



פתיחה זאת באה ליידע את הקוראים על הפורמט של הביטאון בחוברת הנוכחית, המאחד את תוכן כתב העת עם המידע על הכנס השנתי של האיגוד. הכוונה היא להקל על הקוראים את ההתמצאות בחוברת ולאפשר לבאי הכנס שימוש נוח במידע על הכנס, שעומד כאן לרשותם. בעמודים שלהלן מחולקת החוברת לשני חלקים נפרדים: הראשון מיועד לבאי הכנס, ואילו השני מכיל את מדורי הוצאה זו של תכנון.

תוכן דברים כללי

חלק א: **הכנס השנתי של איגוד המתכננים בישראל תש"ע 2010** 3

חלק ב: **מדורים**

דבר העורך 95

מן הנעשה באיגוד 104

מה חדש 108

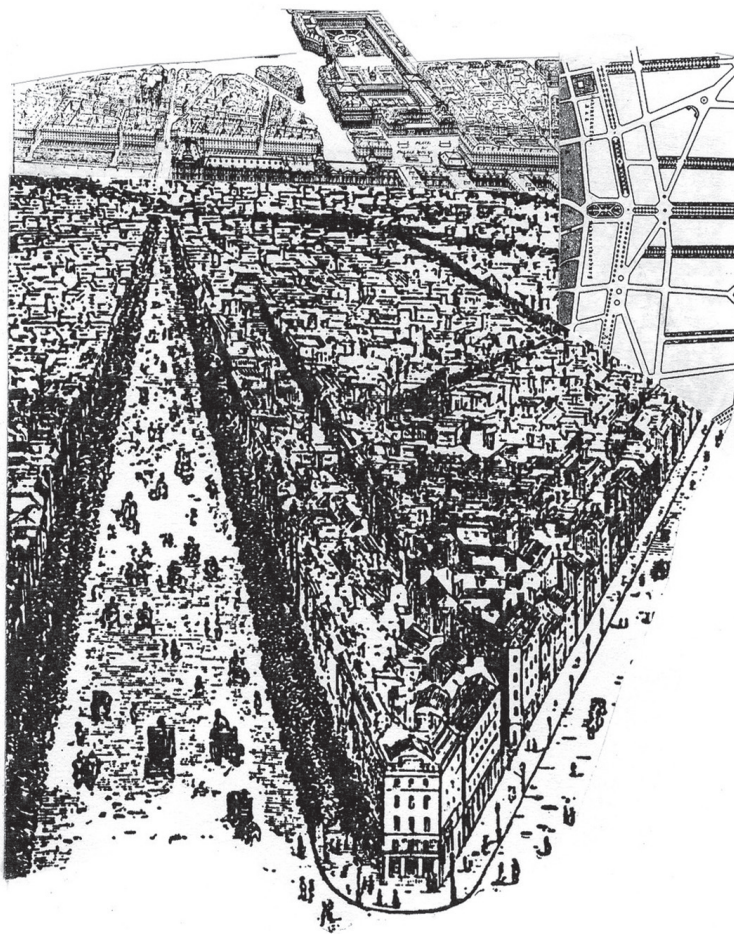
מדור מיוחד: הרפורמה בתחום התכנון ורישוי הבנייה 123

על הכוונת 171

חלון אל העולם 175

משתתפים בחוברת 188







**הכנס השנתי
של איגוד המתכננים בישראל
עיר וחוף: תכנון לאורף חופי הים-התיכון**

**תש"ע
19-18 במרץ 2010**





חברי הוועדה המארגנת:

אדר' עדנה לרמן, יו"ר ועדת הכנס
פרופ' ברוך קיפניס, המרכז האקדמי של הכנס
ד"ר רחל קטושבסקי
ד"ר נילי שחורי
מתכנתת נירה סידי
רו"ח ומתכנן דורון קופמן
ד"ר מירב אהרון



תוכן העניינים

הקדמה

דברי ברכה - יו"ר האיגוד 7

דברי ברכה - הוועדה המארגנת 9

תכנית הכנס 11

תקצירי הרצאות 15

בניה עירונית צפופה 15

כלים תכנוניים לשמירה על אינטרס הציבור בחוף הים 19

האוכלוסייה הערבית ומצוקת הדיור ביפו 21

אילת: עיר בקצה הים 23

נתניה: חוף, מצוק ופיתוח עירוני 25

סדנא: כיצד מטמיעים שיקולים חברתיים בתכנון - דוגמאות מהשטח 29

המרחב הכפרי 30

התפלת מים וניהול הנגר העירוני 33

שימור החוף ושמורות ימיות 37

חופים: סוגיות תכנוניות במבט בינלאומי 41

שמירה על משאבי ים וחוף 44

תל-אביב: עיר וים 48

תובנות חדשות בתכנון מרחבי לבדווים בנגב 52

מדיניות קרקעית, פריסת אוכלוסייה ושטחים פתוחים 57

תכנון בשיתוף המגזר שלישי 60

קונפליקטים עירוניים 65

שימור, זהות וזכרון אורבני 68

תל-אביב על החוף: ארבע גישות תכנון 73

חיפה והים 79

תיירות ונופש בערי החוף 84

שטחים פתוחים בעיר 88



הכנס השנתי תש"ע 2010





הקדמה

דברי ברכה - יו"ר האיגוד

חלפה לה עוד שנה ואנו נפגשים שוב בחג התכנון השנתי, שחל כרגיל בחודש מרץ. חג בו אנו המתכננים עוזבים למשך יומיים את עיסוקי היום-יום ומגיעים ללמוד, להחליף דעות ולהיפגש. כנס איגוד המתכננים קנה לו מוניטין ומסורת מפוארת. כנס שמבטא בצורה אותנטית ועדכנית את מיטב הידע והעשייה בתחום התכנון והמחקר העירוני והאזורי בישראל. החל משנה שעברה עברנו למתכונת של יומיים עם אורחים בינלאומיים שאנו מזמינים למושב המליאה. השנה הנושא המרכזי של הכנס הינו עיר וחוף: תכנון לאורך חופי הים התיכון. זהו ללא ספק נושא מרתק, אשר לו היבטים רבים הנוגעים לכולנו הן כמתכננים והן כתושבי המדינה הצפופה שלנו.

אני משוכנע שהכנס השנה יהיה אף טוב מקודמיו. אנו מנסים להסיק מסקנות ולשפר מידי שנה. מספר המשתתפים גדל בהתמדה והשנה צפויים למעלה מ-400 משתתפים חברי איגוד ואורחים, כנס במימדים בינלאומיים מכובדים בהחלט. מגוון הנושאים יהיה רחב ובמרכז הכנס שני מושבי מליאה מיוחדים. בכנס יוענקו כמידי שנה אות יקיר התכנון, פרסי סטודנטים ותעודות הוקרה. בכנס יהיו למעלה מ-90 הרצאות. מיעוטן במושב מליאה על ידי מרצים שהוזמנו על ידנו ומרביתן במושבים מקבילים, אשר אתם יזמתם וארגנתם. הכנס, כמידי שנה, מהווה גם את הבמה המרכזית של המתכננים בישראל להציג את העבודות שלהם ובכך בין היתר חשיבות הכנס – לשמוע ולהשמיע. השנה קיבלנו 50% יותר הצעות להרצאות מהקיבולת האפשרית של הכנס. ועדת הכנס עשתה עבודה רבה כדי לבחור את ההרצאות המתאימות ביותר לנושא המרכזי של הכנס והניתנות לשיבוץ באופן רציף והגיוני. אנו מתנצלים בפני הרבים שרצו להרצות, אך נאלצנו להשיב להם בשלילה.

נושא מרכזי של עולם התכנון השנה הינו הרפורמה המוצעת בהליכי התכנון ובהליכי הרישוי. קשה להפריז בחשיבות הנושא לעבודתם של המתכננים בישראל. לועדת הכנס הוגשו הצעות שונות להרצאות בנושא זה וכן להרצאות בנושא הרפורמה במינהל מקרקעי ישראל. לאחר מחשבה מעמיקה החליטו ועדת הכנס וועד האיגוד שנושאים אלה מחייבים דיון נפרד ומעמיק בפורום מיוחד שיוקדש לנושא זה על ידי איגוד המתכננים.

כמידי שנה אנחנו משנים את מיקום הכנס. השנה מארח אותנו הכפר הירוק ביום הכנס הראשון ו"מרכז נא לגעת" ונמל יפו ביום השני. ברצוני להודות מקרב לב בשם חברי האיגוד למארחים ולתרומתם הרבה לכנס וכן לאגף ההנדסה של עיריית תל אביב על הסיוע בארגון יום הכנס השני.

ברצוני להודות לכל המתנדבים הרבים שעסקו בארגון הכנס ובראשם לאדרי' עדנה לרמן, יו"ר ועדת הכנס ולפרופ' ברוך קיפניס, המרכז האקדמי של הכנס. תודה לשאר חברי הוועדה המארגנת: ד"ר רחל קטושבסקי, ד"ר נילי שחורי, מתכנתת



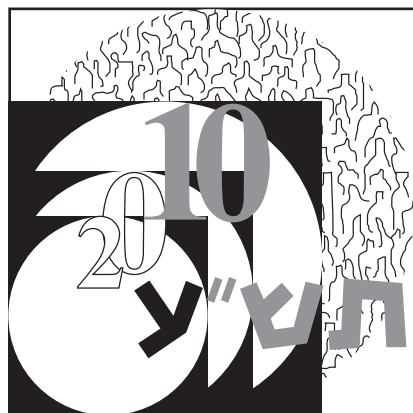


הכנס השנתי תש"ע 2010

נירה סידי, רו"ח ומתכנן דורות קופמן, ד"ר מירב אהרון וליו"ר הועדות השונות של הפרסים המוענקים על ידי האיגוד בכנס. תודה מיוחדת למיכל שגב, מזכירת האיגוד, אשר בזכות עבודתה המצויינת כנס זה יכול להתקיים.

אני מאחל לכל חברי האיגוד והאורחים כנס מוצלח, מעניין ומהנה.

אדר' ומתכנן עמוס ברנדייס
יו"ר איגוד המתכננים בישראל





דברי ברכה - ועדת הכנס

הכנס השנתי של איגוד המתכננים מתקיים השנה במתכונת מורחבת ועשירה ומתפרס על יום חמישי ויום שישי.

הכנס מתארח ביום חמישי בכפר הירוק המהווה, הן מבחינת הפעילות המגוונת והן מבחינת המבנה הפיסי, מעין שמורה לסוג מוסדות חינוך וחברה שאפיינו את המדינה בשלביה המוקדמים. ביום זה יתקיימו מושבי מליאה, הרצאות מרצים אורחים מחו"ל מהשורה הראשונה ופנל דיונים בנושא "פיתוח עיר וחוף" בהשתתפות מהנדסי ערים. אחה"צ יערכו מושבים מקבילים להצגת מגוון נושאי תכנון ומחקר המעסיקים את קהילת המתכננים בימים אלו. בסיום היום יתקיים טקס הענקת אות יקיר התכנון, פרסים לעבודת סטודנטים לתכנון וארוע אומנותי. ביומו השני של הכנס, אשר יתקיים בנמל יפו במרכז "נא לגעת", יציגו המתכננים ונציגי עיריית תל אביב את הדילמות העיקריות והעשייה התכנונית ביפו וסביבתה ויתקיימו סיורים מגוונים באתרים ובשכונות ביפו, בנמל וסביבתו וברצועת החוף של העיר.

כנס איגוד המתכננים בחר לעסוק השנה בנושא מרכזי "עיר וחוף- תכנון לאורך חופי הים התיכון". אזור החוף, אשר לאורכו מרוכז חלק משמעותי מאוכלוסיית המדינה, הנו אזור בעל מבנה משתנה המאופיין בקטעים של חוף חולי רחב, במצוק חופי גבוה, בשטחים פתוחים בצד אזורים בנויים בצפיפות. רצועת החוף רוויה בפעילות מגוונת כולל התיישבות כפרית ועירונית, אזורי מלונאות ונופש חופי, אזורי טבע ונוף, נכסי עבר המיצגים את התרבות והמורשת של ההתיישבות לאורך החוף לתקופותיה השונות, מתקנים בטחוניים ותשתיות הנדסיות נדרשות, והנו נושא לפתוח של מייזמים כלכליים ביבשה ואף בתחום מימי החופין, בצד פעילות נופש ובילוי עשירה ומגוונת. יחד עם הפתוח והבילוי ברצועת החוף עולה המודעות הגוברת בכלל האוכלוסייה, לשמירה ולהגנה על ערכי טבע, נוף ומורשת תרבות המצויים לאורכו ואשר הפיתוח הנמרץ מעלה את שאלת הגנתם ושימורם, וכן את שאלת השימוש הציבורי בחוף, למי נועדה רצועת החוף והיכן ובאילו דרכים ניתן להגיע לפתוח אזור החוף בדרך שתאפשר איזון מיטבי בין המטרות והאינטרסים של הגורמים השונים. עדות לענין הרב של הציבור בכללותו ושל גורמי תכנון ואירגונים ציבוריים שונים במיוחד, בפתוח ובשימוש באזור החוף, אפשר למצוא במקום ההולך וגדל שנושאים אלו תופשים בעיתונות ובתקשורת ובעבודות תכנון ומחקר. פיתוח הסביבה העירונית והמרחב הציבורי בחוף הוא אתגר העומד בפני ערי החוף כאשר כל אחת מהן מתווה את דרכה לאור המציאות הפיזית, המאפיינים היחודיים והבעיות אתן היא מתמודדת. החוף בהגדרתו המורחבת כולל מגוון גדול של אפשרויות לפיתוח מרחב עירוני איכותי, תוסס ועשיר בפעילויות, אשר קשה להמעיט בחשיבותו ותרומתו לאיכות החיים בעיר. כיצד ניגשת עיר לחוף ים ואילו סוגי פיתוח ופעילות אפשר ורצוי לפתח ברצועת החוף מחד ואיך להגן על הערכים המיוחדים לאזור החוף מאידך, אלו חלק מהנושאים אשר יעלו לדיון במסגרת הכנס. כמו כן יעלו דילמות ונושאים מתחומי העשייה התכנונית המגוונת והמחקר בשנים האחרונות.



לכנס הוגשו מספר רב של תקצירים להרצאות והצעות למושבים. רמת ההתענינות ושפע זה של הצעות, מעיד על העניין הרב ועל החשיבות שמיחסת קהילת המתכננים למפגש השנתי, על הדינמיות שמחולל הכנס ועל השיח התכנוני המתרחש סביבו. אכן זהו הארוע המרכזי של הגורמים השותפים לעשיה התכנונית בארץ המייצר אפשרות מפגש מקצועי וחברתי בצד החלפת דעות ומידע על תחומי התכנון ועדכון על חזית העשיה בתחומים אלה, הן במחקר האוניברסיטאי והן במגזר הציבורי והפרטי. מפאת שפע ההצעות ומגבלת המקום והזמן, לא התאפשר להציג את כל העבודות והמארגנים ניסו כמיטב יכולתם לבחור מבין העבודות את אלו העוסקות בנושא המרכזי או המייצרות, במסגרת מושבים מובנים, מבט תכנוני על נושא העומד על סדר היום. מבנה זה אילץ אותנו, לצערנו, לדחות חלק מהתקצירים וההרצאות, לא בגלל שהיו פחות טובות, אלא משום שלא השתלבו במתכונת ובלוח הזמנים והארועים הגדוש של הכנס. אנו מתנצלים על האכזבה שנגרמה לחלק מהמציעים ומקווים כי יבחרו, למרות זאת, להשתתף בכנס המגוון והעשיר וימצאו אותו אטרקטיבי ומענין.

ברצוני להודות לכל חברי הוועדת המארגנת, למתנדבים ולמזכירת האיגוד על השתתפותם הפעילה ועל תרומתם לקיום הכנס ולגיבוש התוכנית העשירה והמגוונת. כמו כן אנו מבקשים להודות לכפר הירוק על נכונותו לארח את הכנס ולתרום להצלחתו, למינהלת נמל יפו ולמרכז "נא לגעת" על האירוח ביום שישי, למחלקת מהנדס העיר תל אביב על התגיסותם לקיום "יום יפו" והסיורים בעיר, ולחברת גיאוקרטוגרפיה על תרומת הפרסים לתחרות עבודות הסטודנטים.

אנו מאחלים לחברי האיגוד, למשתתפים ולאורחים כנס מענין ומפגש חבריים מוצלח.

אדר' עדנה לרמן, סגן יו"ר איגוד המתכננים
יו"ר הוועדה המארגנת

תכנית הכנס

יום חמישי 18 במרץ 2010

בכפר הירוק

09:00-08:30 התכנסות, הרשמה, שתיה חמה (מבואת חדר האוכל)

11:00-09:00 מושב מליאה ראשון
מנחה: עמוס ברנדייס, יו"ר איגוד המתכננים בישראל

ברכות

יעל גרמן, ראש עיריית הרצליה
שמאי אסיף, מנהל מינהל התכנון

הצגת נושאי הכנס

פרופ' ברוך קיפניס, מרכז אקדמי

הרצאות

Planning the Slovene Adriatic Coast

Arch. Peter Bassin, Slovenia

Genoa, old city and old port create reciprocal development

Dr. Roberto Bobbio, Italy

סיכום המושב

11:30-11:00 הפסקת קפה

13:30-11:30 מושב מליאה שני (חדר האוכל)
מנחה: עדנה לרמן, סגנית יו"ר איגוד המתכננים בישראל

דיון בנושא "עיר וחוף" בהשתתפות מהנדסי ערים:
נעמי אנגיל, מתכנתת מחוז תל-אביב; אריאל וטרמן, חיפה;
מיכל סופר, עכו; פול ויטל, נתניה; שלמה נער, אילת.

**פעילות איגוד המתכננים, האסיפה הכללית ותוצאות
הבחירות למוסדות האיגוד**
עמוס ברנדייס, רחל וילקנסקי

14:30-13:30 ארוחת צהריים (חדר האוכל)

15:45-14:30 מושבים מקבילים (בית ריושקה - בניין האומנויות)
(ראה פירוט המושבים בטבלה שבהמשך)

17:00-15:45 מושבים מקבילים (בית ריושקה - בניין האומנויות)
(ראה פירוט המושבים בטבלה שבהמשך)

הפסקת קפה ועוגה	17:30-17:00
מושבים מקבילים (בית ריושקה- בניין האומנויות) (ראה פירוט המושבים בטבלה שבהמשך)	19:00-17:30
ארוחת ערב קלה	19:30-19:00
טקס הענקת אות יקיר התכנון, נאמן האיגוד ופרסי עבודות סטודנטים (אודיטוריום) פרסי עבודות הסטודנטים בחסות החטיבה הכלכלית של חברת גיאוקרטוגרפיה.	20:30-19:30
הענקת תעודת הוקרה למשפחתו של אדר' שמואל הורביץ, ממקימי האיגוד, במלאת 20 שנה להירצחו. מנחה: עמוס ברנדייס, יו"ר איגוד המתכננים וראשי ועדות הפרסים	
מופע אומנותי	21:30-20:30
קטעים מתוך ההצגה "אין נופים אבודים" בביצוע קבוצת התיאטרון רות קנר	

יום שישי 19 במרץ 2010
במרכז "נא לגעת" בנמל יפו

התכנסות, שתיה חמה וכיבוד קל	09:00-08:30
מושב מליאה: יפו על הים - סוגיות בתכנון מנחה: עדנה לרמן, ס. יו"ר איגוד המתכננים	11:00-09:00
הסבר חווייתי על מרכז "נא לגעת", במה לחרשים-עוורים יפו ותל אביב: עבר ועתיד, חזי ברקוביץ, מהנדס העיר תל-אביב-יפו	
מגמות ותוכניות לפיתוח יפו, צוות תכנון יפו	
שיקום מתחמים ציבוריים לאורך החוף, רן וולף, מנהל נמל יפו	
פיתוח ושיקום יפו, גלעד פלד, מנכ"ל המשלמה ליפו	
יפו מעבר לאבולעפיה, כמאל אלגבריה, יו"ר שכונת עגימי ג'אבליה	
הים של כולנו - הלכה למעשה, מיטל להבי, ס. ראש עיריית תל-אביב-יפו	

11:30-11:00 הפסקת קפה ועוגה

13:30-11:30 סיורים מודרכים ביפו וסביבתה (ראה פירוט בהמשך)

14:00 למעוניינים: ארוחת צהריים משותפת ב"מסעדת הדייגים" בטיילת נמל יפו.

ארוחת דגים עסקית בעלות של 100 ₪ לסועד (תשלום ישירות למסעדה, אך נדרשת הרשמה מראש לפני הכנס). המקום אינו כשר.



איגוד המתכננים מודה לכפר הירוק על אירוח הכנס השנתי של האיגוד, למחלקת התכנון בעיריית תל אביב יפו, לעומדים בראשה ולמינהלת נמל יפו על תרומתם לגיבוש הכנס והסיורים בנמל ובעיר יפו.

מבנה המושבים המקבילים

19:00-17:00	17:00-15:45	15:45-14:30	מקום
המושבים המקבילים	המושבים המקבילים	המושבים המקבילים	
תכנון בשיתוף המגור השלישי	התפלת מים וניהול הנגר העירוני	בניה עירונית צפופה	חדר מחשבים 2 (קומה 2)
קונפלקטים עירוניים	שימור החוף ושמורות ימיות	כלים תכנוניים לשמירה על אינטרס הציבור בחוף הים	חדר תקשורת (קומה 2)
שימור, זהות וזיכרון אורבני	חופים: סוגיות תכנוניות במבט בינלאומי	האוכלוסיה הערבית ומצוקת הדיור ביפו	חדר לימוד אומנויות העיצוב (קומת קרקע)
ת"א על החוף: ארבע גישות תכנון	שמירה על משאבי ים וחוף	אילת- עיר בקצה הים	חדר חזרות 1 (קומת קרקע)
חיפה והים	תל אביב: עיר וים	נתניה: חוף, מצוק ופיתוח עירוני	אולם מחול (קומה 2)
תיירות ונופש בערי החוף	תובנות חדשות בתכנון מרחבי לבדווים בנגב	סדנא: כיצד מטמיעים שיקולים חברתיים בתכנון	חדר לימוד קרמיקה (קומת קרקע)
שטחים פתוחים בעיר	מדיניות קרקעית, פריסת אוכלוסיה ושטחים פתוחים	המרחב הכפרי	כיתת לימוד מוסיקה (קומה 2)

פירוט ההרצאות במושבים ושמות המרצים בדפים הבאים. יתכנו שינויים של הרגע האחרון בתוכנית

פירוט סיורי יום שישי ביפו

יפו - היציאה מן החומות, אדר' איל זיו
מבט תכנוני על המסלול ההסטורי מן הנמל לאורך הטיילת. נסקור את חומת הים, חומות הקשלע, כיכר השעון, הדרכים ההסטוריות. סיום בשער ירושלים.

פרויקט פארק המדרון ושכונת עג'מי, אדר' עליזה ברוידא ונציג עיריית ת"א
הסבר אודות תהליך שיקום הר הפסולת והפיכתו לפארק חופי. בהמשך- תכנון, פיתוח ושיקום בעגימי.

אזור התיירות המתחדש - שוק הפשפשים וסביבתו
בסיור יוצג אזור צפון יפו הכולל את שוק הפשפשים, כיכר השעון והסביבה, תוך מתן דגש על תהליכי הפיתוח באזור.

נמל יפו: מתחם אורבני בעיצומו של תהליך שיקום והתחדשות, רן וולף, מתכנן ערים ומנהל הפרויקט, אדר' רמי גיל, אדר' מחסן 1
שייט מודרך (מותנה במזג האוויר ובעלות נוספת של 25 ₪ למשתתף) ובהמשכו סיור בנמל המתחדש.

קמפוס המכללה האקדמית: מנוף לשיקום אורבני, מר דרור אמיר, מנכ"ל המכללה

מצוקות הדיוור, תרבויות המגורים והתכנון ביפו, אדר' נוף נעמה מישר, עמותת "במקום", האוניברסיטה העברית, סמי אבו שחאדה, הוועדה העממית היפואית, אוניברסיטת תל-אביב
בעיות הדיוור של האוכלוסייה הפלסטינית, חסמים והזדמנויות תכנון הנוגעים למצוקה זו מזוויות שונות.

"על הגבול": על הבנייתו של גבול בלב המטרופולין, פרופ' עירד מלכין וצוות המרכז לעירוניות ים תיכונית, בת-ים
בלב המטרופולין, בין יפו ובת ים עובר רחוב הגבול סביבו התגודדו נוצרים-ערבים, מזרחיים, ניצולי שואה ויוצאי הבלקן. באמצעות מפגשים עם תושבי השכונה ננסה לשאול על חיי היום יום ברחוב המשמש כגבול.(נסיעה בכלי רכב פרטיים לנקודת היציאה לסיור)

תחנת הרכבת של יפו משנה פניה, מתכנתת אורלי אראל, מנהלת מח' תכנון מרכז בעיריית ת"א- יפו, אדר' ירמי הופמן מנהל מח' השימור בעיריית ת"א
מתכנן צביקה מינץ, יועץ הפרוגרמה ותמהיל השימושים לפרויקט סיור במתחם התחנה הכולל את תחנת הרכבת של יפו ובית החרושת הטמפלרי. נסקור את ההסטוריה של המתחם, את סיפור השיקום והתכנון העתידי.

תקצירי הרצאות

בניה עירונית צפופה

יו"ר מושב: נועה הייזלר-רובין

ציפוף המרקמים העירוניים בישראל

דודי גלור, הדס סיסו, רן ברעם

גלור תכנון ואדריכלות בע"מ dud@ta-arc.com

מגמת הציפוף של ערים קיימות, בארץ ובעולם, מתחזקת נוכח מחסור בקרקע והצורך בשמירת שטחים פתוחים. למגמה זו יתרונות רבים, בצד אתגרי תכנון מורכבים. ככלל, אין לראות בציפוף מטרה בפני עצמה, אלא חלק מאפשרויות החיפוש אחר איכות חיים גבוהה במרקמים עירוניים.

צפיפות נמדדת באופנים שונים, לרוב באמצעות השוואת אוכלוסיה או יחידות דיור ליחידת קרקע. לדוגמא, בחינת צפיפות אוכלוסיה (נ/קמ"ר) בערים בעולם מראה טווח עצום ממאות בודדות ועד עשרות אלפי נפשות לקמ"ר, ואף יותר מכך. עבודות מסוימות הציעו היקפי צפיפות ראויים למטרות ותנאים מסוימים (רוג'רס, ר., לקראת רנסנס אורבני, 2002). מחקרים אחרים מצאו את היחס בין צפיפות ליעילות תחבורתית או חסכון באנרגיה (ניומן וקנוורת'י, 1989). בנוסף, אופן הערכת הצפיפות, לאוכלוסיה או ליחידות דיור, נמצא לעיתים בלתי-מתאים, ולו רק בגלל יחסי נטו-ברוטו או היחס בין צפיפות למופעה הפיזי המגוון.

ישראל אינה נמנית בין המדינות הצפופות בעולם. יתרה מכך, פערי הצפיפות בה מגוונים: הן ביחס לסך שטח המדינה, השטח המפותח והשטח המיועד למגורים, והן בין ערים שונות, לעיתים סמוכות זו לזו ברצף בנוי אחד.

על-פי הלמ"ס, בשנת 2008 הותחלו בנייתן של כ-31,500 דירות, מתוכן כ-14,400 (46%) בבניינים שגובהם עד 2 קומות. לעומת זאת, הקף תוספת הדירות לבניינים קיימים היה כ-3% בלבד. בערים מטרופוליניות ואחרות רבות, גובה הבניינים הממוצע אינו עולה על 3-4 קומות.

תכנית מתאר ארצית משולבת לבנייה, לפיתוח ולשימור – תמ"א 35, מנחה את התכנון בהתאם למגמת הציפוף, על-ידי הגבלת תחום ההתפרסות העירונית, מחד, וקביעת צפיפויות מינימליות, מאידך, ובאמצעות הנחיות נוספות.

בבואנו לבחון את אפשרויות הציפוף בישראל, אנו נתקלים במגבלות שונות: תכנוניות, נורמטיביות, פיזיות, חוקיות ועוד. בתכנית המתאר לעיר רחובות מצאנו, על-פי מספר קריטריונים, כי רק 23% משטח העיר המפותח ראוי לבחינה תכנונית להגברת צפיפותו. היקפי המימוש הנמוכים של תכניות התחדשות (תכניות עיבוי, פינוי-בינוי ועוד) מחייבים מלאי תכנון גדול. היצמדות לנורמות מקובלות של שטחי ציבור (מ"ר/נ' שב"צ או שב"פ) מצריכה הקצאת שטחים ניכרים למטרות אלה,

ולעיתים לא משאירות שטח לפיתוח נוסף. יכולת הנשיאה של מגרשים בגדלים טיפוסיים (500 מ"ר ויותר) אף היא מוגבלת. תקנות חוק התכנון והבניה מחייבות דרישות תכנון שונות למבנים בגבהים משתנים.

ציפוף מרקמים בצפיפות מתוכננת של כ-25 יח' לדונם ומעלה יביא לשינויים במרקם העירוני המקובל, המלווים בעליה לגובה של עד 9 קומות (ברוטו). צפיפות זו מקשה על שמירת הפרצלציה המסורתית, ומחייבת התייחסות לגודלי מגרשים, לבניה בקיר משותף, לחניה משותפת ועוד. לכל אלה השפעה על המופע של המרקם העירוני ותחושת הצפיפות.

צפיפות המגורים בישראל נמוכה, ולכן מדיניות הציפוף הנהוגה מוצדקת. כדי לממשה אנו נתקלים במכשולים רבים, אשר בסופו של תהליך מאפשרים הגדלה מוגבלת בלבד של רמת הצפיפות. כדי לאפשר הגדלה משמעותית יש לערוך שינויים בגישת התכנון במספר הבטים: שינויים נורמטיביים, כגון עדכון הגישה לנורמות לצרכי ציבור ע"י הקטנתן, שילובם בפרויקטים פרטיים, הגדרתם מחדש כשטחים מסחריים, יצירת מנגנוני המרה משטחי קרקע לשטחי בניה ועוד. בנוסף, שינויים תכנוניים כגון התאמת גדלי מגרשים, שיתוף בין מגרשים, הגדרת נפחי בניה במקום % בניה, הגבלת שטחי חניה, שילוב בניה גבוהה, ויצירת תחליפים להגדרות צפיפות המבוססות כיום על יחידות דיור לדונם.

בנייה בקו צידי 0 בת"א? מדיניות חדשה לנווה-שאנן מביאה גישה מהפכנית לעתיד השכונה התל-אביבית

גדעון לרמן

לרמן אדריכלים ומתכנני ערים בע"מ gideon@lerman.co.il

שכונת נווה-שאנן הינה שכונה ייחודית הנמצאת בלב המערב המטרופוליני של ת"א. השכונה הידועה כ"מתחם התחנה המרכזית הישנה", תחומה בין רחוב לוינסקי בדרום, הרכבת בצפון ושדרת הקריה במערב.

בעבר האזור נכלל ב"תוכנית האב למתחם התחנות" (אסיף מליס אדריכלים, 1996) שהגדירה את שכונת נווה-שאנן כ"אזור מפגש" - בין מגוון אוכלוסיות, אזור של שונות, פלורליזם וייחוד. תכנית המדיניות החדשה לנווה שאנן, הנה עדכון של חלק מתוכנית האב למתחם התחנות ומתמקדת באזור נווה-שאנן בלבד. במהלך העדכון של תוכנית האב פותחה גישה תכנונית ייחודית להתחדשות השכונה, על סמך בחינה חדשה של אפשרויות הבינוי, הפיתוח המעריי החודר ומגמות ההתפתחות של העיר ומטרופולין תל אביב.

שכונת נווה-שאנן, מארחת כדרך קבע מגורי מעבר ומגוון אנושי יוצא דופן - מעין "בועה" שלקוחה ממקום אחר ולא שייכת לעיר. לשכונה יצא שם של שכונת פשע, סמים וזנות, ריכוז עובדים זרים ודירות מפוצלות. טיפולוגית המבנים ה"סמי-גדסית" בנווה שאנן מותירה חללים בלתי מנוצלים ומחלישה את דופן הרחוב. החצרות האחוריות - מרווחים לא שימושיים בין המבנים, יוצרות חוסר מובהקות במרחב הציבורי והפרטי, ומחוררות את הרציפות המתבקשת בקומת הקרקע המסחרית. השכונה, סבלה שנים רבות מהזנחה ומחוסר זהות למרות ערכה הארכיטקטוני והמרחבי הגלום בקרבתה למרכז העיר ובמספר לא מועט של מבנים המיועדים לשימור.

המדיניות החדשה לשכונת נווה שאנן, המקודמת ע"י עיריית תל-אביב, מנסה ליצור תהליך ייחודי של התחדשות עירונית שלא נוסה בעבר בישראל. תהליך זה הנו תהליך פיסי בעיקרו המנצל את התנאים הסטטוטוריים הקיימים ואת האנרגיות של כוחות השוק על בסיס גישה תכנונית שגובשה במהלך עדכון מסמך המדיניות. במקביל מציע מסמך המדיניות צעדים נלווים לחיזוק המרקם החברתי כלכלי של השכונה שיש לקדם במקביל.

הגישה התכנונית החדשה מנצלת את הניתוק היחסי של השכונה מהמרקם העירוני הסובב ויוצרת דגם קהילתי הדומה לפיתוח העירוני השכונתי בברלין, באמסטרדם ובצפון אירופה בתחילת המאה ה-20. יצירת מבנים רציפים (URBN BLOCKS) בעלי חזית קדמית רציפה וחצר אחורית רחבה. גישה זו מבוססת על "סיבוב" הבניינים "הסמי-גדסיים" על צירם ב-90 מעלות, לבנייה בקו בניין צידי 0.

הפגמת הערכים התכנוניים הנלווים לגישה התכנונית, עתידה להוות פריצה מיתוגית ותכנונית לשכונה ולאפשר דופן רחוב משמעותית, שטחים פתוחים איכותיים בעורף המבנים, והבחנה ברורה בין השימושים ובין המרחב הציבורי החדש והנרחב שנוצר. כל זאת מבלי לאבד את המרקם הייחודי בשכונה שמתאפיין בעירוב שימושים, גיוון דמוגרפי וחתך רחוב נעים של 5-6 קומות.

במקביל, מסמך המדיניות מפרט המלצות לקידום יוזמות של פיתוח מוסדות ציבור בשכונה, הטבות במיסוי ליזמים, פיתוח המרחב הציבורי ע"י העירייה כערך מוסף לבעלי הקרקע ומשיכת אוכלוסיות צעירות (סטודנטים וזכאי דירה) לאזור.

פיתוח במתכונת המוצעת במהלך השנים הקרובות הנו אפשרי מבחינה סטטוטורית ללא סיבוכים בירוקרטים שיעכבו את יישום מסמך המדיניות. מסמך המדיניות הביא בחשבון את העובדה שמימושו יאריך שנים רבות ומציע כיצד לפתח את מצבי הביניים ולאפשר פיתוח לאורך זמן רב.

בין הברא לשמיים: מגדלים ומשטר עירוני בבאר שבע

אורן יפתחאל וסדנת תלמידי מ.א. בתכנון

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

ההרצאה תנתח את תופעת צמיחת העיר באר שבע לשמיים, תוך תיעוד ובחינת בנייתם של למעלה מחמישים מגדלים בני 12 קומות ומעלה בעשור האחרון. ההרצאה תציג מיפוי מרחבי ועיתי של התופעה, את תגובות תושבי העיר לשינוי פניה, ואת הקשר בינה לבין המשטר העירוני שהתפתח בעיר בשנות התשעים. הניתוח מעלה שבניית המגדלים בעיר נעשתה בעיקר תוך שימוש בתבניות נקודתיות, בעלות קשר קלוש לתוכניות העיר או המחוז. תגובות התושבים מעידות על תמיכה מסויגת ותלוית-מיקום ומעמד בצמיחת העיר לגובה, במקביל לחששות מהשלכות המגדלים, וניצנים של מודעות ומאבק עירוני דמוקרטי, נגד תכנון 'מונחת'. הניתוח המשטרי מעיד שבאר שבע, בדומה לערים אחרות בישראל, עברה ממשטר של ייחוד ופיתוח מתוכנן ותלוי-מדינה, לכזה המדגיש משיכת הון נדלני, והפרטת קרקע ציבורית כציר מרכזי של מערכת הפיתוח. חולשת התכנון בעיר, צמיחת המגדלים המפוזרת והקופצנית, והתעלמות מצורכי הציבור ודרישותיו, מעידים שהמשטר העירוני בעשור האחרון שינה פניו ועבר לתפקד כשרת של מכונת צבירת



הכנס השנתי תש"ע 2010

ההון הישראלי, תוך תשלום מס שפתיים לצרכיהם של תושבי העיר ולשיקולים של צדק חברתי או סביבתי. מוקדם עדיין לקבוע באם שינוי ההנהגה המקומית בסוף 2008 מבשר על הדמוקרטיזציה הנחוצה של המשטר העירוני בבירת הנגב.





כלים תכנוניים לשמירה על אינטרס הציבור בחוף הים

יו"ר מושב: נורית אלפסי

מבט היסטורי על תכנון ועסקאות פיתוח בחוף תל-אביב

טליה מרגלית

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב taliama@bgu.ac.il

חוף הים של תל אביב מציג סיפור היסטורי מאלף אשר מעיד על מקומו של התכנון במערך הפיתוח המקומי. ההרצאה תציג סקירה של כוונות, מצבים ואירועים מובילים לאורך החוף בשנים שלפני ואחרי קום המדינה. מכאן היא תתמקד במספר עסקאות תכנון מובילות שקוימו בקטע החוף המרכזי ושינו את פניו לאורך מספר עשורים. העסקאות שישקרו קוימו בין הרשויות וזימים פרטיים, לצורך הקמת מלון הילטון בגן העצמאות, פינוי צריפי מחלול והקמת ככר אתרים וגם במגדלי דירות מן העשורים האחרונים. הפרויקטים שינו את מערך היחסים בין העיר לחוף ובו בזמן גילמו הסכמות מורכבות בין הגורמים המעורבים. לכן הם מציפים שאלות לגבי משקל הפיתוח הכלכלי מול זכויות הציבור בחוף כמו גם לגבי משקל התכנון בפוליטיקה העירונית. נושאים אלה יבחנו בהרצאה תוך השוואתי שינויי תפישה תכנוניים והמשכיות פרקטית, כפי שנמצאו בפרויקטים.

והים איננו יבש: התפתחות הכלים התכנוניים לשמירת אינטרס הציבור בחופים

נורית אלפסי

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

מערכת התכנון של ישראל עוסקת בהסדרת הבנייה בחופי הים כבר למעלה משלושה עשורים. בתקופה זו, עבר התכנון שלושה גלים (גלגולים) שונים: הראשון הוא תכנון באמצעות תוכנית מיתאר ארצית, תמ"א 13, שאושרה לראשונה בשנת 1983; השני הוא תכנון באמצעות תוכנית אסטרטגית, "מסמך מדיניות לניהול מימי החופין" מ-1999; השלישי הוא תכנון הנתמך בחקיקה ראשית בדמות "חוק שמירת הסביבה החופית התשס"ד-2004".

ההרצאה תתמקד ביכולותיהם של הכלים הללו במבחן ההגנה על אינטרס הציבור: אילו כלים מופעלים בכל גלגול על מנת להגן על אינטרס הציבור ומהי מידת האפקטיביות שלהם. ההשוואה בין יעדים התכנון הניצבים בפני התכנון בכל תקופה מלמדת על השינויים החלים במדיניות התכנון ובתפיסה של אינטרס הציבור בחופים. בהמשך, נבחנים הכלים התחליכים המשמשים את המערכת. בעיקר, נבחן המתח בין כללים ברורים לבין גמישות נקודתית של מקבלי החלטות במערכת התכנון בכל אחת מהתקופות, ונבדק המרווח של שיקול הדעת המהותי אותו ניתן להפעיל. מעבר למסקנות בדבר התכנון בחופים, מבקש המחקר להעריך



את כוחם ואת יעילותם של כלי התכנון השונים כמו גם את ישימותם לתחומי תכנון אחרים.

5 שנים לועדה לשמירה על הסביבה החופית: תפישה לקחים ותובנות

אילנה שפרן

מינהל התכנון, משרד הפנים ilanash@moin.gov.il

בנובמבר 2004 נכנס לתוקפו חוק השמירה על החופים, אשר הורה על הקמת הועדה לשמירה על הסביבה החופית. בחודש דצמבר אותה שנה, החלה הועדה בעבודתה. החוק הסמיך את הועדה לדון בכל תוכנית בסביבה החופית של הים התיכון, בשנת 2007 הורחבה סמכות הולחוף גם לחופי אילת, ובשנת 2008 הורחבה גם על הסביבה החופית של הכנרת.

במשך שנות פעילות הועדה התקיימו 57 ישיבות של מליאת הועדה, ו-58 ישיבות של הועדה הממיינת. כמו כן התקיימו דיונים בצוותים מצומצמים אשר המליצו למליאה בנושאים ספציפיים. 342 בקשות ותוכניות הובאו בפני הועדה, מתוכם 183 הומלצו על ידי הועדה הממיינת לאישור ו-133 הגיעו לדיון במליאת הולחוף. בנוסף דנה מליאת הולחוף ב-24 נושאים עקרוניים. במשך תקופת פעילותה התקיימו 12 התייעצויות עם הולחוף.

במלאת חמש שנים לעבודת הולחוף, ננסה לבחון את השפעת הולחוף באמצעות סקירה של הסוגיות העקרוניות שנדונו לאורך השנים, המדיניות הבלתי פורמלית שנצברה מהחלטותיה, ובחינה של המשמעות על שמירת הטבע מחד, ועל אפשרויות הפיתוח מאידך.



האוכלוסייה הערבית ומצוקת הדיור ביפו

יו"ר מושב: מירב אהרון

חסמים והזדמנויות לפתרונות דיור בר השגה ביפו בתכנון בינוי עיר ובתכנון המתאר לתל אביב

נעמה מישר

במקום; סכוליון – מרכז למחקר רב תחומי בלימודי היהדות, האוניברסיטה
העברית בירושלים naama.meishar@mail.huji.ac.il

בשיתוף פעולה הדוק עם הועדה העממית היפואית למאבק על הזכות לקרקע ודיור, עמותת במקום ממשיכה לבחון את ההיבטים התכנוניים הנוגעים למצוקת הדיור של תושבים פלסטינים ביפו כדי לעמוד על חסמים והזדמנויות לקידום פתרונות דיור בהישג יד בעיר.

ממצאים שעלו מתוך תהליך תכנון מדגמי לדיור בר השגה ביפו שערכו פעילי במקום בשיתוף עם הועדה העממית היפואית מצביעים על כך שבחלק מן התוכניות התקפות כיום קיימות מגבלות משמעותיות לבנייה זולה ונאותה – הנובעות מפרשנות תקני חניה וממפרטים טכניים הנדרשים באזורים המוגדרים כ"מרקמים לשימור".

מנגד, בתכנון המתאר המתגבשת עתה לעיר תל-אביב-יפו על ידי היחידה לתכנון ארוך טווח, ניכרת נכונות להענקת תוספת זכויות בנייה כנגד בניית יחידות דיור בהישג יד גם ביפו. העירייה העריכה כי הכלים שעומדים לרשותה יוכלו לסייע לאוכלוסייה שאינה מתחת לעשירון 7. מכיוון שחלק ניכר מן האוכלוסייה הפלסטינית ביפו ממוקם מתחת לעשירון ה-7 ולנוכח מצוקת הדיור בעיר, העירייה מקדמת פתרונות דיור בר השגה ליפו באמצעות פורום שולחן עגול שיזמה – בשיתוף רשויות רלוונטיות ונציגי ארגוני החברה האזרחית. פעילי עמותת במקום מפתחים מודל רעיוני לדיור בר השגה עבור דיירים מעשירונים שונים – הנמוכים מהעשירון ה-7 שמפותח בשיתוף פעולה עם העירייה.

מצוקת הדיור בקרב האוכלוסייה הפלסטית ביפו: סוף עידן הדיירות המוגנת בנכסי רשות הפיתוח

סבסטיאן ולרשטיין

במקום; המעבדה לתכנון עם קהילה, הטכניון sebawallerstein@hotmail.com

כיצד הופך אדם ל"פולש" בביתו? אלו החלטות שלטוניות הובילו בשנת 2007 להוצאת 500 צווי פינוי לדיירים פלסטינים יפואים, ומשפחותיהם המתגוררים בנכסי נפקדים (נכסי רשות הפיתוח) בעיר? מהם סך הגורמים והתהליכים שהובילו למסירת צווי הפינוי? האם דיירים בשכירות מוגנת ביפו קיבלו יחס זהה לזה שקיבלו דיירים יהודים בנכסי רשות הפיתוח שנדרשו לפנות אזורים אחרים בעיר?



מהם הגורמים האחראים להיבטים אחרים של מצוקת הדיור בקרב פלסטינים ביפו? וכיום, מי נושאים באחריות למציאת פתרונות ומה מומלץ לעשות? שאלות אלה נדונו בהרחבה בנייר עמדה, פרי שיתוף פעולה בין עמותת במקום, המעבדה לתכנון עם קהילה בטכניון והוועדה העממית היפואית להגנה על הזכות לאדמה ולדיור. נייר העמדה מצא כי לצד מדיניות של מנהל מקרקעי ישראל, גם תהליכי תכנון עירוניים תרמו ליצירת הבעיה.

בשיתוף פעולה עם הוועדה העממית היפואית, עמותת במקום ממשיכה לבחון את תכניות הבינוי ביפו כדי לעמוד על חסמים והזדמנויות לקידום פתרונות דיור בהישג יד בעיר. ניכר כי בתוכניות התקפות כיום, קיימות מגבלות משמעותיות לבנייה זולה, בעיקר בגלל תקני חנייה ומפרטי שימור. בתכנית המתאר המתגבשת עתה עבור העיר תל-אביב-יפו ניכרת נכונות להגמשה ולהענקת זכויות בנייה עבור דיור בהישג יד גם ביפו, אולם מנגד, עיריית תל אביב יפו טרם השלימה תהליך שבו אוכלוסיות בעלות הכנסה נמוכה (מתחת לעשירון השביעי), כמו חלק ניכר מאוכלוסיית יפו, יוכרו כחלק בלתי נפרד מקהל היעד של פתרונות דיור בר השגה בעיר.

מאבק החברה האזרחית הפלסטינית ביפו לזכות למגורים: היבטים משפטיים

אמיר בדראן

אל רביטה; הוועדה העממית היפואית amir@badranlaw.com

ארגוני החברה האזרחית הפלסטינים ביפו עסקו לאורך השנים במצוקת הדיור כסוגיה מרכזית בפעולתן. הן עמותת רביטה והן ארגונים דתיים נדרשו למצוקת הדיור במקביל ובאופנים שונים. בעקבות משבר הדיירות המוגנת בנכסי רשות הפיתוח ביפו, הוקמה ב-2007 הוועדה העממית לזכות לקרקע ולדיור ביפו, ובשנה האחרונה הוקמה לראשונה גם קואליציה של מרבית ארגוני החברה האזרחית הפלסטינים והיהודים-ערבים ביפו סביב המאבק על מצוקת הדיור של תושבי העיר הערבים. הרצאה זו תתמקד בהיבטים ובאתגרים המשפטיים של ההתמודדות עם היעדר הביטחון בקורת גג של תושבים רבים.

כיום, משבר הדיירות המוגנת בעיר יפו ובערים פלסטיניות היסטוריות אחרות מצריך שינוי של המדיניות המשפטית במינהל מקרקעי ישראל כלפי הדיירים המוגנים בנכסי רשות הפיתוח. ההרצאה תסקור את הנושאים העיקריים הדורשים פתרון: הסדרת זכויות של דיירים אשר הוגדרו 'פולשים' בנכסי רשות פיתוח והענקת הרשאות לרכישת בעלות ולהליכי מכר על אף קיומם של פסקי דין לפינוי; הרחבת הקריטריונים של היחס בין גודל 'המוגן' לגודל 'הפלוש' לצורך הכרה ב'פלישות' מוכרות; מתן פרשנות מקלה לתקנות חובת מכרזים לזכאות רכישה של מחזיקים בנכס ללא זכויות חוזיות מעל 4 שנים ומעל 10 שנים; ועוד.

סוגיות אלה הן חלק מרכזי בדיוני 'השולחן העגול' - פורום של נציגי מוסדות וארגוני החברה האזרחית היפואים - אשר יזמה העירייה ואשר זוכה לתמיכה ולהשתתפות מקרב נציגי קואליציית ארגוני החברה האזרחית הפלסטינית ביפו.

אילת: עיר בקצה הים

יו"ר מושב: רחל קטושבסקי

תכנון לאורך חופי אילת

שלמה נער

מהנדס העיר אילת

מפרץ אילת נמנה על אתרי התיירות המרכזיים בארץ. ים סוף על כלל האטרקציות שבו מהווים מקור פרנסה הכמעט בלעדי ל-60,000 איש תושבים (וגם זאת בדוחק רב).

הריחוק והבידוד משאר אזורי הארץ מגלמים בעת ובעונה אחת את יתרונותיה וחסרונותיה של העיר ומחייבים תכנון שיאפשר ניצול המשאבים לרווחת התושבים והמבקרים תוך פגיעה מינימאלית בסביבה הפיזית בו ממוקמת העיר.

יצוין בהקשר זה כי אילת אינה השחקן היחיד על במת המפרץ ונדרשת ראייה כוללת דבר שאינו נדרש בשום עיר אחרת בארץ.

ההרצאה תדון בהיבטים תכנוניים שונים, המהותיים בתהליך הפיתוח של העיר. נושאים כגון: מבנה העיר – מצב הקיים בעיר תוך שימת הדגש על תכנון הקיים לאורך החופים, השפעת תמ"א 13 על הקיים והמתוכנן לאורך החופים, השפעת חוק החופים על הפיתוח בעיר, השפעות תכנוניות מבנייה גובלת בעיר אילת (עקבה וטאבה) ועוד. כסיכום תכלול ההרצאה גם התייחסות להתפתחות עתידית וכוונות מסתמנים.

אילת: עיר בקצה הים

דורון צפרי

פרחי צפרי אדריכלים בע"מ, מתכנני מתאר אילת doron@farhi-zafzir.co.il

אילת נולדה על שפת הים, ומאז היא בורחת משם. ככל שהעיר מתפתחת היא נסוגה הרחק מהים, מותירה את קו החוף היחודי שלה לתיירות, לנמל צבאי ונמל אזרחי, לדרך ארצית סואנת ולמרכזי מסחר אטומים. אילת של תושביה, החיים בה יום יום, נותרה למעשה מנותקת, מנוכרת ומתרחקת מהים צפונה.

תכנית המתאר של אילת מחפשת לחבר מחדש את העיר עם עברה ועם טבורה, להפנות את העיר הימה. התכנית מציעה למקם את מרכז העיר בסמוך לקו החוף. המרכז יתפתח לאורכו. קרקעות שוממים ונטושים ייבנו ויצרו מרחב ציבורי אורבני של רחובות, סמטאות וכיכרות - ניצבים לחוף ומקבילים לו.

תואי כביש 90 יהפך לטיילת עירונית, ולאורכו חזית עירונית חיה. שטחי חוף מופרים ייפנו משימושי תשתית בעייתיים וייאפשרו למרקם העירוני לגעת בחוף. אילת תהיה חייבת להתמודד יום יום עם תמצית מהותה – לגור ליד הים ולשמור עליו מכל משמר.

שילוב תושבים - תערוכת צילומים ככלי תכנוני

יצחק (קיקי) אהרונוביץ

מרכז מנדל למנהיגות בנגב kiki@mlc-negev.org.il

המגזר השלישי והחברה האזרחית הם שני מושגים הבאים לנסות ולתאר את המציאות של העשורים האחרונים ובה תובעים אזרחים סמכויות ושליטה על הסדרת המרחב הציבורי במובנו הרחב. התכנון העירוני מטבע הגדרתו מנסה להסדיר את המרחב הפיזי העירוני. לפיכך ניתן היה לצפות כי התכנון העירוני יהיה מהראשונים אשר יאמצו את המגמה ויוביל את הקשר בין עליית כוחה ופעילותה של החברה האזרחית ובין מקצוע התכנון. חוק התכנון והבניה מאפשר השתתפות של הציבור, אך על-פי החוק היא מסתכמת בזימון התנגדויות. עם זאת, בשנים האחרונות קיים ניסיון של גופים מתכננים לשתף את הציבור במגוון טכניקות שונות.

בהרצאה, תוצג גישה המנסה לבחון שימוש בתערוכת צילומים שכותרתה "אילת עירי" פרי יוזמתו של תושב העיר אלפרד מיכאלוביץ', ככלי להערכה את תפיסת ודימוי המרחב בעיני המשתמשים בו. כלי זה יכול להוביל לפיתוח טכניקה המשלבת תושבים בתכנון, בדרכם ובשפתם לייצור חלופות ולבחירה בניהן.

העיר אילת ממוקמת בקצה הדרומי של מדינת ישראל. בהקמתה, ראה אותה בן גוריון, כעיר בה יתגוררו מאות אלפי תושבים, עיר-נמל ושערי ישראל למזרח הרחוק. הדומיננטיות של השלטון המרכזי נותרה כשהייתה משמעותית ומרכזית בחיי העיר, אשר מונה היום כ-50,000 תושבים. בשונה מחזון העבר העיר קשורה בנימיה לתעשיית התיירות ומתקיימת ממנה. החיץ הקיים בין העיר אילת כעיר מגורים ובין אזור המלונות והקיט באילת בולט. תחת זאת קיומה והמשך התפתחותה של תעשיית המלונאות והפרויקטים התיירותיים נמשכים במלוא העוצמה, בלי התייחסות משמעותית ליחסים שבין תושבי העיר לבין תעשיית התיירות ומשתמשיה.

ההצגה עושה שימוש בתערוכת צילומים שמספקת נקודות מבט אוטנטיות של התושבים על העיר. הבסיס התיאורטי לשימוש בתמונה נגזר מהתיאוריה בדבר ייצור המרחב של הנרי לפבר. לפבר מייחס למראה או לתמונה תפקיד מרכזי בהמחשתו של המרחב הסמלי, המבט ובמיוחד ההתבוננות במבט מאפשרים חשיפת תחושותיהם של המשתמשים במרחב וביחסם אליו. נקודה זו תורחב בהצגה.

40 הצילומים שהשתתפו בתערוכה שהוצגה באילת בשנת 2007, עשויים לספק תמונה כוללת בדבר רצונותיהם של התושבים. בהכללה, ניכר הרצון לשימורם של המרחבים הפתוחים וכן ניכרת ההתנכרות מתעשיית המלונאות. חשיפה לשימוש בדרכים חלופיות להערכת עמדת התושבים לפער שבין המצוי לרצוי, עשויה לתרום תרומה משמעותית למתכנן העירוני ולמקצוע התכנון. ובנוסף תהווה דרך לחיבור בין תביעות ומגמות בחברה האזרחית ובין מקצוע התכנון.

נתניה: חוף, מצוק ופיתוח עירוני

יו"ר מושב: פול ויטל

עיר וחוף בנתניה - תכנון תמ"א/6/13, חזית הים הדרומית ועיר ימים**עמוס ברנדייס**

עמוס ברנדייס - אדריכלות ותכנון עירוני ואזורי בע"מ amos-br@inter.net.il

נתניה הינה עיר גדולה בעלת רצועת חוף ארוכה ויפה. נתניה נמצאת בתהליך פיתוח מואץ הכולל תכניות חדשות רבות, בנייה בהיקפים גדולים ועליית מחירי נדל"ן. המשאב הגדול ביותר של העיר הוא רצועת החוף, המלווה את העיר לכל אורכה. למרות שהעיר הוקמה לפני שנים רבות, משאב זה נוצל באופן חלקי בלבד עד כה. לאורך חלקים נרחבים של רצועת החוף הוקמה טיילת ציבורית רציפה ברמה הגבוהה ביותר. יחד עם זאת הקשר בין העיר והים נותר חלש יחסית. מהנדס העיר נתניה וצוותו שמו להם למטרה לחזק את הקשר בין העיר והים לטובת תושביה ותייריה, תוך ניצול המשאב הייחודי לו זכתה העיר. יישום מטרה זו בה לידי ביטוי בתכנית האב לחופי נתניה שהוכנה ב-2005 (לרמן אדריכלים), בתכנית מתאר הארצית לחופי נתניה תמ"א/6/13 הנמצאת בהכנה (עמוס ברנדייס), בתכנית "חזית הים הדרומית" נת/620 הנמצאת בהפקדה (עמוס ברנדייס), בתכנית "עיר ימים - תיירות וטבע" הנמצאות בשלבי אישור נת/401/20 א"12+11 (עמוס ברנדייס), בתכנית נוספות ובפיתוח פיזי בשטח.

במבט ממערב למזרח ניתן לאפיין בנתניה מספר רצועות אורך מובהקות - רצועת המשברים (בים), חוף הים, המצוק, הטיילת, דופן הבנייה והמרקם הבנוי. במבט מדרום לצפון, ניתן לאפיין גם מספר רצועות רוחב מובהקות - מכון וינגייט, שמורת נחל פולג ועיר ימים, "חזית הים הדרומית" (שמורת האירוסים ואזור המזבלה), מרכז העיר, שכונת צאנו ועין התכלת. הצלבה בין רצועת האורך והרוחב יוצר פסיפס עירוני מעניין ומורכב. ניתוח שלו יכול להוביל לחיזוק הקשר בין העיר והים, באמצעים שונות, ברצועות הרוחב השונות.

נתמזל מזלה של נתניה ומסיבות שונות קטעים נרחבים לאורך החוף לא ניבנו בפועל, למרות שהיו מאושרים לבנייה. אלה מרוכזים בעיקר בחלקה הדרומי של העיר. שינוי לתכנית המאושרת של האזור התיירותי של עיר ימים, מאפשר להרחיק את המלונות מחוף הים (באזור היחיד בנתניה בו אין מצוק ויש קשר ישיר אל החוף), לבטל מגרש לבניית 420 יחידות דיור במרחק של כ-70 מ' מקו המים ולהגדיל את שמורת הטבע נחל פולג. תכנית זו (המפוצלת לשתיים), ביוזמת העירייה, נמצאת בשלבי אישור. מצפון לה מצוייה שמורת האירוסים (המוגדרת כשצ"פ) והמזבלה העירונית. על מרבית שטח השמורה אושרה בעבר בניית 6 מלונות גדולים וכביש רחב. למרבה המזל, בשל המזבלה הסמוכה, נכשל שיווק המגרשים והמלונות לא נבנו, על אף התכנית המאושרת. המזבלה, אשר החלה לפעול בתוך בור ממנו נכרה כורכר (ממה שהיה המצוק החופי), נסגרה בסוף שנות התשעים, לאחר שגובהה היגיע ל-55 מ' מעל פני הים וניפחה כ-2.5 מלמ"ק אשפה. האשפה, כמו גם התשטיפים, גולשים לחוף הים התיכון. תכנית "חזית הים הדרומית", אשר הופקדה, מציעה למחזר ולפנות את האשפה, לבנות מלונות בבור

שיוצר, לשמר באופן מלא את שמורת האירוסים ולבנות בנייה גבוהה למגורים בעורף (במקום בנייה צמודת קרקע בעיקרה המאושרת שם).

את תכנית המתאר לחופי נתניה (תמ"א/6/13) מלוות דילמות וסוגיות מורכבות. חוף הים הולך ומצטמצם והמצוק לאורכו הולך ומתמוטט. תכנית אב להגנה על המצוק הוכנה על ידי עיריית נתניה ואמורה לתת מענה חלקי (בהתאם לזמינות תקציבית), תוך שימוש באמצעים שונים לייצוב המצוק ולהגנה עליו. בין היתר על ידי בניית שוברי גלים בים, אשר יסייעו להרחיב את החוף ולמנוע פגיעת גלים ברגל המצוק. סוגיה מורכבת נוספת הינה פיתוח התיירות לאורך רצועת החוף של נתניה. בעוד הקיבולת הסטטוטורית למלונות בנתניה גדולה מאוד, מעטים המלונות המתפקדים בפועל כבתי מלון רגילים לתיירים. הלחץ לבניית המגורים גדול ונדרש איזון בין המשך פיתוח המלונאות והתיירות, לבין מגורים.

ניצול החלקים שטרם ניבנו לאורך רצועת החוף, שטחים פתוחים איכותיים לאורכו, טיילת רציפה לאורך החוף, פיתוח חופי רחצה, יצירת קשרים בין העיר והים (כדוגמת מעלית החוף שניבנתה), טיפול במצוק וקביעת מדיניות עירונית ברורה ביחס לבניית לאורך החוף, יכולים לתרום תרומה עצומה לאיכות החיים העירונית בנתניה ולמיצובה של נתניה כעיר חוף מובילה בישראל.

שימור ופיתוח בסביבה החופית: המצוקים בנתניה/פיילוט לאומי

פול ויטל

מהנדס העיר נתניה pvpublic@gmail.com

נושא שימור וייצוב המצוקים בישראל ובעולם מהווה התמודדות האדם עם הטבע. הרצועה האורבנית לאורך החופים, היא המפגש בין העיר לים, ובה קיים קונפליקט בין השימור לפיתוח. לאורך הרצועה החופית, הן הטבע והן הפיתוח דינמיים, ולכן קיים הצורך בייצוב המצוקים והרחבת החופים אשר סובלים מבלייה מתמדת מצד אחד, ומצד שני קיים הצורך בפיתוח לרווחת הציבור, ושימוש מושכל בקניין הפרטי.

בשני העשורים האחרונים, עיריית נתניה מפתחת טיילות מרהיבות לאורך המצוקים והחופים, ומצד שני מפתחת פרויקטים אטרקטיביים, אשר מאזנים משמעותית את הרמה הסוציו אקונומית ושיפור הדימוי של העיר.

בתחילת שנות ה-2000 ערכה העירייה תכנית אב לחופים, לקביעת מדיניות פיתוח ושימור לאורך רצועת החוף: המים, החוף, המצוק והעורף העירוני. אחת המסקנות הייתה, שחובה לערוך תכנית אב מיוחדת לייצוב המצוק והרחבת החוף. תכנית זו הסתיימה בשנת 2005 והובילה לפיילוט ראשון על פי דרישות הוולחוף, רצועה של כ-4 קילומטרים בין סירונית לארגמן, במקטע המרכזי של העיר.

הפיילוט, הראשון מסוגו במדינת ישראל, הוביל למסקנות ברורות לגבי ייצוב המצוק והרחבת החוף, כולל אומדן לביצוע הפרוייקט הלאומי החשוב בתחום זה.

בשנת 2008 הגישה העירייה תכנית ברמה מחוזית על מנת לקבל את הגושפנקה הסטטוטורית לקידום המימון והביצוע.



תקצירי הרצאות

במאי 2009 הגישה הוועדה הבין משרדית בראשות משרד ראש הממשלה טיוטת דו"ח – "התמודדות עם התמוטטות המצוקים לאורך חופי ישראל". הדוחו"ת של נתניה הוצגו בפני חברי הוועדה, ולוותה על ידי אנשי מקצוע מטעם העירייה וגם על ידי המשרד להגנת הסביבה.

עיריית נתניה מקווה שפרוייקט חשוב זה יצא לפועל בשנים הקרובות, לטובת הציבור והערכים החשובים לאורך איזור התפר בין העיר לים.

טיילת מרכז העיר נתניה – התחדשות עירונית

נתנאל בן יצחק

נתנאל בן יצחק אדריכלים nettanelb@012.net.il

ליזום: החברה הממשלתית לתיירות ועיריית נתניה; מיקום: דופן מרכז העיר בחזית הים לאורך 2.5 קילומטר; שטח הפרוייקט: כ-200 דונם; משך הפרוייקט: התחלה 1986 תכנון והקמה נמשכים לסירוגין עד היום.

טיילת מרכז העיר נתניה נבנתה כבר מאמצע שנות השלושים עד אמצע שנות החמישים היתה שוקקת חיים עד לתקופת דעיכת התיירות בנתניה באמצע שנות השבעים ומכאן תהליך של הזנחה מתמשך מול פגעי אקלים, ים ואדם. התמוטטות פיזית ורעיונית של הטיילת שנשחקה והידרדרה בחלקה לחוף הים באופן שהווה סכנה לתושבים, במקביל לדעיכת התיירות שהיוותה פקטור מוביל בחיי הכלכלה העירונית ומקור גאווה לתושבים הידרדר מצב מרכז העיר וגם ענף המלונאות הצטמק והתנוון. נוצר תהליך רצוף של הפניית עורף לים, לטיילת לאתרי הבילוי המסחר והמלונאות. המקום הפך כעין שטח ספר מאיים על הדופן המערבית של העיר. כדי לגרום לשינוי המצב נדרש מהלך משולב של חשיבה תכנון והפעלת משאבים מכוונת.

את הכפפה הרים משרד התיירות שערך תכנית אב רב שלבית לשיקום תיירות בעיר והפעיל את החברה הממשלתית לתיירות כדי לעצור את הידרדרות התשתית התיירותית ועל ידי כך להביא לשיקום הענף ולנסות להחזיר עטרה ליושנה.

בהיעדר גורמי משיכה דומיננטים אחרים, העיר נשענת בעיקר על הפוטנציאל הגלום באטרקטיביות של משאבי הטבע – הים, החוף והמצוק. כדי ליזום את שינוי המצב במרכז העיר לאור מצבה נדרש לנקוט במספר אמצעים:

- לגרום לניצול מלא של הפוטנציאל הגלום במשאבי הטבע
- מיסוד קשר פיזי ודרכי גישה בין הדופן האורבאנית לבין הדופן הטבעית והים.
- יצירת תכנים חדשים, יצירת מוקדי עניין ונקודות ציון.
- השקעה בתשתיות תומכות לכל סוגי הפעילויות הנזכרות.
- בניית אווירה חיובית תוך שיתוף התושבים ובעלי עניין בתכני התכנון ותהליך השיקום.
- שימוש באמצעים חדשים לביטוי לחיזוק הזיכרון ההיסטורי של תושבי העיר. יצירת תנאים להגברת תחושת הביטחון בכל שעות היממה ותמיכה בקידום חיי רחוב ערניים.





בתכנון הטיילת הוצבו את המטרות הבאות:

- הגדרת דפנות הטיפול שיכללו את הרחוב, המלונאות, כולל חופי הים והטיילות.
 - יצירת מחברי רוחב וחדירות רבות ככל הניתן לאורך הדופן הבנויה בכדי ליצור מעין תנועת מסרק מתוך העיר אל חופי הים והטיילות.
 - אפיון אזורים לבניית מוקדי עניין חדשים על דופן הטיילת המחברת אל אזור המגורים והמלונאות ויצירת זיקות ושימושים רבים ככל האפשר.
 - בניית דרכי גישה נוחות לים כאמצעי הכרחי לשמר את הנגישות באופן פלורליסטי.
 - טיפול בבעיית מצוקים: אחד הסממנים הבולטים ביותר לתחושת הדעיכה בעיר היו האתגרים הפיזיים הבלתי פתורים של התמוטטות חלקי טיילת תוך סיכון חיי אדם כתוצאה מאי מתן תשובה הולמת לארוזיה הנגרמת למצוק נתניה.
- לאחר מאמץ מתמשך של כל הגורמים נוצר שינוי מגמה לכיוון הנכון עם הפנים אל הים, לכיוון שיוכל לממש את הפוטנציאל הגלום בה זה מכבר.





סדנא: כיצד מטמיעים שיקולים חברתיים בתכנון - דוגמאות מהשטח

ארזה צ'רצ'מן, אמילי סילברמן

כיצד מטמיעים שיקולים חברתיים בתכנון : דוגמאות מהשטח

ארזה צ'רצ'מן, אמילי סילברמן

הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון
emilys@technion.ac.il; arzac@technion.ac.il

הסדנא תעסוק בשאלת הטמעת שיקולים חברתיים בתכנון מרחבי בישראל. בחלק הראשון נציג ניתוח של 'מצב קיים' בארץ, המתבסס על סקירת ספרות, ראיונות עם בעלי תפקידים, סדנת מומחים וסימפוזיון, כולם פעילויות שערכנו במהלך 2009. הניתוח מצביע על היעדר כלים שיחזקו את השיקולים החברתיים בתכנון מרחבי. נציג 5 אפיקים מוצעים לשינוי: מעורבות משרד הרווחה והשירותים החברתיים במוסדות התכנון; דרכים לחיזוק מעמדם של היועצים החברתיים; הכשרת חברי ועדות תכנון ואחרים בסוגיות הקשורות להיבטים חברתיים של תכנון; הגברת המעורבות של ארגונים חברתיים בתכנון המרחבי; ושימוש בהנחיות תכנון חברתי ו/או נספח חברתי-קהילתי.

בחלק השני של הסדנא נעבור מניתוח ובקורת אל דוגמאות של 'פרקטיקה טובה'. כארבעה מתכננים או יועצים חברתיים יציגו פרויקטים (בארץ או בחו"ל) בהם הטמעת שיקולים חברתיים תרמה להצלחת הפרויקט. נזמין את קהל המשתתפים לחשוב יחד איתנו על הנסיבות להצלחה של הטמעת השיקולים החברתיים, תוך דיון משותף על צעדים מעשיים לשינוי בישראל.



המרחב הכפרי

יו"ר מושב: נירה סידי

אי-שוויון כלכלי-חברתי במרחב הכפרי בישראל

מיכאל סופר לביאה אפלבוים

אוניברסיטת בר-אילן soferm1@mail.biu.ac.il

המרחב הכפרי בישראל התפתח ברובו כמרחב מתוכנן, כאשר אחד העקרונות הבסיסיים שהנחו את התכנון היה עקרון השוויוניות. עיקרון זה בא לידי ביטוי הן בהקצאת גורמי הייצור לחקלאות, שנועדה לשמש כמקור הפרנסה העיקרי של תושבי הכפר, והן באמצעות מנגנוני איזון מוסדיים שהופעלו כלפי היישובים החקלאיים במהלך כל השנים ועד משבר שנות ה-80 של המאה הקודמת. מנגנונים אלה נחלשו או נעלמו לאחר המשבר בעקבות השינוי המהותי שחל במדיניות הממשלה כלפי המרחב הכפרי בכלל וכלפי הקרקע החקלאית בפרט, וכתוצאה מכך ניתן לתושבי הכפר מרחב בחירה לגבי האסטרטגיה הכלכלית שלהם. לאור העובדה שמגוון ההזדמנויות העומד בפני התושבים שונה בהתאם לתנאי הסביבה החיצונית בה הם מצויים (ובכלל זה המרחק משווקים וממוקדי תעסוקה), ובהתאם למדיניות הממשלה והרשויות המקומיות ולמשאבים האישיים העומדים לרשות משקי הבית, התוצר של הבחירה הדיפרנציאלית מתבטא בין השאר בהתרחבות אי-השוויון הכלכלי והחברתי בתוך המרחב הכפרי. מנגמה זאת אינה ייחודית לישראל והיא מאפיינת את מרבית מדינות המערב, כאשר אחד מביטוייה הבולטים הוא הפער המרחבי בין אזורים השוליים לבין אזורים הקרובים למוקדי הפיתוח הלאומיים, ובמיוחד השובל העירוני-כפרי המטרופוליני.

בעבודה זו נעשה ניסיון ראשוני להצביע על מספר ממדים של הפערים הקיימים בתוך המרחב הכפרי בישראל ולזהות גורמים העשויים להסביר אותם, ובכללם המיקום במרחב הלאומי ומאפיינים של האוכלוסייה ושל הרשות המקומית. יחידות החקירה הן המועצות האזוריות, המייצגות בהקשר זה את המרחב הכפרי. ניתוח הנתונים מאפשר לקבץ את המועצות האזוריות לשלושה אשכולות מובחנים הנבדלים זה מזה במאפייניהם הכלכליים, החברתיים והמרחביים.

סיפורה של חנות נוחות

הלל שוקן

אוניברסיטת תל אביב, שוקן אדריכלים בע"מ sharch@inter.net.il

לאחרונה דחתה ועדה מחוזית במרכז הארץ שינוי לתכנית מתאר שנועד לאפשר הרחבת חנות נוחות קיימת בתחנת דלק סמוכה לאחד מכבישי הרוחב באזור השרון להיקף בנייה של 350 מ"ר. הועדה נימקה את דחיית התוכנית בנימוק ש"פיתוח מרכזי מסחר בשולי יישובים עירוניים אינו תואם את מדיניות התכנון



תקצירי הרצאות

הארצית... קיימת מגמה תכנונית למתן את פרבור המסחר מהיישוב העירוני למרחב הכפרי."

אכן, "פרבור המסחר" כמו גם פרבור התעסוקה, היא רעה חולה שפוקדת את מקומותינו בשנים האחרונות ויעידו על כך אזורי מסחר ותעסוקה כגון: נתניה דרום (צומת פולג, איקאה), געש ושפיים, יקום ובני דרוור – אם להסתפק באלו הסמוכים לאזור המדובר. כל אלו מייצרים כמות גדולה של תנועה מוטורית, מבוססת בעיקרה על הרכב הפרטי ונראה שהמדיניות המשתקפת מתמ"א 35 אכן מוצדקת.

בנוסף, יש מדיניות אחרת שמתקיימת זה שנים בשטח והיא מדיניות פרבור המגורים. האזור המדובר הינו רצף של יישובים פסבדו כפריים, כאלו שמחייבים את תושביהם להזיק לפחות שתי מכוניות למשפחה מאחר וכל קנייה פשוטה ויומיומית של קרטון חלב כרוכה בנסיעה במכונית.

המציאות בשטח היא של אוכלוסייה שבויה באשליה של "איכות חיים" כפרית כשבעצם היא שבויה במכונית ובאיכות החיים הצמודה לה – בזבוז זמן בפקקים, זיהום אויר, התחממות גלובאלית וכדומה.

ההרצאה תעסוק במושגי יסוד כמו צפיפות עירונית והתיישבות כפרית ותציע דרכים חלופות להבנת מושגים אלו מתוך היבטים של הישרדות אנושית ואקולוגית עולמית.

מכלולי נופי מורשת שיתופית במרחב הכפרי ויחסם למערך השטחים הפתוחים בתכנון המחוזי והארצי

עיריית עמית-כהן*, איתמר בן-דוד**, שחר סולר***

*אוניברסיטת בר אילן; **החברה להגנת הטבע; ***המשרד להגנת הסביבה
itamar@spni.org.il; shahars@sviva.gov.il; amitcoi@mail.biu.ac.il

בשני העשורים האחרונים עוברות על ההתיישבות השיתופית הכפרית – מושבים וקיבוצים - תמורות מרחיקות לכת - בתפיסות הערכיות, במבנה הפיסי, הארגוני, הכלכלי ובהרכב חברתי. לתמורות אלה ביטויים שונים: היישובים הכפריים נפתחים לקליטה של תושבים במסגרת הרחבות קהילתיות, הם עוברים שינויים ארגוניים, כלכליים ופיסיים. לשינוי הפיסי השלכות על החזות הפיסי של היישובים ועל איכות סביבתם: על פגיעה בנוף כמו גם פגיעה באיכות החיים של התושבים.

במשך עשרות שנים נתפסה ההתיישבות הכפרית-השיתופית בישראל כדגם יישובי ייחודי, המשלב עקרונות של שוויון, שיתוף ועזרה הדדית עם ערכים חברתיים, אידיאולוגיה והישגים כלכליים בחקלאות ובתעשייה. ליחוד ההתיישבותי ביטוי מוחשי במתאר הפיסי של צורות ההתיישבות השיתופית: בתכנון היישוב, בגניו, בשדרותיו, בשדותיו, בארגון שימושי הקרקע, ובמבנים ציבוריים המשקפים את העקרונות, הערכים ואורח החיים שאפיינו התיישבות זו. בגלל ייחודה ראויה ההתיישבות השיתופית לזכות במעמד של נוף מורשת: נוף שראוי לשמר גם עבור הדורות הבאים והפיתוח בו ובסביבתו יתחשב בייחוד זה.



כמו המרחב הכפרי כך גם השטחים הפתוחים נתונים תחת מכבש לחצי הנדליין; החשש להתכווצותם גדל ומערכות התכנון, הארציות והמחוזיות, מחפשות דרכים להתמודד עם הנגיסות הנדליניות. תמ"א 31 בתפיסתה את המרחב הכפרי, בעיקר את השדות החקלאיים כבעלי מאפיינים של 'שטח פתוח' היא דוגמה לניסיון להציג פתרון לתופעה.

ואכן, מטרת הרצאה זו להציג מחקר שבחן את האפשרות לשמר מרקמים כפריים על מגוון נכסיהם הייחודיים – המתאר הפיסי, מורשתם הבנוייה ויעודי הקרקע השונים - ולשלבם בתכניות מתאר קיימות – מחוזיות וארציות – שעיסוקן בתיחום שטחים פתוחים איכותיים ובהכרזה עליהם מוטי שימור. מענה לאפשרות השילוב בין שתי התופעות המרחביות ובחינת התרומה של שילוב זה לאוכלוסיה הכללית הצמאה לשטח פתוח ולאוכלוסיה המקומית-היישובית שמבקשת לשמר את יחודה יינתן באמצעות ניתוח דו שלבי: 1. זיהוי מרקמי המורשת היישובית-כפרית. 2. קישור מרקמי המורשת עם שטחים פתוחים איכותיים הראויים לרמת שימור גבוהה כפי שהוגדרו בתכניות מתאר ארציות ומחוזיות שונות. הקישור הוא זה שיאפשר את הגדרתה של שטחה חדשה (פלטפורמה) – מכלול מורשת ראוי לשימור.

ל בחינת התופעה נבחר מישור החוף המרכזי (השרון המרכזי והדרומי), אזור הנמצא בתהליכי פיתוח מואצים, קיימים בו מספר רב של ישובים כפריים – קיבוצים, מושבי עובדים ומושבים שיתופיים – ובתכניות המתאר השונות הוגדרו במרחביו שטחים פתוחים ראויים לשימור. באזור זה התמקדנו בשתי מועצות אזוריות, לב השרון ועמק חפר, ובמורשת השיתופית הכפרית – המאפיינת מועצות אזוריות אלה.

המתודה בה נעזרנו התבססה על סקר שדה, מיון ומיפוי נכסי המורשת התרבותית; ארגון המידע בטבלת אקסל; מיפוי המידע במערכת מידע גיאוגרפית (GIS); 'הלבשת' המידע על תכניות ארציות ומחוזיות שהגדירו שטחים פתוחים במרחב הנדון לאורך השנים.

התפלת מים וניהול הנגר העירוני

יו"ר מושב: עודד פוצ'טר

**תמ"א 2/2'ב34: תכנית מתאר ארצית להתפלת מי-ים - משמעותיות
מרחביות ותכנוניות**

משה הרפז*, מיכל מטרני**

* פיטלסון, שילה, יעקובסון - אדריכלים MHarpaz@FSJ.co.il
** יועצת לתכנון חברתי ולשיתוף הציבור michal@mitrany.com

בשנים האחרונות הולך ונוצר פער בין הביקוש למים באיכות מי שתייה – מים שפירים - לבין היצע המים האלה. על רקע פער זה עלה הצורך בבניית מתקני התפלה שיספקו היצע מים באיכות טובה לשתיה. נקודת המוצא להכנת התוכנית היא בחינת הפער שנוצר והסיבות לו – הידלדלות מקורות המים הטבעיים, המלחת בארות, רצף של שנים שחונות, ניהול משק המים, ועלייה ברמה ותוחלת החיים. התוכניות מתמקדות בצמצום הפער הקיים והחזוי בין היצע המים והביקוש להם. התכנוניות בוחנות את התמונה הכוללת של מאזן ההיצע והביקוש של מים באיכות מי-שתייה (מים שפירים) בהווה ובעתיד. מאזן זה נבנה ממרכיבים שונים של שני צידי המשוואה, ביקוש והיצע, ומצביע על פערים בהתאם לשנות היעד של התוכניות. התפלת מי-ים היא המרכיב העיקרי המוסכם כיום במדינת ישראל לגישור על פני הפער בין הביקוש להיצע למים שפירים (פתרונות נוספים כוללים חסכון, צמצום הצריכה ויבוא מים, אולם כרגע אינם מהווים פתרון עיקרי). התועלות הנוספות המתקבלות כתוצאה מההתפלה הן שיפור איכות המים המסופקים לצרכנים לסוגיהם ושיקום האוגר הטבעי.

תכנית המתאר הארצית להתפלת מי-ים - תמ"א 2/2'ב34 - התאשרה בשנת 2004. התכנית היוותה חלק מתמ"א 34'ב למשק המים. במסגרת התמ"א חושב היקף ההתפלה המרבי הצפוי לשנת 2020. התכנית ייעדה שטחים לאתרי התפלה שיאפשרו הקמת מתקנים בתפוקה כוללת של 775 מיליון מטר מעוקב לשנה (מלמ"ש) ונכללו בה שבעה אתרים. החלטות הממשלה האחרונות בנושא ההתפלה קובעות כי ההיקף הכולל של מי הים המותפלים בשנת 2013 יעמוד על לפחות 505 מלמ"ש, והיקף ההתפלה ב-2020 יעמוד על 750 מלמ"ש. בהמשך, לאור אי-מימוש צפוי של חלק מהאתרים שנכללו בתמ"א 2/2'ב34 ובכפוף להחלטות הממשלה, הגיעה הרשות הממשלתית למים ולביוב למסקנה כי נדרשת יצירה של עתודה נוספת למתקנים להתפלת מי-ים. המועצה הארצית לתכנון ולבנייה נתנה בישיבתה מיום 13.5.2008 הוראה בדבר הכנת תכנית מתאר ארצית חלקית לאתרים להתפלת מי-ים, שתקרא תמ"א 2/2'ב34 ותהווה שינוי לתמ"א 2'ב34.

הכנת תמ"א 2/2'ב34 נחלקת לשניים: חלק ראשון – הכנת מסמך רקע הכולל את תחזית הביקוש למים שפירים לשנת 2050 וכן את בחינת פוטנציאל ההרחבה של אתרים להתפלת מי-ים שהם כבר קיימים או מאושרים בתכנית; וחלק שני – הכנת תכנית מתאר ארצית חלקית. בהרצאה יינתן דגש על החלק הראשון.

במסגרת עריכת חלקה הראשון של התכנית, זיהה צוות התכנון מנגנון ביקוש

מתמיד לשטחי קרקע נרחבים בסמיכות לחוף הים ולמקורות אנרגיה לשם הקמתם והפעלתם של מתקנים להתפלת מי-ים. כלומר, לאורך זמן היצע המים הטבעיים הינו (פחות או יותר) קבוע, ולעומתו גידול האוכלוסייה מביא לגידול בביקוש. לפיכך, התחזית היא שכל שנתקדם לאורך ציר הזמן, יתרחב הפער בין ההיצע לביקוש. משמעות הדבר היא שכל מספר שנים, נאלץ להקים מתקן התפלה נוסף, וזאת במדינה שמשאב הקרקע שלה מוגבל, במיוחד בסמיכות לחוף הים.

משמעות התחזית היא שכל מספר שנים תאלץ מדינת ישראל לתפוס יחידת שטח נוספת לאורך חוף הים ולהקים מתקני אנרגיה בסמוך להם, פעולות שסותרות את השאיפה להשאיר את חוף הים פתוח ונגיש לציבור הרחב.

לאור זאת סבור צוות התכנון כי יש להקדיש לכך מקום בשיח - הן התכנוני והן הציבורי.

השפעת מתקני התפלה על הסביבה החופית והימית

תמי טרופ

הטכניון artami@tx.technion.ac.il

מי ים מותפלים מהווים אחוז הולך וגדל ממי השתייה במדינות רבות בעולם, לרבות ישראל. התפלת מי ים בתהליכי אוסמוזה הפוכה, שמתבצעת ועתידה להתבצע בישראל, הינה בקנה המידה מהגדולים בעולם. כיום פועלים בישראל שלושה מפעלים מרכזיים להתפלת מי ים בשיטת האוסמוזה הפוכה, ובמסגרת תכנית המתאר הארצית לאתרים להתפלת מי ים, תמ"א 2/2'34 הנמצאת בהכנה, מקודמים מתקני התפלה באתרים נוספים לאורך החוף. בנוסף, מתוכננים להיבנות מאגרי מים גדולים ליד מתקני ההתפלה. באופן כללי נראה, שברוב ההיבטים הסביבתיים יש עדיפות ניכרת לתהליכי האוסמוזה הפוכה לעומת תהליכים אחרים. אולם, עדיין הידע המדעי אודות השפעותיו של תהליך התפלה זה על הסביבה החופית והימית הוא דל למדי. העובדה שמרבית המתקנים עדיין לא הוקמו מטילה על המתכננים והמאשרים כאחד אחריות רבה בקביעת הסטנדרטים של הדרישות הסביבתיות ובמציאת פתרונות סביבתיים מתאימים.

מטרתה העיקרית של התפלת מי ים היא לגשר על המחסור הקיים והעתיד במים שפירים על-ידי הפקת מי מוצר איכותיים ומחירים אטרקטיביים. הכמויות והאיכויות המתקבלות של מי המוצר טומנים בחובם גם מגוון של תועלות סביבתיות, בריאותיות, חברתיות וכלכליות רבות נוספות. בין התועלות הסביבתיות הרבות הגלומות בהתפלת מי ים ניתן למנות את הבאות: מענה לסיכונים טבעיים ואסטרטגיים המאיימים על מקורות האספקה ועל איכותם; שיקום האוגר הטבעי בכנרת ובמי תהום ושיפור איכותו עקב הקטנת השאיבה; שיפור האיכות התברואית של המים עקב תוספת למערכת הארצית של מים נקיים; ריכוך המים; חיסכון בהובלת מים ממקורות רחוקים; חיסכון בצריכת החשמל; ירידה בתצרוכת כימיקלים; הפחתת המלחים בשפכים; צמצום הפגיעה במי תהום ובקרקע; הפחתת נזקים לחקלאות; ואפשרות להקצות מים לטבע ולגינון. התועלות הסביבתיות תלויות ביעד האספקה של המים המותפלים וביחסי הנפחים והאיכויות שבין המים הנ"ל לבין סה"כ כמות המים בכלל מערכת האספקה.

אולם, במקביל לתועלות הסביבתיות של התפלת מי ים בתהליכי אוסמוזה הפוכה, הולכים וגוברים החששות ביחס להשפעותיה השליליות. השפעות אלו כוללות בין השאר: פגיעה בשימושי קרקע קיימים ועתידיים; פגיעה בטבע ובנוף בסביבה החופית; פגיעה בסביבה הימית בעיקר כתוצאה מהנחת צנרת, הזרמה של רכוז תמלחות והזרמת כימיקלים שונים המתוספים במהלך טיפולי הקדם; פגיעה במי תהום מדליפות של מי רכוז בשטח היבשתי; ושימוש מוגבר באנרגיה.

מידת הרגישות של הסביבה החופית והימית להשפעות שלעיל שונה ממקום למקום והיא נגזרת של מגוון משתנים, ביניהם: הבתימטריה, הגיאולוגיה, הסדימטולוגיה, רגישות ערכי הטבע ועמידותם לשינויים, רגישות אתרי העתיקות ושימושי הקרקע הקיימים והמתוכננים. בחינת מידת ההתאמה הסביבתית של הסביבה החופית והימית בישראל למתקני התפלה בתהליכי אוסמוזה הפוכה, על-פי רגישויות ומגבלות אלו, מעלה שחרף שטחו הרב של המרחב הגיאוגרפי בחוף ובים, האזורים הניתנים לפיתוח של מתקני התפלה, ואשר חופשיים ממגבלות כלשהן, הינם מצומצמים באופן יחסי. עם זאת, חלק מהאזורים שבהם קיימות מגבלות ניתנים תיאורטית לפיתוח, תוך נקיטת צעדי זהירות ועמידה בקריטריונים סביבתיים קפדניים. ואכן גם הספרות וגם הניסיון מספקים ראיות חזקות לכך שבתכנון נכון ובטכנולוגיות מתאימות ניתן למזער את הפגיעה של מתקני התפלת מי ים בסביבה החופית ובסביבה הימית, ולהקים מתקנים "ידידותיים לסביבה".

הפיילה, הפרימוס והדרייפוס: על משבר המים ותכנון הסביבה

ברוס לוי

ק.ס.מ. קבוצת סוף מערב, תכנון הסביבה ותכנון אורבני bruce@ksm-a.com

משבר המים של שנת 2009 הנו תוצאה של רצף שנות בצורת, לצד צריכה ההולכת וגוברת כתוצאה מגידול האוכלוסייה. המים הנקיים, שהם המקור לחיים, הופכים עם הזמן למשאב נדיר ויקר, היכול לקבוע גורלות. המגבלות האקלימיות השוררות בישראל, הציבו בפני תושביה ומתכנניה, אתגר הנדסי-חקלאי תמידי. בעברה ההיסטורי של הציוויליזציה באזור זה, מוטיב שימור מקורות המים וניצולם המושכל, היווה מרכיב משמעותי בחיי היושבים באזור. בעת הנוכחית נדמה שהעיסוק הישיר בניהול נכון של משאבי המים, אינו מעסיק יותר כל אחד ואחת מאיתנו, אלא נותר בידי קובץ קובעי מדיניות ובידי מערכות תכנון ברמות השונות.

בתהליך התכנון המסורתי הנהוג בארץ, אדריכל הנוף אינו המשפיע הדומיננטי על קביעת מערכות ותשתיות של פרויקטים, למעט פארקים וגנים ציבוריים. תהליך התכנון המקובל, מותיר את מתכנני הנוף בקצה תהליך, וזאת לאחר תכנון ייעודי הקרקע במרחב התוכנית. כתוצאה מכך, שכל שנותר למתכנני הנוף הוא להציע פתרונות קוסמטיים בלבד. למרות זאת, כצרכן מים גדול בכל פרויקט, מתכנן פיתוח הנוף יכול לייצג את נושא הבר קיימות ולהפעיל לחץ לצורך הכנת ניתוח כדאיות של מערכות ירוקות עוד בתחילת תהליך התכנון, בכלל זה על צוות האדריכלים והמהנדסים, על בעלי העניין ברשויות ועל היזמים.

ספקטרום הפתרונות התורמים לבנייה בר-קיימות הקיים כיום בשוק, הוא רחב

מאוד ונותן מענה לשימור אנרגיה ומשאבים בתחום הפרויקט הנבנה. למרות שחלק מהטכנולוגיות כרוכות בעלויות הקמה גבוהות, הרי שבטווח הארוך הן מוכיחות חיסכון כידאי. למרות זמינות הידע והאמצעים, אין יישום נרחב שלהם בישראל. בתפיסת התכנון המקובלת, הנגר העירוני נתפס כמיטרד שיש לסלקו במהירות האפשרית מתחום הפרויקט, וזאת באמצעות מערכות ניקוז גדולות ויקרות. כתוצאה מכך, ישנו אובדן של מים איכותיים בהיקפים חסרי תקדים. למרות שינוי תפיסתי של מערכת התכנון הארצית, הנותן ביטויו בעיקר בתמ"א 34 ב', לעת עתה, לא ניכר שינוי משמעותי בתהליכי התכנון עצמם ברמות הנמוכות יותר. מספר מייזמי חלוץ מוכיחים שניתן לשנות את גישת התכנון המקובלת בארץ, תוך שילוב אדריכל הנוף בתחילתו של תהליך התכנון, וכתוצאה מכך, להטמיע שיקולים של ניהול וניצול נגר עילי בתכנון הראשוני, בייחוד בקביעת ייעודי הקרקע ובתכנון השצ"פ. שיקולי ניהול נגר הוטמעו בתכנון מתחם המגורים C + B ביבנה. התכנון כלל לא רק אמצעים טכנולוגיים מקומיים להחדרת המים באופן מקומי ברמת המבנה הבודד, אלא שינוי טופוגרפי של כל המתחם באופן כזה שיאפשר לעודפי המים לחלחל באופן טבעי במרחבי החולות הגובלים במערב המתחם. יתרה מזאת, הוכנה תכנית פרטנית לניצול הנגר וניצול המים האפורים לצורכי השקיה של השצפ"ים, באופן כזה היוצר עצמאות מקומית בניהול צורכי המים להשקיה. דוגמה אחרת היא שכונת נאות שושנים בחולון, שבה אושרה תוספת בינוי לגובה ופריסת בינוי במרחב, תוך הקטנת השטח הפתוח. בפרוייקט זה יושמו טכנולוגיות לניהול הנגר השכונתי, להחדרתו המקומית ברמת המבנה הבודד וטיפול בעודפי המים במרחב השצ"פ. התוכנית יושמה למרות ההתנגדות הרבה מצד התושבים שנבעה מהחשש לפגיעה בחניונים תת-קרקעיים, השכיחים מאוד בחולון. שתי דוגמאות אלו ממחישות את תפקידו החשוב של אדריכל הנוף בשינוי הגישה ביחס לניהול הנגר העירוני, וממחישות את הרוויזיה הנדרשת בתהליך התכנון המקובל בארץ. שינוי הגישה יביא לחסכון כלכלי גדול וכן לתרומה למשק המים, בייחוד לאורך מישור החוף, המתאפיין ברצף בינוי, האוטם את פני הקרקע ומונע את העשרת אקוויפר החוף.

שימור החוף ושמורות ימיות

יו"ר מושב: גיא נרדי

חוף הולך ונעלם

אדיב גל ואורי רמון

מכון דש"א, החברה להגנת הטבע adiv@gmail.com

בין בת ים לאשדוד, שוכנת רצועת חוף באורך של כ-18 ק"מ שהשתמר בה חוף חולי עם חלקים גדולים של רכסי כורכר עורפיים. אבל, עליה וקוץ בה. רצועת חולות זו סגורה כמעט הרמטית (כ-95%) לציבור הרחב מסיבות שונות. כ-81% מרצועת החוף סגור עקב אילוצים ביטחוניים. בכ-12% מרצועת החוף נדרש תשלום בכניסה וכ-2% מרצועת החוף נמצאים בשטח קיבוץ פלמחים.

תוצאות סקר טבע, נוף ומורשת של מכון דש"א מלמדות שבחלקים ניכרים מאזור זה השתמרו איכויות נופיות המהווים מובלעת פתוחה בעלת חשיבות נופית גבוהה בלב הכרך הגדול של מרכז הארץ. בנוסף, ניתן ללמוד שלמרות שאזורים לא מבוטלים באזור נחשבים כשטחים מופרים או פגועים מבחינת תפקוד המערכת האקולוגית, ניתן עדיין (וכנראה לא לאורך זמן...) למצוא עולם הולך ונעלם של יצורים פסמופיליים המנסים לשרוד תחת הלחץ ההולך וגובר של האדם הפועל בשטח ללא תכנון וללא מחשבה. בסקר נמצאה עדות אחת ויחידה לכח אפור בדמותם של עקבות טריים של פרט צעיר. מיני יונקים נוספים המאפיינים בדרך כלל את אזורי החולות (כמו גרביל החוף, גרביל החולות, גרביל דרומי, מריון חולות, ירבוץ החולות וקיפוד החולות) נעלמו כמעט כליל מהאזור. מספר מיני צמחי החולות (126 מינים) ומספר מיני הצמחים הנדירים (60 מינים "אדומים") באזור זה הוא גבוה יותר בהשוואה לכל גוש חולות אחר. אך גם מינים אלו, נדחקים ונעלמים. כיום, ידועים כבר תשעה מינים שנכחדו מהאזור.

מבט חטוף מלמד שברוב השטח מתבצעות פעולות פיתוח ללא תכנון כולל וללא פיקוח ממשי. השטח נתפס "כעתודת פיתוח" על ידי רשויות מקומיות ויזמים ציבוריים ופרטיים הבוחרים לערוך תכנון נקודתי, שלא מתייחס לשטח כמכלול (דוגמה: מיקום מתקן ההתפלה מצפון לנחל שורק). בנוסף, חוסר המודעות לחשיבות השטח מביא למגוון של השלכות סביבתיות שליליות הכוללות: מפגעים סביבתיים, פסולת מסוגים שונים, סיוע בהתפשטות מינים פלשניים והרס בתי גידול.

האם זו הדרך היחידה לפעול בתא שטח זה? התשובה היא לא. ניתן לפעול להקמת פורום משותף של בעלי עניין שיראה את השטח במבט כולל. מנגנון זה יכוון את ניהול השטח באופן שישמר את ערכיו החשובים וימנע התפתחות מפגעים נוספים תוך הכנת "תוכנית צל" לשימור ערכיו החשובים של השטח במקרה וחלקו ייפתח לציבור.

תכנון שמורות טבע ימיות ככלי לשימור הסביבה והמגוון בים התיכון

רותי יהל וניר אנגרט

רשות הטבע והגנים nir@npa.org.il; ruthy@npa.org.il

ישראל הינה אחת מ-22 מדינות הממוקמות סביב הים התיכון לישראל כ- 200 ק"מ קו חוף, וכ-4,200 קמ"ר מים טריטוריאליים (שטח השווה בגודלו לכחמישית מגודל השטח היבשתי של המדינה). במימי הים ועל קרקעיתו מצוי מגוון מינים הכולל מאות מיני דגים ואלפי מינים של חסרי חוליות, וכן מיני צומח, יונקים ימיים וצבי ים המהווים כולם חלק מהמערכת האקולוגית הימית. מערכת זו מאוימת הן מכיוון החוף המיושב ומבונה בצפיפות רבה, הן על ידי ניצול לא מושכל של משאבי הטבע בים והן על ידי שימוש בשטח הים לצורך הקמת מערכות תשתית שונות. כיום מוכרזות 6 שמורות ימיות קטנות, ששטחן הכולל אינו עולה על רבע אחוז ממימי המדינה בים התיכון, והן נמשכות בדרך כלל מקו החוף כמה מאות מטרים לתוך הים. כדי להגן על הסביבה הימית ועל מגוון המינים הביולוגי גיבשה רשות הטבע והגנים תכנית להכרזת שמורות טבע ימיות בהיקף רחב יותר בים התיכון, בהתאם למדיניות שהותוותה במסמך מימי החופין (מדינת ישראל, הועדה למימי חופין, מסמך מדיניות 1999).

בהתאם לאמנת ברצלונה להגנה על הים התיכון, שמורות ימיות מיועדות להגן על שטחים בים שיכללו: סוגים מייצגים של מערכות אקולוגיות חופיות וימיות, סביבות טבעיות שמשקפת להן סכנת היעלמות באזור התפוצה הטבעי שלהן או ששטחן נמוך באופן טבעי, סביבות טבעיות החיוניות להישרדות, לרבייה ולשיקום של מינים בסכנה, מינים מאוימים או אנדמיים של צומח וחי, וכן אתרים בעלי חשיבות מיוחדת בגלל העניין המדעי, האסתטי, התרבותי או החינוכי בהם. עקרונות מנחים מרכזיים בתכנון שמורות ימיות מובילים להכרזה על שמורות גדולות המאפשרות הגנה על בעלי החיים הימיים שטווח המחיה שלהם רחב, קישוריות בין שמורות והגנה על חלקים יחסיים גדולים יותר של בתי גידול נדירים, לעומת בתי הגידול הנפוצים.

במימי ישראל מוצעת הקמתם של שמורות טבע כך שיכסו בין 10%-20% מכלל השטח. לצורך תכנון השמורות הימיות בישראל הוקם ברט"ג מאגר מידע מבוסס GIS, בהתאם להמלצות מסמך מימי החופין. מאגר המידע כולל מידע אודות הסביבה הטבעית (כגון נתונים בתימטרים, גאולוגיים וגאומורפולוגיים), יעודי קרקע ושימושים, וכן מידע ביולוגי שנאסף במיוחד באמצעות סקרים לאיפיון קרקעית הים עד לעומק של 1000 מ'. סקרים אלה מגלים עושר של בתי גידול, מהם כאלה שלא תועדו עד כה כגון רכסי כורכר המצויים בעומקים של 100-110 מ' ומהווים תשתית לשוניות ספוגים יחודיות ועשירה במגוון המינים שבה. תחום המים הטריטוריאליים חולק בתהליך התכנון ליחידות נוף על פי סוג הקרקעית והבתימטריה, והוגדרו בתי הגידול השונים המאפיינים את הקרקעית.

בהתאם לנתונים ולממצאים שנאספו מתוכנתת הקמתן של שמורות טבע ימיות, שישמרו אזורים מייצגים מבתי הגידול הימיים המאפיינים - אזורים בעלי תשתית רכה של חול נודד ואזורים שתשתיתם טינית, חלקים נרחבים מבתי הגידול היחודיים כגון רכסי הכורכר תת ימיים, אזורים בעלי מסלע קשה מיוצב וטבלאות הגידוד באזור הגאות והשפל. בתי גידול נדירים כגון קניונים תת קרקעיים ורכסי הרים הנמשכים לים יישמרו במלואם.



תקצירי הרצאות

מתוכננת הקמתן של מספר סוגי שמורות: שמורות גדולות – שלוש או ארבע שמורות שימשכו מקו החוף עד גבול ויגנו על בתי הגידול המייצגים של קרקעית הים ברצף העומקים שמחוץ הים ועד גבול זה (כק"מ עומק בצפון הארץ, וכ-150 מ' מול אשקלון). שמורות כאלה מתוכננות לקום באיזור ניצנים, בחופי השרון והכרמל, ובראש הנקרה. שמורות יחודיות מתוכננות במקומות בהם לבית הגידול של הקרקעית מאפיינים מיוחדים ראויים לשימור, כגון בראש הכרמל וברכס בוסתן הגליל. שמורות קו החוף יתווספו לאלה הקיימות כבר כיום במרחק של מאה עד מאות מטרים בודדים מקו החוף במידה ויהיה צורך לספק הגנה נוספת לקו החוף עצמו. לשמורות הטבע המתוכננות יתווספו גנים לאומיים ימיים שתכליתם הגנה על ערי החוף העתיקות, נמליהן ואתרי מורשת נוספים בסביבת החוף או הים

שמורות הטבע ינוהלו במטרה לשמור על שלמות בתי הגידול והמגוון של ערכי החי והצומח הטבעיים בתחומן. ממשקי השמורות מעוגנים בתקנון ובתכניות השמורות. מטרת הממשקים היא לאפשר שימושים אנושיים רבים ככל הניתן בשמורה, תוך התייחסות למימדיה הרבים, הכוללים את קרקעית הים, עמודת המים ופני הים, שטחי שונים בתוך השמורה והמחזוריות בעונות השנה. כל זאת, תוך מתן הגנה מרובה ככל הניתן למערכת האקולוגית ובאופן שלא יפגע בשלמותה.

תכנית מתאר לחופי אנגולה: זיהוי יחידות נוף, דרגות רגישות ושמירה על ערכי טבע

ליאורה חמי-כהן

כחלק מהכנתה של תכנית מתאר לחופי אנגולה, רצועת החוף של אנגולה חולקה ל-59 יחידות נוף. יחידת נוף מוגדרת כיחידה בעלת קווי מתאר בולטים ומשותפים ומתקיימות בה תכונות אחידות מבחינת משאבי השטח, פני השטח, האקלים ובתי גידול. יחידת נוף מתאפיינת בכך שהיא ניתנת לתייחוס בעזרת קווי נוף ברורים, והיא המתאימה ביותר לתכנון שטחים פתוחים.

ערכן האקולוגי של יחידות הנוף נקבע בהתאם למספר קריטריונים:

- מופעי החי והצומח - עוצמת המגוון הביולוגי
- מידת הנדירות של חי וצומח (מינים אנדמיים)
- מידת הרציפות והשלמות של ערכי הטבע ביחידה
- ריבוי או ריכוז גבוה של מופעי מים, נהרות, נחלים, אגמים, ביצות וכו'.
- מידת הגיוון וההשתנות ביחידת הנוף (לדוגמא, נוף מצוקי הררי יקבל ערך גבוה יותר מאשר נוף מישורי)
- תפקוד יחידת הנוף כמסדרון אקולוגי כלל ארצי
- מיעוט הפרות ובנייה בשטח. ככל שימעטו ההפרות, כן תגדל חשיבותה האקולוגית של יחידת הנוף.

יחידות הנוף סווגו על פי דרגות רגישות סביבתית. מדרג הרגישות הסביבתית נע על פני הטווחים 1-8. שטחים ברגישות סביבתית נמוכה הוגדרו כשטחים מוטי





פיתוח, בדרגות רגישות 1 עד 3. שטחים ברגישות סביבתית גבוהה הוגדרו כשטחים מוטי שימור, בדרגות רגישות 4 עד 8.

בשטחים ברגישות הסביבתית הגבוהה תימנע ככל האפשר העברת תשתיות או פעולות פיתוח. תשתיות ופעולות הפיתוח יופנו אל האזורים בעלי הרגישות הסביבתית הנמוכה, על פי מדרג הרגישות של מפת הרגישות.

התכנית מייעדת שטחים רחבי ידיים להגנה כ"שמורות טבע ופארקים לאומיים". בפרק "הוראות התכנית" נקבע כי בשמורות הטבע ובפארקים הלאומיים ישנן הגבלות פיתוח ושמירה קפדנית על ערכי הטבע והמורשת. לפיכך נקבעה לשטחים אלו דרגת רגישות סביבתית גבוהה.

התכנית מאתרת ומסמנת את כל גופי המים המופיעים בתחומה, ובכלל זה נהרות, אגמים, ביצות וכו'. חשיבותם האקולוגית של גופי מים זכתה להכרה כלל עולמית, בין השאר באמנת RAMSAR לשימור בתי גידול לחים (the ramsar convention on wetlands, 1971) לפיכך נקבעה לגופי המים דרגת הרגישות הסביבתית הגבוהה ביותר (גם כאשר הם אינם נמצאים בתחומי שמורות טבע או פארקים לאומיים).



חופים: סוגיות תכנוניות במבט בינלאומי

יו"ר מושב: ארנסט אלכסנדר

תכנית מתאר ארצית לחופי אנגולה

מוטי קפלן*, חגי מעיין**

*תכנון מתאר וסביבה **תהל מהנדסים יועצים maayan-h@tahal.com

ממשלת אנגולה יזמה את הכנתה של תכנית מתאר ארצית לחופי אנגולה. להכנת התכנית חבר צוות תכנון ישראלי ואנגולי, בניהול תה"ל מהנדסים ויועצים. הצוות עמל במשך כשנתיים על הכנת התכנית, הנמצאת כיום בשלבי עריכה סופיים והגשה לאישורה של ממשלת אנגולה.

אנגולה מצויה עתה בצומת חשוב ביותר בתולדותיה, בפתחו של עידן פיתוח מואץ, ובתהליך השלמה, איחוי וריפוי. בשלושים ואחת שנות עצמאותה, עברה אנגולה טלטלות קשות. אותות המלחמה עדיין ניכרים באוכלוסייה, בתשתיות ובכלכלה. כיום, ניצבת אנגולה בפני התקופה היציבה כמדינה עצמאית. בשנים האחרונות, עם השגת היציבות, ניכרת פעילות פיתוח ענפה ומואצת בכל תחומי החיים, העתידה, ללא ספק לשנות כליל את פניה ודמותה של המדינה. מגמת פיתוח זו מבורכת כשלעצמה, אך יתכנו בה גם כשלים. פעולות הפיתוח שאינן קוהרנטיות, תואמות ומשלימות זו את זו, עשויות ליצור סתירות וקונפליקטים. פיתוח שאינו בר-קיימא, קרי מתחשב בסביבה ובצרכי הדורות הבאים, יכול אף להביא לדרדור ולפגיעה במשאבי המדינה.

כאן בא מקומה של תכנית מתאר, הבאה לתמוך בפיתוח הנחוץ במדינה באמצעות עקרונות וכללים, ובאמצעות הסדרת יעודי הקרקע. התכנית מכוונת את הפיתוח לאזורים המתאימים ביותר הן מבחינה כלכלית וחברתית והן מבחינה אקולוגית ופיסית, ומונעת פגיעה באזורים רגישים. תכנית מתאר נותנת מענה לשאלות הנוגעות לעתיד המדינה, ומכוונת את המיקום האופטימאלי של שימושי הקרקע העיקריים: מיקום והרחבת הערים, אזורי התעשייה, רשת הדרכים, הנמלים, שטחי חקלאות, שמורות הטבע והפארקים הלאומיים. להכנתה של תכנית מתאר לחופי אנגולה בנקודת הזמן הנוכחית יתרונות רבים. תפקידה להסדיר את מערכות הפיתוח השיקום והשימור לאורך חופי הים, בהם מרוכזת הפעילות העיקרית במדינה. תכנית המתאר לחופי אנגולה כתורמת אמורה לתרום למסגרת התכנון הלאומי של אנגולה ולהשתלב בו.

השתלבות תכנית המתאר לחופי אנגולה בחקיקה ובמערכת התכנון

בנג'י היימן, רות ויצברג

תכנית המתאר לחופי אנגולה תביא לאינטגרציה של תכנון אזורי החוף עם התכנון הכללי הלאומי, המחוזי והמקומי.

תכנית זו מתייחסת למספר חוקים, ומנחה תכניות בדרגים נמוכים יותר. אולם לעת עתה נדרשת למערכת התכנון באנגולה תקופת התארגנות, ובתקופה זו היא תפעל על פי הסדר ביניים שיאפשר את קידום הפיתוח של אזור החוף על סמך תכנית זו בלבד.

הוראות התכנית קובעת מספר אזורי תכנון, שבהם חלים כללי התנהגות וייעודים שונים:

1. הסביבה הימית: תחום בן כ-1500 מטר שיימדד מקו החוף מערבה
2. רצועת החוף: תחום בן כ-100 מטר שיימדד מקו החוף מזרחה, או עד לקו המצוק (הקרוב מביניהם לחוף)
3. הסביבה היבשתית: תחום הנפרש מרצועת החוף ועד גבול התכנית לפי המפה, כ-10 ק"מ מקו החוף. התחום כולל שני סוגי שטחים:
 - שטחים טבעיים
 - שטחים מפותחים

תכנון ערי החוף באנגולה: גיבוש מחדש וארגון מרחבי

נעמה רינגל

תכנון מתאר וסביבה

לאורך חופיה של אנגולה שוכנות כתריסר ערים, לצד כמה עשרות עיירות וכפרים קטנים. כיום מרוכזות למעלה ממחצית מאוכלוסיית המדינה לאורך חופי הים, ומגמת ההגירה לאזורי החוף אשר החלה בשנות המלחמה, הולכת ונמשכת. אחד הנושאים המרכזיים בו עוסקת תכנית המתאר לחופי אנגולה הינו ההתיישבות לאורך החוף, שיקום וחידוש היישובים הקיימים, והצעות לכיווני התיישבות חדשה.

תכנית ברמה הכלל ארצית אינה יכולה להתייחס לתכנון המפורט בכל אחת מערי החוף, אך יחד עם זאת, היא מציבה עקרונות יסוד ומתווה תכנון כלליים לכל עיר חוף. מתווה תכנון אלה, המלווים במפות מנחות, ישמשו בבוא העת כקווי מתאר לתכנון העירוני המפורט.

ערי החוף באנגולה הן בעלות מאפיינים אורבאניים ייחודיים, שנוצרו במהלך שתי תקופות עיקריות: התקופה הקולוניאלית ותקופת העצמאות.

הגרעין ההיסטורי בערי החוף סמוך לים. ברוב המקרים מתפתחת עיר החוף מקו המים – המרגינאל של העיר, המהווה בדרך כלל ציר עירוני-מרכזי שלאורכו מבני ציבור. במקביל ובניצב עוברים רחובות העיר ההיסטורית במבנה של גריד. בערים הוותיקות שנבנו באזורי מפרץ טבעי, קו המגע עם המים כולל גם לשונות יבשה ארוכות (אילייה), שלאורכן נבנו אזורי מגורים, מלונאות, תיירות ובלוי.

תקופת העצמאות נפתחה במלחמה שנמשכה כשלושה עשורים. במהלך תקופה זו נחשב אזור החוף לביטוח יחסית, והחלו להגיע אליו גלי מהגרים מאזורי לוחמה בפנים הארץ. מהגרים אלה התיישבו בעיקר סביב ערי החוף – במעין מחנות פליטים: מבנים מאולתרים ארעיים, באזורים טופוגרפיים קשים יותר מאלו של העיר ההיסטורית. אזורים אלה מכונים "מוסקות".



תקצירי הרצאות

כיום ניתן להבחין בהתפתחות הדרגתית של מוקדי פעילות באזורי המוסקות, ובמרבית הערים ניתן לזהות, למשל, אזורי שוק בלתי-פורמליים.

המתווים העירוניים בתכנית החופים עוסקים בארגון מחדש ובשיפור המבניות העירונית; במתן אוריינטציה בתוך העיר; ביצירת מוקדים באזורי המוסקות שיאפשרו שיקום הדרגתי שלהן; וביצירת קשרים בין המוקדים החדשים המוצעים לבין מרכז העיר ההיסטורי.

מוצעים כיוונים להתפתחותם של אזורים חדשים, שיחזקו את הקומפקטיות העירונית, ויבטיחו קשר טוב של השכונות החדשות אל המרכז ההיסטורי ואל המוקדים החדשים באזורי המוסקות.



שמירה על משאבי ים וחוף

יו"ר מושב: דותן רותם

קהילות ומשאבי ים משתנים: סיפורם של שני נמלי דיג בצפון-מזרח ארה"ב

מישל פורטמן

האוניברסיטה העברית בירושלים mportman@cc.huji.ac.il

במשך שנים מומחים למדיניות ניהול משאבי טבע מנסים להבין את יחסי הגומלין בין בני אנוש ובין הסביבה הימית הבאים לידי ביטוי במרחב החופי. ההיסטוריה האנושית מעידה על כך שחלק חשוב מיחס זה קשור לדיג ולפעילויות הנלוות לענף הדיג. בנוסף לחשיבות וענין שבהבנת הקשר בין משאבי דיג וקהילות, אומדן קשר זה נדרש על פי החוק האמריקאי העוסק בתכנון וויסות ענף הדיג המסחרי. לשינויים בסקטור הדיג המסחרי השפעות רבות הכוללות השפעות על הפריסה המרחבית של שימושי הקרקע בנמלים. מחקר זה מנסה להגדיר ולכמת את הקשר בין שינויים בסקטור הדיג ובין שימושי הקרקע לאורך שני נמלי דיג חשובים בניו אנגלנד: נמל ניו בדפורד שבדרום מדינת מסצ'וסטס ונמל פרווינסטאון שבקיפ קוד, גם הוא במסצ'וסטס.

היום סקטור הדיג בניו אנגלנד הינו במשבר. רבים ממיני הדגים שדגו לאורך שנים מוגדרים כבמצב "Overfished" סטטוס האומר שהמינים אינם ברי-קיימה. לכן, חשיבותה של הבנה והגדרת הקשר בין קהילות ודיג ביתר דיוק מבוססת על שתי מחשבות מקובלות ומוצדקות: הראשונה, שאובדן תשתיות המשרתות את סקטור הדיג המסחרי הינו בלתי הפיך – התקווה היא שהרשויות יצליחו להביא (על ידי הגבלות, חוקים וניהול מוצלח) להתאוששות מיני דגים רבים ולכן חשוב לשמור על שימושים אלה לעתיד. והשניה, שהשינויים הצפויים במגזר ישפיעו באופן קשה על קהילות בקרבת נמלי הדיג וחשוב לצפות נכון את היקף ההשפעה ואת רמת פגיעותן של הקהילות.

על ידי בניית מודלים המתארים את הקשר בין מספר גורמים המאפיינים את השימוש במשאב ים ניתן להבין טוב יותר את יחסי הגומלין בין הדיג המסחרי ובין שימושי הקרקע לאורך נמלי דיג בניו אנגלנד. ממעקב אחר שימושי קרקע הקשורים לסביבת הימית (כגון מרחבי עגינת אוניות דיג, מכונאות ים, אריזה והובלה, מפעלי עיבוד דגים, ושייט) במשך עשרים ואחת שנה ובדיקות סטטיסטיות עולה שיש קשר בין ביומסה של דגים וערך נפח של יבול הדגה ובין החלטות של בעלי הקרקע להמשיך את הפעילויות הקשורות בסביבה הימית. גם מספר מאפייני שטח מהווים גורמים בעלי השפעה על הנטיה לקיים שימושי קרקע ופעילויות הקשורים לסביבה הימית וביניהם: גודל החלקות, הגבלות רגולטוריות והאם היה על השטח שימוש הקשור בסביבה הימית בעבר. המודלים ובדיקות הסטטיסטיות בפרווינסטאון מצביעים על חשיבותם של שיקולים קצרי-טווח שלא נמצאו כגורמים (עם מובהקות סטטיסטית) בנמל ניו בדפורד. לכן סוכם שנמל פרווינסטאון הינו רגיש יותר לשינויים בתעשיית הדיג. נתונים המצביעים על שיקולים ארוכי טווח הינם חשובים מאוד בניו בדפורד – כלומר הם משפיעים

על הפעילויות בחלקות לאורך הנמל – דבר שמעיד על עמידות גדולה יותר בפני שינויים בענף הדייג בנמל זה.

בנוסף על הממצאים של המחקר הספיציפי הזה, המטודולוגיה המורכבת ממעקב וניתוח מובהקות סטטיסטית ושימוש ברגרסיה לוגיסטית הוכחה כמתאימה לניתוח בעיה מסוג זה. ניתן להמשיך להשתמש במטודולוגיה להבין את תוצאותיהם של שינויים רגלטוריים שהחלו על סקטור הדייג וגם ניתן להסבה לאומדן קשרים דומים כמו למשל איך תכניות לשמירת מינים בסכנת הכחדה משפעות על שינויים מרחביים במגזר התיירות האקולוגית.

International Governance of Marine and Coastal Resources

Valerie Brachya, Dan Tzafir

Environmental Policy Center, Jerusalem Institute for Israel Studies
Environmental Law Department, Lipa Meir & Co

Marine and coastal resources are regarded by the international community as of value beyond the boundaries of the sovereign states. Moreover, the risks to their protection are often beyond the authority of the state and depend on resource management of neighboring states or the joint agreements of all states around a common water body. Cooperative sovereignty for marine and coastal resources initially related to issues of marine pollution, generated by marine transport and from land based sources. Later cooperation between states was expanded to include coastal resources and now raises implications for coastal planning and management. Similar arrangements have been made under EU directives, OECD instruments and regional seas agreements under UNEP.

Israel is a party to the Barcelona Convention for the Mediterranean Sea, under the regional seas agreements of UNEP. It operates through protocols and activities to prevent, as far as possible, pollution of the Mediterranean Sea, protection of natural marine and coastal resources and promote the sustainable development of coastal areas. Its most recent protocol, currently awaiting ratification by member states in order to come into force, concerns integrated coastal zone management. It is a unique protocol and could in the future be a model others around the world will adopt. Experience gained in Israel in coastal planning provided considerable background for the preparation of the protocol. When ratified by the required number of countries, the protocol will become a binding instrument on all the 22 contracting parties to the Barcelona Convention.

The ICZM protocol defines the geographical extent of the coastal area in which countries are required to exercise caution in permitting development. The boundary of the area was a major issue of discussion,

since it determines the area to which the regulations of the protocol will relate.

The regulations of the protocol range over many issues including: rights of public access along coastal areas, issues and processes of consultation which have to be considered by planning authorities before approval of land use plans, and the implications of global issues on coastal areas, particularly in relation to climate change. The protocol includes requirements governing economic activities in coastal areas, including tourism, agriculture, fishing, industry and energy production.

The lecture will cover the significance of the protocol to coastal and marine planning in Israel and will give an insight into the different interests of countries around the Mediterranean in negotiating the protocol, which reflect differences in economic development, political operating systems, and in their physical characteristics.

מסמך מדיניות: התמוטטות המצוק החופי - התמודדות, ומשמעויות כלכליות וסביבתיות

עמוס בין*, עמיר אידלמן*, גלית כהן**

*יועצים ומכון ירושלים לחקר ישראל; **המשרד להגנת הסביבה

bamos@rpdgeohyd.com

המסמך הנוכחי עוסק בהתמוטטות מצוק החוף ונסוגת חזיתו מזרחה בתהליך מתמשך וממליץ על מדיניות להתמודדות עם התופעה. צירוף של פיתוח עירוני, תעשייתי ותיירות יוצרים קונפליקט בין בעלי עניין לבין האינטרס הציבורי לשימור חופים לרווחת הכלל. הרשויות המקומיות הנוגעות בעניין מבקשות לקדם תוכניות לייצוב המצוק ומבקשות סיוע ממשלתי לטיפול בבעיה. מורכבות הבעיה והאינטרסים הסותרים יחד עם העלויות הגבוהות הכרוכות בהתמודדות הביאו את משרד ראש הממשלה, המשרד להגנת הסביבה והמרכז למדיניות סביבתית במכון ירושלים לחקר ישראל ליזום הכנת מסמך מדיניות שיטפל בנושא בראיה רב תחומית ומאוזנת. מעבר להיבטים הפיסיים, ההנדסיים והכלכליים מטפל המסמך במעטפת המשפטית המתייחסת לחבות הרשויות להכיל את הסיכון ולמזער נזקים באזורים ספציפיים, וזאת מבלי לקבוע את אופן חלוקת הנטל בהוצאות הכספיות הכרוכות בכך. הצעת החלטה לממשלה לאימוץ מסקנות המסמך וגיבוש דרכי פעולה מצויה בשלבי גיבוש מתקדמים.

העבודה נעזרה ביועצים בתחום הגיאולוגיה והאוקינוגרפיה (המכון הגיאולוגי וחקר ימים ואגמים) הנדסה ימית וחופית, כלכלה, משפט וסביבה. במסגרתה מופה המצוק החופי והוגדרה רצועת סיכון ברוחב של 50 מ' שבה צפויה להתרחש התמוטטות המצוק בפועל ו/או לא יתאפשר שימוש בטוח מבחינה הנדסית ובטיחותית. התמוטטות המצוק הינה תופעת טבע הנגרמת משורה של גורמים הקשורים במפלס הים, במשטר הגלים ובמאזן החול במרחב החופי. התהליך חזוי להתעצם בגין התערבות אנושית ישירה ועקיפה וכן שינויי אקלים ועליית

מפלס הים. המצוק מתמוטט ונסוג מזרחה כתוצאה משילוב של שלושה תהליכים הכוללים את חתירת גלי הים בבסיס המצוק המשמרת את תלילות המצוק, את אי יציבות המדרון התלול ואת פעולת הנגר העילי. הנזק הישיר והעקיף בערכים מהוונים שיגרם בגין ההתמוטטות והסיכונים הנלווים ברצועת הסיכון בטווח של 50 שנה ובהנחת קצבי גידול ממוצעים של רצועת הסיכון של 0.5 ו-1.0 מ' לשנה מוערך בכ-250 ו-800 מיליון ₪, בהתאמה. הנזק, רובו ככולו בשטחים מבונים, עולה במהירות עם עליית קצב ההתמוטטות בגלל ריבוי נכסים ככל שמתרחקים מזרחה מקצה המצוק הנוכחי.

קביעת המדיניות ודרכי הפעולה נגזרות מתוך תפיסה משפטית שלפיה על המדינה להפעיל שיקול דעת ולקבל החלטה מושכלת לגבי אופן מזעור הנזקים הצפויים, תוך התייחסות להיבטי מדיניות ולשיקולי עלות תועלת, כולל השפעות חיזונית. בפני מקבלי ההחלטות עומדות שתי דרכי פעולה, שיכול שתינקטנה ביחד או לחוד בהתאם לצורך ולעניין: האחת, הקמת הגנות פיסיות לשם ייצוב המצוק ומניעת ההתמוטטות לפי סדרי עדיפויות שיפורטו, והשנייה רגולציה ושימוש בכלים שלטוניים במישור הקנייני והתכנוני ובכלל זה פינוי הדרגתי ומושכל של נכסים המצויים ברצועת הסיכון וכן מניעה של בניית נכסים חדשים באזורים המועדים. עלות ההגנה הפיסית נאמדת בכ-225 מיליון ₪, בערכים מהוונים, לפיכך עלות הנזק עולה מהותית על עלות ההגנות למניעת הנזק וגם על עלות הרגולציה. לשקלול זה יש להוסיף תועלות ישירות ועקיפות ניכרות וכן מניעת סיכון בנפש בגין ההגנות והרגולציה שתיקבע. מסקנה זו יחד עם הפרשנות המשפטית מעלה כי על המדינה לנקוט יוזמה לשם טיפול בבעיית התמוטטות המצוק החופי. כחלק מקבלת המדיניות, על המדינה לקבוע את אופן חלוקת המימון ויישומה. עניין המימון לא נבחן במסמך שכן מדובר בשאלה כלכלית חברתית מורכבת.

היות ותהליך התמוטטות המצוק הינו במהותו תהליך טבעי המובנה בעצם קיומו של המצוק והמערכת האקולוגית הנשענת עליו ולכן כל התערבות בתהליך, אם בכלל, חייבת להישקל בהקשר רחב ומתוך מגמה לא להתערב בסביבה הטבעית שלא לצורך. לפיכך מומלץ שלא לקדם הגנות פיסיות בשטחים הפתוחים שאורכם הכולל כ-28-30 ק"מ. לעומת זאת מומלץ ליישם הגנות פיסיות על מצוקים באורך כולל של 11-13 ק"מ שבעורפם שטחי בנייה עירונית, בנייה צמודת קרקע, ובאתרים ארכיאולוגיים ייחודיים בעלי ערך לאומי ובינלאומי. ההגנה הפיסית המומלצת משלבת הגנות ימיות, ייצוב גיאוטכני של המצוק והסדרת הנגר העילי באמצעות פתרונות המתחשבים ומשתלבים בסביבה החופית והמקומית.

סה"כ עלויות ההגנה המרביות על רצועה מבונה באורך מצטבר של 11-13 ק"מ נאמדות בכ-470 מיליון ₪. בהנחה כי ישום ההגנות המדוברות יעשה באופן הדרגתי וכי ההקמה תימשך כ-20 שנה הערך המהווך למשק של הוצאה זו הנו כ-225 מיליון ₪. וההוצאה השנתית נאמדת בכ-23 מיליון ₪. בנוסף ידרשו משאבים לתחזוקה שוטפת והבטחת שלום הציבור בפני הסכנה הקיימת.

המרחב התכנוני בנושא זה מכסה את כל רצועת החוף ומימי החופים וכולל פעילות שאיננה מוגבלת בזמן המחייבת התאמה לתנאי המרחב המשתנים וכוללים בנייה, תחזוקה ניטור ותיקון נזקים לאורך זמן. בראיה זו יש להבטיח כי ישום המדיניות המומלצת תעשה תוך התייחסות מתואמת ובגישה מערכתית המתמקדת בכל המרחב החופי כולל היבטים הקשורים לניטור חופים ולניהול החול החופי.

תל אביב: עיר וים

יו"ר מושב: תמי גבריאלי

תכנון חוף תל אביב-יפו: היבטי תכנון כולל**תמי גבריאלי**

היחידה לתכנון אסטרטגי, מינהל ההנדסה עיריית תל אביב

התוכנית האסטרטגית לתל אביב יפו (2005) קבעה כאחת מתמונות העתיד שלה שהעיר תהיה "עיר פתוחה לים": העיר תל אביב יפו תחזק את נוכחות הים בחיי העיר ובנופה. היא תפנה את פניה הימה בצורת הבינוי ובאופי הפעילות". חיזוק הקשר עיר ים הוגדר כיעד אסטרטגי מרכזי הן ע"י הובלת העירייה והן ע"י תושבים ובעלי עניין אחרים שהשתתפו במהלך התוכנית האסטרטגית.

גם בהקשר האזורי עומד פיתוח רצף הפעילות לאורך הים בחשיבות גבוהה, ומתבטא בהנחייה ברמה הארצית והאזורית (תמ"א 35, תמ"א 13/4).

העקרונות העומדים בפני פיתוח חוף הים של תל אביב ומנחים את התכנון המפורט הם:

1. פיתוח רצועת החוף לטובת כלל הציבור. שמירת שטח פתוח לציבור לאורך כל רצועת החוף ברוחב משתנה, בהתאם לאזורי העיר השונים.
2. הגדרת רצועת החוף כמרכיב מרכזי בשלד הירוק המרכזי (יחד עם רצועות הרוחב של הפארקים המטרופוליניים).
3. יצירת רצף של פעילות (הליכה ברגל ורכיבה על אופניים) לאורך כל רצועת החוף, תוך הסרת המכשולים המפריעים לרצף זה.
4. פיתוח מוקדי פעילות מוטי חוף בנקודות מפתח לאורך רצועת החוף.
5. יצירת צירים פתוחים אל החוף בכוון מזרח מערב, הן בעיר הבנויה והן באזורים הנמצאים בתכנון.
6. ניצול רצועת החוף לשימושי נופש, פנאי, בילוי וספורט.
7. מתן זהות עיצובית למרחב הציבורי של החוף ולרחובות העיר המובילים אליו.

התכנון המפורט לאורך חופי תל אביב יפו מקרב את מימוש העקרונות הנ"ל: ביפו, על ידי השלמת טיילות החוף, התחדשות הנמל ופיתוח פארק המדרון. במרכז העיר ע"י תכנון מחודש של רצועת החוף, הסדרת מבני השרות, עיצוב מחדש של הטיילת ותכנון מוטה הולכי רגל ואופניים של ציר הרברט סמואל. בצפון העיר מתקדם תכנון אזור עירוני חדש אשר יישם את המטרות התכנוניות של פיתוח פארק חוף נגיש ורציף התוחם את הפיתוח העירוני שיהיה מוטה חוף.

ההרצאות בהמשך המושב יפרטו את התפיסות התכנוניות לגבי צפון העיר ומרכזה. ביום השני של הכנס, שיוקדש ליפו והסביבה, יוצגו תפיסות הפיתוח של אזורים אלה.

תכנון החוף המרכזי של תל אביב

אורלי אראל

מחלקת תכנון מרכז, מנהל ההנדסה, עיריית תל-אביב-יפו

תל אביב 2010, שנת המאה חלפה לה, ולמבקרי חוף הים בעיר, תיירים מחו"ל או תיירי פנים, בעיקר אלה שלא מכירים את רזי התכנון בעיר, נדמה שהעיר, פרנסיה, מתכננה ותושביה – השתגעו.

חוף הים של תל אביב-יפו, החוף הפתוח, החולי, הנפלא כמו משמש ומתפקד כאחוריים של העיר. יושבי הטיילת מפנים את הגב לים, ההולכים בטיילת משקיפים אל מחסנים פרוביזוריים, בנייה ארעית, מיכלי גז, וכסאות בערמה ... הרוחצים בים "נהנים" משירותים ירודים, בתי הקפה ומסעדות ללא רישיונות עסק שהשתלטו על חלקי חוף, מצללות מעטות וצפיפות מרובה. מזל שהים כל כך נפלא שלפעמים שוכחים את הנגלה מאחור. אכן מביש...

בשנים האחרונות עיריית ת"א יפו עושה מאמצים תכנוניים ופיזיים לשנות את המצב. אורך החוף בת"א הינו 13.5 ק"מ. לאורך החוף המרכזי הוקמה מערכת שוברי גלים וטיילת. בעבר אושרו תכניות מתאר ותוכניות מפורטות הכוללות הנחיות לפיתוח חופי רחצה ושירותי חוף. תכניות אלה אינן מכסות את כל החופים. בחלק מהתכניות שירותי החוף כלולים: קיוסקים, מזנונים, פיקוח עירוני, שרותי הצלה, מלתחות, עזרה ראשונה, ספורט ימי ואחסנה.

השטחים הבנויים בפועל כוללים מבנים ופרגולות אשר לעיתים אינם תואמים את השטחים המותרים בת"ע ובהיתרי הבניה. שטחי האחסנה לכל השימושים אינם מספיקים ולכן מבוצעת אחסנה בפועל על החוף עצמו באופן פרוע.

התכנון החדש לחוף המרכזי של ת"א ינסה לשנות זאת.

התהליך החל לפני מספר שנים, עת החליטה עיריית ת"א יפו באמצעות חברת אתרים להכין תכנית בניין עיר שתסדיר את השימושים, את זכויות הבנייה עפ"י המצב הבנוי הקיים ותבע הנחיות לשיפוץ המבנים והטיילת.

החזון שעמד לנגד עיננו מתאר חוף ים פתוח ונגיש, המשרת אוכלוסיות רבות ומגוונות – ממתרחצים ביום ובלילה ועד בליינים. לעמדתנו חוף הים הוא המרחב הציבורי האיכותי ביותר של העיר, מקום לפעילות ספורטיבית, מקום בילוי פנאי ונופש, וככזה יש לאפשר למגוון פעילויות לקחת בו חלק.

תכנית "שרותי חוף" שבתוקף, מיסדה את מרכזי שרותי החוף תוך התאמה לתמ"א 13/4 וקבעה הנחיות לשיפוץ/בנייה חדשה למרכזי שרותי החוף תוך שימת לב לתמהיל השימושים בכל מרכז, הגבלות לגודל שטחי ההסעדה, הנחיות עיצוב וכד'.

כיום שוקדת עיריית ת"א יחד עם חברת אתרים על הכנת תכנית עיצוב ופיתוח לשרותי החוף והטיילת בחוף המרכזי. תכנית זו נעשית ע"י משרד מייזליץ כסיף. במקביל אנו מכינים תכנית עיצוב ופיתוח לרחוב הרברט סמואל שהעקרונות שלה כוללים ביטול כביש השירות, הרחבת המדרכות, סלילת שביל אופניים ועוד. תכנית זו נעשית ע"י משרד יאיר אביגדור ובתאום עם תכנית העיצוב למרכזי שרותי החוף.

במסגרת המאמצים לפתוח את העיר לים, שוקמה הטיילת מחוף הילטון למרינה,

נפתחה טיילת חדשה סביב ברכת גורדון אשר שוקמה ונפתחה שוב לקהל, שופצה מרינת ת"א, גן צירלס קלור שופץ ונמל יפו נמצא בתהליכי שיפוץ. העיר משנה את פניה וחוזרת אל הים.

מתחם נוסף הנמצא בחשיבה תכנונית חדשה הוא אזור יריד המזרח ליד נמל ת"א. לאזור זה נמצאת בהכנה פרוגרמה חדשה שתבסס בעיקר על שיחזור היריד, תוספות בנייה מעטות ושימושי תרבות, בילוי ופנאי.

פיתוח החוף הצפוני של תל אביב כהתחלה חדשה

פרנסין דויד, יואב רוביסה

מחלקת תכנון צפון, מנהל ההנדסה, עיריית ת"א-יפו

תוצגנה דרכים שונות באמצעותן בוחרת העיר ת"א-יפו "לגעת" בחוף הים ובסביבה החופית בצפון העיר:

3 אופקים תכנוניים, 3 פרספקטיבות, 3 פרוייקטים.

- תכנית המתאר "צפון-מערב העיר" (תב"ע 3700)
- 4 הצעות פרוגרמתיות לשטח שדה דב וסביבתו
- פיתוח טיילת תל-ברוך – רידינג, תכנון וביצוע.

1. תכנון "צפון-מערב העיר", החל על הרזרבה הקרקעית הגדולה ביותר בתחום ת"א-יפו, שם במרכז תפיסתו את הקשר בין הסביבה העירונית וחוף הים. כביטוי לכך:

- תכנון פארק חופי רחב בעל אופי פיתוח אקסטנסיבי ברובו, השומר על ערכי הטבע היחודיים של מצוק הכורכר
- מוקדי פיתוח מוטי פעילות חופית כחלק מהרקמה העירונית
- שש שדרות עירוניות היורדות לים ומאפשרות מבט אל הים, כאשר אחת מהן מקבלת מאפיינים של פארק לינארי המשיך את רצועת הנופש במזרח
- מלונאות בחזית הפארק החופי לאורך דרך הים
- אופציה לאי מלאכותי בים עבור שדה תעופה חלופי ומתקני תשתיות, מול כביש 5.

כל זאת בתפיסה תכנונית כוללת המבקשת ליצור רובע עירוני מקיים.

התכנית מבקשת לתת פרשנות מעודכנת לרקמה הבנויה "הגדסית" של העיר המרכזית, הן במישור האדריכלי והן במישור עירוב שימושים, ליצירת עירוניות תל-אביבית.

2. כתוצאה מתכנון רובע "צפון-מערב העיר", הולך ונשלם תכנון המרחב העירוני בסביבת שדה דב. מתחם שדה דב והתחום המושפע ממנו, נותרים החוליה האחרונה לתכנון באזור. במסגרת מאמצי עיריית תל-אביב-יפו לגבש חזון ל"ריק" האורבני הקיים היום, היא פנתה לארבעה משרדי אדריכלים מהמובילים (אדרי' יער, לרמן, מזור-פירשט, קייזר-קייזר-לקנר) במטרה לגבש רעיונות פרוגרמטיים לשטח.



תקצירי הרצאות

מעבר לשוני המובהק בין ההצעות, בלטו מתוכן מספר אלמנטים שהעירייה מבקשת לבחון בהמשך:

- הצורך בפתרונות מגוונים לממשק בין העיר והים (פארק חופי, אך גם מגע ישיר עבור פעילות עירונית מוטית ים)
- התיחסות לאתר תחנת הכח רדינג כאל חלק בלתי נפרד מהמרקם העירוני "האזרחי"
- ערוב שימושים ברמת המבנן והבניין
- יצירת רצף בין פארק הירקון ורצועת החוף הצפונית
- המשך הרשת העירונית הראשית המתבססת על המשך הרחובות אבן-גבירול ואינשטיין.

3. דוגמה ליצירת רצף בין פארק הירקון ורצועת החוף הצפונית – או איך להפוך מטрд להזדמנות ע"י קידום תוכניות סטטוטוריות ותוכניות יישום:

- צמצום שטח תחנת הכח רדינג
- הריסת מבני עזר בחזית מבנה התחנה אשר מיועד בעצמו לשימור
- פיתוח טיילת ציבורית בחזית תחנת הכח רדינג
- הקמת גשר להולכי רגל ולאופניים מעל בריכת מי הקירור
- התחברות לטיילת החדשה בחוף תל-ברוך
- שיפוץ עתידי של המגדלור אשר בסביבת אתר ארכיאולוגי
- כמו כן, תכנון מתחם רוקח-אבן-גבירול הכולל את חוות מיכלי הדלק של חח"י, יהפוך אותו למתחם ציבורי המשלב פארק עירוני ומבני ציבור בתחום התרבות והספורט, כל זאת בראיה סביבתית מתקדמת.



תובנות חדשות בתכנון מרחבי לבדווים בנגב

יו"ר מושב: אורן יפתחאל

יזמות בתכנון: בדווי הנגב והעצמה תכנונית

אבינועם מאיר

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב ameir@bgu.ac.il

המושג העצמה צמח בתחילת שנות ה-90 בספרות התכנון והפיתוח העולמית כאשר קבוצות-שוליים (כולל חברות ילידים - עמים ראשונים) ואוכלוסיות אזורי-שוליים הבינו את חולשתם מול הדומיננטיות הפוליטית, הכלכלית והחברתית של הממסד השלטוני ואזורי הגלעין. הבנה זו הובילה אותן לחפש מקורות כוח לגיטימיים מסוגים שונים שאמורים לאפשר את התעצמותה החברתית-פוליטית של הקבוצה, הקהילה, המגזר או האזור המקופחים בהתמודדותם על משאבי הפיתוח שלהם ותכנונם. מטרת ההתמודדות הזאת היא לנסות להחזיר לידיהם את השליטה במשאבים השונים ואת יוזמת פיתוחם שניטלה מהם.

עד שנות ה-70 קבוצות אלה לא היו מודעות לעצם תהליך התכנון כשזה החל להינקט כלפיהן, על היבטיו המחקריים, הנוהליים והמשפטיים המקדימים את ביצוע היוזמות של המדינה. גם אם ידעו זאת, לא ייחסו לכך את החשיבות הפוליטית המתאימה. לכן גישת העצמה שבאה למלא חלל זה הדגישה כמה נושאים: אוטונומיה בקבלת החלטות של קהילות שלארגון יש ביטוי טריטוריאלי בולט; הסתמכות הקהילות על יכולותיהן העצמיות; דמוקרטיה השתתפותית ישירה; ולמידה חברתית התנסותית.

גישה זו מהווה למעשה מעין פרדיגמת פיתוח "אלטרנטיבית" מול הפרדיגמה הקונבנציונלית הממסדית. הסיבה הבסיסית לצמיחתם של הפיתוח והתכנון האלטרנטיביים היא אפיסטמולוגית. היא טמונה בביקורת על השורשים הרעיוניים של גישת הפיתוח והתכנון הקונבנציונלית, ועל אופיו של הידע שעליו היא מבוססת. התפישה המסורתית הקלאסית של תהליך התכנון רואה אותו כפעילות טכנית שתכליתה היא אך ורק קביעת היעדים והמטרות של שימושי הקרקע. במסגרת זו נודע מקום מרכזי למדע הפוזיטיביסטי, שהוא מקור הסמכות הלגיטימי לשיח בחברה המערבית בת זמננו. בעקבותיו נטענה בעבר טענתם הנחרצת של אנשי תכנון שהתכנון חייב גם הוא להיות פעילות רציונלית מדעית.

הביקורת על גישה זו טוענת שבסיס אפיסטמולוגי מערבי זה נוטה לדחוק לשוליים קבוצות מקומיות ולהחלישן, שכן הוא מתעלם מקיומם של אופנים רבים אחרים לידיעת ולהכרת העולם, למשל הבנת המשמעות המסורתית הספיריטואלית של קרקע ומשאבים פיסיים-סביבתיים אחרים, הבנת מהותו הרב-פנית של יישוב וסדריו והסדריו, והבנת מהותה של יחידת ההתייחסות החברתית הבסיסית בפיתוח, כפי שהקבוצות המקומיות רואות ומבינות עניינים אלה. אופנים אלו נדחקים הצידה מפני השיח ההגמוני המושכל של הרציונליות המדעית המערבית. לכן הגישה האלטרנטיבית תגרוס שניתן לעצב את המציאות, כלומר לתכנן אותה, בדרכים אחרות השונות מן התכנון הרציונלי. לתובנה חדשה זו כבר מודעים כיום בני קבוצות--שוליים במקומות רבים בעולם.

לדברים אלה משמעות רבה לתהליך ההעצמה התכנונית של בדווי הנגב. כדי להמחיש זאת נציג שני מיקרים: האחד של העצמה תכנונית מרחבית, שבה האוכלוסיה נוקטת מהלך מרחבי קבוצתי יזום של עזיבת מקום מגוריה והגירה לכל יעד שיאפשר שינוי קיצוני בנסיבות חייה הנוכחיות, מעבר למקום או איזור מגורים נכסף ספציפי, או שינוי התנאים (חומריים, אירגוניים ואחרים) של קיומם במקומם הנוכחי. המקרה הנדון הוא של פלג אבו גרדוד משבט אל עזאזמה שנקט ב-1994 במהלך של חזרה אל מקום מגוריהם ההיסטורי בביר-הדאג' ממנו פונו החל משנות ה-50 לאיזור רמת חובב, מה שהוביל בסופו של דבר להכרה ביישובם ובתחילת ההליכים לתכנונו.

סוג ההעצמה השני הוא של העצמה תכנונית תודעתית. הכוונה היא לשינוי תודעתו של ידע התיכנון הקונבנציונלי-מימסדי באמצעות עימותו עם ידע אלטרנטיבי ילידי או פנימי-מקומי שמציג את האחר' כלא פחות חשוב מן ההגמוני ואולי אף יותר ממנו. במקרה זה אנו נציג את התכנית שהגישה "המועצה האזורית לכפרים הערביים הבדווים הלא-מוכרים" ב-1999 כהתנגדות לתמ"א 31 ולתמ"מ 4, ונקראה "תכנית מתאר לפריסת הכפרים הבלתי-מוכרים בנגב-2020". למעשה היא הוגשה כתכנית אלטרנטיבית לתכנון המימסדי של צפון הנגב, ויש לה זכויות רבות בשינוי הידע התכנוני שהזין עד אז את הממסד התכנוני בכל הקשור בתכנון לבדווי הנגב ובהתקדמות לקראת הכרה בכפרים הלא-מוכרים.

שני תהליכים אלה ממחישים את יכולתם של הבדווים להעצים את תהליכי התנגדותם לתהליכי התכנון הממסדי ואת החלשות יכולתו של הממסד התכנוני והממשלי לעמוד בפניהם. לכך משמעות רבות הן בתחום תיאוריות התכנון והן בתחום התכנון הקונקרטי לבדווים בנגב.

השגת מקום (sense of place) ככלי תכנוני: תובנות מהעיריה חורה

ארנון בן ישראל

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב arnonbe@bgu.ac.il

מהו תכנון טוב? משלל התשובות האפשריות לשאלת מיליארד הדולר הזאת יש תשובה אחת, שאין עוררין לגבי תקפותה: תכנון טוב הוא תהליך שמייצר בקרב האנשים שחיים במרחב המתוכנן מכלול של תחושות, תפיסות ורגשות חיוביים, כגון: שייכות, ביתיות ואחריות למרחב. תכנון טוב, אם כן, מייצר השגת מקום חיובית ונהפך הוא, תכנון רע מייצר השגת מקום שלילית, קרי, תחושות ניכור, גטו, מלכוד ועוינות במרחב ולמרחב. מה עצוב להיווכח שהמובן מאליו הזה לא זוכה להתייחסות נרחבת במחשבה ובפרקטיקה התכנונית במקומותינו.

שירטוט קווים לדמותו של התכנון הטוב עבור החברה והמרחב הבדוויים יעשה כאן דרך הצגתם של הבזקים משיח המקום, שנשמע בעיריה הבדווית חורה. זהו קולאז' של קולות והשגות מקום, אשר לוקטו בעבודת שדה שנערכה בשנים 2004-2008 בכלי מחקר איכותניים, שכללו ראיונות עומק, שיחות רחוב, תצפית משתתפת והרמנויטיקה נופית. שיח המקום - האופן שבו תושבים ותושבות מחורה מדברים את המקום, מדמיינים אותו, חווים אותו, תופסים אותו ומעצבים אותו, הוא הבסיס האמפירי של המחקר. זהו המצע לדיון התכנוני, אשר יוצף כאן מבדע

לשלוש עדשות עיקריות: תהליכי מאקרו של היקבעות ועיור חברות נוודים-רועים, תהליכי מְזוּ הנוגעים ליישוב הערבים-הבדווים בנגב, וכאמור, ברמת המיקרו, ההתנסות במקום 'מלמטה', כפי שנחווית על ידי פרטים וקבוצות בחורה. המתווה הפרשני הנ"ל הציע את התובנות הבאות, שלהן השלכות תכנוניות ברורות:

- עם ההיקבעות עולה דווקא חשיבותה של המוביליות בהתנסות העירונית.
- עם התגברות החציצה בנוף עולה חשיבותו של המרחב הנופי הפתוח ושדה הראייה הרחב.
- ההתנתקות מטבע ראשוני ונטישת החקלאות מעלה את חשיבותו של קו המגע בין היישוב וסביבתו הטבעית.
- עמימות הז'אנר היישובי (היברידיות בסוג היישוב) של חורה מגבילה את תהליכי הבניית זהות המקום.
- לאור תהליכי השינוי המואצים יש לחתור לזמניות התפיסות התכנוניות, ובמקביל להתמדת תהליכי התכנון עצמם.
- מגוון אפשרויות תכנוניות ויכולת בחירה גבוהה יותר יהיו ככלי להעצמה חברתית.
- משיכה במקום דחיקה – האופציה הלא-כוחנית המועדפת להסדרת המרחב הבדוי.

ככלל, הדינאמיקה שביסוד תהליכי ההבניה של השגת מקום, האופיינית לחוסר היציבות התרבותית-חברתית בזירה, מחייבת תהליכי תכנון מדורגים וגמישים מאוד במרחב הבדוי. פיתוח של מגוון אפשרויות מגורים, תצורות יישוב ודפוסים מורפולוגיים, עשוי לענות לצרכים השונים, בהתאם לשונות הרבה בין הקבוצות והשבטים באזור, ולאור תהליכי האינדיבידואליזציה המבצבים וסודקים מערכים חברתיים-תרבותיים, אשר עד כה נתפסו על ידי הממסד התכנוני כמונוליתיים.

המשמעויות התכנוניות של רב מימדיות ומגוונות הבנית המרחב הבדואית

יובל קרפלוס, אבינועם מאיר

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב karplusy@bgu.ac.il

מטרת ההרצאה היא להציג את המשמעויות התכנוניות העולות מבחינתו של המרחב הבדואי בנגב באמצעות סכימת 'הבניית המרחב' של לפב. סכמה זו מנתחת את האופן בו קהילות וחברות מעצבות את מרחבן תוך התמקדות בשלושה מימדים: (1) המרחב הפיזי המגלם את ההבנייה הגשמית של שימושי קרקע על סוגיהם, מאפייניהם ומיקומם, (2) המרחב המנטאלי הקשור בעקרונות המופשטים לניהול המרחב כמשאב, הבאים לידי ביטוי בקביעת ערכי הקרקע, תחומי השיפוט והבעלות ופיתוחן של גישות טריטוריאליות, ו-(3) מימד המרחב החברתי המבטא את הזיקה הרגשית והאידיאולוגית שבין קהילה ומרחב, תחושת המקום והנרטיבים החברתיים המלווים אותה. שלושת מימדים אלו פועלים בשילוב זה עם זה על מנת ליצור הלימה בין מאפייני הקהילה לבין המרחב שלה ובכך לעצב סביבה המקיימת אותה, תורמת להתפתחותה ומבטאת אותה אך בד בבד גם נותנת משמעות לחיי האנשים החיים בה.



תקצירי הרצאות

מידת הצלחת הפרויקט של מדינת ישראל לייצר באופן אקסוגני עבור הבדואים מרחבים פיזיים ומנטאליים פורמאליים, עירוניים-למחצה, כחלק מאסטרטגיה פוליטית לאומית מוטלת בספק זה זמן רב. כיום, מאות כפרים וכפרים בדואים המהווים את ביתן ויציר כפיהן של קהילות רועים מסורתיות או חקלאיות ואף קבוצות המיוממות לעבודה שכירה אינם זוכים להכרה פורמאלית מצד המדינה ונעדרים כל פיתוח ציבורי. אלו שכן זכו לה או הוקמו ביוזמת המדינה מהווים מרחב שוליים כלכלי, חברתי וציבורי שנוצר על ידי אנשי מקצוע שמקורם חוץ-קהילתי במסגרת תכנון אורבאני שאינו תואם תרבות ומאפייני קהילה. מצב זה מחייב העלאת שאלות בדבר הגישה שעל המערכת הממסדית לאמץ בכדי לקדם ולאפשר את התפתחות המרחב של החברה.

בחינה גיאוגרפית חברתית-ביקורתית של המרחב הבדואי מעלה שהבניית המרחב הפיזי נשענת על אסטרטגיית הקיום של הקהילה המכתיבה את שימושי הקרקע, אופיים ומיקומם כמו גם על אלמנטים בעלי זיקה למסורת ולתרבות הבדואית והפלאחית. בכפרי הרועים והחקלאים מרחב השיענוק החברתי ומרחב הייצור הכלכלי מהווים שני חלקים אינטגראליים של יחידה יישובית אחת. הניתוק בין מרחבים אלו ביישובים העירוניים הפורמאליים והתמקדות הפיתוח בשכונות המגורים ולא במרחבי התעסוקה יוצרים חסם בפני השתלבות הקהילה בכלכלת החוץ. עוד נמצא כי הבדואים מקיימים בכפרים הלא-פורמאליים איוונים בין תשומות אסטרטגיית הקיום ומקורות ההכנסה המשלימים לבין אופי הבניית המרחב - יצרנית עצמית או צרכנית ממקורות חוץ. איוונים אלו הם המאפשרים את קיימות המרחב הכפרי ופיתוחו.

הבניית המרחב המנטאלי נוגעת הן לנושא הבעלות על הקרקע והן לאופי ותכנון המערך החברתי ביישובים הבדואים בנגב. במסגרת אסטרטגיות קיום שונות מבנות קהילות בדואיות גישות טריטוריאליות נבדלות לבעלות על הקרקע. עבור הבדואים הרועים הנגישות אל משאבי המרחב (מקורות המזון והמים) ולא הקרקע עצמה עומדת בבסיס הבניית המרחב המנטאלי. עבור החקלאים הקרקע עצמה מהווה משאב מרכזי באמצעי הייצור ואילו אצל הבדואים בכלכלת החוץ משמשת הקרקע חלק מפיתוח תחושת המקום והמורשת הקהילתית. בהתאם לכך יש להתאים כל הסדר קרקעות למאפיינים הפרטיקולאריים של הקהילה, לאסטרטגיית הקיום שלה ולזהותה, מבלי לפגוע כמובן בהכרה בזיקה ההיסטורית והתרבותית שבין הבדואים לבין אדמתם.

מעבר לכך, המרחב המנטאלי קשור גם למערך החברתי מרחבי בתוך היישוב. הקרבה המשפחתית בין בתי האב מקבלת את ביטוייה בארגון המרחבי של אזורי המגורים והשכונות. ארגון זה המהווה תוצאה של תהליך אנדוגני, חופף במידה רבה את השייכות הגנאולוגית לשבטים, לתת-הקבוצות ולחמולות המרכיבות את הקהילה בכפרים וביישובים ולו משמעות רבה בעיצוב המרחב המנטאלי ותחושת המקום של הקהילה. כאשר זו מאתגרת בשל זמינות מגרשים במרחב היישוב הפורמאלי הרי שמתערערות תחושת העוגן המרחבי והאפשרות לקיימות הקהילה כיחידה גנאולוגית-הומוגנית.

במסגרת הבניית המרחב החברתי האידיאולוגיה של המדינה מתבטאת בהתעלמות מקיומו ושליטת פיתוחו של המרחב הבדואי הבלתי-פורמאלי ובניסיונות חוזרים לרכז את הקהילה במספר מצומצם של יישובים. ואולם הכפרים הבדואים בנגב הינם מציאות מרחבית קיימת והיסטורית. כיום תהליכי ייצור המרחב של המדינה והבניית המרחב של הבדואים מתקיימים במידה רבה כשתי מסגרות מקבילות ונקודות החיכוך ביניהן על-פי רוב טעונות ורוויות מתחים. הכרה בכפרים





הכנס השנתי תש"ע 2010

ובתושביהם באופן פורמאלי תהווה צעד משמעותי לאיחוד והפריה הדדית בין שתי המסגרות. באופן זה מערכת התכנון הפורמאלי תפנים את השונות והרב-גונית, שתהפוך אותה לגמישה יותר ואיתנה יותר בהתמודדות עם מציאות לאומית רב-תרבותית, ומנגד יוכלו הבדואים להבנות את מרחבם ללא מורא מהממסד אך גם מתוך ראייה רחבה יותר המכילה שיקולים של אינטרסים ציבוריים בתכנון אזורי ולאומי כולל.



מדיניות קרקעית, פריסת אוכלוסיה ושטחים פתוחים

יו"ר מושב: ארי כהן

**מ"ריכוז מפוזר" ל"פיזור מרוכז": יעדים נורמטיביים בפריסת
האוכלוסייה הארצית בישראל: פערים בין רצוי למצוי**

אמנון פרנקל

הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון

במשך חמישה העשורים הראשונים מאז הקמתה של מדינת ישראל גדלה אוכלוסייתה במימדים שאין להם אח ורע בעולם המערבי. תוספת האוכלוסייה שינתה ללא הכר את תבניתה המרחבית של מדינת ישראל והפכה אותה בתוך מספר מועט של עשורים ממדינה בעלת אוכלוסייה קטנה המרוכזת בעיקר בשלושה מוקדים עיקריים (ירושלים, תל אביב וחיפה) כאשר מרבית שטח המדינה לא מאוכלס, לאחת המדינות המאוכלסות והצפופות ביותר בעולם המערבי.

מגמות הפרבור המפוזר של בנייה צמודת קרקע ואזורי תעסוקה החלו בשנות ה-70 וה-80 של המאה העשרים והתחזקו בשנות ה-90 הובילו ליצירתו של דפוס מרחבי בדגם "הריכוז המפוזר". הם התמקדו בפועל בפיזור ברמה האזורית - בתוך ליבת המדינה וסביבה (93% מאוכלוסייתה של ישראל מתגוררת באזור שמצפון לנפת באר שבע המכיל כ-40% בלבד משטחה של המדינה), בכך הגשימו למעשה עקרון של ריכוז (לאומי) מפוזר (אזורית).

עם המעבר בשנים אלה של התכנון הארצי לתכנון כוללני של המרחב, גובשה מדיניות תכנונית לטווח הארוך אשר שיאה באישורה של תמ"א 35. התמ"א אימצה גישה ציבורית המאמינה בתפקידן וביכולתן של רשויות התכנון לבקר ולווסת את הפיתוח במרחב, על פי עקרונות של מדיניות ניהול הגידול והעמדת כלים אופרטיביים לשם כך, בדומה למדיניות שאומצה במדינות מערביות אחרות. הגישה המנחה בתמ"א 35 את תפיסת פרישת האוכלוסייה במרחב כונתה "הפיזור המרוכז". ביטוייה המרחבי של גישה זו הוא פיזור הפיתוח ברמה הארצית, אך ריכוזו במרקמים עירוניים ששטחם לא יעלה על כ-10% משטחה של מדינת ישראל ואשר יכילו את מקסימום האוכלוסייה והפעילויות בתחום גיאוגרפי קטן ככל האפשר.

האם ניתן ו/או ראוי להשיג את יעדי פריסת האוכלוסייה במרחב הלאומי שקבעה התמ"א? מהן המגמות הקיימות ובאיזו מידה הן תואמות את היעדים הרצויים? מהם הפערים והמכשולים העומדים בדרך השגת היעדים? סוגיות אלו ואחרות אשר יוצגו במושב זה עומדות היום לדיון במסגרת עבודת צוות המעקב וליווי של תמ"א 35 ומן ראוי להעמידם לדיון ציבורי פתוח.

ציונות וקרקע חקלאית: נארטיבים לאומיים ושיקולים סביבתיים במדיניות הקרקעית הלאומית בישראל

רוית חננאל

האניברסיטת תל-אביב hananelr@post.tau.ac.il

משנות התשעים ואילך מתרחשות שתי מגמות שונות ואף סותרות בישראל. מחד, חלה עלייה משמעותית במודעות הסיביתית בקרב החברה ומקבלי החלטות בישראל, שהביאה לשינויי במדיניות התיכנון והקצאת שימושי הקרקע ברמה הלאומית. מאידך, מועצת מקרקעי ישראל, הגוף שעל פי חוק מעצב את המדיניות הקרקעית הלאומית בישראל, קיבלה סידרה של החלטות שפגעו באופן משמעותי בעקרון השמירה על קרקע חקלאית והובילו להפשרה מאסיבית של קרקעות חקלאיות ושטחים פתוחים לצורכי פיתוח של אזורי מסחר, תעשייה ושכונות מגורים. כך שנוצר חוסר התאמה בין המדיניות התכנונית והמודעות הסיביתית ובין המדיניות הקרקעית הלאומית בישראל. מטרת המאמר היא לבחון את השינויים שחלו במערכת היחסים של חברי מועצת מקרקעי ישראל לשיקולים הסיביתיים ובעיקר לעקרון השמירה על קרקע חקלאית. ניתוח זה יכול לספק הסבר לחוסר ההתאמה שהוצג לעיל. אקדים ואומר, כי הממצאים מצביעים על מערכת יחסים מורכבת ואמביוולנטית ועל שינויים משמעותיים שהתרחשו במערכת יחסים זו במהלך השנים.

מינהור בכבישים בין עירוניים: בחינת המוכנות לשלם עבור שמירה על שטחים פתוחים

צורית ערמון-צור, פנינה פלאוט

הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון pninapl@gmail.com

השטחים הפתוחים הם בעלי ערך סביבתי ותרבותי גבוה ביותר. מאפייניהם הייחודיים קשים למדידה ולכימות ולפיכך ערכם הכלכלי לא נכלל בניתוחי עלות-תועלת של פרויקטים תחבורתיים ואובדנם לא נלקח בחשבון. לו היה נלקח בחשבון ייתכן כי היה מטה את הכף במקרים מסוימים לטובת פרויקטים של כבישים תת-קרקעיים ומנהרות. בקטע 18 של כביש חוצה ישראל, העובר בשטחים הפתוחים של אזור רמות מנשה, הועלו הצעות למינהור אך אלה נדחו בשל העלויות הגבוהות הכרוכות בכריית מנהרות.

מטרת המחקר הייתה לבדוק האם ניתן לאמוד את מוכנות הציבור לשלם עבור ערך סביבתי (שטחים פתוחים) בהקשר של פרויקט תחבורתי (מנהרה). שיטת המחקר – בחינת המוכנות לשלם (Willingness To Pay) – הינה השיטה המקובלת להערכה כספית של ערכים שאינם מדידים ואינם סחירים בשוק. היא משמשת רבות בתחום התחבורה להערכת החיסכון בזמן כתוצאה מהקמת פרויקטים תחבורתיים חדשים. אוכלוסיית המחקר שנבחרה לצורך בחינת המוכנות לשלם היא נוסעי כביש 6, המשלמים כיום את אגרת הנסיעה בכביש.

במחקר האמפירי רואיינו 124 נוסעים בכביש 6 באמצעות שאלונים, אשר עסקו



תקצירי הרצאות

במאפייני הנוסעים בכביש 6, מאפייני הנסיעות בכביש 6, עמדות הקשורות לנושאים סביבתיים, ומידת המעורבות בנושאים ציבוריים-חברתיים.

תוצאות המחקר ומסקנותיו העיקריות הן כדלקמן:

- תנאי הכרחי למוכנות לשלם תוספת לאגרת הנסיעה בכביש 6 הוא שהנוסע מממן מכיסו את האגרה. יתכן שהדבר נובע מכך שמוכנות לשלם עבור ערך סביבתי משקפת העדפות אישיות וכי הביטוי הכספי של הצהרת מוכנות לשלם הופכת את ההצהרה למשקפת העדפת-אמת.
 - תשלום עבור שמירה על ערך סביבתי נתפס כתרומה יותר מאשר כמס מחייב. מסקנה זו נובעת מהקשר בין מוכנות לשלם לבין תדירות נסיעה נמוכה בכביש 6.
 - התוספת הממוצעת שמוכנים הנוסעים לשלם לאגרת הנסיעה היא כ-20% מהמחיר המשולם על ידם כיום.
 - גברים יותר מנשים מוכנים לשלם עבור שמירה על שטחים פתוחים. ממצא זה תואם מחקרים קודמים שמצאו הבדלים מגדריים בהקשר למעורבות בנושאים סביבתיים.
 - שתי עמדות ביחס לנושאים סביבתיים עומדות במתאם עם המוכנות לשלם עבור שמירת שטחים פתוחים: (א) תמיכה בפעולות של שימור, (ב) ההרגשה כי שמירה על שטחים פתוחים נוגעת לנסקר באופן אישי.
- מחקר זה יוכל לתרום לשיח הציבורי והמקצועי הנוגע בשאלה כיצד ניתן לאמוד שטחים פתוחים לצורך הכללתם בהערכת פרויקטים תחבורתיים. כמו כן, הוא יוכל לתרום לשינוי תפיסת השימוש בממד התת-קרקעי ולקדם את הניסיונות לשמירה על שטחים פתוחים על ידי קידום אפשרויות מינהור בכבישים בין-עירוניים.



תכנון בשיתוף המגזר שלישי

יו"ר מושב: קיקי אהרונוביץ

השפעה על התכנון המרחבי, כיצד? מבט על אופן עבודתה של עמותת 'במקום'

שולי הרטמן

עמותת 'במקום' bimkom.org@shuli

שדה התכנון בישראל, היה ועדיין הינו מרחב שהשליטה בו מרוכזת בידי הממסד השלטוני ודרכו גם התכנוני. במקביל, עם השינויים במדיניות החברתית והכלכלית ועם מגמת ההפרטה המתמשכת, התחזק גם כוחם של יזמים ובעלי הון וכך, נוכח שני גורמים דומיננטיים אלה ייצוגו של הציבור הרחב, אותו למעשה אמור התכנון לשרת, נותר חסר.

עמותת 'במקום' שהיא עמותה של אנשי מקצוע בתחום התכנון פועלת בדיוק במרחב שבין הציבור לבין השלטון והיזמים, כאשר המחויבות שלה היא לביטויים המרחביים של זכויות האדם, לצדק חלוקתי וחברתי, לחלוקה שוויונית של משאבי תכנון ופיתוח. במילים אחרות העמותה באה למעשה לבטא ולקדם את האינטרס הציבורי הרחב - את החברה האזרחית במשולש שקודקודיו הם השלטון, המגזר העסקי והמגזר השלישי.

פעילות העמותה בהקשר זה מתרחשת בשני מישורים סימולטאנית כשבכל אחד קהל יעד אחר במוקד העשייה, אך היעד הסופי אחד – השפעה על סדר היום התכנוני ובמילים אחרות, שינוי חברתי בשדה התכנוני.

במישור האחד ההתכוונות היא מול אנשי המקצוע באשר הם ובמיוחד בממסד התכנוני. כאן, הניסיון הוא להביא לשינויים בשיח התכנוני ולהכניס בו מושגים וקריטריונים, כמו גם מנגנונים ופרוצדורות, ששואבים את הלגיטימיות שלהם מערכים דמוקרטיים וראיה חברתית, המעמידה את החברה והקהילה במרכז התכנון. מהלך זה מתבטא בפעילות העמותה במסגרת סדנאות ומפגשים עם מקבלי החלטות ואנשי מקצוע, כמו גם דרך ההשפעה המצטברת של התנגדויות, דוחות ופעילות הסברתית ציבורית.

במישור השני ההתכוונות היא כלפי החברה ופסיפס הקהילות המרכיבות אותה. העמותה עובדת במשותף עם קהילות ספציפיות במטרה לחבר בין "ידע מקומי" לידע תכנוני ובתהליך של למידה משותפת והדדית להביאם לכלל עקרונות תכנוניים שמשקפים את צרכי הקהילה ומוצגים בשפה מקצועית, שתחבר בין הקהילה לממסד התכנוני. באופן זה הקהילה הופכת לאחד "השחקנים" בזירה התכנונית ויכולה להגיע להשפעה ממשית על שדה התכנון הרלוונטי לה.

בהרצאה אביא דוגמאות מעבודת העמותה בשני המישורים, אשר כמובן מזינים זה את זה. נראה כי אף שבקרוב הממסד התכנוני גברה המודעות למרכזיותו של הציבור למעשה התכנון, ללא ביטוי ממשי לנוכחותה של החברה האזרחית, הדומיננטיות של אינטרסים פוליטיים וכלכליים גורמת להזנחתם ולזניחתם של שיקולים חברתיים בתכנון.

המגזר השלישי ושיתוף הציבור בתכנון: המלצות מפרויקט APaNGO

יונתן רוקם

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב rokemj@bgu.ac.il

פרויקט APaNGO (Advocacy Participation & NGOs in Planning) הינו אחד הפרויקטים הראשונים באירופה למחקר אקטיבי של שיתוף הציבור בתכנון. הוא נערך בשנים 2005-2007 ומומן ע"י האיחוד האירופי ומשרד הקהילות והשלטון המקומי בבריטניה. במחקר היו שותפים ארגונים ורשויות מקומיות מאנגליה, הולנד ובלגיה. הוא נוהל על-ידי וועדת היגוי משותפת ובליווי מומחים לשיתוף הציבור בתכנון ממדינות שונות בצפון מערב אירופה.

מטרת המחקר, אותו ניהלתי בלונדון, היה להתוות דרכים ואופנים שונים ומשופרים של מעורבות ארגוני המגזר השלישי בשיתוף הציבור בתכנון ולאפשר מיפוי והשוואה מושכלת ואפקטיבית יותר של התחום. האופי המקומי של מרבית ארגוני המגזר השלישי העוסקים בתכנון (מעל ל-90% מ-136 הארגונים שנשאלו בפרויקט) מביא לכך שמעבר הידע בתחום הוא מועט יחסית בין מדינות האיחוד.

פרויקט APaNGO שם לעצמו יעד לגשר על פער זה וללמוד מהצלחות והזדמנויות במדינות השונות ולשתף בידע שנוצר. השלב הראשון היה סקירה מקדימה של חוקים ותקנות לשיתוף הציבור - בשבע מדינות בצפון מערב אירופה. אחת ממטרות המחקר היה לבדוק אם יש מעורבות של ארגוני מגזר שלישי בתהליך קבלת ההחלטות ברמה האזורית בערים הגדולות. לפיכך, נבדקו בשלב שני מקרי בוחן באמסטרדם, בריסל ולונדון בצורה מקיפה ומעמיקה.

פרויקט APaNGO ממליץ לעגן בחוק את זכות הציבור לקחת חלק בתהליך קבלת ההחלטות ולהרחיב את התחשבות הרשויות בדעות מגוונות של ארגונים ותושבים. תוצאות המחקר מצביעות כי הצלחת שיתוף הציבור בתכנון מותנית במידת ההתחשבות של רשויות התכנון בדעות שונות משלהן ומגוונות שלא עולות בהכרח בקנה אחד עם אלה שהן מציגות. המחקר חשף את מורכבותו של תהליך שיתוף הציבור ברמה האזורית וכן שלהצלחת התהליך יש חשיבות בהתאמת אופי השיתוף לתרבות המקומית. ההמלצות מהמחקר היוו בסיס לעדכון חוק התכנון הבריטי ומהוות בסיס להמלצות מדיניות לשיפור שיתוף הציבור באירופה ובמדינות אחרות. ההרצאה בכנס תתמקד בפרויקט APaNGO, בהמלצותיו וכיצד הן מסייעות להבנת הפוטנציאל הגלום בארגוני המגזר השלישי ושיתוף הציבור בתכנון בישראל.

שיתוף הציבור בתכנון: חקר ארוע בחיפה

עינבר סטרול-דעבול*, מרסלה רוטשטיין*, ורדה ליבמן**

*מתכננות ערים עצמאיות dabull@013.net, marcelar@netvision.net.il

**המחלקה לתכנון עיר, עיריית חיפה vardal@haifa.muni.il

חברת יזמית גדולה הגישה לוועדות התכנון תכנית להקמת שכונת מגורים של 343 יח"ד בשטח של 70 דונם בתחומי העיר חיפה. התכנית מציעה תגבור של זכויות

הבנייה המאושרות, כולל העלאת אחוזי הבנייה מ-60% ל-139%, הגדלת מספר יחידות הדיור ב-117% והגבהת המבנים מ-3-4 קומות ל-11-4 קומות.

בשנת 2008 החליטה מליאת הועדה המקומית להשהות את הדיון בתכנית עד אשר תתקיים פגישה בין היזמים, העירייה ונציגי התושבים באזור. המפגש התקיים, ובעקבות דרישת התושבים החליטה עיריית חיפה לקדם הליך של שיתוף ציבור בתכנית. התכנית הוגשה במקביל לדיון הועדה המחוזית. בעת הדיון להפקדה, הסכימו העירייה, היזם והתושבים לקיים את התהליך טרם ההחלטה על הפקדת התכנית והועדה המחוזית החליטה שלא לקיים דיון בה עד אשר יושלם התהליך. על רקע זה, יזמה עיריית חיפה תהליך של שיתוף הציבור המוצג להלן.

תהליך שיתוף הציבור, שמומן ע"י עיריית חיפה, נבנה והונחה ע"י צוות מקצועי היצוני של מתכנת ערים, על פי שיקולים מקצועיים ואובייקטיביים. השתתפו בו עיריית חיפה, יזם התכנית וצוות התכנון. מטרת התהליך היתה להשיג איזון טוב יותר בין האינטרסים השונים, שיוביל לצמצום הקונפליקטים הצפויים בתהליך אישור התכנית. התהליך נועד ליצור מפגש בלתי אמצעי בין בעלי העניין השונים ולפתח דיאלוג של שולחן עגול שיקנה לכולם מעמד שווה, וכן לשמוע את הערות הציבור לתכנית, כדי לאפשר את עדכונה טרם המשך הדיון בה בוועדות התכנון.

תהליך שיתוף הציבור נמשך כ-3.5 חודשים. הוא התבצע במספר שלבים. תחילה התקיים כנס ציבורי ראשון, בו הוצגו בפני התושבים התהליך והתכנית המוצעת. בכנס השתתפו כ-130 איש, כולל נציגים של בעלי העניין השונים: תושבי השכונה, נציגי עיריית חיפה ונציגת היזם. בסוף הכנס הוקמו קבוצות עבודה נושאיות שמטרתן ללמוד ולנתח היבטים שונים של התכנית, לבחון השפעותיה ולגבש פתרונות תכנוניים לצמצום ההשפעות השליליות. לאחר שהתושבים בחרו את הנושאים המשמעותיים עבורם, הוקמו שתי קבוצות עבודה, בהן השתתפו כ-30 תושבים. קבוצה אחת עסקה בנושאים של בינוי, נוף ושטחים פתוחים והשנייה בנושאים של תחבורה, תשתיות ומבני ציבור. כל קבוצה קיימה שני מפגשים מונחים. המפגש הראשון, אליו הוזמן צוות התכנון, נועד לבחון את השפעות התכנית. המפגש השני, אליו הוזמנו בעלי מקצוע מהעירייה ומגופים ציבוריים רלבנטיים אחרים, נועד לבחון פתרונות חלופיים לצמצום הבעיות. אנשי העירייה שימשו במפגשים אלו כיועצים מקצועיים של התושבים. עם סיום עבודת הקבוצות, התקיים כנס ציבורי שני, בו נכחו כ-50 איש. בכנס הוצגה עבודת הקבוצות לקהל הרחב, ליזם, לצוות התכנון ולנציגי העירייה, כולל הערות התושבים לתכנית והצעות לשינויים.

התוצר העיקרי שהתקבל מהתהליך הינו דו"ח שערך הצוות המנחה, שמתאר את מאפייני התהליך ומרכז את השגות והמלצות הציבור. לדו"ח צורף מסמך סיכום שנכתב על ידי התושבים. הדו"ח יובא לידיעת כל בעלי העניין, ואמור לשמש את היזם לעדכון התכנית ואת וועדות התכנון בבואן לדון בגרסה המעודכנת שלה.

הנושאים המרכזיים שקיבלו התייחסות מצד התושבים הינם הפגיעה הנופית שעלול לגרום הפרוייקט וההשלכות התחבורתיות שלו. התושבים סבורים כי התכנית תפגע באופן משמעותי בנוף הנצפה מבתיהם ושהכביש המתוכנן בשכונה החדשה, ששלילתו דורשת עבודות עפר בהיקף רב, יגרום לפגיעה נופית קשה לבתים הסמוכים. טענת התושבים בנושא לוותה בנייתו גבהים מפורט שנעשה על ידם. בנושא תחבורה, התושבים טוענים שכבר כיום קיימים עומסי תנועה כבדים באזור, ומבקשים לשנות את מיקום דרך הגישה לשכונה. ברמת המאקרו, התושבים סבורים שבהעדר ראייה רחבה של מכלול הפרוייקטים המיועדים באזור התכנית, על השפעותיהם התחבורתיות השונות, נדרש סקר תחבורתי כולל לבחינת עומסי התנועה הצפויים באזור בטווח הארוך.

בנוסף לדו"ח, תהליך שיתוף הציבור הניב תועלות מסויגים שונים. מפגשי התהליך יצרו מסגרת מתאימה לדיון בסוגיות שונות הקשורות לאיכות החיים של התושבים עליהן התכנית המוצעת עלולה להשפיע כגון: ערך הקניין הנופי, מרקם החיים בשכונה וכד'. מבנה התהליך איפשר צימצום של פערי הידע בנושאים תכנוניים בין היזם/צוות התכנון לבין התושבים. העמקת הבנת התכנית על ידי התושבים הובילה לשינוי בהתייחסותם כלפיה, מעמדה רגשית יותר, כפי שהתבטאה באווירת הכנס הציבורי הראשון, לעמדה רציונלית ומושכלת יותר, כפי שבאה לידי ביטוי בכנס הציבורי השני. לצמצום הפערים תרמו התמיכה המקצועית שנתן הצוות המנחה להבנת התכנית וחוות הדעת המקצועיות שהציגו בפני התושבים בעלי המקצוע של העירייה. השינוי בהתייחסות התושבים לתכנית אפשר גיבוש הערות והצעות מנומקות מצד התושבים.

התהליך הוביל לפיתוח דפוסי תקשורת בונה וחיובית בין התושבים לבין עצמם, ובין התושבים לנציגי העירייה, היזם וצוות התכנון. על פי תשובות לשאלון משוב שחולק עם סיומו, התושבים סבורים כי המפגשים עם צוות התכנון וההשתתפות של נציגי מחלקת תכנון עיר בכל השלבים תרמו במיוחד לתהליך. התושבים דרגו את רמת השקיפות של התהליך כגבוהה או גבוהה מאוד. התהליך הגביר את אמון התושבים בנכונות העירייה לקיים דיאלוג ולהתחשב בצרכים והרצונות שלהם. הוא תרם לקידום ערכים דמוקרטיים וליצירת שקיפות בהליכי התכנון.

מתווה לשיתוף פעולה מוניציפאלי יהודי-ערבי

חגית נעלי-יוסף

עמותת סיכוי, תכנון. סביבה. חברה hagitr@zahav.net.il

עמותת סיכוי, ארגון משותף ליהודים ולערבים אזרחי ישראל, נוסדה בשנת 1991 ופועלת מיום היווסדה לקידום שוויון בין האזרחים היהודים והערבים במדינה. העמותה פועלת מול מקבלי החלטות בשלטון המרכזי ומול השלטון המקומי בפעילות עם רשויות ערביות ויהודיות. בשנת 2004, הוחלט בעמותת סיכוי להפעיל פרויקט המעודד שיתופי פעולה אזוריים בין רשויות מוניציפאליות יהודיות וערביות שכנות, במטרה לקדם שוויון בין הערבים והיהודים במרחב גיאוגרפי נתון ולטובת כלל האזרחים.

עמותת סיכוי בפועלה לקידום שיתוף פעולה מוניציפאלי (על בסיס אזורי) יהודי ערבי קידמה את אחד מתפקידיה החשובים של החברה האזרחית, בהגברת הייצוגיות של קהילות וקבוצות בעלות עמדות כוח נחותות, ומתן הזדמנויות לאזרחים ולמקבלי החלטות להשתתף במדיניות הפיתוח וביכולת להשפיע על החלטות ציבוריות ולהוביל לשינוי חברתי.

הפרויקט לשיתוף פעולה מוניציפאלי מבקש להקים מסגרת קבע לשיתוף ותיאום בין רשויות יהודיות לרשויות ערביות שכנות. האזור שנכלל לראשונה בפרויקט זה היה וואדי עארה. סיכוי כיוזמת הציבה לעצמה אתגר ראשון מסוגו בישראל: לעידוד וקידום שיתופי פעולה בין רשויות מוניציפאליות שכנות, אשר יערערו על חלוקת המשאבים האזוריים ויקדמו תפיסה חדשה של שוויון מרחבי. בכך השתלבה ועסקה סיכוי כארגון חברה אזרחית בסוגיות הקשורות במרחב, בחלוקת



המשאבים ובעבודה משולבת עם גורמים מוניציפאליים וממסדיים המשפיעים על סדר היום התכנוני והתפקודי של האזור.

הפרויקט בוואדי עארה התמקד בהקמת מסגרות קבע לשיתוף פעולה בשלושה נושאים עיקריים הקשורים במרחב ומשתלבים בהם מגוון היבטים תכנוניים: תעסוקה, איכות סביבה ותיירות. בכל אחד מהתחומים הוגדרו והוקמו מסגרות לשיתוף פעולה יהודי-ערבי שפעלו לקידום הנושאים. התחום התעסוקתי שנתן מענה ברמה האזורית וקודם בשיתוף הרשויות המקומיות ומוסדות התכנון (בהקמת מנהלת לאזור תעשייה משותף, והסכם חלוקת הכנסות בין הרשויות השותפות), הנושא הסביבתי שעלה לסדר היום וקיבל משמעות אזורית הכוללת ישובים ערביים ויהודיים כאחד (בצירוף הישובים הערבים בוואדי לאיגוד ערים לאיכות סביבה) ופיתוח התיירות שנבנה על בסיס יזמות מקומית ערבית ויהודית וצמח לכדי עמותת תיירות אזורית מוכרת ופעילה.

בהצאה נציג עיקריים ממתווה השיתוף בוואדי עארה, נדון על מקומה של סיכוי כארגון חברה אזרחית בתהליך ועל המערבות העמוקה והחשיפה לנושאים הקשורים בתכנון על היבטיו השונים.



קונפליקטים עירוניים

יו"ר מושב: אריאלה ורנסקי

התמודדות עם קונפליקטים בתכנון: המרינה הכחולה באשדוד

יפם אייזנברג

עיריית אשדוד eisenberg@ashdod.muni.il

קונפליקטים עוזרים לחדד ולהציף בעיות שלא ראוי שיוחבאו. הם יוצרים אנרגיה אישית וארגונית שאם היא מתועלת נכון, היא דוחפת אותנו קדימה. אם קונפליקטים לא מטופלים, הם עלולים לצאת משליטה ולהזיק. במערכת התכנון הסטטוטורי בישראל קיימת קשת רחבה של סוגי קונפליקטים. הקונפליקטים האלה מתבטאים בתכנון. למרבית המעורבים בקונפליקטים התכנוניים יש אינטרס לשמור על מערכת יחסים תקינה עם המעורבים האחרים. הדבר נובע בין היתר גם מכך שמדובר במדינה לא גדולה.

ההרצאה מציגה פרויקט נדל"ן רחב היקף הכולל מעגנה והשירותים הנלווים, ובנוסף אזור מסחרי, תיירותי ומגורים. חברת "המרינה הכחולה" זכתה במכרז ב-1994 על בסיס תוכנית בנין עיר אשר אושרה, כמו התוכניות של מעגנות הרצלייה ואשקלון עוד בטרם החל הקונפליקט הכלל ארצי בנושא בניית מעגנות לאורך קו החוף. עם זכייתה פעלה החברה יחד עם העירייה לשינוי תב"ע. תב"ע חדשה קיבלה תוקף ב-1998 ופיתוח נעשה בהתאם. תב"ע נוספת הוגשה מאוחר יותר, ועיקרה שינוי תמהיל שימושי. תהליך אישור תב"ע זו מלווה במאות רבות של התנגדויות, ושימוש בכל אינסטנציה אפשרית תוך גרימת עיכובים בלוח הזמנים והפסדים עצומים לזים.

לקחים מההתמודדות עם קונפליקטים במקרה זה מיושמים כעת בפרויקטים אחרים בעיר. בין ההמלצות המרצה:

- לחייב בדיקת תכנון על ידי מומחים בשלבי התכנון הראשונים.
- לחייב סקר מקדים של מעורבים ונפגעים פוטנציאליים.
- לשלב דרכים לשיתוף הציבור בתכנון וליצירת הסכמות בין בעלי האינטרסים.
- לשקול חיוב של גישור, בוררות או תהליך משולב כחלק מהתכנון

להחזיר את הים לתל אביבים

שלומיק זאבי

תכנון נוף בע"מ – אדריכלות נוף shlomik@tichnun-nof.co.il

טיילת הרברט סמואל ורחוב הירקון אמורים להיות שיאה של העיר, המקום בו היא פוגשת את חוף הים. יחסה של העיר לים מתמצת ומדגים את יחס של העיר למרחב הציבורי בכלל, ודרכו ניתן ללמוד על ערכיה ואופייה של העיר.

לאורך השנים נע אופי המפגש של העיר עם הים בין שני קטבים – התקרבות ונגיעה לעומת הפניית גב והתנכרות, בניית קזינו נהנתני לעומת הזרמת ביוב ושפכים, חוף ים מקומי לעומת ריבירה בינלאומית, תכנון והתמסדות לעומת חוסר תכנון. כיום העיר מכירה מחדש בערכו של הים ומתקיים ניסיון לתקן את פגעי העבר ולמצוא שוב את המפגש הנכון עם חוף הים.

עבודת התכנון שתוצג הינה תוצר של חזון "החזרת הים לתל אביבים" המחזק את הקשר בין המרקם העירוני לים ומשנה את תפיסת התכנון הנוכחית של רח' הרברט סמואל מעורק תנועה תנועתי לטיילת שבמרכזה רחוב.

בהצעתנו הצגנו שתי גישות/אסטרטגיות תכנון לכ"א משני הרחובות:

בטיילת הרברט סמואל הצעת התכנון שונה נועדה להפוך את הרברט סמואל מרחוב לצד טיילת לרחוב בתוך טיילת. הרחבת מדרכות על חשבון כביש השירות, הוספת נתיבי אופניים והאטת התנועה הם חלק מהכלים שהוצעו והתקבלו עקרונית וכעת יתוכננו במפורט.

זהו שינוי גורף וסוחף לאורך הרחוב כולו שישנה באחת את מפגשה של העיר עם הים ויצור תנאי טוב יותר עבור הולכי רגל להגיע, לגלות את הים ולשהות לאורכה של טיילת החוף.

ברח' הירקון לא מתקיימים אחידות או רצף מבחינת הבינוי והמרחב הציבורי, ולכן הצעת התכנון הינה ליצור לאורך הרחוב רצף של מקומות שונים ומגוונים, שיחדיו יוצרים בסופו של תהליך רחוב תל אביבי פעיל המשרת את תושבי האזור ומעודד תנועה לאורכו ובניצב לו לכיוון הים. לצורך כך נחוצה עבודה עיצובית נקודתית - צומת, אחרי צומת, מרצפת אחרי מרצפת. מלאכה עדינה של ריפוי מקומי של הרחוב, תוך התייחסות לאילוצים הרבים שמכתיבים המלונות והשגרירויות שלאורכו.

גישור בנושאים של תכנון ובנייה בכלל, במגזר הערבי בפרט ובתיקים של בתי משפט במיוחד

מוחמד שיבל

מועצה מקומית ג'דידה-מכר, מגשר מוסמך

תוצג עמדה המתבססת על ניסיונו של המרצה בתכנון ובגישור, בשאלה כיצד ניתן להשתמש בהליכי גישור לפתרון של בעיות תכנון ופיתוח בכלל ובמגזר הערבי בפרט. תהליכי יצירת אמון, מאפשרים התגברות על חסמים לפתרון של סכסוכים מורכבים ו"פשוטים" כאחד. שילוב גישור "חדש" ונושאים של מורשת ומסורת, מסייעים לצדדים להגיע להסכמה.

נסיונו כמגשר מטעם בית המשפט: לדוגמא – אחרי 4 שנים של דיונים בבתי משפט, הופנה איליו סכסוך בין משפחות נוגע למקרקעין שעברו השבחה. בתום 4 מפגשים שכללו סיור בשטח המריבה, התגבש פתרון מקובל על כל הצדדים, וזה קיבל תוקף של פסק דין



תקצירי הרצאות

תכנון בתל-אביב בין קונספציות מיובאות לווריאציות מקומיות

נתי מרום

המרכז לחקר העיר והאזור, הטכניון, natmarom@gmail.com

תל אביב היא עיר מתוכננת מן היסוד, "עיר עם קונספציה", שמחשבה ומעשה תכנוניים עיצבו אותה מראשיתה. הרצאתי תציג בקצרה את הקונספציות התכנוניות העיקריות שלאורן התפתחה תל-אביב לאורך מאה שנים. במהלך זה, קונספציות מקצועיות מיובאות קיבלו ביטוי מקומי ייחודי במרחב העירוני של תל-אביב. אתמקד באופן שבו התכנון, כמתודולוגיה קונספטואלית, עיצב לא רק את פני הסביבה הפיזית אלא השפיע על מערך היחסים המרחביים-חברתיים בין חלקי העיר.

בין הקונספציות שייבחנו: "תוכנית גדס" בשנות ה-20, נושאת דברה של דיסציפלינת התכנון החדשה, שהתוותה שיטה מרחבית ייחודית מלווה בקונספציה "תרבותנית" מערבית; תוכניות מודרניסטיות בשנות ה-30 וה-40 שיצרו פיצול פונקציונלי וחברתי בין אזורי העיר; תוכנית האב של הורביץ והקונספציה של "חיסול משכנות העוני" בשנות ה-50; תוכנית האב של השמשוני וראשיתה של קונספציה יזמית וניאו-ליברלית בשנות ה-60; ותוכניות התחדשות בשנות ה-80 שיצרו "הטייה משמרת" לטובת לב העיר ההיסטורי על חשבון שכונות השוליים.



שימור, זהות וזכרון אורבני

יו"ר מושב: נילי שחורי

תפישה חזותית של נופים עירוניים הסטורים כבסיס למדיניות שימור

אליהו שטרן, אורלי רכטמן

סביבתכנון בע"מ ואוניברסיטת בן-גוריון בנגב elistern@bgu.ac.il

שמירת מרקמים, מכלולים ואתרים הסטורים המצויים בתוך אזורים עירוניים, מתפתחים ודינאמיים, הוא אחד הנושאים החשובים העומדים על סדר יומה של ועדת המורשת העולמית של אונסק"ו. כיצד מבצעים שימור פרטני ומקיף יחד עם פיתוח עירוני? הכנס האחרון של פורום אונסק"ו בנושא אוניברסיטאות ומורשת שנערך בווייטנאם הוקדש כולו למושג זה. ההנחה הבסיסית היא כי יכולתו של הפרט להבחין ולזהות מרכיבים עירוניים הסטורים בתוך המרקם העירוני המודרני משפיעה על תחושת המקום במערך העירוני ועל ההעדפה לנוף בו. בירור סוגיה זו מהווה צעד ראשון בהגדרת מדיניות ואמצעים לשימורם. בהתאם, העבודה המוצגת בוחנת את יכולת המובחנות הסובייקטיבית של צופים במרקמים עירוניים הסטורים ומזהה את המרכיבים החזותיים המגדירים את רמת ההיסטוריות שלהם, כמו גם את השפעת רמת ההיסטוריות וההיכרות עם המרחב העירוני על ההעדפה החזותית של הפרט.

הערכת רמת ההיסטוריות התבססה על מדגם של 90 סטודנטים במערך מעבדתי ניסויי. המשתתפים התבקשו להעריך את רמת ההיסטוריות של תשעה נופים עירוניים – שש ערים היסטוריות בישראל ושלוש ערים היסטוריות באירופה וכן את תרומתם של מרכיבים חזותיים בנוף והעדפותיהם האישיות. ניסוי מקביל נערך, כקבוצת ביקורת, בקרב עשרה מומחים – מתכננים עירוניים ואדריכלי שימור. הסתבר שהמרכיבים החזותיים התורמים ביותר לרמת ההיסטוריות הם הסגנון האדריכלי, נקודות ציון בולטות, צפיפות הבינוי והניגודיות הנתפשת בין בניינים ישנים לחדשים. בנוסף, נמצא שהעדפות חזותיות מושפעות בעיקר ממבנים הסטורים דומיננטיים (למשל, חומות, מגדלים, כיפות) והיעדרותם החזותית של מבנים מודרניים. המחקר מצא שנופים עירוניים בעלי רמת היסטוריות גבוהה תמיד מועדפים על נופים בעלי רמת היסטוריות נמוכה יותר וללא קשר לרמת היכרותם הסובייקטיבית. לעומת זאת, נמצא שרמת ההעדפה לנופים עירוניים בעלי רמת היסטוריות נמוכה מושפעת באופן שלילי מרמת הידע המוקדם שיש לפרט על המקום. המחקר תורם לשילובן של תפישות חזותיות לבניית מדיניות שימור של נופים עירוניים הסטורים ומצביע על כיוונים למחקרי המשך.

מרחב, זהות וזכרון אורבני - שימור זכרונות יפו ההיסטורית כבסיס תכנוני לשיקומה

אמנון בר אור

אוניברסיטת תל-אביב amnon@baror-arc.com

מלחמת 1948 הביאה אתה ליפו ולערים מעורבות אחרות שינויים דרמטיים, וביניהם גם אובדן מרקמי חיים וצורות ישוב. מרכזי הערים שהותירו אחריהם הפלסטינים המגורשים חדלו מלהיות מזוהים עם התרבות אותה הם הכילו: בטבריה, בצפת, בירושלים ובערים נוספות חוו מרכזי הערים ההיסטוריים חורבן פיזי מאסיבי שתחילתו ב-1936 עם פעולות הצבא הבריטי לדיכוי המרד הערבי והמשכו במלחמת 48 על ידי מדינת ישראל, ובפעולות הרס שונות שנקטה המדינה בשנות קיומה. מרכזי ערים אלו הונצחו על ידי הרשויות הישראליות כמקומות חסרי אוכלוסיה מקומית, כמו גנים חלולים המיועדים לתיירות שכשלה מכיוון שהיתה ריקה מתוכן.

ב"גן המדרון" שביפו העתיקה, למשל, נעשה שימוש בתוצרים של ההרס והחורבן כחומרי גלם ליצירת פסטורליה תיירותית. פנים וחוף של סטרוקטורה אורבנית מאבדים את משמעותם בעיר העתיקה, שהפכה למרחב פסאודו רומנטי של חורבות מסחריות הטובלות בצמחיה.

יפו, שכונתה "כלת פלסטין" מאז סוף המאה ה-19 ועד מחצית המאה ה-20, היא למעשה המרכז ההיסטורי להתפתחות האורבאנית של מטרופולין תל אביב. הדרכים ההיסטוריות לירושלים, עזה, שכם וחברון יוצאות משער העיר העתיקה שהיתה צפופה וסואנת. לצידן מצויים שווקים ובתי באר – אותם מבנים חקלאיים שהפכו לארמונות בלב הצמחייה העבותה שאפיינה את מניפת הפרדסים של העיר, ולימים התוותה את רשת הדרכים העירוניות.

במהלך שישים השנים האחרונות מפעיל המפעל הציוני כלים של השכחה בטיפול במרחב הפלסטיני. כעת מבשיל הציבור הישראלי לקראת בחינה מיוחדת של דרכי הפעולה, ואפשרויות תיקון. השאלה העולה מכך היא כיצד ניגשים לטיפול במקום רגישים ופצועים?

המצב הקיים של יפו, כפי שהתגבש במהלך השנים, הינו תולדה ותוצאה של תהליכים ותמורות היסטוריות, מדיניות, תרבותיות, חברתיות, תכנוניות ואחרות. בחינת המצב הקיים וגורמיו משמשת כלי עזר הכרחי לתכנון האורבאני של יפו הערבית והיהודית, והעיר העתיקה במיוחד - תכנון במרקם של עיר היסטורית בה קיימים שרידים למתחמי בניה מהתקופות השונות ואתרים רבים בעלי חשיבות היסטורית מיוחדת בשל ערכיהם הדתיים - היסטוריים - תרבותיים - חברתיים - ארכיאולוגיים-אורבאניים-אדריכליים ועוד.

בעוד שאין לראות בטיפול האדריכלי במרחב בכלל ובשימור בפרט כלים אולטימטיביים לכינון צדק הסטורי, ניתן בהחלט להפעיל כלים אלו לצורך השבה הדרגתית של ערכי תרבות אורבאניים שאבדו. שיקום ושימור המקום עשוי להיות תחילת שיקום הזכרון האורבאני וההסטורי. כל עוד המקום קיים - יש זכרון לתרבות ולא רק להרס.

אין עוררין על כך שהמרכז המטרופוליני, הכלכלי והתרבותי נמצא כיום במע"ר שבמרכז תל אביב, בשכונת "אחוזה בית" ההיסטורית ולאורך הדרך הישנה

לפתח תקווה, אולם יפו העתיקה בהחלט יכולה להוות מרכז תרבותי, היסטורי וקוסמופוליטי המהווה בית לאוכלוסיה מקומית שתשקם את המקום ותאפשר גם גתיירים תפיסה אותנטית של המרחב.

גילגולו של רחוב: בולבארד ג'מאל פאשה - קינג ג'ורג' אונוי - שדרות ירושלים

שמוליק גרואג

בצלאל s.groag@gmail.com

ההרצאה תעסוק בשאלת השימור ביפו תוך בחינת מקרה הבוחן של שדרות ירושלים. השדרה אשר תוכננה בזמן מלחמת העולם הראשונה על פי דגם "האוסמני"-פריסאי בהוראת ג'מאל פאשה ונקראה על שמו היתה האקט האורבני הראשון בו תוכנן ובוצע רחוב עירוני מסחרי, מודרני במרחב תל אביב יפו. מהלך זה לא התרחש בפרבר הגנים של אחוזת בית אלא בעיר יפו באמצע מלחה"ע הראשונה.

במסגרת בדיקת יחסי הגומלין בין מרחב העיר יפו למרחב התל אביבי תערך הבחנה בין שדרות רוטשילד לשדרות ירושלים. בנגוד לאחותה התל אביבית, השדרה היפואית לא זוכה כיום, להפוך למוקד לשימור ופיתוח עירוני יוקרתי, אחת הסיבות לכך היא קישורה של יפו בכלל והשדרה בפרט לזיכרון המוכחש של העיר הערבית המנדטורית ששדרות ירושלים מייצגות.

נושא המודרניזם היפואי וההברידיות האדריכלית היפואית יוצגו כנושא חתך לאורו ייבחנו המבנים הציבוריים לאורך השדרה, ההרצאה תנתח את השדרה כאקט של מודרניזם אורבני מקומי, מסוף התקופה העותמנית ועד התכנון המודרני שהכין האדריכל יוסף הייכל למרחב העירוני היפואי בשנת 1945.

בדיון וביקורת על המונח של "באוהאוס ביפו", ייבחן הדגם האדריכלי השונה שהתפתח ביפו המנדטורית ובמבנים לאורך השדרה. הרבגוניות היפואית והמתח בין המודרנה למסורות הבניה המקומיות יוצגו במספר מבנים המעידים על דגם מודרני ורגיונלי מקומי אשר איפשר מנעד רחב של ביטויים אדריכליים המשלבים השפעות בינלאומיות במסורות מקומיות.

נוף תרבות בדווי-מסורתי בהר הנגב כאזור חיץ סביב אתר מורשת עולם עבדת

אריאל מריות, אבינועם מאיר, סטיב רוזן

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

ממצאי המחקר המוצגים כאן מוצעים להתייחסות בקונטקסט של תכנון על פי קטגוריות להגדרת נופי תרבות¹ ואזורי חיץ לאתרי מורשת עולם².

נופי תרבות מוגדרים כנוף שהוא שילוב מעשה הטבע והאדם. הגדרה זו כוללת את

מגוון ההתגלמויות בנוף של האינטראקציה שבין המין האנושי לסביבתו הטבעית. נופי תרבות ממחישים התפתחות של חברת האדם וההתיישבות לאורך זמן. זאת ביחס לגורמים משפיעים של תנאים פיזיים מגבילים ונתוני הסביבה, תחת כוחות חברתיים, כלכליים ותרבותיים, חיצוניים ופנימיים. נופי תרבות לרוב משקפים טכניקות מסוימות ברות קיימא לשימוש בנוף כולל יחס רגשי-רוחני מסוים. שמירה על נופי תרבות יכולה לתרום רבות לטכניקות מודרניות ברות קיימא לשימוש בנוף ולחיזוק ערכי טבע ומגוון ביולוגי (WHC, 1992).

באזור המחקר שבהר הנגב היוו שרידי הפריפריה החקלאית של העיר הקדומה עבדת והמעיינות הסמוכים משאבים להיקבעות אבות הבדווים בחקלאות. ההתאמה וההטמעה של הסביבה הנופית הבנויה ממערכות נגר מהתקופה הקלאסית לפי גודל המשפחות וחלוקה לחלקות (כולל מתקנים), נעשתה כנדבך אדריכלי נופי בתוך התשתית החקלאית הקדומה האחידה יחסית. בכך הוגדר מחדש מרחב הנגר הקדום על ידי התושבים החדשים לאזורי חקלאות ומגורים.

ע"פ הגדרות אונסק"ו, מקרה מחקר זה מייצג את נופי תרבות מקטגוריה ii, (1992), Operational Guidelines³. קטגוריה זו מתייחסת להתפתחות של נוף תרבות באופן טבעי (אורגאני). תהליך זה קשור בתוצאותיו לקיומה הראשוני של חברה, כלכלה אדמיניסטרציה או דת והאינטראקציות עם סביבתה הטבעית. במקרה זה מדובר בתרבויות מהתקופה הקלאסית בעיקר הביזאנטית שהביאה לפיתוח המרחב החקלאי סביב עבדת. הגדרה זו, מתחלקת לשתי תת-קטגוריות נוספות. הראשונה היא בעבור נוף בו משארים ושהגיע לסיום התפתחותו בעבר אך משארו עדיין ניכרים בנוף, כמו אלו של התרבות הביזאנטית. תת הקטגוריה השנייה הנה עבור נוף שיש לו כיום המשכיות של משמעות עבור חברה מסוימת בעלת ערכים מסורתיים ושהנו עדיין בהתפתחות ומציע עדויות חומריות להתפתחותו לאורך הזמן. תת קטגוריה זו מתאימה בהתייחסותה לתרבות הבדווית מסורתית באזור זה הכוללת עדויות של מבנים ופרטי נוף מסורתיים כגון: טרסות, תעלות מדרון, מחסנים, בורות מים, משטחי שהייה, גרנות, מבני מכולת ועוד. שימוש באלו ממשיך להתקיים בחלקים מנוף התרבות באזור עבדת במסגרת החיים בריכוזים העכשוויים. המשכיות זו כוללת מנהגים של עלייה לרגל של משפחות לחלקות אבותיהם ולאטרי קבורה מסורתיים והמשכיות מסורת של שימוש בשמות עוגנים בנוף כשפת התמצאות במרחב וסיפורים על מורשת האבות בחקלאות.

קיום זה של נוף התרבות הבדווי מסורתי יכול לשמש כיום ככלי עזר לתכנון בר-קיימא לסביבת אתר מורשת עולם עבדת. ע"פ הגדרות אונסק"ו לאתרי מורשת עולם, יש מקום חיוני לאזור חיץ נופי סביב האתר שיתרום להגנה עליו מפני פעולות שאינן בדיקה אליו.

על פי מחקר זה נוף התרבות הבדווי באזור עבדת יכול לשמש עזר להגדרה זו של אזור חיץ בין האתר לסביבה היישובית המודרנית. חיץ זה ניתן לחלוקה לשלושה מעגלי תכנון עקרוניים מהאתר כלפי חוץ: אתר מורשת עולם עבדת סביבו מעגל תחום חקלאות קדומה, אחריו מעגל נוף התרבות הבדווי המסורתי (ותת חלוקה בתוכו) ולבסוף מעגל של היישובים המודרניים הקיימים. חלוקה זו תאפשר מצד אחד הגדרה חדשה של נופי תרבות סביב עבדת מצד שני תאפשר כינון אזור חיץ בר קיימא לאתר מורשת עולם ובכך תעצים את האתר וסביבתו כנכסי תרבות.

הערות:

¹ WHC, (2008). Operational Guidelines for the Implementation of the



World Heritage Convention. Pp. 84-86. UNESCO World Heritage Center, Paris.

² WHC, (2009). World Heritage and buffer Zone. UNESCO World Heritage Center, Paris.

³ Operational Guidelines by the World Heritage Committee at its 16th session, Santa-fe, 1992.



תל אביב על החוף: ארבע גישות תכנון

יו"ר מושב: עדנה לרמן

תל אביב על החוף

עדנה לרמן

לרמן אדריכלים ומתכנני ערים

ההזדמנות האחרונה של העיר לפיתוח אזור עירוני נרחב, יחד עם יחודו וערכי של האזור העירוני השוכן בחזית הים, מחייבים התיחסות בהיבט רחב וכולל אל אפשרויות הפיתוח העירוני.

לא עוד פרבר מגורים אופנתי בצד הים שלצידו עוד אזור מלונאות המאפשרים ניצול כלכלי מירבי של רצועת החוף. לא עוד קריית תעסוקה מטרופולינית ומגדלי משרדים, בבניה אינטנסיבית ככל שתהיה, המקדמת פיתוח כלכלי של העיר, אולם באה על חשבון פיתוח מגוון האפשרויות והשימושים העירוניים.

כן לפיתוח מרקם עירוני עשיר, מגוון ואינטנסיבי אשר בו שימושים עירוניים ומטרופוליניים בצד מגורים ואירועים עירוניים יום-יומיים ומיוחדים, המושכים משתמשים ונותנים ביטוי לצרכיהם של אוכלוסיות מגוונות והמרכיבים את ההווה העירונית. כן לעיצוב ולפיתוח עירוני המביאים לידי ביטוי את החוויה העירונית של עיר-ים על מגוון אפשרויותיה.

הגישה התכנונית מתבססת על שימוש באותם מרכיבים עירוניים מוכרים בתמהיל נכון תוך יצירה והדגשה של היחודיות והעושר העירוני המתאפשר בפיתוח בחזית חוף הים, על מנת ליצור חוויה עירונית אינטנסיבית עם אפשרויות פיתוח מיטביות התואמות לדרישות התקופה ומאפשרות השגת איכות חיים עירונית גבוהה של עיר על החוף.

תכנית "תל-אביב על החוף" מבוססת על שלוש זרועות - צירים - של פעילויות ופרוגרמות עירוניות אינטנסיביות, הממשיכות אירועים עירוניים ומטרופוליניים של תרבות, חינוך אוניברסיטאי ומדע, בילוי ונופש ציר התרבות והנופש - הקושר את האירועים המוזיאליים במזרח - מוזיאון הארץ, מוזיאון הפלמ"ח, מוזיאון רבין - לאורך ציר רחוב ש"י עגנון - פוגש את קרית החינוך והתרבות, ונמשך עד לקריית האמנויות, למוזיאון האנגריה - רידינג, מרינה - מוקד פעילות פנאי ונופש בצד הים. הפעילות לאורך הציר מתפתחת בדרגות אינטנסיביות משתנות ומתעצמת באזור המרינה במערב.

- ציר האקדמיה והמדע - ציר רחוב אינשטיין המתחיל מהקמפוס האוניברסיטאי של תל-אביב ומוביל אל מרכז האזור העירוני החדש ובו מוקד אקדמי, פארק המדע, המוזיאון הימי והככר הירוקה הפוגשת את ה"ככר הכחולה".
- ציר הנופש המטרופוליני - הציר קושר את העורף העירוני הרחוק - שכונות צהלה, רמת החיל, תל ברוך ורמת אביב - ומוביל אל פארק נופש ימי אינטנסיבי הכולל אירועי מים, בריכות ומפלים. הציר מגיע אל תצפית מוגבהת, על המצוק החופי, המשקיפה אל החוף הרחוק.

פארק החוף והשתלבות במערך הפארקים העירוניים - הנו פארק רחב ידיים בחזית הפתוח העירוני, המשתרע לכל אורך החוף ברוחב משתנה של 160-300 מ'. הפארק משתלב בחיי העיר ובהוויתה, עשיר בפעילויות ומשלב בתוכו ארועים ופיתוח ברמות אינטנסיביות שונות, כולל קטעים של "טבע עירוני". עיצוב קו החוף והרחבתו והגנה על המצוק החופי מחייבים פעולה מתוכננת ומתואמת לקטעי חוף נרחבים. עיצוב קו החוף החדש נשען על פיתוח והרחבת החוף על-ידי שוברי גלים מטובעים, כחלק מפעולה אזורית כוללת להגנת החופים

קו המגע בין פארק החוף והמרקם העירוני - המרקם העירוני בעורף החוף יוצר קו מגע משתנה ומפגש בין אזורי מגורים, פעילויות עירוניות ופארק החוף, הרחבת קו המגע בין האירועים העירוניים והחוף וטשטוש הגבולות ביניהם יוצר מפגש מגוון בין החוף והשימושים העירוניים - מגורים, בתי ספר ומוסדות ציבור, מלונאות, הסעדה ואזורי בילוי בצד החוף. קו המגע מתאפיין חדירת שטחי הפארק אל מתחמי המגורים מחד ויציאה של השטחים הבנויים אל הפארק בנקודות מגע מוגדרות לאורך הטיילת העירונית מאידך.

רחוב אבן-גבירול כציר עירוני ראשי אינטנסיבי וכמרכיב מרכזי בפעילות הציבורית העירונית המחבר בין המרקם העירוני הותיק מדרום והעיר המתפתחת מצפון ומאפשר חוויה עירונית עשירה. הרחוב מלווה בשדרת עצים רחבה במרכזו ומשני צידי, משמש כציר מסחר ובילוי עירוני ראשי בצד היותו עורק תחבורה ציבורית, ורכבת קלה תת קרקעית, המקשר בין חלקי העיר השונים.

פיתוח מגוון רחב של מרחבים ציבוריים לסוגי אירועים שונים - הרחוב, הככר, הרחבות הפתוחות והגנים, שטחי המרינה והככר כחולה, הצירים הירוקים ושטחי הפארק לסוגיהם - מאפשרים הרחבת אפשרויות הניצול והשימוש במרחבים ציבוריים בעלי אופי ותפקוד שונה, לסוגי פעילויות ולקהלי משתמשים שונים.

מבני מגורים - התכנית מבוססת על יצירת מבני מגורים מופנמים, סביב שטח ירוק משותף המאפשר שמירה על פרטיות ורווחה, בסמיכות לאזורים עירוניים אינטנסיביים. באזורים הסמוכים לחוף התכנית מציעה מבני מגורים פתוחים לחוף תוך הגברת תחושת המגע והקשר, הן היוזאלי והן התחושתית - תפקודי, עם הפארק החופי והים.

שילוב מערכות תחבורה ציבורית בפיתוח העירוני - התכנית נשענת על מערכת תחבורה ציבורית מפותחת, כאשר שילוב הרכבת הקלה בתת הקרקע מהווה את עמוד השדרה התחבורתי המרכזי. מנהור הקו הירוק באזור אבן-גבירול יאפשר שמירה על הרצף העירוני בין שני צידי הרחוב ויאפשר פיתוח מאוזן של רחוב עירוני אינטנסיבי עם נגישות להולכי רגל ורוכבי אופניים. תחנות ומרכזי תחבורה - לאורכו של אבן-גבירול יוצבו במפגש עם צירי הרוחב הראשיים במרווחים של כ-300-400 מ' בין התחנות בלוי אתרי חניה גדולים תת קרקעיים

בניה מרקמית ובניה לגובה - הבינוי העירוני מבוסס על בניה מרקמית גבוהה יחסית בציר אבן-גבירול - כשתים-עשרה קומות וחתך עירוני הכולך ומשתפל מערבה לכיוון הים, כאשר הבניה הסמוכה לפארק החוף אינה עולה על שש קומות. בניה לגובה ובמגדלים מוצעת באזורים מובחנים ונקודות ציון עירוניות, על מנת לאפשר היקף מגורים גדול יחסית, יחד עם שמירת הרגשת רווחה ושימור המרקם היוצר את הרחוב העירוני.



תל אביב אתמול, היום ומחר

יעקב יער

יער אדריכלים

התוכנית מבוססת על ההנחה שעיצוב עירוני אינו סובל מהפכות אלא המשכיות והתפתחות הדרגתית. אי לכך שואבת התוכנית את הדימויים מתל אביב הותיקה, מתוכנית "גדס", כמו את החלוקה לבלוקים עירוניים, ומשתמשת בתבניות כמו כיכר דזינגוף, גן העצמאות ובראש ובראשונה חוף הים והטיילת של תל אביב. בהתייחסה לחוף ולטיילת קוראת התוכנית תיגר על התפיסות המקובלות הגלומות בתמ"א 4/13 ובשיח הפופוליסטי ה"ירוק" בכלל. מרכיבי התוכנית כוללים:

הרשת העירונית - שימוש ברשת "גדס" המוכרת התל אביבית כתשתית התכנון העירוני וכמערכת המארגנת את שימושי הקרקע והבינוי במרקם העירוני המוצע. פתוח של הבלוק העירוני כיחידה עירונית גמישה אשר ניתן לפתח אותה בעוצמות שונות בהתאם לצרכים המשתנים ולדינמיקה העירונית. רשת זו מאפשרת יצירת שימושים מעורבים מגוונים.

חוף הים - רצועה של אזור חוף פתוח ברוחב של כ-100מ' לפעילויות פנאי ונופש הכוללת חופי רחצה, טיילת חוף עתירת פעילויות מסחר, הסעדה ובילוי לצד הים וכביש לשרות בלבד. התוכנית שואלת את אופייה, שימושיה ומידותיה מחוף תל-אביב הותיקה בקטע המרכזי להמחשת הדימוי של עיר היורדת אל הים.

הצירים העירוניים הראשיים - שני צירי אורך: רח' הירקון ורח' אבן גבירול, שלוש שדרות רחב הניצבות לים: המשך רחוב לבנין-עגנון, מוביל אל מוקד רידינג, שדרות איינשטיין, חודר עמוק לים עם מוקד בילוי בהשראת "הקזינו" של שנות השלושים, ושדרות קק"ל-פרופס המסתיים בחוף תל-ברוך ולידו פארק מצוק גבוה בדומה לגן העצמאות המוכר, ציר אלכסוני - הדיאגונל, המלווה בשדרה שראשה, רעיונית, בצומת נמיר איינשטיין. במפגש השדרה עם רחוב אבן גבירול נוצרת כיכר עגולה מעיין ציטוט של כיכר דזינגוף ההיסטורית.

רחוב אבן גבירול - ציר עירוני התופר את העיר הישנה ההיסטורית עם תוכנית צפון-מערב, ת"א 3700 העתידית ונמשך במקביל לחוף הים. בהתאם לאופי ולמבנה של הרחוב הקיים, רחוב עירוני אינטנסיבי. מלווה בבינוי בן שמונה קומות ובקולונדות לכל אורכו. במפלס הקרקע מתפתחים שימושים מסחריים ומעליהם שימושים מעורבים. המוקד העירוני המרכזי המתמחה בנושאי תרבות אומנות ויצירה במתחם רידינג כאשר הארובה הקיימת תשמש נקודת ציון חזותית.

גבהי מבנים וחתך טיפוסי - הבניה הגבוהה מפורזת אקראית ובחזית הבינוי הפונה לים כאשר היא משתפלת בכוון פנים הבלוק ועולה שנית לשמונה קומות ברחוב אבן גבירול. בהמשך הזמן יבנו מגדלים נוספים ע"י איחוד מגרשים וביצוע מטלות ציבוריות, וגובה הבניה יעלה הדרגתית ואקראית.

צפיפיות המגורים - התוכנית מתאימה עצמה לשינויים עתידיים ומאפשרת ציפוף המרקם המוצע החל מצפיפות של 8 יח"ד לדונם ברטו ועם הגבהת הבניה ציפוף ועיבוי עד ל-16 יח"ד לדונם ברטו. במצב הראשוני התוכנית מציעה כ-10.000 יח"ד, מגיעה למצב ביניים של 15.000 יח"ד ובמצב מרבי לאורך שנים עד לקיבולת של כ-20.000 יח"ד.

לסיכום - רשת גדס, הרשת המוצעת כבסיס לתוכנית הוכיחה את עצמה ביכולתה



להתאים עצמה, בגמישות לשינויים מפליגים בהרגלי חיים, באמצעי תחבורה, ובצפיפויות. תל-אביב הצליחה להשאיר עיר של אנשים, עיר של הולכי רגל, עיר רב גונית, פלורליסטית, סובלנית ורב תרבותית. התוכנית המוצעת מנסה לצמוח, ולהתפתח מניסיון זה.

מוקדי פתוח עירוניים

דני קייזר

ד. קייזר מ. קייזר א. לקנר אדריכלים

שטח שדה דב מהווה מעין "ריק עירוני" ההולך ומודגש ככזה ככל שהפיתוח העירוני מתקרב אליו, נושק ועוטף אותו מכל עבריו. שטח של למעלה מ-1,300 דונם לאורך כ-2 ק"מ חוף ים, סגור שנות דור מאחורי גדרות, נעדר כל הגדרה או רקע תכנוני/סטטוטורי אשר מקרין ומשפיע באופן דראמטי על סביבתו. ההידדמנות הטמונה והנובעת ממצב זה של שטח פנוי וממתין לסיפוק מאווייה הכמוסים ביותר של העיר.

הצעת התכנון יותר משהיא פתרון אורבני סופי ומוחלט, היא מהווה הצעה לשיטת תכנון וחיפוש הנתיב בו על התכנון ללכת, בחיפוש אחרי יצירתה של סביבה סביה עירונית שיש בה יחוד והמשכיות.

ניתוח המבנה האורבני של מספר ערים הנחשבות "אידאל אורבני" מראה כי בכולן נשמרים שני "מיסדרים": המסדר הטיקסי ציבורי. והמסדר האינטימי מקומי. אלו יחדיו מייצרים מתח של חיים עירוניים תוססים ועשירים הנובעים מהמפגש בין שני "מסדרי חיים" אלה.

- המסדר הטיקסי ציבורי – נובע מיצירת מערך קשרים פיזיים, ויזואליים וקוגניטיביים בין מוקדי פעילות, ענין, ותוואי שטח וטופוגרפיה. הוא פרוש על-פני המרחב העירוני כולו בקנה המידה העירוני הכולל ומקנה תחושת ביטחון והתמצאות בדרך כלל מערך זה הוא תוצאה של מהלך תכנוני מושכל ומלומד.
- המסדר האינטימי מקומי – נובע מהוויית החיים של המתגוררים הקבועים במקום, מהצורך שלהם בקנה מידה אנושי, יומיומי של חולין. הוא נגזר מנקודת מבטו של הולך הרגל ויושב הקרנות, בדרך כלל יהיה מערך זה – במיוחד בערים ותיקות - תוצאה של התארגנות ספונטנית מקומית, של מענה מקומי, מהיר ויעיל לצרכים משתנים.

פרישת ראשונית של רשת הקשרים העירוניים המתוחה בין המוקדים שאותרו יצרה שלד תנועתי ותיפקודי לאתר כולו. המרחב מחולק ל-4 רובעים הנגזרים ממעבר שני הצירים העיקריים – ציר רח' איינשטין שבין אוניברסיטת תל-אביב ועד קצה שובר הגלים של המעגנה הקיימת והמשך ציר רח' איבן גבירול. במפגש צירים זה נוצרת פיאצה עירונית, המהווה מקום מיפגש לפעילויות המאפיינות את סביבתה. שני צירים אלה מאופיינים ע"י רציפותם של שטחים וחזיתות מסחריות בקומת הקרקע ושימושים מעורבים ביתר הקומות לכל אורכם. רחוב איינשטין מסתיים במוקד של פעילות פנאי ונופש החודר אל הים ומתבסס על שובר הגלים של המעגנה.

רח' אבן גבירול - ציר התמצאות עיקרי המשנה את נופו האורבני מרחוב עם בינוי אינטנסיבי משני צידי לרחוב הנפתח לרובע פארק החוף תוך פתיחת מבט נופי רחב והמשכי לאורך הפארק אל חוף הים.

החלוקה לרובעים עירוניים: ממזרח לרח' אבן גבירול נוצרים שני רובעים עיקריים: הדרומי הכולל בעיקר מגורים; הצפוני, המשלב מלונאות ומגורים. בתוך בינהם לאורך קצה רח' איינשטיין ומשני צידי הפיאצה מוצע בינוי אינטנסיבי הכולל שימושי תעסוקה מלונאות ומסחר. שני הרבעים שממערב לרח' אבן-גבירול, סמוכים לחוף הים ולכן מהווים חלק מפעילות הפנאי והנופש של המתחם כולו המשתלב בפארק חופי בשטח של כ-300 דונם. הרובע הדרומי כולל מארג סימטאות בזיקה ישירה למעגנה ולפעילות הפנאי שבו. הצפוני המהווה בתוך הרבעים עצמם מתקיים מערך של רחובות, גינות ומבני-ציבור בקנה-מידה אנושי היוצר הזדמנות לחיי קהילה מגוונים. משקל נגד מאזן למסדר הראשי של רחובות איינשטיין ואיבן גבירול.

בכך בא לידי ביטוי שיטת התכנון שנבחרה, שיטה הבאה לנתח ולהגדיר סדר עדיפויות אורבני בין קביעות ערכיות של ה"מסדר הטיקסי ציבורי" לבין הגמישות המבטאת ספונטניות תכנונית בתוככי הרועים השונים המייצגים את ה"מסדר האינטימי המקומי".

שדה דב - הפסיפס העירוני

אלי פירסט

מזור פירסט אדריכלים ומתכנני ערים

הפרויקט מציע פסיפס מגוון של מירקמים ופעילויות הנדרש למיצובה של ת"א כמוקד מטרופולני ועיר עולם של המאה ה-21. הפרויקט כולל מספר יחידות ראשיות המתקשרות למירקמים הקיימים ונשזרות לאורך פארק החופים. המרכיבים הראשיים:

"הקובייה" - אזור הכולל תמהיל של תעסוקה, מסחר, מגורי מע"ר, מלונאות, פנאי ונופש, אינטנסיבי (Down Town) צפונית למירקם העיר המרכזית, מאפשר מענה לביקושים קיימים וגדלים, באזור המתוכנן לכך, ובכך מיתון הפיתוח המגדיל של מירקמי העיר ההיסטורי "הקובייה" יושבת על משבצת קרקע של כ-250 ד', הכוללת כ-30 מגדלים בגובה אחיד (כ-35 ק'). כל מגדל, או צמד מגדלים, יושב במבנן נפרד. ה"קובייה" מפולחת למספר רבדים:

רציף מעגנת רידינג מהווה המשכיות אחודה הן של מוקד הפנאי בנמל ת"א והן של פארק הירקון לתוך פארק החופים שיפותח מצפון. התכנית מציעה להרחיב מעגנה זו כדי ליצור "ריאה כחולה", המאפשרת פעילות נינוחה בדפנותיה.

"הקשת" - שכונת הקשתות נפרשת על כ-600 ד' בין המשך רח' איינשטיין בצפון, לוי אשכול במזרח, ש"י עגנון בדרום, וקשת המשך אבן גבירול במערב. מערך הקשתות הפורמאלי יוצר מסגרת מזוהה, המאפשרת מגוון מבניים בתוך המגרשים, שמאפייניה עומדים על פתיחה מירבית לים, השתלבות עם המירקמים הסמוכים. מתחם מלונאות החוף- יושב על יחידת פארק חוף.

קשת אבן גבירול - חיבור לרחוב איינשטיין - רמת אביב. התכנית רואה חשיבות רבה

בהמשכת אופיו של רח' אבן גבירול דוגמת הקיים, כרחוב עירוני ראשי רב קיבולת, וביצירת רצף המשכי עם הרחוב העירוני הראשי של רמת אביב- רח' איינשטיין. רח' אבן גבירול יתרום את הפעילות העירונית המשלימה לרח' איינשטיין

ה"רצועה" - שדרת התרבות - מהווה המשך ישיר ואחוד של מערך מוסדות התרבות וההשכלה הקיימים- אוניברסיטת ת"א, מוזיאון הפלמ"ח, מוזיאון א"י, מחד, ופארק הירקון כולל מרכז הירידים, מאידך. הרצועה נמשכת עד לעוגן הקיים במתחם, הוא המבנה ההיסטורי המונומנטאלי של תחנת רידנינג, בסמוך למעגנה. שדירת התרבות כוללת שורת מבני עורף בשטח של כ-60,000 מ"ר, ונועדה לאכלס מוזיאונים וגלריות, אולמות מופעים ברמה הבינלאומית בצד מופעי שוליים.

"הרשת" - חטיבת קרקע של כ-640 ד', בין רח' פרוס בצפון, לוי אשכול המשך איינשטיין בדרום ופארק החוף במערב. הרשת מתבססת על תכנית רכטר-פרלשטיין. הרשת מורכבת ממודול מבניים עירוני בסיסי של כ-25 ד', המוטה בזווית לים, ובכך מאפשר חשיפה ופתיחות מירבית של המגורים. הבינוי במבניים שמחוץ לגבולות התכנית התקיפה מפורקים יותר כדי לאפשר מיכסום קווי התנועה וקווי המבט אל הים. המבניים מתפקדים כיחידות אוטונומיות וכוללים בתוכם את השטחים הפתוחים הקהילתיים. השכונה מתחברת באופן המשכי ובלתי מופר לרצועת חוף חולית רחבה. מירקם עירוני למגורים המגיע ישירות לחוף הים החולי.

פארק החופים - רצועת החוף באורך של כ-2 ק"מ הכוללת מגוון שימושים ובהם: חוף הירקון - המשכו של פארק הירקון, פארק בוסתנים משולב ברצועת התרבות נכנס ב"אצבעות ירוקות" לעומק המירקם ומתחבר המשכית לפארק החולי. המעגנה- מוקד - "פנאי אורבני", השואב את כוחו ממפגש קו הביניים והים. מרחב הולכי רגל פתוח, המשכי, ברוחב של 20-40 מ'. פארק החולות - רצועת חוף בלתי מופרת, באורך 1.5 ק"מ וברוחב 100-250 מ', המשתפלת אל הים כאשר מירקם המגורים בעורפו "נעמד עם רגלים יחפות בחול". התכנית מחזירה את נוף החולות הטבעי לעיר. סיפון הים העירוני - "טיילת המסלול", על תוואי מסלול הנחיתה של שדה דב.



חיפה והים

יו"ר מושב: ברוך קיפניס

חיבור העיר לים: מימוש הפוטנציאל של חיפה

אריאל וטרמן

מהנדס העיר חיפה

העיר חיפה קבעה יעד אסטרטגי לחיבור העיר אל חופיה. במשך עשרות שנים סבל ליבה של העיר "העיר התחתית" מניתוק בחיץ מהים. מסילת הברזל ונמל חיפה שהוקם בזמן המנדט, חסמו ביום בהיר אחד את העיר מקו המים. במשך עשורים, גרם ניתוק זה להידרדרות וזניחת המתחם ורבים מנכסיו עמדו ריקים ובהזנחה קשה.

החזון התכנוני שמקודם כיום מעתיק את הפעילות הנמלית של נמל חיפה מזרחה. תשתיות חדשות שהוקמו ישמו בפועל מגמה זו ולמעשה רוב רובה של הפעילות הנמלית מתרחשת כבר היום במזרח.

ייחודו של הנמל המערבי מאפשר כיום פיתוח מושכל בפיתוח עירוני waterfront כפי שהתבצע בערי נמל רבות בעולם.

הכלכלה והערכים האופטימאליים מצביעים כיום על יתרון בפיתוח עירוני על הרציפים הישנים – בתי קפה מסעדות בתי מלון ושטחי טיילות נרחבים, יהוו מוקד פעילות מרכזי ברמה הארצית ואף יהוו מתחם בעל חשיבות בין לאומית בהיותם המשך ישיר לציר המושבה הגרמנית והגנים הבהאים – שהוכרו לאחרונה כאתר מורשת עולמי של אונסקו.

חזון זה אומץ בתכנית מתאר ארצית תמ"א 13/3 וכיום מקודמת תכנית מפורטת למתחם הנמל המערבי.

על תהליך חיובי זה קיימים איומים רבים, המרכזי שבהם הוא תכנית הפיתוח של מערכת הבטחון המהווה סתירה לתכניות המאושרות.

עיריית חיפה ומעבה"ט הגיעו להבנה להעתקת הפעילות והגדלת השטח המיועד לפיתוח עירוני.

נושא נוסף שמחייב פתרון, הוא מסילת הרכבת שהוקמה גם היא בתקופת המנדט והוותה וממשיכה להוות חיץ בלתי עביר לאורך כל חופי העיר. לאורך התוואי עוברות מאות רכבות ביממה ובכוונת הרכבת להכפיל את מספר המסילות מ-2 ל-4 ולהגדיל את מספר הנסיעות באופן שירחיב את הפגיעה לאורך החוף.

עיריית חיפה יחד עם רכבת ישראל הציעו פתרון של שיקוע המסילה בתוואי הקיים ופועלות למימושו כחלק מתכנית הפיתוח של רכבת ישראל. הפיתוח העירוני שיתאפשר לאורך התוואי יהווה חיבור בין שני חלקי העיר והינו חיוני למימוש החיבור לחופיה.

ממערב הנמל תמשיך טיילת לאורך החוף עד דרומה של העיר ואף דרומה לעתלית. הדבר מחייב מאמץ רב בפינוי שטחים שנתפסו לאורך השנים. בין היתר אושרה לאחרונה תכנית המפנה את החניונים הקיימים של בית חולים רמב"ם לחניונים



תת קרקעיים בתחום בית החולים. היום נמצא לקראת ביצוע חלק זה של הטיילת בתוואי ההסטורי שלה כפי שתוכנן ע"י האדריכל רדינג.

העירייה פועלת עם מעהב"ט לפינוי החוף מול בה"ד חיל הים – בטווח המיידי וכך יפתח לראשונה אחרי עשרות שנים רצף פתוח של טיילת חופית ממערב הנמל לליבה של העיר, לאורך ראש הכרמל ודרומה.

בתוואי זה נפתחה טיילת ופארקים - לאחרונה הושלם פארק הכט ולפני ביצוע נמצא פארק שקמונה לאורך השמורה הימית ותל שקמונה ההיסטורי הנמצא במקום.

תכנון וביצוע מערך הטיילות יהווה נקודת מפנה ביחסי העיר עם הנכס המרכזי שלה שהוא חופו של הים והממשק שלו עם הר הכרמל.

חיבור העיר לים היסטוריה וערכים לשימור

וליך כרכבי

צוות שימור בעיריית חיפה waleedk@haifa.muni.il

החיבור בין חיפה לים הינו חיבור ייחודי על רקע הר הכרמל, שיוצר רגע נופי אחד ויחיד לאורך חופי הארץ. התפתחותה ההיסטורית של חיפה לאורך החוף: הריסתה של חיפה אלעתיקה ובניית חיפה "החדשה" ע"י השליט הבדואי דאהר אלעומר בשנת 1761.

התרחבותה של חיפה לשני הכיוונים (מזרח מערב) באמצע המאה התשע עשרה תוך היעלמות חומות העיר העתיקה. התפתחותה של כיכר פריס (חימה) וסביבתה כמרכז העסקים הראשי של חיפה. המושבה הגרמנית והקשר שלה לים. ההתייחסות של ריכארד קאופמן לתכנון חוף הים ושכונת בת גלים.

תחילת שנות המנדט הבריטי על הארץ והפיכתה של חיפה למרכז האדמיניסטרטיבי של המנדט. שגשוג כלכלי ופיתוח מואץ בעיר התחתית בהיותה המרכז הניהולי והעסקי של חיפה. זמן של יזמויות ייחודיות: בנק אנגלו פלסטינה של ברולד, המרכז המסחרי הישן בתכנונו של פריץ קורנברג משנות העשרים של המאה הקודמת והמרכז המסחרי החדש בתכנונו של מקס לב משנות השלושים.

בניית נמל חיפה בסוף שנות העשרים לפי תוכניותיו של סר פלמר. המשמעות האורבניות של בניית הנמל והניתוק הפיזי שהנמל יצר ממרכז העיר. פיתוח עורף הנמל (השטח המיושב): בניית החזית הצפונית של דרך העצמאות לפי הפרויקט של קליפורד הולידיי שמהווה רגע עירוני מיוחד. בניית המשביר המרכזי.

תוכניות פיתוח חוף התכלת מבת גלים ועד תל שיקמונה של אדולף רדינג תוך הכשרת מערכת טיילות לאורך חוף הים.

שקיעתה ההדרגתית של העיר התחתית לאחר קום המדינה. היחלשות המער ושינוי תפקודו של הנמל האיזו את תהליכי ההידרדרות של העיר התחתית. הריסתה של העיר העתיקה מידי אחרי מלחמת העצמאות לא תרמה לשימור מעמדה של העיר התחתית לאחר שבמשך עשרות שנים מרכז העיר היה פצוע וריק מתוכן.

תכנון תשתית לאומית חופית בלב עיר ומטרופולין: תכנון ופיתוח נמל חיפה בסביבתו בתנאי תחרות על הקרקע ובתקופה של תמורות

מיכל טוכלר אהרוני

חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ michalt@israports.co.il

נמל חיפה הוקם בתקופת המנדט הבריטי והיווה את המנוף הכלכלי העיקרי להתפתחות העיר חיפה בדגש על ההתפתחות התעשייתית. עם קום המדינה היתה העיר חיפה המוקד הכלכלי העיקרי בא"י. הנמל תוכנן ופותח באוריינטציה תשתיתית כמוקד סביבו התפתחו פעילויות עירוניות, תעשייתיות ומסחריות. חטיבות הקרקע בעורף הנמל, היו לאורך שנים "חצר אחורית" של העיר. בעשור האחרון, מתרחשות תמורות רבות, פונקציונאליות ותפיסיות, המשפיעות תכנון ופיתוח הנמל. השינויים הם שילוב בין שינוי מרכזי התכנון הנמלי של הגורם המופקד על פיתוח נמלי היס בישראל – "רשות הנמלים" בעבר ו"חברת נמלי ישראל - פיתוח ונכסים" כיום, וכן בשינויים בגישות מוסדות התכנון, גורמי הסביבה ועיריית חיפה.

התמורות העיקריות הן:

1. עד השנים האחרונות לא הוסדר התכנון המרחבי במטרופולין חיפה באופן שנוצר "ואקום סטטוטורי" ברמות התכנון הארצי, המחוזי והמקומי. בשנים האחרונות מתרחשת גאות תכנונית במרחב חיפה, בכל המישורים האלה המביאה לידי ביטוי את התמורות הרבות המתרחשות בתקופה האחרונה, בעיקבות שינויים בתפיסה התכנונית ובקריטריונים התכנוניים.
2. המבנים הימיים - הגידול בהקפים ובמימדים – תוספת רציפים, ארוכים יותר, בעלי עורף תפעולי רחב יותר, הארכת שובר הגלים הראשי. התהליך החל עם פיתוח שיטת השינוע במכולות והתגבר עם הגידול, מעל לחזוי, בהיקף המטענים, בעיקר בתחום המכולות, בשל צמיחת המשק והישענות המשק על נמלי היס. (99% מהיבוא והיצוא במושגי משקל ונפח). כמו כן, התפתחות "הכפר הגלובלי" - העברת מוקד ייצור מוצרי הצריכה למזרח הרחוק. כתוצאה מכך חל גידול במימדי האוניות – ארוכות יותר, עמוקות יותר, רחבות יותר.
3. עורף הנמל – עם התרחבות מגוון הפעילויות העורפיות בנמלים וההיקפים הנדרשים להן, גדלים הצרכים לפיתוח עורף נמל לפעילויות כגון: מתקני ביטחון, משקפי מכס, חניוני משאיות, אחסון וטיפול במטענים, מרכזי המכלה וריקון של מכולות, מרכזים לוגיסטיים, משרדים. הסיבות העיקריות לכך הן הצורך בייעול המערכת הנמלית, הרפורמה בנמלים, הצורך בחיזוק האבטחה (אירועי 11.9, הפיגוע בנמל אשדוד ב-2004) המודעות לשיפור השרשרת הלוגיסטית – תחרות, דרישות להתייעלות, לדיוק ולוודאות במועדי אספקת המטענים. במקביל, פיתוח פעילות כלכלית בעורף, מהווה מוקד עירוני של צמיחה כלכלית.
4. נחל הקישון – השתנתה התפיסה כלפיו מתעלת ניקוז לשפכי התעשיות – לפארק עירוני לטובת הציבור. הגורם לשינוי הוא המודעות לערכם של נחלי החוף כשטחים פתוחים איכותיים.
5. בחינת השפעות סביבתיות – של המבנים הימיים על עצירת תנועת החולות לאורך החופים, מדיניות שינוע חומ"ס וכו', מהוות כיום חלק אינטגרלי בהליך התכנון.

6. איחוד תשתיות ארציות – הנדרשות לקירבה לקו החוף (גו טבעי, תחנת כח מקוררת במי ים, התפלה, שטחי אש וכו'). גישת איחוד התשתיות נובעת מהתפתחות המודעות לשמירה על משאב החופים המצומצם. צמידות התשתיות שנוצרה גורמת לעיתים לקונפליקטים הנדסיים ותפעוליים.

בין הר לים: חוף שקמונה ופארק הכט בחיפה

דפנה גרינשטיין, גיל הר-גיל טלי מרק

משרד גרינשטיין הר-גיל office@landscape.org.il

ייחודה של חיפה במפגשים המתחוללים בה. מפגש תרבותי, אנושי, מפגש בין ואדיות טבעיים למרקם הבנוי, בין מגוון החופים העוטפים את העיר ממערב ומצפון ובין הר הכרמל המשתפל אליהם.

הבסיס ההיסטורי לתפיסה הנופית בתכנון העיר חיפה מעוגן בדו"חות כתובים משנת 1920, שהכין מתכנן הערים הסקוטי פטריק גדס. גדס הדגיש בכתביו את הצורך בשמירה על מבטים פתוחים לים ולנוף הרחוק, ביצירת שווי משקל בין מעשי ידי אדם והטבע ובשמירה על רצף פתוח של אפיקי הוואדיות עד הים. בעבר הרחוק, היתה חיפה עיר ש"פניה לים". רחובות, שכונות ואזורים כמו העיר התחתית, היו בקשר פיזי ישיר עם הים והסתיימו בחוף. עם השנים "אבד" החזון התכנוני של גדס. יותר ממחצית מכחמישה-עשר הקילומטרים של חופי חיפה אינם נגישים לתושבי העיר ואף חסומים ויזואלית. הנמל, שמוקם בקצה הציר של שדרות בן גוריון, יצר נתק ברור בין העיר לים וגרם להחמצת אחת מנקודות החיבור החשובות בין העיר לחופה. לאורך כל קו המפגש בין שיפולי הכרמל לחוף, מוקמו תשתיות, מסילות רכבת ועורקי התחבורה הראשיים לצפון הארץ ובכך נסתם הגולל על הקשר בין ההר לים, בין העיר לחופיה.

מתחם חוף שקמונה – המיקום העירוני

מתחם חוף שקמונה, שגודלו כ-150 דונם, ממוקם בחיפה, בכניסה הדרומית לחיפה, בין כביש הכניסה לחיפה "דרך ההגנה" במזרח, לבין הים במערב. המתחם נחלק ל-3 רצועות אורך השונות זו מזו. בין הרצועות הפתוחות, חוצצות רצועות תשתית – מסילת הברזל חיפה-ת"א, וכביש הכניסה לחיפה. הרצועה המערבית ביותר במתחם שקמונה, היא תחום מי הים שהוכרזו באזור זה כשמורת טבע ימית. רצועת האורך השנייה היא חוף שקמונה עצמו. החוף הוכר כגן לאומי, הכולל בתוכו גם את תל שקמונה, תל עתיקות מרשים. במצבו היום, החוף מוזנח וכבר נרחב לפעילות אנושית שלילית. רצועת אורך השלישית, המזרחית ביותר היא עורפו של החוף שבין דרך ההגנה במזרח למסילת הברזל חיפה – ת"א שבמערב, פותחה לאחרונה על ידי עיריית חיפה, חברת יפה נוף ובמימון "קרן הכט" כפארק העירוני הגדול ביותר של חיפה, הוא "פארק הכט".

פארק הכט – כעורף לחוף שקמונה

בשנת 2008 נפתח לציבור "פארק הכט". הפארק שזכה לאחרונה בפרס "קרוון" היוקרתי לאדריכלות נוף, הינו פארק עירוני גדול ולינארי המשתרע על שטח של 70 דונם בין פסי הרכבת לדרך ההגנה (כביש הכניסה לחיפה מדרום). אופיו העיצובי



תקצירי הרצאות

רד, גלי ופתוח. השביל הראשי האורכי, עשוי מבטון בגוון חול ים, "תופר" לאורכו את כל פעילויות הפארק ומאפשר מבט פתוח לים. לאורך כביש ההגנה הסמוך במקום מדרכה, טיילת ושביל אופנים עליון. שטחי דשא חסרים מאד בחיפה, לכן, הפארק נחלק בין אזור מרכזי מדושה ושוליים של צמחייה ימית ומקומית, המשלבת שימוש בדגניים רכים הנעים עם הרוח המגיעה מהים. מתקני המשחק הרבים "אווריריים ושקופים". הכל אומר פשטות ורוך והאנשים פוקדים את הפארק בהמוניהם, בכל שעות היממה. הפארק מהווה רצועת העורף האינטנסיבי לחוף שקמונה המיועד להיות מפותח בקרוב כחוף טבעי ומינורי.

חוף שקמונה – הפיתוח

חוף שקמונה המשתרע על שטח של כ-80 דונם בחזית החוף, תחום על ידי מסילת הברזל במזרח ועל ידי הים במערב, הוכרז כ"גן לאומי". החוף, על אף יופיו וערכיו הרבים, רחוק מלשקף את הפוטנציאל הגלום בו. פסולת בניין ודרכי מצע קיימות הופכים רקע לפעילות אנושית שלילית במקום לחוף גן לאומי מטופח לחופה של עיר. על רקע זה יזמה עיריית חיפה בשיתוף עם רשות הטבע והגנים, פיתוח מושכל ומינורי של גן לאומי חוף שקמונה, כחלק ממתחם שקמונה כולו (עם פארק הכט הקיים, בעורפו) וכרצף פיתוח לאורך חופי העיר חיפה. ייחודו של חוף שקמונה הינו בעובדה כי הינו גן לאומי וככזה כל פיתוח בו יהיה עדין ומיועד לתת את הכבוד לשחקנים המרכזיים: הים, הטבע, הנוף והסביבה. אופי הפיתוח העתידי של חוף שקמונה, ששלב אי שלו נמצא בימים אלה בשלבי תכנון מתקדמים, יהיה שונה משאר החופים והטיילות לאורך חופי חיפה. ושונה במהותו כמובן, מפארק הכט האינטנסיבי הצמוד לו. גן לאומי חוף שקמונה אינו מיועד לשמש כחוף רחצה או לפעילות אינטנסיבית אחרת. סגירת החוף לכלי רכב תאפשר שיקום הצומח החופי האנדמי ופיתוח שבילי טיול, "פינות" תצפית והסבר וכן מסלול לרכיבת אופניים. הפיתוח המתוכנן יהיה באופי צנוע תוך שימת דגש על שיקום של משטחי הפסולת שהצטברו בו במהלך השנים והשבת האופי של חוף טבעי. טיילת הולכי רגל ורציף עץ שתוכננו בצד קיר היסטורי קיים, במקביל לקו המים, יאפשרו מפגש עם הגדודיות ופעילות דיג ללא פגיעה בערכי הטבע הקיימים. מתחם שקמונה יהווה בעתיד גם חלק ממערכת להולכי רגל ולרוכבי אופניים שתתקשר לעתלית בדרום ולאחר הרכבל ושכונת בת גלים בצפון.

ולסיכום: עם "משקפים ורדות"

הפרויקט שקורם עור וגידים בימים אלה, נועד להפוך את החוף נגיש לתושבי השכונות הסמוכות, לתושבי העיר, ולמבקרים בה, תוך שמירה על ערכי הטבע, הארכיאולוגיה והנוף הייחודיים ותוך שיקום ושחזור צמחיית החוף. חוף שקמונה יישמר כשמורת טבע ונוף ייחודית עם פיתוח אקסטנסיבי ויהווה הפוגה ברצף הפיתוח החופי-אורבאני של החופים מצפון ומדרום לו. אנו תקווה כי עם סיומו תוכל חיפה להתהדר בקטע חוף טבעי מטוייל ומטופח שהעיר מפנה לו פניה.



תיירות ונופש בערי החוף

יו"ר מושב: דורון קופמן

קיסריה ויפו העתיקה, תכנון תיירותי בערים עתיקות לחוף הים התיכון

אדיר שפירא, שרון עמבר

אתת ניהול פרויקטים בע"מ office@atat.co.il

קיסריה: מקרה מבחן

שימור מול פיתוח: גן לאומי קיסריה הוא אתר תיירות בעל חשיבות ארכיאולוגית והיסטורית עולמית שסבל ממייעוט מבקרים בשל אטרקטיביות נמוכה למבקר בן זמננו. לאחר לימוד האתר והכשלים המובנים בו, בדיקת שוקי היעד וביצוע סקרי שוק, הוכנה תוכנית אב לפיתוח לגן הלאומי כולו הכוללת:

- במישור הערכי והחוויתי – תכנון אטרקציות חווייתיות למגוון פלחי שוק והקמתן באתרים שונים בעיר, מרכז לימודי חווייתי, כולל משחקי דמיון ויצירה התואם את תוכנית הלימודים של בתי הספר, פעילויות אטרקטיביות ומסחריות כגון אירועים, פסטיבלים, מרכז אומנים, מגוון מסעדות ובתי קפה ועוד.
- הסדרת מערך סיורים ושבילים מסומנים באתר על פי נושאים ואורך ביקור רצוי.
- הסדרת זרימת הקהל, הכניסות והיציאות ואטרקציות לקהלים שונים הפזורים באתר כולו ומזמינים ביקורים מתמשכים וחוזרים.
- תמהיל עסקים חזק וסינרגי.

יפו העתיקה: מקרה מבחן

תיירות בעיר נמל חיה: יפו העתיקה היוותה מרכז תיירותי ותרבותי חשוב במשך עשרות שנים. בעשורים האחרונים חלה דעיכה והתנוונות של ההיצע התיירותי ושל הביקוש מצד הקהל המקומי והמבקר הזר.

החברה לפיתוח יפו העתיקה מבצעת באמצעות חברת אתר שדרוג מקיף של ההיצע התיירותי ויצירת מוקדי העברת תוכן וחוויה, על מנת למשוך את המבקר בן זמננו בכלים עדכניים המיושמים במתחם עתיק וחי.

בוצעו סקירה יסודית של המצב הקיים וסקר שוק מקיף אשר היוו את הבסיס לתכנית האב המיושמת, הכוללת:

- שדרוג מרכז המבקרים והפיכתו למרכז ארכיאולוגי, היסטורי, חווייתי, משכיל ומהנה בו מסופר לראשונה סיפורה ההיסטורי של יפו.
- שדרוג תמהיל העסקים והתמודדות עם המוקשים המובנים הגורמים לניוון עסקי המסחר והתיירות באמצעים כלכליים, משפטיים ואדריכליים.
- הקמת מוקדי עניין, יופי והנאה חדשים: מזרקות המזלות, מרחבי תצוגה אומנותית ומסחרית, יצירת שפת רחוב של פיתוח פיזי כולל, שילוט והכוונה, ריהוט רחוב ועוד.
- יפו כמכלול: התמודדות באמצעות שיתוף עם מוקדי העניין המתחדשים הסובבים את יפו העתיקה – הנמל ושוק הפשפשים בראשם.

סיכום והשוואה

- אתר עתיקות מול רובע תיירותי חי : כללי הפעילות והפיתוח באתר עתיקות מול כללי הפעילות והפיתוח באתר לשימור שהוא גם רובע מגורים חי.
- הקשר בין הים ליבשה : כיצד מכניסים את הים והנמל לאתר התיירות מבלי לתת להם לגנוב את ההצגה.
- הקרבה לים כגורם מאחד : קווי דמיון ושוני בין שני האתרים.

חדרה עיר חוף?

נעמה מליס

נעמה מליס אדריכלות ובינוי ערים בע"מ office@malis.co.il

בחדרה כשבעה ק"מ של חוף ים, החל משמורת הטבע בדרום, דרך חופי הרחצה ו"אולגה על הים" במרכז ועד לנחל חדרה והמפגש הדומיננטי עם ארובות "אורות רבין" בצפון. למרות איכויות החוף ואורכו, מעטים יראו או יתפסו את חדרה כעיר חוף.

הצעת התכנון מטפלת בחלקו הצפוני של המפגש בין חדרה והים ובודקת עד כמה ניתן "למשוך" את חוויית הים אל תוך העיר הקיימת. במקביל, כיצד מרכיבי העיר, שהתגבשו עם השנים, יכולים לבוא לידי ביטוי במתחם שטרם פותח.

לימוד העיר וחזוניה וניתוח מדוקדק של המקום, ופירוקם באמצעות הגישה התכנונית הובילו למרכיבי התכנית:

האתר; השריג הירוק; הסכמה התפקודית; ה"רביירה" ומתחמי התיירות; מרקם המגורים וקו הרקיע העירוני.

כל מרכיב בתורו יצר רובד נוסף של חיבור העיר והים. כך למשל נוצלו המרכיבים הפיזיים של האתר - טיילת החוף הותוותה לאורך שפת רכס הכורכר המערבי, צירים ראשיים בכיוון מזרח מערב הותוו מול מפרצים טבעיים בקו החוף או תוך שימוש בגבעות וגאיות טבעיים וכו'.

השריג הירוק על גווניו תוכנן כמקשר הראשי בין חלקי הרובע ובין הים, והשטחים המיועדים לצרכי ציבור תוכננו ועוצבו כמחוללי הייחוד המקומי בשיטה בת ישום גם בחלקי העיר המרוחקים יותר מהים.

גם מתחמי התיירות ומתחמי המגורים מוקמו, תוכננו ועוצבו כחלק מרקמה המקשרת עיר-רובע-נחל-ים.

בנוסף, שולבו כחלק אינטגרלי מהגישה התכנונית עקרונות התכנון בר קיימא, כפי שמפורטים בתקן ה-LEED לשכונות מגורים ואסטרטגיות תכנוניות לשיפור בריאות הציבור כפי שמפורטות במחקרי ארגון הבריאות העולמי. בין השאר, ניתן לציין את השימור הנרחב של שטחים פתוחים טבעיים על המגוון האקולוגי והבוטני שבהם, שימור רכסי הכורכר, תכנון אקלימי המאפשר נוחות ברחובות ובשטחים הציבוריים ויצר תנאים מיטביים לחימום/קירור פאסיבי של דירות המגורים, ערוב שימושים, קישוריות מיטבית בתחום הרובע ובינו לבין רובעים שכנים ויצירת גריד רחובות חיים, המוכוונים להולך הרגל ומעודדים הליכה ורכיבה על אופניים.

"תל אביב בעיניים זרות": הערכת תל אביב כמוצר תיירותי עירוני

שרון בן דליה, ארזה צ'רצ'מן, נגה קולינס-קריינר

הטכניון bendahlia@gmail.com

התיירות העירונית הפכה מאז שנות השמונים של המאה העשרים לפעילות חשובה בהרבה ערים, עם תרומה נכבדה לכלכלת העיר, והשפעה על הפעילות האנושית ועל עיצוב פני העיר. התחרות הגדולה מחייבת ערים שאינן בעלות מוניטין עולמי, לשפר את המוצר התיירותי. המחקר הנוכחי מבוסס בעיקרו על מודל "העיר התיירותית" של Van Den Berg et al (1995), המתאר חמישה מרכיבים שבלעדיהם כושר התחרות בתחום התיירות יהיה נמוך: א. מוצרים ראשוניים (אטרקציות טבעיות, היסטוריות ותרבותיות, ואירועים). ב. מוצרים משלימים (לינה, הסעדה, בילוי, קניות ושירותים תיירותיים). ג. נגישות חיצונית ופנימית. ד. דימוי. ה. תעשיית תיירות (ניהול, שיווק ותכנון).

מטרת המחקר הייתה לבחון את כושר התחרות של תל אביב – כעיר חוף ים תיכונית המתחרה עם יעדים ים תיכוניים אחרים – ואת מידת שביעות רצון התיירים מהמוצר התיירותי. ממטרה זו נגזרו שלוש שאלות:

מהם מרכיבי המוצר התיירותי בעיר? כיצד הם נתפסים על ידי התיירים? האם יש הבדלים בין התיירים בהתייחסות למוצר התיירותי? מתודולוגיית המחקר התבססה על שני כלים: האחד – בחינה אובייקטיבית של מרכיבי ההיצע התיירותי בתל אביב, לפי המודל. השני – ראיונות אישיים עם 199 תיירים.

ממצאי הכלי הראשון, בחינת ההיצע התיירותי, לימדו שבתל אביב עומדת בקריטריונים של עיר תיירותית, אך אינה מצטיינת בהם: בעיר מגוון של מרכיבים ראשוניים, אולם חלק מהאטרקציות ההיסטוריות סובל מהזנחה, חלק מהאטרקציות התרבותיות אינו נגיש לתיירים, ורק אירוע אחד ייחודי לתל אביב. בעיר מגוון של מוצרים משלימים, אולם קיים מחסור בהיצע לינה זול. הנגישות החיצונית מבוססת רק על טיסות והנגישות הפנימית אינה יעילה. התדמית השיווקית מבוססת על מרכיבי הבילוי והליברליות, ומזניחה את ההיבט ההיסטורי-תרבותי-עיצובי.

ממצאי הראיונות עלה כי מבין ארבע הקבוצות של התיירים – נופש, תיור, עסקים וביקור קרובים – האחרונה הפגינה שביעות רצון גבוהה יותר בכל השאלות. בקצה השני – תיירי התיור – הכי פחות שבעי רצון. שביעות הרצון מהמוצרים הראשוניים היא נמוכה יותר לגבי מאפיינים תרבותיים (מוזיאונים ואתרי תרבות) והיסטוריים (נווה צדק, "העיר הלבנה") מאשר לגבי מאפיינים טבעיים (חוף הים ונחל הירקון) ואטרקציות (הנמל החדש, הספארי והלוונה פארק). יתרה מכך – רוב התיירים לא ביקרו באתרים היסטוריים ותרבותיים חשובים בעיר, לעומת אחוז גבוה של תיירים שביקרו בחוף הים ובנמל החדש. יוצאת דופן היא יפו העתיקה שלעומת שאר האתרים ההיסטוריים אחוז המבקרים בה היה גבוה מאוד ושביעות רצון התיירים ממנה הייתה גבוהה ביותר. שביעות הרצון מן המוצרים המשלימים הייתה נמוכה ביחס להיצע הלינה, וגבוהה ביחס לקניות, בילויים והסעדה. שביעות הרצון מהנגישות החיצונית הייתה בינונית-גבוהה, בעוד שביחס לנגישות הפנימית שביעות הרצון הייתה נמוכה יותר באשר לנגישות הפנימית (נוחות השימוש בתחבורה ציבורית, מובנות השלטים וההתמצאות בעיר). הדימויים השכיחים



תקצירי הרצאות

בקרב התיירים היו קשורים במאפייני בילוי, שמש-ים ומודרניות. השינויים בדימוי לטובה – בין לפני שהתיירים ביקרו בעיר לבין אחרי – היו בין צמדי הדימויים עולם שלישי-מודרנית, ומפחידה-בטוחה, ואילו השינויים לרעה היו בין צמדי הדימויים יקרה-זולה, יפה-מכוערת, ומיוחדת-שגרתית.

המסקנות משילוב הממצאים הן שנקודות החוזק של תל אביב, כמוצר תיירותי, קשורות במאפייני ה'רוח התל אביבית' – כלומר: התושבים, האווירה הליברלית, חוף הים ומקומות הבילוי. נקודות חוזק אלו מושכות בעיקר תיירי נופש. נקודות החולשה קשורות במאפיינים הפיזיים בעיר: תחבורה, לכלוך, רעש, ארכיטקטורה והיצע מקומות הלינה. נקודות חולשה אלו קשורות לרוב במאפיינים פיזיים של העיר, אשר לרוב נמצאים בתחום הטיפול של העירייה והמערכת התכנונית. כדי למשוך יותר תיירים מסוג 'תיור', ולא רק תיירי נופש, יש לשפר נקודות חולשה אלו.

פיתוח שירותים ואטרקציות לאורך חופי ים - פגיעה או הזדמנות?

דורון קופמן

תנע בע"מ

נקודת ההנחה היא שחופי ישראל מצומצמים, והגישה אליהם מוגבלת ולכן חשוב לדון במפגש בין הציבור והחוף.

מי יהנה מהחוף, יחידים או המונים? ומה יוצר את ההבדל מבחינת הפיתוח, בכמות המבקרים?

החוף כמחולל נופש ופנאי ייחודי וכמשאב סופי- בחינת הקשר בין הסדרת שירותים ומתחמי אתנחתא להמונים לעצם הביקור והשהייה בחופי הרחצה.

דיון בהגדרה - חוף הים כשכיית חמדה לבודדים או מקור הנאה, נופש ופנאי להמונים?



שטחים פתוחים בעיר

יו"ר מושב: לימור שעשוע-בר

האם הירוק תמיד ירוק? כמות, פעילויות ואיכות שטחים ציבוריים פתוחים בישובים בגודל שונה ובאזורי אקלים שונים בישראל

יודן רופא, גבריאלה פירשטיין

המכונים ע"ש בלאושטיין לחקר המדבר, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

yrofe@bgu.ac.il

שטחים ציבוריים פתוחים (שצ"פ) מקובלים בעולם התכנון כבעלי ערך מהותי מתוקף קיומם במרחב העירוני. הסטנדרטים לאספקתם במדינת ישראל הם אחידים ואינם שונים בין סוגי יישובים, אזורי אקלים שונים בישראל, או סוגי בנייה ותכנון שכונתי. לאחרונה, ארגונים סביבתיים והמשרד להגנת הסביבה טוענים, שהקצאת השטחים הפתוחים לנפש בערים בישראל איננה מספקת, וממליצים על הכפלה ואף שילוש של הסטנדרטים הללו.

מטרת מחקר זה הייתה לסקור את הכמות, האיכות, דפוסי השימוש ועמדות התושבים ביחס לשטחים הפתוחים שבשכונות מגוריהם. נבחרו יישובים, בנגב ובמישור החוף, שהם מקבילים זה לזה מבחינת המדרג החברתי כלכלי, ומבחינת ההירארכיה היישובית, השכונות נבחרו כך שייצגו טיפוסי בניה ותקופות תכנון שונות בהיסטוריה היישובית של ישראל. שיטות המחקר שנעשה בהם שימוש הן: מיפוי וניתוח תיאורי של שטחים פתוחים בהקשרם העירוני, סקר חזותי של איכותם, תצפיות של מידת ואופי השימוש בשטחים הללו, וסקר עמדות של תושבים ביחס לשצ"פ בשכונותם.

תוצאות המחקר מראות שהשימוש ברחבות עירוניות (civic spaces) ורחבות עולה בסדר גודל על השימוש בפועל בשצ"פ ירוקים. שטחים ירוקים רבים נשארים כמעט ללא שימוש. שטחים רבים אינם ממוקמים היטב בשכונה מבחינת עידוד השימוש בהם, אין הם מתחברים, או סמוכים לאזורי שירותים ומסחר מקומיים, אינם כוללים מרכיבים מושכי פעילות, ואינם מוצלים מספיק. בישובים קטנים, ובשכונות עם בניינים צמודי קרקע ניתן לראות כמות גדולה יותר של שטחים ירוקים לנפש, ואיכות השטחים אף גבוהה יותר, אך מנגד כמות השימוש בהם נמוכה במידה משמעותית מיישובים עירוניים ושכונות בבנייה צפופה יותר.

דפוסי השימוש בשצ"פ שונים בין החורף והקיץ, ובין אזור צפון הנגב (מדברי) ואזור מישור החוף (ים-תיכוני). ככלל השימוש בשצ"פ רב יותר בקיץ, אך אין זה מסיבות אקלימיות, אלא משום שישנו יותר זמן לפעילות באור יום אחרי סוף יום העבודה. בסך הכל השימוש בשצ"פ באזור אקלים ים תיכוני רב יותר מאשר באזורים מדבריים, והתושבים מדווחים על יותר שביעות רצון מהשצ"פים בשכונותם. עם זאת, בקיץ, באזורים מדבריים ישנו קשר הדוק יותר בין כמות הולכי הרגל ברחובות, ובין השימוש בשצ"פ הסמוכים אליהם, מה שמעיד על תנאים סביבתיים נוחים יותר, ועל פעילות מזדמנת בשצ"פ.

למרות מיעוט השימוש בשצ"פ ירוקים, ולמרות שבילוי בהם היא פעילות הפנאי

מחוץ לבית הפחות מועדפת על ידי הנשאלים בסקר, העריכו משתתפי הסקר את השצ"פ כחשובים ביותר. באופן פרדוקסלי, דווקא התושבים בשכונות שיש בהם ריבוי של שטח פרטי פתוח, ובהם השימוש בשצ"פ הוא הנמוך ביותר היו בין אלה שהעריכו את חשיבות השצ"פ הללו כגבוהה ביותר. נראה אם כן כי השטחים הירוקים נתפסים בעצם על ידי הנשאלים כסמל ליוקרה, כמותרות המעידות על יכולתם של התושבים לממן ולשלם את קיומם ואחזקתם – למרות שאין הם משתמשים בהם כמעט בפועל.

ממצאי המחקר מראים כי הסטנדרטים הכמותיים לשטחים פתוחים בישראל אינם מבטיחים בעצם שצ"פ משמעותיים בערים בישראל. כמות השטחים, גודלם ומיקומם אינו מותאם לאקלים, או לסוג היישוב והבינוי השכונתי. ייתכן והסטנדרטים אף גוררים הקצאת יתר של שצ"פ ברמה השכונתית, מה שגורר בעקבותיו איכות נמוכה, העדר ייחודיות, בעיות בתחזוקה, ובזבוז משאבי קרקע ומים. דווקא אותם שטחים המשמשים יותר את התושבים: הרחבות העירוניות, הסמוכות לאזורי המסחר והשירותים בשכונה, אינם כפופים לסטנדרטים אלה.

גני הפסגות ברמת גן

צעירה מרואני

אוניברסיטת בר אילן tseiram@gmail.com

הגרעין ההיסטורי המקורי של רמת גן הוקם בשנת 1921 כישוב בשם "עיר גנים" על ידי חברי אגודת "עיר גנים", על פי תכנית שהוכנה על ידי האדריכל והמתכנן ריכרד קאופמן, הידוע כמי שתכנן מספר רב של שכונות וישובים עירוניים וכפריים בארץ ישראל. קאופמן הושפע בעבודתו ממודל עיר הגנים שהציע אבנעזר הווארד, אשר תפס את העיר כמכלול משולב של שטחים בנויים ופתוחים, עם פארק מרכזי ושדרות רדיאליות המובילות אליו וממנו. השפעה נוספת הבולטת בעבודתו היא זו של המתכנן והביולוג פטריק ג'ס, שקרא להתאמת התכנית לתוואי הנוף הטבעי. השפעות אלה מתבטאות בתכניתו של קאופמן לישוב "עיר גנים" אשר תוכנן באזור של גבעות כורכר: פסגות הגבעות נועדו להישאר פארקים פתוחים, חלקן בצמוד למבנה ציבורי, וביניהן תוכננו רחובות עם שדרות עצים. שטחים אלה בתכניתו של קאופמן מוכרים כיום כגן אברהם, גן שאול וגן יהודה.

המיקום על הפסגות יצר גנים שהם בעלי משמעות נופית החורגת מזו של גן עירוני רגיל, שכן מצד אחד אלה הם שטחים פתוחים הנצפים על ידי תושבים הסביבה ועוברים ושבים, ומצד שני מיקומם הגבוה מאפשר תצפיות פנוראמיות ייחודיות לנופים אחרים ומרוחקים. המשמעות התכנונית של גני הפסגות היתה כה בולטת עד שעם המשך התפתחותה של רמת גן דרומה מעבר לתחום המקורי של הישוב המשיך כבשנה, מי שהיה מנהל מחלקת הגנים הראשון בעיר, ושימר ברוח זו פסגה נוספת, בשטח המוכר כיום כגן הבנים.

למרות שחלפו כמעט 90 שנים מעת הקמת הישוב, הגנים נותרו עד היום שטחים פתוחים כפי שתוכננו במקור, אך ניכרות בהם פגיעות שונות עקב הזנחה, שינויים בעיצוב הגנים, תפיסת חלקים מהגנים לשימושים שונים וחסמי תצפיות לנוף על ידי בנינים חדשים. עם היטשטשות הזיכרון ההיסטורי וההתפתחות האינטנסיבית

המאפיינת את רמת גן היום צפויות פגיעות אלה להתעצם עד כדי איום על עצם קיומם של גני הפסגות והערכים הגלומים בהם.

נפגשים בגן: שימור ושיקום גן העצמאות

צבי דקל

תכנון נוף בע"מ – אדריכלות נוף zvi@tichnun-nof.co.il

גן העצמאות, שנחנך בנובמבר 1952, תוכנן במקור ע"י אברהם קרוון, אז הגן הראשי של עיריית ת"א. קרוון חיבר את הגן לתל אביב ולחוף ימה על ידי שימוש בחומרים מקומיים ובחירה קפדנית של צמחיה שתתאים לסביבה הימית הקשה של רסס מלח ורוחות חזקות.

בשנותיו הראשונות הגן אירח מפגשים חברתיים, כנסים וקונצרטים, והיה למוקד תרבות ופנאי לתושבי העיר, אולם במשך הזמן הוזנח הגן לטובת פעילות שוליים, בעוד רוב תושבי העיר מדירים ממנו את רגליהם.

בשנת 2007 יזמה עיריית תל אביב את שיקומו של הגן ההיסטורי והייחודי הזה ופנתה לאדריכל הנוף צבי דקל לצורך מלאכת השיקום. התפיסה העקרונית בבסיס התכנון של צבי הייתה שימור אופיו הייחודי של הגן ושיקום את האלמנטים הקיימים בו, תוך התאמתו לצורכי התושבים והעיר כיום.

הפרויקט מציג תכנון של גן המהווה מקום מפגש ייחודי בין העיר לים. כמו כן, מעלה הפרויקט את השאלה העקרונית בדבר הצורך והאופן בו יש לשמר הגנים והשטחים הפתוחים עירוניים כמרכיב יסודי במרחב הציבורי העירוני המעניק לעיר את אופייה וזהותה.

התנהגות הולכי רגל במרחב הציבורי

יואב לרמן

יעוד בלוג תל אביבי – yoavlerman@gmail.com

הליכה ברגל בעיר היא הפעולה האורבנית הבסיסית ביותר שהתבצעה ברחבי הערים משחר ההיסטוריה. גם כיום, למרות כל החידושים הטכנולוגיים בני-האדם ממשיכים ללכת באותה מהירות בה הלכו אבות אבותיהם, דהיינו כארבעה-חמישה קמ"ש.

על-פי הארכיטקט הדני יאן גהל, ישנו קשר הדוק בין תכנון העיר לשימוש אשר עושים במרחב הציבורי הולכי הרגל. איכות המרחב הציבורי ניתנת למדידה באמצעות מדידת כמות הולכי הרגל שנמצאים בו ומשך בזמן שהם בו וכן אופי הפעולות שהולכי הרגל מבצעים במרחב הציבורי.

החוקר האמריקאי וויליאם ווייט, אשר עסק באופי החברתי של המרחב הציבורי, מצא כי למרות הטענה שמרכז העיר הוא צפוף, רובם המוחלט של השטחים



הפתוחים בעיר סובלים מתת-שימוש כרוני ויש מעט מאוד (אם בכלל) מקומות בהם אנשים מצטופפים באופן ספונטני. אם נתבונן רגע בתל-אביב, נתקשה לדמיין כיכר אחת אפילו שאנשים נמצאים בה בכמויות גדולות (בכיכר דיזנגוף רוב הספסלים ריקים בכל רגע נתון ובכיכר אתרים השממה תמידית), ולמעשה נראה כי רוב הכיכרות בתל-אביב תוכננו באופן שאינו מעודד שהייה בהן.

בהרצאה זו נבחן אלמנטים בסיסיים הקשורים לשימוש במרחב הציבורי ע"י הולכי הרגל. מלבד הליכה המרחב הציבורי משמש גם מקום לשהייה, למפגש, לשוטטות, לשיחה ועוד. ננסה לעמוד על מספר אלמנטים אשר מעודדים שימוש מוגבר ומגוון של הולכי רגל במרחב לעומת כאלה המצמצמים אותו.



