

# משרונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה

# משרונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה

מושב התמפלרים שרונה הוקמה ב- 1871 וננטשה בסוף מלחמת העולם הראשונה. מאז ועד 1947 שמשלה מחנה בריטי. מימי הקמת המדינה בה הפכה שרונה לקריה, ועד 1978 היא שימשה משרדי ממשלה וצבא והרבה סיפורי מורשת לאומית נקשרו במקום. ואולם מורשת בנויה חדשה לא נוצרה בה אלא גיבוב של תוספות בנייה מאולתרות. שרונה הדרומית (זו שמדרום לרחוב קפלן) הוזנחה במשך שנים רבות. גם סטטוטורית לא השתנה דבר. בתכנית מפורטת G משנת 1964 מופיעה שרונה עדיין ככתם לבן (והיו שאמרו כתם שחור...).



אדריכל קלמן כ"ץ 1937 - 2014

## ייצוגים על ציר הזמן

בתמונה מימין למעלה: "ציר אזור" של שרונה משנת 1937 ומשמאלה: אדריכל קלמן כ"ץ שנולד באותה השנה. בתמונה משמאל למטה: פרויקט דרום הקריה במודל של קלמן ומימניה: ייצוג עכשווי של שרונה, כפי שמופיעה במפת התיירות של האתר.

משדות החיטה של שרונה הממפלרית ועד הלחם והשעשועים של שרונה העכשווית.



שרונה 1937

## דרום הקריה במודל של קלמן כ"ץ



1980

## שרונה במפת התיירות של האתר



2017

בספטמבר 1978, בעקבות החלטת ממשלת ישראל להעביר את משרדי הממשלה שעוד נותרו בקריה לירושלים,

מינה שר האוצר שמחה ארליך וועדת היגוי ל"תכנון דרום הקריה" - שטח בן כ- 190 דונם שתחום בין הרחובות קפלן, בגין, החשמונאים/הארבעה ולאונרדו דה וינצ'י.

וועדת ההיגוי גיבשה חמישה עקרונות תכנון מנחים:

1. השתלבות במערך העירוני.
2. גיוון פעילויות (מה שנקרא היום שימושים מעורבים).
3. יצירת "מקום" עירוני שימשוך קהל בלב דרום הקריה.
4. פתרון אדריכלי ייחודי, שיש בו אמירה אדריכלית ברורה ועם זאת אינו מעוצב סופית.
5. שלביות - בידיעה שהקמת פרויקט בסדר גודל כזה לוקחת שנים רבות.

בהמשך נבחרו שלושה משרדי אדריכלים להציע אלטרנטיבות לתכנון הפרויקט, כאשר נקבע מראש שהאלטרנטיבה שתזכה תפותח ותגובש במשותף ע"י צוות התכנון.

אלטרנטיבה 1, בתכנון מזור כ"ץ רז

אלטרנטיבה 2, בתכנון יסקי גיל סיוון

אלטרנטיבה 3, בתכנון אלכסנדרוני אומנוב

## משרונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה

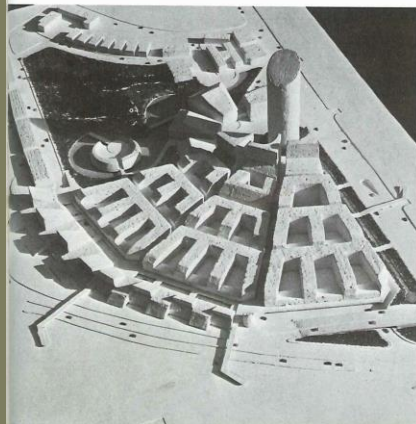
ביוני 1980 בחרה וועדת ההיגוי באלטרנטיבה 1, שתוכננה ע"י אדריכל קלמן כ"ץ, אז שותף במשרד מזור כ"ץ רז.

תכנית זו הציעה אזור מבונה של שימושים מעורבים, הכולל ארבעה מבנים מדורגים, התוחמים כיכר מרכזית ופארק עירוני גדול. המרחב העירוני שנוצר מיועד להולכי רגל ואילו תנועת וחניית כלי הרכב הינה תת קרקעית.

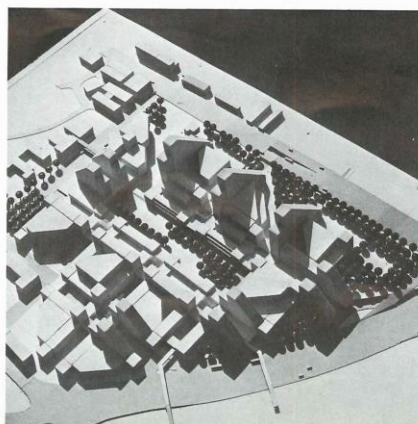
תכנית זו היוותה בסיס לגיבוש תכנית סופית משותפת של צוות התכנון, שכלל את שלושת המשרדים.



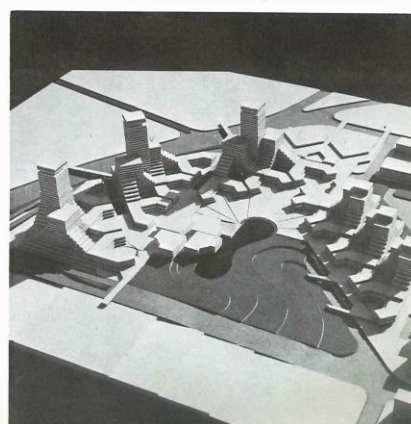
alternatives: Alexandroni Azmanov. אלטרנטיבה 3: אלכסנדרוני, אומנוב.



alternative 2: Yasky, Gil, Sivan. אלטרנטיבה 2: יסקי, גיל, סיון.



alternative 1: Mazor, Katz, Raz. אלטרנטיבה 1: מזור, כץ, רז.



## הצעות לבינוי דרום הקריה

### אלטרנטיבה 1

#### ההצעה הנבחרת 1980

יצירת אזור מבונה של שימושים מעורבים, הכולל ארבעה מבנים מדורגים התוחמים כיכר מרכזית ופארק עירוני רחב ידיים. המרחב העירוני שנוצר מיועד להולכי הרגל ואילו תנועת וחניית כלי הרכב הינה תת קרקעית.



רח' קפלן

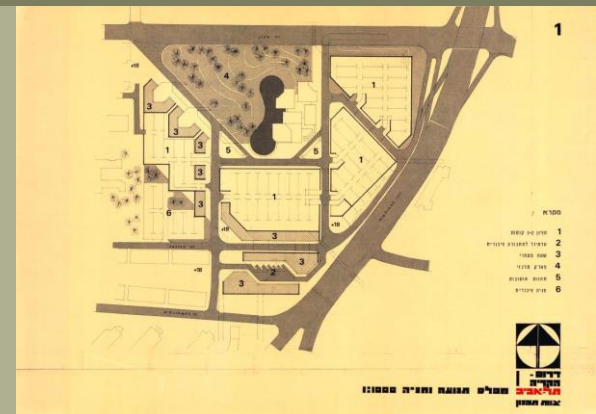
## ב- 1982 גובשה התכנית של צוות התכנון שכללה:

- צירי פעילות עירוניים שמתנקזים אל הכיכר המרכזית.
- הכיכר המרכזית נפתחת אל הפארק ומודגשת על ידי שני מגדלים בני 30 קומות.
- ציר מבונה של בניינים בני 10 קומות, הכולל מסחר מקורה, מוביל מכיכר הכניסה (בצומת הרחובות קפלן וליאונרדו דה וינצ'י) אל הכיכר המרכזית.
- מבני ציבור מרחפים יוצרים קשר מקורה בין הכיכר לפארק.
- הפרדה מוחלטת בין תנועת הולכי רגל וכלי רכב, שלצורך כך מתוכננים כביש שירות וחניונים תת קרקעיים.
- חלוקה לשלבי ביצוע.

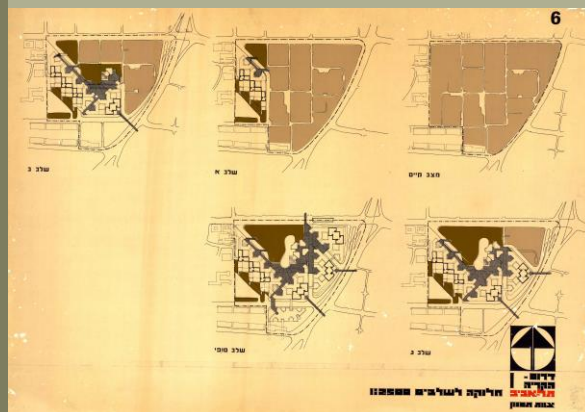
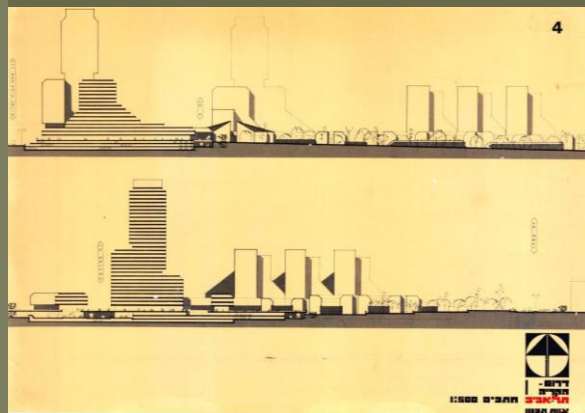
יצוין כי התכנית לא כללה מגורים ולא כללה מבנים לשימור.

תכנית זו היוותה בסיס להכנת תכנית מפורטת למרכז העסקים הראשי של תל אביב, שהוכנה ע"י אדריכל קלמן כ"ץ.

משרונה לדרום הקריה ובחזרה  
גלגולו של פרויקט דרום הקריה



## תכנית צוות התכנון 1982



צירי פעילות עירוניים מתקנים אל כיכר מרכזית שמהווה מוקד הבינוי.  
הכיכר המרכזית נפתחת אל הפארק ומודגשת ע"י מבנים גבוהים, בהם שני מגדלים בני 30 קומות.  
ציר מבונה של בניינים בני 10 קומות, הכולל מסחר מקורה מוביל מכיכר הכניסה אל הכיכר המרכזית.  
מבני ציבור מרחפים יוצרים קשר מקורה בין הכיכר לפארק.  
הפרדה מוחלטת בין תנועת הולכי רגל וכלי רכב - כביש שירות וחניונים תת קרקעיים.  
חלוקה לשלבי ביצוע.



דרום הקריה, תל אביב | קלמן כ"ץ ירון כ"ץ אדריכלים בע"מ



## תכנית תא/2270 קיבלה תוקף עשר שנים מאוחר יותר ביוני 1992 וכללה:

שטח בנוי: 287,000 מ"ר, מתוכו: 180,00 מ"ר משרדים (עם אפשרות המרה של 60,000 מ"ר למגורים).

שטח ציבורי פתוח (לגנים, כיכרות ומעברים להולכי רגל): כ- 34 דונם.

1... שימור מקבץ של 11 מבנים ממפלריים לאורך רחוב דוד אלעזר.

הרעיון לשמר את המבנים, עלה בשיחות בין אדר' קלמן כ"ץ למהנדס העיר ת"א, אדר' שמאי אסיף.

בעניין השימור ראוי להוסיף במאמר מוסגר:

אדריכל קלמן כ"ץ היה מהראשונים בארץ שעסקו בשימור, עוד לפני שהתחילה לפעול המועצה לשימור אתרים.

בשנות השמונים של המאה שעברה, במקביל לעבודתו על תכנון דרום הקריה, תכנן גם את שימור אתר הראשונים בראש פינה ואת אחוזת דוברובין ביסוד המעלה,

אשר על תכנונה זכה בתעודת הוקרה מנשיא המדינה ומהמועצה לשימור אתרים.

אבל את רעיון שימור המבנים בשרונה, לא אהבו במנהל מקרקעי ישראל שהיה בעל רוב הזכויות בקרקע. אדריכל יהודה דרכסלר שהיה מנהל הפרויקט מטעם ממ"י

וגם ניצול שואה, התנגד נחרצות לשימור המבנים של הנאצים בשרונה...

לימים יתנהל מאבק ציבורי להגדלת מספר המבנים לשימור שיכללו בתכנית דרום הקריה ובסופו יוגדל מספרם ל- 38.

# משרונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה

בסוף שנות התשעים של המאה שעברה, החלה הבנייה החדשה בדרום הקריה, עפ"י תכנית תא/2270.

הבניינים הראשונים שנבנו היו בניין פלטינום במתחם 1 בתכנון יסקי גיל סיון ותחנת המשנה של חברת החשמל במתחם 10, בתכנון אדריכל ירון כ"ץ.





## בעשנים שלאחר אישור תכנית תא/2270 קרו שני דברים עיקריים:

1. גדל הצורך בשמחי משרדים, מסחר וגם מגורים, במרכז תל אביב.
2. השתנתה התפיסה התכנונית לגבי שימור, כאשר מעבר להכרה בערכו התרבותי, נתפס השימור כמונף להחייאה ולפיתוח של מרקמים היסטוריים. כפועל יוצא מתפיסה זו, וכמובן לא בקלות ורק בסופו של תהליך ארוך, הוחלט על שימור נרחב של מבני המושבה שרוונה.

בעקבות כך, ועל מנת להתאים את התכנית למציאות העירונית המתפתחת, הוכנה ע"י אדריכל קלמן כ"ץ תכנית מפורטת חדשה, תא/3000, אשר קיבלה

**תוקף בספטמבר 2006.** תכנית תא/ 3000 כוללת אזור מבונה של שימושים מעורבים בשמח עיקרי של 499,000 מ"ר, התוחם פארק עירוני שבו מבנים לשימור.

בטבעת הבינוי החיצונית מתוכננים בנייני המשרדים והמלונאות ובפנימית המגורים, אם כי קיימים משרדים גם בטבעת הפנימית, זו הפונה לפארק, והמסחר משולב בשתי הטבעות. ייחודו של הפרויקט בשילוב שנועשה בו בין בנייה חדשה וגבוהה בהיקף רחב, לבין שימור מבני המושבה שרוונה בתוך ריאה ירוקה משמעותית, וכן בפיתוח מערכת יחסים ידידותית מבחינה אורבאנית בין שני המרקמים.

עיקר הבניה בפרויקט מרוכזת בשבעה עשר מגדלים בני 20-40 קומות כאשר המרחב שבניהם מיועד להולכי רגל ואילו תנועת וחניית כלי הרכב הינה תת קרקעית. בנוסף תוכננה דרך תת קרקעית המחברת בין כל חלקי הפרויקט ומרכז אנרגיה משותף.

## משרונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה

### תכנית דרום הקריה במבחן הזמן

בתכנית המקורית שהכין אדריכל קלמן כ"ץ קיים מרחב עירוני פתוח, גדול, ירוק ומוטה הולכי רגל, המוקף בדופן עירונית של שימושים מעורבים. הדופן העירונית, ההולכת ונבנית היום, אמנם גבוהה יותר ויקרה יותר אבל עדיין חובקת מרחב עירוני גדול ופתוח.

הפארק האורבני שבתכנית המקורית, שלאורך השנים ידע להכיל בתוכו את הוויכוחים, ההתלבטויות, ההיבטים התרבותיים והשיקולים הכלכליים, ידע בסופו של דבר להכיל גם את הבניינים הישנים-החדשים של שרוונה.





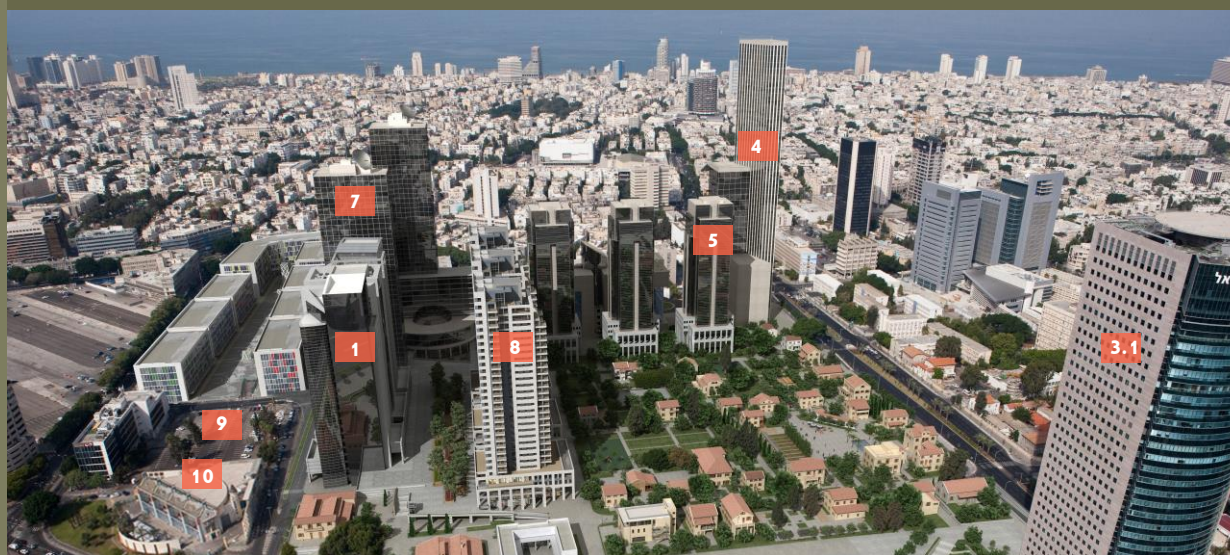


תכנית במפלס הולכי הרגל



מבט על

תא/3000 2006



שטח התכנית: 190 ד' (שטח הפרויקט 120 ד')  
 שטח הפארק 40 ד'.  
 סה"כ שטח בנוי: למעלה מ-1,500,000 מ"ר  
 משרדים: 500,000 מ"ר  
 מסחר: 375,000 מ"ר  
 מלונאות 52,000 מ"ר  
 מבני ציבור: 22,000 מ"ר  
 מגורים: 650 יח"ר  
 מרתפי חניה: 550,000 מ"ר  
 מבנים לשימור: 38

## הקמת הפרויקט וליווי

תכנית תא/3000 ערוכה בקו"מ 1:1000 ואולם עפ"י הוראותיה נדרשות תכניות בינוי לביצוע פרטניות בקו"מ 1:500 לכל אחת מ-10 יחידות התכנון שבה. תכניות הבינוי לביצוע כוללות, בין השאר, הנחיות מפורטות לגבי עיצוב נפחי הבניה, השטחים הפתוחים וקומות הקרקע, לצורך יצירת שפה מגובשת של מרכיבי המרחב הציבורי שבפרויקט. למגרשים הראשונים ששווקו, הוכנו ע"י **קלמן כ"ץ ירון כ"ץ אדריכלים בע"מ** תכניות סטטוטוריות כאלה, ואולם עם הזמן, הוחלט לשווק את המגרשים עם תכניות בינוי לביצוע מנחות ולהטיל את הכנת התכניות הסטטוטוריות על היוזמים. שיווק המגרשים וליווי התכנון מנוהל ע"י רמ"י באמצעות "יהל מהנדסים בע"מ".

נכון לאמצע 2017:

נבנו: מגרשים 1, 8, 3.1 ו-10.

בבנייה: מגרשים 2, 3.2 ו-9.

לקראת התחלת בניה: מגרשים 7 ו-5

נותרו: מגרש 4 ומגרש 6 שמיועד לצרכי ציבור.

# משרונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה





## הדרך התת קרקעית

בפרויקט דרום הקריה אין כבישים עיליים והגישה אל החניונים בבניינים השונים נעשית באמצעות דרך תת קרקעית, היחידה מסוגה בארץ. הדרך התת קרקעית בנויה כרחוב עירוני המכיל את כל המערכות הנדרשות לתפעולו, כולל מערכות חשמל, תקשורת, בקרה, בידוק, אוורור, פינוי עשן, כיבוי אש, מאגרי מים, חדרי משאבות ועוד... ואפילו תחנת כיבוי אש.

בסה"כ מתוכננות 7 כניסות ויציאות אל הרחובות המקיפים את דרום הקריה:

מרחוב קפלן, מדרך בגין, מרחוב הארבעה ומרחוב לאונרדו דה וינצ'י.

אורך הדרך כ- 1500 מ', רוחבה כ- 12-15 מ', וגובהה כ- 4.85 מ'.

בסמיכות לדרך התת קרקעית הוקם מרכז בקרה ושליטה, אשר מרכז את הניהול, הבקרה, השליטה, האחזקה והתפעול של הדרך התת קרקעית ושל השטחים הציבוריים העיליים בפרויקט, ומנוהל ע"י עיריית ת"א באמצעות חברת אחזות החוף.

המקטע הראשון שנפתח לתנועה, עובר תחת שצ"פ. מקטע זה תוכנן ע"י **קלמן כ"ץ ירון כ"ץ אדריכלים בע"מ**, בשיתוף צוות מהנדסים ובניהול "יהל מהנדסים בע"מ".

שאר מקטעי הדרך עוברים מתחת לבנייני המגורים והמשרדים והם מבוצעים על ידי היזמים, עפ"י תכניות מנחות של קלמן כ"ץ ירון כ"ץ אדריכלים בע"מ.

בשלב הבא יפתח לציבור המקטע המזרחי שיחבר את שני חלקי הדרך הקיימים, הצפוני והדרומי, ויאפשר תנועה תת קרקעית בין הרחובות קפלן והארבעה.

במקביל מתוכננת השלוחה המערבית של הדרך, כולל כניסות נוספות מרחוב קפלן ומרחוב לאונרדו דה וינצ'י.

# מעברונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה





# משרונה לדרום הקריה ובחזרה גלגולו של פרויקט דרום הקריה