



מתאר העיר

תא/5000 תכנית מתאר מקומית לתל-אביב-יפו

דוח 3.1 - בניית חלופות
סדנאות שיתוף והשתתפות
הציבור ובעלי עניין

אמיתי הר לב ■ עפר לרנר



יוני 2009



תל תל
אביב AVIV
יפו YAFO



תוכן

2	הקדמה	1.
2	איך לקרא את הדו"ח?	2.
4	תהליך שיתוף הציבור בשלב התכנון האינטגרטיבי	3.
6	בין תיאוריה לפרקטיקה	4.
7	חשיבה מסכמת על התהליך	5.
9	תודות	6.
10	מגורים	7.
10	היקף יחידות הדיור	7.1
10	התחדשות עירונית עם הפנים לדרום ולמזרח	7.2
12	מצוקת הדיור של ערביי יפו	7.3
12	התייחסות לכלי תכנון שונים בנושא מגורים	7.4
13	מגורים: דרום, מזרח ויפו	7.5
14	מגורים: מרכז העיר	7.6
14	מגורים: צפון העיר	7.7
15	מקרה בוחן: רחוב שלבים	7.8
18	תחבורה וחנייה	8.
18	התייחסות כללית למרכיבי התחבורה בחלופות התכנון	8.1
19	מתע"ן	8.2
19	נת"צים ומת"צים	8.3
21	חנייה, חנייה למגורים וחניונים	8.4
22	התמח"ת (מתחם התחנה המרכזית החדשה)	8.5
22	מתחמ"ים ותחנות קצה	8.6
23	הפרדות מפלסיות	8.7
24	סגירת אזורים לתנועה	8.8
25	מיתון תנועה	8.9
25	חתכי רחובות	8.10
26	מקרה בוחן: שדרות ירושלים	8.11
26	מקרה בוחן: רחוב הר ציון	8.12
27	עירוב שימושים	9.
28	עירוב שימושים: צפון	9.1
28	עירוב שימושים: מרכז	9.2
28	עירוב שימושים: דרום	9.3
30	עירוב שימושים: מזרח	9.4
31	עירוב שימושים: יפו	9.5
32	פנאי ובילוי	9.6
33	מרחב ציבורי ועיצוב עירוני	10.
34	שלד ירוק	10.1
34	שטחים פתוחים והמרחב הציבורי	10.2
36	מבני ציבור	10.3
37	מקרה בוחן לשטחי ציבור: פלורנטין	10.4
38	בנייה לגובה	10.5
39	מקרה בוחן: עיצוב עירוני – יד אליהו	10.6
44	אחרית דבר	12.
45	נספח א': רשימת משתתפים ומסייעים לסדנאות התכנון	

1. הקדמה

דו"ח ביניים מס' 3: "סדנאות תכנון עם בעלי עניין בשלב התכנון האינטגרטיבי"¹, המוגש לעיונכם/מהווה סיכום של סדנאות תכנון עם בעלי עניין, שהתקיימו במסגרת שלב התכנון האינטגרטיבי בהכנת תוכנית המתאר² לת"א-יפו. סדנאות התכנון כללו חמש סדנאות אזוריות כפולות באזורי העיר השונים (דרום; יפו; מרכז; מזרח; וצפון) ושלוש סדנאות נושאיות כלל עירוניות (שימושי קרקע; מגורים ותעסוקה; תחבורה וחנייה; עיצוב עירוני ומרחב ציבורי). הסדנאות האזוריות כללו שני מפגשים בני ארבע שעות, ואילו הסדנאות הנושאיות-עירוניות כללו מפגש אחד שערך שבע שעות.

מטרתם של המפגשים הייתה לסייע בגיבוש ובפיתוח חלופות התכנון, והם התקיימו כחלק בלתי נפרד מתהליך גיבוש החלופות לתכנית. בסדנאות הציג צוות התכנון חלופות בסיס ותוצרים תכנוניים רבים אותם פיתח כמצע לדיון, כאשר משתתפי הסדנאות לא התבקשו לתמוך או להתנגד לחלופות המוצעות וגם לא לבצע הערכה שלהן, אלא לסייע בפיתוחם של הרעיונות התכנוניים ואף להציע רעיונות חדשים, הניתנים לשילוב במסגרת התוכנית. בשונה ממפגשים המנסים למפות את צרכי המשתתפים הוקדשו כאמור הסדנאות, לבחינה ופיתוח של חלופות התוכנית בהתבסס על צרכים שמופו בשלבים הקודמים. תוצרי הסדנאות ישמשו בהמשך לפיתוח חלופות התכנון. דו"ח זה מפרט תוצרים אלה, ומשלב בתוכו חומרים שנשלחו אלינו מבעלי עניין שונים לאחר הסדנאות.

בסדנאות השתתפו כמאתיים איש ואישה, ביניהם תושבים, פעילים, יזמים, אנשי חברה וסביבה, נציגי ארגונים ועמותות, נציגי ועדי שכונות, מתכננים ואדריכלים. גברים ונשים, שנתנו ביטוי למגוון הדעות, האמונות, הדתות, הרקע התרבותי, ההעדפות המיניות ושונויות אחרות הקיימות בעיר. הם אינם מתיימרים לייצג (במובן הפורמאלי) את כלל תושבי העיר ובעלי העניין בה. נכון לראות בהם כמי שמביאים לשולחן התכנון מגוון קולות, צרכים, תפיסות וערכים של קבוצות ובעלי עניין רבים אשר ראוי שיקבלו ביטוי בתוכנית. כאן חשוב לציין שקיימת הטיה מסוימת בהרכב המשתתפים ועמדותיהם, בשל הרצון והנכונות להשתתף בסדנאות מסוג זה של אנשים אשר מעורבים יותר בעשייה העירונית ובפעילות חברתית, ובשל בחירתנו לפנות למשתתפים מתוך מאגר המשתתפים אשר השתתף בשלבים מוקדמים יותר של תהליך שיתוף הציבור. בתהליך כמעט ולא לקחו חלק קבוצות שונות, אליהם נבקש להגיע בתהליכי שיתוף נוספים, וביניהם חרדים, מהגרי עבודה, בני נוער, משתתפים מהמגזר הפרטי (סוחרים, אנשי עסקים, אנשים מתחום הפיננסים, אנשי תרבות, מלונאים).

2. איך לקרא את הדו"ח?

אחד האתגרים המרכזיים בתהליכי שיתוף הציבור בתכנון³, הנו שהללו יהיו בעלי משמעות ברורה (מעשית, נגישה ומוחשית) למתכננים המפתחים את התוכנית ולתושבים ולבעלי העניין⁴ המשתתפים בתהליך. תהליך שיתופי זה שם כנר לרגליו אתגר זה והפך אותו לעקרון עבודה. אתגר זה מקבל משנה תוקף בבואנו להציג את תוצרי הסדנאות. אנו רואים שלושה קהלי יעד לדו"ח:

1. כלל צוות התכנון (מתכננים ויועצים), הצריכים למצוא בדו"ח תשומות תכנוניות מובהקות.
2. כלל משתתפי הסדנאות, הצריכים לחוש כי הדו"ח מביא לידי ביטוי מהימן את מרבית הדברים שהובאו על ידם.
3. הציבור הרחב שלא השתתף בתהליך, אשר דו"ח זה אמור להיות נגיש וברור גם לו.

1. **שלבי הכנת התכנית**
תכנון ראשוני: ריכוז וניתוח המידע התכנוני הקיים. קביעת הסוגיות בהן תעסוק התכנית וכן מטרת התכנית.
תכנון אינטגרטיבי: עיבוד המידע התכנוני וגיבוש חלופות תכנון.
תכנון סטטוטורי: הכנת מסמכי התכנית (הנדרשים על פי החוק לצורך אישור התכנית).
יישום, עדכון ובקרה: תכנית המתאר תגדיר אמצעים הנדרשים ליישומה ותקבע מנגנונים לעדכונה.

2. **תכנית מתאר**
תכנית מתאר מקומית היא תכנית המנחה את כיווני הפיתוח של יישוב שלם. התכנית מגדירה את חלוקת השטח לייעודי קרקע עיקריים (מגורים, מסחר, שטחי ציבור, שטחים פתוחים, דרכים ועוד) והוראות לגבי שימושים מותרים (תכליות) האפשריים בכל אחד מייעודי הקרקע השונים. תכנית המתאר הנה מסמך סטטוטורי, המורכב מהוראות התכנית ומתשרטי התכנית. במרבית המקרים התכנית כוללת נספחים, כדוגמת נספח תחבורה ונספח עיצוב. לעיתים, לתכנית המתאר מלווים מסמכי מדיניות בתחומים שונים.

3. **שיתוף הציבור בתכנון**
שיתוף הציבור בתכנון הוא תהליך שבו אנשים שאינם בעלי תפקיד ציבורי או בעלי תפקיד בצוות התכנון, ואשר בדרך כלל אינם לוקחים חלק בהליך קבלת ההחלטות בנוגע לתכנון המרחב שבו הם חיים ופועלים, הופכים לשותפים לתהליך.



4. בעלי עניין

ה"ציבור" אינו מקשה אחת. המושג המתאים יותר בשדה התכנוני הוא 'בעלי עניין' (Stake Holder) הכולל התייחסות מתכללת לציבור, לארגונים לא ממסדיים, למתכננים, לנבחרים, לציבור ולמקבלי החלטות. נדגיש כי המושג בעלי עניין בו נעשה שימוש במסמך זה משמעו היא: כל קבוצה, אדם או ארגון המושפע או משפיע על הכנת תוכנית המתאר או שתוכנית המתאר משפיעה עליו. למען הסר ספק אין הכוונה לבעלי הון, יזמים בעלי ממון אחרים.

בחירתנו לכתוב דו"ח מסכם ולא פרוטוקול נובעת מתפיסתנו את תהליך השיתוף. אנו רואים בשיתוף עשייה תכנונית גרידא. פרוטוקול אשר מביא את דברי המשתתפים בשם אומרם, לעיתים בשפה שאיננה תכנונית, יקשה על צוות התכנון לחלץ את המשמעויות התכנוניות שנאמרו במפגשים ואף עשוי להוביל למפח נפש. זאת מכיוון שלעיתים האמירות נראות כאילו הן משקפות את הדבר הידוע – שלאנשים שונים יש דעות שונות.

אך למרות שלאנשים שונים יש דעות שונות, ניתן להבין מתוך הדברים השונים משמעויות משותפות. כמעט כל סוגיה שעלתה על הפרק זכתה להתייחסויות במפגשים שונים, על ידי בעלי עניין שונים ובהקשרים שונים. בניגוד לפרוטוקול המביא את הדברים בקונטקסט המייד שבו הם נאמרו, דו"ח מסוג זה מאפשר לבצע ניתוח אינטגרטיבי של הדברים ולחלץ מהם את אותן משמעויות משותפות, כמו גם את נקודות אי ההסכמה.

הדו"ח יפתח בשלושה פרקי מבוא קצרים ובהם: (1) סקירה של תהליך שיתוף הציבור בשלב התכנון האינטגרטיבי; (2) סקירה של המשמעויות הרעיוניות המרכזיות שעלו בתהליך, חיבורים מוצעים "בין תיאוריה לפרקטיקה" וניסיון ראשון להמשגה לתהליכי שיתוף נוספים; (3) פרק תודות.

לאחר מכן נפנה לחלק העיקרי המציג את התוצרים התכנוניים שעלו בתהליך. הדו"ח מבטא את התוצר המשותף של בעלי העניין השונים שהשתתפו בסדנאות – תושבים, נציגי ארגונים, נציגי גופים שלטוניים (עירוניים וממשלתיים), המתכננים ואחרים. גישה זו נאמנה לתפיסת השיתוף אותה נקטנו. גישה שאינה מבקשת להציג את "עמדת הציבור" אל מול "עמדת המתכננים" אלא להציג תוצר משותף. לנו, כיועצי שיתוף ציבור, היה כאן אתגר משמעותי, והוא לתכלל את האמירות והתפיסות השונות שהוצגו בסדנאות, לכדי תוצר תכנוני מגובש ועקבי, אשר ישמש בהמשך ככלי בידי המתכננים בפיתוח חלופות התכנית. למען הסק ספק, נזכיר כי התוצרים התכנוניים המוצגים בדו"ח זה מובאים מתוך האמירות של משתתפים בסדנאות ואלו מבטאים את דעתם והשקפתם ולא את דעתנו כיועצי שיתוף הציבור בתוכנית. לעיתים נציין משפטים שנאמרו על ידי משתתפים אשר יובאו במרכאות, זאת כנהוג בניתוחי תוכן וכדי לאפשר לקורא להתחבר למשמעות המילולית הישירה. בעיבוד החומרים נעשה מאמץ מיוחד לשמור על ההקשר ועל משמעות הדברים כפי שנאמרה במקור.

חלק זה, בנוי ממספר פרקים, העוסקים בתחומים הבאים: תחבורה; מגורים ותעסוקה; עירוב שימושים; מרחב ציבורי ועיצוב עירוני. בכל אחד מן הפרקים מוצגות המשמעויות כפי שנבעו מכלל הסדנאות, בראייה כלל עירונית. כל אחד מן הפרקים או תתי הפרקים מתחילים באמירות כלליות הנוגעות לתחום וממשיכים בהערות נקודתיות המתייחסות לאלמנט תכנוני כזה או אחר או לאזור ספציפי בעיר. לעיתים האמירות הנן ברמה מפורטת-נקודתית, לעיתים ברמה המתייחסת לחלופה בכללותה (למשל ההתייחסות לפריסת הנת"צים בעיר), לעיתים ברמה עקרונית (למשל התייחסות לעקרונות בבניה לגובה) ולעיתים ברמה חזונית (למשל ההתייחסות לתפקיד האפשרי של ציר שלבים בפיתוח הדרום ויפו והעיר בכללותה). ככלל אנו ממליצים על קריאת כלל הדו"ח בכדי לקבל את מגוון ומכלול ההתייחסויות, אך הוא מאפשר גם קריאה סלקטיבית על פי תחום או אזור מסוים.

לעיתים ניתן היה למקם תת פרק כזה או אחר, כמו גם הערות ותובנות שונות, תחת הכותרת של פרקים שונים, או שהתוכן המופיע בהם קשור גם לפרקים אחרים. יחד עם זאת, ומתוך הרצון למקסם את התועלת מן הדו"ח ולרכז בתת פרק אחד, במקום אחד, את התובנות שעלו בהתייחס לכל נושא ונושא, בחרנו לרכז את כלל התובנות הרלבנטיות לנושא ספציפי במקום אחד ולא לפזרם בין הפרקים השונים. בחלק מהמקומות מופיעים מקרי בוחן, המתייחסים למקומות ספציפיים ומדגימים היבטים שונים של הנושאים בהם עסקנו בסדנאות, אם כתוצאה מעיסוק נקודתי באותו מקום ואם כתוצאה מהצטברות חומר רב הנוגע לאותו מקרה בוחן.

על מנת להפוך את הדו"ח לנגיש גם לציבור הרחב, שלא השתתף בתהליך, או שאינו בקיא במונחים המקצועיים, יפורשו המונחים המקצועיים, בצדי העמוד בקרבה למקום בו עוסקים בהם בדו"ח.

פרק התחבורה והחנייה יעסוק בתחומים הבאים: מתע"ן, נת"צים ומת"צים, חנייה (למגורים וחניונים), מתחם התחנה המרכזית החדשה, מתח"מים ותחנות קצה, הפרדות מפלסיות, סגירת אזורים לתנועה, מיתון תנועה, חתכי רחובות.

מקרי בוחן: שדרות ירושלים, שדרות הר ציון.

פרק המגורים יעסוק בתחומים הבאים: היקף יחידות הדיור, התחדשות עירונית עם הפנים לדרום ולמזרח, מצוקת הדיור של ערביי יפו, התייחסות לכלים תכנוניים שונים בנושא מגורים (דיור בהישג יד, פינוי בינוי, תמ"א 38) ועירוב שימושים.

מקרה בוחן: דרך שלבים.

פרק עירוב השימושים יעסוק באזורי העיר השונים ויכלול בתוכו התייחסות גם למרכיב הפנאי והבילוי.

פרק המרחב ציבורי והעיצוב העירוני יעסוק בתחומים הבאים: שלד ירוק ושטחים פתוחים, מבני ציבור, בנייה לגובה.

מקרי בוחן: פלורנטין ויד אליהו.

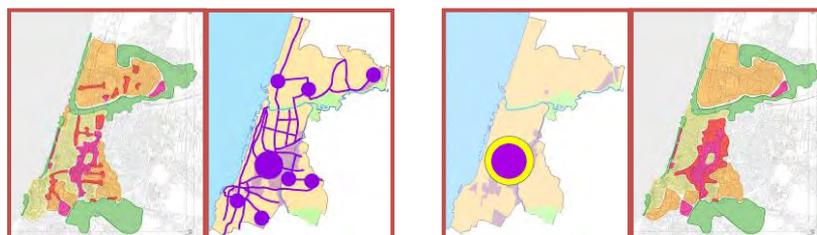
חלק גדול מהאמירות המופיעות בדו"ח מתייחסות למזרח העיר, לדרומה וליפו. דבר זה נובע מהעדפה שקיימנו בתהליך השיתוף לאזורים אלה. מתוך 5 הסדנאות האזוריות 3 נעשו בדרום, ביפו ובמזרח. כאן חשוב לציין, שלמרות שבמנהל ההנדסה בעירייה קיימים 4 אזורי תכנון (צפון; מרכז; מזרח; דרום-יפו), בחרנו לקיים סדנאות נפרדות ביפו ובדרום. בנוסף, חלק גדול ממקרי הבוחן שהוצגו בסדנאות הנושאות, התייחסו לאזורים אלה. אפשר לראות בזה מאמץ ברור של תוכנית המתאר וצוותי התכנון להפנות מאמץ ותשומת לב מיוחדת "עם הפנים לדרום ולמזרח" ולא להשאיר זאת כאמירה ריקה, לפחות בתהליך השיתוף.

3. תהליך שיתוף הציבור בשלב התכנון האינטגרטיבי

שלב התכנון האינטגרטיבי הנו השלב בו רעיונות ומטרות תכנוניים הופכים הלכה למעשה לעקרונות המיושמים בתוכנית עצמה. בשלב זה נבחנות האפשרויות השונות להשגת מטרות התוכנית וכיצד אלו יכולים לקבל ביטוי תשריטי, תקנוני וצעדי מדיניות משלימים. תוצר שלב זה הנו חלופות לתוכנית המתאר.

על מנת למצות את המיטב מהמפגשים עם בעלי העניין השונים, קדם לסדנאות התכנון שלב הכנה רחב ומקיף. ראשיתו של שלב זה בהגדרת הסוגיות התכנוניות בהן ידונו במפגשי השיתוף. דו"ח מס' 2.0 לתוכנית המתאר – "מטרות, סוגיות וכיווני פיתוח", מרכז את הסוגיות להן התוכנית אמורה לתת מענה (שנוסחו בחלקן הגדול במפגשי השיתוף בשלב התכנון הראשוני), ומהן גזרנו את הסוגיות שבהן רצינו לעסוק במפגשי השיתוף. מכאן גם נגזרה חלוקת הסדנאות לסדנאות אזוריות ולסדנאות נושאות, ולכל אחת מן הסדנאות נבחרו הסוגיות בהן היא תעסוק.

על מנת לקיים דיון קונקרטי ולא דיון עקרוני/חזוני, הדיון התקיים על בסיס שתי חלופות תכנון: "מרכז עירוני ראשי" ו"רשת עירונית" חלופות תכנון אלה – שימשו כנקודת המוצא של הסדנאות, הגם שאחת מהנחות היסוד של צוות תכנית המתאר, הייתה כי ייתכן מאד שבמהלך העבודה החלופות ישתנו, ואף שתיווצרנה חלופות חדשות.



חלופת רשת עירונית

חלופת מרכז עירוני ראשי

אחד האתגרים הגדולים היה להתאים את המתודות והשיח שהתקיימו בסדנאות, לשלב התכנוני בו הן נמצאות. בתוכנית מתאר עיר מקובל לפגוש ב"ציבור" בראשית התוכנית ולקראת סופה. פיתוח משותף של חלופות בין מתכננים, יועצים, תושבים ובעלי עניין, אינו מקובל. ייחודיות זו יצרה קושי מסוים לחלק ממשתתפי הסדנאות, הרגילים לתמוך או להתנגד לחלופות התוכנית או לתוכנית עצמה, אך לא לפתח יחדיו את חלופות התכנון. אתגר נוסף היה למקד את השיח בפיתוח החלופות ולוותר ככל שניתן על שיח כללי עקרוני (המתאים לשלב החזון), על שיח המתמקד בצרכים ומידע (המתאים לשלב איסוף המידע) או על שיח לעומתי של התנגדויות או העדפות (המתאים לשלב הערכת החלופות). בסדנאות ביקשנו לקבל תגובות והצעות על חלופות הבסיס המוצגות לדיון או להעלות רעיונות נוספים שאינם באים לידי ביטוי בחלופות. לא ביקשנו לבחור חלופה מועדפת יותר ולא רצינו לפסול חלופה מועדפת פחות.

באופן עקרוני לסדנאות כולן היה מבנה אחיד, שכלל את השלבים הבאים:

- **הכנה:** למשתתפי הסדנאות נשלחו שלושה מסמכי רקע – מסמך כיווני פיתוח; נתוני רקע כמותיים לתכנית המתאר; ומסמך חלופות בסיס כלל עירוניות (ניתן לעיין בהם באתר תכנית המתאר).
 - **התכנסות:** מפגש בלתי פורמאלי עם צוותי התכנון והצגת תוצרי התכנון על גבי פוסטרים.
 - **פתיחה והיכרות:** הצגת המשתתפים, מטרת הסדנא ומבנה הסדנא.
 - **הצגת חלופות התכנון:** הצגה של חלופות התכנון ברמה הכלל עירונית (הצגה עקרונית בלי להיכנס לפרטים), והצגת המשמעות הרלוונטית של החלופות לאזור התכנון (כניסה לפירוט גדול יותר). הצגת חלופות התכנון הוצגה באמצעות הצגת המרכיבים הקבועים הקיימים לשתי חלופות התכנון (לדוגמא: רשת המתע"ן או פריסת השטחים הציבוריים הפתוחים); הצגת המאפיינים השונים לכל חלופה; הצגת חוזקות וחולשות של כל חלופה ביחס לסוגיות השונות; והצגת הפתרונות שהחלופות מציעות לסוגיות השונות שידונו בסדנא.
 - **חלוקה לקבוצות ודיון קונקרטי בסוגיות שעל הפרק.** כאן עסקו קבוצות העבודה השונות בסוגיות במגוון נושאים וביניהן עירוב שימושים, מגורים, מרחב ציבורי, שטחי ציבור, תחבורה, חנייה וכו'. כל דיון נפתח **בבניית שפה משותפת** על ידי הצגת מצגת המציגה מונחים ומושגים בסיסיים שיאפשרו דיון, לאחריה הוצגו הפתרונות שהחלופות השונות מציעות לסוגיה זו ולאחר מכן נפתח הדיון בסוגיה שעל הפרק.
- לדוגמא, בנושא של עירוב שימושים הוצגה מצגת שפה משותפת המציגה דגמים שונים של עירוב שימושים ומתייחסת בין היתר גם לשילוב מגורים במע"ר ובאזורי תעסוקה; לאחר מכן הוצג בפירוט מה מציעות החלופות השונות; ולאחר מכן דנו בסוגיות (1) מדוע לערב שימושים? (2) האם והיכן יש לעודד ולפתח עירוב שימושים בשכונות מגורים שמחוץ למרכז העיר ובכלל? תוצר דיון זה היה אילו שימושים ניתן לערב והיכן; באיזה היקף; והתנאים לעירוב שימושים.
- במקרים רבים צוות התכנון הציג למשתתפי הסדנאות רעיונות תכנוניים בשלבים שונים של בשלות (דוגמאות לכך הם ציר שלבים, סגירת אזורים לתנועת כלי רכב, פריסת הנת"צים והמת"צים ועוד). רעיונות אלה פותחו בסדנאות לכיוונים שונים, והתוצרים שיפורט בדו"ח הן פרי עבודתם המשותפת של משתתפי הסדנאות.



4. בין תיאוריה לפרקטיקה

משום ייחודו של התהליך מציע סעיף זה עבור הקורא המתעניין המשגה של התהליך והתייחסות לממשק בין הפרקטיקה לתיאוריה הנוגעת לתהליכים שיתופיים בתחום התכנוני. במבט לאחור, נראה כי תהליך זה מציע הגדרה מחודשת לשותפות שבין מתכננים לציבור במציאות התל-אביבית-יפואית, הישראלית ובכלל. צוותי התכנון בראשות היחידה לתכנון אסטרטגי בעיריית תל-אביב-יפו ואגף תב"ע, אפשרו תהליך שיתופי של מיטב הכרתנו הוא ייחודי ברוחבו, היקפו ועומקו. תוצרי השיתוף, שיפורטו בחלקו המרכזי של מסמך זה, יראו כי שיתוף מסוג זה לא רק שאינו מסמל את אובדן השליטה של המתכננים בתהליך, או פתח להחלטות תכנוניות חסרות אחריות, כי אם היענות והקשבה לבעלי העניין השונים, הבנה כי הידע התכנוני אינו מצוי אך ורק בידי המתכננים, ומתן אפשרות מעשית ליצירת תוכנית טובה ולגיטימית יותר. זאת ועוד, תהליך הכנת הסדנאות והשתתפות בהן תרמה רבות להתקדמות והתמקדות התהליך התכנוני כולו.

לגישה התכנונית המכירה בחשיבות השתתפות הציבור בתכנון ישנם יסודות דמוקרטיים, המנסים למקסם את מימוש הזכויות והצרכים של האנשים, תוך מינימום פגיעה בזכויות אלו הסובבים אותם. תכנון משתף אינו מסתפק בהסדרת ייעודי ושימושי הקרקע, כי אם מבקש למצות את המרב מן התהליך התכנוני. על פי גישה זו, מטרתו של התכנון המרחבי היא לתת מענה לצרכים השונים של בעלי עניין מגוונים, תוך איזון דינאמי בין טובת הפרט לטובת הכלל ומתוך הסכמה על כללי משחק ובסיס חברתי משותף. תפקידו של המתכנן מתרחב להגדרה מחודשת, הכוללת את ערכיו המוספיים כמתכנן ואת יכולתו לשמש כמתכנן למערך ערכים, תפיסות וצרכים, שיש למצוא בו את האיזונים המאפשרים את יישומו (הר לב וחושן, 2005; לרנר, 2005; צ'רצ'מן וטודן, 2003; Innes; Hillier, 1999; Forester, 1996; Susskind at Al., 1999; Sandercock, 1998; Booher, 2000).

ניתן לנסח ארבעה דגשים מרכזיים העומדים בבסיס תפיסת השיתוף המוצעת¹:

- התכנון פועל בשדה של ריבוי זהויות, משמעויות ותפקידים. הכרה בכך מהווה בשלב ראשון את הבסיס להדברות, ובשלב השני את הבסיס לתכנון המרחבי.
- התכנון צריך להבין ולהכיר את זהות הפרטים והמקומות השונים ולהבין את מארג השחקנים הפועלים במרחב. ההבנה של מארג זה חשובה לא רק בשביל להבין מהם האלמנטים הרלבנטיים לתכנון, כי אם בעיקר כיצד הם נתפסים באופן שונה על ידי השחקנים השונים, שעבורם נעשה התכנון.
- לצורך כך חייב להתנהל הליך קומוניקטיבי בין המתכננים לקבוצות האוכלוסייה השונות ולאנשים השונים ובינם לבין עצמם, והתכנון צריך לאתר דרכי תקשורת לעשות כן.
- יש לראות את הפער שבין השפה הקהילתית-מקומית לבין השפה המקצועית-תכנונית כאחד מפערי השפות המרכזיים ביותר. התכנון צריך לדעת איך להשתמש באותו ידע הקהילתי-מקומי ולהכילו ביצירתם של עקרונות מקצועיים-תכנוניים.

לשם כך תהליך השיתוף אותו ביצענו כלל שלב מקדמי רחב ביותר (המפורט בדו"חות הקודמים) והיכרות עמוקה עם העיר, הכוחות הפועלים בה, הארגונים השונים ומטרותיהם, ומיפוי רחב ככל האפשר של בעלי עניין הרלבנטיים לתהליך. כבר משלב ראשוני שולבו אנשים וגופים שונים בתהליך, והייתה להם גם את היכולת לשנות את מתכונתו, והם אכן עשו זאת. התהליך עצמו בחר לא רק להפגיש את המתכננים עם בעלי העניין השונים, אלא גם לעמת בעלי עניין שונים, וביניהם המתכננים, וכך לייצר דיון שהוא הרבה מעבר לדיון הלעומתי המצוי במחוזותינו. מרגע שמשתתפי התהליך ישבו יחדיו, במעגל או מסביב לשולחן, לא נותר אלא להתחיל לעבוד. למרות שלעיתים הקשינו ודרשנו מהמשתתפים לתת תשובות מעבר לתחום התמחותם, ולהיכנס לתוך התכנון עצמו, היה זה לצורך הבנה עמוקה יותר של ההיגדים אותם אמרו, וזאת על מנת שנדע להשתמש בהם נכון בתכנון.

¹ על פי עקרונות התכנון הקומוניקטיבי שנוסחו על ג'יין הילייר.

בכתיבה האקדמית ניתן לראות פעמים רבות קריאה לשותפות מסוג זה, אך בדרך כלל היא חסרה את הכלים להגדיר כלי תכנון אופרטיביים שיישמו בכך. פעמים רבות, הכלים המוצעים בספרות מתאימים לתכנון מפורט או לדיון חד ממדי סביב סוגיות קונקרטיות ובודדות. אך תהליך הכנת תכנית מתאר לעיר תל אביב יפו שונה באופן מהותי. כאן נדרשת ראייה ארוכת טווח, דיון בסוגיות רבות, וחשיבה אינטגרטיבית שקשה לביצוע. סוג אחר של כתיבה היוצאת מתוך תפיסת עולם ביקורתית, רואה את המרחב והתכנון ככלי בידי כוחות לאומיים, פוליטיים, כלכליים ואחרים, או שמנתחת את המציאות התכנונית מתוך תפיסת עולם נושאת (סביבתית, תחברתית, חברתית וכו'). גם כתיבה זו לתפיסתנו אינה מתאימות למקרה הנדון, היא חסרה את האיזונים הנדרשים בהכנת תכנית המתאר, ובעיקר שבשם של אידיאלים כאלה או אחרים, מתעלמת מעקרונות אחרים, חשובים לא פחות, ואינה פתוחה למציאת האיזונים ולפשרות הנדרשות בתכנית מסוג זה. לכן, תהליך שיתופי זה, מהווה לתפיסתנו תהליך תקדימי.

5. חשיבה מסכמת על התהליך

עם סיומן של הסדנאות, נרצה לומר תחילה מספר דברים, המתייחסים לאווירה ולרוח הסדנאות:

- **נהיגו.** התהליך, למרות האנרגיה הרבה שהוא דרש, היה מספק מאד ואף מהנה. אנחנו מרגישים שגם חלק גדול ממשתתפי התהליך חשו סיפוק רב. המפגשים היו במרביתם מעניינים, מעשירים, ולעיתים אף מפתיעים ומרגשים.
- **מתכננים ותושבים יכולים לדבר.** הסדנאות התנהלו בדרך כלל באווירה שאפשרה דיון ושיח. למרות שהמציאות התכנונית בישראל מייצרת בעיקר מפגשים טראומטיים בין מתכננים לתושבים, במקרים רבים סביב התנגדויות לתכנון, תהליך זה הראה כי ניתן לעשות זאת אחרת.
- **יש לנו הרבה מה להגיד.** החשש הגדול בתהליכים מסוג זה, הוא שהתהליך יסתיים, ולא יהיה מה להגיד. בדפים הבאים, תראו כי לא כך הוא הדבר. הדו"ח מציג תוצרים תכנוניים רבים, מורכבים ובעלי ערך רב להמשך פיתוח חלופות התכנון. למרות אורך הדו"ח, נשאר על שולחן העריכה חומר רב.

כדי להגיד את הדברים הפשוטים אך החשובים הללו נדרשה הכנה רבה, פתיחות יוצאת מגדר הרגיל של מרבית משתתפי הסדנאות (ובכלל זה צוות התכנון), ואווירה חיובית. **איך הגענו לזה?**

הכנה בצוות התכנון – למי שהיה שותף לעבודת צוות התכנון בחודשים שקדמו לסדנאות ובמהלכן, היה נדמה כי צוות התכנון כולו מהווה למעשה את צוות שיתוף הציבור. ללא הרתמות זו לא היה ניתן להוציא לפועל את הסדנאות ולהגיע לתוצרים שיפורטו בהמשך. מהרגע שהחלה ההכנה לסדנאות התכנון, עסקו יועצי שיתוף הציבור בהנחיית המתכננים (ביחידה לתכנון אסטרטגי, בצוותים האזוריים ויועצי התכנית על פי התמחותם) להכנת החומר התכנוני לסדנאות. למעשה, הצורך להגיע לסדנאות עם חומרים תכנוניים קונקרטיים שיהיה ניתן לקיים סביבם דיון תכנוני, הצריך את המתכננים כולם להפשיל שרוולים ולבצע קונקרטיזציה של הרעיונות התכנוניים. בנוסף, הם נדרשו לבחון האם ההצעות שהם מציעים מסוגלים "להחזיק מים" והאם קיימת שונות מובהקת בין ההצעות המוצעות לחלופות השונות. הכנה זו אם כן, סייעה לקידומו של התכנון עצמו לא פחות מלהכנתם של מפגשי השיתוף.

הכנת המשתתפים – מרבית המשתתפים בסדנאות התכנון היו כאלה אשר השתתפו במפגשים בשלבים מוקדמים יותר של תהליך התכנון. הבחירה להזמין את המשתתפים מתוך קהל יעד זה, נבעה מתוך ההבנה כי תהליך ייחודי זה מצריך הכנה רבה ונכונות של בעלי העניין לקחת בו חלק, תוך הבנת הקונטקסט התכנוני בו הם מתקיימים. למעשה, החלטה זו הייתה אחת ההחלטות המשמעותיות שהתקבלו בשלב בניית הסדנאות. ההיכרות של המשתתפים עם התהליך, בניית האמון שנבנתה בשלבים המוקדמים, העובדה כי הסוגיות לשיתוף שאותם משתתפים העלו בשלבי התכנון המוקדמים נידונו כעת בסדנאות – הובילו כולם, לסדנאות שבראש ובראשונה התנהלו באווירה נעימה ועניינית, ויתרה מכך, יצרו תוצרים תכנוניים איכותיים.

דיון סביב תוצרים תכנוניים מבושלים למחצה – הדיון בסדנאות התכנון התקיים סביב תוצרים תכנוניים שאינם חלוטים. ככאלה, הם עשויים היו להיות חשופים לביקורת או להתייחסויות מזלזלות. אך אלמלא כן לא היו אלה סדנאות תכנון משתף, אלא מפגשי הצגת חומרים למשוב מן הציבור בלבד. למרות זאת, בסיכומו של דבר, מרבית המשתתפים הצליחו להבין את כללי המשחק ושיתפו פעולה באופן מעורר השראה. נכון הוא כי בחלק מן המפגשים, תחילת הדיון הוקדש למקד את המשתתפים באופן בו אנו מבקשים לקיים את הדיון, ובכלל זה, לא לתמוך או להתנגד אלא לבנות מתוך החלופות רעיונות תכנוניים. אך מהרגע שכללי המשחק היו ברורים והיה ברור למשתתפים כי ביכולתם גם לפרוץ את גבולות החלופות ולהציע בנוסף גם הצעות תכנוניות נוספות, הניב הדיון תוצרים תכנוניים שניתן לעבוד איתם, והדיון בדרך כלל התנהל באופן יעיל ונעים.

דיאלוג כחלק מובנה בתהליך התכנוני ולא כתהליך נפרד – היותו של התכנון פרקטיקה העוסקת בסוגיות ציבוריות להן השלכות ומשמעויות מרחיקות לכת על חייו של התושב בעיר מחייב שילוב בין עבודה תכנונית מקצועית לדיון ציבורי פתוח ולדיאלוג ישיר בין הציבור, המתכננים ומקבלי ההחלטות. הדיון צריך להיות פתוח, נגיש וערוך באופן המאפשר לגשר בין סוגי שיח שונים הקיימים במרחב העירוני ו"לתרגם" שיח תכנוני מקצועי לסוגי שיח אחרים המשתתפים בתהליך. סדנאות התכנון, כמו כל תהליך השיתוף, היוו נדבך בעבודת התכנון, ועל כן הסדנאות התקיימו בהשתתפות מלאה של צוותי התכנון (מהיחידה האסטרטגית, מצוותי התכנון האזוריים ומהיועצים החיצוניים). תפיסה זו יצרה לטעמנו את התשתית לדיאלוג עם בעלי העניין השונים. הסדנאות, ואנו, יועצי השיתוף, שימשנו כלי המאפשר למפגשי השיתוף לא להפוך למפגשים קונפליקטואליים, כי אם למפגשים יעילים ואפקטיביים.

מהן מטרות התהליך? האם למדנו משהו חדש? – לכאורה, כל דבר שתקראו בדפים הבאים איננו חדש. דרכים לפיתוח המרחב הציבורי, אמצעים להתחדשות עירונית ויצירת מערכות תחבורה ציבורית, כולם, הם דברים שמתכננים ואדריכלים יודעים. אם הם אינם עצלים, הם קוראים על חידושים בעולם הרחב, מגיעים לכנסים ולתערוכות על מנת לראות ולשמע על חידושים ומחליפים ביניהם מידע ורעיונות. הציפייה לשמוע על כלי תכנוני חדשני בתהליך שיתוף ציבורי, היא ציפייה שמראש נדונה לאכזבה. אם כן, מדוע יש להשקיע את כל המאמץ? לכך יש שלוש סיבות עיקריות, שלוש סיבות המייצגות שלושה עולמות תוכן תיאורטיים.

הראשונה, **הדמוקרטיה ההשתתפותית**. גישה זו מניחה כי לאנשים שונים יש את הזכות להיות מעורבים בתהליכים המשפיעים על סביבתם חיהם. מכאן יש את החובה על המתכננים, לערב את בעלי העניין השונים בתהליך התכנון, לשמוע את דעותיהם ולהתחשב בהן.

השנייה, **בניית קונצנזוס ומיתון קונפליקטים**. תכנון היא פעולה היוצרת שינוי. זוהי מטרתו המרכזית – להסדיר, לנהל ולארגן שינוי מבוקש. מהו השינוי המבוקש? מהי מידתו? באלו כלים ליישמו? וכדומה הינן שאלות פתוחות המעוררות לעיתים רבות מידה של מחלוקת. יתרה מכך, שינוי, באופן מובנה, מעורר חשש המעורר התנגדות. הדבר נכון לתחומים רבים וגם לתכנון. התנגדות זו עלולה ליצור קונפליקטים והתנגדויות לתוכנית העלולים לפגוע באופן מהותי בתהליך אישורה וביכולת ליישמה בפועל. כל מתכנן המעוניין לאשר את תוכניתו ולהביאה למצב של מימוש, ישכיל לשלב כלים של בניית קונצנזוס וטיפול בקונפליקטים במהלך הכנתה.

השלישית, **תכנון**. תכנון הוא פרקטיקה של מציאת איזונים. איזונים בין טובת הפרט לטובת הכלל, איזונים בין צרכים, ערכים ומשאבים שונים ועוד. איזונים אלו נוצרים הלכה למעשה על ידי יחסי המרה בין סדרי עדיפויות שונים המבטאים תפיסות שונות של חשיבות וערך. מתכנן ומתכנת מעולים, חכמים, מודעים ומשכילים ככל שיהיו לא יוכלו לדעת ולהכיל מורכבות זו ללא מפגש ישיר ודיאלוג עם בעלי העניין עבורם הם מתכננים. בנוסף, למתכננים לעולם לא יהיה את הידע שיש לאנשים המתגוררים במקום כזה או אחר. על כך נוספת השונות הרבה הקיימת בעיר. שונות על רקע דתי, לאומי, אזרחי, מעמדי, גילאי, מגדרי ועוד. שונות המגדירה צרכים שונים, ומכאן פתרונות תכנוניים המתאימים למקום אחד, ולא מתאימים למקום אחר. לפיכך, הידע המקצועי של המתכנן תמיד יהיה חסר את הפרספקטיבה המקומית והאנושית. שיתוף הציבור הוא דרך להתגבר על כך.

לאור שלוש מטרות אלה, מציב תהליך השיתוף שהתבצע, אתגר גדול בפני המתכננים. המתכננים, בחרו להיפרד מפרדיגמת המומחה, המאפיינת רבים מתהליכי התכנון הנעשים בארץ ובעולם, ופתחו את ליבת התהליך התכנוני לשותפות עם בעלי העניין השונים בעיר. בחירה זו מציבה בידיהם הזדמנות, ומקנה להם לגיטימציה רבה יותר לקדם תכנית המתאימה יותר לצרכי העיר.

6. תודות

חלק זה בדו"ח נראה בעינינו כחלק השני בחשיבותו רק לתוצרי התהליך. זאת מכיוון שאנחנו יודעים שלא ההשתתפות והתרומה הרבה של כל כך הרבה אנשים טובים, לא יכלו הסדנאות לצאת אל הפועל ולא יכלו להשיג את המצופה מהן.

קודם כל ולפני הכל, אנחנו רוצים להודות למאתיים משתתפי סדנאות התכנון. השתתפותכם בסדנאות איננה עניין של מה בכך. הנכונות להשקיע ולהתנדב מזמנכם החופשי ולתרום לפיתוחה של העיר מעורר השראה. רבות מדובר על כך שהעיר היא ערש הדמוקרטיה, המקום בו מוחלפים רעיונות, המקום בו נוצרים דברים חדשים. בהשתתפותכם הראתם כי דבר זה איננו קלייזאה כי אם מציאות. היכולת להתנתק מקש"י היומיום, מהמחסור בשטחים פתוחים, מתחבורה ציבורית שאינה משביעת רצון, והיכולת לחשוב במשותף על עתיד העיר, אפשרו לסדנאות להשיג את ייעודן ולשרת את הכנת תכנית המתאר. בהזדמנות זו אנו רוצים גם להודות לעשרות הארגונים והגופים שלקחו חלק בתהליך. משרדי ממשלה, גופים עירוניים, חברות ציבוריות, גופים עסקיים, עמותות, ארגונים שלא למטרות רווח, ועדי שכונות ועוד, השתתפו כולם בתהליך וסייעו בהצלחתו.

אנחנו רוצים גם להודות ליחידה לתכנון אסטרטגי בעיריית תל אביב יפו. תפיסת העולם המנחה את פעילות היחידה אשר רואה ערך רב בשיתוף בעלי העניין בתכנון העיר התוותה ואפשרה את תהליך השיתוף הרחב והמקיף שהתקיים בשלב התכנון האינטגרטיבי. בנוסף נרצה להודות לצוות העבודה מטעם העירייה המלווה ומתווה את תהליך השיתוף.

תודה מיוחדת אנו רוצים להודות לאגף תב"ע ולצוותי התכנון האזוריים. השעות הרבות שהשקעתם, הפתיחות לקבלת דעות ורעיונות חדשים, הנכונות לאתגר את האופן בו אתם עובדים ראוי לציון ולהערכה. בנוסף אנחנו רוצים להודות ליועצי תכנית המתאר. כשנכנסתם לתהליך לא חשבתם לוודאי כי "תאלצו" להשתתף במסע רחב כל כך של שיתוף הציבור, אך ההירתמות שלכם לתהליך הייתה את אחד היסודות החזקים ביותר שאפשרו את הצלחתו.

נרצה גם להודות למקומות שאירחו אותנו לצורך קיום הסדנאות – בית פרנקפורט, בית תמי, מתנ"ס נווה אליעזר, עירוני ז', הקומפלקס הלימודי רוגוזין-ביאליק והאוניברסיטה העממית ברחוב אונטוקולסקי.

לבסוף נרצה להודות לנורית צפריר, רכזת שיתוף הציבור במודוס אשר בלעדיה תהליך זה לא היה יכול להתקיים.

רשימה של כל משתתפי תהליך, נמצאת כנספח לדו"ח זה. תודה לכולכם, ואם נשמט שם כלשהו אנחנו מתנצלים מראש.

כעת לאחר פרקי המבוא נעבור להצגת התוצרים התכנוניים.

7. מגורים

נושא המגורים, אולי יותר מכל נושא אחר, העלה אצל משתתפי הסדנאות את השאיפה כי תכנית המתאר תביא לשינוי אליו ייחלו, כל אחד באזורו הוא ובעיר בכלל. בראשית הפרק נתייחס לנושאים כלליים אליהם התייחסו משתתפי הסדנאות וביניהם היקף יחידות הדיור שתכנית המתאר מציעה – התחדשות עירונית עם הפנים לדרום ולמזרח; מצוקת הדיור של ערביי יפו. בהמשך יופיעו התייחסויות לכלים תכנוניים שונים (דיור בהישג יד, פינוי בינוי ותמ"א 38), הפרק ייחתם בהתייחסות נקודתית לאזורי העיר השונים.

7.1 היקף יחידות הדיור

תוספת יחידות דיור למגורים שתכנית המתאר מציעה העלתה אצל משתתפים רבים שאלות לגבי היכולת שלה לתמוך בהשגת מטרת התכנית. 5,000 יחידות דיור בפריסה עירונית (על פי יעדי המימוש של התכנית) לדידם, אינה מספקת כדי להוות מנוף להתחדשותן של שכונות המגורים ואף לא להוביל למימוש נרחב יותר של יחידות דיור מתוכננות שאינן ממומשות, דבר המתחזק בעיקר באזורים החלשים בעיר.

כמות נמוכה זו של יחידות דיור, שאמורה להתפרס בכל רחבי העיר, מציעה באופן פרדוקסאלי אצל חלק מבעלי העניין עמדות סותרות (הניתנות ליישוב), כשהם מתייחסים להיבטים שונים של סוגיה זו, וטוענים בזמנית כי זאת הזדמנות להביא להתחדשות שכונות באמצעים שאינם תוספת קיבולת (של יחידות דיור) לצד אמירה כי ללא תוספת קיבולת שכונות רבות בעיר לא תוכלנה להגיע להתחדשות. יתרה מכך, הובע החשש כי למרות שהתכנית עלולה לא להגיע לקו הגמר, הועדה המקומית תתחיל לפעול לאורה. באם כך יקרה, והתכנית אכן תדבר על תוספת של 5,000 יח"ד, על פי בנק זכויות אזורי (אחת הכוונות של המתכננים היא, כי התכנית תקצה זכויות לאזור ולא למגרש בודד), אזי תוך שנים מספר תיעצר היוזמה התכנונית בעיר.

האמירה כי תכנית המתאר תגלם בתוכה תכניות מאושרות או בהליכי תכנון, שבמסגרתם קיימות כ-90,000 יחידות דיור, ותוביל למימוש של 35,000/41,400 יח"ד (בהתאם לחלופה) זכתה גם היא לביקורת. ביקורת זו כללה מספר מרכיבים. (1) תכנית המתאר אינה מציעה שינוי משמעותי בנוגע למגורים, אלא היא נסמכת על מדיניות התכנון הקודמת; (2) גם אם קיימת אמירה תכנונית חשובה שלא תתווסף קיבולת למגורים באזורים שונים בעיר, משמעותה המעשית היא המשך חיזוק הצפון, שם מתוכננת הכמות המשמעותית של יחידות הדיור, וקיימת ההנחה שאחוז המימוש יהיה נרחב ויגמד את תוספת יחידות המגורים בפועל, באזורי העיר האחרים; (3) באזורים שונים בעיר קיימות תוכניות מאושרות "תקועות" לבנייתן של אלפי יחידות דיור למגורים. אם תכנית המתאר לא תיתן את הכלים (שחלקם לא מתאריים) לחילוץ היחידות התקועות, או תשנה תוכניות, או שתייצר בסיס כלכלי ריאלי למימושן, אזי תתקשה התוכנית לענות על חלק מיעדיה.

7.2 התחדשות עירונית עם הפנים לדרום ולמזרח

סוגיית המגורים עלתה כאחת המשמעותיות ביותר בדיונים סביב עתיד דרום העיר, מזרחה ויפו. הועלתה דרישה נרחבת לפתוח לדיון תוכניות ישנות לדיון ציבורי. הצורך מבטא דרישה חזקה ליתר שיתוף ציבור בתהליכי תכנון, בו בעת עם קושי של תושבים לקבל החלטות תכנוניות שאינן מקובלות עליהם. יתרה מכך, דרישה זו עלתה גם לנוכח הפרשנות הרואה במצב בו תכניות רבות שוכבות כאבן שאין לה הופכין, כסיבה למניעת פיתוח השכונות, ולמעשה יוצרות מחנק תכנוני על השכונות ומונעות את פיתוחן. החסמים שמונעים את מימושן של התכניות הם רבים, ומתווספים על מצאי יחידות הדיור המתוכננות בצפון העיר ובערים המקיפות את תל אביב יפו, המסיטות לשם את מגמות הפיתוח. ללא עשייה עירונית רבה שתוביל לשיקום האזורים ולפתרון החסמים, כמעט ולא ניתן יהיה לממש את התכניות הקיימות והחשש שגורל דומה צפוי לתכניות עתידיות. ככלל, ניתן לומר כי יש להוסיף לכלים המתאריים כלי מדיניות תומכים.

על מנת לתת פתרון לבעיה זו יש לבצע ניתוח פרטני של האזורים השונים, הגדרת החסמים, בחירת אזורים לשיקום עירוני (שיכולים להיות נרחבים; הצעות שונות דיברו על יד אליהו; כפר שלם; יפו; ושכונת שפירא), ומינוי צוותי פעולה מקומיים מטעם העירייה לכל שכונה ושכונה, שהגדרת המשימה שלהם תהיה בין היתר 'התחדשות השכונה ומימוש X יחידות דיור', לצד יעדים נוספים. מעבר לכך יש לשקול יצירת "בנק זכויות" עירוני שימש לפיתוח הדרום והמזרח והסטת חלק מזכויות הבנייה מהצפון לאזורים אלה (הגם שלכך צריך להמציא את הגיבוי המשפטי, בעיקר כי דבר זה לא אפשרי באופן רטרואקטיבי ואולי יצריך אף שינוי חקיקה). גם אם דבר זה ימומש, הדעות חלוקות לגבי הדרכים לתוספת קיבולת – חלק אומרים כי יש לשקול בחיוב פינוי ובינוי (חלקם בעלי נכסים או יזמים) וכי זו הדרך ליצור שטחים פתוחים וכדומה. חלק אחר אומר כי יש להסתפק בעיבוי מתון. יש הטוענים כי פינוי בינוי לא יעבוד בדרום ובמזרח וכי יש לחפש דרכים אחרות להתחדשות עירונית. עיקר הדרכים צריכות להיות לדעתם השקעה ציבורית ולא פרטית. התזה המרכזית היא כי השקעה ציבורית (יש האומרים מסיבית ויש הטוענים כי השקעה קטנה יחסית שתשדרג את הרחוב הציבורי, מספיקה כדי למשוך יזמים וליצור שינוי) היא המפתח המרכזי ליצירת שינוי בדרום ולא מתן זכויות בניה. זוהי תזה מעניינת המעמידה את הכלי התכנוני של תוספת קיבולת בסימן שאלה. הגדלת היקף הבינוי בכדי לאפשר שיפוץ ושיקום הקיים זכתה לתמיכה גורפת. בנוסף, יש להפנים להוראות התוכנית הנחיות להסרת חסמים לשיפוץ דירות, אולי אפילו באופן שיקנה זכויות, שיהוו תמריץ לשיפוץ וחיידוש מבנים.

עלטה טענה כי החלופה המציעה לפתח את יפו והדרום על בסיס חיזוק התעסוקה אינה ישימה וכי המנוף צריך להיות פיתוח מגורים איכותיים, בד בבד עם פיתוח המרחב הציבורי. גם אם אנשים יבואו לעבוד באזור זה, דבר זה לא מבטיח כי יעתיקו את מגוריהם לסביבה ובכלל יכול להיווצר מצב כי אזורי התעסוקה יהיו מנותקים מאזורי המגורים. ככלל הטענה המרכזית הייתה כי צריך לחשוב על מה יביא את היזמים לבנות ומה יביא את האנשים לגור. אלו צריכות להיות נקודות המוצא האמיתיות לדיון. התזה המרכזית שהועלתה היא כי המפתח הוא בפיתוח שירותי ציבור, שטחים פתוחים, תרבות ובילוי ומרחב ציבורי איכותי. אלו מהווים את השיקול המרכזי של אנשים היכן לגור ואלו החסמים המרכזיים המונעים התחדשות באזורים אלו.

בנוגע לסוגיית תמהיל, עלטה המורכבות הבאה: למרות הצורך בדירות גדולות, כשקובעים סף מינימום היוצר דירות גדולות, יזמים בורחים וגם משפחות לא רוצות לבוא, משום החוסר הקיים בשירותי ציבור איכותיים. עולה השאלה אם צריך לפתח קודם שירותי ציבור שימשכו משפחות או להיפך, שיבואו משפחות ואז תעלה הדרישה לשירותי ציבור. ככלל, חשוב לאפשר גמישות של התמהיל ושינויים שיווצרו על ידי השוק תוך הכוונה של העירייה. בנוסף נאמר כי מגוון ותמהיל הדירות, צריך להתקיים בפרויקט כולל או באזור, ולא דווקא במבנה אחד.

לסיכום, ניתן לומר כי התחדשותן של שכונות המגורים בדרום, ביפו ובמזרח העיר, איננה יכולה להיפתר אך ורק באמצעותה כלים מתאריים בלבד. יתרה מכך היא תלויה בהסרת חסמים בירוקרטיים (בעירייה, אל מול מנהל מקרקעי ישראל, משרד הבינוי והשיכון ועוד), יצירת תשתית עירונית (מבני ציבור ומרחב ציבורי) איכותית, השקעה כספית עירונית שתוביל אחריה השקעה פרטית, משיכת אוכלוסייה חזקה שתשולב במרקם החברתי הקיים ותהפוך אותו להטרוגני עוד יותר, ואולי יותר מכל שיפור התדמית והדימוי של אזורים אלה. שיפור התדמית צריך להתבצע קודם כל על בסיס יתרונות יחסיים הקיימים בשכונות, תוך סיוע של השקעות ציבוריות שישפרו את המרחב הציבורי, הביטחון האישי ומצאי מבני הציבור. כאמור, חלק מהפתרונות אינם פתרונות מתאריים אלא פתרונות מדיניות. על כן נאמר כי אם תוכנית המתאר רוצה להביא בשורה לאזור היא צריכה לשלב כלי מדינות והמלצות על הקצאת משאבים שונה, משום שרק כלי המתאר אינם מספיקים. אחד המשתתפים הביעו זאת במילים: "לא כוחות השוק הם אלו שיגרמו ליזמים לנהור, אלא כוח חיצוני של השקעה ציבורית של העירייה".

7.3 מצוקת הדיור של ערביי יפו

מצוקת הדיור של ערביי יפו עלתה כנושא לו תכנית המתאר צריכה לספק פתרון. בהקשר זה עולה הדילמה של שימור מרקם⁵ קיים בעג'מי וג'בלייה ואי תוספת קיבולת מול רצון לתוספת קיבולת שתאפשר פתרונות דיור. בהתייחס לכך הוצגו שתי דעות עיקריות. האחת, כי יש למצוא את האיזון הנכון של תוספת קיבולת במערב יפו שתאפשר התחדשות עירונית ופתרונות דיור גם לערבים לבין שמירת מרקם קיים. השנייה, טענה כי שאלת המרקם ביפו איננה רלבנטית, וכי מספיק לשמר אזורים מצומצמים הראויים לשימור, ולא להנציח את בעיית המגורים בשם עמדה תכנונית-עיצובית (אוריינטליסטית), שמשרתת בעיקר שאיפות נדל"ניסטיות של אוכלוסייה חזקה. לדעה זו, שגשוג אזורים רבים ביפו מחייב בנייה מסיבית. הציפוף יאפשר גמישות, מגוון פעילויות, עירוב שימושים, דיור בר השגה, פיתוח בר קיימא ועוד. לכך נוספה האמירה כי הצפפה היא אחד הכלים היעילים ביפו להביא למימוש תכניות קיימות שאינן ממומשות. ככלל נאמר לא צריך להגביל מגורים לאוכלוסייה הערבית ביפו רק בקרבה לשירותי דת אלא לאפשר להם לגור בכל מקום ולהקצות שירותי דת וציבור מתאימים בכל השכונות. עוד נאמר כי יש לעשות מאמץ לטפל בבנייה ללא היתר במסגרת המתאר בכפוף לייעוד ולשימוש המותר בתוכנית, ואף לשקול אפשרויות להכשרת והסדרת בנייה ללא היתר במסגרת המתאר. בנוסף בדיון זה נאמר כי היה ראוי שבצוות התכנון או בצוותי התכנון בעירייה תהיה נציגות מצד ערביי יפו, וכי עיר מעורבת, צריכה להיות אחד הבסיסים לתכנון.

5. מרקם עירוני אופי הבינו והתכנון העירוני. מרקם עירוני הוא למעשה הטקסטורה הנוצרת בשטח העירוני מבנייה בעלת מאפיינים דומים על בסיס מערכת רחובות סדורה ומבנים דומים.

7.4 התייחסות לכלי תכנון שונים בנושא מגורים

דיור בהישג יד⁶

דיור בהישג יד עלה באופן בולט בדיון סביב סוגיית המגורים ביפו, למרות שניתן בהחלט לקשור זאת גם לשאר אזורי העיר. ככלל, נראה כי רבים משתמשים במושג "דיור בהישג יד" או "דיור בר השגה" ללא הבנה מלאה שלו, ולעיתים משתמשים בו כפתרון דיור לעניים. בלבול זה עלול ליצור עיוות של השיח. נאמר כי יש להפנים כלים של מדיניות בנושא דיור בהישג יד לתוכנית המתאר, ולא להסתפק רק בכלים מתאריים. מספר כלים מתאריים עלו, וביניהם השימוש בגודל יחידות דיור ככלי לאפשר דיור בהישג יד (בין היתר לזוגות צעירים, סטודנטים וצעירים מיפו ומחוצה לה, תוך פיזורם בשכונות המגורים, ולא בקמפוס סגור, כל עוד זה לא בא על חשבון בני המקום); מתן זכויות בנייה גדולות יותר תמורת הקצאת דירות בהישג יד; בנייה של דיור ציבורי; הקצאת 20% דירות להשכרה או למכירה בהישג יד בפרוייקטים שיוקמו על קרקע עירונית או מדינה, תוך פיזורם ברחבי הפרוייקט (כך שלא יוצרו גטאות לזכאים); וייעוד מגרשים "מיוחדים" לדיור בר השגה/ציבורי/השכרה וכו'. הוצע גם לבחון מודלים של דיור להשכרה כחלק מהמאמץ של דיור בר השגה, ומתן זכויות נוספות תמורת דיירים מוגנים הגרים בקומת הקרקע. במקרים רבים צוין כי יש להפנות את הבנייה לדיור בהישג יד דווקא לאזורים החזקים בעיר. עמדה זו טוענת כי בנייה בהישג יד באזורים החלשים תחליש עוד יותר אזורים אלה.

6. דיור בהישג יד (או דיור בר השגה) דיור למכירה או להשכרה הנמוכות יכולים לעמוד בו מבלי לפשוט את הרגל. הממד המקובל במדינות המערב הוא שהוצאות על דיור לא תעלינה על כשליש מההוצאות המשפחתיות הממוצעות (30-40% לרוכשי דירות; 25-35% לשוכרי דירות).

7. פינוי בינוי

מתחם העובר תהליך של בניה מחדש, לאחר הריסת המבנים הקיימים בו. הבנייה החדשה צפופה יותר, בד"כ בהיקפים של לפחות פי 3 יחידות דיור מהבינוי הישן. התושבים במתחם זוכים לדיור חדש ומודרני כחלק מעסקת הבניה במתחם.

יתרונות

- כדאיות כלכלית גבוהה יחסית. מנוף כלכלי לביצוע. תמריץ מיידי.
- הבינוי החדש נהנה מאיכויות גבוהות ותשתיות משופרות תוך ציפוף משמעותי.

חסרונות

- פיתרון קשה למימוש בגלל מורכבות התהליך, כולל הסכמת כלל הדיירים.
- הפרה של המרקם העירוני הקיים ושינוי הזהות של המקום.
- ניכור ובידול מכלל הבניה באזור, בו לא בוצע תהליך דומה.

פינוי בינוי⁷

הכלי של פינוי בינוי נתפס מחד גיסא ככלי בעייתי ומאידך גיסא כאחד הכלים היחידים שיאפשרו התחדשות בשכונות מגורים שונות, בהן היצע יחידות הדיור מוזנח ולא איכותי. לצד הטענה שנשמעה כי היקפי הזכויות הניתנים לא מאפשרים לפרוייקטים להיות כלכליים נשמעה הטענה

ההופכית כי היקפי זכויות נרחבים עלולים להוביל לפגיעה בתושבים, באופי השכונה ובמרקמה. למרות זאת ניתן היה למצוא מספר נקודות הסכמה בנוגע לכלי מורכב זה.

לאור זאת נאמר לא אחת כי האחריות על פינוי בינוי צריכה להיות עירונית ולא על היזם. קרי, במקום בו יותר פינוי בינוי על היזם לממן אדם, שיהיה איש הקשר עם התושבים ואחראי על הפרויקט מטעם העירייה. אדם זה יועסק על ידי העירייה ויקבל את משכורתו ממנה. בכך יגדל הסיכוי שזכויותיהם של התושבים תשמרנה. בין היתר הוצע (על ידי יזמים) כי היזמים יציבו ערבויות בגובה הדירה החדשה.

הערות נקודתיות:

- הציפייה לפינוי בינוי יוצרת סטגנציה באזורים רבים בעיר (לדוגמא: יד אליהו), לכן יש לקבוע באופן מפורש אזורים בהם יותר פינוי בינוי ואזורים בהם לא.
- עדיף לקדם פינוי בינוי לאורך צירים ראשיים.
- פינוי בינוי עדיף על עיבוי⁸ בעיקר באזורים בהם "אין מה לשפץ". לפיכך יש לבצע סקר מבנים. מבנים שלא יעמדו בקריטריונים מספקים, יועדו לפינוי בינוי.
- צריך לאפשר לתושבים להמשיך לחיות בשכונה. פינוי בינוי עלול ליצור עליה של יוקר המחיה, מיסים וכדומה, באופן שיקשה על התושבים הקיימים להמשיך לגור בשכונה.

8. עיבוי רגיל – תוספת של 2-3 קומות על המבנה הקיים לעיתים תוך הרחבת המבנה הקיים ומילוי קומת קרקע. עיבוי אינטנסיבי – תוספת של יותר מ-3 קומות למבנה קיים (לעיתים כולל הרחבת מבנה ומילוי קומת קרקע) או תוספת של אגף שלם למבנה הקיים מקומת הקרקע, בד"כ תוך יצירת דופן בינוי חדשה לרחוב.

- התאמה טובה למרקם הקיים, שימור המארג הפיזי והחברתי של המתחם.
 - תהליך המאפשר פיתוח חלקי או בשלבים, כולל שדרוג ושיפוץ מבנים קיימים.
- חסרונות
- כדאיות כלכלית גבולית, ללא שדרוג מלא של תשתיות.
 - לעיתים הצנחה של בעיות תפקוד של המרקם הקיים.

תמ"א 38⁹

הדעות לגבי תמ"א 38 היו בדרך כלל שליליות. כלי זה לא רק שלא עודד את התחדשות המגורים, אלא מהווה בעיה בדרך ליוזמות תכנוניות נוספות, בעיקר באזורים עם מחסור בשטחי ציבור בנויים ופתוחים. ככלל ניתן לומר כי משתתפי הסדנאות פנו לעירייה בבקשה למנף את תמ"א 38, ולהגדיר באופן מפורש מדיניות למימושה, שהאופציה המועדפת הייתה הקניית זכויות נוספות שיאפשרו את מימוש התוכנית מבחינה כללית.

7.5 מגורים: דרום, מזרח ויפו

הערות נקודתיות (מעבר לאלה שפורטו בסעיפים הקודמים), דרום העיר:

- באופן כללי, שכונות היסטוריות (פלורנטין, נווה שאנן ושכונת שפירא) מתאימות לעיבוי מתון הדרגתי ולשימור מרקם קיים (הגם שזה מונע את יצירתן של דירות גדולות). אפשר לשקול בהן עירוב כזה או אחר לתעסוקה.
- תוספת משמעותית של מגורים באזור התחנה המרכזית יכולה לשדרג את האזור.

הערות נקודתיות (מעבר לאלה שפורטו בסעיפים הקודמים), מזרח העיר:

- ביד אליהו רצוי לשמור על המרקם הקיים; מתאים בד"כ פתרון של עיבוי. יחד עם זאת, אין מניעה לבנות במרווחים בין הבניינים. דעות אחרות הזכירו הן את איכותם הנמוכה של חלק מן הבניינים ואת החסמים הכלכליים, והציעו צעדים יותר דרסטיים שכוללים הריסת המבנים ובניית חדשים תחתיהם, ובכלל זה בנייה גבוהה למגורים.
- בחלופת הפיזור – יש להעדיף מוקדים או צירים ולא פיזור בכל שטח הרובע.
- יש חוסר ברובע בדירות גדולות של 4-5 חדרים ודירות גדולות של 100 מ"ר ויותר.
- באזור עירוני ט' ניתן לאפשר תמהיל דירות קטנות.

9. תמ"א 38

תוכנית המתאר הארצית לחיזוק מבנים קיימים בפני רעידות אדמה (תמ"א 38), שמטרתה לאפשר חיזוק מבנים שאינם עומדים בדרישות התקן לעמידות מבנים ברעידת אדמה. התוכנית מאפשרת לקבל היתרי בנייה לחיזוק מבנים וגם לתוספות בנייה כדי ליצור תמריץ לחיזוק. לגבי המבנים הזכאים לזכויות הבנייה מכוח התמ"א, רשאית הוועדה המקומית לתכנון ובניה לאשר את אחת או יותר מהפעולות הבאות:

- חיזוק המבנה בלבד, ללא תוספות בנייה.
- חיזוק המבנה ותוספת יחידות דיור חדשות (בהיקף שעד הקומה הטיפוסית), בקומה מפולשת (קומת עמודים), על גג הבניין או באגף חדש, לפי מאפייני המגרש והבניין.
- חיזוק המבנה והרחבת יחידות הדיור הקיימות (עד 25 מ"ר לכל דירה); התוספת יכולה לכלול מרחב מוגן.

הערות נקודתיות (מעבר לאלה שפורטו בסעיפים הקודמים), יפו ג', יפו ד', נווה גולן:

- מתפקדות כשכונות מגורים ויש לשמור עליהן ככאלו.
- חסר מרכז של שירותים עירוניים (כמו בשדרות ירושלים 110), ושירותים כגון דואר ובית מרקחת.
- תוספת מגורים יכולה לשמש כמנוף לשדרוג מרכזי מסחריים.

7.6 מגורים: מרכז העיר

הבנייה למגורים ברובע 4 צריכה לאפשר כניסה של אוכלוסיה מגוונת, ולאפשר דיור לזקנים (אזור זה מתאים לצרכיהם), צעירים וסטודנטים. בנוסף, התוכנית צריכה לאפשר פתרונות דיור למשפחות מתרחבות במרקם ההיסטורי (גם כאלה שהנן בעלות אמצעים), זאת כאשר מרבית יחידות הדיור החדשות (במגדלים) פונות לקהלים אחרים. לפיכך, בין היתר, צריך בתכנית להגדיר טווח גודל ליחידות הדיור.

הייתכנות של הפרויקטים תלויה בכוחות השוק, ובמקרה של מרכז ת"א-יפו עם ריבוי בעלויות על נכסים, התמריץ הכלכלי חייב להתגבר על כך. בהקשר זה נאמר, כי נראה שהדין לגבי גובה הבניינים מתייחס בעיקר לבנייה בגובה של עד 5 קומות או מגדלים גבוהים מאד (40-30 קומות). הוצע להתייחס לבינוי בגובה של 8-10 קומות כאופציה תכנונית בעיקר בצירים ראשיים.

עיבוי למגורים יכול להתבצע בכל הצירים המרכזיים ברובע 4 (אבן גבירול, ארלוזורוב, ז'בוטינסקי, פנקס ואף בבני דן). יחד עם זאת הדגמים צריכים להתאים עצמם למקום. לגביי הרחובות הקטנים, הייתה הסכמה כמעט גורפת כי אין להוסיף יחידות דיור נוספות. לגביי כמות יחידות הדיור המוצעת בתכנית (1,000 יח"ד), נאמר כי היא נמוכה מידי, בעיקר ביחס לקצב המימוש.

הערות נקודתיות:

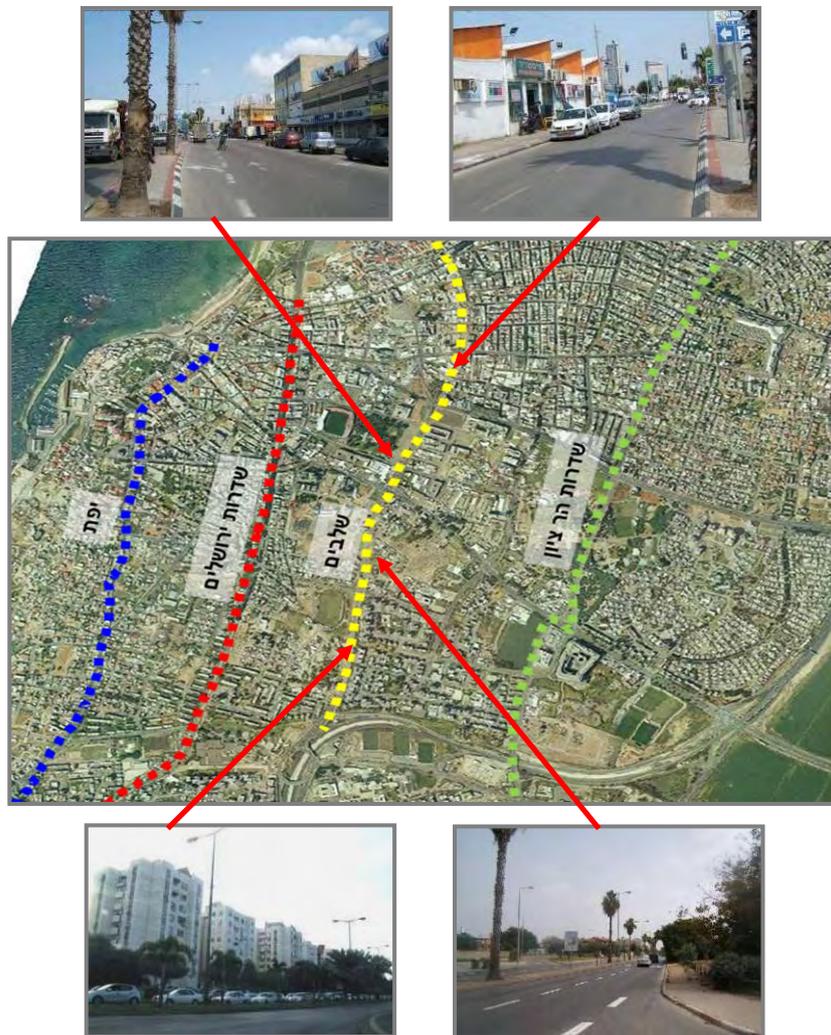
- צריך להביא את תכנית הרבעים לידיעת הציבור, אולי ניתן לתקן את התכנית כך שתוביל לקו רקיע אחיד ברחובות השונים.
- אפשר לנצל מעבר של קווי רק"ל לציפוף המגורים לאורכם.
- בצירים מרכזיים כדי למקם אוכלוסיות שיהנו מהקרבה לציירי תחבורה ולשימושים ברחובות אלה; ברחובות הקטנים יש לאפשר את שימור המרקם הקיים.
- מתחם העיר הלבנה (הכרזת אונסק"ו) קיבלה התייחסות מנוגדת. מצד אחד רואים בה בכייה לדורות – כי זה עוצר את הפיתוח ומנציח את המסכנות; ומצד שני כלי טוב לשמור על מרקם עירוני חי ומתפקד.
- תוספת יחידות דיור במרכז העיר צריכה בכל מקרה להיות מותנית בפתרונות חנייה ותחבורה, בהקצאה מספקת של שטחי ציבור פתוחים ושטחים למבני ציבור,

7.7 מגורים: צפון העיר

הערות נקודתיות

- להפנים בצפון העיר מנגנונים והקצאות של דיור בר השגה כחלק מפרויקטים רבים ובכלל זה של פינוי בינוי.
- רמא"ב – עיבוי מתון של תוספת קומה עד 2 תוך שמירת אופי השכונה ובהתאם למערך השירותים והתנועה.
- נאות אפקה א' – בשכונה קיים אזור המתאים לפינוי בינוי והגדלת קיבולת. יתר השכונה צריכה לשמור על האופי הנוכחי. אפשר לשקול עיבוי מתון באזור שלונסקי. ככלל בשכונה יש ריבוי תוכניות שייצרו בה שינוי מהותי בשכונה. אפשרות להתייחס לאזור ה"פינוי בינוי" כמוקד שכונתי בעקבות הפיתוח.
- רמא"ג – מוכנים לתוספות קיבולת מתונה בכפוף לפתרונות לבעיות התחבורה, תנועה וחנייה, שטחי ציבור ומבני ציבור.

7.8 מקרה בוחן: רחוב שלבים



ציר שלבים עלה לדיון הן בסדנאות הנושאות והן בסדנאות האזוריות בדרום וביפו. העבודה על ציר שלבים ייצגה צורת עבודה משותפת של בעלי העניין השונים ובכלל זה של מתכננים ותושבים. צוות התכנון הציג שתי תפיסות תכנוניות אפשריות לשלבים. האחת מוטת שימושים אזרחיים ותעסוקה, והשנייה מוטת מגורים ועירוב שימושים. מכאן, בכל אחת מהסדנאות פותח הנושא, לאור הסוגיות שעלו בסדנא (מגורים, תעסוקה, עירוב שימושים, תחבורה וכיו"ב). הדיון בציר שלבים והתוצרים שיפורטו להלן מציגים אולי את המקרה היפה ביותר בו מתכננים "שמו על השולחן", רעיון תכנוני ראשוני, מגובה בתפיסת עולם תכנונית מוגדרת ונתונים כמותיים, וככזה הוא מאפשר לקיים דיון ענייני, המוביל לפיתוח הרעיון. הדברים שיוצגו כעת, מציגים את רוח הדברים שעלו בסדנאות בהקשר של ציר שלבים.

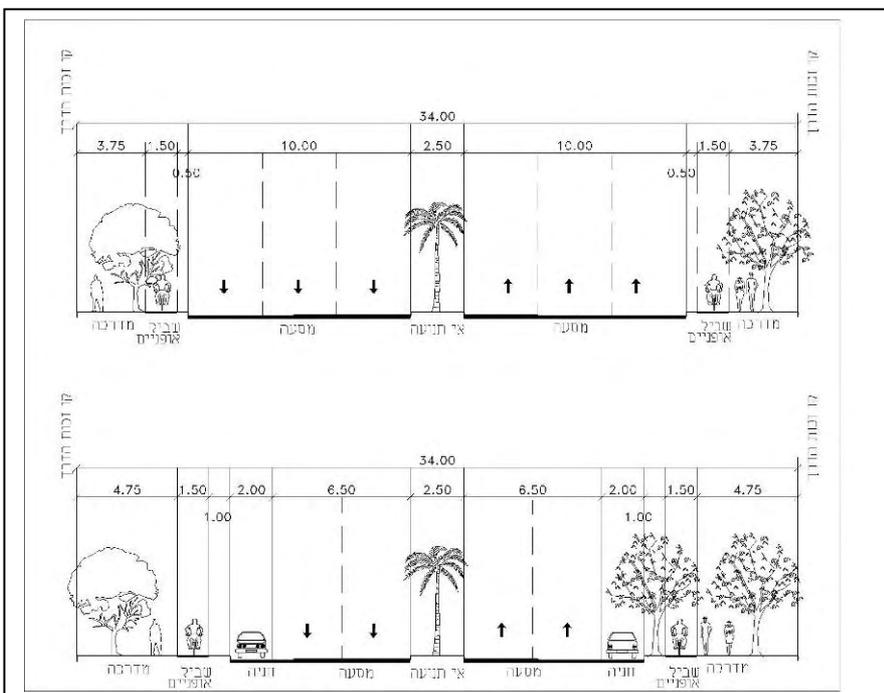
כיום ציר שלבים משמש כקו גבול בין יפו לדרום העיר וכאחד האזורים הלא מפותחים הגדולים שיש בעיר. שלבים יכול להיות הזדמנות היסטורית להפוך את הדרום למשהו חי ותוסס והזדמנות לפתח את העיר דרומה. לכן ציר זה יכול לתפקד כגורם מחבר, ומכאן יש להתייחס אליו לא רק כאל ציר תנועה ובוודאי לא רק כאל דרך. יש לחזקו הן במגורים (למגוון אוכלוסיות – מכאלה המבוססות ועד דיור בר השגה ואולי אף דיור ציבורי) והן בעירוב שימושים, הכולל תעשייה ומלאכה נקייה, תעסוקה, קומפלקס תרבות ועוד. יש לראות באזור תעסוקה זה כמיועד לא רק לתושבי האזור אלא לכלל תושבי המטרופולין, וככזה יש למצוא את הדרך לעודד יזמים באמצעות שיפור תשתיות תחבורה, הצעה לתנאים אטרקטיביים בארנונה ומיסוי עירוני אחר, והסרת חסמים נוספים.

השימושים שבו צריכים "לדבר" עם מוסדות הציבור שכבר קיימים או מתוכננים באזור, כדוגמת המכללה, ואולי למקום בו את בית המשפט. הדגש בקישוריות של שלבים צריך להיות דווקא בציר מזרח מערב, ויש לקשור אותו מזרח מערב במספר צירים (בן צבי, סלמה), שיחברו מהים ועד פארק דרום. חיבור זה חיוני על מנת ליצור נגישות מקסימאלית לתושבי יפו והדרום לאזור לצרכי תעסוקה, מסחר, תרבות, פנאי וביילוי. אופיו של שלבים צריך להיגזר קודם כל מחיבורו ליפו ולדרום העיר ורק לאחר מכן כהמשך של המע"ר (אם בכלל), וככזה הוא צריך להכיל מצד אחד אלמנטים הקיימים באזור ומצד שני להשלים את אותם דברים החסרים ביפו ובדרום. אלמנט מחבר זה צריך לקבל ביטוי גם באופן הבינוי שיהיה בציר, ובהשתתפות שלו מזרחה ומערבה. זהו האזור המתפתח של הדרום וחשוב לנצל ככזה. בנוסף, יש להתחשב בתכנון הרחוב בכל המרחב הנפרס מזרחה ומערבה, ולראות מה תהיה השפעת פיתוח שלבים, בין היתר על פיתוחן של שדרות ירושלים, ולוודא כי הרחובות ישלימו זה את זה, ולא יתחרו זה בזה. ויש לזכור שאם מפתחים את אזור שלבים כאזור מעורב שימושים יש לחשוב על אזור חלופי לקריית המלאכה.

המשך המגמות הקיימות יותירו את ציר שלבים כדרך המעבירה תנועה, כשהאזורים הסמוכים לשלבים יפנו את גבם לציר. אך דווקא בשל הפיתוח הנמוך הקיים כיום באזור, יש אפשרות לנצל את המצב ולהפכו ללב ולמנוף לאזור כולו. בניגוד למרבית שטח העיר, שלבים, לאור אמירות של מרבית המשתתפים, הוא כמעט מקום ריק, ובוודאי שנמצא בתת פיתוח ביחס לשאר אזורי העיר. העיר מגיעה לשם (מיפו ומפלורנטין) ונגמרת. הרעיון הוא לייצר בשלבים שדרה עירונית חדשה, רחוב כמו (דגש על כמו ולא על העתק) אבן גבירול, ולא דרך שרק מעבירה תנועה, זאת למרות הצורך להעביר נפחי תנועה גדולים. כשדווקא התנועה העוברת בשלבים יכולה להוות כלי לחיבור על צירי מזרח-מערב, באמצעות פיזור התנועה לאורך הציר לצירי מזרח-מערב, ובכך להוות כלי לפיתוח קשרים אלה.

יש להבחין בין חלקים שונים על ציר שלבים, ולהתאים לכל אחד מהם את האופי המתאים: צומת חולון-בן צבי; בן צבי-קיבוץ גלויות; קיבוץ גלויות-אילת; אילת-מנשייה. עיקר החיזוק של שלבים צריך להיות צפונית לבן צבי, ושם לשלב תוספת אינטנסיבית של זכויות לתעסוקה, מגורים, מבני ציבור וכו'. באזור זה יש לייצר בדרך שלבים רחוב עירוני חזק ומקשר. דעה אחרת (מינורית) טענה כי עד קיבוץ גלויות יש להתייחס לשלבים כאל אזור מוטה מגורים ובחלק הדרומי כאזור מוטה תעסוקה. בכל מקרה יש לראות כיצד לא הופכים את החלק הדרומי של שלבים לנהר תנועה שיוביל למחנק נוסף על נווה עופר ממזרח והשכונות היפואיות ממזרח. נקודה חשובה שעלתה היא המשכו של ציר שלבים צפונה, מה שנראה כרגע כלא פתור. השארת המצב על כנו יצור "פקק" אדיר של תנועה שתכנס לאזור ולא יהיה לה לאן לצאת.

מבחינת חתכי הרחוב, עלו לדין שני חתכים עיקריים:

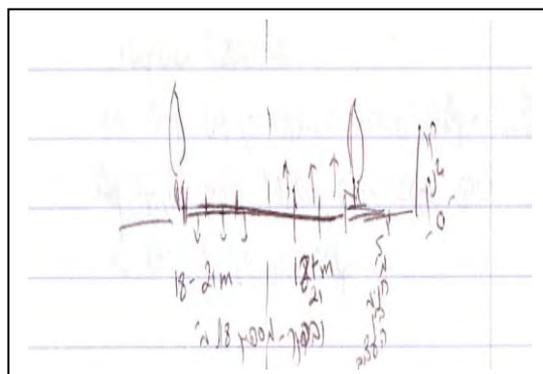


הובעה תמיכה גורפת בחתך השני, ההופך את שלבים לרחוב עירוני עם חנויות ומסחר פעיל, אולי בדגם הכללי של אבן גבירול. החתך מציע בינוי עם פנים לרחוב, המבטא רצון לראות בשלבים כרחוב המחבר את השכונות שמשני צדדיו. הרחוב צריך לשלב כאמור מסחר, מגורים, תעסוקה, מוסדות ציבור ותרבות ולמשוך אליו אנשים לא רק מן האזור הקרוב אלא מכלל העיר והמטרופולין, ולפיכך יש למקם בו מוסדות ופעילויות שימשכו קהל זה. עיצוב הרחוב צריך גם הוא לתמוך את חוויות המשתמשים ברחוב. מדרכות רחבות, עצים, הצמדת בינוי לדופן, בטיחות בחציית הרחוב ועוד, כל זאת במטרה לשפר את החוויה של הולך הרגל והפיכת הרחוב לידידותי ומזמין. בעד עמדה זו היו מרבית משתתפי הסדנאות, שהאמינו שניתן להופכו לשדרה אטרקטיבית.

שלוש נקודות נוספות עלו בהקשר זה. האחת, מבחינת היקפי הבנייה למשרדים, הובע החשש כי עודף של משרדים ללא ביקוש עלול לפגוע באזור, ולכן יש לשקול היטב את הקצאת הזכויות. השנייה, הפיכת שלבים לשדרה עירונית לא עומדת בקנה אחד עם ההפרדות המפלסיות המתוכננות לאורכו. לכן, אם בכלל תהיה על ציר שלבים הפרדה מפלסית היא צריכה להיות רק בחלקו הדרומי וצריכה להבחן קודם כל ולפני הכל על פי המרקם העירוני שיווצר. השלישית, בכל פתרון צריך למקם חניון חנה וסע בחלקו הדרומי של הציר, לדאוג לסינון חלק מהתנועה (אולי באמצעות אגרת גודש) ואולי אף להעביר מסלולי נת"צ לאורכו.

מבחינת הרקמה העירונית עלה הצורך להקטין את הבלוקים בשלבים, מכאלה המצויים כיום באורכים של כ-300 מ', לבלוקים צפופים הרבה יותר (כ-75 מ'), ובאמצעותם ליצור סדרה של שטחים ציבוריים פתוחים קטנים. מבחינת הבינוי הוצע לחשוב בדופן הרחוב על בינוי נמוך (5 קומות), כאשר מגדלים (אם בכלל) ימוקמו מאחוריהם, כך שלא יפריעו לרציפות הרחוב. בכלל הוצע לגבוי הציר להגדיר נפחי מינימום ולא מקסימום. אם יוחלט על בנייה לגובה לאורך הציר, חשוב מאוד התכונן העיצובי, המפגש עם הרחוב והימנעות מיצירת ציר שלם של מגדלים אלא מוקדים לאורך ציר, תוך שמירת הפתיחות לים.

בחלק מהדיונים עלו 2 אופציות נוספות לגבוי אופיו של ציר שלבים. האחת להפוך את שלבים לשדרה רב מסלולית. קרי, במרכז החתך מסלולי נסיעה מהירה לשני הכיוונים, ובצידיו מסלולי נסיעה, חנייה, מסלול אופניים ומדרכה – שישרו על הדפנות אווירת רחוב. אופציה נוספת, שיכולה לתמוך גם ברעיון השדרה הרב מסלולית (אך לא בהכרח), הייתה להרחיב את זכות הדרך עד קווי הבניין ובכך להרחיב את המשחק שיש למתכננים.



8. תחבורה וחנייה

כלל, ניתן לומר כי משתתפי הסדנאות היו ערים ביותר לנושאי התחבורה. נושאים אלה עלו גם בהקשרים שונים, בהם ליבת הדיון לא הייתה תחבורה וחנייה, כי אם עיצוב עירוני, שטחי ציבור, פעילות עסקית ועוד. ראשית הפרק תביא התייחסויות כלליות למרכיבי התחבורה בשתי חלופות התכנון, כשלאחר מכן נפרט את תוצרי הסדנאות בחלוקה לתחומים הבאים: מתע"ן; נת"צים ומת"צים; חנייה (ובלל זה חנייה למגורים וחניונים); סגירת אזורים לתנועה; מיתון תנועה; התמח"ת (מתחם התחנה המרכזית החדשה); מתח"מים (ובכלל זה תחנות קצה); הפרדות מפלסיות; חתכי רחובות; ונסיים בשני מקרי בוחן: האחד מתייחס לשדרות ירושלים והשני מתייחס לרחוב הר ציון.

8.1 התייחסות כללית למרכיבי התחבורה בחלופות התכנון

משתתפים לא ראו הבדל מהותי בין מרכיבי התחבורה בשתי החלופות וכי מרכיבים שונים, צריכים להיכנס כמרכיב קבוע¹⁰ בשתייהן. יוצאות מן הכלל בהקשר זה הן הפרדות המפלסיות, הגם שהללו לאור תגובות משתתפי הסדנאות צריכות להיות מוגבלות בהרבה יותר מכפי שהוצעו.

לגבי נושאים שונים נאמר כי חלק מן הפתרונות מופיעים, כשלא ברורה הסיבה שבעטייה מוצע הפתרון, או שהפתרון לא עונה בצורה מיטבית להגדרת הבעיה, וההכרזה עליהם בתכנית המתאר עשויה ליצור קביעה תכנונית, שבעתיד תקשה מאד על התכנון ותמנע יוזמות נוספות. דוגמאות לכך הם: ה-¹¹ People Mover, הפרדות מפלסיות, סגירת מדרחוב בשדרות ירושלים או המנהרה שתחבר בין רחוב (המלך-)קינג-ג'ורג' למסוף הכרמלית.

בסדנאות עלתה טענה כי היבטי התחבורה בתוכנית הם קומפילציה של תוכניות¹² קיימות וכי ההצעות חסרות אומץ. "אתם כל הזמן מתכננים את מי שנוסע, אנחנו רוצים תחבורה ציבורית שאנשים ישאירו את האוטו בבית". צוות התחבורה השיב כי אכן התוכנית מתייחסת למסדי נתונים ולתוכניות קיימות, אך היא בודקת אותן ומשנה את המודלים על פי הבדיקות.

מבחינה מתודולוגית, מרבית משתתפי הסדנאות הסכימו כי תכנון התחבורה צריך להיגזר מחלופות התכנון הכלליות ומשאלות העיצוב האורבאני. יחד עם זאת, היו מספר משתתפים שטענו כי צריך להציג חלופות תחבורה נפרדות מאלה של התכנון הכללי, שתתבססנה על מידות שונות של העדפה לרכב פרטי או לתחבורה ציבורית (לדוגמא). בתגובה נאמר, כי חלופות כאלה נעשו והן מופנמות לתוך החלופות שהוצגו. לא פותחה חלופה תחבורתית היוצרת תנאים להעדפת רכב פרטי משום שחלופה כזו אינה מקובלת ונוגדת את מטרות התוכנית. בנוסף נאמר כי לדוגמא, במקרה של ציר שלבים, התחבורה היא אחד האמצעים להחיות את המקום, ולכן היא בהכרח צריכה להיגזר מחלופות התכנית.

חלוקת הנסיעות המוצעת בתכנית (65% רכב פרטי ו-35% תחבורה ציבורית), בהנחת יישום מלא של כל המערכות, נתפסה בסה"כ כחלוקה ראויה. היו משתתפים שטענו כי על התכנית להגיע ליחס טוב יותר לטובת התחבורה הציבורית, אך בתגובה נאמר כי יחס זה מייצג פריסה מלאה של רשת המתע"ן, רכבת ישראל, הארגון מחדש של התחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב¹³, פריסה מלאה של רשת הנת"צים/מת"צים ועוד. מכאן לתכנית המתאר לבד, אין את היכולת להגיע ליחס מועדף. בעלי העניין שייצגו גישה זו למעשה לא מקבלים את הנחות הבסיס

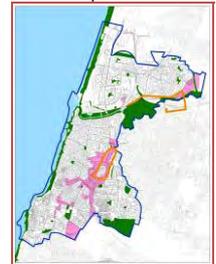
10. מרכיבים קבועים בתכנית המתאר

מרכיבים שונים בתכנית המתאר, אשר אינם משתנים בין חלופה וחלופה, ומהווים מרכיב קבוע בכל חלופה שתפותח. חלק מן המרכיבים הקבועים הם אזורים ונושאים בהם לא הוצעו שינויים כלל.

11. מטיעון (People Mover)

מטיעון הוא אמצעי הסעת המונים אשר נמצא בהפרדה ממפלס הרחוב. מטיעונים בדרך כלל משרתים אזורים קטנים כמו חיבור בין טרמינלים שונים בנמלי תעופה או (כמו במקרה של תוכנית המתאר) מתן שירות לאזור עירוני מצומצם.

בתכנית המתאר מוצעים שני מטיעונים. האחד, סביב מע"ר האיילון והשני המחסר את תחנת האוניברסיטה של רכבת ישראל עם אזור התעסוקה בעתידים ותחנת הרכבת בבני ברק.



12. קומפילציה של תוכנית תכנית או מפה המציגה רצף של תוכניות קיימות. במקרים רבים מציגה את המצב התכנוני של אזור נתון כבסיס לתכנון.

13. ארגון מחדש של התחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב. משרד התחבורה יזם באמצעות חברת נתיבי איילון פרויקט לארגון מחדש של התחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב. הפרויקט מיועד להביא לשיפור משמעותי ברמת השרות, על ידי פריסה מחדש של קווי האוטובוסים ותדירותם.

של תכנון התחבורה במטרופולין, ומכאן שהדיון שלהם אינו עם תכנית המתאר, כי אם עם גופים אחרים, כמשרד התחבורה ומשרד האוצר.

8.2 מתע"ן¹⁴

מערכת המתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים) נלקחה כמרכיב קבוע בשתי החלופות. אך קביעה זו העלתה לאורך כל הסדנאות שאלות רבות. בראש ובראשונה שאלת התזמון. האם המערכת תהיה מושלמת עד שנת היעד של התכנית (2025)? היות שקיימות ספקות בנוגע לכך גם בקרב חברי צוות התכנון, נאמר כי על התכנית לתת מענה לכך שהיא לא תהיה מושלמת בשנה זו.

אחד הפתרונות שיפורט בהמשך (בהקשר של נתיבי התחבורה הציבוריים) היה כי מהר ככל האפשר, יש להעביר על כל אחד מתוואי המערכת נת"צ. בנוסף, במידה והמערכת תושלם עד שנת היעד וחלק מתשתית הכבישים תשמש לרכבת קלה, הועלתה הטענה כי כמות כלי הרכב הפרטיים בשנת היעד יצרו עומס עצום על מערכת הכבישים שתיוותר.

במקרים רבים נשמעה הטענה כי מטרו היא המערכת הטובה ביותר והיעילה ביותר. תגובת צוות התכנון לאמירות אלה הייתה שבאופן עקרוני נכון כי מטרו היא מערכת יעילה הרבה יותר מרכבת קלה, וזו היא גם עמדת עיריית תל אביב יפו, אך הסוגיה צריכה להגיעה לפתחו של משרד התחבורה שהעדיף את הרכבת הקלה. בנוסף, באם המערכת תהיה כולה מטרו, הזמן שיידרש להשלמת המערכת יהיה כזה שהיא תושלם בעוד שנים רבות ולא בשנת 2025.

14. מתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים)
מכונה גם מערכת הסעת המונים.
הכוונה הינה לסוגי תחבורה ציבורית שונים, תחבורה מסילתית (רכבת קלה) ושאינה מסילתית (אוטובוסים רבי קיבולת), המשתמשת בתוואי דרך ובו רצועה המקנה לה עדיפות. קווי אוטובוס רגילים אינם נחשבים לחלק ממערכת המתע"ן.
משרד התחבורה מקדם כיום תוכנית מתאר ארצית על בסיס תוכנית אב אשר קבעה את פריסה של 7 קווי מתע"ן במטרופולין ת"א.



תוכנית אב למתע"ן

8.3 נת"צים¹⁵ ומת"צים¹⁶

ככלל טענו משתתפי הסדנאות כי התוואים המוצעים לשתי החלופות צריכים להיכנס כולם כמרכיב קבוע בכל החלופות. המערכת צריכה להבנות על בסיס חיזוק החיבוריות, הקישוריות והרצף בין נת"צים (נתיבי התחבורה הציבורית), ובין כלל אמצעי התחבורה הציבורית, כאשר תוואי אמור להתחיל במקום בו אחר נגמר.

לגבי הקריטריונים למיקום נת"צים נאמר כי בחינת מיקום התוואים צריכה להבחן על פי קיבולת כללית של כלי רכב ולא רק של אוטובוסים, ובמקומות מאוד עמוסים יש לתת עדיפות לצירי נת"צ. בנוסף נאמר כי יש לבחון אפשרות למיקום מקסימום נת"צים ו"הפעלתם" על פי קריטריונים גמישים, ובין היתר לאפשר גמישות בשעות שיא ושפל. באופן נקודתי דובר כי (1) עד הפעלת מערכת המתע"ן במלואה, יש להעביר נת"צים על כל אחד מקווי המערכת; (2) דגם דיזינגוף מוכיח כי אפשר למקם נת"צ גם ברחוב של מסלול אחד; (3) יש לבחון למתן אפשרות חוקית לקטנועים לנסוע בנת"צ.

התפתח דיון מעניין סביב השאלה מת"צ (מסלול תחבורה ציבורית) או נת"צ (נתיבי תחבורה ציבורית)? מת"צ יוצר הפרדות, מקשה על אנשים (בעיקר עם מוגבלויות), פוגע בגמישות השימוש, ופוגע ברציפות העירונית. יחד עם זאת, יש קושי גדול לאכוף שמירה על נת"צים, דבר שלא יתרחש במת"צ. למרות ההעדפה הכללית שיש לנת"צים (משום הצמידות למדרכות, שולי הרחוב, נוחות, פרקטיות וזמינות וכו'), נאמר כי בצירי תחבורה מרכזיים ובמקומות בהם רוצים לתת עדיפות מכרעת לתחבורה ציבורית אפשר לשקול מיקום מת"צים.

15. נת"צ (נתיבי תחבורה ציבורית)
נתיב בלעדי לתח"צ (תחבורה ציבורית), ללא הפרדה פיזית מיתר נתיבי התנועה.



16. מת"צ (מסלול תחבורה ציבורית)
מסלול בלעדי לתח"צ, עם הפרדה פיזית מיתר מסלולי התנועה.



הדיון בנת"צים מדגים באופן יפה את ההבחנות בין כלים תכנוניים לבין כלי מדיניות. לדעת חלק ממשנתפי הסדנאות התכנית צריכה לעסוק אך ורק באותם כלים, המסוגלים לקבל ביטוי בתכנית המתאר, אך הקול המרכזי בסדנאות, ובעיקר קול התושבים, שלעיתים אינו מבחין בין כלים מתארים לצעדי מדיניות, טען כי לא ניתן להתעלם מצעדי המדיניות וכי קיימת חשיבות אדירה לשילוב ביניהם.

הערות נקודתיות לתוואים:

- במזרח העיר יש חשיבות לתחבורה ציבורית נגישה ומשופרת באזור, שרבים מתושביו נסמכים על תחבורה ציבורית. בכלל זה יש לשפר את תוואי התחבורה הציבורית בצירים ראשיים לכיוון מרכז העיר ולחזק את הקשר בין השכונות (דרום-צפון) באמצעות תחבורה ציבורית. חלק מן הפתרונות צריכים לבוא בדוגמת נת"צים.
- לבחון במרכז העיר את האפשרות להוסיף נת"צים בצירי מזרח מערב עם העלייה בקיבולת התנועה.
- יש למקם נת"צים לאזור נמל ת"א כמוקד בילוי משמעותי.
- יש להמשיך את הנת"צ שבא מרוקח לאבן גבירול עד קצה דיזינגוף.
- נת"צ במע"ר (מרכז עסקים ראשי): יהודה הלוי מתאים הרבה יותר מרוטשילד.
- הוספת נת"צ בארלזרוב עד הקו הסגול.
- יש למקם נת"צ על ציר דבורה הנביאה- פינחס רוזן- שלונסקי- קק"ל (ובכך לחבר מנווה שרת במזרח ועד המשכו של אבן גבירול והים במערב, ולחבר בדרך את הקו הצהוב והירוק של הרכבת הקלה).
- הוספת תוואי נת"צ על בסיס משה סנה ושיטתית תאפשר טבעת פנימית בצפון המאפשרת שיפור השירות והנגישות.
- רשת הנת"צים בצפון צריכה להמשיך עד הים (על בסיס קק"ל ואיינשטיין).
- יש לחבר את עג'מי מזרחה באמצעות נת"צ.
- יש לשקול יצירת נת"צ "חוף", שיוביל מבת ים בדרום עד לנמל ת"א.
- לשקול להפוך את העלייה כציר לתנועת תחבורה ציבורית בלבד.
- ציר סלמה הנו ציר חשוב מאד בחיבור הרקמה האורבנית בדרום העיר, וכרגע מהווה ציר מנתק. צריך לחשוב מחדש האם נת"צ בציר לא יחריף את הבעיה.



מפת פריסת נת"צים על פי חלופות התכנית

8.4 חנייה, חנייה למגורים וחניונים

יש לראות סוגיה זו בהקשר הכולל של התחבורה בעיר. החנייה צריכה פתרון מערכת, בשלבים, כחלק מסוגיית התחבורה והתנועה בעיר, שיכלול אלטרנטיבה אמיתית של תחבורה ציבורית, תמריצים לאנשים לעבור לתחבורה ציבורית (כולל הקשחת המדיניות בנוגע לחנייה), מתן האפשרות לאנשים להגיע בקלות ממקום למקום, והפסקת העידוד והסבסוד של החנייה על ידי העירייה. בנוסף, פתרון בעיית החנייה (שיש הטוענים, בהקשר של חנייה למגורים, שהיא מינורית הרבה יותר מהטענות) צריך לאפשר להשאיר אנשים עם רכבים בעיר ולא לדחוק אותם לפריפריה. ככלל, צריכה להיות העדפה ברורה לתושבים על פני באי חוץ.

החנייה מאפשרת את המסחר, שהוא הכרחי לעיר גם כבסיס כלכלי וגם לנוחות התושבים (לדוגמא: העדר חניה לאורך חלקים מדיזינגוף ואלנבי). צריך לזכור שהחנייה בסמוך לפלאפל וכד', הגם שלעיתים היא אינה חוקית או מעכבת את התנועה ברחוב, חיונית להמשך פעילות העסקים הקטנים. צריך לשמור על האיזון העדין בכדי לא לפגוע במסחר ובעסקים, אך במקביל לצמצם חניות.

חנייה למגורים

יש לציין כי פתרון סוגיית החנייה קיבל התייחסות מורכבת. מחד גיסא עלתה הטענה כי העיר צריכה לספק "חנייה לכל פועל" (העירייה צריכה לשרת את צרכי התושבים כמשלמי מיסים ולספק להם פתרונות חנייה), ומאידך גיסא נאמר כי צריך לחפש פתרונות קטנים וממוקדים ולא לשאוף לחנייה לכל רכב. בחלק מן הסדנאות נשמעו דעות נחרצות יותר, ובחלקן נאמר כי העירייה לא צריכה לספק מקומות חנייה נוספים כלל. לשיטת אלה, שהיוו את הקול הדומיננטי בסדנאותⁱⁱ, הפתרונות צריכים להינתן בדמות תחבורה ציבורית משופרת וניהול חנייה טוב יותר, שיכלול בין היתר תשלום עבור תווי חנייה אזוריים, שימוש מושכל יותר במצאי החנייה בעיר (חניונים ציבוריים, חניונים פרטיים שימשו לחנייה ציבורית בשעות הערב, שאטלים קבועים וזמינים מחניונים ברחבי העיר ועוד), פיתוח הממשק שבין חנייה לתעסוקה ולמגורים (לעיתים, באזורים של מסחר ותעסוקה העובדים חונים ותופסים את מקומות התושבים), וסגירת אזורי מגורים לחניית רכב המגיע מבחוץ. ככלל נאמר כי ניסיון לפתור את בעיית החנייה רק באמצעים תכנוניים תייצר עיוות, וכי הללו צריכים להיגזר מניהול החנייה וצעדי המדיניות שיינקטו.

חניונים

חניונים ציבוריים ופרטיים קיימים יכולים לספק פתרון לחלק ממצוקת החנייה הקיימת באזורים שונים בעיר, ובעיקר במרכזה. הובעה תמיכה רחבה לאפשר חניית תושבים בחניוני עסקים בשעות הלילה (ולמצוא את הדרכים המשפטיות לחייב את פתיחתם בשעות הלילה). דבר זה צריך להיות מופנם להוראות התוכנית ומגובה בתכנית מדיניות עירונית, שתכלול הסכמות עם בעלי החניונים לחניית לילה של תושבים. נכונה העובדה כי לעיתים תושבים לא מוכנים לשלם 120 ₪ לחודש לחניית לילה, אך מנגד הובעה העמדה כי אם מדיניות העירייה תהיה חד משמעית בעניין, ולא תשאף לייצר עוד ועוד מקומות חנייה, אזי התושבים יפנימו כי זהו הפתרון המתאים עבורם. על מנת להגדיל את מצאי מקומות החנייה נאמר כי כחלק ממטלות היזמים יש לחייב חנייה תת קרקעית בפרויקטים חדשים, שיאפשרו חנייה למגורים לתושבים המתגוררים בסמוך אליהם. בנוסף יש לחשוב באופן אינטגרטיבי על חנייה במוסדות ציבור שתשלב חנייה לעובדים בשעות מסוימות ולתושבים בשעות אחרות.

ⁱⁱ ממצא זה סותר לכאורה ממצאי סקר טלפוני אותה ביצעה עיריית תל אביב יפו בנושא זה. הסיבה לכך לטעמנו הנה שתהליך שיתופי בסדנא תכנית שונה מאד מתהליכי שיתוף אחרים ובמיוחד מסקרים. בסקר, נשאלות בדרך כלל שאלות לגבי הפתרון הרצוי ולא לגבי הבעיות עצמן. בסקר, אין מקום לדיון ולבחינה של יחסי המרה בין עלויות ותועלות של פתרונות שונים. על כן עלולות להיות התשובות מוטות על פי אופן ניסוח השאלה ובהתאם להעדפות הנשאלים שאינן מתחשבות במחיר או במורכבות הסוגיה. מאידך, חשוב לציין כי אנשים המשתתפים/ות בסדנאות מסוג זה הנם בדרך כלל בעלי מודעות גבוהה יותר, המשפיע על עמדתם/ן. הטיה נוספת המתרחשת במפגשים מסוג אלו קשורה להרכב המשתתפים המוטה לעיתים לאג'נדות מסוימות. מאידך מתאפשר בהם דיון אינטגרטיבי המכיל את המורכבות הראויה לסוגיות מסוג זה.

הערות נקודתיות:

- חניונים עתידיים יש למקם רק על צירים מרכזיים ובסמיכות לנתיבי תחבורה ציבורית.
- יש למקם כמה שיותר מגרשי חנייה (חנה וסע) בשולי העיר מהם יגיעו בתח"צ למע"ר.
- יש עדיפות לכך שחניונים יהיו ציבוריים ולא פרטיים.
- יש לחשוב בשיתוף הציבור על דרכים יצירתיות למימון תוכנית ח' לחנייה תת קרקעית לתושבים ברחובות.
- יש לחשוב על הגבלת שעות בחניונים – כך תהיה תחלופה גבוהה יותר ויותר מקומות שמתפנים.
- בנייני חנייה עשויים ליצור חזיתות מכוערות וזיהום אוויר, אך התפתח דיון מעניין סביב פתרון זה בו הוצגו אפשרויות לקחת מתחם מגורים ולבנות את אחד הבתים כחניון, כזה הנראה כמו בית ולא יוצר חזית מכוערת ולא יוצר זיהום אוויר מיוחד. בתנאים אלו הפתרון נראה יותר אפשרי, הגם שגם לגביו יש מתנגדים.
- בכל מקרה במקומות בהם זה ניתן, יש להעדיף חנייה בתת הקרקע.
- יש לבחון אפשרות למקם מפרצי חנייה בין עצים כדי לא לפגוע בעצים ועדיין לאפשר מיקום של כמה חניות נוספות.
- פתרון טוב להשתמש ב- אנטי-מפרץ (חוסך חנייה וממתן תנועה).
- אם רוצים להוסיף חנייה יש לעשות כן בכל מקרה לא מתחת לשטחים פתוחים. הניסיון מלמד כי זה הורג אותם. חניון מתחת לגינות פוגע ברחובות הסמוכים.
- יש למצוא פתרון לתנועה מחפשת חנייה ליד מוסדות ציבור ותעסוקה באמצעות הגבלת חנייה בשכונות.

8.5 התמח"ת (מתחם התחנה המרכזית החדשה)

התמח"ת עלתה כאחת הנקודות הכואבות בעיר. לצד דעות קיצוניות שטענו כי יש למחוק את התחנה כליל, עלו דעות מתונות יותר, שתמכו בשימור מינימום פעילות תחבורתית לטובת נסיעות מקומיות (תחנה מקומית) וקישוריות (בעיקר לתחנת רכבת ההגנה) של אמצעי תחבורה. ככלל עלתה הדרישה לפרוק הגשרים, ליצירת תנועת אוטובוסים במפלס הרחוב, לפיתרון של יציאת האוטובוסים ללוינסקי ולהפחתת נסיעת האוטובוסים למינימום. את שאר המבנה יש להסב לפעילות אחרת, ואולי למקם בתחנה שימושים ציבוריים שונים (על כך בפרק הדין בשטחי ציבור). כחלק מכך יש להנחות את התחנה בהוראות עיצוב אדריכלי מחודשות, שיכללו מיקום של שטח פתוח בצמוד לתמח"ת.

8.6 מתחמ"ים ותחנות קצה

מתח"מים

מתחמ"ים הם מרכזי תחבורה משולבים שמטרתם היא לאפשר מעבר איכותי בין אמצעי תחבורה שונים. סדנת התחבורה הנושאית עסקה בין היתר באיתור מתח"מים ובדיון בסוגים השונים שלהם (לדוגמא: מתח"ם שעיקרו מעבר מכלי רכב פרטיים לתחבורה ציבורית אשר ימוקמו בקשת חיצונית בשולי העיר, מתח"ם מרכבת ישראל לתחבורה ציבורית ברחבי העיר ומסופי קצה בתוך העיר). עלתה קורלציה ברורה בין גודל המתח"ם, השימוש שלו ומיקומו במרחב. מתח"מים שעיקר שימושם הוא חנה וסע וייעודם הוא העברת נוסעים מרכבם הפרטי לתח"צ, הדורשים שטחים גדולים יותר, יכולים להתמקם בשולי העיר. ההיגיון לכך הוא גם תפקודי וגם מרחבי (באזורים אלו ניתן עדיין לאתר שטחים גדולים מספיק). בדיון לגבי אפשרויות שונות לקבוע את היררכיית המתח"מים נאמר כי זו יכולה להיקבע לפי כמה אמצעי תחבורה ניתן להחליף במקום, ואפשרות נוספת היא על פי הקיבולת.

דובר על חשיבות היבטי העיצוב של מתח"מים אלו. עלתה החשיבות לנגישות המתח"ם למפלס הרחוב, הימנעות מיצירת ריבוי מפלסים, הצללה, ביטחון אישי ועוד. ככל שנכנסים לתוך העיר המתח"ם צריך להיות משולב עם הרקמה העירונית.

דגש נוסף שעלה בדיון הוא החשיבות הגדולה של הראייה והתכנון המערכתיים. מכיוון שסוגיות התחבורה אינן "נגמרות בקו הכחול של ת"א-יפו" יש הכרח להתייחס לכל המרחב התחבורתי כמרחב אחד ולהתחשב ביוממים וכדומה. צוות התכנון הדגיש כי הנתונים וההתייחסות היא אכן למרחב כולו מחד גיסא, אך מאידך גיסא התוכנית יכולה לקבוע דברים רק בתוך שטח העיר.

הערות נקודתיות:

- נראה כי מפגש רכבת השלום עם הקו האדום יתפתח למתח"ם מרכזי שידרוש פתרונות יצירתיים כדי להפכו לאיכותי עבור הנוסע.
- יש ליצור קשת חיצונית של מתחמי"ם שיאפשרו לחזק את המגמה של יצירת קושי להיכנס עם רכב פרטי לעיר במקביל ליצירת פתרונות טובים להתחבר מהם לתחבורה ציבורית. הוצע ליצור קשת מתחמים גדולים במסובים, באזור צומת יהוד, מחלף קסם וצומת מורשה או פי גלילות.
- למסופי קצה בעיר אין הגיון אם הם משמשים רק כנקודות חניה לאוטובוסים. קלצק'ין הוא דוגמא טובה למתח"ם נגיש ונוח עם שילוב של כמה אמצעי תחבורה.

תחנות קצה

הבעיה עם תחנות הקצה הייתה כי אנשים לא אהבו אותן ליד הבית. הובאה הדוגמא של התחנה בקריית שלום היוצרת מפגע לתושבים עם הנעת האוטובוסים בארבע לפנות בוקר והשארת מנועים עובדים על ידי נהגים. מאידך תחנות מפוזרות בעיר יכולות לקצר נסיעות של אוטובוסים ריקים ולהפחית זיהום. בעלי עניין שונים טענו כי באם ימצאו הדרכים למנוע מפגעים של תחנות אלו ניתן למקמם באזורי בילוי, מלאכה, תעשייה או תעסוקה. רק לא בשכונות מגורים. עוד צוין כי יש להתייחס לתחנות הקצה כתחנות גמישות וזמניות שיכולות לשנות מיקום על פי צורך משתנה.

בהקשר זה חשוב לציין כי המדיניות העירונית הנה לרכז את כל התחנות במסופי תח"צ מסודרים שיש בהם את כל השירותים הנלווים כגון: חדרי מנוחה ושירותים לנהגים, שירותים לנוסעים וכו', ואין כל כוונה לפזר תחנות קצה לאוטובוסים ברחבי העיר, דוגמת תחנת הקצה בקריית שלום, שמהווה עד היום מפגע סביבתי לדיירי האזור. בהקשר זה צוין גם כי אישור תחנת קצה לאוטובוסים מצוי בסמכות משרד התחבורה, וכיום נתקלת העירייה בבעיות כאשר היא רוצה לבטל תחנת קצה שאושרה במקום מסוים, מאחר והיא צריכה לפנות ו"לבקש" זאת ממשרד התחבורה, שפעמים רבות מסרב לכך, אם בשל לחצים שמופעלים עליו מצד חברות התחבורה הציבורית ואם מסיבות אחרות.

8.7 הפרדות מפלסיות

ההפרדות המפלסיות היו לאחד הנושאים שספגו את הביקורת הרבה ביותר מבעלי עניין שונים (בעיקר כאלה השייכים לארגונים הסביבתיים או האורבניסטיים). הטענה המרכזית שלהם הייתה כי השאלה המרכזית איננה שאלת הקיבולת, המהווה את ההצדקה לרבות מההפרדות המפלסיות, כי אם שאלת הנגישות וההגעה מנקודה לנקודה, ואף יותר מכך הפגיעה במרחב הציבורי.

ככלל נאמר, שאם חלופת הרשת העירונית אמורה לחזק את העירוניות, אז יש לראות בה מספר נמוך של הפרדות מפלסיות (אם בכלל). יחד עם זאת, גם בחלופת המרכז העירוני הראשי, יש למקם הפרדות מפלסיות רק במקומות שבהם באמת אין שום האופציה אחרת, וגם זאת במשורה. ככלל, נאמר כי יש לשקול מחדש כל הפרדה מפלסית שלא מאושרת.

8.8 סגירת אזורים לתנועה¹⁷

הדיון שנערך סביב סגירת אזורים לתנועה, ייצג בצורה טובה מאד את האופן בו התנהלו חלק גדול מן הדיונים בסדנאות. צוות התכנון הציג רעיון ראשוני – סגירת אזור לב תל אביב לכניסת כלי רכב של מי שאינו תושב האזור. הרעיון היה מפותח באופן ראשוני ביותר, כשבסדנאות עצמן פותח הנושא למורכבות רבה יותר. בסיכומו של דבר לאחר סבב הדיונים, הגענו בסדנאות לתובנות די ברורות ביחס לנושא, הנראות כמגדירות אזורי הסכמה.

נאמר כי יש להחליט איזו מטרה נועדה להשיג סגירת אזור לתנועת כלי רכב פרטיים, ומכאן לבחון האם הפתרון עונה למטרה זו. אם הגדרת אזור ככה היא דרך נוספת להקשות על כניסת רכב פרטי למרכז העיר, ומכאן להעביר נוסעים מרכב לתח"צ, אז יש צורך להתייחס לכך בצורה כוללת ולא רק באמצעות סגירת האזור, ולהפעיל מגוון של אמצעים, ובהדרגתיות. כל שינוי כזה ידרוש גם חינוך מחדש של אנשים דבר שייקח זמן והשקעה. אם המטרה היא הפחתת זיהום אוויר מכלי רכב נראה כי הפתרון של אזור סגור אינו משרת מטרה זו כי תהיה רק הסטה של התנועה למרחב הסובב ולא הפחתת נסועה¹⁸. אם המטרה היא לשפר ולקדם את האזור המוצע, אזי יש לשאול מהם יתר הדברים שמתכננים לעשות באזור ולא להתייחס לאזור רק כאל אזור שתופחת בו הנסיעה.

נאמר לא אחת, כי הרעיון עובד באזורים אחרים בעולם ומשפר את האזור לטובת התושבים והמבקרים, בעיקר כשצעדים אלה מלווים, במקביל להגבלות התחבורה, בפתרונות של שיפור המרחב הציבורי והעיצוב העירוני ("זה מה שיעשה את ההבדל"), ולפתח את האזור כמרכז היסטורי בראייה הוליסטית. הרעיון יכול גם לתמוך בפיתוח משלים תירותי של האזור ויצירת אזור מיוחד. מאידך עלו חששות כי סגירת אזור עלולה ליצור קושי עבור תושביו ("היה קשה לבוא לבקר אותנו") ואולי אף לפגוע במסחר, בתעסוקה וביכולת להגיע ולעבוד באזור ולכן לא ברור אם התועלת שבהצעה תעלה על הפגיעה.

מכיוון שהכניסה לאזור תהיה קשה הרבה יותר, עלול להיווצר עומס על רחובות המגורים ועל האזור הסובב מבחינה תחבורתית בכך שהנסועה תוסט לרחובות הגובלים באזור המיוחד. לכן, בכל מקרה יש להמליץ על שלביות וחלקיות בביצוע (בצירים כגון שינקין, בשעות ספציפיות או בסופי שבוע) כדי לבחון אם הפתרון עובד ואיך במציאות הישראלית. ככלל הובע כי פתרון של שיפור תח"צ ומדרכות באלנבי, קינג גורג ושינקין + סגירות בשעות מסוימות + מיתון תנועה + הגדרת האזור כמוטה הולכי רגל – הוא פתרון מספק, המייתר את הצורך בהגדרת אזור מיוחד.

לסיכום, נראה כי יש הסכמה כי הרעיון המוצע אינו שלם, יש להגדיר טוב יותר את המטרות לסגירת אזור, ומכאן את הכלים להשגתן. עמדה זו מייצגת גישה הטוענת כי אפשר להגיע לפתרון תכנוני איכותי לא באמצעות מהפכות גדולות. בהשקעה מינימאלית ניתן להשיג את מרבית האפקט הרצוי, לעומת השקעה גדולה ושינוי אורחות חיים שעשוי לא להשיג את המטרה, הגם שבכך קיים הפוטנציאל להשגתה במלואה.

הערות נקודתיות:

- כדאי לחשוב על פתרונות דומים בנווה צדק ובברמת אביב.
- בשכונת התקווה יש להגביל חנייה לתושבים בלבד.
- יש לשקול אפשרות לסגירת תנועה בפרויקטים של פינוי בינוי.
- יש לדאוג למצאי נרחב של חניות בהיקף האזור הסגור לכניסת רכבים מבחוץ, ואמצעים נוספים כדוגמת שאטלים.

17. אזור תנועה מיוחד
 פתרון מערכתי ללב העיר: הסבת רחובות אלנבי וקינג ג'ורג' למדרחובים לתנועת הולכי רגל, הוכיח אופניים ותחבורה ציבורית (באלנבי – רכבת קלה בלבד; בקינג ג'ורג' – אוטובוסים בלבד).
 יצירת אזור תנועה וחנייה לתושבים בלבד באזור התחום על ידי: בן ציון-בוגרשוב-פינסקר-אלנבי-הנובשים-יצחק אלחנן-מונטיפיורי-מלצ'ט.



18. נסועה
 סה"כ הנסיעות באמצעי התחבורה השונים.

8.9 מיתון תנועה¹⁹

קיימת תמיכה שנראית גורפת במיתון תנועה בתוך השכונות שתשפר את הבטיחות, תוסיף חניות ותקבע דפוס נהיגה רגוע בשכונות. אך מיתון התנועה לא צריך להתקיים בכל מקום ובכל מחיר, אלא בשיקול דעת מקצועי ובשיתוף התושבים בשכונה. לעיתים אמצעים פשוטים ונקודתיים יעשו את העבודה כגון פתרונות בכניסה וביציאה מהשכונות (שילוט, הצרה, גיבון), מעגלי תנועה בתוך השכונות, או אמצעים למיתון ליד בתי ספר וכדומה. הדגש איננו על מיתון תנועת המכוניות אלא על מתן עדיפות להולך הרגל, ובכך להגן ולהקל על התושבים. עיקולים והרעדה זכו לתמיכה, אך העלו גם התנגדויות. במפרים זוכים להתנגדות כוללת.

הערות נקודתיות:

- חשוב כי מיתון התנועה לא ייצור חסמים לתח"צ, תפעול, פינני אשפה וכדומה.
- יש לוודא שמיתון תנועה לא ייצר בעיות חניה (לדוגמא: בנווה שרת).
- אמצעי מיתון תנועה צריכים להיות סביבתיים.
- חלק חושבים כי רחוב משולב לא מאפשר להולכי הרגל שיפור במצב אלא הופך את כל הרחוב למיסעה.
- מקומות ספציפיים למיתון: דרך לוד-אלנקווה, פלורנטין ושכונת התקווה.
- יש להציע בנק של פתרונות למיתון תנועה להיררכיה של רחובות העיר, כך שתכנית המתאר תשאיר גמישות לאמצעי מיתון תנועה שיקבעו ברמת תוכניות מפורטות בשכונות.

19. מיתון תנועה
 מדיניות תכנון כוללת לצמצום המפגעים הנובעים מתנועת כלי רכב ואחד מכליה המרכזיים הוא הגבלת המהירות ל-30 קמ"ש.
 המטרה: מניעת מטרדים הנגרמים כתוצאה מתנועת כלי רכב - רעש, זיהום אוויר וסכנות בטיחותיות.
 כלים אפשריים למיתון תנועה:
 • פסי האטה
 • הגבהה בצמתים (או מעברי חצייה)
 • הצרת רצועת התנועה משני הצדדים
 • יצירת עיקול עם אי תנועה



8.10 חתכי רחובות²⁰

הדיון בחתך הרחוב, שהתקיים כחלק מהדיון בנושאי התחבורה והיעיצוב העירוני, העלה שתי מסקנות מרכזיות. הראשונה, כי חלוקת זכות הדרך ואופיו של הרחוב/הדרך צריך להיגזר קודם כל ולפני הכל מהחלטות תכנוניות ואדריכליות, ורק לאחר מכן משאלות התחבורה. דבר שני היא כי בנוסף לחתך הדרך הקלאסי יש לחשוב על חווית המשתמש בדרך ולא רק כפונקציה של זכויות הדרך. לצורך כך יש לספק בדרך: צל, שתייה, נגישות, נוחות (אמצעי תפעול).

הערות נקודתיות, מזרח העיר:

- לה-גרדיה ויצחק שדה נתפסים כרחובות שכונתיים, אך רוב התנועה היא תנועה חוצה. לכן צריך לתת שם עדיפות לתחבורה ציבורית על חשבון רכב פרטי ולא על חשבון החנייה.
- חתך משה דיין – תחבורה ציבורית בקרבה למדרכה ומכוניות פרטיות באמצע.
- יש לחשוב על דרך לחבר את דרך ההגנה לדרך הטייסים.
- עלתה חשיבות השארת העצים בלה-גרדיה, ושימור מרקם לאורך צירים ירוקים.

הערות נקודתיות, צפון העיר:

- דגם החתך של דרך נמיר (החתך באזור שכונת ל'), המאפשר מעבר נוח להולכי רגל, הוא פתרון טוב לדרכים עורקיות הדומות לדרך נמיר. במקומות מסוג זה אפשר לצמצם מדרכות למינימום.

20. חתך רחוב
 חתך אנכי של הרחוב (מקו המגרש הנמצא בצידו האחד של הרחוב עד קו המגרש הנמצא בצידו השני), המתאר את מידות הרצועות השונות המיועדות למשתמשים השונים ברחוב (הולכי רגל, רוכבי אופניים, מכוניות, תחבורה ציבורית, גיבון ועוד). העיסוק בחתך הרחוב אפשר לנו לברר כיצד בעלי העניין השונים חושבים שצריכה להתחלק זכות הדרך בין משתמשים שונים.

- הפתרון עבור רחוב לבנון שונה במהותו מהפתרון שהוצג לרחוב אנשטיין. זאת מכיוון שתנועת הולכי הרגל ברחוב לבנון פחותה בהרבה, ולכן אפשר "לנגוס" מדרכה לטובת חנייה בין העצים ועל ידי כך לפנות מסלול חניה לטובת תחבורה ציבורית. לחלופין ניתן להרחיב את לבנון בצידו המזרחי על חשבון מוסדות הציבור.
- רק בכבישים ראשיים יש לשקול אפשרויות גישור להולכי רגל.

הערות נקודתיות, מרכז העיר:

- בלב העיר העדיפות צריכה להיות על פי הסדר הבא: הולכי רגל; אופניים; תחבורה ציבורית; רכב פרטי של תושבי האזור; רכב פרטי של אחרים.
- תחבורה ציבורית: העדפה לתחבורה ציבורית בצירים מרכזיים לעיתים על פני חנייה ולעיתים על פני נתיבי תנועה; החתך בו מוצע תחנה לתחבורה ציבורית באמצע הרחוב מוסכם כפחות מועדף.
- אופניים: רחוב ריאלי לשבילים; מיקום עדיף לשבילים הוא על הכביש (דגם משה דיין), עם הפרדה פיזית. היעד לתחבורת אופניים (10% בלבד) נתפס כנמוך.
- אי תנועה ברחובות סואנים וראשיים: רחוב שיתחשב בהולכי הרגל הממתינים ברמזור.
- מדרכה: השיקול המוביל בחתך הרחוב. יש לקבוע רחוב מינימאלי; יש להוריד ולהסיר מפגעים מהמדרכות (דבר שימנע את הצורך בהרחבתן); יש להנגיש להולכי רגל רחובות ראשיים במע"ר ולא רק באזורי המגורים.
- נתיבי תנועה: אולי לשקול צמצום של רחוב הנתיבים.
- עצים: הדגשה של חשיבות העצים בחוויה העירונית ובמשמעותם להולך הרגל ולסוגיות סביבה. החתך צריך לאפשר מקום לעצים גדולים ונותני צל ולא לשורות דקלים באמצע הציר כמו שנעשה באבן גבירול.

8.11 מקרה בוחן: שדרות ירושלים

הרעיון לסגור חלקים משדרות ירושלים וליצור מדרחוב התקבל באופן חיובי, שיכול להשתלב עם מתחם הרכבת המתחדש, מתחם נגה וחיבור למבואות יפו. דבר זה יכול להוביל להתחדשות האזור ואף לקדם בו את המסחר. על מנת שרעיון זה יצא לפועל יש לפתח את האזור כך שימשוך אוכלוסייה מרחבי העיר והמטרופולין, כי אלמלא זאת האזור לא יתפתח. יחד עם זאת, המדרחוב ללא פתרון תחבורתי שימנע את הניתוק של האזורים הדרומיים, עלול להוות מכה נוספת על שכונות אלה. צריך לחשוב גם על הנסועה שתוסט לרחובות מקבילים ולפתור את הבעייתיות שתיווצר. אפשר לשקול נתיב נסיעה אחד בעל קיבולת נמוכה ותכנון הרחוב כמוטה הולכי רגל. באזורים הדרומיים יותר של שדרות ירושלים יש לשקול אפשרות של גישור להולכי רגל מעל הרכבת הקלה.

לאחר המפגש נשלח מייל מאחד המשתתפים לאור ה"ניסיון" לסגור קטע זה לתנועה, לאור עבודות התשתית של הרכבת הקלה בסמוך לתיאטרון נגה. לטענתו, "התוצאה היא קטסטרופה תחבורתית גם ברחוב שדרות ירושלים וגם בכיכר השעון וברחוב יפת. פקקים לכיוון צפון ולכיוון דרום (לפי שעות היום)... והמשטרה מחזיקה הרבה שוטרים שלא נותנים לרכבים לעצור אפילו לשנייה בקטעים העמוסים. אז אולי טוב שלפעמים התנאים יוצרים הדמיית אמת לשאלה תיאורטית". דברים אלה מהווים דוגמה אחת לצורך שעלה בסדנאות במציאת פתרון תחבורתי לאזור כולו.

8.12 מקרה בוחן: רחוב הר ציון

כיום מהווה רחוב הר ציון חיץ – צריך למצוא דרך לשנותו ולהופכו לרחוב מחבר (הדגם של רחוב הרצל הוא דוגמה טובה). לשם כך יש להפחית נתיבי נסיעה עבור מדרכות, עצים ושביל אופניים. מקיבוץ גלויות וצפונה יש לתכנן כך שתהיה חזית מסחרית, מדרכה רחבה, שטח גינון ונוף. יש לבחון אפשרות למיקום הרכבת הקלה בצד הדרך ולא במרכז (ובמידה והיא במרכז, לבחון שיקוע של הרכבת עם מעבר להולכי רגל). נכון הוא כי צריך לאפשר חנייה לעסקים, אך מכיוון שישארו רק 2 נתיבים לכל כיוון, יש אולי להגביל חנייה בשעות השיא. סיום הר ציון בתחנה המרכזית הוא בעייתי וצריך פתרון טוב.

9. עירוב שימושים²¹

נושא עירוב שימושים, ביטא אולי יותר מכל נושא אחר את ההזדמנויות והחששות שהיו קיימים אצל משתתפי הסדנאות מכוונותיה של תכנית המתאר. מחד, נוכל לומר כי באופן כללי נתפס עירוב שימושים כדבר חיובי – הגם שדגמי העירוב הרצויים על פי משתתפי הסדנאות משתנים ממקום למקום. מאידך, הביעו משתתפי הסדנאות את החשש מהעירוב, בעיקר אם הוא יעשה באופן לא מבוקר וללא האכיפה המתאימה. הפרק יפתח בהתייחסות כללית לנושא העירוב, לאחר מכן יעבור לסקירת דגמי העירוב הרצויים באזורי העיר השונים ויסיים בהתייחסות ספציפית לנושא הפנאי והבילוי.

ככלל, עירוב שימושים הוא מגמה שיש לתמוך בה ולחזק אותה, במטרה לשמור על האינטנסיביות העירונית, בעיקר במרכז העיר ["ת"א היא ת"א", מי שלא רוצה שלא יהיה בה"]; "הכיף הכי גדול זה לרדת עם נעליי בית למספרה"]. עירוב שימושים נתפס כדבר חיובי, כל עוד קיימת אכיפה והגבלה של מקומות שעלולים להוות מטרד. מספר פעמים עלתה הטענה כי העירייה איננה מסוגלת לאכוף את החוק. האתגר אם כן, הוא כיצד ליצור קריטריונים שיאפשרו עירוב נרחב ככל הניתן בו זמנית עם צמצום המטרדים עד למינימום. מכאן עלה הצורך בהגדרת רשימות מסודרות של עסקים מותרים על פי סוג המרחב, בשילוב הגבלות בנוגע לזיהום רעש, אוויר, ריח וכו'.

לאזורי העיר השונים, מתאימים דגמים שונים של עירוב שימושים, ובכלל זה דגמים של אינטנסיביות העירוב. לא דין מרכז העיר כדין שכונות המגורים הפריפריאליות המצויות בכל קצוות העיר. יחד עם זאת רמה מסוימת של עירוב מתאימה כמעט לכולן, ובכל מקרה התושב צריך לקבל את כל צרכי היומיום בטווח הליכה ברגל. ככלל, נאמר כי חלופת הרשת העירונית מאפשרת ומעודדת עירוב שימושים בצורה טובה יותר, אך בעוד החלופה מציעה בעיקר פיתוח לאורך צירים, יש לחשוב גם על מוקדים מרחביים. בהמשך יפורטו דגמי העירוב המתאימים לכל אזור ואזור.

הערות נקודתיות:

- עירוב השימושים צריך להבחן אל מול השאלות התחברתיות שהוא מעלה (בהקשרים של נגישות וחנייה).
- עירוב נתפס כדרך להפחתת נסיעות ולהגברת הנגישות של תושבים לשימושים אחרים (תעסוקה ושירותים).
- עירוב שימושים מאפשר גם דיור בר השגה ודיור זול יותר. בעיקר סביב המוקדים המעורבים עצמם, הגם שחלקם עשויים להפוך ליוקרתיים ביותר.
- תושבים ביקשו כי מפות התשריט יציגו רובד נוסף של מידות אינטנסיביות שונות של שימושי מע"ר ותעסוקה אשר יציג את ההבדלים בין אזורי המע"ר השונים. בנוסף יש להציג רמות שונות של אזורים מעורבים. לדוגמא: רמה 1 – פלורנטין; רמה 2 – דרומית לסלמה; שוקן.
- הוצע שבחלופת הרשת העירונית מעבר למע"ר המטרופוליני לא יתווספו 7 מוקדים ברחבי העיר, אלא רק 3 או 4 מוקדים. צמצום מספר המוקדים והרחבתם מבחינה תפקודית, תוך מציאת מקומות זמינים להקמתם, תהיה יותר יעילה מבחינת מטרות התוכנית. כאשר המוקדים האלה צריכים להיות קשורים בצורה יעילה (מבחינה תחברתית ופונקציונאלית) למע"ר המטרופוליני.
- עלתה הטענה כי עירוב שימושים בבתי מגורים ע"י הפיכת קומת הקרקע לקומה מסחרית לאורך צירי רחובות, עלול לגרום לקונפליקטים סביבתיים חמורים כיוון שעסקים רבים יוצרים מטרדים המפריעים למגורים (דוגמא שהועלתה בסדנה: מטרדים מחנות פרחים בבית מגורים). מטרדים נוספים צפויים בעקבות תוספת של תנועה וחניה ומבעיות פריקה וטעינה. בנוסף, הסבה של השימושים בקומת הקרקע לשימוש מסחרי תחסל למעשה את הגינות הפרטיות והצמחייה שתרומתה לאיכות החיים והסביבה בעיר כיום, חשובה ביותר. לכן, במקומות שיוחלט לעשות כן, ניתן לשקול עירוב שימושים תוך כדי שימת דגש על שימור צמחיה והוראות למניעת מטרדים לדיירים.

9.1 עירוב שימושים: צפון

תוצרי הסדנאות איששו רעיון תכנוני שהועלה על ידי צוות התכנון המדבר על פיתוח צירים עירוניים ומשיכת עירוניות לצפון העיר, בעוצמות משתנות בהתאם לחלופה. הרעיון כאמור זכה ככלל לתמיכה, תוך מיקוד הפיתוח על בסיס מגמות קיימות (אינשטיין, פנחס רוזן, וולנברג), או בצירים בעלי משמעות אזורית (לבנון). בנוסף, פיתוח הצירים צריך להתבצע באופן נקודתי ומשתנה בהתאם לאופי האזורים ולא דווקא לאורך הציר כולו.

דגם נוסף של עירוב שימושים המתאים לצפון הנו חיזוק מרכזים מסחריים באמצעות תוספת קיבולת למשרדים או למגורים ושילוב מוקדי פנאי ובילוי, תוך בחינה ייתכנות כלכלית, סביבתית ותחבורתית (לדוגמא: רמא"ג, ל').

הערות נקודתיות:

- בחינת אפשרות שימושי משרדים בקומות הקרקע בחלק משכונות המגורים (לדוגמא: ל', רמא"ג).
- איתור מקומות לשוקים בצפון העיר.
- איתור מקומות למלונות ומלונות בצפון.
- לבחון פיתוח אזור בית הלוויית כאזור ספורט אזורי. בכל מקרה יש להיזהר בקביעת עובדות תכנוניות לגביי אזור זה, המהווה את אחת מעבודות הקרקע הגדולות באזור.
- יש שכונות שבהן לא נכון לערב שימושים (לדוגמא: תל ברוך).

9.2 עירוב שימושים: מרכז

התייחסות נקודתית

- ברחובות ראשיים נכון לאפשר עירוב שימושים מלא.
- ברחובות מקומיים וברחובות ביניים נכון לאפשר בכפוף לקריטריונים.
- ניתן לערב שימושים במקביל לעיבוי למגורים בכל הצירים המרכזיים ברובע 4 (אבן גבירול, ארלזרוב, ז'בוטינסקי, פנקס ואף בבני דן). יחד עם זאת הדגמים צריכים להתאים עצמם למקום.
- ברחוב ויצמן (ה"דיזינגוף" של רובע 4) יש לחזק את הקשר בין הרובע לפארק הירקון.
- אזור המע"ר הצפוני יכול לתפקד אל מול רובע 4 כשם שעתידיים מתפקד אל מול השכונות ברובע צפון-מזרח.
- פרישמן, ארלזרוב – לחייב חזית מסחרית.
- גורדון, ז'בוטינסקי, בן גוריון, נורדאו – לאפשר חזית מסחרית.
- יש לחזק את הקשר לים ולא לסיים את הפעילויות המוצעות ברחובות היורדים לים ברחוב הירקון.
- דוד המלך – חבל לגעת.
- אזורי התעסוקה יכולים לספק מענה של שירותי ציבור, פנאי ובילוי לאזורי מגורים הסמוכים אליהם.
- באזורי התעסוקה יש לשמור על מינימום זכויות למגורים, ובכל מקרה לא לרדת אל מעבר ל-25%. באם יעלו הזכויות במע"ר יש להעלות בהתאמה את הזכויות למגורים.

9.3 עירוב שימושים: דרום

ההעדפה היא לריכוז המסחר לאורך צירים ראשיים ולא בכל רחוב קטן. שכונות המגורים צריכות להיות נקיות מ"שימושי מע"ר" אך לא מעירוב שימושים המשרת את השכונות (בהתאם לאופי השכונה). עירוב השימושים צריך להיות מתוך דיאלוג ושיתוף של תושבי השכונה כדי שיוכלו להשפיע על אלו שימושים מתאימים לשכונה שלהם, מתוך חשיבות לאיזון ולמידתיות בעירוב השימושים.

התייחסויות נקודתיות:

נווה שאנן

- אזור מעורב לגמרי. הרבה מהפעילויות המתבצעות בו מייצרות זיהום. את הפעילויות המזהמות יש לרכז באזורים מוגדרים ורק שם להתיר את קיומן של מלטשות, מחרטות, נגריות, מוסכים, סדנאות מתכת, ובלילה אזורי בילוי ומועדונים. מתחם החרש מהווה אופציה לשימושים מלוכלכים.
- באזורים שיוגדרו כאזורי מגורים, לא לאפשר שימושים שיוצרים הפרעה למגורים (רעש, זיהום). כן ניתן להשאיר ולעבות בתי קפה, מסעדות, מסחר וכו'. אזורי המגורים צריכים לעודד כניסת משפחות ואוכלוסיה חזקה לנווה שאנן.
- נווה שאנן סובלת מתדמית ירודה. לכן כל תכנון צריך להיות מלווה בצעדים נוספים, שיגובו בפרויקטים פיזיים. לדוגמא: מרכזי תרבות שיובילו למשיכת אנשים; להפוך את התמח"ת לעיר אומנים; לתכנן את שד' הר ציון כשדרה יפה ועוד. במקביל צריך להוציא או למסד את תעשיית המין מהאזור.
- המיקום הנגיש של השכונה הוא כלי לפיתוח וצריך לנצל לצורך פרויקטים שיכוונו לקהלים מכל המטרופולין. אך זה צריך להיעשות גם לטובת תושבי האזור (לא בטוח שמי שעובד במגדלי הזכוכית גר בנווה שאנן).

פלורנטין

- ככלל הובעה דעה בעד עירוב שימושים. השכונה נותנת לאנשים תחושה שהם חיים באזור מיוחד, בינלאומי, תיירותי, המייצר מגוון רב של אפשרויות והזדמנויות, יוצר חיי קהילה, ומביא קונים ומבקרים. הדבר החשוב זה לא מה מעורב אלא האופן בו מתבצע העירוב. גם בכך, הביאו המשתתפים דעה, כי יש מקום לגמישות ("אנחנו לא שולטים במציאות אלא מנהלים אותה ומתקנים"), שבין היתר תמנע מבניינים ואזורים להישאר ריקים.
- חשוב לשמור על המרקם ולראות איך במסגרתו מאפשרים את העירוב. להגדיר עסקים שאפשר/שאי אפשר, ולראות מה ניתן לעשות במסגרת התכנון ומה במסגרת הרישוי (לדוגמא: הנגריות והמחרטות בבניינישתי יוצרים מטריד). לעודד תעשייה זעירה ומלאכה בקומות הקרקע ובמחסנים. למרות כל זאת, יש להתמקד במגורים, ולראות בשכונה כשכונת מגורים, והשאלה היא אך לאפשר ולעודד את העירוב.
- רחוב פרנקל הוא דוגמא להצלחה, הן בהיבט האסתטי והן בכך שעסקים שיכולים להתקיים לצמד המגורים. התשתיות שופרו ורואים שיפור המקרין גם על העסקים.
- יש לראות באזור שנמצא דרומית לדרך יפו-ת"א כחלק מפלורנטין, אך עם אפיונים אחרים. האומן 17 לדוגמא, טוב שיהיה באזור זה ולא ליד המגורים.
- מה להוסיף ולעודד? חסר מרכז תרבות שכונתי/מקומי ומוקדי ספורט ויצירה; חנויות ריהוט, רפדיות, חנויות עיצוב הבית (עורף לרחוב הרצל – יכול לחלחל לפלורנטין ופרנקל; עם הגדרת שעות פתיחה); מקומות בילוי ליליים; מלונות בוטיק/אכסניות; מוסדות חינוך (בשולי השכונה). משרדים באזורי המגורים לעומת זאת נתפסו כמשהו שלא יסיע לאופייה של השכונה.

קריית שלום

- השכונה היא שכונת מגורים בעלת אופי כפרי. ככלל לא רוצים עירוב שימושים מעבר לקיים. יחד עם זאת ניתן לשדרג את המרכז המסחרי ולהוסיף שימושים שכונתיים כגון בית קפה או מרכז תרבות (גורן גולדשטיין – מתפקד רק כקאנטרי ופחות כמרכז תרבותי).
- שימושי משרדים יכולים להיות בפאתי השכונה, בדרך שלבים או במתחם פנורמה. הצירים המקיפים את השכונה יוצרים יתרון בעניין הנגישות, ומאפשרים לתושבי השכונה להגיע מהר ובנוחות לאזורי תעסוקה רבים.

שוקן

- עירוב שימושים יכול להיות מאד מפרה הן למגורים והן לתעסוקה.
- כניסת מגורים לאזורים יכולה לפעול להוצאת נרקומנים/סמים משכונות.
- צריך לאפיין חללי מגורים מסוגים שונים.
- יש לטפח את קריית המלאכה כ-soho.
- צריך להגדיר הגדרות מינימאליות של איכות סביבה ואף ניתן להגדיר כי בחלק מן האזורים שירותי הציבור יינתנו באזורים סמוכים.

סלמה ודרומית אליו

- אזור זה דורש פיתוח רציני. באזור זה לא מצליחים לממש נכסים, כנראה כי מגורים לא נראים ככדאיים. לכן אולי כדאי לייעד למשרדים ולשימושים נוספים.

9.4 עירוב שימושים: מזרח

יש יתרונות במשיכת עירוניות המתבטאת בעירוב שימושים למזרח העיר, אך משיכה זו אינה בהכרח משמעותה החדרת המע"ר לשכונות. יחד עם זאת, עירוב שימושים נתפס כטוב לעסקים מקומיים ולתושבים ולכן יש לאפשר אותו כמה שיותר. לגבי אופי ועירוב השימושים עלו העקרונות הבאים: שימושים מעורבים יהיו בפאתי השכונות בלבד על בסיס מוקדים הקיימים כיום; עירוב שימושים אינטנסיבי ושימושי תעסוקה צריכים להיות במע"ר לאורך נתיבי איילון; רחוב לה גרדיה יכול להיות רחוב מרכזי ברובע בעל אופי עירוני הכולל עירוב שימושים; רצוי ליצור חזיתות מסחריות ברחובות מרכזיים במזרח העיר אך בהתאמה לאזור; ניתן לקדם התחדשות מרכזים מסחריים בלב השכונות ע"י תוספת קומות למסחר ומגורים.

התייחסויות נקודתיות:

פרויקטי מנוף (למשל: מתחם המכללות, מרכז כפר שלם, פארק בגין)

הקמת פרויקטים חינוכיים ייחודיים ואיכותיים רחבי היקף לכל הגילאים יכולים לשמש כמנוף לפיתוח האזור כולו. בנוסף, אפשר למקם במזרח העיר מוסדות תרבות ופנאי, חלקם עירוניים ומטרופוליניים. מוסדות אלה יכולים להתמקם גם בתוך השכונות עצמן. בחלק מן השכונות יש לעודד פרויקטים מסוג זה, כדוגמת תיאטרון יורם לוינשטיין, שמשליכים חיובית על סביבתם המיידית. בשולי פארק בגין אפשר למקם מוקד תרבות/חינוך ומסחר, וכך גם מתחם המכללות מתאים לעירוב שימושים וניתן לשלב בו מגורים בבנייה לגובה.

כפר שלם

- במרכז כפר שלם ניתן לערב שימושי תעסוקה, בילוי ופנאי ברמה כלל עירונית.
- עלה הרעיון להקמת מתנ"ס-קאונטרי.
- עלה רעיון להקמת מרכז חינוך אזורי לגילאי 0-18.

נחלת יצחק ודופן האילון

- הגדרת אזורים בהם יותרו שימושי מגורים ותעסוקה למקצועות חופשיים ואמנים.
- יש לאפשר שימושים מגוונים (תעסוקה, יצירה, מגורים) במבני תעשייה ישנים (לדוגמא: ברחובות נח מוזס, נחלת יצחק והשלושה).

נוה אלעזר

- המרכז המסחרי יכול להכיל שימושים מעורבים ככלי להתחדשותו.

רחובות שבהם יש לבחון עידוד פעילויות מסחר ובילוי בקני מידה קטנים

- מח"ל.
- ההגנה, אזור הדואר המרכזי.
- מעפילי אגוז.

9.5 עירוב שימושים: יפו

עירוב השימושים צריך לצאת מתוך נקודת מוצא שיש לאפשר מגוון תעסוקות ויש לאפשר בכל אזור את כל צרכי היומיום. יחד עם זאת אסור לתכנית להיות קשיחה אלא לאפשר גמישות שתתאים להשתנות האזור ולהשתדרגותו.

התייחסויות נקודתיות:

תיירות

- יש לראות בכל יפו כמרכז תיירות. ענף זה מייצר עבודה למגוון אוכלוסיות. במסגרת זו יש לעודד הקמת בתי מלון, אכסניות וצימרים. אסור למקם מלונות אל מול הים, אלא לשלבם במרקם העירוני.
- העיר העתיקה ככפר אומנים היא שטות תכנונית. יש לפתוח את העיר העתיקה למגורים, מסחר ותיירות. ובעיקר להחזיר את היפואים לעיר העתיקה.
- 2 מרכזים תיירותיים אפשריים: (1) המתחם העותומאני (הסרייה, בית אשל, ככר השעון, שוק הפשפשים, הנמל, שדרות ירושלים, עד שלבים); (2) אזור תיירות מזרחי על בסיס אבו כביר.

שדרות ירושלים

- לשמור את שדרות ירושלים כציר מסחר ולמנוע מגורים בקומת הקרקע. יש לעודד עסקים כגון בתי קפה, קולנוע, מלונות, אכסניות וכו'.
- ניתן לצופף את שדרות ירושלים, כבסיס לשידרוגה.
- יש להכניס לאזור הצפוני מתנ"ס ולמשוך את המסחר צפונה.

עג'מי וג'בליה

- פיתוח עסקים ומרכזי תעסוקה בכל רחבי עג'מי, ג'בלייה ולב יפו.
- אפשרות שילוב מסחר על ידי יצירת חזית מסחרית ברחובות ראשיים יותר כגון יפת וקדם.
- יש להחזיר את שוק האתרוג ליפו (או במיקומו הישן או במשולש ליד שבטי ישראל).
- יש לחבר את עג'מי וג'בליה מזרחה, בין היתר על ידי פעילות מסחרית.

אזור מלאכה במבואות יפו

- רצוי להשאיר מלאכה (בכפוף למניעת מפגעים) בקרבת המגורים. כך תתאפשר תעסוקה נגישה.
- לחשוב על אפשרות לשילוב מלאכה נקייה עם אפשרויות לתעסוקה אחרות (לא רק מלאכה) במתחם.

- אפשרות לצמצום אזור המלאכה ופינוי שטח לתעסוקה, אפשר לצמצם תעשייה בבניה בקומות. הצמצום יאפשר הקצאת קרקע לתעסוקה מגוונת שקרובה ליפו.
- אפשרות לעירוב מגורים במתחם המלאכה רק אם המלאכה מתאימה לזה.

יפו ג' + ד'

- רוצים להישאר שכונת מגורים ולא לאפשר מסחר מסיבי בשכונות, אם כי בעד מסחר כגון חנות מכולת המשרתת את המגורים.
- הבחנה בין חנויות קטנות לבין סופרמרקטים – אותם רוצים להשאיר בבת ים.

9.6 פנאי ובילוי

במספר מפגשים עלה המתח בין תרבות "אמריקאית" הקוראת למתחמי בילוי לבין תרבות "אירופאית" המבקשת לפזרם באזורי המגורים. מתחמי הבילוי הם פתרון טוב לעסקים שרוצים להיות פתוחים 24/7. אך מתחמי בילוי אלה הם סוג של "דיסנילנד" המצריך יציאה מהעיר. צריך להבחין בין אלה לבין שימושי פנאי ובילוי שרצוי שיהיו בסמוך לבית. יותר מדי מתחמי בילוי, "ישתו" לתוכם את כלל האופציות האחרות. סינמה סיטי היא דוגמא למתחם ששתה את מרבית אולמות הקולנוע מהעיר. ככלל, פונקציות של פנאי ובילוי דורשות ודאות תכנונית, ולכן יש להגדיר מדיניות תכנונית ארוכת טווח הנוגעת למוקדי הפנאי והבילוי, והתכנית צריכה לספק זאת.

קהל היעד הוא קריטריון חשוב ביותר מבחינת מיקום פונקציות פנאי ובילוי. צריך להבחין בין שירותים מוסדיים ומוקדי תרבות מטרופוליניים – שיכול להיות שנכון שימוקמו בצמוד לקווי המתע"ן ולאוו דווקא במרכז העיר – לבין מוקדי פנאי ובילוי פנים עירוניים (גם אם הם מושכים גם קהל מחוץ לעיר). האחרונים צריכים להיות משולבים ברקמה העירונית. ישנן פונקציות פנאי ובילוי, כדוגמת ברים ותיאטראות קטנים, המשתלבות היטב עם אזורי מגורים (צוותא והפאב שלידו כדוגמא), מעבר לכך שמוקדי הבילוי בתוך העיר מאפשרים ללכת בבטחה ברחובות גם בשעות הלילה הקטנות, בכך שהם משרים תחושת בטחון ברחוב.

יש לראות במתחם הבילוי בשאול המלך כחלק ממרכז העיר, בוודאי לקראת הימים בהם הקריה תתפנה ובמקומה יבנו אזורי מגורים חדשים. התכנון צריך להתכונן לכך. המתחם יכול להוות מנוף להתחדשות האזור כולו.

10. מרחב ציבורי²² ועיצוב עירוני

המרחב הציבורי העירוני, יותר מכל נושא אחר, העלה על פני השטח את המחלוקות, ההשגות והתהיות, בנוגע לחיים העירוניים בכלל ולתכנית המתאר בפרט. במרחב הציבורי מתקיימים ומתרחשים החיים העירוניים והציבוריים, שם אנשים נפגשים, והוא המאפשר לאנשים השונים את מקומות המרגוע והמנוח, כמו גם את האפשרות לזכות בחינוך איכותי, בתרבות מגוונת ובמקומות לשהות בהם בשעות הפנאי. במרחב הציבורי משתקפים הלכה למעשה שאלות של צדק חברתי ושוויון. ובהיותו של המרחב הציבורי כה משמעותי, הוא ייצג בסדנאות את השאיפה של האנשים השונים, בכל קצווי העיר, לנורמאליות, שלוה ואף למתן הזדמנות שווה. הגם שנושא זה מעלה יותר מכל, את הכעסים והמצוקות של בעלי עניין שונים, הדיון בו, הראה יותר מכל את האחריות שנושאים האנשים השונים לעתידה של העיר. הגם שלחלק ממשנתפי הסדנאות מצוקות היומיום – ובכלל זה הזנחה, פשע, עוני ומחנק חברתי ותרבותי - אינם זרים, אלא מציאות יומיומית, הדיון לא נותר באלה, כי אם ביקש לשאול, באיזה מציאות אנחנו רוצים לחיות בעוד 20 שנה? מה הדברים שיאפשרו להשיג זאת? וכיצד?

פרק זה יעסוק בהיבטים שונים של המרחב הציבורי ובהם השלד הירוק, השטחים הציבוריים הפתוחים²³ (שצ"פים), [שטחים ל]מבני ציבור²⁴ (שב"צים), יתמקד בשכונת פלורנטין כמקרה בוחן, ויסיים בנושא הבניה לגובה.

המחסור בשטחי ציבור ובמרחב ציבורי איכותי העונה לצרכי האוכלוסייה עלו באופן בולט כחשובים מהקצאה נורמטיבית²⁵ של שטחים פתוחים, תוך הטענה כי הללו יכולים להוות תחליף למחסור בשטחים הפתוחים. חשוב לציין כי אין באמירה זו מתן לגיטימציה לעירייה לא לטפל גם במחסור זה. אך האמירה כי, לדוגמא, בדרום העיר "החום עדיף על הירוק" עלתה וחזרה במקרים רבים. מתנ"סים, רחובות איכותיים, תשתיות פיזיות משופרות, גינות קהילתיות וגגות ירוקים – יכולים להוות מענה טוב למחסור גם בשטחים הפתוחים, ולהוות תשתית לפעילות קהילתית, תרבותית וחברתית. חשוב לציין כי משתתפים רבים, שחלקם מגיעים מאזורים בהם קיים מחסור נורמטיבי חמור בשטחי ציבור חומים וירוקים, שמו את הדגש המרכזי על פיתוח של מרחב ציבורי איכותי, ואף נטען כי זהו "השטח הפתוח של העתיד". צו השעה, האתגרים האקולוגיים והרצון לשמור את השטחים הפתוחים, מחייבים לצופף את הערים, ומתן מענה נורמטיבי של שטחים פתוחים לדוגמא, לא עומד בקנה אחד עם אתגרים אלה. אנשים אלה הביעו את הצורך לאפשר שילוב תפקודים ושימושים במוסדות ציבור. גינות בתי הספר לדוגמא, צריך שיתנו מענה לשטחים פתוחים גם בשעות אחר הצהריים; מתנ"סים ובתי ספר יכולים לעשות שימוש באותם מבנים וכו'. בנוסף עלתה טענה נוספת כי לעיתים הדרישה למענה נורמטיבי לשטחי ציבור, משמש כסות ליעדים פוליטיים ואי מתן מענה לדרישות מגורים של אוכלוסיות שונות, שמתן מענה להן אינו עומד, לכאורה, עם הנורמה הנדרשת של שטחי ציבור (לדוגמא: מצוקת המגורים של ערביי יפו).

יחד עם זאת הועלתה הדרישה כי לא יהיה צמצום של שטחים המוגדרים כירוקים או חומים ללא חלופה של שטח זהה במקום אחר. "כשם שאין לקחת שטח פרטי בלי לפצות את בעל הקרקע כך אין לקחת שטחים מהציבור בלי לפצות אותו".

פרק זה יתייחס כאמור למרכיבים שונים של המרחב הציבורי, ובהם שטחים פתוחים, שטחי ציבור ועיצוב עירוני.

22. מרחב ציבורי

בהגדרה של המרחב הציבורי או כוללים את כל השטחים הפתוחים הציבוריים בעיר: פארקים, כיכרות, רחובות וגם שטחים פרטיים פתוחים שהציבור יכול להנות מהם. הגדרה מרחיבה יותר כוללת במרחב הציבורי גם את כל שטחי ומבני הציבור הקיימים בעיר, ואף שטחים פרטיים בהם מתקיימות פעילויות ציבוריות (כמסעדות, גלריות וחנייות שונות). הרחבה זו נשענת על ההגדרה הסוציולוגית של המרחב הציבורי המכונה לכלל הפעילויות האנושיות הנעשות בציבור, מחוץ למסגרת המשפחתית. המרחב בו מתרחש מפגש ושיח בין האנשים.

23. שטחים ציבוריים

פתוחים (שצ"פים)
פארקים, גינות וכיכרות המשרתים את תושבי המטרופולין, העיר הרובע או השכונות הסמוכות. מסומנים בתשרי התכנית בצבע ירוק.

24. שטחים למבני ציבור (שב"צים)

שטח המיועדים למבני ציבור כמוסדות חינוך, קהילה, תרבות, ספורט ודת. מסומנים בתשרי התכנית בצבע חום.

25. נורמות לשטחי ציבור

שטחים ציבוריים פתוחים: 5-7 מ"ר לנפש שצ"פ מקומי, 3 מ"ר שצ"פ כלל עירוני.
שטחים בנויים ציבוריים: מותנה בגודל אוכלוסייה והרכבה. ממוצע כ- 7 מ"ר לנפש.

מאזן שטחי ציבור

היחס בין כמות שטחי ציבור (פתוחים או בנויים) אל כמות האוכלוסייה באזור כלשהו. ניתן לבטא את המאזן על ידי חישוב השטח הממוצע לנפש. ממוצע זה ניתן להשוות ל"נורמות" מקובלות ככלי המסייע לבדוק מחסור (או עודף) בשטחי ציבור הנדרשים עבור האוכלוסייה.

10.1 שלד ירוק

העיקרון המוביל בתכנון של השלד הירוק העירוני וביישומו צריך להיות רשת עירונית מלאה ומתפקדת. כאשר מערכת הצירים הירוקים ופיתוחם צריכה להבחן לאור צירי ההליכה של המשתמשים (לדוגמא: טאגור לעומת לבנון ואיינשטיין).

השלד הירוק צריך לענות על מספר עקרונות וביניהם:

- חיבור מזרח מערב, בדגש על חיבור שני צידי האיילון, באמצעות צירים ירוקים. גישור על האיילון צריך להתבצע באופן שמזמין עצמו כשטח פתוח – כמה גשרים רחבים שמפותחים כשטח ירוק. ההצעה לדוגמא, לחבר את צפון מזרח העיר למערבה באמצעות ציר ירוק שלכל אורכו מעודד תנועה ברגל ובאופניים, המתחיל במבצע קדש ומסתיים באיינשטיין זכתה לתגובות נלהבות.
- חיבור שכונות מגורים לשטחים פתוחים שסביבם (לדוגמא בהקשר הצפוני: נווה שרת לפרדסים; כוכב הצפון לפארק ולים; רמות אביב לים; שכונות הצפון לפארק המטרופוליני וכיו"ב).
- חיבור כל שכונות העיר לים, ומתן האפשרות למי שיחפוץ בכך לקחת את אופניו ולהגיע בבטחה ובנוחות לחוף הים ולטיילת.
- חיבור שכונות פריפריאליות לעיר (כדוגמת נווה שרת, נחלת יצחק, מונטיפיורי, קריית שלום ועוד).
- חיבור הצפון למרכז על בסיס צירים כדוגמת אבן גבירול (ציר עירוני) ווייצמן (ציר ירוק).
- יש חשיבות לראות את כל השטח של פארק החורשות כפארק אחד, תוך חיבורו לשכונות הדרום (פלורנטין, לב יפו, נווה עופר, קריית שלום, שפירא, מבואות יפו) בצירים ירוקים.
- בדרום העיר קיימים מספר צירים המהווים אזור "דוחה אנשים", בעיקר באזור מבואות יפו (הצירים סלמה, בן צבי, קיבוץ גלויות) ואזור התחנות המרכזיות שיוצרים קיטוע רב ברצף העירוני. יש לטפל באזורים אלה באופן נקודתי ומאומץ ולהפכם למרחבים ציבוריים מזמינים, המשופעים בצירים ירוקים. ככלל, השכונות פלורנטין, צלנוב ונווה שאנן נתפסים כיחידה עירונית אחת, וככזאת יש לפתחה. מוצע להתייחס לציר סלמה כרחוב עירוני מחבר, המאופיין בעירוב שימושים, פיתוח לא אינטנסיבי והיעדר בניה לגובה. את שדרות הר ציון ולוינסקי מוצע להפוך לשדרות "אמיתיות". שדרות הר ציון במתכונת של שדרה רב מסלולית ואת לוינסקי כשדרה עירונית מההגנה ועד פלורנטין. כמו כן, יש לשקול לפתח גם את חכמי ישראל כשדרה.
- יש להתייחס בתכנית לציר הירוקים המטרופוליניים ולהגדיר במפורש אילו שימושים יותרו בשטחים אלה. דבר זה מתחזק לאור הבנייה הצפופה הצפויה במטרופולין. יש לייצר רצף כמה שיותר גדול של שטחים פתוחים על גבי צירים אלה.
- קיים מחסור בצירים ירוקים להולכי רגל בצפון הישן ברובעים 3 ו-4.
- יש לחזק את הרצועות הירוקות המטרופוליניות והעירוניות. יש לדאוג שהן תהינה ברוב מינימאלי המוגדר ע"י תמ"ם 5. כמו כן, יש לדאוג שיקשרו בין שטחי ציבור ומרכזי בילוי ותעסוקה. כך יגדל השימוש בציר הירוק והשצפי"ים שלאורכו יהיו חיים ומזמינים. כשם שצירי התחבורה הממונעים משמשים שלד, כך הקיום של ציר ירוק צריך להיות שלד שהתכנון העירוני סובב סביבו. ובפרט באזור מבואות יפו, יש לסדר את השטחים הירוקים המתוכננים, סביב הרצועה הירוקה.

10.2 שטחים פתוחים והמרחב הציבורי

לצד אמירות שמצביעות על מחסור בשטחים פתוחים במקומות שונים בעיר, עלתה מספר פעמים הטענה, כי אין מחסור אמיתי בשטחים פתוחים. הפתרון הוא במיקסום האינטנסיביות של השטחים הקיימים, באיכותם ובאופן בו נעשה בהם שימוש. על מנת לעשות כן יש לשפר את איכותם של שטחים קיימים (האיכות בהקשר זה נתפסת כתחליף למחסור בכמות), אם באמצעות שיפור הבטיחות, תחזוקה נאותה (לדוגמא בגינות שכונתיות או בגינות כיס), ואם באמצעות הוספת פונקציות שונות (כגון: מזנון או בית קפה, לדוגמא, בכיכר רבין, הבימה וביאליק). בנוסף יש לשפר

את הנגישות אליהם. בהקשר זה צוין כי בעיקר חשוב לשמור על הקיים ולא להשקיע את האנרגיה והתקציבים ביצירת עוד שטחים. יחד עם זאת נאמר, כי במקומות בהם קיים מחסור רב של שטחים פתוחים יש לאתר מגרשים פנויים שיכולים לשמש כגינות מקומיות וגינות כיס, בעיקר כאלה הפונות לרחובות, לרכוש אותם ולפתחם, וכך הן לתת מענה למחסור בשטחים פתוחים והן לשדרג את המרחב הציבורי.

הצעה מעניינת עלתה להשתמש באופן יותר אפקטיבי ברעיון "החורשה הזמנית". בכל שכונה בה קיים מחסור נורמטיבי בשטחי ציבור יוגדר אינוונטר של שטחים פתוחים אותם רוצה העירייה לספק לתושבים (גינות שכונתיות, חורשות וכו'). הגדרה זו תהיה הן כמותית, הן גיאוגרפית והן תפקודית. במקביל יתבצע מיפוי של כל המגרשים הפנויים בשכונה (גם אם אינם מיועדים לשטחים פתוחים), והעירייה תפעל באמצעות חוק עזר, באמצעות השכרה או באמצעות קנייה לאספקת מלאי השטחים הפתוחים שתגדיר. במידה ובעל קרקע ירצה לממש את המגרש, תעתיק העירייה את השימוש הנעשה במגרש זה למגרש אחר סמוך. הוסכם כי שיטה זו היא קצת מסורבלת, אך במקומות בהם קיים מחסור גדול היא יכולה לתת מענה איכותי.

מרכיב נוסף שנתפס כמרכזי הוא חיזוק המרחב הציבורי הקלאסי (כיכרות ורחובות). יש לשדרג אותו כדי שהיה פתוח, נגיש, מקשר ורציף, ולעיתים הוא יכול לתת בכך מענה חלקי לחוסר בשטחים פתוחים בחלק מן השכונות. רחוב הרצל הובא כדוגמה טובה להתחדשות של רחוב ולהשקעה ציבורית (כך צריך לעשות גם, ברחובות אחרים בעיר, לדוגמא, בהקשר הדרומי באברבנל, העליה, סלמה ודרך יפו). עצים (כך עלה במספר רב של אמירות) משפרים מאוד את המרחב הציבורי. הוצע לחייב נטיעת עצים גם במגרשי המגורים (אולי לחזור לתקנת 8 העצים?), שמהווים הלכה למעשה חלק מן המרחב הציבורי, הגם שהם בבעלות פרטית.

אמירה נוספת הייתה כי יש צורך לייצר קוד לרחובות העיר. קוד שיגדיר שימושים, ריהוט, גינות וכו'. כשאין צורך, ואף לא רצוי לייצר קוד תכנוני אחיד לכל חלקי העיר. בהקשר של הרחובות המסחריים עלה הצורך ליצור קוד תכנוני לרחובות מסחריים בהיררכיות שונות (שיגיע עד רמת הפירוט שאת החנות לא סוגרים בלילה בגריל).

בנוסף נאמרו אמירות רבות לגביי כמות השטחים הפתוחים. אין להפריש חלק משטח פתוח לבינוי כדי לממנו; לחשוב על הסבת שטחים חומים לירוקים; איתור שטחים של טבע עירוני ופיתוחם גם על חשבון השטחים פתוחים. בנוסף, יש לחשוב איך תכנית המתאר יכולה לאפשר מנגנונים של חיזוק קהילתיות בתוך השכונות, באמצעות הקצאה של אזורים לגינות קהילתי ("אם תכנית גדס דיברה על גינות כיס תכנית המתאר תדבר על גינות קהילתיות"). אמירה ברורה נשמעה כנגד הכנסת שימושים מסחריים לפארקים הגדולים. הם צריכים לשמור על אינטנסיביות נמוכה ולספק מרגוע בעיר ושקט. בנוסף, הובעה התנגדות נחרצת להתרחבותה של העיר על חשבון הפארקים והשטחים הפתוחים שסביבה (כדוגמת ההצעה לפיתוח בנווה שרת מזרח). את תוספת הקיבולות צריך להכיל בשטחים בנויים על ידי ציפופם והגברת האינטנסיביות שלהם. בכל מקרה האחריות על השטחים הפתוחים, נאמר צריכה להיות על העירייה ולא לראותם כשפ"פים.

הערות נקודתיות

- דרוש טיפול בגבעה שמעל מרכז רבין-בית ספר ללימודי סביבה כמופע עירוני ייחודי.
- בצפון העיר יצירת קשרים וחיבורים באמצעות עיבוי דופן בנויה; פעילות מסחרית לא רצופה; פיתוח מרחב ציבורי רציף ומפותח.
- שתי כיכרות מרכזיים בעיר דורשות טיפול מיוחד – כיכר דיזינגוף (להחזיר לרחוב ולהוריד מפלס) וכיכר אתרים.
- רחוב אלנבי הוא רחוב "מראה" עם איכויות שימור גבוהות. ניתן למקם בו תיירות.
- נווה שאנן וצלנוב דורשים טיפול שורש יסודי, שיקדים כל מהלך פיתוח. תדמית האזור כל כך ירודה שכרגע אין סיכוי למשיכת אוכלוסייה חדשה לאזור. יש צורך לטפל במרחב הציבורי הן באמצעים תכנוניים והן בהשקעת תקציבים עירוניים וכו'. קודם כל יש להשקיע במרחב הציבורי, בשטחי הציבור ובמבני הציבור ורק לאחר מכן לצפות שתגיע לשם אוכלוסייה חדשה. כרגע בכל מרחב נווה שאנן יש פוטנציאל ענק אך קיים

מחסור חמור בגינות שכונתיות. נכון הוא כי הפארק הגדול על חורבות בית ספר ביאליק מתפקד נהדר, בעיקר בסופי שבוע, אך אין הוא עונה על הצורך בשטחים מסוג אחר שחסרים. בנוסף נאמר כי בנווה שאנן יש הרבה מגרשי חנייה, ולא נורא אם חלקם יהיו תת קרקעיים ומעליהם תהיינה גינות.

- לאפשר בעיר שטחי "בור" בלתי מפותחים אך נגישים.
- רעיון טיילת האיילון הוא רעיון טוב וחזוני.
- ברובע 3, נאמר שהעירייה התחייבה לשמר את המרקם של מבני גדס. מכאן יש לאסור הפיכת גינות קדמיות לחניות או שימושי מסחר בחזיתות בתי מגורים, כך שיחסלו את הגינות הקדמיות. בנוסף, חייבים לחדש, לשקם ולתחזק את הצמחיה לאורך החזיתות וב"גינות הכיס".
- יש להוסיף גינות כיס בשכונות עניות בשצפי"ם. אם זאת, אין בכך חלופה לפארקים רובעיים כגון פארק החורשות. התפקוד של גינות ושל פארקים הם שונים. בפארק יש חשיבות לרצף ולגודל. זה מאפשר שינוי איכותי ולא רק כמותי. המרחק של מרכז הפארק משוליו יוצר אזור "שקט" שמאפשר רגיעה לאדם וקיום של טבע עירוני. כמו כן, פארק החורשות כפי שהוא מתוכנן כיום הוא מקוטע ובעל אזורים סגורים ובנויים רבים. כדי שיתפקד כפארק אחד יש לדאוג לרצף.
- יש לשלב במערך השצ"פים שטחים יעודיים לשטחי טבע עירוני. אזורים שאינם מפותחים אינטנסיבית ונעשים בהם מאמצים להשבה של הטבע האופייני לאזור.
- יש להקצות בשטחים החומים שטח לגינון קהילתי.

10.3 מבני ציבור

ככלל נאמר כי יש להגביל את האפשרות לפתח מגורים בפיתוח של שטחי ומבני ציבור. דבר זה נכון גם למקומות בהם קיים מחסור נורמטיבי וממשי במבני ציבור, וגם באזורים מתפתחים, בהם יש להתנות את הפיתוח למגורים בהמצאותם של מבני ציבור.

הערות נקודתיות

יפו

- יפו חסרה מרכזים מקומיים מסחריים-תרבותיים ובכלל זה בתי ספר ומועדוני נוער קרובים לאזורי המגורים.
- יש צורך להקצאה גדולה יותר של מבני ציבור באזור (מעבר לנורמה) משום הצורך לתת מענה נפרד למבני ציבור ודת של כל הדתות והקבוצות. כשם שיש ביפו מוסדות הפונים לקהל יהודי ומוסדות הפונים לקהל יהודי-ערבי, כך ראוי שיהיו מוסדות תרבות וחינוך שיפנו לקהל ערבי (כדוגמת תיאטראות ומתנ"סים).
- באופן ספציפי יש לייעד שירותי ציבור מגוונים (לכל האוכלוסיות) במתחמים להתחדשות עירונית.

דרום

- יש להשתמש בשטחים ריקים בבעלות העירייה או ממ"י כדי לבנות מבני ציבור בעיקר במקומות בהם יש מחסור (פלורנטין, נווה צדק).
- יש להקצות מבני ציבור מטרופולינים בדרום. מכללה גדולה, מוזיאון או תיאטרון. אפשרות טובה – בתחנה המרכזית.
- מתחם "סטודיו נעים" מתאים למבני ציבור איכותיים.
- יש לעשות בחינה מחדש של כל מערך שטחי הציבור בנווה שאנן ובצ'לנוב. עושה רושם כי למרות שיש שם מצאי נרחב של שטחים חומים, חלקם הגדול משמש בתי כנסת שאינם מתפקדים. את הללו ניתן להמיר למבני ציבור שיוכלו לתמוך בהגעת אוכלוסייה חדשה לאזור. בכלל זה יש לבחון את תפקודו של שוק העלייה. באזור חסרים אולמות ומגרשי ספורט ופעילות. וכמובן, יש למפות את צרכי הציבור של אוכלוסיית מהגרי העבודה ולתת לה פתרון.

10.4 מקרה בוחן לשטחי ציבור: פלורנטיין

פלורנטיין מוצגת כאן כמקרה בוחן בגלל שני אלמנטים: האחד, בתהליך השתתפו מספר רב של בעלי עניין מפלורנטיין. למרות הרצון לייצר הרכבי סדנאות מאוזנים, לעיתים, המוטיבציה של אנשים ממקומות מסוימים, כדוגמת פלורנטיין, גרמה בסיכומו של דבר לייצוג רב יותר שלהם בתהליך. השני, פלורנטיין הובאה במקרים רבים כדוגמה לרעיונות ופתרונות תכנוניים, הגם שהדיון לא התנהל סביבה. לפיכך, ולאחר שראינו את עושר האמירות המתייחסות לשכונה, החלטנו שנכון יהיה להציג את החומרים באופן אינטגרטיבי, אם לטובת מתכנני צוות דרום ואם לטובת תהליכים שיתופיים אחרים שיעשו בשכונה.

פלורנטיין מהווה מקרה מעניין המאפשר להבין את ההתייחסות של בעלי העניין לסוגיית שטחי הציבור והמרחב הציבורי. למרות שזהו אחד האזורים עם המחסור הנורמטיבי הגדול ביותר של שטחי ציבור (חומים וירוקים), עולה לאור הדברים כי תכנון נכון והשקעה ציבורית, עשויים לחולל מהפכה ממשית. הנקודה המרכזית שעלתה איננה כיצד ניתן לענות על המחסור הנורמטיבי, אלא כיצד לנצל את הקיים ולהביא למענה על הצרכים של התושבים. "השקעה, השקעה ועוד השקעה", הם שלושת הפתרונות שצריכים על מנת לשדרג את השכונה. לדוגמה, יש מקומות בשכונה שתשתיות הביוב לא טופלו במשך עשרות שנים. הטענה היא כי השקעה ציבורית לא גדולה במיוחד יכולה לעשות את השינוי המיוחל. תושבים מאמינים כי השקעה זו תוביל אחריה השקעה פרטית שתשדרג עוד יותר את האזור.

דבר ראשון יש להשקיע בתחזוקה. דגם רחוב פרנקל הוזכר מספר פעמים, כדגם חיובי של שדרוג המרחב הציבורי, ורחוב אוריאל הקוסטא הוזכר כדגם של רחוב המאוד מתאים לשכונה. לדעת משתתפים שונים, תחזוקה ירודה של חלקים בשכונה (מדרכות, תאורה, פחי זבל, ספסלים) משפיעה לרעה על אופן השימוש ומובילה לדרדור המצב.

השכונה מנותקת כמעט מכל צדדיה על ידי צירים ראשיים, שיוצרים קיטועה ברקמה העירונית. דרך יפו-תל אביב מצפון, סלמה מדרום והעלייה ממזרח, הוצגו כדרכים המנתקות כיום את השכונה מהרקמה העירונית. יחד עם זאת צירים אלה ואחרים (כדוגמת לוינסקי) יכולים להפוך דווקא לצירים מחברים. בנוסף, אזורים הגובלים בשכונה כדוגמת שוק לוינסקי זקוקים גם הם להסדרה, שצריכה להיות מסיבית יותר (למרות השיפור שחל בחלקם).

שטחים פתוחים בפלורנטיין

- החשיבות היא באיכות השטחים, בקשר ביניהם ובחיבור בינם לבין רחובות השכונה.
- הפיכת חלק מהרחובות לרחובות ירוקים, כולל הוצאת התנועה מתוכם, יכולה להקל מאד על המחסור בשטחים פתוחים.
- יש לטפל בגינת דרויאנוב, שכרגע משמשת בעיקר כלבים ובעליהם.
- המבנה העירוני של פלורנטיין יוצר מצב שבין קווי הבניין האחוריים של המבנים לקווי המגרש האחוריים כלואים שטחים פתוחים (פרטיים) נרחבים. יש לשקול דרכים לפיתוח שטחים אלה. אולי באמצעות מנגנון רכישה או השכרה, או אולי באמצעות השקעה ציבורית שתתנה את ההשקעה בפתיחתם לציבור הרחב בשעות היום. דבר זה ישפר את איכות המגורים ויעלה את ערך הבתים.
- התניית פיתוח במערב פלורנטיין, בהסכמים עם בעלי קרקע בשטחים בעליי פוטנציאל לפיתוח, להפרשת ורכישת קרקע לצורכי ציבור.
- יש ליצור שטח ציבורי פתוח גדול המחבר את מערב פלורנטיין למבואות יפו, שייצר רצף פתוח איכותי לטובת כל תושבי האזור.
- פארק החורשות מנותק לחלוטין מפלורנטיין. אם רואים בו פארק רובעי שאמור לתת מענה גם לתושבי פלורנטיין יש ליצור חיבור איכותי בינו לבין השכונה.
- מקומות לשטחים פתוחים: גבעת הרצל (ליד תחנת הדלק); אוריאל הקוסטא פינת גוני; ככר במפגש אברבאנל-אילת.

שטחי ציבור בפלורנטיין

- עיבוי של מוסדות ציבור קיימים – כדוגמת דרויאנוב (הוספת 2-3 קומות).
- אין התנגדות למיקום בית ספר במרקם המגורים.
- גני ילדים בקומות הקרקע של מבני מגורים נתפסים בחיוב.
- ניתן למקם מוסדות ציבור בקומות הקרקע של המגדלים במערב פלורנטיין.
- למפות את בתי הכנסת הקיימים בשכונה כפוטנציאל לשטחי ציבור.
- לבחון אפשרות להסדרת המבנה של המקווה.

10.5 בנייה לגובה

לכאורה, נושא זה היה אמור להיות מהקונפליקטואליים ביותר בסדנאות התכנון. אך לא כך היה הדבר. האם בשל העובדה כי רבות ההסכמות על המחלוקות? האם בשל העובדה כי ההתנגדות למגדלים מייצגת התנגדות למגמות העירוניות, אשר המגדל הבודד הוא רק מייצג שלהן? האם בשל העובדה כי המחלוקות אינן בנוגע למגדלים עצמם כי אם בנוגע לאופן בו הם משולבים ותורמים לסביבתם? התשובה כנראה משולבת. כלל, ניתן לומר כי הייתה הסכמה כי יותר משאלת הבנייה לגובה – כן או לא, חשובים העיצוב האדריכלי (נפח, מפגש ומבט לרחוב, חזיתות), גודל המגרש, ההתייחסות לסביבה הבנויה בסביבת המגדל, איכות הבנייה, הימנעות מיצירת תופעת הקניונים העירוניים, המיקום, סוגיות אקלימיות (רוח והצללה), נגישות תנועה וחנייה, מצאי שטחי ציבור, הפרשות לשטחי ציבור וכיו"ב. כל הללו צריכים להיות מוטמעים בתכנית המתאר כקוד תכנוני לבנייה מגדלית.

סוגית הבנייה המרקמית אל מול הבנייה המגדלית קיבלה גם היא התייחסות נרחבת. בעיקר, לנוכח החשש שניסיון למצות מן הבנייה המגדלית את המרב, תוביל לבעיה גדולה הרבה יותר. הדרישה לקשר עם הרחוב ויצירת רצף שימשיך את הרקמה העירונית עשוי לייצר מעין חומה עם הרחוב, שלא תאפשר השארת שטחים פתוחים בין המגדלים שזהו לכאורה היתרון הגדול של עליה לגובה. בנוסף צריך לתת את הדעת על החיבורים בין המרקמים. יש למנוע בנייה לגובה היוצרת חיתוך וניתוק בין מרקמים. למרות זאת, בנייה מגדלית יכולה דווקא לחזק חיבוריות ורציפות, ולשמור על הרחוב. לכן מגדלים לא צריכים להיות מפוזרים באופן אקראי, אלא לקום במקומות מאד מוגדרים וספציפיים.

כלל, צריך להבחין בין בנייה לגובה למגורים לבנייה לגובה לשימושים אחרים. נאמר כי העיר מיצתה את הבנייה המגדלית (הגבוהה והיוקרתית) למגורים. בעיקר לאור התפיסה הרואה בבנייה לגובה סוג של פיתוח לא חברתי (עלות תחזוקה גבוהה ועל כן בניה שמתאימה רק לעשירים). ועכשיו, בעיקר לאור המשבר הכלכלי העולמי שנותן אותותיו גם בתל אביב יפו, ניתן להניח לסוג זה של בנייה. בנייה מגדלית לייעודים אחרים (כולל בניה מגלית לא יוקרתית) לא נפסלה. בנוסף, נאמר כי ברחובות ראשיים ולאורך צירים (בעיקר בצפון ובמזרח), שבהם קווי מתע"ן, ניתן לשקול מיקום מגדלים (גם למגורים, אך לא למגורי יוקרה), בעיקר משום שהם מהווים פוטנציאל להתחדשות, אך בתנאי שהם עומדים בכל אחד מהתנאים. יזם שירצה לבנות מגדל (נאמר כצפוי, ששיקף הלחץ לבנייה מגדלית מגיע מן היזמים), יצטרך להוכיח כי הוא נותן מענה לכל אחד מהקריטריונים. אזורים שנאמר כי הם יכולים להתאים לבנייה מגדלית הם המע"ר, בצמוד לאיילון, באזורי התעסוקה, פלורנטיין מערב ובאזור עירוני ט'.

למעט אזור ההכרזה (הגם שעל כך היו חילוקי דעות – היו שטענו כי יש לבטלה וחלק טענו כי יש צורך להרחיב את תוכנית השימור של גדס מעבר לתחום ההכרזה לשטח של גדס בשלמותו), נאמר כי אין להגביל את הבנייה לגובה באופן מוחלט. תנאי מקדמי לבנייה לגובה צריך להיות תרומה אורבאנית משמעותית. לאחר שזה הוכח יש לעמוד בכל התנאים שהוזכרו לפני. הסתייגות לכך הייתה הצורך להגדיר מרקמים שונים בעיר לשימור. מהגדרה זו ייגזר בין היתר האיסור לבניית מגדלים. אזורים כאלה שהוזכרו בסדנאות היו קריית שלום, פלורנטיין ועג'מי.

הצעה נוספת שעלתה הייתה לבצע פעילות פרו-אקטיבית. להגדיר אזורים בהם לא תותר בנייה מגדלית (מעט); אזורים בהם תותר (לדוגמא: המע"ר); ובשאר העיר לבצע מיפוי עירוני של המגרשים בהם תותר בנייה מגדלית (דבר דומה נעשה בפאריס). דבר זה נאמר, חייב להיעשות לגביי קו החוף. שם יש להגדיר במדויק היכן תותר בנייה מגלית והיכן לא, דבר זה יכול גם לסייע לעירוניות באזור זה, ואף להפוך בעיות תכנוניות ליתרונות.

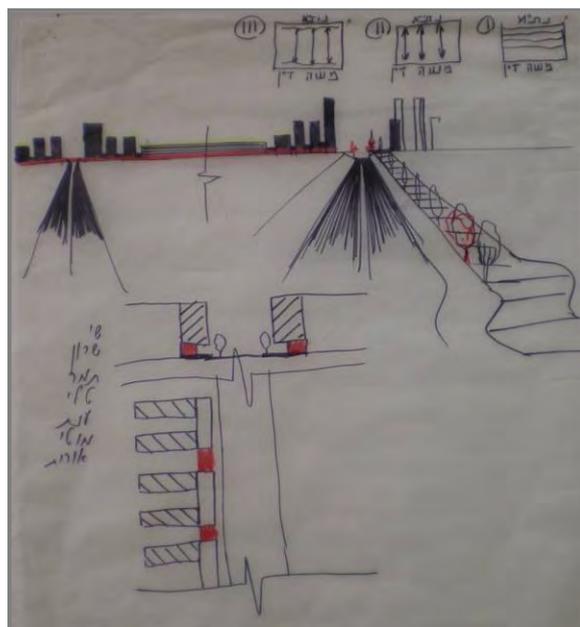
אמירה נוספת חשובה הייתה כי הטענה כי כל המגדלים אשר נמצאים בשלבי אישור יוטמעו בתכנית המתאר. לדידה, יש לבחון את כל אחד מן המגדלים, לראות אם הם עונים לקריטריונים שפורטו לעיל, ובמידה ויש סתירות למנוע את בניית המגדל, גם במחיר של פיצוי היזם.

לסיכום, היות שמגדלים מהווים מוקד להתנגדות רבה בעיר, יש צורך שתכנית המתאר תגדיר בברור מהי בנייה לגובה, תגדיר מנגנון המחייב שיתוף ציבור לתוכניות מפורטות מסוימות לבנייה מגדלית, ואף הוצע לקיים משאל עם עירוני על כל מגדל היוצר הפרעה משמעותית במרקם שלו (לדוגמת מגדל נווה צדק). בהתייחסות לחלופות התוכנית נאמר כי אין לזהות את האינטנסיפיקציה המוצעת ברשת העירונית בהכרח כבנייה מגדלית, אלא שהיא מייצגת עירוב שימושים וצפיפות גבוהה יותר שיכולה לקבל ביטוי מרקמי דווקא.

10.6 מקרה בוחן: עיצוב עירוני – יד אליהו

העיצוב העירוני של יד אליהו עלה הן בהקשר של עירוב שימושים והן בדיונים נפרדים שהתייחסו לעצוב המרחב העירוני וסוגיית הבנייה לגובה. כאן הושם הדגש על ראייה כוללת של יד אליהו כאזור אורגני, שאמור לתפקד הן באופן עצמאי והן להתחבר לאזורים המצויים מסביבו, ובכלל זה מרכז העיר. מכאן העיצוב העירוני, צריך לחזק עקרונות אלה. בין היתר על ידי: חיזוק הצירים הירוקים המחוברים בין השכונות ובניהם לאזורים המקיפים את האזור; הגדרת היררכיה של רחובות (יפורט בהמשך); עידוד (ולעיתים חיוב) של פעילות מסחרית ברחובות הראשיים; קביעת מוקדים במפגשים של רחובות ראשיים על מנת ליצור התרחשות שלא מפריעה יותר מידי לדופן המגורים וחיזוק הקשרים בין האזורים השונים (שם גם יקרה המפגש בין השכונות).

מבחינת גובה הבנייה נראה כי יש הסכמה על כך שבצמוד לאילון יש לחזק את האינטנסיביות בין היתר על ידי בנייה גבוהה, מזרחה לשם השכונות תהיינה בגובה נמוך, כשבאזורים המזרחיים ביותר ניתן לעלות את גובה הבנייה.



הערות נקודתיות:

- יש לחזק את דרך לוד כדרך היחידה שעוברת מערבה באופן ברור. ממערב לדרך הטייסים יש לראות בה "דרך".
- האזור שממערב למשה דיין צריך ל"דבר" הן בשפה המקומית של יד אליהו והן עם המרקם של מרכז העיר.
- רחוב יגאל אלון, בקטע הדרומי שלו, מייצר הזדמנות לאור המפגש בין מגורים למע"ר, ויכול לייצר מפגש של שטחים ציבוריים, כיכרות, מבנים מיוחדים וכו'.
- ניתן לעבות את המסחר על המעברים להולכי רגל מעל איילון, דבר שיהפוך את מעבר זה לידידותי למשתמש.
- אזור תעסוקה של ביצרון עונה על חלק מהצרכים של בילויים וקניות וכדומה. ככלל יש לעודד את ההישענות של המזרח על אזורי המע"ר וכך לייצר תנועה מזרח-מערב.
- צריך לתת תוקף יותר גדול לשדרות על הרחובות הראשיים, הן בגלל ההיבטים ה"ירוקים" והן בגלל הזהות התל אביבית
- יש לחזק את השדרות בלב השכונה – יד לבנים, שד' החייל, לה גוורדיה, מח"ל, ויגאל אלון

היררכיית רחובות

- רמה ראשונה: דרך השלום והטייסים.
- רמה שנייה: יצחק שדה, דרך לוד מערב, חלק מיגאל אלון ומשה דיין.
- רמה שלישית: לה-גרדיה, ההגנה וכו'.



11. סיכום אינטגרטיבי

דו"ח זה מהווה כאמור סיכום של סדנאות תכנון עם בעלי עניין, שהתקיימו במסגרת שלב התכנון האינטגרטיבי בהכנת תוכנית המתאר לת"א-יפו. מטרתם של המפגשים הייתה לסייע בגיבוש חלופות התכנון, והם התקיימו כחלק בלתי נפרד מתהליך גיבוש החלופות לתכנית. כעת, נציג איך להבנתנו נכון להמשיך לפתח את חלופות התכנון לאור התובנות שעלו בסדנאות.

ניתן להצביע על מספר **תועלות מרכזיות** שנבנו בסדנאות:

- הוגדרו כיוונים תכנוניים מועדפים ואותרו אזורי הסכמה לגבי חלק מהצעות התכנון, אשר נוצרו בעבודה משותפת.
- נוצרו עשרות רבות של פתרונות תכנוניים קונקרטיים המביאים לידי ביטוי ידע מקומי, משפרים את התאמת הפתרונות לצרכים ומייצרים "בנק רעיונות" רחב.
- נוצר דיאלוג אפקטיבי בין מתכננים, בעלי תפקידים, בעלי עניין ותושבים וחוזק האמון והתשתית לשיתוף גם מעבר לתוכנית המתאר.
- צוותי התכנון קיבלו גיבוי ציבורי משמעותי לחלק מרעיונות התכנון בממשק עם מקבלי ההחלטות.
- התאפשר לצוותי התכנון לבחון רעיונות ופתרונות תכנוניים ולקבל עליהם משוב ישיר ותיקוף מן המשתתפים.
- בעלי עניין רבים למדו רבות על עשיית התכנון, על המורכבות, המגבלות ויחסי ההמרה בין פתרונות שונים, וזכו להשתתף בחיפוש האיזונים הנכונים ביניהם.
- נוצרה האפשרות להשפיע על שלב מרכזי במהלך התכנון תוך כדי התרחשותו ולצאת מן הפוזיציות המסורתיות של מתנגד או מתגונן.

בעת הזו נוכל להצביע על **שלוש מסקנות מרכזיות** אותן נפתח מיד:

1. מרבית המשתתפים בסדנאות לא הבחינו בשונות משמעותית בין החלופות.
2. עקרונות התכנון וכיווני הפיתוח המוצגים בחלופות הרשת העירונית עדיפים.
3. קיים צורך מובהק בחיבור כלי מדיניות והגברת מימוש משלימים לתוכנית.

מרבית המשתתפים בסדנאות לא הבחינו בשונות משמעותית בין החלופות

משתתפי הסדנאות לא ראו בחלופות שהוצגו חלופות תכנון מלאות, כי אם הדגשה של היבטים שונים, שהתכנית מתכוונת לקדם בעיר, או במילותיה של אחת המשתתפות: "אני לא רואה פה חלופות. אני לא רואה הבדל". נדגיש כי סדנאות התכנון התקיימו בשלב בו חלופות התכנון היו בתהליך של גיבוש. אחת המשמעותיות המעשיות של עובדה זו היא כי סוגיות רבות היוצרות הבחנה מובהקת בין החלופות טרם גובשו או נמצאו במידה של ראשוניות. למרות השוני התפיסתי והרעיוני הגדול בין החלופות, לא היו ניכרים בהם הבדלים משמעותיים מבחינה סטטוטורית. יש לראות על כן את הקושי של משתתפים להבחין בין החלופות בהקשר זה. נדגים זאת באמצעות ניתוח מרכיבי התכנון המרכזיים בהם עסקנו בסדנאות:

תחבורה וחנייה – מערכת המתע"ן נלקחה על ידי צוות התכנון כמרכיב קבוע בשתי החלופות. משתתפי הסדנאות ראו ככזו גם את מערכת הנת"צים, האופן בו תיפתר שאלת החנייה למגורים ולתעסוקה, והכלים להפחתת הגודש. יוצאים מן הכלל בהקשר זה הן הפרדות המפלסיות, הגם שהללו צריכות להיות מוגבלות בהרבה יותר מכפי שהוצעו.

מגורים – לטענת משתתפי הסדנאות תוספת הקיבולת למגורים שמציעה תכנית המתאר (5,000 יח"ד) הנה שולית, ביחס למטרות שתוספת זו אמורה להשיג. השינויים שמציעות החלופות לפריסת קיבולת זו, וכתוצאה מכך שינויי מקדמי המימוש בדרום העיר ובמזרחה, נתפסו ככאלו שאינם מציעים שונות מובהקת ובעלת משמעות תכנונית כדברי אחד המשתתפים: "החלופות כפי שהוצגו וההתייחסות לתוכניות קיימות כאל עובדה, לא מחדשות הרבה, אלא רק

מחזקות תהליכים קיימים. הן לא מציעות שינוי משמעותי המקדם חזון אחר". גם בנושא הבנייה לגובה, לאור ראיית הרשת העירונית לאו דווקא כמייצגת בנייה לגובה, אלא עידוד עירוב שימושים, לא נתפס הבדל ממשי בין החלופות.

עירוב שימושים – בצד הבדל מוצע של 200,000 מ"ר (על פי מקדמי המימוש של התכנית) לתעסוקה הנפרסים באזורים שונים, הנתפס כזניח אצל משתתפי הסדנאות, מציעות החלופות הבדל משמעותי יותר בפריסה המרחבית של עירובי השימושים. חלופת הרשת העירונית מציעה בצפון פי שלושה שטחים מבחלופת מרכז עירוני, וביפו פי שתיים. גם הבדלים אלו לא נתפסו כמשמעותיים דיים.

שלד ירוק, שטחים פתוחים, ומרחב ציבורי – החלופות הציגו זאת כמרכיב קבוע וכך גם משתתפי הסדנאות.

אם כן, ניתן לסכם ולומר כי למעשה משתתפי הסדנאות ראו בשתי החלופות שהוצגו בפניהם, תוכנית אחת עם שינויים קלים במספר נושאים. חלופה העושה סדר בעולם התכנוני בעיר, מסדירה מצב קיים, מוסיפה במשורה קיבולות על מנת לענות על בעיות נקודתיות ומתאימה את התכנון בעיר לאלמנטים תכנוניים שעשויים להשפיע על תכנון ופיתוח העיר בשנים הקרובות, כדוגמת הדרישה לבנייה ירוקה ומערכת המתע"ן.

עקרונות התכנון וכיווני הפיתוח הכלולים בחלופות הרשת העירונית עדיפים

לאחר סקירת סיכומי כלל הסדנאות, ניתן לומר בברור כי העקרונות הבאים לידי ביטוי בחלופת רשת עירונית, הם המועדפים על רובם הגדול של משתתפי הסדנאות. אם היינו מעבירים שאלון הערכה, בו היו מתבקשים משתתפי הסדנאות לבחור חלופה, נוכל לומר בוודאות רבה כי זו הייתה החלופה הנבחרת. כפי שאמרה אחת המשתתפות: "רשת עירונית היא הדרך הנכונה לפיתוח תל אביב יפו". מסקנה זו מציגה שאלה חשובה להמשך תהליך התכנון: האם נכון בעת הזו להמשיך ולפתח את שתי חלופות התוכנית ולהביא אותן לבשלות מלאה, או נכון יותר להמשיך ולפתח חלופה אינטגרטיבית. כזו המבוססת על העקרונות המובילים של חלופת הרשת העירונית אך מפנימה גם חוזקות של חלופת "מרכז עירוני ראשי". כאמור,

נדגיש שוב כי מטרת הסדנאות לא הייתה הערכת החלופות. מאידך, חלק קטן מהשיח התקיים באופן זה ומשתתפים שונים הציגו את העדפותיהם. נוכל להצביע על מספר סיבות לקיומו של שיח הערכה בסדנה ששמה לה למטרה מרכזית לפתח את החלופות ולא לבחור ביניהן. נראה כי הסיבה המרכזית קשורה להתנסויות עבר של המשתתפים בתהליכים שיתוף ציבור בהן נהוג כי "הציבור" משתתף בדרך זו או אחרת בהערכת החלופות. למרות שהדגשנו חזר והדגש כי אנו עוסקים בפיתוח החלופות, היה ככל הנראה "כוחו של ההרגל" חזק יותר ולא ראינו מקום לחסום שיח זה לגמרי. **למה חלופת הרשת העירונית עדיפה?** רבים חשבו כי חלופה זו מביאה לידי ביטוי ערך של שוויוניות. העיקרון המנחה צריך להיות שמירה על המע"ר כמרכז (אך זה קורה בכל מקרה) יחד עם מתן אפשרות לאזורי העיר להתפתח באופן אורגני. הפיזור מאפשר לחלק את משאב התעסוקה טוב יותר, מאפשר עירובי שימושים אפקטיבי יותר ומאפשר נגישות טובה יותר למוקדי בילוי, שירותי ציבור ושטחים פתוחים. רבים חושבים כי הפיזור יאפשר גם איכות סביבה משופרת ויקטין את הנסיעות בעיר.

קיים צורך מובהק בחיבור כלי מדיניות והגברת מימוש משלימים לתוכנית

בסדנאות הודגשה גישה השמה במקום מרכזי את כלי המדיניות ואת אופן המימוש, ולא רק את הכלים התכנוניים סטטוטוריים, וזאת כמרכיב קבוע בכל החלופות. נתקבל חיזוק נוסף לגישה הטוענת שכל תהליך של שינוי והתחדשות בעיר, ראוי שיעשה במקביל, הן על ידי כלים תכנוניים והן על ידי כלי מדיניות ושינוי סדרי העדיפויות של הקצאת המשאבים בעיר. על אף שתוכנית המתאר אחראית לכאורה רק על הצד התכנוני, לא יהיה זה נכון לוותר על מערך שלם של כלים משלימים, הנתפסים כהכרחיים ליצירת שינוי אמיתי ומשמעותי בעיר. נציג כעת שילוב בין עקרונות

תכנוניים שזכו להעדפה בסדנאות (כגון: העדפה לפיתוח והתחדשות של אזורים חלשים, העדפה מהותית להולך הרגל ורכב האופניים, לחילוף תכניות ישנות שלא מצליחות לבוא לידי מימוש, ולפיתוח מרחב ציבורי איכותי, נגיש ומחבר) לבין כלי מדינות הרותמים את העיר להשגת מטרות התוכנית.

מגורים – הפעלה בלעדית של הכלי הסטטוטורי של תוספת קיבולת למגורים שמציעה התכנית, עלולה לא להוביל להשגת המטרות אותן התכנית מבקשת להשיג. על כן מוצעים כלים שאינם מתאריים לחילוף תכניות לא ממומשות, לפתיחת תכניות ישנות לדיון ציבורי, ולהגדרת אזורים לשיקום עירוני. באזורים אלה, הוצע למנות צוותי פעולה מקומיים מטעם העירייה לכל שכונה ושכונה, שיטפלו בהסרת חסמים בירוקרטיים, ביצירת תשתיות עירוניות, בארגון התושבים וכיו"ב. בנוסף הובעה הדרישה להשקעה ציבורית באזורים אלה, הנתפסת כמפתח המרכזי ליצירת שינוי. עוד הוצע להכיל בתכנית המתאר כלים ליצירת דיור בהישג יד, דיור ציבורי ודיור להשכרה. בניגוד למגמות הקיימות, משתתפי הסדנאות כיוונו דווקא מגורים אלה לאזורים החזקים בעיר. הבעייתיות של פינוי בינוי זכתה גם היא להתייחסות, וכאן הוצע כי אחריות על פינוי בינוי צריכה להיות עירונית ולא על היזם. קרי, במקום בו יותר פינוי בינוי על היזם לממן אדם, שיהיה איש הקשר עם התושבים ואחראי על הפרויקט מתאם העירייה. התוכנית נאמר בסדנאות, צריכה גם להתייחס באופן מפורט יותר הן למצוקת הדיור של ערביי יפו והן לתמ"א 38. אמירה נוספת בהקשר זה, העשויה לכוון לחלופה חדשה, חלופה שאפילו משנה את יעדי התוכנית, היא כי יש לאפשר בתכנית תוספת אוכלוסיה רבה הרבה יותר מזאת שהתכנית מתכוונת אליה ומכאן תוספת רבה יותר של יחידות דיור. בהקשר זה נאמר כי, תוספת הקיבולת למגורים שמציעה התכנית, (בהנחה כי התוכנית תגלם בתוכה תכניות מאושרות או בהליכי תכנון, שבמסגרתם קיימות כ-90,000 יחידות דיור מתוכננות, ובהנחת מימוש של 35,000/41,400 יח"ד בהתאם לחלופה), אינה מהווה אמירה משמעותית בנוגע למגורים. המשמעות המעשית של תוספת קיבולת זו עלולה להיות המשך חיזוק הצפון.

תחבורה וחנייה – משתתפי הסדנאות הביעו העדפה ברורה להולך הרגל ורכב האופניים ותמיכה רבה בהרחבת רשת הנת"צים (תוך קביעת קריטריונים חדשים למיקומם, מעבר לאלה המקובלים כיום) ומתן העדפה לתחבורה הציבורית, ובין היתר יישום של הארגון מחדש של התחבורה הציבורית (המסתייע ברשת הנת"צים), ובנוסף, הדרישה להעביר נת"צים על תוואי המתע"ן "כבר ממחר בבוקר".

סוגיית החנייה מעידה על רצון לשינוי מגמות תכנוניות. נאמר כי החניה צריכה פתרון מערכתי בשלבים כחלק מסוגיית התחבורה והתנועה בעיר, שיכלול אלטרנטיבה אמיתית של תחבורה ציבורית, ובכלל זה: תמריצים לאנשים לעבור לתחבורה ציבורית (כולל הקשחת המדיניות בנוגע לחניה) והפסקת העידוד והסבסוד של החנייה על ידי העירייה. לשיטת אלה, אין לייצר מקומות חנייה נוספים במרכז העיר ובשכונות המגורים אלא לבצע ניהול חנייה טוב יותר, שיכלול בין היתר תשלום עבור תווי חנייה אזוריים, שימוש מושכל יותר במצאי החנייה בעיר, פיתוח הממשק שבין חנייה לתעסוקה ולמגורים, וסגירת אזורי מגורים לחניית רכב המגיע מבחוץ. ככלל נאמר כי ניסיון לפתור את בעיית החנייה רק באמצעים תכנוניים תייצר עיוות, וכי הללו צריכים להיגזר מניהול החנייה וצעדי המדיניות שיינקטו.

מרחב ציבורי – כאן עלה אולי יותר מכל, הפער בין תוכניות וחזון, לבין המציאות והמצב הקיים בפועל. המרחב הציבורי העירוני, העלה על פני השטח את המחלוקות, ההשגות וההתיות, בנוגע לפער הקיים בחיים העירוניים, ואמור לקבל מענה, בין היתר, בתכנית המתאר. השלד הירוק נתפס כאמירה יפה, אך באזורים רבים בעיר, בהם אין מדרכות ראיות, תאורת רחוב, שטחים פתוחים מפותחים ומרחב ציבורי איכותי, הוא נתפס כלעג לרש. כאן יותר מכל, נאמר, שצריך ללוות את התכנית בצעדי מדיניות המגדירים במפורש את מגמות הפיתוח, בכיוון דרומה ומזרחה, שאמורים להוות מרכיב מרכזי בפיתוח כל חלופה. אמירות רבות של משתתפי הסדנאות מציגות צורך זה: "הפנים של הדרום לא פונים צפונה"; "הדרום הוא גן השעשועים של הצפון"; "רוצים נורמאליות, כמו כולם"; "לסגור את הגוש הגדול על מנת לחזק את הדרום"; "התניית פיתוח במרכז ובצפון בפיתוח בדרום"; חיבור של מערך הדברים שעלו בנושא תחבורה ותנועה, יחד עם אלו שעלו בכל הקשור לעיצוב העירוני, מדגיש את הרצון בגישה תכנונית המדגישה

את המרחב הציבורי כמרחב איכותי ונגיש המוטה באופן חד משמעי להולך הרגל, לתחבורה הציבורית ולרוכב האופניים.

עירוב שימושים – עירוב שימושים נתפס הן כאלמנט המייצג את אופייה של העיר והן ככלי לחיזוק אזורים חלשים. אך מספר פעמים עלתה הטענה כי העירייה איננה מסוגלת לאכוף את החוק ולספק איכות חיים. האתגר אם כן, הוא ליצר קריטריונים שיאפשרו עירוב נרחב ככל הניתן מחד גיסא, ויצמצמו את המטרדים עד למינימום, מאידך גיסא. אזור נווה שאנן מהווה דוגמא בולטת למפגעים הנוצרים מערוב שימושים עד כי ההרגשה של תושבי האזור, כי הכל מותר. מכאן, ובכלל, עלה הצורך בהגדרת רשימות מסודרות של עסקים מותרים על פי סוג המרחב, בשילוב הגבלות בנוגע לזיהום רעש, אוויר, ריח וכו'. יש לשלב בין תכנון לרישוי, לפיקוח ולשיטור ולראות איך הדברים מתבצעים בפועל. צעדי מדיניות שונים יכולים לתמוך בכך. אך לא רק מניעה ופיקוח העלו בעלי העניין, אלא גם רצון לנצל את עירוב השימושים לצורך פרויקטי מנוף שימוקמו באזורים חלשים (לדוגמא: במתחם המכללות ביד אליהו, במרכז כפר שלם, ביפו ובמקומות נוספים). כאן לא מספיק סימון הצבע החום או הסגול, או לחלופין הכוכב האדום על גבי המפות, כי אם ליווי סימונים אלה בצעדי מדיניות ממשיים ובהקצאת תקציבים.

12. אחרית דבר

"לתכנן את העיר זאת אחריות, המשנה את פני העיר", אמר אחד ממשתתפי הסדנאות. הוא הוסיף ואמר כי "השביל חכם מן ההולך בו. והרעיון של שיתוף הציבור הוא ללמוד מן החוכמה של ההולכים בעיר". לא לכל הדברים שנאמרו בסדנאות היה הסבר תכנוני מנומק ומפורט, וחלקם אף מייצגים חלקי תפיסות, הרגשות או מצוקות. באחד המפגשים הקשה אחד מצוות התכנון על אחד המשתתפים, בשאלות תכנוניות מסובכות, והאיש השיב לו: "רגע... זה שיתוף ציבור... אם הייתי כזה חכם אז הייתי בעירייה.... אין לי תשובה". אין זה תפקידו של האיש לתת תשובה מנומקת ומפורטת. זהו תפקידם של המתכננים. במקרה אחר טענה אחת המשתתפות בסדנת התחבורה, על כך שעיקר הדיון יתקיים על סוגיות תכנוניות שהוגדרו מבעוד מועד על ידי צוות השיתוף, ש"זה לא שיתוף". על כך ענה מהנדס העיר ש"אין שיטה שבכמה שעות בודדות נלמד אותך על תנועה ברמה שתהיי מסוגלת לבחור את הסוגיות באובייקטיביות. את צריכה לסמוך על המיון שעשינו. זה סוג של אמון. הדיון מהי הסוגיה לא יהיה שונה ממה שמתכוונים לעשות פה היום על ציר זה או אחר".

לכל אחד מאיתנו יש תפקיד. על התושבים להציף את רעיונותיהם, להשתתף במלאכה, לבקר, לפעמים הם יכולים גם להביע כעס ותסכול. למתכננים יש תפקיד לתכנן. למרות שיש המאמינים כי מתקיים לכאורה ניגוד מובנה בין הצדדים, סדנאות התכנון הוכיחו כי ניתן להפשיל שרולים ולעבוד במשותף. ניתן ולהוציא תחת ידינו תוצר תכנוני בעל ערך, שיוצר כעת אתגר משמעותי בעבור המתכננים. עכשיו תורנו, המתכננים, להראות כי האמון שנתנו בנו משתתפי התהליך, היה שווה.

נספח א': רשימת משתתפים ומסייעים לסדנאות התכנון

צוותי התכנון:

- צוות מרכז: אורלי אראל, שרון שפר, נילי פוך, לריסה קופמן, שי בוכמן, צביקה לוין, גילה גינסבורג.
- צוות מזרח: אירית סייג, אורית ברנדר, אודי כרמלי, ניר כהן.
- צוות צפון: פרנסין דויד, יואב רובישה, קלריס אורן, סוזי שם טוב דניאל, טובה רמון, אביעד מור.
- צוות יפו והדרום: נחמה ברמן, איתן בן צבי, חגית אנטמן, טליה מרגלית, רבקה פרחי, הלל הלמן.
- צוות שימור: ירמי הופמן, יעל פקר.
- היחידה לתכנון אסטרטגי: תמי גבריאלי, צילי בר יוסף, עודד גינסור, גידו סגל, חדוה פניש, הילה לובנוב, דניאל ברון, תמי כורם, עינת אמויאל, גל לדרר, ליזה צ'ורנה, יואב וינברג.
- אגף תנועה: שלמה פלדמן, אראלה דאור, מיכל גרוס, ליאור ליבלר, מירב גרידי.
- מהנדס העיר: חזי ברקוביץ.
- סגן מהנדס העיר ומנהל אגף תב"ע: עודד גבולי.
- מינהלת הרכבת הקלה: אלדד מרחב, צופיה סנטו, עמית איתן, חגי ירון.
- אדריכל העיר: יואב דוד, אוריאל בבצ'יק.

יועצים

- תחבורה: א.ב.פלאן - חיים אבירם, שלמה בכור, תומר קירמאייר, עודד כץ, ניצן ארד.
- עיצוב עירוני: יאיר אביגדור אדריכלות ועיצוב עירוני – יאיר אביגדור, רונן כינורי.
- מתודולוגיה: ברוך יוסקוביץ.
- כלכלה: אהוד פסטרנק.
- אקולוגיה עירונית: מוטי קפלן תכנון מתאר וסביבה – מוטי קפלן, יערה רוזנר, נעמה רינגל, ענת הורוביץ.
- סביבה: א.ש.ל. איכות סביבה ואקוסטיקה בע"מ - רון לשם.
- תשתיות: מטריקס - ארז סברדלוב; מ. מלין מהנדסים יועצים - שאול גבירצמן; אהרון בר דב.

סדנאות אזוריות:

מרכז:

- | | |
|---------------------|---------------------|
| • ישי רוזנטל | • אהובה וינזדור |
| • לני ויסלברג | • אורלי גרטי סרוסי |
| • מורין בירן | • איתן גדי |
| • מושית פלדמן | • איתן קימל-אשכולות |
| • מיכל קימל-אשכולות | • אלי יהל |
| • מירי קופרמינץ | • אליהו וקשטוק |
| • מנחם קוסלובסקי | • אמיר ויגודסקי |
| • עדי אייזק | • אמנון מרכוס |
| • צביקה אורן | • אתי בוסידן |
| • ציונה שמשי | • בצלאל אונגר |
| • קרן מטרני | • גדי ויסמן |
| • רונן סרודי | • גידי בר אוריין |
| • רן ברעם | • דוד איתן |
| • שירלי אונגר | • דליה בארי |
| • שלי ברעם | • חגית זהבי |
| • שמואליק גילאור | • טלי שרמן |
| • תמר אלינב | • יואב לרמן |
| • תמר נויגרטן | • יואב שרמן |

צפון

- | | |
|-------------------|-----------------|
| • יעקב שוורץ | • אביגדור פרויד |
| • יהודית קלטר | • אביטל זוהר |
| • משה קלטר | • איציק ניסני |
| • ניצה המאירי | • אלי אורצקי |
| • עדנה בר און | • אסתר מחנאי |
| • עמי סופר | • בצלאל אונגר |
| • רות פרקש | • בנימין מחנאי |
| • רחל גלבוע | • ברברה צור |
| • תמר יפה | • דניאל מייסה |
| • תמר דראל פוספלד | • יגאל ניסים |

מזרח

- | | |
|--------------|--------------------|
| • בני חגשי | • אורה מאיר-לוי |
| • דוד קשני | • איילה סינואני |
| • יעקב דוד | • איציק כהן |
| • נעמי משולם | • איתי הורוביץ |
| • עופר רמתי | • אמנון זילברמן |
| • עינת מאור | • אלכסנדר קרופיצקי |
| • פרי גליק | • אסף רידר |
| • רחל לוינגר | • ארמנד וקסלר |
| • שרה מילוא | • אתי גלבוע |
| | • בוריס אורלוב |

יפו

- אורי יהל
- ארי ברייט
- ברברה צור
- גילה בר
- הנא עמורי
- ז'וזה קטונה
- יהודית אילני
- יוסי לוס
- יוסף קופטי
- יעקב קרבד'ינסקי
- מיכאל סאיג
- מרדכי ירקוני
- ניסים מזרחי
- ניר בן דב
- נעמה מישר
- סבסטיאן וולרשטיין
- סוזן אפללו
- סמי אלבו
- סמי בוכרי
- עולש קיי
- עליזה דוד-צבטקום
- עמירם ברייט
- ענבר דקל
- ענת ורדימון
- פאדי שביטה
- רשא עסאף
- שלומית זונשטיין
- שמואל כהן
- תמיר ארביב

דרום

- אבי צרפתי
- אורלי הירש
- אלי מזרחי
- אליק ציון
- אמיר חרש
- אפרת אייזנברג
- אשרת ישראל
- אתי בר
- בנימין אביבי
- גיא נרדי
- דוד הירש
- דרור גרנית
- הילה הראל
- חגית בן יוסף
- יואב עלון
- ליאת איזקוב
- לילך בן יוסף
- לירון שור
- מני רוזנברג
- מתי עלה
- נאור מורג
- עודד
- עומר כהן
- עמליה רימלט
- פנינה ייני
- רמי כהן אייל
- שרון רוטברט

סדנאות נושאיות:

מגורים ותעסוקה

- | | |
|-------------------|-----------------|
| • חמוטל גילה | • אבי הושיאר |
| • טל בק | • אביגדור פרויד |
| • יעקב לוי | • אחמד בלחה |
| • לאה שחר | • אילאיל טיבר |
| • ליאת איזקוב | • אלי יהל |
| • משה וייס | • אלכס אלכסנדר |
| • משכית פאר | • אמילי זילברמן |
| • נעמה מישר | • אריה מאור |
| • עודד גבולי | • אריה קמיל |
| • ענת בירן | • אשר כהנא |
| • ענת לאופר | • ברברה צור |
| • קובי כהן | • בות'נה דביט |
| • רבקה אבלסון | • גיל סער |
| • רויטל קסטרו | • דבי אדלאר |
| • רוני בין יוסף | • דודי דביר |
| • רונית קידר | • דורון פריזמנט |
| • רוני מוסקונה | • הגר ספירו |
| • רמי כהן איל | • הדס נוחם |
| • רן מנחמי | • הילה הראל |
| • רננה ירדני גולן | • חגית בן יוסף |

תחבורה

- | | |
|----------------|-----------------|
| • יהודה בר אור | • אבי (אמאב) |
| • יואב לרמן | • אביגדור פרויד |
| • יחיאל גרוס | • אילן קליגר |
| • יעקב גיל | • אלי אורצקי |
| • ליאת סומך | • אמיר ויגודסקי |
| • משה וייס | • אריה הוכברג |
| • משה טיומקין | • אשרת ישראל |
| • נאוה שיר | • ברוך הרשברג |
| • סטלה אבידן | • גיא נרדי |
| • עמנואל ויזר | • דבי אדלאר |
| • רוני אמיר | • דוד איתן |
| • רן מנחמי | • דוד קשני |
| • רננה ירדני | • דינה אלון-רשף |
| | • חגי ירון |

מרחב ציבורי ועיצוב עירוני

- | | |
|-----------------|------------------|
| • יואב לרמן | • אביגדור פרויד |
| • יונה גינזבורג | • אביעד שר שלום |
| • יורם רז | • אדר אופנהיים |
| • יעקב גיל | • אדר סקר |
| • מורין בירן | • אלישבע רוזנברג |
| • מיכאל עוזרמן | • גיא נרדי |
| • מיכל מזוז | • דב אלון |
| • עולש קיי | • דוד קשני |
| • רונית קידר | • דליה בארי |
| • רחל בנגום | • הילה הראל |
| • רם איזנברג | • חגית בן יוסף |
| • שי אללוף | • טל עברון כרמל |
| • שרון בן דליה | • טלי גואטה |
| • תמר נויגרטן | • יהונתן גולני |

רשימת גופים וארגונים:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| • מינהל מקרקעי ישראל | • אורבניקה |
| • מרחב | • איגוד אדריכלי הנוף |
| • משרד הבינוי והשיכון | • איגוד המוסכים |
| • משרד התחבורה | • איגוד המתכננים בישראל |
| • נתיבי איילון | • איגוד נהגי המוניות |
| • עזרה ובצרון | • אמאב |
| • עיריית הרצליה | • ארגון הקבלנים והבונים בתל אביב |
| • עיריית רמת גן | • במקום |
| • עיריית תל אביב יפו – אגף תקציבים וכלכלה | • לשכת התכנון המחוזית, מחוז ת"א |
| • עיריית תל אביב יפו – המשלמה ליפו | • החברה להגנת הטבע |
| • עיריית תל אביב יפו – אגף התנועה | • החברה להגנת הטבע, סניף תל אביב יפו |
| • עיריית תל אביב יפו – האגף לרבעים ושכונות | • הפורום הירוק, תל אביב יפו |
| • עיריית תל אביב יפו - האגף לקהילה נוער | • התאחדות הקבלנים החדשה |
| • וספורט | • התוכנית לצדק סביבתי, אוני' ת"א |
| • עמותת האדריכלים | • חיים וסביבה |
| | • חלמיש |
| | • יפו יפת ימים |
| | • עמידר |
| | • רכבת ישראל |
| | • שתי"ל – פרוייקט ערים מעורבות |
| | • תחבורה היום ומחר |