

אושרה סופית תוכנית מתחם התחנה המרכזית הישנה בתל אביב

הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה החליטה לחלק את שטח התוכנית לארבעה מתחמים עצמאיים • עוד קבעה סף מינימום של דירות "קטנות", אפשרות להמרה של שטחי תעסוקה ב"דיור בר-השגה", ודרשה שטח ציבורי פתוח שיהיה מוצלל
גיא נרדי 5/2/20

הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה תל אביב אישרה למתן תוקף את תוכנית הבנייה החדשה במתחם התחנה המרכזית הישנה בתל אביב (תא/4321 מתחם השומרון - התחנה המרכזית). מטרת התוכנית היא לקדם התחדשות ע"י שינוי ייעוד הקרקע לטובת מסחר, תעסוקה, מגורים ושטחי ציבור.

משמעות ההחלטה על מתן תוקף היא שההתנגדויות לתוכנית נדונו, התקבלו או נדחו, ושכאופן עקרוני, אם המתנגדים לא יחליטו לעתור לוועדת ערר, ניתן להתחיל עתה את הבנייה.

תוכנית מתחם התחנה המרכזית הישנה בתל אביב מתפרסת על שטח של כ-78 דונם בין הרחובות מנחם בגין במערב, הגדוד העברי בדרום, הנגב בצפון ורחוב סלומון במזרח. התוכנית כוללת בנייה של כ-1,333 יח"ד, כאשר 138 יח"ד מיועדות לדיור להשכרה ארוכת טווח. בנוסף, במתחם ניתן לבנות כ-153 אלף מ"ר שטחי מסחר, תעסוקה ומשרדים, לצד שטחי ציבור נרחבים. במסגרת התוכנית כלול גם שימור של בית באר מהתקופה הטורקית. מתכנני התוכנית הם משרדי האדריכלים יסקי מור סיון ומשה צור.

התוקף לתוכנית ניתן לאחר שהיא נדונה בוועדת ההתנגדויות של הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה. בין 17 ההתנגדויות ניתן לציין את זו של חברת מועצת העיר ת"א ויו"ר ועד תושבי שכונת נווה שאנן, שולה קשת. במסגרת ההתנגדות טענה קשת בין היתר שהתוכנית משקפת אינטרסים תאגידיים ופרטיים ובכך היא פוגעת לא רק באזור, אלא גם בחברה ובכלכלה העירונית, ושיש לפעול לטובת השארת תושבי האזור המקוריים באזור באמצעות דיור בר-השגה. כמו כן, קשת יוצאת כנגד ההחלטה של עיריית ת"א-יפו להקים במקום מתחם חדש ללהקת בת שבע ומציעה הקמה של "מרכז לתרבויות המזרח ע"ש אוהבה עוזרי".

בין השינויים שהתקבלו כתוצאה מהדיון בהתנגדויות ניתן לציין את חלוקת שטח התוכנית לארבעה מתחמים, כך שניתן יהיה לקדם את הפיתוח באמצעות תוכניות נפרדות, עצמאיות. גודל יחידת הדיור הממוצעת עומד על 69 מ"ר ולאור זאת יתווספו 172 יח"ד לתוכנית המקורית.

תמהיל יחידות הדיור עודכן כך שנקבע כי לפחות 30% מכלל הדירות יהיו דירות קטנות (מתחת ל-70 מ"ר) וש-55% מהדירות יהיו בגודל שלא יפחת מ-70 מ"ר ולא יעלה על 108 מ"ר. ועדת המשנה קובעת גם שניתן יהיה להמיר שטחי תעסוקה לדיור בר-השגה. כמו כן, ומדובר כאן בהחלטה מעניינת, נקבע כי לפחות 1,500 מ"ר מתוך השטחים הציבוריים יוצללו.

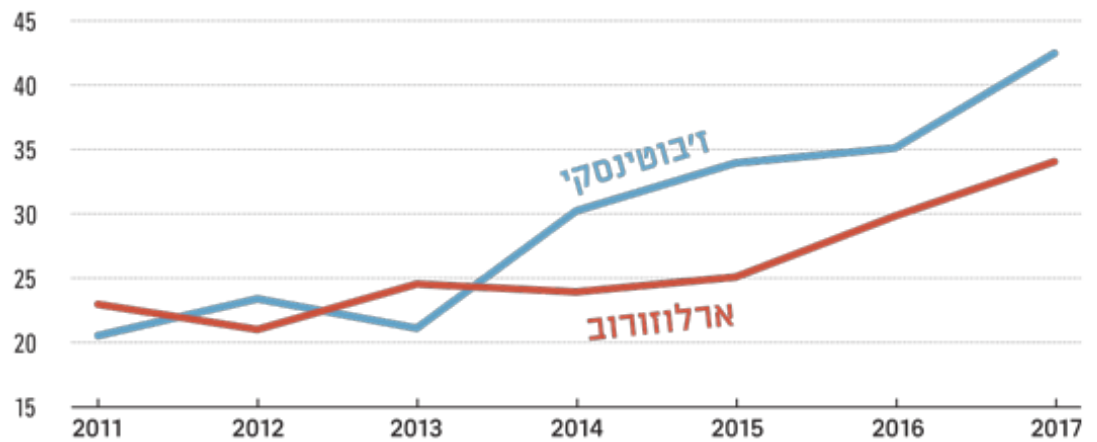
שיכון ובינוי וקבוצת לוינשטין רכשו את מתחם התחנה המרכזית הישנה בת"א ביולי 2015 תמורת 560 מיליון שקל. קבוצת שיכון ובינוי (באמצעות החברה-הבת שיכון ובינוי נדל"ן) וקבוצת לוינשטין (באמצעות החברה-הבת לוינשטין נכסים בתחנה) מחזיקות במשותף (50%-50%) ביותר מ-70% מכל זכויות הבנייה בקרקע. שווי הקרקע על פי דוחות חברת לוינשטין מחודש ספטמבר 2019 עמד על כ-884 מיליון שקל.

אפילו בארלוזורוב: "הקרבה לרכבת הקלה בתל אביב מורידה את שווי הדירות"

להערכת השמאי רן וירניק שבדק 150 נכסים ברחוב ארלוזורוב בת"א, שווי הדירות ברחוב ירד משמעותית • פרויקט הסעת ההמונים צפוי לחסום חניות ולהפקיע חצרות אריק מירובסקי 6/2/20

העלאת הרכבת הקלה בקו הסגול אל מעל מפלס הקרקע, צפויה להוריד את ערכי הדירות שנמצאות בסמיכות למסלולה. זאת בעיקר בשל בעיות נגישות בלתי פתירות שציר הרכבת יגרום לחלק מהמבנים הנמצאים לאורכו. כך עולה מעבודת שמאות של יו"ר לשכת שמאי המקרקעין לשעבר, רן וירניק, שבדק 150 דירות ברחוב ארלוזורוב, שלאורכו צפויה לעבור הרכבת בעתיד. העבודה הזמנה על ידי ועד פעולה של תושבי הרחוב, המיוצג על ידי עו"ד רונן ירדני ממשרד המבורגר עברון.

הדרך של ז'בוטינסקי מנצחת את ארלוזורוב מחיר ממוצע למ"ר, באלפי שקלים



מקור: רן וירניק

הקו הסגול מחבר בין היתר בין תל אביב, רמת גן וגבעת שמואל, כאשר בחלק מהמסלול מדובר ברכבת עלילית, קרי במפלס הרחוב, דבר שיוצר מספר בעיות מהותיות. "עובדה זו כשלעצמה פוגעת בשווי שטחי המגורים הגובלים, שכן רכבת, ובכלל זה מתקני הדרך שלה, התחנות והרציפים המתוכננים יעצימו את רמות הרעש מהרחוב. בין היתר צפויים מפגעים של צפירות כריזה לנוסעים, התגודדות במרחב הדרך, וכל זה בשעות ארוכות של היממה, בשונה מהמצב שבו התואי הוא תת-קרקעי", כותב וירניק.

ואולם, הבעיות הגדולות יותר הן פיזיות, היות שהתוכנית מבקשת להפקיע שטחים מחצרות הבתים לטובת הפרויקט. בנוסף בחלק מהמבנים היא תביא לחסימה של חניות, כך שלא יהיה ניתן להשתמש בהן. "מסמכי התוכנית אינם מפרטים במלל או באופן גרפי את החסימה, למעט ציון סתמי של סימון X בחלק מהבניינים, כאשר מקרא התשריט מצוין כי סימון זה הוא 'חסימת כניסה לחניה'... כן לא ברור מהתוכנית אם מדובר בחסימת הכניסה לחניה בלבד או חסימת הגישה לבניין ברכב בכלל", כותב וירניק.

מהבדיקה נמצא כי שווי מקום חניה פרטית באזור עומד על כ-700 אלף שקל, ושווי חניה משותפת הוא כחצי מיליון שקל, והנזקים כמובן בהתאם.

וירניק אף מצביע על משמעותיות לבנייה חדשה. "שליטת הגישה לכלי רכב מאינת את היכולת להוסיף בנייה לבניין קיים (לרבות שיפוץ והוספת מעלית), ו/או להקימו מחדש בזכויות בנייה מלאות (לפי תמ"א 38/2, למשל - א"מ), שכן אי אפשר לבצע עבודות בנייה בנכס נטול גישה לרכב", נכתב בעבודה. מגבלות מסוג זה מוערכות במיליון שקל ויותר לדירה. כן נכתב שיש מקרים בהם חצרות מופקעות, דבר שמקטין אפשרות לביצוע של פרויקטים מסוג תמ"א 38 - דבר שמביא לפגיעה נוספת בערך הנכסים.

השוואה של מחירי הנכסים בשנים האחרונות ברחוב מול רחוב ז'בוטינסקי שנמצא מצפון, מעלה שהשוק "צפה" את הבעיות שיווצרו מסלילת הרכבת הקלה. לפי הבדיקה, עד 2014 המחירים בשני הרחובות היו די דומים, ואולם מ-2014 מסתמנת מגמה ברורה של זינוק במחירים בציר ז'בוטינסקי, זאת לעומת עלייה מתונה יותר בארלזורוב ויצירת פער משמעותי בין השניים. "השוק הבין את המגמה מבעוד מועד, כי אנשים מדברים ושומעים על הבעיות שנובעות מהתוכניות הרבה לפני שהן מאושרות", מסביר וירניק, שציין כי בעוד כשלושה חודשים יפקע המועד עבור בעלי הנכסים להגשת תביעות לירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה.

מעיריית תל אביב נמסר בתגובה, כי "פרויקט הרכבת הקלה הינו פרויקט לאומי אשר מטרתו בין היתר לאפשר נגישות תחבורתית ולשדרג את איכות חיי התושבים ובעלי העסקים במטרופולין כולו. לצורך ביצועו נדרשים שינויים משמעותיים בתשתיות ובהרחבת הנתיבים, בין היתר על ידי צמצום המרחק בין המדרכה לבתים- שינויים אשר אושרו על ידי הות"ל.

"תכנון זה מייצר מספר הסדרים חדשים לגבי כניסות לחניות, נגישות לבתים ואפילו במיעוט זעיר של המקרים- ביטול חניה מלא. יחד עם זאת, להערכתנו מי שצופה פני העתיד מבין כי היתרונות שינבעו מהחיים ברחוב ארלזורוב ובקרבתו יהיו גדולים בהרבה מנזקיהם".

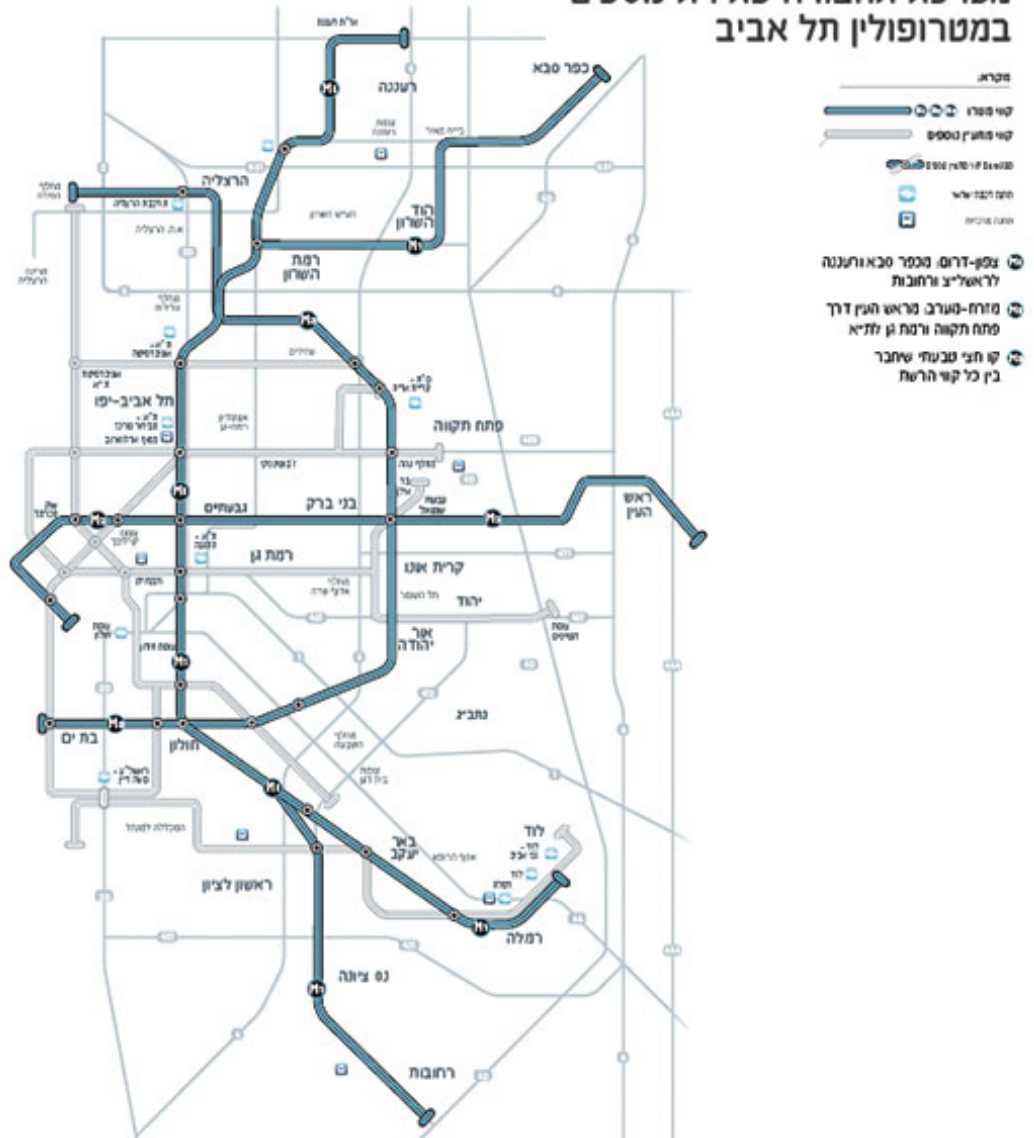
קינגס קרוס בגלילות: שתי תחנות מרכזיות גדולות ייבנו לכבוד המטרו

כמו במדריד ובלונדון: ל"גלובס" נודע כי משרד התחבורה מקדם הקמה של שני "שערים" למטרופולין תל אביב, מצפון ומדרום

גיא נרדי 2/2/20

שלושת קווי המטרו שהממשלה מתכננת במרכז הארץ עוד לא תוקצבו, אבל התחנות שלהם כבר בתכנון. ל"גלובס" נודע כי במשרד התחבורה מקדמים יוזמה להקים בצומת גלילות ובצומת חולון שני טרמינלים עצומים, HUB, שיהיו סוג של שערים, צפוני ודרומי, למטרופולין תל אביב, ואליהם יגיעו קווי הרכבת הקלה, קווי המטרו, מסילות הרכבת הכבדה וקווי אוטובוס. המשמעות של הטרמינלים החדשים היא שמרכזי התחבורה האחרים, סבידור, השלום וההגנה, שעד כה נתפסו כמוקדים המשמעותיים לפיתוח, יהפכו למשניים.

מערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין תל אביב



באפריל 2019 דנה הוועדה לתשתיות לאומיות בשלושת קווי המטרו. המידע על התוכנית להקמת הטרמינלים הועבר לידיעת מינהל התכנון רק בחודש יולי 2019, וגרם למהפכה של ממש בתוכניות המקודמות באזור גלילות וצומת חולון, שנאלצו להתאים את עצמן לפרויקטים הענקיים החדשים שמייצרים מציאות חדשה לא רק על פני השטח, אלא גם בתת הקרקע.

שלושת קווי המטרו

M1

יתחיל ברעננה
ויסתיים בלוד

M2

יתחיל
בתל אביב ויגיע
לפארק אפק

M3

יתחיל
בהרצליה ויגיע
דרך בת ים
לשדה התעופה
בן גוריון

שי קדם, מנהל האגף לתכנון תחבורתי במשרד התחבורה, הוא מהוגי הפרויקט וזה שמוביל אותו: "משרד התחבורה מבין שצריך לעבור לתחבורה ציבורית. שיעור המשתמשים בתחבורה ציבורית שעומד על 15% חייב להשתנות ל-40%. אנחנו מביאים בחשבון את גידול האוכלוסין החרגי של ישראל ומנסים לייצר לא רק תחבורה ציבורית איכותית, אלא גם טרמינלים נכונים וטובים, כמו במקומות אחרים בעולם".

מה יהיה ההבדל בין שני הטרמינלים החדשים לאלה הקיימים והמתוכננים בתחנות הרכבת סבידור, השלום וההגנה?

"נקודת הכשל הגדולה ביותר שלנו לאורך השנים היא שמערכות התשתית שאנחנו מקימים מנותקות זו מזו. המחקרים מלמדים שכדי שאנשים יעברו מרכב פרטי לתחבורה ציבורית דרושה קישוריות בין האמצעים, היכולת לעבור מאמצעי תחבורה אחד לשני בצורה נוחה ומזמינה. הקישוריות הזו קריטית להצלחה של המערכות. אם אנחנו יוצאים היום מתחנות הרכבת וצריכים לעבור בקושי לתחנת האוטובוס, או ליעד שלנו, זו בעיה. המעבר צריך להיות חלק נעים מהנסיעה. כולם רוצים אוטובוס מהיעד ועד הבית, אבל זה לא יקרה. הטרמינלים האלה הם הנקודות החשובות ברשת".

איך הטרמינלים האלה יראו?

"ככל הנראה מדובר בכמה מבנים, בין היתר בתת הקרקע ומעל הקרקע, שכל אחד מהם משרת מערכת תחבורה אחת או יותר, והחיבורים ביניהם הם ברחוב או בתת הקרקע. בסופו של דבר זה מרחב שמאופיין בהרבה אמצעי תחבורה ומאד פשוט ונעים למעבר. זה נשמע דמיוני, אבל יש הרבה דוגמאות בעולם. למשל, תחנת קינגס קרוס בלונדון, שנמצאת בשוליים הצפון מזרחיים של המע"ר הלונדוני, ושם מתחברים 3 או 4 קווי מטרו, תחנת רכבת שמשרתת את אנגליה, רכבות בינלאומיות ותחנות אוטובוס מסביב. לכל אחת מהתחנות האלה יש מבנה, אבל הרצף נעים. חוויית המעבר ברורה ונעימה".



איך הטרמינלים האלו יתרמו לסביבה שלהם?

"התנאי הראשון מבחינתנו הוא שמעל התחנות האלה יהיה פיתוח נדל"ני. אנחנו ומינהל התכנון מבינים שיכולת הפיתוח היא אדירה. כשאנחנו מתכננים היום טרמינל ליד תחנת רכבת השלום, לדוגמא, המרחב הוא די מבונה. המרחבים של חולון וגלילות לא מבונים עדיין ולכן יש בהם פוטנציאל אדיר לאינטגרציה בין מרחב תחבורתי ומעליו, העצמה אינטנסיבית של תעסוקה, מסחר ומגורים".

התחנות המרכזיות הקיימות הן מפגע עירוני, מוקדי אסון. איך תבטיחו שהטרמינלים האלה יתנהגו אחרת?

"קודם כל, כבר לא מתכננים יותר במערב מתחמי תחבורה כמו התחנה המרכזית של ת"א, שנמצאת בלב שכונה, בלי הרבה שימושי תעסוקה מסביב.



"בעיני, התחנה המרכזית של ירושלים היא דווקא דוגמה טובה. בעוד 10 שנים כל האוטובוסים יהיו חשמליים, ולכן הזיהום והרעש יעלמו. מבחינה מסחרית ומבחינת השימושים מסביבה, התחנה המרכזית בירושלים היא סיפור הצלחה. לא סתם עיריית ירושלים קוראת לפרויקט הפיתוח שמתוכנן ליד, 'שער העיר'. מדובר במיקום נכון, שילוב נכון של רכבת, רכבת קלה ואוטובוסים. בעניין האדריכלות, יש לנו הרבה מה ללמוד ממקומות אחרים בעולם".

"מדובר ב-HUB ולא הכול נבנה בבת-אחת. לפעמים מערכת אחת נבנית, ומערכת אחרת רק כעבור כמה שנים. הדבר החשוב ביותר הוא שיהיה רעיון מסדר אחד. קווי המטרו הראשונים צפויים להיפתח ב-2030. אני מניח שגם פה יש דברים שיקרו ראשונים.

"אני מניח שבצומת חולון המתחם ייבנה לפני המטרו כי אנחנו רוצים להוציא את התחנה המרכזית של ת"א ממקומה בתוך חמש שנים. לעומת זאת, בגלילות סביר להניח שהמרכיב של המטרו יגיע לפני שאנחנו נקים את כל ההאב התחבורתי. חשוב שתהיה תוכנית סטטוטורית אחת שתסדר את כל הדברים. אנחנו רוצים להגיע למצב של מוצר שמשתלב בסביבה שלו. הטלנו על נתיבי איילון להקים את צוותי התכנון שיתכננו את הטרמינלים האלה. אנחנו עכשיו בדיאלוג מול משרד האוצר להביא את התקצוב ומול הרשויות המקומיות שידעו לתת תכנון בשולי המתחמים התחבורתיים. אנחנו צריכים להיות בעוד 36 חודשים עם תוכניות סטטוטוריות מאושרות לכל חמשת המתחמים האלה".

ומאיפה יבוא הכסף?

"שמנו תג מחיר של 150 מיליארד שקל על המערכת הזאת, והאוצר עושה לילות כימים בשביל הזה. הסכום הזה לא כולל את כל הטרמינלים, אבל כפי שאנחנו רואים ממקומות אחרים בעולם, חלק מהכסף מגיע מעליית ערך הנדל"ן. בלונדון, חלק מאלה שנהנים מהפרויקט התחבורתי, צריכים להביא תשומות לצורך הפיתוח של המערכת התחבורתית. יש פה הנאה הדדית".

תוכנית המתאר החדשה של נשר מציעה מגדלים בגובה 60 קומות, מנהרה מתחת לפארק הכרמל והרבה הייטק

הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה תדון היום בהפקדה של תוכנית המתאר של העיר נשר, האמורה להכפיל את אוכלוסייתה בתוך 20 שנים
גיא נרדי 3/2/20

הוועדה המחוזית חיפה תדון היום (ב') בתוכנית המתאר החדשה לעיר נשר, המתייחסת לשנת היעד 2040 ומציעה הגדלה של כמות האוכלוסייה בישוב מ-26,000 איש ל-68,700. החזון שהתוכנית מציעה מעניין וחדשני בגלל ההתמודדות עם הקשיים שמציבה הטופוגרפיה ההררית, התחרות על תעסוקה עם חיפה והערים השכנות, מתחמי השיכונים הישנים והמוזנחים, וריבוי המחצבות הנטושות בשטח העיר.

ראשיתה של ההתיישבות היהודית באזור נשר בצריפים שבנו פועלי בית החרושת "נשר", שביקשו להימנע מנסיעות יומיומיות לחיפה דרך הישוב הערבי העויין בלאדי שייך. הישות המוניציפלית הקרויה נשר הוקמה בתחילת שנות ה-50 כתוצאה מחיבור השכונות נשר, גבעת נשר, תל חנן ובן דור. בתחילת שנות ה-70 הוקמו השכונות רמות יצחק וגבעת עמוס שקישרו את הישוב עם הטכניון, והשכונות נווה שאנן ורמת דניה בחיפה.

תוכנית המתאר הכוללת לעיר נשר, שנערכה ע"י צוות בראשות אדריכלית דורית שפינט ממשרד עוזי גורדון אדר' מציעה שיתוף פעולה עם חיפה והמועצה האורית זבולון ליצירת פארק תעשייה מטרופוליני, המכונה "אזור תעסוקה 777", בקירבת צומת הצ'ק פוסט, מצפון לכביש 75; שיקום והשמשה של אתר מחצבה 4.5 (ממוקמת בין כביש 75 לטכניון) והפיכתה למתחם המכונה 4TECH ומשלב מגורים (מעונות סטודנטים וסגל אקדמי ודיור מוגן), תעסוקה ומסחר; ופיתוח של מתחם מגורים (2,000 יחידות דיור), תעסוקה (80,000 מ"ר) ופארק ענק ב"מתחם כלל" ששיטחו 2,500 דונם, הכולל גם את המחצבה שנמצאת מול האתר ההיסטורי של בית החרושת נשר.

בוואדי בין קידמת דניה, שטחי הטכניון ורמות יצחק מתוכננת הקמה של שכונת מגורים בשטח של 850 דונם; באתר מחצבת ליש, הממוקמת מעל בית הקברות של נשר ומול שכונת רמת יצחק, מתוכננת שכונה מגורים בהיקף של 1,300 יחידות דיור ובשיכונים של נשר, תל חנן ובן דור מתוכננת התחדשות עירונית בשיטת פינוי-בינוי. התוכנית מציינת פוטנציאל של תוספת 7,800 יחידות דיור במקרה של פינוי-בינוי.

כדי להקל על העומס התחבורתי הנובע מהתנועה העוברת מכיוון עמק יזרעאל לחיפה בדרך משה, מוצעת הקמת כביש עוקף באורך 800 מ', שיעבור מצומת יגור בתוך מנהרה בבטן הר הכרמל, מתחת לשמורת הטבע פארק הכרמל, מדרום לשכונת גבעת נשר.

"הטכנולוגיה תתגבר על הטופוגרפיה"



רועי לוי, בן 40, נבחר למועצת העיר נשר בשנת 2008 ומאז 2018 מכהן כראש עיר. לוי חדור מוטיבציה להצליח ומאמין בפוטנציאל של העיר: "אנחנו מחוברים עם מנהרות הכרמל ישירות לכביש החוף, מצד שני, דרך יגור אנחנו מחוברים לכביש 6, הרכבל החדש לטכניון ואוניברסיטת חיפה יעצור מעל מחצבת 4.5, כביש 75 עובר בנשר, המטרונת תעבור פה כל כמה דקות, כולל בשישי ושבת. והרכבת עוצרת בתחנה מרכזית של לב המפרץ. למרות שהארנונה בנשר היא הכי נמוכה בארץ (110 שקלים למ"ר), העברתי החלטה במועצת העיר, להפחית אותה עוד יותר. אני מקווה שעד שנה הבאה תהיה ממשלה ויאשרו לנו את זה".

איך אתה מדמיין את נשר עוד 20 שנים?

"אני בטוח שהטכנולוגיה תתגבר על הטופוגרפיה. אני מאמין שעד 2040 נצליח להתגבר על הניתוק בין השכונות. אני מאמין שנשר תציע מתחמי תעסוקה ברמה גבוהה, כאשר המגורים יהיו צמודים למתחמי התעסוקה וגם, המון התחדשות עירונית".

למה שבנשר תהיה התחדשות עירונית? מחירי הקרקע נמוכים, יש לכם תחרות קשה מצד חיפה...

"מטר למגורים משווק אצלנו ב-14,500 שקלים מקבלן. זה אומר שיום אחרי קבלת המפתח, מ"ר שווה 16,000 שקלים למ"ר. במצב הזה נשר עוברת את נאות פרס (השכונה החדשה של חיפה, ליד מת"מ). שווה ליזמים לבוא הנה. אני חושב על היזמים, אני פותח עבורם את הדלת".

יש לכם כבר מתחמי התחדשות עירונית?

"לפני חודש וחצי אישרתי בותמ"ל ברחוב בר מוחא 550 יחידות דיור של התחדשות עירונית".