תל אביב 2040 – תוכניות הענק שהולכות לשנות את פני העיר

העיר שנבנתה בעשורים הראשונים של המאה הקודמת הולכת ומשנה את פניה. ההתחדשות העירונית, פיתוח התחבורה הציבורית והקמת שכונות חדשות לגמרי יניבו ערך כלכלי וחברתי משמעותי, וייתנו פתרון הולם למצוקת הדיור | אלעד צור

בשנים האחרונות הולכות ונרקמות במשרדי העירייה תוכניות בנייה והתחדשות עירונית שיישומן יהפכו את העיר תל אביב של 2040 לעיר צעירה, חיונית ותוססת יותר. תוכניות הענק הללו כוללות בנייה של שכונות חדשות באזורים לא מנוצלים, הקמת מתחמי [illegible] ופרויקטים משמעותיים של פינוי-בינוי בשכונות ברחבי העיר. פרויקטים אלו יתנו בין היתר מענה הולם למצוקת הדיור ויביאו לשיפור פני העיר לקראת 2040.

תוכנית המתאר הכוללנית של תל אביב אושרה ב-18.12.16. התוכנית חלה על כל שטחה המוניציפלי של העיר בכלל, לרבות של מתחם התחנה המרכזית החדשה, ומטרתה להתוות את מדיניות התכנון העירונית בשנים הקרובות. בין היתר עוסקת התוכנית בפוטנציאל של עוד 200 אלף יחידות דיור. בעוד 20 שנה צפויה העיר לגדול משמעותית, ולשם כך עליה לקדם את הבנייה במתחמים גדולים המיועדים לפיתוח בלב לבה של העיר, הכוללים גם את מתחם התחנה המרכזית החדשה, התחנה המרכזית הישנה וכן שדה התעופה דב באזור הגוש הגדול.

לדברי דן פטרס, מנהל פיתוח עסקי בקבוצת ריאליטי, המתמחה בהשבחת נדל"ן, "תל אביב-יפו תעבור שינויים מאסיביים בשכונות רבות. אנו נראה את רחובות אבן גבירול וקפלן מתרחבים לטובה, עם בניינים של 8-10 קומות באבן גבירול וגורדי שחקים בקפלן. גם מתחם הקריה [illegible], ובמקומו יקומו מגדלי משרדים שיחזקו את האזור כולו כמתחם עסקים מרכזי בעיר. בשכונות הפנימיות של הצפון הישן והחדש יעברו מרבית הבניינים התחדשות עירונית משמעותית, עם בנייה מחדש או לכל הפחות שיפוץ של החזיתות. פרויקטים נרחבים של התחדשות עירונית ישנו גם את פניהן של השכונות מעוז אביב ונווה שרת הצפוניות, ושל יד אליהו בדרום, וגם חלקים נרחבים ביפו יעברו התחדשות עירונית".

"אזור מבואות יפו ייהפך לשכונת מגורים אטרקטיבית, במיוחד עבור משפחות, וצפון יפו - כמו גם אזור הנמל - ישמרו על בנייה מרקמית נמוכה", אומר פטרס. "באופן כללי אזור החוף של העיר ישמור על התוואי הנוכחי, מלבד 4-5 בניינים נוספים שעתידים לקום וסיום הבנייה של המגדלים בין הירקון להרברט סמואל. גם כיכר אתרים תיעלם מנופי האזור כולו ויפתח לים. במרכז העיר, [illegible] יתחברו לכדי שדרה מרכזית. לכל האורך של ציר איילון מצדו המערבי נראה מגדלים, וגם דרך השלום תהפוך לדרך של גורדי שחקים בשימוש מעורב של מגורים ומשרדים. איילון יקורה כמובן, עם פארק שיהווה או המשך לפארק הירקון או אלטרנטיבה לו".

תוכנית תל אביב 3700

לפיתוח הפוטנציאל הגלום בקו החוף הצפוני של תל אביב, באיזורים הסמוכים שכונות [illegible]. שטח זה היה במשך שנים בשולי העיר ולא זכה לתנופת פיתוח. תוכנית תל אביב 3700, שאושרה לפני שלוש שנים, משלבת בין קידום התיירות, בין שמירה על משאבי הסביבה לצד אורבניות מודרניות וחיי קהילה.

במסגרת התוכנית, הכוללת חמישה מתחמים נפרדים, ייבנו 11-13 אלף יחידות דיור, מתוכן 2,160 דירות בנות השגה, ו-1,000 עד 4,000 יחידות דיור קטנות. כמו כן, ייבנו 147 אלף מ"ר שטחי תעסוקה, 68 אלף מ"ר שטחי מסחר ו-60 אלף מ"ר שטחי מלונאות (כ-1,500 חדרי מלון). כמו כן תכלול התוכנית כ-200 דונם המיועדים למבנים ציבוריים.

עו"ד נעמה שיף ממשרד טוב ושות', המייצגת בעלי קרקע פרטיים רבים במתחם, מציינת כי לאחרונה פורסמו טבלאות האיזון והחלוקה, שבהן מפורט מה מקבל כל בעל קרקע, באיזה מתחם, באיזה מגרש ולאיזה ייעוד. "טבלאות אלו מאפשרות להתחיל ולהוציא לדרך פרויקטים, תוך שלקבוצות רוכשים שהתאגדו מראש יהיה כעת קל יותר לצאת לבנייה או למכירה באופן סדיר, מבלי להיקלע להליכים ארוכים של משא ומתן עם השותפים האחרים בחלקה, שבמקרים רבים מסתייגים בפרויקטי שיתוף והליכים משפטיים ארוכים".

שדה דב

המתחם בן 430 דונם בצפון מערב תל אביב, שבו פועל שדה התעופה דב הוז, אמור להתפנות - על פי החוק והחלטת הממשלה - בינואר 2019. מועד הפינוי של החלק האזרחי הוצמד למועד פינוי החלק הצבאי. לפי התוכנית שמקדמת עיריית תל אביב, מנהלי הגוש הגדול ורמ"י, ניתן להקים במתחם כ-16 אלף יחידות דיור, לרבות שטחי תעסוקה, מבני ציבור ושטחים פתוחים. לאחרונה החליט הצוות המייעץ של מנהל התכנון להקצות חלק מהמתחם, בשטח של 350 דונם (מתחם אשכול) לקבינט הדיור, במטרה להכריז עליו כמתחם מועדף לדיור, לצורך קידומו במסלול הותמ"ל. הליך זה נעשה בעקבות התיקון לחוק הותמ"ל הנותן לוועדה סמכות לדון, בין היתר, גם בקרקעות פרטיות מרובות בעלים.

לדברי שיף, "על אף ההסכם שבין המדינה עם בעלי הקרקע הפרטיים על פינוי השדה וקידום תוכנית בנייה עליו, פינוי שדה התעופה נדחה פעמים רבות בעבר. דחייה נוספת של מועד הפינוי תמנע, מצד אחד, פגיעה קשה באילת ובתושביה מבחינה תיירותית וכלכלית, אך עלולה לעכב ביצוען של תוכניות נוספות באזור המרכז, כמו תוכנית פי גלילות, ולהשפיע על יישומו של הסכם פרוס 3 לפינוי מחנות צה"ל".

הרכבת הקלה

נחמה בוגין, שמאית מקרקעין ומשפטנית, צופה עלייה במחירי הנכסים הקרובים לתוואי הרכבת. "אנחנו צופים לראות עלייה במחירי הנכסים, מכיוון שהנגישות לרכבת הקלה היא מעלה משמעותית שמאפשרת להימנע מאחזקת כלי רכב פרטי, ולהגיע למקום העבודה ולמקומות הבילוי בקלות ובמהירות. ניתן להניח כי הרחובות שנמצאים על התוואי עצמו יעלו בשיעור מופחת לעומת רחובות שכנים שייהנו מהיתרונות המצוינים בקרבה, ולא ייפגעו מהחסרונות שיכללו מפגעי רעש, תנועת עוברים ושבים ועוד. לעומת זאת, יש רחובות שכיום הם יוקרתיים ועלולים לספוג ירידה במעמדם, כמו ארלוזורוב למשל. אמנם כבר כיום מדובר ברחוב סואן, אבל לאחר סלילת מסילת הרכבת הדבר יתעצם, וכן יש להביא בחשבון הפקעות מתוכננות של חניות וחצרות, מה שיפגע עוד יותר בתושבים".

היבט נוסף שבוגין צופה הוא המשך עליית ערכן של החניות הפרטיות. "תל אביב היא כבר כיום עיר עמוסה שמשמשת עובדים ומבלים מדי יום. הדבר צפוי להתחזק לאחר שתפעל הרכבת הקלה. ערכה של חנייה ימשיך לעלות - תקני החנייה הולכים ומצטמצמים, ואחרי שיהיו אמצעי תחבורה המוניים אין סיבה שהמגמה לא תימשך. מי שיהיה מעוניין בחנייה ליד הבית וליד מקום העבודה, יצטרך לשלם סכומים שילכו ויגדלו".

ציר אבן גבירול

לדברי אדריכלית רנה קהת, מבעלי משרד האדריכלים מנספלד קהת, מומחים לתכנון אורבני, הנוטלים חלק משמעותי בתכניות פיתוח עתידיות בתל אביב ל-2040, במסמך פיתוח ציר אבן גבירול צפונה, יהיו כמה דגשים עיקריים. "האחת, המשך פיתוח רחוב עם שימושים מעורבים, חזית מסחרית עם קולונדה ומעל שילוב של מגורים ומסחר, מודל שתרם מאוד להצלחתו של ציר אבן גבירול עד כה.

"השני, אתר תחנת רידינג הקיים, יפותח למתחם חדש שאותו אנחנו מקדמים בשם 'רוקח אבן גבירול', שיכלול יותר מ-300 אלף מ"ר מבני ציבור, המשך פיתוח פארק הירקון במקביל לנחל עד לנקודת המפגש לים, מרכזי תחבורה, מלונאות, תעסוקה ומסחר. השינוי הדרמטי באופי האזור ייצור בו את מוקד הבילוי תרבות ופנאי הגדול ביותר בתל אביב. כך כבר יימשך פיתוח ציר אבן גבירול צפונה כרחוב עירוני עם קולונדה וחזית מסחרית, בדומה להיום.

"השלישי, ישונו מתקני תשתית משמעותיים שמעכבים את הפיתוח צפונה, דוגמת שדה דב, תחנת כיבוי אש, תחנת כוח, מכון שאיבה לביוב ועוד. הרביעי, הקמת הרכבת הקלה בציר אבן גבירול. הקו הירוק, שעסקנו בתכנון המוקדם שלו, ידגיש את החשיבות של אבן גבירול כציר מרכזי של התחבורה ציבורית, יפתח ויקדם עסקים לאורך הרחוב. הקו יכלול עם השלמתו שלוש תחנות תת קרקעיות, וכן תחנות עיליות באבן גבירול. במתחם 'רוקח אבן גבירול' מתוכנן מרכז תחבורה שיכלול מסוף אוטובוסים, מוניות שירות ותחנה של הרכבת הקלה, מה שיאפשר ממשק מצוין בין כל אמצעי התחבורה הציבורית המודרניים".

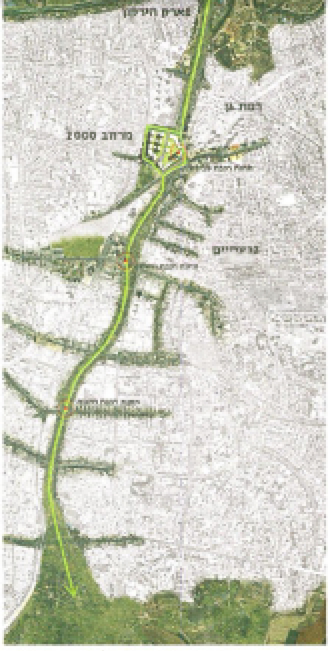
קירוי איילון

לפני קרוב לשנתיים אושרה בעיריית תל אביב תוכנית לקירוי נתיבי איילון ויצירת פארק של 2,500 דונם מעל נתיבי התחבורה שחוצים את העיר מצפון לדרום, ולהפוך את מה שכיום הוא מתחם אספלט רועש לריאה ירוקה אורבנית.

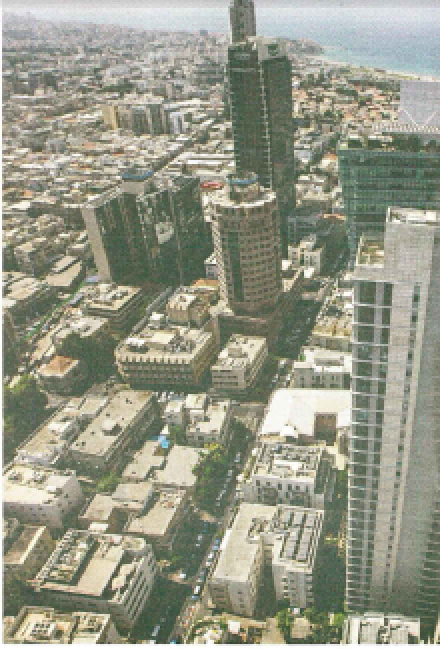
בוגין אומרת על התוכנית כי "נתיבי איילון מחלקים את העיר למזרח ומערב. המערב תמיד היה אטרקטיבי ונחשק והמזרח קצת פחות. השכונות המזרחיות בתל אביב היו במשך השנים סוג של ברירת מחדל למי שרצה להישאר בתל אביב, אבל לא יכול היה להתגורר בחלק המערבי בעקבות המחירים. ואכן, כאשר משווים את עליות המחירים בין החלקים המערביים של העיר לבין המזרחיים, ניתן לראות כי המחירים בעבר המזרחי של האיילון עדיין נמוכים משמעותית.

"סביר מאוד להניח שככל שהפרויקט השאפתני של קירוי נתיבי איילון יתקדם, הוא יחבר בין שני חלקי העיר, יהפוך את האזור לאטרקטיבי יותר ויאפשר סגנון חיים ברמה גבוהה - מצד אחד קרבה לאזורי תעסוקה ואמצעי תחבורה, ומצד שני גישה לפארק ירוק של 2,500 דונם. הדבר יכול להאיץ את התהליך של חיזוק מזרח העיר, שכבר מתרחש כיום, ולהביא לכניסה של אוכלוסיות צעירות וחזקות".

לדברי ערן לב, סמנכ"ל השיווק של קבוצת סופרין העוסקת בייזום, ניהול והקמה של פרויקטים נדל"ניים למגורים, משרדים ומסחר, "שני תהליכים עיקריים כבר היום קורמים עור וגידים מול עינינו ובעוד 20 שנה צפויים להתממש: עירוב שימושים ומהפכת התחבורה הציבורית. ראשית, פיתוחו של המע"ר החדש של תל אביב לאורך ציר איילון. כבר היום ניתן לראות לאורך הציר מגדלים חדשים שקמו במע"ר הצפוני, כמו פרויקט WE המכיל 100 דירות ו-35 אלף מ"ר משרדים, פרויקט מידטאון ועוד.



מרחב 2000 על רקע קירוי האיילון | הדמיה: מנספלד קהת



מימין: הדמיה פרויקט של אחים באיזור דרך השלום ומבט כללי של תל אביב | צילום: תומר אפלבאום