



The exterior of San Mateo Correctional Center, designed by HOK. Photo: Courtesy of HOK

#### ARCHITECTURE

# Can New Prison Design Help America's Mass Incarceration Problem?

Architects weigh in on whether we can really rehabilitate prisoners and reduce recidivism through “more humane” prisons and jails

By Eva Fedderly

April 1, 2021

Architecture and design play a pivotal role in U.S. criminal justice reform. As momentum builds to end mass incarceration, some cities and architecture firms believe that building “more humane” prisons and jails will help solve key parts of the nation’s incarceration problem. Cities such as San Diego; San Mateo, California; Birmingham, Alabama; Denver; Salt Lake City; and Nashville are investing hundreds of millions of dollars into building new correctional facilities boasting sunlight, air, greenery, and more programming space.

Earlier this year in New Orleans, a federal judge ruled that new construction on a city jail will resume, despite public outcry that the new facility will only add more prisoners and that many prisoners are mentally ill and should be treated in the community, not in jail.

Indeed, justice design, the industry segment dedicated to correctional facilities, courthouses, and police stations, has evolved since Jeremy Bentham’s 18th-century panopticon. Some architects see this as a major progress. Those in favor of sleek correctional facilities tout new



Inside of the San Mateo Correctional Facility, which was completed in 2016. Photo: Courtesy of HOK

The country's largest and most costly reform effort is happening in New York City. The landmark city's \$8.16 billion plan promises to close its [largest, most notorious jail, Rikers Island, by 2028](#) and replace it with new, borough-based jails in Manhattan, Queens, the Bronx, and Brooklyn. Despite protests over the new jails, the city announced the shortlist of design-build firms for the new Manhattan jail in October, signaling the Borough-Based Jails program will forge ahead.

"One of the main things steering this plan is that environment drives behavior," says Jamie Torres Springer, first deputy commissioner of New York City's Department of Design and Construction (DDC), the department heading the program. "Design is one of the ways that we'll achieve our criminal justice goals; we don't have to further punish through the conditions of the facilities."

After studying the best practices of some of Europe's most advanced jails and prisons, the DDC issued requirements for the new jail designs. Each of New York City's four new jails must allow for movement, provide light, greenery, security, and spaces for rehabilitation, education, and visitation.

Since the '80s, architect Frank Greene has dedicated his career to justice architecture. Greene says he's observed a massive change in justice design over the last 10 years and believes design has the power to transform people's lives. "We're designing new facilities to help people return to their communities with the skills they need to succeed," explains Greene.

But other architects challenge this notion. San Francisco-based architect Raphael Sperry is part of a growing movement of prison abolitionists who believe that America's correctional facilities harm people more than they help. Instead of designing new jails, abolitionists want to shutter them and instead invest in alternative strategies that are restorative, not punitive. "Most incarceration is unjust. Racially, it's totally disproportionate," says Sperry, a firebrand in the architecture community.

In 2003, Sperry, who is president of Architects/Designers/Planners for Social Responsibility (ADPSR), launched the Prison Design Boycott for Alternatives to Incarceration. They launched a petition to the American Institute of Architects asking the trade association to end the design of spaces for execution and torture, including solitary confinement. Many architects got on board, including the late Michael Sorkin and the *New York Times* chief architecture critic Michael Kimmelman. The petition ran from 2012 to 2020 and culminated in victory. "We shouldn't be

designing prisons and jails. We need to be doing community reinvestment and designing jail alternatives,” Sperry says. “I think the [Borough-Based Jails program] is a mistake and a huge waste of money. New York is going to regret it.”

Last August, Sperry was asked to be part of a closed-door civic engagement class hosted by the New York chapter of American Institute of Architects. The discussion focused on New York's Borough-Based Jails program. The organizers invited Sperry and other abolitionists and restorative justice advocates to participate; they also asked justice architects to speak. “No matter their ethical or political stance, the entire group agreed Rikers Island is inhumane and needs to close,” says AIA New York civic leader Chris Perrodin of Curtis + Ginsberg Architects, who cohosted the discussion. “But the conversation shifted to how we need to not just design nice new jails—lots of people agreed the Department of Corrections needs cultural reform.”

An aerial view of New York's Rikers Island. Photo: Courtesy of the Department of Corrections

“I've seen the nature of justice and facility design change dramatically over the last decade,” says director of HOK's Justice group Jeff Goodale. “What has been traditionally considered a jail, which in the distant past included bars and darker conditions that were focused on punishment, has now morphed into more what we would consider residential treatment facilities.”

Other architects believe that no matter what the new face of the correctional facility may be, the pillars of the system are control, surveillance, and punishment. Gregory Cook, a justice architect at HDR, agrees: “It's about design, but it's really about how they're being operated.”

“There is widespread recognition that folks are in jail because of mental health and substance abuse,” Sperry argues. “If you really want to address those issues, the detention environment makes any treatment unsuccessful. The security environment adds unnecessary cost to the treatment program. If this is really the issue, take the money and give it to the Department of Public Health and put it in neighborhoods. This is the reasonable thing to do.”

In October 2020, AIA's New York chapter took an unprecedented stance [asking architects to stop designing correctional facilities](#) until the justice system applies the law “without racial bias.” “We've been trying to understand, as architects, what can we really do,” Perrodin says. “It came home that changing the Department of Corrections' culture has to be the mission statement at the borough-based jails.”

AIA New York's stance against architects building correctional facilities until the justice system is corrected signifies a big moment in America. A professional group of licensed architects believe they can play a significant role by taking a stand. And as the country looks to the future with a new president, it's crucial to listen to each other, hold accountability, and continue the discussion around justice reform. It all starts with a need to do something.

Explore [ad](#) [architecture](#)





LATEST

Shortlist announced for Lower Thames Crossing tunnel contract

**07 APR, 2021** | **BY CATHERINE KENNEDY**

Highways England has announced the three joint ventures shortlisted for its £2.3bn contract to build the Lower Thames Crossing road tunnel.

The shortlist is made up of BFV JV, Bouygues Murphy Joint Venture (BMJV) and Dragados-Hochtief Joint Venture (DH JV).

The companies will be invited to enter into competitive dialogue with Highways England, which is the next stage in the contract tender process.

#### Shortlisted bidders

**BFV JV:** BAM Nuttal, Ferrovial Construction and Vinci Construction Grands Projets, supported by Atkins, TYPESA and Stantec

**Bouygues Murphy Joint Venture (BMJV):** Bouygues Travaux Publics and J Murphy & Sons, supported by Mott McDonald and Ove Arup and Partners

**Dragados-Hochtief Joint Venture (DH JV):** Dragados S.A. and Hochtief Infrastructure

The tunnels and approaches contract includes design and construction of twin bored road tunnels under the River Thames. At 16m in diameter, these tunnels will be some of the largest bored tunnels in the world. They will also be the longest road tunnels in the UK. The scope also includes the portal buildings, approach roads and the tunnel systems.

When complete the Lower Thames Crossing will improve journeys by almost doubling road capacity across the Thames east of London, with 23km of new road featuring two 4km long tunnels. It will create better connections to the region's ports, distribution hubs and manufacturing centres.

Lower Thames Crossing executive director Matt Palmer highlighted the importance of the project. "Our roads connect us – we rely on them, and they are a critical part of our economic recovery and low-carbon future," he said.

"The Lower Thames Crossing is the most ambitious road project this country has seen since the M25 was completed 35 years ago. This contract shows our commitment to this project, which will support 22,000 jobs during its construction and provide a huge economic boost to the UK economy when it opens for traffic.

"This contract is unparalleled in its ambition, and we need the right partner to match that ambition. We look forward to entering into competitive dialogue with the three shortlisted companies and hope the final bids match our aspirations."

The successful bidders and their supply chain will help Highways England achieve their ambition of making the Lower Thames Crossing the most environmentally sustainable road project delivered in the UK. They will support delivery of landscaping that will increase the biodiversity value of the area by 15% by planting over 260ha of new woodland, converting 400Ha of arable land into semi-natural habitats, and creating new ponds, waterways, ditches and hedgerows. They will also be responsible for seven new green bridges that connect habits and species either side of the new road.

This contract is one of three main works contracts that will make up the scheme, with a **£1.9bn roads contract currently out for tender** and the **£162.5M Integration Partner contract awarded to Jacobs**

earlier in the year.

Highways England plans to resubmit its application for a Development Consent Order for the project later this year.

The planning application in November following feedback from The Planning Inspectorate about the impact construction would have on local communities and the environment.

*Like what you've read? To receive New Civil Engineer's daily and weekly newsletters [click here](#).*

#### Related articles

Watch: Lower Thames Crossing technical challenges explored

9 December 2020

Skanska wins £507M Black Cat roundabout contract

23 March 2021

Queensbury Tunnel | Cost of infilling disused Yorkshire rail tunnel now exceeds repair estimate

17 March 2021

Highways England pulls Lower Thames Crossing planning application

20 November 2020

Highways England seeks consultants to price road jobs

10 March 2021

Jacobs wins £162.5M Lower Thames Crossing contract

3 February 2021

## ועדת הכספים הסירה את ההתנגדות: המהלך להפרטת נמל חיפה מתחדש

בדצמבר האחרון הודיעה ועדת הספים כבראשותו של ח"כ משה גפני, כי היא תאשר את ההפרטה רק בכפוף להסכמות שטרם נחתמו בין הממשלה, חברת הנמל ועיריית חיפה • היום הודיעה הוועדה לרשות החברות הממשלתיות כי היא מסירה בפועל את ההתנגדות למכיר, החברה הממשלתית

גיא ליברמן 6/4/21

ההליך להפרטת החברה הממשלתית "נמל חיפה בע"מ", שמפעילה את נמל חיפה מתחדש. המהלך מתאפשר לנוכח החלטה של ועדת הכספים בכנסת, בראשותו של ח"כ משה גפני, להסיר את ההתנגדות של הוועדה מקידום הליך ההפרטה. המהלך להפרטת נמל חיפה התקבל לפני זמן רב, אלא שלפי החוק יש חובה כי ועדת הספים בכנסת תהיה מעורבת בכך שהיא תאשר את הליך ההפרטה.

בדצמבר האחרון הוועדה קיימה דיון בנושא בסופו הוחלט שהיא מתירה את המשך ההליך, בכפוף לכך שהממשלה, חברת הנמל ועיריית חיפה יגיעו להסכמות בדבר התהליך. אחד הדברים שבין היתר נדרשו, כך על פי הוועדה, היה הסכמה בנוגע לדרישת עיריית חיפה לצרף דירקטור מטעמם בחברה. היום (ג') שלח מנהל ועדת הכספים, טמיר כהן, מכתב לרשות החברות הממשלתיות ובו נכתב כי "ועדת הכספים בישיבתה מיום 29.12.2020 החליטה לאשר את הפנייה שבנדון (הליך ההפרטה. ג"ל). עם תום ההצבעה הגישו חברי הכנסת משה כפני ואחמד טיבי בקשה לדיון מחודש. הבקשות לדיון מחודש הוסרו היום. על כן, הפנייה מאושרת החל ממועד זה".

יצוין כי חודשיים קודם לכך נרשם שלב חשוב בהליך ההפרטה כאשר 18 קבוצות מישראל ומחו"ל ניגשו לשלב הסינון המוקדם. בין המתעניינים עד כה ניתן למנות מספר קבוצות בולטות. DP World מדובאי בשותפות עם חברת מספנות ישראל, קבוצה של Adani Ports מהודו עם גדות כימיקלים מישראל, קבוצה אחרת כוללת את איש העסקים רמי אונגר וקרן ג'נריישן. קבוצה נוספת כוללת את ממון תעבורה, כלל תעשיות, לאומי פרטנרס וחברה אמריקאית בשם SSA Marine. קבוצה אחרת היא של חברת הילפורט הטורקית עם קינסטון האמריקאית. בנוסף ישנה הצעה שהגיע משפיר וחברת ים השיבולים והצעה אחרת מחברת אלומה.

הצפי המעודכן לסיום ההליך: בחגי תשרי

בינואר 2020 החליטה ועדת שרים לענייני הפרטה, להפריט את כל החזקות המדינה בחברה בדרך של מכירה פרטית כמקשה אחת של כל מניות החברה לרוכש אסטרטגי. מספר ימים לאחר מכן נחתם הסכם קיבוצי עם ועד העובדים בנמל שהסדיר מחד את זכויות העובדים ובמקביל חייב אותם לשמור על "שקט תעשייתי" בקשר להליך המכירה.

לאור ההתעניינות שנרשמה ולפי הלו"ז שנקבע בעבר ברשות החברות, כבר בינואר השנה הייתה כוונה להגיע לשלב הגשת ההצעות הכספיות, אלא שלאור עמדת ועדת הכספים ההליך נעצר. לפי הערכות של גורמים ברשות החברות לאור החלטת ועדת הכספים כעת, נראה כי ההצעות הכספיות יוגשו סביב יוני, וכי ההחלטה לגבי ההצעה הזוכה תינתן לקראת חגי תשרי הקרובים.





מגור חלון


## קנדה ישראל תקים את מלון "ארבע העונות" הראשון בארץ ביפו

המלון יוקם ב"מתחם לפיד", הממוקם בדופן הצפונית של קצה רחוב אילת • מדובר במתחם בשטח של 20 דונמים, שעתידיים להיבנות בו שלושה מגדלים בני 35-45 קומות ובהם מגורים, מלונאות ומסחר  
 גיא נרדי 8/4/21

הוועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב דנה אתמול (ד') בהפקדת תוכנית "מתחם לפיד", הממוקם בדופן הצפונית של קצה רחוב אילת, והמליצה להעבירה לדיון ואישור בוועדה מחוזית.

מדובר במתחם גדול יחסית - במרחק של 350 מטר מחוף הים - בשטח של 20 דונמים, שעתידיים להיבנות בו שלושה מגדלים בני 35-45 קומות ובהם מגורים, מלונאות ומסחר.

לפי התיכנון, במקום יבנה המלון הראשון בארץ של רשת "ארבע עונות". את התוכנית יזמו חברת קנדה ישראל ו-Silverstein Properties של המיליארדר לארי סילברסטיין.

הקרקע במקום שייכת לעיריית תל אביב, לרשות מקרקעי ישראל (רמ"י) ולגורמים פרטיים, ביניהם חברת קנדה ישראל. בהווה קיימים בשטח מבני מסחר ישנים ונמוכים במצב תחזוקתי ירוד, כולל מבנים ארעיים.

התוכנית שהוכנה ע"י משרדי האדריכלים יסקי מור סיון ו-pelli clarck pelli מקונטיקט, מציעה בינוי של מגדל בגובה 39 קומות שישמש למגורים, מגדל למגורים ומלונאות בגובה 45 קומות, ומגדל מגורים ומלונאות בגובה 35 קומות.

את שטח המתחם יחצה שטח ציבורי פתוח בסטטוס שפ"פ עם זיקת הנאה (כלומר, התחזוקה תושט על היזמים), שיחבר את המושבה האמריקאית עם שכונת מנשייה העתידית.

במפגש עם רחוב קויפמן, ומול טיילת החוף, תוקם כיכר ציבורית בשטח 3.3 דונמים. בסך הכל מציעה התוכנית 600 יחידות אכסון מלונאי ועוד 525 יחידות דיור.



## המדינה אישרה סופית: הרחבת פרויקט המגדלים במתחם שרונה בת"א

הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה תל אביב אישרה למתן תוקף את התוכנית של חברת אפי נכסים וקבוצת מליסרון להרחיב את פרויקט לנדמרק בדרום הקריה. מדובר בשני מגדלים בני 50 קומות שיכללו מגורים, תעסוקה ומסחר, שטחי ציבור ומלונאות על שטח של כ-14 דונם

הילה ציאון פורסם: 06.04.21, 12:43



הדמיית המגדלים במתחם שרונה (הדמיה: ישר אדריכלים)

הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה תל אביב אישרה היום (ג') סופית את הרחבת זכויות הבנייה בתוכנית של אפי נכסים וקבוצת מליסרון להקמת שני מגדלים בני 50 קומות במתחם שרונה במרכז תל אביב (המכונה מתחם דרום הקריה). במסגרת ההחלטה ניתן תוקף לתוכנית, במסגרתה יוקם פרויקט לנדמרק שיכלול מגדלי עירוב שימושים שישלבו מגורים, תעסוקה ומסחר, שטחי ציבור ומלונאות. הפרויקט, שמצוי בתחילת הבנייה, כלל עד כה מסחר ומשרדים בלבד, אולם כעת יכלול גם 116 דירות.

- [מנחת מסוקים על חשבון דירות בשדה דב? "מחפשים מקום חלופי"](#)
- [ביהמ"ש פסק נגד המדינה בפרשת גבעת עמל: "הפרה התחייבות לתושבים"](#)
- [יש תחבורה ציבורית ליד הבית? "לא נאשר חניית צמודות"](#)

המגרש משתרע על שטח של כ-14 דונם וממוקם בפינה הדרום מערבית של מתחם שרונה, בין הרחובות הארבעה, ארניה אסולד וליאונרדו דה וינצ'י. מדובר באחד השטחים היחידים במתחם שטרם מומשה בו הבנייה. מגדל אחד יוקם ברחוב דה וינצ'י וישלב תעסוקה, מסחר ומבני ציבור. המגדל השני יוקם ברחוב הארבעה וישלב גם מגורים בקומות העליונות וכן אפשרות להקמת חדרי מלון. שניהם יכללו חזית מסחרית.

שני המגדלים, שיבוצעו על ידי חברת אקלטר בנייה, יכללו למעלה מ-160 אלף מ"ר, מתוכם משרדים ומסחר בשטח של כמעט 120 אלף מ"ר ו-6,050 מ"ר עבור שטחים ציבוריים כגון חינוך, דת, תרבות, רווחה, קהילה ומוסדות עירוניים. עוד כוללת התוכנית 10 קומות עם 116 יחידות דיור, כאמור, מחציתן יוקצו עבור דירות קטנות בשטח של עד 60 מ"ר במטרה לאפשר תמהיל מגוון.

בנוסף, כולל הקומפלקס בית ספר לאמנויות הבמה שישתרע על שטח של כ-7,000 מ"ר, כיכר ציבורית שתבנה ברחבת המגדלים ותכלול פינות ישיבה ובתי קפה בשטח של כ-5,000 מ"ר וחניון תת-קרקעי בן 7 קומות עם 2,000 מקומות חניה. דרך הגישה למגרש תהיה תת-קרקעית ותקושר ממזרח ממגדלי המגורים של חברת גינדי החזקות, לכיוון צפון לרחוב קפלן. שטחי הפיתוח ישולבו עם מתחם שרונה מרקט.



המגדלים בדרום מתחם שרונה (הדמיה: ישר אדריכלים)

Promoted Links by Taboola

מה שחייבים לדעת על השתלות שיניים ביום אחד מעבר לדמיון – המגנל עושה הסבה להייטיק. להכין בשר בסטייל מהספה! "קנינו דירה בשוק בגלאל ב-180 אלף דולר, חשבו שהשתגענו"  
 כלכלה Rokach dr-orrelle.ussl.co

## אחד המגרשים היקרים ביותר ששווקו

מהוועדה נמסר כי התוכנית, שנערכה על ידי משרד ישר אדריכלים, קודמה בהתאם למדיניות לפיתוח לאורך ובסביבת צירי מערכות תחבורה עתירות נוסעים (מתע"ן): במרחק של עד 300 מטרים מתוואי שני צירי רכבת קלה הנמצאים בביצוע (הקו האדום ממזרח לתוכנית והקו הירוק ממערבה), וכן במרחק של כ-150 מטרים מתחנת מטרו שבתכנון על רחוב החשמונאים מדרום לתוכנית.

שתי החברות [רכשו את הקרקע לפרויקט הענק ב-2015](#) תמורת 578 מיליון שקל. שתי החברות גברו על חמישה מתחרים במסגרת מכרז שפרסמה רשות מקרקעי ישראל (רמ"י), בהם עזריאלי, גינדי החזקות, קבוצת חני'ג', ישראל קנדה וחברה פרטית של המיליארדר הישראלי טדי שגיא. מדובר היה אז בשיתוף פעולה ראשון של אפריקה ישראל (שאפי נכסים הייתה חלק ממנה בזמנו) עם מליסרון בתחום היוזמות. זהו אחד המגרשים היקרים ביותר ששווקה רמ"י, כאשר מחיר המינימום למגרש היה 208 מיליון שקל.

יו"ר הוועדה המחוזית, אדריכלית דניאלה פוסק, מסרה כי "התוכנית משתלבת היטב ברחוב ליאונרדו דה וינצ'י אשר הופך לרחוב עירוני, ירוק ומשמעותי, המחבר בין מוקדי ציבור ותרבות רבים; ממשכן האומנויות (האופרה), תיאטרון הקאמרי ומוזיאון תל אביב) לאורך שרונה ועד כיכר גבעון ומתחם השוק הסיטונאי".

## מחפשים דירה/נכס? כנסו ל-y נדל"ן, אתר הנדל"ן של המדינה

מצאתם טעות בכתבה? כתבו לנו על זה

תגיות: [צנרת התכנון](#) [מינהל התכנון](#) [תל אביב](#) [שרונה](#) [בנייה](#) [מליסרון](#) [מגדלים](#)

## העיר רחובות תיפרד משטחים פתוחים

הותמ"ל דחתה כ-100 התנגדויות לתוכנית, והקרקעות החקלאיות במזרח העיר יהפכו לשכונת מגורים בת כ-8,000 דירות, עם שטחי מסחר

שלומית צור 31.03.21 07:50

הקרקעות החקלאיות במזרח רחובות יהפכו לשכונת מגורים בת כ-8,000 דירות ומאות אלפי מ"ר שטחי תעסוקה ומסחר, כך קבעה בימים האחרונים הותמ"ל, שדחתה את ההתנגדויות לתוכנית. במקביל הותמ"ל קיבלה התנגדויות שדרשו להפחית שטחי תעסוקה לטובת תוספת דירות בנימוק שבמחוז מרכז קיים צורך רב יותר במגורים מאשר בשטחי תעסוקה, שהיקפם בתוכנית המקורית היה עודף. התוכנית עם השינויים פורסמה בימים אלה להערות הציבור למשך 45 יום, ואם לא יוגשו לה התנגדויות, היא תיחשב מאושרת.

### קראו עוד בכלכליסט:

- [החתימות המוקדמות מעכבות פרויקט פינני-בינוי בקריית משה ברחובות](#)
- [בשורה לחקלאי: כפר ביל"ל: הותמ"ל תצמצם את השטח שיופק מהם](#)
- [טלטלה במנהל התכנון: מתכנת הותמ"ל עוברת לשוק הפרטי](#)

בנובמבר 2019 הפקידה הותמ"ל להתנגדויות הציבור את התוכנית שיזמה החברה הממשלתית "דירה להשכיר", שחלה במקור על 2,200 דונם וכללה הקמת שכונת מגורים בת 6,900 דירות, מתוכן 1,000 דירות להשכרה ו-300 יחידות דיור מוגן, וכן 700 אלף מ"ר שטחי תעסוקה ומסחר, מבני ציבור ו-230 דונם שטחים פתוחים. התוכנית ממוקמת על קרקעות חקלאיות, רובן בבעלות פרטית, ממזרח לדרך בגין. מדובר בקרקעות שבמשך שנים היתה מחלוקת על הפשרתן לבנייה בשל הפגיעה המשמעותית הצפויה בשטחים פתוחים, בזמן שבתוך העיר קיים פוטנציאל לתוספת של אלפי דירות.



צילום: משרד הפנים

אדית בר, ראשת הותמ"ל

לתוכנית הוגשו כ-100 התנגדויות, בין היתר על ידי בעלי קרקע פרטיים שביקשו להגדיל את היקף זכויות המגורים בתוכנית, אך גם על ידי ארגונים כמו החברה להגנת הטבע, שטענו לפגיעה בשטחים פתוחים במחוז מרכז, ועל ידי תושבי העיר שטענו כי דווקא בתקופת הקורונה התגלו השטחים הפתוחים כנחוצים מתמיד. "שינוי ייעוד השטחים הפתוחים במזרח רחובות מחקלאות לבנייה יהיה בכייה לדורות", כתבו מנהל הגן הבוטני באוניברסיטת תל-אביב ד"ר יובל ספיר והמומחית הסביבתית ד"ר חגית אולנבסקי בהתנגדות שהגישו. "זהו אזור מפלט חיוני עבור תושבי רחובות, בעיקר בחודשים האחרונים של הגבלות ריחוק חברתי".

הותמ"ל, בראשות אדית בר, מינתה את החוקר אדיב דאוד נקאש לבחון את ההתנגדויות ולהגיש המלצות. לאחר דיון בהמלצותיו קיבלה הותמ"ל בימים האחרונים חלק מההתנגדויות ותיקנה את התוכנית. נדחתה הטענות לפגיעה בשטחים פתוחים ואת ההתנגדויות שהוגשו סביב טיעון זה, לאחר שהחוקר ציין כי המסדרון האקולוגי בעל הערכיות הסביבתית הגבוהה נמצא מזרחית לתוכנית, בעוד התוכנית עצמה שייכת למרקם העירוני.



רחובות (ארכיון)

צילום: באדיבות קרקעליסט

הותמ"ל גם הפחיתה את שטחי התעסוקה ב-200 אלף מ"ר שטחים עיקריים ל-500 אלף מ"ר, לטובת תוספת של 1,500 דירות, לאחר שהשתכנעה כי קיים עודף שטחי תעסוקה בתוכנית, ולאור מגמות ההתרחבות המואצת בהיקף האוכלוסייה, בפרט בערים, המחייבות הגדלת צפיפות עירונית למגורים. החוקר ביסס את קביעתו לגבי עודפי שטחי התעסוקה על בסיס מפתח של 10 מ"ר שטחי תעסוקה לנפש. הותמ"ל גם אישרה אופציה להוספת 1,240 דירות מעבר למה שהוגדר בתוכנית, שמימושה יותנה בהתחדשות עירונית בחלק הוותיק של רחובות.

לדברי עו"ד אייל אוליקר ממשרד צבי שוב, המייצג בעלי קרקע פרטיים בתוכנית, "על פניו, מדובר בהחלטה מבורכת, המהווה המשך מגמה עקבי של מוסדות התכנון הארציים, לעודד ניצול מיטבי של הקרקע והגדלת הצפיפות בשטחים לפיתוח במרכז הארץ, במיוחד לאור מגמות הגידול המואץ בהיקף האוכלוסייה מחד והתרכזות רוב האוכלוסייה בערים מאידך. נציין כי, מגמת הציפוף כפי שנידונה לאחרונה בפסיקה של בתי המשפט ומוסדות התכנון, עומדת בניגוד למגמה בוועדות המקומיות לצמצם את היקף ההתחדשות העירונית, מטעמים של מחסור בתשתיות מקומיות. אנו סבורים שכפי עמדה על כך הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של מתחמים מועדפים לדיור בהחלטה בענייננו, צו השעה הוא הגדלת הציפוף במרכזי הערים, וכי אין כל חלופה אחרת למתן מענה לגידול באוכלוסייה".

**כלכליסט**

## ערים נוספות מחוץ לתל אביב פועלות לצמצום תנועת כלי רכב

ערים נוספות שפועלות להפחתת זיהום מכלי רכב בשטחן, אך בקצב איטי יותר. לפי איתן אטיה, יו"ר פורום ה-15, מדובר ב"ירושלים, כפר סבא, אשדוד, רמת גן ופתח תקווה". למרות זאת, הקרבות מול הממשלה מתישים אותן

דותן לוי 08:13 08.04.21

בשלב זה נדמה כי תל אביב נושאת כמעט לבדה את הדגל והיא העיר היחידה שמשכילה לצעוד קדימה. עם זאת, לפי איתן אטיה, יו"ר פורום ה-15 (15 הערים העצמאיות והאיתנות בישראל), יש ערים נוספות שפועלות בכיוון, אך בקצב איטי יותר: "יש כמה ערים שפועלות בכיוון כמו ירושלים, כפר סבא, אשדוד, רמת גן ופתח תקווה. עם זאת, פחות שמעיים על הדברים האלה ופחות מזהים תנופת עשייה בתחום הזה בערים האחרות.



צילום: שאטרסטוק

אילוסטרציה

"יש לזה כמה סיבות, אחת היא שהתקשורת מדווחת הרבה פחות על ערים שהן לא תל אביב. שנית, עיריות באופן די טבעי כפופות לרגולציה של משרדי הממשלה. יש להן אינסוף מלחמות עם כל משרדי הממשלה וכמות המלחמות שהן מנהלות ברמה היום-יומית היא בלתי נסבלת וחסרת תקדים ברמה העולמית. לעתים תש כוחן. גם אם מגיע ראש עיר מחוץ לתל אביב, למשל בעיר כמו חדרה, ואומר שהוא אוהב את הרעיון, ומבין את הצורך של סגירת רחובות, מה האלטרנטיבה שלו היום? יש לתושבי חדרה תחבורה ציבורית טובה? אין להם, ולכן במקרים מסוימים זו התאבדות פוליטית עבור ראשי הערים והם נמנעים מכך".