

אושרה להפקדה תוכנית להתחדשות עירונית ברחוב הנטקה בירושלים

במסגרת התוכנית ייהרסו מבני רכבת ישנים, ובמקומם ייבנו ארבעה מגדלי מגורים של 25 קומות ובסך הכל 480 דירות

12:29 | 23.07.2020 | מאת: [הדר חורש](#)

תוכנית חדשה להתחדשות עירונית ברחוב ארתור הנטקה בירושלים אושרה להפקדה. התוכנית היא חלק מפרויקט התחדשות עירונית גדול של שכונת קרית יובל בעיר, שעתידיה להפוך לאחד האזורים המבוקשים בירושלים בעקבות החיבור לרכבת הקלה והשלמת הכניסה הדרום-מערבית לעיר.

את תוכנית ההתחדשות מקדמת חברת ICR, שבבעלות ישראל קנדה וקבוצת ראם. במסגרת התוכנית ייהרסו 12 מבני רכבת ישנים, ובהם 18 דירות, וכתוצאה מכך יתפנה שטח בן 9.5 דונם לבנייה חדשה. במקום המבנים הקיימים ייבנו ארבעה מגדלי מגורים של 25 קומות ובסך הכל 480 דירות, בבנייה מדורגת על המורדות המערביים של ההר, עם חזיתות מסחריות. חזיתות הבתים פונות מערבה וצופות לעבר עין כרם.

היזמים מעריכים שבעסקה יושקעו כ-650 מיליון שקל והתמורה הצפויה ממכירת הדירות והשטחים המסחריים נאמדת ב-800 מיליון שקל.

EV-Edge תקים עמדות טעינה חשמליות לשימוש ציבורי בפרויקטים למגורים ומסחר של אזורים

התחרות בין חברות הטעינה מגיעה לראשונה לתחום המגורים לאחר שהתמקדה עד כה בהקמת עמדות טעינה בקניונים ובמרכזי הקניות הפתוחים

אודי עציון | 15.07.20 | 23:29

חברת EV-Edge, מקבוצת יוניון, חתמה על הסכם עם חברת הנדל"ן אזורים, במסגרתו תפרוש עמדות טעינה מסוגים שונים, מהירות ואיטיות, בפרויקטים של אזורים המשלבים שטחי מסחר ומגורים.

קראו עוד בכלכליסט:

- [יבואן טויוטה ג'ורג' חורש יציע טעינה חשמלית](#)
- [הפסיקה שתקשה על ועד הבית למנוע מכם לקנות רכב חשמלי](#)

עמדות אלה ימוקמו בחניונים של שטחי המסחר וישמשו את לקוחות שטחי המסחר וכן את דיירי הפרויקטים ואורחיהם. בשלב הראשון, תתקין החברה כ-20 עמדות טעינה בכעשרה פרויקטים נבחרים של אזורים ביניהם: הבלוק בבאר שבע, מבשרת ציון, כוכב הים בגליל ים, הנרקיסים בראשון לציון ורחובות החדשה.



צילום: באדיבות EV-Edge

עמדת טעינה של EV-EDGE

לפני כחודש, פרסם משרד השיכון והבינוי בחינה טכנו-כלכלית שערך בנוגע להקמת תשתיות לטעינת רכבים חשמליים בבנייני מגורים. בין היתר, צויין במסמך כי "קיימת חשיבות רבה בהכנת תשתיות לטעינת רכבים במבני מגורים עוד בשלבי הבנייה, שכן הוספת תשתיות לטעינת רכבים חשמליים בחניוני הבניינים לאחר סיום הבנייה, תהיה מורכבת ויקרה, עד כמעט בלתי אפשרית, עקב המורכבות ההנדסית והצורך בהסכמת דיירים הנגזרת מכך". זאת, מתוך ציפייה שבחודשים הקרובים יושלם תהליך חקיקה בנושא.

העובדה שהפרויקטים של אזורים משלבים בין מסחר ומגורים, מקלה על הקמת עמדות הטעינה, כיוון שעמדות הטעינה מוקמות בחניוני המרכזים המסחריים, שנמצאים בסמיכות לבנייני המגורים. "היערכות תשתיתית להמשך חדירה של מותגי רכב חשמלי היא קריטית לצמיחת הענף", אמר רונן יבלון, מנכ"ל EV-Edge. "ככל שיותר מתחמי מגורים, מרכזי עסקים, חברות וארגונים יצטרפו למעגל התמיכה ברכבים חשמליים, תתאפשר חדירה מהירה וטובה יותר. משבר הקורונה דווקא המחיש ביתר שאת את הצורך בעולם ירוק יותר ונקי מזיהום אוויר". החברה צפויה להקים בשנה הקרובה כ-900 עמדות טעינה ברחבי הארץ.



צילום: באדיבות ev edge

מנכ"ל EV-EDGE רונן יבלון

עד כה התרכזה התחרות בין חברות הטעינה בהתקנות בקניונים ובמרכזים מסחריים. סונול-EVI הודיעה השבוע על הסכם להתקנת עמדות ציבוריות בקניוני עזריאלי: עד כה הותקנו כ-50 עמדות בקניוני הקבוצה ובמהלך החודש תושלם הפריסה ל-120 מטענים ב-15 מרכזים מסחריים בבעלות קבוצת עזריאלי. מעבר ללקוחות הקניונים, העמדות ישמשו גם את עובדי המשרדים הממוקמים בחלק מן הנכסים, או בסמוך להם, ובכך יאפשרו להם טעינה נוחה גם בזמן העבודה.

אפקון הציבה בחודשים האחרונים כ-100 עמדות טעינה במרכזי רשת BIG, כולל עמדות רגילות (AC) ומהירות (DC). וג'ינג'י הציבה עשרות עמדות משני הסוגים במרכזי קניות של צים ובקניוני קבוצת מליסרון.

בישראל יש כיום כ-15 אלף מכוניות שיכולות להשתמש בעמדות הטעינה החשמלית, רובן מכוניות היברידיות נטענות, וכ-2,500 מכוניות חשמליות לגמרי.

• [קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט](#)

"כולם רוצים תחבורה ציבורית מצוינת אבל שכל התשתיות יהיו אצל השכנים"

כך אמר נציג משרד התחבורה בדיון שהתקיים בוועדה לביקורת המדינה שעסק בתחבורה ציבורית ודו"ח מבקר המדינה שפורסם בנושא • יו"ר נת"ע, רם בלינקוב, טען שלוחות הזמנים של פרויקט הרכבת הקלה נפגעו מהקורונה בגלל מחסור בעובדים • יו"ר הוועדה ח"כ עופר שלח: "כושלים בראיה קדימה"

אורי חודי 21/7/20

"התחבורה הציבורית בישראל סובלת בראש ובראשונה מ'נימבי' (NIMBY - Not In My Back Yard) קלאסי - כולם רוצים תחבורה ציבורית מצוינת לתושבים שלהם אבל שכל התשתיות יהיו אצל השכנים", כך אמר מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, אמיר אסרף, בדיון שהתקיים היום (ג') בוועדה לביקורת המדינה בכנסת ועסק במעקב אחר דו"ח מבקר המדינה על תחבורה ציבורית בישראל שפורסם במרץ 2019.

עוד אמר אסרף כי אחת מהבעיות היום בכל הקשור לתחבורה ציבורית קשורה לעידוד של המגזר הציבורי לשימוש ברכב פרטי ולא בתחבורה ציבורית, נושא שעלה גם בדו"ח המבקר וגם על ידי משתתפים נוספים בדיון. בהקשר זה אמר אסרף כי "אנחנו מנסים לקדם היום שינוי בתקנות מול החשב הכללי. זה אבסורד שהיום אין החזר הוצאות על תח"צ למי שיש רכב צמוד. גם אם הוא בוחר לעלות על אוטובוס או רכבת, ימשיכו לממן לו את הדלק והבלאי והאוטו, ולא יחזירו לו על נסיעה בתחבורה ציבורית. אנחנו מעודדים גודש כמדינה, כי זה הנהלים בחשב הכללי. מקווה שנצליח עכשיו להסדיר את זה".

משתתפת נוספת בדיון הייתה מיטל להבי, סגנית ראש העיר תל אביב יפו ומחזיקת תיק התחבורה, שהתייחסה אף היא לסוגיה זו: "שיטת המיסוי מעודדת בעלות על רכב. במגזר הציבורי למשל זה הכי בולט. אם יש לך רכב אתה זכאי להטבה, ורק אז. כלומר, אם אין לך רכב אתה מפסיד. זה סותר לגמרי למשל את הורדת תקן החניה. יש החלטות עוד מ-2013 לקבוע אמות מידה ולהוציא לפועל שיטות תגמול חלופיות. הרי אפשר להמיר את זה בסכום זהה למטרה אחרת וזה הרי האינטרס הלאומי. חשוב ליישם את החלטת הממשלה בנושא הזה, בשיתוף עם ההסתדרות, ולהביא לעידוד הגעה ירוקה לעבודה".

במהלך הדיון פירטו אנשי משרד התחבורה את היקף השימוש בתחבורה הציבורית, שעשוי להפגיע את מי שאינו בקיא בעלייה המתמדת בשימוש הציבור בתח"צ בשנים האחרונות. 780 מיליון נוסעים בשנה רק באוטובוס, 70 מיליון נוסעים ברכבת ועוד 45 מיליון ברכבת הקלה בירושלים. סך הכל מדובר בכ-900 מיליון נוסעים בשנה, כ-3 מיליון ביום. את ההיקפים הללו (שחשוב לציין כי ירדו משמעותית בתקופת הקורונה) פגש דו"ח מבקר המדינה, שהעלה שורה ארוכה של כשלים המתייחסים לתכנון, ביצוע, מחסור בכוח אדם וכלים ועוד.

"פועלים לקביעת חובה לתסקיר תחבורה ציבורית בכל תכנון סטטוטורי"

יו"ר ועדת ביקורת המדינה, ח"כ עופר שלח (יש עתיד-תלם), ניסה להבין מנציגי משרד התחבורה האמונים על התחבורה הציבורית מה חסר להם כדי להביא לשינוי מהותי בתחום. "אתם המשרד הממשלתי - מה חסר לכם?", כך שלח. על כך השיב אסרף - "יש בעיה קשה של מבנה הפעילות במדינה הנובע מריבוי רשויות מקומיות. יש לנו 257 רשויות במדינה במבנה מאוד שונה של אוכלוסיות ועוד גורמים. זה מאוד מורכב. כשכל רשות לא רוצה את התשתיות אצלה - צריך גוף משמעותי שיפסוק בנושא. רשות מטרופולינית זה אולי פתרון חלקי, לא מתאים לכל מקום. זה חלק מהעניין של חוק המטרו המוצע. אני יכול להגיד שאנחנו ביקשנו להכניס תיקונים היום לחוק התכנון והבנייה - כשאתה מגיש תכנון סטטוטורי, שיהיה חובה לתסקיר תחבורה ציבורית. אין את זה היום במדינת ישראל. זה מוביל לכך שיש לך

מקומות כמו בית שמש עם שכונות חדשות בגודל של עיר עם בעיה קשה בתחבורה ציבורית".

עוד נושא שעלה בדיון היה היחס בין הרשות המקומית לבין השלטון המרכזי כמו גם התיאום בין כלל הגופים. בנושא זה אמרה נציגת עיריית תל אביב-יפו, מיטל להבי, כי: "עיריית תל אביב נותנת יד לנת"ע, כולם רוצים שהפרויקט יקרה. אבל יש לנו נקודות חיבור בין רכבת קלה לרכבת ישראל ליד האוניברסיטה למשל - וצריך גשר. ויש ויכוח ארוך עכשיו על מי מתכנן ומי מממן. זו בעיה חוזרת, כי אין מישהו אחד שמסתכל על הכל מלמעלה. אנחנו לא נשלים ולא נסכים יותר לתחנות מנותקות שאחר כך צריכים למצוא להן פתרונות".

יו"ר הוועדה, ח"כ שלח, תהה על היעדר התכנון המתכלל ולהבי הסבירה: "יש הרבה גופים, והחיבורים בין כל הרכבות והכבישים אלו נקודות בעייתיות. צריך לשים את הדגש על הדברים האלו וגם את הכסף הנדרש. אנחנו הולכים עוד מעט לסגור את רחוב בן יהודה וצריך ליצור אלטרטיבה לאנשים באזור - וצריך לתת על זה את הדעת. צריך להביא את הפתרונות מראש. עוד לא ברור מתי בן יהודה ייסגר, אבל אני אומרת שאנחנו מעדיפים שזה יידחה, כדי להיכנס מאורגנים למהלך הזה. אנחנו מסבירים את הנושא, אבל גם לא רוצים להיות אלו שמעכבים את הפרויקט הלאומי - כי אז יגידו שהרשות המקומית היא זו שמעכבת".

יו"ר נתע: שנה איחור בפעילות הקו האדום של הרכבת הקלה

משתתף נוסף בדיון היה רם בלינקוב, יו"ר נתיבי תחבורה עירונית (נת"ע) שהתייחס למצב העבודות של הרכבת הקלה, העיכובים בלוחות הזמנים וגם השפעת הקורונה על התחום.

"הקו האדום הכי מתקדם נכון להיום", אמר בלינקוב. "מתחיל בפתח תקווה ומסתיים בבת ים. נמצא בשלבי הקמה מתקדמים. במקור היה אמור להסתיים באוקטובר 2021. היה דוח ביקורת בעניין הזה לפני כשלוש שנים והם צפו שלא יסתיים במועד, ואכן לצערי אני מאשר שלא יסתיים באוקטובר 2021 - יותר סביר שבפועל תהיה שנה איחור".

לדברי בלינקוב, אחת הסיבות המרכזיות לעיכוב היא ביטול מכרז משמעותי בשל טעות באומדנים - "היה אילוץ לבטל מכרז משמעותי ביותר ולערוך חדש - כי האומדן של המכרז היה כ-2 מיליארד שקל אבל ההצעות שהתקבלו בפועל עמדו על כ-4 מיליארד שקל אבל המכרז המתוקן חזר לאומדן המקורי. אז המהלך היה נכון מהבחינה הזו, אבל גרם לדחייה בלוח הזמנים. בנוסף, בעיה קשה שאנחנו מתמודדים איתה בחודשים האחרונים כמו כולם קשורה לקורונה. חלק משמעותי נבנה באמצעות קבלנים לא מקומיים, בעיקר סינים אבל לא רק, והקורונה תפסה את הסינים בדיוק בזמן החגים. החברות שעובדות כאן נתקעו בלי כמה מאות עובדים. אתמול נחתו כאן אחרי חודשים ארוכים עשרות עובדים, וזו בשורה מאוד משמחת".

יו"ר ועדת ביקורת המדינה, שלח, סיכם את הדיון ואמר: "אנחנו כושלים בראיה קדימה, האסימון נפל רק בשנים האחרונות. ויש בעיה גם במדיניות מיסוי ובנוחות של המשתמש הסופי. גם בעיות סמכות. טוב שעכשיו עוסקים בזה, רע מאוד שבשלב מאוחר. אני חייב לציין שהרוח ששומעים מאנשי משרד התחבורה היא חיובית ויש רצון לפתור הבעיות". נציין כי הדיון שהתקיים היום הוא רק הראשון שיעסוק במעקב אחר דו"ח מבקר המדינה בתחום התחבורה הציבורית, והדיון הנוכחי עסק בכוונת תחילה רק בגוש דן ולא בשאר חלקי הארץ.

700 אלף מ"ר של שטחים לוגיסטיים ייבנו בסמוך לנמל חיפה

- אושרה תוכנית להקמת מתחם לוגיסטי בלב מפרץ חיפה ביוזמת חברת נמלי ישראל • התוכנית מתייחסת לקרקע הממוקמת בסמוך לשפך הקישון, שגודלה 1,400 דונם
גיא נרדי 21/7/20

הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה חיפה אישרה תוכנית מפורטת להקמת מתחם לוגיסטי בלב מפרץ חיפה, מדרום לשדה התעופה ובסמוך לשפך נחל הקישון. התוכנית שקודמה והוגשה ע"י חברת נמלי ישראל מתפרסת על שטח של 1,400 דונם ומאפשרת בינוי של כ-700 אלף מ"ר לטובת הקמת מבני אחסון. התוכנית כוללת מספר מתחמי אחסון, אפשרות להקמת מסוף מטענים עבור הרכבת, וכן גישה ישירה למערכת הדרכים הארצית באמצעות דרך חיבורית לנמל המפרץ המוקמת בימים אלו.

כמו כן, התוכנית, המצויה בסמוך לשטחי פארק מורד נחל הקישון ושפך נחל הקישון לים, כוללת תוספת של כ-23 דונם שטחים פתוחים וקובעת הנחיות נופיות וסביבתיות לממשק שבין שטחי האחסנה לשטחי הפארק שיפותחו בעתיד, הקמת שבילי אופניים והסדרת חניות לטובת באי הפארק. במסגרת התוכנית, ישומרו עצים בשתי חורשות אקליפטוסים המצויות בשטח התוכנית.

בנוסף, התוכנית מסדירה את השטחים שסביב מעגנת שביט, המרינה הקיימת של העיר חיפה, ומקצה לה שטחים לטובת מסחר, פנאי, נופש וספורט ימי בהיקף של כ-21 אלף מ"ר. התוכנית נערכה ע"י אדר' דורית שפינט מחברת גורדון אדריכלים ומתכנני ערים.

תוכנית המרכז הלוגיסטי הופקדה בחודש פברואר 2020 והוגשו נגדה התנגדויות רבות, בהן התנגדות שהגישה 'הקואליציה לבריאות הציבור', שראתה בה פגיעה בפוטנציאל יצירת פארק גדול בסמוך לנחל הקישון. כן נטען על ידם שהתוכנית מנוגדת ברוחה לתוכנית מפרץ החדשנות המקודמת ע"י רמ"י (רשות מקרקעי ישראל).

התנגדות נוספת הוגשה ע"י עמותת צלול והצביעה על צמצום מרחב הקישון והפיכתו ל"מתחם אחסון שבו משטחי אספלט וערמות ענק של מכולות ולידו זורם נחל קטן וזניח". חבר מועצת העיר חיפה מטעם סיעת הירוקים, אביהו האן, הגיש התנגדות ובה טען כי "יש לצמצם עד כמה שניתן את השטחים לצרכים לוגיסטיים ולהרחיב עד כמה שניתן את שטחי המפרץ לצרכי תרבות, פנאי ותיירות".

האפידמיולוגית אלה נווה, מקבוצת "אמהות ואבות מצילים את חיפה והקריות", יצאה כנגד "הרחבת שטחי התעשייה והאחסון של החומרים המסוכנים והגדלת הטיפול ביעוד קרקע זיקוק במוצרי ייצוא מבלי התייחסות סביבתית להשלכות החמורות של מהלכים אלו".

ליאת פלד, מתכננת מחוז חיפה במינהל התכנון, ציינה כי "קידום התוכנית תואם את החלטת המועצה הארצית לתכנון ובנייה בדבר פיתוחם של שטחי עורף נמל לנמלי חיפה. התוכנית המוצעת מהווה את תחילתו של הפיתוח העירוני בעורף נמלי חיפה לשימושי אחסנה, לוגיסטיקה ופעילות תומכת בשרשרת הלוגיסטית ותיתן מענה תכנוני ראשוני לשימושי התומכים בפעילות הנמל בכלל מפרץ חיפה. עוד הוסיפה "התוכנית הינה חלק ממהלך תכנוני הממשש את ההסכם שנחתם בין משרד האוצר, חברת נמלי ישראל והעירייה לפיתוח צרכי נמל חיפה יחד עם פיתוח פארק מורד הקישון".

תגובת רשות נחל קישון: "הוועדה המחוזית בראשות איתמר בן דוד הוכיחה שהיא חותמת הגומי של חברת נמלי ישראל. הוועדה לא דנה בהתנגדויות שהוגשו לה באופן ענייני וגזרה בכך גזר דין מוות על פארק הקישון שלא יורחב לעולם. רשות נחל הקישון מביעה מורת רוח ואכזבה רבה מההחלטה נטולת אופק ואיכות חיים לתושבים. במקום זאת 'זכו' תושבי האזור

לזיהום אוויר, תנועת משאיות וחומרים מסוכנים. מהשטחים הפתוחים הערכיים והנדירים
בנחל קישון וסביבתו אפשר לשכוח".

הפקדה תוכנית קו המטרו M1; צפויות מאות התנגדויות

הקו הינו הארוך מבין שלושת קווי הרכבת התחתית • הוא מחבר בין רעננה וכפר סבא בצפון ועד לוד רמלה ולוד בדרום • עיריית כפר סבא, והמועצה האזורית דרום השרון, בגיבוי תושבים, מבקשים לשנות את מיקום מתחם התפעול של הקו

גיא נרדי 23/7/20

הוועדה לתשתיות לאומיות, בראשות מנכ"ל משרד הפנים, מרדכי כהן, החליטה על הפקדת תוכנית המקטע הצפוני של קו מטרו M1. לפני מספר שבועות הופקד החלק הדרומי של המסילה, וכעת למעשה הושלמה הפקדת הקו כולו. קו זה, שתכנונו מקודם ע"י חברת נת"ע ומינהל התיכנון, הינו קו באורך של כ-85 ק"מ והוא כולל 62 תחנות. הקו מחבר את רחובות ולוד בדרום דרך מרכז תל אביב ואת כפר סבא ורעננה בצפון. עם הפקדת התוכנית נפתח חלון זמן של 60 יום להגשת התנגדויות. לתוכנית יש השלכות נדל"ניות ונופיות מרחיקות לכת ולכן הצפי הוא להגשת התנגדויות רבות.

קו המטרו M1 ישרת מוקדי עניין מטרופוליניים וביניהם אוניברסיטת תל אביב, המרכז הבינתחומי בהרצליה ואת בית חולים מאיר. וכן אזורי תעסוקה מרכזיים כגון אזה"ת רעננה צפון, אזה"ת כפ"ס מזרח, מע"ר ת"א, וכן מתחמי תחבורה גדולים כגון ת"א מרכז-סבידור, השלום, ההגנה ועוד. חלק מהתחנות של קו M1 מהוות תחנות ממשק המחברות את הקו לתחנות רכבת קלה, רכבת ישראל וקווי המטרו האחרים. לצד הקו יוקמו שני קווי מטרו נוספים - M2 ו-M3. האחרון הופקד אף הוא לפני מספר שבועות.

להפקדת התוכנית משמעויות נדל"ניות רבות. למרות שתוואי המטרו עובר בעיקר מתחת לדרכים הרי שיהיו הפקעות על הקרקע ובתת הקרקע, בעיקר במיקומן של התחנות ושטחי התפעול. מבחינה משפטית וקניינית, כאשר קו המטרו עובר מתחת לנכס הוא מונע אפשרות לרדת לעומק של יותר מחמישה מטרים מתחת לפני הקרקע. המשמעות היא שלא ניתן יהיה לבנות מרתפי חנייה או לצקת יסודות למבנים.

במסגרת הישיבה שנערכה אתמול הודיע ראש העיר כפר סבא, רפי סער, כי בכוונת העירייה להתנגד להקמת מתחם הדפו (מתחם תפעול) של קו המטרו M1 על שטחי המועצה האזורית דרום השרון, בצמידות למושב גן חיים ובסמוך לשכונה הירוקה בכפר סבא. העיר כפר סבא, יחד עם המועצה האזורית דרום השרון מציעות להקים את מתחם הדפו בצפון מזרח אזור התעשייה בנימין, בצמידות לכביש 6 ומסילת הרכבת המזרחית.

חקיקה חדשה תכניס את היזמים למעגל האחריות בתחום הבטיחות

- משרד העבודה והרווחה פרסם תזכיר חוק לרפורמה בתחום הבטיחות באתרי הבנייה • משרד העבודה: "התקנות יגדירו באופן ברור מה ושל מי האחריות" • במקביל, יישום הרפורמה בתחום הפיגומים תידחה בשנה
אורי חודי 22/7/20

מינהל הבטיחות במשרד העבודה והרווחה פרסם להערות הציבור תזכיר חוק המתייחס לשינוי שרשרת האחריות באתרי הבנייה. תזכיר זה מטיל בפעם הראשונה אחריות גם על יזם שעד כה לא נכלל בשרשרת האחריות על בטיחות באתרי הבנייה.

במקביל, תזכיר החוק מתייחס לשורה ארוכה של נושאים נוספים, ובין היתר, מתאר בצורה ברורה את האחריות של בעלי התפקידים השונים, גם קבלני ביצוע וקבלני משנה למשל, ואף קובע בצורה חד משמעית כי מנהל עבודה באתר בנייה צריך לעסוק בבטיחות. נזכיר כי נכון להיום מנהל העבודה באתר הבנייה הוא זה שאחראי על סוגיית הבטיחות, אולם במקביל אחראי גם על שורה ארוכה של נושאים נוספים. כפילות זו מובילה לעומס בלתי אפשרי המוטל על כתפי מנהלי העבודה, וגם מוביל בסופו של יום לניגוד אינטרסים בין הצורך בשמירה על בטיחות אתר הבנייה לבין המחויבות לקבלן וליזם שדוחפים לעמוד ביעדים ולהשלים הבנייה.

התקנות החדשות מנסות לפתור את שתי הבעיות הללו על ידי אמירה שתפקידו של מנהל העבודה יהיה בטיחות בלבד. עם זאת, הקביעה שמנהל העבודה יהיה אחראי על תחום הבטיחות בצורה מלאה - מעלה שאלה אחרת: מי יישא בתפקידים הנוספים שהוטלו על כתפיו עד היום. לשאלה זו עוד אין תשובה ברורה, אבל במינהל הבטיחות מדגישים שהם אחראים על הבטיחות באתרי הבנייה והתקנות החדשות קובעות כי זה יהיה עיסוקו של מנהל העבודה.

עוד בין שלל התקנות שתזכיר החוק מציין - התייחסות לפירוק והרכבה של עגורן צריח (מנוף), עיגון עצמאותם של ממוני הבטיחות, הגנה על מנהלי עבודה וממוני בטיחות שהתריעו על מפגעי בטיחות, קביעה ברורה של מטלות על כל בעל מקצוע באתר הבנייה, אחריות גדולה יותר על קבלני משנה, סמכויות נרחבות לממונה על בטיחות, ועוד שורה של נושאים. תזכיר החוק פורסם כעת להערות הציבור, ולאחר סיום התקופה ותיקונים שיעבור במידת הצורך יעבור לדיון בוועדת העבודה בכנסת לאישור.

דחייה של שנה ברפורמת הפיגומים

במקביל, פורסם גם תזכיר חוק נוסף המתייחס לפיגומים. תזכיר חוק זה מתייחס לשינוי המהותי שהיה אמור לחול בתחום זה - מעבר לשימוש בפיגומים בתקן מחודש והפחתה של שימוש בפיגומי עץ ישנים. השינוי היה אמור להתרחש באופן הדרגתי בשלוש פעימות, כשהפעמה השנייה תוכננה להיכנס לתוקפה בימים הקרובים.

תזכיר החוק מבקש לדחות את יישום ההחלטה וזאת משום שההכנות לתקן החדש, התאמות נדרשות ועבודת מטה שהייתה צריכה להסתיים לא הושלמה. במשרד העבודה והרווחה מבקשים לדחות את יישום הפעימה השנייה בשנה נוספת, וכך גם את המשך השינוי המוצע בתחום.

"כל הקשב של מנהל העבודה - לבטיחות"

מנהל מינהל הבטיחות ומפקח עבודה ראשי במשרד העבודה והרווחה, אינג' חזי שוורצמן, התייחס לתזכיר החוק ואמר שמדובר ברפורמה חשובה. "אנחנו מרחיבים את המעגל של מי

אחראי על בטיחות באתרי הבנייה. התקנות החדשות מגדירות באופן ברור מה ושל מי האחריות כמו גם מה התפקידים שכל אחד צריך לעשות בהקשר של בטיחות באתרי הבנייה. יצרנו שרשרת מלאה וברורה, ויצרנו רשימת חובות לכל אחד. היזם למשל יצטרך בין היתר להקצות משאבים יעודים לבטיחות, לדאוג לתוכנית בטיחות, להיות אחראי על ביצוע ביקורת, לבחון דיווחים רבעוניים ועוד. ולכל בעל תפקיד יש רשימה ברורה".

שוורצמן מתייחס גם לסוגיה החשובה של מנהלי העבודה ומסביר כי מדובר באחד השינויים החשובים: "מנהל העבודה הוא הכתובת הברורה והמידית של כל מי שמגיע לאתר, הוא בעל המקצוע והתקנות החדשות מפנות את כל הקשב שלו לבטיחות. צריך להבין שאנחנו מתייחסים לתחום הבטיחות, לא לדברים אחרים שהקבלנים או היזמים מטפלים בהם באתרי בנייה, הרפורמה שלנו היא בתחום הבטיחות. התקנות החדשות הן מעטפת שכולם צריכים לעמוד בה. אם למנהל העבודה יש נכון להיום תפקידים אחרים שהוא עושה, לזה היזמים והקבלנים יצטרכו למצוא פתרון".

במקביל, שוורצמן גם התייחס לעוד שני שינויים מהותיים בתקנות החדשות, האחד קשור לקבלני משנה באתר הבנייה והשני לשינוי בסמכותו של ממונה הבטיחות באתר בנייה. "קבלני משנה מקבלים גם התייחסות חשובה בתקנות. היום באתרי הבנייה יש המון עובדים של קבלני משנה וגם עליו מוטלת אחריות עכשיו. הוא צריך לדאוג שהעובדים שמגיעים לאתר יעברו הדרכה ספציפית למקום העבודה ולסיכונים הרלוונטיים, וזה באחריות קבלן המשנה. הוא גם אחראי לוודא שהעובדים עושים שימוש בציוד מיגון אישי. הוא ראש הצוות ואחראי לעובדים שלא יסתובבו באתר הבנייה כמו תיירים".

עוד מוסיף שוורצמן: "גם ממונה הבטיחות מקבל מאיתנו עכשיו אחריות נוספות וסמכויות משמעותיות יותר. היום הוא בא כיועץ. על פי התקנות החדשות הוא יגיע גם לבדוק את תיקון הליקויים באתר, ותהיה לו סמכות, במידת הצורך להורות על הפסקת עבודה או לדיווח על אי נוכחות מנהל עבודה או פעילות לא נכונה של מנופאי. הוא ממש יכול לסגור את האתר, בגיבוי מלא שלנו. זה מעבר מתפקיד של תצפית היום - לפעולות אקטיביות ממשיות".

ד"ר הדס תגרי, מנהלת 'הקבוצה למאבק בתאונות בניין ותעשייה', התייחסה לתזכיר החוק ואמרה: "פרסום טיטת התקנות מהווה מהלך חשוב ביותר לקידום רפורמה שאנו דורשים מזה זמן רב - הרחבת האחריות לבטיחות באתרי בנייה לחברות יזמיות ולבעלי תפקידים נוספים ובכירים בחברות הקבלניות והיזמיות, דבר שחיוני לשיפור בטיחות העובדים באתרים. אנו מברכים על החידוש הדרמטי בנוסח התקנות הנוכחי, ביחס לנוסחים שהתפרסמו בעבר, אשר על פיו מנהל העבודה באתר יעסוק אך ורק בפיקוח על הבטיחות ולא בביצוע הבנייה. הסדר מוצע זה יפתור שתי בעיות אקוטיות במצב הקיים - ניגוד העניינים המובנה בין הדאגה לבטיחות לאחריות לביצוע והעומס הבלתי סביר המוטל על כתפי מנהל העבודה - ועתיד לכשיתקבל להביא לשיפור משמעותי בפיקוח על הבטיחות. הליך התקנת התקנות ללא ספק עתיד להיתקל בלחצים קשים מצד גורמים שונים. יש לקוות שכלל הגורמים יפעלו בנחישות להתקנתן ואישורן של התקנות על ידי ועדת עבודה ורווחה של הכנסת באופן מיטיבי ובמהירות".

"יש להטיל אחריות גם על העובד"

אייל בן ראובן, ראש מטה הבטיחות של התאחדות הקבלנים וההסתדרות הכללית, התייחס לתזכיר החוק ואמר: "אנחנו בוחנים את הטייטא ונעיר עליה הערות. אנחנו מסכימים עם הנושא, ויש בפנים דברים חשובים מאוד שביקשנו שיהיו כמו הטלת אחריות גם על קבלני משנה. אנחנו לא מסכימים עם היעדר התייחסות לאחריות העובד עצמו. זו אחריות שאיננה דומה לאחריות הקבלן, אבל אם למשל נהג עובר באור אדום, ויש כביש מסודר ויש רמזור ושילוט, האחריות היא על אדם שנוהג ברכב. אנחנו חושבים שגם העובדים צריכים להיות בדבר הזה".

עוד אמר בן ראובן כי: "סוגיית האחריות והסמכות באתרי הבנייה דורשת שינוי מהותי - מהפכה של ממש. השינוי צריך להיות אחריות לכל הדרג המנהלית ולא רק המנהלית - מרמת היזם, דרך הקבלן, דרך המהנדס, דרך מנהל הפרויקט, דרך מנהל העבודה וקבלני המשנה ועד לעובד".

עורך הדין אלדן דנינו, העוסק בסוגיות בטיחות, התייחס אף הוא לתזכיר ואמר שמדובר בלא פחות ממהפכה: "זה 50 שנה, מאז 1970, ישנן תקנות בטיחות אנכרוניסטיות המפקירות כמעט לחלוטין את הפועלים באתרי העבודה, ואינן מטילות כלל אחריות על החברות היזמיות ומזמיני העבודה. התקנות החדשות לא רק שמטילות אחריות פלילית מלאה על מזמיני העבודה והחברות היזמיות, אלא גם על כל מי שקשור במישרין ובעקיפין לאותו פרויקט כולל, לדוגמא מנהל הפרויקט המתכננים וכו'".

לא לתת לנת"ע לנהל לבדה את פרויקט התשתית הגדול בישראל

אסור שהלקחים שהפקנו בעלות של מיליארדים ושנים רבות ירדו לטמיון • חייבים לשנות את הדרך בה ייבנה מערך הסעת ההמונים בגוש דן, ולמנות לתחום פרויקטור-על, עם סמכויות ותקציבים ממשיים, כי איך להיכשל אנחנו יודעים יותר מדי טוב
גיא ליברמן 22/7/20

רוצים להירדם טוב בלילה? חפשו את הפרק "ניהול מכרזים והתקשרויות" של חברת נת"ע בדוח מבקר המדינה 68 משנת 2018. בליל הליקויים, התגובות וההמלצות שפרושים על פני עשרות עמודים יעשו את העבודה וליותר מלילה בודד. וזה רק דוח אחד, שהצביע על פרק זמן קצר יחסית בחייה הארוכים של החברה הממשלתית שנוסדה ב-1996. רבע מאה, איך שהזמן טו!

למה הציניות? כי המדינה הבטיחה שב-2013 נוכל להגיע מפתח תקוה לתל אביב תוך חצי שעה באמצעות הקו האדום של הרכבת הקלה. לאחר מכן המועד נדחה ל-2017, ואז שוב ל-2018. התמשכות התהליכים הרחיקה את המועד לסוף 2021, ולאחרונה התבשרנו על עיכוב נוסף של שנה - נובמבר 2022. עם התמשכות התהליך, נמתח גם התקציב. ב-2010 עלות הקו הראשון של הרכבת הקלה עמד על 10.7 מיליארד שקל. כעת אנחנו מדברים על 17 מיליארד שקל. הגיוני? ממש לא, אבל לנו תתווכחו עם בכירי החברה שמתחלפים כל כמה שנים, ומספקים הסברים שלא ניתנים לבדיקה - אם הם מעניינים בכלל - שקודמיהם אחרים לנזקים.

וזה לא שהתהליכים נעשו בחלל ריק, מזה כמה שנים פועלת מעל נת"ע ועדת היגוי. בעבר עמדה בראשה קרן טרנר שמשמשת כיום כמנכ"לית משרד האוצר. כיום יו"ר הוועדה הוא המשנה למנכ"ל משרד התחבורה, קובי בליטשטיין.

אז למה זה לא מצליח? את התשובה הזו אני מעדיף להשאיר להיסטוריונים, כי על השולחן יש נושאים דחופים יותר. בימים אלה צריכים שרי התחבורה והאוצר להחליט מי תהיה החברה שתוביל את פרויקט הרכבת התחתית (המטרו) - נת"ע, או כפי שפורסם ב"גלובס", ייתכן שזו תהיה בכלל נת"י (חברת נתיבי ישראל). מדובר בפרויקט התשתית הגדול אי פעם בישראל - שעלותו למעלה מפי שמונה מהקו האדום. לא משנה מי תיבחר, אסור שהלקחים שהפקנו בעלות של מיליארדים ושנים רבות ירדו לטמיון. חייבים לשנות את הדרך בה ייבנה מערך הסעת ההמונים בגוש דן, ולמנות לתחום פרויקטור-על, עם סמכויות ותקציבים ממשיים, כי איך להיכשל אנחנו יודעים יותר מדי טוב.

תוכנית שדה דב מתקדמת: תוכנית המתאר לרובע אושרה למתן תוקף

מדובר בתוכנית מתאר המגדירה את כללי היסוד לבינוי במתחם • התוכנית כוללת 16 אלף יחידות דיור, שטחי ציבור, מסחר ותעסוקה, מלונאות וגם כ-365 דונם שטחים פתוחים • חשוב לציין כי מדובר רק בתוכנית מתאר שלא ניתן להוציא מכוחה היתרי בנייה
אורי חודי 22/7/20

תוכנית שדה דב מתקדמת עוד שלב. אחרי שנים ארוכות של אי ודאות, מלחמה ארוכה על פינוי שדה התעופה ואימוני תביעה מצד בעלי הקרקעות, אושרה היום תוכנית המתאר לרובע שדה דב. יו"ר הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה תל אביב, אדר' דניאלה פוסק, חתמה היום על מתן תוקף לתוכנית המהווה רובע עירוני חדש בחלקה הצפון-מערבי של העיר תל אביב-יפו.



התוכנית, שביזמת רשות מקרקעי ישראל, כוללת 16 אלף יחידות דיור, מתוכן 2,400 יחידות דיור יוקצו עבור דיור בר-השגה ו-4,500 יחידות דיור בייעוד מיוחד (מעונות סטודנטים, דיור מוגן, בתי אבות, דיור להשכרה וכו'). עוד כוללת התוכנית כ-500 אלף מ"ר עבור מבני ציבור, כ-125 אלף מ"ר עבור מסחר, כ-330 אלף מ"ר עבור שטחי תעסוקה, כ-125 אלף מ"ר עבור מלונאות וכ-365 דונם שטחי פארק וגנים ציבוריים. שטחה הכולל של התוכנית עומד על כ-1,300 דונם.

ממנהל התכנון נמסר היום כי: "תוכנית 'רובע שדה דב' הינה תוכנית כוללת החלה על חלק משמעותי בעיר ומשלימה את תוכנית המתאר לעיר תל אביב תא/5000 אשר קבעה את שטח שדה דב כ"שטח לתכנון בעתיד". עקרונותיה מבטאים רוח תכנונית שונה מהמוכר בשכונות הקיימות מצפון לירקון. לעומתן, הרובע החדש תוכנן כרובע עירוני למגורים, מסחר, תעסוקה ומלונאות. התכנון המוצע מתייחס לבלוק העירוני התחום ברחובות הראשיים כיחידה תכנונית עיקרית. בטבורו מוצעים שטחים ציבוריים וכלפי הרחובות הראשיים מוצעות חזיתות מסחריות פעילות ונגישות".

חשוב לציין כי מדובר רק בתוכנית מתאר שלא ניתן להוציא מכוחה היתרי בנייה. כעת יצטרכו בעלי הקרקע לקדם במקום תוכניות מפורטות ולאשרן בנפרד. על פי התוכנית, הבנייה ברובע החדש תכלול

בנייה מגוונת של 5 עד 10 קומות לצד עשרות מגדלים (כ-35) בני עד 40 קומות. התוכנית נסמכת על שלד רחובות, שהראשי מבניהם הוא רחוב אבן גבירול שלאורכו יעבור קו הרכבת הקלה - 'הקו הירוק'.

עוד נמסר היום ממינהל התכנון כי: "התוכנית מתווה עקרון שמאי הקובע שווי מצב נכנס יחסי לכל בעלי הזכויות כאיחוד זכויות בתוכנית מתארית. תוכנית המתאר קובעת מתחמים לתכנון מפורט, כאשר כל בעלי הזכויות יקבלו את זכויותיהם בכל תוכנית מפורטת עפ"י השווי היחסי אשר נקבע בתוכנית המתאר".

נזכיר כי רק לאחרונה אישרה עיריית תל אביב מדיניות חניה חדשה ומצמצמת, וגם התוכנית האמורה קובעת כללי חניה מצומצמים זאת על רקע קו הרכבת הקלה ("הקו הירוק") שעובר בתחום התוכנית. התוכנית קובעת תקן חנייה מופחת ופרוגרסיבי במטרה להפחית משמעותית את השימוש ברכב פרטי.

מתכננת מחוז תל אביב במינהל התכנון, חוה ארליך-רוגינסקי ציינה כי: "תהליך אישור תוכנית שדה דב הציבה לפני לשכת התכנון אתגרים תכנוניים ותהליכיים שחייבו תשומת לב והשקעת מחשבה רבה. אנו שמחים בכך שהצלחנו לאזן בין הצורך הדחוף לקדם תכנון מיטבי להרבה מאוד יחידות דיור, מבלי להתפשר על איכות ותוך מתן מענה לכל ההתנגדויות וההסתייגויות שעלו בתהליך".

עו"ד יוסי מוסרי, המייצג עשרות דונמים של בעלי קרקעות במתחם מסביר שמדובר במתן תוקף לתוכנית שאושרה לפני מספר חודשים, ומציין מה המשמעות בפועל: "ממתן התוקף תחל עיריית תל אביב לגבות היטלי השבחה משום שמדובר בתוכנית תקפה. בהמשך להתנגדויות בשם בעלים שונים בקרקע, לרבות המיוצגים על ידי, קיבלה הועדה המחוזית את העיקרון שלפיו יש לתת שווי מצב נכנס ומצב יוצא לכל בעלי הזכויות ולעשות אבחנה בין שלושת המתחמים השונים באופן שנקבע מפתח מסודר בין המתחמים השונים. השוני בין המתחמים נובע הן מההבדלים הגאוגרפיים בין מתחם אחד למישנהו (הקרבה לים) וגם מהעובדה שמדובר במתחמים שכפי הנראה לא יבנו בעת ובעונה אחת". עוד מציין עו"ד מוסרי כי חלק אחר של אותה התוכנית מקודם במקביל בותמ"ל (הועדה לתכנון מתחמים מועדפים לדיור): "כזכור, מדינת ישראל באמצעות רמ"י הגישה לותמ"ל את התוכנית המתייחסת למתחם מספר 1 ובהיותה התוכנית ותמל"ית היא כוללת, ביחס לאותו מתחם, הוראות של תוכנית מפורטת הקובעת את האיחוד וחלוקה ולכן סביר שמתחם זה ייצא לבנייה בקרוב".

גילי טסלר, מתכננת מרחב ת"א ברשות מקרקעי ישראל התייחסה אף היא לתוכנית שאושרה ואמרה: "מדובר בתוכנית לאומית שקודמה על ידי רשות מקרקעי ישראל והיא בעלת חשיבות גדולה לרצף העירוני. המרחב העיסקי בתל אביב ממשיך לקדם את התכנון המפורט מתוך ראייה מקצועית ועתידית וחשיבות הדבר למשק לכלכלה ולחברה. אני בטוחה כי במהרה נוכל להפקיד את יתרת התכניות המפורטות וקידומו של הפרויקט בשטח יביא לשינוי ולטובת הציבור והעיר".

עו"ד מרים דונין שוב שותפה במשרד עו"ד המבורגר, עברון, מלווה את התוכנית כבר שנים, ומציינת כעת כי עם אישור התוכנית על בעלי הקרקע לקחת בחשבון עניין חשוב: "חשוב לדעת שמיום הפרסום (היום) יש 15 יום עד שהיא מקבלת תוקף. ברגע שהתוכנית מקבלת תוקף יהיה היטל השבחה בסכומים גדולים. זאת אומרת שאם מישהו חושב לממש זכויות יש לו חלון זמן של שבועיים לעשות כן. היטלי השבחה צפויים להיות מאות אלפי שקלים, ואני זוכרת שבתוכנית 3700 (מתחם סמוך) השוק היה בהלם מהסכומים. היטל השבחה יוטל בעת המימוש - או בעת הבניה או בעסקת המכר הראשונה. יהיו התמודדויות לגבי גובה ההיטל. מי שלא מתכנן לבנות אלא לממש עכשיו זה הזמן". עוד מציינת עו"ד דונין כי: "מי שרוצה לדאוג לזכויותיו חייב לזכור שמדובר בבנייה רוויה ולכן עליו להיות מאוגד עם אחרים כדי לא להיקלע למצב שבעל זכות מקבל זכויות במגרש מסוים ונחשף להליך פירוק שיתוף כי מדובר במתחם מרובה בעלויות".

*****גילוי מלא: עדנה בר און, אמה של יו"רית "גלובס" אלונה בר און ומבעלות השליטה בעיתון, נמנית עם רשימת היורשים בעלי הזכויות בקרקע**

תכנון מהפכני: הצפיפות בערים תגדל פי שלושה

פחות פארקים ויותר שטחי מגורים. מינהל התכנון ניסח עקרונות שיאפשרו תוספת של 1.5 מיליון דירות ברחבי הארץ בתוך שני עשורים בלי לזלוג לשטחים פתוחים

אמיתי גזית 23.07.20 08:04

פחות פארקים, יותר שטחי מגורים: מינהל התכנון מקדם מדיניות מהפכנית שתאפשר לצופף פי שלושה ויותר את הערים הגדולות בארץ. עד היום לא ניתנה שום הוראה הנוגעת לשיעור השטח שישמש למגורים בתוכניות הבנייה. בחודש הבא יוצגו לציבור עקרונות הציפוף החדשים שנוסחו בשנה האחרונה, לאחר שבאוגוסט אשתקד המועצה הארצית לתכנון ובנייה הורתה למינהל התכנון להכין את ההנחיות החדשות, שנחשפים לראשונה בכלכליסט.

קראו עוד בכלכליסט:

- [מומחיות לתכנון בנייה: הקורונה הציפה את בעיות הצפיפות והפערים בהשקעות בין יישובים](#)
- ["מגדלי מגורים הם מלכודת בימי קורונה"](#)
- [המועצה הארצית אישרה להכין תוכנית להגדלת הצפיפות בערים](#)

עקרונות התכנון החדשים יוטמעו בתוכנית המתאר הארצית המרכזית (תמ"א 35), במטרה לאפשר בנייה של כ-1.5 מיליון דירות ברחבי המדינה בתוך 20 שנה, כאשר יותר מ-500 אלף ייבנו באזור תל אביב והמרכז הצפוף. המספרים הללו הוגדרו לראשונה בתוכנית האסטרטגית לדירור שהממשלה אישרה ב-2017, שהתבססה על תחזית גידול האוכלוסייה עד שנת 2040.

תוכנית העל תמ"א 35 מגדירה את עקרונות התכנון בארץ. עקרונות צפיפות המגורים הוגדרו במסמך בתמ"א 35 שנקרא לוח 1, תחת הכותרת "צפיפות נטו ממוצעת למגורים". כעת מבקשים לשנות את העקרונות הללו במטרה להשיג ניצול יעיל יותר של הקרקע וצמצום הזליגה לשטחים פתוחים. על רקע זאת מינהל התכנון מבקש להוסיף שלושה תנאי סף שיחייבו מעתה כל תוכנית בנייה למגורים.

הגדלת שטח המגורים

תנאי מרכזי ודרמטי הוא שיעור מינימלי מחייב של שטח המיועד למגורים בכל תוכנית בנייה למגורים. במינהל התכנון מצאו כי בממוצע רק 28% מתוך כלל השטח העירוני בישראל מיועד למגורים, 30% משמשים לפארקים, 25% לשימושי רכב (חניות, כבישים וכדומה) והיתר למבני ציבור ותעסוקה.

על פי התיקון, תוכניות גדולות ברמה של רובע עירוני חייבות להקצות לפחות 50% מהשטח למגרשים המיועדים למגורים; תוכניות ברמה של שכונות יחויבו להקצות 50%-80% מהשטח למגרשים למגורים; ותוכניות קטנות, שבהן אפשר לבנות עד 200 דירות, יחויבו להקצות 80%-100% מהשטח למגורים. המטרה היא לצמצם הקצאת שטחים לפארקים, לכבישים ולמוסדות ציבור.

על פי המסמך, את היעד ניתן להשיג על ידי "ייעול השטח המיועד לצורכי ציבור וכבישים באמצעות עירוב שימושים, שימוש אינטנסיבי בקרקע הציבורית וצמצום שטחים שאינם כוללים מגורים". במילים אחרות, בניין ציבורי אחד יוכל לשמש לכמה ייעודים, למשל מבנה שבו יהיו גני ילדים, מתנסו, ספרייה ציבורית, בית כנסת או כל שימוש ציבורי אחר. בנוסף לכך בימנהל התכנון מכוונים להפחית את הנטייה של ראשי ערים להשאיר שטחים פתוחים במחשבה כי זהו תכנון המשפר את איכות החיים של התושבים. בפועל ערים רבות סובלות מכתמים לא מפותחים, לא מטופחים ולא מנוצלים.



צילום: גלעד קוולרצ'ק

ארכיון

יותר מתגוררים בכל קמ"ר

שנית, מינהל התכנון מציע גם להוסיף הגדרה לצפיפות ברוטו לאנשים בקמ"ר, כלומר כמה אנשים יגורו בשטח התוכנית. לחישוב מכניסים את כל שטח התוכנית, כולל מגרשים שמיועדים לשימושים שאינם מגורים. הגדרה כזו, שאינה קיימת היום, נועדה להגדיל את רמת הצפיפות לרמה המקובלת בערים גדולות בעולם המערבי. לשם ההמחשה, הצפיפות בתל אביב עומדת כיום על 8,500 איש לקמ"ר, בעוד במנהטן היא מגיעה ל-28 אלף איש לקמ"ר.

על פי התיקון המוצע, התוכנית החדשה יצטרפו לעמוד ברף צפיפות גבוה בהרבה מהמצב הנוכחי. במרכז המטרופולינים תוכניות יצטרפו לעמוד ברף של 30 אלף איש לקמ"ר. תוכניות בערים גדולות שבהן עד 500 אלף תושבים יצטרפו לעמוד ברף של 25 אלף איש לקמ"ר, בערים קטנות יותר 20 אלף איש לקמ"ר וכך הלאה. חישוב מספר הנפשות יתבסס על גודל משק בית ממוצע ביישוב. כך הצפיפות בתוכנית תותאם למאפיינים דמוגרפיים של כל עיר. למשל בעיר חרדית, שבה מספר נפשות ממוצע גדול למשק בית, נדרשות פחות דירות כדי לעמוד ברף המינימום למספר אנשים לקמ"ר.

יותר דירות בכל מגרש

שלישית, מינהל התכנון מבקש הגדלה חדה של מספר הדירות המינימלי בכל מגרש שמיועד למגורים. כיום הרף עומד על מינימום 12 דירות לדונם בערים תל אביב וירושלים, כאשר על פי התיקון החדש הרף יגדל שם פי 2.5, ובערים הגדולות הוא יעמוד על 30 דירות לדונם. זאת באזורים שמוגדרים מרכז עסקים עירוני, ליד נתיבי הסעת המונים, ובאזורים שמיועדים להתחדשות עירונית. בערים שבהן עד 500 אלף תושבים הצפיפות המינימלית נטו תגיע ל-20 דירות לדונם, בערים קטנות 18 דירות לדונם. כאמור, זהו רף מינימום ומוסדות התכנון יוכלו לאשר בנייה צפופה יותר. באזורים העירוניים המיועדים לשימור מוסדות התכנון יוכלו לאשר מספר נמוך יותר של דירות.

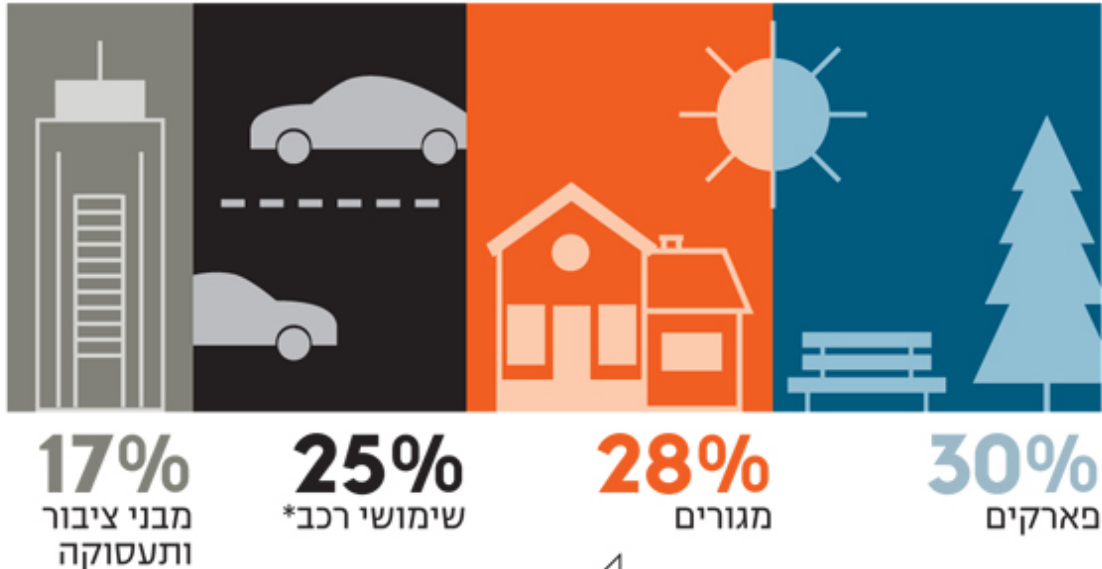
מחברי המסמך שואפים להוביל שינוי לא רק בצפיפות המגורים, אלא גם במרקמי הערים. רף צפיפות אוכלוסין מינימלי, הגדלה דרמטית של מספר הדירות במגרש והחובה לנצל את רוב שטח התוכנית למגורים, כל אלה אמורים לאלץ את המתכננים והעיריות להציע טיפוסים בניינים מגוונים, ולא רק מגדלים או צמודי קרקע. במקום הרבה דירות במגדל בתא שטח אחד ושמה מסביב, נראה הרבה דירות בהרבה תאי שטח, לצד חנויות ומשרדים.

מלכודת צפופה ומאימת

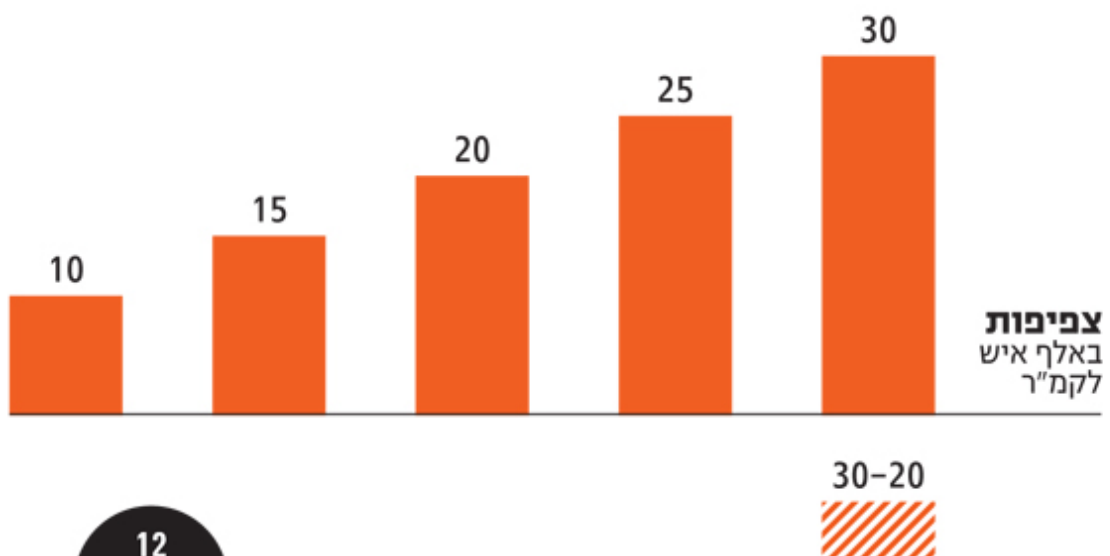
המתכנן מוטי קפלן, שערך את תמ"א 1 והיה בצוות שערך תיקון קודם בלוח 1 של תמ"א של 35, אמר לכלכליסט כי הכיוון שאליו מושך מינהל התכנון מתבקש: "אוכלוסיית ישראל תתמיד ותגדל בקצב מהיר. הרוויה וציפוף הערים אמנם

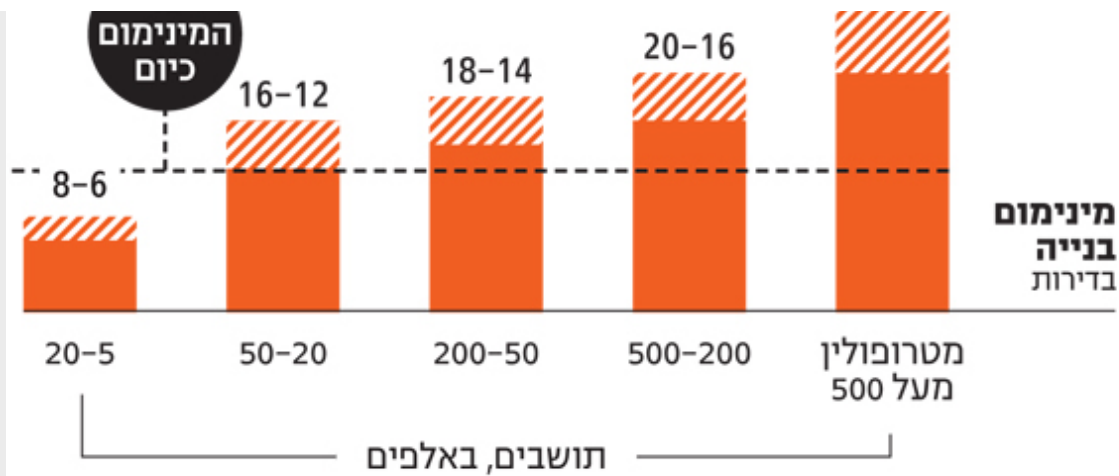
התוכנית שתגביר את הציפוף בערי ישראל

שיעור השטח לבנייה למגורים בערים יוגדל
חלוקת השימוש הנוכחית בשטח העירוני בישראל



ניצול השטח שמיועד למגורים יוגדל
צפיפות התושבים ברוטו ומספר הדירות המינימלי שיש לבנות על מגרש למגורים





צילום: אלכס קולומביסקי

המתכנן מוטי קפלן, שערך את תמ"א 1

דורשים אסטרטגיה מורכבת יותר, מחייבים כלים כלכליים, תכנוניים, חברתיים, אך שחרם רב מאוד. התוצאה: ערים רוויות, איכותיות ומתפקדות היטב, מוקפות בשפע שטחים פתוחים, ריאות ירוקות ו'מגרש משחקים' לאוכלוסייה הצפופה."

עם זאת, קפלן מזהיר כי הגדלת הצפיפות ללא הקמת תשתיות מתאימות, ובמיוחד פיתוח תחבורה ציבורית נאותה, תגרום נזק: "אין די בהחלטות על הגדלת הצפיפות. ערים צפופות ללא תשתיות מתאימות תהיינה מלכודת צפופה, רעשנית, דחוסה ומאיימת. מערכת הסעת המונים היא תנאי ראשון להרווייה וציפוף, בשמירה על חיים ברוחה ובאיכות חיים גבוהה. בכל עיר גדולה בעולם תמצאו רכבת קלה, כבדה, תחתית, עילית. מטרופולין ללא רכבת היא המצאה ישראלית, אין כמותה בכל העולם."

במינהל התכנון מקווים שהגדלת צפיפות המגורים תוביל ליצירת מערכת הסעת המונים. "צפיפות של 30,000–20,000 נפש תושבים לקמ"ר מהווה הצדקה להקמת מערכות תחבורה מסילתיות", נכתב במסמך. כלומר בנייה צפופה תספק הצדקה כלכלית למטרו ולמערכת הסעת המונים ותאיץ את התוכניות הממשלתיות.

אסף זנזורי, רכז מדיניות תכנון בחברה להגנת הטבע: "החברה להגנת הטבע מברכת על המהלך, שמטרתו ייעול השימוש בקרקע. ישראל מתאפיינת במצוקת קרקע חמורה הנובעת ממגבלות שטח בהיותה אחת מהמדינות המפותחות הצפופות ביותר, מגידול מהיר של האוכלוסייה ומשימוש בזבזני בקרקע. בשל מדיניות רבת שנים של צריכה גבוהה של שטח פתוח, למטרות ביטחון לאומי והתיישבות, דגם הפיתוח של ישראל מאופיין בריבוי יישובים ומוקדי פיתוח רבים, עם בנייה נמוכה, המתפרשים על שטחים נרחבים ומסתמכים על פריסת תשתיות נרחבת.



אסף זנזורי, רכז משמר התכנון החברה להגנת הטבע

"המחסור החריף במשאבי הקרקע והנוף הפתוח והעובדה כי פיתוח של משאב הקרקע איננו הפיך מחייבים שימוש במשאבים אלה וניהולם בדרך חסכונית וביעילות מרבית והענקת עדיפות לשמירה על משאבי הקרקע והשטחים הפתוחים. הצעת מינהל התכנון לעדכן את הצפיפויות חשובה ביותר להבטחת הניצול היעיל של משאב הקרקע, ריכוז עיקר הפיתוח בערים, תוך ביסוס מערכת הסעת המונים ושמירה על רצפים של שטחים פתוחים".

הציפוף בישראל מפגר אחרי העולם צפיפות בארץ נפשוה לקמ"ר

מנהטן	28
פאריס	20
אתונה	17
ברצלונה	16
תל אביב	8.5
ירושלים	7
חיפה	4

- [קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט](#)