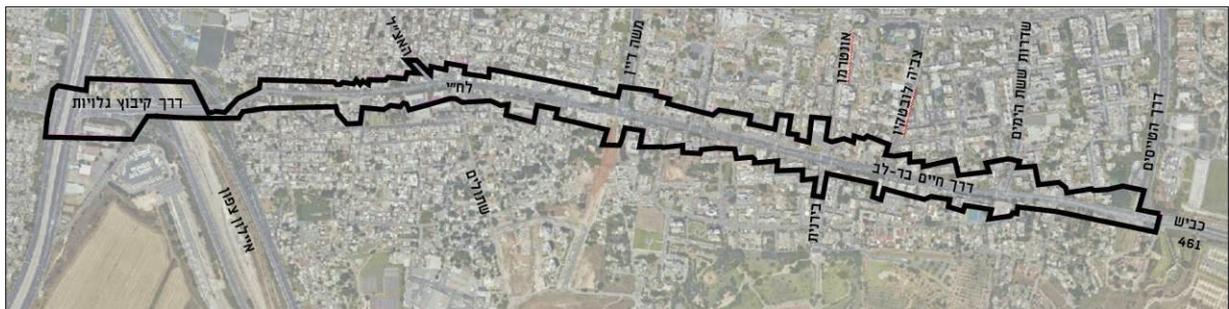


סמכות: ועדה מקומית לתכנון ובניה ת"א- יפו

כללי: מטרת העל של מסמך מדיניות זה היא להפוך את דרך לח"י בר-לב (דרך 461), מציר המתעדף תנועה רכבית, לרחוב עירוני המעודד שהייה מקומית ונגישות לפארק דרום. לאור קידומן של יוזמות ותכניות מפורטות רבות לאורך הדרך, עולה הצורך בהכנת מסמך מדיניות תכנונית להתוויית עקרונות התכנון המוצע ביחס למרחב הציבורי ולבינוי. מסמך המדיניות מדגיש את הצורך ברציפות בכיוון מזרח-מערב אך במקביל מנסח את הצורך בחיבורו של צפון רובע 9 לשכונות הדופן ולפארק עצמו. המסמך מקודם ביוזמת אגף התכנון.



מוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית: הועדה המקומית לתכנון ובניה

תיחום מדיניות דרך לח"י-בר-לב

מיקום: רחובות בר-לב ולח"י (461), מצומת הטייסים במזרח ועד מחלף קיבוץ גלויות במערב.

גושים וחלקות בתכנית:

מספר גוש	חלק/כל הגוש	מספרי חלקות בשלמותן	מספרי חלקות בחלקן
6141	חלק	64	128, 136
7243	חלק	12-13	31, 19
6146	חלק	288, 290-291	300
7242	חלק	57-62, 69, 116-115, 119-118, 51, 17, 20, 31, 44, 32	87-89, 79, 74, 84, 77, 85, 117, 49, 39-38, 47
6132	חלק	307-308, 101-103, 145, 147, 149, 105-106, 153, 348, 276, 370, 355	347, 342, 312, 303, 345, 98, 143
7423	חלק	25	22, 11, 28, 12, 24, 20, 29, 21
6135	חלק	83, 101, 103, 423, 409-415, 416, 250, 7-23	81, 84, 103, 97, 102, 96, 32, 24, 64, 421, 256, 352, 349, 53-54, 69, 44-51, 43, 110, 71, 78, 74, 38, 107
6980	חלק		3-5, 7
6981	חלק	27-36, 24-25	37, 26, 8, 61, 43-44
6139	חלק	54-60, 90	1-2
6138	חלק	80	97, 39
6137	חלק	189, 124-129, 190, 139-140, 148-149, 201, 104, 108	2, 17, 107, 192, 175, 194
6136	חלק	95, 92, 2	1, 76, 3, 93, 97-98, 9, 64
6034	חלק		60, 1
6982	חלק		293, 158, 227, 2, 4

שטח המדיניות: כ-276 דונם

צוות התכנון בראשות מחלקת תכנון מזרח, אגף תכנון העיר:

1. תכנון ואדריכלות - הפלטפורמה העירונית
2. יועצי תנועה - דגש הנדסה
3. יועצים חברתיים ושיתוף ציבור - ענת ברקאי נבו
4. יועצים אקלימיים- יוזמות למען הסביבה
5. יועץ כלכלה- רן חקלאי

יזם: ועדה מקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו

בעלות: רמ"י, עיריית תל אביב יפו, פרטיים

מצב השטח בפועל:

דרך בר-לב והמשכה דרך לח"י (461) משמשת כאחד מארבעה צירי מזרח-מערב החוצים את המטרופולין ומהווים כניסה לעיר ת"א-יפו. דרך זו מוגדרת ע"פ תמ"א 3 כדרך גישה באינטנסיביות הנמוכה ביותר. לצד זאת, היא מקשרת בין צירי האורך החשובים של מישור החוף - כביש 40, כביש 4 ונתיבי איילון.

דרך בר-לב – לח"י חוצה את חלקו הדרומי של רובע 9 ומקשרת בין גבולה המזרחי והדרומי של תל אביב-יפו למערבה. בעשותה כן, מפרידה הדרך בין שכונות דופן הפארק (ידידיה, ליבנה, הארגזים, עזרא) לשאר הרובע.

הדרך גובלת בתשע שכונות בעלות אופי מובחן, אשר הוקמו בחלקן עבור מפוני כפר סלמה. כל אחת משכונות אלה מתייחסת לציר באופן שונה. כל אחת מהשכונות היא בעלת התנהלות וארגון פנימי שאינו מתייחס לדרך כרחוב עירוני אלא כמפגע. לאורך הדרך קיימים מקבצים הכוללים בניה בלתי מוסדרת וזאת לצד מרחבים מוסדרים.

הדרך מאופיינת בתנועה רבה של יוממים, המסתמכים בעיקר על רכבים פרטיים, ומגיעים אל העיר בשעות הבוקר, ויוצאים בשעות הצהריים והערב. תנועת הולכי הרגל של תושבי האזור החוצה את הדרך והתנועה לאורכה דלה, בין היתר לאור העדפה ברורה של רכב ממונע על פני יתר המשתמשים, חוסר ברציפות המאפשרת הליכתיות והקושי בחצייה של כביש סואן.

הדרך משתנה לאורכה: חלקה המזרחי של הדרך רחב באופן יחסי, בעל 2-3 נתיבי תנועה לכיוון ומפרדה רחבה, לצד זאת הוא מרובה רמזורים, מעברי חציה ומדרכות רחבות. למעט שכונת ידידיה ומקבצי בנייה בלתי מוסדרת, הבנייה לאורכו מאופיינת במבנים טוריים ומבנים מטיפוס H שנבנו לאורך שנות ה-60 ואילך, ומפנים עורף כלפי הדרך. הגישה אליהם בעיקרה מתבצעת מתוך חצרות ורחובות שכונתיים פנימיים.

חלקה המערבי של הדרך (רחוב לח"י) הוא צר יותר, בעל 2 נתיבי תנועה רכבית לכל כיוון, דל בחציות ורמזורים ומאופיין במפרדה צרה. בשל הקירבה לאיילון מקטע זה עמוס ופקוק יותר, והצמצום בזכות הדרך אשר מתבטא גם ברוחב המדרכות, מייצר מקטע מהיר יחסית שאינו מעודד הליכה וחצייה ואף מייצר סיטואציות שאינן בטיחותיות. הבנייה לאורך רחוב הלח"י היא בנייה נמוכה ברובה, כאשר הדופן הצפונית משמשת למבני מגורים ומעט מסחר, הבנויים בקו 0 לרחוב ובתכסית גבוהה. הדופן הדרומית משמשת למבני תעשייה, שטחי ציבור ומגורים והיא מרווחת יותר.

הדרך לרוב אורכה אינה מעודדת הליכה, וקיים בה שינוי ונתק משמעותי בין הדופן הצפונית לדרומית. ניתוק זה מפריד את השכונות הצפוניות משטחי הפארק ומנתק את השכונות הדרומיות מיתר חלקי העיר. הדרך נעדרת שבילי אופניים ושבילי הליכה רציפים, המייצרים איזור שאינו נגיש לעיר. כמו כן, האיזור סובל מבעיות תשתיות והצפות.

מדיניות קיימת:

תא/5000 מגדירה את דרך לחיי ודרך בר-לב כרחוב עירוני, כאשר רחוב לחיי הוא ציר מעורב אשר בקומת הקרקע נקבעה חזית מסחרית ובשאר הקומות יותרו שימושים מעורבים הכוללים בין השאר מגורים ומשרדים.

התכנית מגדירה את רוב האיזור שסביב ולאורך רחוב בר-לב כמתחם להתחדשות עירונית. מבחינת נפחי בנייה המתאפשרים בתכנית המתאר - הדופן הדרומית מוגדרת כאינטנסיבית יותר, כאשר הבנייה הגבוהה מתרכזת במרכז הדרך. לעומתה הדופן הצפונית מוגדרת כנמוכה יותר, בעוד הבנייה הגבוהה מתרכזת בקצוות הדרך.

תכנית המתאר מגדירה שלושה צירים ירוקים החוצים את הדרך מצפון לדרום (אונטרמן-בירנית ובעז- שתולים) השואפים להבטיח רצועה נופית ברוחב שלא יפחת מ-20 מ'.

הגדרת האזור כמיועד להתחדשות עירונית והבנייה הבלתי מוסדרת, מאפשרת הנחיית יוזמות רבות לאורך הדרך. חלקן מציעות תכנון החורג מהקיים ומהריקמתי הן מבחינת הבינוי והן מבחינת היחס לדרך עצמה. לצד יוזמות אלה, מתוכנן קידומה של תשתית תחבורה ציבורית מהירה ("מהיר לעיר") אשר תגדיר נת"צים ושבילי אופניים בתחום הדרך.

תכניות תקפות:**תכניות מתאר ארציות ומחוזיות:**

- תמ"א 38 על שינוייה
- תמ"א 3 - דרכים
- תמ"מ 5- מגדירה את עיקר השטחים סביב הציר כ"איזור עירוני בדגש מגורים", פארק דרום מוגדר כ"פארק מטרופוליני" ומשולש לדוויפול מוגדר כ"איזור מע"ר מטרופוליני"
- תמ"מ 3/5- פארק איילון
- תג"פ 606- תכנית אב לתנועה פארק איילון
- פרויקט אופני דן

תכניות כלל עירוניות רלוונטיות:

תא/5000, תא/ג/1, תא/ג/3, תא/ע/1, תא/צ/1

תכניות לאורך הרחוב:**מסמכי מדיניות:**

- מדיניות שכונת כפיר (בתכנון)
- מדיניות שכונת לבנה (בתכנון)
- מדיניות דופן כפר שלם (בתכנון)

תכניות מפורטות:

- תכנית 460 אדמות כפר שלם
- תכנית במתווה רה-פרצלציה בשכונת התקווה ושכונת עזרא
- תא 4010 (2016)
- תכנית מפורטת מס' 2215 א/1- הגדלת צפיפות שכונת התקווה (1998)
- תכנית מפורטת מס' 2646- כפר שלם (1996)
- תכנית מתאר מס' 2620- שכונת הארגזים (1996)
- תכנית מתאר מקומית מס' 1358 ד'- פארק דרום (1994)
- תכנית מפורטת מס' 2588- הרחבת דיור שכונת כפיר (1994)
- תכנית מתאר מקומית מס' 2390- תכנית מתאר מקומית כפיר מזרח (1993)
- תכנית מפורטת מס' 2579- שכונת לבנה מערב (1993)
- תכנית מתאר מס' 2215- שיקום שכונת התקווה (1992)
- תכנית מפורטת מס' 2522- שכי לבנה מזרח (1992)
- תכנית מתאר מקומית מס' 2215 ג'- שיקום שכונת עזרא (1991)

- תגפ/ 577- איחוד וחלוקה שכונת ידידיה (1990)
- תכנית מפורטת מס' 2340- שכונת לבנה (1987)
- תכנית מפורטת מס' 2361- נוה אליעזר (1986)
- תכנית מפורטת מס' 1790- רפרצלציה אדמות כפר שלם (1985)
- לבנה מערב תא/מק/4388 (2020)

תכניות מקודמות:

- תמ"א 42- תכנית תחבורה יבשתית (מופקדת)
- תא 4317- מרחב תכנון שלהבת (לקראת דיון בהתנגדויות)
- הארגזים צפון (בתכנון)
- משה דיין מזרח (בתכנון)
- ברלב 104-106 (בתכנון)
- בושם גביזון (בתכנון)
- דרום ניר אביב (בתכנון)
- תכנית "מהיר לעיר"
- בחינת תכנון להסדרת שטחי הפארק

חזון:

יצירת "רחוב מטרופוליני" – רחוב המאופיין בשהייה מקומית במרחב הדרך וחצייתו, על פני הליכה רציפה לאורכו ותנועה אורכית זורמת.

ניסוח מחדש של יחסי הגומלין שבין הדרך המטרופולינית והמהירה לבין דופן השכונה ע"י הצעה של היררכיה חדשה המתבססת על התנועה החוצה, המחזקת את הקשר בין צפון רובע 9 לשכונות דופן הפארק ותורמת למיתון התנועה המטרופולינית. כל זאת תוך שמירה על ייחודיות הארגון המרחבי השכונתי ותוך יצירת רחוב עירוני.

* יש להבהיר כי הקושי ביצירת רחוב עירוני בדומה לרחובות עירוניים ברחבי העיר נובע מתפקידה החשוב של הדרך בהזרמת התנועה ממזרח (כביש 461). נוסף על כך, ריבוי המרקמים השכונתיים לאורך הדרך מחייבת יצירת רחוב עירוני מסוג שונה המתמודד עם מאפיינים אלה, כמוצע במדיניות זו.

מטרות:

- הפיכת המרחב מציר תנועה ממונעת ל-רחוב מטרופוליני המאפשר שילוב תנועה ושהייה ותואם את צורכי תושבי העיר והשכונות הסמוכות, הולכי הרגל, רוכבי האופניים והתנועה הרכובה.
- חיבור שכונות דופן הפארק הדרומיות לשאר מרחבי רובע 9 תוך חיזוק הקשרים צפון-דרום לאורכו של הרחוב. קישוריות מוצעת זו תביא לחיבור שכונות הרובע והעיר ככלל לפארק מנחם בגין הסמוך.
- עידוד חציה ושהייה במרחבים המעודדים זאת לאורך הדרך.
- יצירת שפת רחוב מובחנת תוך שמירה על הייחודיות השכונתית המשתנה.
- יצירת תמהיל שימושים מגוון ואפיונו בהנחיות בניו.
- ניסוח מוקדים עירוניים משמעותיים: ממזרח צומת הטייסים וממערב לודוויפול, באמצעות יצירת מרכזי תעסוקה ותחבורה.
- יצירת ארגז כלים ע"י שימוש בעקרונות מטרופוליניים (רציפות), עירוניים (כיווניות) ושכונתיים (שהייה), כמפורט להלן:

כלים תכנוניים:

1. הגדרת צירים ירוקים עירוניים- התכנית מגדירה צירים ירוקים חדשים הנעים בכיוון צפון-דרום, בנוסף לצירים הירוקים שקבעה תכנית המתאר תא/5000. מטרת הצירים הירוקים לייצר חיבוריות צפון-דרום ולחזק את הקישוריות לפארק דרום.

2. מרחבי חצייה ושהייה- יצירת מרחבים המעודדים חצייה של דרך לח"י ודרך בר-לב באמצעות הפיכתם למוקדי שהייה לאורך הדרך וליוויים בשימושים ובינוי תומך. מרחבים אלה יוגדרו במפגשים בין הצירים הירוקים הנעים צפון-דרום לבין הדרך.
3. בינוי - יצירת מוקדי בנייה אינטנסיבית ככלי ליצירת אורייטנציה לאורך הדרך וכן יצירת דופן עירונית מתונה, פעילה ומלוות רחוב.
4. שימושים - קביעת מנעד שימושים ציבוריים, בעלי אופי ציבורי ומסחריים לאורך הדרך המאפשרים גמישות בהתפתחות רחוב המשנה את אופיו לאורך פרק זמן ממושך.
5. זכות הדרך - קביעת זכות דרך מינימלית מתאימה ואחידה לאורך הדרך וכן זיקות הנאה עד לקירות המבנים ליצירת מרחב רציף לשימוש הציבור.
6. המלצה על רצועות לתשתיות הכוללות נטיעות ואמצעים לניהול מי נגר.

א. בינוי:

חנת הרחוב - חנת הרחוב הבסיסי זהה מצומת הטייסים ועד רחוב קהילת מקסיקו:

- רוחב זכות הדרך לא תפחת מ- 28 מ' וקו הבניין כלפי הדרך לא יפחת מ-5 מ' בזיקת הנאה עד לחזית המבנים.
- גובה קומת קרקע בגובה 6 מ' ו/או בהתאם לתכניות העירוניות שאינה מיועדת למגורים.
- דופן דרומית: מדרכה ברוחב 8 מ' (מתוכם 5 מ' בזיקת הנאה) אשר תכלול רצועת צמחיה ושיבה בצמוד לשביל האופניים דו כיווני ומפרדת חניות/תחנות תחבורה ציבורית/נטיעות לסירוגין לטובת קיום המסחר על הדרך.
- דופן צפונית: מדרכה ברוחב 8 מ' (מתוכם 5 מ' בזיקת הנאה). במקטעים בהם לא מקודם תכנון סטטוטורי מסוג המאפשר בינוי הדופן והסגתה: יצירת תחנות אוטובוס ומקומות ישיבה לצד רצועת הנטיעות. במסגרת תכנון מפורט: עם בינוי הדופן והסגתה בהתאם לקווי הבניין הני"ל - יצירת רצועת ישיבה וצמחייה בתחום זיקת ההנאה. כמו כן תשולב רצועת נטיעות.
- המיסעה מורכבת מנת"צ ונתיב לרכב פרטי אחד לכל כיוון, חניות לסירוגין לטובת שימושי המסחר ומפרדה של 0.5 מ'. בהתאם להנחיות משרד התחבורה, במעברי חצייה רחוב המפרדה הינו 2.5 מ'.
- על מנת לשמור על אופי השכונות הקיים, המלצת המדיניות היא ליצור בנייה מרקמית לאורך הדרך ובדפנות השכונות, על ידי מתן זכויות בנייה נפחיות לפי קווי בניין ועד 9 קומות, כולל ק.גג- בין אם בתוספת על בניין קיים או בבנייה חדשה. במוקדים וצמתים מרכזיים מוצע לבחון את מלוא הגובה כפי מגדירה תא/5000.

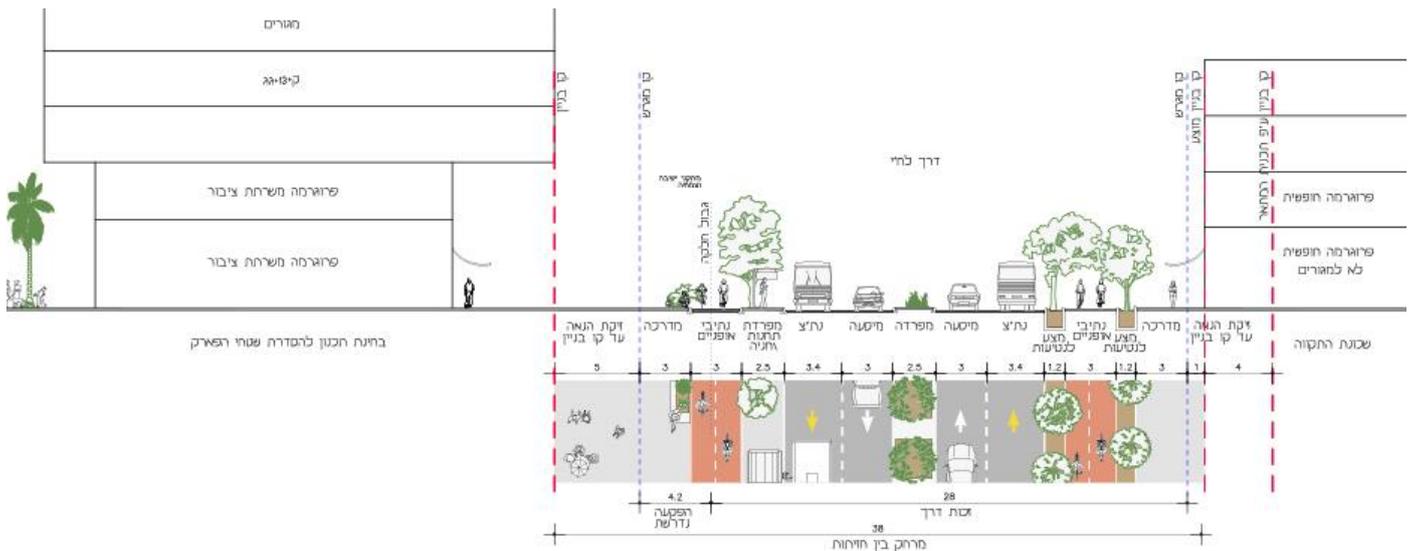
חנת הרחוב הבסיסי מזרחית לצומת קהילת מקסיקו:



חתך הרחוב- מצומת קהילת מקסיקו מערבה

- בצומת קהילת מקסיקו מתקיימת תוספת של שביל אופניים בדופן הצפונית, בין שתי רצועות נטיעות המנתקות את המדרכה הצפונית מהכביש שהופך אינטנסיבי יותר במקטע זה. שביל האופניים ממשיך באופן רציף עד חיבורו עם שכונת לודוויגול והמשכו מערבה לדרך קיבוץ גלויות. תוספת זו מצריכה הרחבה של זכות הדרך ל-32 מ' ע"י הפקעה מהדופן הדרומית בשכונת עזרא (בה מתוכנן בינוי חדש לכל הדופן ממערב למרחב חצייה קהילת מקסיקו).
- דופן צפונית: **קו בניין 5 מ' בהתאם להוראות תכנית המתאר העירונית תא/5000.** במסגרת עדכון עתידי לתכנית המתאר העירונית, ובכפוף לאישור תמ"א 42, מומלץ במסמך על קביעת קו בניין 1 מ' בזיקת הנאה, מדרכה 3 מ', שתי רצועות נטיעות ושביל אופניים דו כיווני בנייהן. יודגש כי קו בניין שירד מ-5 מ' אינו תואם את תכנית המתאר ובשלב זה מוצע כהמלצה עתידית, וזאת מתוך רצון לשמר את הדופן ה"תיקוואית", הרציפה והצפופה, הקיימת.
- דופן דרומית: רצועת מבני ציבור, פרט למגדלי "דונה". מרחב שוטטות ללא גדרות. קו בניין 5 מ' בזיקת הנאה, מדרכה 3 מ', שביל אופניים 3 מ'. מזרחית למחלף קיבוץ גלויות, מתפצל שביל אופניים ומשוטט בתוך תחום שטחי הציבור ומרחב השוטטות.

חתך הרחוב הבסיסי מערבית לצומת קהילת מקסיקו:



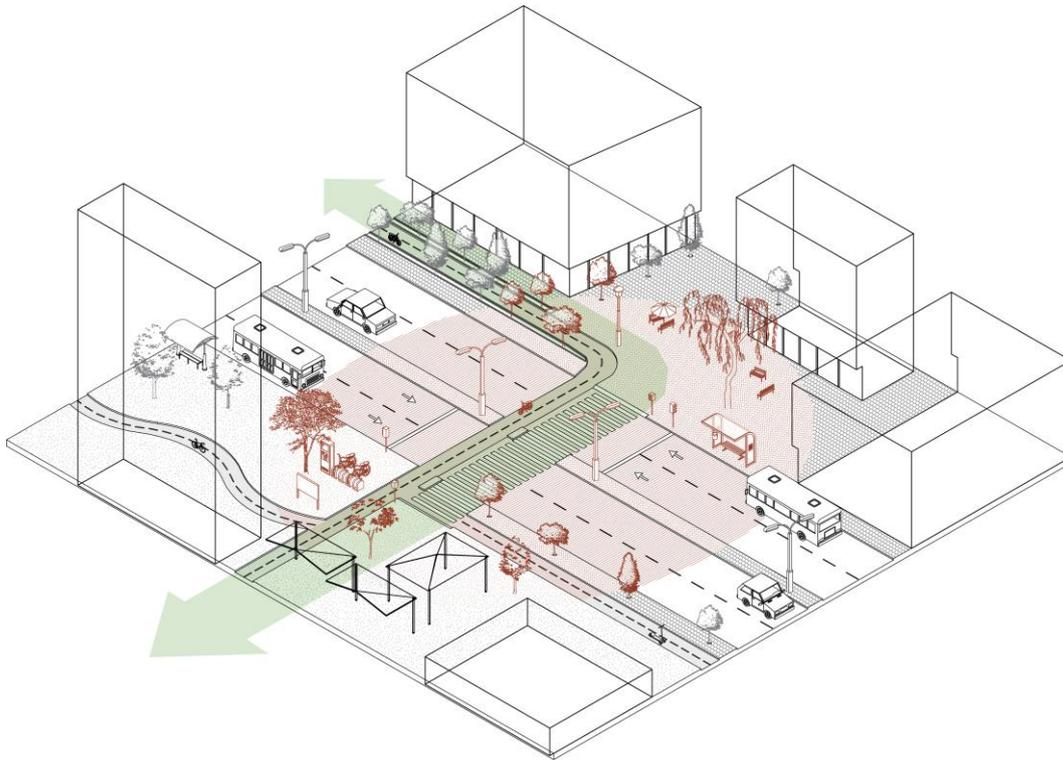
ב. שימושים:

- קומת הקרקע לאורך כל הדרך אינה מיועדת למגורים. על מנת לאפשר גמישות בהתפתחות רחוב המשנה את אופיו לאורך פרק זמן ממושך, נוסחו שימושים המעודדים פעילות ברחוב ומאפשרים מימוש לאורך זמן ומתן מענה לצרכים המשתנים של תושבי השכונות.
- **פרוגרמה תומכת רחוב:** שטח סחיר עבור מסחר ו/או תעסוקה ו/או שימושים בעלי אופי ציבורי. פרוגרמה זו תמוקם בקומת הקרקע בכל הבינוי המרקמי לאורך הרחוב ותייצר דופן פעילה.
- **פרוגרמה משרתת ציבור:** שטח ציבורי בנוי, בבעלות עירונית, שנקבע ע"פ צורך מקומי אשר ישרת את כלל הציבור. פרוגרמה זו תמוקם בקומת הקרקע של מבנים גבוהים ובמוקדים לאורך הדרך, ודורשת גרעינים נפרדים למגורים ולציבור.

- פרוגרמה חופשית: שטח סחיר עבור כל השימושים: מלונאות/ מסעדות/ תעסוקה/ מסחר/ מגורים. פרוגרמה המוצעת בדופן שכונת התקווה, מערבית לצומת האצ"ל, כאשר בקומת הקרקע מומלץ על אפשרות של כל שימוש שאינו מגורים.
- מרכז תעסוקה: מוקד תחבורתי (ניתן לשלב חניה מרובה למחליפי תחבורה), תעסוקתי, קומות מסחר, בידור, שהייה ותעשייה. מציעה שירותי רכב וחקלאות עירונית. מוצע בשני מוקדי הכניסה לעיר- בדרום מזרח צומת הטייסים ולדוויפול.

ג. מרחב ציבורי:

1. זכות דרך: זכות הדרך לא תפחת מרוחב של 28 מ'. במידה וזכות הדרך תפחת מכך, תידרשנה הפקעות בהתאם. כמו כן, יש לפנות את כל המכשולים ליצירת זכות דרך זו.
2. מדרכות: יומלץ על זיקת הנאה בכל מגרש עד לחזית הבינוי הפונה לדרך ליצירת מדרכה רציפה של 8 מ' לטובת שימושים הגובלים (למעט בחלק מדופן שכונת התקווה). בבניינים קיימים יומלץ על פינוי של המדרכה לטובת רציפות הדרך ומעבר הולכי הרגל. בכל מקום בו תקבע זיקת הנאה, לא יומלץ על בנייה תת-קרקעית כולל מרתפים, למעט מעבר תשתיות עירוניות. בנייה על-קרקעית (קולונדה וקומות מוצעות מעליה) תבחן בהמשך בהתאם לתכנון מפורט.
3. צירים עירוניים ירוקים: צירים שהוגדרו בתכנית המתאר העירונית תא/5000 נדרשים לעמוד בהוראותיה. כמו כן, מגדירה המדיניות צירים ירוקים נוספים במסגרת מסמך המדיניות, לטובת חיבוריות בכיוון צפון-דרום אותם מומלץ לתכנן כרציפים (המשכיים עד פארק דרום), הליכתיים, מוצלים באמצעות נטיעות ורחבים. רוחב הציר הירוק המינימאלי המוצע הינו 8 מ', כאשר הרוחב האידיאלי המומלץ הינו 16 מ' בין חזיתות. לאור המצב הקיים בו רוב הצירים הירוקים נמצאים ברחובות צרים, מומלץ על הפיכתם לרחובות משולבים, מואטי תנועה ואף מרוצפים.
4. מרחבי חצייה: בנקודות בהן חוצים הצירים הירוקים את דרך לח"י בר-לב יומלץ על יצירת איזורים המעודדים חצייה ושהייה, בעלי שפה עיצובית אחידה לצורך זיהוי קל. מומלץ על יצירת מרחב פתוח עם שדה ראייה רחב ונוח לתנועה המטרופולינית, שמאפשר ממנו מבט רציף לתוך הצירים הירוקים. יומלץ על ריצוף הכביש לטובת הפרדה, האטה ויצירת מרחב בטוח לחצייה, וכמו כן, על חצייה רציפה ללא עצירה במפרדה. סביב מרחבי החצייה יומלץ על בינוי בעל קשר רציף המגדיר את הרחבה, שימושים ציבוריים ופעילות ציבורית. מומלץ על שימוש במרחבי החצייה לצורך יצירת מתווה להנכחת פארק דרום בדרך לח"י בר-לב, ע"י צמחייה, שילוט, הסברה והנגשה. מרחבי החצייה הינם ממהות המדיניות והם באים להגדיר את מערכת היחסים שבין שלושת המשתמשים: המטרופוליני החולף, העירוני החוצה והשכונתי השווה, ועל כן הם קריטיים לקיום של ה"רחוב המטרופוליני". יצירת מרחבי החצייה הכרחית לצורך החיבור של שתי דפנות הדרך ועידוד שהייה והחצייה. בקנה מידה העירוני מרחבי החצייה קריטיים לחיבור שטחי פארק דרום ושכונות הדופן, לעיר.
5. חיבור לפארק דרום: סביב מרחבי החצייה לאורך הדרך ימוקמו עמדות קישור לפארק דרום, בהן ניתן יהיה למצוא הסבר, שילוט והכוונה בנושא הפארק, תוך אפשרות להגעה ישירה באמצעות אחד מצירי הקישור הירוקים המוצעים. הנכחת הפארק בדרך, ינגיש את הפארק לעיר ויכול לייצר הגברה של המודעות הסביבתית.
6. מרחבי שהייה ארוכת טווח: ברוב השכונות הקיימות לאורך הציר קיים שלד ירוק ותשתית ציבורית ראויה לשימור. יש לשמור על השלד הקיים תוך עיבוי השטחים הירוקים והשלמת הרציפות והקישוריות בתוך השכונה ובין דרך לח"י בר-לב לפארק דרום, ויצירה של מרחבים המאפשרים שהייה אינטימית ורגועה יותר על פני השהייה לאורך הציר.



בתרשים לעיל: מרחב חצייה ברחוב קהילת מקסיקו

ד. נפחי בניה:

מסמך המדיניות ממליץ לשמור על בנייה מרקמית (עד 9 קומות, כולל קומת גג) לאורך הדרך ובתוך השכונות. את הבנייה הגבוהה יש לרכז סביב מרחבי החצייה וצמתים מרכזיים. קיימת העדפה לבינוי גבוה בדופן הדרומית של הדרך, למניעת הצללה ממושכת על השכונות מצפון.

ה. תמהיל יח"ד מוצע:

התמהיל ייבחן במסגרת התכנון המפורט ובראי שכונות המגורים הקיימות, תוך שאיפה לגיוון היצע הדיור הקיים כך שבכל שכונה ימצא מלאי של דירות קטנות, בינוניות וגדולות העונות לצרכיהם של אוכלוסיות שונות.

אומדן היקפי בנייה סה"כ:

מגורים: כ-900,000 מ"ר (ברוטו)

כמות יח"ד (לפי 85 מ"ר ליח'): כ-8200 יח"ד

תעסוקה (האומדן כולל את לודוויפול, מרכז תעסוקה בצומת הטייסים/ידידה, קומות תעסוקה בבינוי גבוהה מוצע לאורך הרחוב מעל הפרוגרמה משרתת ציבור): כ-175,000 מ"ר

פרוגרמה תומכת רחוב (מסחר, תעסוקה – לא כלול בשימושי התעסוקה הני"ל): כ-50,000 מ"ר

פרוגרמה משרתת ציבור (שטחים ציבוריים בנויים בבינוי הגבוה המוצע לאורך הרחוב): כ-35,000 מ"ר

פרוגרמה חופשית (תעסוקה, מסחר, מלונאות וכדומה, בנוסף למפורט מעלה): כ-20,000 מ"ר

התייחסות לסביבת הדרך:

- הקרבה לפארק דרום מהווה הזדמנות ליצירת זהות מקומית לתושבי האזור. במסגרת תכנון מרחבי החצייה מומלץ להביא להנכחת פארק דרום באמצעים שונים דוגמת שילוט, הסברה, צמחייה והנגשה.

הנחיות אקלימיות:

- הצללה:
- מרחבי החצייה יבטיחו רצף הצללה.
- תובטח הצללה מרוכזת ע"י הצללה עבור אזורי שהייה של לפחות 40%.
- הצירים הירוקים בתכנית יבטיחו צל רציף ואפקטיבי לאורכם של לפחות 80%.
- יובטח שילוב עצים במרחב ע"י תעלות נטיעה או אמצעים נוספים.
- בתי גידול
- ייקבעו בתי גידול רציפים ומגוון של צמחייה בדגש על צמחייה מקומית.
- יינתן דגש לקישור הפארק והנכחתו לאורך הציר בעת נטיעת העצים וקביעת בתי הגידול.
- ניהול מי נגר
- יובטחו 15% שטחים פנויים מבנייה בתת ועל הקרקע לטובת חלחול, איגום והשהייה ונטיעות.
- ככל הניתן, יוחל שימוש בריצוף חדיר ומחלחל.
- בשטחים בייעוד ציבורי תבחן התקנה של מערכת גג ירוק/גג כחול.
- צירים ירוקים עירוניים
- יש לנטוע עצים לאורך הצירים בארגזי מבנה או אדמה מבנים בהתאם להנחיות העירוניות לעניין זה.
- ככל הניתן, בשבילי ההליכה יוחל שימוש בחומרים חדירים.
- מרחבי חצייה
- במרחבי החצייה תתאפשרנה רצועות שתיל או גינות גשר מונמכות.
- צמצום אי-החום העירוני
- כל תכנית מפורטת תגדיר סט הנחיות להיתרי בנייה שיאמצו שימוש בטכניקות להפחתת ספיגת חום מקרינה סולרית, בהתאם למדיניות העירונית.
- מניעת זיהום אור בתכניות הסמוכות לפארק אריאל שרון
- בתכניות אלה יש לכלול יועץ תאורה שיתייחס למניעת זיהום אור כלפי השטח הפתוח, בהתאם לתקנים הרלוונטים.
- בתכניות אלה יוגדרו הנחיות למגבלות על תכנון התאורה ומערכות לכיבוי והדלקה אוטומטיים בהתאמה לתנאי הסביבה.
- היבטי קיימות עירונית
- תכניות מעל 100 יח"ד יכללו דו"ח ניהול וייצור אנרגיה.



מקרא:	גבהי בניוי:
	בינוי מעל 25 ק'
	בינוי גבוה (22-25 ק')
	בינוי מרקמי (8-10 ק' / 15 ק' בתחום ותמ"ל)
	בינוי מרקמי נמוך (4-6 ק')
	בינוי נמוך (1-2 ק')
	שצ"פ קיים
	שטח ציבורי קיים
	ציר ירוק קיים
	ציר ירוק מוצע
	מרחב חצייה

דיווח אודות התייעצות עם הציבור:

מתודולוגיה:

שיתוף הציבור הינו חלק אינטגרלי מתהליך התכנון וכולל יידוע והיוועצות. המתודולוגיה כוללת: אפיון קהילתי-חברתי לאוכלוסייה המתגוררת בסמוך לציר, סיור שטח הכולל תושבים, אנשי קהילה וצוות התכנון, מפגש עם פורום בעלי עניין וכנס ציבורי. כלל התהליך מתנהל בשיתוף מלא עם אגף קהילה ומנהל השירותים החברתיים באזור דרום-מזרח, הבא לידי ביטוי בהובלת מתווה שיתוף הציבור ותכנון.

להלן סיכום סיור השטח אשר התקיים ב – 14.11.19 בהשתתפות כ- 20 איש הכוללים תושבים, נציגי ארגוני סביבה, אנשי עירייה מאגפים שונים וצוות התכנון.

נקודות מרכזיות שעלו בסיור

אוכלוסייה

- הרכב האוכלוסייה לאורך הציר - חלקה מסורתית ודתית, תושבים מבוגרים לצד משפחות מרובות ילדים, מעמד סוציאקונומי נמוך בהשוואה לחלקי העיר האחרים.

תשתיות וצמחייה

- לאורך הציר המדרכות אינן ברוחב אחיד. יש פעמים שהמדרכה צרה בצורה משמעותית אשר אינה מאפשרת מעבר מונגש כלל.
- ישנה הזנחה של הציר מבחינת לכלוך, כתובות גרפיטי אשר אינן מוסרות, חוסר טיפול במפגעים סביבתיים ובטיחותיים וכדומה.
- ישנה תופעה של פלישות לכל אורך הציר. ניכוס של המדרכות על ידי מבנים ארעיים שעם הזמן הופכים לקבועים.
- יש חוסר בעצים וצמחייה אשר ישפרו את הסביבה מבחינת צל, קירור, אקוסטיקה ועוד.

רחוב או ציר עורקי מטרופוליני?

- לכל אורך הציר רואים בבירור כיצד המכונית בעדיפות ראשונה, יש לשנות את סדרי העדיפויות לטובת הולכי הרגל, רוכבי האופניים ומשתמשי התחב"צ.
- ההליכה בציר יוצרת חווית מצוקה וקלסטרופוביה (רעש, זיהום אוויר, תחושה של חוסר בטחון אישי). הוא משליך באופן שלילי על השכונות הפנימיות שכן הוא מהווה "הפנים" של השכונות הללו.
- כיום הציר אינו מהווה "רחוב" וזאת השאלה המרכזית – מה אופיו של הציר? האם הוא רחוב או "ציר עורקי מטרופוליני"?

שיפור המרחב הציבורי

- יש פוטנציאל רב ל"שינויים קטנים" מסוג PLACE MAKING אשר במצטבר ישפרו באופן משמעותי את חייהם של התושבים החיים לאורך הציר. למשל שיפור הלכתיות הציר, הוספת צמחיה, צל, חידוש ועיצוב תחנות האוטובוס, הסרת גדרות ועוד.
- נדרש להוסיף במוקדים ראשיים על הציר מסחר הכולל מקומות שהייה, דבר העונה על צורך במקומות בילוי ופנאי בשכונות.

קישוריות

- יש ליצור חיבור והמשכיות בין השכונות הצפוניות לדרומיות.
- ניכר כי הציר מחולק למקטעים כאשר כל מקטע דינמי ושונה מאוד מהמקטעים האחרים. יש לתת התייחסות שונה לכל מקטע שכזה.
- יש לעודד קישוריות הנגשה של טבע לציר - כיום יש התעלמות מוחלטת מפארק בגין והיותו עוגן אקולוגי וקהילתי מרכזי באזור.

סיכום דיון ראשון במסגרת תת-הועדה לשיתוף ציבור מתאריך 12.1.20:

- יש העביר את סיכום הסיור ורשימת משתתפיו שהתקיים עם צוות התכנון, נציגי השכונות ומשתתפים נוספים לעיון חברי הועדה.
- תתקיים הצגה נוספת בתת הועדה לשיתוף ציבור בה תוצגנה החלפות התכנוניות, התייחסות לשלביות וכד' בטרם הצגתן בפני נציגי הציבור. בפגישה זו יבחן מתווה שיתוף הציבור עמו יש להתייעץ בשלב הצגת החלופות.
- חברי הועדה מבקשים כי הן שיתוף הציבור והן המדיניות תבוצענה יבוצעו בחלוקה למקטעים תוך ראיה כוללת של הציר כולו, וזאת בשל הגוון באופי הרחוב, הבינוי והקהילות השונות במרחב המדיניות כמו גם היקפו ואורכו הכולל.

בהמשך לישיבה רשימת המשתתפים וסיכום הסיור הועברו לעיונם של חברי הועדה ב-16.12.2019 לעיונם.

סיכום דיון שני במסגרת תת-הועדה לשיתוף ציבור מתאריך 6.8.20:

יש לתאם את הליך שיתוף הציבור עם אופירה יוחנן וולק, ממ וסגנית ראש העירייה וגל שרעבי דמאיו, יו"ר הקואליציה וסגן ראש העירייה.

סיכום דיון בראשות אופירה יוחנן וולק, ממ וסגנית ראש העירייה וגל שרעבי דמאיו, יו"ר הקואליציה וסגן ראש העירייה מתאריך 11.8.20:

התקיימה פגישת התייעצות בראשות אופירה יוחנן וולק, ממ וסגנית ראש העירייה וגל שרעבי דמאיו, יו"ר הקואליציה וסגן ראש העירייה, בנושא מדיניות לח"י בר-לב בדגש על שיתוף הציבור. כמו כן, השתתפו בפגישה איל רונן, מנהל מחלקת תכנון מזרח ומתכנני המחלקה יואב זילברדיק ומיכל שרון. במסגרת הפגישה הוצגו מקצת עקרונות מסמך המדיניות, מתווה שיתוף הציבור אשר אושר בתת הועדה ב-06.08.20 והתקיימה התייעצות בדבר המשך קידום הליכי התכנון ושיתוף הציבור בפרט.

לבקשת נבחרי הציבור טרם קיום פגישת המשך יש להעביר את מסמכי הרקע לעיונם :

- מצגת מצב קיים וסיכום סיור עם תושבים ופעילים
- רשימת משתתפי הסיור
- טיוטת מסמך המדיניות
- רשימת תושבים ופעילים – מורחבת.

פגישת המשך תתואם באחריות מחלקת התכנון.

סיכום דיון המשך בראשות אופירה יוחנן וולק, ממ וסגנית ראש העירייה וגל שרעבי דמאיו, יו"ר הקואליציה וסגן ראש העירייה מתאריך 24.8.20 :

סוכם כי תהליך ההתייעצות שהתקיים עד כה (כמפורט לעיל) מספק. טיוטת המסמך שהוצגה איננה מחייבת את הרחבת הליך שיתוף הציבור אשר יעשה במסגרת מסמכי מדיניות לשכונות ו/או במסגרת התכנון המפורט.

ח'ד צוות :

מומלץ לאשר את מסמך המדיניות. מחלקת התכנון מודה לכל השותפים בגיבושו.

מסמך המדיניות יהווה 'ארגז כלים' ויאפשר את ניסוחו של רחוב עירוני חדש בדרום-מזרח העיר, במקביל לקידום של יוזמות תכנוניות המתנהלות לאורכו ומצריכות הגדרה מחודשת ביחס לאופי הבינוי, שימושיו ואיכותו.

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0023-20ב' מיום 02/12/2020 תיאור הדיון :

מיכל שרון : מציגה את המדיניות
 אסף הראל : ביר מערב מזרח את אותו דבר שואפים לראות בציר צפון דרום נמיר. בדיוק הקונפליקט של ציר מטרופוליטני והרצון להפוך אותו לכביש עירוני עם חציות זה אותו סיפור בשני מקומות שונים אופירה יוחנן וולק : רק שבדרך נמיר יש תחבורה נהדרת.
 אסף הראל : הקונפליקט גם נמיר ובר לב תודעתית הם ציר מטרופוליטני של רכבים פרטיים מהותית השאיפה של צוות התכנון והרצון זה אותו סיפור.
 דורון ספיר : פה זה יותר קל פה כי נמיר היא חצי אוטוסטרדה ופה לא חצי אוטוסטרדה.
 יואב זילברדיק : ההבדל בין נמיר לכאן הפראק ממוקם בקצה נמיר וכאן הוא במקביל לחצי בר לב.
 אופירה יוחנן וולק : אני מבקשת הסבר לאימרה "נקרב את הפראק לבר לב".
 יואב זילברדיק : אונטרמן יש בו שביל אפנים זו ההגדה לציר ירוק.
 יואב זילברדיק : ממשך במצגת של המדיניות
 אופירה יוחנן וולק : האם יהיה נתיב אחד לכל כיוון לרכב פרטי שהיום יש 3 נתיבים?
 יואב זילברדיק : כן, הן 3 נתיבים הם בדרך הטייסים ואח"כ זה מצטמצם ל 2 נתיבים.
 אופירה יוחנן וולק : אני מכירה את הציר. מדובר על ציר בין 2-3 נתיבים ממזרח למערב בכל כיוון כשהולכים לצופף את כפר שלם ושמשי נתיבים הופכים לנתיב אחד. לא ברור לי איך אנשים יצאו מכל אזור כפר שלם שכונת התקווה נווה צהל אפילו יד אליהו מזרחה ל461?
 אורלי אראל : המטרה הראשונה שמי שמגיע מחוץ לת"א יגיע בתחבורה ציבורית.
 אופירה יוחנן וולק : מה קורה למי שגר בת"א, אני רוצה לצאת מכפר שלם החוצה? זה לא נכון להגיד שרוב האנשים מגיעים מחוץ לעיר, אנשים יוצאים מהשכונות הם לא עובדים רק במרכז העיר או הרצליה.
 אורלי : ראשית אפשר להשתמש בתחבורה הציבורית ושנית משרד התחבורה עושה יש שם נת"צ בהמשך של 461 והקטינו את המסלולים לרכב הפרטי, והנת"צ יהיה ההמשכיות בשביל שאנשים השתמשו בתחבורה ציבורית ולא ברכב הפרטי מיליון כלי רכב נכנסים לת"א ביום.
 אופירה יוחנן וולק : אין בעיה אז מי שלא תושב שלא יכנס לעיר.
 אורלי אראל : זה חלק מהעבודה עם הבדיקה של משרד התחבורה המהיר לעיר עם שבילי אופניים ואופנו-דן תראו מה נעשה באוטוסטרדה וההמשך של 461 יש אוטוסטרדה של האופנודן וגם נת"צ של תחבורה ציבורית. אי אפשר להגיד בכניסה לכביש הטייסים אין כניסה לאופניים או תחבורה ציבורית. יש כאן

הצעה עם משרד התחבורה שהתכנון הוא לחתך רח' שתהפוך לציר שמוביל תחבורה לציר שיהפוך לרחוב לתושבי השכונה. אחרת הרכב הפרטי הורג את הרח' הזה.

רועי אלקבץ: בקק"ל עושים אותו רעיון יש נת"צ מהיר ואופניים ויש 2 נתיבים לכלי רכב, אנחנו בעד אבל כאן באיזונים צריכים לחשוב מה עושים.

יואב ממשיך בהצגת המדיניות במצגת.

אסף הראל: כמה מאזורי החציה כמה דורש פיננסיים? ההצעה אם היא ראלית אבל אם יש בנין של 3 קומות מגורים אין ראליות.

מיכל שרון: לגבי קהילת מקסיקו יש שם יעוד דרך ויש כבר עכשיו הרחבה ואין שם בנינים.

רועי אלקבץ: אני רוצה הגיון יש כאלה שלא עובדים בת"א, יש הרבה תשומת לב להגדלת המדרכות ע"ח הנתיבים.

אורלי אראל: 92% מהבדיקה שנעשה ע"י משרד התחבורה מגיעים ברכב פרטי. עיריית ת"א שמה לה בראש הפרמידה לשנות את הפרמידה. החתך של הרח' הזה הוא חתך של משרד התחבורה ואנחנו משתלבים בו. הוא עשה נת"צ וזו החלטה של משרד התחבורה והדרג הבכיר של העירייה תמך בזה, נתיב של של שבילי אופניים שזה הנתיב מהיר לעיר שמגיעים לעיר באופניים חשמליות ו/או רגילות ומדרכה שראויה להולכי רגל. אלא אם כן אתם באים ואומרים בואו נעשה פיננסי בינוי לכל הדופן מבר לב משני הצדדים בשביל להרחיב לעוד נתיב שזה לא ראל.

אלון סיקלר: ראשית תחבורה ציבורית - אנחנו מבינים שכל האזור בשכונות הולכים להכפיל את עצמם ודרך לחי בר לב היא הופכת לרחוב אבל היא לא יכולה להכיל את כמות הרכבים שתהיה. מתוכנן כאן מהיר לעיר וממשיך עד ליהוד. השירות של התחבורה הציבורית לשכונות הללו ילך והשתפר כבר עכשיו היתה פעימה ראשונה והוסיפה הרבה תחבורה ציבורית למזרח העיר. יש עוד פעימה בדצמבר ובעתיד ככל שיהיו יותר נתצים כך הוא ישפר את התחבורה הציבורית ויספק עוד שירותים לשכונה. אנחנו מוסיפים עוד שבילי אופניים כי היום הרח' לא מתפקד לא למכוניות לא לאופניים ולא להולכי רגל. אנחנו מכירים את כל היפוך הפרמידה ואנחנו משפרים את התשתיות ואת המדרכות את התחבורה הציבורית וכל זה הוא חלק מהתוכנית ובשיתוף עם משרד התחבורה. אין ברירה הרחוב מוגבל ברוחב שלו ונצטרך לרדת נתיב אחד לכלי הרכב עבור אופניים ותחבורה ציבורית.

אופירה יוחנן וולק: האופניים הם חובה?

חן אריאלי: אין רצף הצללה שיאפשר הליכה לאורך כל הכביש לא רואים את זה, לא מעודד הליכה ברחוב. מה לגבי האטה של קצב התנועה באמצעות כיכרות כי האזור שרוב השימושים הם בניה. זה לא כביש מהיר כמו נמיר אבל עדין כביש מהיר.

אלון סיגלר: אין ספק אבל הוספת עצים הרחבת מדרכות תורמת להאטה. אני מניח שהוספת מעברי חציה הם יוסיפו בתיכנון המפורט או במפרים אנחנו צריכים לסמן את זה וסימנו את זה ובזמן תכנון מפורט זה יקבל ביטוי. אגף התנועה ידע לשפר את זה.

חן אריאלי: האם יהיה הצללה בשני הצדדים.

מיכל שרון: בהנחיות עצמם יש התייחסות לרצף ההצללה ועל הנטיעות בשני הצדדים כדי ליצור את הרצף מזרח מערב.

אופירה יוחנן וולק: את יודעת להציל בעצים שהשורשים לא ירימו את המדרכה.

רועי אלקבץ: יש עקרונות מדיניות ויש הקשר ספציפי. יש כאן נתיב כניסה לדרום ת"א כולם יודעים שיהיו פה אלפי יח"ד שהצטרפו. אם נצא מנקודת הנחה שלא יהיו רכבים כי כולם השתמשו בתחבורה הציבורית הדבר הזה חשוב אנחנו בעד המגמה אולם לדעתי הפרויקט הוא לא מאוזן. מסמך מדיניות הוא יפה אבל בהקשר של התחבורה הוא לא מאוזן. נתיב אחד נת"צ נתיב אופניים ומדרכה 25% לא מאוזן וההקשר לא מקושר. יש אנשים שחיים בעיר ולא כולם הולכים ברגל. אני חושב שצריך להיות קצת צניעות ויושר כלפי האנשים הפשוטים ואני לא בעד המדיניות הזו.

ראובן לדיאנסקי: מצטרף לדברי רועי.

אופירה יוחנן וולק: כמי שהולכת רגל וגם ונוסעת ברכב פרטי. שביל אופניים זה חובה? כי יש את דרך הטייסים שיש בה שביל אופניים ואת מח"ל שזהו ציר מקביל ולקחו מהרחוב ועוד נעמים מגדלים של 25 ו27 קומות וכבר עכשיו הציר הזה בעיית. נכון שהרחוב צריך שיפור ויש מדרכות של 30 ס"מ שאי אפשר לחצות את הכביש, יש בציר הזה בעיות לא פשוטות. עם זאת לקחת את הציר ולייצר נתיב אחד בכל כיוון כאשר בצפון הארזים עומדים לעשות 1800 יח"ד ובכל כפר שלם נעשה עוד כמה אלפי יח"ד ובלבנה מערב ומזרח. בנוסף תקן חניה 0.8 כלומר אנשים יבואו עם רכבים. לכן אני חושבת שאפשר לוותר על שביל אופניים ולהשאיר הנתיב לכלי רכב. אנשים צריכים לצאת מהבית כבר היום יש עומסי תנועה חריגים באזור כפר שלם.

אסף הראל: חבל שהדיון רק על הורדת נתיב תחבורה. היום הלח"י הוא חומה

אופירה יוחנן וולק: והוא ימשיך להיות חומה כי אתה בונה מגדלים לאורכו.

אסף הראל: כרגע יש כאן ציר כניסה לעיר ציר תודעתי. ברור שיש פגיעה בשכונות שבעצם יש להם חומה ודרך עירוני.

אופירה יוחנן וולק: זה לא נכון להגיד שהשכונות הללו לא מגיעות לכיוון הפארק. אנשים לא יוכלו לצאת לעבודה.

אסף הראל: שמדברים על היפוך במועצה איפה אתם משרד התחבורה דיבר עם העירייה על תוכנית מטרופוליטית ואתם אומרים לא. כמו שיש משביל אחד למכוניות גם אופניים צריכים יותר משביל אחד. רועי אלקבץ: אתם יכולים להגיד שהנתיב יהיה רק לתושבי השכונה ולא לתושבי חוץ? לא אתם לא יכולים להגיד את זה.

אסף הראל: איפה אתם בהיפוך הפרמידה שמדברים במועצה. אתם לא בעד שאתם מבינים את המחיר אלחנן זבולון: מדובר בציר כניסה לעיר זה לא ראלי. איך אנשים יתחילו להשתמש בתחבורה ציבורית, כי לתפיסתכם אנשים ימשיכו לנסוע עם הרכב שלהם אם לא יוכלו לנסוע ברכבים אז יאלצו לנסוע באוטובוסים.

ציפי ברנד: אז אנחנו עסוקים בלהעניש את הציבור. אסף הראל: פתאום אתם מבינים את הפגיעה בעיר.

אורלי אראל: בחתך של נמיר יש נת"צ שביל אופניים ונתיב אחד לכלי רכב. שד' הקריה בגין הופך להיות נתיב אחד לרכב פרטי זה בביצוע עכשיו.

דורון ספיר: אין ספר שצריך לשנות חשיבה ונראה לא סביר וזו שעת המבחן ופה צריך לעשות שינוי. הנתח הזה אם נראה שטעינו אפשר להחזיר את זה. אז בואו ניתן הצי'אנס הזה וננסה להוביל מהלך לשינוי.

איל רונן: יש שני נתיבי תחבורה ואחד מהם הוא לתחבורה ציבורית. מדובר במסמך מדיניות שפורט את החזון לאורך הרבה מאד שכונות ברח' שהוא לא רח' סימפטי שקוראים לאורכו כל מיני דברים. מדינת

ישראל הוציאה מחוק ההסדרים את הקו הצהוב שאמור היה לעבור לאורך מחצית מהרחוב כך שהרח' מוגדר נתיב תחבורה ציבורית וממשים לאורכו כל מיני נתיבי תחבורה ציבוריים החל משבילי אופניים

והנת"צים. הרחוב הזה עבור השכונות שמתפתחות חלק ממנו מהווה החיבור בין השכונות ביום יום ומספיק לראות את כמות בתי הכנסת שיש לאורך הרחוב ולראות אנשים שמתגודדים ביציאה מבית

הכנסת או מבתי הספר וגם גני הילדים ואין להם איפה לעמוד. הרח' הזה לא משנה כמה ננסה להרחיב אותו הוא נפגש עם שכונות שהבניה לא מוסדרת ומושות שאנחנו עמלים על הסדרה שלהם ועד שנסדיר

יקח זמן. לכן החשיבה על המרכיבים המיידים שיכולים לתת מענה ולפעמים פתרונות נוחים עבור הציבור, זאת החשיבה שמביא מסמך המדיניות וזה האתגר. איך הופכים את הציר לתנועה מטרופוליטנית לרח'

שמשרת את אוכלוסית העיר. נסיעה ברכב פרטי הוא חשוב אך חשוב הרבה יותר השימוש בתחבורה ציבורית השימוש בשבילי אופניים ומעברי החציה, כל זה מגיע לצד השטחים המסחריים שאנחנו רוצים

לראות, וזה יכול לקרות רק אם יש העדפה להולך הרגל והמרחב הציבורי בטוח. אני לא מקבל את האמירה שהפגיעה לא מידתית, אין ספק שיש פגיעה אבל מידתית. זה יוכל לאפשר את השינוי הפיזי של

הרח' נוכל לראות נטיעות עצים ונוף דבר שימנע הצפות. יש להבין עם אחיזה אתגרים הרח' הזה מתמודד ומסמך המדיניות נותן את המענה בוודאי שיש תיאום עם משרד התחבורה.

ציפי ברנד: האם היה שיתוף ציבור

אופירה יוחנן וולק: היתה תת ועדת שיתוף ציבור.

אורלי אראל: פעלנו לפי החלטה של הוועדה המצומצמת לשיתוף ציבור.

דורון ספיר: בוא נתכנס ונקבע שיהיו שני נתיבי תחבורה ונתיב אופניים ואח"כ נקבע בהמשך מה יהיה נת"צ ואם יהיה נת"צ או שני נתיבים לכלי רכב או שני נתיבים לנת"צ.

אלחנן זבולון: שני נתיבי תחבורה לכל כיוון.

ראובן לדיאנסקי: אתה מצטרף להצעה שלי. אם אתה רוצה לאשר מדינות והדבר העיקרי שמפריע הוא הנושא התחבורתי והנתיבים לתחבורה פרטית/ציבורית אנחנו יכולים לקבוע ששני הנתיבים לכל צד יהיו

לכלי תחבורה ולא להגדיר אותם לתחבורה ציבורית. אח"כ מה שיקרה בין משרד התחבורה לעירייה זה משהו אחר וכך

אלחנן זבולון: ואם אין אישור של המדיניות

דורון ספיר: גם אם נקבע שניים פרטיים זה יכול השתנות, נשאיר את הגמישות.

אלחנן זבולון: האם צריך לחזור לוועדה לגבי שינוי המסלול

ראובן: שינוי תחבורה לא מגיע לוועדה זו החלטה של משרד התחבורה אם לצורך העניין ירצו לעשות נתצ אפשר לעשות מאבקים ציבוריים וכד'.

אסף הראל: הנת"צים הם חלק ממדיניות ראש העיר.

אלון סיגלר: לגבי הנת"צ מהיר לעיר אלו דברים שקורים מול משרד התחבורה. בנוסף באזורים האלו ביפו האחוז משתמשים בתחבורה הציבוריים גבוה ממוצע עירוני והנת"צ הזה הוא הכרחי. הרחוב לא יוכל

לשאת רכב נוסף והרבה משתמשים בתחבורה הציבורית.

רועי אלקבץ: כמה אנשים נוסעים בשבילי אופניים תבואו עם עובדות.

איל רונן: כל רוכב אופניים ולוקח את נפשו בידיו עושה את זה תוך כדי סיכון.

אלחנן זבולון: האם הצוות המקצועי מול משרד התחבורה לאחר אישור המדיניות יקדמו את התוכנית המקורית שלהם. ברגע שנאשר את שני נתיבי התחבורה האם הם יאשרו לתחבורה ציבורית?

דורון ספיר: אם יש מחלוקת בקרב חברי המועצה בנושא הזה שהדיון יגיע לשיבת הנהלה ויוחלט.

חברי הועדה יוזמנו לדיון הזה. אפשר לאשר את המדינות פה אחד?
 רועי אלקבץ: אז אני נמנע
 אלחנן זבולון: נמנע
 ראובן לדיאנסקי: ההצעה אומרת ההגדרה תהיה 2 נתיבי תחבורה בכל צד. יוגדרו 2 נתיבי תחבורה ולא יאופינו כנתיבי תחבורה ציבוריים.
 בנוסף לענין ישיבת הנהלה לנושא שבילי אופניים ונתיבי תחבורה ציבורית יכולה סגנית ראש העיר או ראש הקואליציה או אלחנן להגיש הצעה לישיבת מועצה.
 אלחנן זבולון: הצעה מקבילה - שני נתיבי תחבורה תוך שמירה על מדיניות והלך הרוח של חברי הועדה להשאיר את הנתיבים נתיבי תחבורה רגילים.
 מלי פולישוק: קבעתם 15% חילחול ורוב חברי המועצה הביעו התנגדות לכך שיש רק 15% אז אולי לנסח אחרת אולי 85% תכסית.
 דורון ספיר: לפחות 15% חילחול.
 אופירה יוחנן וולק: איל אמרה שהמדיניות תטפל בנושא הניקוז של הרחוב.
 מלי פולישוק: כתוב 15% אז אולי אפשר לנסח משהו אחר.
 דורון ספיר: לפחות 15% חילחול.

הצבעה להצעת אלחנן:

אלחנן זבולון: אלחנן להשאיר 2 נתיבי תחבורה ולקבוע שיהיו ברוח חברי המועצה שלא יהיו נת"צים.
 בעד: אלחנן זבולון, אלקבץ רועי

הצבעה להצעתו של ראובן לדיאנסקי לאפשר שני נתיבי תחבורה:

בעד: אסף הראל, ליאור שפירא, ראובן לדיאנסקי, חן אריאלי, דורון ספיר
 נמנעים: אופירה יוחנן וולק, ציפי ברנד

בישיבתה מספר 0023-20' מיום 02/12/2020 (החלטה מספר 5) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

הועדה מאשרת את מסמך המדיניות ומבקשת להטמיע:

- א. לעדכן את המסמך כך שיצוין כי שימושי זכות הדרך הינם עבור מדרכות ראויות, נטיעות עצים, שביל אופניים ושני נתיבי תחבורה לרכב ממונע בכל כיוון.
- ב. במסגרת קידום תכניות מפורטות לאורך רחוב לח"י-בר לב, יישמר שטח פנוי מבנייה בתת-הקרקע עבור חלחול, לא יפחת מ-15%.

כמו כן, מבקשים חלק מחברי הועדה להשתתף בדיון בהנהלת העירייה אשר עיקרו – קביעת נת"צ בדרך לח"י בר-לב.

משתתפים: דורון ספיר, ראובן לדיאנסקי, אופירה יוחנן וולק, ליאור שפירא, אלחנן זבולון, חן אריאלי, רועי אלקבץ, אסף הראל