



ט' טבת תשפ"ב
13 דצמ 2021

מינהל הנדסה
אגף תכנון העיר

לכבוד
חברי הועדה המקומית לתכנון ולבניה

הנדון: כינוס מליאת הועדה המקומית לתכנון ולבניה
מספר ישיבה: 21-0004

אבקש להודיעכם על כינוס מליאת הועדה המקומית לתכנון ולבניה שתיערך בתאריך **27/12/2021** בשעה 16:30 **באולם האירועים החדש, קומה 12**. ובאמצעות אפליקציית זום.

Link to join Webinar

<https://tel-aviv.zoom.us/j/88499534552>

הנושאים על סדר היום:

1. תא/9068 מדיניות לקירוי האיילון
2. בקשה לדיון חוזר הוגשה ע"י חברת המועצה שולה קשת
- תא/תתל/132 הרחבת גשרים באיילון
- בקשה לדיון חוזר הוגשה ע"י חברת המועצה שולה קשת

בכבוד רב,

אהוד כרמלי, אדרי'
מהנדס העיר

העתקים:
מר רון חולדאי
מנחם לייבה
הראלה אברהם אוזן, עו"ד
ענת ענבר גמליאל
עוזי סלמן, עו"ד
אהוד כרמלי, אדרי'
אורלי אראל

ראש העירייה
מנכ"ל העירייה
משנה ליועמ"ש לענייני תכנון ובניה
סגן מהנדס העיר
היועץ המשפטי
מהנדס העיר
מנהלת אגף תכנון העיר וסגנית מה"ע



10.11.2021

לכבוד
עו"ד דורון ספיר, יו"ר ועדת המשנה לתכנון ובניה תל אביב יפו
עו"ד הראלה אברהם-אוזן, יועמ"ש ועדת המשנה לתכנון ובניה תל אביב יפו

בקשה לדיון חוזר במליאת הוועדה המקומית בהמשך להחלטת ועדת המשנה לתכנון ובניה מיום 03.11.2021

החלטה במסמך מדיניות לקירווי האיילון (תא/9068) והחלטה להרחבת גשרים באיילון (תא/תתל/132)

א.ג.נ. שלום רב,

1. בישיבה מספר 21-0022 מיום 03.11.2021, דנה ועדת המשנה לתכנון ובניה (להלן: "הוועדה") בנושאים שבנדון, והחליטה: (א) לאשר את מסמך מדיניות לקירווי האיילון (תא/9068, להלן: "מסמך המדיניות") (ב) להעביר לוועדה הלאומית לתשתיות את תכנית הרחבת הגשרים באיילון (להלן: "התכנית").
2. בהתאם לסעיף 18 (ז') לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (תיקון מס' 101) תשע"ד-2014) ובהתאם לסעיף 2 בתקנות התכנון והבניה (סדרי הדיון בקיום דיון חוזר במוסד תכנון), תשס"ג-2003, הריני לדרוש קיום דיון נוסף במליאת הוועדה המקומית לתכנון ובניה, שיעסוק במסמך המדיניות ובתכנית שבנדון. לצורך קיצור הליכים ומשאבים ולאור הקשר בין הנושאים, אבקש לקיים את הדיון בשני הנושאים במשותף.
3. טרם הגיע לידי הפרוטוקול המלא של הדיון, ונכון להיום, טרם פורסם הפרוטוקול המלא באתר האינטרנט העירוני. לפיכך, אני שומרת לעצמי את הזכות לעדכן בהמשך את בקשתי לדיון חוזר ואת הנימוקים לבקשה. להלן צילום מסך מאתר האינטרנט שבוצע היום, ומלמד כי טרם פורסם הפרוטוקול המלא:

07/11/2021	פרוטוקול 21-0021 מיום 20-10-2021	20/10/2021
07/11/2021	פרוטוקול 21-0020 מיום 5-10-2021	05/10/2021
13/10/2021	פרוטוקול מליאת ועדה מקומית 21-0003 מתאריך 05-09-21	05/09/2021
06/10/2021	פרוטוקול מאושר 21-0019 ליום 25-8-2021	25/08/2021
04/08/2021	פרוטוקול החלטות 21-0018 מיום 4-8-2021	04/08/2021
26/06/2021	פרוטוקול 21-0018 ליום 4-8-21	04/08/2021
21/07/2021	פרוטוקול החלטות 21-0017 מיום 21-7-2021	21/07/2021
04/08/2021	פרוטוקול מאושר 21-0017 ליום 21-7-2021	21/07/2021
07/07/2021	פרוטוקול החלטות 21-0016 ליום 7-7-2021	07/07/2021
21/07/2021	פרוטוקול מאושר 21-0016 ליום 7-7-21	07/07/2021

< 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 >

להלן תמצית חלק מנימוקי לקיים את הדיון החוזר:



לשכת חברת המועצה שולה קשת, עיריית תל אביב-יפו, רחוב אבן גבירול 69, תל-אביב-יפו 64162
טלפון: 03-7244686, 03-7244615, מייל: shula_k@mail.tel-aviv.gov.il

א. **וועדת התכנון אישרה את עדכון מסמך המדיניות מבלי שהובהרו השינויים המרכזיים במסמך:**
הן במסמכים שנשלחו לחברות וחברי הוועדה טרם הדיון, והן בדיון עצמו, לא היה ברור מה הם בדיוק השינויים שבוצעו במסמך המדיניות ביחס לזה שאושר בשנת 2015. כך למשל, לא הוצגה טבלה המפרטת את ההבדלים בין המסמכים, לא הוצגו מפות להשוואה, לא פורסם גבול מסמך המדיניות המעודכן, ולמעשה, הנתון ההשוואתי היחיד שהוצג היה השינוי בשטח מסמך המדיניות.
מלבד חוסר השקיפות וחוסר המידע, הרי שהנימוקים לשינוי לא הובהרו די הצורך. הוצג לוועדה כאילו "קשיים משפטיים ותכנוניים" גרמו לשינוי במדיניות, אך לא פורט די הצורך מהם אותם קשיים. לפי ברור שעשיתי לאחר הדיון, נאמר לי שאולי אחד מקשיים אלו היא גם ההחלטה האסטרטגית השגויה שעשתה העירייה לפני כמה שנים, כשמסרה למדינה את חלקה בחברת 'נתיבי איילון' בתמורה לקבלת השליטה בחברת 'אתרים'.
לפיכך אבקש:

- 1) לקיים דיון מחדש בנושא השינוי התכנוני, לאחר שמינהל ההנדסה יציג במפורט את ההבדלים בין מסמך המדיניות הקודם שאושר לבין זה שהועלה לדיון כעת.
- 2) לשקול מחדש את שינוי מדיניות הקירוי לאחר שיפורטו הנימוקים לשינויים במדיניות, כולל השפעת העובדה שהעירייה כבר אינה אחת מבעלות השליטה בחברת 'נתיבי איילון'.

ב. **מסמך המדיניות המעודכן מבטא ראייה תכנונית לקויה:**
מסמך המדיניות מציג פתרון תכנוני חד ממדי – או קירוי או כלום. בניגוד למדיניותה המוצהרת של העירייה לתעדף את הולכי הרגל ולחזק את הקשרים האורבניים בין הגדה המזרחית והגדה המערבית של האיילון, המסמך לא מאפשר צמצום נתיבי הרכב הפרטי לאורך האיילון, לא מראה כיצד משתלבת מדיניות האיילון עם תכנון המטרו, לא מציג את החיבור למוקדי תחבורה ציבורית מתוכננים כמו מע"ר בן צבי ומרכז הירידים, מתעלם משאלת חזות העיר לאורך תוואי הנחל, ולא בוחן אפשרות הוספת מבני ציבור משמעותיים לאורך ציר הנחל בשטחים השייכים לעירייה.
לפיכך אבקש לקיים דיון בליקויים ובחוסרים התכנוניים שיש במסמך המדיניות, ולקבוע לוח זמנים מסודר ודגשים לתיקונו.

ג. **ההחלטה לממש את מסמך המדיניות בשלב הראשון באמצעות תכנית הות"ל הייתה לקויה:**
מלבד הליקויים במדיניות עצמה, גם הנושאים הראשוניים שהוועדה התבקשה לממש במדיניות הקירוי (התכנית שעוברת לות"ל), מבטאים גישה לפיה כאילו מטרתה היחידה של העירייה היא להקל על יזמי הנדל"ן להקים מגדלים לאורך ציר האיילון.
לא הוסבר בדיון מדוע עיבוי גשר פישמן ומוזס חשובים יותר ממקטעים אחרים של ציר הנחל, ולא נמסר דיווח על הסיכומים המוקדמים בין מינהל ההנדסה ומוסדות התכנון הארציים לתעדף דווקא מקטעים אלו באמצעות הות"ל. כך למשל, לא ניתן בדיון הסבר מספק מדוע לא לנצל את התת"ל גם כדי להקים גשרי הולכי רגל ואופניים בין מעוז אביב ורמת אביב ו/או בין התקווה ושפירא ('גשר המכנסיים').
לפיכך אבקש שיתקיים דיון חוזר בו תבחן הוועדה המקומית חלופות אחרות לשלבי מסמך המדיניות ותחליט אם לעדכן את התכנית שיש לקדם באמצעות הות"ל.



ד. הן מסמך המדיניות והן התכנית עלולים לאפשר פטור ממטלות יזם שטרם מומשו:

לפי פרסומים בתקשורת (למשל, 'דה-מרקר', 02.11.2021), סכום עצום של כספי ציבור, 100 מיליון ש"ח, שיזמים נדרשו לשלם לוועדה המקומית בתמורה להטבות ולזכויות, ונועדו לשמש לקירוי האיילון, כלל לא נגבו מהם.

בדיון לא הוסבר מה יהיה עתיד כספים אלו, לא פורט אילו פרויקטים טרם שילמו אותם, ולא ברור האם המסמך המעודכן יאפשר להמשיך במדיניות "קריצת העין" כלפי יזמי המגדלים.

אני חוששת, שהן ההחלטה להמשיך במדיניות הקירוי "המצומצמת" במקטע בו עתידים להיבנות מגדלים נוספים, והן ההחלטה לממש באמצעות הות"ל חלק ממדיניות הקירוי, יאפשרו עקיפת הוראות של תכניות מפורטות שלפיהן מוקמים מגדלים אלו.

כך למשל, תכנית המע"ר הצפוני (פרוייקט 'מיד-טאון') תא/3250, קבעה כתנאי למימושה אישור תכנית פיתוח שתכיל חיבורים למרקם העירוני, ביניהם גשר הולכי רגל בהמשך לרחוב עמק ברכה. גשר זה הוצג במסמכים המנחים של תא/3250, אך לא רק שהפרוייקט אוכלס מבלי שנבנה הגשר, אלא שכעת מבוקש להעביר מטלת יזם זו לאחריות המדינה באמצעות הות"ל.

לפיכך אני סבורה שעל הוועדה לקיים דיון מחודש בנושא, בו יוצגו:

1) פירוט המטלות הכספיות שהובטחו לוועדה המקומית בהתאם למסמך המדיניות הקודם, פירוט לפי פרויקטים ולפי סכומים.

2) הסבר מדוע טרם נגבו הכספים (פירוט לפי פרויקט), וכך הצגת תאריכי יעד להשלמת הגבייה.

3) פירוט המטלות הפיזיות שיזמי המגדלים התחייבו להקים בתכניות מפורטות בתחום מסמך המדיניות המצומצם (בין ההלכה להגנה).

4) הסבר מדוע לא מומשו מטלות פיזיות אלו עד כה, ומה מהן יעבור למימוש בתכניות שמינהל ההנדסה מציע כעת להעביר לאחריות הות"ל.

לאחר שיוצג בפני הוועדה המידע הנ"ל, יש לשוב ולבחון האם מסמך המדיניות במתכונתו הנוכחית עלול לאפשר את המשך אי-גביית החובות, וכיצד ניתן לתקן ליקוי זה.

4. אבקש כי בקשה זו תובא לדיון בהקדם האפשרי במליאת הוועדה המקומית לתכנון ובנייה.

כאמור, אני מציעה שיתקיים דיון חוזר אחד שיעסוק הן בהחלטה לגבי מסמך המדיניות לקירוי האיילון והן בהחלטה להעביר לות"ל את מימוש הרחבת הגשרים באיילון.

מפאת רצוני שלא לעכב את עבודת הוועדה המקומית, הזדרזתי והכנתי פנייה זו טרם פורסם פרוטוקול. כמו כן, טרם השלמתי את ההתייעצויות עם מומחים בנושא.

לפיכך, הטענות המובאות לעיל הינן מקדמיות בלבד, ואני שומרת לעצמי את הזכות להביא נימוקים נוספים ולהוסיף לאלו המובאים לעיל בישיבת מליאת הוועדה המקומית אשר תדון בנושא.

בכבוד רב,

שולה קשת

חברת מועצת העיר והוועדה המקומית תל אביב-יפו

העתקים:

מר רון חולדאי, ראש עיריית תל אביב-יפו ויו"ר הוועדה המקומית
חברות וחברי הוועדה המקומית לתכנון ובנייה
אדרי' אודי כרמלי – מהנדס העיר



עדכון מסמך המדיניות לקירוי האיילון

להלן ההיסטוריה הסטטוטורית:

מוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית:
הועדה המחוזית

שטח התכנית: כ-2,500 דונם

מתכנן: לרמן אדריכלים בע"מ, מחלקת תכנון מזרח, אגף תכנון העיר.

יזם: הועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו.

בעלות: שונים.

מצב השטח בפועל:

בתחום התכנית 3 חטיבות שטח בעלות מאפיינים ייחודיים, כמפורט להלן:

1. **תוואי האיילון:** חטיבה זו כוללת את רצועת זכות הדרך של כביש 20 כפי שנקבע בתא/1205 "נתיבי איילון". במסגרת רצועה זו 5 רצועות מובחנות להן נקבעו יעודי קרקע שונים.

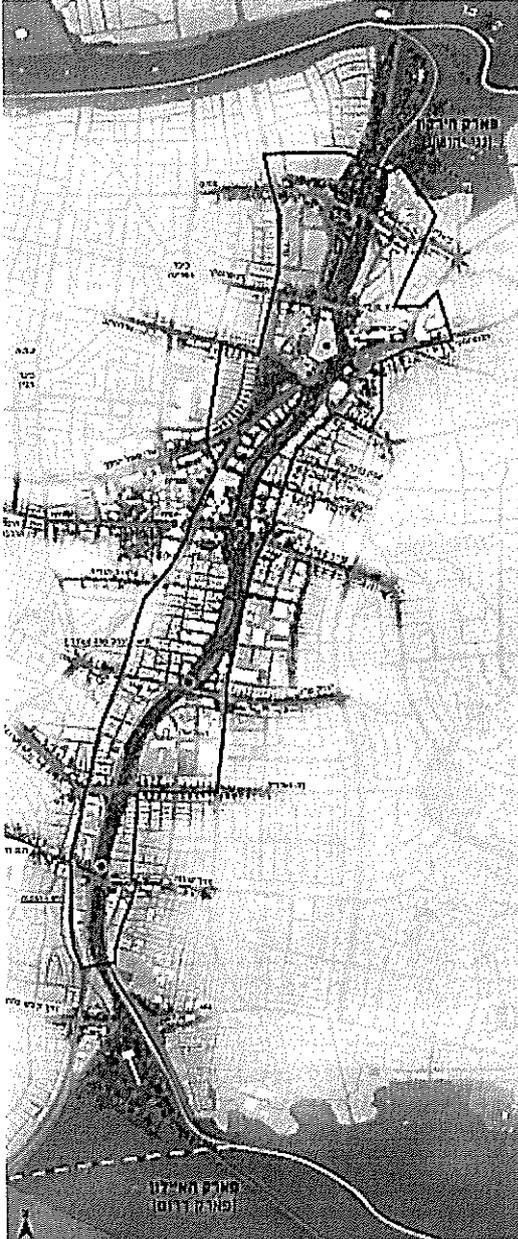
- **רצועת הדרך** – משמשת בפועל את כביש 20 ונתיבי התנועה המובילים אליו וממנו (רמפות הכניסה והיציאה מכביש 20).

- **רצועת מסילה הרכבת** – נמצאת בין מסלול כביש 20 בכיוון נסיעה לדרום ומסלול כביש 20 בכיוון נסיעה לצפון.

- **רצועת תעלת האיילון.**

- **רצועה שצ"פ מלווה דרך.** רצועה זו נמצאת לרוב מחוץ למסעה של הכביש. רוחבה כ-7 מ' ולרוב שטחה מכוסה צמחייה.

- **רצועת בניוי הצמודה לרצועת השצ"פ** – אשר חלקה ביעוד "שטח לתכנון בעתיד".



2. **שטחים מבונים לאורך האיילון:** בשטחים הגובלים באיילון אזורים המשמשים לתעסוקה, מסחר ומגורים. אזורי התעסוקה, שהם השימוש הרווח לאורך האיילון, נמצאים בדופן זרוע המערב הצפוני, נחלת יצחק ובצרון באופן חלקי גם בתחום שכונת מונטיפיורי. לאורך זרוע המערב הצפוני מתחמי תעסוקה ושימושים מעורבים אשר נבנו החל משנות ה-90 עם הקמתו של מרכז עזריאלי. כיום נמצאים בהליכי קידום תב"עות המאפשרות הקמת מגדלים נוספים. בדופן נחלת יצחק רוב השטח הגובל באיילון נמצא בתחום תכניות בהליכי קידום בעלות מאפיינים דומים לתכניות בזרוע המערב הצפוני. תא/1205 קבעה יעוד "שטח לתכנון בעתיד" בחלק מן השטחים הגובלים באיילון. בשכונת מונטיפיורי מבנים מאוכלסים רבים בתחום יעוד קרקע זה. בחלק הדרומי, בשכונת מונטיפיורי, יד אליהו והתקווה השטח הגובל באיילון מתאפיין במבני מגורים וותיקים בני 3-4 קומות בבניה מרקמית.

3. **גשרים ותחנות רכבת:** בתחום שטח התכנית 7 גשרים המחברים את שני עברי האיילון: גשר ההלכה בגבולה הצפוני של התכנית, גשר יעקב דורי, גשר ערבי נחל, גשר מוזס, גשר חיים לנדאו (הידוע כגשר דרך השלום), גשר יצחק שדה, גשר לה גארדיה וגשר ההגנה בדרומה. גשרים אלה משמשים למעבר כלי רכב. בהליכי הקמה שני גשרים נוספים: גשר עמק ברכה, וגשר יהודית. גשר יהודית מיועד לשרת אך ורק רוכבי אופניים והולכי רגל. מוצעים גשרים נוספים: גשר השלושה, בין רח' השלושה לרח' הרכב וגשר המכנסיים בין רל' ההגנה לרח' שלמה.

מצפון ומדרום לגשר חיים לנדאו נמצאת תחנת רכבת ישראל השלום. מצפון לגשר נמצא אולם הנוסעים של התחנה אשר הוקם באמצע שנות ה-90 של המאה שעברה. מספר הנוסעים בתחנה זו הוא כ-40,000 ביממה. לקראת הקמה אולם נוסעים נוסף מדרום לגשר. תמ"מ 5, כמו תא/5000 קבעו מקום לתחנת רכבת נוספת בשטח המצוי מתחת לגשר יצחק שדה. נכון להיום טרם הוקמה תחנת רכבת המקום.

מדיניות קיימת:

א. אושר פרסום על הכנת תא/4385 לפי סעיף 77 וקביעת מגבלות לפי סעיף 78 לחוק התו"ב, על ידי הוועדה המחוזית בדצמבר 2015.

גבולות התכנית הן כדלקמן:

בצפון: רח' ערבי נחל וגשר ערבי נחל עד לצומת עם דרך בגין.

ממזרח: רח' יגאל אלון.

ממערב: דרך בגין עד רח' איסלריש, רח' ילין מור נתן, רח' טברסקי, רח' חומה ומגדל.

מדרום: ציר המשכי לשד' יהודית.

לפי סעיף 78 לחוק התו"ב נקבעו מגבלות להוצאת היתרי בנייה ו/או הרשאות למבני דרך בתחום התכנית לתקופה של 3 שנים וזאת על מנת להבטיח את האפשרות לקירוי עתידי של האיילון, את האפשרות להרחבת הגשרים הקיימים וכן על מנת להבטיח את הרחבת זכות הדרך הנדרשת להנגשה נאותה של תחנת רכבת השלום ממזרח בדרך השלום. יקבעו מגבלות בנייה לגבי כל אחד מחטיבות השטח כמפורט מטה:

- 1. רצועה להבטחת פרוגרמה תחבורתית:** מיקומה של רצועה זו יהיה החל מקצה הגשרים הקיימים ועד מרחק של 20 מ' לכל כיוון מן הגשר הלאה וכמסומן בתרשים המצורף להחלטה זו. מטרת קביעת המגבלות בתחום רצועה זו הבטחת מקום לפרוגרמה תחבורתית של הגשרים, בפרט בהקשר של תחנת הרכבת ר"י השלום הקיימת ותחנת יצחק שדה העתידית. בתחום רצועה זו יאסר מתן היתר בנייה ו/או מתן הרשאה למבנה דרך אלא בכפוף לביצוע הליך תיאום והתאמה של המבוקש להנחת דעתו של מהנדס העיר לעניין הבטחת האפשרות העתידית להרחבת הגשרים על מנת להבטיח מענה לפרוגרמה התחבורתית של הגשר הכוללת התייחסות לרכב ממונע, תחבורה ציבורית, אופניים והולכי רגל.
- 2. רצועת הבטחת היבטים הנדסיים:** מיקומה של רצועה זו יהיה החל מגבול היעוד של "שצ"פ מלווה דרך" ו/או יעוד "דרך" כפי שנקבעו בתא/1205 וכמסומן בתרשים המצורף להחלטה זו. רוחבה יהיה 10 מ' מגבול היעוד כאמור. מטרת קביעת המגבלות בתחום רצועה זו הוא הבטחת מקום למרכיבים הנדסיים של הקירוי בדופן האיילון (ניצבים/ קיר נושא, מערכת האוורור, מערכת מילוט ועוד). בתחום רצועה זו יאסר מתן היתר בנייה ו/או מתן הרשאה למבנה דרך אלא בכפוף לביצוע הליך תיאום והתאמה של המבוקש להנחת דעתו של מהנדס העיר לעניין הבטחת האפשרות העתידית לביצוע מרכיבים הנדסיים של קירוי האיילון.
- 3. רצועה להבטחת הממשק האורבני:** רצועה זו תכלול את שטח מתחמי התכנון הגובלים באיילון במלואם ואת שטח כל החלקות ביעוד סחיר הגובלות באיילון, משמע השורה הראשונה של הבינוי העתידי הגובל באיילון. מטרת קביעת המגבלות בתחום רצועה זו הוא הבטחת תיאום תכנון בינוי ופיתוח בין התכנון במסגרת בקשות להיתרים לקירוי. בתחום רצועה זו יאסר מתן היתר בנייה ו/או מתן הרשאה למבנה דרך וכן לאישור תכנית עיצוב אדריכלי אשר אישורן הוא תנאי למתן

התוכן	מס' החלטה
תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 0022-21ב'

היתרי בנייה, אלא בכפוף לביצוע הליך תיאום והתאמה של המבוקש להנחת דעתו של מהנדס העיר לעניין הבטחת המפורט להלן:

4. **תאום הבינוי**: קביעת חזית עירונית פעילה, המשיקה לקרוי.
5. **תאום מפלסי הקירוי**: גובה מפלס הפיתוח העליון של הקירוי בסמוך לפרויקט טרם נקבע סופית. המפלס יהיה נגזרת של הגבריט הסופי בנתיבי התנועה, של הגובה ההנדסי הנדרש לקרוי, של עומק האדמה הגנתית ובתי הגידול במסגרת הפיתוח המוצע בקטע זה וכיו"ב. מטרת התיאום הבטחת האפשרות העתידית לפיתוח רציף והמשכי בין השטחים הפתוחים בתחום המתחמים הגובלים לשטחי הקירוי. הבטחת הרציפות תיעשה באמצעות מגוון אמצעים לפי שיקול הדעת של מה"ע, בכלל זה קביעת מפלס הכניסה לבינוי הגובל בקירוי, מפלס הפיתוח במרווח שבין הבינוי העתידי לקירוי והבטחת השטחים הנדרשים לקירות תמך, מדרגות ורמפות.
6. **הבטחת רוחב זכות הדרך הנדרשת** להנגשה נאותה של תחנת רכבת השלום מכיוון מזרח בדופן דרך השלום. בתחום זה תיאסר הוצאת היתרי בניה אלא להנחת דעתו של מהנדס העיר לגבי האפשרות להרחיב את המדרכה הגובלת החלקה באמצעות רישום זיקת הנאה ו/או הפקעה בהתאם להחלטה עתידית שתתקבל במסגרת הליך קידום התכנית.

ב. תכנית האב תואמת את עיקרי **תכנית המתאר תא/5000**, אשר במסגרתה סומן קירוי מעל דרך פרברית מהירה (ציר איילון). תכנית המתאר מקנה לוועדה סמכות לדרוש, כתנאי לדיון בהפקדת תכנית הנמצאת בתחום אזור אשר בו מסומן יעוד קירוי מעל דרך פרברית מהירה, הכנת מסמך מדיניות אשר יתייחס לכך דרך ההיבטים הבאים:

- **מרחב ציבורי פתוח** - קשרים בין אזורי העיר, עיגון הציר הירוק המטרופוליני שלאורך האיילון והקשרים אליו, מתן מענה למחסור בשטחים פתוחים באזורים סמוכים וכדומה.
- **בינוי - תיאום בין הבינוי המוצע משני צידי האיילון**, יצירת חזית פעילה לכיוון האיילון וכדומה.
- **קירוי עתידי של האיילון** - הנחיות לשמירת אפשרות לקירוי עתידי של האיילון. הנחיות לגבי עיצובו של הקירוי, רוחבו, השימושים הממוקמים עליו, אפשרות עתידית לבניה וכדומה.
- **הנחיות לגבי אופן המימוש המוצע לקירוי ולבניה הסמוכה לו**, ובכלל זה התניות אם קיימות לגבי שלביות הבינוי, גבולות בין אזורי בינוי וכדומה.
- **תשתיות** – הנחיות לשמירת מסדרונות מעבר לתשתיות קיימות ועתידיות.
- **נטיעת עצים ושתילה**, מיקום והיקפים בעיקר בחיבור הקירוי לדופן האיילון.

תא/5000 כוללת בנוסף את ההתייחסויות הבאות בנוגע למסדרון האיילון:

- **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.
- **גישור וקרוי מעל האיילון** – התכנית 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.
- **דרך מהירה ומרכזי תחבורה** - התכנית מגדירה דרך מהירה וקווי רכבת ישראל לאורך האיילון. כמו כן מסומנים בתחום הפרוייקט מספר מחלפים שאושרו ומרכזי תחבורה משולבים עירוניים במחלף השלום וביצחק שדה וכן מרכז תחבורה משולב מטרופוליני במסוף 2000. נוסף לכך, לאורך האיילון מסומן שביל אופניים אותו חוצים שבילי אופניים נוספים בכיוון מזר-מער.
- **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' גבעת התחמושת.
- **עיצוב עירוני** – נספח העיצוב העירוני של התכנית מגדיר כי מרבית המרחב המשיק לאיילון מוגדר לבנייה מעל ל-40 קומות. זאת, פרט למקרים פרטניים בשכונת מונטיפיורי בה הבנייה מוגבלת לכ-8 קומות.

• **אזורי ייעוד** – תשריט אזורי היעוד מגדיר את רצועת האיילון כדרך מהירה הכוללת בתחום הפרוייקט ומעבר לו קירוי מעל דרך מהירה. רצועת האיילון מוגדר גם כציר ירוק מטרופוליני המקשר בין שני הפארקים המטרופוליניים בצפון העיר ומדרומה לה. דפנות הצמודות לאיילון במקטע המשתיך לפרוייקט מוגדרות כאזור תעסוקה מטרופוליני סמוך להסעות המונים. יוצא דופן חלק משכונת מונטיפיורי הצמודה לאיילון ומוגדרת כאזור מעורב לתעסוקה ולמגורים.

מצב תכנוני קיים:

לאור מספרן הרב של התכניות בתחום התכנית, הן רוכזו בנספח המצורף לדרפט זה.

מצב תכנוני מוצע:

קירוי כביש האיילון מגלם תועלות רבות ומרחיקות לכת לעיר, בכלל זה יצירת פארק ירוק נרחב בלב הפועם של האזור העירוני הגדול בישראל, איחוי רקמות אורבניות, בכלל זה חלק מן המעייר המטרופוליני, שיפור איכות הסביבה באמצעות הפחתת זיהום האוויר ומטרדי הרעש הכבדים במקום, ויצירת אזור ידידותי ואטרקטיבי לפעילות עירונית תוך ניצול מיטבי של הקרקע במוקד המטרופולין. הקירוי והמרחב הציבורי הפתוח שיוקם מעליו ישנו את האופן שבו נחוה אזור זה ע"י מאות אלפי התושבים, מועסקים, והמבקרים בעיר, בפרט במרכז העסקים הראשי שלה. רצועת האיילון, הנתפסת היום כאזור לא נעים שיש לעבור דרכו בליט ברירה, יוכל להפוך למוקד עירוני חדש המהווה מרחב ציבורי איכותי ובעל מעמד איקוני, המזוהה עם העיר. נכון להיום נתיבי איילון מהווים את אחד מעורקי התחבורה הראשיים ומן המשמעותיים שבמערך התנועה הארצי. בממוצע עוברים בהם כ-750,000 כלי רכב ביממה והם נחשבים לציר התחבורה העמוס ביותר בארץ, כאשר תנועת הרכבים והרכבות מייצרת מטרד רעש וזיהום אוויר, המשליכים באופן מהותי על שימושי הקרקע במקום. בהיבט התחבורתי הקמת הקירוי תתמוך בפיתוח עירוני מוטה תחבורה ציבורית (Transit Oriented Development). הקמת הקירוי תאפשר שיפור משמעותי ברמת השירות להולכי רגל, בפרט עבור יוממים העושים שימוש במערכת הסעת ההמונים המרוכזת באזור זה, אשר מצויות בו תחנות רכבת ישראל הגדולות בארץ, ואשר היקף המשתמשים בהן צפוי לגדול באופן משמעותי ביותר בשנים הבאות ולהגיע להיקף של עשרות אלפי נוסעים בכל תחנה.

עבודת התכנון תיערך בשני שלבים מובחנים, על ציר הזמן, במרחב ובמטרות שלהם. בשלב א' הכנת תכנית אב - "חזון איילון" ושלב ב' תביע לאזור המרכזי.

א. תכנית האב

מטרות:

- העצמת מוקד הפעילות הארצי ויצירת מרכז כובד חדש – פיתוח אטרקטיבי לפעילות עירונית ומטרופולינית
- יצירת מרחב ציבורי חדש – פארק לינארי התופר את מרכזי הפעילות לאורך ציר תנועה להולכי רגל בכוון צפון דרום הנהנה מאינטנסיביות גבוהה ביותר בדפנותיו, שימושים פתוחים לציבור במפלס הפארק ובקווי המגע עם השטחים הציבוריים - הרחוב, המעברים, תחנות מערכות ההסעה ההמונית ושטחי הפארק.
- איחוי הרקמה העירונית משני צידי האיילון - חיזוק הנגישות ופיתוח מערך קשרים בכוון מזרח ומערב בדגש על הולכי הרגל ורוכבי אופניים.
- יצירת חזית עירונית פעילה בדפנות העירוניות הפונות לאיילון
- עיצוב שערי הכניסה הראשיים לעיר תל אביב לאורך האיילון
- חיזוק מוקדי התחבורה המטרופוליניים והעירוניים הראשיים על ציר האיילון העונים לדרישות המטרופולין המתפתח
- שיפור איכות הסביבה באמצעות הפחתת זיהום האוויר ומטרדי הרעש הכבדים וצמצום/מניעת מפגעים סביבתיים

חזון האיילון:

"ריאה ירוקה" - הצורך בשטחים פתוחים רחבים במרכז העיר, לצד מגמות הקיימות בעולם כיום, של יצירת מרחב עירוני ציבורי איכותי המעניק עדיפות להולכי רגל על פני כלי הרכב.

רצועת פארק המחברת, מבחינה רעיונית ופיזית את מערך הפארקים העירוניים הגדולים – פארק הירקון בצפון ופארק אריאל שרון מדרום. פארקים אלה הינם בעלי תפקיד אזורי רחב, משתרעים על שטחים נרחבים ומהווים מקום מפגש ברמה המטרופולינית והארצית. לאורך קווי המגע בין קטעיו השונים של המרקם העירוני לבין הפארקים נוצרת הזדמנות עירונית ייחודית.

פארק גג האיילון כמרכז כובד עירוני ומטרופוליני חדש – מרחב ציבורי פתוח ואטרקטיבי לפעילות עירונית ומטרופולינית, תוך יצירת חזית עירונית פעילה בדפנות, תפירה ואיחוי הרקמות האורבניות משני צידיו, משיכת פעילויות ומשתמשים מעומק המרקם הבנוי אל אזור הפארק.

תכנית האב תשמש כמסמך מנחה לתכנון בהליכים המתקיים במתחמים הגובלים בתחנת הרכבת (כגון מתחם חברת החשמל, טרה ושפע טל) על מנת להבטיח אינטגרציה מרחבית אופטימלית בין ובין תחנת רכבת השלום ורמת שירות נאותה לאוכלוסיית המשתמשים בתחנה. עבודת התכנון במרחב זה תיערך ביחד עם גורמים מרכזת ישראל ומשרד התחבורה במסגרת ממשקי עבודה של העירייה מול גופים אלה.

תכנית האב תהווה תשתית רעיונית לקידום תכנית מתאר סטטוטורית כמתואר להלן במסגרת השלב הבא.

עקרונות תכנית האב:

- **קידום תכנון פארק גג האיילון בראיה כוללת של המרחב העירוני הסובב על כל מרכיביו –** הן ברמה התפקודית והן ברמת פיתוח המרחב הציבורי העוטף, מערכות הקשרים, מרחב הולכי הרגל והשימושים הציבוריים בצד הפיתוח הכלכלי/מסחרי.
- **פיתוח פארק ומרחב ציבורי פתוח, נגיש ואטרקטיבי לשימוש קהלים רחבים הכולל מגוון רחב של פעילויות -** סוגים שונים של שטחים פתוחים, רחבות פתוחות, אזורי משחק ושהייה, אזורים מגוונים ובתי גידול לעצים גדולים.
- **פיתוח, חיזוק והרחבת צירי קשר מזרח-מערב ברמה המטרופולינית, העירונית והמקומית וקישורם למערך הסובב -** מרחב הולכי הרגל, מסלולי אופניים, לוי והדגשת אופי הצירים על ידי נטיעת שדרות עירוניות המקושרות למרחב העירוני הסובב.
- **הבטחת המשכיות ורציפות המעבר הפיזי להולכי רגל ולמסלולי אופניים בין פארק הירקון ופארק אריה שרון** תוך התחברות לצירי הרוחב, למערכת הסובבת ולמוקדי התחבורה ציבורית בתחום הפארק ובמרחב העוטף. שמירת רצף ויזואלי בקטעי הפארק ומבט פתוח לאורך ציר צפון דרום ככל הניתן.
- **קישוריות מיטבית למוקדי תחבורה ותחנות תח"צ –** רכבת, קו אדום, מסלולי אוטובוסים ומוניות.
- **פיתוח אזור תחנות הרכבת הראשיות (שלום וסבידור) והמשניות (אוניברסיטה, יצחק שדה, ההגנה) בתיאום ותוך השתלבות בפיתוח פארק גג האיילון.** יצירת מרחב ציבורי פתוח, אטרקטיבי ומזמין בכניסות לתחנות להבטחת הגישה הנאותה בדגש על הולכי רגל ורוכבי אופניים.
- **צימצום הבניה על פארק גג האיילון למינימום הכרחי במתחמי התחנות וניצול שטחים גובלים להשלמת המערכות הנדרשות.**
- **הפנית פרוגרמות נדרשות מפארק גג האיילון אל הבניה והפיתוח בשולי הפארק** בפרויקטים שכנים תוך ניצול תת הקרקע ובמידת הנדרש שטחים על קרקעים.
- **פיתוח חזית הבינוי הפונה לפארק כדופן פעילה הכוללת שימושי מסחר, ביזור ושימושים ציבוריים** בקומת מסד גבוהה הפתוחה לכיוון הפארק ומלווה בשטח פתוח ושדרת עצים כפולה. דגש על יצירת חיבוריות וקישורים לשטחים הציבוריים ולמעברים בפרויקטים הגובלים ולרחובות מקבילים (יגאל אלון במזרח ובגין במערב)

- גיבוש שפה עיצובית למקטעי פארק תוך התייחסות לשילוט, תאורה, ריהוט רחוב, מתקנים נדרשים, חומרי גמר, גינון ונטיעות.
- מתן אפשרות להקמה בתחום הפארק של שטחים ומתקנים פתוחים לשימושים ציבוריים בלבד כולל סככות ופביליונים לתערכות ולאספקת מידע בבניה קלה ובאופן שלא יהוו מטריד והפרעה לרצף הויזואלי הפתוח.
- עיגון הקשרים והפרוגראמות הנדרשות להבטחת מטרות התכנית ואפשרות מימושן בתכניות סטאטוטוריות כולל התנאים והמגבלות הקשורים לבניה ופיתוח בפרויקטים בשולי הפארק גג האיילון
- שילוב והבטחת פתרונות לביסוס והקמת הקירוי ופתרונות למטרדים סביבתיים בתכניות פיתוח הפארק.
- פיתוח הפארק והמרחב הסובב בשלבים, תוך ניצול הזדמנויות למימושו על ידי רתימת פרויקטים גובלים ואיגום משאבים של גורמי פיתוח שונים להבטחת פיתוח הפארק.
- קידום מודעות רחבה ושיתוף הציבור ומקבלי ההחלטות ב"חזון האיילון".

תכנית האב מציעה התייחסות דיפרנציאלית לאזורים שונים כמפורט להלן:

א. מקטע דרומי: מגשר ההגנה בדרום ועד גשר יצחק שדה בצפון. התכנית שמה דגש על אפשרויות איחוי רקמות עירוניות וחיבוריות והמשכיות של תנועת הולכי רגל ושבילי אופניים לרוחב בכיוון מזרח מערב דרך צירים עירוניים ראשיים (רחוב לה גארדיה ולוינסקי) בין שכונות הדרום המתחדשות ואזור התחנה המרכזית הישנה והחדשה. חיבוריות בכיוון צפון דרום בדגש על חיבור פארק גג האיילון לפארק אריאל שרון. קו מגע דיפוזי בין העיר והפארק במרחב הולכי הרגל באמצעות חדירה של הפארק אל הבניה העירונית המרקמית המאפיינת מקטע זה דרך שדרות, רחובות וצירים ירוקים. תכנית האב שוללת אפשרות לקירוי האיילון מדרום לגשר ההגנה, בזאת בגין אפיון הבינוי בדפנות האיילון, הטופוגרפיה באזור זה והימצאות מחלף כביש מס' 1 ואיילון דרום במקום.

ב. מקטע מרכזי: מגשר יצחק שדה בדרום ועד גשר ערבי נחל בצפון. התכנית שמה דגש על חיבוריות בכיוון מזרח-מערב תוך התייחסות לאפשרויות לאיחוי רקמות עירוניות, יצירת מתברים וקישור לסביבה העירונית הקרובה ופרויקטים גובלים. התכנית כוללת חלוקה לשלושה מקטעים מרכזיים ובחינת אפשרויות פיתוח בהתאם להיבטים הנדסיים, סביבתיים וכלכליים וכן אפשרויות יישום.

ג. מוקד השלום – תכנית אורבנית תחבורתית למוקד השלום הכוללת התייחסות למוקדי תחבורה, תחנות הרכבת, פתרונות התנועה סביב האיילון והנחיות לפרויקטים ולתכניות הסובבת. המרכיב נמצא בתהליך עבודה תכנונית משותפת לעת"א, משרד התחבורה ורכבת ישראל ואינו נכלל במסגרת תכנית האב. תוצר העבודה של אזור זה יהיה ברמת פירוט גבוהה יותר, באופן שמאפשר לתת ביטוי למרכיבי הפרוגרמה התחבורתית של תחנת הרכבת.

ד. מקטע מתחם 2000: הבטחת המשכיות ורציפות המעבר הפיזי להולכי רגל ולמסלולי אופניים דרך פארק גג האיילון בכיוון צפון-דרום. קישוריות לתחנת רכבת ותחנות הקו האדום והסגול. צמצום הבנייה על פארק גג האיילון למינימום ההכרחי במתחמי התחנות וניצול שטחים גובלים להשלמת המערכות הנדרשות.

ה. המקטע הצפוני: ועד גשר ההלכה בצפון. התכנית שמה דגש על חיבוריות בכיוון מזרח מערב תוך התייחסות לאפשרויות לאיחוי רקמות עירוניות, יצירת מתברים וקשרים בין גבעתיים, רמת גן ותל אביב. חיבוריות בכיוון צפון דרום בדגש על חיבור לפארק הירקון, אוניברסיטת תל אביב ומרכז הירידים. חיבור לכביש התערוכה המוביל לחוף הים ולמוקדי פנאי ונופש סביב נמל תל אביב.

ב. תב"ע מקטע מרכזי מטרות:

התוכן	מס' החלטה
_____ - תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 0022 - 21

- מטרתה של התכנית לייצר את התשתית הסטטוטורית אשר תאפשר הקמת הקירוי מעל כביש האיילון וזאת ע"י קביעת יעודי קרקע מתאימים, היקף שטחי בנייה ("זכויות אור"), הוראות בינוי, ושלביות ותנאים למימוש הקמת הקירוי, בכלל זה בהתייחס להבטחת תיאום נאות עם המתחמים הגובלים ממזרח וממערב לקירוי. התכנית תשקף את עיקרי תכנית האב לקירוי האיילון כפי שתאושר ותתרגם אותה לשפה תכנונית סטטוטורית.
- יובהר כי אין בכוונת התכנית לקבוע את אופי הבינוי במתחמים הגובלים למעט לעניין ההיבטים הנוגעים להשתלבות העתידית עם הקירוי.
- התכנית תיערך במתכונת של תכנית מתארית עם הוראות של תכנית מפורטת ותאפשר הוצאת היתרי בנייה למימוש פרויקט הקירוי.
- מסמכי התכנית יכללו, בנוסף לתקנון ותשריט, נספח בינוי ופיתוח אשר יהווה מסמך מנחה ברמה העקרונית להקמת הקירוי, בכלל זה למופע פיתוח פני הסיפון. בין היתר, יהווה נספח הבינוי מסמך מנחה לעניין הממשק העתידי בין הקירוי למתחמי הבינוי השונים לאורך האיילון, ע"פ המצב הקיים בשטח, וע"פ מצב עתידי במסגרת תכניות בתוקף ותכניות בהליכי קידום. נספח תנועה ו/או נספחים נוספים יצורפו למתואר לעיל, ככל שיתברר צורך בהם ו/או שידרשו ע"י גורמי התכנון במסגרת הליך קידום התכנית.

תכנית אב לקירוי מרחב האיילון - מקטע מרכזי (מגשר ערבי נחל ועד גשר יצחק שדה)

פירוט יעודים/ שימושים:

עיקרו של השטח המקורה ישמש כשטח ציבורי פתוח ירוק ומגוון הכולל מרחבי שיטוט להולכי רגל ומסלולים לרכיבה על אופניים, מוקדי הסעדה פנאי ובידור וכן קיוסקים, ומוסדות ציבור בהקשרים התכנוניים המתאימים. באזורי התפר בין דפנות האיילון לקירוי תבחן קביעת מגרשים עליהם תתאפשר בנייה בהיקף מתון על מנת לייצר ממשק תכנוני מיטבי בין סיפון הקירוי לסביבה האורבנית, בפרט באזורים שהם קיימים הפרשים טופוגרפיים בין מפלס הפיתוח הסופי של הקירוי למפלס הפיתוח הקיים באזורים הגובלים בו.

באזור תחנות הרכבת השלום ויצחק שדה התכנית תאפשר מתן מענה לפרוגרמה התחבורתית והתפעולית של התכנית, בכלל זה השטחים הנדרשים לתפקוד התחנות כמוקדי קישוריות, משמע ביצוע מעבר מרכבת ישראל לאמצעי תחבורה המשלימים את נסיעת הנוסעים ליעדם, בכלל זה אוטובוסים, מוניות וכדומה, ושטחי חנייה ושירות לאוטובוסים ומוניות ולרכב פרטי ודו גלגלי. בתוך תחנות הרכבת ניתן יהיה לשלב שטחי מסחר ופנאי.

זכויות בניה: עבור תחנות ר"י השלום (המורחבת) ויצחק שדה (העתידית)

יעוד	שטח מבונה כולל			
	מעל הקרקע		מתחת לקרקע	
	מ"ר	%	מ"ר	סה"כ
דרך משולבת בשצ"פ.	10,000 מ"ר	%	מ"ר	מ"ר
דרך משולבת במתקני תחבורה.	22,500 מ"ר	%	מ"ר	מ"ר

מספר קומות: עד 3 קומות, כאשר מפלס הכניסה למבנה יהיה מפלס הפיתוח של הקירוי.

גובה: עד 10 מ' מעל מפלס פני הפיתוח של הקירוי.

תכסית: אומדן היקף שטח הקירוי שימומש הוא בין כ- 70 ל כ- 200 דונם (לא כולל שטחי גשרים קיימים) כאשר ההיקף בפועל מותנה בנסיבות ובאילוצים במסגרת הליכי ההקמה. מוצע לאפשר תכסית של עד כ- 15,000 מ"ר ו7,500 מ"ר בהתאמה לתחנות ר"י השלום ויצחק שדה (משמע שטח בהיקף כפול לשטח הנדרש לצרכים התפעוליים של תחנת השלום במופע הנוכחי שלה). מוצע לאפשר תכסית של עוד כ- 10,000 מ"ר, רובם המכריע בשטחי הדופן, וכולם במסגרת מבנים בעלי אופי ציבורי מובהק. בסיכום המפורט לעיל, מוצע לאפשר תכסית בהיקף של עד כ- 32,500 מ"ר.

קווי בניין: קווי הבניין של האלמנטים המבניים בתחום הקירוי יקבעו במסגרת אישור תכניות עיצוב אדריכליות על ידי הועדה המקומית.

תחבורה, תנועה, תשתיות:

התכנית תאפשר שיפור ניכר ומשמעותי של הסביבה העירונית הגובלת באיילון, ובתור שכך גם של רמת השירות עבור הולכי הרגל, משתמשי התחבורה הציבורית ורוכבי האופניים, בפרט בהקשר של איחוי שתי גדות האיילון ויצירת מסלולי גישה חדשים ונחתים ממזרח העיר למרכז. בנוסף, השיפורים יקבלו ביטוי במסגרת שיפור מערך הקישוריות של תחנות הרכבת ושיפור מערך הנגישות הרגלית אליהם.

התייחסות לסביבה (מעבר להיבטים כלליים של המדיניות, היבט פיזי ואיכות תכנונית - היקף, הגיון הקו הכתול ושיקולים כוללניים): במסגרת הקו הכתול של התכנית נכללו מתחמים גובלים בשלמותם על מנת להבטיח כי הבנייה החדשה בהם, ובפרט של מפלס הרחוב בגבול האיילון, יתוכננו באופן המשתלב עם פרויקט הקירוי, וזאת לעניין מפלס פני הפיתוח, הקצאת שטחים למעבר תשתיות, בפרט כאלה הנדרשות במסגרת פרויקט הקירוי, קביעת מערך תנועה קוהרנטי ורציף להולכי רגל ורוכבי אופניים ועוד. קירוי

התוכן	מס' החלטה
תא/9068 - מדיניות לקירווי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 0022-21ב'

איכות סביבה (מטרדים, סקר אקלימי וכו'):
היבטי איכות הסביבה נמצאים בהליך תיאום ובדיקה עם גורמי המשרד להגנת הסביבה למטרת אפיון תסקיר אשר יערך בהמשך הליך התכנון. לאור ייחודיותו של הפרויקט.

טבלת השוואה:

נתונים	מצב קיים	מצב מוצע
סה"כ זכויות בניה	אחוזים	אין פירוט
	מ"ר	יבחן בהמשך
זכויות בניה לקומה	אחוזים	יבחן בהמשך
	מ"ר	יבחן בהמשך
גובה	קומות	יבחן בהמשך
	מטר	יבחן בהמשך
תכנית	אין פירוט	יבחן בהמשך
מקומות חניה	אין פירוט	יבחן בהמשך

נספח: סקירת המצב התכנוני בתחום התכנית.

חו"ד הצוות: (מוגש ע"י צוות מזרח)
לאשר את תכנית האב.

החלטה זו תהיה בטלה תוך 4 חודשים מיום שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה וזאת עפ"י סעיף 486'ד לחוק

בישיבתה מספר 0017-16ב' מיום 13/07/2016 (החלטה מספר 5) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

מהלך הדיון:

ניר דוד כהן: נותן דברי רקע לקידום התכנון לקירווי האיילון. מפרט כי המתווה לקידום התכנון במסגרתו נערכה תכנית האב כשלב תכנוני מקדים לעריכת תב"ע לקירווי האיילון. עדנה לרמן: מציגה תוכנית האב. דורון ספיר: ישנו רעש של הכביש שיוצר תהודה בקירווי איילון. כמו כן זיהום האוויר שנמצא בנתיבי איילון מה גובה הקירווי מפני איילון. איך תתנהל העליה לקירווי? נתן אלנתן: האם תוכנית כזו לא דורשת שינוי בתוכנית המתאר הארצית לדרכים תמ"א 3. ראובן לדיאנסקי: מדוע זה בסמכות מחוזית? אודי כרמלי: זוהי תוכנית אב היא לא סטטוטורית. ראובן לדיאנסקי: האם יהיה פארק ממשלתי בתוך ת"א? מאחר והבעלות הם של נתיבי איילון. מי יתחזק את הפארק? האם ישנו דו שיח עם הרשויות הגובלות לנו? האם יש השפעה לנחל איילון בהקשר של התכנית. אבקש פירוט על העצים איזה פארק יהיה שם. כרמלה עוזרי: מה הרוחב המקסימלי? מלי פולישוק: מה האורך של החלק המתוכנן בשלב הראשון. הפחתת זיהום האויר בתחום התכנית הינה מטרה מהותית. אם עושים כל קטע בנפרד הטיפול בזיהום האוויר הוא רק בהעברת הזיהום הלאה, ביציאה מהקירווי בפתחים רמת הזיהום תהיה יותר גדולה. לכן אני שואלת מה האורך הראשון שהקירווי ייעשה מכיוון. לכן יש ליישם קולטנים שמטהרים את האויר ומפחיתים את הזיהום כפי שעושים בסידני. לשם כך יש צורך בקטעים ארוכים יותר של הקירווי. אלמלא כן בנקודות היציאה מהקירווי תהיה רמת זיהום האוויר גבוהה יותר. סעיף 5. בדיון על קירווי איילון – אמרתי כי " הפחתת זיהום אוויר בתחום התכנית הינה מטרה מהותית וחשובה ביותר. כפועל יוצא מקביעה זו יש לתכנן את הקירווי כך שניתן יהיה לנקו את האוויר המזוהם ולהעבירו בקולטנים לטיהור האוויר, " עידן עמית: הפרויקט אמור לאחד את מזרח העיר עם המערב והדפנות יכולות ליצור חומה. כמו כן עצים צריכים בית גידול שמחייב עומק לשורשים וגם חשיפה לאור איך שני הנושאים הללו התבצעו.

התוכן	מס' החלטה
תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 21-0022

אביגדור פרויד : האם הקירוי מתוכנן שלכל אורכו אפשר יהיה ללכת מעל גובה הגשרים הקיימים? בקטע המרכזי אמור להיות גשר עמק ברכה במרכז ובקטע הדרומי אמור להיות גשר יהודית, האם התכנית הגדולה מעכבת או אין קשר רק תיאום בין הדברים?

ניר דוד כהן : איכות הסביבה זיהום אוויר והרעש הוא במוקד מעיינו ואנחנו נמצאים בשיתוף פעולה מלא עם המשרד לאיכות הסביבה. המשרד מקדם בדיקות משלו ואנחנו נשתמש בתוצאות הבדיקות. רמת זיהום האוויר בהשתנות תמידית ולפי התרחישים מסוימים הצפי זיהום האוויר ירד בעשרות אחוזים בעקבות מעבר למכוניות שמייצרות זיהום אויר מופחת. בנוסף, המשרד לאיכות הסביבה מחייב ביצוע בדיקות לניטור רמת זיהום האוויר במסגרת הליכי התכנון לאורך הטוואי של איילון.

ישנם פתרונות רבים לטיפול בזיהום האוויר, חלקם מורכבים מאוד. הטיפול בנושא הזה ייגזר מהמופע של הקירוי, כיצד הקירוי יראה רציף יותר או מקוטע יותר. אפשרות אחת היא לקרות תוך כדי השארת מרחבים פתוחים על מנת לאפשר אוורור טבעי. אפשרות אחרת היא לבנות מתקנים קרובים לקרקע ואפשרות שלישית לבנות ארובות משולבות שיעלו את הזיהום מעל 150 מ' עד 200 מ' מעל פני הקרקע ויפזרו את הזיהום באופן שלא יחזור ויפגע בתושבי העיר. נכון להיום אנחנו רחוקים מהתכנסות להחלטה בנושא הזה עקב המורכבות שלו. יחד עם זאת, מזה מספר שנים, תב"עות שאושרו בתחום מסדרון האיילון כללו הוראות אשר מטרתן להבטיח את האפשרות לבצע בעתיד את התשתיות הנדרשות לטיפול באוויר המזוהם.

עדנה לרמן : אנחנו מתחברים למפלס של יגאל אלון ורח' בגין - יש התאמות. לדוגמא שכי מונטיפיורי נמוכה ונצטרך לרדת מהמפלס עם הקירוי. לתחנות הרכבת נצטרך לתת פתרונות אחרים תלוי בתכנון שלהם.

גובה הקירוי המקסימלי נטו מהכביש 5.5 מ' כאשר גובה הקונסטרוקציה הוא לא פחות מ-2 מ' סה"כ הגובה כ-7.5 מ' מגובה הכביש. הרוחב המקסימלי הוא כ-100 מ' אבל לא קטעים גדולים של הרח' הזה. אורך הפרוייקט במקטע המרכזי הוא בין 1.8 ל-2 ק"מ, תלוי איך נגיע לשוליים של הגשרים לכל השלב הראשון. בנוגע לסמכות מקומית או מחוזית הדבר ייבדק. פארק מטרופוליני - הפארק תורג מגבולות ת"א. ראובן לדיאנסקי : היה דיון דו שיח עם הרשויות.

עדנה לרמן : היה דיון ראשוני עם הרשויות דרך לשכת התכנון המחוזית. המסילה הרביעית בנוי על נחל איילון אין עוד פתרונות ברורים אם צריך להטות את נחל איילון, עובדים אבל הפתרונות. תחזוקת הפארק כפי שזה נראה יעשה ע"י עיריית ת"א.

אודי כרמלי : עיריית ת"א לומדת את את נושא רישום הבעלויות בשכבות.

עדנה לרמן : הפרוייקטים נבנים לאורך גדות האיילון. עצם הקירוי יוצר אפשרות טכנית לעבור מערב למזרח. לדוגמא אנחנו לא מעכבים את בינוי גשר יהודית. המטרה לנצל כל הזדמנות ליצור את המעברים להולכי רגל ואופניים מעבר לגשרים הקיימים ששם יש תנועת רכבים. על הפארק לא תתאפשר בניה למעט דברים קטנים שהם בבעלות עירונית ולמטרות ציבוריות.

אביגדור פרויד : בקשתי תשובה לגבי הגבהים, וענית שההתייחסות שלכם הם לגובה פני הקרקע הטבעי ונקבת ביגאל אלון ובגין, כרגע דיברת על גשר יהודית יהיה נמוך יותר. כלומר שהליכה בפארק רגלית מזרזם לצפון והפוך היא לא תהיה רציפה. אנחנו מדברים על פארקים עירוניים קטועים לא רצף אחד עירוני אורך זהו שינוי מהותי.

עדנה לרמן : המטרה היא ליצור בעתיד פיתוח רציף אשר יאפשר הליכה מפארק בגין בדרום לפארק הירקון בצפון וכן ליצור מעברים וחיבורים רבים ונוחים בין האזורים מזרח למערב האיילון.

שחר צור - אדריכל הנוף של צוות התכנון של קירוי האיילון : מהותו של הפרוייקט יצירת פארק מעל קירוי האיילון, משמע הפארק יהיה גג ירוק. המטרה היא לשים עצים גדולים רחבי עלים ועתירי עלווה וצל. בתי הגידול הנדרשים לשם כך הם גדולים ויש להם משקל רב, ולכן הדבר יקבל תשומת לב תכנונית מתאימה במסגרת התכנון הקונסטרוקטיבי של הקירוי.

ראובן לדיאנסקי : גם היום אפשר לחשב עומסי משקל שיכול הגשר לשאת ומתוך זה לעשות חישוב כמה אדמה כמה צמחיה.

שחר צור : החישוב עדין לא נעשה מאחר וכל נקודות הנחיתה עדין לא נקבעו שכן אלה יעשו בהמשך כאשר יצורפו יועצים נוספים לצוות התכנון, בכלל זה היועצים הרלבנטיים לעניין זה. בכל מקרה, על מנת שהעצים שינטעו מעל הקירוי יצליחו, יהיה צורך לספק להם בית גידול איכותי עם נפח גדול למערכת ההשורשים שלהם. לגבי החשש כי ההצללת המבנים בדופן האיילון תפגע בתנאי הגידול של העצים, עצים צריכים כ-6 שעות של אור שמש ישיר ולכן לא צפויה כל בעיה בהקשר זה.

הועדה מחליטה:

לאשר פה אחד את תוכנית האב.

משתתפים: דורון ספיר, ראובן לדיאנסקי, נתן אלנתן, כרמלה עוזרי, שמואל גפן, איתי פנקס ארד

התוכן	מס' החלטה
מדיניות לקירוי האיילון - תא/9068 - _____	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - - 21-0022

מסמך מדיניות לקירוי האיילון

מסמך זה מהווה עדכון לתכנית האב "חזון האיילון":

מיקום: המקטע המרכזי של האיילון, באורך של כ- 2.5 ק"מ, בחלק שבין מחלף ארלוזורוב לבין גשר השלושה.

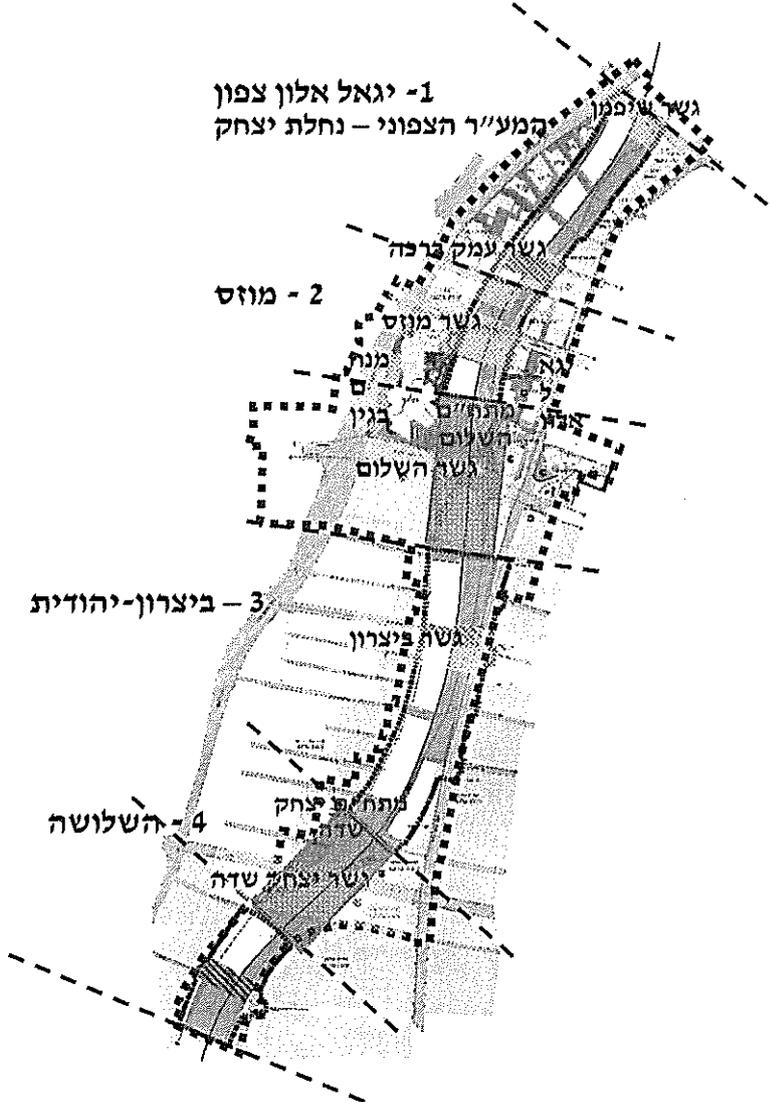
מסמך המדיניות מתייחס הן ל"רצועת האיילון" - כביש 20 – נתיבי איילון, תחום המסילות של רכבת ישראל ואפיק הניקוז של תעלת האיילון והן לרצועת המגרשים הצמודה לרצועת האיילון, וזאת, על מנת לייצר ממשק ראוי ויעיל בין הקירוי – פארק האיילון, לבין סביבתו. תחום התכנית אינו כולל את מוקדי התחבורה השלום ויצחק שדה הנכללים בתכניות אחרות.

שטח המדיניות: תחום המדיניות צומצם לכ-760 דונם.

מצב תכנוני מוצע:

קירוי האיילון הינו פרוייקט תכנוני מורכב ורב היקף. הבדיקות שנערכו בשנים האחרונות לבחינת אפשרויות מימושו של הקירוי העלו כי בחלקה הגדול של רצועת האיילון קיימים חסמים למימוש הקירוי. צפוי כי חסמים אלו יעלמו או ימותנו בעתיד, וכי בטווח הארוך יפתחו הזדמנויות למימוש הדרגתי של הקירוי. מסמך המדיניות פועל למימושו ההדרגתי של הקירוי -

- באמצעות זיהוי האפשרויות הקיימות כיום והמלצות למימושו;
- באמצעות שימור התנאים למימוש אפשרויות עתידיות, והצבעה על הזדמנויות שיפתחו בעתיד;
- ובאמצעות הגדרת עקרונות תכנוניים אשר יאפשרו ליצור בהדרגה, מאוסף מתחמי קירוי בדידים, מרחב קירוי רציף השומר על לכידות תפקודית וויזואלית.



בטווח הקצר - בו האפשרויות לביסוס מתחמי קירוי הן נקודתיות - מומלץ לתכנן ולממש קירוי במקומות בהם קיימת האפשרות, ולשמר את האפשרות לביסוס קירוי עתידי בדפנות רצועת האיילון.

בנוסף, מומלץ לקדם ולשפר את הנגישות והקישוריות להולכי רגל ולהולכי אופניים בתחום רצועת האיילון - גם רציפות התנועה בדפנות רצועת האיילון בכיוון צפון-דרום (פיתוח טיילות דופן), וגם עיבוי הקשרים להולכי רגל ולרוכבי אופניים בכיוון מזרח-מערב (גשרים להולכי רגל), מעבר לרצועת האיילון. מימוש ההמלצות יהווה צעד ראשון לשינוי תפיסתי ותפקודי של רצועת האיילון: משטע במרקם העירוני, למרחב הליכה ושהיה פתוח, הנדרש מאוד בסביבה העירונית האינטנסיבית המקיפה אותו.

בטווח הארוך מומלצת בחינה עתידית של אפשרויות חדשות שיוצרו לביסוס הקירוי, המשך התיאום עם גופי התשתית ברצועת האיילון, וניצול הזדמנויות שיפתחו עם התחדשותה ההדרגתית של הסביבה הבנויה סביב רצועת האיילון לבניית מקטעי קירוי ולחיבורם למרחב קוהרנטי.

מטרות עיקריות:

1. יצירת מרחב עירוני ציבורי חדש - פארק לינארי התופר את מרכזי הפעילות לאורך ציר תנועות רכות בכיוון צפון דרום
2. איחוי הרקמה העירונית משני צידי האיילון - חיזוק הנגישות ופיתוח מערך קשרים בכיוון מזרח ומערב בדגש על הולכי הרגל ורוכבי אופניים.
3. עיצוב שערי הכניסה הראשיים למרחב גלעין המטרופולין הסובב את רצועת האיילון.
4. חיזוק מוקדי התחבורה המשולבים, הנגישות אליהם וקישורם למוקדי הפעילות.
5. יצירת דופן עירונית פעילה - חזית הבינוי הפונה לפארק כדופן פעילה הכוללת שימושי מסחר, פנאי ושימושים ציבוריים.

התוכן	מס' החלטה
תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 0022-21ב'

עיקרי ההמלצות במסמך:

שמירה על אפשרות ביסוס הקירוי בדפנות האיילון:

1. הטמעת הוראות בתקנוני תכניות מפורטות שיקודמו במגרשים גובלים לרצועת האיילון.
2. בחינה עתית של מתחמים בהם לא קיימת היום אפשרות ביסוס בדפנות – ליצירת הזדמנות עם התחדשות וקידום תכניות חדשות.

פיתוח מרחב ציבורי פתוח לאורך דפנות האיילון:

1. הגדרת קוי בנין וחזית פעילה כלפי רצועת האיילון בתכניות ומסמכי מדיניות שיוכנו לשכונות גובלות.
2. עדכון תשריט תכנית המתאר העירונית לסימון ציר ירוק: טיילת דופן האיילון במקום הצירים הירוקים המטרופוליניים המסומנים בדופן האיילון, והגדרתה בתקנון התכנית.
3. תיאום בין תכניות מפורטות המקודמות במגרשים הגובלים, לאיגום תשתיות ולוגיסטיקה כדי למזער את ההפרעה לרצף המעבר בחזית הפונה לאיילון.
4. פיתוח הדרגתי של עורקים ירוקים (מעברים אקולוגיים צרים) בדפנות האיילון.

פעולה בערוצים מקבילים לניצול הזדמנויות במצב הקיים:

1. קידום תכניות במסלול ות"ל למקטעי קירוי: הרחבת גשר ערבי נחל וגשר מוזס.
2. קידום תכנון תמישה גשרים נוספים להולכי רגל מעל לרצועת האיילון במסגרת תוכנית בסמכות מחוזית
3. בחינת הסדרי התנועה בגשרים קיימים לשיפור ההליכתיות ולתיעדוף תנועות רכות.
4. תכנון צירים ירוקים מזרח-מערב העוברים בגשרים להולכי רגל, לניצול מלא של הגשרים במערכת השלד הירוק העירוני.

שיטת ואפשרויות הביסוס:

1. בחירה בחלופת מערכת נושאת אנכית – הכוללת ניצבי קצה מבוססים בדפנות וניצבי ביניים – כחלופה המועדפת לביסוס הקירוי.
2. הגדרת אפשרויות לביסוס קירוי חלקי או קירוי מלא בעתיד במקטעים השונים – תשריט מתווה הקירוי.
3. במקומות בהם לא צפוי שיתאפשר מימוש הקירוי בעתיד – מומלץ לשמור על רציפות המעבר באמצעות חיבור גישרי בין מקטעי הקירוי.

פיתוח מרחב גג האיילון כמרחב ציבורי לכיד ופתוח:

1. שמירה על רציפות התנועה צפון דרום ועל לכידות מתחם הקירוי באמצעות הטמעת תוואי טיילת הפארק, המוגדר בתשריט הקירוי, בתכניות שיוכנו למתחמי קירוי.
2. תיאום בין תכניות למתחמי קירוי – להגדרת מיקום, רוחב ואופי הטיילת באופן שיאפשר את רצף המעבר בין המתחמים.
3. פיתוח של חיבורים בין מרחב האיילון ובפרט הטיילת, ובין מערכת הצירים הירוקים העירונית והמטרופולינית.
4. פיתוח חיבורים בין צירי התנועות הרכות לאורך (צפון-דרום) מקטעי הקירוי, ובמעברים (מערב-מזרח) ובין המתחמים המתוכננים לאורך רצועת האיילון.

התוכן	מס' החלטה
מדיניות לקירוי האיילון - תא/9068 - _____	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - ב' - 0022

כלים למימוש התכנית:

שילוב ותיאום בין מסלולי תכנון שונים:

1. קידום מקטעי קירוי במסלול ות"ל:
 - א. מקטע צמוד לגשר ערבי נחל.
 - ב. הרחבת גשר מוזס.
2. תכנון גשרים בסמכות מחוזית:
 - א. באזור הזרוע הצפונית של המע"ר.
 - ב. באזור בצרון/מונטיפיורי.
3. הטמעת עקרונות במסמכי מדיניות:
 - א. מסמכים שיוכנו לשכונות גובלות.

המלצות למקטעי הקירוי:

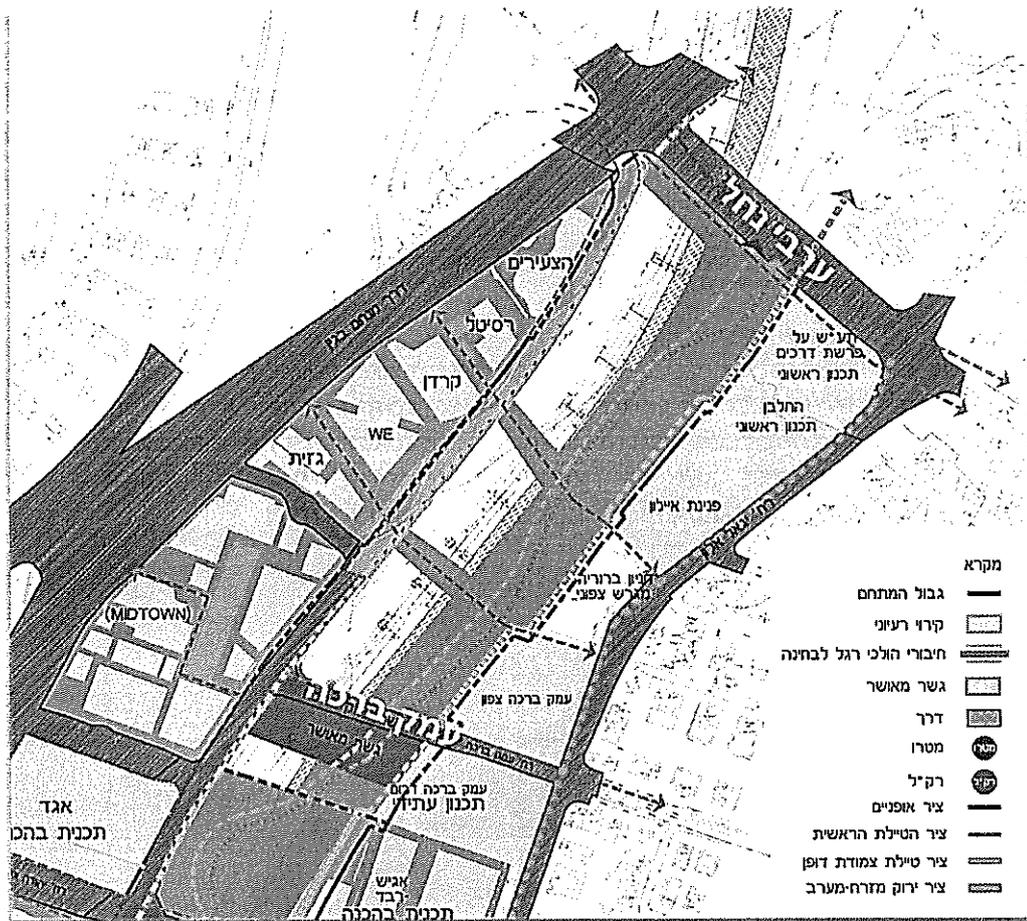
חלוקת תחום הקירוי למקטעי תכנון מתבססת על הבחנת אזורים אורבניים שונים לאורכו. כל מקטע מייצג אופי ואינטנסיביות שונה של פעילות משתמשים ופיתוח עירוני- כמו גם נושאים יחודיים הדורשים התייחסות תכנונית ממוקדת. החלוקה מתחשבת בפיתוח הצפוי לאורך האיילון במקטעים השונים, בתחומי ההשפעה של מתחמים ובכניסות וגשרים קיימים ומתוכננים.

מקטע יגאל אלון צפון (נחלת יצחק – מע"ר צפוני)

מיקום: מרחוב ערבי נחל (גשר שיפמן) עד גשר עמק ברכה

מצב קיים: המקטע גובל בכניסה ראשית למרכז העיר תל אביב יפו ממערב ולאזור שכונת נחלת יצחק ממזרח.

אורך המקטע כ-500 מ' והוא כולל את רצועת האיילון ופארק האיילון מעליה משתרע בין גשר שיפמן בצפון ועד מדרום לגשר עמק ברכה, בצמוד לגבול האיילון במזרח ובמערב. גובל בצפון במתחם ארלוזורוב- האב תחברתי עתידי ותחנת רכבת סבידור בהווה - וסמוך למעבר קווי רק"ל ומטרו עתידיים. מצפון מערב למקטע נמצא פארק וולבסקי. משני צדי רצועת האיילון קיימים ונמצאים בשלבי תכנון, פיתוח והקמה שימושים אינטנסיביים מעורבים של תעסוקה, מסחר, מלונאות ומגורים.



מצב תכנוני מוצע:

קירוי עתידי צמוד לדופן המזרחית המשתרע עד לרצועת הנחל וגישור בין משטח הקירוי לבין טיילת עירונית בדופן המערבית. לאור הפיתוח החדש והאינטסיבי בדופן המערבית (אזור המע"ר הצפוני) – לא ניתן יהיה לבסס קירוי בדופן זו למעט השענה של קשרים נקודתיים. בדופן המזרחית ניתן יהיה להשעין את הקירוי העתידי על הדופן בהתאם לשלבי קידום תכניות ופיתוח באזור זה. רציפות תחום הקירוי בדופן המזרחי שיוקם בהדרגה תובטח באמצעות הטמעת הטיילת המרכזית בלב פארק גג האיילון, אשר תעבור לאורך תחום הקירוי, תייצר עיצוב אחיד המחבר את מתחמי הקירוי, תבטיח את רציפות התנועות צפון-דרום, ותלווה בפיתוח נופי אטרקטיבי. טיילות לאורך הדפנות המזרחית והמערבית תיצורנה במקטע זה – עוד לפני הגשמת מלא תחום הקירוי - מרחב ציבורי פתוח לינארי ורציף משני עברי רצועת האיילון. מבנים לאורך הדפנות יפנו חזיתות פעילות שיהנו מהמרחב הציבורי הפתוח והתנועה לאורכו.

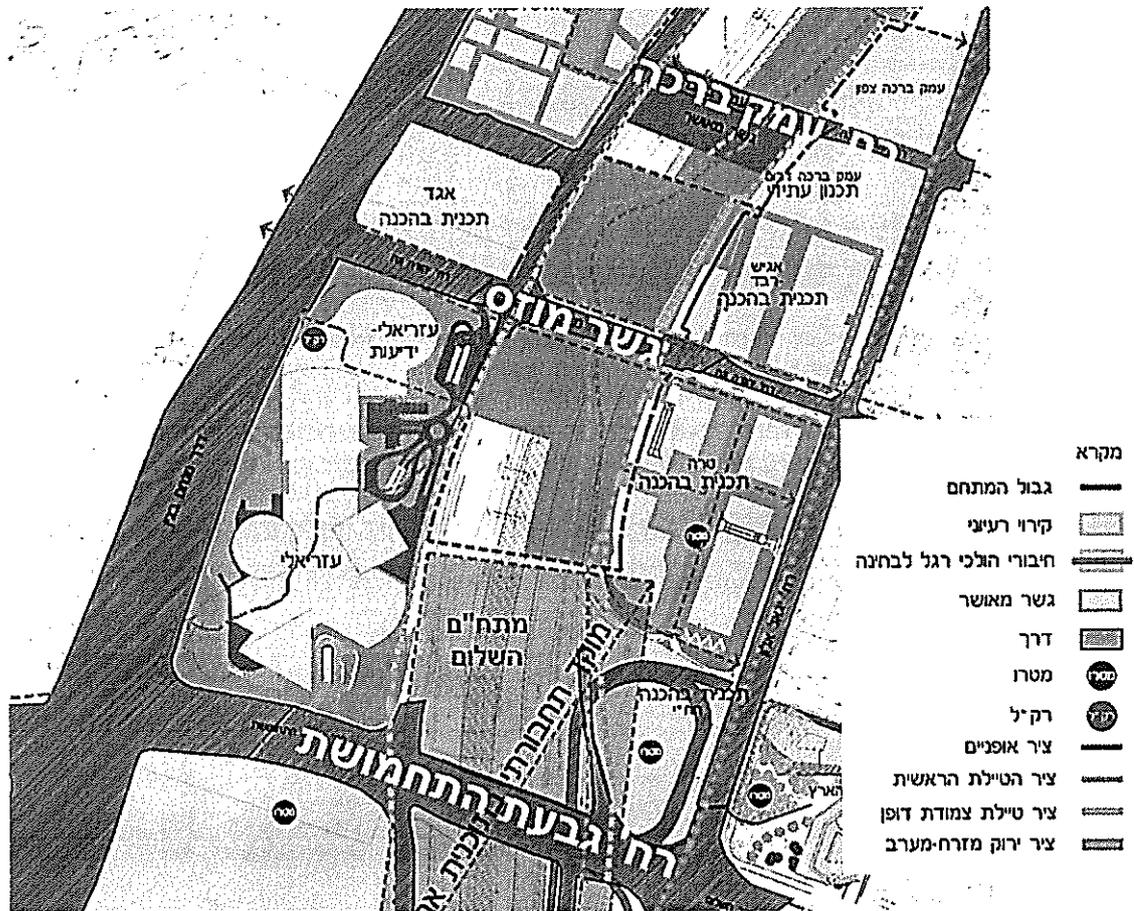
סיכום ההמלצות למקטע:

שמיירה על הציפות	מיקום החיבורים	שמיירת אפשרויות בדפנות	
			
פיתוח טיילת רציפה בדופן המערבית	יצירת שני מחברים לגשרים להולכי רגל בכיוון מזרח מערב בין ערבי נחל (עמק ברכה	שמיירת רצועת ביסוס בדופן המזרחית	נושא
פיתוח טיילת זרוע המע"ר הצפוני (בביצוע) בהמשך: בחינת אפשרות המשך דרומה.	יש לפעול להטמעת המחברים בתכנית המתוזזת 507-07688333 המקודמת לגשרים ומעברים לרוכבי אופניים והולכי רגל.	יש לשלב הנחיות לתכניות מפורטות שיוכנו/בהכנה במגרשים הגובלים.	המלצות
פיתוח טיילת רציפה בדופן המזרחית	הרחבת גשר שיפמן	שמיירת רצועת ביסוס בדופן המערבית	נושא
יש לשלב הנחיית מדיניות לפיתוח הטיילת וליצירת חיבורים לתנועות רכות ממנה לרחוב יגאל אלון בתכניות חדשות הגובלות ברצועת האיילון.	תכנית תשתית לאומית להרחבת הגשר (תת"ל 132)	יש לשלב הנחיות בתכנית מפורטת בהכנה כגון תכניות בחלקה 88 בגוש 7106.	המלצות
	המשך חיבורים מזרח מערב מעבר לדרך בגין ויגאל אלון		
	מתן עדיפות להולכי רגל במעברי חצייה מעבר לדרך בגין ויגאל אלון בהמשך למחברים ברצועת האיילון.		

מקטע מוזס

מיקום: מהגבול הדרומי של גשר עמק ברכה ועד לגבול הצפוני של מתח"ם השלום.

מצב קיים: המקטע, באורך 280 מ', ממשיך מדרום את מרחב הקירוי המלווה את גשר עמק ברכה ונושק למתחם השלום – האב תחבורתי ראשי וכניסה משמעותית אל מרכז הפעילות המטרופוליני ואזורי הפעילות העיקריים של תל אביב יפו. במקטע זה מתפתחים משני עברי רצועת האיילון פרויקטים עתירי פעילות ומשתמשים.



מצב תכנוני מוצע:

המרחב הציבורי המתוכנן כחלק מקירוי האיילון מאפשר חיבורים בין מוקדי הפעילות הסובבים, ובין מרכזי הסעות ההמונים הקיימים והמתוכננים במקטע: תחנת השלום מדרום לו, תחנת הקו האדום של הדק"ל המתחברת אליה דרך מרכז עזריאלי, וכניסות לתחנת המטרו המתוכננת ממזרח לאיילון ברחוב יגאל אלון.

במקטע זה קיימות אפשרויות לקירוי בין הדופן המזרחית למערבית במסגרת הפרויקטים המוקמים כיום – ידיעות אחרונות עזריאלי, מרחב טרה ואגד. במרחב תכנון אגיש רבד הבינוי הקיים אינו מאפשר ביסוס בדופן האיילון. בתכנון עתידי ניתן לכלול רצועת ביסוס ברוחב הנדרש. במקטע זה תתפתל הטיילת המרכזית המאחדת את מתחמי הקירוי בהתאם לאפשרויות בניית המתחמים, החל מצפון בהמשך למתחם הקירוי הצמוד לגשר עמק ברכה - ועד למרכז התחבורה השלום מדרום. יש לשמור על רצף תנועות רכות שהמתחבר עם הטיילת במקטע המע"ר הצפוני. הטיילת תחצה את רחוב מוזס במפלס הרחוב תוך מתן עדיפות להולכי רגל ולרוכבי אופניים. מומלץ לפתח את גשר מוזס כרחוב הליכתי עם שדרת עצים משני צדיו ולסמן ציר ירוק הממשיך אותו מזרח ומערב.

סיכום ההמלצות למקטע:

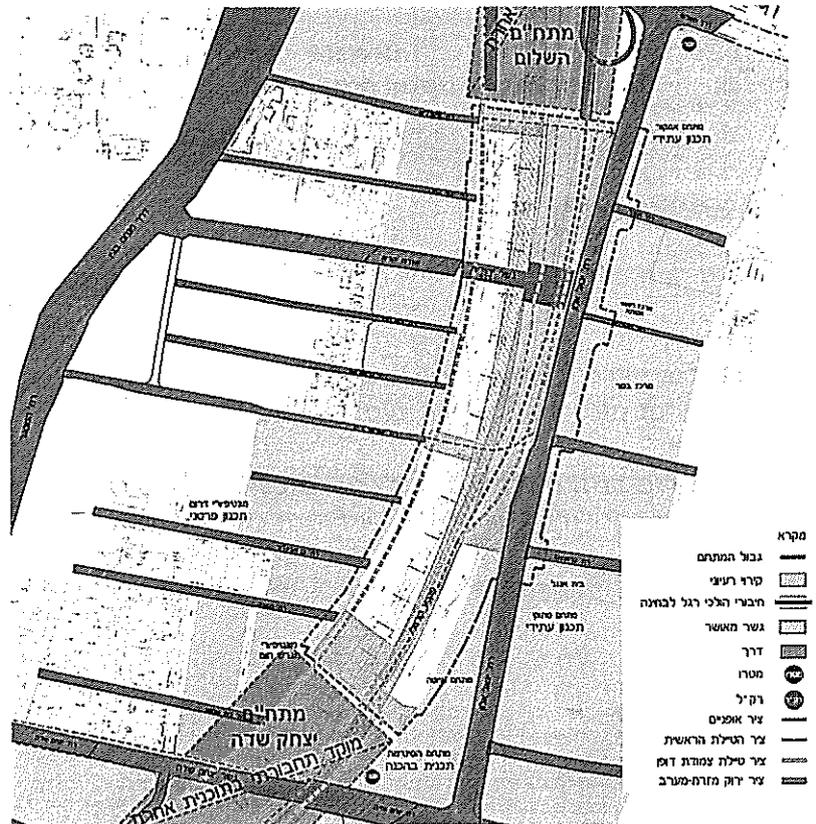
רציפות צפון-דרום 	עיבוי חיבורים מזרח-מערב 	הזדמנויות לביסוס הקירוי 	
טיילת בדופן המערבית	הרחבת ופיתוח "שדרת מוזס"	שמירת רצועת ביסוס במגרשים הממוקמים צפונית לגשר מוזס	נושא
מימוש טיילת דופן צפונית ודרומית לגשר מוזס. בחינת אפשרות להמשך הטיילת דרומית עד למתח"ם השלום, על ידי הרחבת הדופן.	סימון ציר ירוק מזרח-מערב בהמשך לגשר מוזס. שינוי חתך הרחוב בגשר להרחבת הרצועות לתנועות רכות ולשיפור התנאים עבורן.	שילוב הנחיות לתכניות מפורטות עתידיות במגרשים הגובלים.	המלצות
טיילת בדופן המזרחית	יצירת רשת צפופה של מעברים להולכי רגל	קידום מתחם קירוי דרומית לגשר מוזס	נושא
מימוש טיילת דרומית לגשר מוזס. בחינת אפשרות להמשך הטיילת צפונית לגשר מוזס – הרחבת המעבר הקיים – עד להתחדשות המתחם.	שילוב מעברים להולכי רגל במגרשים גובלים – תיאום עם תכניות מקודמות.	קידום תכנית תשתית לאומית להרחבת גשר מוזס (תת"ל 132).	המלצות

מקטע ביצרון – יהודית

מיקום: בין הרחובות תובל ואיסרליש ועד הרחובות קרמנצקי ותושיה.

מצב קיים: המקטע, באורך 720 מ', כולל בדופן המזרחית אזור תעסוקה מטרופוליני צומח המתוכנן להתעצם סביב מערכות הסעת המונים ממזרח לרחוב יגאל אלון, ובדופן המערבית את רצועת המגרשים הגובלים בשכונת מונטיפיורי - אזור תעסוקה מתפתח ואזור לשימור מרקמי, ובעורפו שרונה, מוקד פעילות עירוני מתעצם.

שכונות המגורים במזרח ובמערב – ביצרון ומונטיפיורי – סובלות כיום מהנתק שיוצרת רצועת האיילון, וההשלכות על תפקוד ורצף הפעילויות העירוניות בשתי הדפנות בולטות במיוחד במקטע זה.



מצב תכנוני מוצע:

בדיקה מקדמית של המקטע מצאה כי אין אפשרות לביסוס קירוי פרט לגישור נקודתי. בדופן המזרחית יש הפרשי גובה משמעותיים בין הדופן למפלס קירוי שנקבע מעל לחישמול המסילה, ואילו בדופן המערבית קיימת פרצלציה של חלקות קטנות – הנדרשת לשימור המרקם העירוני - על דופן האיילון.

ההזדמנות לקידום קירוי הנשען על הדופן המזרחית במקטע זה תהיה בהרחבת הדופן המערבית של רחוב יגאל אלון ליצירת קירוי חלקי. תכנון עתידי מפורט של מתחמי הקירוי חייב יהיה להקדיש תשומת לב לאתגר הפרשי הגבהים על מנת לוודא כי מופע הקירוי משתי הדפנות לא יפריע לקשר הויזואלי מעברי האיילון, וכי לא ייווצרו קירות בדופן רחוב יגאל אלון.

ההזדמנות לקידום קירוי הנשען על הדופן המערבית במתחם זה תיווצר רק עם פתרון קונסטרוקציה לביסוס שיסתפק ברצועה צרה מ-7 מ'. אם יתאפשר בעתיד ביסוס בדופן המערבית, נדרשת תשומת לב בתכנון הקירוי לפתרון הפרשי הגבהים וליצירת מופע סביר כלפי הדופן והמבנים שעליה. תנאי לקירוי במקטע זה הינו מרווח מספיק בדופן שיאפשר עליה מתונה כלפי מפלס הקירוי.

פרט להקמת מקטעי קירוי, מומלץ להוסיף במקטע גשרים להולכי רגל בהמשך לרחובות איסרליש, ישראל בק ותושיה, ולממש את טיילות הדופן בהתאם למסמכי מדיניות קיימים. מומלץ גם לבחון הרחבה נקודתית של המרחב הציבורי בדופן המערבית ("מרפסות תצפית"), ולעבות את רשתות המעברים להולכי הרגל בשכונות הגובלות, כדי לנצל במידה מרבית את הגשרים החדשים.

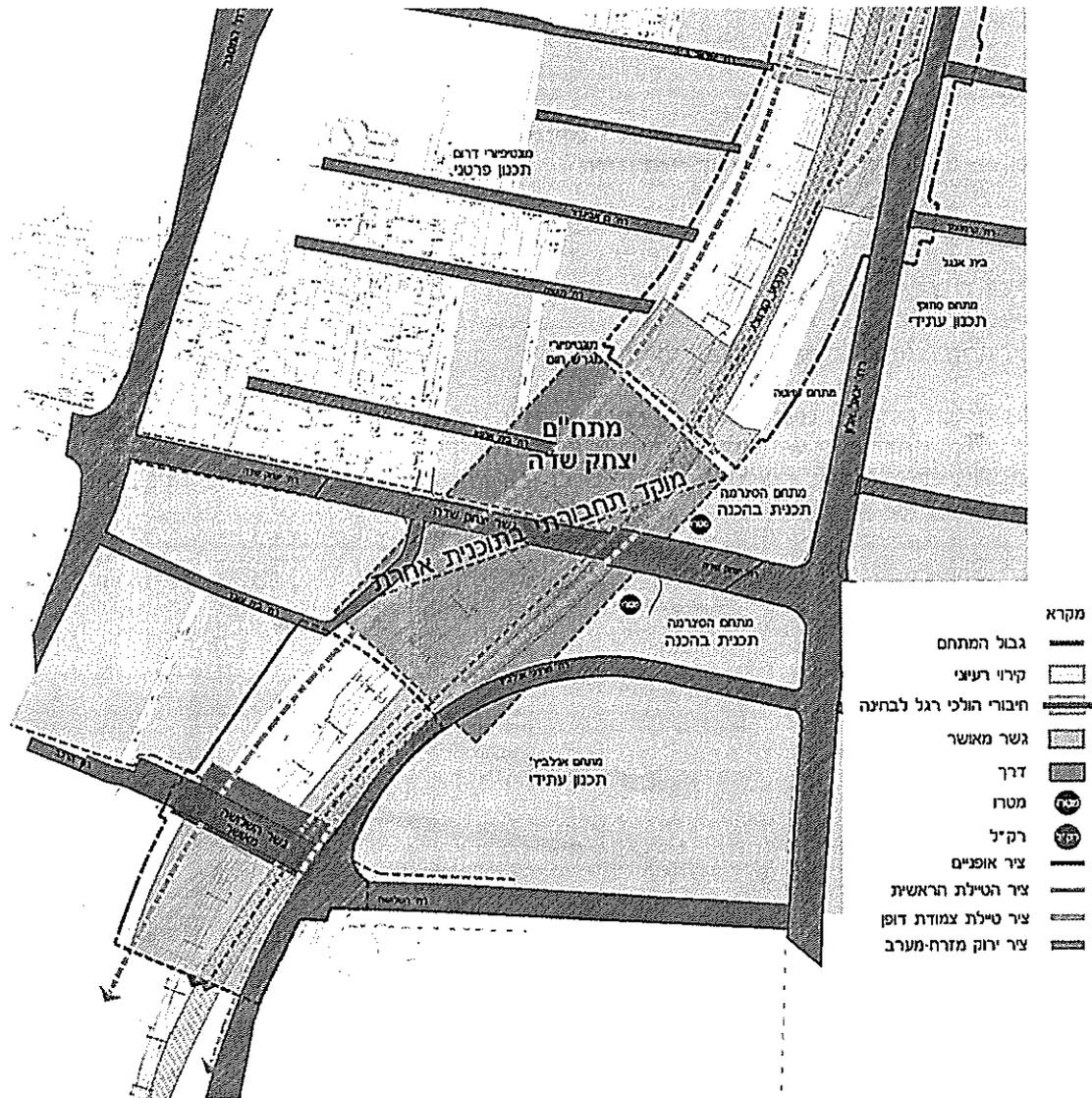
סיכום ההמלצות למקטע:

רציפות צפון-דרום 	עימוי חיבורים מזרח-מערב 	הזדמנויות לביסוס הקירוי 	
פיתוח טיילת - דופן מערבית	הקמת גשרים לתנועת רכות	שמירת רצועת ביסוס במגרשים גובלים - דופן מזרחית	נושא
הכנת תכנית מפורטת לטיילת בדופן המערבי (שכונת מונטיפיורי) לפי הנחיות תכנית האב לשכונה.	תכנון ומימוש גשרים בהמשך לרחובות איסרליש, ישראל בק ותושיה במסגרת תכנית מקודמת בסמכות מחוזית.	תיאום עם תכניות פיתוח במגרשים יגאל אלון לשמירה על אפשרות הביסוס בדופן.	המלצות
פיתוח טיילת - דופן מזרחית	תנועה המשכית וקישוריות בין שכונות המגורים ממזרח וממערב לאיילון	שמירת רצועת ביסוס במגרשים גובלים - דופן מערבית	נושא
פיתוח טיילת בדופן המזרחי בהתאם לפרויקט "הטרסה" במסמך המדיניות לרחוב יגאל אלון.	מדיניות להעדפת תנועות רכות ברחובות מזרח-מערב מתחברים לגשרים המתוכננים מעל לאיילון. תוספת צירים ירוקים מזרחית ומערבית לגשרים להולכי רגל, ומתיחתם עד לצירים הירוקים צפון-דרום המקבילים לרצועת האיילון.	תיאום פרטני עם תכניות שיקודמו במגרשים גובלים לשמירת רצועת ביסוס בהתאם לגודל המגרש, למצב במגרשים שכנים, ולאפשרות הפיתוח וההרחבה בשטח שבין המגרש ובין תחום הדרך של נתיבי איילון.	המלצות
תכנית מפורטת שתוכן למתחמי קירוי במקטע זה תכלול חיבור קונזולי להבטחת רצף התנועה בין המתחמים.			

מקטע גשר השלושה

מיקום: בין רחוב בית עובד ועד לרחוב ריב"ל.

מצב תכנוני קיים: המתחם משיק מדרום לרחוב ולמחלף לה גארדיה, המהווה כיום מוקד לפיתוח אינטנסיבי עסקי, התחדשות עירונית למגורים ומוקד לתחבורה ציבורית. במוקד המתחם פרויקט גשר השלושה העתיד לחבר בין רחוב השלושה לבין רחוב הרכב, ומלווה במקטע קירוי פתוח ברוחב של כ-20 מ'.



מצב תכנוני מוצע:

- א- מימוש גשר השלושה.
- ב- שמירת מעבר צפון-דרום במתחם יצחק שדה.
- ג- באם לא יתוכנן מתחם יצחק שדה – בחינת היתכנות למקטע קירוי צמוד לגשר יצחק שדה – תאום עם תכנית מתחם הסינרמה.
- ד- טיילות דופן בין גשר השלושה למתחם יצחק שדה.
- ה- ביסוס קירוי וטיילת דופן במסגרת התחדשות מדרום לגשר.

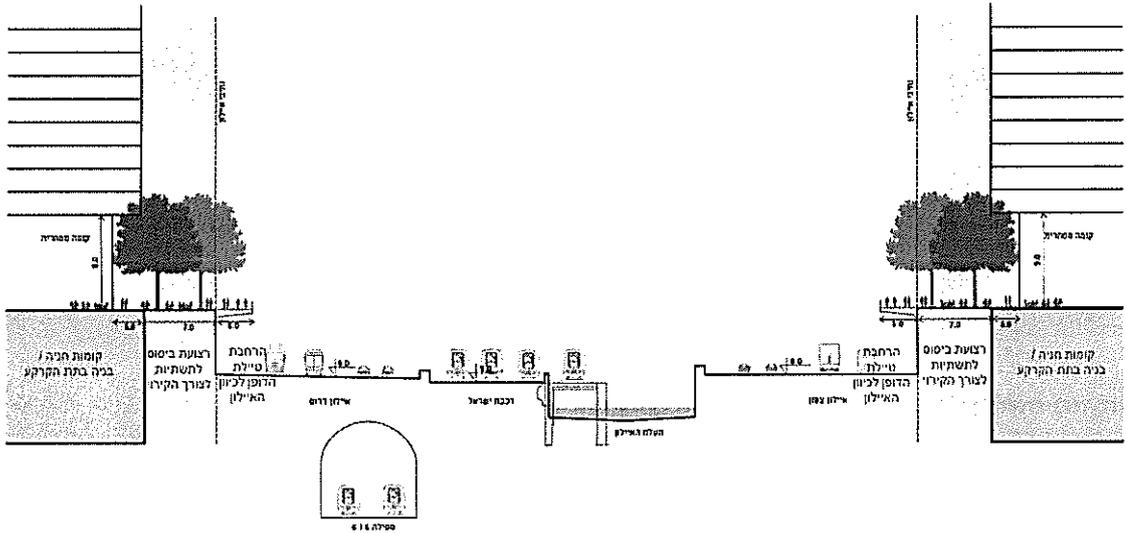
סיכום ההמלצות למקטע:

רציפות צפון-דרום 	עיבוי היבורים מזרח-מערב 	הזדמנויות למיסוס הקירוי 	נושא
קידום טיילות דופן במקטע	ציר ירוק מזרח-מערב	מקטע קירוי בצמידות לגשר השלושה	המלצות
פיתוח טיילות הדופן במקטע, תוך התייחסות למחבר עם ציר מזרח-מערב בגשר השלושה.	תכנון ציר ירוק העובר בגשר השלושה והטמעתו במערכת הצירים הירוקים.	קידום תכנית להקמת מקטע קירוי.	
תיאום בין תכנון מתח"ם יצחק שדה, תכנון טיילות הדופן ותכנון מקטע הקירוי לשמירה על רציפות תנועה דרך ואל המתח"ם.			

שימור אפשרויות קיימות: הטמעת הוראות בתקנוני תכניות במגרשים גובלים:

הוראות להטמעה בתקנוני תכניות מפורטות שיוכנו במגרשים הגובלים ברצועת האיילון, לשימור אפשרות ביסוס הקירוי:

תחום הנחיות מיוחדות – מיועד לשמירת רצועת ביסוס ויצירת מרחב ציבורי
 תכניות מפורטות שיוכנו למגרשים גובלים לרצועת האיילון יסמנו תחום "הנחיות מיוחדות" ברוחב של 7 מ' לפחות, לאורך כל הממשק של התכנית עם רצועת האיילון על פי סימונה בתוכנית ת/א 1205 (להלן: "תחום ההנחיות המיוחדות").



בתקנון התכנית יוטמעו השימושים וההוראות לגבי תחום ההנחיות המפורטות להלן:

שימושים:

א. במפלס הקרקע:

- א) מרחב ציבורי פתוח הכולל שבילי הליכה, שביל אופניים, טיילת, גינון, מתקני הצללה מתקני משחקים וריהוט רחוב וכל הנדרש לפיתוח אטרקטיבי של מרחב הציבורי.
- ב) אמצעי התחברות למפלסי הקירוי ואו הגישור, וכל הנדרש להבטחת הגישור ואו הקירוי ולהסדרת היבטים סביבתיים, כולל יציאות מילוט, פירים וכדומה.

ג. בתת הקרקע:

- א) תשתיות ומבנים הנדסיים הדרושים לביסוס הקירוי/גישור, תשתיות הנדסיות נלוות ומתקנים הנדסיים הנדרשים לצורך הקירוי/גישור.
- ב) לא יותרו בתחום ההנחיות המיוחדות שימושים פרט לשימושים המפורטים לעיל.
- ג) בתחום המגרש הגובל ברצועת האיילון תובטח אפשרות השענה של הרחבה קונזולית של המרחב הציבורי מעל לאיילון ברוחב של 5 מ'.

הוראות בניוי:

- א) בתחום "הנחיות מיוחדות" במפלס הקרקע תהיה טיילת, שביל לרוכבי אופניים ושדרת עצים כפולה, כולל התנאים להבטחת נטיעתם של עצים בוגרים.
- ב) הטיילת ושביל האופניים יהיו רציפים לכל אורך תחום ההנחיות המיוחדות, כולל הבטחת חיבורם ושמירת רציפותם עם טיילות ושבילי אופניים במגרשים הגובלים.

הוראות - תנאים למתן היתר בניה:

- א) תנאי להוצאת היתר בניה הינו רישום של זיקת הנאה למעבר חופשי של הציבור בכל תחום ההנחיות המיוחדות במפלס הקרקע, וזיקת הנאה המאפשרת ביצוע עבודות תשתית וביסוס בתת הקרקע כולל

התוכן	מס' החלטה
_____ - תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 0022-21ב'

גישה לתחזוקת השטח ולתחזוקת התשתיות בכל תחום ההנחיות המיוחדות במפלס הקרקע ובתת הקרקע.
 ד) אופן הקמתם, רישומם ואחזקתם של התשתיות והמתקנים ההנדסיים שיוקמו בתחום ההנחיות המיוחדות, יקבעו בהסכם מול עיריית ת"א-יפו.

תחום המגרש שאינו כלול בתחום הנחיות מיוחדות

שימושים:

כל השימושים המותרים על פי תכניות תקפות.

הוראות – קוי בנין:

- א) קוי הבנין לכיוון רצועת האיילון במפלס הקרקע ועד לגובה 9 מ' ממפלס הכניסה הקובע, יהיו 5 מ' מקו תחום הנחיות מיוחדות וסך הכל במרחק שלא יפחת מ-12 מ'.
- ב) כל קוי הבנין לכיוון רצועת האיילון בתת הקרקע ובגובה שמעל 9 מ' ממפלס הכניסה הקובע, יהיו במרחק שלא יפחת מ-7 מ'.
- ג) כל קוי הבנין לכיוון רצועת האיילון בגובה שמעל 9 מ' ממפלס הכניסה הקובע, יהיו במרחק שלא יפחת מ-7 מ'.

הוראות בינוי:

- א) חזית הבנין בקומת הקרקע הפונה לכיוון טיילת האיילון תיועד לשימושים פעילים.
- ב) לא תותר הקמת מתקנים הנדסיים, כניסות לחניות ולשירותים ודרכי שירות בחזית הפונה אל האיילון.
- ג) מפלס קומת הקרקע הפונה לדופן האיילון יהיה בהתאמה למפלס הקירוי העתידי לעת הקמת הקירוי. באופן שייצור חיבור ומרחב ציבורי רציף עם הגישור ו/או מרחב הקירוי.

הוראות - תנאים למתן היתר בניה:

- א) לא יינתן היתר בניה אלא אם כן תירשם זיקת הנאה למעבר חופשי של הציבור בחזית הפונה לדופן האיילון במפלס קומת הקרקע ובתת הקרקע לשימושים הנדסיים.

חו"ד הצוות: (מוגש ע"י צוות מזרח)

ממליצים לוועדה לאשר את עדכון המדיניות.

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0022-21ב' 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 המתוויית, חברת נתבי 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, שיהוו שני מקטעי קירוי, שהם למעשה כל מקטעי הקירוי שמצאנו שניתן תכנונית והנדסית לקדם כבר היום בטווח הזמן המייד.

עדנה לרמן, גלי דולב ואורי מזור 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.

התוכן	מס' החלטה
תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 0022-21

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 בדריסת 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, ושמיתוכננים להארכה במסגרת עבודות שנעשות למסילה הרביעית, פוטנציאל לחיבור רגלי מהקירוי לחלק הצפוני של תחנת השלום. לאפשר נגישות נוספת למרחבים צפוניים יותר ובעיקר ברגל בהליכה מגשר מוזס.

מלי פולישוק: 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 פולישוק: זה לא הגשר עצמו זה מסביב לגשר
אורי מזור: תלוי איך מגדירים גשר
מלי פולישוק: הגשר זה מאיפה שמכונית עוברת ממקום אחד לשני
מיטל להבי: הולכי רגל, רוכבי אופניים
מלי פולישוק: מישהו 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 פולישוק: 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 למכוניות.
מיטל להבי: כן הבנו שלא למכוניות, 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
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 שתבל 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.

התוכן	מס' החלטה
תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 0022-21

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 שממתינים 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 ציפציק 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 התיבורים 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? 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. הטרגדיה 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?

התוכן	מס' החלטה
תא/9068 - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 21-0022

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 מהשית 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

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 נתוף 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 דקי 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 התחבורתי 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 ההחלטה בנושא 77-78 והאם חבריי 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, נתי"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, התלום 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.

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 ההחלטה 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 אילון, 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

התוכן	מס' החלטה
9068/תא - מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 2021-0022

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 בתכנית 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 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 הראל: כי התכנית היא סטטוטורית, היא סטטוטוריקה, היא מאפשרת שיהיה לנו זכויות לגשר, זה ניצול הזדמנות שיש תכנית שמתקדמת במרחב.

הראלה אברהם אוזן: זו תכנית פינוי 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 תשריט 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 ציופייק 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, והשלוס, יטופלו במסגרת המתח"מים.

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 ויכלו להיות בדפנות ונדאג לזה.

לגבי רעש, האנשים יכוונו באמצעות פיתוח למרכז יותר.

התוכן	מס' החלטה
מדיניות לקירוי האיילון תא/9068 - _____	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - 2021-0022

לעניין גשר שיפמן, נעשה מאמץ גדול לאפשר הרחבת הגשר גם שם, שתי המדרכות הקיימות היום הן ברוחב מטר. הכניסה לתחנות הרכי"ל מהבניינים ברחוב יגאל אלון, של מי שגר באזור עמק ברכה ורוצה להגיע לתחנות הקו האדום והסגול – הם עוברים על גשר שיפמן, והיום אנתנו 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. אנתנו מנסים להעביר את האנשים ממזרח, מהבנייני 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. אנתנו הגדרנו את זה בשביל להיות מסוגלים לקדם את התכנית. לא שהייה, אין שם מבנה ציבור. בן אדם ירצה לשבת, לשתות קפה, חצי שעה הוא ישב, זה מרחב פתוח נעים, אין בניינים. אני מציינת, גם התיבטים 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, אנתנו 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. אנתנו 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 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 כשאנתנו 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 בנתיבות 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

התוכן	מס' החלטה
מדיניות לקירוי האיילון	03/11/2021
דיון בעדכון מסמך המדיניות	10 - - '21-0022

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 10) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

לאשר את עדכון המדיניות.

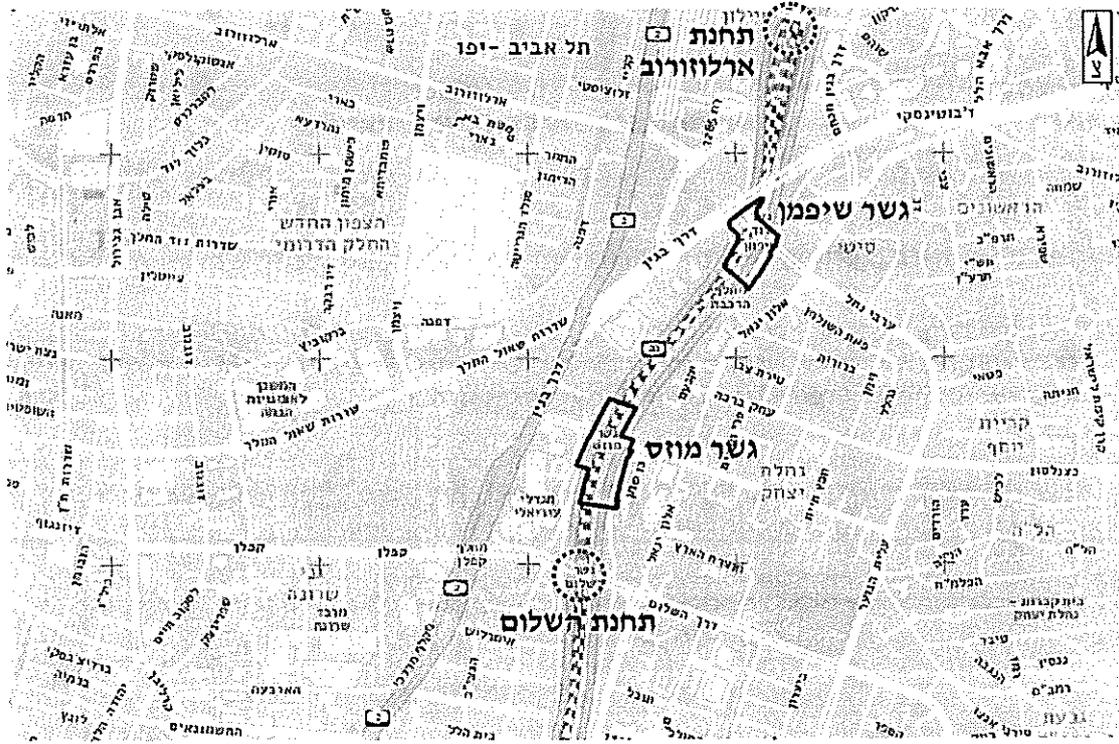
משתתפים: דורון ספיר, ליאור שפירא, אסף הראל, אופירה יוחנן וולק ומיטל להבי.

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 ונה (בין רחוב נחלת יצחק ממזרח ורחוב מוזס יהודה ונה 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:

- אגף תכנון עיר, מינהל ההנדסה, עיריית תל אביב-יפו
- אגף תכנון אסטרטגי, חטיבת תכנון אב, חברת נתיבי איילון

התוכן	מס' החלטה
תא/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - 0022-21ב'

- 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
- 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 והקריה. 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.

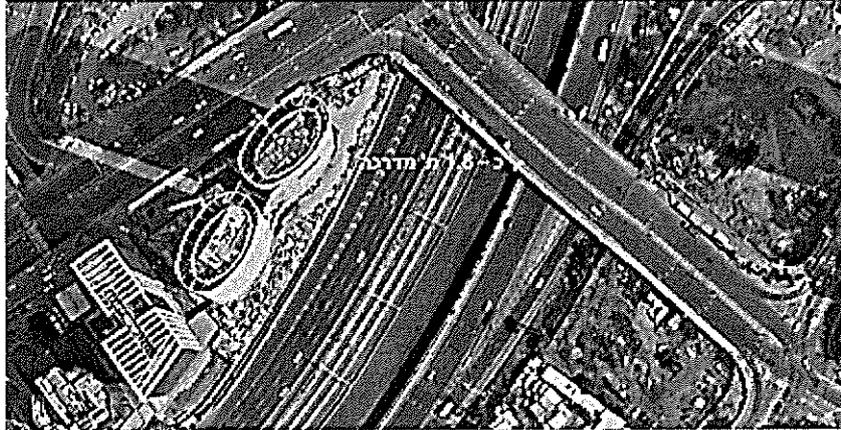


ב. גשר שיפמן

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 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 ותיירות ומסחר, בשטח כ-96 אלף מ"ר עילי ובגובה כ-90 קומות. בביצוע חפירה, דיפון ומרתפים.



ד. סי.טי. גבעתיים (תדהר)

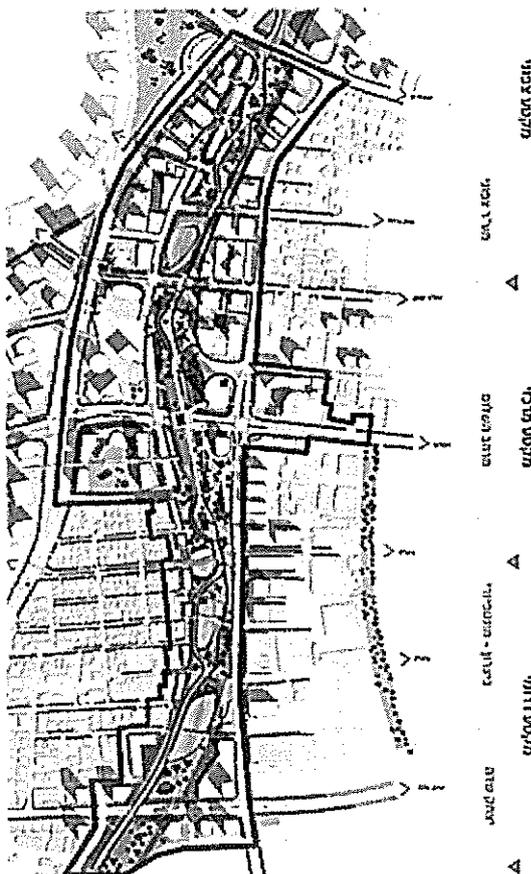
בתחום מע"ר העיר גבעתיים, תכנית לשימושי תעסוקה, מגורים מסחר ותיירות, בשטח כולל כ-130 אלף מ"ר עילי, הכוללת שני מגדלים – מגדל תעסוקה בגובה כ-83 קומות ומגדל מגורים בגובה כ-50 קומות. בביצוע חפירה, דיפון ומרתפים.



מדיניות קיימת:

- זו"ח לקירוי איילון (2006) – בעריכת אדר' 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 ב' 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 ייבחר 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 רב-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.

מס' החלטה	התוכן
03/11/2021	תא/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון
11 - - 0022-21	דיון בסעיף 77

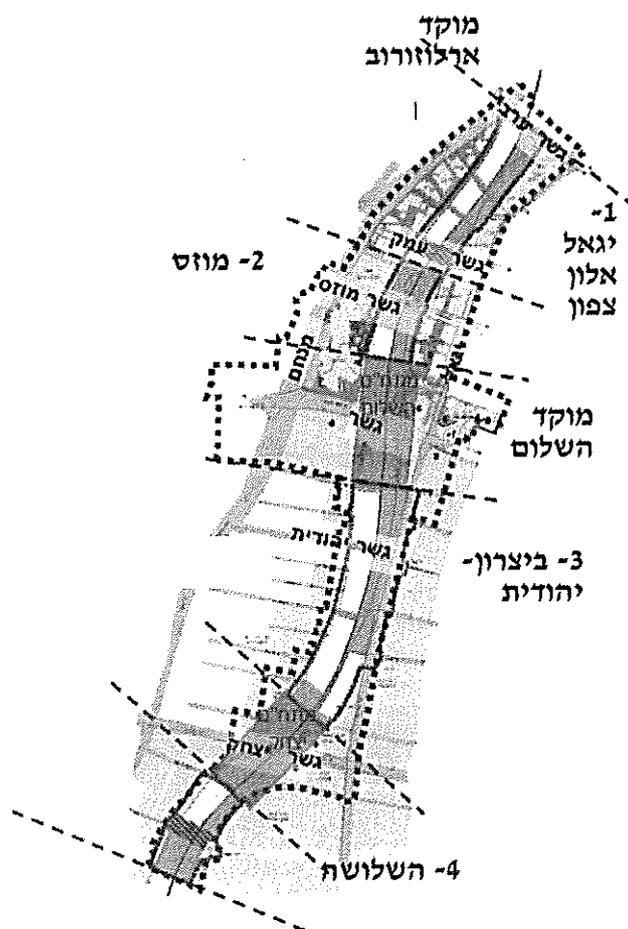
מסמך מדיניות לקירוי האיילון – כרקע לבחירה ולהתמקדות בשני הגשרים להרחבה:

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 לייצר 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.



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

התוכן	מס' החלטה
תא/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - - 21-0022

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 לתכנן ולממש את הקירוי באמצעות הרחבת גשרים קיימים. כמו כן מומלץ לפעול לשיפור הנגישות והקישוריות להולכי רגל ולרכבי אופניים בתחום רצועת האיילון.

בטווח הארוך מומלצת בחינה עתידית של אפשרויות חדשות שייווצרו לביסוס הקירוי, המשך התיאום עם גופי התשתית ברצועת האיילון, וניצול הזדמנויות שיפתחו עם התחדשותה 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 ורכבי אופניים.

מצב תכנוני קיים:

הגשרים הנבחרים להרחבה במסגרת תת"ל 132 מצויים במרחב רווי תכנון ופיתוח – החל בתשתיות לאומיות ובעיקרן תנועה, תחבורה ומערכות מתע"ן וכלה במספר רב של מבנים ומוקדים במרחב, המפותחים ומוקמים במסגרת יוזמות פרטיות ומתמצה 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 המעי"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/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - - 0022-21

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	תחום התכנית מצוי במרקם עירוני. מסמן בתחום התכנית דרכים ומחלפים, מסילות ברזל ותחנות. בנוסף שטח בתכנית עובר ברצועת נחל איילון. סעיף 9.2 בהוראת התמ"א קובע כי תכנית החלה ברצועת נחל תופקד רק אם שוכנע מוסד התכנון שהתכנית אינה פוגעת בתפקוד הנחל.
			תשריט הנחיות סביבתיות	מסמן את שטח התכנית כשטח לשימור משאבי מים וכשטח בעל רגישות נופית סביבתית גבוהה. הוראות התמ"א קובעות כי: 10.2.1 "מוסד תכנון הדין בתכנית בתחום שטח לשימור משאבי מים ישקול את הצורך בקביעת הוראות בדבר חידור מי נגר עיליים". 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. " הוראות התכנית קובעות כי תכנית בתחום המסומן כבעל רגישות נופית סביבתית גבוה תלווה בנספח נופי- סביבתי. סעיף 11.4 בהוראות התכנית קובע כי ראשי מוסד התכנון לפטור מחובת הגשת נספח נופי סביבתי במקרים הבאים: 1. הוגש תסקיר השפעה על הסביבה על פי הקבוע בתקנות או על פי החלטת מוסד התכנון. 2. בתכנית מתאר מחוזית קבע מוסד התכנון כי הנספח הנופי סביבתי יצורף לתכנית המקומית שתערך על פיה. 3. 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	שטח התכנית מוגדר כשטח בעל חשיבות להחזרה והעשרה של מי תהום ברמת רגישות גבוהה וכאזור רגיש להחזרת מי נגר עילי. כמו כן, מסמן התשריט את נחל האיילון, מסילת ברזל ודרך

התוכן	מס' החלטה
תא/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - - '21-0022

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	חשמו"ל 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 "קירו 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"ס 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

חשובה למתח"ס 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 פרודור 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,

<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 ושתילה, 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	<p>(ציר איילון)". בכך היא למעשה מכשירה את הקרקע וקובעת את התנאים הסטטוטוריים להקמת קירוי מעל רצועת האיילון ליצירת מרחב ציבורי פתוח ורב-תכליתי ולאיתוחי הרקמה העירונית משני צידי רצועת האיילון.</p>
<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' 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/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - - '21-0022

כה כללו – לימוד תקדימים ביני"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 ורכבי 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, ובחינה 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.

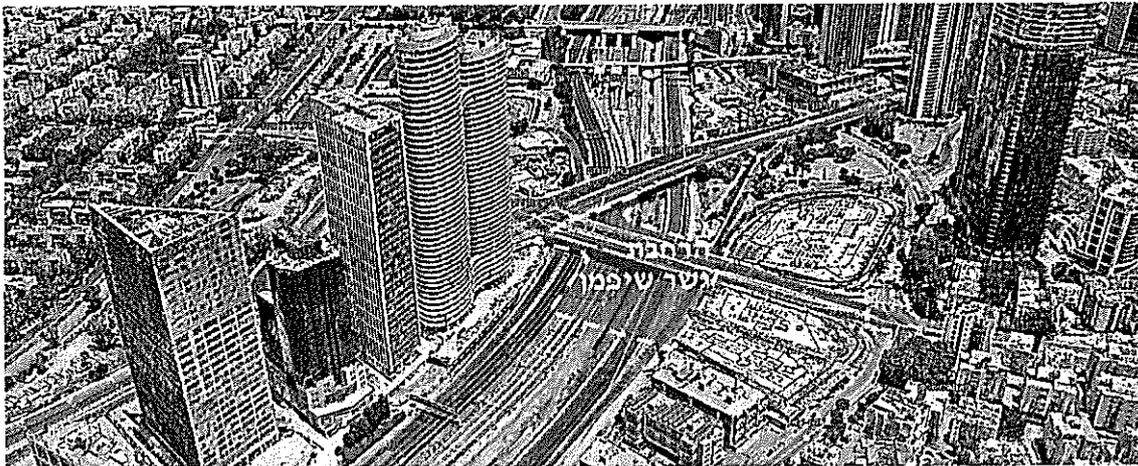
מס' החלטה	התוכן
03/11/2021	תא/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון
11 - 0022-ב' - 11	דיון בסעיף 77

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

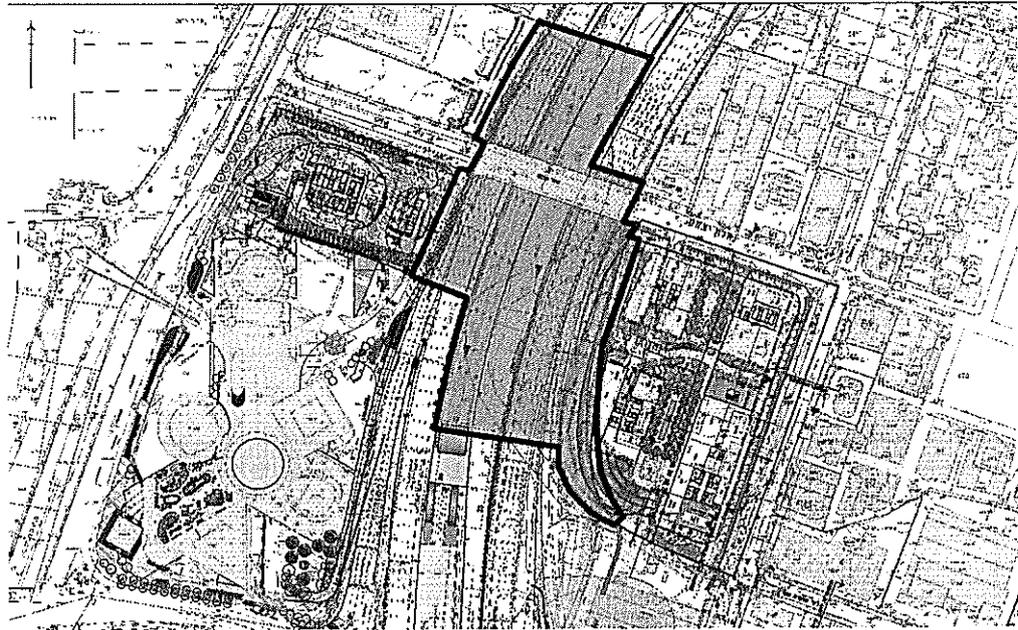
הרחבת גשר שיפמן (ראו בעמוד הבא - קומפילציית מבט תלת ממדי ותכניות הבינוי הגובלות; מבט לכיוון צפון).



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

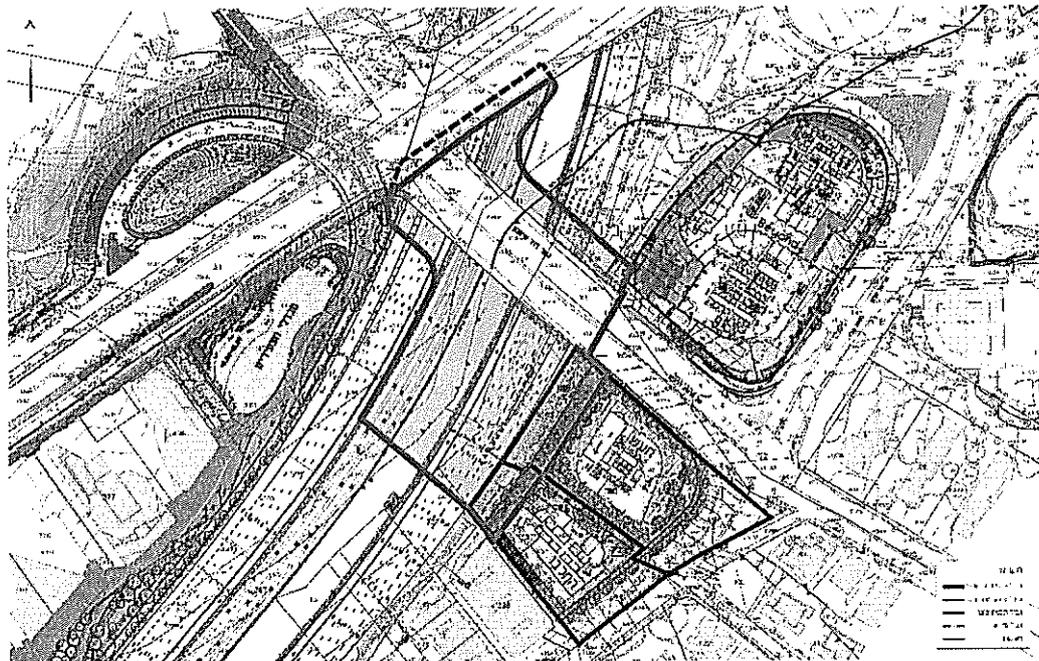
גבול תכנית מוצע:

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 21-0022-ב' מיום 03/11/2021 תיאור הדיון:

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

התוכן	מס' החלטה
תא/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - - 0022-21

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, שיהוו שני מקטעי קירוי, שהם למעשה כל מקטעי הקירוי שמצאנו שניתן תכנונית והנדסית לקדם כבר היום בטווח הזמן המייד.

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, ושמתוכננים להארכה במסגרת עבודות שנעשות למסילה הרביעית, פוטנציאל לחיבור רגלי מהקירוי לחלק הצפוני של תחנת השלום. לאפשר נגישות נוספת למרחבים צפוניים יותר ובעיקר ברגל 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: מישהו צריך לעבור מגדה 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 למכוניות.

מיטל להבי: כן הבנו שלא למכוניות, 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/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - - 0022-21ב'

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 צ'ופצ'יק לכיוון תחנה ולחלק הצפוני שהזכרת ולא נטפל בנושא זיהום האוויר בין אם זה מנתרה 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 התדשה 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?

וכמה בכלל נשאר בתכנית הזו? כי הוצאנו כל מיני החוצה. רצייתי 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. הטרנדית 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? כמה 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 לפת. 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 אחרינו 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 חוליים, **אופירה יוחנן וולק:** מגדלי אלון

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 מסלנ"י 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 ההחלטה 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 לסיומן 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, המטר, נתי"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.

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 ההחלטה 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 מגוונים בלי למסחר אותם. לגבי יגאל אלון, אנחנו באנו עם מסמך מדיניות של יגאל אלון שהצגנו, לא קירוי של אילון, 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 מטעמו 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. הלואי שהיינו יכולים, אבל החשמול של רכבת ישראל, והבעלויות שיש בין הרכבת לבין נתיבי 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 נתי"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 אראל: 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/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
- דיון בסעיף 77	11 - 0022-21ב'

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 בשלבויות
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 תשריט 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 ציופצייק 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/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
זיון בסעיף 77	11 - 0022-21ב'

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, מהבינוי 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 ישב, 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 שצינת, 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 ליצר 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/תתל/132 - הרחבת גשרים באיילון	03/11/2021
דיון בסעיף 77	11 - - 21-0022

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 שמפתיד 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/ב' מיום 03/11/2021 (החלטה מספר 11) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

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

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