

אשרה להפקדה תוכנית המתאר לקריית אונו: צפי ל-80 אלף תושבים

- עד שנת 2040 יגדל שטח העיר ב-800 דונם, והאוכלוסייה תכפיל את עצמה לכדי 80 אלף תושבים • מתנגדי התוכנית חוששים מציפוף יתר ופקקים
גיא נרדי 28/1/20

הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה תל אביב החליטה להפקיד את תוכנית המתאר לקריית אונו. התוכנית מתווה מסגרת תכנונית לפיתוח העיר אשר צפויה להכפיל את אוכלוסייתה ולהגיע לכ-80 אלף תושבים עד שנת 2040.

בתוכנית המתאר כלול ה"חזון" לעתיד העיר ובו נכתב כי "קריית אונו ישוב עירוני הנטוע ברצף מעור, בית לקהילה עירונית מגובשת, שומר על ייחודו, איכותו ומורשתו בד בבד עם טיפוח עירוניות חיונית, תוססת ואינטנסיבית, מקושרת ומשתלבת במרחב העירוני הסובב אותה".

שילוב מסחר ומגורים

כיום שטח העיר הוא 4,540 דונם, אלא שקריית אונו עתידה להתרחב ב-800 דונם נוספים, שיתווספו לשטחה על חשבון מחנה תל השומר. בתחום המחנה קיימות תוכניות מאושרות אשר צפויות להוסיף לעיר כ-4,300 יחידות דיור. פיתוח נוסף מתוכנן בחלקה הצפון מערבי של העיר הכולל הקמת שכונה חדשה שנמצאת בשלבי בנייה.

לצד פיתוח שכונות חדשות העיר מובילה מיזמי התחדשות עירונית באמצעות פינוי-בינוי ותמ"א 38. תוכנית המתאר מחזקת את תהליכי הפיתוח של רחוב לוי אשכול, תוך מתן דגש לעירוב השימושים בו ולאיכות המרחב הציבורי. במסגרת התוכנית מוצעת הרחבה של צירי המסחר לכיוון רחוב שלמה המלך ולכיוון דרך לוד (כביש 461). כמו כן, תוכנית המתאר מציעה שמירה על ליבת העיר הוותיקה ועל מתחמי בינוי וערכים הראויים לשימור.

התוכנית מציעה הגדלה של שטחי התעסוקה והמסחר באזורים הגובלים בקו הסגול של הרכבת הקלה ובסמוך לקו המטרו העתידי. בהקשר של מגורים ליד תחנות הרכבת והמטרו, נקבע שאישור הדיור המוצע יותנה בהוספת 50% "דיור מכליל". הכוונה לשילוב של דירות קטנות (65 מ"ר), דיור בהישג יד, דיור מוגן ומעונות סטודנטים.



מתכנתת מחוז תל אביב, אדריכלית חוה ארליך-רוגינסקי ציינה כי "מדובר בתוכנית שתייצב את מעמדה של קריית אונו כמובילה בתחום ההתחדשות העירונית מחד ובפיתוח שכונות חדשות מאידך. בתוכנית זו מקודמים נושאים של חוסן עירוני - אנרגיה מתחדשת וניהול נגר על פי המדיניות המחוזית ומינהל התכנון".

"שרות רע לתושבים"

ליאת ארבל, חברת מועצת העיר קריית אונו מטעם סיעת "המקומיים", אינה מרוצה מהתוכנית המקודמת ואף חושבת על הגשת התנגדות לתוכנית: "תוכנית המתאר כפי שהוצגה לציבור, וגם לחברי המועצה, אינה נותנת מענה ראוי לפיתוח העיר בהיבט של תשתיות וארנונה עסקית. בתקופת הבחירות הצגנו תוכנית חלופית שמסבירה איך תוכנית המתאר צריכה להיראות כך שכולנו נרוויח, לא רק בטווח הקצר, אלא גם בטווח הארוך. בוטלה השלבינות, ואנו חוששים שהשכונות החדשות יסבלו מפקקים. הרבה דברים לוטים בערפל, ואני מצרה מאד על הפקדת התוכנית במתכונתה זו. אני חושבת שראש העיר עשה שרות רע לתושבים".

איציק ציזר, לשעבר סגן ראש העיר וחבר בוועדה לתכנון ובנייה שהוביל את ההתנגדות לתוכנית: "ישראל גל ממשיך לצופף ולפוקק את העיר. הכפלת האוכלוסייה, בניית 70 מגדלים (25-11 קומות) על רחוב אחד בעיר קטנה, הכפלת התנועה, בנייה המתבססת על תשתיות של כפר, אי העברת הקו הסגול לאורך העיר עם תחנות מועילות ועוד - כל אלה יורידו את איכות החיים בעיר. בתוכנית אין מספיק שטחי ציבור להכפלת האוכלוסייה. אין מספיק שטחים לבתי ספר, מעונות, גנים, מגרשי ואולמות ספורט, מבני תרבות, נוער, רווחה, גיל הזהב ופארקים. קריית אונו כבר היום במקום ה-11 בצפיפות לשטח בישראל וזה רק יחמיר. התוכנית הזו לא טובה לקריית אונו! נקודה".

את צוות התיכנון של התוכנית ריכז אדריכל אורי מזור ממשרד האדריכלים פירשט-מזור.

מעריית קריית אונו נמסר: "חבל שחברי מועצה דוחים תכנית מתאר מצויינת לעיר ולתושבים בשביל עוד כותרת. לא לשם כך הם נבחרו ולא זו הדרך הנכונה לקבל חשיפה - על חשבון טובת התושבים. ישראל הולכת ומצטופפת זו עובדה. כל ישוב בישראל סופג ויספוג את המחיר לציפוף והשאלה היא איך מנהלים אותו נכון וביעילות על מנת לשמור על איכות חיים, סביבה ושירותים עירוניים ברמה הכי גבוהה. תכנית המתאר עושה בדיוק את זה. קרי מוסיפה יחידות דיור במתינות ובשיקול דעת, תוך כדי הוספת שטחים ירוקים, שטחי תעסוקה, מסחר ובילוי, מבני ציבור והרחבת השירותים הקהילתיים".

בכמה קיצר הנת"צ החדש ברחוב קפלן בת"א את זמן הנסיעה?

הנת"צ בקפלן הושק לפני כחודש, ועיריית תל אביב מעדכנת כי הנסיעה בו מקצרת משמעותית את זמנם של הנוסעים: בין 20 דקות ועד חצי שעה • העירייה מתכננת להקצות נתיבים נוספים לתחבורה ציבורית
שני אשכנזי 28/1/20

בסוף חודש דצמבר הפכה עיריית תל אביב נתיב ברחוב קפלן המצטלב עם צומת השלום (הקריה) לנתיב המיועד לכלי התחבורה הציבורית בלבד, וכיום היא מעדכנת כי הנתיב מקצר את זמן הנסיעה של המשתמשים בו ב-20 דקות עד חצי שעה. ברחוב קפלן, אחד הרחובות העמוסים בעיר, עוברים כ-50 אוטובוסים בשעת שיא לכיוון (כלומר, כ-100 בשני הכיוונים) וכ-1,100 אוטובוסים ביממה.

במסגרת תכנון והביצוע של הפרויקט ניטרה עיריית תל אביב את זמני הנסיעה ברכב הפרטי ובאוטובוסים, וגילתה כי לאחר הפעלת הנת"צ ישנו שיפור משמעותי במהירות הנסיעה וזמן הנסיעה הממוצע בשעות העומס לאורך הרחוב, והוא עומד כיום על כ-5-8 דקות.

לדברי עיריית תל אביב, הזמן הרב שנחסך לאוטובוסים הקיימים בשעות העומס (בין 15%-25% מסך כל זמן הנסיעה של הקוים השונים) מאפשר למשרד התחבורה לייעל את מערך התחבורה הציבורית באזור ולהוסיף תדירות ושירות. החל ממרץ 2020 יתוגבר באופן משמעותי השירות לאורך ציר קפלן ע"י הוספת שני קווים חדשים שישפרו את החיבור לדרום מזרח העיר וכן תגבור של נסיעות בקווים העמוסים העוברים ברחוב.

תל אביב יפו היא העיר המובילה בארץ עם 54 ק"מ של נתיבי תחבורה ציבורית הסלולים בתחומה והעיר היחידה שבה גם מבוצעת אכיפה שוטפת על ידי העירייה, באמצעות מצלמות ופקחים. הנת"צים המרכזיים בעיר עוברים בדרך נמיר, אבן גבירול, קינג ג'ורג', אלנבי, דרך יפו, סלמה והעלייה. לאחרונה בוצעו נתצים ברחובות שלבים, יפת, לבון, ובן צבי. כעת, בעיריית תל אביב שוקלים להקצות בזמן הקרוב נתיבים נוספים לתחבורה ציבורית. בשלב הבא, יוקצה לתנועת תחבורה ציבורית בלבד נתיב ברחוב שאול המלך, בו עוברים קווי אוטובוס רבים המשרתים נוסעים מערים דוגמת פתח תקווה וכפר סבא למרכז תעסוקה גדול ולבית החולים איכילוב.

דעה: התשתיות הן החסם האמיתי בדרך לבנייה מסיבית

מתקני טיהור שפכים עם קיבולת לא מספיקה, מחלפים, קווי רכבת ומוסדות חינוך חסרים - כדי לקבל דירות המדינה צריכה להשקיע בתשתיות • דעה

אריק מירובסקי 30/1/20

המציאות המרה מתבהרת והולכת: זה לא עניין של מחסור בקרקעות, גם לא של מלאי תכנוני בחסר. בנייה מואצת אינה אפשרית בישראל בגלל תשתיות לקויות. היכן שמנסים לבנות באופן אינטנסיבי - מגלים בעיות.

בשבוע שעבר חשפנו כאן ב"גלובס" כי לא רק שאין סיכוי בקרוב לצאת במכרזי קרקעות חדשים באור עקיבא, אלא שקיים קושי אמיתי לממש חלק מהקרקעות שכבר שווקו שם, בגלל המט"ש (מתקן לטיהור שפכים) האזורי שהוקם ב-1997. הבנייה המואצת בערי הסביבה גרמה ללחצים גדולים מצד היישובים להגדלת פעילות המט"ש. לפי טענת אחד היזמים, הבעיה היא קיבולת המט"ש, ואילו ברמ"י טוענים שמדובר בחלוקה הפנימית של הפעילות שלו בין היישובים. כך או כך, ברור שקרב היום שבו יצטרכו להרחיבו, אם רוצים להמשיך לבנות באזור ההוא בקצב מהיר.

המט"ש באור עקיבא אינו חסם התשתית היחיד. ראש עיריית הרצליה, משה פדלון, הודיע לפני חודשים אחדים כי עקב בעיות באספקת מים לעירו, הוא אינו יכול לאשר עוד יחידות דיור; החברה הכלכלית קריית ביאליק הודיעה לקבלן התשתיות שפעל בצפון מזרח העיר על סילוק מעבודת התשתיות בשכונת נאות אפק, שבה מוקמים כמה פרויקטים של מחיר למשתכן. בקרוב יערך מכרז חדש, אך אכלוס חלק מהפרויקטים במקום ייקלע לפיגורים.

סיפור עצירת התמ"א 38 של רמת גן בתחום ההתחדשות העירונית אמנם בוטל בבית המשפט, אך אף אחד לא ערער על הטיעונים הבסיסיים של העירייה, שחסרות לה תשתיות ציבוריות שיאפשרו הקמת פרויקטים חדשים; בעיריית חיפה בדקו ומצאו שניתן לממש רק 40% מיחידות הדיור בעיר שמותרות מכוחה של תמ"א 38, כי מעבר להן, יתחילו להיווצר בעיות חמורות, במיוחד עקב מחסור בכיתות לימוד.

בעיות התשתית החמורות ביותר הן גם המוכרות ביותר, והן בתחום התחבורה. לפני כשנתיים וחצי החליטה הוועדה המחוזית מרכז להגביל את הבנייה בראש העין, עד להסדרת התחבורה מהעיר החוצה; לא ברור עד כמה קיימת הסדרה כזו. בינתיים בסירקין בפתח תקווה מתכננים מגה-תוכנית לבנייה בשטח המחנה הצבאי המתפנה משם. 8,500 יחידות דיור אושרו, ועיריית פתח תקווה עתרה כנגד הוותמ"ל בנושא, עקב אי מתן פתרון לתחבורה. בראשון לציון הודיע ראש העירייה רז קינסטליך כי יבטל יחידות דיור אם לא יוחזר לפעולה קו הרכבת מתחנת ראשונים בעיר לתל אביב. מכרז רמ"י לדיור להשכרה בדרך השלום, שהוצא במקור בדצמבר 2018, נדחה שוב ושוב, משום שהפרויקט נמצא על קו המטרו ואסור לקידום תכנוני. רק לפני כחודש נמצא הפתרון והמכרז יצא לדרך שוב.

אלו כמובן רק דוגמאות מעטות. הסכמי הגג בין המדינה לעיריות נועדו לפתור בעיות כאלו, אבל הם מסתכמים בעשרות מיליארדי שקלים, וספק גדול עד כמה הם ישימים. אבל אם מדינת ישראל באמת רוצה להתקדם בבנייה, התשתיות הן החסם הגדול שהיא חייבת לטפל בו.

המיזם שמסעיר את האוצר: חשש לעצירת הפרויקט הסולארי הגדול בישראל

פרויקט אנרגיה סולארי עצום שייבנה על שטח של 3,000 דונם ליד דימונה מקודם ע"י אגף החשב הכללי באוצר • עם זאת, ל"גלובס" נודע כי ברשות מקרקעי ישראל נדהמו מהמהלך שלא תואם מולם, וכי הם מקדמים מכרז לכריית מיליוני טונות של חול בחלק מהקרקע

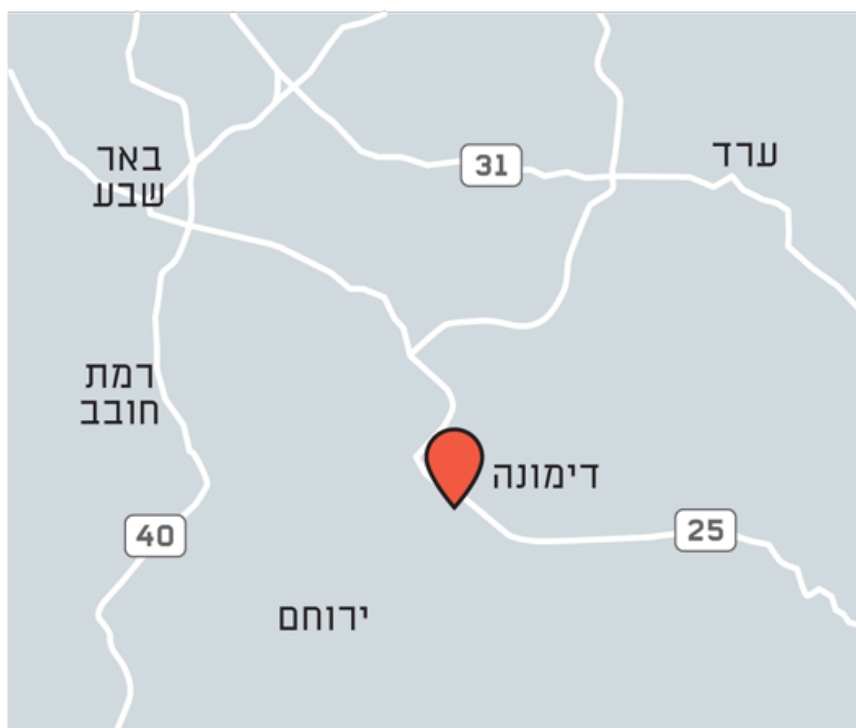
אריק מירובסקי 26/1/20

חריקות בהקמת מיזם סולארי שמתוכנן להיות הגדול ביותר בישראל. בשבוע שעבר פרסם אגף החשב הכללי באוצר (החשכ"ל) שבראשות רוני חזקיהו מסמך קדם-מכרז להקמת הפרויקט שצפוי להיבנות על שטח עצום במוסך לעיר דימונה. עם זאת, ל"גלובס" נודע כי ברשות מקרקעי ישראל (רמ"י) נדהמו לראות את הפרסום, שלטענתם כלל לא תואם עימם, ושמתייחס לקרקע שבחלקה מתקיימת כריית חול בהיקפים גדולים.

3,000 דונם של שדה סולארי

מדובר בפרויקט תשתיות לאומיות (תת"ל) שהתחיל לפני כארבע שנים כפרויקט של משרד האנרגיה למציאת אתר למיזם סולארי, ושקודם בוועדה לתשתיות הלאומיות (ות"ל). שטחו כ-3,000 דונם והוא נמצא דרומית-מערבית לדימונה, לא הרחק מאזור התעשייה העירוני. על פי היעדים, התחנה תייצר חשמל באמצעות טכנולוגיה פוטו-וולאית בהספק של כ-300 מגה וואט. בכך היא תהיה לתחנת הכוח הסולארית הגדולה ביותר בישראל, ותסייע בהשגת יעדי הממשלה לייצור חשמל מאנרגיות מתחדשות.

כאן תוקם חווה סולארית?



בעבר הגיע אגף החשכ"ל באוצר לסיכום עם משרד האנרגיה, שהמכרז שיוצא על ידו, יכלול את הקמת המתקן על ידי הזוכה במכרז. החברה שתקים את הפרויקט תיהנה מפירותיו הכלכליים, למשך תקופה שתיקבע במכרז. לאחר מכן המתקן יעבור לבעלות המדינה - בדומה למכרזים הסולאריים של אשלים שפורסמו בסוף העשור הקודם. המכרז אמור לכלול

גם את רמ"י, שהיא המנהלת את קרקעות המדינה, והיא זו שאמורה לקבוע מול החשכ"ל את גובה מחיר הקרקע, אלא שכאן הדברים עלו על שרטון.

מבדיקתנו עולה כי בשנה האחרונה התקיימו מגעים בין רמ"י לחשכ"ל ביחס לנוסח ההסכם, השטח שייכלל בו, והתמורות שיינתנו למדינה בגין הקרקע, ואולם הצדדים טרם הגיעו להסכמה ביניהם. ברמ"י העדיפו ככל הנראה, שהמכרז יעשה באמצעותם. זאת בדומה למכרזים אחרים למיזמים סולארים אחרים שרמ"י פרסמה בעבר בתמנע, במצפה רמון ובעין עברונה שבערבה.

אור השמש חשוב מערך החול בקרקע?

בין היתר המחלוקת בין הצדדים העלתה כי בשטח קיימים מרבצי חול גדולים. כמותם מוערכת ב-6 מיליון טונות וערכם ב-50 מיליון שקל. מכיוון שלאחר הקמת התחנה לא ניתן יהיה לבצע את הליך כריית החול, גורמים ברמ"י ביקשו לאפשר את הכרייה, טרם ביצוע המיזם הסולארי. ככל הידוע החלטה בנושא כלל לא התקבלה. כך או אחרת בשבוע שעבר כאמור הודיעה הוועדה המשותפת למשרדי האוצר, האנרגיה, ורשות החשמל שבראשה איציק מרמלשטיין, מנהל יחידת תשתיות ופרויקטי PPP באגף החשב הכללי, כי פרסמה את מסמכי המיון המוקדם במכרז. עוד הודיעה, כי הקמת התחנה צפויה להתחיל בסוף 2021 ולהסתיים במהלך 2023.

הדבר כאמור הקפיץ ממקומם בכירים ברמ"י, שכן כאמור טרם הגיעו להסכמה עם החשכ"ל, לגבי התקבולים בגין הקרקעות, ולפינוי החול מהמקום.

ברמ"י סירבו להגיב, אך אישרו כי קיים פער וחוסר הסכמות בינם לבין החשכ"ל, כמתואר. גורם ברמ"י עמו שוחחנו הבהיר כי ביכולת הרשות לגרום לעיכובים ניכרים בקידום הפרויקט, באם באוצר לא יגיעו עימם לסיכומים בנוגע למתווה קידום הפרויקט הסולארי.

מאגף החשב הכללי באוצר נמסר בתגובה: "קיים תיאום מלא בין רמ"י לבין החשכ"ל לעניין הקצאת הקרקע ולוחות הזמנים, במסגרת זו נערכו דיונים והתקבלו הסכמות בנושא הן עם הנהלת רמ"י והן עם המחוז. מועד פינוי הקרקע שנקבע במכרז כריית החול נקבע בתיאום, כך שבתום עבודות הכרייה יחלו עבודות הקמת המתקן הסולארי".

העתיד של קריית עתידים: יוצאת מהקמפוס, רוצה להיות עיר

תוכנית האב לקריית עתידים, שנחשפת כאן לראשונה, מגלה את החזון: מגדל חדש, הרחבה של הבניינים הקיימים, בית חולים פרטי, תאטרון וחזיתות מסחריות • מנכ"ל המתחם שגיא ניב: "אחרי תשע שעות במזגן, אנשים רוצים להסתובב"

גיא נרדי 29/1/20

מי שנוסע על כביש 4, קצת צפונית לצומת מורשה, לא יכול לפספס ממערב לכביש את המבנה הגבוה והמפוספס, שמושך את העין, של קריית עתידים. בעתיד הנראה לעין הוא לא יהיה המגדל היחיד שיציץ אלינו מהכביש.

קריית עתידים היא אזור תעסוקה מיוחד, יוזמה משותפת של עיריית תל אביב ואוניברסיטת תל אביב. לדברי שגיא ניב, מנכ"ל קריית עתידים, ההכנסות מהמתחם מסתכמות ב-125-130 מיליון שקל בשנה, הנחלקים בין העירייה לאוניברסיטה. שטחו כ-80 דונם, ולצד המגדל המפוספס, שבו 35 קומות, הוא כולל גם מגדל בן 18 קומות, 12 מבנים בני ארבע קומות, ומבנה מנהלה נמוך. הקריה ממוקמת ליד רמת החייל וצמוד לשכונת נווה שרת שהולכת ותופסת גובה בגלל פרויקטים של פינוי-בינוי הנבנים בה.



המיקום הזה נתפס פעם כקצה העולם, והמתחם תוכנן כמעין קמפוס סגור, מנותק מסביבתו. מבקר שמגיע לקריית עתידים מרגיש תחושה לא נוחה: קודם כול, המקום מגודר. המבנים, שהאדריכלות שלהם מיושנת ומוסודית, נראים מסוגרים, ואין כמעט אף אחד בשטחים הציבוריים, בלי קשר ליום, לשעה, או למזג האוויר.

עם השנים העיר גדלה, אזור התעסוקה הסמוך של רמת החייל שינה את פניו והפך ממתחם מלאכה למרכז הייטק, רפואה ובילוי, והשתנתה התפיסה התכנונית שדגלה בהפרדה של אזורי התעסוקה מחיי היומיום.

על רקע כל אלה הכינו בעירייה תוכנית אב חדשה לקריית עתידים, עם חזון ששואף לחבר את המתחם לעיר. התוכנית תמומש בכמה שלבים.

התב"ע (תוכנית בניין העיר) הקיימת מאפשרת תוספת של 6,550 מ"ר, כלומר בסך-הכול 815 מ"ר בכל בניין קיים. בכוונת הנהלת קריית עתידים לשדרג בשלב הראשון את המבנים הקיימים: לעבות ולהגביה איפה שאפשר, לייצר גגות ירוקים, לפתוח את החזיתות לכיוון הרחוב הראשי ולשפץ את הקיים.

בעתידים מנסים לעודד יוזמות שונות, ובמסגרת זו נפתח שם חלל עבודה בשטח של כ-1,000 מ"ר שנקרא CityZone, שהוא יוזמה של עיריית תל אביב והאוניברסיטה, ונועד לעודד סטארט-אפים בנושא עירוניות.

מעבדת החדשנות של רנו-ניסאן-מיצובישי העולמית פועלת גם היא במתחם, בחלל בשטח של 1,600 מ"ר שבו נבחנו סטארט-אפים ישראלים שמציעים שיפורים וחידושים לתעשיית הרכב. עוד פרויקט

משמעותי הוא בית החולים הפרטי מרב, שצפוי להיפתח ברבעון הראשון של השנה במתחם בהשקעה של מאות מיליוני שקלים.

"בעיות נגישות בתחבורה ציבורית"

ד"ר רינה דגני ממכון גיאוקרטוגרפיה יודעת להצביע על המורכבות של מיקום קריית עתידים: "בתחרות על המיקום, רמת החייל וקריית עתידים מפסידות היום בעיקר בגלל בעיות נגישות בתחבורה ציבורית וברכב פרטי. גם התוואי של הרכבת הקלה מעניק יתרונות תחרותיים לצומת עזריאלי והרחובות סביבו (יגאל אלון, מנחם בגין והארבעה) ולציר ז'בוטינסקי, מהבורסה עד לצומת בן גוריון כולל מתחם ה-BBC. אנחנו מזהים מגמה של יציאה של חברות 'בשלות' הנדרשות לתוספת מועסקים שקשה לגייס באזור הזה".

יש לאזור גם יתרונות?

"יש יתרון משמעותי לקריית עתידים - שהיא משותפת ומנוהלת נכון על ידי עיריית תל אביב כגוף מוביל חדשנות ומבדלת את האזור הזה ביחס למיקומים אחרים בעיר. גם החיבור המתוכנן לכביש מספר 4 אמור לשפר נגישות ישירה לאזור. נוסף לכך, באזור הייתה בנייה בהיקף נמוך בשנים האחרונות כך שתוספת שטחים יכולה (על ידי שיווק ממוקד ונכון של העירייה) לייצר ביקושים בעתידים".

בעתיד הרחוק: עוד 400 אלף מ"ר

לצד שיפוץ הבניינים הקטנים הקיימים, מתחילים להסתכל קדימה. בספטמבר 2019 הוצגה למהנדס העיר ת"א-יפו תוכנית לבניית בניין חדש בקריית עתידים, המכונה מגדל 9. המגדל, בגובה של 30 קומות ובשטח של 61,500 מ"ר, יכלול משרדים בשטח של 48,000 מ"ר, מלון עם 159 חדרים, אולם ומסחר בשטח 1,800 מ"ר. מתחת לבניין חניון תת קרקעי.

מי שאחראי לקונספט תוכנית האב החדשה של קריית עתידים הוא האדריכל הוותיק משה צור, שגם תכנן את הבניין החדש.



צור: "בחלק התחתון יש אטריום בגובה שתי קומות, שבתוכו יש בתי קפה, מסעדה קטנה, ומשם ניתן לעלות למלון ולפואייה של תאטרון".

צור אומר שהאדריכלות של המגדל החדש נועדה לסמן את השינוי של קריית עתידים: "לעומת בניין הזברה (הכוונה למגדל שתוכנן על ידי זרחי אדריכלים ומאוכלס בעיקר על ידי חברת כלל ביטוח), היה חשוב לנו שיראו שקורה פה משהו חדש. חזיתות הזכוכית הכפולה חוסכות אנרגיה והמופע האדריכלי שלהן טוב. איכות החיים של העובדים היא בסטנדרט אחר לגמרי, כי בקירות doubleskin הזכוכית הפנימית קרה, לא מתחממת".

אבל החזון למתחם הוא הרבה יותר גדול ממגדל אחד חדש - וכך גם הרווח הפוטנציאלי של העירייה ממנו. תוכנית המתאר של תל אביב קובעת שניתן לבנות באזור זה פי שמונה מהשטח ובחישוב פשוט כ-640 אלף מ"ר. מאחר שכיום המתחם משתרע על כ-250 אלף מ"ר, המשמעות היא תוספת של כ-400 אלף מ"ר נוספים.

לשם כך יש להכין תב"ע חדשה, המנכ"ל ניב מבהיר שבעתיד, בטווח זמן מוערך של 20 שנה, ייהרסו המבנים הנמוכים ובמקומם ייבנו בהדרגה מגדלים.

כשצור מדבר על חזונו לעתידים עיניו נוצצות: "שגיא ניב ואני חושבים לעשות מהפכה ולהפוך את עתידים למקום נחשק מבפנים, וגם למשהו שפותח את עצמו וכל העיר תרצה לבוא אליו. אנחנו לוקחים את הציר המרכזי ונותנים לו עדיפות להולכי רגל, נותנים לו דופן חיה של מסחר והסעדה".

ניב: "אנחנו רוצים להכניס את הולכי הרגל פנימה למתחם. תסתכל על שרונה, תסתכל על רוטשילד, ואפילו על רחוב יגאל אלון, למרות כל בעיות התנועה הקשות שיש שם. זה שיש הרבה צרכנים, זה מזין אחד את השני. אתה רוצה לשבת תשע שעות במזגן ואז לצאת, להיכנס לאוטו ולנסוע? לא. אתה רוצה לראות אנשים".

בעתיד ייהרסו המבנים הנמוכים ובמקומם ייבנו מגדלים עם תפיסה דומה: "הבניין הזה מדגים, בצורה מפותחת, את הרעיון של המקום. זה לא בניין שתוכנן בפרוגרמה של איך לעשות כסף, אלא בדיוק להפך. זה נובע מהעובדה שהיזם מבין שאם הוא רוצה לשדרג את קריית עתידים הוא חייב אנשים"

ניב: "אנחנו לא בוחנים את הפרויקט הזה כקופסה סגורה, אלא בוחנים את ההשפעה שלו על הקריה בעתיד".

4440

התעסוקה והמסחר מתקרבים לשפך הירקון

שלומית צור 08:41

הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה תל אביב, בראשות דניאלה פוסק, הפקידה להתנגדויות הציבור [תוכנית למתחם רוקח-אבן גבירול בתל אביב](#), בסמוך לתחנת הכוח רידינג.

קראו עוד בכלכליסט:

- [ממרינה ועד מלון: התוכניות החדשות של עיריית ת"א לשפך הירקון](#)
- [פינוי-בינוי בתל אביב: "מדיניות העירייה קמצנית, קשה להגיע להסכמות"](#)
- [הפתרון של עיריית ת"א למצוקת הדיור: תנשמו את איילון](#)

מדובר בחטיבת קרקע בת 380 דונם מצפון לרחוב רוקח וממזרח לשפך הירקון, שנמצאים בה כיום מסוף אוטובוסים, מגרשי חניה, בית עלמין, תחנת כיבוי אש ומתקנים של חברת החשמל. הקרקע מצויה בחלקה בבעלות העירייה ובחלקה בבעלות המדינה.



שפך הירקון. יוקם גם מרכז תחבורה מקורה, שיכלול עמדות אוטובוס ומוניות שירות ותחנת רכבת קלה צילום: עמית מגל

בוועדה המחוזית מציינים כי מטרת התוכנית שיזמה עיריית תל אביב, ונערכה על ידי מנספד קהת אדריכלים, היא לתכנן מחדש את האזור שתפקד עד היום כ"חצר האחורית" של העיר, וכן לחבר בין מרכז העיר לבין השכונות הצפוניות שמתוכננות להיבנות במתחם צפון-מערב העיר, הידוע כ-3700, וברובע שדה דב. חשיבות נוספת לתוכנית היא הרחבת פארק הירקון ב-80 דונם.

200 אלף מ"ר שטחים ציבוריים

על פי התוכנית שהופקדה בוועדה המחוזית, יוקמו שטחי תעסוקה ומסחר, שטחי ציבור ומרכז תחבורתי. שטחי התעסוקה יתפרסו על 60 אלף מ"ר שטחים עיקריים, כולל מגדל תעסוקה בן 30 קומות בצמוד לתחנת הכוח רידינג. מזרחית לאבן גבירול יקום מגדל בן 30 קומות שיאכלס משרדי ממשלה.

כמו כן כוללת התוכנית כ-200 אלף מ"ר שטחים ציבוריים במבנים של עד עשר קומות. בצומת שדרות רוקח ואבן גבירול יוקם מרכז תחבורה מקורה, שיכלול מבני תחבורה בהיקף של 85 אלף מ"ר ו-7,000 מ"ר שטחי מסחר נלווים. במקום מתוכננות 85 עמדות אוטובוס, 28 עמדות מוניות שירות, תחנת רכבת קלה של הקו הירוק וחניון חנה וסע.



חווה ארליך רוגינסקי. "מייצרים רצף" צילום: דבורות עיריית פתח תקווה

פארק הירקון יורחב ב-80 דונם, הכוללים את האזור שבו מיכלי הדלק ההיסטוריים של תחנת הדלק רידינג, הממוקמים במרחק 40 מטר מגדת הירקון ואינם פעילים מאז עברה תחנת הכוח לשימוש בגז. התוכנית מאפשרת שימושים חדשים למיכלים עבור תרבות, בילוי ופנאי. 80 הדונם יהפכו שטח ציבורי פתוח שיתחבר עם פארק הירקון ויהווה חלק אינטגרלי ממנו.

בנוסף התוכנית מייצרת המשך של רחוב אבן גבירול, שיהווה את השדרה הראשית בשטח שדה המפונה. תחנת כיבוי האש של תל אביב תעבור למקום חדש בתחום התוכנית לטובת המשך רחוב אבן גבירול לכיוון צפון עד גבול הרצליה.

הכוונה להקים במקום מלון בוטלה, שכן תוכנית המתאר המחוזית לא קבעה שם שימושים מלונאיים.

"מדובר בתוכנית המיועדת רחם של פארק הירקון על נושלת המים ומאפשרת את מרכז הנוער עם השכונות הצפוני הנוער

מחבר: בנותכנות המידע והדפוס של פאקו ורוימן אל סילבנו ורוימן, ומקשרת את מולד העיר עם השכונות בצפון העיר על ידי המשך רחוב אבן גבירול כרחוב עירוני שוקק חיים", מסרה מתכנתת מחוז תל אביב במינהל התכנון חוה ארליך רוגינסקי.

• קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט