

Israeli Independent Academy for Development of Sciences
 Израильская Независимая академия развития наук
IIADS **ИНАРН**



ע"ר האקדמיה העצמאית לפיתוח בישראל מדע
אעמ"י

Scientific-and-technical association
 «Ecology imperative»
 Научно-техническая ассоциация
 «Экологический императив»
 registration number 58-036*582-3



עמותת
אימפּרָטִיב אֶקּוֹלוֹגִיָה
 جمعیه اهمیتہ حمایہ الطبیعه
 עמותה רשומה מלכ"ר № 58-036-582-3
 דרך צרפת 7/3 חיפה 35597 ישראל

Dereh Tzorfat Rd., 7/3, Haifa, 35597, Israel

tel/ (972)4 8375250, 072-283-3280 , micot@bk.ru, michail_koten@hotmail.com

Предложения НТА «Экологический императив» для обсуждения и включения в проект генерального плана развития г. Хайфа

Руководитель НТА «ЭИ»,
 вице-президент ИНАРН **М. Котен**

Член правления,
 автор разработок **М. Шифман**

г. Хайфа. 2014

ВВЕДЕНИЕ

В данном документе в сокращенном виде представлены 9 предложений, относящихся к строительно- планировочным решениям развития города Хайфа. (Рис. 1 Аэрофотосъемка района Хайфы)

Предложения разрабатывались профессиональным строителем и рассматривались специалистами в разных областях. Некоторые из них обсуждались на совещаниях, в т.ч на совещаниях по реконструкции района Адар. Предложения с разной степенью детализации опубликованы на сайте НТА «ЭИ» <http://ecoimper.net>

Реализация предложений 1-7 значительно повысит защищённость граждан на случай чрезвычайных ситуаций и обеспечит ряд положительных социальных, экологических и экономических эффектов, в т.ч. создание рабочих мест и занятость населения.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Предлагается обсудить и включить в генеральный план развития г. Хайфа, следующие строительно- планировочные решения:

1. Намыть территории прибрежной акватории Средиземного моря.

Это абсолютно необходимо, учитывая негативный сценарий подъема уровня Средиземного моря в ближайшие 50 лет на 2-3 метра. Намыв производить с учетом защиты пониженных прибрежных территорий, с последующим включением этих территорий в систему защитных сооружений, если сценарий оправдается.

Учеными Техниона разрабатывались различные варианты намывных территорий и следует вернуться к их рассмотрению с учётом изменившейся ситуации. (Рис. 2).

2. Соединить метро «Кармелит» с существующей железной дорогой (Рис. 3). В настоящее время метро «Кармелит» практически не пользуются. Это соединение позволит жителям районов, примыкающих к существующим станциям метро, удобно добираться до предлагаемой железнодорожной станции «Правительственный городок», а пассажирам, прибывающим по железной дороге удобно добираться до района Кармель.

Реализация этого предложения обеспечит также пассажиропоток и будут созданы дополнительные площади для размещения различных торговых объектов, а также объектов гражданской обороны.

3. Поэтапно реализовывать строительство новых линий метро. (Рис. 4).

Первый участок «Станция депо - сады Бахаи». В последующем, в перспективе, предусмотреть кольцевую линию: «Университет – Технион – Сады Бахаи», которая свяжет

разрозненные районы Хайфы на средних отметках между гребнем Кармель и побережьем моря. В настоящее время в связи с рельефом города основные трассы, а именно железная дорога, прибрежное шоссе, Метронит дублируют друг друга. Линии метро позволят развивать существующие районы Хайфы.

Для связи со стадионом предусмотреть станции без поездов (авторская разработка).

4. Построить кольцевой выезд по железной дороге из Хайфы для спасения населения и быстрой его эвакуации при чрезвычайных ситуациях. (Рис. 5а) Для этого соединить строящуюся магистраль Ха-Эмек с железнодорожной сетью страны (район Йокнам - Беньямина) – примерно 25 км. (Рис 5 б).

Мероприятие обеспечит:

электрификацию железной дороги «центр страны – север», минуя Хайфу; исключает транзитные грузовые перевозки через Хайфу из морского порта и пассажирские перевозки с востока страны и, частично, с севера и юга.

Мероприятие позволит также организовать кольцевой туристический маршрут вокруг горной гряды Кармель. Туристические объекты по этому маршруту (гостиницы и прочее..) при чрезвычайных ситуациях обеспечат прием и размещения эвакуированных из Хайфы (см. схемы Рис. 5 в).

Появляется возможность организации внутригородского железнодорожного маршрута быстрого и удобного (см. схему Рис. 4.), с удобными пересадочными узлами и накопителями для эвакуации населения и перехватывающими автостоянками.

5. Предусмотреть намыв территории акватории Средиземного моря между Хайфой и Атлитом, где разместить грузовой порт, а в перспективе пассажирский порт, аэропорт и сооружения туристического водно-спортивного комплекса с крытым гребным каналом олимпийского класса, не имеющим аналогов в мире. (Рис. 6).

При разработке этого проекта использовать установки возобновляемых источников энергии.

6. Разместить приморский парк от Хайфы в сторону Атлита (между автомагистралью № 2 и побережьем моря.

7. Не предусматривать на Адаре строительство 6-ти этажных домов внутри плотной старой застройки, чтобы избежать эффекта «домино» при разрушении соседних зданий в результате землетрясения.

В сейсмоопасных зонах разрывы между зданиями необходимо принимать не менее полуторной высоты соседствующих домов. Особенно это относится к району «Адар», где плотность застройки большая, а здания построены почти 100 лет назад.

8. Прекратить строительство и расходование средств на парк Кешон в промышленной зоне. Нахождение посетителей там небезопасно по санитарным и экологическим соображениям. Следует эту территорию использовать как санитарно-защитную зону между промышленными предприятиями и жилыми районами.

9. Предусмотреть в проекте генплана города:

9.1. Велодорожки на вновь проектируемых городских дорогах для стимулирования и обеспечения безопасного передвижения велотранспорта; создать также опытные участки подвесных велодорожек (имеются технические разработки).

9.2. Площадки для выгула собак в обязательном порядке в соответствии со строительными нормами и правилами. Пренебрежение этими нормами и правилами привело к нарушению санитарно-гигиенических и эстетических условий в местах общественного отдыха, а также на улицах города.

9.3. Пункты для размещения трёх станций приема сигналов, а также Центральной станции обработки сигналов о надвигающемся землетрясении (в соответствии с разработками д-ра Вильшанского локальной системы раннего предупреждения о разрушительных землетрясениях (Технические разработки имеются).

9.4. Места для расположения станций активной защиты вновь проектируемых инженерных сетей. (Технические разработки имеются).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с конвенцией ООН и законами Израиля обсуждение проектов, которые могут повлиять на состояние окружающей среды, здоровье и безопасность граждан, должно производиться задолго до принятия решений о реализации этих проектов.

Обсуждение генплана развития города полностью подходит под эти требования.

Поэтому необходимо организовать общественные обсуждения проекта генплана и встречи разработчиков с населением, а рациональные и необходимые для жителей предложения принять для дальнейшей разработки.

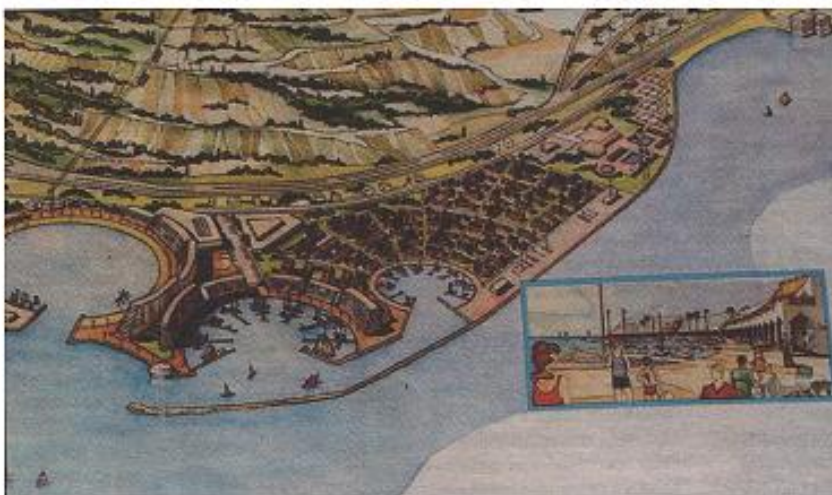
Научно-техническая ассоциация «Экологический императив» и Израильская независимая академия наук может принять активное участие, как в организации таких обсуждений, так и в предпроектной проработке отдельных предложений.

Приложения:

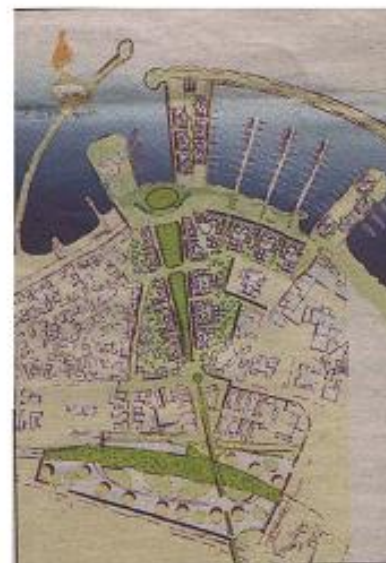
№№	Наименование рис. (схемы)	стр.
Рис. 1	Аэрофотосъемка района Хайфы	6
Рис. 2	Намывные территории в акватории Средиземного моря по разработкам ученых техниона.	7
Рис. 3	Метро «Кармелит» и предлагаемая железнодорожная станция «Правительственный городок».	8
Рис. 4	Схема предлагаемой сети метро	9
Рис 5.а	Развитие железнодорожной сети. Кольцевая железная дорога «Кармель».	10
Рис 5.б	Схема предлагаемого участка железной дороги Йокнам-Беньямина	11
Рис 5. в	Предлагаемые пункты эвакуации населения	12
Рис. 6	Намывные территории под строительные объекты	13



Рис. 1, Аэрофотосъёмка района Хайфы



2 а



2 б



2 в

Рис. 2 **Намывные территории в акватории Средиземного моря по разработкам ученых техниона.**

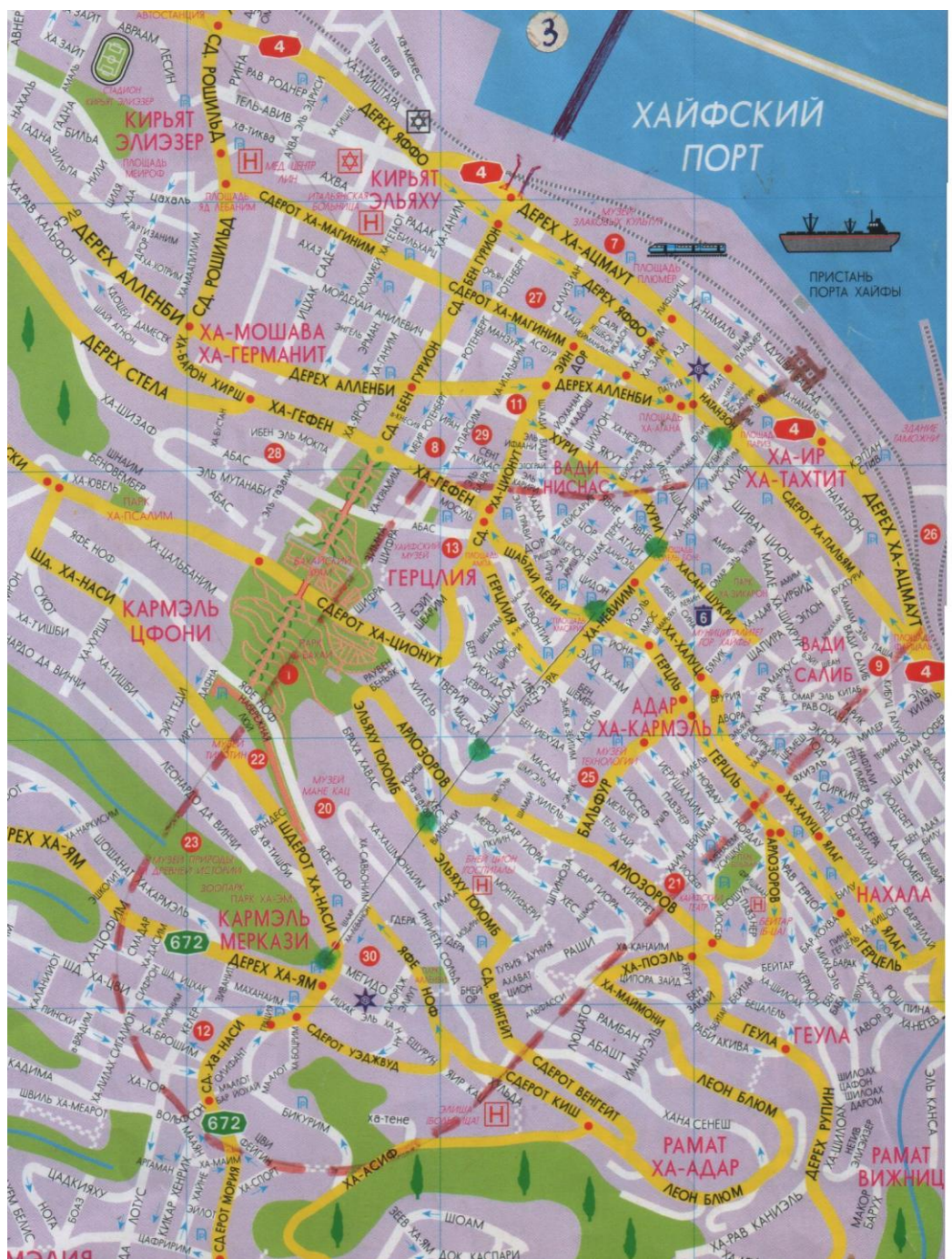


Рис. 3. Метро «Кармелит» и предлагаемая железнодорожная станция «Правительственный городок».
 Пунктиром показана зона пешеходной доступности и соединение с предлагаемой железнодорожной станцией «Правительственный городок»

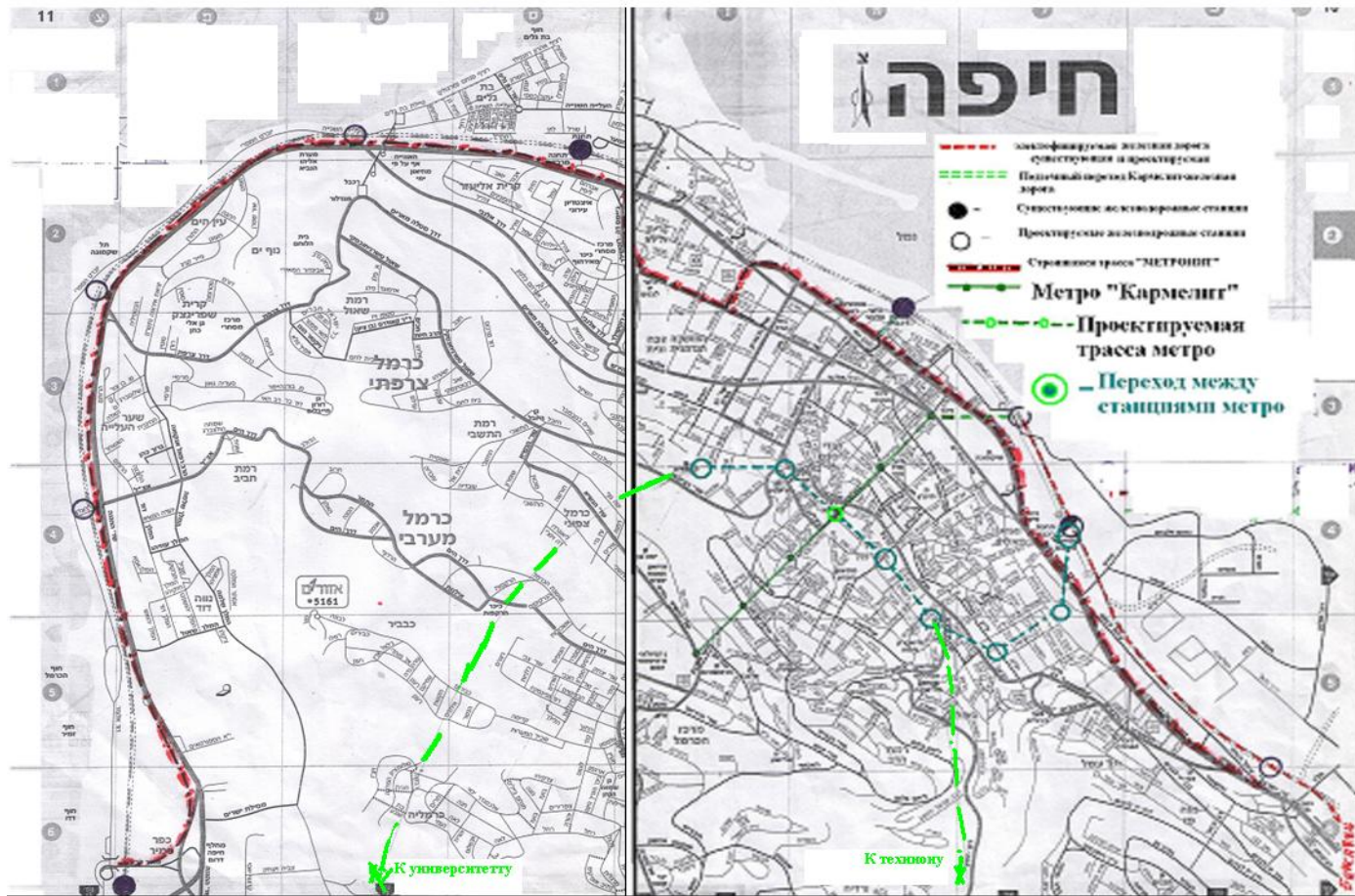


Рис. 2. Схема развития транспортной сети г. Хайфы

Рис. 4. Схема предлагаемого развития метро в г. Хайфа

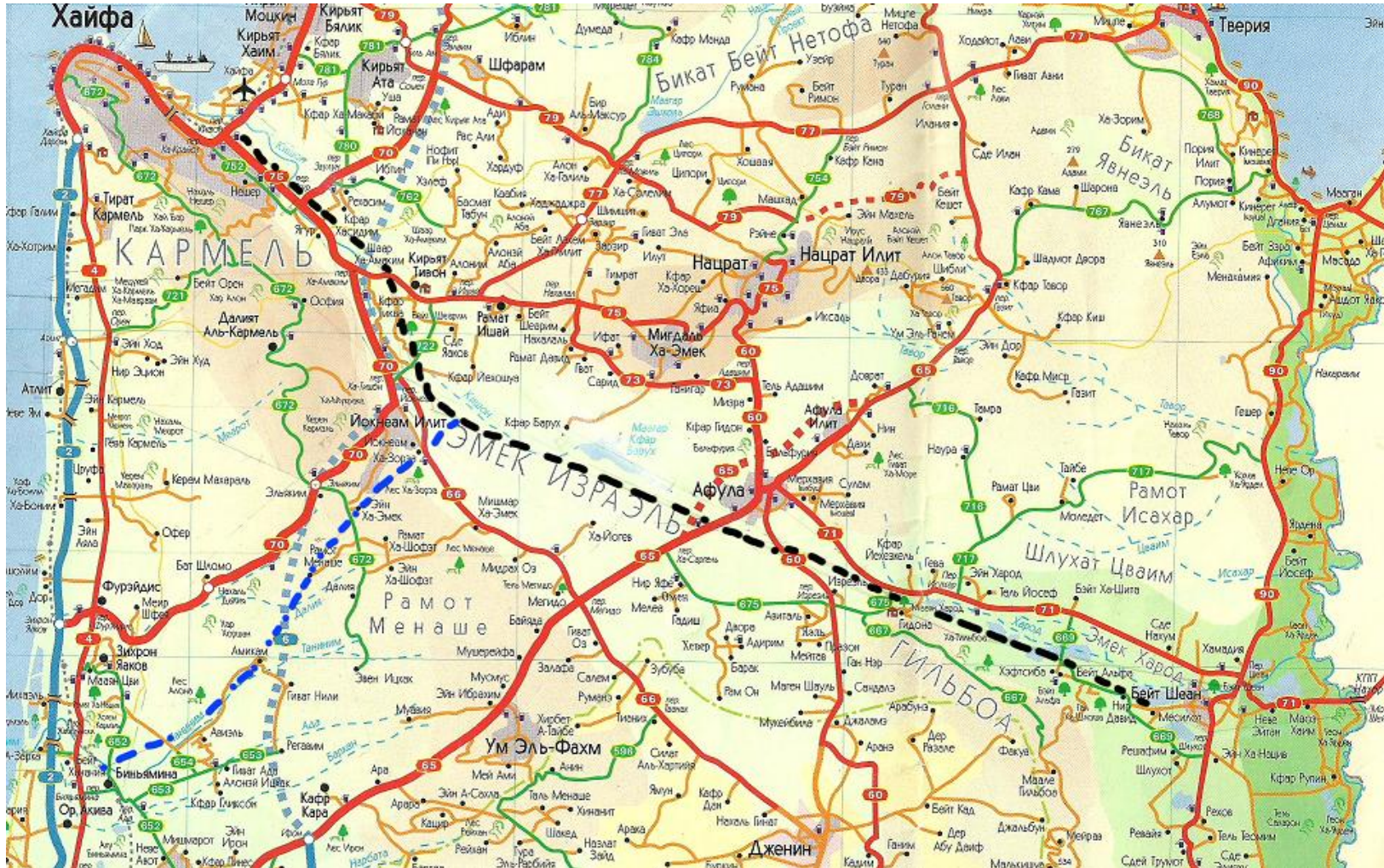


Рис. 5 а . Развитие железнодорожной сети. Кольцевая железная дорога «Кармель»

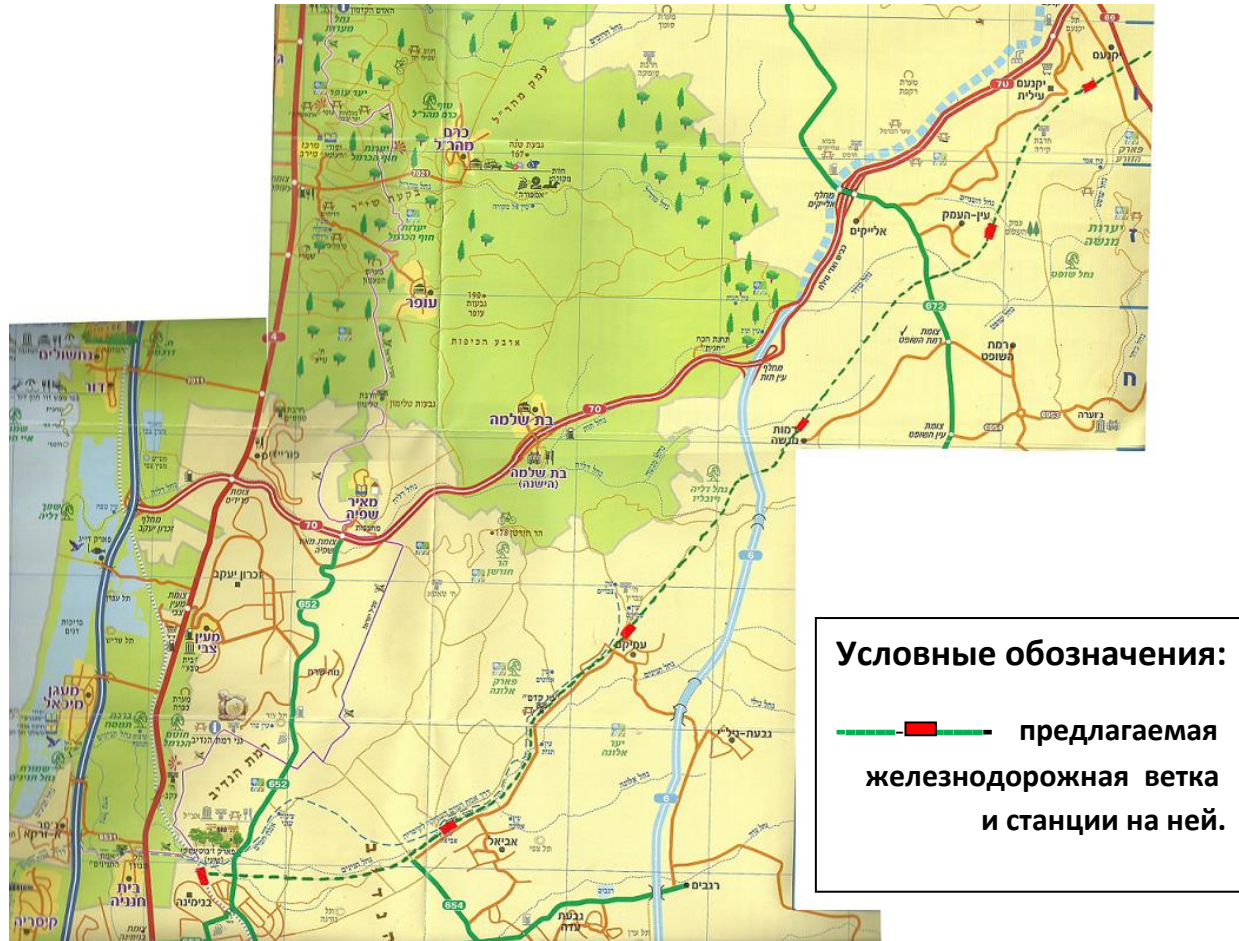


Рис. 5 б Схема предлагаемого участка железной дороги Йокнам-Беньямина

— Строящаяся железная дорога Ракевет Ха-Эмек; — Предлагаемый участок дороги Йокнеам Илит- Биньямина

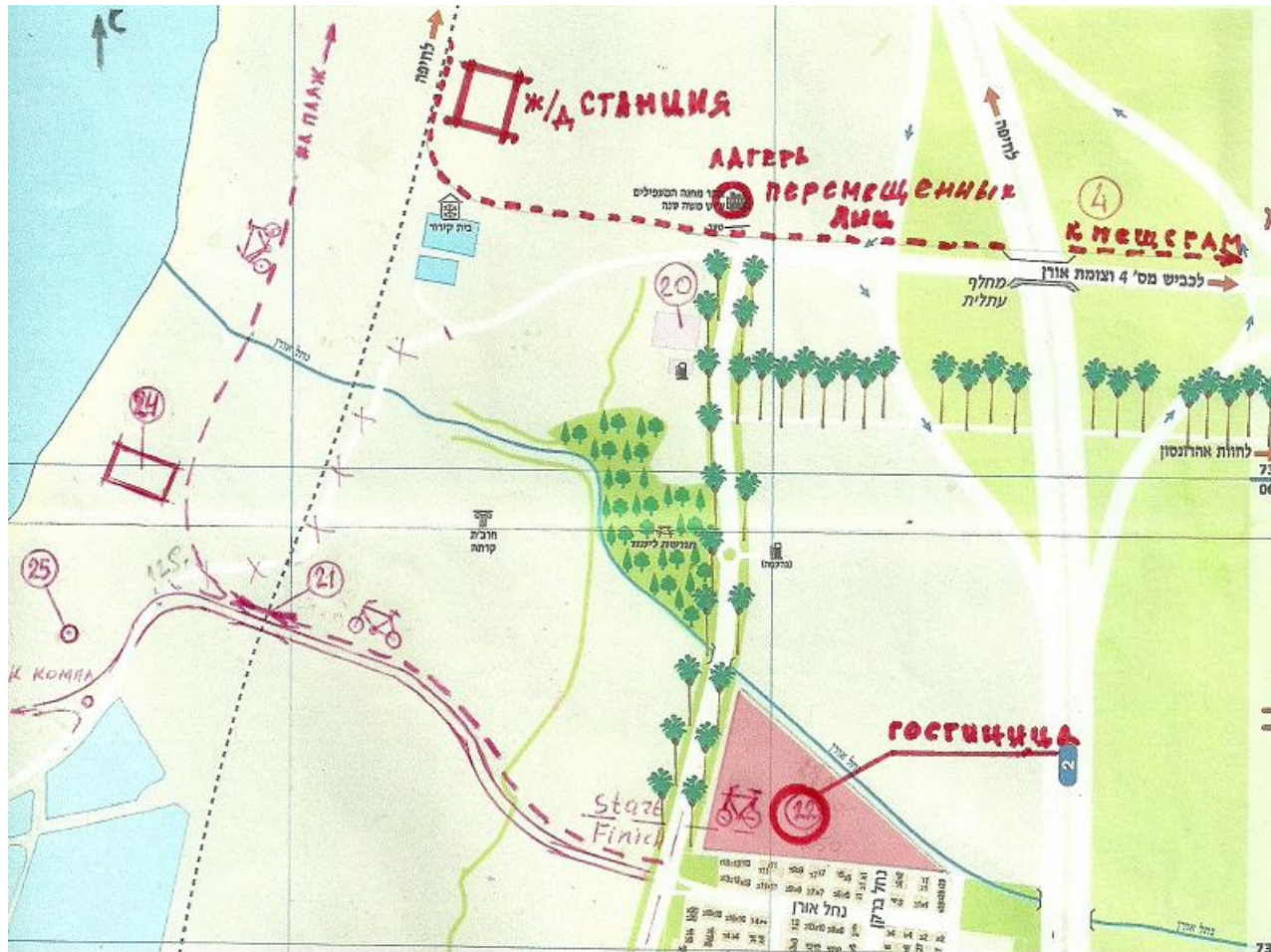
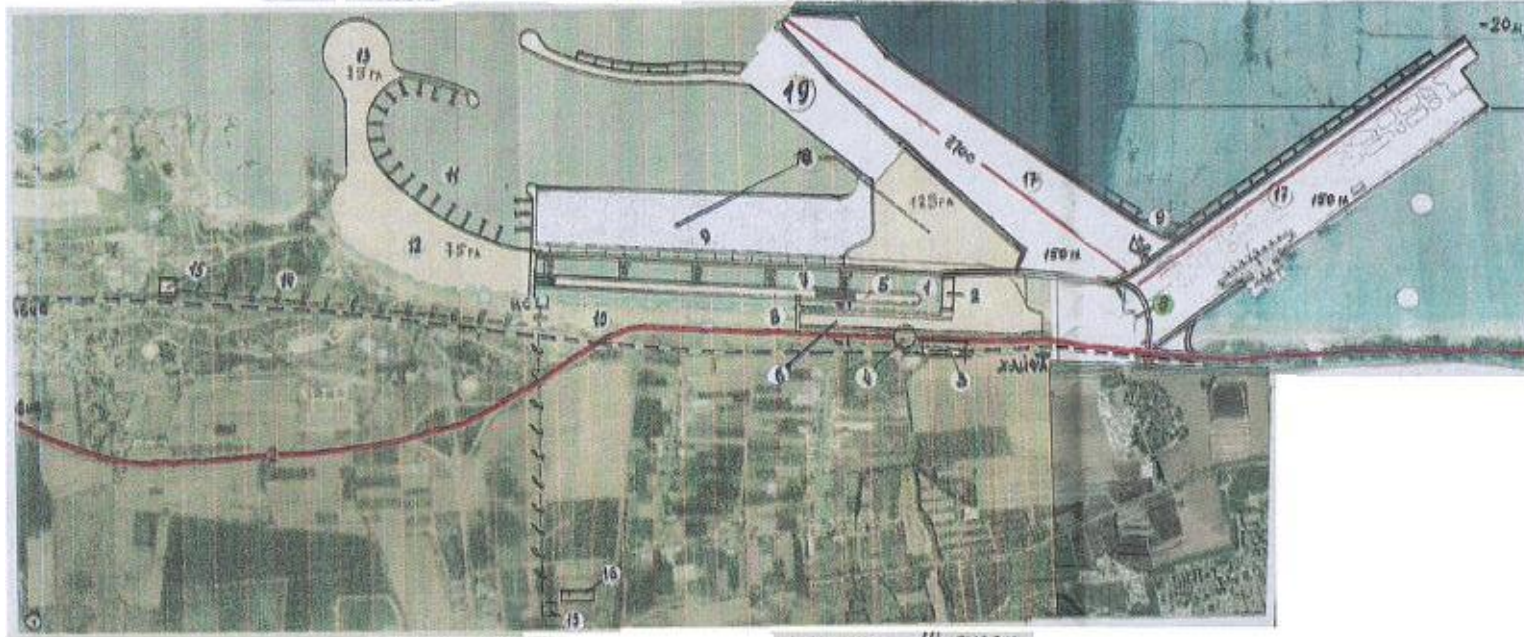


Рис. 5 в. Предлагаемые пункты эвакуации населения.

המחבר יש התפתחות טכנולוגית בתחומים טוב בשטח הים



מאשר 1:150,000

משרד תכנון ושימור

שיפמן

- 1 - ארבעת המזלות
- 2 - מרכז ספורט עם אולימפיאדה
- 3 - תחנת רכבת משותפת
- 4 - צומת דרכים
- 5 - אי
- 6 - סוללות חשמל
- 7 - מדרגות
- 8 - תחנת אוטובוסים
- 9 - פאנלים של תחנת חשמל גלגלית
- 10 - קו החוף
- 11 - מועדון יאכט
- 12 - מרכז תיירותי
- 13 - בניין מנהלתי
- 14 - מתחם מים
- 15 - מתקן להסרת מלח
- 16 - תחנת ניסוי
- 17 - תחנת חשמל
- 18 - תחנת אוטובוסים
- 19 - תחנת אוטובוסים

Рис. 6 . Намывные территории под строительные объекты