

לכבוד
חברי מליאת הועדה המקומית לתכנון ובניה במליאתה

**הנדון: החלטת מליאת הועדה המקומית מתאריך 20/07/2009
פרוטוקול מספר 09-0003**

משתתפים:

דורון ספיר, עו"ד, פאר ויסנר, נתן וולוך, מיטל להבי, שמואל מזרחי, ארנון גלעדי, אסף זמיר, שמואל גפן, ראובן לדיאנסקי, עו"ד, כרמלה עוזרי, אהרון מדואל, יעל דיין, משה טיומקין, ד"ר, הרב נפתלי לוברט, דן להט, עו"ד, תמר זנדברג, בנימין בביוף, רחל גלעד-וולנר, יעל בן יפת, יואב גולדרינג, יניב ויצמן, אלון סולר, חנה תמיר, ד"ר

נעדרו:

מר רון חולדאי, הרב שלמה זעפראני, עומר סיקסיק, שלמה מסלאוי, חביבה אבי גיא, שולה אגמי, אחמד משרהאוי, נח עפרון, ד"ר

נוכחים:

שרי אורן, עו"ד, חזי ברקוביץ, אדר', עודד גבולי, אדר', אילן רוזנבלום, עו"ד, אלי לוי, דרור לוטן.

1. נושא:

תכ' 2615ג' – יצחק אלחנן ג' - בקשה לדיון חוזר הוגש ע"י 2 חברי ועדה - סגנית ראש העירייה גב' מיטל להבי וחבר המועצה יואב גולדרינג.

יואב גולדרינג הציג את ערר:

התכנית של אלחנן, היא תכנית מאוד מפורטת ומסודרת, אבל היא למעשה מחביאה כמה בעיות מאוד מאוד עקרוניות. אני מאוד שמח שזה גם במקביל לערר שהוגש על תכנית שלבים והמסילה, כיוון שבעצם כל המערך של שלוש התכניות האלה בא ביחד להפוך את כל האזור הזה לאזור רווי מאוד בתנועה. בניגוד למגמה העולמית שאנו רואים בכל המרכזים העירוניים בעולם, שבהם מנסים להרחיק כמה שיותר כניסה של כלי רכב פרטיים למרכז הערים, אנחנו רואים דווקא שהתכניות האלה, כל אחת בנפרד וכל אחת בעצמה בעצם מטרתן להכניס יותר ויותר כלי רכב לאזור הזה, וזו מגמה שלדעתי הוועדה המקומית צריכה להתנגד לה ולנסות לראות כיצד אנו פותרים את בעית הגישה והיציאה למע"ר בדרכים יצירתיות יותר מאשר להפוך רחובות צדדיים בלב שכונות מגורים לאוטוסטרادات סואנות. אני חושב שגם התכנית הזאת היא למעשה פותרת בעיה שלמעשה נגרמת מתכנית שעדיין לא אושרה לידה, הכוונה היא לשלבים. כלומר, כשחושבים על לחץ התנועה שיווצר כתוצאה מיישום תכנית שלבים, אנו בעצם רואים שבשביל לפתור את הבעיה הזאת אנחנו אמורים להרחיב את ציר אלחנן. לדעתי, ככל שאנו מתקדמים בתכנית הזאת, למעשה אנו מאפשרים את האסון הבא שנקרא תכנית שלבים. מציע שהוועדה המקומית תגבש את עמדתה באופן מושכל וענייני ולעומק בנושא של התכניות שליד, לפני שניגשים כבר לפלח את האזור הזה לעוד אוטוסטרדה- שאמורה לפתור בעיה של אוטוסטרדה אחרת.

שכבר כיום רחוב הירקון כבר פקוק מאוד ולא מאפשר יציאה, עוד לפני שיש בו יציאות מהמע"ר, אל הציר של הירקון, זאת אומרת, אני לא מבין באיזה אופן יש כאן פתרון

תחבורתי.

יש פה אלמנט נוסף מאוד בעייתי, וזה הרעיון שבו אנחנו- מבני ציבור עירוניים שהם נכסי העירייה, אנו למעשה מפריטים את האופן שבו אנו משתמשים או מממשים את הנכסים האלה- דרך יזמים פרטיים. זה מהלך מאוד בעייתי. הרשות מקומית אמורה לדאוג לצרכי השכונות באופן הרבה יותר מחוייב מאשר יזם פרטי- שעניינו ענייני רווח. הוא יכול אולי לעשות את זה באופן הרבה יותר יעיל, אבל היעילות הזאת- המחיר שלה הוא בעצם הרווחה של התושבים באזור, ופתרון מערכתי שלוקח בחשבון את כל האספקטים החברתיים והתחבורתיים שזים לא חייב לקחת בחשבון.

לכן אני חושב שהרעיון הזה שבו הרשות המקומית מוסרת בקבלנות משנה פיתוח של כבישים ופינוי של מבני ציבור- שלה עצמה- לזכיות בנייה – היא מהלך מאוד בעייתי, מהלך שלמעשה מערער גם על הריבונות של הרשות המקומית וגם מכרסם באופן שבו אפשר לקבל את הדברים האלה כהחלטה דמוקרטית לטובת התושבים. מבני הציבור שמפונים באותו מקום- בית אברמס ובנות יעקב, למעשה התושבים בשכונת נווה צדק קיבלו בעבר כבר ממהנדס העיר הבטחה כי המבנים האלה ישמשו את שכונת נווה צדק. כיום אנו רואים שהמהלך המוצע הוא של הפיכת מבני הציבור- שהוא מצרך מאוד נדיר באזור הזה, הפיכה שלו לכביש. אני מציע לכן, להסיר, כלומר לא להמליץ לוועדה המחוזית על אישור התכנית הזאת.

מיטל להבי הציגה את הערר באמצעות מצגת -

התכנית היא להוסיף ליצחק אלחנן א' עוד 12 קומות, הוא יהפוך ממגדל של 28 קומות למגדל של מכסימום 40 קומות, זה בין 10 ל-12 קומות- מה שרואים ב-DRAFT, מכסימום 40 קומות. בתמורה היזם נותן לנו מענים או אמור לתת לנו מענים לצרכי תשתית באזור. אני רוצה לומר רק שיצחק אלחנן א' מאושר, ובהפקדה יש לנו את יצחק אלחנן ב', שזה מה שיוצר לנו את הרצף של המגדלים למעשה על ציר יצחק אלחנן.

אני הצגתי בהרחבה ואני הצגתי בצורה מאוד מאוד ברורה את הבעייתיות של התכנית הזאת בדיון הראשון שהיה במליאה ובעקבותיו למעשה התכנית הזאת חזרה לדיון במקומית, ושוב יש עליה ערר. הטענה המרכזית שלי היא- שכשאנחנו נותנים ליזם 12 קומות, אנו מקבלים בתמורה למעשה כביש, כאשר מוסדות החינוך שהוא מפנה, ברובם, ואתם יכולים לראות את זה על השרטוט, נהרסים לטובת אותו כביש, ולמעשה השטח שאנו מקבלים, אם יש לנו היום מוסדות חינוך בהיקף של כ- 13 דונם, אמנם הכביש הוא סטטוטורי, אנחנו לפי כל התכניות שקיימות כיום- יורדים ל-7 דונם, ואם אני מורידה גם את "תקומה" שנמצא היום על השטח, שהוא מאויש ולא אמור להתפנות-אז אנחנו נמצאים על 4.3 דונם.

הכביש מאושר היום סטטוטורית, הוא למעשה יוצר את המשפך שמוביל את התנועה לקיר הלבן של כלבו שלום, אבל בתוך כל מסמכי התכניות, אחרי מאמץ מאוד מאוד גדול, נמצא שקיימת אפשרות, אם נפנה גם את תקומה ואם נצמצם את רוחב הכביש למינימום



ההכרחי, אנחנו יכולים להגיע מ-13 דונם ל-9.7 דונם - שזה משהו שמאפשר לנו הקמה של 18 כתות, מה שנקרא 2 כתות בשכבה, מינימום הכרחי לבית ספר יסודי ממלכתי בשכונה שזקוקה מאוד מאוד לבית הספר הזה.

אלטרנטיבה להביא את הככר לכביש. זאת אומרת, בואו נזיז את הככר צפונה ככל האפשר כדי להגדיל את שטח מבני הציבור בתכנית, תוך צמצום זכות הדרך המאושרת על שטח מבני הציבור.

הצעת החלטה: הדף הבא אומר - בואו לא נאשר. אבל אני חושבת שכשיש לנו מגדל של 28, אם נוסיף לו 12, אז צריך לבקש את המחיר המלא, והמחיר המלא המוצע הוא כזה: הגובה שאני מציעה זה עד 40 קומות. זאת אומרת, אני אומרת - תוספת הקומות למגדל והרחבת הכביש תותלה ותותנה ותוגדר בתב"ע ותוגדר באישור הוועדה - המליאה, בתנאים האלה:

1. הקצאת מגרש ציבורי בשטח של 9 דונם לפחות לטובת הקמת בית ספר ממלכתי שכונתי.
2. מתן פתרון, יושב פה אלי לוי, הוא יצטרך למצוא פתרון - לא רק להעסקת בית יעקב, שלו נמצא פתרון כבר בבני ברק, אלא גם לאקיי"ם שיושבים בבית אברמס, ולתקומה - שהיום בכלל לא מדובר על פינויים. כדי שלנו יהיה 9 דונם גם צריך להסיט קצת את הכביש, גם צריך לעשות מאמץ לרכוש את השטחים הפרטיים שצמודים, אבל גם צריך להתחייב לפנות את בית אברמס ואת תקומה.
- להציג לוועדה תכנית אלטרנטיבית להסטת הככר צפונה ככל הניתן, מצד אחד כדי ליצור קו מבט לים, אבל מצד שני - כדי למעט בהפחתת שטחי מוסדות החינוך ככל הניתן, תחת המגבלה של 9 דונם.
- להציג לוועדה את תכנית הכביש מתחת לבניין אפריקה-ישראל ואופן הסדרת המעבר המנקז של התנועה לכיוון שד' רוטשילד.
- כביש יצחק אלחנן יכיל 3 מסלולי נסיעה לכלי רכב. מדובר על כביש או על זכות דרך של 32 מ' לפחות, אבל בתכנית ייקבע כי רוחב הדרך עם זכות הנסיעה לכלי רכב - לא יעלה לכל היותר על 14 מ'. זה נותן לכם אפילו את המסלול הרביעי, בתנאי שהוא יהיה נת"צי.
- הכביש, מעבר לשני המסלולים הקיימים - ייפתח לתנועת כלי רכב רק לאחר שהמעבר המנקז של התנועה לכיוון שד' רוטשילד ייפתח לתנועה חופשית ללא בידוק. מאחר שאנחנו אומרים שהכביש כיום הוא 2 מסלולים, ובעצם יש לנו תכנית לנקז אותו לשד' רוטשילד, אנחנו נפתח את הכביש מעבר ל-2 המסלולים הקיימים, כאשר המעבר המנקז של התנועה לכיוון שד' רוטשילד ייפתח לתנועה חופשית ללא בידוק.

אדרי' ברקוביץ - מהנדס העיר -

שלושת הנושאים שעולים לדיון בתכנית יצחק אלחנן ג', הרי שזה תוספת הקומות כנגד מבנה ציבור ונושא התנועה והשדרה. אנחנו מנסים לעשות תפיסה כוללת. אין מצב בעיר שאנחנו אומרים - נושא אחד נפתר ב-100% והשני יסתדר. כל הדברים שנעשים פה זה



לטובת כל הסביבה, חלק המע"ר, חלק הסביבה הרחוקה יותר, אבל אנו מנצלים את ההזדמנות הזאת שהגיע פרויקט סמוך, פרויקט בסדר גודל כזה וגדול, ואנחנו מנסים לייצר רצף של שדרות עד הים.

לנושא מבני ציבור בסיטואציה הנוכחית שניתן להשיג פה 9 דונם פנויים, אם מתפנה בית ספר בית יעקב ובית אברמס. 9 דונם לטובת השכונות הסמוכות, חד משמעית, כתנאי, ויכנסו כל מנגנוני ההבטחה שכל מה שאנו אומרים כאן אכן יבוצע, ואנחנו יכולים לפרט מהם אותם מנגנונים, שאכן לא מדובר במילים בעלמא אלא זה יושרש בתוך התקנונים, כך שלא יקרה שיצא פרויקט לדרך בלי שיש פה פתרון ו-9 דונם לטובת מבנה ציבור בשכונות.

שלמה פלדמן מנהל אגף התנועה - הציג את כל מערך התנועה של אזור המע"ר ודרום מערב העיר. מערכת הכבישים שמוצעת זה מערכת שבאה לשחרר את כל השכונות מתנועה שמתנקזת אליהן מחוסר ברירה כדי להגיע צפונה, דרומה או למרכז. אנחנו מדברים למעשה על שחרור התנועה מכל מתחם נווה צדק- שבזי, שחרור התנועה מכל המתחם- מיצחק אלחנן וצפונה לכיוון נחלת בניינים, שחרור התנועה מכל מתחם פלורנטיין- הן מערבית לרח' הרצל.

לא מכניסים תנועה במערכת כבישים חדשה לאזור, רוב הפיתוח זה להוצאת תנועה. תפקיד רח' המסילה זה לנקז את כל התנועה החוצה מהמע"ר ההסטורי. הוא מנקז את שד' רוטשילד, את יהודה הלוי, את נחלת בניימין, ומונע את כל השיטוט בכל הרחובות המקומיים שהם יהודה הלוי, ולילינבלום, ואחד העם ומוניפיורי, וקלישר, וגרוזנברג, ולמעשה מרכז אותם ב-2 צירים. הציר האחד כמו שאמרתי- הוא רחוב המסילה, שנבנה כציר תת קרקעי עם קירוי ברובו הגדול, ומעליו שטח ציבורי פתוח- רק לטובת האזור. ברח' יצחק אלחנן מדובר שהפיתוח למעשה מאפשר להוסיף 2 נתיבים, מסלול נוסף- שיעדו ממזרח למערב, ותפקידו העיקרי להוציא את התנועה מהרחובות יעבץ וקלישר, שהיום כל מי שגר שם ומי שעובר שם מכיר- שהם למעשה נגמרים בשוק הכרמל, בגן הכובשים, ואין להם שום המשכיות, והרמה שלהם מאוד נמוכה וגורמת לפקקים ולחצי תנועה. כל התנועה הזאת של קלישר ויעבץ, עיקרה שאין לה מה לחפש בקלישר ויעבץ- באזור ההוא שגם יתפתח ויצטרך תנועה מקומית שלו, התנועה עוברת ליצחק אלחנן.

אדרי' שלמה גרטנר נציג היזמים: הציג את התכנית באמצעות מצגת.

נציג התושבים - מר אורי ברגמן:

אני מבקש להזכיר, זה לא עניין פשוט, אבל לפחות נושא התכנון המקורי של ציר המסילה הוא נושא שעבר בוועדה המקומית, על פי הצבעתו של יו"ר הוועדה כקול מכריע. נושא הקול המכריע הוא נושא משפטי שהיה קיים במאה הקודמת, ולכן חברי המועצה לדעתי צריכים להתייחס לזה כאל החלטה שלא נתקבלה, כי לא היה לה רוב. הוסבר לנו איך למעשה תכנית יצחק אלחנן ג' עושה טוב. עושה טוב לאזור, טוב לעיר, טוב לתושבים. בואו נעזוב את המספרים, את הכמויות, את הצירים ונסתכל על השורה



האחרונה- מה אנחנו מקבלים בסוף ומה אנחנו נותנים בסוף. אז אנחנו מקבלים ככה: יש לנו תוספת של 12 קומות למגדל של 28 קומות, תשימו את זה בצד. את זה אנחנו נתנו, זה נמצא שם. מה אנחנו מקבלים? אנחנו מקבלים שדרה, שדרה ביצחק אלחנן. בואו נבדוק רגע את השדרה אדוני מהנדס העיר. השדרה היא שדרונת. למה? היא רק מתחילה והיא כבר נגמרת במגדל שלום. היא לא שדרה. היא לאורך תוואי מסוים- שדרונת. בחזור היא אפילו לא מתחילה שם, היא מתחילה בגרונזברג. זאת אומרת, שאנו לוקחים תוואי תנועה, מרחיבים אותו, כולנו יודעים שכאשר מרחיבים תוואי תנועה גם המכוניות באות בעקבותיו, אבל ניקוז מהקצה אין לנו להציע.

יהיו לנו עומסי תנועה עצומים באותה שדרונת- שיתקעו על הקיר של מגדל שלום. מה נתנו בתמורה? זה מה שקיבלנו, מה נתנו? נתנו את חטיבת הקרקע היחידה בכל אזור נווה צדק, פלורנטין, אולי גם הכרם, הכל, היחידה- הציבורית עם 9 דונם. אדוני מהנדס העיר, אותה חטיבת קרקע שב-2007 אתה כתבת לנו, לנציגי השכונה, אני מצטט: שהתכנית יצחק אלחנן, אז היה ב' ו-א', זה מכתבך, היא תאפשר את פינוי בית אברמס ובית יעקב, בשטח של 9 דונם, לבניית בנייני ציבור לצרכי השכונה. זה היה המקום היחיד שאפשר היה לעשות בו משהו ציבורי.

הנה ההוכחה הטובה ביותר ש-20 שנה ואין עוד כלום במנשייה. התכנית של יצחק אלחנן ג' שנותנת תוספת קומות מסוימות, מביאה בצד השני שלה להרס שלא יהיה ניתן לתיקון.

אנחנו מבקשים להסיר את תכנית המסילה מעל הפרק כפי שהתחילה הוועדה במקור הראשון, ואת תכנית אלחנן ג' לפסול.

דיון פנימי ללא נוכחות קהל –

יו"ר הוועדה דורון ספיר – יש 3 הצעות החלטה:

1. להשאיר את החלטת ועדת המשנה כפי שהיא.
2. הצעה של סגן ראש העירייה מיטל להבי.
3. הצעה של חבר המועצה יואב גולדרינג – לא לאשר את התכנית.

קודם צריך להצביע האם להשאיר את החלטת ועדת המשנה על כנה. הצבעה האם להשאיר את החלטת ועדת המשנה על כנה:

13 בעד – זמיר, סולר, עוזרי, ויצמן, גפן, בביוף, מזרחי, לוברט, דיין, טיומקין, גלעדי, וולוד וספיר.

10 נגד – גולדרינג, בן יפת, מדואל, גלעד-וולנר, זנדברג, לדיאנסקי, להבי, להט, תמיר וויסנר.

החלטה:

החלטת ועדת המשנה נשארת על כנה.

2. נושא:

מדיניות מתחם המסילה - בקשה לדיון חוזר הושג ע"י 2 חברים - סגנית ראש העירייה גב' מיטל להבי וחבר המועצה אהרון מדואל.

מר אהרון מדואל הציג את עיקרי הערר -

1. לנושא התחבורתי - התכניות התחבורתיות שהוגשה אינה עולה בקנה אחד עם החלטת המועצה הארצית לתכנון ובנייה בנושא תמ"מ/5 היות ולא הוצגו לחברי הוועדה חלופות לתכנון כנדרש על ידי המועצה הארצית. כמו כן לא הוצגה עמדת המתכננים ואילו חלופות נשקלו, כולל חלופות לציר שלבים. לטענתנו וועדת המשנה שבראשה ישב ארנון גלעדי החליטה בינתיים להקפיד את העניין של פתיחת של ציר שלבים מאילת ועד קויפמן.

2. לנושא המגדלים – התכנית מציעה הקמת מגדלים ללא בדיקה קפדנית ומקיפה בנושאים של משטר רוחות והשפעת חסימתו של מסדרון הרוחות בנווה צדק ומנשיה על תל-אביב בכלל. לא נערך סקר חברתי מקיף על השפעת המגדלים על המרקם באזור. לא ניתן מענה בעניין ציר המגדלים ליצירת גדר הפרדה נוסח גדר ההפרדה בשטחים, בין פלורנטין לבין נווה צדק.

מה שחמור פה במיוחד בתכנית הזאת – היא מקדמת תכניות נקודתית במקום לעשות ראייה כוללת לאזור. אין שום התאמה בין המרקם באזור לבין התב"עות שהעירייה מקדמת.

3. לעניין שטחי ציבור – קיים מחסור בשטחי ציבור, מוסדות ציבור, כולל בתי ספר, גני ילדים. גם בתכנון המוצע לא נתנו הרבה מענה למחסור הזה, והמענה שניתן הוא מענה-היתי אומר אפילו ביזארי- כשהיזם יבנה הוא יקים פה. ראינו בנחישות שני מבני ציבור עלובים, אף אחד לא יודע למה הם משמשים, למה הם לא משמשים. קורא לדחות את התכנית.

אדר' שרון שפר – הציגה את מדיניות מתחם המסילה המעודכנת, בהתאם להחלטת הוועדה המקומית לעניין ליבר, באמצעות מצגת.

גב' מיטל להבי הציגה את עיקרי הערר באמצעות מצגת -

המקום מהווה הזדמנות נדירה לחיבור בין דרום העיר למרכז, וזו הזדמנות שאסור לנו לפספס אותה.

התכניות ההסטוריות - תכנית 44 מדברת על תכנית 40%-70% ועל 140%-280% משטח המגרש נטו. בסה"כ מדובר על גודל מגרש מינימלי של 425 מ"ר שיכול לקבל זכויות כאלה. אבל, תכנית 1200 שאושרה ב-1975 והיא התכנית האחרונה, למעשה הקפיאה את כל המתחם והגדירה אותו כשטח לתכנון בעתיד, למעט תוואי המסילה - שהוגדרה באותה תכנית כדרך, ואם יש משהו סטטוטורי ברור בתכנית הזאת זה שתוואי המסילה היא דרך. במאמר מוסגר, אני עם הצוות ועם העירייה במחויבות, וצריכה להיות לנו מחויבות אמיתית, להגשים את החזרת המסילה ליעודה המקורי ושתעבור שם רכבת. זו מטרת על. אני מראה לכם פה את החלוקה בין מתחמים מצד אחד לבין תכניות נקודתיות. מיקום המגדלים על רקע החלקות. מה שאני רוצה שתשימו לב זה בעיקר לצד המערבי, לצד של לפיד ולצד של אליפלט-שלוש. המקום שבו רואים את הבעיה הכי דרמטית זה במקום של אליפלט שלוש-שש החלקות מאוד קטנות. בסה"כ הצהובים- שזה החלקות הכי גדולות זה חלקות של 2,000 מ"ר. אבל בקטע הזה יש לנו ריבוי בעלויות, ויש לנו הרבה



מאוד מבנים לשימור במתחם.

הצעת:

1. גם בתמ"א/35 מגדירים שצריך לעשות גם דיור בר-השגה לאוכלוסיות חלשות, ושכל מסמך מדיניות יפרט את כל האמצעים והשלבים שיש בהם כדי לקדם את הנושא- גם של דיור בר השגה וגם התייחסות לנושא של טיפוח המרחב הציבורי וכו' וכו'.
2. תסקיר סביבה מקיף בקשר למשטר הרוחות וההצללה.
3. לקיים שיתוף ציבור לתכניות אליפלט-שלוש ולפיד - עדיין מתחמים פתוחים, זה כל הצד המערבי של המסילה, שהוא צד מאוד דרמטי ומאוד חשוב, במיוחד כשאלפלט-שלוש גם הולך לקלוט לתוכו את הציר של אליפלט-אני מקווה לקרוא לו, ולא של שלבים, וכל המשמעויות שם הן מאוד כבדות. יש לנו שם פינני בינוי, יש לנו שם ריבוי בעלויות, חייבים לעשות שיתוף.
4. כל הנושא של צירים תנועתיים וירוקים- לא רק ביחס לאליפלט שלוש אלא גם ביחס לגוש הגדול-הגבוה.
5. להגדיר שלביות לצורך הבטחת הביצוע של השטחים הציבוריים, גם של השטחים הפתוחים, וליצור מנגנון שיבטיח את השימוש הציבורי בהם, כך שלא ניתן יהיה אחר כך לקחת את המבנים לשימור שהיו בנחשתן ולהסב את השימוש בהם למסחרי. צריך שבתכנית תהיה מסגרת למימוש הבנייה של כל השטחים הציבוריים.
- התכנית חייבת לכלול מיפוי של צרכים קהילתיים וחברתיים במתחם ובאזורים סמוכים- על מנת להגדיר את השימושים הציבוריים.
6. יש להגדיר את המתחם כמע"ר- חד משמעי אנחנו הגדרנו בוועדה המקומית 75%-25%. אני שמעתי קודם שפרוייקט האטד גם הוא מגורים. אני מבקשת להחזיר את האטד, מאחר שהוא לא מאושר והוא טרם הופקד, אני מבקשת- במסגרת מתחם 3 להחזיר את האטד לוועדה לבחינה מחודשת, לאור העדכונים של המדיניות.

יואב גולדרינג:

מקריא חלקים קצרים מ-2 מסמכים שהציגו לו התושבים מנווה צדק על כך שסוכם על יצירת מנגנון עם מהנדס העירייה- לשיתוף פעולה בין העירייה לתושבים. "יקבעו ישיבות המשך נוספות לדיון בתכניות המוקדמות בשכונה ובסביבתה", כלומר כמובן גם פה בהקשר גם של מתחם המסילה, "תוך כדי חתירה להגיע למסגרת פיתוח השכונה וסביבתה, תוך שמירה על צביונה ואופיה ודאגה לרווחת התושבים". סוף מסמך שמהנדס העיר חתום עליו, ושאני מבין שאותו שיתוף פעולה ונסיון להגיע להבנות אל מול התושבים בעצם אפילו לא הגיע לידי נסיון,

מקריא סעיפים נוספים מתוך תכנית המתאר המחוזית 5.

פאר ויסנר - יש מספר פרוייקטים שאושרו שאני חושב שאפשר לחיות אתם, בואו נראה איך זה מתגלגל קדימה. אין שום טעם לרוץ עם מדיניות, המדיניות הזאת בסופו של דבר תיתן הרגשה ליזמים שעדיין בחיתולים- שיגידו: אבל יש מדיניות, זה יגיע לוועדה, נשב



מול הוועדה אבל יגידו- המדיניות מחייבת. אני אומר לכם מהנסיון שלי, אני חושב שכראש אפשר להקפיד. בואו ניתן לרכבת להתקדם, עדין לא רואה את הרכבת לצערי, ואז ניתן למתחמים ליד להתרומם לפי המקצבים. כמו שליבר- התווכחנו בוועדה, בואו נראה איך זה מתרומם, מה קורה, ויכול להיות דורון, וגם לחזי ברקוביץ, יכול להיות שבכלל כל נושא הגבהים במדיניות, אם בעתיד יחשבו איך לבנות, יכול להיות שצריך ללכת לצערי מאותו מגדל בצורת מניפה שיורד, וללכת ולרדת, ולא ללכת הלאה בעוד גבהים כאלה. לנסות לייצר איזה שכל.

אורי ברגמן – נציג התושבים - אני אקדים ואומר, אני לא מתייחס לתוואי של הרכבת ולא מתייחס לתוואי של הכביש, אני מסכים לכל מילה שאמר מר ויסנר, הפתרון המיטבי שניתן היה בנסיבות להגיע אליו-הגיעו אליו, שלום על ישראל, מאחורינו. אבל אני מסתכל על התוצאה הסופית של מה שאתם הולכים לאשר. אתם כנבחר העיר- ימים יגידו אם התכנון העקרוני הזה שאתם היום מתכננים- תהיה מן טעות שלעולם אי אפשר יהיה לתקן אותה. את הניצנים שלה, זה לא כל כך ניצנים, זה פירות כבדים וגדולים, אתם כבר יכולים לראות היום בגודל מלא. חלק נוסף מהטעויות – כבר עובדה מוגמרת. 1,100 יחידות דיור. 1,100 יחידות דיור זה בית ספר עצמאי, לא תוספת והרחבה לבית הספר בנווה צדק- שאין, לא תוספת והרחבה לבית הספר בפלורנטיין- שאין, זה בית ספר לבד. לפני שאתם מחליטים- תבקשו שיציגו לכם אלטרנטיבה. קיבלתם עד היום רק דבר אחד, איפה האלטרנטיבה המרקמית שדובר עליה? גם במנשיה בזמנו אמרו- אין מה לעשות, רק התכנית הזאת, והנה- נעצרה התכנית ההיא, צצה לה תכנית מרקמית. יש פתרון. אתם מחליטים בלי אלטרנטיבה. מציגים לכם את הדבר הזה, זה ראה וקדש, אין שום דבר. לא יקרה כלום אם תבקשו שיכינו לכם תכנית אלטרנטיבית ותבדקו את זה.

גב' ליאת איזקוב – נציגת פעילי פלורטיין

חוברת חזון העיר תל-אביב, זו חוברת מסודרת שאנו יכולים להסתכל בה ולראות לאן הפנים מועדות בעיר. איפה החוברת? איפה העבודה שנעשתה? על איזו תכנית מדברים? האם ראיתם אותה? האם עשו פה איזהשהו ניתוח תחבורתי, ניתוח סביבתי, ניתוח חברתי, האם יש מסקנות. במצגת אני ראיתי כמה שאלות שהעלה המתכנן : 1. זה בעיות שהוא מנה בגלל התכנון הנקודתי. תכנון תנועתי נקודתי ללא פיתוח פתרון תחבורתי כולל. האם ראינו פיתוח תחבורתי כולל? האם אנחנו יודעים מתי המגדלים יקומו ומתי תגיע הרכבת הקלה? עדיין לא. כולו, מה שאנחנו באמת מבקשים מכם, זה כמו בכל הפרוייקטים המצליחים בעולם, ואני יכולה למנות לכם לפחות 10- שעשו הרבה מחקרים שציפוף עירוני צריך תכנון ציבורי מוקפד, וזה אומר אתם, כל נציגי הציבור שלנו פה – אתם התכנון הציבורי המוקפד שלנו. אל תשלחו אותנו לדרך עם המצגת הזאת, אנחנו רוצים תכנית. וכן תכנית- זה חלוקות, וכן תכנית- זה תחבורה, וכן – תכנית זה שטחי ציבור.



כ"ד באלול תש"ע
13 ספטמבר 2009

מינהל הנדסה
אגף תכנון ובנין ערים

דיון פנימי ללא נוכחות קהל.

הצבעה האם להשאיר את החלטת ועדת המשנה על כנה –

13 בעד – סולר, זמיר, עוזרי, ויצמן, גפן, בביוף, מזרחי, לוברט, דיין, טיומקין, גלעדי, וולוד
וספיר.

10 נגד – גולדרינג, בן יפת, מדואל, גלעד-וולנר, לדיאנסקי, זנדברג, להבי, תמיר, ויסנר
ולחט.

החלטה:

החלטת ועדת המשנה נשארה על כנה.

רשם:
חזי ברקוביץ, אדר'
מהנדס העיר

