

7/9/23

סיכום מפגשי שיח בנושא עדכון תכנית המתאר תא/5500

מרכז העיר, מאי 2023

במהלך החודשים מאי- יוני התקיימה סדרת מפגשי שיח על עדכון תכנית המתאר בשמונה מוקדים ברחבי העיר, לצד תערוכה נודדת שעסקה בתכנית. מפגשי השיח התקיימו בקבוצות קטנות (6-4 מפגשי שיח סך הכל בכל מוקד) ומטרתן הייתה להביא להיכרות והעמקה עם תכנית המתאר והעדכונים שלה ולייצר שיח מעמיק תוך הסברת השיקולים התכנוניים והדילמות, לענות על שאלות ולשמוע התייחסויות לקראת שלב הפקדת התכנית להתנגדויות.

במפגשים נכחו גורמי מקצוע מטעם העירייה:

- מנהל הנדסה- תכנון אסטרטגי, אגף תכנון עיר (צוותי התכנון האזוריים, מחלקת השימור והמחלקה להתחדשות עירונית), אדריכל העיר
- מנהל בינוי ותשתיות- אגף התנועה
- מנהל שירותים חברתיים- היח' להתחדשות עירונית
- מנהל קהילה והמישלמה ליפו- נציגי המרכזים הקהילתיים והמרחבים
- יועצים חיצוניים לעדכון תכנית המתאר- אליה הנדסה (יועצי התנועה), מודוס (יועצי שיתוף הציבור)

כמו כן, נכחו במפגשים 610 משתתפים ומשתתפות, לפי החלוקה הבאה:

משתתפים	תאריך המפגש	מיקום	אזור בו עסק המפגש
76	2.5.23	מרכז קהילתי בית תמי	מרכז העיר, אזור מערבי
65	9.5.23	קאנטרי ארלוזרוב	מרכז העיר, אזור מזרחי
62	23.5.23	מרכז קהילתי צוקי אביב	צפון העיר, אזור מערבי
74	30.5.23	מרכז קהילתי בית פרנקפורט	צפון העיר, אזור מזרחי
112	6.6.23	מרכז קהילתי שפירא	דרום העיר
73	13.6.23	מרכז קהילתי יוסי בנאי	מזרח העיר, אזור צפוני
83	20.6.23	מרכז קהילתי נווה אליעזר	מזרח העיר, אזור דרומי
65	26.6.23	המרכז הערבי-יהודי	יפו
610			סה"כ

מהלך המפגש:

המבנה של כל מפגשי השיח התנהל באותו אופן: בראשית המפגש נערך סבב היכרות ותיאום ציפיות והוצגו מטרות המפגש וההקשר בו הוא מתקיים. לאחר מכן הוצג תהליך עדכון תוכנית המתאר העירונית: הוצגו הסיבות לעדכון, התהליך ולוח הזמנים שלו (ראו עמ' 15-6 [בחוברת תערוכה](#) לפירוט). בהמשך הוצגו בתמצית חמשת נושאי הרוחב בעדכון: מגורים והתחדשות עירונית, סביבה והיערכות לשינויי אקלים, תנועה וניידות, שטחים



ציבוריים, תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים. כמו כן הודגמו מגמות מרכזיות שהיוו בסיס לעדכון ועיקרי המענה התכנוני שניתן להן בתכנית.

בסוף חלק זה הציג צוות התכנון האזורי את עיקרי העדכונים הרלוונטיים לאזור התכנון בו התקיים המפגש (ראו [חוברת שינויים מרחביים](#)).

בתום ההצגה התקיים שיח עם המשתתפים והמשתתפות על רקע המידע שהוצג במסגרתו עלו שאלות וסוגיות רבות, תוך התמקדות בנושאים הנוגעים לתכנית המתאר. חלק מהדברים קיבלו מענה על ידי אנשי המקצוע במהלך המפגש וחלק נרשמו כדי להשלים מענה במסגרת סיכום זה.

בהמשך הסיכום מופיעות כלל ההתייחסויות והשאלות שעלו במפגשים שהתקיימו במרכז העיר לפי חלוקה נושאית ואזורית, לצד המענים העירוניים עליהם. על אף שהסיכומים נערכו בהתאם למיקום בו נערך המפגש, בכל מפגש עלו גם נושאים הרלוונטיים לכלל העיר. באתר העירוני מרוכזים יתר הסיכומים של המפגשים שנערכו בשאר אזורי העיר והסיכום לפניות שהגיעו במערכת שיתוף הציבור.

השלבים הבאים:

באוגוסט 2023 מסמכי התכנית העוברו לוועדה המחוזית לקראת הדיונים להפקדתה. [ניתן לצפות במסמכי התכנית באתר מנהל התכנון](#).

אבן הדרך הבאה הצפויה הינה דיון להפקדת התכנית להתנגדויות הציבור בוועדה המחוזית. הדיון צפוי להתקיים לקראת סוף שנת 2023 - תחילת שנת 2024.

אנו נעדכן באמצעות האתר העירוני, רשימת התפוצה ופלטפורמת דיגיתל על מפגשים/מידע חדש ומועד הדיון. כמו כן, לקראת הדיון יופץ סיכום תמציתי של תהליך השיתוף וההסברה שנערכו עד כה, כולל ניתוח ההתייחסויות שעלו בקרב הציבור, המענים שניתנו ואופן השפעתן על התכנית.

אנו מציעים להתעדכן בהמשך [בעמוד התכנית באתר העירוני](#), ולהירשם לרשימת התפוצה של תכנית המתאר לצורך קבלת מידע ועדכונים, באמצעות שליחת הפרטים למייל: mitar@mail.tel-aviv.gov.il.

1. התייחסויות:

1.1. מרכז העיר, אזור מערבי

(כל האזור ממערב לאבן גבירול ומדרום לירקון: שכונות הצפון הישן, לב תל אביב, כרם התימנים, נווה צדק)
התקיים במרכז קהילתי בית תמי, בתאריך ה-2.5.23

נושא רחב	אזור בו עוסקת ההתייחסות	תת-אזור	תמצית הדברים	תמצית המענה
מפגש שיח בנושא מגורים והתחדשות עירונית				
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	מה הכוונה בתקן חנייה מופחת? נכון היה שהעירייה קודם תמצא פתרונות לתחבורה ציבורית ורק אחר כך תפחית את החנייה.	תקן החניה אינו נקבע במסגרת תכנית המתאר, אלא במסגרת מדיניות עירונית נפרדת. ובכל זאת, הוצגה בקצרה המדיניות העירונית של "היפו הפרמידה" לפיה הולך הרגל ממוקדם בראש סדר העדיפויות ולאחר מכן משתמשי התחבורה הציבורית ורוכבי האופניים, ובתחתית הפרמידה הרכב הפרטי. שינוי מדיניות זה נוצר מהכרח של פער הולך וגדל בין תוספת שימושים בעיר למול חוסר היכולת להוסיף (בהתאמה) תשתיות לרכב פרטי. הוכח מעל לכל ספק שהמשוואה בעניין זה היא: עוד נוחות לרכב פרטי = עוד רכבים פרטיים = החמרה ביכולת לנוע במרחב ופגיעה במי שבוחר באמצעי תחבורה מקיימים (הליכה ברגל, תחבורה ציבורית ורכיבה על אופניים). לכן, העירייה נערכת לשינויים בדפוסי ההתנהגות והעדפות הנסיעה לכיוון של אמצעי תחבורה מקיימים ופועלת לשפר ככל הניתן את הנגישות והקישוריות לאמצעים אלו. בנוסף, כניסות ויציאות לחניות של מבני מגורים ברחובות מסחריים יוצרות פגיעה במסחר לאורך הרחוב. ברחובות הראשיים יש רצון לשמור על איכות ורציפות המסחר המלווה את הרחוב. הודגש כי תוכניות המוסיפות מגורים (ושימושים נוספים) מוסיפות גם חניות, אך זאת בתקן מופחת. במילים אחרות, לא לכל דירה יהיה פתרון חנייה (בעיקר ברחובות הראשיים העתידיים להיות משורתיים טוב יותר על ידי תחבורה ציבורית).
תחבורה וניידות	מרכז העיר	מרכז העיר מערב	מספר חניונים של אחוזות החוף נסגרו והדבר יוצר קושי משמעותי במרכז העיר.	לצד סגירה של חניונים (לרוב חניוני קרקע קטנים ובינוניים) נבנים חניונים חדשים בהעדפה לחניונים בניהול עירוני שיכולים לספק תנאי חניה לתושבי האזור. העירייה מבקשת לסייע במתן מענה למשקי בית התלויים ברכב הפרטי, מבלי לעודד שימוש ובעלות ברכב.
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	חשוב שהתוכנית תעסוק גם בבעייתיות של היישום ולא רק בתכנון ותנחה את השלבויות של פיתוח מערכות הסעת ההמונים ואת האמצעים שיש לנקוט בתקופות הביניים כדי	תכנון מערכות הסעת ההמונים מקודם ברמה הלאומית, גופי המדינה משקיעים משאבים משמעותיים בשיפור הכרחי של תשתית התחבורה במטרופולין והעירייה שותפה כמובן למהלך. יחד עם זאת, אנו מכירים בכך שהדבר יוצר קושי עבור תושבי העיר והמבקרים בה, ובהתאם לכך העירייה פועלת לשיפור הניידות באמצעים העומדים לרשותה, בדגש על שיפור השירות באוטובוסים בעזרת משרד התחבורה ותשתיות לאופניים. תכנית המתאר מניחה את התשתית לשיפור אלו, בתקופה הביניים ולאחריה, ע"י עיגון הרשת הראשית לאופניים ולתחבורה ציבורית, חיזוק צירי הליכה, מסופים לתחבורה ציבורית ואף עידוד הקמת חניונים לחניה ארוכת טווח לתושבים. תכנית המתאר מאפשרת לוועדה המקומית לקבוע שלבויות במסגרת תכניות מפורטות המאושרות מכוחה.

				שתושבים יפגעו הכי פחות.
תחבורה וניידות	מרכז העיר	רחוב ריינס	מזווע הוסטה תנועת האוטובוסים מדיזינגוף לרחוב ריינס?	ניהול התנועה אינו חלק מעדכון תוכנית המתאר והיבט זה הוא חלק מתוכניות ניהול התנועה בעיר. רחוב דיזינגוף, כרחוב מסחרי ראשי מקבל העדפה לתחבורה ציבורית, יחד עם זאת, החתך הנתון לא מאפשר לקיים תנועה זו סיטרית עם העדפה לתחבורה ציבורית ולכן נעשה פיצול התנועה עם רח' ריינס. נספח התחבורה בתכנית המתאר נועד לאפשר ראייה כוללת של מערכות התחבורה כך שתיווצר ראייה כוללת עבור התוכניות המפורטות. הוראות התכנית מתייחסות לאפשרות לפצל ציר העדפה לשני רחובות מקבילים.
סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים	כלל העיר	-	האם עדכון המתאר משנה את ההוראות ל- 15% חלחול? ?	15% מתייחס לשיעור השטח הפתוח ולא לאחוז החלחול שנקבע לפי חישוב קוב לדונם. עדכון המתאר מציע להעלות שיעור זה ל-20%. כמו כן, לעיר מדיניות כוללת לניהול מי נגר שמפורטת במסמך המדיניות לתכנון בר קיימה. מסמך המדיניות לתכנון בר קיימה מפרט את כלל הדרישות ביחס לנושא ובתוך כך לעניין ניהול מי הנגר והחלחול.
סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים	כלל העיר	-	מה יהיה עתיד הגינות בבנייה חדשה?	עדכון המתאר קובע שככלל, כל תכנית נדרש להקצאות קרקע לצרכי ציבור, ובכלל זאת לטובת שטחי ציבור פתוחים. קביעת השטחים לגינות נעשית כחלק מתוכניות מפורטות על פי פרוגרמה מתאימה שלוקחת בחשבון את תוספת האוכלוסייה בתכנית והיקף השטח לצרכי ציבור פתוחים ובנויים הנדרשים לה.
סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים	כלל העיר	-	מהו שפ"פ?	המונח שפ"פ משמעו 'שטח פרטי פתוח' והכוונה היא לשטחים בבעלות פרטית אך שאינם בנויים ולעיתים בבעלי תפקיד ציבורי כלשהו כגון שהייה, מעבר וכדו'. השימוש בהגדרת קרקע ביישוד זה (שפ"פ) נועדה להתמודד עם אתגרים בתהליכי תכנון מורכבים כגון שימושים שונים זה מעל זה במפלסים שונים. בעידכון תכנית המתאר מוצעים כלים כגון רישום תלת מימדי ועדכון מנגנון חישוב שטחי הבנייה, במטרה לצמצם את השימוש בהגדרת שפ"פ.
שטחים ציבוריים	מרכז העיר	יהודה הלוי, רוטשילד	מה עתיד לקרות ברחובות יהודה הלוי, רוטשילד ואלבי?	עדכון תוכנית המתאר אינו משנה את המצב התכנוני ברחובות אלו, למעט סימון רחוב יהודה הלוי כרחוב מסחרי לכל אורכו. העדכון לא כולל שינויים נוספים מעבר לתוכניות לרבעים 5 ו-6 שהופקדו לאחרונה.
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	דרך נמיר	מה היחס בין תוכנית דרך נמיר למתאר? ?	עדכון תכנית המתאר יטמיע את תפיסת המדיניות לדרך נמיר ובהתאם למתאר ניתן יהיה לקדם תוכניות מפורטות חדשות.
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	כרם התימנים	מהי מדיניות המתאר לגבי שכונת כרם התימנים? ?	תכנית המתאר התקפה (תא/5000) מייעדת את שכונת כרם התימנים לבנייה נמוכה. חלק מהשכונה הוא מרקם לשימור. אין שינוי בעדכון המתאר.
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	שוק הכרמל	מהי מדיניות המתאר לאזור שוק הכרמל? ?	לגבי החלק של נחלת בנימין עליו חלה תכנית הרבעים 5 ו-6, חלק מהאזור הוא בתחום הכרזת העיר הלבנה. קיימים מבנים רבים המוגדרים כמבנים לשימור ועליהם חלה תוכנית השימור. בשוק עצמו מתוכנן שדרוג תשתיות (לא במסגרת תכנית המתאר) וכן הקו הסגול של הרכבת הקלה עתיד לעבור בפינת רח' אלבי.
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	-	העצמת בינוי ובנייה גבוהה מאוד (40 קומות ומעלה) יכולה ליצור השפעה מהותית על מרקם החיים	אכן מקודמות תוכניות לבינוי גבוהה, בעיקר במרחבים המוגדרים כחלק ממרכז העסקים הראשי של העיר שבו יש רצון לעצימות בינוי גדולה יותר ולהגברת עירוב השימושים. העיר עתידה להוסיף יחידות דיור רבות בהתאמה לצפי לגידול האוכלוסייה. חלק מבנייה זו תהיה בנייה לגובה, לה יש יתרונות של ניצול יעיל של משאב הקרקע, אפשרות להינות מיתרונות לגודל מבחינת אספקת שירותים ועוד. בכל בנייה חדשה (מעל 15 קומות) חייבים להגיש דו"ח מיקרו אקלים

<p>המתייחס לנושא ההצללות, רוחות והשפעות נוספות. עדכון המתאר כולל מסמך גבהים המראה מהו הגובה המירבי שניתן לבנות בכל מקום (נספח עיצוב עירוני).</p>	<p>האיכותי הקיים במרכז העיר. האם יש תכנון להיכן תהיה בנייה גבוה במרכז העיר וכיצד בנייה כזו מעמיסה על תשתיות קיימות ומשפיעה על היבטים סביבתיים כגון רוחות והצללה?</p>		
<p>תוכנית המתאר כוללת הנחיות בנושא שימור בנוגע לעריכת תכניות חדשות. היא אינה משנה תכניות תקפות וביניהן תכנית השימור העירונית (2650ב').</p>	<p>מה תוקף עדכון המתאר לגבי מבנים לשימור?</p>	<p>-</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>עדכון המתאר אינו מוסיף שטחי בנייה ברובע 3. קיימות אפשרויות לקדם התחדשות עירונית בהתאם לתמריצים הקיימים בתכנית רובע 3 ובהשתתפות כלכלית של בעלי הנכסים.</p>	<p>ברחוב ביל"ו מאפשרת תוכנית רובע 3 בינוי עד 4.5 קומות שאינו כלכלי מספיק ליזמים. האם בעדכון התוכנית יש לכך מענה?</p>	<p>אזור הבימה</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>בשנת 2016 הוכנה תוכנית אב בשיתוף רשות מקרקעי ישראל (רמ"י) ומשרד הבטחון כדי להעביר את המתחם למיקום אחר. לאחר מכן קודמו שתי תוכניות נקודתיות ואחת מהן נבנת בפועל (קרן הקריה). אך מאז אין חדש. בעת הזו לא מדובר על מעבר, אם כי המדיניות ברורה. בראייה ארוכת טווח קיימת הערכה כי מרבית הבינוי הקיים של משרד הבטחון יתפנה אם כי לא כולו. להערכתנו בטווח של כעשור או יותר.</p>	<p>מהו סטטוס התוכנית במתחם הקריה?</p>	<p>מתחם מ. הבטחון</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>התוכניות מופקדות (בוועדה המקומית) להתנגדויות. אין צפי ברור למועד דיון בהתנגדויות. בקשות להיתרים שהוגשו ונקלטו במערכת כל עוד תמ"א 38 בתוקף, יקודמו.</p>	<p>מה סטטוס תוכניות רבעים 5 ו-6?</p>	<p>-</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>תכנית המתאר קובעת, בין היתר, את מסגרת שטחי הבנייה המירביים שיקבעו בתוכניות חדשות שיוצאו מכוחה. היא אינה מפחיתה זכויות קיימות. תוכנית המתאר קובעת את "כללי המשחק" לתוכניות מפורטות חדשות ואינה משנה תכניות תקפות.</p>	<p>האם לאחר אישור התוכנית ישונו הזכויות הקיימות כיום.</p>	<p>-</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>העיריה עוסקת בנושא ומנסה למצוא פתרונות (חלקם חלקיים). בהתייחס לתכנית המתאר, התכנית קבעה שכל תכנית שהינה בעלת מרכיב לוגיסטי משמעותי (שוק, מרכז מסחרי, רחוב מסחרי, מגדל תעסוקה וכד') תידרש לתכנון לוגיסטי כחלק אינטגרלי מהתכנון המפורט. בנוסף, מקודמת עבודה בעירייה בנושא לוגיסטיקה ותפעול הרחוב (ובכלל זה פריקה וטעינה) וחלק מהאתגרים עדיין לפנינו. בין הפתרונות שנבחנו ניתן למנות מעבר להפצה בלילה למרכזים לוגיסטיים זעירים והפצה לעסקים ברכבים קטנים, הסדרת שעות ייעודיות לפריקה וטעינה, אפליקציה עירונית ייעודית לניהול חניות הפריקה וטעינה ועוד.</p>	<p>מה יהיה לגבי הסדרי פריקה וטעינה בעתיד לאחר הפעלת הרכבת הקלה והשינוי ברחובות?</p>	<p>אבן גבירול וארלזרוב</p>	<p>תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים</p>
<p>ברחובות אלו עתידה לעבור הרכבת הקלה ובהתאם לעבור שינוי. יהיה בהם עירוב שימושים וחזית מסחרית והם יהיו רחובות ראשיים</p>	<p>מהו עתיד הרחובות אבן</p>	<p>אבן גבירול וארלזרוב</p>	<p>תעסוקה, מסחר</p>

ועירוב שימושים			גבירול וארלוזרוב?	עירוניים עם בינוי של עד 8 קומות (מחוץ לתחום ההכרזה) ועד 6 קומות (בתוך שטח ההכרזה). נשאל לגבי עצים ברחוב: הוסבר כי תכנון הרחוב נעשה על ידי נת"ע וכי עצים הוסרו רק במקרים חיוניים בצמתיים. לא יוסרו עצים נוספים.
כללי	כלל העיר	-	האם עדכון המתאר מרחיב את סמכויות הוועדה המקומית?	סמכות הוועדה המקומית בנושאי תכנון תחומים למעשה במה שכלול בתוכנית המתאר. הוועדה יכולה לאשר תכניות רק בהתאם להוראות הקבועות בתכנית מתאר. כך שעצם עדכון תכנית המתאר ושמירה עליה כרלוונטית ועדכנית לצרכים ולמגמות הידועות לנו כיום מרחיב את תחום הנושאים בהן הוועדה יכולה לדון ולקבל החלטות. לדוגמה: עדכון תכנית המתאר כולל בקשה להעניק לוועדה סמכות לאשר תכניות הכוללות רישום תלת מימדי, שכיום ניתן בחלקו רק לוועדה המחוזית (למשל, שטח פתוח שמתחתיו, בתת הקרקע, ישנו אולם התעמלות).
כללי	כלל העיר	-	מהו התהליך לאישור התוכנית, ומה קורה עד אז?	לתל אביב-יפו תוכנית מתאר כוללנית תקפה החל משנת 2016 (תא/5000) ועל פיה פועלים ומקדמים תכניות מפורטות. לגבי עדכון המתאר - מסמכי התוכנית הועברו לוועדה המחוזית להמשך קידום לקראת דיון להפקדת התכנית להתנגדויות ולאחר מכן המשך קידום לקראת אישורה בהתאם להחלטות הוועדה המחוזית.
כללי	כלל העיר	-	חשוב מאוד שעדכון המתאר יפעל לאורה של מטרת העל - עיר טובה לתושביה. יש צורך לאזן בין כוחות שונים, למשל: רצון להגדיל את התיירות למול השפעת התיירות על התושבים. חשוב לאזן בין הכוחות השונים מתוך הראייה של טובת התושב.	תכנית המתאר מבוססת ומהווה נגזרת של התכנית האסטרטגית העירונית ושל חזון העיר שנוסחו: 'העיר תל-אביב-יפו תשמור על מרכזיותה במטרופולין ובמדינה ותהיה עיר עם הפנים לתושביה' (כל המסמכים המפורטים באתר העירוני). תכנית המתאר נותנת ביטוי בנושא התכנון והבנייה ליעדים האסטרטגיים העירוניים.
הרחבת עצמאות הוועדה המקומית ופישוט התכנית	כלל העיר	-	מהם אזורי הייעוד שנקבעו בתמ"א 70 והאם עדכון המתאר מטמיע אותם?	תמ"א 70 (תוכנית למרחב המטרו) היא תוכנית ארצית הקובעת בין היתר הוראות בהתייחס לסביבת התחנות. הרעיון של התמ"א הוא להגביר את עוצמות הפיתוח סביב תחנות המטרו כדי לאפשר נגישות לכמה שיותר אנשים ולנצל באופן מיטבי את משאב הקרקע הסמוך לתחנה. תמ"א 70 הגדירה 2 סוגי אזורים עיקריים לפיתוח: 'אזור פיתוח' ו'מרחב עירוני מוטה מטרו', לכל אזור יש הנחיות הנוגעות לעוצמות פיתוח מינימאליות ולתמהיל השימושים שיוגדרו בתכניות מפורטות.
מפגש שיח בנושא מרכז עסקים ראשי				
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	מהי מידת המעורבות של העירייה בקביעת תחנות	צוותי העירייה היו מעורבים בבחירת מיקום התחנות והשפיעו עד כמה שהיה ניתן. אך בסופו של דבר מי שקיבל את ההחלטה אלו הגופים הארציים שאמונים על כך.

תחבורה וניידות	כלל העיר	-	המטרו והרכבת הקלה?	
שטחים ציבוריים	כלל העיר	-	מהו חזון העירייה בנושא דיור בהישג יד ושטחים ציבוריים בעיר?	בהתייחס לקשר שבין המטרו והרכבת הקלה למתאר - התכנון של קווי הרכבת הקלה, שבימים אלה נמצאים כבר בביצוע, קיבלו ביטוי בתכנית המתאר התקפה (תא/5000). תכניות המטרו לעומת זאת נמצאות בשלבי אישור סופיים כחלק מתכניות תשתית לאומית (תת"ל). ככלל, מערכות הסעת המונים הן בעלות פוטנציאל השפעה דרמטי על הפיתוח העירוני. מגמות פיתוח עדכניות בארץ ובעולם מבוססות על עיקרון פיתוח מוטו תחבורה. (Transit - T.O.D oriented development)
שטחים ציבוריים	כלל העיר	-	מהו היחס בין שטחי הציבור לבנייה לגובה במרכז העסקים הראשי?	לפי מדיניות הדיור העירונית, החל מאוגוסט 2022 תכנית שמאפשרת בוועדה המקומית וכוללת מגורים, חייבת להקצות 15% מהדירות להשכרה במחיר מופחת של 40% ממחיר השוק ל-25 שנה. בנוסף, יש אפשרות להרחיב את הדב"י כתועלת ציבורית, כתנאי לעלייה בשטחי הבנייה בתכנית. בתא/5500, השתנתה שיטת חישוב הרח"ק (מסגרת שטחי הבנייה) על מנת להשיג קרקע נוספת לצרכי ציבור, וכן נוספו הוראות שנועדו לוודא ששטחי ציבור מבונים שיוקצו יהיו באיכות גבוהה.
מגורים והתחדשות עירונית	כלל העיר	-	האם יהיה מצב בו מייעדים קרקע חומה לדיור בהישג יד?	ברוב אזורי מרכז העסקים הראשי מדובר אכן בבנייה מגדלית. כאשר מאפשרים בנייה לגובה רב, יש להסדיר את השטח הציבורי הבנוי בקרקע ייעודית בקרבת הפרויקט, וכן את השטח הציבורי הפתוח כמו מדרכות, תוספת רחובות ומעברים, שבילי אופניים וכו'. כשאין את האפשרות הזו ומשיקולים תכנוניים, ניתן להקצות שטח ציבורי מבונה בתוך המבנים. ככלל, גם הבנייה במרכזי התעסוקה העירוניים המרכזיים נדרשת להקצאה לצרכי הציבור.
מגורים והתחדשות עירונית	כלל העיר	-	האם נעשה שינוי שיטת חישוב הרח"ק בתא/5500?	ככלל, העמדה העירונית היא שלא להקצות דיור בהישג יד בקרקע המיועדת למבני ציבור ("קרקע חומה"), שכן קרקע חומה היא משאב במחסור שנדרש למתן מענה לתוספת התושבים הצפויה לעיר למטרות חינוך, בריאות, קהילה, רווחה וכד'. עיקרון זה נכון עוד יותר במרכז העיר לאור ההיצע המצומצם של שטחים לצרכי ציבור באזור זה. חריג נוסף הוא דיור בהישג יד בשטחי ציבור מבונים (שטח ציבורי בתוך מבנים סחירים). במסגרת העדכון שניתן יהיה לאשר בתכנית דיור בהישג יד בשטחי ציבור מבונים, נכון להיום, עפ"י חקיקה הקיימת, הדבר עדיין אינו אפשרי, אך העירייה פועלת מול משרדי הממשלה הרלבנטיים לשינוי חקיקה שיאפשר זאת. אך זה עדיין לא אפשרי בתקנות ולכן יבוא לידי יישום רק במידה והתקנות הארציות ישונו ויאפשרו זאת.
מגורים והתחדשות עירונית	כלל העיר	-	ראוי שהתכנון העירוני יתייחס לסוגיה הקריטית של תחזוקת מבנים רבי	תכנית המתאר מגדירה שטחי בנייה מירביים בכל אזור. אלו מחושבים לפי רח"ק (רצפות חלקי קרקע). שיטת חישוב הרח"ק שונתה בעדכון תכנית המתאר במטרה לשפר את היקף הקרקע (בניגוד להקצאה ציבורית מבונה) המוקצת לצרכי ציבור ובמטרה לייצר וודאות גבוהה יותר לכל בעלי העניין בנושא סך שטחי הבנייה המקסימליים שרשאית הוועדה לאשר בתכניות מפורטות. ככלל, היקף שטחי הבנייה המקסימליים שיכולה הוועדה המקומית לאשר בתכנית יחושב לפי 70% מהשטח הסחיר של המגרש, המוכפל ברח"ק המירבי.
				ביחידה האסטרטגית נעשית עבודת מדיניות מקיפה בנושא, והוא מקבל ביטוי כסעיף בתקנון של תחזוקת מבנים בעדכון המתאר. נושא המימון העתידי של אחזקת מגדלים נידון במנהל ההנדסה, וקיימות הצעות לשינוי חקיקה ברמת העירונית והלאומית שמבקשות לטפל בנושא. העבודה שנעשית כיום בעירייה ממפה את

<p>מחזורי החיים של בניינים, כולל התשתיות והמערכות (מעליות, כיבוי אש, שלד הבניין ועוד) ובוחנת כל כמה שנים נדרשת עבודת תחזוקה בכל אחת מהמערכות, כולל רמת סיכון. כרגע, מנגנוני התחזוקה נוגעים להתחדשות עירונית ולמגורים, ולא למבני תעסוקה ומבנים קיימים. המדינה מכירה בחשיבות הצעות העירייה לשינויי חקיקה בנושא.</p>	<p>קומות ולתיקונים הדרושים במהלך שנות חיי הבניין. האם בעדכון המתאר יש התייחסות לכך? אם כן, כיצד?</p>			
<p>ישנם כמה מנגנונים שתכנית המתאר מאפשרת. הראשון הוא קרן תחזוקה לתושבים חוזרים באחריות היזם שמפחיתה משמעותית את נטל את עלויות התחזוקה על התושבים החוזרים. המנגנון השני הוא שטחים מניבים בבניין: מחסן, חנייה, חנות וכו'. צוות היחידה האסטרטגית מקדם עבודה בנושא, שתובא בפני הוועדה המקומית ותוצג לציבור. בנוסף, בתהליכי התחדשות עירונית, נעשה לעיתים שימוש במתווה משולב של שדרוג מבנים קיימים (הוספת ממ"ד, חיזוק הבניין, הוספת חניה) לצד הקמת מבנים חדשים, שמאפשר לרבים מהתושבים ותיקים להישאר באותם בניינים.</p>	<p>מהם מנגנוני התחזוקה שנוספו לתא/5500? האם יש התייחסות לדחיקת אוכלוסייה שלא מסוגלת לשלם את עלויות התחזוקה החדשות לאחר סיום הפרויקט?</p>	-	כלל העיר	מגורים והתחדשות עירונית
<p>תכנית המתאר אינה רלבנטית למעשה לקידום הליכי רישוי מכח תמ"א 38 וכך גם העידכון, תמ"א 38 צפויה להסתיים ב-2024. לפי החקיקה הלאומית שהחליפה אותה, כל רשות נדרשת לערוך תכנית כוללת להתחדשות עירונית בתחומה (נקראית "תכנית כוללת"). התכנית הכוללת תנחה את אם וכיצד ניתן לקדם התחדשות בניינית בתחום העיר (כלומר, התחדשות של בניין בודד ולא של מתחם) והיא תהיה תואמת למסגרת הוראות תכנית המתאר המעודכנת. תכנית המתאר מנחה רק תכניות מפורטות המקודמות מכוחה.</p>	<p>מהי ההיררכיה בין תמ"א 38 לתכנית המתאר העירונית והאם יש חפיפה בין סיום תמ"א 38 לכניסתה לתוקף של תא/5500?</p>	-	כלל העיר	מגורים והתחדשות עירונית
<p>עצם עדכון תכנית המתאר מטרתו לשמור על העדכניות והרלוונטיות בעולם של מציאות משתנה. בנוסף, התוכנית מאפשרת גמישות והתאמה לצרכים משתנים בכך שהיא מגדירה טווח אפשרויות אותן ניתן ליישם בעזרת שיקול דעת של הוועדה המקומית בשלבי אישור תוכניות מפורטות.</p>	<p>כיצד מתמודדת העירייה עם האתגר שבשילוב עולם תעסוקה המשתנה במהירות ותוכנית סטטוטורית שמתעדכנת כל כמה שנים?</p>	-	כלל העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים
<p>בסופו של דבר הוועדה המקומית היא זו שמחליטה במסגרת אישור התכנית המפורטת. להבדיל מתכנית מפורטת, תכנית המתאר מגדירה תחום שיקול דעת של הוועדה המקומית (כלומר, עד X% למגורים/תעסוקה או לפחות Y% למגורים/תעסוקה). טווח האחוזים האפשרי לשימושי מגורים באזור ייעוד לתעסוקה הוא עד 25%. השיקולים לקביעת תמהיל השימושים עשויים להשתנות מתכנית לתכנית בהתייחס לסביבה, ליכולת התכנית לספק מענה לצרכי הציבור, לקירבה למערכות תחבורה וכדו'. תכנית המתאר מגדירה את גבולות ערוב השימושים שניתן לקבוע בתכניות המפורטות ואינה קובעת אחוז ספציפי שנכון לכל אזורי התעסוקה.</p>	<p>במידה ויזמים לא יבחרו להקדיש אחוזים מסוימים בפרויקטים חדשים למגורים, האם לא יתקבל מע"ר השימושים בו הם עסקים</p>	-	מרכז העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים

	בלבד? מוצע לקבוע בצורה מדויקת יותר את התמהיל			
תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים	מרכז העיר	מתחם לפיד	מהו השינוי המוצע במתחם לפיד?	הרח"ק ירד ל-6 באופן כללי והייעוד השתנה למוטה מלונאות (לפחות 30% ובמקומות מסוימים אף יותר), והיתר למגוון שימושים, ביניהם מגורים. תמהיל השימושים החדש הוא מגורים, מלונאות ומסחר.
תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים	כלל העיר	-	מהו השינוי שהתקבל בנושא ניצול תת הקרקע?	באופן כללי, הורחבו אפשרויות השימושים בעיר, כולל אפשרות לשימוש בתת הקרקע. יתר על כן, נוספו הוראות שלפיהן, יהיה ניתן לשנות בעתיד (עם התקדמות מערכות הסעת המונים) שימושים של מרתפים וחניונים לשטחים עיקריים על מנת לממש את הפוטנציאל שלהם לשמש לדברים אחרים.
שיתוף ציבור	כלל העיר	-	על מה מבוסס עדכון תכנית המתאר ומהם השלבים בתהליך?	תכנית המתאר היא תכנית כוללת המסתכלת על העיר כמערכת שלמה. תכנית מתאר מהווה חלק מתהליך תכנוני מתמשך שמתווה את החזון והמטרות העירוניות. בראשית שנות האלפיים נערך ונוסח חזון העיר ובהתאם לו נערכה התכנית האסטרטגית העירונית (2005), תכנית המתאר הנוכחית (תא/5000) היא המשך וביטוי של האסטרטגיה העירונית בתחומים הרלבנטיים. בשנת 2017 עודכן החזון העירוני ובהתאם עודכנה התכנית האסטרטגית, עדכון תכנית המתאר מבוסס על עדכון האסטרטגיה העירונית ועל זיהוי מגמות השינוי בעולם, בארץ ובעיר.
שיתוף ציבור	כלל העיר	-	מהי מידת ההשפעה של הציבור בדיון הנוכחי על התוכנית, בהינתן שהיא כבר אושרה בוועדה המקומית?	לאורך כל התהליך, השתתפות הציבור חשובה. בשלבים הבאים יהיה לציבור הרבה מקום להעלות השגות ושינויים לעדכון. לאחר הפקדת התוכנית - בשלב ההתנגדויות - יהיו לציבור ולצוותי התכנון 60-90 יום להגשת התנגדויות, שהן בעצם הצעות לטיוב התכנית. על מנת להציג שינויים קונקרטיים ובעלי היתכנות, צריך להכיר את העדכון לעומק וזו אחת ממטרות מפגשי השיתוף. בנוסף, להבדיל מתוכנית מפורטת, המתאר נותנת לוועדה המקומית תחום שיקול דעת בהחלטותיה לגבי תכניות מפורטות. בתוך טווח שיקול הדעת יש לציבור הרבה מקום להשפיע, וחשוב מאוד להכיר את טווח האפשרויות שהתוכנית מקנה וכך להשפיע על תכניות מפורטות מכוח תכנית המתאר.
שיתוף ציבור	כלל העיר	-	האם לציבור יש אפשרויות להתנגדות ישירה לוועדה המחוזית, ללא הצטרפות להתנגדות מהנדס העיר?	כן.
שיתוף ציבור	כלל העיר	-	האם יש אפשרות לציבור לדון עם צוותי העירייה בהתנגדויות לפני הפקדת העדכון?	אפשר להתייחס במפגשים עצמם או דרך הפלטפורמה העירונית לשיתוף ציבור המופיעה באתר עדכון התכנית, אך אין אפשרות להתנגד באופן רשמי לפני ההפקדה. בשלב ההתנגדויות בתקופת ההפקדה, ניתן יהיה להגיש התנגדות ישירות למחוז, אך עדיף להיות קודם בתקשורת עם צוות העדכון של התכנית.
שיתוף ציבור	כלל העיר	-	האם יהיה עוד סבב מפגשים במהלך תקופת	לאורך חודשי מאי ויוני, נערכים סלונים מתאר ב-8 מוקדים שונים בעיר, שאחת ממטרותיהם המרכזיות היא הנגשת תוכן העדכונים המוצעים. במקביל, כל שאלה שעולה מהציבור מקבלת מענה

מפורט וכל המידע מתעדכן באופן שוטף באתר העירוני של עדכון תכנית המתאר.	ההתנגדויות, על מנת שהציבור יוכל להבין טוב יותר את התוכנית?			
התכנית אושרה להעברה למחוז על ידי הוועדה המקומית המורכבת מנבחר הציבור, משלב זה התכנית נדונה במסגרת הוועדה המחוזית, כך שלתהליך הבחירות אין השפעה על המשך הדיונים. המשך קידום התכנית בשלבים הבאים יעשה בהתאם להנחיות הוועדה המקומית הנוכחית ו/או זו שתמונה לאחר הבחירות לפי העניין.	האם הבחירות העירוניות משפיעות על תהליך העדכון?	-	כלל העיר	כללי
הצוותים המקצועיים בעירייה מלווים ומנחים כל הליך תכנון, בדרך כלל היוזמה לתכנון מפורט היא פרטית והעירייה מלווה את התכנון. לעיתים, בתכניות בעלות מאפיינים מסוימים כמו התחדשות עירונית ותכניות בעלות משמעות אסטרטגית, העירייה היא זו שמקדמת תוכניות מפורטות (לדוגמה, תכנית הרובעים והשוק הסיטונאי). חשוב להדגיש שתכניות מפורטות שאושרו לפי תא/5000 לא יושפעו מעדכון התכנית, שכן תכנית המתאר מנחה את העריכה של תוכניות חדשות בלבד.	האם העיריה מעורבת בתכנון מפורט?	-	כלל העיר	כללי
מפגש שיח בנושא תחבורה וניידות				
הסטנדרטים התכנוניים לשבילי אופניים נמצאים במגמת שיפור עקבית, לאור עדכון ההנחיות התכנוניות ואימוץ התכנית העירונית לרכיבה. ברחובות הראשיים המוסמנים בתכנית המתאר כ"רשת אופניים ראשית" העירייה מקפידה לבצע שבילים בסטנדרט הפרדה גבוה, על חשבון נתיבי חניה או נסיעה, להבדיל משבילים מרכזיים שבעבר נסללו על חשבון מדרכה או בסטנדרטים קודמים.	מהן תובנות העירייה בנוגע לתכנון שבילי אופניים?	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
פעולות לעידוד רכיבה מכבדת וזהירה אינן רלוונטיות לתכנית המתאר, שכן הן לא נקבעות במסגרת תכנית מפורטת. אולם בד בבד עם סלילת שבילי אופניים, העירייה פועלת היום ביתר שאת בערוצי הסברה וחינוך לתרבות רכיבה מכבדת וזהירה. בנוסף על כך מושקעים יותר משאבים באכיפה. לצאת בקמפיין לתרבות רכיבה מכבדת וזהירה, ולהגביר פיקוח, במסגרת הכלים הקיימים לרשות העירייה.	תושבים העלו תחושות של תסכול מתרבות הרכיבה המסוכנת בעיר, ומחוסר הפיקוח של העירייה בנושא.	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
למדיניות העירייה לחנייה של כלים שיתופיים רלבנטיות חלקית לתכנית המתאר, שכן בעבר, בדר"כ הדברים לא נקבעו במסגרת תכנית מפורטת. ובכל זאת, השימוש באמצעי תחבורה שיתופיים יוכל לאפשר לתושבים לזנוק על אחזקת רכב פרטי. הקורקינטים והאופניים החשמליים יוכלו לתת לתושבים מענה לחלק מצרכיהם בשבתות, בהן לא פועלת התחבורה הציבורית. הצורך בהקצאת חניות לאופניים וכלי מיקרו מוביליטי אחרים ברור ועולה לאורך הזמן וההתייחסות במסגרת הליכי התכנון נעשית בהתאם.	מהי מדיניות העירייה וההתייחסות לאופניים וקורקינטים שיתופיים שחונים במרחב הציבורי ומשפיעים על המרחב העירוני?	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
אין לעירייה צפי לוותור מוחלט על שימוש ברכבים פרטיים ובתחבורה ציבורית. עם זאת, עידוד הנסיעה באופניים והפחתת השימוש ברכבים פרטיים תסייע גם לתושבים שחייבים להתייחס בתחבורה ציבורית וברכב, בכך שתפחית עומסים בכבישים וביקוש למקומות חניה.	העירייה מעודדת שימוש באופניים על חשבון הרכב הפרטי, אך לא	-	כלל העיר	תחבורה וניידות

	כל תושבי העיר (ביניהם תושבים מבוגרים, נכים ואחרים) יכולים להשתמש באופניים.			
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	האם מיפוי שבילי האופניים מגדיר בהכרח הפרדה בין שבילי האופניים לכבישים.	ברחובות שמסומנים כחלק מרשת שבילי האופניים הראשית בתכנית האסטרטגית לאופניים ובתכנית המתאר דורשים שיהיה שביל אופניים נפרד.
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	רוב התכנון התחבורתי החדש משרת את מי שגר מחוץ לתל אביב-יפו ולא את תושבי העיר.	תפיסת היפוך הפרמידה משרתת באופן משמעותי את תושבי העיר. רוב מאמצי העירייה מתרכזים בשיפור שירותי התחבורה הציבורית וסלילת שבילי אופניים, בהתמקדות בנסיעות תושבי העיר. יחד עם זאת תוכנית המתאר מעודדת שגשוג של עסקים ומוקדי תעסוקה, עליהם בנויה כלכלת העיר ועליה מבוססת עירוניות אטרקטיבית. יתר על כן, מעל ל-30% מתושבי העיר יוממים מחוץ לה, והקישוריות המוצעת בתוכנית וודאי תקל עליהם. גם תושבים העובדים בעיר ומתגוררים מחוץ למרכז התעסוקה העירוני יוכלו להגיע ביתר קלות למקום עבודתם. בנוסף, לתל אביב-יפו יש תפקיד ואחריות היסטורית במרחב שחורג מגבולות העיר ותושביה. העיר משרתת מגוון גדול של בעלי עניין.
תחבורה וניידות	מרכז העיר	-	כאשר מעמידים את הולכי הרגל בראש סדר העדיפות התכנוני חשוב להתייחס למכלול התשתיות הנדרשות עבור הליכה ברחוב, כמו למשל הצללה.	העירייה עוסקת רבות בפיתוח המשאב של עצים בעיר והגנה על עצים קיימים. כיום העירייה מתעדת הנחת תשתיות קרקע איכותיות שיאפשרו צמיחה מהירה ובריאה יותר של עצים בעלי עלווה רחבה שיעניקו צל משמעותי עבור הולכי הרגל והמשתמשים במרחב הציבורי. הדגש על הצורך בנטיעות ובהצללה הודגש במסגרת עידכון המתאר.
תחבורה וניידות	מרכז העיר	-	הולכי הרגל בעיר מתמודדים עם תנועה של כלי רכב חשמליים הנוסעים על המדרכה בצורה מסוכנת ומעמידים אותם בסכנה.	ממחקרים עולה כי ככל שיש יותר שבילי אופניים העיר בטוחה יותר עבור הולכי הרגל, כי הרוכבים לא משתמשים במדרכות. כיום, בשונה מהעבר, שבילי האופניים החדשים נסללים על הכבישים ולא על המדרכות. בנוסף, אופניים הם כלי תחבורה שנכנס לשימוש אינטנסיבי ומשמעותי יותר בשנים האחרונות, ובהתאם לצמיחתו מתפתחות גם התשתיות עבורו. כיום משרד התחבורה כותב הנחיות לתכנון שבילי אופניים ומגדיר הנחיות ברורות כיצד לצמצם את הקונפליקטים בין הרוכבים לנהגים ולהולכי הרגל.
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	העירייה מנפיקה אישורי חניה מעבר למקומות החניה שיש לעיר להציע.	מדיניות חלוקת תווי החניה אינה רלוונטית לתכנית המתאר, שכן היא לא נקבעת במסגרת הליכי התכנון. מדיניות התכנון העירונית קבעה את תקן החנייה במרכז העיר ל-0.5 ובאזורים אחרים בעיר ל-0.8 חניות ליחידת דיור. תוכנית המתאר מאפשרת הקמת חניונים ציבוריים לחניה ארוכת טווח לתושבים.

<p>למרות חוסר הנוחות הנגרם מתקופות הביניים בזמן עבודות התשתית, המטרה היא לייצר רחובות עם תנועה יעילה, נעימים להליכה, שהייה ורכיבה. ככל שהתחבורה הציבורית תשתפר וכך גם רשת האופניים, בכל רחוב יוכלו לנוע היקף גדול משמעותי של אנשים, בהשוואה לנתיבים המוקצים לרכב פרטי.</p>	<p>עבודות התשתית מייצרות הצרה של חלק מהרחובות הרחבים בעיר.</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>בתכנית המתאר רחוב בוגרשוב ורחוב טרומפלדור מופיעים על רשת התחבורה הציבורית, בשל חשיבותם בקישור מזרח-מערב והחיבור לים. אזור זה מרובה אתגרים בפיתוח תשתיות לתחבורה ומרחב ציבורי להולכי רגל, רחוב דרך מוגבל, עבודות ודפוסי נסיעה ברכב. לכן בעת הנוכחית תחבורה האוטובוסים נשענת יותר על רחוב טרומפלדור מאשר בוגרשוב, בו נדרש גם שביל אופניים ומרחב מיטבי להולכי רגל כציר ירוק.</p>	<p>מדוע רחוב טרומפלדור מהווה ציר תנועת אוטובוסים, ולא רחוב בוגרשוב המתאים יותר לתחבורה הציבורית?</p>	-	מרכז העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>מדיניות המדינה מגדירה שהחל משנת 2026 כל האוטובוסים החדשים שיירכשו יהיו חשמליים, מה שצפוי להביא להפחתה משמעותית ברמות זיהום האוויר והרעש.</p>	<p>עלה חשש כי הגברת מערך האוטובוסים והתחבורה הציבורית תגביר את זיהום האוויר בעיר.</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>הוסבר כי זוהי יוזמה עירונית במימון עירוני, ולכן אין סבירות שתבוטל על ידי המדינה. יחד עם זאת, תמיד ייתכן שהמדינה תקדם חקיקה ראשית חדשה שיכולה להגביל זאת.</p>	<p>האם המדינה תוכל לבטל את מערך ההיסעים העירוני המשרת את תושבי העיר בסופי שבוע?</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>פריסת רשתות התחבורה נועדה לתת מענה תחבורתי ראוי ונוח לתושבי העיר, כך שלכל תושב תהיה תחנת אוטובוס במרחק של עד 300 מ' הליכה ממקום מגוריו. נוסף על כך, מטרת הרשת לייצר קישוריות יעילה בין חלקי העיר השונים, בצירי אורך ורחב, ולאפשר תנאים להעדפת תנועת האוטובוסים. באופן טבעי הרחובות הראשיים יהוו את עורקי התנועה המרכזיים.</p>	<p>האם ישנה הגדרה מסודרת למקום ראוי לפיתוח רשת אוטובוסים?</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>נעשתה בדיקה של כושר הנשיאה של הרחובות והתשתיות. חלק מהסטות התנועה כיום הן זמניות, מה שיכול לייצר עומס וחוסר נוחות בתקופת העבודות על הרכבת הקלה. תקופת המעבר מייצרת שינויים זמניים בהסדרי התנועה, שבמקרים מסוימים לא ברור מה תהיה אורכה, אך עיריית תל אביב-יפו עושה כל שביכולתה כדי לשפר את הניידות בעיר. ובכל זאת, מכיוון שמדובר בתכנון מתארי, רשת האוטובוסים הראשית לא קובעת שכל רחוב שמסומן יהיה נתיב תחבורה ציבורית ייעודי, אלא קובעת מגוון רחב של כלים כלים להעדפת תנועת האוטובוסים שיוגדרו ויקבעו במסגרת התכנון המפורט.</p>	<p>האם נבחן כושר הנשיאה של רחובות לשאת את נתיבי התחבורה הציבורית המתוכננים בהם? האם יש תשתיות מתאימות?</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>בהחלט נעשית בחינה כזאת, חלקה מקבלת ביטוי במתאר וחלקה בערוצי קידום אחרים.</p>	<p>האם כחלק מהליך התכנון נמדד ונלקח בחשבון השימוש של תושבים בקווי האוטובוס</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>

תחבורה וניידות	מרכז העיר	-	השונים, והביקושים לקווים השונים?	
סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים	כלל העיר	-	מדוע לא לטעת עצים יותר בוגרים שיתנו צל באופן מיידי ברחובות העיר.	לאחר שתפתח, הרכבת הקלה תהווה תחבורה ציבורית נוחה ומשמעותית עבור תושבי האזור. הרכבת הקלה והמטרו הן מערכות לאומיות/מטרופוליניות המקודמות על ידי מדינת ישראל. נעשה מאמץ רב לתאם בין גורמי התכנון והביצוע הלאומיים והעירוניים במטרה למתן את ההשפעות המטרדיות של העבודות.
סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים	מרכז העיר	-	האם תוכניות לשתילת עצים הן המתאימות ביותר עבור לב העיר, בו הרחובות צרים ואין בהכרח מקום לעצים חדשים.	ככלל, נטיעת עצים אינה רלוונטית לתכנית המתאר. ובכל זאת, לעתים כאשר הרחובות צרים מדי ולא יכולים לשאת נטיעה של עצים חדשים נעשה שימוש בחצרות הבתים הפרטיות, ומעודדים את הדיירים לטעת עצים שיצלו על הרחוב.
תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים	כלל העיר	-	ההגדרה של מרכז העסקים הראשי בתוכנית אינה תואמת את מרכז העסקים הממשי בעיר.	הוסבר כי היסטורית מרכז העסקים הראשי היה ממוקם באזור שד' רוטשילד, אך בשנות ה-80 החלו להעביר את מרחבי התעסוקה לאזור איילון-המסגר שממוקמים באזורים מרכזיים ונגישים יותר תחבורתית ברמת המטרופולין. כך שכיום קיימים בעיר שני מרכזי עסקים ראשיים – ההיסטורי, וזה החדש המבוסס על מערכות הסעת המונים לאורך מסדרון האיילון.
כללי	כלל העיר	-	המושג "חזון" עלול להיות אמורפי. בעוד שישנו רצון שאותו החזון יתורגם לעקרונות מנחים שיובילו את כל התוכניות בעיר.	תכנית מתאר היא מסמך חוקי המתווה את מדיניות התכנון לטווח הבינוני והרחוק בכל העיר ומיישם את החזון ואת האסטרטגיה העירונית בנושאים שהם בעלי היבט פיזיים של תכנון ובנייה. מדובר במסמך סטטוטורי (במעמד של חקיקה) שהתוכניות המפורטות הכפופות אליו צריכות לעמוד במסגרת שהתכנית מתווה. באמצעות התוויה זו מממשת תכנית המתאר את הראייה הכוללת של פיתוח העיר. בכך למעשה התכנית "מתרגמת" את החזון העירוני והכוונות האסטרטגיות למונחים ממשיים ולא משאירה אותו ברמה האמורפית.

3.2 מרכז העיר, אזור מזרחי

מזרח לאבן גבירול ומדרום לירקון: שכונות מונטיפיורי, שרונה, הצפון החדש אזור כיכר המדינה, בבלי, צמרות אילון

התקיים בקאנטרי קהילתי ארלוזורוב 97, בתאריך ה-9.5.23

נושא רחב	אזור בו עוסקת ההתייחסות	תת-אזור	תמצית הדברים	תמצית המענה
מפגש שיח בנושא מגורים והתחדשות עירונית				
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	האם יש כוונה להוריד את שבילי האופניים לכביש? אנשים רוכבים כמו משוגעים.	תוכנית המתאר כוללת נספח תנועה וניידות אך היא אינה מתייחסת להסדרי תנועה. הסטנדרטים התכנוניים לשבילי אופניים במגמת שיפור עקבית, בין היתר, לאור עדכון ההנחיות התכנוניות ואימוץ התכנית העירונית לרכיבה. ברחובות הראשיים המוסמנים בתכנית המתאר כ"רשת אופניים ראשית" העירייה מקפידה לבצע שבילים בסטנדרט הפרדה גבוה, על חשבון נתיבי חניה או נסיעה, להבדיל משבילים מרכזיים שבעבר נסללו על חשבון המדרכה.
תחבורה וניידות	כלל העיר	-	כיצד מתייחסת התוכנית לסתירה בין רצון לתעדף הולכי רגל לבין תוספת בנייה מגדלית? כל מגדל יוסיף המון מכוביות.	תקן החנייה אינו חלק מתוכנית המתאר, אלא נקבע במסגרת מדיניות עירונית נפרדת. תכנית המתאר כוללת עדכונים שמטרתם להביא למרחב ציבורי מוטה הולכי רגל דרך כל מהלכי התכנון החדשים.
תחבורה וניידות	מרכז העיר	כיכר המדינה	כיצד ישפיע פרויקט כיכר המדינה על התנועה באזור?	לתוכנית כיכר המדינה יש תוכנית תנועה ותחבורה מפורטת אותה ניתן לראות במסמכי התוכנית המפורטת.
סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים	כלל העיר	-	מהי המדיניות לגבי חלחול, מי נגר ומי תהום?	בעדכון תכנית המתאר מוקדש פרק ייעודי למי נגר. כמו כן, בנספח התשתיות סומנו אזורים הרגישים להצפות, כאשר תכניות שיקודמו באזורים אלו יידרשו לעמוד ביעדים לניהול המים הניגרים במגוון כלים בתלות בחומרת הסיכוי להצפה ובמגוון כלים (טיפול בגגות, אגני השהייה ועוד). דבר נוסף שעודכן בתכנית המתאר הוא שיעור שטח הקרקע הפתוח שמאפשר חלחול מ-15% ל-20% עם אפשרות לגמישות במקרים מיוחדים. בנוסף, ישנה תוכנית ניהול מי נגר עירונית שמפורטת במסמך המדיניות לתכנון בר קיימה (http://gis02/taaba_raster/9144_MD.pdf). המדיניות מתייחסת הן לצורך לשמור על שטח פתוח, והן לצורך בשטח המאפשר חלחול. תוכנית המתאר ארצית (תמ"א 1) מתייחסת גם היא לנושא. כלים נוספים כגון התייחסות לגובה הפיתוח במגרש נמצאים כיום בבחינה.
סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים	כלל העיר	-	כיצד מתייחסת התוכנית להצללה?	העירייה עוסקת בכך רבות כחלק מהחשיבה על המרחב הציבורי והרצון לשפרו ולהפכו למרחב מוטה הולך הרגל. חלק מהפעילויות פורטו במסגרת המפגש, פרטים נוספים ניתן לקבל במשרד אדריכל העיר.
סביבה, תשתיות והיערכות	כלל העיר	-	מהו ציר ירוק?	ציר ירוק המסומן במתאר הוא תוואי מרכזי ונגיש לתנועת ושהיית הולכי רגל, המשלב רכיב משמעותי

לשינויי אקלים				
שטחים ציבוריים	כלל העיר	-	האם תכנית המתאר מגדירה שטח לצרכי ציבור בכל מגרש או שיש הקצאה לאזור?	של נטיעות ובעל חשיבות לחיבור בין חלקי העיר השונים.
שטחים ציבוריים	מרכז העיר	הקריה ושרונה	האם תכנית המתאר מגדירה פרוגרמה לצרכי ציבור לאזור הקריה ושרונה?	תכנית המתאר קובעת הוראות וכללים לגבי עריכת פרוגרמה והקצאות לצרכי ציבור בכל תכנית מפורטת חדשה, ברמה הכלל עירונית. אין במתאר התייחסות פרטנית לאזור מסויים. כל אזור מקבל מענה בפרוגרמות שנערכות לכל תכנית מפורטת או בעבודה של צוותי התכנון העירוניים על פרוגרמות שכונתיות או אזוריות.
שטחים ציבוריים	כלל העיר	-	מה העירייה עושה כדי להוסיף שטחים למבני ציבור?	המגמה העירונית היא להוסיף שטחים למבני ציבור ככל הניתן והיא פועלת במגוון כלים, כמו למשל: מיקום מחדש של שימושים עירוניים לטובת מקום למבני חינוך, הקצאת שטחי קרקע בתכניות חדשות, הפקעת קרקע לצרכי ציבור ועוד. עוד יצוין כי העירייה פועלת לפי תחזית חינוך ברורה וכי בכל שנה מתקיים דיון מתמשך בצרכים ובחלופות למענה על הצרכים שעולים מהשטח.
שטחים ציבוריים	כלל העיר	-	האם תוכנית המתאר כוללת כלי אכיפה נגד מצבים של שטח המוגדר כשפ"פ ונמנע מעבר הציבור בו? דוגמת מלון קפינסקי ברחוב הירקון	תכנית המתאר אינה מגדירה אמצעי אכיפה, פעולות אלה נעשות על ידי גורמי פיקוח עירוניים. עם זאת, בעדכון המתאר נעשה מאמץ מכוון להמעיט ככל הניתן ורק למקרים המתאימים בקביעת קרקע בייעוד שפ"פ בעתיד.
שטחים ציבוריים	מרכז העיר	רחוב קליי	ברחוב בית כנסת פעיל המשרת את התושבים. קיימת תוכנית להופכו לישיבה גדולה. עלה חשש כי היא תפגע באיכות חיי התושבים תמשוך קהילה חרדית ותשנה את צביון האזור.	נושא זה אינו רלוונטי לתוכנית המתאר. הוא עולה לדיון בוועדה המקומית ושם ניתן להביע דעה ולהשפיע. מבחינה תכנונית, השימוש בשטח הוא על פי הייעוד הציבורי.
שטחים ציבוריים	כלל העיר	-	האם קיימת חשיבה על תכנון שטחים ציבוריים וירוקים שלא במפלס הקרקע (Sky Gardens)?	תכנית המתאר מאפשרת לשלב שטחים ציבוריים (פתוחים ובנויים) גם במפלסים שאינם מפלס הרחוב. הנושא נמצא בחשיבה במסגרות עירוניות שונות. הן באפשרות לערב שימושים סחירים וציבוריים במבנים (למשל גגות ירוקים) והן לגבי אפשרויות ליצירת שטחים פתוחים שאינם במפלס הקרקע. ישנן השלכות והעדפות ודעות שונות ביחס לאיכות של שטח פתוח שאינו על הקרקע ואינו במפלס הרחוב.
תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים	כלל העיר	-	מהו הרעיון המארגן במתאר ביחס לנושא זה? (חזיתות פעילות)	עדכון המתאר מכוון לרעיון המארגן של "קרוב לבית". הכוונה היא שכל תושב.ת יוכלו לקבל שירותים (ובכלל זה עבודה, חינוך, תרבות, מסחר מקומי וכדומה) במרחק הליכה מהבית. עדכון המתאר מתחשב גם באי וודאות שיש ביחס למסחר

<p>ברחוב עם התפתחות המסחר המקוון וכד'. לכן, ניתנה סמכות לוועדה המקומית לפטור, בהחלטה מנומקת, מקביעת חזית פעילה וכן שונתה ההגדרה של 'חזית מסחרית' ל'חזית פעילה' – כלומר שמתאפשר כל שימוש מסחרי או ציבורי שנותן שירות לציבור (כלומר, שמקבל קהל אקראי. כמו: קליניקה, וטרינר, מספרה וכד').</p>				
<p>קיימת תוכנית המתקדמת לאישור בסמכות ארצית, אך נכון להיום נראה שקירוי מלא של כל האיילון אינו אפשרי מסיבות שונות. אולם, מתוכננת תוספת גשרים חדשים (לדוגמה גשר עמק ברכה וגשר השלושה) והרחבת גשרים קיימים (לדוגמה מוזס ושיפמן).</p>	<p>האם יש תוכנית לקירוי האיילון?</p>	<p>דרך איילון</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים</p>
<p>תוכנית הרבעים מאפשרות במידה מסוימת מסחר ועירוב שימושים. לעיתים הדבר מתאפשר תחת ההגדרה של שימוש חורג (על פי ההגדרה בתוכנית גדס של מלאכות המצריכות "הסכמה מיוחדת"). תכנית המתאר אינה מתקנת או גוברת על תכניות הרבעים.</p>	<p>האם אפשר לתקן את תוכנית הרבעים כך שיוספו רחובות מסחריים ומעורבי שימושים?</p>	<p>-</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים</p>
<p>ככלל אזור זה הוא חלק ממרכז העסקים הראשי (מע"ר). תמהיל המגורים האפשרי באזור המע"ר הוא 25% מגורים ו-75% תעסוקה, מלונאות או מסחר. תמהיל זה נקבע כבר בתוכנית המתאר התקפה (תא/5000). המגורים באזור נהנים מנגישות תחבורתית גבוה במיוחד.</p>	<p>באזור שרונה, גינדי וקפלן מהי המדיניות לגבי תמהיל מגורים ותעסוקה / מסחר? התמהיל הקבוע לא נותן "תחושה של שכונה".</p>	<p>אזור המע"ר</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>אלו רחובות שיעברו שינוי והתחדשות בתהליך ארוך לאורך שנים.</p>	<p>האם למעשה ארלזרוב ואבן גבירול יהרסו וייבנו מחדש?</p>	<p>אבן גבירול וארלזרוב</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>התוכנית קובעת סף עליון לגובה (עד 15 קומות ברוב הרחוב ועד 25 קומות במקטע אחד בו המגרשים גדולים יותר) בבנייה היוצרת דופן לרחוב והעליה לגובה היא בנסיגה. כך יתאפשר גם לייעד שטחים למבני ציבור ולייעל את השימוש בקרקע. הרחוב יתחדש עם ציר ירוק, נטיעות וחזית פעילה. כל אלו יאפשרו גם לתושבים באזור להנות מרחוב פעיל, ציר ירוק ושירותים נגישים ומשופרים.</p>	<p>כיצד מתיישב התכנון לבנייה מגדלית בדרך נמיר עם רעיונות של עירוניות והתחדשות הרחוב? ידוע כי בנייה מגדלית אינה אמצעי הציפוף הטוב ביותר והיא נוגדת עירוניות טובה.</p>	<p>דרך נמיר</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>כאמור, ברוב הרחובות תאפשר בנייה עד 15 קומות. דופן הרחוב יהיה נמוך יותר והעליה לגובה תהיה בנסיגה. 15 קומות אינה נחשבת כיום בנייה מגדלית. הציפוף יאפשר עירוב שימושים, ייעוד קרקע לצרכי ציבור והנגשת שירותים ופיתוח ציר ירוק ברחוב. התוכנית מציעה שפת רחוב חדשה, דופן פעילה ונגישות לתחבורה ציבורית.</p>	<p>בנייה מגדלית היא בעיה ולא פתרון. אפשר לממש את חזון רחוב נמיר בבנייה מרקמית ללא מגדלים בכל ולרכז את כל הבנייה המגדלית במתחם תא/2000 – סבידור.</p>	<p>דרך נמיר</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>התוכנית אכן מבקשת ליצור שינוי במקום (לאורך נמיר). קיים ניסיון רב בעיר עם מגדלים הבנויים למעלה מ-20 שנים והידע והטכנולוגיה נמצאים כל הזמן בשיפור. לא ניתן יהיה לחרוג מגובה 15 קומות בסמכות מקומית.</p>	<p>מגדלי נמיר יאחדו חלקות עם הרחובות העורפיים. הכניסות למגדלים יהיו מהעורף. חיי התושבים הגרים בעורף יפגעו. אין מספיק ניסיון עם בנייה מגדלית בעיר ועלולה להיות קטסטרופה.</p>	<p>דרך נמיר</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>

<p>בחלק הצפוני של השכונה (מצפון לרח' ישראל ב"ק) עדכון המתאר לא משנה מהמצב המתוכנן בשכונה בתכנית המתאר התקפה (תא/5000). בחלק הדרומי (מדרום לרח' ישראל ב"ק) עדכון המתאר מוסיף שימושי תעסוקה 2 ואינו מאפשר קביעת שימושי מגורים בתכניות חדשות, במטרה לאפשר את המשך הפעילות הקיימת כיום בחלק זה של השכונה של מלאכות ותעשייה קלה.</p>	<p>האם יש עדכון משמעותי לגבי שכונת מונטיפיורי?</p>	<p>שכונת מונטיפיורי</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>קיימת תוכנית לפינוי בשלבים מ-2015 שכיום אינה מתקדמת בפועל. בתהליך ארוך חלקים של אזור זה יתפנו בעתיד.</p>	<p>מהן התוכניות לפינוי אזור הקריה הצבאית?</p>	<p>הקריה</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>תכנית המתאר חלה על תכניות מפורטות חדשות שנעשות מכוחה ולא על הליכי רישוי מכח תכניות תקפות, היא אינה מתייחסת לרזולוציה של בריכות שחייה. במידה ויש כוונה לכלול בריכה בתכנית חדשה הנושא יבחן לעת קידום התכנית המפורטת.</p>	<p>האם אפשר להקים בריכות שחייה בבתים משותפים?</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>תוכנית המתאר אינה תכנית שמאפשרת הוצאת היתרי בנייה, היא מגדירה את כללי התכנון העירוניים ולאחריה נדרש לתכנן תכניות מפורטות נוספות שמכוחן יהיה ניתן להוציא היתרי בנייה. תוכניות הרבעים מקודמות מכוח סעיף 23 לתמ"א 38 ומכוחן ניתן יהיה להוציא היתרים.</p>	<p>מדוע מקדמים את תוכניות הרבעים אם מקדמים עדכון של המתאר?</p>	<p>מרכז העיר (מזרח)</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>תכנית המתאר לא מתייחסת לרזולוציה הזו - תוכניות הרבעים קובעות הגדרות ברורות לאיחוד חלקות. יש שונות בין חלקות בתוך שטח ההכרזה ומחוצה לו.</p>	<p>מהן הוראות המתאר ביחס לאיחוד חלקות באזור הרבעים?</p>	<p>מרכז העיר (מזרח)</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>"סלון מתאר" אכן מאפשר מפגש מסוג אחר, אך יש בו גם מורכבות לא קטנה מבחינה תפעולית וארגונית. נדרשת חשיבה נוספת על אפשרויות ליצירת מפגשים דומים גם בהקשרים / תוכניות נוספים.</p>	<p>פורמט "סלון המתאר" נחוזה כפורמט חדשני ומועיל מאוד. האם ניתן ליישמו גם בתוכניות נוספות ו/או ליצור מפגשים אזוריים קבועים מסוג זה בהם מעדכנים את התושבים. וז' לגבי התכנון באזור שלהם?</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>שיתוף ציבור</p>
<p>לתל אביב-יפו תוכנית מתאר כוללתית תקפה החל משנת 2016 ועל פיה פועלים כל עוד היא לא הוחלפה. לגבי עדכון המתאר - מסמכי התוכנית הועברו לוועדה המחוזית לקראת דיון להפקדתה שצפוי עד סוף 2023, לאחר מכן הליך התנגדויות והמשך למתן תוקף בהתאם להנחיות והחלטות הועדה המחוזית</p>	<p>מתי תאושר התוכנית?</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>כללי</p>
<p>מפגש שיח בנושא מרכז עסקים ראשי</p>				
<p>העבודות השונות בעיר נעשות על ידי גורמים שונים ומתוקף החלטות שונות: עבודות לפיתוח הרכבת הקלה, עבודות מכח היתרי בנייה, עבודות פיתוח הרחובות, עבודות תשתית ועוד. עיריית תל אביב יפו פועלת לנסות ולאחד את הפעולות השונות אך לא הכל בידיה לתימוון והחלטה. בהקשר לתכנית המתאר ולתהליכי מימוש תכניות מפורטות: תכנית המתאר מאפשרת לוועדה המקומית לקבוע ולהתייחס על פי הצורך לשלביות מימושן של תכניות חדשות.</p>	<p>סגירת רחובות לתקופות זמן ממושכות וללא פיקוח מקשות על ההתניידות בעיר. בנוסף, גורמות לסגירה של עסקים קטנים שאינם יכולים לעמוד בחודשים רבים של הגבלת הנגישות, למשל, בככר המדינה. איך העירייה מטפלת בנושא?</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>תחבורה וניידות</p>

<p>לצד מערכות הסעת המונים, נעשות עבודות הסדרה של המרחב הציבורי כמו בניית מדרכות, שבילי אופניים, סימון נת"צים ויצירת מסופי אוטובוסים קטנים, כדי ליצור מערכת התניידות כוללת ורב אמצעית.</p>	<p>תכניות המטרו והרכבת הקלה יוצרות העדפה לתחבורה ציבורית, והיווצרות של "איים" ורחובות שלא ניתן להגיע אליהם ברכב פרטי. איך תחבורה פרטית יכולה להתשלב ולהמשיך להתקיים לצד תכניות הסעת המונים העתידיות?</p>	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
<p>קיים מסמך מדיניות עירוני בנושא. תכנית המתאר מעודדת מימוש פוטנציאל השימוש בתת הקרקע, שיכול להיות רלוונטי גם לתחנות דלק. בתחום התועלות הוכנסו מרכזי תחבורה ואנרגיה עתידיים. ייבחן הצורך בעדכון של המדיניות העירונית בנושא.</p>	<p>האם יש חזון לתחנות הדלק בעיר, בהתחשב במעבר לרכבים חשמליים?</p>	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
<p>תכנון מתווה הרכבת הקלה והמטרו נעשה בעיקרו על ידי הרמה הלאומית, לעיריית תל אביב-יפו מינהלת ייעודית לפיתוח הרכבת הקלה והמטרו שמלווה ומגיבה באופן שוטף לתכנון שמקדמת המדינה במטרה להטמיע את התפיסה העירונית והממשקים העירוניים בתכנון של המדינה ככל שניתן. זאת ועוד, בימים אלה מקדמת המדינה תכנית מתאר ארצית נוספת עבור מרכזי התחבורה המשולבים (נקראת 'תמ"א 65') - קרי, התחנות שצפויות להכיל מספר רב של מערכות הסעת המונים וזורשות תכנון ופיתוח ייחודיים ומורכבים שיאפשרו מעבר, נוח ומהיר בין האמצעים השונים וכן ייהוו מוקד ציבורי איכותי בפני עצמו. יתר על כן, אחת ממטרותיה של תוכנית המתאר בהיבט התחבורתי היא יצירתה של רשת משלימה שתייצר חיבור איכותי ונוח אל תחנות המטרו באמצעים משלימים (הליכה ברגל, רכיבה באופניים ואוטובוסים).</p>	<p>תחנות המטרו והרכבת הקל לא תמיד חופפות. בעתיד, תתקבל תנועת נוסעים לא חלקה בגלל המעברים הנדרשים. במרכז העיר במיוחד (ארלוזורוב ונמיר), יש לוודא חפיפה בין התחנות.</p>	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
<p>השינויים שיחולו ברחובות סמוכים לדרך נמיר, מתבססים על מסמך המדיניות המקודם באזור. המסמך כולל הקצאת שטחי ציבור לבניית מדרכות ותוספת של חזיתות מסחריות לבניינים. נעשתה חשיבה מעמיקה על מיקום הצירים הראשיים, כל המידע נגיש דרך מנהל ההנדסה בעיריית תל אביב יפו.</p>	<p>האם העדכון לוקח בחשבון רחובות סמוכים לאלו שבהם יעברו קווי הרכבת הקלה והמטרו ואשר קיבלו העצמת זכויות מבחינת מוכנות לעלייה משמעותית בכמות האנשים שיעברו בהם?</p>	אזור דרך נמיר	מרכז העיר	תחבורה וניידות
<p>בתא/5000 התברר המחסור בקישוריות של אזורי העיר השונים בעזרת צירים ירוקים נעימים להליכה ברגל ולשהייה במרחב. כמענה לכך, עדכון המתאר הרחיב את רשת הצירים הירוקים ושם דגש על הרציפות שלה. בנוסף, ברזולוציה גבוהה יותר (של תכנית מפורטת), ניתן לשלב צירים ירוקים חדש, והעקרון הוטמע ויוטמע בתכניות מפורטות היכן שניתן.</p>	<p>האם יש תכנון להוספת צירים ירוקים החסרים במרכז העיר?</p>	-	מרכז העיר	סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים
<p>בשכונת מונטיפיורי מקודמת תכנית הכוללת הקצאת שטחי ציבור פתוחים ושטחים למבני ציבור.</p>	<p>בשכונת מונטיפיורי קיים חוסר במוסדות ציבור לצד תגבור מגורים. חסרים גני ילדים, מתנ"ס, טיפת חלב ועוד.</p>	מונטיפיורי	מרכז העיר	שטחים ציבוריים
<p>אכן היה גידול גדול במספר התלמידים ביסודיים בשנים האחרונות ובשנים האחרונות רואים גם גידול</p>	<p>נפתחו בתי ספר יסודיים רבים ברחבי העיר, אך אין מידע אודות</p>	-	מרכז העיר	שטחים ציבוריים

<p>של תלמידים בעל יסודי. מכיוון שבעבר היו הרבה תלמידים שלמדו במרכז העיר שהגיעו מרובעים אחרי ומכיוון שיש גידול במספר תלמידי העל יסודי הגרים במרכז העיר, המגמה היא לבנות בתי ספר על יסודיים ברובעים השונים של העיר ולצמצם את מספר התלמידים הלומדים במרכז העיר שמגיעים מהרובעים האחרים. בהתאם נפתחו בשנים האחרונות בית ספר חדשים ברובע 2 (שמיר), ברובע 7 (שמעון פרס), ברובע 1 (עמוס עוז שיעבור בעוד מספר שנים למבנה הקבע) ומתוכנני בתי ספר חדשים ברובע 9 (רונית אלקבץ) ובית ספר נוסף ברובע 1.</p>	<p>הרחבת היצע חטיבות הביניים והתיכונים. לאילו בתי ספר כל ילדי היסודי יעברו בבוא הזמן?</p>			
<p>תכנית המתאר מגדירה טווח אפשרויות. הטווח נותן העדפה לתעסוקה (לפחות 75% משטחי הבנייה בתכנית), כחלק מתפיסת מרכז העסקים הראשי כעמוד השדרה הכלכלי של העיר. עד 25% נוספים ניתן להקצות, בשיקול דעת, לשימושים נוספים כגון מגורים. בנוסף, מנעד שימושי תת הקרקע התרחב כחלק מהעדכון.</p>	<p>מהו תמהיל השימושים המתוכנן במרכז העסקים הראשי?</p>	-	מרכז העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים
<p>נעשה ניתוח ודירוג של מקומות, לפי רמת מרכזיות, על תוואי מערכת הסעת ההמונים. במקומות מרכזיים, התכנית מאפשרת בנייה אינטנסיבית כדי לממש את הפוטנציאל ורח"ק גבוה, למשל מרחב השלום. זאת ועוד, במהות שינוי שיטת החישוב לא שינה עקרונית את מסגרת שטחי הבנייה, שכן גם בתא/5000 שטחי הבנייה נגזרו מהשטח הסחיר במצב הנכנס לאחר הקצאת קרקע לצרכי ציבור.</p>	<p>נדרשת היתכנות כלכלית על מנת לאפשר פיתוח. העצמת זכויות בסביבת תחנות המטרו לא באה לידי ביטוי בגלל השינוי בשיטת ה"רח"ק.</p>	-	כלל העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים
<p>תא/5000 איפשרה במיקום המדובר 15 קומות כדי לשמר את פרופורציות של הככר. לא נעשה שינוי בשטחי הבנייה המירביים.</p>	<p>בפינה של צומת מעריב מתאפשרת הגדלת זכויות בנייה, בעוד בצדו השני של הצומת הצמוד לשוק הסיטונאי לא. האם זה לא מגביל את הבנייה ויש לתת שם זכויות נוספות?</p>	צומת מעריב	מרכז העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים
<p>הנקודה נלקחה לתשומת לבם של אנשי הצוות. הנושא של משקים עם ערים שכנות הוא נושא חשוב. בנוסף, הדיון על כך יהיה רלוונטי מול הועדה המחוזית.</p>	<p>החיבור בין תל אביב-יפו לרמת גן באזור הבורסה לא ממצה את פוטנציאל הפיתוח שלו. צריך להשקיע בתכנון האזור כך שימשיך רצף המע"ר.</p>	תפר תל אביב-רמת גן	מרכז העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים
<p>תא/5500 כפופה לתכניות מתאר ארציות, לכן, כל עוד ישנה מגבלת גובה במשפך הנחיתה של נתב"ג, ההנחיות תקפות. עדכון המתאר מציג את מגבלת הגובה משיקולים תכנוניים ותתאפשר במצב בו תוסר/תשתנה ההגבלה של התכנית הלאומית.</p>	<p>במרכז העיר ישנו אזור המסומן בתא/5500 ככזה ללא מגבלת גובה, למרות שהוא נמצא בתוך המשפך של נתב"ג, שמגביל את מספר הקומות. איך זה ייתכן?</p>	-	מרכז העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים
<p>בין יתר המגמות זוהה שישנן מלאכות שנדחקו מהעיר כמו מוסכים, מסגריות ונגריות. הכוונה היא לאפשר לאותם שימושים להתקיים כחלק מהמרקם העירוני, ולאפשר מגוון מקומות תעסוקה. אחד האזורים שבו זוהתה מגמה זו במרכז העיר הוא בחלק הדרומי של שכונת מונטיפיורי.</p>	<p>מה הכוונה בשינוי מגמות התעסוקה במרכז העיר, ובאילו אזורים מדובר?</p>	-	מרכז העיר	תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים
<p>לפי נתוני העירייה, לא נרשמה ירידה עסקית במקומות שהוחלפו ממבוססי תחבורה פרטית</p>	<p>סגירת רחובות לרכבים פרטיים בסביבת קינג ג'ורג' ונחלת בנימין,</p>	-	מרכז העיר	תעסוקה, מסחר

ועירוב שימושים			
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	-	<p>גורמת לדחיקה של עסקים המסתמכים על הגעה בתחבורה פרטית (חנויות צעצועים, בדים, ביגוד והנעלה).</p> <p>לציבורית, ושינוי כזה אינו צפוי לפי הערכות התכנון. יחד עם זאת העירייה עוסקת במתן פתרונות, אסטרטגיים ונקודתיים, לסוגיות לוגיסטיקה כגון אספקה, פריקה וטעינה וכדו'.</p> <p>המגמה היא עידוד תוספת יחידות דיור בעיר, דרך תהליכי התחדשות עירונית. נציין כי העירייה אישרה לאחרונה מדיניות דיור, כך שבכל תכנית חדשה בקרקע פרטית שכוללת מגורים יוקצו לפחות 15% מהדירות לדיור בר השגה. בקרקע סחירה בבעלות עירונית הציבה לעצמה העירייה שיעור מחמיר הרבה יותר של 50% מיחידות הדיור שיוקצו לדיור בר השגה. בהתייחס לקרקעות בייעוד למבני ציבור בבעלות עירונית, העמדה העירונית היא שלא להקצות דיור בהישג יד בקרקע בייעוד למבני ציבור ("קרקע חומה"), שכן קרקע חומה היא משאב במחסור שנדרש לתוספת התושבים הצפויה לעיר למטרות חינוך, בריאות, קהילה, רווחה וכדו'. עיקרון זה נכון עוד יותר במרכז העיר לאור ההיצע המצומצם של שטחים לצרכי ציבור באזור זה.</p>
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	-	<p>המוטיבציה היא ליצור סביבה עירונית מגוונת המבוססת בין היתר על שילוב בין שטחי תעסוקה למגורים. מרבית שטח העיר בתכנית המתאר מיועד למגורים והתכנית מניחה פוטנציאל תוספת אוכלוסיה ומגורים בהתאם לצפי גידול העיר. כאשר מסתכלים על המצב הקיים, ישנם מקומות שייחודם ואופיים מבוסס על שילוב של תעסוקה או מלאכות, שאין כוונה לדחוק מהעיר.</p> <p>ישנה מגמה של צמצום שטחי המגורים במרכז העיר לטובת תעסוקה. נוצרת מצוקה שגורמת להעלאת המחירים. מהו תהליך החשיבה מאחורי המגמה הזו?</p>
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	רחוב ישראל בק	<p>מדוע שונה שימוש המגורים דרומית לרחוב ישראל ב"ק?</p> <p>מדרום לרח' ישראל ב"ק (שכונת מונטיפיורי) עדכון המתאר מוסיף שימושי תעסוקה 2 ואינו מאפשר קביעת מגורים בתכנית חדשה בהתאם למסמך המדיניות לאזור ובמטרה לאפשר קיומם של מגוון מלאכות וסוגי תעסוקה.</p>
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	מתחם בגין ורחוב החשמל	<p>האם יש שינוי בתא/5500 בתכנון של מתחם בגין ורחוב החשמל?</p> <p>אין שינוי בהוראות למרחב החשמל ביחס לתכנית המתאר תא/5000</p>
מגורים והתחדשות עירונית	מרכז העיר	-	<p>מדוע העדכון מכתוב שימור מגורים ברובעים 3 ו-4?</p> <p>מגוון טיפוס דיור ברחבי העיר מהווה עיקרון אסטרטגי, העיר מגוונת ומאפייני מגורים שונים מאפשרים זאת. דוגמה לכך הן שכונות "כיס" (אזורים קטנים יחסית) של מגורים בעלי מאפיינים שונים, כמו בשכונת מונטיפיורי, ביד אליהו, בקריית שלום ועוד, שמאפשרות מגוון אפשרויות דיור ברחבי העיר.</p>
שיתוף ציבור	כלל העיר	-	<p>תכניות מפורטות שנעשות מתוקף מסמכי מדיניות, לא מאפשרות שיתוף ציבור בתהליך. מדוע מקובעת המדיניות במסמכים מקצועיים שבהם אין יכולת השפעה לציבור, במקום בתכניות שבתהליך כתיבתן אפשר להשפיע?</p> <p>מסמכי מדיניות ותכניות סטטוטוריות מפורטות הן אכן תהליכים שונים ולכל אחד מהם תפקיד שונה ומהלך קידום שונה, על היתרונות והחסרונות שבכך. הנקודה נלקחה לתשומת לבם של אנשי הצוות לעבודה נוספת בנושא.</p>

<p>נושא תכנון ושיפור שבילי האופניים משלב תכנון של המדינה בשיתוף העירייה. "אופני דן" היא רשת שבילי אופניים המתוכננת לחבר בין ערי המרכז. העירייה כבר עכשיו מנסה להעביר את כל מי שיכול לתנועות נוספות שאינן רכב פרטי.</p>	<p>מדוע ישנם שבילי אופניים שמגיעים עד מרחק 300 מ' מצומת דרך נמיר, אך לא ממשיכים?</p>	-	מרכז העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>ניתן להשאיר משוב במייל בעמוד האינטרנט של תוכנית המתאר או לפנות דרך קבוצת הווטסאפ של רוכבים עם עיריית תל אביב-יפו.</p>	<p>איפה ניתן להשאיר משוב על רשת שבילי האופניים הקיימת?</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>כיום ההצעה של "קונטרה פלואו" פחות מתאימה לתרבות הרכיבה הישראלית, גם כאשר יש שביל אופניים חד סטרי ישנם רבים שרוכבים בו נגד כיוון התנועה. יצירת "קריס קרוס" היא רעיון מעניין, למרות שעלול להביא לעיקוף משמעותי כדי להגיע ליעד המבוקש.</p>	<p>ישנם בעיר הרבה מתחמים שאין ביניהם חיבור ורצף. בערים מטרופוליניות אחרות בעולם יש שתי תופעות שאפשר ללמוד מהן וליישם בעיר: הראשונה היא יצירת "קונטרה פלואו", כלומר יצירתם של בבישי אופניים הנוסעים נגד כיוון התנועה ורואים את הרכבים הבאים מולם. והשנייה היא יצירת "קריס קרוס", כלומר קביעת רחובות בהם רוכבים בשבילי האופניים תמיד מזרחה, ורחובות בהם רוכבים מערבה.</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>מציאות הרכיבה קשורה גם לתשתיות שאין ספק שצריך לשפר ולעדכן, אך גם ברור שבשנים האחרונות הייתה בעיר קפיצת מדרגה חסרת תקדים בתשתית שבילי אופניים איכותית ומופרדת והתהלך ימשיך.</p>	<p>כיום יש חלקים גדולים מרשת האופניים שהם מאוד מסוכנים.</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>כן ולא. חלק מהשביל למשל עדיין על המדרכות, בניגוד למדיניות המתעדכנת.</p>	<p>האם הדוגמא של רחוב בגין היא דוגמא של איך שבילי אופניים צריכים להראות לפי התכנון החדש?</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>יש כוונה להוסיף שבילי אופניים אך לא מדובר בהרחבת רחובות, אלא בשינוי בחתך הרחוב. עיריית תל אביב-יפו מעוניינת לעודד אנשים להשתמש בשבילי האופניים. נתיבי האופניים בבגין, למשל, באים על חשבון כלי רכב.</p>	<p>האם מתוכננת הרחבת רחובות והוספת שבילי אופניים?</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>תוכנית המתאר מחייבת כל תוכנית מפורטת להיות כפופה לתיעודף הזה, ולשים את הולכי הרגל במרכז. כך למשל, התכנית מאפשרת לדרוש מכל תכנית מפורטת לבחון את הצורך בציפוף רשת הדרכים והרחובות, רצף במרחב הציבורי ואיסור על בניית הפרדות וגדרות, שיפור הביטחון האישי תוך שימת דגש על תכנון שוויוני בשטחים הפתוחים, הבטחת נראות ונצפות השטח הפתוח ממבנים ומרחובות סובבים, צמצום קונפליקטים בין תנועות - ובכלל זה צמצום כניסות לחניה החוצות רצועות הליכה ורכיבה, קונפליקטים בין הולכי רגל להעלאה והורדה של נוסעים וסחורות. בפרט, תכנית שבתחומה צפויה תנועת הולכי רגל משמעותית (אזור תעסוקה מטרופוליני, סביבת מרחבי תחבורה משולבים, רחובות המסומנים ברשת התחבורה הציבורית</p>	<p>האם הפיכת כלל העיר לאזור עדיפות להולכי רגל לא מעקרת את ההחלטה והופכת אותה לריקה מתוכן?</p>	-	מרכז העיר	<p>תחבורה וניידות</p>

הראשית, רחובות מסחריים וכד') תכלול בחינה של רמת השירות להולכי הרגל, כתנאי לדיון בהפקדתה.				
תפקוד הצמתים היא סוגייה חשובה מאוד, ומגדירה במובנים רבים את הצלחת חזונה של התוכנית בפועל. הטיפול בצומת נמצא בחלקו בתוכניות מפורטות, אך יש רמות ביניים תכנוניות וכלים ביצועיים נוספים שאינם נעשים במסגרת תכנית. כדוגמת השינויים שעוברים על דרך מנחם בגין. גם רחוב נמיר אמור לעבור שינוי לטובת שיפור המרחב הציבורי להולכי רגל ורוכבי אופניים.	האם עניין הצמתים בתוכנית מטופל? הצומת של דרך נמיר, למשל, מאוד בעייתית כיום.	-	מרכז העיר	תחבורה וניידות
מימוש החזון התכנוני בפועל היא שאלה רלוונטית למרות שהיא אינה ברזולוציה של תוכנית המתאר. השינויים ייערכו זמן ומטבע הדברים נעשים בשלבים. השיפורים במקומות שניזכרו מהווים צעדים לכיוון מימוש מלוא הפוטנציאל והחזון העירוני.	לאחר השיפוצים בדרך השלום, בארלזורוב-על פרשת דרכים ובשדרת הקרייה – האזורים האלה מאוד לא נוחים ולא מותאמים להולכי רגל. יש בהם כבישים רחבים, והחציה בהם מפחידה ומסוכנת.	-	מרכז העיר	תחבורה וניידות
כן, הרעיון הוא לייצר צירים עם קישוריות מאוד גבוהה, ולמקם את התחנות בצמתים. כך שגם ההחלפה תהיה קלה וגם המעבר לקו הבא.	נכון להיום אף תחנה לא נמצאת בצומת, וצריך לחצות צמתים ענקיות. האם זה ישתנה?	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
מקדמים בעירייה מהלכים רבים. בין היתר מורידים תקני חנייה ומצמצמים תווי חניה. תוכנית המתאר נותנת את התשתית התכנונית שמאפשרת את המעבר לתנועה מקיימת. זהו נושא שקשור להרבה מחלקות תכנוניות-תפעוליות אחרות בעיר תל אביב.	מה עושים כדי להוציא רכבים מהעיר? והאם זה נכנס לתוכנית המתאר?	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
המדיניות העירונית המציבה את הולך הרגל בראש צריכה להיות מתורגמת לפיתוח תוכניות עתידיות. כדי ליישם את המדיניות הזאת צריכים להעביר המונים שינוי התנהגותי משמעותי מתלות ברכב הפרטי לשימוש באמצעים אחרים. יתר על כן, חשוב לזכור כי הרכב הפרטי עדיין יהיה קיים, ויש אוכלוסיות שיצטרכו להמשיך להשתמש בו. כמו כן, החניות בעיר לא משמשות רק את הרכבים הפרטיים אלא גם לשימושים עירוניים (פריקה וטעינה של סחורה למשל). המגמה היא בהחלט לנסות ולצמצם את הגורמים המפריעים להולכי הרגל.	היפוך הפירמידה והצבת הולכי הרגל בראש הוא צעד בכיוון הנכון, אבל זה לא מספיק. הרכב הפרטי תופס 75% משטח העיר, ובתוכנית האסטרטגית יש ירידה ל-50% שזו לא ירידה מספיק משמעותית. הבעיה שלי כהולכת הרגל היא לא החניה, אלא היציאה מהחניה אל הרחוב, והסכנה שהיא מייצרת עבור הולכי הרגל.	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
תוכנית המתאר אינה כוללת התייחסות ספציפית לתקני חניה, תקני החנייה בתכניות חדשות נקבעים בהתאם למדיניות העירונית שאושרה ובהתייחס לתכנון המפורט הקונקרטי.	האם התוכנית מחויבת לתת התייחסות לנושא החניות פרטיות?	-	כלל העיר	תחבורה וניידות
לתקני חניה יש השפעה מכרעת על בעלות על רכב ושימוש ברכב בקרב תושבי העיר. על רקע המאמץ המתמשך להקים ולשפר מגוון של חלופות לרכב, כולל הפעלת קווי רכבת קלה (בנוסף לקו האדום שבקרוב יחל לפעול) נדרש כבר להיערך עם תקני חניה שמתאימים לעידן של תחבורה רב-אמצעית ומקיימת. תכניות מפורטות הנערכות מכוחה של תכנית המתאר הן חלק מתהליך ממושך של שינוי סדרי העדיפויות.	מדוע מצמצמים תקני חניה עכשיו אם המטרה יבוא עוד שנים רבות?	-	כלל העיר	תחבורה וניידות

<p>עיריית תל אביב יפו פועלת כל העת למימוש החזון. שינויים מסויימים נעשים בחלקם כבר היום, ראוי לציין שבמקביל לתכנית המתאר נעשות פעולות ותכניות נוספות לקידום החזון העירוני (לדוגמה תוכנית חומש אסטרטגית לשיפור התחבורה הציבורית בעיר והתכנית האסטרטגית לאופניים). כבר עכשיו מערכת התכנון העירונית שמה את סוגיית ההתניידות המקיימת במקום גבוה מאוד בסדר העדיפויות העירוני, גם במשאבים העירוניים וגם כלפי חוץ בעבודה מול גורמים לאומיים.</p>	<p>למה צריך לחכות עד 2024 כדי להוציא את חזונה של תוכנית המתאר להתניידות מקיימת לפועל?</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>פרוייקט המטרו מכון למימושים החל ב-45-2040. העיר תל אביב-יפו מתייחסת למרחב האורבני ככזה שיכיל מטרו בעתיד ומרגע שתכניות המטרו מקודמות, מאושרות וההליך מתקדם מן הראוי שהתכנון העירוני יגיב לפרוייקט ויכלול אותו בתמונת העתיד. תפקידה של תוכנית המתאר הוא להביא בחשבון את כל שכבות התכנון העתידיות הידועות בשלב זה. כמובן שיש שלבי ביניים שצריך לתת להם מענה, אבל הוא לא יגיע מעולם התכנון ארוך הטווח, אלא מעולם הניהול והתפעול העירוני.</p>	<p>האם ניתן להניח כי באופן ריאלי תוכנית המטרו תתממש רק בעוד 50 שנה? מדוע יש חובה להתייחס למטרו בעדכון תוכנית המתאר? שכן צפוי עוד זמן רב עד לפתיחתו</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>תכנון מתווה הרכבת הקלה והמטרו נעשה בעיקרו על ידי הרמה הלאומית, לעיריית תל אביב-יפו מינהלת ייעודית לפיתוח הרכבת הקלה והמטרו שמלווה ומגיבה באופן שוטף לתכנון שמקדמת המדינה במטרה להטמיע את התפיסה העירונית והממשקים העירוניים בתכנון של המדינה ככל שניתן. זאת ועוד, בימים אלה מקדמת המדינה תכנית מתאר ארצית נוספת עבור מרכזי התחבורה המשולבים (נקראת 'תמ"א 65') - קרי, התחנות שצפויות להכיל מספר רב של מערכות הסעת המונים ודורשות תכנון ופיתוח ייחודיים ומורכבים שיאפשרו מעבר, נוח ומהיר בין האמצעים השונים וכן ייהוו מוקד ציבורי איכותי בפני עצמו. יתר על כן, אחת ממטרותיה של תוכנית המתאר בהיבט התחבורתי היא יצירתה של רשת משלימה שתייצר חיבור איכותי ונוח אל תחנות המטרו באמצעים משלימים (הליכה ברגל, רכיבה באופניים ואוטובוסים). סימון תחנות המטרו והרכבת הקלה מופיע בנספח התחבורה בעידכון תכנית המתאר.</p>	<p>האם יש חפיפה בין תחנות המטרו לתחנות הרכבת הקלה? ישנה חשיבות מכרעת ביצירת חיבורים בין אמצעי התחבורה הציבורית השונים ליצירת קישוריות למרכז העיר עבור כלל המטרופולין.</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>שילוב המטרו ברחובות העירוניים מצריך שינויים ברחוב. נעשית עבודה משותפת עם משרד התחבורה על התאמת חתך הרחובות. תוכנית המתאר אינה קובעת את חתכי הרחובות והעיסק בהם נעשה בכלים וברזולציות אחרות (מסמכי מדיניות, תכניות עיצוב, תכניות מפורטות ועוד).</p>	<p>האם הקמתם של צירי מטרו לא מחייבת הפחתה ריאלית של תחבורה והתאמת חתך הרחוב? (לא רק של תחבורה ציבורית)</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>עדכון תכנית המתאר מסמן מיקומים ייעודיים למסופי אוטובוסים מרכזיים, ניתן לראותם בנספח התחבורה והניידות של התכנית. בנוסף, התכנית מאפשרת לקבוע "מסופון" (תחנת קצה שמאפשרת חניה של מספר קטן של אוטובוסים) במרבית שטחי העיר.</p>	<p>האם יש שטחים ייעודיים למסופי התחבורה הציבורית?</p>	<p>-</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>תחבורה וניידות</p>

<p>תוכנית המתאר מניחה תשתית תכנונית לשיפור רשת האוטובוסים בעיר במסגרת התכנון המפורט. עיצוב התחנות אינו חלק מתכנית המתאר ומטופל במסגרות עירוניות אחרות כגון משרד אדריכל העיר ואגף התנועה.</p>	<p>האם בתכנון ישנה התייחסות גם לעיצוב של תחנות האוטובוס, שיהיו נוחות ומוצללות עבור המשתמשים? כיום הציבור מעדיף שלא להשתמש בתחבורה ציבורית, בין היתר מפני שלא נוח להמתין בתחנות האוטובוס.</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>מרחבי התחבורה המשולבים – ההגנה, השלום וסבידור לדוגמה, הם מרחבים בהם יש מפגש בין מספר סוגי מערכות הסעת המונים (רכבת ישראל, מטר, רכבת קלה, אוטובוסים), הדגש במרחבים אלה הוא ביצירת קישוריות ואפשרויות מעבר בין האמצעים השונים באופן יעיל, מהיר ואיכותי. מסופי האוטובוסים נועדו לאפשר פרישה טובה ויעילה של האוטובוסים בעיר ובכך לייעל את רמת השירות, המסופים המרכזיים יותר מסומנים בנספח התחבורה וההתניידות והמסופים הזעירים ייקבעו בתכנון המפורט. במסופים אלה יכול שיהיה שרות לנוסעים ויכול להיות שלא, הדבר ייקבע בתכנון המפורט ובהתאם למאפייני המסוף (ייתכן לדוגמה שייקבע מסוף זעיר תת קרקעי והשרות לנוסע יהיה רק מעל לקרקע).</p>	<p>האם המתח"מים (מרכזי תחבורה משולבים) הם מסופים כמו הנמל, לשם אף אחד לא מגיע כדי לקחת אוטובוס, או כמו סבידור, לשם אגיע לקחת אוטובוס לטבריה (למשל)?</p>	-	כלל העיר	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>תמ"א 70 טרם אושרה, היא נמצאת בשלבים מתקדמים ואחרונים לפני אישור. צוות עדכון תכנית המתאר מנסה להיות כמה שיותר צמוד לתוכנית הארצית, כדי שהתוכניות יהלמו זו את זו, ולא יהיו ביניהן פערים.</p>	<p>בנוגע למתחמים שתחת תוכנית מתאר ארצית (תמ"א 70) – האם התוכנית הזאת מאושרת?</p>	-	כלל העיר	<p>הרחבת עצמאות הועדה המקומית ופישוט התכנית</p>
<p>העבודה על עדכון המתאר החלה במהלך שנת 2020.</p>	<p>באיזו שנה התחילו לעבוד על עדכון תוכנית המתאר?</p>	-	כלל העיר	<p>כללי</p>
<p>לתל אביב-יפו תוכנית מתאר כוללת תקפה החל משנת 2016 ועל פיה פועלים כיום. לאחר אישורה של תכנית המתאר תא/5500 ניתן יהיה לאשר תכניות מפורטות על פיה, קידום שעורך בממוצע מספר בודד של שנים, ולאחר מכן הליכי רישוי לקראת הוצאת היתרי בנייה. חשוב לציין שהשפעתה של תכנית אינו מסתכם בהוצאת היתרים מכוחה אלא עשוי להתבטא במגמות שונות בפיתוח העירוני החל מאישורה.</p>	<p>בהנחה שתוכנית המתאר תאושר בשנת 2024, מתי השלכותיה יבואו לידי ביטוי?</p>	-	כלל העיר	<p>כללי</p>