

תכנית מתאר לרובע שדה דב

סיכום ביניים לתהליך שיתוף הציבור



דצמבר 2015

תוכן עניינים

פרק ראשון:

3

תהליך שיתוף בעלי עניין בהכנת התכנית

7

צביון תפקיד ועירוניות

9

דיוור בהיבטים חברתיים

12

שירותי ומבני ציבור ועירוב שימושים

15

תחבורה ותנועה בתכנית

16

חזית הים

18

קיימות בתכנית

פרק ראשון

תהליך שיתוף בעלי עניין בהכנת התכנית

דו"ח זה מוגש לעיון וועדת ההיגוי של תכנית המתאר שדה דב, לבעלי העניין בתכנית, לפרנסי העיר ולתושביה. הדוח נכתב על ידי חברת מודוס – יועצי שיתוף הציבור בצוות התכנון. הדו"ח סוקר את הסוגיות המרכזיות שעלו בשלב הראשון של תהליך שיתוף הציבור בהכנת תכנית המתאר לשדה דב. מזמיני התכנית הם עיריית ת"א-יפו, רשות מקרקעי ישראל ומנהלי הגוש הגדול, המהווים את ליבת וועדת העורכים.

נציגי בעלי עניין רבים הביעו רצון וצורך בהמשך תהליך השיתוף. הודגש הרצון להתייחסות רצינית של צוות התכנון לתשומות שעלו מהמפגשים, באופן המציג מה מתוך הדברים זוכה להתייחסות בתכנית, מה לא ולמה. נציגי ארגונים ועמותות ביקשו להמשיך את הדיאלוג שהחל בנושאים שונים כגון: דיור, תחבורה וחזית הים. **את משוב צוות התכנון ניתן לראות בסוף כל אחד מהפרקים (למעט קיימות) במלבן אפור.**

מתחם שדה דב הוא מתחם מיוחד. רבים רואים בתא שטח ייחודי זה הזדמנות גדולה למימוש מטרותיהם ותפיסותיהם התכנוניות. מכאן עולים גם חששות כי ההזדמנות תוחמץ וכי האיכויות והערכים אותם הם מבקשים לממש, יתגשמו בחלקם או לא יתממשו כלל. גם תהליך תכנון המתחם, היה תהליך שונה. תחרות אדריכלים בה זכה צוות התכנון בראשות אדריכל ארי כהן, הניחה את היסודות להכנת התכנית, גיבשה את החזון ואת עקרונות התכנון והפיתוח.

שלב הערכת תשתית אזרחית לשיתוף ועיצוב תהליך שיתוף הציבור בתכנון

תהליך שיתוף הציבור בהכנת התכנית כלל עד כה 2 שלבים מרכזיים: שלב ההערכה ושלב שיתוף. בחודשים ספטמבר עד נובמבר 2014 נערך שלב מקדים של מיפוי והערכה העונים על מספר שאלות יסוד בעיצוב תהליכי תכנון משתפים:

- **מדוע לשתף?** מהן המטרות ואלו תוצרים תכנוניים נבקש להשיג באמצעות שיתוף בעלי עניין?
- **את מי לשתף?** מיהם בעלי העניין היכולים לקחת חלק בתכנון?
- **מהן הסוגיות התכנוניות** שדיון בהן יכול ליצור ערך מוסף תכנוני וציבורי מובהק?
- **מהם התפיסות והצרכים** של בעלי העניין לגבי התכנית והתהליך השיתופי?

עיקרי מסקנות שלב המיפוי ועיצוב התהליך השיתופי

את מי לשתף? מיהם בעלי העניין היכולים לקחת חלק בתכנון?

תהליך "שיתוף הציבור" בהכנת תכנית המתאר לשדה דב מבוסס על הרעיון של שיתוף מגוון בעלי עניין הרלוונטיים לתכנון, והוא שונה בכך מתהליכים אחרים המשתפים רק או בעיקר את "הציבור" (במובן של תושבי האזור). זהו מספר קבוצות בעלי עניין מרכזיות; מחלקות ואגפים שונים בעיריית ת"א-יפו, משרדי

ממשלה, בעלי קרקעות פרטיים, קהילות שכנות, ארגוני סביבה וחברה אזרחית וקבוצות נוספות. נציין כי הפלטפורמה המרכזית לקבלת החלטות הנוגעות לקידום התכנית היא וועדת ההיגוי הכוללת כאמור את נציגי רשות מקרקעי ישראל, משרד הפנים, עיריית ת"א-יפו, מנהלי הגוש הגדול, משרד האוצר ומשרד המשפטים.

תרשים מס' 1 – מתוך ההזמנה לסדרת המפגשים בנושא שיתוף בעלי עניין במתחם שדה דב



מהן הסוגיות התכנוניות שדין בהן יכול ליצור ערך מוסף תכנוני מובהק?

אחת משאלות הייסוד בכל דיאלוג ושיתוף בעלי עניין בתהליך תכנוני היא: מהן הסוגיות המרכזיות המתאימות לשיתוף. המטרה המרכזית למעורבות של בעלי עניין התהליך תכנוני, היא רצונם להשפיע על תוצרי התכנון ועל קבלת ההחלטות. על כן סוגיות תכנון המתאימות לדיאלוג, הן אלו שיש בהן מידת גמישות ויכולת להשפיע על תוצרי התכנון, שלבעלי העניין יש יכולת אמיתית ליצור ערך מוסף מובהק (כגון: לתרום מידע וידע המטייב את תוצרי התכנון) ושהן מובנות ונגישות למשתתפים. תהליך התכנון הייחודי השפיע על בחירת הסוגיות שנבחרו בדיאלוג עם צוות התכנון, נציגי מזמיני התכנית ונציגי בעלי עניין מרכזיים עמם נפגשנו בשלב ההערכה. הוחלט כי הדיון יתמקד ב- 4 סוגיות מרכזיות:

- מהו תפקידו של הרובע בהקשר העירוני, איזה צביון צריך להיות לו ומהי התפיסה המתאימה למימוש רעיון העירוניות בתכנית.
- חזית הים, ובכלל זה: הים, החוף, הפארק החופי והממשק שבין הבנוי לפתוח.
- ייעודי ושימושי קרקע בתכנית, ובכלל זה: דיוור, תחבורה, צרכי ומבני ציבור, מרחב ציבורי ועירוב שימושים.
- קיימות בתכנית, ובכלל זה: עקרונות הקיימות בתכנית, יעדים ודרכים למימושם.

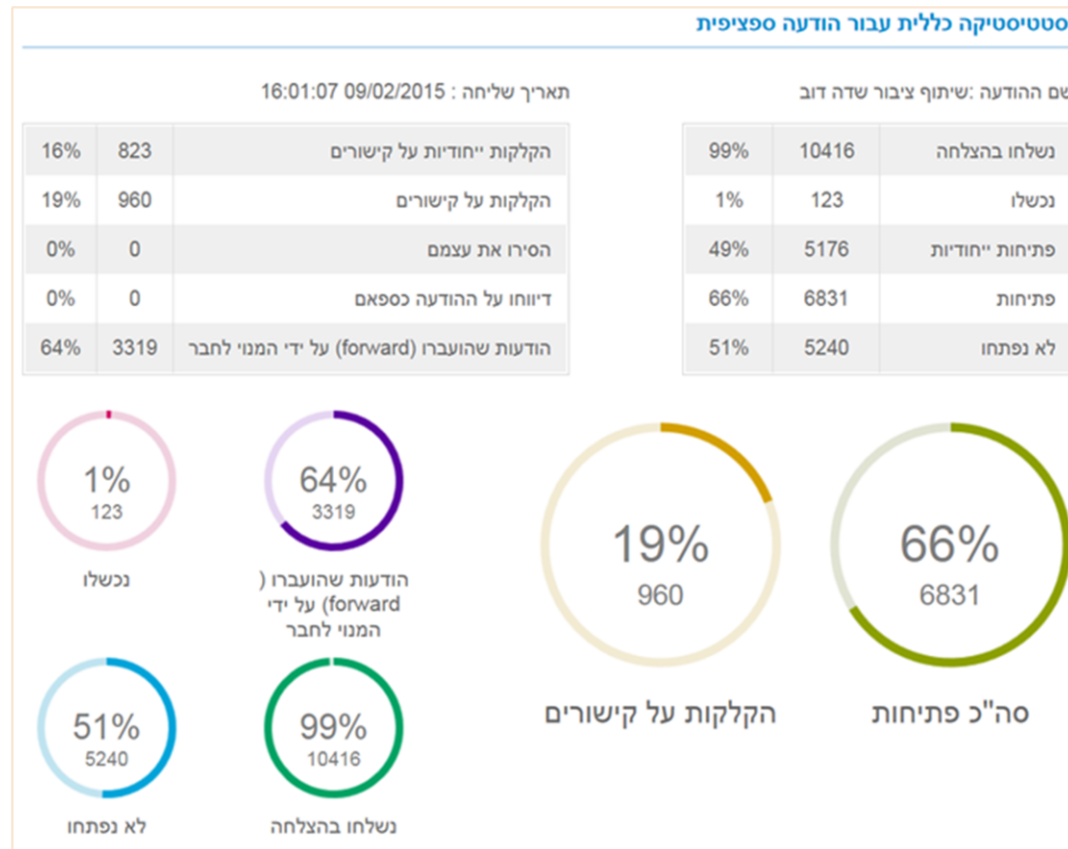
עיקרי התהליך לשיתוף הציבור

תהליך השיתוף נעשה בשני מסלולים יחד (המקיימים סינרגיה ביניהם), במסלול אחד, התקיימו מפגשים פסיים עם נציגי בעלי עניין במספר סוגיות תכנון מרכזיות. במסלול שני, הופעלו מגוון כלים מבוססי רשת ליידוע, הסברה ושיתוף.

מפגשי בעלי עניין בסוגיות תכנון מרכזיות

במהלך חודש פברואר-מרץ 2105 התקיימו 5 מפגשים בהשתתפות מאות נציגי בעלי עניין מגוונים. ארבע מפגשים התמקדו בסוגיות תכנון מרכזיות אליהם הוזמנו נציגי בעלי עניין. בנוסף, התקיים מפגש פתוח לכלל תושבי השכונות הגובלות ולתושבים אחרים. המפגשים כללו שני חלקים מרכזיים. בראשיתם נערכה למידה משותפת בה הוצגה תכנית רעיונית כבסיס לדיון. בחלק השני נערך דיון בהשתתפות נציגי בעלי עניין, בסוגיות השונות.

תרשים מס' 2 – סטטיסטיקה כללית בנוגע להזמנה למפגשים שנשלחה דרך מערכת הדיגיטל



תהליך זימון המשתתפים

לאחר אפיון בעלי העניין הרלוונטיים לתהליך גובשה רשימת מוזמנים עם כ-200 שמות הכוללת נציגי משרדי ממשלה; ממלאי תפקידים ממחלקות שונות בעיריית ת"א-יפו; וועדי שכונות סמוכות; פעילי ארגוני סביבה וחברה; אנשי אקדמיה; נציגי ארגוני תכנון ואדריכלות, מלונאות, ארגונים העוסקים בספורט ימי; יזמים וקבלנים; נאמני הגוש הגדול ובעלי קרקעות. כל אלו, הוזמנו באופן אישי בשיחת טלפון ובהזמנה אלקטרונית לארבעת המפגשים. הגעתם למפגשים תרמה רבות ליצירת שיח מעמיק ומגוון בסוגיות תכנון.

הודעות בדבר קיום המפגשים פורסמו בכלים אינטרנטיים שונים. בהם: מערכת "דיגיטל" העירונית דרכה נשלחו הזמנות ללמעלה מ-10,000 תושבים (נפתחו כ-6,800) הגרים בקרבת מקום ו/או מתעניינים בתחום התכנון. בנוסף, לפני כל מפגש פורסם קיום המפגשים בדף הפייסבוק העירוני, באתר העירייה ובכלים נוספים של מנהלת רובע צפון מערב.

מסלול מבוסס מרשתת (Internet)

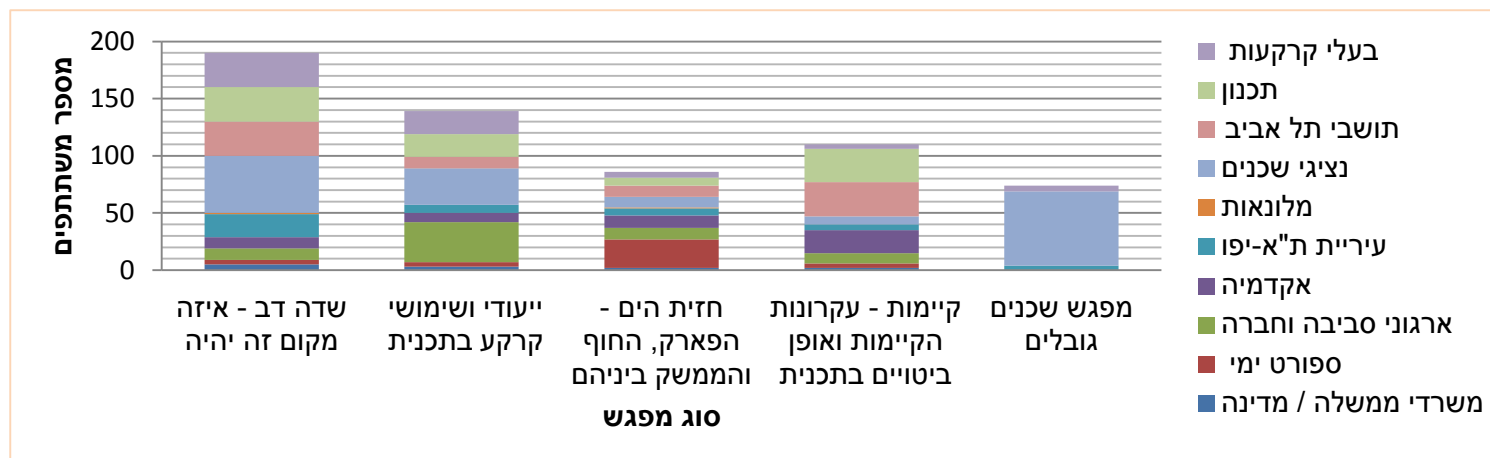
למסלול האינטרנט חשיבות גדולה כמסלול משלים לשיתוף באמצעות מפגשים. מגוון הכלים העומדים לרשות העירייה אפשר תהליך שיתופי משלים המותאם לייחודיותה של התכנית. במסלול זה הופעלו:

- **הוקם דף אינטרנט מעוצב באתר העירייה.** דף זה מהווה פלטפורמה להנגשת מידע תכנוני לציבור הרחב ולבעלי עניין. הדף מאפשר ללוות את התכנית גם לאחר סיום התהליך השיתופי, לעדכן במידע ובהתפתחויות חשובות בתהליך. כפי שניתן לראות בטבלה מס' 1, במהלך חודש פברואר בו התקיימו מרבית המפגשים, במקביל נכנסו כ- 2,400 כניסות לאתר.
- **התקיימו 3 אירועי פייסבוק.** הפייסבוק שימש כבמה נוספת לקיום שיח עם הציבור, זאת באמצעות אירועי פייס מרכזים שליוו את המפגשים הפיזיים בסוגיות השונות. האירועים פורסמו לפי המפגש, כך שאזרחים יכלו לשלוח שאלות ממוקדות בסוגיות שונות. בסך הכל נחשפו 28,000 משתמשי פייסבוק לאירועים, 21,000 צפו בהם ו- 260 משתמשים השתתפו באופן פעיל בדיונים עצמם.

טבלה מס' 1 - התפלגות הצפיות בדפי שדה דב באתר האינטרנט העירוני מיום ההקמה (פב' 2015) ועד היום (ספט' 2015)

שם הדף	הצגות דף ^{1*}	הצגות דף ייחודיות ^{**}
דף הבית	3,461	1,969
צביון ועירוניות	894	636
יעודי קרקע ושימושים	954	641
חזית הים	362	279
קיימות	292	193
סה"כ	3,718	5,963

תרשים מס' 3 - התפלגות נוכחות בעלי עניין במפגשים השונים



¹ **הצגות דף:** הערך 'הצגות דף' הוא המספר הכולל של דפים שנצפו. ערך זה סופר הצגות חוזרות של דף יחיד.
****הצגות דף ייחודיות:** הערך 'הצגות דף ייחודיות' מייצג את מספר הביקורים שבמהלכם הדף שצוין נצפה לפחות פעם אחת. הצגת דף ייחודית נספרת עבור כל שילוב של כתובת אתר של דף + כותרת דף.

פרק שני

עיקרי תשומות בעלי העניין בסוגיות תכנון מרכזיות

מפגש ראשון: צביון תפקיד ועירוניות

במפגש הראשון עם בעלי העניין השתתפו כ- 200 נציגי בעלי עניין ובו הוצגו לראשונה עיקרי התכנית ומידע רב לגבי היבטים שונים שלה.

תפקיד הרובע בהקשר העירוני מטרופוליני

אחת משאלות התכנון המעניינות היא מהם תפקידיו של רובע שדה דב במרקם העירוני ובמרחב כולו. מה הוא צריך להיות? או במילים אחרות, מה הוא צריך לעשות? התפיסה שגובשה בצוות התכנון הגדירה 5 תפקידים מרכזיים:

- להשלים את המרקם הבנוי של צפון מערב ת"א-יפו.
- לקשור ולחבר לים
- ליצור מרכז עירוני לעבר הירקון
- להעצים ולהעשיר את המערך התפקודי של העיר
- לתכנן רובע בעל ערכי קיימות וחדשנות

ניתוח השיח שנוצר בין בעלי העניין במפגש הראשון מלמד על מספר תפקידים מרכזיים:

"להיות החלק האחרון בפאזל".

תא השטח בו פועל כיום שדה התעופה מהווה כיום את החלק האחרון שאינו מפותח במרקם העירוני של צפון העיר. התפקיד הוא לחבר את השכונות הגובלות וליצור מרקם עירוני רציף ואיכותי הכולל מגוון שימושים.

לחבר ולפתוח את החוף.

במצב הקיים חסומה הגישה למקטע ים משמעותי לכל השכונות הגובלות ברובע. תפקיד נוסף הוא לפתוח ולהנגיש את החוף (הים, החוף ופארק החוף) לעשרות אלפי תושבי צפון העיר, העיר כולה והאזור. זאת באמצעות חיבור פיזי של מרחב ציבורי איכותי ומזמין היוצר נגישות, קישוריות וחיבוריות לאזור החוף. מרחב החוף מאפשר תכנון של מגוון שימושים נדרשים, כגון: פארק, חוף, פעילות ספורט, מרינה עממית עם שימושים מגוונים, פנאי וטבע.

לספק מענה לצרכים מגוונים.

רובע שדה דב מאפשר לתכנן מענה לצרכי ציבור חסרים לשכונות הגובלות, לעיר ואף למטרופולין כולו. אפשר למקם ברובע שימושים ברמה בינלאומית שיתרמו למיתוג ותדמית העיר כעיר עולם. לדוגמא: מרכז ימי מטרופוליני, מבנה איקון, בצד שירותי ציבור אחרים הדרושים לרובע ולאזור.

לממש את ההזדמנות "להיות משהו אחר".

מרבית המשתתפים סברו כי רובע שדה דב מהווה הזדמנות ועל כן יש לו תפקיד להיות משהו אחר. בעלי עניין שונים הציעו דגשים שונים על פי עניינים, כגון: לממש הלכה למעשה את עקרונות הקיימות, לממש עירוניות חדשה, להוות מודל לאינטנסיביות פיתוח באופן שהופך את מושג הצפיפות ממילת גנאי למציאות נחשקת ועוד. משתתפים סברו כי בתכנון הרובע קיימת הזדמנות "לא לעשות עוד מאותו הדבר", אלא ליצור "רובע ייחודי המתייחס לים". מאידך, היו גם שסברו שנכון להמשיך את מודל התכנון של השכונות הגובלות וליצור עוד שכונת שינה שקטה.

להגדיל את היצע ומגוון הדירות בעיר.

בעלי עניין סברו כי לתוספת יחידות הדיור המשמעותית הצפויה בתכנית תפקיד חשוב בהגדלת היצע ותמהיל יחידות הדיור בעיר.

סיכום דילמות תכנוניות

ניתוח השיח בדבר תפקידיו של הרובע מעלה מספר דילמות תכנוניות:

- באיזו מידה צריך הרובע ליצור מרחב ייחודי ומובחן, המתאפיין בעירוניות אינטנסיבית, או עוד שכונה שקטה בצפון העיר?
- מה המענה העירוני ומהו התפקיד של הרובע בעיר וכיצד ישפיע על מוקדים אחרים בעיר? האם הרובע צריך להיות מרכז עיר מתחרה?

צביון הרובע

מה אומרת התכנית?

תפיסת התכנית לגבי הצביון של רובע שדה דב מבוססת על מספר עקרונות תכנוניים. הרובע מתוכנן לממש תפיסה של עירוניות אינטנסיבית, לשלב בנייה מרקמית (בדגם בינוי של בלוקים עירוניים עם חצרות פנימיים, ובנייה גבוהה במגדלים) יחד עם מרחב ציבורי איכותי הכולל רחובות, כיכרות, שדרות וגנים. הבינוי יציע מגוון פתרונות דיור. התכנון יעצים ערכים פיזיים (כגון ציר ירוק על מה שהיה מסלול שדה התעופה) ויכלול חזית ים משמעותית עם פארק חופי מגוון. פיתוח ומימוש התכנית יעשה בשלבים ויכלול שילוב של אירועים קצובי זמן.

במפגשי השיתוף התבקשו המשתתפים להציף מילים או היגדים המבטאים לתפיסתם את הצביון הנכון לרובע שדה דב. ניתוח תוכן איכותני של הדברים מלמד על תפיסה מורכבת ורב ממדית לגבי צביון הרובע המציגה מגוון רעיונות ל"מקום שטוב לחיות בו". ניתן לומר כי גישת צוות התכנון התקבלה ככלל בברכה והידהדה באמירות בעלי העניין. נציג מספר רעיונות מרכזיים.

הרובע נתפס כמקום של מגורים כשימוש עיקרי. אנשים יגורו בסביבה מקיימת, המתאפיינת בעירוניות מודרנית ואינטנסיבית. הזיקה לים תהיה מרכיב זהות וצביון חשוב. אלו יבואו לידי ביטוי בתכנון ובעיצוב אך גם בשימושים השונים במרחב. התכנון ימצא פתרון יצירתי לחיבור העיר והים. אדם ידע שהגיע לרובע שדה דב, לפי איכות המרחב הציבורי ואיכות האדריכלות שבו. הרחוב, יחד עם מערך השטחים הפתוחים, הכיכרות והגינות יהווה את מרכז החיים. טיפוס הבנייה והמגורים יציעו מגוון אפשרויות. תושבי הרובע ייהנו מפארק חופי משמעותי, נגיש, מזמין ומשלב מגוון רחב של אפשרויות לפעילות ולמפגש אנושי. אירועי קצובי זמן ילוו את פיתוח הרובע בעשורים הבאים. רובע שדה דב מתכוון לממש רעיונות וערכים חברתיים. הוא אמור לאפשר מגורים למגוון קהילות ואוכלוסיות וחיים לעסקים ומסחר מקומיים. ברובע יחובר נכון לשכונת הגובלות ולא ירגיש נטע זר בסביבתו. הוא יסייע לחבר את האזור ולהשלים את הריקמה העירונית החסרה. מספר מתחמים ייחודיים יתנו דימוי בינ"ל ויהוו מרכיב נוסף בייחודיות הרובע.

עירוניות בתכנית

אחד מעקרונות התכנית היא לממש עירוניות. מהי עירוניות? צוות התכנון ביקש לבחון יחד עם בעלי העניין את המושג ואת המשמעויות התכנוניות שלו בשדה דב. צוות התכנון הציג 10 עקרונות לדוגמא המבטאים לתפיסתו את הדרך למימוש העירוניות בתכנית:

- צפיפות גבוהה
- עירוב שימושים
- איכות מרחב ציבורי ומגוון רחובות ושבילים
- בינוי כבונה חלל ציבורי
- נגישות, ריבוי צמתים, גישה לפארקים ורדיוס שירות
- קישוריות וחיבוריות
- תחבורה ציבורית, הליכה ודיווש
- מסחר בקומת הקרקע
- יוממות קצרת טווח
- מגוון מבנים ותמהיל דיור

ניתוח הדיון מלמד כי מרבית המשתתפים תופסים עירוניות באופן דומה ומבקשים עירוניות "חכמה ומעניינת". עיקרי הדברים שעלו הם:

- עירוב שימושים (יחס ותמהיל נכון)
- ציפוף נכון ובר קיימא: שילוב בנייה גבוהה עם בנייה מרקמית. גישות שונות לפיזור מרחבי, גובה בינוי, טיפוס בינוי.
- נגישות וקישוריות: לים, למבני ציבור, ליתר השכונות, לעיר.
- איכות המרחב הציבורי ומשמעות חיזוק הרחוב כמרחב מחייה. מרחב ציבורי הכולל מבני ושירותי ציבור, שטחים פתוחים, רחובות ועוד באיכות מרבית.
- חזית מסחרית.

- רחובות מעודדי הליכה ודיווש. יותר תחבורה ציבורית ואמצעים להסעת המונים.
- פארק חופי מהתכנית ומרחב שוטטות בעורף המעגנה
- תמהיל דירות המאפשר מעגל חיים שלם.

משוב צוות התכנון בנושא

המפגשים השונים העצימו את הבנת צוות התכנון בדבר ההזדמנות העירונית שבתכנון רובע חדש בעיר. בהמשך התהליך התכנוני ימשיך הצוות לחפש דרכים נוספות להעצמת חיבוריות הרובע לשכונות הגובלות וליצור מרקם עירוני רציף ואיכותי הכולל מגוון שימושים והמנגיש את החוף לתושבי צפון העיר. בשלב התכנון הבא, נכון יהא להמשיך ולברר על צרכים עירוניים אשר הרובע החדש יאפשר לתת להם מענה: החל ממבנה איקוני בצד שירותי ציבור אחרים הדרושים לרובע ולאזור. תכנון בהיקף שכזה, מביא עמו הזדמנות לממש הלכה למעשה את עקרונות הקיימות ולהוות מודל לאינטנסיביות פיתוח באופן שהופך את מושג הצפיפות ממילת גנאי למציאות נחשקת. הצוות גורס כי בתכנון הרובע קיימת הזדמנות ליצור "רובע ייחודי המתייחס לים". מרכז רובע זה ישמש כמרכז לשכונות שמעבר לירקון. מאידך, אין לתכננו באופן שימשש מרכז עיר מתחרה. ניתוח תוכן איכותני של הדברים שנאמרו מלמד על תפיסה מורכבת ורב ממדית לגבי צביון הרובע המציגה מגוון רעיונות ל"מקום שטוב לחיות בו". תפיסת מרבית המשתתפים, המבקשים עירוניות "חכמה ומעניינת" המושגת באמצעות העקרונות שהוצגו תכובד. צוות התכנון יתמיד בחיפוש ואיתור אמצעים וכלי מדיניות נוספים הניתנים ליישום ברובע זה.

מפגש שני: חדר א' - דיור בהיבטים חברתיים

נושא הדיור זוכה כיום לתשומת לב רבה, ככל הנראה, עקב מצוקת הדיור המתמשכת. עוסקים בנושא עמותות וארגונים רבים בכלל ובפרט כאלו, אשר רואים בשדה דב הזדמנות יוצאת דופן לבניית דיור ציבורי ויצירת תמהיל חברתי של דיור בתל אביב-יפו. בהתאם לכך ביקשו הארגונים החברתיים לקחת חלק פעיל בתכנון מערך הדיור והחלו בצעדים ממשיים על מנת ליצור השפעה על מקבלי ההחלטות בנושא, כגון הקמת דף פייסבוק "[בונים בשדה דב דיור ציבורי או בר השגה](#)" וקידום יום עיון בנושא. כל נציגי העמותות והארגונים העוסקים בדיור הוזמנו באופן אישי למפגש, זאת כדי לאפשר להם נגישות לתהליך התכנון.

בקבוצת דיון זו השתתפו כ- 60 אנשים. חלקם, כאמור, נציגי העמותות והארגונים העוסקים בנושא הדיור וכן השתתפו גם בעלי הקרקעות, תושבים בשכונות הסמוכות, עובדים סוציאליים וקהילתיים ואנשי אקדמיה. על תכנון מערך הדיור בתכנית אחראי ד"ר חיים פאלקוף. ד"ר פאלקוף הציג את תפיסת נושא הדיור בשדה דב על פי צוות התכנון, וכן סקר את הכלים האפשריים שנבחנו ליישום דיור בהישג יד בשדה דב, יחד עם כיוונים ראשוניים בעניין. [לצפייה במצגת מהמפגש לחצו כאן](#). הודגש כי תכנון הדיור והאמצעים ליצירת מגוון בתכנית טרם הושלם.

צוות התכנון הציג כי ברובע שדה דב מתכננים להיבנות כ- 16,000 יח"ד. בתוך אלו, יש בכוחה של התכנית להשפיע על מערך הדיור בהיבטים של תמהיל גדלי הדירות ושילוב של דיור מיוחד כמו בתי גיל הזהב ודירות (יחידות דיור המאפשרות חיבור והפרדה ביניהן). הוצגו גם כלים נוספים ליצירת מערך דיור חברתי כגון: שכירות לטווח ארוך, שילוב יחידות של דיור ציבורי, מכירת דירות במחיר נמוך ממחיר השוק, שכירות במחיר מפותח ועוד. אולם בנושאים אלו תכנית המתאר אינה יכולה לקבוע, אלא רק להמליץ. זאת כיוון שסמכויות בנושאים אלו מבזרות בין הגופים הציבוריים (משרד הבינוי, משרד הפנים וכיום גם משרד האוצר).

בתחילת הדיון התקיימה שיחה לגבי אסטרטגיית וחזון התכנית בנושא זה. נשאל האם ברובע שדה דב יהיה דיור לכולם או המגורים במקום יתאפשרו רק לבעלי ממון? רבים מהמשתתפים בחדר הביעו את רצונם כי המקום יאפשר מגורים לאורך מחזור החיים כולו. מקום בו יגורו צעירים, זוגות עם ילדים ומבוגרים. מקום בו מחירי הדיור יאפשרו למגוון אוכלוסיות בעלי רקע סוציאלי-כלכלי שונה לגור בו. הובע חשש כי בשל האטרקטיביות במיקומו (בצפון ת"א ובסמוך לים) וערכי קרקע הגבוהים ללא רגולציה או מדיניות מכוונת, יהפוך המתחם להיות מקום לעשירים בלבד.

הוצגו מגוון כלים ליצירת תמהיל דיור חברתי בשדה דב וצוינו מספרים ראשוניים. לאחר ההצגה, נתקבלו מהמשתתפים שאלות הבהרה, הערות על הכלים שהוצגו ובעיקר על המספרים שצוינו. הודגש כי המספרים שצוינו נועדו בעיקר על מנת לקבל משוב בתהליך שיתוף הציבור, והם אינם המספרים הסופיים, שכאמור ייקבעו, בין היתר, מחוץ להליך הסטטוטורי. נחלק ונציג את הדיון על פי הכלים המרכזיים לקידום דיור אשר כלולים בסמכויות התכנית:

תמהיל גדלי דירות

אחד הנושאים המשמעותיים בהן יש בכוחה של התכנית להשפיע, הינו גודל הדירות. בעשור האחרון, המגמה הייתה לבנות ברמה כלל-ארצית בעיקר דירות גדולות. הוצג כי על מנת לתת מענה למגוון של משקי בית, התכנית מתכוונת להנחות כי 16,000 יח"ד יחולקו כך שלערך רבע מהדירות יהיו שני חדרים, רבע שלושה חדרים, רבע ארבעה ורבע חמישה חדרים ויותר (תרשים מס' 4).

בעניין זה נאמר כי צעד זה מבורך, כיוון שישנה חשיבות ביצירת מגוון של גדלי הדירות באותה השכונה, אולם צוין כי הניסיון ממקומות אחרים מלמד כי מגוון של יח"ד לא בהכרח יביא למגוון במחירי הדיור ויתרה מכך, ייתכן שדירות הקטנות אף ישווקו וימותגו "כדירות בוטיק". דבר שיקשה על הזוגות צעירים לרכוש דירה ברובה. על כן הודגשה החשיבות בשימוש בכלים נוספים (יפורט בהמשך).

דיוריות

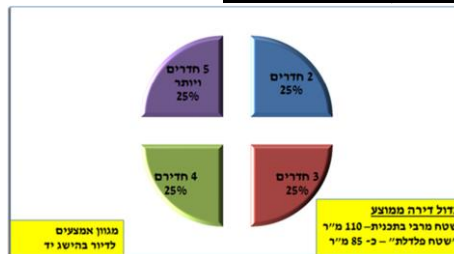
דיורית הינה יחידת דיור נלווית הסמוכה ליחידה ראשית של כ-30-40 מ"ר. הוצע שילוב של כ-25% דיוריות בדירות הגדולות (חמישה חדרים). יחידה זו עונה על כל דרישות התפקוד של יחידת דיור עצמאית, לרבות כניסה נפרדת, מטבח ושירותים. הדיורית יכולה לשמש כחלק מהחלל הגדול או כיחידה נפרדת. כך מתאפשרת גמישות לשינויים בתא המשפחתי. המשתתפים בירכו על ההצעה אולם אמרו כי השימוש בכלי זה אינו מספיק והיו רוצים לראות מספר גדול יותר מאשר רבע מהדירות בנות חמישה חדרים.

בתי לגיל הזהב

הוצג כי כ-14% מכלל האוכלוסייה בעיר ת"א הם בני 65 ומעלה ולכן קיימת חשיבות למענה לאוכלוסייה זו ברובע שדה דב. זאת ע"י ייעוד מגרשים לבתי גיל הזהב. בעקבות כך, הוצג כי התכנית ממליצה לייעד עד כ-400 יח"ד במיזמים ייעודיים לבני גיל הזהב. פעילים וארגונים חברתיים העלו ספקות האם היעד אינו נמוך מדי והציעו להגדילו.

הוצג כי קיימת נכונות לשלב בתכנית שכירות לטווח ארוך לצרכי וודאות כלכלית לשוכרים. בעניין זה לא צוינו מספרים ויש מהקהל שאמרו שצריך לציין מספרים, כמו כן ציינו המשתתפים כי יש לקחת בחשבון כי הדבר עלול להביא לפגיעה במוטיבציה של בעלי הדירות להשכיר (מה שעלול להוביל להקטנת היצע הדיור להשכרה) ולירידה ברמת התחזוקה של הדירות, (מכיוון שלבעלי הדירות אין אינטרס לתחזק אותן).

תרשים מס' 4 - התפלגות תמהילי הדיור מתוך מצגת המפגש



תרשים מס' 5 - תכנית אדריכלית לדיורית - מתוך מצגת המפגש



דיור ציבורי

מטרת הדיור ציבורי הוא לספק דיור לאלו שאין ביכולתם הכלכלית להתמודד עם מחירי השכירות הגבוהים. זאת על פי הקטריונים של משרד הבינוי. במפגש הובהר, כי אין בסמכות התכנית לשלב דיור ציבורי בתכנית מכיוון שמדובר בהחלטת השלטון המרכזי ולא בהחלטה בסמכות התכנית. יחד עם זאת, הוצג כי יש בכוונת צוות התכנון להמליץ בפני מקבלי החלטות על שילובם של כ- 250 יח"ד בחזקת הדיור הציבורי. בעניין זה נאמר על ידי משתתפים מסויימים כי בהיעדרמלאי דיור ציבורי מספק בישראל יש לנצל את ההזדמנות בכדי להגדיל באופן משמעותי את המספר יח"ד הציבורי בתכנית. נאמר כי ישנה פה הזדמנות נדירה לשלב בנייה משמעותית של דיור ציבורי כיוון ש 85% מהקרקע במתחם שדה דב הם אדמת מדינה.

הוסבר והודגש כי אין מדובר בהחלטה של צוות התכנון אלא של השלטון המרכזי. המפגש התקיים טרם הבחירות הכלליות, על כן נאמר שבזמן הזה אין גורם מוסמך שיכול להתחייב למשהו קונקרטי וכי הנושא תלוי במדיניות הממשלה הבאה. צוות התכנון התבקש לנסות ולהתגבר על ריבוי הסמכויות ולמצוא את הדרך לשלב בתכנית מלאי דיור ציבורי משמעותי ולהמליץ על יותר מ- 250 יח' דיור לדיור הציבורי.

שכירות במחיר מפוקח

הוצג כי שכירות במחיר מפוקח היא כלי משמעותי ליצירת דיור בר השגה והיא ניתנת ליישום במסגרת תקנון התכנון והבנייה.

מנגנון דיור מכיל

דיור מכיל (inclusionary zoning) הוא שיטה לקיום דיור בהישג יד תמורת מתן תוספת אחוזי בנייה ליזמים. שיטה זו מאפשרת גמישות מבנית ויצירה של יחידות דיור נוספות. התכנית מציעה לבחון את הדרך להיעזר במנגנונים המוגדרים בתכנית המתאר כדי לקבוע את הכללים לתוספת אחוזי בנייה, מנגנונים להפחתת המחיר של דיור בהישג יד, צורת החזקה כללי זכאות ועוד. כל זה במסגרת מס' יחידות הדיור המירביות, עד 16,000 יח"ד.

עלתה השאלה מהמשתתפים מהי הגדרה לדיור בר השגה? התשובה שניתנה היא כי ההגדרות לדיור בר השגה הן רבות, וגופים שונים מגדירים זאת באופן שונה. כרגע התיקון החדש לחוק התכנון והבניה הגדיר אותו כדיור להשכרה במחיר מופחת. בנוסף בהחלטת הממשלה (ורמ"י כזרוע ביצועית שלה) הוחלט על מתן מענה לדיור בר השגה **כהשכרה ארוכת טווח**. המנגנון הוא גם במרכזים. המכרז קובע כי הדירות יושכרו לפי המחיר הממוצע להשכרה לאותו אזור, כאשר 25% מהדירות יושכרו במחיר הנמוך ב- 20% ממחיר השוק. העלאת מחיר השכירות משנה לשנה תהיה מפוקחת, ולא בהכרח תעלה משנה לשנה.

לסיכום, רוח הדברים במפגש הייתה תחושת שביעות רצון מהמגוון הרב של הכלים המוצעים להיבחן - חלקם סטטוטוריים וחלקם ניהוליים - על מנת לייצר מציאות בה הרובע אכן יהיה רובע לאוכלוסייה מגוונת, הן בגודל וסוג משקי הבית והן במצב סוציו-אוקנומי. אולם, **נציגי העמותות והארגונים העוסקים בנושא הדיור הדגישו כי הכמויות המוצעות של דיור ציבורי, בר-השגה ודיור מוגן לקשישים שהוצגו בתכנית, לא מספקות מענה הולם לצורך הקיים במציאות, ויש להגדילים באופן משמעותי**. בנוסף, במפגש נכחו בעלי קרקע אשר רצו להבין את משמעות מדיניות הדיור על מחיר הנדל"ן.

משוב צוות התכנון בנושא

בעקבות משוב הציבור בתהליך השיתוף, הן בישיבות מוסדות התכנון והן בפניות יוזמות של המגזר השלישי וגורמי אקדמיה, יבחן צוות התכנון יותר לעומק את מכלול הכלים המוצעים להשיג תמהיל דיור עבור קבוצות אוכלוסייה שונות. הבדיקה תנסה לאשרר את התאמת הכלים השונים להקשר של שדה דב, לרבות מגבלות משפטיות, אם ישנן, ועמדת בעלי העניין באשר לכלים המוצעים. לאור ההערות שהועלו בדיון ובמפגשים השונים, המגמה תהיה לכמת את ההיקפים המוצעים בכלל באמצעים השונים ודכי יישומם, לרבות כלים סטטוטריים ואחרים.

מפגש שני: חדר ב' - מגורים, שירותי ומבני ציבור

ועירוב שימושים

בקבוצת דיון זו השתתפו כ- 40 נציגי מגוון בעלי עניין. בראשית המפגש הוצג ע"י אדר' מיכאל וינד מצוות התכנון מצגת אשר הציגה נתונים ומידע ביחס לשימושי הקרקע בתכנית. [לצפייה במצגת לחצו כאן](#).

צפיפות בתכנית

התקיים דיון ער בערכי הצפיפות המוצעים בתכנית ובמשמעויותיה. כאמור, מציעה התכנית כ- 16,000 יחידות דיור למגורים. פרוגרמה זו תיצור מרחב עם ערכי צפיפות גבוהים במיוחד. הוצגו חששות לגבי כיצד יראו החיים עם צפיפות של מעל 40 יחידות דיור לדונם. חלק מבעלי העניין סברו כי צפיפות זו בלתי סבירה וגבוהה מידי. אחרים סברו כי היא מבטאת את האיזון הנכון בין צרכים שונים (כגון הצורך של המדינה להגדיל את היצע המגורים באזור, הצורך למקסם את התועלת הכלכלית מהשטח או הצורך לניצול יעיל של הקרקע ולהשארת שטח משמעותי כשטח פתוח או כמרחב ציבורי). עוד נאמר כי המושג החשוב בדיון הוא "צפיפות נתפסת" עליה ניתן להשפיע בכלים תכנוניים. חווית האדם הגר או מבקר באזור יכולה להשתנות משמעותית בערכים דומים של יחידות דיור לדונם. עוד נאמר כי אולי הגיע העת לשנות את הגישה והשיח הציבורי לגבי המושג "צפיפות" הנתפס בדרך כלל כמושג בעל משמעות שלילית. הוצע לשנות גישה ולראות את היתרונות הגלומים בחיים בצפיפות מגורים גבוהה ולעבור "מביטוי שלילי למציאות נחשקת".

בינוי

עיקר השיח לעניין זה התמקד בתמהיל הנכון בין הבינוי המגדלי לבין הבינוי המרקמי, בפריסה הנכונה של המגדלים ובגישה האדריכלית של הבלוק העירוני. הועלו מספר חששות מהזנחה או ניכוס של המרחב הציבורי שבלב הבלוק העירוני והועלו שאלות לגבי מידת התאמתו לאדריכלות בישראל. ביחס לבנייה המרקמית נשאל מה יהיה גובה הבינוי. נאמר כי בנייה מסוג זה בגובה של עד 12 קומות יוצרת "חומות בינוי" ולא נכון להתייחס אליה כבינוי מרקמי. לגבי המגדלים הודגש הצורך למנוע בנייה מגדלית לקרבת הפארק החופי באופן שיצור חסימת נוף או אוויר. צוות התכנון הציג את השיקולים לפריסה המרחבית של המגדלים וריכוזם באזור ה"עמוק" (דרום מזרח) יותר של התכנית.

עירוב שימושים

ניתן לומר כי מרבית המשתתפים סברו כי עיקרון עירוב השימושים הוא עיקרון נכון וחשוב בתכנית. הוא קשור ישירות למימוש עקרונות של קיימות, מאפשר הפחתת נסיעות ותורם לעירוניות המרחב. מאידך, הובעו גם מספר דעות שהציגו עמדה ערכית לגבי הצורך בפיתוח שימושי תעסוקה נוספים בת"א. לפי עמדה זו ההיצע הקיים כבר כיום בעיר מגביל את יכולתן של ערים סמוכות להתחרות ויוצר מצב של פגיעה בצדק החלוקתי, בעיקר ביחס לערים אחרות במעגלים חיצוניים יותר.

שירותי ומבני ציבור

תושבי השכונות הגובלות ציינו את ההזדמנות הקיימת בתכנון הרובע להשלמת צרכים חסרים של מבני וצרכי ציבור של השכונות הגובלות. הוצע לייעד קרקע לשני קאנטרי-קלאב לפחות, זאת כחלק מגישה חברתית יותר לשירותי פנאי ומתוך חשש לבניית בריכות שחייה רבות במבני המגורים. נאמר כי חשוב למצוא את האיזון הנכון בתמהיל שירותי ומבני הציבור, כך שישלב גם מענה לצרכים עירוניים ומטרופוליניים. עלה רצון לאפשר מיקום של מבני ציבור ייחודיים ומרכזים בינלאומיים כיאה לת"א-יפו כעיר עולם. עוד נאמר כי חשוב שהשדרה המתוכננת לרכז מבני ציבור, תיצור רחוב חי, פתוח ונגיש לציבור. **הוצע להקים בית ספר חדש לטבע (בהתחשב במאפיינים הייחודיים שלו מבחינת דרישת השטח) שיספק את הביקוש הרב שיש לתושבי האזור לחינוך מסוג זה. התייחסות נוספת היתה לגבי הצעת התכנית להקים בית ספר בדגש ימי. נאמר כי הצורך בבית ספר כזה אינו ברור** לאור קיומו של מרכז דניאל בסמיכות לתכנית. הפרוגרמה לפעילות של ספורט ימי וחינוך ימי גובשה עם גורמי חינוך בשיתוף היחידה לתכנון אסטרטגי בעירייה כדי לתת מענה לצרכים העירוניים של הרובע החדש שיוקם. בדיון לגבי המרכז האזרחי עלו חששות מעיצובו באופן שיקשה על נגישות הציבור, או במילים אחרות, עלה צורך שהמרכז יהיה פתוח ונגיש. דגש נוסף היה על מניעת מיסחור יתר ומתן אפשרות לשילוב של עסקים מקומיים קטנים. עוד נאמר כי מרכז זה מהווה הזדמנות ליצירת מרכז כלל עירוני ואולי אף מטרופוליני.

שלביות פיתוח ואירועים קצובי זמן

הצעות צוות התכנון לגבי שילוב שימושים זמניים ואירועים קצובי זמן נתפס על ידי המשתתפים כרעיון מצוין שיכול לתרום רבות לרובע תוך כדי פיתוחו. נאמר כי התכנית צריכה לכלול התייחסות לשלביות פיתוח בשילוב אירועים קצובי זמן. התכנון צריך להיות גמיש ומאפשר ובעיקר צנוע, המבין שעוד דברים רבים ישתנו עד שהרובע יפותח בפועל באופן מלא.

משוב צוות התכנון בנושא

בעקבות התייחסות הציבור למושג בניה מרקמית, יבחן צוות התכנון באופן מפורט יותר את מרכיבי איכות המרחב הציבורי הצפויה להיווצר ברחובות ובשטחים הפתוחים הגובלים בבינוי של 12 קומות. בנוסף, יכלול אמצעים לבחינתם ואבטחת איכותם בתכניות המפורטות.

מפגש שני: חדר ג' - תחבורה ותנועה בתכנית

בקבוצה שעסקה בנושא התחבורה השתתפו כ- 30 משתתפים, נציגי בעלי עניין שונים. הוצגו חומרים ראשוניים והתקיים דיון מערכתי להורדת המצגת לחצ' כאן. חלק מהדיון עסק בסוגיות רלוונטיות לנושא אך בעלות סמכות מוגבלת בתכנית מתארית, כגון: קו הרכבת הקלה. הודגש כי תכנון התחבורה והתנועה בתכנית טרם הושלם וכי החומרים שהוצגו הם חלקיים.

הזדמנות לשינוי סדרי העדיפויות והרגלי הנסועה – "עד לאן תלך התכנית"?

אחת השאלות המרכזיות בדיון היו סביב השאלה: באיזו מידה תטמיע התכנית אמצעים לתכנון תחבורה רב אמצעית ומקיימת. בעלי עניין סברו כי "התכנית מהווה הזדמנות ליצירת העדפה של ממש לתשתיות תחבורה ציבורית, רכיבה על אופניים והליכה ברגל, לצד מיתון וריסון התשתיות לרכב פרטי, באופן שיספיע לחיוב על כלכלת העיר, על יכולתה להוות מוקד משיכה לעסקים ובילוי וכן על היכולת לספק סביבת מגורים נגישה, בטוחה ובריאה. כשם שהפיתוח העירוני עצמו יכול להשפיע על הפיתוח התחבורתי, כך גם הפיתוח התחבורתי יכול להשפיע רבות על הפיתוח העירוני" (נייר עמדה של עמותת "15 דקות"). הוצגה עמדה כי התכנית אינה מציעה מענה מספק לפיתוח התחבורתי הנדרש והועלה חשש כי צפויה להיות עליה בשימוש ברכב הפרטי לצד שחיקת מקומה של התחבורה הציבורית.

חלק מבעלי העניין סברו כי נכון להגביל את הרצון לשינוי מהותי של העדפות הנסיעה ומשמעויותיה התכנוניות, כגון: הפחתה משמעותית של תקן החנייה, העדפה ברורה של תחבורה ציבורית ושל הולך הרגל בזכות הדרך ועוד. לדעתם, אנשים עדיין ירצו לשמור על הרכב, יזדקקו לחניה ולא יעברו לאוטובוסים בקלות. עלו שאלות לגבי מהו תקן החנייה הנכון? מהו המרחק הלגיטימי להליכה מתחנת רכבת קלה או אוטובוס? מי יסכים לוותר על הרכב ו/או לנסוע בתחבורה ציבורית? ועוד. נאמר כי אלו שאלות תכנוניות אך הן מבטאות גם תרבות וצורך בשינוי התנהגות. יועץ הקיימות של התכנית הציג מן הניסיון הבינלאומי אפשרויות שונות ליצירת שינוי. אחרים הדגישו את ההזדמנות המשמעותית ליצירת שכונה אחרת, המבוססת על שינוי מהותי ביחס בין הרכב הפרטי לתחבורה הציבורית (מסוגים שונים). עוד נאמר כי ללא שינוי משמעותי, לא נראה כי התכנית תוכל לעמוד ביעדיה מבחינת תוספת יחידות הדיור, יצירת מרחב ציבורי איכותי וסביבת חיים שטוב לחיות בה ועוד.

מהם האמצעים לשינוי דפוסי התנהגות והעדפות אמצעים? השלכות על תכנון זכות הדרך.

נשאל, מהם האמצעים העומדים לרשות צוות התכנון כדי ליצור שינוי אמיתי בדפוס ההתנהגות ובהעדפת אמצעי הנסועה. הוצעו מגוון דגשים לתכנון תחבורה מוטה תחבורה ציבורית, ביניהם: תכנון מסלולי תח"צ בחתך הרחוב באופן המותאם לשימושי הקרקע, תכנון תשתיות משלימות (כגון: מסופים, אזורי מעבר ומיתון תנועה ועוד), יצירת רשת היררכית ורציפה של מגוון אמצעים ואמצעי החיבור ביניהם והכנת תרחישי ביניים לתקופת מעבר עד השלמת הקו הירוק. עוד הוצע להבטיח פיתוח תשתיות לרכיבת אופניים בתשריט התכנית (באופן המוודא הפרדה בין הרוכבים לאמצעים אחרים) בין היתר, להבטיח חניות לאופניים, תחנות תלת אופן ועוד. בנושא החנייה הוצא להמעיט ככל הניתן לחניות רכבים במפלס הרחוב לטובת הולכי רגל, רוכבי אופניים ותחבורה ציבורית. בנוסף, הוצע לפרט את סל האמצעים והכלים שתציע בסופו של דבר התכנית כדי לשפר את התשתיות להולכי הרגל (מדרכות, הצללה, מקומות ישיבה וכו').

כיצד אנשים ינועו במרחב בתוך 15 שנים? אפשרויות לגמישות תכנונית בעתיד

אחת השאלות לעניין תכנון התחבורה היא האופן בו אנשים ינועו במרחב בטווח מימוש התכנית. הוצגו תפיסות שונות לשאלה זו. תפיסות אלו מושפעות מהערכות לגבי עתיד התנועה והתחבורה בכלל ותלויות בגורמים רבים כגון התפתחויות טכנולוגיות (לדוגמא: רכבים ללא נהג) אפליקציות שיתופיות והמעבר מכלכלת מוצרים לכלכלת שירותים. הודגש כי חשוב שהתכנית תציע גמישות בתכנון ובמנגנונים שיאפשרו התאמה לשינויים בהרגלי התנועה.

שלביות – מה קודם ומה אח"כ?

סוגיה נוספת עסקה בהיבטים של שלביות הביצוע. נשאלו שאלות לגבי הערכות הצוות לגבי מועד השלמת התכנית ואישורה והפיתוח בפועל של הרובע. הצוות העריך כי מדובר על שנים מספר לאישור התכנית ולהתחלת ביצוע תשתיות. עוד נאמר כי חשוב לקדם תכנון וביצוע של תשתית תחבורה שיוכלו להתחיל לפעול מראשית הפיתוח למגורים כך שאנשים יתרגלו למן ההתחלה לשימוש בתחבורה ציבורית. עוד נאמר כי חשוב לאפשר תחבורה ציבורית בציר הרכבת הקלה גם טרם הפעלתה בפועל.

תנועה ותחבורה בפארק. נגישות לים. חניות לבאי החוף.

חלק מהדיון עסק באמצעי התחבורה שיממשו את הרצון בנגישות לים. האם אנשים צריכים ללכת לים ברחובות מוצלים המעדיפים את הולך הרגל? האם צריכים לאפשר לכולם להגיע עם רכב לים ולחנות אותו בקרבתו? הוצגו תפיסות שונות לשאלות אלו. חלק סברו כי כחלק מתפיסה כוללת יש להעדיף את הולך הרגל וכי הרובע קרוב מספיק לים, כדי להעדיף תח"צ והליכה כאמצעים מרכזיים להגעה לים. אחרים סברו שאלו גזרות שהציבור יתקשה לעמוד בהן וכי יש לאפשר מספיק מקומות חנייה לים הים. עוד הוצג חשש מהשפעה של נופשים שירצו להגיע לפארק החופי ולים דרך רחובות אזורי המגורים.

תחבורה ימית. רשת מערכתית כולל אילון וירקון. אמצעים ואפשרויות.

משתתפים העלו שאלות לגבי אפשרויות לשילוב תחבורה ימית בתכנית, אם בדמות מעבורות ימיות ואם שייט באיילון. הודגש כי הניסיון הבינלאומי מלמד על החשיבות של קישוריות וחיבוריות של אמצעים מסוג זה למערכת התחבורה היבשתית. נאמר כי אפשרויות אלו נמצאות בבדיקות ויתכן שהתכנית תציע פתרונות מסוג זה בתחום המעגנה. בכל מקרה הכנת הפרוגרמה הימית למעגנה נעשית בתיאום עם נציגי משרד התחבורה בכל הנוגע לספנות, צרכי עגינה וכד'.

מה עדיף (LRT/BRT/METRO)?, מהי המשמעות למרחב הציבורי ותכנית? המתאר?

חלק מהדיון עסק בשאלות הקשורות לאמצעים להסעת המונים ובתפיסות של נציגי בעלי העניין לגבי האמצעים העדיפים. חלק סברו כי הפתרון הנכון הוא רכבת קלה תת-קרקעית. אחרים סברו כי יש להעדיף פתרונות על-קרקעיים. הוצגו ההבדלים בקיבולת, במרחקי התחנות, ובממשק עם הרחוב, בין האמצעים השונים. בנוסף, הוצגו דעות שונות לגבי המשמעות של פתרונות אלו למרחב הציבורי. הוצג המקרה של הרכבת הקלה בירושלים. **שאלות רבות הופנו לנציגת חברת נ.ת.ע ונראה היה כי עלה צורך לקיים מפגש אחר של החברה עם נציגי בעלי העניין.**

אמצעים משלימים לניהול תחבורה ונסיעות

הוצגה חשיבות אמצעים משלימים לניהול תחבורה. הוסבר כי גם אם מרבית אמצעים אלו אינם בתכולתה ובסמכותה של התכנית, יכולה העירייה וגופים נוספים להפעיל מערך כלים לשיפור התנועה.

משוב צוות התכנון בנושא

לאור אי הבהירות בקשר למועד הקמתה של מערכת תחבורה עתירת נוסעים ברובע שדה דב, יבחן הצוות אפשרויות לדינמיות ושלביות של יישום אמצעים להגבלת השימוש ברכב פרטי בתכנית. לגבי משוב המשתתפים כי התכנית אינה מציעה מענה מספק לפיתוח התחבורתי הנדרש והחשש כי צפויה להיות עליה בשימוש ברכב הפרטי לצד שחיקת מקומה של התחבורה הציבורית – מוצעים בכל החלופות קווי רכבת קלה ברח' אבן גבירול והן ברח' איינשטיין. בנוסף יוצעו תחנות אוטובוסים בצירים הניצבים לטובת הזנת המתע"ן. לגבי הפחתה משמעותית של תקן החניה - הנושא נדון בישיבות אצל מנהלת אגף תנועה והוצע תקן חניה מופחת. בתכנית מוצע תקן חניה 1:1.5 לאומת 1:2 - תקן קיים.

לגבי חשיבות שילוב שבילי אופניים. מוצעים שבילי אופניים בחתכי רוחב של הרחובות הראשיים וכן בפארק הליניארי המוביל מרחוב לוי אשכול אל המרינה. חניות לאופניים יוטמעו בשלבים מאוחרים יותר. יתר הנושאים אשר הועלו בדיון כחשובים (שלביות הביצוע ותחבורה ימית) טרם נדונו בתכנית וידונו בשלבים מאוחרים יותר.

מפגש שלישי: חזית הים

מפגש בעלי העניין השלישי עסק בחזית הים. הציג אדריכל ארי כהן מצגות מפרטות לגבי ניתוח ולימוד המצב הקיים ולגבי עקרונות התכנון. [לצפייה במצגת לחצו/ כאן](#). עיקר השיח דן בעיקר בהיבטים הבאים:

כיצד צריכה העיר לפגוש את הים?

התפיסה המוצעת בתכנית היא ליניארית ביסודה המציעה פארק חופי משמעותי לאורך החוף והתחלה של המרחב הבנוי פנימה יותר ומזרחה. התפתח דיון מעניין לגבי הדרך הנכונה בה העיר צריכה לפגוש את הים. הוצע לבחון אפשרות לדגם אחר של "אצבעות" בו מספר רחובות מרכזיים ממשיכים את הבינוי אל הים ומביאים את הרחובות ואת העיר אל החוף והים. נאמר כי בתכנון נכון, יכול דגם זה לאפשר מרחב ציבורי המעודד חוויה עירונית והליכה עד הים. על פי תפיסה זו פארק גדול יכול להוות חסם של העיר מהים ולא נכס לטובת הציבור. אחרים סברו כי חשוב לא לקטוע את הפארק החופי עם רחובות ובינוי, אלא לשמור על מרחב פתוח משמעותי ורציף ללא בינוי. הפארק נתפס כנכס ציבורי חשוב שיש לשמור עליו כשטח פתוח ההכרחי בשכונה צפופה ומעורבת שימושים כגון זו המוצעת.

כיצד יוצרים פארק איכותי מעניין?

הפארק (המתוכנן ע"י ברברה אהרונסון יועצת הנוף של התכנית) מציע מרחב פתוח משמעותי. התקיים דיון בשאלה: כיצד יוצרים אזור איכותי, פעיל ואפקטיבי. רבים ציינו את הרצון לשילוב אזורים בעלי אופי שונה ושימושים שונים בפארק, ביניהם: טבע עירוני, אזור לא מפותח, שטח לשימושי פנאי וספורט, מוקדי עניין מיוחדים, אזורי הירגעות והתבוננות, מקומות המעודדים מפגש אנשי ועוד. משתתפים הציעו לנצל את ההזדמנות להשתמש בפארק לצורך שימושים ארעיים (קצובי זמן) היכולים להביא רעיונות חדשניים ולתרום למיתוג העיר.

כיצד אנשים יגיעו לים?

דיון זה קשור לאופן בו צריכה העיר לפגוש את הים ולדיון שהתקיים בהיבטים שונים של תחבורה ותנועה. גם בדגם הפיתוח המוצע בתכנית, הודגשו חשיבות הנגישות לחוף והצורך במגוון אמצעים (ממונע, לא ממונע, פרטי, ציבורי) להגעה לים. עוד הודגשה חשיבות המרחב הציבורי בדרך אל הים והחשיבות של יצירת מרחב כזה גם בתוך הפארק החופי (דרכי גישה, הצללה, גורמי עניין ועוד). הוצגו גישות שונות לגבי חנייה בסמוך לים. חלק הציעו למקם חניונים שיספקו את הצרכים הצפויים (אם באמצעות חניונים עליים או בתת הקרקע, או במבני חנייה). אחרים סברו כי כחלק מהצורך לשנות את הרגלי הנסיעה, יש להעדיף הגעה לים בעיקר בתחבורה ציבורית וברגל.

המרינה

התקיים דיון ער לגבי המרינה. היו שהביעו עמדה לפיה אין צורך במרינה נוספת, אשר תקטע את השטח הפתוח ותתפוס שטח חוף. הוסבר כי המרינה מבוססת ברובה על השטח הקיים כיום מול שובר הגלים המשמש את תחנת הכוח. הצורך **המרכזי שעלה הוא שהמרינה תהיה פתוחה ונגישה לציבור ולא רק "מחסן יכטות לעשירים"**. בנוסף, נאמר שחשוב שהמרינה תכלול ספורט עממי והזדמנויות לפעילות חינוך, ספורט ופנאי. עוד עלו צורך למנוע מסחור של המרינה כחלל קניות סגור וצורך בשילוב מסחר מוגבל כחלק מיצירת מרחב חי.

חשיבות השלבויות בפיתוח

צוות התכנון הציג את גישתו לפיה נכון יהיה לפתח בהקדם האפשרי את הפארק והחוף כתשתית של שטח פתוח לפעילות ציבורית. בשלב הראשון הוצע לאפשר שתילה נרחבת של עצים בפארק החוף ובאזורים לאורך התכנית, כך שהמתחם יהווה שטח ציבורי פתוח לטובת הציבור עוד לפני בניית השכונה. פיתוח השטח יכול להתקיים בעזרת קידום אירועים בקנה מידה משתנה. אירועים אלו יתרמו ל"הפעלת" השטח לטובת התושבים, במקביל לבניית השכונה. בשלב הבא, כאשר יוקמו שכונות המגורים, התשתית הירוקה של הרובע כבר תהיה בוגרת. גישה זו התקבלה בתמיכה נרחבת.

חשיבות השימושים בדופן הבינוי

נאמר כי למפגש של דופן הבנוי עם המרחב הפתוח חשיבות גדולה בעיקר משום האינטיבסיביות הגבוהה הצפויה בו. דופן הבנוי תאפשר ליצור מגוון ועניין שיהנה מהצמידות לפארק.

חשיבות ניהול היבטי סביבה

משתתפים הדגישו את חשיבות ניהול היבטי סביבה שונים (בתכנית כולה) ובעיקר בשטח הפתוח ובפארק החופי. בין היתר צוינו: ניהול מי נגר, צומח מקומי, צל וכדומה. נשאל האם התכנית תכלול סקר סביבתי ובכלל זה בדיקות לגבי פיתוח המרינה, ההשפעה על הסעת חול וכדומה. הוסבר כי התכנית תכלול מגוון סקרים סביבתיים וביניהם סקר ערכי טבע וסקרים על השפעות פיתוח המרינה על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה.

שטחים פתוחים במרחב הבנוי

התכנית מציעה כ-70 דונם של שטחים פתוחים בשטח המבונה בשלד ברור הכולל רחובות, גנים, כיכרות, ועוד. כל אלו יצרו חיבוריות, נגישות וזמינות של השטחים הפתוחים למגוון משתמשים. משתתפים העלו חששות לגבי השטחים הפתוחים בתוך הבלוק המבונה העשויים להיות מוגדרים כשטח פרטי פתוח. הוצגו חששות כי שטחים אלו עלולים להיסגר לציבור, לסבול מהזנחה ומקשיי תחזוקה או מהשתלטות של בינוי.

רחוב איינשטיין

הרחוב נתפס כהזדמנות לחיבור משמעותי של האוניברסיטה לשכונה ולחוף. מאידך עלה כי ציר זה אינו מתחבר למרכז האזרחי המתכונן ולמעגנה ועלול להוות תחרות לציר המקביל המסתיים במעגנה. החיבור בין רחוב איינשטיין לרחוב אבן גבירול נתפס כ"מפרק" עירוני משמעותי. נאמר כי בשלב זה טרם הוצג "הפתרון התכנוני" שהתכנית מציעה למוקד חשוב זה.

משוב צוות התכנון בנושא

בעקבות משוב הציבור, יגבש צוות התכנון ניתוח פרוגרמטי מעמיק יותר לגבי מוסדות הציבור הייחודיים לרובע ובמיוחד הפונקציות הקשורות למעגנה ופרוגרמה הנלווית לה. יתר מוסדות הציבור ייבחנו בדיקה חוזרת במסגרת התכניות המפורטות. כמו כן יבחן הצוות את נושא שלביות הפיתוח והיקף המוסדות הנדרשים בכל שלב ושלב. בנוסף, בעניין עירוב השימושים, תיתן התכנית הנחיות לעריכת התכניות המפורטות כדי להגשים את עקרונות העירוניות בצורה מיטבית.

מפגש רביעי: קיימות בתכנית

המפגש הרביעי עם נציגי בעלי העניין הוקדש לתחום הקיימות בתכנית. טבעו של הנושא הוא מערכתי ומשולב. בראשית המפגש הציג מר דן אפשטיין (יועץ הקיימות הבריטי של התכנית) את תחום הקיימות בהקשר של תכנית שדה דב. בהמשך המפגש התקיים דיון ער לגבי המשמעויות וההשלכות של עקרונות הקיימות על התכנון. התחום הוצג בחלוקה ל-8 סוגיות מרכזיות. בכל תחום הוצגו יעדים מרכזיים ויעדי משנה. בהמשך הוצגו דוגמאות בתחומי התחבורה, האנרגיה והמים. [לצפייה במצגת לחצו כאן](#). סיכום הדברים יוצג על פי החלוקה לשמונה הסוגיות לעיל.

יעילות השימוש במשאבי סביבה

בנושא זה הוזכרו בעיקר חשיבות ההטמעה של הוראות בדבר חלחול מי נגר, ריבוי עצים ומניעת בנייה בתת-קרקע מתחת לשטחים פתוחים. אין כל מניעה לבנייה בתת הקרקע מתחת לשטחים פתוחים – להיפך. עוד דובר על הצורך בהקטנת תקן החנייה וברצון לצמצום הצפיפות הנתפסת בתכנית כדי לאפשר את יעילות השימוש בקרקע.

שרידות לאורך זמן

נאמר כי יש לקבוע סטנדרטים גבוהים של תכנון, פיקוח ואכיפה, תכנון מחזור חיים לחומרי בנייה ומנגנונים להבטחת איכות בנייה יוצאת דופן בשלבי המימוש. עוד הוצע ליצור אפשרויות לבנייה מודולארית (המאפשרת הגדלה והקטנה של הבינוי על פי צורך) גמישה (המאפשרת הסבת שימושים בקלות יחסית). הודגש גם הצורך בתכנון עם מוכנות לאסונות טבע (כגון סופות קיצון וגלי צונאמי) ולאירועי טרור ובהכוונה בהוראות התכנית למנגנונים המאפשרים יכולת שיקום מבנים במהירות.

סביבה בריאה

בנושא זה עלה רצון לאפשר פיתוח של גינון קהילתי, חקלאות עירונית ואפשרות ליצור מזון מקומי בשטח המתחם. עוד הודגשה החשיבות הרבה של הטמעת תכנון אקלימי להוראות התכנית באופן שיאפשר שמירה על משטר הרוחות מהים (בריזה) וזרימת אוויר טובה לכל הרובע. הוצגה הסתייגות מתכנון חצרות פנימיות בבולק המגורים וחשש מהזנחה והשתלטות הבינוי. עלו שאלות לגבי השפעות צפויות של המשך יצור החשמל בתחנת הכוח רידינג. במכתב שנשלח על ידי וועד השכונה הגובלת הודגשה החשיבות למעבר לתחבורה ציבורית כאמצעי נוסף להפחתת זיהום אוויר מתחבורה. עוד נאמר כי יש לבחון את המשך פעולתה של תחנת הכוח רידינג ואת האמצעים שהיא מתכוונת ליישם להפחתת פליטות זיהומים לאוויר. הוצע לערוך סימולציה לזיהום אוויר ופיזור מזהמים בהתחשב בגורמי הפליטות הצפויים. חברת חשמל מקדמת תמ"א חדשה שעניינה שידרוג יחידות הייצור בתחנת הכח רידינג. במסגרת תכנית זו החברה תידרש להכין תסקיר השפעה על הסביבה בהתאם לדרישות המשרד לאיכות הסביבה. בהתייחסות עת"א לנושא התסקיר דרשנו שההשלכה של נוכחות התחנה לא תחרוג מתחום הקו הכחול של התחנה. ושהתחנה תתוכנן בסטנדרטים גבוהים בכל הנוגע לזיהום אוויר (גובה הארובה, מסננים), שימוש בגז (שימוש בסולר יהיה רק גיבוי בעת חרום), רעש (משתיקים), התייחסות למיקום בכל הנוגע לנראות וניצפות וכד'.

חיוניות כלכלית

נאמר כי פיתוח המרכז הימי צריך להיות בשיתוף פעולה עם כלל הגורמים הפועלים בתחום כולל אלו שלא מצליחים לפעול בתל אביב בגל מחירי השכירות בקו החוף. תוך הבנת צרכיהם ולא הנחה מוקדמת לגבי צרכים אלו. **הוצע לבחון הקמת בית ספר לטבע בממשק לסביבה החופית.** עוד נאמר כי כלכלה מקיימת צריכה להיות גם מגוונת ועל כן לכלול גם מקום לבעלי מלאכה נדרשים ולשימושים קהילתיים ואלו לא צריכים להתחרות בביקוש לחללי עבודה לטכנולוגיה עילית ולסטארט-אפ. עוד נאמר כי עירוב שימושים צריך להיות מההתחלה והתכנית לא צריכה לאפשר יצירת מתחמים הומוגניים, כלומר לא קודם בינוי למגורים ואח"כ יתר הפעילויות. **הוצגה בקשה למסחר וחנויות בקנה מידה שכונתי ולא מרכזי מסחר גדולים.**

קישוריות

בקרב המשתתפים התקיים דיון פעיל בשתי גישות שונות. האחת מצדדת בתכנון פתרונות לתנועה בתת-הקרקע (כגון מנהרות לתנועת רכבים) באופן המאפשר להשאיר את הרחוב להולכי הרגל ולתנועה לא ממונעת. גישה שנייה מצדדת במציאת הפתרונות המאפשרים שילוב של מגוון אמצעי תנועה דווקא במפלס הרחוב (הוצגה לדוגמא החוויה שנוצרה ברחוב יפו בירושלים לאחר מעבר הרכבת הקלה במפלס הרחוב). משתתפים היו רוצים לראות התנייה של פיתוח המגורים בביצוע הקו הירוק או בחלופת תח"צ משמעותית. גם בנושא החנייה הוצגו דעות שונות לגבי המידה הנכונה להקטנת תקן החנייה. עוד נאמר כי לא ברור עדיין כיצד תממש התכנית את הרעיון של חיבוריות וקישוריות לירקון, לשכונות ממזרח ומצפון ולים (מעבר להתוויית הרחובות). הוצגה ציפיה להטמעת של אמצעים לעידוד הליכה ודיווש (הצללה, מדרכות, זכות דרך ועוד) בהוראות התכנית. הודגש הצורך בחשיבה על נגישות לא רק לצעירים ומענה נכון לאוכלוסייה מבוגרת **ועל תכנון נכון לקליטת ההמונים שירצו להגיע לים. התכנית תכלול הנחיות מתאריות לשימושים שונים שונים של הפארק החופי וחוף הים- שימושי ספורט, נופש, חוף וכד'.**

קהילה חזקה

משתתפים הדגישו את תפיסתם לגבי הקשר שבין קהילתיות לקיימות ותכנון עירוני. בהקשר זה עלה הצורך בתמהיל דיור נכון המאפשר אמצעים שונים לדיור בר השגה, דיור ציבורי, דיור להשכרה ארוכת טווח ודירות קטנות לסטודנטים ומבוגרים, באופן היוצר תמהיל קהילתי מתאים ולא "רק שכונה לעשירים". נאמר כי ישנה הזדמנות בחיבור האוניברסיטה לשכונה ומגורים של סטודנטים במגוון תכניות המחייבות פעילות קהילתית בשכונה. עוד נאמר כי חשוב ליצור את התשתית הפיזית לחיים קהילתיים. לתשתית זו שני היבטים מרכזיים: פיזי - כגון מבנים המאפשרים התכנסות, HUB, מרחבים המאפשרים מפגש אנשי וכדומה. אזרחי - אפשרות להתארגנות תושבים, ליצירת וועד שכונתי, צוותי עבודה וארגונים חברתיים וכדומה. נאמר כי נכון לפתוח 2 קאנטרי-קלאב בשכונה, כדי לאפשר פעילות פנאי וספורט שווים לכל נפש וכדי למנוע את הצורך בבניית בריכות פרטיות בבלוק המגורים. עוד נאמר כי חשוב לקחת בחשבון הזדקנות תושבי הרובע ומתן מענה לצרכים שלהם.

יצירת פרויקט איכותי ברמה גבוהה

נשאל למה הכוונה בפרויקט "ייחודי", בעולם של היום הכל ממותג כ"ייחודי", למה מתכוונת התכנית במושג זה. עוד נשאל מה מציעה התכנית כמענה לאנשים הרוצים "לחיות בשקט" ולא ברמת האינטנסיביות המוצעת. האם התכנית תכלול גם אפשרויות כאלו? כמין כן צוין כי אחד האתגרים לתכנית היא לחבר את הרובע לת"א גם במובן של זהות, צביון ואופי, כך שהתושב ירגיש שהוא חלק מהעיר ובנוסף לתת את הדעת לחיבור לתכנית 3700.

ממשל תקין

נאמר כי ישנה חשיבות רבה להמשך תהליך שיתוף הציבור לאורך כל שלבי תכנון והקמת הפרויקט (תושבים, בעלי עניין וממלאי תפקידים בעירייה ממחלקות שונות ובממסד). הוצע להקים מנהלת לרובע שתשתלב במנהלת הרובע הקיימת. עוד הוצגה בקשה כי נציגי השכונות הגובלות יהיו שותפים לדיונים בתהליך אישור התכנית. נאמר כי חשוב להמשיך ולעדכן וליידע את התושבים בהתקדמות הפרויקט וכי חשוב לעמוד בלוחות הזמנים. הוצגה תפיסה לפיה בעל המאה הוא גם בעל הדעה בתכנית ומכאן עולה חשיבות רבה לתפקיד העירייה כזו השומרת על עקרונות תכנון. חשוב לעמוד באומץ על עקרונות אלו כדי שההבטחות וההצהרות בתכנית יתממשו בפועל. עוד נאמר כי חשוב שהציבור ימשיך להיות מעורב, להגיב בדרכים השונות העומדות לרשותו וימשיך לקיים ולדרוש שיח מהעירייה.

משוב צוות התכנון. המשך תהליך שיתוף הציבור

עלתה ציפייה ברורה להמשך יידוע ועדכון נציגי בעלי העניין והציבור הרחב בהתקדמות תהליך התכנון והצגת התכנית עם גיבושה הסופי. בהמשך התהליך יתקיימו מפגשים נוספים בהם תוצג התקדמות התכנית.