



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 7 מ' ולרוב שטחה מכוסה צמחייה.
- **רצועת בינוי 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 המע"ר הצפוני, נחלת יצחק ובצרון באופן חלקי גם בתחום שכונת מונטיפיורי. לאורך זרוע המע"ר 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 תכנון בהליכי קידום בעלות מאפיינים דומים לתכניות בזרוע המע"ר 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

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 הקרוי**: גובה מפלס הפיתוח העליון של הקרוי בסמוך לפרויקט טרם נקבע סופית. המפלס יהיה נגזרת של הגבריט הסופי בנתיבי התנועה, של הגובה ההנדסי הנדרש לקרוי, של עומק האדמה הגננית ובתי הגידול במסגרת הפיתוח המוצע בקטע זה וכיו"ב. מטרת התיאום הבטחת האפשרות העתידית לפיתוח רציף והמשכי בין השטחים הפתוחים בתחום המתחמים הגובלים לשטחי הקרוי. הבטחת הרציפות תיעשה באמצעות מגוון אמצעים לפי שיקול הדעת של מה"ע, בכלל זה קביעת מפלס הכניסה לבינוי הגובל בקרוי, מפלס הפיתוח במרווח שבין הבינוי העתידי לקרוי 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 קירווי מעל דרך פרברית מהירה (ציר איילון). תכנית המתאר מקנה לועדה סמכות לדרוש, כתנאי לדיון בהפקדת תכנית הנמצאת בתחום אזור אשר בו מסומן יעוד קירווי 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.
 - **קירווי עתידי של האיילון** - הנחיות לשמירת אפשרות לקירווי עתידי של האיילון. הנחיות לגבי עיצובו של הקירווי, רוחבו, השימושים הממוקמים עליו, אפשרות עתידית לבניה וכדומה.
 - **הנחיות לגבי אופן המימוש** המוצע לקירווי 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 הקירווי 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** – 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.
 - **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 מז' - מע'.
 - **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 המשותף 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 המעי"ר המטרופוליני, שיפור איכות הסביבה באמצעות הפחתת זיהום האוויר ומטרדי הרעש הכבדים במקום, ויצירת אזור ידידותי ואטרקטיבי לפעילות עירונית תוך ניצול מיטבי של הקרקע במוקד המטרופוליני. 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 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' תב"ע 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, לוווי 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 והפרוגרמות הנדרשות להבטחת מטרות התוכנית ואפשרות מימושן בתוכניות סטאטוטוריות** כולל התנאים והמגבלות הקשורים לבניה ופיתוח בפרויקטים בשולי הפארק גג האיילון
 - **שילוב והבטחת פתרונות לביסוס והקמת הקרוי ופתרונות למטרדים סביבתיים בתוכניות 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 לקירווי 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 מחברים 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, ויצירת מחברים 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:**

- מטרתה של התכנית לייצר את התשתית הסטטוטורית אשר תאפשר הקמת הקירווי מעל כביש האיילון וזאת ע"י קביעת יעודי קרקע מתאימים, היקף שטחי בנייה ("זכויות אור"), הוראות בינוי, ושלביות ותנאים למימוש הקמת הקירווי, בכלל זה בהתייחס להבטחת תיאום נאות עם המתחמים הגובלים ממזרח וממערב לקירווי. התכנית תשקף את עיקרי תכנית האב לקירווי 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 הקירווי.
- התכנית תיערך במתכונת של תכנית מתארית עם הוראות של תכנית מפורטת ותאפשר הוצאת היתרי בנייה למימוש פרויקט הקירווי.
- מסמכי התכנית יכללו, בנוסף לתקנון ותשריט, נספח בינוי ופיתוח אשר יהווה מסמך מנחה ברמה העקרונית להקמת הקירווי, בכלל זה למופע פיתוח פני הסיפון. בין היתר, יהווה נספח הבינוי מסמך מנחה לעניין הממשק העתידי בין הקירווי 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.

מרחב לקירווי
מקטע מרכזי
נחל ועד גשר

תכנית אב
האיילון -
(מגשר ערבי
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 לקירוית תבחן קביעת מגרשים עליהם תתאפשר בנייה בהיקף מתון על מנת לייצר ממשק תכנוני מיטבי בין סיפון הקירוית לסביבה האורבנית, בפרט באזורים שהם קיימים הפרשים טופוגרפיים בין מפלס הפיתוח הסופי של הקירוית 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	%
דרך משולבת בשצ"פ.	10,000 מ"ר	לי"ר	לי"ר	לי"ר
דרך משולבת במתקני תחבורה.	22,500 מ"ר	לי"ר	לי"ר	לי"ר

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

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

תכסית: אומדן היקף שטח הקירוית 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 הקירווי 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 ונוחים ממזרח העיר למרכזה. 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 הכחול ושיקולים כוללניים): במסגרת הקו הכחול של התכנית נכללו מתחמים גובלים בשלמותם על מנת להבטיח כי הבנייה החדשה בהם, ובפרט של מפלס הרחוב בגבול האיילון, יתוכננו באופן המשתלב עם פרויקט הקירווי, וזאת לעניין מפלס פני הפיתוח, הקצאת שטחים למעבר תשתיות, בפרט כאלה הנדרשות במסגרת פרויקט הקירווי, קביעת מערך תנועה קוהרנטי ורציף להולכי רגל ורוכבי אופניים ועוד. קירווי

איכות סביבה (מטרדים, סקר אקלימי וכו'):

היבטי איכות הסביבה נמצאים בהליך תיאום ובדיקה עם גורמי המשרד להגנת הסביבה למטרת אפיון ותסקיר אשר יערך בהמשך הליך התכנון. לאור ייחודיותו של הפרויקט.

טבלת השוואה:

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

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 286'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 התוכנית. אבקש פירוט על העצים איזה פארק יהיה שם. כרמלה עוזרי; מה הרחב המקסימלי? מלי פולישוק: מה האורך של החלק המתוכנן בשלב הראשון. הפחתת זיהום האויר בתחום התוכנית הינה מטרה מהותית. אם עושים כל קטע בנפרד הטיפול בזיהום האויר הוא רק בהעברת הזיהום הלאה, ביציאה מהקירוי בפתחים רמת הזיהום תהיה יותר גדולה. לכן אני שואלת מה האורך הראשון שהקירוי יעשה מכיוון. לכן יש ליישם קולטנים שמטהרים את האויר ומפחיתים את הזיהום כפי שעושים בסידני. לשם כך יש צורך בקטעים ארוכים יותר של הקירוי. אלמלא כן בנקודות היציאה מהקירוי תהיה רמת זיהום האויר גבוהה יותר.

סעיף 5. בדיון על קירוי איילון – אמרתי כי " הפחתת זיהום אוויר בתחום התוכנית הינה מטרה מהותית וחשובה ביותר. כפועל יוצא מקביעה זו יש לתכנן את הקירוי כך שניתן יהיה לנקז את האויר המזוהם ולהעבירו בקולטנים לטיהור האויר, "

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. 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 התוכנית הגדולה מעכבת או אין קשר רק תיאום בין הדברים?

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

ישנם פתרונות רבים לטיפול בזיהום האויר, 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 באויר המזוהם.

עדנה לרמן: אנחנו מתחברים למפלס של יגאל אלון ורח' בגין - יש התאמות. לדוגמא שכ' מונטפריורי 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. הרחב 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 חורג 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 בניו 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

מדרום לצפון והפוך היא לא תהיה רציפה. אנחנו מדברים על פארקים עירוניים קטועים לא רצף אחד עירוני ארוך 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 קירווי האיילון: מהותו של הפרויקט יצירת פארק מעל קירווי 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 הקירווי.

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