

נתניה: בניית רבי קומות - טובה רק לעשירים?

MYNET נתניה

בשנים האחרונות נחשבת נתניה אחת השיאניות בבניית מגדלי מגורים (16 קומות ומעלה). "אני מאמינה גדולה בבנייה לגובה", אומרת ראש העירייה מרים פיירברג איכר, אך לעומתה סבורה פרופ' רחל אלטרמן, מומחית עולמית לתכנון ערים, כי בניית מגדלי דיור טובה בעיקר לאלפיון העליון. ואולי בעצם הכל תלוי בתכנון, נכון?

עידן כהן ✉
פורסם: 19.05.15, 07:41

לפני שנה בדיוק דיווחה בהתרגשות חברת "דיזנגוף סחר" כי חתמה על הסכם לבניית מגדל המכונה "לאגון2" מצפון לשכונת האירוסים בנתניה. על פי הפרסום, המגדל האמור יתנשא לגובה 37 קומות בהן 167 יחידות דיור. דייריו ייהנו מפינוקים כמו בריכת שחייה פרטית, חדר כושר, חניון תת-קרקעי ועוד. אם לא יחול שינוי בלתי צפוי, אכלוסו יחל בסוף השנה הבאה. אם אין לכם סבלנות לחכות, כבר השנה יחל אכלוסו של מגדל ענק סמוך ובו 34 קומות בהן 153 יחידות דיור.

לפי נתוני משרד השיכון והבינוי, עיקר הבנייה החדשה בנתניה היא של רבי קומות. לפני כשנה וחצי אף הסתבר כי נתניה היא שיאנית הארץ בבניית מגדלי

מגורים (16 קומות ומעלה). בהקשר הזה בולטת שכונת עיר ימים. "אמנם עיר ימים כוללת בניינים רבים בני 15-35 קומות", אומרת האדריכלית נועה פרנקפורט, "אך באופן פרדוקסלי השכונה מתאפיינת בצפיפות, נמוכה של 13.9 אלף תושבים לקמ"ר. הבניינים בעיר ימים מפוזרים בין מרחבים פתוחים הכוללים בעיקר חניוני ענק וגינות נוי. כל מגדל עומד כיחידה אוטונומית וכולל שימושים אקסקלוסיביים כגון בריכה, חדר כושר ושאר מתקנים. למרות מספר המגדלים הרב, לפחות 60, מגוון סוגי הדירות מוגבל וכולל דירות ארבעה חדרים ויותר".

בנתניה מתוכננת בנייה לגובה גם בשכונת אגמים. על פי עיריית נתניה, בפרויקט "אגמים 3" אמורים להיבנות כ-1,050 יחידות דיור בבנייה גבוהה. "מדובר במתחמים מודרניים עם בניה לגובה, לצד איכות, תכנון ושילוב בין תעסוקה, מגורים, תרבות וספורט", אומרת ראש העירייה, מרים פיירברג איכר. "פרויקטים אלו יוסיפו לנתניה אלפי יחידות דיור הכוללים שטחים פתוחים, פארקים ומבני ציבור איכותיים לרווחת תושבי נתניה".

לדברי פיירברג איכר, לבנייה לגובה יש שלל יתרונות: "אני מאמינה גדולה בבנייה לגובה, שכן בכך אנו מתעלים באופן נכון יותר את המחסור הקיים בעיר בשטחים לבנייה. הבנייה לגובה במקום לרוחב מאפשרת זרימת אוויר טובה יותר, וכן מפנה מקום רב יותר לשטחים ירוקים וגינות, מונעת צפיפות ומספקת איכות חיים טובה יותר".

"אנו מייחסים חשיבות לבנייה לגובה ורואים בה בנייה בעלת איכויות גבוהות", הוסיף גורם במחלקת הנדסה בעירייה, "הבנייה לגובה מתבצעת באזורי העדפה בעיר, כאלו שמושכים אוכלוסייה ברמה סוציו-אקונומית גבוהה".



"הבנייה לגובה מאפשרת זרימת אוויר טובה יותר" (צילום: אסף פרידמן)

תחזוקה יקרה

לדברי חבר המועצה עו"ד אדיר בנימיני, הממונה על איכות הסביבה בעיר, "קיימת מגמה ברורה המוכתבת על ידי מינהל התכנון במשרד הפנים לעידוד בנייה לגובה במרכז הארץ, עקב מחסור בקרקע. מגמה זו אכן מיושמת בנתניה. יחד עם זאת, יש לי קצת השגות לגבי האופן בו הדבר יושם. בעיקר לגבי מספר בניינים שנבנו ב"ת 600, שלטעמי הייתה בהם חסימה הרמטית מדי של הנוף לכיוון הים. היה נכון לתכנן את האזור בצורה שונה".

פרופ' רחל אלטרמן, מומחית עולמית לתכנון ערים ותושבת נתניה לשעבר, סבורה כי מדיניות התכנון של העירייה נכונה, אך לדעתה, בניית מגדלים הינה מצוינת עבור האלפיון העליון. עבור יתר האוכלוסייה מדובר בבשורה רעה. לדבריה, תושבים הרוכשים דירות בבניינים רבי קומות אינם מודעים בדרך כלל לעלויות הגבוהות העתידיות הכרוכות בבעלות על דירה במגדל גבוה.

לדבריה, ישנה בעיה בתחזוקת מגדלים: "אין תחושת מחויבות אשר תגרום לדיירים מסוימים לשלם ועד בית, משום שרוב הדיירים לא מכירים אחד את השני. לכל דייר יש אינטרס ליהנות מהשירותים בבניין, אך לא לשלם כי העלויות יקרות. התחזוקה השוטפת של שדרוג המכונות של המעליות, הקירור והחימום והאורור וסילוק אשפה היא דבר שמתייקר מאוד ככל שהמגדל גבוה יותר. בשוטף מדובר במאות שקלים, אך כל מספר שנים יש צורך לטפל במערכות ולשלם אלפי שקלים, ובעתיד עשרות אלפי שקלים", ציינה אלטרמן. גם שדרוג החזית החיצונית עשוי להיות כרוך בעלות משמעותית.

לאור כל זאת, פרופ' אלטרמן ממליצה להימנע מאישור בניית מגדלים נוספים ומציינת כי יש להתחשב בעומס האדיר אשר עשוי להיווצר על התשתיות הקיימות. כך לדוגמה, יהיה צורך להקים גנים ובתי ספר, תחנות משטרה, כבישים ועוד.

לטענתה, דווקא בנייה מרקמית היא הפתרון האידיאלי להתמודדות עם גידול באוכלוסייה. המדובר בבנייה צפופה יותר ביחס למגדלים של בניינים בני שש קומות הקרובים זה לזה.

עירוב שימושים

האדריכל הוותיק טומי ריגלר, לשעבר חבר מועצה וממונה על תכנון העיר, הוא חבר בוועדה המקצועית של עמותת האדריכלים הישראלית. לדבריו, בכל הנוגע לבניית מגדלים הכל מתחיל ונגמר בתכנון ראוי. בהקשר זה הוא מציין כי הוספת כמות אדירה של תושבים אינה נותנת שום יתרון לעיר. "במקרה כזה נוצר עומס על התשתיות בעיר מבחינה תחבורתית", הוא אומר, "וכמובן שצריך להוסיף מבנים רבים לטובת הקהילה, כגון: בתי כנסת, מקוואות, מתנ"סים, גני ילדים. מה עוד שמבחינת העירייה אגרות הבנייה והארנונה שמשולמים כנס מניב, הן נמוכות באופן יחסי לעומת ההוצאות שייגרמו לעירייה. כך, העירייה תיכנס לחוב משום שפינוי האשפה ושאר השירותים שהיא תצטרך לשלם בעדם יעלו פי כמה וכמה מאשר הארנונה שתתקבל, ואז העירייה תשקע בחובות".

ריגלר מדגיש, כי אם "מתכננים את בניית המגדלים ואת צפיפות האוכלוסייה בצורה מושכלת ונכונה, יש בזה יתרונות רבים. כך למשל, אם מכניסים לנושא תכנון מגדלים רבי קומות את נושא עירוב השימושים. הכוונה לעירוב שימושים נכון של מסחר ותעסוקה המגדילים את הכנסות הארנונה לעירייה. כמו כן יש להטיל על היזם להקים מבנים לרווחה קהילתית ולוודא שבמקביל למגדלים ייבנו מספיק מקומות תעסוקה על מנת שהתושבים לא יאלצו לנסוע למקומות רחוקים כדי להתפרנס. במקומות נכונים מבחינה אורבנית יכול להיות יתרון לבניית מגדלים, כיוון שאז יהיה פחות עומס על מרכז העיר כמו רחוב הרצל. במקרה מעין זה התושבים יוכלו לנהל את חייהם ללא צורך להגיע למרכז, ואז יהיה פחות עומס על הדרכים והכבישים במרכז העיר".

פחות חנייה

מואב מעידי, מהנדס מבנים ותחבורה, בעל תואר שני בהנדסה אזרחית ותואר שני בהנדסה סביבתית, טוען שלבניית מגדלים יש צד חיובי מבחינת צפיפות וחיסכון בקרקע, "אבל במקביל צריך לבנות תשתיות מתאימות. כך למשל צריך לשדרג את מערכות התחבורה. חשוב לצופף את העיר מבחינת אוכלוסייה, כך שהנגישות למקומות ברחבי העיר תהיה יעילה יותר. בד בבד, צריך לפתח תחבורה ציבורית בשכונות אלו ולדאוג למבני ציבור בשכונות שבהן יתגוררו תושבים רבים יותר".

מעדי סבור כי על העירייה ליזום תוכנית בניין עיר אשר תתמקד בשכונות בהן אמורים להיבנות מגדלים. התוכנית עשויה לקחת מספר בניינים נמוכים ולהפוך אותם למבני ציבור, כגון בתי ספר וגני ילדים. על פי רעיון זה, העירייה קונה מהדיירים את הדירות הישנות בבניינים הנמוכים, ובמקביל היא צריכה לחייב גם את היזם להקים מבנים ציבוריים. זאת כמובן בכפוף לתכנון מתאים.

בנוגע לתחבורה ציבורית, הוא מסביר, ככל שהתושבים מרוכזים במקומות מסוימים, יש הצדקה כלכלית לקווי אוטובוס שיעברו בתדירות גבוהה. מעידי מציין כי בתוך 20 שנה רמת המינוע תכפיל את עצמה, אך לדבריו המערכת תגיע ל"שיווי משקל". כך למשל, ככל שמספר כלי הרכב בשכונה רמת פולג יגדל, עדיין התושבים ימצאו פתרון לבעיית הפקקים - למשל ייצאו מוקדם יותר או מאוחר יותר לעבודה ולא במהלך שעות העומס בכבישים. מעידי טוען שאנו מנצלים את מערכת התחבורה הקיימת רק ב-10 אחוזים מיכולת הקיבולת שלה, ובמשך רוב שעות היום הכבישים אינם פקוקים. לדעתו גם יש להפחית את מקומות החנייה ובמקביל להעלות את מחירם, כך שאנשים יגיעו למרכז נתניה או למקומות אחרים בעיר באוטובוסים. "צעד זה מחייב השקעה בתחבורה ציבורית", הוא מדגיש. עידן כהן