

דיווח לוועדה המקומית על הגשת מסמכי תת"ל 132 להרחבת גשרים באיילון לוועדה לתשתיות לאומיות (הות"ל)

רקע:

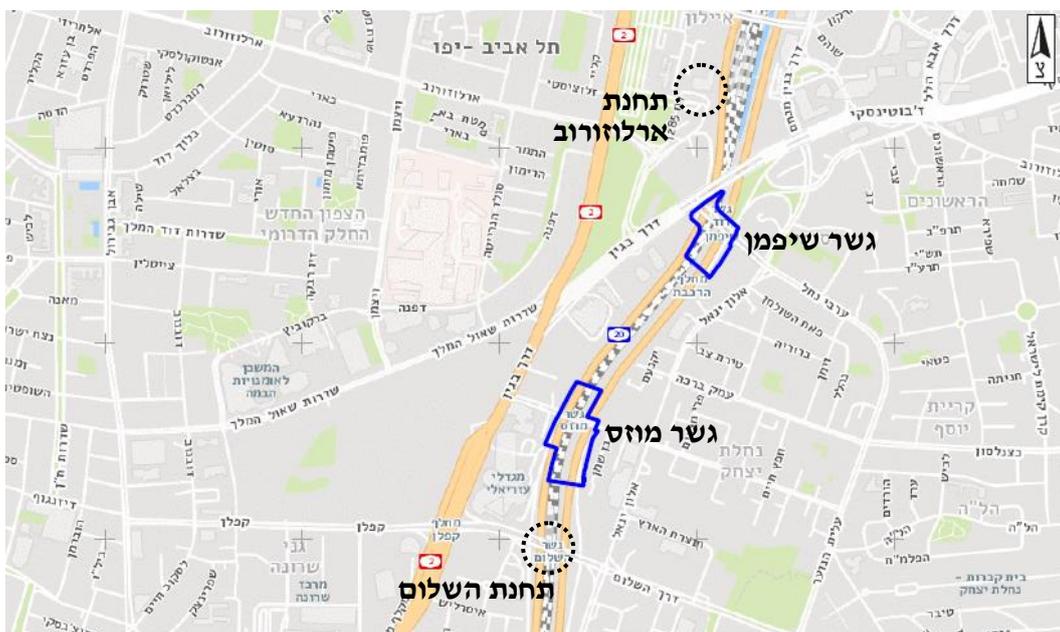
1. תת"ל 132 להרחבת גשרים באיילון מהווה שלב א' בפרויקט קירוי האיילון, במיקומים בהם קיימת נחיצות וניתן הנדסית לקדם את הקירוי בטווח הקצר.
2. בהמשך למדיניות קירוי האיילון תא/9068 שאישרה וועדת המשנה לתכנון ולבניה של הוועדה המקומית בתאריך 03/11/2021, והחלטת הוועדה להכריז על קידום התכנית והעברתה לוועדה לתשתיות לאומיות, הובא שלב א' בקירוי האיילון כתכנית בסמכות הוועדה לתשתיות לאומיות (הות"ל) להרחבת גשרים קיימים.
3. בתאריך 02/06/2021 נערך בות"ל קונגרס לדיון בתכנית.
4. בתאריך 22/11/2021 נערך בות"ל דיון לפרסום עריכת תכנית על פי סעיף 77 (פרסום בעיתונות בתאריך 10/02/2022).
5. בתאריך 01/12/2021 התקבלו הנחיות הות"ל לעריכת מסמכי התכנית.
6. בהתאם להנחיות התכנון מהות"ל נערך סט המסמכים לטובת הגשת מסמכים לבדיקה ראשונית. סט המסמכים כולל:
 - א. הוראות התכנית
 - ב. תשריט מצב מוצע
 - ג. נספח בינוי ופיתוח נפרד לכל גשר (מוזס ושיפמן)
 - ד. מצב מאושר ברמה ארצית, מחוזית ומקומית
 - ה. תצ"א
 - ו. נספח קונסטרוקציה (מנחה)

מוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית: ועדה ארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות

מיקום: בתחום העיר תל אביב-יפו ובגבול גבעתיים, שני גשרים מעל האיילון במקטע שבין תחנת רכבת ארלוזורוב לתחנת רכבת השלום: שטחים מצפון ומדרום לגשר מוזס, ושטחים מצפון ומדרום לגשר שיפמן (כולל רצועות של עד 7 מטר בדפנות מזרח-מערב), מעל נתיבי איילון.

כתובת:

- גשר מוזס יהודה ונח (בין רחוב נחלת יצחק ממזרח ורחוב מוזס יהודה ונח במערב).
- גשר שיפמן (בין רחוב ערבי נחל במזרח לרחוב פרשת דרכים במערב);



התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23

גושים וחלקות בתכנית:

מתחם צפוני – הרחבת גשר שיפמן:

מספר גוש	סוג גוש	חלק/כל הגוש	מספרי חלקות בשלמון	מספרי חלקות בחלקן
6110	רשום	חלק	384	357,383,403,405,406,411,416
7105	רשום	חלק	125,163,164	143,145,158,160,161,163,165
7110	רשום	חלק		2,327,367

מתחם דרומי – הרחבת גשר מוזס:

מספר גוש	סוג גוש	חלק/כל הגוש	מספרי חלקות בשלמון	מספרי חלקות בחלקן
7093	רשום	חלק	195,309	186,193,196,266,308,507,530,536
7106	רשום	חלק	37,38,40,43,87,84	39,41,42,45,50,51,77,81,88

שטח התכנית: קו כחול צפוני – גשר שיפמן כ- 15 דונם; קו כחול דרומי – גשר מוזס כ- 27 דונם.

מתכנן:

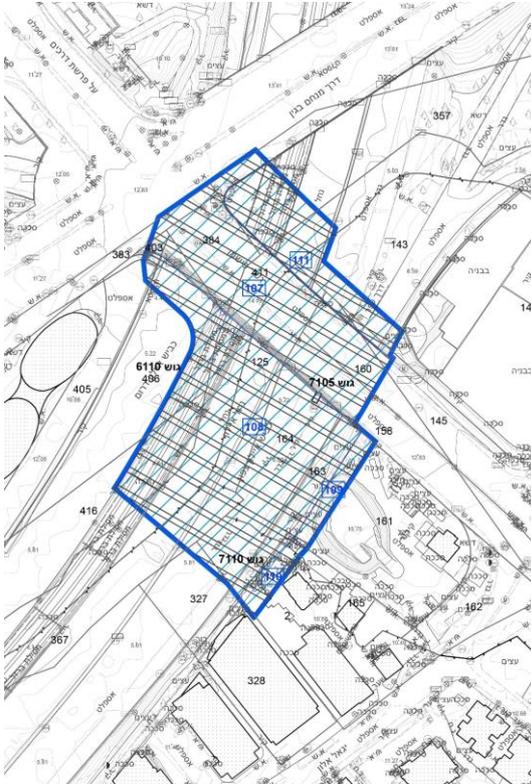
- אגף תכנון עיר, מינהל ההנדסה, עיריית תל אביב-יפו
- אגף תכנון אסטוטגי, חטיבת תכנון אב, חברת נתיבי איילון
- מזור-פירשט אדריכלים ומתכנני ערים – עורכי התכנית
- וקסמן גוברין גבע בע"מ – ניהול הפרויקט
- סטודיו צורא – אדריכלות נוף
- ירון-שמעוני-שחם – קונסטרוקציה
- לשם שפר איכות סביבה – איכות סביבה
- אמי מתום מהנדסים ויועצים – תכנון תחבורה
- סירקין בוכנר קורנברג – ניקוז
- גבריאלי לוטן מהנדסים – תיאום הנדסי

יזם: הועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו וחברת נתיבי איילון.

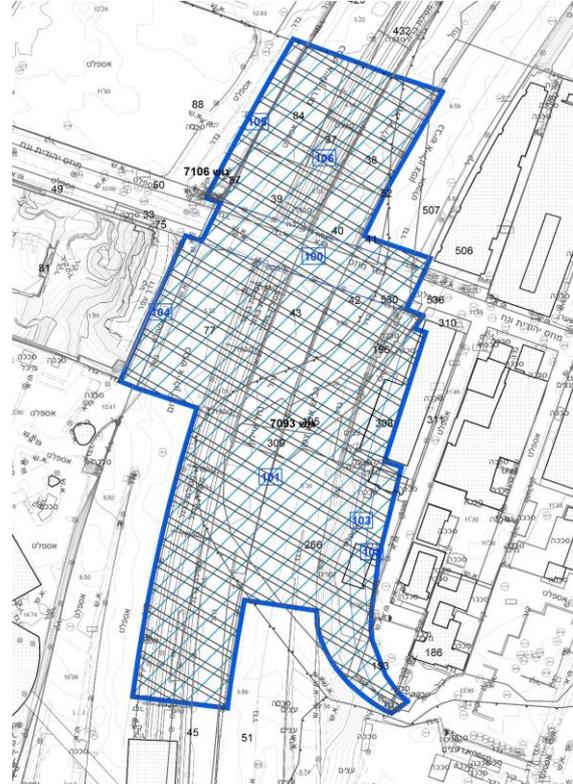
בעלות: עיריית תל אביב – יפו, מדינת ישראל, פרטיים.

מצב תכנוני מוצע:

1. במסגרת התכנון נערכו התאמות לקו הכחול אשר פורסם בהתאם לסעיף 77 לחוק התכנון והבנייה. קו כחול מעודכן להגשה לקליטה לות"ל:



תחום הרחבת גשר שיפמן - קו כחול



תחום הרחבת גשר מוזס - קו כחול

2. עיקרי הוראות התוכנית:

- א. קביעת עקרונות לביסוס הרחבות הגשרים.
- ב. קביעת עקרונות לבינוי ועיצוב אדריכלי, תכנון ממשקי דופן ההרחבות, פיתוח וניקוז.
- ג. קביעת הנחיות להגשת מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע והגדרת תכולתם.
- ד. קביעת מנגנוני גמישות, התניות ושלביות ביצוע.
- ה. קביעת אמצעים למניעת מטרדים סביבתיים.

3. יעודי קרקע ושימושים:

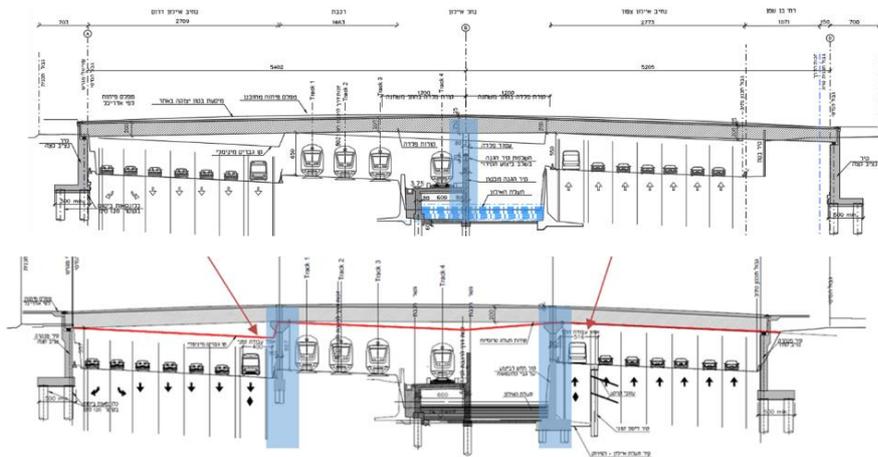
- 3.1. ייעוד: "ייעוד על פי תכנית מאושרת אחרת"
- 3.2. שימושים:
 - 1. כל השימושים המותרים על פי תכניות תקפות.
 - 2. שימושים זמניים לצורך הקמת הרחבות הגשרים כגון שטחי התארגנות, דרכי גישה, עירום עפר, וכל הנדרש מהיבטים של הקמה וביצוע.
 - 3. קווי ומתקני תשתית הנדרשים לצורך הרחבת הגשרים.
 - 4. בנוסף לשימושים המותרים על פי תכניות תקפות, יותרו במפלס הרחבות הגשרים השימושים להלן:
 - א. גינון ונטיעות.
 - ב. רחבות מרוצפות, שבילי הליכה ואופניים.

התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23ב'

- ג. ריהוט גן, מתקני משחק לילדים ומתקני תאורה.
- ד. מתקני הצללה, לרבות פרגולות, יריעות ורשתות הצללה וכיו"ב.
- ה. מבני שירות* כגון: מתקני שירותים ציבוריים, מבני מודיעין לתחבורה והתמצאות עירונית, ביתני שומרים, תפעול ותחזוקה.
- ו. מבנה פבליון מתחלף לתרבות, אמנות תצוגה, בית קפה וקיוסק לרווחת המבקרים.
- ז. תשתיות תת קרקעיות ומתקנים הנדסיים מתחת לקרקע, לרבות מתקנים לניהול מי נגר.
*הערות למבני שירות:
1. סה"כ שטחי הבנייה עבור מבני שירות ומבנה פבליון מתחלף בהרחבת גשר מוזס, בתאי שטח: 101, 106, יהיו ע"פ המפורט בטבלה מס' 5 בהוראות התכנית. ובכל מקרה לא יעלו על 425 מ"ר.
 2. סה"כ שטחי הבנייה עבור מבני שירות בהרחבת גשר שיפמן, בתאי שטח: 108, 111, יהיו ע"פ המפורט בטבלה מס' 5 בהוראות התכנית, ובכל מקרה לא יעלו על 258 מ"ר.

4. חלופות הביסוס להרחבות הגשרים מוזס ושיפמן

1. בדיון בות"ל בתאריך 6/2/22 סוכם כי "מסמכי התכנית יכללו את שתי חלופות הביסוס למקרה שלא יתאפשר סנכרון עם ביצוע הרכבת, וכן יציגו את הקירווי המרבי".
2. עבור הרחבת גשר מוזס נערכו מסמכים הכוללים את שתי חלופות הביסוס.
3. לאור העובדה כי בגשר שיפמן בוצעו כלונסאות עבור הקמת המסילה רביעית, ושינוי המצב הקיים דורש התערבות בלו"ז ביצוע המסילה הרביעית, נערכו בתיאום עם הות"ל מסמכי התכנית לגשר שיפמן הכוללים חלופת ביסוס דופן נתיבי איילון בלבד.
4. הוראות התכנית לא יימנעו את ביצוע שתי חלופות הביסוס.
5. חלופות הביסוס מוצגות בחתכים הבאים :



חלופת ביסוס במשותף עם המסילה הרביעית:

חלופת ביסוס בדופן נתיבי האיילון:

6. שיטת הביצוע, שלביות ופתרון הקונסטרוקציה אל מול האילוצים, ייקבעו במסמכי התכנון המפורט.
7. מודגש כי נספחי הבינוי הם מנחים בלבד ואינם מחייבים.

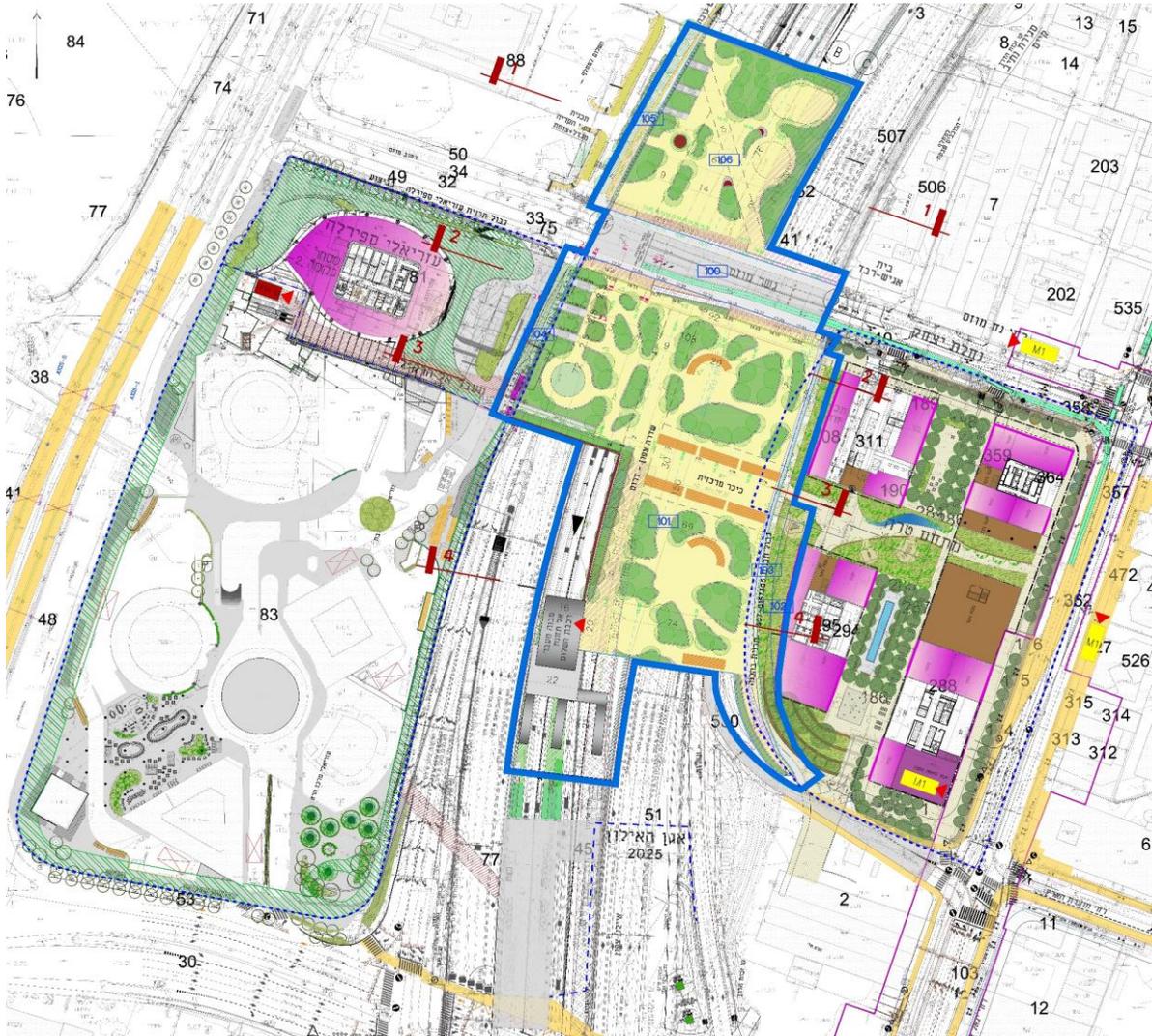
5. הרחבת גשר מוזס

תכנית הבינוי והפיתוח להרחבת גשר מוזס מציגה דרכי גישה מיטביות עבור הולכי רגל ורוכבי אופניים, בין מוקדי התחבורה הקיימים והמתוכננים, וזאת בתיאום ותוך השתלבות בתכניות הסמוכות. התכנית מעגנת שדרה מרכזית מלווה בנטיעות, הנפרסת לאורך ההרחבה מצפון לדרום במטרה לאפשר גישה נאותה בין המוקדים העירוניים, לצד שדרה רוחבית, במרכז ההרחבה, המאפשרת מעבר רציף בין מרחב תכנית טרה במזרח לבין מרחב תכנית ידיעות אחרונות (עזריאלי – הספירלה) במערב. שדרה מרכזית זו ממשיכה תואי קיים בתכנית מרחב טרה ומייצרת מסדרון עירוני רחב שמרכזו ישמש, בין השאר, עבור אירועים עירוניים וירידים זמניים.

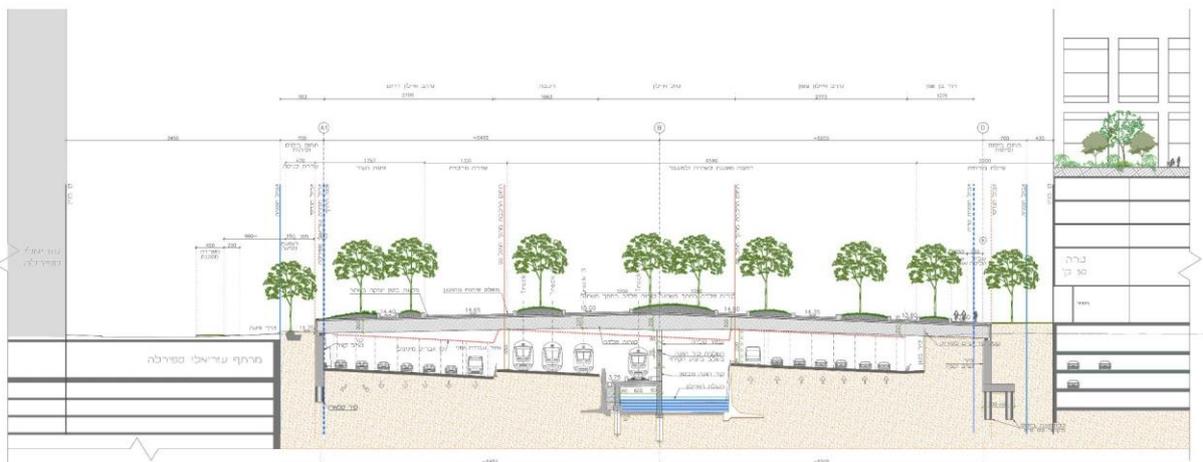
בקטע הדרום מערבי של הרחבת הגשר – תא שטח 101, התכנית מציגה תחום עבור חיבור אל תחנת רכבת ישראל השלום, חיבור שיאפשר כניסה ויציאה נוספים להולכי רגל מצפון לתחנה, וכחלק מהתפיסה הכוללת של מתח"ם (מרכז תחבורה משולב) השלום.

5.1. תאי שטח ושטח התכנית:

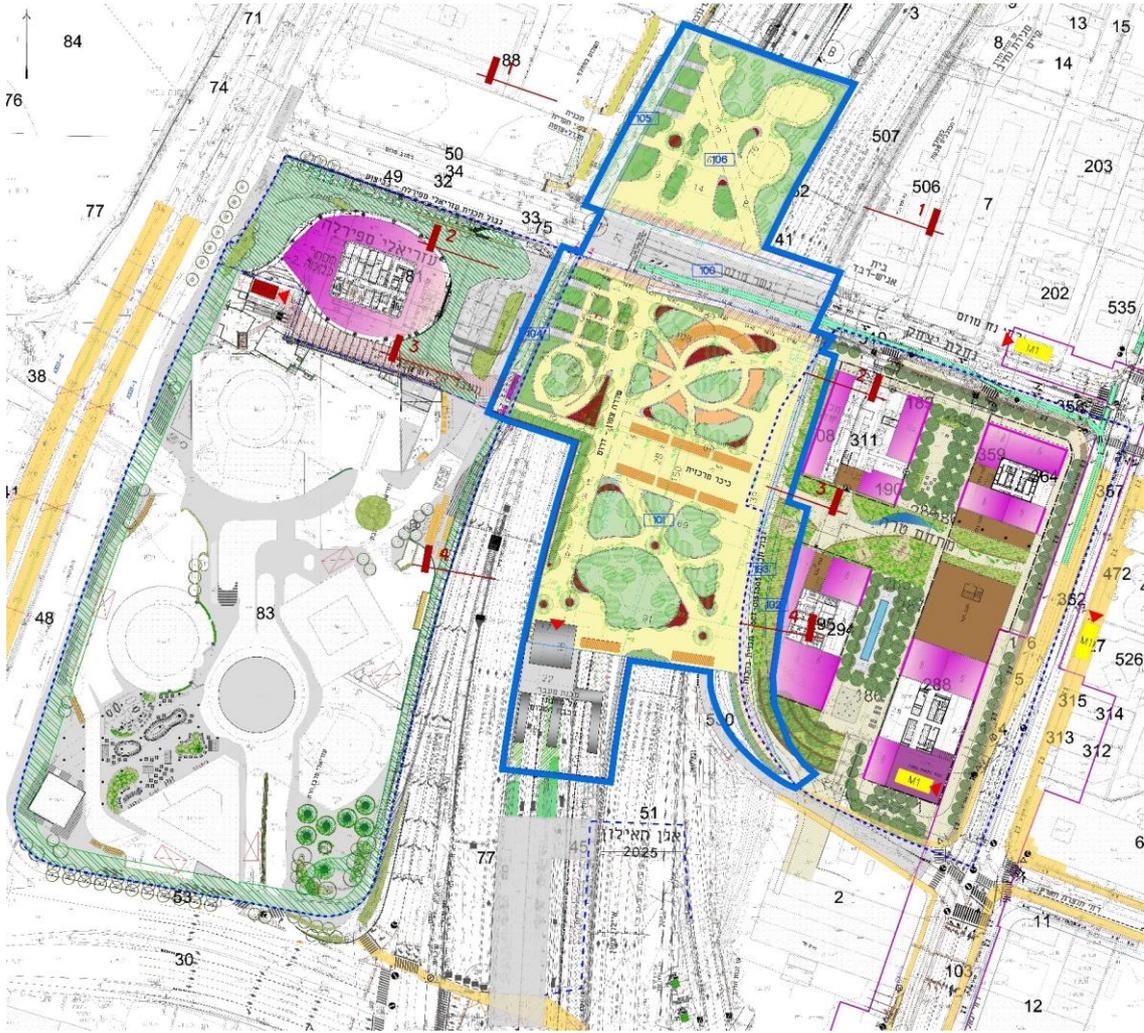
סה"כ (דונם)	שטח כולל (דונם)	תאי שטח	גשר מוזס (קיים)
כ-27	2	100	הרחבה מצפון (מוצע)
	5.8	106, 105	הרחבה מדרום (מוצע)
	19.2	101-104	



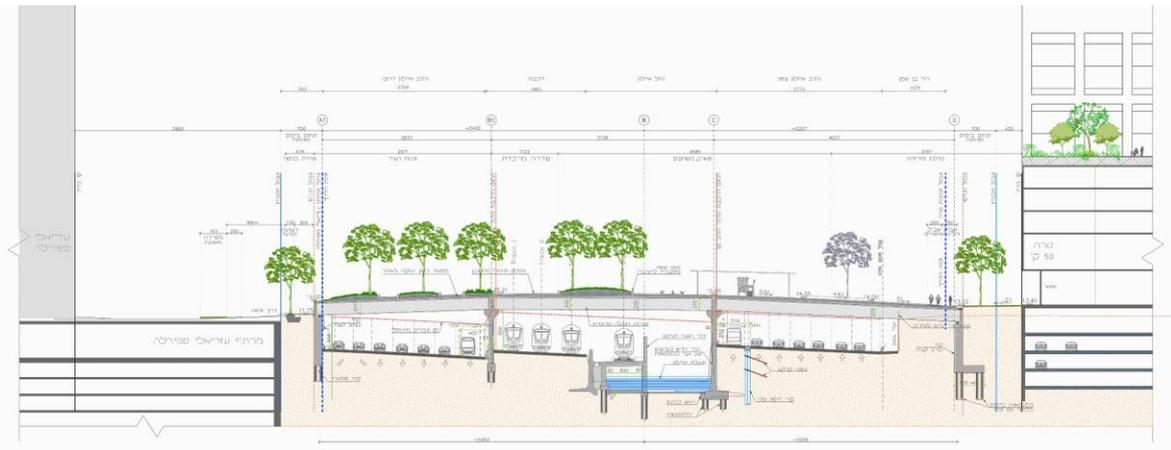
הרחבת גשר מוזס - חלופת ביסוס במסילה רביעית - תנוחה, נערכה בקני"מ 1:500



הרחבת גשר מוזס - חלופת ביסוס במסילה רביעית - חתך 2-2 מבט לצפון



הרחבת גשר מוזס - חלופת ביסוס בנתיבי איילון - תנוחה, נערכה בקני"מ 1:500



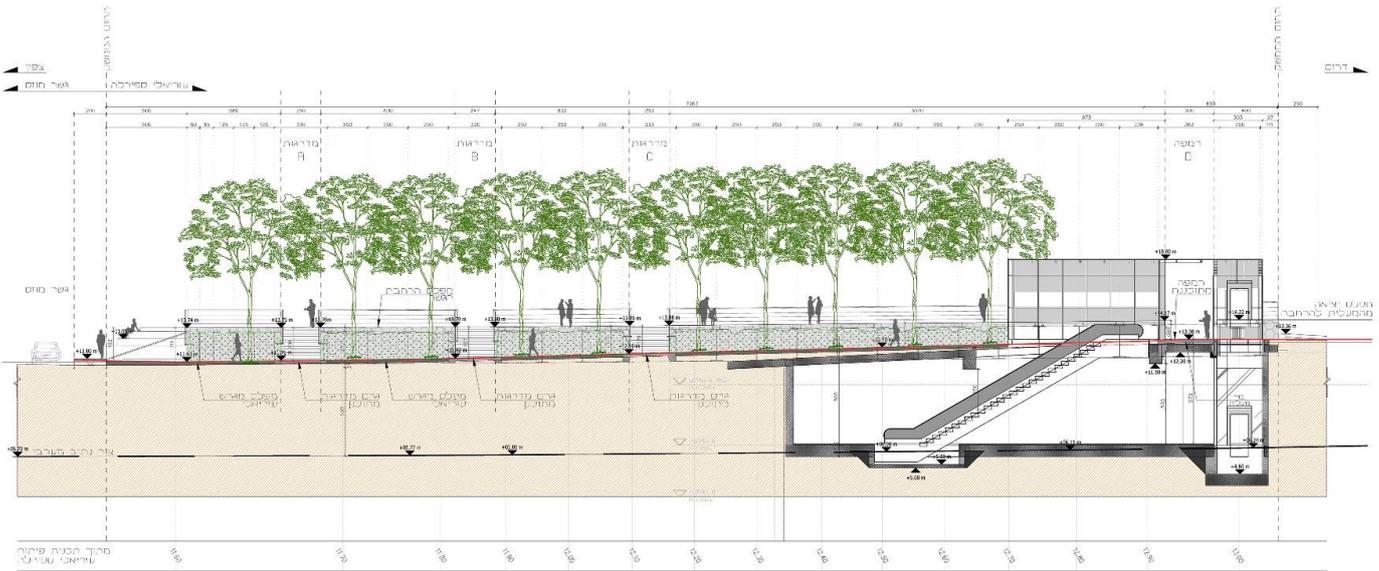
הרחבת גשר מוזס - חלופת ביסוס בנתיבי איילון - חתך 2-2 מבט לצפון

5.2. הרחבת גשר מוזס - ממשקי דופן עיקריים

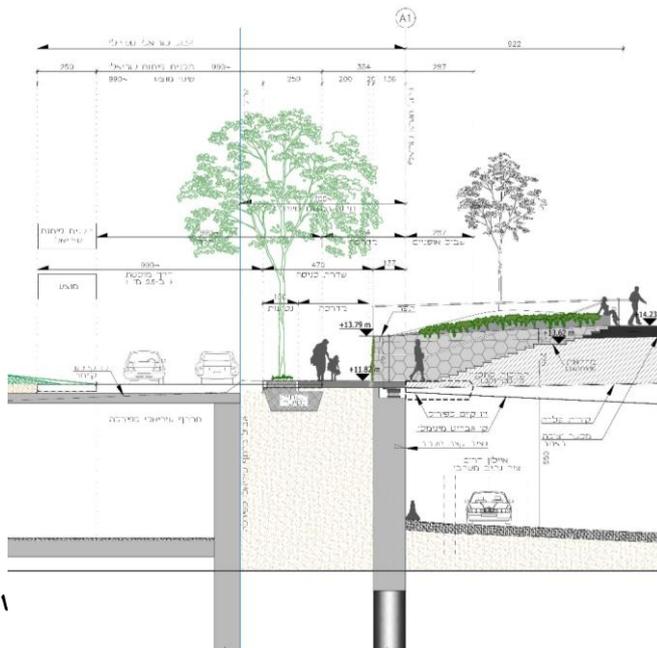
בהתאם לדרישות הגברית (רצועת הקרקע בה נעים כלי הרכב או הרכבת) של נתיבי התנועה באיילון ורכבת ישראל, ובהתאם לגבהי הפיתוח והבינוי במגרשים גובלים, לצד הגובה הסטטי הנדרש למבנה הגישור, נוצרו פערי גבהים אשר דרשו פתרונות במפגשי הדופן. במסגרת התכנית נבחנו דרכים ייחודיות לשילוב אלמנטים המגשרים בין מפלסים המצויים בהפרישי גובה משתנים. השפה האדריכלית לצד הכלים שפותחו במיוחד למטרה זו, איפשרו את הכנתה של תכנית מיטבית לממשקי הדופן.

5.2.1. ממשק בין מגרש ידיעות אחרונות (עזריאלי – הספירלה) לבין הרחבת גשר מוזס

בדופן זו מתוכננים מעברים/ים להולכי רגל ורוכבי אופניים, מדרכות, רמפה וגרמי מדרגות תוך שילוב צמחיה ורטיקלית בקיר ההרחבה. מבני שירות בבניה בעלת תכנית מינימלית ושקיפות מקסימלית הכוללים מבנה תת קרקעי למערך דרגנועים ומעלית, יאפשרו מעבר בין מפלס ההרחבה לבין מפלס תחתון בו מתוכנן מעבר רציף לתחנת הקו האדום של הרק"ל בדרך בגין.



מבט למזרח על הממשק שבין עזריאלי ספירלה לבין הרחבת גשר מוזס - חזית ג-ג



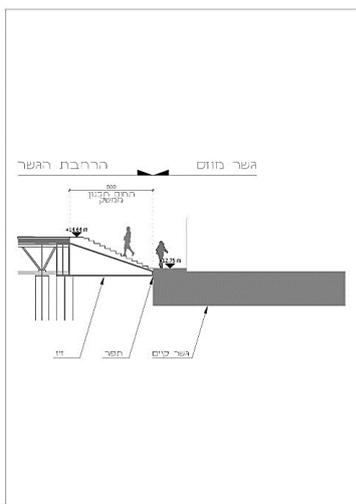
חתיך רוחב דרך גרם מדרגות בממשק שבין עזריאלי ספירלה לבין הרחבת גשר מוזס

5.2.2. מממשק בין גשר מוזס הקיים לבין הרחבת הגשר

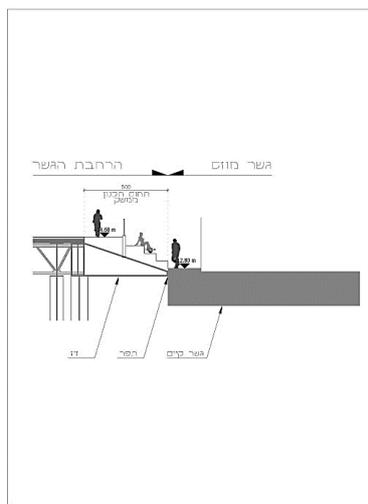
תחומי הממשק שבין גשר מוזס הקיים לבין ההרחבות הצפונית והדרומית לו, מתוכננים כך שיאפשרו גישה מיטבית לכל אורכם אל ההרחבות המתוכננות. התכנית מציגה רצועה זיזית שמטרתה להכיל את הגישור בין המפלסים, רצועה הכוללת הרחבת מדרכות, רמפות ומדרגות לכל אורכה. הממשק עם גשר מוזס הוא חלק אינטגרלי של הפיתוח בהיבטי אחידות, ריצוף, ושפה עיצובית ליצירת חלל עירוני רציף.



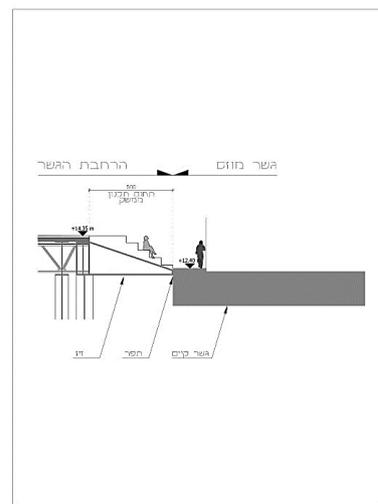
ממשק בין גשר מוזס הקיים לבין הרחבת הגשר - תכנית וחזית - מבט לדרום



חזית ו-ו



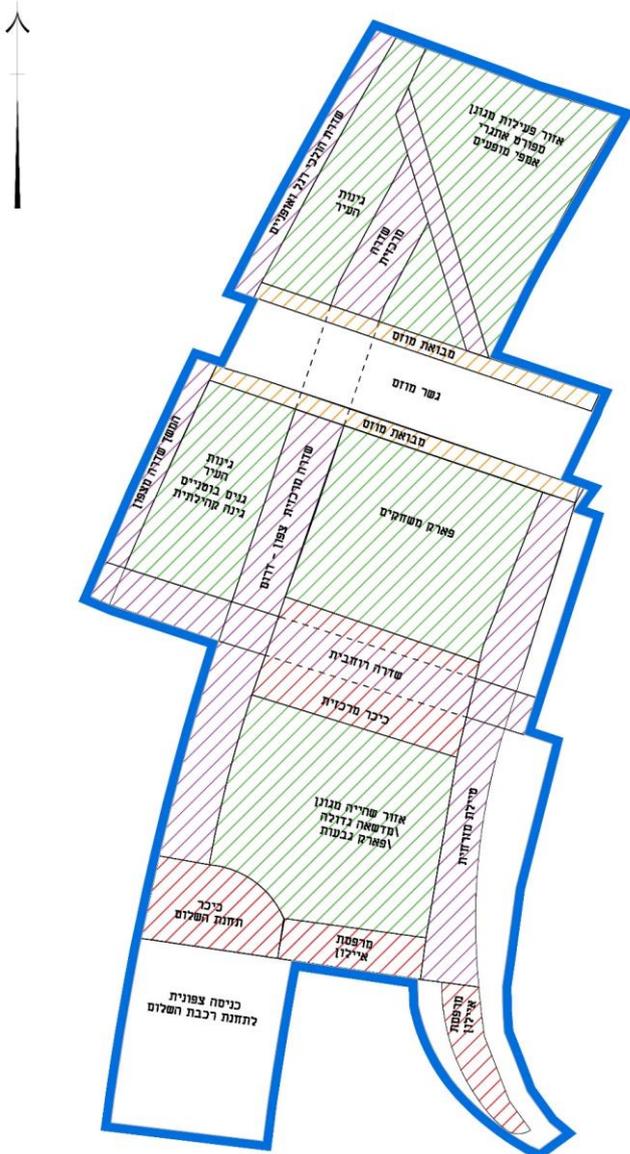
חזית ה-ה



חזית ד-ד

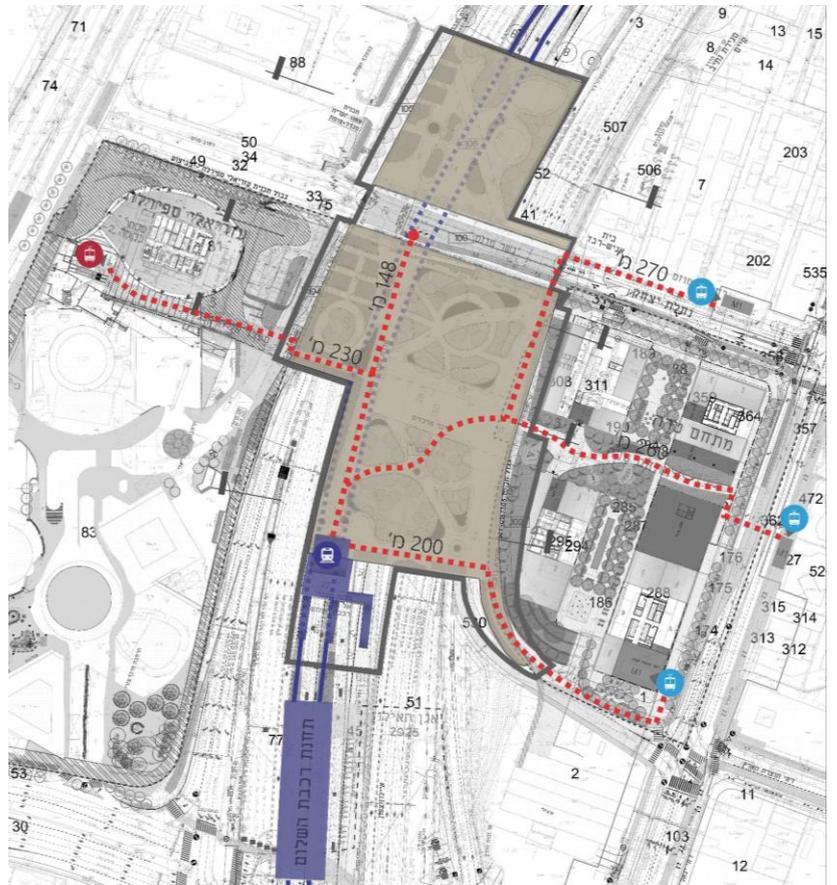
חזית רוחב בממשק הדרומי שבין גשר מוזס הקיים לבין הרחבת הגשר.

5.2.3. סכמה: פרוגרמת שימושים ומרחקי הליכה למוקדי תחבורה ציבורית עתירת נוסעים



סכמת פרוגרמת יישומים

- רק"ל - קו אדום 
- מטרו M1 
- רכבת ישראל 
- תחום הרחבת הגשר 
- מרחקי הליכה 



סכמת מרחקי הליכה למוקדי תחבורה ציבורית

התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23'

6. הרחבת גשר שיפמן

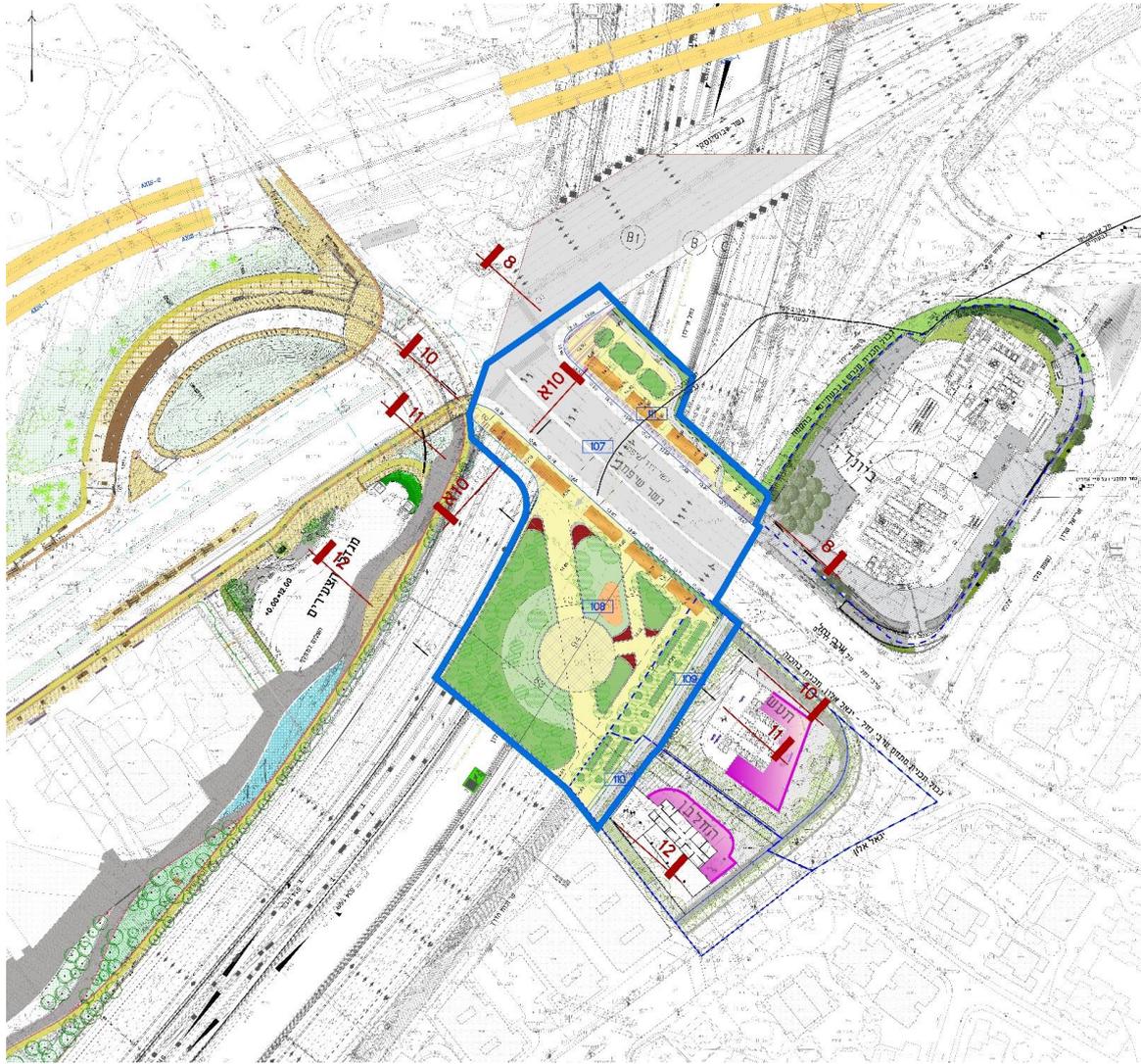
תכנית הבינוי והפיתוח להרחבת גשר שיפמן מציגה מדרום לגשר הקיים חיבור רציף, ירוק ומוצל בין רחוב יגאל אלון ומוקדי התעסוקה המתוכננים מצידו המזרחי של האיילון לבין הצד המערבי הכולל את אזור המע"ר הצפוני, טיילת האיילון והמתח"ם המתוכננים. במסגרת הביסוס האפשרי בחלק הדרום מערבי של הגשר הקיים, נערך תכנון להרחבת מדרכה באופן מהותי במטרה לאפשר מעבר מיטבי להולכי רגל אל כיוון המע"ר ומוקדי התחבורה הציבורית.

מצפון לגשר הקיים, התכנית מציגה טיילת עילית חדשה, מוצלת וירוקה, לאורך הגשר הקיים ובו זמנית מרחיבה את המדרכה הקיימת לכל אורכו באופן ניכר.

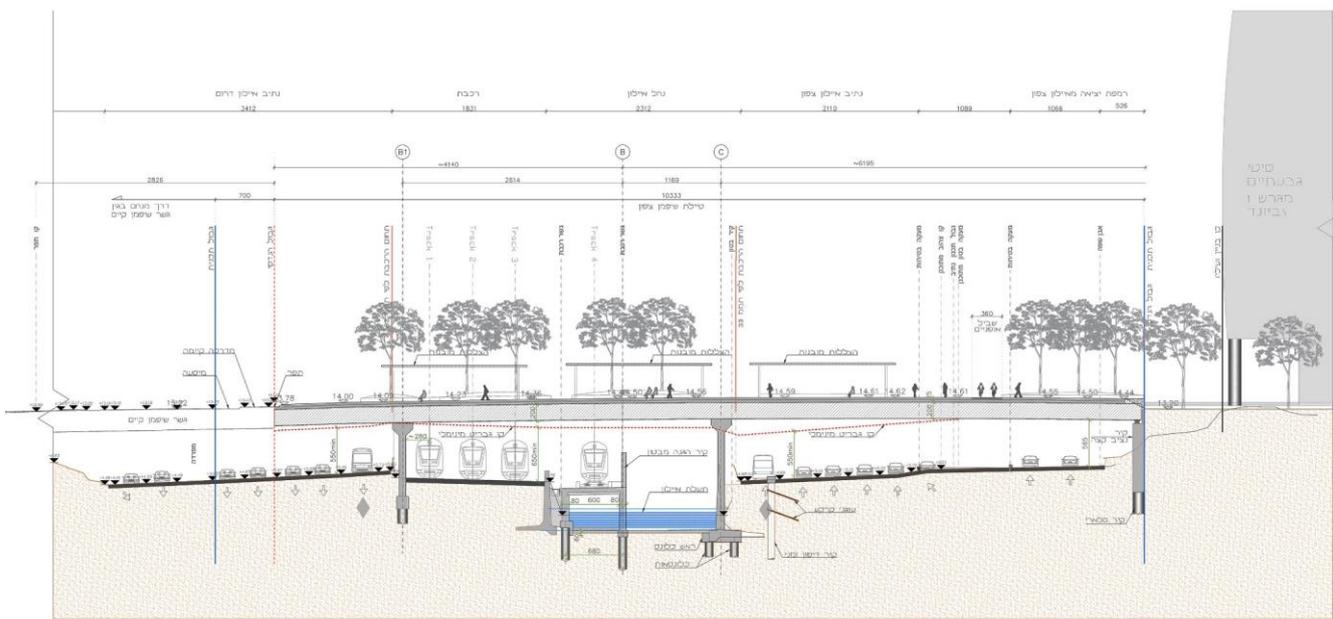
אל הטיילת ניתן להגיע מכל דפנות ההרחבה דרך רצועה המשכית של גרמי מדרגות ורמפות נגישות. שביל אופניים דו כיווני, הממשיך את המתוכנן במסגרת תכנית מגרש 1 סיטי גבעתיים, חוצה את הרחבת הגשר כלפי מערב, דרך רמפות בשיפוע עדין, לכיוון מוקדי התחבורה הציבורית ואל לב העיר.

6.1. תאי שטח ושטח התכנית:

סה"כ (דונם)	שטח כולל (דונם)	תאי שטח	
כ- 15.5	כ- 4.5	107	גשר שיפמן (קיים) (קטע הגשר אשר בתחום התכנית)
	כ- 2	111	הרחבה מצפון (מוצע)
	כ- 9	108-110	הרחבה מדרום (מוצע)

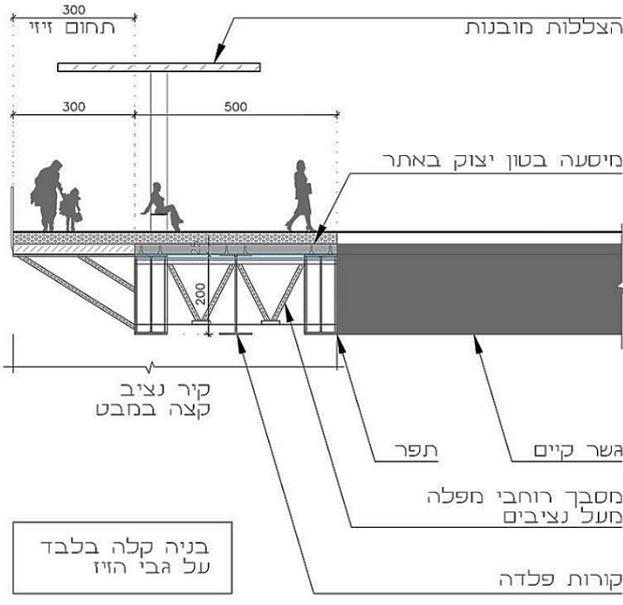


הרחבת גשר שיפמן - תנוחה, נערכה בקני"מ 1:500



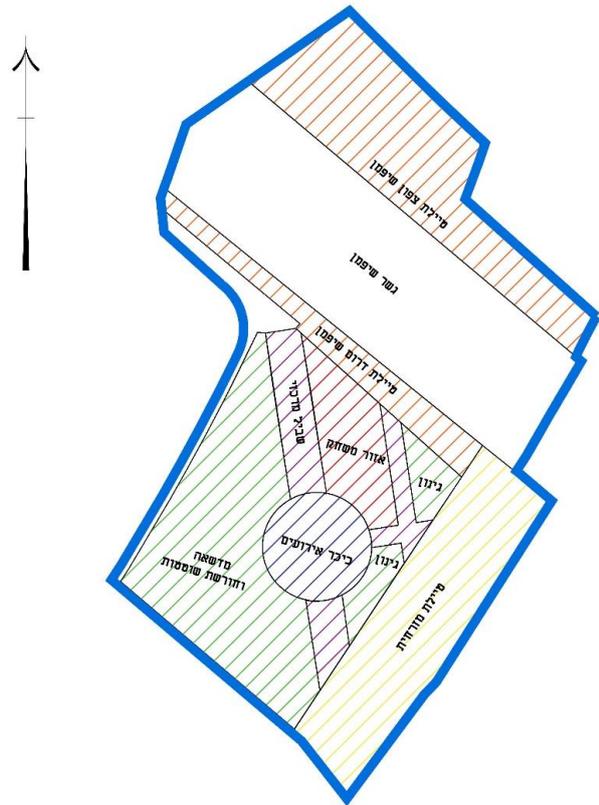
הרחבת גשר שיפמן מצפון - חתך 8-8 מבט לצפון

גשר שיפמן הרחבת הגשר

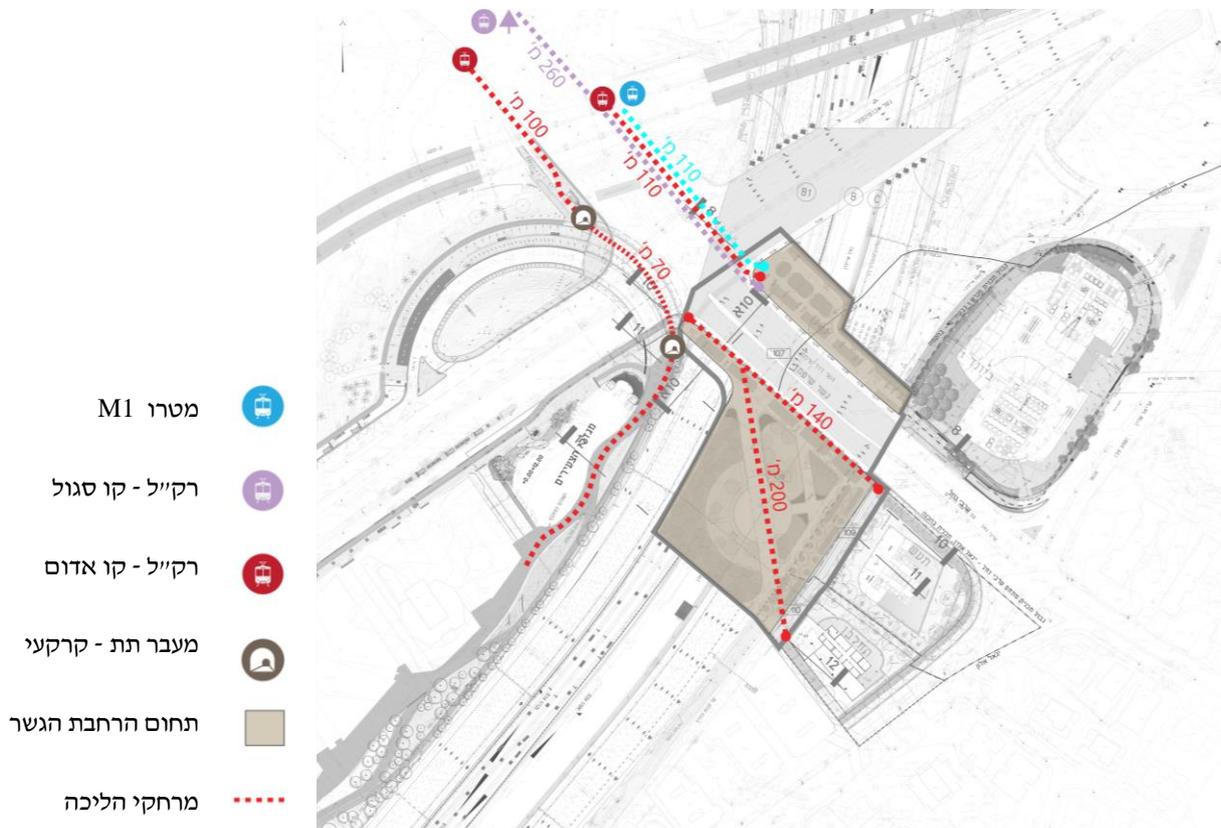


הרחבת מדרכה דרומית בקטע מערבי בגשר שיפמן הקיים
 כחלק מהרחבת הגשר כלפי דרום – חתך 10 א'

6.2. סכמה: פרוגרמת שימושים ומרחקי הליכה למוקדי תחבורה ציבורית עתירת נוסעים



סכמת פרוגרמת יישומים



סכמת מרחקי הליכה למוקדי תחבורה ציבורית

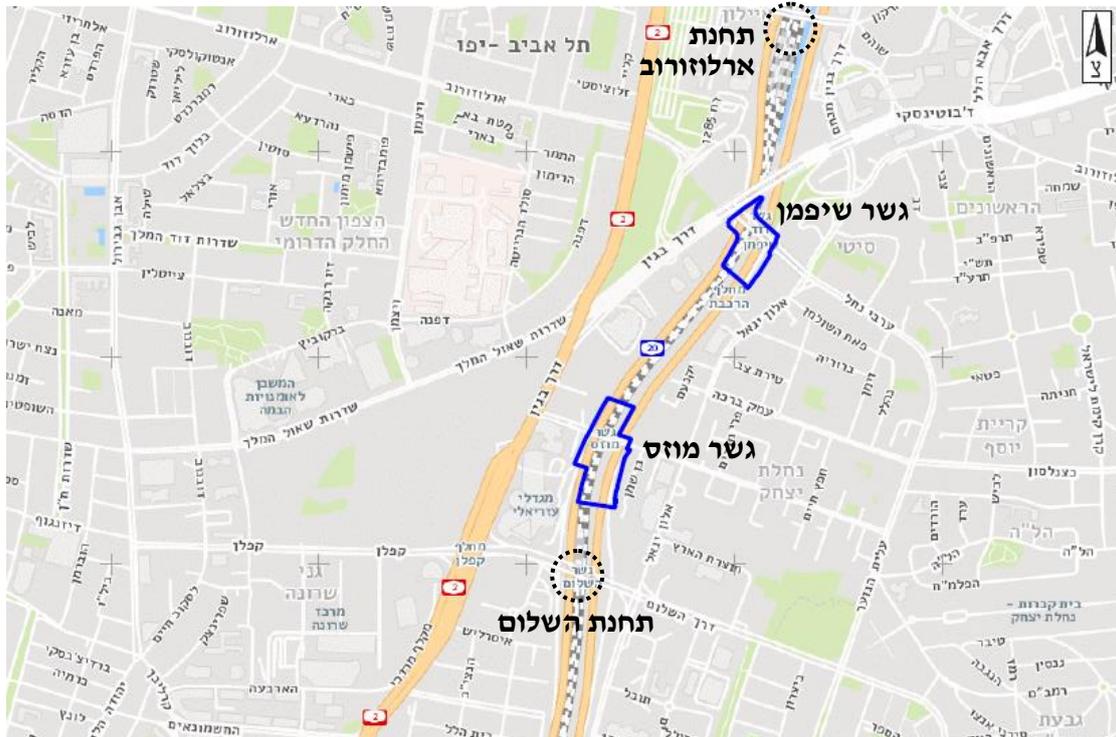
הלן ההחלטות הקודמות של הוועדה המקומית:

מוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית: ועדה ארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות

מיקום: בתחום העיר תל אביב-יפו ובגבול גבעתיים, שני גשרים מעל האיילון במקטע שבין תחנת רכבת ארלוזורוב לתחנת רכבת השלום: שטחים מצפון ומדרום לגשר מוזס, ושטחים מצפון ומדרום לגשר שיפמן. (כולל רצועות של עד 7 מטר בדפנות מזרח-מערב), מעל נתיבי איילון.

כתובת:

- גשר מוזס יהודה ונח (בין רחוב נחלת יצחק ממזרח ורחוב מוזס יהודה ונח במערב).
- גשר שיפמן (בין רחוב ערבי נחל במזרח לרחוב פרשת דרכים במערב);



גושים וחלקות בתכנית:

מתחם צפוני – הרחבת גשר שיפמן:

מספר גוש	סוג גוש	חלק/כל הגוש	מספרי חלקות בשלמון	מספרי חלקות בחלקן
6110	רשום	חלק	384	357,383,403,405,406,411,416
7105	רשום	חלק	125,163,164	143,145,158,160,161,165
7110	רשום	חלק	2,327,367	

מתחם דרומי – הרחבת גשר מוזס:

מספר גוש	סוג גוש	חלק/כל הגוש	מספרי חלקות בשלמון	מספרי חלקות בחלקן
7093	רשום	חלק	195,309	196,266,308,507,530,536
7106	רשום	חלק	37,38,40,43,87,84	39,41,42,45,50,51,77,81,88

שטח התכנית: קו כחול צפוני – גשר שיפמן כ- 15 דונם; קו כחול דרומי – גשר מוזס כ- 24 דונם.

מתכנן:

התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23

- אגף תכנון עיר, מינהל ההנדסה, עיריית תל אביב-יפו
- אגף תכנון אסטרטגי, חטיבת תכנון אב, חברת נתיבי איילון
- מזור-פירשט אדריכלים ומתכנני ערים – עורכי התכנית
- וקסמן גוברין גבע בע"מ – ניהול הפרויקט
- סטודיו צורא – אדריכלות נוף
- ירון-שמעוני-שחם – קונסטרוקציה
- לשם שפר איכות סביבה – איכות סביבה
- אמי מתוס מהנדסים ויועצים – תכנון תחבורה
- סירקין בוכנר קורנברג – ניקוז
- גבריאל לוטן מהנדסים – תיאום הנדסי

יזם: הועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו וחברת נתיבי איילון.

בעלות: עיריית תל אביב – יפו, מדינת ישראל, פרטיים.

מצב השטח בפועל:

א. גשר מוזס

גשר נח ויהודה מוזס הינו גשר מעל רצועת האיילון המחבר בין רחוב נחלת יצחק בשכונת נחלת יצחק במזרח העיר ת"א-יפו ובין רחוב מוזס במע"ר הצפוני במערב העיר. באזור מתוכננים בצדו המזרחי מרחב תכנון טרה ובצדו המערבי מגדל עזריאלי ידיעות אחרונות. מבנים קיימים: מגדלי עזריאלי ומגדלי תעסוקה רבים באזור (כגון TOHA ברחוב תוצרת הארץ ומגדלים במע"ר הצפוני כגון מגדל הצעירים), למרכז שרונה והקרית. הגשר נמצא מצפון לגשר השלום ותחנת הרכבת השלום, ממערב לרחוב יגאל אלון בנחלת יצחק בו מתוכננות תחנות קווי מטרו M1 ו-M2, וממזרח לקו האדום של הרק"ל בדרך בגין.

רוחב הגשר הקיים כ- 21 מ'. רוחב המדרכה הקיימת בצדו הדרומי של הגשר הינו כ 1.80 מ' בלבד, עם נתיב לכל כיוון לרכב.



ב. גשר שיפמן

גשר שיפמן הינו גשר מעל רצועת האיילון במע"ר הצפוני של ת"א-יפו המחבר בין חלקה המערבי של העיר גבעתיים לת"א-יפו; בין רחוב ערבי נחל במזרח לרחוב על פרשת דרכים במערב. הגשר מקשר בין תחנת הרכבת סבידור-מרכז לדופן המזרחית של המע"ר, לגבעתיים ולשכונות המגורים ממזרח לאיילון. בקרבת הגשר תחנת רכבת סבידור-מרכז, תחנת הקו האדום של הרק"ל ותחנת קו מטרו M1 המתוכנן. הגשר המורחב יאפשר גם חיבור לטיילת המתוכננת בצדו המערבי של האיילון – בתחום המע"ר הצפוני.

בדפנות האיילון במקטע זה – תכנון ופיתוח מעורב שימושים בבנייה מגדלית: התכנון באזור כולל מבנים המהווים חלק מהמע"ר בדופן יגאל אלון (מגדל החלבן ומגדל תע"ש על פרשת דרכים בצדו

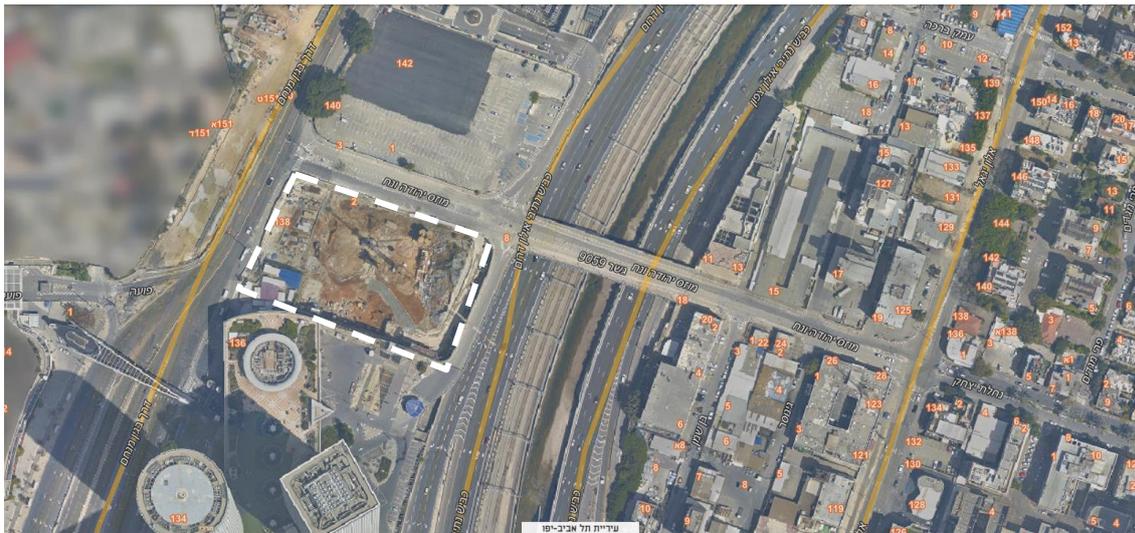
התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23

המזרחי) וכן מתחם סי.טי. (ביונד) בתחום גבעתיים (מצפון לרח' ערבי נחל), ובצדו המערבי פרויקט מגדלי הצעירים המשתייכים למע"ר הצפוני. רוחב הגשר הקיים כ- 35 מ'. רוחב המדרכה הקיימת להולכי הרגל בצדו הדרומי הינו כ 1.80 מ' בלבד, ישנו נתיב לכיוון לרכב.



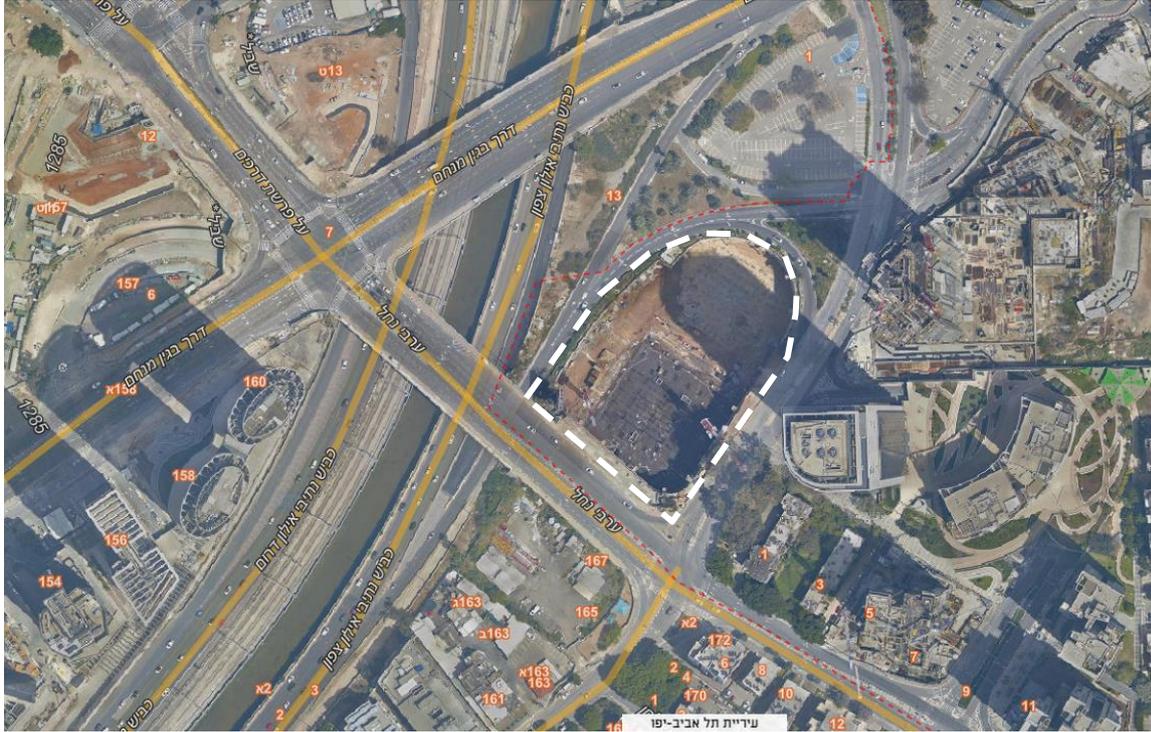
ג. מגדל ידיעות אחרונות (עזריאלי הספירלה)

מגדל תעסוקה, מגורים תיירות ומסחר, בשטח כ-96 אלף מ"ר עילי ובגובה כ-90 קומות. בביצוע חפירה, דיפון ומרתפים.



ד. סי.טי. גבעתיים (תדהר)

בתחום מע"ר העיר גבעתיים, תכנית לשימושי תעסוקה, מגורים מסחר ותיירות, בשטח כולל כ-130 אלף מ"ר עילי, הכוללת שני מגדלים – מגדל תעסוקה בגובה כ-83 קומות ומגדל מגורים בגובה כ-50 קומות. בביצוע חפירה, דיפון ומרתפים.



התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23'

מדיניות קיימת:

- דו"ח לקירוי איילון (2006) – בעריכת אדרי' יהודה פתאל, משרד אדריכלים פרחי-צפריר ונוספים עבור חברת נתיבי איילון.
 - בדיקת היתכנות לקירוי האיילון (2011-2016) – נערכה על ידי חברת ענבל בעבור חברת נתיבי איילון. צוות בדיקת ההיתכנות הציע לקדם בשלב הראשון ובכפוף למועד המימוש וזמינות המקטע, תכנית לקירוי רצועת האיילון במקטעים שבין מחלף ארלוזורוב לבין גשר יצחק שדה (להוציא גשר השלום).
 - תא/9068 – תכנית אב קירוי האיילון – "חזון האיילון" (2016) - אושרה בוועדה המקומית לתו"ב ת"א-יפו בישיבה מספר 16-0017 מיום 13.07.2016 – החלטה מספר 5.
 - תא/4385 "פארק האיילון" (2016) – קידום תכנית מפורטת ע"י עיריית תל אביב-יפו במרחב שבין גשר שיפמן ועד גשר השלושה, אשר נעצרה בשלב זה. תובנות התכנון הוטמעו במסמך המדיניות לקירוי האיילון.
 - מסמך מדיניות לקירוי האיילון (2021) – עדכון תא/9068 - בעריכת משרד לרמן אדריכלים ונוספים עבור עיריית ת"א-יפו – אושר בוועדת היגוי ולקראת דיון בוועדה המקומית (11/2021). מתבסס על מיפוי האתגרים וההזדמנויות להקמת קירוי רציף, ומבחין בין פעולות להבטחת הקירוי בטווח הקצר לבין פעולות אשר ידרשו למימוש החזון בטווח הארוך.
 - הבנת המשמעויות, האתגרים והחסמים ההנדסיים והסטטוטוריים לקירוי במלואו, הובילו להצעה לקדם בטווח הקצר והמיידי ראשית את תכנון הרחבות הגשרים הקיימים ברי המימוש.
- בחירת הגשרים להרחבה במסגרת תת"ל 132 מתבססת על עבודות קודמות שנערכו במרחב ובפרט קידום תכנית תא/4385 והמלצות מסמך המדיניות לקירוי האיילון ומתממשקת עם מגמות התכנון והפיתוח במרחב האיילון.

קידום תכנון להרחבת גשרים נוספים ו/או קירוי ייבחן במסגרת תכניות עתידיות.



תא/9068 – תכנית אב קירוי האיילון – "חזון האיילון":

תכנית האב נערכה ביוזמת הוועדה המקומית ע"י משרד לרמן אדריכלים ומתכנני ערים. התכנית גיבשה מדיניות כוללת למרחב האיילון תוך ראייה עתידית ורב-תחומית של כיווני ההתפתחות של מטרופולין תל אביב.

תכנית האב מציעה חלוקה לאזורים:

- **מקטע צפוני** – מגשר ערבי נחל ועד גשר ההלכה בצפון.
- **מקטע מרכזי** – מגשר יצחק שדה ועד גשר ערבי נחל בצפון ומוקד תחנת הרכבת השלום במרכזה.
- **מקטע דרומי** – מגשר ההגנה בדרום ועד גשר יצחק שדה בצפון.

התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון	15/02/2023
דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	6 - 0003-23'

מסמך מדיניות לקירוי האיילון – כרקע לבחירה ולהתמקדות בשני הגשרים להרחבה:

לאור הזדמנות הפיתוח ושיפור המרחב הציבורי החיוני לשירות מוקדי התחבורה ונוכח האילוצים נערך עדכון לתכנית האב לקירוי האיילון תא/9068 – באמצעות עריכת מסמך מדיניות לקירוי האיילון להבטחת החזון לטווח הארוך. המסמך מפרט את הנחיות התכנון עבור תכניות מפורטות בדפנות האיילון שתגובשנה בהמשך, כך שישמרו התנאים ההכרחיים להגשמת החזון, ויודגשו פעולות התכנון אשר יבטיחו את התנאים המספיקים להגשמתו.

מסמך המדיניות מתייחס למקטע המרכזי של האיילון, באורך של כ- 2.5 ק"מ, בחלק שבין מוקד ארלוזורוב לבין גשר השלושה ועוסק הן ב"רצועת האיילון" - כביש 20 – נתיבי איילון, תחום המסילות של רכבת ישראל ואפיק הניקוז של תעלת האיילון והן ברצועת המגרשים הצמודה לרצועת האיילון, וזאת, על מנת ליצור ממשק ראוי ויעיל לעיר בין הקירוי – פארק האיילון, לבין סביבתו.

מסמך המדיניות מחלק את מרחב "פארק האיילון" ל-4 מקטעים:

1. **יגאל אלון צפון** – המע"ר הצפוני – נחלת יצחק - בין גשר שיפמן (ערבי נחל) לגשר עמק ברכה.
2. **גשר מוזס** – מצפון למתח"ם השלום.
3. **ביצרון-יהודית** – בין מתח"ם השלום למתח"ם יצחק שדה.
4. **השלושה** – מדרום למתח"ם יצחק שדה.



התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23'

תחום המדיניות אינו כולל את מוקדי התחבורה השלום ויצחק שדה, המקודמים במסגרות אחרות (תכנון המתח"מים מקודם בתכנון מוקדם בימים אלה בהובלת נת"ע).

מתווה הקירוי:

קירוי האיילון הינו פרויקט תכנוני מורכב ורב היקף. לאור בדיקות שנערכו בשנים האחרונות לבחינת אפשרויות מימושו של הקירוי עולה כי ישנם מגוון אתגרים וחסמים. בפער שבין החזון לבין המצב הקיים, פועל מתווה קירוי האיילון למימוש הקירוי:

בטווח הקצר – בו האפשרויות לביסוס מתחמי קירוי הן נקודתיות – ממליץ מסמך המדיניות לתכנון ולממש את הקירוי באמצעות הרחבת גשרים קיימים. כמו כן מומלץ לפעול לשיפור הנגישות והקישוריות להולכי רגל ולרוכבי אופניים בתחום רצועת האיילון. בטווח הארוך מומלצת בחינה עתידית של אפשרויות חדשות שיווצרו לביסוס הקירוי, המשך התיאום עם גופי התשתית ברצועת האיילון, וניצול הזדמנויות שיפתחו עם התחדשות ההדרגתית של הסביבה הבנויה סביב רצועת האיילון.

מסמך המדיניות מתווה מסגרת תיאום וקבלת החלטות גמישה לטווח הארוך, אשר תאפשר את קידומו ההדרגתי של פרויקט הקירוי עם השתחררות החסמים הנוכחיים. מסמך המדיניות מציע סל כלים למימוש חזון האיילון. כמו כן, ממליצה המדיניות על מימוש תכניות מאושרות לגשרים: עמק ברכה, גשר השלושה, וכן על תכנון גשרים נוספים להולכי רגל ורוכבי אופניים.

מצב תכנוני קיים:

הגשרים הנבחרים להרחבה במסגרת תת"ל 132 מצויים במרחב רווי תכנון ופיתוח – החל בתשתיות לאומיות ובעיקרון תנועה, תחבורה ומערכות מתע"ן וכלה במספר רב של מבנים ומוקדים במרחב, המפותחים ומוקמים במסגרת יוזמות פרטיות ומתמזה במספר גדול במיוחד של הולכי רגל במרחב.

ראו להלן תקציר סקירה סטטוטורית לתחום הרחבת הגשרים הנבחרים – מוזס ושיפמן – בסעיפים הבאים:

- א. **תכניות מתאר ארציות ותכניות תשתיות לאומיות** – תוך מתן דגש לתכניות תשתיות שונות המשפיעות על מרחב התכנון דוגמת חשמול הרכבת ובפרט תכניות לתחנות ולקווי מטרו ורק"ל סמוכים למרחב התכנון..
- ב. **תכנית מתאר מחוז ת"א – תמ"מ 5** – מרכזיותו של המרחב בראי תכנית המתאר המחוזית.
- ג. תכנית מתאר תל אביב תא/5000 – תוך שימת דגש לעקרונות התכנון ולתפיסה המרחבית – פוטנציאל מרחב הקירוב בלב המע"ר.
- ד. **תכניות מפורטות/ מקומיות** (תב"ע) בשטח התכנית ובסביבתה (תכניות עיקריות/ נבחרות) – תוך שימת דגש על תכניות במרחב התכנון או גובלות לו; זיהוי הזדמנויות ו/או צרכי תיאום בממשק בין תכניות, ובפרט ממשק בין תכניות לצרכי ביסוס הקירוי ו/או שיפור הקישוריות וההליכתיות במרחב.

התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23'

תכניות מתאר ארציות, תכניות תשתיות לאומיות, ותכנית המתאר המחוזית תמ"מ 5

שם התכנית	מספר התכנית	מועד מתן תוקף/סטטוס	מסמכי תכנית רלוונטיים	דגשים רלוונטיים לתכנון תת"ל 132
תכנית מתאר ארצית משולבת לבנייה, לפיתוח ולשימור	תמ"א 1/35	שינוי 1 9.6.2016	תשריט מרקמים	<p>תחום התכנית מצוי במרקם עירוני. מסמן בתחום התכנית דרכים ומחלפים, מסילות ברזל ותחנות. בנוסף שטח בתכנית עובר ברצועת נחל איילון.</p> <p>סעיף 9.2 בהוראת התמ"א קובע כי תכנית החלה ברצועת נחל תופקד רק אם שוכנע מוסד התכנון שהתכנית אינה פוגעת בתפקוד הנחל.</p>
תכנית מתאר ארצית	תמ"א 1	19.2.2020	תשריט הנחיות סביבתיות	<p>מסמן את שטח התכנית כשטח לשימור משאבי מים וכשטח בעל רגישות נופית סביבתית גבוהה. הוראות התמ"א קובעות כי:</p> <p>10.2.1 "מוסד תכנון הדרגה בתכנית בתחום שטח לשימור משאבי מים ישקול את הצורך בקביעת הוראות בדבר חידור מי נגר עיליים".</p> <p>10.2.2 "תכנית מקומית בתחום שטח שימור משאבי מים, שלדעת מוסד התכנון עלולה לגרום לזיהום מי התהום, תלווה בחוות דעת הידרולוגית ובהוראות למניעת הפגיעה במי התהום. "</p> <p>הוראות התכנית קובעות כי תכנית בתחום המסומן כבעל רגישות נופית סביבתית גבוה תלווה בנספח נופי- סביבתי.</p> <p>סעיף 11.4 בהוראות התכנית קובע כי ראוי מוסד התכנון לפטור מחובת הגשת נספח נופי סביבתי במקרים הבאים:</p> <ol style="list-style-type: none"> הוגש תסקיר השפעה על הסביבה על פי הקבוע בתקנות או על פי החלטת מוסד התכנון. בתכנית מתאר מחוזית קבע מוסד התכנון כי הנספח הנופי סביבתי יצורף לתכנית המקומית שתערך על פיה. שוכנע מוסד התכנון, לאחר קבלת חוות דעת המשרד להגנת הסביבה כי אין בתכנית כדי לפגוע בערכי הנוף, הטבע, החקלאות, הסביבה והמורשת ונימק זאת בהחלטתו.
תכנית מתאר ארצית	תמ"א 1	19.2.2020	תשריט	<p>שטח התכנית מוגדר כשטח בעל חשיבות להחדרה והעשרה של מי תהום ברמת רגישות גבוהה וכאזור רגיש להחדרת מי נגר עילי. כמו כן, מסמן התשריט את נחל האיילון, מסילת ברזל ודרך</p>

פרברית מהירה בתחום התכנית.				
שטח התכנית מסומן באזור מיוחד לרכיבה על אופניים.	פרק תחבורה (לאישור הממשלה)			
התכנית כוללת רשת של מערכות קווים, תחנות ואתרי תחזוקה ותפעול, לצורך הפעלת מערכת הסעת המונים במטרופולין. הקו האדום, ותחנותיו (שאול המלך, ארלוזורוב) נמצאים בסמיכות לגשרים המוצעים.		12.08.2010	תמ"א 4/א/23	תכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין ת"א
ע"פ הוראות התת"ל סעיף 4.1.1 (מגבלות בניה ופיתוח, שימושים): בשטח זה יותרו כל השימושים שהותרו או יותרו ע"פ כל דין, למעט שימושים הכרוכים בשהיית אדם, ולא תותר מבנים לשהיית אדם. מגבלות הבניה חלות גם על המימד האנכי מעל מפלס מסילות הברזל. בכל מקום בו הותרה בניה מעל המסילה תחול המגבלה הבאה: מעל המסילה יותרו כל השימושים שהותרו או יותרו ע"פ כל דין, למעט במבנים, או בחלקים ממבנים, אשר רצפתם היא במרחק אנכי קטן מ- 25 מ' ממפלס פסי מסילת הברזל עצמם. במבנים אלו לא תותר שהיית אדם. ולא תותר בניית מבנים המיועדים לשהיית אדם. במבנים מעל המסילה שרצפתם נמצאת במרחק אנכי קטן מ- 25 מ', אך הוכח לוועדה כי לא מתקיימת בהם חריגה חורגת מהסף המגביל, יותר להשתמש לצרכי תעסוקה, משרדים ומסחר.		15.12.2014	תת"ל 18	חשמול מערך המסילות הארצי
תשריט התת"ל מסמן חלק מציר מסילת הרכבת הנמצא בשטח התכנית. סעיף 6.1.2 בתת"ל מתייחס ל"גמישויות עתידיות" ומגדיר את "קירווי עילי מעל תוואי המסילה והכביש" כתכנית שאיננה נחשבת שינוי לתת"ל אך מחייבת את אישור מוסד התכנון.		29.07.2018	תת"ל 33	מסילה רביעית באיילון קטע ת"א מרכז-לוד
תוואי המטרו לאורך רחוב יגאל אלון, חוצה תחת גשר שיפמן, קישוריות חשובה למתח"ם סבידור; מתוכננות תחנות סמוכות ברחובות המקבילים לציר איילון ולהרחבות – במרחב ההליכתיות.	תשריט	10.12.2020	תת"ל 101 ב'	קווי מטרו במטרופולין ת"א – קו M1 – מקטע צפוני
תוואי המטרו חוצה את גשר השלום, קישוריות	תשריט	13.10.2020	תת"ל 102	קווי מטרו

התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23

חשובה למתח"ם השלום. מתוכננות תחנות סמוכות ברחובות המקבילים לציר איילון ולהרחבות – במרחב ההליכתיות.				במטרופולין ת"א – קו M2
בחינת יציאות תחנת הרכבת למסילות 5 ו 6 במרחב השלום		בתכנון	תת"ל 133	– מסילות 5-6 רכבת ישראל
תממ/5 מסמנת את מרחב האיילון כמע"ר מטרופוליני ראשי ואת רצועת הדרך של נתיבי איילון (דרך מס' 20) כדרך מהירה ובמרכזה תוואי מסילת ברזל. התכנית מגדירה את מרחב האיילון כאזור מוטה תחבורה ציבורית ומסמנת בתחום תכנית פארק האיילון שני מרכזי תחבורה וצמתים מרכזיים: השלום ויצחק שדה. בסמיכות ל רצועת האיילון מסומן קו הרכבת הקלה.	כללי	15.04.2010	תמ"מ 5	תכנית מתאר מחוזית מחוז תל אביב
מסמן את שטח התכנית כאזור מע"ר מטרופוליני. ממזרח לתכנית מסומן ציר ירוק עירוני ראשי, וממערב לה בית חולים ומרכז תרבות מטרופוליני.	ייעודי קרקע			
מסמן את תוואי הרכבת הקלה העובר בשטח התכנית, זאת ע"פ תמ"א 4/א/23. מרכז שטח התכנית מוגדר כאזור מוטה תחבורה ציבורית ושני מרכזי תחבורה מסומנים במרכז ובדרום התכנית.	תשריט תחבורה			
מסמן את שטח התכנית כאזור רגיש להחדרת נגר עילי למי תהום, ע"פ תמ"א 4/ב/34. את שטח התכנית חוצה מצפון לדרום מוביל שפכים ע"פ תמ"א 4/ב, וכמו כן פרוזדור תשתית הנדסית על תוואי מסילת הרכבת בדרום התכנית מוצעת תחמ"ש.	תשריט תשתיות			
עדכונים לתכנית המתאר המחוזית לתכנון מערכת הסעת המונים – קווי הרק"ל אדום, ירוק			תיקונים לתמ"מ 5	

הרחבת הגשרים בראי תכנית המתאר העירונית – תא/5000

שם התכנית	עיקרי התכנית	מסמכים רלוונטיים בתכנית	דגשים רלוונטיים לתכנון תת"ל 132
תא/5000 – תכנית מתאר לעיר תל אביב יפו	קירוי מעל דרך פרברית מהירה – תא/5000 נותנת ביטוי סטטוטורי ראשון לכוונה להקים קירוי מעל רצועת האיילון ומסמנת "קירוי מעל דרך פרברית מהירה	ייעודי קרקע	תשריט אזורי יעוד בשטח התכנית מסמן את שטח התכנית כאזור תעסוקה מטרופוליני סמוך להסעת המונים. על תוואי נחל איילון מסומנות דרך מהירה ודרך פרברית מהירה, נחל/תעלת ניקוז מוסדרת, רכבת ישראל וקירוי מעל דרך פרברית מהירה. תכנית המתאר מקנה לוועדה סמכות לדרוש הכנת מסמך מדיניות בהיבטים שונים:
		עיצוב	- מרחב ציבורי פתוח- קשרים בין אזורי העיר,

התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23 - 6

<p>עיגון הציר הירוק המטרופוליני שלאורך האיילון והקשרים אליו, מתן מענה למחסור בשטחים פתוחים באזורים סמוכים וכדומה.</p> <p>- בינוי - תיאום בין הבינוי המוצע משני צידי האיילון, יצירת חזית פעילה לכיוון האיילון.</p> <p>- קירוי עתידי של האיילון - הנחיות לשמירת אפשרות לקירוי עתידי של האיילון.</p> <p>- הנחיות לגבי עיצובו של הקירוי, רוחבו, השימושים ממוקמים עליו, אפשרות עתידית לבניה וכדומה</p> <p>- הנחיות לגבי אופן המימוש המוצע לקירוי ולבניה הסמוכה לו, ובכלל זה התניות אם קיימות לגבי שלביות הבינוי, גבולות בין אזורי בינוי וכדומה.</p> <p>- מיקום והיקפי נטיעת עצים ושטילה, בעיקר בחיבור הקירוי לדופן האיילון.</p> <p>תא/5000 כוללת בנוסף את ההתייחסויות הבאות בנוגע למסדרון האיילון:</p> <p>- טיילת עירונית - הטמעת הציר הירוק המטרופוליני שלאורך האיילון ויצירת קישורים אליו. ציר זה ישמש כטיילת עירונית חדשה להולכי רגל ולרוכבי אופניים מצפון העיר עד דרומה ויחבר את שני הפארקים המטרופוליניים: גני יהושע (פארק הירקון) בצפון ופארק אריאל שרון (פארק האיילון) בדרום.</p> <p>- גישור וקרוי מעל האיילון – התוכנית מתייחסת להרחבתם של גשרים קיימים ומתוכננים מעל נתיבי איילון על מנת ליצור בהרחבות אלה שטחים ציבוריים פתוחים. בכך יאפשרו הטיילת והגשרים קישור אל אזורים אחרים באמצעות 'צירים ירוקים' נוספים המתוכננים בכל רחבי העיר.</p>	עירוני	(ציר איילון) ". בכך היא למעשה מכשירה את הקרקע וקובעת את התנאים הסטטוטוריים להקמת קירוי מעל רצועת האיילון ליצירת מרחב ציבורי פתוח ורב-תכליתי ולאחוי הרקמה העירונית משני צידי רצועת האיילון.
<p>- דרך מהירה ומרכזי תחבורה - התכנית מגדירה דרך מהירה וקווי רכבת ישראל לאורך האיילון.</p> <p>- מסומנים בשטח הפרויקט מספר מחלפים שאושרו ומרכזי תחבורה משולבים עירוניים במחלף השלום וביצחק שדה וכן מרכז תחבורה משולב מטרופוליני במסוף 2000. בנוסף לאורך האיילון מסומן שביל אופניים אותו חוצים שבילי אופניים נוספים בכיוון מז'י-מע'.</p>	נספח תחבורה	
<p>- הנחיות לשמירת מסדרונות מעבר לתשתיות קיימות ועתידיות.</p> <p>- תשתיות הנדסיות – לאורך האיילון עובר קו מתח 161 ק"ו, קו ביוב וקו שפד"ן מתוכנן. בנוסף קיימים כמה קווי ניקוז וקו מים החוצה את האיילון לאורך דרך השלום ובהמשכה רח'י גבעת התחמושת.</p>	נספח תשתיות	

מגמות ומהלכי תכנון נוספים במרחב

– תכנית אסטרטגית/ מדיניות למתח"מים באיילון – מקודמת בהובלת נתיבי איילון על ידי צוות משותף של מן-שנער הישראליים עם חברות תכנון בינ"ל – Arup ו-Grimshaw. מסמכי התכנית שהוגשו עד

התוכן	מס' החלטה
____ - תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23

כה כללו – לימוד תקדימים בינ"ל, לימוד סביבת התכנון – קונטקסט אורבני וגיבוש קווי מנחים לתכנון.

– תכנון מתח"מים באיילון – בהזמנת נת"ע – העבודה המקדמית נערכת על ידי צוות בהובלת HQ אדריכלים, מזור-פירשט ובשיתוף SOM.

מצב תכנוני מוצע:

לאור בחינת היתכנות מקיפה ולימוד ההזדמנויות במסגרת עבודת התכנון של תת"ל 132 ועבודות תכנון שקדמו לה, זוהו שני גשרים קיימים בעלי היתכנות סטטוטורית והנדסית להרחבה – גשר מוזס וגשר שיפמן. שניהם בעלי חשיבות גבוהה בשל מיקומם במרחב ואפשרות להקמתם בטווח הקצר.

א. הרחבת גשר מוזס יהודה ונח

השטח המוצע להרחבה הוא כ-24 דונם ובעל היתכנות מימוש מבחינה הנדסית וסטטוטורית. התכנית מציעה מתן מענה להולכי רגל ורוכבי אופניים באזור אשר יתמוך בעומסים הרבים בגשר השלום והסביבה, בה מתוכנן מתח"מ השלום העתידי עם ממשק בין תחנת רכבת ישראל תחנת השלום לבין תחנות מערכות המתע"ן המתוכננות – **כל זאת על ידי הרחבת הגשר:**

– **הרחבה לכיוון דרום מערב** – בסמוך לפרויקט עזריאלי ידיעות אחרונות – כ-70 מ' מדרום לגשר מעל הנתיבים של איילון דרום, מסלולי הרכבת ותוואי הנחל.

– **הרחבה לכיוון צפון מערב** – כ-70 מ' צפונה במקביל למרחב תכנון אגד.

– **הרחבה לכיוון דרום-מזרח לאורך מרחב טרה** – הרחבה בכ-100 מ' במטרה לאפשר מרחב ציבורי בשטח משמעותי (מעל נתיבי איילון צפון, תוואי הנחל ומסילות הרכבת).

הרחבת הגשר תאפשר את שיפור הקישוריות בין אמצעי הסעת ההמונים במרחב ובין מוקדי התעסוקה. כך למשל, חיבור עם תחנת הקו האדום של רק"ל דרך עזריאלי ספירלה, חיבור צפוני לתחנת רכבת השלום, קישוריות גבוהה לתחנות המטרו ממזרח, ובבחינה יציאות מתחנות הרכבת של מסילות 5 ו-6.

הרחבת הגשר, בחלקו הדרומי במקביל למתחם טרה ממזרח – תאפשר חיבור והמשכיות לציר הולכי רגל מתוכנן מרח' יגאל אלון מערבה עד מתחם עזריאלי. הדבר יאפשר ציר רחב נוסף ונעים להולכי רגל במקום הציר הצפוף והעמוס לאורך רח' גבעת התחמושת.

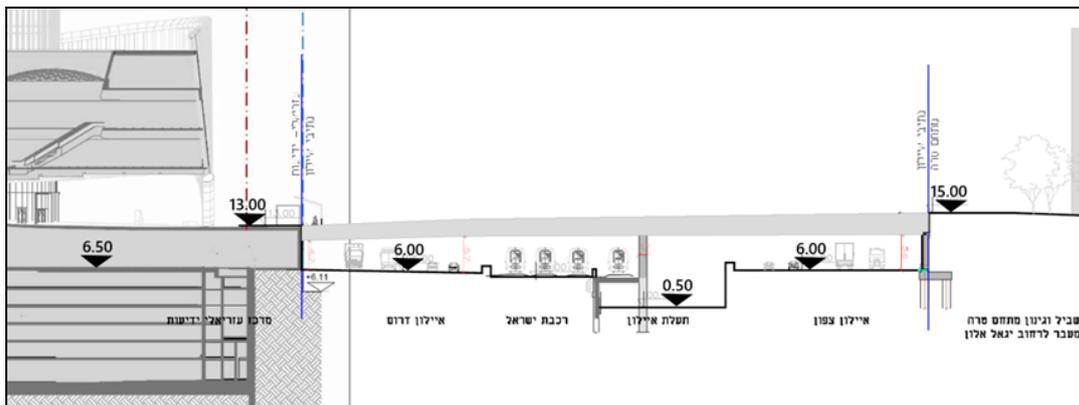
היתכנות הנדסית – לאור הבחינה, נמצאה היתכנות הנדסית לניצבי הקצה, הרחבת הגשר המוצעת מהווה המשך לביסוס הגשר הקיים (בדומה לביסוס גשר השלום) בין דופן נתיבי איילון צפון ותעלת האיילון ובין רצועת הרכבת לנתיבי איילון דרום.

מצב מוצע

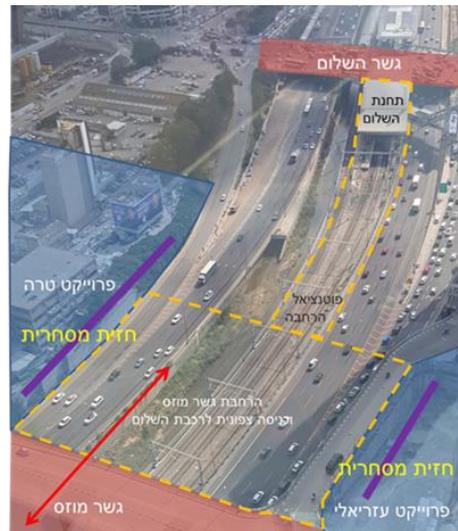
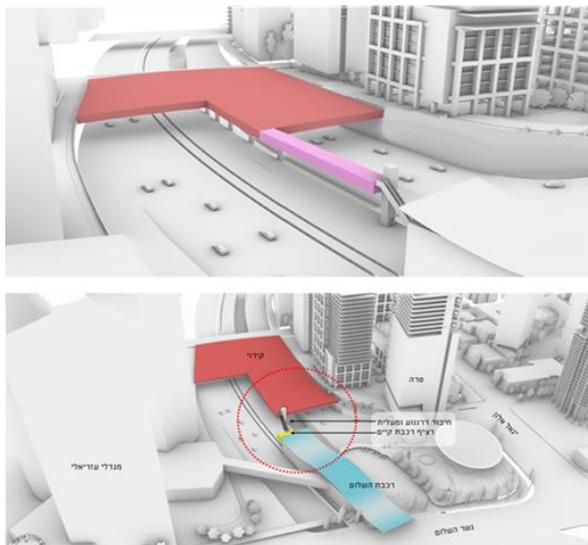
תחום הרחבת גשר מוזס ברקע תצלום תלת ממדי ותכניות הבינוי במרחבים הסמוכים (מרחב טרה ועזריאלי ידיעות אחרונות – הספירלה):



חתך פוטנציאל הרחבת גשר מוזס – בין דפנות תכניות עזריאלי ידיעות אחרונות ומרחב טרה:



הרחבת גשר מוזס – הדמיה למקטע הדרומי ובחינת פוטנציאל החיבור לתחנת רכבת השלום (מבט לכיוון דרום):



התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון	15/02/2023
דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	6 - 0003-23ב'

ב. הרחבת גשר שיפמן

השטח המוצע להרחבה הוא בשטח כולל של כ-15 דונם. מוצעת הרחבת הגשר לכיוון דרום כך שיווצר מרחב להולכי רגל בשטח של כ-8 דונם מעל נתיבי הנסיעה לאורך הגדה המזרחית של דופן האיילון, הרחבה באורך של כ-100 מ' וברוחב של כ-50 מ'. כמו כן, מוצעת הרחבת הגשר ברצועה צפונית לגשר (עד פינת מתחם סי.טי. גבעתיים).

מצב מוצע

הרחבת גשר שיפמן (ראו בעמוד הבא - קומפליציית מבט תלת ממדי ותכניות הבינוי הגובלות; מבט לכיוון צפון).



היתכנות הנדסית - הרחבת הגשר הינה המשך לביסוס הגשר הקיים בין דופן נתיבי איילון צפון ותעלת האיילון ובין רצועת הרכבת לנתיבי איילון דרום.

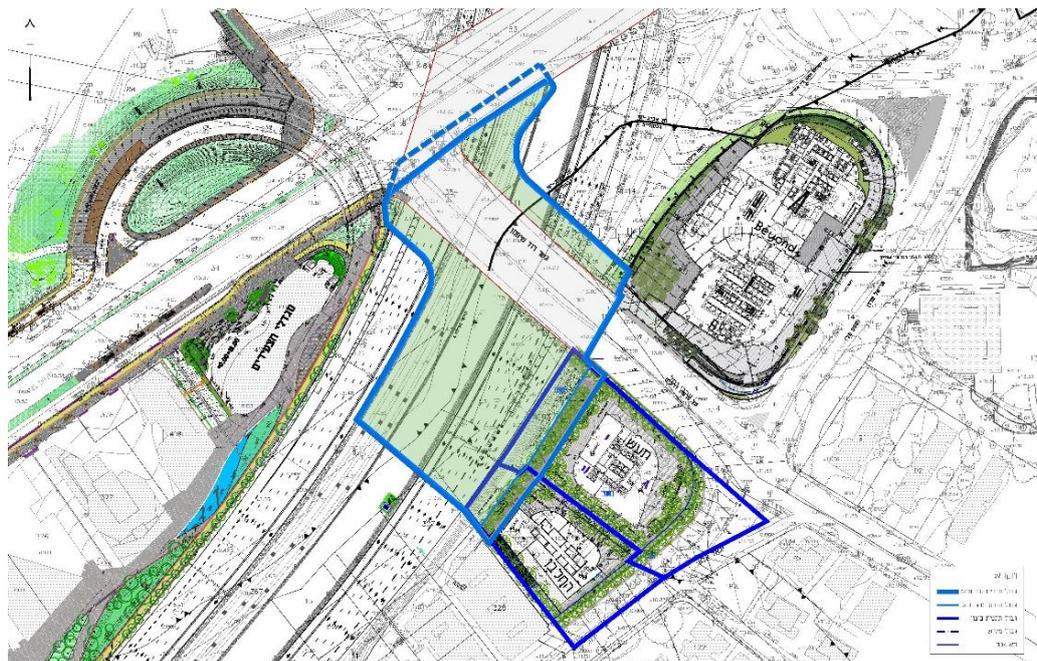
גבול תכנית מוצע:

א. גבול תכנית מוצע – הרחבת גשר מוזס יהודה ונח:



שטח קו כחול מוצע: כ-24 דונם.

ב. גבול תכנית מוצע - הרחבת גשר שיפמן:



שטח קו כחול מוצע: כ-15 דונם.

חוו"ד הצוות: (מוגש ע"י צוות מזרח)
מוצע לוועדה להודיע על עריכת תכנית ולהעבירה לדיון בוועדה לתשתיות לאומיות בכפוף לנוהל קידום תכנית תשתיות.

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0022-21/ב' מיום 03/11/2021 תיאור הדיון:

לריסה מה"ע במקום אודי
מיטל הייתה במהלך כל הדיון ולא הייתה בהחלטה

התוכן	מס' החלטה
_____ - _____ תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23'

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0022-21' מיום 03/11/2021 תיאור הדיון :

עומר וולף: הדיון היום מתקיים בהמשך לדיון בוועדת היגוי בראשות מהנדס העיר ובראשות חבר המועצה איתי פנקס ארד, בנקודת זמן שבה כל השותפים לתהליך הארוך והסדור – הוועדה המחוזית, חברת נתיבי איילון, רכבת ישראל, הוועדה לתשתיות לאומיות, מינהלים עירוניים – ישבו יחד סביב שולחן עגול ובירכו על קידום התכנית. התוצרים של התהליך הארוך והסדור, בהמשך לתכנית האב שאושרה בוועדה ב-2018 ולאור למידת השטח ובחינה מפורטת של המגבלות והאילוצים, הם עדכון למסמך המדיניות לקירוי האיילון, והמלצה על קידום תכנית בסמכות הוועדה לתשתיות לאומיות להרחבת שני גשרים קיימים – גשר מוזס וגשר שיפמן, שיהיו שני מקטעי קירוי, שהם למעשה כל מקטעי הקירוי שמצאנו שניתן תכנונית והנדסית לקדם כבר היום בטווח הזמן המיידית.

עדנה לרמן, גלי דולב ואורי מזור מציגים את תמצית עדכון מסמך המדיניות לקירוי האיילון ואת התכנית המוצעת לקידום בוות"ל – תת"ל 132 להרחבת גשרים באיילון.

עומר וולף: המלצת הצוות היא להרחיב את תחום הקו הכחול של התכנית להרחבת הגשרים, כך שבהרחבת גשר מוזס יכיל אפשרות למבנה לכניסה צפונית נוספת לתחנת "השלום" של רכבת ישראל. מיטל להבי: איפה? בלי תשריט?

עומר וולף: אנחנו ממליצים לוועדה לבקש להרחיב את תחום הקו הכחול במקטע ההרחבה של גשר מוזס כך שיכיל אפשרות למבנה כניסה נוסף צפוני לתחנת הרכבת.

מיטל להבי: איפה? בלי תשריט? לא היה ברור

עומר וולף: גשר מוזס מסומן בירוק. מובא להחלטת הוועדה להמליץ על קו כחול לקידום תכנית לתשתיות לאומיות, והמלצת הצוות היא להרחיב את הקו הכחול שמובא בפניכם בדרפט ובמצגת כך שיוכל לכלול מבנה כניסה, לכניסה צפונית נוספת לרכבת.

מיטל להבי: זה המבנה הקיים? או שזה מבנה נוסף?

אורי מזור: יש פוטנציאל שאנחנו מוצאים מהקו הכחול שהוגש אליכם לפני ימים ספורים, לחיבור אל צפון הרציפים הקיימים של הרכבת, ושמיתכננים להארכה במסגרת עבודות שנעשות למסילה הרביעית, פוטנציאל לחיבור רגלי מהקירוי לחלק הצפוני של תחנת השלום. לאפשר נגישות נוספת למרחבים צפוניים יותר ובעיקר בגלל בהליכה מגשר מוזס.

מלי פולשוק: לא מובן משהו בסיסי, גשר מוזס הוא 21 מ' רוחב, שיפמן 35 מ' רוחב, אתם לא מרחיבים בעצם.

עומר וולף: התחום הירוק שאנו רואים במצגת הוא למעשה תחום הגשר העתידי

מלי פולשוק: זה לא הגשר עצמו זה מסביב לגשר

אורי מזור: תלוי איך מגדירים גשר

מלי פולשוק: הגשר זה מאיפה שמכוננית עוברת ממקום אחד לשני

מיטל להבי: הולכי רגל, רוכבי אופניים

מלי פולשוק: מישוה צריך לעבור מגדה לגדה מעל הכביש מעל נתיבי איילון, זה מבחינתי גשר.

כשכתוב הרחבת הגשרים, המחשבה הראשונה הייתה שהולכים לעשות עוד נתיב אבל זה לא, זה יישאר עדיין 25 מ'.

גלי דולב: נכון, אולי אפילו פחות אני אסביר למה זה גם נקרא הרחבת גשרים.

מלי פולשוק: הרוחב של מוזס הוא 21 מ' אתם מרחיבים אותו? אתם לא יכולים

עומר וולף: יש שינוי בתפיסה של מה עובר על הגשר, הגשר פה כחלק מגישת היפוך הפירמידה נועד להעביר הולכי רגל ורוכבי אופניים...

מיטל להבי: לא לא, אבל אתה לא עונה לה.

עומר וולף: התחום הירוק שאנו רואים הוא מבנה הגשר מעל הכביש, אנחנו מציעים שבתחום הקו הכחול תקודם הרחבת הגשר, מבנה גשר.

גלי דולב: גם גשר יהודית שהולכים עליו הולכי רגל נקרא גשר, כלומר כל הפעולה של גישור בין דופן לדופן נקראת גשר, המונח שהשתמשו בו עד היום הוא קירוי הם מונחים זהים.

מיטל להבי: לא, זה לא זהה.

ליאור שפירא: יש גשר שמסתכלים ממנו למטה. יהיה תוספות בצדדים? כנפיים? התשובה היא כן

גלי דולב: יהיו תוספות אבל לא למכונניות.

מיטל להבי: כן הבנו שלא למכונניות, זה מה שהיא אמרה.

גלי דולב: מידת האורך היא כ-100 מ', ההרחבה דרומה של מוזס היא כ-150 מ', הגישור מדופן לדופן זה כ-100 מ', אלה הממדים, ברוחב – המידה הארוכה היא 150 מ', המידה לא תהיה רציפה זה יהיה פתוח לכל

הצדדים, 150 מ' הרחבה לדופן הזו בנוסף לגשר מוזס בעצמו שהוא כ-25 מ'.

ליאור שפירא: מה זה לא יהיה ברצף

התוכן	מס' החלטה
_____ - _____ תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23'

גלי דולב: אנחנו נדאג שבכל מקום לא תיווצר מנהרה. ברגע שזה פתוח לפה ולא מדופן לדופן של נתיבי האיילון זה לא מנהרה.

אורי מזור: לא מוגדר כמנהרה.

גלי דולב: רואים פה, כאן זה מגיע- דופן בנויה- וכאן פתוח, לא מגיע עד עזריאלי הקיים, נעצר לפני

מלי פולישוק: יהיה אוורור

גלי דולב: נכון מאוד, כדי לאוורר

ליאור שפירא: אה רק מצד שמאל, לא שבאמצע אפשר לעבור מצד לצד...

גלי דולב: נכון, נכון מאוד

ליאור שפירא: לא מרוץ מכשולים

מלי פולישוק: מה שחבל בכל הסיפור, ואני נורא מאוכזבת, זה שכשדיברו על קירוי איילון לאורך כמה ק"מ לפחות ברצף, דמיינתי את המנהרה שעשו בסידני, ששם עשו קולטנים בשני קצוות המנהרה ומטהרים את האוויר ב-100 אחוז. קיוויתי שיהיה אפשר לטהר פה את האוויר, אבל במרחבים כאלה של פה קטע פה קטע אי אפשר לעשות כלום, אולי ארובות עשן אבל לא מעבר לזה.

גלי דולב: הדילמה שבגללה לא הצלחנו להגיע לתוצאה של קירוי רציף, זה לא האוורור, אלא שאין לנו מקום לבסס בו בדפנות. לא אוורור. האילוף ההנדסי – התשובה לשאלה קירוי כן או לא, כאשר לא בנו את זה מראש ככה, כאשר אתה בא אחרי שבנו כבר, היא הביסוס בדפנות. בדפנות אתה חייב לבסס את הקירוי או הגישור.

מלי פולישוק: ולא ידעו את זה בהתחלה לפני שדיברו על זה כמה שנים?

עדנה לרמן: הנושא של האוורור ידוע מההתחלה, עוד כשהייתה תפיסה שתהיה מנהרה שמכסה את כל איילון, מעבר לאורך מסוים זה מחייב פתרונות אוורור כבדים ומשמעותיים. אבל ברגע שהתברר לנו שאנחנו שלא יכולים להגיע למנהרה גם אם רוצים, בגלל אפשרויות הביסוס, בגלל זה, אין סוגית אוורור לפתור

מיטל להבי: אבל הצגתם את זה ככוונה לקירוי מלא, לפני 5 שנים...

אורלי אראל: הצגנו שבעצם יש פה אילוסטרציה, אבל שבגלל נושא הביסוס, המנהור והאוורור זה לא יהיה קירוי מלא, זה מה שאמרנו מלכתחילה.

מיטל להבי: אז קודם כל אני מברכת על זה שבאזורים של גשרים לעוברים ושבים תהיה לנו הרחבה לטובת שטחים ירוקים, אם היינו צריכים להגיע לפשרה בין קירוי מלא לבין מקטעים, זה נותן ערך של שטח ירוק וזה מבורך. לעשות את מה שאפשרי זה מסקנה חשובה וטובה.

אני לפעמים נוסעת באיילון, ואני רואה את האנשים שממתניים לרכבת בשלום וליבי אליהם, אני לא מסוגלת לפתוח חלון ברכב בגלל רמת זיהום אוויר מטורפת ואני רואה אותם עומדים בתחנה למטה וסופגים את זיהום האוויר. להגיד שאנחנו נקרה חלקים ואפילו נעשה ציפצייק לכיוון תחנה ולחלק הצפוני שהזכרת ולא נטפל בנושא זיהום האוויר בין אם זה מנהרה מלאה ובין אם חלקית, כל עוד יש אנשים שנמצאים במפלס האיילון בתחנות הרכבת, אנחנו צריכים לטפל ברמות זיהום האוויר, אנחנו שולחים את משתמשי הרכבת למקום לא טוב. אנשים שעולים בהגנה, עזבו שהם הולכים כמו עכברים מתחת לגשר וכל התנאים לא תנאים, אני מדברת על חוסר יכולת לנשום. בתחנה החדשה שבנינו בדופן הדרומית ליבי על האנשים, איזה אמצעים אנחנו בכל זאת מכניסים במקום הזה כדי שתנאי דרך גם של הנוסעים ברכבת העומדים במפלס האיילון לא יהיו גרועים יותר עקב חלקיקי הקירוי האלה?

אורלי אראל: זה לא רלוונטי לתכנית.

מיטל להבי: זה מאוד רלוונטי, זה חלק מהתכנית צריך להיות, לא יכול להיות שמביאים תכנית כזו ולא מדברים על מערכות אוורור גם אם רק מקרים 200 מ' לכאן או לשם.

אורלי אראל: הקירוי בצורה כזו לא דורש מערכות אוורור, זה בדיוק העניין, אחרת

מיטל להבי: אז אני חושבת שטועים, שכבר היום צריך לשים מערכות אוורור ברכבת השלום, האוויר שם הוא בלתי נסבל!

אורלי אראל: אבל זה לא קשור לתכנית הזו. הקו הכחול שלה לא נמצא מעל תחנת רכבת השלום.

עדנה לרמן: תחנת השלום תקודם במסגרת של הפרויקט למרכז תחבורתי משולב ושם יינתנו כל הפתרונות, כל החיבורים גם לרכבת גם למטרו וגם לרכבת הקלה.

מיטל להבי: דבר שני אני רוצה לשאול משהו שאני ומלי דיברנו עליו, הנושא של היטלי השבחה, הם יכולים ללכת לדברים האלה?

אורלי אראל: אנחנו לא לקחנו היטלי השבחה בפרויקטים האלה. התשלום לקרן הקירוי הוא כחלק מהתועלת הציבורית שלהם.

מיטל להבי: כשמסתכלים על כל מרחב האיילון, האם את יכולה להגיד לי כמה אחוז זה הכיסוי וכמה אחוז זה הפתוח? כלומר אחרי שבדקתם את המגבלות, כמה אחוז נשאר פתוח? כמה אחוז נשאר סגור?

התוכן	מס' החלטה
_____ - _____ תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23

וכמה בכלל נשאר בתכנית הזו? כי הוצאנו כל מיני החוצה. רציתי לדעת מה ההשפעה על המגרשים מסביב והאם זה מטיל עליהם כל מיני מגבלות או חובות ציבוריות למיניהן?
אסף הראל: יש לי הצעה אחרת. אני מאוכזב מהתכנית, קודם כל כי אני לא מסכים עם הנחות היסוד שלה, אני חושב שאי אפשר ללכת לפרויקט כל כך גדול שלכאורה מציג היפוך פירמידה בלי באמת היפוך פירמידה, וזה אומר שצריך לעשות שינוי בסדר העדיפויות ואם רוצים משהו, זה צריך לבוא על חשבון משהו אחר. הטרנדיה של איילון כרגע היא שדוחסים, רוצים נתיבי תחבורה ציבורית, לא על חשבון רכב פרטי, רוצים רכבת רביעית בואו נוסיף על חשבון תעלת מים, דוחסים על הרצועה הצרה הזו בלי לוותר על משהו. יש שם הרבה מאוד נתיבי רכב פרטי. קירוי איילון פשוט מאוד – ברגע שיהיו מוכנים לוותר על נתיב לרכב פרטי, ואז יהיה שטח זמין לביסוס כמו שצריך, צריך לגזור את שני הדברים.
 כמובן שאי אפשר הכל, להשאיר את כל נתיבי המכוניות, אי אפשר להשאיר את כל הנתיבים לרכב הפרטי והרכבות והכל ואז להגיד שלקירוי איילון לא נשאר. קירוי איילון חשוב לא פחות ואף יותר מכמות הנתיבים לרכב פרטי. זה היה משנה את כל הנחת היסוד, כי מה בעצם נשלחתם לעשות? איפה אפשר לעשות קירוי בהנחה שנשאר שם הכל, וזה זה חיפוש חסר תוחלת.

איפה צריך קירוי? איפה הוא ישרת את העיר? איפה יש מספיק אנשים בשתי הדפנות כדי שיהיו בו צורך, שיהנו ממנו שיצדיק את הכסף הציבורי? ככה מגיעים לגשר שיפמן, עוד שנייה הייתם מביאים את גשר גלילות. מה גשר שיפמן וקירוי איילון. כי הנה יוצאים לדרך עם הוות"ל להרחיב את גשר שיפמן, פשוט כסף ציבורי שהולך לפח. יש שם מגדל אחד, גינת וולובסקי? זה לא המקום לעשות בו קירוי איילון. גשר מוזס נכון, החלטה טובה כולל הרחבת הקו הכחול, אני בעד. כל מטר שאפשר להוסיף לזה מבורך. גשר שיפמן? סתם תולדה של מחפשים איפה אפשר ולא איפה שצריך. זה מזכיר את שבילי אופניים בצפון ת"א, יש מקום אז אנחנו עושים שבילי אופניים סתם. אותו דבר קירוי איילון, הנה אנחנו מקרים, על זה דובר? לא, שבילי אופניים עושים בלב העיר על חשבון רכב פרטי, כמו שאנחנו עושים בהרצל, כמו בדיזנגוף, כי שם צריך את זה ושם זה יורגש, כנ"ל קירוי איילון, צריך את זה בגשר מוזס, צריך הרבה יותר באזור לה גווארדיה, אתם רוצים לחכות ליצחק שדה, להאב התחבורתי שבטח רק עוד 20 שנה נראה תכניות? טעות בעיני, אני הייתי עושה שם את זה, ושהאב ירדוף אחריו ואם לא שם אז בהגנה. חסרים מיקומים בדרום? לחבר את שכונת התקווה, אלו מקומות שבאמת יש בהם תחלופה של משתמשים. שהמקום יחיה, לא איפה שיש מקום לעמודים, זה פשוט חשיבה. גם אישרנו שם פרויקט בגב של הסינרמה שמתבסס על קירוי איילון ואמרנו כן זה יקרה, זה יקרה מחר, אבל לא – שיפמן קורה מחר, וזה יחכה לנת"ע.
מיטל להבי: אז למה באמת האזור של הסינרמה, שקידמנו פרויקט מבוסס קירוי, לא פה?

אסף הראל: לא הבנתי

מלי פולישוק: למה לא עושים קירוי ביצחק שדה?

אסף הראל: אז אני חושב שאנחנו צריכים לתמוך בגשר מוזס בכל הכוח כולל ההרחבות, ושגשר שיפמן הוא לא דבר נכון. שנוכל לעשות, עושים כמו שצריך איפה שצריך כמה שצריך, ולא סתם לזרוק כסף ציבורי. אני חושב שלאורך קירוי איילון אפשר גם לחשוב על עוד שימושים. האם במרחב הזה נאפשר מסחר? קיוסקים? חשוב שיהיו מקומות עם חיים עירוניים כמו שדרה עם קפה ושירותים ציבוריים. מקום מצוין לחיבור של רחוב חנויות כמו באבן גבירול. חנויות שמתחברות שנוכל ללכת לאורך חנויות כמו שעושים בכל ציר בעיר. שעושים בשדרות הקריה. המפתח של עירוניות הוא ללכת כמו באבן גבירול לצד מסחר. המסחר צריך לחבר אותנו למזרח, זו הליכה עירונית טבעית. הקירוי נכון, אבל לא רק הביטוי הירוק שלו, אלא גם ביטוי של מסחר יעשה.

מיטל להבי: מרחב שוטטות מה שאתה אומר

אסף הראל: כן, כמו שעושים בכל העיר

ליאור שפירא: אתם חושבים שזה פארק, בפארק אין מסחר

אסף הראל: לא צריך רק פארק כי כשאתה רוצה לחבר חלקים בעיר אתה עושה את זה דרך הליכה, דרך מסחר, זה מה שמאפיין את תל אביב.

ליאור שפירא: וגני יהושוע?

אסף הראל: נכון, גם גני יהושוע איפשהו לאפשר הליכה במקום הזה. ההצעה שלי דורון היא

אופירה יוחנן וולק: רגע אתה מדבר על עגלות קפה לא ברמת חנויות.

מיטל להבי: ביגאל אלון חסר לנו חתך דרך לאופניים, מאוד צפוף שם, וחלק מהשיח היה שמרחיבים את יגאל אלון מעל איילון בדופן המערבית שלו.

אופירה יוחנן וולק: באיזה אזור?

מיטל להבי: באזור של כל המגדלים שבנו שם

אופירה יוחנן וולק: לכיוון תוצרת הארץ? החלק הצפוני שלו?

מיטל להבי: יותר דרומה, איפה שיש לנו שם מקביל לשדרות ההשכלה, איפה שקופות חולים,

אופירה יוחנן וולק: מגדלי אלון

התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון	15/02/2023
דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	6 - 0003-23

מיטל להבי: יש חתך דרך שלא מאפשר להכניס כל כך את כל המשתמשים כמו שצריך. ששואלים אותי מה יהיה, הייתה גם מדיניות יגאל אלון שדיברה על הרחבה של יגאל אלון מעל איילון מערבה זה מה שאמרו. עניין הקירוי הוא איפה נחוץ בגלל כספי ציבור. למשל ביגאל אלון יש צורך ממשי לאותה רצועת קירוי שהראיתם אותה בתור מסגרת החורים. מדוע לא לקחת את הדברים שיהיו על בסיס בנייה קיימת, על בסיס תכניות, צרכים, חתך דרך, ושם לתת את העדיפות ולאפשר את התכניות הפרטניות. אני רוצה שלצד מוזס נאשר את הרחבת יגאל אלון מעל איילון.

שולה קשת: האם תוכל לחדד לנו מה השתנה ממה שהוצג לוועדה במסמך של שנת 2016? יש כאן צמצום משמעותי של הפרויקט, מדוע?

דורון ספיר: זה מה שהציגו ב-40 דק' האחרונות

שולה קשת: שאלה לאגף הנכסים, בשנים האחרונות יזמים רבים קיבלו הטבות משמעותיות בתמורה להשקעה בקירוי האיילון, אולם הולכים לבצע בפועל רק חלק קטן מהתכנית, השאלה מה יעשו עם הכספים שהיזמים התחייבו לתת בתמורה להטבות שהם קיבלו? האם העירייה טרחה לגבות את הכספים? שאלה למתכננים - אם החלטתם שפרויקט הקירוי לא יהיה רלוונטי עבור שכונות דרום העיר, האם אין מקום לחשוב על פתרונות אחרים לטובת שכונות אלו, כמו למשל צמצום זכות הדרך של הכבישים ליד מחלף קיבוץ גלויות, או שינוי בחתך שלהם כדי להוסיף מחסומים ירוקים בשולי הכביש? כמו כן האם לא צריך לשקול הוספת עוד גשרים מזרח-מערב באזור? מלבד גשר המכנסיים? איך מתחברת תכנית הקירוי למרכז התחברותי שאמור להיות מקודם באזור בן צבי מחלף קיבוץ גלויות? לגבי החלטה 77-78: מדוע לא כלול ביצוע גשר הולכי הרגל מה שנקרא גשר המכנסיים?

דורון ספיר: מה קשור הקירוי לבן צבי?

שולה קשת: למחלף קיבוץ גלויות

דורון ספיר: מה קשור

שולה קשת: אמור להיות מקודם

ליאור שפירא: למה לא שמו את הקירוי גם שם, ואם לא שמו את הקירוי שמה למה לא מעבירים את הכספים לדברים בדרום. היא שואלת למה הפרויקט הצטמצם? ואם הוא הצטמצם למה לא עושים בדרום? ואם לא עושים בדרום והוא הצטמצם מה אתם עושים עם עודפי הכסף?
שולה קשת: לא רק זה, מרכז תחבורתי במע"ר בן צבי, וכאילו התכנית מתעלמת ממה שאמור להתפתח שם, ואיך מתחברת התכנית של הקירוי למרכז הזה שאמור להיות מקודם באזור מע"ר בן צבי. לגבי החלטה בנושא 77-78, לגבי גשר הולכי רגל גולומב מסלני"ט גשר המכנסיים למה הגשר לא מקודם בשלב הראשון של קירוי האיילון ולא כלול בפרסום הנוכחי של 77-78?

מיטל להבי: מצטרפת.

שולה קשת: בסמכות מי תפורסם החלטה בנושא 77-78 והאם חברי הוועדה מקומית יכולות להתנגד לפרסום לפי 77-78?

מיטל להבי: כתוב בעמ' 135 סעיף 2 בפיתוח המרחב הציבורי, עדכון תשריט תכנית המתאר העירונית לסימון ציר ירוק טיילת דופן האיילון, במקום הצירים הירוקים המטרופוליטניים בדופן האיילון. אז מה בא במקום מה?

אורלי אראל: בנוגע לפרסום לפי ס' 77-78. אין פרסום לפי ס' 78 כי אין פה מגבלות להוצאת תנאים, זה רק פרסום לפי ס' 77 - הכרזה שמקדמים תכנית סטטוטורית. ס' 78 - אין פה שום הגבלות להוצאת התרי בנייה במגרשים גובלים, המגבלות הן סטטוטוריות בתכניות בתוקף. ס' 77 - אנחנו ממליצים לכם להכריז על הכנת תכנית שתקודם בוות"ל על ידי חברת נתיבי איילון, זו המשמעות של ההחלטה שלכם היום. בחלק הראשון של הדיון, הצגנו את עדכון מסמך המדיניות שאושר לפני מספר שנים, כשהיינו בתחילת העבודה. בחינת ההיתכנות הראתה שצריך לחדד אותה למתכונת מצומצמת יותר, אין ביטול של הקירוי - יש צמצום כי ככל שעבר הזמן הבנו את המגבלות שמטילים על האפשרות לקירוי המלא: רכבת ישראל, נתיבי איילון, המטרו, נת"ע, כל הגופים הממשלתיים - שהטילו מגבלות כאלה שהקירוי המלא לא יכול להתבצע. אנחנו כמנהל הנדסה מצרים מאוד על כך. יש התנגדות עזה של רכבת ישראל, נתיבי איילון ועוד גופים למה שרצינו לעשות וזה לא צלח שנעביר בוועדה המחוזית כי לא ניתן לתאם בין כל הגופים. לכן נבחרה הוות"ל, ונתיבי איילון הסכימו לקדם את התכנית בוות"ל כי להם יש את הסמכות הסטטוטורית לכך ולנו אין. אני מסכימה שבתפיסת העולם, אסף, זה לא היפוך הפירמידה. אך זו התחלה של דרך, זו התחלה שבמקומות שבהם אפשר, וברור לנו שאפשר ויש הסכמות של כלל הגופים של הממשלה, במקומות האלה אמרו - אפשר, אז אנחנו לוקחים מה שיש. הסטטוטוריקה אומרת שכרגע זה הקו הכחול. בכל פעם שיהיה אפשר להגדיל ולעשות במקומות אחרים - אנחנו נחזור לפה. אנחנו רוצים את זה, זה חשוב, אנחנו חושבים שזה יעשה מהפך במזרח ודרום העיר, החלום שלנו לא ירד אנחנו לוקחים מה שיש. כי לא היו מאפשרים לנו לקדם סטטוטוריקה אחרת. מדינת ישראל לא אפשרה, לא המחוזית ולא הוות"ל. סדרי העדיפות של המדינה הם אלו שקבעו איפה נעשה את זה.

התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון	15/02/2023
דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	6 - 0003-23'

לגבי התקציב, מימון הקירוי כרוך בעלויות מאוד גבוהות. מעולם לא חשבה העירייה שהמימון של התועלות הציבוריות שבאות מהיזמים הפרטיים יממן את כל הקירוי. הנהלת העירייה קיבלה החלטה שזה באמת נושא חשוב וקריטי ולכן מה שאפשר לממן מאותה תועלת ציבורית של יזמים – שזו החלטה שלכם בוועדה, ניתן, ומה שלא – ימומן גם מכספים עירוניים. כרגע יש הסכמים על מספר פרויקטים, וברגע שירצו להוציא את היתר בנייה הם יצטרכו להכניס את הכסף לאותה קרן של קירוי האיילון. בנושא המסחר, בשל קרינה אלקטרומגנטית מחשמול הרכבת לא ניתן להציב שימושים קבועים של מסחר על גבי הקירוי, אפשר עגלות קפה פה ושם אבל לא בנייה קבועה. אפשר לעבור ולשהות לפרקי זמן, אך לא שהייה קבועה והקמת מבנים. יחד עם זאת התכניות המקודמות בדופן של האיילון, כוללות הקמת דופן בנויה מסחרית ופעילה בקרקע בחזית הקירוי, שתיתן מענה למסחר. בכל הדפנות עצמן, שבהן יש ביסוס, יש גם חזיתות מסחריות. וגם, לפעמים לא צריך מסחר, אפשר שטחים פתוחים מגוננים בלי למסחר אותם. לגבי יגאל אלון, אנחנו באנו עם מסמך מדיניות של יגאל אלון שהצגנו, לא קירוי של אלון, וזה גם הוצג במסמך המדיניות, שיש מרפסת על דופן האיילון, כמו לצפייה. זה לא קירוי, זה מרפסת, ואפשר לעשות אותה וזה לא קשור לקירוי איילון.

מיטל להבי: אבל זה משורטט בתכנית של קירוי האיילון
אורלי אראל: זה משורטט במסמך המדיניות, מסמך המדיניות מכיל תפיסה כוללת לקירוי האיילון. אני לא צריכה לזה סטטוטוריקה ולכן כל זה לא ב-77. פרסום לפי ס' 77 זה תכנית, והצוות הכניס רק מה שנדרש לו סטטוטוריקה, ולכן אני לא צריכה להציג את זה.
עכשיו, לגבי מרחב יצחק שדה וההגנה- כל מי שאמר את זה – אנחנו מסכימים עם כל מילה, הקירוי יכנס באזור הזה במסגרת העבודה על המתח"מים שמדינת ישראל מקדמת, ואנחנו מקימים צוות מטעמנו שיעבוד איתם במקביל. ברור שצריך לקרות שם, אולם זה נכנס לכל ה"בלאגן" של המטרו, ויהיה צריך להסתכל על זה במשקפיים האלה. לכן זה לא נכנס בסטטוטוריקה הנוכחית, זה יכנס באישור של המתח"מים, שיהיו גם באזורים אחרים בעיר. לא יודעת לענות כרגע אם זה ילך ישר לוות"ל, יש לנו וויכוח עם המדינה האם זה תכנון שלנו או של המדינה, מי יאשר את זה? כל זה ייכנס לחוק המטרו העתידי שיבוא לא בחוק ההסדרים והוויכוח יהיה שם. אבל האזורים האלה, המשקפיים יסתכלו עליהם במסגרת תכנון המתח"מים. אנחנו במסגרת הזו עושים מה שאנחנו יכולים, בידיעה שזה מאפשר להעביר תכנית סטטוטורית בוועדות התכנון. לא ניתן להעביר משהו אחר. הלוואי שהיינו יכולים, אבל החשמול של רכבת ישראל, והבעלויות שיש בין הרכבת לבין נתבי איילון, לא מאפשרים לנו לעשות את כל החלומות שלנו. גם מע"ר בן צבי, יש אפשרות למתח"ם גדול מאוד, ולא ברור לנו אם יהיה במסגרת התכנית של מע"ר בן צבי או במסגרת נפרדת, משרד התחבורה באמצעות נת"ע מקדמים שם את המתח"ם. ברגע שיהיה משהו נציג לכם אותו. לא ברור אם אפשר לקרות שם את האיילון בגלל שאין מספיק גובה, אבל המתח"ם שם יש לו פתרון בתחום מע"ר בן צבי. גשר המכנסיים היא תכנית שנמצאת בהפקדה, יש דיון בהתנגדויות בעתיד הקרוב, זו תכנית בסמכות ועדה מקומית, מופקדת, אין צורך להפקיד עוד תוכנית שמאפשרת את הקירוי שם.

מיטל להבי: אבל שם זה גשר זה לא קירוי

אורלי אראל: גשר נכון זה לא קירוי

מיטל להבי: אז למה לא לעשות שם קירוי?

אורלי אראל: אפשר לעשות רק מה שהמדינה מאפשרת לנו, אי אפשר לעשות משהו שהמדינה לא מאפשרת
מיטל להבי: המדינה לא מאפשרת לעשות שם קירוי?

אורלי אראל: כרגע, שם, המדינה איפשרה את הגשר, אז לנו יש את הגשר.

מיטל להבי: מתי היה דיון בוועדה המקומית שהתכנית הופקדה?

אורלי אראל: על גשר המכנסיים? היא בהפקדה עכשיו, אנחנו לפני דיון בהתנגדויות שיהיה בסביבות ינואר.

אסף הראל: המרחב מדרום לסלמה, אז הפקדנו אותה ובהחלט נמשיך אם לקדם?

אורלי אראל: הפקדנו כדי שסטטוטורית תהיה לנו דרך, יהיה לנו גשר, יבצעו אותו, מי יבצע אותו ומתי יבצעו אותו אני לא יודעת להגיד.

מיטל להבי: הוא לא קיים בתכניות קודמות

אורלי אראל: לא, יש את גשר ההגנה שקיים בפועל. יצחק שדה – אם תהיה שם תחנת רכבת זה תלוי ברכבת ישראל. אנחנו לא יודעים, זה עולה ויורד מדי פעם, כרגע יש שם גשר, אנחנו רוצים כמה שיותר תחנות רכבת בתחום האיילון, לדעתנו זה תורם לנגישות.

אופירה יוחנן וולק: מצד שני זה גורם למי שרוצה לנסוע מההגנה לאוניברסיטה לנסיעה של 20 דק' במקום 10 דק'.

אורלי אראל: גם גשר השלום, גם זה ייבדק במסגרת העבודה על המתח"מים. ברור לנו שתחנת השלום זו התחנה הכבדה אחרי סבידור-ארלוזורוב בעומסים ובהיקף הולכי הרגל, אולי אפילו יותר מסבידור. זה

התוכן	מס' החלטה
_____ - _____ תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23'

במסגרת המתח"ם של השלום. ברור שיהיה שם קירוי אינטנסיבי וגדול אבל זה במסגרת המתח"ם של השלום.

אופירה יוחנן וולק: ברגע שאת מקרה את מייצרת אוויר טוב יותר בתחנת רכבת?
אורלי אראל: בלמעלה

אופירה יוחנן וולק: אז אם תחנת השלום היא אחת המזוהמות
אורלי אראל: אמרתי אחת העמוסות להולכי רגל

אופירה יוחנן וולק: אם אנחנו מקרים מעליה אז בכלל השלט שכתוב יש זיהום אוויר עדיף לחכות למעלה
שולה קשת: מה מספר התכנית של גשר המכנסיים? האם זו תכנית גולומב מסלנט?
אורלי אראל: תכנית גולומב מסלנט (גשר המכנסיים) זו אותה תוכנית היא בהפקדה. לא מטלה, זו סטטוטוריקה.

מיטל להבי: כמו שהיה בכוכב הצפון בזמנו? מה זה סטטוטוריקה?
אורלי אראל: שיש תכנית שמאפשרת גשר. מי בונה אותו בפועל זה לא חלק מהסטטוטוריקה. תכנית גולומב מסלנט היא תכנית פינני בינוי, לא מטילים עליה תועלות ציבוריות.

מיטל להבי: אבל אם זה תנאי לכל מערכת התנועה, אז מי מוציא את זה לפועל במקביל?
אורלי אראל: זה לא תנאי להוצאת היתרי בנייה מה פתאום

מיטל להבי: למה תכנית של גשר נמצאת בתכנית פינני בינוי אם היא לא תנאי בשלביות
אורלי אראל: כי התכנית היא סטטוטורית, היא סטטוטוריקה, היא מאפשרת שיהיה לנו זכויות לגשר, זה ניצול הזדמנות שיש תכנית שמתקדמת במרחב.

הראלה אברהם אוזן: זו תכנית פינני בינוי מהממת, היא משני צדי הגשר ואנחנו עבדנו עליה שנים
מיטל להבי: לא הבנתי למה גשר שלא מהווה תנאי לתכנית נמצא בתוך התכנית
אורלי אראל: כי יש גשר, ואני רוצה לעשות לו סטטוטוריקה, לאפשר אותו סטטוטורית. אין התניה, אני אומרת שניצלנו הזדמנות שיש תכנית התחדשות עירונית במרחב הזה, והכנסנו בתוכה סטטוטורית גם את הגשר, בכדי שיהיה אפשר להוציא לו היתר בניה ולא לעשות תב"ע נוספת למטרה הזו.

מיטל להבי: אני רוצה תשובה על
שולה קשת: רגע אני לא קיבלתי תשובה אם חברי ועדה מקומית יכולים להתנגד לפרסום לפי 77?
הראלה אברהם אוזן: אין לך למה להתנגד, הפרסום הוא דקלרטיבי, הצהרתי, אין לו הליך התנגדויות בשום צורה שהיא.

מיטל להבי: לא קיבלתי תשובה, כמו על מה זה עדכון תכנית המתאר לסימון ציר ירוק אלטרנטיבי.
אורלי אראל: זו טעות, זה היה צריך להימחק. כאשר עברתי על הדרפטים זה בטעות לא נמחק... בנוגע לעדכון תשרי תכנית המתאר – זו טעות בדרפט, עדכון תכנית המתאר העירונית אינו במסגרת דיון זה.

מיטל להבי: זאת אומרת שלא מביאים שום עדכון על שינוי שום צירים.
אורלי אראל: לא, לא, זו טעות. לא נמחק בטעות.

מיטל להבי: אז שיהיה כתוב בפרוטוקול שזה נמחק. שאלה שנייה, זה בנושא איכות אוויר, איך אתם מטפלים בנושא איכות אוויר?

גלי דולב: ברגע שאנחנו עושים קירוי, הבעיה של איכות אוויר עדיין קיימת. אבל מה שאנחנו עושים באמצעות פיתוח על גבי הגשר, זה מרחיקים את האנשים מהדפנות, ככה שהם ילכו במרחב יותר מוגן.

מיטל להבי: אני לא מדברת על הגשר, אני מדברת על מתחת לגשר בתחנות הרכבת, אתם מקרים?
גלי דולב: אנחנו לא מקרים מעל תחנות הרכבת. אין מתחת לגשר מוזס תחנת רכבת.

מיטל להבי: הרגע הראיתם לי צ'ופצ'יק שמגיע עד לתחנה הצפונית.
גלי דולב: קישור מהגשר שממנו אולי יוכלו לרדת, אנשים לא עומדים, שם הם עומדים ברציפים.

מיטל להבי: אז איך מטפלים באיכות האוויר מתחת לחלקיקי הקירוי האלה?
גלי דולב: אין אנשים מתחת לחלקיקי הקירוי.
מיטל להבי: מה הכוונה שאין אנשים?
גלי דולב: יש מכוניות ורכבות נוסעות מתחת, אין אנשים מתחת.

מיטל להבי: התשובה לא מקובלת עליי, מאחר שהושקעו מיליונים ויושקעו עוד כמה, בשביל להביא אותה לידי גמר אז כמו שאתם בודקים חשמל מים וניקוז, תבדקו איכות אוויר בשביל זה אנחנו עושים את זה.

גלי דולב: אנחנו בודקים באופן קבוע

מיטל להבי: אז תביאו תשובה בפעם הבאה יותרת מפורטת כי כרגע אנחנו רק ב-77. אני מודיעה שעל איכות אוויר אני ארצה תשובות. הנושא השלישי זה סדר העדיפות, בשביל מה לבזבז כספי ציבור, למה לא הולכים למקומות שבהם המקטעים נחוצים בצורה ברורה? במיקומים שיש נפח של הולכי רגל ושל בינוי, ולמה הולכים למקומות פחות נחוצים כרגע מבחינת התועלת הציבורית?

אורלי אראל: המקומות נחוצים והאזורים האחרים יטופלו במסגרת המתח"מים של המטרו – יצחק שדה, ההגנה, מע"ר בן צבי, והשלום, יטופלו במסגרת המתח"מים.

התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון	15/02/2023
דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	6 - 0003-23'

אסף הראל: אורלי, שיפמן מאוד מאוד נחוץ?

אורלי אראל: לעמדתנו כן.

אסף הראל: כמה אנשים יגיעו לשם, תסבירי לי את התנועה, מי יהיה בפארק? כמה אנשים מאיפה הם באים?

מלי פולישוק: וגם את הזיהום אוויר סביב שני המקומות, למטה אמרת שאין אנשים, ולמעלה כן...
גלי דולב: יש לנו יועץ סביבה כחלק מצוות התכנון. למעלה, אנחנו מגנים על האנשים מהרעש, משפרים את איכות האוויר, באמצעים שיגנו על המרחב של הולכי רגל שילכו למעלה. יהיה להם נעים יותר מאשר איך שהם הולכים היום. זו אחת המטרות, ואותו דבר גם בגשר שיפמן. תראה את שיפמן היום, אנשים הולכים במדרכה ברוחב של 80 ס"מ, ככה יצטרכו להגיע לתחנה של הקו האדום מהבניינים ברחוב יגאל אלון, יש שם מדרכה של 80 ס"מ.

אסף הראל: אנחנו לא מדברים על הרחבת מדרכה, אלא על פארק, אז תציגו את הסביבה האורבנית סביב שיפמן שמצדיקה את התקציב הגדול הזה

גלי דולב: יש לנו יועץ סביבה, אחת המגבלות לדוגמה, לעניין המסחר, בגלל החשמול לא מותרת שהות קבועה של אנשים, לדוגמה אנשים שעובדים 8 שעות בבוטקה. רק שהות אקראית מותרת בגלל החשמול, לכן השימושים המסחריים הקבועים הם בדפנות. בכל הבניינים שדפנות יש מסחר בקרקע. עגלות קפה יוכלו להיות בדפנות ונדאג לזה.

לגבי רעש, האנשים יוכוונו באמצעות פיתוח למרכז יותר.

לעניין גשר שיפמן, נעשה מאמץ גדול לאפשר הרחבת הגשר גם שם, שתי המדרכות הקיימות היום הן ברוחב מטר. הכניסה לתחנות הרק"ל מהבניינים ברחוב יגאל אלון, של מי שגר באזור עמק ברכה ורוצה להגיע לתחנות הקו האדום והסגול – הם עוברים על גשר שיפמן, והיום אנחנו מנסים לגרום לו שיהיה להם יותר נעים.

אורלי אראל: מה שאתה רואה שכתוב (תכנית 2000) מיליון מ"ר, זו תכנית שהייתה אמורה להיות מזמן בתהליכי עבודה, רק המדינה עצרה אותה. קרקע של המדינה, קרקע שלנו, בגלל המסילות הרביעית, החמישית, השישית והמטרו, צריך לעשות בה חשיבה מחודשת, זה אחד המתחמים הגדולים שיהיו של מדינת ישראל, מדובר על מיליון מ"ר, זה חלק מהקישור הזה.

אסף הראל: מה זה מוכיח, אלו בדיוק האנשים שגינת וולובסקי צריכה לשרת אותם

אורלי אראל: זה קישור בין מזרח מערב

אסף הראל: מה את מקשרת פה, את עליית הנוער?

אורלי אראל: את גבעתיים ורמת גן שהולכים להיות שם פרויקטים ענקיים

אסף הראל: עיריית גבעתיים תשתתף בתקציב?

גלי דולב: לצערנו לא נוכל לנחות ישר על הטיילת הצפונית, כי מבנית אי אפשר לעשות זאת. אחת המגבלות הראשיות לתחומים של איפה שאפשר לעשות. יש מגרשים פרטיים בדפנות, אי אפשר לבנות שם, כל הדופן הזו מגרשים פרטיים עם חנייה בקו אפס לאיילון. אנחנו מנסים להעביר את האנשים ממזרח, מהבנינו האינטנסיבי במע"ר נחלת יצחק ובמע"ר של הערים השכנות – מערבה לכיוון המע"ר הצפוני, באמצעות כך שלהולכי הרגל ולרוכבי האופניים יהיה יותר נעים. וולובסקי זה אזור אחר בכלל.

אסף הראל: אז ההתייחסות שלך למרחב הזה, הוא לא כמרחב שהייה אלא מעבר?

גלי דולב: אני אסביר. אנחנו הגדרנו את זה בשביל להיות מסוגלים לקדם את התכנית. לא שהייה, אין שם מבנה ציבור. בן אדם ירצה לשבת, לשתות קפה, חצי שעה הוא יושב, זה מרחב פתוח נעים, אין בניינים. אני מציינת, גם ההיבטים הסביבתיים מנחים את התשובה לשאלה מה יהיה מעבר ומה שהייה. עיקר המטרה היא שלאנשים במרחב העירוני האינטנסיבי הזה, בכל השעות, יהיה להם נעים יותר, יוכלו לשבת על ספסל כמו בכל השדרות שבעיר. לא יהיה פה בניין ציבור עם שימוש קבוע, אלא שטח ציבורי פתוח, זה ההבדל.

אסף הראל: כמו שציינת, זה פרויקט מאוד יקר, ומאוד רחב. אם רוצים לבצע כמו שדרה, אני בעד, שדרה רחבה שתוליך סבבה, כמו הרוחב של רוטשילד, אז קחי 30 מ'. את מדברת על הרבה יותר.

גלי דולב: אם אתה רוצה מרחב מוגן ונעים לאנשים, אנחנו צריכים את המרחב יותר גדול כדי להגן עליהם. ניתן לדמיין את זה כמרחב ציבורי פתוח כמו כיכר רבין, שהיא לא מרחב שהייה קבוע אלא מרחב שיש בו התכנסויות מדי פעם. אולי כמו כיכר הבימה, או המרחב בין המוזיאון לספרית בית אריאלה – מרחב עירוני שיאפשר למעבר וגם לאירועים מסוימים, כמו בקאמרי ששמים במרחבים שעתים-שלוש מופע והולכים. זה יקרה, במרחבים האלה שיוכלו לקשר, וזה החזון- חיבור בין מזרח למערב ומצפון לדרום. גשר יהודית הוא רק להולכי רגל, אבל אתה עובר בו מהר. אנחנו מנסים לייצר מקום שלאדם יהיה גם איפה לחכות לרכבת.

מלי פולישוק: את מדברת בשיפמן על הרחבה של מדרכה ממטר – שני מטר מדרכה, ל-50 מ'

גלי דולב: לא הבנתי את השאלה, המטרה לייצר מרחב עירוני

מלי פולישוק: ה-50 מ' רוחב זה מה שיהיה לאורך 100 מ', זה מה שכתוב פה, זה מה שיעזור לבן אדם

התוכן	מס' החלטה
_____ - _____ תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	15/02/2023 6 - 0003-23

לנשום יותר טוב?

גלי דולב: בוודאי, כי אם אני ממקמת בדפנות גם פיתוח וגם מיגון, בוודאי.
מלי פולישוק: איזה סוג של מיגון?

גלי דולב: עצים, נטיעות.

אסף הראל: אין מחלוקת שבכל מקום שאתה עושה ירוק – זה טוב, כמו שאמרתי קודם ההשוואה לשבילי אופניים זה טוב, אין מחלוקת. השאלה היא בהסתכלות הכללית, האם זה לא מרחיק את הדבר שבאמת נחוץ במקום שבאמת נחוץ בו. האם כשאנחנו נבוא למשרד הפנים או האוצר מי שמתקצב, יגיד היי קיבלתם כבר קירוי איילון, חכו 10 שנים? אני מרגיש, יכול להיות שזה בעיני, מה שיאשרו ב-10 שנים הקרובות, כשאני מסתכל על קירוי איילון בנקודה הזו, בין מוזס ושיפמן, הן לא דומות בנחיצות העירונית שלהן ובתנועה שצפויה להן. לכן אני חושב, שירוק ומעבר זה נעים, אבל צריך לקחת בחשבון את הסיכון שהדבר ירחיק ביצוע קירוי הכרחי יותר בעתיד הקרוב, וזה מה שמפחיד אותי.

מלי פולישוק: אסף, אני מציעה לך ברצינות לפנות לשרת התחבורה, זה באמת עניין ממשלתי ולא רק עירוני ויכול להיות שצריך מדיניות אחרת של המדינה.

דורון ספיר: מאשרים את מסמך המדיניות?

אסף הראל: מציע לאשר את הרחבת גשר מוזס + הרחבה של הקו הכחול, ולהוציא את הרחבת גשר שיפמן מהוות"ל ולא לקדם אותה.

בעד חוות דעת צוות: ליאור שפירא, דורון ספיר וקול כפול

נגד: אסף הראל, אופירה יוחנן וולק

מיטל להבי הייתה במהלך כל הדיון ולא נכחה בהחלטה. יצאה בשעה 14:45

בישיבתה מספר 0022-21 מיום 03/11/2021 (החלטה מספר 11) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

הוועדה מחליטה על עריכת תכנית ולהעבירה לדיון בוועדה לתשתיות לאומיות בכפוף לנוהל קידום תכנית תשתיות ובתנאי הרחבת תחום הקו הכחול של התכנית כך שיכלל אפשרות למבנה כניסה צפוני לתחנת רכבת השלום.

משתתפים: דורון ספיר, אסף הראל, ליאור שפירא, אופירה יוחנן וולק.

חו"ד הצוות: (מוגש ע"י צוות מזרח)

מוצע לוועדה להעביר את מסמכי התכנית לוועדה לתשתיות לאומיות בכפוף לנוהל קידום תכנית תשתיות לאומיות.

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0003-23 מיום 15/02/2023 תיאור הדיון:

עומר וולף: אני נרגש לדווח לוועדה על הגשת מסמכי שלב א' בפרויקט קירוי איילון, מסמכי תת"ל 132 להרחבת גשרים באיילון, לות"ל – הוועדה לתשתיות לאומיות, בהמשך למדיניות קירוי האיילון שאישרה הוועדה בנובמבר 2021 ובהתאמה להחלטת הוועדה בנובמבר 2021 לעריכת תכנית על פי סעיף 77 לחוק התכנון הבניה. מדובר על הרחבת שני גשרים קיימים – גשר מוזס וגשר שיפמן, שני מקטעי קירוי שלפי הבדיקה התכנונית וההנדסית שנערכה בשלב הכנת מדיניות קירוי האיילון הם היחידים שניתן לקדם בטווח המיידי ויש נחיצות לקדם אותם. התכנית נערכת ומקודמת בשיתוף פעולה מלא עם חברת נתיבי איילון, מגישי התכנית בות"ל.

אדר' אורי מזור: מצגי את עיקרי התוכנית.

מלי פולישוק: לגבי הבינוי הנמוך בדפנות האיילון, האם אפשר יהיה בעתיד לפנות ולבנות קירוי מלא?

אורי מזור: כן, הקירוי יידע לתת מענה גם להשלמת חלקי הקירוי בעתיד.

ליאור שפירא: כשאתה אומר שבעתיד יהיה אפשר זה תיאורטי או מעשי?

התוכן	מס' החלטה
תא/תת"ל/132 - הרחבת גשרים באיילון	15/02/2023
דיווח על הגשת מסמכים לוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)	6 - 2023-0003

אורי מזור: זה מעשי. עומר וולף: ככל שיקודמו תוכניות בדפנות האיילון, הן יקודמו בהתאם למדיניות קירוי איילון. מדיניות קירוי האיילון קובעת כי יש להשאיר רצועת תשתיות פנויה מכל בנייה שיהיה ניתן לבסס בה קירוי עתידי. שמירת הרצועה בהתאם למדיניות הקירוי בתכנית עתידית יאפשר את הקירוי בעתיד. ליאור שפירא: האם החלק התלוי כרגע, יאפשר המשך גישה להתחבר בין הצד המזרחי למערבי? עומר וולף: ניתן לפתור את זה בתכנון מפורט. אורי מזור: כן, יהיה ניתן להשלים את הקורה המלאה מהתמך המרכזי ועד הדופן ולהשלים כך כל מקטע ומקטע. חיים גורן: כמה עצים בוגרים גדולים יכולים להחזיק על התשתיות? אורי מזור: אין לי מספרים מדויקים. יהיה ניתן להגיע לכמות עצים מאוד נכבדת ומשמעותית, התוכנית בחנה את ההיקפים והמשקלים שניתן לממש. אופירה יוחנן וולף: מה לגבי הצללות? אורי מזור: הצללות יכולות להיות בשני אופנים – באמצעות העצים ובהצללות מלאכותיות בנויות לאורך מעברים. המקום יידע גם לייצר שטחים בנויים בהיקפים מצומצמים לשימושים כמו עגלות קפה, קיוסק מידע, שירותים. ממשיך להציג את התוכנית מהמצגת. עומר וולף: גם גשר שיפמן מורחב בצורה משמעותית בשתי הדפנות. עבור תנועת הולכי רגל. אופירה יוחנן וולף: מה לגבי תנועת רכבים ואופניים? עומר וולף: תנועת אופניים מקודמת לא בסטטוריקה אלא בהסדרי תנועה בטווח המידי, אנחנו מקדמים שביל אופניים בדרום גשר שיפמן בהתאם לתכנית האסטרטגית לשבילי אופניים בעיר. בתת"ל אנו מדברים על הרחבת המדרכות והמרחב הציבורי להולכי הרגל, מדרכות בדפנות הגשר שהן היום ברוחב של פחות מ-3 מטר. בדופן של המע"ר הצפוני באזור מגדלי הצעירים, בצד המערבי, אין דופן פנויה לביסוס שניתן להוריד בה ניצב קצה לכן ההרחבה בצד זה מצומצמת ביחס למוצע בדופן המזרחית. השטח שרואים כיום כטיילת מתחתיה יש דרך שירות ומרתפים. מדובר בתכנית בסמכות הות"ל, אנחנו נמצאים לפני הגשת מסמכים לבדיקה ראשונית, הדיווח כעת לוועדה הוא טרום הגשת המסמכים. את כל השאלות הסביבתיות יש להשאיר להמשך מכיוון שתהליך העבודה של הות"ל הוא שהנחיות לעריכת מסמך סביבתי ניתנות רק לאחר הגשת המסמכים לבדיקה הראשונית. הסוגיות הסביבתיות כבר על שולחן העבודה אך טרם כלולות במסמכי התכנית. מלי פולישוק: ככל שהאוויר ייחסם צריך למצוא פתרון לזיהום האוויר? אורי מזור: אני רוצה להדגיש שבקירוי שלנו אין משתמשים מתחת לקירוי למעט רכבים, תחום רציפי הרכבת הוא דרומית למקטע הקירוי כלומר הקירוי לא מעליו, המקרה שונה מהמקרה של גשר השלום שהוא ממש גג מעל רציפי תחנת הרכבת. דורון ספיר: רשמנו את הדיווח.

בישיבתה מספר 0003-23' מיום 15/02/2023 (החלטה מספר 6) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

להעביר את מסמכי התכנית לוועדה לתשתיות לאומיות בכפוף לנוהל קידום תכנית תשתיות לאומיות, ולהמליץ לוועדה לתשתיות לאומיות על קידומה המהיר של תכנית אסטרטגית חשובה זו.

משתתפים: דורון ספיר, חיים גורן, אופירה יוחנן וולף, חן קראוס, ליאור שפירא