

סיכום כנס בנושא הצגת הצעת תכנון למסמך מדיניות חוף הים באזור כיכר אתרים, מרינה

ובריכת גורדון - 17/08/20, 19:30, כנס מקוון דרך "זום"

1. הקדמה תהליך שיתוף הציבור במסגרת מסמך המדיניות

בימים אלה מקדם מנהל ההנדסה בעיריית תל אביב מסמך מדיניות להתוויית עקרונות התכנון העירוני לחוף הים באזור כיכר אתרים, מרינה ובריכת גורדון.

ביום ב', 17/08/2020, 19:30, התקיים כנס מקוון דרך פלטפורמת "זום", במהלכו הוצגה מדיניות התכנון בהשתתפות כ-150 תושבות ותושבים.

תהליך שיתוף הציבור במסמך המדיניות מנוהל, תוך שימת דגש על שקיפות של מידע רלוונטי, מתן ביטוי לכלל הדעות השונות ותקשורת ישירה, כנה ותכופה. ברקע להליך שיתוף הציבור שנערך במסגרת מסמך המדיניות, התקיים תהליך היועצות אשר התייחס בלעדית לכיכר אתרים ולתכנית שקודמה שם וכלל, הצגת תכנית בניין עיר, אשר הוכנה ע"י קבוצת הנכסים JTLV המחזיקה ברוב הנכסים בכיכר אתרים (הנכסים מאוגדים כבית משותף) לבעלי עסקים ומלונאות סמוכים ולתושבים הגרים באזור הכיכר, ושאלון אינטרנטי שהופץ לציבור הרחב שעליו השיבו כ-400 תושבים. לאור אי שביעות הרצון מהתכנית של היזמים, כפי שבאה לידי ביטוי במפגשים ובשאלון האינטרנטי, הוחלט לקדם שולחן עגול בראשות מהנדס העיר לשעבר, אדר' עודד גבולי בו השתתפו חברי עמותת "לא למגדלים בכיכר אתרים", נציגי עמותת האדריכלים, נציגי עסקים ומלונאות סמוכים, הצוות העירוני ואדר' אבנר ישר נציג קבוצת JTLV. בשולחן העגול גובשו עקרונות תכנון וחודדו הסכמות ואי-הסכמות בנוגע לתפיסות תכנוניות הנוגעות למרחב התכנון. בסוף התהליך הוחלט לקדם מסמך מדיניות אשר יגבש ראייה רחבה ויכלול את הציבור הרחב בתהליך ההיועצות. יש לציין שקידומו של מסמך כזה נדרש מתוקף תכנית המתאר, ובהתאמה אליה הוחלט לערוך את המסמך.

תהליך ההיועצות עם הציבור במסגרת הכנת "מסמך מדיניות חוף הים באזור כיכר אתרים, מרינה בריכת גורדון והמלונות הסמוכים", כולל מספר שלבים ואופני היועצות את כולם ניתן למצוא בדף הפרויקט העירוני <https://katzr.net/a98707>. בשלב מצב קיים, נערך כנס שולחנות עגולים בביה"ס עירוני א', ב-18.12.19, בהשתתפות כ-180 איש. שלב פיתוח חלופות תכנון כלל הצגת סכמות תכנון למרחב התכנון בפני 14 קבוצות בעלי עניין ושלב פיתוח הצעת תכנון למסמך ע"י צוות התכנון העירוני כולל כנס מקוון (להלן הסיכום) ומפגשים עם קבוצות קטנות לצורך שמיעת התייחסויות יותר מפורטות. כפי שהוחלט מראש, לאחר שלב בחינת החלופות הוצגה החלופה המומלצת על ידי צוות התכנון העירוני בפני הציבור. בשל הקורונה והנחיות משרד הבריאות לצערנו נבצר מאיתנו להציג את הצעת התכנון בכנס פרונטלי ונאלצנו לקיים כנס במתכונת מקוונת ולנהל את שלב השאלות ותשובות באמצעות צ'אט, לאור זאת פתחנו כעת את האפשרות לקבוצות המעוניינות לקיים מפגשים קטנים (מקוונים) כך שנוכל לאפשר שיחה הדדית ואנו מזמינים אתכם לפנות אלינו בנושא, כמו כן נשמח לקבל התייחסויות נוספות להצעת התכנון.

2. משתתפים בכנס:

מטעם עיריית תל אביב-יפו:

אדר' אודי כרמל, מהנדס העיר
אורלי אראל, מנהל מחלקת תכנון וסגנית מהנדס העיר
אדר' יואב דויד, אדריכל העיר
אדר' לריסה קאופמן, מנהלת מחלקת תכנון מרכז, מנהל ההנדסה
אירית לבהר גבאי, מנהלת היחידה לתכנון ארוך טווח, אגף התנועה
רוני קינסברונר, מנהל תחום תכנון כלכלי בכיר, אגף הכנסות מבנייה ומפיתוח.
אדר' אלון מטוס, מתכנן עיר בכיר, צוות מרכז, מנהל ההנדסה
עידן גביש, מנהל אגף קהילה מרכז
ערגת צדוק, מנהלת מרחב מערב קהילה מרכז
אסף אלוס, מנהל פרויקטים מרחב מערב
זהבית אלימלך, מנהלת קשרי קהילה מרחב מערב

שיתוף ציבור:

ענת ברקאי נבו, מתכנתת ערים חברתית, יועצת שיתוף ציבור
נועה לנדסברגר, רכזת פרויקטים, ענת ברקאי נבו מתכנתת ערים חברתית

3. מהלך הכנס

הכנס כלל שני חלקים: בחלק הראשון הוצגה הצעת התכנון והתפיסה התכנונית העירונית לגבי מרחב התכנון, ע"י מהנדס העיר, אדר' אודי כרמלי ואדר' אלון מטוס מתכנן עיר בכיר בחלק השני התקיים דיון באמצעות הצ'אט.

4. חלק דיון, שאלות ותשובות

תהליך התכנון ושיתוף הציבור

ש: מה המנגנון מול הבעלים הפרטיים? האם רוכשים מהם, מפקיעים?

ת: בדומה לתוכניות מפורטות אחרות, יתבצע תהליך של איחוד וחלוקה והקצאת שטחים, כאשר שטחי הציבור יירשמו על שם העירייה, ושטחים מבוניים ואחרים יחולקו בין בעלי הנכסים. בחלופה המומלצת כפי שהוצגה כלולים שטחים שיופקעו לטובת שימושים ציבוריים – רחבה ציבורית בקצה שד' בן-גוריון ולצידה מגרש ציבורי עצמאי, ושטח הדרך של רח' אלעזר פרי/הירקון.

ש: מה מכל מסקנות שיתוף הציבור הוטמע בחלופה המוצעת?

ת: לאחר כנס שולחנות עגולים עם הציבור הרחב בדצמבר האחרון, החלטנו לבחון באופן רציני את חלופות שיפוץ הכיכר והמינהור, כאשר תפיסת התכנון המקצועית לפני כן דיברה על הריסה ובנייה מחדש. אמנם בסופו של דבר ההחלטה היא להמליץ על ביטול השיקוע במסגרת הריסה ובנייה מחדש, אבל זאת נעשה אחרי שהדבר נשקל ונדון. בעיצוב החלופה המומלצת ניתן דגש לחשיבות הרציפות ואיכות המקומות, המעברים והמבטים אל הים, נושאים מרכזיים שחשיבותם עלתה במהלך שיתוף הציבור. אנו יודעים שלאורך הזמן, המעורבות של הציבור השפיעה על התוכנית, על נקודות שחשובים לציבור לשמור ולהעצים. יש ניסיון להציע מעבר מהעיר אל הים שיהיה ראוי לאור השיחות עם הציבור.

ש: איך חושבו מגרשי הבנייה ביחס לשטחים הסחירים? על סמך איזה תחשיב כלכלי?

ת: הבדיקה הכלכלית מניחה מספר הנחות - אנו נמצאים בתקופת הקורונה, יש לזה השפעה כלכלית שאנו לא יודעים לגמרי לאמוד אותה. הנחנו שאנו פועלים בתקופה של מחירים בערב הקורונה, וכי מדובר תוואי מחירים עולים. הנקודות המרכזיות של התחשיב הינם:

- שווי מטר מכירה למגורים במגדל - 100,000 ₪ למ"ר.
- שווי חדר מלון - 2,000,000 ₪
- עלות בניית מ"ר עילי למגורים - 11,000 ₪ למ"ר.
- עלות בניית מ"ר עילי למלון - 11,000 ₪ למ"ר.
- עלות בניית מ"ר מרתף לחניה - 6,000 ₪ למ"ר (בפרויקטים שנבנים לאורך הים עלויות הבנייה גדלות בגלל חפירה במי תהום).
- תועלת ציבורית - הקמת 350 מקומות חניה לציבור בעלות של כ-85 מיליון ₪.
- עלות רכישת הקרקע - 1,000,000,000 ₪. הקרקע נקנתה לאחר שתוכנית המתאר אושרה.

נדרשנו לבצע תחשיב כלכלי לכל אחת החלופות. ביצענו עשרות חישובים. בסופו של דבר נמצא כי החלופות של שיפוץ הכיכר ותוספת בנייה על המבנים הקיימים, אינן כדאיות כלכלית. אנו מגדירים פרויקט ככדאי כלכלית כרווחיות של 20% על העלויות ולא מההכנסות. לכן בתמהיל של 50% מגורים ו-50% תעסוקה, כפי שמוצע בחלופה המומלצת, נדרשים סך של 64,400 מ"ר סחיר (32,200 מ"ר ברוטו למגורים ו-32,200 מ"ר מלונאות ומסחר).

ש: איזה גוף קונה את החניון? מה יעשה בו?

ת: נושא בעלות על החניון אינו משפיע על המדיניות התכנונית. מי שיהיו בעלי החניון ייכנסו כבעלים במגרש. התוכנית יכולה להתקיים ולהתאשר בלי קשר לזהות בעלי החניון. יחזר, שהחלופה המוצעת כולל בניית חניון ציבורי עירוני בהיקף דומה לקיים היום במפלס תת קרקעי.

ש: איזו חלופה תובא לאישור הוועדה המקומית לתכנון ובנייה?

ת: החלופה המומלצת שהוצגה בכנס, אשר מציעה ביטול השיקוע והעלאת מפלס התנועה לקרקע היא החלופה אשר תובא לאישור הוועדה המקומית לתכנון ובנייה.

ש: במסגרת השולחן העגול מהנדס העיר לשעבר עודד גבולי הבטיח להביא 2 חלופות לוועדה המקומית האם ההבטחה עומדת בעינה?

ת: לוועדה המקומית יובאו 2 חלופות. חלופת עמותת "לא למגדלים" וחלופת הצוות המקצועי שהוצגה בכנס.

ש: מבקשים להכניס את סיכומי הפגישות עם בעלי העניין לדרך הפרויקט העירוני

ת: כיום יש מצגת אשר מתכללת את כלל הסיכומים, אבל לאור הבקשה נוסיף את הסיכומים עם בעלי העניין הציבוריים.

בינוי

ש: האם יש חלופה ללא בניינים?

ת: בחודשים האחרונים נעשתה בחינה רצינית של חלופת שיפוץ הכיכר, אך היא כללה תוספת בנייה על גבי המלון הקיים (מרינה לשעבר), כדי לאפשר גם ישימות כלכליות שלה. לא נבחנה חלופה ללא תוספת בנייה כיוון שהיא אינה מאפשרת פתרון כולל, ישים וארוך טווח לשיפוץ משמעותי של כל מרכיבי המבנה.

ש: כיצד יתכן ששום אלמנט מהצעותיהם האלטרנטיביות של לרמן ורכטר לא שולבה בחלופה הנבחרת, שמתבססת באופן מלא על הצעת הזמים, כפי שהוצגה כבר מספר פעמים בעבר? – כולל הצגת ההדמיות והמבטים של מודל הזים?

ת: יש כמה אלמנטים ששולבו בחלופה המומלצת, כמו האמפי שהוצע ע"י לרמן אשר יורד מהכיכר אל הים, שמקביל במובנים רבים לגן שמוצע במסגרת החלופה המומלצת. גם בחתך במפגש הכיכר עם

מפלס הטיילת שולב הרעיון שלו, להפוך את החתך ולהרחיב דווקא את מפלס הכיכר ולצמצם את מפלסי הקומות מתחת לצורך הצללה. בהמשך להצעה של אמנון רכטר נבחנה האפשרות להאריך את השיקוע ונמצאה כאמור לא מומלצת ממספר סיבות. יש לציין שבפגישות שנערכו עם שני האדריכלים הם נשאלו שאלות לגבי משמעויות הנדסיות וכלכליות שכרוכות בהצעותיהם, אבל נענינו שהן נבחנו רק ברמה שהוצגה.

ש: האם יהיה אזור שיוגדר לעסקים?

ת: אין שטחי תעסוקה בכיכר, אלא שטחי מלונאות, מסחר, מגורים ושטח ציבורי.

ש: האם עיריית תל אביב מתחייבת שלא יינתנו זכויות נוספות למלון קרלטון בעתיד?

ת: מסמך המדיניות לא כולל המלצה לתוספת זכויות מעבר להגדרות תוכנית המתאר למלון קרלטון.

ש: האם אוכל לרדת עם עגלת התינוק אל הים?

ת: החלופה המוצעת כוללת ירידה מונגשת, בניגוד לקיים היום. החלופה המומלצת מבקשת לייצר זרימה חופשית מבן גוריון אל הים, כאשר כבר באזור רחוב בן יהודה ניתן יהיה לראות את האופק והנוף לים. במצב הקיים זה לא מתקיים. יחד עם זאת, יראו את המכונניות בכביש. לכל חלופה יש "מחיר", אין חלופה שהיא מושלמת מכל הבחינות. כך השיקוע פותר בעיה נקודתית, ומאפשר מעבר ישיר מהשדרה אל הים, אך הוא יוצר גם קשיים מסביבו, למשל במעבר מרחוב גורדון אל הים. אנו מאמינים בעיר שעובדת במפלס אחד. ככל שאנו נתייחס לכל המרחב כרחוב עירוני, אשר נותן עדיפות להולכי רגל ורוכבי אופניים, וממתן את תנועת כלי הרכב הפרטיים, כך השפעת תנועת כלי הרכב ברחוב תקטן.

שטחים פתוחים וציבוריים

ש: נראה לי שפתרון הכיכר ללא השיקוע בסדר גמור. כיכר דיזינגוף למשל זו הצלחה גדולה. אני גר לא רחוק ורואה מידי יום את השימוש הנכון בכיכר. רק אשמח לדעת כמה מהשטח של הכיכר יוקדש לציבור? כמה מבנים ישרתו את הקהילה? מבנים ציבוריים וכדומה.

ת: אנו מציעים רצף של שטחים פתוחים מרחבה בקצה שדרות בן גוריון, מורד של גן שמחבר למפלס הטיילת, עם מרפסות תצפית במפלס רח' הירקון משני צדדיו, ולמטה שטח פתוח שיצטרף לשטח הפתוח שבמפלס הטיילת. בסדר גודל מספרי, מדובר על כ-10,000 מ"ר של שטח פתוח לשמיים, בדומה למצב הקיים היום. מבחינת שטח ציבורי בנוי, אנו מציעים מבנה עצמאי בבנייה מרקמית נמוכה בסדר גודל של כ-4,800 מ"ר, לצד הרחבה שבקצה בן גוריון. יש גם כ-600 מ"ר שטח ציבורי בחזית הטיילת.

ש: מאיפה לקחת את הנתון שהיום יש לציבור 10,000 מ"ר כשיש לציבור 22,000 מ"ר?

ת: השטחים חושבו בתכנת אוטוקאד ומייצגים את השטח המכוסה בבנוי ביחס לזה הפנוי מבנייה ופתוח לשמיים ולשימוש הציבור. כוונת הבדיקה היא להציג את המשמעות של החלופה על פני הקרקע, במפלס שפועל כשטח פתוח. לא נכללו שטחי המעברים שמתחת למפלס הכיכר, כמו גם שלא נכללו שטחי הבנייה ושטח הכביש שמתחת למפלס זה. המספרים מעידים על סדר גודל מסוים, אשר יהפכו מדויקים ככל שהתכנון יתקדם. נרצה להדגיש כי בחלופה המומלצת אין צמצום משמעותי של השטחים הפתוחים לציבור, ביחס למצב הקיים.

ש: הבדלים בתכנית הבנויה – מדוע לא נלקח בחשבון שבניגוד למצב הקיים כיום, בו כל השטח הפתוח נגיש וציבורי, במצב המוצע מרבית השטח יהיה בצמוד למבני מגורים

ומלונאות פרטיים, ולא יהיה נגיש ברובו לציבור (כפי שאנחנו מכירים מכל מגדל מגורים אחר בעיר)?

ת: כל השטחים הפתוחים הלא-מבונים יהיו בזיקת הנאה לציבור. הם יהיו חלק מהמרחב הפתוח, ללא גדרות ושימושים שאינם ציבוריים.

ש: כיצד יתכן שמנהל ההנדסה תומך בהפיכת שטח ציבורי אסטרטגי וייחודי מסוגו כמו הכיכר לשטח פרטי פתוח (שפ"פ), בעוד מדיניות העירייה בשאר חלקי העיר מנוגדת לחלוטין ומתעדפת בעלות עירייה של שטחי ציבור פתוחים?

ת: ישנן תוכניות רבות ברחבי העיר בהם השטחים הפתוחים אינם כולם בבעלות עירונית, אלא מוגדרים כשטחים עם זיקת הנאה או שפ"פים (שטח פרטי פתוח) עם זיקת הנאה. בסופו של דבר השטחים הפתוחים בכיכר יהיו נגישים לציבור. העירייה תיקח עליהם אחריות מבחינת פיתוח ותחזוקה. גם היום יש מצב דומה בכיכר, כאשר כל השטחים הפתוחים מוצמדים לעירייה. בעניין הזה, אנו לא משנים את המצב הקיים. יש לציין שדווקא בחלופה המומלצת כלולים שטחים שמוצעים להפקעה לטובת הציבור – הרחבה בקצה שד' בן גוריון, מבנה הציבור העצמאי שלצידה, וגם, כן, שטח הרחוב שיעלה למפלס הקרקע ויהיה בבעלות ציבורית.

ש: האם יש כוונה להקים מרכז קהילתי במבנה הציבורי?

ת: באופן כללי השימושים בשטחים הציבוריים נקבעים בשלבים מאוחרים יותר של התכנון, על מנת לאפשר גמישות, ושימושים קהילתיים רלוונטיים. יש מחויבות למיקום מרכז הספורט שנמצא במרינה. במידה והוא לא ימצא מקום בתכנון העתידי של המרינה אז הוא ימוקם בשטח הציבורי שיוקם במסגרת התכנית החדשה לכיכר אתרים.

תנועה וחנייה

ש: לא מובן היכן הרכבים יעברו בחלופה המוצעת.

ת: בחלופה המומלצת יש ביטול של השיקוע והעלאת הכביש למפלס הרחוב. כלומר, הרכבים יעברו במפלס הקרקע. חתך הרחוב המפורט ופתרונות התנועה הסופיים ייקבעו במסגרת התכנון המפורט, אך הוא יכלול שני נתיבים בלבד לכל כיוון.

ש: מה אמור להיות החתך של הכביש בין שד' בן גוריון לכיכר החדשה?

ת: חתך הרחוב העקרוני שמוצע במדיניות כולל שני נתיבים לכל כיוון, מפרצי הורדה והעלאת נוסעים מול בתי המלון, שביל אופניים, ומדרכות רציפות. אנו כרגע בשלב של תכנית מדיניות. שאלות ספציפיות לגבי תנועה דורשות תכנון מפורט, שלא ניתן לתת להם מענה מדויק בשלב זה של מסמך המדיניות. בראייה כוללת, תנועה היא עניין דינמי שלא מתחיל ונגמר במקטע של מסמך המדיניות. הצורה הנכונה לבחון את כל השאלות התנועתיות שעולות - חתך, חצייה, כניסה ויציאה מהחניון ועוד היא על ידי הסתכלות על כל התנועה באזור חוף הים. בשנים הקרובות מערך התנועה בכלל העיר ישתנה בצורה דרמטית, בעקבות הרכבת הקלה. לרכב הפרטי יהיה יותר קשה להתנייד בעיר בכלל, ובמרכז העיר בפרט. יינתן עדיפות במרחב להולכי רגל, רוכבי אופניים ותחבורה ציבורית. התנועה היום היא לא מה שיהיה בעתיד.

ש: האם יהיה שביל אופניים משד' בן גוריון לים?

ת: אנו בודקים אפשרויות להוסיף שביל אופניים, אך הדבר יבחן לעומק במסגרת התכנון המפורט. על פניו זה יהיה מורכב להעביר שביל ישר בהמשך שד' בן גוריון, הפרשי הגבהים יחייבו משהו מורכב מדי, אבל זה ייבדק שוב במסגרת תכנון מפורט. חיבורי שבילי אופניים ישירים מעסיקים אותנו לאורך כל החוף, בימים אלה אנו גם בוחנים אפשרות לחיבור רחוב בוגרשוב לים בשביל אופניים, דרך גן לונדון.

כמו כן חיבור שדרות נורדאו לים בעזרת שביל אופניים. יש לציין שאנחנו מציעים להוסיף שביל אופניים לאורך רחוב הירקון שבמקטע המדיניות, כך שיחבר את השביל של הטיילת דרך גורדון אל שד' בן גוריון וגם צפונה.

ש: האם ביצעו סקר תנועת?

ת: סקר תנועתי סוקר את המצב הקיים היום, אשר ידוע ולא מייצג את המצב העתידי אשר ישתנה בצורה דרמטית לכן לא נערך סקר של המצב הקיים היום.

מרינה ובריכת גורדון

ש: האם יש כוונה להעביר את הבעלות של מתחם בריכת גורדון לבעלות ציבורית?

ת: בריכת גורדון היא כיום בבעלות העירייה.

ש: האם נבדק הצורך בשטח כה גדול למרינה, שמספר המשתמשים בה מועט, בהשוואה לבריכת גורדון עם אלפי משתמשים? מה פוטנציאל ההתרחבות של בריכת גורדון?

ת: מסמך המדיניות מתווה עקרונות כלליים לפיתוח האזור, אך הוחלט כי ראוי שהשימושים העתידיים באזור בריכת גורדון והמרינה יוגדרו בהתאם לבדיקה פרוגרמטית שתערך כשלב מקדים לתכנון עתידי. בדיקה כזו כבר נעשתה בעבר ויש לעדכן אותה, ובין השאר לבחון אותה באופן מאחז ביחס לצרכים של השימושים השונים במקום.

ש. האם יש נבדקה אפשרות להוסיף מסלולים לבריכת גורדון?

ת: האפשרות להוסיף מסלול לא נבחנה במסגרת המדיניות, אך הצורך עלה. האפשרות תיבדק במסגרת בחינת הפרוגרמה לשימושים הנדרשים במקום, והתאמה לתכנון עתידי. יש לציין שהנושא הוא גם תקציבי, לא רק פרוגרמטי או תכנוני.

שאלות נוספות אשר הועברו במהלך המפגש ע"י עמותת לא למגדלים

ש: האם נעשה סקר סביבתי מקיף ויסודי כחלק מתהליך קבלת ההחלטות בנוגע לאופי הבינוי בכיכר אתרים?

ת: לא נערך סקר כזה במסגרת המדיניות. סקר סביבתי ככל שידרש יעשה בשלב הכנת תב"ע בהתאם להנחיות החוק והוראות תכנית המתאר.

ש: האם נעשה סקר תנועה מקיף ויסודי כחלק מתהליך קבלת ההחלטות בנוגע לאופי הבינוי בכיכר אתרים?

ת: לא נערך סקר כזה במסגרת המדיניות, סקר תנועתי סוקר את המצב הקיים היום, אשר ידוע ולא מייצג את המצב העתידי, אשר ישתנה בצורה דרמטית.

ש: האם יש סקר של כמות הרכבים שתעבור בכיכר אתרים והתייחסות לכך שהרכבת הקלה בבן יהודה תעביר את כל התנועה לרחוב הירקון?

ת: לא. בשנים הקרובות מערך התנועה בכלל העיר ישתנה בצורה דרמטית, בעקבות הרכבת הקלה. לרכב הפרטי יהיה יותר קשה להתנייד בעיר בכלל, ובמרכז העיר בפרט. יינתן עדיפות במרחב להולכי רגל, רוכבי אופניים ותחבורה ציבורית. התנועה היום היא לא מה שיהיה בעתיד.

ש: האם הוכנה בדיקה כלכלית מעמיקה בנוגע לחלופות השונות כולל חלופת השיפוץ מול חלופת הריסה ובנייה?

ת: כל אחת משלוש החלופות התכנוניות לוותה בבדיקה כלכלית, בכלל זה חלופת השיפוץ. בקליפת אגוז, בהתחשב במגבלות התכנוניות (דהיינו: היקפי הבנייה המוצעים) חלופה זו נמצאה כלא ריאלית מהפן הכלכלי.

ש: מה התוכנית לכיכר אתרים לשלב הביניים עד להחלת תכנית כלשהי שתיישם בעוד למעלה מ-15 שנים, אם בכלל?

ת: הנושא לא טופל במסגרת המדיניות, שעוסקת בתכנון ארוך טווח. בשביל לקדם נושא כזה נדרש שיתוף פעולה ותיאום בין גורמים שונים והנושא צריך להיבחן ע"י הנהלת העירייה ובעלי הנכסים במקום.

ש: איך הפתרון המוצע נותן עדיפות להולכי הרגל בקישוריות בין העיר לים, שקיימת היום רק בכיכר אתרים?

ת: הולכי הרגל יוכלו לחצות רחוב במפלס הקרקע במעבר בטיחותי בדומה לכל רחוב בעיר. מעבר מוטה חציית הולכי רגל מוצג כחלק מעקרונות המדיניות ויבוא לידי ביטוי בתכנון המפורט תוך שימוש בכלים תנועתיים ועיצוביים. מעבר לזה, הקישוריות בין העיר והים מפותחת ברצף של מקומות ציבוריים שתפקידם לעצב חווית חיבור רציפה וישירה בין העיר והים. הנושא של חציית הכביש, גם אם הוא משמעותי, הוא לא היחידי בעיצובה של חוויית ההליכה אל הים. אמנם כיום החיבור לא דורש חציית כביש, אבל העובדה שהכיכר מוגבהת משפיע על המהלך אל הים גם באופן שלילי, בעליה וגם בירידה. כך גם עלה מהשיחות הרבות שערכנו, לא כולם חושבים שהמצב הקיים הוא האידיאלי לחיבור העיר. יתר על כן, המצב הקיים פוגע בחיבורי הולכי הרגל גם בכיוונים צפון-דרום ובכלל סביב הכיכר, כאשר החלופה המוצעת תיצור רשת חיבורים רציפים שיפרו את קישוריות הולכי הרגל במרחב. והים.

ש: איך חושבו נפחי הבנייה ביחס למגרשים הסחירים וביחס למגרשים הציבוריים הקיימים? מה מס' הקומות המומלץ? מה התכנית המומלצת? ועל סמך איזה תחשיב זכויות הוחלט עליו? מאיזה מפלס הוא נספר?

ת: התכנית העתידית בכיכר אתרים תהיה תכנית איחוד וחלוקה, כשנפחי הבנייה חושבו ביחס לשטח המגרשים הסחירים שהיא תכלול במצב היוצא. השטח הסחיר בחלופה שאנחנו מציעים יהיה מרוכז מערבית לרח' החדש וממנו יגזרו הזכויות. במצב הקיים היום לא קיימים מגרשים ציבוריים, אלא שטח בנוי בבעלות עירייה ושטחים פתוחים הצמודים לו (הכיכר והמעברים). לעומת זאת במצב המוצע בחלופה המומלצת יוצרו מגרשים ציבוריים בהפקעה - רחבה בקצה שד' בן גוריון, מגרש למבנה ציבורי צמוד לה, וכמו כן הפקעה לצורך הרחוב החדש במפלס הקרקע. בשלב עיצוב החלופה המומלצת על ידנו ערכנו במקביל בדיקות כלכליות, והנפחים עליהם הוחלט להמליץ יוצרים ישימות כלכלית לתכנית. יש לציין שעיצוב הנפחים הסופי ייקבע במהלך התכנון המפורט. הנפחים הסכמתיים שהוצגו כוללים שני מגדלים בני 25 סה"כ קומות, האחד בתכנית 1400 מ"ר לקומה (קומת הקרקע 1200 מ"ר), והשני בתכנית 1030 מ"ר (עם שש קומות מסד בתכנית 1200 מ"ר). בנוסף הוצג המבנה בקצה שד' בן-גוריון, אשר הנפח שלו נקבע ביחס לנפח המתאפשר לפי תכנית רובע 3, 6.5 קומות, זאת על מנת להתאימו למרקם. מספר הקומות נספר ממפלס רח' הירקון, כאשר החישובים הכלכליים כללו גם את השטחים שמתחת למפלס זה.

ש: כיצד נשמרו הערכים הנופיים בתכנון המוצע?

ת: פתיחת הדרך והמבט אל הים מובילים את הסכמה התכנונית המוצעת כבר מקצה שד' בן גוריון. הגן שיורד אל הים תפקידו לאפשר ירידה נוחה ושהייה אל מול הנוף בעיצוב שנפתח אל הים. כמו כן, השטחים במפלס רח' הירקון שסביב הבניינים ישמשו כמרחב פתוח לציבור ויאפשרו תצפית גבוהה. תפיסה זו באה לידי ביטוי גם בעקרונות המדיניות שהוצגו למלונות שמדרום לכיכר.

ש: כיצד יחולקו השימושים השונים בכיכר (מלונאות, מגורים, מסחר, שטחי ציבור), באחוזים משטח הבינוי הכולל?

ת: בחלופה המוצעת 50% מהשטח הסחיר מלונאות ומסחר, 50% מגורים. בנוסף הוקצו 4,800 מ"ר בבניין נפרד ו600 מ"ר בחזית הטיילת לשימושים ציבוריים.

ש: כיצד נשמרת המורשת האדריכלית במתחם? בהיותו חלק מאזור ההכרזה של העיר הלבנה?

ת: החשיבות שאנחנו רואים בהקמת המגדלים רק מערבית לרח' הירקון נובעת בין השאר מהאחריות לשמירה על מרקם המגורים ברובע 3.

ש: מה המדיניות בנוגע למלון קרלטון?

ת: במסגרת מסמך המדיניות ביקשנו לשמור על המסגרת המתארית. מלון קרלטון חורג במצב הקיים מהרח"ק המתאפשר ברצועת החוף ולכן לא מומלץ על ידינו להוסיף למגרש זכויות בנייה מעבר לקיים.

ש: מה פוטנציאל הגדילה של בריכת גורדון בשטחי המים- תוספת מסלולים, ושטחי השירות, לאור המצוקה הקיימת כבר היום?

ת: בחינה פרוגרמטית לשטחי המרינה ובריכת גורדון במצב של תכנון עתידי תעשה בהמשך למסמך המדיניות, כשלב מקדים לתכנון כזה. הצרכים הללו עלו ונרשמו ויבחנו בצורה מאחנת ביחס לשאר השימושים הנדרשים. הכוונה היא לשפר את התפקוד של הבריכה בתכנון עתידי. חשוב לזכור שהסוגיה היא לא רק תכנונית או פרוגרמטית אלא גם תקציבית.

ש: האם נבדק הצורך בשטחים כל כך נרחבים עבור המרינה שבה מס' קטן של בעלי יכטות, לעומת ציבור של אלפי המשתמשים בבריכת גורדון?

ת: המרינה ושימושים נוספים (כגון חינוך ימי) ימשיכו לפעול במקום. הפרוגרמה שתוכן כשלב מקדים לתכנון תצטרך לתת מענה למגוון השימושים והמשתמשים במרחב, באופן יחסי ומאוזן.

ש: האם העירייה תמליץ על תכנית החורגת מהוראות של תכנית המתאר?

ת: ההמלצות כפי שהוצגו אינן חורגות מתכנית המתאר. בכוונתנו להימנע מתכנון שחורג ממנה.

5. סיכום

נרצה להודות לכל המשתתפות והמשתתפים בכנס.

מבחינת הליך שיתוף הציבור אנו אוספים התייחסויות נוספות להצעת התכנון ונפגשים עם קבוצות המעוניינות לדבר איתנו בפורמט יותר מצומצם.

ניתן לקרוא על תוצרי כלל תהליך שיתוף הציבור במסגרת מסמך המדיניות בדף הפרויקט העירוני:

<https://www.tel-aviv.gov.il/Residents/Development/Pages/KikarAtarim.aspx>

מתמנים לשלוח התייחסויות נוספות לכתובת המייל anatbnevopp@gmail.com