



התאחדות  
האדריכלים  
ובוני ערים  
בישראל

**עיריית נתניה מקדמת מזה למעלה מ-10 שנים תכניות מתאריות כוללניות.**

**אחת – לכל העיר, השנייה – נגזרה ממנה ומתייחסת לרצועת האמצע של נתניה ממזרח לכביש 2 וכוללת את 2 אזורי התעסוקה של העיר.**

**הוועדה המקצועית הקימה צוות שילמד ויגיב על התכניות.**

**חברי הצוות: האדריכלים דורון אוהלי, יעקב גלעד, טומי ריגלר, חיימי שניידר ויו"ר הוועדה המקצועית אריה שילה למדו את התכניות לעומקן.**

**כבר לפני כשנתיים המצאנו למהנדס העיר הקודם של נתניה נייר השגות מפורט, קיימנו דיונים משותפים גם איתו וגם עם מהנדס העיר שהחליפו, אולם התכניות קודמו ללא התייחסות להשגותינו.**

**בימים אלו מופקדת תכנית רצועת האמצע של נתניה.**

**מצורפת ההתנגדות שהגישה התאחדות האדריכלות באמצעות הוועדה המקצועית.**



התאחדות  
האדריכלים  
ובוני ערים  
בישראל

## הועדה המקצועית מחוז ת"א והמרכז

### הנדון: התנגדות לתכנית האתמ"מ

30.1.20

התאחדות אדריכלים ובוני ערים בישראל, באמצעות הועדה המקצועית של ההתאחדות (להלן: "ההתאחדות" ו-"הועדה המקצועית") מתכבדת בזאת להגיש את התנגדותה לתכנית האתמ"מ תכנית מס' 408-0176057 (להלן: "התכנית").

הועדה המקצועית של ההתאחדות מתנגדת ל-3 רכיבים משמעותיים בתכנית 408-0176057 – תכנית האתמ"מ של נתניה.

ההתנגדות שלנו בעיקרה היא לאי עמידה במטרות התכנית ואין לראות בה כהצעת תכנון נגדית.

מגישי ההתנגדות נפגשו עם מהנדסי העיר נתניה (הקודם והנוכחי) ואנשי צוותם כדי לדון בתכנית ולהציג את הנקודות עליהן יש מחלוקת. בקשתנו לפגוש את מתכנני התכנית – לא נסתייעה.

לדעתנו, הנקודת הבעייתית אליה מתייחסת התנגדותנו – משותפות לערים נוספות שנמצאות בסיטואציה דומה של תשתיות ארציות המחלקות את הערים ופוגעות בהתפתחותן ובתפקודן.

לדעתנו – התכנית כפי שהיא - איננה עומדת במטרות שהציבה לעצמה במטרות גופן ובדברי ההסבר לעקרונות התכנית. ראה להלן:

- ... "נכון יהיה לראות בעיר נתניה ובאזור התעסוקה שלה כמטרופולין משני המשרת את המרחב סביבה. חזון הפיתוח העתידי מחייב תכנון ארוך טווח הצופה את פני העתיד, ומכוון להבטיח את פתוח התשתיות החיוניות לבינוי ופיתוח בצפיפות גבוהה, ניצול מיטבי של הקרקע"...(ההדגשה שלנו)
- ... "התכנית שמה דגש על נושאים עיקריים אלה... דגש על גישה תכנונית מקיימת, סביבה עירונית אינטנסיבית עם שימושי קרקע מעורבים"...(ההדגשה שלנו)
- "שיפור ושדרוג הנגישות אל אזור התעסוקה" ו-"חיזוק הקשרים בין אזור התעסוקה ובין יתר חלקי העיר ממערב וממזרח".

אנו סבורים שהתכנית המוצעת איננה עומדת בעקרונות אלה בעיקר מאחר ואיננה מתמודדת, ו/או מתווה דרכי התמודדות לעתיד עם תשתיות התחבורה הארציות (מסילות הרכבת ונתיבי התחבורה הארציים) העוברים בשטח התכנית, חוצים בצורה דרמטית את נתניה לשני חלקי עיר נפרדים ואינם מאפשרים יצירת רצף אורבאני, יתרה מזאת - התכנית איננה כוללת בתחומי הקו הכחול את כביש מס' 2 המלווה אותה לאורכה ומכפיל את השטחים הנגרעים מהעיר לטובת תשתיות ארציות עוברות.

אנחנו סבורים כי התכנית היתה צריכה להדגיש בעקרונותיה, כמטרה עיקרית, את תכנון שטחי רצועת האמצע, (השטח המשתרע בין כביש מס' 2 למסה"ב), כמחברים את מערב ומזרח נתניה לעיר אחת רציפה עם דגש לתכנון המנחה לעירוב שימושים הכולל מגורים, שיהפוך את רצועת האמצע למע"ר מטרופוליני חי ותוסס. התכנית היתה צריכה להתוות את הדרכים להגשמת המטרה. אנחנו רואים ברצועת האמצע כחלק בלתי נפרד מתכנית המתאר הכוללנית של נתניה, כולל פיתוח צירי רוחב שאורגים את רצועת האמצע לתכנית המתאר הכוללנית.



התאחדות  
האדריכלים  
ובוני ערים  
בישראל

## **1. התייחסות לשטחי אלומת תשתיות התחבורה הארציות החוצות את נתניה**

סך שטח תשתיות התחבורה הארציות החוצות את נתניה כ-900 דונם (מתוך סך של 5200 ד' כלל שטחי התכנית) וזה בנוסף לשטחי דרך 2 הארצית המקבילה שכאמור, איננה בתחום התכנית בהיקף של יותר מ-800 דונם.

אנחנו מצפים שהתכנית תתווה ותבדוק דרכי התמודדות שיביאו לחיבור העיר המחולקת מחד ויתרמו להפיכת רצועת האמצע למע"ר מטרופוליני אינטנסיבי, על ידי מנהור לפחות חלקי ו/או קירוי לפחות חלקי ו/או תכנון תלת מפלסי של אלומת תשתיות התחבורה הארצית החוצה את העיר.

המנהור, הקירוי והתכנון התלת מפלסי יאפשרו הוספת שטחים פעילים רבים לתחום התכנית, יאפשרו את חיבור העיר מזרח-מערב הלכה למעשה ויאפשרו למרכז העיר לתפקד כמע"ר עירוני ומטרופוליני.

אנחנו מצפים שהתכנית תתווה ותדרוש בדיקת היתכנות כלכלית - רווחים כלכליים מול העלות הכלכלית כתוצאה מיצירת שטחים חדשים בשטחי התכנית שיהיו מיועדים למגורים, תעסוקה, שטחי ציבור ופארקים ויאפשרו יצירת מרכז מטרופוליני מחבר.

לפני כ-10 שנים נעשתה בדיקה כלכלית כזאת על ידי רמ"י.

התוצאות הראו בין השאר כי קרוי מלא של 156 ד' יומן בשלמותו על ידי הוספת כ-3700 יח"ד בשטחי הקירוי.

דהיינו – הבדיקה שנעשתה רק לפני כ-10 שנים מראה היתכנות כלכלית לקירוי, מנהור ותכנון תלת מפלסי (מצורפים דפים רלוונטיים מתוך המצגת של העבודה שנעשתה על ידי רמ"י).

אנחנו מעריכים כי בדיקה כלכלית שתעשה היום – עשויה להביא לתוצאת טובות יותר לאור מציאות המחירים של היום.

אנחנו סבורים שכביש 2 חייב היה להיכלל בקו הכחול של התכנית.

התכנית היתה צריכה להציג שלביות, דרכי פעולה ול"ז כך שבסוף הדרך (מתי ואם בכלל?) נתיבי אלומת תשתיות התחבורה הארצית יזרמו כולם בתוואי המיועד בשטחי התכנית וכביש 2 יהפוך לשדרה עירונית פעילה ומרכזית בנתניה, שהוא הציר היחידי המלווה את העיר לכל אורכה, תוך צמצום רוחבו בהתאם ויעוד השטחים המתפנים לפעילות עירונית ביעודים שונים.

אנחנו סבורים שהתכנית היתה צריכה להציע מנגנון של מעקב ובקרה אחרי מימוש התכנית.

בפועל, כביש 2 מתעצם בימים אלה בנפחיו כדי לנסות לתת פתרון להיקפי הענק של התחבורה הארצית החוצה את נתניה תוך שהיא מדגישה את חלוקתה ומקשה על יצירת רצף עירוני.

כביש 2 ואלומת תשתיות התחבורה הארצית המקבילה לו ממזרח - גוזלים ביחד למעלה מ-1700 ד' משטחי רצועת המרכז שהופכים לשטחי ריק אורבאניים תוך מגבלות בניה קשות, שבפועל ולזמן לא ידוע מנציחות את חלוקת נתניה לשני חלקי עיר נפרדים. המעברים המוצעים בתכנית אינם מהווים פתרון ליצירת רצף אורבני של עיר אחת שלמה, שיש בה שריג עירוני מתפקד.

אנחנו סבורים שהתכנית איננה מתמודד כלל עם הצהרת הכוונת שלה ל"ניצול מיטבי של הקרקע" אלא מבטיחה את המשך ניצול העיר נתניה כ"צינור מעבר" לתשתיות על ארציות לתקופה ארוכה ובכלל.



התאחדות  
האדריכלים  
ובוני ערים  
בישראל

## **2. עירוב שימושים כולל מגורים בשטחי התכנית**

התכנית מתיימרת לשים "דגש על גישה תכנונית מקיימת, סביבה עירונית אינטנסיבית עם שימושי קרקע מעורבים"...

לדעתנו – התכנית אינה עונה על העקרון הנכון שהתוותה בדברי ההסבר.

התכנית ששטחה 5200 ד', כ-15% משטח נתניה, מציעה רק 1200 יח"ד שמהווים רק כ-1% ממספר יח"ד הכולל המתוכנן בנתניה.

לדעתנו – על סמך ניסיון מוכח בערים בסד"ג כזה בארץ ובעולם, בלתי ניתן לקיים "סביבה עירונית אינטנסיבית עם שימושי קרקע מעורבים" - ללא מגורים... מוכרות דוגמאות בעולם ששטחי תעסוקה ומסחר נרחבים ללא שימושי מגורים הביאו ליצירת מקומות שרמת הבטחון האישי בהם – נמוכה.

ובכלל - שימושים מעורבים ללא מגורים – אוקסימורון...

אנחנו מצפים שהתכנית תקיים את העקרון שהתוותה, תציע לפחות 18,000 יח"ד, פורפציונלית לשטח התכנית ואף יותר כפוף לבדיקה כלכלית, תוך פיתוח דפוסי מגורים עדכניים המתייחסים לשינויים בדפוסי החיים בישראל.

## **3. העצמת שטחי המסחר בתחום התכנית**

בהמשך למטרת התכנית "סביבה עירונית אינטנסיבית עם שימושי קרקע מעורבים", לא ברורה לנו המעטת שטחי המסחר בקומת הקרקע והגבלתם לתכנית של בין 15%-30% משטחי המגרשים.

אנחנו סבורים שיש לאפשר בתחום התכנית שטחי קומת קרקע מקסימליים לשימושי מסחר בתכנון מתאים ומשולב עם שטחי הולכי רגל, שטחים "חומים" ושטחים "ירוקים".

אדר' אריה שילה – יו"ר הוועדה המקצועית של התאחדות האדריכלים ובוני הערים בישראל

אדר' דורון אהלי – חבר הוועדה.

אדר' יעקב גיל-עד – חבר הוועדה.

אדר' טומי ריגלר – חבר הוועדה.

אדר' חיימי שניידר – חבר הוועדה.



התאחדות  
האדריכלים  
ובוני ערים  
בישראל



מינהל | סקרני | ישראל

S.I.E. RISHONIM  
PROJECT MANAGEMENT LTD.

ש.י.א. ראשונים  
ניהול פרויקטים בע"מ



עיריית נתניה



## רצועת אמצע נתניה

## תכנית המתאר

פרויקט ממ"י מס' 589

שלב 1/6

מהלך ראשון

דו"ח מסכם - 31.07.2011

אמיר קולקר עופר קולקר רנדי אפשטיין  
אדריכלים (1991) בע"מ

ד.דרון אהלי  
אדריכלים ומתכנני ערים מ"מ



## 7. עריכת חלופות עקרוניות לפרוגרמה

מלכתחילה עמדה לפני המתכננים המטרה לייסד חוליה עירונית ומרכז מטרופוליני שמגשרים בין מזרח למערב נתניה תוך הסדרת מערכות התנועה הארצית והמקומית. היקף הפיתוח, ואופי שימושי הקרקע נגזרים ישירות מגישה תכנונית זו לפיתוח המתחם כולו, למיקום העוגנים השונים, ליצירת הממשק התחבורתי ולמשמעויות הכלכליות הנגזרות.

לאור דרישת תושבי מזרח העיר לקרות את המערכת התחבורתית, הפך נושא זה לסוגייה מובילה הן מבחינת היקף ואופי השטחים המקורים והן מבחינת עלותם, מיקומם, אופן תרומתם למערכת האורבנית וליעדי הפיתוח. המטרה המיידית לקירוי היא מניעת הפרעות סביבתיות הנגרמות ע"י הכביש והרכבת, אולם הוא גם יכול ליצור קשר עירוני אורגני בין שני חלקי העיר נתניה, כאשר על השטח המקורה ניתן יהיה להקים שימושי קרקע עירוניים, שטחים פתוחים וכו'.

הבחינה הפרוגרמטית הראשונית הציעה בכל החלופות לפחות 2 מוקדי פעילות מקורים בסמוך לתחנות הרכבת בהם יופרשו שטחים לצרכי ציבור. אחוז הבנייה לאורך הכבישים הוצע כ- 250% ובאזור השטחים המקורים כ- 300% בנייה לאחר הפרשה לצרכי ציבור. בכל החלופות אותרו ממערב ומזרח לכביש 2 ובשטח המערבי לרחוב האורזים כ- 970 דונם ברוטו לבנייה שמתוכם 485 ד' ברוטו לצרכי ציבור.



## 7. עריכת חלופות עקרוניות לפרוגרמה

יש להוסיף לכך את הבינוי המתקבל ב- 3 חלופות הקירו/ גישור הבסיסיות שנבחנו, המפורטות להלן:

מערב כביש 2		
כביש מס' 2		
→ צפון		
מזרח כביש 2		
קירו חלקי	מסלול נפת - כביש מס' 20	קירו חלקי
מערב רח' האורזים		
רח' האורזים		
מזרח רח' האורזים		

**חלופת הקירו המלא:** חלופה בה העיר ממשיכה ברצף עירוני מלא מעל רצועת הרכבת ורצועת כביש 20 - קירו מלא של רצועת הרכבת ורצועת כביש מס 20, סה"כ 156 דונם קירו.

**חלופת הקירו החלקי:** כוללת קירו חלקי ב- 2 מוקדי פעילות, הצפוני והדרומי וכן קירו בצידי הגשרים. סה"כ 102 דונם קירו.

**חלופת הקירו המינימלי:** חלופה בה קיים קירו רק לאורך 2 מוקדי פעילות ללא הקירו בצידי הגשרים בכביש 20, בהיקף של 89 דונם. סך השטחים הציבוריים הנוספים בגין כל החלופות מוערכים ב- 20 ד' נוספים. (סה"כ מוערכים כ- 500 ד')



התאחדות  
האדריכלים  
ובוני ערים  
בישראל

## 7. עריכת חלופות עקרוניות לפרוגרמה - המשך

### משמעות כלכלית שטחי בנייה לאורך הכבישים

שטחי בנייה לאורך כביש 2 ורח' האורזים

שטח ברוטו דונם	הפחתה לצרכי ציבור	שטח לבנייה - דונם	אחוזי בנייה	שטח בנייה - אלפי מ"ר	
350	50%	175	250%	437.5	מיערב כביש 2
467	50%	233	250%	582.5	מזרח כביש 2
153	50%	77	250%	192.5	מיערב רח' האורזים
<b>970</b>	<b>50%</b>	<b>485</b>	<b>250%</b>	<b>1212.5</b>	סה"כ

### חלופות קירוי

חלופה	שטח הקרוי ברוטו - דונם	הפחתה לכיכר ציבורית - דונם	שטח לבנייה - דונם	אחוזי בנייה	שטח בנייה - אלפי מ"ר	עלות הקרוי - מיליון ₪
קירוי מלא	156	20	136	300%	408	780
קירוי חלקי	102	20	82	300%	246	510
קירוי חלקי ללא גשרים	87	20	67	300%	201	435

41





התאחדות  
האדריכלים  
ובוני ערים  
בישראל

## 7. עריכת חלופות עקרוניות לפרוגרמה - המשך

### משמעות כלכלית ערך קרקע לפי חלופות

ערך קרקע נטו – מיליון ש"ח	עלות הקרוי מיליון ש"ח	ערך קרקע מיליון ש"ח	ערך קרקע למ"ר מבונה – ש"ח	סה"כ שטח בנוי אלפי מ"ר	שטח בנייה על הקרוי אלפי מ"ר	שטח בנייה לאורך כבישים אלפי מ"ר	חלופה
1,488	780	2,268	1,400	1,620	408	1212	קרוי מלא
1,677	510	2,187	1,500	1,458	246	1212	חלקי
1,685	435	2,120	1,500	1,413	201	1212	חלקי ללא גשרים



## משמעות כלכלית

### מס' יח"ד ושטח מבונה נדרש למימון הקירוי

מס' יח"ד אקוויולנטי (150 מ"ר ליח"ד)	שטח נדרש למימון הקירוי - אלפי מ"ר	ערך קרקע למ"ר מבונה - ש"ח	עלות הקירוי - מיליון ש"ח	שטח קירוי - דונם	חלופה
3,713	557	1,400	780	156	קירוי מלא
2,270	340	1,500	510	102	קירוי חלקי
1,980	290	1,500	435	87	קירוי חלקי ללא גשרים

### שטח בינוי נדרש לעומת שטח פוטנציאלי

שטח בינוי פוטנציאלי - אלפי מ"ר	שטח נדרש למימון הקירוי - אלפי מ"ר	חלופה
1,620	557	קירוי מלא
1,458	340	קירוי חלקי
1,413	290	חלקי ללא גשרים



## 7. עריכת חלופות עקרוניות לפרוגרמה - המשך

### משמעות כלכלית - מסקנות

- הפרויקט הינו בעל ערך כלכלי גבוה
- לא נמצאו הבדלים גדולים בערך הקרקע בשלוש החלופות
- בחלופת הקרוי המלא מתקבל ערך קרקע נמוך במקצת מאשר בחלופות האחרות
- אין כמעט הבדל בין שתי חלופות הקרוי החלקי