

7/9/23

סיכום פניות ממערכת שיתוף הציבור העירונית- עדכון תכנית המתאר תא/5500

במאי 2023, עם תחילת תערוכה נודדת ומפגשי שיח שהתקיימו במסגרתה, ועד אוגוסט 2023, נפתחה בפעם השנייה האפשרות לשלוח התייחסות לעדכון תכנית המתאר [בפלטפורמה לשיתוף ציבור](#).

הפעם הראשונה בה נפתח העמוד היה בפברואר 2022, במקביל לתחילת לדייוני הוועדה המקומית בעדכון התכנית. [ניתן למצוא את סיכום המענים לשלב זה באתר העירוני](#).

באמצעות המערכת ניתן היה לצפות בכל החומרים שהוצגו במסגרת מפגשי השיח ולשלוח התייחסות כתובה. בשלב זה, התקבלו 59 התייחסויות רלוונטיות דרך המערכת. הטבלה המצורפת בסיכום זה מרכזת את כל ההתייחסויות והמענים עבורן בחלוקה נושאית ואזורית.

1. סטטוס התכנית והשלבים 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.

התייחסויות:

תמצית המענה	תמצית הדברים	תת-אזור	אזור בו עוסקת ההתייחסות	נושא רחב
שכונת נווה עופר מסומנת בתכנית המתאר כשכונה להתחדשות עירונית ומתוקף כך היא מתאפשרים בה תמריצים לתכניות התחדשות. לשכונה נערך מסמך מדיניות ובימים אלה מקודמות בה מספר תכניות פינוי בינוי מפורטות בשלבים שונים. תהליך קידום תכניות לפינוי בינוי ומימושן הינו תהליך מורכב ומתמשך ותלוי בכל הגורמים המעורבים, בעירייה, ביזם ובתושבים.	חייבים שינוי בשכונה נווה עופר הבניינים ישנים חייבים התחדשות עירונית ככל שניתן ולא להאריך את הזמן, בערים אחרות פינוי ובינוי מתבצע תוך שנתיים ואצלנו בתל אביב יכול להימשך שנים על גבי שנים וחבל.	נווה עופר	דרום העיר יפו	מגורים והתחדשות עירונית
העמדה העירונית היא פיזור של מסופי האוטובוסים למוקדים שונים. כך, בעתיד חלק מהפעילות התחנה המרכזית תוצא משם. גם בעתיד עדיין תתקיים פעילות מסוף אוטובוסים עירוני לטובת שמירה על נגישות לתחבורה הציבורית, כחלק מהפיזור של מסופי האוטובוסים ברחבי העיר. סוגיית מבנה התחנה המרכזית נידון והעתיד שלו נבחן במסגרת מסמך מדיניות, שיתקיימו במסגרתו גם מפגשי שיתוף ציבור. כן רואים ערך בשמירה מסוימת על האופי התרבותי-קהילתי הקיים. כיום מקודמת תכנית במע"ר בן צבי למרכז תחבורה שישלב את המטרו, הרכבת הקלה, רכבת ארצית ואוטובוסים. התת"ל (תכנית תשתית לאומית) שבמסגרתו אמור היה להיות מתוכנן מסוף פנורמה בוטל על ידי משרד התחבורה.	לא ראיתי מספיק התייחסות למעבר של המרכזית לבית פנורמה אם וכאשר זה יקרה זה אירוע משמעותי לנווה עופר ושכונות צמודות והייתי רוצה לראות התייחסות יותר משמעותית ורצינית לנושא (סידור התחבורה מדרכות מסחר וכו') שנראה איך העירייה רוצה להפוך את האתגר להזדמנות לשגשוג ופיתוח בשכונה בפרט ובאזור.	נווה עופר	דרום העיר יפו	מגורים והתחדשות עירונית
עידכון תא/5500 אינו משנה מקטע זה. המקטע הינו בתחום מרחב חצי האי הירקוני הכולל בתחומו את תכנית 96 ההסטורית. ייתכן ותידרש התייחסות פרטנית למקטע זה שלא במסגרת תכנית המתאר. הנושא ייבחן בעתיד.	מבקש התייחסות למבני מגורים קיימים עם קומת קרקע מסחרית ברחוב הירקון 317 319 321 323. עורף נמל תל אביב. במתאר 5000 הם סומנו במתחם אזור לתכנון. חלפו כ- 7 שנים. מדוע אינכם מאפשרים ייעוד מגורים בחלקות האלה בתכנית 5500? אחרת איך המבנים הקיימים האלה יעברו התחדשות עירונית? כ- 50 יחידות מגורים שנבנו בשנות 1930 עד 1960 נמצאות כבר לפחות עשור שנים במצב מתפורר ולא מסוגלות לעבור התחדשות עירונית. הגיע הזמן להשלים גם פה תכנון ייעוד למגורים בוודאי על רקע מצוקת דיור קריטית בצפון הישן.	הירקון	מרכז העיר	מגורים והתחדשות עירונית
נושא זה אינו נוגע לתכנית המתאר, אולם הוא נמצא בתעודף גבוה - עיריית תל אביב יפו הגדילה לאחרונה באופן משמעותי את ההשקעה בתחום שיפוץ מבנים באמצעות הרחבת ההלוואות והמענקים, הגדלת כח האדם המקדם את הנושא, קמפיינים עירוניים לעידוד ועוד.	יש לייצר תוכנית עבודה שבסופה ישופצו בהליך מהיר בעזרת חברת עזרה ובצרון עשרות בניינים במצב הזנחה הנמצאים במוקדים התיירותיים. אני מודע לתוכנית עושים עניין מהבניין והיא נפלאה אבל היא פועלת לאט. על העירייה לאתר את כל המבנים שלא צפויים לעבור תמ"א או התחדשות אחרת בשנה-שנתיים הקרובות ולממן שיפוץ חזית בעצמה ולהשית את העלויות על הדיירים לאורך זמן בתקופה שאחרי השיפוץ בהתאם לחוק העזר העירוני. חשוב לדאוג לנראות של מרכז העיר שאמנם עוברת התחדשות אבל לא	-	כלל העיר	מגורים והתחדשות עירונית

	בקצב מהיר מדי ולהמשיך לקדם תוכניות כמו עושים עניין מהבניין.			
מגורים והתחדשות עירונית	יש צורך בעדכון התוכנית כך שגם מבנים הגבוהים מ-4 קומות ינתן להם מענה בנושא של התחדשות עירונית. בסופו של דבר המבנים החלו מתיישנים בדיוק כמו מבנה של 4 קומות והדרישה של שיפוצם אינה פותרת את הבעיה של שלד המבנה הישן ושאינו עומד בתקן רעידות אדמה עדכני. למותר לציין כי חוזק הבטון של השלד נחלש משנה לשנה כך שהעמידות שלו קטנה ועניין זה אינו פתיר בשיפוץ.	-	כלל העיר	
מגורים והתחדשות עירונית	האם יהיה התיחסות להתחדשות גם לרמות צהלה מרחוב טולקובסקי מזרחה?	רמות צהלה	צפון העיר	
מגורים והתחדשות עירונית	בשם בעלי הנכסים בקיבוץ גלויות 87-93 אנו מבקשים להגדיר את המתחם כמתחם להתחדשות עירונית בת.א. 5500.	קיבוץ גלויות	דרום העיר יפו	
מגורים והתחדשות עירונית	מובלעת נחלת יצחק בין רחובות חפץ חיים וחיי אדם - יש צורך ברח'ק מינמלי של 10 לצורך קידום התחדשות עירונית נפגשנו עם מספר חברות אשר הציעו לנו (לפי רח'ק 6) על כל 100 מ'ר משרד לקבל 40 מ'ר דירה - ההחלטה הגורפת של בעלי הזכויות היתה לא לקדם . ברח'ק 10 ניתן לקבל 100 מ'ר משרד / כ- 80 מ'ר דירה .	נחלת יצחק	מזרח העיר	
מגורים והתחדשות עירונית	בשכונת נוה שרת ביצעו בשנים האחרונות פינוי בינוי כדי להטיב עם תושבי השכונה ולהפוך אותה לשכונה בעלת אופי שונה מזה שהיה אנחנו רובנו אסירי תודה על השדרוג אך לא ברור מדוע ממשיכים לבצע בינוי חדש והופכים את הבניינים החדשים לגטו. עפ"י המתאר החדש שהופץ כל הבניינים שפונים לצד מזרח יחיו בגטו ללא נוף זה בדיוק מה	נוה שרת	צפון העיר	
	ממזרח לרח' טולקובסקי ישנו אזור תחום בו תא/ 5500 מאפשרת בנייה ברח"ק 3 ועד 9 קומות. ניתן לעיין במסמכי התכנית ב"נספח אזורי יעד" וב "נספח עיצוב עירוני". לעיין במסמכי התכנית מצ"ב קישור לאתר מנהל התכנון: https://mavat.iplan.gov.il/SV4/1/5005246532/310			
	תכנית קבוץ גלויות תא\5006 מקודמת בימים אלו בהתאם לנוהל קידום תכניות מפורטות ובהתאם לתקן 21.1 השמאי ונמצאה כי עומדת ברווחיות הנדרשת. מגבלות הפרויקט הן בהבט הרישוי והקנייני הובילו להליך תכנוני חריג אליו התגייסו כלל הגורמים העירוניים ונעשה בשיתוף פעולה עם חברה יזמית תוך התאמה לתכנית המתאר. סוגיית תוספת שטח בעבור דירות התמורה איננה רלוונטית בפרויקט מסוג זה, שכן בבסיסו קיים פער שבין השטח הרשום בטאבו לשטח הבנוי בפועל. סוגיית התמורות בהתאם למדיניות עירונית אשר מוגבלת ב 12 מ"ר איננה רלוונטית במקרה שכן היא נבחנת ביחס לשטח הרשום בטאבו. במקרה זה, התגייסה העירייה לסייע בקידום הליך הסדרה הקניינית של בעלי העניין במגרש תוך איזון נפחי הבניה בהתאם לסביבתה הבנויה ואופי השכונה. יתרה מכך, סימון המתחם כ"מתחם להתחדשות עירונית" אינו רלוונטי שכן אין "כפל מבצעים", מגרש זה כבר כיום, מקבל את תוספת הרחק (1) לרחק מקסימלי 5 מתוקף ההוראות ל- ר-82 (דופן קבוץ גלויות).			
	שיעור הרח"ק המרבי כפי שמוצע במסגרת תא 5500 הוא פועל יוצא של שיקולים תכנוניים רבים ולא מתמצה בהבטחת התכנות כלכלית כזאת או אחרת. נציין שלהבנתנו, שיעור הרח"ק המוצע במסגרת תא 5500 מאפשר התכנות כלכלית במסגרת התחדשות עירונית.			
	מסמך מדיניות להתחדשות נווה שרת אשר בשנת 2014 ע"י הועדה המקומית לאחר הליך שיתוף ציבור רחב וארוך. המדיניות זיהתה את פוטנציאל השכונה כמרכז רובעי בעל נגישות גבוהה, בקרבה למוקדי טבע ובעירוב שימושים. נקבעו כללים וכלים לאופן ההתחדשות העירונית של השכונה, תוך הקפדה על המרחב הציבורי והתשתיות, ותוך גמישות מרבית בתכנון המתחמים בהתאם לתנאים ולצרכים "בזמן אמת". המסמך כלל הנחיות לפיתוח, הרחבה וחילו דרכים לכדי רשת עירונית, הוספת כניסות ויציאות לשכונה, הגדלת שטחים ציבוריים במטרה לאפשר הכפלת כמות יח"ד בשכונה			

<p>והתחדשות המבנים, התשתיות הציבוריות והרקמה העירונית. המדיניות קבעה מתחמים לתכנון, והיא מאפשרת הכנת תכניות מפורטות להתחדשות עירונית בשכונה. בשנים שעברו מאז אושר מסמך המדיניות אנו פועלים על סמך עקרונות התכנון שנקבעו בו ובדגש על שמירה ושיפור השלד הציבורי, תוספת שטחים ציבוריים לרווחת התושבים ושיפור הנגישות אל השטחים הפתוחים בשכונה ומסביב לה- פארק הירקון, נחל הפרדסים. תוספת השטחים הציבוריים יוכלו בן היתר לתת מענה לצורכי התושבים במגוון שימושים- תרבות, פנאי, חינוך, קהילה, דת ועוד.</p>	<p>שהיה בשנים עברו אשמח שכל הנוגעים בדבר יחשבו שוב על התושבים שכבר איכלסו את הדירות ונהנים מהנוף ומהשינוי שהשכונה עוברת. כמו כן אשמח שידאגו ליציאה נוחה ונגישה יותר מהשכונה לפארק קרוב לשכונה לגינות ירוקות שבילי אופניים נוחים לדאוג לתשתיות סביבתיות טובות ונוחות התכנון ברחוב בית אל לקוי מאוד נתיב אחד ליציאה מהשכונה שהוא בעייתי מאד פתרון למצוקת החנייה בשכונה גם לדיירים וגם לאורחים כרגע בעייתי מאד. השכונה סבלה מתסמונת שכונת פשע שכונת עוני והשינוי שהחל ממש מלבב וגורם לתיקון עיוות לילדי השכונה ולכן חשוב שייעשה בחוכמה בהבנה שנמשך להינות לחיות בשכונה. נולדתי בשכונה לפני כ-61 שנים עזבתי את השכונה למשך כ-30 שנים וכעת אני חוזרת אליה בשמחה גדולה אך עם חששות גדולים לגבי המשך הבנייה. אשמח שיהיו חוגים מעניינים למבוגרים שתהיה פעילות מתאימה ומכבדת לכמה חתכי גילאים. אשמח אם יהיה מקום ענק שישמש כתיאטרון/אולם קונצרטים/אולם להצגת תערוכות בקרבת מקום שיהיה אפשר לרכוש הצגות מהבימה או הקאמרי ועוד תיאטראות כדי שלא נצטרך לנסוע רחוק כדי להינות מתרבות. תודה ויישר כח לעוסקים במלאכה</p>	
<p>ככלל, סעיף 106 ב' ייבחן ע"י הועדה המחוזית לאחר דיון בהתנגדויות (השלב שאחרי הפקדת התכנית). טרם הגענו לשלב זה, לפני כן על הועדה המחוזית לאשר את התכנית להפקדה ולהפקידה בפועל. השינוי העיקרי הוא בדרום שכונת מונטיפיורי - מדרום לרחוב ישראל בק לא יותרו שימושי מגורים.</p>	<p>כיצד ניתן לקבל מידע רחב יותר על סעיף 106 לתוכנית המתאר לגבי איזור 602א בשכונת מונטיפיורי- נא לפרט מה העדכון</p>	<p>מרכז העיר מונטיפיורי</p>
<p>יפו העתיקה אינה זהה במאפייניה למרקם יפו ההסטורית, לשוק הפשפשים או לעג'מי. יפו העתיקה מהווה מרקם רגיש יותר ולכן לא מתאפשרות בו זכויות בניה זהות למרקמים השכנים. כבר היום תא/5000 מאפשרת תוספת זכויות בתחום יפו העתיקה אך דורשת מסמך מדיניות כתנאי לקידום תכנית.</p>	<p>לאחר שראיתי את המפה שפירסמתם לגבי השינויים המוצעים ביפו וברח' יפת שמת לי לב שישנם אזורים שלא קיבלו התייחסות. כגון הקטע של רח' יפת שבין רח' עמיעד מצפון לבין רח' לואי פסטר מדרום. מדובר באזור שחלה עליו תב'ע 606א. אותה תב'ע אומרת שלא ניתן לבנות לאחר שנהרס מבנה. ולכן חשוב ביותר באופן שוויוני לאפשר גם לאזור זה אפשרות תכנונית לפי הרח"ק המוצע באזורים השכנים במסגרת התכנית.</p>	<p>דרום העיר יפו רחוב יפת</p>
<p>תכנית קבוץ גלויות תא/5006 מקודמת בימים אלו בהתאם לנוהל קידום תכניות מפורטות ובהתאם לתקן 21.1 השמאי ונמצאה כי עומדת ברווחיות הנדרשת. מגבלות הפרויקט הן בהבט הרישוי והקנייני הובילו להליך תכנוני חריג אליו התגייסו</p>	<p>מתחם קיבוץ גלויות מיועד לפינוי בינוי מצוי על ציר ראשי ובקרבת תחנת הקו הירוק. עם זאת במגבלות תכנית מיתאר תא 5000 הפרויקט אינו בר</p>	<p>דרום העיר יפו קיבוץ גלויות</p>

<p>כלל הגורמים העירוניים ונעשה בשיתוף פעולה עם חברה יזמית תוך התאמה לתכנית המתאר. סוגיית תוספת שטח בעבור דירות התמורה איננה רלוונטית בפרויקט מסוג זה, שכן בבסיסו קיים פער שבין השטח הרשום בטאבו לשטח הבנוי בפועל. סוגיית התמורות בהתאם למדיניות עירונית אשר מוגבלת ב 12 מ"ר איננה רלוונטית במקרה שכן היא נבחנת ביחס לשטח הרשום בטאבו. במקרה זה, התגיסה העירייה לסייע בקידום הליך הסדרה הקניינית של בעלי הענין במגרש תוך איזון נפחי הבניה בהתאם לסביבתה הבנויה ואופי השכונה. יתרה מכך, סימון המתחם כ"מתחם להתחדשות עירונית" אינו רלוונטי שכן אין "כפל מבצעים", מגרש זה כבר כיום, מקבל את תוספת הרחק (1) לרחק מקסימלי 5 מתוקף ר-82 (דופן קבוץ גלויות)</p>	<p>מימוש והדו"ח הכלכלי של היזם - כאשר הוא מציג תכנית שאינה מוסכמת על הבעלים ללא תוספות כלל על אף שמדובר בדירות קטנות במיוחד - מציין שיעור רווחיות שאינו מאפשר מימוש. יש לסמן את המתחם להתחדשות עירונית להגדיל רח'ק ומספר קומות על מנת לאפשר מימוש תכנית להתחדשות עירונית במתכונת פינני בינוי עם תוספת שטח מינימלית מקובלת לבעלים.</p>			
<p>בתכנית המתאר התקפה והן בעדכון, מסומנים חלקים מאזורי העיר כאזורי מגורים בבנייה נמוכה ובחפיפה, בנספח העיצוב, אזורים המוגבלים עד ל-4 קומות.</p>	<p>במסגרת בניה למגורים בתל אביב יש לשמור על מרקם של אזורים אשר הבנייה בהם נמוכה או צמודת קרקע. בנוסף כתושב תל אביב שבה נולדתי ומתקרב לגיל 60 אני רוצה להבין האם ישנן קרקעות שמוצעות לציבור לשם בניה צמודת קרקע?</p>	-	כלל העיר	מגורים והתחדשות עירונית
<p>עדכון תכנית המתאר אינו מבטל את מדיניות רמת אביב הירוקה ולא משנה את הנחיות התכנון בשכונת המגורים. עדכון המתאר כן נותן כלים להעצמת הבנייה בדופן השכונה במגרשים הגובלים ברחוב איינשטיין, שהמדיניות ותכנית המתאר מגדירות ברחוב עירוני ומסחרי.</p>	<p>חשוב לשמור את תוכנית המדיניות לרמת אביב הירוקה תא/9006 במסגרת תוכנית המתאר</p>	רמת אביב הירוקה	צפון העיר	מגורים והתחדשות עירונית
<p>התכניות העירוניות אינן מנותקות מתכניות המדינה בנושאים השונים, לרבות תכניות המדינה למערכת המטרו ולפיתוח סביב תחנות המטרו ותכנית המתאר מבקש להתאים את מגמות הפיתוח של המדינה לאופי השכונות, ככול הניתן.</p>	<p>תושבת שכונת רמת החייל מזה שנים רבות. תכנית המתאר 5500 שהוצגה מתעלמת באופן בולט מנושא התחבורה, עומסי התחבורה, החנייה, כניסות ויציאות בתכניות הבינוי המסיבי המתוכנן מסביב לשכונת רמת החייל: תכנית מוסך דן הארד וטבנקין. לא ייתכן להתייחס למלאי התכנוני במושגים של 'העצמה לאור תמ'א 70' בלי לתת התייחסות רצינית לקשר ההדוק הפוגעני שנולד בחטא בין תכנית המטרו לתמ'א 70 שהיא תכנית נדלניסטית הרסנית ודורסנית. עליכם מוטלת האחריות לתת מענה לתכנון התחבורתי ולא להסתמך על 'מענה למטרו' תכנית המטרו שאולי תצא לדרך בעוד 20-30 שנה. תכנית מוסך דן תאושר ותצא לדרך כבר בשנים הקרובות כאשר אין כל פתרון לעומס התחבורתי הקיים כבר היום וצפוי שיהפוך לקטסטרופה בהמשך.</p>	מוסך דן	צפון העיר	מגורים והתחדשות עירונית
<p>הנושא נבחן באופן נקודתי והוחלט לא לשנות את תכנית המתאר.</p>	<p>הצעה להרחבת תחום גובה בינוי עד 15 קומות תוך מתן אפשרות לתוספת שימוש מעורב למגרש/מגרשים בפינת הרחובות התערובה/אוסישקין/דיזנגוף. מדובר למעשה בהרחבה של התחום הנושק ממערב והחרגת המגרש/מגרשים מתכנית רובע 3. מטרת השינוי - התחדשות עירונית במגרש גדול ומורכב בצומת רגישה ומרכזית. הוצגה תכנית למחלקת תכנון והקווים</p>	רחוב אוסישקי	מרכז העיר	מגורים והתחדשות עירונית

	<p>המנחים נבחנו בחיוב על ידי מחלקת התכנון אך אפשרות השינוי מותנה בשינוי בסמכות מחוזית / שינוי תכנית המתאר.</p>			
<p>השיקולים העומדים בבסיס תכנית המתאר הינם תכנוניים ביסודם ולא מתבססים רק על היתכנות כלכלית. התכנית הוכנה בראייה לעתיד ואין לנו יכולת לצפות השינויים בערכי הקרקע בטווח השנים הרלוונטי לתכנית בהיקף כלל עירוני.</p>	<p>אני גר במתחם שמושפע ממטרו (טולקובסקי 25). אני מבין שבמקביל לתא 5500 מקודם גם תמא 70 שמיועד בדיוק למקרה שלי (מטרו) אלא שהרחק המוצע בו הוא פי 1.5 ממה שתא 5500 מציע אני גר בבית צמוד קרקע יחסית חדש וכבר היה יזם זריז שחישב לנו את התמורות על פי תא 5500 ולעניות דעתי ולדעתו של היזם (שכבר טרח ודיבר עם 50% מדיירי המתחם) אין היתכנות כלכלית לתא 5500. כיצד ניתן להידבר בשביל לשפר את המצב? המתחם שבו אני גר (בין טולקובסקי למשה סנה ותחום גם על ידי רחוב צהל דבורה הנביאה ופומרוק) מכיל 31 בתים משותפים ו 131 דירות שונות בממוצע 4 לבניין בשביל שכל הדיירים יסכימו צריך 66% מכל בניין (בכול הבניינים) בבית עם 4 זה הופך פרקטית ל 75% בכל בניין מה שהופך את זה לחסר סיכוי עם רחק 3 (תא 5500) בלבד אני מוביל נציגות שמייצגת כ 90% מהדיירים איך מתקדמים להיתכנות כלכלית?</p>	<p>רמות צהלה</p>	<p>צפון העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>ההגדרה להתחדשות עירונית בתכנית המתאר הינה: "חידוש מרקמים עירוניים בנויים בדרך של בינוי מחדש ו/או שיקום ו/או עיבוי ו/או שיפור המרקם הקיים לצורך שדרוג איכותו העירונית של אזור מסוים". כלומר, לתפיסתנו התחדשות עירונית יכולה לקבל ביטוי במגוון כלים ולא רק הריסה ובנייה. אחד הכלים לדוגמא הוא קידום תכניות מפורטות הכוללות "מתווה משולב", במסגרתו חלק מהבניינים במצב הקיים עוברים הריסה ובניה וחלקם עוברים "שדרוג" (לרוב חיזוק ועיבוי). התכנית לא קובעת זכויות שניתן לממש במסגרת תמ"א 38 (התחדשות בניינית באמצעות הליכי רישוי) זכויות אלו ניתנות מכח תכנית ארצית – תמ"א 38 (וחלופותיה). עידכון המתאר מוסיף התייחסות ליתרונות שבהותרת מבנים קיימים ושידרוגם ומאפשר לוועדה לקבוע מנגנוני תחזוקה למבנים.</p>	<p>לפי עיון בתוכנית המוצעת אין עידוד לשימור מבנים קיימים אלא רק להתחדשות עירונית עידוד אקטיבי של שידרוג מבנים על ידי עיבוי בינוי תמא 1\38 הוא הכרחי להלן הסיבות: שידרוג וחיזוק מבנים מאפשר לשמר את האוכלוסייה הוותיקה והחלשה ולהימנע מדחיקתם מבלי תיכנון ומורכבות. עלות תחזוקת המבנה תהיה עדיין נמוכה וסבירה לכיס ולא תהווה בעיה בקרב הדיירים ולכן גם לא יהיה צורך בתכנון ומורכבות בעניין זה, בנייה נמוכה ולכן לא תהווה מטריד לתושבים שמסביב לעומת 'פינוי בינוי'.</p>		<p>כלל העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>איננו מקדמים תכניות התחדשות בהתבסס על תא/ 5500 עד למתן תוקף. תכנית המתאר מתבססת על ראייה לטווח ארוך ומגדירה פוטנציאל לתכניות מפורטות. לאחר אישור תא/ 5500 כל יוזמה לתכנית מפורטת תיבחן לגופה.</p>	<p>ברצוני להביע את התנגדותי לתוכנית ההתחדשות העירונית במתחם הרחובות משה סנה/דבורה הנביאה/צהל/טולקובסקי. בעלי הדירות בשכונה רכשו במיטב כספם דירה באזור בעל ציביון שקט ירוק בתים נמוכים ומרחב. כל שינוי שיהפוך את המבנים לבתי מגורים רבי קומות באזור יפגע וימחק את סממניה הייחודיים של השכונה יפגע קשות באיכות חיי התושבים ובערך הדירות (ולא משנה התמורות</p>	<p>גני צהלה</p>	<p>צפון העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>

	<p>שיוצעו). כמו כן תשתיות התחבורה שממילא עמוסות בשל הבאים ושבים מאזורי התעסוקה ברחובות הברזל ווולנברג היוצרים עומסי תנועה כבדים בשעות הבוקר אחה"צ והערב. לצד אלו כל כפיה של תוכנית תהווה פגיעה קשה בחוקי היסוד שלנו כאזרחים בעלי נכסים פרטיים שהינם בבעלותם כלפי 'כולי עלמא' והפרתם.</p>			
<p>נווה שאנן עוברת תהליכי התחדשות מורכבים ומגוונים ביניהם אזורי המע"ר בדפנות השכונה, שיקום המרחב הציבורי סלילה של שני קווי רכבת קלה והקמת קמפוס תרבות ויכיר ציבורית רחבת היקף בתחום התחנה המרכזית הישנה. זכויות הבניה בתכנית המתאר לאזורים המרקמים/פנימיים של השכונה מאפשרות התחדשות עירונית מגרשית התואמת את צביונה של השכונה ושומרת על איכותמלאי הדיור הקיים והעתידי, מעברי אוויר ואור ומרחבים לנטיעות עצים ועוד.</p>	<p>בלב שכונת נווה שאנן בעיקר ברחובות יסוד המעלה נווה שאנן ובסביבה יש עשרות בניינים ישנים ללא ממ'דים ושאינם מוגנים מפני רעידות אדמה ואיום הטילים והמצב שם מאוד לא טוב בכלל. כולל דרי רחוב זנות סחר בסמים וביות נוספות. הבניינים האלו בנויים 4 קומות ובחלק מהם יש אפילו דירת גג או מרתף. ובשביל ליצור מנגנון להריסה ובנייה צריך שיהיה לפחות יחס של 1:2.5. לכן חשוב שלעיריה יהיו את הכלים לאפשר את התחדשות הבניינים האלו במסגרת תוכנית המתאר תא 5500. (הרי תמיד העיריה יכולה לאשר פחות אם תסבור שזה לא נכון או לא מתאים. ולכן - חשוב שהמרקם השכונתי יהיה כפי שמסומן בנספח העיצוב עד 9 קומות ולא להגביל ל-8. וגם חשוב שהרח'ק המירבי יהיה 4.5. כך שיהיה לעיריה את הגמישות והיכולת ליצור מנגנון עתידי להריסה ובנייה. יחס פינוי בינוי בתב"ע</p>	<p>נווה שאנן</p>	<p>דרום העיר יפו</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>לשכונת התקווה יש מרקם בינוי ייחודי שצוותי העירייה ממליצים לשמור עליו. מאפייני השכונה יאפשרו פיתוח בהתאם לקצב פיתוח המגרשים הבודדים, ולא בעזרת תוכנית פינוי-בינוי מתחמית. תא/5500 מאפשרת טווח זכויות לחדש ולצופף לפי המגרשים. זה לא אומר שלא תהיה התחדשות, אלא שהיא תקודם בצורה מתאימה למקרה המקומי של שכונת התקווה. בנוסף, ההתחדשות תוכל לקרות רק לאחר סיום תהליך הפרדת הבעלויות (רה-פרצלציה).</p>	<p>מבנים רבים בשכונת התקווה ישנים מאוד ומצויים במצב של היסדקות והתפוררות. מצב זה מהווה סכנה חמורה בשגרה ובתרחיש של רעידת אדמה קייים חשש לאסון המוני. כמו כן כמעט בכל הדירות אין מרחב מוגן והתושבים שרבים מהם קשישים אינם מספיקים להגיע למקלט בזמן. תוכנית המתאר מייעדת את השכונה להתחדשות עצמאית ולהלן התייחסות: 1. לפי מרכז המחקר של העירייה שכונת התקווה מדורגת במקום האחרון בעיר במדד הכלכלי-חברתי ולרוב התושבים אין יכולת לבצע התחדשות עצמאית. 2. העירייה יוצרת אי צדק חברתי בכך שהיא מעודדת (באמצעות עזרה וביצרון) התחדשות עירונית בשכונות חזקות ומשאירה את תושבי שכונת התקווה להתמודד בעצמם ולשלם מהכסף שאין להם על התחדשות עצמאית. 3. בעבר הוצע למספר גורמים בעירייה לאפשר כניסת יזמים לצורך ביצוע התחדשות</p>	<p>שכונת התקווה</p>	<p>מזרח העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>

	<p>עירונית תוך שמירה על מגבלת גובה הבנייה (4 קומות) ולתת בתמורה זכויות בנייה בשטחים אחרים (מגרש משלים). מקורות: קריסת מבנים: ראו לדוגמה קריסת מרפסת ברח' חנוך 27 בשנת 2020. קישור: https://hm-news.co.il/101540 או קריסת גרם מדרגות ברחוב התקווה בפברואר השנה: https://www.ynet.co.il/news/article/hkp1hkpho מדד כלכלי חברתי: https://opendata.tel-aviv.gov.il/he/dataltem/118/graph</p>	
<p>תכנון של מבנים שלמים בהחלט מהווה יתרון מבחינות רבות ובתכניות מפורטות רבות יש דרישה לתכנון כולל של אזור משמעותי. יחד עם זאת, בתל אביב יפו סיטואציות רבות של מבנים, שכונות ואזורים ופתרון מסוים אחד אינו בהכרח מתאים לכל הסיטואציות. חלק מההצעות הכלולות בפנייה חשובות ומפורטות ומקבלות מענה בתכנון המפורט ולא דווקא בתכנית המתאר.</p>	<p>לדעתי התכנון של ההתחדשות העירונית חייב להיעשות ב"מתחמים". רק כך ניתן יהיה להשיג מספר הישגים ולהלן חלק מהם: 1. הגדלת שטח הדירה העתידית 2. הגדרה ופיתוח של "החצר החברתית" שנמצאת בלב המתחם חצר שתאפשר סוג של חיי חברה של בעלי הדירות ניתן יהיה להגדיל ולקרר את "קווי הבנין להיקף כך ש"החצר החברתית תהפוך למשמעותית יותר 3. להגדיר את המתחם כגוף אנרגטי למקם על הבתים החדשים (בהתאם למיקום היחסי) קולטי שמש טורבינות רוח אנכיות "קיר ירוק" לצינון על ידי גידול צמחייה תעלות רוח (מזרח-מערב) שתאפשרנה זרימת אוויר גם בדירות מוסתרות כדי להקטין את עלויות המיזוג. לאפשר ניהול ובקרה אוטונומית לוויסות הטמפ' בכל דירה בכל בניין ובמתחם כולו כיחידה אחת. 4. לאפשר פיתוח של "גג ירוק" - חממה ביתית לגידול של צמחי מאכל לאנשי הבניין. 5. לבנות "גשר" מתכת בין הבתים שבמתחם להצללה של "החצר החברתית". 6. לבצע הכנה של מנחת רחפנים נושאי אדם על ה"גשר" שבין הבתים. לאפיין מעליות חיצוניות כדי לאפשר לתנועה של אנשים מהמנחת ואליו. 7. להגדיר כל בניין במתחם כבניין חכם. לבנות תשתית תקשורת מתאימה בין הדירות בין הבנין לעיריה לאפשר ניטור מקומי ומרוחק ממרכז בקרה בעיריה (שעדיין לא קיים) לזיהוי מוקדם של בעיות באספקת המים בפיוני הביוב באיזון הטמפ' של הבניינים באספקת החשמל במעליות בטורבינות בכמות החונים בחניון בכמות האופניים/הקורקינטים הציבוריים וכדומה. אשמח לעזור בתכנון של מתחמים שכאלה.</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p> <p>כלל העיר</p>

<p>נושא חשוב ביותר, עדכון תכנית המתאר כולל התייחסות לדיוור בר השגה בהתאם למדיניות העירונית שאושרה לאחרונה.</p>	<p>בהתחדשות עירונית חשוב מאוד להגדיל משמעותית את התמורות של הקבלנים בצורה של דירות לדיוור בר השגה בניהול העירייה. ללא זה א.נשי המעמד הבינוני לאט לאט יעזבו את העיר. בנוסף לגיוון תמהיל תושבי העיר דרך הדיוור בר השגה ניתן לתעדף נותני שרותים לציבור (גננות מסייעות רכזי נוער ...) כך שתינתם להסן מוטיבציה נוספת לעבוד בעיר</p>	<p>כלל העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>נווה שאנן עוברת תהליכי התחדשות מורכבים ומגוונים ביניהם אזורי המע"ר בדפנות השכונה, שיקום המרחב הציבורי סלילה של שני קווי רכבת קלה והקמת קמפוס תרבות ויכיר ציבורית רחבת היקף בתחום התחנה המרכזית הישנה. זכויות הבניה בתכנית המתאר לאזורים המרקמים/פנימיים של השכונה מאפשרות התחדשות עירונית מגרשית התואמת את צביונה של השכונה ושומרת על איכותמלאי הדיוור הקיים והעתידי, מעברי אוויר ואור ומרחבים לנטיעות עצים ועוד.</p>	<p>צריך להגדיל זכויות בניה בנווה שאנן כדאי שיהיה כלכלי לעשות פינוי בינוי. הוספת ממד שזה פיקוח נפש. וכך האזור ישתפר. כרגע העירייה לא נותנת את הכלים</p>	<p>דרום העיר יופו</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>שכונת מונטיפיורי מאופיינת בתמהיל שימושים של מסחר תעסוקה יצירתית ומלאכות שעלולים להוות מטרד למגורים. מדובר במעט אזורים בעיר שעוד נותרו שמאפשרים שימושים מסוג זה. קביעת ייעוד מגורים מביא לדחיקת שימושים אלו ממרכז העיר ובסופו של דבר לדחיקת מהעיר, ולכן רואה העירייה יתרון גדול בשמירה על מגוון שימושים ובשילובם בשימושי בתעסוקה בלבד.</p>	<p>לקחתם את שכונת דרום מונטיפיורי יש שם רק בעלי עסקים קטנים השארתם את אחוזי הבניה כמו שהם (4 קומות) וביטלתם את המגורים ובכך גזרתם מזירת מוות על השכונה כיוון שלא משתלם לבנות שם</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>שכונת מונטיפיורי מאופיינת בתמהיל שימושים של מסחר תעסוקה יצירתית ומלאכות שעלולים להוות מטרד למגורים. מדובר במעט אזורים בעיר שעוד נותרו שמאפשרים שימושים מסוג זה. קביעת ייעוד מגורים מביא לדחיקת שימושים אלו ממרכז העיר ובסופו של דבר לדחיקת מהעיר, ולכן רואה העירייה יתרון גדול בשמירה על מגוון שימושים ובשילובם בשימושי בתעסוקה בלבד.</p>	<p>האזור הדרומי בשכונת מונטיפיורי מוגדר כאזור מעורב בתא/5000 ובתא/5500. בעדכון תכנית המתאר רשום שתמהיל השימושים ייקבע (בעתיד) במסמך מדיניות ושצוות התכנון (כיום) ממליץ ללא מגורים. רצון העירייה לשמר תעסוקה יצירתית בשכונת מונטיפיורי הינה חשובה וראויה. אך ללא עירוב שימושים הכולל מגורים אזור זה ינטש וידרדר לשימושים לא רצויים כפי שקרה לפני אישור תכנית המדיניות התקפה לשכונה. תכנית המדיניות הקיימת והתב'ע שנערכה בעקבותיה והופסקה ע"י העירייה נעשו בשיתוף ציבור בהבדל מעדכון תכנית המתאר שנערכה ללא שיתוף ציבור בשכונה. ראוי להקשיב לבעלי הנכסים לפני שצוות התכנון ממליץ על שלילת 30% המגורים שמעוגנים בתכנית המתאר תא/5000.</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>שכונת מונטיפיורי מאופיינת בתמהיל שימושים של מסחר תעסוקה יצירתית ומלאכות שעלולים להוות מטרד למגורים. מדובר במעט אזורים בעיר שעוד נותרו שמאפשרים שימושים מסוג זה. קביעת ייעוד מגורים מביא לדחיקת שימושים אלו ממרכז העיר ובסופו של דבר לדחיקת מהעיר, ולכן רואה העירייה יתרון גדול בשמירה על מגוון שימושים ובשילובם בשימושי בתעסוקה בלבד.</p>	<p>1. החצי הצפוני של שכונת מונטיפיורי מהווה שכונה קטנה מידי. וכדי להביא לגודל שכונה רגיל עליה לכלול את החלק הדרומי (מדרום לישראל בק ועד ליצחק שדה) . שכונה בגודל הנוכחי לא תוכל לקבל את כל השירותים השכונתיים החיוניים. מכיוון שמערבית לה יש את דרך בגין ומזרחית לה איילון וצפונית לה</p>	<p>מרכז העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>

	<p>המע"ר לשכונה יש כיוון אחד להתרחבות - דרומה. ילדים שירדו לשחק ביקראל בק ייתקלו במוסכים ומכוניות מסכנות חיים. תושבי הרחוב ייסבלו מרעש המועדונים וההתפרעות הבכנלית התרחשת מידי סוף שבוע בחצי הדרומי של השכונה 2. אמנם העירייה רוצה בארנונה עסקית אבל העולם העיסקי עובר לעבודה מהבית ביחד עם המשבר הפיננסי העולמי המתמשך והמשבר המקומי שייקח שנים ארוכות להתאושש ממנו. לכן ארנונה עסקית היא רווחית אבל רק כאשר המשרדים מאוכלסים. לכן יש לתכנן את מונטיפיורי מדרום לישראל בק כחציה הדרומי של שכונת מונטיפיורי כשכונת מגורים.</p>	
<p>נווה שאנן עוברת תהליכי התחדשות מורכבים ומגוונים ביניהם אזורי המע"ר בדפנות השכונה, שיקום המרחב הציבורי, סלילה של שני קווי רכבת קלה והקמת קמפוס תרבות וכיכר ציבורית רחבת היקף בתחום התחנה המרכזית הישנה. זכויות הבניה בתכנית המתאר לאזורים המרקמים/פנימיים של השכונה מאפשרות התחדשות עירונית מגרשית התואמת את צבינה של השכונה ושומרת על איכותמלאי הדיור הקיים והעתידי, מעברי אוויר ואור ומרחבים לנטיעות עצים ועוד. לגבי התחנה המרכזית- העמדה העירונית היא פיזור של מסופי אוטובוסים למוקדים שונים. כך, בעתיד חלק מפעילות התחנה המרכזית תוצא משם. גם בעתיד עדיין תתקיים פעילות מסוף אוטובוסים עירוני לטובת שמירה על נגישות לתחבורה הציבורית, כחלק מפיזור מסופי האוטובוסים ברחבי העיר. סוגיית מבנה התחנה המרכזית נידון והעתידי שלו נבחן במסגרת מסמך מדיניות, שבמסגרתו יתקיימו גם מפגשי שיתוף ציבור. הצוות העירוני רואה ערך בשמירה מסוימת על האופי התרבותי-קהילתי הקיים.</p>	<p>דרום תל אביב בכלל ושכונת נווה שאנן בפרט סבלו משנים רבות של הזנחה מצד הרשויות. הגיעה העת לתקן זאת. יש לפעול לפינוי התחנה המרכזית החדשה ולמצוא חלופה למסוף האוטובוסים שחונק את השכונה. יש לפעול למיגור הפשיעה הסמים והזנות מהרחובות כדי שמשפחות תוכלנה ליצור קהילות ולגור שם. יש לשקול מחדש את מתן זכויות הבניה לאור תמא 38 שלא מצליחות למשוך יזמים. יש לשקול מארג של איזון בין שטחי קהילה לשימוש ציבורי לבין תעסוקה מלונאות ומגורים. המצב כיום הוא כזה שרוב השכונה היא בניינים ישנים ורעועים שאינם עומדים בדרישות פיקוד העורף למיגון מפני רעידות אדמה. בשל האילוצים שנוצרו במשך השנים האוכלוסייה שמתגוררת בשכונה יוצרת קושי לשנות את תמהיל האוכלוסייה לכן נדרש פה מהלך של שיקום. האיזור הינו מרכזי ויזימים רבים רוצים לבנות אך הכדאיות הכלכלית לא משאירה מקום להתפתח. ראוי כי העירייה בשיתוף עם משרדי הממשלה יתכנסו למציאת פתרון נקודתי לשכונות אלה ולשיקומן. רק על ידי החלפת האוכלוסייה המתגוררת שם בעזרת התחדשות עירונית. הוצעו פתרונות יצירתיים רבים כיצד לתת מענה ל'ריאה ירוקה' ע"י שימוש בגגות הבניינים למרחבים קהילתיים ירוקים גינות שיתופיות וחממות גידול לטובת הציבור. אני הייתי שמח שבעלי הדירות יהיו מעורבים יותר בתהליכי קבלת ההחלטות בעירייה בנושאי מדיניות כדי שתהיה להם יכולת</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p> <p>דרום העיר ויפו</p> <p>נווה שאנן</p>

<p>השפעה טובה יותר ע"ע 'חוכמת ההמונים'</p>	<p>עדכון תכנית המתאר תא/5500 לא משנה את אופי השכונה כשכונת מגורים עם בנייה פרטית ונמוכה. השינוי המוצע מתייחס לשורת הבניינים ברחוב הגולן שנמצאת בסמיכות לתחנת המטרו העתידית וכוללת מבנים משותפים הראויים להתחדשות. פיתוח בסביבת מטרו הוא מטרה לאומית. הבניינים בכתובת הגולן 44-52 הינם בניינים בבנייה פרטית (צמודי קרקע) ואינם נמצאים בסמיכות לתחנת מטרו מתוכננת.</p>	<p>השפעה טובה יותר ע"ע 'חוכמת ההמונים'</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>	<p>אנחנו קבוצה של 8 בעלי קרקע מרחוב הגולן 44+46+48+50+52 הבעלים של בתים פרטיים שגובלים עם רחוב ראול וולנברג 1 עד 9 ושם תמוקם התחנה של הקו הירוק אנו מעוניינים לאחד את החלקות ולבנות 2 קומות מסחר + 2 מגדלי מגורים ולאפשר לתושבי שכונת ישגב מעבר לתחנת הקו הירוק. תחנת ראול וולנברג כיום לתושבי שכונת רמת החייל ישגב אין אפשרות להגיע רגלית לתחנה של הקו הירוק למרות שהם גרים 200 מטר אווירית. הם חייבים לעשות עיקוף גדול על מנת להשתמש ברקל הקו הירוק. אני מדבר על התחנה הראשונה בראול וולנברג פינת הברזל.</p>	<p>רחוב גולן</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>	<p>ההתחדשות הבניינית המתוארת מתייחסת לתמ"א 38 ולא לתא/5500. תמ"א 38 הינה תכנית בסמכות ארצית המאפשרת התחדשות לכל בניין "הטעון חיזוק" ואינה כוללת התייחסות לתוספת שטחים לצרכי ציבור בגרסתה המקורית. היתרי בנייה שיצאו מתוקף התכנית המחליפה את תמ"א 38 ידרשו ככל הנראה להקצות שטחי ציבור. כל התחדשות המתבצעת במסגרת תכניות מפורטות מתוקף תכנית המתאר תכלול התייחסות לתשתיות וצרכי ציבור.</p>	<p>צפון העיר</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>	<p>נווה שאנן עוברת תהליכי התחדשות מורכבים ומגוונים ביניהם אזורי המע"ר בדפנות השכונה, שיקום המרחב הציבורי סלילה של שני קווי רכבת קלה והקמת קמפוס תרבות ויכיר ציבורית רחבת היקף בתחום התחנה המרכזית הישנה. זכויות הבניה בתכנית המתאר לאזורים המרקמים/פנימיים של השכונה מאפשרות התחדשות עירונית מגרשית התואמת את צביונה של השכונה ושומרת על איכותמלאי הדיור הקיים והעתיד, מעברי אוויר ואור ומרחבים לנטיעות עצים ועוד.</p>	<p>דרום העיר ויפו</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>	<p>נווה שאנן עוברת תהליכי התחדשות מורכבים ומגוונים ביניהם אזורי המע"ר בדפנות השכונה, שיקום המרחב הציבורי סלילה של שני קווי רכבת קלה והקמת קמפוס תרבות ויכיר ציבורית רחבת היקף בתחום התחנה המרכזית הישנה. זכויות הבניה בתכנית המתאר לאזורים המרקמים/פנימיים של השכונה מאפשרות התחדשות עירונית מגרשית התואמת את צביונה של השכונה ושומרת על איכותמלאי הדיור הקיים והעתיד, מעברי אוויר ואור ומרחבים לנטיעות עצים ועוד.</p>	<p>נווה שאנן</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p>



עשתה מאמצים לסייע ולשקם את השכונה באמצעות עידוד בנייה חדשה כאשר בשנת 2005 ניתן תמריץ לגודל דירה מינימלי של 50 מ'ר ובשנת 2010 ניתן תמריץ לתוספת שטחי שירות. ואכן מאמצי העירייה והתמריצים עודדו התחלות בנייה חדש שנעשתה בעיקר ע'ג מגרשים ריקים ובהריסתם של בניינים נמוכים בבעלות יחידה או משפחתית. למרבה הצער והכאב נראה כי משהו השתנה. הגישה המעודדת ומתן תמריצי התחדשות עירונית הפכו להיות נחלתם של אזורי המע'ר בלבד כאשר עוד ועוד מגדלים מאושרים בדפנות השכונה בגבהים ההולכים ועולים עם הקלות מרחיבות ועם תכסית המגיעה עד כדי 85% משטח המגרש 0 שטחי ציבור בקרקע וחישוב הרח'ק ממלוא שטח המגרש הסחיר וקווי בניין שחלקם מוגדרים כקו 0. וכך בזמן שאזורי המע'ר מקבלים תמריצים ההולכים וגדלים לב השכונה מקבל הפחתות והגבלות שהולכות ומחמירות. אם במדיניות הקודמת ניתן היה לבנות עד 24 דירות למגרש טיפוס ע'פ הפרוגרמה של העירייה הרי שכעת ניתן לבנות עד 16 דירות למגרש טיפוס. אפשרויות הבנייה בקווי 0 ובתכסית של עד 70% שאושרו בעבר לבניינים חדשים בלב השכונה הפכו להיות נחלתם של בעלי מגדלים. התפיסה התכנונית הנוכחית יוצרת אנומליה ומציאות קשה. במקום שכלל תושבי השכונה ישלמו את מחיר הגדלת הצפיפות מחד ומאיך יהנו מיתרונותיה (לרבות נפחי בנייה ותמריצים שיאפשרו הקמת ממ'דים לבניינים הישנים בלב השכונה) הרי הגישה הסלקטיבית המאפשרת והמתמרצת את הגדלת הצפיפות ניתנת רק לאזורי המע'ר ע'ח פגיעה באיכות החיים של תושבי השכונה. מדוע השתנתה הגישה ללב השכונה והפכה ממעודדת למגבילה? האם מציאות החיים בשכונת נווה שאנן השתנתה משנת 2010? מדוע בשנת 2005 טרום עידן הרכבת הקלה המדיניות המעודדת אפשרה להגיע להיקפי בנייה הגדולים ב-30% מהמקסימום שמאפשרת תוכנית תא 5500? התוצאה העצובה שנוצרת היא שבמקום שמיקומה של שכונת נווה שאנן בלב עורקי מערכות הסעת ההמונים ההולכות ונבנות ישמש בסיס להיקף תמריצים המאפשר

	<p>הריסה ובנייה לבניינים הישנים הרי שקורה בדיוק ההפך. סמיכות השכונה למערכות הסעת ההמונים מהווה בסיס לתמריצים ההולכים וגדלים שניתנים רק לאזורי המער'. יתרה מזאת הרח'ק שכבר אושר בלב השכונה לפי תוכניות תקפות מגיע לכדי 4.5 רח'ק ואף יותר וזאת משטח המגרש הסחיר! (לדוג' – נווה שאנן 11) ואנו בטוחים שהעיריה לא תשנמך את היקפי הבנייה לרח'ק 3.5 שמחושב משטח המגרש נטו על כלל ההפחתות העשויות לנובע מכך. מיכל התכנון בתא 5500 אמור ליצור אופק תכנוני שיקנה לוועדה סמכות אם וכאשר תמצא לנכון לשקם את האזור המרקמי באמצעות היקפי הבנייה ומתן תמריצים שיעודדו התחדשות עירונית לבניינים הישנים והקמת ממ'דים ובוודאי שתא 5500 איננה אמורה ליצור אופק תכנוני שלילי הפחתה ביחס להיקפי הבנייה שכבר אושרו. אנו מלאי תיקווה שתפיסת העיריה לא השתנתה והיא רואה חשיבות רבה לשיקום לב שכונת נווה שאנן בדגש האזורים הקשים ביותר שבין התחנות המרכזיות ואנו מאמינים בכול ליבנו כי העיריה תחזור למדיניות מתן התמריצים ללב השכונה ובוודאי שלא לגרוע מהתמריצים שאושרו בעבר ומנפחי הבנייה שאושרו בעבר ('דמוקרטיה בשלטון המקומי')</p>	
<p>תמא 38 הנה תכנית בסמכות ארצית המאפשרת התחדשות "לבניין הטעון חיזוק." המדיניות העירונית לתמא 38 מגדירה את מספר הקומות הרצוי בכל אזור בהתאם לחתך הרחוב הטיפוסי ובאופן שיאפשר בינוי קוהרנטי ככל הניתן. נציין כי בקרוב יתחיל תהליך הכנת מסמך מדיניות להתחדשות השכונה הכולל שיתוף ציבור. מטרת התהליך היא להתוות את חזון פיתוח השכונה הנמצאת בתנופת התחדשות תוך שמירה על אופייה הקהילתי ואיכויותיה האדריכליות/ תכנוניות.</p>	<p>שכונת נאות אפקה ב יש רחובות כמו המאירי שהולכים להתחדש בתמאות והעיריה לא שמה לה שמשאירה בין לבין בתים שלא זכאים לכאורה לתמא וגורמת לכם לרחוב שחלקו לא יפה, לנזק כלכלי (להילי הגירות ??) אפשר היה לתכנן לעומק רב יותר את הרחוב ולשתף את כל הבניינים בתכנית.</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p> <p>צפון העיר</p> <p>נאות אפקה ב'</p>
<p>זכויות הבניה ותמהיל השימושים בדופן החרש לבנדה מאפשרת התחדשות עירונית משמעותית הכוללת עליה נקודתית לגובה בפינת הרחובות לוינסקי ולבנדה. התמהיל משקף מגוון שימושים רצוי. קידום תכנית מפורטת לכל המתחם הכרחית לצורך יצירת הקצאות לצרכי ציבור משמעותיות הנדרשות בשכונה ואתגרים עירוניים נוספים המקודמים בימים אלו. 30% משכונת נווה שאנן הוגדר כמרחב מע"ר לפיתוח אינטנסיבי אשר נתן מענה ראוי למערכות הסעת ההמונים העוברות בשכונה. אין זה נכון לבחון את תחום הפיתוח סביב צירי מטען ברדיוסים אלה בתכנון מוקפד המכיר את צרכי השכונה ואת אופייה. לגבי היקפי שטחי התעסוקב ומסחר באזור היעוד 30% נקבעו כמינימום נדרש קביעה של 50% הייבנה מידתית תואמת את תכנית 5000 משקפת את צרכי השכונה ולמען הסדר הטוב ישנם אזורים מעורבים בהם תמהיל התעסוקה גדול יותר מ 50%.</p>	<p>שלום רב ראשית יובהר כי פניה זו באמצעות האתר היא בנוסף למכתבנו אשר נשלח גם באמצעות המייל. לנוכח הגבלת היקף הפניה להלן תמצית פנייתנו אשר מוגשת במקביל וכאמור – באמצעות המייל. נודה להתייחסות לפנייתנו המורחבת. משרדנו מייצג את בעלי הזכויות בחלקות 171-174 ו-238 בגוש 6977 ברצועה שבין הרחובות החרש לבנדה ולוינסקי במתחם תכנון משמעותי וראוי בשטח של כ- 5.6 דונם (להלן: 'בעלי הזכויות' מתחם לבנדה' בהתאמה). בעלי הזכויות במתחם לבנדה ניהלו בשנים</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p> <p>דרום העיר יפו</p> <p>נווה שאנן</p>

האחרונות שיח משותף מתוך מטרה לקדם תכנון מפורט עצמאי במתחם זה בהתאם לעקרונות תכנית המתאר תא/5500. לשם כך הם שכרו את שירותי משרדנו ושורת יועצים מהמובילים בתחום - אדריכל עמי מור ממשרד יסקי מור סיון אדריכלים מאיה דוידסון ניהול פרוייקטים שמאי המקרקעין רפאל קונפורטי ועוד. כפי שיפורט להלן הוראות תכנית תא/5500 כפי שפורסמו פוגעות פגיעה חמורה באפשרות התכנון במתחם לבנדה בין היתר מאחר שהן דורשות תכנון כולל לכל אזור תכנון 1802 'דופן החרש-לבנדה' (להלן: 'אזור תכנון 1802'). נציין כבר עכשיו כי הליכי התכנון ביחס למתחם לבנדה קורמים עור וגידים מזה זמן מה לרבות בדיונים מול הועדה המקומית. אדריכל הפרוייקט עמי מור וכן מנהלת הפרוייקט אף פנו מספר פעמים לצוות התכנון העירוני בבקשה לתיאום פגישות עבודה והצגת תכנון ראשוני לפרוייקט ואולם אך לאחרונה נאמר להם (בע'פ) כי לא ניתן יהיה לקדם תכנון עצמאי למתחם ויש לערוך תכנון כולל למתחם ול-11 חלקות נוספות הממוקמות מצפון למתחם לבנדה ועד לרחוב מירון (להלן: 'החלקות הנוספות'). חלק משמעותי מהחלקות הנוספות באזור תכנון 1802 הן חלקות מבונות בעלות בינוי משמעותי והבעלות בהן מתחלקת בין מספר רב של בעלים (חברות ואנשים פרטיים). כפי שציין אדריכל אבנר אקרמן (ממשרד יסקי מור סיון) במכתבו לצוות התכנון העירוני מיום 14.6.2023 (המצורף למכתב זה) מתחם לבנדה לבדו מייצר יחידת קרקע ראויה תכנונית וקיימת הסכמה מלאה של בעלי הזכויות לקידום תכנית בתחומו. קשירת מתחם לבנדה עם החלקות הנוספות באזור תכנון 1802 בתכנון כולל היא בבחינת 'תפסת מרובה לא תפסת' ותוצאתה הקפאת הליך התכנוני למשך שנים רבות תוך הותרת המתחם כולו במצבו התכנוני היום כאזור מלאכה ישן שאינו מפותח (בלשון המעטה) ועלול להוות מפגע לסביבתו. לכך יש להוסיף את העובדה כי זכויות הבניה בתכנית תא/5500 אינן ממצות את הפוטנציאל התכנוני של מתחם לבנדה בשל מיקומו בסמוך לתחנת ההגנה וכמובן בהתחשב בתמ'א 70 ובמס המטרו אשר מכביד על בעלי

	<p>הזכויות במתחם והתוצאה היא אחת ויחידה – קפאון תכנוני ואי מיצוי הפוטנציאל התכנוני של המתחם תוך פגיעה חמורה בזכויות הקניין של בעלי הזכויות. פגיעה נוספת של תכנית תא/5500 בבעלי הזכויות במתחם לבנדה היא הקביעה כי בניגוד להוראות תכנית תא/5500 ביחס לאזור מעורב לפיהן אחוז השטחים לשימושי תעסוקה ומסחר לא יפחת מ-30% מסך השטחים הסחירים בתכנית ביחס לאזור תכנון 802' מדובר על לפחות 50% לטובת מסחר תעסוקה ומלאכה תוך הפחתת שיעור המגורים באופן משמעותי. יובהר כי ההתייחסות שלהלן אינה ממצה את מכלול הטענות של בעלי הזכויות ביחס לתכנית תא/5500 אשר יוצגו במסגרת ההתנגדויות לתכנית בהתאם לדין ואולם מדובר על נושאים מהותיים שדורשים תיקון מידי כבר בשלב זה שכן הותרת הדברים על כנם מסכלת כל אפשרות לתכנון עצמאי במתחם לבנדה. לנוכח האמור נבקש כי הוראות תכנית תא/5500 יתוקנו כדלקמן: 1. תכנית תא/5500 תאפשר תכנון עצמאי במתחם לבנדה ולא כחלק מתכנון כולל באזור תכנון 802'. לעניין זה יוער כי ניתן לקבוע 'עקרונות על' תכנוניים לאזור התכנון 802' מבלי שהדבר יגביל מימוש עצמאי במתחם לבנדה. 2. הגדלת הרח'ק והתאמתו לרח'ק המוצע במסמכי תמ'א 70 ובמדיניות מחוז תל אביב כך שהרח'ק במתחם לבנדה לא יפחת מרח'ק 20. 3. שינוי תמהיל השימושים במתחם לבנדה כך שיעמוד לכל הפחות על התמהיל הקבוע עבור ייעוד 'עירוני מעורב' היינו אחוז השטחים לשימושי תעסוקה ומסחר לא יפחת מ-30% מסך השטחים הסחירים בתכנית ללא שימושי מלאכה.</p>		
<p>נווה שאנן עוברת תהליכי התחדשות מורכבים ומגוונים ביניהם אזורי המע"ר בדפנות השכונה, שיקום המרחב הציבורי סלילה של שני קווי רכבת קלה והקמת קמפוס תרבות ויכיר ציבורית רחבת היקף בתחום התחנה המרכזית הישנה. זכויות הבניה בתכנית המתאר לאזורים המרקמים/פנימיים של השכונה מאפשרות התחדשות עירונית מגרשית התואמת את צביונה של השכונה ושומרת על איכותמלאי הדיור הקיים והעתידי, מעברי אוויר ואור ומרחבים לנטיעות עצים ועוד.</p>	<p>אזור נווה שאנן מגיעים להיקף בניה מאד לא כלכלי כך שההתחדשות אם תקרה תהיה רק עוד 20 שנה. יש לדאוג לכמה שיותר תמריצים לפינוי בינוי בשכונה מוגדרת כאזור עדיפות לאומי.</p>	<p>נווה שאנן</p>	<p>דרום העיר יפו מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>נווה שאנן עוברת תהליכי התחדשות מורכבים ומגוונים ביניהם אזורי המע"ר בדפנות השכונה, שיקום המרחב הציבורי סלילה של שני קווי רכבת קלה והקמת קמפוס תרבות ויכיר ציבורית רחבת היקף בתחום התחנה המרכזית הישנה. זכויות הבניה בתכנית המתאר לאזורים המרקמים/פנימיים של השכונה מאפשרות התחדשות עירונית מגרשית התואמת את צביונה</p>	<p>המצב בשכונת נווה שאנן גרוע מאד ונעשה עוד יותר גרוע. יש שם הומלסים בהיקפים בלתי נתפסים זנות סוחרי סמים והמון נרקומנים. נשים מפחדות להסתובב בתוך הרחובות האלו. במצב זה הבניינים</p>	<p>נווה שאנן</p>	<p>דרום העיר יפו מגורים והתחדשות עירונית</p>

<p>של השכונה ושומרת על איכותמלאי הדיור הקיים והעתיד, מעברי אוויר ואור ומרחבים לנטיעות עצים ועוד.</p>	<p>הישנים מהווים מפגע ומושכים את השכונה למטה. הבניינים הישנים הם ללא ממ'דים ולא מוגנים כנגד איום הטילים ורעידות האדמה. האם התוכניות שלכם לפתח מתחם נפלא בצדדים של השכונה ולהשאיר את הבניינים הישנים ככה בלי ממ'דים? ככלל אי אפשר להקים ממ'דים בבניינים הישנים בגלל קווי הבניין. למה לא מאפשרים היקפי בנייה שיאפשרו התחדשות עירונית בהריסה ובנייה? יש תחבורה ציבורית מצוינת שהולכת להתפתח בצורה מאוד משמעותית. למה העיריה לא מסמנת את נווה שאנן כשכונה להתחדשות עירונית ומתנת רק בצדדים של השכונה מגדלים עם מספר קומות שהולך וגדל? האם רוצים ליצור גטאות של עוני בתוך השכונה שתחומים בחומת מגדלים נוצצים לעסקים ולעשירים? האם ממ'דים מגיעים רק לתושבי המגדלים? תוספת זכויות ליחס שיתמרץ הריסה ובנייה לבניינים הישנים תאפשר פרויקטים של התחדשות עירונית ולבנות בניינים חדשים. בשכונה כול כך מקושרת ודווקא כשהצעירים שלא צריכים רכב יכולים לגור כאן – זה יכול להיות אזור נפלא שיכול להתבסס בעיקרו על תחבורה ציבורית ועל אחת כמה וכמה שראוי לאפשר שם התחדשות עירונית.</p>	
<p>מטרתה של תכנית המתאר היא אכן לבחון ולתכנן את העיר במבט כולל ועומדים מאחוריה עקרונות רבים, שמטבע הדברים לעיתים גם יוצרים בפני מתבוננים שונים קונפליקטים מקומיים. רצועת 'מרחב המסילה', שבין רחוב יפו-אילת ופארק המסילה נקבעה בתכנית המתאר תא/5000 בייעוד אזור תעסוקה מטרופוליני כרצועת קצה של מרכז העסקים ההיסטורי במרחב רוטשילד. בראייה התכנונית המתארית ישנה חשיבות לפיזור מוקדי תעסוקה, ומלונאות, גם מערבה לאורך ציר המתע"ן של הקו האדום, ופארק המסילה בואכה יפו וחוף הים. למוקדים אלה, במיקום הזה ובפיזור המוצע, יתרונות אורבניים מובהקים. לכן לא ניתן לטעון שהתכנון המתארי עומד 'בניגוד מוחלט לכל עקרונות תכנית המתאר ולכל עקרונות העירוניות' כפי שנכתב בשאילתה, או שאין בתכנון 'כל היגיון'. יש לציין שהתכנון העירוני הוא ארוך ומתמשך ואינו יכול להיות מנותק מתהליכים ארוכי טווח. עוד קודם לתכנית המתאר תא/5000 המדיניות העירונית כללה אפשרות להתחדשות נקודתית אינטנסיבית ברצועת 'מרחב המסילה', מתוך המאפיינים הייחודיים של מרחב המסילה, האפשרויות והצרכים שמגולמים בו, ועל בסיס סטטוטורי ותיק שקבע שיעשה תכנון מחדש. בעוד לא ניתן להתחמק מהשפעות בכל תכנון של התחדשות עירונית ובפרט של בנייה לגובה, מדיניות התכנון מבקשת לעשות שימוש בתכנון הנקודתי החריג לסביבתו כך שיתרום למרחב העירוני שסביבו לחיוב, גם מעבר</p>	<p>אני מבקשת לחזור ולהרחיב את הדברים שאמרתי במפגש שיתוף הציבור בבית תמי בקשר לתכנון של מתחם לפיד הממוקם בין מתחם התחנה לבין הקטע המערבי של דרך אילת: מטרתה של תכנית המתאר היא להסתכל על העיר במבט כולל והוצהר בה על עקרונות של שמירת המורשת הנוף הסביבה ועל עירוניות אטרקטיבית ובת השגה. התכנון של מתחם לפיד שעיריית תל אביב הציגה לתושבים בחודש יולי 2021 ואשר נכלל כיום בתכנית המתאר 5500 מתעלם לגמרי מסביבתו. הוא עומד בניגוד מוחלט לכל עקרונות תכנית המתאר לכל עקרונות העירוניות ובוגד בהם. מימוש התכנון המוצע בתכנית המתאר ייצר חומת הפרדה בין תל אביב ליפו ויהרוס את הערכים הנופיים את ערכי המורשת ואת המרקם העירוני בקצה המערבי של רחוב אילת. אין כל הגיון או הצדקה לבנות 130000 מ'ר (!) על השטח הקטן</p>	<p>מגורים והתחדשות עירונית</p> <p>מרכז העיר</p> <p>מתחם לפיד</p>

<p>להבאת השימושים האורבניים הנדרשים תעסוקה, מסחר, מלונאות וגם מגורים. כך ניתן דגש על יצירת מעברים חדשים או מיסוד קיימים שאינם סטטוטוריים שיחצו את הרצועה, שלכל אורכה יש מגרשים גדולים ובלתי עבירים. כך סדרי גודל של 30% משטח תכנית מוקצה בהפקעת קרקע להרחבת השימושים הציבוריים הפתוחים והבנויים. כך מתווספים מבנים לשימור לארסנל העירוני, מוגדרים תקני חנייה מופחתים ועוד - כולם מתאפשרים בזכות הבנייה הנקודתית החריגה מסביבתה. הוראות הבינוי כוללות הנחיות ליצירת חתכי רחוב בקנה המידה האנושי שייצרו רחובות מרקמיים, גם אם מתוכם צומחים מגדלים. הפרספקטיבה שרואה בסדרה של מגדלים 'חומה' היא ייצוגית בלבד ומתעלמת ממהות תכנונית – דווקא תכנון שכולל אותם מאפשר לרשת העירונית להתאחות, להתרחב ולהתפתח. הם מאפשרים חיבור ולא הפרדה. יחד עם כל אלה, מדיניות התכנון רואה את החשיבות בהפחתת עצימות הבנייה לכיוון מערב - מתוך הבנה זו תכנית לפיד שקודמה זה מכבר, וקידומה נעצר מאז, לא מימשה את פוטנציאל הבינוי המלא שאפשרה שם תא/5000. ולבסוף, בתכנון המוצע לתא/5500 ישנו צמצום נוסף שמנמיך את העוצמות הפוטנציאליות מרח"ק מקסימלי של 12.8 לרח"ק מקסימלי של 6, ומגובה מקס של 40 קומות ל-25, בשימושים למגורים ומלונאות שמתאימים לסביבתם.</p>	<p>שבין שכונת נגה לבין מתחם התחנה ונווה צדק. אין כל הגיון להקים חומה מתנכרת בגובה של כשמונה קומות עם שלושה מגדלים בני 35-45 קומות באזור התפר הרגיש בין תל אביב ליפו. אין כל הגיון להרים שלושה מגדלים בגובה של מגדלי עזריאלי בין שכונת נגה שגובה הבניינים בה הוא כ-4 קומות לבין מתחם התחנה שגובה הבניינים בו הוא 2 קומות. אין כל הגיון להעמיס על דרך אילת בת שני הנתבים עוד 640 יחידות דיור 540 יחידות מלונאות ומרכז מסחרי. אין כל הגיון להתעלם מהאופי ומהמרקם של שכונת נגה של מתחם התחנה ושל נווה צדק כאשר מתכננים את 20 הדונמים המפרידים ביניהן. התכנון המוצע ישפיע לרעה על כל השכונות שמדרום מזרח דרום ודרום מערב למתחם לפיד ישנה לחלוטין את משטר הרוחות ויעמיס זיהום האויר על דרום תל אביב ויפו ודי באלה כדי לעצור ולחשוב מחדש על מתחם לפיד ותכנונו העירוני המתוכנן. אנו קוראים לכם להציע למתחם לפיד תכנון שמתחשב בסביבה ובתושבים כמו שעשיתם בבית רומנו במקום תכנון שכל תכליתו היא להעשיר את היזמים ואת העירייה ולגרום נזק בלתי הפיך לעיר ולסבל מיותר לתושביה.</p>		
<p>שטח המרכז המסחרי השכונתי וסביבתו סומנו בתא/5000 כאזור מגורים בבניה עירונית וכאזור להתחדשות עירונית. השטח סומן כך כדי לאפשר אפשרות למענה לטיפול במרחב השיכונים אופטושו – ליוויק. כידוע, מדובר בשיכונים במצב מדורדר, אשר נפגעו קשות מסלילת נתיבי איילון. במסגרת תכנית תא/4677/1 "אופטושו – ליוויק", אשר אושרה למתן תוקף בשנת 2022, נמצא פתרון אחר למרחב השיכונים, הכולל קרקע חלופית בצפון השכונה, על רחוב קיבוץ גלויות. מכאן, שאין עוד צורך במתן אפשרות להתחדשות המרחב הנ"ל, שכן מדובר בשטח ביעוד שטחים פתוחים ושטחים למבנים ומוסדות ציבור. חשוב להדגיש שהשינוי המוצע בתכנית המתאר אינו פוגע באפשרות ההתחדשות של המרכז המסחרי. צוות התכנון רואה חשיבות רבה בהתחדשותו והפיכתו למוקד שכונתי משמעותי, לטובת כלל תושבי השכונה. המרכז המסחרי יוכל להתחדש במסגרת הנחיות כלל עירוניות למרכזים מסחריים בעיר, לפיהן ניתן יהיה לבנות כ-6 קומות למשרדים ומסחר, בדגש על התאמה למאפיינים הייחודיים ולזהות השכונתית המקומית.</p>	<p>רציתי ליידע אתכם כי התאגדה קבוצת תושבים בקריית שלום בשטח המתוכנן להתחדשות עירונית. אנו מתנגדים לעדכון האפשרי של התוכנית מבניה עירונית לבניה נמוכה. נודה אם תשתפו אותנו בתכנון של המתחם</p>	<p>קריית שלום</p>	<p>דרום העיר יופו</p> <p>מגורים והתחדשות עירונית</p>
<p>העמדה העירונית היא פיזור של מסופי אוטובוסים למוקדים שונים. כך, בעתיד חלק מפעילות התחנה המרכזית תוצא משם. גם בעתיד עדיין תתקיים פעילות מסוף אוטובוסים עירוני לטובת שמירה על נגישות לתחבורה הציבורית, כחלק מפיזור מסופי האוטובוסים ברחבי העיר. סוגיית מבנה התחנה המרכזית נידון והעתידי שלו נבחן במסגרת מסמך מדיניות, שבמסגרתו יתקיימו גם מפגשי שיתוף ציבור. הצוות העירוני רואה ערך בשמירה</p>	<p>לפנות את התחנה המרכזית. התירוצים לא מעניינים שעבירו את האוטובוסים לירח.</p>	<p>תחנה מרכזית</p>	<p>דרום העיר יופו</p> <p>תחבורה וניידות</p>

<p>מסוימת על האופי התרבותי-קהילתי הקיים. כיום מקודמת תכנית במע"ר בן צבי למרכז תחבורה שישלב את המטרו, הרכבת הקלה, רכבת ארצית ואוטובוסים. התת"ל (תכנית תשתית לאומית) שבמסגרתו אמור היה להיות מתוכנן מסוף פנורמה בוטל על ידי משרד התחבורה.</p>			
<p>תקן החניה אינו נקבע במסגרת תכנית המתאר, אלא במסגרת מדיניות עירונית נפרדת (תקן החניה במרכז העיר הינו 0.5 חניות ליחידת דיור, לעומת תקן החניה בצפון העיר ושאר איזוריה שעומד על 0.8). ובכל זאת, המדיניות העירונית של "היפוך הפרמידה" קובעת שהולך הרגל מוצב בראש סדר העדיפויות ולאחר מכן משתמשי התחבורה הציבורית ורוכבי האופניים, ובתחתית הפרמידה הרכב הפרטי. הוכח שהמשוואה בעניין זה היא ברורה: 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 בדפוס ההתנהגות והעדפות הנסיעה לכיוון של אמצעי תחבורה מקיימים ופועלת לשפר ככל הניתן את הנגישות והקישוריות לאמצעים אלו. בנוסף, תכנית המתאר מכוונת לעירוב שימושים והנגשת מירב אוכלוסיית העיר לשימושים שונים בקרבת הבית.</p>	<p>שכונות עבר הירקון נמצאות תחת אותה מכסת חניה כמו מרכז תל אביב. מבקשת להעלות את המכסה כיוון שאולי פנימה לעיר אפשר להשתמש אך מי שעובד מחוץ לעיר חייב אוטו. לכן מכסת החניה חייבת להיות גדולה יותר. אם יתגלה אחרת תמיד אפשר לא להשתמש במכונת או לא להשתמש בחניה אם הצלחת לוותר על הרכב. בינתיים זה פוגע רק בתושבים והמרוויחים היחידים הם הקבלנים. יש לציין שהתחבורה הציבורית אינה זמינה כבמרכז העיר כשתהיה תדירה ובשעות שימוש נרחבות נשמח להשתמש. אבל! התחב"צ החוצה מהעיר לא אפשרית זמני הנסיעה ארוכים ומצריכים החלפות מרובות. זה לא ריאלי. נא להעלות את מכסת החניות. מדובר בפרברי שינה וקהילה. משפחות עם תינוקות וילדים קטנים לא יכולים להתנייד על קורקינט ואופניים תמיד. צריך לפחות רכב אחד לדירה ולפעמים יותר. הדבר פוגע באיכות החיים בפרבר. פרבר אינו מרכז העיר. אודה לתשובתכם ופעולתכם - שינוי המכסה ל1 או יותר.</p>	<p>-</p>	<p>צפון העיר</p>
<p>הקו הירוק של הרכבת הקלה צפוי לעבור בצפון מזרח העיר, על תוואי רחוב שטרית בכור וראול ולנברג עד לעתידים. ניתן למצוא מידע נוסף באתר נת"ע: https://www.nta.co.il/light-rail/%D7%94%D7%A8%D7%98%D7%91%D7%AA-%D7%94%D7%A7%D7%9C%D7%94-%D7%94%D7%A7%D7%95-%D7%94%D7%99%D7%A8%D7%95%D7%A7/%D7%92%D7%A9%D7%A8-%D7%A4%D7%A0%D7%97%D7%A1-%D7%A8%D7%95%D7%96%D7%9F</p>	<p>בצפון מזרח העיר שכונות: נאות אפקה הדר יוסף מעוז אביב המשתלה תל ברוך אין תוכנית והערכות לרכבת קלה ?</p>	<p>צפון מזרח</p>	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>המבנה הייחודי של שכונת מעוז אביב לא מאפשר תחבורה ציבורית יעילה בלב השכונה, על כן עיקר שירות האוטובוסים לשכונה ניתן על ציר רחוב בני אפרים. ציר זה מוגדר בתכנית המתאר כחלק מהרשת הראשית לתחבורה ציבורית ובעתיד ישתפר שירות האוטובוסים בציר זה.</p>	<p>מתגוררת בשכונת מעוז אביב. נושא תחבורה ציבורית לקוי מאד לתושבים בכלל ולתושבים מבוגרים בפרט הגישה למרכז העיר מורכבת ויש לשפרה. מצפה שתהליך שיתוף ציבור יביא לקשב עירוני ולא יבוצע לצורך יציאת ידי חובה.</p>	<p>מעוז אביב</p>	<p>תחבורה וניידות</p>
<p>מדיניות חניה היא חיונית לתמיכה במעבר לתחבורה בת קיימא. אחת מאמצעי המדיניות שהעירייה קידמה לפי מספר שנים, הוא תקן החניה בפרויקטי מגורים חדשים. עד 2020 התקן נועד לספק ביקושים חזויים, של חניה 1 לפחות ליחידת דיור, מה שבפועל עודד בעלות ושימוש ברכב. ב-2020 הועדה המוקדמת אישרה מדיניות מרחיקת לכת של תקן מקסימום 0.5 ליחידת דיור ברובעי מרכז העיר ו-0.8 ליחידת דיור ברובים בצפון, דרום</p>	<p>עוד דבר שגורם לחוסר עירוניות בשכונת נווה אביבים הוא ההיצע הרב של חניה בשכונה שמעודדת אנשים להשתמש ברכבם: יש חניה בקניון רמת אביב (חניון עליון חניון תחתון חניון בקו הרחוב...) בנוסף יש חניה מרובה ברחוב טאגור (כל אורך הרחוב הוא בכחול לבן)</p>	<p>נווה אביבים</p>	<p>תחבורה וניידות</p>

<p>ומזרח. לאחרונה העירייה גם העלתה תעריפי חניית רחוב למבקרים. ערוצי פעולה נוספים שהעירייה בוחנת הם הגבלת זמן החניה, הגבלת מספר תווי חניה, והמרת חנית רכב לחניות עבור כלי תחבורה נקיים או יעילים יותר.</p>	<p>בנוסף לכך במרכז מסחרי טאגור יש מגרש חניה ממערב אליו וגם עוד אחד ענק ממערב אליו. המון המון חניה פנויה! איזה מן אינטרס יש למישהו להגיע בתחבורה ציבורית/אופניים/ברגל כאשר יש כל כך הרבה חניה ובחינם (או בתשלום סימלי)? אני יודעת אפילו על אנשים מהשכונה שמתמשים בתוך השכונה במכונית לקניות למשל... עודף החניה הרבה גורם לאנשים להשתמש במכוניתם מה שגורם לפקקים רבים בתוך השכונה לצפירות ולחוסר הליכיות במרחב. גם להולך הרגל מאוד לא נעים ללכת כך ברחוב כשיש שירה של מכוניות שצופרת לידו... בנוסף חניה זו תופסת מקום רב מאוד במרחב הציבורי ומכערת אותו. על מנת להפחית שימוש ברכב ולעודד תחליפים יש לצמצם חניה לטובת הולכי הרגל במרחב וזו שנשארת – כדאי שמחירה יהיה מספיק גבוה כדי שיחשבו פעמיים אם לבוא לכאן ברכב.</p>	
<p>יש חשיבות רבה לגיבוש עקרונות לתכנון רחוב, בראייה ארוכת טווח שמטמיעה את חזון היפו הפירמידה. תכנון זה נשען על הרשתות האסטרטגיות לתנועה רב אמצעית ועל רשת הצירים הירוקים והרחובות העירוניים, שנועדו לספק תנאים מיטביים להליכה ושהייה בראייה ארוכת טווח. הנושאים שהעלית כולם רלוונטיים ומהווים את עיקר התכנים בהם עוסקים באופן שוטף אגפי העירייה השונים (בין אם בתכנון, ביצוע ותחזוקה במרחב הציבורי) - ביניהם מנהל הנדסה, מנהל בינוי ותשתית, שפ"ע והרשות לתחבורה.</p> <p>בעוד שרשת התח"צ תוכננה במסגרת התכנון התחבורתי בתא/5500 (בהתבסס על תכנון ויעדים מטרופוליניים וארציים), רשת האופניים תוכננה במסגרת התכנית האסטרטגית לרכיבה 2030. התכנית מתבססת על יעדים שאפתניים לעידוד הרכיבה (והגברת בטיחות כלל המשתמשים) ומתייחסת למכלול היבטים החשובים שצינת. תכניות רלוונטיות נוספות הן התכנית לשלד ירוק ויער עירוני (עצים). בנושא של מיתון תנועה, מקודמת בימים אלו תכנית אסטרטגית לבטיחות בדרכים ובנוסף תכניות למספר שכונות למיתון ודילול התנועה. היום תכניות לשכונות ספציפיות של מיתון ודילול התנועה וברמה הכלל עירונית תכנית אסטרטגית לבטיחות בדרכים. בנוסף, בימים אלו משרד אדריכל העיר מגבש חידוש הנחיות כוללות לתכנון מרחב ציבורי כחלק מעדכון חוברת הפרטים הסטנדרטיים של העיר תל אביב – יפו. במסגרת זו ירוכז הידע שנצבר בעירייה בשנים האחרונות בנושא צל, עצים, טבע עירוני, אופניים, הליכתיות, מגדר, עיר מכילה, תכנון לגיל הרך, עיר בעבודות, מקומיות ועוד לכדי קובץ הנחיות מקיף לתכנון מרחב ציבורי איכותי. כל תכנית לאחר אישור מתפרסמת באתר העירוני. מומלץ לעקוב.</p> <p>כפי שהזכרת, מעבר לקידום נושאים אלו בתחום העיר, ישנה חשיבות גבוהה לקידום היבטים תכנוניים אלו גם בממשק בין רשויות שכונות ועיריית תל אביב-יפו פועלת מול העיריות השכונות לקדם תשתיות קריטיות לתנועה יחד עם זאת, העדר רשות מטרופולינית מהווה חסם</p>	<p>חייבים לממש התייחסות מחייבת לפורמט רחוב. למשל באוסלו הוציאו לפני מספר שנים חוברת מקיפה על איך רחוב אמור להיראות: מדרכות רחבות תשתיות אופניים וכו'. ככה באופן טבעי בכל שיפוץ רחוב העיר עוברת לאט לאט מהפך. חייבים להבטיח מדרכות רחבות ורציפות שבילי אופניים מקושרים (זה לא כל כך עוזר אם יש שני שבילי אופניים מעולים ואז באמצע מקטע שבו אין כלום) עצים מצלילים (ולא רק עצים צעירים שרק עוד 5-15 שנים יהפכו לעצים שנותנים צל) וכו'. אפשר במידית לקבוע שכל רחוב עם 2 נתיבים הופך לרחוב עם נת'צ (אם אין שם עומס תנועה עכשיו אז לאחר תמ'א כן יהיה) ושכל רחוב עם 3+ נתיבים מוסיף נת'צ + שביל אופניים *ברוחב נתיב שלם לכל צד* + הרחבת מדרכה אם מתאפשר. בנוגע לשבילי האופניים התכנון הנוכחי מתכנן אותם לביקוש של היום ולא לביקוש של מחר. חייבים שבילי אופניים רחבים באותו הרוחב של נתיב למכוניות בצירים הראשיים. ככה עושים בפריז ובמקומות אחרים בעולם. הרי ידוע שבתחבורה - היצע מביא לביקוש. אם במקום כמו נמיר למשל בכל צד של הכביש יקחו נתיב שלם לשביל אופניים (פעולה שאמורה להתבצע בקלות מאוד יחסית מדובר פה בסך הכל על הנחת לבנים) הביקוש</p>	<p>כלל העיר</p> <p>תחבורה וניידות</p>

<p>משמעותי . בנוסף, הדוגמאות המצוינות שהזכרת, מאוסלו ואמסטרדם, אכן משמשות אותנו ומהוות "כוכב צפון" שיש לשאוף אליו. חשוב להבין שנדרשת בשלות ותמיכה ציבורית כדי לבצע שינויים רדיקליים במערכת התחבורה, התכנון העירוני ועיצוב מרחב הרחוב כך שישקפו סדר עדיפויות עדכני ומיטבי יותר המציב את המשתמשות ומשתמשי הדרך הפגיעים – הולכי/ות רגל ורוכבי/ות דו גלגלי במרכז.</p>	<p>גיעי! אנשים יראו שבטוח וקל ופשוט לרכוב ויעשו זאת. כבר כיום יש שבילי אופניים מאוד צפופים ונדרשת הרחבה במייד. טוב עשו בחלקים לאורך הקו האדום שאכן בנו שביל אופניים רחב בשני צידי הכביש. הייתי רוצה בנוסף לראות יותר הקפדה על מיתון תנועה בשתי דרכים: הראשונה ע'י אכיפה אקטיבית - מצלמות שיטור והייתי כולל בזה גם אכיפה יותר פעילה על צפירות באיזורי מגורים. השנייה ע'י מיתון פיזי של הרחוב - הצרת הרחוב שתילת עצים ברחוב כך שהוא הפך למעוקל ולא ישר (דוגמה מצוינת הוא המקטע האחרון ברחוב קהילת קייב בצפון העיר). שוב מדובר על צעדים שאמורים להיות פשוטים וזולים והשיפור שלהם יהיה פנומנלי. בשלבים מאוחרים יותר אפשר לדבר על הגבהת מעברי חציה (בדומה לנהוג בהולנד). הערת שוליים: בסה"כ המצב התחבורתי בתל אביב טוב. יש הרבה נתצים וכבישי אופניים לאט לאט יותר רחובות מוסטים לתנועה איטית וכו'. הבעיה הגדולה באמת מתחילה כשיוצאים מתחום העיר הרשמי. למשל דרך השלום שבגבעתיים האיזור סביב קניון איילון וכו'. ברור שזה לא דבר שאפשר לטפל בו בתוכנית מתאר עירונית אבל בכל זאת הייתי רוצה שהעירייה תנסה יותר בכוח לתאם עם עיריות שכנות (גבעתיים רמת גן בני ברק בת ים וכו') נתצים ונתיבי אופניים. הרי מה זה עוזר אם יש נת'צ ליד עזריאלי אם בגבעתיים האוטובוס נתקע בפקק? או אם יש כביש אופניים ברמת החייל אם כשחוצים את הגבול לבני ברק/ר'ג אז נתקלים בכביש גבשושי ומסוכן ומדרכה שבקושי הולכים עליה?</p>	<p>תל חיים</p>	<p>מזרח העיר</p>	<p>תחבורה ונביידות</p>
<p>במסגרת השינויים המוצעים נכלל חיוב חזית מסחרית במסגרת בנייה חדשה, ככל הנראה במסגרת התחדשות עירונית, לאורך הדפנות של הרחובות הראשיים המקיפים את תל חיים, והעצמת זכויות בשטחים הגובלים בדרך השלום, דרך הטייסים ורחוב ההגנה. שינויים אלה עשויים לתמרץ פרויקטים של התחדשות עירונית אשר במסגרתם יתווספו, בין היתר, שטחי מסחר שיוכלו לשרת את תושבי תל חיים. להלן התייחסות לעניין יתר הנושאים שאתה מעלה אשר אין להם זיקה לישירה עדכון תכנית המתאר: התאמה להולכי רגל: להבנתנו, יש מספר נאות של יציאות ומעברים להולכי רגל, מעל 10 לפי ספירתנו. ניתן יהיה להוסיף יציאות נוספות במסגרת פרויקטים להתחדשות עירונית ככל שיקודמו כאלה. מעברי חציה: תכנון הסדרי תנועה, בכלל זאת סימון מעברי</p>	<p>אני תושב חדש בשכונת תל חיים ואני חש שהשכונה סובלת ממספר בעיות: - לא מותאמת להולכי רגל - אין מספיק יציאות נוחות רגלית/באופניים מהשכונה. היציאות שכן קיימות כלל אינן מוצללות ומובילות אל מבוי חסום שכן אין מספיק מעברי חציה למעבר לשכונות הסמוכות (השכונה מרגישה כאי מנותק שאפשר לצאת ולהכניס אליו בצורה נוחה רק ברכב פרטי שאותו אנחנו מנסים למגר) - המשכיות. רבות שמעתי שהשכונה 'נספרת' יחד עם שכונת יד אליהו אך הקשר אליה</p>	<p>תל חיים</p>	<p>מזרח העיר</p>	<p>תחבורה ונביידות</p>

<p>חצייה, אינו במסגרת העיסוק של תכנית המתאר. יחד עם זאת, לאחר שאלתך, אנו נערוך בחינה של הנושא, ולפי הממצאים נבחן סימון מעברים נוספים. אתה מוזמן לפנות שנית באמצעות הגשת פניה לפניות הציבור על מנת שנוכל לעדכן אתך בנושא, כמו גם בנוגע לנושאים אחרים שהעלאת במסגרת שאלתך ואינם נוגעים ישירות לעדכון תכנית המתאר.</p> <p>המשכיות שדרות יד לבנים ורחוב שטיינשניידר: להבנתו רציפות כזאת כן קיימת במסגרת התכנון בתוקף. יצוין שאנחנו בוחנים חיזוק הציור במסגרת תכנון נקודתי מוצע לאורכו.</p> <p>אי התנועה ברחוב משה דיין: לנושא אין זיקה לעדכון תכנית המתאר.</p>	<p>הוא מעבר חצייה אחד ולא ידידותי להולכי רגל. עדיף היה לייצר המשכיות של שדרות יד לבנים ורחוב שטיינשניידר בצורה מסוימת עד הגינה שבמרכז השכונה - מסחר תעסוקה ופנאי השכונה סובלת מחסך אדיר במבנים שאינם למגורים. אפילו בשביל בקבוק חלב צריך לצאת מהשכונה לגבעתיים - משה דיין. פיתוח השטח שנעשה על אי התנועה במשה דיין בצידו הצפוני יצר שטח מושלם להולכי רגל וחיבר בין לביצרון ורמת ישראל. יכל להיות טוב להמשיך את משה דיין באותה מגמה ידידותית להולכי רגל גם למקטע שבין תל חיים ויד אליהו כדי ליצור חיבור נוח בין השכונות גם להולכי רגל.</p>	
<p>הבעיה ידועה וישנה כוונה לבצע מדרכה באזור. הצעתך תואמת את התפיסה העירונית של שיפור ההליכות והיא אינה מצריכה תכנית מאחר והיא ניתנת לביצוע בתוואי הדרך הקיימת. יחד עם זאת, הנושא לא מפורט בתכנית המתאר העירונית העוסקת בעיקר בהיבטי מאקרו. הצעתך הועברה להתייחסות הרשות לתחבורה וחניה בעריית ת"א-יפו.</p>	<p>אני תושב של שכונת כוכב הצפון שנמצאת סמוך למחלפים של שדרות רוקח עם איבן גבירול ועם נמיר במקטע שבו שדרות רוקח עמוסות במיוחד. הכביש כמעט תמיד פקוק ומאוד לא נעים לעבור בו במיוחד עבור הולכי רגל. תושבי כוכב הצפון וכל עבר הירקון חייבים לעבור את שדרות רוקח כדי להיכנס לתל אביב ואני מציע כמה שינויים אפשריים שיוכלו לדעתי לשפר את שדרות רוקח: קודם כל אין בשדרות רוקח שום מדרכה בכלל מה שלפי דעתי לא מוצלח ומעיד על החשיבות של הולכי רגל לעירייה באיזור הזה. אני מציע להוריד נתיב אחד בכל כיוון משדרות רוקח ולהפוך נתיב נוסף לנתיב ולסלול בצידו הכביש שביל אופנים ודרך הולכי רגל. השינוי הזה דומה מאוד לשינוי שנעשה בשדרות קק'ל בזמן האחרון שם ניתן לראות שהוא היה מוצלח. השינוי הזה כנראה גם יפחית את הפקקים בשדרות רוקח.</p>	<p>צפון העיר שדרות רוקח</p>
<p>מסוף הטייסים תורם רבות לשירות התחבורה הציבורית בדרום מזרח העיר. יחד עם זאת, המסוף אינו סטטוטורי והעירייה מודעת להשפעותיו השליליות למבנים הסמוכים לו.</p> <p>במסגרת תת"ל (תכנית תשתית לאומית) 135 "מתקני תשתית לתפעול תחבורה ציבורית באוטובוסים" מקודם בתחום העיר רמת גן מסוף נוסף "וינטר" דרומית למסוף הטייסים.</p> <p>במסגרת שלב ההשגות על התכנית הגישה עיריית תל אביב-יפו בקשות למספר שינויים, בין היתר בבקשה הבהרה לפיה עם מימושו של מסוף וינטר הסמוך, יתייתר מסוף הטייסים וניתן יהיה לפנותו במלואו.</p> <p>הערות אלה הועברו לנת"א ולת"ל.</p>	<p>שלום ברצוני להפנות את תשומת לבכם למסוף תחבורה הציבורית בדרך הטייסים. 1. המסוף נמצא צמוד לבנייני המגורים ומהווה מתרד של רעש וזיהום אוויר לתושבים המתגוררים בצמוד למסוף. 2. בנוסף נהגי האוטובוסים אשר נחים במבנה שהוקם עבורם מעשנים שותים קפה ואת בדלי הסיגריות וכוסות קפה משליחים על האדמה מסביב ולא לפחים. כתוצאה מכך אזור המסוף תמיד מלוכלך ומזוהם ושירותי נקיון העיר הניתנים על ידי העירייה שם הינם גרועים ומתחת לכל ביקורת. 3. מיקום של המסוף לא אופטימלי גם</p>	<p>מזרח העיר מסוף הטייסים</p>

	<p>מבחינה תחבורתית. אני מציע להעביר אותו לפארק וולפסון. שם הוא לא יהיה צמוד לבנייני מגורים יהיה קישור נוח לרכבת הקלה שעתידיה לעבור שם וגם ישפר גישה לפארק וולפסון ולמכללה שעתידיה להיבנות שם. אפשר למקם את המסוף במקום בו כיום נמצא חניון ציבורי.</p>	
<p>אגירת מי גשמים לשפדן ולא לים: תכנית המתאר מתייחסת בצורה רחבה לניהול וטיפול במי נגר במספר אמצעים (מרביטם מפורטים בסעיף 4.7.4 בהוראות התכנית):</p> <ul style="list-style-type: none"> - הגדלת התכסית המינימלית הפנויה לחלחול הדרושה בכל תכנית מ%15 ל%20 - סימון אזורים רגישים לטיפול בנגר והנחיית תכניות מפורטות בתחום זה לשימוש במגוון כלים לטיפול (אגניי השחייה, גגות, מאגרים וכו'), כולל יעדי נפח לניהול בהתאם לתמ"א 1. - ניהול וטיפול במי נגר התווסף לרשימת התועלות הציבוריות (מנגנון המאפשר בתכניות עלייה לרח"ק מירבי) - מתן עדיפות לשימושי תשתיות, כולל ניהול והשחיית נגר, בבנייה בתת הקרקע ועידוד טיפול בגגות <p>חשוב לציין כי תכנית המתאר מנחה תכניות בניין עיר מפורטות שיתוכננו ברחבי העיר, אין בכוחה להתייחס למהלך הקשור להפניית מי גשמים לשפדן, מדובר במהלך שקשור לגופי תשתית ורשויות לאומיות.</p> <p>שימור שטחים ירוקים באזורי צפון הירקון: כל שטח פתוח שמוגדר כיום ככזה ביעוד קרקע מפורט מתוקף תכנית תקפה, יישאר כזה ואין להפחית את כמות השטחים הפתוחים מהמצב המאושר כיום, זאת ע"פ הוראות תכנית המתאר.</p> <p>עם זאת, יש להבדיל מקרים בהם השטח כיום מתפקד בפועל כשטח פתוח אך מאושר מתוקף תכנית כשטח ביעוד לבינוי ופיתוח (לדוגמה: אזור שדה דב).</p> <p>בנוסף, תכנית המתאר מסמנת ומגנה על אתרי הטבע העירוניים, ומחייבת תכניות מפורטות להתייחס לנושאים כגון: תכסית פנויה לחלחול, נטיעות עצים וכו'.</p> <p>טיהור מי הבארות הקיימות ומיחזורם לאקוויפר: ע"פ סעיף 4.5 'איכות הסביבה' בהוראות התכנית – תכנית הכוללת בתחומה מי תהום מזוהמים או חשודים כמזוהמים מחוייבת להציג לוועדה המקומית חוות דעת סביבתית אשר כוללת המלצות למזעור המפגעים וכפופה להנחיות הרשות העירונית לאיכות סביבה וקיימות.</p> <p>פרוזדורי אוויר: ההתייחסות לנושא הינה פר מגרש ולא ברמת תכנית המתא.</p> <p>כמטרד, התקן לבניה ירוקה מחייב על כל מבנה גבוה (מעל 15 קומות) להגיש דוח מיקרו אקלים המתייחס להצללות ורוחות (רוחות שמפריעות ואף מסכנות במרחב הציבורי, והצללות של המבנה העתידי על סביבתו באופן שפוגע בזכויות השמש).</p>	<p>מבקש לדעת אם בתכנון העירוני לאור צמצום השטחים החוליים הסופגים האם נלקחו בחשבון אגירת מי גשמים לשפדן ולא לים, שימור שטחים ירוקים באזורי צפון הירקון, טיהור מי הבארות הקיימות ומיחזורם לאקוויפר ופרוזדורי אוויר מהשכונות שיוקמו בשדה דב לכיוון מזרח.</p>	<p>צפון העיר -</p> <p>סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים</p>

<p>כמשאב (קירור, פיזור מזהמים), ההתייחסות פר מגרש לרוחות כוללת בחינת אוורור מטיב למבנה עצמו (אוורור מספק של הדירות) ולא למרחב הציבורי.</p>			
<p>העמדה העירונית היא שבהתחשב בתיעדוף כלכלי, נכון יותר להשקיע בתשתיות העצים בתת הקרקע שיאפשרו שגשוג של העצים. עצים בוגרים יקרים מאוד ולא תמיד נקלטים היטב אם אין תשתית מתאימה. עם זאת, במקרים מסוימים כן יבחרו לטעת עצים בוגרים, לפי שיקול דעת מקצועי פרטני. באופן כללי, נעדיכן כי במסגרת תכנית 'יער עירוני' הציבה לעצמה העירייה כיעד לנטוע 100,000 עצים חדשים בעיר בעשור הקרוב. פרטים על התכנית ניתן למצוא בקישור הבא: https://www.tel-aviv.gov.il/Residents/Environment/Pages/Trees.aspx</p>	<p>שתילת עצים כמה שיותר והמשך תחזוקה קפדני (כמו שאתם עושים) עד שיגיעו לבגרות</p>		<p>כלל העיר</p> <p>סביבה, תשתיות והיערכות לשינויי אקלים</p>
<p>תכנית המתאר קובעת כי כל תכנית מפורטת אשר מוסיפה יח"ד או שטחי תעסוקה מחוייבת בהקצאת שטחי ציבור - בנויים ופתוחים - בהתאם למתודולוגיה העירונית ובהתאם לנורמות שנקבעו בתכנית המתאר. העיקרון הוא שכל תכנית שכוללת תוספת אוכלוסייה ו/או מועסקים מחוייבת בהקצאת שטחי ציבור. במסגרת עדכון תכנית המתאר נערך שינוי בשיטת חישוב שטחי הבנייה המירביים. שינוי זה נועד לשפר את היכולת העירונית לקבל שטחי קרקע לצרכי ציבור בתכנית מפורטות חדשות, בין היתר לטובת הקצאת שטחי ציבור פתוחים. לפי השינוי, חישוב שטחי הבנייה המירביים ייעשה מתוך הנחה מיקדמית של הקצאת כ-30% משטח התכנית לצרכי ציבור. 'מנגנון החלף' הוא אפשרות לקביעת שטחים לצרכי הציבור כחלק ממבנה (קומות ציבוריות בתוך מבנה) ולא דווקא במגרש נפרד. 'רישום תלת מימדי' מאפשר, בין היתר, לקבוע ולרשום מגרש ביעוד ציבורי ובבעלות ציבורית ומתחתיו שטח בשימוש אחר ובבעלות אחרת.</p>	<p>מעיון במסמך 'עדכונים בנושאי רוחב עירוניים' נשמע לי כי כשמדובר על 'גיבוש מנגנונים להבטחת הקצאה לשטחים פתוחים' ובעיקר שכתוב שחור על גבי ירוק שתוספת השצ'פ תעשה 'באמצעות שינוי שיטת חישוב הזכויות וסמכות לרישום תלת מימדי' - ה'מנגנון' המוצע הוא אך ורק שינוי בדרך החישוב ואין באמת שיפור בהקצאת השטחים הפתוחים לטובת תושב העיר. מה שנקרא 'גרינוווש'. בעצם נשמע שתכנית האב מקדמת ציפוף והגדלת האוכלוסייה (בצדק כמובן) אבל לא את הגדלת שטחים פתוחים בהתאם. כידוע לכם זכותו של האזרח לקבל שטחים פתוחים אינה פחותה מקבלת תשתיות או מבני ציבור. בעיקר כיום כשאין ספק ששטחים פתוחים חיוניים גם בנושא האקלים הורדת הטמפרטורה והזיהום בעיר מי נגר וכו' (ואינם רק 'פריווילגיה' של האזרח לגוף ונפש בריאים). המענה שתכנית האב מציעה לנושא הכל כך מהותי הזה הוא כלום. כבר עכשיו עיריית ת"א גוזלת שטחים נרחבים מפארק הירקון (שהוא האחראי לסטטיסטיקה הסבירה המוצגת במסמך) לטובת מיזמים עסקיים (זאפה בפארק פארק טיפוס מתחמי כדורגל סגורים ולעיתים קרובות יותר ויותר - סגירת מרחבי ענק לטובת אירוע עסקי-פרטי כזה או אחר) כך שכל ההתייחסות בתכנית האב לשטחים ירוקים יחד עם מה שקורה בפועל היא מדאיגה ביותר = אין תוספת של שטחים פתוחים אלא משחק עם המספרים וההגדרות וגם חלק ממה שמוגדר כשטחים פתוחים (ירוקים) הוא לא. בנוסף הייתי שמחה להסבר המונח 'מנגנון חלף' ו-'סמכות לרישום תלת מימדי'.</p>	<p>-</p> <p>כלל העיר</p>	<p>שטחים ציבוריים</p>

שטחים ציבוריים	צפון העיר	נווה אביבים	בשכונת נווה אביבים קיים מחסור גדול מאוד בגנים לגיל הרך (גילאי 0-3) ורב הילדים נמצאים בגנים אשר נמצאים מחוץ לשכונה. לשם כך חלק גדול מההורים משתמש ברכב להסעה מה שגורם לפקקים ולחוסר עירוניות משווע! אנו צריכים שיפתחו גנים נוספים בשכונה במהירות שיהיו קרובים לבית ושהיה אפשר להגיע אליהם ברגל. השכונה שלנו עוברת שינוי ונכנסות המון משפחות צעירות חדשות. כבר היום יש מחסור גדול עם איכלוס הפרוייקטים הרבים שנבנים בשכונה (מה שקורה מאוד בקרוב) יהיה מחסור גדול אף יותר!
תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים	צפון העיר	נווה אביבים	בשכונת נווה אביבים צריך שיהיה את כל מה שהכרחי ליד הבית מבלי לצאת מהשכונה: כבר היום אין כאן הרבה דברים חשובים שנצרכים ברמה היומיומית: חוגים לילדים חנויות לדברים לבית ולילדים – פיצ'פקס (כדוגמת מקס סטוק) חנויות נעליים לילדים חנויות בגדים לילדים שאינן יוקרתיות ובנוסף סטודיואים (ליצירה לדוגמא) מרפאות קליניקות טיפול שהביקוש אליהן כ"כ גבוה (וכל הזמן יש אנשים בקבוצות החברתיות שמחפשים מקום לשכור עבורם ופשוט אין מקומות כאלה להשכרה בשכונה! כלומר אנשים צריכים עבור הדברים הבסיסיים ביותר לצאת החוצה מהשכונה (וחלקם הגדול עושה זאת ברכב). דברים בסיסיים אלה צריכים להיות בתוך השכונה ובקרבתה כדי לעודד הליכתיות! בנוסף גם צריך מקומות לצריכת תרבות (בתי קולנוע תיאטרון מועדוני הופעות)
תעסוקה, מסחר ועירוב שימושים	דרום העיר יפו	מבואות יפו	מבואות יפו הוא אזור מעורב שימושים, ויש איזון עדין שצריך להישמר בין שימור המלאכות, עסקי הלילה ואופי השכונה, לבין המטרדיות שנגרמת לתושבים המתגוררים בסמוך לעסקים אלו. עמדת העירייה היא שיש לעשות מאמץ לאפשר את קיומם של המסחר והמלאכות בשכונה. על מנת לאפשר שכונת נוחה יותר בין העסקים למגורים, עדכון המתאר קובע שבמסגרת פיתוח עתידי ניתן לקבוע אמצעים למיתון מטרדים פוטנציאליים כמו רעש, ריח, רעידות וכד'. בנוסף נציין כי עסקים נדרשים לעמוד בדרישות של רישוי עסקים ושל הרשות העירונית לאיכות הסביבה. לתלונות נקודתיות ניתן לפנות לגורמי הפיקוח העירוניים.

	וזלזול טוטלי בתושבים החדשים שהגיעו ויגיעו לאיזור			
המסמכים הועלו והארכה ניתנה.	שלום רב במפגש שיתוף הציבור האחרון התקיים בתאריך 26.6.23 כאשר החומרים שהוצגו במפגשים טרם הועלו לאתר העירוני (למרות שנאמר שהם יועלו כבר לפני מספר שבועות...). דבר המקשה על כתיבת התייחסויות כנדרש. נבקש עזרתכם במתן אורכה מה-30.6.23 להגשת ההתייחסויות גם במייל וגם בפלטפורמה העירונית וזאת לאחר שתעלו את החומרים לאתר העירוני. הערכה רבה על ההקשבה לתושבים!		כלל העיר	שיתוף ציבור
תכנית המתאר תא/5500 מציעה שינויים בשכונה התואמים למסמך המדיניות המאושר לשכונה, התפתחות פנחס רוזן כרחוב משמעותי ברובע ובראי תמ"א 70- תכנית ארצית למטר.	מה התייחסות תכנית המתאר לשכונת הדר יוסף בעיר ?	הדר יוסף	צפון העיר	כללי
נכון לשלב זה אין שינויים מוצעים בעדכון תכנית המתאר בכתובת זו.	אבקש לדעת מהם השינויים ברח' פרישמן מספר בית 74.	רחוב פרישמן	מרכז העיר	כללי
עדכון תכנית המתאר לא מציעה שינויים לרחוב 3629 בקריית שלום ביחס לתכנית התקפה. לקבל מידע אחר שאינו נוגע לתכנית המתאר ניתן לפנות לצוות תכנון דרום ויפו באגף תכנון עיר במנהל הנדסה.	בעל בית פרטי ברחוב 3629. מעוניין יחד עם בעלי הבתים הסמוכים לשמוע להתעדכן ולהשפיע על התכנית עבור הרחוב.	רחוב 3629, קריית שלום	דרום העיר ויפו	כללי
במסגרת תא/5500 (הגרסה החדשה בהליך קידום של תכנית המתאר של העיר תל אביב) לא מוצעים שינויים תכנוניים, ביחס לתא/5000 (הגרסה הנוכחית של תכנית המתאר של העיר תל אביב), הנוגעים להעצמת הצפיפות או שינוי הצביון הירוק. ככל שיקודם תכנון מפורט חדש (תכנון מקומי הנגזר מן התכנון המתארי כוללני במסגרת תכנית המתאר) בנווה צה"ל, הדבר יעשה תוך שיתוף הציבור, כך שתוכל להביע את עמדותיך לגבי התכנון המפורט במסגרת הליך שיתוף הציבור, ואם תמצא לנכון, אף להגיש התנגדות לתכנית המפורטת.	אני גר בנווה צה"ל שכונה עם שטח ירוק גדול מאוד ואני מביע חשש מהשינוי והצפיפות יש בעבורי חשיבות גדולה לשמור על הצוויין הירוק	נווה צה"ל	מזרח העיר	כללי
בשכונת התקווה לא מתוכננים שינויים בעדכון תכנית המתאר, אלא לשמור על אותן הנחיות של התכנית התקפה. לשכונת התקווה יש מרקם בינוי ייחודי שצוותי העירייה ממליצים לשמור עליו. מאפייני השכונה יאפשרו פיתוח בהתאם לקצב פיתוח המגרשים הבודדים, ולא בעזרת תוכנית פינוי-בינוי מתחמית. תא/5500 מאפשרת טווח זכויות לחדש ולצופף לפי המגרשים. זה לא אומר שלא תהיה התחדשות, אלא שהיא תקודם בצורה מתאימה למקרה המקומי של שכונת התקווה. בנוסף, ההתחדשות תוכל לקרות רק לאחר סיום תהליך הפרדת הבעלויות (רה-פרצלציה).	שלום בבעלותי דירה בשכונת התקווה האם התכנית החדשה תכלול שינויים גם בשכונת התקווה ?	שכונת התקווה	מזרח העיר	כללי