

מדינת ישראל
משרד הפנים - יחידת סמך
ועדת ערר מחוזית לתכנון ובניה
מחוז תל אביב

07 יוני 2026
כ"ב סיון תשפ"ו

באמצעות דואר רשום + פקס

לכבוד

(במייל: eyal@agmon-law.co.il) (בדואר: יגאל אלון 98, תל אביב)	עו"ד איל ד. מאמו
(במייל: liatpichadze@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)	ליאת פיצ'דזה
(במייל: achiakatz@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)	אביחי כץ
(במייל: orlymarr@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)	אורלי שיבי מר
(במייל: amirshapsa@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)	אמיר שפסה בשם קרן שפסה
(במייל: dovi@ruthcargo.co.il) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)	דב ונגר
(במייל: yosiw9@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 5, תל אביב)	יוסי וייס
(במייל: naamaniy@gmail.com) (בדואר: מזא"ה 31ב', תל אביב)	יעל נעמני
(במייל: lyhofam@zahav.net.il) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)	לאה כץ הופמן
(במייל: shelly.keret@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 5, תל אביב)	עליזה שליט
(במייל: zviyur@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)	צבי יור

המסגר 9 (בית אמפא) קומה 1 תל-אביב
ת.ד 7176 מיקוד 6777658
ימים א', ב', ג', ה' 08:00-14:00. יום ד' 08:00-16:30.
03 – 7515084 שלוחה 1
03 – 7515086

כתובת:
מען למכתבים:
קבלת קהל ומענה טלפוני:
טלפון:
פקס:

מדינת ישראל
משרד הפנים - יחידת סמך
ועדת ערר מחוזית לתכנון ובניה
מחוז תל אביב

רפאל אלמוזנינו	(במייל: tomeriki81@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)
שלי שלט קרת	(במייל: shelly.keret@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)
שלמה אסא	(במייל: riko.zur@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3, תל אביב)
שרית אלמוזנינו	(במייל: tomeriki81@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)
תומר מזרחי	(במייל: tomeriki81@gmail.com) (בדואר: פאת השולחן 3-5, תל אביב)

ו. מקומית לתכנון ובניה תל-אביב
ע"י מחלקת רישוי
ע"י המחלקה המשפטית
א.ג.ג.,
(בפקס: 5212939)
(בפקס: 7240113)

הנדון: תיק ערר תא/0925/1155
כתובת: ערבי נחל 8, תל אביב
מס' בקשה: 24-0688
גוש: 7105 חלקה: 72

הנני מתכבדת להודיעכם, כי ביום 07/06/2026 ועדת הערר המחוזית לתכנון ובניה מחוז תל-אביב נתנה החלטתה בתיק שבכותרת, אשר העתקה מצ"ב.

בכבוד רב,
מזכירות ועדת ערר
מחוז תל-אביב

המסגר 9 (בית אמפא) קומה 1 תל-אביב	כתובת:
ת.ד. 7176 מיקוד 6777658	מען למכתבים:
ימים א', ב', ג', ה' 8:00-14:00. יום ד' 08:00-16:30.	קבלת קהל ומענה טלפוני:
03 – 7515084 שלוחה 1	טלפון:
03 – 7515086	פקס:

מדינת ישראל
משרד הפנים - יחידת סמך
ועדת ערר מחוזית לתכנון ובניה
מחוז תל אביב

תיק ערר: תא/1155/0925
גוש: 7105 חלקה: 72
כתובת הבניה: ערבי נחל 8, תל אביב-יפו

הרכב הוועדה:
עו"ד מיכל דגני הלברשטס, יו"ר הוועדה
גב' מרים ארז, אדריכלית ומתכנתת ערים
מר טל רשף, נציג ציבור
עו"ד גיל סלומון, נציג ציבור

העוררת:
חברת סיירוס קפיטל בע"מ -
ע"י ב"כ עו"ד איל ד. מאמו

- נגד -

המשיבים:
1. הוועדה המקומית לתכנון ובניה - תל אביב-יפו
ע"י ב"כ עו"ד רויטל אטיאס ואח' - השירות המשפטי
2. ליאת פיצ'דזה
3. אביחי כץ
4. אורלי שיבי מר ואח'

תאריך הישיבה: יום חמישי, ד' בשבט התשפ"ו, ה-22/01/26

החלטה

בפנינו ערר שעניינו החלטת ועדת משנה לתכנון ובניה תל אביב-יפו מיום 30.7.2025 (להלן "ההחלטה"). במסגרת ההחלטה, נדחתה הבקשה להיתר להריסה ובניה מחדש מכח תמ"א 38 לשני מבנים קיימים (להלן "הבקשה להיתר"), במקרקעין הידועים כגוש 7105 חלקה 72 ו - חלקה 68 בכתובת, ערבי הנחל 8 ו - 10 בתל אביב-יפו המהוות יחד מגרש תכנוני מס' 52 מתכנית תא/618 (להלן "המקרקעין" או "המגרש" בהתאמה).

רקע

1. מהותה של הבקשה להיתר דגן בהריסת שני בנייני מגורים קיימים במקרקעין, והקמת בניין מגורים חדש מכח תמ"א 38, בן 10 קומות וקומת גג ובו 54 יחידות דיור, מעל 3 קומות מרתף הכוללים 58 מקומות חניה כולל חנית נכה, מחסנים דירתיים וחדרים טכניים וכניסה אחת למגרש לכלי רכב מרחוב ערבי נחל.
2. על המגרש קיימים כיום 2 בנייני מגורים – בחלקה 72 המצויה ברחוב ערבי נחל 8 קיים בניין בן 4 קומות למגורים מעל קומת עמודים חלקית הכולל 8 יח"ד ובחלקה 68 המצויה ברחוב ערבי נחל 10 קיים בניין בן 3 קומות מעל קומת עמודים חלקית הכולל 14 יח"ד.
3. המקרקעין מצויים בצפון מזרח שכונת נחלת יצחק, בין הרחובות ערבי הנחל מצפון, ופאת שולחן מדרום. שטחם של המקרקעין הוא 1218 מ"ר.
4. להלן צילום מיקום המקרקעין:



5. בחלקה 72 (ערבי נחל 8) קיימת כניסה לחניה בתחומי המגרש, המכיל כיום 8 מקומות חניה על פי היתר הבניה לבניין בחלקה 72 – היתר מס' 1014 מיום 17.2.197.
6. להלן תצלום הבניין והכניסה הקיימת מאתר Google street view:



7. ביום 14.2.2022 נמסר לעוררת תיקי מידע למקרקעין בהתאם לבקשה שהגישה למידע (להלן: "תיקי המידע").

8. במסגרת תיקי המידע צוין כי "מתוכננים שינויים גיאומטריים במסגרת פרויקט מהיר לעיר משותף עם עיריית גבעתיים כולל הסדרת נתיב ימני בלעדי לתחבורה ציבורית. משום כך לא תאושר נגישות רכבים לחניה בתחום המגרש". עוד צוין כי "לפני הגשת בקשה להיתר יש לפנות לאגף התנועה לקבלת תכנון שינויים גיאומטריים של רח' ערבי נחל". להלן הקטע הרלוונטי מתיקי המידע:

2. חוות דעת גורמים עירוניים	
2.1. מידע בנושא בינוי ותשתית - המרכז העירוני לתיאום הנדסי - דנה צדוק וורונסקי	
להלן התייחסותם:	
<p>1. מתוכננים שינויים גיאומטריים במסגרת פרויקט מהיר לעיר משותף עם עיריית גבעתיים כולל הסדרת נתיב ימני בלעדי לתחבורה ציבורית. משום כך לא תאושר נגישות רכבים לחניה בתחום המגרש.</p> <p>לפני הגשת בקשה להיתר יש לפנות לאגף התנועה לקבלת תכנון שינויים גיאומטריים של רח' ערבי נחל.</p>	

9. עוד צוין בתיקי המידע, בפרק "מידע בנושא תנועה וחניה", שניתן על ידי מכון הרישוי, כי "תחנת בינוי ותשתית קבע שאין לתכנן כניסת רכבים למגרש מרחוב ערבי נחל, לכן

פתרון חניה לרכב פרטי יהיה ע"י תשלום לקרן חניה". להלן הקטע הרלוונטי מתיקי המידע:

2.2. מידע בנושא תנועה וחנייה - מכון רישוי - אלכסנדרה גרשטיין
1. תחנת בינוי ותשתית קבע שאין לתכנן כניסת רכבים למגרש מרחוב ערבי נחל. לכן פתרון חניה לרכב פרטי יהיה ע"י תשלום לקרן חניה. מענה לתקן חניה לאופניים ואופנועים יהיה בתוך המגרש הפרטי. יש להגיש אל תוך מוצג 1500 במערכת רישוי מקוון נספח תנועה הכולל בין היתר טופס מאזן חניה.

10. ביום 17.3.2022 פנתה העוררת לאגף רישוי ופיקוח על הבנייה במנהל ההנדסה בעיריית תל אביב – יפו, בבקשה לשינוי ותיקון תיקי המידע כך שתתאפשר כניסה תקנית אחת אל המגרש מרחוב ערבי נחל, ברוחב של כ-7 מ' בלבד, וכן כי יתאפשר להסדיר מקומות חניה לרכב פרטי על פי התקן בתחומי המגרש. לחלופין, הציעה העוררת, ועל מנת להותיר אפשרות עתידית לתכנון של נתיב תחבורה ציבורית ברוחב ערבי נחל מבלי לפגוע בנגישות הרציפה של כלי רכב אל המגרש, כי בנוסף לכניסה המבוקשת מרחוב ערבי נחל, יתוכנן גם חיבור אפשרי לכניסה לחניה מהחלקות שבעורף המגרש, ברחוב פאת השולחן 3 או 5, כך שבעתיד, וככל שיאושר תכנון מתאים, ניתן יהיה לאפשר משם את הגישה ברכב, ושהכניסה מרחוב ערבי נחל לא תיאסר כל עוד לא מתאפשרת בפועל הגישה החלופית מהמגרשים הצמודים.

11. ביום 16.5.2024 נקלטה הבקשה להיתר בוועדה המקומית הכוללת תכנון של מרתף חניה בתחום המגרש עבור 59 מקומות חניה עם כניסה אחת לכלי רכב מרחוב ערבי נחל.

12. במסגרת הבקשה להיתר נעשו פרסומים לפי סעיף 149 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1956 (להלן- "החוק"). לבקשה להיתר הוגשו התנגדויות. כלל המתנגדים הינם בעלי הזכויות/מתגוררים ברחוב פאת השולחן 3-5 הגובל בחזית האחורית (דרומית) עם המגרש.

13. לאחר קליטת הבקשה להיתר, התקבלה ביום 30.9.2024 חוות דעת על ידי רינת ברקוביץ', אדריכל מכון רישוי, לפיה צוין:

אדריכל-מכון רישוי - רינת ברקוביץ' 30.09.2024
לא ניתן לאשר כלל את הזכויות מכיוון שבהתאם לתיק המידע לא תאושר נגישות רכבים למגרש.
יש לבסל את החניון התת קרקעי ועיסו את רמפת הגישה לחניה.

14. בהמשך לפניית נוספות של העוררת בעניין שינוי תיקי המידע ובחינת האפשרות להיתר כניסה לחניה מרחוב ערבי הנחל 8 ו-10, ביום 25.12.2024 נשלח לעוררת מכתב מטעם מהנדס העיר, מר אודי כרמלי. במכתב צוין כי אגף התנועה ערך בחינה נוספת לעניין

אפשרות הכניסה לחניה, אולם גם בבחינה הנוספת לא נמצא כי ניתן לאפשר כניסה לחניה, בין היתר נוכח שינויים גיאומטריים מתוכננים ברחוב במסגרת פרויקט "נתיב מהיר לעיר" המשותף עם עיריית גבעתיים, הכולל הסדרת עורק תחבורה ציבורית מאסף והסדרת נתיב ימני בלעדי לתחבורה ציבורית. עוד צוין, כי מדובר בפרויקט במימון משרד התחבורה שתוכנן לפי שיקולים תנועתיים וציבוריים ואושר על ידי כלל הרשויות המעורבות, לרבות משרד התחבורה וכי במסגרת הפרויקט מתוכננת תחנת אוטובוס בחזית הבתים 8-10, הצפויה לתדירות עצירות גבוהה. עוד צוין, כי התכנון בוצע ואושר על ידי משרד התחבורה, ולפיכך לעיריית תל אביב-יפו אין סמכות לשנותו, וממכלול ההסדרים האמורים לא ניתן לאפשר נגישות לחניה בתחום המגרש.

15. ביום 2.3.2025 נשלח מכתב נוסף מטעם העוררת בבקשה לתיקון תיק המידע ובצירוף חוות דעת של יועץ התנועה מר אבירם אגאי – בה נטען כי אין מניעה תכנונית באישור כניסה המבוקשת לחניה כפי שהוגשה ללא שינוי בתמרור, ואף הוצע פתרון הכולל הזזת הסימון של התחנה כארבעה מטרים מזרחה כך שהסימון יסתיים לפני הכניסה המבוקשת לחניה.

16. בהמשך לכך, ביום 11.5.2025 התקבל מענה למכתב זה מטעם עו"ד רויטל אטיאס מהמחלקה המשפטית אצל המשיבה, במסגרתו נענתה העוררת כי לא נמצא מקום לסטות מעמדת הצוות המקצועי שבחן את הסוגייה לא פעם.

17. ביום 21.5.2025 נשלח מכתב נוסף מטעם ב"כ העוררת, במסגרתו ביקשה העוררת לקיים פגישה עם גורמי התכנון הרלוונטיים אצל המשיבה. כמו כן, במסגרת המכתב התבקשה אפשרות השתתפות/הופעה בפני הוועדה במסגרת הדיון בבקשה להיתר לצורך הבהרת טיעוניה והצגת עמדתה. בהמשך לכך, ביום 17.6.2025 נמסרה לעוררת תשובת המחלקה המשפטית אצל המשיבה, ולפיה נמסר כי אין מקום לקיים ישיבה בעניין; כי עמדת השירות המשפטי בסוגיות שהועלו נבחנה בקפידה והובעה באופן מלא, מנומק וממצה, וכי נשלחה המלצה שלילית לעורך הבקשה לאחר שבחר שלא לתקן את הבקשה. עוד הובהר כי דיוני הוועדה המקומית בעניין רישוי אינם פתוחים לציבור ומתקיימים כדיונים סגורים, וכי המלצת הצוות המקצועי תובא בפני הוועדה המקומית למתן החלטה.

18. בהמשך לאמור, שובצה הבקשה לדיון בפני הוועדה עם חו"ד מהנדס הוועדה כדלקמן:

חוות דעת מהנדס הועדה (ע"י אינה פנסו נמירובסקי)
לא לאשר את הבקשה להריסת שני בנייני מגורים קיימים על מגרש שחיזוקם נדרש בפני רעידת אדמה
וחקמת בניין מגורים בן 10 קומות וקומת גג עבור סה"כ 54 יח"ד מעל 3 קומות מרתף מהסיכות הבאות:
המבוקש קיבל חוות דעת שלילית במכון רישוי.

לדחות את התנגדויות שהוגשו מהסיבות הבאות:
1. הבניינים שבבקשה נבנו על שטח תכנוני אחד במסגרת קווי הבניין המותרים, מס' יח"ד לפי מדיניות ולכן אין מניע
מלתכנן בניין אחד על החלקה.
2. לאחר בדיקה במערכת הרישוי לא נמצאה בקשה להתחדשות עירונית בתחום חלקות המתנגדים וגם אין תיק
מידע לבקשות בפאת שולחן 3-5, על מנת להתחיל תהליך נדרש לפתוח בקשה.

19. ביום 18.6.2025 דנה ועדת המשנה לתכנון ובניה בבקשה והחליטה לשוב ולדון בבקשה
בוועדה הבאה בנוכחות כל גורמי המקצוע ולאחר בדיקה נוספת של מחלקת התנועה.
בהמשך לכך, שובצה הבקשה לדיון ביום 16.7.2025. הבקשה הוצאה מדיון והוחלט
לשוב ולדון בבקשה בוועדה הבאה.

20. ביום 30.7.2025 התקיים דיון בבקשה להיתר והתקבלה החלטת ועדת המשנה
שבמסגרתה נדחתה הבקשה להיתר. להלן ההחלטה:

ההחלטה דין נוסף: החלטה מספר: 24
ועדת משנה לתכנון ובניה מספר 2-25-0014 מתאריך 30/07/2025

לא לאשר את הבקשה להריסת שני בנייני מגורים קיימים על מגרש שחיזוקם נדרש בפני רעידת אדמה
וחקמת בניין מגורים בן 10 קומות וקומת גג עבור סה"כ 54 יח"ד מעל 3 קומות מרתף מהסיכות הבאות:
המבוקש קיבל חוות דעת שלילית במכון רישוי.

לדחות את התנגדויות שהוגשו מהסיבות הבאות:
1. הבניינים שבבקשה נבנו על שטח תכנוני אחד במסגרת קווי הבניין המותרים, מס' יח"ד לפי מדיניות
ולכן אין מניע מלתכנן בניין אחד על החלקה.
2. לאחר בדיקה במערכת הרישוי לא נמצאה בקשה להתחדשות עירונית בתחום חלקות המתנגדים וגם
אין תיק מידע לבקשות בפאת שולחן 3-5, על מנת להתחיל תהליך נדרש לפתוח בקשה.

חוו"ד מהנדס העיר נשלחה לעורך הבקשה.
ההחלטה התקבלה ברוב קולות.

21. כנגד ההחלטה הוגש הערר דן.

22. דיון בערר התקיים ביום 22.1.2026, נשמעו טענות הצדדים, ובתום הדיון התקבלה
החלטת הביניים להלן:

"בתוך 7 ימים מהיום יודיעו העוררים לוועדת הערר ולוועדה המקומית במישרין, האם
יהיו מוכנים לשקול תיקון הבקשה להיתר והחזרה לוועדה המקומית ללא מרתפי
החניה, במידה ויתאפשר לנסתקן חניה 0 ללא קרן חניה, שמירה על 8 מקומות חניה
קיימים, ככל שהדבר רלבנטי תתבקש תגובת הוועדה המקומית שתוגש בתוך 14 ימים."

23. ביום 29.1.2026 הוגשה הודעה מטעם העוררת בהתאם להצעת ועדת הערר ובהמשך להחלטת הביניים מיום 22.1.2026. בהודעה מסרה העוררת כי בחנה בכובד ראש את מתווה הפשרה שהוצע על ידי ועדת הערר, ולאחר התייעצות עם נציגות בעלי הזכויות ובחינת היתכנות כלכלית, עלה כי אין באפשרותה להוציא את הפרויקט אל הפועל במתווה המוצע, ומשכך אינה יכולה לקבל את הצעת ועדת הערר כלשונה.

24. יחד עם זאת, מתוך רצון לסיים את המחלוקת ולאפשר את מימוש הפרויקט, הציעה העוררת מתווה פשרה חלופי הכולל הפחתת היקף החניה ל-44 מקומות חניה בלבד (חלף 59 מקומות בתכנון המקורי), אשר נטען כי מהווה רף מינימלי הכרחי להיתכנות כלכלית ושיווקית של הפרויקט ומגלם ויתור משמעותי מצד בעלי הזכויות והעוררת.

25. עוד נטען בהודעה, כי התוספת התחבורתית הנובעת מהעמדת 44 מקומות חניה (וכן אף מ-59 מקומות) ביחס ל-8 הקיימים היא זניחה ביחס לנפחי התנועה הקיימים באזור, וכי ניתן היה לבחון הזזה מינורית של תחנת האוטובוס ככל שיידרש, בחינה שלטענת העוררת לא נעשתה. לבסוף, ביקשה העוררת כי ועדת הערר תשקול להציע את מתווה הפשרה החלופי לוועדה המקומית כאלטרנטיבה; ולחלופין, ככל שמתווה זה לא יתקבל, ליתן החלטה בערר לגופו.

26. העוררת הדגישה כי כל החלטה שתתקבל - בין במסגרת פשרה ובין בהחלטה לגופו של ערר - תינתן במסגרת הבקשה להיתר הקיימת, ללא צורך בפתיחת בקשה חדשה.

27. מאחר ולא הגיעו הצדדים לכדי הסכמה, להלן הכרעתנו בערר.

תמצית טענות העוררת:

28. העוררת טוענת כי ההחלטה נשוא הערר דוחה למעשה את הבקשה להיתר מטעם אחד בלבד, שלילת האפשרות לתכנן כניסת כלי רכב וחניה בתחומי המגרש. בעוד שלגישה, אין מחלוקת תכנונית ביחס ליתר רכיבי הבקשה להיתר. העוררת טוענת כי שלילה גורפת זו אינה מתיישבת עם המצב התכנוני והקיים במקרקעין (לרבות קיומן של חניות וגישה מאושרות במצב הקיים), מסכלת הלכה למעשה את מימוש הפרויקט, ופוגעת בזכויות בעלי הזכויות במקרקעין. עוד נטען כי החניה המבוקשת מתוכננת בחלקו הקיצוני של המגרש, במקום בו קיימת גישה לחניה כיום, ובמיקום המרוחק ביחס לתחנת האוטובוס המתוכננת.

29. בהקשר זה, העוררת הבהירה כי במצב הקיים בחלקה 72 (ערבי נחל 8) קיימת כניסה לחניה בתחומי המגרש ובה 8 מקומות חניה שאושרו בהיתר הבניה ההיסטורי, וכן כי בטאבו רשומות הצמדות חניה לדירות בבניין. עוד נטען כי נמסר לעוררת על ידי גורמי

העירייה כי כל עוד הבניין הקיים לא ישונה לא תעלה דרישה להריסה או שינוי של התניות הקיימות או של הגישה אליהן מרחוב ערבי נחל. לשיטת העוררת, הותרת השימוש בחניות הקיימות במצב הקיים, לצד שלילת האפשרות להסדיר חניה וכניסה במסגרת פרויקט ההתחדשות, מלמדת על חוסר עקביות ואי התאמה למצב התכנוני והקיים, ומחלישה את הטענה בדבר "מניעות תכנונית" גורפת.

30. העוררת טוענת כי כבר בשלב תיקי המידע נמסר לה, באופן כללי וללא תשתית מפורטת, כי בשל שינויים גיאומטריים מתוכננים ברחוב ערבי נחל במסגרת פרויקט תחבורה ציבורית לא תאושר נגישות רכבים לחניה בתחום המגרש, ובהמשך הוצג לה פתרון של תשלום לקרן חניה. העוררת טוענת כי בעת הגשת הבקשה להיתר לא היה קיים ברחוב ערבי נחל באזור המקרקעין נתיב בלעדי רציף לתחבורה ציבורית או תחנת אוטובוס, ולא היה אזכור לתכנון זה באתר הוועדה. עוד נטען כי לאורך הטיפול בבקשה הוצגו נימוקים שונים לסירוב לאשר כניסת רכב וחניה: תחילה נמסר נימוק כללי בדבר שינויים גיאומטריים/נתיב תחבורה ציבורית, ואילו בהמשך, לשיטתה, עלה כי הסיבה העיקרית לסירוב נעוצה במיקום החדש המתוכנן של תחנת האוטובוס בחזית ערבי נחל 8-10, בשונה מהנימוקים שהוצגו במסגרת הדיון בבקשה. לטענתה, אף שהציגה חלופות תכנוניות-תנועתיות, לרבות חוות דעת יועץ תנועה מטעמה, בה הובהר כי אין מניעה תכנונית לאישור כניסה לחניה כפי שהוגשה ללא שינוי בתמרוך, וכן הוצע פתרון הכולל הזזת הסימון של התחנה כארבעה מטרים מזרחה כך שהסימון יסתיים לפני הכניסה המבוקשת לחניה, פניותיה לא זכו למענה ענייני מספק, ולעיתים הופנתה בין גורמים שונים בעירייה עד כדי מבוי סתום, ולבסוף נמסר לה כי אין מקום לסטות מעמדת הגורמים המקצועיים, מבלי שנערכה בחינה עניינית מספקת של ההתאמה למצב הקיים ושל החלופות שהוצעו.

31. העוררת טוענת, כי בנסיבות העניין היה על המשיבה לבחון פתרון תכנוני מאוזן המאפשר קידום הפרויקט תוך התאמה למצב הקיים ולמאפייני המגרש, ולא לדחות את הבקשה להיתר בכללותה בשל רכיב החניה בלבד. עוד נטען, כי דחייה מסוג זה חורגת ממתחם הסבירות והמידתיות, בין היתר נוכח השלכתה המעשית על אפשרות מימוש הפרויקט.

32. בהקשר זה נטען, כי במסגרת הדיון בוועדת המשנה הוצע, כחלופה יחידה, פתרון של יצירת כניסה לחניה דרך מגרש אחר, תוך הנחה כי היזם "יודע לעשות הסכמים כאלה", וכי מדובר בפתרון הכופה על העוררת התקשרות מסחרית עם צד ג' שאינו צד להליך ושאינו מחויב להסכים לכך, אשר עשויה להיות בלתי ישימה ולגרור עלויות ועיכובים, ומשכך אינו יכול להצדיק דחייה גורפת של הבקשה להיתר.

33. העוררת טוענת כי החלטת המשיבה חורגת מן המדיניות ודרך הפעולה הנוהגות, וכי במקרים אחרים בעיר, ובפרט בסמיכות למגרש ובאותו רחוב, אושרו היתרים הכוללים פתרונות חניה ונגישות לחניה בתנאים דומים (לרבות חציית נתיב תחבורה ציבורית וסמיכות לתחנות אוטובוס). לטענתה, הדבר מלמד כי ההבחנה בעניינה אינה מבוססת על שיקולים ענייניים, ומעלה קושי במישור השוויון והאחידות בהחלטות המשיבה; וכן נטען כי המשיבה נוהגת לאשר במקומות אחרים בעיר פתרונות יצירתיים במקרים דומים, כגון מתן זיקות הנאה דרך מגרשים גובלים, וכי הימנעות מבחינת פתרונות דומים במקרה זה מהווה סטייה מדרך פעולתה הנוהגת.

34. לצורך ביסוס טענותיה בדבר סטייה מן המדיניות ופגיעה בשוויון, העוררת מפנה לדוגמאות של פרויקטים שלטענתה אושרו חרף מאפיינים דומים, ובכלל זאת ברחוב ערבי נחל 6, 12, 20 ו-28, וכן ברחוב עליית הנוער 6, 8, 14, 16, 20 ו-22.

35. העוררת טוענת כי ההחלטה נשוא הערר אינה מנומקת כנדרש, שכן היא מסתפקת באמירה כללית שלפיה "המבוקש קיבל חוות דעת שלילית במכון רישוי", מבלי לפרט את התשתית העובדתית והתכנונית, השיקולים שנשקלו, והטעמים שביסוד שלילת אפשרות הכניסה והחניה במגרש חרף המצב הקיים. לטענתה, היעדר הנמקה פוגע בשקיפות ההחלטה וביכולת לבקרה אפקטיבית.

36. העוררת טוענת כי ההחלטה פוגעת בזכויות קנייניות ובאינטרס ההסתמכות של בעלי הזכויות במקרקעין, בין היתר בשים לב לקיומן של חניות מאושרות והצמדות חניה לדירות במצב הקיים. לשיטתה, שינוי בפועל בדרך פעולת המשיבה ביחס לאפשרות מימוש הזכויות התכנוניות והקיימות נעשה ללא שינוי סטטוטורי וללא מתן משקל מספק להשפעתו על הוודאות התכנונית.

37. העוררת טוענת כי מעבר לפגיעה בזכויות, ההחלטה פוגעת באינטרס הציבורי בקידום התחדשות עירונית וחיזוק מבנים מפני רעידות אדמה, וכי אין לסכל פרויקט מסוג זה בשל סוגיית החניה בלבד, מבלי לבחון חלופה תכנונית ישימה ומאוזנת.

38. העוררת טוענת כי ההחלטה משליכה גם על צרכים ייחודיים של דיירים במקרקעין, ובכלל זה נטען כי במבנה הקיים בערבי נחל 8 מתגורר דייר בעל מוגבלות - נכה קטוע כף רגל - שלו חניה קיימת, כך ששלילת האפשרות להסדיר חניה נגישה במסגרת הפרויקט גוזרת עליו, לשיטתה, להתנייד ללא רכבו האישי ומהווה פגיעה קשה המחייבת בחינה זהירה ומתן מענה תכנוני מתאים.

39. על יסוד טענותיה כאמור, העוררת מבקשת כי ועדת הערר תכנס בנעלי המשיבה בהתאם לסמכותה ותאשר את הבקשה להיתר כפי שהוגשה - קרי, ככוללת חניות; ולחלופין, תורה על בחינה מחודשת של הנושא, הן מהבחינה התכנונית-תנועתית והן תוך מתן משקל ראוי למצב הקיים, לחובות המשפטיות החלות על גוף מינהלי ולזכויות הקנייניות הקיימות לבעלי הזכויות.

תמצית טענות הוועדה המקומית:

40. הוועדה המקומית טוענת כי דין הערר להידחות על הסף מחמת אי צירוף צדדים נדרשים, המתנגדים לבקשה להיתר, שעה שבמסגרת הליכי הבקשה בוצעו פרסומים והוגשו התנגדויות על ידי כ-15 מתנגדים, ומשכך היה על העוררת לצרפם כמשיבים לערר.

41. לגופו של ערר טוענת הוועדה המקומית כי הבקשה סורבה במכון רישוי לא בשל גחמה של אגף התנועה או רצון דווקני למיקום כזה או אחר, אלא כחלק מפרויקט שאותו קידם משרד התחבורה באמצעות חברת "נתיבי איילון" ובשיתוף רשויות מקומיות במטרופולין תל אביב - פרויקט "מהיר לעיר" - שנועד להעלות את רמת שירות התחבורה הציבורית, להנגיש תחנות, להעלות תדירות וקווים חדשים ולייצר רשת מטרופולינית רציפה, יעילה ונוחה. לטענתה, במסגרת הפרויקט מתוכננים שינויים גיאומטריים ברחוב ערבי נחל, ובכלל זאת מתוכננים נתיב תחבורה ציבורית ותחנת אוטובוס בחזית הבתים 8-10 לאורך כ-32 מ', המתפרשת למעשה על כל חזית הבניינים, כאשר התכנון בוצע ואושר על ידי משרד התחבורה, ולפיכך לעיריית תל אביב-יפו אין סמכות לשנותו.

42. הוועדה המקומית מוסיפה כי תחנת האוטובוס ממוקמת ומתחילה בדיוק היכן שמבוקשת רמפת החניה בתכנית שהוגשה על ידי העוררת, התרת גישה לחניון תת-קרקעי בממשק עם תחנת האוטובוס תגרום להסתברות במידה גבוהה של הפרעה לתפקוד תנועתית תקין ותיצור סכנה בטיחותית חמורה למשתמשי הדרך והמדרכה במקום. עוד נטען, כי הוועדה המקומית לא סירבה לעצם הבקשה להריסה ובניה, אלא לסוגיית החניות במגרש, ומשכך ניתן היה לאשר את הבקשה ככל שהעוררת הייתה נאותה לתקן ולהציג פתרון חלופי אחר לבעיית החניה.

43. עוד נטען כי כבר במסגרת חוות דעת לתיק המידע שנמסרה לעוררת בשנת 2022 נמסר כי עקב שינויים גיאומטריים שמתוכננים לאורך רחוב ערבי נחל במסגרת פרויקט "מהיר לעיר" לא תאושר כניסת רכבים. הוועדה המקומית טוענת כי חרף זאת הוגשה הבקשה עם תכנון של 3 קומות מרתפי חניה, וכי על אף ניסיונות חוזרים לאפשר

לעוררת לתקן את הבקשה באופן שלא יתוכנן מרתף חניה, סירבה העוררת לתקן את הבקשה ולבטל את תכנון מרתפי החניה, ומשכך הבקשה סורבה בהחלטת הוועדה המקומית.

44. הוועדה המקומית מוסיפה כי זכויות תמ"א 38 אינן זכויות מוקנות, אלא הן כפופות לשיקול דעתה התכנוני של הוועדה המקומית, וכי לוועדה המקומית סמכות מכת תמ"א 38 שלא לאשר בקשה לתמ"א אם מצאה משיקולים תכנוניים, תנועתיים וכדומה כי יש לעשות כן; וכי שיקולים תכנוניים ובפרט שיקולי תנועה וחניה גוברים על האינטרס היזמי בחיזוק מבנים. בהתאם לכך, לשיטתה, במאזן האינטרסים האינטרס של בטיחות משתמשי הדרך והפרויקט הלאומי המקודם גובר על פני האינטרס של העוררת לחניות במגרש, בוודאי שעה שחוות דעת אנשי המקצוע קבעו כי אישור חניות במגרש יהווה מפגע בטיחותי ותחבורתי לאור הקונפליקט שייווצר עם תחנת האוטובוס שממוקמת בחפיפה לרמפת החניה, כמו גם עם קווי האוטובוס לאורך הנת"ב.

45. עוד טוענת הוועדה המקומית, כי דין טענות העוררת לעניין ההתאמה למצב התכנוני, וכן לעניין חוסר סבירות וחריגה מהמדיניות הנהוגה, להידחות. נטען כי באשר לטענה כי קיימות היום חניות לאורך הרחוב, מדובר בחניות שאושרו עם הקמת הבניינים, וברגע שאותם בניינים יבקשו להתחדש הרי שגם להם לא תאושר חניה בתחום המגרש. עוד נטען, כי לעוררת הוצע לא פעם להציע פתרון אחר חלופי ולהגיש תכנית מתוקנת, והחובה להגיש תכנית מתוקנת חלה על העוררת עצמה; ואף הוצע לבחון היתכנות לגישה לחניה מחלק העורפי בשיתוף פעולה עם הדיירים ברחוב פאת השולחן, אך העוררת המשיכה בעקשנותה. עוד נטען, כי כל מקרה ונסיבותיו הוא, וכי אין ללמוד לעניין זה ממקרים אחרים אליהם הפנתה העוררת, ובכלל זאת נטען כי ביחס לערבי נחל 12 הכניסה לחניה מתוכננת דרך רחוב פאת השולחן, וביחס לערבי נחל 28 ההחלטה ניתנה בנסיבות שונות, לרבות טרם קידום הפרויקט, ובהיקף חניה שונה של 18 כלי רכב לעומת 59 כלי רכב בבקשה דן.

דיון והכרעה:

תחולת תקנה 2' לתקנות החניה בצירים המשרתים תחבורה ציבורית

46. כנקודת מוצא, הוראת סעיף 2 לתוספת לתקנות התכנון והבנייה (התקנת מקומות חניה), התשמ"ג-1983 (להלן: "תקנות החניה"), קובעת כי מתן היתר בנייה מחייב ככלל התקנה פיזית של מקומות חניה בתחום המגרש בהתאם לתקן הסטטוטורי המחייב.

47. על מנת לייצר גמישות תכנונית, קובע סעיף 2(ב) לתוספת כי הוועדה המקומית מוסמכת לפטור את מבקש ההיתר מן החובה להתקין את מקומות החניה באופן פיזי בתחום המגרש, ותחת זאת לחייבו בהשתתפות ב"קרן חניה". תשלום זה לקרן החניה מהווה מטבעו הסדר חלופי ומנגנון פדיון המיועד למצבים שבהם לא ניתן להסדיר חניות פיזיות במגרש משיקולים תכנוניים או תחבורתיים.

48. בעבר, עובר לתיקון המקיף שנערך בתקנות החניה בשנת 2016, העניקה תקנה 4 לתקנות (בנוסחה הישן) לוועדה המקומית סמכות רחבה להמליץ על מתן פטור מלא או חלקי מתקן החניה (וממילא גם מתשלום לקרן החניה) מטעמים מיוחדים, וזאת בכפוף לאישורו של שר הפנים או הוועדה המחוזית. אולם, במסגרת תיקון התקנות בשנת 2016, **בוטלה תקנה 4 לחלוטין**. כפועל יוצא מביטול זה, נשללה האפשרות המשפטית לפטור יזם או מבקש היתר מחובת החניה או מתשלום לקרן חניה מכוח הפעלת שיקול דעת תכנוני רגיל.

49. כיום, האפיק החוקי היחיד המאפשר מתן פטור מלא או חלקי מתקן החניה (ללא מנגנון חלופי של קרן חניה) מעוגן בהוראת תקנה 12 לתקנות החניה (בנוסחן המעודכן), הקובעת כדלקמן:

"באזור שנקבע על ידי המפקח על התעבורה או רשות תימרון מקומית או שנקבע בתכנית כאזור סגור לכניסת כלי רכב, רשאית רשות הרישוי המקומית להפחית מקומות חניה מן הקבוע בתוספת, או שלא לקבוע מקומות חניה כלל."

50. נמצאנו למדים, כי ככל שלא מבוצע הליך של הקלה סטטוטורית להפחתת התקן למספר המזערי, הדרך החוקית היחידה להפחתה גורפת או לפטור מוחלט מתקן החניה היא הוכחת התקיימותם של תנאי תקנה 12 לתקנות, קרי – היות המגרש מצוי ב"אזור סגור לכניסת כלי רכב".

51. סגירת רחוב לתנועת כלי רכב נחשבת ל"הסדר תנועה" כהגדרתו בסעיף 1 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 לפי הגדרה זו, "הסדר תנועה" הוא "תמרון וכל סימן או אות, או התקן בנוי, סלול או מוצב כדין בדרך או מופעל בה, לרבות כל עצם אחר המוצב בתחום הדרך, המיועד להסדיר את התנועה ואת אופן השימוש בדרך".

52. "רחוב סגור לתנועת כלי רכב" מתייחס למצב שבו הוטל "הסדר תנועה" המונע או מגביל תנועת כלי רכב בדרך, באופן מלא או חלקי, זמני או קבוע, וזאת, בין היתר, מכוח סמכות רשויות התמרון לפי תקנות התעבורה, או לפי תכנית, תוך איזון בין אינטרסים שונים.

53. תקנה 12 קובעת כי במקרה של רחוב סגור לכלי רכב "רשאית רשות הרישוי המקומית להפחית מקומות חניה מן הקבוע בתוספת, או שלא לקבוע מקומות חניה כלל" לשון התקנה נוקטת במילה "רשאית" ומלמדת, כי מדובר בסמכות שבשיקול דעת.

54. כמו כל שיקול דעת המופעל על ידי רשות מוסמכת, על הוועדה המקומית להפעילו בסבירות, בהגינות, ללא הפליה, ותוך בחינה פרטנית של נסיבות העניין ואופיו של הסדר התנועה המונע את הגישה הפיזית.

55. ועדת הערר קיבלה שורה של החלטות בסוגיה זו, ונפנה בעניין זה לערר (תל אביב-יפו) 1143-11-21 אהוד תמיר נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו (פורסם בנבו, בתקבל 7.6.2022) (להלן: "עניין בן יהודה 147"),:

"ראשית נבהיר כי תקנה 12 אינה עורכת הבחנה אם הקביעה על 'אזור סגור לכניסת כלי רכב' נעשית בתוכנית או על-ידי רשות תמרור.

שנית נציין, כי לא מצאנו מקום להבחין לעניין הקביעה מהו 'אזור סגור לכניסת כלי רכב' בין מצב בו נקבע תוואי מעבר לרכבת קלה, לבין מצב בו נקבע נתיב לתחבורה ציבורית. בשני המקרים המניעה ממעבר או חציה של הנתיב (רכבת קלה או תחבורה ציבורית אחרת) על ידי כלי רכב פרטיים אינה נובעת מהיבט פיסי, אלא מהסדרי תנועה שנלוו לקביעת הנתיב. עצם הקביעה של נתיב המיועד לתחבורה ייעודית (גם אם בתוכנית) אינו מונע בהכרח מעבר או חציה של הנתיב על-ידי כלי רכב פרטיים, והסדרי התנועה לעניין זה יכולים להשתנות במסגרת הסדרי תנועה שייקבעו מעת לעת. בשולי הדברים נעיר כי בסעיף ההגדרות לתקנות החניה (תקנה 1) מוגדר "כלי רכב" – למעט רכב דו-גלגלי". יחד עם זאת סברה הוועדה המקומית כי ברחובות בהם עוברת הרכבת הקלה (שהיא אינה מוחרגת מהגדרת 'כלי רכב' בתקנות החניה) יש לראות כ'אזור סגור לכניסת כלי רכב' וכי ניתן להחיל פטור מתקן חניה לפי תקנה 12 לתקנות החניה.

לאור האמור, ובהינתן שהוועדה המקומית מצאה לנכון לפטור מתקן חניה במקרה שאושר תוואי רכבת קלה בסמוך למגרש, לא מצאנו בסיס להבחנה שערכה הוועדה המקומית במקרה שלפנינו. ביחס לסוגיית הסמכות מכוח תקנה 12 לא מצאנו שיש מקום להבחין בין רחוב שנקבע למעבר של רכבת קלה (בתוכנית) לבין רחוב שנקבע בו מעבר של תחבורה ציבורית אחרת (על ידי רשות התמרור)."

56. גם בערר (ועדות ערר - תכנון ובנייה תל אביב-יפו) 1116-09-23 ארכוד גורקן בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו [ניתן ביום 6.6.2024] (להלן: "עניין בן יהודה 159"), הובהר כי "אין מניעה להחיל את הפטור במקרים המתאימים, גם ביחס למגרש המצוי בסמוך לנת"צ", וכי ההכרעה מחייבת בחינה אם איסור הגישה נובע מקיומו של הנת"צ עצמו או מטעם תחבורתי-בטיחותי אחר ונפרד; ובהמשך נקבע שם לגופו של עניין כי "האיסור על גישת כלי רכב פרטיים למגרש העוררת לצורך חניה נובע מקיומו של הנת"צ הסמוך למגרש העוררת", ומכאן ש"מתקיימים התנאים לפי תקנה 20" (עניין בן יהודה 159, סעיפים 8, 20).

57. מאז התקבלו החלטות אלו וכן החלטות נוספות, פעלה הוועדה המקומית לפיהן וככל שהמניעה לכניסת כלי רכב למגרש נבעה מהאיסור על חציית הנת"צ, החילה הוועדה המקומית את סעיף 20' וקבעה פטור מהסדרת תקן חניה במגרש, ובהתאמה, לא נדרש תשלום קרן חניה.

58. יש להדגיש כי תקנה זו אינה מייצרת מנגנון קשיח, אלא היא מעניקה לוועדה שיקול בין הפחתת תקן לבן פטור מלא.

59. נקודת המוצא של ועדת הערר היא כי קיומו של נתיב תחבורה ציבורית (נת"צ) המונע חצייה וגישה חופשית של כלי רכב פרטיים לחניה במגרש, מקים את התנאים הסטטוטוריים להחלת תקנה 20' לתקנות החניה, שכן יש לראות ברחוב כ"אזור סגור לכניסת כלי רכב."

60. עם זאת, תקנה 20' אינה מנגנון קשיח של "הכל או כלום", אלא היא מעניקה לרשות הרישוי מתחם שיקול דעת רחב וגמיש. שיקול הדעת מאפשר, חלופה של הפחתה והתאמה של תקן החניה, במקרים שבהם המניעה אינה מוחלטת וניתן לשלב חניה פיזית, גם אם מצומצמת. לחילופין, שיקול הדעת מאפשר חלופה של פטור מלא מתקן חניה. חלופה זו מיועדת למקרים שבהם קיימת מניעה ערכית-מערכתית מוחלטת המצדיקה תקן אפס.

61. לדוגמא, כאשר הבקשה להיתר עוסקת בבניין הממוקם בציר מסחרי מטרופוליני, מוטה הליכה מובהק עם מדרכות עמוסות, אחד מצירי המסחר הראשיים עוד מימי תכנית גדס, ובפרט, בתחום תכניות רובע 3 ו-4, המניעה היא רב-שכבתיות (נת"צ), אופניים, תחנות) וערכית, רצון לשמור על רצף מסחרי ולמנוע ריבוי קטיעות במדרכה. לכן באותם מקרים קבעה ועדת ערר ובעקבותיה הוועדה המקומית, פטור מקביעת חניות כלל (תקן אפס) ופטור מקרן חניה. גם במצב של מניעה רב מערכתית, הוועדה

המקומית רשאית לקבוע מדיניות המחילה תקן חניה מופחת בשל הסדרי התנועה, מתוך נקודת הנחה כי מדובר באזור סגור לכלי רכב ובהתאם, לדרוש קרן חניה.

62. **בענייננו ברחוב ערבי נחל, המניעה שונה.** מדובר באזור בעל אופי מובהק של מגורים, אשר לאורך השנים, וגם בשנים האחרונות, אושרו בו כניסות ויציאות כלי רכב ממגרשים לצורך חניה. לגבי המגרש המסויים דנן, המניעה אינה ערכית-מערכתית אלא נובעת מקונפליקט ספציפי מול מיקום תחנת האוטובוס. יתרה מכך, קיומן של 8 חניות היסטוריות פעילות שהרשות אינה מתכוונת לסגור במצב הקיים מוכיחה, כי אין מניעה מוחלטת ועקרונית לחציית כלי רכב במקום. לכן, במקרה זה, יש להפעיל את החלופה של הפחתת התקן ומתן אפשרות לחניה במגרש.

63. למען הסר ספק, נבהיר, כי יש להבחין בין צירים מסחריים מטרופוליניים ראשיים, שבהם המרחב הציבורי מוטה הליכה באופן מובהק וקיים איסור מערכתית-תכנוני גורף על חציית מדרכות לשם כניסת כלי רכב לשם חניה במגרשים, לבין רחובות שעיקרם מגורים, כדוגמת הרחוב הנדון ערר זה. במקומות בהם הרשות התחבורתית עצמה משלימה עם קיומן של חניות פעילות במגרש, וממילא מתירה חציית כלי רכב דרך הנת"צ, המניעה אינה מניעה תכנונית מוחלטת אלא אילוץ הנדסי נקודתי (כגון מיקום תחנת אוטובוס). במצב דברים זה, יישום תקנה 20' לא נועד לייצר 'תקן אפס' באופן אוטומטי, אלא מחייב איזון וצמצום התקן לכדי מינימום בטיחותי, תוך מציאת פתרון הנדסי משולב שאינו מסכל את התחדשות המבנה.

חוות דעת יועץ התנועה מטעם העוררת והחלופות שנבחנו

64. אין חולק כי הוועדה המקומית מוסמכת, ואף חייבת, לשקול את מכלול השיקולים התכנוניים והתנועתיים הרלוונטיים, ובכלל זה את השפעת החניה המבוקשת על הרחוב, על התחבורה הציבורית, על בטיחות המשתמשים בדרך ועל המרחב הסובב. ואולם, מן החומר שבפנינו עולה כי החלטת הוועדה המקומית לא כללה בחינה ממשית, קונקרטית ומנומקת דיה של השאלה אם אמנם קיימת מניעה מוחלטת לכל גישת רכבים למגרש, או שמא מדובר בקושי שניתן למיתונו באמצעות פתרון תכנוני מצומצם, מותאם או משולב.

65. לא היה מקום להסתפק בדחייה גורפת של רכיב החניה, מבלי לבחון אם ניתן להתאים את הפתרון המבוקש לדרישות המקצועיות והבטיחותיות הרלוונטיות, תוך אישור הבקשה להיתר, בין היתר לאור חוות הדעת שהוגשו.

66. מסקנה זו מתחזקת נוכח עמדתה של הוועדה המקומית כפי שהוצגה בפנינו, שלפיה אף לשיטת הוועדה המקומית עצמה, הכניסה הקיימת לחניה במגרש, כמו גם במגרשים אחרים ברחוב, אינה צפויה להיסגר, על אף קיומם של הנת"צ ופרויקט "מהיר לעיר". מקום שבו הוועדה המקומית עצמה מבהירה כי במצב הקיים כניסת כלי הרכב למגרש תוסיף להתקיים, אין די בקביעה כללית בדבר מניעה מוחלטת.

67. גם בחינת מקרים נוספים ברחוב ערבי נחל ובסביבתו מחזקת את המסקנה כי טרם שלילה גורפת של הבקשה, בנימוק שלא ניתן לאשר חניה בתחום המגרש, היה על הוועדה המקומית לבחון חלופות אפשריות ולהבהיר, באופן סדור ומבוסס, מדוע ענייננו שונה. ההבחנות שהציגה הוועדה המקומית בכתב התשובה לערר ובמהלך הדיון בו, ביחס למגרשים ברחוב ערבי נחל 6, 12 ו-28, מלמדות כי אין מדובר בכלל קטגורי שלפיו לעולם לא ניתן להתיר כל גישה לכלי רכב לחניה מרחוב זה, אלא בהכרעה המבוססת על נתונים קונקרטיים, כגון קיומה של גישה נוספת, גישה מעורף המגרש, עיתוי תכנוני שונה או היקף חניה שונה.

68. נוכח משמעותה המעשית של הקביעה לפיה לא תתאפשר כל גישה כלי רכב למגרש, אשר עלולה להביא לסיכול הפרויקט כולו, היה על הוועדה המקומית לפרט בהחלטתה, באופן סדור ומנומק, את הנתונים והשיקולים הקונקרטיים המצדיקים הבחנה זו במקרה דנן, במיוחד שעה שסוגיה זו הועלתה כבר בדיון הראשון בבקשה להיתר על ידי חלק מחברי הוועדה. הדבר לא נעשה.

69. במהלך הדיון שמעה ועדת הערר את המומחים משני הצדדים כאשר המומחה מטעם העוררת טען בין היתר, את הדברים הבאים:

מיקום תחילת הנת"צ הסטטוטורי- הנת"צ מתחיל סטטוטורית רק לאחר נקודת הפנייה לחניון המתוכנן, כך שהרכבים הפונים אינם מבצעים עבירת תנועה או מפריעים לזרימת הקו בתוכו. אין מדובר בחפיפה מלא בין הנת"צ והתחנה לבין רמפת הכניסה, אלא בחפיפה חלקית בלבד. כלומר, ישנו חלק מהכניסה המתוכננת לחניון שאינו גובל בנת"צ או בתחנה.

בחינת חלופה- הזזה מינורית של סימון תחנת האוטובוס, מחוות הדעת עולה כי הזזת סימון התחנה (שאורכה הכולל 32 מטרים) בכ-2.5 מטרים מזרחה. שינוי מינורי, המקובל מאוד בפרויקטים עירוניים, פותר את החפיפה עם הרמפה מבלי לייצר קונפליקט תנועתי בצומת הסמוך.

תכנון פנימי, אזורי המתנה – הפתרון הוא פנים מגרשי. המחסום/שער נסוג לעומק המגרש ומייצר אזור המתנה פנימי ל-4-5 רכבים, מה שמונע לחלוטין גלישת רכבים למדרכה או לרחוב. תזמון הרמזור בצומת יגאל אלון מייצר עצירות תכופות בזרם התנועה, ומאפשר לרכבים היוצאים להשתלב בבטחה אל כביש פנוי.

להבדיל מחניון ציבורי, מדובר בחניון מגורים פרטי שבו הנהגים הם "יוממים" (משתמשים קבועים) המכירים היטב את תנאי הדרך, נהנים ממרחקי ראות מצוינים, ויודעים לגלות את הזהירות הנדרשת מול הולכי הרגל (שממילא מתרכזים סביב סככת התחנה ולא בנקודת המעבר).

70. במסגרת הדיון בערר הוצגה מטעם הוועדה המקומית תמונה ממוקדת יותר, שלפיה הקושי המרכזי אינו נעוץ בעצם קיומו של הנת"צ, אלא במיקומה המתוכנן של תחנת האוטובוס ובקונפליקט הנטען בינה לבין תנועת כלי הרכב והולכי הרגל. כך, לדברי המהנדס רן מיצקין, מנהל מחלקת תכנון באגף התנועה בעיריית תל אביב-יפו, "האירוע הוא לא הנת"צ אלא התחנה" וכי "החסם והקונפליקט המרכזי זה התחנה". בהקשר זה הוסבר, כי התחנה המתוכננת אמורה לשמש מוקד תחבורתי משמעותי, בעל היקף קווים צפוי גבוה, כי מיקומה נבחר בזיקה לצומת ולמוקד החלפה עתידי, וכי הקושי הנטען נעוץ לא רק בתנועת כלי הרכב כשלעצמה, אלא גם בהיקף ההליכתיות ותנועת הולכי הרגל הצפויים במרחב, הנובעים מתפקודה המתוכנן של התחנה כמוקד תחבורתי.

71. מנגד, שמענו את חוות דעת יועץ התחבורה מטעם העוררת בנוגע לפתרונות האפשריים לקונפליקטים אשר יאפשרו הסדרת מקומות חניה במגרש.

72. המסקנה העולה מן האמור היא, כי אין הצדקה להותיר על כנה דחייה גורפת של האפשרות להסדיר חניה בתחום המגרש. מן החומר עולה כי אין מדובר במניעה תחבורתית או בטיחותית מוחלטת, אלא בממשק תכנוני המחייב בחינה מדויקת ואיזון בין מכלול השיקולים הרלוונטיים, בשים לב, בין היתר, למיקום תחנת האוטובוס, למיקום תחילת הנת"צ, לאזור ההמתנה המתוכנן בתוך תחום המגרש ולהיקף התנועה שייווצר בפועל.

73. בנסיבות אלה, במקרה דנן, אין מקום לקביעה שלפיה עצם קיומם של הנת"צ ותחנת האוטובוס שוללים, כשלעצמם, כל אפשרות לאשר חניה בתחום המגרש.

74. במקרה דנן אנו עוסקים בפרוייקט מכוח תמ"א 38. ההטבות התכנוניות המוענקות מכוח תמ"א 38 אינן מהוות "זכות מוקנית" של בעלי המקרקעין או היזם, אלא הן נתונות לשיקול דעתם המקצועי הרחב של מוסדות התכנון. על מוסד התכנון לאזן בין האינטרס הציבורי החשוב של חיזוק מבנים מפני רעידות אדמה לבין שיקולים תכנוניים רחבים, ובהם כושר הנשיאה של התשתיות, המרחב הציבורי, הסדרי התנועה והחניה והשלכותיה של הבקשה על סביבתה.

75. לעניין החניה, הפסיקה קובעת כי במסגרת פרויקטים מכוח תמ"א 38 מוסדות התכנון נהנים משיקול דעת רחב בבחינת פתרונות חניה, ויכולים לאשר פתרונות החורגים מן התקן, להפחית את מספר המקומות הנדרש, או לדרוש השתתפות בקרן חניה ציבורית, תוך איזון בין הצורך בקידום התמ"א לבין האינטרס הציבורי.

76. סעיפים 17, 21 ו-22 לתמ"א 38 מעניקים לוועדה סמכות ושיקול דעת, לאשר הסדרי חניה - בחריגה מהתקן הנדרש, או במקרים אחרים, לא לאשר הסדר חניה - גם אם הוא עומד בדרישת תקנות החניה.

77. כפי שקבע בית המשפט העליון בעע"מ 3662/22 דניאל פז השקעות בע"מ נ' ועדת ערר מחוזית לתכנון ובניה תל אביב (להלן "עניין דניאל פז"):

"שנית, אף אם היה מקום להידרש לשאלה זו, אינני סבור כי המערערת צודקת בטענתה. אמנם, החלטת הוועדה המקומית לאשר את הבקשה התבססה על עמידת המערערת בתקן החנייה הנדרש, וזאת אף "מעבר לתקן הנדרש". אולם הסמכות הנתונה לוועדה המקומית, וממילא לוועדת הערר, לבחינת בקשות להיתר מכוח תמ"א 38 צריכה להביא בחשבון כאמור את מכלול ההשלכות התכנוניות על המגרש וסביבתו, לרבות לעניין הסדרי מקומות החניה. הדבר עולה גם משילובן של הוראות סעיף 17 לתמ"א 38 המורה כי "תנאי להיתר לתוספות בניה על פי האמור בסעיפים 11-14 יהיה הצגת פתרון חניה לשביעות רצונו של מהנדס הוועדה המקומית. פתרון החניה ייקח בחשבון את תוספת מקומות החניה הנדרשים על פי דין עקב תוספת הבניה והשלמת מקומות החניה אם נגרעו כתוצאה מתוספת הבניה"; סעיף 21 המורה כי ועדה מקומית רשאית לתת היתר על פי תמ"א 38 לאחר ש"הונחה דעתה, בין השאר, לגבי פתרון חניה"; וסעיף 22 המורה כי "אין באמור בתכנית זו כדי לשלול מסמכותה של הוועדה המקומית לסרב לתת היתר לבניה הכרוך בתוספת זכויות בניה על פי סעיפים 14-11 אם מצאה משיקולים תכנוניים, או אדריכליים, נופיים, כושר נשיאה של תשתיות, כי יש לסרב לבקשה להיתר" (ההדגשות

הוספו). מכוחם של סעיפים אלה רשאים מוסדות התכנון לסרב לאשר בקשה להיתר גם בשל היעדר פתרון חניה הולם בנסיבות העניין. וכפי שציינ בית משפט זה בעניין אופקים:

"במסגרת בחינת בקשה להיתר מכוח תמ"א 38 יש לתת לתכלית של חיזוק המבנה מפני רעידות אדמה משקל משמעותי אל מול שיקולים תכנוניים אחרים – לרבות לענין של הסדרי מקומות החנייה, תוך הפעלת שיקול דעת לגבי האפשרות לאשר במקרים מתאימים פתרונות חניה החורגים מהתקן הקבוע בתקנות החניה. ואולם, קבוע במפורש בהוראות התמ"א 22, שמור לוועדה המקומית, וממילא גם לוועדת הערר, שיקול הדעת גם שלא לאשר בקשה להיתר לפי התמ"א משיקולים תכנוניים שונים, לרבות השיקול של העדר פתרון חניה הולם בנסיבות העניין" (שם, פסקה 21).

אמנם בעניין אופקים דובר בתכנית שלא עמדה בתקן החניה הקבוע בדיון, אולם גם במקרים שבהם התכנית המוצעת עומדת בתקן או משלימה את מקומות החניה שנגרעו כתוצאה מהוספת הבניה, שיקול הדעת המוקנה למוסדות התכנון עומד בעינו.

בענייננו, ועדת הערר מצאה כי פתרון החניה המוצע – המציב 44 חניות לבניין בן 80 דירות – במבחן התוצאה אינו מהווה פתרון הולם למצוקת החניה וכי בעקבותיו ייווצר עומס בלתי מוצדק מצד דורשי חניה על הרחובות הציבוריים הסמוכים. מדובר בשיקול תכנוני שוועדת הערר הייתה רשאית כאמור להביא בחשבון, ואין כל פסול בכך שסירבה ליתן את ההיתר המבוקש (גם) מטעם זה. על כן, אף אם היה ממש בטענה שאין מקום להתחשב במספר מקומות החניה הקיימים בבניין נוכח העובדה שהם לא הוסדרו באופן פורמלי בהיתר הבניה משנות ה-60 של המאה הקודמת – טענה שנדחתה כאמור על ידי ועדת הערר – הרי שפתרון החניה המוצע על ידי המערערת לא אושר על ידי ועדת הערר מטעמים תכנוניים מובהקים מכוח סמכותה לפי סעיפים 17 ו-22 לתמ"א 38. טעמים אשר בית המשפט לא יתערב בהם."

78. ואולם, שיקול הדעת הרחב המסור למוסד התכנון בבקשות מכוח תמ"א 38 אינו עומד לבדו. בצדו מוטלת על מוסד התכנון החובה לבחון אם קיימת חלופה אשר "מיטיבה את האיזון שבין האינטרסים השונים הצריכים לעניין, אך עודנה מאפשרת להוציא את הפרויקט אל הפועל" (ראו עע"מ 1752/18 ראובן רוסו ואחרים נ' ועדת הערר

המחוזית לתכנון ובניה מחוז דרום; עע"מ 5109/20 אברהם שלי נ' איי הארץ נדל"ן בע"מ).

79. הדברים מקבלים משנה תוקף מקום שבו עילת הסירוב לבקשה להיתר נשענת כולה על רכיב אחד, ובענייננו סוגיית הנת"צ. כבר נפסק, כי קשיים בגישה למגרש עקב נת"צ אינם מצדיקים, כשלעצמם, סירוב מוחלט לבקשה, וכי יש לבחון אם ניתן לאשר חלופה תכנונית מצמצמת, לרבות תכנון הכולל פתרון חניה חלקי ומשולב בתחום החלקה וחניות ככופר חניה.

80. כאן יפים הדברים שנקבעו בערר (ת"א) 1069-06-19 חב' י. מאנע ושות' בע"מ נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן, בו ציינה ועדת הערר כי גם מקום שבו קיימים קשיים בגישה למגרש עקב נת"צ, אין בטעם זה בלבד כדי להצדיק סירוב מוחלט לבקשה לפי תמ"א 38, וניתן בנסיבות מתאימות להורות על תכנון שאינו כולל חניה כלל או הכולל מספר מצומצם יותר של מקומות חניה. דברים אלה אושרו בעת"מ 40392-06-20 חברת י. מאנע ושות' בע"מ נ' ועדת ערר לתכנון ובנייה מחוז תל אביב ואח'

81. אף בענייננו, אין בעצם המסקנה כי היקף החניה שהתבקש מלכתחילה אינו ניתן לאישור כדי ליתר בחינה של חלופה חלקית, מופחתת או משולבת - בין על דרך תקן מופחת, ובין על דרך שילוב בין חניה בתחום המגרש לבין קרן חניה לגבי היתרה.

82. בהינתן כל האמור, אין בידינו לקבל גישה של "הכול או לא כלום". אכן, מוסדות התכנון רשאים שלא לאשר בקשה מקום שבו פתרון החניה המוצע אינו הולם, ואולם, אין פירוש הדבר כי בכל מקרה שבו לא ניתן לאשר את מלוא היקף החניה שהתבקש, דינה של הבקשה להידחות במלואה, בלא בחינה של פתרון חלקי, מופחת או משולב.

83. בפרט כך, שעה שמדובר בפרויקט מכוח תמ"א 38, שבו נדרש איזון זהיר בין האינטרס הציבורי שבחיזוק מבנים לבין השיקולים התכנוניים האחרים, ובהם בטיחות משתמשי הדרך.

יישום מנגנון ההפחתה וקביעת פתרון החניה המיטיבי

84. משהתמונה העובדתית והמקצועית הדרושה להכרעה נפרשה בפנינו, ומשהוצגה גם חלופת ביניים קונקרטיית מטעם העוררת, ניתן וראוי להכריע במחלוקת לגופה, תוך איזון בין הקושי התחבורתי והבטיחותי שעליו הצביעה הוועדה המקומית, לבין הצורך שלא לסכל פרויקט תמ"א 38 בשל רכיב החניה בלבד.

85. בנסיבות העניין, ולאחר איזון בין מכלול השיקולים התכנוניים, התחבורתיים והבטיחותיים שפורטו לעיל, מצאנו כי ניתן לאשר חניה בתחום המגרש בהיקף מצומצם מן המבוקש.

86. במסגרת התכנון ייקבעו גם כלל ההתאמות התחבורתיות, הבטיחותיות וההנדסיות הנדרשות לצורך תפעול תקין של הכניסה והיציאה מן החניון, בשים לב למיקום תחנת האוטובוס, לנתיב התחבורה הציבורית ולצורך בקיומו של אזור המתנה ותמרון מלא, עבור מספר כלי רכב, בתוך תחום המגרש באופן שימנע את חסימת הנתיב.

87. מספר מקומות החניה יהיה בדומה למותר לפי הנחיות משרד התחבורה עבור רמפה זו סטרית חד נתיבית. היקף זה מבטא הפחתה ממשית הן מן הבקשה המקורית והן מן החלופה המאוחרת שהציעה העוררת, והוא נגזר מהצורך להתנות את הפתרון בתכנון המייצר אזור המתנה משמעותי בתחום המגרש, באופן שיבטיח כי לא תידרש המתנה ברחוב לצורך כניסה לחניון או יציאה ממנו, וכן צומצם ככל של הניתן ההשפעה התחבורתית והבטיחותית של הגישה לחניון על הרחוב, המדרכה ותחנת האוטובוס הסמוכה.

לסיכום

האיזון בין אינטרס חיזוק המבנים (תמ"א 38) לבין בטיחות הנתיב. לאור מסקנות יועץ התנועה, נקבע כי פתרון מאוזן אינו ביטול גורף, אלא הפעלה מבוקרת של תקנה 2' לצורך **צמצום התקן למקומות חניה פיזיים** במגרש. מספר כלי הרכב המורשים לחניה במגרש יהיה בדומה למותר לפי הנחיות משרד התחבורה בעת שימוש ברמפה זו סטרית חד נתיבית, ובתוספת עמדות המתנה לכניסה ויציאה בתוך המגרש.

צמצום זה במספר כלי הרכב, תוך הסדרת אזור המתנה בתחום המגרש, מצמצם את הקונפליקטים התנועתיים, מבטל את הנטל הכלכלי של קרן חניה מלא עבור המקומות שהופחתו, ומאפשר לפרויקט לצאת אל הפועל בבטחה.

הערר מתקבל בחלקו. החלטת הוועדה המקומית מיום 30.7.2025 מבוטלת, ובמקומה נקבע כי יש לאשר חניה בתחום המגרש בהיקף מצומצם ובתנאי של התקנת אזור המתנה בתחום המגרש, בהתאם לעקרונות ולהנחיות שנקבעו לעיל.

עוד יובהר, כי במסגרת התכנון ניתן יהיה להביא בחשבון פתרון משלים ליתרת מקומות החניה, ככל שיידרש על פי דין, באמצעות תקן חניה מופחת, קרן חניה או כל מנגנון תכנוני מתאים אחר לפי הוראות הדין והמדיניות החלה. כן תיבחן, במישור התכנוני העיתי, האפשרות להסדרת חיבור עורפי דרך מגרשים סמוכים ברחוב פאת השולחן. ככל שהדבר


יתאפשר בעתיד ובהסכמת הגורמים הרלוונטיים, באופן שעשוי בעתיד לאפשר מענה תחבורתי חלופי או משלים. אולם, אין באמור כדי לגרוע מן ההכרעה שלפיה כבר עתה יש להתיר חניה בתחום המגרש בהיקף שנקבע לעיל.

בהקשר זה, יש להתאים את תכנון קומות המרתף כך שיוכלו לאפשר חיבור עתידי לכניסה מעורף המגרש, לרבות בהסדר הקנייני של הבניין בכל המפלסים. ככול ותאושר כניסה עתידית לכלי רכב מרחוב פאת שולחן, ניתן לבטל את אפשרות הכניסה מרחוב ערבי נחל. בנסיבות העניין, אין צו להוצאות.

ההחלטה ניתנה בתאריך: כ"ב סיון תשפ"ו ; 07 יוני 2026

מיכל דגני הלבדשטם, עו"ד
יו"ר ועדת ערר
מחוז תל אביב

מיכל דגני הלבדשטם, עו"ד
יו"ר ועדת הערר
מחוז תל-אביב


גב' אמיליה ינובסקי
מ"מ מזכירת ועדת הערר
מחוז תל-אביב