



תכנית אב למרחב 2000



תא/9076



ניצן ארד הנדסה בע"מ

לוי & שטרק מהנדסים יועצים בע"מ

ח.פ.ת. - חברה לפיתוח
ותשתיות בע"מ

אדריכלים
מוספלד-קהת



תוכנית אב למתחם תא/2000

תכנית אב למרחב תכנון בו חלה תכנית תא/2000 , בהמשך לתחרות תכנון בינלאומית משנת 2006, ובהתאם ל"הסכם עקרונות לקידום שיקוע הקו הירוק בציר אבן גבירול" שנחתם בין עיריית תל אביב-יפו למדינה ורמ"י, בשנת 2012.

תכנית האב המוגשת מהווה מסמך מדיניות למתחמי תכנון 402 א' ו603 א', כנדרש בתכנית המתאר תא/5000. בהמשך יקודמו תכניות מתאר מפורטות לתת-מתחמים בתחום תכנית האב. התכנית אושרה כמסמך מדיניות ע"י הועדה המקומית בתאריך 09/11/2016. ראה החלטת הועדה בפרק 15.

מיקום:

בצפון: רח' הרב שלמה גורן, גשר ההלכה
בדרום: צומת דרך נמיר/דרך מנחם בגין
במערב: דרך נמיר
במזרח: גבול מוניציפלי רמת גן, דרך מנחם בגין

שטח התכנית: כ- 420 דונם.

בעלות: מדינת ישראל, עיריית תל אביב יפו

צוות תכנון

תכנון:אדריכלים מנספלד קהת בע"מ
ניהול: ח.פ.ת. חברה לפיתוח תשתיות בע"מ
תנועה: לוי שטרק מהנדסים יועצים בע"מ
תחבורה ציבורית: ניצן ארד הנדסה בע"מ
קונסטרוקציה: ירון שמעוני שחם מהנדסים יועצים בע"מ

צוות היגוי

עיריית תל אביב: עודד גבולי - מהנדס העיר
אורלי אראל - סגנית מהנדס העיר
לריסה קופמן - מנהלת מחלקת תכנון מרכז
חדוה פיניש - מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי
צבי לוין - מתכנן צוות מרכז
אלי לוי - מנהל אגף נכסי העירייה
רשות מקרקעי ישראל: גילי טסלר - מתכננת מחוז ת"א
עמי אלמוג - סגן מתכננת מחוז ת"א



תוכן:

עמ'	
3	1. החזון
4	2. מצב קיים
9	3. קשרים אורבניים
11	4. פרויקטים במרחב התכנון
13	5. מצב תכנוני קיים
20	6. תחרות מתחם 2000
24	7. מטרת התוכנית
25	8. עקרונות התכנית
28	9. תכניות וחתכים
31	10. מרכיבי התוכנית
39	11. בינוי מוצע, שימושים, שטחים, שלביות.
47	12. תנועה
48	13. תחבורה
52	14. קונסטרוקציה
53	15. מסמכי החלטת ועדה מקומית

1. החזון

הקמת מוקד עירוני חדש, בקצה הצפוני של המע"ר התל-אביבי, שביחד עם מרכזי העסקים הסמוכים ברמת גן (אזור הבורסה) ובגבעתיים, יוצר מרכז חדש למטרופולין כולו. התכנון מציע מרכז דינמי של שימושים מרובים: תעסוקה, מסחר, מלונאות, מגורים, מבני ציבור ומרכז תחבורה, המשולבים זה בזה בתוך מרחב הולכי רגל נגיש ונעים להליכה ולרכיבה על אופניים.

ניתן דגש רב על תנועת הולכי רגל רציפה, במפלס אחיד, עם חציית כבישים מעטה ככל הניתן. את הבינוי חובקת טבעת ירוקה ה TLV LOOP שדרה רחבה (כ- 40 מ'), במפלס הרחובות הגובלים, המהווה מתחם פעילות ופנאי וקושרת את מרחב התכנון למתחמים השונים המקיפים אותו. הטבעת הירוקה תורמת להתמצאות במרחב העירוני עמוס התנועה.

קירוי האיילון במרחב "הטבעת הירוקה" יוצר תנאים להקמת מתח"ם תחבורה. הקירוי הצפוני - קירוי התחום שבין "גשר מודעי" ל"גשר ההלכה" מאפשר הקמת מגדלי מגורים עם איכות חיים טובה לאורך רצועת האיילון. הקירוי יצור מרחב ירוק פתוח לציבור מעל האיילון.

חזון התכנית יוגשם באמצעים הבאים:

הטבעת ההיקפית - סגירת טבעת תנועתית היקפית בעלת חמש צלעות, ע"י תוספת של רחוב מזרחי המקשר בין גשר דורי לדרך לדרך מנחם בגין, בנוסף לארבע הצלעות הקיימות: גשר דורי, דרך נמיר, רחוב על פרשת דרכים ודרך מנחם בגין.

ה-TLV LOOP - יצירת שדרת הולכי רגל רחבה המלווה את צירי התנועה, במפלס פני הקרקע.

מרחב הולכי רגל - יצירת מערך צירים רחבים ומוצללים בעצים וכיכרות, המקשרים את מרחב התכנון אל הרחובות המזינים אותו וקושרים את הפונקציות השונות בו.

קירוי נתיבי איילון - ליצירת רצף בין שתי גדותיו. על גבי הקירוי שטחים ציבוריים - שטחים פתוחים ואמצעי תחבורה ציבורית.

הבינוי - שילוב בינוי גבה קומות מעל בינוי נמוך הממשיך את רקמה עירונית של השכונות ממערב בתחום ה LOOP.

מצפון לגשר דורי מבני מגורים בהמשך לשכונת צמרות.

פיתוח חזיתות מסחריות - חזיתות פעילות במפלס הולכי הרגל ליצירת סביבה מזמינה, בקנה מידה אנושי, שאינה מנוכרת גם לרגלי בינוי רב קומות.

פיתוח ושדרוג גן וולובלסקי - באופן שינגיש אותו לציבור ויצור בו פעילות.

פריקט בין ערים - חיבור בין פרוייקט "בין ערים" למרחב ה TLV LOOP, לקווי הרק"ל ורכבת ישראל.



מע"ר רמת גן

מע"ר גבעתיים

המע"ר הצפוני

קו הקריה

2. מצב קיים:

מבחינה עירונית, מרחב התכנון ממוקם בקצה הצפוני של המע"ר התל אביבי, סמוך למרכזי העסקים -

הסמוכים ברמת גן (אזור הבורסה) ובגבעתיים, והינו בעל פוטנציאל להפוך למוקד מטרופוליני. כבר היום, בשל ריכוז אמצעי התחבורה הרבים שקיימים בו, מהווה שער כניסה מרכזי למטרופולין, עם קשר תחבורתי לשאר חלקי המדינה ולנתב"ג.

מרחב התכנון כולל שטח עירוני ירוק נדיר בלב המטרופולין - גן וולובלסקי.

מבחינת שימושי הקרקע, במרחב התכנון שימושים תחבורתיים שונים: תחנת רכבת, תחנת אוטובוס, תחנת מוניות, רציפי העלאה והורדה וחניוני חנה וסע.

כמו כן בסמוך לתחנת הרכבת נמצאים משרדי תחנת הרכבת ומשרדי חברת נתיבי איילון.

מצפון וממערב למרחב התכנון אזורי מגורים.

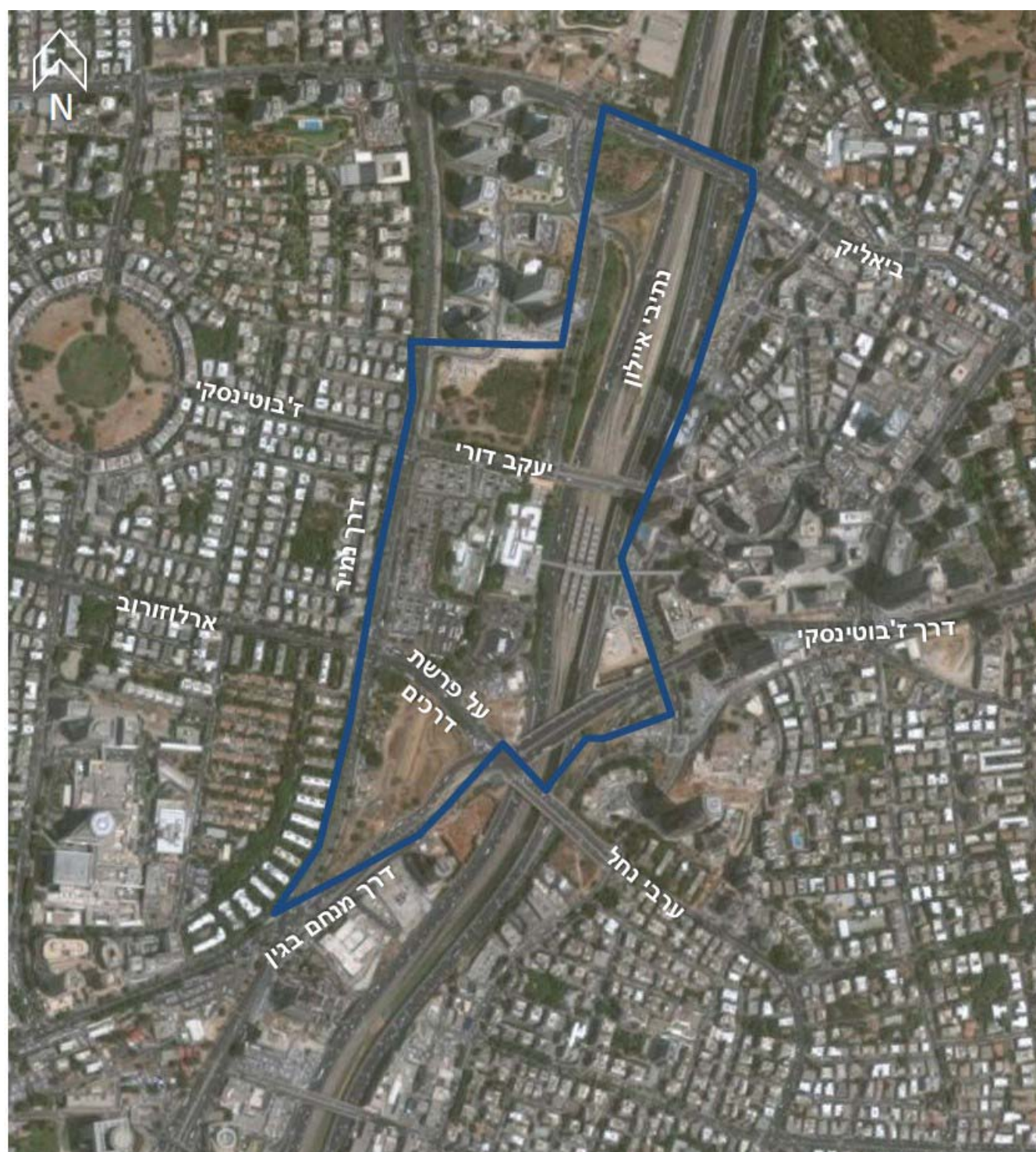
מסביב למרחב התכנון מקודמים פרויקטים שונים בשלבי תכנון שונים. סיכום נתוני כל

הפרויקטים האלה מראה כי האזור עתיד לאכלס מספר תושבים ומועסקים גדול.

מבחינת מערך התנועה, מרחב התכנון מוקף כבישים ראשיים: דרך נמיר, רח' הרב גורן וגשר

ההלכה, דרך מנחם בגין ורחוב יגאל אלון, המהווים צירים ראשיים במטרופולין.

מרחב התכנון כולל שתי רמפות ירידה לנתיבי איילון דרום: מחלף ההלכה ומחלף ארלוזורוב.

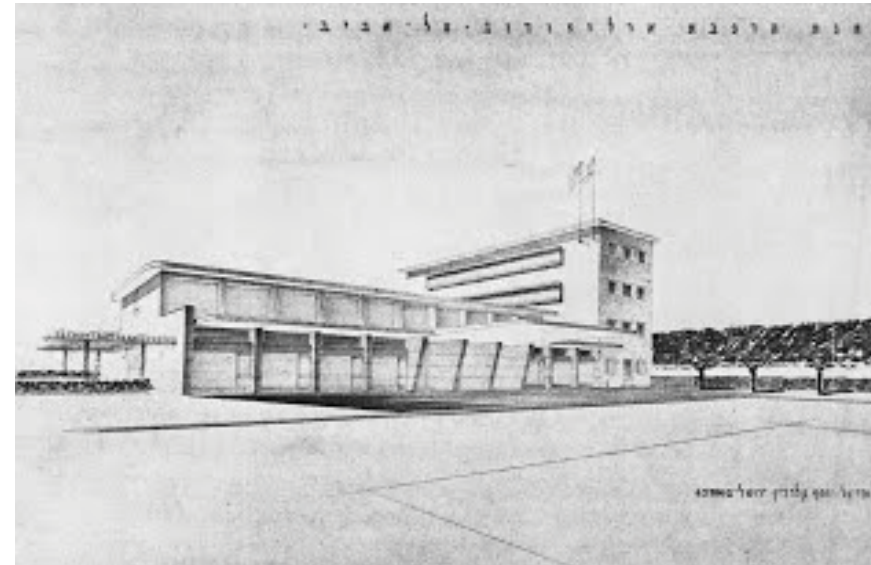


2.1 מצב קיים - היסטוריה תכנונית

תחנת הרכבת פועלת במקום משנות ה-50 ומסוף האוטובוסים בצורתו הנוכחית משנת 1990. בשנת 1992 פורסמה לתוקף ברשומות תכנית תא/2000 שקבעה במקום יעודי קרקע לאיזור עסקים ומגורים וכן מרכז תחבורתי. התכנית התירה ניצול שטח לבניה מעל לתוואי התחבורתי של נתיבי איילון. בשנת 2006 הוציאו מנהל מקרקעי ישראל ועיריית תל-אביב יפו תחרות אדריכלים בינלאומית להצעות תכנון למתחם, במטרה לבנות רובע חדש בעיר בדגש על שילוב שימושים: מגורים, תעסוקה, משרדים, מסחר, שירותים, מלונאות, תירות, תחבורה ושירותי ציבור. הפרוגרמה התכנונית כללה נפח לבניה בהיקף משוער של כמיליון מ"ר. לאחר שנבחר זוכה בתחרות הוקם צוות עבודה לתכנית שכלל את נציגי משרד התחבורה, מנהל מקרקעי ישראל, עיריית תל אביב, רכבת ישראל ונת"ע. לאחר בחינת חלופות, הוחלט, בשנת 2012 שמרכז התחבורה, שיקלול את תחנת הרכבת ומסוף האוטובוסים, יתוכנן על שטח קירוי מעל נתיבי איילון. בתאריך 21 ביוני 2012 נחתם "הסכם עקרונות לקידום שיקוע הקו הירוק בציר אבן גבירול", המכונה הסכם הקו הירוק" בין עיריית תל-אביב יפו, רשות מקרקעי ישראל, משרד התחבורה ומשרד האוצר. מתחם 2000 כלול בתכנית זו כאחד מתכניות בנין העיר שיקודמו ע"י המדינה ובאמצעותם ימומן הקטע התת"ק של הקו הירוק בתחומי העיר. ההסכם קובע שטחי בניה ומספר יח"ד בתכנית. בתאריך ה - 18.06.2014 אישרה הוועדה המקומית את העברת תכנית תא/ 4206 "בין ערים" לדיון בוועדה המחוזית. תכנית "בין ערים" מהווה תכנית מפורטת ראשונה למרחב זה. התכנית קודמה בהתאם לעקרונות תכנית אב זו. תכנית אב למתחם 2000 המוצגת בחוברת זו אושרה בישיבת הוועדה המקומית בתאריך 9.11.16.



תחנת רכבת ארלוזורוב - שנת 1957



סקיצה לתחנת הרכבת מאת האדריכל יוסף קלארווין



תחנת הרכבת ארלוזורוב

2.2 מצב קיים - רחובות תוחמים

לב הפרוייקט מוקף בדרכים בין עירוניים סואנות,

המאופניות בתנועת כלי רכב רבה.

הדרכים מהוות גם צירי הולכי רגל חשובים, אך

מאופנים במדרכות צרות לרוב ללא צמחיה או הצללה.



דרך נמיר - מבט לכיוון צפון



על פרשת דרכים - מבט לכיוון צפון-מערב



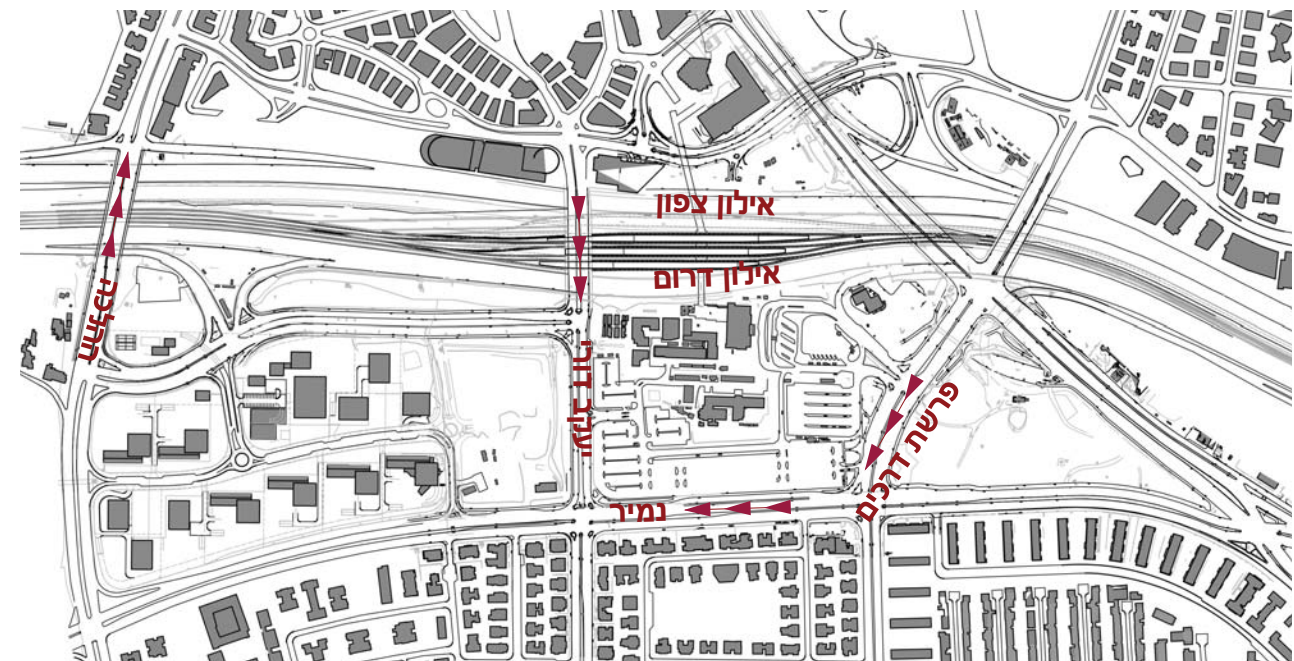
גשר ההלכה - מבט לכיוון מזרח



גשר יעקב דורי - מבט לכיוון מערב

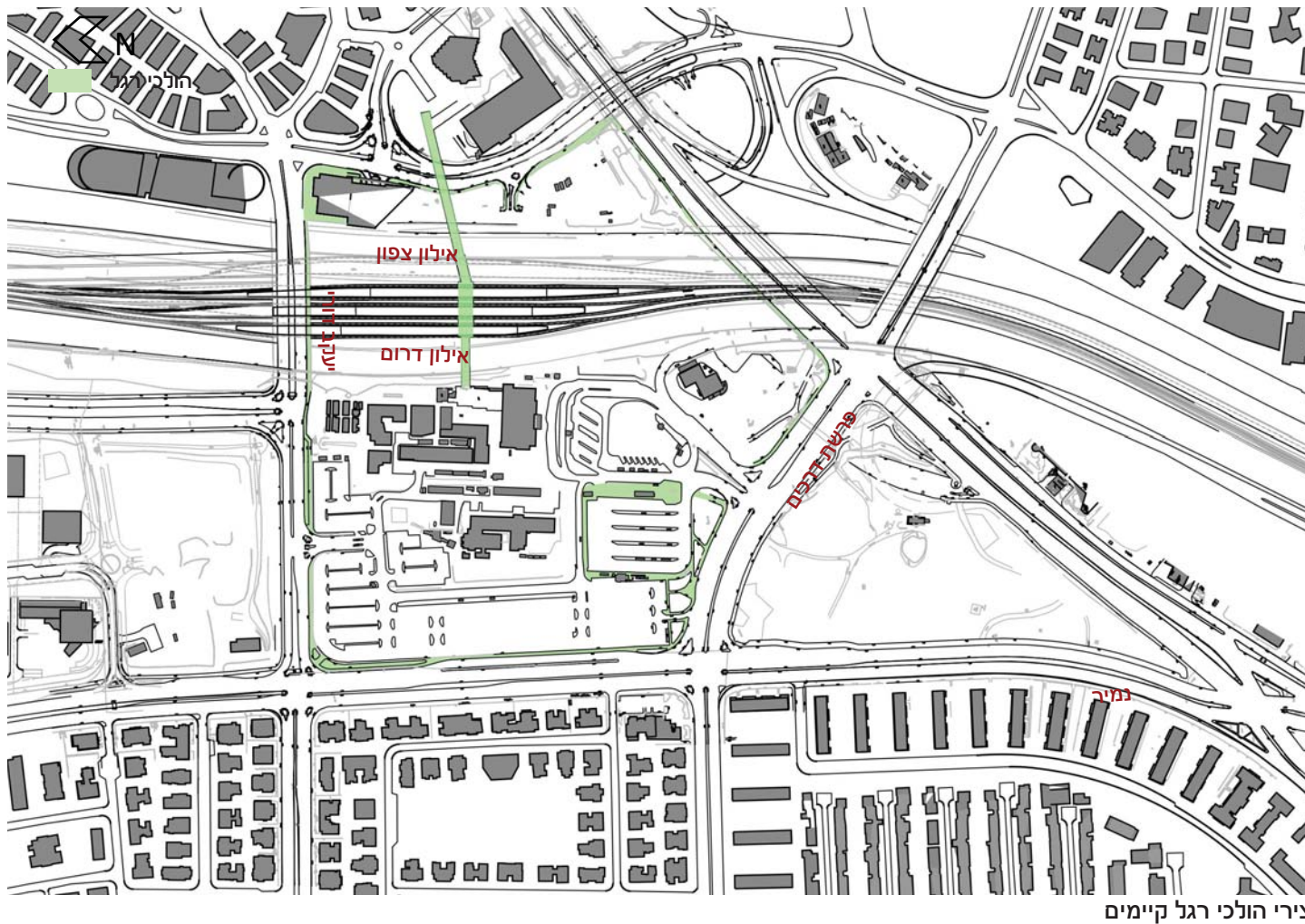


מנחם בגין (ת"א) - מבט לכיוון מזרח



2.3 מצב קיים - יתרונות המתחם

- המתחם מהווה מוקד מרכזי ברמה המטרופוליטית, הקושר אזורי תעסוקה של 3 ערים - תל אביב-יפו, רמת גן וגבעתיים.
- נגישות מירבית בכל אמצעי התחבורה. המתחם מהווה צומת לאמצעי תחבורה מכל הסוגים - רכבת כבדה [תחנת ארלוזורוב], מסוף אוטובוסים ראשי, רכבת קלה [הקו האדום והקו הסגול], רכב פרטי [נתיבי איילון], מוניות ואופניים.
- המתחם סמוך למוקדי תעסוקה ומסחר אחרים, קיימים ובתכנון, כגון קרן הקריה ומרכז עזריאלי, סמוך למתחם הקריה, סמוך למתחמי מגורים בתהליכי פיתוח - מתחם צמרות ומתחם דפנה, ובמרחק הליכה מבית חולים איכילוב, ומוקדי ציבור ותרבות ברחוב שאול המלך.
- המתחם כולל שטח ירוק פתוח גדול - גן וולובלסקי.
- בתחום התכנית ובגבולותיה 3 גשרים הקושרים את שתי גדות האיילון: גשר ההלכה, גשר יעקב דורי וגשר וערבי נחל.
- שטח שרובו פנוי מבינוי, זמין לפיתוח.
- פוטנציאל שטח נוסף בקירוי האיילון. מהווה המשך לתכנית נוספת של קירוי האיילון מדרום.

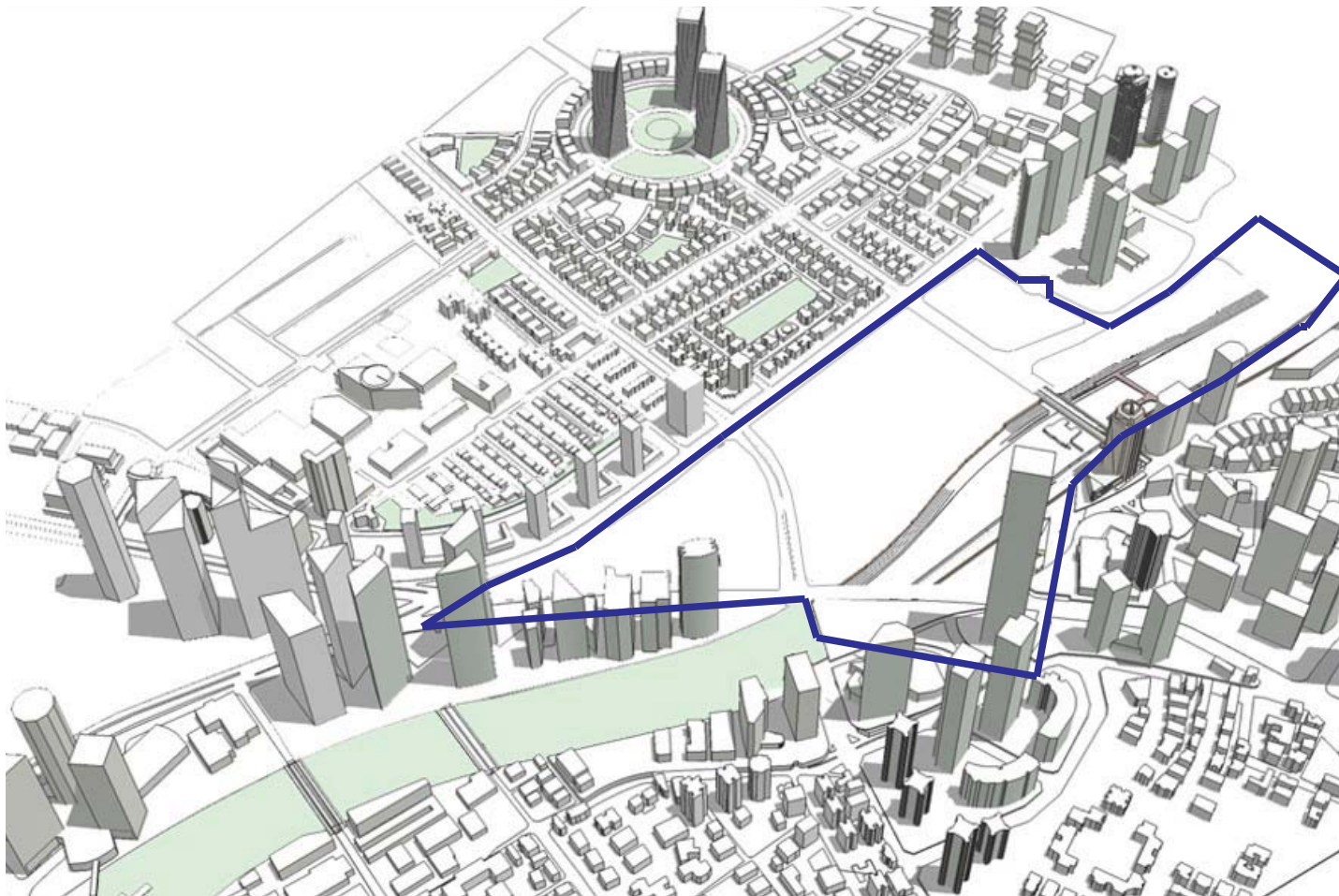


צירי הולכי רגל קיימים

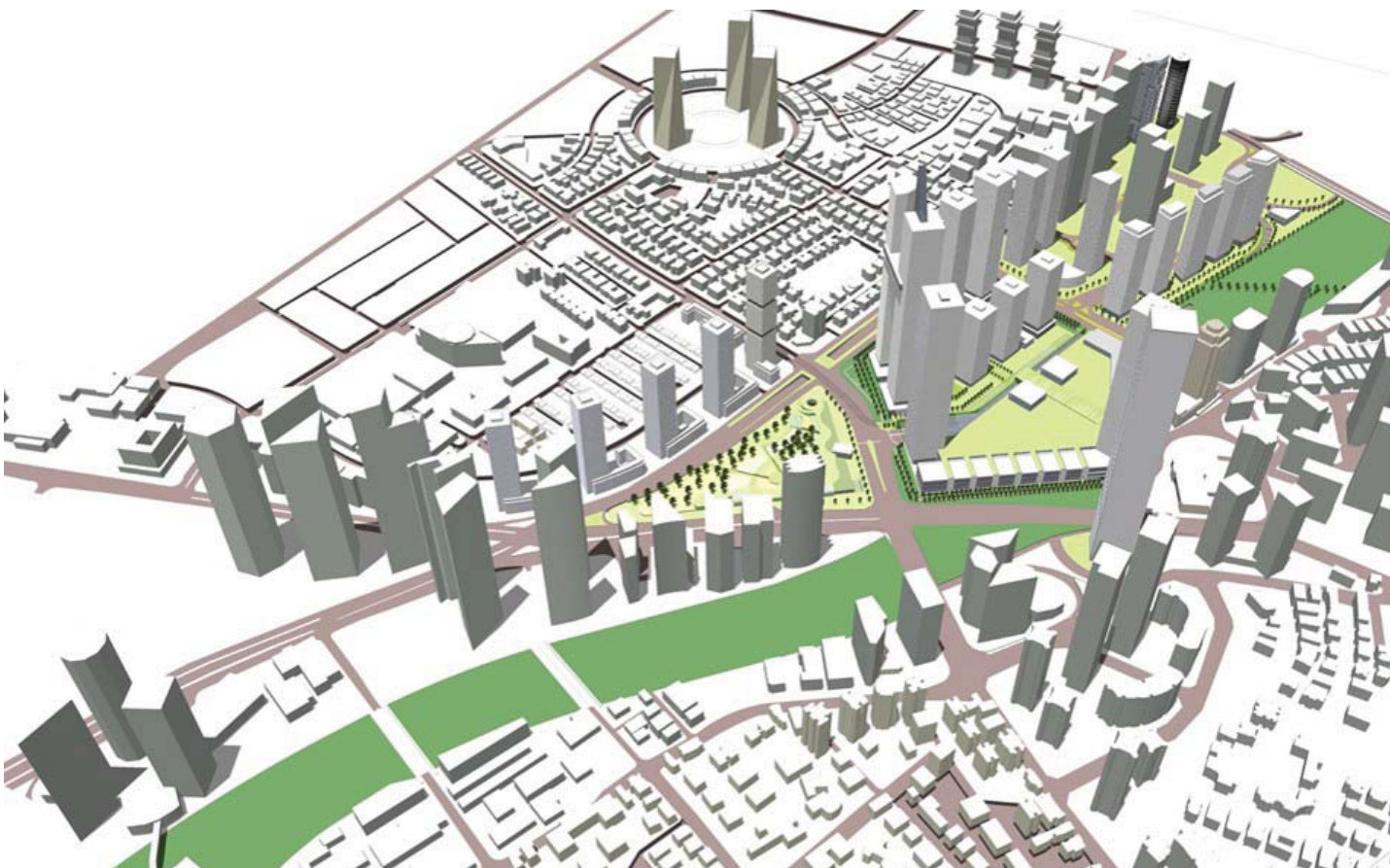
2.4 מצב קיים - חסרונות המתחם

- תנועת הולכי הרגל בתוך המתחם אינה מוסדרת ואינה נעימה - אין הפרדה מספקת בין צירי התנועה של הולכי הרגל וצירי התנועה של כלי הרכב - חציית כבישים מרובה.
- מתחם אקסטנסיבי - השימושים מפוזרים על פני שטח גדול באופן שאינו מנצל את פוטנציאל הקרקע ויוצר מרחקי הליכה גדולים בין חלקיו.
- קשר לא מספק להולכי רגל לצד המזרחי של האיילון - דרך מדרכות צרות לאורך הגשרים ובאמצעות גשר הולכי רגל בין מתחם הבורסה לתחנה הרכבת.
- בתחום התכנית מקודמות מספר תכניות תחבורתיות מורכבות שיש לשלב ביניהן: הרחבת תחנת הרכבת סבדור, פרויקט הנתיבים המהירים באיילון, הקו הסגול והקו האדום של הרכבת הקלה.





הדמיה - מבנים קיימים ומתוכננים במרחב 2000



הדמיה -מצב מתוכנן מרחב 2000

3. קשרים אורבניים - מרחב 2000 כמפגש מע"רים

מתחם 2000 ממוקם בלב מרכז העסקים של ישראל. נתיבי האילון ומסילת הרכבת קושרים את האזור למוקדים מטרופוליניים אחרים: ירושלים, חיפה, באר-שבע.

אל האתר מגיעים מדי יום יוממים מערים אחרות, הן לשם תעסוקה והן למרכזי תרבות ובילוי.

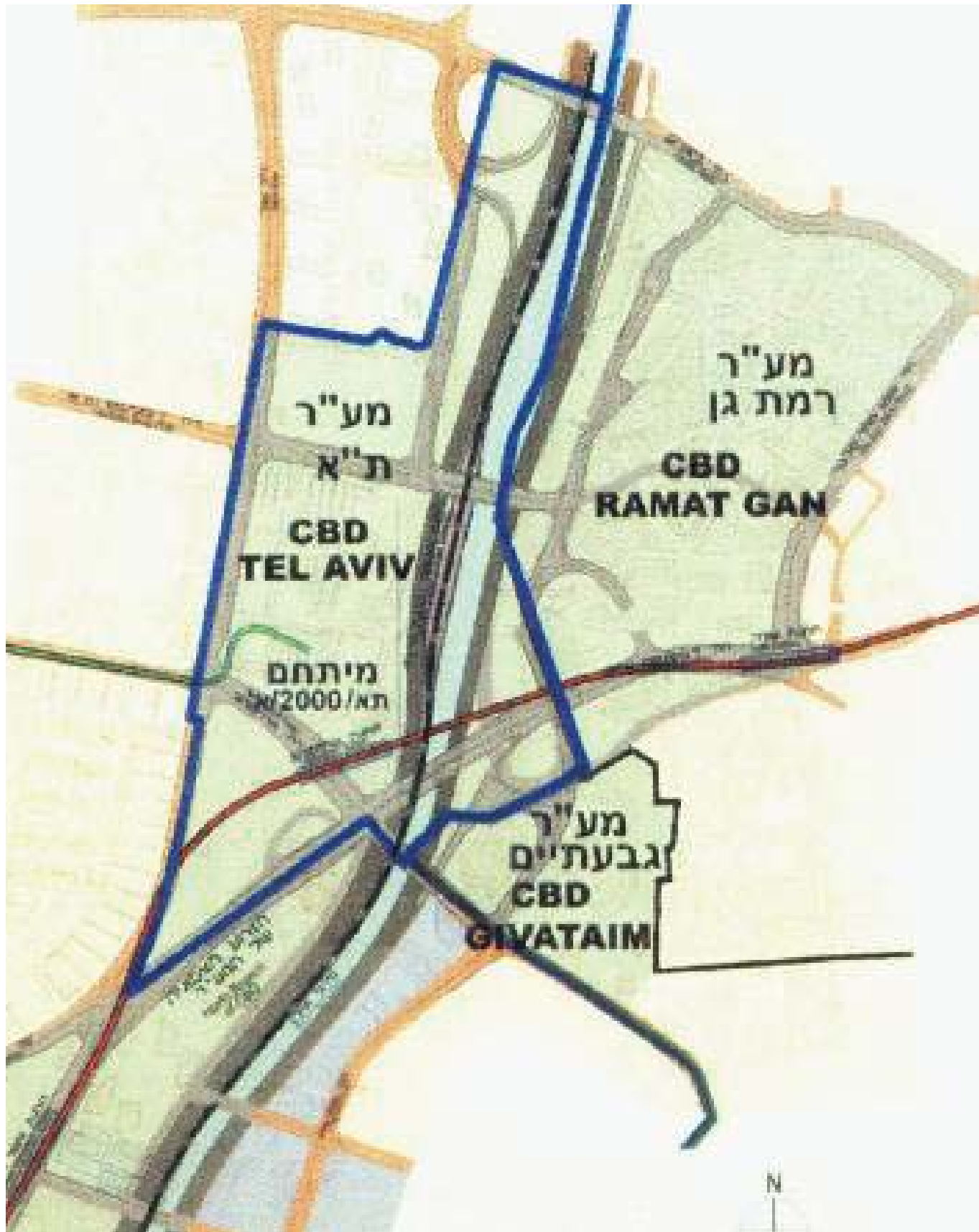
האתר מהווה מפגש פיסי, כלכלי, תנועתי ותחבורתי של מרכזי העסקים הראשיים של הערים גבעתיים, רמת-גן ותל-אביב-יפו:

מרכז עסקים רמת-גן: ריכוז משרדים גדול סביב בורסת היהלומים, המאופיין בפעילות פיננסית - בנקים, חברות ביטוח, חברות השקעות וכו'

מרכז עסקים גבעתיים ("סיטי גבעתיים"): מתוכנן כאזור המשלב מסחר, משרדים, מלונאות, מגורים מיוחדים, בנייני ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים.

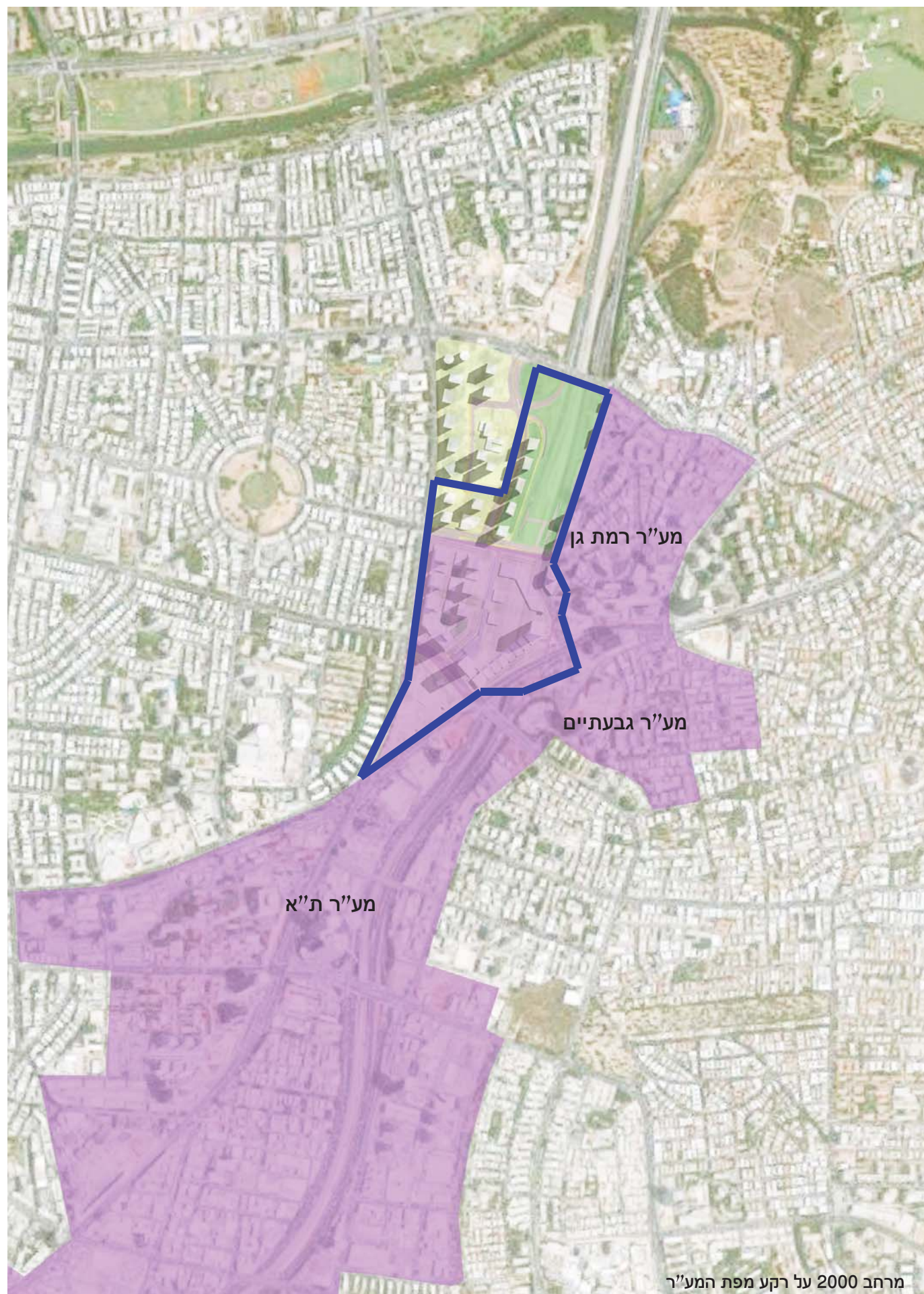
מרכז עסקים תל-אביב המתפרש מהאתר דרומה:

המתחם הוא איזור מפגש בין אזורי מגורים לאזורי תעסוקה וקרוב למתחם התרבות בשדרות שאול המלך.



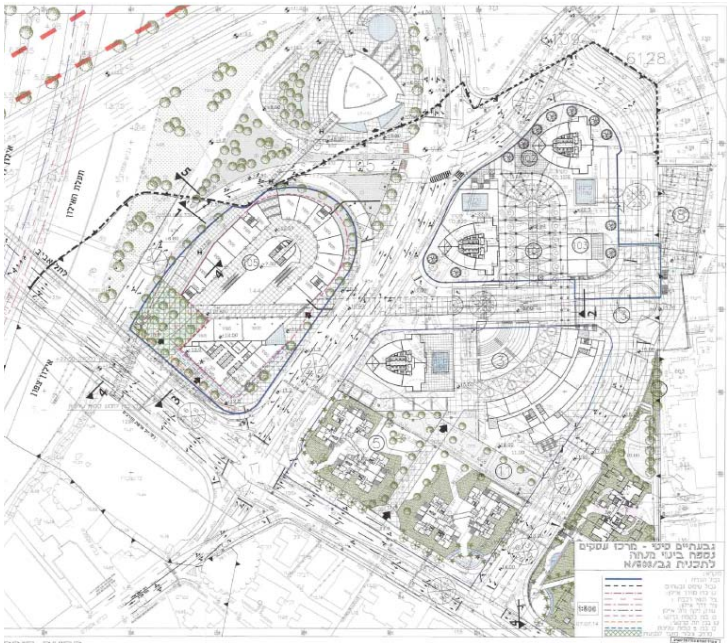
מתוך חוברת חזון העיר תל אביב-יפו

מרחב 2000 מפגש מערים



4. פרויקטים מתוכננים בסביבת מרחב 2000

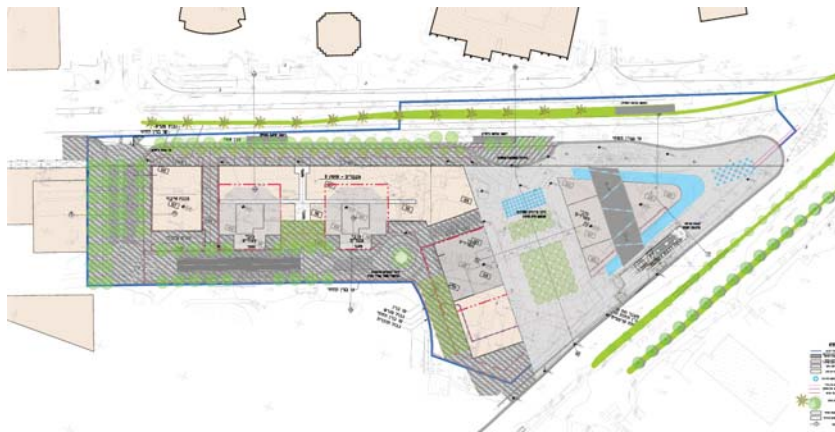
- 1. סיטי גבעתיים - גב/500/א
- 2. המע"ר הצפוני - תא/9019
- 3. קרן הקריה ושידרת הקריה - תא/4094
- 4. מתחם דפנה - תא/3885
- 5. צמרות - תא/1750
- 6. מע"ר רמת גן
- 7. לולאת גן וולובלסקי
- 8. קירוי איילון



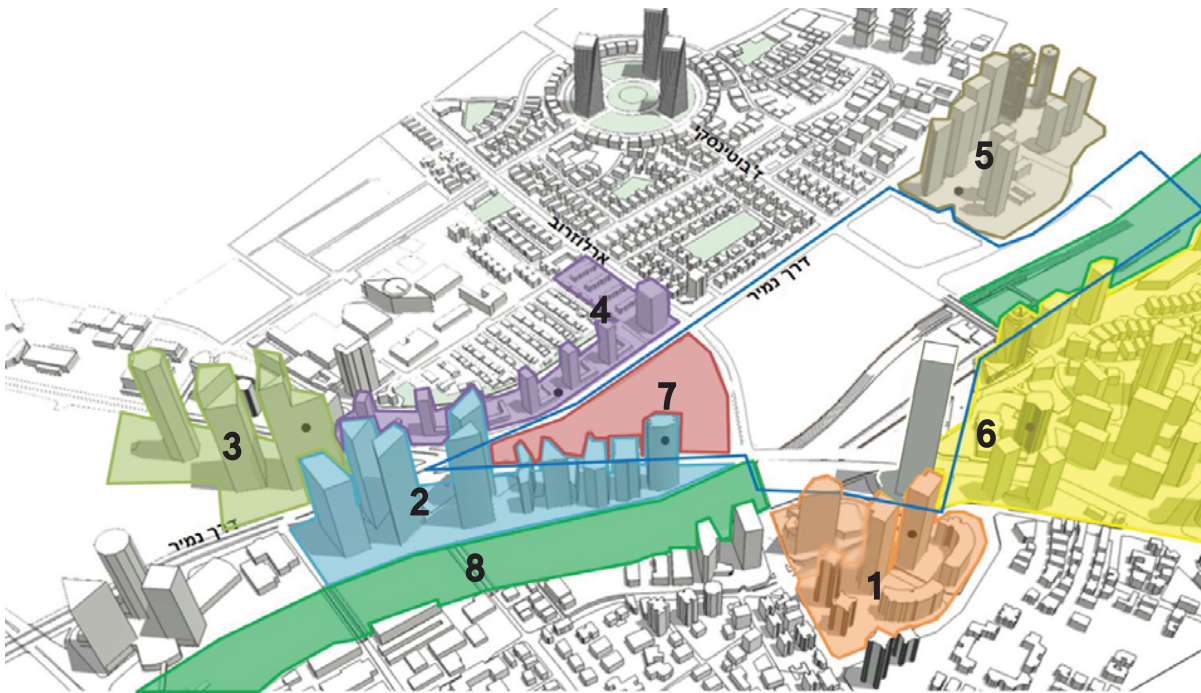
1. סיטי גבעתיים



2. המע"ר הצפוני



3. קרן הקריה





8. קירוי איילון



5. צמרות



4. מתחם דפנה



6. מע"ר רמת גן



7. לולאת וולובלסקי

5. מצב תכנוני קיים

5.1 תמ"מ 5

האזור מצפון לגשר דורי מצוי בתחום 'אזור עירוני בדגש מגורים מוטה תחבורה ציבורית'. האזור מדרום לגשר דורי מצוי בתחום 'מע"ר מטרופוליני מוטה תחבורה ציבורית'. מסומנים מרכז תחבורה וקו רק"ל (הקו האדום).



5.2.1 תא/5000 - תכנית מתאר ת"א

מרחב 2000 כלול בתכנית המתאר ומסומן כאזור 402 א - 'מתחם 2000' ולגביו הוראות מיוחדות. התכנית מחייבת הכנת מסמך מדיניות "שיתחם לכל הפחות להיבטים הבאים: שילוב מתח"ם וקישוריות אמצעי תחבורה שונים, אופן פיזור זכויות הבניה במתחם, קשרים אל המרחב הציבורי בסביבת המתחם, מיקום שטחי ציבור. תכנון למתחם יכלול קירוי מעל נתיבי איילון ליצירת רצף בנוי ממזרח למערב". מבחינת יעודי הקרקע: שטחי התכנית מסומנים כ'אזור תעסוקה מטרופוליני סמוך למתח"ם מטרופוליני'. תחום נתיבי האיילון מדרום לדרך ההלכה מסומן 'קירוי מעל דרך פרברית מהירה'. כן מסומנים 'מוסד ציבור עירוני מטרופוליני' ו'כיכר עירונית' לאורך נתיבי האיילון מוסמן ציר ירוק מטרופוליני. גן וולבלסקי מסומן כ'שטח פתוח עירוני'. תכנית אב זו, תא/ 9076 "תכנית אב למרחב 2000", מהווה מסמך מדיניות למתחמי תכנון 402 א' ו 603 א', כנדרש בתכנית המתאר תא/ 5000.

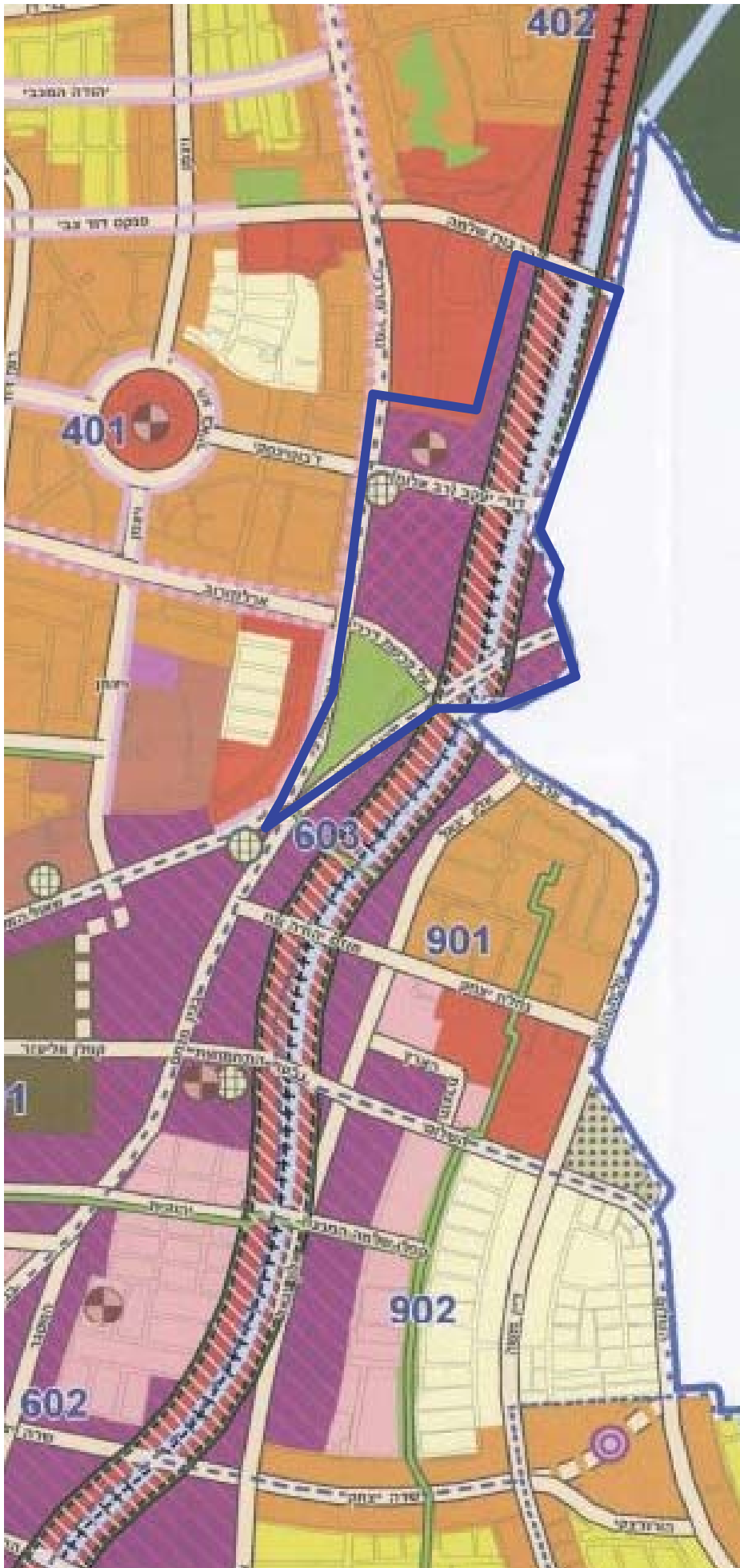
מקרא - תמ"מ 5

אזור מגורים בבניה נמוכה	אזור מוסדות ציבור עירוניים
אזור מגורים בבניה מרקמית נמוכה	מוסד ציבורי עירוני חדש
אזור מגורים בבניה מרקמית	אזור פעילות מיוחדת
אזור מגורים בבניה רבת קומות	מעגנת נופש ספורט ודיג
אזור תעסוקה מקומי	בית עלמין
אזור תעסוקה עירוני	אזור לתכנון בעתיד
אזור תעסוקה מטרופוליני	רכבת ישראל
אזור מעורב לתעסוקה ולמגורים	דרך מהירה ודרך פרברית מהירה
אזור תעסוקה סמוך להסעת המונים	גבול אזור תכנון
אזור תעסוקה סמוך למתח"ם מטרופוליני	גבול התוכנית
אזור מוטה מלונאות	
ציר מעורב	
חזית מסחרית	
מוקד תעסוקה חדש	
שטח פתוח עירוני	
שטח פתוח מטרופוליני חופי	
שטח פתוח מטרופוליני	
ציר ירוק עירוני	
ציר ירוק מטרופוליני	
רחוב עירוני	
כיכר עירונית	
אזור לספורט	

תא/5000 - איזורי תכנון



תא/5000 - יעודי קרקע

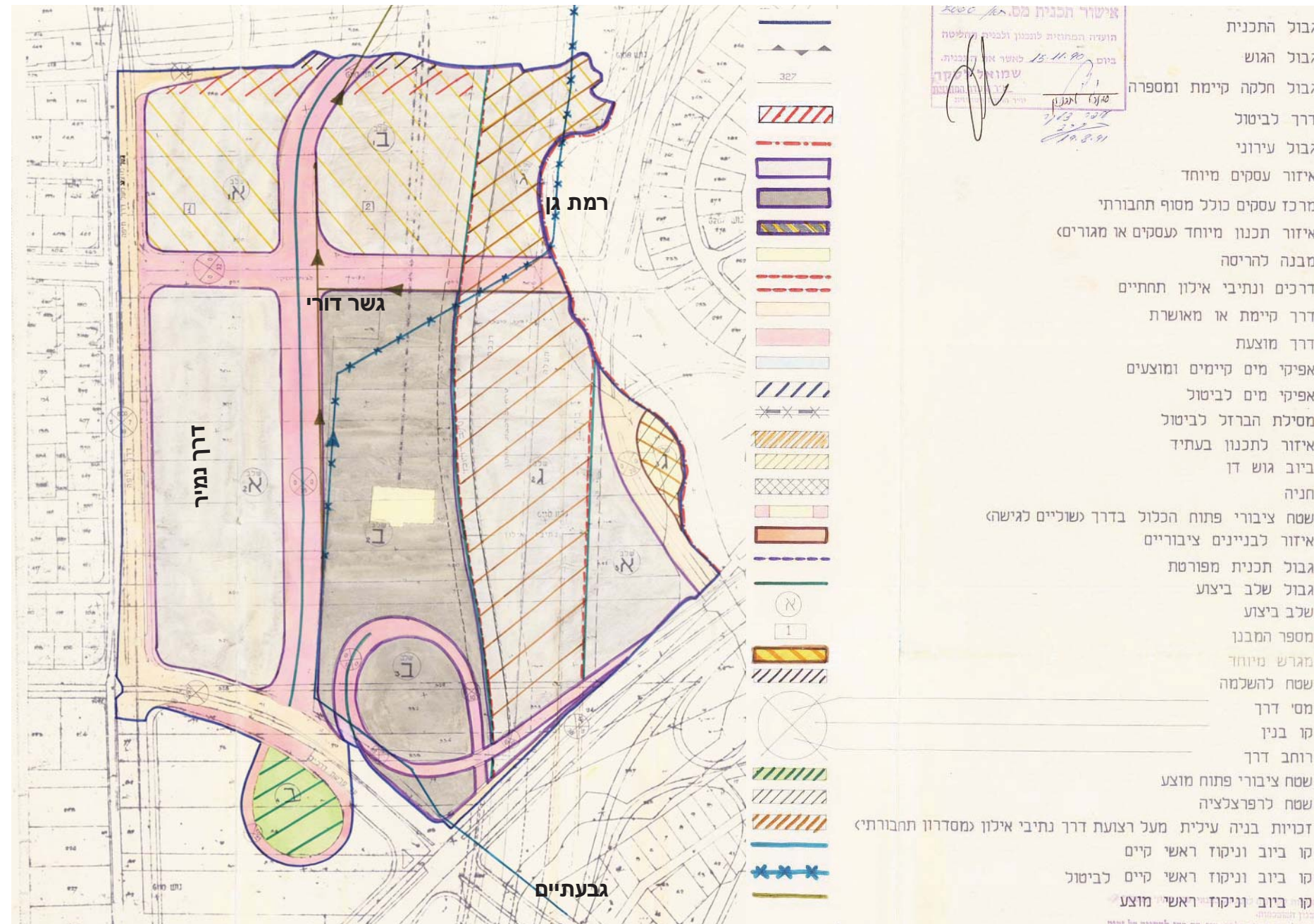


5.3 תכניות מפורטות במרחב התכנון

5.3.1 תא/2000

תכנית משנת 1992 שקבעה יעודי קרקע במרחב התכנון:
מדרום לגשר דורי - אזור עסקים מיוחד ומרכז עסקים כולל מסוף תחבורתי.
מצפון לגשר דורי - אזור תכנון מיוחד לעסקים ו/או למגורים. מעל נתיבי איילון - זכויות בניה עילית מעל רצועת דרך נתיבי איילון (מסדרון תחבורתי).
כמו כן התכנית הרחיבה והוסיפה דרכים וכן קבעה היקפי בניה ושלבים בתכנון.

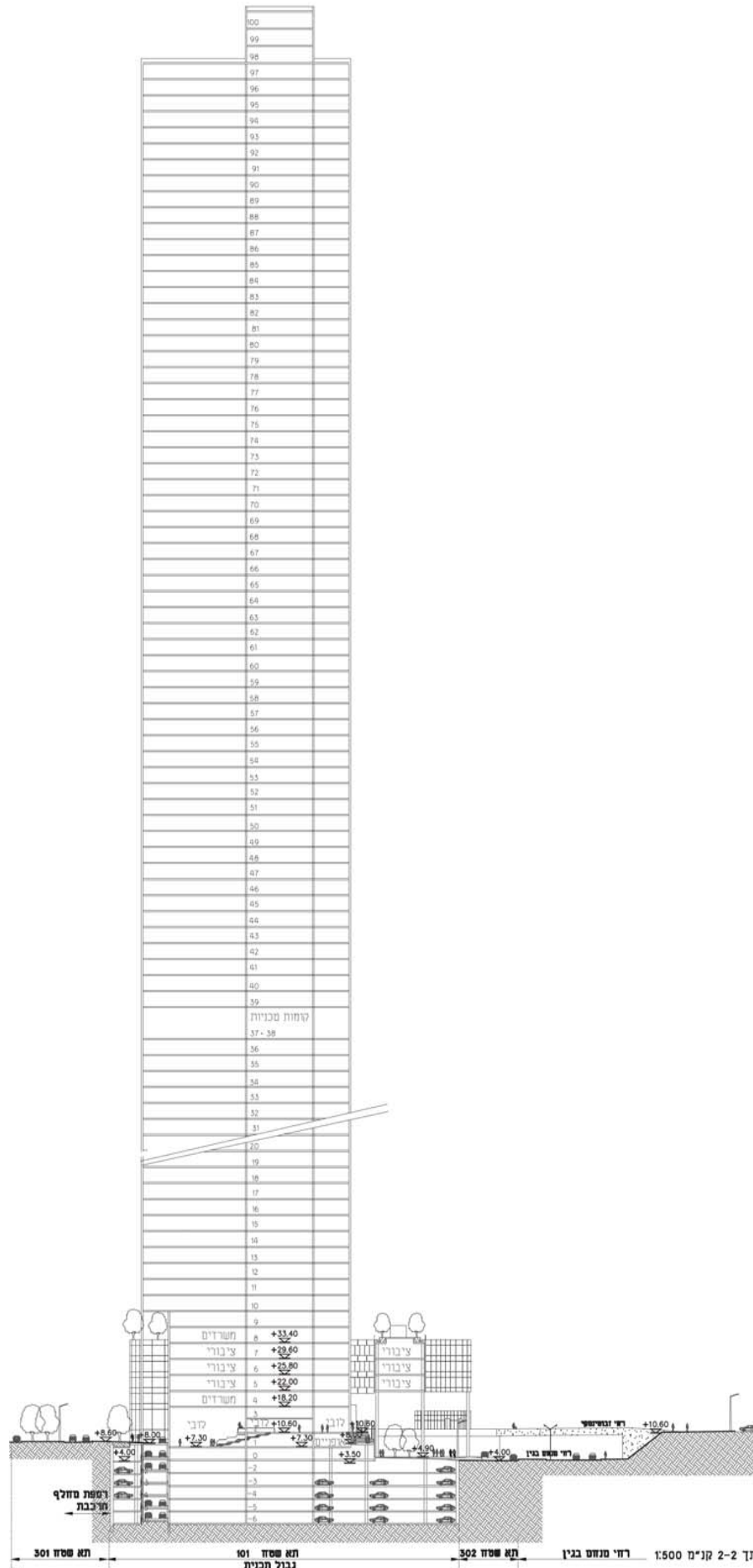
תא/2000 - יעודי קרקע



תכניות מפורטות במרחב התכנון

5.3.2 תא 4206 - בין ערים

תכנית להקמת מגדל תעסוקה, מסחר, תיירות ושטחי ציבור. התכנית בסמכות וועדה מחוזית הומלצה להפקדה ע"י הוועדה המקומית בתאריך ה - 18.06.2016 , נמצאת לקראת דיון בהפקדתה בוועדה המחוזית.

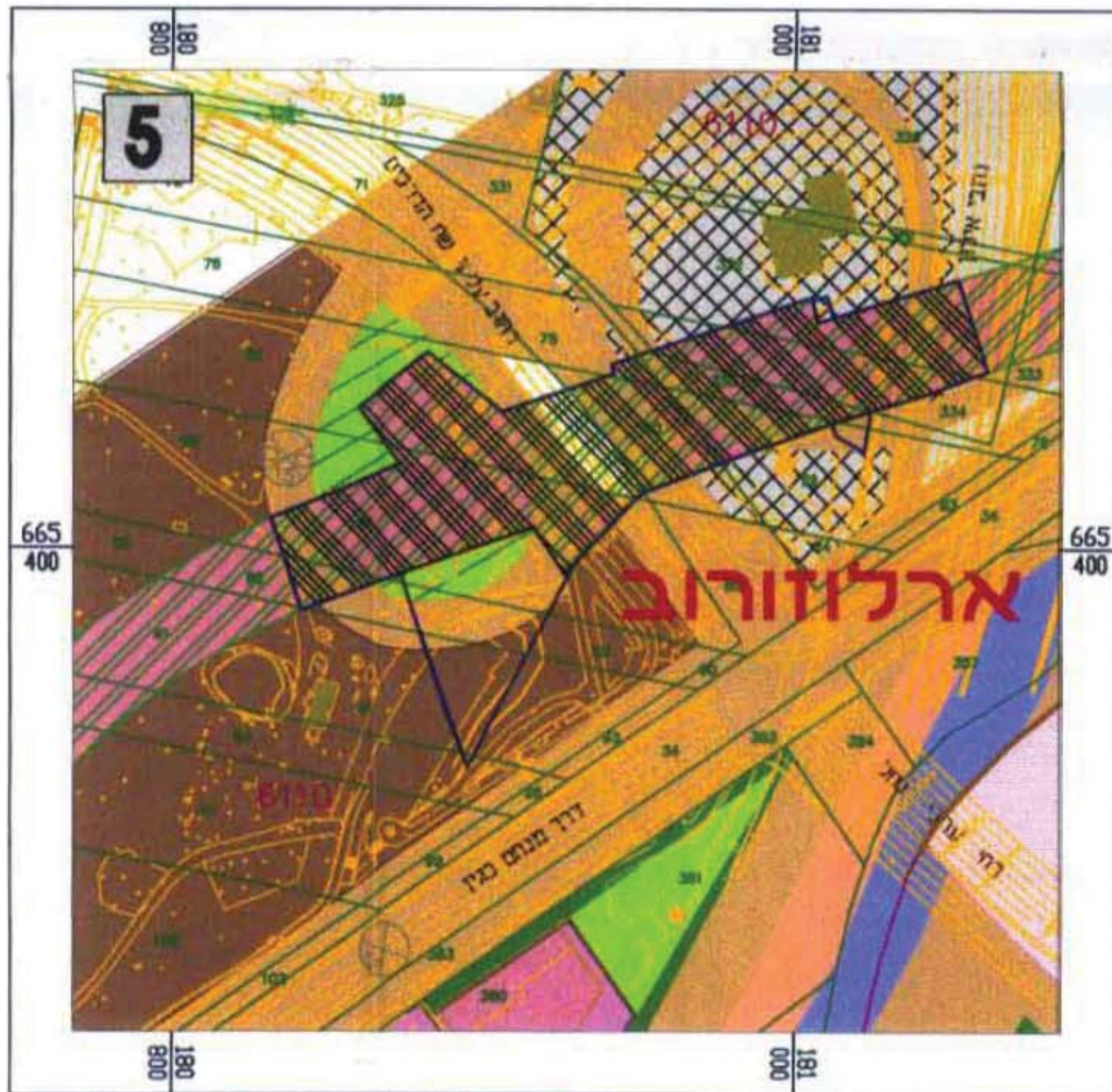


5.3.3 תא/ 3639 מתקנים הנדסיים וכניסות לתחנות (רק"ל קו אדום)

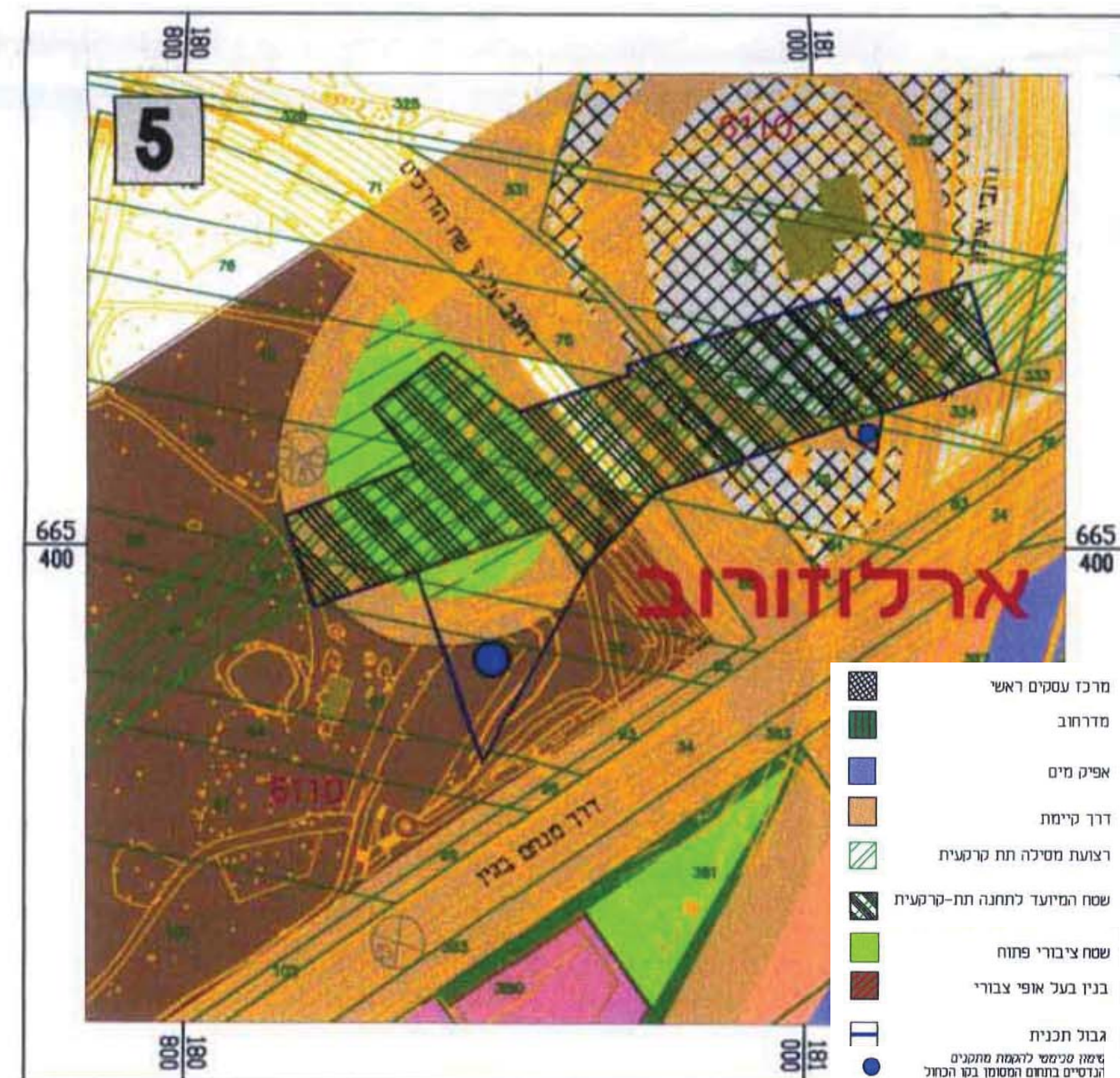
התכנית מסמנת רצועת מסילה תת קרקעית ושטח לתחנה תת קרקעית. בתחום גן וולובלסקי מסומן אזור להקמת מתקנים הנדסיים.



תא 3639 - יעודי קרקע

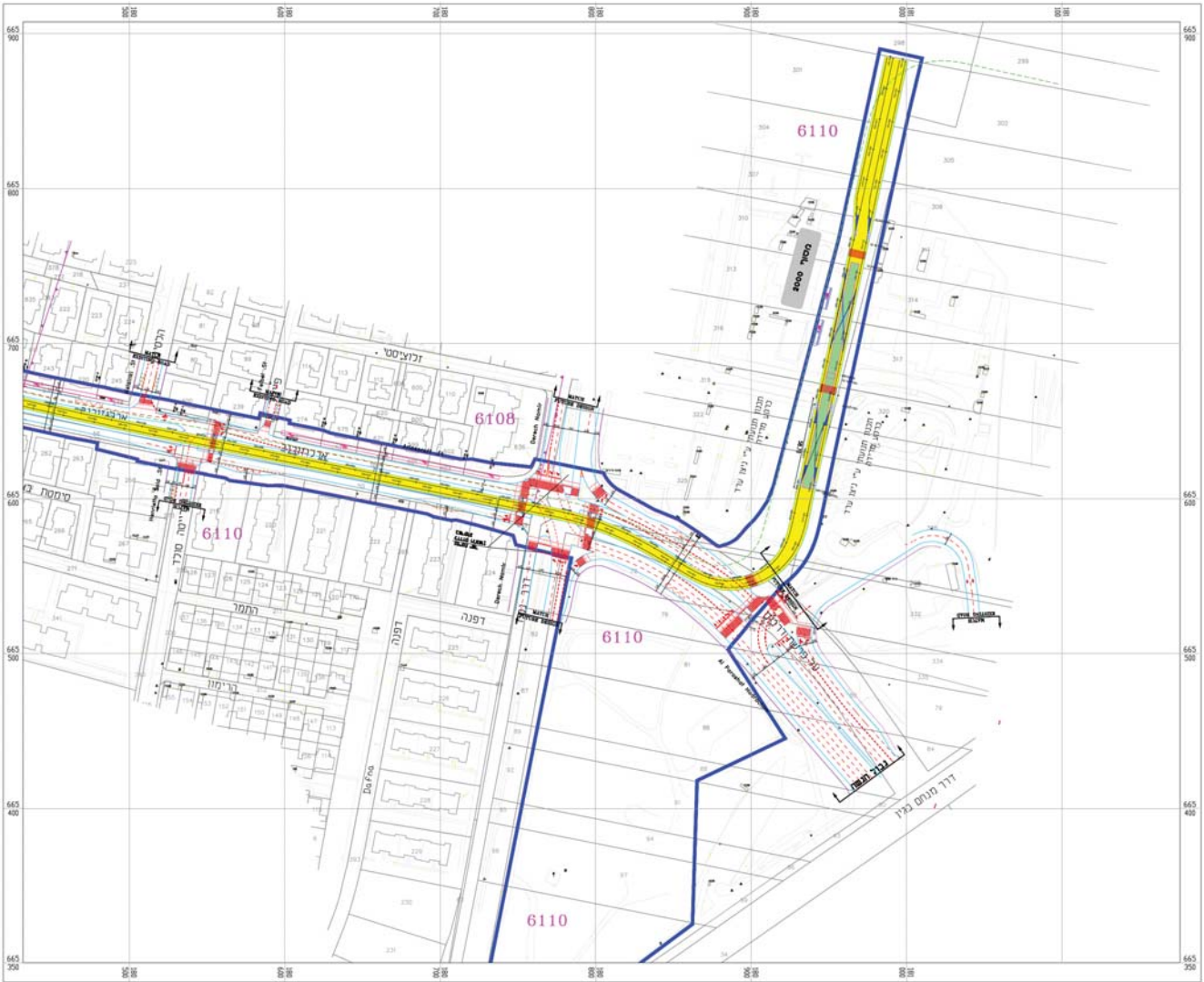
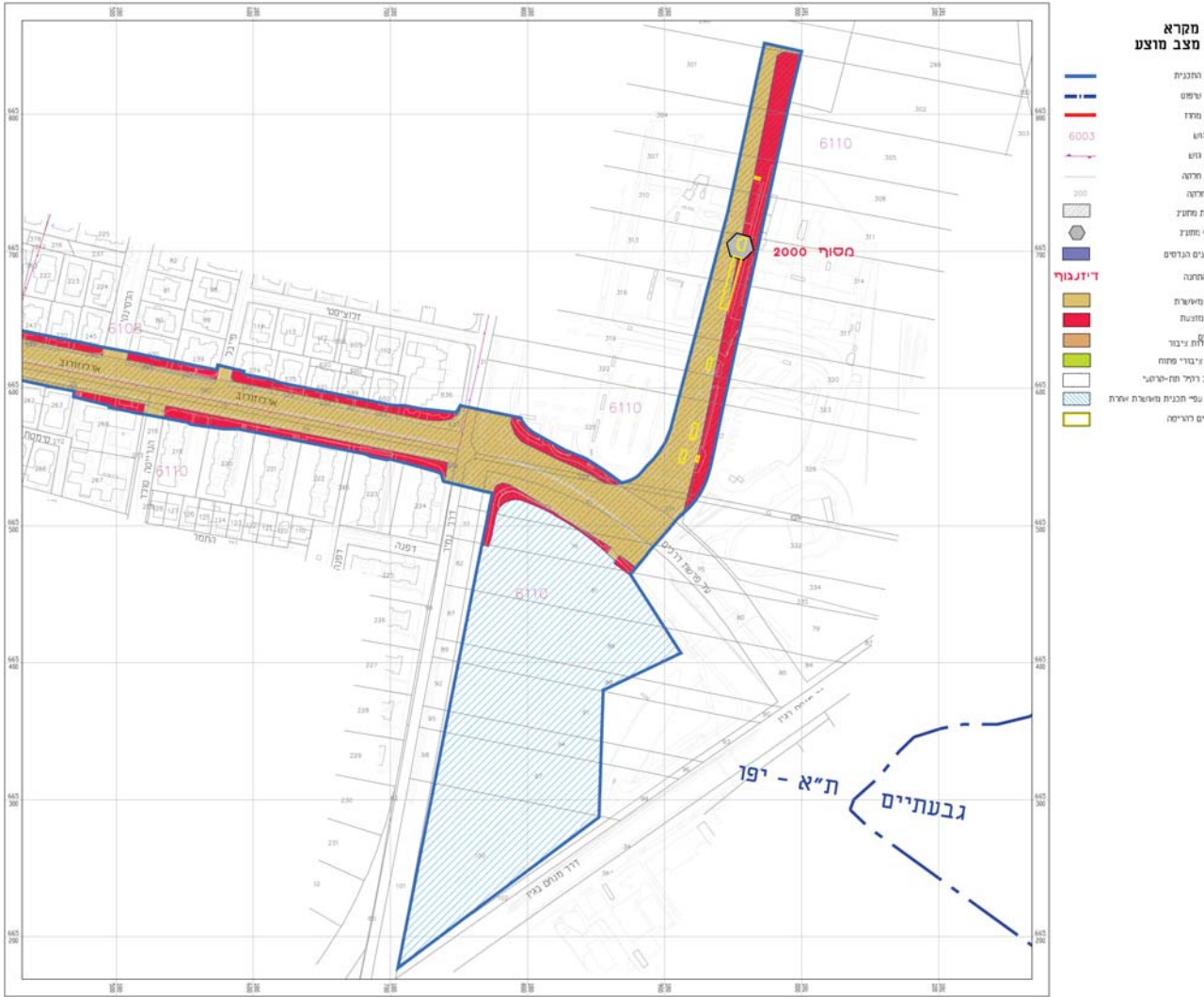


תא 3639 - יעודי קרקע מצב קיים



תא 3639 - יעודי קרקע מצב מוצע

5.3.4 הקו הסגול - תת"ל 70 א'



6. תחרות מתחם 2000

משרד אדריכלים מנספלד-קהת זכה בתחרות בינלאומית לתכנון מתחם "תל-אביב 2000" - מתחם תחבורתי, מסחרי ותרבותי באזור רכבת צפון (ארלוזורוב).

צוות השופטים, שבראשו עמד שר האוצר לשעבר, אברהם בייגה שוחט, כלל אדריכלים, מתכננים, נציגים ממנהל מקרקעי ישראל, עיריית תל-אביב ונציגי ציבור. צוות השופטים הבהיר בהחלטתו, כי התכנית הזוכה מצליחה להביא לניצול מרבי של הקרקע היקרה, תוך שמירה על שטחים פתוחים וירוקים.

המתחם המשתרע על שטח של כ- 416 דונם. שטחו הכולל של הבינוי יסתכם כמיליון מ"ר, כאשר מתוכם כ- 450 אלף מ"ר ייבנו למטרות מסחר, וכ- 1000 יחידות דיור.

TLV LOOP – מקום ויעד

פרויקט ה TLV LOOP תוכנן ברוח הפתיחות והשוויוניות התל אביבית - מתחם חדש, פתוח לעיר, נגיש לכולם ושאינו מנוכר ומסוגר.

התכנון יוצר סמל חדש לתל אביב שיהווה מקום ויעד - יצירת מקום בעל זהות ייחודית. ה-TLV LOOP מציע חוויה אורבנית ייחודית המזמינה את הולך הרגל ורוכב האופניים בחזרה לרחובות ולשטחים הפתוחים.

ה-TLV LOOP הוא שדרת הולכי רגל היקפית, בעלת 5 צלעות, בשטח של יותר מ- 60 דונם, באורך 1.5 ק"מ. ה-LOOP כולו מתוכנן במפלס הרחובות הקיימים, כך שהוא חשוף לעיר מבחינה ויזואלית ופונקציונלית ומהווה חלק בלתי נפרד מהעיר.

קשרים אורבניים - ה- LOOP שולח זרועות בכוון צירים ראשיים בת"א. ה- LOOP מאפשר קשר רציף רגלי או באמצעות אופניים, בין חלקי המע"ר של שלוש הערים משני צדי האיילון.

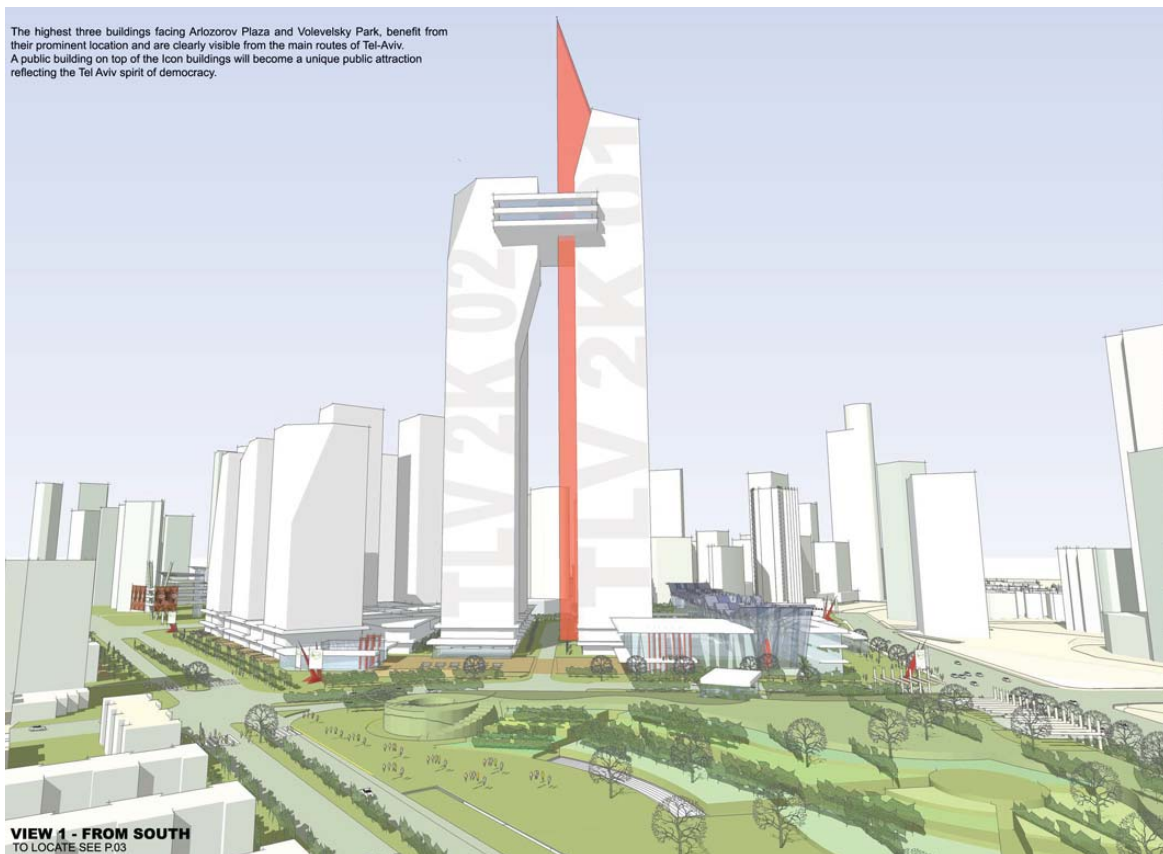
מבנים רבי קומות - הבניינים המוקפים על ידי ה- LOOP משלבים שימושים של משרדים, מסחר, מגורים ומלונאות.

מרקם העיר הלבנה וגינות הגג - בלב הפרויקט, גריד של רחובות, סמטאות וכיכרות, המעוצבים בקנה המידה של מרקם "העיר הלבנה". על גגותיהם של מבני מתחם מרקם העיר הלבנה, יהיו גינות שיחוברו ביניהן בגשרים, לשימושם של תושבי המגדלים והעובדים בהם.

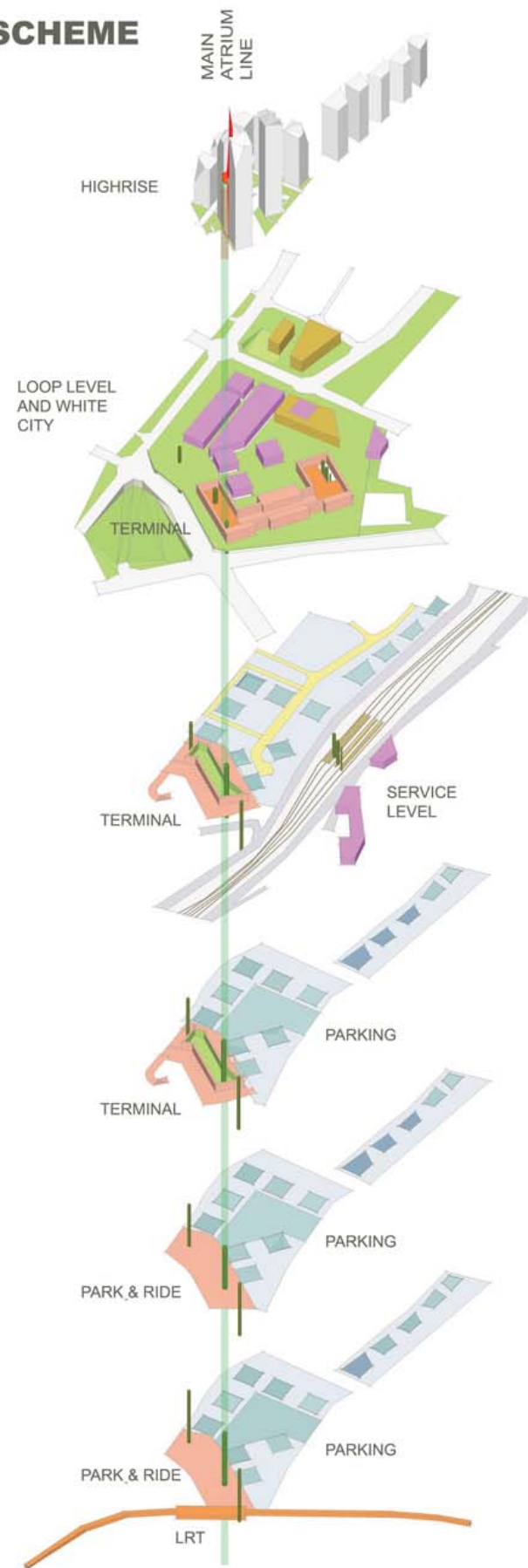
תחבורה - תכנון הפרויקט מבוסס על הפרדה ראויה בין הולכי רגל לתנועה ממונעת. במפלס ה- LOOP ניתנת עדיפות להולכי הרגל. התנועה, החניה, השירותים והפריקה ממוקמים כולם במפלס השירות (מפלס 1-). הפרדה מוחלטת נשמרת גם בין התחבורה הפרטית לבין התחבורה הציבורית ע"י גישות נפרדות מהרחוב וכבישים נפרדים במפלס התת קרקעי.

מרכז התחבורה - מרכז התחבורה ממוקם בלב הפרויקט ותוכנן כך שיהיה נגיש ביותר מכל מקום במתחם. המבנה קושר, כקומפלקס אחד, את כל אמצעי התחבורה הציבורית באופן שיעודד שימוש משולב של: רכבת, רכבת קלה, אוטובוסים, מוניות. תכנון פרויקט ה- TLV LOOP מתאים ביותר לשילובו של קו מונורייל עילי כאמצעי תחבורה. **שטחים פתוחים** - הפרויקט משפר את איכות החיים במע"ר ובאזורים הסמוכים. ה- LOOP מוסיף שטח פתוח ירוק נרחב למע"ר, וכמו כן, משפר הפרויקט, באופן משמעותי, את הנגישות לשטחים הפתוחים הקיימים. **רובע התרבות** - קומפלקס רב תכליתי גדול המיועד לכנסים, תערוכות ומופעים.

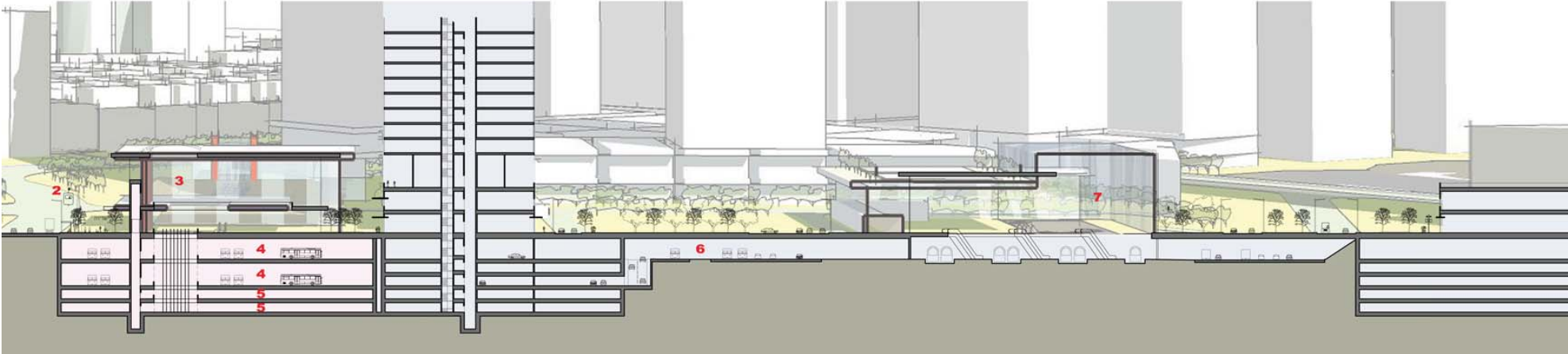
מבנה ציבורי בראש המגדל הראשי - מיקום מבנה ציבור עירוני בראש המגדל הגבוה ביותר בפרויקט, נועד לסמל את הרוח התל אביבית של שוויוניות. חשוב לאפשר לכל הציבור גישה לקומות העליונות של בנינים רבי קומות ולא להותירן כנכס בלעדי של בעלי הממון.



3D SCHEME



MIL. 3-TRANSPORTATION CENTER MAIN ATRIUM AND ENTRANCE HALL. 4-BUS TERMINAL. 5-PARK & RIDE. 6-SERVICE LEVEL. 7-RAILWAY STATION.

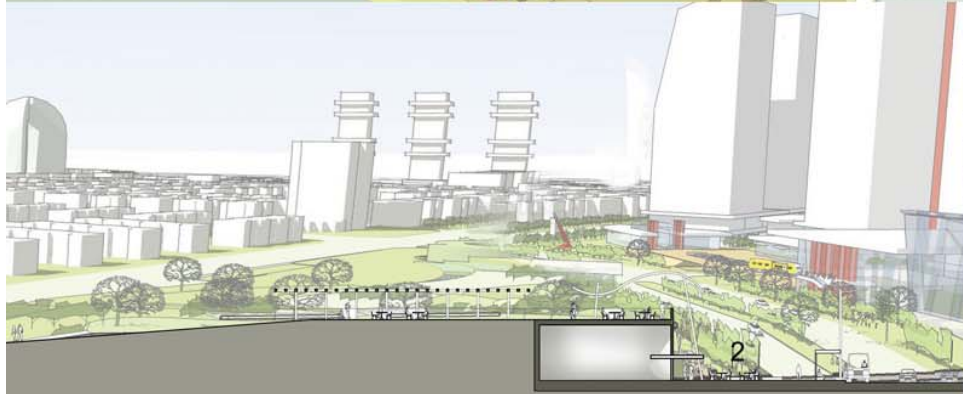




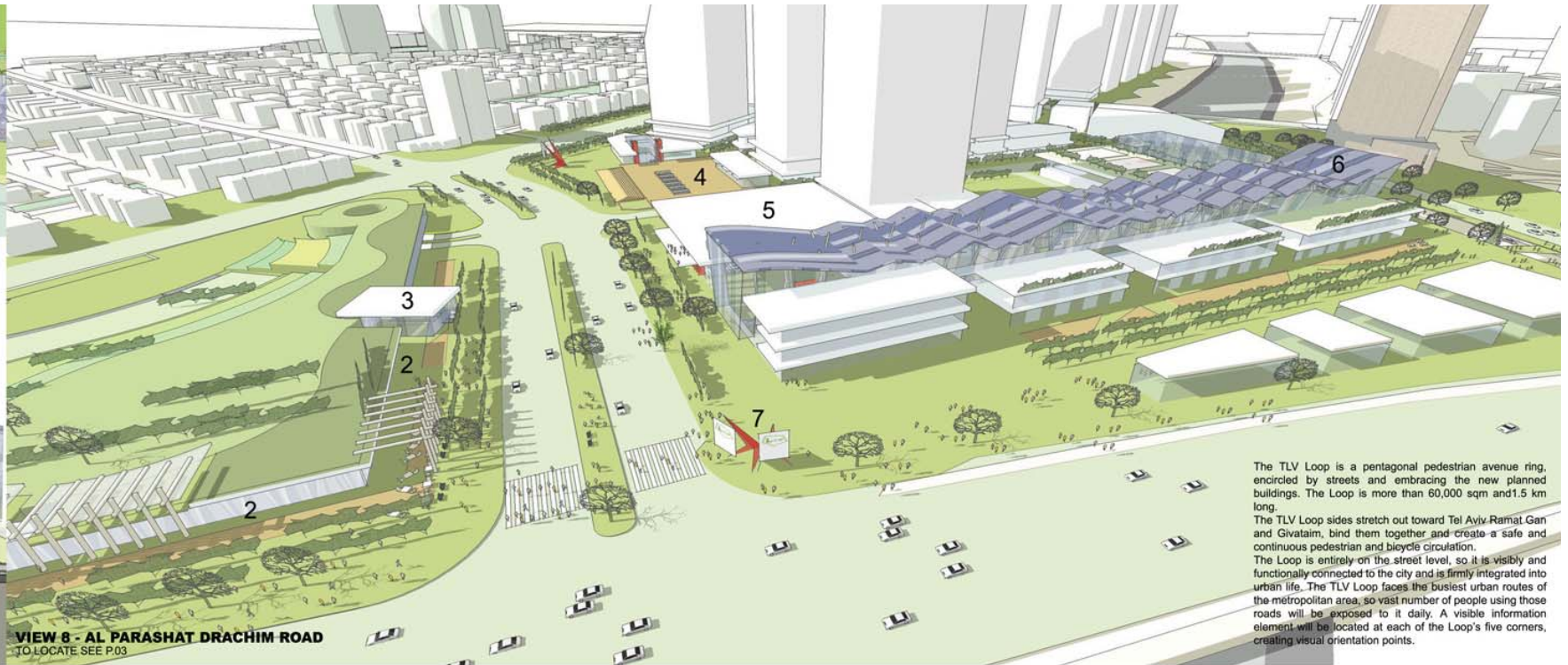
מודל התחרות



VIEW 7 - VOLOVELSKY PARK GREEN EDGE
TO LOCATE SEE P.03



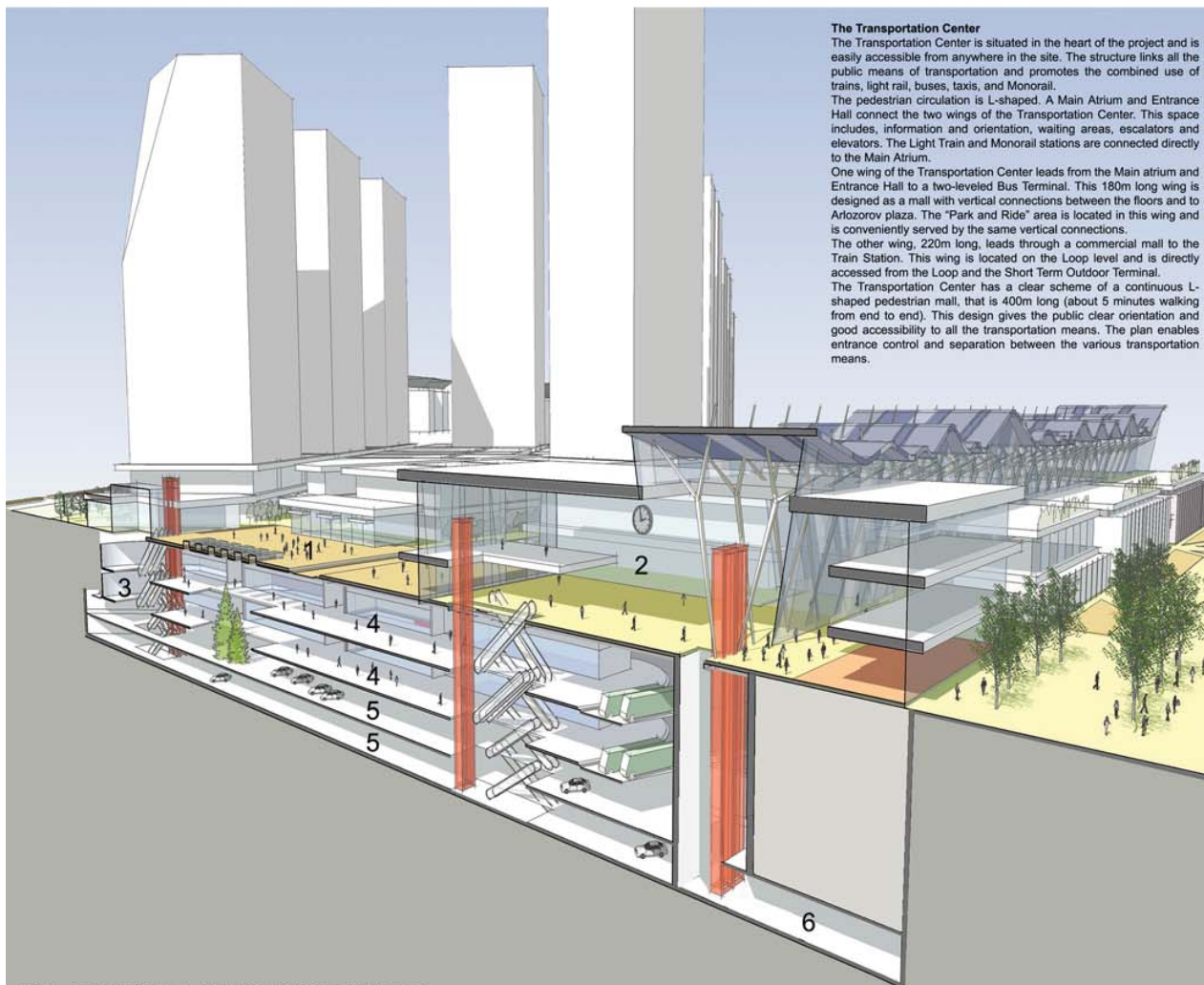
SECTION F - VOLOVELSKY PARK URBAN FACADE
TO LOCATE SEE P.02



VIEW 8 - AL PARASHAT DRACHIM ROAD
TO LOCATE SEE P.03

The TLV Loop is a pentagonal pedestrian avenue ring, encircled by streets and embracing the new planned buildings. The Loop is more than 60,000 sqm and 1.5 km long. The TLV Loop sides stretch out toward Tel Aviv, Ramat Gan and Givatim, bind them together and create a safe and continuous pedestrian and bicycle circulation. The Loop is entirely on the street level, so it is visibly and functionally connected to the city and is firmly integrated into urban life. The TLV Loop faces the busiest urban routes of the metropolitan area, so vast number of people using those roads will be exposed to it daily. A visible information element will be located at each of the Loop's five corners, creating visual orientation points.

LEGEND - 1-BICYCLE ROUTES PARALLEL TO STREET. 2-VOLOVELSKY PARK URBAN FACADE. 3-ENTRANCE TO LRT AND UNDERGROUND PASSAGE TO LOOP. 4-ARLOZOROV PLAZA. 5-MAIN ATRIUM TO TRANSPORTATION CENTER. 6-RAILWAY STATION. 7-VISUAL INFORMATION AND ORIENTATION.



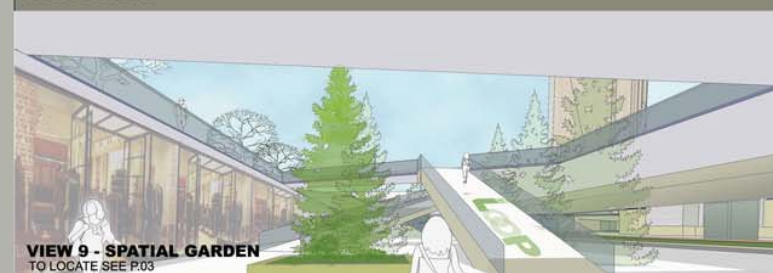
The Transportation Center
The Transportation Center is situated in the heart of the project and is easily accessible from anywhere in the site. The structure links all the public means of transportation and promotes the combined use of trains, light rail, buses, taxis, and Monorail. The pedestrian circulation is L-shaped. A Main Atrium and Entrance Hall connect the two wings of the Transportation Center. This space includes, information and orientation, waiting areas, escalators and elevators. The Light Train and Monorail stations are connected directly to the Main Atrium. One wing of the Transportation Center leads from the Main atrium and Entrance Hall to a two-leveled Bus Terminal. This 180m long wing is designed as a mall with vertical connections between the floors and to Arlozorov plaza. The "Park and Ride" area is located in this wing and is conveniently served by the same vertical connections. The other wing, 220m long, leads through a commercial mall to the Train Station. This wing is located on the Loop level and is directly accessed from the Loop and the Short Term Outdoor Terminal. The Transportation Center has a clear scheme of a continuous L-shaped pedestrian mall, that is 400m long (about 5 minutes walking from end to end). This design gives the public clear orientation and good accessibility to all the transportation means. The plan enables entrance control and separation between the various transportation means.

LEGEND - 1-ARLOZOROV PLAZA. 2-MAIN ATRIUM. 3-SECONDARY ATRIUM. 4-BUS TERMINAL. 5-PAK & RIDE. 6-LRT. 7-RAILWAY STATION.

SECTION G - TRANSPORTATION CENTER
TO LOCATE SEE P.02



SECTION H - THE LOOP, IGAL ALON STREET AND THE SPATIAL GARDEN CONNECTING THEM
TO LOCATE SEE P.02



VIEW 9 - SPATIAL GARDEN
TO LOCATE SEE P.03



VIEW 10 - THE LOOP FROM IGAL ALON
TO LOCATE SEE P.03

7. מטרת התכנית - יצירת מרכז עירוני חדש

מתחם המתבסס על:

- שילוב אמצעי תחבורה ציבורית.
- עדיפות להולכי רגל ואופניים.
- שימושים מטרופוליניים ומגורים זה לצד זה.

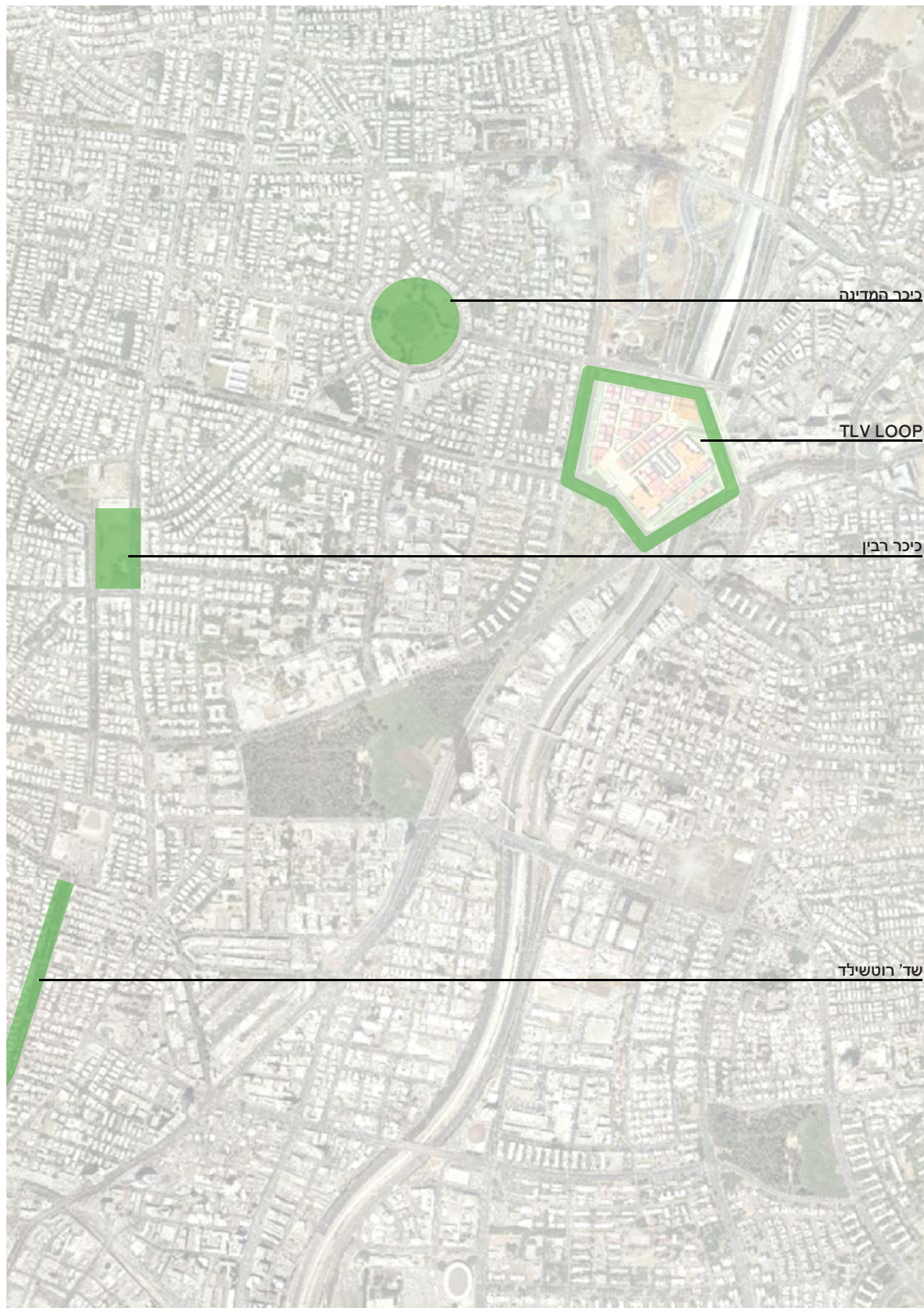
המתחם מתוכנן כרובע עירוני חדש, בקצה הצפוני של המע"ר התל-אביבי, שביחד עם מרכזי העסקים הסמוכים ברמת גן (אזור הבורסה) ובגבעתיים, יוצר מוקד מרכזי חדש למטרופולין ולמדינה בכללותה. ה-TLV LOOP הוא מתחם שלם היוצר מסה קריטית. צורתו המחומשת תיתפש כצורה אופיינית בקנה המידה האורבני, ותצטרף לצורת המלבן של כיכר רבין, לצורת העיגול של כיכר המדינה, לקו של שדרות רוטשילד ותיחרט בתודעה ובמפה המנטאלית של התושבים.

ה-TLV LOOP מממש את הפוטנציאל האדיר והחד פעמי ליצור מוקד אורבני חדש ויוצא דופן, שיא ומוקד מטרופוליני המספק קשת רחבה של פעילות "מסביב לשעון" עפ"י מסורת התל-אביבית - עיר ללא הפסקה.

הפרויקט ימשוך מסה גדולה של קהל שיגיע למתחם עצמו וקהל שיעבור במתחם תוך שימוש במרכז תחבורה.

התכנון מציע מתחם אינטנסיבי עם שימושים מעורבים:

תוספת של יותר ממליון מ"ר, בבניה רבת קומות, של מבני תעסוקה, מלונאות, מגורים, מרכז תחבורתי ומבני ציבור ברמה המטרופולינית והעירונית.



8. עקרונות התכנית

8.1 פרוייקט הקושר ומאחד מתחמים משני צידי האיילון

רצף עירוני בין המתחמים הסמוכים ובתוך המתחם עצמו:

- יצירת טבעת היקפית- בעלת חמש צלעות, ע"י תוספת של רחוב מזרחי המקשר בין גשר דורי לגשר ערבי נחל.
- יצירת שדרת הולכי רגל היקפית רחבה (כ- 40 מ') המלווה את הרחובות הסובבים את מרכז המתחם, באותו מפלס.
- קירוי איילון ליצירת רצף בין שתי גדותיו.
- תוספת של צירי הולכי רגל ומערך כיכרות המקשרים בין הפונקציות השונות במתחם ואת הרחובות המזינים את המתחם.

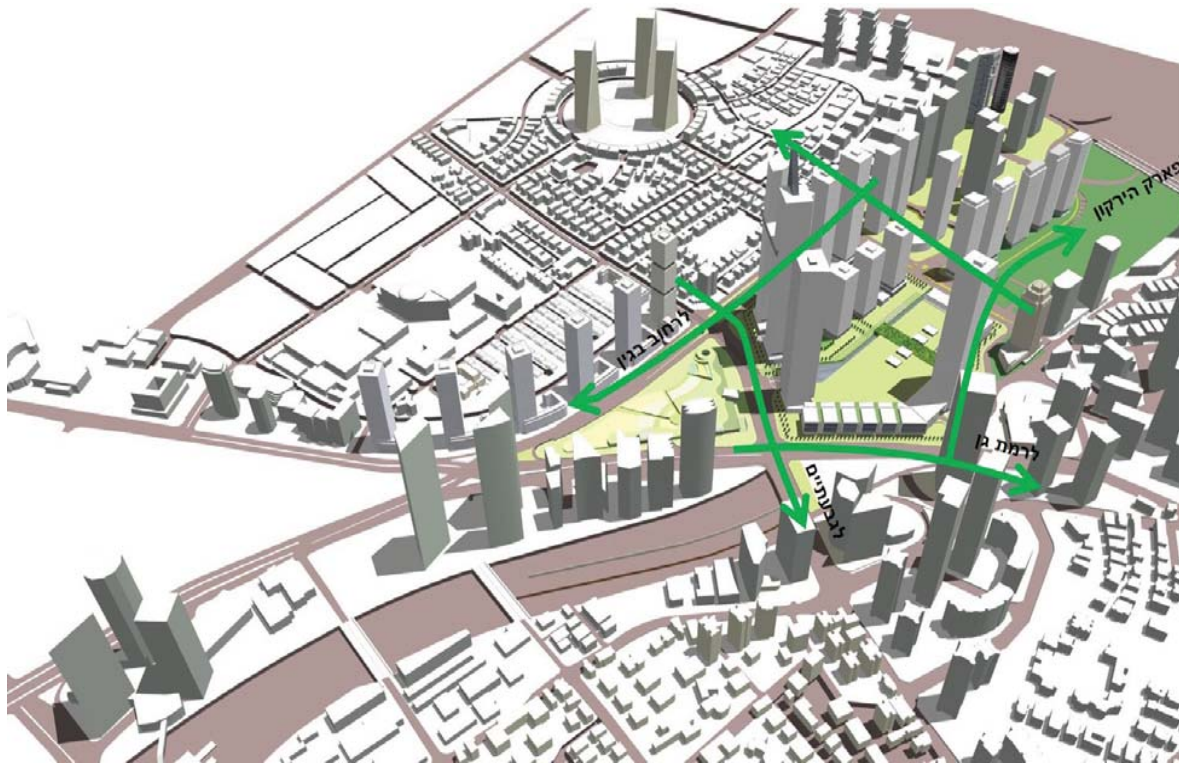
סביבה מזמינה להולכי רגל ורוכבי אופניים:

- תנועת הולכי רגל רציפה, במפלס אחיד, עם חציית כבישים מעטה ככל הניתן בתוך המתחם.
- צירי הליכה רחבים, מוצללים בעצים שישלבו מגוון פעילויות של הליכה, רכיבת על אופניים ושהייה.
- פיתוח חזיתות מסחריות פעילות במפלס הולכי הרגל ליצירת סביבה מזמינה שאינה מנוכרת גם לרגלי בינוי רב קומות.
- פיתוח גן וולבלסקי באופן שינגיש אותו לציבור ויצור בו פעילות.

8.2 קונקורס תחבורתי

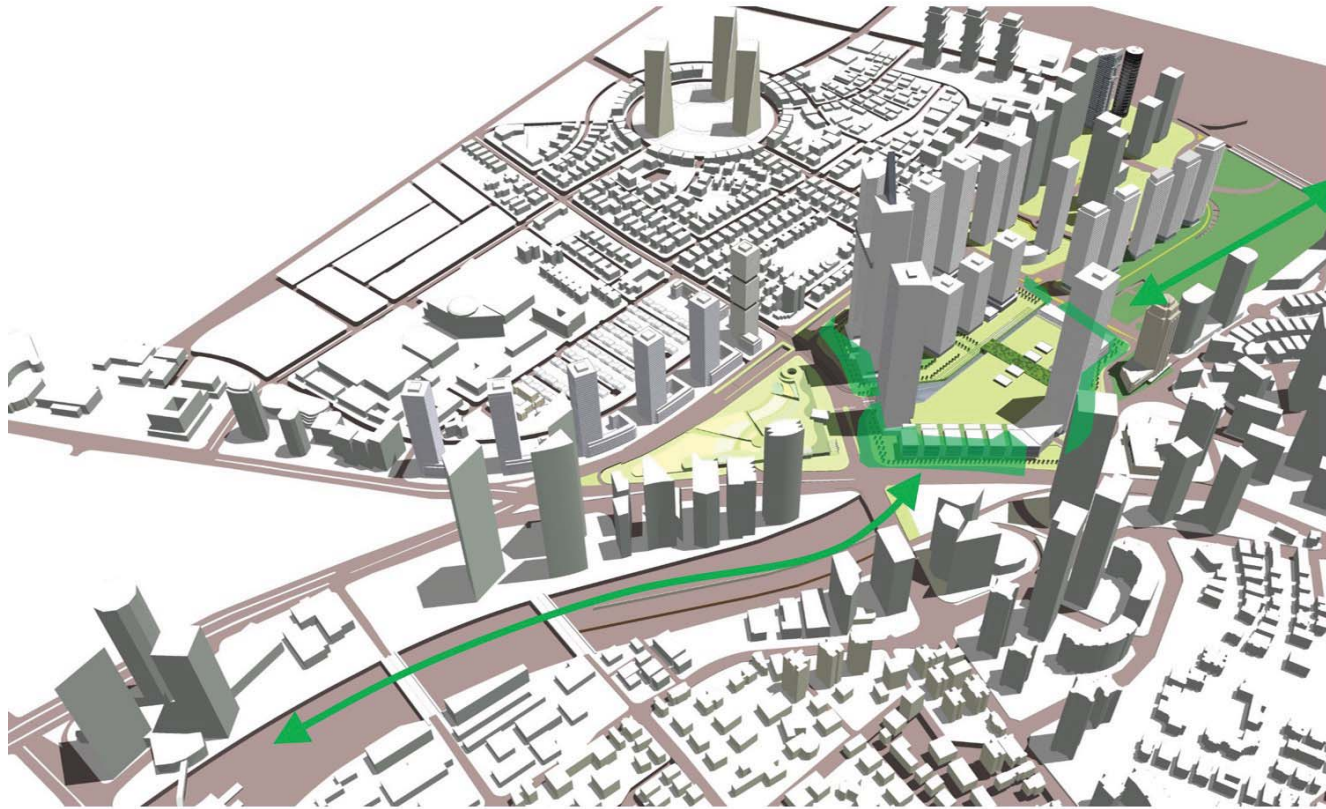
יצירת מעגל תנועה בקנה מידה עירוני - הקונקורס מאפשר כניסה למרכז התחבורתי מכל הכיוונים.

הקונקורס מרכז ומפזר תנועות אל הפרויקט מכל צירי התנועה הסובבים את הפרויקט ומאפשר העלאת והורדת נוסעים בכל פאות השדרה ההיקפית. יצירת מוקד הזדהות והתמצאות אורבנית.



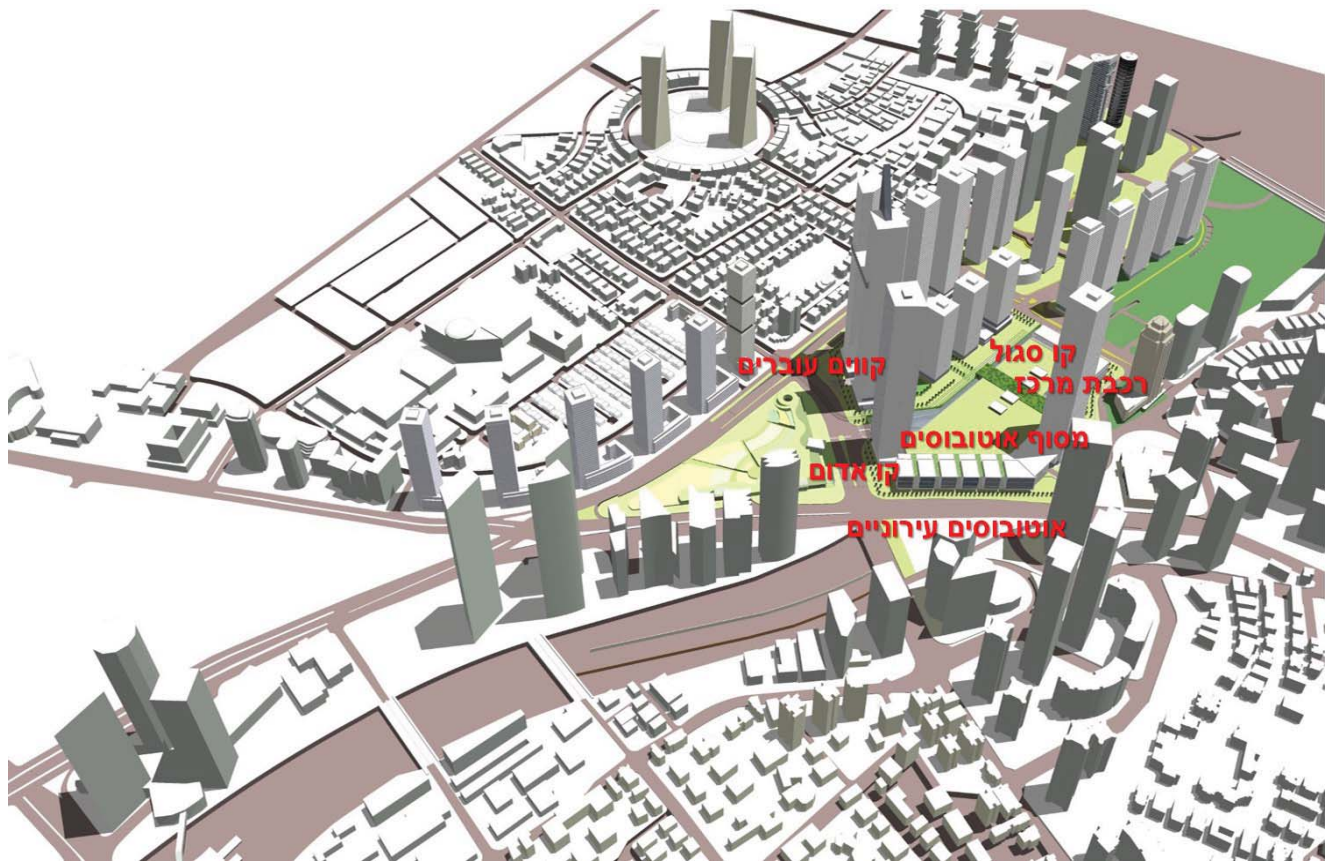
8.3 ה-TLV LOOP שדירה היקפית להולכי רגל במפלס הרחובות הגובלים

השדרה ההיקפית מתפרשת על שני הצדדים של הדרכים הגובלות ומהווה כר לקשת רחבה של פעילויות הולכי רגל - בילוי, קניות, מנוחה, ספורט ופנאי. הטיילת ההיקפית שאורכה 1.5 ק"מ, הכיכרות והשטחים הפתוחים כל אלו מצטרפים ליותר מ-100 דונם, של שטחים פתוחים איכותיים ונגישים, לרווחת הדיירים, המבקרים ולתושבי המטרופולין. שטחים אלו יאזנו את החוסר הקיים באזור המע"ר.



8.4 קישריות אמצעי התחבורה

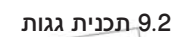
ריכוז אמצעי התחבורה השונים במרכז אינטנסיבי קומפקטי, מעל רציפי הרכבת הקיימים, המשלב את תחנת הרכבת, מסוף האוטובוסים, ותחנות הרכבת הקלה המתוכננות.

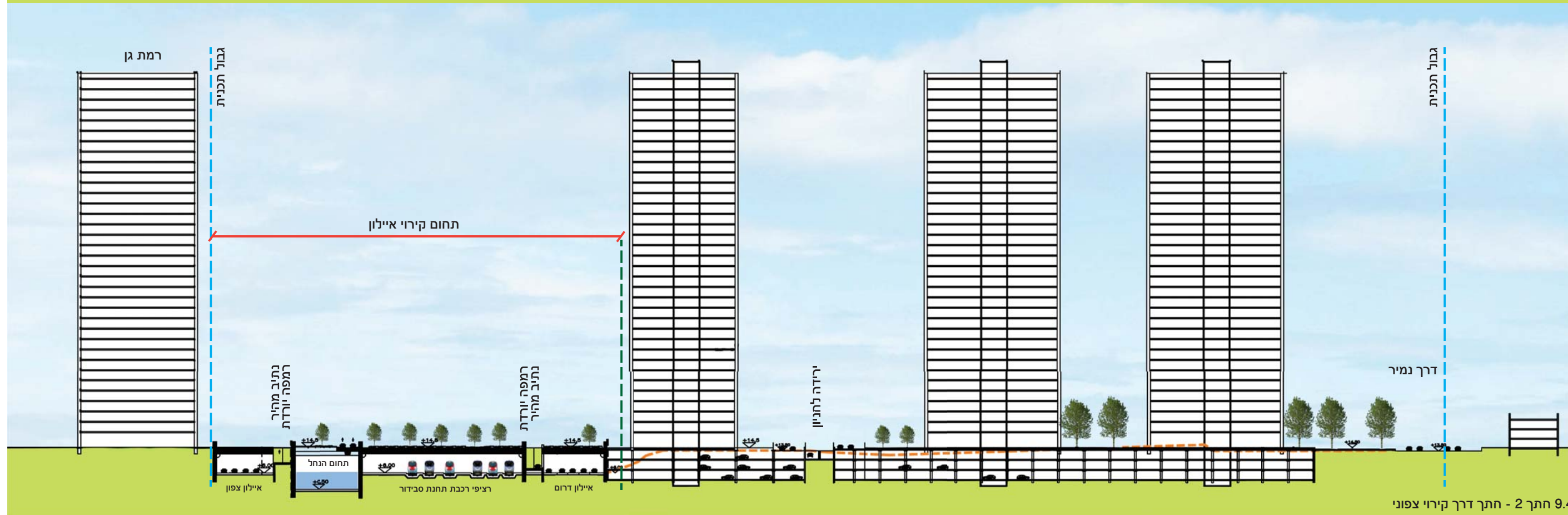
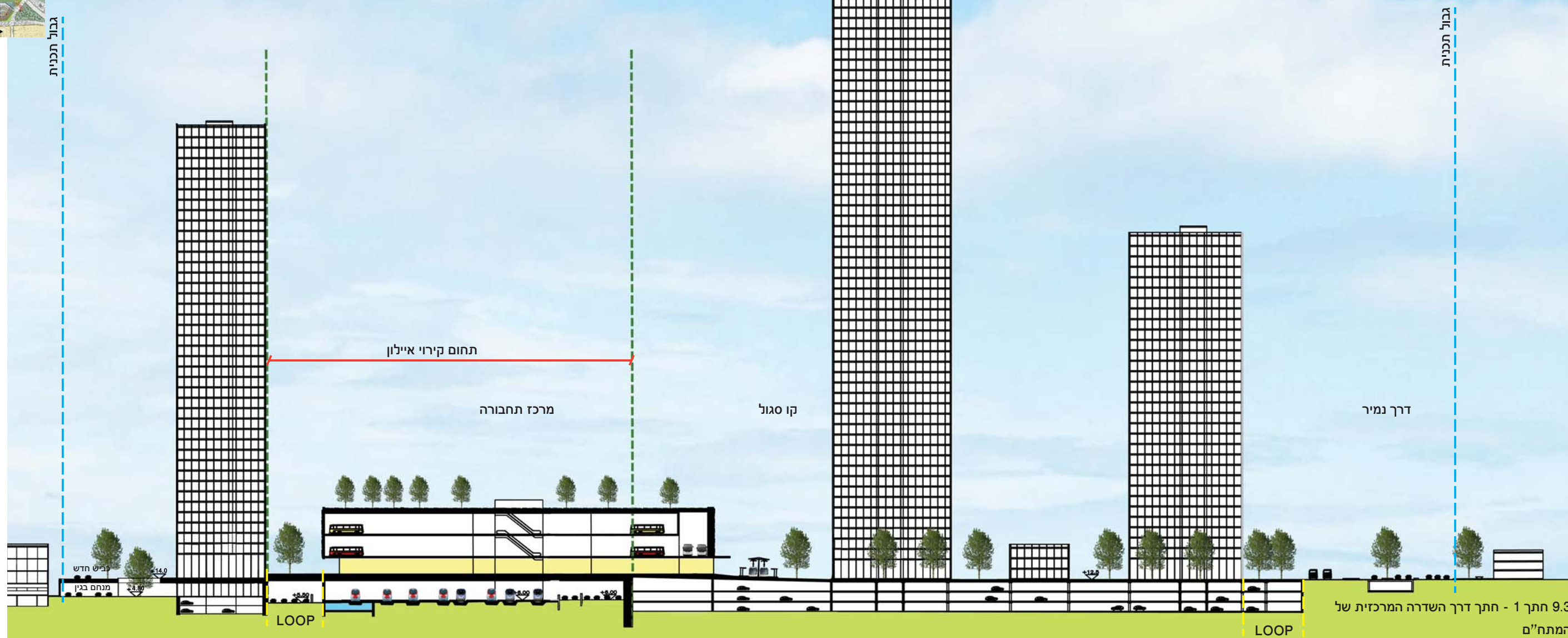


8.5 נגישות הולכי רגל

פיתוח מערך צירי הולכי רגל ושבילי אופניים שיקשרו בין הפונקציות השונות. דגש על קיצור מרחקי הליכה.







10. מרכיבי התכנון

- א. ה- TLV LOOP השדרה ההיקפית
- ב. תעסוקה ומבני ציבור
- ג. מבני מגורים וקירוי צפוני
- ד. גן וולובלסקי
- ה. מרכז תחבורה וקירוי דרומי
- ו. "בין ערים"

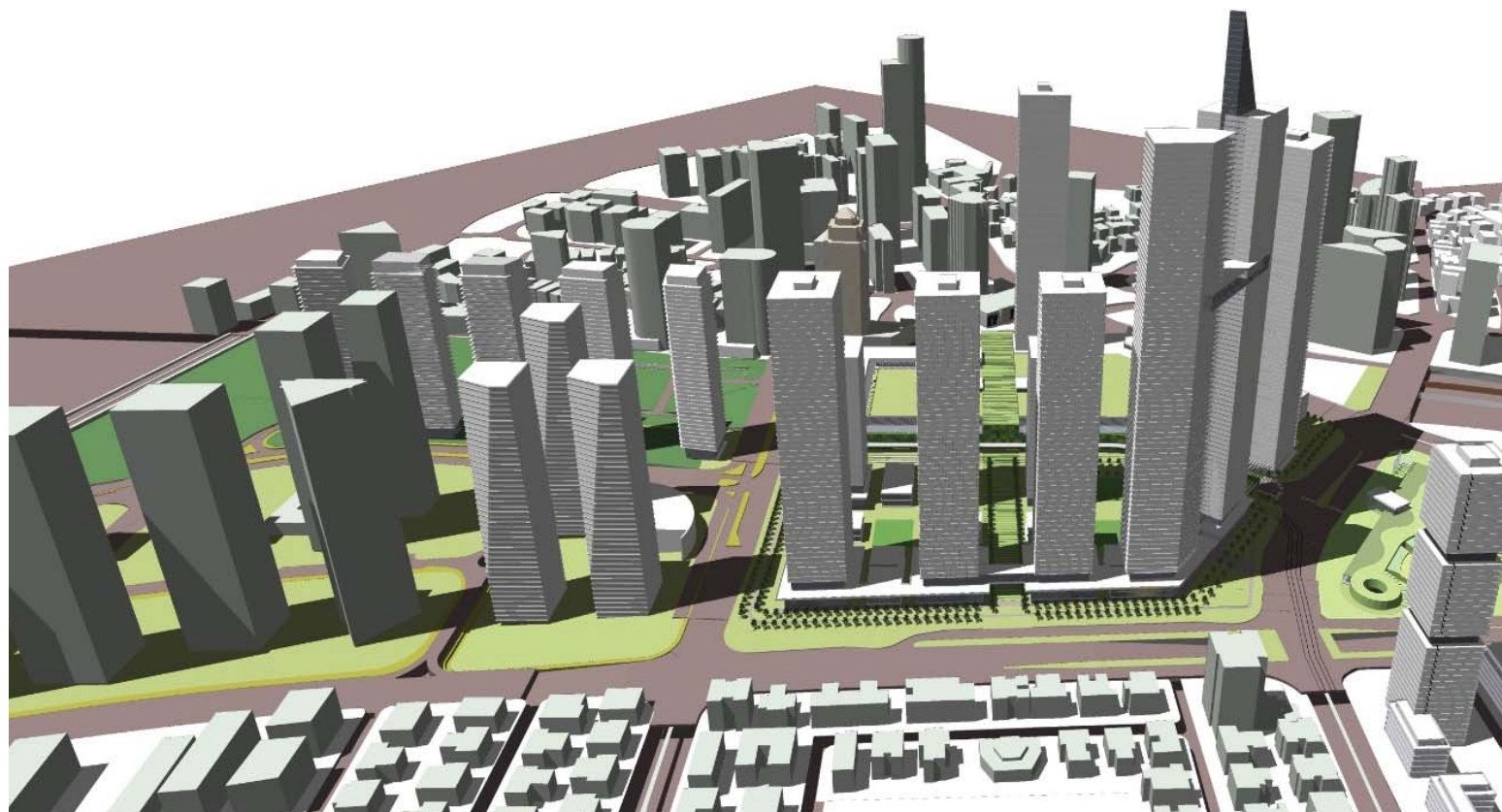


10.1 ה- TLV LOOP השדרה ההיקפית



טבעת ירוקה המקיפה את אזור התעסוקה ומרכז התחבורה. מתוכננת כולה במפלס הרחובות הסובבים. כוללת : מתקני פנאי ונופש, שביל אופניים, תחנות אוטובוסים, מפרצים להורדת והעלאת נוסעים. אורך השדרה כ-1.5 ק"מ ורוחבה כ-40 מ'. השדרה, הכיכרות, והשטחים הפתוחים מצטרפים ליותר מ-100 דונם של שטחים פתוחים איכותיים ונגישים, לרווחת תושבי הפרויקט והסביבה, המבקרים ותושבי המטרופולין.

10.2 תעסוקה ומבני ציבור



בינוי רב קומות לתעסוקה מתוכנן ב-9 מבנים. בלב המתחם מערך מבנים נמוכים המשלבים מסחר ומבני ציבור. מבנים אלו יוצרים סביבה בקנה המוצה של הולכי הרגל בדומה לעיר התל-אביבית ההיסטורית. קומות הקרקע המסחריות של המבנים הגבוהים ייצטרפו למבנים הנמוכים ליצירת מרחב חי ותוסס מגוון ורב פעילויות עם רחובות וכיכרות שישרת את הדיירים והמבקרים. הרחובות ישמשו גם כצירי הליכה הקושרים את הרחובות הסובבים ותחנות ההורדה עם מרכז התחבורה. בנוסף למבני הציבור המשולבים במרקם הנמוך בלב הפרויקט, מוצע מגרש למבנה ציבור מצפון לרחוב דורי, בקרבה למבני המגורים.

10.3 מבני מגורים וקירוי האיילון הצפוני

התכנית המוצעת נמצאת בתחום תכנית האב לקירוי האיילון שאושרה ע"י הוועדה המקומית בתאריך ה 13.07.2016. במסגרת התוכנית מרחב 2000 נכלל מרכיבי קירוי של נתיבי האיילון, כהמשך לפרויקט הקירוי המתוכנן מדרום לגשר ערבי נחל. קירוי החלק הצפוני משתרע בין גשר מודעי לגשר ההלכה ומתוכנן כפארק ציבורי. הקירוי מגשר ומחבר את חלקי המטרופולין משני צדי האיילון, מהווה שטח ירוק פתוח לטובת הציבור וכן מאפשר סביבה איכותית ובריאה לבינוי המתוכנן על גדות האיילון משני הצדדים. בדופן המערבית של הקירוי מתוכננת שורת מבני מגורים רבי קומות, במגרש הנוצר ע"י הסטת רחוב ספיר מערבה. אזור מגורים נוסף מתוכנן במגרש מדרום לשכונת צמרות.



10.4 גן וולובלסקי

פיתוח ושדרוג הגן הקיים לרווחת תושבי האזור.

פיתוח חזית כלפי רחוב על פרשת דרכים, המשלבת את הכניסה לתחנת הקו האדום, ומאפשרת פעילות מסחרית כלפי הרחוב.

פיתוח הגן כולל: מתקני משחק פנאי ונופש, פיתוח מדרכות ושבילים הקושרים את מרחב התכנון עם המתחמים מדרום: המע"ר הצפוני, קרן הקריה, הקירה הצבאית ומרכז עזריאלי.



10.5 מרכז תחבורה משולב

מרחב 2000 מהווה נקודת מוקד תחבורתית הכוללת את ציר נתיבי אילון, ציר נמיר וצירי מזרח מערב ארלזורוב (ת"א) על פרשת דרכים וציר נוסף של רחוב ז'בוטינסקי ת"א ובהמשכו הגשר דורי לכוון רמת גן.

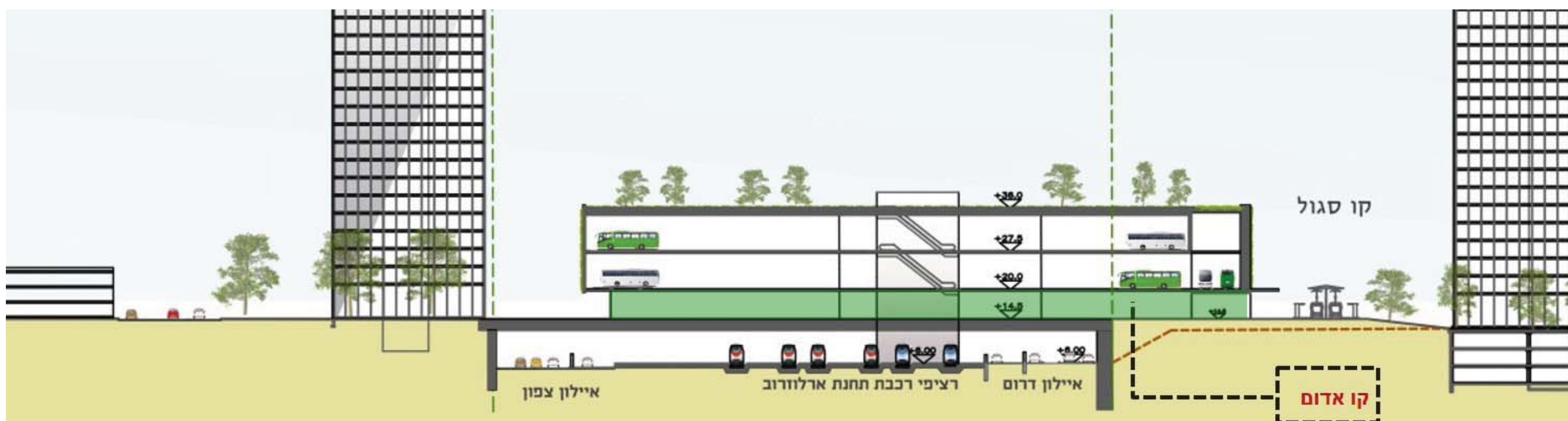
מרכז התחבורה מתוכנן כמבנה המשלב בקומפלקס אחד בצורה קומפקטית את כל אמצעי התחבורה הציבורית ומספק רמת שירות גבוהה וקיצור מרחקי הליכה.

מסוף התחבורה ממקם על הקירוי מעל רציפי הרכבת הקיימים ונתיבי האיילון.

המבנה כולל מגוון אמצעי תחבורה באופן שמעודד שימוש משולב של: תחנת רכבת, מסוף אוטובוסים, תחנות רכבת קלה הקו האדום והקו - הסגול, מוניות, עמדות העלאה והורדה, חניוני רכב דו גלגלי.

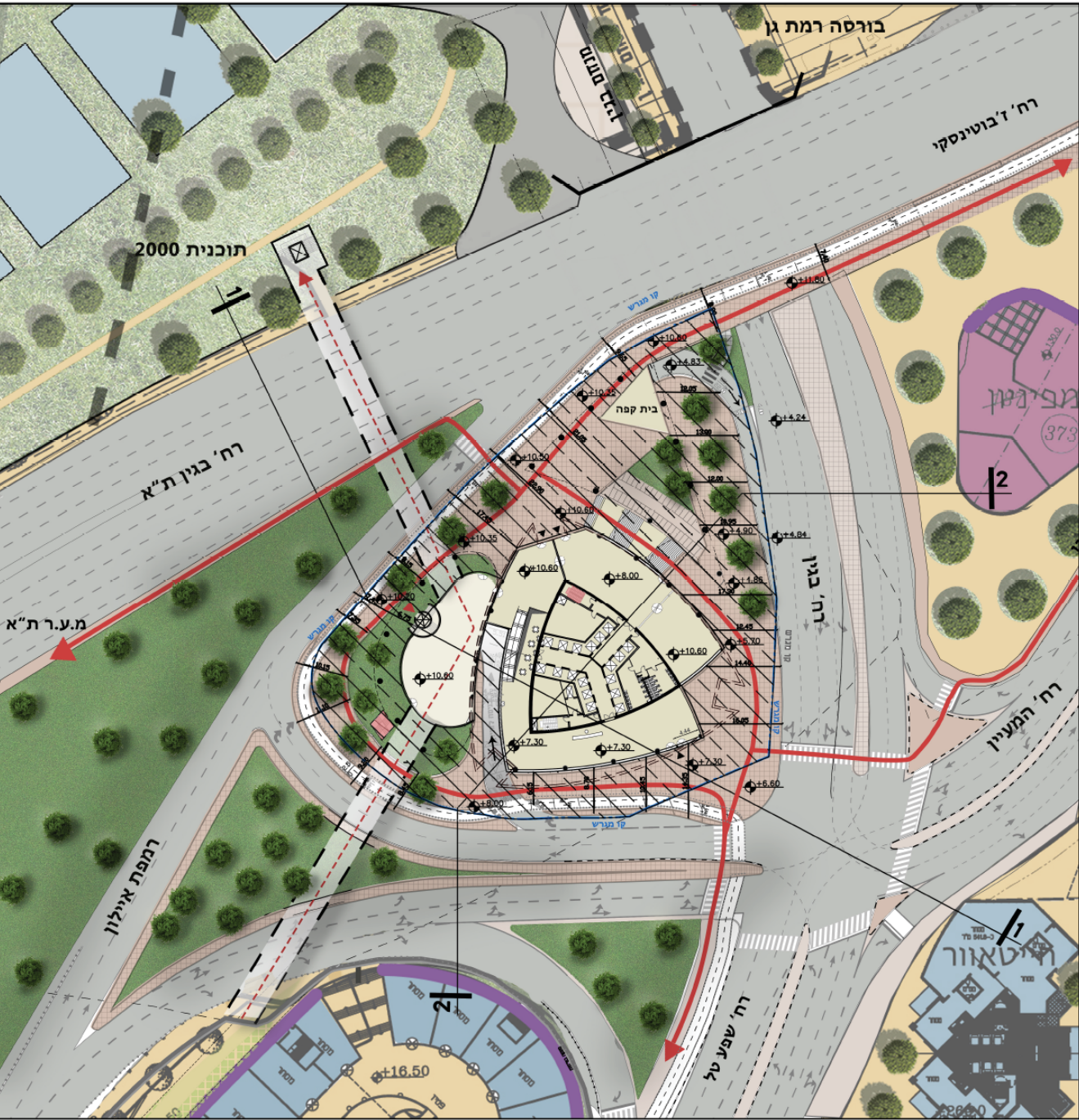
מרכז התחבורה תוכנן עפ"י פרוגרמה של משרד התחבורה מיום 11.3.15 וכולל 100,000 מ"ר במבנה תלת-קומתי. ראה פירוט בפרק התחבורה הציבורית.



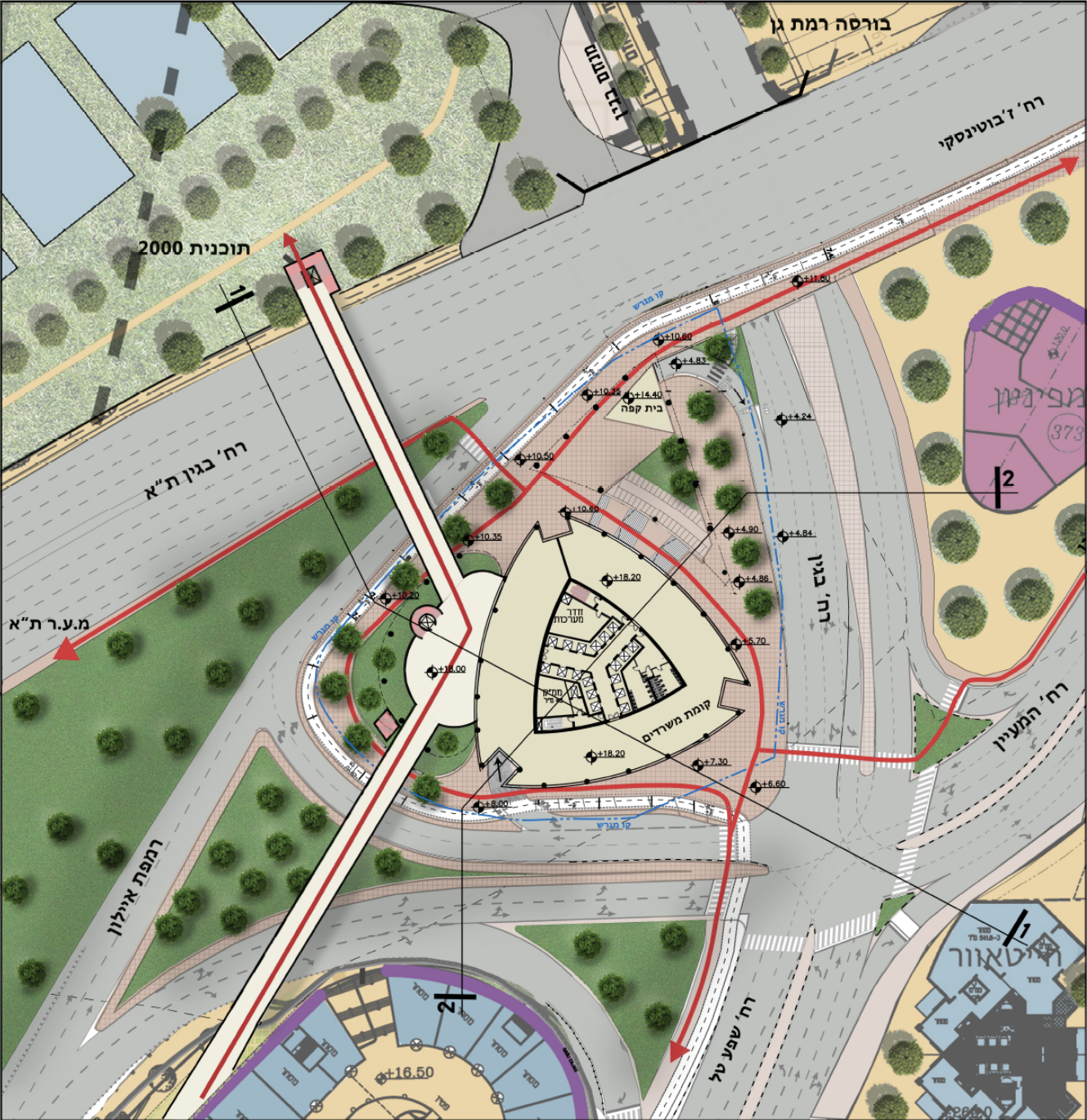


חתך עקרוני במרכז התחבורה

10.6 "בין ערים" - תא/4206



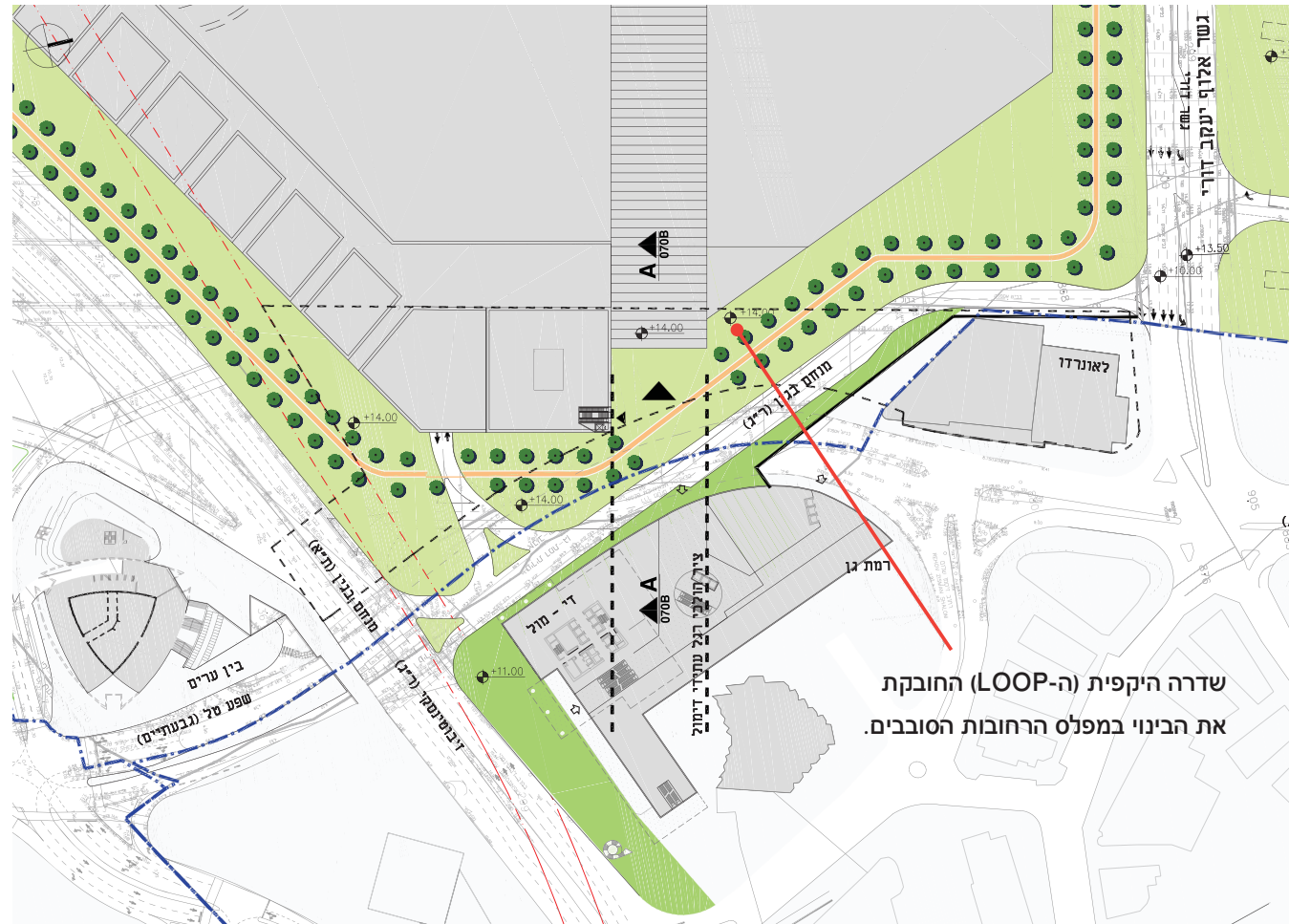
תוכנית זיקת הנאה לציבור
קנ"מ 1:500



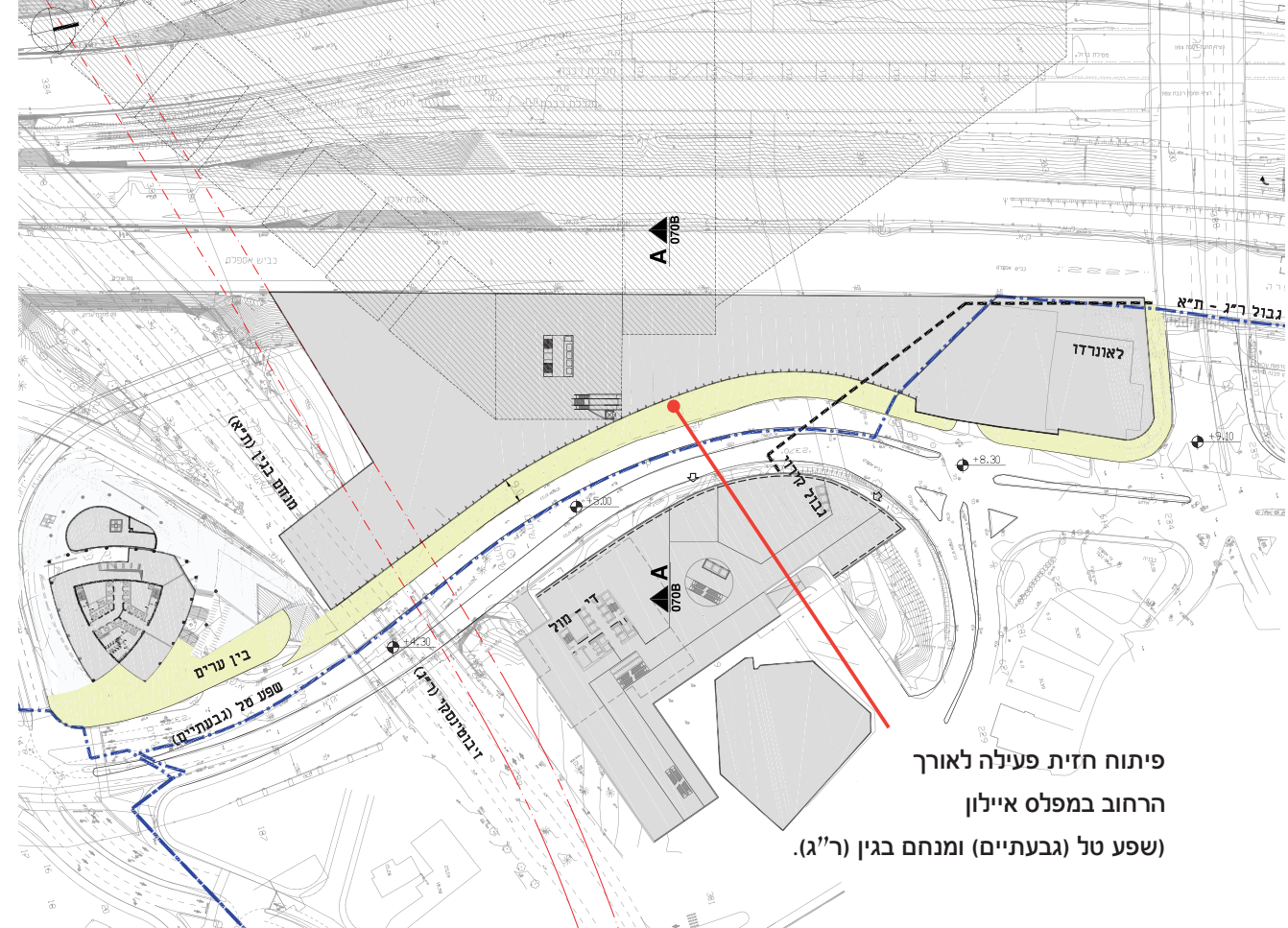
תוכנית קומת גשרים הולכי רגל
קנ"מ 1:500



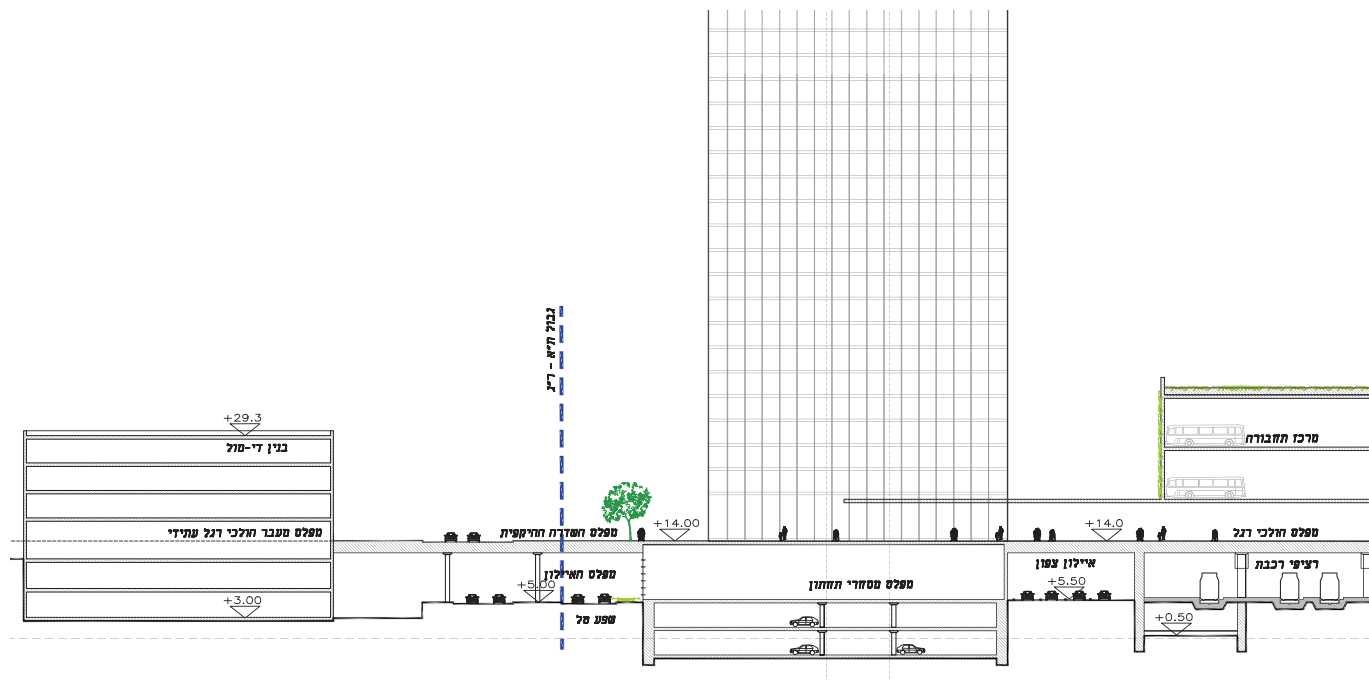
10.7 קשר הולכי רגל בין תכניות הפיתוח ממזרח לאיילון למרחב 2000.



תכנית מפלס ה-LOOP (מפלס הגשרים)



תכנית מפלס תחתון (יגאל אלון - שפע טל - מנחם בגין)



חתך A-A

11. בינוי מוצע

11.1 בינוי מוצע - תעסוקה

תעסוקה מרחב 2000 :

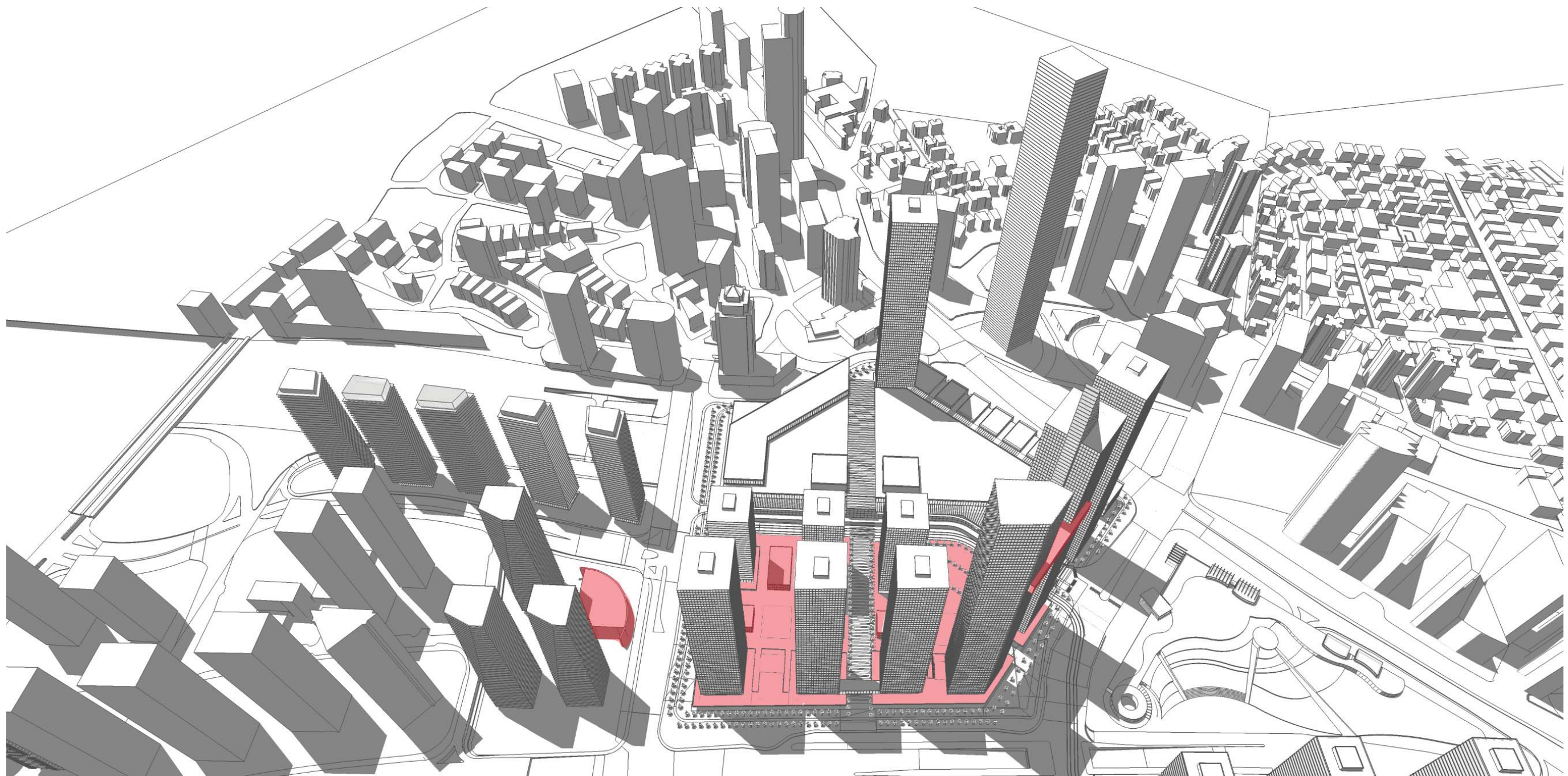
- 9 מבנים רבי קומות המשלבים תעסוקה מסחר ומלונאות. גובה 40-100 קומות.
 - 820,000 מ"ר בנוי ברוטו מעל פני הקרקע (585,000 מ"ר עיקרי + 40% שירות).
 - מרבית הבינוי על יחידת קרקע גדולה, המשמשת היום בעיקר כחניונים וכמסוף אוטובוסים, ממזרח לדרך נמיר בין רח' על פרשת דרכים לגשר דורי.
 - קרקע שטוחה וזמינה עם אפשרות למספר קומות של שטחי שירות וחניה תת קרקעית.
 - מגרש נוסף לבינוי על הגדה המזרחית של האיילון, על מגרש פנוי על רחוב יגאל אלון.
- תעסוקה " בין ערים":

- מבנה רב קומות המשלב תעסוקה מסחר ומלונאות. גובה 100 קומות.
- 166,500 מ"ר בנוי ברוטו מעל פני הקרקע (121,500 מ"ר עיקרי + 40% שירות).



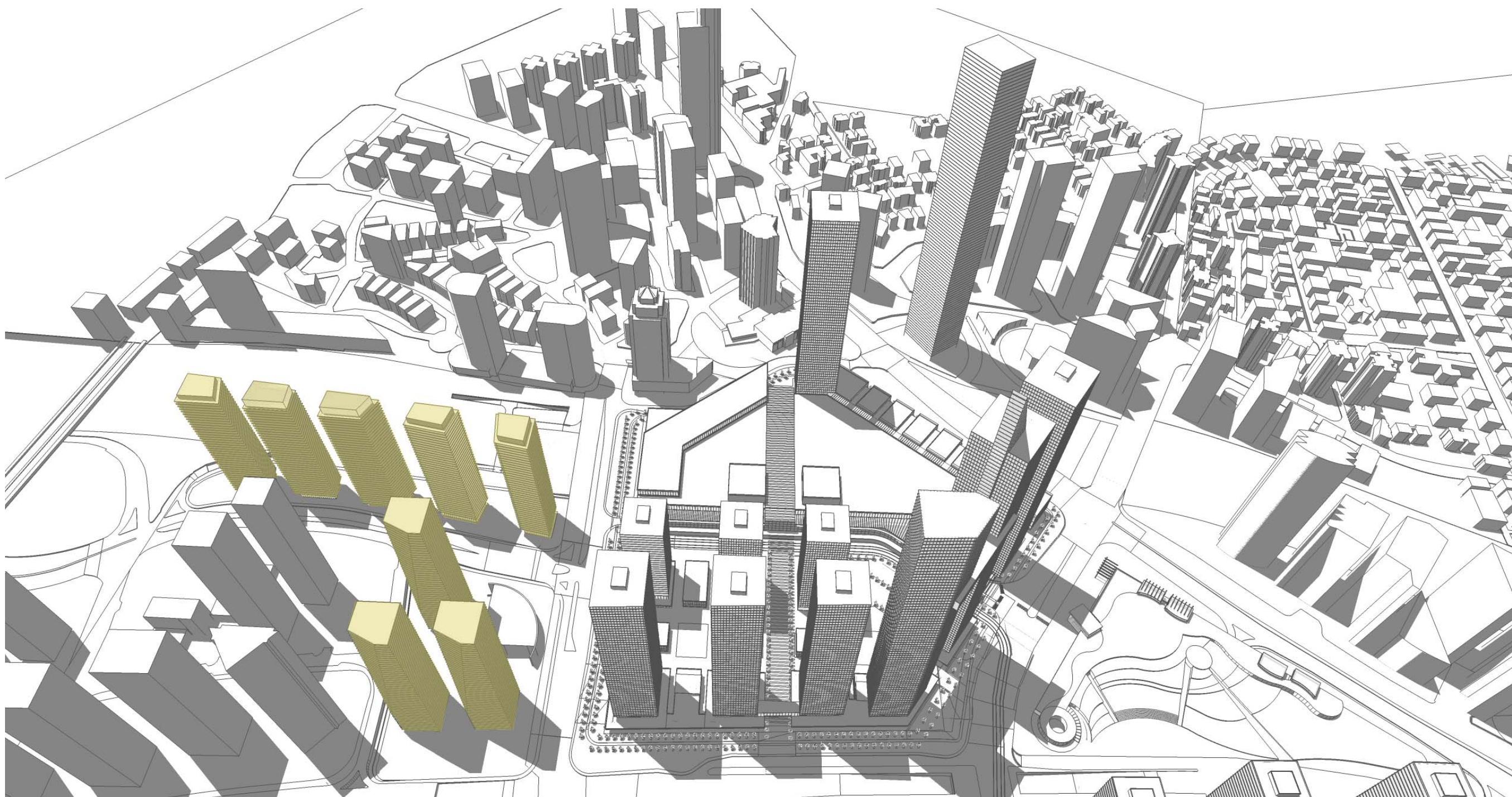
11.2 בינוי מוצע - ציבורי

- 25,000 מ"ר בנויים ברוטו של מבני ציבור.
- מבני ציבור ברמה העירונית שכונתית מתוכננים בצמוד מגרשי המגורים בחלק הצפוני (6,250 מ"ר עיקרי עפ"י הסכם הקו הירוק על שטח 12 דונם).
- מבני ציבור ברמה הכלל מטרופולינית מתוכננים לרגלי ובקומות הקרקע של מבני התעסוקה.
- מוצעים שטחי ציבורי בנויים בקומות העליונות של מבני התעסוקה הראשיים.
- שטחי ציבור בנויים כחלק מתכנית "בין ערים".



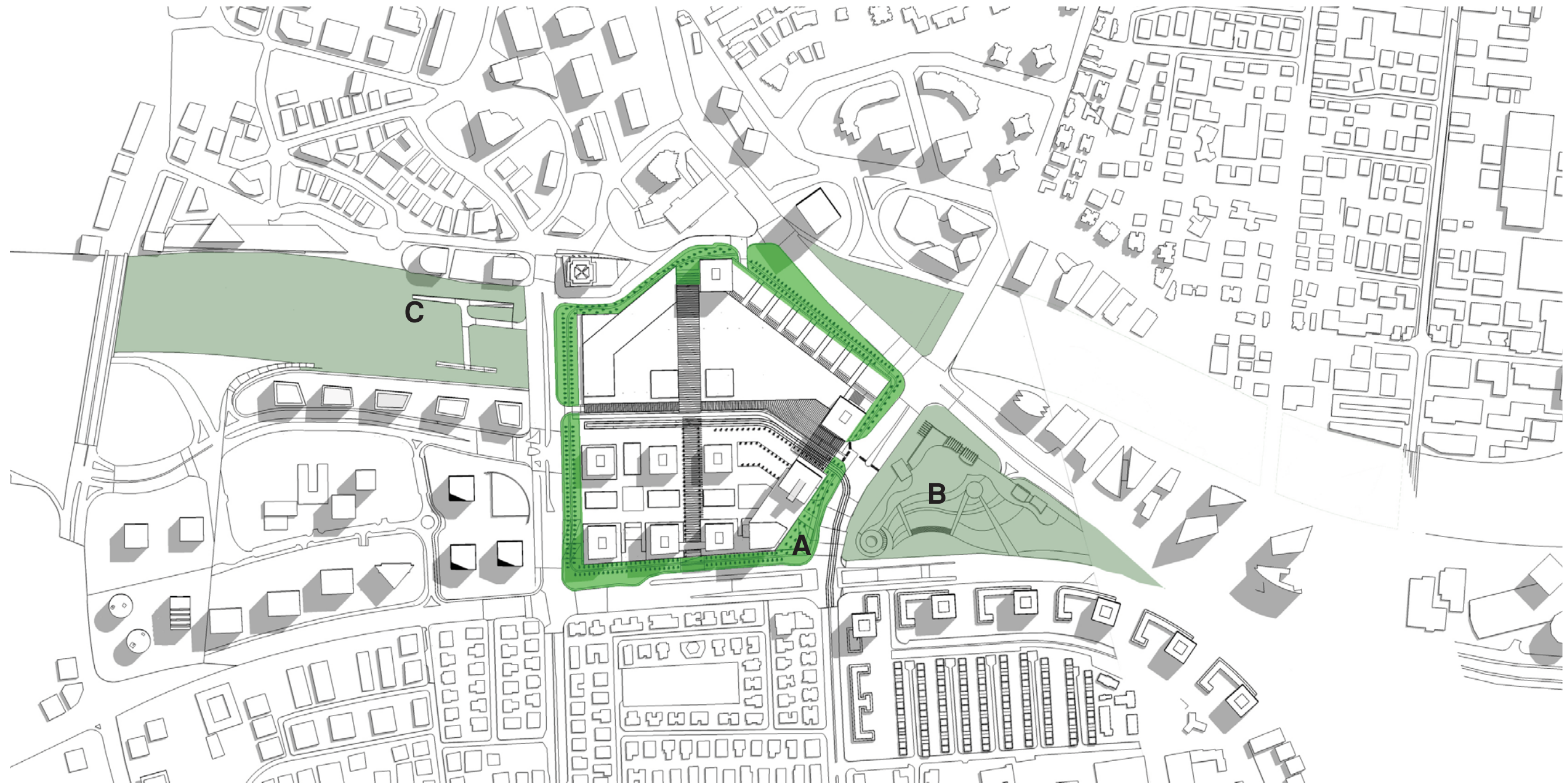
11.3 בינוי מוצע - מגורים

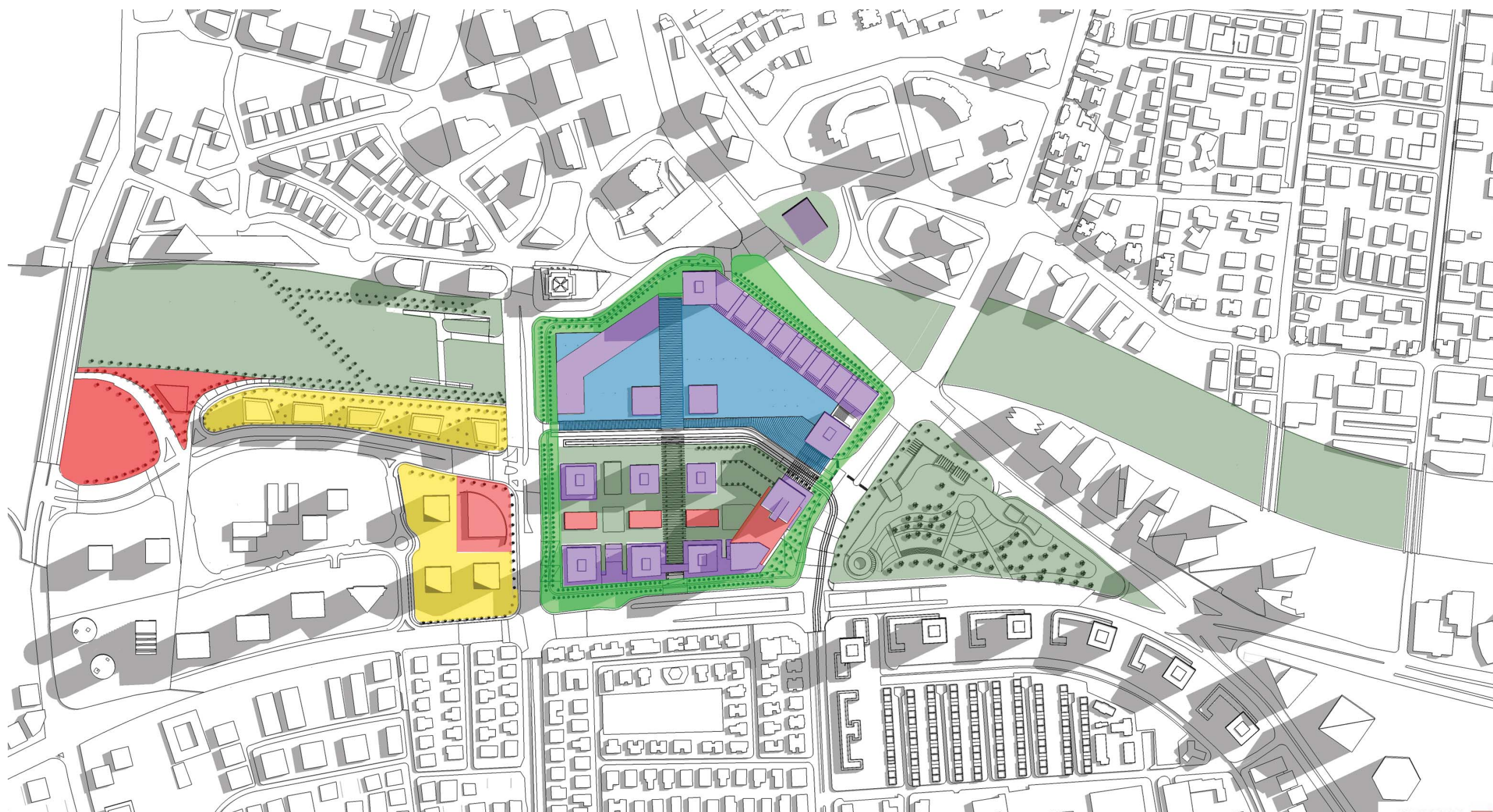
- 8 מבנים רבי קומות בגובה 40 קומות.
- 1,280 יח"ד בשטח בנוי 189,000 מ"ר ברוטו מעל פני הקרקע (135,000 עיקרי + 40% שירות)
- חניה ושטחי שירות תת"ק עפ"י תכנית ע-1.
- הבינוי מוצע לאורך הגדה המערבית של האיילון: ברצועה בין רח' ספיר, רח' ההלכה, וגשר דורי וגוש נוסף מדרום לפרויקט צמרות.
- חלקו הדרומי של רח' ספיר מוסט מערבה כדי ליצור רצועה רחבה דיה ופנויה למבני המגורים.



11.4 שטחים ציבוריים פתוחים

- כ- 55 דונם המרכיבים את ה"טבעת הירוקה" (A).
- כ- 10 דונם צירי הולכי רגל וכיכרות.
- כ- 40 דונם - פיתוח ושדרוג גן וולבלסקי (B).
- כ- 100 דונם פארק ע"ג קירוי האיילון הצפוני בין גשר דורי לגשר ההלכה (C).





- מבני ציבור
- מגורים
- מרכז תחבורה
- מסחר, תעסוקה
- שצ"פ - קירוי צפוני / שדרה וכיכרות / גן וולובלסקי

11.6 סיכום שטחים לתכנית 2000

ייעוד	שטח עיקרי	שטח שירות מעל	שטח שירות	סה"כ	שטח
	(מ"ר)	הקרקע (מ"ר)	מתחת לקרקע (מ"ר)	(מ"ר)	(דונם)
מסחר ותעסוקה - מתחם 2000	586,000	234,500	לפי ע-1	820,000	75
מסחר ותעסוקה - בין ערים	121,500	45,000	לפי ע-1	166,500	6
מגורים	135,000	54,000	לפי ע-1	189,000	39
מבני ציבור	18,000	7,000	לפי ע-1	25,000	20
מרכז תחבורה	100,000	40,000	-	140,000	40
שצ"פ במחומש	500	500	-	1,000	30
שצ"פ על קירוי	10,000	4,000	-	14,000	80
גן וולבלסקי	2,000	1,000		3,000	38
סה"כ	973,000	386,000		1,359,000	328
כבישים/אחר					92
סה"כ קו כחול					420

גמישות:

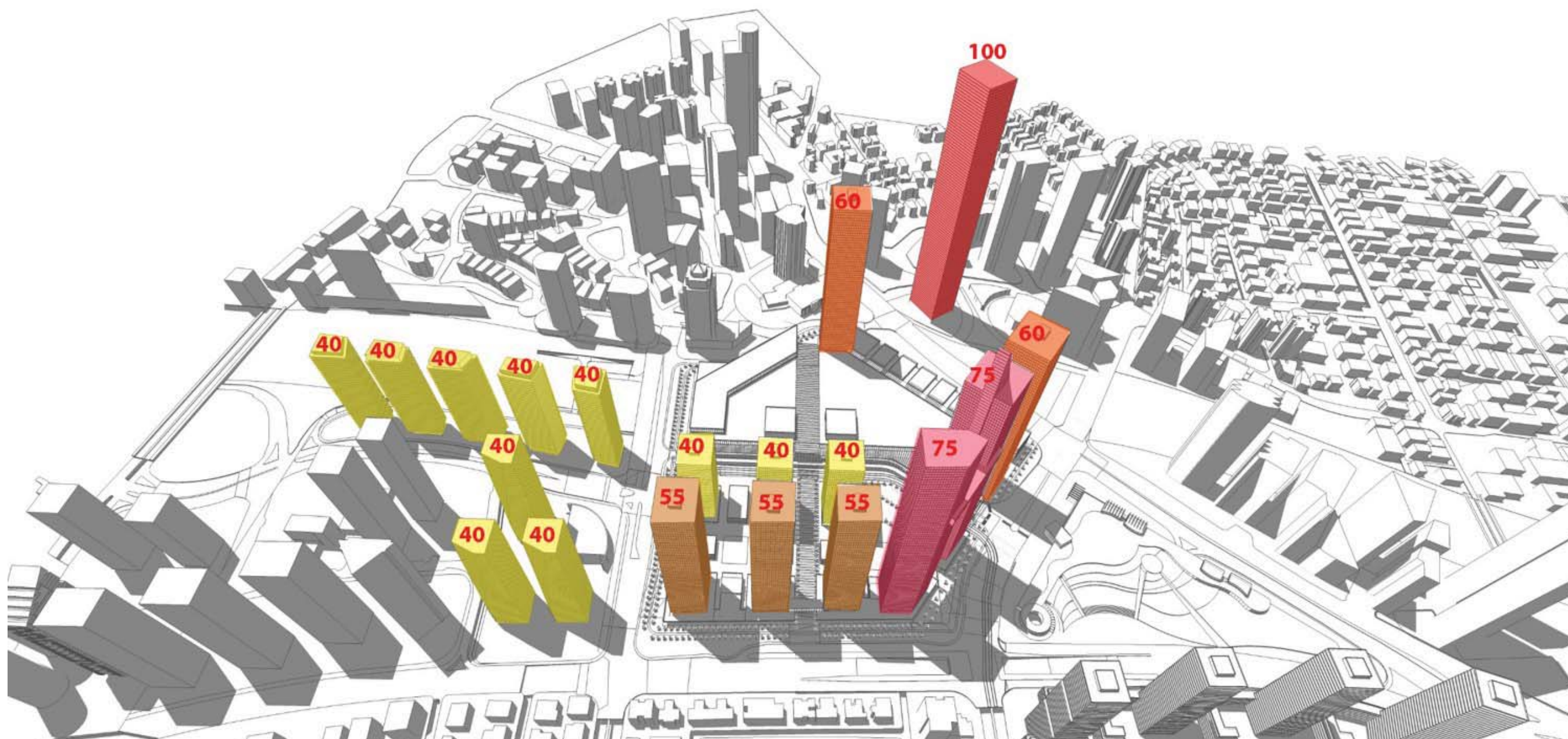
היקפי הבניה האמורים לעיל יבחנו שוב על ידי הועדה המקומית לעת אשר תכניות מכח מדיניות זו, במסגרת בחינה זו תתכן הגדלת היקף הזכויות בעד 10% וכן יבחן תמהיל השימושים המוצע במדיניות הנדונה ויותר שינוי בתמהיל באשור הועדה המקומית.

הנחיות לקידום תביות מפורטות

ממליצים לאשר את תכנית האב ולקבוע תנאים לקידום תכניות כמפורטים להלן:

- 1. קביעת שטחים לצרכי ציבור ואפיונם ע"י היחידה לתכנון אסטרטגי.
- 2. קביעת תמהיל דירות ושטח ממוצע ליח"ד ע"י היחידה לתכנון אסטרטגי.
- 3. בחינת שימושים אפשריים לשטח הכלוא בלולאת ספיר והטמעתם בתכנית.
- 4. הצגת חלופת תכנון לחיבור לנתיבים המהירים.
- 5. קבלת התייחסות היחידה לאיכות הסביבה והתייחסות לתכנון בר קיימא, צל, רוחות, אנרגיה וכד'.
- 6. קירוי האיילון - התייחסות לנושאים קונסטרוקטיביים, איורור, אקוסטיקה, בטיחות ומילוט, תוך תאום עם רכבת ישראל בנושאים הבאים: חשמול הרכבת, רציף מזרחי, תוספת כניסה מצפון.
- 7. קישוריות לקווי הרק"ל.





11.8 סכמת שלביות

התכנית מציעה 3 מסגרות תכנוניות נפרדות אשר ניתנות לקידום במקביל:

- אזור מגורים הממוקם בחלקו הצפוני של הפרויקט מעבר לרחוב דורי (A).
 - מרכז תחבורה משולב מוצע על גבי קירוי האיילון (B).
 - אזור תעסוקה הממוקם ממערב למרכז התחבורה (C).
- יתרונה של התכנית היא באפשרויות הקידום המקבילות של חלקיה:
- אזור המגורים (A) ניתן לקידום במקביל וללא קשר למרכז התחבורה.
 - קירוי נתיבי איילון והקמת מרכז התחבורה (B) ניתן לקידום ומימוש לפני פינוי מסוף האוטובוסים הקיים, כך שהקמת המתחם תאפשר את פינוי המסוף והקמת מגדלי תעסוקה במקומו.
 - אזור התעסוקה (C) יוקם בחלקו במקביל להקמת המתח"ם, כך שבסיום הקמת המתח"ם יוכלו כל באי האזור להנות משירותיו.
 - תכנית תא/4206 "בין ערים" המקודמת כתכנית עצמאית וניתנת למימוש ללא תלות בשאר רכיבי תכנית האב.



12. תנועה

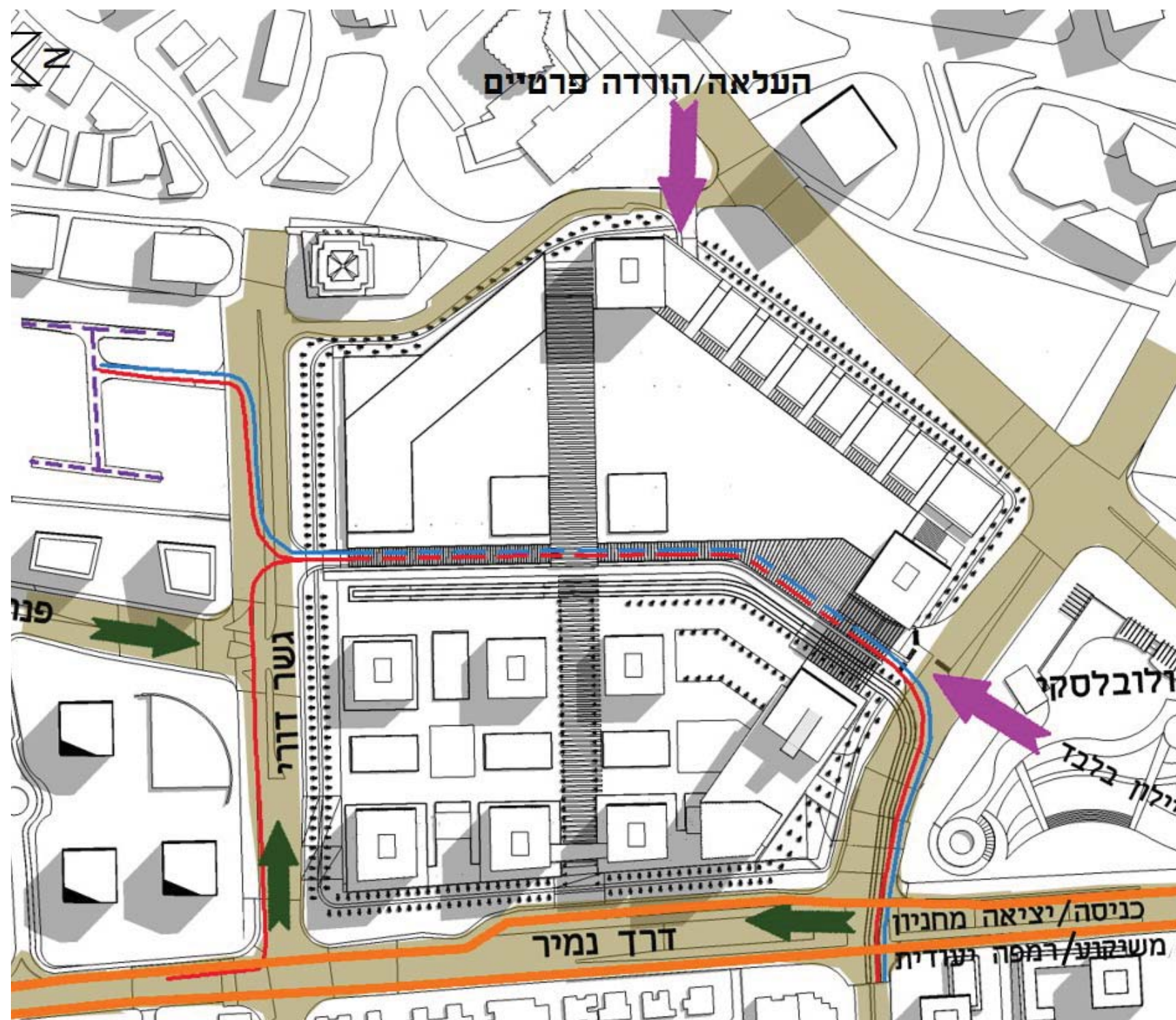
הוכן נספח תנועה ודו"ח תחבורה.

- הפרויקט הינו מרכזי לעיר תל אביב בפרט ולמרחב גוש דן בכלל. כמויות האנשים שאמורים להשתמש ולעבור במתחם הינן רבות מאד ולכן הושם דגש רב על יצירת מרחב נוח ומושך להולכי הרגל.
- התכנית מציעה חציה מינימלית של הולכי רגל את נתיבי התנועה.
- את כל המתחם במחומש חוצה רק ציר אחד של תחבורה ציבורית וכניסה אחת להעלאה והורדה. הגישה לרכב לפרויקט היא תת קרקעית מ/אל החניונים בנפרד מהולכי הרגל.
- התכנית מציעה קשר טוב ונוח בין אמצעי הנסיעה השונים ביחד עם השתלבות במערך בינוי מסיבי המתוכנן במתחם.
- החיבור המוצע בין רח' יעקב דורי לבין רח' מנחם בגין משלים טבעת של כבישים אשר יתנו אפשרויות תנועה והתמצאות במרחב ויצירת קשר תחבורתי וקשר להולכי רגל בין שלושת מרכזי הערים: תל אביב, רמת גן וגבעתיים.

חניה ושירות

- השילוב המיטבי בין רמת שירות גבוהה של תחבורה ציבורית, הכוללת את מגוון התחבורה הציבורית הקיימת, לבין מרכז תעסוקה מגוון מאפשר חשיבה חדשה לגבי דרישות החניה.
- מרחקי ההליכה הקצרים בין מרכז התחבורה ומרכז התעסוקה מאפשר להגביל את תקן החניה עד למינימום האפשרי, תוך עידוד השימוש בתחבורה הציבורית.
- מגורים 1280 יח"ד לפי תקן מוצע 1:1 נדרשות 1,280 חניות במגרשי המגורים.
- תעסוקה, מרכז תחבורה ושימושים אחרים לפי 900,000 מ"ר ותקן מוצע 1:500 נדרשות 1,800 חניות.
- רכב תפעולי - בהתאם לתקן.
- חניון חנה וסע - לאור השילוב האופטימלי בין תעסוקה לבין מרכז תחבורה ניתן לשקול הוספת מפלסי חניון חנה וסע, לטובת משתמשי התח"צ.
- רכב דו-גלגלי - 1,500 מקומות לאופניים, 350 מקומות לאופנועים.

מסוף תחבורה	אוטובוסים	מצב קיים	מסוף תחבורה
מספר עמדות	85 עמדות	275 עמדות	מספר עמדות
מגורים	1280 חניות תקן 1:1	1850 חניות תקן 1:500	מגורים
תעסוקה	1200 חניות	יש לקבל החלטה האם לכלול בפרויקט	תעסוקה
חנה וסע			חנה וסע



מקרא:

- מסלול BRT
- נתיב מהיר
- כניסת אוטובוסים
- כניסה/יציאה מוניות והורדה
- יציאת אוטובוס
- רמפת כניסה/יציאה חניון

13. תחבורה

13.1 עקרונות מערכת התחבורה

נתוני תנועה ציבורית חזויים למסוף האוטובוסים (מקור- מסמך משרד התחבורה מתאריך 11.03.2015)

1. במצב הקיים תנועת האוטובוסים היא כ - 880 נסיעות אוטובוס יוצאות ביום, ואותו מספר נסיעות נכנסות. מספר העמדות הקיים הינו 65 עמדות ועם גמר השדרוג יהיו במסוף כ- 85 עמדות. בנוסף קיים נפח גבוה של קווי תח"צ בצירים הסמוכים (ז'בוטינסקי, נמיר ועל פרשת דרכים).
2. במצב החזוי, עפ"י משרד התחבורה, צפויה תנועה של אוטובוסים בשעות השיא בהיקף 300-480 אוטובוסים יוצאים. היקף הפעילות היומית החזוי הינו 3000-4800 אוטובוסים, מספר העמדות הנדרש 275 עמדות.
3. בנוסף לתנועת האוטובוסים צפויה תנועה של מוניות, כלי רכב פרטיים (הורד וסע, המתנה וכו'), רכב דו גלגלי וחניות לרכב פרטי.
4. אין בידנו בשלב זה תחזיות תנועה בצמתים וברחובות הגובלים. כבר כיום, בשעות השיא, הצירים הסמוכים נמצאים במצב של גודש.

דרכי הגישה

1. בהתאם לפרוגרמת משרד התחבורה הושם דגש על הצורך בהקצאת דרכי גישה לאוטובוסים ע"י נתיבים בלעדיים, העדפה ברמזורים כו'. כל אלו יבואו על חשבון הרכב הפרטי. המשמעות היא הפחתת מספר הנתיבים המוקצים לרכב הפרטי.
2. יש להדגיש כי הימצאות הקו הסגול המתוכנן להגיע אל מסוף 2000 גם היא מקטינה מצאי הנתיבים לרכב הפרטי.
3. דרכי הגישה מ/אל המסוף הן: מדרום - רחוב על פרשת דרכים ומצפון- רחוב יעקב דורי וגשר מודעי. ברחובות אלו וברחובות המובילים אליהם יש להקצות נתיבים בלעדיים לאוטובוסים מ/אל המסוף על מנת לאפשר גישה מהירה ומועדפת לתחבורה הציבורית.

פרויקט הנתיבים המהירים

פרויקט הנתיבים המהירים באיילון אשר תכנונו הולך ומתקדם צפוי גם הוא להתחבר אל המסוף: שאטלים וקווים סדירים יתנו מדרכי גישה יעודיות לתח"צ מאיילון אל מסוף התחבורה. הפתרון התנועתי המוצע מספק גישה מהירה מ/אל הנתיבים המהירים ומקשר אותם אל המסוף כך שהנוסע מקבל את מירב השרות ויעדיף להשתמש בתח"צ על פני הרכב הפרטי.

הבינוי העתידי

1. אל כל התנועה הצפויה של מסוף 2000 אמורים להתווסף גם תנועות הנובעות מהתכניות להקמת כמליון מ"ר של מבנים הכוללים תעסוקה ומגורים.

מגורים- 1280 יח"ד לפי תקן מוצע 1:1 נדרשים.

תעסוקה- 900,000 מ"ר לפי תקן מוצע 1:500 נדרשים

1280 חניות צמודות

1800 חניות ציבוריות

3080 חניות

2. גם אם אכן יונהג, כפי שמוצע בתכנית עבור התעסוקה תקן חניה מופחת, עדיין כמות תנועת הרכב הפרטית תהיה גבוהה וידרשו דרכי גישה מיוחדות מ/אל החניונים.
3. יש לקבל החלטה האם רוצים לכלול בחניונים אלו גם חניה לחניון חנה וסע. עפ"י פרוגרמת משרד התחבורה מדובר בכ- 1200 כלי רכב. חניון כזה יחייב הקצאת קרקע בהיקף של כ- 40 דונם במפלס אחד או במספר מפלסים, וכמובן דרכי גישה מתאימות.

שיקוע בדרך נמיר

1. נספח התנועה שהוכן לפרויקט מרחב 2000 כולל את השיקוע בדרך נמיר בצומת עם רחוב ארלוזורוב, אם כי, הפיתרון התנועתי אינו מתבסס אל כך, אלא על הגעה בתח"צ בצירים מועדפים.
2. בצומת זה תעבור הרכבת הקלה- הקו הסגול. מתן העדפה לרק"ל ביחד עם נפחי התנועה הצפויים, כולל תנועת אוטובוסים ומכוניות פרטיות עלולים ליצור מצב שבו הצומת יהיה בכשל תנועתי.
3. מאחר ואין בידנו בשלב זה נפחי תנועה חזויים לא נערכה בדיקה מפורטת לרמת השרות הצפויה בצומת.
4. נספח התנועה מציג פתרון גאומטרי לשיקוע. לא נערכה בדיקה פיזית לשימורת השיקוע אשר חייבת להיות תנאי להמשך התכנון שלו.

שבילי אופניים

1. מוצעים בהיכף הטבעת הירוקה.
2. מרכז התחבורה כולל חניית אופניים (ראה בהמשך).

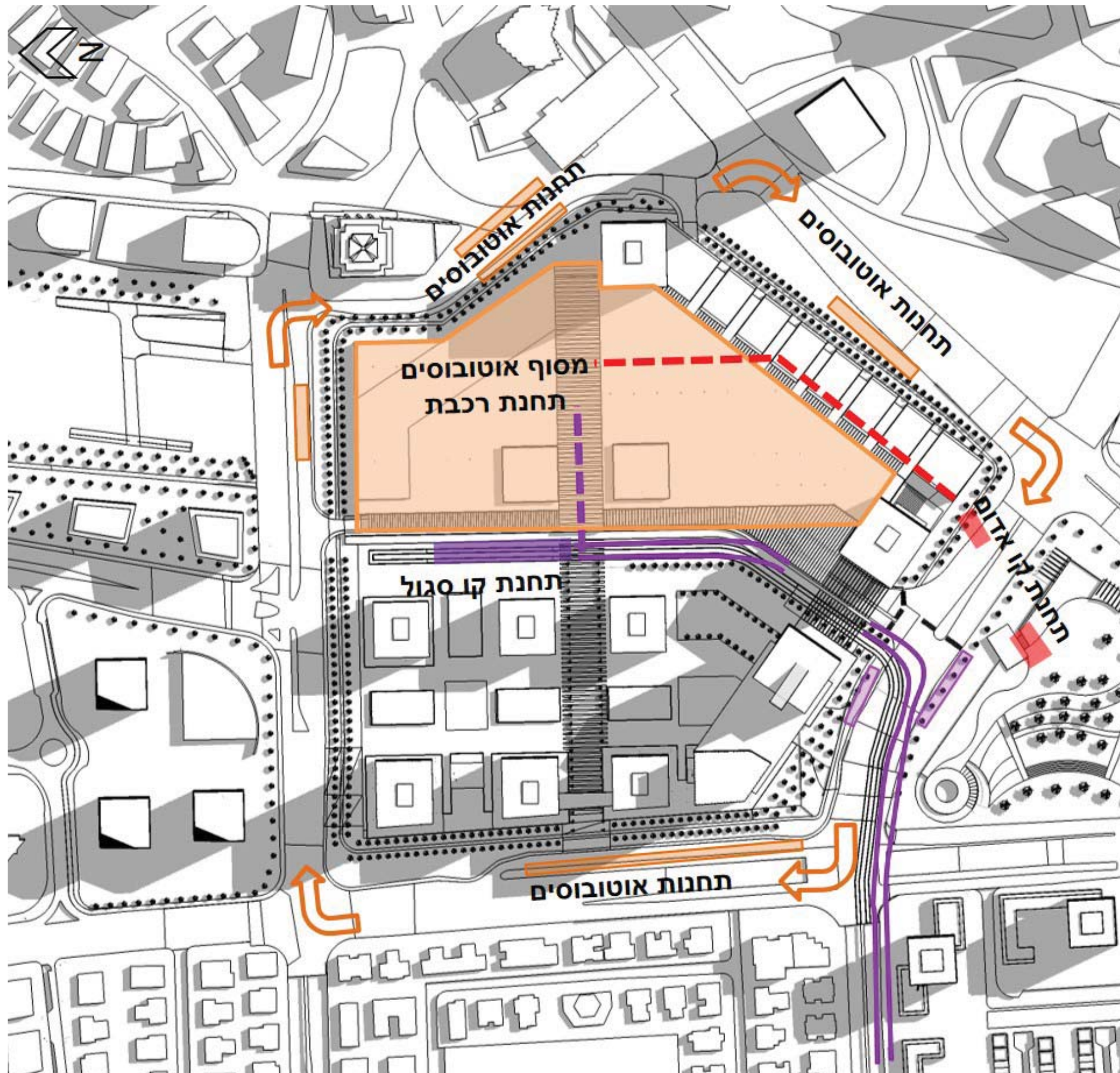


13.2 מרכז התחבורה:

מוצע להקים את מרכז התחבורה וקירוי מעל רציפי תחנת הרכבת הקיימים, זאת כדי לאחד ולקרב, ככל הניתן, את כל אמצעי התחבורה הציבורית: רכבת, רק"ל קו אדום, רק"ל קו סגול, מסוף אוטובוסים, קווים חולפים ואמצעים משלימים (מוניות, העלאה והורדה, המתנה ודו גלגלי).

*תפעול מרכז התחבורה בדגש על עדיפות להולכי הרגל:

- מרחקי הליכה מינימליים.
- נגישות מהירה לכל אמצעי התחבורה דרך אולם מרכזי אחד.
- מעברים רחבים, נגישים ונוחים.
- אוריינטציה ברורה.
- מזעור מעברי חציה.
- מול מסחרי ממוזג המקשר בין המוקדים השונים.
- ריכוז השירותים לנוסע והרחקה של אלמנטים תפעוליים (חנית אוטובוסים, עמדות המתנה וכו').



13.3 מרכז התחבורה כולל:

* תחנת הרכבת

- אולם הנוסעים מתוכנן מעל הרציפים הקיימים, במפלס הקרקע, עם שטחי קהל, מסחר וקשר ורטיקלי ישיר למסוף האוטובוסים בקומות העליונות.

- התחנה כוללת מדרגות ומסועים קיימים לרציפים וכן מדרגות ומסועים נוספים בחלק הצפוני של הרציפים (חלקם נבנים כיום במסגרת תוספת כניסת צפונית).

- התחנה כוללת רציף מזרחי עתידי (מסילה רביעית).

- מפלס הקירוי מתואם עם פרויקט "חישמול הרכבת".

* **מסוף האוטובוסים** מתוכנן בשתי הקומות העליונות של המבנה מעל תחנת הרכבת.

- כולל 200 עמדות עם אופציה להגדלה ל- 270 עמדות.

- ככל שניתן רוכזו אזורי השרותים לנוסע והעמדות הפעילות במפלס התחתון, והמפלס העליון ישמש לעמדות תפעוליות.

- כולל שתי רמפות כניסה ויציאה מגשר דורי ומרח' על פרשת דרכים. הרמפות משולבות ומוצנעות במבנה.

- כולל קשר ורטיקלי ישיר לנוסעים בין אולם תחנת הרכבת לעמדות האוטובוסים.

- איורור טבעי דרך קירות המבנה והגג.

* קווים חולפים

- ניתן דגש לשיפור הנגישות בין הקווים החולפים למרכז התחבורה על ידי צימצום מרחקי הליכה ויצירת צירי הולכי רגל ישירים בתוך מרכז התחבורה.

* רכבת קלה קו אדום

- קשר הולכי רגל במפלס הקרקע בין היציאה הצפונית של התחנה למרכז התחבורה.

- קשר ישיר בתת- הקרקע במנהרה מתחת לירידה לאיילון.

- הכניסה לתחנה המתוכננת משולבת בשדרה ההקפית והלופ המתוכנן.

* רכבת קלה קו סגול

- מיקום תחנה במקביל לאולם הנוסעים ונגישות לשדרה ההקפית, דרך הציר המרכזי של מרכז התחבורה.

- מוצע לשקול הארכת הקו הסגול צפונה על רחוב ספיר, עם תחנה על דופן שכונת צמרות.

* מוניות

- 60 עמדות במפלס קומת הקרקע של מרכז התחבורה: הבא וסע והמתן וסע.

- כניסה מהרחוב המזרחי החדש המתוכנן (הזרוע החמישית של הלופ).

* העלאה והורדה מרכב פרטי

- 20 עמדות במפלס הקומה השניה של מרכז התחבורה.

- כניסה מהרחוב המזרחי החדש המתוכנן.

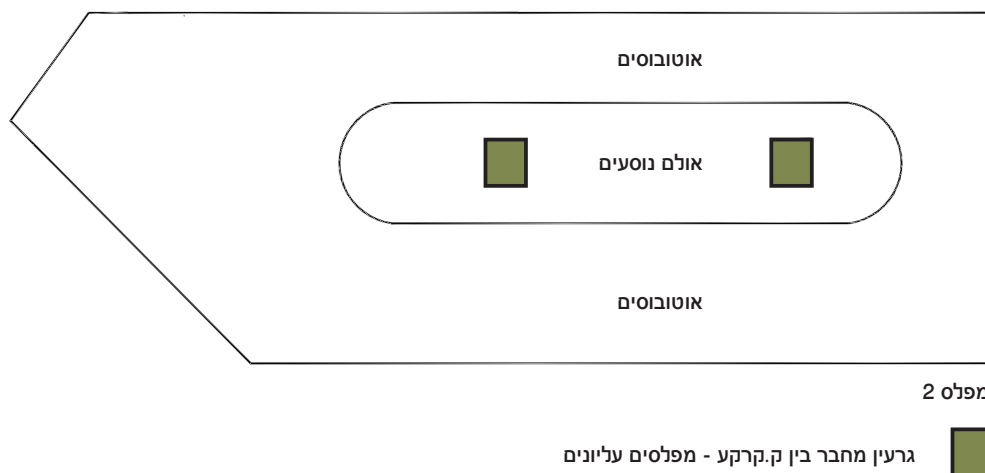
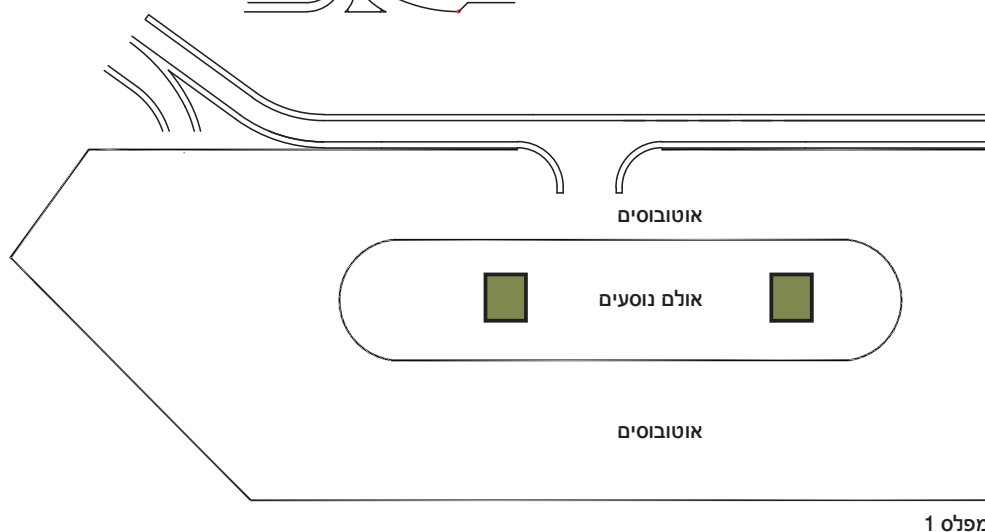
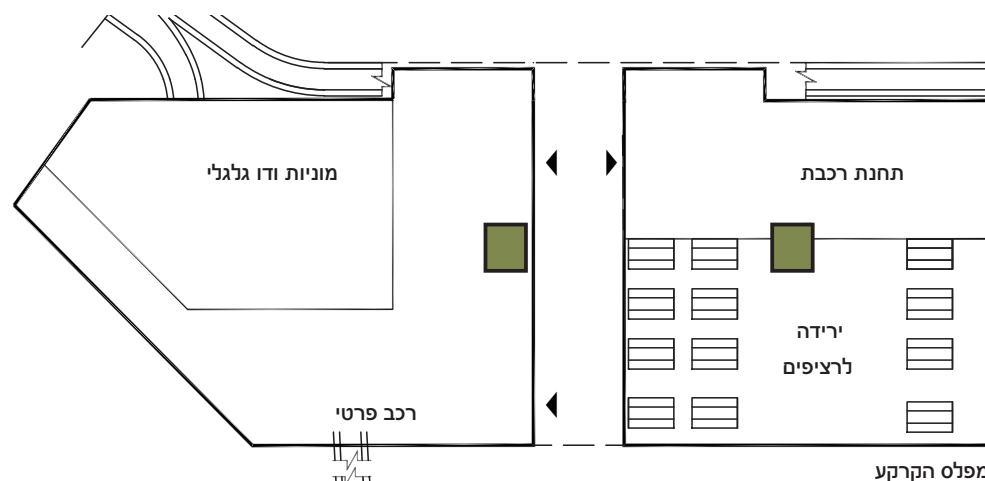
- בנוסף, עמדות העלאה והורדה בהיקף כל הפרויקט כחלק מהשדירה ההיקפית.

* **רכב דו גלגלי** - מתוכננת חניה כחלק ממסוף התחבורה.

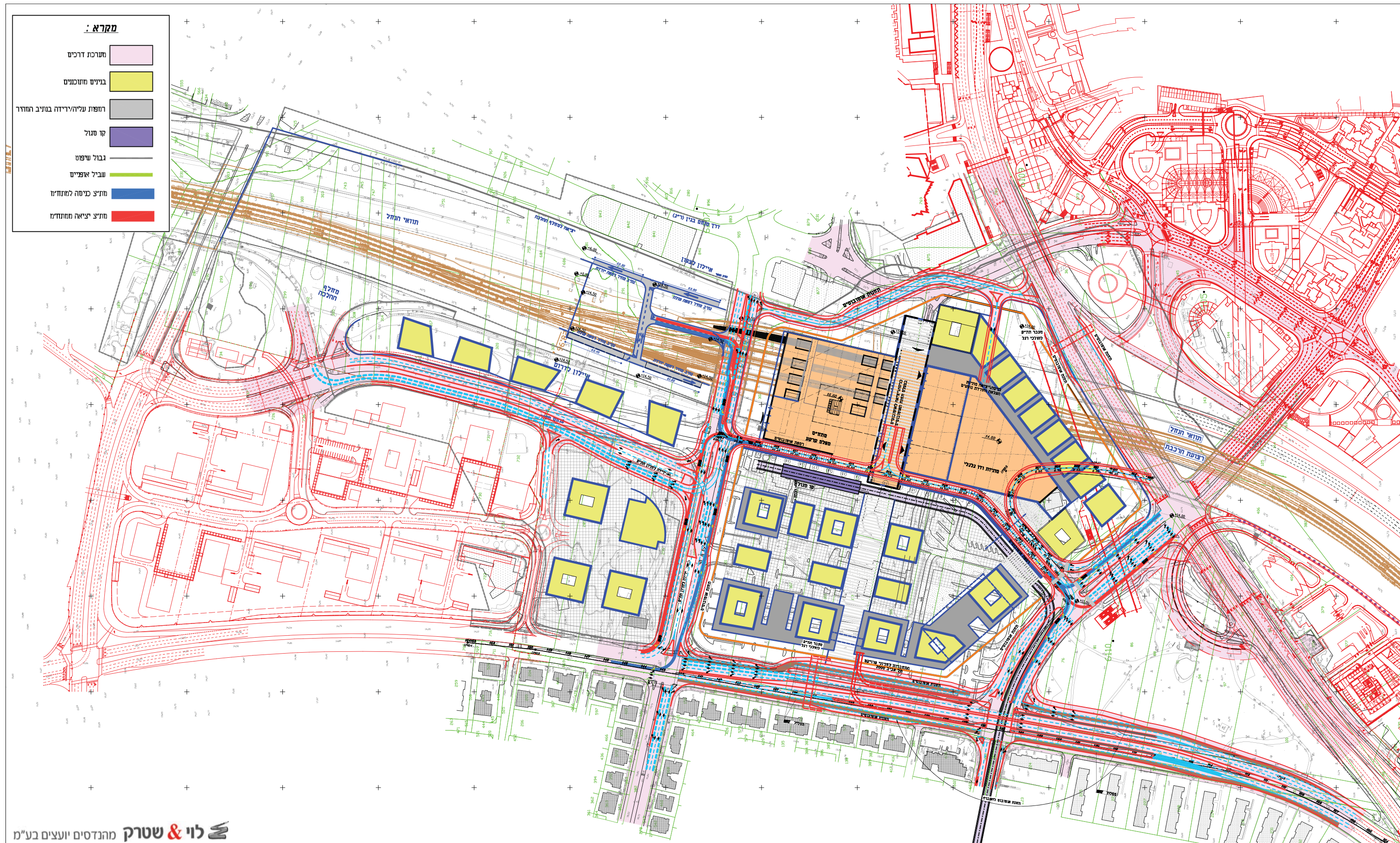
-1,500 עמדות לאופניים.

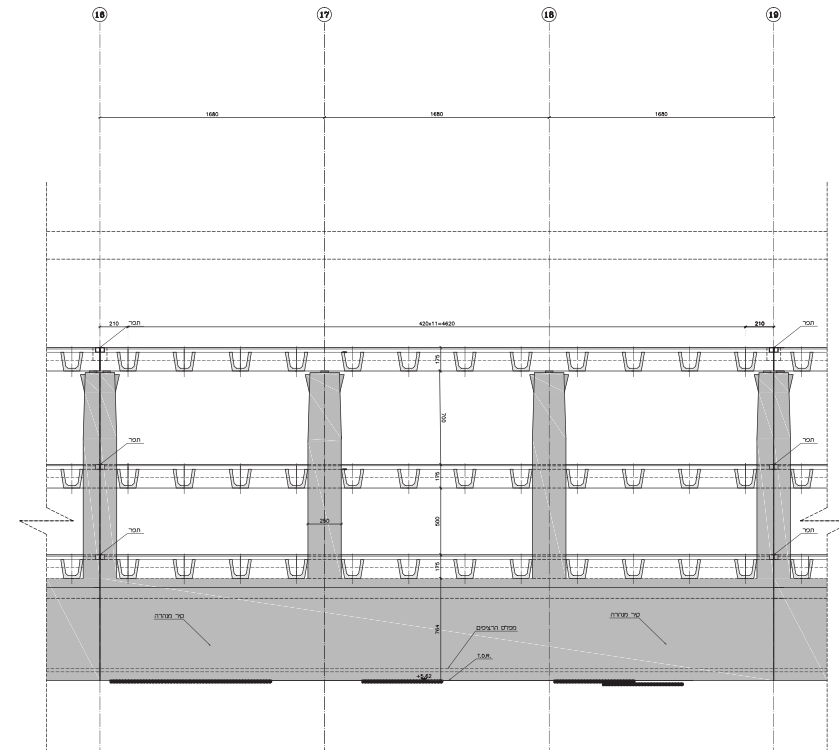
-350 מקומות לאופנועים.

-יש לקדם פתרונות חניה מתקדמים וקומפקטיים.

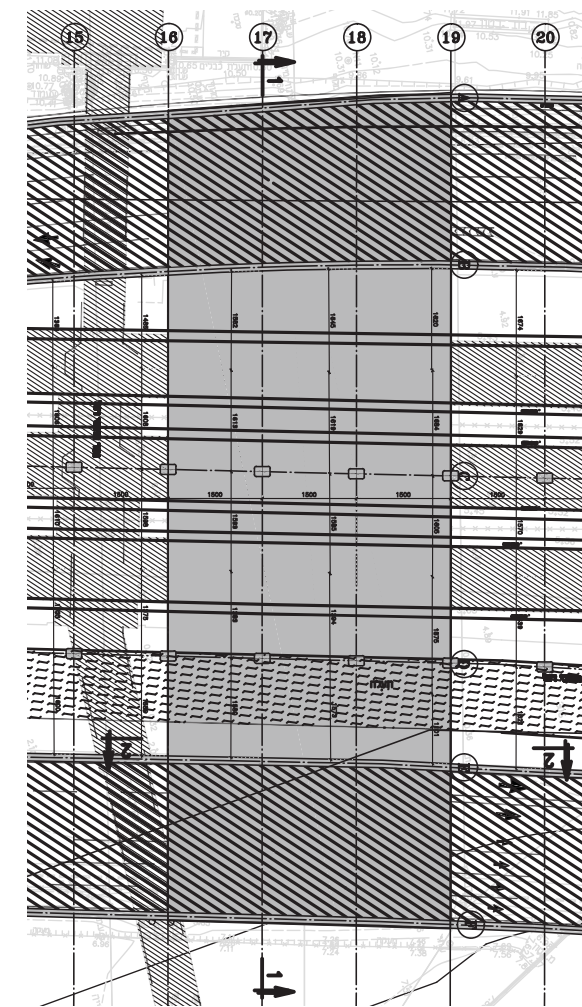


גרעין מחבר בין ק.קרקע - מפלסים עליונים

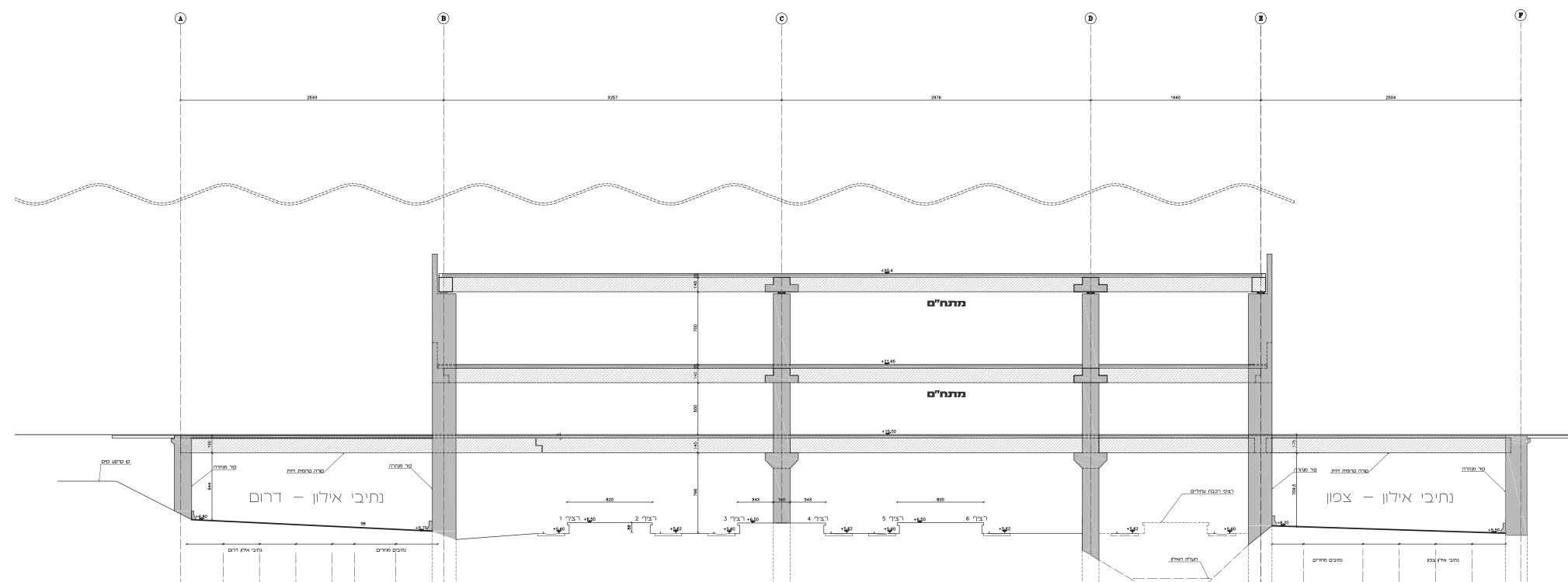




חתך אורכי טיפוס



קטע תכנית בין צירים 15-20



חתך רוחבי - בציר 17

מס' החלטה	התוכן
09/11/2016 תא/9076 - תל אביב 2000 דיון באישור תכנית אב	מס' החלטה
0024-16'3	תא/9076 - תל אביב 2000 דיון באישור תכנית אב

לאחר בחינת חלופות, הוחלט, בשנת 2012¹ שמרכז התחבורה, שיכלול את תחנת הרכבת ומסוף האוטובוסים, יתוכנן על שטח קירוי מעל נתיבי איילון .
בתאריך 21 ביוני 2012, נחתם "הסכם עקרונות לקידום שיקוע הקו הירוק בציר אבן גבירול", המכונה הסכם הקו הירוק" בין עיריית תל-אביב –יפו, רשות מקרקעי ישראל, משרד התחבורה ומשרד האוצר. מרחב התכנון 2000 כלול בתכנית זו כאחד מתכניות בנין העיר שיקודמו ע"י המדינה ובאמצעות ימומן הקטע התת-קרקעי של הקו הירוק בתחומי העיר. ההסכם קובע שטחי בניה ומספר יח"ד בתכנית, תכנית זו עוקבת אחרי נתוני ההסכם.
בתאריך ה- 18.06.2014 אישרה הוועדה המקומית את העברת תכנית תא/4206 "בין ערים" לדיון בוועדה המחוזית. תכנית "בין ערים" מהווה תכנית מפורטת ראשונה למרחב זה. התכנית קודמה בהתאם לעקרונות תכנית אב זו.

מצב השטח בפועל:

מבחינה עירונית, מרחב התכנון ממוקם בקצה הצפוני של המע"ר התל-אביבי, סמוך למרכזי העסקים הסמוכים ברמת גן (אזור הבורסה) ובגבעתיים, והינו בעל פוטנציאל להפוך למוקד מטרופוליני. כבר היום, בשל ריכוז אמצעי התחבורה הרבים שקיימים בו, מהווה שער כניסה מרכזי למטרופולין, עם קשר תחבורתי לשאר חלקי המדינה ולנתב"ג.
מרחב התכנון כולל שטח עירוני ירוק נדיר בלב המטרופולין- גן וולובלסקי.
מבחינת שימושי הקרקע, במרחב התכנון שימושים תחבורתיים שונים: תחנת רכבת, תחנת אוטובוס, תחנת מוניות, רציפי העלאה והורדה וחניוני חנה וסע.
כמו כן בסמוך לתחנת הרכבת נמצאים משרדי תחנת הרכבת ומשרדי חברת נתיבי איילון.
מצפון וממערב למרחב התכנון אזורי מגורים.
מסביב מרחב התכנון מקודמים פרויקטים שונים בשלבי תכנון שונים – סיכום נתוני כל הפרויקטים האלה מראה כי האזור עתיד לאכלס מספר תושבים ומועסקים גדול.
מבחינת מערך התנועה, מרחב התכנון מוקף כבישים ראשיים: דרך נמיר, רח' הרב גורן וגשר ההלכה, דרך מנחם בגין ורחוב יגאל אלון, המהווים צירים ראשיים במטרופולין.
מרחב התכנון כולל שתי רמפות ירידה לנתיבי איילון דרום – מחלף ההלכה ומחלף ארלוזורוב.



מראה האתר

מצב תכנוני קיים:

התכניות העיקריות החלות על מרחב התכנון הינן:

מבא"ת ספטמבר 2007

עמ' 31

מס' החלטה	התוכן
09/11/2016 תא/9076 - תל אביב 2000 דיון באישור תכנית אב	מס' החלטה
0024-16'3	תא/9076 - תל אביב 2000 דיון באישור תכנית אב

מוסד התכנון המוסמך לאשר התכנית: הוועדה המקומית

מיקום:



בצפון: רח' הרב שלמה גורן, גשר ההלכה
בדרום: צומת דרך נמיר/דרך מנחם בגין
במערב: דרך נמיר
במזרח: גבול מוניציפלי רמת גן, דרך מנחם בגין

שטח התכנית: כ- 420 דונם.

מתכננים:

- תכנון: אדריכלים מנספלד-קהת בע"מ
- ניהול: ח.פ.ת. – חברה לפיתוח תשתיות בע"מ
- תנועה: לוי-שטרק מהנדסים יועצים בע"מ
- תחבורה ציבורית: ניצן ארד הנדסה בע"מ
- קונסטרוקציה: ירון-שמעוני שחם מהנדסים יועצים בע"מ

בעלות: מדינת ישראל, עיריית תל אביב יפו

הליך התכנון:

תכנית אב למרחב תכנון בו חלה תכנית תא/2000, בהמשך לתחרות תכנון בינלאומית משנת 2006, ובהתאם ל"הסכם עקרונות לקידום שיקוע הקו הירוק בציר אבן גבירול" שנחתם בין עיריית תל אביב-יפו למדינה ורמ"י, בשנת 2012.
תכנית האב המוגשת מהווה מסמך מדיניות. בהמשך יקודמו תכניות מתאר מפורטות לתת-מתחמים בתחום תכנית האב.

היסטוריה תכנונית

תחנת הרכבת פועלת במקום משנות ה- 50 ומסוף האוטובוסים בצורתו הנוכחית משנת 1990. בשנת 1992 פורסמה לתוקף ברשומות תכנית תא/2000 שקבעה במקום יעודי קרקע לאיזור עסקים ומגורים וכן מרכז תחבורתי. התכנית התירה ניצול שטח לבניה מעל לתוואי התחבורתי של נתיבי איילון. בשנת 2006 הוציאו מנהל מקרקעי ישראל ועיריית תל-אביב יפו תחרות אדריכלים בינלאומית להצעות תכנון למרחב 2000, במטרה לבנות רובע חדש בעיר בדגש על שילוב שימושים וקישוריות בין אמצעי תחבורה, בהיקף משוער של כמיליון מ"ר.
לאחר שנבחר משרד מנספלד-קהת כזוכה בתחרות, הוקם צוות עבודה לתכנית שכלל את נציגי משרד התחבורה, מנהל מקרקעי ישראל, עיריית תל אביב-יפו, רכבת ישראל ונת"ע.

מבא"ת ספטמבר 2007

עמ' 30



מס' החלטה	התוכן
09/11/2016 3 - 0024-16	תא/9076 - תל אביב 2000 דיון באישור תכנית אב

- **תמ"מ 5** – האזור מצפון לגשר דורי מצוי בתחום 'אזור עירוני בדגש מגורים מוטה תחבורה ציבורית'. האזור מדרום לגשר דורי מצוי בתחום 'מע"ר מטרופוליני מוטה תחבורה ציבורית'. מסומנים מרכז תחבורה וקו רכ"ל (הקו האדום).
תא/5000 – תכנית מתאר תא/5000 קובעת:
- תשריט אזורי ייעוד: "אזור תעסוקה מטרופוליני, סמוך למתחם מטרופוליני".
- נספח עיצוב עירוני: "מעל 40 קומות" וביחס לגינת וולובלסקי מצוין "שטח פתוח" אתר טבע עירוני".
- נספח תחבורה: "מתחם" מטרופוליני".
- אזור תכנון "402 מתחם 2000", להלן הפרוט:
יחולו הוראות אזורי תעסוקה כמפורט בהוראות התכנית בפרק 5, סעיף 5.3.3. בנוסף, מסמך המדיניות יתייחס להיבטים הבאים:
 - שילוב מתחם" וקישוריות אמצעי תחבורה שונים; אופן פיזור זכויות הבניה במתחם; קשרים אל המרחב הציבורי בסביבת המתחם; מיקום שטחי ציבור.
 - קרוי מעל נתיבי איילון ליצירת רצף בנוי ממזרח למערב.
- אזור תכנון "603 מתחם 2000", להלן הפרוט:
 - יחולו הוראות האמורות לגבי מתחם 2000 באזור תכנון 402.

תכנית אב זו, תא/9076 "תכנית אב למרחב 2000", מהווה מסמך מדיניות למתחמי תכנון 402 ו'603א', כנדרש בתכנית המתאר תא/5000.

- תא/4206 "בין ערים" – תכנית להקמת מגדל תעסוקה, מסחר, תיירות ושטחי ציבור. התכנית בסמכות וועדה מחוזית הומלצה להפקדה ע"י הוועדה המקומית בתאריך ה-18.06.2016, נמצאת לקראת דיון בהפקדתה בוועדה המחוזית.
- **תא/2000** – תכנית משנת 1992 שקבעה יעודי קרקע במרחב התכנון: מדרום לגשר דורי – אזור עסקים מיוחד ומרכז עסקים כולל מסוף תחבורתי. מצפון לגשר דורי – אזור תכנון מיוחד לעסקים ו/או למגורים, מעל נתיבי איילון – זכויות בניה עילית מעל רצועת דרך נתיבי איילון (מסדרון תחבורתי). כמו כן התכנית הרחיבה והוסיפה דרכים וכן קבעה היקפי בניה ושלבים בתכנון.
- **תא/3639 – מתקנים הנדסיים וכניסות לתחנות (רק"ל קו אדום)** – התכנית מסמנת רצועת מסילה תת-קרקעית ושטח לתחנה תת-קרקעית. בתחום גן וולובלסקי מסומן אזור להקמת מתקנים הנדסיים.

יתרונות מרחב התכנון:

- מוקד מרכזי ברמה המטרופולינית, הקושר אזורי תעסוקה של 3 ערים – תל אביב-יפו, רמת גן וגבעתיים.
- נגישות מרבית בכל אמצעי התחבורה. מהווה צומת לאמצעי תחבורה מכל הסוגים – רכבת כבדה [תחנת השלום], מסוף אוטובוסים ראשי, רכבת קלה [הקו האדום והקו הסגול], רכב פרטי [נתיבי איילון], מוניות ואופניים.
- סמוך למוקדי תעסוקה ומסחר אחרים, קיימים ובתכנון, כגון קרן הקריה ומרכז עזריאלי, סמוך למתחם הקריה, סמוך למתחמי מגורים בתהליכי פיתוח – מתחם צמרות ומתחם דפנה, ובמרחק הליכה מבית חולים איכילוב, ומוקדי ציבור ותרבות ברחוב שאול המלך.
- כולל שטח ירוק פתוח גדול – גן וולובלסקי.
- בתחום התכנית ובגבולותיה 3 גשרים הקושרים את שתי גדות האיילון: גשר ההלכה, גשר יעקב דורי וגשר ערבי נחל.
- שטח שרובו פנוי מבינוי, זמין לפיתוח.
- פוטנציאל שטח נוסף בקירוי האיילון. מהווה המשך לתכנית נוספת של קירוי האיילון מדרום.

חסרונות מרחב התכנון היום:

- תנועת הולכי הרגל בתוך מרחב התכנון אינה מוסדרת ואינה נעימה – אין הפרדה מספקת בין צירי התנועה של הולכי הרגל וצירי התנועה של כלי הרכב – חציית כבישים מרובה.

עמ' 32 מבא"ת ספטמבר 2007

מס' החלטה	התוכן
09/11/2016 3 - 0024-16	תא/9076 - תל אביב 2000 דיון באישור תכנית אב

- מרחב אקסטנסיבי – השימושים מפוזרים על פני שטח גדול באופן שאינו מנצל את פוטנציאל הקרקע ויוצר מרחקי הליכה גדולים בין חלקיו.
- קשר לא מספק להולכי רגל לצד המזרחי של האיילון – דרך מדרכות צרות לאורך הגשרים ובאמצעות גשר בין אזור הבורסה בר"ג לתחנה הרכבת.
- בתחום התכנית מקודמות מספר תכניות תחבורתיות מורכבות שיש לשלב ביניהן: הרחבת תחנת הרכבת, פרויקט הנתיבים המהירים באיילון, הקו הסגול והקו האדום של הרכבת הקלה.

החזון:

הקמת מוקד עירוני חדש, בקצה הצפוני של המע"ר התל-אביבי, שביחד עם מרכזי העסקים הסמוכים ברמת גן (אזור הבורסה) ובגבעתיים, יוצר מרכז חדש למטרופולין כולו.

התכנון מציע מרכז דינמי של שימושים מרובים: תעסוקה, מסחר, מלונאות, מגורים, מבני ציבור ומרכז תחבורה, המשולבים זה בזה בתוך מרחב הולכי רגל נגיש ונעים להליכה ולרכיבה על אופניים.

ניתן דגש רב על תנועת הולכי רגל רציפה, במפלס אחיד, עם חציית כבישים מעטה ככל הניתן.

את הבינוי חובקת טבעת ירוקה – ה- TLV LOOP – שדרה רחבה (כ-40 מ'), במפלס הרחובות הגובלים, המהווה מתחם פעילות ופנאי וקושרת את המרחב התכנון למתחמים השונים המקיפים אותו. הטבעת הירוקה תורמת להתמצאות במרחב העירוני עמוס התנועה.

יצירת רצף עירוני לשכונות ממערב ע"י בינוי מרקמי נמוך למרגלות המבנים רבי הקומות וביניהם.

חיבור לתכנית האב של "קירוי האיילון" ע"י קירוי במרחב "הטבעת הירוקה" ויצירת תנאים להקמת מתחם תחבורה וקירוי התחום שבין "גשר מודע" ל"גשר ההלכה" כך שתתאפשר הקמת מגדלי מגורים לאורך רצועת האיילון במקביל ליצירת מרחב ציבורי מעל האיילון.



1. הטבעת הירוקה 2. גן וולובלסקי 3. פארק על קירוי האיילון

חזון התכנית יוגשם באמצעים הבאים:

עמ' 33 מבא"ת ספטמבר 2007

מס' החלטה	תא/9076 - תל אביב 2000	התוכן
09/11/2016	דיון באישור תכנית אב	
3 - 0024		

- סגירת טבעת היקפית- בעלת חמש צלעות, ע"י תוספת של רחוב מזרחי המקשר בין גשר דורי לדרך מנחם בגין, בנוסף לארבע הצלעות הקיימות: גשר דורי, דרך נמיר, רחוב על פרשת דרכים ודרך מנחם בגין.
- יצירת שדרת הולכי רגל רחבה ה-TLV LOOP (כ-40 מ') המלווה את צירי התנועה, במפלס פני הקרקע.
- תוספת של מרחב הולכי רגל הכולל צירים רחבים ומוצללים בעצים ומערך כיכרות, המקשרים את מרחב התכנון אל הרחובות המזינים אותו וקושרים את הפונקציות השונות בו.
- קירוי נתיבי איילון ליצירת רצף בין שתי גדותיו. על גבי הקירוי שטחים ציבוריים – שטחים פתוחים ואמצעי תחבורה ציבורית.
- שילוב בינוי גבה קומות מעל בינוי נמוך הממשיך את רקמה עירונית של השכונות ממערב.
- פיתוח חזיתות מסחריות פעילות במפלס הולכי הרגל ליצירת סביבה מזמינה, בקנה מידה אנושי, שאינה מנוכרת גם לרגלי בינוי רב קומות.
- פיתוח ושדרוג גן וולובלסקי באופן שיגיש אותו לציבור ויצור בו פעילות.
- חיבור בין פרויקט "בין ערים" למרחב ה-TLV LOOP, לקווי הרק"ל ורכבת ישראל.



התכנון המוצע

מרכיבי התכנון:

- א. ה-TLV LOOP – השדרה ההיקפית – טבעת ירוקה המקיפה את אזור התעסוקה ומרכז התחבורה. מתוכננת כולה במפלס הרחובות הסובבים.
- כוללת: מתקני פנאי ונופש, שביל אופניים, תחנות אוטובוסים, מפרצים להורדת והעלאת נוסעים.
- ב. גן וולובלסקי – פיתוח ושדרוג הגן הקיים לרווחת תושבי האזור.

מבא"ת ספטמבר 2007

עמ' 34

מס' החלטה	תא/9076 - תל אביב 2000	התוכן
09/11/2016	דיון באישור תכנית אב	
3 - 0024		

- פיתוח חזית כלפי רחוב על פרשת דרכים, המשלבת את הכניסה לתחנת הקו האדום, ומאפשרת פעילות מסחרית כלפי הרחוב.
- פיתוח הגן כולל: מתקני משחק פנאי ונופש, פיתוח מדרכות ושבילים הקושרים את מרחב התכנון עם המתחמים מדרום: המע"ר הצפוני, קרן הקריה, הקירה הצבאית ומרכז עזריאלי.
- ג. קירוי האיילון הצפוני
- התכנית המוצעת נמצאת בתחום תכנית האב לקירוי האיילון שאושרה ע"י הוועדה המקומית בתאריך ה-13.07.2016. נערך תיאום בין צוות התכנון של התכנית המוצעת לצוות התכנון של תכנית האב לקירוי האיילון. במסגרת התכנית המוצעת נכלל מרכיב קירוי של נתיבי האיילון, כהמשך לפרויקט הקירוי המתוכנן מדרום לגשר ערבי נחל.
- על הקירוי בחלקו הדרומי, מעל תחנת הרכבת, יוקם מרכז התחבורה המשולב (מתח"ס), שיכלול, בנוסף לתחנת הרכבת, גם מסוף אוטובוסים לקווים עירוניים ובין עירוניים, תחנת מוניות, עמדות העלאת והורדת נוסעים וחנית דו-גלגלי, עם קשרי הולכי רגל לתחנות הרכבת הקלה.
- קירוי החלק הצפוני משתרע בין גשר מודעי לגשר ההלכה ומתוכנן כפארק ציבורי. הקירוי מגשר ומחבר את חלקי המטרופולין משני צדי האיילון, מהווה שטח ירוק פתוח לטובת הציבור וכן מאפשר סביבה איכותית ובריאה לבינוי המתוכנן על גדות האיילון משני הצדדים.

ד. מרכז תחבורה:

- מבנה המשלב בצורה קומפקטית את כל אמצעי התחבורה הציבורית ומספק רמת שירות גבוהה וקיצור מרחקי הליכה.
- מסוף התחבורה ממוקם על הקירוי מעל רציפי הרכבת הקיימים ונתיבי האיילון.
- שטח בנוי 100,000 מ"ר במבנה תלת-קומתי.
- משלב מגוון אמצעי תחבורה: תחנת רכבת, מסוף אוטובוסים, תחנות רכבת קלה – הקו האדום והקו הסגול, מוניות, עמדות העלאת והורדה, חניוני רכב דו-גלגלי.
- עפ"י פרוגרמה של משרד התחבורה מיום 11.3.15.

ה. "בין ערים":

- מגדל "בין ערים" היושב על הגבול שבין הערים גבעתיים, רמת גן ותל אביב ונמצא בחלקה דרום מזרחי של התכנית, במגרש שבתוך מחלף הרכבת, ומקודם כתכנית עצמאית תא/4206.

מרכז התחבורה כולל:

- **תחנת הרכבת** מתוכננת מעל הרציפים הקיימים, במפלס הקרקע, עם שטחי קהל, מסחר וקשר ורטיקלי ישיר למסוף האוטובוסים בקומות העליונות.
- כוללת מדרגות ומסועים קיימים לרציפים וכן מדרגות ומסועים נוספים בחלק הצפוני של הרציפים.
- כולל רציף מזרחי עתידי.
- מפלס הקירוי מתואם עם פרויקט "חישמול הרכבת".
- **מסוף האוטובוסים** מתוכנן בשתי הקומות העליונות של המבנה מעל תחנת הרכבת.
- כולל 200 עמדות עם אופציה להגדלה ל-270 עמדות.
- כולל שתי רמפות כניסה ויציאה מגשר דורי ומרח' על פרשת דרכים.
- כולל קשר ורטיקלי ישיר מתחנה הרכבת.
- איזור טבעי דרך קירות המבנה והגן.
- **רכבת קלה קו אדום**
- קשר הולכי רגל במפלס הקרקע בין היציאה הצפונית של התחנה למרכז התחבורה.
- קשר ישיר בתת-הקרקע במנהרה מתחת לירידה לאיילון.
- כניסה דרומית משולבת בפיתוח חזית גן וולובלסקי.
- **רכבת קלה קו סגול** – הצמדת התחנה לכניסה המערבית של מסוף התחבורה.

מבא"ת ספטמבר 2007

עמ' 35

מס' החלטה	התוכן
09/11/2016 תא/9076 - תל אביב 2000 דין באישור תכנית אב	3 - 0024-16

סכמת גבהים

שטחים ציבוריים בנויים:

- 25,000 מ"ר בנויים ברוטו של מבני ציבור.
- מבני ציבור ברמה העירונית- שכונתית מתוכננים בצמוד מגרשי המגורים בחלק הצפוני (6,250 מ"ר עיקרי עפ"י הסכם הקו הירוק על שטח 12 דונם).
- מבני ציבור ברמה הכלל מטרופולינית מתוכננים לרגלי ובקומות הקרקע של מבני התעסוקה.
- מוצעים שטחי ציבורי בנויים בקומות העליונות של מבני התעסוקה הראשיים. שטחי ציבור בנויים בחלק מתכנית "בין ערים".

שטחים ציבוריים פתוחים:

- כ- 55 דונם המרכיבים את ה"טבעת הירוקה".
 - כ- 10 דונם צירי הולכי רגל וכיכרות.
 - כ- 40 דונם – פיתוח ושדרוג גן וולובלסקי.
 - כ- 100 דונם פארק ע"ג קירוי האיילון (*) בין גשר דורי לגשר ההלכה.
- * ע"ג שטחי קירוי האיילון תתאפשר הקמת פאביליונים למסחר, בתי קפה ותרבות.



ייעוד	שטח עיקרי (מ"ר)	שטח שירות מעל הקרקע (מ"ר)	שטח שירות מתחת הקרקע (מ"ר)	סה"כ (מ"ר)	שטח (דונם)
מסחר ותעסוקה "מרחב 2000"	586,000	234,500	לפי ע-1	820,000	75
מסחר ותעסוקה "בין ערים"	121,500	45,000	לפי ע-1	166,500	6
מגורים	135,000	54,000	לפי ע-1	189,000	39
מבני ציבור	18,000	7,000	לפי ע-1	25,000	20

מבא"ת ספטמבר 2007

עמ' 37

מס' החלטה	התוכן
09/11/2016 תא/9076 - תל אביב 2000 דין באישור תכנית אב	3 - 0024-16

- **מוניות – 60 עמדות** במפלס הקומה השניה של מרכז התחבורה.
 - כניסה מהרחוב המזרחי החדש המתוכנן.
- **העלאה והורדה מרכב פרטי – 20 עמדות** במפלס הקומה השניה של מרכז התחבורה.
 - כניסה מהרחוב המזרחי החדש המתוכנן.
 - בנוסף, עמדות העלאה והורדה בהיקף כל הפרויקט כחלק מהשדירה ההיקפית.
- **רכב דו גלגלי – מתוכננת חניה** כחלק ממסוף התחבורה.
 - 1,500 עמדות לאופניים.
 - 350 מקומות לאופנועים.

היקף הבינוי המוצע:

תעסוקה "מרחב 2000":

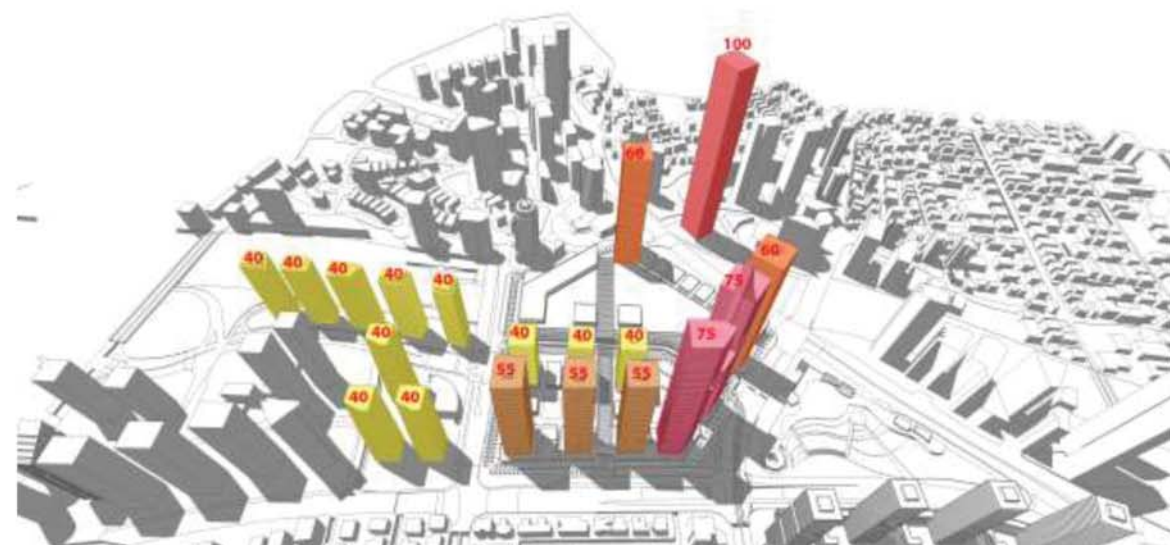
- 9 מבנים רבי קומות המשלבים תעסוקה מסחר ומלונאות. גובה 40-100 קומות.
- 820,000 מ"ר בנוי ברוטו מעל פני הקרקע (585,000 מ"ר עיקרי + 40% שירות).
- מרבית הבינוי על יחידת קרקע גדולה, המשמשת היום בעיקר כחניונים וכמסוף אוטובוסים, ממזרח לדרך נמיר בין רח' על פרשת דרכים לגשר דורי.
- קרקע שטוחה וזמינה עם אפשרות למספר קומות של שטחי שירות וחניה תת-קרקעית.
- מגרש נוסף לבינוי על הגדה המזרחית של האיילון, על מגרש פנוי על רחוב יגאל אלון

תעסוקה "בין ערים":

- מבנה רב קומות המשלב תעסוקה מסחר ומלונאות. גובה 100 קומות.
- 166,500 מ"ר בנוי ברוטו מעל פני הקרקע (121,500 מ"ר עיקרי + 40% שירות).

מגורים:

- 8 מבנים רבי קומות בגובה 40 קומות.
- 1,280 יח"ד בשטח בנוי 189,000 מ"ר ברוטו מעל פני הקרקע (135,000 עיקרי + 40% שירות)
- חניה ושטחי שירות תת"ק עפ"י תכנית ע-1.
- הבינוי מוצע לאורך הגדה המערבית של האיילון: ברצועה בין רח' ספיר, רח' ההלכה, וגשר דורי וגוש נוסף מדרום לפרויקט צמרות.
- חלקו הדרומי של רח' ספיר מוסט מערבה כדי ליצור רצועה רחבה דיה ופנויה למבני המגורים.



מבא"ת ספטמבר 2007

עמ' 36

מס' החלטה	תא/9076 - תל אביב 2000	דיון באישור תכנית אב	התוכן
09/11/2016	תא/9076 - תל אביב 2000	דיון באישור תכנית אב	
3 - 0024-16			

מרכז תחבורה	100,000	40,000	-	140,000	40
שצ"פ במחומש	500	500	-	1,000	30
שצ"פ על קירוי	10,000	4,000	-	14,000	80
גן וולבלסקי	2,000	1,000		3,000	38
סה"כ	973,000	386,000		1,359,000	328
כבישים/אחר					92
סה"כ קו כחול					420

תנועה:

הוכן נספח תנועה ודו"ח תחבורה.

- הפרויקט הינו מרכזי לעיר תל אביב בפרט ולמרחב גוש דן בכלל. כמויות האנשים שאמורים להשתמש ולעבור במרחב התכנון הינן רבות מאוד ולכן הושם דגש רב על יצירת מרחב נוח ומושך להולכי הרגל. התכנית מציעה חציה מינימלית של הולכי רגל את דרכי הגישה לפרויקט, ושימת דגש על התנועה תת קרקעית של כלי הרכב מ/אל החניונים בנפרד מהולכי הרגל.
- התכנית מציעה קשר טוב ונוח בין אמצעי הנסיעה השונים ביחד עם השתלבות במערך בינוי מסיבי המתוכנן במרחב התכנון.
- החיבור המוצע בין רח' יעקב דורי לבין רח' מנחם בגין משלים טבעת של כבישים אשר יתנו אפשרויות תנועה והתמצאות במרחב ויצירת קשר תחבורתי וקשר להולכי רגל בין שלושת מרכזי הערים: תל אביב, רמת גן וגבעתיים.

חניה ושרות:

- השילוב המיטבי בין רמת שירות גבוהה של תחבורה ציבורית, הכוללת את מגוון התחבורה הציבורית הקיימת, לבין מרכז תעסוקה מגוון מאפשר חשיבה חדשה לגבי דרישות החניה במרחב התכנון. מרחקי ההליכה הקצרים בין מרכז התחבורה ומרכז התעסוקה מאפשר להגביל את תקן החניה עד למינימום האפשרי, תוך עידוד השימוש בתחבורה הציבורית.
- מגורים 1280 יח"ד לפי תקן מוצע 1:1 נדרשות 1,280 חניות במגרשי המגורים.
 - תעסוקה, מרכז תחבורה ושימושים אחרים - לפי התקן התקף לעת הוצאת היתרי הבניה.
 - רכב דו-גלגלי – בהתאם למדיניות הוועדה המחוזית.

שלביות:

יתרונה של התכנית היא באפשרויות הקידום המקבילות של חלקיה:

- אזור המגורים - ניתן לקידום במקביל וללא קשר למרכז התחבורה. יש להסיט את רחוב ספיר מערבה כדי לקבל רצועה רחבה דייה לבינוי ולקורות האיילון בחלק זה.
- קירוי נתיבי איילון והקמת מרכז התחבורה - ניתן לקידום ומימוש לפני פינוי מסוף האוטובוסים הקיימים.
- אזור התעסוקה יוקם בחלקו במקביל להקמת מרכז התחבורה החדש, על שטחי החניה והמשרדים הקיימים.
- תכנית תא/4206 "בין ערים" המקודמת כתכנית עצמאית וניתנת למימוש ללא תלות בשאר רכיבי תכנית האב.

עמ' 38

מס' החלטה	תא/9076 - תל אביב 2000	דיון באישור תכנית אב	התוכן
09/11/2016	תא/9076 - תל אביב 2000	דיון באישור תכנית אב	
3 - 0024-16			



חלקי הפרויקט לקידום במקביל

חז"ד הצוות:

ממליצים לאשר את תכנית האב ולקבוע תנאים לקידום תכניות כמפורטים להלן:

- קביעת שטחים לצרכי ציבור ואפיונם ע"י היחידה לתכנון אסטרטגי.
- קביעת תמהיל דירות ושטח ממוצע ליח"ד ע"י היחידה אסטרטגי.
- בחינת שימושים אפשריים לשטח הכלוא בלולאת ספיר והטמעתם בתכנית.
- הצגת חלופת תכנון לחיבור לנתיבים המהירים.
- קבלת התייחסות היחידה לאיכות הסביבה והתייחסות לתכנון בר קיימא, צל, רוחות, אנרגיה וכד'.
- קירוי האיילון – התייחסות לנושאים קונסטרוקטיביים, איורור, אקוסטיקה, בטיחות ומילוט, תוך תאום עם רכבת ישראל בנושאים הבאים: חשמול הרכבת, רציף מזרחי, תוספת כניסה מצפון.
- קישוריות לקווי הרק"ל.

בישיבתה מספר 0024-16' מיום 09/11/2016 (החלטה מספר 3) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

מהלך הדיון:

צבי לוי: מציג את עיקרי תוכנית האב
דנה קהת: מציגה במצגת את תוכנית האב לתל אביב 200

מיטל להבי: איזה כלים במסמך המדיניות שיהיה פיתוח מרחיק לכת, איזה מנוף יש למימוש הציבורי שמשמעותי לתפקוד העירוני.

אורלי אראל: יש כאן תוכנית שבסיסה הוא הסכם קו ירוק בין רמ"י לעירייה. בהסכם חלוקה של זכויות הבנייה בין העירייה לרמ"י כאשר את החלק של המגורים רמ"י תממש ותקדם את התכנון המפורט, במידה ונקדם את תוכנית. אין אפשרות בכלל להוציא היתר בניה למגורים אם לא יהיה קירוי של אילון.

צבי לוי: תנאי להקמת מגדלי המגורים הוא קירוי איילון.

אורלי אראל: במסגרת הזאת תהיה גם הקצעה של מגרש ציבורי. בחלק הדרומי מי שיקדם את התוכנית זו הוועדה המקומית במימון עירוני, במסגרת זו אם לא יוקם מתחם תחבורתי מסודר לא יוכלו להקים את המגדלים אחד תלוי בשני.

מיטל להבי: אני לא רוצה שיקרה כאן כפי שקרה במדיניות של המסילה.

אורלי אראל: זהו שטח בבעלות העירייה.

מיטל להבי: אני מבקשת שינוסח סעיף שקושר בין הפיתוח של הצרכים הציבוריים לבין הפיתוח של המגדלים של רמ"י. שרמ"י לא יעשו מגדלים לפני שהם מעבירים כספים לקירוי.

עמי אלמוג: למה את מטילה את כל השטחים הציבוריים על רמ"י?

עמ' 39

מבא"ת ספטמבר 2007

מבא"ת ספטמבר 2007

מס' החלטה	התוכן
09/11/2016	תא/9076 - תל אביב 2000
3 - 0024-16	דיון באישור תכנית אב

אלי לוי : במסגרת התוכנית הזו צריך להירשם שהצדדים רמ"י וגם העיריה במסגרת התוכניות המפורטות יתנו מענה לכל הפיתוח של השטח הציבורי לצרכי הציבור. לא סביר שיעשו לדוגמא תוכנית צפונית ולא יתנו התייחסות למטלות הדרומיות שנובעות מהכספים שיכנסו בחלק הצפוני. לכן הראיה צריכה להיות ראיה כוללת ובמסגרת זאת אין ספק שיש לעשות חלק ב' תוספת להסכם הקו הירוק שבמסגרתו יתנו מענה למטלות הציבוריות העתידיות. אחרת כל המטלות הציבוריות יפלו על העיריה.

חגי ירון : זה כתוב בהסכם.

אלי לוי : למרות שכתוב בהסכם שכל מבני הציבור יבנה ע"י הצדדים, צריך לרשום בהחלטה שהעירייה תעשה את שלב ב' של הקו הירוק שנותן מענה להקמת כל שטחי הציבור שישנם בתוכנית זו. מיטל להבי : אני מברכת על התוכנית ואני רוצה שיהיה מפגש שיתוף ציבור כולל המפעילים. אורלי אראל : אין עדיין תכנון מפורט, כאשר כל הזמן משרד התחבורה משנה את הפרוגרמה למסוף התחבורה.

מיטל להבי : עיריית ת"א מתקדמת ומשרד התחבורה לא הטמיע שעיריית ת"א צריכה להיות בשיבות הללו.

עמית עידן : לגבי גבוה המבנה האם הם עולים בקנה אחד עם הנחיות רת"א?.

צבי לוי : אתה צודק, הדבר נבחן במסגרת הדיאלוג עם הועדה המחוזית לעניין "בין ערים". עירית ת"א בודקת את נושא הבנייה לגובה רב, מול רת"א.

הועדה מחליטה:

לאשר את תוכנית האב.

משתתפים: דורון ספיר, יהודה המאירי, שמואל גפן, מיטל להבי

