

כלכליסט

בלעדי לכלכליסט

"כמו בדיזנגוף": התוכנית השאפתנית של עיריית תל אביב לדרך נמיר

העירייה מקדמת תוכנית להעצמת זכויות הבנייה ברחוב, כולל תעסוקה ומסחר, ובינתיים מקפידה הוצאת היתרים למיזמי התחדשות עירונית במגרשים סמוכים

שלומית צור 08.12.20 07:11

עיריית תל אביב מקדמת תוכנית לשינוי הבינוי בדרך נמיר, ובינתיים היתרי בנייה לפרויקטים של התחדשות עירונית צפויים להתעכב. בספטמבר הודיעה הוועדה המקומית על הכנת תוכנית לשינוי מדיניות הבינוי בדרך נמיר בכניסה הצפונית לעיר ואישרה מגבלות להוצאת היתרי בנייה למגרשים באזור לפי סעיפים 77,78 לחוק התכנון והבנייה. התוכנית הוצגה לאחרונה לתושבים במסגרת כנס שיתוף ציבור.

קראו עוד בכלכליסט:

- קריסת חניון הברזל: עיריית ת"א היא הנעדרת הגדולה בפרשה
- העליין כפה על עיריית ת"א לעצור את הריסת המחסנים ההיסטוריים בנמל יפו
- עיריית ת"א לישראל קנדה: תביאו את "ארבע עונות", תקבלו עוד 40 דירות

המגבלות חלות על המגרשים לאורך דרך נמיר, בקטע שבין רחובות בני דן, שאול המלך, דרך בגין וגן המגרשים הגובלים בהם ברחובות צירלסון, אהבת ציון, קליי, הזוהר, פנחס ספיר, המאופיינים בבנייה נמוכה של ארבע עד שש קומות.



צילום: יובל חן

דרך נמיר. "המטרה להפוך אותה לרחוב כמו בן יהודה ובדיזנגוף"

מאחר שהמקטע הנדון משתלב עם תחנת הרכבת סבידור, שצפוי לכלול גם שלוש תחנות מטר, התוכנית, שמקדמת העירייה באמצעות משרד מסטר-גל אדריכלים ומחלקת התכנון מחוז מרכז, מציעה להעצים את זכויות הבנייה בדרך נמיר, להוסיף שימושי תעסוקה ומסחר בחזית לדרך נמיר ולהקים טיילת בצדה המזרחי שתחבר את פארק הירקון עד גן וולבלסקי. פיתוח הרחוב יהיה מוטה תחבורה ציבורית, הולכי רגל ורוכבי אופניים, תוך כדי צמצום תנועת רכבים פרטיים.

האדריכל אלון מטוס, מצוות מרכז במינהל ההנדסה של העירייה: "דרך נמיר לא מתפקדת היום כדרך עירונית, אלא כדרך מעבר בין חלקים של העיר. הרחוב מלא בכשלים פיזיים, והמטרה היא לפתח את הרחוב ולהפוך אותו לשדרה, לאחד מרחובות האורך המרכזיים של העיר כמו בן יהודה, דיזנגוף, אבן גבירול וויצמן. תוכנית המתאר קבעה את האזור כציר מעורב שימושים עם העצמת זכויות ובנייה חריגה מסביבתה, וגם תוכנית המטרו מדברת על העצמת זכויות והוספת שימושים.

למסמך המדיניות יש מספר עקרונות: חיבור פארק הירקון דרך שדרה בצד המזרחי של נמיר עד גן וולבלסקי; הסדרת נתיבי רכב לשני נתיבים לכל כיוון ונתיב תחבורה ציבורית לכל כיוון, כדי לאפשר הרחבת מדרכות ושבילי אופניים ויצירת חזית מסחרית; ועירוב שימושים".

מימוש התוכנית עתיד לקחת שנים ארוכות, והוצאת היתרי בנייה למיזמי התחדשות עירונית הוגבלה כדי להבטיח כי בנייה במגרשים גובלים לא תסתור את התוכנית המקודמת. בינתיים בעלי דירות ויזמים שקידמו פרויקטים של תמ"א 38 בסביבה נתקלים בהקפאת הפרויקטים. הבעיה היא שתמ"א 38 היא תוכנית שניתן לממש היום, ותוקפה אף עומד לפוג בעוד כשנתיים, ואילו המדיניות המקודמת לדרך נמיר נמצאת בחיתוליה, אין ודאות כי תאושר, וגם לאחר גיבושה יידרש אישור הוועדה המחוזית שצפוי לקחת זמן רב. כך למשל פרויקט תמ"א שמקודם זה שנתיים ברחוב קליי 14-16, באמצעות חברת רותם שני, נתקל בקשיים לקבל היתר בנייה.

עו"ד רן ברא"ז, שותף וראש מחלקת נדל"ן בלוי טילר, נרדיה, הר צבי, ברא"ז ושות', המייצג את הדיירים ברחוב קליי 14: "במשך תקופה של עשור קידמה העירייה את תוכנית הרובעים עד אישורה ב-2018. כל עוד לא אושרה התוכנית לא ניתן היה לקבל היתרי בנייה ולהוציא לפועל פרויקטי תמ"א 38 ברובע 4. העירייה מתהדרת בכך שתוכנית הרובעים נועדה לייצר ודאות תכנונית ולפשט את הליכי התכנון. על יסוד תוכנית הרובעים קידמו בשנתיים האחרונות פרויקט להריסה ובנייה מחדש עבור בעלי הדירות, ועתה נולדה בעירייה יוזמה חדשה שמייצרת עיכוב נוסף".

לדבריו, ועדת הערר של מחוז תל אביב קבעה בעבר שמסמך מדיניות אינו גובר על הוראות תב"ע מאושרת, "ולפיכך לא ניתן למנוע הליכים לקבלת היתר אך ורק על יסוד מדיניות חדשה". מהעירייה נמסר שאין איסור גורף על הוצאת היתרי בנייה: "בשלב זה מקודמת מדיניות כפועל יוצא של תוכנית המתאר הקובעת את רחוב נמיר כציר מעורב".

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

**LATEST****Crossrail | Farringdon becomes first Central London station to complete construction****07 DEC, 2020 | BY ROB HORGAN**

Construction work at Crossrail's Farringdon station has come to an end.

The station becomes the first central London station along the new line to reach the T-12 landmark; this means the station is substantially complete and it is now considered to be 12 weeks away from handover to Transport for London (TfL).

Work at the station will now focus on the extensive testing and commissioning of systems ahead of the Elizabeth line opening.

Farringdon Elizabeth line station has been built by the Bam, Ferrovial and Kier Joint Venture (BFK JV).

The station will have two main entrances, both with ticket halls, one at the Barbican and the other at the existing Farringdon Underground and Thameslink station.

Reaching this important milestone allows the contractor to start demobilising from the site and enables Crossrail to commence the process of handing the station over to TfL.

Crossrail chief executive Mark Wild said: “This is an incredibly important landmark for both the team at Farringdon station and for the Crossrail project as a whole.

“We have now reached the end of the construction phase at the first of our central London stations and the start of the testing and safety assurance journey which will enable us to hand over the station to Transport for London and open the Elizabeth line to passengers.

“I am proud of everyone who has worked so hard to get this magnificent new railway station over the line and I know that when it is open to passengers it will become an important and much-loved addition to London’s transport network.”

BFK JV project director Jose Antonio Pariente added: “Being the first of the central London Elizabeth line stations to attain this status is a source of immense pride for the BFK team.

“In addition, having worked on Europe’s largest infrastructure scheme, with all the complexity involved and seeing the positive changes to the industry, as a result of the extraordinary work completed by the integrated delivery team, has been key for all concerned.

“The positive legacy of the Elizabeth line’s construction phase and its benefits will be felt by generations to come. I want to take this opportunity to thank all those involved across Crossrail, BFK and in our supply chain, who have shown great strength, commitment and passion at every stage.”

Paddington is expected to be the next station where construction activity will complete and will then be followed by a number of the central London station sites over the coming months.

As previously revealed, Crossrail has implemented a “blockade mentality” at its stations to ensure the construction schedule does not slip any further.

Transport for London (TfL) board agenda notes from October reveal that a new way of measuring performance has been rolled out across all of Crossrail's remaining station projects.

Paddington and Farringdon were the first two sites to move towards the new monitoring system.

The new system is similar to the process implemented throughout [Crossrail's six-week blockade during the summer](#), which resulted in 1,235 of a total 1,286 milestones being completed.

London Underground head of station integration Kim Kapur said: “In just a matter of weeks the London Underground team will take responsibility for the Farringdon Elizabeth line station. This is an exciting time and an important milestone for the Elizabeth line as we begin the process of training and familiarisation at one of the new stations.”

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

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

Edward Mazria Receives the 2021 AIA Gold Medal



Written by **Eric Baldwin**

a day ago

Share

Architect and activist Edward Mazria, FAIA has been honored with the 2021 Gold Medal from the [American Institute of Architects](#). The Gold Medal honors an individual whose significant body of work has had a lasting influence on the theory and practice of architecture. As the jury notes, Mazria is being recognized for his work to combat the climate crisis and motivate the profession to take action.



Continuously working to urge architects away from fossil fuels, Mazria helped found the [AIA's Committee on the Environment \(COTE\)](#) in the 1990s. In 2002 his firm began conducting pro-bono work under the name [Architecture 2030](#). After a few years it became a fully-fledged nonprofit organization dedicated to altering the course of climate change. With a grounding in place-based design, Mazria served in the Peace Corps in Peru and worked in the office of 2007 Gold Medal winner, Edward Larrabee Barnes, FAIA.

MORE ARCHITECTURE NEWS

-
- Schmidt Hammer Lassen and BOGL to Transform a Former Prison Site in Denmark
-
- RIBA Announces Winners of 2020 President's Medals, World's Best Student Architecture Projects
-
- The First Mass Timber Hotel in North America Has Opened in Austin

[More Architecture News »](#)

MOST VISITED

-
- Architecture with Built-in Furniture: 10 Projects with Brick Fixtures
-
- Triplex in Paris / Bertina Minel Architecture
-
- 4 Solutions for Roofs without Eaves (and their Construction Details)

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT



Wall Stop Ends -
EzyCap|Studco



Ductal® Cladding Panels
(EU)|Ductal®

Author of the seminal Passive Solar Energy Book, Mazria pursued teaching opportunities and worked in both New Mexico and at the University of Oregon. He has become known for a portfolio of iconic passive solar buildings, including the Stockebrand Residence, the Museum of Indian Arts and Culture, and Georgia O’Keefe’s estate, Sol y Sambra. As one of the world’s foremost experts on the built environment’s role in both causing and curing climate change, Mazria has become well-known for advocating a carbon-positive future.

News via [American Institute of Architects](#)

Share

About this author



Eric Baldwin

Author

FOLLOW

#TAGS

- News

Architecture News

AIA

Architecture 2030

American Institute Of Architects

Climate Crisis

Edward Mazria

AIA Gold Medal

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

BROWSE THE CATALOG

ENCLOSURES / DOU...

TENSILE STRUCTUR...

DOORS

SOFAS

Rodeca

Polycarbonate Panels in...

FabriTec Structures

Building Envelope Tensile Membra...

batimet

Wood-Aluminum Door - TA35 DSE...

B&B Italia

Sofa - Bay

HANGING LAMPS

LOUVERS / SHUTTERS

HIDDEN JOINTS

HANGING LAMPS

Louis Poulsen

Lamp - Patera

Bruag

Shading Screens - Perforated Faca...

Fastmount®

Acoustic Panel Fastener -...

Louis Poulsen

Pendant Lights - PH Septima

SKYLIGHTS

WINDOWS

HOLDERS

WOOD

LAMILUX

Glass Skylight FE Pyramid/Hipped

OTTOSTUMM

Window Systems - FerroFinestra W40

Salice

Storage Accessories -...

reSAWN TIMBER co.

Pre-Weathered Wood Cladding

[More products »](#)

1 Comment

ArchDaily

Disqus' Privacy Policy

Login ▾

Recommend

Tweet

Share

Sort by Newest ▾

Join the discussion...

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS

Name

Livon Diramerian

 • 11 hours ago

Awards should be based on positive impact.

| • Reply • Share ▾

Subscribe

Add Disqus to your siteAdd DisqusAdd

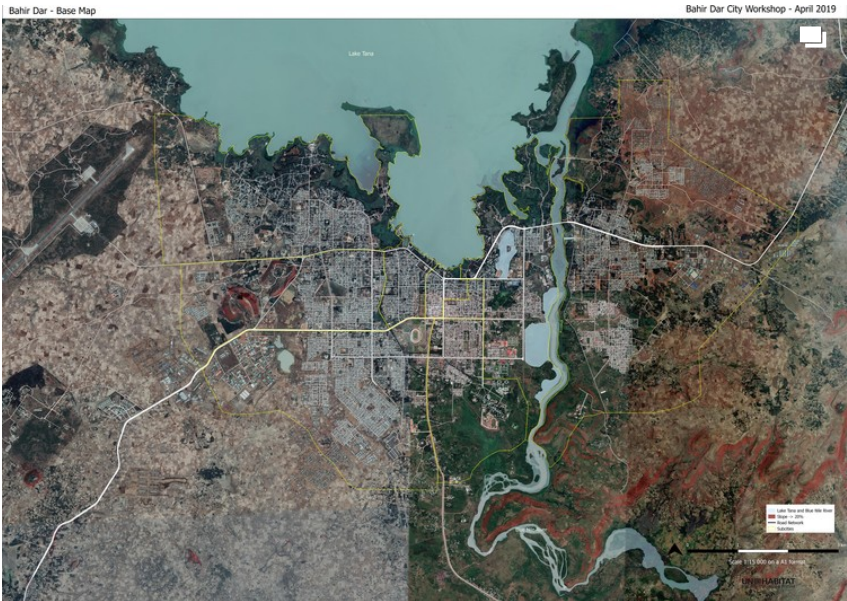
Do Not Sell My Data

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

How to Support Fast Growing Small Cities? UN-Habitat's Participatory Incremental Urban Planning Tool



Written by **Christele Harrouk**

about 23 hours ago

Share

The [Un-Habitat](#) or the United Nations agency for human settlements and sustainable urban development, whose primary focus is to deal with the challenges of rapid urbanization, has been developing innovative approaches in the urban design field, centered on the active participation of the community. ArchDaily has teamed up with UN-Habitat to bring you weekly news, article, and interviews that highlight this work, with content [straight from the source](#), developed by our editors.

In order to support local governments in developing countries to implement the [New Urban Agenda](#) and the [Sustainable Development Goals](#), UN-Habitat has created the [Participatory Incremental Urban Planning Toolbox](#), “a *step-by-step methodology to assess, design, operationalize and implement urban planning processes*”. The guideline proposes a timeline of phases, blocks, and activities, helping city leaders, stakeholders, and the community to have a comprehensive and strategic overview of the whole strategy.

MORE ARTICLES



Architecture and Public Spaces: 11 Skate Parks Around the World



The Master of Advanced Studies in Architecture and Digital Fabrication at ETH Zürich Unveils its Latest Thesis Achievements



How Recycling Existing Buildings Could Solve the Urban Housing Crisis in the United States

[More Articles »](#)

MOST VISITED



Architecture with Built-in Furniture: 10 Projects with Brick Fixtures



Triplex in Paris / Bertina Minel Architecture

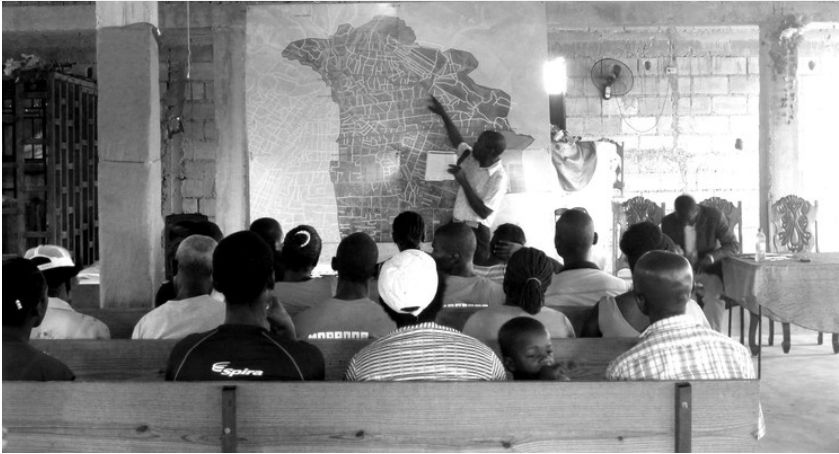


4 Solutions for Roofs without Eaves (and Construction Details)

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT



Wall Stop Ends -
EzyCap|Studco



Ductal® Cladding Panels
(EU)|Ductal®

Providing a global framework of the whole planning process, [UN-Habitat's Participatory Incremental Urban Planning Tool](#) is dedicated to the city leaders, the city planners, the civil society, the investors as well as the private sector. Drawing a timeline of phases, blocks, and activities, the toolbox helps the different urban stakeholders to better understand their role in the city's vision, policies, strategies, plans, and projects. Defining a process framework rather than a design framework, and establishing a simplified roadmap based on UN-Habitat's extensive experiences in multiple cities, the incremental and flexible toolbox tailors the planning process, according to the available resources and capacities of the context. Moreover, promoting an intervention-oriented strategy, the open-source and modular guide places local authorities and citizens at the driver's seat of sustainable urban development.

Related Article

[How Can One Public Space Transform an Entire Neighborhood? UN-Habitat's Model Street Initiative](#)

By following the proposed planning recommendations, city leaders can have a better understanding of the key deliverables and the critical activities they should engage with, giving them a clearer idea of the plan and its impact on the residents. For the city planners and [urban planning](#) practitioners, the tool offers a step-by-step guide, a compilation of tools, operationalization, and implementation mechanisms to move the planning process from assessment to implementation. Finally, the tool is also designed to help civil society visualize in a simplified manner the complex process, and identify its critical role within the global vision.

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

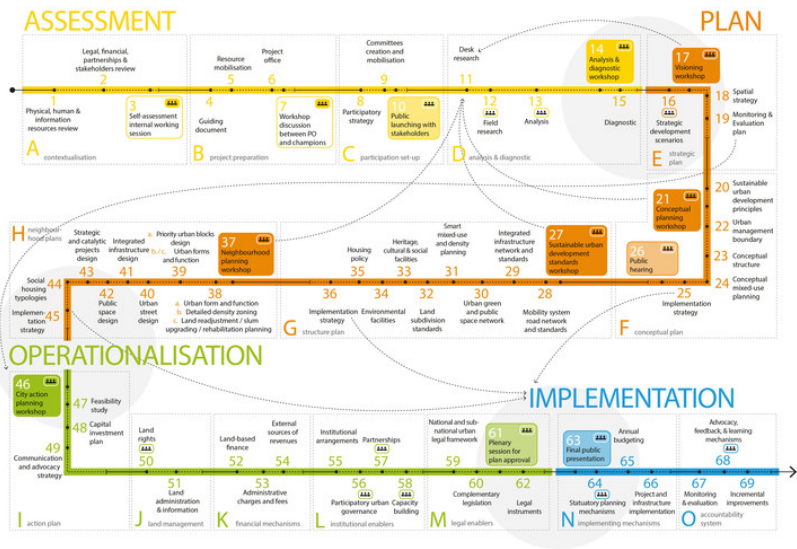
By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT



Based on three main initiatives by the Un-Habitat - the New Urban Agenda (NUA), a [shared vision for a better, more inclusive and sustainable urbanizing world](#); the International Guidelines on Urban and Territorial Planning (IG-UTP), a global framework for improving policies, plans and designs for cities and territories; and the 2030 Agenda and the Sustainable Development Goals, that sets the [sustainable development roadmap](#) – the toolbox proposes an incremental approach for urban planning.

Consisting of four main phases - the Assessment, the Plan, the Operationalization, and the Implementation - the guideline includes 15 blocks and 69 activities, enhancing the adoption of participatory, inclusive, and sustainable practices. In fact, various levels of participatory approaches are proposed to define a participation strategy that engages stakeholders and the community in the process. Discover below the main headlines of the [step by step guide for Participatory Incremental Urban Planning](#).



First Phase: Assessment

Preparing and understanding the context and the current situation of the city.

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT



Block A _ Contextualization

- 1- Physical, human, and information resource review
- 2- Legal, financial, partnerships and stakeholders review
- 3- Self-assessment internal working session

Block B _ Project Preparation

- 4- A guiding document
- 5- Resource mobilization
- 6- Project Office
- 7- Work Plan discussion between PO and champions

Block C _ Participation Set-Up

- 8- Participation strategy
- 9- Committee creation and Mobilization
- 10- Public launching with stakeholders

Block D _ Analysis & Diagnostic

- 11- Desk Research
- 12- Field research
- 13- Analysis
- 14- Analysis & Diagnostic workshop
- 15- Diagnostic

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

Second Phase: Plan

Developing the strategic framework which highlights the vision of the city, the conceptual plan that illustrates the main ideas, and the structure plan that identify the main uses per zone and the location of the infrastructure.

Block E _ Strategic Plan

- 16- Strategic Development Scenarios
- 17- Visioning Workshop
- 18- Spatial Strategy
- 19- Monitoring & Evaluation plan

Save

Block E _ Conceptual Plan



Home



Projects



Products

Folders



Feed

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

- 25- Implementation Strategy
- 26- Public hearings

Block G _ Structure Plan

- 27. Sustainable urban development standards workshop
- 28. Mobility system road network and standards
- 29. Integrated infrastructure network and standards
- 30. Urban green and public space network
- 31. Smart mixed-use and density planning
- 32. Land subdivision standards
- 33. Heritage, cultural & social facilities
- 34. Environmental facilities
- 35. Housing policy
- 36. Implementation strategy

Block H _ Neighborhood Plans

- 37. Neighbourhood planning workshop
- 38.a Urban form and function (extension plan)
- 38.b Detailed density zoning (densification plan)
- 38.c Land readjustment / Slum upgrading / Rehabilitation planning (regeneration plan)
- 39.a Priority urban blocks design (extension plan)
- 39.b Urban form and function (densification plan)
- 39.c Urban form and function (regeneration plan)
- 40. Urban street design
- 41. Integrated infrastructure design
- 42. Public space design
- 43. Strategic and catalytic design
- 44. Social housing typologies
- 45. Implementation strategy

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

Third Phase: Operationalization

How Do We Get There?

Block I _ Action Plan

- 46. City action planning workshop
- 47. Feasibility study
- 48. Capital investment plan
- 49. Communication and advocacy strategy

Block J _ Land Management

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

53. Administrative charges and fees

- 54. External sources of revenues

Block L _Institutional Enablers

- 55. Institutional arrangements
- 56. Participatory urban governance
- 57. Partnerships
- 58. Capacity building

Block M _Legal Enablers

- 59. National and sub-national urban legal framework
- 60. Complementary legislation
- 60. Plenary session for plan approval
- 61. Legal instruments

Fourth Phase: Implementation

How Will We Implement and Monitor Out Progresses?

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

Block N _ Implementing Mechanisms

- 63. Final public presentation
- 64. Statutory planning mechanisms
- 65. Annual budgeting
- 66. Project and infrastructure implementation

Block O _ Accountability System

- 67. Monitoring and evaluation
- 68. Advocacy, feedback, and learning mechanisms
- 69. Incremental improvements

Info Via [UN-Habitat](#).

Image gallery

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

Share

About this author



Christele Harrouk

Author

FOLLOW

#TAGS

- News

Articles

UN-HABITAT

Sustainability

Public Spaces

Design Guidelines

Urban Planning

Cities

Guidelines

Design Tool

Urban Design

ArchDaily X UN-Habitat

Cite: Christele Harrouk. "How to Support Fast Growing Small Cities? UN-Habitat's Participatory Incremental Urban Planning Tool" 09 Dec 2020. ArchDaily. Accessed 10 Dec 2020.
<<https://www.archdaily.com/952941/guideline-to-support-fast-growing-small-cities-the-un-habitats-participatory-incremental-urban-planning-tool>> ISSN 0719-8884

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

Rodeca
Polycarbonate
Panels in...

[HANGING LAMPS](#)

FabriTec Structures
Building Envelope
Tensile Membra...

[LOUVERS / SHUTTERS](#)

batimet
Wood-Aluminum
Door - TA35 DSE...

[HIDDEN JOINTS](#)

B&B Italia
Sofa - Bay

[HANGING LAMPS](#)

Louis Poulsen
Lamp - Patera

[SKYLIGHTS](#)

Bruag
Shading Screens -
Perforated Faca...

[WINDOWS](#)

Fastmount®
Acoustic Panel
Fastener -...

[HOLDERS](#)

Louis Poulsen
Pendant Lights -
PH Septima

[WOOD](#)

LAMILUX
Glass Skylight FE
Pyramid/Hipped

OTTOSTUMM
Window Systems -
FerroFinestra W40

Salice
Storage
Accessories -...

reSAWN TIMBER co.
Pre-Weathered
Wood Cladding

[More products »](#)

1 Comment ArchDaily  [Disqus' Privacy Policy](#)

 Login ▾

 Recommend  Tweet  Share

Sort by Newest ▾



Join the discussion...

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS 

Name



Livon Diramerian • 10 hours ago

The city is the outcome of the goals of the city dwellers taking into consideration the existing natural resources of the area to meet the needs of the people in such away that the people participate in the planning, design, & implementation process.

^ | ▾ • Reply • Share ▾

 Subscribe  Add Disqus to your siteAdd DisqusAdd  Do Not Sell My Data

Save



Home



Projects



Products

Folders

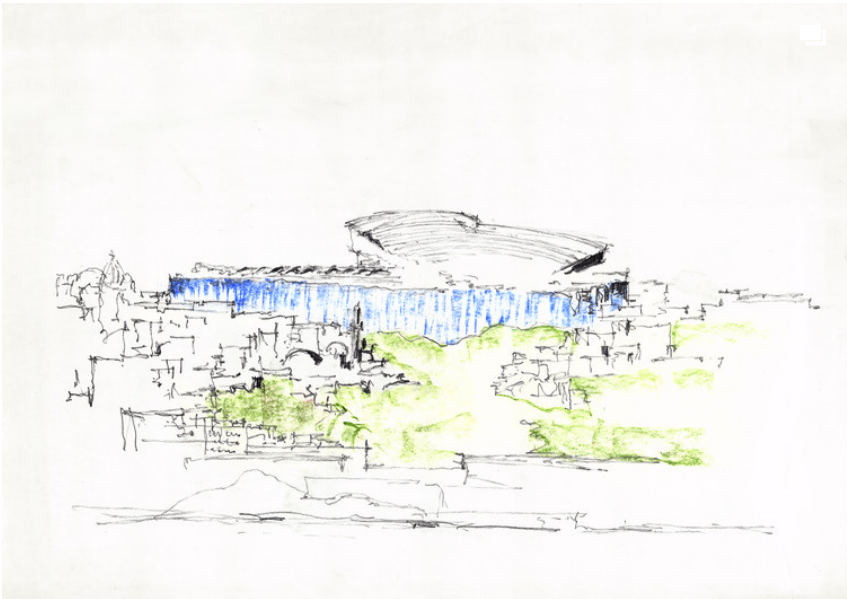


Feed

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

The Dream of a Museum Exhibition Reveals Alvar Aalto’s Unbuilt Museum Designs



Written by **Christele Harrouk**

a day ago

Share

The [Alvar Aalto](#) Museum is showcasing one last exhibition before it undergoes a complete renovation, highlighting the architect’s unbuilt museum designs. While Aalto designed a total of 15 museum buildings, only three made it from concepts to the actual built structures. The exhibition entitled “[The Dream of a Museum](#)” includes both detailed and more sketch-like plans, along with competition entries.

MORE ARCHITECTURE NEWS

- 

Spacemaker Proposes AI-Powered Generative Design to Create More Sustainable Spaces and Cities
- 

Monks and Cowboys: Michael Sorkin's Forward from Miró Rivera's Latest Monograph
- 

Natural Wood, Gray and White: How to Update a 90's Bathroom

[More Architecture News »](#)

MOST VISITED

- 

Architecture with Built-in Furniture: 10 Projects with Brick Fixtures
- 

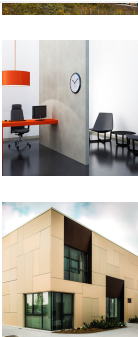
Triplex in Paris / Bertina Minel Architecture
- 

4 Solutions for Roofs without Eaves (and their Construction Details)

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT



Wall Stop Ends -
EzyCap|Studco

Ductal® Cladding Panels
(EU)|Ductal®

Currently on display at the gallery of The [Alvar Aalto](#) Museum, “[The Dream of a Museum](#)” exhibition puts on display Aalto’s unbuilt portfolio of museums, created from his early years in the 1920s to the modernism of the 1960s and 70s. Including competition entries for Finland and abroad – from the Nordic countries to Europe and the Near East, the projects on display underline how important and how inspirational museum design was for the architect.

On that, [Alvar Aalto](#) Foundation’s Managing Director Tommi Lindh states that “*the museum as a building type inspired Aalto and this was reflected in the way he probed the key questions for exhibition and museum buildings. The layout of artworks and exhibitions, lighting that took into account the specific character of museum objects, and museum visitors’ movements around the space were topics for which Aalto sought appropriate solutions via architectural means.*”

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

Developing his ideal with each new commission, Aalto created over 15 different buildings over the course of his career, of which only three were built: the Museum of Central Finland (1957–61) and the Alvar Aalto Museum (1971–73) in Jyväskylä, and the Kunsten [Museum](#) of Modern Art Aalborg in Denmark (1957–58, 1963–72). Aside from museum buildings as such, early on, Aalto’s interest turned to [various exhibition configurations and buildings](#). These include Turku Fair (1929), World Fair Pavilions in Paris (1937) and New York (1939), and the Finnish Pavilion at the Venice Biennale, completed in 1956.

The architect’s earliest museum design was Perniö Museum (1928–29), which represented classicism, although he had by then already made a clear stylistic shift to functionalism. In the modernist competition entry for Tallinn Art Museum (1936–37) Aalto particularly contemplated issues of space, and for the Baghdad Art Museum (1957–58) he tackled the local climate and

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

While Alvar Aalto Foundation´s Museum Sites Aalto House and Studio Aalto in Helsinki have been closed until December 30, 2020, Alvar Aalto Museum in Jyväskylä will be open for the public with certain restrictions, for [The Dream of a Museum. Alvar Aalto´s Museum Designs](#), currently on display at the Gallery of the museum.

Image gallery

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT



#TAGS

- News
- Architecture News
- Exhibition
- Alvar Aalto
- Unbuilt Architecture
- Alvar Aalto Foundation
- Museum
- Architectural Exhibition

Cite: Christele Harrouk. "The Dream of a Museum Exhibition Reveals Alvar Aalto's Unbuilt Museum Designs " 09 Dec 2020. ArchDaily. Accessed 10 Dec 2020. <<https://www.archdaily.com/951067/the-dream-of-a-museum-exhibition-uncovers-alvar-aaltos-unbuilt-museum-designs>> ISSN 0719-8884

BROWSE THE CATALOG

- ENCLOSURES / DOORS
- TENSILE STRUCTURES
- DOORS
- SOFAS
- Rodeca
- Polycarbonate Panels in...
- FabriTec Structures
- Building Envelope
- Tensile Membrane...
- batimet
- Wood-Aluminum Door - TA35 DSE...
- B&B Italia
- Sofa - Bay
- HANGING LAMPS
- LOUVERS / SHUTTERS
- HIDDEN JOINTS
- HANGING LAMPS
- Louis Poulsen
- Lamp - Patera
- Bruag
- Shading Screens - Perforated Facade...
- Fastmount®
- Acoustic Panel
- Fastener -...
- Louis Poulsen
- Pendant Lights - PH Septima
- SKYLIGHTS
- WINDOWS
- HOLDERS
- WOOD
- LAMILUX
- Glass Skylight FE Pyramid/Hipped
- OTTOSTUMM
- Window Systems - FerroFinestra W40
- Salice
- Storage Accessories -...
- reSAWN TIMBER co.
- Pre-Weathered Wood Cladding

[More products »](#)

Save

By using ArchDaily, you agree to our [Terms of Use](#), [Privacy Policy](#) and [Cookie Policy](#).

I ACCEPT

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS 

Name

Be the first to comment.

 [Subscribe](#)  [Add Disqus to your site](#)[Add Disqus](#)[Add](#)  [Do Not Sell My Data](#)

Save

בנק ישראל מאריך ומגדיל ההקלות למתן אשראי לבינוי ונדל"ן, בדגש על אשראי לפרויקטי תשתית

בבנק ישראל מעריכים כי הארכת והרחבת הוראת השעה שפורסמה במרץ השנה תוסיף פוטנציאל אשראי של 18 מיליארד שקל • המפקח על הבנקים יאיר אבידן: "הקלת המגבלה תאפשר למשק להתאושש באופן טוב יותר לאחר היציאה מהמשבר"

7/12/20 חן שטיין

בנק ישראל מאריך ומרחיב את ההקלות שנתן בחודש מרץ השנה, בשיא משבר הקורונה, לשם "המשך מימון ענף הבינוי והנדל"ן לצורך "תמיכה בצמיחה במשק". על פי אומדני הפיקוח על הבנקים, שבראשות המפקח יאיר אבידן, "פוטנציאל גידול האשראי לענף של סך הצעדים הוא כ-18 מיליארד שקל" בסך הכול (כ-2.3%), וזאת "עם שונות מסוימת בין התאגידים הבנקאיים".

כתשעה חודשים לאחר שבנק ישראל פרסם הוראת שעה לתקופה קצרה יחסית שבמסגרתה אפשר לבנקים להגדיל את האשראי שהם מעמידים לענף הבינוי והנדל"ן מ-20% ל-22% מהאשראי הכולל, כשהתקרה למתן אשראי לענף זה יחד עם תשתיות הועלתה ל-24%.

היום הודיע בנק ישראל, כי הוא מתניע טיוטה שמטרתה להאריך בחמש שנים את התוקף של ההקלה בהוראת השעה, שאפשרה לבנקים להגדיל את החשיפה לענף בינוי ונדל"ן מ-20% ל-22% (לא כולל תשתיות לאומיות), "עד לשנת 2025".

במקביל הבנק המרכזי מגדיל את החשיפה המקסימלית המותרת לענף בינוי ונדל"ן כולל תשתיות לאומיות מ-24% מתיק האשראי הכולל ל-26%. בסוף הרבעון השלישי השנה עמד תיק האשראי הבנקאי על רמה של 1.11 טריליון שקל, כך שכל אחוז מתוכו שווה 11.1 מיליארד שקל באשראי.

אך לא רק זאת, עוד קובע הפיקוח, כי "אשראי בגינו ניתן ביטוח אשראי כשיר יסווג לפי הענף המבטח. כך שלצורכי מדידת המגבלה הענפית, אשראי לבינוי ונדל"ן המכוסה בביטוח אשראי כשיר (פוליסות ביטוח של חברות ביטוח בינלאומיות) יופחת מהחבות הענפית של ענף בינוי ונדל"ן". מטרת מהלך זה היא להגדיל את השימוש בביטוח אשראי על-ידי הבנקים, דבר שישחרר הון להגדלת אשראי "אחר" על-ידי הבנקים.

לדברי המפקח על הבנקים אבידן, "הקלת המגבלה במתן אשראי לענפי הבינוי, הנדל"ן והתשתיות תאפשר למשק להתאושש באופן טוב יותר לאחר היציאה מהמשבר", בכוונה לכך שבבנק ישראל חוששים שהשלכות משבר הקורונה יישארו עם המשק גם הרבה אחרי 2021.

גורם במערכת הבנקאית ציין, כי "האשראי הנוסף שהבנקים יעמידו יוכל לתמוך במימון הקמת דירות, ובכך לתמוך במתן מענה לצורכי הדיור של ישראל. בנוסף יתאפשר מענה מימוני רחב לפרויקטים הלאומיים בתחום התשתיות - רכבות, כבישים וכו'. זה אשראי שתומך בצמיחה הכלכלית ויסייע ביציאה ממשבר הקורונה".

סגור חלון



כ"ץ חתם על התוכנית של ליצמן, ודיוור במחיר מופחת יכול לצאת לדרך

התוכנית של שר השיכון יעקב ליצמן מהווה תחליף למחיר למשתכן של שר האוצר לשעבר משה כחלון • כ-40 מכרזי קרקעות המתווכים לאישורה הסופי של התוכנית על ידי כ"ץ

אריק מירובסקי 6/12/20

באיחור של שלושה חודשים חתם שר האוצר ישראל כ"ץ על תוכנית "דיוור במחיר מופחת" שמקדם שר השיכון יעקב ליצמן. חתימתו הייתה זו שנדרשה כדי לאשר את החלטת מועצת מקרקעי ישראל מספטמבר השנה, ואולם זו התעכבה במשך תקופה ארוכה. תוכנית זו אמורה להחליף את "מחיר למשתכן", שאותה יזם שר האוצר לשעבר משה כחלון.

בעקרון, מתווה התוכנית כולל חלוקה של המדינה לשלושה אזורים, בהם יתבצעו שיטות שיווק שונות של הקרקע: פריפריה, אזורי ביקוש ואזורי יוקרה. בפריפריה תימשך שיטת ההגרלות לזכאים ויתקבלו הנחות על דירות, אם כי במחיר נמוך מאשר במחיר למשתכן.

התחרות על הקרקע בין הקבלנים המתמודדים תהיה באחת מכמה חלופות, שיותאמו למידת הביקוש של הקרקע. בחלופה הראשונה התחרות תהיה על גובה תשלום הוצאות הפיתוח; בחלופה השנייה המדינה תקבע מחיר קרקע מינימלי והוצאות פיתוח, והיזמים יתמודדו על מחיר למ"ר ותשלום נוסף עבור הקרקע; בחלופה השלישית התחרות תהיה על מחיר הקרקע (כלומר לא ייקבע לה מחיר מינימום כמו בחלופה השנייה), בעוד שמחיר למ"ר בנוי והוצאות הפיתוח יהיו קבועים.

נכון לעכשיו קיימים כ-40 מכרזי קרקעות לפי תוכנית זו שהמתינו לאישורה הסופי על ידי כ"ץ, ובקרוב ניתן יהיה לוודא, עד כמה התוכנית אכן אפקטיבית. בדיקות מקדימות שביצענו בגלובס הראו כי בעוד שבפריפריה מחירי דירות שיימכרו לפי דיוור במחיר מופחת, יהיה דומה לזה של דירות שנמכרו במסגרת מחיר למשתכן, כשמדובר במרכז הארץ דירות שנמכרו לפי מחיר למשתכן עשויות להימצא כזולות, לעתים בעשרות אחוזים לעומת דירות שמיועדות להמכר בדיוור במחיר מופחת.

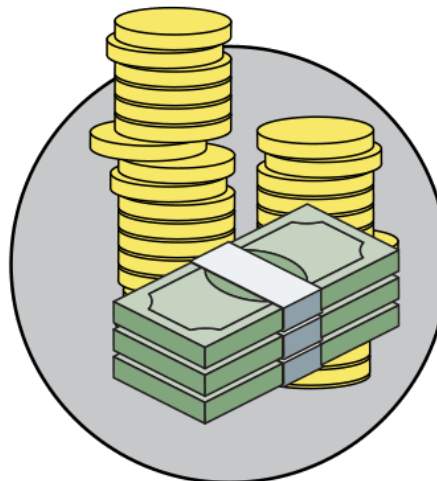
כ"ץ מסר כי הוא "מברך על המתווה שגובש בשיתוף פעולה בין משרד. מדובר בבשורה גדולה בעת הזו לשוק הנדל"ן ולאזרחי ישראל. המתווה מאזן מבחינת תמחיל מחיר מופחת ושוק חופשי באופן שיעודד פיתוח ובניה ויגביר כדאיות כלכלית של פרויקטי בינוי. המתווה צפוי להביא להאצת שוק הנדל"ן ויאפשר לאלפי אנשים לרכוש דירה במחיר נמוך משמעותית. אנשיך לפעול להורדת יוקר המחייה וחיזוק המשק הישראלי".

מטעם ליצמן נמסר כי הוא "מברך את שר האוצר ישראל כ"ץ שחתם הערב על מתווה השיווקים שייזמן. המהלך יאפשר את הגברת השיווקים והעצמת ענף הדיוור כמנוע צמיחה מרכזי בייחוד בתקופה מורכבת זו".

לא רק תמ"א: אילו רפורמות מסתתרות מאחורי התיקון הגדול לחוק התכנון והבנייה

תיקון חדש לחוק שפורסם בשבוע שעבר מתיימר להחליף את תמ"א 38, אלא שבתוכו מסתתרים לא מעט שינויים נוספים עם פוטנציאל השפעה משמעותית על עולם הנדל"ן
 הלית ינאי-ליזון 6/12/20

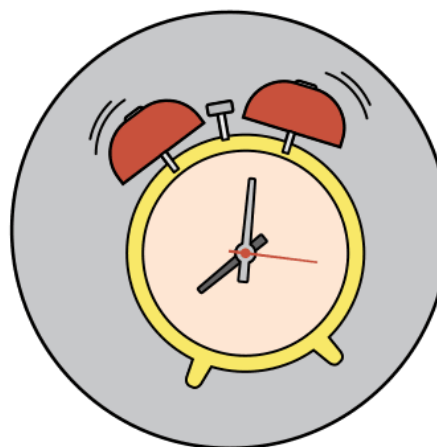
התזכיר של תיקון 128 לחוק התכנון והבנייה, שפורסם בשבוע שעבר, עלה לכותרות בתור "התוכנית שתחליף את תמ"א 38". אם נשים בצד את הכאוס הפוליטי, שעשוי בהחלט להביא לכך שהתיקון ייקבר לתקופה ארוכה, מסתתרים בתיקון עוד הרבה דברים מעניינים, ובראשם ביטול תחום ההקלות. למעשה, הוא כולל כמה רפורמות משמעותיות, שכל אחת מהן, אם תצא לדרך, עשויה להיות בעלת השפעה משמעותית על הענף. בדקנו את האותיות הקטנות של התיקון לחוק.



פיצוי בגין ירידת ערך והיטל השבחה: רק אחרי התגבשות המזק

התיקון לחוק מציע לדחות את ההחלטות בדבר הפיצוי, גם לבעלי הקרקע וגם לרשות המקומית, לשלב מאוחר בהליך התכנוני. כך, תידחה גם ההחלטה על פיצוי לבעלי נכס בגין ירידת ערך בגין אישור תוכנית, וגם את החבות בהיטל השבחה עקב אישור תוכנית - לעת סיום הליכי התכנון המפורט.

האותיות הקטנות: ההצעה היא לקבוע בחוק שפגיעה המזכה בפיצוי לפי סעיף 197, תהיה רק פגיעה מכוחה של תוכנית הכוללת הוראות מפורטות, משום שרק אז ניתן לקבוע שהמזק התכנוני אכן התגבש "לרמת ודאות מספקת וקונקרטית, על מנת לזכות בפיצוי בגינו". התיקון יחול רק על תוכניות שיופקדו החל מיום כניסת החוק לתוקף.



זירוז מתן היתר בנייה: לא לחכות עד החלטה בערר

במצב הנוכחי, ברגע שהוגש ערר ועד שניתנה החלטה בוועדת הערר, לא יינתן היתר בנייה. על פי מחברי התיקון לחוק, "הקפאה גורפת של מתן ההיתר, בשל כל ערר שהוגש, עד להכרעה בערר שיכול ואף תאריך שנים ארוכות, נמצא כי לא תמיד תאזן נכונה בין האינטרסים של מבקש ההיתר לבין העורר".

ההצעה היא לקבוע שלועדת הערר תהיה סמכות להחליט (ולנמק) כי בנסיבות העניין אין מקום והצדקה לעכב את מתן ההיתר, כולו או חלקו, עד להכרעה בערר.

למשל, אם ניתן להתיר חלק מהעבודות שהתבקשו בהיתר, שלגביהן לא נטענו טענות בערר, אפשר לתת היתר חלקי. למשל, אפשר להתיר להתחיל בעבודת חפירה או פיתוח אם הערר קשור למספר הקומות או למספר הדירות שייבנו וכיו"ב.

האותיות הקטנות: התיקון לחוק מציע לתת לוועדת הערר סמכות להורות על מתן ערבות כתנאי לעיכוב מתן ההיתר כולו או חלקו, עד להכרעה בערר, כדי להבטיח את החזרת המצב לקדמותו במקרה שהערר יתקבל.



ביטול ההקלות: הרחבת החופש התכנוני ליזמים

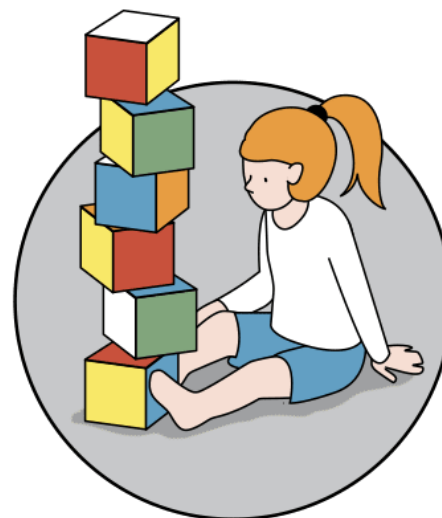
התזכיר מציע לצמצם באופן משמעותי את האפשרות של יזמים לבקש הקלות. על פי התזכיר, "בשנים האחרונות נעשה שימוש הולך וגובר בכלי מעין-תכנוני זה... השימוש ההולך וגובר בהקלות אף הביא לתהליכי רישוי עוקפי תכנון, כאשר הליך הרישוי - שנכון היה שיהיה הליך קצר ויעסוק ברישוי ולא בתכנון - הפך במקרים רבים להיות הליך מעין תכנוני שבמסגרתו מבוצעים שינויים של ממש לעומת הוראות התוכנית התקפה.

"תכנון בשלב הרישוי, באופן מובנה הינו לקוי, שכן אין בו ראייה מרחבית, ובכך הוא מוביל לעיתים קרובות לפגיעה באיכות התכנון. זאת ועוד, השימוש ההולך וגובר במוסד ההקלות, הוביל להארכת הליך הרישוי וליצירת עומס משמעותי על מוסדות התכנון". נוסף לפגיעה בתכנון ולהתארכות הליך הרישוי, מצוין התזכיר את אי הוודאות ליזמים, כסיבה לביטול ההקלות.

האותיות הקטנות: בשינויים שלדעת רשות הרישוי השפעתם זניחה - אפשר יהיה להכניס להיתר את השינויים ללא צורך בפרסום להתנגדויות, על סמך חוות דעת של מהנדס העירייה. זה אולי מקצר את הדרך ליזמים, אבל עלול לפגוע במידע שיקבלו, למשל, שכנים וגורמים אחרים שעשויים להיפגע.

על פי תזכיר החוק, ההוראה החדשה תיכנס לתוקף שנה לאחר כניסת החוק לתוקף. לגבי תוכניות שכבר הוגשו, ייקבעו הוראות מעבר. לגבי תוכניות שיוגשו לאחר מכן, לא יוכלו לבקש הקלות.

הצעד המשלים לביטול ההקלות הוא יצירת רשימה של נושאים "שלגביהם לא ייכללו הוראות בתוכנית מפורטת" - כלומר ישאירו ליזם יותר מקום חופשי לתכנון.



מוספת מבני ציבור: החצר תוצמד לגן ילדים בקומת הקרקע

בשל המחסור בשטחי ציבור, וגם נוכח הרצון ליצור מבנים עם עירוב שימושים, תזכיר החוק מבקש לקבוע מנגנון שמאפשר למוסדות התכנון לכלול בתוכנית מפורטת הוראה שמייצעת חלק ממבנה חדש לצורכי ציבור.

האותיות הקטנות: החלק שיוקצה לציבור יירשם על שם הוועדה המקומית או על שם המדינה. השטח שיוקצה לצורכי ציבור יכול לכלול קומה או חלק מקומה, ויכול גם לכלול חלק מהמגרש. לדוגמה, במקרה שבו הקומה התחתונה מיוחדת לגן ילדים, אפשר להקצות את החצר לגן.

השטח הכולל המותר לבנייה לצורך השימושים הנוספים כאמור, לא יעלה על 15% מסך השטח הכולל המותר לבנייה במגרש מעל פני הקרקע. בבקשת המידע להיתר צריך להיות פירוט לגבי החובה לבנות חלק ציבורי, ומהם השימושים האפשריים בו.

רשות הרישוי צריכה למסור לזים אילו עבודות נדרשות ממנו בבניין, אבל פירוט העבודות הנדרשות מכוון רק לעבודות שביצוען הוא תנאי לקבל טופס גמר לגבי החלקים האחרים במבנה, למשל עבודות שלד ומעטפת ועבודות תשתית. אבל לגבי כל שאר העבודות בחלק הציבורי, "שניתן להפרידן מהבקשה להיתר ואף לתת תעודת גמר לחלקים האחרים בבניין, ללא השלמתן, אין חובה לפרטן".

השטח הציבורי יועבר למדינה ולעירייה עם השלמת הבנייה - ולמשך עשר שנים לפחות אי אפשר יהיה להופכו לשימוש לא ציבורי.



הרחבת סמכויות הוות"ל: בדרך לקידום המטרה

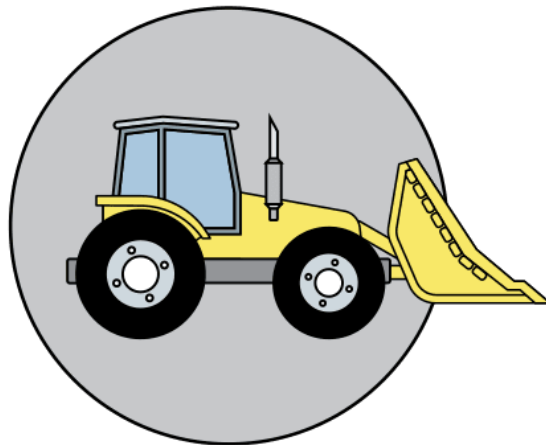
התיקון לחוק מציע להרחיב עוד יותר את סמכויות הוות"ל (הוועדה לתשתיות לאומיות), בין היתר לאשר איחוד וחלוקה בהסכמה שלא במסגרת תוכנית, לאשר בהליך מקוצר הקמת מבנה דרך מסוג גשר או מעבר תת-קרקעי המיועדים להולכי רגל, ועוד.

האותיות הקטנות: המטרה אמנם לא מוזכר בשמו בתזכיר החוק, אולם רוחו בהחלט שורה עליו. תזכיר החוק מציע לתקן את החוק כך שניתן יהיה לכלול במסגרת תוכנית לתשתית לאומית גם "תכנון תחנה לתחבורה ציבורית, מתחם תפעולי הנדרש לטיפול במסילות ברזל ובציוד הנדרש להפעלתה של רכבת, או חניון לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית", ועוד.

הסיבה לכך, לשון התזכיר, היא "שלעתיים קרובות, משיקולים תכנוניים, יעילות וניצול מיטבי של הקרקע, נכון למקם באותו מגרש, הן את התשתית הלאומית והן שימושים נוספים. כך למשל בנוגע לתחנת רכבת, לעיתים יש הצדקה תכנונית למקם מעל התחנה, שטחי מסחר, משרדים תעסוקה ועוד".

במצב הנוכחי, את החלק של התשתית הלאומית מתכננים בוות"ל, ואילו את השימושים האחרים, למשל המסחריים, מתכננים בתוכנית בסמכות הוועדה המחוזית. "פיצול שכזה, איננו יעיל", קובע התיקון לחוק, "על כן מוצע כאמור, לתקן את החוק ולתת לוועדה לתשתיות סמכות לתכנן ולאשר באותו מגרש שבו ממוקמת התשתית הלאומית, את המגרש ואת המבנה כולו, ולא לפצל את תכנון המגרש והמבנה לשני מוסדות תכנון שונים".

תוכנית שתועבר להערוך, תפורסם גם באתר האינטרנט של מינהל התכנון, וכך גם לגבי תוכנית מתאר ארצית. אפשר רק לקוות שהתיקונים הבאים בחוק התכנון והבנייה יכללו גם הוראות לגבי פישוט התוכניות המתפרסמות, כך שהאזרחים יוכלו להבין אותן.



חלופה לתמ"א 38: יותר כוח לרשויות, עידוד הריסה ובנייה

התוכנית שתחליף את תמ"א 38 נותנת הרבה יותר כוח לרשויות המקומיות, על ידי "הרחבת סמכויות הוועדות המקומיות לאשר תוכניות במסגרת תוכנית בסמכותן".
כפי שהבהירה בעבר מנכ"לית מינהל התכנון דלית זילבר, הכוונה היא לצמצם ככל האפשר תוספת בנייה על מבנים קיימים, ולקדם מסלול הריסה ובנייה מחדש, וכן להוסיף שימושים סחירים וציבוריים.

האותיות הקטנות: לוועדה המקומית יינתן כוח רב בתוכנית לחיזוק בניין אחד: להגדיל שטחים לצורכי ציבור, לאחד מגרשים, לשנות קווי בניין, להוסיף קומות ויחידות דיור - כל עוד לא חורגים ממגבלת ה-350% מהבנייה הקיימת.

כדי שליזמים ולבעלי הדירות לא יהיה שווה לבחור באופציה של חיזוק, התמורה במקרה של חיזוק בניין נמוכה בהרבה: 200% מהבנייה הקיימת, לעומת 350% במקרה של הריסה ובנייה.

תזכיר החוק יאפשר להוסיף עד 15% מהשטח הכולל המותר לבנייה, לצורך שטחי ציבור. אילו שטחים למשל? התזכיר מפרט "צורכי חינוך, רווחה, דת ותרבות, מוסדות קהילתיים, מרפאות, שטחי חניה, מחסני חירום ומתקני תשתית מקומיים". אפשר רק לנחש את שטף המחלוקות שיכול הסעיף הקטן הזה לחולל. בניינים רבים לא ירצו גן למטה, או בית כנסת, ובטח שלא חניה ציבורית.

הרשויות המקומיות חייבות להכין תוכנית התחדשות עירונית בתחומן בתוך שלוש שנים מיום כניסתו של התיקון לחוק לתוקף. מי שלא תעשה זאת בזמן, שר הפנים יכול להוסיף לה שנתיים נוספות. מה שאומר שיזמים שלא יספיקו להגיש תוכנית עד פקיעת התוכנית הקיימת באוקטובר 2022, יצטרכו להמתין זמן רב.

החלו עבודות ההגנה למניעת קריסתו של המצוק החופי בנתניה

זאת לאחר שדוחות ניטור שערכו המכון הגיאולוגי והחברה הממשלתית להגנת מצוקים הראו, כי בשנה החולפת כמות החומר שנגרעה כתוצאה מכרסום המצוק החופי בנתניה הכפילה עצמה בהשוואה ל-2018. במוקד סכנת ההתמוטטות: מלון כרמל

שלומית צור 06.12.20 16:45

המשרד להגנת הסביבה, עיריית נתניה והחברה הממשלתית להגנת מצוקי חוף הים התיכון החלו בביצוע עבודות להגנה על המצוק החופי בנתניה. הפרויקט יחול על פני 3.5 ק"מ של רצועת חוף, לאורכה מתנשא מצוק כורכר בגובה של 40 מטר. העבודות יחלו מהחלק הצפוני בחוף סירונית וימשיכו דרומה לכיוון ארגמן, ויבוצעו על פני תקופה של 4.5 שנים.

במסגרת הפרויקט יוקמו 12 שוברי גלים והזנת חול לצורך הרחבת רצועת החוף. חלק זה של פרויקט מהווה את ההגנות הימיות שמצויות באחריות החברה הממשלתית להגנה על מצוקי הים התיכון שתבצע את העבודות.

קראו עוד בכלכליסט:

- [הגנת המצוקים: משרד רה"מ יבחן העברת הסמכויות לחברה הממשלתית הייעודית](#)
- [מבקר המדינה: הרשויות לא מחזקות את המצוקים. התמוטטות היא רק עניין של זמן](#)
- [אין תקציב לחיזוק המצוק בבית ינאי, והווילות עלולות להתמוטט](#)



צילום: רן אליהו

מלון איילנד ומעלית ירידה לחוף שאינה בשימוש

בנוסף כולל הפרויקט עבודות הגנה יבשתיות שמצויות באחריות עיריית נתניה, הכוללות עבודות יבשתיות לייצוב המצוק במקטעים אלה ולתכנון הגנות למקטעים נוספים. העירייה נערכת בימים אלה לקידום היתרי בנייה לביצוע עבודות ההגנה היבשתיות.

תהליך התמוטטות המצוק החופי הוא תהליך טבעי שנגרם כתוצאה מכרסום גלי הים בבוהן המצוק, מחילחול של מי גשמים הזורמים לתוך המצוק ומחלישים את שכבות הסלע, אך גם כתוצאה מפיתוח ובנייה בחלק העליון של המצוק הכוללים טיילת ובתי מלון. בין המבנים שמצויים במרחק הקטן ביותר מהמצוק המתפורר: מלון כרמל, מלון איילנד, והחלק המערבי בפרויקט לגון.



צילום: רן אליהו

מלון כרמל בנתניה

מדוחות הניטור שערכה החברה הממשלתית בשיתוף עם המכון הגיאולוגי לישראל עולה, כי בשנה החולפת כמות החומר שנגרעה כתוצאה מהתמוטטות המצוק החופי במקטע סירונית וארגמן הכפילה את עצמה בהשוואה לשנת 2018, וממצאים אלה מצטרפים יחד למגמת החרפה בקצב נסיגת המצוק המתרחשת בשנים האחרונות.

המצוק החופי בנתניה נמנה על המצוקים הגבוהים והדחופים ביותר לטיפול על פי תמ"א 9/13. רק באוגוסט האחרון קרס המצוק דרומית לחוף פולג בנתניה באזור מכון וינגייט, ובסך לא היו נפגעים; ב-2009 קרס חלק מהמצוק בחוף צוקי ים צפונית לנתניה והביא למותו של צעיר בן 26, לאחר שנפגע בראשו מסלעים שהתמוטטו בחוזקה אל הקרקע. [דו"ח מבקר מדינה חריף](#) שפורסם לאחר מכן על מצבם העגום של המצוקים לאורך החופים הביא להקמת החברה הממשלתית להגנת מצוקי הים התיכון, שאחראית לביצוע ההגנות בתחום הים, בעוד הרשויות המקומיות אחראיות על ביצוע ההגנות היבשתיות.



צילום: רן אליהו

פרויקט לגון מערב

עיריית נתניה ערכה ואישרה בשנים האחרונות תוכנית מתאר ארצית לחופי נתניה (תמ"א 13/6), וכן תוכנית מפורטת להגנה על המצוק החופי בתחום ארגמן-סירונית המותאמת לתוכנית המתאר הארצית להגנה על המצוקים (תמ"א 9/13) אותה קידם המשרד להגנת הסביבה - אשר יחד מהוות בסיס סטטוטורי לקידום פרויקט ההגנה על המצוק החופי בנתניה.

מנכ"לית החברה הממשלתית להגנות מצוקי חוף הים התיכון, הילה ארנרניך, מסרה לכלכליסט: "התמוטטות המצוק החופי בנתניה היא בעיה אקוטית שהולכת ומחריפה עם השנים. התמוטטות המצוק היא ודאית, אנחנו רק לא יודעים מתי היא תקרה ובאיזו עוצמה. גם משבר האקלים משפיע על רגישות המצוק, והמצב הוא כזה שכל רעידת אדמה בטורקיה יכולה לגרום להתמוטטות. המצוק החופי בנתניה הוא אחד הגבוהים, ומגיע לגבהים של עד 45 מטר, ועליו

שימושים ציבוריים אינטנסיביים כמו טיילת, בתי מלון ונכסים תיירותיים. המקטע המדובר של המצוק החופי באורך 3.5 ק"מ נכון להיום סגור ואין אפשרות לרדת אליו כי הוא מסוכן. למרות זאת, אנשים בכל זאת מגיעים לחופי הרחצה שסמוכים למצוק. במסגרת ההגנות שהחברה תבצע הצבת 12 שוברי גלים והזנת חול במטרה למנוע מהים להמשיך ולכרסם בבוהן המצוק, כאשר עלות ביצוע העבודות מוערך בלמעלה מ-200 מיליון שקל. במקביל תבצע עיריית נתניה הגנות יבשתיות במצוק עצמו, הכוללות חיזוק והוספת מסלעה".

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

כלכליסט

אורבניסט

רכבת קלה לגיהנום: תל אביב תיהפך בקרוב לעיר נצורה

התעקשות חולדאי לבנות ארבע תחנות תת-קרקעיות לרכבת הקלה בציר אבן גבירול, בניגוד לדעת המומחים, תוביל בשנה הקרובה להפקעת שטחים נרחבים בעיר לתקופה של עשור ולחסימות תנועה מסיביות. תגידו שלום לכיכר רבין, לצומת הקסטל ולגינת לוינסקי. "הקלה אחר כך?" לא בטוח

דור זומר 04.12.20 19:27

כשקוראים את מסמכי תוכניות הרכבת הקלה, את הפרוטוקולים ואת תמלילי הדיונים, קשה להישאר אדישים. חוקר ההתנגדויות ואנשי מקצוע נוספים מצהירים ומדגישים פעם אחר פעם - אין צורך לחפור את הרכבת הקלה מתחת לפני הקרקע. לטענתם, הניסיון להפוך את הרכבת הקלה לסמי-רכבת תחתית הוא בזבז כסף, זמן ואנרגיה. לטענת מומחי תחבורה ששוחחו עם "כלכליסט", הדבר יפגע גם בתפקוד השירות, והשלכות הירידה לתת-הקרקע יהיו חמורות משניתן לדמיין. ארבע שנים אחרי שאושרו התוכניות ונדחו ההתנגדויות, ורגע לפני שמתחילים לחפור את המנהרות, חזרנו להתוכנית שעומדת לשנות את תל אביב.

הבלגן עם הרכבת הקלה רק עומד להתחיל

הקו הירוק והקו הסגול הן תוכניות לקווי הרכבת הקלה, שאושרו כבר ב-2016, אך העבודות להקמתם מתחילות ממש עכשיו. הן יחלו במוקדים שונים במהלך השנה הקרובה ברחבי תל אביב וגוש דן. הקמת שני קווים במקביל צפויה לייצר בלגן מאסיבי - ועוד לא אמרנו מילה על המטרו.

נתיב הקו הסגול עתיד לעבור מבר אילן וקריית אונו עד למסוף ארלוזורוב בת"א, ובדרכו יעבור את קריית שלום, שכונת התקווה, והרחובות ההגנה, לוינסקי, אלנבי, בן יהודה וארלוזורוב. מדובר בקו שכולו עילי, אמנם, אך שיבושי התנועה שייגרמו בעקבות העבודות עתידים לחנוק את העיר שעוד לא השתחררה מעבודות הקו האדום. שטחי ההתארגנות יפקיעו לשבע שנים לפחות חלקים מגבעת הטייסים, את כל פארק התקווה, את גן סלמה בשכונת שפירא ואת מה שנותר מהפארק הצמוד למסוף ארלוזורוב.

הקו הירוק מסובך הרבה יותר - הוא עתיד לחבר בין ראשון לציון והרצליה, כאשר מרביתו על פני הקרקע. אך עסקה תמוהה מאי-שם ב-2012 הפכה אותו לאחד הפרויקטים שעוד יכניסו את תל אביב לעשור מהגיהנום. תוכננו.

בעבור העבודות על ארבע תחנות תת-קרקעיות בלבד יופקעו אזורים בעיר והשיבושים יורגשו במקומות רבים. במהלך החודשים הקרובים תופקע גינת לוינסקי, הריאה היחידה בשכונה הסובלת מחריגות זיהום האוויר הגבוהות בגוש דן. בהמשך יופקעו, לצורך שטחי התארגנות, פארק הרציפים במתחם התחנה הישנה; חניון צקל"ג הצמוד לפארק קריית ספר; בצומת הרחובות קפלן ואבן גבירול תוקם תחנה - והקמתה תשבש לחלוטין את סדרי התנועה ותחסום את רחוב אבן גבירול; וגם כיכר רבין תיהפך כולה לאתר התארגנות והכניסה לרחוב המלך דוד תיחסם. בהמשך יופקעו חלקים ממתחם סומייל, כיכר מילנו, כיכר הקסטל וחלקים נרחבים מפארק הירקון והספורטק - כולם עבור שטחי ההתארגנות לצורך חפירת התחנות התת-קרקעיות. האם העוול הזה הכרחי? או כמו שאומר הסלוגן: קשה עכשיו, הקלה אחר כך? תלוי את מי שואלים.

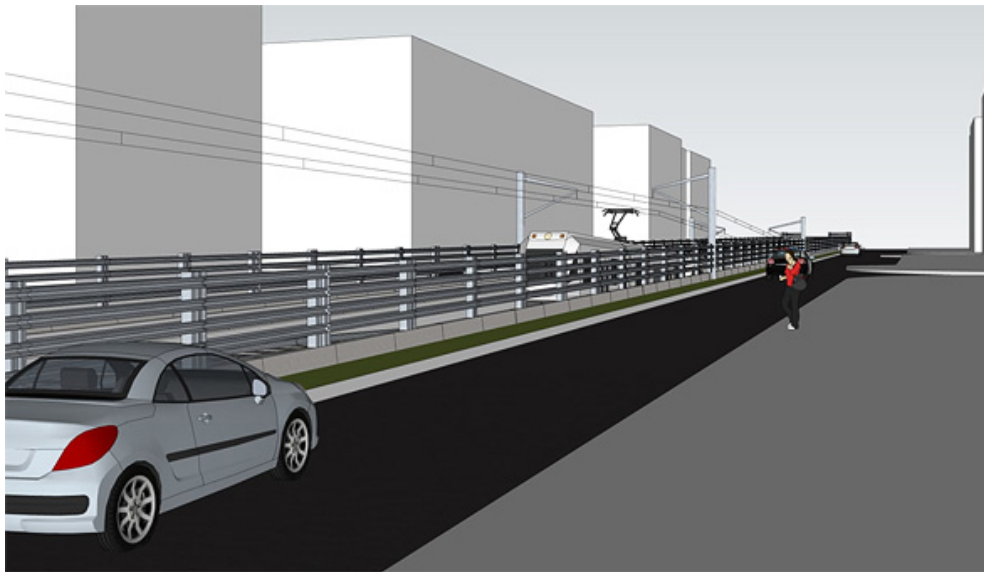


תוואי הקו הירוק בת"א - ארבע תחנות בלבד בתת הקרקע

הפורטל - מילה תמימה למכשול גדול

בשפה המקצועית נקראת הכניסה והיציאה של הרכבת אל מתחת לפני הקרקע פורטל. אחת הכניסות האלה של הקו הירוק לתת-הקרקע מתוכננת להיבנות בנווה שאנן - בשדרות הר ציון. אותה ירידה שאורכה יהיה 300 מטרים מהצומת עם סלמה ועד צומת מטלון, תחייב הקמת גדר בטיחות, שתחסום את האפשרות לחצות את שדרות הר ציון על פני שלושה רחובות, שינותקו דה-פאקטו משאר השכונה. פורטל דומה אך קצר יותר ייבנה בצפון אבן גבירול-משדרות נורדאו ועד הצומת עם הרחובות יהודה מכבי והורקנוס, שם תהיה תחנה עילית.

ברחוב לוינסקי תוקם הירידה לתחנה משוקעת - לא תת-קרקעית ולא עילית. עבורה יופקעו חלקים נרחבים בגינת לוינסקי גם לאחר סגירת שטחי ההתארגנות, ובחסותה גם תיחסם אפשרות המעבר על שדרות הר ציון בין לוינסקי לרחוב הגדוד העברי. בקיצור, חוצים שכונה קיימת לשניים, ללא יכולת כמעט לעבור בין צד אחד לאחר.



הדמיה: מטה המאבק להעתקת הפורטל וכוח לקהילה

כך הפורטל חוצה רחובות שלמים ולא מאפשר מעבר.

גטו נווה שאנן

בין שדרות הר ציון במערב לתחנה המרכזית החדשה ממזרח, ובין רחוב לוינסקי מצפון ודרך סלמה מדרום עתיד, למעשה, להיווצר גטו. האזור הנכשל, שסובל את זיהום האוויר החריג של התחנה המרכזית, את המרקם העירוני הגס והכעור שהיא מביאה עימה ואת הפעילות העבריינית שהיא מצמיחה כבר 30 שנה, עתיד להיכלא כעת מאחורי חומה בצורה שתוקם עבור הרכבת הקלה. התושבים התנגדו, התלוננו והפגינו, אך גם הפעם ההתנגדויות נדחו, והשכונה תעוצב מחדש עבור מערך תחבורתי לאומי.

התוכנית לשיקוע הקו הירוק

כבר בשנת 2012 פורסם שיתוף פעולה בין עיריית תל אביב, רשות מקרקעי ישראל, משרד התחבורה ומשרד האוצר, שיצר את העסקה הבאה: זכויות בנייה בשטח צפון הקריה, בבעלות משותפת של קק"ל ורמ"י, עברו ליזמים שיבנו את פרויקט "קרן הקריה" ובו שלושה מגדלים. העסקה הזו אמורה הייתה לממן את דרישת העירייה לשיקוע תוואי הקו הירוק באבן גבירול. מדוע חשוב כל כך לעירייה לשקוע את פסי הרכבת, אף שמרבית המומחים טוענים כי מדובר בהשקעה מיותרת? למה מה שטוב לנווה שאנן לא טוב לאבן גבירול?

מ"מ יו"ר הוות"ל, נאוה אלינסקי, הודתה כי "ב-2012 המדינה הגיעה להסכם בין משרד האוצר, רמ"י והעיר ת"א, ונת"ע מיישמת אותו בתוכנית. זאת נקודת המוצא שלנו". היא מפצירה בחברי הוועדה לחדול מלהעיר על עצם השיקוע התת-קרקעי. "אנחנו לא פותחים הכל מהתחלה, והמשכנו מאותה נקודת תכנון שכבר כללה את המינהור החלקי ואת הפורטלים".

עד לאחרונה בתוכנית של הוות"ל ההתנגדויות הושמעו בפני חוקר התנגדויות. לא מדברים מספיק על התפקיד הזה, אבל מדובר בפונקציה חשובה בעולם התכנון. בחוק התכנון והבנייה, בסעיף 107, מעוגנת הזכות של מוסד תכנון למנות חוקר התנגדויות, שעליו יכולה הוועדה הרלוונטית להטיל את שמיעת ההתנגדויות במרוכז ואת הפקת הדו"ח עם המלצותיו.

היי חוקר, על מי אתה שומר?

על פניו, מטרתו של כל תחום ההתנגדויות, המעוגן בחוק, הוא לתת לציבור הזדמנות להשמיע את דברו ולתרום מהידע היומיומי של המשתמשים במרחב לתכניות שנהגות ומשורטטות מתחת לאור הפלורסנטים של מערכת התכנון. אך



הדמיה: באדיבות סימפלס פתרונות מיפוי ב D3
 בין התחנה המרכזית לפורטל יוצר גטו האם קולו של הציבור נשמע? לא בטוח. ראשית, משום שהחוק - בהיותו תוצר לוואי של פקודת בניין ערים הבריטית (כן, מימי המנדט) - נותן זכות התנגדות רק לאלה שבבעלותם נכס שעלול להיפגע ישירות מהתוכנית. אך מה קורה כשמדובר בתוכנית רחבת היקף, שלפגיעתה יש השלכות ציבוריות-חברתיות רחבות? מה קורה כאשר ידו של הנפגע אינה משגת לשכור את הייצוג המשפטי ואת הידע התכנוני הדרוש, כדי לעמוד בפני פרופ' לאדריכלות ומומחה בתכנון?

כיום יש רשימה אקסלוסיבית של 58 חוקרי התנגדויות, הממונים בידי המדינה ובמקביל היא גם מעסיקה רבים מהם כמתכננים פרטיים בפרויקטים אחרים. כך נוצר מצב שבו משרד התחבורה מפיץ תוכנית תשתית רבת חשיבות, מינהל התכנון - שלו אינטרס להעביר את התוכניות ולהימנע מהליך מסורבל וארוך - שוכר את שירותיו של חוקר ההתנגדויות, כדי לשמוע את טענות הציבור, ובמקביל - בידה השנייה של המדינה יכול לדוגמה משרד השיכון והבינוי לפנות אל אותם חוקרים בדיוק עם הצעת עבודה לתכנון אזור, שכונה או פרויקט אחר. עבירה על החוק אין כאן, אבל ייצוג של האינטרס הציבורי? לא ממש.

ובכן, חוקר ההתנגדויות דמיטרי מזו, בעל משרד אדריכלים ורקע עשיר של עבודות בשירות המדינה כבעל מקצוע או כעובד ציבור של ממש, הוא זה שחקר את ההתנגדויות בעניין הקו הירוק והקו הסגול. תמלילי הדיונים בות"ל לא מותירים מקום לספק, פרופ' אדריכל דמיטרי מזו מאמין בצורה חד-משמעית כי ירידת הרכבת אל מתחת לפני הקרקע היא טעות: "עמדתי היא שהרכבת צריכה להיות רכבת קלה על פני הקרקע, משולבת בתנועה בלי הפרדה מפלסית. במצב כזה היא נותנת שירות טוב הרבה יותר, היא יכולה להכפיל את כמות התחנות ולשרת הרבה יותר אוכלוסייה מצד אחד, ומן הצד השני, היא אינה יוצרת מצבים קשים מבחינת הביצוע בשלב ההקמה".

אך דעתו המקצועית של מזו לא הובאה בחשבון בשיקוליו לדחות 107 התנגדויות מתוך 147, בין היתר כאלה שביקשו לתזמן את זמני הגעת הרכבת הקלה עם רכבת ישראל והאוטובוסים, התקנה של שבילי אופניים, הימנעות מכריתת עצים שלא לצורך וגם - שינוי מיקומי הפורטלים.

תושבי השכונה יוצאים למאבק כנגד כל הסיכויים

כיום מדובר כבר בתוכנית מאושרת, ומבחינה משפטית התושבים כבר אינם יכולים לעשות דבר. אבל בשיחות עמם הם מספרים על התקווה האחרונה להציל את השכונה, ולו בשם ההיגיון הבריא. יש בידיהם חוות דעת של מומחים לתכנון, לתחבורה, לתשתיות. אבל הנקודה שהחזירה את הסיכוי לשנות את מיקום הפורטל התרחשה ביוני האחרון.

הקבלן הבינלאומי של חברת נת"ע, זה שזכה במכרז להקמת הקו הירוק, הגיע לשטח ושאל שאלת תם: "מדוע לא לנצל את הטופוגרפיה של האזור?". כלומר, מבחינת יעילות, הזזת הפורטל צפונה תקצר את תוואי החפירה, את משך העבודות, תוזיל את העלויות ותחסוך בשני שלישים כמעט את אורך הפורטל, וזאת בחסות העלייה של הקרקע בחיבור הרחובות בגין והשומרון.

עיריית תל אביב ראתה ושמעה, התושבים יזמו סיור במקום בנוכחות כל הנוגעים בדבר, והמשנה למנכ"ל משרד התחבורה יעקב בליטשטיין. ולבסוף חברת נת"ע הפיקה דו"ח שמציג שחורות. לטענתם, שינוי מיקום הפורטל יאריך את ההליך בארבע שנים וחצי וייקר את העלויות. למה? הם לא מפרטים.

בינתיים, אף שכולם אומרים בפירוש כי מיקום הפורטל שגוי ועתיד להסב נזק לתושבי דרום תל אביב, אין איש שמוכן להיחלץ לעזרתם. גם לא שרת התחבורה, מירי רגב, שבעבר התייחסה לתושבי השכונה בסוגיית מבקשי המקלט, אך כעת - כאשר היא עומדת בראש המשרד האחראי במידה רבה לאיכות חיי התושבים - השקט ממשרד התחבורה



צילום: מתוך אתר נת"ע

אפילו סרטון ההסברה של נת"ע מדגל על נוה שאנן ועובר היישר ללב העיר. את התושבים בדרום לא סופרים מחרישי אזניים.

איך נולדת מפלצת מבטון? **הסיפור**
מאחורי התחנה המרכזית החדשה
בתל אביב התחנה המרכזית החדשה קיימת 27 שנים בלבד, וכבר הספיקה לצבור קיתונות של ביקורות, גידופים, תביעות, סכסוכים ומה לא. מסע חוצה קומות ומסדרונות בשני חלקים, חלק ראשון דור זומר לכתבה המלאה

החלופות שהוצעו נדחו על הסף

אם כבר פורטל ושיקוע תוואי הרכבת, אז לפחות שמיקומי הפורטל יהיו פוגעניים



מחאת התושבים. גם שרת התחבורה, מירי רגב, שבעבר גילתה רגשות עזים לתושבי השכונה שותקת

פחות. כן, לדוגמה, את פורטל לוינסקי - זה שימנע מאישה קשישה לחצות את הכביש, ויאלץ אותה להקיף מכשול כפול של 300 מטר - הוא סירב להעביר לפארק החורשות מדרום, מפני החשש לפגיעה בשטחים הפתוחים של הפארק.

מזו חוזר ומסביר בפני חברי הות"ל בישיבה על מסקנות הדו"ח: "קודם כל אני חושב שהפתרון התת-קרקעי הוא רע - הוא רע גם מבחינת השירות. אבל העתקה של הפורטל דרומה משמעה ביטול תחנת סלמה. זהו מצב שמשאירים את האוטובוסים שם על פני הקרקע במקביל לקו הרכבת, כדי להשלים את השירות". מזו מוסיף "פורטל בפארק החורשות יצריך אתר התארגנות בסמיכות לפורטל. העבודות התת-קרקעיות דורשות כלים כבדים, הרבה עפר, הרבה התארגנות, וכהשלכה מזה היינו פוגעים בפארק בצורה הרבה יותר משמעותית".

הוועדה המחוזית תל אביב בעצמה הגישה כבר בשנת 2017 התנגדות לתוכנית וביקשה לבחון את החלופה הצפונית לפורטל במתחם השומרון. ממש כפי שטען הקבלן של נת"ע. חוקר ההתנגדויות של הות"ל גם במקרה הזה קיבל את עמדתה של נת"ע, לא בדק את השגותיהם של מומחי עיריית תל אביב ואישר את מיקומי הפורטל, כשהטענות הן אותן טענות ביחס לפגיעה בשירות.

העיון המאלף בתמלילי ישיבות הוועדות מאיר נושא ברור. התוויו לרכבת כתת-קרקעית אושר שלא במסגרת דיוני הוועדה, וכפי שיו"ר הוועדה טוענת בעצמה - זו מציאות מוגמרת שהגיעה לפתחיהם. כעת כל שנותר הוא לאשר, ויפה שעה אחת קודם. למעשה, כל ההתנגדויות, עורכי הדין, החוקר ומעמד שמיעת ההשגות, הם בבחינת הצגה, שכל מטרתה לשוות לתוכנית מעמד חוקי. כך צריך - לשמוע התנגדויות. אבל החוק ממש לא מחייב להתייחס אליהן ברצינות.

חולדאי עם העיניים לירושלים, משאיר את הכאוס מאחור

בינתיים, כאשר רון חולדאי פוזל לכיוון ירושלים, הוא משאיר את תל אביב עם עשור של כאוס בלתי נתפס, שרק עומד להתחיל. בשיחה עם חברת מועצת העיר ת"א ויושבת ראש ועד תושבי נווה שאנן, שולה קשת, אמר חולדאי "התחנה המרכזית, יחד עם תחנת הרכבת, יחד עם תחנת הרכבת הקלה, יהפכו את האזור לאחד המבוקשים בארץ. זה יקרה בעוד 20 שנה, כיום זה המצב הגרוע ביותר. מי שמסתכל על ת"א במהותה - התחנה המרכזית עוד תהיה בדיוק כמו הפן סטייטן במנהטן, ניו יורק". בינתיים, לרגל 100 שנים להקמתה, הוא מקריב שוב את תושבי השכונה על מזבח התשתיות הלאומיות.

הנבואה אמנם ניתנה לשוטים, אבל התכנון? התכנון מצופה שיינתן לבעלי מקצוע, אך גם למשתמשי המרחב - לציבור, לארגונים החברתיים, לארגונים הסביבתיים. מקור הידע, שבחסותו מתכננים תוכניות שנהנות מחזות סמי-מדעית, רוויית חישובים ושפה מקצועית, המשווה לה תוקף ודאי, לא חייב להיות הנדסי-מקצועי בלבד. רבים החוקרים שיטענו כי אותן תוכניות, שמעצבות את המרחב הישראלי, מלאות בהנחות לא מבוססות, דעות קדומות, ערכים שהמתכנן נושא בלבו וגם - ידע שלא תמיד מצליח לצאת מהאקדמיה ולהתאים את עצמו לחיי הרחוב בעיר, לצרכים של התושבים ולמגבלות המרחב.

להלן תגובת עיריית תל אביב- יפו:

פרויקט הרכבת הקלה הינו פרויקט לאומי אשר מטרתו בין היתר לאפשר נגישות תחבורתית ולשדרג את איכות חיי התושבים ובעלי העסקים, כולל בשכונת נווה שאנן, כאשר לצורך ביצועו נדרשים שינויים תחבורתיים ותנועתיים משמעותיים. תכנית הקו הירוק אושרה בוועדה לתשתיות לאומיות בשנת 2017, שם דונו גם התנגדויות התושבים, אשר נבחנו בתשומת לב מרבית לפני מתן ההיתר. יש לציין כי בהתאם לעמדת העירייה, בחלק מהרחוב הקו יהיה תת קרקעי, וזאת על מנת לצמצם את הקושי שבמעבר קו עילי במרחב הציבורי הצפוף. העירייה מברכת על כך שבשנים האחרונות המדינה הבינה את נחיצות ההשקעה בתשתית מסילתית רבת קיבולת, כולל בפתרונות מינהור, ומשקיעה כעת משאבים משמעותיים לקידום. בניגוד לנטען, לתוואי תת קרקעי ישנם יתרונות, על אף שתקופת ההקמה הינה קשה יותר; במצב הסופי, מלבד קיצור זמני הנסיעה ברכבת והגדלת קיבולת הנוסעים בקו, הציבור ינהנה גם ממדרכות רחבות להולכי רגל, שבילי אופניים מופרדים ואפשרות לנת"צ. בשונה מרכבות על פני הקרקע, קווים תת קרקעיים אינם עומדים ברמזורים ובצמתים ואינם מגבילים חציית הולכי רגל ורוכבי אופניים ברחוב. העירייה עשתה מאמצים להאריך את המינהור ולהעתיק את מיקום הפורטל מדרום לצומת קיבוץ גלויות. בסופו של דבר, התכנון שאושר בוועדה לתשתיות לאומיות מהווה פשרה בין רצונות העירייה ובין עמדת המדינה בשלב התכנון המוקדם. ראוי לציין כי בתכנון הנוכחי, עם הפורטל מדרום לרחוב מטלון, נשמרים מעברי חציה להולכי רגל. בצמתים מטלון- הר ציון ושלמה- הר ציון יישמרו מעברי חציה, כך שמרחק ההליכה המקסימלי לחציה לאורך מקטע הפורטל יהיה עד 130 מטר. לצורך כריית המנהרות, נדרשים שטחי התארגנות בשני קצותיה, בדומה לצד הצפוני של המנהרות בצפון רחוב אבן גבירול. העירייה פועלת באופן רציף מול חברת נת"ע למציאת חלופות לשטח התארגנות בגינת לוינסקי, כך שלפחות חלק מהגינה ישמר לשימוש התושבים בתקופת ביצוע עבודות מנהור הקו הירוק בשנים הקרובות. נוסף כי עיריית תל אביב- יפו השקיעה השנה 3 מיליון ₪ בעבודות לשיפור חזות שכונת נווה שאנן, בהקמת פינות ירוקות הכוללות מתקני משחק וכוסר ובנטיעת עצים, בהתאם לבחירת התושבים. כמו כן, העירייה החלה בתהליך תכנון של מדרחוב נווה שאנן, שהיווה אבן שואבת בשכונה וזאת בשאיפה להחזיר עטרה ליושנה ולהפוך את המדרחוב לליבה הפועם של השכונה בשנית.

מהות"ל נמסר:

"הוועדה לתשתיות לאומיות דוחה את הטענות לפיהן החוקר והוועדה סברו כי מיקום הפורטל ברח' הר ציון שגוי, אולם דחו את ההשגות משיקולים של הימנעות מעיכוב הלו"ר. העובדות הן כי החוקר בחן באופן מעמיק את כל החלופות שהוצעו על ידי המשיגים, לרבות הסטה של הפורטל צפונה או דרומה, והגיע למסקנה כי המיקום שהוצע בתוכנית הוא המיטבי. השיקולים העיקריים שעמדו לנגד עיניו היו הבטחת קישוריות מיטבית עם תחנת הקו הסגול, שמירה על מרחקים נחוצים בין תחנות לטובת השירות לנוסע, ואי פגיעה בתפקוד התנועתי של צומת הרחובות הר ציון ולוינסקי. הוועדה קיימה דיון בהמלצות החוקר, וביתרונות ובחסרונות של כל החלופות, והחליטה לאמץ את המלצותיו".

תגובת שולה קשת, חברת המועצה ויו"ר ועד שכונת נווה שאנן

"פורטל לוינסקי הוא אירוע קפקאי, ואם זה לא היה אירוע טרגי, הייתי אפילו אומרת שזה סוג של 'תעלת בלאומליך'. בא מישור, החליט להעביר בטעות פורטל מפלצתי בלב שכונת מגורים, כשיש חלופות עדיפות. אנשי מקצוע מטעם המדינה, העירייה, הקבלן המבצע, המתכננים מהמגזר הפרטי, כולם כולם יודעים, ואומרים ומראים, איך לבצע חלופה זולה יותר, פשוטה יותר, מהירה יותר, ובעיקר - פחות פוגענית כלפי העיר, וטובה יותר למשתמשים ולמשתמשי התחבורה הציבורית. ובכל זאת - אף גורם פוליטי אינו מוכן לקבל החלטה לתקן את העוול הזה. כולם מתחמקים מאחריות.

גם סטטוטורית התיקון אפשרי, אך חברת נת"ע מסרבת להודות בטעותה, וזוכה לגיבוי מוחלט ממשרד התחבורה. נראה שכאשר מדובר בשכונה מוחלשת, ובמסלול תחבורה ציבורית שקיבל את הכותרת הפומפוזית 'תשתית לאומית', אז לא דחוף לפוליטיקאים לחסוך מיליארד שקלים. לא אכפת להם זירוז הליך הבנייה, וכנראה גם לא דחוף להם לעצור הקמת מפגע מזעזע בלב שכונת נווה שאנן. התחושה היא שכולם מפחדים מנת"ע, והעיקר שנת"ע תהיה מרוצה ושיוכלו לסמן 'וי'. לזכות מינהל ההנדסה של עיריית תל אביב-יפו ייאמר, שהיה לאחרונה ניסיון מצד גורמי המקצוע לשכנע את נת"ע לתקן את הטעות. לצערי, ברמה הפוליטית זה לא בסדר העדיפויות של ראש העירייה, ולכן הוחלט לא לנהל על זה מאבק ציבורי. אנחנו, התושבות והתושבים, נמשיך במאבק, ואם יעלו עלינו להרסנו, נעצור בגופנו את הדחפורים".

תגובת חברת נת"ע:

"הוות"ל כבר דן בעבר בהשגות התושבים על מיקום הפורטל, ואף מינה חוקר מטעמו שהמליץ לדחות את ההשגות בנושא זה ולא לשנות את מיקום הפורטל. עמדת החוקר היא שמיקום הפורטל הוא מיטבי, וכי לשינוי מיקום הפורטל ולהזזתו - חסרונות משמעותיים. בוות"ל כאמור קיבלו עמדה זו. זאת ועוד, דו"ח בעניין לא הופק על ידי נת"ע, ולא נמצאו כל 'ממצאים חדשים' כנטען. למרות טענת ה'מומחים' לעיל, העתקת הפורטל תגרור בוודאות עיכוב של שנים בסיום הקמת קו הרכבת הקלה".

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