



השלד הירוק בתל-אביב-יפו
צירים ירוקים – תוואי עדיפות לתנועה לא ממונעת
ציר ירוק קריית שלום-יפו העתיקה

מעבר לדף-
נחום גוטמן-מתוך "עיר קטנה ואנשים בה מעט"

תוכן העניינים:

1-תקציר מנהלים

2-מבוא/רקע כללי

צוות עבודה
וועדת היגוי
מבוא

3-סקר וניתוח מצב קיים

מיקום מרחבי
מרכיבי המרחב הציבורי
השתלבות עם צירי אורך

4-SWOT ע"פ מתחמים

5-פרוט מתחמים עם המלצות תכנוניות

6-שלביות הביצוע

7-היסטוריה. מאפיינים עיצוביים. המלצות עיצוביות.

תמונות היסטוריות
סוגי הצירים
אפיון עיצובי של הצירים-פרוט הצעות ורעיונות

1-תקציר מנהלים

מיקום (איפה, למה, כמה)

ציר קרית שלום- יפו העתיקה מקשר בין פארק אילון לים, (ודרך הטיילת, עד פארק הירקון) ובכך מקשר בין המרחבים הפתוחים הגדולים והחשובים ביותר של המטרופולין, ומהווה את החוליה הקריטית ביצירת מרחב תנועה רציף להולכי רגל ורוכבי אופניים לאורך תואי זה. הציר מתפרש על פני המרחב שבין שני צירי התנועה ההיסטוריים: שדרות בן צבי וקיבוץ גלויות בואכה נמל יפו.

היקף העבודה התמקד ברחובות הפנימיים של מתחם זה ובשדרות בן צבי, בהם זוהו פוטנציאלים זמינים יותר למימוש. מבחינה עקרונית, עמדת הצוות היא שגם ציר קיבוץ גלויות הינו בעל חשיבות דומה, ויש לבדוק את האפשרויות הגלומות בו במסגרת עבודה נוספת, שאיננה כלולה בהיקף עבודה זה.

עקרונות התכנון

המרחב התחום בין הפארק לים ובין שני הרחובות הראשיים, כולל גנים חורשות, ושטחים פתוחים כגון חורשת ההסתדרות, ביה"ס לטבע והגנים הבוטניים, וכן שכונות "ירוקות" (קרית שלום) כמו גם מרקמים אורבניים היסטוריים (יפו העתיקה). ככזה, כל המרחב העירוני התחום בציר מתפקד כ"מרחב ירוק" הכולל מסלולי תנועה שונים ומגוונים למטייל ורוכבי אופניים בקנה מידה מקומי, שכונתי, ועירוני. הצירים חולקו ע"פי הירארכיה שימושים ומשתמשים לשלוש קטגוריות:

א. צירים מטרופוליניים - משמשים ליוממות,

ולתנועה ארוכת טווח. דורשים סטנדרט תנועתי גבוה, הפרדה מלאה בין רוכבי אופניים להולכי רגל, בהירות מרחבית ואחידות תכנונית. שני הרחובות התוחמים את ה"מרחב הירוק", שדרות בן צבי וקיבוץ גלויות, מתפקדים יותר ברמה המטרופולינית ולכן יש לטפל בהם בהתאם. (במסגרת עבודה זו, נבדקו האפשרויות של ציר בן צבי בלבד).

ב. צירי פנאי וצירים מקומיים - כשמים כן הם, צירים המנצלים פוטנציאל קיים, ומקשרים חללים אורבניים בתוך המרקם השכונתי. צירים אלה דורשים עמידה בסטנדרט מינימום של הפרדה בין הולכי רגל ורוכבי אופניים, ללא הכרח לשמור על חתך אחיד לכל אורך מקטעי הציר. רח' התחיה במיוחד וכלל מערך הרחובות הפנימי בין שדי ירושלים לנתיבי אילון, יטופל כולו ע"פי עקרונות אלה.

ג. מרחבי שוטטות - רחובות בתוך מירקם עירוני לשימור (בתחום יפו העתיקה). רחובות אלה יוגדרו כאזור מיתון תנועה, אשר יאפשר איחוד של כל משתמשי הדרך במיסעה, ללא צורך בהפרדה.

שלביות ביצוע

התכנית זיהתה והפרידה בין איזורי טיפול בטווחי זמן שונים: מייד, קצר, בינוני, וארוך. מערך השבילים הפנימי, בא לענות על צורך מייד, תוך הפיכת הציר המקומי לציר רב שימושי. עם השנים, אנו תקווה שהנחיות אלה ישמשו לנגד עיני המתכננים לאורך ציר בן צבי, ויום יבוא בו תקום המערכת המטרופולינית כולה.

במסגרת הפרויקטים לביצוע מייד, זוהו עבודות תכנון לביצוע שקודמו על ידי העיריה בגן קרלה לואיס, רח' התחיה, בית דניאל, ורח' יהודה הימית, בהם הוטמעו במידה שונה של הצלחה מסקנות תכנית האב. בפרויקטים תב"עיים קל יותר להטמיע את המסקנות ואנו תקווה שבטווח הבינוני והארוך יוטמעו כל ההנחיות.

הנחיות עיצוביות

ההנחיות העיצוביות נחקרו במטרה לענות על שתי מטרות עיקריות:

זיהוי: לייצר נהירות וזיהוי קוגנטיבי של הציר, גם במקומות בהם אינו מובן מאליו, כגון מפרקים, שינויי כיוון, וכו'. אנו מייחסים חשיבות גבוהה במיוחד לרציפות לאורך ציר ראשי המשמש ליוממות ולתנועה על פני מרחקים ארוכים. הטיפול במפרקים חשוב במיוחד, שכן במקומות אלה רציפות הציר הולכת לאיבוד (למעט במקרים בהם מדובר במרחב שוטטות, בו אין משמעות גבוהה לרציפות).

זהות: לאפיין את הציר כשייך למקום ולהיסטוריה שלו, באמצעות שימוש באלמנטים משפת המקום.

בשני המקרים הוצע שימוש באלמנטים ארכיטקטוניים וגננים מסורתיים, כמו גם בפרשנות אמנותית של ה"סיפור" של המקום. במסמך זה יוצגו כיווני מחשבה שיש לפתח במסגרת דיון רחב יותר על שפת הרחוב העירונית: סטנדרטים ואלמנטים מיוחדים.

2- מבוא/רקע כללי

צוות עבודה
וועדת היגוי
מבוא

רשימת ועדת העבודה וועדת ההיגוי לתכנון הצירים הירוקים המשתתפים בתהליך התכנון

2.1 צוות עבודה

דניאלה פוסק – אדריכלית העיר
אירית סייג, אורית ברנדר, אורלי אראל, נילי פוד,
שרון שפר, לריסה קופמן, יואב דוד, נחמה ברמן,
טליה מרגלית, רבקה פרחי, איתן בן צבי, חגית
אנטמן - צוותי תכנון שוטף, אגף תב"ע
אלון נוישטטל - אגף שפ"ע
אודי קרמר, יאיר שפלר - המישלמה ליפו
מירב גריידי - אגף תנועה
משה שוהם - מינהל בת"ש
גידו סגל - היח' לתכנון אסטרטגי, צוות פרויקט
האופניים
צילי בר יוסף - היח' לתכנון אסטרטגי
עינת אמויאל - היח' לתכנון אסטרטגי
דניאל בראון - היח' לתכנון אסטרטגי

2.2 ועדת היגוי

יו"ר – דני קייזר/ חזי ברקוביץ – מהנדס העיר תל
אביב – יפו
תמי גבריאל – מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי
חברי צוות עבודה
ד"ר משה טיומקין – ראש הרשות לחבורה, תנועה
וחניה
ד"ר בני מאור, עזרא נוה – מינהל בת"ש
רובי זלוף, שמואל קצילניק – אגף שפ"ע
שלמה פלדמן – מנהל אגף תנועה
אלדד מרחב – משנה למהנדס העיר
צופיה סנטו, מנהלת היח' להסעת המונים
דוד רוז, סימה פריימן, ערן פרידלר - אגף תקציבים
אלי לוי, יהודה הרינגמן, אילנית ינאי - נציג אגף
נכסים
דרור אמיר, איציק שפק - המישלמה ליפו

נילי יוגב - מתכנתת מחוז תל אביב המשרד לאיכות
הסביבה
נעמי אנג'ל, טלי דותן, גל קארו, אורנית מורגנשטרן –
לשכת התכנון המחוזית

נציג תושבי הרובעים : סמדר כהן – רובע מזרח ; טלי
אזולאי, יעקב שמיר – רובע דרום ; דניאלה רוב -
רובע לב העיר
מומו מהדב, שירלי גלעד - החברה להגנת הטבע
דניאל רובינסון, יותם אביזוהר – עמותת תאב"א

2.3 מבוא

השלד הירוק העירוני

מהו השלד הירוק?

השלד הירוק הינו אמצעי מימוש מרכזי של החזון האסטרטגי למרחב ציבורי מפותח ואיכותי. השלד הירוק מתבסס על שיקום וטיפוח החללים העירוניים הפתוחים כמקומות מפגש ואינטראקציה בין אנשים, כרצף של סביבות התורמות לעידוד הפעילות העירונית הקשורה להליכה ברגל, רכיבה על אופניים ושימוש בשטחים הפתוחים לשיפור איכות החיים בעיר.

השלד הירוק מהווה רשת היררכית של חללים עירוניים המורכבת מתואים רציפים לינאריים, בהם ניתנת עדיפות לתנועה לא ממונעת של הולכי רגל

ורוכבי אופניים, וכן מוקדים, כגון כיכרות, גנים וכד'. התואים הלינאריים מקשרים בין המוקדים לכלל מערכת. ככל שתלך הרשת ותתרחב על פני מפת העיר ישתפר 'מרחב הפעולה' לתנועה הלא ממונעת.

הטיפול בחללים העירוניים מהווה הזדמנות לשדרג לא רק את איכויותיהם העיצוביות, כי אם גם לטפח את הזהות הייחודית המקופלת ברבדים ההיסטוריים בנוף. העדויות הפיסיות לרבדים אלה טושטשו במהלך הזמן עקב עבודות פיתוח עירוני שאינן רגישות למורשת העבר. מורשת זו, לא רק טומנת בחובה פוטנציאל ליצירת שפה עיצובית מקומית רלוונטית המושתתת על רוח המקום, היא גם יכולה לתרום לשיפור הקשר של הקהילות לאורך תואי הציר עם סביבת מגוריהן.

מטרות השלד הירוק

- החזרת הולך הרגל לרחוב כבסיס להחייאת הפעילות העירונית וכתנאי הכרחי לשיפור איכות החיים בעיר.
- יצירת העדפה מתקנת לתנועה הלא ממונעת אל מול התנועה הממונעת, תוך בחינה מחודשת של הרחוב ותיפקודיו: טיפול ברחוב כמקום מפגש והתרחשות אנושית ולא רק כעורק תנועה ותשתיות.
- הפיכת המרחב הציבורי לעמוד שדרה עיצובי ותיפקודי של המרקם העירוני.
- התייחסות תכנונית אל החלל העירוני כשווה ערך למסה הבנויה.

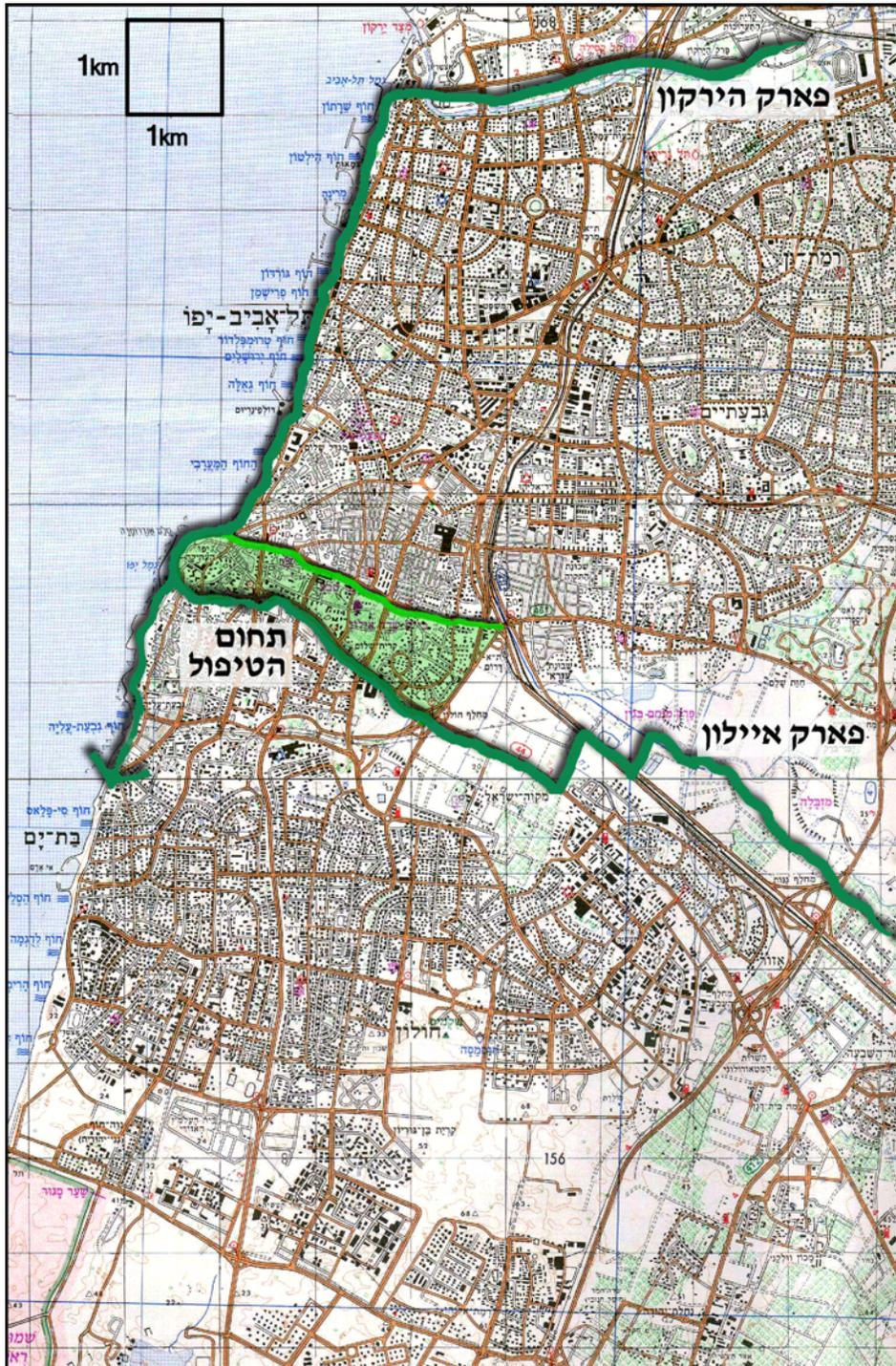
Fiesten station, Groningen, Netherlands



חניה לא למכוניות

מסעה לא למכוניות
סביבה עירונית תוססת-מסיבת רחוב, פברואר 2006. רח' הרב קוק, תל-אביב





צירים ירוקים - תוואי עדיפות לתנועה לא ממונעת

ציר ירוק הינו תוואי ליניארי רציף של פעילות המקשר בין סביבות עירוניות שונות, מוקדי פעילות ומגוון טיפוסי חלל, תוך מתן עדיפות להולכי רגל ולרוכבי אופניים. הצירים הירוקים הם אחד מאמצעי המימוש לתרגום תפיסת השלד הירוק למציאות של המרחב הציבורי והרחוב בתל-אביב - יפו.

מטרות הצירים הירוקים

- יצירת רשת של תוואים רציפים של פעילות אנושית החוצה את המרקם העירוני.
- גישור על פני חסמים וקישור בין חלקי העיר ובכלל זה הקשר בין העיר לים.
- שיפור זמינות ונגישות תושבי העיר אל שטחים פתוחים ומוקדי פעילות.
- מימוש עקרון חתך הרחוב הידידותי להולכי רגל ולאופניים.
- עידוד טיפול עיצובי כולל ברחוב ותפקוד כמנוף להתחדשות אזורים בעיר
- טיפוח נקודות ציון וסמלים חזותיים ברחבי העיר

מימוש הצירים הירוקים בתכנון העיר

המסמך שלהלן מהווה חלק מן הצעד הראשון במימוש תפיסת השלד הירוק העירוני: תכנון 4 צירים ירוקים מתוך כלל הרשת העירונית של השלד הירוק, ברמה של תכנית אב ובדיקת ישימות הקונספט.

עקרונית התכנון אשר גובשו במסגרת העבודה יתורגמו להנחיות לתכנון המפורט בעוד שהבצוע יתממש בשלבים ומקטעים שונים, בהתאם להזדמנויות.

בבחירת הצירים הירוקים לתכנון בשלב זה ניתן דגש לאזורים שזוהו בתכנית האסטרטגית כראויים לחיזוק: דרום העיר ומרכז.

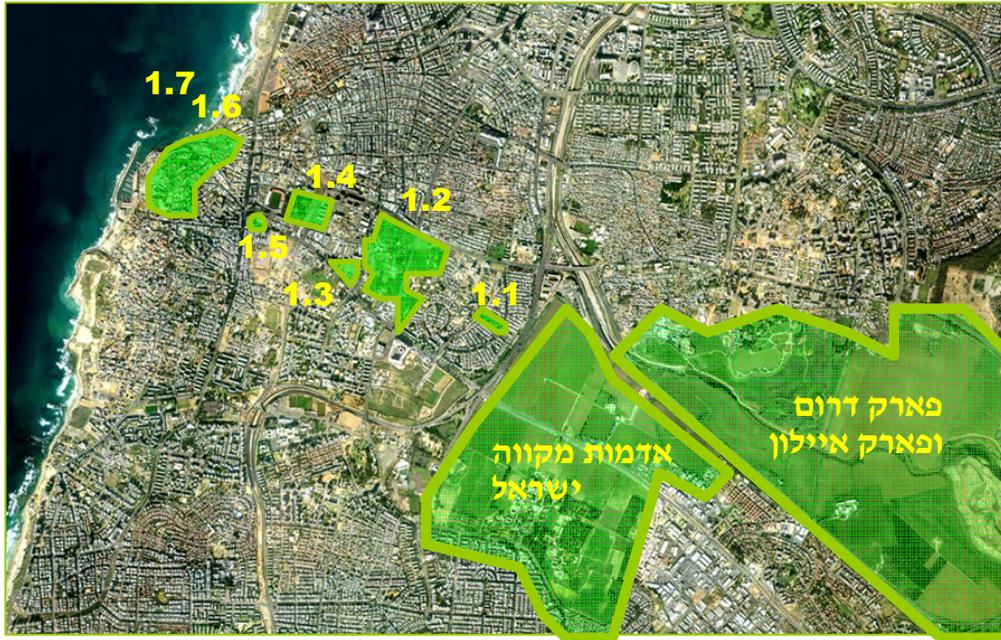
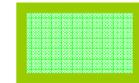
מימוש הצירים הירוקים כנתיבי עדיפות לתנועה לא ממונעת מחייב לעיתים שינוי בחתך הרחוב הקיים לשם השגת ה'העדפה המתקנת' להולכי רגל ורוכבי אופניים והתאמתו לצרכיהם. לשם כך יידרשו שינויים בהיבטים תנועתיים (צמצום נקודותי במקומות חניה לאורך הרחוב; הקטנת רוחב נתיבים; טיפול שונה בצמתים וכד') ובהיבטים הנדסיים אחרים (הטמנת קווי חשמל, פינוי חסמים מהמדרכות וכד').



3.2 מרכיבי המרחב הציבורי

1. שטחים ציבוריים פתוחים קיימים ומקומות בעלי עניין לאורך המתחם:
 - 1.1. גן קרלה לואיס
 - 1.2. מתחם גנים ציבוריים, גן הבוטני, כנסייה הרוסית
 - 1.3. סביל אבו-נבוט וגן ציבורי סמוך
 - 1.4. גן כרונינגן ואצטדיון בלומפילד
 - 1.5. רחבת בית דניאל
 - 1.6. יפו העתיקה
 - 1.7. ים

-שטח בעל עניין



2. צירים מטרופוליניים ראשיים (מזרח-מערב):
 - 2.1. שד' קיבוץ גלויות
 - 2.2. שד' בן-צבי

זיהוי צירים הללו כצירי תנועה (הלא ממונעת) מטרופוליניים המתאפיינים בתוואי טבעי, "קריא" ורציף. ייעודם: חיבור בין פארק איילון לים. חיבור בין תנועה של תחבורה ציבורית (רכבת הקלה) לתנועה רגלית/אופניים רחבה.

-ציר מטרופוליני מוצע



-ציר מטרופוליני ע"פ תמ"מ 5





3. תוואי ציר מקומי

ציר משני המתאפיין באופי תנועה הלא מהירה, מעבר ממוקד עיניין אחד לשני. תוואי מפוטל, לא תמיד "קריא" ורציף.

בעקבות אילוצים בשטח (ראה מפה וטבלת swot) התוואי אינו ליניארי. במקום בו נוצרים פניות חדות, קריאותו החזותית של הציר נפגעת. מקום זה נקרא "מפרק" וכדי להתגבר על הבעיה יש לעצבו בצורה שתאפשר התמצאות במקום והמשכיות פיסית והדימוית של הציר.

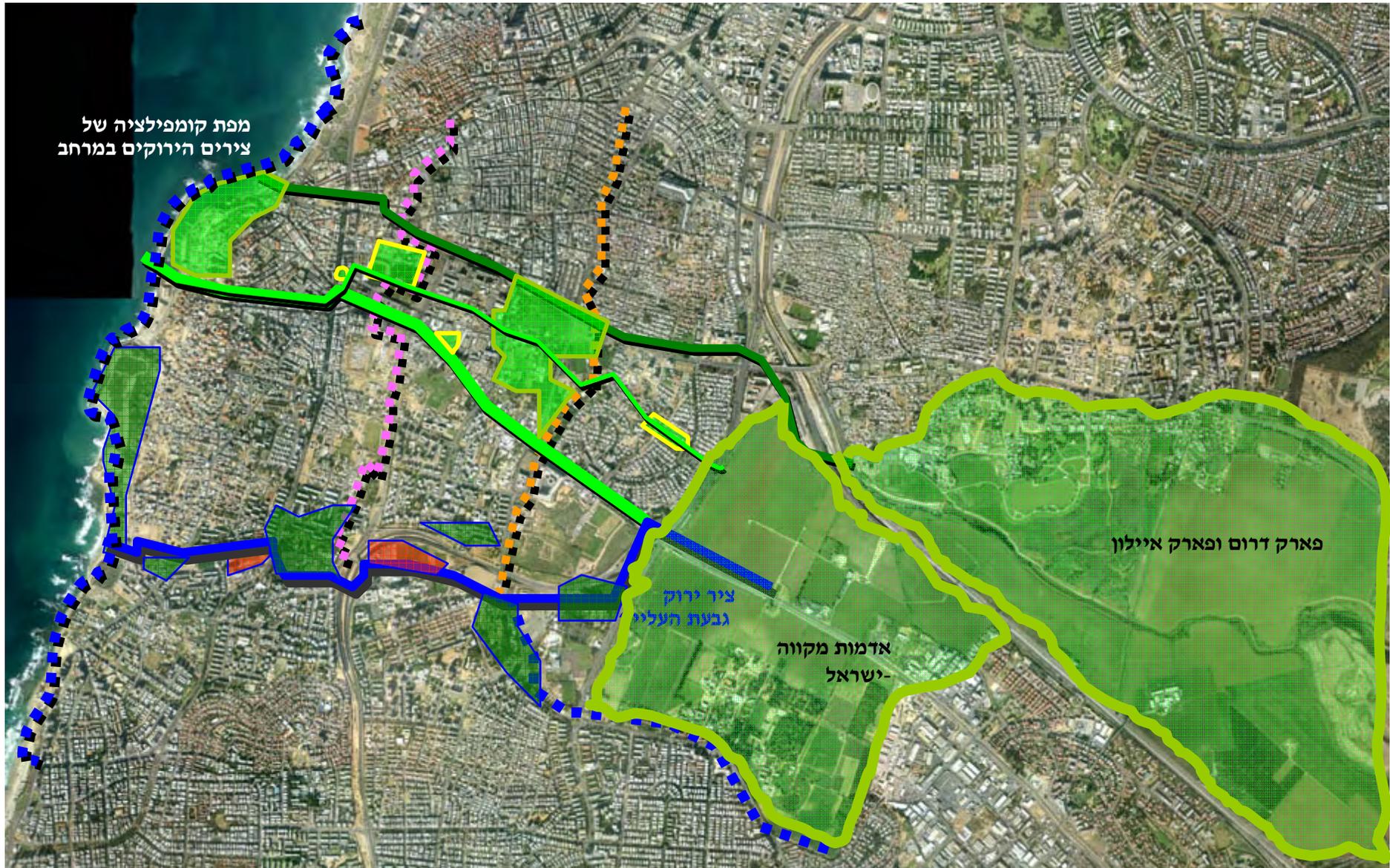
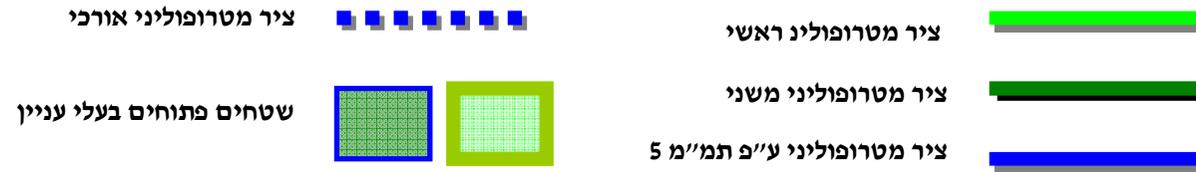


4. מרחב שוטטות

מרחב יפו העתיקה יוגדר כמרחב שוטטות, אולם צריכה להיות גישה קריאה, רציפה ומיידידת אל הים. המשכו של שד' בן-צבי- רח' יהודה הימית זוהה ציר גישה עיקרי אל הים.

יפו-מרחב שוטטות

3.3 השתלבות עם צירי אורך



SWOT-5 ע"פ מתחמים

SWOT-סקר וניתוח מצב קיים ע"פ מתחמים – מתחם א': קריית שלום

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
1א	כביש 44 עובר בשטח אדמות מקווה ישראל עד לגשר החקלאי	מתוכנן להיות הציר המחבר את פארק איילון לצומת חולון	קיימות רק מסעות, ללא שולים להולכי הרגל או רוכבי אופניים
2א	צומת חולון: צומת סואן, קשה לחציית הולכי רגל ורוכבי אופניים. בצומת זה מתמזג הציר הירוק הדרומי (גבעת עליה) עם ציר קריית שלום.	בשלבי תכנון מתקדמים ע"י חברת נתיבי איילון. בצומת מתוכנן מערך תחבורתי מורכב הכולל רכב ציבורי ופרטי, רכבת קלה ורכבת ישראל, אוטובוסים מוניות וכו'.	אפשרות שילוב ציר ירוק בחתך צומת העתידי. למתכננים הוצג חתך ברוחב של כ-7 מ' שכולל שביל הולכי רגל ושביל אופניים והנחיות מפורטות על אופי הטמעתו, כגון: חתך פלנימטרי, ללא מדרגות ומכשולים, הפרדה בין תנועה ממונעת ללא ממונעת. (ראה חתך עמ' 42)
3א	דרך בן-צבי: בין צומת חולון לרח' פנחס לבון דופן הצפונית. חתך רחב מאוד. שצ"פ עם שורת עצי פיקוס דתי בוגרים ושלטית מסופקת.	התחברות לשצ"פ פינתי בתכנונו של ישראל לדרמן. לאורך הדופן הדרומית: קו ירוק של רכבת הקלה בטווח הארוך.	זמינות מיידית לתכנון-אפשרות לביצוע ציר הירוק לאורך הדופן הצפונית. בחלק זה עצים בוגרים. בטווח הארוך: צמידות של ציר הירוק לתוואי רכבת הקלה. יצירת דימוי של דרך היסטורית-יפו-ירושלים
4א	דרך בן-צבי: בין צומת חולון לרח' פנחס לבון-דופן דרומית	חלק דרומי הוא דופן של מתחם פנורמה העתידי (מתכנן – יורם פוגל). קו ירוק של רכבת הקלה בטווח הארוך.	הטמעת חתך ציר הירוק בדופן הצפונית של מתחם "פנורמה" בעת התכנון.



5.2
חסימה: מפרק חד, חסימה נופית

5.1
חסימה: מעבר צר בשצ"פ

כביש 44-צומת חולון-דרך בן-צבי

SWOT - סקר וניתוח מצב קיים ע"פ מתחמים – מתחם א': קריית שלום

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
<p>5א שצ"פ בין דרך חיל השיריון לקריית שלום: רצועה באורך של כ-400 מ', ברובה מוזנחת ולא מטופלת. בצמוד לצומת הרצועה רחבה עם עצי פיקוס בוגרים.</p>	<p>שצ"פ נמצא בשלב תכנון סופי ע"י אדרי' ישראל לדרמן. המזמין- נתיבי איילון.</p>	<p>א. מעבר צר בין בניינים המחבר את הרחוב לרצועת השצ"פ לאורך נתיבי איילון. ב. למרות הקיר האקוסטי ישנו רעש רקע חזק. ג. קיים "צוואר בקבוק" ברוחב של כ-2 מ' בין קיר האקוסטי למבנה בצמוד לבניין מגורים הדרומי ברח' רינגלבלום. בפנייה מערבה, לתוך השכונה קיים מפרק חד, ללא קשר ויזואלי להמשך הציר.</p>	<p>זמינות מיידית לתכנון- אפשרות לביצוע ציר הירוק משולב. מיקומו הפינתי של השצ"פ מקנה לו חשיבות יתר כמקום מפגש בין צומת, שכונה וציר מזרח-מערב ע"ג דרך היסטורית יפו-ירושלים. למתכן הוצג חתך ברוחב של כ-8 מ' שכולל שביל הולכי רגל ושביל אופניים דו-סטרי, רצועת תשתיות והנחיות מפורטות על אופי הטמעתו.</p>
<p>6א גן קרלה לואיס: מערכת שטחים פתוחים בלב השכונה במצב טוב ומתוחזק יפה ע"י אגף שפ"ע. עצים בוגרים, מדשאות, מתקני משחק.</p>		<p>שבילים צרים מדי, יש להתאימם לאופי ציר הירוק</p>	<p>גן קיים בלב השכונה, מרוחק מכבישים סואנים וצמוד למתחם בתי הספר. תשתית מצוינת להעברת ציר ירוק.</p>
<p>7א מתחם בתי הספר ומוסדות חינוך- שכונת שמעון. ב"ס גבעת השלום, רמז, מרכז קהילתי ע"ש פרנסיס ועבדאללה. המתחם שוכן בלב השכונה על גבעת כורכר בין עצי אקליפטוס בוגרים. חלק ממבנים הם מבנים היסטוריים. למרות הזנחתו המקום יוצר תחושה של ניתוק מן העיר, באווירה פסטורלית</p>	<p>מתחם בתכנונו של אדרי' נוף חיים כהנוביץ'. נמצא לקראת ביצוע בשטח.</p>	<p>א. גידור חובה מסביב מוסדות החינוך יוצר הפרדה בין שכונה למתחם. הזנחה מסביב למתחם. שיפועים חזקים. ב. פרויקט של מתחם בתי הספר לא תואם עם מתכנני ציר הירוק. ג. חסימת מעבר באופן מוחלט בין חלקי השכונה לגנים וחורשות ע"י פלישות.</p>	<p>חינוך בלב השכונה-מוקד משיכה לתושבי הסביבה. עצים בוגרים וצמחיה מרובה. אווירה מיוחדת. חלק מרצף שטחים ירוקים דרך מרכז השכונה.</p>



חסימת מעבר ע"י פלישה



קיר אקוסטי בין דרך השיריון לקריית שלום



גן קרלה לואיס- הצעה להרחבת שביל קיים: התאמה לאופי ציר הירוק

SWOT - סקר וניתוח מצב קיים ע"פ מתחמים – מתחם א': קריית שלום

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
8א	קאנטרי קלאב ממוקם בפתח השכונה לשטח הפתוח המיוער. המתחם מגודר. שני שבילים צרים עוקפים אותו בדרך לחורשה.	המתחם מופיע כשצ"פ על פי תב"ע.	מעבר רחב לאורך הדופן הצפונית, עם עצי פיקוס לאורכו. ניתן לשילוב במערכת הציר הירוק.
9א	שטח פתוח מיוער תחום ע"י שכונה ממזרח, דרך קיבוץ גלויות בצפון רח' פנחס לבון ממערב. חורשת עצי אורן בוגרים ויפים. מגרשי ספורט וחורשת אלונים צמודים לרח' פנחס לבון	במקום מקודמת תוכנית (1/2494) של מתחם מגורים בתכנונה של אדר' עירית סולסי	א. חורשה - קטיעת רצף עם חלקו המערבי (א10). ב. מגרשי ספורט – גידור. ג. רוחב רצועה לציר הירוק לאורך לבון, דופן מזרחית. ראה/י 10א
10א	גן ההסתדרות: חורשת אורנים גדולה תחומה בצד אחד ע"י השכונה ובצדה השני ע"י רח' פנחס לבון. מרכז פיס, אולם ספורט גורן-גולדשטיין ממוקם ברח' 3383	תוכנית (1/2494) של מתחם מגורים בתכנונה של אדר' עירית סולסי בחלקה הצפוני של המתחם	גן ההסתדרות זהו פיסת יער בלב שטח אורבני. דופן "ירוקה" לנעים צפון-דרום. אחת מתוך רצף "מחרוזות" בתוואי ציר הירוק.
11א	מפגש דרך בן צבי ופנחס לבון: צומת רחב מאוד. דופן מזרחית של הצומת היא בחורשת אורנים, דופן מערבית- תחנת דלק ופלישות למיניהם	אין תכנון תב"עי (ע"פ צוות יפן)	דופן מערבית לא בנויה. אי-תנועה יפה עם עצים בוגרים וצמחיה מטופחת.
12א	מעבר תת-קרקעי מתחת לרחוב פנחס לבון. מעבר צר, היחיד שמחבר בין שני חלקי החורשה	תוכנית (1/2494) של מתחם מגורים בתכנונה של אדר' עירית סולסי	מעבר צר מדי, ללא הכוונה ותאורה



מעבר תת-קרקעי תחת דרך פנחס לבון



דרך פנחס לבון



גן ההסתדרות



מעבר צר דרך קאנטרי קלאב

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
ב1 גן ההגנה: המשכה של חורשת אורנים גדולה (10א) משני צידי רח' לבון. צמודה למתחם הכנסייה הרוסית. כל המתחם מוגדר כשצ"פ ע"פ תב"ע	שצ"פ	"פלישות" בצדה הדרומי של החורשה	יער בלב שטח אורבני. דופן "ירוקה" לנעים צפון-דרום. "מחרוזת" בתוואי ציר הירוק.
ב2 גן ציבורי גדול ויפה מצפון לרח' 3938 וצמוד לכנסייה וגן הבוטני. יש בו מספר ספסלים ומתקני משחק.		לא נגיש-אין הכוונה אליו.	עצים בוגרים, הצללה, מתוחזק טוב. צמידות לכנסייה וגנים הבוטני וזואולוגי. "מחרוזת" בתוואי ציר הירוק.
ב3 מתחם הכנסייה: מתחם הכנסייה הרוסית תחום בחומה. צריח מבנה הכנסייה המוקף בעצים גדולים מאוד מהווה ציון דרך.	שטח פרטי	מתחם הכנסייה תחום בגדרות וחומות. גישה לבאיי המקום רק בשעות ביקור ובאישור של נזירים.	מבנה הכנסייה- נקודת ציון דרך לסביבה. גן הכנסייה פנינה אדריכלית ונופית



הכנסייה הרוסית-נקודת ציון בולטת



גן ציבורי סמוך למתחם הכנסייה הרוסית

SWOT-סקר וניתוח מצב קיים ע"פ מתחמים – מתחם ב: לבון-הרצל

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
4ב	הגן הבוטני וזואולוגי: בגן הבוטני וזואולוגי ישנו מגוון מן הצומח ומן החי. פינה קסומה.	תכנון בית אולם ספורט ובית ספר לטבע (ע"פ צוות יפו). תוכנית (1/2494) של מתחם מגורים בתכנונה של אדר' עירית סולסי	מהווים שטח ירוק, לא נגוע במרקם עירוני צפוף. פתיחת המקום למבקרים. "מחרוזת" בתוואי ציר הירוק. כללי: עושר, גיוונם וגודלם של הגנים, חורשות (ב,2א,9א,10א-ו) ומתחם הכנסייה מהווים בסיס מושלם ליצירת מתחם אחד גדול – פארק ברמה עירונית. שטחו הכולל כ-300-350 דונם.
5ב	בית ספר "לטבע סביבה וחברה". קומפלקס מבני חינוך במתחם הצמוד לרחוב הרצל. חנייה ריקה, גדולה ומגודרת בחזית המתחם. הקומפלקס "ירוק" עם צמחיה מרובה ועצים בוגרים.	מתחם תחום בגדרות וחומות-ניתוק מהסביבה. <u>חניות גדולות ללא ניצול יעיל</u> למעט זמן איסוף/פריקת ילדים המקום ריק.	מגרש החניה: מרחב פתוח, מרוצף, הפועל רק בבוקר ואחה"צ. ניתן לקשרו לרחוב ולחברו מבחינה חזותית ופונקציונאלית לרח' הרצל.
6ב	עמותת "צער בעלי חיים": מבנים שממוקמים בסמוך לרח' הרצל	מבנים לא יפים. חומות-ניתוק מהסביבה. חניות גדולות ללא ניצול יעיל.	



מתחם "צער בעלי חיים"



חנייה ריקה של בית ספר "לטבע סביבה וחברה"



הגן הבוטני

SWOT-סקר מצב קיים ע"פ מתחמים – מתחם ג': הרצל-שבלים

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
ג 1 רח' 3378 בין רח' הרצל לדרך בן צבי עובר דרך מתחמים של בזק ומע"צ. המשך של רח' 3377. חסום ע"י שערים בשני קצותיו, אין אפשרות גישה ומעבר	תוכנית 2975 : מתחם מע"צ בתכנונו של אדרי' דני לזר	חסימה מלאה למעבר להולכי הרגל. חציית רח' הרצל.	סביל אבו-נבוט וגן תומרקין-מוקדים היסטוריים ותרבותיים בקצה הרחוב. אפשרות פתיחת מעבר והתוויית ציר ירוק במסגרת תוכנית 2975. "מחרוזת" בתוואי ציר הירוק.
ג 2 סביל אבו-נבוט וגן הפסלים בעיצובו של תומרקין במפגש רחובות 3378 ובן-צבי. סביל אבו נבוט- מבנה היסטורי, זכר לדרך יפו-ירושלים ההיסטורית. אליו צמוד גן הפסלים השוכן בין עצי פיקוס גדולים.	תוכנית 2975 : מתחם מע"צ בתכנונו של אדרי' דני לזר	סביל אבו-נבוט וגן הפסלים מנותקים מסביבתם עקב מיקומם בסמוך לכביש סואן ללא אפשרות גישה רגלית. המתחם מוקף במתקני תשתיות, מפעלים ומחסנים. נראה שגן עוצב כגן התבוננות ללא מתקני שהייה ותאורה. גן בלי אנשים.	שילובו של מתחם כחלק מתוכנית 2975 המכילה קומפלקס מגורים. הפיכת סמיכות לדרך בן-צבי מחסרון ליתרון. הדרך תהפוך לציר מטרופוליני (טווח ארוך) בה יעבור תוואי ירוק של רכבת הקלה ובצידי ציר הירוק שיאפשר תנועת הולכי רגל ורוכבי אופניים.



רח' 3378,
מתחם מע"צ



דרך בן-צבי וסביל אבו-נבוט

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
<p>3ג רח' התחייה- חלק מזרחי (בין רח' הרצל לשלבים) ומערבי (בין רח' שלבים לירושלים). חלק זה עובר באזור תעשייה. דרך אספלט ללא מדרכה, חנייה ועצים.</p>	<p>רח' התחייה עובר תכנון מחדש במסגרת תכנית מבואות יפו (נעמה מליס). תכנון רחוב ע"י אדרי צבי מוססקו ויועץ תנועה אינג' דוד בז'רנו (ע"פ בקשה של גבי נחמה ברמן-ראש צוות יפו)</p>	<p>הרחוב עובר באזור התעשייה. לא קיים מבנה של רחוב: דופן ברורה, מסעה, חנייה ו/או מדרכות. רחוב מוזנח מאוד.</p>	<p>הרח' יפותח כשד' אסימטרית, בצידה הצפוני, ברוחב כולל של 25.5 מ' זכות הדרך (ראה/י חתך).</p>
<p>4ג מתחם היתד- שלושה בניינים ממוקמים בקצה המערבי של רחוב 3378. בניין בזק נבנה לא מכבר ושניים אחרים בתכנון.</p>	<p>תכנון תב"ע ע"י אדרי צבי מוססקו</p>	<p>בניין בזק קיים – אין אפשרות להרחבת הרחוב ע"ח המגרש עקב מבנים תת-קרקעיים קיימים וקו בזק עירוני העובר במקום. בנוסף, מבנה עם "רגישות ביטחונית" – אין להסיר/להזיז את הקיר.</p>	<p>שאר המתחם נמצא בתכנון תב"ע. יש אפשרות להגדרת חתך הרחוב וחזיתות הבניינים.</p>



מתחם "היתד" ברחוב התחייה



רח' התחייה

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
1ד רח' התחייה- חלק מערבי (בין רח' שלבים לרח' התקומה) עובר בצמוד לגן כרונינגן ולאורך אצטדיון בלומפילד עד למפגש עם רח' התקומה	כני"ל	הסמיכות לגן כרונינגן לא מנוצלת (ראה/י ד3). כללי: ג3 ו-1ד. אין המשכיות, אין נקודת התחלה וסוף. מפגשים עם רחובות תמיד בניצב (הרצל, שלבים, ירושלים) ועקב כך נוצרים "מפרקים" בעייתיים.	במסגרת תכנון מחדש אפשר להעביר את הציר לאורך הדופן הצפונית של רח' התחייה כדי להיות בזיקה לגן כרונינגן ולגן המוצע ע"י תכנית מבואות יפו.
2ד רח' שלבים – מפגש עם רח' תחייה ובן-צבי: צמתים סואנים ורחבים מאוד.	מתוכנן השקעת הרחוב והרחבתו, (דורון צפיר, רות מעוז) כולל מעבר הולכי רגל ברוחב 18 מ'. בנוסף, זוהי נקודת חיבור אפשרית עם ציר ירוק צפון דרום בתכנון איתן עדן.	צומת סואן, רחב, רועש ללא זהות, ללא צמחיה והצללה. מעבר קשה להולכי רגל.	ע"פי הפתרון התחבורתי המוצע, הציר יחצה את הרחוב במעבר פלנימטרי מעל הכביש המשוקע. במסגרת תכנון להשקעת הרחוב תתכן אפשרות לרחבת זכות הדרך בקטע התחייה – בן צבי, על מנת לאפשר מפרק שיחבר את הציר לציר איתן עדן.
3ד גן כרונינגן- ממוקם בין אצטדיון בלומפילד לרח' שלבים. גן עם עצי אקליפטוס גדולים, ללא מדשאות ומתקנים. במרכזו ממוקם מרכז מוסיקה לנוער		גן בשטח כ-40-35 דונמים בעיר צפופה מוזנח ולא מנוצל.	דפנותיו של הגן (שצ"פ) מאפשרות התווית ציר ירוק (ראה/י ד1). לגן כרונינגן קיים פוטנציאל שניתן לניצול. החנייה בחזית הגן מנתקת אותו מהרחוב



רחוב שלבים

SWOT-סקר וניתוח מצב קיים ע"פ מתחמים – מתחם ד': שלבים – ירושלים

	תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
4ד	דרך בן צבי מרח' פנחס לבון עד שד' ירושלים. לאורך קטע זה קיימים בניינים רבים בצמידות לדרך ובחלקה אין מדרכות כלל. בנייני טחנת קמח יפים.	תוואי ירוק של רכבת הקלה בטווח הארוך.	זכות דרך מנוצלת כמעט במלואה. לא ניתן לפתח את הציר בטווח הזמן הקרוב.	קומפלקס בנייני טחנת הקמח יפה מאוד ומהווה . עצי פיקוס, (landmarkנקודת ציון דרך וושינגטוניה ודקל בוגרים ויפים בצידי הדרך. בניינים היסטוריים.
5ד	בית וכיכר דניאל נמצא בנקודת מפגש בין צירים עירוניים חשובים, כגון: דרך בן-צבי, שד' ירושלים ורח' עולי ציון. בית דניאל נמצא בשלבי בנייה מתקדמים.	כיכר דניאל בתכנונה של אדרי' ליטל סמוק לקראת ביצוע. מיקום חציה של הציר הירוק של איתן עדן	עקב גמר שלב התכנון לא התאפשר שילוב ציר הירוק במלואו. כרגע מתוכנן העברת תוואי הציר מאחורי בית דניאל	בית דניאל, ככר, ומזרקה. נקודת ציון דרך חשובה בעיר והתכנסות של צירים מרכזיים, היסטוריים ועתידיים.
6ד	שד' ירושלים : סואן ועמוס מאוד בכלי רכב –אחד העורקים הראשיים בעיר .	תוואי אדום של רכבת הקלה	קשה לחצייה. דופן "נוקשה" ללא זהות, קושי בהתמצאות בכניסה ליפו.	אפשרות לתכנון מעברים הייחודיים" להולך רגל במסגרת תכנון מפורט של קו האדום של רכבת הקלה



שד' ירושלים, בית דניאל בהקמה



דרך בן-צבי. כביש רחב ללא מדרכה

SWOT-סקר וניתוח מצב קיים ע"פ מתחמים – מתחם ה': יפו

תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
1ה רח' יהודה הימית-רחוב צפוף עם תנועה מוטורית מרובה	לאחר תכנון בביצוע ע"י אינג' פליקס בן-ארי הוחלט לבחון מחדש אפשרות להתוויית שביל אופניים: תכנון ע"י עמוס אבינר.	ע"פ התחזיות רחוב זה ישמש כעורק תנועה ראשי/מנמל יפו המתחדש. אנו רואים בו המשכו וחלק חיוני ובלתי נפרד מציר מטרופוליני של שד' בן-צבי.	עוד לא בביצוע-אפשר בחינה מחדש את התפיסה תחברתית בשיתוף עם עמוס אבינר.
2ה רח' עולי ציון, חלק מזרחי מהוה אחד מצירי כניסה למתחם יפו. תנועת מכוניות סואנת עקב צפיפות במקום. דפנות מסחריות.	חלק מזרחי נמצא לאחר שלב של תכנון מפורט- משרד "קיסלוב קיי". תנועה דו-סטריית.	חתך רחוב צר למדי להתוויית ציר ירוק במלואו.	בשלב תכנון-קיימת אפשרות לשילובו של ציר הירוק
3ה רח' עולי ציון-חלק מערבי של הרחוב (ממפגש עם רח' יהודה מרגוזה ומערבה) נמצא שוק הפשפשים. תוסס, צבעוני-מוקד משיכה תיירותי. מסעה ומדרכה מרוצפים באבני ריצוף-תחושה של רחוב משולב ללא תנועה מוטורית מרובה. המדרכה משמשת לרוכלים כדוכן מכירות.	חלק זה במתחם שוק הפשפשים עבר שיקום. כיוון התנועה: מזרחה, חד סטרי	התנאים בשטח אינם מאפשרים התוויית ציר אופניים תקני	



תאור המקום	מצב תכנוני	בעיות	הזדמנויות
4ה רח' יהודה מרגוזה-מוביל לנמל יפו.	גמר תכנון מפורט. עיון מחדש ע"י המשלמה ליפו	בחלקיו, הרחוב צר למדי, כ-9-14 מטר, נוצרים "צווארי בקבוק" בהם אינה מתאפשרת התוית ציר אופניים תקני. שיפוע גדול בעלייה מן הנמל עד למפגש עם רח' יהודה הימית	לקראת ביצוע בשטח, יש אפשרות לשנות חתך הרחוב.
5ה מתחם יפו העתיקה-רחובות צרים וציוריים, פארקים, מוסדות בילוי ותרבות, נמל וטיילת	מתחם נמל יפו נמצא בתכנון ע"י אדר' איתן עדן	בעיות נגישות	תואי אדום של רכבת הקלה יעבור בסמוך למקום. הגדרה כ"מרחב שוטטות" המאפשר שילוב הולכי רגל, אופניים ורכב מוטורי בתחום הדרך. התוית טיילת לאורך הים שתחבר תל-אביב עם בת ים



רח' יהודה מרגוזה
(מבט דרומה)



מפגש רחובות יהודה הימית ויהודה מרגוזה



מבנה "אדריאנה"-חסם חזותי

6-פרוט מתחמים עם המלצות תכנוניות

שד' בן-צבי

מחלף חולון

שצ"פ צמוד לצומת חולון

גן קרלה לואיס

מתחם בתי הספר

קאנטרי קלאב

תוכנית 1/2494

מתחם בין רח' לבון לרח' הרצל

סביל אבו-נבוט, גן הפסלים הציבורי, רח' 3378

תוכנית מבואות יפו

רחוב התחייה ומתחם בזק

רחוב שלבים

גן כרונינגן

בית דניאל

רח' עולי ציון ויהודה מרגוזה

רח' יהודה הימית

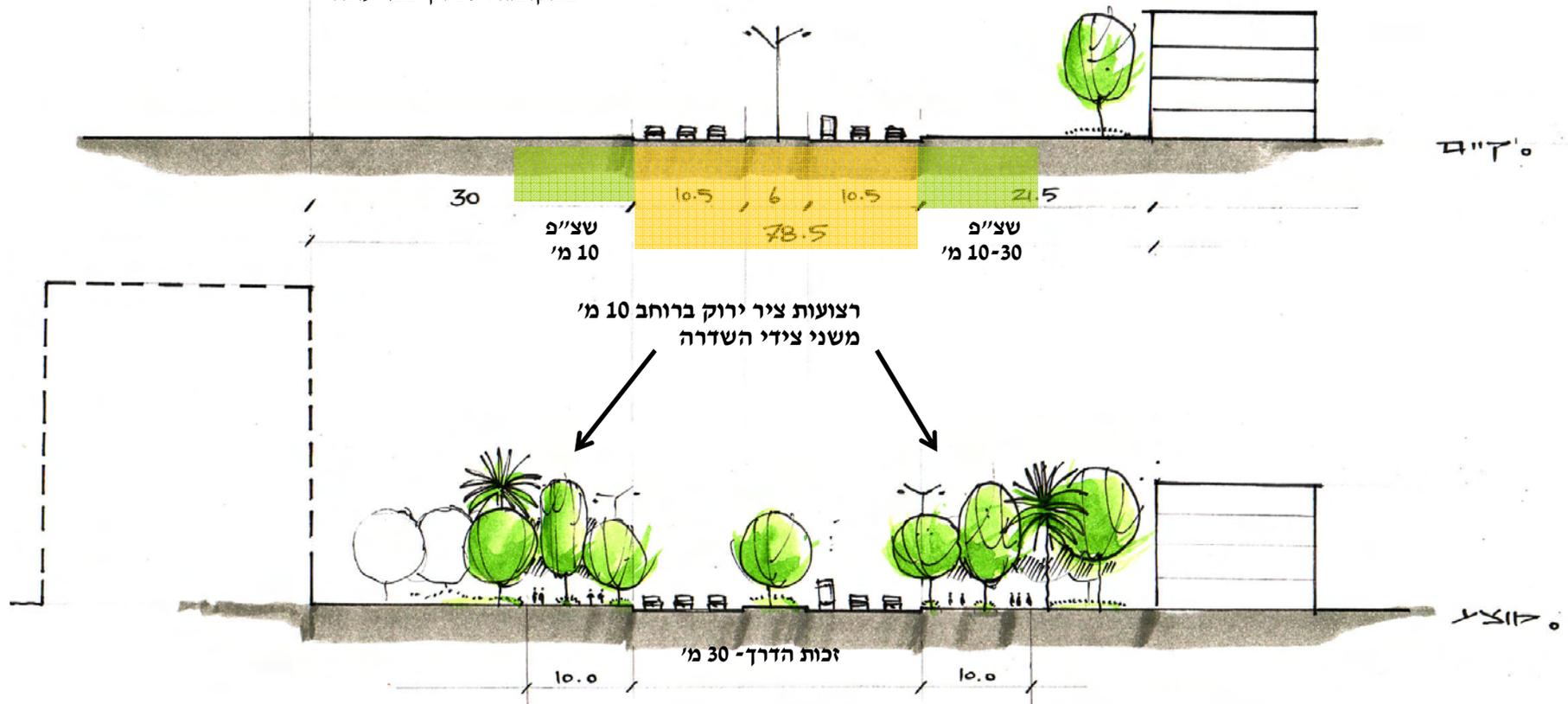
יפו העתיקה

שד' בן צבי

המלצות: א3'

שדרות בן-צבי מהווה את הכניסה הראשית לעיר מדרום, ומקשרת באופן הקצר ביותר בין הנמל ופארק אילון. הרחוב היום רחב ביותר פרויקטים אורבניים גדולים הכוללים מסחר, תחבורה, שירותים עירוניים, ומגורים (פנורמה, מבואות בחלקו ומתוכננים משני צידי פו, הקו הירוק, וכו'). הדימוי של שד' בן צבי ככניסה הדרומית לעיר, הינו של שדרה רחבה, וירוקה מאוד (3 שורות עצים מכל צד) הכוללת ציר אופניים והולכי רגל משני צידיה, ומבטאת את א ההיסטורי של הציר, והשתלבותו במרקם החדש ופיו

יש לקבוע זכויות דרך ולסמן את הקו "הירוק" ברמה המתארית והתב"עית.
 מומלץ להכין תכנית אב מפורטת לדרך בן צבי. מומלץ לגבש עקרונות לביצוע נטיעות (במסגרת תכנית אב כוללת), ולבצען במקומות שניתן כבר עתה.



המלצות: א4'

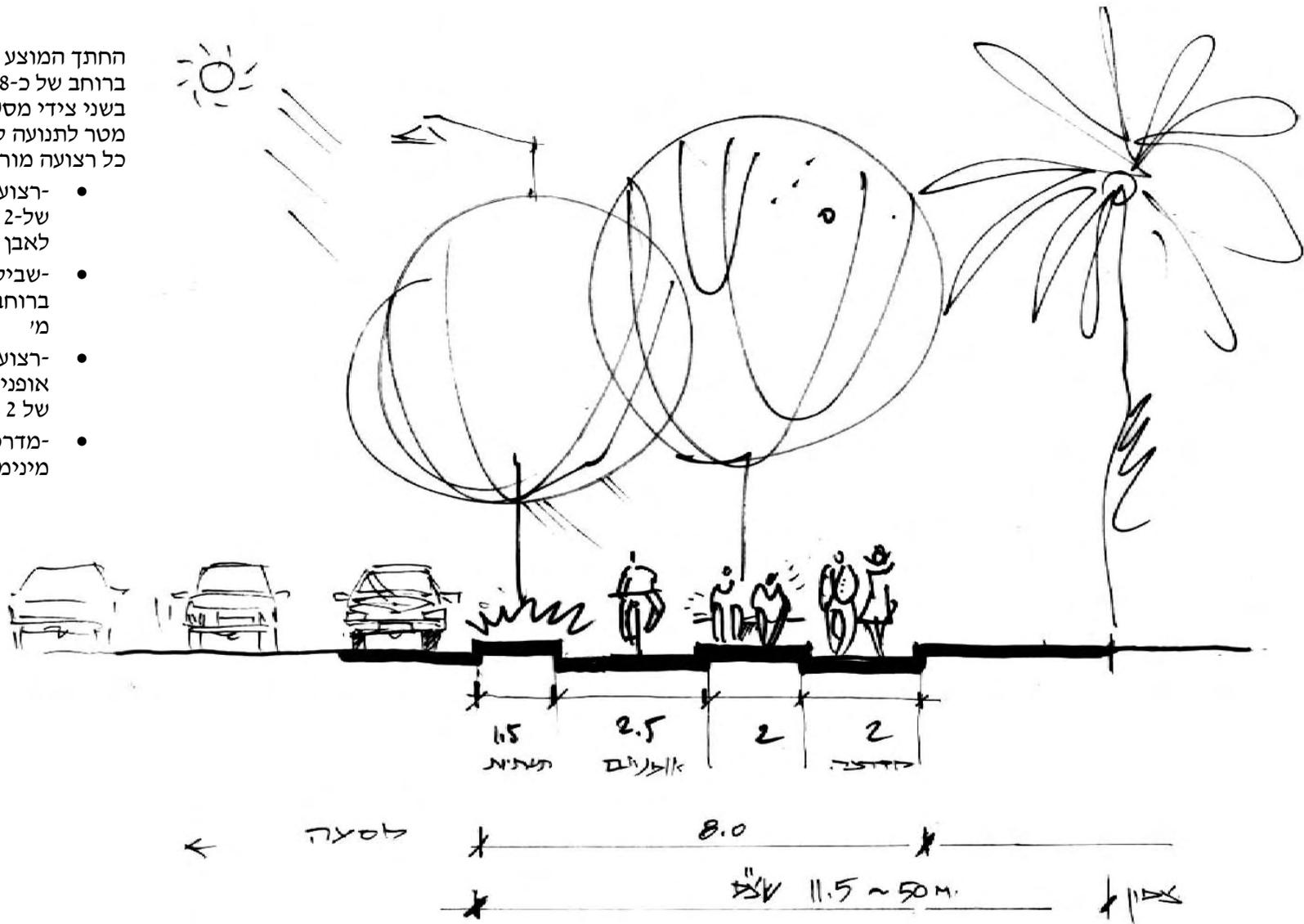
הטמעת חתך ציר הירוק בדופן הצפונית של מתחם "פנורמה" בעת התכנון.



שד' בן צבי - חתך מצע

החתך המוצע מורכב מרצועות ברוחב של כ-8 מטר (מינימום) בשני צידי מסעה. סה"כ 20 מטר לתנועה לא מוטורית. כל רצועה מורכבת מ-

- רצועת תשתיות ברוחב של-2 מטרים, הסמוכה לאבן שפת הכביש.
- שביל אופניים דו-סטרי ברוחב מינימאלי של 3 מ'.
- רצועת הפרדה בין אופניים למדרכה ברוחב של 2 מ'.
- מדרכה ברוחב מינימאלי של 3 מ'.



דרך בן-צבי - חתך סוקטן

מחלף חולון



המלצות: 1א (ראה טבלת SWOT)

יש לבדוק סטטוס כביש 44: רוחב דרך סטטוטורי מול קיים. במידת הצורך, יש לבקש את הרחבתו (בסמכות הוועדה המחוזית).

צומת חולון הופך להיות מרכז תחבורתי ענק, בו נפגשים כל אמצעי התחבורה הציבוריים (רכבת קלה וכבדה, אוטובוסים וכו'). קישור הציר הירוק למרכז התחבורתי, מחזק את תפקודו כציר יוממים, ואת תרומתו לסביבה. מעבר הציר דרך המרכז התחבורתי תואם עם המתכננים, מתוך כוונה לשמור על העקרונות הבאים:

הפרדה בין תנועה ממונעת ללא ממונעת. (ראה חתך)

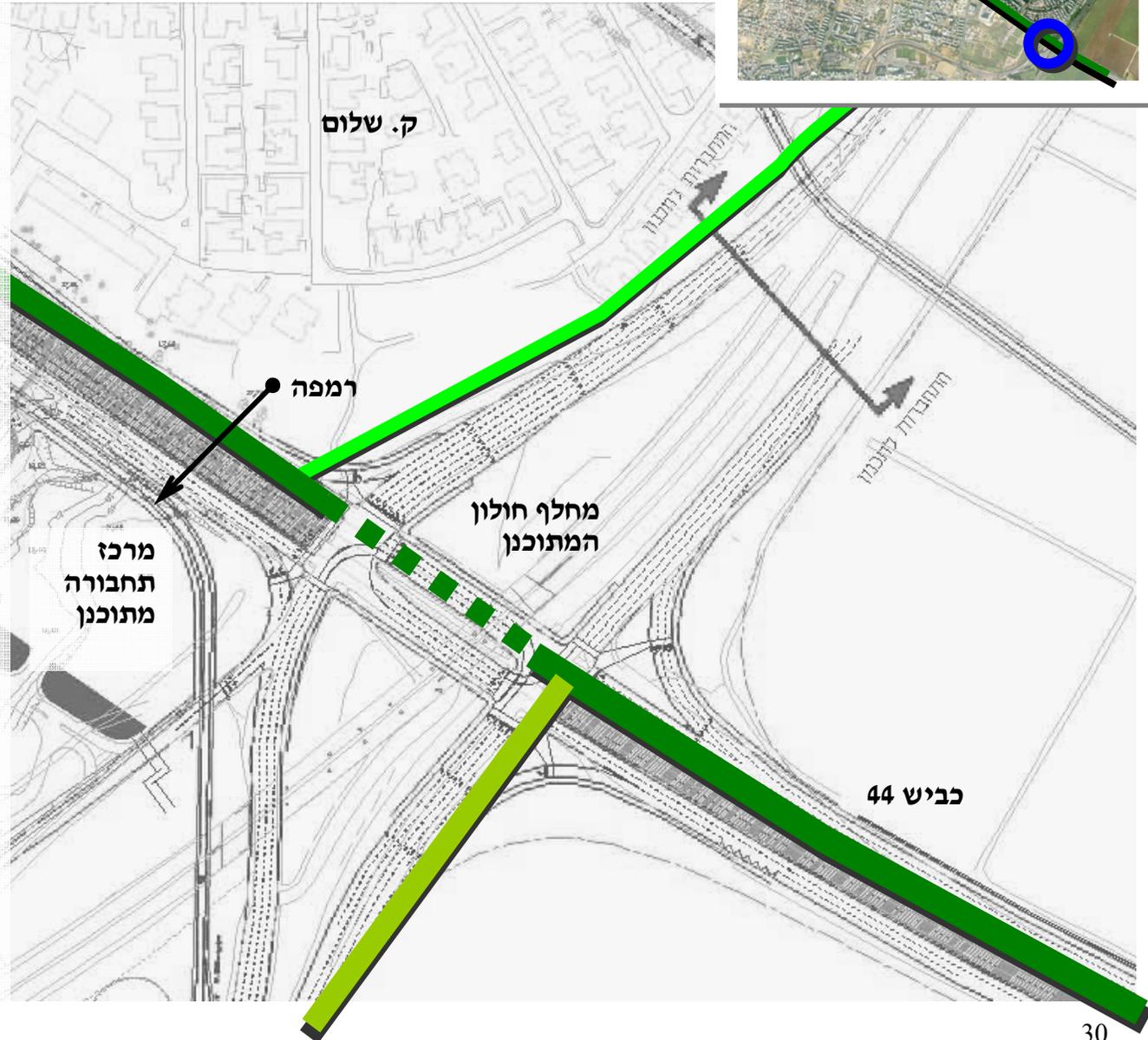
שמירה על רצף פלנימטרי ללא מדרגות ומכשולים עבור הולכי הרגל ורוכבי האופניים, בשיפוע שלא יעלה על 5%.

קישור בגשרים למפלס העליון הן מצד דרך בן צבי (על הרמפה), והן בגשר מעל לוי אשכול. מיקום המעברים והגשר יוטמעו בתכניות המפורטות.

יצירת מעבר להולכי רגל מתחת למרכז התחבורה, לעבר מתחם פנורמה. המעבר יהיה פתוח בכל שעות היממה (ולא ייסגר עם סגירת תחנת הרכבת) במידות רוחב וגובה מינימליות. הסדרת מגרשי חניה לאופניים בתוך מעבר הולכי הרגל מתחת למסילת הרכבת.

כל מעברי החציה והמדרכות יהיו בסטנדרט הציר הירוק המטרופוליני.

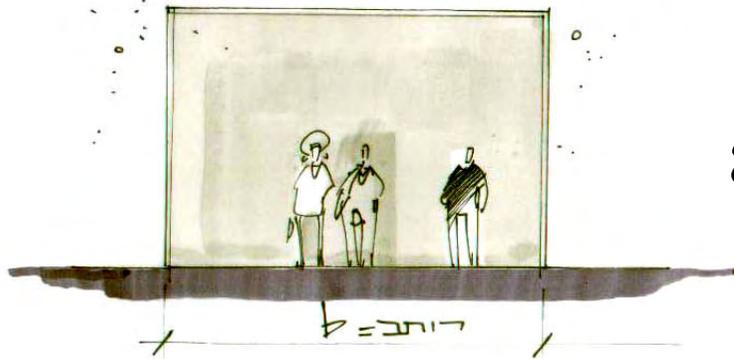
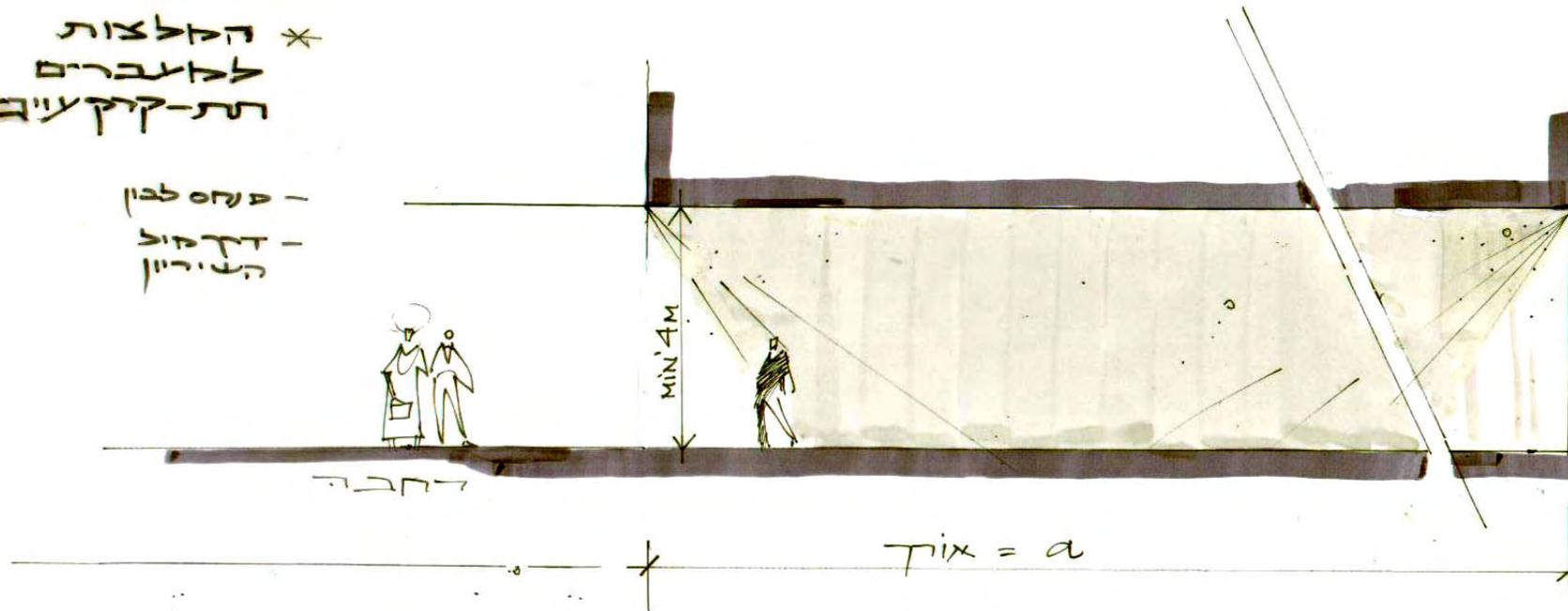
התנגדות לרמפת ירידה לחניון התת-קרקעי המתוכנן.



מחלף חולון
 עקרונות למעברים
 תת קרקעיים

* המלצות
 למעברים
 תת-קרקעיים

1 - גובה לפי
 2 - דרגת
 3 - תל

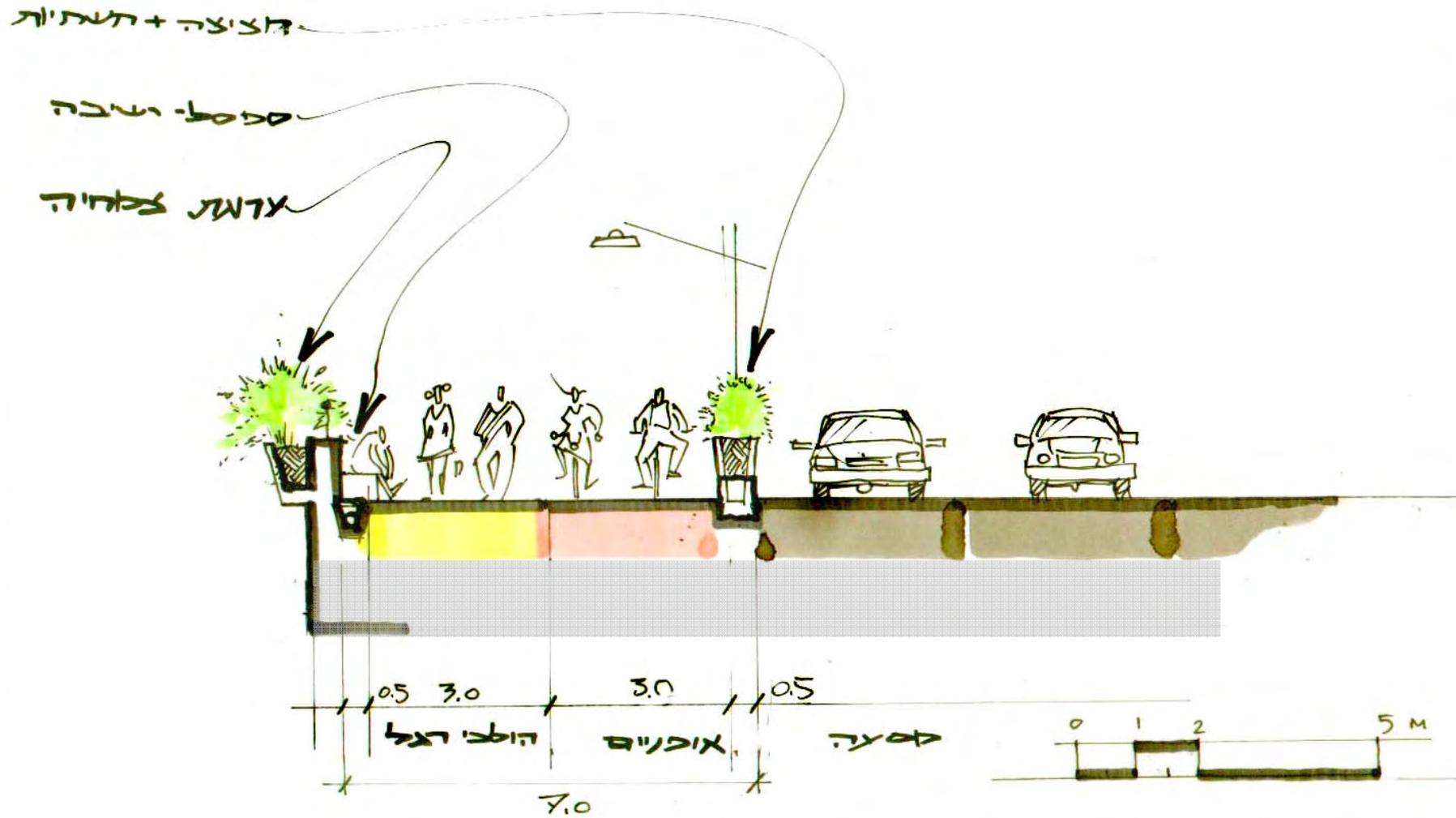


$$a \leq 4b$$

המלצות:

- א. יצירת רצף ירוק בין שני חלקי החורשה במסגרת שיקוע הדרך וקירוייה.
- ב. הרחבת המעבר לרוחב מינימלי של 7 מ' נטו לציר הירוק או יחס של 1:4 בין רוחב לאורך - הגדול מבין השניים. גובה המעבר לא יפחת מ' 4 מ' + יצירת רחבות פתוחות משני צידי המעבר.

מחלף חולון - חתך מוצע לצייר
 הירוק משולב עם מסעה על הגשר





שצ"פ צמוד לצומת חולון

תכנון של ישראל לדרמן

המלצות: 5א'

- א. המשך תיאום תכנון (עם אדרי ישראל לדרמן)
- ב. הטמעת חתך ברוחב של כ-8 מ' שכולל שביל הולכי רגל ושביל אופניים דו-סטרי + רצועת תשתיות, לפי הנחיות הציר הירוק.
- ג. נטיעות לאורך בן צבי: לפי עקרונות הציר הירוק.

5.1 א

ד. "צוואר בקבוק" ברוחב של כ-2 מ' בין קיר האקוסטי למבנה בצמוד לבניין מגורים הדרומי ברח' דינגלבלום: מוצעת החלפת שטחים בין חבי נתיבי איילון לבעלי המחסן החוסם את המעבר. מומלץ לפנותו ולפצותם במקום אחר בשצ"פ בצמוד לשטחם.



דרך בן-צבי

5.2 א

ה. במפרק זה צפוי קושי בהתמצאות. מומלץ לפתח מערך סימון \ פורמט עיצובי, הממחיש את המשכיות הציר.



גן קרלה לואיס:
התאמה לציר ירוק



המלצות: א'6
הגן קיים והורחב זה עתה
אל מתחם ביה"ס בתכנון
חיים כהנוביץ. מומלץ
להרחיב את השביל
הקיים לרוחב מינימלי על
מנת לייצר רצף המתאים
גם לתנועת אופניים.

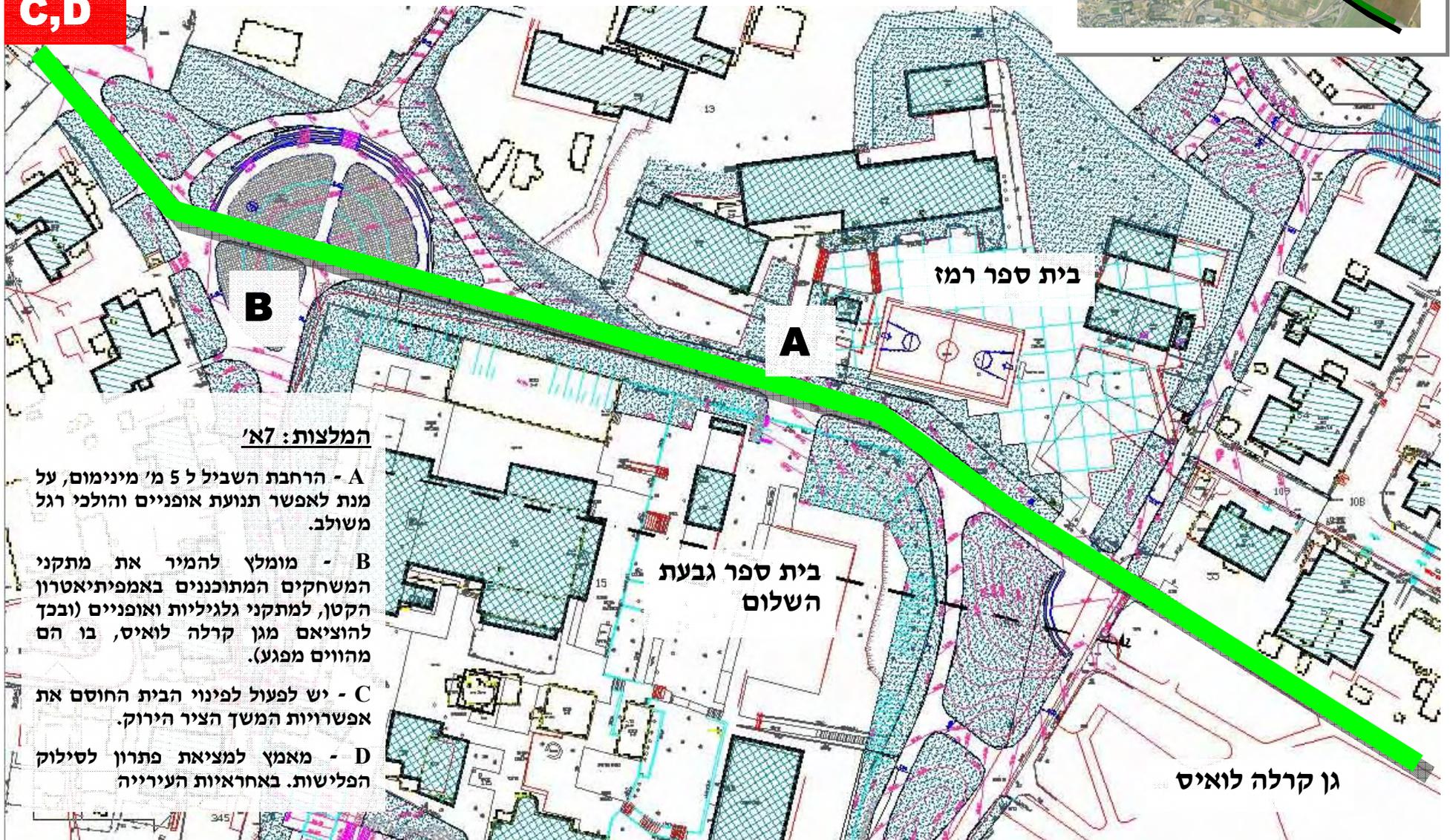
הרחבת שביל ל-3 מ'

כ-1.5 מ'

מתחם בתי הספר:
תכנון חיים כהנוביץ'



C,D



המלצות: א7'

A - הרחבת השביל ל 5 מ' מינימום, על מנת לאפשר תנועת אופניים והולכי רגל משולב.

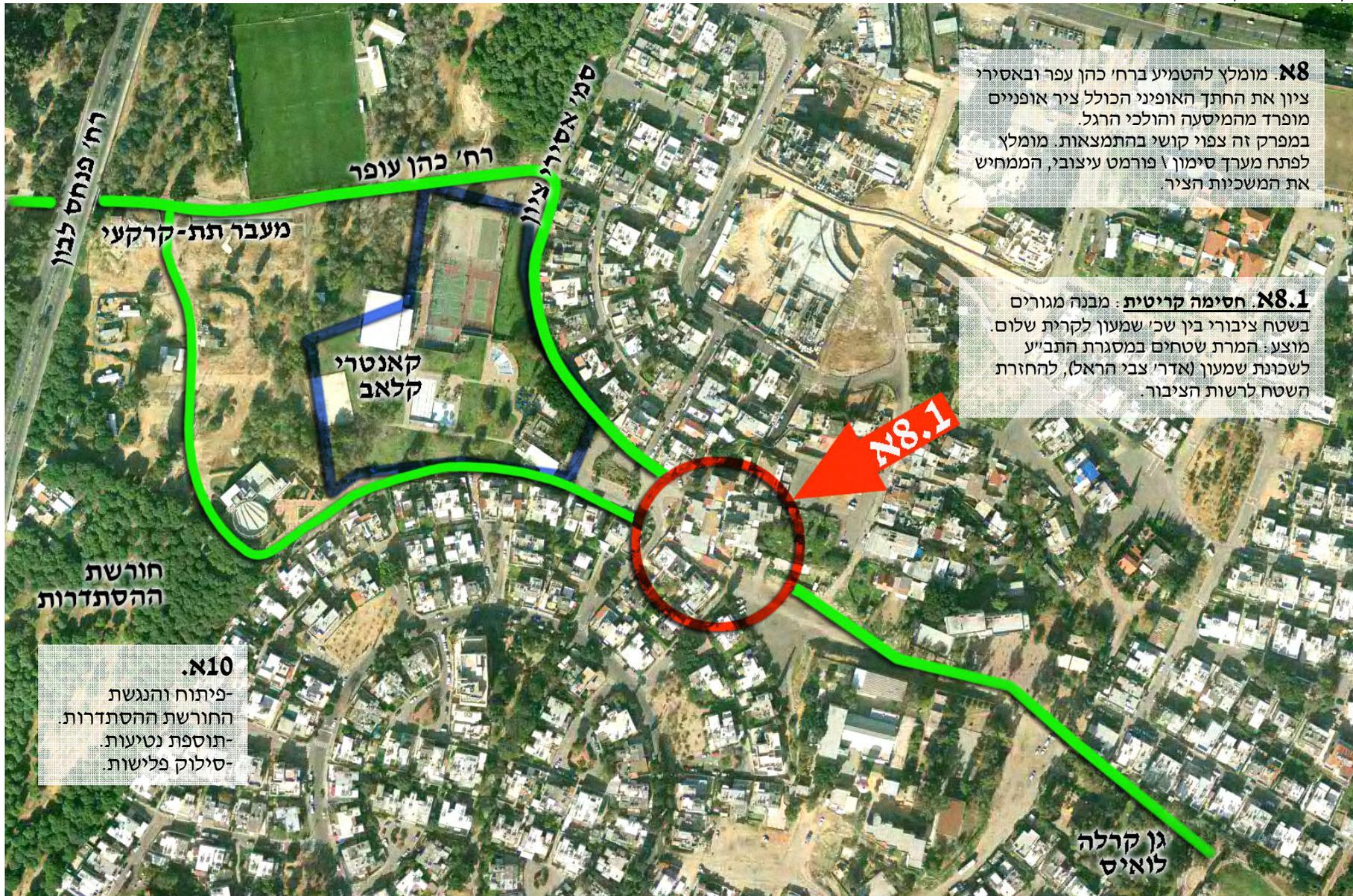
B - מומלץ להמיר את מתקני המשחקים המתוכננים באמפיתיאטרון הקטן, למתקני גלגיליות ואופניים (ובכך להוציאם מגן קרלה לואיס, בו הם מהווים מפגע).

C - יש לפעול לפינוי הבית החוסם את אפשרויות המשך הציר הירוק.

D - מאמץ למציאת פתרון לסילוק הפלישות. באחריות העירייה

גן קרלה לואיס

קאנטרי קלאב:



תכנית 1/2494:

תכנון-עיריית סולסי



9א. תואמו עם מתכנני תוכנית 1/2494

ההנחיות הבאות:

- A - מומלץ להטמיע ברח' כהן עפר ובאסירי ציון את החתך האופיני הכולל ציר אופניים מופרד מהמיסעה והולכי הרגל.
- B - יש לסמן את שביל האופניים בתב"ע.
- C - הנגשת חורשת האלונים כחלק מהמרחב הירוק
- D - יש להותיר כ 10 מ' לפחות מצידו רח' לבון, ליצירת רמפות סבירות לעליה וירידה הכוללות שביל ברוחב 3 מ' לפחות, ורצועות גינון עם קירות תמך שלא יעלו על 2 מ' בנקודה הגבוהה ביותר.
- E - יש להסדיר את השביל עוקף בריכת השחיה דרך איזור החניות

12א. הרחבת המעבר לפי

ההנחיות לביצוע מעברים תת קרקעיים (עמ' _____). הסדרת רמפת עליה נוחה ומדרגות לרח' לבון. תכנון מפורט למפרק, המהווה גם מעבר של ציר האופניים מצד אחד לצד שני של רחוב לבון.

עיריית סולסי
אדריכלים והתכנני ערים

קרית שולום מערב - הצעה לביטוי
חלופה ב' ינואר 2005
ק"מ 750

מתחם בין רח' לבון לרח' הרצל

11.A. מפגש דרך בן צבי ופנחס לבון

פיתוח ציר רחב על רחוב לבון, אשר ינתב בשנים הקרובות את הציר המטרופוליני מרחוב בן צבי לציר הפנימי (רחוב 3938-התחיה, עד קידום פתרונות ארוכי טווח בבן צבי).

1.B. גן ההגנה:

כלל: עושר, גיוונם וגודלם של הגנים, חורשות (ב,2ב,9א, ו-10א) ומתחם הכנסייה מהווים בסיס מושלם ליצירת מתחם אחד גדול – פארק ברמה עירונית. שטח הכולל כ-300-350 דונם. פיתוח והנגשת החורשה. תוספת נטיעות. סילוק פלישות. עיגון תב"עי לחורשה. פיתוח אטרקציה כלל-עירונית בחורשה (אלמנט תוכן מטרופוליני).

2.B. גן ציבורי:

פיתוח והנגשת הגן. הטמעת מערך סימון \ פורמט עיצובי, להכוונה לגן.

3.B. מתחם הכנסייה:

בתאום עם הפטריארך: הוספת שילוט מחוץ לכנסייה הכולל רקע היסטורי, ומידע על שעות פתיחה וטלפון לקבלת אינפורמציה.

4.B. הגן הבוטני וזואולוגי:

בטווח מידתי: הוספת שילוט הכולל רקע היסטורי, ומידע על שעות פתיחה. בטווח בינוני: שילוב שטחי בית הספר והגן הזואולוגי בפארק עירוני.

5.B. בית ספר "לטבע סביבה וחברה":

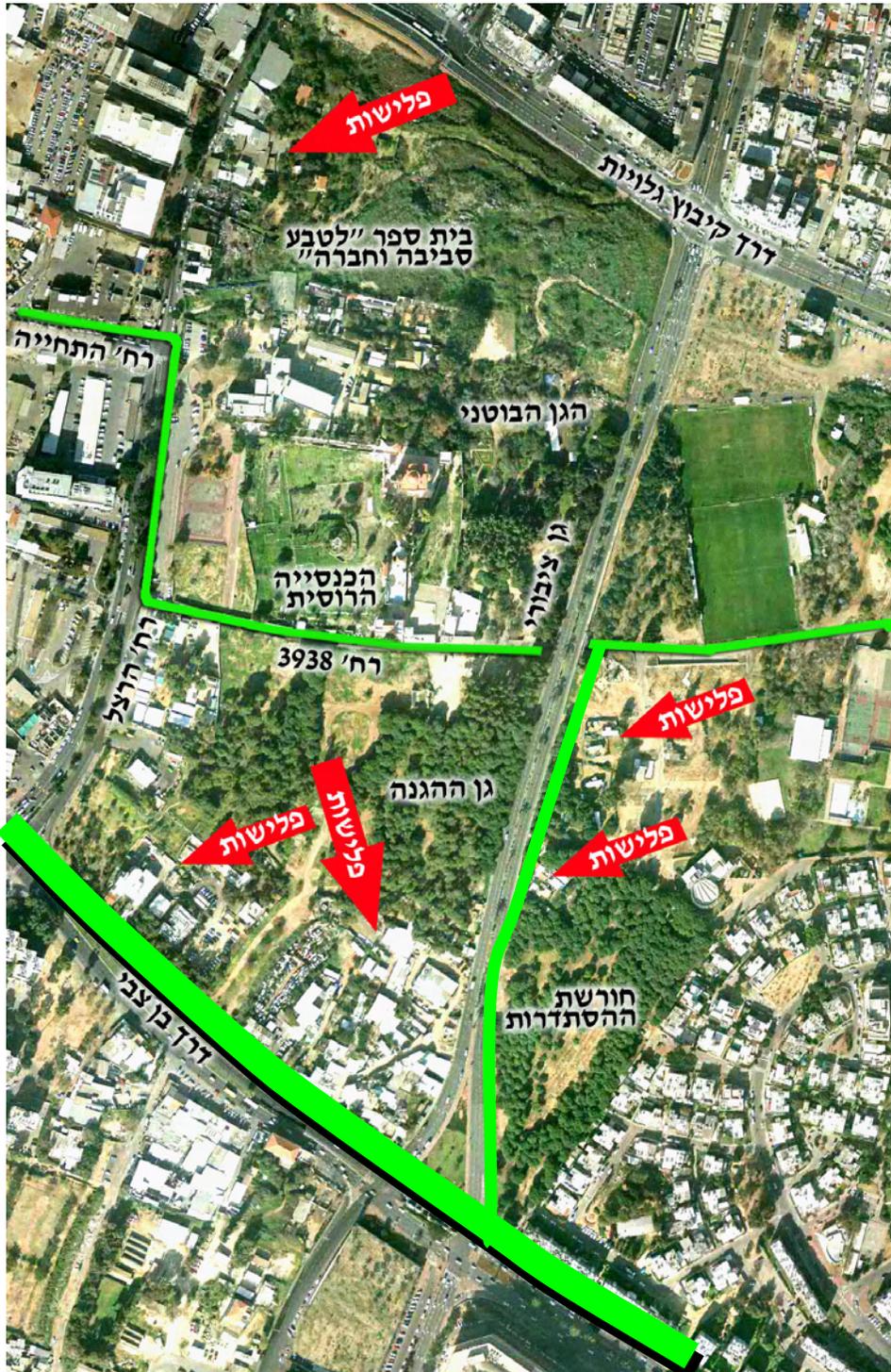
בדיקת אפשרות להקטנת החניון והעברת השטח לטובת ציר הירוק כפתרון ל"מפרק"

6.B. עמותת "צער בעלי חיים":

בדיקת היתכנות להעברת עמותה למקום חלופי. העצמת ציר ירוק במקטע זה על חשבון שטח החניות

7.1.B. מקטע רח' הרצל

במפרק זה צפוי קושי בהתמצאות. מומלץ לפתח מערך סימון \ פורמט עיצובי, הממחיש את המשכיות הציר. מומלץ לפתח מערך תנועה רחב ומודגש סביב קטע זה של רח' הרצל, המאפשר שביל אופניים ולאו מדרכה ברוחב נטו מינימלי של 6 מ' (אינו כולל רצועת תשתיות



סביל אבו-נבוט וגן הפסלים ציבורי, רח' 3378

ג.1 סביל אבו-נבוט, גן הפסלים

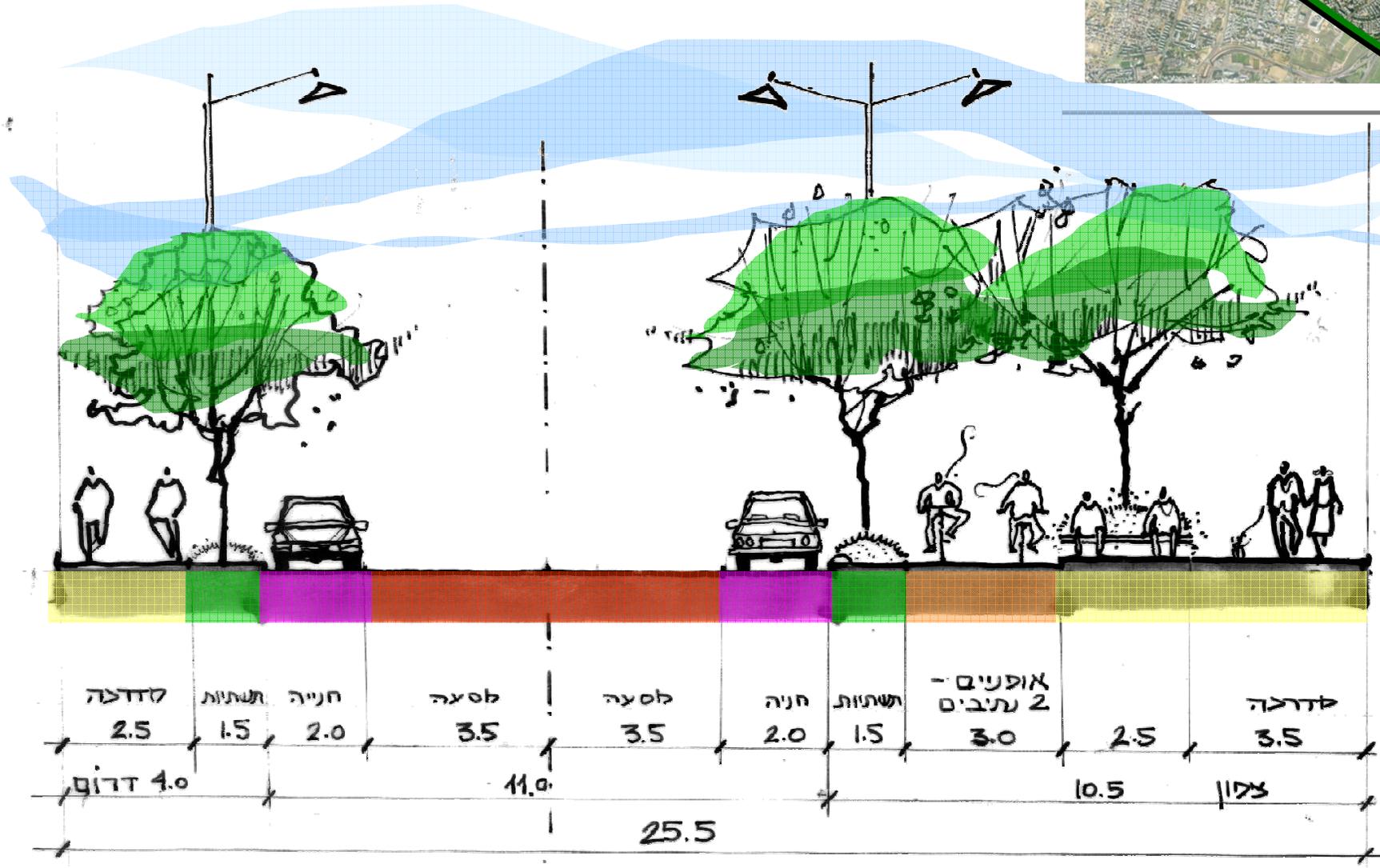
שיפוץ גן הפסלים: הוספת מתקני שהייה (ספסלים, שולחנות, אשפתונים, וכ"ו) ותאורה בגן הפסלים. שילוב הגן בציר הירוק לאורך בן צבי.

ג.2 רח' 3378

פתיחת מעבר להולכי רגל במסגרת תבי"ע מע"צ 2975 - כרחוב ציבורי או כזיקת הנאה.
פתיחת מעבר והתווית ציר ירוק במסגרת תוכנית 2975 לסביל אבו-נבוט וגן הפסלים של תומרקין



רחוב התחילה: תכנון תנועה-דוד בז'רנו

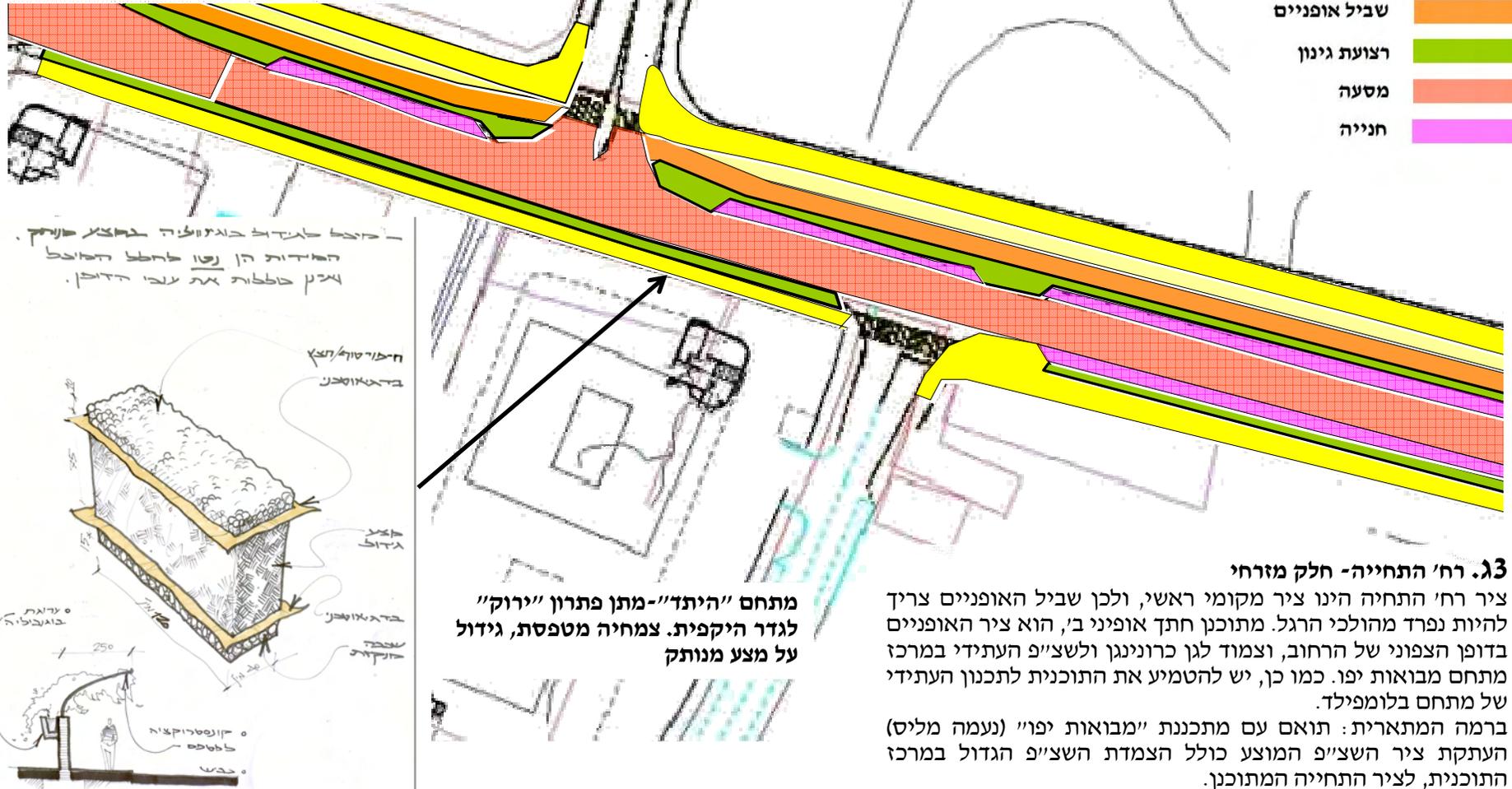


חיתך מוצע לציר הירוק

מקרא:

- מדרכה
- רצועת תשתיות
- שביל אופניים
- רצועת גינון
- מסעה
- חנייה

ג4. מתחם היתד: בוצע תאום תכנון עם המתכנן (צבי מוססקו). לחתך רחוב של כ-25.5 מ' שכולל שביל הולכי רגל, מסעות ושביל אופניים, רצועת תשתיות והנחיות מפורטות על אופי הטמעתו. הוצג פתרון נקודתי לקיר הקיים של בניין בזק- תוספות לקיר לצורך כיסויו בצמחיה על מצע מנותק (ראה/י חתך).

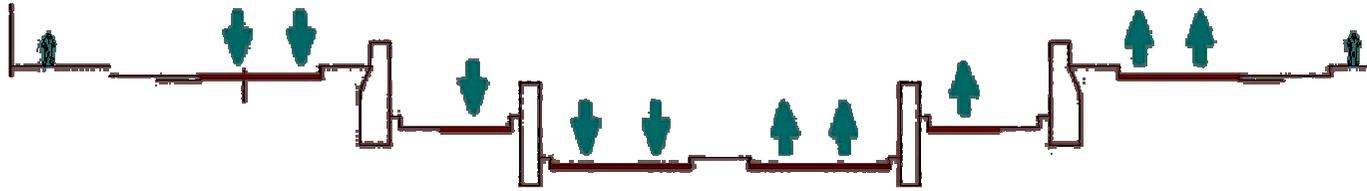


ג3. רח' התחייה- חלק מזרחי

ציר רח' התחייה הינו ציר מקומי ראשי, ולכן שביל האופניים צריך להיות נפרד מהולכי הרגל. מתוכנן חתך אופיני ב', הוא ציר האופניים בדופן הצפוני של הרחוב, וצמוד לגן כרונינגן ולשצ"פ העתידי במרכז מתחם מבואות יפו. כמו כן, יש להטמיע את התוכנית לתכנון העתידי של מתחם בלומפילד.

ברמה המתארית: תואם עם מתכנתת "מבואות יפו" (נעמה מליס) העתקת ציר השצ"פ המוצע כולל הצמדת השצ"פ הגדול במרכז התוכנית, לציר התחייה המתוכנן. מוצע להטמיע בתוכנית מבואות יפו את הציר הראשי והצירים המשניים המוצעים, כולל ההנחיות לביצועם בתקנון.

רחוב שלבים: דורון צפיר, סלון רטוביץ'



72. רח' שלבים – מפגש עם רח' תחיה וכן צבי

זהו מפרק חשוב ביותר, המקשר את הציר המקומי (התחיה) לציר בן צבי העתידי. במפרק זה צפוי קושי בהתמצאות. מומלץ לפתח מערך סימון פורמט עיצובי, הממחיש את המשכיות הציר.

יש להכליל את התכנון על כל מרחב השיקוע של שלבים והפיתוח של צומת בן צבי - שלבים, כולל אפשרות למעבר פלנימטרי של הולכי רגל ורוכבי אופניים מצד לצד של הצומת.

מומלץ לבדוק אפשרות משיכת "אצבע ירוקה" ברוחב של כ-12 מ' מגן כרונינגו, לאורך רח' שלבים, עד לצומת בן צבי במסגרת תכנית מבואות יפו.

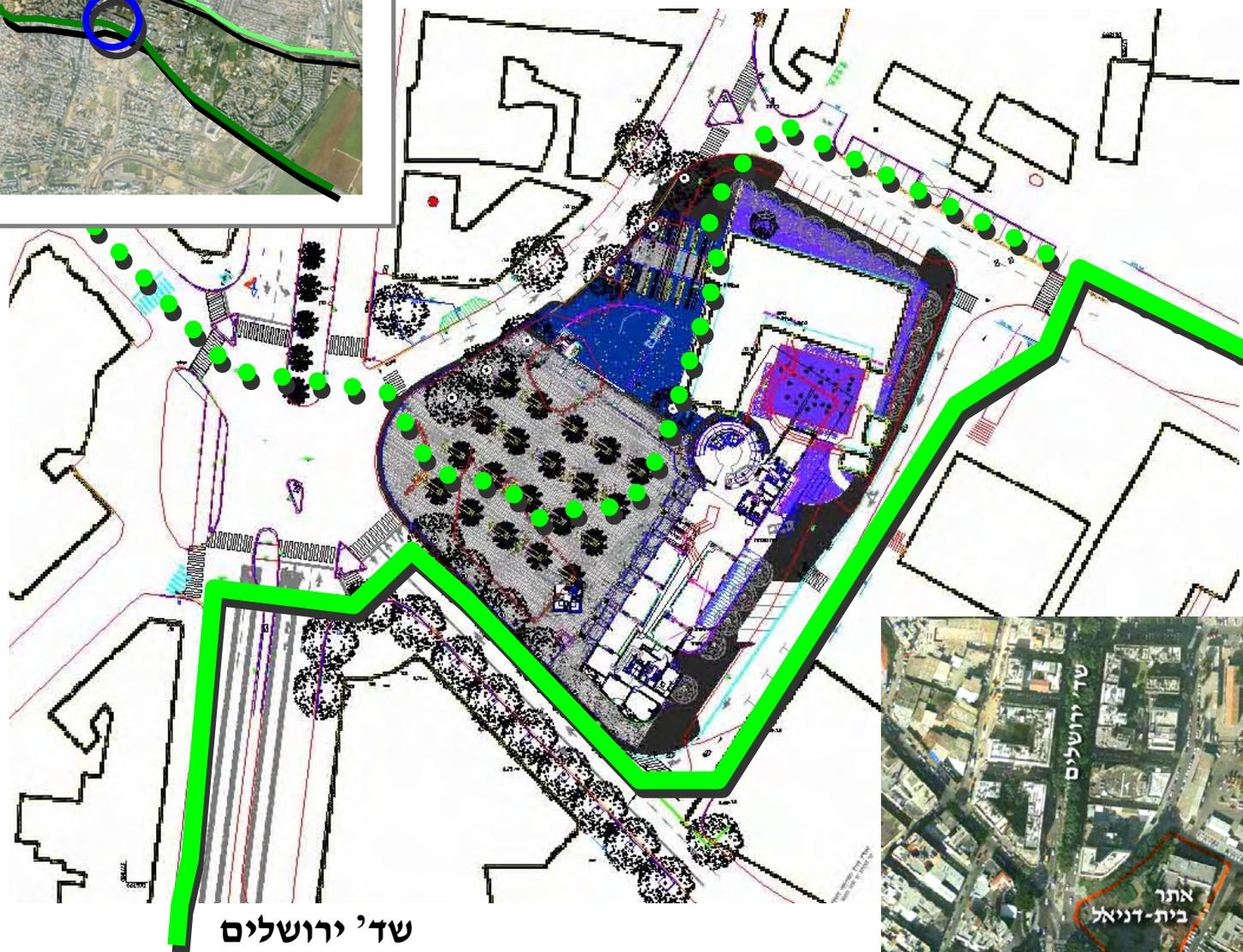


ד1. רח' התחייה - חלק מערבי (בין רח' שלבים לרח' התקומה) הטמעת חתך ה"תחייה" לדופן גן כרונינגן.

ד3. גן כרונינגן יש לבדוק אפשרות להגדרת השטח בחזית הגן (בין הגן לרח' שלבים) כשצ"פ במסגרת תוכנית "מבואות יפו" בתכנונה של נעמה מליס. (השטח מוגדר בתב"ע כמבנה חנייה).

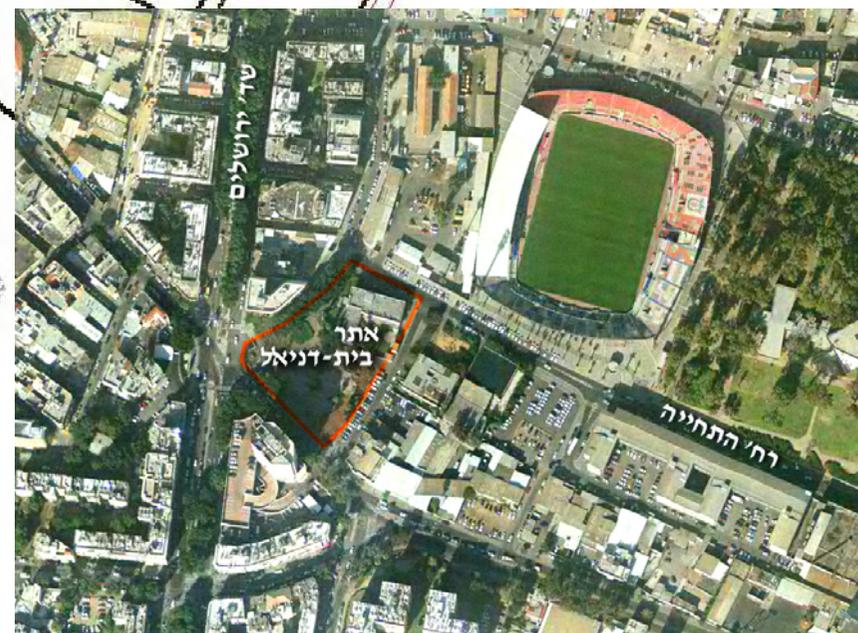
ד4. דרך בן צבי מרח' פנחס לבון עד שד' ירושלים. תכנית האב תתווה ציר ירוק מטרופוליני לאורך בן צבי, ברוחב 8 מ'. בכוונה שבמהלך השנים עם התחדשות המרחב העירוני, הציר ישולב בתוכניות

בית דניאל: תכנון של אדר נוף ליטל סמוק



שד' ירושלים

75. זוהי נקודת מפגש של הציר המטרופוליני עם 2 צירים מקומיים, ולכן אחת מהנקודות החשובות ביותר במרחב הצירים הירוקים. יש חשיבות לבטא את הצירים הן ברמה הפונקציונלית (פתרון להפרדת הולכי רגל ואופניים) והן ברמה הקוגניטיבית (באמצעות מאיפניים עיצוביים). עקב גמר שלב התכנון לא התאפשר שילוב הציר הירוק, ונאלצנו להסתפק במעבר אחורי דרך מגרש החניה. מומלץ בעתיד לבדוק מחדש איזור זה.

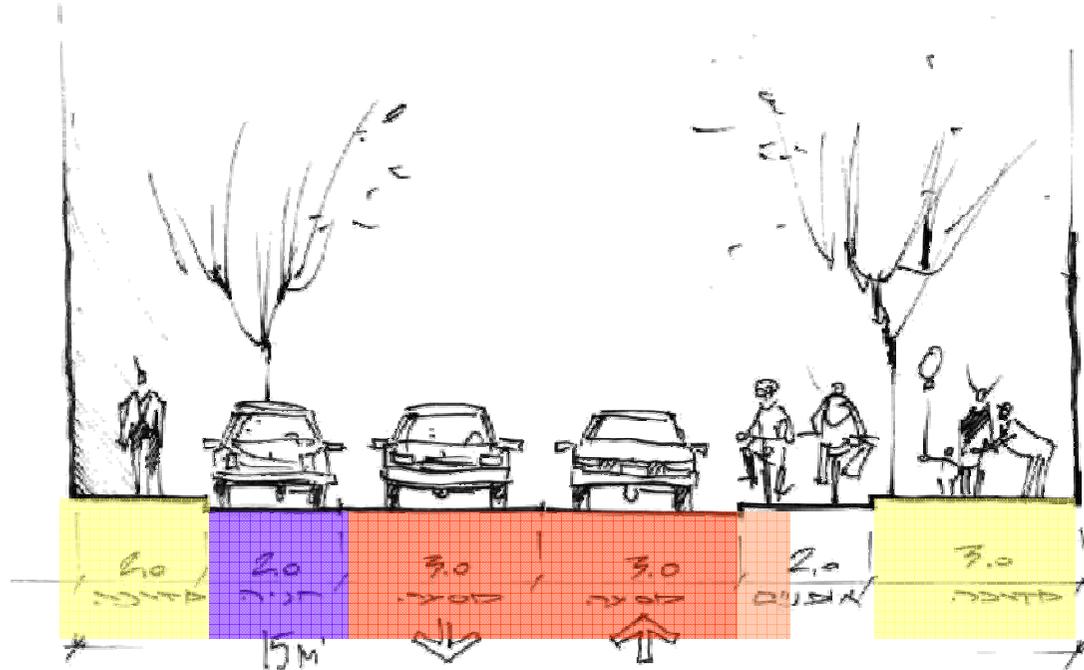


76 שד' ירושלים: אפשרות לתכנון מעברים ה"ידידותיים" להולך רגל במסגרת תכנון מפורט של קו האדום של רכבת הקלה. "הפקעת" החזית ע"י יצירת רחבות וכיכרות משני צידי השדרה.

בדיקת חלופה:
רחוב עולי ציון ויהודה מרגוזה:
 אר-דן, אופק-אביניר, עולש קיי, פליקס בן-ארי

3ה. רח' עולי ציון, חלק מערבי

כנ"ל. מומלץ להכין תכנית אב ל"מרחב השוטטות" שבין הרחובות יפת-שד' ירושלים ומרזוק ועזר - יהודה הימית. או לחילופין להרחיב את תכנית האב לתיירות לשוק הפשפשים, כך שתכלול את כל המרחב. על התכנית לתת ביטוי להעדפת הולכי הרגל, לקבוע חתכי רחובות, ומאפיינים עיצוביים והתמצאותיים ברוח המקום, וכן לקבוע משימות וסדרי עדיפויות.



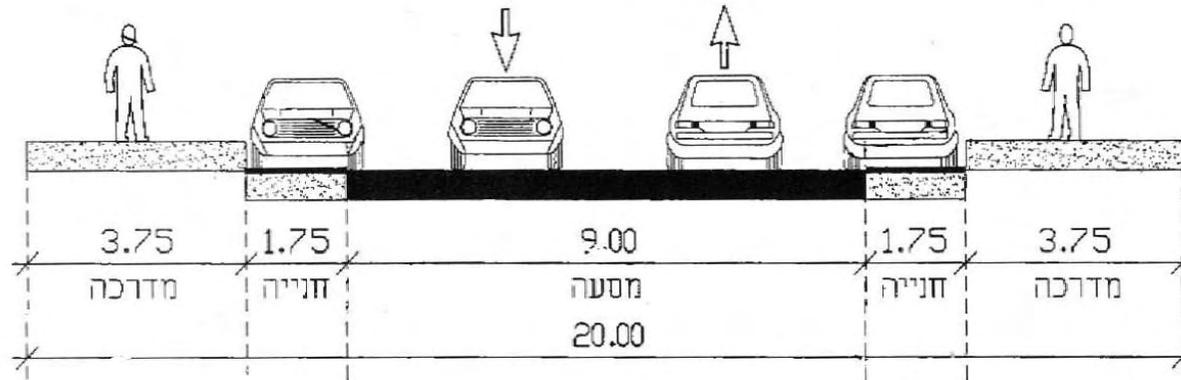
- בין רח' יפת לרח' יהודה הימית
 רח' יהודה הימית

4ה. רח' יהודה מרגוזה

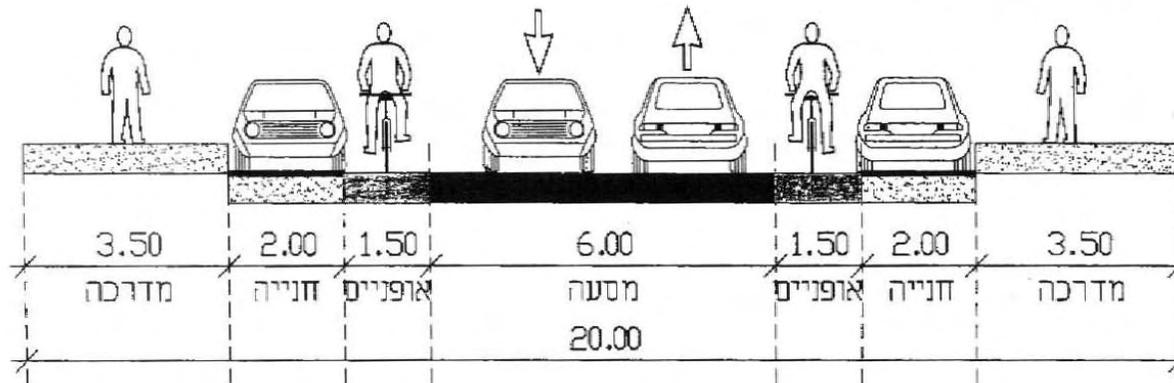
כנ"ל, במסגרת תכנית "מרחב שוק הפשפשים"

חתך מוצע -
 טע בין רח' יפת לרח' יהודה הימית

עיריית ת"א-יפו - המשלמה ליפו - אחוזת החוף
רחי יהודה הימית



חתך ע"פ תכנון קיים



חתך מוצע

חלופה נבחרת:
רחוב יהודה הימית:
תכנון תנוע: עמוס אביניר,

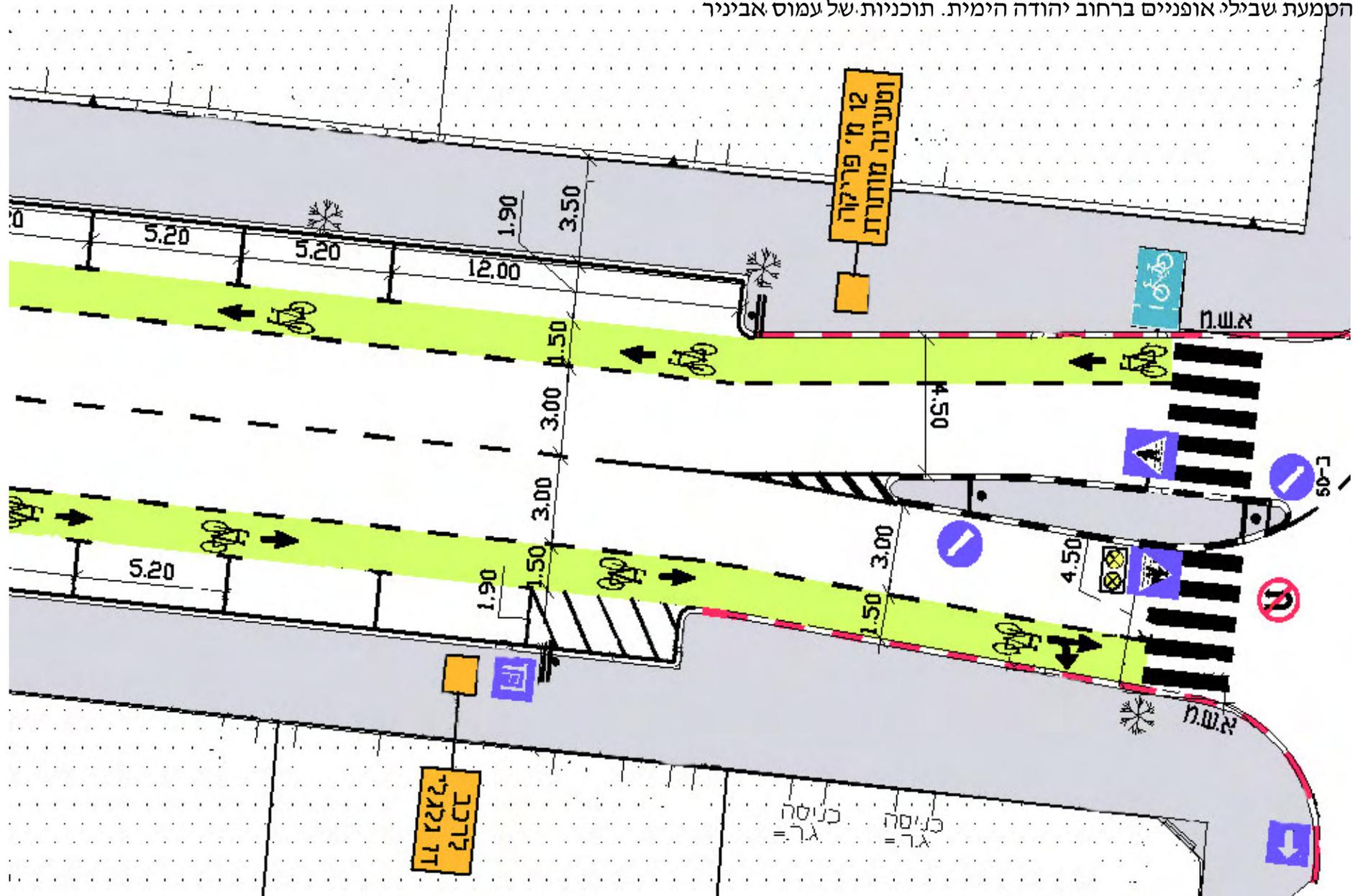
1ה. יהודה הימית

זוהה כציר תנועת האופניים הראשי אל הנמל. המלצתנו ליישום ציר אופניים ביהודה הימית התקבלה, ונמצאת בשלבי תכנון לביצוע. יש לבצע את התכנון עד המפגש עם דרך בן צבי, כולל מחשבה על מפרק וחיבור הצירים לציר הרחוב (ליד בית דניאל) ולדופן הדרומית של בן צבי.

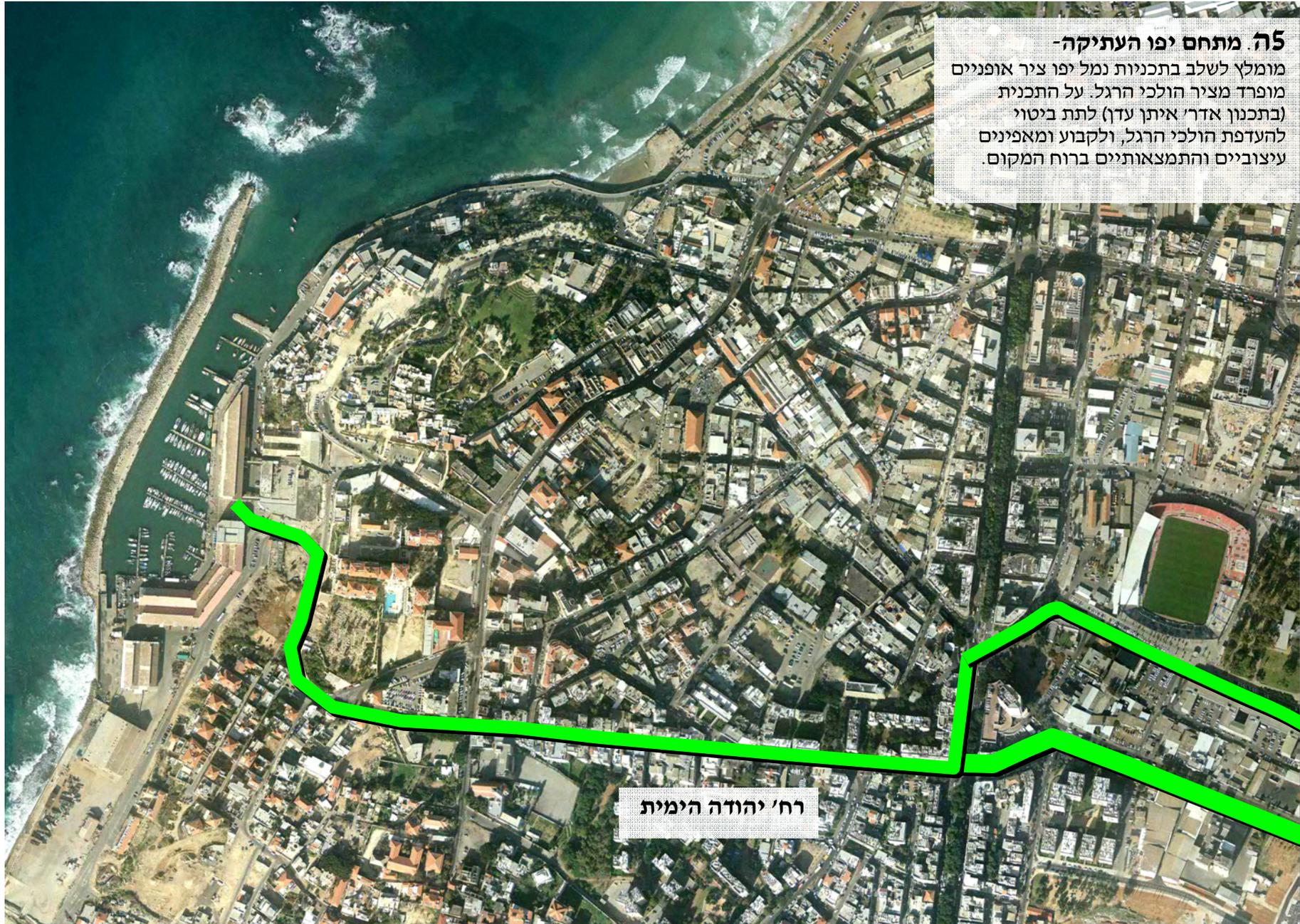
חלופה נבחרת: רחוב יהודה הימית

תכנון תנוע: עמוס אביניר

הטמעת שבילי אופניים ברחוב יהודה הימית. תוכניות של עמוס אביניר.



יפו העתיקה כמרחב שוטטות:



4- שלביות הביצוע

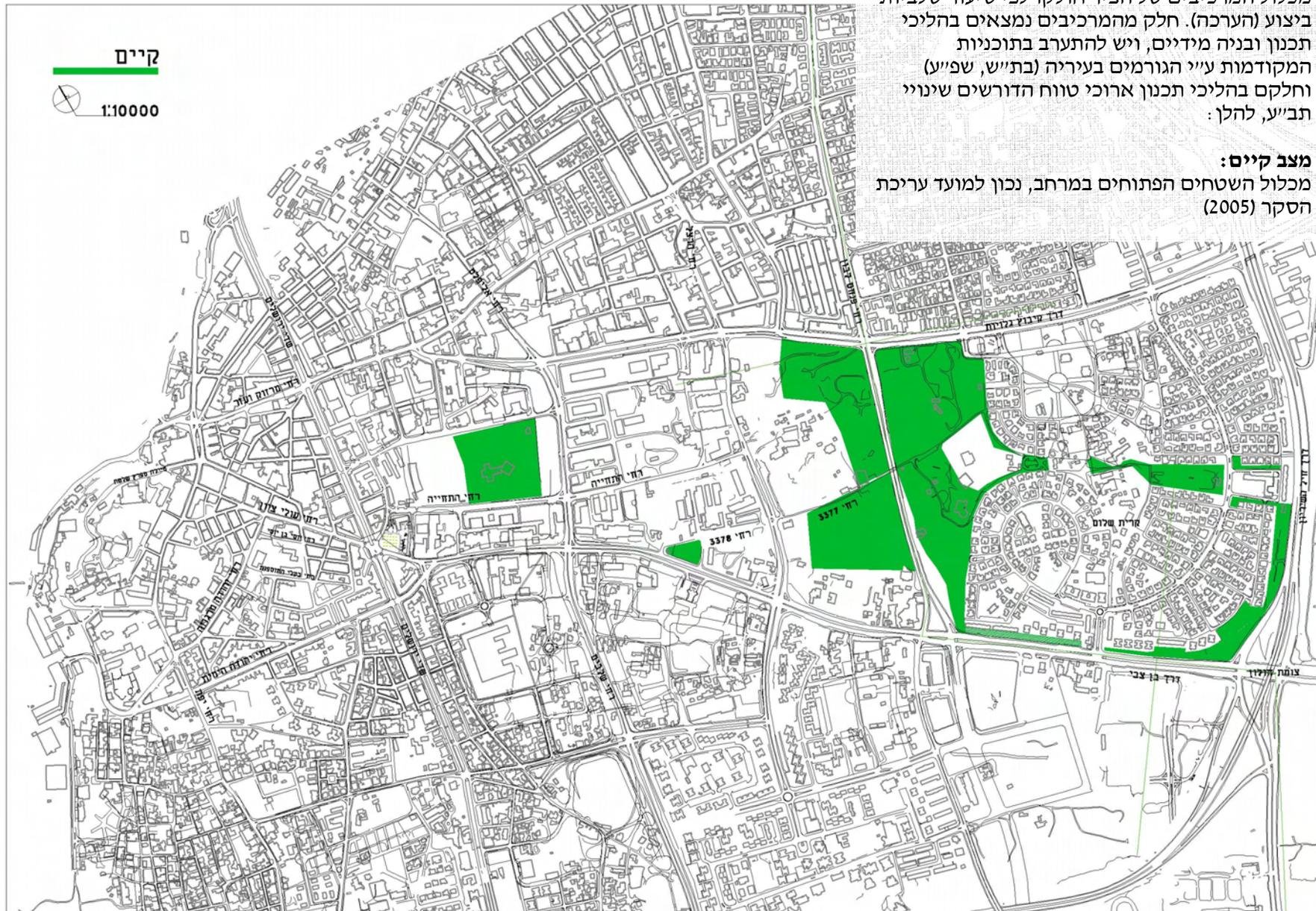
- מצב קיים
- טווח מיידי
- טווח בינוני
- טווח ארוך

שלביות הביצוע:

מכלול המרכיבים של הציר חולקו לפי שיעור שלביות ביצוע (הערכה). חלק מהמרכיבים נמצאים בהליכי תכנון ובניה מידיים, ויש להתערב בתוכניות המוקדמות ע"י הגורמים בעיריה (בת"ש, שפ"ע) וחלקם בהליכי תכנון ארוכי טווח הדורשים שינויי תב"ע, להלן:

מצב קיים:

מכלול השטחים הפתוחים במרחב, נכון למועד עריכת הסקר (2005)



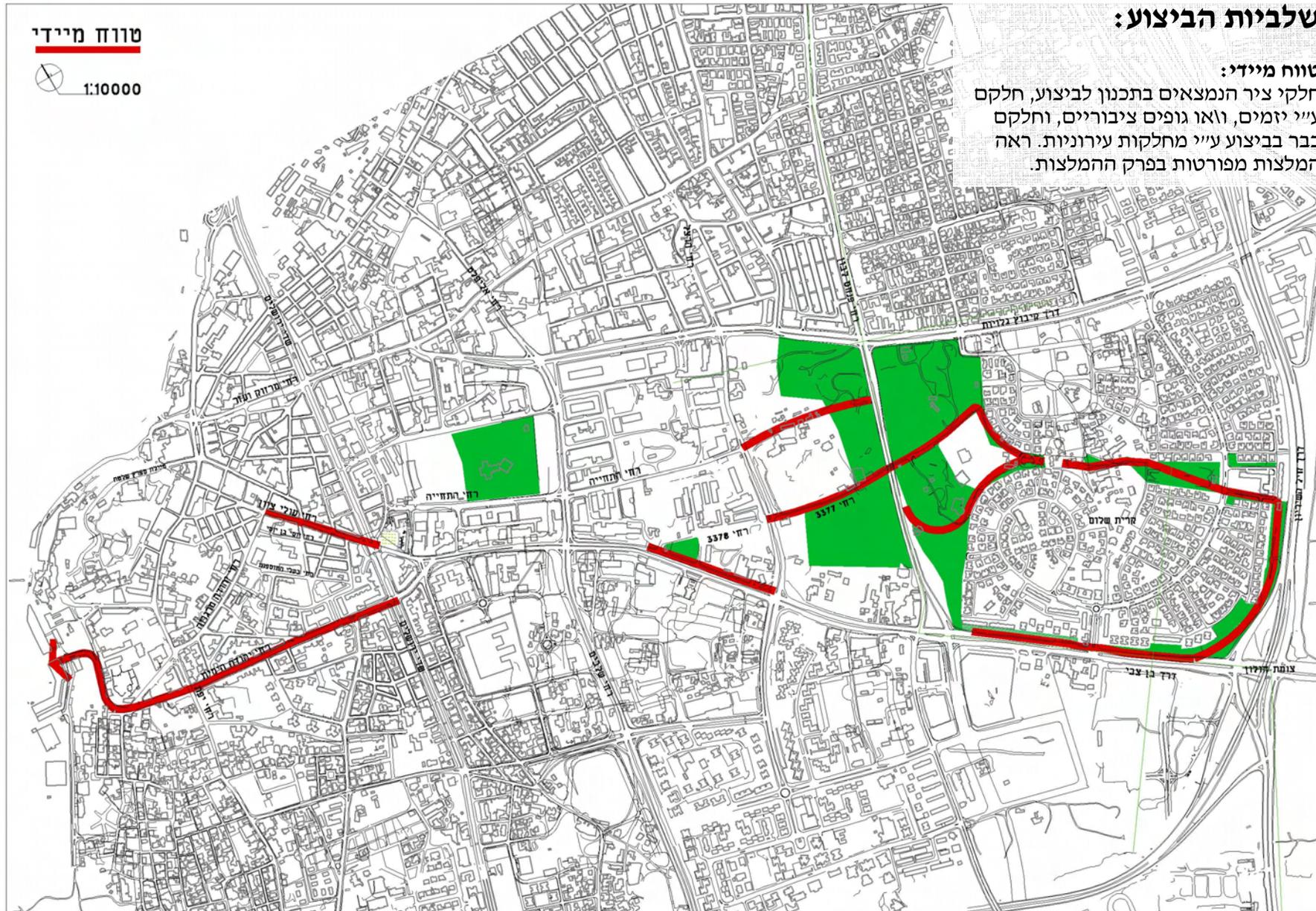
שלביות הביצוע:

טווח מיידי:

חלקי ציר הנמצאים בתכנון לביצוע, חלקם עי"י יזמים, ו/או גופים ציבוריים, וחלקם כבר בביצוע עי"י מחלקות עירוניות. ראה המלצות מפורטות בפרק ההמלצות.

טווח מיידי

1:10000

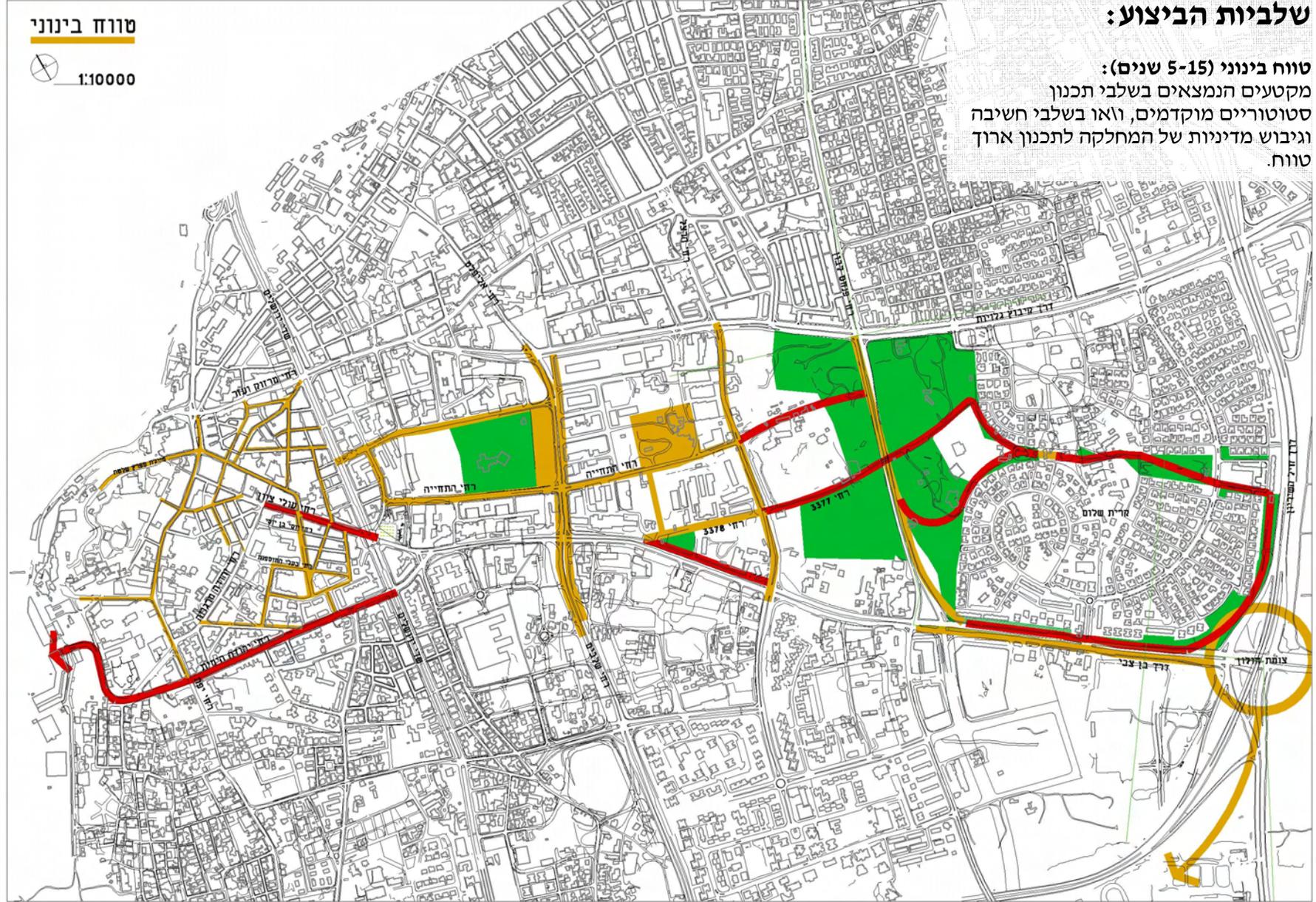


טווח בינוני

1:10000

שלביות הביצוע:

טווח בינוני (5-15 שנים):
מקטעים הנמצאים בשלבי תכנון
סטטוריים מוקדמים, ואו בשלבי חשיבה
וגיבוש מדיניות של המחלקה לתכנון ארוך
טווח.

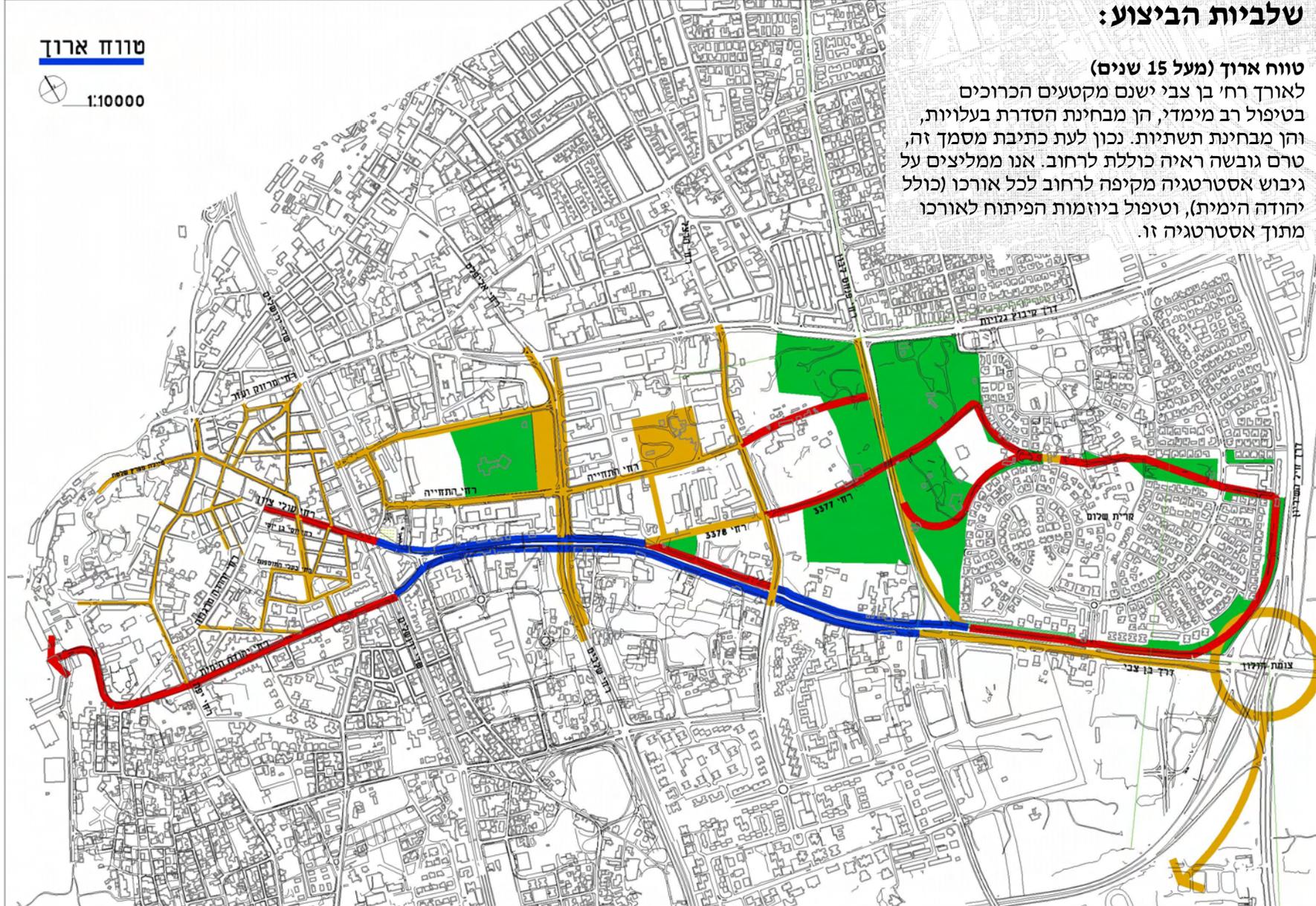


שלביות הביצוע:

טווח ארוך (מעל 15 שנים)
לאורך רח' בן צבי ישנם מקטעים הכרוכים
בטיפול רב מימדי, הן מבחינת הסדרת בעלויות,
והן מבחינת תשתיות. נכון לעת כתיבת מסמך זה,
טרם גובשה ראייה כוללת לרחוב. אנו ממליצים על
גיבוש אסטרטגיה מקיפה לרחוב לכל אורכו (כולל
יהודה הימית), וטיפול ביוזמות הפיתוח לאורכו
מתוך אסטרטגיה זו.

טווח ארוך

1:10000



7-היסטוריה. מאפיינים עיצוביים. המלצות עיצוביות.

תמונות היסטוריות

סוגי צירים

אפיון עיצובי של צמתים-פרוט הצעות ורעיונות

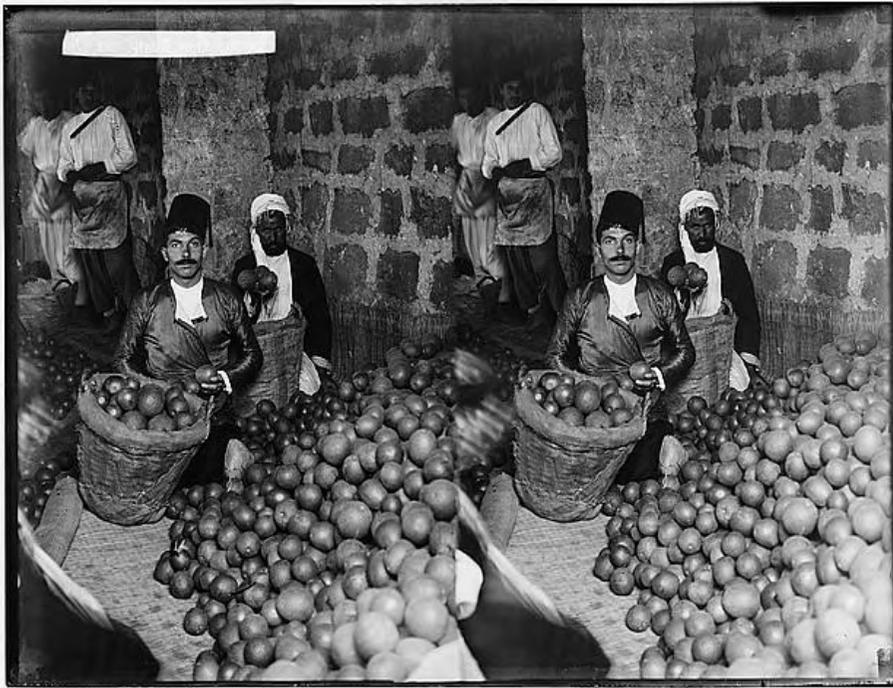
היסטוריה של המקום: מקום להשראה ודימוי הנופי

הציר הירוק המטרופוליני עובר על תוואי הדרכים ההיסטוריות מנמל יפו לרחבי ארץ ישראל. לאורך דרכים אלו (בן צבי, קיבוץ גלויות) נמצאים המרכזים של רוח המקום: מבנה הסביל, הכנסייה, הבוסתנים, הפרדסים, עצי השקמה והתמר, משוכות הצברים, והאבן הכורכרית.

תצריף רכיבי הנוף ההיסטורי הינו בעל משמעות חזותית ותרבותית בעיצוב שפת הרחוב ויש להביאו לידי ביטוי בקביעת האופי העיצובי של הצירים הירוקים.



תמונות היסטוריות:



National Library of Australia

nla.pic-an23815980-v



PI-A

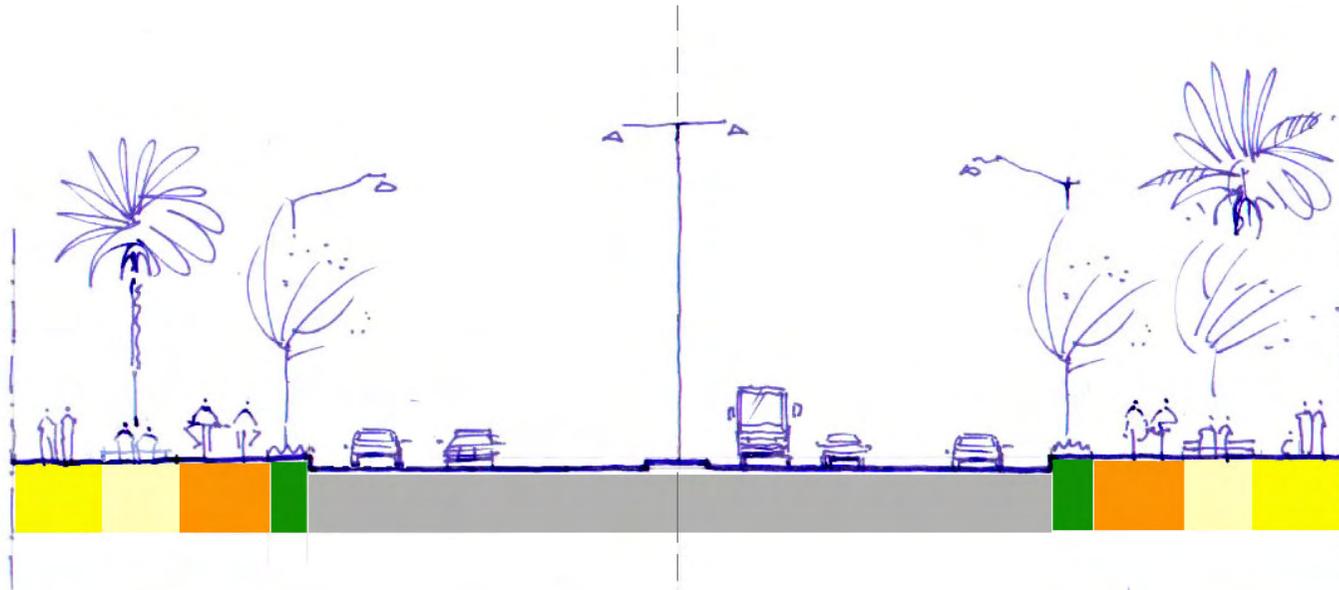


תפוזים ביפו





7.1. סוגי צירים:

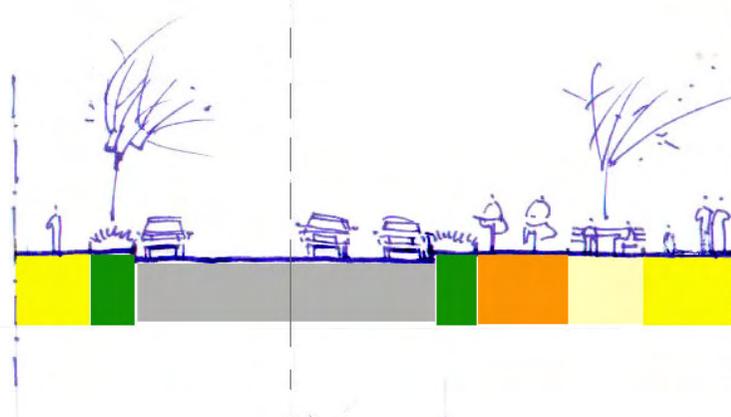


• ציר מרכזי דו-סטרי -

ציר מטרופוליני דו סטרי 2X (בן צבי) ברוחב זכות דרך מומלץ של 45 מ' (מינימום 42 מ') (אינו כולל את ציר הרכבת הקלה)

מקרא:

מדרכה	
רצועת תשתיות	
שביל אופניים	
רצועת גינון	
מסעה	



• ציר שכונתי ראשי -

דו סטרי 1X (רח' התחייה) ברוחב זכות דרך של 25.5 מ'.



• ציר מקומי -

מדרכה ברוחב 5 מ' נטו מינימום. משולבת לאופניים והולכי רגל

• רחוב במיתון תנועה -

לפי ההנחיות למיתון תנועה בערים

סוג צירי אופניים:

צירי אופניים מטרופולינים

1. ציר מרכזי דו-סטרי-

שביל/נתיב אופניים ברוחב מינימלי של 2.5 מטר, דו-סטרי, לכל כיוון של כביש. החתך כולל פסי הפרדה ובמדרכה מלווה ברצועת תשתיות.

2. ציר מרכזי חד-סטרי-

כני"ל, אולם שביל/נתיב אופניים חד-סטרי

צירי אופניים פנימיים

3. ציר משני משולב-

שילוב של שביל אופניים עם מדרכה.

4. ציר משני דרך משולבת-

שילוב של שביל אופניים עם מסעה.

אפיון עיצובי של צמתים



מתוך תמונות ההיסטוריות של פרדסים ביפו אפשר "לזקק" את תבנית הנוף אופיינית למקום. שכבה אופקית ירוקה של פרדסי התפוזים מוקפים בחומת כורכר עם דקלים/ברושים המבצבים באקראי.

אלה הם אלמנטים נופיים שיש להטמיעם במרחב. שימוש בעצים עם נוף נמוך כדימיון לפרדס (תפוזים/לימון מתוק/חושחש) כשכבה עיקרית. שתילה "אקראית" של ברושים ודקלים שימשו גם כנקודת ציון (landmarks) מרחביות.

ראה המחשה בעמוד הבא.

האפיון העיצובי של צמתים בא לפתור את בעיית שינויי הכיוון של הצירים ולייצר רצף קוגניטיבי של הציר.



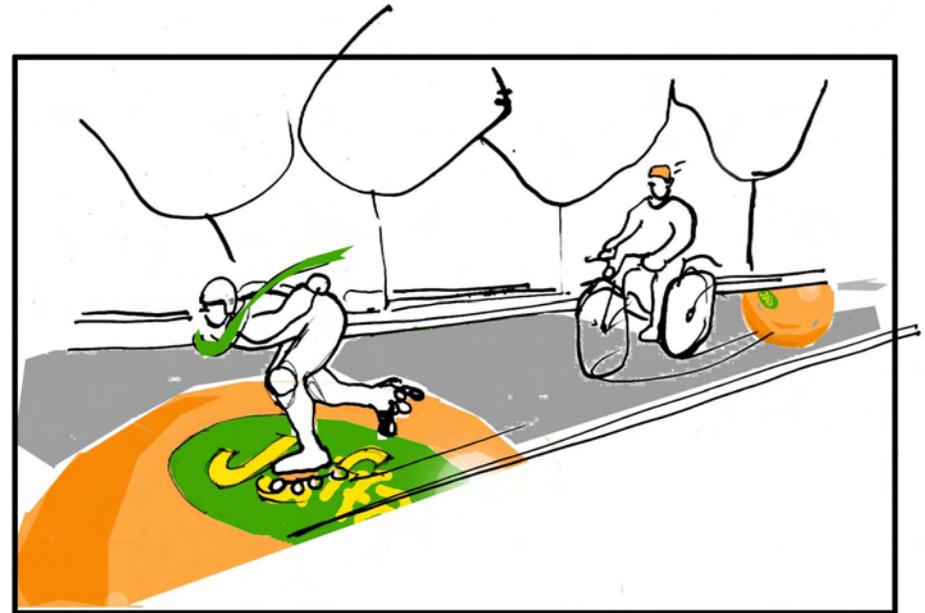
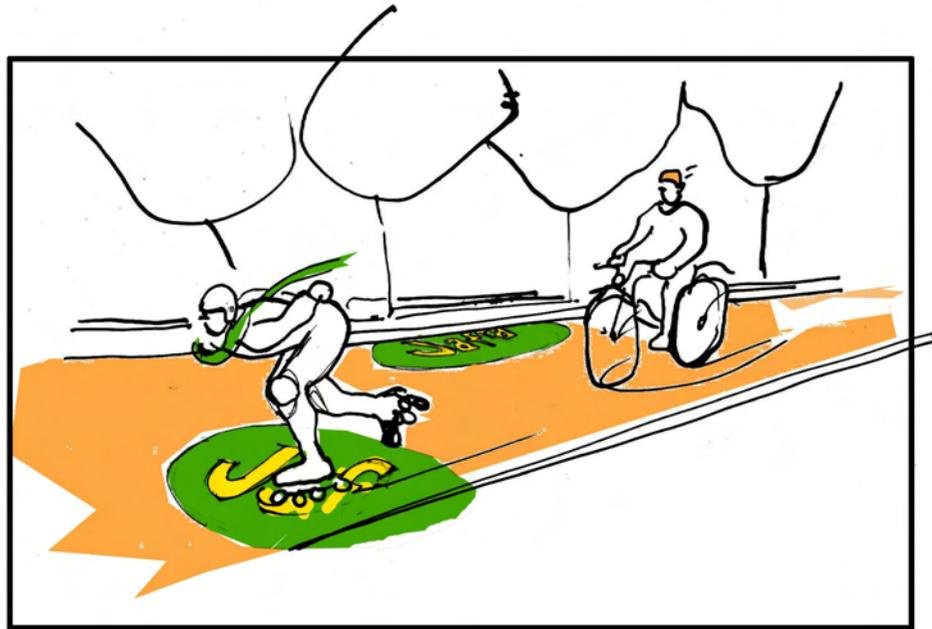


שד' בן-צבי : מצב קיים



שד' בן-צבי : מצב מתוכנן-הדמיה

הצעות עיצוביות-איקוניזציה של הציר



נושא : תפוזים

הבלטת שביל אופניים בצבע. שימוש בצבע חום/כתום כאזכור לצבעי התפוז. הטבעת סמליל של Jaffa עיג השביל.

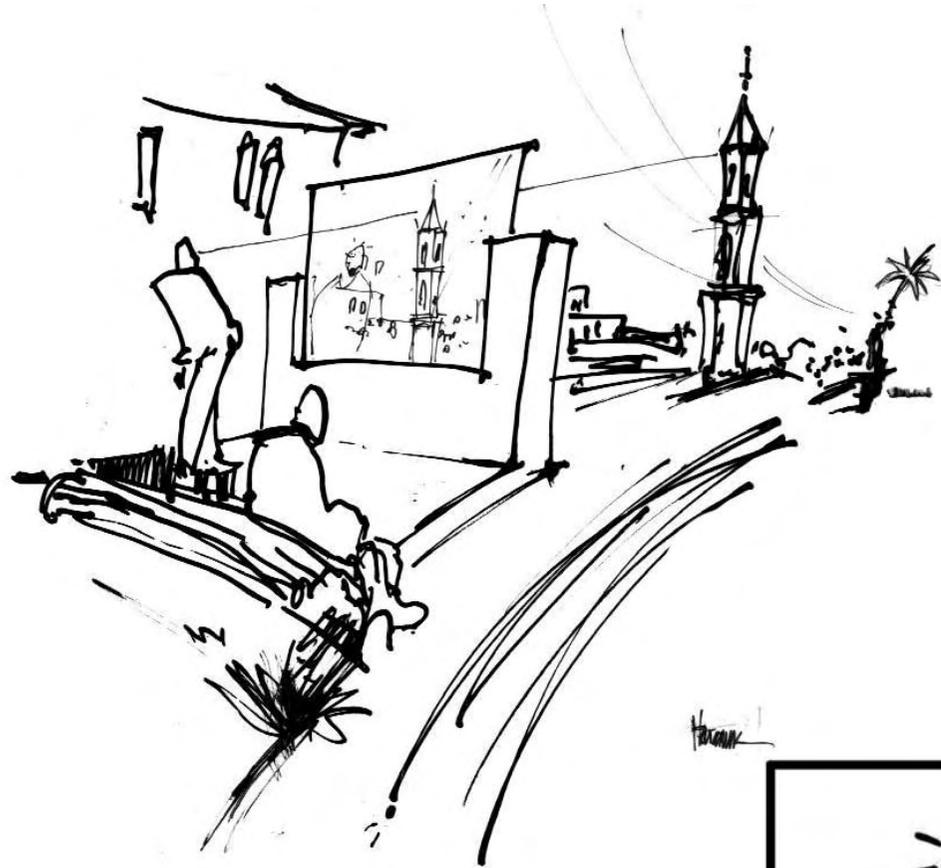
צבעו של השביל אפור, כצבעו של הריצוף (אספלט/בטון). נושא התפוז ללא הפשטה כמו בחלופה 1- ציור פיגורטיבי של התפוז.



נושא : היסטוריה של המקום דרך תמונות

חלק מהתמונות שמתעדות את יפו וצולמו באותם הזמנים הם תמונות כפולות (ראה עמ' 21, 26). שיטה זו שימשה להקניית תחושה תלת-ממדית לצופה.

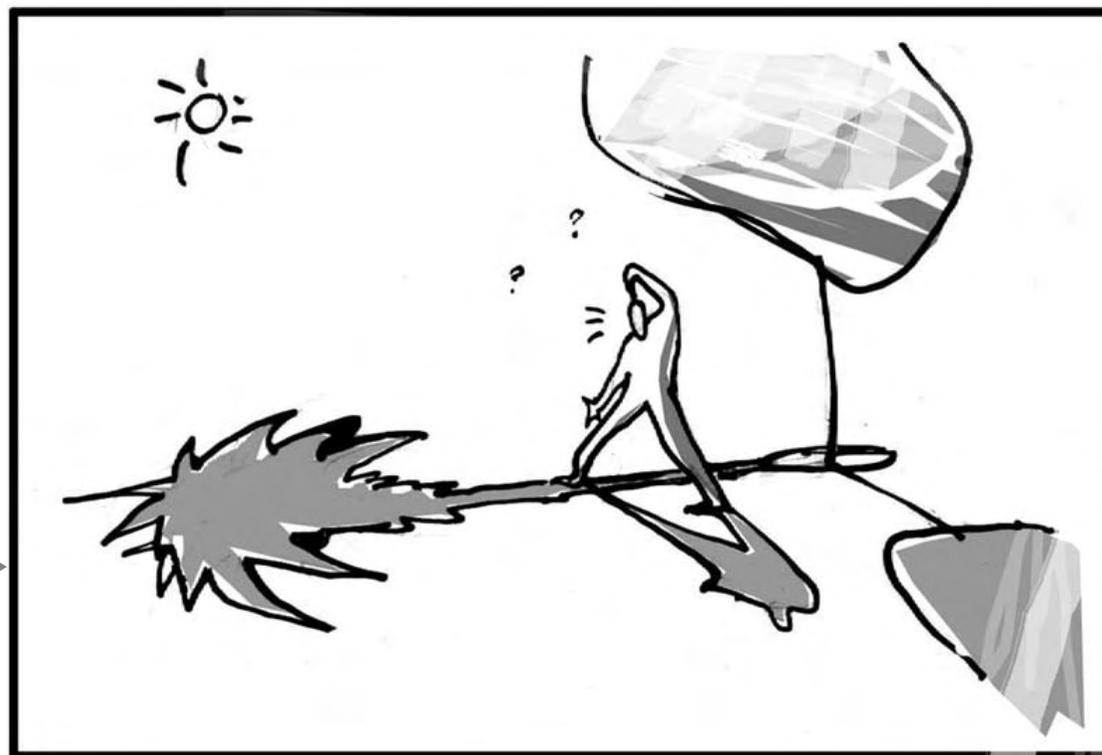
הרעיון הוא להציב מתקני צפייה עם תמונות היסטוריות מול אותם מקומות בהם הן צולמו.



הצבת תמונות היסטוריות צרובות ע"ג זכוכית מול אתרים בהם צולמו.

נושא: "צל המדומה"

צביעת/צריבת צל של עץ "מן הפרדס" מהעץ הקיים.



נושא: הנוף המדומה-מבט אל העבר

"ספינות המדבר"-כהשראה מתמונות של שיירת הגמלים עוברת לאורך החוף. הצבת פסלי דו-ממדיים מתקלים (ברזל) בים. עם הזמן הפסלים יחלידו, יתפוררו וייעלמו בהדרגה.





נחום גוטמן-מתוך "עיר קטנה ואנשים
בה מעט"