

לכבוד
חברי מליאת הועדה המקומית לתכנון ובנייה במליאתה

הנדון: **החלטת מליאת הועדה המקומית מתאריך 14/06/2021**
פרוטוקול מספר 21-0002

משתתפים:

דורון ספיר, עו"ד, גל שרעבי דמאיו, ליאור שפירא, עו"ד, מאיה נורי, מוטי רייף, חן אריאלי, פנינה קראוס, חן, חיים גורן, אסף הראל, אלחנן זבולון, אברהם פורז, מיטל להבי (בזום), אמיר בדראן, שולה קשת ומוריה שלומות.

נעדרו:

מר רון חולדאי, אופירה יוחנן וולק, רועי אלקבץ, ארנון גלעד, ע. אבו שחאדה, ציפי ברנד פרנק, יניב בנישו ויצמן, אייל אקרמן, משה חיים, שלי דביר, נפתלי לוברט, ראובן לדיאנסקי, עו"ד, איתי פנקס ארד וסיגל ויצמן אהרוני.

נוכחים:

מ"מ מהנדס העיר ומנהלת מחלקת תכנון דרום אגף תכנון העיר אירית סייג אוריון, אדר', משנה ליועמ"ש הראלה אברהם-אוזן, עו"ד, מנהלת אגף תכנון העיר וסגנית מהנדס העיר, אורלי אראל, מתכנן צוות תכנון דרום אגף תכנון העיר אלון הרשקוביץ, ע. מ"מ וס.רה"ע ומ. פרויקטים משולבים פרדי בן צור, עו"ד, רכזת תכנון בכירה תכנון אסטרטגי הילה לובנוב, מתכנן תנועה ארוך טווח כלל אגף התנועה אלון סיגלר, רכזת בכירה לבינוי עיצוב ופיתוח שושנה בר לב, אדר', מנהל תחום מקרקעין אגף תכנון העיר דני ארצי, משקיפה מטעם משרד הפנים מלי פולישוק, רון לשם, אלה דוידוף מזכירת ועדת המשנה ומליאת הועדה המקומית ורות אריאל ע. מכירת ועדת המשנה ומליאת ועדה מקומית.

1. נושא:

תא/מק/4355 – גולומב מסלנט שכונת שפירא
בקשה לדיון חוזר הוגשה ע"י חברה המליאה שולה קשת

מהלך הדיון פירוט בעמודים 14-2 בסטנוגרמה

הצבעה האם להשאיר את החלטת ועדת המשנה לתכנון ובנייה 21-0011ב' – 7 מיום 12.5.2021 על כנה (פירוט בעמוד 15-14 בסטנוגרמה)

בעד: דורון ספיר, גל שרעבי-דמאיו, ליאור שפירא, מאיה נורי, מוטי רייף, אברהם פורז, חן אריאלי, חן קראוס, אסף הראל, מיטל להבי, חיים גורן ואלחנן זבולון.

נגד: שולה קשת, אמיר בדראן ומוריה שלומות.

החלטה:

ברוב של 12 קולות בעד מול 3 נגד ובאין נמנעים הוחלט להותיר את החלטת ועדת המשנה לתכנון ובנייה 21-0011ב' – 7 מיום 12.5.2021 על כנה (פירוט בעמוד 15 בסטנוגרמה)

רשם:
אהוד כרמלי, אדר'
מהנדס העיר



פרטיכל סטנוגרפי
מישיבת מליאת הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה
מספר ישיבה 21-0002
אשר התקיימה ביום ב' - 14.6.2021 בשעה 16.30

על סדר היום:

1. תא/מק/4335 גולומב מסלנט שכונת שפירא
בקשה לדיון חוזר הוגשה על-ידי חברת המליאה שולה קשת.

מר דורון ספיר - היו"ר:

חברים, צהרים טובים לכולם.
אנחנו במליאת הוועדה המקומית לתכנון ובנייה, מספר ישיבה 21-0002, היום ה-14.6.2021, השעה 16.44.
יש לנו היום דיון בנושא תא/מק/4335- גולומב מסלנט - שכונת שפירא.
ראשית, אנחנו נבקש הצגה קצרה של הפרויקט.

מר אלון הרשקוביץ:

(הצגת הדברים מלווה במצגת) תכנית גולומב - מסלנט, צפון מזרח שכונת שפירא. התכנית בעצם נמצאת במפרק בין שכונת שפירא, נווה שאנן ואזור המע"ר הדרומי בסמוך לאיילון, בסמוך לתחנת רכבת ההגנה, בסמוך לתחנות של הקו הסגול ובסמוך לתחנה המרכזית החדשה. שטח התכנון בעצם מאופיין בסככות ארעיות של מלאכה ומוסכים בחלק הדרומי, ובחלק הצפוני-בעיקר במבני תעשייה וותיקים בני 2, 3, 4 קומות.

התייחסו: מצפון- רחוב ההגנה, לא דרך ההגנה.

ממזרח- בעצם רחוב גולומב

ממערב- רחוב ישראל מסלנט, שהוא רחוב משמעותי בשכונת שפירא.

ומדרום - בית הספר "בנות יעקב".

בתכנית יש מפלסים, יש הפרש טופוגרפי משמעותי, על מורד נחל האיילון, בין 6 ל-7 מ'.
תכנית המתאר בעצם מבדילה שני אזורים בתכנית הזאת: את האזור הדרומי שנמצא בתוך שכונת שפירא- כאזור מגורים, אזור שסומן להתחדשות עירונית. לא ציינתי שהתכנית היא תכנית מוכרזת על ידי הרשות הלאומית להתחדשות עירונית, זה גם חשוב להגיד. ובחלק הצפוני של התכנית, בתוך תחום המע"ר, מדובר על בינוי מע"רי, זכויות בנייה גבוהות יותר ובינוי גבוה יותר - עד 25 קומות.

מוצגת כאן סכמה כללית ראשונית של התכנית, שאולי הדבר שהכי חשוב לציין בה זה בעצם "גשר המכנסיים". "גשר המכנסיים" הוא בעצם גשר שאמור להוות את המשך דרך סלמה לכיוון ההגנה, במזרח העיר, ובעצם הגשר הזה בהרבה מובנים חולל פה את התכנון, היה גורם דומיננטי בתכנון, והוא מפריד או מחלק את התכנית לשני מרחבי תכנון: המרחב הדרומי, כפי שאמרתי, שמאופיין במגורים, בבינוי נמוך לכיוון שכונת שפירא, מנצל את ההבדל הטופוגרפי ועולה קצת יותר קומות לכיוון רחוב גולומב, ובינוי טיפה יותר גבוה בסמוך ל"גשר המכנסיים", ובחלק הצפוני מ"גשר המכנסיים" - בינוי מע"רי של עד 25 קומות.

מוצגת כאן סכמה כללית של הנפחים, אפשר להתרשם מהפרשי הגובה.

כמה נתונים כלליים על התכנית:

שטח התכנית- 24 דונם.

38,000 מ"ר שטחי מגורים.

מדובר על תוספת של 322 יחידות דיור, 262 במרחב הדרומי וכ-60 במתחם הצפוני.

תוספת של 22,000 מ"ר תעסוקה, 3,000 מ"ר מסחר.

מספר הקומות פה מאוד משתנה, כפי שאמרתי, בין 7 ל-25.

יש פה תוספת של 2,100 מ"ר של שטחי ציבור מבונים.

כדונם שצ"פ.

2,500 מ"ר שפ"פ בזיקת הנאה.

ועוד הקצאה של 3,500 מ"ר עבור "גשר המכנסיים" ועבור הרחבת דרכים, לטובת נטיעות ולטובת שבילי אופניים והרחבת מדרכות.

סה"כ מאוד חשוב לציין שהתכנית מקצה 35% שטחי ציבור חדשים, שזה מספר גבוה.



מבחינת תשריט התכנית: לא אתעכב על זה יותר מידי, אבל אפשר לראות את "גשר המכנסים" במרכז התכנית, מחלק את שני מרחבי התכנון. את "גשר המכנסים" סימנו גם כגשר, גם כשצ"פ, עתידו כרגע לוט בערפל, לא ברור אם הוא יתממש, מתי הוא יתממש, ובאיזה מתכונת הוא יתממש, ולכן, במידה והוא לא יתממש או עד שהוא יתממש המרחב הזה יוכל לשמש כשצ"פ. וכמובן שכל תכנון עתידי של "גשר המכנסים" כפוף לתכנית מפורטת שתצטרך לבדוק את כל הסוגיות הסביבתיות ואת ההשפעה שלו על הפרויקט הזה והפרויקטים הסמוכים.

מר חיים גורן:

אבל הוא לא תלוי, נכון?
הפרויקט לא תלוי בהחלטה לגבי גשר המכנסים?

מר אלון הרשקוביץ:

לא.

התכנית מאפשרת את גשר המכנסים- שיש עבורו תכנון מאוד מאוד ישן שנעשה במשרד התחבורה וברמה סכמתית מאוד. אין תכנון מפורט ברמה של מפית נייר.

מר אסף הראל:

כמה קרקע הוא יגזול מה-3,500 מ"ר?

מר אלון הרשקוביץ:

1.6 דונם. אבל ההערכה שלנו, "גשר המכנסים" שתוכנן בזמנו כך על צעטלה, הוא לא תואם את עקרונות התכנון היום, ואם הוא יתוכנן, הוא יתוכנן במתכונת הרבה יותר מצומצמת, בהקשר הרבה יותר שטח, אבל זה ספוקלציה, אני לא באמת יודע, יש פה עוד תכנון שלם של מרחב ההגנה.

מר אסף הראל:

אבל סביר להניח ש-2 דונם ישארו, נכון? זה בסיס כמעט וודאי.

מר אלון הרשקוביץ:

מתוך ה-3,500 האלה שציינתי, חלק מזה הולך גם עבור הרחבת מדרכות וזה לא שטח אפקטיבי של שצ"פ שיישאר. זה הרחבת המדרכות גם של רחוב ישראל מסלנט וגם של גולומב, לא להרחבת נתיבים, לא לתוספת נתיבים אלא לתוספת נתיבי אופניים ונטיעות.

מוצג פה עוד מבט, תלת מימדי על התכנית.

הנספח הנופי והבינוי של התכנית.

גב' מאיה נורי:

התחנה המרכזית היא בצד ימין?

מר אלון הרשקוביץ:

זה מבט לצפון, ימינה, והתחנה היא למעלה, היא בפינה למעלה מימין.

תוכלו לראות את פיתוח השפ"פ בזיקת הנאה במרכז הפרויקט, את המעברים שקושרים את שפירא לרחוב גולומב, ואת הסיטואציה שבה "גשר המכנסים" לא מתממש- ניתן לראות את השצ"פ שיוותר פה במידה שהוא לא יתממש או עד כאשר הוא יתממש. וגם יכולים לראות שבמפרק התכנון הצפוני תיוותר ככר עירונית במסגרת יעוד הקרקע הקיים, אבל התכנית המתאפשרת היא נמוכה מגודל השטח המכסימלי לבינוי, כלומר גם שם יותר איזשהו שטח פתוח.

מר חיים גורן:

כביש גולומב יהיה בעצם דו סטרי?

מר אלון הרשקוביץ:

לא, גולומב הוא חד סטרי.

דרך אגב, הכניסות לחניות הן אך ורק מגולומב. היינו בשיתוף ציבור והתושבים בשכונה ביקשו שהכניסות לא יהיו מרחוב ישראל מסלנט שזה רחוב שיש בו בתי ספר ומרכז קהילתי, אז הכניסות הן בעצם רק מרחוב גולומב, וזה גם הגיוני מבחינה תכנונית, בגלל הפרשי הטופוגרפיה הרכבים נכנסים ישירות ולא צריכים לבצע ירידה משמעותית.

מוצג כאן החתך העקרוני- מבט לכיוון צפון. אתם רואים את השפ"פ במרכז, בצד שמאל את הבינוי של 6.5 קומות בשכונת שפירא, את הבינוי הגבוה שמנצל את הטופוגרפיה.

חתך לאורך, אפשר לראות את רשימת הגבהים.

מוצג כאן המבט לרחוב גולומב, הבינויים בצד השני הם 6.5 קומות ולא 10. מסמך התנועה.

התכנית כוללת איחוד וחלוקה, שני מרחבי תכנון, לא אתעכב על זה כרגע. זו הסקירה, אלא אם כן יש למישהו שאלות או הבהרות נוספות.

מר דורון ספיר- היו"ר:

תודה רבה.



עכשיו אני אבקש מחברת המליאה לגשת, לבוא ולהציג את הבקשה לדיון חוזר.
מר אסף הראל:
כל הדיון פה בא לפי בקשתה? כלומר זה ערעור?

מר דורון ספיר- היו"ר:

כן.

גב' שולה קשת:

זה דיון חוזר.

מר אברהם פורז:

זה סוג של ערעור.

גב' שולה קשת:

חברות וחברים אחר צהרים טובים.

כמו שאנחנו יודעות, לפני כחודש דנה וועדת המשנה לתכנון בתכנית החדשה, כמו שהוצגה לנו עכשיו. היא ממוקמת ומקודמת בדרום תל-אביב, תכנית תא/מק/4355 או כפי שהיא מכונה- תכנית גולומב מסלנט. הנושא הראשון שבגינו נאלצתי לבקש לכנס היום את מליאת הוועדה המקומית לדיון חוזר בתכנית הוא נושא שטחי הציבור. כפי שהודעתי באופן פורמלי למינהל ההנדסה לפני כמה שבועות- אני מתכוונת להאבק בכל יוזמה לבנייה בסביבת נווה שאנן, בסביבת התחנה המרכזית, כל עוד אין מענה לבעיית המחסור האקוטי בשטחי ציבור פתוחים בשכונה ובסביבתה. אי אפשר להמשיך ולצופף את האזור הזה וגם לצפות שאנשים שחיים שם כיום ואלו שיגורו שם בעתיד לא יזכו לשטח ירוק. לצערי, נראה שתכנית גולומב מסלנט מוסיפה לבעיית שטחי הציבור. השטח הציבורי הפתוח בתכנית גולומב- מסלנט קטן מהנדרש לפי תא/5000 ולפי הנחיות מינהל התכנון. התכנית כוללת כ-300 יחידות דיור, משמע לפחות 750 תושבות ותושבים. לפי הנחיות תכנית המתאר ומינהל התכנון, לכמות זו נדרשים לפחות 2,000 מ"ר של שטח ציבורי פתוח, אבל בפועל יהיו בתכנית הזו רק 750 מ"ר, וגם הם שביל הליכה בלבד, לא גינה. כדי שלא להבליט את תת ההקצאה הזאת התכנית עושה שתי פעולות שלדעתי אינן הוגנות. ראשית, היא מגדירה שטח של 1.5 דונם כדרך ו/או טיפול נופי. כפי שאמרו לנו בדיון הקודם וכפי שעולה ממסמכי התכנית- זה לא טיפול נופי, זה אולי גינון זמני, ומה שבטוח-זו דרך. זה שטח שבעתיד ישמש כגשר בין נווה שאנן ושכונת התקווה.

הדבר השני שעשו ומסתיר את תת ההקצאה לשטחי ציבור- זה לקרוא לכלל השטחים הלא מבוניים בין בנייני המגורים- שפ"פ, שטח פרטי פתוח, במקום לכלול אותם ביעוד הקרקע של המגורים, כמו שגינה פרטית של בניין אמורה להיות מוגדרת. יש פה טריק, קראו לגינות הפרטיות שפ"פ עם זיקת מעבר לציבור. אחרי כל מה ששמענו בדיונים על עדכון תכנית המתאר- כמה זיקות מעבר זה בעייתי, כמה שפ"פים זה בעייתי, שוב אנחנו מתבקשות ומתבקשים לאשר שפ"פ כזה. ומי שהסתכלה או תסתכל בתשריט ובשרטוטים של התכנית תראה, זה לא סתם שטח פרטי, זה מרחב שכלוא בין בניינים פרטיים, נסתר ברובו מהרחוב, שטח שהוא מעל החניונים של המגורים, כלומר דפקטו שטח שישמש כרחבה פרטית וסגורה. כולנו מבינות ומבינים מה זה אומר. על התושבות והתושבים שם יפלו הוצאות תחזוקה גדולות מאוד, כי זה לא סתם חצר פרטית של בית, זה רחבה מעל חניון, זה עולה יותר לתחזוק. דבר שני, האינסטינקט של מי שיגור שם יהיה לסגור את השטח הזה למעבר, כי זה ממש בין הבניינים. אגב, אנחנו רואות בשבועות האחרונים את התנהלות העירייה בשטח ציבורי פתוח בפרויקט גינת העלייה, כיצד העירייה מסייעת להפוך שצ"פ- שטח ציבורי פתוח לשטח פרטי סגור בפני מי שלא עומדים בסטנדרטים של חלק מדיירי הפרויקט. אני רוצה לומר שבגולומב מסלנט זה יהיה הרבה יותר קל, זה יהיה שטח פרטי, לא ציבורי, שמוסתר מהרחוב ועולה הון לתחזוק, ואין סיכוי בעולם שזה יהפוך לגינה ציבורית ופתוחה אמיתית. הנושא העיקרי השני שבגינו אני נאלץ לבקש דיונים חוזרים זה עניין הדיור. למרות היקף יחידות הדיור המוצעות בתכנית התכנית איננה כוללת הנחיות ברורות לגבי תמהיל הדירות ומשאירה נושא זה לשלב תכנית העיצוב. כתוצאה מכך לא נקבע מספר מינימלי לדירות קטנות בשטח התכנית, ולא ידוע אופן פיזור בתכנית. התכנית לא כוללת דירות לדיור ציבורי, למרות שהן המדינה באמצעות רשות הפיתוח וקק"ל והן העירייה- צפויות לקבל אלפי מ"ר סחיר בזכויות בנייה, לפי הטבלאות השמאיות שצורפו לתכנית. בנוסף, המסירה בפועל של יחידות הדיור בהישג יד אינה חלק מתנאי האכלוס, ויחידות אלו לא תעבורנה לבעלות העירייה. מזכירה בהקשר זה את מה שנעשה במתחם השוק הסיטונאי. עד היום עומד שלט בניין- בהישג יד ברחוב החשמונאים, שאף אחד לא יודע מתי יימסר לעירייה, ואו-טו-טו הפרויקט מאוכלס כולו. בנוסף לפרצה בנושא מסירת הדירות בהישג יד, גולומב-מסלנט גם אינה כוללת שום מנגנון מסודר לניהול דירות בהשכרה לטווח רחוק ולניהול הדירות בהישג יד. ליקויים אלה מהווים התעלמות מאופי האזור והאוכלוסיות המוחלשות שגרות בו. מחובתה של עיריית תל-אביב יפו לנהוג כרשות ציבורית ומחובתה של הוועדה המקומית לדאוג לאיכות החיים ולמגוון אפשרויות הדיור בעיר. כל הזמן אנחנו שומעות מצד



גורמים בעירייה כאילו זו אחריות של המדינה לדאוג לדיוור ציבורי. ונגיד שזה הנכון וזו רק אשמת המדינה, אז למה להסכים לתת למדינה זכויות בנייה סחירות כשאין דיוור ציבורי? למה לא לקחת אחריות על הדיוור בהישג יד? למה אין מנגנון עירוני שמנהל את זה? אסור לנו לקבל את המצב הזה. נושא שלישי שבגיניו ביקשתי דיון נוסף הוא הבעיה הסביבתית הגדולה שיש בתכנית- קרבתה לתחנה המרכזית ולנתיבי איילון. נושא הזיהום הסביבתי בשל הקרבה לתחנה המרכזית ונתיבי איילון ידוע, אך אינו מוסבר ומובהר בהוראות התכנית. כך למשל הנספח הסביבתי מתייחס לתוצאות ניטור האוויר אך אינו מפרט את תוצאותיו, ורק רומז, בין השורות, כי ברור שקיימת בעיה חמורה. אין למעשה שום הוראה חד משמעית שהמגורים או התעסוקה באזור ייבנו רק לאחר פינוי האוטובוסים מהתחנה המרכזית, ואין בתכנית הנחיות והוראות ברורות כיצד התכנית מתמודדת עם מפגעי זיהום האוויר והרעש- הן בתחום המגורים והן בשימושים הסחירים האחרים. אם לא די בכך, הרי שמהוראות התכנית, כפי שהוצגו בדיון להפקדה, עולה כי בהתאם לעמדת היחידה הסביבתית ו/או שיקול דעת מהנדס העיר ו/או שלב תכנית העיצוב- ניתן יהיה לשנות גם את מעט המגבלות הסביבתיות שנכללו בתכנית.

הנושא הרביעי הוא תקן חנייה: בעוד עיריית תל-אביב יפו ומוסדות התכנון באים ואומרים לתושבות ולתושבי העיר כאילו תם עידן הרכב הפרטי- מבקשת הוועדה המקומית לאשר בנייה נדיבה מאוד בחנייה ובאספלט בשטחים הסחירים שאינם למגורים. התכנית מאפשרת מאות מקומות חנייה מתחת למגדל משרדים ותעסוקה, למרות שמיקומו מצדיק תקן חנייה אפס. הרי מגדל התעסוקה יוקם בצמוד לתחנת רכבת קיימת צמודה, קו רכ"ל הנמצא בבנייה, הוא סמוך לתחנות אוטובוסים רבות, ולידו תוקם תחנת מטרו בע"ה. אין הצדקה לאפשר הגעה למגדל התעסוקה הזה באמצעות רכב פרטי, בטח לא ביחס להצהרות של העירייה בנושא הזה. אי אפשר מצד אחד להטיף לתושבות ולתושבים לא להשתמש ברכב פרטי אבל לתת לעצמנו זכויות בנייה למגדל עם חניון ענקי מתחתיו. כתוצאה מחניון הענק שהתכנית מציעה להקים מתחת למגדל התעסוקה- הן הגשר העתידי והן הרחובות המוצעים בתכנית – רחבים מאוד. חלקם כוללים 5 נתיבי נסיעה לרכב פרטי. אין מה לעשות, כאשר צריך להכניס הרבה מכוניות פרטיות – אז צריך יותר אספלט, פחות שטח ציבורי פתוח, לדעתי זו טעות ולדעתי זהו סדר עדיפויות לא נכון.

הנושא החמישי והאחרון הוא נושא עקרוני שרלבנטי לתכניות נוספות- העובדה שהתכנית משאירה רבות מהוראותיה לשלב עתידי- תכנית העיצוב. להשאיר את רוב המדיניות התכנונית לשלב עתידי- שאף אחת או אחד לא יכולות או יכולים להתנגד אליו- זה לא רק לא הוגן, זה ממש בניגוד להנחיות של מינהל התכנון לגבי מה צריכה לכלול תכנית. תכנית מפורטת אמורה לכלול הוראות והחלטות בנושאים שונים, ויש לה הליך מסודר שהציבור יכול להתנגד אליו ולהביע את דעתו. אבל כאן, ולצד התחושה שלי שזה קורה בעוד תכניות, מעבירים החלטות מהותיות ועקרוניות רבות לשלב תכנית העיצוב. אז תקשיבו טוב חברות וחברים, מה לא כוללת כרגע התכנית: קווי הבניין, תמהיל המגורים, מיקום המעברים הציבוריים בשטח הפרטי, הנחיות לנטיעת עצים, הצגת פתרון ניקוז, קביעת תמהיל הדירות, מיקום השימושים, היקף זכויות הבנייה וחלוקתן לשימושים עיקריים או שירות, ואף אופן פיזורם בתאי השטח, וזו רק רשימה חלקית של מה שאין בתכנית. הנושאים שציינתי- לא רק חשובים מאוד, כי חשוב שהציבור יראה מה הוחלט לגביהם ויוכל, אם ירצה, להתנגד להם, אלו נושאים שאמורים להיכלל בתכנית מפורטת לפי חוק התכנון ולפי הנחיות מינהל התכנון. אם אנחנו, וכשאנחנו נאפשר לא לכלול אותם בתכנית אנחנו בעצם עושות ועושים ליוזמי התכנית עבודה קלה. היוזמים באים ומבקשים זכויות בנייה כעת בתכנית המפורטת, הם מבקשים את הזכויות האלה עוד לפני שהתחייבו בפני הוועדה המקומית, כלומר לציבור, על אופן מימושו, זה לא הגיוני שנסכים לזה. אי אפשר להשאיר 90% מהשאלות התכנוניות פתוחות לעתיד. זה לא גמישות תכנונית, זה התפרקות תכנונית. אני למדתי את זה טוב מאוד מתכנית צ', שבתכנית עיצוב פתאום מינהל ההנדסה חושב שהכל מותר לו- כי ככה זה נוח, וכי התכנית עצמה השאירה הכל אפור ועמום. גם כאן אין כמעט סייגים ואין שום גבולות. גולומב- מסלנט משאירה חלק גדול מההחלטות התכנוניות לשלב העתידי, שלב, כפי שאמרתי, שבו הציבור כבר לא יוכל להתנגד להן, שלב תכנית העיצוב, שלב שאין לו פרסום מקדים ושאלו לציבור, ואף לא לחברות וחברי הוועדה המקומית- אפשרות להגיש לו ערר. למעשה כה רבים הם הנושאים שהושארו לשלב תכנית העיצוב, עד כי יכול להיווצר מצב אבסורדי שבסוף התהליך לא יהיה שום קשר בין היתרי הבנייה והתכנית המוצגת כיום, והדבר יהיה לכאורה קביל לפי נוסח התכנית הנוכחית.

לסיכום, חברות וחברים, אלו הנושאים שאני מבקשת לתקן:

- א. הוספת גינה אחת ביעוד קרקע ציבורי, בשטח משמעותי בתכנית. אפשרי וכדאי ליד המבנה הציבורי שבמרכז התכנית.
- ב. להוסיף הנחיות מדויקות לעיצוב השטח הפרטי הפתוח, בכלל זה היקף הגינון, היקף שטחי החלחול והיקף הנטיעות, ולא להשאיר הנחיות אלו לשלב תכנית העיצוב.
- ג. הקצאה של 10% מהדירות לטובת דיוור ציבורי, בנוסף לדירות בהישג יד, על חשבון השטחים הסחירים של המדינה והעירייה בפרויקט הזה.



ד. לקבוע את תמהיל הדירות כעת ולא לדחות נושא זה לשלב תכנית העיצוב.
ה. לקבוע כי הדירות בהישג יד תהיינה בבעלות העירייה לצמיתות, או לחילופין לקבוע כיצד תנוהלנה, ובכל מקרה לקבוע כי מסירתן תהיה תנאי לאכלוס שאר הדירות.
ו. לקבוע בהוראות התכנית כיצד תנוהל השכרת הדירות לטווח הרחוק.
ז. לתקן את הנספח הסביבתי כך שיכלול את מלוא התוצאות של תצפיות זיהום האוויר והרעש שבוצעו באזור.

ח. לקבוע הנחיות ברורות בתכנית עצמה בנושא ההתמודדות עם המפגעים הסביבתיים הסמוכים, ולא לדחות הנחיות אלו לשלב תכנית העיצוב.

ט. להוסיף תנאי לביצוע התכנית- שלביות בהתאם להליך פינוי התחנה המרכזית ו/או קירוי האיילון.

י. לקבוע תקן חנייה אפס מתחת למגדל התעסוקה, השטח שבייעוד "עירוני מעורב".
יא. לצמצם משמעותית את הנושאים הכלולים בשלב תכנית העיצוב ולהנחות את עורכי התכנית לקבל החלטות תכנוניות כעת.

יב. לקבוע בהוראות התכנית מה יהיה זמן התוקף של תכנית העיצוב ובאלה נושאים יתאפשר לציבור ולחברי הוועדה לערער עליהם.

תודה רבה על ההקשבה.

מר דורון ספיר - היו"ר:

תודה רבה לשולה.

מענים להתנגדות.

מר אלון הרשקוביץ:

אנחנו נתייחס.

לשולה היו 5 התנגדויות עם מספר תתי סעיפים בתוך כל התנגדות, אני לא אחזור על הדברים, אני פשוט אקריא את עיקרי הדברים ואת המענה.

לגבי הקצאות לשטחי ציבור: על הוועדה לדרוש את תיקון התכנית באופן שיבטיח גינה ציבורית אחת בשטח משמעותי בתכנית.

התכנית כוללת הקצאות נרחבות לצרכי ציבור, והדגשנו את זה גם במצגת וגם בוועדה. יש פה הקצאה של מגרש עצמאי בייעוד למבני ציבור בשטח של כ-1 דונם, זה 1,100 מ"ר.

גב' שולה קשת:

זה שטח ירוק?

מר אלון הרשקוביץ:

לא, זה שטח חום. זה שטח חום בהתאם להתייעצות עם היחידה האסטרטגית.

גב' שולה קשת:

זאת גינה?

מר אלון הרשקוביץ:

זה שטח חום שעליו יוקם מבנה ציבור.

גב' שולה קשת:

אני דיברתי על גינה.

מר אלון הרשקוביץ:

בסדר. אני מסביר, כי בתכנית- כפי שאמרתי, יש 35% הקצאה שהיו בתיאום עם היחידה האסטרטגית ולפי הצרכים הפרוגרמטיים של האזור, כשבין היתר ביניהם נדרש אותו 1 דונם שטח חום. ציינו את זה גם, וגם אם התייחסת לזה, שטח ציבורי מבונה במבנים הסחירים בשטח של כ-2,000 מ"ר. גם שטחי ציבור ושטח פרטי פתוח- כמענה למרחב פתוח בהיקף של כ-2.5 דונם במרכז הפרויקט.

גב' שולה קשת:

התייחסתי לשפ"פ הזה בדברי.

מר אלון הרשקוביץ:

כן.

נדרשו פה הקצאות משמעותיות אבל סוגיות משמעותיות- כמו "גשר המכנסיים" והרחבת דרכים- כמו ישראל מסלנט וגולומב, ובסה"כ כשאנחנו סוכמים את כל ההקצאות הנדרשות מבחינת צרכים פרוגרמטיים מגיעים ל-35% הקצאה, שאני לא מכיר הרבה תכניות שהגיעו ל-35% הקצאה לצרכי ציבור בעיר.

גב' מאיה נורי:

יש לי שאלה: השפ"פ- התחזוק שלו מוטל על הדיירים?

מר אלון הרשקוביץ:



לא. בדרך כלל נחתם הסכם הקמה בין אגף נכסים לעירייה, והעירייה היא זאת שבעצם לוקחת את האחריות על השטח.

לגבי הסוגיה השנייה. התכנית כוללת נספח נופים מנחה שנערך על ידי אדריכלי הנוף של הפרויקט. יש מדיניות מאוד ברורה: עצים יינטעו בהתאם למדיניות העירייה: גובה אדמה גננית מעל רצפת המרתף של 1.5 מ', בית גידול של 24 קו לעץ, ועל כל 50 מ"ר שטח פתוח יינטע עץ אחד. פיתוח נופי סופי ומיקום נטיעות- בהתאם למדיניות העירונית- ראוי שייקבעו בשלב תכנית העיצוב, לאור תכנון מפורט יותר ובהתאם למדיניות העירונית. בשלב התכנית כרגע יש מדיניות, יש כמות וצריך לבחון את זה לאור התכנון המפורט של מרתפים. זה קצת שלב תב"ע, זה שלב קצת גולמי עדיין.

בתכנית נקבעו הוראות לעניין שטחי החלחול העומדים 15% מכל מגרש. קביעת מיקומם הסופי של הנטיעות ושל שטחי החלחול – ראוי שיוכרע בתכנית העיצוב, שכן נדרש תכנון מפורט יותר של רכיבי הבינוי על מנת לקבוע את מיקומם הסופי.

לגבי ההתנגדות השנייה: נושא הדיור. אני אענה על זה. לעירייה אין כל הקצאה של שטחים סחירים בשני המתחמים, זה חשוב להבהיר. ההקצאה המיוחסת לעיריית תל-אביב "מעל הקו", שורה 41 בטבלת ההקצאה, מיוחסת לשטחים הציבוריים המבונים שהעירייה קיבלה במסגרת הפרויקט הזה, שהם אלה שיוקצו לעירייה. זה לא שטחים סחירים שהעירייה נכנסה אתם.

גם בטבלת ההקצאה קיימת הפנייה להערה המסבירה זאת.

לגבי בעלות המדינה או רמ"י במרחב התכנון הדרומי, המשוויכת לרמ"י ומיוחסת לרשות הפיתוח וקק"ל, הקרקע נמצאת בחכירה של חוכרים פרטיים ולהם שמורה הזכות לשינוי יעוד ומימוש. ולגבי הדיור הציבורי- זה סוגיה מורכבת, הנושא בסמכות המדינה ולא בסמכות העירייה. ככלל, הגדלת מאגר הדיור הציבורי נעשית מתקציב משרד הבינוי והשיכון, ובדרך כלל לפי המדיניות של הממשלה של רכש דירות קיימות ולא יצירת דירות חדשות.

לגבי תמהיל הדירות: התכנית קובעת גודל דירה ממוצע במרחב התכנון הדרומי של 80 מ"ר עיקרי, ובמרחב התכנון הצפוני של 75 מ"ר עיקרי. קביעת תמהיל דירות מפורט ייקבע בעת הכנת תכנית העיצוב. הנחיות היחידה האסטרטגית בשלב תכנית העיצוב היא לקבוע תמהיל מגוון של גדלי דירות- הכולל דירות קטנות, בינוניות וגדולות ובהתאם להיצע הדירות הקיים והמתוכנן ולמאפייני האוכלוסיה בשכונה. על כן, לעמדתנו, תמהיל הדיור נקבע עם גמישות מתבקשת. כלומר, עצם הקביעה של גודל דירה ממוצע מאפשר לנו לקבע מצד אחד טווח של תמהיל, ואחר כך את המשחק בטווח אנחנו נעשה בתכנית העיצוב.

דיור בהישג יד: יחידות הדב"י נקבעו בהתאם לתיקון 120 לחוק התכנון והבנייה- ולפיו יחידות הדב"י נותרות בבעלות היזם ומיועדות להשכרה במחיר מופחת ולמשך תקופת זמן כמוגדר בחוק. זה לא לשיקול דעתנו.

היבטי הניהול של יחידות הדב"י מפורטים בהסכם שנחתם בין העירייה ליזם, כך נעשה בכל העיר. התכנית לא נותנת מענה מספיק לבעיות הסביבתיות הנגרמות מקרבתה לתחנה המרכזית ולנתיבי איילון: כמובן שכל המענים האלה נערכו יחד עם בעלי המקצוע השונים בעירייה ובעלי המקצוע של התכנית. כאן יש בעצם מענה של היחידה הסביבתית, ויש כאן גם את רון לשם- יועץ הסביבה של התכנית.

חוות הדעת הסביבתית מפברואר 2020 כוללת בנספח 2 דו"ח ניטור אוויר- תחנת ניטור גולומב מסלנט, המתייחס לריכוזי המזהמים שנמדדו בתחום התכנית.

בנוסף לניטור שבוצע, נערך מודל פיזור מזהמים מתחבורה ביולי 2020 במטרה לבחון את השפעת הכבישים שבסביבת התכנית ברדיוס של 300 מ'. ממסקנות המודל שבוצעו לא נמצאו מזהמים בבניינים בצד המערבי. פה הרשות לאיכות הסביבה קצת פרטה בדיוק את מספרי המבנים, אבל בסופו של דבר נקבע, בהתאם למודל, שזיהום האוויר מגיע מהאיילון, ולכן הקומות הראשונות ברחוב גולומב- שפונות אל האיילון, לא יהיו לשימושי מגורים ואנחנו מתחילים מגורים רק מגובה שהוגדר על ידי הרשות לאיכות הסביבה, אלה בעצם המגבלות היחידות שנקבעו.

מר אמיר בדראן:

מה זה אומר? שאם זה לא מגורים מה זה יהיה למטה?

מר אלון הרשקוביץ:

משרדים.

מר אמיר בדראן:

ומשרדים זה יכול לחיות טוב?

מר דורון ספיר- היו"ר:

ביקשתי, אם לא קשה לכם, בסוף.

מר אלון הרשקוביץ:

אני אמשיך: בעקבות קרבה לנתיבי איילון, חיל השריון והתחנה המרכזית, אני אדלג על זה.



רעש: במסגרת הנספח הסביבתי בוצע חיזוי רעש במודל אקוסטי למבנה הפרויקט בקומות השונות- המתייחס לתנועה בכבישים בסביבת התכנית. חיזוי הרעש התבסס על תחזית תנועה לשנת היעד- 2030-40, בכבישים הקיימים והמתוכננים: גולומב, מסלנט, גשר המכנסיים. רעש מנתיבי איילון התבסס על מפת הרעש של עיריית תל-אביב, שכן לא צפוי שינוי רעש מהותי בשנים הקרובות. בהוראות התכנית עוגנו דרישות ספציפיות לכשור בידוד האקוסטי במעטפת המבנה ובחזיתות השונות של המבנים בפרויקט והמיגון האקוסטי הדירתי- על מנת לעמוד בקריטריונים האקוסטיים. מסקנות החיזוי וההנחיות הוטמעו בנספח הסביבתי וישמשו לשלב היתר הבנייה.

מבחינה סטטוטורית, הדגשנו, לא קיימות הוראות בתכנית המתאר הקושרות בין פינוי התמח"ת לבינוי באזור תכנית גולומב-מסלנט-4355, התניה שכזאת קיימת באזור 802א' שהוא סמוך יותר לתחנה. כלומר, מכל הבדיקות, גם מהניטור וגם מהמודל הסביבתי שהורץ- בעצם אין מגבלות מהתחנה המרכזית, ויש אי אילו מגבלות שהוטמעו בתכנית לכיוון האיילון.

לגבי תקן החנייה:

תקן החנייה בתכנית נקבע בהתאם למדיניות הוועדה המקומית לתכניות התחדשות עירונית ולאזור זה. מדובר על תקן מופחת באזור עם עדיפות לתחבורה ציבורית.

לגבי הבקשה למיתון תנועה ברחובות הניצבים:

כפי שציניתי כמה פעמים התכנית קובעת את זכות הדרך, היא מרחיבה אותה אבל לא לצורך של נתיבי תנועה. הסדרי התנועה נקבעים בהתאם להחלטות של הצוות המקצועי במסגרת תכנית העיצוב. זכות הדרך המוצעת מאפשרת הרחבת מדרכות ותוספת שבילי אופניים, וכמובן נטיעות.

תכנית גשר המכנסיים היא תכנית ישנה והוטמעה כפי שהיא בנספח התנועה. אם הגשר ימומש נדרשת תכנית מפורטת לגשר המכנסיים ותכנון תחבורתי מעודכן. שלבים אלה יתאימו את התכנון לצרכי התושבים ואת צרכי התחבורה העדכניים- בהתאם למדיניות העירונית לתיעודף הולכי רגל, אופניים ותחבורה ציבורית. עוד פעם, אין פה שום מטרה להוסיף פה נתיבים, גם אין צורך.

כהערה: מדיניות חניה עירונית בדרום העיר:

תקן החנייה למגורים הוא 0.8.

תקן החנייה לתעסוקה הוא 1:350, כלומר 3 חניות לכל 1,000 מ"ר.

תקן חנייה לשטחי ציבור-בהתאם לתקן התקף לעת הוצאת ההיתר.

ותקן חנייה לאופניים וכלי רכב לא ממונעים, גם לפי התקן התקף.

לגבי הסעיף האחרון: התכנית משאירה רבות מההוראותיה לשלב תכנית העיצוב:

יש פה מענה שנוסח גם ביחד עם היעוץ המשפטי.

נושא תכנית העיצוב נדון בבית המשפט והפסיקה קבעה כי התכנית הראשית צריכה לקבוע את הדברים העקרוניים שהציבור צריך לדעת עליהם בזמן הפקדת התכנית, כגון: ייעודי הקרקע, שימושים, קווי בניין, מספר קומות, צפיפות, זאת כדי שהציבור יוכל להתרשם מה יהיו היקפי הבנייה בתכנית. לעומת זאת, בהתאם להלכה- נושאים יותר רכים כגון: מיקום הצבת הבניינים בתוך קווי הבניין, חומרי בנייה, מיקום זיקות ההנאה וכיו"ב, אלו דברים שמתאימים לשלב תכנית העיצוב- שזהו שלב שאין בו התנגדות, מתוך הרציונאל שההתנגדות לתכנית הראשית שקבעה את הנושאים המרכזיים כבר נדונה. הרעיון להכנת

תכניות עיצוב התפתח ב-20 שנה האחרונות והמטרה שלהן היא למנוע מצב בו כל הנושאים כבר קובעו בתכנית הראשית וכאשר רוצים לסטות מהם אז נאלצים להכין תכנית חדשה. לפיכך, בתי המשפט הכירו בכך שתכנית העיצוב הוא כלי תכנוני הקודם את שלב הוצאת היתר הבנייה ואין להביאו להתנגדויות. עם זאת, בתכניות הראשיות קיים פירוט באשר לנושאים שתכנית העיצוב תכלול, וכאמור, המתנגדים יכולים להגיש התנגדות ביחס לכך, אשר תיבחן, כפי שנעשה ביחס לתכנית זו.

לגבי הטענות שהתכנית הנוכחית לא כוללת רכיבים מסוימים, זה לא נכון.

לטענות התכנוניות הקשורות בתכנית העיצוב אציין כי זו קריאה לא נכונה של מסמכי התכנית.

תמהיל מגורים: נקבע ממוצע, כך אנחנו עושים בכל התכניות בעיר.

מיקום המעברים הציבוריים נקבע, אי אפשר לסטות ממנו, הוא לא המלצה, הוא נקבע בתכנית.

קווי הבניין: 90% מקווי הבניין קובעו בתכנית, אלה החשובים, אלה שמתייחסים למרחב הציבורי, אלה שמתייחסים לרחוב, אלה שמתייחסים ליחס בין המבנים, ביחס לגשר המכנסיים, על מנת לשמור על איכות מגורים.

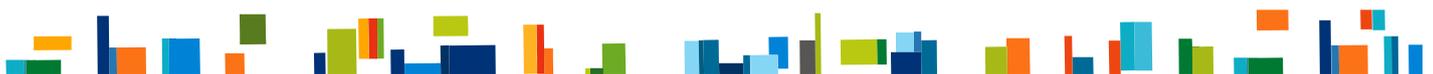
מר אברהם פורז:

למה הוא נקרא גשר מכנסיים? כי מה?

מר אלון הרשקוביץ:

כי הוא נראה כמו שני שרוולים של מכנסיים.

יש מספר קווי בניין מעטים מאוד שנשארו לתיאום במסגרת תכנית העיצוב, אבל הרוב, הרוב המכריע נקבע.



לגבי הנחיות עירוניות לנטיעת עצים: אני הזכרתי את זה קודם, יש את ההנחיות של כל 50 מ"ר פתוח עץ אחד, ומיקומם באמת שראוי שייקבע בתכנית העיצוב לאור תכנון מפורט. היקף שטחי החלחול נקבע בהתאם להוראות תמ"א/1 ונקבע על היקף של 15%. מיקומו הסופי ראוי שייקבע בתכנית העיצוב לאור תכנון מפורט. מיקום השימושים: אין דבר כזה. מיקום השימושים נקבע בפרק 4 בתקנון התכנית. אין פה גמישות. זה קיים וזה נמצא.

היקף זכויות הבנייה שציינתם, גם פה נקבע בטבלה 5. כמו כן נקבעו מנגנונים המאפשרים המרה מוגבלת למלונאות במרחב התכנון הצפוני ומנגנונים המאפשרים ניווד בין שימושים ובין שטחים עיקריים לשירות, ובלבד שלא יתווספו שטחי מגורים. זכויות הבנייה נקבעו לכל תא שטח בנפרד. ממש, יש הגדרה לכל תא שטח של זכויות בנייה. זהו.

מר דורון ספיר - היו"ר:

תודה.

יש למישהו שאלה?

מר אמיר בדראן:

כן.

נתת תשובה לגבי ההשגה של שולה בהקשר של החנייה, אבל לא הצלחתי להבין ממנה, כי אתה הפנית ואמרת שהיקף החנייה שניתן שם תואם את התקנים.

מר אלון הרשקוביץ:

את המדיניות, לא תקנים. את המדיניות שאושרה בוועדה.

מר דורון ספיר - היו"ר:

תואם את מדיניות הוועדה - 0.8 בדרום העיר.

מר אמיר בדראן:

את המדיניות. ואם הבנתי נכון משולה – מדובר שם בעשרות, אם לא בכמה,

גב' שולה קשת:

250.

מר אמיר בדראן:

ומדברים על מגורים. איך זה?

גב' שולה קשת:

אני חייבת לומר: מדובר פה בתקן חנייה של תעסוקה, שהוא אמור להיות תקן חנייה אפס. אז אני לא מבינה איך אתה טוען את זה.

מר אלון הרשקוביץ:

אנחנו כצוות מקצועי, אנחנו מחויבים. יש מדיניות שאושרה על ידי הוועדה המקומית, שקובעת 0.8 למגורים, 1 ל-350 לתעסוקה, וזה מה שניתן פה בתכנית הזאת. שזה מדיניות לדרום העיר, לרובעים 7, 8, וזה לא תקנות כמובן.

גב' שולה קשת:

אבל אני רוצה להבין: הרי מדובר במקום עם תחנת רכבת, עם רק"ל שעומד להיות שם. יש שם אוטובוסים כמובן, מטרו שאמור להיות, בשביל מה צריך חניון כזה ענק?

מר דורון ספיר - היו"ר:

יש לך עוד שאלות?

גב' שולה קשת:

יש לי עוד הערות, כן.

ובמיוחד שיהיה כל כך הרבה אספלט. יכנסו מאות מכוניות לאזור, כשאין לכם שום פתרון שאתם מציעים לגבי התחנה. מה אתם אומרים? המגורים יהיו מקומה 31 ומעלה? הרי יש פה אבסורד לגמרי. זה דבר אחד.

דבר שני: אתה דיברת על זה שהנספח הנופי מנחה וייקבע סופית בתכנית העיצוב. לפי מה שידוע לי מנחה זה לא מחייב, זה דבר ראשון שאני רוצה לומר.

גם רציתי לדעת- מה זה בעצם משנה עם מה העירייה נכנסה. היא יוצאת למעשה מהתכנית הזאת, מהמצב המוצע- כשיש לה שטחים סחירים, אז למה זה לא ציבורי?

עו"ד הראלה אוזן אברהם:

לא.

גב' קשת:



דבר נוסף: את ההסכם בין העירייה לזים צריך לשקף בהוראות התכנית, אחרת אין לו שום משמעות ואף אחד לא יודע לאן זה נעלם, לאן זה יעלם. כך, אם אנחנו ניקח לדוגמה את המקרה של השוק הסיטונאי. ועכשיו, הנה עוד פעם אתם מעבירים החלטות לתכנית העיצוב. אני רוצה להבין איך אפשר להתייחס לתכנית והתנגדויות אם כל החלטות עברו לתכנית העיצוב. כשאני הגשתי התנגדות בשלב העיצוב- זה היה בלתי אפשרי, כי הייתי צריכה להמתין עם זה. אז בבקשה תסביר לי איך ברגע שכל כך הרבה פרטים חשובים שלא מגלים עכשיו בתכנית וייכללו רק בשלב העיצוב, איך אני אוכל להגיש, אני או כל תושב אחר, או כל חבר או חברת מועצה אחרת, נוכל להגיש התנגדות שלא תיזרק על הסף, בשלב תכנית העיצוב. אני רציתי רק להגיד שאני מתכוונת ללכת עד הסוף עם עניין תכנית העיצוב, אפילו עד לוועדת הערר המחוזית אם יהיה צורך, ואם בע"ה יהיו משאבים. זה כתוצאה מהנסיון האישי שלי, וזה נראה לי בלתי סביר בעליל לבוא כאן ולהגיד שאפשר יהיה להגיש ערר בשלב תכנית העיצוב.

מר דורון ספיר- היו"ר:

תודה שולה.

עוד שאלות?

מר אמיר בדראן:

כן.

אני רציתי, אלון, אם תוכל לחדד את התשובה בבקשה, בהתייחס לזיהום האוויר- שאמרת שבעקבות סמיכות התחנה ההתייחסות תהיה של מגורים החל מהקומה הראשונה או השנייה, ולמטה זה משרדים. מה זה אומר? משרדים יהיה להם פחות זיהום?

גב' שולה קשת:

יפה.

זה הרבה שעות שהייה במקום, וזה יפגע בהחלט.

מר דורון ספיר- היו"ר:

עוד מישהו רוצה לשאול או להתייחס?

גב' מיטל להבי:

אני אשמח לקבל יותר הסברים על השפ"פ.

מר דורון ספיר- היו"ר:

מה את רוצה לדעת?

גב' להבי:

אני רוצה לדעת. הוא אמר שבדרך כלל נהוג בעירייה לעשות הסכמי תחזוקה, אבל הוא לא אמר מה לגבי הפרויקט הנוכחי. אני חושבת שכשבונים שפ"פים בדרום העיר, אם אין הסדר ברור בתחילת הדרך, אנחנו עלולים להגיע למצב שהדירה זולה אבל החיים יקרים. ולכן, מאחר ו-50% מהשטח הפתוח נסמך על שפ"פים, הייתי רוצה יותר הבהרות לעניין הזה, כמו גם להבטחת זיקת ההנאה בצורה ברורה.

מר דורון ספיר- היו"ר:

עוד משהו למישהו?

גב' מיטל להבי:

כן, על זיקת ההנאה.

מר דורון ספיר- היו"ר:

עוד דבר מה נוסף?

גב' מאיה נורי:

האמת שאני אשמח באמת להסבר לסיפור עם החנייה, זה מעניין אותי. כי אפשר לסטות ממדיניות חנייה. אם זה באמת צמוד לחתנה מרכזית, צמוד למטרו.

מר דורון ספיר- היו"ר:

השאלה שלך היא מדוע לא לסטות ממדיניות החנייה.

מר אלחנן זבולון:

להוריד חנייה בדרום העיר? לא לא לא.

גב' מאיה נורי:

למשל במקומות כמו רמת אביב, כשעושים עכשיו את קניון רמת אביב לא מוסיפים אפילו חנייה אחת- כי זה הולך להיות בצמוד למטרו.

גב' שולה קשת:

ובאזור התחנה לא צריך.

מר אלון הרשקוביץ:



לגבי תקני החנייה יש מדיניות עירונית שאנחנו מצוות מקצועי מחויבים לה. יש מדיניות שנקבעה על ידי הוועדה המקומית לתכנון ובנייה, ואנחנו מחויבים לה. אני יכול לחשוב שצריך גם תקן חנייה אפס, תקן חנייה 0.5, יש מדיניות ואנחנו מחויבים לה, והיא באה לידי ביטוי בתכנית הזאת. אני לא יכול להרחיב יותר מזה.

מר אברהם פורז:

ברור עוד דבר: שצריך לשווק את זה בסוף, ואם אין חנייה זה יישאר ריק.

מר אלון הרשקוביץ:

סוגיית החנייה היא מורכבת כמובן.

ק ר י א ו ת

מר אלון הרשקוביץ:

שולה, חשוב לי להבהיר: בחלק גדול מהתכניות, במסגרת תועלות ציבוריות אנחנו מבקשים שטחי ציבור מבוזרים בתוך הבניינים, והם מופיעים בטבלת ההקצאה, מה שהסתכלתם כאשר כתבתם את המכתב הזה או את ההערה,

מר דורון ספיר- היו"ר:

את הבקשה לדין חוזר.

מר אלון הרשקוביץ:

ראיתם כביכול שטחים סחירים "מעל הקו", כלומר שטחים סחירים. השטחים האלה הם שטחי ציבור מבוזרים - שמה שניתן לעשות בהם זה מה שניתן לעשות לפי סעיף 188 לחוק התכנון והבנייה, ובעצם אפשר לעשות שם הרחבה של מתני"ס, אפשר לעשות שם מעונות יום. אנחנו מחויבים לזה, זה לא שטח סחיר שניתן למגורים או שהעירייה יכולה לשווק באיזושהי דרך. מאוד חשוב להבהיר את זה, וזה נהוג בהרבה מאוד תכניות.

הסכם בין העירייה לזים.

מר דורון ספיר- היו"ר:

על זה תענה היועצת המשפטית.

יש עוד משהו תכנוני?

מר אלון הרשקוביץ:

כן.

מר דורון ספיר- היו"ר:

סיים בבקשה את כל הנושאים התכנוניים, ועו"ד אוזן תענה גם על תכנית העיצוב.

מר אלון הרשקוביץ:

לגבי שפי"פ בזיקת הנאה, מיטל.

גב' מיטל להבי:

אני מבקשת להציג את השקף של השפי"פ, כדי שנראה את הדברים בעין.

מר אלון הרשקוביץ:

(מציג שקף).

גב' שולה קשת:

השפי"פ הם ממש בין המבנים, בין הבניינים.

מר אלון הרשקוביץ:

אני רק אדיוק לגבי השפי"פ, מיטל.

יש דרישה, כתנאי גם לתכנית העיצוב ואחר כך תנאים נוספים, יש חתימה על הבטחה לחתימת הסכם בתכנית העיצוב, ואחר כך - לעת מתן היתר הבנייה יש תנאי לחתימה בפועל על הסכם, הסכם תחזוקה. זה קיים בהוראות התכנית בפרק 6 כנהוג.

גב' מיטל להבי:

אתה צריך להראות איפה השטח הירוק. אתה מראה מעברים של 10 מ'.

מר אלון הרשקוביץ:

לא, זה 16 מ', וזה בעצם השפי"פ.

גב' מיטל להבי:

סביב רחבה אולי.

מר אלון הרשקוביץ:

לא. מצפון לדרום הוא כולו 16 מ'. כולו 16 מ' - שפי"פ ליניארי.

לגבי תכנית העיצוב - הראלה תרחיב.

זיהום האוויר, הרשות לאיכות הסביבה לא פה אבל אני יכול להבהיר על זה כמה נקודות. בעצם נערך מודל,



גב' מיטל להבי:

מה לגבי האזור של השפ"פ- מה ששאלתי?

מר דורון ספיר- היו"ר:

הוא ענה.

מר אלון הרשקוביץ:

אמרתי, יש שני שלבים שרשומים בפרק 6 בתב"ע שאומרת: בשלב תכנית העיצוב היזם מתבקש לחתום על הבטחה,

גב' שולה קשת: תכנית העיצוב- באיזה שלב?

מר אלון הרשקוביץ:

על הבטחה לחתימה על הסכם תחזוקה מול העירייה, ואחר כך בשלב ההיתר חתימה בפועל. זה פרוצדורה מאוד רווחת.

מר רון לשם:

אני עונה למר בדראן.

לשאלתך, לגבי העניין של הגובה. נכון שקבעו כאן שתי קומות שמעליהן יהיו מגורים. הרעיון עומד בבסיס העבודה שכל שאנחנו עולים בגובה אנחנו מגיעים לריכוזים יותר נמוכים של זיהום אוויר. מה ההבדל בין משרדים לבין מגורים? במשרדים אתה יכול לסגור את החלון, או אפילו מסחר לצורך העניין, ואתה לא חשוף למזהמי אוויר. האוויר מגיע למעשה מגג הבניין, נקי, והוא מגיע לאותם משרדים שנמצאים בקומות הנמוכות. לעומת זאת במגורים אתה צריך לאפשר פתיחה של חלונות. אבל, כדי שתוכל לבוא ולאפשר אוויר נקי אתה צריך לבוא ולעלות לגובה רב יותר, לאותו ריכוז שהוא מאפשר באמת נשימה חופשית של אוויר נקי יחסית.

מר דורון ספיר- היו"ר:

תודה רבה.

גב' שולה קשת:

מה עם הנספח הסביבתי? ביקשתי שהוא יכלול את מלוא התוצאות של תצפיות זיהום האוויר והרעש שבוצעו באזור. אגב, אם כבר מדברים על עוד כל כך הרבה רכבים פרטיים שיכנסו כתוצאה מהחניון, אז יהיה כמובן זיהום אוויר הרבה הרבה יותר גבוה.

מר דורון ספיר- היו"ר:

תן תשובה.

גב' שולה קשת:

לכל דבר יש תשובה.

מר רון לשם:

אז גם לזה אתן תשובה.

מר דורון ספיר- היו"ר:

לכל תשובה יש שאלה.

מר רון לשם:

אלון נתן תשובה לגבי העניין של המספר של המדידות, של הניטור שנעשה. הוא ציין גם את מספר העמוד שבו זה מופיע בחוות הדעת שלנו. הוא ציין את זה, וכל הנתונים- אחד לאחד, כל נתון נמצא שם, במספר עשרות עמודים, עם מסקנה סופית של מה מצב איכות האוויר המקום.

גב' שולה קשת:

מעניין שאני לא ראיתי את זה.

מר רון לשם:

יכול להיות שזה מעניין אבל זה נמצא שם, ואפשר לעיין בזה שוב ולראות.

גב' שולה קשת:

תעביר לי את זה בבקשה.

מר רון לשם:

העברנו כבר.

גב' שולה קשת:

אני אבחן את זה שוב.

מר רון לשם:

יועבר, יועבר.

גב' שולה קשת:



אני רוצה לראות, כי לפי מה שאני ראיתי זה לא קיים.

מר דורון ספיר- היו"ר:

היועצת המשפטית.

עו"ד הראלה אוזן אברהם:

לשאלתך לגבי הנושא של ההסכמים, למה אי אפשר לשקף את זה בתב"ע. קודם כל כרגע אין עוד שום הסכמים כי אין יזם. זו תכנית שתופקד, בתקווה שתאושר, ואז כוחות השוק יעשו את שלהם, יגיע יזם ורק אז ייחתמו הסכמים.

באופן כללי אני רק אומר שהעמדה של הייעוץ המשפטי של הוועדה המחוזית היא, שאי אפשר להכניס להוראות התב"ע את עולם ההסכמים. זאת אומרת, אם אנחנו בעבר, והיה לנו נסיון כזה אצלנו- להכניס תכניות, אפילו בסמכותנו, כשאמרנו- ייחתם הסכם וכו', מחקו לנו את זה מהתקנון, אמרו- תכנית זה חיקוק, היא עוסקת רק בעולם התכנון והבנייה, לא מעבר לכך. לכן כל הנושאים ההסכמיים לא נכנסים לתקנון. גם אם עכשיו היה יזם- לא היינו יכולים להכניס אותו.

לגבי הנושא של תכנית העיצוב. הנסיון שלך במה שקשור בוועדת ערר בתכנית העיצוב- הוא נגע לנושא של השימושים בקרקע. כלומר, יש אפשרות לעשות בקרקע, וזו היתה קרקע ציבורית, מספר שימושים, העירייה, זה לא הוועדה המקומית, העירייה היא זו שבחרה איזה שימוש לעשות בקרקע, ולך היו השגות לגבי השימוש הזה. זה מהנסיון שלך. ואנחנו כמובן טענו שהמקום לתקוף את זה לא בתכנית העיצוב, המקום לתקוף את זה זה בתב"ע העיקרית. התכנית הזו, אם את תעברי עליה דבר דבר, היא קובעת את כל ההוראות הנדרשות על פי החוק, על פי סעיף 145' לחוק- שחייבים לקבוע בתב"ע מפורטת, החל מיעודי קרקע, שימושים, קווי בניין, צפיפות, גובה, מספר קומות, הנתונים האלה נמצאים פה. מה שנדרש בתכנית העיצוב זה רק הדברים, כמו שגם אמרתי בפעם הקודמת, הדברים היותר רכים. הדברים שכאשר אתה מגיע סוף סוף לעיצוב ואתה רוצה להזיז את זה ימינה או שמאלה, יש לך מרחב תמרון כדי לקבל את העיצוב המיטבי. לא קובעים בתב"ע, כי אם אתה תקבע את זה בתב"ע וכשתגיע להוציא היתר בנייה תרצה לשנות את זה תצטרך להכין תכנית חדשה. זה היופי בתכנית העיצוב- שהיא נותנת גמישות תכנונית. אבל יש מסגרת. מי שקורא את התכנית, כאשר התכנית הזאת תפורסם להפקדה- כל מי שיקרא את התכנית ידע מה המסגרת. זה לא יהיה איזשהו עכשיו- חלל פתוח שאפשר לתכנן אותו מהתחלה. לזה התכנית הזאת נותנת מענה, יש פה בהחלט את כל מה שנדרש.

גב' שולה קשת:

יש לי שאלה שאני רוצה לשאול אותך.

קודם כל אני רוצה לומר שהתכנית הזאת משאירה הרבה מאוד דברים לשלב העיצוב, היא משאירה הרבה דברים כלליים כפי שאני פרטתי. האם, אני מבקשת ממך כיועצת המשפטית של הוועדה, האם בשלב העיצוב, אם דברים ישתנו ואני או כל מישהי או מישהו אחר ירצו להגיש ערר, האם זה יהיה אפשרי?

עו"ד הראלה אוזן אברהם:

לא לתכנית העיצוב.

מר דורון ספיר- היו"ר:

רק בוועדה.

עו"ד הראלה אוזן אברהם:

לא. אי אפשר להגיש על תכנית עיצוב. לפי הדין היום אי אפשר לתקוף תכנית עיצוב. אפשר לתקוף תכנית.

גב' שולה קשת:

זה מה שאמרתי.

עו"ד הראלה אוזן אברהם:

אפשר לתקוף היתר בנייה, וזה בסופו של דבר מה שקרה. בסופו של דבר, מי שמגיש ורוצה לתקוף תכנית עיצוב- הוא צריך לחכות לשלב הוצאת ההיתר, ואז אם הוא סבור בשלב הוצאת ההיתר, שההיתר שהוצא לא תואם את התכנית הראשית, הוא סוטה מהתכנית הראשית בצורה שהוא לא יכול לעמוד, את זה הוא יכול לתקוף בוועדת ערר.

גב' שולה קשת:

אבל אז זה כבר הרבה פעמים מאוחר מידי, וזה לא שקוף. כל העניין הזה של שלב ההיתר או מתן ההיתר הם לא שקופים, וזה מותיר מעט מאוד זמן, זה מאוד בעייתי.

גב' מוריה שלומות:

משהו לא הגיוני בסדר הדברים, את לא מסכימה?

עו"ד הראלה אוזן אברהם:

לא. האמת שבנושא הזה לא.

מר דורון ספיר- היו"ר:



חברים, תודה רבה.
תודה ליועצת המשפטית על התשובות.
אם אין הערות נוספות אנחנו ניגש להצבעה.

גב' מוריה שלומות:

ככל שנקדים את האפשרות, כך נחסוך,

מר דורון ספיר- היו"ר:

אנחנו מצביעים על האם להשאיר את החלטת ועדת המשנה על כנה. מי שבעד להשאיר את החלטת ועדת המשנה על כנה יצביע בעד.

מי שבעד ההצעה של שולה יצביע נגד.

ההצעה היא שמית.

דורון ספיר- בעד.

גל שרעבי?

מר גל שרעבי:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

ליאור שפירא?

מר ליאור שפירא:

בעד

מר דורון ספיר- היו"ר:

מאיה נורי.

גב' מאיה נורי:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

מוטי רייפ?

מר מוטי רייפ:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

אברהם פורז?

מר אברהם פורז:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

חן אריאלי?

גב' חן אריאלי:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

חן קראוס?

גב' חן קראוס:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

אסף הראל?

מר אסף הראל:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

שולה קשת?

גב' שולה קשת:

נגד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

אמיר בדראן?

מר אמיר בדראן:

נגד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

שלומות מוריה?



גב' מוריה שלומות:

נגד.

מר ספיר- היו"ר:

מיטל להבי?

גב' מיטל להבי:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

חיים גורן?

מר חיים גורן:

בעד.

מר דורון ספיר- היו"ר:

אלחנן זבולון?

מר אלחנן זבולון:

בעד.

גב' שולה קשת:

איזה דרום תל-אביביים אתם, אם מאשרים כזה דבר.

מר חיים גורן:

אנחנו רוצים שהתכנית הזאת תצא.

גב' שולה קשת:

בצורה כזאת?

למה לא לתקן את זה, אני לא מבינה?

מר דורון ספיר- היו"ר:

12 בעד

3 נגד

אין נמנעים.

החלטת ועדת המשנה נותרה על כנה.

החלטה: החלטת ועדת המשנה נותרה על כנה.

מר דורון ספיר- היו"ר:

אני מודה לכולם.
ישיבת המליאה נעולה.

הישיבה נעולה