

התוכן	מס' החלטה
מדיניות תכנון מתחם המסילה	03/08/2011
דיון באישור מדיניות (4)	16 - 11-0020

מיקום:



קו רכ"ל תת קרקעי
קו רכ"ל על קרקעי
תחנת רכבת

במזרח: רחוב אלנבי, כיכר המושבות.
בדרום: דרך יפו, רחוב אילת.
במערב: רחוב קויפמן עד שד' ירושלים.
במזרח: תוואי מסילת הרכבת.

שטח התכנית: כ- 128 דונמים.

מתכנן: איגרא מלצר, אגף תב"ע.

בעלות: פרטיים, עת"א.

רקע היסטורי:

ב- 1890 הוחל בבנייתה של מסילת ברזל בין ירושלים ליפו. מיקום הפסים נקבע מדרום לנווה צדק (שהוקמה ב- 1887) ומצפון לציר יפו-שכם (היום דרך יפו-רחוב אילת) ולצורך בנייתה בותרה הקרקע ונבנו קירות תומכים.
קו המסילה היווה את הגבול הדרומי של התפתחות היישוב היהודי בסביבה עד לסוף שנות ה-20.
בין ציר המסילה לתוואי הרכבת נבנתה השכונה הגרמנית הטמפלרית וולהלה החל מ- 1903.
ב- 1927 הוקמה שכונת פלורנטיין על בסיס המשך רחוב הרצל לכיוון דרום.
עקב מיקום המתחם- בין 2 ערים, בסמיכות לתחנת רכבת ולאור התושבים שגרו בו (טמפלרים) היה המתחם ייחודי ונבדל מסביבתו הן מבחינת אופי הבניה והן מבחינת השימושים, שהיו בעיקר לתעשייה. בזמן מלחמת העולם השניה ועד קום המדינה מתחם המסילה שהיווה גבול בין יפו לת"א היווה אזור קרבות.
עד תחילת עשור זה רוב המבנים במתחם הוזנחו ושימשו לתעשייה ומסחר. לאחרונה הוחל בשיפוץ חלק מהמבנים ולמתחם נכנסו ונכנסים מגורים הן באופן חוקי והן באופן לא חוקי.

מצב השטח בפועל:

המתחם מהווה אזור ביניים, חיץ בין אזורים שונים של העיר שמאפייניהם שונים ביותר. במתחם מספר רב של מבנים לשימור לצד מבנים ירודים רבים.

מצב תכנוני קיים:

התכניות העיקריות החלות על המתחם הינן:

- **יפו A** – קובעת את האזור לשימושים מעורבים בבינוי בגובה של עד כ- 19 מ'.
- **44** – חלה בחלקו המערבי של המתחם, כמעט עד רחוב פינס. מייעדת את המגרשים לתעסוקה ומגורים.

- **1200** – כל השטח הוגדר לתכנון בעתיד. רחוב אילת מרחוב שלוש/אברבנאל מערבה אמור להיות מורחב ל- 32 מ' על חשבון המגרשים הצפוניים. בהתאם לתכנית זו הוועדה רשאית לאשר בניה ע"פ תכניות תקפות קודמות אם אינה סותרת תכנון עתידי.
- **2650'ב' תכנית השימור** – חלה על מספר מבנים, חלקם לשימור במגבלות מחמירות וחלקם לשימור המאפשר תוספות בניה.
- **תמ"מ 5/1** – הקו האדום – תוואי לרכבת הקלה הנמצאת בתת קרקע עד המשך רחוב אליפלט (ציר שלבים, תחנת אליפלט) ויוצאת מעל לקרקע לכיוון שדרות ירושלים.
- **דרך שלבים** – תכנית להרחבת ציר שלבים המגיע מדרום לכיוון מנשיה כציר תנועה משלים למעבר הרכבת הקלה בשד' ירושלים. הרחבת הדרך לשישה נתיבים קודמה עד לרחוב אילת. הרחבת הדרך בתחום מתחם המסילה תבוצע בתכנית נפרדת. נבחנת התחברות הציר לקויפמן בהתאם לתכנון שיוצע בתכנית מנשיה.
- **שצ"פ המסילה** – לאור קידום התכנון בפועל של הקו האדום מתוכננת דרך תת קרקעית, המשך יהודה הלוי ממערב לנחלת בנימין וממזרח לשלבים, מעל לתוואי הרק"ל. מעל לדרך התת קרקעית מתוכנן שצ"פ.

תכניות נקודתיות:

- התכניות הנקודתיות שקודמו ריכוזו והגדילו זכויות בניה על מנת לשחרר שטחים לציבור ולטובת שימור מבנים.
- מתחם נחשתן** – מגדל נווה צדק – בנוי (שטח עיקרי 365% למגורים, גובה עד 180 מ'), כולל 3 מבנים לשימור.
- מתחם ניבה** – החלטה למתן תוקף, בתיקוני מסמכים (400% לתעסוקה, גובה עד 130 מ').
- מתחם ליבר** – בהפקדה (300% למגורים/תעסוקה בגובה של עד 130 מ' למגורים).
- מתחם האטד** – הומלץ להפקדה בוועדה המקומית (350% למגורים ומשרדים, גובה עד 135 מ'), כולל 4 מבנים לשימור.
- בית לורנץ** – תכנית מאושרת, מקודם ביצוע למבנה ציבורי בן 2-4 קומות הכולל גני ילדים לתנועה הקונסרבטיבית.

סה"כ במתחם המסילה קיימים ומתוכננים ע"פ תכניות שבהליך בערך 1,800 מועסקים ו-1,700 דיירים (כ-740 יח"ד).



למתחם מתנקזים צירי תנועה חשובים – הרכבת הקלה (תחנת אליפלט), ציר שלבים, דרך יפו-רחוב אילת וכביש המסילה התת קרקעי.

יתרונות המתחם:

מיקום מרכזי ונגיש לתעסוקה, תרבות ופנאי, מהווה אזור ובו עירוב שימושים של מגורים, תעסוקה, מסחר ופנאי, קיימת היום מגמה של התחדשות ופיתוח במתחמים גובלים ובמתחם המסילה עצמו, ריבוי מבנים לשימור.

חסרונות המתחם:

המתחם מהווה חיץ פיזי ותפיסתי בין חלקי העיר, בעבר קודמו תכניות נקודתיות תוך אי בהירות תכנונית לגבי התפיסה הכוללת של המתחם, עומס תחבורתי ומחסור בחניה, מחסור בשטחים ציבוריים פתוחים ובנויים במתחם ובמתחמים גובלים בו. כמון כן, חלקות רבות במתחם הינן קטנות או מרובות בעלים. שני גורמים אלה מהווים מכשולים שתוצאתם חוסר פיתוח והתפוררות המקרינה על הסביבה כולה.

התכנון המוצע:

לאור הבעיות ביצירת מנופים לפיתוח המתחם הוחלט כי יש לקבוע עמדה השומרת על המרקם הייחודי של המתחם והסובב אותו אולם המאפשרת יצירת חללים ציבוריים תוך עליה נקודתית ולא רציפה לגובה, הדגשת נקודות ציון עירוניות ושמירה על מרחב בנוי ופתוח נמוך יותר ביניהן.

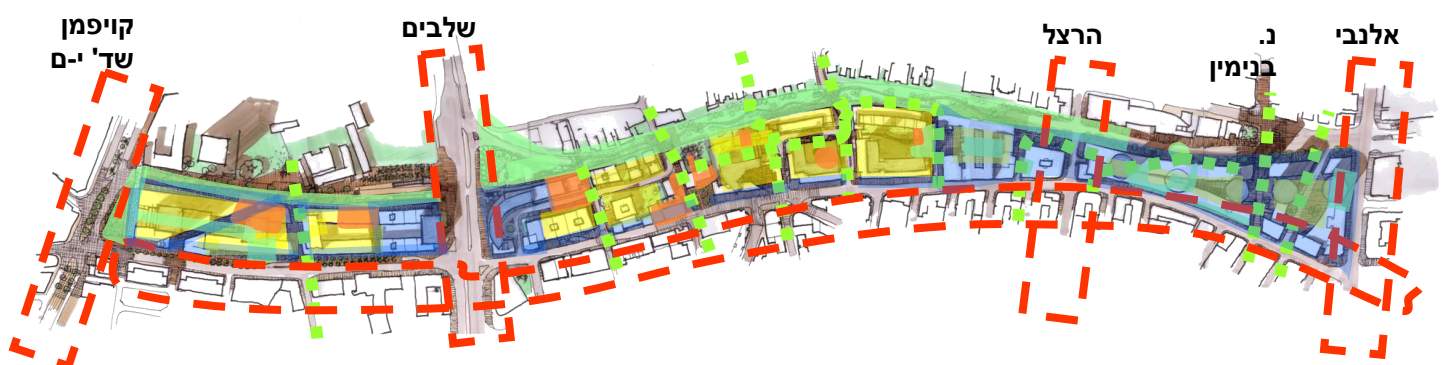
לפיכך נקבעו עקרונות העל הבאים:

- חיזוק הרצף העירוני ע"י חיזוק הגריד העירוני (שמירה על חלוקה לבלוקים עירוניים) וחיזוק המעברים צפון דרום בעיקר להולכי רגל.
- השימושים בתוך המתחם יותאמו לרצף העירוני צפון דרום תוך שמירה על אופי עירוני הכולל מינונים שונים של עירוב שימושים של מגורים, תעסוקה, מלונאות, מסחר, תרבות בילוי ופנאי (כולל שטחים ציבוריים).
- יישמר חתך דרך יפו-רחוב אילת – הדפנות תיבנה בתכנית גבוהה תוך שילוב המבנים לשימור, אולם לא תותר בניה גבוהה מעל ל-7 קומות (כ-20 מ') על דופן הרחוב אלא בנסיגה ממנו.
- בנקודות אסטרטגיות בלבד, לאורך הדופן הצפונית תותר בניה גבוהה. (לאורך הדופן הדרומית קיימות תכניות מאושרות המתירות בניה בנקודות מסוימות עד לגובה של 13 קומות).
- חיזוק תנועת הולכי רגל - רחוב אילת יורחב בחלקו המערבי, בעיקר לטובת הרחבת מדרכות. בחלקו המזרחי, במקומות בהם ניתן, תורחבנה המדרכות ע"י קולונדות.
- תינתן משמעות אדריכלית לצומת שלבים וצומת קויפמן- פיתוח מוקדים עירוניים בצמתים העיקריים.
- אופי השימושים הציבוריים יותאם לאופי הסביבה הגובלת ולשימוש העיקרי במתחם ובכל מתחם ייקבעו שטחים ציבוריים פתוחים ובנויים, בנוסף לשטחים פרטיים הפתוחים לציבור.
- באזור המזרחי, הקרוב למע"ר רוב השימוש יהיה לתעסוקה (כולל מסחר ומלונאות). במרכז, בקרבה לשכונות מגורים, השימוש העיקרי יהיה למגורים. בסמוך לתחנת הרכבת הקלה (אליפלט) יינתן משקל לתעסוקה ומערה מכך השימושים העיקריים יהיו למלונאות ומגורים.
- מירב השטחים הציבוריים הפתוחים ימוקמו מצפון למתחם ויקושרו לתוואי המסילה.

יח"ד קיימות ובהליכים – 740, תוספת יח"ד אפשרית – כ-660 יח"ד, סה"כ כ-1400 יח"ד. לפי ממוצע של 2.7 נפשות למשק בית מדובר באוכלוסיה של כ-3800 נפשות.

שטחים לתעסוקה, מלונאות ומסחר קיימים ובהליכים – 84,000 מ"ר
פוטנציאל שטחים לתעסוקה – כ-75,000 מ"ר סה"כ שטחים לתעסוקה – כ-160,000 מ"ר

מגורים
תעסוקה, מלונאות ומסחר
ציבורי פתוח
ציבורי בנוי



תנועה:

המתחם מוגדר ע"י כמה עורקי תנועה ונחצה ע"י אחרים:

- דרך יפו-רחוב אילת הינו עורק תחבורה ראשי, הכולל נת"צ. תכניות עתידיות לאזור מדגישות את חשיבותו של הרחוב ואף מתוכננת בו תנועה דו סיטרית לכלי רכב פרטיים.
- רחוב המסילה – במצבו הנוכחי התוואי משמש ברובו לחניה או כדרך גישה לחניונים. מרחוב פינס מערבה ברובו נמוך בכעד 6 מ' מפני מגרשים סמוכים. עם ביצוע הרכבת הקלה והכביש התת קרקעי,

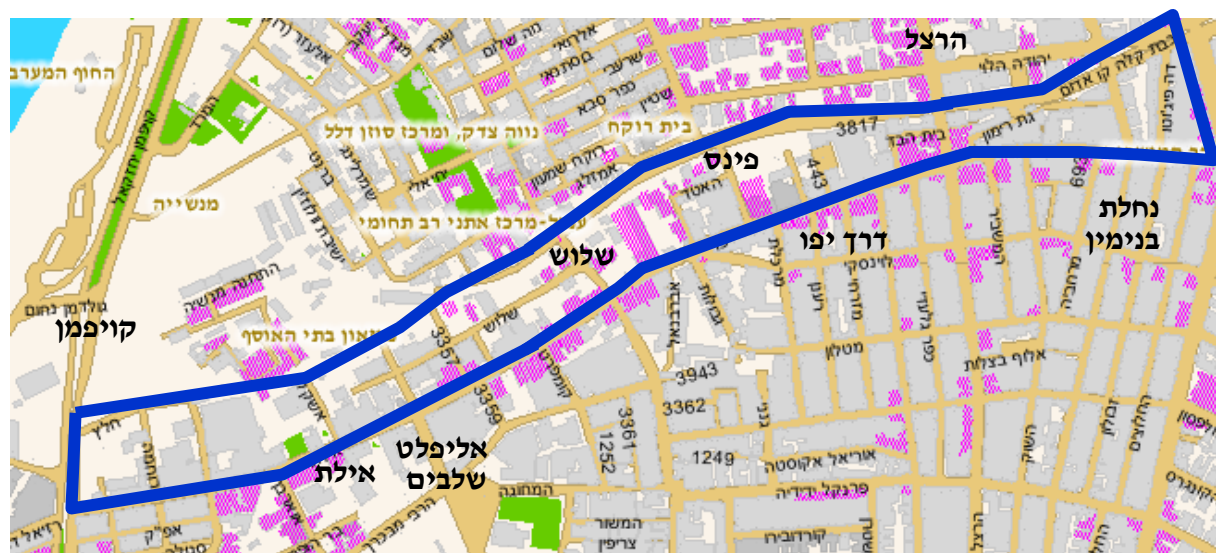
- גם ציר זה יהווה עורק תנועתי ראשי באזור. ביצוע השצ"פ מעל יוכל לאפשר את הקישורים הנדרשים כל כך בין צפון לדרום ויאפשר תנועת מזרח-מערב חופשית ללא קרבה לתנועה סואנת.
- שדרות ירושלים- מהווה היום ציר פקוק בכלי רכב פרטיים. עם מעבר הרכבת כלי הרכב הפרטיים יופנו בעיקר לציר שלבים ושד' ירושלים יפותחו כמרחב ירוק להולכי רגל.
- ציר שלבים- יהווה כניסה דרומית לעיר לכלי רכב פרטיים וציבוריים לאזור המע"ר. הצומת שתיווצר בין שלבים לתוואי הרכבת הקלה תהווה מוקד עירוני חשוב היושב על תחנת רכבת והנגיש לכל כלי התחבורה. כמו כן המשך שלבים צפונה יקשר את יפו לצפון העיר הן לתנועה מוטורית והן להולכי רגל.
- רחוב אלנבי- מהווה עורק תחבורה ציבורית ראשי בעיר ובו תמוקם תחנת רק"ל המחזקת את הנגישות לחלקו המזרחי של המתחם.
- רחוב הרצל – רחוב מסחרי, פעיל מאוד ובשעות מסוימות עמוס מאוד. הפעילות העירונית לאורכו התחזקה בשנים האחרונות ומכיוון שמשני צידיו מבנים לשימור לא ניתן להרחיבו. יש לאפשר את שימור המבנים ולתת לצומת את החשיבות הראויה לה.
- למעט רחוב הרצל ורחוב נחלת בנימין, שאר הרחובות החוצים את המתחם הינם רחובות צרים במיוחד, חלקם לא חוצים מצד לצד אלא מהווים כניסות למגרשים במתחם. רחובות אלא יפותחו בייחוד לטובת הולכי רגל, תוך שמירה על מדרכות, גינון וכו'. בנוסף יפותחו מעברי צפון-דרום נוספים להולכי רגל בהמשך לרחוב אוארבך, המשך קומפורט או אולשן וכו'.

חניה:

תוואי המסילה משמש היום כמאגר החניה העיקרי בסביבה. עקב הפיכתו לשצ"פ גובר הצורך ביצירת מספיק חניונים הפתוחים לציבור בסביבה, גם לאחר הפעלת הרכבת הקלה. במקביל הרק"ל והאוטובוסים הופכים את הסביבה למקום נגיש ביותר. לפיכך יש לקבוע תקני חניה מופחתים לשימושי התעסוקה בסביבה אולם לקבוע כי חניונים אלא יהיו פתוחים לציבור הרחב/לקבוע מעבר לכך חניונים ציבוריים.

שימור:

במתחם כ- 30 מבנים לשימור, ברובם לשימור במגבלות מחמירות. חלק מהבניינים בבעלות פרטית, אחרים בבעלות ממ"י. שימור מבנים אלו יכול להעשיר את החוויה העירונית ותורם להחייאת הרחובות. כמו כן שימור המבנים מחייב על שמירת חתך הרחוב היות ומבנים לשימור קיימים בשתי דפנות דרך יפו-רחוב אילת. רק בחלק שממערב לציר שלבים ניתן יהיה להרחיב את רחוב אילת היות ואין בדופן הצפונית מבנים לשימור.

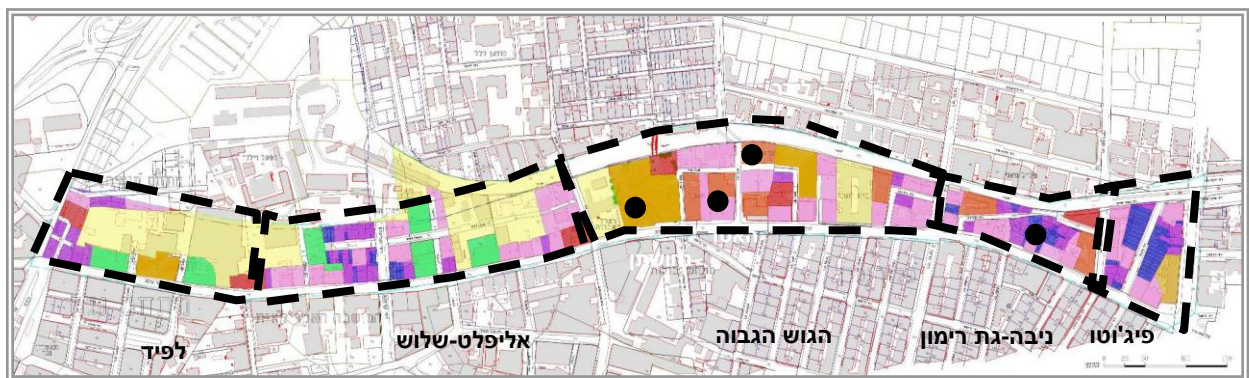


יצירת מוקדים עירוניים:

- **צומת אלנבי דרך יפו –** מוצע כי מוקד זה ישמור על גובה של עד 7 קומות, כולל שימור המבנה שלאורך מתחם פיגוטו. עקב קרבתו לתחבורה ציבורית עיקר השימוש בו יהיה למסחר ותעסוקה. פיתוח כיכר המושבות וסביבות תחנת הרק"ל באלנבי יהיו חלק מחשיבה זו. כיום יצא לתכנון נושא המרחב הציבורי והדפנות של מוקד התחנה כחלק מפרויקט הנראות העירונית שסביב תחנות עיקריות בעיר.

- **צומת הרצל דרך יפו** – מהווה כניסה למע"ר ההיסטורי מדרום. הבינוי בצומת יהיה נמוך תוך שימור המבנים משני צידי הצומת. בניה מגדלית מאושרת תבנה ממזרח לצומת בהסטה מציר המגדלים שלאורך הרצל מצפון למתחם (ניבה). גם ממערב לצומת מוצע בינוי של עד 7 קומות. עיקר השימושים המוצעים הינם מסחר ותעסוקה כהמשך לרצף השימושים של המע"ר ההיסטורי.
- **צומת שלבים – אילת** – ליבו של המתחם החשוב ביותר. צומת זו מהווה את הפרק המקשר בין המע"ר ההיסטורי ומע"ר המטרופוליני המגיע מצפון ומזרח לבין המע"ר המתפתח לאורך שלבים (בנפחי בינוי שונים הנבחים לאור העקרונות שגיובשו בתכנית המתאר) העולה מדרום.
- **צומת אילת – קויפמן-שד' ירושלים** – המתחם מסתיים בחלל עירוני מיוחד המחבר בין רצועת החוף לבין שולי יפו העתיקה. ע"פ התכנון המתגבש נראה כי אזור זה יוותר ברובו פתוח או בבניה נמוכה. יש לתת את הדגש העירוני בתחום מתחם לפיד תוך יצירת חלל מרחב עירוני פתוח ובדגש על מלונאות.

חלוקה למתחמי משנה:



השימושים המוצעים:
באזור המזרחי (מתחם פיג'וטו, ניבה גת רימון), הקרוב למע"ר רוב השימוש יהיה לתעסוקה (כולל מסחר ומלונאות). במרכז (הגוש הגבוה החלק המזרחי של אליפלט-שלוש), בקרבה לשכונות מגורים, השימוש העיקרי יהיה למגורים.
בסמוך לתחנת הרכבת הקלה (אליפלט) ינתן משקל לתעסוקה ומערכה מכך (לפיד) השימושים העיקריים יהיו למלונאות ומגורים.

שטחים ציבוריים פתוחים ובנויים:
ע"פ בחינה שנעשתה בשיתוף עם היחידה לתכנון אסטרטגי, לאור צפי האוכלוסיה הן במתחם והן בשכונות הגובלות ולאור תכנון המקודם גם בשכונות אלה (שטחי ציבור ביצחק אלחנן וכדומה), מוצע כי כחלק מחיזוק הקשר עם השכונות שמצפון ומדרום, וכמענה לתוספת התושבים, יקבעו בכל פרויקט שטחים ציבוריים בנויים ופתוחים.

באזור המזרחי או באזורי מוטי התעסוקה הדגש יהיה על יצירת שטחים פתוחים עירוניים לטובת המועסקים בסביבה, באזור המגורים הדגש יהיה על יצירת שטחים למבנים ציבוריים ולשטחים פתוחים. העדפה תהיה לייצר מגרשים נפרדים שירשמו על שם העירייה. בעדיפות שניה יוקצו שטחים בנויים לציבור בתוך הפרוייקטים המוצעים. בנוסף לשטחים הציבוריים ומעבר למכסות הנדרשות, יקבעו בפרוייקטים שטחים פרטיים פתוחים לציבור.

השטחים הנדרשים הינם:

שטחים בנויים ציבוריים -

נדרשים 14.6 דונם לצרכים מקומיים ו-3.8 דונם לשירותים כלל עירוניים.
שירותי ציבור נדרשים: 4 כיתות מעון יום, 6 כיתות גן, 8 כיתות בייס יסודי ומרכז קהילתי.
עקב צורתו של המתחם וקרבתו לתכנית מנשיה, ביה"ס ימוקם במגרש ציבורי במנשיה שמחוץ למתחם במגרש בשטח של לפחות 8 דונמים.

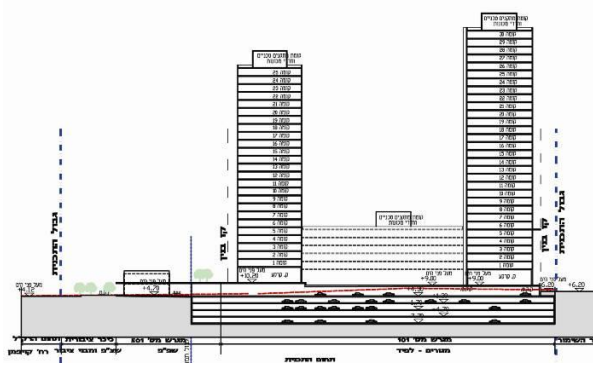
שטחים פתוחים ציבוריים - נדרשים 19 דונם שצ"פ מקומי (לפי 5 מ"ר לנפש).



- מקרא:
- ■ ■ ציר הולכי רגל
 - ■ ■ שטח ציבורי פתוח
 - ■ ■ שטח ציבורי בנוי

שם המתחם	שימושים	% עיקרי	מס' יח"ד (מ"ר)	מ"ר תעסוקה	קומות	שבי"צ	שצ"פ	שפ"פ
ניבה-גת רימון	מסחר משרדים	400	עד 40 (3,000)	14,000	26	600 מ"ר בנוי	1 דונם	0.5
ליבר	מגורים או משרדים	300	עד 150* (13,600)	*13,600	עד 32	2 כיתות גן (על שפ"פ 1 דונם)	1 דונם	
האטד	מגורים, מסחר ומשרדים	350	עד 125 (10,625)	2,500	32	1500 מ"ר בנוי		
נחושטן	מגורים	365	כ-240 (20,550)		38		2 דונם	
לורנץ, משרד העבודה	מבני ציבור		-----		2-4	4 דונם 2 כיתות גן		
לפיד	מגורים ומסחר	350	150 (12,750)	23,000 כולל מלונאות	עד 2 מגדלים	2 דונם 3 כיתות גן	2 דונם	1.5
אליפלט	משרדים, מסחר ומגורים		200 (17,000)**	50,000	עד 2 מגדלים	3 דונם 7 כיתות גן	5 דונם	
גוש גבוה	משרדים, מסחר ומגורים		75 (6,375)**	7,500				
פיג'וטו	מסחר משרדים			2,000				
המסילה	שצ"פ						12 דונם	
קיים	מגורים מסחר ומשרדים		123 (10,455)**	72,000				
נדרש						10.4 כולל 10 כיתות גן	19	
סה"כ מוצע			1,103 (94,355)	184,000		12.1 כולל 14 כיתות גן	21 דונמים	4 דונמים

* בתכנית 13,600 מ"ר – אופציה למגורים או תעסוקה
 ** שטח יח"ד חושב לפי ממוצע של 85 מ"ר עיקרי



עקרונות התכנון למתחם לפיד:

יצירת מנוף להתחדשות.
השימושים במתחם: מגורים (150 יח"ד), תעסוקה, מלונאות, מסחר, שצ"פ ושב"צ.
בינוי בתכנית נמוכה ותוספת זכויות בקרבה לרק"ל = 2 מגדלים.
פתיחת שטחים פתוחים לציבור כולל כיכר לשד' י-ם (2.8 דונם).
הפרשת כ- 2 דונם שטח למבני ציבור.
חיבור צפון דרום – בין יפו למתחם התחנה.
הרחבת רחוב אילת ושמירה על דופן הרחוב.
חלוקה למנות ביצוע.



עקרונות התכנון למתחם אליפלט שלוש:

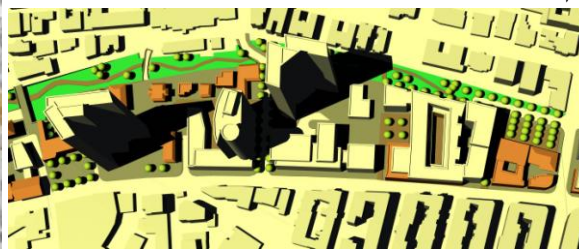
קביעת שימושים מעורבים, כולל מסחר לאורך רחוב אילת.
קביעת תוספת זכויות עקב קרבה לרכבת הקלה.
קביעת לפחות 5 דונם שטחים פתוחים לציבוריים לאורך תוואי המסילה ובתוך המבנים.
קביעת לפחות 3 דונם למבני ציבור ל-3 כיתות גן ול-4 כיתות מעון או יותר.
מאחר ונבחנו חלופות של בניה נמוכה יותר במתחם, עולה כי בינוי "מרקמי" לא יאפשר פינוי שטחים לציבור ואינו ממצה את הפוטנציאל האפשרי במתחם נגיש כל כך היושב בין היתר על מוקד תרבות, בילוי ופנאי (מתחם התחנה). לפיכך מוצע בינוי המרכז לגובה את הזכויות בצומת עם שלבים, ובקרבה לתחנה, שמירה על 6 וחצי קומות כדופן לרחוב אילת ושמירה על דופן של לא יותר מ- 6 קומות לכיוון נווה צדק.
בניה של עד 280 יח"ד ועד 70,000 מ"ר לתעסוקה מלונאות ומסחר.



עקרונות התכנון למתחם הגוש הגבוה:

חוץ ממגדל נחושתן, במתחם 2 מבנים הכוללים מגדל הנמצאים בהליכי אישור תכנית.

בשאר המבנים תותר תוספת בניה של עד כ-7 קומות.
לכיוון רחוב אילת תישמר דופן בנויה מסחרית.



בפינת הרחוב עם הרצל ישומרו המבנים לשימור והחלקה הצפונית, בה לא ניתן לממש בניה, תופקע לטובת הרחבה מקומית של השצ"פ שמעל לתוואי המסילה.

תוספת הזכויות תאפשר את חידושו של בית רומנו (כ-75 יח"ד ו-7500 מ"ר לתעסוקה, מלונאות ומסחר).



עקרונות התכנון למתחם ניבה-גת רימון:

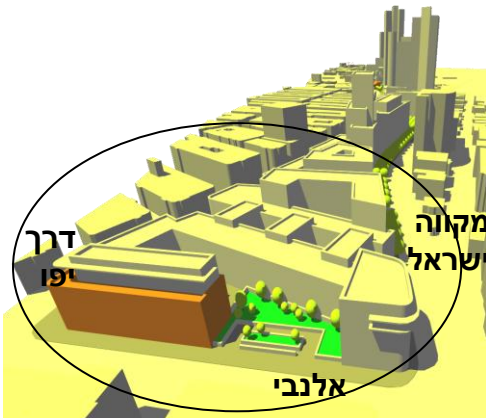
אושרה הקמת מגדל לתעסוקה עם אפשרות לעד 25% למגורים (כ- 17,000 מ"ר שטחים עיקריים).

תוואי רחוב גת רימון הוסב לשצ"פ, המחובר גם לשטחים הפרטיים הפתוחים במגרשים.

כמו כן נקבעו 600 מ"ר שטחי ציבור בנויים במגדל.

נשמר עקרון ההשתלבות במרקם העירוני הקיים ושמירה על רציפות קו הרחוב בגובה שש וחצי קומות הכולל קולונדה וחזית מסחרית.

בנוסף תותר הקמתו של מבנה בן כ- 11 קומות (גת רימון) שישלים את הבניה המתחדשת במתחם תוך שימור הבנים שעל רחוב הרצל.



עקרונות התכנון למתחם פיג'וטו:

שימור האופי הייחודי של רחוב פיג'וטו ללא הוספת תוספות מרובות.

שימור המבנה בצומת עם אלנבי.

במידת האפשר יצירת גינה עירונית לכיוון רחוב אלנבי.

הוספת זכויות וקומות לדופן נחלת בנימין לשימושי תעסוקה בלבד (כ-2,000 מ"ר).

הדגשת הבינוי בצומת אלנבי-מקוה ישראל.

בישיבתה מספר 0001-09' מיום 21/01/2009 (החלטה מספר 4) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

מהלך הדיון:

שרון שפר מתכננת צוות מרכז הציגה את המדיניות המוצעת בפני הועדה.

הערות חברי ועדה:

יש לקבוע שלביות במסמך המדיניות במיוחד שלביות לגבי ביצוע שטחי ציבור.

יש לתת לחברי הועדה זמן ללמוד את התכנית ולסייר במקום.

יש לקבוע תהליך כלשהו של שיתוף ציבור בתכנית.

גיא – נציג חב' להגנת הטבע – מבקש לכרוך את התכנית בהצגה של מערך תחבורה כולל, יש להכין מסמך סטטוטורי.

טל – ועד פעולה נווה צדק – מבקשים לשתף אותם בקביעת המדיניות.

ליאת איזקוב – פלורנטין – יש להציג פתרון תחבורתי, שלביות לבינוי, מבקשת תכנית סטטוטורית עם שלביות ברורה.

מה"ע מסר שלא ניתן לקבוע שלביות במסמך מדיניות.

החלטת הועדה:

לשוב ולדון לאחר:

1. סיור של חברי הועדה במקום.
2. הצגה של נושא התכנון התנועתי (משלבים עד יצחק אלחנן וכו') כולל צירים ירוקים והרכבת הקלה בפני הועדה.
3. הצגת האפשרות לשלביות בתכנון הפרויקטים.
4. דיון אצל מה"ע על שיתוף ציבור בתכניות נקודתיות או תכנון מתחמי משנה.

משתתפים: מיטל להבי, נתן וולוך, שמוליק מזרחי, רחל גלעד-וולנר, פאר ויסנר, ארנון גלעדי וכרמלה עוזרי.

בישיבתה מספר 0010-009' מיום 20/05/2009 (החלטה מספר 2) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

מהלך הדיון:

למערכת התנועה:

שלמה פלדמן מנהל אגף התנועה הציג את ההיסטוריה התכנונית, את תכנון התנועה שקודם בעבר ואת מערך התנועה המוצע לדרום מערב העיר, כולל שלבים, המסילה, קלישר ויצחק אלחנן. שאלות חברי הועדה: היכן החניונים הציבוריים, חתך רחוב יצחק אלחנן, חשש שכל התנועה תעצר באזור כל בו שלום ולא יהיה לה לאין להישפך, חשש מעודף תנועה מכיוון רחוב שלבים וכו'. שלמה פלדמן ענה לשאלות חברי הועדה על המערכת הכוללת והסביר הפתרון התנועתי המוצג כאן מאפשר לתנועה העוברת להישאר בהיקפי השכונות ומשחרר את הרחובות הפנימיים לתנועה מקומית בלבד, את הבעיות בחלק מהצירים עקב מעבר הרכבת הקלה וכו'.

למתחם המסילה:

שרון שפר הציגה שוב בפני הועדה את המצגת של מתחם המסילה. חברי הועדה שאלו על מימוש שטחים ציבוריים ועל חניה וכו'. שלמה פלדמן ענה לענין החניה כי תנאי לכל מתחם שייבנה במתחם המסילה יהיה בניית חניון שיהיה פתוח לרווחת הציבור בשעות הערב ויפעל עפ"י קריטריונים של אחוזות חוף, או לחילופין אחוזות חוף יפעילו אותם בשעות הערב. תושב נווה צדק – מבקש קביעת מדיניות תוך שיתוף ציבור מלא של נווה צדק ופלורנטין, אשר מאוחדים בדעותיהם נגד מגדלים ונגד הכנסת התנועה לתוך השכונות. ליאת – תושבת פלורנטין – מבקשת שהיה נספח תנועה ותחבורה, ושואלת איך ניתן להבטיח את ביצוע המטלות הציבוריות בפועל. מבקשת שהמדיניות תאוגד בתוכניות סטטוטוריות. מה"ע חזי ברקוביץ – דיווח לועדה ששיתוף ציבור נעשה לאורך כל הדרך במתחם המסילה. מה"ע מסר לועדה שהשימוש בתחבורה הציבורית כיום הולך ויורד ומטרת התכנון הכולל היא שהתכניות הנ"ל תגברנה את השימוש בתחבורה הציבורית.

דורון ספיר החליט להעביר את הנושאים: מדיניות מתחם המסילה, ליבר, ויצחק אלחנן ג' לשבוע הבאה (27.5.09) ועדת רישוי כנושאים ראשונים לדיונים פנימיים ללא קהל.

הועדה מחליטה:

לשוב ולדון בשבוע הבאה בועדה רישוי כנושא ראשון יחד עם תכניות ליבר ויצחק אלחנן ג' לדיון פנימי לצורך קבלת החלטה בלבד.

משתתפים: דורון ספיר, כרמלה עוזרי, שמואל גפן, שמוליק מזרחי, תמר זנדברג, נתן וולוד, דן להט, אסף זמיר, אהרון מדואל, בנימין בביוף וארנון גלעדי.

בישיבתה מספר 0011-009' מיום 27/05/2009 (החלטה מספר 1) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

מהלך הדיון:

חברי הועדה הציגו שאלות בעניין הקצאת שטחי ציבור, שלבי התקדמות הבניה של שטחי ציבור מול התקדמות המתחמים, תוספת תנועה הכרוכה בפרוייקטים, המערך התנועתי הכולל ושיתוף ציבור. שרון שפר הציגה שוב את המצגת של המדיניות. מה"ע ענה לשאלות חברי הועדה והציג כי מדובר במדיניות שתקבע את עקרונות התכנון המפורט אשר יובא בפני חברי הועדה לעת קידומו.

הועדה מחליטה:

לאחר הצבעה בעניין (3 בעד – דורון ספיר-קול כפול, שמוליק מזרחי וארנון גלעדי, 3 נגד – אהרון מדואל, תמר זנדברג ודן להט, 1 נמנעת – כרמלה עוזרי) הוחלט לאשר את המדיניות כמפורט בדריפט לעיל.

משתתפים: דורון ספיר, שמוליק מזרחי, ארנון גלעדי, אהרון מדואל, תמר זנדברג, דן להט, שלמה זעפראני, וכרמלה עוזרי.

על פי בקשת חברי הועדה המקומית מדיניות מתחם המסילה חוזר לדיון לועדה. מדיניות מתחם המסילה אושרה ע"י הועדה המקומית בתאריך 27.05.2009.

בישיבתה מספר 0020-11' מיום 03/08/2011 (החלטה מספר 16) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

מהלך הדיון:

רבקה פרחי מצוות מרכז הציגה את המדיניות מתחם המסילה שאושרה ע"י הועדה בתאריך 27.5.2009. חברי הועדה מבקשים להנחות את מנהל ההנדסה לנסות למצוא פתרונות להוציא משרדים מדירות מגורים בעיר.

הועדה מחליטה:

מטרת הדיון במדיניות מתחם המסילה, שאושרה ע"י הועדה המקומית בתאריך 27.5.2009, היא להבהיר את המדיניות בנושא השימושים, לאור עמדת הועדה המחוזית והמועצה הארצית בתכנית ליבר. הועדה המחוזית והמועצה הארצית לא קיבלו את עמדת הועדה המקומית בתכנית ליבר בנושא השימושים המוצעים למתחם, בטענה כי שימוש המגורים במתחם ליבר תואם את מדיניות המסילה. לאור זאת, הועדה המקומית מוצאת לנכון להבהיר את תמהיל השימושים כפי שאושר בועדה המקומית. הועדה מבהירה את מדיניות מתחם המסילה לגבי תמהיל השימושים. בתכניות בהליך תמהיל השימושים יהיה כדלקמן: 75% לתעסוקה ו – 25% למגורים. הממוצע ליח"ד לשטח עיקרי יהיה 53 מ"ר, גודל יח"ד מינימלית 35 מ"ר עיקרי. עפ"י תמהיל הבא: שליש מהדירות קטנות מהממוצע, שליש עפ"י הממוצע ושליש גדולות מהממוצע. שליש מתוך סה"כ 25% למגורים מיועדות לדיוור בר השגה (דב"י) תמהיל גודל יח"ד בדיוור בר השגה יהיה גם הוא עפ"י החלוקה המפורטת לעיל. כמו כן, בתוכניות שיקודמו במתחם המסילה ייקבע כי איחוד דירות יהווה סטיה ניכרת.

נערכה הצבעה לגבי הבהרת תמהיל השימושים כפי שפורט לעיל: 4 בעד – דורון, ארנון, אסף ובביוף, 3 נמנעים – אהרון, מיטל וגפן.

משתתפים: דורון ספיר, אסף זמיר, ארנון גלעדי, בנימין בביוף, אהרון מדואל, שמואל גפן ומיטל להבי.