

4. ועדת ההיגוי וצוות התכנון

ועדת ההיגוי

- משרד הפנים
- משרד התחבורה
- משרד הבינוי והשיכון
- מנהל מקרקעי ישראל
- ראש עיריית תל אביב-יפו
- מהנדס עיריית תל אביב-יפו
- יו"ר הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה
- עת"א - מינהל חינוך ותרבות
- עת"א - אגף תנועה
- עת"א - שירותים חברתיים
- עת"א - מנהל הרשות לאיכות הסביבה
- עת"א - הרשות לאיכות הסביבה
- עת"א - אגף תקציבים
- עת"א - אגף תכ"ע

- גב' נעמי אנג'ל - מתכנתת מחוז ת"א
- גב' מתיא עינב - מפקחת על התעבורה
- גב' רבקה בלידשטיין - אדר' המחוז
- מר דוד אמגדי - אדר' המחוז
- מר רון חולדאי
- מר דני קייזר
- עו"ד דורון ספיר
- גב' גילה בן הר
- מר שלמה פלדמן
- מר זאב פרידמן
- מר משה בלסנהיים
- נחמה עמירב
- גב' סימה פרימן
- אינה' אלדד מרחב

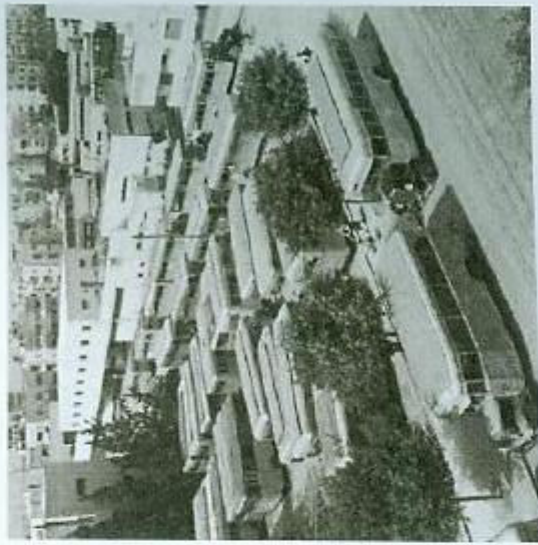
צוות התכנון האסטרטגי

- עת"א - מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי
- עת"א - אגף תכ"ע, מרכזת הפרויקט
- עת"א - אגף תכ"ע והיחידה לתכנון אסטרטגי
- ניהול פרויקט
- תכנון פיזי ועיצוב עירוני
- כלכלה עירונית
- חברה ושיתוף הציבור
- תנועה ותחבורה
- איכות הסביבה
- משפטים
- גב' תמי גבריאלי
- גב' טליה מרגלית
- גב' צופיה סנטו
- מר איתן בן צבי
- גב' חדווה פיניש
- גב' צילי בר יוסף
- גב' נחמה ברמן
- אהוד תייר
- ניהול והנדסה בע"מ
- שמאי אסיף, נעמה מליס
- אדריכלות ובינוי ערים בע"מ
- רן תקלאי
- כלכלה אורבנית בע"מ
- יעקב גדיש
- יבין בע"מ
- ד"ר טובי פנסטר, חיים יעקובי
- אויברסיטת תל-אביב
- ניצן ערד
- ד.ג.ש - הנדסה בע"מ
- פרופ' אורי מרינוב
- יעוץ וניהול בע"מ
- עו"ד נורית מצגר

2. רקע

ההתיישבות היהודית במחצת החילה בשנות נוח שאן לפני כשמונים שנה, בתחילת שנות העשרים של המאה הקודמת. לאורך כל השנים התפתחה במחצת רקמת מאורים משולבת עם שימושים למסחר, תעשייה ומלאכה. את המחצת אכלסו בעלי עסקים ושכירים מהמעמד הבינוני, ובמרווחו - באזור נוח שאן. משפחות ובודדים מהמעמד הבינוני הנמוך. למעשה, אזור נוח שאן התאפיין, בכל תולדותיו, בעירוב של שימושים וכאזור למגורי מעבד. בשנות החמישים והששים סימלה את המתחם, יותר מכל, התחנה המרכזית הישנה שנבנתה בלב.

בעקבות הגידול המשמעותי בשימוש בתחנה המרכזית הפך כל האזור לתחנה מרכזית אחת גדולה. הרחובות היו לתחנות אוטובוס סואנות ומטרדות, המהוות סכנה בטיחותית, ואיכות הסביבה התדרדרה ולא אפשרה מאורים נאותים. עקב תנאים בעייתיים אל צד הרעיון להכניס את התחנה למבנה סגור, בכוננה לשפר את התפקוד ואת איכות החיים במחצת כולה.



מכאן ואילך הייתה התחנה המרכזית החדשה דומיננטית בהשפעתה על המחצת: במהלך כנייתה בשנות הששים, במבנה העצום והדומם שלה (ה"פיל הלבן", האפור והמאיים) שעמד בשימומו במשך יותר מעשרים שנה, וגם מאז הפעלתה.

בראשית שנות התשעים של המאה העשרים התרחשו במחצת כמה אירועים משמעותיים, שהשפיעו עליו ושינו את פניו. בשנת 1998 הוחל בהפעלת המבנה העצום במדול של התחנה המרכזית החדשה, כחלופה לתחנה המרכזית הישנה, וכן כמרכז מסחרי גדול ומאון. במקביל, הוצאת תחנות האוטובוס הישנות מרחוב נוח שאן וסביבתו, וזרם העולים שהגיע מחבר העמים הביאו לאכלוסה מחדש של שכונת נוח שאן בתושבים חדשים, רובם מהרפובליקות האסיאניות של ברית המועצות לשעבר.

באותן השנים, חילופים בכוח העבודה במשק הישראלי,



בין עובדי השטחים הפלשתינים לבין העובדים הורים, גרמו לכניסה מסיבית של מאגרי עבודה, חוקים ובלתי חוקיים, לתחומי המטרופולין תל אביב.

ניתן לציין שלושה גורמים שהביאו להתמקמותם של מאגרי העבודה דווקא באזור התחנה המרכזית:

- הביקוש לעבודה בתחומים מגוונים שאינם מקצועיים ואינם טעונים רישוי, כמו: עבודות מלאכה ובנין, סיעוד, שירותי תירות והסעדה וכן עבודות ניקיון במוסדות, במשרדים ובדירות מאורים.

ב. דיר זול, נגישות גבוהה למע"ד ותחבורה ציבורית יעילה.

ג. אכיפה מועטה של החוק בתחומים שונים, החל מחוקי עבודה והגירה וכלה בחוקי התכנון והבנייה.

בינתיים, העולים החדשים נקלטו ברקמת החיים הישראלית, מצאו תחליפים משופרים למאורי הקבע

הצלחת התכנית תימדד ביכולתה לכוון מכאן ואילך את המהלכים וההחלטות של העירייה ושל שאר בעלי עניין. בכיוונה לשנות את המגמות הבלתי רצויות הקיימות, לחדש ולשפר פניו ואת תדמיתו של המתחם, עד שילובו כעוגן משמעותי ברקמה החברתית, הכלכלית והפיזית של העיר.

מסיבות אלה, החליטה עיריית תל אביב יפו במהלך שנת אלפיים לגבש תכנית אסטרטגית כוללת למתחם התחנות, במטרה לבחון את האפשרויות לשיקום משמעותי במצבו ובתדמיתו של המתחם, כחלק מטיפול כוללי ופרטני באזור כולו.

לצורך כך נבחר צוות תכנון רב-תחומי, הכולל מתכננים ויועצים בתחום התכנון והעיצוב החברתי, הכלכלי והפיזי ובתחומי התחבורה והסביבה. ועדת היגוי ועדת עבודה ליוו את הכנת התכנית האסטרטגית בכל שלביה. הכנת התכנית כללה השתתפות רחבה של ציבור תושבי המתחם, מהגרי עבודה וישראלים, בעלי עסקים ובעלי עניין רבים נוספים.

שלהם נמטשו כמעט לחלוטין את האזור. תוך זמן קצר הפך מתחם התחנות למרכז של מגורים, עסקים, בילוי ומפגש של מהגרי העבודה מהארץ כולה, עם כל התופעות והקונפליקטים הנצרים עקב כך.

עם כל אלה, ולמרות ייחודיותו של המתחם, הוא תופס חלק מרכזי בעיר תל אביב, ומשמש לרבים גם כחלון הראווה שלה. תפקודו ושילובו הנכון ברקמה העירונית, המטרופוליטית והארצית, הם אתגר ומבחן מרכזי. כלומר, בעצם השונות, המגוון המיוחד ותהליכי השינוי העוברים על האזור, טמונה גם ההזדמנות לחידושו. הכוונה היא לאתר את הבעיות, להפוך אותן להזדמנויות ולחדש את המתחם - מתוכו.



3. גבולות המתחם

- לצורך התכנון נבחר השטח התחום בין הרחובות:
- בצפון - רחוב הרכבת, דרך בגין (בעבר דרך פ"ת)
 - במערב - רחוב העליה
 - בדרום - דרך סלמה
 - במזרח - רחוב חיל השריון, רחוב החרש

שטח המתחם מסתכם בכ-740 דונם, הוא חלק מרובע מס' 8, וממוקם באזור המצא ממערב ובצמוד לנתיבי איילון, בסמוך לתחנת הרכבת ההגנה, ומצפון לתמח"ת.

המתחם גובל בצפונו עם אזור המע"ר המובהק, הנפרש מעבר לרחוב הרכבת ולאורך דרך פתח תקוה, במערב - עם שכונת פלורנטיין, במזרח יפו, בדרום - עם שכונת שפירא, ובמזרח - עם רצועת האיילון. בכך משלים המתחם פסיפס של אזורי תכנון, המאחדים את אזור דרום תל אביב לתמונה כוללת אחת.

תרשים: גבולות המתחם

