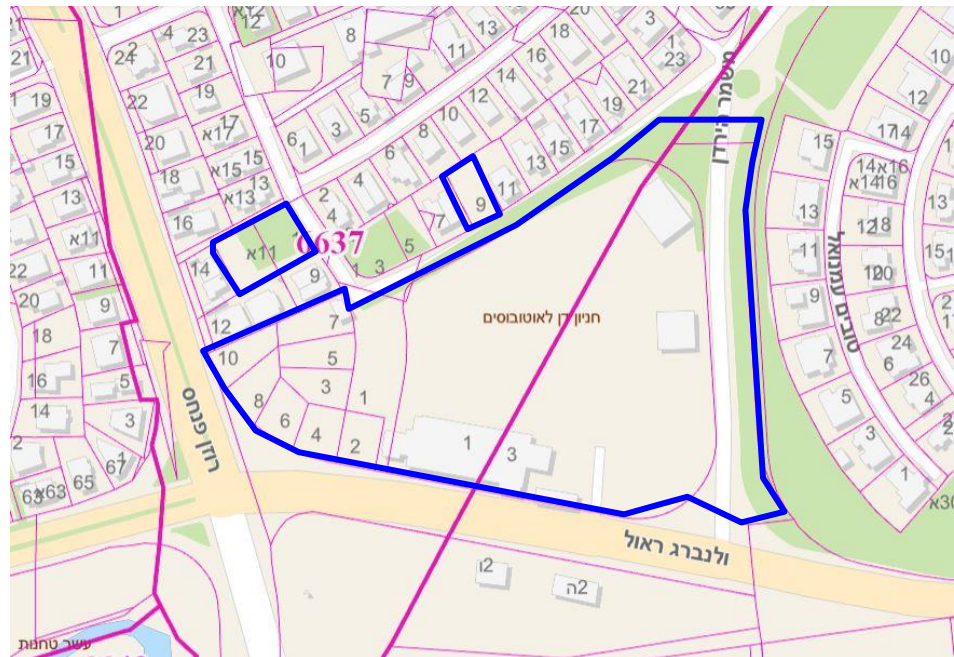


מוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית: הועדה המקומית לתכנון ובניה



מטרת הדיון- בתכנית במצב נכנס קרקע בבעלות העירייה. בהתאם, יועברו 20 יח"ד לבעלות אגף נכסי העירייה, בתנאי אישור מועצת העיר. נקבע שאישור זה יהיה תנאי להפקדה. מבוקש שינוי התנאי שאישור המועצה יהווה תנאי למתן תוקף. זאת מאחר ויתכן שינוי בתכנון שידרש בעתקבות הדיון להפקדת התכנית.

מיקום: שיכון דן

תיאור גבולות :

צפון : רחוב נחלאות

דרום : רחוב ראול ולנברג

מזרח : רחוב משמר הירדן

מערב : רח' פנחס רוזן

כתובת: צומת רחובות פנחס רוזן-ולנברג

גושים וחלקות בתכנית:

מספר גוש	סוג גוש	חלק/כל הגוש	מספרי חלקות בשלמותן	מספרי חלקות בחלקן
6637	מוסדר	חלק מהגוש	501, 629-630, 632-639, 651, 849	654, 656, 852
6638	מוסדר	חלק מהגוש	98,102	583

שטח התכנית: 37.995 דונם

מתכנן: משה צור אדריכלים בוני ערים בע"מ

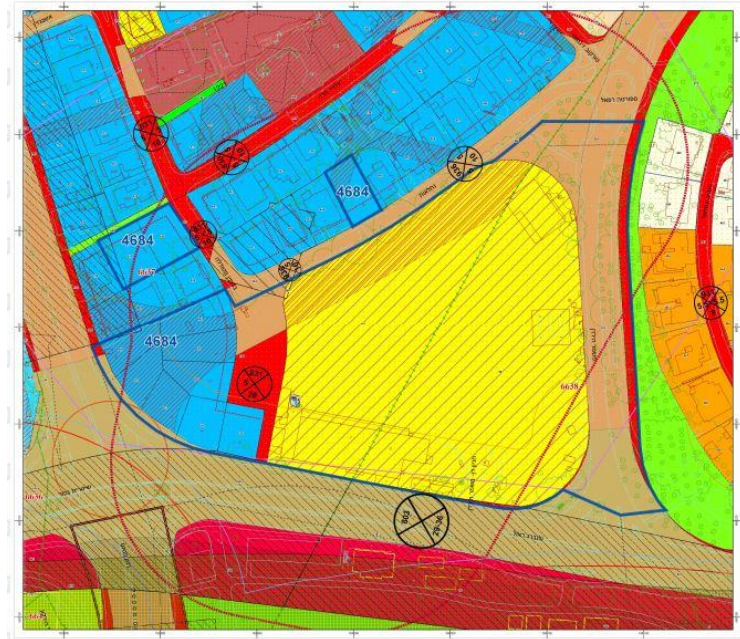
יזם: אמד פיתוח נדל"ן והשקעות בע"מ

בעלות: אמד פיתוח נדל"ן והשקעות בע"מ, עיריית ת"א, נהור בע"מ.

מצב השטח בפועל:

חניון אוטובוסים של חברת דן

מצב תכנוני קיים :



תכניות תקפות :

מספר תכנית מאושרת	סוג יחס	הערה ליחס	מספר ילקוט פרסומים	מס' עמוד בילקוט פרסומים	פרק	תאריך
תא/ 5000	כפיפות	תכנית זו אינה פוגעת בהוראות תכנית תא/ 5000. הוראות תכנית תא/ 5000 תחולנה על תכנית זו.	7407	1792		22/12/2016
תמא/ 1	כפיפות	תכנית זו אינה פוגעת בהוראות תכנית תמא/ 1. הוראות תכנית תמא/ 1 תחולנה על תכנית זו.	8688	3740		12/02/2020
תמא/ 23 / א/ 4	כפיפות	תכנית זו אינה פוגעת בהוראות תכנית תמא/ 23 / א/ 4. הוראות תכנית תמא/ 23 / א/ 4 תחולנה על תכנית זו.	6121	4338		12/08/2010

מספר תכנית מאושרת	סוג יחס	הערה ליחס	מספר ילקוט פרסומים	מס' עמוד בילקוט פרסומים	פרק	תאריך
תתל/ 71 ג	כפיפות	תכנית זו אינה פוגעת בהוראות תכנית תתל/ 71 ג. הוראות תכנית תתל/ 71 ג תחולנה על תכנית זו.	7597	214		02/10/2017
תממ/ 5 / 2	כפיפות	תכנית זו אינה פוגעת בהוראות תכנית תממ/ 5 / 2. הוראות תכנית תממ/ 5 / 2 תחולנה על תכנית זו.	5731	340		30/10/2007
תא/ 1745	החלפה		2395	632		15/12/1977
תא/ 3450	החלפה		5593	449		08/11/2006
תא/1658	ביטול	תכנית זו (הוראות לחדרי שנאים) לא תחול בתחום תכנית זו				
תא/3440	ביטול	תכנית זו (איחוד דירות) לא תחול בתחום תכנית זו				
תא/ 279	החלפה	תכנית זו משנה רק את המפורט בתכנית זו וכל יתר הוראות תכנית תא/ 279 ממשיכות לחול.	526	648		07/03/1957
תא/ 347	החלפה		3355			03/07/1986
תא/ מק/ 3314	החלפה		6055	1675		28/01/2010
תא/ מק/ 3333	החלפה		5300			27/05/2004
507-0271700	כפיפות	תכנית זו אינה פוגעת בהוראות תכנית - 507 0271700 תא/מק/צ' - תכנית לשטחים למבנים ומוסדות ציבור. הוראות תכנית - 507 0271700 תחולנה על תכנית זו.	7304	8757		18/07/2016
507-0501155	כפיפות	תכנית זו אינה פוגעת בהוראות תכנית - 507 0501155 תא/מק/ 4658	8195	9854		08/04/2019

מספר תכנית מאושרת	סוג יחס	הערה ליחס	מספר ילקוט פרסומים	מס' עמוד בילקוט פרסומים	פרק	תאריך
		תכנית משלימה לתכניות מפורטות לקווי מתע"ן בעיר תל אביב יפו. הוראות תכנית 507-0501155 תחולנה על תכנית זו.				
תא/ע/ 1	ביטול	תכנית תא/ע/1 לא תחול בתחום תכנית זו	5264	1594		15/01/2004
תא/ג/ 1	ביטול	תכנית תא/ג/ 1 לא תחול בתחום תכנית זו	5705	3996		20/08/2007
תא/ח	ביטול	תכנית ח' לא תחול בתחום תכנית זן	4978	2239		16/04/2001
תא/ 3440	ביטול	תוכנית איחוד דירות לא תחול בתחום תוכנית זו	5526	4150		10/05/2006

יעוד מאושר: אזור מיוחד מוסד מגורים א2,
שימושים: אזור מגורים א2, אזור מיוחד-מוסד
קומות: 2 קומות מרתף בהקיף הבית ועליית גג.

תכנית מתאר תא/ 5000

- אזור תכנון : מתחם א209 מוסך דן – מתחם תכנון עם הוראות מיוחדות, ר-21 פנחס רוזן- רחוב עם הוראות עיצוב מיוחדות
- תשריט אזורי ייעוד : אזור מגורים בבנייה עירונית, ציר ירוק עירוני
- נספח עיצוב עירוני : בנייה עד 15 קומות
- נספח תחבורה : סמוך לקווי מתע"ן ירוק וצחוב ולמפרידן קיים, סמוך לדרך עורקית עירונית (ראול ולנברג ופנחס רוזן)
- רח"ק מירבי : 4



תשריט אזורי ייעוד מתוך תא/5000



מתחמי תכנון מתוך תא/5000



נספח תחבורה מתוך תא/5000



נספח עיצוב עירוני מתוך תא/5000

אזור תכנון	המתחם עליו חלות ההוראות	תשריט עם גבולות המתחם	רח"ק מירבי	מס' קומות מירבי	מסמך מדיניות	הערות והוראות נוספות
א209 מוסך דן	נספח אזורי תכנון					תכנית מפורטת תיערך לכלל המתחם בהתאם לעקרונות הבאים : - בקומת הקרקע ברחוב פנחס רוזן תיבחר חזית מסחרית. - ניתן יהיה לשלב שימושי מגורים, מלונאות ומשרדים. - התכנון יתייחס לאפשרות לשלב תחנת מתע"ן במפלסים העיליים / התחתונים של הפיתוח ככל הנדרש והניתן.

21-ר פנחס רוזן - משה סנה	נספח אזורי תכנון	ראו הערות	ראו הערות	+	- יחולו הוראות עיצוב רחובות לעיל, כמצוין בסעיף 5.3.5. - בדיון להפקדה תשקול הועדה: - קביעת שימושי מסחר 1 בקומת הקרקע בחזית לרחוב. - קביעת זיקת הנאה לציבור בין קו הדרך לקו הבניין הקדמי. - תותר בניה חריגה לסביבתה לאורך הדרך משני צידיה ותוספת של עד 1 רח"ק, בנקודות מסוימות, בכפוף להכנת מסמך מדיניות לציר כולו.
--------------------------------	---------------------	--------------	--------------	---	---

מצב תכנוני מוצע:

זכויות ע"פ תוכנית תא/5000 תוך התייחסות להנחיות מסמך המדיניות להתחדשות רחוב פנחס רוזן-משה סנה.

רחק 4, גובה עד 15 קומות.

בתכנית תוסמך תוספת של 4 קומות למבנים לאורך רחוב ראול ולנברג - במבנים הרחוקים מבניי המגורים הקיימים - ע"פ הוראות חוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965. תוספת הקומות תתאפשר בהליך של הקלה - ללא תוספת שטח.

שימושים: מגורים, מסחר, ומבנה ציבור. שטחים פתוחים וזיקות הנאה וכן שטח ביעוד מעורב - שצ"פ ומבני ציבור.

תשריט מצב מוצע:**מטרת התכנית:**

פינוי שטח מוסד דן כולל חניון האוטובוסים הקיים ותחנת הדלק הקיימת, והקמת פרויקט מגורים בשטח זה, הכולל חזית מסחרית לרחוב ראול ולנברג.

קביעת שטחים ציבוריים פתוחים ושטחים למבנים ומוסדות ציבור. שיפור המרחב הציבורי על ידי שטחים פרטיים פתוחים בזיקת הנאה למעבר ושהיית הציבור בכל שעות היממה ובכל ימות השנה, והרחבת דרכים לטובת נטיעות, מדרכות ושביל לכלים דו גלגליים.

עיקרי הוראות התכנית:

1. קביעת יעודי קרקע - ממגרש מיוחד, אזור מגורים 2א ודרך מאושרת למגורים ד', מבנים ומוסדות ציבור, שטח פרטי פתוח, שטח ציבורי פתוח, שטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור ודרך.

2. קביעת שימושים מגורים ומסחר
3. קביעת זכויות בנייה להקמת עד 750 יחידות דיור מתוכן 15% דירות בהישג יד (למעט מתוך יחידות הדיור בתא שטח B102), שטחי מסחר ושטחים ציבוריים.
4. קביעת שטחים עבור מרפסות למגורים מעבר לשטחים שנקבעו בתוכנית
5. קביעת שטחי בנייה תת קרקעיים.
6. קביעת הוראות עבור דיור בהישג יד.
7. קביעת גובה הבנייה - עד 19 קומות.
8. קביעת הוראות בדבר גובה קומות.
9. קביעת הוראות בדבר עיצוב עירוני - קביעת קווי בניין, והוראות לתוכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח
10. הקצאת שטחים לצרכי ציבור ביעוד מבנים ומוסדות ציבור ויעוד שטח ציבורי פתוח.
11. קביעת הוראות לזיקת הנאה למעבר רגלי ושהייה בתחום המרחב.
12. קביעת חתכי רחובות ותקני חנייה.
13. קביעת הוראות לעניין איכות הסביבה, קיימות ובניה ירוקה.
14. קביעת הוראות לשלביות ביצוע
15. קביעת תנאים להגשת היתר בנייה.
16. קביעת תנאים לאכלוס.
17. קביעת הוראות לאיחוד וחלוקה בהסכמת כל הבעלים בכל תחום התוכנית, בהתאם לפרק ג' סימן ז'.

זכויות בניה:

מספר קומות		מספר יח"ד	שטחי בניה (מ"ר)				גודל מגרש (מ"ר)	תאי שטח	שימוש	יעוד
מתחת לכניסה הקובעת	מעל הכניסה הקובעת		מתחת לכניסה הקובעת		מעל הכניסה הקובעת		גודל מגרש כללי			
			שרות	עיקרי	שרות	עיקרי				
5	19	653 כולל דיור בהישג יד	60750	6750	13960	52240	16875	101A	מגורים	מגורים ד'
						1300		101A	מסחר ותעסוקה	מגורים ד'
5	19	97 כולל דיור בהישג יד	9000	1000	2040	7760	2500	102A	מגורים	מגורים ד'
						200		102A	מסחר ותעסוקה	מגורים ד'
3	7		בהתאם לתכנית תא/מק/צ'			24000	6000	401		מבנים ומוסדות ציבור
			בהתאם לתכנית תא/מק/צ'			270% שטח כולל		685,684		שטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור

- קווי הבניין יהיו כמופיע בתשריט
- תכסית הבינוי העל קרקעי לא תעלה על 60% משטח המגרש
- שטחה של כל מרפסת לא יעלה על 14 מ"ר, ושטחן הכולל של המרפסות בבניין לא יעלה על 12 מ"ר כפול מספר הדירות בבניין
- יתווספו שטחים בהיקף של רח"ק אחד נוסף מעבר לרח"ק המירבי לטובת מצללות או סככות צל עבור מבנים ומוסדות ציבור וכן עבור השטח ציבורי פתוח והשטח פרטי פתוח.

קומות וגבהים:

- סה"כ הקומות מעל מפלס הכניסה הקובעת למגורים (כולל קומת קרקע, וקומת גג טכנית) יהיו:
- לאורך רחוב ראול ולנברג ובפינת פנחס רוזן - עד 19 קומות.

- לאורך רחוב משמר הירדן עד 15 קומות
- יתר המבנים עד 7 קומות
- גובה קומה טיפוסית בהתאם למדיניות העירונית.
- קומת המרתף העליון תהיה בגובה עד 7 מטר ברוטו. יתר קומות המרתף יהיו עד 3.5 מטר ברוטו.

תמהיל דירות

- כ- 25% דירות קטנות- ממוצע כ-50 מ"ר (פלדלת)
- כ- 30% דירות קטנות בינוניות- ממוצע כ-75 מ"ר (פלדלת)
- כ- 30% דירות בינוניות גדולות- ממוצע כ-95 מ"ר (פלדלת)
- כ- 15% דירות גדולות- ממוצע כ-110 מ"ר (פלדלת)
- היחס הסופי יקבע בעת קידום תכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח.
- מרחב מוגן- לצורך תמרוץ הקמת ממ"קים, יותר בעת הוצאת היתר הבנייה לחשב את יתרת השטח העודף שניתן היה להקים בו ממ"דים לאחר הפחתת שטח הממ"קים, כשטח עיקרי נוסף.

דירות למגורים בהישג יד שיוקצו להשכרה:

- יוקצו לפחות 15% מסך יח"ד (למעט מיחידות הדיור בתא שטח B102) עבור יחידות להשכרה למשך 25 שנה. שטח ממוצע ותמהיל של הדירות בהישג יד יהיו בדומה ליתר יח"ד בתכנית, ללא דירות גדולות.
- יחידות דיור אלו יהיו בבעלות ובניהול אחדים. סטייה משימוש זה תהווה סטייה ניכרת.
- מיקום הדיור בהישג יד יקבע בתכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח. לפחות 15% מסך יחידות הדיור בכל שלב בהקמת הפרויקט, יהיו יחידות דיור בהישג יד.

תחבורה, תנועה, וחניה:

תחבורה:

רקע

- 1.1 הפרויקט ממוקם בצפון מזרח תל אביב ותחום ברחובות הבאים:
 - א. מצפון - רחוב נחלאות.
 - ב. ממזרח - רחוב משמר הירדן.
 - ג. מדרום - רחוב ולנברג.
 - ד. ממערב - רחוב פנחס רוזן.
- 1.2 המרחב משורת היטב בתחבורה ציבורית כשעיקר התח"צ עובר רחוב פנחס רוזן וברחוב ולנברג הסמוך שבו עוברים קווי תח"צ רבים, כמו כן מתוכנן הקו הירוק ברחוב ולנברג שעתיד לפעול בשנת 2027.
- 1.3 היקפי הבינוי הנכללים בפרויקט כוללים בהתאמה לאופי האזור עירוב שימושים כדלקמן:

מגורים	כ- 740 יח"ד.
בית ספר יסודי	כ- 36 כיתות.
גן ילדים	כ- 6 כיתות.
מסחר	כ- 1,350 מ"ר

2. תקני חניה לרכב פרטי

- 2.1 תקני החניה בפרויקט נקבעו לפי אזור א'.
- 2.2 מספר חניות לפי התקנים הבאים:
 - 0.8: 1 חניה ליחידת דיור - סך 592 חניות.
 - 42 חניות לשטח ציבורי לפי תקן.
 - 50: 1 חניות למסחר - סך 27 חניות.
 - בנוסף תוכננו 9 חניות נכים.
 - סך הכל 670 חניות.

3. הולכי רגל

- 3.1 הפרויקט ממוקם ממזרח לרחוב פנחס רוזן ומצפון לרחוב ולנברג.
במגרש תוכננו מעברי הולכי רגל בזיקת הנאה שניים בכוון צפון דרום ו- 2 מעברים בכוון מזרח מערב.
3.2 ברחובות נחלאות, משמר הירדן וולנברג הורחבו הרחובות הקיימים כך שיש מדרכות רחבות בכל היקף המתחם וכוללים זיקת הנאה. ברחוב ולנברג רוחב מדרכה כ- 8 מטר ברחוב משמר הירדן כ- 4.7 מטר וברחוב נחלאות כ- 4.2 מטר.

4. רכב דו גלגלי

- 4.1 במתחם תוכננו 840 מתקני אופניים לפי תקן עיריית ת"א מתוכם כ- 100 אופניים במפלס הקרקע בפיתוח בתחום המגרש והיתרה תוכננה במרתף חניה מינוס 1, ובקרקע.
בנוסף תוכננו במרתפי החניה כ- 158 אופנועים הנדרשים לפי תקן עיריית תל אביב יפו.
4.2 לפי האסטרטגיה העירונית מתוכננים שבילי אופניים בכל היקף התוכנית ברחובות ולנברג, נחלאות, משמר הירדן ופנחס רוזן.

5. תחבורה ציבורית

- 5.1 ברחובות פנחס רוזן וולנברג עוברים קווי אוטובוס רבים.
5.2 בפנחס רוזן מדרום מתוכנן נת"צ בפניה ימינה לכוון ולנברג, וכן נת"צ בפניה שמאלה מולנברג ממזרח אל פנחס רוזן בדרום.
5.3 ברחוב ולנברג מתבצעות עבודות של הקו הירוק שמתוכנן לפעול לקראת 2027.
המרחק לרחוב ולנברג הינו כ- 30 מטר עד לתחנת הרכבת מול המתחם.
5.4 ברחוב פנחס רוזן מתוכנן לעבור קו צהוב בעתיד.
5.5 ברחוב ולנברג מזרחית לרחוב משמר הירדן מתוכננות מספר תחנות אוטובוס, כמו כן ברחוב משמר הירדן משני צידי הרחוב וכן ברחוב פנחס רוזן בצד המזרחי צמוד למתחם.

6. נגישות וחניונים

- מערך הנגישות לחניונים מתבסס על שני רחובות כדלקמן:
6.1 גישה דו סטרית מרחוב נחלאות לרכב פרטי.
6.2 גישה דו סטרית מרחוב משמר הירדן לרכב פרטי ותפעולי.

7. מערך תנועה הקפי

- 7.1 מערך התנועה מתבסס על גישות לחניונים מרחובות משמר הירדן ונחלאות בלבד.
7.2 עיקרי התוכנית הינה הרחבת מדרכות ברחובות ולנברג, משמר הירדן ונחלאות כמו כן הסדרת זיקות הנאה להולכי רגל מצפון לדרום וממזרח למערב.
7.3 תכנון שבילי אופניים בכל הרחובות משמר הירדן, ולנברג, פנחס רוזן ונחלאות.

8. סיכום

- הפרויקט תואם את מגמות התכנון של מינהל ההנדסה ומשתלב באופן מיטבי בסביבתו הסמוכה בתכנון המוקדם בהיקפו.
קידום הפרויקט מאפשר לממש את הסדרת מעבר הולכי רגל רציף מרחוב נחלאות לולנברג ומרחוב משמר הירדן לרחוב פנחס רוזן.

פינוי אשפה- נבחנת אפשרות לאחד את האשפה ע"י איסוף האשפה לנקודה אחת עבור כל המבנים- במטרה לצמצם שטח חניון גבוה עבור משאיות.
ניקוז- פשט הצפה נחל הירקון - אזור פשט ההצפה מסומן לאורך רחוב ראול ולנברג. חתך רחוב ראול ולנברג מהווה חיץ בין האזור הבנוי לתחום פשט ההצפה: הבינוי הורחק מתחום פשט ההצפה. תכנון הפיתוח מציע פתרונות השהייה וניהול נגר.

פיתוח המרחב הציבורי:

- התכנית מקצה 2 מגרשים ליעוד שטח ציבורי פתוח במקום יעוד מגורים (תאי שטח 674 ו- 675, סה"כ כ 1.7 דונם).
- התכנית מציעה שדרה ירוקה פתוחה לציבור אשר חוצה את הפרויקט מרחוב נחלאות עד לרחוב ראול ולנברג ומעברים משניים ברוב השטח הפתוח שבין המבנים.
- התכנית קובעת ציר ירוק ברוחב 13 מטר לאורך רחוב ראול ולנברג (8 מטר בתחום המגרש). רוחב זה נקבע בגלל הצורך להגביה את שטח המגרש בגלל דרישות תמ"מ 5/2 אשר קבעה את מפלס המינימום הנדרש במקום. התכנון פיצל את דופן הרחוב – במפלס הרחוב מוצע נתיב אופנים, ובמפלס הגבוה נקבע הציר הירוק עבור הולכי רגל ודופן החזית המסחרית.
- בתחום מגרשי המגורים תינתן זיקת הנאה להולכי רגל במפלס קומת הקרקע, סך השטח המסומן בתשריט כזיקת הנאה הינו 7,700 מ"ר. בשטח זיקת הנאה יתאפשרו מעבר, שימוש ושהיית הולכי רגל 24 שעות ביממה ובכל ימות השנה והן תפותחנה כמרחב רציף והמשכי בין לבין עצמן ובין לבין השטחים הציבוריים הגובלים. מוצעים גם שטחים מסחריים לאורך רחוב ראול ולנברג ובדופן הכיכרות.
- הרחבת הרחובות הגובלים בתוכנית כולל תכנון שבילי אופנים, להגדלת הנגישות מהשכונה כלפי תחנת הרכבת הקלה העתידית ופארק הירקון, ובנוסף מתוכננות מדרכות רחבות להולכי הרגל.
- שמירת על ציר ירוק עירוני על רחוב ראול ולנברג כולל מעבר להולכי רגל ורוכבי אופניים

תכנית פנויה מבניה:

לפחות 15% משטח המגרש יותר כשהוא נקי מכל בנייה תת קרקעית או על קרקעית. שטח זה ישמש לגינון ולנטיעת עצים. שטח זה לא יפוצל לשטחים הקטנים מ-100 מר ויוצמד לגבול המגרש הגובל בשטח ציבורי או שטח אחר הפנוי מתכנית תת קרקעית במגרשים הגובלים וישמש לטובת ניהול נגר, חילחול ונטיעת עצים.

שטחי ציבור

פרוגרמת שטחי ציבור לתכנית חניון דן הכוללת גם את שיכון דן ותוספת מכוח תמ"א 38 (300 יח"ד).
2016
אוכלוסיה:

- סה"כ האוכלוסיה הקיימת בשכונה 2,560 תושבים (לשנת 2013, עפ"י הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה). תוספת אוכלוסיה צפויה בתחום השכונה הקיימת במסגרת תמ"א 38- 870 תושבים (לפי 300 יח"ד*2.9 גודל משק בית ממוצע).
- תוספת אוכלוסיה צפויה במגרש חניון דן 2,117 תושבים (לפי 730 יח"ד*2.9 גודל משק בית ממוצע)
- סה"כ אוכלוסיה עתידית צפויה בשכונה- כ- 5,547 תושבים.

שטחי ציבור:

שטחים ביעוד בנייני ציבור:

בשכונה קיימים 37.9 דונם של שטחים למבני ציבור, מתוכם כ-29 דונם משמשים לטובת שירותים ברמה אזורית ועירונית, כ-3.9 דונם משמשים לטובת שירותים ברמה השכונתית. כ-11.2 דונם מהשטחים ביעוד בנייני ציבור מגוננים.
במסגרת תכנית למגורים המקודמת בשכונה ברח' תבואות הארץ, עתיד להתווסף שטח בנוי לבנייני ציבור בשטח של כ-350 מ"ר.

שטחים ציבוריים פתוחים:

בשכונה קיימים כ-4.5 דונם שטחים ציבוריים פתוחים, הכוללים שפ"פ (בבעלות עירונית) הממוקם ברח' תבואות הארץ 7-9 בשטח של כ-3.6 דונם, עליו מקלט ציבורי, ורצועת שצ"פ המקשרת בין רח' בנימין מטודלה לפנחס רוזן בשטח של כ-0.9 דונם.

- מוסדות ציבור קיימים
- ארבעה גני ילדים מממלכתיים בני 2 כיתות כל אחד, רחוב אשכנזי 30-32
- ביס' על יסודי- עירוני י"ד ואשכול מדע ואומנות, רח' תבואות הארץ.
- שש כיתות חינוך מיוחד, רח' בנימין מתודלה 12.
- בית כנסת אוהל משה, בנימין מטודלה 10.

מאזן שטחי ציבור:

שטח קיים + מתוכנן (בדונם)	שטח נדרש ברמה שכונתית (בדונם)	מאזן (בדונם)	שטח נדרש ברמה שכונתית (בדונם)	מאזן (בדונם)	שטח נדרש ברמה שכונתית + עירונית (בדונם)
37.9	26.9	11	32.4	5.5	שטח לבנייני ציבור
4.5	27.3	-22.8	43.7	-39.2	שטח ציבורי פתוח
12.9	26.9	-14	32.4	-19.5	*שטח לבנייני ציבור ללא שב"צ תבואות הארץ

*השטח ביעוד בנייני ציבור מחושב ללא מתחם ששטחו כ-25 דונם הממוקם ברח' תבואות הארץ שפועל בו תיכון עירוני י"ד (10 דונם נמצאים כיום מחוץ לגדר בית הספר-חלקם מגוונים וחלקם בטופוגרפיה תלולה), בעתיד מתוכננת הרחבת בית הספר העל יסודי המשרת את כל האיזור (רובע 2) ולא רק את השכונה.

מאזן מוסדות ציבור:

שם השירות	מתקנים קיימים	כיתות קיימות	אוכלוסיה קיימת + תמ"א 38+ חניון II	מאזן
חינוך				
מעון לגיל הרך	לא קיים	לא קיימות	5	-5
גן ילדים	2	4	9	-5
בי"ס יסודי	לא קיים	לא קיימות	14.3	-14.3
בי"ס על יסודי	1		13	
בי"ס מיוחד			2	
קהילה				
מרכז קהילתי	לא קיים		0.4	
תנועת נוער	לא קיימת		0.3	
מועדון לקשיש	לא קיים		0.2	
בריאות				
תחנה לבריאות המשפחה	לא קיימת		0.5	
דת				
בית כנסת	1		כ-580 מ"ר	

מסקנות

1. מלאי השטחים ביעוד בנייני ציבור עונה נורמטיבית על צרכי אוכלוסיה חזויה, אולם ברוב השטח פועלים שימושים הנותנים שירות ברמה האיזורית/עירונית ולפיכך קיים מחסור בקרקע לשרותים ברמה השכונתית.

2. לגבי מוסדות ציבור נדרשים, לאוכלוסיה חזויה קיים מחסור של חמש כיתות גן ילדים, חמש כיתות מעון ילדים וארבע עשר כיתות ב"ס יסודי. מחסור זה יוכל להפתר ע"י תוספת בנייה במגרשי גני הילדים הקיימים ובנייה במגרשים ביעוד בנייני ציבור פנויים. כמו כן מומלץ להקצות מגרש ביעוד בנייני ציבור בשטח של שישה דונם בתכנית חניון דן, בו יבנו בית ספר וגני ילדים לשכונה.

3. לגבי שטחים ציבוריים פתוחים, לאוכלוסיה חזויה קיים מחסור בשצ"פ שכונתי ועירוני.

4. בשל הקרבה לפארק הירקון ניתן לעשות שימוש בשטחי הפארק, לפיכך ניתן להקצות בתכנית חניון דן שטח כ- 2.0 דונם בלבד לגינה שכונתית.

עדכון אפריל 2022 בהמשך לחוות הדעת שניתנה בפברואר 2016, מאשרת הקצאת שטח של 6 דונם ביעוד בנייני ציבור ושטח של כשני דונם ביעוד שבצ/שצפ, המאפשר פיתוח גינה מקומית במסגרת קידום תכנית מוסד דן

בברכה

מגרש המיועד ל מבנים ומוסדות ציבור :

התוכנית מציעה מגרש לצורכי ציבור בשטח של 6 דונם. זכויות והוראות בניה בהתאם לתכנית תא/מק/צ'י

טבלת השוואה :

נתונים	מצב קיים	על פי תא/5000	מבוקש במסגרת התוכנית
רח"ק		4	
זכויות בניה- שטח כולל	מ"ר 8,579	76000	
מסחר מתוך סה"כ	מ"ר -	1500	
סה"כ זכויות בניה	מ"ר	77500	
גובה	קומות 2	עד 15	4+
	מטר 100 מ' מעל פני הים		
יח"ד	16	750	
תכסית	20-30%	60%	
קולונדה – ציר ירוק		בקומת קרקע תשמר רצועה של 8 מ' לכיוון ראול ולנברג למעבר הולכי רגל ורוכבי אופניים	

הועדה המקומית לתכנון ולבניה

תל אביב יפו

חוות דעת מהנדס הוועדה והיועץ המשפטי לעניין סמכות

זיהוי התכנית			
מספר התכנית 507-0473637	שם התכנית תא/מק/4684 - מוסד דן	מגיש התכנית א.מ.ד. פיתוח נדל"ן וחשקעות בע"מ	עורך התכנית אדריכל משה צור
זיהוי הרשות והוועדה			
סוג הוועדה (יש לסמן אחד בלבד)			
☐ "רגילה" (שעוד לא הוסמכה)	☐ עצמאית	☐ עצמאית מיוחדת	☒ עצמאית עם תכנית מתאר כוללת
סוג הרשות			
שם הרשות (בה חלה התכנית)	סוג הרשות (יש לסמן אחד בלבד)	תכנית כוללת בשטח התכנית	
תל אביב יפו	☒ עירונית	☐ כפרית	☒ יש ☐ אין
מוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית ולאשרה			
☐ התכנית הינה בסמכות ועדה מחוזית כיון שהיא עוסקת גם בנושאים שלא הוגדרו בחוק כנושאים בסמכות מקומית, כמפורט להלן: יש למרס נושא אחד לפחות שבו התכנית עוסקת, והוא לא בסמכות מקומית			
☒ התכנית הינה בסמכות ועדה מקומית כיון שהיא עוסקת רק בנושאים שהוגדרו בחוק כנושאים בסמכות מקומית, כמפורט להלן:			

תאור כללי של התוכנית המפורטת המוצעת	מס' הסעיף בחוק לעניין סמכות ועדה מקומית	מהות הסעיף בחוק
לדוגמא: פינוי שטח מוסד דן כולל חניון תאוטובוסים וחקמת פרויקט מגורים בשטח זה בשטח כולל בן כ- 38 דונם	62 א, (א), (4), (5), (9) ו-62א(1), (19) חוק התו"ב התשכ"ח	סמכות ועדה עצמאית עם תוכנית מתאר כוללת (בהתייחס לתוכנית תא/5000 (מתן תוקף 22.12.2016).
התכנית הינה בסמכות ועדה מקומית כיון שהיא עוסקת רק בנושאים התואמים את תוכנית המתאר הכוללת תא/5000, כמפורט להלן:		
הסעיף הראשי בתוכנית המתאר	זיהוי השטח בתוכנית המתאר	חוראה רלבנטית בתכנית המתאר
חוראות מיוחדות – טבלה סעיף 5.4 קיימות חוראות לשטח התוכנית בטבלת חוראות מיוחדות למתחמי התכנון.	מתחם תכנון מתחם 209א מוסד דן – מתחם תכנון עם חוראות מיוחדות	+ תכנית מפורטת תיערך לכלל המתחם בהתאם לעקרונות הבאים: - בקומת הקרקע ברחוב מנחם רזון תיבחו חזית משחירת - ניתן יהיה לשלב

הכנת תוכנית	שטחי בגיה העולים על שטח הבניה המרבי הקבוע באזורי היעוד.	שטחי בגיה העולים על שטח הבניה המרבי הקבוע באזורי היעוד.	שטחי בגיה העולים על שטח הבניה המרבי הקבוע באזורי היעוד.
	קביעת שטחי בגיה בת קרקעים - 3.1.5	בכל שטח העיר	למנצלות לשימושים ציבוריים
הכנת תוכנית	קביעת גובה הבניה והוראות בדבר 'בניה נקודתית חריגה לסביבתה' ועליות מעל מספר הקומות הקבוע בנספח העיצוב. (סעיף 4.2.2, 4.2.5-4.2.6)	עלייה מעל מספר הקומות בנספח העיצוב: בהתאם לחמשת התרחשים המפורטים בסעיף 4.2.6 עד 15 קומות	בהתאם לנספח העיצוב העירוני ובכפוף לסעיפים בהוראות התוכנית. 4.2.6 (א)
	קביעת הוראות בדבר עיצוב עירוני - פרק 4.2. הוראות כלליות (4.2.1) והוראות בנושא בניה בין קווי בניין לקווי המגרש, נטיעות ועצים.	כלל שטח התוכנית	בניה בין קווי בניין לקווי מגרש (4.2.3) הנחיות בדבר נטיעות ועצים (4.2.4)
הכנת תוכנית	הקצאה לצרכי ציבור - סעיף 4.1.1	לפי תשריט אזורי יעוד: אזור מגורים בבניה עירונית	לפי סעיף 4.1.1 בתכנית המתאר
	הוראות למבני ציבור - סעיף 3.5	בכל שטח התוכנית, סמל 'מוסד ציבורי' ו'מותחם לגניסטי' מופיעים בתשריט אזורי היעוד	סעיף 3.5 - 'מבני ציבור' כולל הנחיות בדבר שימושים (א), שטחי בגיה (ב) והוראות נוספות, כולל הגבלה בדבר שינויי ייעוד (ד). בהתאם לסעיף 3.5.1 (ב) ובתאם לסעיף 2.5.3 (ב)
הכנת תוכנית	קביעת הוראות למרחב הציבורי - סעיפים 3.6.1 - 3.6.18	בכל שטח התוכנית,	סעיף 3.6 - 'מרחב ציבורי' כולל הנחיות בדבר שימושים (א), שטחי בגיה (ב) והוראות נוספות, כולל הגבלה בדבר שינויי ייעוד (ד). 3.6.1 א' 3.6.14 רחוב מקומי 3.6.13 (2) ו- (5) ציר ירוק עירוני
	החזרות נוגעות למגוון אזורי המאגדים תחת ההגדרה 'מרחב ציבורי' שטח פתוח מקומי, ציר ירוק מטרופוליטני, עירוני או מקומי, רחוב עירוני, שכונתי או מקומי	נשפת תחבורה	3.8.1 חנו"ד תחבורתית 3.8.2 (ד) דרך עורקית עירונית 3.8.2 (ה) דרך מקומית 3.8.4 מתע"ן 3.8.7 תקן חניה
הכנת תוכנית	הוראות למרכיבי תחבורה - 3.8 כולל הוראות כלליות (3.8.1) תקן חניה (3.8.7)	נשפת תחבורה	3.8.1 חנו"ד תחבורתית 3.8.2 (ד) דרך עורקית עירונית 3.8.2 (ה) דרך מקומית 3.8.4 מתע"ן 3.8.7 תקן חניה
	איכות סביבה - סעיף 4.4 חגירות תכנית בעלת השפעה סביבתית (4.4.1)	נשפת תחבורה	3.8.1 חנו"ד תחבורתית 3.8.2 (ד) דרך עורקית עירונית 3.8.2 (ה) דרך מקומית 3.8.4 מתע"ן 3.8.7 תקן חניה

+	4.4.2	בכל שטח התוכנית	חוות דעת סביבתית (4.4.2) בנייה ירוקה (4.4.3) הנחיות מרחביות (4.4.4) תנאים להפקדה (4.4.5) הסמכות לסטות מהוראות סעיף 4.4
+	4.4.3	בנייה ירוקה	
+	4.4.4	הנחיות מרחביות	
+	4.4.5	בכל שטח התוכנית	תשתיות – סעיף 4.6 פרק התשתיות כולל הוראות בנושאים הבאים: מגרש המיועד לתשתיות (4.6.1) הנחיות כלליות להכנת תוכניות (4.6.2) ברכות אגירה ורדיוסי מגן (4.6.3) ניקוז (4.6.4) ביוב (4.6.5) חשמל (4.6.6)
+	4.4.5	בכל שטח התוכנית	תשתיות – סעיף 4.6 פרק התשתיות כולל הוראות בנושאים הבאים: מגרש המיועד לתשתיות (4.6.1) הנחיות כלליות להכנת תוכניות (4.6.2) ברכות אגירה ורדיוסי מגן (4.6.3) ניקוז (4.6.4) ביוב (4.6.5) חשמל (4.6.6)

שימוש בתוכנית המפורטת	שימוש בסעיפי חוק בסטייה מתוכנית המתאר - לפי סעיף 62א(ד) תוכנית בסמכות ועדה מקומית החלה בשטח שחלה עליו תוכנית כוללת לא תסתור את התוכנית הכוללת, ואולם ועדה מקומית תהיה מוסמכת לכלול בתוכנית כאמור, על אף האמור בתוכנית הכוללת, עניינים המפורטים בסעיף קטן (א4), (2), (16) ו- (17) שבו. למעט פסקאות (א4), (6), (8), (16) ו- (17) שבו. 62א(א) למעט: (א4) – קביעה או שינוי גובה וקומות, (6) – שינוי חלוקת שטחי בנייה בין ייעודים שונים, (8) – הגדלת מספר יחיד, (16) – תוספת שטחי בנייה ברשות עירונית.	סעיף	מחנות הסעיף
+	סעיף קטן (א1)	איחוד וחלוקה של מגרשים ללא שינוי בשטח הכולל של כל ייעוד	סעיף קטן (א1)
+	סעיף קטן (א2)	הרחבת והארכת דרך בתוואי מאושר בהתאם למפורט בסעיף	סעיף קטן (א2)
+	סעיף קטן (א4)	קביעה או שינוי בקו בניין הקבוע בתכנית	סעיף קטן (א4)
+	סעיף קטן (א5)	שינוי הוראות בדבר בינוי או עיצוב אדריכליים	סעיף קטן (א5)
+	סעיף קטן (א9)	כל עניין שניתן לבקשו כחלקה	סעיף קטן (א9)
+	סעיף קטן (א19)	קביעת הוראות לעניין חריסת מבנים, לעניין זכות מעבר או זכות להעברה... ולעניין הפקעת קרקע הנדרשת לצורכי ציבור... בהתאם למפורט בסעיף.	סעיף קטן (א19)

תצהיר וחתימות			
בדקתי את סוגיית הסמכות של התכנית לעיל, ומצאתי כי התכנית היא בסמכות ועדה מקומית/מחוזית, (מחקר את המיזר) כמסומן בסעיף (ג) בטופס זה.			
מחנך הוועדה:	שם ושם משפחה	מספר ת.ז.	חתימה
10.4.2022	אחוד פרמלי אדרי	025332735	10.4.2022
היועץ המשפטי לוועדה:	שם ושם משפחה	מספר ת.ז.	חתימה
7.4.2022	הראלה אברהם אוון, עו"ד	2438776-9	7.4.2022

2017 | ברעם

העתיקים
גבי אילנה סולמי – ראש ענף (מחשוב מוכירות ועדה מחוזית)
צוות תכנון

חוות דעת צוות מוצג ע"י מחלקת תכנון צפון

1. מומלץ לאשר את התכנית להפקדה
2. ההחלטה לגבי השימוש במגרשים 684 685 יקבע ע"פ שיקול דעת הוועדה המקומית
3. במידה ועדכון תכנית המתאר תא/5500 יאפשר את הקמת מגדל התעסוקה במגרש A 102 בצומת רחובות ראול ולנברג ופנחס רוזן יתאפשר שילוב יחידות הדירור שנקבעו במגרש זה במגדל התעסוקה.

החלטה זו תהיה בטלה תוך 4 חודשים מיום שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה וזאת עפ"י סעיף 786' לחוק

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0013-222' מיום 27/04/2022 תיאור הדיון :

בישיבתה מספר 0013-222' מיום 27/04/2022 (החלטה מספר 14) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

לשוב ולדון בועדה הבאה

משתתפים : ליאור שפירא, אופירה יוחנן וולק , אלחנן זבולון

החלטה זו תהיה בטלה תוך 4 חודשים מיום שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה וזאת עפ"י סעיף 786' לחוק

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0018-222' מיום 08/06/2022 תיאור הדיון :

אורית ברנדר : התוכנית תואמת תא 5000, תוכנית שיוצרת דופן לראול ולנברג ונותנת מענה למה שקורה בגדה השנייה של פארק הירקון, מול שטח התוכנית נמצאת תחנת רק"ל – הקו הירוק, ולכן, נכון לתת מענה ולהעצים את הבינוי ואת הצפיפות במקום, שהקו הירוק יתן מענה לנושא פתרונות התחבורה. יש כאן שימושים הכוללים חזית מסחרית ברחוב ראול ולנברג ומעברים מהשכונות הסמוכות אל מעברי חציה רבי קיבולת לכיוון פארק הירקון.

אדריכל משה צור : מוסד דן, הדבר העיקרי הוא שניסינו לפנות את המפגע של מוסד אוטובוסים שנמצא ברחוב ראול ולנברג. (מציג את התוכנית במצגת)

מנדי רוטברד : חזית מסחרית, ציר ירוק ומעליו המגורים וחיבור משמעותי דרך הפרויקט לצד השני של השכונה. בצד השני של הרחוב, רואים את תחנת הרכבת הקו הירוק. אנחנו רוצים ליצור כמה אזורים המתאימים למצב בסביבה, פנחס רוזן וראול ולנברג, שטח חום מאוד גדול שאנחנו נותנים, חזית מסחרית לכיוון ראול ולנברג עם נגיעות של מסחר בתוך המתחם עצמו. יש שטחים לא מבוזבזים בתת קרקע, כל נושא הבנייה הירוקה וקיימות טופולוגית, התכנית מחלקת את הפרויקט למספר שלבים, כל השטח, כפי שנאמר, בין הבניינים הוא נגיש ופתוח לציבור. יש עוד שני מגרשים בבעלות החברה, פרויקט הופך את מגרשים הפרטיים למגרשים ביעוד שצ"פ... ציר ירוק על דופן רחוב ראול ולנברג חלקו במגרש וחלקו בתחום הדרך. רחוב הציר בתוך המגרש 8 מ' שמצטרפים ל-6 מ' בתחום הדרך מתקבל ציר ירוק ברוחב של כ-13 מ' במינימום. הפרש הגובה הוא נושא חשוב, ונותן פיתרון להצפות בתחום פשת ההצפה. הבינוי ממשיך את הרקמה העדינה שנמצאת בשכונה, ומציע גובה של 7 קומות הגובל בשכונה הקיימת. מוצע ציר ראשי שמחבר בין החלק הצפוני לדרומי בתחום המגרש. בנוסף, מוצעים 2 גינות פנימיות בתוך האזורים המבוזבזים שמצטרפים אל הפארק ואל הככרות שנמצאות בשני הקצוות. במבט מכיוון צפון רואים בצד ימין את תחנה של הקו הירוק. מוצעים בקרבת רחוב משמר הירדן 15 בניינים של 7 קומות, התכנית מרחיבה את דרך במשמר הירדן, לתוך המגרש הפרטי כדי לא לפגוע בעצים בוגרים קיימים לאורך הרחוב. התכנית מציעה דבי 15% מסך 730 יחידות דיור סחירות. בתכנית יש 20 יחידות דיור של העירייה.. בעקבות הדיון שהתקיים במפגש עדכון הציבור, נבדקו חלופות תנועתיות, בנושא כניסות לחניון במגרש. לתכנית נספח תנועה המציג מצב 2 כניסות, כניסה ויציאה ממשמר הירדן, אותה רמפה תשרת את מבנה הציבור שייבנה. ובקצה של רחוב נחלאות כניסה נוספת, שתי הרמפות תאפשרנה מיתון של כל אחד מהאזורים האלה. רמפות האלה מאפשרות לרכב כבד להיכנס לתת קרקע. רכבים המגיעים מצפון לשכונה ניתן להיכנס דרך הרחובות הפנימיים. החלופות בחנו כניסה מרחוב פנחס רוזן ואו כניסה דרך השיקוע ביצירת שיקוע ניצב כניסה למגרש. (מבקש להוסיף לפרוטוקול תיקון- לגבי תכנית ח' – יש להגדיר שינוי ולא ביטול).

אירית לבהר גבאי : אנחנו מדגישים שהתוכנית מייצרת שכונה חדשה, רוצים ליצור גם את טובת השכונה וגם טובת השכונה הקיימת, כיום מוסד דן מהווה חייץ בין הרחובות בשכונה החדשה אנו, יוצרים אפשרויות להתנגדות נוחה. העיקרון שלנו שבתוכניות מאפשרים גישות רכב פרטי מרחובות משניים, רחובות פנחס רוזן וראול ולנברג הם צירי תחבורה ראשים בדגש תחבורה ציבורית ורק"ל עם הרבה ה"ר ורכבי אופניים, ולכן אנו לא מאפשרים מהם גישה..

הכניסה תהיה מרחוב משמר הירדן והכניסה השניה מנחלאות שהוא היום רחוב חד סטר ואנו מרחיבים אותו והופכים אותו לדו סטרי..תקני החנייה יהיו מופחתים לתקן של 0.8 בהתאם למדיניות העירונית, שאר השימושים בתקנים של אזור א בהתאם להפעלת

הרק"ל. מבחינת הולכי רגל, הרבה שטחים בזיקות הנאה, מסלולי אופנים וחניית אופניים, התחבורה הציבורית עוטפת את התוכנית גם בראול ולנברג ופנחס רוזן.

ליאור שפירא :מסתכלים על חלופה אחת, כמה נתיבים בכביש ראשי? אירית לבאר גבאי :יש בעיה של השיקוע שקיים שם.

מס' החלטה	התוכן
-	תא/מק/4684 - מוסד דן דיון בהפקדה

מיטל להבי: למה לא להאריך את השיקוע למה כל התנועה מגיעה מהרחובות הקטנים? תכניסו את כל התחבורה בתת קרקעי. להאריך את השיקוע למשמר הירדן.

אודי כרמלי: השיקוע מתחיל מיד אחרי משמר הירדן אם נאריך את השיקוע זה פוגע בצומת.

ליאור שפירא: אני מדבר על חלופה 1 ששם לא צריך שיקוע, מאוד קלה ליישום.

אירית לב הר גבאי: בכל התוכניות ולפי המדיניות העירוניות אנחנו מעדיפים רחובות הראשיים הם מוטי תחבורה ציבורית ללא כניסות למגרשים

ליאור שפירא: האם 2 נתיבים נקרא רחוב ראשי

אירית לב הר גבאי: כן זה נקרא רחוב ראשי. יש בו הרבה מוטי רגל. זה פרויקט שמוסיף כ- 600 חניות.

אודי כרמלי: קיימת מדיניות ברורה, לא מאפשרים כניסות ויציאות לכבישים ראשיים, רחובות ראול ולנברג ופנחס רוזן הם צירים ראשיים לכל מזרח העיר. לעשות פצע בתוך הדופן, שיחתוך שביל אופניים מדרכה וחזית מסחרית זאת לא השאיפה שלנו.

מנדי: חלופה 2 – מינהור האזור הזה הוא תחת שטח ההצפה.

דויד בר: נציג הדיירים נולדתי בשיכון ד' לפני 26 שנה. למדתי בתיכון עירוני י"א גר ברחוב תבואות הארץ ליד תיכון עירוני י"א. בנוגע לדבריו של מה"ע הפרויקט ב"טופ גן", שביל האופניים מסביב לפרויקט הוא לא שביל אופניים שיעשה בו שימוש אל שביל האופניים אפשר להתחבר בהרבה דרכים. הפרויקט מתוכנן על שטח של 22 דונם בפועל, התוכנית מוצגת על 37 דונם למה נוספו שטחים שטחים שבגנים מקבלים את עוצמות הבניה. 758 יחידות דיור 37 יחיד לזדונם שטח בניה עירונית לפי תא 5000. תא 5000 מגדירה מינימום כבר מכילה 18 יחידות דיור לדונם. כבר בתחילת התוכנית יש קפיצה של 6 יחידות דיור לדונם. בנוסף, אין שום חיבור של הפרויקט לפארק הירקון. לכל אורכו עם השכונות. זאת ההזדמנות האחרונה לחבר את פארק הירקון לפרויקט הזה לשיכון ד' ולרמת החייל, אין שום התייחסות לפארק. בהוראות התוכנית אין מילה לגבי פארק הירקון זה עוול לתכנן פרויקט עם 19 קומות בשיתוף מציגים 15 קומות. קיימת תוכנית נוספת של בניין 40 קומות עם רח"ק 20 כאשר לא מדברים עליה כאן. מדובר על בניית שכונה לא על הקמת פרויקט. אין בה כביש שעובר בה אבל צריך לחשוב בצורה מאוד גדולה על התחבורה שלה. נציג התכנון טוענים כי יש תחנת רק"ל, אבל לדוגמא בקו ירוק צפויים לעבור 65 מיליון נוסעים ביום 62 תחנות והתחנה יכלה לקחת עד 2000 נוסעים. כל הפרויקטים שנעשים ליד הקניון ובני ברק גם מגדל צ'מפיון היום נבנה בו מגדל עצום, שיעמיסו על הצומת הזה. היום בבוקר נדרשנו לעמוד לפקק למעלה משעה ביציאה מהשכונה. בנוסף יש אצטדיון כדורגל ברמת גן ואצטדיון שמתוכנן להיות מאחורי רמת החייל, נווה שרת, יכולים לראות את התוצאות של כך. שוק צפון נהפך לשוק רפאים, אי אפשר להתקרב לאזור בשעות העומס, הפרויקט הולך להעצים את כל העניין הזה. המטרה אם יקרה זה יהיה בעוד 30 שנה כיום קיים שיקוע בראול ולנברג הפתרונות הם רבים, אחד הדברים שמצלצלים הכי טוב זה הצורה שזה הוצג היום אתם התפלאתם איך כל כך מהר סיימו להציג את הפרויקט הזה. הפתרון שמתחבר גם עם השיפוע לחניון מתחת האדמה לכיוון איזור התעסוקה של עבר הירקון של רמת החייל בלי רמזורים כי הפניה היא צוואר בקבוק, גם יפתח אותו שיקוע. השיקוע שיהיה חיבור תת קרקעי. חלופה מס' יכולה להיות מתחת לאדמה.

עו"ד יעל: אני גרה בצד השני של רחוב משמר הירקון. אפשר יהיה לחבר פארק הירקון נמצא מבחינתנו בהישג יד מעבר לכביש אבל הכביש הוא עם 7 רמזורים, אני לא לוקחת ילדים קטנים ברגל לפארק. ההצעה היא להאריך את המנהרה שקיימת בראול ולנברג עד לכניסה לרחוב הברזל. אם המנהרה תגיע עד לשם, ובתוכה יהיו כניסות ויציאות לפרויקט החדש. המנהרה נמצאת בצומת פנחס רוזן וראול ולנברג שם קיימת מנהרה.

ליאור שפירא: אנחנו רוצים להתייחס לפרויקט איך אנשים יכנסו ויצאו מהשכונה?

עו"ד יעל: תחילת ראול ולנברג הפרויקט משם, היציאה לא תהיה ממשמר הירדן היא תהיה בראול ולנברג.

ליאור שפירא: כנראה לא היית בתחילת הדיון, בחלופה 1 יש בעיה של הצפה ולכן היא נפסלה.

אלחנן זבולון: כל תוכנית שמגיעה בצפון מוסיפים דירות בבלי יש התנגדות בכל תוכנית במרכז העיר או מקום אחר בעיר היתה מחובקת רק בצפון יש לא ברור מה רוצים.

דויד בר: חזית מסחרית לכיוון ראול ולנברג, אמורה להיות לכיוון רחוב פנחס רוזן. שטח למבנה הציבור 6 דונם נעלם מעינינו לא ברור מה יהיה שם, אם יהיה ביי"ס איפה יורידו את הילדים לבית הספר? איך יוכלו לצאת מהשכונה. שצ"פ 538 מ' ושצ"פ 1200 מ' היום הם ביעוד מגורים ורוצים לשנות אותם לפי תוכנית צ' שמתירה התרות גדולות. מה יש ב-6 דונם שבצ"פ 19 קומות לא ברור למה עלה מ-15 קומות שתוכנית המתאר מתירה זאת. כתושבים אנחנו רוצים שהפרויקט הזה לא יהפוך לסיוט, נכון יש פרויקטים שמכבדים אותם ויש לבדוק את עניין העוצמות שהוא מקבל וגם בעניין התחבורה שהוא מקבל. זה לא טרחני לבוא ולשאול שלאולות. אמור לקום אצטדיון לפי תא 5500 אמורים להיבנות הרבה משרדים ברמת החייל, אי אפשר לקחת את הצומת הזו ולזרוק לפח, היום אי אפשר לעמוד בצומת.

אסף הראל: שני דברים כלליים, אחד לגבי התייחסות התושבים והשניה על התכנון. העיר גדולה ומשתנה, ובכל מקום חוזרת ההתנגדות לשינוי. פתאום רחוב הופך למסחרי ועולים לגובה ונהיה צפוף וזו החלטה שכל חברי הוועדה עומדים מאחוריה. ת"א 5000 היא נכונה וצריכה לגדול לא צריך לעשות קישור בין צפיפות לאורח החיים הוא מיושן, יש ערים צפופות נפלאות זה תלוי התכנון. בעיני 30 קומות בבסיס

מס' החלטה	התוכן
-	תא/מק/4684 - מוסד דן דיון בהפקדה

והפוטנציאל החברתי והמדיני, זה רק עושה טוב. התולדה של הדבר הזה, אי אפשר לתת פתרונות תחבורה. לא תיכנס כמות כזו של רכבים פרטיים אבל לא תהיה דרך להמשיך אלא ע"י הפעלת תחבורה ציבורית מי שיש לו רכב פרטי צריך להבין זאת. כל השיקוע הוא לא פתרון זאת מחשבה מיושנת לא להמשיך לייצר אותם, השיקועים הם פגיעה. הפרויקט לא הולך עם המחשבה על העירוניות עד הסוף. רחוב נחלאות אתם מתייחסים אליו כרמפה ולא כאל רחוב עירוני עם מסחר, כניסה מפנחס רוזן, היה משנה את כל האופי של הפרויקט הזה. זה רחוב בתוך עיר יש בו מסחר יש בו דופן מסחרית, עוד כניסה עוד יציאה, זה היה רחוב משני, היינו יכולים לעשות עוד רמפה, כל הדופן של הנחלאות בעיני מפוספסת. פנחס רוזן גם לא מקבל את החזית המסחרית. הפרויקט יש לו כוח הוא מאוד מתוכנן בפנים למעט ה-6 דונם. צריך להבין מה קורה שם לכיכר לכל המרחבים לאן מובילה הגינה הזאת, צריך לתת פתרונות של הדבר הזה. צריך תיחום בסיסי איך כל המשולש הזה עובד, נחלאות מפוספס לגמרי גם משמר הירדן מפוספס. הייתי מוסיף אם כבר מאשרים את הפרויקט, בכיכר העירונית לחזק אותה לתת עוד אופציה של מסחר בצומת שלה. מדובר בפרויקט שיכול לקבל הרבה יותר, הוא מאוד מתון, העוצמות כאן הם בסדר. אני חושב שכן צריך לחפש את העירוניות ולהבין את ה-6 דונם.

ליאור שפירא: אני לא רוצה להשוות בין השכונות, עוצמות שאנחנו מאשרים במקומות אחרים הם גדולים יותר. הייתי רוצה שנשקול את רחוב נחלאות, אני חושב שניתן לעשות בו משהו אחר. נראה לי חלופה 3 יש פניות ויציאות והיא מידתית לעניין הזה. מה יהיה בשטח הציבורי הצפוי?

אודי כרמלי: בית ספר 36 כיתות.

חן אריאלי: לא דובר על ההיבט הסביבתי 30 מ' מהתוואי של הירקון האם בחנו את ההשפעה על החי והצומח. ברור עומס גדול על התשתיות לא רק התחבורתיות ויש לעשות שם עוד מחשבה. מבחינה תחבורתית לא דובר על הגישה למבנה הציבורי ואבקש לראות פתרון לגבי הגישה למבנה הציבורי. אודי כרמלי: כנראה שיוקם בית ספר 6 דונם 36 כיתות ו-6 כיתות גן ו-15 יחידות דיור. יש כאן הפקעה גדולה מאוד, מייצרים דופן לרחוב. של בית ספר שימוש קריטי לאזור. חן אריאלי: לגבי הדב"י, אני חושבת שגודל של פרויקט כזה 15% לא מספיק וצריך שיהיו דירות בכל הגדלים, הרי השקנו תוכנית דיור ויש להגדיל את הדב"י באזור הזה. מיטל להבי: לאור הצרכים בתא 5000 ובתא 5500 איך אנחנו מרשים להסב שטחים שנותנים שירות לתחב"צ לשטחים מגיבים מבלי שתוצג פה חלופה. סימנו אזורי איתור למסופים אם אנחנו מאשרים הסבה ליעודים חלופים, מי יביא לנו את האיתורים.

ליאור שפירא: אישרנו

אודי כרמלי: רמת החייל יש לה עבודה נרחבת ומסיבית של מסופים בדרך כלל לא שמים מסופים ללא שכונה.

מיטל להבי: הפרויקט שעמד הוא 22 דונם וכל היתר והתוספת והגדילה את השטחים ויוצא שנותנים רח"ק על שטח ששליש הוא בכלל קרקע עירונית ועל השליש הזה היינו צריכים להגיד ש-50% שיהיה לדיור בר השגה. ב-37 דונם יש איחוד וחלוקה לא מפורט בתקנון. 22 דונם שייכים לחב" עמד שאר 37 שייך לעירית ת"א. למה לא מגדילים את הקו הכחול לדרום כדי לחבר את השכונה לפארק? אין מעבר חציה באמצע מקטע דרך. אני נגד רחובות שכונתיים קטנים שהופכים להיות מעבירי דרך. אני ביקשתי שיביאו פתרון דרך רחוב ראשי ולא רחוב משני שלא יפגע באיכות החיים. כמו אבן גבירול שחותך נתצ"ים. אסף הראל: בגלל זה הפתרון להוסיף רחוב וזה לא משנה את היררכיית הרחובות. אני בעד להאריך את נחלאות ומנחלאות מזרים את התנועה.

אודי כרמלי: הוא יהיה יותר עמוס ממשמר הירדן אני לא חושב שזה נכון.

מיטל להבי: הפתרון התנועתי הוא רחוק מלהשביע רצון. הפתרון שמציעים לא מקובל וחלופה מס' 3 הופכת להיות חלופה שעומדים לבנות אותה בלי להרחיב את נחלאות. מדובר בבנייה מאוד צפופה וזה נראה גוש בנינים צפוף והשאלה למה לא הולכים לרח"ק מקסימום ל-4 ומקנים את הזכויות. גודל השטחים לא יפחת מ-100 מ' האמירה של זיקת הנאה בגול 5500 מ' ואיך זה יחולק לשטחים קטנים עד 100 מ' בפרויקט כזה צריך שיהיה מרחב של זיקת הנאה שגודלו לא יפחת מ-400 מ'. האמירה תוכרע במסגרת היתר הבנייה לא תאפשר לשחרר את התב"ע לקידום בצורה שהתוכנית הוצגה. מתוקף מה אנחנו שותלים את 5500 זו בעיה אם רוצים את פתרון של חלופה 3 לתנועה אם אנחנו עושים שם את כניסת החניונים הוא ישרת את הבנין של ה-40 קומות. אני רואה הקצאת שטחים לצורכי ציבור ביעוד מבנים אבל צריך לפרט. אני הייתי רוצה בשלביות הביצוע תקנה תנאי לחלופה של מוסד חלופי מקום לאוטובוסים כרגע אנחנו סובלים ממחסור. אני צריכה מסופים חוקיים. אני רוצה קישוריות לפארק מעבר בטוח שרמת החייל ושכונת רביבים יהיו מחוברים. קומת המרתף העליון שתהיה בגובה עד 7 מ'. מרתף עליון איזה סוג של משאיות נכנס בגובה 7 מ'? לפרויקט G בצמרות לא נכנסות משאיות, לכוך הצפון לא מצליחות להיכנס משאיות. לגבי 15% יחידות דיור להשכרה האם אנחנו יכולים לדרוש יותר מ-15%? אני מבקשת שה-15% יהיו מהמטראג' ולא מהיחידות. איפה הבה"ת תשלחו אותו. אני מתנגדת לתוכנית התחבורתית לשתי הכניסות מרחוב נחלאות ומשמר הירדן. זיקת הנאה של 7700 מ' זה לא דבר שניתן לסגור אותו במסגרת היתר או מסגרת תוכנית עיצוב צריך לראות איפה זה עובר ומה היעוד שלה. אני מבקשת הסבר על טבלת ההשוואה את התכנית. שתא 5000 קובעת 60% תכסית על קרקעית.

מס' החלטה	התוכן
-	תא/מק/4684 - מוסד דן
-	דיון בהפקדה

חיים גורן: אם היה ניתן לעשות איזשהם דיוקים שישפרו את היבט התחבורה לתוכנית ולסביבה שלה אז זה היה יכול לפתור את חלק מההתנגדויות.

מלי פולישוק: האם עשו סקר זיהום קרקע? יש להניח שיש זיהום בגלל שזה היה מקום חניה של אוטובוסים זיהום? לגבי מנהור תחבורתי, שהשיקוע זה גרוע אבל מינהור נותן פתרון. לגבי השיקוע אין בעיות הצפה בשיקוע הקיים, אם יש איזשהן חששות ניתן לפתור את זה. אורית ברנדר: התקיים מפגש לעדכון הציבור והצגת התוכנית ומפגש נוסף לבקשת הציבור בשכונה, שוחחנו והבהרנו את התכנון. מבחינת מסופים: בנווה שרת מתוכנן מסוף גדול האמור לתת מענה בכל ההיבטים התחבורתיים, מופקדת תוכנית ציר עתידים וחלק מהבעיות שקיימות באזור אמורים לקבל מענה לנושא על ידי הסתת המסה של הרכבים מזרחה.

אודי כרמלי: גם פרויקט הזה יאוכלס בעוד לפחות 5 שנים אורית ברנדר: נעשה סקר גדול ומקיף לכל הנושא של זיהום קרקע, וההיבטים הסביבתיים, התכנון מאפשר מעבר של אויר רוח של הסביבה לא כל כך ברור לי לגבי החי והצומח הקיימים מדובר על מוסד. רוני קינסברנר: לגבי תועלות ציבוריות מוצע דיון בהישג יד. הדיון בהישג יד תואם למדיניות שאושרה 15% מיח"ד לתקופה של 25 שנה 40% הנחה. גם דמי הניהול מסובסדים. לגבי התמהיל הדיון הוא משקף את תמהיל הדיון של הפרויקט בכללותו לכן החשש שיהיו פה דירות של 30 מ"ר לענין הדב"י אין לו בסיס. מיטל להבי: לא לעשות תקנים מופחתים כדיירם בדיון בר השגה כמו תקן החניה.

רוני קינסברנר: העיריה לא יכולה להגדיל את היקף הדב"י. מיטל להבי: למה העיריה נכנסה עם כמה דונמים ומה יוצא מזה שהעיריה קבלה רח"ק 4. רוני: זיקות הנאה הם בהיקף גדול והתחזוקה תהיה על ידי העיריה והיזם יממן. אודי כרמלי: הריבועים שיש בין המעברים אלו שטחים כלל ציבוריים. 3 המרחבים הם מרחבים פתוחים המשכים.

רוני: תנאי להפקדת התוכנית בפועל 1. חתימה על הסכם דיון בר השגה. 2. חתימה על כתב התחייבות להבטחת תחזוקת השטחים הפרטיים בתוכנית על ידי עיריית תל אביב. אורית ברנדר: אישור של מועצת העיר לנושא של השטחים הפתוחים בבעלות עירונית בתוכנית המוצעת. אסף הראל: התועלת הציבורית היא לעוד 25 שנה, אין לנו יכולת לקבל משהו לצמיתות הרבה תועלות ציבוריות אחרות זה לצמיתות.

אודי כרמלי: תוכניות על קרקע עירונית יכולה להיקבע לצמיתות כאן מדובר על קרקע פרטית. קרקע פרטית רוני: בהיטב הכלכלי אם הדירה אפשר למכור אותם אחרי 25 שנה ואם הם לצמיתות המשמעות היא אחרת.

ליאור שפירא: חוקית אני יודע שזה בלתי אפשרי אנחנו לוקחים את השטח מכח החוק ותוכנית המתאר קובעים יש הקצאה ציבורית ויש תועלות ציבוריות שנותן לנו לעלות ברח"ק. אי אפשר לקחת שטח חום לטובת שימוש סחיר אלא אם זה היה שטח עירוני מלכתחילה וזה מה שהעברנו במדיניות. אתה לא יכול לקחת שטח חום ולעשות אותו מניב. הראל אברהם אוזן: אנחנו עושים דב"י לשטחים שלנו. השטח החום נועד כאן לצרכים אחרים. אודי כרמלי: יש הקצאה ציבורית שהיא נגזרת מכמות יחידות הדיון, העמסה של הפרויקט על כל המכלול והדרישה למבני ציבור. ויש תועלות ציבוריות שהפרויקט נותן. אנחנו לא יכולים לקחת שטח חום לטובת שימוש סחיר אלא אם זה היה שטח עירוני מלכתחילה. 50% דירות על שטח עירוני בבעלות עירייה, יכול להיות אך ורק בשטח בבעלות עירונית מראש, אסף הראל: תיקון ב-5500, לכאורה

אודי כרמלי: אני יכול לכפות בשטח חום פרטי. אנחנו נעשה את זה במקרים בבעלות עירונית שהוא על שטח שלנו.

הראל אברהם אוזן: המספר 25 שנים, כתוב בתוספת השישית, אנחנו כרגע נותנים לזה פרשנות שאומרת שזה לא מקסימום אבל יכולים למתוח זאת אבל כבר מתחנו את החבל לא היכינו לכך. אסף הראל: למדנו בשבועות האחרונים שדיון בר השגה ניתן למתוח את החבל בואו ננצל את זה. הראל אברהם אוזן: כשעוסקים בפרשנות יש שאלה של סבירות. הפרשנות שנתנו היא סבירה, החוכמה זה להצליח להעביר דברים.

אסף הראל: אני רוצה לצמיתות ולכן בעיניי 40 שנה זה סביר הראל אברהם אוזן: את הפרשנות שלך לא נוכל להצדיק במסגרת הסבירות ליאור שפירא: למה שאנחנו לא נוותר על 2 דונם ונחליט שמתוך ה-6 דונם לעשות דב"י אז הדבי יהיה לצמיתות.

מיטל להבי: מאחר שתא שטח מיועד להיות 40 קומות ברח"ק 20. אודי כרמלי: התוכנית הזאת מאושרת מכח תא 5000, תא השטח אושר ע"י הועדה כאחד מהרעיונות לתא 5500 זה עוד לא אושר, התוכנית הזאת לא מכילה את האופציה הזאת. 1. אנחנו מיעדים את הקוביה לתעסוקה.

לגבי המקום האורבני בתוך השכונה, אחת התפיסות שלנו שאנחנו באים לייצר העצמה משמעותית ומה שהתושבים אמרו כאן הוא נכון מאוד. יש כאן העצמה ותוספת משמעותית של יחידות דיון, לעניין

מס' החלטה	התוכן תא/מק/4684 - מוסד דן דיון בהפקדה
-----------	--

המגמות תוספת היחידות בצפון יש תמהיל בדרפט דירות גדולות ביניים וקטנות, הממוצע הוא יחסית קטן כי רוצים לאפשר דירות נגישות למגוון אוכלוסיות, אבל עדיין יהיו דירות של 110 מ"ר. אולם מבחינת מצאי דיור הממוצע הוא 120, 140 מ"ר. אנחנו מחפשים לראות דירות צנועות יותר שמאפשרות לצעירים להגיע לגור בשכונה הזאת וזה קו המגמה.

לעניין השפה הארכיטקטונית האם נכון להפוך את רחוב נחלאות לכביש בהיררכיה שנייה, שבעצם יינקז את כל שיכון דן ורמת החייל דרכו במקום רחוב משמר הירדן. אם רוצים לייצר שם מקטע עירוני שמחציתו הוא שטח חום אינטנסיבי, כנראה ביי"ס. בית הספר ייצר לו דופן פעילה לרחובות נחלאות ומשמר הירדן.

לעניין זיקות הנאה ולכל המרחב הזה, ניתן לראות במסמכי התב"ע יש סימון מדויק. האמירה של ה-100 מ' שלא נגיע למצב שיהיה איזשהו פרצלציה של זיקות הנאה לא נאפשר זאת ורואים זאת כבר בתב"ע. יש כאן שטח ציבורי מובהק ומוחזק על ידי עיריית ת"א. יש לו זיקה לפארק הירקון, הציר הירוק המלא מפנה אל הפארק אין אפשרות אחרת ושיקוע נוסף שם הוא עצם בגרון.

נושא התחבורה: התפיסה שאנחנו מדברים כאן על כבישים ראשים ולא משניים היא לא אומרת תעזבו את הרחובות הראשים ושהרחובות המשניים יסבלו. חשיבות של הנת"צים והמשכיות של נת"צים ברחובות ראשיים- בכל המרחב של פנחס רוזן יש נת"צ. יש לנו פרמידה שאומרת קודם האדם, אחר כך רוכב אופניים, אחר כך תחבורה ציבורית בסוף זה הרכב. מה שמציעים עכשיו לקחת את הרכב הפרטי ולהעלות אותו מעל התחבורה הציבורית. אי אפשר להסתכל על פנייה אחת. לכן כתפיסת עולם אנחנו באים ואומרים שאנחנו מזינים פרויקטים מרחובות משניים גם מתוך ההבנה שההיקפים שאנחנו מדברים כאן, מדמיים 300 רכבים שיוצאים במכה אחת, כל תפוסת התנועה שאנחנו מדברים כאן ישתנו אבל זה ייקח זמן. אנחנו רואים את השינויים שהם מבורכים, כתפיסת עולם לא צריכים לבנות את הפרויקט לפי העומס שהיה אתמול ומסיקים מה יהיה שם בעוד 10 שנים זה ישתנה בצורה משמעותית. נושא תקן

החנייה מ-1 ל-0.8, למה ההפחתה היא משמעותית, אלו בדיוק הדוגמאות שעליהם דיברנו במקום הזה, יש כאן איזשהו איזון שאנחנו יכולים לייצר בתוך המרחב הזה. מצד אחד אנחנו רוצים להוסיף מגורים אנחנו צריכים שהמקום יהיה ציר אינטנסיבי תהיה כאן תנועה זאת צומת פקוקה, והיא תמשיך להיות כזאת.

מאחר ואנחנו רוצים להכניס לתוך פנחס רוזן חלופה 3 המשמעות של זה הנת"צ שקיים שם היום יהיה נת"צ נכה. נכון גולף כיתן נעשה המטרה לא לייצר קסטות והאטות תנועה על צירים בהיררכיה ראשונה יש חלופה. עמדת אגף התנועה אומרת בצורה ברורה מערך התנועה הוא סביר מספר מכוניות שיהיו כאן, מייצרים עומסים הרבה יותר גבוהים בתוך תאי שטח כאלה. מתוך ההבנה שלא כל מי שישתמש בפרויקט הזה ירצה לצאת ולהיכנס מהחניון. יש לנו הבנה שהמרחב הזה יעבוד אחרת. ישנה תחנת קו ירוק, מי

שירצה להיכנס לעיר, יעלה על הקו הירוק וייכנס לעיר. אין ספק שתהיה החמרה מדובר במונחים עוד 5 שנים. יש כאן פתרון שהוא פתרון סביר וטוב. אגף התנועה עשה את הבדיקות ואומר שהדבר הזה מתפקד.. יש לנו מערך תחבורה ציבורית עובד אומנם לא תוך שנה אחת אבל במשך השנים. לגבי השפה ולדפנות השונות של השכונה האם נכון שמשמר הירדן צריך לקבל חזית מסחרית אנחנו חושבים שלא כי חשוב לשמור על היררכיה 1 וולנברג ופנחס רוזן היררכיה אחת, משמר הירדן היררכיה 2 – נחלאות

היררכיה 3. נחלאות כן צריך להישמר כרחוב פנימי שמשרת את השכונה שם. ימצאו פתרון לכל דבר הרחובות יורחבו ויהיה מקום לאוטובוס לעמוד.

אסף הראל: לעצור רחוב ולא להאריך אותו- כן צריך לתת לרחוב להגיע עד לרחוב הראשי זה כל כך נכון. אודי כרמלי: ברגע שאני מחבר את רחוב נחלאות אני דופק את כל זרימת התנועה בפנחס רוזן. כי ברגע שמייצר מצב צר בין צמתים של מכוניות עומדות, אני מייצר מצב תנועתי גרוע יותר מהמצב שמוצע כאן. עירונית אני מסכים איתך. אז נחלאות עובר להיררכיה שניה.

אסף הראל: שזה בסדר נחלאות הופך לרח' ביניים הוא נותן חיבור בין האינטנסיביות בין הרחוב לפרויקט כמו משמר הירדן

אודי כרמלי: תאורטי צודק אבל כאן יש קונפליקט שמעמיסים את שכונה. אנחנו מנסים לבצע איזון בין שני הדברים. ברגע שפותחים את נחלאות לפנחס רוזן הוא הופך לרח' סופר עמוס.

אסף הראל: אתה לא יכול לעלות באורבניות ולא לעלות בגריד העירוני
אודי כרמלי: אתה מדבר מנקודת מבט של מכונית ולא הולך רגל, יש נגישות של הולכי רגל, יש נגישות של רוכבי אופניים. הציר של נחלאות קיים ומוצע בתוכנית כל מי שירצה לזוז שם יוכל לזוז בצורה טובה מאוד. מה שאתה מדבר עליו זה המכוניות זה מה שחשוב לך לייצר עוד תנועת מכוניות. מי שימלך במקום הוא הולך הרגל האופניים והתחבורה הציבורית

אסף הראל: מה יותר יעודד את הולך הרגל כציר רח' שיהיה בו מסחר מצד אחד או רחוב קטן.
אודי כרמלי: יש שם עוצמה מסחרית גדולה מאוד לאורך ראוול ולנברג ופנחס רוזן, הערה על הכיכר מקבל אותה נבחן איך אפשר ליצור בכיכר עוד אלמנט מסחרי כסאות שולחנות נבדוק ונכניס להחלטה. אולם להגיד שרח' נחלאות צריך לקבל דופן מסחרית לא נכון. אני לא מתחייב שיהיה שם בית ספר, ואשכול גני ילדים שהם מייצרים פעילות פי 10 מאשר תעסוקה ומסחר. לא נכון בכל מקום בעיר לייצר עוד מסחר בסוף צריך לבדוק איזון והתוכנית מאוזנת וטובה. אנחנו קיבלנו מרחב מאוזן ושפוי עם הרבה מאוד זיקה ציבורית ותפיסה נכונה של רחוב ופרוגרמה וכמות דירות ודיור בר השגה ותמהיל דירות מרחב ציבורי

מס' החלטה	התוכן
-	תא/מק/4684 - מוסך דן דיון בהפקדה

יושטח ציבורי ענק שיתן בשורה לכל המרחב הזה. יש כאן תוכנית שמאזנת בהרבה מאוד צורות רצונות מצד אחד ושאיפות ופוטנציאלים בצד השני.
אסף הראל : אתם מפספסים את רחוב נחלאות ותשקלו מחדש.

ליאור שפירא : הצבעה על חו"ד צוות
בעד : ליאור שפירא, אלחנן זבולון, חיים גורן, גל שרעבי דמאיו.
נגד : מיטל להבי, חן אריאלי, אסף הראל

בישיבתה מספר 0018-22' מיום 08/06/2022 (החלטה מספר 1) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

לאשר את התכנית להפקדה בכפוף לתנאים הבאים :

1. ההחלטה לגבי השימוש במגרשים 685 684 יקבע ע"פ שיקול דעת הועדה המקומית
2. תיקונים טכניים בתיאום עם מהנדס העיר.
3. תאום הוראות התכנית עם היועמ"ש לוועדה המקומית.
4. אישור מועצת העיר בהתאם לסעיף 188 לפקודת העיריות להקצאת זכויות עבור 20 יח"ד עבור העירייה – בטבלאות האיחוד וחלוקה בהתאמה לזכויות העירייה במצב הנכנס.
5. תיקון התשריט- הטמעת ציר הולכי רגל (ציר ירוק) בתשריט ולא רק בנספח הבינוי.
6. תנאי להפקדה בפועל חתימה על הסכם הדב"י וחתימה על כתב התחייבות להבטחת תחזוקת השטחים הפתוחים הפרטיים על ידי עיריית תל אביב-יפו.
7. תיבחן הגברת הפעילות המסחרית בכיכר הדרום מערבית.

משתתפים : ליאור שפירא, אלחנן זבולון, חיים גורן, מיטל להבי, חן אריאלי, אסף הראל וגל שרעבי דמאיו.
עו

החלטה זו תהיה בטלה תוך 4 חודשים מיום שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה וזאת עפ"י סעיף 486' לחוק

חו"ד הצוות : (מוגש ע"י צוות צפון)

מומלץ לתקן את סעיף 4 בהחלטת ועדה מתאריך 8.6.22 כך :

1. אישור מועצת העיר בהתאם לסעיף 188 לפקודת העיריות להקצאת זכויות עבור 20 יח"ד עבור העירייה – בטבלאות האיחוד וחלוקה בהתאמה לזכויות העירייה במצב הנכנס יהווה תנאי למתן תוקף לתכנית.
2. מבוקש לתת ארכה בת 60 יום להחלטת הועדה.

החלטה זו תהיה בטלה תוך 4 חודשים מיום שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה וזאת עפ"י סעיף 486' לחוק

חו"ד נוספות :

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0027-22' מיום 26/10/2022 תיאור הדיון :

בישיבתה מספר 0027-22 מיום 26/10/2022 (החלטה מספר 13) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

ירד מסדר היום לצורך בדיקה חוזרת עם גורמים מקצועיים.

משתתפים : דורון ספיר

החלטה זו תהיה בטלה תוך 4 חודשים מיום שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה וזאת עפ"י סעיף 86' לחוק

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0028-22 מיום 02/11/2022 תיאור הדיון :

דורון ספיר יצא את הדיון, חיים גורן מ"מ יו"ר הוועדה.

אורית ברנדר : במוסד דן יש זכויות לעיריה לשם כך צריכים אישור מועצת העיר. התוכנית כתבה כתנאי להפקדה את אישור מועצת העיר והוחלט ותנאי למתן תוקף יהיה אישור מועצת העיר ואנחנו מבקשים תיכון טכני במקום תנאי להפקדה לרשום כתנאי למתן תוקף. בשל ההתארכות של המהלך אנחנו מבקשים תוספת בלוח הזמנים כי עברנו את ארבעת החודשים לעוד חודשיים. חיים גורן : מה המשמעות המשפטית בין האישורים הראלה אורית ברנדר : זה כמו עסקה במקרקעין, אנו נמצאים בלוח זמנים בעייתי מבחינת ההפקדה. אנחנו רוצים להקפיד את התוכנית כמה שיותר מהר, התוצאה היא אותה תוצאה.

בישיבתה מספר 0028-22 מיום 02/11/2022 (החלטה מספר 1) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

לתקן את סעיף 4 בהחלטת ועדה מתאריך 8.6.22 כך :

1. אישור מועצת העיר בהתאם לסעיף 188 לפקודת העיריות להקצאת זכויות עבור 20 יח"ד עבור העירייה – בטבלאות האיחוד וחלוקה בהתאמה לזכויות העירייה במצב הנכנס יהווה תנאי למתן תוקף לתכנית.
2. אושר ארכה בת 60 יום להחלטת הוועדה.

משתתפים : חיים גורן, חן קראוס, גל שרעבי דמאיו

פרטי תהליך האישור :

הודעה על פי סעיף 89 לחוק התכנון והבניה התפרסמה בילקוט פרסומים מספר 10974 בעמוד 2038 בתאריך 15/12/2022.

כמו כן התפרסמה הודעה בעיתונים על פי הפירוט הבא :

16/12/2022	מקומון ת"א
15/12/2022	The Marker
15/12/2022	מעריב הבוקר

פירוט ההתנגדויות, דברי המענה להתנגדויות והמלצות:

בתקופת ההפקדה הוגשו 43 התנגדויות לתכנית:

מספר	שם מתנגד	כתובת מגורים/בעלות
1.	באמצעות כהן, וילצ'יק ושו"ת עורכי דין	בשם 53 מתנגדים משכונת שיכון דן, ישגב, רמת החייל
2.	רן אמיתי	עמנואל טובים 7, רמת החייל
3.	ענת אמיתי	עמנואל טובים 7, רמת החייל
4.	אריק צ'צ'קס	עמנואל טובים 15, רמת החייל
5.	מתן בן שהם	רחוב נחלאות 23, שיכון דן
6.	סיון חבר	רחוב נחלאות 23, שיכון דן
7.	מיכל שרם	אליהו מפרארה 28, שיכון דן
8.	נגה דייוויס	הגולן 86, רמת החייל
9.	אביבית סדן דייוויס	הגולן 86, רמת החייל
10.	איתן דייוויס סדן	הגולן 86, רמת החייל
11.	יעל כץ מסטבאום	עמנואל טובים 11, רמת החייל
12.	שלמה מסטבאום	עמנואל טובים 11, רמת החייל
13.	קויפמן אסתר	רחוב נחלאות 7, שיכון דן
14.	מרדכי ארנסון	הגולן 88ב', רמת החייל
15.	אברהם ארנסון	הגולן 88ב', רמת החייל
16.	אהרון ארנסון	הגולן 88ב', רמת החייל
17.	נגה ארנסון	הגולן 88ב', רמת החייל
18.	תומר רייפמן	בנימין מטודלה 16, שיכון דן
19.	יונה יקואל	אליהו מפרארה 2א', שיכון דן
20.	אייל יקואל	בנימין מטודלה 16א', שיכון דן
21.	שירה יקואל	אליהו מפרארה 2, שיכון דן
22.	יצחק גולדשטיין	משמר הירדן 41, שיכון דן
23.	אהרון רוני ולטמן	ישראל אשכנזי 41, שיכון דן
24.	עדינה טל ולטמן	ישראל אשכנזי 41, שיכון דן
25.	נעמי שרמיסטר	עמנואל טובים 7, רמת החייל
26.	שרה ומשה נעים	רחוב נחלאות 13, שיכון דן
27.	שרית ומשה תשובה	בנימין מטודלה 9, שיכון דן
28.	יעקב אפיריון	משמר הירדן 39, שיכון דן
29.	עפר דורון	משמר הירדן 39, שיכון דן
30.	תמי ודוד קוז'ק	נחלאות 21, שיכון דן
31.	דרור כהן	לויטה 17, ת"א
32.	דנאי יאיר	נחלאות 11, שיכון דן
33.	אורה וחנוך סער	נחלאות 19, שיכון דן
34.	אייל אברהמוף	גולי אריתריאה 3
35.	זהר קויפמן	רחוב נחלאות 7, שיכון דן
36.	רוני טברסקי	בנימין מטודלה 9, שיכון דן
37.	סוזאנה שפירא	אלדד הדני 2, שיכון דן
38.	חנן לוי	רחוב אשכנזי 22, שיכון דן
39.	יצחק מלכא	הגולן 13, רמת החייל
40.	יהושע פתאל, נציג תושבים	נציג 47 תושבי רחוב גולי קניה וסמטת גולי קניה בשכונת ישגב
41.	דויד בר	תבואת הארץ 24, שיכון דן
	הערות טכניות של לשכת התכנון תל-אביב, ועדה מחוזית לפי סעיף 109 ב' מנהל הדיור הממשלתי	בשם לשכת התכנון תל אביב, ועדה מחוזית
	ההתנגדות הוסרה ע"י מנהל הדיור הממשלתי בתאריך 30.4.24.	ההתנגדות הוסרה ע"י מנהל הדיור הממשלתי בתאריך 30.4.24.

1. עו"ד כהן וילצ'יק ושו"ת בשם 53 דיירי שיכון דן, שכונת ישגב ורמת החייל		
תמצית הטענה	מענה לטענה	המלצה
1. הפקדת התכנית הינה בלתי סבירה ולכן בטלה. בתכנית ובהליכים שקדמו להפקדתה נפלו כשלים המחייבים את דחיית התכנית ואת ביטול הפקדתה. ובהתאם הם מחייבים את תיקונה:	מתווה להתיעצות עם הציבור אושר על ידי תת הועדה להתיעצות עם הציבור בתאריך 2.06.2020. במסגרת תת הועדה אושר המתווה שלהלן: מפגש אחד להיוועצות עם הציבור, אליו יוזמנו תושבים מהשכונות הסובבות את המרחב. בתאריך 22.02.2021 התקיים מפגש בזום אליו הוזמנו כלל התושבים מהשכונות הסובבות את התוכנית – נווה דן, ישגב, רביבים, רמת החייל. במפגש הוצגה התוכנית, וכן ניתנו הסברים אודותיה ואודות הרקע לתוכנית. במפגש השתתפו כ- 115 תושבים ובעלי עניין. הנושאים שהוצגו – תנועה וקישוריות, היררכית כבישים סובבים, מדיניות חניה של הועדה המקומית, שטחים ציבוריים פתוחים ודרכי הגישה אליהם, אזורי המסחר, בדיקות הצללה ועקרונות קיימות. הנושאים העיקריים שהועלו על ידי התושבים במפגש היו: <u>א. התנגדות למיקום כניסה לחניון המתחם ברחוב נחלאות, בהיותו רחוב מגורים קטן ושקט, שהתנועה אל החניון וממנו תיצור בו עומס רב והפרעות לתושבים.</u> <u>ב. מיקום הבניינים הגבוהים לצד השכונות שבהן בינוי נמוך (בתים צמודי קרקע ובתי דירות נמוכים), במקום במרחק מהן ולאורך רחוב ראול ולנברג הסואן.</u> <u>סיכום המפגש הציבורי, הכולל את שאלות התושבים ומענה היזם והעירייה, הופץ באמצעות אתר דיגיתל ע"י העירייה.</u> <u>בנוסף, לדיון זה, התקיימה ישיבה בין נציגי התושבים לנציגות העירייה – אדר' פרנסין דויד ודר' אורית ברנדר. זאת בתשובה לדרישת התושבים במפגש לקיים פגישה נוספת, ולדון עם נציגי העירייה</u>	לדחות את ההתנגדות לעניין הטענה להליך שיתוף הציבור. לקבל את ההתנגדות בחלקה לנושא הכניסה לרכב התפעולי: יש להוסיף הוראה בסעיף 6.2 בהוראות התכנית, כי כניסה לרכב תפעולי תתאפשר מרמפה הממוקמת ברח' משמר הירדן בלבד.

	(ללא היזום). במפגש, התקיים שיח בו העלו התושבים שאלות בנושאי בינוי, תנועה, קישוריות והציגו חלופות שלהם לנושאים שהועלו. בעקבות הפגישה הועברו הבהרות נוספות לאדריכלי התכנית שעסקו ב- 2 נושאים מרכזיים: א. בקשות התושבים להנמכת המבנים הפונים לבתי המגורים בשכונה הקיימת (רח' נחלאות ובנימין מטודלה). גובהם של מבנים אלו שונה מ- 7.5 קומות ל- 6.5 קומות. ב. מיקומי הכניסה לחניון נבחנו בשנית יחד עם יועץ התנועה ואגף התנועה בעירייה. הבחינה העלתה כי המיקומים המוצעים הם המיטביים, עם זאת הומלץ כי מהרמפה ברח' משמר הירדן תהיה כניסה לרכבים פרטיים ולרכבי תפעול, והכניסה לרמפה מרח' נחלאות תהיה לשימוש רכב פרטי בלבד. מימוש המלצה זו יגרום לייעול תנועת הרכבים בשכונה. תיקון זה הוטמע בנספח התנועה של התכנית המופקדת, ומומלץ להטמיעו גם בהוראות התכנית.	
לדחות את ההתנגדות	בעקבות השינויים שנערכו בתכנית תוך התאמה אורבנית למרחב, ברחוב ראול ולנברג מספר הקומות שונה מ- 15 קומות ל- 19 קומות לנושא סטייה מהגובה המרבי (15 קומות כפי שנקבע בתא/5000), עפ"י חוות דעתו של המשנה ליועץ המשפטי לממשלה דאז, ארז קמיניץ, הוועדה המקומית מוסמכת לכלול בתוכנית את מה שהייתה הוועדה מוסמכת לכלול בהקלה בהתאם לתקנות התכנון והבנייה (סטייה ניכרת מתכנית) התשס"ב ב- 2002. בהתאם לכך, נקבע הבינוי בחזית לכיוון רחוב ראול ולנברג בגובה עד 19 קומות. על מנת לייצר דופן בינוי מדורג לכיוון השכונה, תוכנן בינוי של עד 7 קומות כלפי השכונה הקיימת בעוד שהבניינים הגבוהים, בני 19 קומות, מופנים לדופן הרחוקה של התכנית, לאורך רח' ראול ולנברג ולאורך רח' פנחס רוזן. מדובר ברחובות שיכולים לשאת העצמת בינוי.	1.2. במפגש עדכון הציבור הוצג בינוי מרבי של 15 קומות ובפועל הופקדה תכנית המציעה בינוי של 19 קומות, מבלי שהתושבים עודכנו אודות ההגבהה ומבלי שהובהר להם מדוע הוחלט לסטות מהגובה המרבי של תא/5000.
	לאור הטענה, נערכה בדיקה של תמליל הדיון ושל הקלטת אודיו, ולא נמצא כל תיעוד או בסיס לטענת המתנגדים לפיה מר גל שרעבי נכנס	1.3. הצבעה של חבר ועדה שלא נכח במהלך הדיון: ההחלטה על הפקדת התכנית התקבלה על סמך הצבעה של חבר ועדה שלא

	באמצע הדיון באמצעות תוכנת זום באופן שמונע ממנו את יכולת ההצבעה. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, יצוין, כי הליך הדיון להפקדתה של תכנית מוגדר כשלב מנהלי בהיותו מובחן מהשלב המעין שיפוטי של הדיון בהתנגדויות המחייב נוכחות של חבר הוועדה מתחילת ההליך.	במהלך הדיון שקדם לקבלת ההחלטה. במסגרת הדיון להפקדה השתתפו שישה חברי ועדה. חבר הוועדה גל שרעבי הצטרף במפתיע דרך הזום בשלב ההצבעה והצביע בעד הפקדת התכנית. חבר הוועדה גל שרעבי לא נכח בדיון שקיימה הוועדה בתכנית טרם ההפקדה. הצבעת חבר הוועדה מהווה פגם יסודי חמור בהליך קבלת ההחלטה.
<u>לקבל את ההתנגדות בחלקה: כאמור להלן בסעיף 2.4 (על הפיכת שבצ לשצפ)</u> בהתאם להמלצת היח' האסטרטגית בנושא מענה לשטחים ציבוריים פתוחים ולאור ריבוי עצים לשימור בתא שטח 685, מומלץ לשנות את ייעוד הקרקע בתאי השטח 684, 685 משב"צ/ שצ"פ ל- שצ"פ ולשנות בהתאם לכך את <u>הוראות התכנית ומסמכי התכנית.</u>	חוק התכנון והבניה אינו מחייב קו כחול רציף. השטחים ביעוד שצ"פ/שב"צ נמצאים במרחק של כ- 100 מ' בלבד מלב התכנית. להלן פרוט תאי השטח הנ"ל: תא שטח 684 - בשטח של 532 מ"ר ותא שטח 685 בשטח של 1200 מ"ר. על פי הוראות התכנית, השימוש יוחלט על פי צרכי הציבור במסגרת תכנית עיצוב אדריכלי. מדובר בשטח פרטי ביעוד מגורים 2' במצב הנכנס, בבעלות יזמי התוכנית, אשר מוצע בתכנית לשנות את ייעודו ליעוד ציבורי - שצ"פ ושב"צ ולהקצותו לבעלות העירייה, במטרה להוסיף שטח איכותי לטובת הציבור בתחום השכונה. מיקום שטחים אלו ישרת בצורה ראויה את תושבי השכונה ואת תוספת התושבים הצפויה בתחום התכנית.	1.4. <u>קו כחול לא רציף</u>: התוכנית מציעה קו כחול לא רציף, אשר נקבע באופן מלאכותי, במטרה ליצור רושם מוטעה בכל הנוגע לתרומתה הציבורית, של התוכנית. התכנית מסמנת 3 מתחמי קרקע לא רציפים: מתחם מוסד דן, תא שטח 684 ותא שטח 685 (תאי שטח אלה מסומנים ביעוד שטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור). תוספת תאי שטח אלה מטרתה למקסם זכויות בניה במוסד דן.
<u>לדחות את ההתנגדות</u>	לתוכנית נבחנו חלופות תכנון שונות במטרה להתאים את אופי הבינוי לסביבה. להלן רקע סטטוטורי כללי במרחב הסובב את התכנית: • <u>תא/5000</u> - בשיכון דן וברמת החייל, מרבית הבינוי הינו עד 4 קומות ובייעוד אזור מגורים בבניה נמוכה וברח"ק 1. מצפון מזרח לתכנית ברח' משמר הירדן האזור מוגדר עד 8 קומות ובייעוד אזור מגורים בבניה עירונית וברח"ק בסיסי 2.5 ורח"ק מרבי 4. בשני צידי רח' פנחס רוזן תותר בנייה חריגה לסביבתה בגובה של עד 8 קומות ובתוספת רח"ק 1. • <u>מדיניות תמ"א 38 לשכונת שיכון דן</u> - אפשרה בבנייה והריסה ותוספת קומות עד מספר קומות כולל של 5 קומות וקומה חלקית	2. התנאים להפקדת התוכנית, כפי שנקבעו בתא/ 5000, אינם מתקיימים: 2.1 <u>השתלבות הבינוי בסביבה</u>: לא הוצגו נתונים ביחס להשתלבות הבניה המבוקשת במרקם הקיים, בהתאם לסעיפים 3.2.1 א(1), 3.2.1 ג) בתא/5000. על פי פרוטוקל הדיון עולה כי לא הוצגו לועדה המקומית ולא נדונו על ידה נתונים מדויקים בנוגע למרקם הקיים וההשתלבות בה.

	על הגג (במקרים בהם בנויות בפועל לפחות 2 יח"ד בהיתר). (יש לציין כי תמ"א 38 בוטלה ברחבי העיר) בדיון להפקדה בוועדה המקומית, הוצגו במסגרת הדרפט והמצגת, עקרונות התכנון תוך התייחסות למרקם הקיים : • בינוי מדורג : בתא/5000 מרחב התכנית מוגדר כאזור מגורים בבנייה עירונית ברח"ק 4 ועד 15 קומות. התכנית ממוקמת בסמיכות למתע"ן (הקו הירוק) ולדרך עורקית עירונית (ראול ולנברג ופנחס רוזן). התכנון תואם את מטרות תכנית המתאר הקובעת במיקום הנ"ל תוספת יח"ד תוך הסתמכות על קרבה למערכת הסעת המונים ותחבורה ציבורית. בהתאם, לאורך רחוב ראול ולנברג נקבעו מבנים בגובה של 19 קומות (15 קומות + 4 קומות בהקלה). על דופן רחוב משמר הירדן נקבעו מבנים בגובה של 15 קומות. לאורך רחוב נחלאות נקבעו מבנים בגובה של 6.5 קומות- בהתייחס לבנייה הקיימת מצפון לקו הכחול. בין המבנים מתוכננת זיקת הנאה למעבר ושהייה לציבור 24/7 בכל ימות השנה. בזיקת ההנאה מתוכנן שטח פתוח ירוק ומרווח הכולל צירים ירוקים למעבר הציבור. בנוסף, השטח הפתוח נותן מענה להיבטים סביבתיים כגון- מעברים לרוח המאפשרים אוורור הפרויקט, מעבר אור, וכד'. בתחום שטח זה, יפותחו שטחים פתוחים עבור מעברים ציבוריים בין השכונה לפארק ולתחנת הקו הירוק, שטחי פעילות עבור גינות לשהייה ו/או משחק - כמוצג בנספח הפיתוח. תכנון מפורט יקודם בתוכנית העיצוב והפיתוח.	
לדחות את ההתנגדות	המגרש שהוקצה עבור מבני ציבור הינו רגולרי ובשטח של כ-6 דונם. המגרש מאפשר תכנון מיטבי, על פי פרוגרמה שתקבע בפרוט במסגרת תכנית העיצוב האדריכלי ועל פי	2.2 איכות המגרש למבני ציבור : על פי סעיף 3.5.1 (ג) בתא/5000 נדרש להציג כתנאי להפקדת התכנית נתונים לפיהם המגרש שהוקצה למבני ציבור הוא באיכויות הנדרשות כדי למלא את

	הצרכים העירוניים והשכונתיים לעת המימוש. שטח המגרש, מיקומו, אפשרויות הנגישות אליו וממנו, נבחנו ואושרו ע"י אגף מבני ציבור, ואגף התנועה. המגרש הציבורי צמוד דופן לרחובות משמר הירדן ונחלאות. דרכם מתאפשרת גישה הן לכלי רכב והן להולכי רגל ולרוכבי אופנים כולל כניסה לחניון תת קרקעי. המדרכות המתוכננות כוללות שבילי אופנים נפרדים. עצי צל לאורך הרחובות מאפשרים מעברים מוצלים. החזיתות הנוספות פונות לשטחים פתוחים ירוקים. כאמור, לעת ההחלטה לשימוש שייקבע במגרש הציבורי, ייבחן בין היתר מיקום המגרש ומגבלותיו. יש להדגיש כי הבחינה התכנונית במסגרת קידום התכנית מצאה כי המגרש יוכל בין היתר לשמש למוסד חינוכי, במידת הצורך (ראו גם חלק הנוגע לתחבורה, תנועה וחניה סעיף 1.3, וכן בחו"ד הפרוגרמטית שהוצגה בדרפט והתייחסה לקביעת מגרש בשטח של 6 דונם (שיוכל לשמש, בין היתר למוסד חינוכי).	ייעודו". על פי פרוטוקול הדיון עולה כי הנתונים הנ"ל לא הוצגו לוועדה המקומית. יש לציין בהקשר זה כי התכנית אינה מציינת שימוש ספציפי במגרש הציבורי והיא דוחה את ההכרעה לשלב הרישוי. בנוסף, חסרה בחינה תכנונית מפורטת האם במסגרת השטח החום ניתן לענות על דרישות תכנון תנועתיות בטיחותיות של מוסד חינוכי, כפי שנדרש מהנחיות הסדרי תנועה במוסד למוסדות חינוך.
לדחות את ההתנגדות	על פי תכנית המתאר, בטבלה 5.4 אזור תכנון 209א' מוסד דן, נקבע כי התכנית תבחן חזית מסחרית בקומת הקרקע בפנחס רוזן. במסגרת הליך התכנון, נבחנה החזית המסחרית תוך הישענות על מדיניות פנחס רוזן (שאושרה בוועדה המקומית) המציעה שיפור תפקוד דרך פנחס רוזן כרחוב עירוני ולא רק כציר תנועה. הפיכת הרחוב לחלל בעל אופי עירוני מתאפשרת באמצעות יצירת דופן רציפה ופעילה תוך קביעת ערוב שימושים - מגורים, תעסוקה, מסחר וציבורי. התוכנית (תשריט ונספח בינוי) קובעת בתאי שטח A 101 A 102 כיכר רחבה עם חזית מסחרית הפונה לפינת רחובות פנחס רוזן - ראול ולנברג. לעניין רח' ראול ולנברג, בהתאם לסעיף 3.2.4 (א)(4) בתא/5000, באזור מגורים בבניה עירונית ניתן לקבוע שימוש מסחר 1 כשימוש נוסף בקומת הקרקע. לאור מאפייני הרחוב (רק"ל, חתך הרחוב, קישוריות), תוכננה המשך חזית	2.3 <u>חזית מסחרית בפנחס רוזן</u> : סעיף 5.4 בתכנית 5000 קובע כי תכנית מפורטת למוסד דן תיבחן חזית מסחרית ברחוב פנחס רוזן. התכנית מסמנת חזית מסחרית גם לאורך רחוב ראול ולנברג ובכך סוטה מתכנית 5000. כמו כן לא ברור איזו בחינה נעשתה לגבי חזית מסחרית ברחוב פנחס רוזן.

לקבל את ההתנגדות בחלקה: כאמור במענה בסעיף 1.4. <u>מוצע לשנות ייעוד תאי שטח 684, 685 לשצ"פ.</u>	מסחרית בראול ולנברג. א. התכנית קובעת בהוראותיה (סעיף 4.2.1) כי על המגרשים ביעוד שב"צ (תא שטח 401) יחולו הוראות תכנית צ' לעניין רשימת השימושים המותרים. התכנית קובעת כי תנאי להיתר בנייה אישור תכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח באישור הועדה המקומית. השימוש בשטחי הציבור יקבע בשלב קידום תכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח. בתוך כך, השימוש יקבע בסמוך למימוש המגרש, ובהתאם ייקבעו הוראות ודרישות על פי הצרכים העירוניים והשכונתיים הנדרשים לעת המימוש. יובהר כי האמור נכון עבור כל המגרשים ביעוד מבנים ומוסדות ציבור בעיר. על רובם ככולם חלה תכנית צ' אשר מאפשרת רשימה של שימושים ומאפשרת לוועדה המקומית לקבוע את השימוש הראוי מבחינת צרכי השכונה והאזור לעת המימוש. ב. לאור ההתנגדות, נערכה בחינה חוזרת של היח' האסטרטגית לשטחי הציבור ועל פי המלצתם, מוצע לשנות את ייעוד תאי שטח 684, 685, לשצ"פ בלבד (ללא שטח למבנים ומוסדות ציבור).	2.4 <u>אי קביעת הוראות מהותיות:</u> התוכנית מותירה קביעתן של הוראות מהותיות לשלב הוצאת היתרי הבניה באופן שפוגע בזכות ההתנגדות: א. תא שטח 401- מגרש ביעוד מבנים ומוסדות ציבור השימושים נקבעו בהתאם לתכנית צ'. מדובר ברשימה ארוכה ופתוחה, חלק מהשימושים הינם מחוללי תנועה ומחייבים הסדרי תחבורה מיוחדים. ב. תאי שטח 684, 685 ביעוד שטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור – התכנית אינה קובעת שימושים על אף הקרבה המיידית למגרשי מגורים. ההחלטה לגבי מגורים אלו תקבע רק בשלב תכנית העיצוב.
לדחות את ההתנגדות	לתוכנית נערכה בה"ת (בדיקת היתכנות תחבורתית) באוגוסט 2019 בהתאם להנחיות משרד התחבורה. במסגרת הבה"ת, נבחנו השפעות התוכנית על סביבתה. על פי תוצאות הבה"ת, השפעת התוכנית על סביבתה בהשוואה למצב הקיים והגידול הצפוי בנפחי תנועת רכבים פרטיים באזור, הם קטנים ונפחי התנועה הצפויים אינם שונים משמעותית מהנפח במצב הקיים. בנוסף, בהתאם לסעיף 3.8.1 בתא/5000, הוצגה בפני הועדה המקומית (המופיעה בדרפט בסעיף תחבורה, תנועה וחניה) חו"ד תחבורתית אשר התייחסה בין היתר, לעידוד לתחבורה ציבורית, שיפור תשתיות להולכי רגל וכ'. כמו כן, התכנית מלווה ביועץ תנועה ונבחנה על ידי גורמי המקצוע העירוניים באגף התנועה. התכנית כוללת נספח תנועה שהינו חלק ממסמכי התכנית.	2.5 <u>לא בוצעו בחינות המאפשרות הגדרת ההשלכות התחבורתיות על איכות חיי התושבים:</u> לא נערכו בדיקות תחבורתיות ולא הוגשו מסמכים תחבורתיים. ואם נערכו, אי הפקדתם של מסמכים אלה, פוגעים/שוללים, את זכות ההתנגדות של הציבור. לא ניתנה התייחסות ולא בוצעו בחינות המאפשרות הגדרת ההשלכות התחבורתיות (תנועה וחניה) על איכות חיי התושבים. בחינות אלו נדרשות לאור העובדה שכבר היום ניתן לצפות בעומסי תנועה גדולים בכניסה וביציאה מהשכונה לרחוב ראול ולנברג. לא פורסם לעיון הציבור בה"ת (בדיקת היתכנות תחבורתית). לפי הנחיות משרד התחבורה נדרש הכנת בה"ת במקרה של פרויקט גדול. לתוצאות דו"ח בה"ת עשויה להיות השפעה על שלבי הביצוע וההתניות שלהם. כמו כן, חסרה התייחסות

	ביחס לטענה כי לא פורסם לעיון מסמך הבה"ת, נציין כי המסמך הינו לצרכי עבודה, ואינו מהווה חלק ממסמכי התכנית. להלן החלקים הרלוונטיים ממסקנות הבה"ת: • "השפעת הפרויקט על הסביבה מינורית, ולא צפויים עומסי תנועה כתוצאה מתוספת התנועה הנובעת מהפרויקט. • בדרכים בסביבת הפרויקט חזויים נפחי תנועה שאינם מגיעים לקיבולת הדרך, למעט קטע הדרך בין צומת ולנברג/משמר הירדן וצומת ולנברג/הברזל, שם צפוי עומס ללא קשר לתוספת הפרויקט. רמת השירות בצמתים סביב הפרויקט צפויה להיות טובה. • ברחוב משמר הירדן בשעת שיא בוקר בכיוון דרום צפויים 650 יר"מ, (יחידת רכב מושווה) נפח המתאים לנתיב אחד. • בשעת שיא בוקר צפויים להיווצר מהשכונה 350 נסיעות, ולהמשך 230 נסיעות, בכלל האמצעים. • על פי הנחות המודל 40% מהנסיעות יבוצעו באמצעי תחבורה ציבורית. סה"כ 135 נסיעות ייווצרו ממרחב התכנון, ו 85 -נסיעות ימשכו למרחב בתחבורה ציבורית. • ברכב פרטי צפויים להיווצר ממרחב התכנון בשעת שיא בוקר כ 215 -נסיעות ולהימשך כ – 145 נסיעות. • מבחינת מערך התח"צ העתידי עולה כי השכונה נסמכת על מערך תחבורה ציבורית, ובכך צפויה ליהנות מנגישות מצוינת לתח"צ ומגוון אפשרויות גישה לאזורים שונים: -הקו הירוק - הקו הירוק של הרכבת הקלה מתוכנן לעבור ברח' ולנברג, תחנת פנחס רוזן ממוקמת בסמיכות לפרויקט. עדכון: הקו הירוק נמצא בהקמה. -העדפת תח"צ רח' ולנברג - במקביל לקו הירוק מתוכנן ציר העדפת תח"צ, כחלק מתכנית מהיר- לעיר. עדכון: תכנית מהיר לעיר לא תקודם במקום,	מפורטת למגרש הציבורי (401).
--	--	-----------------------------

	אך מתוכנן בציר זה קו אוטובוס אסטרטגי עם עדיפות.. -העדפת תח"צ רח' פנחס רוזן – נתיב העדפה לאורך פנחס רוזן, המקשר בין צפון בני ברק) דרך אם המושבות לכביש 5 (מחלף הכפר הירוק). עדכון: העדפה לתחבורה ציבורית מתוכננת במסגרת תכנון מחודש של הקו הצהוב. - מטר - תחנת המטרו "עתידים" מתוכננת כ 1,200 - מטר ממזרח למתחם, בצומת הרחובות הנחושת והברזל. -תחנת רכבת בני ברק – ממוקמת כ 850 - מטר מדרום לשכונה. • <u>מרחקי הליכה ממרחב התכנון</u> - הקו הירוק ותחנות האוטובוס בצירי העדפה סביב המתחם נמצאים בטווח הליכה של עד 320מטר, ובכך נגישים בצורה מיטבית למתחם. • <u>תנועת אופניים</u> - במצב הקיים ישנם שבילי אופניים מדרום למרחב התכנון, ברחובות ולנברג (בפארק) ומשמר הירדן. שבילים אלה מתחברים לרשת שבילי האופניים לכיוון מרכז העיר. שביל האופניים על רחוב משמר הירדן יאפשר גם חיבור רציף לתחנת המטרו "עתידים". "מדרום לשכונה, בפארק הירקון, סלולים שבילי אופניים המחברים את השכונה לתחנת רכבת בני ברק, מרחק רכיבה של 850 מטר. ברחוב פנחס רוזן מתוכנן שביל אסטרטגי. התייחסות למגרש הציבורי (401) – אין דרישה להתייחסות תחבורתית ספציפית למבני ציבור, אך יצוין כי ככל ויוקמו מבני חינוך, התכנית מבטיחה תכנון פתרונות הגעה נוחים לכלל המשתמשים במבנים בדגש על המגיעים ברגל (מדרכות רחבות וזיקות הנאה), באופניים (נגישות בשבילים וחניות אופניים) ובתחבורה ציבורית (תחנת אוטובוס במשמר הירדן בין השאר). כמו כן קיימות רצועות חנייה ברחובות הגובלים היכולות לשמש לטובת העלאה והורדה של נוסעים.	
--	---	--

לקבל את ההתנגדות בחלקה : מוצע כי תקן החניה לדירות להשכרה (דירות הדב"י) יקבע תקן 0.8 מקומות חניה ליחידת דיור בדומה לשאר הדירות.	הפרויקט וסביבתו נמצאים באזור מוטה תחבורה ציבורית. ברדיוס של 300 מ' מהתכנית, מצויים שירותי הסעת המונים המאפשרים נגישות טובה מאוד. התכנית ממוקמת בסמוך לתוואי הקו הירוק של הרכבת הקלה, וברחובות פנחס רוזן וראול וולנברג עוברים קווי אוטובוס רבים. מימוש הקו הירוק צפוי במקביל למימוש תכנית זו. תקן החניה נקבע בהתאם למדיניות החנייה העירונית הקובעת תקן של 0.8 מקומות חניה ליחידת מגורים, למסחר - 1 מקומות חניה ל- 100 מ"ר מסחר, דיור להשכרה - 0.4 מקומות חניה ליחידת דיור - מקומות חניה אלה יהיו שיתופיים ולא יוצמדו. תקני החניה יהיו מקסימליים. פתרונות החנייה : בהתאם לתקן לעיל, מתוכננים מרתפי חניה בתת הקרקע, אשר ייתנו מענה לחניה עבור דיירי הפרויקט ושטחים לפריקה וטעינה של סחורות, עבור משאיות ורכבים תפעוליים, למניעת פגיעה במפלס הרחוב. בהתייחס לטענה על מחסור בחנייה בשל רמת מינוע גבוהה של הדיירים בתכנית, לציין כי הרוכשים בפרויקט יידעו מראש את כמות החניות, וההחלטה על רכישת רכב תהיה מושפעת מזה וגם ממדיניות החנייה, ובנוסף אלטרנטיבות להתניידות באמצעים חלופיים לרכב פרטי שתעמוד לרשותם בסביבה : הליכה כולל יעדים חדשים שייווצרו ויהיו קרובים לבית כמו מבני חינוך ומסחר, אופניים, תח"צ ורק"ל. כל אלו אמורים למתן את הביקוש לחנייה ובהתאם תוכנן היצע מופחת.	2.6 חניה ברדיוס 300 מ' מהתכנית : התכנית אינה מתייחסת למצבת היצע/ביקוש חניה בטווח 300 מ'. תקן החניה למגורים הוא 1:0.8 ולדירות להשכרה 1:0.4. בהתאם לכך, הוגדר בטבלת מאזן החניה ביקוש ל- 557 מקומות חניה עבור 750 יחידות דיור וביקוש ל- 15 מקומות חניה עבור מסחר. מכיוון שדיירי הפרויקט יהיו בדירוג גבוה הם יהיו לפחות עם רכב אחד. בהתאם לכך, עם אכלוס פרויקט "מוסך דן" ייווצר עודף ביקוש לחניה של 150-200 מקומות חניה. ברור שעודף הביקוש למקומות חניה יימצא את פתורו ברחובות הסמוכים למתחם, ויקטין משמעותית את היצע החניה הקיים היום לדיירי השכונה וירע משמעותית את תנאי החניה שלהם.
לקבל את ההתנגדות בחלקה : לעניין הטענה הנוגעת להעמסה של רכבי שרות לשטחי מסחר ולרבות שינוי התכנית לאור עניין זה, יש להוסיף הוראה בסעיף 6.2 בהוראות התכנית, כי כניסה לרכב תפעולי תתאפשר מרמפה הממוקמת ברח' משמר הירדן בלבד.	התוכנית גובלת בראול וולנברג ופנחס רוזן שהם רחובות ראשיים מוטי תחבורה ציבורית. ברחובות אלו מתוכננים תוואי רכבת קלה ומטרו, נתיבי אופניים ושבילים/מדרכות להולכי רגל. נושא התחבורה נבחן כנדרש ע"י יועצי התנועה של התוכנית ובתאום מול אגף התנועה בעיריית ת"א- יפו. על פי ממצאי הבדיקות, לא צפויה הרעה במצב התנועה, וזאת לאור	2.7 עומסי תנועה : כיום, קיים באזור עומס תנועה כללי ומצוקת חנייה. תוספת תושבים וכלי רכב יגרמו לאי נוחות ומצוקה רבה. האזור מוגבל בשתי דרכי גישה בלבד. רחוב נחלאות ורחוב משמר הירדן. רחובות אלו עמוסים ופקוקים כבר במצב הנוכחי היום. לכן, מבקשים לא להרחיב את רחוב נחלאות לרחוב דו סיטרי.

	מימוש הקו הירוק, אשר כאמור לעיל עתיד לפעול בד בבד עם מימוש התכנית (ראו מענה בסעיפים 2.5-2.6). על בסיס הבחינות והבדיקות התנועיות שערכה מחלקת התנועה בעירייה ויועצי התנועה של התוכנית, הוחלט לקבוע את רחוב נחלאות ורחוב משמר הירדן כרחובות אליהם מתחברות הכניסות והיציאות מהחניונים; מארבעת הרחובות בהם גובלת התכנית, שניים הינם ראשיים ולא ניתן לאפשר מהם גישת רכב על פי המדיניות העירונית, ולכן מלכתחילה נבחרו רחובות משמר הירדן ונחלאות לגישה. מכיוון שהגישה מנחלאות משמשת ליציאה ולכניסה נדרש להסדיר את הרחוב כדו סטרי, עם זאת הדו-סטריות רק עד הרמפה לחניון ובהמשך הרחוב הסטריות נשמרת כמו היום. הנגשת מוסדות הציבור לתלמידים תוסדר על פי מדיניות העירייה באמצעות: מעברי חציה מטופלים, הגעה באופנים וברגל והנושא נבחן ואושר ע"י גורמי אגף התנועה. כמו כן, הסדרי התנועה בקרבת/לשירות בית הספר יתוכננו לעת קידום התכנון המפורט ובהתאם לכלל ההנחיות לרבות ההנחיות לתכנון הסדרי תנועה בקרבת מוסדות חינוך. התוכנית נותנת מענה עבור הולכי רגל ורוכבי אופניים ברחובות הגובלים – מדרכות רחבות ומוצלות, מעברי חצייה רחבים מרומזרים, ושבילי אופניים נפרדים ממהלך הולכי רגל. לעניין הטענה הנוגעת להעמסה של רכבי שרות לשטחי מסחר ולרבות שינוי התכנית לאור עניין זה, ראו מענה לסעיף 1.1. מענה לפריקה וטעינה של המסחר ניתן בתחום התכנית בתת הקרקע לפי תקן, וזאת על מנת להפחית המטרדיות. כמו כן הגישה תהיה מרחוב משמר הירדן ולא מרחוב נחלאות וזאת על מנת להרחיקה מלב השכונה. לגבי עומסי תנועה: היקף המסחר והתחבורה המגיעה אליו אינו כזה המהווה השפעה	כתוצאה מתוספת יחידות דיור רבות, ותקני חנייה מופחתים, יורע המצב. עומסים נוספים יגרמו בגלל: • מיקום הכניסה לחניון, • שטחי מסחר רכבי שירות יעמיסו על התנועה. • העלאה והורדה תלמידים לבית הספר המתוכנן שיגרום לרעש וגודש. חסרה תכנית בטיחותית להעלאה והורדת ילדים למוסדות החינוך. בנוסף, לא הוצעו מעברים להולכי רגל אל תחנת הקו הירוק.
--	--	--

	משמעותית על התנועה. הסדרי התנועה בקרבת/לשירות בית הספר יתוכננו לעת קידום התכנון המפורט ובהתאם לכלל ההנחיות לרבות ההנחיות לתכנון הסדרי תנועה בקרבת מוסדות חינוך בדגש על הסדרים למגיעים ברגל, רוכבים, משתמשי תחבורה ציבורית וכן מקומות להעלאה והורדה של נוסעים. מבני החינוך אמורים לשרת את תושבי התכנית והשכונה כך שלא אמורה להיות תנועה רבה ברכב אליהם, ואם תהיה היא תגרום לעומס נקודתי וחולף. גישה לתחנת הרכבת הקלה של הקו הירוק "פנחס רוזן": רחוב ראול ולנברג שמעברו הדרומי נמצאת התחנה, ייעשה נגיש הרבה יותר מהיום, עם פתיחת מעברים אליו המתאפשרים בזכות התכנית. עם זאת, חציית הרחוב תתאפשר רק בצמתים המרומזרים עם פנחס רוזן ועם משמר הירדן, וזאת בשל חסם השיקוע הקיים במרכז הדרך.	
לדחות את ההתנגדות	<u>סה"כ שטח התכנית 38 דונם. מתוכם מוצעים 19.4 דונם שטחים סחירים (במצב נכנס – כ- 28.4 דונם שטחים סחירים) התכנית מוסיפה שטחים ביעוד מבנים ומוסדות ציבור ושטחים פתוחים (במצב הנכנס לא נכללו שטחים לטובת מוסדות ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים):</u> 6 דונם ביעוד מבנים ומוסדות ציבור. 1.7 דונם ביעוד שטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור. 2.7 דונם ביעוד שטח ציבורי פתוח. במסגרת התכנית נקבעו כ- 7.5 דונם שטחים בזיקות הנאה. מטרת התכנית, בין היתר, "שיפור המרחב הציבורי על ידי שטחים עם זיקת הנאה למעבר ושהיית הציבור". הוראות התוכנית קובעות את אופי שטח זיקות הנאה בסעיפים 4.4.2 ו- 6.1 כמפורט להלן: "בשטח זיקות הנאה יתאפשרו מעבר, שימוש ושהיית הולכי רגל 24 שעות ביממה ובכל ימות השנה והן תפותחנה כמרחב רציף והמשכי בינן לבין עצמן ובינן לבין השטחים הציבוריים	3. פגמים בתכנית עצמה ובעיות בהגדרת המרחב הציבורי: <u>3.1 זיקת הנאה:</u> מרבית השטח הלא מבונה מוגדר כזיקת הנאה למעבר הציבורי. הגדרת השטח הלא מבונה כ"זיקת הנאה לציבור" במקום שטח ציבורי פתוח (או למצער שטח פרטי פתוח) - הוא ברור - משטחים אלו הופקו כמחצית משטחי הבניה הסחירים (30,800 מ"ר מתוך 77,500 מ"ר). הגדרת זיקת הנאה נוגדת את מטרות התכנית שהוגדרה כשיפור המרחב הציבורי והסדרת מעבר הולכי רגל רציף בין מרחוב נחלאות לולנברג ומרחוב משמר הירדן לפנחס רוזן. מטרה ציבורית זו נתונה לחסדיו וצרכיו של היזם בשלב התכנון, הבנייה והשיווק, ובשנים שלאחר מכן היא תהא נתונה לדיירי המתחם. התכנית המופקדת מאפשרת חופש פעולה רחב מידי ליזם וזאת לא רק בהגדרת כלל השטח כזיקת הנאה מניבת רח"ק, אלא בעיקר גם בשל כך שלא צוין בהוראות התכנית היחס בין שטחי גינון, מגרשי משחקים,

	הגובלים, ללא הפרשי מפלסים, קירות תומכים, גדרות או מכשול מכל סוג שהוא ו/או שינויים עיצוביים ביחס למרחב הציבורי הגובל." "בתחום זיקת ההנאה יותרו השימושים הבאים: שטחים מגוננים ונטועים, שטחים מרוצפים, שבילי הליכה, שבילי אופניים, מתקנים לחניית אופניים, ריהוט רחוב, תאורה, תשתיות וקיוסקים מסחריים." זיקות ההנאה נקבעו בכדי ליצור מעברי הולכי רגל רציפים והמשכיים המקשרים בין הרחובות נחלאות וולנברג, ובין משמר הירדן ופנחס רוזן. כלל ההחלטות הנוגעות לפיתוח ולשימוש בזיקת ההנאה, נקבעות ומאושרות בתוכנית העיצוב והפיתוח ע"י הועדה המקומית, ובהמלצת הגורמים המקצועיים העירוניים. אישור תכנית עיצוב ופיתוח בועדה המקומית הינו תנאי להיתר בנייה. כתב התחייבות בלתי חוזר לתחזוקת השטחים הפרטיים הפתוחים שבזיקת הנאה נחתם ע"י היזם בתאריך בנובמבר 2024. כתב ההתחייבות הינו מנגנון מקובל בעירייה והוא כולל את התחייבות היזם לתכנן, להקים ולפתח את השטחים הפתוחים על חשבונו, ובאחריותו בהתאם למפרטים ותכניות הפיתוח שיאושרו ע"י אגף שפ"ע ואדריכל העיר. לאחר סיום ביצוע העבודות להקמת השטחים הפתוחים, הם יתוחזקו לצמיתות ע"י העירייה. יובהר שהתחזוקה השוטפת לשטחי זיקות ההנאה על ידי העירייה מבטיחה גם היא את השימוש הציבורי בהם ואת מניעת סגירתם בפני הציבור.	שבילי הליכה ואופניים, מתקני מים, ריהוט רחוב ותשתיות. כתוצאה מהאמור, מאפשרת התכנית לקבוע את כל אלה רק בשלב הרישוי לעת הוצאת היתרי בניה.
לקבל את ההתנגדות בחלקה ולקבוע מרחק מינימלי בין הבניינים הפונים לרחוב נחלאות ולרחוב משמר הירדן על פי הפירוט הבא: <u>הבניינים הפונים לכיוון רחוב נחלאות:</u> בצד המערבי בין הבניין בן 19 קומות למרקמי מוצע קו בניין מינימלי 8 מטר. בין מרקמי למרקמי מוצע קו בניין מינימלי 6 מטר.	בסעיפים 4.1 ב', ג' בהוראות התכנית מצוינות הגדרות לקווי הבניין ולתכסית התת קרקעית. לנושא קווי הבניין, הוראות התכנית מפנות לתשריט מצב מוצע שהינו מחייב ובו מופיעים קווי בניין לכל המגרשים בייעוד מגורים ד'. כמו כן, הערה בטבלה 5 (הערה ה' לטבלה) קובעת כי תכסית הבינוי העל קרקעי לא תעלה על 60% משטח המגרש. התכנית קובעת הוראות	3.2 אי קביעת הגדרות לתכנון ועיצוב עירוני: התוכנית אינה קובעת הגדרות בסיסיות לתכנון ועיצוב עירוני כגון הוראות בדבר תכסית הוראות בדבר מרחקים מינימליים בין מבנים וביניהם לגבולות המגרש.

<u>הבניינים הפונים לרחוב משמר הירדן:</u> בין הבניינים בני 15 קומות מוצע קו בניין מינימלי 8 מטר. בין המסדים שמתחת למבנים בני 15 קומות מוצע קו בניין מינימלי 6 מטר. המרחקים הסופיים ייקבעו במסגרת תכנית העיצוב.	לתכנית הבינוי בתת הקרקע שלא תעלה על 85% עבור ניהול מי הנגר, חלחול ונטיעות. עוד קובעת התכנית תכנית של לפחות 15% משטח המגרש שיוותר כשהוא נקי מכל בנייה תת קרקעית או על קרקעית. שטח זה לא יפוצל לשטחים הקטנים מ- 100 מ"ר ויוצמד לגבול המגרש הגובל בשטח ציבורי או שטח אחר הפנוי מתכנית תת קרקעית במגרשים הגובלים וישמש לטובת ניהול נגר ונטיעת עצים. עיצוב המבנים יפורט במסגרת תכנית העיצוב, שתאושר כתנאי להתיר בניה בוועדה המקומית.	
לדחות את ההתנגדות	חלוקת מגרשי הבניה נקבעה על בסיס התכנון והבינוי ובהתאם לצרכים הציבוריים הפרוגרמטיים. ועוד יובהר כי התכנית קובעת סה"כ שטח סחיר במצב המוצע כ- 19.4 דונם לעומת כ- 28.4 דונם במצב הנכנס. <u>כמו כן התכנית מוסיפה שטחים ביעוד מבנים ומוסדות ציבור ושטחים פתוחים (במצב הנכנס לא נכללו שטחים לטובת מוסדות ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים):</u> 6 דונם ביעוד מבנים ומוסדות ציבור 1.7 דונם ביעוד שטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור. 2.7 דונם ביעוד שטח ציבורי פתוח.	<u>3.3 חלוקת המגרשים ותאי השטח:</u> "לא נמצא קשר בין חלוקת המגרשים ותאי השטח לנסיבות התכנוניות, למעט הכוונה לספק את שטחי הבניה הסחירים עליהם הוחלט."
לקבל את ההתנגדות בחלקה: יש לשנות את יעוד הקרקע של תאי השטח 684, 685 מיעוד שצ"פ/שב"צ ליעוד שצ"פ בלבד בהתאם להמלצת היחידה האסטרטגית. כמו כן, יש להגדיל את תחום זיקת ההנאה בין המגרש הציבורי (תא שטח 401) למגרש המגורים בבנייה מרקמית מ- 4 מ' ל- 8 מ', כך שיתאפשר מעבר מזמין ומרווח לגינה השכונתית שבזיקת הנאה לציבור.	שטח התכנית הינו כ- 38 דונם, ועל שטחי הציבור בתכנית לתת מענה ל 750 יח"ד שמתווספות. הקצאת השטחים הציבוריים תוכננה בהתאם, ועל בסיס פרוגרמה לשטחי ציבור שהוגדרה על ידי היחידה האסטרטגית. היחידה לתכנון אסטרטגי ערכה גם בדיקת צרכי ציבור רחבה יותר, כפי שמפורט בדברט במסגרת הדיון להפקדה, ושבמסגרתה נלקחו בחשבון גם הצרכים הפרוגרמטיים של שכונת שיכון דן, לפיהם נדרש מגרש בשטח של 6 דונם עבור בנייני ציבור (אשר יוכל לשמש לבית ספר	<u>3.4 מאזן שטחי ציבור:</u> על פי הפרוגרמה שהוצגה לוועדה המקומית לעת הדיון להפקדה, האוכלוסייה באזור עתידה להיות מוכפלת בשל התכנית (מ- 2560 תושבים ל- 5547 תושבים). על פי הפרוגרמה כבר כיום יש מחסור בשטחי ציבור פתוחים שיחריף עם השלמת הבניה. נתונים אלו מתייחסים לשיכון דן בלבד והם מתעלמים מהעומס ומתוספת התושבים לפי תא/5500 בשכונות הסמוכות. למרות זאת, התכנית המופקדת מקצה שטח של 1.7 דונם בלבד (לשצ"פ/שב"צ). ולטובתו תידרש רכישה של שני מגרשים מחוץ למתחם. התכנית

	וגני ילדים). לגבי שטחים פתוחים לאוכלוסייה החזויה והאוכלוסייה הקיימת, נמצא שקיים מחסור בשצ"פ עירוני ושצ"פ שכונתי. לצד זאת נקבע בפרוגרמה, כי בשל הקרבה לפארק הירקון (כ- 100 מטרים מלב התכנית) ניתן לעשות שימוש בשטחי הפארק ובתכלול האמור נקבע כי נדרש להקצות במסגרת התכנית שטח של כ- 2 דונם לגינה שכונתית. יש לציין כי יח"ד שיתווספו במסגרת התחדשות עירונית ידרשו להוספת שטחי ציבור. סך השטח הציבורי המסומן בתשריט מצב מוצע הינו 10.4 דונם המחולקים על פי המפורט להלן: 6 דונם עבור שטח לבנייני ציבור, 1.7 דונם עבור שטח ציבורי פתוח ושטח לבנייני ציבור ו- 2.7 דונם שצ"פ. השטח הציבורי בתחום התוכנית כולל: מגרש למבני ציבור, הפקעות עבור דרכים, והפרשות לשטחים ציבוריים פתוחים וזיקות הנאה למעבר ושהיית הציבור. ייעודי קרקע אלה מוגדרים ומחייבים בהתאם להוראות התוכנית והתשריטים. בפרוגרמה שנערכה לתכנית הוגדר כי יידרשו 5.9 דונם שטח ביעוד ציבורי פתוח סף הבית ועירוני. התכנית מציעה שטח ביעוד ציבורי פתוח בהיקף של: 2.7 דונם, שטח ציבורי פתוח / שטח למבני ציבור-כ 1.7 דונם ושטחים פתוחים בזיקת הנאה כ- 7.5 דונם. הנה כי כן, מערך השטחים הפתוחים עולה בשטחו על השטח הפתוח הנדרש לתושבי השכונה. בנוסף לכך וכאמור לעיל, מדובר באזור הסמוך לפארק הירקון, כך שחלק מהמענה לשטח ציבורי פתוח ניתן בפארק. המעבר לפארק מתאפשר באמצעות 2 מעברי חצייה הממוקמים מדרום לתכנית: האחד בצומת ראול ולנברג- פנחס רוזן והשני בצומת ראול ולנברג- משמר הירדן. יש להבהיר כי תאי שטח 684 ו-685 הינם בבעלות היזם, כך שלא נדרשת רכישתם בניגוד לאמור בהתנגדויות. עם אישור התכנית המגרשים יעברו לבעלות העירייה.	נוקטת בלשון עמומה והיא אינה מציינת אם השטחים האמורים ישמשו כשטחים פתוחים מגוונים או להקמה של מבני ציבור. בהקשר זה, הקרבה לפארק הירקון אינה יכולה להוות תחליף מכיוון שלא קיים חיבור/גישור ומעבר בטוח מעל ראול ולנברג.
--	--	---

לדחות את ההתנגדות	ההתנגדות דן עוסק בחלקה 654 בגוש 6637 (להלן: "המגרש") שבבעלות עיריית תל אביב מזה כ- 65 שנים. מדובר בקרקע שנרכשה ע"י העירייה ולא הופקעה. חלקה זו מהווה חלק בלתי נפרד ממתחם מוסך דן ומשמשת מזה שנים לטובת הפעילות במתחם זה. המגרש מעולם לא מומש כדרך בהעדר היתכנות תנועתית-תחבורתית ובהעדר צורך ממשי. מבחינת סמכות הוועדה המקומית, הרי שבהתאם לסעיף 3.8.2 לתכנית תא/5000, לוועדה המקומית הסמכות לבטל את הדרך דן. מבחינה מהותית, מדובר בתכנית שהינה תכנית איחוד וחלוקה בהסכמת כלל הבעלים. לעירייה זכויות בעלות בחלק משטח התכנית במגרשים המהווים חלק אינטגרלי ממנה ובהתאם לכך הצדדים הגיעו להסכמות במסגרת לוח איחוד וחלוקה, בנוגע לחלוקת הזכויות שבמסגרתן לעירייה יוקצו 7/32 חלקים במגרש 102, המהווים 20 יח"ד, כמפורט בלוח ההקצאות של התכנית. במסגרת תכנון המרחב מחדש, נקבעו שטחים לטובת הציבור ושטחים סחירים למטרות פיתוח, מגורים ומסחר. הזכויות עבור השטחים הסחירים נקבעו בהתאם להוראות תכנית המתאר תא/5000. להלן השוואה בין השטחים במצב הנכנס לבין השטחים במצב המוצע: • שטח סחיר מצב נכנס – כ- 28.4 דונם. מצב מוצע – כ- 19.4 דונם. • מבנים ומוסדות ציבור ושטחים פתוחים במצב הנכנס לא נכללו שטחים לטובת מוסדות ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים. במצב המוצע נקבעו 6 דונם בייעוד מבנים ומוסדות ציבור וכ- 1.7 דונם בייעוד שטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור. כמו כן, במצב המוצע נקבעו כ- 2.7 דונם בייעוד שטח ציבורי פתוח. • דרך מאושרת ומוצעת מצב הנכנס – כ- 9.6 דונם. מצב מוצע כ- 8.2 דונם.	3.5 שינוי יעוד דרך ציבורית והוספת רח"ק בגינה: התכנית מבקשת לשנות יעוד של דרך סטטוטורית ליעוד סחיר של מגורים אשר בגינו העירייה תזכה לזכויות בניה עבור 20 דירות. שינוי זה מתבקש במטרה להעצים את זכויות הבנייה המוצעות בתכנית. במקום הדרך הציבורית המאושרת ובמקום דרכים חדשות נוספות במתחם ושטחים ציבוריים פתוחים נוספים, סומנו בתחום המגורים זיקות הנאה בלבד. בכך למעשה התכנית מבקשת להגדיל את סל הזכויות מעבר לתא/5000. ביטול שטח המיועד לדרך והפיכתו לשטח סחיר "מזכה" בתוספת רח"ק החורג מתכנית 5000 ואינו בסמכות הוועדה המקומית. הדרך נמסרה לעירייה ככל הנראה בהליך של הפקעה או העברה לצרכי ציבור. ויש להשאירו ציבורי או לכל הפחות לא לקבל בגינו זכויות.
---------------------------------	--	---

	• <u>זיקת הנאה</u> במצב המוצע נקבע בהוראות התכנית כי ממדי השטח בזיקת ההנאה לא יפחתו מ 7.5 דונם. הנה כי כן, סך השטחים הציבוריים בתחום התכנית גדלו בשיעור של כ- 100%. לעניין הטענה של ביטול הדרך לייעוד סחיר וסטייה בשל כך מתכנית המתאר יאמר כי תא/5000 היא תכנית שקובעת אזורי ייעוד ואזורי תכנון אשר ניתן לדמותם ל"כתמים" על מפה. תא/5000 אינה עוסקת וכמובן שאינה קובעת מגרשים ספציפיים, אלא "מדברת" בלשון אזורים תכנוניים ולא חלקות או מגרשים. בתוך כך תא/5000 קובעת היקף בינוי על פי אזורים באמצעות קביעת רח"ק מרבי וזאת בהתאם לכתמים שהם אזורי הייעוד. חישוב הרח"ק נעשה בכל תכנית ותכנית בהתאם לשטח המגרש שנקבע בתכנית המפורטת שנערכת מכוחה של תכנית המתאר (וסמכויות הוועדה המקומית על פי חוק התכנון והבניה). שטח המגרש שנקבע בתכנית המפורטת, עשוי להיות גם שטח מגרש חדש שנוצר במסגרת סמכות הוועדה המקומית לבצע פעולת איחוד וחלוקה, ביטול דרכים וכו' ראו לעניין זה ערר (תל אביב-יפו) 1061-06-23 יעל עודד ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה - תל אביב-יפו (פורסם ביום 2.7.2024). בהיותה "מדברת" בלשון אזורים ולא בלשון מגרשים, תא/5000 כלל לא מתייחסת בחישוב הרח"ק לשטח מגרשים קיימים במועד אישור התכנית. היא מתעלמת מקיומם של מגרשים ספציפיים באזורי הייעוד והתכנון ומשכך בהכרח אינה מייחסת כל חשיבות לגודלם של המגרשים המרכיבים את אזורי הייעוד וגבולותיהם. עצם העובדה שתא/5000 נמנעת מלעסוק במגרשים, היא שמאפשרת קיומה של סמכות הוועדה המקומית לבצע איחוד ו/או חלוקה של מגרשים בהתאם לסעיף 62א(א)(1) לחוק התכנון והבניה. באמצעות סמכות לבצע איחוד וחלוקה של מגרשים	
--	---	--

	כאמור מתאפשר לוועדה המקומית לייצר תכנון אידיאלי במסגרתו באמצעות קביעת מגרשי תכנון חדשים נעשה איגום זכויות בנייה וארגון מחדש במרחב אזור הייעוד.	
לדחות את ההתנגדות	על פי חוק התכנון והבניה הועדה המקומית היא המוסמכת לדון בנושאים אשר החוק הגדיר שמצויים בסמכותה- כך התכנית דן מצויה בסמכות הועדה המקומית. כאשר החוק אינו מסייג סמכות זו בשעה שהיא דנה בתכנית המוגשת על ידי העירייה או אשר בה יש לעירייה קרקע בבעלותה. לו סבר המחוקק כי ישנו ניגוד עניינים מובנה במצב דברים זה, הרי שהיה קובע הוראה המתייחסת לסוגיה זו. נוסף על כך, כפי שנקבע בערר תא/1092/0619, גם העובדה שתא/5000 בסעיף 4.1.1. קובעת כי הוועדה המקומית תדון בתכנית הכוללת הוספת שטחי בנייה לייעודים סחירים מעבר לאלו שנקבעו בתכניות קודמות רק אם נקבעו בה הוראות בדבר הקצאה של שטחים לשימושים ציבוריים, מלמדת כי אין מדובר בניגוד עניינים (כי הרי שטחים אלו מוקצים לעירייה) כי אם במצב נתון שהוועדה המקומית מוסמכת לדון בו.	<u>3.6 ניגוד עניינים לעירייה ולוועדה המקומית</u>: יש טעם לפגם בשינוי יעוד קרקע מדרך, שהינו ציבורי במהותו, לשטח סחיר. מצב זה מעמיד את העירייה ואת הוועדה המקומית שלה בניגוד עניינים היות שהן בעלות אינטרס מיוחד באישור התכנית.
לדחות את ההתנגדות	כאמור במענה לסעיף 3.1 כתב התחייבות בלתי חוזר לתחזוקת השטחים הפרטיים הפתוחים שבזיקת הנאה נחתם ע"י היזם.	<u>3.7 תחזוקה בתחום המרחב הפתוח והמבנים</u>: קיים חשש ממשי לבעיות בתחזוקה העתידית של השטחים הפתוחים הנרחבים שבתוכנית, ושל המבנים. בהוראות התוכנית נרשם כי בהליך הרישוי תידרש "התחייבות להקמה, תחזוקה ורישום זיקות ההנאה לטובת הציבור למעבר רגלי ושהיה". הדירות תימכרנה ו/או תושכרנה במחיר יקר מאוד. לאור המחירים של נכסים בסביבה, גם לאחר הנחה ממחירי השוק, הדירות המוצעות לא תהיינה זמינות מבחינת מחיריהן, למרבית האוכלוסייה. מכאן, עולה כי לא רק תחזוקת המבנים הגבוהים תושט על בעלי הדירות והדיירים אלא גם תחזוקת שטחי החוף הנרחבים ב"זיקת ההנאה". זאת בנוסף לתחזוקת המבנים

הגבוהים אשר תושב על בעלי הדירות והדיירים.		
לקבל את ההתנגדות בחלקה: לעיריית תל-אביב יפו מסמך מדיניות הקובע קריטריונים עבור דיוור בהישג יד המגדירים בין היתר את כמות יחידות הדיוור, ושיעור ההנחה. יש לתקן את הוראות התכנית כך ששיעור ההנחה יהיה בהתאם למדיניות הדיוור לתל אביב – יפו ובהתאם לממיר (הוראות גנריות). בהתאם יש לתקן את הסעיפים הבאים בהוראות התכנית: דברי הסבר לתכנית: יש לציין כי בתכנית נכלל דיוור בהישג יד במחיר מופחת, בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה. 1.9 הגדרות בתכנית - יחידות דיוור להשכרה במחיר מופחת בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה. מגורים ד' - יש לתקן את הניסוח בסעיף 4.1.2 א': א. יוקצו לפחות 15% מסך יחידות הדיוור (למעט בתא שטח B102) עבור דיוור בהישג יד בהתאם לתוספת השישית, להשכרה במחיר מופחת למשך 25 שנה מיום קבלת היתר האכלוס. שיעור ההפחתה של דמי השכירות יעמוד על 40% ממחיר השוק, ובלבד שדמי השכירות לא יעלו על תקרת דמי השכירות המופחתים הקבועה בתוספת השישית לחוק התכנון והבניה. תמהיל גודל יחידות הדיוור בהישג יד ושטחן הממוצע יהיה בדומה לכלל יחידות הדיוור בתכנית, אך ללא דירות גדולות. תמהיל גודל יחידות הדיוור הסופי יקבע בתכנית העיצוב. יחידות הדיוור בהישג יד תהיינה בניהול ובבעלות אחודים ותמוקמנה כמקבץ או במפוזר במגוון קומות וכיווני אוויר, וככל הניתן במבנה/אגף עצמאי ובבנייה מרקמית. מיקום הדיוור בהישג יד יקבע בתכנית העיצוב אדריכלי והפיתוח. לפחות 15% מיחידות הדיוור בכל שלב בהקמת הפרויקט יהיו יחידות דיוור בהישג יד. יחידות הדיוור בהישג יד תהיינה זהות ליתר יחידות הדיוור בתכנית מבחינת חומרי גמר, פתחים, חלוקת חדרים ותכנון פנימי, עיצוב חזיתות, מרפסות וכד' והן יתוכננו ויבנו כחלק משטחי המגורים. סטייה משימוש זה תהווה סטייה ניכרת.	התכנית קובעת זכויות בניה להקמת 750 יחידות דיוור מתוכן 15% דירות (למעט מתוך יחידות הדיוור בתא שטח B102. על היחידות העירוניות תחול המדיניות העירונית בהישג יד להשכרה למשך 25 שנה בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה. לפי סעיף 4.1 בהוראות התכנית, שטח ממוצע ותמהיל יחידות הדיוור בהישג יד יהיו בדומה ליתר יחידות הדיוור בתכנית, אך ללא דירות גדולות. יחידות דיוור אלו יהיו בבעלות ובניהול אחודים בכל מגרש ומיקומן יקבע בתכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח. סטייה משימוש זה תהווה סטייה ניכרת. התכנית תואמת את מדיניות הועדה המקומית לדיוור שהועדה אישרה בתאריך 31.8.2022 מסמך מדיניות דיוור כלל עירוני לתל אביב – יפו הקובע בין היתר שיעור של 15% יחידות דיוור בהישג יד שיושכרו ב- 40% הנחה ממחיר השוק ל- 25 שנה לפחות (ובלבד שלא יעלה על תקרת דמי השכירות שכפי שקבועה בתוספת השישית לחוק). בדיון להפקדת התכנית הובהר כי הדב"י יעשה בהתאם למדיניות ונחתם הסכם עם היום בהתאם לכך. בהתאם, יש לתקן את הוראות התכנית כך ששיעור ההפחתה יהיה בהתאם למדיניות הדיוור לתל אביב – יפו ולתקן את הוראות התכנית על פי ההוראות הגנריות לנושא זה. בטבלה 5 - זכויות והוראות בנייה, יש לכלול הערה לפי תאי השטח המפרטת את מספר יח"ד, שטחן הממוצע ושטח המגורים הכולל (עיקרי ושירות מעל הקרקע).	3.8 דיוור בר השגה: התכנית המופקדת מבקשת לקבוע רח"ק מירבי, כאשר ההצדקה לכך נסמכת על הקצאה של שטח ציבורי ועל כך ש 15% מהדירות (לא כולל דירות גדולות) תהיינה מיועדות לדיוור בר השגה. מדובר בדירות שרובן תימכרנה ו/או תושכרנה במחיר יקר מאוד וגם תחזוקתן תהיה יקרה. ככל שמטרת התכנית היא לייצר דיוור בר השגה אז נדרשת התייחסות מעמיקה יותר לטווח המחירים וגודל הדירות, כמו גם לעלויות התחזוקה הגבוהות הצפויות.

<u>יש להוסיף לסעיף 6.14 עיצוב אדריכלי את ההוראות הבאות:</u> יש לכלול פרק ייעודי לדיוור בהישג יד, הכולל את הפירוט הבא: תכנית העיצוב תקבע את תמהיל גדלי הדירות הסופי ומיקומן, בהתאם לחוות דעת מה"ע או מי מטעמו. תמהיל גדלי יחידות הדיוור בהישג יד יהיה בדומה לכלל יחידות הדיוור בתכנית, למעט יח"ד גדולות במיוחד (מעל 100-120 מ"ר לפי העניין: שטח עיקרי וממ"ד). יחידות הדיוור בהישג יד יתוכננו בסטנדרט איכות דומה ליתר יחידות הדיוור, בהתחשב במיקומן וריחוק ממטרידים סביבתיים. <u>6.15 תנאים בהליך הרישוי-</u> יש להוסיף סעיף: " התחייבות לרישום הערה לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין (רישום ופיקוח) תשע"ב – 2011, לפיה יחידות הדיוור בהישג יד תהיינה בבעלות אחודה ותנוהלנה על פי הוראות התוספת השישית לחוק התכנון והבניה." <u>6.16 תנאים למתן תעודת גמר- יש</u> להוסיף סעיף מס' 5: " רישום בפועל של הערה לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין (רישום ופיקוח) תשע"ב – 2011, לפיה יחידות הדיוור בהישג יד תהיינה בבעלות אחודה ותנוהלנה על פי הוראות התוספת השישית לחוק התכנון והבניה." בנוסף, יש לתקן את טבלת האיזון כך שתתוקן ההערה: החלק המיוחס לעיריית תל אביב משקף זכויות בניה ל- 20 יחידות דיוור בשטח עיקרי ממוצע של 80 מ"ר/יח"ד (ללא יח"ד דיוור בהישג יד בהתאם לסעיף 4.1.2 בתקנון התכנית).		
לדחות את ההתנגדות	טענה זו נטענה בעלמא וללא תימוכין. יובהר כי התכנית עתידה לרפא שטח שאינו בשימוש מיטבי כיום ומהווה פצע במרקם השכונה. לשיטת הועדה המקומית התכנית עתידה להשביח את השכונה ביצירת, שבילים פתוחים, שטחי ציבור נרחבים והנגשה לתחנת הרכבת הקלה העתידית בקצה התכנית. מכל מקום, בתאריך 17.4.22, היזם חתם על כתב שיפוי בגין התכנית.	4. חשיפת הועדה לתביעות לפי סעיף 197: למתנגדים יגרמו נזקים של ירידה בערך מקרקעיהם במידה ותאושר התכנית והדבר יחשוף את הועדה לתביעות כספיות.

2. רן אמיתי 3. ענת אמיתי 4. אריק צ'צ'קיס		
תמצית הטענה	מענה לטענה	המלצה
1. עומס תעבורתי בלתי סביר: התכנית שבנדון פוגעת בבית שלנו אשר גובל ברחוב משמר הירדן. עקב התכנית הצפויה ייווצר עומס תעבורתי בלתי סביר בנוסף לעומס הקיים.	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7	לדחות את ההתנגדות: בהתאם להמלצה לגבי התנגדות מס' 1 סעיף 2.7.
2. זיהום אוויר: סכנת חיים וזיהום אוויר כבד מפאת ריבוי רכבים במשמר הירדן.	לא ברור על מה נסמכת טענת המתנגדים.	לדחות את ההתנגדות
3. שינוי באופי השכונה: ירידה קשה באיכות החיים ושינוי דרמטי באופי השכונה. בנוסף, "גזילת" מקומות חנייה מתושבי השכונה.	התכנית משתלבת עם השכונה ואופי הבינוי על פי הנדרש בתכנית המתאר תא/5000, ומייצרת בינוי מדורג לכיוון השכונה. נספח הבינוי מציג בינוי של עד 7 קומות כלפי השכונה הקיימת בעוד שהבניינים הגבוהים, בני 19 קומות, יותר מופנים לדופן הרחוקה של התכנית, לאורך רח' ראול ולנברג ולאורך רח' פנחס רוזן. בנוסף ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 1.2, 2.1. לנושא מקומות החניה ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6.	לדחות את ההתנגדות
4. ירידה דרמטית בערך הנדל"ן	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 4.	לדחות את ההתנגדות
5. הקטנת מס' יח"ד: מבוקש להקטין את מספר יח"ד בתכנית על מנת להקטין את הפגיעה בשכונה.	התוכנית כפופה לתוכנית מתאר תא/5000 בה נקבעו: - ייעוד הקרקע באזור הוגדר - כ"בנייה עירונית" המתייחסת לצפיפות ולשימושים. - הגדרת הצפיפות - בתוכנית המתאר נקבע כי צפיפות מינימום באזור לבניה עירונית – לא תפחת מ- 18 יחידות דיור לדונם נטו. - שימושים - התוכנית תכיל	לדחות את ההתנגדות

	שימושים מעורבים הכוללים מסחר, מבני ציבור וכד'. על פי הוראות אלו נקבעו: הצפיפות וכמות יחידות הדיור בתוכנית. מבני ציבור ושטחי מסחר הינם חלק מההתאמה להגדרה בתוכנית המתאמת לאפיון "בנייה עירונית". הצפיפות המוצעת בתכנית 39 יח"ד לדונם נטו. לא מדובר בצפיפות גבוהה באופן יחסי. בהשוואה לתכניות שדה דב בהן הצפיפות היא של 50 יח"ד לדונם, מרחב הארד – 38 יח"ד/לדונם. הסיבה למס' יח"ד המוצע הוא מתן מענה למגוון גדלי יח"ד על מנת לאפשר בשכונה גם יח"ד קטנות ובינוניות, שנמצאות בחסר. בשכונת שיכון דן שטח דירה ממוצע הוא כ- 180 מ"ר. תמהיל גודל דירות מוצע בתכנית: 25% דירות קטנות (ממוצע כ- 50 מ"ר פלדלת) 30% דירות קטנות ובינוניות (ממוצע כ- 75 מ"ר פלדלת) 30% דירות בינוניות גדולות (ממוצע כ- 95 מ"ר פלדלת) 15% דירות גדולות (ממוצע כ- 110 מ"ר פלדלת)	
5. מתן בן שהם 6. סיון חבר		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות: לאור ההבהרות, התכנית אמנם תשנה בחלקה את האופי הקיים. יחד עם זאת תהפוך לשכונה מגוונת הכוללת שירותים מקומיים והתחדשות.	התכנית מציעה פינוי של חניון אוטובוסים קיים והקמת פרויקט מגורים הכולל עד כ- 750 יחידות דיור. התוכנית כפופה לתוכנית המתאר תא/5000 אשר קבעה את הייעוד באזור שהוגדר "בנייה עירונית". היקף יחידות הדיור בתוכנית תואמת את הצפיפות שקבעה תוכנית המתאר תא/5000. " צפיפות מינימום באזור לבניה עירונית - 18 יחידות דיור לדונם". התכנית ממוקמת בסמיכות למתע"ן (הקו הירוק) ולדרך עורקית עירונית (ראול ולנברג ופנחס רוזן). התכנון תואם את מטרות תכנית המתאר הקובעת במיקום הנ"ל תוספת יח"ד	1. בניינים בני 19 קומות יהיו חומה לבתים צמודי הקרקע שבשיכון דן: התכנית תכפיל את אוכלוסיית השכונה, תפגע בצביונה, ותגרום נזק משמעותי לבעלי הבתים הפרטיים. למעשה מדובר בשינוי יעוד של הקרקע הסמוכה לפרויקט (שלא בהסכמה) והפיכתה לבניה רוויה, דבר שייכפה שינוי סגנון חיים.

	תוך הסתמכות על קרבה למערכת הסעת המונים ותחבורה ציבורית. הבינוי בתכנית מייצר דירוג של גובה המבנים כך שהמבנים הסמוכים לרחוב נחלאות, הבינוי המוצע הוא עד 6.5 קומות והבניה הגבוהה מרוכזת ברחוב משמר הירדן (עד 15 קומות) וברחוב ראול ולנברג (עד 19 קומות). בין המבנים מתוכננת זיקת הנאה למעבר ושהייה לציבור 24/7 בכל ימות השנה. בזיקת ההנאה מתוכנן שטח פתוח ירוק ומרווח הכולל צירים ירוקים למעבר הציבור. בנוסף, השטח הפתוח נותן מענה להיבטים סביבתיים כגון- מעברים לרוח המאפשרים אוורור הפרויקט, מעבר אור, וכד'. בתחום שטח זה, יפותחו שטחים פתוחים עבור מעברים ציבוריים בין השכונה לפארק ולתחנת הקו הירוק, שטחי פעילות עבור גינות לשהייה ו/או משחק - כמוצג בנספח הפיתוח. תכנון מפורט יקודם בתוכנית העיצוב והפיתוח, על פי מדיניות עיריית תל-אביב-יפו.	
לדחות את ההתנגדות:	מיקום מבני הציבור המוצע תואם עם גורמי העירייה לאחר בחינה מעמיקה של צרכי התושבים. נעשה תיאום עם היחידה לתכנון אסטרטגי, עם אגף מבני ציבור, ועם אגף התנועה. התאום נגע להיבטים הבאים: הנגשת מבני הציבור עבור כלל המשתמשים, תנועה כללית של התושבים בשכונה, תנועת רכבי שירות וכניסות לחניונים. גם טענות בדבר סכנת חיים וזיהום אוויר נטענו בעלמא. נעשה סקר גדול ומקיף לכל נושא ההיבטים הסביבתיים על ידי יועץ איכ"ס, אשר מהווה חלק ממסמכי התכנית. למענה מורחב בנוגע לנושאי תנועה ותחבורה ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7.	2. <u>הקמת מבני ציבור ברחוב נחלאות</u>: תגדיל את נפח התנועה ושטחי החניה. כתוצאה, ייגרמו עומסי תנועה כבדים, תוך סיכון הציבור. כמו כן הקמת מבני הציבור תוביל למפגעי רעש והורדת איכות החיים של התושבים.
לדחות את ההתנגדות	התוכנית אינה קובעת מדרחוב ולא קומת מסחר על רחוב נחלאות. הדופן המסחרית תואמת את תא/5000 סעיף 3.2.4 (א)(4). קומת המסחר מתוכננת על דופן רחוב ראול ולנברג, ובכיוון בפינת רחוב פנחס רוזן. כך נוצרת דופן עירונית המשכית ומסחרית. שטחי המסחר ישורתו על ידי החניון בתת הקרקע בשטחים ייעודיים	3. <u>הגדרת קומת המסחר "מדרחוב" ברחוב נחלאות</u>: תפגע בצביון ואורח החיים של השכונה, תסכן ילדים ולקוחות בשל קרבה לעורקי תעבורה עמוסים, תגרור סיכוני תעבורה (מכיוון שאין הסדרת חניה לשטחי המסחר), ותהווה מפגע רעש שיוריד את איכות החיים ברחוב נחלאות.

	עבור רכבי שירות כחלק מניהול הפרויקט. פתרון זה ימנע עומסי רעש. להרחבה בנושא קומת המסחר ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.3.	
לדחות את ההתנגדות	טענה זו נטענה בעלמא וללא תימוכין. ראו מענה לטענה 4 בהתנגדות 1.	<u>4. גרימת נזק כלכלי לבעלי הבתים הפרטיים שתגרור ירידת ערך לנכסיהם:</u> • דיירי רח' נחלאות חווים כבר כיום אובדן שווי משמעותי בשל צמידותם לבניה הרוויה העתידית. • ירידת ערך נוספת ברח' נחלאות צפויה בשל הגדרת מדרחוב סחר ומבני ציבור מעברו השני- דבר שיוביל למטרדים.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7.	<u>5. הגדלת כמות תושבים תיצור עומס תעבורתי כבד ברחובות הסמוכים שבשיכון דן: רחוב משמר הירדן פקוק רב הזמן. רחובות טורקוב ואשכנזי פקוקים כבר היום בשעות הבוקר. ייגרם לחץ נוסף כתוצאה מהסעות תלמידים. התכנית מתבססת על הנחה לפיה מס' הרכבים הפרטיים יצומצם בשל השימוש ברשת תחבורה ציבורית (מטרו ורק"ל). מדובר בהנחה לא ראלית בטווח הנאה לעין, והפתרונות המוצעים ע:י היזם לא נותנים מענה לעומסי התנועה הכבדים שישית הפרויקט ולא יגרמו לתושבים לוותר על רכבם הפרטי.</u>
לדחות את ההתנגדות:	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7.	<u>6. הפיכת נחלאות לדו סיטרי:</u> תיצור עומסי תנועה כבדים ברחוב ולא יפתרו את הבעיה היות והתנועה אל ומהמתחם תמשיך לזרום דרך רחובות משמר הירדן ובנימין מטודלה. צפויה תוספת תנועה של כלי רכב מסחריים והצפיפות התחבורתית תגרום למפגעי רעש וזיהום אויר בכל האזור. כמו כן, בתכנית אין התייחסות לעומס התעבורה שייווצר כתוצאה משליחים ובעלי מקצוע שיגיעו למתחם, ואין הסדרה להגעה וחניה שוטפת שלהם.

		עקב הגדלת כמות התושבים והרכבים יגדל העומס במיוחד על משולש הרחובות משמר הירדן וראול ולנברג/פנחס רוזן.
לדחות את ההתנגדות:	מסמכי התוכנית כוללים נספח תשתיות מים וביוב שתואם עם תאגיד המים ועם מחלקת התשתיות בעירייה. התוכנית אינה נשענת על המצב הקיים, אלא מוסיפה תשתיות מעודכנות מעבר לאלו הקיימות ובהתאם לנדרש. תשתיות תקשורת וחשמל יתואמו בשלב היתרי הבנייה.	7. עומס על תשתיות: הגדלת כמות תושבים תעמיס על תשתיות מים, ביוב, תקשורת וחשמל
לדחות את ההתנגדות:	8.1 ראו מענה להתנגדויות מס' 2-4 סעיף 5. 8.2 ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.6. 8.3 במהלך קידום התוכנית התקבלו בקשות מתושבים לבחון אפשרויות לגישור או מנהור שיחצו את רחוב ולנברג. הנושא נדון בדיון להפקדת התכנית בנוכחות נציגי תושבים. הבחינה של חלופות המנהור לרכבים נפסלה משום שהחלק הדרומי של התכנית נמצא באזור פשט ההצפה של נחל הירקון. בנוסף, הבחינה הצביעה על כך שהמנהור לא ישפר את התנועה במרחב. מבחינה אורבנית, גשרים ומנהרות יוצרים מעברים שאינם מזמינים. התוכנית משפרת את הקישוריות בין שיכון דן לפארק הירקון דרך זיקות ההנאה החוצות את הפרויקט ובאמצעות המדרכות ההיקפיות. הקישוריות לפארק הירקון מתאפשרת באמצעות 2 מעברי חצייה הממוקמים מדרום לתכנית: האחד בצומת ראול ולנברג- פנחס רוזן והשני בצומת ראול ולנברג- משמר הירדן. זאת בעוד שבמצב הקיים החניון יוצר מתחם חסום למעבר. 8.4 ראו מענים להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.2, 2.3.	8. נדרש: 8.1 הפחתת כמות יח"ד. 8.2 הגדלת מספר מקומות חניה. 8.3 שינוי מיקום יציאות כניסות באמצעות מנהרות לכבישים מרכזיים (בעיקר לפנחס רוזן). 8.4 לא לבנות מסחר ובית ספר ולהשאיר את השטח כריאה ירוקה או לחילופין מוצע: - להעביר את מתחם מבני הציבור והמסחר לצד המערבי של הפרויקט. - להשאיר את השטח שצמוד לכיכר נחלאות, משמר הירדן וטורקוב, כריאה ירוקה. - לדאוג להקצאת דרכי גישה וחניה (רצוי לא דרך נחלאות). - רצוי/ מומלץ לוותר על קומת המסחר.
7. מיכל שרם		
8. נגה דיוויס		

9. אביבית סדן דיוויס 10. איתן דיוויס סדן 11. יעל כץ מסטבאום 12. שלמה מסטבאום 13. קויפמן אסתר 14. מרדכי ארנסון 15. אברהם ארנסון 16. אהרון ארנסון 17. נגה ארנסון		
תמצית הטענה	מענה לטענה	המלצה
1. בנייה לא מידתית: בנייה של 750 יחידות דיור (שעלולה לצמוח לבנייה של 1,000 יחידות), במגדלים רבי קומות לרבות בניית בית ספר וגני ילדים, וכן מרכז מסחרי.	ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4, סעיף 5.	לדחות את ההתנגדות.
2. <u>תנועה ותחבורה</u> : לא הוצגה תכנית תחבורתית ראויה, מלבד הקריאה להשתמש בתחבורה ציבורית, או באופניים. התכנית מכפילה את מספרם של תושבי שיכון דן ורמת החייל, ותוחמת את הדיירים החדשים בשטח קטן, ללא תכנון איך הדיירים יתניידו ריאליית בחיי היום-יום, ואיך הם ישתלבו בצומת היחידה דרכה ניתן לצאת מהשכונה.	2. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7.	לדחות את ההתנגדות.
התכנון הנוכחי מעמיס על שני רחובות, אחד קטנטן והשני צר וגם היום עמוס לעייפה בשעות הקריטיות. כבר היום ישנם עומסי תנועה בלתי נסבלים מכיוון אזור התעשייה של רמת החייל. התכנית מוסיפה עוד כ- 1,500 מכוניות לפחות.	2.1 הנושא נבחן ואושר ע"י גורמי אגף התנועה. המגרש הציבורי צמוד דופן לרחובות משמר הירדן ונחלאות דרכם מתאפשרת גישה הן לכלי רכב והן להולכי רגל ולרוכבי אופנים. המדרכות המתוכננות רחבות וכוללות שבילי אופנים נפרדים. הסדרי התנועה בקרבת/לשירות בית הספר, יתוכננו לעת קידום התכנון המפורט ובהתאם לכלל ההנחיות לרבות ההנחיות לתכנון הסדרי תנועה בקרבת מוסדות חינוך.	
2.1 <u>הורדה והעלאת תלמידים</u> : לא הוצגה תכנית להורדה והעלאת ילדים בטיחותית למוסדות החינוך.	3. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6.	לדחות את ההתנגדות:
3. <u>חניה</u> : התכנית יוצרת מחסור חמור בחניות. התכנית מסתמכת על הקו הירוק שסיומו רחוק. מה גם שהקו הירוק אינו פתרון כששאר הקווים לא מוכנים. ויתור על הרכב הפרטי אינו ראלי באין תחבורה ציבורית בשבת ובחגים.		

לדחות את ההתנגדות	4.1 ראו מענה להתנגדויות זו בסעיף 1. 4.2 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3. 4.3 ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6. 4.4 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 4.	4. דורשים: 4.1 הפחתת כמות יח"ד. 4.2 בניית מנהרה אשר תווסת את התנועה למתחם ותנגיש את פארק הרקון להולכי רגל. 4.3 הגדלת מספר חניות לכל דירה, ובניית מגרש חניה ציבורי. 4.4 ללא פתרון תחבורתי ובניית מנהרה, הדיירים מתכוונים לתבוע את עיריית תל אביב על ירידת ערך הנכס.
18. תומר רייפמן 19. יונה יקואל 20. אייל יקואל 21. שירה יקואל		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 4.	1. התכנית תגרום לירידת ערך לנכסים.
לדחות את ההתנגדות	לנושאי כניסה/ יציאה מהשכונה, ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7. לנושא המנהרה, ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3.	2. תנועה ותחבורה: לא הגיוני שהכניסה/יציאה יהיו מתוך השכונה ולא מרחובות ראול ולנברג ופנחס רוזן, או באמצעות מנהרה.
לדחות את ההתנגדות	המעבר לפארק מתאפשר באמצעות 2 מעברי חצייה הממוקמים מדרום לתכנית: האחד בצומת ראול ולנברג- פנחס רוזן והשני בצומת ראול ולנברג- משמר הירדן. לנושאי גשר/ מנהרה, ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3.	3. אין חיבור בין השכונה לפארק: תהייה תחנת רכבת ואין היגיון שאין חיבור של השכונה בגשר או מנהרה לתחנה ולכיוון הפארק. מעבר חציה לא פרקטי.
לקבל את ההתנגדות בחלקה	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 1.4.	4. השטחים הציבוריים: במסגרת התכנית בתחום השכונה (לא בשטח המוסד עצמו) יועדו בהתחלה לשטחים פתוחים וגינות. לא ברור מדוע ניתנה אפשרות למבני ציבור בתאי שטח אלו. חסרות גינות בשכונה.
22. יצחק גולדשטיין 23. אהרון רוני ולטמן		

24. עדינה טל ולטמן		
תמצית הטענה	מענה לטענה	המלצה
1. היקף לא מידתי של 750 יח"ד חדשות במתחם של מוסך דן. יחס דירות ליחידת השטח גבוה בהשוואה לכל אתר בצפון מזרח העיר (לדוגמה בהשוואה למתחם כיתן בו נבנו 190 יח"ד בלבד).	ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4, סעיף 5.	לדחות את ההתנגדות
2. גובה הבינוי ושטחים פתוחים: התכנית כוללת בניה של 10 רבי קומות של 19 קומות ו-7 בניינים של 8 קומות באזור בו כל הבניינים נמוכים ופוגעת במרקם הבנוי של השכונה. בתכנית עומדים לקום מרכז מסחרי, קיוסקים המפוזרים בשטח הפרויקט וכן בתי ספר וגני ילדים. הבניינים הגבוהים יצרו חומה, יחסמו אוויר נקי ויגבירו את זיהום האוויר ובנוסף גם יטילו צל. כמו כן, לפי התכנית עומדים להילקח מהשכונה חלק גדול מהפארקים- הריאות הירוקות.	ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 1.	לדחות את ההתנגדות
3. הכניסות והיציאות מהשכונה יתמקדו רק בנחלאות ומשמר הירדן שלא תוכננו לעומס תנועתי הצפוי: הפרויקט מוסיף 1200-1500 כלי רכב, מה שמייצר עומסים נוספים על פני הקיימים מאזור התעסוקה רמת החייל. כל הכניסות והיציאות כולל רכבי שירות, יתבצעו מהרחובות הפנימיים של השכונה- נחלאות ומשמר הירדן וזאת ללא יציאה ישירה לרחובות מרכזיים. כתוצאה, ייווצר עומס תנועה ברח' ראול ולנברג ומשמר הירדן שיחסום את הכניסות והיציאות של כל השכונות.	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7.	לדחות את ההתנגדות
4. מספר החניות המוקצות לדיירי המתחם הוא קטן מאוד ביחס למספר המכוניות הצפוי במתחם. כתוצאה מכך יועמסו הרחובות הקטנים בשכונה וגם כיום התושבים סובלים ממחסור בחניות עקב עובדי ההיטק שתופסים חניות בשכונה.	ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.6.	לדחות את ההתנגדות
5. לא הוצגה תכנית תחבורתית המתמודדת עם העומס התחבורתי העתיד להתווסף לאזור אשר סובל מעומס לא מידתי.	ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7.	לדחות את ההתנגדות
6. עומס על תשתיות: הגדלה כה	ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף	לדחות את ההתנגדות

	7.	מאסיבית של התושבים תיצור עומס על תשתיות מים, חשמל, תקשורת וביוב.
לדחות את ההתנגדות	התוכנית אינה קובעת מרכזי מסחר, אלא דפנות מסחריות ברחוב ראול ולנברג, ובכיכר בפינת רחוב פנחס רוזן. הדופן המסחרית תואמת את תא/5000 סעיף 3.2.4 (א)(4). שטחי המסחר ישורתו על ידי החניון בתת הקרקע, בשטחים ייעודיים עבור רכבי שירות כחלק מניהול הפרויקט. פתרון זה ימנע עומסי רעש. להרחבה בנושא קומת המסחר ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.3.	7. מתנגדים להקמת מרכזי מסחר וקניוסקים שאליהם יגיעו משאיות הספקה ויגרמו לעומסי תנועה. מדובר ברחובות צרים ומרכזי מסחר נוספים אינם מתאימים.
לדחות את ההתנגדות	לנושא מיקום המגרש הציבורי, ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 2. לנושא העלאה/ הורדת תלמידים, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7.	8. הקמת בית ספר בצמוד לרחוב נחלאות תגרום לפקקי תנועה מהסעות הורים. גם מהיבט בטיחותי אסור שיוקם שם בית ספר.
לדחות את ההתנגדות	9.1 ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5. 9.2 ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.6. 9.3 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3. 9.4 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 2. 9.5 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 1.	9. נדרש: 9.1 הפחתת כמות דירות. 9.2 הגדלת מספר מקומות חניה לכל דירה. הגדלת מקומות חניה ציבוריים סביב הפרויקט. 9.3 שינוי מיקום כניסות ויציאות שיהיו באמצעות מנהרות לכבישים ראשיים ובעיקר לפנחס רוזן. 9.4 לא לבנות בית ספר ומרכז מסחרי ואם חייבים שימוקמו בפינה המערבית עם גישה לפנחס רוזן. 9.5 להפחית משמעותית גובה מבנים.
25. נעמי שרמיסטר 26. שרה ומשה נעים 27. שרית ומשה תשובה 28. יעקב אפירון 29. עפר דורון 30. תמי ודויד קוז'וק 31. דרור כהן		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.1.	1. גובה הבינוי: בתכנית הנ"ל כלולים 750 יח"ד חדשות, מבני ציבור וקומת מסחר בשטח גיאוגרפי של כ- 15 דונם. היציאות

		והכניסות לחניית המתחם יהיו מרחוב משמר הירדן ומרחוב נחלאות. חלק מהבניינים צפויים להיות בגובה של 19 קומות, והיו חומה לבתים הנמוכים הצמודים למתחם בשיכון דן. בנוסף, תיווצר חסימה כמעט מלאה של משבי הרוח מכיוון הים, וקרני האור משעות הצהריים ואחרי הצהריים, עקב הבנייה הגבוהה שאינה מתאימה לאופי השכונה.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7.	2. <u>עומסי תנועה</u> : הגדלת כמות תושבים תיצור עומס תנועה כבד ברחוב משמר הירדן וברחובות סמוכים בעיקר בשיכון דן. כבר היום רחוב משמר הירדן פקוק. הלחץ יתווסף מהסעות תלמידים וכלי רכב מסחריים. בנוסף, עקב הגדלת כמות התושבים והרכבים, יגדל העומס על צומת ראול ולנברג/פנחס- רוזן/שיטרת/משמר הירדן. כבר כיום יש פקקים גדולים
לדחות את ההתנגדות	הטענות בדבר רעש וזיהום אוויר נטענו בעלמא. נעשה סקר גדול ומקיף לכל נושא ההיבטים הסביבתיים על ידי יועץ איכ"ס, אשר מהווה חלק ממסמכי התכנית. למענה מורחב בנוגע לנושאי תנועה ותחבורה ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7.	3. <u>הצפיפות התחבורתית תגרום למפגעי רעש וזיהום אוויר</u> . אישור התכנית יגרום למטרדי רעש וצפירת רכבים ברוב שעות היממה בשכונה שהייתה שקטה ביותר, בייחוד בסביבת מבני הציבור.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6.	4. <u>כמות מקומות חניה</u> שמתוכננת לפרויקט (0.7 חניה לדירה) תגרום לעומסי חניה ברחוב משמר הירדן וברחובות סמוכים. שכבר כיום מתמלאים ע"י מבקרי אזור תעסוקה.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 7.	5. <u>עומס על תשתיות</u> : הגדלה כה מאסיבית של כמות התושבים תגרום ללחץ מאסיבי על תשתיות מים, ביוב, חשמל ותקשורת.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 4.	6. <u>ירידת ערך</u> : הפרויקט המוצע יגרום לירידה ודאית ומשמעותית בערך הבתים ברחובות הסמוכים.
לדחות את ההתנגדות	7.1 ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5. 7.2 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3. 7.3 לנושא מיקום המגרש הציבורי, ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 2. לנושא מיקום חזית מסחרית, ראו	7. <u>נדרש</u> : 7.1 הפחתת כמות דירות. 7.2 שינוי מיקום כניסות ויציאות שיהיו באמצעות מנהרות לכבישים ראשיים ובעיקר לפנחס רוזן. 7.3 לא לבנות בית ספר ומסחר. ואם כן אז בפינה מערבית עם

	מענה להתנגדות 1 סעיף 2.3. 7.4 ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6. 7.5 עסקינן בתכנית בניין עיר, אשר עוסקת בתכנון בלבד. בקשה לשינוי סיווג הארנונה אינה קשורה לאישור התוכנית. בנוגע לירידת ערך, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 4.	גישה דרך פנחס רוזן. 7.4 הגדלת מספר מקומות חניה לכל דירה, והגדלת מקומות חניה ציבוריים. 7.5 שינוי סיווג הארנונה והחרגתם של הבתים הגובלים ברחוב משמר הירדן (כגון הבתים ברחוב לויטה), מסיווג מס' 2 לסיווג מס' 3, המשקף את ירידת הערך הצפויה ביחס לבתים אחרים בשכונה.
32. יאיר דנאי		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות כאמור בסעיף 4 בהתנגדות מספר 1 (על הפיכת שבצ לשצפ),	1. ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 7. 2. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7. 3. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7. 4. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 1.4. 5. לנושא מעברי חציה לתחנת הקו הירוק, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7. 6. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 4.	1. <u>עומס על תשתיות</u>: התשתיות הקיימות אינן מתאימות לכמות האוכלוסייה (750 יחידות דיור) שתתווסף לשכונה בעקבות הפרויקט. 2. <u>כניסות ויציאות מהשכונה</u>: אין הצדקה שהכניסה למתחם החדש יהיה דרך רחובות השכונה. רחוב נחלאות הוא רחוב קטן ושקט עם בתים פרטיים ורחוב משמר הירדן הינו שער כניסה כמעט היחיד לשכונות שיכון דן/רמת החייל וישגב. כל העומס של המכוניות יתרכז במשמר הירדן שכבר כיום פקוק. 3. <u>בית ספר וגנים המתוכננים ברחוב נחלאות</u>: לא ברור מהיכן תהייה הכניסה והיציאה. במידה והם יהיו מנחלאות זה ייצור עומס רב על הרחוב. דורשים שהכניסה לבית ספר תהייה מהמתחם עצמו ולא מהרחוב (בית הספר והגנים אמורים להיות עבור תושבי המתחם ולכן הם יכולים להגיע אליהם רגלית). 4. <u>חלקה 501 הנמצאת באזור מגורים בין שני מגרשי בתים פרטיים</u>. דורשים שלא ייעשה שינוי ביעוד של המגרש. 5. <u>התכנית לא מציגה פתרון לחיבור השכונה לרכבת הקלה</u>: נכון להיום יש מעבר חציה קטן ולא בטיחותי שמאפשר מעבר לצד השני של הכביש בו תהיה התחנה של הרכבת הקלה. 6. <u>ירידת ערך הנכסים</u>: הבניה לגובה, הגדלת הצפיפות, הכפלת

		נפח תנועה בכניסות וביציאות מהשכונה יביאו לירידת ערך נכסים בשכונה. לאחר שרחוב נחלאות יהפוך לדו סטרי, ירד ערך הנכסים ועל כן דורשים פיצוי.
33. אורה וחנוך סער		
תמצית הטענה	מענה לטענה	המלצה
1. פקקים עצומים שיגרמו עקב תוספת 750-800 יח"ד בנוסף על הבניה בנווה שרת ובסביבה. הסתמכות על הרכבת הקלה בעייתי ואולי תפעל בעוד 10 שנים. בכל מקרה הרכבת הקלה אינה פתרון למבוגרים שיצטרכו ללכת כ- 100-500 מ' לתחנה. 2. <u>חוסר במקומות חניה</u> שלא הוקצו לפרויקט. 3. <u>רחוב נחלאות יהפוך מחד סיטרי לדו סיטרי</u> עם כניסה לבית ספר- מה שיגרם לסתימת הרחוב ולרעש. 4. <u>איכות חיים וצרכי תושבים</u>: צריך לבנות מקומות חדשים, אך בדרך מושכלת ותוך התייחסות לאיכות החיים וצרכיה של האוכלוסייה המקומית.	1. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7. 2. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6. 3. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7. 4. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.1.	לדחות את ההתנגדות
34. אייל אברהמוף		
תמצית הטענה	מענה לטענה	המלצה
1. <u>עומסי תנועה</u>: צפוי להיות גידול משמעותי בכמות כלי רכב שיכביד על עומסי התנועה באזור שכבר כיום הם קשים. קיים מספר מוגבל של דרכי גישה ומחסור בפתרונות תחבורה חליפיים בעתיד הנראה לעין. ויתור על רכב פרטי אינו ריאלי לשכונות המרוחקות מהעיר. ההסתמכות על הקו הירוק היא בעייתית וסיומו רחוק. 2. <u>מצוקת חניה</u>: גידול במספר כלי רכב יגביר את מצוקת החניה. 3. <u>נדרש</u>: 3.1 הפחתת מספר יח"ד. 3.2 בניית מנהרה. 3.3 הגדלת כמות חניות, ובניית מגרש חניה ציבורי.	1. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7. 2. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6. 3.1 ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5. 3.2 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3. 3.3 ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6.	לדחות את ההתנגדות
35. זהר קויפמן		
תמצית הטענה	מענה לטענה	המלצה

לדחות את ההתנגדות	1. השטח ברובו בבעלות אמד פיתוח נדל"ן והשקעות בע"מ ונהור בע"מ – יוזמות ומגישות התכנית, וחלק קטן בבעלות עיריית ת"א-יפו. התכנית כפופה לתכנית המתאר תא/5000 אשר קבעה את ייעוד הקרקע, היקף זכויות הבניה, גובה המבנים והקצאות לצרכי ציבור. להרחבה ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2, 3, 5. 2. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7. 3. לנושא הקטנת מס' יח"ד, ראו מענה להתנגדויות מס' 2, 3, 4 סעיף 5. לנושא גישה תנועתית, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7.	1. <u>בעלות על הקרקע והגדלה של מס' היחידות</u>: התכנית הראשונית הייתה שיבנו בשטח המוסך בתים פרטיים. מפעם לפעם, הוגשו תכניות ע"י חברת דן ושותף נוסף שחלק מהזכויות נמכרו לו. החברה לקחה את התוכנית וחזרה עם הגדלה של מספר היחידות הנבנות. עד כמה שידוע, חברת דן מעולם לא רכשה את השטח. ולמרבה הפלא הם מגישים תכניות על שטח כמעט כפול מהשטח שלהם, ע"י ניוד שטחים שאינם שייכים להם. 2. <u>עומסי תנועה</u>: הכניסה והיציאה מרחוב נחלאות הינו הזוי, והדבר יגרום ללחץ אדיר ברחובות ולא ניתן יהיה להתנייד. 3. <u>מבוקש להקטין את מספר יח"ד ולשנות את דרכי הגישה למתחם.</u>
36. רוני טברסקי 37. סוזאנה שפירא		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות	1. ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7. 2. ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7. 3. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6. 4. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.1. 5. ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 4. 6.1 ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7. 6.2 לנושא הקטנת מס' יח"ד, ראו מענה להתנגדויות מס' 2, 3, 4 סעיף 5. לנושא עוצמות הבינוי ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.1. 6.3 ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6. 6.4 ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7, בהתייחסות להנגשת מוסדות הציבור לתלמידים.	1. <u>הכניסה לחניון מרחוב נחלאות פינת מטודלה</u> מהווה פגיעה אנושה בביתנו. לפחות ממחצית הרכבים הפרטיים ורכבי שירות ותחזוקה עתידים להיכנס לחניה מכניסה הצמודה למגרשנו. כיום הכניסה לחניון דן היא מרחוב ראול ולנברג ומשמר הירדן ועובדה זאת אף מחזקת את חוסר הסבירות של העברתן לתוך השכונה. 2. <u>עומס תנועה</u>: הגדלת כמות תושבים ובנוסף הסעות תלמידים וכלי רכב מסחריים לשירות קומת המסחר, יצרו עומס כבד על רחוב משמר הירדן וברחובות הסמוכים, הפקוקים כבר כיום. כמו כן הקרבה לרחוב הברזל ולמרכז עתידים יוצרת צפיפות תחבורתית כבר כיום, ואף תגבר לנוכח הבנייה המאסיבית המתוכננת בחניון דן. 3. <u>עומס חניה</u> עקב כמות קטנה של מקומות חניה המתוכננים לדירות בפרויקט ייווצר עומס חניה ברח' משמר הירדן והרחובות הסמוכים. כבר כיום יש בעיית חניה. ההנחה שניתן לפתור את בעיות התחבורה והחניה על בסיס תחבורה ציבורית, איננה ריאלית לעשרות השנים הבאות. יש להביא בחשבון

		גם שהצורך בשימוש ברכבים פרטיים במהלך סופי השבוע יחייב החזקת רכבים פרטיים לעוד תקופה ארוכה. 4. <u>גובה הבינוי</u> יצור לפגיעה משמעותית בפרטיות וירידה דרסטית בכמות האור. 5. <u>ירידה בערך הנכסים</u> בשל כמות הדירות והעדר תכנון תחבורתי. 6. <u>נדרש:</u> 6.1 לשנות מיקום כניסות ויציאות למתחם כך שיהיו מרחוב ראול ולנברג ו/או משמר הירדן ולא מרחוב נחלאות פינת בנימין מטודלה. יש לבנות מנהרות על חשבון היזם על מנת לווסת את התנועה למתחם. 6.2 הפחתת כמות יח"ד בפרויקט, והקטנת עוצמות הבינוי בקרבת הרחובות נחלאות ומטודלה. 6.3 הגדלת כמות חניות ובניית חניון ציבורי. 6.4 במידה ויבנה בית ספר, יש לדאוג לאזור מסודר להורדה והעלאת תלמידים כדי למנוע חסימת כבישים ופקקים.
38. חנן לוי		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.1, 2.2.	1. התוכנית מוסיפה 750 יחידות דיור חדשות, מבני ציבור וקומת מסחר, בשטח גיאוגרפי של כ-15 דונם באזור מאוכלס בצפיפות, למעשה הקמת שכונה חדשה וצפופה בתוך שכונה צפופה לעייפה.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7.	2. <u>עומס תנועה וכניסות ויציאות מהשכונה</u>: התוכנית מוסיפה שכונה חדשה עם כ-4000 תושבים וכ-1500 כלי רכב שיצרו עומסי תנועה קיצוניים ופקקים ברחובות הראשיים ובייחוד ביציאות והכניסות לשכונה ברחובות-משמר הירדן, ראול ולנברג, פנחס רוזן. עומסי התנועה יגרמו גם מהסעות תלמידים, מכלי רכב מסחריים (לשרות קומות המסחר), ומהגדלת מס' התושבים בשכונות הסובבות. התכנון כולל

		כניסה ויציאה מרחוב משמר הירדן ונחלאות שכבר כיום עמוסים לעייפה.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6.	3. <u>חניה</u> : התכנית מקצה 0.7 חניה לכל דירה מה שיגרום לרכבים חדשים לחנות ברחובות הסמוכים. הדבר יגרום לעומס חניה אדיר, כבר כיום קיימת מצוקת חניה בשל הסמיכות לאזור התעסוקה. יעבור זמן רב עד להפעלת הרכבת הקלה שלא תפעל בסופי שבוע.
	ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 7.	4. <u>עומס על תשתיות</u> : הגידול במס' התושבים, ייצור עומס מסיבי על תשתיות קיימות (מים, ביוב, תקשורת וחשמל) בשכונות הסמוכות באופן שאינו מתקבל על הדעת.
לדחות את ההתנגדות	כאמור, הטענות בדבר רעש וזיהום אוויר נטענו בעלמא. נעשה סקר גדול ומקיף לכל נושא ההיבטים הסביבתיים על ידי יועץ איכ"ס, אשר מהווה חלק ממסמכי התכנית. למענה מורחב בנוגע לנושאי תנועה ותחבורה ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7.	5. <u>רעש וזיהום אוויר</u> : הצפיפות התחבורתית תגרום למגעי רעש ולעליה דרסטית בזיהום האוויר.
לדחות את ההתנגדות	נעשה סקר גדול ומקיף לכל נושא ההיבטים הסביבתיים על ידי יועץ איכ"ס, אשר מהווה חלק ממסמכי התכנית. במסגרת קידום התכנית נערך תיאום מול המשרד להגנת הסביבה לנושא זיהום הקרקע, נערך סקר היסטורי ואושרה תכנית דיגום קרקע מול המשרד להגנת הסביבה והרשות לאיכות הסביבה בעיריית תל אביב. התכנית קובעת כי תנאי להיתר בנייה יהיה תיאום מול המשרד להגנת הסביבה וטיפול בקרקע המזוהמת ככל שתמצא.	6. <u>התכנית תפגע במי התהום ובמערכת האקולוגית</u> : האזור סביב חניון דן הוא בית למגוון עשיר של צמחים וחיות בר מקומיות ויש להקפיד על מערכת אקולוגית מקומית בריאה.
לדחות את ההתנגדות	7.1 ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5. 7.2 ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6. 7.3 ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3. 7.4 ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.2, 3.4. השימושים במגרשים הציבוריים יהיו בהתאם לתכנית צ', ושיקול דעת הוועדה	7. <u>הצעות שיפור</u> : 7.1 הפחתה משמעותית של מספר יח"ד. 7.2 הקמת חניון תת קרקעי לשימוש כלל תושבי השכונה. 7.3 מציאת פתרונות תחבורתיים כולל יציאות וכניסות הגיוניות וברות קיימא שלא יעמיסו על שיכון דן. למשל, לשנות את מיקום הכניסות/ יציאות כך שיהיו

	המקומית והעירייה בהתאם לצורך לעת מימוש. 7.5 התכנית עומדת בתקנים עירוניים, בחוק התכנון והבנייה ותואמת לתא/5000, כך גם כל היתר בניה שייצא יהיה בהתאם לכל דין.	באמצעות מנהרות תת קרקעיות ישירות לחניון. 7.4 שילוב שירותים לטובת ורווחת כלל התושבים לדוגמא קאנטרי עם בריכה. 7.5 לאור הגידול המסיבי המתוכנן במספר התושבים וכלי רכב, יש לוודא התאמת הפרויקט לעמידה הן בתקנים עירוניים, בתקנות העירייה, בתקנות המרחביות, בחוקי התכנון והבנייה, ואף שיפור איכות החיים של כלל התושבים בשכונות הסמוכות. יש לוודא עמידה בקריטריונים של תשתיות ושירותים שעל העירייה לספק לפי מספר התושבים (תשתיות, מתנס"ים, שירותים קהילתיים ושירותי בריאות).
39. יצחק מלכא		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7.	1. עומס תנועה: תוספת של כ- 740 דירות יגרמו לעומסי תנועה במשמר הירדן. כבר כיום יש עומס רב ותוספת 1500 כלי רכב תיצור פקקי תנועה בלתי נסבלים. בנוסף, בית ספר יעצים את הבעיה כולל נושא הורדה ואיסוף תלמידים.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 1.2, 2.1.	2. <u>אופי השכונה ישתנה</u> מהותית ולרעה בשל בניית מאות יחידות דיור בבניינים רבי קומות, בשטח קטן בכניסה לשכונה.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 1.4.	3. <u>התכנית כוללת נגיסה מתוך שטחים שאינם שייכים למוסד</u> מהצד הירוק של משמר הירדן (פארק של עצים ומדשאה) על מנת להגדיל אחוזי בניה.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.1.	4. <u>אי השתלבות באופי השכונה</u> : הבינוי החדש חייב להשתלב באופי השכונה בדיוק כפי שקיימים היום בניינים ברח' משמר הירדן של 7 ו 6 קומות.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.1.	5. <u>פגיעה באיכות החיים</u> : הפרויקט המוצע יפגע באיכות החיים בשכונה ויביא לירידת ערך משמעותית בערך הנכס שבבעלותי.
40. יהושע פתאל נציג 47 תושבי רחוב גולי קניה בשכונת משגב		

המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7.	1. עומס תנועה: רח' ראול ולנברג מהווה ציר תחבורה ראשי לבאי אזור התעסוקה בעתידים. כבר כיום אזור מגורינו מהווה את החצר האחורית של עתידים והבאים אליו משתמשים בתשתיות הדרכים שבסביבתנו לצרכי נסיעה וחניה, מידי יום ביומו, ולכן קיימים פקקים בצמתים בסביבה. מצב זה מקשה על תושבי השכונה מעבר חופשי לבתיים ומהווה חסימה גם לכל השכונות לרבות ברחובות משמר הירדן, טורקוב, הרוגי מלכות, האלוף מרכוס, פתחיה וטבנקין. יובהר כי הצמתים ראול ולנברג-משמר הירדן וראול ולנברג-פינחס רוזן קרובים זה לזה באופן שאינם יכולים להכיל את נפחי התנועה שביניהם ובכך נגרמות חסימות רבות אשר אינן מאפשרות לתנועה מהשכונות להתקדם. היבטים אלו יוצרים פגיעה קשה בנגישות אל ומהשכונות הסמוכות- עקב תוספת כלי רכב והבנייה האינטנסיבית כתוצאה מההתחדשות העירונית המואצת שנקמת בשכונה בימים אלו.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.7.	2. <u>כניסות ויציאות לשכונה והרחבת רחובות</u>: הפתרון המוצע בתוכנית הכולל הרחבת רחוב משמר הירדן אינו תורם לבעיה האקוטית לאור העובדה שהמשכו של הרחוב צפונה מכיכר משמר הירדן-טורקוב-נחלאות הינו בעל נתיב אחד לכל כיוון ועל כן בעיית הפקק וחסימת הרחוב תמשיך. הפיכת רחוב נחלאות לדו כיווני הינו בעייתי עקב העמסה נוספת על כיכר משמר הירדן-טורקוב-נחלאות באופן שלא תתאפשר יציאת כלי הרכב והשתלבותם ברחוב משמר הירדן החסום. רחוב בנימין מטודלה המהווה את המשכו של רחוב נחלאות צפונה הינו כיום חד כיווני ומתוכנן להישאר שכזה (רחוב בעל זכות דרך צרה של 10 מטר). מצב זה בעייתי באופן שאינו מאפשר

		כניסה נוספת למתחם מכיוון צפון ואינו תורם לזרימה התנועתית ברחובות. כניסת כל כלי הרכב למתחם מרחוב משמר הירדן ומרחוב נחלאות ויציאה של חלקם אל רחוב משמר הירדן מהווה בעיה משמעותית לאור העובדה שכל כלי הרכב המגיעים למתחם יכנסו מצד מזרח בלבד – רחוב משמר הירדן ובכך הבעיה הקיימת היום ברחוב תתעצם – סתימת הרחוב, חסימת השכונות ומניעת הנגישות אליהן. כמו כן, בשעות הבוקר והצהריים יהיה עומס נוסף עקב העלאה והורדת תלמידים של בתי הספר וגני הילדים. על פי סעיף 6.2' בהוראות התכנית תתאפשר כניסה ויציאה לחניה בתא שטח 401 (מבני ציבור) דרך משמר הירדן. מצב זה מהווה תוספת עומס לרחוב.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.6.	3. חניה: הקטנת תקן החניה לפחות מ-1:1 (סה"כ 627 חניות מהן 557 ליח"ד) בשכונות פרבריות תגרום לכך שרוב התושבים המחזיקים 2 כלי רכב ויותר יחנו ברחובות הסמוכים ובמתחם וזאת בנוסף למשתמשי מבני הציבור, המסחר והאזרחים במתחם.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.5.	4. <u>בחינה תנועתית</u>: יש לבחון בראיה רחבה יותר את צומת ראול ולנברג-פינחס רוזן-שיטריט, את יכולת הקיבולת והנפחים עקב הגידול ביח"ד ומסחר מהפריקט הנדון ומתכניות התחדשות עתידיות בשכונות הסובבות ובאזור התעסוקה בני ברק ואזור אצטדיון רמת גן.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.5.	5. <u>פיתוח תשתית התחבורה הציבורית</u> (רק"ל ומטרו), ככל שיגיע לאזור, יארך שנים ארוכות ועד אז אנו תושבי השכונות הוותיקות נאלץ לחיות במצור תחבורתי.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף	6. <u>מנהרה</u>: יש להציע פתרון

	8.3.	תנועתי ולבחון מנהרה לכניסה ויציאה למתחם ברחובות ראול ולנברג ואו פינחס רוזן, ולא לאפשר כניסה לשכונה החדשה מתוך הרחובות הפנימיים הצרים של רמת החייל וישגב.
לדחות את ההתנגדות	לנושא גובה הבינוי, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 1.2, 2.1. לנושא ירידת הערך הקנייני, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 4. לנושא הקטנת מס' יחידות הדיור, ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5.	7. <u>צביון השכונות וערכן הקנייני</u> : בניה גבוהה של 19 קומות פוגעת בצביון השכונות, אופיין הכפרי והשקט, תוך פגיעה בערכן הקנייני של הבתים. הפתרון- הקטנת מספר יחידות הדיור, הנמכת גובה המבנים ומתן מענה תנועתי המאפשר נגישות אל ומהשכונות הסמוכות למתחם.
לדחות את ההתנגדות	לנושא הצפיפות, ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5. לנושא הקו הכחול ותוספת מגרשים 684,685 - ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 1.4.	8. <u>צפיפות וקו כחול</u> : הגדלת הקו הכחול של התוכנית לכיוון מזרח על חשבון שצ"פ קיים (מגרש 672) והוספת המגרשים 684,685 מצפון לתוכנית הינה למראית עין על מנת להקטין את הצפיפות המוצעת, אין בה כדי לפתור את בעיות התנועה האקוטיות.
לדחות את ההתנגדות	להרחבה בנושא החציה לפארק הירקון, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7.	9. <u>שבילי הולכי רגל ואופניים</u> : התוכנית מנתקת את רמת החייל וישגב מפארק הירקון ולא מאפשרת רצף של שבילים להולכי רגל ואופניים לכיוון דרום לפארק הירקון ולתחנת הרכ"ל מבלי חציית מערך תנועה אינטנסיבי, גדוש, רחב וגדול. הפתרון- גשר להולכי רגל ואופניים מעל רחוב ראול ולנברג על מנת לאפשר שימוש, נגישות וזיקה ללא הפרעה לכלל השכונות מצפון לרחוב.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.3.	10. <u>חזית מסחרית ברח' ראול ולנברג</u> : החזית המסחרית הינה מקומית ואינה המשכית מזרחה ומערבה ואינה מחוברת ונגישה להולכי רגל לפארק הירקון ולתחנת הרכ"ל אלא חצויה ע"י עורק תחבורה ראשי.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 38 סעיף 6.	11. <u>תסקיר השפעה על הסביבה וזיהום קרקע</u> : ההשפעות והמסקנות של התסקיר אינן

		באות לידי ביטוי בתוכנית. התוכנית אינה מתייחסת לנושא זיהום קרקע עקב תחנת הדלק הקיימת במתחם וכן הטיפול באוטובוסים במוסך אלא דוחה נושא משמעותי זה עם כל ההשלכות שיכולות להשפיע על הפרויקט לשלב של תנאים למתן היתר בניה – סעיף 6.4 (4) בהוראות התוכנית באופן שנוגד הוראות כל דין ואיננו עולה בקנה אחד עם תקדימי פסיקה בנושא.
לדחות את ההתנגדות	לנושא הקמת גשר/ מנהרה, ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3.	12. <u>כדאיות כלכלית</u>: התוספת של 750 יח"ד ו-1500 מ"ר שטחי מסחר ותעסוקה לשטח פנוי המאפשר מימוש מידי, הינה גדולה מיכולת הנשיאה של התשתיות הקיימות באזור והכדאיות הכלכלית הינה לאין שיעור במיוחד שאין זה פרויקט פינוי בינוי ולא נדרשת בחינה שמאית ע"פ תקן 21. יש לחייב את היזם להקים תשתיות חוץ שכונתיות (גשר להולכי רגל ואופניים, ומנהרה לכניסה/ יציאה מהמתחם) מכספו, על חשבונו, בנייתו מהשכונה שלנו, מבלי להישען על תשתית ישנה דלה, בעייתית ובלתי מספקת של שכונות רמת החייל וישגב.
לדחות את ההתנגדות	הקו הירוק של הרק"ל נמצא כבר בביצוע וניתן להניח שעד איכלוס הפרויקט, קו זה כבר יחל לפעול.	13. <u>שלביות של התכנית</u>: יש לקבוע שלביות לתכנית, באופן שמתן ההיתרים במסגרת התכנית יהיה הדרגתי בשלבים ותואם עקב בצד אגודל בפיתוח תשתית התחבורה הציבורית של האזור ולא לאפשר הוצאת היתרי בניה, אלא רק לאחר שהרק"ל והמטרו יישמשו בפועל את הנוסעים ויהיו תחליף ראוי לנסיעה ברכב פרטי.
לדחות את ההתנגדות	לנושא מס' יחידות הדיור, ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5. לנושא מאזן שטחי ציבור, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 3.4.	14. <u>הקטנת מס' יח' דיור</u>: נדרש להקטין מהותית את מספר יחידות הדיור ושטחי המסחר, התעסוקה ומבני הציבור.
41. דויד בר		
המלצה	מענה לטענה	תמצית הטענה

לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.1, 2.7.	1. <u>בינוי</u> : הפרויקט מתוכנן על שטח של 22 דונם, כולל 8 בניינים בני 7.5 קומות ו 8 בניינים בני 19 קומות וכולל לא פחות מ 750 יחידות דיור (שזה שקול למספר יחידות הדיור בשיכון דן כולה). מדובר על בניית שכונה ולא על פרויקט כמו שמציגה התוכנית שהיא ללא כבישים או דרכי מוצא ממנו מלבד יציאה מהחניונים שלו.
לדחות את ההתנגדות	הבה"ת נערכה על פי הנחיות משרד התחבורה ואגף התנועה בעיריית ת"א- יפו. למענה מורחב בנושא הבה"ת ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.5. לנושא המגרש החום, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.2.	2. <u>הבה"ת</u> שנערכה לתכנית בשנת 2019 לא לקחה בחשבון את הייעוד של 6 דונם שטח חום לבניית 36 כיתות לימוד ו 5 גני ילדים כפי שהוצג בהפקדת התכנית. יתרה מכך, התכנית אינה מציעה תכנון סופי לשטח החום ולא בחנה כראוי את ההשלכות התחבורתיות של המוסדות הציבוריים על התנועה בצמתים כולל נושא העלאה והורדת תלמידים. רח' נחלאות מתחבר לרח' משמר הירדן כך ש 2 היציאות מהפרויקט משמשות כיציאה אחת. התכנית לא קובעת מה ייבנה על 6 דונם שטח החום ולא קובעת הסדרי תחבורה ראויים לאותו שטח. לכן, לא ניתן יהיה להתנגד למה שייבנה במגרש החום שכן לא ניתן להתנגד לכך בשלב ההיתר.
לדחות את ההתנגדות	M3 – מאושר, ציר הנופש – מאושר כולל גישה לעתידים. להרחבה בנושא מערכות התחבורה המתוכננות באזור ראו מענה להתנגדות 1 סעיף 2.5.	3. <u>הבה"ת</u> שנערכה לתכנית לקחה בחשבון תכניות שלעניות דעתי, הן לא מאושרות כמו המטרו קו M3, ציר רצועת הנופש והגישה לעתידים. לכן, לא יתכן שנלקחו בחשבון בבחינת ההשלכות התחבורתיות של הפרויקט.
לדחות את ההתנגדות	הירידה ברמת השירות המדוברת היא בתנועה ממערב למזרח. רמת השירות במקטע נקבעת ע"י הבקרה שבקצהו. במקטע ברמת שירות D אין למעשה עיכוב בקצה הקטע, ובמקטע ברמת שירות F יש צומת מרוזמר בקצה, ומכאן השוני ברמות השירות.	4. <u>בבה"ת</u> בעמוד 10, ניתן לראות קטע מרחוב ראול ולנברג ברמת שירות F שעובר לרמת שירות D, בעוד שבקטע הדרך המדובר אין ולו יציאה אחת מלבד היציאה ימינה לתוך השכונה.
לדחות את ההתנגדות	הפיתוח של צפון אזור התעסוקה של	5. <u>הבה"ת</u> לא התייחסה אף לא

	בני ברק אינו מחובר תשתיתית לתל אביב, מעבר לחיבור הקיים בגשר מבצע קדש, הוא מחובר לדרך אם המושבות וכביש 4. העומסים הקיימים לא צפויים להשתנות, יש לזכור כי הפיתוח באזור התעסוקה של בני ברק ילווה גם בפתרונות תחבורה ציבורית כגון הרחבת אם המושבות והוספת נת"צ.	במילה לתכנית בב/650 בני ברק, הממוקמת על צומת מבצע קדש וכוללת לא פחות מ 100 דונם שטחים עיקריים לתעסוקה ולא פחות מ 252 דונם שטחים סה"כ בשני מגדלים בני 30 ו 40 קומות הממוקמים על הצומת.
לדחות את ההתנגדות	הקו הירוק מתוכנן כעת להתממש סביב שנת 2029, לא סביר שהפרויקט יאוכלס במלואו לפני כן.	6. הבה"ת לא לוקחת בחשבון עיכובים בהפעלת הקו הירוק.
לדחות את ההתנגדות	כפי שהוכח בעבר, כל תוספת פיתוח מביאה לתוספת תנועה ולא משפרת את רמות השירות לרכב הפרטי. הוכח גם כי תוספת תשתית לרכב פרטי לא משפרת רמות השירות אלא מגדילה את הביקוש ורמות השירות חוזרות להיות נמוכות (תופעת "הביקוש המושרה"). מאידך, מכיוון שרמות השירות בשעות העומס הן נמוכות כבר היום, ומכיוון שקיבולת הכבישים היא סופית, אזי התוספת לא משנה משמעותית את המצב הקיים. התכנית לא מתיימרת לשפר את השירות לרכב הפרטי (גם לא תכניות הרקע המאושרות), אך מה שצפוי להשתפר הוא רמות השירות לאלטרנטיבות לנסיעה ברכב הפרטי, ובראשן מערכות המתע"ן – רק"ל ומטרו, וכן שירות באוטובוסים, ותשתיות להולכי רגל ורכיבה. באופן מקומי, התכנית פותחת מעברים ומגוונת שימושים בשכונה, דבר ששלעצמו מפחית את הצורך בתנועה ממונעת.	7. לפי הבה"ת סעיף 5.1 בעמ' 9, ללא הפרויקט רמת השירות היא A עד C בעוד שלפי הבה"ת (בסעיף 6.7 בעמ' 16) רמת השירות בצומת ולנברג- פנחס רוזן בשעות השיא היא D. כלומר הפרויקט מעביר אותנו לרמת שירות נוספת מ C ל D דבר שיהווה מפגע תחבורתי לצומת. בבחינת התכנית ע"י הועדה המקומית לא נלקח כראוי בחשבון נושא הוספת רמת השירות שהיא נושא חשוב. יתרה מכך, הבה"ת הניחה שתכנית ציר הנופש, המטרו, קו M3, הגישה לעתידים וציר רצועת הנופש הן תכניות מאושרות (והן לא תכניות מאושרות) אשר צפויות להוריד את עומס התנועה באזור, אך אף אחד לא מבטיח שיאושרו. אפילו כאשר היא הניחה שהן תכניות מאושרות, עדיין יש מעבר לרמת שירות D. כלומר, ייתכן והמצב אף גרוע יותר ויש החמרה נוספת לרמות שרות E או F בצומת- דבר שלא נבחן כראוי.
לדחות את ההתנגדות	להרחבה בנושא החציה לפארק הירקון, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיפים 2.5, 2.7. התכנית משפרת את הקישוריות בין שיכון דן לפארק הירקון על ידי כך שמאפשרת מעבר להולכי רגל דרך הפרויקט, בשטחי זיקות ההנאה, אל רחוב ראול ולנברג וממנו אל הפארק. לעומת זאת במצב הקיים, תושבי השכונה נאלצים ללכת סביב מוסד דן היות ומדובר במרחב סגור שלא ניתן לעבור דרכו.	8. התכנית לא מציינת את פארק הירקון. זאת ההזדמנות לחבר את שכונות שיכון דן, רמת החייל, רביבים וישגב לפארק- דבר שהתושבים דורשים שנים וכיום נדרשים לעבור צומת סואן ומסוכן.

לדחות את ההתנגדות	נושא ספיקת תחנות הרק"ל, אינו בתחום תכנית זו. בסביבת תחנת הרק"ל מתוכננים מעברי חציה רבי קיבולת בכל הצמתים בסביבת התחנה, וכן שבילי הליכה (ואופניים) למגיעים מהכיוונים השונים בפארק הירקון. התחנה וסביבתה מתוכננים להכיל את הקיבולת הצפויה. לנושא החציה לפארק הירקון, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.5.	9. לא הוצע מעבר ראוי להולכי רגל לתחנת הקו הירוק ברח' ולנברג. לפי נת"ע הקו הירוק מתוכנן לשאת עומס של 2800 נוסעים בממוצע לתחנה ליום ואפשר להעריך שהתחנה לא תעמוד בכל הספיקה המגיעה אליה ממתחמי התעסוקה בבני ברק, קניון איילון וכ' שלא לדבר על שינויים שהעירייה מתכננת בתא/5500.
לדחות את ההתנגדות	תא/5500 היא תכנית שאינה מאושרת, ונמצאת בהליך של אישורים מול הועדה המחוזית במסגרת דיון להפקדה.	10. העירייה והיזם מקדמות בתא/5500 בניין של 40 קומות בתכנית המבוקשת ברח"ק 20 באזור המוגדר בתא שטח A102 (בתשריטת התכנית).
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 5,6 סעיף 8.3.	11. לא נבחנו חלופות כדוגמת מנהור וחיבור לשיקוע הקיים ברח' ולנברג, שכן מדובר בצומת המחבר את ת"א, בני ברק, רמת גן ומתחמי תעסוקה רבים בערים אלו.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 1.2.	12. מספר הקומות: במפגש שיתוף ציבור הוצגה התכנית עם מקסימום של 15 קומות, ואילו מספר הקומות גדל ל 19 מעל קומת מסחר וזאת ללא שיתוף ציבור וללא עדכון התושבים. לא ניתן הסבר מנומק מדוע תא/5000 הקובעת לקרקע זכויות של עד 15 קומות, מופרת בבוטות ל 19 קומות. המילה "עד" בתכנית המתאר, נותן שיקול לוועדה המקומית לקבוע מס' קומות לפרויקט ומציין גבול עליון אותו ניתן לאשר.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 3.6.	13. ניגוד עניינים: לעירייה ולוועדה המקומית כגוף הנגזר ממנה, יש זכויות על שטחים נרחבים מהפרויקט ובגינם היא ניידה זכויות ומצויה בניגוד עניינים באישורו.
לדחות את ההתנגדות	התכנית תואמת את מסמך המדיניות להתחדשות רחוב פנחס רוזן-משה סנה (תא/9051), המציע	14. מדיניות פנחס רוזן והשפעות סביבתיות: התכנית צריכה להיבחן גם ביחס למדיניות רח'

	"עיבוי נפח הבינוי ועידוד עירוב שימושים בחזית רחוב פנחס רוזן ומשה סנה (כולל תכנון חדש במוסד "דן" לבניה רוויה גבוהה יותר), תוך איחוד חלקות ופתרונות נגישות תנועתיים פנים שכונתיים". להרחבה על גובה הבינוי ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.1. הטענות בדבר השפעות סביבתיות נטענו בעלמא. נעשה סקר גדול ומקיף לכל נושא ההיבטים הסביבתיים על ידי יועץ איכ"ס, אשר מהווה חלק ממסמכי התכנית. כפי שצוין במענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.1, השטח הפתוח נותן מענה להיבטים סביבתיים.	פנחס רוזן שאושרה לבניינים עד 9 קומות שכן ביחד עם תכנית זו תיווצר מעין חומה בצורה מדרום וממערב על שכונת נווה דן. כמו כן, לא נלקחו בחשבון השפעות סביבתיות (מסדרונות רוח, רעש וכ') ואדריכליות על השכונה שהיא ברובה בתים עד 2 קומות ומוגדרת בבנייה נמוכה.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 2.3.	15. <u>חזית מסחרית</u>: התכנית מתייחסת לאתר שהוגדר בתא/5000 כ- "מתחם 209 א'-מוסד דן". זאת בעוד שבהנחיות למתחם דן בתא/5000 רשום כי "בקומת הקרקע ברח' פנחס רוזן תיבחן חזית מסחרית", ואילו בתכניות המופקדות סומנה חזית מסחרית גם לאורך רחוב ראול ולנברג.
לדחות את ההתנגדות	התכנית כפופה לתכנית המתאר תא/5000 וזכויות הבניה נגזרו בהתאם לאזור מגורים בבנייה עירונית ברח"ק 4. זכויות הבניה נגזרו משטחי המגרשים הסחירים שנקבעו בתכנית החדשה. להרחבה, ראו מענה להתנגדות מס' 1 סעיף 3.5.	16. <u>זכויות בניה</u>: שטח התכנית ממנו נקבעו זכויות ורח"ק הוא 37 דונם בעוד שהשטח בפועל ממנו ניתן לגזור זכויות לפי תא/5000 הוא כ 20 דונם. ניתן לראות הבדל בין הסימון של תכנית המתאר לגבולות התכנית בפועל. על כן, התכנית היא לא בסמכות ועדה מקומית במתכונתה הנוכחית, שכן לא ניתן להגיש את התכנית כמקשה אחת של 37 דונם מבלי נימוק ראוי כיצד נגזרו הזכויות על כל שטח.
לדחות את ההתנגדות	ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.7.	17. <u>עומס תנועה</u>: השכונה המוצעת בתכנית, ממוקמת מעל אחד הצמתים העמוסים בת"א (מבצע קדש, ראול ולנברג, פנחס רוזן) המהווה צוואר בקבוק. כבר היום אזור התעשייה ברמת החייל הוא כישלון, ורק בגלל התחבורה. כל זאת בשל פקקים של למעלה משעה וחצי על מנת לצאת מרמת החייל.

לדחות את ההתנגדות	לנושא צמצום מס' יח"ד, ראו מענה להתנגדויות מס' 2,3,4 סעיף 5. לנושא עוצמות הבינוי ראו מענה להתנגדויות מס' 1 סעיף 2.1.	18. <u>צמצום היקפי בניה</u> : הבעיות העולות מהתכנית היו צריכות לבוא לידי ביטוי בצמצום היקף הבניה, מס' יחידות הדיור וגובה הבינוי.
הערות טכניות של לשכת התכנון תל- אביב, ועדה מחוזית לפי סעיף 109 ב'		
המלצה	מענה	תמצית ההערה
התכנית תואמת את הנחיות התכנון בסביבת תחנות מטרו	בהתאם לסעיף 4 להנחיות מינהל התכנון מיום 23.12.2022 - תכנית הכוללת לפחות 100 יח"ד, תכלול דיור מכיל (דירות קטנות וכן דיור מיוחד כדוגמת מעונות סטודנטים וכדומה), דיור בהישג יד לפי התוספת השישית לחוק התו"ב ולפי סעיף 188 לחוק ותמהיל דירות מגוון. בתכנית ביישובים מדגם 1 (לפי תמ"א 35 תיקון 4) יקבע היקף של לפחות 20% דיור מכיל מכלל יח"ד בתכנית (לפי תמ"א 35 שינוי 4, תל אביב היא ישוב מדגם 1). התכנית עומדת בהנחיות מינהל התכנון שכן היא מכילה דיור מכיל ואף מעבר לקבוע בהנחיות מינהל התכנון (היינו מעבר ל-20% דירות קטנות). כך התכנית קובעת כ-25% יח"ד יהיו בשטח ממוצע של כ-50 מ"ר (פלדלת) – (כאשר בהתאם לתמ"א 35 שינוי 4, דיור מכליל כולל בין היתר דירות קטנות בשטח של עד 55 מ"ר לרבות ממ"ד ולא כולל שטח מרפסת). כמו כן, התכנית כוללת תמהיל יח"ד מגוון (כ-30% דירות קטנות בינוניות בשטח ממוצע של כ-75 מ"ר ; כ-30% דירות בינוניות גדולות בשטח ממוצע של כ-95 מ"ר ; כ-15% דירות גדולות בשטח ממוצע של כ-110 מ"ר). בנוסף התכנית כוללת דיור בהישג יד בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה – לפחות 15% מסך יח"ד בתכנית יוקצו להשכרה ארוכת טווח (25 שנה).	1. בהתאם לאמור במסמך הנחיות תכנון בסביבת תחנות מטרו לפי סעיף 109 לחוק תכנון ובנייה של מנכ"ל מנהל התכנון מיום 23.12.2021 (סעיף 4). יש להקצות את תמהיל יחידות הדיור בהתאם למסמך מדיניות מאושר לפיתוח סביב צירי מתע"ן. התכנית הנ"ל מצויה בסמיכות לקו רק"ל ירוק בביצוע ובקרבה לתחנת רכבת כבדה- בני ברק. לאור כל זאת מומלץ לקבוע תקן חניה ודיור מכליל, בהתאם למסמך המדיניות לפיתוח בסביבת מתען- מחוז תל-אביב.
2.2 יש לתקן את סעיף 4.2.2 א' ולמחוק את המילה "זכויות" מהמשפט. 2.3 יש להעתיק את רשימת השימושים	2.1 המצב המאושר אינו כולל זכויות בניה מאושרות למגורים/מסחר.	2. הערות טכניות 2.1 יש לעדכן את לשכת התכנון בנתונים הכמותיים העיקריים המאושרים.

המותרת בתכנית צ' אל סעיף 4.2.1. 2.4 יש להוסיף להוראות התכנית כי תקן החניה עבור השטחים הציבוריים יהיה בהתאם לתקן התקף. 2.5 יש למחוק מההוראה בסעיף 4.1.2 (ג)-(3) את המשפט "השטח שמתחתיה לא ייחשב במניין השטחים הבנויים". 2.7 יש למחוק את הערה ז' בטבלה 5.	2.2 הסעיף יתוקן כך שיובהר שזכויות הבניה הינן בהתאם לטבלה 5. 2.3 יתוקן 2.4 יתוקן. 2.5 יתוקן. 2.6 הערה אינה רלוונטית. במסגרת הדיון להתנגדויות מוצע להפוך את השטחים בייעוד מבני ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים לשטחים פתוחים בלבד. 2.7 יתוקן. 2.8 תכנית צ' מפנה לתכנית ע'1 לעניין מספר קומות, גובה קומות וקווי בנייה, אך מאפשר להגדיל במקרים מסוימים את זכויות הבניה ולכן ההפניה לתכנית צ' נכונה. 2.9 במסגרת ההתנגדות מומלץ לשנות את יעוד תא שטח 685 מייעוד מבני ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים לשטחים פתוחים בלבד.	2.2 בתא שטח 401 מוצעות זכויות בניה בהיקף של 400% בהתאם לתכנית 507-0271700, אולם תכנית זו מאפשרת את הזכויות האמורות למגרשים המוקפים ביעודים ציבוריים. יחד עם זאת, ככל וזכויות הבניה ניתנות מכוח תכנית המתאר, יש לתקן את האמור בסעיף 4.2. 2.3 בסעיף 4.2.1 ביעוד למבנים ומוסדות ציבור יש לציין את השימושים המותרים. 2.4 התכנית קובעת כי תקן החניה למבנים ומוסדות יהיה כקבוע בתכנית צ', אולם תכנית צ' קובעת כי יחול תקן החניה המאושר והקיים. אין סיבה להפנות וניתן לקבוע כי התקן לשימושי ציבור יהיה לפי התקן התקף. 2.5 סעיף 4.1.2 (ג)-(3) תקנות התכנון והבניה מגדירות את המקרים בהם מתקנים פוטו וולטאים אינם מוגדרים כשטח מקורה, לכן אין צורך לכלול הוראה זו בהוראות. 2.6 זכויות הבניה ביעוד לשטחים פתוחים ומבנים ומוסדות ציבור הינם מעבר לזכויות הבניה האפשריות בהתאם לתכנית הקבועה בסעיף 4.5.2 (א)-(2). 2.7 הערה ז' לטבלת זכויות הבניה מאפשרת ניווד שטחי בניה בין תאי שטח ביעוד מגורים ד', אולם ניווד שכזה עשוי להביא לחריגה מהרח"ק באחד מתאי השטח. 2.8 סעיף 7 ו-8 לטבלת הזכויות בדבר זכויות הבניה בתת הקרקע מפנה לתכנית צ'- תוכנית 507-0271700 אינה מציינת את היקף הזכויות בתת הקרקע. 2.9 בתא שטח 685 קיימים עצים רבים לשימור בכל תא שטח, לכן לא ברור כיצד ניתן לבנות בתא שטח זה.
---	--	--

חוו"ד הצוות : (מוגש ע"י צוות צפון)

ממליצים לקבל את ההתנגדויות בחלקן ולאשר את התכנית למתן תוקף בכפוף לתיקונים הבאים :

1. יש להוסיף הוראה בסעיף 6.2 בהוראות התכנית, כי כניסה לרכב תפעולי תתאפשר מרמפה הממוקמת ברח' משמר הירדן בלבד.
2. יש לשנות את ייעוד הקרקע בתאי השטח 684,685 משב"צ/ שצ"פ ל- שצ"פ ולשנות בהתאם לכך את הוראות התכנית, התשריטים והנספחים.
3. תקן החניה לדירות להשכרה (דירות הדב"י) יקבע תקן 0.8 מקומות חניה ליחידת דיור בדומה לשאר הדירות. יש לעדכן את הוראות התכנית בהתאם.
4. יש לקבוע מרחק מינימלי בין הבניינים הפונים לרח' נחלאות ולרח' משמר הירדן ולעדכן את מסמכי התכנית על פי הפירוט הבא :

הבניינים הפונים לכיוון רחוב נחלאות :

- בצד המערבי בין הבניין בן 19 קומות למרקמי מוצע קו בניין מינימלי 8 מטר.
- בין מרקמי למרקמי מוצע קו בניין מינימלי 6 מטר.

הבניינים הפונים לרחוב משמר הירדן :

- בין הבניינים בני 15 קומות מוצע קו בניין מינימלי 8 מטר.
 - בין המסדים שמתחת למבנים בני 15 קומות מוצע קו בניין מינימלי 6 מטר .
5. המרחקים הסופיים ייקבעו במסגרת תכנית העיצוב.
 - יש להגדיל את תחום זיקת ההנאה בין המגרש הציבורי (תא שטח 401) למגרש המגורים בבנייה מרקמית מ- 4 מ' ל- 8 מ', כך שיתאפשר מעבר מזמין ומרווח לגינה השכונתית שבזיקת הנאה לציבור. יש לעדכן את הוראות התכנית, התשריטים והנספחים בהתאם.
 6. דיור בר השגה- יש לתקן את הוראות התכנית כך ששיעור ההנחה יהיה בהתאם למדיניות הדיור לתל אביב – יפו ובהתאם לממיר (הוראות גנריות).

בהתאם, יש לתקן את הסעיפים הבאים בהוראות התכנית :

- דברי הסבר לתכנית : יש לציין כי בתכנית נכלל דיור בהישג יד במחיר מופחת, בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה.
- **1.9 הגדרות בתכנית** - יחידות דיור להשכרה במחיר מופחת בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה.
- **מגורים ד'** - יש לתקן את הניסוח בסעיף 4.1.2 א'5 :
יוקצו לפחות 15% מסך יחידות הדיור (למעט בתא שטח B102) עבור דיור בהישג יד בהתאם לתוספת השישית, להשכרה במחיר מופחת למשך 25 שנה מיום קבלת היתר האכלוס.
- שיעור ההפחתה של דמי השכירות יעמוד על 40% ממחיר השוק, ובלבד שדמי השכירות לא יעלו על תקרת דמי השכירות המופחתים הקבועה בתוספת השישית לחוק התכנון והבניה.
- תמהיל גודל יחידות הדיור בהישג יד ושטחן הממוצע יהיה בדומה לכלל יחידות הדיור בתכנית, אך ללא דירות גדולות. תמהיל גודל יחידות הדיור הסופי יקבע בתכנית העיצוב.
- יחידות הדיור בהישג יד תהיינה בניהול ובבעלות אחודים ותמוקמנה כמקבץ או במפוזר במגוון קומות וכיווני אוויר, וככל הניתן במבנה/אגף עצמאי ובבנייה מרקמית. מיקום הדיור בהישג יד יקבע בתכנית העיצוב ואדריכלי והפיתוח. לפחות 15% מיחידות הדיור בכל שלב בהקמת הפרויקט יהיו יחידות דיור בהישג יד.
- יחידות הדיור בהישג יד תהיינה זהות ליתר יחידות הדיור בתכנית מבחינת חומרי גמר, פתחים, חלוקת חדרים ותכנון פנימי, עיצוב חזיתות, מרפסות וכד' והן יתוכננו ויבנו כחלק משטחי המגורים. סטייה משימוש זה תהווה סטייה ניכרת.

- יש להוסיף לסעיף 6.14 עיצוב אדריכלי, את ההוראות הבאות לדיוור בהישג יד :
 - תכנית העיצוב תקבע את תמהיל גדלי הדירות הסופי ומיקומן, בהתאם לחוות דעת מה"ע או מי מטעמו.
 - תמהיל גדלי יחידות הדיוור בהישג יד יהיה בדומה לכלל יחידות הדיוור בתכנית, למעט יח"ד גדולות במיוחד (מעל 100-120 מ"ר לפי העניין : שטח עיקרי וממ"ד).
 - יחידות הדיוור בהישג יד יתוכננו בסטנדרט איכות דומה ליתר יחידות הדיוור, בהתחשב במיקומן וריחוק ממטרדים סביבתיים.
- 6.15 תנאים בהליך הרישוי- יש להוסיף סעיף : " התחייבות לרישום הערה לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין (רישום ופיקוח) תשע"ב – 2011, לפיה יחידות הדיוור בהישג יד תהיינה בבעלות אחודה ותנוהלנה על פי הוראות התוספת השישית לחוק התכנון והבניה."
- 6.16 תנאים למתן תעודת גמר- יש להוסיף סעיף מס' 5 : " רישום בפועל של הערה לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין (רישום ופיקוח) תשע"ב – 2011, לפיה יחידות הדיוור בהישג יד תהיינה בבעלות אחודה ותנוהלנה על פי הוראות התוספת השישית לחוק התכנון והבניה."
- 7. יש לתקן את לוח ההקצאות כך שתתקן הערה בטבלת האיזון : "החלק המיוחס לעיריית תל-אביב משקף זכויות בניה ל- 20 יחידות דיוור בשטח עיקרי ממוצע של 80 מ"ר/יח"ד (ללא יח"ד דיוור בהישג יד בהתאם לסעיף 4.1.2 בתקנון התכנית)"
- 8. הערות טכניות לתיקון בהוראות התכנית :
 - יש לתקן את סעיף 4.2.2 א' ולמחוק את המילה "זכויות" מהמשפט.
 - יש להעתיק את רשימת השימושים המותרת בתכנית צ' אל סעיף 4.2.1.
 - יש להוסיף להוראות התכנית כי תקן החניה עבור השטחים הציבוריים יהיה בהתאם לתקן התקן.
 - יש למחוק מההוראה בסעיף 4.1.2 (ג)-(3) את המשפט "והשטח שמתחתיה לא ייחשב במניין השטחים הבנויים".
 - יש למחוק את הערה ז' בטבלה 5.

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0024-24' מיום 11/12/2024 תיאור הדיון :

משתתפים בתחילת הדיון : אלחנן זבולון, אורנה ברביבאי, מיטל להבי, חיים גורן, חן אריאלי, מאיה נורי

לריסה קאופמן ממ"מ מה"ע אודי כרמלי בשעה וחצי הראשונה של הדיון

זיו לייבו : מציג סקירה קצרה של עיקרי התוכנית. הוגשו 43 התנגדויות. התנגדות אחת נמשכה על ידי מנהל הדיוור הממשלתי, התנגדות נוספת של הוועדה המחוזית שהיא הערות טכניות מיוחדות.

אלחנן זבולון : אבקש לשמוע סקירה של התנועה לתוכנית

אירית לבהר גבאי : אגף התנועה. התכנית נמצאת בין שני רחובות מאוד ראשיים, רחוב ראול ולנברג ורחוב פנחס רוזן, ועוד שני רחובות שכונתיים יותר - משמר הירדן ורחוב נחלאות. התכנית מוסיפה יחידות דיוור, מסחר ובתי ספר. היא מחליפה היום מתחם סגור ומגודר שלא ניתן לעבור בו בשום אמצעי ומפתחת אותו ופותחת אותו למעברים. בנושא של רכב פרטי, ניתן להגיע למתחם הזה משני כיוונים : יש כניסה אחת לחניונים התת-קרקעיים (כמובן שכל החניה היא תת-קרקעית) מכיוון רחוב משמר הירדן, בגישה גם לרכב פרטי וגם לרכב תפעולי הנדרש לטובת המסחר.

המסחר הוא בכמות לא מאוד גדולה, והנושא התפעולי נפתר בתת הקרקע. יש כניסה נוספת למתחם דרך רחוב נחלאות לטובת הרכב הפרטי, והכול מחובר למטה למרתפים שמשרתים את החניות. המתחם עצמו משורת בתוכו בשימושים מגוונים. לטובת הרכב הפרטי ובכלל יש כאן הרחבות של הרחובות גם של רחוב משמר הירדן וגם של רחוב נחלאות שניתנים בתוכנית. רחוב נחלאות מורחב להיות רחוב דו סיטרי כדי לאפשר כניסה ויציאה מאותה כניסה שנמצאת כאן שמסומנת בחץ.

אלחנן זבולון : מוסיפים נתיב לאורך כל הרחוב בנחלאות כדי שישירות?

אירית לבהר גבאי : כן, יהיה אפשר להיכנס ולצאת. הרחוב היום הוא חד סטרי, אז בעצם היה אפשר רק להיכנס לחניון ולצאת בעצם לתוך השכונה, והכוונה היא לא כזאת. הכוונה היא שיהיה אפשר לצאת גם חזרה לרחוב משמר הירדן, ודרכו לראול ולנברג, ופחות להעמיס על שיכון דן, ולכן הרחוב הזה יורחב ויהפוך לדו סיטרי וגם המדרכות כמובן יוסדרו.

חן אריאלי: מורחב בעוד שמונה מטר או שיהיה בסך הכל שמונה מטר?

אירית לבהר גבאי: כן, מורחב בעוד שמונה מטר. הוא מורחב לשמונה-עשרה מטר סך הכל. אדגיש שההרחבה היא רק למקטע הזה. עד הסיבוב של הרחוב הזה ולא בהמשכו, כי המטרה היא לשרת את אותם חניונים, ולאפשר כניסה ויציאה ולא רק כניסה ויציאה לתוך השכונה וההעמסה על השכונה. כניסה שניה לכיוון רחוב משמר הירדן, כניסה ויציאה לרכב פרטי ותפעולי. הרכב התפעולי לא אמור להיכנס בכלל לרחוב נחלאות. הכניסה לא מותאמת לו ולא תכיל אותו. יש הרחבה של המדרכות בכל הדפנות, ותוספת של שבילי אופניים. לגבי המבנה הציבורי, הוא נמצא מבחינתנו במיקום טוב מבחינת הנגישות התחבורתית. הוא לא ממוקם במקומות שלא ניתן להגיע אליו בכלל ברכב. אם למשל, הוא היה ממוקם קרוב יותר לפנחס רוזן ראול ולנברג אז לא ניתן היה לגשת אליו ברכב. הסדרי התנועה הסופיים לא נקבעים בתב"ע, הם ייקבעו בהמשך, ואנחנו בהחלט לוקחים בחשבון ובדקים בנספח תנועה לתב"ע שניתן לתת את המענים. בין היתר המענים בהעלאה והורדה של ילדים. אנחנו לא קובעים בתב"ע את השימוש הסופי, יחד עם זאת כל מבנה ציבורי שיהיה ישרת את תושבי האזור. מכיוון שיהיו כאן דרכים חדשות ואפשרויות חדשות של נגישות, אנחנו מניחים שהתנועה המועדפת הנבחרת על ידי התושבים תהיה לא להגיע ברכב הפרטי, אבל יהיו גם פתרונות לרכב הפרטי. אנו נמצאים בסביבה שיש בה שירות מאוד נרחב של תחבורה ציבורית בראשה הרכבת הקלה שתתחיל לפעול בשנים הקרובות. יש אוטובוסים באזור, נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית ושבילי אופניים.

אלחנן זבולון: הפתיחה הנוספת של הנתיב הנוסף ברחוב נחלאות היא תיעשה עוד לפני ביצוע הפרויקט זאת אומרת כבר בהריסה אנחנו מרחיבים את הנתיב?

רבקה פרחי: ההפקעה היא מכוח התוכנית הזו. מפקיעים ואז מרחיבים.

אירית לבהר גבאי: בזמן עבודות נקבעים הסדרים זמניים. אתייחס לעוד שני נושאים חוץ ממה שאתם רואים כאן שזה הסכמה של מעברי הולכי הרגל. בנקודה הזאת אנחנו לא משנים ברחוב ראול ולנברג את הקיים כי יש לנו את השיקוע שבשלב הזה לא מאפשר לעשות חציות נוספות, אבל בהחלט אפשר לראות גם בתחום התוכנית שהמרחב הזה נפתח והופך ממשולש סגור וחסום למקום שאפשר לעבור ולהשתמש בו. לנושא של עומסי תנועה שעלה בהתנגדויות, אין ספק שפרויקט כזה מוסיף תנועה. נעשה לו בה"ת שזה **בדיקת השלכות תחבורתיות**. נלקחו בחשבון השימושים בתוכנית, חשוב להגיד שבה"ת זו לא בדיקה שיכולה לחזות ואין אפשרות לחזות בדיוק את התנועה, אבל זו בדיקה יותר מאקרו שמסתכלת על תוספת התנועה הכוללת של התוכנית תוספת התנועה הכללית שעוברת, זו לא תנועה שנוצרת רק מהפרויקט. הבה"ת הראה שאין כאן השפעה משמעותית לפרויקט עצמו. זה לא אומר שלא יהיה עומס נקודתי בשעות שיא מסוימות, כמו שיש בכל מקום בעיר. אנו עושים את מרב התכנון המיטבי ביותר כדי שאנשים לא יגיעו לכאן ברכב. יכול להיות שחלק מהאנשים כן יגיעו ויכול להיות שיהיה עומס בשעה מסוימת ביציאה, אבל כמו שהרבה כאן מכירים יש גם היום עומסים.

בבדיקה של הבה"ת לא נראתה השפעה דרמטית שמורידה את רמות השירות, בסך הכול רמות השירות שנמצאו כאן הן רמות שירות טובות. לנושא החניה, תקן החניה שנקבע על ידי הוועדה תקני חניה מופחתים של 0.8 חניות לדירה זה אומר ש-20% מהדירות ללא חניה. שאר התקנים גם בהתאם לשימושים אין כאן משהו שונה.

דיון בהתנגדויות:

עו"ד וילצ'יק אלי: מייצג 53 דיירים שגרים בשכונת שיכון דן, משגב ורמת החייל. ההתנגדות מתייחסת לתוכנית שמציעה בינוי מאוד מאסיבי. אף אחד לא יחלוק שבשכונה הזאת מסביב הכול זה בתים נמוכים צמודי קרקע ברובם זה או שתיים-שלוש קומות, ולכן הפגיעה שהתוכנית הזאת תיצור היא פגיעה משמעותית. לצורך כך לקחנו גם את פרופסור טליה מרגלית ואציג את דבריה. וכן את אינג'ניר אריאלה אושפיז שהיא מומחית תחבורה ותדבר בהמשך. חוות הדעת של הצוות המקצועי איננה נכונה יותר כי היא מנוגדת לפסיקה שניתנה לפני יומיים בעניין עזריאלי טאון. יש את הדרך לביטול שנמצאת בתוכנית הזאת ובמקום שתהיה פה דרך, כל השטח כולו הופך לזיקת הנאה לציבור. זאת אומרת, יש את המבנים והכול בשטח זיקת הנאה וכמובן יש פה רח"ק ארבע ופטנט של עיריית תל אביב (שפה באמת העמדה שלי לא התקבלה, אבל גם על זה אנחנו כמובן נערער) שבאה ואומרת- אנחנו לוקחים את כל השטח ושמים את כל השטח כזיקת הנאה. ולמרות שיש פה מעברים לציבור (וראיתם מעברים כאלה ומעברים אחרים) ובעצם הציבור נהנה מזה. ופעם בתוכניות השטחים האלה היו מסומנים כשבילים דרכים שטחים ירוקים. אנחנו שמים את הכול כזיקת הנאה, ולכן זה כאילו חלק מהשטח הפרטי של הבניין שמכפילים ברחק ארבע וככה מקבלים את התוצאה של השלושים אלף מטר. אני חושב שהנושא הזה פסול. זה נמצא כרגע בעתירה מנהלית בעניין של האטד. מעבר לזה שלוקחים את הכול ועושים כשטחים וזיקת הנאה, גם לוקחים שטחים שמראש מלכתחילה בתוכנית הקודמת יועדו לדרך והופכים אותם גם כן לזיקת הנאה לטובת הציבור, ואז אומרת עיריית תל אביב, רגע אני ויתרתי על דרך אם אני ויתרתי על דרך אז מגיע לי משהו בתוך התוכנית הזאת כי ויתרתי על דרך. הייתה דרך ויתרתי עליה. ועדת ערר אמרה עם כל הכבוד לכם, אתם לא יכולים לקחת דרך ציבורית לתת עליה רחק ארבע ולקחת זכויות לעיריית תל אביב. המשמעות היא בתוכנית הזאת אם אני לוקח רק את הטענה שכן התקבלה שאומרת שאת הדרך אי אפשר להפוך לזיקת הנאה להכפיל בארבע ולתת לעירייה שטחים. המשמעות היא שהשטח של חלקה 654 (שזאת חלקת הדרך שנכנסה לאיחוד וחלוקה

1506 מטר) רחק בגין הדרך הוא הוא 6,000 מטר. זאת אומרת שיש לנו פה בעצם תוכנית של 30,000 מטר שש אלפים מטר מתוכה דברים שאי אפשר לאשר לפי החלטת ועדת ערר האחרונה. מדובר בתוכנית אחרת לגמרי כשמפחיתים עשרים אחוז בשטחי התוכנית. העירייה בתוכנית הזאת, עבור הדרך שהפכה לזיקת הנאה לקחה לעצמה עשרים יחידות דיור. על פי הפסיקה אלו דברים שאי אפשר לעשות אותם ולכן זו תוכנית אחרת לגמרי. חייבת להיות התייחסות לנושא הזה של ההחלטה שהתקבלה לפני יומיים. התוכנית יוצרת 13 בניינים בגובה של 19 קומות, חלקם לא כולם, ולכן אנחנו מתנגדים לתוכנית שיוצרת בעיות תחבורה ובעיות של שטחי ציבור. לא נעשה פה שיתוף ציבור אמיתי. יש נוהל לעניין שיתוף ציבור. הנוהל קובע שלוש דרגות של שיתוף ציבור. אנחנו לא מבינים למה בתוכנית כזאת משמעותית של משולש כל כך גדול (תוכנית של 38 דונם שבלב שכונות עם אופי אחר וגם הצוות המקצועי מודה), עושים את רמת שיתוף הציבור הכי נמוכה. יידוע ועדכון של הציבור, לא התייעצות עם נציגים- זו החלטה שגויה. ביידוע של הציבור הציגו מצג לא נכון, נאמר שבשכונה הזאת הבנייה תהיה של חמש עשרה קומות. גם אם התוכנית גדלה בפועל ל-19 קומות אף אחד לא עדכן את הציבור ולא יידע את הציבור. ההחלטה על ההפקדה התקבלה באופן לא תקין. בדיון שהיה בישיבה השתתפו שישה חברים, עורך דין ליאור שפירא, אסף הראל, הגברת מיטל להבי, חן אריאלי, אלחנן זבולון וחיים גורן. ההצבעה התחלקה שלוש מול שלוש והיושב ראש לא אמר שהוא משתמש בקול הכפול שלו, אבל כשראו שזה מתחלק פתאום מגיע מר גל שרעבי ומצטרף להצבעה כשהוא לא היה נוכח בכל הדיון. התוכנית מציעה קו כחול לא רציף, אין שטחים ירוקים כי אם יעשו אז אי אפשר יהיה לתת רחוק. בתוכנית הזו לקחו שני מגרשים שלא קשורים לקו הכחול של התוכנית ואותם הופכים שטחים חומים וירוקים. אנו טוענים שלא ניתן לקחת שטחים שמחוץ לקו הכחול, יש פסי"ד של עיריית גבעת שמואל נגד המועצה הארצית ושם הנושא הזה נפסל.

אלחנן זבולון: מאיה נורי הצטרפה לדיון
עו"ד וילצ'יק: בפסי"ד נאמר במפורש, נדרש שהשטח עליו מוחלות הוראות לאיחוד וחלוקה יהיה נכלל כשטח רציף המהווה יחידה תכנונית אחת. הכללתם של שטחים בתכנית אחת בין אם יוחדו באופן מלאכותי באמצעות דרך ובין אם לא, איננה יכולה לאפשר החלת הוראות איחוד וחלוקה על כל שטחי התוכניות. אנו טוענים שהתוכנית היא לא בסמכות והיא לא חוקית ולא ניתן לעשות את זה בתוכניות בסמכות הועדה מקומית. דבר נוסף, התנאים להפקדת התוכנית המפורטת לא התקיימו. התנאים של תוכנית 5000 שקובעת שחלק מהדברים שצריכים לעשות זה לקבל נתונים על השתלבות הבנייה המבוקשת במרקם הקיים או המתוכנן, מבחינת הבינוי תכנית ערכים אדריכליים וכד'.

לעניין שטחי הציבור, השטחים החומים- לפי תוכנית צ' אי אפשר לעשות שטח חום ולא להגדיר אותו לראשונה מפני שתכנית ת.א 5000 זה נוגד אותה. כמו כן תכנית 5000 דיברה שבאזור הזה במוסד דן תיבדק האפשרות שקומת הקרקע ברחוב פנחס רוזן תיבחן חזית מסחרית אז לא ייתכן שגם ברחוב ראול ולנברג יעשו חזית מסחרית. לעניין מבני ציבור הסותרים גם עקרונות של משפט ופגיעה בזכות הטעון ובזכות ההתנגדות. כמו שאמרתי, אנחנו בעצם לא יודעים מה יהיה במקום הזה לפי תוכנית צ'. יכול להיות במקום הזה חינוך, קהילה, ספורט בריאות, רווחה, מתקני תפעול ומשרדי הרשות המקומית. כל אחד מהדברים הללו מצריך תקני חניה שונים, הסדרי תחבורה ותנועה שונים והשפעות אחרות. לא יכול להיות שימוש כל כך נרחב והתוכנית תקבע שההחלטה לגבי השימוש תיקבע בתוכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח. טענו שאנחנו לא יודעים מה יהיו ההסדרים התחבורתיים כי לא נעשה בה"ת לתוכנית אבל הבנו שיכול להיות שאנחנו טועים וכן נעשה בה"ת, ולכן גם כתבנו בהתנגדות שלא נעשה בה"ת או שלא פורסמה. צריך היה לפרסם את הבה"ת. קיים חסר גדול מאוד בשטחי ציבור בתוכנית, אחת ההמלצות שהשטח במקום שיהיה ירוק וחום- יהיה רק ירוק. ממילא הייתה פה חורשה כך שלא נתנם לנו מי יודע מה. לנושא זיקות הנאה, מעבר לבעיה של יצירת שטחים ולקחת שטחים, לעירייה יש פה בעיה שהיא פותרת אותה משפטית. השאלה מי צריך לתחזק אם זה זיקת הנאה לטובת הציבור? בשטח פרטי לכאורה זה נשאר בבעלות פרטית. העירייה פותרת את זה בהסכמים עם היזם שהשטחים בזיקת הנאה לציבור, העירייה תתפעל אותם ותתחזק אותם אחרי שהיזם יבנה אותם- אני חושב שזה פסול. השטחים הם לכאורה ציבוריים והסיבה היחידה שנעשה זה לתת רחוק מצד אחד ומצד שני לא כך מסדירים שטחי ציבור במדינת ישראל. שטחי הציבור צריכים להיות מטופלים מתוחזקים על ידי העירייה מכוח דין וסמכויות שבדין. לא מכוח זה שעושה הסכמים עם יזמים פרטיים, שיתנו להשתמש בשטחים הללו בדרך כזו או אחרת. לעניין דיור בר השגה, בתל אביב במקום הזה בדירות הללו גם אם תיתן הנחה על המחיר הקבוע, מדובר על אנשים שבאמת בעלי יכולות כלכליות גדולות שיוכלו לגור בדירות האלה. אין שום קשר בין המטלה הציבורית של דיור בר השגה לבין התוצאה בפועל. הדבר הזה גם יוצר בעיות של תנועה וחניה.

אריאלה אושפיז: אציין שלושה נושאים. שהופיעו בחוות הדעת שלי ולא קיבלו מענה מספק. עניין הבחינות התחבורתיות זה העניין של הבה"ת. היה קשה למצוא את הבה"ת, הוא לא היה זמין ובדרכים עקיפות הגעתי אליו, עיינתי ולדעתי המקצועית הוא לוקה בחסר ומטעה. הבה"ת הוא כלי תכנון ומודל שמציג את כל התוצאות שלו על סמך הנחות. הבה"ת לא עשה שום בדיקה לשנת יעד 2040 ולא לשנת יעד

של מימוש הפרויקט. ההנחה שבשנת היעד תהיה מערכת תחבורה 3M בקו ירוק היא מלאה אי ודאות והיא משפיעה בצורה משמעותית על התנועה ועל המצגת של התנועה. נקודה שנייה שמשפיעה בצורה משמעותית על המצגת ועל התוצאות של הבה"ת זה עניין מקדם פיצול. הבה"ת נבדק על מקדם פיצול של 40% שכבר בתוכנית המתאר של תל אביב שבדקה את שינוי תוכנית תל אביב 5500 דיברו שעל 2030 יהיה 25% מקדם פיצול. שני הדברים האלה משפיעים בצורה משמעותית על תוצאות הבה"ת שהראתה שהכול בסדר. בהצגה האופטימלית הזו, בצומת ראול ולנברג פנחס רוזן יש כבר D, וכל שינוי בהנחות היסוד יהפוך את זה ל-E. אי אפשר לדעת גם מה יקרה בצמתים אחרים. בגלל אי הוודאות ובהתאם להנחות להכנת הבה"ת, ראוי היה שתעשה בחינה של מצבי ביניים ולראות מה המשמעות של זה ובהתאם לזה לקבוע שלבי ביצוע עם התניה. דבר נוסף, חסר בדוח של הבה"ת התייחסות לרחוב נחלאות. לעניין בית הספר, בטבלת מאזן החניה יש הגדרה של בית ספר, יש הגדרה של הסדרי החנייה עבור בית הספר. אין שום התייחסות בתכנון להסדרים נוספים שדרושים כמו הסעות, הסעות לטיולים, הסעות לתלמידים הסדרי הורדה ואמרו שדוחים את זה לשלב היתרים. גם בהנחות לתכנון הסדרים בסמוך למוסדות חינוך, כדי שיימנע מצב שיגיעו למצב של תוכניות מפורטות ואז ינסו לחפש כל מיני פתרונות מאולצים לכל ההסדרים, צריך לעשות את הבדיקה הזאת כבר בשלב מקדמי של תוכנית המתאר של תב"ע של כל הליכי התכנון. עשיתי סקר בתיכון, חמישים אחוז מהתלמידים מגיעים באוטובוסים שלושים אחוז מגיעים בין השעות שבע וחצי לשמונה וחצי בהסעות ברכבים פרטיים- זו כמות לא מבוטלת, כל בית ספר לגופו. לעניין החניה, יש תקן חניה אחד לאפס שמונה זה מותר מאתיים דירות ללא רכב. מצוקת החניה תגדל.

אלחנן זבולון: רן עמיתי וענת עמיתי לא פה, נקריא את התנגדותם. אריק צ'צ'קס גם לא נמצא. מתן בן שוהם בבקשה.

מתן בן שוהם: מתגורר ברח' נחלאות. יהיה כאן שינוי יעוד. שמו כאן שטחי מסחר על רחוב נחלאות לא הגיוני ששיכון שהיה של מגורים, בתים פרטיים ואתם הופכים לשטחי מסחר.

אלחנן זבולון: שטחי המסחר ברחוב נחלאות ירד.

מתן בן שוהם: לעניין מבנה הציבור, הורדה והעלאה של תלמידים וכל אלה יקרו מול הבית שלי. אם יהיה פה מתנ"ס ותהיה תנועה שתגדל פי שתיים או יותר. המבנה, לא ברור למה הוא לא יכול לזוז לכיוון אחר כי כשהיה רעש, מגרש משחקים, רעש בשעות הערב- לא קבלנו התייחסות מה עומד להיות בדיוק שם. קבלנו שטח מול הבית שלי שמקבל שינוי יעוד מבניה רגילה לבניה רוויה. זה פוגע ברמת שווי הנכס וכבר היום השוכרים מבקשים להוריד את שכ"ד. בנו הרבה יחידות דיור אבל לא לקחו בחשבון שכולם יצטרכו לעשות קניות וכולם יצטרכו לעבור דרך נחלאות או משמר הירדן, אין דרך אחרת. אין התייחסות לאורח החיים שהיה לנו, אורח חיים כפרי שעומד להשתנות. אנו בבעיה קשה.

אלחנן זבולון: סיון חבר לא נמצאת. מיכל שרם לא נמצאת. נגה דייוויס לא נמצאת. אביבית סדן דייוויס בבקשה.

אביבית סדן דייוויס: מפריע לנו כמות הדירות והדיירים שיהיו. זה שונה מהשכונה ולא סביר. החיבור לפארק הירקון, אם היה גשר להולכי רגל זה היה מועיל. לגבי יציאות של תחבורה לכבישים הראשיים, אשמח לקבל פירוט בעניין זה.

איתן דוויס סדן: האם בפינה יש כיכר? אם כן לא ברור איך האוטובוסים ינועו? כשמגיעים לדברים ציבוריים יש להטיל ספק, עד שזה יהיה קיים. אני בספק שהרכבת הקלה תהיה מוכנה בזמן סיום הבניה וגם אם היא היתה מוכנה לא בטוח שהיא תעמוד בעומס. הקו האדום הוא די עמוס בשעות עומס והשאלה האם יהיה מספיק מקום לשימוש. הרכבת הקלה נוסעת דרך רמת אביב, הרבה מאוד אנשים לא ישתמשו בה. נכון להיום אין אף נתיב תחבורה ציבורית. כדי שאנשים ירצו לעבור לתחבורה ציבורית, חייבים לתת יתרונות של זמן. בשביל זה צריך לתת נתיב תחבורה ציבורית. ראול ולנברג הוא כביש שלא נעים לעבור בו כילד או כמבוגר. הורים לא יתנו לילדים שלהם לעבור את הכביש שהוא לא בטוח. 3M לא ברור מתי הוא יושלם כך שאנו בספק עד כמה הוא רלוונטי. עיריית ת"א מתבססת על הנחות שלפיה אנשים ישתמשו בתחבורה ציבורית היא אופטימית הרכבת הקלה לא עושה מסלול אידיאלי וצריך יותר נת"צ. בלי צירי תחבורה ציבורית יהיה קשה מאוד להתחרות ברכב הפרטי. קו נעים בסופ"ש לא נותן פתרון הכי טוב. הפרויקט אינו מעשי.

מיטל להבי: איך אתה מתנייד?

איתן דוויס סדן: תחבורה ציבורית וגם אוטו

אודי כרמלי מה"ע נכנס את מקומו מילאה אדר' לריסה קופמן.

יעל כץ מסטבאום: הגשתי תצהיר להתנגדות שלי והחתמתי את כל מגישי ההתנגדויות כך שלכולם יש תצהיר. אני גרה ברח' של בתים פרטיים, מולו מוסד, טובים עמנואל. אני אשמח שהחניון יזוז משם. אני גרה 50 מ' ליד פארק הירקון אבל היום אני צריכה לחצות 6 רמזורים. אם לא הגענו לפני 15.30 הביתה כי בלתי אפשרי היום להיכנס לשכונה מרח' שטרית מבלי לבצע עבירת תנועה. ראיתי את תוכנית התחבורה שמסתמכת על תחבורה ציבורית. כבר היום אנחנו מסתמכים על תחבורה ציבורית אבל אתם לא יכולים להסתמך על זה. הייתה הזדמנות פז לעשות מנהרה, זה היה יכול לתת פתרון אמיתי לתחבורה והיה יכול לקרב את השכונה לפארק הירקון באופן אמיתי. יש לנו מנהרה אבל היא קצרה. זה נבחן אבל זה רק עניין

של כסף ולכן זה לא נעשה. צריך להתחשב בתושבים, לתת תוכנית יותר הגונה לתושבים. מדובר בהכפלה של התושבים של כמה שכונות שיכון דן ורמת החייל, זה לא הגיוני.

קויפמן אסתר: אני גרה בנחלאת 7. זו התוכנית השלישית. הראשונה הייתה לבנות 250 יח"ד השנייה 550 יח"ד והתוכנית הזו 750 יח"ד. בעלי כתב לראש העיר מדוע זה עלה מ-550 ל-750 התשובה היתה "שילוב של בניה גבוהה בסמיכות לבניה נמוכה אינו פסול בתנאי שההשפעה על הסביבה מבוקרת." בשיבת ההמשך שהתקיימה בדצמבר 2004 קבע מהנדס העיר כי יוכנו חלופות נוספות של עד מאתיים-חמישים אחוז, בשילוב מגדלים ובנוסף אם החלופות לא יוכיחו השתלבות טובה עם הסביבה אז נפח הבנייה ירד בהתאם. "בכל אופן, הוא גם כותב פה במסמך הזה שבהמשך לרחוב נחלאת איפה שהדיירים גרים תהיה בנייה נמוכה ורק במרחק תהיה בנייה. אנו הולכים לקטסטרופה. היום אני נמצאת חצי שעה בכניסה לשכונה.

אלחנן זבולון: אהרונסון מרדכי אברהם אהרון ונוגה לא נמצאים. תומר הייפמן לא נמצא. יונה יקואל, שרה יקואל ויצחק גולדשטיין לא נמצאים.

עדינה טל ולדמן: אני גרה בשכונה 45 שנה והילדים והנכדים גרים אתנו באותו בית. החלום היה לגור עם המשפחה. פינה ירוקה בתל אביב. מודה לעירייה שפיתחה את האזור. אבל הפתוח הביא מצוקה והרס של איכות החיים. היום שכונת נווה שרת בפינוי בינוי התפתחה פי 4 וכל משרדי ההיי טייק שממשיכים להבנות. אף אחד לא בא באוטובוסים רק עם רכבים פרטים וחודרים לשכונה שלנו. וכל הכבישים צרים וחד סיטרים, כולם בתים פרטים בשכונה שלנו. כל העומסים של בית חולים אסותא ואיכות החיים ירדה והזיהום. אני גרה ברח' ישראל אשכנזי ואני לא יכולה לצאת מהשכונה. אני צריכה 3 שעות לצאת מהבית כדי להגיע לנכדה שלי בדרום ת"א. כשהיה הכנס הראשון של הצגת התוכנית נציגת התנועה אמרה שאסע באופניים. אני בגיל 75 שאסע באופניים זה לא הגיוני. המציאות לא דומה לספר, הישראלים אוהבים את המכונית הצמודה והם נוסעים בסופ"ש עם הילדים ואף אחד לא יוותר על המכונית. כל המשפחות שיגיעו לשם הם משפחות עשירות עם שני רכבים לפחות. אתם מוזמנים לבוא ולראות, איכות החיים נהרסה לנו. צריך להקטין את מספר יחידות הדיור בפרויקט.

אלחנן זבולון: נעמי שרמיסטר לא נמצאת. שרה ומשה נעים לא נמצאים. שרית ומשה תשובה לא נמצאים. יעקב אפיריון לא נמצא.

עופר דורון: דייר ברח' משמר הירדן 39. יש מגרש חניה קטן בפינה של הרוגי מלכות ומשמר הירדן, כיום חונים בו אנשי הייטק שממלאים אותו מהבקר. ברור שלאחר בניית הפרויקט לא יהיה איפה להחנות. כבר היום הכל פקוק. לא ניתן לאפשר כניסה לבי"ס ממשמר הירדן? גם אנחנו וגם התושבים החדשים ייסבלו. זה פרויקט שלא הגיוני ולא מקובל. חייבים להקטין את הפרויקט. יהיה מפגע תחבורתי.

אלחנן זבולון: תמי ודוד קוז'ק לא נמצאים.

דרור כהן: מתגורר בלויטה 14. אני מבקש לתקן שלהתנגדות ששלחתי צורף תצהיר וכתובת. נושא החניה, כשבאים הסבא והסבתא לקחת את הנכדים לחוגים בתוך השכונה, לא ייסעו בקורקינט לכן צריך לתת מענה יותר מסודר ממה שבדיקת היתכנות תחבורתית הגדירה. המעבר מהשכונה לפארק הירקון, לא נותן מענה מספיק טוב ולא מאפשר ניצול של פארק הירקון. צריך לבדוק מעבר משוקע מתחת לראול ולנברג. כשנפח התנועה יגדל, ואני גר על משמר הירדן, גם ערך הנכסים ירד. הבקשה שלי להתייחס לשינוי הארנונה לבתים הפרטים שכרגע יהפכו להרבה פחות פרטיים בגלל עומס התחבורה.

אלחנן זבולון: יאיר דנאי לא נמצא. אורה וחנוך סער לא נמצאים. אייל אברמוב לא נמצא.

זהר קויפמן: לעניין זכויות הבניה, ניסיתי לבדוק שחב' דן לא קנו את השטח. יש שם 29 דונם שמתוכם יש 2 דונם של העירייה והגישו תוכניות על 38 דונם. אבל אין להם גם 29 דונם, לא ברור איך נותנים זכויות בניה? נראה על פניו כמו קומבינציה. מבחינת התנועה תהיה קטסטרופה גם היום רח' נחלאת עמוס, אם ייסעו בשני הצדדים אני לא אגיע הביתה.

רוני טברסקי: הגשתי תצהיר להתנגדות. לעניין התהליך יש פה עניין משפטי, לא נראה טריוויאלי. מדובר בתוכנית גדולה שמשנה אופי של שכונה וצריכה חשיבה. אנו לא מתנגדים לתוכנית. הסיפור הוא איך זה מתאים לאופי השכונה? אם היו בונים בקו שצמוד לשכונה חמש קומות ורחוק יותר 8 קומות, אבל פה ההיקפים חריגים. לא רואים אותנו. לעניין התנועה, אני וויתרתי על רכב, מעל חצי שנה עשיתי ניסיון אמיתי לנסוע בתחבורה ציבורית אבל זה לא עובד. עשרות שנים זה גם לא יעבוד אולי רק כשיהיה מטר. יש פה עניין של קונספציה שכולנו ניסע בתחבורה ציבורית, אבל צריך למתן.

אלחנן זבולון: התקן שאתם מקבלים הוא לא שונה ונמוך מפרויקטים אחרים בעיר.

רוני טברסקי: יכול להיות שגם מה שעושים במקום אחר בעיר זה לא בסדר. התחבורה הציבורית תיקח עשרות שנים. נקודה נוספת שמטרידה זו הרמפה. כניסה משמעותית לחניון תהיה מתוך השכונה, וזה גם קשור לנושא ידוע הציבור, אנו מבקשים לבטל את הרמפה, איך לעשות זאת לא ידוע. להציב כניסה ויציאה של אלפי רכבים בתוך השכונה זה דרמטי וכוחני. אלפי כניסות ויציאות ביום. לעניין הקו הכחול אני מבקש להיות בתוך התוכנית, מבקש לבדוק זאת.

אודי כרמלי: זה מופיע בהתנגדות? אפשר להכניס את הבקשה שלך בצורה מסודרת לפרוטוקול?

רוני טברסקי: מצד אחד ביקשתי לבטא את המחאה, אבל מתוך ההתנסות שעיריית ת"א לא רואה אותנו ולא תיצור שינוי בתוכנית. ממש מתחת לבית שלי יעברו כל הרכבים. אולי יש היגיון להגדיל את התוכנית ולהכליל אותנו, זו בקשה אישית שלי.

אלחנן זבולון: סוזנה שפירא לא נמצאת. חנן לוין לא נמצא. יצחק מלכה מוותר על זכות הדיבור. יהושע פתאל לא נמצא.

דיויד בר: השטחים ניתנו עוד לפני קום המדינה. תושבי שיכון דן מסכימים שהחניון הוא מפגע. אנשים חושבים שתושבי שכונת דן אמידים ומתנגדים לכל פרויקט. בסופו של דבר מדובר באנשים שגרים שנים רבות עוד לפי ששטחי הנדל"ן שלו. לא חלוקה הדעה שרוצים שיהיה משהו טוב בשטח הזה. מכנים את הדבר הזה פרויקט אבל ראוי לכנות זאת שכונה, 13 בניינים, 750 יח"ד. מוקמת שכונת בלון. שמישהו ידמיין את המפלצת בטון שתעלה שם שלא הגיונית לתא הנוף של השטח הזה. תכנית המתאר קובעת עד 15 קומות, אני לא חושב שנעשתה בחינה. לא בוצע שיתוף ציבור נוסף בעניין ולא היה תהליך מקדים עם תושבי השכונה. לא בוצע תהליך עם התושבים של השכונות הגובלות. הבה"ת נערכה ב-2019 עוד מעט אנחנו ב-2025 תכנונים השתנו. ייעוד השטח החום דובר בהתאם לתוכנית צ'. רחוב נחלאת הורחב אך לא נותן משמעות תחבורתית. הבה"ת לקחה בחשבון תוכניות שעדיין לא אושרו. הציבור לא עודכן בהעברת החזית המסחרית לראול ולנברג ולא ברור אם זה יבוצע או לא? הפרויקט ממוקם על צומת שמחברת כמה ערים. היה צריך לבחון גם מה מתוכנן בערים הגובלות ואיך הפרויקט משתלב בחפיפה עם הערים הגובלות. עד שכבר לוקחים את המפגע הקיים, לא דואגים למעבר לפארק הירקון. מה יקרה אם העירייה תחייב את היזם לבנות מנהרה? אבל העירייה לא תרצה כי זה ירד לה מההשכחה. כיום יש יציאה תחבורתית מרח' ראול ולנברג למה היא בוטלה? ומי הסמכות לביטול הכניסה והיציאה? אבקש לדעת כיצד התוכנית מתכתבת עם מדיניות רחוב פנחס רוזן? העירייה נידה זכויות זה מצוי בניגוד עניינים. הוועדה המקומית נמצאת בניגוד עניינים ולכן יש פה בעיה. דובר על תוכניות שונות שאושרו, תכנית גולף כיתן שאושרו בה 183 יח"ד על שטח של 20 דונם. העירייה בתא/ 5500 מתכננת אצטדיון בסוף מתחם עתידים, לא ברור כיצד מצד אחד מבקשים פה בניינים עד 15 קומות אבל מצד שני בדלת האחורית מבקשים בניין של 40 קומות למסחר על אותו פרויקט ועל אותו תא שטח? אי אפשר להשיט את כל בעיית מצוקת החניה והדיר בתל אביב על הפרויקט הזה.

אלחנן זבולון: מאיה נורי יצאה

זיו לייבו: מקריא את עיקרי ההתנגדויות שלא הגיעו לדיון מתוך הדפס. התנגדויות 2-4, 6-8, 14-17, 18-21, 25-31 שהוצגו על ידי עופר, 26-28, 32, 33, 34, 38, 40

אלחנן זבולון: מענה היזם בבקשה

עו"ד ענת בירן: מייצגת את היזם. מדובר במתחם שמהווה מפגע, מוסך אוטובוסים. בתשובה להתנגדויות התוכנית הזאת נעשתה ומקודמת בדיוק לפי תוכנית 5000. לבוא ולדבר היום על למה בונים כאן רחוק ולמה בונים יותר משלוש או ארבע קומותאו כל מיני דברים מהסוג הזה, כבר לא רלוונטי. אנחנו בתוכנית בסמכות מקומית. לפי תוכנית 5000 שהיא כבר תוכנית ותיקה והיא בעצם קובעת את מסגרת הבנייה, התוכנית הזאת מדברת על מסגרת גובה של 15 קומות מתוך התחשבות בתכנון של המתחם הזה, שהוא מצד אחד גובל בבנייה צמודת קרקע ונמוכה יחסית זאת ומצד שני נמצא על כבישים ראשיים. מאחר שיש לוועדה המקומית סמכות לאשר תוספת בנייה בהקלות מעבר ל-15 קומות בעצם מה שנעשה זה תכנון של שבע קומות ברוטו. כלומר, שש וחצי קומות ברחובות שצמודים לקוטגים בנחלאת, באמצע חמש עשרה ועל הרחוב הראשי המרוחק מאוד מהשכונה עצמה 19 קומות שבו אני חייבת להגיד במושגים של תל אביב אי אפשר לקרוא לזה

גורדי שחקים. זה בסך הכול בנייה יחסית מתונה. מדובר על בנייה מכוח תוכנית 5000 שתואמת לתוכנית 5000. מתוך 38 דונם מחצית מהשטחים מיועדים לצורכי ציבור בין אם אלו דרכים בין אם זה שטח למבני ציבור של שישה דונם ושני מגרשים שהם מגרשים שנמצאים אומנם לא בתוך המתחם אלא חיצוניים לו אבל בשטחים שמיועדים למגורים והם שייכים ליזמים וניתנים כהפקעה לטובת העירייה לטובת הציבור, שגר שם. זה חלק מהזכויות של היזם שמיועד למגורים מתוך תשעה עשר דונם שנותרו למגורים שבעה וחצי דונם הם בזיקות הנאה שצריכות להיות פתוחות לציבור עשרים וארבע-שבע. זה בעצם גינון ופיתוח סביבתי שיוצר את הקישוריות בין השכונה לתוך המתחם החדש והחוצה ממנו. הנושא הזה רק ישרת את הסביבה הקרובה. לטענותיו של עו"ד וילצ'יקלגבי ההפקדה של התוכנית, ההפקדה הזאת נעשתה אחרי דיון מאוד ארוך שבו ניתנה לתושבים זכות דיבור עוד בהחלטת הפקדה שזה מעל ומעבר. כל הנושא של שיתוף ציבור זה לא עניין סטטוטורי, והוועדה המקומית מחליטה בכל תוכנית איך היא רוצה לקיים אותו. לא ראיתי שהחלטה לקיים שיתוף ציבור בדרך כזאת או אחרת, פוגע בפורמליות ובחוקיות של ההליך בסופו של דבר ניתנה פה אפשרות התבטאות לתושבים הרבה מעבר לקבוע בחוק וגם הרבה מעבר למה שמקובל.

אלחנן זבולון: נעשו שינויים בעקבות הפגישות האלה

עו"ד ענת בירן: בעקבות כך ההנמכה של הבתים, כלפי השכונה והוצאה של הרכב התפעולי. אני לא יודעת אם נפל איזשהו פגם שמישהו כן היה ולא היה. אני בטוחה שזאת בסופו של דבר החלטה שהתקבלה כדין ובוודאי היא לא פוסלת את ההפקדה עצמה. זו לא טענה נכונה עובדתית וגם לא טענה שמחזיקה מים מבחינה משפטית. לגבי חישוב הרחק מכלל השטח כולל הדרך לביטול וכולל זיקות ההנאה-הטענה הזאת לא נכונה. הטענה נטענה לא פעם אחת ולא פעמים ובכל הפעמים האלה היא נדחתה. גם בתוכנית טבנקין נטענו טענות זהות בשם התושבים והמחוז דחה את הטענות. הטענה לא נכונה כיוון שבסופו של דבר השטחים האלה כן נשארים בבעלותם לא מופקעים. לגבי הדרך לביטול אני קראתי את ההחלטה שניתנה לפני יומיים בעזריאלי טאון, וזו בכלל לא אותה סיטואציה. במקרה הזה יש דרכים שלא

בוצעו. הדרך הזאת בכלל לא בוצעה מעולם וברגע שמשנים את הייעוד שלה (וזה קורה הרבה מאוד פעמים לאו דווקא בקרקע של העירייה גם כקרקע של פרטים) כך שמבחינת הרחק לדעתי הוא חושב בדיוק כמו שצריך ואני לא רואה מה אכפת למתנגדים אם מתוך הרחק הזה העירייה מקבלת דירות או היזם מקבל דירות. בסופו של דבר זה עניין בין היזם לעירייה. במסגרת מספר הדירות שהתכנית הזאת כוללת יש גם דירות של דיור בהישג יד והפקעות מאוד גדולות, ואי אפשר להגיד שיש כאן תוכנית שלא נותנת תרומה משמעותית לשכונה לסביבה ולעיר. יש פה מתנגדים מרחוב עמנואל טובים שבו יש שטח שצ"פ שהבתים גובלים בו. השצ"פ סטטוטורית, היה אמור להיות דרך. התכנית לוקחת את הדרך ומזיזה את הדרך מהם מרחיקה את הדרך מהם יוצרת דרך חדשה ומשאירה להם את השצ"פ באופן סטטוטורי. כך שבעצם הם אפילו לא מודעים לכך שהתוכנית משפרת את המצב שלהם מול המצב הסטטוטורי במובן הזה. חלק גדול מהמתנגדים לא גרים בסמיכות לפרויקט. טענות התחבורה הועלו ביחס למטרדים או לעומסים שגורם כל הנושא של רמת החייל וההייטק. אבל זה לא קשור לשכונת מגורים להפך. אין קשר בין הבעיות התחבורתיות שגורמת תנועה כזאת או אחרת היום לצפי של התנועה כפי שהיא תתנהג בעוד 5, 10 שנים או 2040 כפי שהבה"ת נערכה. לא שמענו שום טענה שלא בדקנו אותה ולא חשבנו עליה. כל התוכנית נעשית בהתאם למדיניות של עיריית תל אביב גם מבחינת תקני החניה. זו תוכנית ראויה וטובה שעבדו עליה המון זמן עשו בה הרבה מאוד תיקונים. היא תגרום בסופו של דבר לפינוי של אחד המטרדים המשמעותיים גם מבחינה חזותית וגם איכות הסביבה באזור. הגיע הזמן לפנות את המוסד ולהקים בו שכונה שתהיה פתוחה לציבור ותתרום חלק משטחה לציבור. לטענה המשפטית שאמר עורך דין וילצ'יק שאי אפשר להכניס איחוד וחלוקה בקווים כחולים שאין ביניהם חיבור, זו טענה שאינה קשורה לתוכנית הזאת כי אין פה עניין של איחוד וחלוקה של המגרשים. המגרשים האלה הולכים לציבור שזה דבר טוב.

צבי ירס: לגבי הבה"ת, נערך בשנת 2019 כשהתכנית גובשה. בה"ת זה בדיקה השפעה תחבורתית. יש מדריך לפי משרד התחבורה ששם קובע את ההליך מתי צריך בה"ת ואיך לעשות זאת. הנחות הבסיס של הבה"ת אושרו עם גורמי התכנון כולל שנת היעד. הוחלט לעשות עד לשנת 2040, כדי לבחון את המצב כמה שנים לאחר ביצוע הפרויקט. הכלי שדרכו הוכן הבה"ת זה המודל התחבורתי הממוחשב למטרופולין ת"א. זה מודל תחבורתי שלוקח בחשבון המשך פתוח של כל המטרופולין לא רק בפרויקטים הסמוכים לנו. לפי החלטות של התחבורה ונתיבי איילון שמתחזקת את המודל. הבדיקה נעשתה לשנת 2040. הקו הירוק נמצא בביצוע ויעד לפתיחה שלו עוד 3 שנים, כך שעוד 4 שנים הוא יהיה פעיל וראוי לקחת אותו בחשבון. הבדיקות שלנו הראו שהצמתים כן מתפקדים וכולנו רואים את זה היום. זה קורה לאט אבל זה קורה. יש אנשים שעזבו את הרכב שלהם. הדברים האלה קורים. תמיד יהיו פקקים והמטרה של משרד התחבורה לתת אופציה אחרת. ראינו רמת שירות טובה בצמתים, המיקום של הפרויקט בקרבה למס' אמצעי תחבורה, נתיבים, תחנת רכבת, כך שנוח להגיע לאמצעי התחבורה באזור. המודל לוקח בחשבון את קו המטרו שלא משפיע כי הוא נמצא במרחק רב, הוא לא נמצא במרחק הליכה ולכן לא משפיע על הפרויקט.

ענת בירן: אבקש לתקן לגבי המגרשים הציבוריים שנתנו מחוץ למתחם עצמו, הם בתוך איחוד וחלוקה. אבל למרות זאת אין בסיס לטענה שטוען וילצ'יק. הוא מתייחס לפסיקה שלא קשורה. אנחנו מכניסים שטח מגורים ונותנים אותו לעירייה- זה חוקי ותקין. זה נעשה בהרבה מאוד תוכניות ואין קושי משפטי. מעבר לכך, יש לשים לב להפקעות שניתנות כאן. התוכנית עומדת בכל דרישה חוקית. היתה טענה/בקשה לחיבור עם גשר בין השכונה לפארק הירקון. אנשי המקצוע יסבירו שהדבר נבחן אך אינו אפשרי.

מנדי רוטברד: החל מהנקודה הזו (במצגת) יש את השיקוע ויש מעבר חציה, בדקנו את נושא הגשר. יש לזכור, מעבר לראול ולנברג יש את תחנת הרכבת הקלה, התחנה כבר בנויה ומוגבהת. כלומר מול האזור של הפרויקט עצמו אנחנו נמצאים עם גשר של הרכבת הקלה. מבחינת נגישות פותחים את האזור לכל תושבי השכונה. כל השטחים בתוך הפרויקט פנויים לחלוטין, התושבים יכולים לנוע, לקצר דרך ולהגיע לאותם מעברי חציה. לגבי הגשר זה לא בידיים שלנו.

מיטל להבי: מה ההבדל בין הקווקו העבה לדק? ואם אתה יכול להתייחס לשני המלבנים הירוקים?

מנדי רוטברד: ההבדל בין הקווקו העבה על הקווקו הדק יותר- העבה מדגיש את צירי התנועה הקצרים ביותר לכיוון מעברי החציה דרך הפרויקט. הדק יותר מראה עוד נתיבים שפתוחים לציבור זאת אומרת, הם יכולים ללכת אזורים נוספים בפרויקט להגיע לתוך האזורים האלה שהם שתי גינות ציבוריות

מיטל להבי: הם שצ"פים או שפ"פים?

מנדי רוטברד: הם שני גנים ציבוריים עם זיקת הנאה.

מיטל להבי: מה המרחק בין צומת אחת לצומת שנייה?

אירית לבהר גבאי: 200 מטר

מיטל להבי: לא יכול להיות, אבקש תשובה ברורה

מילי פולישוק: למה לא בודקים מעבר תת קרקעי בין השכונה לפארק?

אלחנן זבולון: יש שם שיקוע, יש שם רכבת

מילי פולישוק: האם בדקתם מעבר תת קרקעי כמו בירושלים?

מיטל להבי: כשראינו מה קורה באוניברסיטה מצאנו פתרונות גאונים

אודי כרמלי: למה אתם חושבים שהפתרונות פה לא טובים. תתנו להם להציג לכם ולהסביר.

ליטל אדר' הנוף של הפרויקט: יש את השיקוע של ראול ולנברג ומעבר לו יש את הרכבת הקלה שנמצאת במפלס של שתי קומות. שתי המגבלות לא קשורים לתכנית. המעבר שניתן כיום עבור השכונה לפארק הירקון הוא עילי במעבר חצייה במפלס הקרקע שהוא הכי נגיש. יהיה ניתן ליצור גשר שיצטרפו לעלות אליו במעלית כך שתחזוקתית זה בעייתי וגם לא ישתמשו בו.

אבירם דגש הנדסה יועץ התנועה: מדובר על 750 דירות ו600 מקומות חניה. מגדלי גינדי בTLV. כל החניות יושבים על רחוב אחד, מדובר על 400 דירות בכל מגדל. סה"כ מדובר על 2400 דירות פי 4 ממה שמדובר כאן, מבחינת חניות 3400 חניות על רחוב אחד. אין שם שום בעיה לא בבקר ולא אחה"צ.

יש שתי גישות לפרויקט כאשר הגישה הראשית היא מרח' הירדן. בבקר מי שרוצה לצאת לכיוון העיר ייצא למשמר הירדן דרך ראול ולנברג. מי שמשתמש ברמפה של נחלאת רוצה לצאת מכאן זה רק אנשים שרוצים להישאר בתוך השכונה ללכת לבית ספר, לקניות או משהו בתוך השכונה. הם יכולים לצאת פה מרחוב נחלאת, או לצאת כאן לכיכר, או לעלות פה ברחוב מטודלה. הרמפה מנחלאת תשמש למי שירצה להישאר בתוך השכונה. הרמפה תשמש אולי 10 אחוז מכלי הרכב, זו כמות מאוד קטנה.

בנושא שעות השיא אין שום בעיה להיכנס ולצאת מהמתחם. הבעיה היא משעות השעה שלוש שבו יוצאים כל משרדי ההיי-טק מרמת החייל. בגלל שהתקן פה הוא נמוך הייתי מציע להוסיף חניית אורחים בתוך המתחם.

אורלי אראל: זה לא מתואם אתנו

אלחנן זבולון: התקן הוא 0.8

אודי כרמלי: במידה והיזם יחליט לוותר על חניות פרטיות לטובת אורחים

מיטל להבי: כמה חניה ירדה מכחול לבן כתוצאה מהפרויקט

מנדי רוטברד: המרחק בין שני מעברי החציה 230 מ'. אם יהיה שם ביה"ס יש הסדרי תנועה וקבענו חניות להורדת והעלאת נוסעים. הרמפה מאפשרת לעירייה להכנס לשטחים התת קרקעיים שלה לא צריך רמפה נוספת. כל התפעול בתת הקרקע דרך אותה רמפה. לא גרענו חניות מכחול לבן. באזור השיפוע אנו נמצאים בפשט הצפה וזה נבדק.

ענת בירן: יש טענה של טברסקי שהוא רוצה להיכנס לקו הכחול אבל זה לא היה חלק מההתנגדות שלו.

זיו לייבו מציג מענה להתנגדויות מתוך הדראפט

רבקה פרחי: במענה להתנגדות שהוצגה בעל פה על ידי מר רוני טברסקי, תכנית 5500 הומלצה להפקדה אך לא מאושרת. יש המלצה ל40 קומות

אודי כרמלי: ת.א 5500 הומלצה להפקדה, עדיין לא הופקדה ועדיין יש חילוקי דעות

מיטל להבי: אנחנו המלצנו

אודי כרמלי: אני לא אשלה ולא אתחייב למשהו שהוא לא בשליטתי

מיטל להבי: אם אנו משאירים את ה-40 קומות כאופציה אז מי שאמר את הטענה הזו יכול להיות צודק

אודי כרמלי: ויכול להיות שלא

אלחנן זבולון: זה תלוי בוועדה המחוזית. הם טוענים שמסביבם יש 40 קומות, אנו אומרים 40 קומות זו לא תוכנית שאצלנו

זיו לייבו: ממשיך להציג מענה מתוך הדראפט להתנגדויות ומציג את המענה להערות הוועדה המחוזית

אלחנן זבולון: נצא להפסקה.

יש לנו השלמה של הייעוץ המשפטי לעו"ד וילצ'יק

עו"ד הגר גנין: במענה לדברי עו"ד וילצ'יק לעניין ביטול הדרך במסגרת התוכנית לא אתייחס להחלטת הוועדה המחוזית מלפני היומיים זה לא רלוונטי, אין הנדון דומה לראיה. לא אותן נסיבות תכנוניות.

כפי אמרה עו"ד בירן בתוכנית, מדובר בשטח ביעוד דרך שמעולם לא אושרה כדרך ואין בה צורך כדרך והתכנון ושינוי הייעוד שלה מתבקש מבחינה תכנונית. ביטול הדרך לא הביא להקטנת השטחים הציבוריים ומדובר במגרש בבעלות העירייה שנרכש בעסקה לפני עשרות שנים לא מדובר בהפקעה שלא מומשה לייעוד ציבורי שמחייב השבת הקרקע

אלחנן זבולון: עו"ד וילצ'יק בבקשה

עו"ד וילצ'יק: בתשובות נאמרו שהתוכנית תואמת את 5000, זה המקסימום ולא חייבים לתת את המקסימום. לכן זו לא ממש תשובה. לגבי שני המגרשים שמחוץ לתוכנית, הם מקבלים זכויות בניה. המגרשים נכנסים במסגרת איחוד וחלוקה ומקבלים זכויות כך שאין תרומה. מצד שני ליצור מצב שבו מכניסים שני מגרשים שלא בתחום הקו הכחול המקורי, אין לכם סמכות. נאמר שאתם לא רוצים להתייחס להחלטת עזריאלי טאון מלפני יומיים, וועדת ערר וודאי תתייחס.

התוכנית יוצרת דרכים ועכשיו מבטלים דרך שקיימת סטטוטורית. דיברו על הדרך מצד ימין, סטטוטורית התכנית מחוברת לראול ולנברג דרך אותה דרך שעכשיו מבטלים אותה. לא הוסבר למה הבה"ת לא היתה חלק מהתכנית וזו סיבה להפקדת התוכנית מחדש.

אורנה ברביבאי: האם קיבלת תשובה לעניין ההחלטה מלפני יומיים?
עו"ד וילצ'יק לא, ואני לא מקבל את זה. מזכיר העירייה לא נתנה זכויות על האטד. פה נתנו זכויות מיטל להבי: מה שנתנו זיקת הנאה בעתיד יכול לקבל זכויות
עו"ד וילצ'יק לא בעתיד כבר עכשיו בתוכנית נותנים. העירייה מתוך הזכויות מקבלת 20 דירות.
אודי כרמלי: אלי וילצ'יק מייצג את המתנגדים
עו"ד וילצ'יק: זה לא שלקחתם את הדרך וביטלתם אותה, אלא ביטלתם ונתתם זיקת הנאה לציבור
אריאלה שפיץ: נאמר ש 3M לא משפיע כי השכונה לא מגיעה לשם. כשהוא נכנס למודל הוא לוקח עומסי תנועה, אם הוא איננו אז יש עומסי תנועה יותר משמעותיים. כל המערכת התחבורה ציבורית נועדה להוריד עומסים. יש כאן מצבים של אי ודאות. מה תהיה התחבורה הציבורית בשנת היעד? צריך לעשות פה בחינות תחבורתיות חדשות עם מצבי ביניים ולהגדיר שלבי ביצוע כדי שכל האי וודאות שהוא כלי התכנון יאפשר לייצר סבירות בתפקוד התחבורתי בשכונה. נאמר שההסדרים לביה"ס יעשו בהיתר בניה, העלאת והורדות נוסעים זה לא הדרישות התחבורתיות היחידות וצריך לעשות בדיקה.
מתן בן שוהם: לגבי המבנה הציבור הוגדר שזה יהיה ביה"ס או מתנ"ס. כל הרכבים שיצטרכו להגיע לשטח הציבורי וכולם אמורים לחפש חניה באותה נקודה ברח' נחלאות. אין להם תיאום לחניות תת קרקעיות והכל קורה מעל פני הקרקע. זו בעיה מאוד קשה.
אלחנן זבולון: יהיה שם מפרץ
מתן בן שוהם: זו כיכר, התכנון הזה לא דובר ולא תוכנן. לא פנו לראות איך לפתור את בעיית החניה. לטענה שאפשר יהיה בקלות לגשת לפארק אבל צריך לעבור כביש. הולכים להיות 750 יח"ד, כל שיכון דן שהוא בשטח הרבה יותר גדול, אין בו 750 יח"ד. השטח הציבורי הוא שליש מהשטח הכלכלי שמדובר כאן. כל הדיירים יהיו מסכנים. לילדים אין לאן ללכת, אין גנים ציבוריים. צריך לצאת איתם לעבור איתם את הכביש, ילדים לא יכולים לחצות כביש כזה.
רוני פרסקי: גם אנחנו חלק מהאינטרס העירוני, לא רק לבנות ולהרחיב. האינטרס העירוני זה גם תושבי שיכון דן. צריכים לשאול האם הבאלנס פה הוא נכון, אנחנו טוענים שהבאלנס הופר, אנו לא נגד התוכנית. לעניין הרמפה, אני לא רואה את תושבי השכונה משתמשים בו. יהיה עומס ביציאה של משמר הירדן והם ילכו לנחלאות. אם לדעתו היועץ תנועה זה כל כך מינורי אז אפשר לוותר על זה. כל הטיעונים הם מתחמקים ולא נוגעים לעניין.
דיוויד בר: צבי ירס לא התייחס שיש עליה ברמת שירות בצומת של מבצע קדש. רואים שעם הפרויקט רמת השירות עולה לרמה D על אחת כמה וכמה שהוא אומר 3M - לא השפיע על הפרויקט. לגבי השטח הירוק שהוא מטיב עם התושבים אני לא חושב שזה אמור להיות דרך. היום זו ריאה ירוקה, זו טענה שהיא אחיזת עניינים. אומרים שהדרך לא סלולה היום, הדרך כן סלולה והטענה לא נכונה. נאמר שיש שיקוע, לא נראה שנבחן מעבר תת קרקעי להולכי רגל, גם לא נאמר מצד היזם לעניין השטח החום והמענה התחבורתי אליו.

אלחנן זבולון: נעבור לדיון פנימי

חיים גורן: מה המתנגד טען לגבי הפסיקה מלפני יומיים? טוב שקבלתם את ההתנגדות וקבעתם תקן חניה 0.8 לדב"י. השקפת העולם של הועדה שהציבור השתמש בתחבורה ציבורית, מאתגרת את הציבור כי קשה להתנהל בלי רכב. אני חושב שצריך לשקול את נושא תקני החניה, ובמיוחד תקן חניה לתעסוקה צריך לתת יותר חניה. האם יש דוגמאות בעיר שטחי תפעול של מסחר לאפשר מעבר תת קרקעי של חניון כזה או אחר?

מיטל להבי: ב TLV לקחו את השטחים של גני הילדים והפכו אותם לפריקה וטעינה. אין לנו בקרה גם בחניון אלרם. אין לנו מספיק אמצעי אכיפה על חניונים ושטחי פריקה וטעינה שמחליפים את השימושים שלהם

חיים גורן: האם יש בדיקה שיודעת להגיד שהכניסות התת קרקעיות ממשמר הירדן יכולה לשרת את השטחים המסחריים.

אורנה ברביבאי: אצביע נגד, למרות שהמקום של מוסד דן הוא מפגע. יש כאן שאלה של מידתיות ובעיניי היא מופרת. התשובות לתושבים שזה מבוצע על פי החוק. כשעושים שיתוף ציבור, כמו במלון התעשייה, אמרתי בעייניי לא סביר שבסעיף שיתוף ציבור יהיה כתוב שאין צורך בשיתוף ציבור. שיתוף ציבור נועד לשתף את הציבור, ובהרבה פרויקטים עושים זאת למראית עין. צריך להיות יותר קשובים לציבור ושהחלטות לוקחות בחשבון את מה שאזרחים מרגישים ביחס למצב הקיים. אישה בת 75 אמרה- מה אני אסע בקורקינט? אני כן נוסעת בתחבורה ציבורית. יש היום קושי כיום כל שכן שנוסיף עומסים על השכונה הזו. אין ספק שצריך להוריד את היקף הרכבים בעיר, אבל עובדתית אין מענה להולכי רגל ולתחבורה. לגיטימי להגיד שאנו רוצים לבנות ולהתפתח אבל שמעמיסים מעבר, הציבור מרגיש שעובדים

עליו. חברי המועצה, התכלית היא ליצור איזון בין צרכי הציבור לבין היזם ולעיר ובעיני הופר האיזון. מדובר בפרויקט מאוד גדול.

חיים גורן: זה לא פרוייקט כזה גדול.

אלחנן זבולון: אם צריך להעמיס גובה זה צריך להיעשות באזור הרק"ל.

אודי כרמלי: אלו המקומות שבהן עוד אפשר להשפיע וזה בסך הכל 19 קומות, על זה לומר שאין איזון? שנותנים חניה 0.8 אנו מציעים שביל זהב שהוא מאוזן לגבי החניה. מה כן האיזון במקום הזה?

אורנה ברביבאי: לא יכול להיות שהתגובה תהיה במצב קיצון או אפס או 100. ההנחה שתחבורה ציבורית תתן מענה אבל אין תחבורה ציבורית מספקת, וכשמיטיים על הציבור גזרה ואנו כמועצת עיר לא רואים את צרכי התושב- זה בעיה ולא מידתי.

חיים גורן: אנחנו בראיה עתידית לגבי התחבורה שכן תהיה תחבורה בעתיד. אני מבין לליבם של התושבים, וגם תהיה תקופת מעבר שהיא קשוחה לכולנו. אבל בסוף בטווח הרחוק, אי אפשר להסתכל על מצב תחבורתי כיום כשמיטתכלים מה שנרצה לראות 40 שנה קדימה.

מיטל להבי: אנו לוקחים חניונים של אוטובוסים אבל אף אחד לא מדבר על חלופה לחניונים הללו והרי אנחנו רוצים שהתחבורה הציבורית תתפתח והיא לא יכולה להתפתח ללא מסופים. לעניין השטחים לא ברור מה זה אזור בתכנון מיוחד. אנחנו במגרש למגורים צמחנו מ-15% מגורים ל-50% המופיע, מאיפה צמח הפער?

כשמיטתמכים על התחבורה הציבורית חייבים לייצר עבירות בין האנשים שגרים לבין התחב"צ. היינו צריכים להתאמץ למעבר בין הדופן הצפוני לדרומי, זו בעיה שקיימת בכוכב הצפון ובדרך ההגנה זה משמעותי.

אלחנן זבולון: אבל יש את השיקוע באמצע.

מיטל להבי: אבל הם צריכים לדלג מעל השיקוע

אודי כרמלי: יש את המעבר חצייה המוגן, אנו מנסים כמה שפחות לעשות גשרים.

מיטל להבי: יש שטח חום ואם מדברים על 15 דקות מהבית, לא ברור אם שטח החום יהיה לביה"ס או לחינוך? בדרפט, ההגדרה היא מאוד רחבה לשטחים עם אופי ציבורי.

אורלי אראל: החום זה שימושים לפי צ'.

מיטל להבי: הרבה פעמים מביאים תחזית כמה צריך מסחר וכו'. לא שמעתי על תוכנית כמה צריך ב"ס? גני ילדים? יודעים שיש חממה לדוגמא. דיברו על נווה שרת שגודלת וצומחת וצריך לתת פה מענה לחינוך עם שימוש שכונתי קהילתי. אני מגיעה עם אופניים ולאכזבתי בחניון העירוני אני לא מצליחה לקשור את האופניים. אדריכל העיר שלנו לא מרשה עמדות קשירה לא בשנקין וכד'. לנושא חניות אורחים מבקשת להציע שנעשה חניון ציבורי תת קרקעי שיהיה בניהול העירייה כדי לתת מענה לצרכי של האורחים שרוצים חניה ואולי אפילו יימנע חלק מהכניסה לרמת החייל. לנושא הגידול בתוכניות, אבקש להבין את המשמעות של תוכנית 5500 וההשלכות שלה על תוספת בניה אפשרית של יח"ד לאור הגבחת המגדל 19 ק' הבניין הפינתי ל-40 קומות.

אורלי אראל: הצגנו בדיון לפרטי פרטים הכל. זה מה שאשרתם.

מיטל להבי: אבל מה התוצאה הסופית? בתוכנית 5000 סימנו סימון קטן מתחם ב' הביטוח ונשמט מעיניי. אנחנו רואים תוכנית כוללת שמגיעה במאסה גדולה.

אורלי אראל: בדיונים על תוכנית 5500 הצגנו בקובייה קובייה, היו 9 דיונים. לפרטי פרטים אפילו קווי בניין.

מיטל להבי: מתוקף 5500 לקחנו מגרשים מחוץ לקו הכחול ונתנו זכויות בניה בתוך הקו הכחול כלומר זה נמצא ב-5500. נושא שטחי פריקה וטעינה לא משמשים את מטרתם בסוף, אף אחד לא יורד לתת הקרקע שהופכת למחסנים ואז לוקחים כחול לבן לפריקה וטעינה. אבקש את חוות דעת היועמ"שית. כאשר הופכים שטחי פריקה וטעינה לשיבה כמו באלרם או סוגר את התריס, מה הם הכלים שיש לאכיפה להתמודד עם זה? צריך להכניס כלל ל-5500 שמבטיח את האכיפה שלא אקבל תשובות שטחיות.

חן אריאלי: אני מכירה את התוכנית עוד לפני שאישרנו את מדיניות הדיור. זה פרוייקט גדול ואפשר היה לעשות פה יותר דב"י. אבקש הרחבה על נושא העומס התחבורתי בתוכנית, להבנתי הוא מתרחב מ-12 ל-18 והוא נהיה דו סטרי. כתושבת יפו מאד לצאת ולהיכנס.

מלי פולישוק: יפה שב"ס לא ממוקם על כביש ראשי. מי שגר בבתיים פרטיים יש לו בוס. אין כאן חריגה מעבר לתוכניות אחרות. המקום הזה מיוחד כי יש בו בתיים פרטיים.

אלחנן זבולון: לכן זה נעשה 6.5 ברח' נחלאות

אודי כרמלי: בעקבות שיתוף ציבור הבניה ירדה 6.5 קומות.

מלי פולישוק: התועלות שהיזם נתן באותו קנה מידה כמו בתוכניות אחרות. יש 10 דונם של שטח ציבורי. החיבור במעבר חצייה של כביש כל כך רחב הוא לא טוב. בפינה של משמר הירדן אפשר היה לעשות מעבר תת קרקעי לאוכלוסייה.

אודי כרמלי: אבל הילדים יצטרכו לחצות את משמר הירדן?

אורלי אראל: מעברים תת קרקעיים לנשים לבד לא הולכות, לא משנה כמה תאורה תהיה שם.

מלי פולישוק: זה קיים בחיפה ובירושלים. יש לתת את הדעת על עניין מעבר החצייה בכביש כזה רחב. מתחת לשטח החום צריך להקים חניון תת קרקעי ציבורי גדול שייתן מענה לשכונת רמת החייל. ואולי לכתוב בתוכנית שיהיה חניון.

אודי כרמלי: בטח שאפשר אין צורך לכתוב, מתחת לשטח חום על פי תוכנית צ' אפשר לבנות חניון ציבורי. מלי פולישוק: אולי כדאי שתכתבו זאת.

אודי כרמלי: אי אפשר להתחייב לזה כעת אנו בתב"ע בתכנון לא בהיתר. הבחירה בסופו של דבר היא של העירייה אם לבנות אותו או לא.

מלי פולישוק: אם אנשים יידעו שיש רצון לפתור את הבעיה ויש תחזית תהיה פחות התנגדות. אביגדור פרויד: לבדוק שברחוב נחלאת תהיה פניה ימינה יציאה לרח' פנחס רוזן יקל מאד. בתוך המתחם יש בניינים של 7 קומות. אני הייתי מבטל אחד מהם ומעלה קומות בבניינים של ה-15 קומות ומשאיר מקום ירוק גדול. אפילו שה-15 יהיה 16, זה יתרון שבשכונה חדשה יהיה שטח ירוק גדול.

אלחנן זבולון: האם נבחן נושא השהיית מי נגר בגגות? ביקשו 7 מטר בקומת המרתף הראשונה מדוע? האם כשנכנסים ממשמר הירדן אפשר לפנות שמאלה לפרויקט? האם יש ימינה בכניסה? לגבי המסחר האם יש סעיף תב"ע שמגביל את גודל חנויות המסחר?

רבקה פרחי: תקני חניה להגדיל לתעסוקה- אין לנו כאן תעסוקה ואנחנו יושבים על הרק"ל, והחניה על פי המדיניות. בכל התוכניות החדשות יש רכב תפעולי בתת הקרקע פריקה וטעינה בתת הקרקע וזה מצריך תכנון רמפת ירידה שמאפשרת זאת וגובה מרתפים שמאפשר הנפה במרתף הזה. לכן גובה מרתף עליון הוא 7 מטר. שטחי מסחר נמוכים רק על וולנברג וכיכר על פנחס רוזן. לגבי המידתיות- התוכנית מבחינת התוספת של הצפיפות היא בדומה למקומות אחרים בעיר. זה מקום שיכול לשאת את יח"ד בהתאמה לשכונות הקיימות גם 15 קומות לא תואם את הווילות הקיימות, רח' ראול ולנברג יכול לשאת זאת. אלו המקומות שצריך לצופף בעיר, זה מידתי לשטחים הפתוחים שיש שם ואפשר להוסיף מגורים. שיתוף ציבור- במקרה הזה הוועדה המצומצמת החליטה על יידוע ציבור, ובשלב של יידוע כבר מראים תוכנית מוכנה. הציבור מתייחס לתוכנית ומעיר הערות. ליידוע שהיה בזמן הקורונה כך שזה היה בזום השתתפו 115 בעלי עניין ותושבים. הנושאים שעלו הם גובה, כניסה לרמפות ועומס תחבורה. אחרי זה ביקשו ישיבה עם הצוות המקצועי ונעשו שני שינויים בעקבות הישיבה, הנמיכו את גובה הקומות ברח' נחלאת. בנוסף לא אפשרו להיכנס עם רמפה תפעולית דרך נחלאת כך שלא יוכלו להיכנס רכבים תפעולים. בנוסף מבטלים פה מסוף אוטובוסים יש כאן ראייה כוללת של משרד התחבורה. מסוף נוסף שיהיה בציר עתידים, לבינתיים, יש מסוף זמני ברח' דבורה נביאה ויש מסוף נוסף שיהיה ליד היכל שלמה. משרד התחבורה דרך נתיבי איילון יש להם תוכנית והתכנות.

מיטל להבי: את יכולה לתת לנו תמונת שלביות

אירית לב-הר גבאי: זה לא מסוף זה מוסך וחניון לילה ולא נמצא בתוכנית האסטרטגית של נתיבי איילון.

מלי פולישוק: אין שם היום חניה?

אירית לב-הר גבאי: יש חניית לילה בלבד. המצוקה הגדולה היא במסופים תפעוליים שנדרשים בשעות הפעילות.

מיטל להבי: טבלת השטחים שיש בתכנון מראה מצב קיים מול מוצע. יש את העניין של 50% מגורים. רבקה פרחי: יש שני מגרשים סחירים במצב המוצע, אזור מגורים 2א ואזור מגרש מיוחד. מגורים 2א' הוא 15% שהוא 5.8 דונם ואזור מגרש מיוחד 22.5 דונם. במצב היוצא יש 19.2 דונם שטח סחיר. את המגרש המיוחד הפכו למגורים. זו התוכנית שהפכה ממגרש מיוחד למגרש מגורים וז"א את אזור מגורים 2א ממגרש מגורים לשצ"פ שב"צ המפוספס. הצהוב המפוספס בתשריט אותו מגרש מיוחד הופכים למגורים וזאת בהתאם לתוכנית המתאר. שני הכחולים שבמצב הקיים הם מגורים, אותם הופכים לשטח ציבורי. נכון שכתוב בדרפט את המספרים של ביה"ס אבל זו בדיקת התכנות. מה הגודל שאנו צריכים והאם ההקצאה של 6 דונם יספיקו למס' כתות הגן שהצטרכו והצרכים של השכונות הסמוכות.

מיטל להבי: אם יש בדיקה פרוגרמטית למה אנו לא קובעים זאת עכשיו?

רבקה פרחי: אנו חייבים להשאיר גמישות תכנונית אולי עד אז ייבנה ביה"ס אחר שייתן מענה ואולי ניתן משהו אחר כמו קאנטרי. לגבי תכנית 5500, הגשנו מסמכים לוועדה המחוזית והיא סימנה את השטח שהראיתי עם 40 קומות לתעסוקה ומגורים ואפשרה עירוב שימושים. אנו בוחנים מחדש את מה שהוגש לוועדה המחוזית. ומכיוון שלא הוצגה לוועדה כוונה להגיש התנגדות מה"ע, לכשנגיש התנגדות מהנדס העיר אנו נציע שאם כן יהיה מגדל הוא יהיה עד 25 קומות הוא יהיה לתעסוקה ומסחר ולהוריד לממדים שקצת יותר נכונים לאזור הזה.

אירית לב-הר גבאי: לגבי עניין הבה"ת, אנו פחות אוהבים את הכלי הזה. זה כלי בעייתי, ואלו הנחיות קצת מיושנות. אם מסתכלים על הבה"ת שנעשה ע"י יועץ התנועה של היזם יש הנחה שיש את המטרו ומצד שני אין את הקו הצהוב שהתעורר לחיים. מבחינת התחזיות של הבה"ת, זה מבוסס על מודל ולא נותן תחזית מדויקת. הבה"ת מניח פיצול -הכוונה היא חלוקה בין שימוש לרכב פרטי לשימוש בתחבורה ציבורית. הבה"ת לדוגמא לא לוקח את השימוש באופניים שהשימוש בו מעל 20% נסיעות בעיר שהן על דו גלגלי. בבה"ת, רמות השירות באיזור יחסית טובות אבל בממוצע שעת י זה לא מסמן את הפיק בשעות הבוקר. הבה"ת מתאים יותר לפרויקטים מחוץ לעיר. לרוב לא משתמשים בו. בסה"כ לקחו את כל התנועה.

אלחנן זבולון: האם אפשר לפתוח שמאל

אירית לב-הר גבאי: המעגל יורחב ויותאם לתנועה דו סטרית. המטרה של הדו סיטריות בנחלאת היא לשחרר עומס מהשכונה.

חן אריאלי: איך זה יוריד עומס? קיבלנו תמונות ממה שקורה שם היום. אנו מוסיפים 7-8 מבנים זה המון רכבים? וכן יהיה עומס תחבורתי.

אירית לבהר גבאי: המטרה שלנו לא להפחית עומס. מבחינת כמות החניות אין כאן כמות חניות גדולה. חן אריאלי: העמדה שיום אחד תהיה מערכת שאנשים לא ישתמשו ברכבים, יש מציאות וזה סיכון מאוד גדול לקחת.

אודי כרמלי: אנו לא שם. אנו מדברים על הפחתה של 20% וזה הפחתות שלכאורה שנראה אותן מתממשות בעוד כמה שנים. גם אם נכפיל את מקומות החניה בבניינים הפרטיים, בעיית החניה לא תיפתר וזה לא יפתור את הפקקים. אנו מייצרים כאן סיטואציה שהיא לא רחוקה מהמציאות של היום. אנו מתכננים את העתיד לפי הנתונים של היום – זה לא כזה רחוק מהמציאות. בשל תקנות החניה הם אלו שגרמו לחלק מהתושבים להוריד רכב אחד.

מיטל להבי: צריך הדרגתיות ומידתיות הוא שם המשחק.

אודי כרמלי: מה יותר הדרגתי מלדבר על 0.8.

אירית לבהר-גבאי: רעיון הרחבת רח' נחלאות הוא בכדי לאפשר כניסה ויציאה. אחרת יישאר רחוב לכיוון אחד. המטרה היא לא הפחתת עומס תחבורתי ברחוב עצמו.

אלחנן זבולון: הצבעה

נגד: מיטל להבי ואורנה ברביבאי

בעד: אלחנן זבולון, חיים גורן וכן אריאלי.

בישיבתה מספר 0024-24' מיום 11/12/2024 (החלטה מספר 1) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

בהתאם לנימוקים המפורטים בחוות דעת מהנדס העיר, לקבל את ההתנגדויות בחלקן ולתקן את מסמכי התכנית כמפורט להלן, לדחות את שאר ההתנגדויות ולאשר את התכנית למתן תוקף בכפוף לתיקונים הבאים:

9. יש להוסיף הוראה בסעיף 6.2 בהוראות התכנית, כי כניסה לרכב תפעולי תתאפשר מרמפה הממוקמת ברח' משמר הירדן בלבד.
10. יש לשנות את ייעוד הקרקע בתאי השטח 684,685 משב"צ/ שצ"פ ל- שצ"פ ולשנות בהתאם לכך את הוראות התכנית, התשריטים והנספחים.
11. תקן החניה לדירות להשכרה (דירות הדב"י) - יקבע תקן 0.8 מקומות חניה ליחידת דיור בדומה לשאר הדירות. יש לעדכן את הוראות התכנית בהתאם.
12. יש לקבוע מרחק מינימלי בין הבניינים הפונים לרח' נחלאות ולרח' משמר הירדן ולעדכן את מסמכי התכנית על פי הפירוט הבא:

הבניינים הפונים לכיוון רחוב נחלאות:

- בצד המערבי בין בניין בן 19 קומות לבניין המרקמי מוצע קו בניין מינימלי 8 מטר.
- בין בניין מרקמי לבניין מרקמי מוצע קו בניין מינימלי 6 מטר.

הבניינים הפונים לרחוב משמר הירדן:

- בין בניינים בני 15 קומות מוצע קו בניין מינימלי 8 מטר.
- בין קומות המסד שמתחת למבנים בני 15 קומות מוצע קו בניין מינימלי 6 מטר.
- המרחקים הסופיים ייקבעו במסגרת תכנית העיצוב.
- 13. יש להגדיל את תחום זיקת ההנאה בין המגרש הציבורי (תא שטח 401) למגרש המגורים בבנייה מרקמית מ- 4 מ' ל- 8 מ', כך שיתאפשר מעבר מזמין ומרווח לגינה השכונתית שבזיקת הנאה לציבור. יש לעדכן את הוראות התכנית, התשריטים והנספחים בהתאם.
- 14. דיור בר השגה- יש לתקן את הוראות התכנית כך ששיעור ההנחה יהיה בהתאם למדיניות הדיור לתל אביב – יפו ובהתאם לממיר (הוראות גנריות).

בהתאם, יש לתקן את הסעיפים הבאים בהוראות התכנית:

- דברי ההסבר לתכנית: יש להוסיף כי בתכנית נכלל דיור בהישג יד במחיר מופחת, בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה.
- 1.9 הגדרות בתכנית - הוספת "יחידות דיור בהישג יד" - במחיר מופחת בהתאם לתוספת השישית לחוק התכנון והבניה.
- מגורים ד' - יש לתקן את הניסוח בסעיף 1.2.4'א5:

- יוקצו לפחות 15% מסך יחידות הדיור (למעט בתא שטח B102) עבור דיור בהישג יד בהתאם לתוספת השישית, להשכרה במחיר מופחת למשך 25 שנה מיום קבלת היתר האכלוס.
- שיעור ההפחתה של דמי השכירות יעמוד על 40% ממחיר השוק, ובלבד שדמי השכירות לא יעלו על תקרת דמי השכירות המופחתים הקבועה בתוספת השישית לחוק התכנון והבניה.
 - תמהיל גודל יחידות הדיור בהישג יד ושטחן הממוצע יהיה בדומה לכלל יחידות הדיור בתכנית, אך ללא דירות גדולות. תמהיל גודל יחידות הדיור הסופי יקבע בתכנית העיצוב.
 - יחידות הדיור בהישג יד תהיינה בניהול ובבעלות אחודים ותמוקמנה כמקבץ או במפוזר במגוון קומות וכיווני אוויר, וככל הניתן במבנה/אגף עצמאי ובבנייה מרקמית. מיקום הדיור בהישג יד יקבע בתכנית העיצוב אדריכלי והפיתוח. לפחות 15% מיחידות הדיור בכל שלב בהקמת הפרויקט יהיו יחידות דיור בהישג יד.
 - יחידות הדיור בהישג יד תהיינה זהות ליתר יחידות הדיור בתכנית מבחינת חומרי גמר, פתחים, חלוקת חדרים ותכנון פנימי, עיצוב חזיתות, מרפסות וכד' והן יתוכננו ויבנו כחלק משטחי המגורים. סטייה משימוש זה תהווה סטייה ניכרת.
 - יש להוסיף לסעיף 6.14 עיצוב אדריכלי, את ההוראות הבאות לדיור בהישג יד :
 - תכנית העיצוב תקבע את תמהיל גדלי הדירות הסופי ומיקומן, בהתאם לחוות דעת מה"ע או מי מטעמו.
 - תמהיל גדלי יחידות הדיור בהישג יד יהיה בדומה לכלל יחידות הדיור בתכנית, למעט יחיד גדולות במיוחד (מעל 100-120 מ"ר לפי העניין : שטח עיקרי וממ"ד).
 - יחידות הדיור בהישג יד יתוכננו בסטנדרט איכות דומה ליתר יחידות הדיור, בהתחשב במיקומן וריחוק ממטרדים סביבתיים.
 - 6.15 תנאים בהליך הרישוי- יש להוסיף סעיף : " התחייבות לרישום הערה לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין (רישום ופיקוח) תשע"ב – 2011, לפיה יחידות הדיור בהישג יד תהיינה בבעלות אחודה ותנוהלנה על פי הוראות התוספת השישית לחוק התכנון והבניה."
 - 6.16 תנאים למתן תעודת גמר- יש להוסיף סעיף מס' 5 : " רישום בפועל של הערה לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין (רישום ופיקוח) תשע"ב – 2011, לפיה יחידות הדיור בהישג יד תהיינה בבעלות אחודה ותנוהלנה על פי הוראות התוספת השישית לחוק התכנון והבניה."
 - 15. יש לתקן את לוח ההקצאות כך שתתוקן הערה בטבלת האיזון : "החלק המיוחס לעיריית תל-אביב משקף זכויות בניה ל- 20 יחידות דיור בשטח עיקרי ממוצע של 80 מ"ר/יחיד (ללא יחיד דיור בהישג יד בהתאם לסעיף 4.1.2 בתקנון התכנית)"
 - 16. הערות טכניות לתיקון בהוראות התכנית :
 - יש לתקן את סעיף 4.2.2 א' ולמחוק את המילה "זכויות" מהמשפט.
 - יש להעתיק את רשימת השימושים המותרת בתכנית צ' אל סעיף 4.2.1.
 - יש להוסיף להוראות התכנית כי תקן החניה עבור השטחים הציבוריים יהיה בהתאם לתקן התקף.
 - יש למחוק מההוראה בסעיף 4.1.2 (ג)-(3) את המשפט "והשטח שמתחתיה לא ייחשב במניין השטחים הבנויים".
 - יש למחוק את הערה ז' בטבלה 5.

משתתפים : אלחנן זבולון, מיטל להבי, אורנה ברביבאי, חיים גורן, חן אריאלי