

צמיחה מושכלת בבקעת הנדיב?

ד"ר יואב לרמן



על הפרק

- ☐ צמיחה אוכלוסייה בישראל
- ☐ פיזור אוכלוסייה בישראל
- ☐ היסטוריה של המושבות העבריות ופרבורן
- ☐ אופי של פיתוח ומסחר
- ☐ תחנות רכבת
- ☐ דיון

צמיחת אוכלוסייה בישראל

□ אוכלוסיית ישראל 2016 – 8.6 מיליון

□ אוכלוסיית ישראל 2040 (תרחיש בינוני) – 13.2 מיליון

□ אכלוס של 4.6 מיליון איש נוספים במרחב

□ איפה הם יהיו?

פיזור האוכלוסין בישראל

□ נושא רווי בשלל מיתוסים ואמונות

□ האוכלוסייה צריכה להיות "מפוזרת באופן שווה" במרחב

□ תל אביב על שלל צורותיה כעיר וכמטרופולין היא איום על מדינת ישראל

"אכלוס מהיר ומאוזן של שטחי המדינה דלי האוכלוסין ומניעת ריכוז מופרז בכרכים" – מתוך קווי היסוד של ממשלת ישראל הראשונה, 1949

פיזור האוכלוסין בישראל – גם בימינו

נתניהו: "אין לכם דירה בנגב - קנו עכשיו"

**מחירי הדירות דוחפים רבים לפריפריה -
והזול עולה להם ביוקר**

הלהיט כישלון ראשון לדירה להשכיר: אין

הצעות בקריית גת

על פי בדיק
צניחה במ

רמי גת

■ ה נמוכה ביותר



393



54



ור

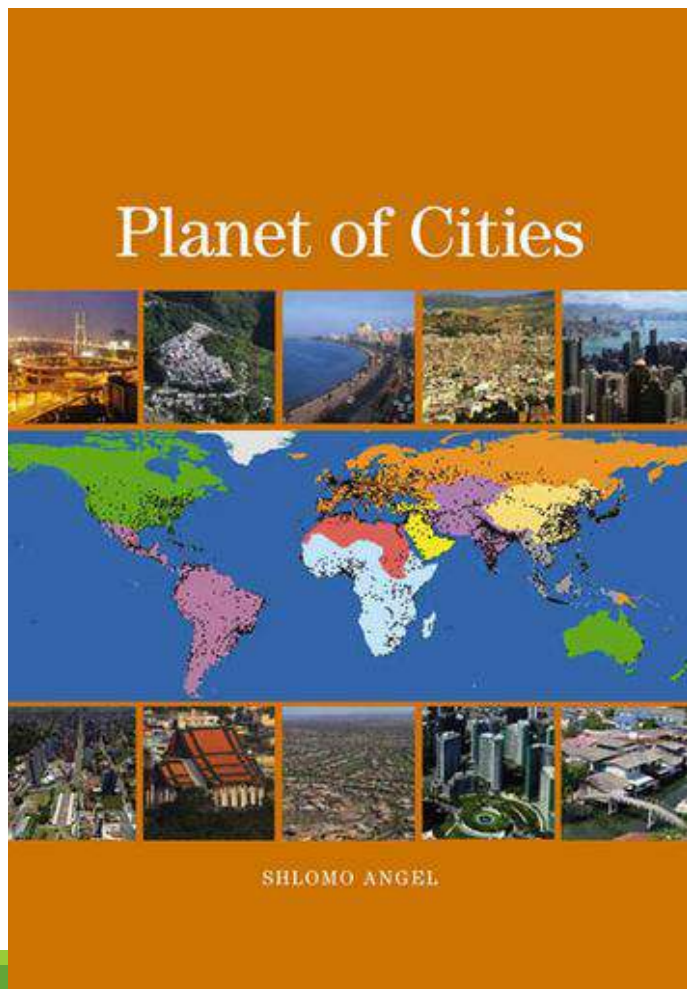
איש לא ניגש למכרז לבניית 246 דירות להשכרה ארוכת טווח בשכונת כרמי

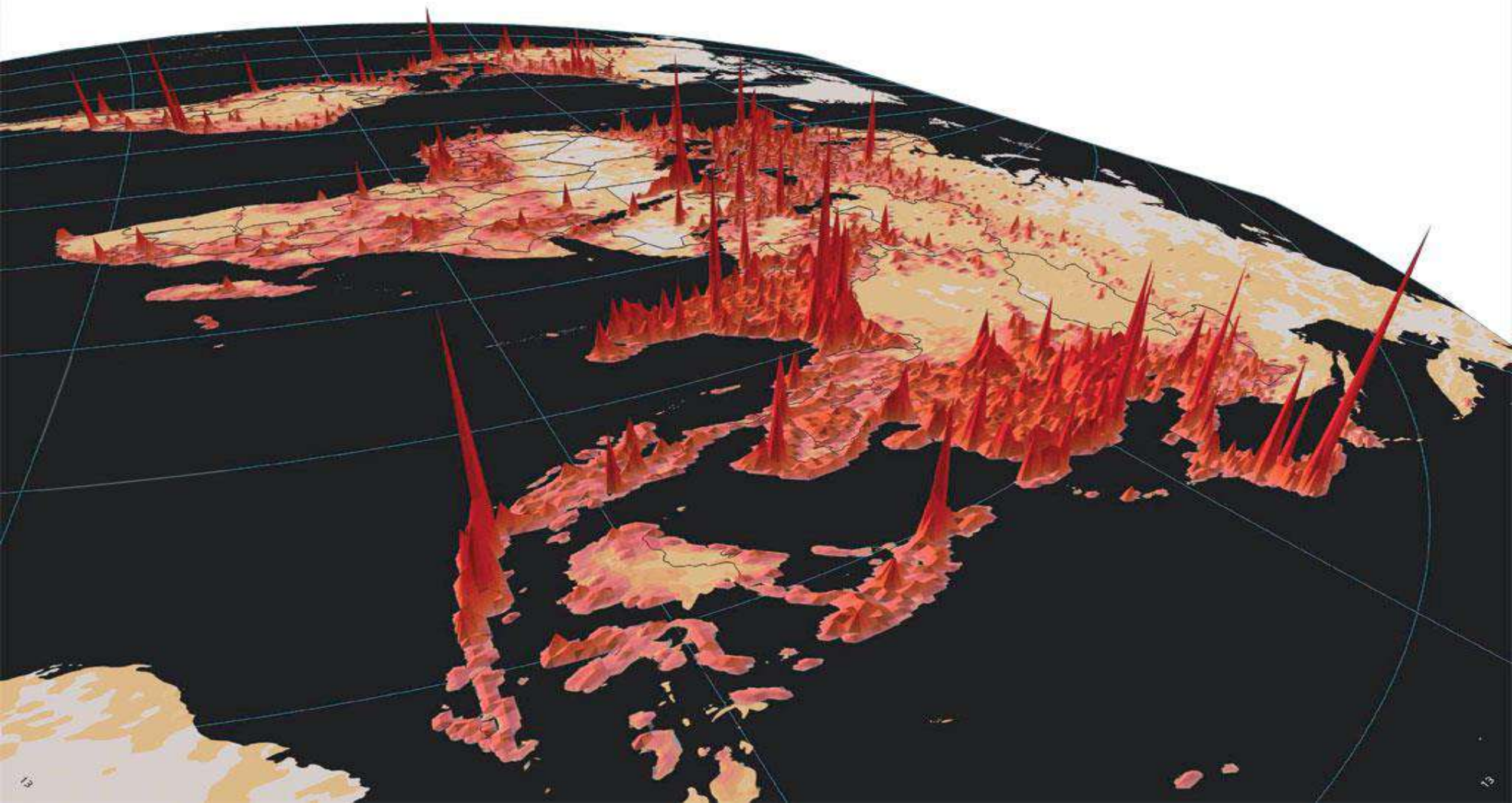
גת. גורמים בענף: "הבנייה המסיבית יוצרת חשש מעודף היצע"

אריק מירובסקי
27.10.2018

והמציאות

□ אוכלוסייה אורבנית לא מתפזרת באופן שווה במרחב



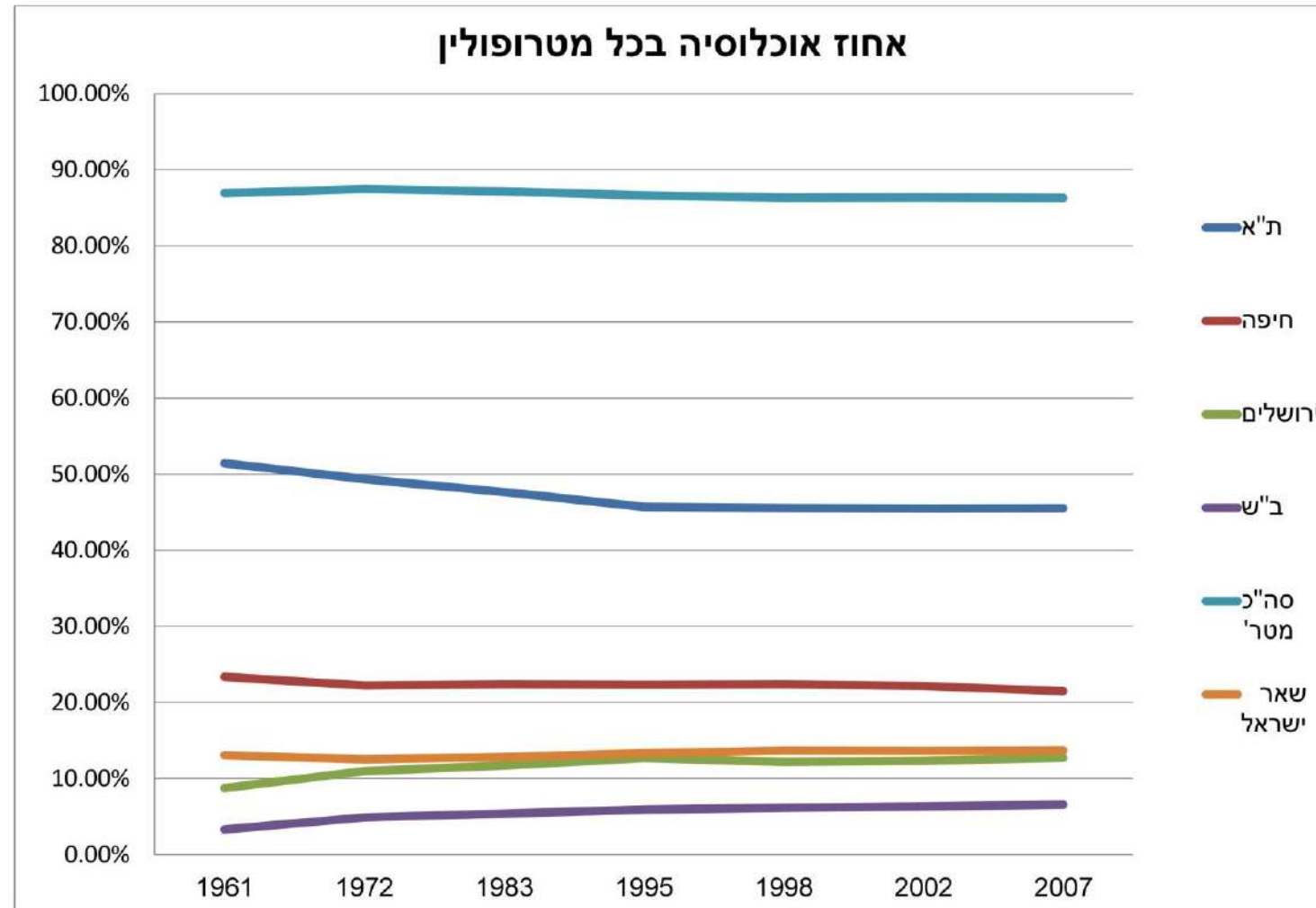


אחוז אחד מהקרקע, מחצית מהאוכלוסייה



אופן התפזרות האוכלוסייה בישראל

*על בסיס נתוני מעקב תמ"א 35 (לא כולל מרחב איו"ש)



תובנות תכנוניות

- ❑ היחסים בין המטרופולינים שומרים על יציבות לאורך זמן
- ❑ לא כולם עוברים לתל אביב
- ❑ הגורמים העומדים בבסיס הפיזור הם טבעיים ואף מערכת תכנון לא תוכל להם
- ❑ מדינות נוספות שניסו לשנות דפוסי אוכלוסייה וכשלו: ארה"ב, בריטניה, סין, בריה"מ, קמבודיה ועוד.
- ❑ תחזיות המכוונות לשינוי מהותי בדפוסי הפיזור הלאומיים לא יתממשו
- ❑ ניתן לשנות את פיזור הפיתוח בתוך המטרופולינים עצמם

תוספת אוכלוסייה צפויה באזור

☐ מטרופולין תל אביב צפוי לגדול ב-2.1 מיליון איש עד 2040

☐ מטרופולין חיפה צפוי לגדול בכ-0.4 מיליון איש עד 2040

☐ שני המטרופולינים האלה שואפים לגלוש לתחומי בקעת הנדיב

מה (חלק) מהאנשים רוצים?

☐ מינימום שינויים

☐ שמירה על "צביון"

☐ שלא יבואו עוד אנשים

☐ סביר מאוד באזורים עם צמיחה נמוכה/סטגנציה

☐ לא סביר באזורים מבוקשים שהולכים ומתקרבים לאזורים יותר מבוקשים

נדרשת היערכות לצמיחה

□ הצמיחה היא בלתי-נמנעת

□ אופי הצמיחה ניתן לשליטה

הגל הראשון של הצמיחה

□ מאז 1965

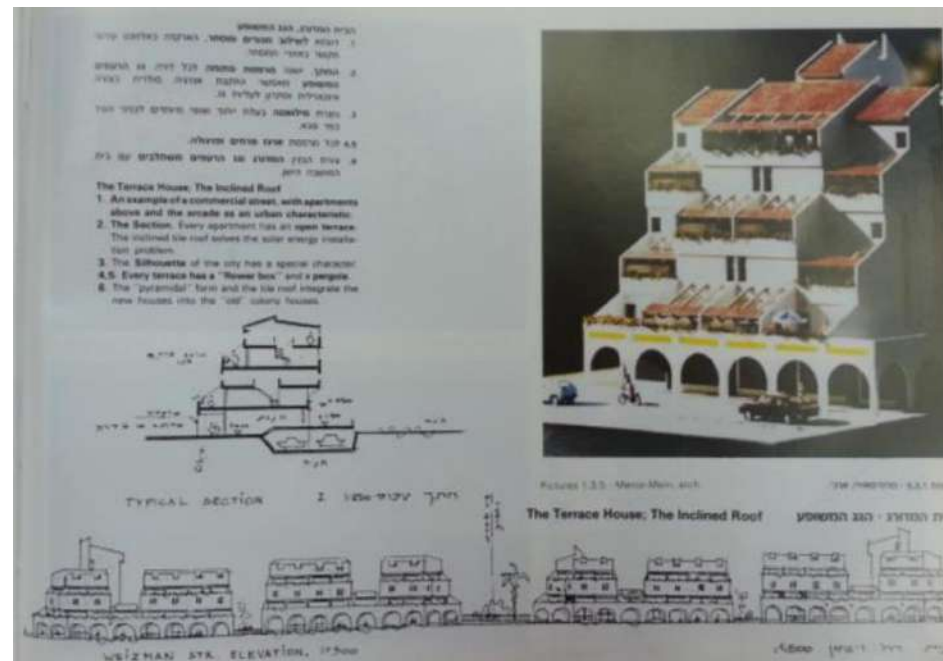
□ המושבות העבריות הסמוכות לתל אביב – פתח תקוה, כפר סבא, ראשון לציון וכיו"ב



הגל הראשון של הצמיחה

□ פיתוח משולב עם הפנים פנימה והחוצה

□ פיתוח מרכז עירוני חי ושוליים דלילים



הגל השני של הצמיחה

מאז 1985 ☐

המושבות שנמצאות כיום בשולי גוש דן ☐

כפר יונה, קדימה-צורן, גן יבנה וכיו"ב ☐

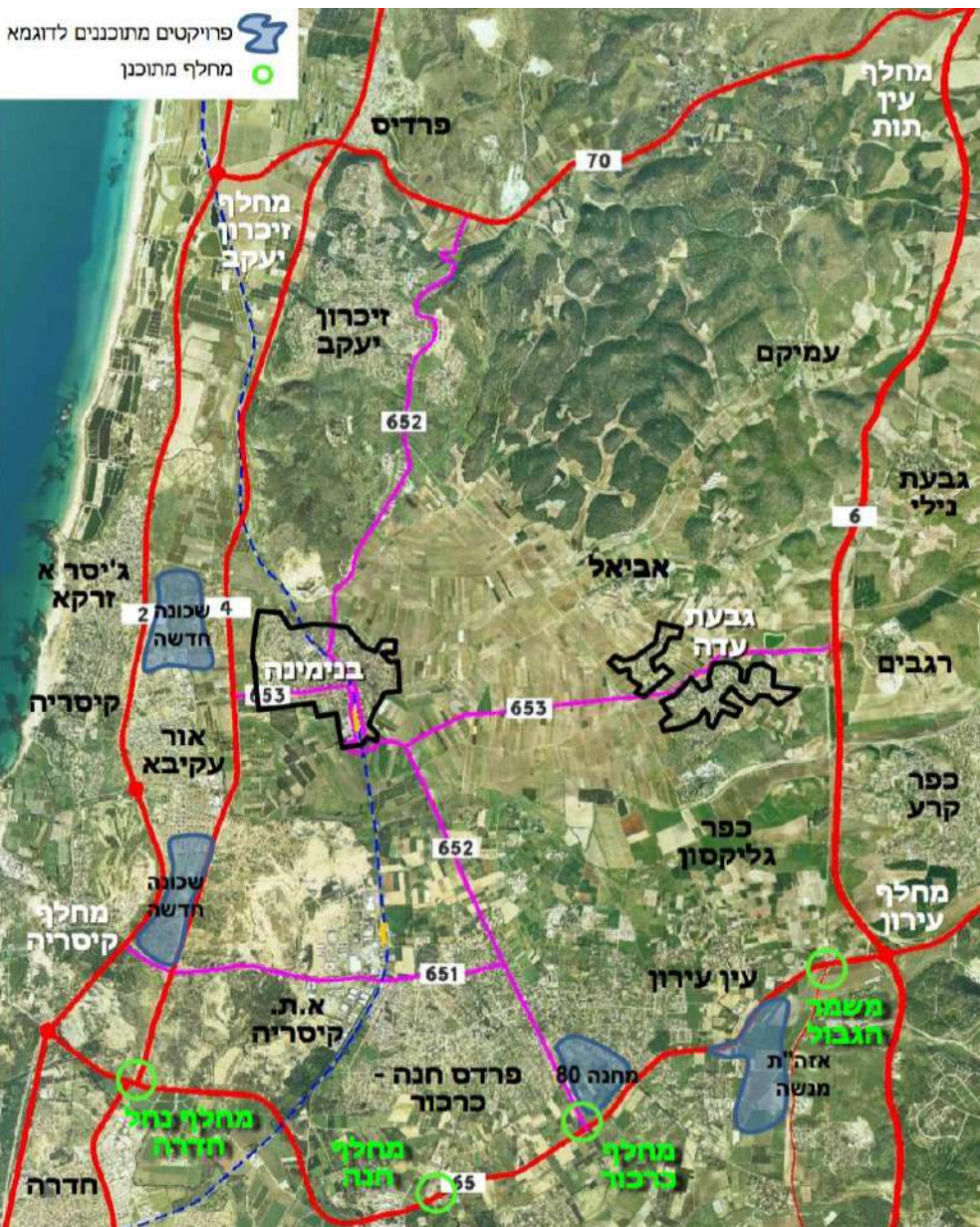


הגל השני של הצמיחה

□ המרכז הותיק נשאר דליל ובשוליים נבנים מגדלים

□ פיתוח פרברי על בסיס תשתית מוטורית של כבישים מהירים





הגל השלישי של הצמיחה

- יקרה (גם) בבקעת הנדיב
- נקודת בחירה בין שתי חלופות:
- התפתחות פנימה תוך חיזוק הבסיס הכלכלי של היישובים ושמירה מסויימת על אופיים ודמותם
- התפתחות החוצה באמצעות מגדלים או בינוי אינטנסיבי תוך שיוי מהותי באופי היישובים והפכתם לשכונות שינה עמוסות פקקים

שני תרחישי בסיס – כפר יונה או כפר סבא

□ כפר יונה/לב השרון – פיתוח מוטה מוטורי עם הפנים רק לתל אביב

□ תרחיש ברירת מחדל

□ כבישים עוקפים בלב השרון

□ פקקים, מגבלות נגישות חריפות (בעיית תעסוקה לנשים) והפגנות

□ הכרה מאוחרת בעובדה שהפכו ליישובים בעלי אופי עירוני

□ כפר סבא – פיתוח משולב עם הפנים פנימה והחוצה

□ דורש תכנון מסונכרן



מתקרבים לתל אביב (בעיקר על בסיס מוטורי)

□ כביש 2 מתרחב

□ בין חבצלת לאולגה

□ מהירות הרכבת עולה ונפתחות עוד תחנות

□ הכפלת וחשמול מסילות החוף (תת"ל 65)

□ כביש 4 מתרחב

□ שאיפה למחלוף מלא עד מחלף נחל חדרה (תת"ל 43)

□ כביש 65 מתרחב ומתמחלף (תת"ל 38)

□ והשאירו מקום להרחבות נוספות בהמשך מצפון לחדרה

הפיתוח הפרברי כבר כאן (רשימה חלקית ביותר)



□ כביש עוקף פרדס חנה

□ אלון עין שמר Fashion

□ BIG פרדס חנה

□ BIG אור עקיבא (בתכנון)

□ קניון אורות

□ קניון מול זכרון

□ מול החוף VILLAGE (חדרה)

□ ויש עוד רבים בדרך

מסחר לא עירוני

☐ פועל על מרכזיות של מכוניות (מחלפים)

☐ מאפשר פעולה כמעט רק לרשתות

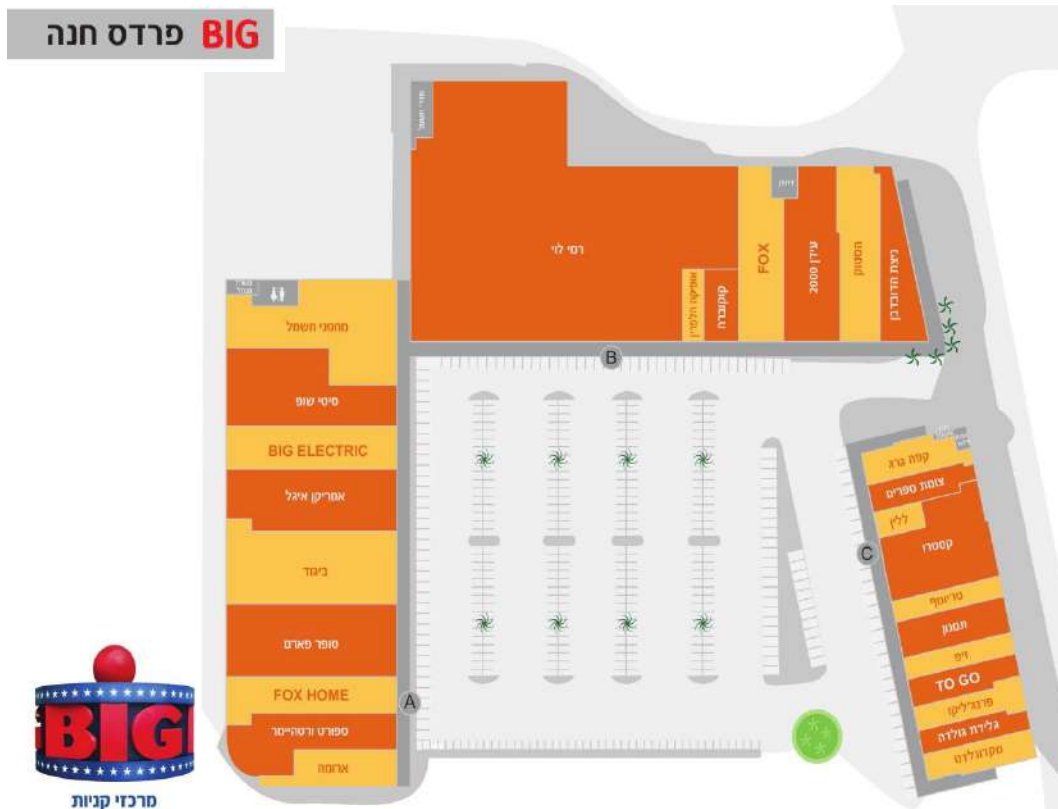
☐ הכסף לא נשאר באזור

☐ לא עמיד לשינויים

☐ ראשון-מערב / קניוני באר שבע

☐ תלות ברכב

☐ עלות נסתר למשתמשים



• 11,400 מ"ר שטחי מסחר
• 410 מקומות חניה

חשיבותם של רחובות מסחריים



□ זהות מקומית ועירונית

□ מגוון וייחודיות

□ תומך בתנועה רב-אמצעית

□ הליכה רגלית ותחבורה ציבורית

□ מאפשר מפגשים

□ מגביר ביטחון

חשיבותם של רחובות מסחריים – תרומה לכלכלה המקומית



- מסחר עירוני מאפשר עסקים קטנים ועצמאיים
- עמיד יותר לשינויים ביחס למסחר לא עירוני
- יכול להפוך למגורים או מחסנים במידה ודועך
- דורשים התייחסות מיוחדת בחתך ובינוי
- עשויים לדעוך עקב ניוון עירוני

תחנות רכבת – Made in Israel

□ מגרשי חנייה של תל אביב

□ שימוש עיקרי – חיזוק הפיתוח העסקי של תל אביב ורמת גן



תחנות רכבת – Made in Israel

מסע ברכבת ישראל: סיפור על רעב, ייאוש, חלמאות ותושייה

לרגל פתיחתה המחודשת של רכבת העמק החליט כתבנו לצאת למסע במסלולה. הוא קיווה לחזור עם סיפורים מסמרי שיער על הרוח הפראית של הפריפריה, אבל רוב הזמן התבזבז על המתנה לאוטובוסים. באחד מרגעי השפל הוא השווה את עצמו לישו כשכפות רגליו דיממו על אדמת יקנעם. באחד מרגעי השיא: הצליח לזהות שלדג גמד

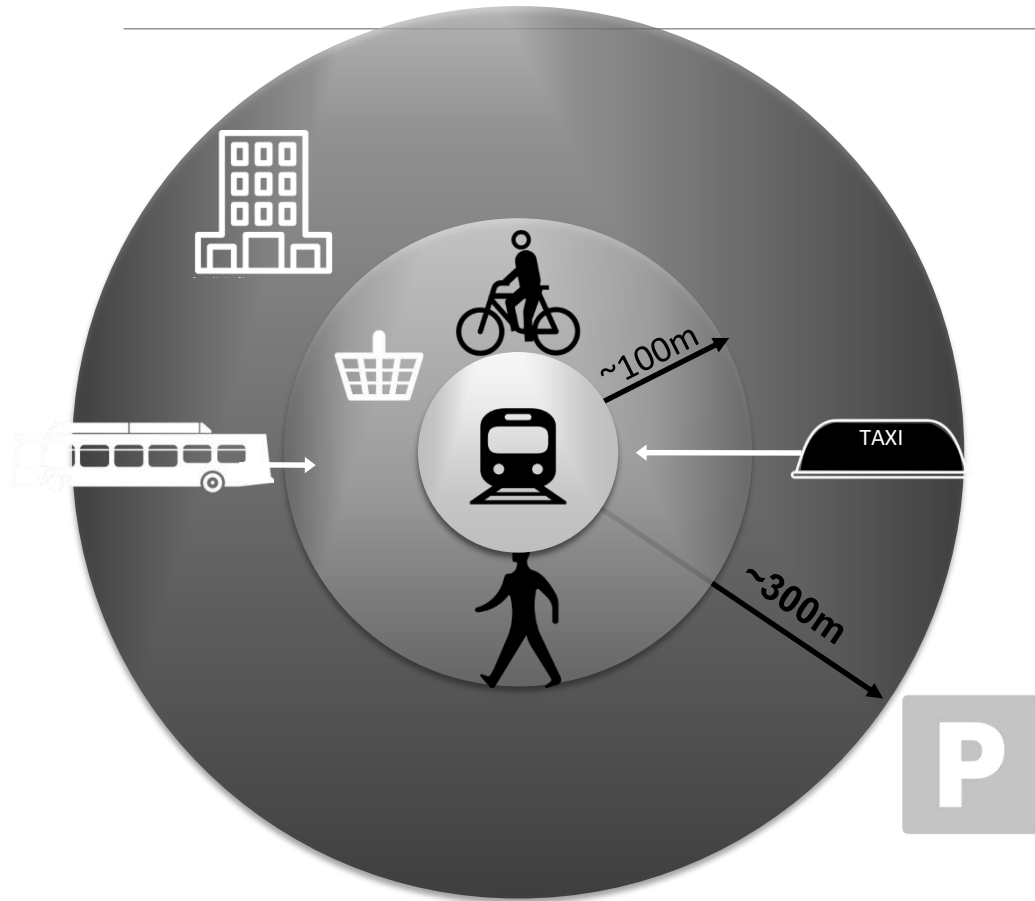
07:00 16.11.2016

רועי צ'יקי ארד | צילום: ניל אליהו עקוב באתר התראות במייל

"אנליסט": איך גרם תכנון רשלני לכך שקו הרכבת לדימונה נותר כמעט ללא נוסעים?

בארץ | עודכן 06/03/2015 00:03
מתן חודורוב

תחנות רכבת – מפגש של תנועות



□ ליבת אזור התחנה מיועדת לתנועה לא מוטורית ונגישות לתח"צ

□ בקרבת התחנה פיתוח כלכלי ועירוני אינטנסיבי

□ חנייה בשוליים (בפרט חנייה "חינם")

תחנת רכבת חדשה בבנימינה-אור עקיבא

☐ בקרבת צומת ברניצקי

☐ נגישות אזורית גבוהה

☐ הזזת תחנה במסגרת שדרוג מסילות החוף

☐ מיועדת (בתכנון המקורי) לשמש לפיתוח הכלכלי של תל אביב ורמת גן

☐ נגישות מוטורית בלבד

תחנת רכבת חדשה בבנימינה



תחנת רכבת חדשה בבנימינה



תכנון חלופי לתחנת בנימינה-אור עקיבא

- שמירה על רצף קרקעי בין בנימינה לאור עקיבא
- מתן אפשרות לניצול הקרקע לפיתוח עירוני וכלכלי
- נגישות בתנועה רב-אמצעית כולל תח"צ, אופניים והליכה רגלית
- חיזוק לשתי הרשויות המקומיות ולאזור בכלל
- הסתכלות על בנימינה-גבעת עדה ואור עקיבא כיישובים שהם יותר ממחסן עובדים

הצעה לתחנת רכבת בנימינה-אור עקיבא



דיון

