



הצגת הצעת תכנון - נציגות מתחם 7, תכנית קוגל חולון

קוגל 18, 20, 22 וקפלן 8, 10, 12.

22/06/2020, מתנ"ס קליין (רח' פילדלפיה 16), 19:45-20:30

1. משתתפים

משתתפים מטעם נציגות מתחם 7:

יוסי אנגל, קוגל 18	ערן גרינוולד, קוגל 22
דורית רוז'נסקי, קוגל 18	יעל, קוגל 22
בני, קוגל 18	בתיה אזולאי, קפלן 8
ישראל ועדנה פוגלמן, קוגל 20	מרטה סמואל, קפלן 8
שמואל אלחדף, קוגל 22	אייל רוטפוס, קפלן 10
בנצי קירשנבאום, קוגל 22	עוזי ורמה בן צבי, קפלן 10
אתי רוטלוי, קוגל 22	

משתתפים מטעם צוות התכנון:

נועה זרמון-ברנט, הרשות הממשלתית להתחדשות עירונית
 פנינה שנהב, מנכ"ל החברה הכלכלית חולון
 אדר' אביעד מור, אדריכל העיר, עיריית חולון
 תומר לאוה, אחראי מחלקת תכנון, עיריית חולון
 אדר' עידו אלונים, אדריכל ועורך התכנית, משרד אלונים גורביץ' אדריכלים
 אדר' דן הורוביץ, משרד אלונים גורביץ' אדריכלים
 אור זלינגר, מנהלת הפרויקט, אפשטיין ניהול פרויקטים
 לירן אדרי, ראש המנהלת להתחדשות עירונית חולון
 מרינה זרנקין, רכזת קהילה, המנהלת להתחדשות עירונית חולון
 מוריה ארבל, מנהלת תחום חברה וקהילה, המנהלת להתחדשות עירונית חולון
 ענת ברקאי נבו, מתכננת ערים חברתית, יועצת פרוגרמה ושיתוף ציבור צוות התכנון, יועצת חברתית
 מטעם המנהלת להתחדשות עירונית חולון
 נועה לנדסברגר, רכזת פרויקטים, ענת ברקאי נבו מתכננת ערים חברתית

2. רקע למפגש

בימים אלו מקודמת תכנית להתחדשות עירונית במתחם קוגל, חולון. יוזמי התכנית הם הרשות הממשלתית להתחדשות עירונית, עיריית חולון והמינהלת להתחדשות עירונית חולון בליווי צוות יועצים רחב. תהליך התכנון מלווה בשיתוף ציבור לאורך אבני הדרך, הכולל כנסים לציבור הרחב, מפגשי מתחמים, קשר שוטף עם נציגויות המתחם, אתר פרויקט מעודכן ומענה טלפוני ואינטרנטי.

במהלך חודש יוני 2020 נערכו מפגשי "קפסולות" עם חברי נציגות המתחמים השונים, לצורך הצגת הצעת התכנון שגובשה ע"י צוות התכנון, קבלת התייחסות ודין.

בתחילת יולי 2020 יתקיים מפגש עם יזמים המייצגים מעל 50% מבעלי הדירות בבניינים השונים.

כמו כן מתוכננים מפגשים דרך פלטפורמת "זום" לצורך הצגת הצעות התכנון המעודכנות בהמשך להתייחסות הנציגים לכלל הדיירים והציבור הרחב.



3. הצגת הצעת התכנון

מתחם 7 כולל את כתובות הבניינים קוגל 18, 20, 22 וקפלן 8, 10, 12.

מטרת התכנית:

- חידוש שדרות קוגל
- יצירת כניסה חדשה לעיר
- יצירת שכונה עירונית
- יצירת שדרה הקהילתית - הפיכת שדרות קוגל לפארק לינארי שלאורכו מבני ציבור וקהילה שונים.

עקרונות התכנון:

- פיתוח כניסה צפונית לעיר כמוקד עירוני ראשי.
- הרחבת שדרות קוגל ויצירת "פארק לינארי" בצד המזרחי של שדרות קוגל.
- מינוף הסמיכות למערכות הסעת המונים והנגשתן לכל שכבות האוכלוסייה. תחנת הקו הירוק של הרכבת הקלה תוקם ממול לתיאטרון חולון.
- שמירה וחזיקת הערכים הייחודיים למקום – עצים וותיקים, רצפים של שטחים פתוחים ותכנון רגיש למים.
- פיתוח שירותים ציבוריים נרחבים, מותאמים לאוכלוסייה ועידוד הליכתיות לאורך השדרה – "השדרה הקהילתית".
- איחוי שני חלקי השכונה מעבריי שד' קוגל.
- קביעת כללי ברזל שיאפשרו לאוכלוסייה הנוכחית להמשיך לגור בשכונה בתנאים משופרים ולמנוע דחיקתה ממקום מגוריה. זאת באמצעות, בין היתר, הקמת קרן הונית/קרן אחזקה על ידי היזם לגישור על העלייה בהוצאות שוטפות לדיירים שימשיכו להתגורר במקום
- יצירת וודאות תכנונית ומסגרת שתאפשר האצת תהליכי התחדשות עירונית - חלוקה למתחמי ביצוע עצמאיים.
- תמהיל דירות מגוון - דירות לדיירים הנוכחיים, דירות קטנות מאוד, ממוצעות וגדולות, דירות להשכרה לטווח ארוך. זאת לצורך משיכת מגוון של אוכלוסיות אשר ייהנו ממגורים במיקום אסטרטגי בחולון ובעל נגישות למערכות תחבורה ציבורית ולערים הסמוכות.

הפקעת הרכבת הקלה ביחס לשדרה הירוקה:

יש זיהוי של האזור כבעל איכויות בדמות שטחים ירוקים פתוחים רבים, אשר מהווים חלק מ"רוח המקום". סלילת הקו הירוק של הרכבת הקלה מצריכה הפקעה מתוך השטחים הירוקים הקיימים בשדרות קוגל. נעשה סקר על ידי אגרונום שסקר כ-800 עצים קיימים בשטח ודירג אותם על פי רמת ערכיות. התכנון שם חשיבות בשימור כמה שיותר עצים קיימים בעלי ערכיות גבוהה מאוד, ונטיעה של עצים נוספים בתור מטרה עירונית לשימור רוח המקום.

תחבורה ציבורית ורשת רחובות:

התכנון מעניק העדפה לרכבת הקלה ולתחבורה ציבורית על פני הרכב הפרטי. יסללו רחובות חדשים לצורך השלמת הרשת העירונית (רח' רחבעם זאבי), וכן הרחבת רחובות קיימים (הגלעד, השומרון, הגליל, אביבים) על מנת לאפשר רמת שירות גבוהה לאור הגידול הצפוי באוכלוסייה. כניסות לחניונים יתאפשרו מרחובות צדדיים בלבד ולא מרחוב שד' קוגל או רח' ה' באייר.

השדרה הקהילתית:

השדרה הקהילתית מאופיינת בבנייה מרקמית לאורך חזית שד' קוגל בסדר גודל של כ-8-9 קומות, ובעורף המתחמים בנייה לגובה בסדר גודל של בין 20-30 קומות. המטרה היא יצירת פארק לינארי אשר מלווה בדופן של מבני ציבור, קהילה ומסחר. החזית הירוקה הקיימת תישמר ויתווסף שביל אופניים ומתקני רחוב.



שטחים פתוחים:

התכנון מציע פארק ליניארי לאורך השדרה הקהילתית, שבילים רחבים וישרים, מעברים וגנים פנימיים, ויצירת מקומות מפגש קהילתיים. התכנון מבקש לשמר כמה שיותר עצים ותיקים בעלי רמת ערכיות גבוהה מאוד, וכן נטיעה של עצים חדשים.

כדאיות כלכלית:

התחשיב הכלכלי-שמאי שעל פיו מבוסס התכנון ונפח הבנייה, ועל פיו נבחנה הכדאיות הכלכלית של התכנית, הינו לפי תוספת אחידה לכלל יחידות הדיור של 12 מ"ר על פי נהלי הוועדה המחוזית, מרפסת וחנייה תת-קרקעית לכל דירת תמורה. בנוסף היטל השבחה מלא ליזמים, וכן שטחים מבונים לצרכי ציבור ושטחים לרווחת הדיירים אשר ייבנו על חשבון היזם לרמת מעטפת.

תמהיל מגורים - דיור מכליל:

התכנית מבקשת לאפשר מתן רשת ביטחון לדיירים הנוכחיים. כיום במתחם יש ריבוי של דיירים מבוגרים מעל גיל 65, לצד שיעור בעלות על דירות נמוך (46%) ביחס לשאר העיר. לכן התכנית מציעה כי 40% מכלל הדירות המתכוננות יהוו דיור מכליל, על מנת לספק מלאי של דיור נגיש ומגוון בסמוך לתחבורה ציבורית. דיור מכליל הוגדר כדירות להשכרה ארוכות טווח, דירות קטנות (עד 65 מ"ר) ותקן חניה נמוך. בנוסף **קרן הונית/קרן אחזקה** לגישור על העלייה בהוצאות שוטפות לבעלי דירות שימשיכו להתגורר במקום. קרן הונית/אחזקה הינה קרן כספית לסבסוד עלויות התחזוקה בשנים הראשונות לאחר האכלוס. קרן זו מוקמת על ידי היזם.

תכנית בינוי ופיתוח:

יש כיום 844 יחידות דיור בתחום התכנית. התכנית מציעה בין 3,000-3,500 יחידות דיור סך הכול. מדובר במכפיל יחידות דיור של בין 3 ל-4. התכנית כוללת בית ספר חדש עם 24 כיתות, 36 גנים ומעונות חדשים ומבני ציבור קהילתיים. שטח התכנית כולל בתוכו כ- 25 דונם של שטחים פתוחים לרווחת הציבור, שטחי מסחר ותעסוקה¹.

פריסת שטחי הציבור והמסחר:

התכנית כוללת בעיקר תוספת של שטחים ציבוריים. המסחר ירוכז לאורך רחוב ה' באייר בסמוך לתחנת הרכבת, ובכניסה לעיר. היקף המסחר בפרויקט הינו יחסית נמוך, זאת מכיוון שיש רחוב מסחרי ראשי בקרבת המתחם (רחוב סוקולוב).

מתחם 7 - לאורך רחוב ה' באייר, בסמיכות לתחום ההשפעה המיידית של תחנת הרכבת הקלה, יש ריכוז של מסחר (כ-800 מ"ר). בחזית המתחם, כלפי השדרה הקהילתית, יהיה שטח מבונה לצרכי ציבור.

מרחב תחנת הרכבת הקלה:

התכנית מבקשת להעצים ולמנף את האזור הסמוך לתחנת רכבת הקלה, על ידי שילוב של מסחר ותעסוקה בקרבת התחנה.

¹ האמור במצגת ו/או כל מסמך ו/או כל נספח המוצג מהווה מסמך תכנוני ראשוני בלבד ואין בו כדי לחייב את הוועדה המקומית ו/או עיריית חולון ו/או המינהלת להתחדשות עירונית ליתן היתר ו/או לאשר בקשה ו/או להמליץ על תכנית על פי נתוני המצגת המובאת להלן.

מובהר כי תכנון המתחם המוצג הינו על פי מכפיל הנע בין 3 ל- 4 וטרם נערכה שמאות מחייבת שעל פיה ניתן לקבוע את מספר היחידות במתחם.

כל סמכויות הוועדה המקומית/עיריית חולון /מינהלת להתחדשות עירונית שמורות לה והיא רשאית לסטות מהמוצג במסמכים שלהלן לפי שיקול דעתה הבלעדי ואין במוצג להלן לחייב אותה.

כל המסתמך על המוצג בכל דרך שהיא עושה זאת על אחריותו בלבד והאחריות לכל תוצאה, ישירה או עקיפה בשל הסתמכות על המוצג, תחול עליו בלבד.



בינוי:

הבינוי לאורך שד' קוגל ינוע בין 8-9 קומות, בעורף בין 20-30 קומות, וכן מספר מבנים בגובה 10-19 קומות. בכניסה למתחם (רחוב מקווה ישראל והלוחמים) יהיו מגדלים בגובה של בין 28-35 קומות. חשוב לציין כי התכנון המוצג הינו תכנון עקרוני, מס' יחידות הדיור, גובה המבנים והתכנון נתונים לשינויים ויאושרו במוסדות התכנון.

תפיסת חלוקה למתחמים:

התכנית מחלקת את מתחם קוגל ל-9 תתי מתחמים, על מנת לאפשר מימוש עצמאי של כל תת-מתחם ושלביות בביצוע.

תעודת זהות - מתחם 7:

- יח"ד קיים: 85
- יח"ד מוצע: מכפיל בין 3 ל-4.
- תמהיל דירות: 2-5 חדרים
- שטחים לצרכי ציבור: 600 מ"ר
- מסחר: 800 מ"ר
- תקן חניה: 1:0.75

4. דיון, שאלות ותשובות

ההתייחסויות העיקריות אשר עלו במפגש:

- אי שביעות רצון משינוי מפת מתחמי הביצוע ע"י קוגל 18,20,22 אשר מאורגנים וחתומים
- לא מרוצים מעירוב השימושים בין מסחר, מוסדות ציבור ומגורים בבנייני המגורים
- התכנית צפופה מדי

בינוי ומגורים

ש: מה זה אומר בנייה מרקמית?

ת: בנייה בסדר גודל של 8-9 קומות. בתכנית בדרך כלל גם מדובר במבנה בעל חזית רציפה לרחוב.

ש: מה לגבי מחסנים?

ת: הנושא של מחסן היא במסגרת ההסכם של הדיירים מול היזם, כחלק מהיתר הבניה שהיזם יוציא למתחם.

ש: המתחם החדש כולל שני סוגי בניינים בעלי צפיפות שונה. איך התמורה האחידה באה לידי ביטוי במצב הזה?

ת: האיחוד בין הבניינים נובע מאילוצים תכנוניים-כלכליים, וזאת על מנת לייצר תכנון איכותי וגם ישים כלכלית. התמורה לא מתבטאת רק בתוספת של מטרים, אלא התוספת הכללית לערך הדירה וגם השיפור באיכות החיים. מדובר על דירה ממוגנת, עם מרפסת, מעלית, תשתיות משופרות וחניה. בנוסף יש היבטים נוספים כמו כיווני אוויר, מיקום הדירה, קומה ועוד שהם נתונים למשא ומתן מול היזם בהתאם לדירוג השמאי של הדירה.

תהליך התכנון

ש: איזה משמעות יש לאמירה של תוספת 12 מ"ר. הקרקע היא שלנו, הדירות הן שלנו. אם כבר אנחנו צריכים לתת לכם ולא אתם לנו.



ת: הגדרת תמורה אחידה של 12 מ"ר עבור כלל נועדה לבחון את הכדאיות והשימות הכלכלית של הפרויקט, וכן הגדרת היקף הבנייה וצפיפות יחידות הדיור במתחמים. אנו רוצים לקיים תהליך ציבורי שקוף ומשתף. בסוף אם אתם לא תהיו מעוניינים בבניה, אף אחד לא מחייב אתכם. התכנון צריך לשמור על איזון - תכנון שהוא מצד אחד איכותי, אבל מצד שני גם ישים כלכלית. ככל שמגדילים את התמורות, היזם צריך לקבל יותר שטחי בנייה. המשמעות של כך היא הגברת צפיפות, אשר מוביל לתכנון פחות איכותי.

ש: בעבר עבדנו כמתחם עם 3 בניינים, ועכשיו המתחם השתנה לגמרי. זה לוקח אותנו שלוש שנים אחורה בתהליך ההסכמה וההחתמות.

ת: ככל שאנו מגדילים את המתחמים התכנון יהיה יותר איכותי וגם ישים כלכלית. החלוקה המחודשת של המתחמים היא לאחר תהליך חשיבה ארוך ומורכב, כאשר היה ניסיון לגבש תכנון איכותי וישים כלכלית במסגרת המתחמים הקודמים.

תנועה וחנייה

ש: האם אנחנו נקבל חניה?

ת: המדיניות הרווחת היום היא צמצום התלות והשימוש ברכב הפרטי, בין היתר באזורים הנמצאים בסמיכות למערכות הסעת המונים כמו הרכבת הקלה. לכן תקן החניה באזור הוא מצומצם יותר. המשמעות של כך היא שכל דירות התמורה (הדירות של בעלי הדירות הקיימים) יקבלו חניה, אך לא לכל שאר הדירות תהיה חניה צמודה (ככל הנראה מדובר על הדירות הקטנות יותר).

ש: אם לא יהיה מספיק מקומות חניה אנשים יחנו איפה שבה להם, והמתחם יהפוך לסלאמס. חשוב להקפיד על כך שלכל יחידת דיור תהיה חניה צמודה אחת לפחות.

ת: המגמה הרווחת בישראל ובעולם היא צמצום התלות והשימוש ברכב הפרטי. דרך אחת לעשות זאת היא על ידי פיתוח מערכת תחבורה ציבורית ראויה. במקביל יש להקשות על בעלי הרכבים להחזיק רכב, בין היתר על ידי צמצום מקומות החניה הקיימים. מדובר במדיניות של הוועדה המחוזית ומנהל התכנון הארצי באזורים הנמצאים בסמיכות למערכות הסעות המונים כמו הרכבת הקלה, ולא החלטה ספציפית של צוות התכנון. יש ערים בישראל, כמו תל אביב, בהן התקן נמוך עוד יותר. יש צפי להפחתת הנסועה ברכב הפרטי כאשר הרכבת הקלה תפעל.

מבני ציבור, תעסוקה ומסחר

ש: מה יהיו סוגי מבני הציבור?

ת: תכנית קוגל מגדירה שימושים כלליים בלבד למבני הציבור על מנת לשמור על גמישות, אך אנו יודעים שישנם צרכי חינוך בדמות גנים ומעונות אשר יצטרכו לקבל מענה במתחם. כמו כן מבני קהילה עבור אוכלוסיות מסוימות במתחם, כמו בני נוער ומבוגרים.

ש: האם אנחנו כבניינים יכולים להשפיע על נושא המסחר ומבני הציבור? עד כמה אנחנו יכולים להשפיע בשלב הזה? למשל יכולה להיות תכנית אחרת שבה המסחר מרוכז בתצורה אחרת.

ת: סוג השימושים במסחר בקרבת התחנה והתיאטרון הם בדרך כלל שימושים "רכים" יותר כמו בית קפה או מכולת. בתקנון הבית המשותף בבניין החדש ניתן יהיה להחליט על סוג השימושים המותרים. בעתיד יחיו במתחם אוכלוסייה מגוונת וצעירה יותר, אשר השילוב של מסחר ומבני ציבור חשובים לאורח החיים שלהם. בנוגע למיקום המסחר יש עקרונות תכנון רחבים בהם השדרה הקהילתית, ומינוף אזור תחנת הרכבת הקלה, אשר התוכנית מבקשת לתת להם ביטוי.



בקוגל. התכנון נראה כמו

בסין, סלאמס. זה נראה מפלצתי ומבהיל. יש פה סוג של הרעה. חולון זה לא ניו יורק או תל אביב, אנחנו לא רוצים את המרכז אצלנו.

ש: ראיתי תוכניות קודמות שהציגו בינוי שונה

ת: באזור כיום יש ריבוי שטחים ירוקים ופתוחים אשר התכנון מבקש לשמר. בנוסף התכנון מציג לא רק בנייה מגדלית אלא גם בנייה מרקמית נמוכה של עד 9 קומות. בפרויקטים של התחדשות עירונית כמעט תמיד נגיע לבנייה גבוהה, על מנת להבטיח ישימות כלכלית של הפרויקט. ברוב המתחמים מדובר בבניין גבוה אחד מוקף בבניינים נמוכים יותר.