציבור, יש חשיבות לרתימת גורמים נוספים באזור כגון: אגודת הסטודנטים של אורט בראודה, מרכז הצעירים של כרמיאל, מנהיגות צעירה מהרשויות הערביות, עמותות פעילות ועוד. כל הגורמים הללו עשויים להיות שחקנים משמעותיים בהצלחת הפרויקטים, לכן חשוב לשלבם כבר בשלבי התכנון.

## 6. סיכום

אשכול בית הכרם הוקם כחלק ממגמה ארצית לאגם משאבים מפוזרים של השלטון המקומי לטובת חשיבה אזורית, שיעילותה הכלכלית נובעת, לפני הכל, מהיתרון לגודל. האשכול, המונה 7 רשויות מקומיות, מונה גם מגוון רחב של מגזרי אוכלוסייה, ומטבע הדברים, הוא משקף, בזעיר אנפין, את החברה הישראלית.

האשכול הוקם כגוף אזורי, הרואה לנגד עיניו את האינטרסים של השלטון המקומי, אך בראייה אזורית מתכללת, החוצה גבולות מוניציפליים. ככזה, יש בידי האשכול את הכלים להנעת פרויקטים שונים, להם סף כניסה גבוה, שאינו מצוי בידי כל אחת מהרשויות, העומדת בפני עצמה. אפילו כרמיאל, העיר הגדולה של האשכול, המונה כ-45,000 נפש, מהווה פחות משליש מאוכלוסיית האשכול, המונה כ-130,000 נפש.

הסקירה המוקדמת בעבודה זו מצאה, כי האזור הגיאוגרפי של האשכול מפוצל באופן חד מצפון ומדרום לכביש 85, הן ברמה הפיזית (דרך ארצית ראשית ומהירה מספר 85) והן במישור החברתי-תרבותי.

94

איחוד המשאבים המרחביים באמצעות האשכול מהווה איפה מנוף פיתוח משמעותי לאזור הפריפריאלי שבו עסקינן.

פרויקט הטיילת, שנהגה לפני מספר שנים, על-ידי פורום תושבים, אומץ בידי האשכול, הפועל לקידומו.

נכון למועד כתיבת שורות אלה, קידם האשכול את תכנון תוואי הטיילת, בחתך אופייני, הכולל שביל אופניים, שביל הולכי רגל, ורצועת גינון, בצמוד למעקה הצפוני של הדרך הקיימת, וכחלק מזכויות הדרך של כביש 85. עבודה זו מציעה לנצל את הקמת הטיילת כמנוף שילדי ומסדר לפיתוח המרחב. הפיכת הטיילת למנוף חברתי כלכלי, תיעשה בראש ובראשונה ע"י הפיכתה למסלול תחבורתי משמעותי באמצעות מערכת תחבורה רב אופנית. בכלל זה מימוש תכנון הטיילת, שביל האופניים, ותחנות השכרה לאופניים. העצמת המערכת הרב אופנית הנשענת על הטיילת, תיעשה באמצעות פיזור מוקדי פעילות לאורכה, יצירת קישורים בינה לבין מוקדים שונים בתוך הישובים, וכן שימוש בתשתיתה כבסיס לשימושי קרקע חסרים באזור.

הפרוגרמה המוצגת כוללת מספר בלתי מבוטל של מנופים פרויקטליים בהיקפים גדולים, שביצועם יתרום ליצירת אינטגרציה וחיזוק חברתי וכלכלי באזור כולו. יצירת סף הכניסה הגבוה ישרת הן את האוכלוסייה המקומית והן אוכלוסיית תיירים.

הפרוייקטים המוצעים כוללים מבואות כניסה לטיילת תומכות תיירות, הפרדות מקומיות של הטיילת בקיר אקוסטי מהדרך המהירה ושימוש בקיר זה ליצירת סביבות פעילות מגוונות. עוד מציעה

הפרוגרמה לפתח בצמידות דופן אליה מרכז צעירים, מרכז הכוון תעסוקתי, HUB תעסוקתי, כיכר עירונית, מפעל הזנה-כעסק חברתי, פארק ציבורי, פינות ישיבה, קינה קהילתית ועוד. חשוב לציין, כי היקפם הגדול של הפרויקטים ומורכבות ביצועם מאתגרים ועתידים להיתקל בחסמי ביצוע מגוונים. חשוב לראות בעבודה זו שלד לפעולה, ולשמר לאורך הטיילת את עקרונות התכנון המוצגים, במטרה למנף את הטיילת ולהעצים את השימוש בה ובסביבותיה.

## רשימת מקורות

אורבניקס, **מג'ד אל כרום, עקרונות לתכנון ופרוגרמה לשנת 2040**, פברואר 2016

אלחייני פרץ אורית, **כיכר העיר הומה או מה?**, ביטאון האיגוד הישראלי של אדריכלי הנוף, גיליון 49, אוקטובר 2013

בן-יוסף שי, **רשת ערך – פיתוח יחסי גומלין מהנים ומועילים בהשתתפות רחבה**, אוניברסיטת תל-אביב, בית-ספר רקנאטי למינהל עסקים, 2012

ברדוגו אורלי 2007, **"תכנון עבור הולכי רגל - עמדות מבקרים ובעלי עסקים באשר לגורמי הצלחה/כשלון של מדרחוב: חקר ארוע: מדרחוב דרך היין, זכרון יעקב ומדרחוב נורדאו חיפה"**. מס' מערכת: 2293508. מנחה: פנינה פלאוט. תשס"ז

בר אור פיתוח כלכלי וסביבתי, **קול קורא לאשכולות של רשויות בפריפריה לסיוע באיסוף ופינוי פסולת ועידוד מיחזור לשנים 2018-2019**, תכנית תפעולית אשכול בית הכרם, נובמבר 2016

96

געש ערן, אדריכל נוף, **תכנית שביל אופניים לאורך כביש 85 – בקעת בית הכרם**, 2015

המועצה הלאומית לבטחון תזונתי, 2015, **מזון למחשבה: על תכניות ההזנה במוסדות החינוך בישראל**

הקניון הנעלם – ראמה, **תכנית כללית לניקיון, שימור וטיפול, אשכול בית הכרם**

כהן טובי, **פרוגרמה להקמת מרכז ספורט אזורי פורום שותפים**, הוצאת סיכוי, אוקטובר 2015

לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, **פרופיל רשויות מקומיות**, 2013

לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, **פרופיל מועצות מקומיות**, ראמה, 2014

לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, **פרופיל עירויות**, כרמיאל, 2014

לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, מדד פריפריאליות, 2004

לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, **לוח 2 ספירת תנועה בדרכים לא עירוניות 2010-2015**, 2015

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים- אגף תכנון תחבורתי ומשרד הבינוי והשיכון- אגף האדריכל הראשי, **הנחיות לתכנון רחובות בערים, תנועת אופניים**, אוקטובר 2009

סגל גידו 2009, **"בשביל האופניים"**, גן ונוף ספטמבר-אוקטובר, ד, ס"ד 54-50



SINOYA, **מסמך מסכם, מיפוי עסקים קטנים ביישוב מג'ד אל כרום - אשכול בית הכרם, 2016**

כהן טובי ונעלי-יוסף חגית, **מחסמים לסיכויים-תחבורה ציבורית ביישובים הערביים**, מסמך מדיניות מס' 5, הוצאת סיכוי, נובמבר 2012

סקר מתקני הספורט, **משרד התרבות והספורט**

פרידמן יאיר, בלוך אייל, בלוך-דוד צפירי, (2016), **הכלכלה המשתפת וחלון ההזדמנויות בישראל**, מכון ירושלים למחקרי מדיניות.

צ'מנסקי בן-שחר, **אשכול יישובי בית הכרם-פרופיל מקומי כלכלי תחרותי**, יוני 2015

צ'מנסקי בן-שחר, **אשכול יישובי בית הכרם – בחינת 4 פרויקטים שנבחרו**, פברואר 2016

97

קבוצת פארטו ד. לביא, **סקירת אשכול בית הכרם**, יוני 2015

שתיל, **מפעל ההזנה כמנוף לתעסוקת נשים: ניתוח עלויות, תועלות ומקורות מימון**, פרויקט שוויון מגדרי בתעסוקה: פרסום מספר 4, פברואר 2012.

#### אתרי אינטרנט

אתר העיר כרמיאל

<https://www.karmiel.muni.il/Pages/default.aspx>

אתר המועצה המקומית משגב

<http://www.misgav.org.il/>

אתר כפר ביקרתם

<http://www.jabel.org.il/>

אתר מונא – חלל לשינוי

<http://moona.co>

אתר Themarker

<http://www.themarker.com/opinion/1.2700134>

#### צעירים – מרכזי צעירים בישראל

[/http://www.israelyoung.org.il](http://www.israelyoung.org.il)

#### גינות קהילה בישראל

[/http://israel-gardens.blogspot.co.il](http://israel-gardens.blogspot.co.il)

#### Geek time

[/http://www.geektime.co.il/wework-is-coming-to-israel](http://www.geektime.co.il/wework-is-coming-to-israel)

#### מאמרים באנגלית

98

Baum k. & Baum A. 2015, **The Economic Benefits of Johnson County Park & Recreation District Johnson County**, Kansas, The Trust for Public Land

Briceno, T., Mojica, J. 2016. **Statewide Land Acquisition and New Park Development Strategy**. Earth Economics, Tacoma, WA.

Cao Xinyu, Handy Susan L. and Mokhtarian Patricia L. (2006), "**The Influences Of The Built Environment And Residential Self-Selection On Pedestrian Behavior**," Transportation ([www.springerlink.com](http://www.springerlink.com)), Vol. 33, No. 1, pp. 1 – 20.

Carleyolsen S. Meyer T. Rude J. Scott I. 2005, **Measuring the Economic Impact and Value of Parks, Trails and Open Space in Jefferson County, Accounting for Current and Future Scenarios**, University of Wisconsin-Madison.

Flink C.A., Olka K., Searns R.M. 2001. **Management manual for multi-use trails**. Washington, DC: Island Press.

Garrett-Peltier H. 2010, **Estimating the Employment Impacts of Pedestrian, Bicycle, and Road Infrastructure, Case Study: Baltimore.** Political Economy Research Institute University of Massachusetts, Amherst

Kocian M. 2015, **Economic Benefits of Trails, Parks, and Open Space in the Mat-Su Borough,** REPORT VERSION 2.0, Earth Economics Tacoma, Washington.

Morris H. 2002, Trail and Greenways: **Advancing the Smart Growth Agenda. Rail-To-Trails Conservancy**  
<http://www.railstotrails.org/resourcehandler.ashx?id=3595>

99

New York City Department of Transportation. **"Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets"** Department of Transportation, City of New York, NY: 2012.

Pippi, L. G. 2014, **Social Network Interaction and Behaviors on Recreational Greenways and Their Role in Enhancing Greenway Potential.** North Carolina State University.

Pojani, D. 2008. **Santa Monica's Third Street Promenade: the failure and resurgence of a downtown pedestrian mall** **Urban Design International**, Volume 13, Number 3, 2008, pp. 141-155(15)

Rottle N. D. 2006. **Factors in the landscape-based greenway: a Mountains to Sound case study.** *Landscape and Urban Planning* 76 (2006) 134–171

The Trust for Public Land 2014, **The Economic Benefits of Open Space and Trails in Pinal County,** Arizona

Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. 2006 **Greenways planning in Italy: the Lambro River Valley Greenways System Landscape and Urban Planning** 76 (2006) 98–111

Walmsley A., (2006), **Greenways: multiplying and diversifying in the 21st century. Landscape and Urban Planning**, pp. 252–290

### ראיונות:

אלקאסם ביאן, משרד התיירות – מנהל תיירות כפרית, 21/12/2016  
 אייל רותם ושמוליק שדה, מחלקת ההנדסה כרמיאל 11/07/2016  
 ג'לאל קאדרי, 28/07/2016  
 גרשון בועז, רכז תיירות משגב, 09/05/2016  
 חלילה אברהים, מנהל המתנ"ס מג'ד אל כרום 14/02/2016  
 חלילה מוחמד, סגן מנהל בית הספר היסודי 14/02/2016  
 חלילה מוחמד, מנהל מתנ"ס בעיינה, 21/12/2016  
 מסרי מוחמד, מהנדס מועצת נחף, 03/03/2016  
 סלים עומר, ראש מועצת מג'ד אל כרום 26/10/2016  
 סעיד עיסא, יו"ר אגודת הסטודנטים מג'ד אל כרום, 22/03/2016  
 סרחאן אריג', מהנדסת המועצה מג'ד אל-כרום, 29/03/2016  
 סרחאן, ח'יר, מג'ד אל כרום 14/02/2016  
 עומר איסמעיל, ראש מועצת נחף, 03/03/2016  
 פראג' מג'די, ראמה, 26/12/2016  
 שאכר איוב, 14/02/2016  
 שאוקי לטיף, ראש מועצת ראמה, 03/03/2016

זמן רב לא ניתן היה לבצע הערכה כלכלית אמיתית של שטחים פתוחים וירוקים משום שלא נמצאו כלים לביצוע הערכה זו<sup>108</sup>. במסגרת עבודה זו נמצאו מספר דוגמאות למודלים כלכליים שמטרתם כימות התועלות הכלכליות לעומת עלויות של שטחים פתוחים מסוגים שונים: פארקים, שבילים, טיילות ושבילי אופניים. מודלים אלה לקחו בחשבון משתנים כמו: עידוד תיירות מקומית וחינונית, יצירת מקומות עבודה, הפחתת עלויות בריאות, הנאה מפעילות פנאי ונופש, בטחון קהילתי, גיבוש קהילתי וגם תהליכים אקולוגיים המשפיעים על אוכלוסייה שלא מגיעה לאזור<sup>109</sup>.

במחוז פינאל באריזונה ארה"ב התושבים מרוויחים 100 מליון דולר תוך הגדלת ההיצע הקיים לנופש ופנאי במחוז (שווי שימוש ישיר) ו672 אלף דולר בהחזרי מיסים מהוצאות תיירים<sup>110</sup>. התושבים מרוויחים גם מעליית ערכי הקרקע שברשותם עד 190 מיליון דולר בשל הקרבה לשטחים פתוחים<sup>111</sup>. בתחשיב תשואה על השקעה שנערך עבור מחוז מה-טסו באלסקה<sup>112</sup> נמצא שנכסים קהילתיים: פארקים, שבילים ושטחים פתוחים מספקים מספר יתרונות כלכליים וחברתיים כאחד. היתרונות החברתיים כוללים: נופש ופנאי, תיירות, בריאות, בטחון הציבור, פרנסה וערכים תרבותיים והיסטוריים. היתרונות הכלכליים כוללים: רווחי עסקים, החזרי מס וחסכון למשלם המיסים למשל:

101

"מיסי שינה" (**bed tax**). הנגבים מהמבקרים ומקלים על עומס המיסוי של התושבים. על פי הערכה מיסוי זה יצר הכנסות למחוז בשנת 2015 כ-1,100,000\$. בתחשיב זה נלקחו בחשבון: הוצאות התפעול והתחזוקה השנתיות של שטחי התשתית הירוקה, מול חסכון בהוצאות בריאות ובשימור המערכת האקולוגית, כגון: שימור שטחי הגידול של חקלאות מקומית ושימור אספקת המים. החסכון בשימור המערכת האקולוגית הוערכה בכ 1.8 מליון דולר החסכון בהוצאות בריאות הוערכו ב 3.23 מליון דולר. בסיכומו של דבר עלה שעל כל הוצאה של \$1 קיים החזר של \$5.

מחקר שבדק את השפעות תשתית להולכי רגל, אופניים ודרכים בבלטימור ארה"ב על יצירת מקומות עבודה, מצא שתשתית כזו מייצרת בין 11-14 מקומות עבודה בכל הוצאה של מיליון דולר, לעומת 7 מקומות עבודה עבור הוצאה של מיליון דולר על תשתיות לדרכים לתחבורה ממונעת<sup>113</sup>.

בעבודת מחקר שנעשתה ע"י מחלקת התחבורה של עיריית ניו יורק<sup>114</sup> נמצא כי בנתיב האופניים המוגן הראשון בארה"ב הייתה הפחתה של 38% בפגיעות בהולכי רגל (בשדרה ה-8), הפחתה של 58% בפגיעות בהולכי רגל (בשדרה ה-9) וגידול של 49% במכירות קמעונאיות.

<sup>108</sup> Briceno, T., Mojica, J. 2016

<sup>109</sup> Morris 2002, Carleyolsen S. Meyer T. Rude J. Scott I. 2005, , Flink 2001 , Garrett-Peltier H. 2010 ,C. A., Olka,

K., Searns, R. M

The Trust for Public Land, 2014 <sup>110</sup>

Kocian M. 2015, baum 2015 <sup>111</sup>

Kocian M. 2015 <sup>112</sup>

Garrett-Peltier H. 2010 <sup>113</sup>

New York City, 2012 Department of Transportation <sup>114</sup>

מחקר נוסף מציג נתון לפיו אנשים שעוברים מאזורים מוטי רכבים לאזורים שמאופיינים במערכת תחבורה רב אופנית (**multi-modal**) לעיתים תכופות מגדילים את הנסיעות הפעילות שלהם, כלומר מגדילים את מספר יעדי ההגעה עבור כל יציאה וכך מגדילים מטרות יציאה<sup>115</sup>.

מודל כלכלי שנבנה למדידת התועלות הכלכליות של פארקים במדינת וושינגטון<sup>116</sup> המודל מציג במונחים כלכליים את התועלות עבור סוגים שונים של אוכלוסיות בתכסיות שונות. זהו מניעים של מבקרים להגיע לשטחים הפתוחים. כך מוצגים שיקולים כלכליים, חברתיים, סביבתיים ובריאותיים כמשתנים חשובים למקבלי החלטות.

מחקר נוסף עסק בקביעת הערך הכלכלי שמשאבים כמו פארקים, שבילים ושטחים פתוחים תורמים למחוז ג'פרסון. הערך הכלכלי של משאבים אלה כולל את ההכנסה ומקומות התעסוקה הנוצרים על ידי המבקרים שמתמשים בתשתית הפנאי והבילוי, כמו כן הגדלת ערכי הנכסים עבור דיירים קרובים, ערכי אי שימוש וערכי טבע. המחקר בודק את הפרמטרים הכלכליים האלה בתנאים הקיימים ובעוד 10 שנים בתסריט של הרחבת הפארק והשבילים<sup>117</sup>.

102 בסנטה מוניקה בארה"ב פתיחת הטיילת לאורך הים הפכה את העיר מיעד מעבר ליום ליעד עיקרי לנופש, פנאי ועסקים<sup>118</sup>.

## נספח 2: מרחקים ושימושים ממרכז ציר 85

יישוב	0-50 מ' מהכביש	50-100 מ' מהכביש	100-200 מ' מהכביש	200-300 מ' מהכביש
מגיד אל כרום ובעיינה (מצפון ל-85)	מעט מבנים צמודים לכביש ושטח חקלאי	מבנים, חקלאי תחנת תדלוק	מבנים, חקלאי, מגרשי גרוטאות רכב	ריכוז גבוה של מבנים, חקלאי
מגיד אל כרום ובעיינה (מדרום ל-85)	מעט מבנים	מעט מבנים של הישוב מגיד אל - כרום	אין בנייה	אין בנייה

<sup>115</sup> Cao, Handy and Mokhtarian 2006; Cervero 2007

<sup>116</sup> Briceno, T., Mojica, J. 2016

<sup>117</sup> Carleyolsen S. Meyer T. Rude J. Scott I. 2005

<sup>118</sup> Pojani, D. 2008

חקלאי				שטח בין בעיינה לנחף (מצפון לכביש)
תחנת טרנספורמציה ובני תעשייה ומגורים	תחנת טרנספורמציה מבני תעשייה ומגורים	תחנת טרנספורמציה ובני תעשייה	מבני תעשייה	בין בעיינה לנחף (כיוון דרום)
חקלאי ומעט מבנים				בין נחף לראמה (כיוון צפון)
חקלאי ומבנים				בין נחף לראמה (כיוון דרום)